دیدگاه

هشدار درباره کوچک‌شدن اراضی کشاورزی ایران

رئیس اندیشکده حکمرانی هوشمند با اشاره به تجربه جهانی در تجمیع اراضی کشاورزی گفت: بسیاری از کشورها سیاست‌های کشاورزی خود را در قالب توسعه شرکت‌های بزرگ و تجمیع اراضی پیش برده‌اند، ولی در ایران اراضی کشاورزی هر روز در حال کوچک‌ترشدن و از دست دادن مزیت کشاورزی است. طه‌حسین مدنی به «شرق» گفت: در سال‌های اخیر، ایران به دلیل فقدان راهبردی اساسی در بخش کشاورزی و نبود سند جامع و قانون مشخص درباره زمین و کاربری اراضی، با مشکلاتی مواجه بوده است؛ مسئله‌ای که نمود آن را می‌توان به‌روشنی در روند خردشدن اراضی کشاورزی مشاهده کرد.

روند نگران‌کننده کوچک‌شدن اراضی کشاورزی در ایران

رئیس اندیشکده حکمرانی هوشمند با بیان اینکه در حال حاضر ۷۰ درصد از اراضی کشاورزی کشور مساحتی کمتر از پنج هکتار دارند، هشدار داد: اگر روند فعلی ادامه یابد، طی ۱۰ سال آینده، ۹۰ درصد اراضی به کمتر از سه هکتار کاهش خواهد یافت. این خردشدن اراضی که منجر به از بین رفتن مزیت‌های اقتصادی کشاورزی می‌شود، زمینه را برای تغییر کاربری، تغییر نوع کشت از محصولات اساسی به سایر محصولات و روی‌آوردن کشاورزان به کشت‌های بی‌برنامه و پرریسکی مانند پیاز و سیب‌زمینی فراهم و امنیت غذایی کشور را با تهدید مواجه کرده است. مدنی گفت: به‌طور کلی، عواملی همچون نقص‌های قانونی نظیر قانون ارث، ناکارآمدی و ناکافی‌بودن قوانین موجود، فعالیت‌های سوداگرانه، سنتی‌ماندن شیوه‌های کشاورزی، افزایش سن کشاورزان، تمایل افراد به خوش‌نشینی و ویلاسازی در اراضی زراعی و سود پایین کشاورزی در مقایسه با تفکیک و فروش زمین‌ها، در تشدید روند خردشدن اراضی کشاورزی نقش داشته است. او با ابراز نگرانی نسبت به روند خردشدن اراضی کشاورزی در کشور اظهار کرد: علاوه بر مساحت پایین مزرعه، یکی دیگر از شاخص‌های مرتبط با امنیت غذایی که کشور در آن موفق عمل نکرده، بحث سهم اراضی کشاورزی به نسبت رشد جمعیت است. جمعیت ایران در سال ۱۳۶۷ تقریبا ۵۵ میلیون نفر بود و جمعیت در سال ۱۴۰۲ به حدود ۹۲ میلیون نفر رسید. با وجود این افزایش ۶۷درصدی جمعیت، طی این مدت نسبت اراضی با کاربری کشاورزی به مساحت کل خشکی‌های کشور از ۱۰.۵ درصد به ۱۲ درصد رسید و فقط ۱۴ درصد افزایش داشته است. به بیان دیگر با وجود افزایش ۳۷ میلیون نفری جمعیت و رشد نیاز کشور به غذا، اما طی این چند سال سهم اراضی کشاورزی از ۱۶۴ میلیون هکتار کل اراضی کشور بین ۱۸ تا ۲۰ میلیون هکتار بوده است. رئیس اندیشکده حکمرانی هوشمند ادامه داد: خردشدن اراضی و عدم افزایش سهم اراضی کشور به نسبت رشد جمعیت در حالی است که امروز برای حفظ امنیت غذایی کشور و با توجه به تجارب جهانی، تجمیع اراضی کشاورزی کوچک در واحدهای بزرگ ضروری است؛ چون اجرای بهره‌وری کشاورزی در اراضی بزرگ و وسیع بالاتر و اجرای الگوی کشت، مصرف بهینه آب و انرژی و ارائه خدمات دولتی امکان‌پذیرتر است.

کشورهایی که سیاست تجمیع اراضی کشاورزی را اجرا کرده‌اند

مدنی به تجربه کشور آرژانتین در تجمیع اراضی کشاورزی اشاره و خاطرنشان کرد: امروز بزرگ‌ترین مزارع با میانگین مساحت دوهزارو ۵۰۰ هکتار برای هر مزرعه به این کشور اختصاص دارد. این در حالی است که میانگین مساحت هر مزرعه تا سال ۱۹۶۰ در این کشور حدود ۵۰۰ هکتار بود. از عمده دلایل اجرای موفق برنامه تجمیع، آغاز کشاورزی صنعتی از دهه ۱۹۸۰، سیاست کشت گسترده سویا و ذرت در دهه ۲۰۰۰، رشد مزارع بزرگ در سال ۲۰۱۵ و سلطه کامل شرکت‌های کشاورزی در سال ۲۰۲۴ بوده است. رئیس اندیشکده حکمرانی هوشمند با بیان اینکه روسیه هم با هزارو ۷۰۰ هکتار میانگین مساحت هر مزرعه یکی از موفق‌ترین برنامه‌های تجمیع اراضی را اجرا کرده است، گفت: مساحت هر مزرعه پیش از فروپاشی شوروی ۶۰۰ هکتار بود و بعد از فروپاشی به ۳۰۰ هکتار کاهش یافت. اما به تدریج و از سال ۲۰۱۰ به بعد، با ظهور کمپانی‌های کشاورزی در این کشور، میانگین مزارع به ۴۵۰ هکتار افزایش پیدا کرد و با تسلط مزارع صنعتی و ادامه روند تجمیع، میانگین مساحت مزرعه در این کشور به هزارو ۷۰۰ هکتار رسیده است. وی افزود: کانادا هم تجربه آموزنده‌ای در تجمیع اراضی دارد. کشاورزی در این کشور تا سال ۱۹۵۰ بیشتر سنتی و خانوادگی بود و در آن دوره میانگین مساحت مزرعه به ۱۵۰ هکتار می‌رسید. با در پیش گرفتن سیاست مکانیزاسیون در دهه ۱۹۷۰، میانگین مساحت هر مزرعه در کانادا صد هکتار افزایش یافت و در دهه ۱۹۹۰ مساحت هر مزرعه به ۴۰۰ هکتار رسید. این کشور برای اجرای سیاست کشت کلزا و گندم برای صادرات میانگین مساحت هر مزرعه را تا سال ۲۰۱۰ به ۷۰۰ هکتار رساند و تا امروز توانسته میانگین هر مزرعه را به حدود ۸۵۰ هکتار برساند. مدنی اضافه کرد: آمریکا هم توانست از سال ۱۹۰۰ میلادی که میانگین مساحت هر مزرعه ۶۰ هکتار بود تا سال ۱۹۵۰ این مساحت را به ۸۵ هکتار افزایش دهد. با انقلاب سبز و کشاورزی صنعتی، مساحت مزرعه در این کشور به ۱۵۰ هکتار و از دهه ۱۹۹۰ تا سال ۲۰۲۱ با تشدید برنامه تجمیع، میانگین مساحت مزرعه به ۴۴۰ هکتار رسید.

میانگین مساحت هر مزرعه در ایران ۳ تا ۵ هکتار است

وی خاطرنشان کرد: کافی است میانگین وسعت مزارع چندصد تا چندهزار هکتاری در برخی کشورها را با میانگین سه تا پنج هکتاری مزارع در ایران مقایسه کنیم. این تفاوت چشمگیر به‌روشنی نشان می‌دهد کشور نیازمند اصلاح قوانین و رویه‌های فعلی و تدوین یک راهبرد عملیاتی برای جلوگیری از خردشدن اراضی و حرکت به سوی تجمیع مزارع است.

باید در قوانین بازنگری کنیم

رئیس اندیشکده حکمرانی هوشمند بیان کرد: قوانین مربوط به اراضی کشور نیازمند اصلاح و بازنگری است. در حال حاضر، بیش از هفت قانون در کشور به موضوع جلوگیری از خردشدن اراضی پرداخته‌اند. برای نمونه، قانون زمین شهری مصوب سال ۱۳۶۶ تنها در یک ماده به این موضوع اشاره کرده است. قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغی مصوب ۱۳۷۴ شامل هشت ماده و آیین‌نامه اجرائی آن دارای ۱۸ ماده است. همچنین قانون جلوگیری از خردشدن اراضی کشاورزی که در سال ۱۳۸۵ به تصویب رسیده، تنها شش ماده دارد. قانون برنامه پنجم توسعه، مصوب ۱۳۸۹ نیز فقط در یک بند از ماده ۱۹۴ به این مسئله پرداخته است. سیاست‌های کلی نظام در بخش کشاورزی که در سال ۱۳۹۱ ابلاغ شده‌اند، در مجموع در ۹ بند آمده‌اند. افزون بر اینها، قانون الزام به ثبت رسمی اموال غیرمنقول نیز تنها در یک تبصره از یک ماده به موضوع اراضی کشاورزی اشاره دارد که همین تبصره نیز محلی برای برخی تفسیرهای تهدیدکننده امنیت غذایی کشور شده است. در این میان، برخی قوانین مانند تبصره ۲ ماده ۹ قانون جهش تولید مسکن مصوب سال ۱۴۰۰ و حتی برداشت غلط از قانون الزام، به‌نوعی منجر به تغییر کاربری مجاز شده است. او ادامه داد: با توجه به اینکه قانون ارث نقش زیادی در تقسیم اراضی بین ورثه و تغییر کاربری و نابودی اراضی کشاورزی داشته است، رویکرد تفکیک اراضی در قانون ارث باید تغییر کند.

اعتراضات رانندگان کامیون با گذشت یک هفته همچنان ادامه دارد

بار فقر بر شانه کامیون‌داران

شرق: چیزی حدود یک هفته از اعتراض کامیون‌داران به افزایش نرخ گازوئیل می‌گذرد و با وجود عقب‌نشینی دولت این اعتراضات همچنان ادامه دارد. چیزی حدود ۹۰ درصد حمل‌ونقل کالا و بار کشور به صورت جاده‌ای انجام می‌شود، اما رانندگان کامیون که نبض حمل‌ونقل کالا را در دست دارند، عمدتا خرده‌مالک‌هایی فقیر هستند که گرفتار اقتصاد دستوری و مداخلات دولت شده‌اند.

●●●

یک بام و دو هوای دولت در قیمت‌گذاری دستوری

طبق مصوبه هیئت‌وزیران از تیرماه ۱۴۰۴، گازوئیل با سه نرخ عرضه می‌شود. اولین نرخ، سهمیه‌ای ۳۰۰تومانی برای ناوگان فعال با بارنامه برخط است. نرخ دوم، نیمه‌یارانه‌ای است که با نصف قیمت خرید از پالایشگاه‌ها برای مصرف تا ۴۰ درصد بیش از سهمیه در نظر گرفته می‌شود که برآوردها نشان می‌دهد احتمالا حدود ۱۲هزارو ۵۰۰ تومان است. نرخ سوم که برای مصرف بالاتر تعریف شده، معادل قیمت خرید نفت‌گاز از پالایشگاه‌هاست که حدود ۲۵ هزار تومان برآورد می‌شود. افزایش نرخ سوخت کامیون‌های کشور در حالی رقم خورده که بخش درخور توجهی از کامیون‌های کشور فرسوده است و کامیون‌داران قدرت نوسازی ناوگان خود را ندارند. براساس اعلام وزارت راه و شهرسازی، چیزی حدود ۹۰ درصد حمل‌ونقل بار کشور به صورت جاده‌ای انجام می‌شود و کامیون‌داران در واقع شاهرگ حمل‌ونقل کالا در کشور هستند. بااین‌حال، حمل‌ونقل جاده‌ای کشور سال‌های طولانی است که گرفتار عارضه‌های متعددی است. مهم‌ترین عارضه حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، ناوگان فرسوده است.

براساس اعلام کانون کامیون‌داران کشور چیزی حدود ۵۰ درصد ناوگان جاده‌ای کشور فرسوده است و عمر برخی از این ناوگان گاهی به نیم‌قرن می‌رسد. عوض بهمن‌زاده، عضو هیئت‌مدیره کانون سراسری شرکت‌های حمل‌ونقل، به «شرق» می‌گوید میزان مصرف سوخت کامیون‌های فرسوده کشور به ۴۰ درصد می‌رسد این در حالی است که استاندارد مصرف سوخت کامیون در جهان بین هشت تا ۹ درصد است و در واقع کامیون‌های فرسوده کشور چیزی بیشتر از چهار برابر میانگین جهانی سوخت مصرف می‌کنند، اما معیشت سخت رانندگان کامیون و تورم مداوم صعودی کشور سبب شده است بسیاری از رانندگان قدرت نوسازی ناوگان خود را نداشته باشند.

اما این تنها گوشه کوچکی از زنجیره مشکلات کامیون‌داران ایرانی است. در ایران برخلاف سایر کشورهای جهان، حمل‌ونقل جاده‌ای به صورت خرده‌مالکی اداره می‌شود و شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل، جایگاه چندانی در این بازار ندارند. بخش اعظم حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، توسط خرده‌مالک‌ها یا همان رانندگان کامیون اداره می‌شود و خرده‌مالک‌ها عموما مالکان فقیر ناوگان فرسوده‌ای هستند که مشکلات عدیده معیشتی را به دوش می‌کشند. عوض بهمن‌زاده، عضو هیئت‌مدیره کانون سراسری شرکت‌های حمل‌ونقل، به «شرق» توضیح می‌دهد: با وجود آنکه حدود ۹۰ درصد حمل‌ونقل جاده‌ای کشور در دست بخش خصوصی است، مداخلات دولت در این بخش گسترده است و قیمت‌گذاری حمل‌ونقل بار توسط دولت انجام می‌شود. او تاکید می‌کند که بخش درخور توجه واردات کالا و مواد اولیه به کشور توسط دولت و نهادهای خصولتی است و برای توزیع بار بین کامیون‌داران، شبکه‌های دلالی گسترده‌ای شکل گرفته است؛ به‌طوری که بار دو دست یا سه دست چرخیده و به کامیون‌دار می‌رسد. بنابراین ذی‌نفع اصلی همان قیمت‌گذاری دستوری بار هم دلال‌ها و واسطه‌ها هستند و نه رانندگان کامیون. گذشته از این، کامیون‌داران توضیح می‌دهند که از پایانه تحویل بار تا زمانی که بار را به مقصد می‌رسانند، ناچار هستند پرداخت‌های متفاوت و متعددی داشته باشند و گاهی این پرداخت‌ها خارج از ضوابط بوده و ناشی از شکل‌گیری شبکه‌های فاسدی است که در سال‌های طولانی بر شبکه اقتصاد حمل‌ونقل جاده‌ای سیطره پیدا کرده‌اند.

در این میان، دولت سامانه‌های متعددی تعریف و مقررات پیچیده و زائدی برای حمل‌ونقل جاده‌ای وضع کرده که نه‌تنها هزینه‌های متعددی روی دست رانندگان کامیون گذاشته، بلکه شرایط کار را برای آنها دشوار و فرسایشی کرده است. علاوه بر این، برخوردهای تعزیراتی هم مدام فشار را بر رانندگان تشدید کرده و آنها را ناچار کرده است از قیمت‌گذاری دستوری دولت تبعیت کنند. قیمت‌گذاری دستوری که البته دولت برای خود نمی‌پسندد و مدام بر طبل آزادسازی نرخ سوخت می‌کوبد، اما نوبت به بخش خصوصی که می‌رسد، مدافع سرسخت قیمت‌گذاری دستوری است. این یک بام و دو هوای دولت برای رانندگان کامیون قابل هضم نیست. آنها معتقدند اگر دولت مخالف قیمت‌گذاری دستوری است و اقدام به آزادسازی نرخ سوخت کرده، نمی‌تواند قیمت‌گذاری دستوری حمل‌ونقل کالا را به فعالان بخش خصوصی و رانندگان تحمیل کند و اگر دولت موافق قیمت‌گذاری دستوری است، سه‌نرخی‌کردن گازوئیل و برداشتن قیمت‌گذاری دستوری سوخت معنی ندارد. گذشته از این، دستمزد پایین رانندگان کامیون و معیشت دشوار آنها قدرت نوسازی ناوگان را از آنها گرفته و به همین دلیل مصرف سوخت بسیاری از کامیون‌های کشور بالاست.

جلال موسوی، نایب‌رئیس کانون کامیون‌داران کشور در همین زمینه به انتخاب گفته است: «متأسفانه در ناوگان ما کامیون‌های جنگ جهانی دوم وجود دارد. باید به ما مدال افتخار دهند که هنوز با ماشین دهه‌های ۴۰ و ۵۰ میلادی کار می‌کنیم. ماشین‌های تخم‌مرغی گلگیرآهنی ما هنوز فعال هستند. ناوگان فرسوده ما خیلی زیاد است. بالای ۵۰ درصد کامیون‌ها در ایران فرسوده هستند و سن آنها بیش از ۲۰ سال است. برخی از این ماشین‌ها در صد کیلومتر ۷۰ لیتر گازوئیل می‌سوزانند». او در ادامه از وضعیت نامناسب توزیع گازوئیل گفته و توضیح داده است: «برخی از کامیون‌ها با سهمیه گازوئیل نمی‌توانند کار کنند. جدولی که برای توزیع قرار داده‌اند، متعلق به ۱۰ سال قبل است؛ مثلا می‌گویند ماشین صفر کیلومتر، ۱۸ لیتر در صد کیلومتر گازوئیل می‌خواهد، پنج سال کارکرده ۲۱ لیتر و... الان چندین سال از آن جدول گذشته و باید به‌روز شود. راننده بار را در اکبرآباد برای اراک می‌گیرد، بارنامه که از اکبرآباد می‌خورد، از همان‌جا گازوئیل را محاسبه می‌کنند؛ درحالی‌که راننده باید بار را در جای دیگری بزند. مسیری را که از اکبرآباد تا محل بار می‌رود، جزء پیمایش حساب نمی‌کنند. از شهرک محمدیه تا پایانه حدود ۳۰ کیلومتر راه است، راننده صبح و ظهر به آنجا می‌رود تا بار بگیرد، مسلما گازوئیل هم کم می‌آورد. قدیم به ما گازوئیل پایه می‌دادند و گازوئیل کم نمی‌آمد، اما آن را قطع کردند. مشخص نیست چند میلیون لیتر گازوئیل در کشور مصرف می‌شود». رانندگان کامیون توضیح می‌دهند که قیمت هر دستگاه کامیون حداقل به چهار تا پنج میلیارد تومان می‌رسد و بسیاری از رانندگان توان خرید کامیون نو را ندارند. از آن سو، دولت برای نوسازی ناوگان فرسوده بوروکراسی پیچیده‌ای ایجاد کرده است که حتی تشکل‌های صنفی رغبتی به این فرایند ندارند. گذشته از این، بانک‌ها حاضر به واگذاری تسهیلات خرد به مالکان کامیون‌ها نیستند و شبکه بانکی کشور با بحران ناترازی منابع و مصارف دست‌وپنجه نرم می‌کند. از آن سو، درصورتی‌که بانک‌ها حاضر به ارائه چنین تسهیلاتی باشند، اقساط وام‌های پرداختی آن‌قدر زیاد است که رانندگان کامیون از عهده آن برنمی‌آیند. اعتراض سراسری کامیون‌داران در روزهای گذشته که ابتدا از بندرعباس آغاز شد و گفته می‌شود اکنون به حدود صد شهر تسری پیدا کرده است و هر نوع وقفه در حمل بار جاده‌ای، با توجه به وابستگی کشور به این مدل حمل‌ونقلی در جابه‌جایی کالاهای داخلی، به اخلال در تأمین زنجیره داخلی و حمل محصولات کشاورزی و فاسدشدنی منجر می‌شود و در صورت استمرار می‌تواند خسارت چندصد میلیاردی به همراه داشته باشد. این موضوع حتی می‌تواند زمینه‌ساز کمبود مصالح ساختمانی نظیر سیمان و آهن و افزایش قیمت آنها شود. در این میان، وزارت راه و شهرسازی گویا ابزار کافی برای بسامان‌کردن این وضعیت را در اختیار نداشته یا اینکه نتوانسته از ابزارهای موجود به‌درستی استفاده کند. شاید اگر صدای کامیون‌داران قبل از جراحی قیمت سوخت شنیده و منعکس می‌شد و تسهیلگری لازم برای واردات ناوگان تازه‌نفس انجام می‌گرفت، این همه حاشیه درباره مصوبه اصلاح قیمت گازوئیل ایجاد نمی‌شد. در این شرایط و با ادامه‌دارشدن اعتراض کامیون‌داران، متولیان دستگاه‌های اقتصادی مصاحبه‌های پراکنده‌ای انجام داده و وعده داده‌اند مشکلات کامیون‌داران، اعم از مشکلات معیشتی تا بیمه و... را رفع و رجوع می‌کنند. از آن سو، شرکت پالایش و پخش فراورده‌های نفتی نیز اعلام کرده هنوز سه‌نرخی‌شدن گازوئیل اعمال نشده و همچنان برای کسانی که پیمایش با بارنامه دارند، نرخ گازوئیل لیتری ۳۰۰ تومان است. گازوئیل آزاد لیتری ۶۰۰ تومان است. کسانی که پیمایش درستی ندارند، ۵۰ درصد قیمت پالایشگاه را باید پرداخت کنند. برخی نیز گازوئیل بدون یارانه پرداخت می‌کنند.

با تمام اینها، زخم اقتصاد حمل‌ونقل جاده‌ای کشور عمیق‌تر از این حرف‌هاست و به نظر نمی‌رسد این مسئله به‌سادگی حل شود.

پشت صحنه تصمیم و تکذیب ناگهانی واگذاری سهام ۲ خودروساز ایرانی

در روزهای آغازین خرداد، تصمیمات متناقض و اطلاع‌رسانی ناهماهنگ درباره واگذاری سهام ایران‌خودرو و سایپا، شوکی سنگین به بازار سرمایه وارد کرد؛ شوکی که نه‌تنها منجر به خروج بیش از ۱۵ هزار میلیارد ریال پول حقیقی از بورس شد، بلکه اعتماد سهامداران خرد به سیاست‌های اقتصادی دولت را بیش از پیش خدشه‌دار کرد. ماجرا از آنجا آغاز شد که به‌ناگاه و در ابتدای هفته، خبر رسید براساس نامه‌ای محرمانه از شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا، واگذاری سهام این دو خودروساز بزرگ متوقف شده است. این خبر که در قالب نامه رسمی از سوی مدیران عامل سایپا و ایران‌خودرو به سازمان بورس اعلام شد، بلافاصله منجر به توقف نمادهای خودرویی شد؛ نمادهایی که در ماه‌های گذشته، به امید خصوصی‌سازی و اصلاح ساختار مالکیت، رشد درخور توجهی را تجربه کرده بودند. در کمتر از چند ساعت، نمادهای «خودرو» و «خساپا» در صف فروش سنگین قفل شدند و شاخص کل بورس با سقوطی بیش از ۳۰ هزار واحد مواجه شد. اما شگفتی ماجرا زمانی رقم خورد که مرکز رسانه‌ای قوه قضائیه، ساعاتی بعد اعلام کرد چنین تصمیمی اصلا در شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا مطرح نشده است. این تناقض آشکار، موجی از سردرگمی، نااطمینانی و بی‌اعتمادی را به بازار تزریق کرد. کارشناسان بازار سرمایه به‌درستی عنوان کردند که انتشار اخبار ضدونقیض، آن‌هم درباره صنایع لیدر بازار، بزرگ‌ترین آفت برای بورس و اعتماد عمومی است. در چنین فضایی، حتی بازگشایی نمادها پس از افشای اطلاعات، نه‌تنها نتوانست به بازگشت بازار کمک کند، بلکه تردیدها را نسبت به آینده واگذاری‌ها افزایش داد. واگذاری سهام ایران‌خودرو و سایپا همواره با بازی‌های سیاسی، خریدهای تودلی و پیچیدگی‌های مدیریتی روبه‌رو بوده است. دولت‌ها به‌جای واگذاری واقعی به بخش خصوصی، مالکیت را از طریق شرکت‌های وابسته حفظ کرده‌اند. اکنون و پس از حکم دیوان عدالت اداری مبنی بر سلب حق رأی سهام‌های تودلی، انتظار می‌رفت مسیر واگذاری هموار شود، اما حواشی اخیر نشان داد همچنان اراده‌ای جدی برای خصوصی‌سازی واقعی وجود ندارد.

از قیمت‌گذاری دستوری تا زیان انباشته خودروسازان

قیمت‌گذاری دستوری: دولت با تعیین قیمت‌های پایین‌تر از هزینه تمام‌شده، خودروسازان را به زیان انباشته ۲۵۰ هزار میلیارد تومانی سوق داده است. این سیاست مانع سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و ارتقای کیفیت شده است. فشار بر نقدینگی: بدهی خودروسازان به قطعه‌سازان و تأخیر در پرداخت مطالبات، زنجیره تولید را با اختلال مواجه کرده است. وابستگی به حمایت دولتی: با وجود ادعای واگذاری، دولت همچنان از طریق ابزارهایی مانند فریز قیمتی و تخصیص ارز ترجیحی به واردات، کنترل خود را حفظ می‌کند.

از سکوت وزارت صمت تا تناقض‌گویی‌ها

وزارت صمت و اقتصاد: ناهماهنگی بین این دو وزارتخانه و پاس‌کاری مسئولیت‌ها، باعث تعویق در واگذاری شده است. تغییرات مکرر در مدیریت وزارت صمت نیز بر بی‌ثباتی افزوده است. شورای عالی هماهنگی اقتصادی: انتشار نامه‌های متناقض درباره توقف واگذاری، عدم شفافیت در تصمیم‌گیری‌های کلان را آشکار کرد. سازمان بورس: ناتوانی در نظارت مؤثر بر افشای اطلاعات محرمانه و پیگیری حقوق سهامداران، به تشدید بحران اعتماد انجامیده است.

پیامدهای بلندمدت: از بی‌اعتمادی تا تهدید تولید ملی

۱. فرار سرمایه به بازارهای غیرشفاف: سهامداران خرد به دلیل ریسک بالای تصمیمات خلق‌الساعه، به سمت بازارهای غیرشفاف مانند رمزارزها گرایش پیدا می‌کنند. **۲. تضعیف تولید داخلی:** سیاست‌های ناعادلانه مانند تخصیص ارز ترجیحی به واردات، تولیدکنندگان داخلی را به مرز ورشکستگی کشانده است. **۳. وابستگی به واردات:** ادامه این روند ممکن است صنعت خودرو را به‌کلی به واردات وابسته کند؛ درحالی‌که نمونه‌های جهانی مانند ترکیه و چین نشان می‌دهند ترکیب مدیریت دولتی و خصوصی می‌تواند موفق باشد.

راهکارهای پیشنهادی

۱. شفافیت و پاسخ‌گویی: ایجاد سامانه یکپارچه برای انتشار تصمیمات مرتبط با واگذاری و الزام نهادها به پاسخ‌گویی در قبال زیان سهامداران. **۲. رفع موانع ساختاری:** لغو کامل سهام تودلی، تعیین تکلیف قیمت‌گذاری دستوری و تضمین استقلال مدیریتی شرکت‌ها. **۳. هماهنگی بین‌دستگاهی:** تشکیل کارگروه ویژه با حضور نمایندگان مجلس، دولت و سازمان بورس برای نظارت بر فرایند واگذاری. **۴. حمایت از تولید داخلی:** جایگزینی سیاست‌های یارانه‌ای با مشوق‌های مبتنی بر عملکرد برای افزایش رقابت‌پذیری.

امروز بازار سرمایه بیش از هر زمان دیگری نیازمند شفافیت، ثبات و تصمیم‌گیری‌های قابل پیش‌بینی است. خصوصی‌سازی باید با رویکردی شفاف، برنامه‌ریزی‌شده و با پاسخ‌گویی دقیق نهادهای مسئول همراه باشد وگرنه همچون همیشه، دود بی‌تدبیری به چشم مردم خواهد رفت. سکوت وزارت صمت و فقدان اطلاع‌رسانی شفاف در این میان، نماد بارزی از بی‌عملی و بی‌تدبیری در مدیریت اقتصاد کلان است. چطور ممکن است صنعتی مانند خودرو که بارها از آن به‌عنوان «لیدر سنتی بازار سرمایه» یاد شده، بدون هماهنگی و اطلاع‌رسانی مناسب با تصمیماتی این‌چنین حیاتی مواجه شود؟ چه کسی پاسخ‌گوی ضرر و زیان میلیاردی سهامداران است؟ این‌همه سرمایه‌ای که با اتکا بر وعده‌های خصوصی‌سازی به بازار سرازیر شده بود، اکنون باید چه سرنوشتی پیدا کند؟

خبر

نامه فدراسیون سلامت اتاق بازرگانی به پزشکیان

رئیس هیئت مدیره فدراسیون سلامت اتاق بازرگانی ایران، در نامه ای خطاب به مسعود پزشکیان رئیس‌جمهوری نوشته است که «اخیرا اخباری مبنی بر تصمیم دولت جهت سرمایه‌گذاری برای احداث برج فناوری با هزینه سرسام‌آور در مؤسسه رازی مطرح شده است. از آنجا که حضرتعالی با حوزه سلامت و به خصوص واکسن و ظرفیت‌های ملی آشنایی دارید، موافقت با چنین سرمایه‌گذاری کلانی از سوی دولت در مؤسساتی که طی سال‌های گذشته علی‌رغم سرمایه‌گذاری و تزریق بودجه‌های کلان دولتی کارنامه قابل قبولی به‌خصوص در فناوری و تولید صنعتی از آنها دیده نشده، جای تعجب دارد. چگونه با علم به عملکرد ناموفق هر دو مؤسسه رازی و انستیتو پاستور به‌خصوص در پروژه واکسن کرونا و در مقابل هزینه بسیار کمتر و موفقیت بسیار بیشتر بخش خصوصی در این زمینه، با تخصیص منابع به مؤسساتی که تعریف و رسالت آنها ایجاد پشتوانه علمی و پژوهشی و حمایتگری علمی نظام سلامت در آموزش و تحقیقات در مبارزه با بیماری‌های واگیر انسان و دام بوده، موافقت گردیده است؟». عباس کبریایی‌زاده در ادامه نوشته است: «قبول بفرمایید تغییر چندباره مأموریت مؤسسات موصوف از آموزش و پژوهش به فناوری و تولید صنعتی آن هم در قالب مدیریت دولتی، تکرار داستان تضییع منابع ملی است. جناب آقای دکتر پزشکیان، شما به خوبی به خاطر دارید که میلیون‌ها دلار به زحمت به دست آمده کشور در انستیتو پاستور هزینه شد تا برخی محصولات بیوتک دارویی تولید شود که حاصلی نداشت، در حالی که شرکت‌های دانش‌بنیان بخش خصوصی با هزینه‌های چندبرابر کمتر و بدون حمایت‌های دولتی موفق به تولید شدند و امروز محصولات تولیدی آنها به چندین کشور دنیا نیز صادر می‌شود. از جنابعالی که آشنایی کامل با نظام سلامت دارید، انتظار داریم که آزموده را مجددا نیازمایید و اجازه انجام چنین پروژه‌های پرسروصدا و بدون حاصل که در نهایت نیز نتیجه‌ای جز تضییع منابع ملی ندارد را نداده و تقاضای مؤکد داریم که این پروژه‌ها حتما از طریق بخش خصوصی انجام گردد. شاهد این ادعا چندین پروژه دولتی ناموفق و برخلاف آن ده‌ها استارتاپ موفق کشور در تولید انواع داروها و تجهیزات پزشکی است که تمام آنها متعلق به بخش خصوصی هستند. در این خصوص پیشنهاد می‌کنیم که هرگونه کمک و حمایت دولت از پروژه‌های صنعتی‌کردن فناوری در حوزه دارو و تجهیزات پزشکی صرفا از طریق مؤسسات و شرکت‌های بخش خصوصی و منحصرا در چارچوب اعطای تسهیلات باشد».

رئیس کل بانک مرکزی در مسقط: بانک مشترک بین ایران و عمان ایجاد می‌شود

رئیس کل بانک مرکزی در جریان سفر خود به عمان با اشاره به همکاری‌های پولی مشترک بین دو کشور ایران و عمان برای افزایش همکاری‌های اقتصادی، تأکید کرد: داشتن فعالیت‌های پولی مشترک و همچنین ایجاد بانک مشترک بین ایران و عمان، در مذاکرات دوجانبه مطرح شده و برای عملیاتی‌کردن آنها جهت افزایش مراودات بانکی و تجاری، به راهکارهایی رسیده‌ایم. به گزارش روابط‌عمومی بانک مرکزی، محمدرضا فرزین، رئیس کل بانک مرکزی، در جریان سفر خود به عمان اظهار کرد: روند تجارت بین ایران و عمان به حوزه پولی و بانکی گره خورده است و برای همکاری‌های پولی و بانکی باید سازوکارهای تجاری را نیز بررسی کنیم. او با ابراز اینکه «چالش‌هایی برای تجار ایرانی و همچنین بانک مرکزی در عمان وجود دارد که در حال بررسی و حل آنها هستیم»، گفت: تسهیل صدور ضمانت‌نامه‌های بانکی برای تجار ایرانی و عمانی در دستور کار قرار گرفت. همچنین یکی از مسائل بحث خط کشتی‌رانی بود که توافقات خوبی در این زمینه انجام شد. خط کشتی‌رانی از بندر چابهار به عمان راه‌اندازی شده است که گام مؤثری برای تسهیل تجارت و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل خواهد بود. فرزین افزود: در مذاکراتی که انجام شده است، طرفین برای اختصاص فضایی ویژه مانند بندر اختصاصی برای فعالیت‌های تجاری ایران به توافق اولیه رسیدند. او با بیان اینکه یکی از موانع جدی فعالیت تجار ایرانی در عمان، مشکل ضمانت‌نامه‌ها بود، اعلام کرد: قرار است با حضور تجار ایرانی و عمانی در جلسه‌ای مشترک، راهکار عملی برای این موضوع پیدا شود.