گذر

شکل‌گیری فراکسیون کشاورزی در اتاق بازرگانی

● **شرق:** انتخابات فراکسیون کشاورزی اتاق بازرگانی دیروز برگزار شد. به گفته مهدی رنگ‌رونا، رئیس کمیسیون کشاورزی اتاق بازرگانی زنجان، این انتخابات برای تعیین هیئت مؤسس برگزار شده است و انتخاب هیئت‌رئیسه فراکسیون کشاورزی اردیبهشت‌ماه برگزار خواهد شد.

مهدی رنگ‌رونا، رئیس کمیسیون کشاورزی اتاق بازرگانی زنجان، در گفت‌وگو با «شرق» درباره تفاوت این فراکسیون با کمیسیون کشاورزی عنوان کرد: کمیسیون‌های کشاورزی تمام اتاق‌ها، یک‌سری اهداف اصلی را پیگیری می‌کنند. این کمیسیون‌ها هدف‌گذاری و برنامه‌ریزی خاصی برای استان‌ها دارند.

او افزود: بخش کشاورزی یک‌سری مسائل و مشکلات خاص خود را دارد که باید در بخش ملی پیگیری شود، به همین دلیل تصمیم رؤسای کمیسیون‌های کشاورزی اتاق‌ها بر این شد که در موارد داخل استان‌ها که برای حل‌وفصل آن نیازمند تصمیمات ملی هستیم از ساختار فراکسیون کشاورزی استفاده شود.

رنگ‌رونا گفت: اتاق بازرگانی ایران هم یک کمیسیون کشاورزی دارد که یک‌سری اهداف خاص خود را پیگیری می‌کند. آنجا هم افرادی حضور دارند و صرفا عضو هیئت نمایندگان اتاق هستند و ممکن است برخی رؤسای کمیسیون کشاورزی به این افراد دسترسی نداشته باشند. به همین منظور، فراکسیون کشاورزی تشکیل شد که کمیسیون کشاورزی استان‌ها مسائل خود را به صورت گسترده‌تر در این تشکیلات پیگیری کنند و اگر خواسته‌ای در سطح ملی دارند، با استفاده از این ساختار، آن مطالبه پیگیری شود.

به گفته او، در انتخاباتی که روز دوشنبه برگزار شد، با حضور رؤسای کمیسیون کشاورزی سراسر کشور یک هیئت مؤسس برای فراکسیون کشاورزی انتخاب شد. کار هیئت مؤسس آماده‌کردن اساسنامه و مسائل مربوط به آیین‌نامه‌های اجرائی و مسائلی از این دست است.

رئیس کمیسیون کشاورزی اتاق زنجان ادامه داد: هیئت مؤسس فراکسیون کشاورزی شش نفر هستند و قرار است فراکسیون کشاورزی توسط یک هیئت‌رئیسه، با انتخاب اعضا مدیریت شود. او بیان کرد: هیئت مؤسس تا انتخابات اردیبهشت‌ماه که تکلیف اعضای هیئت‌رئیسه فراکسیون مشخص می‌شود، مقدمات تشکیل این فراکسیون را به صورت قانونی پیگیری و فراهم خواهند کرد. اعضای هیئت‌رئیسه فراکسیون ممکن است عضو هیئت نمایندگان اتاق نباشند و این ساختار جدید به بازوی تشکل‌های بخش خصوصی تبدیل خواهد شد تا برنامه‌های گسترده‌تر و اهداف بیشتری را در حوزه کشاورزی پیگیری کند. این حرکت جدیدی است که آغاز شده و امیدواریم به نتیجه خوبی برسیم.

رئیس‌جمهور از وزیر راه خواست رفت‌وآمد آزمایشی از قطعه یک آزادراه تهران - شمال، پیش از بازگشایی رسمی آغاز شود

دستور روحانی برای یک افتتاح تاریخی

معاون توسعه ساختمان و انرژی بنیاد مستضعفان در گفت‌وگو با «شرق»: برای افتتاح آزمایشی و رسمی آماده‌ایم

شکوفه حبیب‌زاده: در روزهای برفی بهمن، رئیس‌جمهور در جمع راهپیمایان ۲۲ بهمن، دستور داد از فردا (امروز) رفت‌وآمد آزمایشی از قطعه یک آزادراه تهران - شمال آغاز شود. حسن روحانی به وزارت راه و شهرسازی دستور داده با توجه به تکمیل بخشی از آزادراه تهران - شمال، رفت‌وآمد آزمایشی در قطعه یک این آزادراه آغاز و در اوایل اسفند افتتاح شود. پیش‌تر هم محمد اسلامی، وزیر راه‌وشهرسازی از افتتاح این آزادراه در اوایل اسفند خبر داده بود. حالا باید منتظر ماند و دید که آیا قفل آزادراه تهران- شمال پس از ۲۳ سال، باز می‌شود و مردم در مسیری که به گفته وزیر راه، حدود ۶۵ کیلومتر راه شمال را کوتاه‌تر می‌کند و به طور معدل ۱۰ لیتر صرفه‌جویی در مصرف بنزین را به دنبال خواهد داشت که در سال، ۸۶ میلیون لیتر بنزین است، قدم خواهند گذاشت یا خیر که اگر چنین شود، شاهد افتتاح یک پروژه تاریخی خواهیم بود که پیمانکاران و سرمایه‌گذاران زیادی روی آن، ریسک کرده‌اند. روحانی در جمع راهپیمایان با بیان اینکه طرح آزادراه تهران - شمال ۱۰ هزار میلیارد تومان ارزش دارد، گفته: «در شش ماه دوم سال جاری ۳۳ هزار میلیارد تومان طرح‌های آب و برق را تا پایان سال افتتاح کرده‌ایم و می‌کنیم». این در حالی است که شش روز پیش، معاون وزیر راه‌وشهرسازی گفته بود افتتاح آن به خاطر نبود هماهنگی وزارت راه برای انتقال آب، با تأخیر مواجه شده که البته به گفته معاون توسعه ساختمان و انرژی بنیاد مستضعفان، این مشکل هم دو روز گذشته برطرف شد.

اسلامی: افتتاح قطعه یک آزادراه تهران- شمال، هفته اول اسفند

وزیر راه‌وشهرسازی با اشاره به اینکه قطعه یک آزادراه تهران- شمال، هفته اول اسفند سال جاری با حضور رئیس‌جمهور افتتاح خواهد شد، اظهار کرد: این پروژه مراحل تست و کنترل‌های نهایی خود را طی می‌کند. محمد اسلامی چند روز پیش با بیان اینکه پروژه آزادراهی تهران - شمال که یکی از افتخارات مهندسی کشور است و ارزش مالی آن ۱۰ هزار میلیارد تومان است، گفته بود: کنارگذر جنوبی تهران که ۱۶۰ کیلومتر است و یکی از آزادراه‌هایی است که روی ترافیک چند استان ازجمله تهران تأثیر دارد، تا پایان دولت به بهره‌برداری خواهد رسید. این آزادراه از آبیک تا چرمشهر با اتصال به چند اتوبان شمالی و جنوبی روی آمدوشد و ترافیک تهران و البرز تأثیر بسزایی خواهد داشت. این قطعه در کنار آزادراه تهران-شمال حدود ۶۵ کیلومتر راه شمال را کوتاه‌تر می‌کند و به طور معدل ۱۰ لیتر صرفه‌جویی در مصرف بنزین را به دنبال خواهد داشت که در سال، ۸۶ میلیون لیتر بنزین است.

یک میلیارد دلار، سهم قطعه یک آزادراه

محمدباقر نوبخت، رئیس سازمان برنامه‌وبودجه هم در بازدیدی که قبل‌تر از این قطعه داشت، با اشاره به اینکه خرداد سال جاری ۳۰۰ میلیارد تومان برای تکمیل قطعه یک تخصیص یافت، گفت: براساس قیمت امروز، حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان (یک میلیارد دلار) هزینه شده است. نوبخت با بیان اینکه یک لاین قطعه ۲ (محور غربی و برخی تونل‌ها) تا اوایل سال ۱۴۰۰ ساخته می‌شود، اظهار کرد: براساس توانایی‌ها و ظرفیت فنی شرکت‌ها و پیمانکاران داخلی قطعه دو نیز به دست ایرانی‌ها ساخته می‌شود.

عکس: موسی کوره‌ای، ایرنا

برای افتتاح آزمایشی و رسمی آماده‌ایم

منوچهر خواجه‌دلویی، معاون توسعه ساختمان و انرژی بنیاد مستضعفان، در گفت‌وگو با «شرق» با بیان جزئیاتی از شیوه افتتاح این بزرگراه می‌گوید: عبور آزمایشی را هم هر زمان وزارت راه اعلام کنند، امکان آن را فراهم خواهیم کرد. معاون توسعه ساختمان و انرژی بنیاد مستضعفان همچنین افزود: از هفته آینده برای افتتاح رسمی قطعه یک آزادراه تهران- شمال آماده‌ایم و هر زمان رئیس‌جمهور تصمیم بگیرند، آماده‌ایم که آن را بازگشایی کنیم. او با اشاره به بارش برف در این روزها نیز گفت: دمای این منطقه خاص معمولا در این روزها، تا حدود ۱۰ درجه زیر صفر هم خواهد رسید؛ اما برای این شرایط تجهیز شده و تمهیدات لازم ازجمله مواد یخ‌زدا، برف‌روب و... در نظر گرفته شده است. در چنین شرایطی با اعلام پلیس راه، رانندگان محترم هم باید احتیاط لازم را در نظر بگیرند.

امکان ۱۵ هزار تردد در روز

خواجه‌دلویی با اشاره به تردد در افتتاح آزمایشی و افتتاح رسمی، می‌گوید: افتتاح آزمایشی به صورت محدود در چند ساعت، با مجوز وزارت راه‌وشهرسازی انجام خواهد گرفت تا آزمایش مختصری روی مسیر انجام گیرد؛ اما در عبور قطعی پس از افتتاح رسمی که به نظر می‌رسد تا یک هفته تا ۱۰ روز آینده، انجام گیرد، به طور میانگین شاهد ۱۲ تا ۱۵ هزار تردد در روز در این مسیر خواهیم بود.

کاهش دو ساعته مسیر تهران- شمال

معاون توسعه ساختمان و انرژی بنیاد مستضعفان با بیان اینکه این آزادراه یکی از شریان‌های اصلی جنوب به شمال کشور محسوب می‌شود و امتداد کریدوری است که به ساحل دریای خزر می‌رسد، می‌افزاید: با توجه به عبورومرور هم‌وطنان از این آزادراه که به قصد اشتغال یا گردشگری انجام می‌گیرد، مسیر امن و کوتاهی فراهم شده که با زیر بار رفتن آن، حدود یک‌ساعت‌ونیم تا دو ساعت، کاهش زمان عبور در شرایط عادی و حدود چهار تا پنج ساعت در روزهای شرایط پیک مانند سال نو و ... برای مسافران صرفه‌جویی زمانی به دنبال خواهد داشت. درواقع مسافران مسیر تهران تا سه‌راهی دوآب- شهرستانک را در ۳۲ کیلومتر (قطعه اول) در طول ۲۰ دقیقه طی خواهند کرد.

صرفه‌جویی ۸۶ میلیون لیتر بنزین در سال

او در ادامه با اشاره به کاهش مصرف سوخت و در پی آن کاهش آلایندگی ادامه داد: از نظر کاهش مصرف سوخت، در سال حدود ۸۶ میلیون لیتر بر اساس سرانه مصرف سوخت خودروها در شرایط کنونی، درواقع معادل مصرف یک روز بنزین در کشور، صرفه‌جویی خواهیم داشت که به نسبت آن، آلاینده‌ها کاهش می‌یابند و ۳۷ میلیون تن کاهش آلاینده‌های مخرب محیط زیست را تجربه خواهیم کرد. خواجه‌دلویی با اشاره به ایمنی بالا و نقش این آزادراه در حفظ جان مردم نیز می‌گوید: این مسیر از پیچ‌وخم رشته‌کوه البرز عبور می‌کند که مجموعه زمین‌شناسی متفاوتی دارد. این مسیر هرچند کاملا ایمن است، اما مسیری مستقیم نیست و به همان نسبت نیز نیازمند احتیاط رانندگان در مسیرهایی که پلیس راه، سرعت را مشخص کرده هم هست.

۴۰ تونل در مسیر

معاون توسعه ساختمان و انرژی بنیاد مستضعفان با بیان اینکه عمدتا به‌خاطر ویژگی‌های خاص توپوگرافی منطقه، تونل‌های این مسیر زیاد است، می‌افزاید: ۴۰ تونل در مسیر ۳۲ کیلومتر با طول‌های مختلف داریم که بزرگ‌ترین آن، حدود پنج کیلومتر است که تاکنون در کشور وجود نداشته. این تونل، سه رشته‌تونل شامل دو تونل رفت‌وبرگشت به موازات یکدیگر و جداگانه است و یک تونل سرویس مستقل در بین آنها داریم. این مسیر در هر ۲۵۰ متر، یک تونل عرضی، این سه رشته‌تونل را برای درنظرگرفتن موقعیت‌های اضطراری و خاص به هم وصل می‌کند. خواجه‌دلویی همچنین به ویژگی منحصربه‌فرد دیگری از این قطعه اشاره کرده و تصریح می‌کند: برای زمان اضطراری و خاص مثل آتش‌سوزی یا تصادف خاص، سیستم تهویه دوگانه در نظر گرفته شده است. تونل‌ها در این مسیر دارای سقف دوم هستند که در آنها فن‌های ویژه‌ای نصب شده که قدرت مکنده بسیار بالایی دارند و در مواقع اضطراری هوای سقف دوم را می‌مکند. سقف دوم از طریق دریچه‌هایی به تونل پایین متصل می‌شود تا هوا را در نقاطی که دود و آتش هست، به سقف دوم منتقل کند. معاون توسعه ساختمان و انرژی بنیاد مستضعفان با بیان اینکه در تونل‌های ۱۳،۱۴، ۱۵ و ۱۶ که تونل‌های بلندی هستند، سیستم آتش‌نشانی هم جدای از سیستم ساختمان‌های آتش‌نشانی مستقر در مسیر در نظر گرفته شده است، توضیح می‌دهد: لوله‌های آتش‌نشانی در داخل تونل‌ها و شبکه‌های اطفای حریق و اعلام اضطراری پیش‌بینی شده است که برای اولین‌بار در کشور استفاده می‌شود.

دوربین‌ها به افتتاح می‌رسند

به گفته او، درحال‌حاضر کار تمام شده و سیستم‌های روشنایی و تهویه‌ها در تونل‌ها وصل هستند. همچنین سیستم‌های مانیتورینگ با نصب ۳۰۰ دوربین در داخل این مسیر در نظر گرفته شده است که دوربین‌ها تهیه و وارد کارگاه شده و اکنون نیز در حال نصب است که به افتتاح رسمی خواهد رسید.

رقم عوارض هنوز مشخص نیست

از او درباره رقم عوارض این آزادراه هم می‌پرسم، اما او در پاسخ با اشاره به اینکه هنوز رقم آن ابلاغ نشده است، تصریح می‌کند: منتظر تصمیم‌گیری وزارت راه و شهرسازی در مورد رقم عوارض هستیم که قاعدتا تا زمان افتتاح رسمی، اعلام خواهد شد. با توجه به اینکه دوره بهره‌برداری از آزادراه، بین ۱۰ تا ۱۷ سال در نظر گرفته شده است، ارقام آن متفاوت خواهد بود.

مشکل وزارت نیرو حل شد

معاون توسعه ساختمان و انرژی بنیاد مستضعفان همچنین در مورد مشکلی که اخیرا وزارت نیرو در زمان افتتاح آزادراه ایجاد کرده بود نیز توضیح داد: حدود دو هفته پیش، وزارت نیرو در محور آزادراه در سمت تهران، لوله‌های حدود دومتری برای انتقال آب آوردند که کمی جای تعجب داشت. در نهایت مجوز واحدهای مربوطه را گرفتند و آزادراه برش داده شد و لوله‌ها کار گذاشته شدند و چند روز پیش به اتمام رسید.

یادداشت

انگار به مرحله صادرات تئوری‌های اقتصادی رسیده‌ایم

هیوا رحیمی‌نیا، پژوهشگر اقتصاد: در این چند روز سخنرانی جدیدی از مشاور ارشد اقتصادی پیشین رئیس‌جمهور شنیدم که بر آن شدم در این زمینه یادداشتی آماده کنم. ابتدا لازم است به جناب دکتر مسعود نیلی، خسته نباشید گفت به‌خاطر زحمات و خستگی مسیر طی‌شده در شرایط سخت کشور. هرچند مقایسه سطح علمی، تألیف‌ها، پژوهش‌ها و زحمات آموزشی این استاد گرامی با نگارنده این یادداشت قیاس مع‌الفارق بوده، اما در هر صورت همه ما وام‌دار آموخته‌های خویش برای نوشتن هستیم. در یک قسمت از سخنرانی، ایشان دقیقا به ثبات اقتصادی، تقویت بنیه تولید داخلی کشور و ایجاد مزیت مطلق در سال ۱۳۹۸ از کانال افزایش نرخ ارز در سال ۱۳۹۸ تأکید می‌کند. هرچند این اصلاح را خشن دانسته و نظر خود را به‌عنوان مشاور ارشد رئیس‌جمهور در آن زمان، بر شیب ملایم‌تر این اصلاح در بازه زمانی بیشتر عنوان می‌کند، اما درباره تأثیر افزایش نرخ ارز بر تقویت بنیه تولید داخلی و ایجاد مزیت، اکثر تئوری‌های اقتصادی در سطح بین‌المللی بر تأثیر متغیرهایی مانند بهره‌وری عوامل تولید، رشد تکنولوژی، رشد مواهب اولیه، رشد ارزش افزوده عوامل تولید، جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی، کیفیت نهادی، سرمایه انسانی، برنامه‌ریزی و اصلاحات اقتصادی در کشورهای توسعه‌نیافته بر ایجاد مزیت تولید و تقویت تولید داخلی تأکید دارند.

هیچ جای علم امروزی اقتصاد بر ایجاد مزیت‌های اقتصادی با استفاده از ابرجهش‌های ارزی اشاره نشده است. البته شاید منظور ایشان به اصلاحات اقتصادی کشورهای توسعه‌نیافته و تأثیر آن بر ایجاد مزیت تولید و تقویت بنیه تولید داخلی برگردد. اگر حتی این فرض را قبول کنیم که منظور اصلاحات اقتصادی همان برنامه‌های تعدیل با ابزارهایی مانند نرخ ارز و اصلاح یارانه‌ها باشد، چند موضوع در همین چارچوب نظری و فارغ از بحث‌های تئوریک ریشه‌ای پیش می‌آید. ابتدا پارادوکس‌های موجود در اقتصاد ایران است که اجازه این اصلاحات را نداده و دستاورد این سیاست‌ها را اصولا بی‌نتیجه می‌گذارد. به‌عنوان مثال، در سیاست تعدیل یارانه‌ها در سال ۱۳۸۹، برخی از مطالعات ازجمله گزارش‌های مرکز پژوهش‌های مجلس، یارانه پنهان کشور را بیش از ۲۰ درصد از تولید ناخالص ملی عنوان می‌کردند. اگر فرض کنیم که ۵۰ درصد از این یارنه پنهان را نیز با اصلاح قیمت‌ها کاهش داده باشیم، با جهش نرخ ارز در سال‌های ۹۰ و ۱۳۹۱ به بیش از سه برابر، نه‌تنها این یارانه پنهان کاهش نداشته، بلکه افزایش نیز داشته است. یا همین افزایش قیمت بنزین در چند ماهه پیش که با شوک واردشده به بازار ارز و افزایش بیش از دوهزار تومانی نرخ ارز، اصولا دستاوردهای این سیاست به مقدار بسیار زیادی تقلیل یافت. تجربه سه دهه گذشته اقتصاد ایران به زیبایی دور باطل افزایش یارانه‌ها، اصلاح قیمت‌ها، افزایش نرخ ارز، افزایش یارنه‌ها و الی آخر را نشان می‌دهد. مسئله دیگر، موضوع در گروگان‌بودن اقتصاد ایران در چنگ سیاست‌مداران است. این مهم اصولا این برنامه‌های اقتصادی را از ماهیت و اهداف آنها دور کرده است.

ادامه در صفحه ۵

ادامه از صفحه اول

نقص نظام گزینش و بررسی صلاحیت

به‌علاوه افراد توانمندی را که تمایل ندارند مورد قضاوت سلیقه‌ای دیگران قرار بگیرند، از ورود به میدان رقابت باز می‌دارد و در مقابل راه را برای ورود افرادی باز می‌کند که به صورت ظاهری خود را مناسب سلیقه گزینشگران آراسته‌اند.

برخلاف عملکرد سخت و انعطاف‌ناپذیر در مرحله گزینش، مدیران و منتخبان بعد از ورود به عرصه عمومی از نوعی مصونیت برخوردار می‌شوند. نبود شفافیت در ابعاد مختلف دولتی و صنفی باعث می‌شود افکار عمومی عملا هیچ نظارتی بر منتخبان و عملکرد واقعی آنان نداشته باشند. نظام نظارتی کشور نیز خود ناکارآمد است. به‌علاوه تعریف نادرست از فساد و برخورد یکسان با سوءاستفاده اخلاقی از موقعیت و مسائل اخلاق فردی و نیز تسامح و تبعیض در برخورد با سوءاستفاده‌کنندگان از جایگاه‌های عمومی برای منافع شخصی و عدم انتشار اطلاعات به بهانه حفظ حریم خصوصی و حرمت اشخاص، سبب آسودگی خاطر این افراد می‌شود.

راه‌حل برون‌رفت از این وضعیت، استقرار نظام تلفیقی پیشگیری و نظارت جدیدی است که اولا مرحله پیشگیری (گزینش و بررسی صلاحیت‌ها) مبتنی بر معیارهای عینی و قابل رد و اثبات با دلیل و مدرک باشد ثانیا نظام نظارت عمومی جامع شامل آزادی رسانه برای افشای فساد و انحراف و سوءاستفاده از موقعیت، استقرار یابد و تضمین شود و ثالثا، درنهایت نظام قضائی به عنوان ضمانت اجرای نهایی حاکمیت قانون به صورت سالم، روشمند، مستمر و بدون تبعیض با متخلفان، مجرمان و سوءاستفاده‌کنندگان از جایگاه‌های عمومی برای منافع شخصی برخورد کند.

عدم پایش بهین‌یاب رانت ایجاد کرد

بی‌اعتنایی به بازار سیاه

شرق: خوب یا بد، از سال ۹۳ تا امروز هر خریداری که پا به تالار معاملات بورس کالای ایران می‌گذارد، از فیلتر وزارت صنعت یا همان سامانه بهین‌یاب گذشته و وزارت صنعتی‌ها با تأیید خود اجازه حضور این خریدار در بورس را داده‌اند. بنابراین خیر و شرِ سرانجام مواد اولیه‌ای که از این طریق خریداری شده است و این موضوع که مواد اولیه خریداری‌شده سر از تولید درآورد یا بازار واسطه و دلالی، با وزارت صمت است. سامانه بهین‌یاب به عنوان دروازه ورود به بورس همواره با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو بوده که عزمی جدی برای پایش می‌طلبید، عزمی که ظاهرا وجود ندارد. اصلی‌ترین مشکل آن هم حضور مشتریان غیرواقعی در این سامانه است، به‌ویژه از زمانی که بحث عرضه محصولات مختلف، به‌ویژه فولاد با دلار چهارهزار و ۲۰۰تومانی با دستور وزیر صمت با قیمت دستوری در بورس کالا اجرا شد. این مشکل تا جایی پیش رفت که سال گذشته مشخص شد که با همکاری کارشناسان و کارمندان اداره صمت لرستان و وزارت صمت ۸۰ هزار تن مواد اولیه پتروشیمی به‌صورت غیرقانونی در سیستم بهین‌یاب به دلالان و دارندگان شرکت‌های صوری تخصیص داده شده و این مواد در بازار آزاد به فروش رسیده است. با اینکه مسئولان این سامانه بارها قول اصلاح و پایش داده‌اند اما گلایه‌ها از آن خبر می‌دهد که هنوز بازار سیاه و رانت‌های شکل‌گرفته درپی فعالیت سامانه پابرجاست و نه تنها پایشی انجام نشده است، بلکه تذکرات و مکاتبات آنان نیز تقریبا نادیده انگاشته شده است.

یک میلیون و ۲۰۰ هزار تومان سود هر ورقه در بازار سیاه فولاد

وحید یعقوبی، مدیر اجرائی انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران، درباره بهین‌یاب می‌گوید: سامانه بهین‌یاب فی‌نفسه خوب است؛ این ایده خوبی است که برای ظرفیت‌بندی خریداران براساس نظرات سامانه‌های صنایع و معادن استان‌ها سامانه جامعی باشد، اما متأسفانه دولت را به هدف مدنظرش نرساند. واقعیت این است که ظرفیت‌های این سامانه با ظرفیت‌های واقعی که در شرکت‌ها وجود دارد، مغایر است. درحال‌حاضر انتظارات تورمی هم در جامعه بالاست پس وقتی نگاه می‌کنیم، می‌بینیم که سامانه بهین‌یاب ظرفیت‌های بیشتری را نسبت به ظرفیت‌هایی که خود فولادسازها از مصرف‌کنندگان در نظر دارند، نشان می‌دهد؛ برای مثال فولاد مبارکه ۱۵سال با یک تیم ارزیابی و یک مکانیسم مصرف‌کنندگان را ارزیابی می‌کرد و بعد براساس ظرفیت تولید و تحویل مبارکه به آنان سهمیه خرید می‌داد و آنان از بورس در قالب مچینگ یا تالار اصلی خرید می‌کردند. منتها وقتی از سال ۹۷ وزارت صمت این مکانیسم را با بهین‌یاب بهم زد اتفاقات زیادی افتاد، بعد هم مچینگ را محدود کردند و بسیاری از صنایع نتوانستند محصولاتشان را تأمین کنند. برخی هم که ظرفیت‌های کمتری برای تحویل ورقه به آنان شناسایی می‌شد، در بهین‌یاب ظرفیت بیشتری برای‌شان درنظر گرفته شده بود، تقاضا برای ورق مبارکه در بورس زیاد شد و از طرف دیگر مقرراتی هم که دولت در کاهش مچینگ وضع کرده بود، مؤثر واقع شد، پس واحدهایی که مشتریان ثابت فولاد مبارکه بودند نتوانستند ورقشان را تأمین کنند و مجبور شدند که این ورق را از بازار تأمین کنند. فروشندگان بازار هم همان کسانی بودند که سهمیه‌های مازاد برای‌شان تعیین شده بود پس به جای استفاده در تولید آن را در بازار می‌فروختند، یک بازار سیاه برای فولاد مبارکه ایجاد شده بود. الان قیمت ورق فولاد مبارکه در بازار پنج میلیون و ۸۰۰هزار تومان است و در بازار هفت‌میلیون تومان این سود هزار و ۲۰۰ تومانی نه در جیب تولیدکننده می‌رود نه در جیب مصرف‌کننده؛ این سود در جیب دلالان و واسطه‌ها می‌رود.

تخلف یا اشتباه؟

یعقوبی در پاسخ به این پرسش که ظرفیت‌سنجی‌ها با اشتباه مواجه بودند یا تخلفی صورت می‌گرفت؟ می‌گوید: ظرفیت‌سنجی از واحدهای تولیدی کاری تخصصی است، اینکه ما ظرفیت‌سنجی را به واحدهای صنایع و معادن استان‌ها بسپاریم که مشخص نیست چقدر نیروی متخصص و خبره در این زمینه دارند، به‌طورکلی استراتژی غلطی است. امکان دارد تخلفی هم در اینجا صورت گرفته باشد منتها به‌طورکلی چون این کار تخصصی است در سازمان‌ها کارایی ندارد و باید به طور متمرکز ازسوی خود وزارتخانه انجام شود.

او با بیان اینکه به‌طورکلی کنارگذاشتن سامانه درست نیست، اما به اصلاحات نیاز دارد، پیشنهاد انجمن فولاد برای اصلاح سامانه بهین‌یاب را مطرح می‌کند: یک کارگروه تخصصی شکل بگیرد برای محصولات مختلف به‌طور مثال برای مصرف‌کنندگان شمس فولادی و مصرف‌کنندگان ورق. این کارگروه متشکل از سامانه‌های حاکمیتی، بخش‌های نظارتی و تشکل باشد؛ انجمن، معاونت‌های مختلف وزارتخانه و سازمان نظارت که این سهمیه‌ها مجددا به‌طور تخصصی بازبینی شود. در این صورت می‌توان به سامانه بهین‌یاب اتکا کرد. مادامی که سهمیه بهین‌یاب بازنگری نشود استفاده صرف از سامانه بهین‌یاب کاری است که تصمیمات را به اشتباه می‌کشاند و نتیجه‌ای که می‌خواهیم از تنظیم بازار بگیریم به ما نمی‌دهد. در کوتاه‌مدت تلفیق سهمیه‌هایی که در بهین‌یاب هستند درکنار سهمیه‌هایی که خود فولاد مبارکه در نظر دارد کنار هم مد نظر قرار گیرد تا یک پله رو به جلو برویم.

ایجاد رانتی عظیم در عرضه آلومینیوم

آریا صادق‌نیت، عضو هیئت‌مدیره سندیکای آلومینیوم هم از اوضاع آلومینیوم در بهین‌یاب گلایه دارد، او توضیح می‌دهد: سامانه بهین‌یاب با هدف خوبی ایجاد شد اما درست اجرا نشد؛ یکسان‌سازی در آن ایجاد نشد و شهرستان‌ها و تهران همسان عمل نکردند و خیلی از ظرفیت‌ها در آن سلیقه‌ای ایجاد شد. ما شاهد بودیم که شرکت‌هایی با ظرفیت‌های بالا با محدودیت مواجه شدند و شرکت‌هایی که فعالیت چندانی نداشتند، حجم بالایی از اجازه خرید را داشتند که برای‌شان یک رانت عظیم ایجاد کرد. ما همواره دراین‌باره تذکر دادیم و سعی شد تا حدودی اصلاح شود اما تا زمانی که اصلاحات کامل انجام نشود از یک‌سو برای کسانی که محق‌اند محدودیت و برای کسانی که محق نیستند رانت ایجاد می‌کند. او می‌افزاید: یکی از ایرادهای بهین‌یاب تشخیص هویت افراد است که برای اصلاح آن پیش‌بینی‌ای نکردند. من موارد بسیاری را با چشم دیدم و برای آن مکاتبات بسیاری کردیم. باید برای اصلاح آن از ظرفیت سندیکاها و اطلاعاتی که ما از بازار و مصرف داریم، استفاده کنند. او به این پرسش که نتیجه اعتراضات و مکاتبات سندیکا دراین‌باره به کجا رسید، پاسخ می‌دهد: آنها سعی کردند که با شهرستان‌ها هماهنگی انجام شود. یکی از مشکلات این بود که ظرفیت را براساس خریدهای سال‌های قبل و براساس اطلاعات قبلی‌شان تعیین می‌کردند درصورتی‌که خیلی‌ها خریدشان از بورس نبوده، بسیاری دیگر از بازار خرید کردند. ظرفیت بالایی برای دلالان ایجاد شد و خریدار اصلی و مصرف‌کننده نهایی از ظرفیت محروم شدند این موارد تا حدودی اصلاح شدند اما آنچه باقی مانده موجب معضل شده است.

پوشش ایرادات بهین‌یاب با عرضه مستمر

صادق‌نیت با بیان اینکه سعی بر این بود تا ایرادات بهین‌یاب با عرضه مستمر آلومینیوم پوشش داده شود، ادامه می‌دهد: کاری که ما به موازات بهین‌یاب انجام دادیم این بود که عرضه مستمر آلومینیوم انجام دادیم و باعث شد که آن محدودیت‌ها برداشته شود و ایرادهای بهین‌یاب کمتر به چشم بیاید. اگرچه مشکل سر جای خود بود اما اگر ما دست روی دست می‌گذاشتیم تا محصول کوپنی به دست مخاطب برسد وضع خیلی بدتر از اینها بود.

خبر ویژه

حناچی: کروز می‌تواند یکی از بهترین‌های منطقه شود

● حناچی در خصوص عملکرد کروز گفت: نتایج به‌دست‌آمده در کروز نشان‌دهنده یک حرکت با برنامه و مستمری است که می‌تواند بسیاری از نیازهای خودروسازی را برطرف کند، همچنین حضور فعال بانوان در این شرکت قطعه‌سازی بسیار چشمگیر است که در واقع اقدام کروز در زمینه ایجاد اشتغال پایدار، قابل تقدیر است. به‌تازگی پیروز حناچی، شهردار تهران به همراه گروهی از مدیران شهرداری از جمله سیدمناف هاشمی، مشاور شهردار در امور توسعه منابع مالی، پیمان سنندجی، مشاور شهردار در امور حمل‌ونقل، یوسف حجت، سرپرست معاونت حمل‌ونقل و ترافیک، شهرآیین، مسئول دفتر حوزه ریاست و محمود ترفع، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی از سایت شماره ۲ شرکت کروز، فعالیت‌ها، خطوط تولید، مراکز طراحی و تولید دستگاه‌های صنعتی این بنگاه اقتصادی بازدید به عمل آوردند. در این بازدید که با توضیحات مدیران بخش‌های مختلف همراه بود، پیروز حناچی و هیئت همراه با نحوه فعالیت‌ها، مدیریت بهره‌وری و نظارت بر کیفیت در این شرکت آشنا شدند. شهردار تهران در حاشیه این بازدید ابراز امیدواری کرد، کروز می‌تواند برای پلتفرم‌های مشترک خودروها، یکی از بهترین‌های منطقه شود و حتی در حوزه صادرات بسیاری از کارخانه‌های مطرح جهانی نیز می‌توانند از قطعاتش استفاده کنند. پیروز حناچی در حاشیه بازدید از سایت شماره ۲ شرکت قطعه‌سازی کروز گفت: در هر صورت با قابلیتی که در شرکت کروز مشاهده کردیم، این امر نشان‌دهنده یک حرکت با برنامه و مستمری است که می‌تواند بسیاری از نیازهای خودروسازی را برطرف کند.