اخبار کوتاه

کرایه ۹۰۰ هزار تومانی تاکسی در فرودگاه امام خمینی

مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی گفت: بر اساس نرخ تعیین‌شده‌ی اسلامی‌شهر و سازمان راهداری، سقف کرایه تاکسی‌ها در این فرودگاه ۹۰۰ هزار تومان است.

به گزارش پیام آشنا، سعید چلندری مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی گفت: هم‌اکنون نرخ کرایه تاکسی‌ها در ترمینال یک فرودگاه امام، با از طریق باجه‌های تاکسی و با بر اساس نرم‌افزارهای خاصی که شرکت‌های داخلی پنهان طراحی کردند تعیین می‌شود.

وی با بیان اینکه نرخ تاکسی‌ها در مسیرهای مختلف از ۶۵۵ هزار تومان تا ۸۰۰ هزار تومان متغیر است افزود: این نرخ‌ها را شورای شهر و سازمان راهداری معین کردند و سازمان راهداری و حمل ونقل جاده‌ای افزایش قیمت را ۴۰ درصد و شورای شهر ۲۹ درصد تعیین کردند که بر اساس قیمت‌های اعمالی، نرخ تاکسی حدود ۹۰۰ هزار تومان ارزیابی می‌شود که هنوز این رقم اعمال نشده و رانندگان تاکسی فرودگاه نیز در این زمینه اعتراض دارند.

سعید چلندری گفت: قرار است تا قبل از سفرهای اربعین، نرم افزار تاکسی این ترمینال زیر راه اندازی شود.

بنا به گفته مسافران، ترمینال سالم هیچ گونه امکاناتی برای حمل و نقل عمومی ندارد و اگر مسافران نیمه شب به این ترمینال برسند با سردرگمی برای اخذ تاکسی مواجه می‌شوند.

با توجه به در پیش بودن سفرهای اربعین حسینی که، برآورد شده ۲۵۰ هزار زائر عتبات در ایام اربعین از این ترمینال جابجا شوند، انتظار می‌رود شرایط بهتری، برای بازگشت مسافران فراهم شود.

صدور پایان کار ساختمان فقط با شناسنامه فنی ملک

رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان استان تهران با یادآوری اینکه صدور پایان کار ساختمان باید منوط به وجود شناسنامه فنی ملکی باشد، تاکید کرد: تعداد زیادی از شهرداری‌ها این مسئله را رعایت نمی‌کنند.

به گزارش پیام آشنا، علی کریمی رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان تهران در یک نشست خبری که دیروز برگزار شد با تاکید بر اینکه یکی از مشکلات در حوزه ساخت و ساز آن است که با وجود تمام پیشرفت‌ها در حوزه مسکن، هنوز هرچه جویی در انرژی و صنعتی سازی ساختمان‌ها حاصل نشده است گفت: هزینه اعلام شده از سوی وزارت راه و شهرسازی برای هر مترمربع از واحدهای طرح ۸ میلیون تومان است که تعدیل ما نیز به آن اضافه می‌شود.

وی افزود: این موضوع هنوز با ورود صنعت ساختمان به حوزه فناوری و استفاده از فناوری‌های روز دنیا اجرایی نشده و بسیاری از فرآیندهای ساختمان سازی به روش‌های مختلف اجرایی می‌شود.

کریمی گفت: ۱۰۰ میلیارد دلار هدررفت انرژی در صنعت حمل ونقل و صنعت ساختمان داریم که بخشی از این هدررفت انرژی به حوزه مهندسان، سازندگان و طراحان مربوط می‌شود.

رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان استان تهران فرود برگزاری کارگاه‌ها و استفاده از تکنولوژی روز خود زمینه ساز صرفه جویی در مصرف انرژی در حوزه ساختمان می‌شود.

کریمی در ادامه تاکید کرد: سالانه براساس خدمات فنی و مهندسی هزینه‌ها ساخت و ساز افزایش می‌یابد.

وی افزود: انجمن انبوه‌سازان اعلام کردند که هزینه‌های ساخت‌وساز که توسط آنها انجام می‌شود، از متری ۱۲ میلیون تومان آغاز می‌شود.

رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان استان تهران با یادآوری اینکه صدور پایان کار ساختمان باید منوط به وجود شناسنامه فنی ملکی باشد، تاکید کرد: این مرحلی است که تعداد زیادی از شهرداری‌ها این مسئله را رعایت نمی‌کنند.

کریمی افزود: ضمن اینکه شهرداری‌ها مجری ذی صلاح در ساخت و سازها را ارائه نمی‌دهند و ساخت و ساز بدون مجری پیش می‌رود.

معافیت مالیاتی ۱۴۰۰ از کل درآمد مالیاتی بیشترشد

براساس آمارهای رسمی اعلام‌شده رقم معافیت‌های مالیاتی مربوط به سال ۱۴۰۰ برابر با ۳۴۰ همت بوده است که انتظار می‌رود با افزایش معافیت مالیات تولید این رقم بیش از بیش افزایش پیدا کند، موضوعی که وزیر اقتصاد باید شفاف‌سازی کند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از تسنیم، براساس اعلام وزیر اقتصاد در سال ۱۴۰۰ درمجموع ۳۴۰ هزار میلیارد تومان تخفیف مالیاتی لحاظ شده است به عبارت دیگر در سال ۱۴۰۰، ۳۴۰ هزار میلیارد تومان از درآمد ها و دارایی ها، به طور موقت یا دائمی، از پرداخت مالیات معاف شده است. به نظر می‌رسد که این رقم معادل مالیات اخذ نشده از محل معافیت‌های قانونی بوده که دولت برای شرکتهای تولیدی و صادراتی کشور با در مناطق محروم و آزاد اعمال کرده است.

حال باید توجه داشت که این میزان معافیت در سال ۱۴۰۰ بیش از کل مالیات درآمد مالیاتی پیش‌بینی شده در بودجه بوده است. در حقیقت رقم پیش‌بینی شده کل مالیات‌های سال ۱۴۰۰ در قانون بودجه برابر حدود ۳۳۰ هزار میلیارد تومان بوده است.

اخیرا نیز جزئیاتی از معافیت‌های مالیاتی گسترده ۹ شرکت بزرگ بورسی منتشر شده است. بررسی‌های انجام شده در سایت کدال مربوط به صورتهای مالی ۹ شرکت بزرگ بورسی نشان میدهد در سال ۱۴۰۰ برای این شرکتها حدود ۷۰ هزارمیلیارد تومان معافیت و تخفیف مالیاتی لحاظ شده است. این بررسی مربوط به ۹ شرکت بزرگ فولاد مبارکه اصفهان، ملی مس ایران، هلدینگ خلیج فارس، گلگهر، جاده‌ملو، پالایش نفت بندر عباس، شرکت سرمایه گذاری تامین اجتماعی، بانک ملت و پالایشگاه اصفهان است.

نکته‌ای که باید به آن توجه شود این است که با وجود این حجم از معافیت‌های مالیاتی که تا سال ۱۴۰۰ شاهد آن بودیم، مالیات بر تولید طی دو سال اخیر در مجموع ۲ درصد کاهش پیدا کرده است. به عبارت دیگر این مسئله سبب می‌شود که رقم معافیت مالیاتی این شرکتها به ویژه شرکتهای بسیار بزرگ با درآمدهای چند هزار میلیارد تومانی، بیش از بیش افزایش پیدا کند.

نکته قابل توجه اظهارات منتقدی وزیر اقتصاد است که از یک سو افزایش معافیتها را به عنوان یک نکته مثبت اعلام می‌کند و از سوی دیگر رقم کل معافیت‌های ۳۴۰ هزار میلیارد تومانی را مذمت می‌کند.

همچنین باید توجه داشت که جزئیات معافیت‌های داده شده به شرکتهای بزرگ مشخص نیست به عبارت دیگر مشخص نیست که این شرکتها دقیقا از چه معافیت‌های قانونی استفاده کردند که در نهایت معافیت‌های آنها به چند هزار میلیارد تومان رسیده است.

وزیر صمت:

همه چیز باید به سمت اقتصاد بازار برود

وزیر صمت با بیان اینکه ما داریم به سمت اقتصاد بازار حرکت می‌کنیم، درباره کاهش قیمت خودرو گفت: بشرطی که همه به هم کمک کنیم، کاهش قیمت خودرو رخ خواهد داد

به گزارش پیام آشنا، عباس علی‌آبادی در یک مصاحبه تلویزیونی در مورد صنعت خودروی کشور گفت: ما در حال تلاش هستیم تا کیفیت وی افزود: در اقتصاد بازار وقتی تنوع و تعادل بین عرضه و تقاضا ایجاد شد همه چیز خودش تنظیم می‌شود، ما در یک نابرابری هستیم، این نابرابری سبب شده است در بعضی جاها دخالت کنیم، امیدواریم نابرابری‌ها را به‌نحوی حل کنیم که دیگر نیازی به دخالت نباشد.

وزیر صمت در پاسخ به سؤالی درباره کاهش قیمت خودرو ابراز کرد: بشرطی که همه به هم کمک کنیم، این می‌تواند اتفاق بیفتد.

وزیر صمت درباره وعده شورای رقابت برای اصلاح و کاهش قیمت خودروهای مونتاژی هم بیان کرد: شورای رقابت زیر نظر ما نیست، ما در این شورا عضو داریم اما تحت نظارت ما نیست. آنچه واقعیت است این است که همه چیز باید به‌سمت بازار برود، ما داریم به سمت اقتصاد بازار حرکت می‌کنیم.

و استانداردها را بپیوند بخشیم و با وضع قواعد و مقررات، تعهدات را عملی کنیم.

جزئیات استفاده از شارژ ۱۲۰ هزار تومانی کلابرگ الکترونیکی

طرح کلابرگ الکترونیکی که از اواخر سال گذشته کشور به اجرا درآمد، وارد ابعاد تازه‌تری شده و برای جلب مشارکت بیش‌تر خوارها، منبوق‌های جدیدی در آن پیش‌بینی می‌شود با آغاز مرحله جدید از روز ۱۰ مردادماه، خوارهای دهک یکم تا سوم که یارانه ۴۰۰ هزار تومانی دریافت می‌کنند، به شرط اختصاصی ۵۰ درصد اعتبار یارانه خود (۲۰۰ هزار تومان) به خرید کلابرگ، ۱۲۰ هزار تومان شارژ اضافه به ازای هر نفر دریافت خواهند کرد.

به گزارش پیام آشنا، وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی طی روزهای اخیر در اطلاعیه‌ای از آغاز مرحله جدید طرح کلابرگ الکترونیکی خبر داد و اعلام کرد که به موجب آن خوارهای دهک‌های اول تا سوم و تحت پوشش کمیته امداد امام خمینی (ره) و بهزیستی می‌توانند از افزایش اعتبار ۱۲۰ هزار تومانی بهره‌مند شوند. ممکن برداشت یارانه ۱۲۰ هزار تومانی در صورتی است که خلوار ۵۰ درصد اعتبار یارانه خود را به خرید کالا از لیست ۱۱ قلم کالای پیش‌بینی شده در طرح اختصاص بدهد.

در این مرحله همه خوارهای دهک‌های اول تا سوم کم‌درآمدی همراه با خوارهای تحت پوشش سازمان بهزیستی و کمیته امداد امام خمینی (ره) مشمول افزایش ۳۰ درصدی یارانه شده‌اند و اعتبار مازاد آنها به میزان ۱۲۰ هزار تومان افزایش یافته است. در صورت افزایش احتمالی تورم اقلام سبد کلابرگ این مبلغ مجدد افزایش خواهد یافت اما برداختی خوارها تا پایان سال ثابت خواهد ماند.

در صورتی که خوارها ۵۰ درصد مبلغ یارانه ۴۰۰ هزار تومانی خود را که معادل ۲۰۰ هزار تومان می‌شود صرف خرید کلابرگ کنند و از ۱۱ قلم کالای پیش‌بینی شده در طرح خریداری کنند، ۱۲۰ هزار تومان اعتبار اضافه به ازای هر عضو خانواده در حساب سرپرست خوار شارژ می‌شود و کل یارانه هر فرد به ۵۲۰ هزار تومان در ماه افزایش می‌یابد.

اعتبار مازاد پیش از این ۸۰ هزار تومان بود که دولت با همراهی وزارت رفاه با توجه به استقبال خوارها و به منظور جلب مشارکت بیش‌تر مردم آن را به ۱۲۰ هزار تومان افزایش داده است. این اعتبار مازاد در واقع کمک دولت برای تأمین سبد غذایی خوارهای نیازمند است و دولت درنظر دارد تا مواد مغذی مورد نیاز در قالب ۱۱ قلم کالای سبد کلابرگ به جامعه هدف اختصاصی داده شود و سه دهک کم‌درآمد به لحاظ تغذیه و تأمین مواد پروتئینی و ویتامین‌ها دچار مشکل نشوند.

آنطور که علیرضا عسگریان - معاون وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی گفته در مرحله جدید طرح موجود یعنی ۴۰۰ هزار تومان ۳۰ درصد اعتبار اضافی به مبلغ ۱۲۰ هزار تومان واریز می‌شود و درصورت افزایش احتمالی قیمت سبد مبنا نیز مبلغ یارانه بدون سقف افزایش یافته به‌طوری که برداختی خلوار ثابت بماند و دولت مابه‌التفاوت قیمت روز با قیمت مبنا را از محل یارانه فعلی و یارانه جدید جبران می‌کند در واقع معیار محاسبه قیمت ۱۱ قلم کالایی که خریداری می‌شود سال ۱۴۰۱ خواهد بود و تورم تحمیل شده به این اقلام با شارژ اضافی دولت جبران خواهد شد.

اما ۱۱ قلم کالای اساسی طرح کلابرگ شامل برنج ایرانی، گوشت منجمد گوساله، حبوبات، شیر کم‌چرب، پنیر، ماست کم چرب، مرغ، تخم‌مرغ، روغن مایع، ماکارونی و قند و شکر است و طبق آخرین گزارش‌ها ۱۰ فروشگاه زنجیره‌ای بزرگ و ۸۴ هزار فروشگاه خُرد و جمعا ۹۳ هزار پایانه در سطح شهر و روستا به سامانه کلابرگ پیوسته و در حال ارائه خدمت به مردم هستند.

خلوارها می‌توانند با مراجعه به درگاه اینترنتی shoma.sfarar.ir و نصب برنامه شما از وجود مغازه‌ها و فروشگاه‌های مشمول که به این طرح متصل شده‌اند باخبر شوند. همچنین با شماره‌گیری کد دستوری #۵۰۰۵۱۴۶۳# از کد خرید و کد اعتبار و بقیمانده اعتبار یارانه خود مطلع شوند.

در حال حاضر طرح کلابرگ الکترونیک برای سه دهک اول تا سوم کم‌درآمدی به اجرا درمی‌آید که جمعیت ۲۹ میلیون نفری کشور را در برمی‌گیرد. طبق آخرین آمارها یک میلیون خلوار از طرح استقبال کردند که در مقایسه با سال گذشته رشد قابل قبولی داشته است.

مهم‌ترین چالش خصوصی سازی شفافیت بود

وزارت اقتصاد اعلام کرد: مهم‌ترین حاشیه و چالش سازمان خصوصی سازی همواره بحث شفافیت بوده که این مساله در دولت سیزدهم با رونمایی از تالار مولدسازی توانست راه درستی را برای اجرای قانون و وظایف محول شده خود در پیش بگیرد.

به گزارش پیام آشنا، وزارت اقتصاد در پاسخ به گزارش ۳۱ تیرماه ۱۴۰۲ روزنامه «هم‌میهن» با عنوان «صلاحیت تمام شد» توضیح داد: دولت سیزدهم، در اولین روزهای کاری خود چند پروژه بزرگ را در راستای اصلاحات اقتصادی برای مردم تشریح کرد.

ساماندهی اموال و دارایی‌های مازاد دولت و خروج دولت از بنگاه‌داری بر اساس بازتعریف و به روز رسانی تکالیف و وظایف قانونی سازمان خصوصی سازی که پیش از این در گذشته در زمان اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ به سازمان اختصاصی سازی تبدیل شده بود که آنچه بر این سازمان و خصوصی سازی در گذشته رفتن بر همگان آشکار و مبرهن است.

آنچه دولت سیزدهم برای اصلاحات ساختاری در بخش‌های مختلف آغاز کرده، برنامه‌های بلندمدت بوده و هست تا با تغییرات مدیریتی مسائل کلان کشور دچار اختلال نشود. از این جهت حضور در مدیری در هر منصبی در این دولت برای خدمت رسانی بهتر و مطلوبتر به مردم بر اساس شعاری دولت بوده و هست.

سازمان خصوصی سازی یکی از بخش‌های حساس و آسیب پذیر قلمداد محسوب می‌شود که از زمان تاسیس در دهه ۸۰ تاکنون فراز و نشیب‌های زیادی را تجربه کرده و اکنون در دولت جدید با بازتعریف و به روزرسانی تکالیف و وظایف آن طرح بزرگ «مولد سازی» را برعهده گرفته تا در این مرحله اقتصاد کشور را از مزمن‌های مادی و معنوی چهار دهه در خصوص اموال و دارایی‌های مازاد دولت خلاص کند و از سوی دیگر درآمد حاصل از این طرح برای رشد تولید که یکی از دغدغه‌های اصلی دولت کنونی است به کارگیرد.

آسیب‌شناسی درباره خصوصی‌سازی‌های گذشته، بازخوانی پرونده خصوصی سازی‌ها و شناخت نقاط قوت و ضعف، تکیه بر شفافیت به ویژه در موضوع مهم مولدسازی که در روزهای اخیر با طراحی و رونمایی «تالار مولدسازی» چهره عینی‌تری به خود گرفته است؛ از ماموریت‌های این سازمان است که با تغییر مدیریت قاعدتا تغییر نمی‌کند و این رویه

ادامه خواهد داشت. به طور کلی، نگاه سیاسی به مسائل اقتصادی ثابت کرده که می تواند به یک آفت برای یک کشور تبدیل شود؛ از این جهت با برداشتن عینک سیاست و نگاه علمی و منصفانه به مسائل کلان کشور می توان مسیر درستی برای سیاست گذاری ها و تصمیم گیری ها را در پیش گرفت.

ایرلاین‌ها باید بابت فروش غیرقانونی بلیت‌ها پاسخگو باشند

در شرایطی که شرکت‌های هواپیمایی، جارتر کنندگان را عامل گرانی بلیت هواپیما معرفی می‌کنند، رئیس دادسرای فرودگاه مهرآباد گفته است: در زمینه مبارزه با سایت‌های سودجو و منفعت‌طلب فروش بلیت هواپیما، ایرلاین‌ها نیز باید بلیت فروش غیرقانونی بلیت‌ها پاسخگو باشند؛ چراکه نظارت بر فروش بلیت‌ها برعهده ایرلاین‌ها است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایرنا، انجمن شرکت‌های هواپیمایی بارها اعلام کرده است که هیچ ایرلاینی نرخ بلیت پروازها را خودسر افزایش نمی‌دهد و قیمت بلیت هواپیما توسط شبکه توزیع و فروش که جارتر کنندگان، دلالان و واسطه‌ها هستند افزایش پیدا می‌کند؛ موضوعی که اخیرا با دستور سازمان هواپیمایی برای لغو تمام پروازهای جارتری مجددا بر دور نظارت‌ها افزوده است.

۹۵ درصد مسیرهای پروازی در دست جارتر کنندگان است و شرکت‌های هواپیمایی از ترس اینکه مبادا دخل و خرجشان با هم جور نیاید به صورت سه ماهه یا سالانه مسیرهای پروازی را به جارتر کنندگان می‌فروشند و نهایتا این مسافر است که در زمان گرانی بلیت، تاخیر و ابطال پرواز نمی‌داند حق خود را از کجا و چه کسی بگیرد؟ حالا در آستانه اربعین حسینی و افزایش تقاضای سفر هوایی به نجف و بغداد وزیر راه و شهرسازی از سازمان هواپیمایی خواسته است تا تمام پروازهای جارتری در تمامی مسیرها لغو شود و فروش بلیت به مصرف‌کننده به صورت سیستمی و مستقیم باشد.

معاون دادستان تهران نیز اخیراً از انسداد ۱۷ سایت مجاز و غیرمجاز فروش بلیت هواپیما خبر داده و گفته است: در مبارزه با سایت‌های سودجو و منفعت‌طلب فروش بلیت هواپیما، ایرلاین‌ها نیز باید بلیت فروش غیرقانونی بلیت‌ها پاسخگو باشند.

عباس فرزانیها معاون دادستان تهران و رئیس دادسرای فرودگاه مهرآباد با حضار نسبت به شکل‌گیری بازار سیاه فروش بلیت بهویژه در زمان اعزام و بازگشت زوار اربعین حسینی گفته است: بازار زیرزمینی و مافیایی در زمینه فروش بلیت بهویژه ایام اربعین حسینی شکل گرفته است که در این راستا اقدام وزیر راه و شهرسازی نسبت به ممنوعیت فروش بلیت جارتری شجاعانه بود.

وی تعداد سایت‌های غیرمجاز فروش بلیت هواپیما را ۲ برابر سایت‌های مجاز دانست و از انسداد ۱۷ سایت مجاز و غیرمجاز سودجو خبر داده است.

جارتر کنندگان چه گروهی هستند؟

اما جارتر کنندگان چه کسانی هستند و ارتباط شرکت‌های هواپیمایی با جارتر کنندگان چیست؟ آیا جارتر کنندگان آژانس‌های مسافری هستند؟ بررسی‌های خبرنگار ایرنا از مجموع قراردادهای بین شرکت‌های هواپیمایی و جارتر کنندگان نشان می‌دهد که خریداران بزرگ مسیرهای پروازی پرتقاضا، نه صرفاً آژانس‌های مسافری که صاحبان هتل‌های بزرگ در شهرهای توریستی هستند که اقدام به جارتر مسیرهای پرتقاضا می‌کنند. در مقابل گرفته است؛ از ماموریت‌های این سازمان است که با تغییر مدیریت قاعدتا تغییر نمی‌کند و این رویه

فروش بلیت عتبات در آستانه روز عرفه در تیرماه سال قبل بود در حالی که قیمت مصوب بلیت تهران- نجف ۶ میلیون تومان بود؛ اما بلیت این مسیر تا ۱۵ میلیون تومان به فروش رفت.

این در حالی است که این اتگوی فروش بلیت به شکل جارتری در جهان وجود ندارد و اصلا چیزی به اسم «واسطه» و «جارتر کننده» در سیستم توزیع بلیت هواپیما نداریم و مردم مستقیم از سایت و نمایندگی شرکت هواپیمایی خرید دارند.

همین حالا که این گزارش را می‌خوانید اگر کلیدواژه «خرید بلیت هواپیما» را سرچ کنید نام هیچ شرکت هواپیمایی بالا نمی‌آید اما در همان صفحات نخست نام سایت‌های متصل به جارتر کننده و شرکت‌های قدر در فروش بالا می‌آید، همان‌ها که از ۳ تا ۲۰ درصد روی نرخ‌های مصوب اضافه می‌کنند و بعد بلیت هواپیما را به فروش می‌رسانند.

به اعتقاد بزرگان صنعت هوایی دلالی و واسطه‌گری در صنعت هواپیمایی رنج آورشده است و تابسترباری فروش سیستمی فراهم نشود و ایرلاین‌ها نیز نیازبه شبکه دلالی بیستم بازرگانی و فروش سیستمی را تقویت نکنند و از فروش مسیر پروازی به جارتر کننده دست بردارند، تضعیف حقوق مسافر هم ادامه خواهد داشت.

اهدای خون، اهدای زندگی

یادداشت

چرا رشد فرونشست می‌کند؟ (بخش اول)

یکی از پرسش‌های مهم نسل جوان این است که چرا وضع اقتصادی کشور نامطلوب است و به لحاظ شاخص‌های معمول توسعه اقتصادی فاصله نسبتا زیادی با کشورهای توسعه‌یافته و حتی نوظهور داریم؟ وقعیت این است که این پرسش در نوردهای زمانی مختلف و در بسیاری از کشورهایی که با برچسب «در حال توسعه» شناخته می‌شوند، مطرح بوده و دانش توسعه اقتصادی به‌عنوان شاخه یا بُعدی از علم اقتصاد، کوشیده است، بعویژه بعد از جنگ جهانی دوم از منظرهای مختلف به این پرسش جواب دهد.

توسعه اقتصادی مفهومی بسیار فراتر از رشد اقتصادی است و بر تحول تدریجی جنبه‌های مختلف حیات اجتماعی در یک کشور اشاره دارد. اما در نهایت می‌توان گفت اغلب مکاتب فکری در زمینه توسعه، بر ضرورت رشد اقتصادی سطح بالا در یک کشور که برای سال‌های متمادی ادامه یابد (مثلاً اگر رشد اقتصادی ۷ درصدی را در نظر بگیریم، برای اینکه حجم اقتصاد دوبرابر شود، حدود ۱۰ سال زمان نیاز است) و سپس توزیع مواهب رشد به صورت گسترده بین عموم مردم و در نهایت تکرار این فرآیند تأکید داشته‌اند. هریک از مکاتب فکری به دنبال پاسخگویی به این پرسش‌ها بوده‌اند که چگونه کشورها می‌توانند شرایط را برای چنین رشد تکرارشونده‌ای فراهم کنند؟ چرا برخی کشورها توانسته‌اند و دیگران شکست خورده‌اند؟ در نهایت تحولات اجتماعی و سیاسی تقویت‌کننده این فرآیند کدامند؟

صرفنظر از برخی پیچیدگی‌های نظری و عملی، در کشورهای توسعه‌یافته و نوظهور، اغلب بخش خصوصی قوی، مالکیت و مدیریت بنگاه‌های تولیدی در بخش‌های مختلف را بر عهده دارد، وظیفه این فعالان اقتصادی تولید حداکثر کالاها و خدمات با استفاده از منابع کشور (سرمایه، نیروی انسانی، دانش، آب، خاک، انرژی و...) است. در طول زمان تمامی کشورهای موفق، درهای کشور خود را به روی کالاها و خدمات خارجی باز کرده و با گسترش رقابت با تولیدکنندگان خارجی، فعالان اقتصادی مجبور به تولید کالاها و خدمات با کیفیت‌تری شده‌اند که نه‌تنها در داخل کشور بلکه در خارج از مرزها نیز فروش دارد. در جریان این فعالیت‌های تولیدی رقابت‌پذیر چهار جریان مالی ایجاد می‌شود: حقوق و دستمزد پرداختی به کارگران، مالیات که به دولت پرداخت می‌شود، حق بیمه تأمین‌اجتماعی که زمینه فعالیت صندوق‌های بازنشستگی را فراهم می‌کند و سودی که زمینه سرمایه‌گذاری‌های بعدی و افزایش ظرفیت رشد برای نوردهای آتی را به وجود می‌آورد. به‌تدریج با افزایش کارایی اقتصادی و بزرگتر شدن اقتصاد، وضع کارگران، دولت، بازنشستگان و فعالان اقتصادی بهبود می‌یابد. در این بین دولت‌های توسعه‌گرا با بهبود نظام‌های حقوقی، ابتکارات سیاسی داخلی و بین‌المللی و اصلاحات اجتماعی سعی کرده‌اند به‌اصطلاح امروزی، با بهبود محیط کسب‌وکار، جایگاه کشور خود را در زنجیره‌های تولید ارزش در منطقه خود و جهان به صورت دائمی بهبود دهند. بنون افرق تقریبا تمامی اقدامات دولت‌ها در بلندمدت در قالب سیاست‌های پولی و مالی، ارزی، تجاری و بسیاری از اقدامات سیاسی کشور، ماملد توافق‌های منطقه‌ای و بین‌المللی و موانع‌گیری‌های سیاسی و حتی اقدامات نظامی، به دنبال رشد بنیه تولید رقابت‌پذیر کشور و فتح بازارهایی است که این تولیدات در آن به فروش برسد. موضوع ایجاد ظرفیت برای رشد مداوم اقتصاد به‌حدی در حیات اجتماعی و سیاسی مهم است که یکی از مهم‌ترین معیارهای موفقیت یا عدم‌موفقیت احزاب سیاسی و سیاست‌داران در کشورهاست.

اما نحوه نگاه به موضوع رشد اقتصادی در ایران چگونه است؟ اولین وقعیت آن است که به دلایل مختلف تاریخی، اجتماعی و سیاسی، درک کافی از اهمیت بخش خصوصی توانمند برای جریان فعالیت‌های اقتصادی و نحوه تولید و توزیع، بین مردم و حتی بین سیاست‌گزاران کشور به وجود نیامده است. به‌تدریج در ذهن مردم و سیاستمداران جا افتاده است که ایران کشور نوتمندی است و توزیع، مهم‌تر از تولید و رشد بنیه تولیدی کشور است. حتی به‌تدریج این فکر غالب شده است که ما کشور نوتمندی هستیم و اگر عارتگران کنار روند، با توزیع عادلانه پول نفت و گاز و معادن و... همه مشکلات ما حل می‌شود! دسترسی دولت‌ها به منابع حاصل از صادرات نفت و گاز و رشد گاوِ بیگاه درآمدهای نفتی (مانند دهه‌های ۵۰-۸۰)، زمینه را برای واردات کالاهای نهایی و اقدامات توزیعی و رفاهی هوام‌میز که رفاه کوتاه‌مدت و مشکلات درازمدت ایجاد می‌کند و ارتباطی با توان تولید کشور ندارد، فراهم کرده و این طرز فکر تقویت شده است. حتی دولت‌ها به بخش خصوصی اتهام رانت‌خواری زده و بارها درصدد تضعیف آن برآمده‌اند (اگرچه در تریبون‌های رسمی غیرآن موضع گرفته می‌شود).

جالب است که دولتی‌ها از خود نمی‌پرسند اگر رانت‌خواری هست، حتما توزیع‌کننده رانتی در دولت هم هست و به‌جای تضعیف بخش خصوصی باید سیاست‌های اقتصادی، قیمت‌ها و فرآیندها را اصلاح کرد؛ در نتیجه این روند فرهنگ تقدس تولید و نوآوری و رنج نهادن به خلق ثروت از راه تولید و تقویت توان رشد رقابتی اصلا علی ضعیف است. نگاهی به شخصیت‌پردازی طبقه توانمند و فعالان اقتصادی در فیلم‌ها و سریال‌ها (حتی آنچه در شبکه‌های خانگی تولید شده است)، در این مورد درس‌آموز است. نومین موضوع، استفاده از فرصت تحولات اقتصادی و سیاسی بین‌المللی است که بر ظرفیت رشد اقتصاد کشورها در بلندمدت اثرگذار هستند. برخی کشورها (مانند چین و ترکیه در چهار دهه اخیر) با درک درست از شرایط بین‌المللی، کوشیده‌اند از فرصت‌های تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی برای گسترش ظرفیت‌های رشد اقتصادی استفاده کنند. فرارگرفتن در زنجیره‌های مهم تامین و ارزش‌آفرینی در اقتصاد بین‌الملل، دسترسی به فناوری‌های نو، گسترش بازار کالاهای صادراتی، دسترسی به منابع تامین مالی و جذب سرمایه‌های خارجی و این قبیل امور که گسترش دهنده ظرفیت‌های رشد هستند، به درک تحولات اقتصادی و سیاسی بین‌المللی و جاگیری درست برای استفاده از قدرت نرم و قدرت سخت کشورها برای رشد و توسعه اقتصادی بستگی تام دارد. شواهد تاریخی نشان می‌دهد که معمولا در بزنگاه‌های تاریخی، در ایران شرکت درستی از تحولات اقتصادی و سیاسی بین‌المللی وجود نداشته و سیاست خارجی عامل محدودکننده ظرفیت رشد رانی اقتصاد ایران بوده است. اهمیت این موضوع در نوران فعلی که تحولات شگرف، هم در حوزه سیاسی در سطح بین‌الملل و هم در حوزه فناوری در حال وقوع است، دوچندان است. سومین موضوع که ادامه پیامدهای دسترسی به منابع ارزی حاصل از صادرات نفت و گاز است، نقش بسیار مخرب سیاست ارزی در توان رشدزایی و تقویت توان تولید رقابت‌پذیر اقتصاد ایران است.

محمد غاسمی
عضو هیات علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی
Alborz.payam@gmail.com