یادداشت

بی‌عادت و بی‌طاقتیم...

علی پالار
کارشناس و تحلیلگر اقتصادی

● هرچه می‌گذرد، آشکارتر می‌شود که دولت چاره‌ای جز برداشتن گام‌های قاطع و پیوسته در راستای اصلاح چرخه‌های معیوب سیاست‌گذاری در اقتصاد ایران ندارد؛ گام‌هایی که مستلزم تحمل درد ناشی از درمان خواهد بود و این امر بدون‌تردید با نارضایتی توده‌های مردم و مخالفت گروه‌های ذی‌نفع و رقبای سیاسی همراه خواهد بود. علی‌رغم این مسئله، اقتصاد سیاست‌زده ایران در سال‌های گذشته نشان داده است، در بین مسئولان اقتصادی عزم جزمی برای درمان اقتصاد بیمار ایران دیده نمی‌شود. برجسته‌بودن شعارهای اقتصادی در ناآرامی‌های اخیر نشان داده که ظرفیت تحمل جامعه نسبت به نابسامانی‌های اقتصادی به مرز شکننده‌ای رسیده است. در واقع می‌توان گفت نه طاقتی برای تحمل درد، درمان با اصلاحات ساختاری در بین توده مردم هست و نه در آن‌سو، در بین مسئولان اتحاد و عزمی برای ترک عادت‌های گذشته در سیاست‌گذاری وجود دارد؛ در واقع یادآور آن حکایتی که از مسلمان‌نمایی پرسیدند که چرا نماز نمی‌خوانی، در جواب گفت: عادت ندارم؛ پرسیدند چرا روزه نمی‌گیری، گفت: طاقت ندارم!....

رأی منفی نمایندگان به کلیت بودجه در روزهای گذشته را می‌توان به عنوان یکی از رویدادهای کم‌سابقه در تاریخ اقتصاد ایران، تحت‌تاثیر ناآرامی‌های چندوقت اخیر و واکنش‌های انتقادآمیز فضای مجازی نسبت به بودجه و -باتوجه به انتخابات بعدی مجلس- در راستای حفظ منافع سیاسی نمایندگان دانست؛ وگرنه با توجه به مهلت ۷۲ ساعته چه تغییراتی را می‌توان اعمال کرد که انتظارات نمایندگان را برآورده کند. علل مخالفت نمایندگان نشان می‌دهد قوه‌مقننه بیش از آنکه اصلاحات اقتصادی را از دولت انتظار داشته باشد، انتظار دارد تا دولت با تکرار عادت‌های گذشته بیشتر از این به کم‌طاقتی مردم دامن نزند و منافع بسیار کوتاه‌مدت را فدای منافع میان‌مدت و بلندمدت کند. مخالفت با حذف تقریبا ۳۳ میلیون نفری در کنار مخالفت با افزایش قیمت بنزین در کمیسیون تلفیق را می‌توان نمونه آشکاری از انتظارات ساده نمایندگان از دولت دانست. ادامه پرداخت‌های نقدی به روش فعلی از محل منابع مالی از اصلاحات انرژی میراث شومی از دولت دهم بوده است که نه‌تنها اصلاحات اقتصادی را منجر نشد، دردی به دیگر دردهای اقتصاد ایران اضافه کرد. همچنین مخالفت با افزایش قیمت بنزین نمونه دیگری از درنظرنگرفتن واقعیات در تصمیم‌گیری‌های اقتصادی بوده است که با توجه به ثبات قیمت بنزین در سال‌های گذشته و میانگین نرخ تورم ۱۰ درصدی سال‌های اخیر، قیمت بنزین در فضای اقتصادی غیرواقعی می‌نماید که مانعی برای تخصیص بهینه منابع خواهد بود. واکنش نمایندگان به این امر نیز بیشتر از آنکه کارشناسانه و واقع‌گرایانه باشد؛ پوپولیستی و سیاسی بوده است. هر چند باید منتظر ماند و دید درنهایت چه تغییراتی در بودجه از سوی نمایندگان اعمال خواهد شد ولی باتوجه به کلیت انتظارات نمایندگان از دولت، تغییراتی که در بودجه اعمال خواهد شد، در راستای رشد اقتصادی نخواهد بود چه برسد به آنکه دردی از دردهای اقتصاد ایران بکاهد. از این جهت، کلیت یک دید کارشناسانه، کلیت نگاه و انتظارات نمایندگان مجلس را برای تحقق بودجه‌ای که یکی از ابزارهای مهم رشد بالای اقتصادی باشد، رد می‌کند.

گذر

ردپای رانت در صادرات فراورده‌های نفتی به مرزهای شرقی

● عضو هیئت تحقیق و تفحص قاچاق کالا با بیان اینکه افزایش قاچاق سوخت نگرانی جدی برای نمایندگان مجلس ایجاد کرده، گفت: ردپای برخی رانت‌ها و منافع خاص در صادرات فراورده‌های نفتی مشاهده می‌شود و دستگاه‌های نظارتی باید در این مورد ورود جدی داشته باشند. علی‌اکبر کریمی عضو هیئت تحقیق و تفحص قاچاق کالا در گفت‌وگو با تسنیم، با بیان اینکه مبارزه جدی با قاچاق کالا یکی از اولویت‌های اصلی کشور و سیاست‌های اقتصاد مقاومتی ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری است، گفت: هرچند در سال‌های اخیر حجم قاچاق کالا در کشور و قاچاق فراورده‌های سوختی با کاهش قابل‌ملاحظه‌ای روبه‌رو شده اما اخیرا اخباری درخصوص افزایش مجدد قاچاق سوخت از مرزهای کشور به‌ویژه مرزهای شرقی کشور شنیده می‌شود. کریمی گفت: ریشه اصلی این نوع قاچاق به اختلاف زیاد قیمت فراورده‌های نفتی در داخل ایران با کشورهای همسایه بازمی‌گردد. قاچاقچیان گازوییل، بنزین و سایر فراورده‌های نفتی را از ایران به کشورهای همسایه شرقی و غربی رسانده و سود سرشاری را عاید خود می‌کنند. چندی‌پیش در رسانه‌ها اعلام شد که مکانیسم خرید فراورده‌های نفتی در بورس انرژی با قیمت پایه و سپس عرضه و فروش فراورده‌های خریداری‌شده نظیر «حلال ۴۰۲» در بازار داخلی از جمله روش‌های شائبه‌برانگیز در قاچاق سوخت است.

گفت‌وگو با مهندس جهرودی، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا

تغییر نگرش در صنعت خودرو

این روزها سه نگرانی دامن صنعت خودروی ایران را گرفته است: نخست مردم؛ به‌عنوان مصرف‌کنندگان نهایی محصولات خودروسازان، از قیمت بالا، کیفیت پایین، خدمات پس از فروش نامناسب و عدم تنوع محصولات خودروسازان شکایت دارند و می‌پرسند که آیا این صنعت می‌تواند در این موارد اقدامی صورت دهد.

دوم، مسئولان صنعتی کشور؛ کسانی که عهده‌دار سیاست‌گذاری در حوزه صنعت‌اند، نگران هستند که آیا صرف این‌همه منابع به پای این صنعت کاری صواب بوده؟ آیا این صنعت می‌تواند از کمند مشکلات موجود خود را برهاند. آیا دولت تدبیر و امید راهی بر درمان این صنعت خواهد گشود؟

و سوم باز هم مردم؛ اما این‌بار به‌عنوان شاغلان صنعت خودرو: بر اساس آمار منتشرشده، حدود دو میلیون و ۵۰۰ هزار نفر به صورت مستقیم یا غیرمستقیم رزق برمی‌گیرند، این عدد یعنی ۱۰ درصد از اشتغال کل جامعه و اگر همین عدد را در میانگین سرانه خانواده ایرانی ضرب کنیم، به عددی بالغ بر ۱۰میلیون نفر خواهیم رسید که محل ارتزاق آنها صنعت خودروست، حال این افراد، همه یک‌صدا می‌پرسند: آیا می‌توان از تلاطمات روزگار، این کشتی صنعت خودرو را به سلامت بیرون راند؟ آیا آسیبی به امنیت شغلی ما وارد نخواهد شد؟

جست‌وجوی پاسخ این پرسش‌ها، دستمایه پرسمانی بود از یکی از مدیران ارشد خودروسازی ایران. مهندس محسن جهرودی چند ماهی است که سکان هدایت گروه خودروسازی سایپا را به دست گرفته است. او در بیست‌وهشتم آبان‌ماه امسال به این سمت منصوب شد. در یکی از روزهای نه‌چندان سرد زمستانی به سراغ مهندس جهرودی رفتیم تا با سؤالات خود جویای نظرات این مرد مصمم که بسیار بی‌ادعا وارد گود صنعت خودرو شده، باشیم. آنچه در پی می‌خوانید، ماحصل دو ساعت چالش فکری است با او؛ چه کرده و چه می‌خواهد بکند؟

◄ آقای مهندس حدودا سه ماهی از انتصاب شما می‌گذرد. می‌خواهیم که با نخستین سؤال به سراغ کارنامه شما برویم. محسن جهرودی در این مدت کوتاه چه کرده است؟

شاید بهترین پاسخ آن باشد که بگویم در تغییر یک پارادایم و رویکرد در حوزه صنعت خودرو گام برداشته‌ام؛ رویکری که مایلم به آن «کار محوری» بگویم. کار محوری یعنی استفاده از تمامی ظرفیت‌های موجود، کار محوری یعنی حرکت بر مدار اقتصاد مقاومتی، کار محوری یعنی تغییر نگرش در صنعت خودرو.

◄ این تغییر یعنی چه؟

همه می‌دانیم که صنعت خودرو تا چند سال پیش، دچار فتور و سستی عجیبی شده بود، تحلیل‌های مختلف هم برای بیان دلایل آن مطرح می‌شد. صنعت خودرویی که قرار بوده در ساختار اقتصاد صنعتی کشور یاوری نیرومند باشد، می‌گویند باری شده بر دوش اقتصاد؛ در صورتی که خدمات صنعت خودرو به کشور هنوز به‌خوبی معرفی نشده و شوخی نیست یک صنعت حدود چهار درصد از تولید ناخالص ملی را سکانداری می‌کند و اشتغال دومیلیونی در کشور دارد. من معتقدم که اگر صنعت خودرو در ذهن همه از «بار» به «یار» تبدیل شود، آنگاه می‌تواند به کارویژه اصلی خود؛ یعنی لوکوموتیو صنعتی تبدیل شود و موتور محرک صنایع دیگر باشد. این مهم‌ترین پارادایمی بود که من فکر می‌کردم باید در حوزه صنعت خودرو تغییر کند و تمام کوشش من هم معطوف به تغییر این وضعیت بوده است.

◄ خب در این مسیر چه گام‌هایی برداشته‌اید؟

زمانی که یک صنعت در وضعیت بحرانی قرار می‌گیرد معمولا برنامه‌ها و ایده‌ها حالت واکنشی به خود می‌گیرند و این اصلا خوب نیست. ما سعی کردیم با این بحران به صورت کنشی برخورد کنیم. مشکلات را شناسایی و تحلیل کردیم، دلایل و عللی را که رفع آنها در داخل بنگاه است برنامه‌ریزی کردیم و برای حل مشکلات دست‌به‌کار شدیم و مشکلاتی را که مربوط به مسائل محیطی است خدمت وزیر محترم صنعت، معدن و تجارت برده‌ایم و ایشان با روی باز و علاقه‌مندی دستورات تخصصی برای حل آن داده‌اند و در تلاش هستیم با برنامه‌ای مدون این گره‌ها را باز کنیم.

◄ فرمودید که اقدامات شما با مفهوم «اقتصاد مقاومتی» کاملا هم‌راستاست.

بله درک مفهوم «اقتصاد مقاومتی» خیلی سخت نیست، باید مجموعه‌ای از سخت‌افزارها و نرم‌افزارهایی طراحی و اجرا شوند که هم به تقویت تولید ملی و هم به تسری فرهنگ جهادی کمک کنند، نقشه راه سایپا را دقیقا مبتنی بر مفاهیم اقتصاد مقاومتی شکل داده‌ایم؛ مجموع کارهایی که در سایپا در این مدت کم انجام شده است، نشان می‌دهد که اقتصاد مقاومتی برای ما فقط در سطح یک واژه نبوده بلکه به حوزه اقدام و عمل کشیده شده است.

◄ عده‌ای گمان می‌کنند که انجام مذاکره با خودروسازان خارجی اقدامی است خارج از محدوده «اقتصاد مقاومتی»، امروزه می‌دانیم که شما با خودروسازان اروپایی قراردادهای محکمی بسته‌اید، حال چطور می‌توان هم مدافع اصول «اقتصاد مقاومتی» بود و هم به تولید مشترک با خارجی‌ها اعتقاد داشت؟

سؤال خوبی طرح کردید، من فکر می‌کنم برخی معنای «اقتصاد مقاومتی» را به خوبی دریافت نکرده‌اند، اقتصاد مقاومتی به ما نمی‌گوید که فقط با منابع داخلی و برای بازار داخلی تولید کنیم. اقتصاد مقاومتی از ما می‌خواهد که حداکثر استفاده بهینه از منابع داخلی برای تولید صورت گیرد، اقتصاد مقاومتی به ما می‌گوید که با افزایش تنوع محصول، ذائقه مردم را تأمین کنیم، اقتصاد مقاومتی به ما می‌آموزد که آن‌قدر قوی باشیم که از خطر تلاطمات بدعهدی‌ها دور بمانیم؛ اقتصاد مقاومتی راه صادرات را به ما نشان می‌دهد و به ما می‌گوید «آنچنان تولید کن که بتوانی صادر کنی». خب برای رسیدن به چنین سطحی از تولید در صنعت خودرو باید ادبیات و استاندارد و راه و روش تولید در مقیاس جهانی را آموخت؛ مثلا در مورد قرارداد با سیتروئن تأکید کردیم که سرمایه‌گذاری خارجی باید به صورت کامل انجام شود؛ یعنی شامل سرمایه‌گذاری، انتقال تکنولوژی، توسعه صنعت قطعه‌سازی کشور و افزایش صادرات و برای این موضوع در مذاکراتی که چند روز پیش با سیتروئن داشتیم، تأکید کردیم و برنامه اجرائی پیشنهاد داده‌ایم.

◄ جناب مهندس جهرودی می‌خواهم سؤالی بپرسم که خوشایند خیلی‌هاست. منطق تولید خودروهایی با تکنولوژی قدیمی در خطوط خودروسازان چیست؟

در یک عرصه تجارتی بزرگ، مثل صنعت خودرو ما همیشه باید از احکام علم اقتصاد تبعیت کنیم، در علم اقتصاد بازار یک پدیده زنده است، دقیقا به شما می‌گوید که چه‌کار باید بکنید. درست است که از یک‌سو ذائقه مردم تغییر کرده است و بخشی از تولیدات ما خودروسازان اندکی با ذائقه مردم فاصله گرفته است! اما این، همه واقعیت بازار نیست. بازار پیام‌های مختلفی را به تولیدکننده مخابره می‌کند. هم اعتراضات نسبت به محصولات قدیمی را به تولیدکننده می‌رساند و هم پرده از تغییر ذائقه مصرف‌کننده برمی‌دارد. در این وضعیت یک تولیدکننده نباید فقط به بخشی از درخواست‌ها و پیام‌های بازار تن دهد. تولیدکننده باید برای تأمین هر سلیقه‌ای در بازار محصول خاصی را داشته باشد، در حقیقت این مشتریان هستند که در عرصه بازار برای تولیدکنندگان تصمیم می‌گیرند. آقای پیتر دراکر جمله بسیار سودمندی طرح کرده است؛ او می‌گوید: «گذشت آن روزهایی که تولید پیشانی سازمان بود» امروزه باید باور کنیم که مشتری، موفقیت هر سازمانی را رقم می‌زند، ما در سایپا باید از خود بپرسیم که برای تأمین ذائقه مشتریان‌مان چه کرده‌ایم؟

◄ پاسخ خودتان به این سؤال چیست؟

امروزه بازار و مشتری مرکز فرماندهی سایپاست؛ ما سعی داریم که محصولات خود را براساس ذائقه مشتری و سطح قدرت خریدشان سازماندهی کنیم. یک واقعیت تلخ این است که ما در سطح قدرت خرید پراید تقریبا هیچ گزینه دیگری نداریم. با بررسی‌های انجام‌شده مشخص شد که با قیمتی که امروزه پراید تولید می‌شود هیچ خودروی دیگری نمی‌تواند تولید شود. برای این موضوع کاری که کردیم این است که بر دامنه تولیدات خود در محصولات نزدیک به پراید مثل انواع تیبا (خودروهایی با پلتفرم ایکس۲۰۰) افزوده‌ایم.

ما پذیرفته‌ایم که به‌تدریج سهم پراید را در سبد تولیدات کم کنیم اما شما هم یک قاعده مهم اقتصادی را بپذیرید که بازار باید تعیین کند که چه چیزی بماند یا برود. ما قادر نیستیم به راحتی از این اصل اقتصادی صرف‌نظر کنیم و با تمام قدرت به دنبال گزینه‌هایی برای جایگزینی پراید هستیم که ان‌شاءالله به‌زودی اعلام خواهیم کرد.

اما درمورد تولید سایر محصولات با دست بازتری عمل کرده‌ایم تا بتوانیم برای همه نوع ذائقه‌ای، تولید مناسبی داشته باشیم. به همین منظور در تمامی شرکت‌های گروه سایپا تولیدی مشخص تدوین شده است. سایپا یک شرکت تولیدی قوی در بازار ایران است، علاوه بر محصولاتی که خودمان با همکاری شرکت‌های بین‌المللی طراحی و تولید خواهیم کرد، با بهترین شرکت‌های بین‌المللی هم همکاری خواهیم داشت تا در بازار برای همه مشتریانی که سایپا را می‌خواهند، بهترین پیشنهاد را بدهیم.

◄ برنامه شما در بخش صادراتی چیست؟

تولید براساس صادرات، یکی از برنامه‌های مهم ما در گروه سایپاست. ما در نظر داریم راهی بجوییم به سوی مناطقی که می‌توانیم براساس مزیت‌های خود در آن راه یابیم. مهم این است که ما مزیت‌های خود را بشناسیم و براساس این مزیت‌ها راهکار ارائه دهیم و نکته دیگر اینکه در توسعه محصول در سایپا از این به بعد یکی از اصلی‌ترین موضوعات، پوشش بازارهای صادراتی سایپاست.

◄ و این یعنی توجه بیشتر به صادرات؟

بله، اتفاقا با تغییراتی که نرخ ارز داشته، تولیدات ما از نظر قیمت مزیت رقابتی خوبی پیدا کرده‌اند. اما در عرصه بین‌المللی همه چیز فقط محدود به قیمت نمی‌شود. درست است که قیمت یکی از آیتم‌های مهم است اما همه‌چیز نیست. بنابراین همه واحدهای شرکت باید در جهت ارائه محصولاتی با قابلیت صادراتی تلاش کنند. منظور من چالاکی و چابکی سازمان است؛ یعنی اگر در جایی محصول ما نیاز به بازنگری در مهندسی، کیفیت یا تولید داشت، این واحدها بتوانند به سرعت خود را با نیاز مشتری تطبیق دهند. سایپا برای ماندن باید به سازمانی چالاک تبدیل شود تا بتواند از فرصت‌ها و موقعیت‌ها به خوبی استفاده کند. بنابراین براساس این نگرش صادرات در سایپا دیگر از واحد بخش صادرات شروع نمی‌شود، صادرات از طراحی، خطوط مهندسی، کیفیت و تولید آغاز خواهد شد.

◄ آقای مهندس می‌گویند یکی از مشکلات صنعت به‌ویژه صنعت خودروسازی، سیاست‌زدگی آن است. آیا شما چنین برداشتی را می‌پذیرید؟

البته این موضوع مطلب مهمی است. سیاست مانند بذری است که در هر جایی که پاشیده شود، آن بخش را دچار التهاب و هیجان می‌کند. البته یک اصل مهم را هم باید مدنظر داشته باشیم و آن اینکه در همه جای دنیا رشد نهادهای صنعتی به جهت حمایت سیاسیون از آن نهادها بود و نه دخالت و حضور مستقیم آنها. صنعت اگر با موضوعات سیاسی آمیخته شود، توان لازم برای رسیدگی و پاسخ‌گویی به نیاز مشتریان را نخواهد داشت. چراکه ممکن است صنعت سیاسی‌شده، توش و توان خود را در مسیرهایی دیگر صرف کند. نمونه یک حمایت سیاسی درحال‌حاضر، در وزارت صنعت، معدن و تجارت به لطف حضور دکتر شریعتمداری دیده می‌شود و من به‌عنوان کسی که ۲۸ سال عمرم را در صنعت گذرانده‌ام، می‌توانم بگویم این حمایت درحال‌حاضر بسیار تخصصی و با برنامه است، به صورتی که نتیجه آن حتما در صنعت ایران تأثیراتی ابدی خواهد گذاشت.

◄ جناب مهندس جهرودی تعدادی از مردم نسبت به عملکرد خودروسازان ابراز نارضایتی می‌کنند. شما به‌عنوان نیمی از صنعت خودرو چه برنامه‌ای برای افزایش رضایت مردم دارید؟

البته من هم حق را به مردم می‌دهم و اگر مردم به صنعتی انتقاد دارند، برای آن صنعت یک نعمت است چراکه سبب می‌شود ما هر روز برای بهترشدن بجنگیم. ببینید خودروهای جدید سایپا هر روز بیشتر رضایت مردم را به دست می‌آورند که این حاصل توجه مشتریان ماست.

مردم حق دارند، صنعت خودرو بنا بر دلایلی نتوانسته خواسته مشتریان اصلی‌اش را آن‌گونه که شایسته آنان است، فراهم کند. باید بدانیم هر چقدر سطح توقع مردم از صنعت خودرو بالا برود، به‌نفع صنعت است. ما برای افزایش رضایتمندی مردم برنامه‌های ویژه‌ای داریم. از یک سو برنامه ویژه‌ای برای تنوع محصول داریم و از سوی دیگر تمام سعی خودمان را می‌کنیم تا با ارتقای سطح ارائه خدمات در بخش خدمات پس از فروش؛ سطح رضایت مردم را ارتقا دهیم.

◄ بنا بر آمار موجود امروزه ارتزاق حدود ۳۰ میلیون نفر از جمعیت ایران به صنعت خودرو وابسته است، به نظر شما آیا این عده باید نگران آینده این صنعت باشند؟

خیر، اصلا جای نگرانی وجود ندارد. صنعت خودروی ایران از ظرفیت زیادی برخوردار است، ما باید بتوانیم علاوه بر تأمین نیازهای داخلی در فتح بازارهای بین‌المللی هم موفق شویم. گسترش صنعت خودرو یعنی گسترش اشتغال صنعتی و با توانایی‌هایی که من از این صنعت سراغ دارم، به نظرم افق روشنی در برابر صنعت خودروی ایران قرار دارد. ما با برنامه‌ریزی‌های خود و پتانسیل‌های داخلی حتی قادر خواهیم بود اشتغال در صنعت خودرو را توسعه دهیم.

◄ از وقتی که در اختیار ما گذاشتید، سپاسگزاریم؛ فقط یک پرسش دیگر هم داریم که پس ذهنمان مانده و آن این است که چه زمانی برای بیان برنامه‌ها خدمتتان برسیم؟

من هم از شما تشکر می‌کنم. برنامه من این است که به طور منظم هر شش ماه گزارشی را از عملکرد سایپا به مردم شریف ایران ارائه دهم تا آنان بدانند ما سعی داریم در جبهه اقتصادی و با سخت‌کوشی بسیار هرچه را که امکان ایجاد و توسعه دارد، انجام دهیم.

ثبت رکورد «دلار ۴۸۰۰»؛ «خیال مردم بابت دلار راحت شد!»

در حالی نرخ دلار دیروز رکورد چهارهزارو ۸۰۰ تومان را زد و ساعتی بعد در کانال چهارهزارو ۷۵۰ آرام گرفت که رئیس‌جمهور چند روز قبل به مردم اطمینان داده بود که خیالشان بابت دلار راحت باشد. به گزارش تسنیم، ناآرامی‌ها در بازار ارز و شدت شوق مردم برای خرید دلار کار را در این بازار به جایی رسانده که بار دیگر صف‌های طولانی برای خرید این ارز مقابل صرافی‌های خیابان فردوسی تشکیل شده است. شوق خرید دلار از آنجا بین مردم بالا گرفته که قیمت دلار چند هفته‌ای است مدام در حال افزایش است و مردم با این تصور که اگر دلار بخرند سود می‌کنند وارد این بازار شده و به خرید ارز مشغول شده‌اند.

جالب‌تر اینکه مانند سنوات قبل و سال‌های ۹۰ و ۹۱ این‌بار هم خریداران منتظر در صف‌های طولانی مقابل صرافی‌های فردوسی خانم‌های خانه‌دار هستند! خانه‌دارهایی که کنار دلال‌های بازار ارز سودای سود بیشتر با خرید دلار را دارند. یکی از فعالان بازار از حرکت پول‌های خرد به سمت این بازار خبر داده و می‌گوید: هیجانات در بازار اکنون به اوج رسیده و هرکسی با هر میزان سرمایه‌ای که دارد، از دور و نزدیک خود را به چهارراه استانبول و سبزه‌میدان رسانده است تا بلکه بتواند سودی هرچند اندک اما پرریسک را به خانه ببرد. شاید هم حق با خانه‌دارها و دلال‌ها باشد! بالاخره دلار در چند روز رشد چشمگیری داشت! ولی طبق اذعان یکی از همین دلال‌های خیابان فردوسی که او هم پاتوق اصلی‌اش پاساژ افشار است، سود اصلی گرانی دلار به جیب سرمایه‌دارهای بزرگ این بازار می‌رود نه مردم و دلال‌های خرد! حقیقتا این دلال سالخورده که به‌گفته خودش عمری را در این بازار سپری کرده، راست می‌گوید؛ برای اینکه راستی گفته او را برای مخاطبان محترم هم ثابت کنیم اشاره‌ای خواهیم داشت به اتفاقات صبح تا ظهر بازار ارز در روز یکشنبه ۱۵ بهمن!

شاید از ۱۵ بهمن بشود به‌عنوان روز رکوردزنی دلار یاد کرد، چراکه در این روز دلار در حالی رکورد چهارهزارو ۸۰۰ تومان را زد که پیش‌تر مسئولان ارشد دولتی از جمله رئیس‌جمهوری و رئیس کل بانک مرکزی به مردم وعده داده بودند که دلار ارزان می‌شود! اما دیروز دلار برای ساعتی در بازار ارز از چهارهزارو ۸۰۰ تومان هم عبور کرد. در زمانی که دلار از چهارهزارو ۸۰۰ تومان عبور کرد، سود به جیب چه‌کسی رفت؟ دقت داشته باشید دلار خیلی روی کانال چهارهزارو ۸۰۰ تومان نماند، ولی همان دقایق کوتاه هم کافی بود تا سرمایه‌داران اصلی که نبض بازار را در اختیار دارند دلارهای خود را با قیمت بالا به مردم و دلال‌های خرد بفروشند. فروش در قیمت‌های بالا هم معمولا برای این افراد کاری ندارد چراکه خودشان با دپوی دلارهای بازار این تصور را در بازار جا می‌اندازند که دلار نیست و این یعنی گرانی بیشتر! هر زمان هم که دلار در بازار کم شده و قیمت‌ها بالا رفته شوق مردم و دلال‌ها برای خرید دلار بیشتر از قبل شده، این رویه‌ای است که نمی‌توانیم منکرش شویم. بله! چند دقیقه فرصتی است که دلال‌های بزرگ بازار ارز که در گزارش‌های قبلی تسنیم نام دو نفرشان را آورده بودیم، سودهای میلیاردی به جیب بزنند! سود میلیاردی هم از این جهت که این افراد در معاملاتشان به فروش ۱۰۰ دلار و... کفایت نمی‌کنند، بلکه معاملاتی که اینها دارند در حوزه یک و دو میلیون دلار است نه صرفا چندصد دلار! بعد از آنکه دلار این افراد فروخته شد و کمی ارز در بازار زیاد شد قیمت‌ها نیز سیر نزولی را در پیش گرفت! حال قضاوت با شماست که بگویید در زمان گرانی دلار چه‌کسانی سود می‌کنند، باز هم یاد صحبت‌های دلال موسپید افشار افتادم که گفت: این دلال‌ها صبح که می‌خواهند دلارهایشان را بفروشند قیمت‌ها را بالا می‌برند، ولی بعدازظهر که دیگر دلارهایشان به فروش رفت، قیمت دلار ارزان می‌شود! در بازار ارز تهران همین هم شد، دلار خیلی روی کانال چهارهزارو ۸۰۰ تومان نماند و دقایقی بعد در کانال چهارهزارو ۷۰۰ تومان جا خوش کرد و بین چهارهزارو ۷۵۰ تا چهارهزارو ۷۸۰ تومان معامله شد، البته کاهش دلار بعد از ورود بانک مرکزی به کف بازار کمی شدت گرفت. از ظهر دیروز و بعد از آنکه دلار رکورد چهارهزارو ۸۰۰ تومان را هم زد، از خیابان فردوسی و مقابل پاساژ افشار خبر رسید که نماینده بانک به پاتوق اصلی دلارفروش‌ها رفته و به تمام متقاضیان، دلار با نرخ بانکی می‌فروشد. متقاضیان با کارت ملی می‌توانند ۳۰ دلار دریافت کنند.

گزارش روز

کاهش ۱۰۰۰ میلیارد تومانی درآمد با حذف آبونمان از قبض گاز

شرکت گاز از حکم دیوان شاکی شد

● **شرق:** بیژن نامدارزنگنه، وزیر نفت، در نشست خبری خود از لغو آبونمان گاز به حکم دیوان عدالت اداری اعتراض کرده بود و نتیجه آن را افزایش هزینه شرکت ملی گاز بیان کرده بود. مسئله‌ای که مدیرعامل شرکت ملی گاز هم از آن گله‌مند بود. حمیدرضا عراقی در نشست خبری خود با انتقاد از این روند گفته بود: این اقدام از نظر ما لازم‌القبول نیست، ولی لازم‌الاجراست، در هر صورت باعث شد هزار میلیارد تومان از ما کم شود. باید پرسید مگر برق و مخابرات این آبونمان را ندارند؟ با این اقدام توسعه انجام نمی شود، کنتورهای هوشمند منابع می‌خواهد که همه اینها مستلزم این است که مردم خوب مصرف کنند و هزینه مصرف خود را هم بدهند.

عراقی تصریح کرد: درحال‌حاضر شرکت گاز ۱۷ هزار میلیارد تومان از مردم می‌گیرد که هشت هزار میلیارد تومان آن سهم هدفمندی و بقیه سهم مالیات و مقداری هم از صادرات و پول صندوق توسعه است، چیزی که می‌ماند چهارهزارو ۵۰۰ میلیارد تومان است که هزینه جاری بوده و هزار میلیارد تومان هم که کم شد. این کم‌شدن هزار میلیارد تومان امکان‌پذیر نیست و مجلس باید آن را حل کند.

عراقی همچنین درباره گزارش دیوان محاسبات نیز بیان کرد: گفته‌اند که چرخش باید رخ می‌داده که نشده و گفته‌اند پول به خزانه واریز شده و برگشت داده شده است. ما مدارکی داریم که چرخش انجام شده و حتی یک ریال جابه‌جا نشده است.

او همچنین درباره اختلافات گازی ایران و ترکمنستان ادامه داد: خط دامغان- کیاسر- نکا یکی از مهم‌ترین کارهایی بود که انجام دادیم و تأمین گاز با اطمینان داریم و با قطع گاز ترکمنستان مشکلی نیست؛ البته رابطه تجاری و اقتصادی با این کشور داریم. روابط ما اکنون براساس خرید و فروش و بیزینس است و از حالت اضطرار خارج شده‌ایم. عراقی درباره موضوع واردات گاز از ترکمنستان و شکایت آنها نیز گفت: این کشور چند بار قیمت را بالا برد، ما نیز چند بار مذاکره کردیم که باید قیمت پایین بیاید. اکنون آنها به داوری رفتند؛ درهرحال اگر پای مذاکره بیایند مشکل حل می‌شود و در غیر این صورت با دعوا حل می‌شود. درحال‌حاضر ما هر دو روش مذاکره و دادگاه را پیگیری می‌کنیم. عراقی همچنین گفت: امسال ۸۰ تا ۹۰ درصد از خط هزارکیلومتری ۶ انجام شده و به بهره‌برداری می‌رسد. این خط باعث شده در غرب کشور نگرانی نداشته باشیم و گاز عراق را نیز به‌راحتی تأمین کنیم. این خط باعث شده در صادرات به ترکیه هم مشکلی نداشته باشیم.

او افزود: همچنین درباره ترکیه نیز باید بگویم که ماجرای ارسال گاز به این کشور براساس رأی دادگاه به پایان رسید و ما براساس آن رأی حدود هشت میلیارد مترمکعب گاز به این کشور صادر کردیم و هم‌اکنون پول گازی را که می‌دهیم، دریافت می‌کنیم.

مدیرعامل شرکت ملی گاز درباره دلیل ارسال‌نشدن گاز از مسیر بصره به عراق گفت: ما آمادگی ارسال را داریم اما در مذاکره با مجری طرح ۳، خط نیروگاهی که باید گاز را دریافت کند، باید از مسیر رودخانه عبور کند که در هر صورت قول داده‌اند که۲۰ اسفند تمام شود. اوایل سال آینده با افتتاح خط ۶، صادرات گاز از مسیر بصره نیز به بهره‌برداری می‌رسد. عراقی درباره دریافت پول نیز گفت: ما پول گاز صادراتی به عراق را به سختی به‌صورت یورو دریافت می‌کنیم اما روش آن را نمی‌توانم بگویم.

تجمع خانواده دریانوردان جلوی مجلس

● **شرق:** بازهم بازی جدیدی از چین. درحالی‌که رایزنی‌ها برای بازگرداندن پیکر دریانوردان به جلوی ایران به نتیجه رسیده بود، بوروکراسی چین مانع بازگشت پیکرها به ایران شد. همین مسئله خانواده دریانوردان را به نشانه اعتراض به جلوی مجلس کشاند. برخی خانواده‌های جان‌باختگان نفتکش سانچی پس از تجمع مقابل ساختمان مجلس، به درخواست عوامل و کارکنان پارلمان وارد ساختمان شدند. پروانه سلحشوری، نماینده تهران نیز خبر از قول مساعد برای پیگیری این مسئله در مجلس داد. محسن بهرامی، سخنگوی شرکت ملی نفتکش نیز در گفت‌وگو با ایلنا دراین‌باره گفت: این موضوع فعلا درگیر بوروکراسی کشور چین است و پیگیری‌ها از سوی وزارت خارجه انجام می‌شود که در اسرع وقت به کشور بازگردانده شوند. هنوز زمان مشخص به ما داده نشده و امیدواریم موانع برطرف شده و هرچه سریع‌تر به کشور برگردند. او همچنین از رایزنی‌ها برای فرستادن غواص به‌منظور تفحص داخل سازه کشتی و جست‌وجوی پیکرها در صورت مساعدبودن شرایط خبر داد.