نگاه

دولت نفتی یا نفت دولتی

قادر شادی‌وند
کارشناس انرژی

● کتابخانه‌ها و صفحات مجازی پر است از کتاب‌ها و مقالاتی که به تبعات منفی نفت بر اقتصاد کشور اشاره می‌کنند. اینها همه به معایب دولت نفتی اشاره دارد. اما در خلال این اوراق علمی و پژوهشی، هیچ‌گاه بررسی جدی درباره آثار زیان‌بار ساختارهای ناکارآمد و متغیر حاکم بر روابط دولت و شرکت‌های دولتی زیرمجموعه وزارت نفت صورت نگرفته است. راهبرد اساسی دولت و نظام همواره معطوف به کاهش وابستگی به نفت بوده است. اما آیا توجه به موضوع «بهبود ساختارهای ارتباطی دولت و صنعت نفت» هم در زمره اولویت‌ها قرار داشته است؟هرساله در فصل بودجه‌ریزی، موضوع نخست گفت‌وگوها و تصمیم‌گیری‌های سیاسی حول محور «نفت» قرار دارد چراکه توسعه همه بخش‌های اقتصادی منوط به تحقق درآمدهای نفتی است. این در حالی است که در تعیین سهم شرکت ملی نفت از درآمدهای نفتی، عملا توجهی به «نیاز صنعت نفت» در «تأمین هزینه‌های جاری و عمرانی» آن صورت نمی‌گیرد.صنعت نفت صنعتی بسیار «سرمایه‌بر» بوده و منابع اقتصاد داخلی به‌هیچ‌وجه کفاف تأمین مالی فعالیت‌های توسعه‌ای آن را نمی‌کند. بنابراین اتخاذ سیاست شفاف و منسجم در جذب سرمایه‌های بین‌المللی از اهمیت بالایی برخوردار است؛ چراکه تأخیر در انجام فعالیت‌های توسعه‌ای این صنعت به منزله کاهش درآمدهای ارزی و کندشدن روند توسعه بخش‌های مختلف اقتصاد داخلی از یک‌سو و تضعیف نقش کشور در مبادلات بین‌المللی و منطقه‌ای انرژی از سوی دیگر خواهد بود.در سال‌های برنامه چهارم توسعه، صنعت نفت با روندهای مختلفی روبه‌رو شد. از یک‌سو درآمدهای نفتی با افزایش قیمت نفت روبه بهبود گذاشت که این وفور نعمت، قانون‌گذار را به محدود و منظم‌کردن رابطه مالی دولت و شرکت ملی نفت متوجه کرد. بنابراین با تجمیع دادوستدها، سهم صنعت نفت از فروش نفت و گاز و میعانات گازی به ۱۴.۵ درصد محدود شد، اما در سال‌های انتهایی برنامه چهارم و آغازین برنامه پنجم توسعه و وقوع تحریم‌های بین‌المللی و خروج شرکت‌های معتبر از بخش توسعه میادین نفت و گاز، به همراه کاهش قیمت نفت، ناکارآمدی سازوکار رابطه دولت و شرکت ملی نفت نمایان و کشور با کمبود منابع و تکنولوژی لازم برای توسعه صنعت نفت مواجه شد.برنامه پنجم توسعه که در شرایط وجود درآمدهای ارزی قابل توجه تدوین شده بود، نیاز سرمایه‌گذاری بخش‌های صنعت نفت را بیش از ۲۰۰ میلیارد دلار پیش‌بینی کرده بود. اما با عدم موفقیت در جذب سرمایه‌گذار خارجی و همچنین محدودیت‌های قانونی و ناکارآمدی‌های مدیریتی در ساماندهی درآمدهای انبوه ارزی در جهت توسعه صنعت ارزش‌آفرین نفت، به‌یکباره همه بار سرمایه‌گذاری بر منابع محدود داخلی تحمیل شد.به عبارت دیگر، عدم تطبیق و به‌روزرسانی قوانین و روابط مالی و مدیریتی مابین دولت و شرکت‌های تابعه وزارت نفت، مانع از آن شد تا بخش قابل‌توجهی از درآمدهای نفتی پیش از وقوع تحریم‌ها در صنعت نفت سرمایه‌گذاری شود. نتیجه این وضعیت آن بود که صنعت نفت کشور با تأخیر در اجرای حجم عمده‌ای از پروژه‌های توسعه‌ای خود مواجه شد.امروزه یکی از عمده‌ترین مشکلات صنعت نفت، علاوه بر ساختار بنگاه‌داری غیرتجاری، همانا عدم انباشت مناسب سرمایه در صنعت از محل درآمدهای حاصل از فروش نفت و گاز است. این رویه در بخش پتروشیمی به‌خوبی قابل اثبات است به‌طوری‌که عدم انباشت سرمایه از سوی سهام‌داران غیرمتخصص در کنار سهم اندک این صنعت از جذب درآمدهای حاصل از تولید محصولات پتروشیمی، منجر به کمبود منابع مالی در این صنعت شده است. سهم اندک و بی‌ثبات شرکت ملی نفت ایران از جذب درآمدهای نفتی (به موجب قوانین بودجه) موجب شده است تا منابع داخلی این شرکت هزینه‌های جاری سازمان عریض و طویل صنعت نفت را پوشش نداده و هزینه‌های سرمایه‌ای منوط به استفاده از منابع خارجی شود که خود با محدودیت‌هایی مواجه است. صنعت نفت اصلی‌ترین تأمین‌کننده درآمدهای ارزی کشور به شمار می‌رود. بنابراین تداوم سرمایه‌گذاری در این صنعت تضمین‌کننده درآمدهای ارزی آینده کشور است. با وجود این و علی‌رغم بازدهی مناسب سرمایه‌گذاری در این صنعت، اما باز هم جذب سرمایه‌گذاری خارجی با موانع مختلفی مواجه بوده و از سویی دیگر سهم این صنعت از درآمدهای ارزی و همچنین دسترسی به منابع مالی صندوق توسعه ملی با محدودیت‌های قانونی روبه‌روست.با نزدیک‌شدن به فصل بودجه‌ریزی، این ضرورت کاملا احساس می‌شود که قانون‌گذاران محترم نسبت به بازنگری در روابط مالی و مدیریتی مابین دولت و شرکت‌های تابعه وزارت نفت اقدام عاجل به عمل آورند. هم‌اکنون محدودیت‌های عدیده‌ای بر سر راه اداره شرکت ملی نفت ایران در قالب «یک بنگاه تجاری و اقتصادی» وجود دارد. به همین دلیل شاید اولین قدم در مرتفع‌کردن این محدودیت‌ها، توجه به انعطاف‌پذیری قوانین در شرایط مختلف اقتصادی و سیاسی و تفکیک وظایف حاکمیتی و تصدی‌گری باشد.

بررسی‌های دفتر پژوهش‌های اقتصاد و توسعه مشهد از ۱۹ سال مصرف بنزین در کشور

۶۰۹ هزار میلیارد تومان دود شد

ذی‌نفعان، آمار واردات بنزین را محرمانه نگه داشته‌اند

شکوفه حبیب‌زاده: سال‌هاست که حمل‌ونقل در ایران به بنزین گره خورده و هنوز هم بر سر خودکفایی و تولید بنزین با وجود تلاش‌های چندین‌ساله در پالایشگاه ستاره خلیج‌فارس به نتیجه‌ای نرسیده‌ایم. به همین سبب هم عجیب نیست که واردات بنزین به ایران هنوز هم ارقام سرسام‌آوری را نشان می‌دهد؛ ارقامی‌که البته در بیشتر طول دوره‌های ثبت، به نظر می‌رسد کمتر از رقم واقعی اعلام شده و جالب‌تر آنکه ارزش واردات بنزین هم در سال‌های متمادی از سوی متولیان آمار، مهر محرمانگی می‌گیرد! طبق جدولی که دفتر پژوهش‌های اقتصاد و توسعه مشهد به همت سیدمحمد بحرینیان، صنعتگر و پژوهشگر توسعه، تهیه کرده، ارزش واردات بنزین در سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۸۹ مستقیما در آمار گمرک جمهوری اسلامی ایران و خلاصه تحولات اقتصادی بانک مرکزی در سال‌های مختلف ذکر شده، اما قبل از سال ۱۳۸۳ اعلام نشده است. علاوه بر اینکه پس از سال ۱۳۸۸، ارائه ارزش واردات بنزین محرمانه شده است! که البته همین محرمانگی شائبه حضور برخی در قالب مافیای واردات بنزین در کشور را تقویت می‌کند.

واردات روزانه بنزین در طول سال‌های پس از انقلاب (تعرفه گمرکی ۲۷۱۰۱۱۱۰)

سال	واردات (میلیون لیتر)	ارزش واردات (میلیون دلار)
۱۳۵۷	۰	–
۱۳۵۸	۰	–
۱۳۵۹	۰	–
۱۳۶۰	۰	–
۱۳۶۱	۱,۲	؟
۱۳۶۲	۲,۶	؟
۱۳۶۳	۱,۶	؟
۱۳۶۴	۲,۸	؟
۱۳۶۵	۳,۶	؟
۱۳۶۶	۳,۵	؟
۱۳۶۷	۵	؟
۱۳۶۸	۱,۷	؟
۱۳۶۹	۰,۹	؟
۱۳۷۰	۱,۷	؟
۱۳۷۱	۲,۹	؟
۱۳۷۲	۴,۳	؟
۱۳۷۳	۱,۹	؟
۱۳۷۴	۳,۴	؟
۱۳۷۵	۲,۷	؟
۱۳۷۶	۵,۸	؟
۱۳۷۷	۳,۸	؟
۱۳۷۸	۳,۴	؟
۱۳۷۹	۵,۳	؟
۱۳۸۰	۷,۸	؟
۱۳۸۱	۱۰,۴	؟
۱۳۸۲	۱۵,۱	؟
۱۳۸۳	۲۲,۷	۲۷۱۳
۱۳۸۴	۲۴,۸	۳۸۵۱
۱۳۸۵	۲۷,۵	۴۳۳۵
۱۳۸۶	۱۹	۳۴۱۲
۱۳۸۷	۲۰,۶	۲۷۳۷
۱۳۸۸	۲۱	۴۵۴۴
۱۳۸۹	۱۰,۳	؟
۱۳۹۰	۶,۳	؟
۱۳۹۱	۱,۸	؟
*۱۳۹۲	۳,۵	۵۵۰۰
*۱۳۹۳	۴,۷	
*۱۳۹۴	۱۰	
۱۳۹۵	۴,۵	؟
جمع کل ارزش		۲۷۰۹۲

* سایت الف، کد خبر ۳۹۶۰۷۲۸۰۲۵، ۲۸ مهر ماه ۱۳۹۶
توضیح: ارزش واردات سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۸۹ مستقیما در آمار گمرک جمهوری اسلامی ایران و خلاصه تحولات اقتصادی بانک مرکزی در سال‌های مختلف ذکر شده اما قبل از سال ۱۳۸۳ اعلام نشده و همچنین پس از سال ۱۳۸۸، ارائه ارزش واردات بنزین محرمانه شده است!
منبع: دفتر پژوهش‌های اقتصاد و توسعه اتاق مشهد

۱۴۵ میلیارد دلار دود شد

طبق محاسبات همین دفتر در طول سال‌های ۱۳۷۶ تا آخر ۱۳۹۴ (۱۹سال)، حدود ۳۷۲ میلیارد و ۳۵۲ میلیون لیتر بنزین مصرف شده که حداقل ۱۴۵میلیارد دلار (ارزش بنزین مصرفی تولید در داخل و واردات آن) معادل ۶۰۹ هزارمیلیارد تومان (با درنظرگرفتن دلار چهارهزارو ۲۰۰ تومانی در سال جاری) برای کشور خرج برداشته است. این مبلغ جدای ارزش مصرف گازوئیل در همین بازه زمانی است که اگر نگاه بلندمدت و برنامه‌ریزی در سطح کلان اقتصادی در میان سیاست‌گذاران کشور قابل‌رصد بود! می‌توانستیم تنها با یک‌دهم این مبلغ، دستاوردهای مناسبی را در صنعت خودروسازی، به‌ویژه در زمینه تولید موتور ملی یا دو پلتفرم ملی دنبال کنیم که حتی منجر به کاهش مصرف بنزین در کشور و در نتیجه کمتر سوخت‌شدن منابع موجود می‌شد. درحالی‌که شاهد بودیم با ۱۰ برابر این میزان در طول این ۱۹سال، نه‌تنها عایدی‌ای نصیب توسعه کشور نشده، بلکه منابع کشور که به‌نیابت در اختیار دولت‌ها قرار گرفته، قربانی سیاست‌های غلط این سیاست‌گذاران شده است. این در حالی است که طبق آخرین آمار موجود که از سوی منصور ریاحی، مدیرعامل شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی، در ۳۰ تیرماه سال جاری منتشر شده، میانگین مصرف بنزین در کشور ۷۹ میلیون لیتر است که از این میزان تنها میانگین تولید بنزین در کشور ۶۵ تا ۶۶ میلیون لیتر در روز بوده و ۱۴میلیون لیتر اختلاف بین تولید و مصرف بنزین نیازمند واردات ۱۲میلیون لیتر بنزین و بهره‌برداری از ۱.۵میلیون لیتر از ذخایر موجود است که اگر این ارقام را محاسبه کنیم، رقمی فراتر از ۱۴۵میلیارد دلار را شاهد خواهیم بود که در طول این سالیان، دود می‌شود و هوا را هم هر روز آلوده‌تر می‌کند.

نفتی‌ها، آمار واردات بنزین را محرمانه نگه داشته‌اند

در زمینه علت محرمانه‌بودن ارزش واردات بنزین در طول این سال‌ها، از غلامحسین حسنتاش، کارشناس ارشد انرژی، می‌پرسم. حسنتاش می‌گوید: «آمار مربوط به میزان حجمی واردات بنزین همه‌ساله از سوی گمرک اعلام شده، اما با توجه به اینکه بنزین از سوی شرکت نفت خریداری و وارد می‌شود، گمرک دسترسی به قیمت و در نتیجه ارزش واردات نداشته است تا آن را اعلام کند و درواقع نفتی‌ها آن را محرمانه نگه داشته‌اند، البته با توجه به متوسط قیمت فوب خلیج‌فارس، بنزین در هر سال و با دردرست‌داشتن میزان و حجم واردات می‌توان ارزش آن را تخمین زد که البته کاملا دقیق نخواهد بود، چون ممکن است قیمت زمان خرید بالاتر یا پایین‌تر از متوسط سال بوده یا در دوران تشدید تحریم‌های قبل از برجام هزینه‌های اضافی برای خرید غیرمستقیم تحمیل شده باشد».

انگیزه مشترک دولت‌ها برای پنهان‌کردن ارقام نجومی واردات بنزین

این کارشناس انرژی درباره انگیزه‌های احتمالی محرمانه‌بودن این آمار نیز توضیح می‌دهد: در دوره‌های مختلف انگیزه‌های مختلفی برای محرمانه‌نگه‌داشتن این آمار وجود داشته است. مثلا چون در دولت دهم، آقایان با مخلوط‌کردن محصولات غیراستاندارد پتروشیمی یا میعانات‌گازی با بنزین، به خلاف اعلام می‌کردند که در بنزین خودکفا شده‌اند، به نظر من وزارت نفت در دولت یازدهم منفعلانه آمار واردات بنزین را پنهان نگاه می‌داشت که تندروها یا به‌اصطلاح دلواپس‌ها وزارت نفت را متهم به دست‌برداشتن از خودکفایی نکنند، خودکفایی که در واقع توهمی بیش نبود. البته فکر می‌کنم یک دلیل مشترک در همه دولت‌ها وجود داشته است و آن این است که ارقام نجومی مربوط به واردات بنزین خیلی سؤالات را به‌وجود می‌آورد و خیلی سوءمدیریت‌ها را آشکار می‌کند».

او با طرح چند پرسش، جمله خود را کامل می‌کند: «۱. چرا طرح‌های نوسازی و اصلاح فرایندی پالایشگاه‌ها که باید ترکیب فراورده‌های تولیدی پالایشگاه را به‌نفع فراورده‌های مرغوب‌تر تغییر دهد، این قدر طول کشیده است؟ آیا با بخشی از پول واردات بنزین نمی‌شد این طرح‌ها را زودتر تکمیل کرد؟ ۲. چرا ما گاز مایع را که تولید زیادی در کشور دارد و به‌سرعت می‌تواند در سوخت خودرو سهم پیدا کند و مشکل واردات بنزین را حل کند، زیر قیمت صادر می‌کردیم و می‌کنیم و در شرایط تحریم پولش هم برنمی‌گشت یا به‌سختی برمی‌گشت و در مقابل بنزین را گران‌تر وارد می‌کنیم؟ ۳. چرا طرح پالایشگاه ستاره خلیج‌فارس در بندرعباس که می‌تواند مشکل بنزین را حل کند، این‌قدر از برنامه عقب است؟ آیا با بخشی از پول واردات بنزین نمی‌شد این طرح‌ها را زودتر تمام کرد؟ ۴. در نگاهی کلان‌تر، آیا بهتر نبود که با این پول‌ها شبکه حمل‌ونقل عمومی را توسعه می‌دادیم؟ ۵. در نگاهی کلان‌تر، آیا با این ده‌ها میلیارد دلار پول واردات بنزین نمی‌توانستیم صنعت خودروسازی را بهینه کنیم و کارایی خودروها را بالابریم؟» حسنتاش علت این اتفاق را عدم برنامه‌ریزی صحیح توسعه در کشور عنوان می‌کند: «اگر ما برنامه جامع حمل‌ونقل داشتیم، اگر برنامه جامع انرژی هماهنگ با آن داشتیم و در کل برنامه درستی برای توسعه هماهنگ داشتیم و اگر به بهره‌وری و از جمله بهره‌وری انرژی اهمیت می‌دادیم، قطعا چنین اتفاقی نمی‌افتاد و منابع کشور تلف نمی‌شد. فقط هم موضوع بنزین نیست؛ نه ناوگان حمل‌ونقل ما بهینه است و نه سبد انرژی مصرفی‌مان».

سازمان‌های نظارتی به سوءمدیریت بنزین رسیدگی کنند

او درباره احتمال وجود مافیای واردات بنزین در کشور ادامه می‌دهد: «وقتی تجارتی در بلندمدت تداوم پیدا می‌کند، طبعا چه در داخل و چه در خارج منافعی برای عده‌ای شکل می‌گیرد، اما نمی‌دانم که چقدر می‌توان نام آن را مافیا گذاشت. وجود مافیا یا تبدیل‌شدن این صاحبان منافع به مافیا وقتی روشن می‌شود که برویم و تحقیق کنیم و ببینیم که مثلا این صاحبان منافع به‌صورت سازمان‌یافته از طرق مختلف در کار طرح‌های تحول پالایشی ما یا مثلا در کار پیشرفت پالایشگاه «ستاره‌خلیج فارس» اخلال کرده‌اند. من چنین تحقیقی نکرده‌ام و البته خوب است سازمان‌های نظارتی این کار را انجام دهند اما پیشاپیش می‌دانم که چنین تحقیقی بسیار سخت است؛ چراکه متأسفانه آنقدر سوءمدیریت و سوءتدبیر و بی‌ثباتی مدیریت وجود دارد که چندان نیازی هم به اخلال کسی نیست. در جایی شما می‌توانید از چنین تحقیقی نتیجه بگیرید که سابقه نظم و برنامه و مدیریت قوی وجود دارد ولی ناگهان در یک پروژه وضعیت تغییر کرده است».

او در پاسخ به این پرسش که چرا در بعضی سال‌ها آمار اعلام شده و در برخی سال‌ها خیر، می‌افزاید: «تقریبا همیشه اعلام نشده است، آن پنج سال استثنائی در دولت‌های نهم و دهم است که هیچ قاعده رفتاری قابل تحلیلی در آن وجود ندارد».

حسنتاش با اعلام برآوردی از ارقام اعلام‌شده در زمینه ارزش واردات بنزین می‌افزاید: «میزان واردات بنزین در دولت یازدهم یعنی از ابتدای ۹۲ تا پایان ۹۵ را بنده بیش از پنج میلیارد دلار برآورد می‌کنم که البته این سال‌هایی است که قیمت پایین بوده است. در همان سال‌های ۸۳ تا ۸۸ که اعلام شده است ارزش واردات بنزین بیش از ۲۱میلیارد دلار است. البته در بعضی سال‌ها هم نوعی تهاتر نفت‌خام یا نفت‌کوره با بنزین انجام شده است که برآورد را سخت‌تر می‌کند ولی به‌هرحال قابل محاسبه است».

منابعی که در راه توسعه صرف نشد

سیدمحمد بحرینیان، صنعتگر و پژوهشگر توسعه نیز در گفت‌وگو با «شرق» در پاسخ به این پرسش که این ارقام تا چه اندازه می‌توانست در راه توسعه کشور صرف شود، می‌گوید: « این ارقام در هر کشور دارای اراده توسعه، نتایج بسیار زیادی را به‌جود می‌آورد. تجربه توسعه دو قرن اخیر نمایانگر این نکته است که توسعه اقتصادی و صنعتی با اتکا بر عامل تصادفی‌بودن در زمینه نهادسازی و سازماندهی کل اقتصاد، قابل حصول نیست. بدیهی است در شرایطی‌که به‌واسطه مشکلات روزمره، دولت‌های ما بدون نگاه بلندمدت و اشراف و آگاهی کامل به مراحل و الزامات پیشرفت و اولویت‌یافتن خرید محبوبیت بر اقدامات اساسی توسعه، تصمیم‌هایی اقتصادی اجبارا در افق زمانی کوتاه‌مدت و در جهت حل‌وفصل مشکلات روزمره مشکل می‌گیرند، نه‌تنها نتایج مورد انتظار از این تصمیم‌گیری‌ها به نتایج مطلوب منتهی نمی‌شود، بلکه با اهداف و آرمان‌های بلندمدت اقتصاد ملی کشور نیز در تضاد قرار می‌گیرد؛ بنابراین پاسخ به این سؤال کاملا مشخص است که خیلی اقدامات مفید توسعه‌ای با کسری از این منبع می‌توانست صورت پذیرد».

تولید موتور ملی با یک‌دهم منابع سوخته

او در پاسخ به این پرسش که این ارقام، تا چه اندازه می‌توانست در صنعت خودرو اثرگذار باشد، توضیح می‌دهد: «۲۷ میلیارددلاری که در فاصله زمانی ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۴ در دست است، بدون درنظرگرفتن سال‌هایی که ارزش واردات اعلام نشده، تنها جزئی از منابع عظیم هدررفته است. دفتر پژوهش‌های اقتصاد و توسعه محاسباتی را در دست انجام دارد که نشان می‌دهد از سال ۱۳۷۶ تا آخر ۱۳۹۴ میزان ارزش بنزین مصرفی (تولید در داخل و واردات آن) حداقل حدود ۱۴۵ میلیارد دلار است. این مبلغ مجزای ارزش مصرف گازوئیل در همین بازه زمانی است. اگر دولت‌هایی داشتیم که در زمینه اقتصادی دارای برنامه بلندمدت و نگاه علمی به پیشرفت کشور بودند و متولیان تولیدی مبتنی بر شایسته‌سالاری و نه‌فقط صلاحیت سیاسی مسئولیت پذیرفته بودند، یقینا با یک‌دهم این مبلغ، کشورمان در زمینه خودرو دستاوردهای خوبی همچون موتور ملی یا دو پلتفرم ملی را می‌توانست دارا شود و اکنون به سمت خودروهای برقی حرکت می‌کردیم. گزارش دیگری در زمینه خودرو در دفتر مزبور در دست تهیه است که نتایج آن کاملا حیرت‌انگیز است که چگونه دولت‌ها در زمینه توسعه صنعتی و اقتصادی ناکارآمد بوده‌اند». او در پاسخ به این پرسش که چرا طرح پالایشگاه ستاره خلیج‌فارس در بندرعباس که می‌تواند مشکل بنزین را حل کند این‌قدر از برنامه عقب است، می‌گوید: «پالایشگاه هم مانند بقیه بخش‌ها نتیجه عدم توان تصمیم‌گیری اقتصادی متمرکز است و به تغییرات متعدد دولت‌ها، مجالس و مدیران مجموعه‌ها برمی‌گردد». بحرینیان با اشاره به عدم اعلام رسمی آمار از سوی وزارت نفت می‌افزاید: «دلایل عدم ارائه آمارها می‌تواند متعدد باشد، مثلا عدم برانگیختن مطالبه‌گری آگاهان جامعه، یا مشخص‌شدن ناکارآمدی متولیان اقتصادی، یا پوشش برای ذی‌نفعان احتمالی یا عوامل دیگر».

تمام آمارهای محرمانه

او در ادامه با اشاره به روند پنهان‌سازی آمار در بخش‌های دیگر اقتصادی می‌افزاید: «در قوانین بودجه سال‌های اخیر مجلس مصوب کرده که ۱۴.۵ درصد فروش نفت در اختیار وزارت نفت است. در گزارش‌های سازمان مدیریت ملاحظه می‌کنید که اعلام شده محرمانه است یا مثلا واسطه‌گری‌های مالی در شاخص بهای تولیدکننده، یا توزیع تسهیلات در زیربخش‌های هر بخش اصلی اقتصاد، یا قطع ناگهانی فهرست طرح‌هایی که از صندوق توسعه ملی اعتبارات دریافت کرده‌اند و قس علیهذا». این پژوهشگر توسعه، علت پنهان‌کردن آمار در ادبیات توسعه را این‌گونه تشریح می‌کند: «در حالت خلاصه و ساده‌شده، فراهم‌شدن زمینه انتفاع از طریق واسطه‌گری، دلالی، واردات، رانت، خام‌فروشی، مفت‌خوارگی و امثالهم». بحرینیان در پایان از مسئولان و تصمیم‌گیران اقتصادی کشور می‌پرسد: «مگر ما چه میزان منابع داریم و چند نسل باید در این دایره بسته توسعه بمانند و نسل‌هایی بسوزند تا شاید طرحی نو در انداخته شود؟ آیا با تمام منابع طبیعی جامعه از قبیل نفت، آب و فرصت‌های تاریخی، دچار گرداب‌های سیاسی، اجتماعی و حاشیه‌نشینی‌های شهری و تاریخی از نوعی دیگر نخواهیم شد؟».

دریچه

پاسخی به مدیران شرکت نیشکر هفت‌تپه

● **شرق:** پس از انتشار گزارش «شرق» درباره پرسش از قومیت پدر افراد متقاضی استخدام در فرم استخدام شرکت هفت‌تپه که با واکنش حقوقدانان، فعالان کارگری، مخاطبان فضای مجازی و البته هموطنانمان در استان خوزستان همراه شد، روابط عمومی شرکت کشت و صنعت نیشکر هفت‌تپه، با صدور بیانیه‌ای از رسانه‌های خوزستانی خواست که الزامات رفتاری این شرکت را فهم کرده و با جنجال و قضاوت ناعادلانه علیه خانواده هفت‌تپه شایعه‌سازی نکنند. در بیانیه این شرکت همچنین اشاره شده بود که «درج بخش تعیین قومیت‌ها در فرم استخدامی این شرکت برای تسهیل استخدام شهروندان بومی، یعنی هفت‌تپه، شوش و روستاهای اطراف آن بوده است، چراکه استخدام افراد از این حوزه می‌تواند ما را در پیشبرد اهداف تعیین‌شده بیش از پیش کمک کند». واضح است که دلیل بیان‌شده از سوی شرکت هفت‌تپه پیش از این توسط رئیس اتحادیه سراسری کانون‌های وکلای دادگستری ایران و همچنین یکی از نمایندگان کارگران کشور رد شده بود، اما با فرض اینکه واقعا مدیران این شرکت از پرسش قومیتی در فرم استخدامشان هیچ هدفی غیر از بومی‌گزینی نداشته‌اند، باید گفت:

۱- پرسش از قومیت پدر فرم متقاضی استخدام هیچ اطلاعاتی درباره بومی‌بودن یا نبودن فرد نمی‌دهد. ممکن است پدر فردی متعلق به قوم ترکمن باشد، اما چند نسل در شوش زندگی کرده باشد؛ همان‌طورکه ممکن است فردی متعلق به قوم عرب باشد و چندین دهه ساکن تهران باشد. پس می‌توان گفت نه تنها چنین سؤالی - که باز هم تکرار می‌کنیم غیرقانونی است- جوابی درباره بومی بودن یا نبودن فرد به ما نخواهد داد، بلکه این ظن را تقویت می‌کند که هدفی دیگری در پشت این سؤال وجود دارد.

۲- رئیس هیئت‌مدیره شرکت نیشکر هفت‌تپه در پاسخ به سؤال ما گفته بود که فرصت ندارند پیش‌شماره کدملی یا کدپستی یا محل اخذ آخرین مدرک تحصیلی یا دیگر مدارک قانونی را که از سوی همه شرکت‌ها و سازمان‌ها برای تشخیص بومی‌بودن افراد استفاده می‌شود، پیدا کنند. برای راحت‌ترشدن کار ایشان و کمک به حذف این سؤال غیرقانونی و ضدحقوق بشری از فرم استخدامشان، باید بگوییم:

پیش‌شماره کدملی ۵۲۶، ۱۹۲ و ۱۹۳، ۱۹۸، ۱۸۷ و ۱۸۸، ۱۷۴ و ۱۷۵ به‌ترتیب پیش‌شماره کدهای ملی شهرستان‌های شوش، اندیمشک، دشت آزادگان، شوشتر و اهواز هستند؛ یعنی شناسنامه کسانی که این سه رقم را در ابتدای کدملی خود دارند، در این شهرستان‌ها صادر شده و بومی این منطقه هستند. همچنین کدهای ۳۶۳۳، ۳۶۳۶، ۳۶۳۹، ۳۶۷۳ و ۳۶۰۱ تا ۳۶۰۴ به ترتیب مربوط به آموزش‌وپرورش شهرستان‌های شوش، اندیمشک، دشت آزادگان، شوشتر و اهواز هستند و روی آخرین مدرک تحصیلی ساکنان آن مناطق، از ابتدایی تا دکتری درج شده است که می‌تواند بومی‌بودن آنها را نشان بدهد. به جز این، پیش‌شماره‌های ۶۴۷۱۱ تا ۶۴۷۹۱، ۶۴۴۱۱ تا ۶۴۴۹۱، ۶۴۵۱۱ تا ۶۴۵۹۱، به ترتیب پیش‌شماره کدپستی شوش، دشت آزادگان و شوشتر است و باقی شهرستان‌های استان خوزستان نیز با کمی جست‌وجو در دسترس شما هستند که می‌توانید بومی‌بودن یا نبودن افراد را از روی آن تشخیص دهید.

سخن آخر اینکه، بهتر است به‌جای اصرار بر تکرار این پرسش غیرقانونی درباره قومیت افراد و توجیه آن، هرچه زودتر تغییراتی در فرم‌های استخدام خود به وجود بیاورید و فرصت اشتغال و پیشرفت برابر را برای همه ایرانیان با اولویت بومیان منطقه خوزستان از هر قوم و نژاد و زبانی که هستند، فراهم کنید.

مدیران محترم
عمان ژاپن کره‌جنوبی
برگزاری تورهای هدفمند، بازدید از کارخانجات و صنایع
شرکت در نمایشگاه‌ها و کنفرانس‌ها
برگزاری تورهای علمی، فرهنگی و اقتصادی
ملاقات با مدیران شرکت‌ها
انجام امور مرتبط و تسهیلات جهت عقد قراردادها
از اهداف و توانمندی‌های مجموعه فطرس جهت کمک به کسب و کار شماست.
فطرس
دفتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی
• صدور بلیط‌های داخلی و خارجی • رزرواسیون هتل • میزبانی از مهمانان خارجی شما و اخذ ویزای ایران
FOTROS.TRAVEL
اژانس هواپیمایی فطرس برگزارکننده تورهای تخصصی، نمایشگاهی، صنعتی، پزشکی، اقتصادی و فرهنگی
اخذ ویزای عمان، ژاپن و کره‌جنوبی
حضور مشاوران ما در مجموعه شما، در هر نقطه‌ای از ایران
۸۸۸ ۹۹ ۱۱۱