ادامه از صفحه ۱۱

اما دولتی که روی کار آمد همان رفتاری را در پیش گرفت که به‌زعم اقتصاددانان چپ و راست کشور فرقی با سیاستگزاری‌های پوپولیستی نداشت و ندارد. بذل و بخشش از درآمدهای نفتی، بخشودن مطالبات معوق بانک‌ها، توزیع بی‌رویه منابع بانکی در استان‌ها و شهرهایی که توان جذب آنها را ندارند، افزایش بدون حساب و منطق دستمزدها و... را می‌توان از نوع رفتارهایی دانست که بدون آنکه برای اقتصاد کشور بهره‌وری و بازدهی داشته باشند در جریان بود ولی برای مردمی که در بطن کار نبودند و نیستند و نیز در تدوین سیاستگزاری‌های آینده کشور نقشی ایفا نمی‌کنند، بسیار مطلوب و کاملاً مقبول. در ۸ ماه گذشته اجرای این سیاستگزاری‌ها سبب بروز بحران‌های خفته و بیداری در اقتصاد کشور شد. افزایش قیمت سکه طلا در ابتدای سال، خروج پول از بانک‌ها و هدایت آن به سمت مقاصد دیگر (که نتایج آن را می‌توان روزهای آتی دید) و رکود در بخش‌های تولیدی را که می‌توان از پیامدهای اولیه این سیاستگزاری‌ها دانست عملاً اقتصاد را با معضلاتی مواجه کرده که نادیده انگاشتن آن بحران عظیم‌تری را به دنبال دارد که به قول اقتصاددانان «بیدار شدن غول خفته تورم» فقط بخش کوچکی از آن خواهد بود. لذا نامه هفته گذشته ۵۰ نفر از اقتصاددانان کشور که برای اولین بار از سوی افرادی که می‌توان آنها را «نهادگرایان» اقتصادی نامید، هشداری را طرح کرد و به روی صحنه آورد که می‌توان آن را ادامه‌دهنده هشدار اقتصاددانان لیبرال نامید. زیرا آنها در نامه خود همان واهمه‌ای را از روند موجود سیاستگزاری اقتصادی کشور نشان دادند که پیش از این اقتصاددانان لیبرال کشور در بیانیه خود و به زبانی دیگر آنها را طرح کرده بودند. وابستگی بیش از حد اقتصاد کشور به درآمدهای نفتی و حل معضلات آن از این طریق، افزایش نقدینگی و احتمال بروز تورم بالا، نگرش نه‌چندان مثبت به بخش خصوصی، دست‌کاری در نرخ سود موثر بانکی، بی‌ثباتی و تهدیدهای بین‌المللی و در نهایت انزوای بین‌المللی ازجمله اشتراکات نامه اخیر اقتصاددانان نهادگرا و دو بیانیه گذشته اقتصاددانان لیبرال است. این فصول مشترک میان این دو طیف که به‌رغم داشتن دو دیدگاه متفاوت و بعضاً متضاد در سیاستگزاری‌ها، یک واقعیت عریان و تلخ را در سیاستگزاری اقتصادی کشور نشان می‌دهد، واقعیتی که آنها را واداشته در این برهه از زمان یک دیدگاه مشترک به جریانات اقتصادی داشته باشند و آن این است که «رفتارهای دولتمردان در سیاستگزاری‌های اقتصادی، اقتصاد کشور را به سمتی می‌برد که جز به‌خطر انداختن منابع و دستاوردهای گذشته هیچ ثمره‌ای ندارد.» شاید از طرح این نکته یعنی داشتن فصول مشترک در میان این دو طیف- برخی از امضاکنندگان نامه هفته پیش ناراحت شوند اما واقعیت اقتصادی کشور آنقدر عریان و شفاف شده است که دیگر داشتن شکاف عقیدتی در این خصوص به صلاح نیست و لازم است که دفعه بعد امضاکنندگان نامه از هر دو طیف باشند و یک اجماع فکری داشته باشند. زیرا غول خطر بحران‌های اقتصادی «پشت در خوابیده» است، که وقتی بیدار شود همه را، بدون در نظر گرفتن گرایش‌های فکری، از دم چوب می‌گذراند.

خبر

تولید کارت هوشمند از ۱۵ روز دیگر

واحد مرکزی خبر: وزارت نفت براساس قانون برنامه و بودجه، باید تا اول مهر سهمیه‌بندی سوخت خودروها را از طریق کارت هوشمند عملی کند. مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی با اشاره به تولید انبوه کارت هوشمند تا ۱۵ روز آینده تصریح کرد: کارت سوخت دارای مشخصات نام صاحب خودرو، شماره خودرو، نوع خودرو، نوع کاربری خودرو و همچنین شماره رمز مربوط به نیروی انتظامی است و پس از آماده شدن به نشانی دارندگان خودرو ارسال می‌شود. نعمت‌زاده درباره میزان سهمیه بنزین هر خودرو گفت: پیشنهادها به دولت ارائه شده و تصمیم نهایی را هیات دولت اتخاذ خواهد کرد. وی افزود: هم‌اکنون روزانه ۴۲ میلیون لیتر بنزین در کشور تولید و حدود ۷۲ میلیون لیتر مصرف می‌شود.

تکرار تجربیات اول انقلاب

ادامه از صفحه ۱۱

■ **نیمه‌تمام ماندن پروژه‌های عمرانی - به جز همزمان بودن پروژه‌ها- چه علتی دارد؟**

عمده علت کندی کار همزمانی پروژه‌ها و کمبود منابع است.

■ **مگر اینها در بودجه پیش‌بینی نمی‌شود؟ چطور می‌شود که معمولاً آخر سال حداقل ۱۰ تا ۲۰ درصد بودجه‌های عمرانی پرداخت نمی‌شود؟**

فرض کنید ما الان ۱۰ هزار کیلومتر جاده را شروع می‌کنیم ولی سالانه برای هزار کیلومتر بیشتر بودجه نداریم.

■ **مگر می‌شود چیزی که بودجه‌اش را در قانون بودجه ندیده‌ایم، استارتش را بزنیم؟**

بله، به این صورت که شما پروژه قطار سریع‌السیر تهران- اصفهان را شروع می‌کنید. همزمان پروژه مشهد- نیشابور و اصفهان- شیراز را هم شروع می‌کنید. برای هر کدام از اینها به جای اینکه یک اعتبار کلان بگذارید، یک رقم کم می‌گذارید. پیمانکار مجبور است تجهیز کارگاه کند ولی به جای اینکه این پروژه ۲ ساله تمام شود، ۱۰ ساله یا ۲۰ ساله تمام می‌شود.

■ **زمان‌بندی را براساس بودجه انجام می‌دهند چرا از آن زمان‌بندی باز هم طولانی‌تر می‌شود؟**

وقتی بودجه بسته می‌شود، در طول سال اولویت را به بودجه جاری می‌دهند و از تخصیص‌های عمرانی کم می‌کنند. یعنی به جای اینکه ۱۰۰ درصد بودجه عمرانی داده شود، ۱۰۰ درصد تخصیص جاری را می‌دهند. معمولاً هم به خاطر تورم افزایش در بودجه جاری داریم به خاطر همین بودجه عمرانی کم می‌شود. بودجه عمرانی هم معمولاً نصف بودجه جاری است. پس اگر بخواهند جاری را ۱۰۰ درصد بدهند بودجه عمرانی ۵۰- ۴۰ درصد می‌شود. اینجا دو اتفاق می‌افتد: اول اینکه پروژه‌ها چندین برابر منابع می‌شود و دوم اینکه همان منابعی که در قانون بودجه پیش‌بینی شده به خاطر عدم تخصیص به کندی پیش می‌رود. یعنی اگر پیش‌بینی شده که پروژه‌ای ظرف ۱۰ سال طبق روالی که در قانون بودجه پیش‌بینی شده تمام شود، به خاطر عدم تخصیص ۱۰ سال به ۲۰ سال طول می‌کشد.

■ **در بحث پیمانکاری اگر بخواهید ارزیابی‌ای از عملکرد نظام پیمانکاری ایران به ویژه بخش خصوصی داشته باشید، نقاط ضعف و قوت را در چه می‌بینید؟**

در بحث طراحی و مشاوره ضعف وجود دارد. یعنی مشاورین ما نمی‌توانند همه جزئیات را نشان بدهند به همین علت پیمانکار در عملیات دچار مشکل می‌شود. دیگر اینکه پیمانکاران ما در این سال‌ها کمتر با دنیای خارج در ارتباط بوده‌اند و از متدها و روش‌های جدید کمتر استفاده شده است. اینکه نسبت به مدیریت زمان کاملاً بی‌توجه بوده‌اند. عمر یک پروژه در کشورهای پیشرفته یا جایی مثل دبی بیشتر از دو یا سه سال نیست. در صورتی که در کشور ما ۱۰ ساله است. مثل پروژه‌های عمرانی در عسلویه که به طور مشترک با پیمانکاران داخلی و خارجی است، حداکثر زمان اجرایش دو سال است. ولی در پروژه‌های داخلی به علت کمبود منابع و اینکه پیمانکاران عادت کرده‌اند که پروژه‌ها را ۱۰ ساله تمام کنند کمتر پیمانکاری پیدا می‌شود که دو شیفت کار بکند، کمتر به فکر استفاده از سرمایه هستند. استفاده‌ای را که باید از سرمایه نمی‌برد و به بودجه تحمیل می‌کند. به همین دلیل پروژه‌های ما هم گران و هم طولانی تمام می‌شود.

■ **نقش دولت برای ارتقای نظام پیمانکاری چیست؟**

در ایران به غیر از بخش خانه‌سازی که بخش خصوصی در آن فعال است، آن هم نه پیمانکار حرفه‌ای بلکه پیمانکاران غیرحرفه‌ای، عمده پروژه‌های بزرگ، دولتی هستند، پس دولت نقش اصلی و بسزایی در رشد یا عدم رشد پیمانکاران دارد چون ۹۰ درصد پروژه‌های بزرگ، دولتی هستند.

■ **دولت چطور می‌تواند کمک کند؟**

یکی اینکه از پیمانکاران حمایت مالی کند. هم از جهت تامین و تجهیز منابع و هم ماشین‌آلات. دوم اینکه پیمانکاران را برای گرفتن پروژه‌های خارجی تقویت کنند این اتفاقی است که در بقیه کشورها افتاده است. متاسفانه در ایران چنین اتفاقی کمتر صورت گرفته است. اگر پیمانکاران ما بتوانند علاوه بر موفقیت‌های داخلی در مناقصه‌های خارجی هم برنده شوند، تجربه خوبی کسب می‌کنند. پس اول عدم حمایت مالی دولت از پیمانکاران و دوم عدم پشتیبانی برای گرفتن پروژه‌ها و مناقصه‌های بین‌المللی عاملی است که پیمانکاران ضعیف هستند و بحث دیگر پرداخت دیر و یا عدم پرداخت به موقع به پیمانکاران آنها را مستأصل اعتبار نگه داشته است.

■ **با توجه به اینکه شما دورانی هم در وزارت کشور بودید اگر بخواهیم وارد بحث مدیریت استانی بشویم، این تمرکزگرایی چه آسیب‌هایی را به مدیریت منطقه‌ای ما زده است؟**

نظام حکومتی ما یک نظام فدرال نیست، یک حکومت مرکزی است. هم از نظر ساختار سیاسی و هم اقتصادی. ساختار سیاسی که در یک قدرت مرکزی متمرکز است، ساختار اقتصادی هم به خاطر پول نفت که تمامش از مرکز پمپاژ می‌شود، مرکزی است. استان‌ها از باب درآمدهای مالیاتی و منطقه‌ای کمتر ارتزاق می‌کنند و متاسفانه این یکی از اشکالات کشورهای نفتی است. همین درآمد باعث می‌شود که هرچه استان‌ها از مرکز دور می‌شوند کمتر از این امکانات استفاده می‌کنند، این اشکالی است که سالیان سال سعی شده که اصلاح شود، ولی تا به حال مورد اصلاح جدی قرار نگرفته است.

■ **یعنی شما معتقدید تا زمانی که از طریق پول نفت تغذیه بشوند امکان اصلاح در ساختار وجود ندارد؟**

تا وقتی که در استان‌ها و مناطق تولید راه نیفتد که هر استانی بتواند از محل درآمد خودش توسعه را انجام دهد این مشکل وجود دارد. پول متمرکز نفت که از تهران توزیع می‌شود این مشکل را تشدید می‌کند و استان‌ها رشدی را که باید و شاید نمی‌کنند. کارهای بزرگ در تهران به وجود می‌آید. طرح‌های بزرگ در تهران انجام و کنترل می‌شود و چون جاذبه درآمد هم در تهران هست مهاجرت نیروی انسانی به سمت مرکز خواهد بود. تا وقتی سیر مهاجرت و پیمانکارهای بزرگ به سمت تهران باشد طبیعتاً استان‌ها رشد نمی‌کنند. این اشکال هم در ساختار سیاسی، هم اجرایی و هم اقتصادی وجود دارد.

■ **یعنی همه اینها به خاطر درآمد نفت است؟**

نه، یک مقدارش هم ساختار سیاسی حکومت است. در نظام سیاسی مملکت قومیت‌های مختلف وجود دارد. در سال‌های بسیار قبل حکومت‌های ملوک‌الطوایفی و عدم تمرکز باعث ازهم‌پاشیدگی در کشور می‌شد این سابقه باعث بروز تمرکز فعلی است و همین تمرکز ویژگی‌هایی دارد. من فکر می‌کنم که این بحث ساختار سیاسی و تمرکز آن ریشه تاریخی دارد.

■ **چطور می‌توان از این ساختار سیاسی تمرکز را کم کرد؟**

زمانی که ما در وزارت کشور بودیم یکسری کارهایی شد ولی ساختار اجرایی کشور در قانون اساسی متمرکز تعریف شده است. به این صورت که کارهای اجرایی در وزارتخانه‌ها انجام می‌شود، وزارتخانه توسط وزیر فعلیت پیدا می‌کند و وزیر در مقابل مجلس پاسخگو است. اول باید ساختار اجرایی کشور را اصلاح کنیم. یکسری از وظایف را به استان‌ها بسپاریم، اگر بشود پارلمان استانی داشته باشیم. مثلاً کاری که در شوراهای شهر انجام شد بسیار مفید بوده است. وظایف شهری به شهرداری‌ها واگذار شد. شهردار باید به شورای شهر پاسخ بدهد. در حوزه اجرا این‌طور نیست. آب، برق، کشاورزی، جاده و غیره در وزارتخانه‌ها متمرکز است و تا وقتی که وزیر در برابر مجلس پاسخگو باشد نمی‌توان این اختیار را به استانداری واگذار کرد. وقتی مدیری در مقابل کسی مسئولیتی ندارد، مجبور نیست به کسی پاسخی بدهد. این حوزه را باید جدا کنیم. حکومت و قوه اجرائیه و قضائیه متمرکز هستند. اجرا توسط وزرا انجام می‌شود و از بالا تا پایین مسئولیت پاسخگویی با وزرا است. پس طبیعتاً جایی برای استان‌ها و استاندار وجود ندارد. اگر شرایطی ایجاد شود که یکسری از وظایف مثل مدارس ابتدایی به استان‌ها واگذار شود، راه‌های درجه ۲ و ۳ استانی واگذار شود، بیمارستان‌های تا ۵۰ تخت استانی باشد و اگر امور کلان در دست دولت و وزارتخانه‌ها باشد، شاید اوضاع بهتر شود. زمانی که ما در وزارت کشور بودیم تلاش‌هایی کردیم اما به نتیجه جدی نرسید.

■ **چه موانعی وجود داشت؟**

همین که وزیر به مجلس باید پاسخ بدهد. چطور استاندار می‌تواند یک انتصاب مدیر را انجام بدهد ولی وزیر پاسخ بدهد. یا کار آب و فاضلاب و راه را استاندار انجام دهد و وزیر پاسخ بدهد. الان دومین دوره شوراها رو به اتمام است و ما تجربه دو دوره شوراهای شهر و روستا را داریم. یک نقدی که به عملکرد شوراها وارد است این است که اینها در شهرهای کوچک یا بزرگ برای اینکه بتوانند دوباره عضو شورا شوند به کارهای بخشی مشغول و سرگرم شده‌اند و از دید ملی باعث یکسری خسارت‌ها شده‌اند. به طور مثال در شمال بسیاری از زمین‌های زراعی با اجازه شوراهای شهر به زمین‌های مسکونی تبدیل شده و خانه‌سازی‌های بسیار بی‌نظم و ترتیبی را در این قسمت شاهد هستیم.

■ **فکر نمی‌کنید تفویض اختیار به مجموعه‌های کوچک باعث آشفتگی و به‌هم‌ریختگی در سطح ملی بشود؟**

در اینکه لطماتی از طرف شهرداری‌ها و شوراها به مدیریت شهرها زده می‌شود شکی نیست. هر کار نویی در ابتدا خساراتی را به همراه دارد ولی کل کار به نظر من مقدس است و از این نظر که مردم باید به گروه خاصی رای بدهند و این گروه خاص می‌بایست پاسخگو باشد، خیلی خوب است و اینکه مردم مستقیماً در سرنوشتشان دخالت دارند اقدام جالبی است. قبلاً شهردارها انتصابی بودند ولی حالا توسط شورای شهر انتخاب می‌شوند و اگر قدم بعدی را برداریم و شهردار هم انتخابی باشد خیلی خوب است. در هر حال شورا نسبت به مردم پاسخگو است و مردم با جواب سربالا دیگر روبه‌رو نخواهند بود. چون می‌دانند که شوراها مجبورند درست عمل کنند تا توسط همین مردم دوباره رای بیاورند. فقط اشکالی که به وجود می‌آید این است که ممکن است در بعضی از حوزه‌ها دخالت‌های بی‌مورد داشته باشند و این را خیلی راحت می‌توان با تعریف حوزه‌ها تعیین و تعریف کنیم. این موضوع هم کنترل می‌شود. در شمال به‌نظر من مشکل توسط شهرداری‌ها به‌وجود نیامد بلکه مسکوت بودن قانون یا عدم نظارت و کنترل بر قانون باعث این تغییر کاربری شده است. اگر ما حوزه فعالیت هر فرد و هر سازمان و هر گروهی را تعریف کنیم مشکلی به وجود نمی‌آید. مثلاً در تهران خیلی از وظایف شهرسازی به عهده وزارت مسکن است و یک بخش هم به‌عهده شهرداری است، وظایف این دو تا تعریف شده است. ورود به هر حوزه‌ای به مجوز نیاز دارد ما هر چقدر بتوانیم این حوزه را بهتر تعریف کنیم خب دخالت دیگری را در حوزه کمتر می‌کنیم و مشکل حل می‌شود. زیر سئوال بردن شوراها به‌خاطر اینکه حوزه فعالیت شان مشخص نیست کار درستی نیست. هر چقدر ما به سمت تقویت نهادهای مدنی برویم و کار مردم را به خودشان واگذار کنیم یک قدم مثبت است.

■ **خب وارد بحث مدیریت شهر در پایتخت بشویم. اداره شهر برای مدیران شهری یک کم مشکل به‌نظر می‌رسد، به‌نظر شما چه راه‌حل برون‌رفتی وجود دارد تا قبل از آنکه این مسئله به بحران تبدیل شود بتوان حلش کرد؟**

بحثی که در این مورد وجود دارد عدم مدیریت واحد در ترافیک تهران است، یعنی در ترافیک وزارت کشور، شهرداری و نیروی انتظامی دخالت دارند. ولی متولی و مسئول به‌طور مشخص معلوم نیست. برای شهری مثل تهران قطعاً نیاز به قانونی است که یکی از اینها را به‌عنوان متولی معرفی کند و بقیه خودشان را با این متولی هماهنگ کنند. این اولین اشکال ترافیک تهران است: عدم مدیریت واحد یا مشخص نبودن مسئولیت کلان. دومین بحث نبود قوانین بازدارنده برای متخلفین از قوانین راهنمایی و رانندگی است. درست است که ما جریمه می‌کنیم ولی به اعتقاد من جرایم ما بازدارنده نیست. در هر روز چندین هزار نفر جریمه می‌شوند پس چرا در روز بعد باز هم همین تعداد شهروند جریمه می‌شوند؟ این نشان می‌دهد که این جریمه بازدارنده نیست؛ یا اینکه ما برای پلیس جریمه یا تخلف را درست شناسی (معرفی) نکرده‌ایم. در کشورهای مختلف اگر یک نفر با سرعت غیرمجاز رانندگی کند این‌طور نیست که از ۱۰۰ تا ۲۰۰ کیلومتر یک قیمت جریمه داشته باشد، هر چقدر سرعت بیشتر باشد جریمه‌اش هم بیشتر می‌شود. دوم اینکه تخلف و جریمه حالت تصاعدی دارد و اگر شما یک عنصر متخلف و خطاکاری باشید از زندگی ساقط می‌شوید ولی در اینجا اینطور نیست علتش هم این است که در ایران جریمه رانندگی به فرد تعلق نمی‌گیرد، در اینجا ماشین تنبیه می‌شود، ماشین جریمه می‌شود نه فرد، یعنی پلاک شما را می‌نویسند. ولی در کشورهای پیشرفته نخست فرد جریمه می‌شود نه ماشین و دوم جرایم بازدارنده است. هیچ‌کس جرات تخلف ندارد. ما باید این دو تا قضیه را حل کنیم؛ گواهینامه و پلاک به‌نام شخص داده شود و در صورت بروز تخلف شخص تنبیه شود نه ماشین. و دوم اینکه جرایم به قدری بازدارنده باشد که هیچ‌کس جرات تخلف نکند. یکی از عوامل اصلی ترافیک تهران پارک است. پارک‌های بی‌موقع، دوبله و پارک در میدان‌ها که علت اصلی به هم خوردگی و گره کور ترافیک است. اگر جرایم بازدارنده باشد این اتفاق‌ها نمی‌افتد. بحث دیگر، حمل‌ونقل عمومی ماست که دچار مشکل است و متناسب با نیاز مردم رشد نکرده است. به اعتقاد من هر چقدر دولت و شهرداری می‌توانند باید هزینه کنند و مترو را هر چه سریع‌تر راه‌اندازی کنند. در عین اینکه مترو را راه‌اندازی می‌کنند، شبکه‌های حمل و نقل عمومی و اتوبوسرانی را هم فعال کنند.

■ **چرا در بخش حمل و نقل عمومی مشکل داریم. به خاطر نبود منابع است؟**

سرمایه‌گذاری نشده و وقت روی آن گذاشته نشده است و اینکه هیچ شخصی در آن مورد احساس مسئولیت نمی‌کند. بحث دیگر بحث تاکسی‌ها است که در تهران و بقیه شهرها ما شرکت‌های مسئول تاکسیرانی نداریم و هر کس که از هر جا رانده می‌شود یک ماشین می‌خرد و مسافرکشی می‌کند. ما الان بیش از ۱۰۰ هزار یا بیشتر راننده مسافرکش در تهران داریم که بدون هیچ ضابطه‌ای فعالیت می‌کنند. در صورتی که یکی از شدیدترین مقرراتی که در تمام کشورها اعمال می‌شود، برای رانندگان تاکسی است، از نظر آموزش راهنمایی - رانندگی، آموزش رفتار با مردم، توقف و حرکت و... ولی در ایران و تهران هر کس این اجازه را دارد که اگر هیچ کاری گیرش نیامد مسافرکشی بکند و این نابسامانی در سوار و پیاده کردن مسافر باعث بروز مشکل در ترافیک می‌شود. مردم هم به این وضع عادت کرده‌اند، اینها دلایل عمده به‌هم ریختگی ترافیک تهران است. پس عوامل این به‌هم ریختگی به طور خلاصه اینگونه است: ۱- عدم مدیریت واحد و مشخص ۲- نبود قوانین بازدارنده ۳- عدم تنبیه فرد ۴- کامل نبودن ساختار سیستم حمل و نقل عمومی ۵- عدم نظام‌مندی یا قانون‌مند نبودن سیستم تاکسیرانی.

■ **فکر نمی‌کنید مصرف خودروهای شخصی در ایران نسبت به سایر کشورها خیلی ارزان‌تر است؟**

ما از نظر وسیله نقلیه در ایران نسبت به دنیا ۱۰ به یک هستیم. در صورتی که در کشورهای پیشرفته غربی یک‌دوم به یک است. پس ما ۱۰ برابر جا داریم.

■ **یعنی ضریب دارندگان خودرو در ایران خیلی بالا نیست؟**

نه، هنوز خیلی جا داریم تا ۱۰ برابر جای رشد داریم ولی آیا ما از ماشین درست استفاده می‌کنیم؟ این، جای بحث است. اولین مشکل ما قیمت سوخت است، یعنی هر کس به خودش اجازه می‌دهد که با این سوخت ارزان مدام گشت بزند. شما می‌دانید که یکی از تفریحات در تهران این است که سوار ماشین بشوند و دور خیابان‌ها بچرخند. به جای اینکه بروند در پارک قدم بزنند این کار را می‌کنند چرا؟ چون سوخت ۸۰ تومان است. با سوخت ۸۰ تومان باید هم این کار را کرد. درست است که در کشورهای غربی تعداد اتومبیل ۱۰ برابر ماست اما ماشین عمدتاً برای تعطیلات آخر هفته استفاده می‌شود. در طول هفته مردم معمولاً از سرویس‌های عمومی استفاده می‌کنند، ولی در ایران چون سوخت ارزان است و اینکه هر کس یک جای پارک پیدا می‌کند، استفاده غیرضروری از ماشین زیاد شده است. بحث دیگر هم کم کردن تقاضای سفر است. یکی از سفرهای بی‌مورد در کشور ما پرداخت فیش آب و برق و گرفتن حقوق و... است. در صورتی که در همه دنیا این کارها با سیستم‌های الکترونیک انجام می‌شود، هیچ کدام از بانک‌های ما چک بانک دیگری را قبول نمی‌کنند در صورتی که در همه جای دنیا بانک‌ها به هم متصل هستند. یکی از کارهایی که باید کرد، کاهش تقاضای سفر است، با ایجاد سیستم‌های الکترونیک که می‌توان از آن طریق خریدها و پرداخت را انجام داد. نباید به هر فرد به بانک‌ها و مغازه‌ها شخصاً مراجعه کند.

■ **در مسئله تقاضای سفر، شنیده‌ام که در لندن برای ورود به هر منطقه نزدیک به مرکز شهر باید عوارض پرداخت شود، یعنی ورود به مراکز اداری شهر هزینه دارد. چنین راه‌حل‌هایی برای تهران جوابگو هست؟**

در بعضی از شهرها مثل حومه مرکزی پاریس یا توکیو، ماشین را بیرون بیاورید هم نمی‌توانید پارک کنید و اگر بخواهید پارک کنید باید حدود ۳۰۰۰ تومان پول بدهید. لذا اگر بخواهید ماشین بیاورید، هم هزینه سوخت سنگین است (در اروپا حدود لیتری ۱ یورو است، ۱۲۰۰ تومان) هم این که جای پارک ندارد و باید ساعتی ۳۰۰۰ تومان پول پارک بدهید. خب به این ترتیب تمام درآمدتان را از دست می‌دهید. در لندن خطوط ویژه زیادی برای حمل و نقل عمومی است. یعنی همه می‌توانند از حمل و نقل عمومی استفاده کنند. مثلاً در پاریس شما از هر کجا که بخواهید از وسایل حمل و نقل عمومی استفاده کنید با فاصله ۴۰۰ متر به آن دسترسی پیدا می‌کنید هم اتوبوس، هم مترو و هم تراموا.

■ **ما می‌توانیم این مسائل را در میان‌مدت حل کنیم یا نه؟**

ترافیک هم جدای از بقیه مسائل کشور نیست. همه به هم مربوط هستند. ترافیک هم یک مقوله مدیریتی است مثل بقیه مدیریت‌ها؛ مدیریت پولی، مالی، اقتصادی، اجتماعی، بهداشتی، اجرایی و...

■ **سئوال آخرم این است که با توجه به اینکه شما از ساختار دولت خارج شده‌اید آیا نسبت به آینده نظام اجرایی و مدیریت دولتی امیدوار هستید که به سامانی برسد یا مثل سایر هم‌قطارانتان با ناامیدی نظاره‌گر مناسبات پیش رو هستید؟**

همان‌طور که گفتم اتفاقی که الان می‌افتد همان اتفاقی است که در سال ۵۸ افتاد، یعنی همه فکر کردند که باید تمام گذشته را عوض کنند و هر کاری که در گذشته شده خوب نبوده است. این اصلاً دید خوبی نیست. ما در دهه ۷۰ فهمیدیم که این تفکر درستی نبوده است پس نباید آن را تکرار کنیم. من نمی‌توانم آینده را دقیقاً پیش‌بینی کنم اما اگر همان اتفاقات بیفتد، اوضاع جالبی نخواهد بود.

گزارش خبری

شش استان دیگر سهام عدالت می‌گیرند

بهناز صادق‌پور

سیدمحمود فرشیدی معاون طرح و برنامه وزارت تعاون، متولی سیاستگزاری اعطای سهام عدالت است. او اجرای این طرح را در راستای اهداف قانون اساسی برای تحقق عدالت می‌داند. در عین حال فرشیدی معترف است که تجربه مشابه سهام عدالت در سایر کشورها شکست خورده و هنوز مشکلاتی بر این طرح مترتب است. فرشیدی در خلال صحبت‌هایش از اهداف طرح نیز پرده برمی‌دارد. اهدافی چون مهار رشد بخش خصوصی که به صراحت از سوی او عنوان می‌شود. این در حالی است که اقتصاددانان به کرات در دفاع از بخش خصوصی و البته برای پیشبرد اقتصاد کشور از لزوم بال و پر گرفتن بخش خصوصی سخن گفته‌اند.

■ **ممانعت از گسترش بخش خصوصی**

به گفته فرشیدی معاون طرح و برنامه وزارت تعاون، با توزیع سهام عدالت، اقشار کم‌درآمد و دهک پایین مالک دارایی‌های جدیدی می‌شوند و با افزایش دارایی به سمت افزایش درآمد می‌روند. او گفت: «دولت نهم در مرحله اول با توجه به سیاست کوچک‌سازی دولت اقدام به واگذاری سهام عدالت به اقشار محروم و دهک پایین شامل خانواده‌های تحت پوشش سازمان‌های حمایتی کرده است، در مرحله دوم به کسانی که درآمد آنها بین ۱۰۰ تا ۲۰۰ هزار تومان باشد سهام عدالت داده می‌شود و گروه سوم اقشار با درآمد بالاتر از ۲۵۰ هزار تومان - که خط فقر بانک مرکزی را شامل می‌شود - خواهند بود.» فرشیدی تصریح کرد: «با انجام این فعالیت‌ها و البته گسترش بخش تعاون، تا سال ۱۳۹۳، سهم بخش تعاون در اقتصاد کشور به ۲۵ درصد می‌رسد.» وی اعلام کرد: «بخش تعاون مناسب‌ترین بخش برای جلوگیری از گسترده‌تر شدن بخش خصوصی است و زمینه تجمع ثروت در دست افراد خاص را محدود می‌کند. در عین حال این طرح به کوچک شدن دولت کمک می‌کند.» وی ادامه داد: «بخش تعاون امکان اعمال سیاست‌های دولت را دارد.» فرشیدی گفت: «تاکنون ۱۸ شرکت تعاونی عدالت در استان‌ها ثبت شده است. شش شرکت تعاونی مجمع عمومی خود را برگزار و برای ثبت شرکت‌ها اقدام کرده‌اند.» وی افزود: «امیدواریم در مرحله دوم یعنی در دهه اول تیرماه سهام ۲۰ شرکت دیگر از طریق سازمان خصوصی‌سازی در مسیر توزیع تعاونی‌های عدالت قرار گیرد.» وی تذکر داد: «اکنون شش استان کارشان عقب است. نه مجامع آنها تشکیل شده و نه برای ثبت‌شان اقدام شده است. ستادهای استانی این تعاونی‌ها باید به ریاست استاندار یا نایب‌رئیس مدیرکل اقتصاد و دارایی استان تشکیل شود تا مقدمات تشکیل مجامع را فراهم کنند.» وی یادآور شد: «سهام شرکت‌هایی که واگذار می‌شود، سودده هستند. به هیچ وجه سهام شرکت‌های زیان‌ده واگذار نمی‌شود. سهام عدالت طی اقساط ۲۰ ساله به مشمولین واگذار می‌شود. ۵ درصد از سود سهام بعد از برگزاری مجامع بابت اصل قیمت سهام برداشت می‌شود و مابقی به صاحبان سهام پرداخت می‌شود. ۱۰ درصد سود به صورت سالانه به مشمولین پرداخت می‌شود.» وی استان‌هایی که هنوز اقدام نکرده‌اند را استان‌های تهران، فارس، گیلان، کرمانشاه، مرکزی و زنجان عنوان کرد. فرشیدی از ارسال نامه به استانداران استان‌های مذکور خبر داد و ابراز امیدواری کرد در روز تولد حضرت زهرا قرارداد شش استان هم منعقد شود. وی سه شرط را برای قرارداد واگذاری سهام با شرکت‌ها مطرح کرد: «تشکیل شرکت تعاونی عدالت استانی، ارسال و تایید اسامی مشمولین و اعلام آمادگی استان جهت عقد قرارداد.» در مرحله قبل ۷۵۰هزار نفر مشمول طرح شدند و پیش‌بینی می‌شود با مرحله دوم ۵ میلیون نفر مشمول واگذاری سهام شوند. در حال حاضر در سه استان توزیع سهام شروع شده است. در شش استان دیگر هم اوراق سهام آماده است و از ۱۵ تیر توزیع سهام شروع می‌شود. فرشیدی گفت: «در مجموع پیش‌بینی ما این است که تا ۲۲ بهمن پایان واگذاری مرحله اول را اعلام کنیم.» در حال حاضر جمعیت دهک اول ۶/۵ میلیون نفر تخمین زده شده است که احتمالاً تا پایان ۲۲ بهمن ۸۵ سهام عدالت دریافت می‌کنند. مشمولین دریافت هم بر دو دسته‌اند: گروه اول می‌توانند با مراجعه به دفاتر تعاونی عدالت سهام خود را بگیرند و گروه دوم در کمیته‌ای متشکل از کمیته امداد، سازمان بهزیستی، بنیاد شهید و ایثارگران و مقاومت بسیج مشخص و تایید می‌شوند تا از طریق نهاد حمایتی سهام خود را دریافت کنند.

■ **مسئولان «صبا» چه کسانی هستند**

سهام عدالت با اقساط ۲۰ ساله تحویل می‌شود. با پرداخت ۲۰ درصد از بهای سهام، سهام کاملاً در اختیار مالک قرار می‌گیرد و از آن پس مابقی مبلغ به‌عنوان بدهی مالک محسوب می‌شود. همچنین مشمولان دریافت سهام عدالت، سهام شرکت خاصی را نمی‌گیرند بلکه سهام شرکت‌ها اول به شرکت واسطه به نام «صبا» واگذار می‌شود و مشمولان، سهام شرکت صبا را دریافت می‌کنند. به این ترتیب سود سبدی از سهام به هر سهامدار عدالت تعلق می‌گیرد. هنوز معلوم نیست دست شرکت صبا چقدر درخصوص شرکت‌های واگذار شده و یا توزیع سود باز است. غلامرضا حیدری کردزنگنه رئیس هیات‌مدیره شرکت صبا است و مدیرعامل شرکت صبا، مدیرعامل شرکت درین کاشان هم هست. عضو دیگر هیات‌مدیره مسئول گزینش وزارت امور اقتصادی و دارایی است. پس از دریافت برگه‌های سهام شرکت صبا مسئله امکان فروش سهام عدالت پیش می‌آید. ۴ سال طول می‌کشد تا ۲۰ درصد قیمت سهام توسط مشمولان پرداخت شود و از آن پس امکان فروش سهام عدالت وجود دارد. در طول این مدت فروش سهام به غیر از اعضا ممنوع است. فرشیدی می‌گوید: «برای اینکه با فروش سهام مجدداً مالکان سهام عدالت به اقشار فقیر برنگردند برنامه‌ریزی‌هایی کرده‌ایم. به طور عمده اقشار پایین برای مشکل مسکن، ازدواج و درمان نیاز به فروش سهام دارند. برای رفع این نیازها با ساخت مسکن مشکل اول را حل می‌کنیم. تا پایان سال ۱۳۹۳ مشکل مسکن حل خواهد شد. همچنین در قالب بخش تعاون بیمه تکمیلی فراگیر برای اقشار پایین ایجاد می‌شود. از سود سهام هم صندوقی برای ازدواج در نظر گرفته‌ایم.» فرشیدی همچنین در پاسخ به سئوال شرق به تجربه ناموفق توزیع سهام مشابه سهام عدالت اشاره کرد: «اینکه این تجربه در سایر کشورها ناموفق بوده درست است. یا اینکه در گذشته سازوکار مناسب برای این کار نداشتیم. بر این اساس و با لحاظ کردن همه مشکلات وضعیت و نوع تقسیم سود بین اعضا مشخص می‌شود. تا پایان تیر سود شرکت‌ها مشخص می‌شود که پیش‌بینی ما ۱۵ درصد است. اگر وضعیت طوری باشد که سود سهام کمتر از ۱۰ درصد باشد، دولت آن سال سهم خود از سود را برنمی‌دارد.» وی درخصوص ساخت مسکن برای اقشار کم‌درآمد هم گفت: «۲۱ میلیون نفر با بعد خانوار ۵، می‌شود ۴ میلیون و ۲۰۰ هزار خانوار. ما سالانه ۴۰۰ هزار مسکن می‌سازیم. سال ۸۵، ۱۰۰ هزار مسکن به بهره‌برداری می‌رسد و احداث ۲۰۰ هزار مسکن شروع می‌شود.»

دولت تعریف خود را از عدالت اجتماعی مشخص کند

ایسنا: دولت جدید که محور اقدامات خود را بر پایه عدالت اجتماعی بنا گذاشته ضروری است که هرچه سریع‌تر تعریف خود را از عدالت اجتماعی مشخص و سازوکارهای پیشبرد جامعه را به سمت عدالت نمایان کند چرا که در بحث عدالت اجتماعی آن چیزی که اهمیت دارد، تلقی تک‌تک افراد نیست بلکه تلقی مسلط بر نظام برنامه‌ریزی و مدیریت توسعه‌ای کشور است.

دکتر فرشاد مومنی عضو هیات علمی دانشگاه علامه طباطبایی در تعریف و جایگاه عدالت اذعان کرد: مفهوم عدالت، مولفه‌ها و ابعاد آن در اندیشه بشری یک مسیر بسیار طولانی را طی کرده و نوع نگاه به عدالت و اثرگذاری آن بر اقتصاد و عملکرد اقتصادی به خصوص در ۵۰ سال گذشته فراز و نشیب‌های بسیار بزرگی را طی کرده است.

وی بیان کرد: براساس قاعده عرف و تجربیات تاریخی زمانی که یک دولت شعارهایی را مطرح می‌کند اما به صورت نظام یافته در سیستم اجرایی کشور یک تعریف عملیاتی مشخص را ندارد این خطر وجود دارد که هر کس بر اساس برداشت‌های خود اقداماتی را صورت دهد و گمان داشته باشد که از این طریق راهی به سوی عدالت باز می‌شود در حالی که وقتی یک هم‌فکری لازم وجود نداشته باشد و هرکس براساس تلقی و فکر خود کاری را انجام دهد ۱۰۰ درصد در تعارض و تضاد با اقدامات دیگران مواجه می‌شود و موجب از دست رفتن فرصت‌ها، منابع انسانی و مادی جامعه می‌شود و دولت و ملت نیز دچار خسارت‌های سنگین می‌شوند.

عضو هیات علمی دانشگاه علامه طباطبایی تصریح کرد: آن چیزی که در حال حاضر جامعه به آن نیاز دارد این است که مدیریت توسعه کشور که نزدیک به یک سال است که بر سر کار آمده و رئیس جمهور این دولت چه در تبلیغات انتخابی و چه در دوران تصدی مقام ریاست جمهوری دائماً از عدالت سخن می‌گفت و به محور عدالت توجه زیادی می‌شد این اشکال و مسئله مطرح می‌شود که هرگونه اهمال و سستی در زمینه انجام یک کار مطالعاتی روشمند و بسیج ظرفیت‌های فکری جامعه و به خصوص نهادهای موثر در تصمیم‌سازی اقتصادی برای مشخص کردن تعریف و برنامه دولت در زمینه عدالت چالش‌های بسیار جدی را برای نظام ملی می‌تواند، ایجاد کند. این مدرس دانشگاه دو پدیده تورم و بیکاری را از دشمنان اصلی عدالت اجتماعی دانست و افزود: مهمترین کاری که دولت جدید در زمینه اقتصادی برای تحقق عدالت تاکنون انجام داده معرفی ایده سهام عدالت است و در جای خود نشان داده شده است که رویه کنونی توزیع سهام عدالت ضمن برخورداری از پایین‌ترین سطح اثربخشی عوارض قابل توجهی را می‌تواند برای دولت و اقتصاد ملی به همراه داشته باشد.

وی همچنین خاطرنشان کرد که در ادبیات توسعه تورم را ظالمانه‌ترین مالیات‌ها دانسته‌اند که از فقرا به نفع اغنیا گرفته می‌شود و هیچ اقدامی را علیه عدالت اجتماعی و در جهت تضعیف موقعیت گروه‌های فقیر درآمدی ثمربخش‌تر از اتخاذ رویه‌هایی که گسترش تورم را دامن می‌زند نمی‌توان سراغ گرفت.

عضو هیات علمی دانشگاه علامه با اشاره به اینکه در دو سه ماهه گذشته به دولت در زمینه تورم هشدار داده شده است، گفت: به دولت هشدار داده شده که صرف‌نظر از همه آثار سوء تورمی بر حیات جمعی و زندگی اقتصادی ملی به اعتبار شعار عدالت‌خواهی، باید توجه لازم را داشته باشد که روندهای تورمی دقیقاً علیه ملاحظات عدالت اجتماعی عمل کنند و نابرابری‌ها در مقیاس‌های درآمدی و منطقه‌ای افزایش چشمگیری را به دنبال خواهند داشت.

وی تصریح کرد: به اعتبار تجربیات نزدیک به دو دهه اقتصاد گذشته در اقتصاد ایران و به اعتقاد سیاست‌هایی که دولت‌های گذشته در چارچوب اجرای ناقص و شکسته‌بسته برنامه‌ها داشته‌اند در حال حاضر در اقتصاد ایران بین تورم، رکود و بیکاری یک رابطه ارگانیکی برقرار شده و هر موج تورمی منشاء بیکاری گسترده می‌شود و خود بیکاری نیز انباشت شدید تورم را به دنبال دارد. او گفت: در ادبیات اقتصاد توسعه و اقتصاد سیاسی دو نحله عمده وجود دارد که دسته‌ای از افراد معتقدند که تورم مهلک‌ترین ضربه را به فقرا وارد می‌کند و گروهی دیگر بیکاری را مهمترین مشکل و معضل می‌دانند و اعتقاد دارند که بیکاری نابرابری‌ها را افزایش می‌دهد و با توجه به رابطه همزمانی که در اقتصاد ایران وجود دارد، باید گفت که ما با یک امواج نگران‌کننده‌ای از رکود همراه با تورم دست به گریبان هستیم و علاوه بر همه خسارت‌های دیگری که به نظام‌های ملی وارد می‌شود، قطعاً نابرابری‌ها و بی‌عدالتی‌ها را نیز افزایش می‌دهد.