

گفت‌وگو

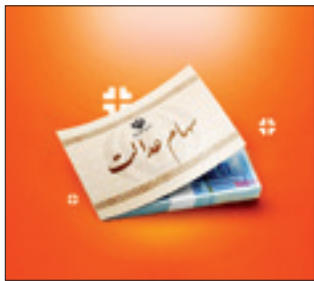
گفت‌وگوی «جوان» با فرشاد ابراهیم‌پور عضو هیئت رئیسه مجلس

آزادسازی سهام عدالت احیای حقوق مالکانه ۴۹ میلیون ایرانی است

عضو هیئت رئیسه مجلس شورای اسلامی با تأکید بر اینکه سهام عدالت باید از یک دارایی غیرفعال به سرمایه‌ای در اختیار مردم تبدیل شود، گفت: آزادسازی واقعی سهام عدالت علاوه بر تقویت حقوق مالکانه میلیون‌ها سهامدار، می‌تواند بسه افزایش شفافیت، کاهش زمینه‌های فساد، تقویت خصوصی‌سازی و بهبود معیشت خانوارها منجر شود.

فرشاد ابراهیم‌پور، عضو هیئت رئیسه مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با «جوان»، با اشاره به جایگاه سهام عدالت در اقتصاد کشور از بزرگ‌ترین سبد دارایی کشور هستند، اما این ظرفیت ارزشمند هنوز آن گونه که باید در اختیار صاحبان اصلی آن قرار نگرفته است. سهامداران باید بتوانند درساره دارایی خود تصمیم بگیرند و از همه ظرفیت‌های اقتصادی آن بهره‌مند شوند.

وی با بیان اینکه فلسفه سهام عدالت، توانمندسازی اقتصادی مردم بوده است، افزود: نباید نقش سهامداران تنها به دریافت سود سالانه محدود شود. هر مالک باید امکان مدیریت دارایی خود، اعمال حقوق مالکانه و استفاده از این سرمایه برای تأمین نیازهای مالی یا سرمایه‌گذاری را داشته باشد؛ موضوعی که تاکنون به شکل کامل محقق نشده است. عضو هیئت رئیسه مجلس شورای اسلامی ادامه داد: آزادسازی سهام عدالت می‌تواند بسیاری از گره‌های موجود را باز کند. هرچه مدیریت این دارایی‌ها شفاف‌تر و مبتنی بر اراده صاحبان سهام باشد، احتمال شکل‌گیری رانت، انحصار و تصمیم‌گیری‌های غیرشفاف نیز کاهش خواهد یافت.



ابراهیم‌پور با تأکید بر ضرورت اصلاح سازوکارهای مدیریتی سهام عدالت گفت: باید زمینه مشارکت واقعی مردم در اداره دارایی‌ها نشان فراهم شود. حکمرانی شرتی زمانی معنا پیدا می‌کند که سهامداران بتوانند در سرنوشت سرمایه خود نقش مؤثر داشته باشند و مدیران نیز در برابر صاحبان سهام پاسخگو باشند.

وی کاهش تصدی‌گری دولت را از دیگر دستاوردهای این رویکرد دانست و اظهار کرد: اقتصاد کشور زمانی پویاتر خواهد شد که دولت بیشتر نقش سیاستگذار و ناظر را ایفا کند و مدیریت اقتصادی به مردم و بخش خصوصی واقعی واگذار شود. این موضوع با سیاست‌های کلی خصوصی‌سازی نیز همخوانی دارد.

عضو هیئت رئیسه مجلس با اشاره به ضرورت ایجاد ابزارهای نوین برای بهره‌برداری از سهام عدالت تصریح کرد: باید شرایطی فراهم شود که مردم ضمن حفظ اختیار کامل نسبت به دارایی خود، بتوانند در صورت نیاز از سهام عدالت به‌عنوان وثیقه برای دریافت تسهیلات یا سایر خدمات مالی نیز استفاده کنند. این رویکرد علاوه بر حفظ سرمایه خانوارها، قدرت اقتصادی مردم را افزایش خواهد داد. ابراهیم‌پور همچنین افزایش مشارکت عمومی در اقتصاد را یکی دیگر از آثار آزادسازی سهام عدالت دانست و گفت: وقتی مردم احساس کنند مالک واقعی بخشی از اقتصاد کشور هستند، حس تعلق اجتماعی تقویت می‌شود، بازار سرمایه عمق بیشتری پیدا می‌کند و این سرمایه می‌تواند به پشتوانه‌ای برای نسل‌های آینده نیز تبدیل شود.

وی با تأکید بر آثار اجتماعی و اقتصادی این اقدام خاطر‌نشان کرد: هر سیاستی که بتواند دارایی مردم را کارآمدتر کند، در نهایت به بهبود وضعیت معیشتی، افزایش عدالت اجتماعی و حمایت از اقشار مختلف جامعه کمک خواهد کرد و آثار آن در اقتصاد ملی نیز نمایان می‌شود.

عضو هیئت رئیسه مجلس شورای اسلامی در پایان تأکید کرد: امروز زمان آن رسیده است که دولت با اتخاذ تصمیمات لازم، مسیر آزادسازی واقعی سهام عدالت را هموار کند. احیای حقوق مالکانه میلیون‌ها سهامدار، تقویت شفافیت و اعتماد عمومی و فراهم کردن امکان مدیریت دارایی از سوی مردم، اقدامی است که می‌تواند گامی مؤثر در جهت توسعه عدالت اقتصادی و زنده کردن حقوق مردم باشد.

گزارش یک

نرگس گودرزی

بحران‌های ژئوپلیتیکی به‌طور سسنّتی از درِپچه بازارهای نفت و تجارت غلات نگرسته می‌شوند، در حالی که توجه جهانی پس از جنگ روسیه و اوکراین به تنوع‌بخشی به زنجیره‌های تأمین غلات معطوف شده بود، مدیریت هوشمند در تنگه هرمز و محدودیت رفت‌وآمدها در این تنگه، بازار جهانی غذا را با شوک روبه‌رو کرد. بر اساس تازه‌ترین گزارش سازمان خواربار و کشاورزی ملل متحد، قیمت جهانی غذا به بالاترین سطح ۳/۵ سال اخیر رسید و پیش‌بینی می‌شود اثرات این شوک در سه تا شش ماه آینده بیشتر نمایان شود. نکته مهم این است که تنگه هرمز فقط گلوگاه نفت نیست؛ گلوگاه کشاورزی جهان هم است و اختلال در آن می‌تواند همزمان هزینه حمل‌ونقل و بیمه غلات را بالا ببرد، قیمت انرژی و در نتیجه هزینه تولید و حمل محصولات کشاورزی را افزایش دهد، صادرات کود نیتروژنه و اوره و مختل واردات غلات کشورهای وابسته به خلیج فارس را دشوار و گران کند.

سازمان خواربار و کشاورزی ملل متحد اعلام کرد، جنگ خلیج‌فارس و دریای سیاه نه تنها پسر قیمت نفت تأثیر گذاشته، بلکه سفره‌های غذایی جهان را گران‌تر کرده است. بر اساس گزارش فائو، شاخص قیمت مواد غذایی در جهان در ماه جولای (تیرماه) به بالاترین سطح خود از ژانویه ۲۰۲۳ (دی ۱۴۰۱) رسیده است. این افزایش قیمت‌ها ناشی از تأثیرات مخرب شرایط آب‌وهوایی شدید و تشدید تنش‌ها و درگیری‌ها در دو منطقه حساس خلیج فارس و دریای سیاه است.

بر اساس گزارش فائو، میانگین شاخص قیمت مواد غذایی در ماه جولای به ۱۳۱/۱ واحد رسید که نسبت به ماه ژوئن (خرداد) با رقم ۱۳۰/۳ واحد، افزایش داشته است. این بالاترین سطح ثبت‌شده از ژانویه ۲۰۲۳ محسوب می‌شود. این افزایش قیمت‌ها در حالی رخ می‌دهد که کارشناسان نسبت به بازگشت فشارهای تورمی به بازارهای جهانی مواد غذایی هشدار می‌دهند. درگیری‌های ژئوپلیتیکی و اختلالات اقلیمی، هزینه‌های تولید و عرضه محصولات کشاورزی را به شدت تحت تأثیر قرار داده است.

اقتصاددان ارشد فائو هشدار داد که جهان با موج جدیدی از تورم قیمت موادغذایی مواجه است. وی تأکید کرد که آسیب دیدن محصولات کشاورزی و افزایش هزینه‌های پیآمدهای پدیده‌های شدید آب‌وهوایی، از عوامل اصلی این بحران هستند.

در همین راستا، شاخص قیمت روغن‌های گیاهی با افزایش ۲ درصدی، به بالاترین سطح خود از ژوئن ۲۰۲۲

(خرداد ۱۴۰۱) رسید. این افزایش عمدتاً ناشی از بالا رفتن قیمت نفت خام و رشد تقاضا برای سوخت‌های زیستی بوده است. در این میان، قیمت روغن پالم و روغن سویا بالاترین سطح ثبت‌شده از ژانویه ۲۰۲۳ محسوب می‌شود. این افزایش قیمت‌ها در حالی رخ می‌دهد که کارشناسان نسبت به بازگشت فشارهای تورمی به بازارهای جهانی مواد غذایی هشدار می‌دهند. درگیری‌های ژئوپلیتیکی و اختلالات اقلیمی، هزینه‌های تولید و عرضه محصولات کشاورزی را به شدت تحت تأثیر قرار داده است.

اقتصاددان ارشد فائو هشدار داد که جهان با موج جدیدی از تورم قیمت موادغذایی مواجه است. وی تأکید کرد که آسیب دیدن محصولات کشاورزی و افزایش هزینه‌های پیآمدهای پدیده‌های شدید آب‌وهوایی، از عوامل اصلی این بحران هستند. در همین راستا، شاخص قیمت روغن‌های گیاهی با افزایش ۲ درصدی، به بالاترین سطح خود از ژوئن ۲۰۲۲

گزارش

حسام کمالی

جنگ علیه ایران رکورد ۳ سال و نیمه قیمت غذای جهان را شکست

بازگشت فشار به بازار جهانی غذا



پیش‌بینی می‌شود تولید محصولات زمستانی ۲۱ درصد کاهش یابد که بخشی از آن به دلیل افزایش قابل توجه قیمت سوخت و کود و نداشتن اطمینان نسبت به تأمین مواد خام کلیدی است.

■ چرا تنگه هرمز برای سفره مردم جهان مهم است؟

حسین شیرزاد، تحلیلگر و دکترای توسعه کشاورزی در خصوص اثرات جنگ علیه ایران بر بازار جهانی غذا و اهمیت تنگه هرمز برای پایداری کشاورزی جهان افزود: شواهد اخیر نشان می‌دهد که افزایش ناگهانی قیمت انرژی و کود می‌تواند تأثیر عمیق‌تری بر قیمت جهانی مواد غذایی نسبت به محدودیت صادرات غلات به تنهایی داشته باشد. این «شوک ورودی» به ویژه برای چندین اقتصاد بزرگ تولیدکننده کود در خلیج‌فارس، از جمله عربستان سعودی، قطر، ایران و امارات متحده عربی که برای دسترسی به بازارهای جهانی به تنگه هرمز متکی هستند، حادث است.

برداشت نسبتاً مطلوب است، نه مشکلات احتمالی در سال آینده.

او گفت: مسئله تنگه هرمز بر تمامی نهاده‌های کالاهای کشاورزی و سیستم‌های کشاورزی تأثیر می‌گذارد؛ نفت برنت به این دلیل که در بمپاز، بسته‌بندی، فراوری و حمل‌ونقل کاربرد دارد و گاز طبیعی به این خاطر که در تولید کودهای شیمیایی استفاده می‌شود. در همین حال، خساراتی که به زیرساخت‌های انرژی روسیه در جنگ با اوکراین وارد شده است، بازار صادرات دیزل و گاز طبیعی را محدود می‌کند که هر دو از مواد خام کلیدی در تولید مواد غذایی به شمار می‌روند.

بر اساس گزارش منابع خارجی، در همان سه ماه نخست جنگ علیه ایران، سطح زیر کشت جهانی گندم و ذرت کاهش یافت و برخی از تولیدکنندگان آمریکایی به کشت سویا روی آوردند. استرالیا، یکی از صادرکنندگان بزر تر محصولات کشاورزی در جهان، اخیراً اعلام کرد:

تجارت خارجی در تقلا برای دستیابی به مسیرهای متنوع‌تر برای عبور از محدودیت‌های تحمیلی است

تجارت به مسیرهای متنوع مجهز می‌شود

توسعه کریدورها، نوسازی ناوگان و رفع موانع مرزی، برنامه حمل‌ونقل کشورمان را وارد مرحله‌ای برای خنثی‌سازی آنچه محاصره نامیده می‌شود، کرده است

محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران بر گزار شود. این رویداد قرار است شرکت‌های حمل‌ونقل، تشکل‌های تخصصی و مجموعه‌های مرتبط را گرد هم آورد و فرصتی برای معرفی ظرفیت‌ها و مذاکره درباره پروژه‌های سرمایه‌گذاری ایجاد کند، هرچند نتیجه واقعی این تلاش‌ها در نهایت به قراردادهای اجرایی و سرمایه‌گذاری‌های عملی وابسته خواهد بود. مسیر توسعه لجستیک کشورمان در نهایت به نحوه استفاده از موقعیت جغرافیایی کشور وابسته است و ایران در نقطه اتصال چند بازار مهم منطقه قرار گرفته و از مسیرهای دریایی جنوب تا مرزهای شمالی و شرقی، امکان انتقال کالا میان کشورهای مختلف را دارد. با این حال، تبدیل این موقعیت به درآمد ترانزیتی و مزیت تجاری، نیازمند شبکه‌ای است که بندر، جاده، راه‌آهن، مرز و مرکز لجستیکی را به شکل منسجم به یکدیگر متصل کند.

از طرف دیگر، کاهش زمان توقف کالا در مرزها و پایانه‌ها نیز باید در کنار توسعه فیزیکی زیرساخت‌ها دنبال شود. سرمایه‌گذاری در جاده و بندر، بدون اصلاح فرآیندهای گمرکی و هماهنگی میان دستگاه‌های مسئول، بخشی از ظرفیت خود را از دست خواهد داد و به همین دلیل، اصلاح حکمرانی لجستیک در کنار توسعه زیرساخت، ضرورتی مهمی از برنامه پیش‌رو است. حجم ۱۹۷ میلیون تنی صادرات و واردات در سال ۱۴۰۴، بازار بزرگی برای خدمات حمل‌ونقل، انبارداری، ترانزیت و توزیع ایجاد کرده است و اگر بخشی از این زنجیره به سرمایه‌گذاری جدید و مدیریت کارآمدتر همراه شود، هزینه جابه‌جایی کالایز کاهش خواهد یافت. در مقابل، ادامه اختلافات دستگاهی، فرسودگی ناوگان و ضعف برخی زیرساخت‌های مرزی، هزینه بیشتری به تجارت تحمیل می‌کند و استفاده از ظرفیت ترانزیتی ایران را محدود نگه می‌دارد. از این منظر، توسعه کریدورها برای ایران صرفاً یک برنامه عمرانی نیست، بلکه مستقیماً با هزینه تجارت، درآمد ترانزیتی، صادرات و دسترسی به بازارهای منطقه‌ای ارتباط دارد. مسیرهای جدید زمانی ارزش اقتصادی پیدا می‌کند که بشار واقعی در آنها جریان داشته باشد، زمان انتقال کالا کاهش پیدا کند و شرکت‌های ایرانی بتوانند با هزینه‌ای قابل رقابت به بازارهای هدف دسترسی پیدا کنند. بنابراین، نتیجه نهایی برنامه‌های جدید حمل‌ونقل به هماهنگی دستگاه‌ها، سرمایه‌گذاری هدفمند و حضور فعال بخش خصوصی وابسته خواهد بود.

دارند. افزایش مبادلات ایران با کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کشورهای آفریقایی، تقاضا برای مسیرهای منظم و کم‌هزینه را افزایش داده است و توسعه کریدورهای تجاری در صورت اتصال به بازارهای هدف، امکان دسترسی صادرکنندگان ایرانی به مقصدهای جدید را فراهم می‌کند. در این میان، انتقال کالاهای دارای ارزش افزوده بالاتر اهمیت بیشتری پیدا می‌کند، زیرا هزینه لجستیک برای این گروه از کالاهایز باید در سطحی باقی بماند که امکان رقابت در بازار مقصد حفظ شود.

■ مناطق آزاد و بخش خصوصی در زنجیره حمل‌ونقل

مناطق آزاد و ویژه اقتصادی نیز از بخش‌هایی هستند که در برنامه توسعه لجستیک مورد توجه قرار گرفته‌اند، زیرا ازبکی برخی از این مناطق به بندر و مرزهای تجاری، امکان ایجاد انبار، پایانه، مراکز توزیع و خدمات پردازش کالا را فراهم کرده است. بااین حال، استفاده از این ظرفیت به سرمایه‌گذاری در زیرساخت ناوگان حمل‌ونقل کشور برای افزایش ظرفیت و کاهش نیاز دارد تااین مناطق از حالت محل استقرار واحدهای اقتصادی فراتر رفته و نقش خود را در زنجیره انتقال کالایفا کنند.

سرمایه‌گذاری خارجی نیز در همین بخش مطرح شده است، چراکه پروژه‌های بزرگ لجستیکی معمولاً به منابع مالی قابل توجه، تجهیزات تخصصی و دانش فنی نیاز دارند. ورود شرکت‌های خارجی در صورت فراهم بودن مقررات شفاف و امکان پیش‌بینی بازگشت سرمایه، می‌تواند به تأمین مالی پروژه‌ها و انتقال فناوری کمک کند. در عین حال، حضور سرمایه داخلی و توان شرکت‌های ایرانی همچنان بخش اصلی اجرای پروژه‌های حمل‌ونقل را تشکیل خواهد داد. بخش خصوصی نیز از حلقه‌های اصلی این زنجیره است، زیرا شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و دریایی، اپراتورهای پایانه‌ها و فعالان انبارداری و توزیع، مستقیماً با هزینه و زمان انتقال کالا مواجه هستند. حضور گسترده‌تر این شرکت‌ها در تصمیم‌گیری‌های مربوط به زیرساخت و مقررات، امکان شناسایی مشکلاتی را فراهم می‌کند که در سطح اداری کمتر دیده می‌شوند و در آنها نیز می‌تواند به کاهش هزینه تجارت کمک کند.

در کنار این برنامه‌ها، هفتمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل، لجستیک و صنایع وابسته قرار است از ۲۶ تا ۲۹ آذر ۱۴۰۵، همزمان با هفته حمل‌ونقل، در

اقتصاد

سرویس اقتصادی۶۰۴۸۵۲۳۰

د

ایران در سال ۱۴۰۴، ۱۵۵ میلیون تن کالا صادر و ۴۲ میلیون تن کالا وارد کرد. اکنون توسعه مسیرهای جایگزین، نوسازی ناوگان و رفع موانع مرزی، برای کاهش هزینه تجارت و افزایش سهم کشور از ترانزیت منطقه‌ای دنبال می‌شود