یادداشت

نقدی بر سیاست‌گذاری انرژی ایران

ابراهیم رضایی‌راد*

● چندی پیش بود که خبری مبنی بر توافق کشور عراق و شرکت توتال فرانسه بالغ بر ۲۷ میلیارد دلار درخصوص همکاری در پروژه‌های نفت، گاز و برق منتشر شد. خبری که چندین سال است به رویه‌ای ثابت در کشورهای همسایه ایران مبدل شده است. کشورهایی که دارای منابع عظیم نفت و گاز هستند و اغلب این کشورها به دلیل ناتوانی مالی و همچنین فنی از قراردادهای این‌چنینی استقبال می‌کنند. در واقع چنین قراردادهایی توان تولید کشورهای تولیدکننده نفت و گاز را افزایشم می‌دهد و در مقابل باعث افزایش درآمد این کشورها که معمولا اقتصادی تک‌محصولی دارند، می‌شود. علاوه‌براین در چند وقت اخیر ما شاهد اکتشافات و کشف میدان‌های جدید نفت و گاز در سراسر دنیا مانند میدان گازی تازه‌کشف‌شده چالوس ایران هستیم که این نوع اکتشافات می‌توانند جایگاه سنتی برخی کشورهای تولیدکننده نفت و گاز را با تهدید جدی مواجه کنند.

ایران نیز به دلیل مشکلاتی مانند تحریم و همچنین کاهش توان مالی از گسترش میدان‌های نفت و گاز خود تا حدودی عقب مانده است. در واقع تحریم‌ها سبب شده از حضور شرکت‌های بزرگ حوزه نفت و گاز در ایران جلوگیری شود. تحریم‌ها از سویی علاوه بر ممانعت از حضور برخی شرکت‌ها موجب فرسودگی و ازکارافتادگی بسیاری از ادوات مرتبط با صنعت نفت و گاز شده است. از طرفی دیگر تحریم‌ها سبب شده است که ایران به اطلاعات فنی چه درخصوص اکتشاف و چه درخصوص بهره‌برداری دسترسی کافی نداشته باشد و این موضوع سبب کاهش توان تولید ایران می‌شود. این کاهش توان تولید را وقتی در کنار افزایش تولید کشورهای همسایه و همچنین تمایل سایر کشورها و استقبال آنها به سمت انرژی‌های تجدیدپذیر قرار می‌دهیم، این موضوع تا حدودی نگران‌کننده است. برخی محققان و همچنین تحلیلگران معتقدند دوره پیک یا اوج سوخت‌های فسیلی تا سال ۲۰۳۰ یا ۲۰۵۰ است که البته این اظهارنظرها پیش‌بینی است و شاهد آن هستیم که حوادثی مانند پاندمی کرونا سبب تغییر در تحلیل‌ها و بررسی‌ها می‌شود. اگر ما به فرض سال ۲۰۳۰ را سال افول انرژی‌های فسیلی در سطح دنیا در نظر بگیریم، تنها ۱۰ سال تا موعد آن در پیش داریم. کشور ایران دارای منابع عظیم نفت و مخصوصا گاز است که با کشف میدان گازی چالوس و ذخایر اثبات‌شده جدید برخی ایران را به‌عنوان رتبه اول دارنده ذخایر گاز طبیعی در دنیا معرفی می‌کنند، جای بسیار نگرانی دارد. توان تولید ما درخصوص سوخت‌های فسیلی به‌ویژه گاز بسیار پایین است؛ چنان‌که وزیر نفت به‌تازگی عنوان کرده است که احتمال قطع گاز در زمستان وجود دارد! تصور بفرمایید کشوری با داشتن ذخایر عظیم گاز و قطعی آن در زمستان! اما مشکل کجاست؟ در این زمینه می‌توان برخی عوامل را عنوان کرد؛ اول و مهم‌تر از همه مسئله تحریم و عدم ورود شرکت‌های بزرگ نفت و گاز چه در صنایع بالادستی و چه در صنایع پایین‌دستی که هرکدام نیازمند سرمایه‌گذاری گسترده در جهت نوسازی و ورود ادوات و تجهیزات جدید در این زمینه است. از طرفی دیگر استراتژی اشتباه ایران درباره ایفای نقش در منطقه و برای کشورهای همسایه است. همان‌طورکه مستحضر هستید، کشورهای آسیای مرکزی پس از اعلام استقلال از اتحاد جماهیر شوروی به‌نوعی در خشکی محصور شده‌اند و نیازمند راه‌های ارتباطی برای صادرات محصولات خود هستند. به‌عنوان مثال کشور ترکمنستان که دارای منابع عظیم گاز است، ایران می‌تواند به‌خوبی نقش ترانزیتی را برای آن ایفا کرده و جایگاه ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی خود را تقویت کند. این بی‌توجهی و نبود تمایل به همکاری با کشورهای منطقه سبب شده است که این کشورها مسیرهای دیگری مانند خط لوله تاپی یا خط لوله ترانس خزر را دنبال کنند که به‌نوعی ایران را از تحولات انرژی منطقه دور کرده و جایگاه آن را متزلزل می‌کند. پتانسیل بالای ایران در زمینه سوآپ نفت و گاز از طریق دریای خزر که توان بالایی برای کشور ایجاد می‌کنند نیز مورد بی‌توجهی و بی‌میلی سیاست‌مداران قرار گرفته است که اوج آن را وزیر نفت وقت دولت احمدی‌نژاد با لغو قرارداد سوآپ با کشور قزاقستان رقم زد که سبب دادگاهی‌شدن ایران و پرداخت غرامت از سوی ایران به کشور قزاقستان شد. کشور ایران سال‌های طولانی است که درگیر بیماری هلندی شده است و به‌نوعی وابستگی خاصی به درآمدهای نفت و گاز دارد. اگرچه در سال‌های اخیر تلاش‌هایی درخصوص کاهش وابستگی به درآمد سوخت‌های فسیلی صورت گرفته؛ ولی تا حدودی موفقیت‌آمیز نبوده است. لازم است وزارت نفت و وزارت اقتصاد با تدوین سیاست‌های انرژی دقیق و همچنین کاهش وابستگی اقتصاد به درآمدهای نفت و گاز، تحولی نوین ایجاد کنند و گامی بزرگ در راستای رشد اقتصادی کشور بردارند. از سوی دیگر گام‌برداشتن در مسیر انرژی‌های تجدیدپذیر مانند انرژی خورشیدی در ایران پتانسیل بالایی دارد و استخراج سریع‌تر سوخت‌های فسیلی که اگر در آینده نزدیک شاهد شیفت انرژی در سطح دنیا از سوخت‌های فسیلی به انرژی‌های تجدیدپذیر باشیم، ایران دچار بحران‌های اقتصادی، سیاسی و امنیتی می‌شود که چاره آن برنامه‌ریزی‌های دقیق و سیاست‌گذاری‌های مناسب در این زمینه است.

***پژوهشگر اندیشکده حکمرانی انرژی و منابع ایران**

تصویب طرح اصلاح‌شده آزادسازی واردات خودرو در مجلس

شکستن انحصار یا انحصار تازه؟

عکس: هادی آبیار، مهر

شرق: مدتی است ناگزیر در ابتدای هر خبری باید نوشت ماجرای دنباله‌دار یا عجیب یا پرابهام، شاید هم هر سه؛ چنانچه درباره آزادی واردات خودرو می‌شود نوشت. مجلس شورای اسلامی روز چهارشنبه ۲۶ آبان طرحی را که دو بار از سوی شورای نگهبان رد شده است، بار دیگر اصلاح و تصویب کرد؛ طرحی برای آزادی واردات خودرو که جدیدترین نسخه آن با اصلاح ماده ۴ به این شکل درآمد: هر شخص حقیقی و حقوقی می‌تواند به‌ازای صادرات خودرو یا قطعات خودرو یا سایر کالاها و خدمات مرتبط با انواع صنایع نیرو محرکه نسبت به واردات خودرو برای تنظیم بازار اقدام نماید. این ماده چهار تبصره دارد که ایراد شورای نگهبان به تبصره یک بود. تبصره مورد ایراد شورای نگهبان این بود: «تبصره ۱- واردات موضوع این ماده نباید هیچ تعهد ارزی جدیدی برای کشور ایجاد نماید» که در طرح جدید به این شکل درآمد: «تبصره ۱- با هدف تنظیم بازار و رعایت الگوی مصرف، شاخص‌های کیفیت و میزان مصرف سوخت خودروهای وارداتی و نیز سقف تعداد مجاز واردات آنها (متناسب با کسری تولید داخل نسبت به تقاضای مؤثر) به‌صورت سالانه، توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت تعیین و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد». تغییراتی نیز در تبصره ۲ انجام شد که مورد ایراد مجمع تشخیص مصلحت نظام بود.

جبران کمبود عرضه و ایجاد رقابت

اما درباره دلایل آزادسازی خودرو، سخنان بسیاری گفته می‌شود. مهم‌ترین آن، سخنان قالیباف در جلسه علنی روز گذشته بود که با ادبیات طرفداران بازار آزاد و لیبرالی از انحصارشکنی در بازار خودرو سخن گفت. قالیباف همچنین واردات خودرو را در جهت اشتغال‌زایی دانست؛ چون ما نیروی کار ارزان داریم و با دانش فنی می‌توانیم محصولات با استانداردهای جهانی تولید کنیم. سخنانی که اندکی ابهام دارد. پیش از این نیز در شهریور سال جاری که طرح قبلی در حال تصویب بود، حجت‌الاسلام نوروزی در دفاع از آن گفت: «بخش خصوصی اکنون از این تصمیم مجلس ناراحت نیست؛ چراکه وارد رقابت خواهد شد؛ یعنی تلاش می‌کند با کاهش هزینه‌ها، خودرو صادر کند و در خارج از کشور با خودروی خارجی به رقابت بپردازد؛ بنابراین تولید و واردات خودروی برقی، هیبریدی و مانند آن به میزان معقول چه ایرادی دارد؟». این نماینده مجلس به شنیده‌ها هم اتکا کرد و گفت: «خیلی از خودروسازان داخلی خیال نکنند نور چشم هستند. شنیده‌ام ایران‌خودرو ۳۵ هزار میلیارد تومان بدهی دارد، آن‌وقت ما برای او رقیبی نیاوریم و خودرویی هم وارد نکنیم! آن وقت تعدادی خودروی خارجی هم توسط افراد نورچشمی وارد و با قیمت‌های میلیاردی فروخته شود؟ چرا باید این‌گونه عمل شود؟». بر همین اساس از مجلس اصرار که باید سر ایران‌خودرو رقیب بیاوریم که احساس سوگلی‌بودن از یادش برود و با رقابت کیفیت کار خودش را بالا ببرد. اما این اصرار، آن‌هم در این شرایط، برخی ناظران را به قصد رقابت‌پذیرکردن خودروسازان داخل از طریق این طرح بدبین کرده است. در شرایطی که تحریم عرضه خودرو را بسیار پایین آورده و یکی از دلایل افزایش قیمت خودرو اعلام می‌شود، مشروط‌کردن واردات آن به صادرات کمی عجیب به نظر می‌رسد. مطلبی که روح‌الله ایزدخواه در جلسه پیشین تصویب طرح در شهریور تأیید کرده بود؛ «واردات خودرو در این اصلاحات سقف داشته، این سقف به میزانی است که کمبود عرضه را جبران کند». ایزدخواه در همین جلسه گفت هدف دیگر کار این است که ۲۰ میلیون دلاری که دست خلق‌الله است، به جای خرید ملک اقلا کمکی به سمت صنعت برود؛ «بر اساس آمار حدود ۲۰ میلیون دلار نزد خانواده‌ها و اشخاص است که بهتر است به جای استفاده از این منبع برای خرید آپارتمان در ترکیه، برای کمک به صنعت استفاده شود». این طرح مخالفانی نیز در مجلس داشت؛ از جمله میرسلیم، وزیر اسبق فرهنگ که واردات خودرو را موجب دلسردی جوانان دانست. سخنان میرسلیم کاملا برخلاف سخنان روز گذشته قالیباف بود. وزیر فرهنگ اسبق در شهریور گفت: «با این اصلاحیه از تشویق تولید و اشتغال جوانان جلوگیری می‌شود؛ بنابراین با تصویب این طرح، تولید و بررسی‌های تحقیقاتی لطمه خورده و جوانان فعال در این حوزه دلسرد می‌شوند. در شورای نگهبان هم با این موضوع مخالفت خواهد شد» که تاکنون حداقل پیش‌بینی آخر او درست از کار درآمد و شورای نگهبان با آن مخالفت کرد.

عجب آشفته‌بازاری

بازار خودرو کمتر روزهایی را سراغ دارد که مانند امروز گرفتار آشفتگی شده باشد. دولت جدید یکی از جدی‌ترین شعارهایش را -اگر ساخت سالانه یک میلیون مسکن را جدی حساب نکنیم- بر کاهش قیمت خودرو متمرکز کرده بود و در تبلیغات خود از افزایش تیراژ خودرو و کاهش قیمت آن سخن می‌گفت. وزیر صمت تا همین روز گذشته نیز وعده کاهش قیمت و افزایش تیراژ خودرو را می‌داد و این در حالی است که به گفته رئیس انجمن قطعه‌سازان، خودروسازان ۶۰ هزار میلیارد تومان به قطعه‌سازان بدهی دارند. همچنین اعلام شد خودروسازان خط تولید برخی از خودروهای داخلی را متوقف کرده‌اند؛ چون قطعات لازم برای تولید و تکمیل خودرو را ندارند و تحریم‌ها مانع واردات قطعات لازم است. به گفته کارشناسان، مجموع زیان انباشته و بدهی خودروسازان اکنون به ۲۰۰ هزار میلیارد تومان رسیده است. این شد که با کش‌وقوس فراوان، دو گروه اصلی خودروسازی در هفته گذشته اعلام کردند قیمت محصولاتشان را به شکل قانونی افزایش داده‌اند. اما خوشحالی آنها کم‌دوام بود و رئیس‌جمهور دستور بازگشت قیمت به حالت قبل را صادر کرد. بااین‌حال، فقط قیمت نیست که تکلیف مشخصی ندارد. به این هم ختم نمی‌شود که واردات خودرو بلاتکلیف است. نهاد قیمت‌گذاری خودرو نیز امروز در هاله‌ای از ابهام قرار دارد و سخنانی از انتقال وظیفه قیمت‌گذاری خودرو از شورای رقابت به ستاد تنظیم بازار به میان آمده؛ شایعه‌هایی که از سوی یکی از اعضای شورای رقابت تکذیب شد. «ارض اقدس» گفت: «این شورا هیچ دستوری مبنی بر کناررفتن از قیمت دریافت نکرده و مطالب مطرح‌شده در روزهای گذشته ناشی از ذهنیت وزیر است». عنوان «بدون شرح» شاید تیتر مناسب‌تری برای این سطور بود.

مُسکن برای افکار عمومی

کاظم محمدی‌نیکخواه، کارشناس خودرو، دراین‌باره به «شرق» می‌گوید هنوز طرح را دقیق مطالعه نکرده، اما روزهای مالی پایانی سال است و این‌گونه طرح‌ها هم مُسکن است برای افکار عمومی و مردم. من همچنان امیدوار نیستم که طرح در شورای نگهبان تصویب شود. اگر هر فرد حقیقی بخواهد به واردات خودرو بپردازد، باز سفر زیاد می‌شود و به شکل دیگری ارز از مملکت خارج می‌شود. نکته دیگر درباره صادرات قطعه است؛ مثلا یک فرد حقیقی چطور می‌تواند قطعه صادر کند؟ بگذارد پر شالش و از مرز رد کند؟ شاید افراد و نهادهای حقوقی بتوانند کارهایی بکنند، اما فرد حقیقی مشخص نیست چطور باید به صادرات قطعه یدکی و خودرو داخل شود و اصلا گیریم که شد، به کجا صادر کند؟ خودروی ما را کجا می‌خرند؟ مثلا سوریه که بحث آن هم این روزها هست. شما این متن مصوبه را جلوی فرد حقیقی بگذار، چه کار می‌تواند به اتکای آن انجام دهد؟ مثل ۳۰ سال پیش که رایج شده بود مسافران دمپایی به برای فروش به سوریه می‌بردند، باید ماشین و قطعه ببرند؟ نکته دیگر صدور خدمات است. خدمات به کجا بدهیم؟ اصلا این خدمات چه چیزی است؟ و در نهایت نیز بار دیگر تأکید می‌کند باید با دقت بیشتری متن طرح را بررسی کند، اما در کلیت همین ایرادها وارد است.

نابسامانی بازار خودروی ایران و همچنین شرایط نامشخص واردات خودرو در حالی است که این روزها بخش وسیعی از جاده‌های کشور را خودروهای فرسوده پُر کرده‌اند و خودروسازهای داخلی مسئولیت قانونی خود در اسقاط و بازیافت را عملی نمی‌کنند. علاوه بر این، در این سال‌ها عملا وارداتی رخ نداده که واردکننده مجبور به اسقاط تعدادی خودروی فرسوده برای دریافت مجوز واردات شود و همین هم بر مسائل خودرو در ایران افزوده است. «مصطفی جودی»، کارشناس حوزه بازیافت خودروی فرسوده، در گفت‌وگو با «شرق» به این موضوع اشاره می‌کند و از ضرورت تصمیم‌گیری مجلس سخن می‌گوید. این سخنان در حالی است که در طرح مجلس برای واردات سخنی از مسئولیت بازیافت به میان نیامده که جودی دراین‌باره می‌گوید: «پیش‌تر قانون این بود که واردکننده برای پلاک‌کردن خودروی خارجی باید تعدادی خودروی فرسوده را اسقاط می‌کرد که با توقف واردات، عملا این کار از بین رفته است. نوسازی ناوگان به دو طریق امکان‌پذیر بوده؛ یکی در قبال واردات و دیگری هم مسئولیت که روی دوش تولیدکنندگان داخلی بود که هیچ‌وقت هم اجرا نشد». این کارشناس حوزه خودرو درباره طرح کنونی مرتبط با واردات نیز می‌گوید: «در این طرح هم واردات با شرط صادرات است؛ یعنی اسم گنده‌ای دارد، اما من آن را چندان جدی نمی‌بینم؛ چراکه پرسش اصلی این است که قطعه پراید را به چه کشوری صادر کنیم؟ چه کسی از ما می‌خرد؟ در شرایطی که ما واردات نداریم، قانون می‌توانست تکلیفی روی دوش تولیدکننده بگذارد و مسئولیت اسقاط را به آنها واگذار کند. در تمام دنیا تولیدکننده مسئول خروج خودروی خود هم هست، اما در ایران دو شرکت خودروسازی معروف نورچشمی هستند و مسئولیت چندانی ندارند».

این توضیحات تا اندازه‌ای چندوجهی‌بودن مسائل مرتبط با حوزه خودرو در ایران را نشان می‌دهند؛ از یک طرف به دلیل متوقف‌شدن واردات، کیفیت خودروی داخلی در این سال‌ها رشد چندانی نداشته و قیمت هم بالا رفته است و از طرف دیگر به دلیل نبود رقابت، خودروسازها خود را به اجرای برخی مسئولیت‌ها و خدمات معمول در دنیا موظف نمی‌دانند و همین نیز جاده‌هایی پر از خوروهای فرسوده ساخته که نه‌تنها با جان انسان‌ها بازی می‌کنند، بلکه عامل آلودگی و ده‌ها مسئله محیط‌زیستی نیز می‌شوند. خلاصه اینکه به نظر می‌آید بحث واردات خودرو و انگیزه‌ها و تأثیرات آن بر بازار آشفته و قفل‌شده کنونی، ابهامات بسیار زیادی دارد؛ وضعیتی که کم‌کم در حال تبدیل‌شدن به امضای تیم قانون‌گذار و اجرائی کشور در همه مسائل کلان است.

وزارت اقتصاد برنامه اقتصادی «رونق تولید هم‌زمان با کاهش تورم» را منتشر کرد

جزئیات نقشه ضدتورمی خاندوزی

شرق: وزیر امور اقتصادی که در ماه‌های گذشته بارها از ضرورت تحول در اقتصاد ایران گفته بود و در روزهای سپری‌شده از نشستنش بر صندلی وزارتخانه از «شکوفه‌های سیب اقتصاد ایران» حرف می‌زد، حالا یک نقشه راه منتشر کرده که هم تورم را کاهش دهد و هم تولید رونق بگیرد. «احسان خاندوزی» سه‌شنبه‌شب همین هفته این خبر را از طریق توییتر اعلام کرد که البته ساعتی بعد هم این نقشه راه منتشر شد.

او البته روز گذشته درباره این سند و راهکارهایش نیز گفت برای مهار تورم باید در سه حوزه سیاست پولی، سیاست ارزی و سیاست‌های بودجه‌ای اقدام کرد و در توضیح این موارد به خبرگزاری دولت گفت: « اولا مهار نوسانات ارزی، کاهش فشار بر منابع ارزی (تقویت تهاتر تجاری و پیمان‌های پولی و تشویق صادرات)، مدیریت مصارف و حذف سوداگری ارزی و اصلاح انتظارات ارزش پول ملی، ثانیا کنترل سریع رشد ترازنامه بانک‌ها در حد دو درصد، مدیریت نرخ در بازار بین بانکی، افزایش نرخ شکست برای تبدیل شبه‌پول به پول و سایر ابزارهای پولی و اعتباری و ثالثا کنترل رشد مخارج دولت در حد یک‌سوم تورم انتظاری، شناسایی هوشمند فرار مالیاتی، افزایش درآمد واگذاری اموال دولتی و سایر ابزارهای انضباط بودجه‌ای، از مهم‌ترین برنامه‌هاست و سیاست‌های سه‌گانه فوق نباید موجب تضعیف رشد در بخش واقعی اقتصاد و تولید شود».

خاندوزی در همین مصاحبه کوتاه، درباره راهبرد پیشنهادی خود نیز گفت: «اول کاهش هزینه تولید با پیش‌بینی‌پذیرکردن سیاست‌های دولت درخصوص متغیرهای کلیدی، ثبتی‌کردن ۳۰ درصد مجوزهای کسب‌وکار، اعتبار انحصاری اسناد رسمی و تقویت حقوق مالکانه، بالابردن هزینه تغییر مکرر مقررات و هزینه لغو تعهدات دستگاه‌های حاکمیتی، مالیات‌ستانی از فعالیت‌های سوداگرانه و سودهای نامولد، الزام به تأمین مالی زنجیره تولید و سایر تدابیر تسهیل تولید، دوم تمرکز بر ابرپروژه‌های پیشران تولید با بیشترین پیوند و خلق مزیت بر اساس تقویت نقش صندوق توسعه ملی برای طرح‌های پیشران، تعیین تعداد محدودی ابرپروژه پیشران از سوی وزارتخانه‌های اقتصادی با مشارکت شریک خارجی در هر پروژه، تأمین مالی این پروژه‌ها با ضمانت صندوق توسعه ملی از طریق انتشار سهام یا اوراق برای صندوق پروژه یا شرکت پروژه درخصوص پیشران‌ها، ثانیا آورده شرکای خارجی و ثالثا هدایت اعتبار با اجازه به زیرمجموعه بانک‌ها و شرکت‌های خصولتی برای مشارکت در پیشران‌ها و بدون مراعات حکم ماده ۱۶ و ۱۷ قانون رفع موانع تولید از جمله این موارد هستند».

این توضیحات خاندوزی تا اندازه‌ای در این برنامه یا همان نقشه راه نیز آمده است. در جزئیات این برنامه که با عنوان «نقشه راه رونق تولید و کاهش تورم برای دو سال آینده» منتشر شده، آمده است: «در یکی از بالاترین نقاط تورم در تاریخ ایران و یکی از پایین‌ترین نقاط درآمد سرانه که دولت سیزدهم بر سر کار آماده است، کشور نیازمند الگویی کلان با محوریت مهار تورم و تقویت تولید و رشد اقتصادی است. امروز حتی رشد اقتصادی نیز محقق نمی‌شود مگر با کنترل تورم و بازگشت ثبات به بازارها و پیش‌بینی‌پذیرکردن اقتصاد. تجارب متعدد جهانی حاکی است که می‌توان در شرایط مشابه وضعیت کنونی، هر دو هدف رشد تولید و کاهش تورم را محقق ساخت».

این برنامه در ادامه راهکاری هم برای مهار تورم ارائه کرده است: «برای مهار تورم، در سه حوزه سیاست پولی، سیاست ارزی و سیاست‌های بودجه‌ای باید به شرح زیر اقدام کرد:

۱) مهار نوسانات ارزی، کاهش فشار بر منابع ارزی (تقویت تهاتر تجاری و پیمان‌های پولی و تشویق صادرات)، مدیریت مصارف، حذف سوداگری ارزی و اصلاح انتظارات ارزش پول ملی.

۲) کنترل سریع روش ترازنامه بانک‌ها در حد دو درصد، مدیریت نرخ در بازار بین بانکی، افزایش نرخ شکست برای تبدیل شبه‌پول به پول و سایر ابزارهای پولی و اعتباری.

۳) کنترل رشد مخارج دولت در حدود یک‌سوم تورم انتظاری، شناسایی هوشمند فرار مالیاتی، افزایش درآمد واگذاری اموال دولتی و سایر ابزارهای انضباط بودجه‌ای». در ادامه این برنامه تأکید شده که سیاست‌های سه‌گانه بالا نباید موجب تضعیف رشد در بخش واقعی اقتصاد و تولید شود و راهبردهایی نیز در این زمینه پیشنهاد داده است:

«۱) کاهش هزینه تولید با پیش‌بینی‌پذیرکردن سیاست‌های دولت درخصوص متغیرهای کلیدی، ثبت‌کردن ۳۰ درصد مجوزهای کسب‌وکار، اعتبار انحصاری اسناد رسمی و تقویت حقوق مالکانه، بالابردن هزینه تغییر مکرر مقررات و هزینه لغو تعهد دستگاه‌های حاکمیتی، مالیات‌ستانی از فعالیت‌های سوداگرانه و سودهای نامولد، الزام به تأمین مالی زنجیره‌ای و سایر تدابیر تسهیل تولید.

۲) تمرکز بر پروژه‌های پیشران تولید و بیشترین پیوند و خلق مزیت با تقویت نقش صندوق توسعه ملی برای طرح‌های پیشران، تعیین تعداد محدودی ابرپروژه پیشران توسط وزارتخانه‌های اقتصادی با مشارکت شریک خارجی در هر پروژه، تأمین مالی این پروژه‌ها با ضمانت صندوق توسعه ملی از طریق انتشار سهام و اوراق برای صندوق پروژه یا شرکت پروژه درخصوص پیشران‌ها، آورده شرکای خارجی و هدایت اعتبار با اجازه به زیرمجموعه بانک‌ها و شرکت‌های خصولتی برای مشارکت در پیشران‌ها و بدون مراعات حکم ماده ۱۶ و ۱۷ قانون رفع موانع تولید».

این برنامه پیش از انتشار با عنوان «خبر خوش» از سوی روابط‌عمومی این وزارتخانه معرفی شده بود که حالا باید منتظر نتیجه آن ماند و دید تا چه اندازه این نقشه خبر خوبی برای مردم خواهد بود.

خبر

تخلف ۵ماهه ایرلاین‌ها بالاخره متوقف می‌شود؟

● **ایسنا:** بالاخره پس از حدود پنج‌ماه از افزایش غیرقانونی قیمت بلیت هواپیما ازسوی ایرلاین‌ها، کاهش آن در دستور کار قرار گرفته و مقرر شده نرخ‌های جدید از شنبه (۲۹ آبان) اعلام شود. پنج‌ماه از افزایش غیرقانونی نرخ بلیت هواپیما از سوی ایرلاین‌ها می‌گذرد و وزیر راه‌وشهرسازی و مسئولان سابق سازمان هواپیمایی نتوانستند این نرخ را کاهش دهند و هشدارها و جلسات متعدد آنها با ایرلاین‌ها برای کاهش قیمت بی‌نتیجه ماند و شرکت‌های هواپیمایی همچنان در این ایام هرطورکه خواستند عمل کردند. از ابتدای روی کار آمدن رستم قاسمی و گرفتن رأی اعتماد از نمایندگان مجلس به‌عنوان وزیر راه‌وشهرسازی دولت سیزدهم در روزهای نخست شهریورماه، این انتظار می‌رفت که سروسامانی به این اوضاع داده شود. قاسمی در نخستین برنامه خبری خود یعنی تودیع و معارفه مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در پاسخ به ایسنا درباره اینکه چرا تاکنون تکلیف قیمت بلیت هواپیما مشخص نشده است و ایرلاین‌ها بدون داشتن مصوبه و اختیار قانونی اقدام به افزایش نرخ پروازهای داخلی کرده‌اند، اظهار کرد: قیمت بلیت هواپیما به دلیل رعایت پروتکل‌های بهداشتی به‌ویژه محدودیت پذیرش ۶۰درصدی مسافر در پروازهای داخلی افزایش یافته بود که امیدواریم با بهبود شرایط کشور از نظر شیوع ویروس کرونا و برداشته‌شدن این محدودیت بتوانیم قیمت بلیت هواپیما را تعدیل کنیم.

سالانه ۱۳۰۰۰ کارگر دچار سانحه و ۸۰۰ نفر فوت می‌شوند

● **ایسنا:** معاون وزیر کار می‌گوید سالانه ۱۳هزار حادثه ناشی از کار در ایران رخ می‌دهد که ۷۰۰ تا ۸۰۰ مورد آن به فوت منجر می‌شود. حادثه شغلی یا حادثه ناشی از کار، به حادثه‌ای گفته می‌شود که حین انجام وظیفه شغلی یا مرتبط با آن در داخل یا خارج از محل فعالیت رخ داده و جراحت، بیماری، صدمه یا فوت از جمله پیامدهای آن به‌شمار می‌رود. پژوهش‌های صورت‌گرفته نشان می‌دهد که همه‌ساله در جهان، بیش از یک‌میلیون نفر بر اثر حوادث ناشی از کار جان خود را از دست می‌دهند و عده بسیاری دچار آسیب‌های جدی می‌شوند. طبق اعلام وزارت کار، در کارگاه‌های زیر ۲۰ نفر به‌ویژه کارگاه‌های ساختمانی بیشترین نرخ حوادث ناشی از کار دیده می‌شود که بر این اساس لازم است نظارت‌های بیشتری در این خصوص اعمال شود. علی‌حسین رعیتی‌فرد، معاون روابط کار وزیر کار، دراین‌باره می‌گوید: «کارخانه‌ها نیاز به نظارت بیشتری دارند، آموزش‌های مستمر کارگران باید در دستور کار باشد و سیستم حاکمیتی موظف به بازرسی و نظارت مستمر است تا شاهد حوادث ناشی از کار نباشیم». او با تأکید بر نوسازی تجهیزات صنایع کشور می‌گوید: «طبق قانون کار، کارگران از فواید مشاغل سخت و زیان‌آور استفاده خواهند کرد و مسائل کارگاه‌هایی که نیاز است در ردیف این مشاغل قرار بگیرند، بررسی خواهد شد».

ادامه از صفحه ۴

انتصابات فامیلی و دستگاه اداری عقلانی

یکی از کارکردهای یک سازمان اداری عقلانی، وضع قوانین و مقررات لازم و ایجاد استانداردهای مناسب برای جذب نیروهای جدید به درون سازمان است. وجود قوانین و مقررات در این رابطه در یک بوروکراسی عقلانی به نحوی تنظیم می‌شود که بهترین‌ها و شایسته‌ترین‌ها جذب شوند و مداخله مدیران سازمان و اشخاص ذی‌نفوذ در خارج از سازمان در این رابطه به صفر برسد. شیوه آزموده‌شده در این رابطه، برگزاری امتحانات ورودی برای جذب نیروهای جدید بر مبنای قوانین و مقررات دقیق است. کارکنانی که به این ترتیب جذب یک دستگاه اداری عقلانی می‌شوند، تازه باید کار خود را از پایین‌ترین رده‌های سازمانی آغاز کنند (نه رده‌های بالا مانند انتصابات اخیر) و در صورت شایستگی که مختصات آن را نیز قوانین و مقررات دقیق مشخص می‌کند، در سلسله‌مراتب سازمانی ارتقا یابند. هرگونه ورودی به داخل دستگاه‌های اداری یا نقل و انتقالات از راه‌های دیگر، در حکم فساد اداری بوده و فساد اداری در کشوری که عمده اقتصاد آن دولتی است، بدون شک علت‌العلل بقیه انواع فسادهاست (البته روشن است که حساب مقامات سیاسی که از طریق انتخابات برگزیده یا از مجلس رأی اعتماد می‌گیرند، جداست). بدون شک، بدون اعمال چنین معیارهایی، بار هیچ دولتی هرگز به منزل نخواهد رسید. در چارچوب چنین معیارهایی «تربیت‌یافتگان در منازل معتقدین به انقلاب اسلامی» به تعبیر آقای گنجی نیز می‌توانند شایستگی خود را در امتحانات ورودی به آزمایش بگذارند و به شکلی منصفانه و عادلانه با دیگران رقابت کنند. تنها در این صورت است که اکثریت عظیم جوانان ایرانی که به این «منازل» تعلق ندارند، ممکن است به آینده امیدوار شوند و در فکر جداکردن سرنوشت خود از سرنوشت میهن خود نباشند.