

خبر

اعتراض به تعطیلی دانشکده اقتصاد شریف

● **مهر:** ۲۳۱ فعال دانشگاهی با صدور بیانیه‌ای از تعطیلی دانشکده مدیریت و اقتصاد دانشگاه صنعتی شریف گله و دلایلی در خصوص لزوم ادامه فعالیت این دانشکده مطرح کردند. در بخشی از متن این بیانیه، که شامل اسناد دانشگاه، روزنامه‌نگار، دانشجو و فعال بخش خصوصی هستند، آمده است: ما بر این باوریم که دانشکده مدیریت و اقتصاد دانشگاه صنعتی شریف، در ۱۴ سالگی که از تأسیس آن می‌گذرد، به یکی از پیشخانان تعلیم و تربیت مدیران شایسته و کارآمد و کارشناسان دانشمند و آگاه تبدیل شده است. این نهاد آموزشی کشور، نه‌تنها به جذب و تربیت دانش‌آموختگان از طیف وسیعی از رشته‌های دانشگاهی همت گماشته، بلکه کوششیده است تا نقطه ارتباطی بسیاری از کارآفرینان، مدیران، فعالان صنعت و اقتصاد با جوانان و مدیران نسل آینده باشد در کنار برنامه‌های آموزشی، این دانشکده به همت اساتید و دستدارانش کارگاه‌های آموزشی متعدد و گوناگونی را برای گروه‌های مختلف برگزار کرده است. در این کارگاه‌ها دانشجویان از تجربه مدیران صنایع کشور فرا گرفته‌اند و صنعتگران و کارآفرینان با جریان آخرین تحولات دانش روز بیشتر آشنا شده‌اند. دانش‌آموختگان این نهاد، هم‌اکنون در دهها شرکت و نهاد دولتی و مالی حضور داشته و به گواه مدیران و همکارانشان در زمره نیروهای موثر و بیشتر از موسسات هستند. همه ما گواه این واقعیت هستیم که دانشکده مدیریت و اقتصاد دانشگاه شریف در ۱۴ سالگی که از عمرش می‌گذرد، همواره به یک الگوی توسعه‌ی بومی، ایرانی و اسلامی سرسخته متعهد باقی‌مانده و کوشیده است تا همواره به همه فعالان این عرصه، ارزش دانش و اهمیت تجربه را یادآوری کند.

بررسی بودجه ۹۲ یا بودجه سال گذشته

● **فارس:** مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ کل کشور را از منظر تطبیق ردیف‌های دستگاه‌های اجرایی مندرج در لایحه و مقایسه اعتبارات آنها با قانون بودجه سال ۱۳۹۱ مورد بررسی قرار داد.

۱- لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ با ۶۱ ردیف مستقل بودجه‌ای به مجلس ارایه شده است که تعداد ردیف‌های فوق در قوانین بودجه سال‌های ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸، ۲۶۲ و ۲۸۷ بوده است. در سال ۱۳۸۹، ۲۸۷ دستگاه و ردیف بودجه‌ای به مجلس ارایه شده است که تعداد ردیف‌های فوق در قوانین بودجه سال‌های ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸، ۲۶۲ و ۲۸۷ بوده است. در سال ۱۳۹۰، ۲۸۷ دستگاه و ردیف بودجه‌ای به مجلس ارایه شده است که تعداد ردیف‌های فوق در قوانین بودجه سال‌های ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸، ۲۶۲ و ۲۸۷ بوده است. در سال ۱۳۹۱، ۲۸۷ دستگاه و ردیف بودجه‌ای به مجلس ارایه شده است که تعداد ردیف‌های فوق در قوانین بودجه سال‌های ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸، ۲۶۲ و ۲۸۷ بوده است. در سال ۱۳۹۲، ۲۸۷ دستگاه و ردیف بودجه‌ای به مجلس ارایه شده است که تعداد ردیف‌های فوق در قوانین بودجه سال‌های ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸، ۲۶۲ و ۲۸۷ بوده است.

۲- در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲، ۲۸۱ دستگاه و ردیف بودجه‌ای نسبت به قانون بودجه سال ۱۳۹۱ جدید و ۱۲ دستگاه و ردیف بودجه‌ای نسبت به قانون بودجه سال ۱۳۹۱ حذف شده‌اند.

۳- اعتبارات ۳۵ دستگاه بیش از ۲۵ درصد افزایش و اعتبارات ۲۴ دستگاه بیش از ۲۰ درصد کاهش یافته است. ۴- در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱، وزارت آموزش و پرورش (به میزان ۱۰ درصد) از کل اعتبارات هزینه‌ای، ستاد مشترک سپاه پاسداران انقلاب اسلامی (به میزان ۱۱ درصد) از کل اعتبارات هزینه‌ای، وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی (به میزان ۱۰ درصد) از کل اعتبارات هزینه‌ای و سازمان تأمین اجتماعی نیروهای مسلح (به میزان هفت‌درصد) از کل اعتبارات هزینه‌ای، بالاترین میزان سرجمع اعتبارات هزینه‌ای را به خود اختصاص داده‌اند.

این گزارش به بررسی توجوه طبقه‌بندی دستگاه‌های اجرایی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ کل کشور و مقایسه آن با طبقه‌بندی دستگاه‌ها در قانون بودجه سال ۱۳۹۱ پرداخته است. علاوه بر این اعتبارات دستگاه‌ها در مقایسه با قانون بودجه سال ۱۳۹۱ بررسی شده و دستگاه‌ها بر اساس میزان رشد اعتبارات دسته‌بندی شده‌اند. با توجه به تغییرات لایحه بودجه سال ۱۳۹۲، برای بررسی دقیق‌تر و مقایسه صحیح بین اعتبارات دستگاه‌ها ابتدا دستگاه‌ها و ردیف‌های لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ بر اساس دستگاه‌ها و ردیف‌های قانون بودجه سال ۱۳۹۱ مورد بازبینی و طبقه‌بندی مجدد قرار گرفت و سپس اعتبارات دستگاه‌ها و ردیف‌ها نظیر به نظیر، مقایسه شن و با موافقت دولت شمارگذاری خودروهای داخلی آغاز می‌شود.

دولت با شماره گذاری خودروهای داخلی موافقت کرد

● **ایستنا:** مصوبه دولت درباره بلامانع بودن ادامه شماره‌گذاری خودروهای سواری یورو ۲ به سازمان‌های ذی‌ربط ابلاغ شد. به این ترتیب شماره‌گذاری خودروهای داخلی به‌زودی از سر گرفته خواهد شد. پلیس راهنمایی و رانندگی از ابتدای اسماال شماره‌گذاری خودروهای داخلی را به دلیل عدم ارتقا به استاندارد آلایندگی یورو ۴ متوقف کرد. این در حالی است که طبق قانون از ابتدای سال ۹۲ وزارت نفت باید سوخت متناسب با استانداردهای آلایندگی یورو ۴ را توزیع کرده و خودروسازان نیز باید محصولات خود را به این استاندارد ارتقا می‌دادند. با این حال به دلیل عدم اجرای این قانون و توقف شماره‌گذاری خودروها، هیات وزیران در جلسه هجدهم فروردین خود با پیشنهاد وزارت صنعت، معدن و تجارت با ارایه مهلت جدیدی در خودروسازان برای ارتقا محصولات تولیدی به استاندارد آلایندگی یورو ۴ موافقت کرد و مقرر شد که از ابتدای تیرماه این کار صورت گیرد. با ابلاغ این مصوبه به وزارت کشور، وزارت صنعت، معدن و تجارت و سازمان حفاظت محیط‌زیست انتظار می‌رود پلیس راهنمایی و رانندگی شماره‌گذاری خودروهای داخلی را آغاز کند.

شرق: از ۱/۵ سال گذشته که حلقه تحریم ایران تنگ‌تر شده، سازمان بنادر و دریانوردی هم طی بخشنامه‌ای به شرکت‌های کشتیرانی اعلام کرده: از این پس شرکت‌های فعال در این بخش موظف هستند حقوق و عوارض بندری خود را به دلار به حساب این سازمان نزد بانک ملت شعبه کندوان پرداخت کنند.

از آنجا که نقل و انتقال پول به داخل و خارج از کشور مدتی است دچار اختلال شده، این خواسته سازمان بنادر و دریانوردی مورد اعتراض شرکت‌های کشتیرانی قرار گرفت؛ اعتراضی که تا این لحظه نتیجه نداده است. انتشار این مطلب در صفحه چهار «شرق» مورخ چهارم اردیبهشت جاری و انعکاس دیدگاه فعالان این صنعت موجب واکنش سازمان بنادر و دریانوردی شد که عینا در پی می‌آید ضمن اینکه مسعود دانشمند، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل، ترانزیت و امور گرم‌کری

اتاق ایران هم در واکنش به جوابیه این سازمان، مطالبی را به دفتر روزنامه «شرق» ارسال کرده که آن هم عینا در ادامه می‌آید:

حقوق و عوارض بندری بر شناورها در کلیه بنادر دنیا بر مبنای ارز بین‌المللی تعیین و از شناورها اخذ می‌گردد، همان‌گونه که کرایه حمل کانتینر یا کالا از صاحبان کالا به ارز دریافت می‌گردد. بر اساس قانون، بنادر موظفند که کلیه حقوق و عوارض مترتب بر شناورها را به ارز دریافت نمایند. برخی موارد تأثیرگذار در این محاسبات عبارتند از حق ورود کشتی به دهانه بندر، حق ورود به بندر، حق تخلیه و بارگیری در اسکله، عوارض فانوس دریایی، لنگراندازی و لنگربرداری، راهنمایی کشتی، پهلودهی و جداسازی از اسکله، هزینه لاپرویی، هزینه یدک‌کشی، هزینه جمع‌آوری زباله و مواد زاید، هزینه جمع‌آوری آب توازن کشتی، هدیمانند کشتی و غیره.

سازمان بنادر و دریانوردی در چند سال گذشته با توجه به نرخ واحد برابری ارز و درخواست برخی از شرکت‌های کشتیرانی، مجوز پرداخت حقوق و عوارض بندری به صورت ریالی بر اساس دلار یا سایر ارزهای معتبر بین‌المللی را صادر نمود. اما به دلیل بروز نوسانات و تغییرات در نرخ تبدیل ارز و مشکلات متعدد در محاسبه و اخذ حقوق و عوارض بندری به صورت ریالی، مقرر نمود که برای حفظ حقوق بیت‌المال و منافع ملی، کلیه حقوق و عوارض همانند گذشته به صورت ارزی دریافت گردد. نمایندگی‌های شرکت کشتیرانی خارجی و شرکت‌های خدمات حمل‌ونقل دریایی نه‌تنها از موارد فوق اطلاع و آگاهی کامل دارند، بلکه همچنین می‌دانند که نمایندگی‌های ایرانی خطوط کشتیرانی خارجی صرفا به عنوان رابط بین سازمان بنادر و صاحبان خارجی کشتی دریافت و باید به حساب سازمان بنادر واریز نمایند. بدیهی است که نمایندگی‌های مذکور حق‌العمل خود را بر اساس قراردادهای منعقدۀ با صاحبان شناورهای خارجی به صورت جداگانه دریافت می‌کنند.

متأسفانه به‌دنبال موقعیت پیش‌آمده ناشی از تفاوت بین نرخ ارز مبادله‌ای و نرخ ارز در بازار، برخی نمایندگی‌های شرکت‌های کشتیرانی معادل ریالی ارز دریافتی از شرکت‌های خارجی را با نرخ مبادله‌ای به حساب سازمان واریز و مبالغه‌ناقص نرخ ارز مبالغه‌ای و نرخ آزاد را که متعلق به این سازمان می‌باشد، به نفع خود برداشت نموده‌اند. همان‌گونه که پیش‌تر نیز اشاره شد، کلیه مبالغه ارزی دریافتی از کشتی‌های خارجی جزو

درآمدهای این سازمان محسوب شده و باید به حساب سازمان بنادر و دریانوردی واریز گردد تا مطابق قانون اسکان هزینه آن جهت توسعه و تجهیز بنادر تجاری کشور، تأمین ایمنی عبور و مرور کشتی‌ها، تجسی و نجات، خرید تجهیزات مورد نیاز عملیات بندری و دریایی و سایر هزینه‌های ارزی سازمان، فراهم گردد. از این‌رو سازمان بنادر و دریانوردی به منظور حفظ حقوق دولت و بیت‌المال مصوبات قبلی در زمان تک‌نرخ‌ی ارز مبنی بر اخذ حقوق و عوارض بندری از شناورهای خارجی را به صورت معادل ریالی مبالغه ارزی دریافتی لغو و پرداخت ارزی آن را الزامی نمود. درواقع برخلاف مطالب مطرح‌وجه در روزنامه شرق، اقدام سازمان بنادر و دریانوردی، منطبق بر ضوابط قانونی بوده و صرفا به دلیل شرایط پیش‌آمده به منظور تأمین ارز مورد نیاز سازمان برای انجام وظایف محوله و توسعه و تجهیز بنادر و نیازهای عملیاتی در بنادر کشور تدابیر لازم در چارچوب قانونی اتخاذ گردیده است. چرا که این سازمان مکلف

است با اعمال مدیریت صحیح از وارد آمدن صدمات جبران‌ناپذیر به منافع کشور و بروز هرگونه اختلال احتمالی در تحقق اهداف و برنامه‌های توسعه و تجهیز بنادر و به منظور تسهیل انجام عملیات واردات و صادرات کالا در بنادر جلوگیری نماید. متأسفانه علی‌رغم اقدام این سازمان در راستای رفع مشکلات پرداخت ارزی شرکت‌های کشتیرانی خارجی، ملاحظه می‌شود برخی اشخاص علی‌رغم اشراف کامل به موضوع،

به بیان و ارایه مطالبی نادرست، مبهم و دوپهلو در مخالفت با اقدامات قانونی سازمان بنادر و دریانوردی اقدام می‌نمایند. نمایندگی‌های خطوط کشتیرانی خارجی در کشور به خوبی می‌دانند که بنادر تجاری کشور نیز همانند دیگر بنادر بین‌المللی دنیا می‌بایست هزینه ارایه خدمات به کشتی‌های خارجی را به صورت ارز بین‌المللی دریافت نمایند تا هم درآمدهای ارزی کشور افزایش یابد و هم نیازهای ارزی کشور جهت تأمین تجهیزات خارجی و دیگر مصارف ارزی سازمان تحصیل گردد و مضافا آنکه در شرایط کنونی زمینه سوءاستفاده ناشی از تفاوت نرخ تبدیل ارز و تضعیف حقوق دولت فراهم نشود. در اینجا ذکر چند نکته ضروری می‌باشد:

اقتصاد

سازمان بنادر و کشتیرانی

موظف به دریافت ارزی عوارض هستیم



۱- سازمان بنادر و دریانوردی به لحاظ اقداماتی که در جهت ورود و پهلوگیری ایمن شناورهای خارجی و دیگر اقداماتی که ذکر شده، هزینه‌ها را از شناورهای خارجی براساس عرف و قوانین بین‌المللی به ارز خارجی دریافت می‌نماید و نمایندگی‌های خطوط کشتیرانی خارجی در ایران برابر همان مبلغ را که به ارز خارجی از شرکت‌های خارجی کشتیرانی دریافت می‌نمایند می‌بایست به حساب سازمان پرداخت نمایند و در واقع این امانت را به صاحب حق یعنی سازمان بنادر و دریانوردی تادیه نمایند. لیکن مشخص نیست که این شرکت‌های واسطه که بابت حق نمایندگی از مالکان شناورها، جداگانه حق الزحمه خود را دریافت می‌نمایند بابت چه حقی و انجام چه کار و چه اقدامی انتظار دارند که حقوق دولت و مردم پایمال و به حساب آنان واریز گردد و از این رهگذر مبالغ هنگفتی را که بر اساس بر آورد اولیه مبالغه‌ناقص مذکور در سال به میزان حدود ۱۵۰۰ میلیارد ریال بالغ می‌گردد به ناحق از آن خود گراندند.

۲- این سازمان اجازه فروش ارزهای دریافتی از ارایه خدمات در شناورهای خارجی در بازار آزاد را نداشته و ندارد و برابر ضوابط و مقررات قانون محاسبات عمومی کشور نسبت به واریز مبالغ دریافتی به حساب‌های ارزی در سیستم بانکی کشور که با تأیید و تحت نظارت خزانه کل کشور مفتوح گردیده اقدام می‌نماید. لذا طرح ادعاهای خلاف واقع از سوی یک عده افراد سودجو هدفی جز گمراه کردن افکار عمومی و سرپوش

گذاشتن بر اقدامات غیرقانونی خود و کسب درآمدهای ناشروع در پی ندارد.

۳- طرح ادعاها و مطالب خلاف واقع و ایراد تهمت‌های ناروا به این سازمان به عنوان یک سازمان دولتی، مصداق تشویش اذهان عمومی بوده و این سازمان حق پیگیری آن از طریق مراجع قضایی را برای خود محفوظ می‌دارد.

دانشمند

در همین خصوص مسعود دانشمند رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی توضیحاتی به شرق داد که اینگونه است:

۱- اینکه شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی باید حقوق و عوارض کشتی‌های با پرچم خارجی را از مالکان کشتی‌ها دریافت و به حساب ارزی سازمان بنادر و

دریانوردی نزد بانک‌های داخلی واریز کنند، امری مسلم است.

۲- در سال‌های گذشته همواره شرکت‌های نمایندگی خطوط کشتیرانی حقوق و عوارض متعلق به کشتی‌های با پرچم خارجی را به حساب ارزی سازمان بنادر و دریانوردی نزد بانک‌های داخلی پرداخت می‌کردند و از این بابت هم مشکلی وجود نداشت.

۳- به دلیل مشکلات ناشی از تحریم و عدم امکان دریافت ارز از بانک‌های خارجی توسط بانک‌های ایرانی اختلالی در روند پرداخت هزینه‌های ارزی به وجود آمد. در سال‌های گذشته سازمان بنادر و کشتیرانی پذیرفته بود که حقوق و عوارض بندری از حساب ارزی دارندگان ارز در داخل کشور برداشت و به حساب ارزی این سازمان نزد بانک‌های داخلی پرداخت شود. متعاقب آن، سازمان بنادر و کشتیرانی قبول کرد حقوق

و عوارض به ریال و با نرخ مبادله‌ای به حساب ریالی سازمان نزد بانک‌های داخلی پرداخت شود.

۴- شرکت‌های نمایندگی خطوط کشتیرانی به ناچار ارز معادل حقوق و عوارض بندری کشتی‌ها را از طریق صرافی و به ریال دریافت کردند و طبیعی است که باید این ریال رایه حساب سازمان بنادر پرداخت می‌کردند.

۵- سازمان بنادر و دریانوردی در شرایط سخت عدم فعالیت سیستم بانکی، به جای ارایه راهکارهای عملیاتی و ارجایی، دستور صادر کرد که طی آن شرکت‌ها ارز را به صورت اسکناس از بازار آزاد تهیه و به حساب سازمان بنادر و دریانوردی نزد شعبه بانک ملت واریز کنند.

۶- بانک ملت کتباً به سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد، این نوع ارز دریافتی از شرکت‌های کشتیرانی به‌عنوان ارز با منشأ خارجی تلقی نمی‌شود و صرفا معادل ریالی آن با نرخ مبادله‌ای، قابل پرداخت به حساب سازمان بنادر است و دولت آمادگی دارد برای تأمین نیازهای ارزی سازمان بنادر و دریانوردی به هر میزان ارز با نرخ مبادله‌ای در اختیار این سازمان قرار دهد.

۷- با توجه به تمامی مطالب یادشده، پیشنهاد طرح‌شده در گزارش چهارم اردیبهشت روزنامه «شرق» به این شکل مجدداً مطرح می‌شود. سازمان بنادر دوتومرفه جداگانه (یکی ریالی و دیگری ارزی) تهیه و به شرکت‌ها ابلاغ کند تا هر شرکتی با توجه به امکانات خود، تعرفه مربوطه را اجرا کند. به این ترتیب سازمان بنادر و دریانوردی می‌توانست و می‌تواند تعرفه‌ای با نرخ برابری دلار به ریال معادل بازار آزاد بدون ذکر نرخ، تهیه و مورد اجرا قرار دهد. بدیهی است که این سازمان می‌تواند از ریال به دست آمده از بازار آزاد نیازهای ارزی خود را تأمین کند. بنابراین پیشنهاد مطرح‌شده از یک سو موجب رفع مشکل در بازار و از سوی دیگر تأمین ریال لازم برای تأمین ارزی سازمان بنادر و دریانوردی با منشأ خارجی خواهد شد. همچنین شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی صورت‌تعالی ریالی دریافتی از سازمان بنادر و دریانوردی را بر حساب دریافتی از صرافی‌ها به صاحبان کشتی‌ها ارایه خواهند کرد و حساب خود را به این شکل تسویه می‌کنند.

۸- همین پیشنهاد در قالب دیگر، در جلسه مورخ ۹۲/۲/۴ در حضور ریاست محترم سازمان بنادر و دریانوردی و کارشناسان مربوطه و هیات مدیره انجمن کشتیرانی مطرح و مورد توافق قرار گرفت. به این معنا که شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی به صورت علی‌الحساب هزینه‌های بندری را بر اساس هر دلار ۳۵ هزار ریال به حساب این سازمان واریز کنند.

انتقادها به قیمت‌های پایین شورای رقابت امیدی به افزایش قیمت انواع خودرو ندارند و می‌گویند، احتمال پایین‌تر آمدن قیمت‌ها در روزهای آتی وجود دارد.

در مقابل خودروسازان قرار دارند که از وضعیت موجود ناراضی هستند. میرخان‌رشتی، مشاور انجمن خودروسازان درخصوص وضعیت فعلی این گروه از فعالان بازار خودرو می‌گوید: «در ایسن مدت فروش خودروسازان به حدی رسیده که به‌دلیل کاهش تقاضای مصرف‌کنندگان، خودروسازان و قطعه‌سازان را در چرخه باطلی گرفتار کرده است به‌گونه‌ای که به دلیل عدم تأمین نقدینگی و پرداخت مطالبات قطعه‌سازان، تولید خودرو کاهش یافته و به دنبال آن با افت تولید، هزینه‌های نماه‌شده و قیمت فروش خودرو افزایش یافته که این موضوع نیز نارضایتی خریداران را به دنبال داشته است.»

مشاور انجمن خودروسازان ایران با بیان اینکه «در کجای دنیا سابقه داشته که برای بیش از دو ماه بازار فروش یک صنعت بزرگ و استراتژیک را به رکود بکشانند»، تصریح می‌کند: «بنابراین از مسوولان شورای رقابت می‌خواهم که هرچه زودتر نظر نهایی خود درباره دستورالعمل فروش خودرو را اعلام کنند.»

سرگشاده

ایجاد درک مشترک اقتصادی میان قوای سه‌گانه



محسن ایزدخواه
کارشناس اقتصادی

● شاخص‌های کلان اقتصادی که نشانه رشد و توسعه اقتصادی یک کشور محسوب می‌شوند و نتیجه سرمایه‌گذاری‌ها و سیاست‌های اقتصادی هر دولتی است، در پایان سال ۹۱ صفر یا نزدیک به صفر بوده است. طبق آمارهای رسمی منتشرشده، نرخ سرمایه‌گذاری در کشور کمتر از درصدی بوده که در برنامه پنجم توسعه اقتصادی و سیاسی کشور به عنوان اصلی‌ترین سند اقتصادی و توسعه‌ای پیش‌بینی شده بود و دولت عملا از تحقق برنامه عقب مانده است. در همین حال نرخ تورم در طول دولت نهم و دهم غیر از سال‌های ابتدایی، در آخرین سال عمر این دولت به ۳۲ درصد رسید که رقم قابل تاملی است که علاوه بر عوارض اقتصادی، بازنهاب‌های اجتماعی منفی نیز خواهد داشت. در کنار این آمارهای منفی، اکنون سمدیليون بیکار در کشور وجود دارند که با توجه به برنامه‌های توسعه‌ای که برای کشور تهیه و تدوین شده، این آمار نشانه خوبی برای آینده اقتصادی کشور نیست. مجموعه آمارهای فوق را می‌توان گفت کارنامه‌ای است که دولت نهم و دهم از خود برای گذاشته و چالش‌های اصلی دولت بعدی نیز همین موارد است که باید برای اصلاح آن با سرعت برنامه‌ریزی کرد.

در حوزه بیمه و تأمین اجتماعی، اکنون صندوق بازنشستگی کشور با کسری شدیدی مواجه است. میزان بدهی دولت به صندوق تأمین اجتماعی که در آغاز دولت‌نهم، شش‌هزارمیلیاردتومان برآورد می‌شد، در پایان سال ۹۱ به ۴۰ هزارمیلیاردتومان نزدیک شد. دولت در این سال‌ها نتوانست به تعهدات خود عمل کند و در مقابل با افزودن بر آن، بار سنگینی را برای دولت بعدی گذاشت که بازپرداخت این بدهی و موارد مشابه، یکی دیگر از چالش‌های دولت بعدی محسوب می‌شود.

در سال ۸۹ با طرح موضوع قانون هدفمندی یارانه‌ها، بسیاری از کارشناسان با اعلام اینکه بسترهای لازم برای اجرای چنین طرحی در جامعه فراهم نشده، هشدارهای لازم را در این خصوص بیان کردند. یکی از نکاتی که آنها برای اجرای این قانون به دفعات مورد تأکید قرار دادند، ترسیم شرایط عقلانی برای اجرای این قانون بود. داشتن بالاترین رشد اقتصادی، کمترین نرخ تورم، نرخ بیکاری تنزلی و وجود همبستگی اجتماعی از اصلی‌ترین و ضروری‌ترین مولفه‌ها برای اجرای درست این قانون بود. کارشناسان پیش‌بینی کرده‌بودند تا زمانی که این آمارها در جامعه تحقق پیدا نکند، قانون هدفمندی یارانه‌ها نمی‌تواند پیروزمانده و موفق اجرایی شود. درحالی‌که دولت نهم و دهم، عوارض منفی برجای خواهد گذاشت که اصلاح آن با مجلس در میان گذاشته و هم‌زمان کشور تحمیل می‌کند. در آن مقطع این دیدگاه‌ها و دلسوزی‌های مشفقانه مورد توجه قرار نگرفت و آثار اجرای قانون را در پایان سال ۹۱ با افزایش شدید قیمت‌ها و نرخ تورمی که توسط سازمان‌های رسمی اعلام شد، دیدیم. اکنون دولت بعدی باید پیشنهادات اصلاحی خود را با مجلس در میان گذاشته و هم‌زمان بر اصلاح مولفه‌های اقتصادی متمرکز شود و با ایجاد شرایط درست، زمینه اجرای دقیق آن را فراهم آورد. دولت آینده باید تمرکز خود را بر اعتمادسازی ملی، احیای سازمان برنلمه و بودجه، رسیدن به یک فهم و درک مشترک در میان قوای سه‌گانه در حوزه مسایل اقتصادی و تعیین تکلیف در مورد روابط بین‌الملل و پیشبرد آن در چارچوب دیپلماسی اقتصادی قرار دهد.

بریده اخبار

● **مهر:** مهدی غصفری گفت: با وجود گذشت حدود چهار سال از وعده‌های داده شده توسط

مسوولان دو دولت، اما همچنان خطوط اعتباری فیما بین عملیاتی نشده است. وی در نشست بازرگانان ایران و ترکیه همچنین بر رفع موانع بر سر مبادلات بانکی میان تهران و آنکارا تأکید کرد و با استناد به اظهارات طرف ترک مبنی بر اینکه دولت به دست ما موانع را بر داردیم، افزود: شما همین یک مانع بر سر مبادلات بانکی را بر دارید، رفع سایر مسایل را به ما واگذار کنید.

● **مهر:** رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس گفت: مجلس درصدد است تا تحقیق و تفحص از شورای رقابت را به تصویب برساند تا مشخص شود آیا میزان امکان رقابت در واگذاری‌های اصل ۴۴ سنجیده شده است.

● **فارس:** سه مجتمع تولیدکننده محصولات فلزی به اتهام کار انفروشی و عدم عرضه محصولات در بورس فلزات محکوم به پرداخت جزای نقدی به ارزش ۱۶ هزار و ۶۷۰ میلیارد ریال در حق دولت شدند.

● **فارس:** دبیر انجمن صنایع لبنی با بیان اینکه فقط برای دو گروه ۵۸ و ۱۶ قلم کالای لبنی توسط ستاد تنظیم بازار قیمت‌گذاری شده است، گفت: قیمت خارج از این اقدام را عرضه و تقاضا تعیین می‌کند.