ادامه از صفحه اول

از خاتمی تا روحانی

ظـرف نزدیک به این یک دهه، نگاه ایران یا دسـت‌کم مسـوولان ایران، تغییری ۱۸۰درجه‌ای کرد. به‌جای دعوت جهان به گفت‌وگو، مفاهمه و همدلی، به‌جای خواستارشدن «جهان علیه خشونت و افراطی‌گری»، اندیشه‌ای که در فاصله میـان این دو قطعنامـه در خود ایران ظهـور کرد، نگاهی کاملا متفاوت و مغایر با گذشـته بود. محمود احمدی‌نژاد در نخستین حضور در نیویورک، سخن از مدیریت جهانی، انکار «هولوکاست»، درست‌کردن غرب از یک‌سو زد و از سوی دیگر، بشارت به پایان‌رسـیدن تمدن غرب را داد. گفت به سـازمان ملل آمده تا با ملت‌ها صحبـت کند چون به باور وی، دولت‌های غربی نمایندگی مردمشان را ندارند. بنابراین، رسـما اعلام کرد که خطاب وی دولت‌ها نیست بلکه روی صحبتشان با مردمان آنهاست. کار به‌جایی رسید که حضور وی در پشت تریبون مجمع عمومی، با خالی‌شدن اعتراضی صندلی نمایندگان برخی کشـورها روبه‌رو شـد. این‌روزها اما نحوه برخورد رژیم‌اسـراییل با دولت جدید ایران نه‌تنها باعث انزجار بسـیاری از مـردم جهان حتی در خود آمریکا شـده بلکه در خود اسراییل و رهبران حزب «لیکود» حس می‌کنند کفه محبوبیت بین‌المللی بین ایران و اسـراییل از زمان روی‌کارآمدن دولت روحانی، به سـود ایران سـنگین شده است. درواقع کار به‌جایی رسیده که نماینده اسراییل، تنها مخالف قطعنامه پیشنهادی ایران بود و درمقابل، نماینده آمریکا از پیشنهاد ایران به‌شدت حمایت کرد. حمایت این کشـور و همه اروپایی‌ها، ژاپن، چین و روسـیه از پیشنهاد دکتـر روحانی، تصویری کاملا مغایر بـا دوران اصولگرایان است و این همان مصداق بیان حضرت مولاناست که از هر دسـت که بدهیم، از همان دسـت می‌گیریم؛ ولو آنکه این «دست‌به‌دست‌شدن» در عرصه بین‌الملل باشد. نگاه به ایران در هشت‌سال گذشته و نگاه به ایران در دوران خاتمی و حالا در دوران تـازه‌ای که پس از ۲۴خرداد به‌وجود آمده و ظهور چهره‌هایی چون ظریف و دیگران در عرصه خارجی، مبین آن است که در بسیاری از موارد، ما انعکاس رفتارهای خودمان را در تریبون‌های بین‌المللی دریافت می‌کنیم. می‌ماند این سوال که تصویب این قطعنامه چه تغییری به‌وجود می‌آورد؟ در پاسخ می‌توان گفت این قطعنامه، الزام‌آور نیست. درواقع، اعضای سازمان ملل به‌واسطه این قطعنامه، مکلف و موظف به انجـام اقدامی نخواهند بود و فقط جنبه توصیه دارد. به بیان دیگر، نه الزاما تغییری در وضعیت مردم بحرین به وجود خواهـد آمد نه به زندگی مصیبت‌بار ۲۲میلیون سـوری و شش‌میلیون آواره آن کشور پایانی داده خواهد شد، نه هزاران مصری بازداشتی طرفدار «اخوان‌المسلمین» بعد از کودتا، آزاد خواهند شد، نه طالبان رضایت خواهند داد که دختران در افغانسـتان به مدرسـه بروند، نه به محاصره غزه پایان داده خواهد شـد و نه در سرنوشت ده‌هاهزار انسانی که به جرم افکار و عقاید سیاسی و دینی در کشورهای مختلف در زندان هستند، تغییری به‌وجود می‌آید. قطعنامه پیشنهادی ایران. بنا نیست که الزاما منجر به تغییرات دموکراتیک در کشور یا کشورهایی شود اما تا آنجا که به ایران مربوط می‌شود نفس اینکه ما بانی این قطعنامه هستیم شاید - و فقط هم شاید- منجر به گشایش و بهبودی شرایط سیاسی در داخل شود.

پرهیز از فرصت‌سوزی دوباره

اما در برابر مسیح مصلح هم، مقاومت و کارشکنی شد. جهان امروز ما در رنج تداوم خشونتی است که اولاد یهود و اخلاف مسیح بر آن تحمیل کرده‌اند و رفتار خشونت‌آمیز و بدمستی حاکم بر یهودیت و مسیحیت تسلیم‌شده، در چنگ یهود عصر ما، همه فرهنگ‌های جهان را متاثر از خشونت و رفتار ستیزه‌جویانه خود کرده است و ادبیات حاکم بر جهان معاصر ما را به ادبیاتی ضدرحمانی تبدیل کرده‌اند. اسـلام دین رحمت جهانی و شخص شخیص رهبر اعلای آن یعنی حضرت محمدمصطفی (صلوات‌الله‌علیه) مفتخر به دریافت مدال الهی «رحمه‌للعالمین» شده است. جامعه ما به تأسی از الگوی خود، می‌باید که جامعه رحمت‌خواه و رحمت‌گستر نمایانده شود و هیچ‌گاه نباید فاصله خود را از گفتار مهربانانه و رفتار کریمانه آشکار کند. ما نباید در فرآیند رودررویی با کفر جهانی از اسـتراتژی رحمت‌مداری و مهرمندی خود دوری گزینیم و به بهانه و توجیهات شـرعی مقابله با شرارت‌های خصم حاکم بر محور و محدوده جهان، به ادبیات کینه‌توزانه و نفرت‌گستر آنها تأسی کرده و رفتار خود را «متشبه به کفار» کنیم. قرآن گفته است «لن ترضی عنک الیهود و لاالنصاری حتی تتبع ملتهم...»(بقره ۱۲۰) و آنها پیش از هر تصرف و اشغال جغرافیایی نخست در پی «خودگون»کردن گفتاری، رفتاری و فرهنگی ما هستند و ما باید که در برابر اصرار آنها تقوادار ادبیات خویش باشیم تا نتوانند افکار جهانی خصوصا کشورهای اسلامی را علیه گفتار آمیخته به خشونت برخی از ما برانگیزانند و مدیریت کنند و بهراسانند. عالمان و رهبران شیعه و سنی جهان اسلام باید فرصت پیش‌آمده از تصویب قطعنامه پیشنهادی رییس‌جمهور ایران مبنی بر جهان عاری از خشـونت به دوراز افراط‌گرایی در مجمع عمومی سازمان ملـل را قدر بدانند و هر یـک از رهبران دینی، پرچم صلح و صفا و آشـتی را به دسـت بگیرنـد و از اهتزاز پرچم‌های «خودحقیقت‌پنداری» که مطلقا موجب پیدایش نفرت‌ها و پیرایش مهر و مدارایی‌ها شده است، خودداری کنند. چنین فرصتی در پیش‌تر از یک‌دهه گذشـته هم فراهم شد ولی غفلت حاکم بر جهان اسلام نتوانست از مزیت «گفت‌وگوی فرهنگ‌ها» و گریز از «جنگ تمدن‌ها» استفاده جهان‌مدارانه فرهنگی و جهان‌گیرانه معنوی کند!... لئن شکرتم لازیدنکم و لئن کفرتم آن عذابی لشدید (سوره ابراهیم ۴).

آنچه را که باید بدانیم
کتاب فلزیاب
۰۹۱۲۶۸۳۱۰۰۴
جهت دریافت کتاب و کاتالوگ به‌صورت رایگان آدرس و شماره تلفن و کدپستی خود را پیامک نموده و یا به شماره پیامگیر و یا ایمیل اعلام فرمائید.
مراجعه حضوری: تهرانپارس -باقری - ۲۱۶ غربی به سمت اردیبهشت پ ۳۴
پیامگیر: ۰۲۱-۷۷۰۷۲۱۳۹ پیامک: ۰۹۱۹۵۳۲۳۵۰۵ TJA777.IR

جمشید پژویان در گفت‌وگو با «شرق» اعلام کرد

فشار دست‌های پنهان برای افزایش قیمت خودرو

عکس: امیر جدیدی، شرق

فرشـته فریادرس: جمشـید پژویان، رییس مسـتعفی شـورای رقابت در طول سالیانی که بر مسـند ریاست این شورا تکیه زده بود شاهد روزهای پرافت‌وخیزی بود که مهمترین آنها، مخالفـت او با افزایش قیمت خودرو در سـال گذشته و امسـال بود گرچه او در این مصاحبه تاکید می‌کند کـه مدیرعاملان دو خودروسـاز بزرگ کشـور با دسـتورالعمل این شـورا برای قیمت‌گذاری موافق بودند و صنعت خودروسـازی هیچ‌گاه زیان‌ده نبوده ولی عده‌ای همـواره بر خودروسـازان برای افزایش قیمت خودرو فشـار می‌آوردند. با او در مورد دلایل استعفایش و دوران حضورش در شورای رقابت به گپ‌وگفت نشستیم.

چقـدر از دلایـل اسـتعفای شـما مربوط به فشـارهایی اسـت که از ناحیه خودروسازان به شما تحمیل شد؟

خیر، نمی‌توانیم بگوییم فشاری از طرف خودروسـازان انجام شده است. در دوره قبل فشار بیشتر از سمت سازمان تنظیم مقررات و وزیر ارتباطات بود که البته وزارت ارتباطات و سازمان تنظیم مقررات قانع شدند و دخالتی در وظایف شورا نداشتند. اما با تغییر دولت و وزیر ارتباطات جدید، سازمان تنظیم مقررات مدام در رسانه‌های وابسته به خود شروع به تهدید و دخالت کردند و باعث اختلال در بازار شـدند. البته خودروسـازان هم تا حدی در این امر دخالت داشـته‌اند اما بنده وقتی از هر جهت تحت فشـار باشم چه به‌دلیل مسایل مهم مالی و کمبود امکانات و چه به‌خاطر نبود کارشناس برای پیگیری مسایل بازار، مسلما نخواهم توانست به وظایفم به‌خوبی عمل کنم. به هـر حال عده‌ای انتظاراتی از شـورا دارند که باید برآورده شـود. در مجموع شورا بیش از سه‌کارشناس و یک کارشناس‌ارشد، ندارد، من چگونه می‌توانم سازمانی به این گستردگی را با این نیروهای اندک اداره کنم. زمانی که دولت بودجه‌ای به این نهاد تخصیص نمی‌دهد و مجوز استخدام را در اختیار شـورا قرار نمی‌دهد، نمی‌توانم با این مشکلات و فشـارها به وظیفه‌ام عمل کنم. اگرچه این مشکلات تنها مربوط به زمان حال نیست و چهارسال‌ونیم است که شورا با این مشکلات درگیر است. قطعا در این مملکت قانون و منطق حاکم است و مسوولان رده بالای مملکتی به‌راحتی می‌توانند دخالت‌های سازمان تنظیم مقررات و سازمان‌های حمایت از مصرف‌کنندگان را متوقف کنند. وظیفه این شورا گسـترده است و نیاز به امکانات و منابع دارد. مانند تنظیم در رونـد قیمت برق، آب، گاز، بنزیـن، راه‌آهن، مخابرات و خودرو که همگی در چارچوب وظایف شوراست و هرسازمان دیگری این کار را انجام دهد، غیرقانونی است. پس تا زمانی که بودجه لازم به شـورا اختصـاص ندهند و از طرف دیگر سازمان‌هایی که ذینفع هستند به مقابله با ما بپردازند، شورا بهـره‌وری کافی را نخواهد داشـت. در این صورت اگر بنده کتاب بنویسم یا کلاس درسی را اداره کنم شاید سودمندتر باشد.

نظر خودروسازان در مورد شما چیست؟ آیا آنها شما را مانع جدی خود در این صنعت می‌دانند؟

این واقعیت را باید به شـما بگویم که بارها جلساتی با مدیران عامل خودروسـازان و به‌خصوص دو مدیرعامل ایران‌خودرو و سایپا داشـته‌ام که این افراد، دستورالعمل تعیین قیمت خودرو را قبول داشتند. البته سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و انجمن خودروسازان در ایـن بین مداخله‌گر هسـتند که بنده هـم بارها در گفت‌وگو با خودروسازان بیان کردم که اگر این انجمن‌ها را قبول دارید و به جای شما صحبت می‌کنند، رسما اعلام کنید. اما از یک طرف می‌گفتند که آنها کاری به ما ندارند و از طرف دیگر کسانی که می‌توانند به‌طور رسمی با شورا صحبت کنند، مدیران‌عامل خودروسـازان هسـتند. این درحالی است که کسـی که هیچ مسوولیتی ندارد دایما در روزنامه‌ها و رسـانه‌ها در حال اختلال در بازار اسـت. تمامی این عوامل مانع محسوب می‌شود اما مساله اصلی من این افراد نیست، بلکه عدم‌پشتیبانی لازم برای انجام وظایف اسـت. تا آنجایی که مدیران عامل خودروسـازان بیـان می‌کردند مرا به‌عنوان رییس شـورای رقابت مانع نمی‌دانسـتند و دستورالعمل ما را اجرا می‌کردند. در این بین کسـانی بودند که فکر می‌کردنـد می‌توانند در بازار خودرو دخالت کنند و مرتب به خودروسازان امید افزایش قیمت را می‌دادند و آنها را به سمت خود جذب می‌کردند. ایـن افراد باید خود را کنار بکشـند و دسـت از دخالت بردارند. وزارت صنعت باید نقشـه راه صنعت را بکشـد. چرا باید خودروسـازی ما پس از ۵۰سـال خودروهایی را تولید کند که نیم‌قرن از خودروهای دنیا عقب‌تر اسـت؟ مگـر چه تفاوتی بین ما و کره وجـود دارد؟ در حالی که کشور ما خودروسـازی را زودتر از آنها شروع کرده است. ببینید آنها در چه سطح از تولید خودرو قرار دارند و ما در چه سطحی هستیم. وظیفه وزارت صنعت تدوین نقشه راه اسـت نه دخالت در بازار، چراکه تخصص لازم در این زمینه را ندارد. باید بتوانیم بازار خودرو را به یک بازار رقابتی نزدیک کنیم. بازار خودرو از بازارهایی است که انحصار در آن وجود دارد اما می‌توان آن را به سمت بازار رقابتی سوق داد و این تخصص شورای رقابت است. اگر وزارت صنعت توانایی انجام این کار را دارد، به جای تمرکز بر دو خودروسازی بزرگ و به جای حمایت بیشتر از ایـن دو خودروسـاز کـه با کیفیت پایین به تولید خودرو اقـدام می‌کنند، به اصلاح این امور بپردازد.

خودروسازان اندکی بعد از رسانه‌ای‌شـدن خبر استعفای شما به بانک مرکزی رفتند و خواستار دریافت تسهیلات شدند به این دلیل که زیان‌ده هستند. شما چقدر رفتن خودروسـازان به بانک مرکزی را ناشـی از انتشار خبر استعفای خود می‌دانید؟

باید از خودشان سوال کنید، به‌نظر من صنعت خودرو به هیچ عنوان زیانده نیست و حتی زمانی که این افراد ادعا می‌کردند، فقط ارز آزاد دریافت کردند و بر اساس اطلاعات آماری که موجود است نه‌تنها ارز مبدا دریافت کردند بلکه حتی مقداری ارز رسمی هم گرفته‌اند. در نتیجه آنچه شورا تعیین کرده بود بسیار معقول و درست بود. ولی مساله اصلی این بود که در اثر یکسـری عوامـل- البته من نمی‌خواهم اسمش را تبانی بگذارم و آن را سوءاستفاده از داشتن درجه انحصار عنوان می‌کنم- باعث شد تولیدات کاهش یابد. کاملا شفاف است زمانی که در صنعتی مثل صنعت خودروسازی با کاهش تولیدات، هزینه‌های ثابت و سـنگین بین تعداد کمتری از خودروها سرشـکن شـود، بالتبع قیمت هم بالا مـی‌رود. البته از طرف دیگر نیـز با کاهش تولید، می‌تواند قیمت خودرو را افزایش دهد، وقتی خودرو کمتر وارد بازار شود، مشـتری‌ها برای اینکه بتوانند خودروها را خریداری کنند، رقابت می‌کنند و قیمت را افزایش می‌دهند.

مشـکل اصلی در بازار انحصار اسـت، البته برخی فکر می‌کنند انحصار یعنی فقط یک نوع خودروساز و یا یک تولیدکننده لوازم خانگی و... باشد، که این غلط است. اگر در بازار یک یـا دو تولیدکننده در بازار بتوانند سـطح تولید خود را طوری تغییر دهند که در قیمت اثر بگذارند یک درجـه از انحصار آنجا وجود دارد و خودروسازان به‌راحتی می‌توانند ایـن کار را انجام دهند. تا زمانی که دو خودروساز ۹۷درصد از سـهم بازار را در اختیار دارند تغییر قیمت برای آنها هیچ‌کاری ندارد.

> **نمی‌توانیم بگوییم فشاری از طرف خودروسازان بوده است. در دوره قبل فشار بیشتر از سمت سازمان تنظیم مقررات و وزیر ارتباطات بود که البته وزارت ارتباطات و سازمان تنظیم مقررات قانع شدند و دخالتی در وظایف شورا نداشتند. اما با تغییر دولت و وزیر ارتباطات جدید، سازمان تنظیم مقررات مدام در رسانه‌های وابسته به خود شروع به تهدید و دخالت کردند**

شخص وزیر چطور؟ آیا آقای نعمت‌زاده (وزیر صنعت) که برای اولین‌بار از گرانی خودرو خبر داد شما را مانع اهداف خود برای صنعت خودرو می‌داند؟

البته مساله افزایش قیمت خودرو در زمان وزارت آقای غضنفری هـم مطرح بود و بنده در جلسـه‌ای که با آقای نعمت‌زاده داشتم و با صحبت‌هایی که بین ما ردوبدل شد، مشکلی در این زمینه وجود نداشت و آقای نعمت‌زاده متوجه خواسته‌ها و مشکلات من شدند و مبانی علمی صحبت‌های من را پذیرفتند. اما به‌نظر می‌رسد که آقای نعمت‌زاده هم تحت‌تاثیر بقیه بخش‌های مختلف وزارت صنعت و معدن، انجمن خودروسـازان و بخش‌هایی از سـازمان حمایت در وزارت صنعت و کسـانی که افزایش قیمت خودرو را برای ایشان توجیه کرده‌اند، قرار گرفته‌اند.

متاسـفانه ما شاهد همین مسـاله در وزارت ارتباطات هسـتیم به نحوی که آقای واعظی توسط سازمان تنظیم مقررات رادیویی دوره شـده‌اند. به‌طوری که در یک‌سـال گذشـته ما وظایف خودمان را در ارتباط با مخابرات انجام می‌دادیم اما یک‌مرتبه سازمان تنظیم مقررات رادیویی مثل کسـی که خواب بوده از خواب بیدار شـدند و فکر کردند فضایی ایجاد شده که از دیدگاه خودشان می‌توانند سنگری را که از دست داده‌اند، دوباره پس بگیرند. چون اگر مخابرات تحت نفوذ آنها باشـد، قدرت و توانایی محسوب می‌شود و می‌توانند از منابع مخابرات استفاده کنند. این در حالی است که شورا در قبال ارایه خدمات و رسیدگی به شکایات نباید از کسی یا سازمانی دستمزدی دریافت کند. باید بودجه‌ای مکفی از طریـق دولت به این نهاد اختصـاص یابد. حتی یک‌ریال هم از هیچ‌جای دیگر به‌جز بودجه‌ای که دولت به این نهاد اختصاص می‌دهد، دریافت نمی‌کند.

خودروسازان قیمت‌های شما و فرمول شما را قبول دارند؟

مدیران‌عامل خودروسـاز که حتی اظهارنظرشـان در برنامه‌های صداوسـیما هم موجود اسـت اعلام کردند که دستورالعمل قیمت‌گذاری شورای رقابت را قبول دارند. در جلسه شورای رقابت جلو اعضای شورا هم اعلام کردند که ما دسـتورالعمل را قبول داریم و گفتند ای کاش پنج‌سال پیش این دستورالعمل تدوین می‌شد و حتی در کمیسیون صنایع مجلس هم عنوان کردند که این دستورالعمل را قبول داریم. شاهد این امر هم یکی، دو نفر نیستند و تنها بخشی از شاهدان را ملت ایران تشکیل می‌دهد که برنامه صداوسیما را دیدند.

طبق محاسبات شما قیمت خودروهایی مانند پراید و سمند که متقاضی زیادی دارند چقدر است؟

به‌خاطر قیمت پایین همین محصولات است که متقاضی زیـادی دارند وگرنه پراید چه چیز خاصی دارد. درخصوص محاسبه قیمت خودرو شما انتظار دارید من کار پیشگویان را انجام بدهم. من اقتصاددانم نه پیشـگو. با کار عملی که انجام دادیم و بر اساس شرایط موجود دستورالعملی را ارایه دادیم که در این دستورالعمل قیمت پراید تعیین شده است. اما همچنان اعتقـاد دارم که قیمت پراید باید کاهش پیدا کنـد. چراکه بعضی از نهاده‌هایی که پراید از آن اسـتفاده می‌کند، تولید داخل هستند و وزارت صنایع قیمت‌گذاری می‌کند که البته این قیمت‌گذاری وظیفه شوراست نه وزارت صنایع. قیمت فولاد، مس، آلومینیوم همه انحصارند و وظایف قیمت‌گذاری آنها با شورای رقابت است. اگر شورا قیمت‌ها را کنتـرل کند، می‌داند که چگونه باید بازار را کنترل کند. اما وزارت صنایع قیمت فولاد، مس، آلومینیوم، پلیمر و... را یک‌مرتبه دو برابر می‌کند و مشخصا بر خودروساز فشار وارد می‌شود. البته ما این نوع افزایش قیمت‌ها را نیز لحاظ کردیم.

منظورم پیشگویی نبود بلکه منظور قیمتی متناسب با پارامترهای دخیل در قیمت این دو خودرو بود.

اصول قیمت‌گذاری همانی اسـت کـه طبق فرمول به خودروسازها اعلام شد اما من همچنان معتقدم که قیمت این خودروها باید کاهش یابد.

این فرمول چقدر با شرایط موجود اقتصادی یعنـی نرخ تورم و ارز همخوانی دارد؟

با توجـه به‌شـرایط تحریمی و به‌طور آشـکار در اطلاعـات آماری قابل مشاهده است. به محض تحریم اتحادیه اروپا قیمت‌ها به فاصله چند هفته افزایش پیدا کرد. یعنی با شروع تحریم‌ها صـادرات ما به یک‌چهارم کاهش یافت، این به آن معناسـت که ارزش ریال ما به یک‌سوم تقلیل یافـت و کالاهای وارداتـی افزایش یافـت و چون کالاهایی که بیشـتر وارد می‌کردیم واسطه‌ای بود، تولید داخلی کند شد و قیمت یک‌مرتبه جهش پیدا کرد. قاعدتا نسبت به چهارماه پیش نباید قیمت تغییر پیدا کند، چون شوکی به بازار وارد نشده است مگر اینکه شوکی دوباره به بازار وارد شود که دومرتبه قیمت جهش پیدا کند. تـورم همانی بوده که یک جهش داشـته است و تداوم نداشته و بالتبع قیمت‌ها همین وضع را خواهند داشت.

اما خودروسازان چندین‌بار از افزایش قیمت خودرو سـخن گفتند و بعد هم تکذیب کردنـد. در صورتی‌که خودروسـازان مایل به افزایش قیمت باشند شما چقدر خودروسـازان را در افزایش قیمت تا پایان سـال محق می‌دانید؟

تا پایان سال اگر اتفاق خاصی نیفتد و تحریم‌ها افزایش پیدا نکند، افزایش قیمتی نخواهیم داشت. البته یک دلیل دیگر هم اینکه دلار ارزان‌تر شد و تعدیل قیمت‌ها را داشتیم، با این اوصاف افزایش قیمت خودرو منطقی نیست. زمانی که ۹۰میلیارد دلار واردات وجود داشته باشد و قیمت واردات سه برابر شود، طبیعی است که افزایش قیمت به اقتصاد کشور منتقل شود و تورم به وجود بیاید و در این صورت است که با جهش قیمت روبه‌رو خواهیم بود.

با این حال خودروسازان با وجود کاهش قیمت دلار و تورم هنوز هم معتقدند زیانده هستند، شما زیانده‌بودن آنها را قبول دارید؟

نه اینطور نیست، من این حرف و ادعا را قبول ندارم و اطلاعات آماری‌ای که خودشان منتشر کردند، زیانده‌بودن خودروسازان را نشان نمی‌دهد و حتی آمار نشان می‌دهد که خودروسـازان سـود داشـتند و جالب آنکه سود هم توزیـع کرده‌اند. یک نکته جالب که بیشـتر به اختلاف بین ما و خودروسـازان هم مربوط می‌شود این است که ما هزینه‌های مالی خودروسـازان را قبول نکردیم. فرض بفرمایید یک خودروسـاز حـدود دوهزارمیلیاردتومان از بانک وام دریافت و در جایی سـرمایه‌گذاری کرده و بهره و سـود همین وام را در قیمت خودرو لحاظ کرده اسـت که ما چنین رویه‌ای را قبول نداریم. وقتی محصولی تولید می‌شـود، با فروش همان محصـول و از محل درآمد آن، تولید بعدی راه‌اندازی می‌شـود. اگر مشاهده می‌شود در کشـورهای دیگر خودروسـازان وام دریافـت می‌کنند، آنهاسرمایه‌گذاری می‌کنند. اما در کشور ما خودروسازان چه سرمایه‌گذاری‌ای انجام داده‌اند؟ چه تغییری در صنعت خودرو ایجاد شـده است؟ شما شرکت تویوتا را به عنوان نمونه ببینید، هرسال اتومبیل‌های تولیدی آن تغییـر می‌کند، تکنولـوژی آن تغییر می‌کنـد و کیفیت آن بالا می‌رود، بله این شرکت خودروسـاز باید وام دریافت کند و سرمایه‌گذاری کند. برخی خودروسازان داخلـی یا دانـش لازم را ندارنـد یا فکر می‌کنند که مردم متوجه نیسـتند و فورا مثال می‌زنند که فلان شرکت خودروساز، اینقدر میلیون‌دلار وام گرفته است این در حالی است که اصلا صنعت خودروسازی خودروسـازان خارجـی با خودروسـازان داخلی قابل قیاس نیست.

به نظر شـما مشـکل اصلـی صنعت خـودرو چیسـت؟ (تـورم، نـرخ ارز، وابستگی به واردات، تحریم و...)

این صنعت فاقد نقشه راه است و خیلی امیـدوارم جناب آقای نعمـت‌زاده که وزیر توانایی است به منظور رفع مشکلات صنعت خودرو نقشـه راهی را تدوین کند. آیا باید هرسال تنها تغییرات ما در صنعت خودرو این باشد که فرم چراغ‌های خودرو را تغییر دهیم یا سـقف خودرو را جابه‌جا کنیم. آیا پس از ۵۰سال بازهم باید همین خودروهای بی‌کیفیت را تولید کنیم. باید وزارت صنعـت فکر اساسـی کند و ایـن در تخصص بنده نیسـت. چراکه تخصص من مهندسی و طراحی و پلت‌فرم نیست، تخصص من تنظیم بازار و دستورالعمل قیمت‌گذاری است.

نکاتی که گفتید اغلب نشـانگر ناکارآمدی صنعت خودرو اسـت در حالی‌که تاوان این ناکارآمدی را مردم می‌دهند و در این رابطه هیچ‌کس پاسخگو نیست.

من بارها اعلام کردم که مـردم ما چه گناهی کرده‌اند که باید بین دعـوای عده‌ای از افراد قدرتمند قرار بگیرند و فاقد یک نماینده باشـند تا به دفاع از حقوقشان بپردازند. متاسفانه در کشور ما هیچ نوع «ان‌جی‌او» مردمی به منظور حمایت از حقوق مصرف‌کننده وجود ندارد و تاوان همه این اشتباهات را باید مردم بپردازند. ما هم امیدواریم که به این مساله رسیدگی شود. دولت به ما امکانات نمی‌دهد، من هم دن‌کیشـوت نیستم که با اسـب چوبی و شمشیر چوبی با یکسری مشکلات به مبارزه بپردازم. اگر امکانات فراهم شود، از عهده انجام وظایفم به‌خوبی بر خواهم آمد.

حالا که باب حضور خودروسـازان خارجی به ایران باز شده، به نظر شما مشکل خودروسازی در ایران حل می‌شود؟

هنوز کـه ورود پیـدا نکرده‌اند. آنها هـم دنبال منافع خودشـان هسـتند و بازار خودروسـازی در کشور را رصد می‌کنند و وقتی می‌بینند که خودروسـازان داخلی با این کیفیت بازار را در اختیار دارند آنها هم به دنبال سهم هستند. اگر نظارت وجود داشته باشد (البته با نظارت شورای رقابت) و خودروهایـی ورود پیدا کنند کـه با خودروهای ما رقابت کنند و نـرخ گمرک، این رقابت را ممکن سـازد تا حدی می‌تواند به حل مشکلات خودروسازی در ایران کمک کند.

همان‌طور که می‌دانید اغلب خودروسازان خارجی خودروهای از رده خـارج را به ایران می‌آوردند و تولید می‌کردند مثل پژو، به‌طوری که ایران بعد از فرانسه بازار دوم پژو محسوب می‌شـد. حضور دوباره این شرکت‌ها به چه شکلی باید باشد و ادامه آن روند درست است؟

برگشـتن کافی نیست چطور برگشتن مهم است. باید ببینیم سیاست ما برای صنایع داخلی چیست؟ نرخ حمایتی ما چیسـت؟ و اینکـه به چه خودروهایی بایـد اجازه ورود بدهیم؟ همه اینها مهم اسـت. باید کارشناسان متخصص بررسـی کنند اگر خودرویی توانایی رقابـت با خودروهای داخلی را دارد، ورود پیدا کند. نه خودرویی که از رده خارج شده و مصرف‌کنندگان بعد از چندسال که خودرو مستهلک شد به‌دنبال لوازم آن بگردند و پیدا نکنند.

رفع تحریم‌ها چقدر از مشکلات فعلی خودروسازی ایران را حل می‌کند؟

اگر تحریم‌ها برداشته شود طبیعی است که منابع بیشتری در اختیار خواهیم داشت و تاثیرگذار خواهد بود اما آنچه مهم اسـت تدوین یک برنامه اقتصادی درسـت و منطقی است.

تحلیل شما از آینده بازار خودرو بعد از رفع تحریم‌ها چیست؟ و در یـک کلام خودرو ارزان می‌شـود یا خیر؟ من نمی‌توانم پیش‌بینی کنم که چه اتفاقی خواهد افتاد. همه‌چیز به یکسری عوامل و دانش و تخصص بستگی دارد چون من از سیاست‌ها و برنامه‌هـای وزارت صنعت اطلاعی ندارم. پایان دولت قبلی کـه همه‌چیز به هم ریخت و بحران، بازار خودرو را فراگرفت، قیمت خودرو به صورت صعودی بالا رفت ما ورود پیدا کردیم و بازار کنترل شـد اما به محض اینکه بازار آرام شـد انجمن خودروسازان و سازمان حمایت از مصرف‌کننده دخالت کردند و همه‌چیز به هم ریخت. اگر دوباره چنین مسایلی رخ دهد، آینده خوبی برای صنعت خودرو پیش‌بینی نمی‌کنم.

با این تفاسیر، خودرو ارزان می‌شود یا خیر؟

با این اوصاف خیر.

در حال حاضر، رکود بازار خودرو را فراگرفته، چرا؟ علـت اصلی، امیـد به دولت تدبیر و امید اسـت یا رفع تحریم علیه ایران؟

دلیل اول اینکه مردم پول ندارند یعنی قدرت خرید مردم به‌دلیل توزیع ناعادلانه درآمد پایین است. افرادی که بسیار پول دارند بنز، پورشه و... سوار می‌شوند و مشکلی هم ندارند. اما عده‌ای که حتی از خودرو به‌عنوان وسـیله کار استفاده می‌کنند با این جهش قیمت، برای خرید، بودجه در اختیار ندارند. عده‌ای هم با مطرح‌شـدن رفع تحریم‌ها، همچنان منتظر کاهش قیمت‌ها هستند. کاهش قیمت‌ها اگرچه تا حدی بستگی به رفع تحریم دارد اما هیچ‌چیز قابل پیش‌بینی نیسـت. مثلا آیا ما از اینکه آمریکا ۱۷شـخص حقیقی و حقوقی را به فهرسـت تحریم‌ها اضافه کند، اطلاع داشتیم یا می‌توانستیم پیش‌بینی کنیم. مسلما خیر.

گزارش

نظارت مالی ملت بر دولت

قلمرو حسابداری در مردمسالاری

غلامحسین دوانی*

● اسـاس خواسـته‌های مردم در انقلاب مشـروطیت «قانون‌مداری و پاسـخگویی» حکومت خودکامه شاه بود. به‌همین دلیل به‌منظور کنترل حساب‌های دولت و رعایت دخل و خرج مملکت که قبل از آن توسط شاهان قاجاریه به تاراج رفته بود در مواد ۱۰۱ تا ۱۰۳ متمم قانون‌اساسی مصـوب ۱۲۸۶ موضوع «نظارت مالی بـر دولت» مطرح و اولین قانون دیوان محاسـبات کشـور نیز در سال ۱۲۹۰ تصویب شـد. در قانون اساسی جمهوری اسلامی نیز وفق اصول ۵۲، ۵۳، ۵۴ و ۵۵، نقش دیوان محاسـبات به‌عنوان نظارت بر دولت برجسته شده است.

حکمرانـی خوب به‌عنـوان آخرین دسـتاوردها در زمینه پیشـرفت و توسـعه مناسـبات «دولت – ملت» است. ویژگی‌های شش‌گانه مولفه‌های اساسی حکمرانی خوب عبارتند از حق اظهارنظر و پاسخگویی، اثربخشی دولت یا کارآمدی دولت در انجام وظایف محوله، بار مالی مقررات (مقـررات اضافی و هزینه‌هـای آن) حاکمیت قانون، مبارزه با فساد و ثبات سیاسی و دوری از خشونت. نگاهی به مولفه‌های فوق نشان می‌دهد که سه ویژگی «کارآمدی مالی دولت، بار مالی مقررات و مبارزه با فساد» در قلمرو حرفه حسابرسـی قرار دارند به‌همین علت و اذعان تئوری حاکمیت خوب، حسابرسـی مسـتقل را جزو ارکان حاکمیت خوب برشـمرده‌اند. به این معنی کـه برای اجـرای حاکمیت خـوب نقش«قوه‌قضاییه و قضات، حسابرسان مسـتقل، مطبوعات آزاد (به‌عنوان افشاکنندگان فساد)، سازمان‌های غیردولتی مردم‌نهاد و حضور نخبگان اجتماعی در فرآیند حاکمیت» ضروری و الزامی است. نظر به تخصص حرفه‌ای نگارنده متاسفانه در این ۳۰ سال اخیر و شاید هم از قبل از انقلاب هیچ‌گاه موضوع «حسـابداری اجتماعی»، «حسـابداری رشد» و «حسابرسی مسـوولیت اجتماعی» که هر سه، کارکرد دولت را در برنامه‌های توسـعه پایدار مورد بررسی قرار می‌دهند موردتوجه قرار نداشته است زیرا عموما دولت‌ها چندان علاقه‌مندی به حسابرسی نشان نمی‌دهند به این معنی که باوجود تصویب «لایحه ماده واحده استفاده از خدمات تخصصی حسابداران رسمی» توسط مجلس در سال ۱۳۷۲ و تصویب اساسنامه جامعی در سال ۱۳۷۸ و سپس ابلاغ تصویب چندین مصوبه آیین‌نامه و بخشنامه پیرامون گسـترش حسابرسی در کشـور عملا موضوع محوری که همانا «حسابرسی مسوولیت‌های اجتماعی» اسـت مغفول باقی‌مانده. از طرف دیگر مدت‌هاسـت در جهان پیشـرفته مقوله‌ای به نام «جامعه‌شناسـی مالی» به‌عنوان ابزارهایی که دسـتگاه حیاتی دولت را تشکیل می‌دهند پدید آمده که شـامل دو عنصر کلیدی «تولید، درآمـد» و اثری که این دو عنصر بر امور اقتدار سیاسـی (دولت) می‌گذارد، است.

ادامه در صفحه ۵

خبر

نوبخت: میوه شب عید را انبار کرده‌ایم

● **ایرنا:** محمدباقر نوبخت در سـخنان پیش از خطبه‌های این هفته نماز جمعه تهران، افزود: میوه شب عید از هم‌اکنون در سردخانه‌ها موجود و انبارشده و پول آن به‌جای واردات به باغداران و کشاورزان داخلی اختصاص یافته است. وی تصریح کرد: علاوه بر این در بودجه سال ۹۳ نیز پیش‌بینی شده تا در هر فصل یک سبد غذایی به افراد با درآمد محدود ارایه شود. او همچنین در مورد بودجه استان‌ها گفت: استان‌ها به‌جای اعتـراض به بودجه ۹۳ منافع جمعـی را مدنظر قرار دهند. نوبخت گفت: دولت ۳۷هزارمیلیاردتومان بودجه عمرانی سال جاری را که نسـبت به ۵۶هزارمیلیاردتومان بودجه عمرانی ۳۳درصد کمتر است به‌جای تقسیم میان دوهزارو۹۰۶طرح به طرح‌های با پیشرفت فیزیکی بالا اختصاص داده تا مردم بتوانند در سـال ۹۳ به بخشی از آنها دست یابند. وی ادامه داد: بر همین اسـاس بودجه عمرانی سال ۹۳ به ۲۴۶ طرح عمرانی و اثربخـش اختصاص یافت.وی گفت: بهره‌گیری از ۳۵میلیـارددلار