

آرزوی رئیس مجلس درباره طرح‌های نیمه‌تمام

حال بر فرض نظرات ریاست مجلس اگر مورد توجه قرار گیرد، روند اجرائی آن با ذهنیت‌های حاضر در مجلس، دولت و قوه قضائیه و نیز نهادهای مردمی و گروه‌های سیاسی و اجتماعی به‌هیچ‌وجه سازگار نخواهد بود و نهایتا به همان دستورالعمل ختم خواهد شد.

اگرچه آقای قالیباف موضوع واگذاری مجانی طرح‌ها را مطرح کرده؛ اما اگر این امر بخواهد حسب قوانین قبلی براساس آیین‌نامه دولت باشد یا حسب قانون جدیدی در مجلس عملی شود، در هر دو صورت روند اجرائی و موانع آن چنین خواهد بود.

۱- در تدوین قانون یا آیین‌نامه زمان بسیاری در تدوین پیش‌نویس، عبور از کمیسیون‌ها، تصویب در کمیسیون‌ها و مجلس یا دولت صرف خواهد شد و نتیجه آنکه آیین‌نامه یا قانون با بهره‌گیری از سلاطین مختلف و به‌ویژه موضوع حفاظت از بیت‌المال و مبارزه با رانت شیری بی یال و دم و شکم خواهد بود. آیا ریاست محترم مجلس می‌تواند فارغ از اذهان تدوین‌کنندگان و ترس آنان از اتهام‌های معمول آیین‌نامه یا قانون تدوین کند؟

۲- کسسانی که وارد عرصه سرمایه‌گذاری در طرح‌های ناتمام می‌شوند، نیاز به امنیت و فراغت از ایدی افراد و مسئولان محلی دارند و با توجه به نوعی گسیختگی مدیریتی در استان‌ها، مورد حمله عناصر مختلفی که خودجوش نامیده می‌شوند و اغلب با برنامه‌ریزی و حمایت اقدام می‌کنند، قرار می‌گیرند و نیاز به حمایت قاطع قوه قضائیه و مقامات دولتی محلی دارند. ۳- ماهیت طرح‌ها بسیار متفاوت است و به‌همین دلیل بهره‌برداری از آنها شرایط خاصی را طلب می‌کند و یقینا وزارتخانه‌های مختلف با این استدلال که بهره‌برداری از آنها در صورت تکمیل از سوی بخش خصوصی ممکن نیست، یا این امر مبارزه و استثناهای مختلفی را مطرح می‌کنند و سرانجام طرحی برای واگذاری باقی نمی‌ماند.

۴- امروز اگر ریاست مجلس، افراد مؤثر در این امر مثل ریاست سازمان برنامه و بودجه، وزیران مربوطه و ریاست کمیسیون‌های ذی‌نفع مجلس را بخواهد و موضوع را مطرح کند، احتمالا همگی از بیانات او تعریف و تمجید می‌کنند؛ ولی در عمل و با گذشت زمان هیچ نتیجه‌ای حاصل نمی‌شود. ۵- از آفات دموکراسی‌های تقلیدی، ملوک‌الطوایفی‌شدن کشورها است و نبود قاطعیت و قدرت دولتها در اجرای قوانین و مقررات و بی‌اعتنایی به آنها باعث راکدشدن کارها و بروز فساد در جامعه و در دستگاه‌های حاکمیتی است و این امری است که بسیاری از کارگزاران با فلسفه «خویش‌نگهداری» و «حفاظت از آینده خود» و اینکه عمل ممکن است مورد بازخواست قرار گیرد؛ اما بی‌عملی مجازات ندارد، دفع‌الوقت می‌کنند و نتیجه آن می‌شود که کارها پیگیری نشده و به اجرا نمی‌رسد.

۶- می‌گویند آژموده را آژمودن خطاست. بعید است که با وجود انرژی مثبت رئیس مجلس در بر همان پاشنه سابق نچرخد و همچنان طرح‌های عمرانی در محاق خاموشی به سر نبرند. امید که چنین نباشد.

شکوفه حبیب‌زاده؛ دوشنبه‌شب حوالی غروب، بالاخره نتیجه جلسه رئیس سازمان هواپیمایی کشوری با اعضای انجمن شرکت‌های هواپیمایی مشخص شد. نتیجه‌ای پرابهام که نشان می‌داد بلیت هواپما «تا اول آبان» افزایش نخواهد یافت. این خبر در حالی به‌عنوان اطلاعیه از سوی سازمان منتشر شده بود که بخش‌نامه صادره از سوی انجمن شرکت‌های هواپیمایی، خبر از افزایش نرخ بلیت از اول آبان‌ماه داشت. تا همین‌جا کاملاً محرز است که افزایش نرخ تا اول آبان‌ماه قطعاً رخ نمی‌داد و این اطلاعیه در حقیقت خالی از هر نوع خبر مفید ناشی از رایزنی با انجمن شرکت‌های هواپیمایی بود. نکته تأمل‌برانگیز آن است که در این اطلاعیه آمده بود: «پیرو اعلام افزایش قیمت بلیت پروازهای داخلی توسط انجمن شرکت‌های هواپیمایی و متعاقب آن لغو این دستورالعمل از طرف وزیر محترم راه‌وشهرسازی و ریاست سازمان هواپیمایی کشوری، به‌منظور بررسی مشکلات و مسائل شرکت‌های هواپیمایی از جمله افزایش بی‌رویه نرخ ارز، جلسه‌ای به ریاست کابینات زنگنه، معاون وزیر و ریاست سازمان هواپیمایی کشوری و با حضور مدیران عامل و معاونین بازرگانی شرکت‌های هواپیمایی برگزار شد. در این جلسه مقرر شد بلیت پروازهای داخلی تا اول آبان‌ماه افزایش نیافته و در صورت ابلاغ ستاد ملی مقابله با کرونا، دستورالعمل پذیرش حداکثر ۶۰درصدی مسافر در هواپیماها از تاریخ اول آبان‌ماه اجرا شود. همچنین مقرر شد مسائل، مشکلات و راهکارهای برون‌رفت از بحران‌های پیش‌روی شرکت‌های هواپیمایی در جلسه‌ای با حضور وزیر محترم راه‌وشهرسازی بررسی شود.

برگزاری جلسه‌ای با حضوریک فرد در قامت۲ رئیس
این جلسه داخلی که در واقع با حضور تمام اعضای انجمن شرکت‌های هواپیمایی از جمله رئیس انجمن شرکت‌های هواپیمایی (بخوانید رئیس سازمان هواپیمایی کشوری) برگزار شد، تلویحا بر نوعی گروشکی از وزیر راه‌وشهرسازی تأکید داشت: «با دستورالعمل ستاد ملی کرونا اجرائی نشود؛ با مشکلات دریافت وام دوره همه‌گیری ویروس کرونا برای شرکت‌های هواپیمایی تسهیل نشود. این پیام البته پیامی عجیب نیست. مادامی‌که رئیس انجمن شرکت‌های هواپیمایی از پست ریاست انجمن تودیع نشده و بر کرسی ریاست سازمان هواپیمایی کشوری بنشیند، به‌هترتیب نمی‌تواند توازنی بین دو پست مدیریتی خود برقرار کند. جالب آنکه پس از این جلسه، نایب‌رئیس انجمن شرکت‌های هواپیمایی که خود نیز همانند تیمسار زنگنه، سابقه حضور در نیروی هوایی ارتش را در کارنامه دارد، به‌جای رئیس، در اظهارنظری از لغو بخش‌نامه خبر داده بود تا شاید توجه ویژه‌ای به این تضاد منافع جلب نشود. درحال افزایش جدی نرخ ارز و سهم ۸۰درصدی آن بر نرخ بلیت هواپیمایا را نمی‌توان نادیده گرفت و اگر این مشکل حل‌شدنی باشد تا شاهد ریزش مسافران و گردشگران نباشیم، ضروری است که رایزنی‌ها برای حل مشکل دریافت تسهیلات همه‌گیری ویروس کرونا که به شرکت‌های هواپیمایی نوید آن داده شده بود، ادامه یابد اما نباید نادیده گرفت که هر امری با گروشکی لزوماً پاسخ نمی‌یابد.

متولی قیمت‌گذاری نرخ بلیت، سازمان هواپیمایی کشوری است

از سویی بیان این نکته ضروری است که بر اساس بند «ج» ماده ششم قانون هواپیمایی کشوری، تعیین قیمت بلیت از وظایف شورای عالی هواپیمایی کشوری است که رئیس این شورا، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری خواهد بود. همچنین آزادسازی قیمت بلیت

هواپیما براساس حکم بند «ب» ماده ۱۶۱ قانون برنامه پنجم بوده و با انقضای برنامه، اجرا و پیگیری حکم برنامه پنجم فاقد وجهات قانونی است. مدت قانونی برنامه پنجم از سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۴ بود که به دستور رئیس‌جمهور یک سال هم تمدید شد. حال اگر سازمان هواپیمایی کشوری تمایل به استمرار سیاست آزادسازی اقتصادی دارد، باید این مهم را از طریق دولت و مجلس پیگیری کند. از طرفی، در مقام اسانامه انجمن، الزام قانونی برای تعیین قیمت بلیت هواپیما از سوی انجمن وجود ندارد.

متولی تعیین نرخ بلیت هواپیما کیست؟

معین شرقی، مدرس و کارشناس حقوق حمل‌ونقل هوایی در گفت‌وگو با «شرق» درباره متولی تعیین نرخ بلیت هواپیما می‌گوید: «درحال‌حاضر قانون و اساسنامه در حال تصویب سازمان هواپیمایی کشوری در این خصوص ساکت است. براساس اصول کلی حقوقی و نظامات عمومی با توجه به اینکه نهاد متولی صنعت حمل‌ونقل تجاری بر مبنای قانون هواپیمایی کشوری، سازمان هواپیمایی کشوری است و معطوف به قوانین خاص که دولت را مکلف به کنترل نرخ خدمات کرده است، کنترل نرخ بلیت هواپیما بر عهده دولت و نهاد ذی‌صلاح آن یعنی سازمان هواپیمایی کشوری است». شرقی در ادامه می‌افزاید: «پرواضح است که به جهت شرایط خاص قانونی و فنی حاکم بر حمل‌ونقل هوایی، عدم نظرات بر این‌م قولی می‌تواند اسباب سوءاستفاده و انحصار را ایجاد کند. نظامات عمومی حد ترخص اصل آزادی اراده در معاملات بلیت هواپیماست، پس قطعاً کنترل سقف نرخ‌گذاری بلیت هواپیما بر عهده سازمان هواپیمایی کشوری به نیابت از مجموعه دولت است. بدین معنا که به استناد ماده ۱۰ قانون مدنی اشخاص تا محدوده عدم تجاوز به قوانین آمه در معاملات خود آزاد هستند، بنابراین برای برقراری نظم عمومی و جلوگیری از انحصارطلبی و سوءاستفاده، سازمان هواپیمایی کشوری باید سقف قیمت بلیت هواپیما را کنترل و تصویب کند». این کارشناس حقوق حمل‌ونقل هوایی در پاسخ به این پرسش که آیا انجمن شرکت‌های هواپیمایی صلاحیت تعیین نرخ بلیت هواپیما را دارد نیز می‌گوید: «انجمن شرکت‌های هواپیمایی، یک مجموعه صنفی است که بر اساس ماده ۱۳۱ قانون کار و آیین‌نامه انجمن‌های صنفی تشکیل شده است. مهم‌ترین وظیفه این انجمن بر مبنای اساسنامه آن، پیگیری حقوق مشروع و تلاش برای حفظ حقوق و منافع صنفی اعضای خود یعنی شرکت‌های هواپیمایی است و این نهاد کاملاً خصوصی هیچ‌گونه صلاحیتی بابت تعیین نرخ بلیت هواپیما ندارد. این انجمن از حیث حفظ حقوق شرکت‌های هواپیمایی صرفاً می‌تواند پیشنهادات خود را به متولی قانونی و

اقتصاد

پاس گل رئیس سازمان هواپیمایی کشوری به رئیس انجمن شرکت‌های هواپیمایی

وزیر راه و شهرسازی آچمز می‌شود؟



علی محمدی، نایب‌رئیس انجمن هواپیمایی

دولتی یعنی سازمان هواپیمایی کشوری ارائه دهد و در نهایت تصمیم‌گیرنده نهایی سازمان است. در نتیجه هرگونه اقدام این انجمن به وضع نرخ‌نامه بلیت هواپیما خارج از قانون بوده و باطل و بی‌اثر است.»

بخش‌نامه انجمن هواپیمایی غیر قانونی است

او در پاسخ به قانون‌بودن تعیین کف قیمت برای بلیت‌های هواپیما نیز تصریح می‌کند: «به‌هیچ‌عنوان تا امروز مصوبه قانونی‌ای بابت الزام به تعیین کف قیمتی برای نرخ بلیت هواپیما وجود ندارد. اقدامات سازمان هواپیمایی کشوری از حیث صدور بخش‌نامه برای ممنوعیت فروش بلیت هواپیما به‌کمتر از نرخ تعیین‌شده توسط انجمن شرکت‌های هواپیمایی کاملاً مغایر با قانون بوده و مبانی اضرار اشخاص را حاضر نگیرد با است». این کارشناس حقوق حمل‌ونقل هوایی تأکید می‌کند: «شهروندان و اشخاص بر اموال خود بر اساس ماده ۳۰ قانون مدنی و قاعده ارزشمند فقهی «تسلیط» تسلط کامل دارند و نمی‌توان هیچ ژازاس مسافرتی، شرکت هواپیمایی و مسافری‌ای را ملزم به رعایت کف نرخ بلیت هواپیما کرد. افراد بر اساس ماده ۱۰ قانون مدنی و اصل آزادی اراده در معاملات خود آزاد هستند و قانون آمه‌ای درخصوص الزام تعیین کف قیمت بلیت هواپیما نداریم».

پیگیری ابطال بخش‌نامه در دیوان عدالت اداری

او با بیان اینکه به نظر می‌رسد چنین اقداماتی جنبه حاشیه‌ای داشته و بیشتر بر اساس منفعت‌طلبی‌های افراد سودجو صورت گرفته است، یادآور می‌شود: «بخش‌نامه فوق مغایر با قوانین آمه و از طرفی دستور خارج از حیطه صلاحیت و اختیار سازمان متبوع صادر شده است و بر اساس ماده ۱۲ قانون تشکیلات و آیین دادرسی دیوان عدالت اداری در هیئت عمومی دیوان قابل ابطال است و اقداماتی نیز در این خصوص از حیث حفظ حقوق عامه صورت گرفته است».

۲۰درصد افزایش قیمت بلیت به علت آشفتنگی بازار است

مجید سبزه، پژوهشگر و کارشناس اقتصاد هوانوردی نیز در گفت‌وگو با «شرق» از زاویه‌ای دیگر به موضوع نگاه کرده و می‌گوید: «در سال‌های اخیر و علی‌الخصوص با بیان اینکه کشور ما به‌دگر یک تورم دورقمی جهنده در تمام اقلامی مصرفی و غیرمصرفی شده که یکی از این اقلام، بلیت هواپیماست. به عبارت دیگر تورم کشور باعث افزایش بهای تمام‌شده مواد اولیه و همچنین حقوق و دستمزد اسمی کارکنان شرکت‌های هواپیمایی شده که در قیمت بلیت نیز نمود پیدا کرده است. برای بررسی معقول یا نامعقول بودن میزان افزایش قیمت بلیت، باید ببینیم که چه مؤلفه‌هایی در آن دخل هستند. قسمتی از هزینه‌ها تحت عنوان هزینه ثابت مستقیم هستند که مربوط به عملیات هواپیما نظیر هزینه حداقل سوخت لازم، هزینه حقوق و دستمزد خلبانان و کروی پرواز و هزینه تعمیر، نگهداری و ایمنی هواپیما است. مورد بعدی، هزینه ثابت غیرمستقیم است که از مؤلفه‌هایی مانند حقوق و دستمزد کارکنان، مهندسان و مدیران ستادی تشکیل می‌شود. قسمت سوم نیز هزینه‌های ثابت مالی هستند که مستقیماً به پرواز مربوط می‌شوند و شامل عوارض فرودگاهی، هزینه پارکینگ، عوارض شهرداری روی بلیت، هزینه بیمه هواپیما و اشخاص، مالیات بر ارزش‌افزوده سوخت هستند. مورد آخر نیز هزینه‌های متغیری هستند که به‌ازای حضور هر مسافر بر صندلی هواپیما در پرواز و خدمات ارائه‌شده به وی تعریف شده است. در نتیجه با افزایش شدید تورم، اغلب این هزینه‌ها نیز افزایش پیدا کرده و قاعداً قیمت بلیت نیز افزایش پیدا می‌کند. شرکت‌های هواپیمایی هرساله برای حفظ قدرت خرید کارکنانشان حقوق و دستمزد آنها را افزایش می‌دهند یا مواد اولیه مهم نیاز را با قیمت بیشتری تهیه می‌کنند که به جرئت می‌توان گفت ۵۰ درصد افزایش قیمت بلیت کاملاً معقول

بوده و صرفاً ۲۰ درصد مازاد آن به علت آشفتنگی بازار است». سبزه در پاسخ به این پرسش که افزایش قیمت در مقایسه با رویکرد سایر کشورها برای درنظرگرفتن آفر چقدر معقول است، می‌گوید: «تفاوت اساسی ما با سایر کشورها در ثبات اقتصادی آنها و آشفتنگی فعلی اقتصاد ما است. در کشور‌های دیگر صرفاً یک مشکل وجود دارد و آن‌هم کروناست! اما کشور ما هم درگیر کروناست که کل اقتصاد و ایضاً صنعت هوانوردی را درگیر خود کرده و هم با نابسامانی اقتصادی که ناشی از پیکربندی نادرست سیاست‌گذاری‌هاست دست‌وپنجه نرم می‌کند. البته دولت برای کنترل قیمت بلیت می‌تواند به ایرلاین‌ها کمک کند، مثلاً عوارض شهرداری روی بلیت را لغو کند، یا مالیات بر ارزش‌افزوده سوخت را برای مدت مشخص و کوتاهی صفر کند یا آن را تا میزان قابل‌توجهی تقلیل دهد، به ایرلاین‌ها وام کم‌بهره و با فرصت تنفس پرداخت کند تا آنها نیز بتوانند قیمت‌ها را کاهش دهند و حتی آفرهایی را نیز در آن بگنجانند، که البته دولت نیز با کسری بودجه مواجه است و توان مانور بالایی در این زمینه ندارد».

۴۰درصد بهای تمام‌شده بلیت به‌طور مستقیم متاثر از نرخ ارز است

این کارشناس اقتصاد هوانوردی با اشاره به اینکه طبق محاسبات او، حداقل ۴۰ درصد بهای تمام‌شده بلیت به‌طور مستقیم متاثر از نرخ ارز است و حدود ۱۰ تا ۳۰ درصد نیز به‌طور غیرمستقیم متاثر از آن است، می‌گوید: «حال اگر به‌طور متوسط، سرجمع آنها را ۵۰ درصد در نظر بگیریم، قطعاً با افزایش دربرابری نرخ ارز، قیمت بلیت، صرفاً ناشی از افزایش نرخ ارز، حداقل تا ۵۰ درصد رشد می‌کند. دقت کنید که این افزایش فقط ناشی از رشد نرخ ارز بوده و اثر تجمیعی تورم و همپوشانی آن محاسبه نشده است».

تعیین بازه قیمت، شکست‌خورده است

هرچند با دیدگاه این کارشناس، افزایش نرخ بلیت روندی دور از انتظار نبود اما روش تعیین کف و سقف برای بلیت از دیدگاهش غیرمنطقی است. سبزه با بیان اینکه شرکت‌های هواپیمایی به تجارت مشغول هستند و باید دخل‌وخرجشان متناسب باشد تا بتوانند سرپا بمانند، ادامه می‌دهد: «قیمت بلیت باید منعطف باشد و مطابق با عرضه و تقاضا نوسان کند تا فروش بلیت برای ایرلاین صرفه اقتصادی داشته باشد. حال چرا دولت باید طبق روش «مدیریت بخش‌نامه‌ای» برای ایرلاین بخش‌نامه صادر کند و سقف و کف قیمتی تعیین کند؟ این سیاست بارها در بازارهای مختلف آزمایش شده و همواره شکست مواجه شده است. مسافرت هوایی حداقل در کشور ما یک کالای لوکس تلقی می‌شود و دخالت دیگری ندارد. صنعت هوانوردی از مهم‌ترین صنایعی است که به سبب ویژگی‌های منحصربه‌فردی که دارد، بیشتر از تحریم‌ها تأثیر می‌پذیرد و باید سیاست‌گذاری دولت در جهت حفظ و سرپا نگه‌داشتن آن باشد». او با بیان اینکه کشور ما شرکت‌های هواپیمایی نیز هیچ وجه قانونی‌ای برای تعیین قیمت ندارد، می‌گوید: «در اصل پس از آژدم‌ها سال ۱۳۹۴ که نرخ بلیت هواپیما به موجب قوانین برنامه پنجم توسعه آزاد شد، کسی نباید آمrane به تعیین و تکلیف در مورد قیمت پردارد و البته تعیین قیمت‌ها می‌توانند صرفاً ارشادی باشند».

سرنوشت بلیت‌های چارتری چه می‌شود؟

حال سؤال این است که اگر سقف و کف قیمت بلیت تعیین‌شده باشد، سرنوشت بلیت‌های چارتری لحظه آخری چه می‌شود و چه سرنوشتی را برای گردشگری رقم می‌زند؟ این کارشناس اقتصاد هوانوردی دراین‌باره می‌گوید: «فروش چارتری صندلی در جهان یک امر شایع است اما اگر کشور ما به یک بحران تبدیل شده است، در اصل اگر دولت اقدام به تعیین سقف و کف قیمتی برای بلیت کند، ایرلاین‌ها صرفاً برای پوشش هزینه‌های خود (و گاها با سود بسیار ناچیز) که به‌واسطه مشکلاتی چون یک‌دست‌نبودن ناوگان، هزینه بالای تعمیر و نگهداری و... مجبورند قسمت اعظمی از صندلی‌های خود را به‌صورت چارتری به ژازاس‌ها واگذار کنند. این مبلغ شاید معادل سقف قیمت تعیین‌شده توسط دولت باشد اما ژازاس‌ها به‌را‌ه‌ادانختن بازار سیاه، قیمت بلیت را خیلی بیشتر از حد آن بالا می‌برند و به عبارتی فروش چارتری تبدیل به یک راه‌حل برای دوزدن سقف و کف قیمت‌های تعیین‌شده توسط دولت است. حال اگر قیمت‌ها متناسب با عرضه و تقاضای بلیت نوسان کنند، بازار سیاه چارتری رخ نخواهد داد و دفاتر گردشگری نیز می‌توانند به‌جای آن اقدام به ایجاد بسته‌های تخفیف‌دار برای بلیت و هتل در سبدهای متنوع برای مقاصد کم‌ترددتر کنند».

فائو هشدار می‌دهد

پیامدهای اقتصادی آن می‌تواند تا ۸۳ تا ۱۳۲ میلیون نفر دیگر را در سال جاری میلادی به جمعیت دچار کمبود تغذیه در جهان اضافه کند؛ همچنین، وضعیت تغذیه اکثر گروه‌ها و جمعیت‌های آسیب‌پذیر به علت تأثیرات بهداشتی و اقتصادی-اجتماعی بیماری ویروس کرونا، احتمالاً وخیم‌تر خواهد شد. با توجه به این شرایط، فائو از تمامی مقامات و نهادهای مسئول در سراسر هر خاکی می‌خواهد تا از طریق گسترش و بهبود برنامه‌های ارائه کارتهای غذایی و حمایت اجتماعی، شامل کمک‌های نقدی و همچنین ایجاد شرایط ایمن و درآمد پایدار برای حمایت از معیشت کشاورزان خرده‌مالک و کارگران زنجیره ارزش غذا، نیازهای فقیرترین و آسیب‌پذیرترین خانواده‌ها را در اولویت قرار دهند.



مَنصور انصاری
پژوهشگر اقتصاد سیاسی

● گویا این قصه غم‌انگیز غصه‌برانگیز ارز ارزان دولتی به‌عنوان دردی درمان‌ناپذیر در اقتصاد کلان کشور پایانی ندارد و قرار است همچنان در قالب و شکلی دیگر ادامه یابد و کانون همه مساعی و عرصه رقابت میان تولیدکنندگان در داخل یا واردکنندگان انواع و اقسام کالاها در خارج باشد. رقابتی سه‌جانبه؛ یکی میان تولید انواع کالای داخلی که هرکدام از هر صنف دسترسی آسان‌تر، زودتر و بیشتری به ارز ارزان دولتی داشتند، برنده میدان رقابت باشند، دیگر میان انواع کالاهای وارداتی و سومین عرصه، رقابت میان کالاهای ساخت داخل و مشابه وارداتی آن و به‌مهرنده از ارز ارزان‌تر همه شاخص‌های یک اقتصاد کالای پویا و رقابتی چه در ساخت و تولید داخل و چه واردات در چنبره این پدیده شوم فسادانگیز در سال‌های گذشته گرفتار آمده است و چنین به نظر می‌رسد که نه اقتصاددان‌های آکادمیک، نه اقتصاددان‌های اجرائی یا آنان که سال‌هاست است آژمون و خطا می‌کنند، نه برنامه‌ریزان و سیاست‌مداران یا نمایندگان مجلس و نه مؤلفه‌های قدرت در سطوح مختلف نمی‌خواهند و شاید نمی‌توانند از این پدیده نفرین‌شده مملکت بریابده دوری کنند. دسترسی به ارز ارزان هفت تومانی سال‌های دهه ۶۰، ۴۰تومانی دهه هفتاد، ۳۰تومانی بعد آن و هزارو ۲۲۶تومانی دهه ۸۰ تا ۹۲ و بعد از آن تا چهارهزارو ۲۰۰تومانی موسوم به ارز جهانگیری سال ۹۷ و اکنون نیمایی در نوسان و بالای ۲۵ هزار تومانی الی ماشاءالله و علی برکت‌الله برچاذبه‌ترین پدیده برای کسب و کار، تولید و ساخت داخل، خدمات و واردات بوده است.شاخص‌های اصلی، کیفیت، بازارسازی و بازاریابی، صادرات هوشمندانه و پرتکلی، قیمت تمام‌شده رایین، خلاقیّت و نوآوری و خلاصه آنچه شاخصه‌های تعیین‌کننده رشد و پیشرفت یک ملت و تمدن هستند، همه در مقابل پدیده ناب دسترسی به ارز ارزان قیمت دولتی با اسامی مختلف در سالیان گذشته رنگ می‌بازند و سست و ناتوان شده‌اند و اگر هم در مقاطعی وجود داشته یا توسط کسانی به وجود آمده‌اند، از بین رفته‌اند!اگر سؤال شود شاخصه اصلی همه زیربخش‌های اقتصاد، بازرگانی، تولید و ساخت داخل و بازرگانی چه بوده است، با صراحت باید گفت آنان که نتوانسته‌اند با اتکا به رانت‌های دولتی یا غیردولتی به ارز ارزان‌شده دولتی دسترسی بیشتر داشته باشند، موفق‌تر بوده‌اند.این اقتصاد کلان ارز ارزان‌زده مفلوک‌نخواسته است حق مردم را در عرصه کار، خلاقیت، دانش‌مداری، رقابت سالم، خلاقیّت‌های تولیدی، خدمات یا حتی واردات بدهد و بر آن بوده است با اعطای صدقه، چه به صورت سهمیه ارزی و چه از پایین به رقم ۴۵ هزارتومانی پارانۀ نقدی همچنان سلطه خود بر ارزیابی ناعادالانه را حفظ کند.اینک که در یک جنگ اقتصادی تمام‌عیار قرار گرفته‌ایم و منافذ ارزی از محل خام‌روشی یعنی غارت منابع ملی، محدود و بعضاً مسدود شده است و در محصه گرفتار آمده‌ایم، جنگ‌ها و مناقشات اقتصادی میان صنوف مختلف اعم از سازندگان و تولیدکنندگان داخل یا واردکنندگان برای سهم بیشتر از ارز موسوم به نیمایی پرنوسان شروع شده است. گردانندگان اقتصاد کلان که شامل دولت می‌شود می‌خواهند با تنظیم سهم ارز حتی قیمت کالاهای ضروری و اساسی مردم را در یک فرایند ذهنی با دستورات اقتصادی کنترل و پایین نگه دارند. این‌ا اقتصاد آفت‌زده با این معادله دستوری نمی‌تواند دوام آورد؛ از یک سو با دستور می‌خواهد دستمزدها و حقوق را پایین نگه دارد و از سوی دیگر با ارزیابی، این بار به نام ارز نیمایی بر آن است که بازار را کنترل کند. این سامانه نادرست باید دگردگون شود؛ زیرا دولت با تمام ضرب و زورش حتی نتوانست قیمت تخم‌مرغ را طبق آنچه مصوب کرده بود، تثبیت کند! بی‌گفتایی در ساختار وزارت جهاد کشاورزی، سرگردانی، چنددستگی، نفوذ از بیرون به درون تشکیلات وزارتخانه و موارد و مصادیق دیگر در شرایطی چنین، اقتصاد کلان آسیب‌دیده و ناتوان در حوزه تأمین کالاها، محصولات و فراورده‌های دام و طیور و شیلات معاش مردم را در خطر قرار داده است! ۱۵ مهر، بانک مرکزی اعلام کرد ریزارزهای اختصاصی چهارهزارو ۲۰۰ تومانی برای ذرت یک میلیاردو ۴۴۶ میلیون دلار، دانه‌های روغنی ۷۱۴ میلیون دلار، جو ۲۰۲ میلیون دلار، کتچاله ۵۰۹ میلیون دلار، گندم ۲۹۰ میلیون دلار و نهایتاً کود ۴۰ میلیون دلار، کاغذ ۱۵ میلیون دلار، دارو و مواد اولیه دارو ۷۵۰ میلیون دلار و به عبارتی با همه محدودیت‌ها جمعاً پنج‌میلیاردو ۴۲۷ میلیون دلار ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی هزینه می‌یابد؛ اما آیا واقعاً این رقم هرچند کم و ناچیز می‌تواند به معاش مردم و سلامت آنها کمکی مؤثر داشته باشد یا تأثیر چندانی در زندگی روزمره مردم برای تأمین فراورده‌های دام و طیور و مواد غذایی به قیمت مناسب ندارد؟

ادامه در صفحه ۵