خاندوزی وزیر اقتصاد؛

تراکنش میلیاردی برای ۸۰۰ کد ملی افراد زیر ۵ سال!

■ خاندوزی گفت: ۸۰۰ کد ملی برای افراد زیر ۵ سال پیدا کردیم که تراکنش‌های میلیاردی داشتند.

اسحق ارزانی

گروه اقتصادی- سید احسان خاندوزی، با تاکید بر اینکه مجموعه دستگاه‌های فعال در حوزه اقتصاد کلان از جمله وزارت اقتصاد و دارایی، بانک مرکزی و سازمان برنامه، در بهترین زمان و سطح از هماهنگی قرار دارند، گفت: حداکثر تلاش برای تحقق وعده‌های داده شده به مردم صورت می گیرد.

او به ارزیابی عملکرد دولت در بخش اقتصادی پرداخت و افزود: در راستای ارزیابی عملکرد وزارت اقتصاد در این دو سال نسبت به تابستان ۱۴۰۰، در بخش تولید، اشتغال، بیکاری، صنایع و بسیاری از حوزه‌های مرتبط تغییرات بسیاری را می‌توان مشاهده کرد. اما در موضوعات مربوط به تورم و قیمت‌ها نقاط ضعفی وجود دارد. هر چند که دولت در هفت ماه اول کار خود تا فروردین ۱۴۰۱ تورم را کنترل کرد، اما مجموع اتفاقات رخ داده در سال گذشته که تا پایان سال به طول انجامید، از نظر تورم سال ناخوشایندی برای دولت و مردم رقم زد. اما با تدابیری که از اسفند ۱۴۰۱ به کار گرفته شد تا کنون، روند کاهش قیمت‌ها و تورم به سمت ثبات اقتصادی حرکت می کند.

نیم میلیون مجوز کسب‌وکار صادر شد

وزیر اقتصاد با اشاره به تسهیل صدور مجوزهای کسب‌وکار افزود: همه مردم ایران باید بتوانند به راحتی کسب‌وکار و سرمایه‌گذاری کنند تا اقتصاد رشد کند. متاسفانه روندها به گونه‌ای نبود که به افراد اجازه داده شود حتی با سرمایه خود فعالیت اقتصادی انجام دهند. در این راستا سه مرحله در نظر گرفته شد؛ مرحله نخست این است که زمانی که فعال اقتصادی با اطلاع کامل نسبت به روند درخواست و پاسخگویی برای صدور مجوز کسب و کار اقدام می کند. در این مرحله و برای اولین بار ۴۸۸۰ مجوز پالایش شدند و برای هر فعالیت اقتصادی مدارک و مستندات لازم برای صدور مجوز در هر بخش مشخص شد. خاندوزی ادامه داد: در مرحله دوم انجام امور مربوط به صدور مجوز بدون کاغذ و از طریق الکترونیکی در دستور کار قرار گرفت تا بدین ترتیب زمان مراجعه افراد و پاسخگویی به آن‌ها مشخص شود که در این مرحله تا ۸۵ درصد موفق بودیم. البته هنوز دستگاه‌هایی هستند که همچنان مردم را به دنبال کاغذ می‌فرستند و سلیقه‌ای رفتار می کنند. در مرحله سوم نیز تصمیم بر این بود که شرایط سخت را برطرف کنیم؛ لذا بعد از شناسایی شرایط مشخص شد که ۹۵۰ شرط غیر ضروری برای صدور مجوز وجود دارد و این موارد از جمله پایان خدمت، سو پیشینه و . . . بودند که یا لایحه این موارد را اصلاح کردیم یا این شرایط را برداشتیم و در نهایت بیش از نیم میلیون نفر بدون کاغذ و مراجعه توانستند مجوز کسب و کار خود را بگیرند. ۱۷۳ هزار نفر نیز در صف هستند.

اهالی باستی هیلز از اجرای قانون مالیات بر عایدی سرمایه نگران باشند

او در ادامه در مورد آخرین وضعیت طرح مالیات بر سوداگری توضیح داد: نهم خردادماه ایرادات شورای نگهبان به مجلس ارسال شد و این ایرادات در کمیسیون اقتصادی در حال برطرف شدن است؛ اهمیت مالیات بر سوداگری در این است که هزینه زندگی جمع زیادی از مردم گروگان چند نفری است که به عنوان نوسان‌گیرها و دلالان بازارهای مختلف در حال فعالیت هستند، این افراد نقدینگی مازاد خود را در بازارهای مختلف وارد کرده و باعث افزایش تورم در برخی حوزه می‌شوند. این قانون باید چند دهه قبل در کشور مصوب می‌شد.

وزیر اقتصاد بابیان اینکه سوتفاهمی وجود دارد مبنی بر اینکه این قانون شامل حال همه افراد جامعه می‌شود، ادامه داد: اهالی باستی هیلز باید از اجرای این قانون نگران باشند و بدانند دولت حتما به سراغ آن‌ها خواهد رفت، زیرا ۸۰ میلیون نفر دیگر بتوانند زندگی توام با آرامش داشته باشند. هزینه‌های کشور باید بر دوش افرادی باشد که بیشترین بهره‌مندی‌ها را دارند. خاندوزی افزود: من موضوع اسناد عادی را هم در همین بستر مالیات بر سوداگری تحلیل می کنم که سال‌ها فعالان اقتصادی طرح را ارائه می‌دادند و، اما در نهایت در مراجع درباره آن‌ها تصمیم‌گیری نمی‌شد. اما گره‌گشایی رهبر انقلاب یکی از نقاط عطف تدابیر و احکام حکومتی است و در این موضوع بین دولت و قوه قضائیه هماهنگی زیادی وجود دارد.

او با اشاره به همکاری با بانک مرکزی گفت: با همکاری که بانک مرکزی نزدیک به ۱۲ میلیون دستگاه پز را غیر فعال کردیم. ۹.۵ میلیون دستگاه دیگر را کاملاً به پرونده‌ها متصل کردیم و این کار تابستان سال گذشته خاتمه پیدا کرد و از میز کشور برای همیشه کنار رفت. همچنین انطباق این دستگاه‌ها با شماره پستی پرونده‌های مالیاتی سال گذشته شروع شد و تا پایان تابستان سال جاری تمام می‌شود.

وزیر اقتصاد درمورد افرادی که فرار مالیاتی سنگین داشتند گفت: ۱۷۶ هزار نفر شناسایی شدند که ۷۰۰ هزار میلیارد تومان گردش مالی داشتند بدون اینکه یکبار به اندازه یک کارگر یا کارمند مالیات و حقوق کشور را بپردازند و پرونده مالیاتی داشته باشند، حتی اسمی از این افراد نبود. خاندوزی افزود: ۸۰۰ کد ملی پیدا کردیم برای افراد زیر ۵ سال که تراکنش‌های میلیاردی داشتند. ۱۱۰۰ کد ملی نیز برای اشخاص ۵ تا ۱۰ سال داشتیم که تراکنش‌های بالای میلیارد در طول سال داشتند. تلاش این است نرخ مالیات را از ۲۵ درصد به ۲۰ و به ۱۸ درصد برای تولیدی‌ها کاهش یابد و برای سفته‌گران بیشتر شود.

او در ادامه درمورد معافیت‌های مالیاتی برخی شرکت‌های بزرگ عنوان کرد: بعضا معافیت‌های مالیاتی با هدف حمایت از تولید اعطا می‌شود که شخصا از آن دفاع می کنم؛ در سال قبل به شرکت‌ها کفته شد اگر سود به سرمایه‌گذاری مجدد برگردد معافیت مالیاتی حساب میشود و در این راستا صد هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری جدید بیش از سال ۱۴۰۰ انجام شد.

وزیر اقتصاد با اشاره به انتشار صورت‌های مالی ۱۱۰۰ شرکت دولتی و عمومی، گفت: این روند ادامه خواهد داشت. شفافیت‌های مربوط به حساب‌های بزرگ بانکی و ابر بدهکاران نیز باعث افزایش تراز شفافیت دولت و شرکت‌ها شد.

خاندوزی با بیان اینکه کارنامه ۹۰۰ واگذاری استخراج شده است، گفت: همچنین درس‌های ۱۶ سال خصوصی سازی در ایران مشخص شد. قانون سیاست اصل ۴۴ نیاز به اصلاح داشت که لایحه آن تا اواسط پاییز سال قبل آماده و در کمیسیون مصوب و در سطح هیات وزیران مطرح شده است. تلقی در وزارت اقتصاد این نیست که خصوصی سازی مسیر غلطی است. شرکت‌های دولتی باید در یک اتاق شیشه‌ای نظارت شوند.

او ادامه داد: تنها واگذاری صورت گرفته واگذاری ۱۲ درصد از هلدینگ پتروشیمی خلیج فارس بود. پیش از این ایراد این بود که سیاستی برای پس از واگذاری وجود نداشت.

فرایند مولدسازی شفاف خواهد شد

وزیر اقتصاد در ادامه با اشاره به طرح مولدسازی افزود: درمورد مولدسازی، هفت مسیر طی شد که یکی از این هفت مسیر فروش دارایی‌های مازاد دولت است، برای مثال دولت در وسط پایتخت ۲۲ هکتار زمین بلااستفاده دارد که یک راه آن واگذاری است، شش مسیر دیگر برای مولدسازی این زمین وجود دارد. خاندوزی گفت: آیین نامه مولدسازی اصلاح شد و در ابلاغیه جدید بر اینکه درامد ناشی از این محل صرف هزینه‌های عمرانی کشور شود. همچنین موضوع شفافیت مورد تاکید قرار گرفت، بنابراین همه مراحل از قیمت گذاری و . . . از طریق بازار سرمایه شفاف خواهد شد.

۸۰۰ کد ملی پیدا کردیم برای افراد زیر ۵ سال که تراکنش‌های میلیاردی داشتند. ۱۱۰۰ کد ملی نیز برای اشخاص ۵ تا ۱۰ سال داشتیم که تراکنش‌های بالای میلیارد در طول سال داشتند. تلاش این است نرخ مالیات را از ۲۵ درصد به ۲۰ و به ۱۸ درصد برای تولیدی‌ها کاهش یابد و برای سفته‌گران بیشتر شود.

سازناکوک مسئولان وزارت راه در ساخت مسکن!

گروه اقتصادی –دولت سیزدهم در حالی مکلف به ساخت ۴ میلیون مسکن در طول دوره فعالیت ۴ ساله خود بوده است که همچنان وعده عمل به این وظیفه را می‌دهد. دولت سیزدهم در حالی مکلف به ساخت ۴ میلیون مسکن در طول دوره فعالیت ۴ ساله خود بوده است و همچنان وعده عمل به این وظیفه را می‌دهد که برخی از معاونان وزارت راه و شهرسازی، که بازوی اصلی تحقق این وظیفه دولت است، ساز مخالف می‌زنند بنابراین سوالی که مطرح است این است که آیا دولت می‌خواهد با همین سکان‌داران، قطار تولید مسکن در کشور را پیش ببرد؟ ساخت سالی یک میلیون مسکن از تکالیف قانونی دولت سیزدهم بود.

اکنون با گذشت نیمی از فرصت این دولت، مطابق آمار ارائه شده چیزی حدود یک میلیون و سیصد هزار واحد مسکونی در دست ساخت هستند که آن هم مشخص نیست چه زمانی تحویل متقاضیان شود. این آمار نه چندان قابل دفاع نشانگر این است که دولت با ادای تکلیف قانونی خود فاصله زیادی دارد. یکی از دلایل این عملکرد غیر قابل دفاع دولت در حوزه ساخت مسکن را می‌توان مخالف خوانی بعضی از دست اندرکاران پیشبرد این پروژه دانست. برخی از معاونین وزارت راه دنبال ساخت مسکن در بافت فرسوده هستند و برخی دیگر دنبال ساخت و سازهای افقی و برخی نیز دست روی دست گذاشته تا دیگران کار را پیش برند. اختلاف نظر مقامات وزارت راه با یکدیگر و تکرار جملات مقامات دولت قبلی در وزارت راه، که ترک فعل آن‌ها در زمینه مسکن مشهود است؛ از سوی برخی از مسئولان این وزارتخانه، نشان می‌دهد که در بین سطوح عالی این وزارتخانه، که مجریان اصلی طرح نهضت ملی مسکن هستند، اختلاف عقیده و تشتت آرا وجود دارد و این اختلافات موجب شده است که این طرح به وضعیت غیر قابل قبول فعلی برسد. اگر پیش برد پروژه‌های نهضت ملی و تأمین مسکن مورد نیاز مردم برای وزارت راه و شهرسازی اهمیت دارد چرا یک بار برای همیشه مدیرانش را به یک جمع بندی نمی‌رساند تا هم صدایی در وزارت راه منجر به پیش برد بهتر و سریع‌تر پروژه‌های مسکن ملی شود؟

آیا وزارت راه خود واقف است که به چه نحوی می‌خواهد برای متقاضیان مسکن در کشور، بالاخص کلانشهرها و شهرهای بزرگ، ایجاد مسکن کند؟ آیا وزارت راه نمی‌خواهد از فرصت باقی مانده نهایت استفاده را برده و رویکردش در قبال اجرای پروژه‌های نهضت ملی مسکن را مشخص کند تا سریع‌تر قطار تولید مسکن را به سر منزل مقصود برساند؟ آیا بهتر نیست وزارت راه پس از تجمیع نظرات کارشناسی و اتخاذ رویکرد واحد، مخالف خوانی‌ها از درون وزارتخانه را خاموش کند تا از بروز این تفکر در اذهان عمومی جلوگیری شود که وزارت راه و شهرسازی نمی‌داند که چگونه می‌خواهد مسکن بسازد؟

در هر صورت هر تصمیمی که از سوی وزارت راه و شهرسازی برای اجرای تکلیف قانونی‌اش در خصوص ساخت مسکن اتخاذ شود از دو حالت خارج نیست. وزارتخانه برای ساخت مسکن یا باید دست به توسعه افقی (ساخت خانه‌های ویلایی و تخصیص زمین) بزند و یا توسعه عمودی (بلند مرتبه سازی).

بدیهی است که وقتی مسئولان و معاونان وزیر راه، ساخت مسکن جدید در کلانشهرهایی نظیر تهران را متوجه ساخت و ساز در بافت فرسوده می‌کنند، یعنی تمایل به توسعه عمودی در این مناطق دارند و این به این معناست که این مسئولان در نظر دارند تراکم جمعیت بافت‌های فرسوده را از آنچه که اکنون هست نیز بیشتر کنند. نکته حائز اهمیت این است که این افراد توسعه افقی کلانشهرها از اطراف را به بهانه ظرفیت نداشتن این شهرها رد می‌کنند اما معتقد هستند که بارگذاری جمعیت جدید در بافت فرسوده و برخی زمین‌های با کاربری غیرمسکونی در داخل شهر منافاتی با ظرفیت نداشتن این شهرها ندارد.

هند و روسیه راه ترانزیتی خود را از ایران کج کردند

گروه اقتصادی – معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: آنچه که باعث شده این دو کشور هند و روسیه با وجود روابط خوب سیاسی با ایران، مسیر دیگری را انتخاب کنند، قیمت تمام شده و مدت زمان حمل است.

وزیر بنادر، کشتیرانی و آبراه‌های هند از تصمیم دهلی نو و مسکو برای ایجاد یک مسیر دریایی بین بندر چنای (بندری بزرگ در سواحل شرقی هند) و بندر ولادی وستک (واقع در خاور دور روسیه) برای توسعه تجارت، تسهیل و تسریع جابجایی کالاها بین دو کشور خبر داده است. این خبر را چند روز پیش یک رسانه هندی (indiashippingnews.com) منتشر کرده که طبق اعلام «شری ساربانادا سونووال» وزیر بنادر، کشتیرانی و آبراهه های هند؛ این دو کشور به دنبال عملیاتی کردن مسیر دریایی چنای –ولادی وستوک هستند و این مسیر می تواند مدت حمل کالاها (ترانزیت تایم) را به ۱۲ روز کاهش دهد (که کمتر از نصف مدت حمل کالا از مسیر محبوب کنونی بین بمبئی و سنت پترزبورگ است). در عین حال، انتظار می‌رود که هزینه‌های حمل و نقل کالا بین هند و روسیه از طریق این مسیر جدید چنای – ولادی وستک به میزان قابل توجه ۳۰ درصد کاهش یابد. مسیر چنای –ولادی وستوک –چنای از دریای ژاپن، دریای چین جنوبی و تنگه مالاکا می گذرد. این مسیر همچنین به هند امکان دسترسی به خاور دور از جمله کشورهایی مانند مغولستان و حضور در منطقه جنوب شرق آسیا را خواهد داد. در حالی که مسئولان کشورمان به طور مستمر اعلام می کنند که هند و روسیه به دنبال استفاده از کریدور شمال–جنوب و مسیر ایران برای مبادله کالاهایشان هستند اما خبرها حاکی از آن است که روسیه و به عنوان موافق ایران در منطقه و هند به عنوان یکی از اعضای توافقنامه چابهار به دنبال مسیرهایی هستند که از ایران عبور نمی کنند و با صرفه‌تر و اقتصادیتر باشند.

اساسا یکی از دلایل مهم سرمایه‌گذاری کلان ایران در بندر شهید بهشتی چابهار و صدور اجازه برای فعالیت اپراتور هندی در آن، توافق با هندوستان برای افزایش سهم ایران در فعالیتهای ترانزیتی منطقه بوده اما نه تنها اپراتور هندی ارزش افزوده‌ای برای ترافیک کشتی و کالا در بندر شهید بهشتی ایجاد نکرده بلکه کالاهای هندی هم به مقصد روسیه و هم به مقصد افغانستان راه خود را از ایران کج کرده اند. حسین شهدادی، معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان درباره توافقات هند و روسیه برای ایجاد مسیرهایی برای حمل بار بین دو کشور بدون عبور از ایران و توافق برای مسیری به غیر از بندر چابهار و کریدور شمال – جنوب، اظهار داشت: هرچند دولت‌ها از لحاظ سیاسی برای توسعه همکاری‌ها در تلاش هستند اما در واقعیت، بخش خصوصی به دنبال مسیرهایی هستند که کوتاه‌تر باشد و زمان سیر محصولات و هزینه های مرتبط با آن را کاهش دهد. به هر حال هر چه دولت‌ها تلاش کنند، شاید بتوانند در موضوعات سیاسی و مباحث همگرایی مباحث اداری را تهسیل دهند اما در نهایت این بخش‌های خصوصی هستند که براساس مزیت‌های رقابتی و قیمت تمام شده، درباره مسیر ترانزیت محمولاتشان تصمیم می گیرند. بخش خصوصی دو کشور هند و روسیه هم براساس مدت زمان سیر و قیمت نهایی حمل کالا بین بنادر درباره تعیین مسیر حمل و جابه جایی کالا تصمیم می گیرند.

این مقام مسئول با اشاره به میزان ظرفیت بنادر روسیه برای بار از مسیر ایران گفت: در سال ۲۰۲۲ میزان تخلیه و بارگیری در سه بندر روسی حوزه خزر حدود ۶ میلیون تن بود و اساسا ظرفیت بنادر روسیه در منطقه خزر بیش از این عدد نیست.

باید توجه داشت در بنادر مخاچ قلعه، علیا و آستارخان روسیه با مشکلاتی مواجه هستیم و در حمل ریلی و زمینی در پسکرانه‌های این بنادر مشکلاتی وجود دارد و حمل کالا به راحتی انجام نمی‌شود و همین مشکلاتی که در ایران برای حمل کالا وجود دارد، برای حمل و نقل کالا از طریق بنادر روسیه هم وجود دارد.

شهدادی تاکید کرد: آنچه که اهمیت دارد زیرساخت است و با توسعه زیرساخت‌ها انگیزه بخش خصوصی کشورها افزایش پیدا می کند. وی در پاسخ به این سوال که چرا با وجود توافقنامه چابهار، سهم بندر شهید بهشتی چابهار از مبادلات ترانزیتی منطقه به ویژه حمل و نقل کانتینری افزایش پیدا نکرد، گفت: زمانی که یک شرکت بخش خصوصی همکار اپراتور هندی بود، شاهد تحولاتی در بندر شهید بهشتی چابهار بودیم، اما پس از گذشت مدت زمانی از فعالیت این بندر، اکنون حمل کانتینری هم جا افتاده است اما همچنان تاکید بر فعالیت بخش خصوصی است تا در بحث ترانزیت ورود کند. معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان با بیان اینکه در یک دوره‌ای هندوستان ۱۲۰ هزار تن کالا را از این مسیر عبور داد و بخش خصوصی هم در این پروژه مشارکت داشت، افزود: تقریبا یک ماه گذشته بندر شهید بهشتی ۲۰۰ کانتینر را پذیرش کرد و ماه میلادی آینده هم ۲۵۰ کانتینر وارد بندر شهید بهشتی می‌شود و در سه ماه اول امسال نسبت به مدت مشابه در سال گذشته آمار کانتنیری رشد ۳ برابری داشته است.

در حال حاضر با موضوعات ساختاری در حمل و نقل دریایی و راهبری بنادر مواجه هستیم و واقعیت این است که آزادی عملی که پورت اپراتورهای پایانه های بندری در سایر کشورها در اختیار دارند، در ایران وجود ندارد و در ایران با محدودیت‌های تحریمی مواجه می‌شوند. وی تاکید کرد: آنچه که باعث شده این دو کشور هند و روسیه با وجود روابط خوب سیاسی با ایران، مسیر دیگری را انتخاب کنند، قیمت تمام شده و مدت زمان حمل است.

وضوع دیگر بحث تحریم‌ها است، فارغ از اینکه در بنادر ایران چه ساختاری حاکم است سوالی که مطرح می‌شود این است که آیا امکان نقل و انتقالات مالی بارنامه‌ای که از سوی ایران (با مقصد، مبدا یا مسیر ایران) صادر می‌شود در هند وجود دارد؟ از سوی دیگر ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در لیست تحریم‌ها قرار دارد و به راحتی نمی‌توان از این ناوگان استفاده کرد. شهدادی در پاسخ به این سوال که هند برای انتقال کالا به افغانستان، مسیر پاکستان به ایران را ترجیح می‌دهد، اظهار داشت: باید به این موضوع توجه داشت که اپرتور بندر کراچی در اختیار کدام شرکت‌ها هستند؟ در حال حاضر دو پورت اپراتور بین المللی سطح بالا در این بندر حضور دارند و خطوط به راحتی در بندر کراچی تردد دارند؛ بنابراین ضریب دسترسی برای خطوط کشتیرانی در پاکستان بهتر از ایران است. موضوع دیگر این است که باید دید چرا کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نمی‌تواند در بنادر پاکستان حضور داشته باشد و چرا با چنین محدودیت‌هایی مواجه است؟

در حالی که در مورد ایران با چنین محدودیت‌هایی مواجه هستیم، می‌بینیم که در پاکستان چند ترمینال اپراتور بین‌المللی مشغول به کار هستند و به تمام بنادر دیگر دنیا هم دسترسی دارند. وقتی چنین امکانی وجود داشته باشد، ضریب دسترسی به بندر افزایش پیدا می‌کند و هر کانتینری را با هر مبدا و به هر مقصدی می‌توان جابه جا کرد. نکته دیگر این است که در حال حاضر ضوابط دولتی در پاکستان و افغانستان برای حمل بار در جاده‌ها برقرار نیست، دو کانتینر ۲۵ تنی را سوار یک کامیون می‌کنند، در حالی که در ایران جابجایی این وزن با یک کامیون ممنوع است و کامیون اجازه تردد با با وزن بیش از ۲۷ تن را ندارند. در نهایت هزینه حمل و نقل از طریق پاکستان نسبت به ایران به شدت کاهش پیدا می کند. هزینه همین حمل با یک کانتینر از مسیر ایران از چابهار تا دغارون ۱۷۰۰ دلار است اما هزینه حمل دو کانتینر در پاکستان دو هزار دلار تمام می‌شود. علی رغم اینکه مسیر ایران امنیت بیشتری و ریسک کمتری دارد اما از آنجایی که هزینه تمام شده در کراچی پایین‌تر از ایران است، همچنان مسیر پاکستان را انتخاب می‌کنند به همین دلیل از هر نقطه‌ای برای کراچی سرویس وجود دارد اما در بندر چابهار تنها چند سرویس وجود دارد و از بنادری مانند مالزی، موندرا (هند)، بنادر اصلی چین و بنادر آفریقایی سرویس مستقیمی وجود ندارد.

تعاونی‌ها چند درصد اقتصاد را اداره می کنند؟

گروه اقتصادی –معاون حقوقی و امور پارلمانی اتاق تعاون ایران معتقد است برای آنکه سهم ۲۵ درصدی بخش تعاون از اقتصاد ملی محقق شود و رشد اقتصادی اتفاق بیفتد، باید اقتصاد به بخش‌های خصوصی و تعاونی واگذار شود.

مهرداد لاهوتی، درباره سهم بخش تعاون در اقتصاد ملی اظهار کرد: اقتصاد کشور بر اساس قانون اساسی از سه رکن دولت، بخش خصوصی و تعاونی تشکیل شده است. تعاونی‌ها بر اساس قانون باید ۲۵ درصد اقتصاد را در اختیار داشته باشند ولی در حال حاضر از کل اقتصاد کشور بیش از ۸۰ درصد در دست دولت است و منظور از دولت حاکمیت، شرکت‌های دولتی و نهادهای عمومی وابسته به دولت هستند.

وی افزود: ۲۰ درصد باقی مانده در اختیار بخش خصوصی و تعاونی است که حدود ۱۳ درصد سهم بخش خصوصی است و ۷ درصد اقتصاد را تعاونی‌ها اداره می کنند.

لاهوتی با بیان اینکه برای ارتقای سهم بخش تعاون باید اقتصاد دولتی کوچک شود، افزود: اگر به دنبال بهبود شرایط اقتصاد و افزایش رشد اقتصادی هستیم باید اقتصاد به بخش‌های خصوصی و تعاونی واگذار شود تا رشد اقتصادی اتفاق بیفتد. به گفته معاون حقوقی و امور پارلمانی اتاق تعاون ایران، بر اساس قانون سیاست‌های کلی اصل ۴۴ باید ۳۰ درصد از منابع حاصل از واگذاری‌ها در جهت تقویت تعاونی‌ها پرداخت شود و سرمایه‌گذاری بیشتر در بخش تعاون صورت گیرد. وی اجرا نشدن بخش اعظمی از قوانین موجود در حوزه حمایت از تعاونی‌ها را در عدم دستیابی به سهم ۲۵ درصدی بخش تعاون موثر دانست.

لاهوتی با بیان اینکه تعاونی‌ها نقش بسیار پر رنگی در اداره اقتصاد کشور دارند، گفت: بر اساس نتایج طرح خوداظهاری تعاونی‌ها و مدارک و اسنادی که در این زمینه ارائه کردند، میزان صادرات تعاونی‌ها در سال ۱۴۰۰ حدود یک میلیارد و ۳۵۰ میلیون دلار بوده که در سال ۱۴۰۱ به رقم یک میلیارد و ۵۵۰ میلیون دلار رسیده است. اگر این عدد را در یک صادرات بالای ۶۰ میلیارد دلار بگذاریم، رقم بسیار خوبی است که از طریق تعاونی‌ها حاصل شده است.

دبیر کل انجمن کارفرمایی پتروشیمی:

افزایش قیمت گاز، سوخت و خوراک راه حل تامین کسری بودجه نیست

گروه اقتصادی –مهدوی ابهری گفت: توسعه زنجیره، ام تی و ام تی پی به سرمایه گذاری های کلان و لایسنس نیاز دارد و دولت باید بستر های لازم را برای این موضوع فراهم کند.

احمد مهدوی ابهری، دبیر کل انجمن کارفرمایی پتروشیمی با اشاره به نامه‌ای که طی روزهای گذشته به وزیر اقتصاد ارسال شده گفت: با توجه به اینکه وزارت اقتصاد مسئول رصد کلان اقتصادی کشور است و امسال، سال رشد تولید است مسئولیت اینکه اکنون چه میزان رشد تولید اتفاق افتاده در این وزارتخانه نسبت به سایر وزارتخانه‌ها بیشتر است. عدم مشورت با پتروشیمی‌ها در نامه‌ای که به آقای خاندوزی ارسال شد مطرح شد که پیش از آن ما هشدارهایی مبنی بر اینکه کسری بودجه عاملی برای افزایش قیمت خوراک نشود، داده بودیم، زیرا برای تأمین منابع تبصره ۱۴ راه‌های دیگری هم وجود دارد. دبیر کل انجمن کارفرمایی پتروشیمی اضافه کرد: افزایش نرخ گاز، سوخت و خوراک راه حل کسری بودجه نیست. به گفته مهدوی ابهری، وزیر اقتصاد گفته‌اند کارشناسان اقتصادی دولت نظر بر اجرای فرمول دارند، در حالی که که ما می گوئیم فرمول مساوی با اجرای قانون است که قانون الحاق ۲ در سال ۹۳ نوشته شده است. نرخ خوراک را بر مبنای جهانی و منطقه حساب کنند زیرا اکنون نرخ خوراک در آمریکا ۸.۵ سنت و در منطقه ۱۰ سنت است در صورتیکه که برای ما با دلار ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی ۲۸ سنت می‌شود و با دلار ۳۷ هزار ۵۰۰ تومانی نزدیک به ۲۱ و نیم سنت می‌شود که با چنین قیمت گذاری امکان رقابت در بازار جهانی وجود ندارد. مهدوی ابهری اضافه کرد: ما هیچ گونه رانتی نمی‌خواهیم قیمتی بر مبنای قطر و کشورهایی از این دست تعیین کنید. به گفته مهدوی ابهری وزارت نفت مکلف است قیمت را به گونه‌ای تعیین کند که منجر به جذب سرمایه شود. وی ادامه داد: توسعه زنجیره، ام تی و ام تی پی به سرمایه گذاری‌های کلان و گواهینامه نیاز دارد. ضمن آنکه تکمیل زنجیره به پول و زمان نیز نیاز دارد. مهدوی ابهری خاطر نشان کرد: دولت بگوید ما ۵۰ درصد از متانول کشور را زنجیره کنیم لایسنس و سرمایه را در اختیار متانولی ها قرار دهد، البته مشروط بر توجیه اقتصادی آن. زیرا در صورتیکه توجیه اقتصادی نداشته باشد و صادرات نیز امکان پذیر نیست. به همین دلیل برای چنین اقدامی ابتدا باید زمینه‌های آن ایجاد شود که نیازمند حمایت دولت است. البته برخی از متانولی ها به دنبال چنین اقدامی بودند به عنوان مثال زاگرس پروژه اتانول ۳۰۰ هزار تنی استارت زده است. به گفته دبیر کل انجمن کارفرمایی پتروشیمی دولت باید بسترهای لازم رو فراهم کند تا از این مسأله استقبال شود. وی با اشاره به اینکه ۱۰ پی دی اچ مجوز تولید دریافت کرده‌اند و تنها دو واحد در حال فعالیت هستند، اضافه کرد: از واحدهای پی دی اچ واحد سلمان فارسی عملکرد خوبی دارد. متأسفانه لایسنس تبدیل متانول به ام تی پی نیاوردیم. البته شرکت ملی صنایع پتروشیمی به صورت پایلوت این طرح را انجام می‌دهد که اگر نتیجه بخش باشد می‌تواند به عنوان الگو مورد استفاده قرار گیرد. نمی‌توان در چنین شرایطی انتظار سرمایه گذاری از سوی سرمایه گذار را داشت چرا که مشخص نیست پروژه نتیجه بخش باشد یا خیر به همین دلیل منتظر اعلام نتیجه هستیم.

نصب و تعمیرات کولر گازی سرما آوران

به مدیریت حامد فدایی

جزیره کیش، گلدیس، غرفه ۲۸

۰۹۳۴۷۶۸۳۰۳۰