

چرتکه

اِبرادات طرح رفع موانع تولید کشاورزی

رفع موانع تولید یا مانع تراشی؟

بخش اقتصاد- حال بد این روزهای اقتصاد ایران بر هیچ کس پوشیده نیست؛ حال بدی که به تمام بخش‌های اقتصاد کشور نفوذ کرده است؛ بخش کشاورزی یکی از مهم‌ترین بخش‌هایی است که با مشکلات متعددی روبه‌روست.

دولت و مجلس در این سال‌ها تلاش داشتند تا این مشکلات را به حداقل برسانند؛ اما نه‌تنها در این راه موفق نبودند، بلکه نتیجه عکس نیز حاصل شده است و روز به روز وضعیت بخش کشاورزی رو به وخامت می‌رود. علت آن نیز همین تلاش برای حل مسائل است؛ تلاشی که می‌توان آن را دخالت تعبیر کرد و نتیجه دخالت در اقتصاد هم که مشخص است؛ اما آنچه جای نگرانی دارد، تداوم این دخالت‌ها و عدم پایان آن‌هاست.

طرح جدید مجلس در حوزه کشاورزی دقیقاً آن چیزی است که این روزها نگرانی کارشناسان اقتصادی را در پی داشته؛ طرحی با نام رفع موانع تولید کشاورزی؛ این طرح قصد دارد تا به اصلاح ساختار دولت در بخش کشاورزی بپردازد. اما چگونه؟ با افزایش دخالت‌های دولتی و وسیع‌کردن آن در ابعاد و زمینه‌های مختلف کشاورزی.

طرح رفع موانع تولید کشاورزی قصد دارد تا به منظور برنامه‌ریزی و ساماندهی بازار کالاهای کشاورزی، ستادی با نام «ستاد تنظیم بازار کشاورزی» تشکیل دهد. وظایف این ستاد نیز در ۵مورد خلاصه شده که نقطه کلیدی آن نظارت است؛ نظارت بر هر چیزی در حوزه کشاورزی. از نظارت بر قیمت‌گذاری و تامین و توزیع گرفته تا نظارت بر امور گمرکی!

شورای قیمت‌گذاری وسیع‌تر می‌شود

از همان روزهای ابتدایی که زمزمه‌های چنین طرحی آغاز شد، اعتراضات و انتقادات کارشناسان به بسیاری از تبصره‌ها و مواد این طرح شروع شد. در آن زمان ماده ۱۲ و ۱۳طرح، از مصادیق بارز زمین‌خواری عنوان می‌شد. هرچه پیشتر رفتیم، مشکلات طرح نیز بیشتر سربرآوردند. در سال گذشته مجلس قانونی مبنی بر ایجاد شورایی با نام شورای قیمت‌گذاری در جهت تعیین قیمت خرید تضمینی به صورتی که کشاورزان نیز در تعیین قیمت نقش داشته باشند، تصویب کرد. بر این اساس قیمت‌گذاری چند کالای اساسی، مانند گندم و… به این شورا محول شد. حال در تبصره ۵ این طرح آمده است که: « قیمت‌گذاری از جمله تضمینی و توافقی و تعیین سیاست‌های حمایتی کلیه کالاهای کشاورزی بر عهده شورای قیمت‌گذاری و اتخاذ سیاست‌های حمایتی محصولات اساسی کشاورزی موضوع قانون اصلاح قانون تضمین خرید محصولات اساسی کشاورزی مصوب ۱۳۹۹/۸/۱۳ است.»

در واقع حال شورای قیمت‌گذاری با این طرح وسیع‌تر شده و حوزه اختیاراتش نسبت به قبل افزایش می‌یابد و بر این اساس قیمت‌گذاری کلیه کالاهای کشاورزی به این شورا محول خواهد شد. این در حالی است که سالیان سال ضربه قیمت‌گذاری دستوری بر پیکره اقتصاد کشور وارد شده و دیگر هیچ جانی برای تصمیمات اشتباه گذشته که نتایج مهلک آن نیز بارها در بازارهای مختلف مشخص شده، باقی نمانده است.

فارغ از مشکلاتی که قیمت‌گذاری دستوری در بازار وسیع محصولات کشاورزی به دنبال دارد، وظیفه شورای قیمت‌گذاری، قیمت‌گذاری محصولات است و ستاد تنظیم بازار بر این قیمت‌گذاری نظارت خواهد کرد و این در حالی است که بسیاری از اعضای این دو نهاد، مشترک است و مشخص نیست علت چنین ساز و کار و سیاستی که یک نفر قیمت را تعیین و سپس خودش هم برآن نظارت کند، چیست؟

و باز هم فارغ از همه این‌ها، ایجاد شورای قیمت‌گذاری با همین ساز و کار کنونی نیز مشکلات زیادی به همراه خواهد داشت که از جمله آن می‌توان به تشدید کسری بودجه از طریق قیمت‌گذاری بالای محصولات کشاورزی اشاره داشت؛ حال اگر این قیمت‌گذاری به تمام محصولات کشاورزی تسری یابد، چه بر سر کسری بودجه خواهد آمد؟

قیمت‌گذاری تنها مشکل نیست

هرچند قیمت‌گذاری کالاهای کشاورزی برای صحیح نبودن چنین طرحی کافی است، اما این تنها ایراد ماجرا نیست و مواد این طرح با ایرادات دیگری چون عدم شفافیت بسیاری از بندها، تداخل وظایف دستگاه‌های مختلف، در نظر نگرفتن همه ابعاد و… همراه است که در ادامه در برخی از مهم‌ترین این ایرادات را برخواهیم شمرد. یکی از مهم‌ترین ایرادات به ماده ۱۰ این طرح بازمی‌گردد. این ماده دولت را مکلف کرده که از سال ۱۴۰۱، برای جهش تولید کشاورزی در بودجه اعتبارات لازم برای این بخش را لحاظ نماید. در بند الف این ماده نیز یکی از راه‌های چنین سازوکاری اعطای تسهیلات بانکی با سود ۴درصد عنوان شده است؛ در واقع در این طرح بانک‌ها مکلف می‌شوند تا تسهیلاتی با سود پایین برای بخش کشاورزی در نظر بگیرند؛ تسهیلاتی که منبع آن مشخص نیست و حتی رقم سود آن نیز دستوری است.

خاموش‌کردن صدای اتحادیه‌های ضعیف‌تر

در ماده ۹ این طرح نیز آمده است که: «در راستای نقش آفرینی بیشتر تولیدکنندگان بخش خصوصی در مدیریت مطلوب و تنظیم بازار کالاهای کشاورزی سازمان تعاون روستایی کشور از تاریخ لازم الاجرا شدن این قانون بعنوان تنها مرجع صادرکننده مجوز تشکیل‌های صنفی حوزه کشاورزی و منابع طبیعی تعیین می‌شود.» با این ساز و کار آنچه تاکنون در اختیار بخش خصوصی بوده است، حال به دولت محول خواهد شد و نه تنها از بخش خصوصی حمایت نخواهد شد، بلکه دخالت دولت حتی بیش از پیش افزایش دارد. البته این تنها ایراد این ماده نیست؛ در ادامه ماده ۹ می‌بینیم که: «سازمان مذکور مکلف است در حوزه‌های تولید، تامین، خدمات، توزیع، صادرات و واردات کالاهای کشاورزی به ازای هر یک از فعالیت‌های تخصصی بخش کشاورزی و منابع طبیعی فقط مجوز یک تشکیل فراگیر (اتحادیه سراسری) در سطح ملی با شعبات استانی و شهرستانی جهت حذف موانزی کاری تشکیل‌های صنفی صادر نماید.» در خصوص این گزاره نیز باید گفت؛ اجرای چنین گزاره‌ای تنها به معنی شکل‌گیری یک انحصار بزرگ در این بخش خواهد بود. چراکه یکی‌شدن اتحادیه‌ها مساوی است با نابودی تمام اصناف و اتحادیه‌های ضعیف و اتحادیه سراسری نیز به‌دست قدرتمندترین‌ها خواهد افتاد؛ این مسئله نه تنها به توسعه کشاورزی و رفع موانع آن کمکی نخواهد کرد بلکه از سویی دیگر، تضاد منافع را به دنبال دارد و منافع تنها عده‌ای خاص در نظر گرفته شده و صدای ضعیف‌ترها خاموش خواهد شد.

بخش اقتصاد– بازار خودرو به سرعت در حال تغییر شکل است. اکنون چند سالی است که کشورهایی مانند چین، بریتانیا، آلمان و فرانسه، که همگی از جمله بزرگ‌ترین تولیدکنندگان خودرو در جهان هستند، اعلام کرده اند که تا سال ۲۰۴۰ میلادی، خودروهای بنزین سوز را کنار خواهند گذاشت.

دیگر تولیدکنندگان بزرگ خودرو، همچون برزیل هم به این روند پیوسته اند و تا ۲ دهه دیگر، تولید موتورهای درون سوز را کنار خواهند گذاشت. صنعت خودروسازی ترکیه هم که تا یک یا دو دهه پیش به مراتب از صنعت خودروسازی ایران عقب‌تر بود، به زودی یک خودروی SUV (با نام تجاری TOGG) به بازار عرضه می‌کند که نه فقط برقی است، که در مقایسه با خودروهای ایرانی به مراتب ارزان‌تر است. این در حالی است که برخی گزارش‌ها حکایت از این دارند که در کشورهای حوزه اسکانندیناوی، همین حالا هم بین ۲۰ تا ۵۰ درصد از خودروهایی که در هر سال به فروش می‌رسند، در سبد خودروهای الکتریکی قرار دارند.

بازی خیلی وقت پیش شروع شده است

کنار گذاشته شدن خودروهای بنزینی در جهان، ده سال پیش یک پیش بینی نه چندان دقیق بود و خیلی‌ها شاید به راحتی از کنار این پیش بینی می‌گذشتند. حالا، اما تقریباً بدیهی است که تا دو دهه دیگر، دست کم نیمی از تولیدات خودرو

در جهان، الکتریکی خواهند بود و خودروهای بنزینی و فناوری‌های مربوط به آن‌ها نه فقط از عرصه رقابت کنار می‌روند، که برگ برنده نفت به عنوان یک کالای استراتژیک را هم از کشورهای نفت خیز جهان می‌گیرند. مجمع جهانی اقتصاد (World Economic Forum) در گزارشی که چند ماه پیش منتشر شد، به بررسی افزایش تمایل به تولید و مصرف خودروهای برقی پرداخت و کشورهای پیشرو در این حوزه را هم معرفی کرد. بر اساس این گزارش، نروژ، ایسلند و سوئد، هر سه در منطقه اسکانندیناوی در شمال اروپا، پیشروترین کشورها در حوزه خرید خودروهای برقی هستند. در این سه کشور، در سال ۲۰۲۰ میلادی، به ترتیب ۷۴.۸ درصد، ۴۵ درصد و ۳۲.۲ درصد از تمام خودروهای شخصی فروخته شده برقی بوده اند و این نشان می‌دهد که ممکن است در کمتر از چند سال آینده، در این کشورها تمام سبد خودروهایی که در هر سال به فروش می‌رسند، با خودروهای برقی پر شود.

از آن سو، در آمریکا، بر اساس برخی نظرسنجی‌های انجام شده، حدود ۷۸ درصد از متولدین «نسل هزاره» (موسوم به Millennials در ادبیات جمعیت‌شناختی)، یعنی کسانی که در فاصله سال‌های ۱۹۸۱ تا ۱۹۹۶ میلادی متولد شده اند، تصمیم دارند خودروی برقی داشته باشند و در واقع، طرفدار گذار از خودروهای بنزینی کنونی به سمت خودروهای برقی هستند. از آن سو، تمایل به خرید خودروهای برقی به جای خودروهای بنزینی در بین عموم شهروندان آمریکایی، اکنون حدود ۴۰ درصد است و این در حالی است که خودروسازان این کشور هم در سال‌های اخیر، تغییر رویه داده و خود را برای افزایش تولید خودروهای برقی آماده می‌کنند. بر این اساس، جنرال موتورز تا سال ۲۰۲۵ قرار است ۳۰ مدل جدید خودروی برقی به بازار معرفی کند و تا سال ۲۰۳۵ همه محصولات این شرکت در گروه خودروهای برقی طبقه بندی خواهد شد.

{اقتصاد}

آیا خودروسازان خارجی «فرمول تولید خودرو» را به ایران می‌فروشند؟

ایران کجا قرار دارد؟

تلاش برای تولید خودروهای برقی یا خودروهای غیربنزینی و باز کردن جای این خودروها در سبد مصرفی خودرو در ایران هم چند سالی است که آغاز شده، اما موضوع برای کشوری مانند ایران تا حدی دشوارتر از کشورهای



اروپایی و آمریکایی است و به همین جهت، روند «جا افتادن» خودروهای برقی در ایران، ممکن است طولانی‌تر باشد.

در مهرماه سال ۱۳۹۹، نخستین جلسه مشترک میان ایران خودرو و شرکت مینا، به عنوان یک شرکت سازنده تجهیزات نیروگاهی و نیز لوکوموتیو، برای امکان سنجی همکاری مشترک برای توسعه خودروهای برقی برگزار شد. خروجی این جلسه این بود که تولید خودروهای برقی در ایران می‌تواند ظرف ۱۸ ماه آغاز شود. مینا، چند هفته پیش نخستین اتوبوس برقی کشور را هم با همکاری شهرداری مشهد راه اندازی کرد، اما به نظر می‌رسد تا «تجاری شدن» این خودروها در ایران، راه درازی مانده باشد.

عربستان از ایران جلو افتاد

اما ظاهراً رقبای منطقه‌ا‌ی ما بازی را شروع کرده اند. سال گذشته، نشریه بلومبرگ به نقل از وزیر انرژی عربستان سعودی، از برنامه این کشور برای تبدیل شدن به بزرگترین صادرکننده هیدروژن در جهان خبر داد. بر اساس این گزارش، عربستان در راستای دستیابی به اهداف سند ۲۰۳۰ توسعه خود، توجه ویژه‌ای به انرژی‌های تجدیدپذیر داشته و قرار است با شکل دادن به یک زنجیره تولید جهانی، پای تولید هیدروژن را به صنعت خودرو هم باز کند.

بر این اساس، یک شراکت سه جانبه میان شرکت‌هایی از عربستان، آمریکا و ژاپن، برای گسترش استفاده از خودروهایی با سوخت هیدروژن در عربستان کلید خورده و سرمایه گذار اصلی این موضوع هم شرکت ژاپنی «تویوتا» است که طراحی و تولید خودروی هیدروژنی مورد اشاره را بر عهده گرفته است.

شرکت آمریکایی Air Products & Chemicals برای ساخت جایگاه‌های سوختی که با سلول‌های سوخت هیدروژنی کار می‌کنند، سرمایه گذار اصلی بود و در تابستان گذشته، از شروع عملیات پروژه ساخت کارخانه

عظیم تولید هیدروژن سبز با مشارکت شرکت «ای سی وی ای» عربستان خبر داد. این پروژه پنج میلیارد دلاری، پس از ساخت قرار است روزانه ۶۵۰ تن هیدروژن سبز تولید کند که برای مصرف ۲۰ هزار اتوبوس با سوخت هیدروژن کافی خواهد بود. فرآیند کار هم طبق برنامه ریزی ها، از سال ۲۰۲۵ میلادی شروع خواهد شد. نکته، اما اینجا است که سوخت به صورت آمونیاک به بازارها منتقل می‌شود و در محل به هیدروژن تبدیل خواهد شد.

جسبیدن به عادت‌ها

اما چرا ایران تمایل کمتری به تولید خودروهای برقی نشان می‌دهد؟ ماجرا از اینجا شروع می‌شود که ایران دارنده ذخایر بزرگ انرژی فسیلی است که در اختیار داشتن آن، انگیزه لازم برای کنار گذاشتن خودروهای بنزینی را کاهش می‌دهد.

یک بررسی در سال ۲۰۱۹ که توسط دانشگاه آکسفورد انجام شده، نشان می‌دهد که ایران بعد از چین دومین دارنده بزرگ ناوگان خودروهای گازسوز در جهان است که به تنهایی حدود ۱۷.۲ درصد از تمام خودروهای گازسوز در جهان را در اختیار دارد.

با این همه، در چین حدود ۶ میلیون خودرو گازسوز هستند که سهمی معادل ۳.۷ درصد از کل خودروهای فعال در این کشور را تشکیل می‌دهند، در حالی که در ایران،

حدود ۳۲ درصد از تمام خودروهای فعال گازسوز هستند و ایران از این نظر در جهان جایگاه نخست را در اختیار دارد.

دسترسی به انرژی ارزان، احتمالاً اصلی‌ترین دلیل ایران برای عدم ورود یا ورود همراه با تعلل به حوزه ساخت موتورهای غیر درون سوز است. اما این تمام ماجرا نیست. ماجرا از این قرار است که اگر کشورهایی مانند چین (که اکنون یک چهارم تمام خودروهای جهان را تولید می‌کند) به طور کامل به سمت تولید خودروهای برقی حرکت کنند، تولید خودروهای بنزینی و حتی تولید و صادرات بنزین در ایران، به تدریج بدون متقاضی خواهد بود. در واقع، از سال ۲۰۴۰ میلادی به بعد، تولید خودرو بنزینی همچون تولید درشکه و گاری در عصر خودروهای بنزینی خواهد بود.

از طرفی، در کشورهایی که چشم اندازی برای تولید خودروهای الکتریکی دارند، تولید این خودروها از حمایت اسناد قانونی فراستی هم برخوردار است، اسنادی که نمونه آن دست کم فعلاً در ایران وجود ندارد.

این در حالی است که همچون بسیاری از تجارب پیشین، ممکن است خیلی زود فناوری‌های کهنه شده تولید خودروهای بنزینی، از طریق شرکت‌های دست چندم اروپایی، روسی یا چینی، به ایران فروخته شود و حتی خط تولیدهایی در ایران، به منظور تولید خودروهای بنزینی ایجاد شود. به عبارت خلاصه، ممکن است صاحبان فناوری‌های پیشین، «روغن ریخته را نذر امام زاده کنند.»

چندان جای تعجب نخواهد بود که در چند سال آینده، برخی از فناوری‌های مرتبط با تولید موتورهای احتراقی به ایران انتقال پیدا کند، چرا که این فناوری‌ها تا دو دهه آینده کنار گذاشته خواهند شد و مانند فناوری‌های دیگری که کهنه می‌شوند، شرکت‌های دارنده فناوری موتورهای احتراقی هم ممکن است برای فروش آن‌ها به ایران اقدام کنند. آن روز، همین نیمه-صنعت خودروسازی ایرانی هم درگیر یک مرگ زودرس خواهد شد.

بورس در دولت جدید به کدام سو خواهد رفت؟

سرمایه‌گذاران استراتژی و برنامه معاملاتی مناسب و اصولی داشته باشند می‌توانند سود حداقل ۴۰ درصدی را در بازار کسب کنند.

این کارشناس بازار سهام با اشاره در بین نامزدهای انتخابات ریاست جمهوری ابراهیم رئیسی دارای برنامه مدونی برای بازار سرمایه بود، یادآور شد: با توجه به اینکه از سه ماه گذشته برخی از کارشناسان زبده و خبره بازار سرمایه به تیم اقتصادی آقای رئیسی در حوزه بازار سرمایه پیوستند، مشاوره‌های خوبی به وی دادند و با توجه به آمار و اطلاعاتی که بنده دارم می‌توانم بگویم که مشاوره‌های خوبی به رئیس جمهور منتخب در دوران تبلیغات دادند، بنابراین به اعتقاد بنده برنامه بورسی دولت آینده می‌تواند بسیار راهگشا باشد.

این فعال بازار سرمایه با بیان اینکه طی سه سال گذشته نابه‌سامانی‌های زیادی بر بورس حکمفرما بود، اضافه کرد: با توجه به ناکارآمدی‌های مدیریتی که در دولت فعلی در حوزه بازار سرمایه وجود دارد، طی سال‌های گذشته شاهد بودیم که بازار تلاطمات زیادی را پشت سرگذاشت، از سویی با توجه به تعدد تغییر قوانین و مقررات طی مدت اخیر در بازار سرمایه رخ داد، اعتماد سرمایه‌گذاران از دولت و بورس سلب شد و این بزرگترین ضربه‌ای بود که به پیکر و کلیت بازار سرمایه وارد شد.

آقایزرگی ادامه داد: در حال حاضر با آرامش بازار سرمایه کمک کند، بنابراین این دولت، این موضوع می‌تواند به آرامش بازار سرمایه کمک کند، بنابراین این امیدواری وجود دارد که بازار سرمایه بتواند روند متعادل و پائباتی را در چهار سال پیش‌رو تجربه کند، حال باید منتظر مستقر شدن دولت منتخب و شروع کار بود تا بتوان به اظهارنظر دقیق تری در این زمینه پرداخت.

راهکار حل مسئله قاچاق چیست؟

اظهارداشت: ما در زمینه قاچاق باید به دو حوزه اشاره کنیم، در وهله اول با پدیده‌ای به نام قاچاق کالا روبرو هستیم، این موضوع نیز یک راهکار ساده دارد تا زمانی که جذابیت برای قاچاق کالا وجود داشته باشد، ما نمی‌توانیم با قاچاق مبارزه کنیم.

وی گفت: بنابراین باید تعرفه واردات را کاهش دهیم تا در این زمینه جذابیت قاچاق کاهش یابد، این یک موضوعی است که کشورهای مختلف آن را به مرحله اجرا گذاشتند و از اجرای آن نیز موفقیت‌های زیادی را کسب کردند.

دانشمند افزود: در حال حاضر در اتحادیه اروپا و حتی کشورهای حوزه خلیج فارس این تعرفه واردات بسیار کم است، برای همین در این مناطق پدیده‌ای به نام قاچاق کالا نداریم، اما در ایران با توجه به مرزهای گسترده کشور از آن برخوردار بوده و همچنین همسایگانی که قرار دارند، به دلیل جذابیت واردات کالا و سودی که در این کار وجود دارد، با پدیده قاچاق روبرو هستیم، بنابراین راهکار اساسی مبارزه با قاچاق کالا در کشور کاهش تعرفه واردات است. این کارشناس مسائل اقتصادی یادآور شد: این موضوع

بخش اقتصاد– این روزها یکی از معضلات جدی اقتصاد ایران، قاچاق کالا و سوخت است، به اعتقاد کارشناسان تا زمانی که سیاست‌گذاری درست تعرفه‌ای و قیمت‌گذاری در کشور اجرایی نشود، قاچاق نیز وجود خواهد داشت، بنابراین تنها راه علاج قطعی اصلاح سیاست‌ها است.

وحید شقاقی شهری کارشناس مسائل اقتصادی با اشاره به اینکه در مبارزه با قاچاق کالا موفق عمل نکرده‌ایم، به فرارو گفت: «با استفاده از قوه قهریه نمی‌توان با قاچاق کالا مقابله کرد، بلکه باید با سیاست‌گذاری درست در این زمینه گام برداشت.»

وی با بیان اینکه در زمینه نظام‌های تعرفه‌ای، قیمت‌گذاری و ارزی راه را غلط برتھ‌ایم، گفت: «زمانیکه تعرفه‌گذاری به اشتباه صورت گیرد، در آن صورت قاچاق کالا جذاب می‌شود، در مورد قیمت‌گذاری نیز همین مورد مصداق است.»

حل مسئله قاچاق راهکار پیچیده‌ای ندارد

مسعود دانشمند دبیرکل اسبق خانه اقتصاد ایران در گفتگو با فرارو با اشاره به اینکه راه‌حل‌های مقابله و مبارزه با قاچاق چیز پیچیده‌ای نیست،