یادداشت

هادی غلامحسینی

توسعه بخش تعاون مدیر کارکشته می‌خواهد

اگر چه بخش تعاون در ساختار قانونی اقتصاد ایران دارای جایگاه می‌باشد و سهم ۲۵ درصدی برای این بخش در اقتصاد تعریف شده‌است، اما سالیان سال است که سهم این بخش از اقتصاد در حوالی عدد هفت جاخوش کرده‌است، بدین ترتیب به‌رغم توجه قانونگذار به رشد این بخش گویا سیاستگذاران و مدیران از توسعه این بخش ناتوان هستند. بی شک حوزه تعاون فراتر آن چیزی است که بخواهیم نقش آن را صرفاً حضور در خصوصی‌سازی شرکت‌های دولتی یا واگذاری بنگاه‌های شرکت سرمایه‌گذاری سازمان تأمین اجتماعی یا صندوق بازنشستگی کشوری خلاصه کنیم، از این‌رو با توجه به اینکه نه‌تنها مانعی برای رشد این بخش در اقتصاد نیست، بلکه در قوانین بالادستی کشور به توسعه بخش تعاون تأکید شده‌است، باید دید علت عدم توسعه کیفی و کمی بخش تعاون در اقتصاد ایران چیست؟

اگر نگاهی به گذشته بخش تعاون بیندازیم، می‌بینیم که این بخش با چالش مدیریت و راهبری روبه‌رو است، چه آن زمانی که تعاونی‌ها در حوزه مالی و اعتباری به شدت توسعه یافتند که در نهایت نیز برای بخش پول و بانک اقتصاد ایجاد چالش کردند و چه در زمان فعالی که حتی علائم حیاتی‌شان در اقتصاد ایران هم چندان احساس نمی‌شود، چالش مدیریت و سیاستگذاری و راهبری و هدایت بخش تعاون مشهود بوده‌است.

در حوزه اقتصاد کشور ایران اتاق‌های پارلمانی متعلق به بخش خصوصی، اصناف و تعاون وجود دارد که بالطبع نام و قوانین موضوعه‌شان حقوق اعضا و حوزه مربوطه را دنبال می‌کنند، با توجه به رشد بخش‌های بخش‌های خصوصی و اصناف باید نسبت به ضعف بخش تعاون نگران بود، زیرا تعاونی‌هایی که روزگاری در حوزه‌های مختلف تولید، توزیع و خدماتی چون ساخت و ساز مسکن، کشاورزی و حمل و نقل فعال بودند امروز در این عرصه غیبت دارند. ضعف بخش تعاون در کشور در شرایطی رخ داده‌است که قانون بخش تعاون اقتصاد جمهوری اسلامی ایران به طور جدی بر توسعه این بخش تأکید داشته‌است و حتی ماده ۴ قانون تعاون دولت و کلیه سازمان‌های وابسته را موظف کرده که در اجرای طرح‌ها و پروژه‌های خود در شرایط مساوی اولویت را به بخش تعاونی بدهند.

در این بین، وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی معاونتی با موضوع امور تعاون وجود دارد، که باید دید برای توسعه بخش تعاون چه کرده‌است و چه برنامه جدی دارد و حال آنکه اگر این معاونت صرفاً مفاد قانونی تعاون را در کشور دنبال یا حداقل این مفاد را برای مردم تبیین کرده‌بود، هم اکنون جایگاه بخش تعاون از وضعیت کنونی بهتر بود.

با توجه به اینکه دهه‌ها است که به بخش تعاون اجحاف شده و این بخش در توسعه دچار یک عقب‌ماندگی است، انتظار می‌رود به جای به کارگیری اشخاصی برای راهبری بخش تعاون ایران که وضعیت دانش، خدمت و تجربه آنها محل بررسی جدی بیشتر دارد، از مدیرانی با سطح تحصیلات و تجربه بسیار بالا و مرتبط با بخش اقتصاد و تعاون برای توسعه بخش تعاون در کشور استفاده شود. در نهایت باید دانست برای پایداری توسعه تعاون حتماً به آموزش جوانان نیز نیازمند هستیم، بدین ترتیب می‌توان ضمن ارائه آموزش مرتبط با بخش تعاون به مدیران جوان، آنها را برای اخذ تجربه در بخش‌های دولتی، نیمه دولتی و خصوصی به کارگیری کنیم تا بعد از آب دیده‌شدن، بتوانند با کار جهادی و شبانه‌روزی و دانش و تجربه‌ای که اندوخته‌اند ضمن جبران عقب‌ماندگی بخش تعاون در مسیر توسعه اقتصاد ایران، زمینه را برای توسعه پایدار این بخش فراهم آورند به‌طوری که دولت بتواند با خیال آسوده بخش اعظمی از وظایف اجرایی و شرکت‌داری‌های خود را به بخش تعاون محول کند.

گزیده خبر

نفت سنگین ایران ۵۸ دلار

اوپک در جدیدترین گزارش خود اعلام کرد، تمامی انواع نفت این سازمان طی ماه اکتبر کاهش قیمت داشتند و هر بشکه نفت ایران با ۲ دلار و ۳۸ سنت کاهش به ۵۷/۹۴ دلار رسید.

به گزارش «فارس»، سازمان کشورهای تولیدکننده و عرضه‌کننده نفت، اوپک در جدیدترین گزارش اعلام کرد، متوسط قیمت هر بشکه نفت سنگین ایران در ماه اکتبر ۲۰۱۹ (مهر ۹۸) با ۲ دلار و ۳۸ سنت کاهش نسبت به ماه پیش از آن به ۵۷/۹۴ دلار رسید.

بر اساس این گزارش، هر بشکه نفت سنگین ایران در ماه سپتامبر ۶۰/۳۲ دلار به فروش رسیده‌بود. بر اساس گزارش ماهانه اوپک، تمامی انواع نفت کشورهای اوپک در این ماه کاهش قیمت داشتند که بیشترین کاهش به مِرِی ونزوئلا با ۱۶ دلار و ۱۰ سنت تعلق داشت. متوسط قیمت نفت ایران طی سال ۲۰۱۷ برابر با ۴۹/۶۰ دلار به ازای هر بشکه و در سال ۲۰۱۸ نیز ۶۹/۵۹ دلار در هر بشکه عنوان شده‌است. همچنین متوسط قیمت نفت ایران در ۱۰ ماه نخست ۲۰۱۹ برابر با ۶۱/۷۷ دلار برآورد شده‌است. متوسط قیمت سبد نفتی اوپک در ماه اکتبر با ۲ دلار و ۴۵ سنت کاهش نسبت به ماه قبل از آن به ۵۹/۹۱ دلار در هر بشکه رسیده‌است. این رقم برای سبد نفتی اوپک در ماه سپتامبر ۶۲/۳۶ دلار در هر بشکه بوده‌است. نفت عربستان نیز با یک دلار و ۷۵ سنت کاهش ۶۰/۹۹ دلار در هر بشکه فروخته شد. هر بشکه نفت برنت دریای شمال نیز به طور متوسط در این ماه ۵۹/۷۳ دلار به فروش رفته‌است که ۲ دلار و ۸۴ سنت نسبت به ماه پیش از آن کاهش یافته و هر بشکه نفت خام امریکا با ۲/۸۸ دلار کاهش ۵۳/۹۳ دلار معامله شده‌است.

تکاپوی دلال‌ها برای افزایش کاذب قیمت دلار

سوداگران ارزی در حالی تلاش دارند از طریق کانال‌های تلگرامی معاند بر گرانی کاذب دلار بدمند و از دلار ۱۲ هزار تومانی بعد از سهمیه‌بندی بنزین خبر می‌دهند که از روز پنج‌شنبه بازار ارز تعطیل بود و قیمتی در این بازار تعیین نشد.

به گزارش «تسنیم»، هر چند قیمت ارز در بازار آزاد و رسمی طی روزهای اخیر بنا به دلایل سیاسی و فصلی افزایش ۲ تا ۳ درصدی داشته‌است، ولی از شب جمعه و بعد از اعلام خبر افزایش قیمت بنزین و آغاز سهمیه‌بندی، سوداگران ارزی که اتفاقاً هر کدام سهم بزرگی در فعالیت کانال‌های تلگرامی معاند دارند، دست به کار شدند تا قیمت ارز را در کانال‌های تلگرامی افزایشی تعیین کنند. کامران سلطانی‌زاده، با تأکید بر اینکه دلالان بازار ارز با انتشار هرگونه خبر اقتصادی و سیاسی در صدد ایجاد موج و هیجان به منظور کسب منافع شخصی خود هستند، تأکید کرد: دلالان ارزی با تحلیل‌های ناصحیح درصدد ایجاد تلاطم در بازار و تعیین نرخ‌های کاذب باشند. رئیس شورای عالی کانون صرافان با بیان اینکه خوشبختانه با همکاری نهادهای امنیتی، نظامی و بانک مرکزی شاهد برچیده شدن بساط دلالان هستیم، افزود: با بسته شدن بازارهای کاذب، دلالان به فضای مجازی روی آورده‌اند و در بستر شبکه‌های اجتماعی به تعیین نرخ‌های کاذب ارز مبادرت می‌کنند و از جانب دیگر رسانه‌های معاند با ارسال سیگنال‌های منفی درصدد ایجاد آشفتگی در بازار ارز هستند.

گزارش یک

سهمیه‌بندی و واقعی‌سازی بهای بنزین رسماً کلید خورد

دولت درآمد جدید بنزینی را شفاف گزارش کند

محمد محسن‌زاده | میزان

با اطلاعیه شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، آغاز دور جدیدی از واقعی‌سازی قیمت بنزین و سهمیه‌بندی آغاز شد، هر چند که نارضایتی‌های پیش آمده در این مسیر، تبعات اشتباهات شش ساله اخیر دولت یازدهم و دوازدهم را نشان می‌دهد. با این حال شفافیت هزینه کرد درآمد شوک بنزین برای همان ۱۸میلیون خانواری که دولت مدعی آن است، می‌تواند توجیه مناسبی برای این اقدام دولت باشد.

به گزارش «جوان»، دولت دوازدهم قصد داشت در اردیبهشت ۹۸ قیمت بنزین را افزایش دهد و سهمیه‌بندی را احیا کند که به دلیل درز این خبر از مسئولان شرکت ملی پالایش و پخش و هجوم مردم به پمپ بنزین‌ها، این برنامه متوقف شد. از آن روز به بعد، زمزمه‌های بسیاری درباره آغاز سهمیه‌بندی شنیده شد. این بار دولت سعی کرد در سکوت کامل و با بهره‌گیری از روش شوک خبری، قیمت بنزین را افزایش دهد.

دولت در اولین دقایق روز جمعه ۲۴ آبان، خبر را از شبکه ۵ سیما اعلام کرد و ۶۰ لیتر سهمیه برای دارندگان خودرو به قیمت ۱۵۰۰ تومان اختصاص داد. هر خودرویی هم بخواهد بیش از ۶۰ لیتر سهمیه خود بنزین مصرف کند باید به ازای هر لیتر ۳ هزار تومان پرداخت کند، بنزین سوپر هم سهمیه‌ای ندارد و هر لیتر آن ۳ هزار و ۵۰۰ تومان عرضه خواهد شد.

رئیس‌جمهور هم در توضیح تصمیم اتخاذ شده گفته است برخی معتقد بودند که قیمت انرژی در ایران با قیمت آن در کشورهای منطقه فاصله زیادی دارد که البته این موضوع موجب ایجاد مفاسدی از جمله قاچاق خواهد بود و اگر بخواهیم این معضل را از بین ببریم باید به گونه‌ای قیمت را افزایش دهیم که تقریباً با قیمت انرژی در کشورهای همسایه برابری داشته باشد و ما با آن مخالفت کردیم. روحانی افزود: البته این اقدام از سوی دولت انجام نشد به خاطر این بود که معتقد بودیم این افزایش قیمت به نرخ‌هایی مثل ۵ هزار تومان برای هر لیتر بر زندگی مردم تأثیر مستقیم داشته و موجب افزایش تورم خواهد بود.

رئیس‌جمهور یادآور شد: باید این را برای مردم توضیح دهیم که این اقدام به نفع آنان خواهد بود و دولت به‌رغم مشکلات اقتصادی که دارد هرگز قصد برداشت از این پول را نداشته و هر چه درآمد از این محل عاید شود به خانوارها بازخواهد گشت.

■ اشتباه اول چه بود؟

با اعلام رسمی قیمت‌های جدید از سوی شرکت ملی پخش، تحلیل‌ها و گزارشات بسیاری در سطح رسانه‌ها پخش شد که عمدتاً معتقد بودند دولت در واقعی‌سازی قیمت بنزین بد عمل کرده‌است. در این‌باره باید گفت دولت دچار دو اشتباه بزرگ در اصلاح سیاست‌های قیمتی به منظور کنترل مصرف و گسترش عدالت یارانه‌ای شد.

اشتباه نخست به روند افزایش قیمت بنزین بود؛ دولت یازدهم و دوازدهم این اختیار را طبق قانون بالادستی کشور داشت که بهای بنزین را هر ساله افزایش دهد. حتی برخی کارشناسان این پیشنهاد را مطرح کرده‌بودند که دولت اگر ماهانه مبلغ اندکی را روی بنزین اضافه می‌کرد، نه پرش قیمتی اتفاق می‌افتاد و نه انتظار تورمی به وجود می‌آمد. دولت طی چهار سال گذشته به دلایل سیاسی از افزایش قیمت بنزین خودداری کرد در شرایطی که کارشناسان نسبت به اهمال دولت در این باره هشدار می‌دادند.

نکته قابل تأمل اینجاست که روحانی نیز با افتخار به این موضوع اشاره کرد و گفت که دولت چهار سال روی قیمت بنزین تغییری اعمال نکرده‌است!

■ اشتباه دوم

یکی دیگر از خطاهای دولت یازدهم، حذف کارت سوخت و سیستم مدیریت هوشمند سوخت بود. در اواخر دولت اصلاحات و آغاز دولت نهم مصرف بنزین با افزایش عجیبی مواجه شد که بخش مهمی از آن صرف قاچاق بنزین می‌شد. دولت نهم تصمیم گرفت با افزایش قیمت بنزین و نهادینه کردن سیستم پایش مصرف، میزان دود شدن سرمایه‌های ملی را در مرحله اول کنترل و در مرحله بعد کاهش دهد.

در همان روزها گفته می‌شد چنانچه این روند اصلاح نشود، میزان مصرف بنزین به بیش از ۸۵ میلیون لیتر افزایش می‌کند، بنابراین دولت با سهمیه‌بندی بنزین و صرف هزینه‌های میلیاردی برای دیجیتالی شدن عرضه و مصرف سوخت، با همه دست‌اندازهایی که وجود داشت، توانست مصرف بنزین را در همان ماه‌های نخست ۱۰ میلیون لیتر در روز کاهش دهد.

طی سال‌هایی که بنزین با کارت سوخت و سهمیه‌ها عرضه می‌شد، میانگین مصرف بنزین بین ۶۳ تا ۶۵ میلیون لیتر در روز بود. البته نباید اشکالاتی که در ابتدای راه‌اندازی سیستم مدیریت مصرف سوخت به‌وجود آمده‌بود، به راحتی عبور کرد، اما با گذشت یکسال تقریباً این سیستم توانست اشکالات خود را برطرف کند.

دولت یازدهم که بر سر کار آمد، موضع‌گیری خاصی درباره کارت سوخت نداشت تا اینکه زمزمه تک نرخی کردن بنزین و حذف کارت سوخت شنیده شد. وزیر نفت که در ابتدا از کارآیی کارت سوخت تمجید کرده‌بود، چند ماه بعد اعلام کرد که این ابزار چیزی جز آزار دادن مردم نیست. وی به «ایسنا» گفته بود: «به کاری که در هیچ کجای دنیا انجام نشده‌است و ما آن را انجام دهیم، باید شک کرد.»

زنگنه که برای حذف کارت سوخت اصرار داشت دارای چنین استدلالی بود: «چرا ما می‌خواهیم مردم را اذیت کنیم؟ این برای مردمی که مصرف معقول دارند نوعی آزار است که بگوییم حتماً با کارت سوخت بنزین مصرف کنند، چراکه به طور متوسط مردم از ۶۰ لیتر نیز بیشتر مصرف نمی‌کنند.»

در همان روزها مرکز پژوهش‌های مجلس در سلسله گزارش‌هایی به اهمیت ادامه کار سیستم مدیریت مصرف و کارت سوخت پرداخت و رسماً اعلام کرد اجرای سهمیه‌بندی بنزین با استفاده از سامانهٔ هوشمند سوخت در طول هشت سال، ۷۵ میلیارد دلار از محل کاهش مصرف بنزین عاید کشور کرده‌است.

با این وجود، دولت و وزارت نفت تصمیم گرفت کارت سوخت حذف شود تا افسار مصرف بنزین افزایش یابد و به بیش از ۱۱۰ میلیون لیتر در روز افزایش یافت. یارانه‌هایی که از جیب همه مردم پرداخت می‌شد به جیب واردکنندگان بنزین رفت و شبکه قاچاق سوخت نیز روزانه میلیون‌ها لیتر بنزین از کشور خارج کرد. این در حالی است که با کاهش مصرف می‌توان بنزین مازاد را – حداقل ۱۰ میلیون لیتر- ۵ هزار تومان به ازای هر لیتر صادر کند.

■ آغاز اصلاحات

دولت با حذف ابزارهایی که می‌توانست مصرف بنزین را کنترل کند از یک سو و ثابت نگهداشتن قیمت بنزین از سوی دیگر موجب حیف و میل شدن ثروت ملی شد. دولت چند ماهی است که متوجه اشتباهات خود شده‌است و با توجه به اتفاقات تلخی که در بستر تصمیمات اشتباه گذشته خود رخ داده، تصمیم گرفته هم سیستم مدیریت مصرف را احیا کرده و هم قیمت بنزین را بر اساس اختیاری که قوانین به آن داده، افزایش دهد.

درآمدهای دولت از محل افزایش قیمت بنزین بیشتر از گذشته خواهد شد و این درآمدها به دولت این امکان را خواهد داد تا بتواند در حوزه عدالت اقتصادی – اجتماعی عملکرد بهتری داشته باشد. در همین‌باره، محمد باقر نوبخت، رئیس سازمان برنامه و بودجه با اشاره به آغاز مرحله جدید اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها و اصلاح قیمت حامل‌های انرژی گفت: سازمان برنامه مکلف شد عیناً همه منابع حاصل از اصلاح قیمت حامل‌های انرژی را به حساب سرپرستان خانوارها واریز کند. دولت به خانوارها از یک نفر تا پنج نفر، به میزان ۵۵ تا حداکثر ۲۰۵ هزار تومان پرداخت خواهد کرد.

رئیس سازمان برنامه و بودجه تصریح کرد: این کمک معیشتی یک هفته تا ۱۰ روز دیگر به حساب سرپرستان ۱۸ میلیون خانوار واریز می‌شود. دولت به رغم داشتن مجوز قانونی در شش سال گذشته، تنها دو بار قیمت بنزین را اصلاح کرد و منابع حاصل از آن نیز عمدتاً صرف حمایت از مددجویان تحت پوشش کمیته امداد و بهزیستی شد.

وی توضیح داد: رئیس‌جمهور نظر داشت که اگر قرار است اصلاحی در قیمت بنزین انجام شود حتماً باید منابع آن به مردم پرداخت شود؛ از این جهت با تعریفی که صورت گرفت و در شورای عالی هماهنگی اقتصادی سه قوه به تصویب رسید، قرار بر این شد که صددرصد منابع حاصل از اصلاح قیمت‌ها و سهمیه‌بندی به صورت حمایت معیشتی بین خانوارهای مورد نظر توزیع شود.

نوبخت ادامه داد: وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی نیز موظف شد با ضوابطی که داردو توضیحات بیشتر آن در روزهای آینده اعلام خواهد شد، فهرستی از این ۱۸ میلیون خانوار را که شامل ۶۰ میلیون نفر مورد نظر می‌شود، آماده کند.

■ تفاوت یارانه نقدی با بسته حمایتی

رئیس سازمان برنامه و بودجه افزود: بنابراین از این به بعد این سازمان هر ماه سه پرداختی خواهد داشت؛ یک حقوق و مزایا و پرداخت‌های مربوط به طرح‌های عمرانی که هر ماه از خزانه صورت می‌گیرد، دوم پرداخت یارانه‌ها که معمولاً ۲۶ هر ماه انجام می‌شود و از این به بعد پرداخت دیگری نیز صورت می‌گیرد که در قالب بسته‌های حمایت معیشتی خواهد بود. بر اساس این گزارش، به خانوارهای تک نفره ۵۵ هزار تومان، دو نفره ۱۰۳ هزار تومان، سه نفره ۱۳۸ هزار تومان، چهارنفره ۱۷۲ هزار تومان و پنج نفره و بیشتر ۲۰۵ هزار تومان پرداخت خواهد شد. با توجه به این اظهارات نوبخت به نظر می‌رسد اگر دولت در یک سایت به‌صورت آنلاین هزینه کرد این درآمد بنزین را به مردم گزارش کند، از تبعات آن خواهد کاست.

■ افزایش نظارت در بازار

با توجه به امکان افزایش قیمت کالاها در کشور، این نگرانی وجود دارد که شاید عده‌ای با سوءاستفاده از افزایش قیمت بنزین، کالاها را در گیر افزایش قیمت کاذب کنند. یک مقام مسئول در وزارت صمت به خبرگزاری مهر گفته است با توجه به فراوانی کالا و وضعیت مناسب ذخایر استراتژیک، هرگونه افزایش قیمت کالا در بازار ممنوع است.

وی افزود: بر این اساس تمام تدابیر اندیشیده شده تا با توجه به وضعیت ذخایر استراتژیک کالایی و وفور کالا در مبادی عرضه، کالاهای اساسی هیچ گونه افزایش قیمتی نداشته باشند؛ بر این اساس، هماهنگی‌های لازم با تولیدکنندگان به عمل آمده و در عین حال در سطح عرضه نیز بازرسان با قدرت و قوت به بازار نظارت خواهند کرد تا هیچ‌گونه افزایش قیمتی به بهانه گرانی بنزین در بازار رخ ندهد.

وی تصریح کرد: قیمت باید روی کالاها درج شده باشد و عرضه‌کنندگان هم مکلفند تمامی کالاها را با برچسب قیمت عرضه کنند. به هر واحدی که برچسب قیمت را نصب نکرده باشد با تخلف گرانفروشی مواجه خواهد بود.

نمای نزدیک

- سقف ۲۰ لیتری برای کارت جایگاه‌داران برداشته شد.
- نرخ کرایه دو شرکت تاکسی‌های اینترنتی به‌دلیل اینکه به رانندگان آنها سهمیه بنزین تعلق گرفته، افزایش نخواهد یافت.
- نرخ CNG بدون تغییر خواهد بود.
- خودروهای همه دستگاه‌های اجرایی دولتی موضوع ماده ۵ قانون مدیریت خدمات کشوری، سهمیه بنزین تعلق نمی‌گیرد.
- قیمت گازوئیل با کارت سوخت جایگاه‌دار بدون تغییر خواهد بود.
- نخستین سهمیه ۶۰ لیتری بنزین در کارت سوخت‌های شخصی شارژ شده و تا شش ماه در کارت‌ها باقی می‌ماند.
- از لحظه اعلام خبر افزایش قیمت بنزین، جایگاه‌های عرضه در آرامش کامل به سر بردند.
- بلیت هواپیما تغییر نمی‌کند؛ سوخت هواپیما فعلاً لیتری ۶۰۰ تومان است.
- مدیرکل مسافری سازمان راهداری گفت: فعلاً قرار نیست کرایه خودروهای سواری کرایه بین شهری افزایش یابد.

خودرو

سایه دولت بر سر خودروسازی

پرداخت ۲۰ میلیارد ریال به نهاد ریاست‌جمهوری توسط شرکت تابعه خودروسازی

اسناد مالی یکی از شرکت‌های تابعه ایران خودرو حاکی از پرداخت دو فقره چک به مبلغ ۲۰ میلیارد ریال به نهاد ریاست جمهوری است؛ موضوعی که نیازمند شفاف‌سازی مسئولان مربوطه می‌باشد.

به گزارش «خط بازار» یکی از ایرادات وارده به ساختار صنعت خودرو، نظام غیرشفاف و تو در تو شرکت‌های تابعه خودروسازی است که ناشی از مدیریت دولتی طی چند دهه گذشته است. به طوری که به علت تعدد شرکت‌ها و روابط چند ضلعی‌شان با یکدیگر گاهی برخی از ارقام و آمارها در نگاه اول قابل ارزیابی دقیق نیست، مگر اینکه خود شرکت مربوطه شفاف‌سازی کند. به طور مثال در ترازهای مالی منتهی به سال ۱۳۹۷ شرکت ایساکو آمده که یکی از پرداختنی‌های غیرتجاری این شرکت پرداخت دو فقره چک به مبلغ ۲۰ میلیارد ریال به نهاد ریاست جمهوری بوده‌است. نظر به اینکه در توضیح تفسیری این پرداخت هیچ یادداشتی در اسناد مالی دیده نشد، از این‌رو این موضوع نیازمند شفاف‌سازی مسئولان شرکت ایساکو است.

شرکت ایساکو یکی از اصلی‌ترین بازوهای گروه ایران خودرو است که افراد پرآوازه از جمله کیوان خسروی (سخنگو شورای امنیت ملی) و میرصالح سیدزاده اقدم (از مدیران ارشد وزارت صمت) را در تیم هیئت‌مدیره آن حضور داشته‌اند. همچنین در چند سال گذشته سیدرضا حسینی نیز از جمله افراد عضو هیئت مدیره این شرکت بوده‌است.

طبق اساسنامه فعالیت این شرکت: «خرید، فروش، صادرات و واردات انواع خودروی سواری، اتوبوس، مینی‌بوس، کامیون، وانت و مانند آن – ارائه خدمات پس از فروش به کلیه محصولات ایران خودرو و شرکت‌های تابعه آن- تهیه و توزیع، خرید و فروش، صادرات و واردات قطعات و لوازم یدکی انواع خودرو و خدمات پس از فروش آنها- انجام معاملات بازرگانی و غیر بازرگانی- تأسیس شرکت با مشارکت یا بدون مشارکت اشخاص داخلی و خارجی- خرید کارخانجات و سهام شرکت‌ها- انجام هر عملیات مجاز سودآور- مبادرت به هرگونه فعالیتی برای انجام مفاد بالا یا تسهیل در اجرای آن» است.

نکته

مهران ابراهیمیان

چرا سرمایه داخلی قفل شده؟

این روزها بیشتر مطالب معطوف به افزایش قیمت بنزین است که گفته می‌شود، این کار نیز بر اساس شرایط موجود کشور ناگزیر بود.

اختلاف قیمت‌های سوخت داخلی و خارجی عملاً جذابیت قاچاق را بیشتر کرده، مصرف داخلی هم به دلیل ارزانی بنزین و گرانی تفریحات بیشتر شده، انگیزه خودروسازان در تحول و حرکت به سمت خودروهای هیبری (دوگانه‌سوز) مرده و بسیاری از سرمایه‌گذاری‌های دیگر را که می‌تواند به عنوان موتور محرک اقتصاد به شمار بیایند، بی‌ثمر کرده‌است.

این در حالی است که اقتصاد ایران مانند هر کشور دیگری برای دستیابی به رشد اقتصادی پایدار نیاز به سرمایه گذاری دارد و نفت و فرآورده‌های آن در طول سالیان گذشته به جای اهرم قرار گرفتن و افزایش نرخ رشد، توسط آحاد مردم دود شده و هوا را آلوده کرده یا توسط برخی از خاص‌ترها قاچاق شده و جیب عده‌ای را پر کرده که نتیجه‌اش هرچه بوده، توسعه و پیشرفت پایدار نبوده‌است!

از سوی دیگر وضعیت فعلی به گونه‌ای‌ست که حتی همین یارانه‌های نامتوازن در اقتصاد ایران جاذبه جذب سرمایه‌های خارجی ندارد، هر چند که نسبت سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به تولید ناخالص داخلی در ایران طی یک دهه گذشته حدوداً در محدوده ۰/۵ تا یک درصد در نوسان بوده‌است، در حالی که طی یک دهه گذشته به‌طور متوسط در جهان این نسبت بین ۱/۵ تا پنج درصد در نوسان بوده‌است.

به عبارت بهتر با همین فرمانی که دولت در اختیار دارد و مسیری که طی می‌کند اقتصاد هر روز کوچک‌تر می‌شود.

با این اوصاف چه باید کرد؟ در نگاه ساده، جذب منابع مالی، چنانچه توأم با انتقال فناوری و مشارکت در تولید با هدف صادرات محصول باشد، زمینه رشد اقتصادی پایدار را فراهم خواهد کرد و اکنون که نمی‌توان به جذب سرمایه‌های خارجی امید داشت آیا تنها راه دولت تأمین منابع از محل‌های تکراری و نادیده گرفتند فعالیت‌های عمرانی و توسعه‌ای است؟

پاسخ بدون شک در جذب سرمایه‌گذاری اعم از داخلی و خارجی به ثبات در تصمیم‌گیری‌ها است. ما نمی‌توانیم مکرراً قیمت‌ها را تا سطح برای مدتی ثابت نگه داریم و ناگهان بدون پشتوانه قابل قبول برای مردم یا سرمایه‌گذار قیمت‌ها را هر موقع که خواستیم دستکاری بکنیم. این کار باعث بر هم خوردن تعادل‌های ساختاری و نگاه کوتاه‌مدت بازیگران اقتصادی به فضای اقتصاد می‌شود.

به عبارت بهتر، تورم مزمن ناشی از تصمیمات خلق‌الساعه و غیر قابل پیش‌بینی دولت هیچ سرمایه‌گذار محاسبه‌گری را (که سرمایه خود را بر اساس میزان منطقی سود و بازگشت سرمایه و شرایط محیط کسب و کار فعال می‌کند)، حاضر به قبول ریسک سرمایه‌گذاری نمی‌کند، بنابراین کسب و کارهای موجود یا متکی بر رانت‌های اعطایی است یا متأثر از تصمیمات قیمتی دولتی است.

بدیهی است در چنین فضایی علاوه بر کاهش سرمایه‌گذاری، فرصت رشد منطقی بنگاه‌های خود جوش و نوپا هم فراهم نمی‌شود و ما شاهد بنگاه‌های بزرگ غیر دولتی نیستیم. به عنوان مثال چندی پیش یک سرمایه‌گذار گفته بود: «کسی که در کار تولید است حتماً باید از خود چندین ملک برای پوشش ریسک و ادامه فعالیتش داشته باشد.»

همچنین چنین فضایی افراد را مترصد فرصت‌ها می‌کند که سرمایه‌های خود را به جای نگاه بلندمدت براساس تورم سالانه و حتی ماهانه و تصمیماتی بکند که مستقیماً از اتاق جلسه هیئت دولت یا احیاناً مجلس و کمیسیون‌های مجلس (در سال‌های اخیر کمتر) به بیرون درز می‌کند.

مجموعه فضایی که در بالا ترسیم‌شده همان چیزی است که رتبه کشور ما را در شاخص سهولت کسب و کار بانک جهانی و با وجود منابع زیرزمینی معدنی و انرژی فراوان و نیروی کار زیاد در بین ۱۹۰ کشور در جایگاه ۱۲۷ جهان قرار داده‌است. البته می‌توان در این‌باره به موارد دیگری مانند، ضعف نظام بانکی و مالی کشور، ضعف زیرساخت‌های اساسی و همچنین منافع برخی گروه‌های ذی‌نفع، تأثیر رقابت‌های سیاسی در تداوم شرایط موجود اشاره کرد، اما حقیقت موضوع دقیقاً نامعلوم بودن وضعیت اقتصاد در یک نگاه بلند مدت و تغییرات پی‌درپی سیاست‌های و دخالت‌های قیمتی بی‌تأثیر در روند پیشرفت است که بیشتر برای رتق و فتق امور دولتی اتخاذ می‌شود تا افزایش واقعی سهم مردم در اقتصاد.

خبر

علی مروی Ali Marvi ...@Ma · ۲۷ آوریل

-کارنامه برخی نماینده‌ها در این موضوع با ارائه طرح اعطای سهمیه به کد ملی، از دولت قابل دفاعتره. هر چند کمیسیون انرژی مجلس تحت نفوذ وزارت نفته و تلاشهای این چنینی در اونجا مسدود شده. این هم طبیعیه: نمایندگانی از این کمیسیون رابطه کاری با وزارت نفت دارن!/3

#تسخیرکمیسیون_انرژی

تسخیر سیاستگذاری و کمیسیون انرژی مجلس

علی مروی، عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبایی در رشته توئیتی از تسخیر کمیسیون انرژی مجلس خبر داده و نوشته است: «کارنامه برخی نماینده‌ها در این موضوع (اصلاح قیمت حامل‌های انرژی) با ارائه طرح اعطای سهمیه به کد ملی، از دولت قابل دفاع‌تره. هر چند کمیسیون انرژی مجلس تحت نفوذ وزارت نفته و تلاش‌های این‌چنینی در اونجا مسدود شده. این هم طبیعی است نمایندگانی از این کمیسیون رابطه کاری با وزارت نفت دارن!»

به گزارش «جوان» وی با انتقاد از اینکه چرا دولت زیر بار عادلانه‌سازی یارانه‌ها نمی‌رود، گفته‌است: «فهم اعضای مؤثر کابینه از این کار به نفع دهک‌های فقیر و متوسطه، [این است که] این دهک‌ها هیچ وقت طرفدار دولت نمی‌شوند؛ از طرف دیگر، دهک‌های ثروتمند که متضرر می‌شوند اکثراً طرفدار دولت هستند و با این کار پایگاه اجتماعی دولت آسیب می‌بینند. [در حالی که] عادلانه‌سازی یارانه‌ها، رانت قاچاق سوخت را به شدت کاهش می‌دهد. حدس غالب بر این است که بخش قابل توجهی از پول‌های کثیفی که هزینه‌های انتخاباتی مجلس و ریاست جمهوری را تأمین مالی می‌کند، از این محل می‌آید و این پول‌ها مسیر اصلاح یارانه‌های ظالمانه را مسدود کرده‌است.

مدیر اندیشکده حکمرانی شریف با اشاره به تسخیر سیاستگذاری‌ها در اجرای بهتر هدفمند کردن یارانه‌ها افزوده‌است: «بخشی از قاچاق سوخت را به کسری ایجاد شده در مسیر پالایشگاه و جایگاه نسبت می‌دهند. جالب است که آمار نرخ کسری در انحصار نهادهای مربوط نفتی و افراد ذینفوذ در این نهادهاست. عمده بار لابی‌ها برای منتفی‌شدن هر طرحی به جز سهمیه کارت سوخت هم بر دوش این نهادها بوده‌است.»

مروی خاطر نشان کرده‌است: «با همه این احوال، از ته‌دل برای اجرای خوب، کارآمد و بدون مخاطره همین تصمیم هم دعا می‌کنم. خصوصاً در این شرایط که عده‌ای به دنبال سوءاستفاده از این تصمیم برای ایجاد ناامنی در کشور از طریق فعال کردن گسل‌های قومی و به انحراف کشاندن اعتراضات کارگری هستند.»