روزنامه شرق

سه‌شنبه ۳ آذر ۱۴۰۵
۱۴ جمادی‌الثانی ۱۴۴۸
۲۴ نوامبر ۲۰۲۶
سال بیست‌وسوم
شماره ۵۵۳۵
۴۰ هزار تومان
۸ صفحه



غلامرضا نیکخواه درگذشت

۸

در «شرق» امروز می‌خوانید: سیگنال «اون» به واشینگتن • نماینده مجلس: وطن‌دوستی فراتر از گرایش‌های سیاسی است • حکم ۷۴ ضربه شلاق پرستو احمدی و چهار نفر از عوامل کنسرت اجرا شد

سرمقاله

رفع محاصره دریایی چگونه ممکن است؟



کوروش احمدی
دیپلمات پیشین

در چند روز گذشته شماری از مقامات و رسانه‌های داخلی تمرکز بیشتری بر حادترین مشکل کشور، یعنی محاصره دریایی داشته‌اند. این محاصره بخشی از مشکلی است که در بستر شرایطی که اصطلاحا «نه جنگ، نه صلح» نامیده می‌شود، شکل گرفته است. واقعیت این است که در پی خاتمه تجاوز نظامی ۱۲روزه در سوم تیر ۱۴۰۴، کشور عملا در وضعیت تعلیق و بلاتکلیفی‌های اقتصادی و اجتماعی ناشی از آن قرار گرفت. با توجه به تجربه ونزوئلا، در ماه‌های منتهی به جنگ ۴۰روزه نیز این نگرانی وجود داشت که علاوه بر ادامه تعلیق، آمریکا نسبت به اعمال محاصره دریایی علیه ایران نیز اقدام کند. اینکه چرا در آن مقطع این اتفاق نیفتاد، نکته مهمی است که درک دلیل آن می‌تواند بر سیاست‌گذاری در مورد نحوه برخورد با این مشکل تاثیراتی داشته باشد.

نگارنده بر این باور است که ترامپ بدوا بر مبنای تصورات واهی ناشی از القائات فریبکارانه نتانیاهو، در این خیال باطل بود که بر اثر تجاوز غافلگیرکننده و ترور رهبران سیاسی و نظامی و شوک ناشی از آن، نظام سیاسی با فروپاشی مواجه خواهد شد. بعد از یکی، دو هفته و با ملاحظه اینکه نظام نه‌تنها پا برجا ماند، بلکه به منشأ تهدیدی جدی برای متجاوزان تبدیل شد، آتش‌بس و مصالحه را با هدف گریز از یک «جنگ بی‌پایان» دیگر در دستور کار قرار داد. در این مقطع و در حالی که آتش‌بس و بازگشایی تنگه هرمز به هدف اصلی ترامپ تبدیل شده بود و او ازجمله در ۳۱ مارس اعلام کرد که حاضر است بدون توافق نیز جنگ را خاتمه دهد، طبعا محاصره دریایی نمی‌توانست در دستور کار باشد. در پی برقراری یک آتش‌بس دوهفته‌ای در ۱۹ فروردین که گویا قرار بود شامل بازگشایی تنگه هرمز نیز باشد، تلاش برای نیل به توافقی شروع شد که در پی کش‌وقوس‌های بسیار در ۲۸ خرداد به یادداشت تفاهم اسلام‌آباد انجامید.

آتش‌بس با وجود اینکه کم‌وبیش دوام یافت، اما توافق درباره بازگشایی تنگه هرمز حاصل نشد. آمریکا محاصره دریایی بنادر ایران را برای اولین بار در ۲۴ فروردین (۱۳ آوریل) اعمال کرد و ظاهرا دلیل اصلی آن اختلاف‌نظر درباره تنگه هرمز بود. بعد از امضای یادداشت تفاهم در ۲۷ خرداد (۱۷ ژوئن)، سنتکام ساعاتی بعد اعلام کرد که به دستور ترامپ محاصره دریایی را برداشته است. در مرحله بعد، آمریکا با بهانه‌کردن دوباره اختلافات درباره تنگه هرمز، مجددا در ۲۳ تیر (۱۴ جولای) اقدام به اعمال مجدد محاصره دریایی کرد که از آن پس تاکنون همچنان ادامه دارد. به این ترتیب، سیر وقایع حاکی از آن است که آمریکا محاصره دریایی را به‌عنوان یک تدبیر تقابلی در ارتباط با تنگه هرمز در نظر دارد. مواضع اعلامی دو طرف نیز مؤید این برداشت است. این در حالی است که از نظر ایران و در چارچوب طرح دوروزه، بازگشایی تنگه هرمز موکول به لغو محاصره دریایی به‌اضافه انجام شش پیش‌شرط دیگر است. ضمن اینکه روشن نیست ایران تحت چه شرایطی حاضر به بازگشایی تنگه خواهد بود.

به این ترتیب، روشن است که محاصره دریایی مشکلی است که باید از راه‌های دیپلماتیک حل شود. البته از آنجا که اعمال محاصره دریایی مستلزم توسل به زور است، صرف این اقدام آمریکا عملی تجاوزکارانه و جنگی است و ایران نیز قانونا مجاز به توسل به عملیات جنگی برای شکستن محاصره دریایی است. در چنین شرایطی سؤال این است که اگر از یک سو طرفین حاضر به انعطاف در مواضع خود نباشند و به این دلیل مسیر دیپلماتیک به بن‌بست برسد و از سوی دیگر به هر دلیل امکان شکستن محاصره دریایی از طریق جنگ نیز ممکن نباشد، آیا راه دیگری وجود دارد؟ در شرایطی که مقامات ایران طی روزها و هفته‌های اخیر بیش از پیش بر عدم تحمل محاصره دریایی و شرایط نه جنگ و نه صلح تأکید می‌کنند، آیا راه‌حلی که در خلال موج رسانه‌ای روزهای اخیر مطرح شد و خبرگزاری فارس و صداوسیما آن را «عملیات فریدون» نامیدند، می‌تواند کارساز باشد؟

بعید است ترامپ در موقعیتی باشد که بتواند جز از طریق تاخت‌زدن محاصره دریایی با بازگشایی تنگه هرمز و بازگشت وضعیت به شرایط قبل از جنگ موافقت کند. او که به‌تازگی متحمل یک شکست فاحش در انتخابات داخلی آمریکا شده، بعید است به آسانی حاضر به تن‌دادن به یک شکست فاحش دیگر در سیاست خارجی باشد. او بعد از موج رسانه‌ای اخیر در ایران، بار دیگر بر موضع تجاوزکارانه خود درباره محاصره دریایی تأکید کرد.

ادامه در صفحه ۶



رضا امیرخانی پس از یک سال ناهوشیاری درگذشت

بیداری از یک خواب طولانی

این گزارش را در صفحه ۷ بخوانید. عکس: علیرضا رمضانی جماران

پیش‌نویس «نظام حقوقی فضای مجازی» می‌خواهد شورای عالی فضای مجازی را به مرجع یگانه سیاست‌گذاری و راهبری این حوزه تبدیل کند

نقشه تازه برای حکمرانی فضای مجازی

شرق: پیش‌نویس «نظام حقوقی فضای مجازی کشور» را که به‌تازگی منتشر شده، نمی‌توان صرفا مجموعه‌ای از پیشنهادها برای اصلاح قوانین عقب‌مانده از فناوری دانست. آنچه در این سند ترسیم شده، فراتر از تدوین چند قاعده برای فعالیت پلتفرم‌ها، حفاظت از داده‌ها یا توسعه اقتصاد دیجیتال است؛ پیش‌نویس در پی بازآرایی ساختار تصمیم‌گیری و اجرای سیاست‌ها در فضای مجازی است. در مرکز این بازآرایی، شورای عالی فضای مجازی در رأس قرار دارد؛ شورایی که قرار است به «یگانه مرجع سیاست‌گذار و راهبر» این حوزه تبدیل شود و مرکز ملی فضای مجازی نیز بازوی اجرائی آن باشد. این سند که مرکز ملی فضای مجازی برای دریافت نظر کارشناسان و فعالان بخش خصوصی منتشر کرده، هنوز مصوبه نهایی نیست و مسیر تصویب خود را طی نکرده است. بنابراین، آنچه در آن آمده، فعلا بیانگر جهت‌گیری پیشنهادی سیاست‌گذار است، نه قواعد لازم‌الاجرای امروز. با این حال، دامنه موضوعاتی که پیش‌نویس به آنها پرداخته و به‌ویژه اختیاراتی که برای شورای عالی و مرکز ملی در نظر گرفته است، آن را به متنی مهم برای فهم مسیر احتمالی حکمرانی فضای مجازی در کشور تبدیل می‌کند. پیش‌نویس در قالب ۱۰ ماده، مجموعه‌ای از راهبردها و اقدامات عملیاتی را تا افق ۱۴۱۰ به تصویر می‌کشد. در این نقشه راه، ۴۴ اقدام عملیاتی پیش‌بینی شده که ۲۰ اقدام به اصلاحات ساختاری و ۲۴ اقدام به تدوین یا اصلاح قواعد حقوقی اختصاص دارد. مهلت اجرای اقدامات نیز از شش ماه تا سه سال در نظر گرفته شده است. اما پرسش اصلی این است که این برنامه قرار است با چه ساختاری اجرا شود و اختیار تصمیم‌گیری، نظارت و پاسخ‌گویی در نهایت در کدام نهاد متمرکز خواهد شد؟ یکی از مهم‌ترین بخش‌های پیش‌نویس، بازتعریف جایگاه شورای عالی فضای مجازی است.

گزارش تیتر یک را در صفحه ۶ بخوانید

«شرق» در گفت‌وگو با کارشناسان، نسبت میان فضاسازی رسانه‌ای واقعیت‌های میدانی و راهبردهای شکستن محاصره را به بحث می‌گذارد

معمای نفتکش‌های اعزام‌نشده

صفحه ۲

یادداشت

بحران خودرو؛ تحمیل بار سوءمدیریت به مردم



حسین امامی‌راد
نماینده مجلس

بازار خودرو در ایران دیگر صرفا با مسئله گرانی مواجه نیست؛ بلکه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌های انباشته در سیاست‌گذاری، تولید، واردات، تنظیم‌گری و نظارت، این بازار را با بحرانی ساختاری روبه‌رو کرده است. نتیجه این وضعیت برای مردم روشن است: خودرویی که در بسیاری از کشورها کالایی مصرفی و در دسترس بخش بزرگی از خانوارهاست، در ایران به کالایی گران‌قیمت و دور از توان خرید مردم تبدیل شده و حتی خرید یک خودروی معمولی برای بسیاری از جوانان و خودرو اولی‌ها به آرزویی دست‌نیافتنی بدل شده است. پرسش اساسی این است که چه کسانی باید پاسخ‌گوی شکل‌گیری و تداوم این وضعیت باشند؟

دستاورد نیم‌قرن حمایت از صنعت خودرو چه بوده است؟

بیش از نیم‌قرن از فعالیت صنعت خودروسازی در کشور می‌گذرد و این صنعت در تمام این سال‌ها از حمایت‌های گسترده تعرفه‌ای، اعتباری و دولتی برخوردار بوده است. پس چرا همچنان با زیان انباشته، بهره‌وری پایین، کیفیت نامطلوب، قیمت بالا و نارضایتی گسترده مصرف‌کنندگان مواجه هستیم؟ دلیل آنکه محصولات داخلی همچنان از نظر فناوری، کیفیت، ایمنی و قیمت تمام‌شده با رقبای جهانی فاصله دارند، چیست؟ چه میزان منابع ارزی، تسهیلات بانکی و امتیازات دولتی به این صنعت اختصاص یافته و در مقابل، چه میزان ارزش‌افزوده واقعی، انتقال فناوری و توسعه صادرات ایجاد شده است؟ آیا دولت تاکنون گزارش جامع و قابل راستی‌آزمایی از هزینه و فایده حمایت‌های چنده‌ساله خود منتشر کرده است؟ آیا نتیجه این حمایت‌های انحصاری چیزی جز حفظ ساختارهای ناکارآمد، ایجاد رانت و ازدست‌رفتن فرصت‌های توسعه صنعتی و منافع ملی بوده است؟ با وجود تذکرات مکرر رهبر شهید انقلاب درباره کیفیت خودروهای داخلی و نارضایتی عمومی، چرا اصلاحات بنیادی همچنان به نتیجه نرسیده است؟

برای خرید یک خودروی معمولی داخلی باید چند برابر قیمت جهانی یک خودروی خارجی پرداخت

چرا با وجود افزایش افسارگسیخته قیمت خودروهای داخلی و به تبع آن خودروهای خارجی، مشکل عرضه و پاسخ‌گویی به تقاضای بازار همچنان برطرف نشده است؟ چرا خودروسازان به‌جای افزایش متناسب تولید و عرضه، با کاهش تیراژ مواجه‌اند و مصرف‌کننده باید هم هزینه گرانی را بپردازد و هم برای دسترسی به خودرو با محدودیت روبه‌رو باشد؟ چگونه است که برای خرید یک خودروی معمولی داخلی باید چند برابر قیمت جهانی یک خودروی خارجی وجه پرداخت؟

شائبه کاهش عامدانه عرضه با هدف افزایش قیمت‌ها

کاهش حدود ۳۷درصدی تولید خودروهای سواری در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۵ نسبت به مدت مشابه سال قبل، چه توضیحی دارد؟ از سوی دیگر، شائبه کاهش عامدانه عرضه با هدف افزایش قیمت‌ها، مطالبه‌ای است که وزارت صمت و خودروسازان باید به‌صورت شفاف به آن پاسخ دهند. آیا کاهش تولید صرفا ناشی از محدودیت‌های ارزی، تأمین قطعات، نقدینگی و انرژی است یا ضعف مدیریت و سیاست‌های تولیدی نیز در آن نقش دارد؟ چه تضمینی وجود دارد که محدودیت عرضه به ابزاری برای توجیه افزایش قیمت‌ها تبدیل نشود؟

واردات خودرو؛ رقابت واقعی یا محدودیت هدفمند؟

اگر تولید داخل پاسخ‌گوی نیاز بازار نیست و محصولات داخلی نیز از نظر قیمت و کیفیت رضایت مصرف‌کنندگان را تأمین نمی‌کنند، چرا واردات خودرو با برنامه‌ای پایدار، شفاف و رقابتی دنبال نمی‌شود؟ چرا مقررات واردات، تعرفه‌ها و ضوابط ثبت سفارش پیوسته تغییر می‌کند و تأمین ارز و ترخیص خودرو با موانع متعدد مواجه است؟

ادامه در صفحه ۶

یادداشت

توپخانه «قانون»



حسین حقگو
کارشناس اقتصادی

«یگانه راه برای رهیدن از ایده‌های بد، چیزی مگر تلاش برای جایگزینی آنها با ایده‌های خوب نیست» (لودویک میزس- بازار آزاد و دشمنان آن)

فضای پیرامونی برای تداوم حیات اقتصادی کشور چنان‌که آقای پزشکیان اخیرا در نشستی با مسئولان بسیج دانشجویی بر آن تأکید می‌کند، بسیار سخت و توان‌فرساست؛ محاصره و تحریم و فضای جنگی امکان فروش نفت و تأمین ارز را ناممکن کرده و درآمدهای مالیاتی دولت را از محل فعالیت بنگاه‌ها به تدریج کاهش خواهد داد و این زنجیره می‌تواند به افزایش نارضایتی اجتماعی بینجامد (۱۴۰۵/۸/۳۰). طرف دیگر ماجرا اما اقداماتی است که از سوی نظام حکمرانی با فشار بر بنگاه‌های اقتصادی پی گرفته می‌شود تا به تصور خود از شدت این سختی‌ها بکاهد. نتیجه اما یقینا جز وخیم‌ترشدن اوضاع نخواهد بود؛ چراکه بنگاه‌های اقتصادی (خصوصی و نه رانتی/خصولتی) قلب تپنده و مرکز ثقل اقتصاد و مولد ثروت هر کشوری هستند که با کشف فرصت‌های اقتصادی و سرمایه‌گذاری و تولید کالا و خدمات و ایجاد اشتغال و افزایش درآمد ملی سبب بهبود سطح رفاه جامعه می‌شوند. بنگاه‌های بخش خصوصی کشورمان اما اکنون هم به سبب نااطمینانی‌ها و فضای تعلیق ناشی از بحران‌های خارجی تحت فشارند که تصور آینده، برنامه‌ریزی و... را از مدیران و صاحبان آنها سلب و اسیر تداوم بقا و نه توسعه کرده و هم تداوم و حتی تشدید سیاست‌های دستوری است. رفتاری که البته قدمتی کهن دارد و بسیاری از تحولات سیاسی بیش از یک قرن اخیر را باید متأثر از این نگرش مذموم دانست. رویکردی که مبتنی بر نفی آزادی و رقابت اقتصادی و تکیه بر سیاست «دستوری» است و با تعریف دولت در جایگاه عرضه‌کننده کالای عمومی و سپردن عرضه کالای خصوصی به آحاد اجتماعی و بخش خصوصی در تضاد است و دولت را در مقام تصمیم‌گیرنده به جای بازار می‌نشاند. در مرکز این چارچوب اقتصاد سیاسی «محدودیت تجاری» و «قیمت‌گذاری دستوری» قرار دارد. اخیرا در نشست مشترکی که بین فعالان اقتصادی با مسئولان قضائی درباره همین سیاست‌ها و قوانین ضد تولید در اتاق تهران برگزار شد، رئیس دادگستری تهران ضمن تعارفات معمول و تشکر از «فعالان اقتصادی که با ایجاد فرصت‌های شغلی و فراهم‌کردن زمینه کسب درآمد، به خانواده‌های بسیاری در تأمین معیشت کمک می‌کنند و...»، به همان «اما»ی همیشگی در گفتار ما ایرانیان رسید که: «حمایت از تولید به معنای نادیده‌گرفتن قانون نیست، بلکه باید از حقوق عمومی و اجرای مقررات صیانت شود و...» (سایت اتاق تهران- ۱۴۰۵/۸/۲۷). ایشان و البته سیاست‌گذاران و تصمیم‌گیران سطوح بالاتر اما هیچ‌گاه توضیح نداده‌اند که سیاست‌ها و قوانینی که یک قلم از نتایج آنها به گفته رئیس اتاق تهران مثلا «سالانه دو میلیارد دلار قاچاق لوازم بهداشتی و آرایشی است» یا «۳۰ تا ۳۵ میلیارد دلار قاچاق سالانه که معادل یک‌سوم اقتصاد کشور است» (رئیس پلیس امنیت اقتصادی فراجا - ۱۴۰۵/۶/۱۱) یا «قاچاق ۲۵ میلیون تا ۳۰ میلیون لیتر سوخت در روز از کشور است» (سخنگوی دیوان محاسبات -۱۴۰۵/۸/۲۳) چه سیاست‌ها و قوانین «حمایتی از تولید» است و آیا نباید در سلامت آن قوانین شک کرد و آنها را «ضد قانون» نامید؟! قوانینی که نظم اقتصادی، اجتماعی و سیاسی را به تصمیمات بوروکرات‌ها در اتاق‌های دربسته گره می‌زند و با محو آزادی و رقابت، اوضاع را به حد بحران می‌رساند و نابودی ظرفیت‌های تولیدی و سرکوب خلاقیت و پیشرفت و توسعه را در جامعه سبب شده و باتلاقی از فساد و مافیا و تراستی و الیگارش و... را ایجاد کرده و سبب تضعیف نهاد دولت شده، چگونه «قانون»ی است؟! به‌راستی راه و روشی که به تعیین تعداد قرص نان مردم منتهی می‌شود (۳۹۲ قرص نان در ماه برای هر نفر- معاون استاندار لرستان- فارس- ۸/۲۸) چه نسبتی با «قانون» دارد؟ واژه مقدسی که بابت آن از همان بدو ورودش به نظام حکمرانی و افکار عمومی کشورمان هزینه‌های سنگینی پرداخته شد. از میرزا یوسف مستشارالدوله، روشنفکر عصر مشروطه که به خاطر نگارش رساله‌ای درباره آن دستگیر و محبوس و مغلول و خانه‌اش غارت و مواجبش قطع شد و رساله‌اش (یک کلمه) را آن‌قدر بر سرش کوفتند که چشم‌هایش آب آورد و سرانجام در نهایت فقر و پریشانی درگذشت تا به توپ بستن اولین مجلس قانون‌گذاری توسط لیاخوف روسی.

ادامه در صفحه ۴

برگزیده‌ها

قطعی شدن نتیجه کارولینای شمالی، بزرگ‌ترین اکثریت مجلس نمایندگان در ۳۴ سال اخیر را رقم زد

تکرار رکورد ۱۹۹۲

۴

یک هفته بعد از تصادف مرگبار ایلام؛ خانواده‌های عزادار از وضعیت نامناسب کار عزیزانشان و سال‌ها ناایمنی جاده‌ها می‌گویند

هیچ چیز قابل جبران نیست

۵

به بهانه صدمین زادروز استاد پرویز شهریاری

پرویز شهریاری و دغدغه‌های امروز

۸

گفت‌وگوی شرق با مهندس غلامرضا سروی، مدیرعامل و عضو هیئت مدیره شرکت فولاد آذرنبش تبریز

ارزان‌فروشی دولت، بزرگ‌ترین رقیب بخش خصوصی است

۳

نگاه

فرسایش آینده

یادداشتی از محمدرضا طاهری

۳

وقتی مشورت خلاف شرع می‌شود

یادداشتی از قادر باستانی

۸

یادداشت

آینده در تعلیق



سید فرید موسوی
عضو کمیسیون اقتصادی مجلس

این روزها در گفت‌وگو با فعالان اقتصادی، بیش از هر چیز نگرانی از آینده را می‌شنوم. مدیرانی که برای توسعه کارخانه، خرید ماشین‌آلات یا ورود به بازارهای جدید برنامه داشته‌اند، حالا دست نگه داشته‌اند. حتی کسانی که منابع لازم را در اختیار دارند، برای سرمایه‌گذاری تردید می‌کنند. وقتی نمی‌توان شرایط چند ماه آینده را پیش‌بینی کرد، تصمیم‌گیری برای چند سال بعد دشوار می‌شود. در یکی از پیمایش‌های اخیر از مدیران عامل شرکت‌های ایرانی، ۷۷ درصد پاسخ‌دهندگان چشم‌انداز اقتصاد را رکودی ارزیابی کرده‌اند، ۶۹ درصد وضعیت بنگاه خود را بحرانی دانسته‌اند و ۶۴ درصد از بی‌ثباتی کشور ابراز نگرانی کرده‌اند. این اعداد، تصویری از دیدگاه مدیران شرکت‌کننده در پیمایش است و با نگرانی‌هایی که در جلسات و گفت‌وگوهای اقتصادی مطرح می‌شود، همخوانی دارد. مدیر کارخانه‌ای را تصور کنید که می‌خواهد خط تولید جدیدی راه‌اندازی کند.

ادامه در صفحه ۴

کل من علیها فان
به مناسبت درگذشت همسرارجمند
جناب آقای هوشنگ پوربابایی
وکیل شریف دادگستری، مجلس بزرگداشتی
روز سه‌شنبه، سوم آذرماه ۱۴۰۵
از ساعت ۱۶ الی ۱۷:۳۰ در مسجد نور
واقع در میدان فاطمی (جهاد) برگزار می‌شود.
محمد صالحی، ابراهیم ایوبی، عیسی امینی
محمدرضا پاسبان، حسن آقاخانی
صمد زاهد پاشا، اسماعیل سلوکی، محمد شیوایی کجوری