

پرونده «شرق»؛ چگونه جانش‌های مدیریتی بحران همسایه به فرصتی برای ماتبدیل می‌شود

درس‌های زلزله ترکیه برای ما

بیمه‌زلزله برای خانه‌های ایرانی

دو زمین‌لرزه به بزرگی ۷٫۸ و ۷٫۵ که در ششم فوریه ۲۰۲۳ در استان قهرمان‌مرآش در جنوب شرقی ترکیه ۱۱ استان را تحت تأثیر قرار داد، بزرگ‌ترین سانحه طبیعی در تاریخ ترکیه بوده است. تا ۱۸ فوریه بیش از پنج هزار پس‌لرزه در این منطقه به ثبت رسیده و برای ۱۰ استان زلزله‌زده به مدت سه ماه حالت فوق‌العاده اعلام شده است.

صفحه ۶

روزنامه

پنجشنبه ۴ اسفند ۱۴۰۱ • ۲ شعبان ۱۴۴۴ • ۲۳ فوریه ۲۰۲۳ • سال بیستم • شماره ۴۵۰۳ • ۱۲ صفحه • ۱۰۰۰۰ تومان

ماجرای دستور رئیس‌جمهور برای رفع فیلترینگ و بی‌خبری وزیر ارتباطات

وزیر ارتباطات درباره نامه منتشرشده از سوی دفتر رئیس‌جمهور به وزارت ارتباطات مبنی بر لغو محدودیت‌های اینترنتی گفت: نامه‌ای از طرف آقای توانگر، نماینده مجلس داده شده بود و اخلاق ایشان است که نامه‌ها را منتشر می‌کنند، ما جواب نامه ایشان را می‌دهیم. اطلاعاتی از نامه دفتر رئیس‌جمهور ندارم. مجتبی توانگر، رئیس کمیته اقتصاد دیجیتال مجلس...

صفحه ۲

در «شرق» امروز می‌خوانید: نقطه‌عطف یحیی، تورم بدون لگام، جابه‌جایی ۱۰۶۷ دانش‌آموز با وانت‌بار و موتورسیکلت و **یادداشت‌هایی از حامد خانجانی، مهدی افشار، یوسف مرتضائی، سیدمهدی حجتی**

گزارش «شرق» از روز متفاوت بهارستان

داد‌نمایندگان از گرانی

واکنش غرب به تعلیق مشارکت روسیه در پیمان استارت و ورود چین برای حل بحران

۹۰ ثانیه تا آخرالزمان

گزارش تیتربک را در صفحه ۲ بخوانید



در نقد رفتار عجب فولاد و جواد نکونام

از حرفه‌ای بودن فقط اسمش را یدک می‌کشید

زایوه

پرونده‌ای برای ایرج کلانتری

با یادداشت‌هایی از: علی اعطا، بابک زبیرک حسین شیخ‌زین‌الدین و بهروز مرباغی

یادداشت

ستاره‌ای افتاد با مسیری درخشان



ترانه یلدا

معمار و شهرساز

ایرج کلانتری، معمار محبوب و سرشناس کشورمان، صبح سه‌شنبه دوم اسفند در ۸۵ سالگی این دنیا فانی را وداع گفت. بی‌شک عرصه فضاهای دل‌بازتری را برای آرامش می‌جست. به محض آمدن خبر تلخ مرگش، فضای مجازی پرشد از آه و افسوس کسانی که مهندس کلانتری را می‌شناختند و مقام و تأثیر عمیق او بر حرفه معماران را تجربه کرده بودند. او معماری معمولی نبود. الگوی معماران معاصر کشورمان بود. رفتار مسئولانه‌اش در حرفه نمونه بود. برای تعالی حرفه معماران بسیار وقت می‌گذاشت و به‌عنوان نماینده معماران و شهرسازان در ارتباط با نهادهای رسمی و دولتی همیشه در ردیف اول بود. کلانتری دانش‌آموخته دانشکده هنرهای زیبای دانشگاه تهران، معماری برجسته بود و با شناختی کامل از معماری ایران و جهان، از ابتدا طراحی شاخصی را از خود در زمینه معماری نشان داد.

ادامه در صفحه ۵

نگاهی به شدت گرفتن وساطت بازیگران منطقه‌ای برای تعدیل مناسبات برجامی؛ آیا پرچم‌های سفید دیپلماسی بالا می‌رود؟

میدان‌داری میانجی‌ها

پادشاه عمان اعلام کرده در تلاش است در آینده‌ای نزدیک و با خبری خوش به ایران سفر کند



عکس:نوریم آل‌مؤمن، ایرنا

سرآغاز مسدودشدن جاده‌ها، خطر تخریب ساختمان‌های منطقه و چالش‌های دیگر برای آنها شده. برفی که ارتفاع آن در دره‌ها و ارتفاعات تا ۱۰ متر هم رسد، اما بعد از چند روز با وجود شروع پاک‌سازی، همچنان جاده‌های بسیاری مملو از برف مانده و همین بر تهیه اقلام ضروری و خوراکی مردم تأثیر مستقیم گذاشته است. حالا خواسته اصلی این مردم کنترل برف‌های دیوشده در منطقه است و حتی بسیاری از کارشناسان نسبت به خطر آب جاری ناشی از آب‌شدن برف‌های منطقه هشدارهایی دادند.

حدود ۲۰ روز از شروع بارش برف‌های سنگین در کوه‌رنگ و مناطق اطراف آن می‌گذرد و هنوز جاده‌های بسیاری مسدود است. رسول خدادادی، عضو شورای روستای فریدون‌آباد دشت زرین، از بعضی مشکلاتی که این مدت برای اهالی روستا به وجود آمده، به «شرق» می‌گوید: «تا الان حدود ۲۰ روز است این برف وحشتناک آمده، هنوز جاده تردد روستا مسدود است.

این گزارش را در صفحه ۱۰ بخوانید

نسترن فرخه: «الان برای مواد غذایی واقعا در مضیقه هستیم، شاید غیرت بیزن‌ها و بیمرمدها اجازه ندهد که بگویند گرسنه‌ایم، ولی حتی برای همان نانی که در خانه می‌پختند هم الان دچار عذاب هستند.»

بارش برف، جاده‌ها را مسدود کرده، حتی جاده‌های اصلی هم کامل باز نشده و نبود تردد بین روستا و شهرستان دیگر آذوقه‌ای برای مردم باقی نگذاشته است. بسیاری که روزانه خوراک خود را تهیه می‌کردند، این بارش سنگین امکان تهیه اقلام ضروری را هم از آنها گرفته است. بیشتر خانواده‌ها به‌سختی گرسنگی خود را رفع می‌کنند، با وجود این طبق اظهارات افراد محلی تاکنون امدادرسانی خاصی برای ارسال بسته‌های خوراکی هم صورت نگرفته است. بارش برف، از هفته‌های قبل استان چهارمحال و بختیاری را سفیدپوش کرد، بارشی که بعد از چند روز منجر به مدفون‌شدن شهرستان کوه‌رنگ زیر برف شد. همین

یادداشت

بازار خودرو؛ رانت‌جویی دولت و خودروساز که پای مردم نوشته می‌شود



جواد طاهرپور*

آنچه در طول سال جاری در بازار خودرو خودنمایی می‌کند، عرضه خودرو در بورس کالا با توجیه یا صحیح‌تر بهانه جلوگیری از رانت است؛ اما بهتر است مذاقه‌ای در باب معنا و مفهوم رانت داشت تا بتوان صحت‌وسقم استدلال دولت و خودروسازان برای عرضه کالا در بورس را سنجید. در ادبیات اقتصادی واژه رانت (rent) به آن بخشی از قیمت کالا گفته می‌شود که فراتر از قیمت تمام‌شده کالا باشد. درواقع چنانچه قیمت تمام‌شده کالایی صد تومان باشد؛ اما بنا به شرایط بازار، ازجمله انحصار یا کمبود کالا، آن کالا ۱۵۰ تومان به فروش برسد، ۵۰ تومان مازاد رانتی است که نصیب تولیدکننده می‌شود. در کنار واژه رانت (rent) واژه رانت‌جویی (rent-seeking) نیز در ادبیات اقتصادی استفاده می‌شود که تعریف آن این‌گونه ارائه شده است: «رانت‌جویی عبارت است از تلاش برای تغییر یا کنترل سیاست‌های عمومی یا شرایط اقتصادی به منظور افزایش سود خود.»

حالا با توجه به توضیحات فوق سؤال این است که آنچه در بازار خودروی ایران رخ داده، رانت‌جویی خودروساز و دولت است یا مردم؟ اینکه قیمت اعلامی کارخانه‌ای خودروهای چینی مونتاژشده از طرف خودروسازان داخلی دو برابر و حتی بیشتر از قیمت آنها در چین است، رانتی است که نصیب مردم می‌شود یا خودروساز؟ از همه بدتر طراحی فرایندی به نام بورس خودرو است که در آن همان خودروی چینی به دو برابر قیمت کارخانه‌ای که خود دو برابر قیمت خودرو در کشور چین است، به فروش می‌رسد. درواقع قیمتی که در بورس کالا برای قیمت خودروهای چینی کشف می‌شود، حداقل چهار برابر قیمت آن در چین است

و سؤال اساسی این است که اینکه خودروساز چهار برابر قیمت تمام‌شده خودرو در چین نصیبش می‌شود، رانت‌جویی خودروساز است یا مردم؟

به‌راحتی می‌توان این ادعا را مطرح کرد که بورس خودرو که در هیچ کشور توسعه‌یافته‌ای وجود ندارد، طراحی و تغییر شرایط و ساختار بازار خودرو از طرف تیم قدرت بازار خودرو برای رانت‌جویی بیشتر است و با سوءاستفاده از واژگانی مثل «شفافیت» و «جلوگیری از رانت‌جویی» متأسفانه دولت را نیز همراه خویش کرده‌اند. اینکه مکانیسمی طراحی شود که در آن خودرویی به چهار برابر قیمت تمام‌شده در کشور دیگر فروش برود، مصداق باز رانت‌جویی است و آن‌گاه با سفسطه و سوءاستفاده از واژگان و کمی بزک علمی، تحت عنوان «جلوگیری از رانت‌جویی» تبلیغ می‌شود و حتی مایه افتخار دانسته می‌شود.

از همه بدتر این است که به‌تازگی بین تصاحب رانت حاصله بین دولت و خودروساز اختلاف افتاده و دولت مدعی شده که ۸۵ درصد از مازاد قیمت بورس نسبت به قیمت کارخانه‌ای باید به دولت تعلق گیرد که این نیز به‌روشنی مصداقی از رانت‌جویی و آن هم نه خودروساز بلکه دولت است. اگر بخواهیم کمی در ادبیات اقتصادی عمیق‌تر شویم، دوباره بعضی سؤال‌ها ذهن را درگیر می‌کند: نخست؛ رقابت و بورس به چه معناست و آیا بورس خودرو نمودی از معنای واقعی این عبارات است؟ دوم؛ آیا قیمتی که در این بازار کشف می‌شود، قیمتی است که تخصیص‌دهنده بهینه منابع است و درواقع همان قیمت رقابتی است که در ادبیات اقتصادی می‌گویم تخصیص‌دهنده بهینه منابع است و به‌نوعی «بهینه پرتو» است. برای پاسخ به این سؤال‌ها باید دقت داشت که رقابت به معنای وجود شریاطی است که در آن تعداد بی‌شماری عرضه‌کننده و مصرف‌کننده وجود داشته باشد تا قیمت از چانه‌زنی طرفین کشف شده باشد و تخصیص‌دهنده بهینه منابع باشد. بورس نیز مکانی فیزیکی یا غیرفیزیکی (بر بستر اینترنت) در پرتابه رقابت است که در آن عده‌ای خریدار و فروشنده اقدام به عرضه و

تقاضای کالا یا دارایی می‌کنند؛ مانند بازار سهام و قیمت کشف‌شده در اینجا نیز به‌نوعی قیمت رقابتی و تخصیص‌دهنده بهینه منابع است؛ اما بورس خودرو به‌هیچ‌وجه این شرایط را ندارد و استفاده از رقابت برای آن چیزی جز فریب و مغلطه نیست؛ اول از همه خود بازار خودرو که در انحصار دو خودروساز است، به‌هیچ‌وجه شرایط رقابتی را ندارد که حال بخواهد بورس خودرو به‌عنوان زیرمجموعه‌ای از بازار خودرو، شرایط رقابتی را داشته باشد. از همه بدتر فرایندی است که در آن خودرو در بورس خودرو عرضه می‌شود.

متأسفانه در بورس خودرو، مزایده به‌عنوان رقابت تبلیغ می‌شود و در آن خودروساز بدون رقابت با خودروساز یا عرضه‌کننده دیگر در کنار ممنوعیت واردات خودرو و انحصار کامل، اقدام به تعداد محدودی خودرو کرده و منطق هم این است که هرکس گران‌تر خرید، صاحب خودرو می‌شود. در ادبیات اقتصادی به‌هیچ‌وجه این رقابت یا بورس نامیده نمی‌شود که بخواهد تخصیص‌دهنده بهینه منابع باشد. در ادبیات اقتصادی این بازار، انحصار چندقطبی نامیده می‌شود که مهم‌ترین ویژگی درخصوص آن غیررقابتی بودن قیمت کشف‌شده و تخصیص نیافتن بهینه منابع است. بورس خودرو چیزی جز یک مزایده برای فروش تعداد محدودی خودرو در شرایط انحصار نیست و به معنای واقعی کلمه رانت‌جویی است.

ادامه در صفحه ۴

سالگرد ۱۴۰۲
عصرت

رقابت تبلیغ می‌شود و در آن خودروساز بدون رقابت با خودروساز یا عرضه‌کننده دیگر در کنار ممنوعیت واردات خودرو و انحصار کامل، اقدام به تعداد محدودی خودرو کرده و منطق هم این است که هرکس گران‌تر خرید، صاحب خودرو می‌شود. در ادبیات اقتصادی به‌هیچ‌وجه این رقابت یا بورس نامیده نمی‌شود که بخواهد تخصیص‌دهنده بهینه منابع باشد. در ادبیات اقتصادی این بازار، انحصار چندقطبی نامیده می‌شود که مهم‌ترین ویژگی درخصوص آن غیررقابتی بودن قیمت کشف‌شده و تخصیص نیافتن بهینه منابع است. بورس خودرو چیزی جز یک مزایده برای فروش تعداد محدودی خودرو در شرایط انحصار نیست و به معنای واقعی کلمه رانت‌جویی است.

ادامه در صفحه ۴

پای پیش خرید کتاب سررسید شرق و درج آگهی • با موسسه فرهنگی هنری جام سبز • تماس بگیرید؛
۰۲۴۷ - ۸۸۸۸ - ۰۱۷۳ - ۸۸۸۸۰۰ (۰۲۱)