



محمودجام‌ساز

اقتصاددان

## خطر تکرار اقتصاد شوروی

سفرهای نوروزی و ربط آن با بهترشدن وضعیت اقتصادی مردم اعلام می‌کند. آدرس غلط داد. بررسی‌های انجام‌گرفته درآمد یا حقوق ۱۰ میلیون تومان در ماه ملاک خط فقر خانوار است براساس این حدود ۶۰ درصد مردم کشور زیر خط فقر قرار دارند. جامعه بزرگی که شامل بسیاری از کارگران، کارمندان، معلمان، بازنشسته‌ها و افرادی می‌شود که مستحق دریافت یارانه شناخته شده‌اند. گذشته از این مطابق آمار بانک مرکزی در دهه ۹۰ پایه پولی کشور ۶۴۰ درصد و حجم نقدینگی هزارو صد درصد رشد داشته؛ اما متوسط رشد اقتصادی صفر و رشد سرمایه‌گذاری ثابت منفی بوده که این نشان می‌دهد بخش واقعی اقتصاد از نقدینگی بهره‌ای نداشته است. تبعات افزایش شکر ف نقدینگی، تورم و کاهش ارزش پول ملی و ذوب‌شدن قدرت خرید مردم در کوره تورم است که می‌توان به‌عنوان مکانیسم فقیرسازی عمومی از آن یاد کرد.

علاوه‌براین دخالت دولت در اقتصاد چنان پرورکراسی گسترده و معیوبی را ایجاد کرده که چیزی حدود ۷۰۰ هزار میلیارد تومان از درآمد سالانه کشور هزینه این دیوان‌سالاری عظیم می‌شود؛ به طوری که از منابع بودجه عمرانی هم در تأمین هزینه‌های جاری

ایران از بین ۱۵۶ کشور جهان رتبه هشتم شاخص فلاکت را دارد. شاخص فلاکت که اولین بار توسط آرتور لوکان ارائه شد و از تجمیع نرخ تورم و نرخ بی‌کاری حاصل می‌شود و از مهم‌ترین معیارهای اندازه‌گیری وضعیت اقتصادی، مالی و رفاهی افراد یک جامعه است و می‌توان فقر را با استفاده از این شاخص مورد بررسی قرار داد. البته بعدها استیو هانکه، اقتصاددان از دانشگاه هاروارد نرخ بهره بانکی منهای درصد تغییر سرنانه تولید ناخالص حقیقی را نیز در محاسبه شاخص فلاکت دخالت داد. براساس گزارش مرکز آمار ایران نرخ تورم در پایان ۱۴۰۰ به میزان ۴۰٫۲ درصد و نرخ بی‌کاری ۸٫۹ درصد اعلام شد که براساس این شاخص فلاکت به ۴۹ درصد رسید. حال در یک مقایسه با سال ۱۳۹۹ که مرکز آمار ایران تورم را در پایان همان سال ۳۶٫۴ درصد و نرخ بی‌کاری را ۹٫۷ درصد اعلام کرد، درمی‌یابیم که شاخص فلاکت ۴۵٫۱ درصد بود که در سال ۱۴۰۰ به میزان ۴ واحد درصد افزایش نشان می‌دهد؛ یعنی وضعیت اقتصادی و درآمدی مردم نه‌تنها بهبود نیافته؛ بلکه پسرفت داشته است و مردم فقیرتر شده‌اند. پس نباید به مردم درمورد بهترشدن وضعیت اقتصادی آنان آن‌طور که سخنگوی دولت ملاک را بر افزایش

دولت استفاده می‌شود. فقدان زمینه مناسب برای سرمایه‌گذاری به‌ویژه از سوی بخش واقعی اقتصاد اسباب‌کندی با صفر درصدی رشد اقتصادی را در دهه گذشته تاکنون فراهم آورده؛ اما پرسش این است که در مقابل این سهم بزرگی که شرکت‌های دولتی و حاکمیتی در اقتصاد ایران دارند، جقدر مالیات می‌پردازند و در تأمین بودجه کشور چه سهمی دارند؟ تقریبا هیچ! آنها با مالیات‌گریز هستند یا به نسبت سودهای کلان مالیات اندکی می‌پردازند؛ بنابراین بار اصلی مالیات بر دوش مصرف‌کنندگان، بنگاه‌های بخش خصوصی، کارمندان، کارگران و اصنافی است که سال‌هاست درگیر رکود بازار هستند. به طور مثال از مالیات ۵۷۲ هزار میلیارد تومانی لایحه بودجه ۱۰۱۴۰۱ درصد یعنی ۵۷ هزار میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان بر کارمندان تحمیل می‌شود. این در حالی است که در کشورهای توسعه‌یافته اقسار ضعیف یا مالیات نمی‌دهند یا سهم آنان اندک است؛ اما سهم اصلی مالیات برعهده بنگاه‌های بزرگ اقتصادی است.

وقتی در اقتصاد متمرکز دولتی بنگاه‌های بزرگ دولتی، شبه‌دولتی و حاکمیتی تن به پرداخت مالیات و تأمین بودجه کشور نمی‌دهند، چگونه ممکن است که مصرف‌کنندگان،



روح‌الله لطیفی، سخنگوی گمرک به «شرق» می‌گوید که تقریبا ۵۰ درصد صادرات بنزین سال گذشته در اسفند پارسال انجام شده است و در این ماه ۶۳۰ میلیون و ۸۷۸ هزار و ۸۳۹ کیلوگرم بنزین صادر شده است.

ارزش صادرات بنزین اسفند ۱۴۰۰ حدود ۲۴۴ میلیون و ۶۰۸

هزار و ۱۹۲ دلار بود که به گفته لطیفی میانگین قیمت صادرات بنزین در اسفند پارسال حدود ۳۹ سنت بوده است.

**بنزین لیتری ۵۰۰ تومان صادر شد**

این وضعیت صادرات بنزین پیش از این مورد انتقاد مصطفی نخعی، سخنگوی کمیسیون انرژی مجلس بوده است. او به «شرق» توضیح می‌دهد که گزارش‌هایی مبنی بر ارزان‌فروشی فرآورده‌های نفتی به دست کمیسیون انرژی مجلس رسیده که نشان می‌دهد بنزین ایران در سال ۹۹ گاهی به قیمت لیتری ۵۰۰ تومان صادر شده و در مقاطعی با نرخ لیتری ۱۲۰۰ و ۱۴۰۰ تومان هم به خارج از کشور ارسال شده است.

او ادامه می‌دهد صادرات ارزان بنزین تا حدی که قیمت آن از بنزین سهمیه‌ای بازار داخلی ارزان‌تر باشد، موجب شده نمایندگان خواستار تحقیق و تفحص در این زمینه شوند. سخنگوی کمیسیون انرژی تأکید می‌کند که حراج بنزین ایران در شرایطی رخ داده که قیمت صادرات آن از نرخ تمام‌شده تولید بنزین کمتر است و همین مسئله موجب ضرر و زیان صنایع نفت و پالایشگاهی کشور شده است.

به گفته نخعی «گویا تنها هم و غم دولت آن بوده که آمار صادرات بنزین را به هر قیمتی بالا ببرد» و این مسئله باعث خسارتی به صنعت نفت شده که گزارش‌های آن موجود است.

سخنگوی کمیسیون انرژی تأکید می‌کند که حراج بنزین ایران در شرایطی رخ داده که قیمت صادرات آن از نرخ تمام‌شده تولید بنزین کمتر است و همین مسئله موجب ضرر و زیان صنایع نفت و پالایشگاهی کشور شده است.

مصطفی نخعی، سخنگوی کمیسیون انرژی مجلس به «شرق» توضیح می‌دهد که گزارش‌هایی مبنی بر ارزان‌فروشی فرآورده‌های نفتی به دست کمیسیون انرژی مجلس رسیده که نشان می‌دهد بنزین ایران در سال ۹۹ گاهی به قیمت لیتری ۵۰۰ تومان صادر شده و در مقاطعی با نرخ لیتری ۱۲۰۰ و ۱۴۰۰ تومان هم به خارج از کشور ارسال شده است.

سخنگوی کمیسیون انرژی تأکید می‌کند که حراج بنزین ایران در شرایطی رخ داده که قیمت صادرات آن از نرخ تمام‌شده تولید بنزین کمتر است و همین مسئله موجب ضرر و زیان صنایع نفت و پالایشگاهی کشور شده است.

خبری حاضر شده است، صادرات بنزین با نرخ لیتری ۵۰۰ تومان را تأیید کرده و گفته است که «متأسفانه از سال ۹۲ تاکنون یک مخزن فرآورده‌های رنگی ساخته نشده است که نتیجه آن صادرات بنزین با یک‌سوم قیمت عرضه داخلی در ایام کرونا شد.»

مهر به نقل از سالاری، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی که در مراسم امضای تفاهم‌نامه تأمین مالی مخزنگاه شهید نادر مهدوی حاضر شده بود، نوشته است: در ایام کرونا بنزین با لیتری ۵۰۰ تومان، یعنی یک‌سوم عرضه داخلی صادر می‌شد و با وجود حجم بالای صادرات منابع پایینی به کشور سرازیر شد و نتیجه آن این شد که با وجود اینکه چهار میلیارد دلار صادرات داشتیم، صورت‌های مالی چهار شرکت ما زیان‌ده هستند.

صادرات ارزان‌قیمت بنزین در شرایطی رخ می‌دهد که صنایع نفت و گاز ایران از کمبود سرمایه رنج می‌برند و بنا به گفته رضا پدیدار، رئیس کمیسیون انرژی اتاق تهران برای حفظ ظرفیت فعلی تولید در صنعت نفت حداقل به ۵۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری نیاز است.

او پیش از این به «شرق» گفته بود که صنعت نفت و گاز

ایران نه برای افزایش تولید که برای حفظ میزان تولید فعلی در

اصناف و تولیدکنندگان بخش خصوصی درگیر رکود و تورم و خسارات ناشی از ویروس منحوس کرونا که سهم اصلی تأمین درآمدهای مالیاتی از آنان طلب می‌شود، قادر به تأمین مالیات مصوب بودجه شوند. این در حالی است که براساس علم و تجربه حصول بخشی از سایر منابع درآمدی متوهمانه دولت هم تردیدآمیز است. نتیجه چه می‌شود؟ دولت برای تأمین کسری بودجه مورد نیاز خود در غیاب سیاست‌های پولی و مالی مؤثر از بانک مرکزی استسئقراض می‌کند و تورم بالا می‌رود و مردم فقیر، فقیرتر و ثروتمندان ثروتمندتر می‌شوند. به عبارتی شکاف طبقاتی عمیق‌تر و میزان فقر گسترده‌تر می‌شود.

در واقع اقتصادی که حقوق اولیه انسان‌ها را زیر پا بگذارد، در مسیر رشد قرار نمی‌گیرد و اگر قرار است درباره اقتصاد یک کشور آسیب‌شناسی شود، ابتدا باید پرسید که سیاست‌های اقتصادی آن کشور جقدر با دانش اقتصاد منطبق است؟ متأسفانه در اقتصاد ایران شاهد هستیم که در بسیاری از موارد مسائل سیاسی و ایدئولوژیک در اولویت تصمیمات اقتصادی است و این تکرار تجربه شوروی در اقتصاد است و می‌تواند اقتصاد کشور را به بیراهه‌ای خطرناک بکشاند.

#### دکه‌خبر

### بازار خوراک دام در مشت کمتر از ۵ نفر!

کمتر از پنج نفر بازار خوراک دام و طیور ایران را می‌چرخانند. ارسلان قاسمی، رئیس کمیسیون کشاورزی اتاق تعاون با اعلام این‌موضوع به مهر گفته است که برخلاف اینکه در واردات چهارهزارو ۲۰۰ تومانی منجر به این شده که این افراد بسیار قدرتمند شوند و کمتر کسی توان مقابله با آنها را داشته باشد.

قاسمی تأکید کرده است که انحصار این واردکنندگان فقط داخلی نیست و به خارج از مرزها نیز گسترش یافته است و به‌عنوان مثال اگر واردکننده دیگری بخواهد به این حوزه ورود کند، از خارج کشور نهاده بیابد، نمایندگان کشورهای خارجی به این افراد جدید نهاده نمی‌فروشند و عنوان می‌کنند که ما در ایران نماینده خودمان را داریم که این برای کشور بسیار خطرناک است.

### کیفیت جاده‌ها شبیه ۶۰ سال قبل

کیفیت آسفالت جاده‌ها مانند کیفیت آسفالت ۶۰ سال قبل است. علیرضا قاری‌قرآن، رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، با بیان این موضوع گفت: هم‌اکنون بالای ۹۰ درصد ساخت‌وساز مسکن در کشور به شیوه سنتی انجام می‌شود و توانسته‌ایم مسائل صنعتی‌سازی مسکن را در کارگروه‌ها حل کنیم.

به گزارش تسنیم قاری‌قرآن با بیان اینکه در جاده‌ها، فرودگاه‌ها و… مشکل داریم و همچنان از روش‌های سنتی استفاده می‌کنیم، اضافه کرد: این رویه قیمت تمام‌شده را به‌شدت افزایش می‌دهد که به نظر می‌رسد این مسئله برای دست‌اندرکاران مهم نیست.

### انتشار اسامی ۸ مدیر متخلف بورس



اسامی هشت مدیر متخلف بورسی دولت قبل که به سلب صلاحیت دائم از تصدی سمت مدیریت در بورس‌ها و تشکل‌های خودانتظام محکوم شدند، منتشر شد.

به گزارش اقتصاد آنلاین، مهدی سدیدي، محمدرضا محسنی، محمدرضا خواجه‌نصیری، محمدرضا صادقی‌مقدم، محمدابراهیم محمدپورزنـدی، علی‌اکبر امین‌تفرشی، علی صحرانی و امیر تقی‌خان تجریشی مدیرانی هستند که به سلب صلاحیت دائم از تصدی سمت مدیریت در بورس‌ها و تشکل‌های خودانتظام محکوم شدند.

آترماه سال گذشته سخنگوی قوه قضائیه در پاسخ به سؤالی درباره دستور رئیس قوه قضائیه برای پیگیری موضوع بورس گفت: همکاران ما در سازمان بازرسی قبلا بازرسی‌هایی را انجام داده بودند و اقدام به هشدار و پیشنهادهایی به وزارت اقتصاد و سازمان بورس کرده بودند؛ اما از آنجایی که به این موارد توجه نشده بود، برخی مسئولان حکم بدوی گرفته‌اند.

البته برای برخی از مسئولان سابق بورس و اقتصاد و دارایی پرونده‌ای در سازمان بازرسی مطرح است و اگر توضیحات کافی نباشد، پرونده به مرجع قضائی می‌رود و هم‌اکنون بازرسی از سازمان بورس در حال انجام است. برخی از مسئولان محکوم شدند، البته حکم در مرحله بدوی است و هنوز قطعی نشده است.

خدایان در اسفندماه گذشته نیز در این زمینه گفت: در همین مدتی که ورود پیدا کردیم، علاوه بر هشدارهای جدیدی که محضر رئیس‌جمهور و وزیر داده شد، پرونده تخلفاتی از اعضای هیئت‌مدیره سابق بورس را جهت بررسی به شورای عالی بورس ارسال کردیم، پرونده کیفری برای آنها تشکیل دادیم، دعوت و اخذ توضیح شدند و پرونده تقریبا در حال تکمیل است تا پرونده کیفری هم به مرجع قضائی ارسال شود.

بیشتر می‌شود و این هر کارشناس دلسوزی را نسبت به سختی‌ها و مشقت‌های مردم این دیار، مکدر می‌کند. امیدواریم به جای لقب‌سازی که متأسفانه متخصص آن هستیم به شکلی واقعی برای توسعه حقیقی چابهار، چاره‌اندیشی کنیم. صد سال از زمانی که چابهار را اعظم‌الطرق تجارت بین‌الملل معرفی می‌کردند گذشت، بس کنیم لقب‌سازی را؛ چابهار در مقابل دویی، مسقط، دوحه و حتی کوادر، هیچی نیست؛ هیچی.

هفته گذشته خبری منتشر شد که هند رسماً مسیر ایران را از تبادلات خود کنار گذاشته و با دورکردن مسیر ترانزیتی خود، گرجستان را برای ارسال کالا به روسیه انتخاب کرده است. چین هم که پیش‌تر، چابهار را از نقش راه خود برای ترانزیت کالا حذف کرده بود. حالا واقعا، چابهار، چهارراه تجارت جهانی است؟

## لقب‌سازی برای چابهار بس است!

**مهدی دل‌روشن**؛ در چند سال اخیر، انواع و اقسام لقب‌ها را برای چابهار، تنها منطقه اقیانوسی ایران، ابداع و معرفی کرده‌ایم. پایتخت دریایی، هاب انرژی، چهارراه تجارت جهانی، هندوستان ایران، بهشت گمشده ایران، شهر لجستیک، تنها منطقه اقیانوسی ایران، دروازه توسعه اقتصادی، دروازه ملل، قطب جدید فولاد ایران، قطب سوم خودروسازی، قطب سوم پتروشیمی و چندین و چند لقب دیگر که وقتی آنها را متصور می‌شوی، فکر می‌کنی با شهری مواجه هستی در قامت دویی یا مثلا ترندرام هلند! اما چابهار فعلی در آغاز قرن جدید، «هیچی» نیست!

نه آب دارد، نه گاز، نه برق درست و درمان، نه بیمارستان مطلوب، نه فرودگاه، نه جاده درست و حسابی و نه حتی خط کشتیرانی منظم و نه حتی یک سانت خط