

یادداشت

مسیر زمینی، مشکلات تجاری را رفع می‌کند؟



سمانه غیبی

فعال صنعت پتروشیمی و بازرگانی

این روزها ممکن است برای یک محموله، مسیر حمل پیدا شود اما تاریخ تحویل قابل اتکایی وجود نداشته باشد. شرکت حمل اعلام آمادگی می‌کند کالا آماده بارگیری است و خریدار هم منتظر ماند، اما هنوز معلوم نیست محموله در مرز بعدی با چه بررسی‌هایی روبه‌رو می‌شود، طرف‌های درگیر در حمل تا پایان مسیر همکاری می‌کنند یا نه و هزینه‌ها چگونه پرداخت خواهد شد. در چنین شرایطی، پیداکردن راهی برای عبور کالا با اطمینان از انجام معامله دو مسئله متفاوت است.

با دشوارترشدن حمل دریایی، توجه به راه‌های زمینی و ریلی کاملاً منطقی است. حرکت قطارهای باری از چین به ایران از مسیر آسیای مرکزی نیز نشان می‌دهد ظرفیت‌هایی برای حفظ ارتباط تجاری وجود دارد اما نباید از راه‌افتادن یک قطار یا عبور موفق یک محموله نتیجه گرفت می‌توان روی همان مسیر برای سفارش‌های بعدی، با زمان‌بندی ثابت، حساب کرد. بنگاه اقتصادی با امکان عبور موردی برنامه تولید و فروش نمی‌ریزد؛ به خدمتی نیاز دارد که بتواند بارها از آن استفاده کند. در مسیرهایی که چند کشور درگیرند، مسئله فقط عبور از ریل و جاده نیست. هر کشور مقررات گمرکی، الزامات اسنادی و ملاحظات امنیتی خود را دارد. بسته به نوع کالا، شرکت‌های طرف معامله و شرایط روز، ممکن است اسناد در یک نقطه دوباره بررسی شوند یا تأیید بیشتری لازم باشد. این کنترل‌ها در تجارت بین‌المللی غیرعادی نیستند. آنچه برای بازرگان مسئله‌ساز می‌شود، نامعلوم‌بودن مدت بررسی، تغییر رویه در میانه مسیر و نداشتن مرجع مشخص برای پیگیری است. تفاوت زیادی وجود دارد میان تأخیری که از قبل در برنامه دیده شده و توقیفی که هیچ‌کس نمی‌تواند پایان آن را پیش بینی کند.

تحریم‌ها این وضعیت را پیچیده‌تر کرده‌اند. تحریم سه شرکت ریلی ایران در آغاز اکتبر، اهمیت بررسی طرف‌های درگیر در حمل و نحوه تسویه هزینه‌ها را بیشتر کرده است. مسئله الزاما ممنوع‌بودن حمل همه کالاها نیست، گاهی خودداری یک خدمات‌دهنده از پذیرش ریسک کافی است تا برنامه حمل تغییر کند. ممکن است کالا مجاز باشد، اما شرکت واسطه، بیمه‌گر یا طرف پرداخت پیش از ادامه همکاری خواهان بررسی بیشتری باشد. حتی اگر محموله سرانجام حرکت کند، این رفت‌وبرگشت‌ها زمان و هزینه‌ای به معامله تحمیل می‌کند که در نرخ اولیه کرایه دیده نمی‌شود.

از طرف دیگر، تحولات مرزی نشان داده‌اند بازبودن یک گذرگاه وضعیتی همیشگی نیست. محدودیت‌های اخیر در برخی گذرگاه‌های ایران با پاکستان و عراق، اگر چه با مسیر ریلی چین ارتباط مستقیم ندارند، یادآور یک واقعیت‌اند: تصمیم‌های امنیتی و سیاسی می‌توانند برنامه تجارت را در زمانی کوتاه تغییر دهند. وقتی خطر گسترش درگیری نظامی نیز وجود دارد، شرکت‌های حمل، بیمه و طرف‌های تجاری در تصمیم‌گیری محتاط‌تر می‌شوند. در چنین وضعی، تغییر مسیر هم لزوما راه‌حل فوری نیست؛ مسیر دوم نیز ظرفیت، تشریفات و محدودیت‌های خاص خود را دارد.

هزینه واقعی این نااطمینانی را نباید فقط با کرایه کامیون یا واگن سنجید. برای یک واحد پتروشیمی، تأخیر در رسیدن قطعه یدکی یا ماده موردنیاز تولید ممکن است به کاهش ظرفیت یا توقف بخشی از فعالیت منجر شود. برای صادرکننده، تحویل دیر هنگام می‌تواند به اختلاف با خریدار، از دست رفتن فرصت فروش و تضعیف رابطه تجاری بینجامد. پولی که باید در چرخه خرید و تولید بچرخد، مدت بیشتری درگیر محموله می‌ماند؛ بنگاه ناچار می‌شود موجودی احتیاطی بیشتری نگه دارد یا به مشتری وعده‌ای بدهد که از تحقق آن مطمئن نیست. گاهی همین ریسک از اختلاف کرایه دو مسیر مهم‌تر است.

البته قرار نیست همه بارها از دریا به ریل منتقل شوند. حجم و ماهیت بسیاری از محموله‌های پتروشیمی، امکانات تخلیه و بارگیری و ظرفیت مسیرها چنین جابه‌جایی ساده‌ای را ممکن نمی‌کند. مسیر جایگزین برای برخی کالاها، به‌ویژه محموله‌های حساس به زمان، ارزش بالایی دارد؛ اما جایگزین کامل شبکه حمل دریایی نیست. تصمیم تجاری باید براساس هزینه نهایی، احتمال تأخیر و امکان تکرار حمل گرفته شود، نه فقط کوتاه‌تربودن مسیر روی نقشه.

بخشی از مشکلات با قرارداد شفاف، اطلاع‌رسانی به‌موقع درباره محدودیت‌های مرزی، هماهنگی گمرکی و تعیین مسئول پاسخ‌گو قابل کاهش است. فعال اقتصادی باید پیش از ارسال بداند هر مرحله به چه اسنادی نیاز دارد، در صورت توقف چه کسی پیگیر است و هزینه اختلاف چگونه تقسیم می‌شود. اما نباید انتظار داشت با بهتر نوشتن قرارداد یا افزایش تعداد واسطه‌ها، پیامد تحریم و تنش‌های سیاسی از بین برود. تجارت پایدار علاوه بر زیرساخت حمل، به روابط قابل پیش‌بینی و امکان همکاری منظم با طرف‌های خارجی نیاز دارد.

می‌توان برای نجات یک سفارش، مسیر طولانی‌تر، هزینه بالاتر و تأخیر بیشتر را تحمل کرد؛ اما نمی‌توان تاجرات یک کشور را برای مدتی نامحدود بر همین استثناها بنا کرد. اگر قرار است راه‌های زمینی و ریلی به پشتوانه واقعی اقتصاد تبدیل شوند، باید از راه اضطراری به خدمات قابل اتکا برسند. بازرگان باید بتواند تاریخ تحویل بدهد، تولیدکننده برای مواد اولیه برنامه بریزد و صادرکننده به اجرای تعهداتش اطمینان داشته باشد. اقتصادی که برای رساندن هر محموله باید از ابتدا با مجموعه‌ای از تصمیم‌ها و تأییدهای پیش‌بینی‌ناپذیر مواجه شود، نمی‌تواند بر تجارت پایدار تکیه کند. این وضعیت را نمی‌توان عادی دانست و نمی‌شود به همین شکل ادامه داد.

امیررضا انگبی: در کشورها و به‌ویژه در زمان‌های جنگ و مسودشدن تجارت، جایگزینی واردات به ایده‌ای ی‌پرداز تبدیل می‌شود. ادعای اصلی طرفداران جایگزینی واردات همواره این بوده که این سیاست باعث صرفه‌جویی ارزی شده و ارتقای صنعت را در پی دارد؛ با این حال، تاریخ و تجربیات جهانی اخیر خلاف این ادعا را به تصویر می‌کشد. در دهه ۱۹۵۰ میلادی بسیاری از اقتصاددانان بر این باور بودند که «جایگزینی واردات» -یعنی سیاست محدودکردن واردات کالا‌های ساخته‌شده (صنعتی)- بهترین راهبرد تجاری برای ارتقای صنعتی‌شدن و رشد اقتصادی در کشورهای در حال توسعه است. با این حال، تا اواسط دهه ۱۹۶۰، حتی حامیان این سیاست نیز دچار سرخوردگی گسترده‌ای نسبت به نتایج آن شدند. این گزارش، پیدایش و زوال ایده جایگزینی واردات را به عنوان یک نظریه توسعه اقتصادی ردیابی می‌کند. شاید مایه تعجب باشد که حامیان اولیه جایگزینی واردات، رویکردی بسیار محتاطانه در قبال آن داشتند و خود از نخستین کسانی بودند که با استناد به شواهد تجربه‌شده در کشورها، این سیاست را زیر سؤال بردند.

ایده جایگزینی واردات

علم اقتصاد توسعه در طول دهه‌ها فرازونشیب‌های فراوانی را تجربه کرده است. این الگو در عنوان بسیاری از مقالات شناخته‌شده بازتاب یافته است؛ از جمله «پیدایش، حیات و مرگ اقتصاد توسعه» (سبیز، ۱۹۷۹)، «پیدایش و زوال اقتصاد توسعه» (هیرشمن، ۱۹۸۲)، «زوال و پیدایش اقتصاد توسعه» (کروگمن، ۱۹۹۳)، «پیدایش و زوال نظریه توسعه» (لیز، ۱۹۹۶)، «پیدایش و زوال توسعه‌ای» (بِراون، ۱۹۹۷)، «پیدایش و زوال توافق واشینگتن» (رکور، ۲۰۰۰) و «پیدایش و زوال ساختارگرایی اقتصادی» (لاو، ۲۰۰۵). به این فهرست می‌توان ایده «جایگزینی واردات» را نیز اضافه کرد که در دهه ۱۹۵۰ بسیار رایج بود، اما تا اواسط دهه ۱۹۶۰ از رونق افتاد. ایده جایگزینی واردات اندکی پس از جنگ جهانی دوم پدیدار شد، زمانی که بسیاری از اقتصاددانان معتقد بودند چشم‌انداز رشد اقتصادی کشورهای در حال توسعه از طریق تجارت بسیار ضعیف است. به‌طور خلاصه، حامیان جایگزینی واردات استدلال می‌کردند کشورهای در حال توسعه باید واردات کالا‌های صنعتی را مسدود کرده تا از این طریق صنایع داخلی را ترویج کنند و وابستگی خود را به تجارت خارجی کاهش دهند. تا اواسط دهه ۱۹۶۰، در نتیجه سیاست‌ها و پیامدهای مشاهده‌شده در کشورهایی که سیاست جایگزینی واردات را دنبال می‌کردند، بدبینی نسبت به این ایده افزایش یافت و حمایت از آن رنگ باخت. این گزارش دیدگاه‌های چهره‌های کلیدی اقتصاد توسعه در دهه ۱۹۵۰، ازجمله رانول پریش، گونا میردال، آرتور لونیس، آلبرت هیرشمن و راگنار نارکس را بررسی می‌کند. اگرچه این اقتصاددانان عموماً نسبت به ایده تجارت آزاد برخاسته از مدل رقابت ایستا در اقتصاد نئوکلاسیک انتقاد داشتند، دیدگاه‌های بسیار متفاوتی درباره جایگزینی واردات ابراز کردند. پریش را می‌توان از مدافعان اصلی این ایده دانست. با این حال، او و دیگران از نخستین کسانی بودند که برخی از کاستی‌های جایگزینی واردات را در عمل شناسایی کردند؛ مواردی همچون:

- این حقیقت که کنترل‌های وارداتی لزوماً به صرفه‌جویی در ارز خارجی منجر نشدند.
- نرخ‌های تعرفه حمایتی بسیار بالا و در صنایع مختلف متغیر بودند (بدون هیچ منطق اقتصادی مشخص).
- شرکت‌های کوچک و ناکارآمدی ایجاد شدند که فقط بازار داخلی را پوشش می‌دادند.
- در مجموع، این سیاست‌ها به مانعی بر سر راه توسعه صادرات تبدیل شدند.

علی‌رغم اذعان به اجرای ضعیف سیاست‌های جایگزینی واردات، برخی از این متفکران اولیه توسعه همچنان بر این باور بودند این سیاست در صورت اجرای صحیح می‌تواند مفید باشد. نکته در خور توجه اینجاست که آنها هیچ‌گونه اصلاحات عمده‌ای در سیاست‌های تجاری کشورهای در حال توسعه که نشانگر گرایش به سمت راهبرد ترویج صادرات باشد، پیشنهاد نکردند. مسئله دعوت به چنین اصلاحاتی به نسلی جدید از اقتصاددانان واگذار شد؛ نسلی که مسئولیت انجام پژوهش‌های تجربی فزاینده‌ای را بر عهده داشتند که هزینه‌های سیاست‌های تجاری محدودکننده را شناسایی و کمیت‌سنجی می‌کرد. این اقتصاددانان ازجمله ایان لیتل، آن کروگر، جاکدیش بهاگواتی و بلا بالاسا، شروع به مستندسازی هزینه‌های اقتصادی جایگزینی واردات کرده و مزایای رویکردی برون‌نگرتر و صادرات‌محور را نسبت به تجارت و توسعه برجسته کردند. این تغییر در نگاه اقتصادی از جایگزینی واردات به سمت ترویج صادرات (یا گرایش به خارج) از اواسط دهه ۱۹۶۰ آغاز شد و بعدها در قالب آنچه جان ویلیامسون آن را «توافق واشینگتن» در دهه ۱۹۸۰ نامید، تثبیت شد.

رانول پریش و استدلال به نفع جایگزینی واردات

در دهه ۱۹۵۰ میلادی، حوزه نوپای اقتصاد توسعه تحت تسلط چند چهره کلیدی ازجمله پریش، میردال، لونیس، هیرشمن و نارکس قرار داشت. آنها تا حدودی با یکدیگر اختلاف‌نظر داشتند، اما همگی استدلال می‌کردند نتایج حاصل از نظریه اقتصادی استاندارد، بر پایه پیش‌فرض‌هایی بنا شده‌اند که هیچ تاسیسی با شرایط اقتصادی کشورهای در حال توسعه ندارند. بنابراین، هرگونه نتیجه‌گیری سیاستی که از نظریه تجارت نئوکلاسیک به دست می‌آمد، برای آن کشورها نامناسب و ناکارآمد بود. به‌طور خاص، تصور می‌شد استدلال سنتی به نفع تجارت آزاد بر روی یک مدل ایستای رقابت کامل و با استفاده از پیش‌فرض‌های نئوکلاسیکی استوار است که برای کشورهای در حال توسعه کاربردی ندارد. برای مثال، اعتقاد بر این بود نظریه مزیت نسی به این معناست که کشورهای در حال توسعه در یک الگوی زیان‌آور از تخصصی‌شدن و تجارت قفل خواهند شد؛ یعنی صدور مواد اولیه و کالا‌های پایه در ازای واردات کالا‌های صنعتی. این مسئله آنها را فقیر نگه می‌داشت و راه فراری از آن نداشتند. مسیر اصلی توسعه، «صنعتی‌سازی» دیده می‌شد و تخصصی‌شدن در تجارت مانع از آن بود که کشورهای در حال توسعه بتوانند پایه صنعتی خود را بنا کنند. علاوه بر این، همان‌طور که پریش و هانس سینگر به زیبایی استدلال کردند، صادرکنندگان محصولات اولیه با یک روند نزولی بلندمدت در «نسبت مبادله» خود مواجه خواهند شد؛ امری که آنها را مجبور می‌کند حجم بیشتری کالا صادر کنند تا در ازای آن مقدار کمتری کالا وارد کنند. علاوه بر این، باور بر این بود قیمت‌های بازار به تخصیص درست منابع منجر نخواهد شد؛ زیرا دستمزدهای بالا در بخش صنعت (در مقایسه با بخش کشاورزی و بخش‌های اولیه) به این معنا بود که صنعت در مقایسه با نقطه بهینه اجتماعی، بیش از حد کوچک است. در نتیجه، برای تخصیص بهینه‌تر منابع و بسیج سرمایه لازم برای رشد اقتصادی، مداخله گسترده دولت ضروری بود. این همان بستری بود که در آن ایده جایگزینی واردات به عنوان یک راهبرد تجارت خارجی برای کشورهای در حال توسعه شکل گرفت. اصطلاح «جایگزینی واردات» در توصیف جایگزینی واردات کالا‌های صنعتی با تولید داخلی همان کالا‌ها، هم جنبه توصیفی داشت و هم جنبه تجویزی. این واژه هم بازتابی از رویدادی بود که به‌طور طبیعی با به دست آوردن تدریجی ظرفیت تولید کالا‌های صنعتی در داخل کشور رخ می‌داد و هم دستوری برای آنچه باید با سیاست‌گذاری مناسب دولت انجام می‌شد. این تصور که رشد اقتصادی به‌طور طبیعی به جایگزینی واردات منجر می‌شود، با این ایده که محدودکردن عمدی واردات می‌تواند رشد را تقویت کند، تفاوت دارد. این گزارش بر جنبه تجویزی متمرکز است و می‌کوشد درک کند چرا چنین سیاست‌های تجاری‌ای در آن زمان برای کشورهای در حال توسعه مطلوب تلقی می‌شدند. پریش و دیگران در ابتدا ایده جایگزینی واردات را بر پایه

نگاهی به شکست سیاست جایگزینی واردات در کشورهای درگیر جنگ و انسداد تجارت

گرفتاری‌های خودکفایی

نسبتاً محدودی مطرح کردند؛ نه به عنوان ابزاری برای کاهش کل واردات، بلکه به عنوان راهی برای تغییر ترکیب واردات از «کالا‌های مصرفی» به «کالا‌های سرمایه‌ای». دلیل این رویکرد آن بود که بیشتر کشورهای در حال توسعه، پس از جنگ جهانی دوم با کمبود شدید ارز خارجی مواجه بودند. هدف این بود هزینه‌کرد ارز کمیاب برای واردات کالا‌های مصرفی غیرضروری کاهش یابد و آن منابع به سمت واردات کالا‌های سرمایه‌ای که برای توسعه حیاتی‌تر بودند، هدایت شوند. واردات کالا‌های مصرفی می‌توانست با تولید داخلی جایگزین شود، اما تولیدکنندگان داخلی، فناوری لازم برای تولید کالا‌های سرمایه‌ای را نداشتند و این اقلام همچنان باید وارد می‌شدند.

حامیان جایگزینی واردات هرگز به‌طور مفصل درباره سیاست‌های مشخصی که بتوانند این هدف و سایر اهداف مانند حمایت از صنایع نوپا را به بهترین شکل محقق کند، بحث نکردند؛ اگر چه به نظر می‌رسید از ابزارهایی همچون حقوق گمرکی واردات، صدور مجوزهای وارداتی، نرخ‌های ارز چندگانه و تخصیص دولتی ارز خارجی حمایت می‌کردند. با این حال، ایده جایگزینی واردات بیش از هرکس دیگری با رانول پریش گره خورده است؛ نخستین دبیر اجرایی کمیسیون اقتصادی سازمان ملل متحد برای آمریکای لاتین (ECLA) در سال‌های ۱۹۴۹ تا ۱۹۶۳ و نخستین دبیرکل کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد (UNCTAD) در سال‌های ۱۹۶۴ تا ۱۹۶۹. او در میان برجسته‌ترین اقتصاددانان دوران خود دلایل مشخصی را بیان کرد که چرا کشورهای در حال توسعه بهره درستی از تقسیم کار بین‌المللی موجود نمی‌برند. آرای او سرچشمه شکل‌گیری نظریه‌های ناهمسانی در نظام اقتصادی جهان، مبادله نابرابر میان مرکز و پیرامون، نظریه‌های وابستگی و... مباحث شد.

دیدگاه سایر اقتصاددانان توسعه

در دهه ۱۹۵۰ میلادی، حوزه نوپای اقتصاد توسعه تحت سلطه گروه کوچکی از متفکران برجسته قرار داشت که علاوه بر رانول پریش، شامل گونا میردال، راگنار نارکس، آرتور لونیس و آلبرت هیرشمن می‌شدند. این اقتصاددانان نیز مانند پریش نسبت به نظریه سنتی تجارت آزاد ابراز تردید می‌کردند، اما دیدگاه‌های آنها درباره جایگزینی واردات به شکلی غافلگیرکننده متنوع و متفاوت بود. ● گونا میردال: میردال استدلال می‌کرد «نیروهای بازار آزاد» در مقیاس بین‌المللی تمایل دارند نابرابری‌های اقتصادی بین کشورهای پیشرفته و در حال توسعه را به‌جای کاهش دادن، تشدید کنند. او معتقد بود کشورهای توسعه‌یافته نمی‌توانند برای توسعه به بازار آزاد تکیه کنند و دولت باید مداخله کند. میردال تأکید داشت بازار نمی‌تواند ارز خارجی کمیاب را به‌درستی تخصیص دهد؛ بنابراین مقامات دولتی باید دخالت کنند تا «اجازه ورود آزادانه به کالا‌های سرمایه‌ای داده شود، اما واردات کالا‌های مصرفی و به‌ویژه کالا‌های لوکس به‌شدت سربوب شود». با وجود این، میردال به‌شدت نسبت به خطرات بوروکراسی، کنترل‌های دولتی و ایجاد «غدد سرطانی پارتی‌بازی و فساد» در مرکز نهادهای دولتی هشدار می‌داد.

- راگنار نارکس: نارکس بر مشکل ساختاری پس‌انداز پایین و کوچک‌بودن اندازه بازار در کشورهای فقیر تمرکز داشت. اگر چه او نمی‌پذیرفت تجارت خارجی به‌تاهایی موتور محرک توسعه باشد، نگاهش به جایگزینی واردات بسیار محافظه‌کارانه بود. او هشدار می‌داد سیاست‌های محدودکننده واردات نباید به‌گونه‌ای افراطی پیاده شوند که به پس‌انداز و درآمد واقعی آسیب بزنند. او معتقد بود محدودیت‌های وارداتی در چارچوب یک «سرمایه‌گذاری داخلی متوازن» ممکن است مفید باشند، اما اثرات منفی آنها بر رفاه واقعی و پس‌انداز نباید نادیده گرفته شود. او همچنین منتقد برخی نویسندگانی بود که صرفاً واردات را مقصر عقب‌ماندگی کشور خود می‌دانستند و فراموش می‌کردند واردات (به‌ویژه کالا‌های سرمایه‌ای و واسطه‌ای) می‌تواند محرک صنعتی‌شدن باشد نه عامل نابودی آن.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

آسایشگاه سالمندان پناه



واقع در جنت آباد شاهین شمالی نگهداری سالمند به صورت شبانه روزی ویزیت پزشک، فیزیوتراپ ،روانشناس ۰۹۱۲۶۱۱۷۷۱۶ – ۰۹۱۲۸۲۳۹۹۴۶ ۴۶۱۳۹۸۲۷ – ۴۴۲۷۴۸۱۹ https://ble.ir/saraye_panah



سازمان آگهی‌های روزنامه شرق ۸۶۰ ۳۶۱۱۹

ارتباط با روزنامه شرق T.ME/ALOSHARGH

خبر

تورم سالانه مهر، ۷۶.۸ درصد شد

بنا بر اعلام مرکز آمار ایران، نرخ تورم سالانه منتهی به پایان مهرماه ۷۶.۸ درصد بوده است. مرکز آمار ایران شاخص قیمت در مهرماه ۱۴۰۵ را اعلام کرد که بر این اساس، شاخص قیمت مصرف‌کننده خانوارهای کشور به عدد ۷۶۱.۸ رسیده است که نسبت به ماه قبل ۴.۴ درصد افزایش، نسبت به ماه مشابه سال قبل ۸۸.۷ درصد افزایش و در ۱۲ماهه منتهی به ماه جاری نسبت به دوره مشابه سال قبل ۷۶.۸ درصد افزایش داشته است. تورم نقطه به نقطه خانوارهای کشور: منظور از تورم نقطه به نقطه، درصد تغییر عدد شاخص قیمت نسبت به ماه مشابه سال قبل است. در مهرماه ۱۴۰۵ تورم نقطه به نقطه خانوارهای کشور ۸۸.۷ درصد بوده است؛ یعنی خانوارهای کشور به‌طور میانگین ۸۸.۷ درصد بیشتر از مهرماه ۱۴۰۴ برای خرید مجموعه کالا‌ها و خدمات یکسان هزینه کرده‌اند. تورم نقطه به نقطه مهرماه ۱۴۰۵ در مقایسه با ماه قبل ۱.۱ واحد درصد کاهش داشته است. تورم ماهانه خانوارهای کشور: منظور از تورم ماهانه، درصد تغییر عدد شاخص قیمت نسبت به ماه قبل است. در مهرماه ۱۴۰۵ تورم ماهانه خانوارهای کشور برابر ۴.۴ تورم بوده است. تورم ماهانه برای گروه‌های عمده «خوراکی‌ها، آشامیدنی‌ها و دخانیات» ۲.۴ درصد و برای گروه عمده «کالا‌های غیرخوراکی و خدمات» ۵.۸ درصد بوده است. نرخ تورم سالانه خانوارهای کشور: منظور از نرخ تورم سالانه، درصد تغییر میانگین اعداد شاخص قیمت در یک سال منتهی به ماه جاری نسبت به دوره مشابه قبل از آن است. در مهرماه ۱۴۰۵ نرخ تورم سالانه برای خانوارهای کشور به ۷۶.۸ درصد رسیده که نسبت به همین اطلاع در ماه قبل، ۳.۲ واحد درصد افزایش یافته است. درصد تغییرات شاخص قیمت در دهک‌های هزینه‌ای کشور در مهرماه ۱۴۰۵: نرخ تورم سالانه کشور در مهرماه ۱۴۰۵ برابر ۷۶.۸ درصد است که دامنه تغییرات آن برای دهک‌های مختلف هزینه‌ای از ۷۴.۸ درصد برای دهک دهم تا ۸۵.۸ درصد برای دهک دوم است.

