خبر

«کد ۲۵» کارت‌سوخت به چه معناست؟

• هنگام استفاده از کارت‌سوخت شخصی ممکن است با پیام‌هایی مانند «کد ۲۵» یا «کارت ابطال شده» مواجه شوید که این مسئله به دلیل استفاده نادرست از کارت و مخدوش‌شدن فیزیک کارت است. همچنین ممکن است مالک کارت آن را ابطال کرده باشد که در صورت دریافت این پیام، مالکان برای صدور المثنی کارت باید به مراکز پلیس +۱۰ مراجعه کنند. به گزارش ایسنا، مالکان وسایل نقلیه در صورت فراموش‌کردن رمز، می‌توانند به نواحی و مراکز پخش فراورده‌های نفتی در سراسر کشور مراجعه کنند؛ همچنین باید توجه داشت که صدور کارت‌سوخت هوشمند المثنی فقط از طریق دفاتر پلیس +۱۰ مقدور است؛ بنابراین کسانی که کارت‌سوخت ندارند و تاکنون نیز درخواست صدور کارت‌سوخت نکرده‌اند، می‌توانند خود یا وکیل قانونی‌شان با دردست‌داشتن مدارک هویتی مالک خودرو و وسیله نقلیه به مراکز پلیس+۱۰ مراجعه کنند. حذف رمز کارت‌سوخت نیز در این دفاتر انجام می‌شود. مدارک هویتی مالک برای درخواست المثنی کارت هوشمند سوخت نیز به این شرح است که برای اشخاص حقیقی، یکی از مدارک شناسایی معتبر مالک وسیله نقلیه شامل اصل شناسنامه یا کارت ملی هوشمند یا گذرنامه نیاز است. برای اشخاص حقوقی نیز معرفی‌نامه رسمی از سازمان یا شرکت مربوطه با امضا و مهر مجاز به همراه اصل شناسنامه یا کارت ملی هوشمند یا گذرنامه نماینده نیاز است. دارندگان وکالت‌نامه معتبر قانونی از مالک نیز می‌توانند با ارائه مدارک شناسایی معتبر شامل اصل شناسنامه یا کارت ملی هوشمند یا گذرنامه نسبت به اخذ خدمات مورد نیاز اقدام کنند. درباره خودروهای لیزینگی (خودروهای اجاره به شرط تملیک)، اسناد و مدارک در اختیار استفاده‌کننده خودرو مثل کارت خودرو ملاک عمل است. مدارک شناسایی وسیله نقلیه نیز شامل کارت شناسایی خودرو یا شناسنامه مالکیت وسیله نقلیه یا بنچاق محضری به همراه بیمه‌نامه شخص ثالث معتبر است. برای تکمیل فرم تعهدنامه در دفاتر پلیس+۱۰ و واریز مبلغ ۱۰ هزار تومان در پایانه‌های پوز بانک ملت مستقر در این دفاتر و اخذ رسید ثبت درخواست کارت هوشمند سوخت المثنی از کاربر، مراحلی است که باید طی شود. کسانی که در سایت دولت همراه ثبت‌نام کرده‌اند، نیازی به ارائه درخواست المثنی ندارند. کارت سوخت این اشخاص از طریق اداره پست به آدرسی که اعلام کرده‌اند، ارسال می‌شود.

صنعتگران ایرانی ۶ برابر کشورهای پیشرفته مالیات می‌دهند

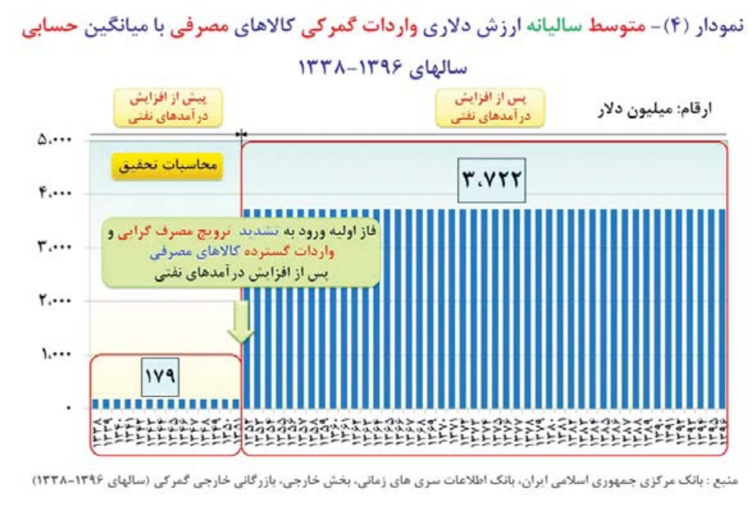
• یک کارشناس اقتصادی با بیان اینکه صنعت به‌تنهایی ۶۱ درصد مالیات در ایران را پرداخت می‌کند، گفت: این در حالی است که در اکثر کشورهای پیشرفته سهم مالیات صنعت کمتر از ۱۰ درصد است. به گزارش خبرگزاری تسنیم، سینا احدیان، کارشناس اقتصادی، در برنامه پایش درباره وضعیت صنعت در اقتصاد ایران تصریح کرد: سهم صنعت در تولید ناخالص داخلی، ۱۲ درصد است. اما صنعت به‌تنهایی ۶۱ درصد مالیات کشور را پرداخت می‌کند. در دنیا این روند برعکس است. او ادامه داد: سهم صنعت در تولید ناخالص کشورهای مالزی، کره جنوبی و فرانسه بیش از ۲۰ درصد است و در پرداخت مالیات نیز ۳،۲، ۱۳،۶ و ۱۶،۵ درصد است؛ به‌طورکلی در اکثر کشورهای پیشرفته سهم مالیات صنعت کمتر از ۱۰ درصد است. احدیان گفت: وقتی وضعیت صنعت ما بدین شکل است، پس توان رقابت با کشورهای پیشرفته را از دست می‌دهد. درحال‌حاضر دست دولت در گلوی صنعتگران است و آنها تحت فشار هستند. اساسا مالیات منبع درآمد دولت‌ها در کشورهای پیشرفته است. همچنین به عنوان ابزار تنظیمی استفاده می‌شود. او تصریح کرد: این مسئله بدین معناست که مالیات ابزاری برای رشد صنایع مولد است؛ بدین ترتیب که دولت با کاهش مالیات صنایع مولد به رشد و نمو آنان کمک می‌کند و به‌نوعی از مالیات به عنوان مشوق استفاده می‌کند.

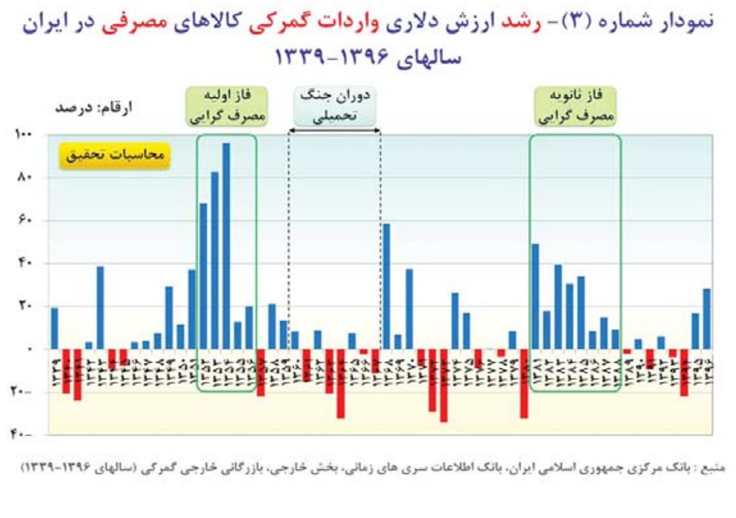
پرداخت ۱۳/۳ هزار میلیارد تومان تسهیلات در مرحله چهارم اشتغال روستایی

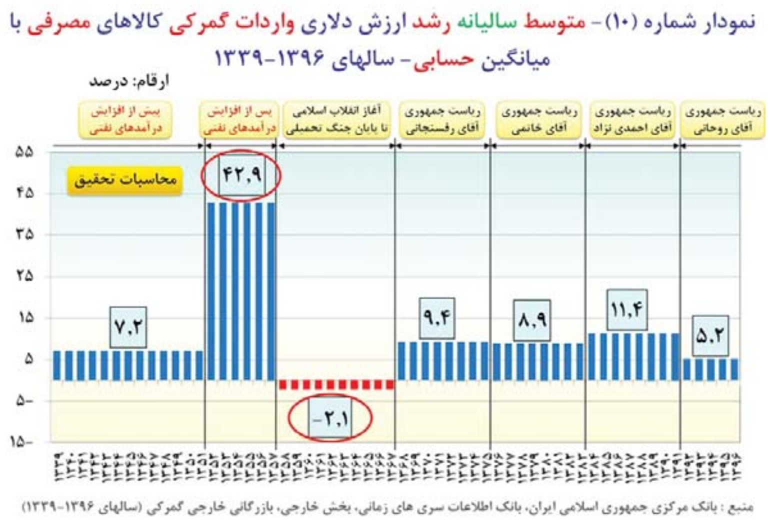
• مدیر برنامه‌های اشتغال فراگیر با بیان اینکه ۸۷ درصد متقاضیان طرح اشتغال روستایی دیپلم و کمتر بوده‌اند، گفت: کل طرح‌های ارسال‌شده به بانک‌های عامل ۱۶۲هزارو ۴۲۵ طرح است، طرح‌هایی که در شبکه بانکی تاکنون پرداخت شده است، نزدیک به ۱۰ هزار میلیارد تومان است. رامین اسدی، مدیر پروژه‌های سرمایه‌گذاری در برنامه‌های اشتغال فراگیر در گفت‌وگو با تسنیم، درباره آخرین وضعیت عملکرد اعطای تسهیلات اشتغال پایدار در مناطق روستایی و عشایری گفت: کل طرح‌های ارسال‌شده به بانک‌های عامل ۱۶۲هزارو ۴۲۵ طرح است. حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان هم تسهیلات به طرح‌هایی که در شبکه بانکی بوده، پرداخت شده است. در مجموع ۸۰ درصد اعتبار ابلاغی برای پرداخت تسهیلات روستایی که به وزارت کار ارائه شده بود، پرداخت شده است. اسدی درباره پیش‌بینی ایجاد اشتغال در طرح اشتغال روستایی گفت: پیش‌بینی ایجاد اشتغال جدید و اشتغال ایجادشده ۲۶۰هزارو ۴۴۲ نفر است. این پیش‌بینی از ابتدای طرح تاکنون است. از این میزان حدود ۶۰ درصد شغل جدید ایجاد شده و ۴۰ درصد باقی‌مانده شغل ایجاد خواهد شد. مدیر پروژه‌های سرمایه‌گذاری در برنامه‌های اشتغال فراگیر درخصوص دسته‌بندی اختصاص تسهیلات به طرح‌های خرد، کوچک و بزرگ افزود: ۹۷ درصد این اعتبارات مربوط به طرح‌های کمتر از ۱۰ نفر اشتغال (خرد) بوده و هدف ما رسته‌ها بوده است. وی با بیان اینکه ۸۷ درصد متقاضیان طرح اشتغال روستایی دیپلم و کمتر از آن بوده‌اند، گفت: حدود ۱۳هزارو ۳۸۰ میلیارد تومان از تسهیلات در مرحله چهارم پرداخت می‌شود. تسهیلات مرحله پنجم نیز همزمان با رشد پیشرفت فیزیکی طرح‌ها پرداخت می‌شود.

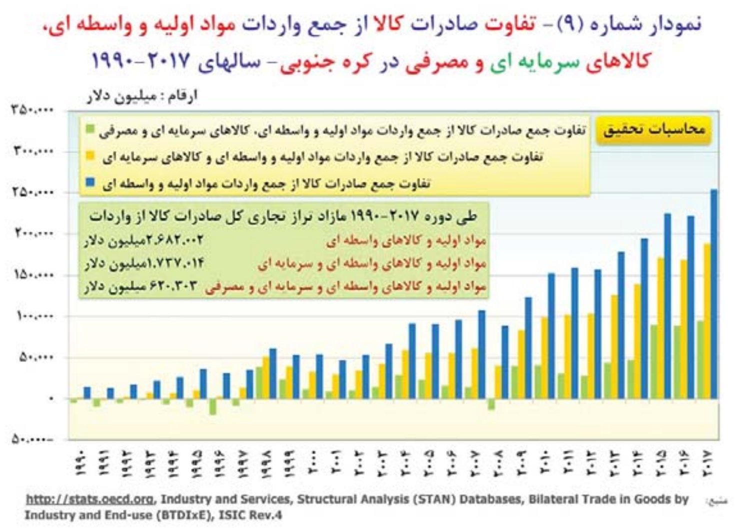
ذخایر بزرگ نفت و گاز در پاکستان کشف شد

• شرکت توسعه نفت و گاز پاکستان حین اکتشاف گاز شیل و نفت در ایالت سینج، ذخایر جدید نفت و گاز کشف کرده است. به گزارش تسنیم به نقل از جئونیوز، شرکت توسعه نفت و گاز پاکستان ذخایر جدید نفت و گاز شیل کشف کرده است. به گفته منابع آگاه، شرکت توسعه نفت و گاز پاکستان ۹۵ تریلیون فوت مکعب گاز شیل و ۱۴ میلیارد بشکه ذخایر نفتی کشف کرده که برای تأمین نیاز این کشور به مدت ۹۰ سال کافی است. مقامات می‌گویند استخراج این نفت و گاز شیل تنها توسط فناوری‌های جدید امکان‌پذیر است و انتظار می‌رود ۱۴ میلیارد بشکه استخراج شود.

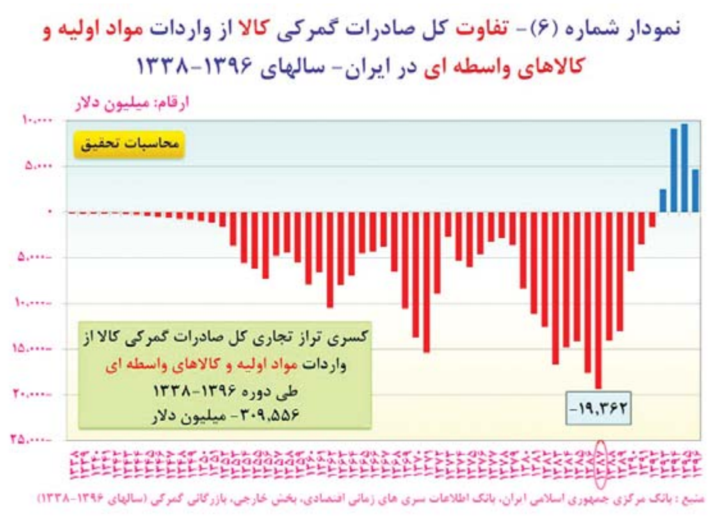

نمودار (۴) - متوسط سالیانه ارزش دلاری واردات گمرکی کالاهای مصرفی با میانگین حسابی - سالهای ۱۳۹۶-۱۳۳۸

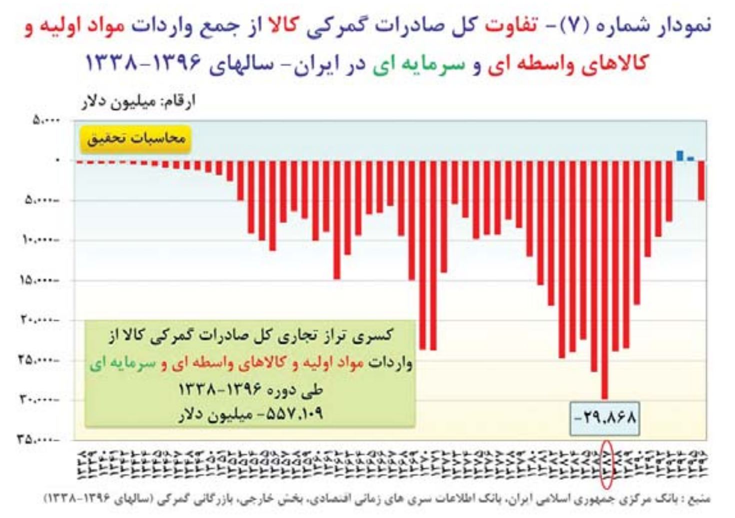

نمودار شماره (۳) - رشد ارزش دلاری واردات گمرکی کالاهای مصرفی در ایران - سالهای ۱۳۹۶-۱۳۳۹

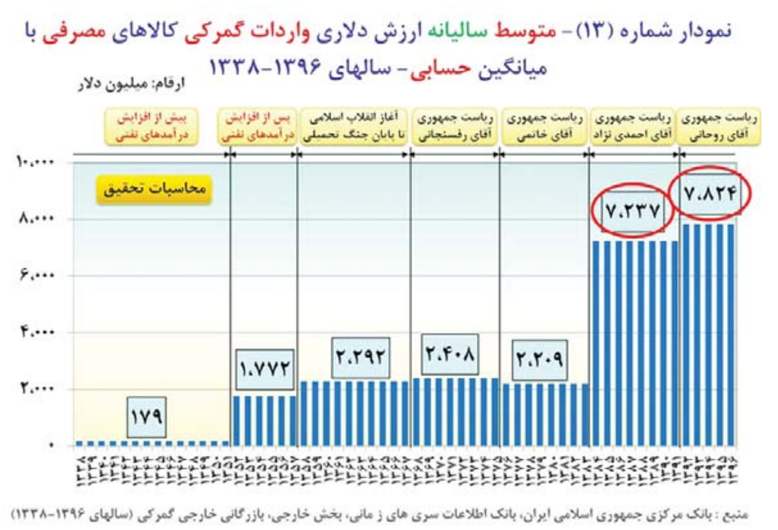

نمودار شماره (۱۰) - متوسط سالیانه رشد ارزش دلاری واردات گمرکی کالاهای مصرفی با میانگین حسابی - سالهای ۱۳۹۶-۱۳۳۹

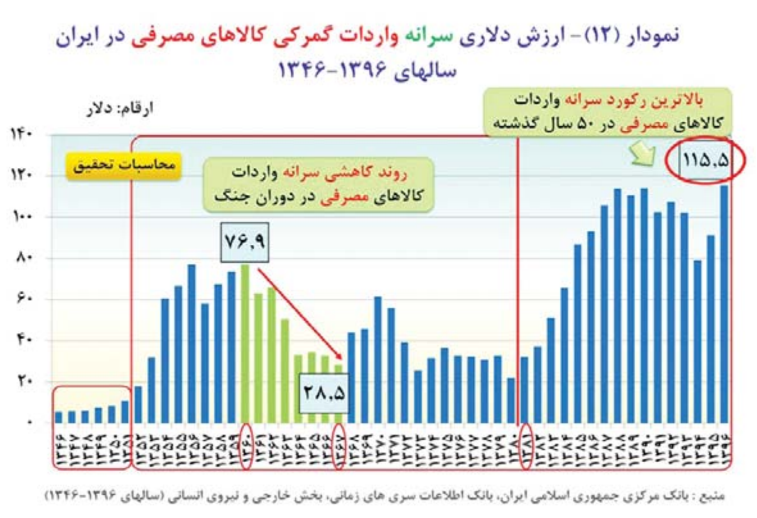

نمودار شماره (۹) - تفاوت صادرات کالا از جمع واردات مواد اولیه و واسطه ای، کالاهای سرمایه ای و مصرفی در کره جنوبی - سالهای ۲۰۱۷-۱۹۹۰

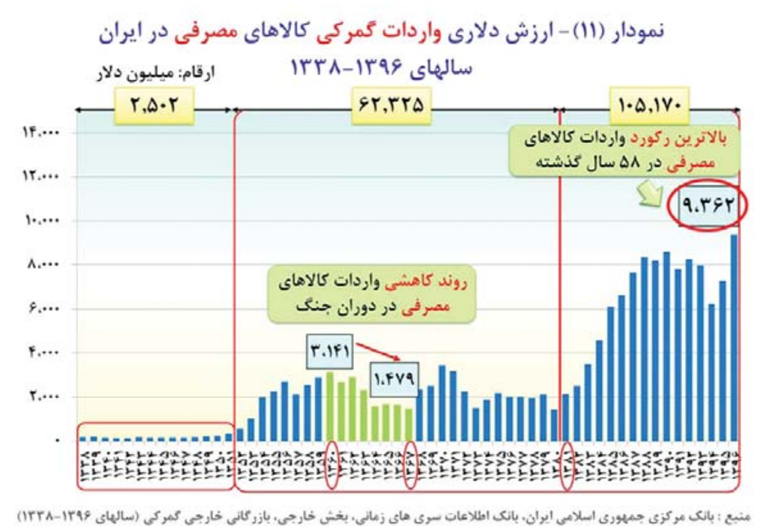
نمودار شماره (۱) - ارزش دلاری صادرات نفت و گاز در ایران - سالهای ۱۳۹۶-۱۳۳۴

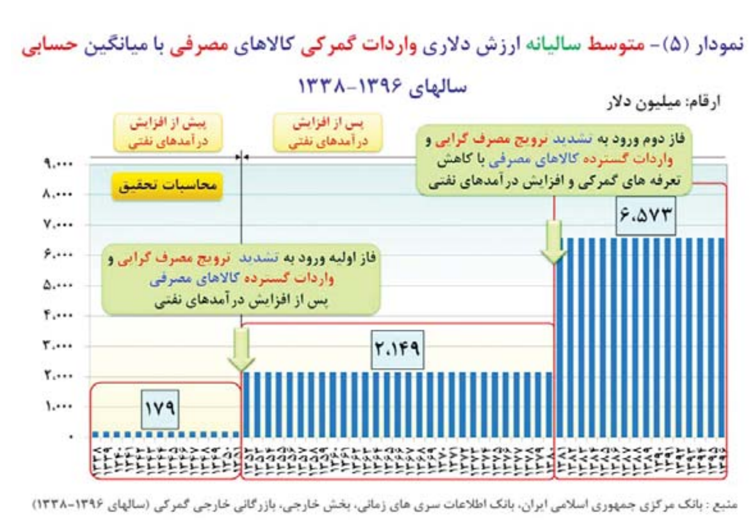

نمودار شماره (۶) - تفاوت صادرات گمرکی کالا از واردات مواد اولیه و کالاهای واسطه ای در ایران - سالهای ۱۳۹۶-۱۳۳۸

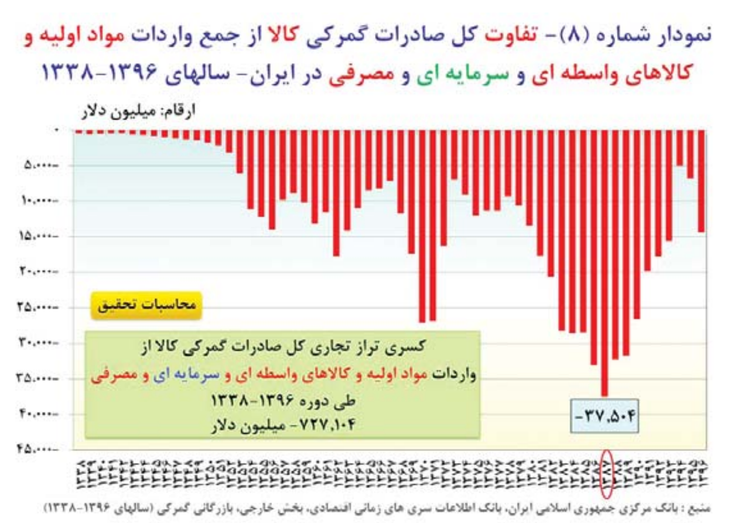

نمودار شماره (۷) - تفاوت کل صادرات گمرکی کالا از جمع واردات مواد اولیه و کالاهای واسطه ای و سرمایه ای در ایران - سالهای ۱۳۹۶-۱۳۳۸

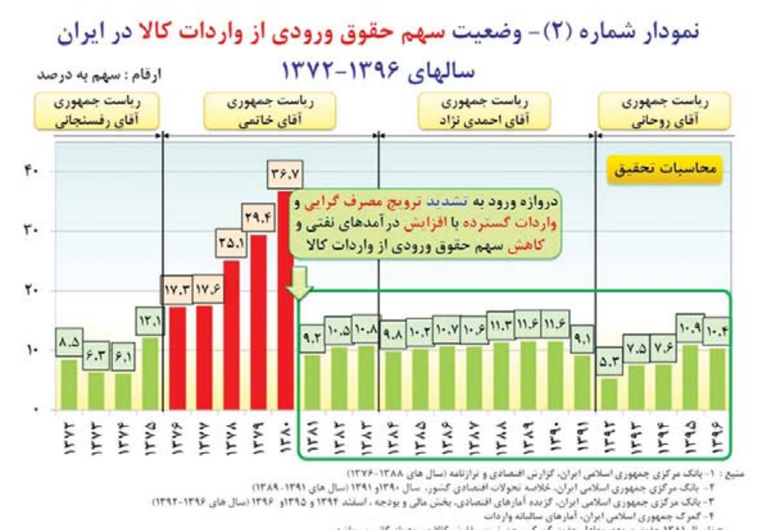

نمودار شماره (۱۳) - متوسط سالیانه ارزش دلاری واردات گمرکی کالاهای مصرفی با میانگین حسابی - سالهای ۱۳۹۶-۱۳۳۸


نمودار (۱۲) - ارزش دلاری سرانه واردات گمرکی کالاهای مصرفی در ایران - سالهای ۱۳۹۶-۱۳۴۶

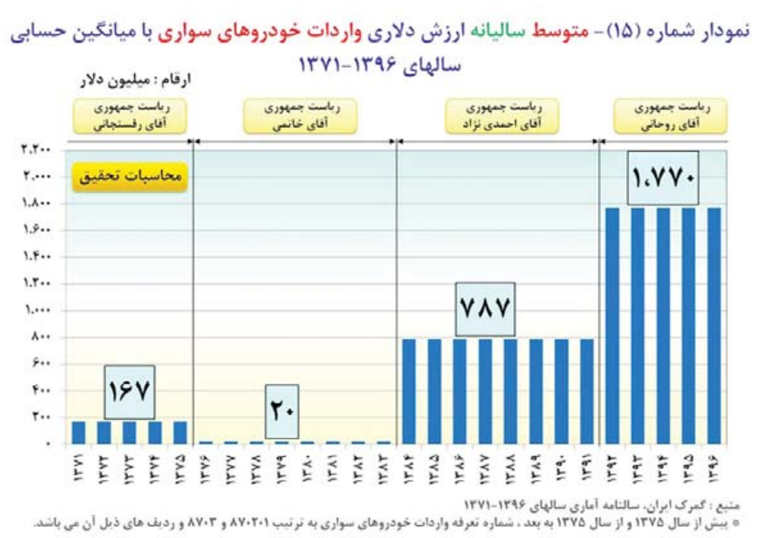

نمودار (۱۱) - ارزش دلاری واردات گمرکی کالاهای مصرفی در ایران - سالهای ۱۳۹۶-۱۳۳۸

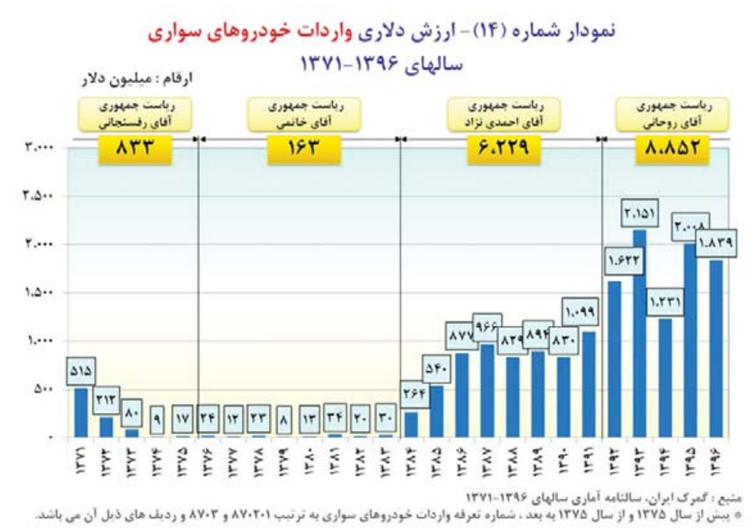

نمودار (۵) - متوسط سالیانه ارزش دلاری واردات گمرکی کالاهای مصرفی با میانگین حسابی - سالهای ۱۳۹۶-۱۳۳۸


نمودار شماره (۸) - تفاوت کل صادرات گمرکی کالا از جمع واردات مواد اولیه و کالاهای واسطه ای و سرمایه ای و مصرفی در ایران - سالهای ۱۳۹۶-۱۳۳۸


نمودار شماره (۲) - وضعیت سهم حقوق ورودی از واردات کالا در ایران - سالهای ۱۳۹۶-۱۳۷۲

منبع: ۱- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، گزارش اقتصادی و ترازنامه (سال های ۱۳۸۸-۱۳۷۶)
۲- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، خلاصه تحولات اقتصادی کشور، سال ۱۳۹۰و ۱۳۹۱ (سال های ۱۳۹۱-۱۳۸۹)
۳- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، گزیده آمارهای اقتصادی، بخش مالی و بودجه، اسفند ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵و ۱۳۹۶ (سال های ۱۳۹۶-۱۳۹۲)
۴- گمرک جمهوری اسلامی ایران، آمارهای سالیانه واردات
* تا سال ۱۳۸۱ حقوق ورودی معادل حقوق گمرکی، حق ثبت سفارش کالا و سود بازرگانی می باشد.


نمودار شماره (۱۵) - متوسط سالیانه ارزش دلاری واردات خودروهای سواری با میانگین حسابی - سالهای ۱۳۹۶-۱۳۷۱


نمودار شماره (۱۴) - ارزش دلاری واردات خودروهای سواری - سالهای ۱۳۹۶-۱۳۷۱

منبع: گمرک ایران، سالنامه آماری

عطش مصرف و ارزبَری تولید، ۲ روی ناکارآمدی است

دولت‌های شیدای واردات

سیدمحمد بحرینیان* . اکرم زین‌الیان*

امروز اقتصاد ایران علاوه بر وجوه آشکار و پیدای ناکارآمدی از قبیل فساد، نبود شفافیت، رکود، تورم و مواردی دیگر که دائما از سوی چهره‌ها و رسانه‌های مختلف درباره آنها سخن به میان می‌آید، وجوه ناپیدای ناکارآمد دیگری هم دارد که شاید در محافل رسمی و غیررسمی کمتر به آن پرداخته شده و از نظر مهم‌بودن، اهمیتی کمتر از عوامل دسته اول نداشته باشد و آن بحثِ «مصرف» است. باید توجه داشت که آنچه با عنوان مصرف مطرح می‌شود، شامل مصارف کالاهای ضروری و اساسی نیست؛ بلکه مصارفی را در بر می‌گیرد که در حوزه کالاهای لوکس و غیرضروری دسته‌بندی شده و متناسب با توان تولیدی کشور نیست.

سال‌هاست که کشور دچار پدیده «مصرف بدون تولید»، حتی پیش از ورود درآمدهای نفتی به اقتصاد کشور شده است. ردپای نه‌چندان دور این پدیده را می‌توان از صدور فرمان مشروطیت در ۱۴ مرداد ۱۲۸۵ که آغازگر ظهور شکلی دولت‌های جدید با تقلید از کشورهای پیشرفته اروپایی بوده و سفرهای پی‌درپی شاهان قاجار به خارج از کشور و اجرای جنبه‌های تجملاتی و ترویج مصرف کالاهای غربی، بدون توجه به ساختارهای تولیدی آنها مشاهده کرد.

واردات کالاهایی مانند بیسکویت و ماکارونی و ورمیشل براساس احصائیه‌های تجاری ایران در سال ۱۲۸۴ با وجود کسری تراز تجاری کشور در این سال، نشان از این عطش شدید به مصرف کالاهای غیرضروری، بدون توجه به توان درآمدی از قِبَل تولید داخل دارد. آنچه اساسی و مهم است، فهم صحیح توالی‌ها و تقدم بنیه تولیدی به مصرف و درک پویایی‌های هر دو آنهاست؛ هرچند افزایش تولید و عرضه در اقتصاد می‌تواند متأثر از افزایش مصرف و تقاضا باشد؛ اما وجود عوامل مختلفی ازجمله سه عنصر مهم «نبود دولت‌هایی مقتدر و دارای دانش کافی در امر توسعه»، «افزایش درآمدهای نفتی» و «وجود تاجرباشی»هایی که منافع اقتصادی آنها نه با تقویت تولید داخل؛ بلکه بر اثر عامل اجنبی‌بودن آنها از راه واسطه‌گری کالاهای خارجی تأمین می‌شد، بر تشدید پدیده مصرف‌گرایی بدون توجه بر امر تولید در کشور افزوده است. علاوه بر این موارد، شاهد این واقعیت هستیم؛ عناصری که منجر به ترویج فرهنگ مصرف بدون تولید در کشور شده‌اند، به رشدنکردن بخش‌های تولیدی واقعی و درگیری آنها با عمق کم ساخت داخل و مونتاژکاری (پدیده درونی‌شدن وابستگی) و ایجاد یک تقاضای کاذب ارز برای واردات کالاهای واسطه‌ای و سرمایه‌ای نیز انجامیده‌اند که نتیجه آن تحول بنیادی و بسیار خطرناک در تعریف هویت از سوی تولید به مصرف است.

امروز دُمل ناکارآمدی‌ها در کشور دهان باز کرده و چهره نامیمون خود را نمایان کرده است. به‌جز دوره‌های محدود (سه دوره)، دولت‌های کارنابلد (اگر فرضیات بیمناک و ناخوشایند دیگر را در نظر نگیریم) نتوانسته‌اند کشور را به سمت توسعه واقعی راهنمایی کنند.

با آنکه از نخستین زمان حفر چاه نفت خاورمیانه در ایران (۵ خرداد ۱۲۸۷) و استخراج آن بیش از یک قرن گذشته و منابع بیکران کشور از سوی کشورهای سلطه‌طلب و سوءاستفاده‌گر از ناآگاهی و گاهی خیانت زمامداران و ذی‌نفعان وابسته به اجنبی به یغما رفته؛ اما هنوز نتوانسته‌ایم از امتیاز راهبردی این منبع خدادادی زوال‌پذیر و موقعیت ژئوپلیتیک و جغرافیایی برجسته کشورمان، به دلیل ناکارآمدی دولت‌ها، بهترین بهره‌برداری را داشته باشیم. اکنون که تشت اهمیت راهبردی نفت در جهان از بام فرو افتاده و تا چند سال دیگر ارزش این ثروت طبیعی در مقابل دیگر شاخص‌ها کم‌اهمیت می‌شود و بسیاری از کشورها نیز از این نعمت برخوردار شده یا خواهند شد، کشور این دوران طلایی یک‌سده‌ای منحصربه‌فرد و دارای اهمیت را مفت و ارزان از دست داده؛ چراکه تصمیم‌گیران اقتصادی ما توان آینده‌نگری و اهلیت حرفه‌ای نداشتند. بسیاری از دولت‌ها گویا هیچ راه دیگری را برای اداره اقتصاد کشور نمی‌دانند. مشاهده می‌شود که حتی امروز هم می‌گویند رویه‌های مختلف مانند اینستکس (INSTEX یا سامانه حمایت از مبادلات تجاری) حتما باید شامل خرید نفت باشد؛ گویی بدون فروش این ماده، توانایی انجام کار یا ارائه طریق دیگری نیست!

از زمان کشف و استخراج نفت و از محل صادرات مستقیم این ثروت طبیعی تا سال ۱۳۳۷، بیش از ۳۷۵ میلیون لیره انگلیس و از سال ۱۳۳۸ تا سال ۱۳۹۶ بیش از هزارو ۵۰۰ میلیارد دلار به دست آمده که باید این منابع، معادل ارزش دلاری مصرف داخلی این منابع را نیز افزود. با اتکا به گزارش‌های متعدد و مستند نشان داده شده که از سال ۱۳۳۸منابع حاصل از استخراج این ماده طبیعی - چه به‌عنوان مصرف در داخل و چه به صورت صادرات - چنانچه به ارزش واقعی محاسبه شود، احتمالا می‌تواند به بیش از پنج هزار میلیارد دلار برسد؛ اما مشاهده می‌شود که دستاوردهای اقتصادی در قواره این حجم عظیم از منابع نبوده و تصمیم‌گیران اقتصادی کشور به دلیل ناتوانی در آینده‌نگری و نداشتن اهلیت حرفه‌ای، نتوانسته‌اند قدرت اقتصادی لازم را به وجود بیاورند.

در این گزارش با مستندات آماری نشان داده خواهد شد که هرچند ایران از مدت‌ها پیش به فاز مصرف‌گرایی ورود پیدا کرده؛ اما در دو برهه خاص زمانی بر میزان و تشدید این مصرف‌گرایی افزوده شده است. علاوه‌براین برای داشتن تصویری از نتیجه رویه‌های به‌غایت اشتباه اداره اقتصادی کشور از سوی برخی از دولت‌ها -که به جای حاکم‌کردن هویت الگوی تولیدی مورد نیاز کشور برای تاب‌آوری اقتصاد، هویت الگوی مصرف را در زمینه زندگی ما حاکم کردند- از آمار واردات خودروهای سواری به کشور نیز استفاده شده؛ تا دردناک‌بودن اتلاف منابع ذی‌قیمت بیشتر درک شود.

افزایش درآمدهای نفتی، دروازه‌های ورود به تشدید مصرف‌گرایی

آمار ارزش دلاری صادرات نفت و گاز در سالنامه آماری و سری زمانی بانک مرکزی نشان می‌دهد که فاز اول تشدید مصرف‌گرایی در کشور پس از افزایش درآمدهای نفتی در سال ۱۳۵۲ و فاز دوم آن نیز در سال ۱۳۸۱مجددا با افزایش درآمدهای نفتی و کاهش سهم حقوق ورودی از واردات کالا به وقوع پیوسته است (نمودارهای شماره ۱و ۲).

همان‌طور که از نمودار شماره ۲ قابل مشاهده است، در دوره ۱۳۷۶-۱۳۸۰ که کشور به‌لحاظ کاهش درآمدهای ارزی حاصل از فروش نفت در مضیقه قرار گرفته بود، با افزایش سهم حقوق گمرکی از واردات کالا به عنوان یکی از اقدام‌های مؤثر، شرایطی فراهم شد که تصمیم‌گیران سعی در جبران کاهش درآمدهای نفتی و جایگزینی آن با درآمدهای گمرکی داشتند. از اتفاق در این دوره به دلایل مختلف که در حوصله این مقال نمی‌گنجد و گزارش مستقلی را می‌طلبد، بیشترین اشتغال کشور در بازه زمانی ۶۱ ساله گذشته، رقم خورد که نه‌تنها دیگر تکرار نشد، بلکه با کاهش اشتغال در دوره‌های بعد روبه‌رو شدیم. شاید بتوان گفت که «نگاه درآمدی»، نه «نگاه توسعه‌ای» به درآمدهای گمرکی در این بازه زمانی کوتاه توانست جانی تازه در دل بنگاه‌های تولیدی داخل بدمد و آنها را از گزند رقابتی نابرابر با کالاهای وارداتی خارجی در امان دارد. اما از آنجایی که این اقدام دولت ایجابی بود و نه سلبی که مبتنی‌بر راهبرد باشد، دوامی نیافت و از سال ۱۳۸۱ با ازدیاد درآمدهای بادآورده نفتی، مجددا رویکرد علاقه‌مندی و شیفتگی به واردات تسری یافت و این آونگ حرکت خود را ادامه داده و خواهد داد. هرچند حمایت‌های گمرکی بدون چون و چرا و برنامه از تولیدات داخل، به‌هیچ‌عنوان قابل قبول نبوده و نیازمند برنامه‌ای زمان‌بندی‌شده و مشروط است، اما دیری نپایید که با افزایش درآمدهای ارزی حاصل از فروش نفت از سال ۱۳۸۱ به بعد، این مهم به فراموشی سپرده شد و گمرکات کشور محل هجوم و واردات کالاهای خارجی مصرفی، بدون داشتن هرگونه راهبرد مشخص توسعه‌ای در قبال حمایت از تولید داخل شدند.

افزایش درآمدهای نفتی در دو برهه زمانی ۱۳۵۲ و ۱۳۸۱ دروازه‌های ورود به «تشدید مصرف‌گرایی» در کشور بود، بدون آنکه برنامه مشخص و مدونی برای توانمندسازی و توسعه تولید و بخش صنعت داخلی اندیشیده شود (نمودار شماره ۳)

با توجه به نمودارهای شماره های ۴ و ۵ نیز مشاهده می‌شود، متوسط ارزش دلاری واردات گمرکی کالاهای مصرفی، نه متناسب با افزایش توان تولید داخل، بلکه هم‌زمان با هر دوره جهش قیمت‌های نفتی افزایش یافته است.

یکی‌دیگر از موارد قابل تأمل در باب عطش مصرف‌گرایی در کشور، پیشی‌گرفتن صرفا واردات کالاهای مصرفی از کل صادرات گمرکی کشور از سال ۱۳۵۲ به بعد است؛ فرایندی که در دوره ۱۱ ساله پیش از آن، با آغاز دوره مسئولیت مرحوم دکتر عالیخانی بر وزارت اقتصاد کنترل، اما با افزایش درآمدهای نفتی در دهه ۵۰ بر شدت آن افزوده شد؛ به‌گونه‌ای که در سال ۱۳۵۶ میزان این تفاوت به رقم ۲ میلیارد دلار رسید. همان‌طورکه از جدول شماره ۱ قابل محاسبه است، متوسط سالانه واردات کالاهای مصرفی در دوره ۱۳۴۲-۱۳۵۲ نزدیک به ۲۲۰ میلیون دلار بوده و در دوره ۱۳۵۳- ۱۳۵۷ به دو میلیارد دلار می‌رسد.

ساختار تولیدی ارزبَر و مونتاژی

در نبود برنامه‌ای دقیق و مشخص برای توانمندسازی و توسعه تولید و بخش صنعتی، سال‌هاست که تولید با استفاده از دو شعار «آزادسازی» و «دستکاری قیمت‌های کلیدی از قبیل نرخ ارز» به‌منظور رقابتی‌ترکردن تولید و افزایش صادرات، ضربه‌های فراوانی خورده و آنچه در نهایت حاصل شده، نه رقابت‌پذیرترشدن تولید، بلکه حرکت به سوی عمق کم ساخت داخل، مونتاژ و کوچک‌شدن مقیاس واحدها و به‌عبارتی کوتوله‌پروری مفرط بوده است. علاوه بر این موارد، تولید در کشور گرفتار فروماندن در دام صنایع با فناوری (تکنولوژی) پایین و متوسط رو به پایین است و نتوانسته‌ایم تولید خود را به عمق مناسب و منطقی فناوری (سطوح فناوری بالا یا فناوری متوسط رو به بالا) ببریم که این موضوع یکی از مصائب مهم و کلید اصلی مطرح‌نبودن اقتصاد ما در جهان است؛ درواقع، اساس ماجرا سقوط رابطه مبادله است که از دیدگاه نظری به معنای پس‌افتادگی اقتصاد ملی و امتناع از توسعه است که در گزارشی دیگر به این موضوع هم پرداخته خواهد شد.

اگر بخواهیم وضعیت صادرات غیرنفتی کشور را با واردات مقایسه کنیم، می‌توان این مقایسه را در سه سطح انجام داد: سطح نخست، بررسی وضعیت «کل صادرات غیرنفتی» با واردات «کالاهای اولیه و واسطه‌ای» تولید که این مقایسه نشان می‌دهد آیا صادرات غیرنفتی ما پاسخ‌گوی صرفا نیاز مواد اولیه تولید ما است یا خیر؟ سطح دوم، از طریق مقایسه صادرات غیرنفتی با مجموع واردات «کالاهای اولیه و واسطه‌ای» و «کالاهای سرمایه‌ای» (واردات کل کالاهای مورد نیاز بخش تولید). این مقایسه نشان می‌دهد هنگامی که واردات کالاهای سرمایه‌ای به نیاز نهاده‌های وارداتی واسطه‌ای تولید اضافه شود، آیا ...

و کل صادرات غیرنفتی کشور از مجموع این دو نهاده کسر شود، مشاهده می‌شود که این تراز منفی‌تر خواهد شد (نمودار شماره ۷).

این به آن معناست که درآمد حاصل از تمام صادرات گمرکی کالا در ایران، توان بازپرداخت هزینه واردات مواد اولیه، واسطه‌ای و سرمایه‌ای ...

تفاوت صادرات گمرکی کالا از واردات کالاهای مصرفی سال‌های ۱۳۹۶-۱۳۳۸

ارقام: میلیون دلار

سال	صادرات گمرکی کالا	واردات کالاهای مصرفی	تفاوت صادرات گمرکی کالا از واردات کالاهای مصرفی	نسبت واردات کالاهای مصرفی به صادرات گمرکی کالا
۱۳۳۸	۱۰۵	۱۶۵	-۶۰	۱.۵۸
۱۳۳۹	۱۱۱	۱۹۷	-۸۶	۱.۷۷
۱۳۴۰	۱۲۸	۱۵۷	-۲۹	۱.۲۳
۱۳۴۱	۱۱۵	۱۲۰	-۵	۱.۰۵
۱۳۴۲	۱۲۸	۱۲۴	۴	۰.۹۷
۱۳۴۳	۱۵۳	۱۷۲	-۱۹	۱.۱۲
۱۳۴۴	۱۸۱	۱۵۷	۲۴	۰.۸۷
۱۳۴۵	۱۵۸	۱۴۵	۱۳	۰.۹۲
۱۳۴۶	۱۸۲	۱۵۰	۳۲	۰.۸۲
۱۳۴۷	۲۱۷	۱۵۶	۶۱	۰.۷۲
۱۳۴۸	۲۴۵	۱۶۸	۷۷	۰.۶۹
۱۳۴۹	۲۷۳	۲۱۷	۵۶	۰.۸۰
۱۳۵۰	۳۳۵	۲۴۲	۹۳	۰.۷۲
۱۳۵۱	۴۴۰	۳۳۲	۱۰۸	۰.۷۵
۱۳۵۲	۶۳۵	۵۵۷	۷۸	۰.۸۸
۱۳۵۳	۵۸۱	۱.۰۱۷	-۴۳۶	۱.۷۵
۱۳۵۴	۵۹۲	۱.۹۹۵	-۱.۴۰۳	۳.۳۷
۱۳۵۵	۵۴۰	۲.۲۵۰	-۱.۷۱۰	۴.۱۷
۱۳۵۶	۶۲۵	۲.۶۹۷	-۲.۰۷۲	۴.۳۱
۱۳۵۷	۵۴۳	۲.۱۱۴	-۱.۵۷۱	۳.۸۹
۱۳۵۸	۸۱۲	۲.۵۵۹	-۱.۷۴۷	۳.۱۵
۱۳۵۹	۶۴۵	۲.۸۹۹	-۲.۲۵۴	۴.۴۹
۱۳۶۰	۳۴۰	۳.۱۴۱	-۲.۸۰۱	۹.۲۵
۱۳۶۱	۲۸۴	۲.۶۷۶	-۲.۳۹۲	۹.۴۲
۱۳۶۲	۳۵۷	۲.۹۱۱	-۲.۵۵۴	۸.۱۶
۱۳۶۳	۳۶۱	۲.۳۱۷	-۱.۹۵۶	۶.۴۲
۱۳۶۴	۴۶۵	۱.۵۷۶	-۱.۱۱۱	۳.۳۹
۱۳۶۵	۹۱۶	۱.۶۹۵	-۷۸۰	۱.۸۵
۱۳۶۶	۱.۱۶۱	۱.۶۶۲	-۵۰۱	۱.۴۳
۱۳۶۷	۱.۰۳۶	۱.۴۷۹	-۴۴۳	۱.۴۳
۱۳۶۸	۱.۰۴۴	۲.۳۴۴	-۱.۳۰۰	۲.۲۵
۱۳۶۹	۱.۳۱۲	۲.۵۰۵	-۱.۱۹۳	۱.۹۱
۱۳۷۰	۲.۶۲۵	۳.۴۴۱	-۸۱۶	۱.۳۱
۱۳۷۱	۲.۹۸۸	۳.۱۷۵	-۱۸۸	۱.۰۶
۱۳۷۲	۳.۷۴۷	۲.۲۵۰	۱.۴۹۷	۰.۶۰
۱۳۷۳	۴.۸۲۵	۱.۴۸۴	۳.۳۴۱	۰.۳۱
۱۳۷۴	۳.۲۵۱	۱.۸۷۴	۱.۳۷۷	۰.۵۸
۱۳۷۵	۳.۱۰۶	۲.۱۹۴	۹۱۲	۰.۷۱
۱۳۷۶	۲.۸۷۶	۲.۰۰۸	۸۶۸	۰.۷۰
۱۳۷۷	۳.۰۱۳	۲.۰۱۱	۱.۰۰۲	۰.۶۷
۱۳۷۸	۳.۳۶۲	۱.۹۴۸	۱.۴۱۴	۰.۵۸
۱۳۷۹	۳.۷۶۳	۲.۱۱۲	۱.۶۵۱	۰.۵۶
۱۳۸۰	۴.۲۲۴	۱.۴۳۴	۲.۷۹۰	۰.۳۴
۱۳۸۱	۴.۶۰۸	۲.۱۳۹	۲.۴۶۹	۰.۴۶
۱۳۸۲	۵.۹۷۲	۲.۵۱۵	۳.۴۵۷	۰.۴۲
۱۳۸۳	۶.۸۴۷	۳.۵۰۴	۳.۳۴۳	۰.۵۱
۱۳۸۴	۱۰.۴۷۴	۴.۵۷۵	۵.۸۹۹	۰.۴۴
۱۳۸۵	۱۲.۹۹۷	۶.۱۲۳	۶.۸۷۴	۰.۴۷
۱۳۸۶	۱۵.۳۱۲	۶.۶۴۵	۸.۶۶۸	۰.۴۳
۱۳۸۷	۱۸.۳۳۴	۷.۶۳۷	۱۰.۶۹۷	۰.۴۲
۱۳۸۸	۲۱.۸۹۱	۸.۳۴۵	۱۳.۵۴۶	۰.۳۸
۱۳۸۹	۲۶.۵۵۱	۸.۲۰۰	۱۸.۳۵۰	۰.۳۱
۱۳۹۰	۳۳.۸۱۹	۸.۵۷۶	۲۵.۲۴۳	۰.۲۵
۱۳۹۱	۳۲.۵۶۷	۷.۷۹۲	۲۴.۷۷۶	۰.۲۴
۱۳۹۲	۳۱.۵۵۲	۸.۲۵۶	۲۳.۲۹۶	۰.۲۶
۱۳۹۳	۳۶.۵۵۵	۷.۹۷۰	۲۸.۵۸۶	۰.۲۲
۱۳۹۴	۳۵.۶۰۹	۶.۲۳۹	۲۹.۳۷۱	۰.۱۸
۱۳۹۵	۳۶.۷۲۳	۷.۲۹۲	۲۹.۴۳۱	۰.۲۰
۱۳۹۶	۳۹.۹۲۰	۹.۳۶۲	۳۰.۵۵۷	۰.۲۳

منبع: بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، بانک اطلاعات سری های زمانی اقتصادی، بخش خارجی، بازرگانی خارجی (گمرکی)

خبر

جزئیات خسارات وارده به بیش از ۱۰۰ جایگاه سوخت در اغتشاشات بنزینی

• رئیس انجمن جایگاه‌داران سوخت کشور با اشاره به خسارات وارده به جایگاه‌های سوخت در جریان اغتشاشات هفته گذشته گفت: متأسفانه بیش از صد واحد مجاری عرضه سوخت در کل کشور صدمه دیدند. برخی از این صدمات به حدی بود که جایگاه را از مدار خارج کرد. صالحی، رئیس انجمن جایگاه‌داران سوخت کشور، در گفت‌وگو با فارس درباره میزان خسارات وارده به جایگاه‌های بنزین در کشور در جریان ناآرامی‌های هفته گذشته که به بهانه افزایش قیمت بنزین صورت گرفت، گفت: در سال ۱۳۹۷ کشور با تورم افسارگسیخته روبه‌رو شد و این روند در سال جاری نیز ادامه پیدا کرد. در همین اثنا شوک افزایش قیمت بنزین به ملت وارد شد. در نتیجه این تصمیم در نرخ اول (سهمیه‌ای) بنزین، قیمت ۵۰ درصد و در نرخ دوم سه‌برابر افزایش بها داشتیم؛ درحالی‌که سبد درآمدی مردم هیچ تغییری نکرده بود و طبق آمار بانک مرکزی و سازمان آمار، حدود ۴۹ تا ۵۰ درصد تورم در کشور وجود داشت. وی افزود: بنابراین افزایش قیمت بنزین شوک بزرگی به مردم وارد کرد، درحالی‌که سه روز قبل از این مسئله، وزیر نفت در پاسخ به خبرنگاری اعلام کرد بحث افزایش قیمت شایعه است و مجلس هم اجازه این کار را به دولت نداده. سخنگوی دولت هم روز ۲۳ آبان گفت قرار است هفته آینده جلسه‌ای برگزار و تصمیم نهایی گرفته شود. در این فضا انرژی به‌عنوان اعتراض همگانی در جامعه آزاد شد و شوربختانه چون مسئولان باز هم آمادگی این وضعیت را نداشتند، هجمه‌هایی صورت گرفت. رئیس انجمن جایگاه‌داران سوخت کشور تصریح کرد: در میانه این اعتراضات به مکان‌هایی که هیچ‌گونه تقصیر و کوتاهی نداشتند، صدمات جدی وارد شد، از جمله به جایگاه‌های بنزین. این در حالی است که جایگاه‌داران در تمام شرایط بحرانی کشور، از جمله سیل، زلزله و حتی جنگ در صف اول خدمت‌رسانی هستند. متأسفانه بیش از صد واحد مجاری عرضه سوخت در کل کشور صدمه دیدند. برخی از این صدمات به حدی بود که جایگاه را از مدار خارج کرد؛ برای مثال در استان اصفهان بیش از ۲۲ جایگاه، در استان فارس بیش از ۲۲ جایگاه، در تهران بیش از ۲۱ جایگاه، در استان کردستان بیش از شش جایگاه، در مریوان پنج جایگاه، در استان لرستان بیش از شش جایگاه و در استان خوزستان ۱۲ جایگاه دچار آسیب جدی شدند و بسیاری از آنها کاملا از بین رفتند. صالحی تأکید کرد: صدمات به حدی است که فکر نمی‌کنم تا چند ماه آینده این جایگاه‌ها بتوانند به مدار برگردند. واقعیت این است که انتقاد هم باید دارای دانش علمی و اخلاقیاتی باشد؛ یعنی هم وجدان علمی می‌خواهد و هم وجدان اخلاقی. این انتقاد به مسئولان از وزارت نفت، به‌خصوص شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی تا نیروهای امنیتی و حفاظتی وارد است که نتوانستند در روزهای اول اعتراضات نیروی کافی در جایگاه‌ها مستقر کنند تا مانع این اتفاقات شوند. حتی به جایگاه‌داران صدمات روانی هم وارد شد. او ادامه داد: یکی از جایگاه‌هایی که در کرمانشاه آسیب دید برای ما بود که البته ما بعد از دو، سه روز آن را مجدد راه‌اندازی کردیم و الان با نزدیک به صد درصد توان به مدار برگشتیم. اما دوربین‌های مداربسته نشان می‌دهد حمایت و حفاظت کافی از جایگاه‌ها نشد.

اجازه نمی‌دهیم افراد سودجو از فرصت گرانی بنزین سوءاستفاده کنند

• وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: ما آثار واقعی افزایش قیمت بنزین را می‌پذیریم با این حال دنبال آن بودیم آثار روانی را کنترل کنیم و اجازه ندهیم افراد سودجو از فرصت پیش‌آمده استفاده کنند. به گزارش تسنیم، رضا رحمانی گفت: در روزهای گذشته نمایندگان و مردم در جریان مباحثی درباره افزایش قیمت بنزین قرار گرفتند، بعد از اینکه در عالی‌ترین سطح نظام تصمیم‌گیری شد وزارت صنعت، معدن و تجارت در حوزه کاری خود آثار افزایش و اصلاح قیمت بنزین را بر کالا و خدمات ارزیابی کرد. وزیر صنعت، معدن و تجارت ادامه داد: از لحظه اول اعلام افزایش قیمت بنزین کنترل آثار تورمی بر کالا و خدمات در دستور کاری وزارت قرار گرفت و تا همین لحظه هر روز صبح ستاد تنظیم بازار تشکیل می‌شود. این عضو کابینه دولت دوازدهم بیان کرد: پیش از اجرای طرح مدیریت مصرف سوخت دستگاه‌های مختلف از جمله مرکز پژوهش‌های مجلس، بانک مرکزی، سازمان برنامه و بودجه، مؤسسه مطالعاتی بازرگانی و دانشگاه‌ها تحلیل خود را از آثار افزایش قیمت بنزین ارائه دادند؛ به عبارتی همکاران از روزهای قبل از اجرای طرح از آثار افزایش قیمت بر کالا و خدمات مطلع بودند. رحمانی گفت: برآورد مرکز پژوهش‌ها از آثار افزایش قیمت بنزین ۲،۶ درصد و بانک مرکزی چهار درصد روی کالا و خدمات بود، با این حال تحلیل وزارت از افزایش قیمت در دو بخش واقعی و انتظاری پیگیری می‌شد. رحمانی با اشاره به اولین نشست ستاد تنظیم بازار پس از اعلام قیمت بنزین، اظهار کرد: دغدغه اول وفور کالا و در دسترس قرارگرفتن کالاهای اساسی ازجمله مواد غذایی بود، همچنین توجه شد در روند تولید آسیبی وارد نشود از سوی دیگر تلاش کردیم آثار روانی را کنترل کنیم و اجازه ندهیم موج گرانی راه بیفتد.

سوار مسافربرهای پلاک شخصی نشوید

• رئیس اتحادیه سواری کرایه گفت: پس از سهمیه‌بندی و اصلاح قیمت بنزین، نرخ کرایه سواری‌های پلاک عمومی هیچ تغییری نداشته است؛ اما سواری‌های پلاک شخصی که در اطراف ترمینال‌ها آزادانه مسافرکشی می‌کنند، کرایه‌شان را براساس بنزین سه هزارتومانی بالا برده‌اند و مردم نباید سوار این ماشین‌ها شوند. به گزارش ایسنا، از روزی که قیمت بنزین اصلاح شد و سهمیه‌بندی برای ماشین‌های شخصی و عمومی مشخص شد، مسئولان اعلام کردند که هیچ‌کس حق افزایش قیمت‌ها را در هیچ بخشی به بهانه بالارفتن قیمت بنزین ندارد. البته محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی، در جمع خبرنگاران تأکید کرد که قیمت‌ها در این حوزه هیچ تغییری پیدا نمی‌کند و اگر کسی کرایه‌اش را به بهانه قیمت بنزین افزایش دهد، مرتکب تخلف شده و با او برخورد می‌کنیم. رحمت حاج‌محمدعلی، رئیس اتحادیه سواری کرایه کشور، دراین‌باره به ایسنا گفت: نرخ کرایه سواری‌های عضو این اتحادیه هیچ تغییری نکرده است و هرکسی شاهد افزایش قیمت کرایه‌ای بود، می‌تواند آن را به این اتحادیه اعلام کند تا با راننده متخلف برخورد شود. او ادامه داد: افزایش نرخ کرایه در سواری‌های عضو این اتحادیه صورت نمی‌گیرد و راننده‌های عضو این اتحادیه برنامه افزایش نرخ را ندارند؛ این ماشین‌های سواری پلاک شخصی هستند که آزادانه جلوی همه ترمینال‌ها مسافرکشی می‌کنند.