

«شرق» از مشکلات مرتبط با نحوه تخصیص ارز به کالاهای وارداتی و تنگناهای سقف واردات کالا گزارش می دهد

منگنه سخت دلار

مختل کردن فعالیت تجار باعث ورشکستگی شرکت‌های بزرگ آیتی خواهد شد و در نهایت دود آن به چشم دولت می‌رود. این نوع تصمیمات عجولانه تبعات سنگینی دارد. نخستین تبعات آن ورود اقلام قاچاق به داخل و همچنین خروج ارز از کشور است که باعث افزایش نوسان ارز و گرانی کالا در بازار می‌شود. تبعات منفی دیگر این تصمیم، ورشکستگی اعضای صنف فناوریان است.

به گفته فرجی‌تهرانی، مصرف اقلام آیتی در تمام کشورها سیر صعودی دارد. این در حالی است که اعمال محدودیت‌ها در ایران سبب می‌شود اقلام به‌رور با هزینه‌های سرسام‌آوری وارد کشور شود و حوالا واردات این کالاهای حوزه فناوری به‌شدت کاهش داشت.

فرایند طولانی تخصیص ارز

این موضوع در شرایطی است که برخی دیگر از فعالان اقتصادی از زمان طولانی تخصیص ارز واردات کالا یا مواد اولیه خبر می دهند و می‌گویند که ماه‌هاست برای تأمین کالاهای خود نتوانسته‌اند ارز دریافت کنند. علیرضا شریفی، دبیر انجمن صنایع روغن نباتی، به «شرق» می‌گوید که فرایند تخصیص ارز برای واردات روغن پیچیده است و این پروسه حدود پنج ماه طول می‌کشد. امید فاضلی‌نیا، دبیر کل انجمن تولیدکنندگان لوازم خانگی ایران هم به «شرق» توضیح می‌دهد که تأمین مواد اولیه برای تولیدکنندگان بسیار دشوار شده است و تولیدکنندگان این روزها برای واردات مواد اولیه خود با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو هستند؛ به‌طوری‌که میانگین زمان تخصیص ارز واردات مواد اولیه بیشتر از ۸۰ روز است و پروسه واردات قطعات و مواد اولیه بیش از چهار ماه طول می‌کشد. از سوی دیگر واردکنندگان نهاده‌های کشاورزی هم از روند پیچیده و طولانی تخصیص ارز واردات شکایت دارند و می‌گویند که یکی از مشکلات اصلی آنها تأمین ارز واردات است. آنها توضیح می‌دهند که زمان واردات نهاده‌های کشاورزی به چهار تا پنج ماه رسیده است و این مسئله برای کشت‌وکار کشاورزان گرفتاری‌های عدیده ایجاد کرده است؛ چراکه کشت‌وکار زمان‌بندی دارد و تاخیر در واردات نهاده، بازار انواع محصولات کشاورزی را آشفته می‌کند.

آنها توضیح می‌دهند که «ابتدا ما را با موضوع تغییر

را انتخاب کنند که منافع و امنیت ملی (جمععی) را درک و باور می‌کنند». به این دلیل ساده که مجلس به‌مثابه نمود خرد و اراده جمعی، «صرفاً محل حضور افرادی است که صادقانه، بی‌منت (بی‌توجه به منافع شخصی) و با تمام وجود هدفی جز تحقق منافع و امنیت جمعی ندارند. بنابراین ساده‌ترین و بدیهی‌ترین سنگ محک یا معیار برای انتخاب کاندیداهای اصلح، از سوی شهروندان این است که یک کاندیدا باید هم مفاهیم منافع و امنیت ملی را درک کند و هم اراده و هدف لازم و ضروری برای تحقق منافع و امنیت ملی را داشته باشد؛ بنابراین «فهم و باور یک کاندیدا درباره منافع، امنیت و توسعه ملی» باید مبنای «تصمیم انتخاباتی و انتخاب افراد اصلح، از طرف شهروندان (رای‌دهندگان) باشد». به عبارتی دیگر انتخابات، سازوکار انتقال نظر، خواست، اراده، هدف و... «اکثریت شهروندان» به مدیریت کلان است؛ بنابراین پدیده انتخابات بدون توجه به «نظر (اراده، منافع، اهداف و...) اکثریت» در تناقض آشکار با معنی، کارکرد و فلسفه انتخابات است؛ ازاین‌رو بسیار ضروری و لازم است تا همه متولیان، دست‌اندرکاران، کارگزاران و نهادهای مرتبط با انتخابات (به منظور حضور پرشور شهروندان در انتخابات)، تصمیم‌ها و عملکرد خود را مبتنی بر نظر افکار عمومی اتخاذ کنند. در پایان، اگر نکات فوق کاربردی و منطقی تلقی شود، آن‌گاه باید گفته شود که «کاندیدایی واجد شرایط است که فلسفه و کارکرد نهاد مجلس و وظیفه یک نماینده را درک کند و باور داشته باشد. درک کند که انتخابات روش نوسن و خردمندانه حکمرانی معاصر به منظور پرهیز از خشونت برای کسب قدرت است. اینکه هدف از کسب قدرت، ایجاد امنیت، رفاه و آراش برای شهروندان است. درک کند که مجلس و نماینده مجلس، مفاهیمی جمعی و نه شخصی هستند، به این معنی که فلسفه وجودی و کارکرد مجلس و نماینده مجلس، «تدبیر شرایط (قوانین) اجتماعی به منظور تحقق امنیت، منافع و توسعه جمعی (ملی) است».

بیوک علیمردلو در دومین همایش خدمات پس از فروش خودروهای برقی؛

برقی کردن خودروها یک انتخاب نیست، یک ضرورت است

خواهد بود. علیمردلو در این همایش بیان کرد: ارزیابی‌ها نشان می‌دهد یک تاکسی سالانه ۱۰ هزار دلار بارانه سوخت می‌گیرد و اگر این رقم را در مقیاس چند میلیون خودرو در نظر بگیریم، رقم بسیار بالایی است که می‌تواند در توسعه زیرساخت‌ها و پروژه‌های عمرانی صرف شود؛ اما به جای سرمایه‌گذاری در حوزه عمران در حال سوزاندن سرمایه‌های کشور هستیم.

مدیرعامل گروه بهمن بیان کرد: گروه خودروسازی بهمن به‌تازگی یک موتورسیکلت برقی تولید کرده که صفر تا صد کار در این شرکت انجام شده و در دهه فجر نیز خدمت مقام معظم رهبری ارائه شده است. او افزود: برقی‌شدن سیستم حمل‌ونقل عمومی انتخاب نیست؛ بلکه یک ضرورت است، ضرورتی‌که با آلوده‌کردن محیط زیست ایجاد شده است و مشخص نیست تا چه زمانی می‌خواهیم بنرین با رقمی کمتر از ۱۰ سنت را بسوزانیم. غافل از اینکه همه چیز را نابود می‌کنیم.

علیمردلو در ادامه بیان کرد: حتی شرکت‌های خودروسازی کشور مانند همه دنیا باید بتوانند خود زیرساخت‌های مورد نیاز ازجمله ایستگاه‌های شارژ را ایجاد کنند و حتی برای تأمین برق مورد نیاز نیروگاه بسازند. در واقع با برقی‌کردن خودرو

فعالیت اقتصادی از بین نمی‌رود؛ بلکه تغییر شکل می‌یابد.

او با انتقاد از اینکه وزارت صمت قانونی در حوزه خودروهای برقی ندارد، خاطرنشان کرد: قوانین موجود اجازه واردات قطعات مورد نیاز برای تولید را



گروه کالایی درگیر کردند و کالای ما را از گروه ۲۱ یا اصطلاحاً از ارز نیکویی (تالار اول)، به گروه ۲۲ یا نیمایی (تالار دوم) انتقال دادند و بعد از آن هم در چند نوبت گروه کالایی تغییر پیدا کرد؛ به طوری که الان طبق گفته‌های وزارت جهاد

کشاورزی، بسیاری از کالاها به گروه ۲۱ آمده‌اند؛ اما همچنان طبق سامانه‌های بانکی در گروه کالایی ۲۲ دیده می‌شوند که باعث تخصیص‌نیافتن ارز با قیمت مناسب به این کالاهای اساسی می‌شود. کاوه زرگران، رئیس کمیسیون کشاورزی اتاق تهران، به پایگاه اطلاع‌رسانی اتاق تهران گفته است که «پیش‌ازاین زمان تخصیص ارز به فعالان اقتصادی تنها چند روز بود؛ اما اکنون این مدت به شش تا هشت ماه هم رسیده است و این مسئله بر روابط تجاری ایران با دیگر شرکای تجاری خود هم اثر گذاشته و سبب شده تأمین‌کنندگان خارجی برای کارکردن با ایران درصدی را به‌عنوان «بیکت معامله با ایران» به قیمت کالا اضافه کنند؛ رقمی که در نهایت سبب افزایش قیمت تمام‌شده کالاهای خوراکی و محصولات مورد نیاز مردم می‌شود». گرفتاری‌های واردکنندگان برای تأمین ارز مورد نیاز خود در شرایطی است که پیش‌ازاین دولت گذشته پس از خروج آمریکا از برجام و در سال ۱۳۹۷ واردات بسیاری از انواع کالا از جمله لوازم خانگی و خودرو را ممنوع کرد؛ ممنوعیتی که گفته می‌شد به دلیل تنگنای ارزی اعمال شده است. در همین زمینه چندی پیش و در بحبوحه بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ در مجلس، نمایندگان تصمیم گرفتند سقف ارزی واردات کالاهای اساسی و دارو را هم کاهش دهند و آن‌ها ۱۵ میلیارد دلار به ۱۰ میلیارد دلار برسانند؛ اتفاقی که با واکنش

باور عمومی یا دیکتاتوری کلمات

انتخاب کلمات به یک موضوع مهم سیاسی تبدیل شده است. این کار با نخست‌وزیر اسرائیل و وزیر دفاعش آغاز شد که حماس را یک سازمان تروریستی حیوانی نامیدند و به دنبال غیرانسانی کردن آن بودند. آنها اشغال فلسطین توسط اسرائیل و شرایط زندگی فلسطینی‌ها در غزه را نادیده گرفتند که طبق تعریف ارائه‌شده در دانشنامه لاروس یک اردوگاه کار اجباری واقعی است، یعنی محلی که جمعیت غیرنظامی از ملیت دشمن، یا اقلیت‌های قومی یا مذهبی، یا زندانیان عادی یا سیاسی در آنجا تحت نظارت ارتش یا پلیس جمع هستند. استفاده از واژه تروریست بسیار رایج شده است. رئیس‌جمهور ترکیه، یکی از کشورهای عضو ناتو، اسرائیل را به عنوان یک کشور تروریستی توصیف می‌کند، به همان شیوه‌ای که اسرائیل حماس را از زمان پیدایش و بیش از یک دهه قبل از وقایع هفتم اکتبر به عنوان یک سازمان تروریستی معرفی می‌کند. اتفاقاً نلسون ماندلا نیز توسط رژیم آپارتاید آفریقای جنوبی، ژنرال دوکل و مقاومت فرانسه توسط آلمان نازی و سازمان‌های ایرگون، اشترن یا هاگانا توسط انگلیسی‌ها به عنوان تروریست معرفی شده‌اند و... این توصیف‌ها بی‌غرض نیستند زیرا هر کلمه از طریق تکرار یا ممنوعیت، توده‌ها را برای عدم واکنش جهت سوءاستفاده‌های بعدی آماده می‌کند. در واقع، همه چیز علیه تروریست‌هایی که نمی‌توانند ادعای حقوق بشر داشته باشند، مجاز است! اسرائیل و سخنگویان آن در غرب، ماشین کشتار جمعی ارتش اسرائیل علیه غزه را به عنوان نبردی برای تمدن توصیف می‌کنند، به گونه‌ای که مردم باور کنند که این مبارزه برای بقای غرب در برابر هجوم انبوهی از مسلمانان است. آنها ناخودآگاه به ترس از مهاجرت و ناامنی در اروپا دامن می‌زنند و اسرائیل به ارتشی در خط مقدم تبدیل می‌شود که برای غرب می‌جنگد. به این ترتیب، تصور مردمانی تحت استعمار که با سرپیچی از قوانین بین‌المللی برای آزادی خود می‌جنگند، منتهی است و امروز کشته‌شدن ۳۰۰ هزار نفر در غزه صرفاً برای بقای آنها توجیه می‌شود. غربی‌ها با سانسور و وادارکردن مردم به پایبندی به این یا آن روایت، مفهوم آزادی بیان را از بین می‌برند. اسرائیل نباید در غرب به یک موضوع تابو تبدیل شود که کسی حق صحبت‌کردن درباره‌اش را نداشته باشد مگر اینکه از اصطلاحات رایج توسط دولت آن کشور استفاده کند که در واقع متشکل از جناح راست افراطی یا وزیرانی است که آشکاراً خواستار پاک‌سازی قومی غزه هستند و به نظر می‌رسد این موضوع از طریق اخراج فلسطینی‌ها به مصر در حال شکل‌گیری است. حداقل نیمی از مردم اسرائیل سیاست‌های داخلی و خارجی آن را زیر سؤال می‌برند و از کابینه فعلی متنفر هستند. یک مطالعه ساده از مطبوعات اسرائیل نشان می‌دهد که آزادی بیان در اسرائیل بیشتر از برخی از کشورهای اروپایی از جمله فرانسه است. حداقل افراد عادی در اسرائیل می‌توانند بی‌آنکه به طرفداری از تروریسم متهم شوند، سوءاستفاده‌هایی را که فلسطینیان در غزه توسط اسرائیل متحمل شده‌اند، زیر سؤال ببرند.



نمی‌دهد و در واقع قانون بر محور CKD تنظیم شده است؛ ازاین‌رو باید متولیان، سیاست‌گذاری مدونی در این حوزه تنظیم کنند.

تدوین یک استاندارد مشخص برای خودروهای برقی یک ضرورت است و مشخص به‌زاد پناهی، دبیر همایش خدمات پس از فروش خودروهای برقی، نیز با تأکید بر اینکه این همایش شروع یک تجربه جدید در حوزه خودروهای برقی خواهد بود، بیان کرد: با وجود آنکه خودروهای برقی از رگ گردن به ما نزدیک‌تر است، اما همه ما در موضوع خودروهای برقی تازه‌کار هستیم و هنوز هم‌زبانی در حوزه خودروی برقی وجود ندارد.

او با اشاره به اینکه در وزارت صمت نیز عزمی جدی برای ورود این خودروها به بازار و ناوگان حمل‌ونقل کشور انجام شده است، تصریح کرد: ورود خودروهای برقی به بازار و ناوگان‌های حمل‌ونقلی کشور اجتناب‌ناپذیر است و باید از خدمات

یادداشت

حکایت برنامه‌ریزی و بودجه‌نویسی در ایران



درحالی‌که برنامه هفتم توسعه هنوز به تصویب نرسیده و به اعتبار دقیق‌تر به قانون تبدیل نشده است، بودجه سال ۱۴۰۳ که باید بر مبنای برنامه هفتم توسعه تدوین می‌شد و به عبارت دیگر به اولین سند اجرایی برنامه پنج‌ساله هفتم تبدیل می‌شد، مراحل نهایی تصویب را می‌گذراند. سخنگوی شورای نگهبان اخیراً یکی از دلایل سه‌گانه رد مصوبه مجلس در خصوص بودجه سال ۱۴۰۳ را ارجاع چندباره نمایندگان مجلس در متن به قانون برنامه هفتم توسعه اعلام کرد؛ برنامه‌ای که هنوز به قانون تبدیل نشده است. نمایندگان مجلس نیز در راستای رفع این ایراد مهم شورای نگهبان، عبارت «سیاست‌های کلی برنامه هفتم» را جایگزین «قانون برنامه هفتم» برای جلب نظر شورای نگهبان کرده‌اند تا فعلاً سند بودجه ۱۴۰۳ به تصویب برسد.

دراین‌باره ذکر چند نکته ضروری است:

۱- اینکه سازمان برنامه‌وبودجه از یک سو و نمایندگان مجلس و مهم‌تر از آن کمیسیون‌های تخصصی مانند برنامه‌وبودجه و تلفیق بودجه و نهادهایی مانند تطبیق قوانین از سوی دیگر به چنین امر مهمی توجه نکرده‌اند و در جای‌جای متن لایحه بودجه به لایحه‌ای که هنوز به تصویب نرسیده (برنامه هفتم توسعه)، ارجاع داده می‌شود، یک ایراد ظریف و درعین‌حال مهم است که نشان می‌دهد مهم‌ترین نهادهای سیاست‌گذار در کشور به اصول و سازوکارهای تدوین و تصویب قوانین و مقررات واقف نیستند. شاید به همین دلیل است که به‌طور خاص لایحه برنامه هفتم توسعه و همچنین لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ به‌طور رسمی و غیررسمی در یک سال اخیر چند بار بین دولت و مجلس برای اصلاح و رعایت اصول و قواعد سیاست‌گذاری و قانون‌گذاری ردوبدل شد. این مسائل که عموماً به مسائل شکل و بدیهی در فرایند تدوین و تصویب قوانین مربوط می‌شود، پیام خوبی برای جامعه و نظام اقتصادی کشور ندارد.

۲- اما این ماجرا واقعیت تلخ دیگری را حکایت می‌کند. ساختار برنامه‌ریزی توسعه‌ای در ایران در گذشته قرار دارد و این ساختار همچنان به تدوین برنامه‌های پنج‌ساله به شکل سنتی و از رده خارج وابسته است. برخلاف کشورهای نوظهور و پیشرو در عرصه برنامه‌ریزی و توسعه که برنامه‌ریزی توسعه‌ای مسئله‌محور، کیفی، دانش‌بنیان، تخصصی، بلندمدت، محیط‌زیست‌محور و برون‌گرا (با هدف بهره‌گیری از ظرفیت‌های بین‌المللی) دارند، نظام برنامه‌ریزی ایران کلی، کمی، میان‌مدت (پنج‌ساله) درون‌گرا و بدون توجه به ملاحظات زیست‌محیطی و توانمندی‌های علمی تدوین می‌شود و همین عامل زمینه ناکامی برنامه‌های توسعه به‌ویژه سه برنامه اخیر شده است.

۳- فارغ از این فرایند برنامه‌ریزی توسعه با فرض مفیدبودن ساختار و روند فعلی نیز قابل بررسی و توجه است. دوره زمانی برنامه ششم توسعه ایران، اسفند ۱۴۰۰ به پایان رسید. طبق قاعده برنامه هفتم توسعه باید از فروردین ۱۴۰۱ به مرحله اجرا درمی‌آمد. برای این کار لایحه برنامه هفتم می‌بایست تا خرداد ۱۴۰۰ تصویب و به قانون تبدیل می‌شد تا قانون بودجه ۱۴۰۱ بر مبنای برنامه هفتم تدوین و به تصویب مجلس می‌رسید. اما نهن‌تها این اتفاق روی نداد، برنامه ششم برای این دو سال تمدید شد و عملاً کشور برای دو سال متوالی بدون برنامه باقی ماند. به نظر می‌رسد این زمان یا توج به عدم تصویب نهایی برنامه هفتم و تبدیل آن به قانون در سال جاری، به سه سال تبدیل شود که امر بی‌سابقه‌ای در تاریخ برنامه‌ریزی در جهان باشد. لایحه برنامه هفتم با تأخیر ۲/۵ ساله اردیبهشت ۱۴۰۲ از سوی دولت به مجلس رفت که بلافاصله مجلس آن را به دولت به دلیل ناقص‌بودن و مطلوب‌بودن برگرداند و بعد از دو ماه دولت مجدداً این لایحه را با اصلاحاتی به مجلس فرستاد و مجلس با وجود درگیربودن نمایندگان با انتخابات اسفندماه، اواسط آذرماه آن را تصویب و برای نهایی‌شدن به شورای نگهبان ارسال کرد. شورای نگهبان نیز اواخر دی‌ماه این لایحه را برای رفع ایرادات آن به مجلس برگرداند. در ادامه در اولویت بودن بررسی و تصویب سند بودجه ۱۴۰۳ در مجلس، روند اصلاح و رفع ایرادات شورای نگهبان در مجلس به تأخیر افتاد و باعث شد که بررسی و تصویب بودجه ۱۴۰۳ بدون تصویب سند بالادستی آن یعنی برنامه هفتم انجام شود.

۴- این حکایت نشان از آن دارد که برنامه‌ریزی توسعه‌ای حتی به شکل ناقص و ناکارآمد آن هم در اولویت نظام تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری کشور نیست. به عبارت دیگر توسعه، جبران عقب‌ماندگی‌های گذشته بر مدار برنامه و حرکت کشور بر مبنای نقشه راه مشخص، با وجود همه مشکلات و چالش‌های اقتصادی و معیشتی که جامعه با آن دست به گریبان است، به دغدغه و مسئله اصلی نظام تصمیم‌گیری کشور تبدیل نشده و وقت و توان نهادهای تصمیم‌گیر در این زمینه بیشتر متوجه مسائل سیاسی و غیرمهم است. این شرایط بدون تردید نهن‌تها زمینه تشدید شرایط نابسامان اقتصادی و معیشتی و دشوارشدن رفع ابرچالش‌های اقتصادی، محیط‌زیستی، جمعیتی و... می‌شود بلکه زمینه کاهش توانمندی و قدرت چانه‌زنی سیاسی و اقتصادی ایران در عرصه منطقه‌ای و بین‌المللی در سال‌های آینده خواهد شد.

پس از فروش این خودروها غافل نمایم.

پناهی درباره همکاری انجمن خدمات پس از فروش خودرو با شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) گفت: در برخی مطالعات علمی و پژوهشی، بررسی و تحقیقات لازم درباره خودروهای برقی و الزامات خدمات پس از فروش آن انجام شده و مقرر است نتیجه آن به‌عنوان پیش‌نویس آیین‌نامه خدمات پس از فروش خودروهای برقی، به وزارت صمت پیشنهاد برقی باشیم.

رئیس انجمن صنفی خدمات پس از فروش خودرو، درباره نبود استاندارد و قوانین مشخص درباره استفاده از خودروهای برقی گفت: هنوز درباره خودروهای برقی هیچ استانداردی تهیه و تدوین نشده است و دولت باید درباره این خودروها و الزامات آن که از نیازهای جامعه است، هرچه زودتر ورود کند تا شاهد یک استاندارد تدوین‌شده درباره خودروهای برقی باشیم.

او به جای خالی سیستم خودروی متصل (connected car) در صنعت خودروسازی کشور اشاره و خاطرنشان کرد: سیستم خودروهای متصل یکی از مهم‌ترین بخش‌های خدمات پس از فروش است که با برقراری ارتباط با عرضه‌کننده و مالک خودرو همه نواقص و معایب خودرو را هشدار داده و از ایجاد صدمات بیشتر به خودرو جلوگیری می‌کند که متأسفانه جای خالی این سیستم در صنعت خودروسازی کشور به‌شدت احساس می‌شود.

گفتنی است در حالی همایش خدمات پس از فروش خودروهای برقی صبح

امروز در مرکز همایش‌های شرکت بهمن موتور برگزار شد که در بررسی و ارزیابی

۱۲ مقاله ارسالی، در نهایت شش مقاله از سوی هیئت علمی انجمن خدمات پس

از فروش برای ارائه به این همایش راه یافت.

گروه بهمن، در یک سال اخیر در ارائه خودروهای برقی و هیبریدی، در کنار دیگر محصولات خود ورود کرده و برنامه‌های متنوعی برای این خودروها ارائه داده است.