

خبر

روایت رئیس آگاهی ناجا از وضعیت فعلی قاچاق ۱۹ میلیارد دلار کالای قاچاق وارد کشور می‌شود

رئیس پلیس آگاهی ناجا با تایید ۱۹ میلیارد دلار قاچاق کالا در کشور، ابعاد جدیدی از پرورنده قاچاق در کشور را تشریح کرد. به گزارش فارس سیدحسن بتولی در نخستین همایش ملی قاچاق کالا در سنجند، با بیان اینکه بر اساس مطالعات صورت گرفته توسط ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز برآورد حجم کل قاچاق کالا در ایران حدود ۱۹ میلیارد دلار است، اظهار کرد: بر اساس ۱۶ میلیارد دلار از این مقدار مربوط به قاچاق وارداتی و سه میلیارد دلار نیز مربوط به قاچاق صادراتی است. وی با بیان اینکه از مجموع قاچاق کالاهای وارداتی، ۱۲ میلیارد دلار غیرمنوع و چهار میلیارد دلار کالاهای قاچاق وارداتی ممنوع است، خاطرنشان کرد: از این حجم ۱۳/۷ میلیارد دلار از مبادی غیررسمی و ۲/۳ میلیارد دلار نیز از مبادی رسمی وارد کشور می‌شود.

رئیس پلیس آگاهی ناجا اضافه کرد: مبادی رسمی ورودی شامل گمرکات، مناطق آزاد تجاری، صنعتی و ویژه اقتصادی و بازارچه‌های مرزی و مبادی غیررسمی نیز حدود شش هزار کیلومتر مرزهای زمینی و حدود دو هزار کیلومتر مرز دریایی نظیر خورها و اسکله‌های غیرمجاز و بدون نظارت، کوره‌رها، محوره‌های قاچاق در نقاط مرزی روستاها هستند. وی با بیان اینکه بررسی‌های آماری سال ۸۸ در مقایسه با مدت مشابه سال قبل بیانگر افزایش ۲۲ درصدی کالاهای قاچاق در کشور است، ادامه داد: در سال ۸۸ شاهد افزایش ۱۷ درصدی قاچاق مشروبات الکلی، ۲۵۸ درصدی مواد محترقه، ۱۲ درصدی کشفیات رسیور، ۱۱۵ درصدی کشفیات لوازم آرایشی و بهداشتی، ۲۶۰ درصدی کشفیات دارو و ۱۵ درصدی کشفیات لوازم خانگی بوده‌ایم.

بتولی با بیان اینکه مشروبات الکلی، تجهیزات ماهواره‌ای و اقلام ضدفرهنگی، مواد محترقه، گوشی تلفن همراه، لوازم آرایشی و بهداشتی، لوازم خانگی، پارچه و ملبوسات، ظروف آشپزخانه و لوازم خانگی، تجهیزات پزشکی، دارو و سلاح و مهمات مهم‌ترین کالاهای قاچاق ورودی به کشور است، افزود: فرآورده‌های نفتی به ویژه گازوئیل، احشام، آثار فرهنگی، زعفران و برخی فرآورده‌های شیلاتی مهم‌ترین کالاهای قاچاق خروجی از کشور به‌شمار می‌آیند. وی نظام‌مند نبودن گردش پول و کالا در کشور، مشکل اشتغال و بازار کار به‌ویژه در مناطق مرزی، شدت بوروکراسی اداری در سیستم صادرات و واردات کالا در کشور، وجود انحصارطلبی و زمینه رانت‌خواری در اقتصاد کشور، عدم مرغوبیت و کیفیت لازم کالاهای تولید شده داخلی، تعرفه‌های گمرکی بالا و پولشویی را از جمله عوامل موثر در بروز و افزایش قاچاق کالا در هر کشوری عنوان کرد. رئیس پلیس آگاهی ناجا همچنین وجود نظام تعرفه‌های غیرموثر از جمله واردات و صادرات، حمایت‌های مسوولان محلی از قاچاقچیان کالا و دلسوزی آنان تحت رافت اسلامی در برخورد با قاچاقچیان به ویژه افراد محلی، عدم تأمین نیازهای موثر داخلی، پایین بودن قیمت کالاهای خارجی نسبت به کالاهای داخلی در بازار، مصلحت‌اندیشی محلی و نبود نگاه ملی در مسوولان استانی، فرهنگ مصرف کالاهای خارجی به جای کالاهای داخلی در جامعه و نقص و ضعف قوانین و وجود خلأهای قانونی را از دیگر عوامل موثر در بروز و افزایش قاچاق کالا در هر کشوری برشمرد. وی با اشاره به پیامدهای قاچاق کالا در مرزا و مرکزیت کشور اظهار داشت: بر کسی پوشیده نیست که پدیده قاچاقی در ایران خسارت زیانباری وارد کرده، لذا جلوگیری از ورود و خروج کالای قاچاق به کشور به منظور حمایت از صنایع داخلی، افزایش سرمایه‌گذاری مولد و اشتغالزاء، کاهش فقر، افزایش درآمد‌های مالیاتی و گمرکی، مقابله با اخلاص در سیاست‌های تجاری و مالی دولت و… ضرورتی انکارناپذیر است. رئیس پلیس آگاهی ناجا به پیامدهای ضللمنیتی این پدیده نیز اشاره کرد و گفت: تغییر بافت فرهنگی و اجتماعی مناطق مرزی، بهره‌گیری دشمنان و گروه‌های معاند از عوامل و فرآیندهای قاچاق و اخلاص در نظم و امنیت عمومی و… از دیگر آثار مخرب این پدیده است.

جناب آقای مهندس هکی رییس محترم هیات مدیره شرکت استیم با نهایت تاسف درگذشت مادر گرامیتان را تسلیت می‌گوییم، سلامتی جناب‌عالی و خانواده محترمتان آرزوی ماست، مدیرعامل ، هیات مدیره و کارکنان شرکت ناورود

جناب آقای مهندس محمد منصوروی عضو محترم م هیات مدیره پارسوماش پایدار درگذشت برادر گرامی‌تان مرحوم سیاوش منصوروی

را به جنابعالی و فرزندان محترم آن مرحوم آقایان هادی و حامد منصوروی تسلیت عرض می‌نماییم.
به همین مناسبت مجلس ختمی در روز چهارشنبه ۸۹/۶/۳۱ از ساعت ۱۶/۳۰ الی ۱۸ در مسجدالغدير واقع در خیابان میرداماد برگزار می‌گردد.
حضور سوران گرامی موجب تسلی خاطر باز ماندگان می باشد.

از طرف سهراب مشهودی و همکاران در پارسوماش پایدار

گروه اقتصادی: به این آمارها توجه کنید: «در یک سال گذشته بیش از ۲۰ حادثه هوایی و ۱۵۰ سانحه ریلی رخ داده است؛ حوادثی که گوی سبقت را از حوادث جاده‌ای هم بروده است.»
«بنا بر گزارش ایگانو، ۲۳ درصد قربانیان حوادث هوایی جهان در ایران دچار حادثه شده‌اند.»
«بر اساس گزارش‌های رسیده چند فروند هواپیم‌ا با عمر بالای ۳۰ سال در ناوگان هوایی ایران پرواز می‌کنند و تعدادی هواپیم‌ا به دلیل نبود قطعه زمینگیر شده‌اند.»

آمارها از فرسودگی صنعت هوایی سخن می‌گویند؛ دغدغه‌ای که صدای دولتمردان دولت دهم را هم در آورد به طوری که به چالشی میان اعضای کابینه دولت دهم و وزیر راه تبدیل شد. خلاصه اینکه عالی‌ترین مقامات دولتی هم به وخامت اوضاع صنعت هوایی پی برده‌اند، اما انکار هیچ کس قرار نیست مسوولیت حوادث هوایی را بپذیرد، چراکه متولی صنعت حمل و نقل هم مسائل حاشیه‌ای را به توضیح ترجیح داده و بنا را بر مشاخره لفظی گذاشته است اما غافل از اینکه نمودار حوادث هوایی از سال گذشته پله‌های صعودی را یکی پس از دیگری طی کرده و خسارت‌های هنگفتی به اقتصاد کشور وارد کرده است. با نگاهی به هزینه‌های ناشی از حوادث و سوانح اخیر در سال گذشته و نیز زمینگیری چندین فروند هواپیم‌ا درمی‌یابیم که حدود ۲۰۰ میلیارد تومان طی همین یک سال گذشته هزینه به اقتصاد کشور تحمیل شده است.

۲۰ حادثه هوایی و زمینگیری هواپیم‌ا

از تیر سال ۸۸ تا به حال ۲۰ حادثه و سانحه هوایی رخ داده است. سوانح هوایی عمدتاً به سقوط هواپیم‌ا اطلاق می‌شود که معمولاً علاوه بر خسارت جانی، هواپیم‌ا نیز از بین می‌رود. حوادث هوایی نیز عمدتاً به فرودهای اضطراری هواپیم‌اها ناشی از نقص فنی گفته می‌شود که خسارت ناشی از این اتفاق بیشتر با لغو یا کنسلی پرواز یا تاخیرها همراه است و خسارت جانی نیز به همراه ندارد، اما هزینه‌هایی بابت تعمیر موتور یا تعویض قطعه به شرکت هواپیمایی تحمیل می‌کند. تا به حال حدود ۱۷ فروند هواپیم‌ا به دلیل نقص فنی مجبور به فرود اضطراری شده‌اند. فرود اضطراری آنها عمدتاً به دلیل بروز اشکال در موتور هواپیم‌ا و ترکیب‌گی لاستیک بوده است. در سوانح هوایی اخیر نیز که تعدادشان به سه مورد می‌رسد حدود ۱۹۰ نفر کشته شدند و دو هواپیم‌ا از بین رفت که هزینه‌ای نزدیک به ۱۰ میلیون دلار دود شد. در سانحه سوم هم هواپیم‌ا با صرف هزینه‌ای حدود یک میلیون دلار سرپا شد. در سانحه اول که ۲۴ تیر سال ۸۸ اتفاق افتاد ۱۶۸ نفر قربانی شدند و دوم مرداد همان سال نیز ۱۸ نفر کشته و حدود ۲۳ نفر مجروح شدند. بنا بر گزارش بیمه مرکزی به هر خانواده سانحه‌دیده معادل ۵۴ میلیون تومان دیه پرداخت شد؛ اینکه این نرخ اعلام شده از طرف جهانی تبعیت نمی‌کند، بماند. معمولاً در کشورهای اتحادیه اروپا که نگاه مادی به انسان‌ها دارند رقم دیه بین ۵۰۰ هزار (۶۵۰ میلیون تومان) تا دو میلیون یورو (دو میلیارد و ۶۰۰ بخش خصوصی باز هم نگرانی‌های خود را از قدرت‌نمایی شبه‌دولتی‌ها اعلام کرد و نسبت به عملکرد جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و اتلاف زمان برای اصلاحات ساختاری برای رسیدن به چشم‌انداز ۱۰ساله نظام هشدار داد.

شبه‌دولتی‌ها عامل انحراف جریان اقتصادی

در ابتدای این نشست هم‌اندیشی بخش خصوصی «محمد نهاندیان» رئیس اتاق بازرگانی ایران خواستار محدودیت جدی قانونی برای ورود موسسات شبه‌دولتی در واگذاری‌ها شد و این گونه موسسات را عامل انحراف جریان اقتصادی کشور از اهداف اصل ۴۴ دانست. او با تاکید دوباره بر گسترش پدیده «شبه‌دولتی‌ها» خواستار کرد و گفت: وقتی «واگذاری» و «نظارت بر واگذاری» با دولت باشد، تلقی بخش خصوصی را مخدوش می‌کند و اگر بخش خصوصی احساس کند فضا، فضای عادلانه‌ای نیست حرکت خود را کند می‌کند. نهاندیان در ادامه ضمن ابراز نگرانی از گذشت پنج سال از زمان صدور چشم‌انداز ۲۰ساله نظام گفت: در تلاش هستیم در سال ۱۴۰۴ رقم تبه اول در منطقه باشیم اما هنوز اصلاحات ساختاری خود را انجام ندادهایم. وی نگه

به اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ از یک حکم پروژه‌ای دانست و افزود: این پروژه اصلاح ساختار است و نمی‌توان در آن، زمان را به هدر داد. کارشناسان معتقدند سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی به عنوان یک اصلاح ساختاری برای دستیابی به سند چشم‌انداز ۲۰ساله مطرح شده زیرا ارزیابی‌های اقتصادی نشان داده است که با اقتصاد بزرگ دولتی نمی‌توان به اهداف ۱۴۰۴ دست یافت. این دغدغه بارها از سوی بخش خصوصی مورد تاکید و با برگزاری جلسات متعدد با وزیران، نمایندگان مجلس و سایر مسوولان مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفته است. نهاندیان معتقد است: ارزیابی عمومی نسبت به اینکه چه میزان به روح

اقتصاد

گزارش «شرق» از صنعت حمل و نقل کشور در یک سال گذشته

هر ماه یک حادثه هوایی

زره کمیزی



معمولی تا زمانی که آماده پرواز می‌شود و سپس پرواز و فرود محاسبه می‌شود اما در ایران به این شکل نیست. از سوی دیگر بر اساس گزارش‌های رسیده بهره‌وری یا «یوتی لیزیشن» ایران در حال حاضر زیر سه ساعت است، این در حالی است که در سال ۸۴ بالای پنج ساعت بوده است. در حال حاضر درصد زیادی از هواپیم‌اها به دلیل نبود قطعه زمینگیر هستند که همین موضوع در کاهش این فاکتور موثر بوده است. صنعت هوایی وقتی اقتصادی است که بهره‌وری در ۲۴ ساعت بالا باشد. بر اساس برنامه چهارم این فاکتور باید به هشت ساعت می‌رسد. در چنین شرایطی صنعت هوایی اقتصادی می‌شد اما با کاهش یوتی لیزیشن به زیر سه ساعت این صنعت به هیچ وجه اقتصادی نیست. فاکتور دوم «load factor» است. این فاکتور به معنی ظرفیت مسافرگیری هر هواپیم‌ا در یک سال است. در ایران ظرفیت مسافرگیری هر فروند هواپیم‌ا به طور متوسط باید بالای ۸۰ درصد باشد یعنی میانگین مسافری که هر صندلی جابه‌جا می‌کند باید به هزار نفر برسد اما در این حدود ۶۲۰ مسافر است. به عبارت دیگر در سال ۸۴ ناوگان هوایی ایران با ۱۹ هزار صندلی، ۵۴۰ مسافر جابه‌جا می‌کرد اما در حال حاضر با وجود افزایش صندلی‌ها به حدود ۲۵ هزار، تعداد مسافرگیری هر هواپیم‌ا تغییر محسوسی نکرده و به ۶۲۰ نفر رسیده است. معنی دیگر این فاکتور در ایران این است که صنعت هوایی در وضعیت مناسبی قرار ندارد. فاکتور سوم ایمنی و سوانح هوایی است که متأسفانه در طول چهار سال گذشته این فاکتور هم رشد بی‌سابقه‌ای داشته است. با نگاهی به این سه فاکتور اصلی به راحتی می‌توان پی به وضعیت آشفته صنعت هوایی ایران داشت که کمتر از سوی دولتمردان مورد توجه بوده است.

۱۳۰ سانحه ریلی

در کنار صنعت هوایی، صنعت ریلی کشور نیز با تغییر محسوسی نکرده و به ۶۲۰ نفر رسیده است. معنی دیگر این فاکتور در ایران این است که صنعت هوایی در وضعیت مناسبی قرار ندارد. فاکتور سوم ایمنی و سوانح هوایی است که متأسفانه در طول چهار سال گذشته این فاکتور هم رشد بی‌سابقه‌ای داشته است. با نگاهی به این سه فاکتور اصلی به راحتی می‌توان پی به وضعیت آشفته صنعت هوایی ایران داشت که کمتر از سوی دولتمردان مورد توجه بوده است.

۱۳۰ سانحه ریلی

بخش خصوصی خواستار شد پدیده شبه‌دولتی‌ها را متوقف کنید

قانون اصل ۴۴ عمل شده است، مطلوب نیست و مقصود اصلی اصل ۴۴ که افزایش بهره‌وری و کارآمدی است به دست نیامده است. یکی از انتقادهای وارده به روند واگذاری واحدهای دولتی به بخش خصوصی درباره ظهور بخش جدیدی در اقتصاد ایران به نام «موسسات عمومی غیردولتی» است. رئیس اتاق ایران نیز این نکته را از نظر رد نداشت و خاطرنشان کرد: مدیریت دولتی در موسسات عمومی غیردولتی تداوم پیدا می‌کند زیرا فقط اسم بنگاه عوض می‌شود و ورود این موسسات باعث ایجاد این تلقی در بخش خصوصی می‌شود که شرایط، شرایط واقعی نیست.

صندوق توسعه ملی سبب بی‌انضباطی

به دنبال انتقادات رئیس اتاق بازرگانی به روند فعلی واگذاری‌ها «عباس آخوندی» استاد دانشگاه و نماینده اتاق ایران در شورای رقابت خصوصی‌سازی را از منظر دیگری نقد کرد. او گفت: برای اینکه بتوانیم خصوصی‌سازی موفق داشته باشیم باید به مسیری که

موجود توجه کنیم، در گذشته صنایع در انحصار دولت بود و پیش از واگذاری باید تصویری از نحوه کسب و کار در این بازارها پس از واگذاری داشته باشیم. هم‌اکنون واگذاری باید مقررات حاکم بر شرایط واگذاری صنایع را بدانیم و متوجه باشیم که اگر یک بنگاه در سیستم دولتی کارآمدی کمی دارد، این امر به نظام سازماندهی دولت بازمی‌گردد و پیش از واگذاری باید اصلاح و بازسازی ساختاری بنگاه بر منطق بازار صورت گیرد. آخوندی عنوان کرد: اگر بحث خصوصی‌سازی با اجرای اصل ۴۴ به عنوان قانونی که می‌خواهد بنگاه‌های دولتی را واگذار گرفته شود، باید برای ما مهم باشد که تشکیل خصوصی چگونه می‌تواند توسعه پیدا کند. نماینده اتاق ایران در شورای رقابت اضافه کرد: تعیین اهداف خصوصی‌سازی بسیار مهم است و نیز اینکه دریافت‌کننده بنگاه چه کسی است و چه برنامه‌ای برای بنگاه دارد؟ وی افزود: در ساختار سیاسی ایران صندوق توسعه ملی و ذخیره پول بزرگ سبب بی‌انضباطی می‌شود نه توسعه و در ادامه توجه به بحث رشد فضای رقابتی نیز بسیار مهم است. آخوندی با تاکید بر اینکه بخش خصوصی باید موضع خود را نسبت

چالش‌هایی دست به گریبان است. این نوع حمل و نقل از امنیت بیشتری نسبت به حمل و نقل جاده‌ای و هوایی برخوردار است. اما این مهم در حمل و نقل ریلی ایران کمتر به چشم می‌خورد. بر اساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس در دوره ۱۰ ساله ۱۳۷۶ تا ۱۳۸۵ تنها ۷۰۰ نفر در حوادث ریلی جان خود را از دست داده‌اند که بخشی از آنها هم به دلیل حوادث غیر رآه‌آهنی مانند برخورد با عابر، وسایل نقلیه جاده‌ای و… بوده است. این در حالی است که در سال گذشته حمل و نقل ریلی بیش از ۲۹ مجروح و کشته بر جا گذاشت. ناوگان حمل و نقل ریلی ایران در حال حاضر گرفتار فرسودگی بوده و عمر اغلب لوکوموتیوها به بالای ۲۳سال می‌رسد، حتی واگن‌های مسافری هم بیش از ۲۱ سال سن دارند. این در حالی است که نرم جهانی حدود ۱۲ سال است. علاوه بر عمر بالای ناوگان، فاکتورهای دیگری هم در این صنعت نقش دارند که کمتر به آنها توجه شده است. فرسودگی این صنعت در یکی دو سال اخیر در افزایش سوانح ریلی خود را نشان داده است. بر اساس گزارش‌های رسیده از ابتدای سال تا به حال حدود ۱۳۰ سانحه ریلی رخ داده که نزدیک به ۶۸ مورد آن در حوزه راه‌آهن بوده است. از این تعداد سانحه ۱۰ مورد به دلیل بروز مشکل در خطوط ریلی، هشت مورد به دلیل نقص فنی لوکوموتیو و ۳۵ مورد به دلیل خطای نیروی انسانی رخ داده است. همچنین پنج حادثه ریلی به دلیل خروج واگن از خط و ۱۰ سانحه به دلیل عوامل متفرقه رخ داده است. مابقی حوادث نیز در خارج از حوزه راه‌آهن اتفاق افتاده و رآه‌آهن دخالتی در آنها نداشته است. در سال گذشته نیز حوادث متعددی رخ داد که پنج سانحه نسبت به سایر حوادث ریلی خطرناک‌تر بود. یکی هفد سانحه خروج قطار مشهد – تهران از ریل بود که هفت کشته و ۲۲ مجروح برجا گذاشت. همچنین در همین سال در قطار در مسیر تهران– مشهد دچار حادثه آتش‌سوزی شدند. علاوه بر این، خارج شدن دو واگن قطار محلی اراک– دورود بدون خسارت جانی و آتش گرفتن دو سالن از قطار خرمشهر– تهران در نزدیکی روستای مالک‌آباد اراک و آتش گرفتن قطار باری حوالی قزوین از حوادث تلخ سال گذشته بود که خسارت جانی برجا نگذاشت.

سه مشکل اساسی در حمل و نقل

ظاهراً حوادث هوایی و ریلی با صنعت حمل و نقل ایران عجین شده و ضروری است برای بازگشت اعتماد به جامعه، دولتمردان چهارمی برای این شرایط بیندیشند. فرسودگی ناوگان حمل و نقل هوایی و ریلی، مشکلات مدیریتی و پرداختن به مسائل حاشیه‌ای از مشکلات اصلی این صنعت به شمار می‌رود. از این رو اولین نکته‌ای که کارشناسان حمل و نقل پیشنهاد می‌کنند به‌رغم جدی بودن بازسازی ناوگان فرسوده هوایی و ریلی، رفع مشکلات مدیریتی است که می‌تواند تسهیل‌کننده حل چالش‌های این صنعت باشد.

انجام شد و همین طور واگذاری‌هایی که بابت رد دیون و فروش به شبه‌دولتی‌ها صورت گرفت، سبب شده در عمل بخش خصوصی رقم ناچیز ۱۵ درصدی را در واگذاری‌ها به خود اختصاص دهد. جرابانی عنوان کرد: یکی از اهداف قانون، استفاده بهینه از منابع و بالا بردن بهره‌وری بوده است اما به دلایل متفاوتی این مهم اتفاق نیفتاده است، از جمله دلیل اول آنکه استراتژی دولت در واگذاری شرکت‌ها (فروش با بالاترین قیمت) به این معنی است که خریدار الزامی ندارد که تجربه حضور در صنعت داشته و فعالیت‌های مختلف خارج از اصل ۴۴ است و پیشنهاد ما این است که دولت در موارد و فعالیت‌های خارج از اصل ۴۴ حضور نداشته باشد. آخوندی بیان کرد: دولت باید در انحصارات طبیعی سخت، سرمایه‌گذاری کند و یک برنامه زمان‌بندی داشته باشد که قابل پیش‌بینی باشد و نکته بسیار مهم تدوین مقررات جدید در بازار هدف و سهم دولت در به‌ار است تا بخش خصوصی با آگاهی وارد بازار شود. وی اضافه کرد: مساله دیگر این است که بنگاه‌ها در چه بازاری باید واگذار شود و بعضی بنگاه‌های بزرگ امکان واگذاری در بازار ملی را ندارند. این استاد دانشگاه تصریح کرد: اتاق باید استراتژی روشنی داشته باشد که آیا تاکید بر واگذاری به بخش خصوصی یا به انتقال بنگاه از دولت زیر است یا نه. وی افزود: طی پنج سال گذشته ۵۰ میلیارد دلار واگذاری صورت گرفته و به نظر می‌رسد حداکثر ۱۰۰ میلیارد دلار دیگر نیز واگذار شود، اما رسیدن به اهداف سند چشم‌انداز با این واگذاری‌ها تحقق نمی‌یابد. وی حضور نمایندگان بخش خصوصی همچون اتاق بازرگانی صنایع و معادن ایران و اتاق تعاون در قانون واگرنگ ارزیابی کرد و گفت: کمیته تخصصی بررسی قانون اصل ۴۴ و تهیه نظرات اصلاحی بر قانون مزبور از ابتدای شهریورماه در اتاق ایران شکل گرفته و دبیرخانه مربوطه برای رسیدن به یک نظر مطلوب برنامه‌ریزی کرده است. به این منظور سلسله‌نشست‌های تخصصی و عمومی برای کسب نظر از فعالان بخش خصوصی، تشکل‌ها و غیره در راستای رسیدن به نتیجه مطلوب در نظر گرفته است.

نیم از دامدار‌ها در حال تعطیلی

«سعید سلطانی سروسناتی» مدیر اتحادیه دامداری ایران نیز عنوان کرد: اجرای اصل ۴۴ اهداف بسیار خوبی پیش رو دارد و باید در ابعاد مختلف مورد توجه قرار گیرد و اگر قرار است بخشی از فعالیت‌های دولتی به بخش خصوصی منتقل شود، آن واگذاری باید اولویت‌دار و به غیردولتی باشد، اما تاکنون هدف دولت افزایش منابع مالی بوده است. وی ادامه داد: اگر بنا باشد به واقع به سهم ۲۵ درصد بخش خصوصی و تعاون در اقتصاد کشور برسیم، این مساله بدون توجه به تشکل‌ها امکان‌پذیر نیست. سروسناتی تاکید کرد: اکنون صنعت شیر و گوشت کشور به علت اجرای نادرست اصل ۴۴ آسیب دیده است و ۴۰ درصد واحدهای دامداری و شیری ناقص کار می‌کنند و ۵۰ درصد کارخانه‌ها در حال تعطیلی هستند.

سال پنجم - شماره ۱۰۶۶

حاشیه اقتصاد

در صورت تایید درخواست وزارت نفت **سهام عدالت پالایشگاه‌های گرنه می‌شود**
به گفته مدیرکل اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ وزارت نفت با توجه به آنکه واگذاری سهام پالایشگاه در قالب سهام عدالت می‌تواند مشکلاتی را برای سرمایه‌گذاری‌های آتی توسط پالایشگاه‌هایی که طرح‌های توسعه‌ای دارند، ایجاد کند وزارت نفت پیشنهاد بازپس‌گیری این سهام را داده است. منصور خسروی مدیرکل اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ وزارت نفت به اینا گفت: روند فعلی واگذاری‌ها دیر یا زود مشکلاتی را برای واحدهای واگذارشده ایجاد خواهد کرد، از این رو ما پیشنهادات جدیدی را برای واگذاری پالایشگاه‌ها آماده کرده و به هیات واگذاری‌ها ارائه داده‌ایم. مدیرکل اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ و برنامه‌ریزی صنایع پایین‌دستی وزارت نفت در خصوص جزئیات این پیشنهاد گفت: در حال حاضر ۴۰ درصد سهام تمامی پالایشگاه‌های موجود در قالب سهام عدالت واگذار شده است. این در حالی است که این اقدام می‌تواند مشکلاتی را برای سرمایه‌گذاری‌های آتی توسط پالایشگاه‌هایی که طرح‌های توسعه‌ای دارند، ایجاد کند. او گفت: سهام عدالت با هدف کسب سود واگذار می‌شود و همین امر می‌تواند در سرمایه‌گذاری‌های آتی اختلال ایجاد کند. خسروی ادامه داد: وزارت نفت خواستار آن شده است که سه پالایشگاه به صورت صددرصدی به سهام عدالت و رد دیون واگذار شود و قرار است اگر پالایشگاهی به بخش خصوصی فروخته شد حتماً این اقدام صددرصدی صورت گیرد. او افزود: در حال حاضر ۴۰درصد سهام پالایشگاه‌ها در قالب سهام عدالت واگذار شده و قرار است ۴۰ درصد سهام این پالایشگاه‌ها به بخش خصوصی واگذار شود. ۲۰ درصد نیز در اختیار دولت بماند. بدون تردید این ترکیب می‌تواند در آینده مشکل‌ساز شود. حال آنکه اگر پالایشگاه‌ها به صورت صددرصدی به بخش خصوصی یا سهام عدالت واگذار شده یا حتی صددرصدی در مالکیت دولت باقی بماند مشکلی پیش نخواهد آمد. به موجب تصمیماتی که در راستای اجرای شدن تفصیل اصل ۴۴ اتخاذ شده است ۲۰ درصد سهام پالایشگاه‌های نفتی باید در اختیار دولت قرار گیرد و باقی این سهام به بخش خصوصی و غیردولتی فروخته شود. خسروی گفت: قرار است پالایشگاه‌هایی که طرح‌های توسعه‌ای دارند از شمول واگذاری در قالب سهام عدالت مستثنی شوند. او در جواب این پرسش که تکلیف سهام ۴۰ درصدی واگذارشده در قالب سهام عدالت چیست، گفت: اگر این پیشنهاد پذیرفته شود حتماً سهام این پالایشگاه‌ها دوباره به وزارت نفت بازگردانده شده و در قالب دیگری عملیات واگذاری صورت می‌گیرد. او با اشاره به اینکه بازنگری پیشنهادات در این حوزه در دستور کار هفته جاری هیات واگذاری است، گفت: پیشنهاد جدید تنها پالایشگاه‌های نفتی را تحت پوشش قرار می‌دهد و در این سرفصل برای پالایشگاه‌های گازی پیشنهادی تدارک دیده نشده است. گفته می‌شود برخی کارشناسان هدف از این تغییر در برنامه واگذاری را به برنامه دولت برای مقابله با تحریم‌های بینزی می‌دانند. تحریم فروش بینزی به ایران در هفته‌های اخیر سبب شد برنامه ضربتی تولید بینزی از واحدهای پتروشیمی در دستور کار قرار گیرد.

طومار کارگران بازنشته به رئیس مجلس

رئیس کانون کارگران بازنشتهست تامين اجتماعی استان قم از عدم پرداخت افزایش شش درصدی مستمری بازنشستگان سازمان تامين اجتماعی خبر داد. محمدفاضل ترک‌ان در گفت‌وگو با اينلا افزود، جبر تاسف است که وزارت رفاه و سازمان تامين اجتماعی همان شش درصد افزایش مستمری را هم بعد از گذشت شش ماه از سال پرداخت نکرده است. وی تصريح کرد: تامين اجتماعی در دوره مدیریت گذشته دچار مشکلات عدیده‌ای شده است اما این موضوع به دولت مربوط می‌شود و بازنشستگان نمی‌توانند از حقوق قانونی و شرعی خود بگذرند. ترک‌ان با بیان اینکه از شعار خسته شده‌ایم، گفت: مسوولان کانون بازنشستگان تامين اجتماعی تهران که دسترسی بیشتری به مدیران ارشد دارند فقط شعار می‌دهند و از عمل خبری نیست. رئیس کانون کارگران بازنشسته تامين اجتماعی استان قم با اشاره به اسامی طومار اعتراضی این کانون به رئیس مجلس شورای اسلامی اظهار داشت: در این طومار مراتب اعتراض خود را به عدم پرداخت افزایش شش درصدی مستمری‌ها اعلام کرده‌ایم و خواستار دخالت آقای لاریجانی شده‌ایم.

احتمال خروج وانت‌پیکان از چرخه تولید

رئیس پلیس راهنمایی و تراننگی اعلام کرد: پیکار خارج کردن وانت‌پیکان و نیسان از چرخه تولید هستیم. سردار اسکندر مومنی در گفت‌وگو با فارس گفت: در حال ریزینی هستیم تا وانت‌پیکان و وانت‌نیسان را با شرایط فعلی از چرخه تولید خارج کنیم. وی اظهار داشت: سواری پیکان چند سال پیش به دلیل نداشتن استانداردهای لازم از رده خارج شد و پلیس معتقد است وانت‌پیکان نیز باید از چرخه تولید خارج شود. سردار مومنی افزود: اگر نصب ترمز ضدقفل و کیسه هوای این دو خودرو جواب ندهد، انگاه بحث از رده خارج کردن‌شان را پیگیری می‌کنیم.

انتقال مشاغل به بیرون اداره‌ها

معاون نوسازی و تحول اداری معاونت توسعه مدیریت و سرمایه انسانی رئیس‌جمهور گفت: از نیمه دوم امسال برنامه‌ریزی می‌شود دست کم ۲۰ درصد مشاغل و وظایف سازمان‌ها و دستگاه‌های دولتی از طریق دورکاری انجام شود. احمد بزرگیان در گفت‌وگو با فارس، با بیان اینکه برای انجام دور کاری بیش از ۲۰ وزارتخانه و سازمان دولتی دعوت شده‌اند، گفت: بر این اساس قرار است کارگروه‌های تشکیل شود که این کارگروه‌ها مصادیق و مشاغل قابل دور کاری و نیز کارمندان واجد شرایط برای انجام دورکاری را شناسایی می‌کنند. وی افزود: کارهایی که امکان انجام به صورت الکترونیکی با استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات را دارد، توسط این کارگروه‌ها شناسایی می‌شود و این دستگاه‌ها از طریق کارگروه با امور مربوطه در معاونت توسعه انسانی مرتبط هستند.