روزنامه شرق

دوشنبه ۱۵ مرداد ۱۳۹۷ • ۲۳ ذی‌القعده ۱۴۳۹ • ۶ آگوست ۲۰۱۸

سال پانزدهم • شماره ۳۲۱۳ • ۱۶صفحه • ۲۰۰۰ تومان

بازداشت‌های اخلالگران ارزی به دستگاه پولی رسید

عراقچی بازداشت شد

گروه اقتصاد: سخنگوی قوه قضائیه دیروز اعلام کرد معاون ارزی بانک مرکزی که به‌تازگی از این سمت برکنار شده بود، بازداشت شد. محسنی‌اژه‌ای در این باره گفته است: در ادامه رسیدگی به پرونده اخلالگران در نظام پولی و بانکی کشور، امروز (یکشنبه) ...

صفحه ۱۵

کرباسیان دومین کارت زرد خود را از مجلس گرفت

۲ سؤال از وزیر اقتصاد

گروه سیاست: زمزمه‌های استیضاح وزیر اقتصاد از مجلس شنیده می‌شود. بهارستانی‌ها تابه‌حال دو نامه به رئیس‌جمهوری برای تغییر تیم اقتصادی نوشته‌اند و صحبت از تغییر کابینه می‌کنند. دیروز هم در جلسه علنی مسعود کرباسیان دومین کارت زرد...

صفحه ۳

اجرای بسته جدید ارزی از روز سه‌شنبه

دلار آزاد شد

همین صفحه

عکس: محمدرضا عباسی، مهر

صفحه ۲

تیترها

پرواز بر فراز تحریم‌ها

۵ فروند ATR جدید هما در فرودگاه مهرآباد بر زمین نشست

صفحه ۴

پاسخ‌گویی وزیر اطلاعات درباره گرین‌کارت فرزندان مقامات در مجلس

صفحه ۲

احتکار به اسم تعطیلات تابستانه

صفحه ۴

وکیل مشایی:

هیچ اتهام مالی‌ای متوجه موکلم نیست

صفحه ۳

رکورداران جشن خانه سینما

صفحه ۱۰

ملاقات روحانی و ترامپ شاید در نیویورک

صفحه ۱۵

سرمقاله

راه‌حل مسئله کامیون‌داران

کیومرث اشتریان . استاد دانشگاه تهران

مسائل کامیون‌داران و رانندگان ابعاد گوناگونی دارد که دارای راه‌حل‌های حقوقی و سیاستی است؛ اما این مسائل لاینحل باقی مانده و کُندی تصمیم‌گیران اصلی این حوزه علت‌العلل ناکامی‌هاست. بی‌تردید اجحاف‌هایی که از سوی شرکت‌های حمل‌ونقل، خودروسازان، شرکت‌های بیمه و حتی برخی از نمایندگان این صنف بر آنها روا شده، دل هر انسانی را به درد می‌آورد. وظیفه هر انسان مسئولی است که در حد توان به رفع آلام آنها اقدام کند. وظیفه تخصصی و روشنفکری ماست که به جای حل مشکل جهانیان! به برادران خود که در همسایگی ما در حال دسته‌وپنجه نرم‌کردن با سختی‌های روزگارند، کمک رسانیم. من مدت‌هاست که به این نتیجه رسیده‌ام که گره‌گشایی‌های موردی که مستظهر به راه‌حل‌های حقوقی و سیاست‌گذاری باشد، بهتر از نزاع‌های کلان ساختاری و سیاسی جواب می‌دهد؛ هرچند که ممکن است متهم به رفوگری بشوم. نظامات سیاست‌گذاری یک برساخته اجتماعی است که از طریق گفت‌وگوهای موردی و حقوقی جلای کارآمدی می‌خورد. صد بار هم اگر ساختارهای سیاسی دگرگون شود، مادامی که به گفت‌وگوی اجتماعی و مذاکرات موردی بی‌توجه باشیم، نتیجه‌ای نخواهیم گرفت. سیاست‌ورزی و سیاست‌گذاری مبارزه اجتماعی معطوف به منافع گروه‌های مختلف است که می‌تواند براساس ارزش‌های گوناگونی هدایت و تعدیل شود؛ اما هرگونه ارزش‌گذاری یک فرایند اجتماعی-مذاکره‌ای است. خودآگاهی درباره این امر، نقادی ارزش‌های گوناگون را می‌طلبد و از پنهان‌کردن منافع گروه‌های مختلف در زرورق ارزش‌ها جلوگیری می‌کند. مثلا نقادی رفتار شرکت‌های خودروساز و بانک‌ها می‌تواند از پنهان‌کاری گروهی اندک جلوگیری کند تا منافع خود را در زرورق ارزش‌هایی مانند تولید ملی و اشتغال پنهان نکنند.

حل مشکلات معیشتی رانندگان و کامیون‌دارانِ زحمتکش و «بامرام»! مستلزم اتخاذ مجموعه و منظومه‌ای از تصمیم‌های خُرد و کلان است. سروصداهای گنگ و نامفهوم مشکلی را حل نمی‌کند. دغدغه‌ها باید تبدیل به راهکار حقوقی و سیاست‌گذاری شود. ازاین‌رو امروزه در برخی از کشورها، صنوف و حرفه‌ها برای شناسایی حقوق قانونی خود («کشف حق») و استیفای آن از مشاوران حقوقی استفاده می‌کنند. رانندگان و کامیون‌داران باید مطالبات خود را به درخواست‌های حقوقی تبدیل کنند تا بتوانند به حق خود دست یابند. متأسفانه مشاهده می‌شود که این قشر زحمتکش به دلیل ناآشنایی با حقوق خود گاه حتی خواسته‌هایی را به صورت گنگ مطرح می‌کنند که عملا به ضرر آنهاست. گرهی که با دست و به‌سادگی باز می‌شود، نباید با دندان گشوده شود. برای بررسی و رسیدگی فوری به خواسته‌های بحق این قشر زحمتکش نباید به برخوردهای غیرحقوقی، سیاسی و امنیتی متوسل شد. توسل به استفاده از روش‌های غیرمدنی، این قشر را از نظام دور خواهد کرد، آتش کینه را شعله‌ور و زمینه را برای سوءاستفاده دشمنان فراهم می‌کند. متأسفانه با وجود هشدارهای گوناگون همواره با تعلل و کندی در نظام تصمیم‌گیری مواجه بوده‌ایم و برخی از مسئولان به جای رسیدگی به این خواسته‌ها به تشکیل جلسات بی‌نتیجه مبادرت ورزیده‌اند؛ همچنین تصمیماتی را که به‌سادگی می‌توان اتخاذ کرد و به رفع‌ورجوع مشکل کمک می‌کند، متذکر می‌شوم. این راه‌حل‌ها که بعضی خُرد- اما مؤثر- و برخی نیز کلان و ساختاری- ولی درازمدت- هستند، از خواسته‌های اصلی رانندگان و کامیون‌داران نیز بوده است:

۱- حمایت از رانندگان و کامیون‌داران در برابر اجحاف‌های برخی از شرکت‌های حمل‌ونقل بسیار حیاتی است. مدت مدیدی است که این بی‌عدالتی بزرگ روا شده است و جمعیت پراکنده رانندگان و کامیون‌داران در برابر شرکت‌های حمل‌ونقل گرفتارند. مقررات و تنظیمات دولتی نیز عملا برای این بی‌عدالتی چاره‌ای نیندیشیده است. تکثر شرکت‌های حمل‌ونقل، فساد و نبود نظارت را گسترش داده است. اگر تعداد این شرکت‌ها اندک، اندازه آنها بزرگ و اتحادیه(های) رانندگان نیز قدرتمند باشد، محتملا بخش زیادی از این مشکل حل می‌شود. اتحادیه‌های بزرگ در برابر شرکت‌های بزرگ مبارزه منافع را روشن‌تر می‌کند تا اینکه انبوهی راننده و کامیون‌دار در برابر شمار کثیری از شرکت‌های حمل‌ونقل قرار بگیرند و معلوم نباشد که در ساختارهای مویرگی چه شرکتی بر چه کسی ظلم روا می‌دارد؛ اما یک اصل اساسی باید رعایت شود: این شرکت‌های بزرگ باید از رانندگان و کامیون‌داران فعلی برگزیده شوند.

ادامه در صفحه ۴

تیتر یک

دلار آزاد شد

شرق: رئیس کل بانک مرکزی دیشب با حضور در برنامه گفت‌وگوی خبری از بسته جدید ارزی دولت رونمایی کرد. طبق گفته‌های عبدالناصر همتی برای واردات کالاهای ضروری، دارو و تجهیزات پزشکی طبق رویه قبلی ارز ۴۲۰۰ تومانی تخصیص می‌یابد اما سایر کالاهای مصرفی و واسطه‌ای برای تأمین ارز خود باید به بازار ثانویه مراجعه کنند. همچنین صرافی‌ها که طی سیاست ارزی قبلی دولت ممنوع‌الفعالیت شده بودند، برای تأمین ارز خرد به چرخه فعالیت بازمی گردند و موضوع قاچاق ارز لغو شد.

عبدالناصر همتی، رئیس کل بانک مرکزی در توضیح سیاست ارزی دولت بیان کرد: درحال حاضر ارز واردات تمامی کالاها براساس نرخ ترجیحی تأمین می‌شود و نرخ ۴۲۰۰ اولیه اکنون به ۴۴۰۰تومان رسیده است اما اتفاقی که افتاد این بود در حاشیه بازار نرخ دیگری در حال بزرگ شدن بود و نابه‌سامانی ایجاد کرد. به همین دلیل ما به این نتیجه رسیدیم بازار ارز باید باز شود و در شرایط فعلی تعیین نرخ دستوری ارز به نفع اقتصاد نیست. اکنون وضعیت ارزی ما بسیار خوب و تراز ما مثبت است، پس باید فضا را باز کنیم تا فعالان اقتصادی به راحتی بتوانند فعالیت کنند. امیدوارم با اجرائی شدن بازار پیش‌بینی‌شده شاهد ثبات ارزی باشیم. او ادامه داد: دغدغه همه مسئولان این است که کالاهای اساسی و دارو به قیمت ثابت و بدون افزایش نرخ به دست مردم برسد. وزارتخانه‌های صمت، کشاورزی و بهداشت مکلف شدند لیست کالاهای ضروری، دارو و تجهیزات پزشکی را به ما ارائه کنند و دولت بانک مرکزی را موظف دانسته با نرخ ۴۲۰۰ تومان تأمین ارز شوند. بنابراین باید مسئولان بر این فرایند از مرحله تخصیص تا عرضه و مصرف مردم نظارت جدی داشته باشند و رئیس‌جمهور دراین باره با مسئولان مربوطه اتمام حجت کرده است. همتی درباره رانت‌های ایجادشده پس از اختصاص نرخ ارز دولتی توضیح داد: در مدت ۴ ماه گذشته و اجرای سیاست ارزی اولیه دولت، تعداد اقلام وارداتی خیلی زیاد بود و همین امر روند نظارت و کنترل را دشوار کرده بود بنابراین ما تصمیم گرفتیم با محدودکردن لیست تخصیص ارز دولتی به کالاهای اساسی گستره نظارت را منسجم‌تر کنیم و حتما با نظارت همه جانبه جلوی رانت در این مسیر گرفته خواهد شد. او افزود: در بازار ثانویه، ارز صادرکنندگان از قبیل صادرکنندگان محصولات پتروشیمی، فولاد و فراورده‌های نفتی عرضه خواهد شد. بنابراین ما در تعیین نرخ دخالت نخواهیم کرد.

رئیس بانک مرکزی در پاسخ به این سؤال که چه تضمینی وجود خواهد داشت که صادرکنندگان ارز خود را در این بازار عرضه کنند، توضیح داد: رئیس‌جمهور در این‌باره تمهیداتی را اندیشیده و این صادرکنندگان در بازار دوم حضور فعال خواهند داشت. در واقع تعیین نرخ ارز در بازار ثانویه به نوعی حالت حراج خواهد داشت و صادرکنندگان با عرضه ارز خود و تعیین قیمت اولیه به صورت توافقی با واردکنندگان به نرخ نهایی می‌رسند. من معتقدم نباید ما نرخ ارز را دستوری تعیین کنیم، این کار اشتباه است.

همتی درباره شروع کار مجدد صرافی‌ها هم توضیح داد: ما تصمیم گرفتیم صرافی‌ها مانند گذشته به چرخه خرید و فروش ارز بازگردند و ارز مسافرتی و در واقع ارز خرد را تأمین کنند. نرخ مورد معامله در صرافی‌ها هم نزدیک به همان نرخی است که در بازار ثانویه تعیین می‌شود. رئیس بانک مرکزی تأکید کرد: ورود ارز به صورت اسکناس و طلا به داخل کشور بدون محدودیت مجاز است و واردات طلا به صورت خام از کلیه حقوق عوارض قانونی و مالیات بر ارزش افزوده معاف خواهد بود.

یادداشت

قابله مافیای واردات خودرو

سیدنصرالله حجازی
استاد دانشگاه

داستان مافیای واردات خودرو ابعاد گوناگونی دارد. در یادداشت گذشته با عنوان «این همه ماجرا نیست؛ مسئله اساسی‌تر از اینهاست» این موضوع را فقط نمونه‌ای از «فساد سیستمیک» موجود در کشور دانستیم و بر پیوند این مافیا با «کارگزاران و مدیران دولتی» و توانمندی‌اش در «اثرگذاری بر تصمیمات و سیاست‌گذاری‌های عمومی» تأکید کردیم. از ابعاد مهم داستان «مافیای واردات خودرو» چگونگی شکل‌گیری و زاده‌شدن آن است. اگر اکنون معلوم شده که مافیای خودرو مشتمل بر فقط چند شرکت متعلق به تعداد انگشت‌شماری از افراد و خانواده‌هاست، مسئله تأمل‌برانگیز این است که این مافیا که به صورت انحصاری بخش عمده واردات خودروی خارجی را در دست خود دارد، چگونه و چه زمانی زاده شده است.

۱) گویی که واردات خودرو به کشور امری دیرین و قدیمی است؛ اما این موضوع در فراز جدیدش به سال‌های دهه ۸۰ شمسی برمی‌گردد. باوجوداین در تقریبا دو دهه در پرتو اعمال سیاست‌های رقابتی در واردات خودرو که متضمن حضور واردکنندگان پرشمار در این عرصه بوده است، شاهد ایجاد انحصار در این زمینه نبودیم، در نتیجه امکان شکل‌گیری مافیای واردات خودرو وجود نداشت. راز و رمز پیدایی و زایش مافیای واردات خودرو به تصمیمات و سیاست‌های دولت و به طور مشخص دستورالعمل‌های هیئت وزیران و وزارت صنعت، معدن و تجارت در مدت تقریبا دو سال منتهی به تیر ۱۳۹۶ برمی‌گردد که این مصوبات در کلیت خود با برون‌گذاری و حذف تعداد کثیر واردکنندگان خودرو، زمینه غیررقابتی‌شدن و ایجاد انحصار در این عرصه را فراهم کرد. به عبارتی نطفه این مولود نامیمون با دخالت جهت‌دار دولت در عرصه واردات خودرو بسته شد؛ سپس این جنین در پرتو تصمیمات و دستورالعمل‌های تأمل‌برانگیز رشد کرد و جان گرفت و سرانجام در تیر ۱۳۹۶ به‌عنوان غولی مهیب و ویرانگر پا به عرصه وجود گذاشت و شروع به یکه‌تازی کرد.

۲) مافیای واردات خودرو در هیئت و شمایل حلقه‌ای انحصاری، سازمان‌یافته، بانفوذ، تاثیرگذار و البته «فاسد»، از خلال دستورالعمل‌های دولتی موجودیت یافت و فربه شد. همان دستورالعمل‌هایی که یکی «واردات خودروی خارجی را مشروط به داشتن نمایندگی مجاز و خدمات پس از فروش می‌کرد»، آن دیگری با به‌اصطلاح تعدیل این مقررات «ورود خودروهای خارجی از سوی افراد متفرقه را مشروط به ایجاد شبکه خدمات پس از فروش یا خرید خدمات گارانتی از نمایندگی‌های رسمی می‌کرد» و آن یکی «واردکنندگان غیرنماینده رسمی را ملزم می‌کرد سه درصد ارزش گمرکی خود را در راستای دریافت مجوز پوشش خدمات پس از فروش به نمایندگی‌های رسمی پرداخت کنند» و...؛ دستورالعمل‌هایی که ظاهرا به نام حمایت از حقوق دولت و منافع مردم تصویب می‌شد؛ اما در حقیقت به کام همین معدود افراد و شرکت‌های واردکننده خودرو بود و منافع عده‌ای انگشت‌شمار را بازتاب می‌دادند. اصل متمایزشدن «نمایندگی‌های مجاز خودروهای خارجی» از سایر واردکنندگان خودرو و منحصرشدن واردات خودرو به آنها و الزام واردکنندگان متفرقه به پرداخت درصدی به آنها برای پوشش خدمات پس از فروش، همه خواسته‌های زیاده‌خواهانه‌ای بودند که است خلال ضوابط و دستورالعمل‌های دولتی و به مدد پیشنهادکنندگان و تصویب‌کنندگان این ضوابط امکان تحقق یافته‌اند.

۳) حلقه مزبور واردات خودرو پس از تولد، آن‌گاه به یکه‌تازی پرداخت که همه دستورالعمل‌ها و ضوابط ناظر بر واردات خودرو را در راستای منافع خود یافت و مقامات و سیاست‌گذاران این عرصه را در خدمت و پشت سر خود دید؛ بنابراین سرمست از چنین نفوذ و حمایتی موقعیت را برای بردن منافع کلان و سودهای سرشار مناسب دید.

۴) دستور جناب آقای نعمت‌زاده، وزیر سابق صنعت، معدن و تجارت، در تاریخ ۱۳۹۶/۴/۲۴ خطاب به قائم‌مقام خود جناب آقای خسروتاج مبنی بر توقف ثبت سفارش واردات خودرو از منظر ارزیابی توانمندی و منافع حاصل برای مولود تازه‌رسته حلقه واردات خودرو مهم و به‌مثابه یک نقطه عطف است.

صرف‌نظر از مضمون این دستور، اصولا اینکه چرا آن وزیر محترم در اقدامی محرمانه به طور دستی دستورالعملی صادر و بی‌مقدمه به قائم‌مقام خود و رئیس سازمان توسعه تجارت دستور توقف ثبت سفارش خودرو را می‌دهد، فقط یک روی سکه است. آثار و تبعات اقتصادی این دستور متضمن ملتهب‌کردن بازار خودرو در کشور و در نتیجه سرازیرکردن منافع سرشار حاصل از این توقف و محدودسازی به جیب عده‌ای و به ضرر عموم مردم روی دیگر سکه است که این هر دو صورت تأمل‌برانگیز است.

از یک زاویه مسئله مطرح‌شده این است که چرا آقای نعمت‌زاده این دستور را صادر کردند؟ آیا این تصمیم را حسب تشخیص خود یا تحت فشار عواملی دیگر اتخاذ کرده‌اند؟ چرا با توجه به غیرقانونی‌بودن این دستور قائم‌مقام محترم وزیر مبادرت به اجرای آن کرده است؟ آیا قائم‌مقام ایشان در اجرای مقررات اداری مراتب غیرقانونی‌بودن این دستور را قبل از اجرا به وزیر گوشزد کرده است یا خیر؟ رئیس‌جمهوری محترم در جریان این دستور غیرقانونی بوده‌اند یا خیر؟ و نظر به مسئولیت وزرا در قبال رئیس‌جمهور موضع آقای روحانی در قبال این دستور غیرقانونی چه بوده است؟

ادامه در صفحه ۱۵

حرف اول

استیضاح، تحریم و استقامت ملی

روزبه کردونی . پژوهشگر سیاست‌گذاری

«ریچارد نفیو»، مسئول تیم طراحی تحریم‌ها علیه ایران، در کتاب هنر تحریم‌ها که از آن به‌عنوان راهنمای آموزشی تحریم در سطوح بالای دستگاه سیاست‌گذاری آمریکا یاد می‌شود، درباره درک آثار تحریم و درد ناشی از آن در کشور هدف، از واژه «استقامت» استفاده می‌کند. او واژه استقامت را به‌عنوان قاطعیت روان‌شناختی کشور هدف، برای انکار پیروزی تحریم‌کننده تعریف کرده و تأکید می‌کند اساسا تحریم‌ها برای درهم‌شکستن این قاطعیت روان‌شناختی وضع می‌شود. توجه به این نکته ازآن‌رو ضروری است که نشان می‌دهد در کنار مشکلات عدیده درون کشور، نارضایتی‌های ناشی از شکاف فزاینده انتظارات و امکانات، اعتراضات مردمی و موارد دیگر، دشمنی هوشمند و با برنامه فروپاشی روانی، جامعه را هدف قرار داده است. در این شرایط ویژه یک ضرورت انکارناپذیر، گفت‌وگوی بی‌واسطه با مردم است؛ مردمی که در شرایط سخت اقتصادی به سر می‌برند و دیوار اعتماد میان آنان و دولت (به معنای عام) بلندتر شده است، گفت‌وگو با کارگرانی که حقوق معوقه دارند، گفت‌وگو با بازنشستگانی که مطالبات معوقه دارند، گفت‌وگو با معدنچیانی که با جانشان کار می‌کنند، گفت‌وگو با کامیون‌دارانی که از تبعیض، رانت و بی‌توجهی نارضایتی دارند و گفت‌وگو با مردم روستاها، شهرستان‌ها و آنها که منتظر شنیده‌شدن صدای خود هستند. در چنین زمانه‌ای باید اذعان کرد ایران ما نیازمند تقویت حلقه‌های اتصال و گفت‌وگو میان همه اقشار است. برای این منظور، به چهره‌هایی نیاز است که به گفت‌وگوی اجتماعی باور داشته باشند و بتوانند زمینه‌ساز تقویت استقامت ملی در شرایط سخت کنونی باشند. تضعیف چهره‌هایی که علاوه بر داشتن مسئولیت رسمی سعی در مواجهه با بحران‌ها و چالش‌های اجتماعی ازجمله اعتراضات گروه‌های مختلف بر مبنای ایده «گفت‌وگوی اجتماعی» داشته با حضور و ورود در جمع‌های مختلف و متنوع مردم و شنیدن بی‌واسطه مشکلات و مطالبات به سمت تحقق حداکثری این خواسته‌ها گام برداشته‌اند، می‌تواند به عنوان یک تهدید اجتماعی عمل کند. نگاهی گذرا به فضای رسانه‌ای کشور و رصد اظهارنظرها درباره استیضاح وزیر کار نشان می‌دهد جمعی از نخبگان، دانشگاهیان، فعالان مدنی و کنشگران سیاسی-مدنی از طیف‌های مختلف بدون نگرانی از دریافت برچسب، مخالفت خود را اعلام کرده‌اند.

ادامه در صفحه ۲