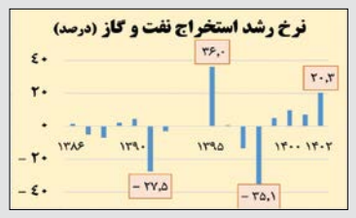
شاخص

دومین رشد بزرگ بخش نفت بعد از برجام



تازه‌ترین داده‌های مرکز آمار ایران نشان می‌دهد که نرخ رشد استخراج بخش نفت و گاز در سال گذشته ۲۰٫۳ درصد بوده که دومین رشد بزرگ بخش نفت در ۱۷ سال اخیر و هم‌چنین بعد از تصویب برجام به شمار می‌رود. اولین رشد بزرگ بخش نفت به سال ۱۳۹۵ با نرخ ۳۶ درصد مربوط است. با این حال نرخ رشد بخش نفت در سال گذشته این تفاوت را با سال ۹۵ دارد که در سال ۹۵، صادرات نفت عمدتاً به دلیل معاهده برجام بود، اما در سال گذشته در اوج تحریم‌های نفتی و بانکی انجام شده است. از سوی دیگر رشد نفت در سال گذشته در ادامه سه سال رشد مثبت این بخش رخ داده، در حالی که در سال ۹۵، رشد ۳۶ درصدی بخش نفت پس از سال‌ها رشد منفی و یا پایین اتفاق افتاده بود.

بازار خبر

تعیین سقف اجاره‌بها در تهران

خبرآنلاین- نایب رئیس اول اتحادیه مشاوران املاک تهران گفت: در جلسه شورای مسکن استان میزان افزایش اجاره‌بهای مسکن در سال ۱۴۰۳ برای شهر تهران ۲۶ و برای شهرهای استان ۲۴ درصد نسبت به سال گذشته تعیین شد.

نرخ حقوق ورودی گوشی‌های مسافری اعلام شد

ایسنا- طبق نامه دفتر فناوری گمرک ایران به دانشگاه تهران، محاسبات حقوق ورودی گوشی‌های مسافری تغییر کرد. طبق تغییراتی که از پنج‌شنبه (۲۴ خرداد ۱۴۰۳) اعمال شد، حقوق ورودی گوشی‌های کمتر از ۱۵۰ دلار ۱۶ درصد، گوشی‌های ۱۵۰ دلار تا ۶۰۰ دلار ۶ درصد و گوشی‌های بالای ۶۰۰ دلار ۶۰ درصد خواهد بود.

حداقل قیمت زعفران در بازار چند؟

خبرگزاری بازار- نایب رئیس شورای ملی زعفران حداقل قیمت هر کیلو زعفران دسته را ۷۰ میلیون تومان، پوشال را ۸۸۱ تا ۹۰ میلیون تومان، سرگل را ۹۲۱ تا ۹۵ میلیون تومان و نگین را ۱۰۵۱ میلیون تومان اعلام کرد.

صنعت در بن بست برنامه‌ریزی کاغذی

تا انتخابات

به‌رغم گذشت بیش از ۲ دهه سیاست گذاری توسعه صنعتی، هنوز نه صنعت راه خود را شناخته و نه نقشه شفاف و واحدی در این عرصه مبنای عمل قرار گرفته است

محمد حقگو- شاید آن زمان که در حدود دو دهه قبل ایجاد صنایع کوچک و بزرگ در کشور شاهد تجربه‌های جدیدی در حوزه‌های مختلف بود، هیچ‌گاه به این مسئله توجه نمی‌شد که آیا این شکل توزیع امکانات و سرمایه‌ها در کشور، در نهایت با مسیر توسعه کشور همساز خواهد بود یا خیر؟ این چنین بود که بعد از چند سال شاکله صنعتی کشور شاهد رشدهای کاریکاتوری صنایع در پهنه سرزمینی بود به‌طوری که به عنوان مثال صنایع بسیار آب‌بر را در مناطق خشک دید. طرح‌های عظیم پتروشیمی با انتقادهای فراوان در کشور احداث شد، ایده بنگاه‌های کوچک و زودبازده به طور عجیبی شکست خورد، توسعه صنایع پایین دست پتروشیمی تا سال‌های گذشته و شاید هنوز عمدتاً روی کاغذ باقی ماند و ... همه این فجایع در شرایطی رقم خورد که به یک مطالبه ساده اما مهم پاسخ مکفی داده نشد و آن این بود که استراتژی قابل اجرای توسعه صنعتی ایران چیست؟ این در حالی بود که در ۲۰ سال اخیر سه سند راهبردی برای صنعت کشور، گره چندانی از مشکلات این عرصه نگشودند و چهارمین سند نیز که در دولت دوازدهم پیگیری می‌شد در مراحل تدوین و نهایی شدن باقی مانده است.

■ طرح‌ریزی مختلف کشورها برای رسیدن به توسعه صنعتی

به گزارش خراسان، سابقه روند صنعتی شدن (به معنای عام) کشورهای پیشرفته نشان می‌دهد که عمده این کشورها از مسیر تعریف راهبرد توسعه صنعتی و اجرای آن توانسته‌اند به سطوح بالای تولید و فناوری دست پیدا کنند. کره جنوبی، آلمان، ژاپن، ایتالیا و ... از این دست کشورها هستند. منطق تعریف راهبرد برای اقتصاد و صنعت این است که لااقل در کوتاه مدت، یک کشوری که کمتر با توسعه اقتصاد خود روبه روست، بتواند به تقویت پیشران‌های اقتصاد خود با مدل‌های تعریف شده بپردازد تا در ادامه یا با ادامه همین راهبرد و یا توسعه نقاط قوت خود، بتواند در زنجیره ارزش اقتصاد جهانی، نقش آفرینی کند.

۱- صنایع کوچک و متوسط در ایتالیا: در این زمینه به عنوان مثال می‌توان از راهبرد توسعه صنایع کوچک و متوسط در قالب ناحیه‌های صنعتی ایتالیا نام برد که طبق گزارش سرکنسولگری ایران در این کشور تحت عنوان «زنجیره‌های تولید در ناحیه‌های صنعتی ایتالیا» موجب رشد صنایعی از قبیل پوشاک و مد، مبلمان و لوازم خانگی و همچنین ماشین آلات و محصولات مهندسی شدند. از سوی دیگر وجود شرکت‌های خانوادگی یکی دیگر از خصیصه‌های صنعت در این کشور است که با قالب بنگاه‌های کوچک و متوسط نیز هم خوانی دارد.

۲- مدل ژاپنی توسعه صنعتی در کره: از سوی دیگر در کشوری همچون کره جنوبی که هم اینک در صنایعی مانند خودرو، لوازم خانگی، کشتی سازی، فناوری بالا و ... پیشرفت‌های بزرگی داشته است، تاریخچه‌ای مبتنی بر شکل گیری شرکت‌های مادر و پیمانکاران فرعی حول آن‌ها مشاهده می‌شود. سیاستی که گفته می‌شود بر اساس طرحی ژاپنی اجرا شده است. هر چند در ادامه شاهد تغییراتی در آن هستیم.

همه این‌ها نشان می‌دهد که رسیدن به رشد و توسعه صنعتی، صرفاً با پیگیری شاخص‌های کلان در این حوزه میسر نیست، بلکه گاه انتخاب صنایع پیشران و حمایت از مدل‌های همکاری بین بنگاهی خاص در هر چه سریع‌تر طی شدن این مسیر نیز اهمیت داشته است. موضوعی که طبعاً خود، نیاز به حصول اجماع در بین بخش‌های مختلف، تدوین سند و در نهایت تعهد دولت‌ها برای ادامه این استراتژی در طول سال‌ها دارد.

■ ۲ دهه سیاست گذاری ناکام توسعه صنعتی

شاید بتوان گفت مدت‌ها طول کشید تا این موضوع در بدنه سیاست گذاری کشور ادراک شد که علاوه بر برنامه‌های توسعه و نیز مراقبت از رشد اقتصادی در لایه کلان، نیاز به راهبردهای مشخص تولید و رشد صنعتی در کشور وجود دارد. بر این اساس، از سال ۱۳۸۲ یعنی بیش از ۲۰ سال قبل شاهد مطرح شدن ادبیات استراتژی توسعه صنعتی در کشور هستیم. از آن زمان تاکنون چهار بار و به شرحی که در ادامه می‌آید تلاش شده تا برای کشور سند راهبردی صنعت تعریف شود.

۱- استراتژی توسعه صنعتی ۱۳۸۲ چارچوبی منسجم با مبانی نامطمئن: اولین استراتژی توسعه صنعتی در سال ۸۲ تدوین شد. با این حال به اذعان مرکز پژوهش‌های مجلس (در گزارش ۱۷۸۶۰) ماحصل این مطالعات اتخاذ یک رویکرد بازارگرا (نئوکلاسیکی) بود که صرفاً تهیه زیرساخت نهادی بازارها و تامین ثبات اقتصاد کلان را مورد توجه قرار می‌داد. در این مطالعات، نفی سیاست گذاری صنعتی گزینش عمودی که به معنای نفی انتخاب صنایع پیشران به رغم الگوی توسعه صنعتی بسیاری از کشورهای پیشرو هست) یکی از محورهای اصلی این مطالعات محسوب می‌شود.

۲- برنامه راهبردی وزارت صمت در ۱۳۹۱، بدون مبنا و منطقی قابل قبول: مطالعه دوم استراتژی توسعه صنعتی در سال ۹۱ و ۹۲ برخلاف مطالعه سال ۱۳۸۲، مبنای تحلیلی مشخصی نداشت و بدون تحلیل بنیادین عوامل ضعف یا موانع صنعتی شدن، در نهایت به تشریح وظایف وزارت صمت و انتخاب رشته‌های صنعتی مبتنی بر فهرست اولویت می‌پرداخت. این سند حتی در ترسیم منطق این انتخاب‌ها و ارائه برنامه‌ای مدون درباره راهکارهای حمایت از این صنایع ناکام بود.

۳- برنامه راهبردی وزارت صمت در ۱۳۹۴: مطالعه سوم استراتژی توسعه صنعتی نیز مانند مطالعه قبلی در سال ۱۳۹۱ از نداشتن مبنای تحلیلی مشخص رنج می‌برد و صرفاً با مرور برخی شاخص‌ها و بهره‌گیری از تکنیک‌های آماری، به استخراج اولویت‌ها پرداخته بود. نکته قابل توجه این بود که بررسی گزارش‌های پیوست این مطالعه بعداً نشان داد شناسایی صنایع منتخب از طریق تهیه پرسشنامه و اخذ نظارت مسئولان دولتی و برخی فعالان اقتصادی انجام شده است!

۴- چهارمین برنامه راهبردی صنعت در مسیر نهایی شدن: در نهایت باید به چهارمین برنامه توسعه صنعتی که اواخر سال گذشته جزئیاتی از آن اعلام شد، اشاره کرد. این برنامه قرار بود که تا ۱۵ اردیبهشت در جلسه هیئت دولت مطرح شود. با این حال، به نظر می‌رسد این سند هم اینک در مراحل نهایی شدن است. ضمن این که به گزارش ایرنا معاون وزیر کشور چند روز قبل از شناسایی ۶۲ زنجیره ارزش در کشور (هر استان ۲ زنجیره) خبر داده که معلوم نیست چه ارتباطی با چهارمین برنامه توسعه صنعت خواهد داشت.

با این اوصاف به نظر می‌رسد یکی از کارهای اولویت دار دولت آینده، به فرجام رساندن سند اخیر و پایبندی به آن خواهد بود. از سوی دیگر به نظر می‌رسد باید ارتباط این سند در صورت تصویب با برنامه هفتم توسعه نیز به خوبی تبیین و دیده شود تا لااقل از منظر نهادهای نظارتی مانند مجلس، اجرای برنامه هفتم با اختلال دچار نشود. در غیر این صورت احتمال این که این سند نیز به سرنوشت جزوه‌ها و کتاب‌های به تاریخ پیوسته قبلی (در زمینه برنامه توسعه صنعتی) دچار شود، وجود خواهد داشت.

یک خبر یک نکته

خواب سنگین در اعمال سیاست‌های قیمتی برای سوخت

حسین بردبار: مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی به تازگی در نشست خبری با اشاره به مصرف روزانه ۲۰۳ میلیون لیتر فرآورده‌های نفتی گفته است که این رقم با هیچ منطقی سازگار نیست و در ادامه از ۹ اقدام برای مدیریت مصرف سوخت خبر داده، نظیر اعطای سوخت به بارنامه مبتنی بر پیمایش برای جلوگیری از پدیده بارنامه‌های صوری، اعطای سوخت به مصرف‌کنندگان صنعتی نظیر نیروگاه‌ها بر اساس میزان تولید و ... که برای آن‌ها در مجموع هدف‌گذاری کاهش ۱۰ میلیون لیتر فرآورده در نظر گرفته شده است.

تردیدی نیست اقداماتی که جلیل سالاری در جمع خبرنگاران برشمرده است اگر به درستی اجرایی و پایش شود اثر خوبی بر کاهش مصرف سوخت خواهد داشت اما نکته این جاست که همان گونه که معاون وزیر نفت به درستی اعلام کرد در رقم ۲۰۳ میلیون لیتر مصرف فرآورده سوختی با هیچ منطقی سازگار نیست و طبق برخی آمارها چند برابر استانداردهای جهانی است. حال کجا و چه جایگاهی متولی توقف دادن به این مسیر غلط است؟ آیا با اقدامات غیرقیمتی می‌توانیم به سرمنزل مقصود در کاهش مصرف سوخت برسیم؟ این سوال از متولیان امر در وزارت نفت مطرح است که چرا این وزارتخانه هیچ برنامه و سیاست قیمتی در قبال بنزین و سایر فرآورده‌های سوختی ندارد؟ شاید معتقدند مجلس شورای اسلامی باید در این زمینه تصمیم گیری کند، اما مسئله این جاست که آیا این وزارتخانه حداقل در جایگاه پیشنهاد دهنده به مراکز تصمیم گیر پیشنهادی روی میز دارد که نهادهای بالادست بتوانند درباره آن اعلام نظر کنند؟

درست است که قیمت سوخت گاهی جنبه امنیتی پیدا کرده و متولیان این بخش از ترس تبعات آن از دستکاری آن امتناع می‌کنند، اما واقعیت این است که اقدامات غیرقیمتی صرفاً تا حدی معین می‌تواند پاسخگوی حجم رو به تزاید افزایش مصرف باشد، به ویژه به دلیل تفاوت چند ده برابری که طی سال‌های اخیر میان قیمت سوخت در کشور ما با کشورهای همسایه ایجاد شده است، روز به روز طمع قاچاق سوخت افزایش می‌یابد.

به نظر می‌رسد وقت آن رسیده که به تجربه افزایش تدریجی قیمت سوخت در دولت‌های هفتم و هشتم بنگریم که در ابتدای هر سال به صورت تعریف شده از قبل، ۱۰ درصد به قیمت‌ها افزوده می‌شد بدون این که مشکل امنیتی و اجتماعی پیش آید، آیا وقت آن نرسیده که متولیان مصرف سوخت طرح و برنامه‌ای در این راستا در اندازند و نگذارند مصرف سوخت و نیاز به واردات آن روز به روز بیشتر شود؟