در پی اعلام سازمان بنادر مبنی بر عدم امضای قرارداد ۱۰ ساله واگذاری چابهار بررسی شد

بلاتکلیفی هندی‌ها در رقابت با اژدهای سرخ

تعلل هندی‌ها در چابهار با سنگ‌اندازی آمریکا و چین ◀ **بهانه‌تراشی طرفین قرارداد برای فرار از محدودیت‌های تحریم**

آرمان ملی: قرارداد واگذاری ۱۰ ساله بندر چابهار به هندی‌ها با گذشت ۳ سال به دلیل آنچه عدم پایبندی طرف هندی به انجام تعهدات سرمایه‌گذاری گفته می‌شود همچنان بلاتکلیف باقی مانده است. بر اساس این قرارداد هند با سرمایه‌گذاری ۸۵ میلیون دلاری و گرفتن خط اعتباری ۱۵۰ میلیون دلاری از اگزیم بانک برای توسعه پسکرانه بندر قرار بود در فاز اول نسبت به ساخت تجهیزات اقدام کند. اهمیت این قرارداد برای هند به واسطه امکان دستیابی این کشور به شرق افغانستان و در حالیکه رقبای چینی در بندر گوادر به سرعت برای دستیابی به بازار افغانستان فعالیت می‌کردند به گونه‌ای بود که با مذاکره با آمریکا آن هم در اوج تحریم‌های ترامپ موفق به جلب نظر ایالات متحده برای سرمایه گذاری در بندر چابهار شد حال با گذشت ۳ سال از این قرارداد تعلل طرف موضوعی است که به اعتقاد کارشناسان دلایل آن را در ابتدا باید در قرارداد ۲۵ ساله ایران و چین جست‌وجو کرد و در گام بعدی عدم تحقق تعهدات ایران در دسترسی جاده‌ای و ریلی که البته قرار بود منابع آن از طریق فاینانس اعتباری که هندی‌ها برای ایران می‌گیرند تامین شود باعث شده تا عملا امکان بهره‌گیری از ظرفیت های بندر استراتژیک چابهار فراهم نشود به گفته کارشناسان حضور سرمایه گذار خارجی در این بندر اجتناب ناپذیر است و ایران باید تصمیم خود را برای حضور یکی از سرمایه‌گذاران اتخاذ کند.

مروری بر قرارداد ۱۰ ساله چابهار

بررسی‌ها از جزئیات قرارداد ۱۰ ساله واگذاری بندر چابهار به هند نشان می‌دهد در فاز اول قرارداد طرف هندی متعهد شده تا به میزان ۸۵ میلیون و ۲۸۶ هزار دلار تجهیزات در قالب B.O.T ساخت، توسعه و بهره‌برداری را با شریک ایرانی به‌صورت جوینت ونچر به‌مدت ۱۰ سال به‌عهده بگیرد. همچنین کنار این قرارداد، پیش‌بینی شده، هند ۱۵۰ میلیون دلار برای بندر چابهار خط اعتباری از طریق اگزیم بانک اختصاص بدهد که این خط اعتباری برای زیرساخت ریلی بندر و اتصال بندر به راه‌آهن چابهار هزینه و سرمایه‌گذاری خواهد شد. بر این اساس فاز اول توسعه بندر چابهار شامل ۵ پست اسکله، ۲ پست اسکله کانتینری و ۳ پست اسکله کالای عمومی است که شرکت ای‌پی‌جی‌ال هندوستان و شریک ایرانی، تجهیز، اجاره و بهره‌برداری از دو پست اسکله کانتینری و محوطه پسکرانه‌ای آن را به‌عهده می‌گیرند. علاوه بر این در مدت این ۱۰ سال شرکت هندی و شریک ایرانی، پورت اپراتوری دو اسکله کانتینری را به‌عهده می‌گیرند و درآمدهای اپراتوری میان ایران و هند تقسیم می‌شود و پس از ۱۰ سال، تجهیزات به سازمان بنادر ایران واگذار می‌شود. از سوی دیگر شرکت هندی با برگزاری مناقصه، بخش اول را که مهم‌ترین بخش تجهیزات، شامل ۴ دستگاه جرثقیل تخلیه و بارگیری کانتینری کشتی به ساحل (گنتری کرین) است به شرکت برند ساخت تجهیزات بندری ـ دریایی زدپی‌ام‌سی (ZPMC) چین سفارش داده که قرار بود تا ظرف دو سال تجهیزات به بندرچابهار منتقل شود بر اساس این قرار داد طرف ایرانی نیز برای خرید تجهیزات ۴۰۳ میلیون دلار از طریق صندوق توسعه ملی اختصاص داده است. اواسط سال گذشته بود که زمزمه کناره‌گیری هند از پروژه ساخت راه‌آهن زاهدان-چابهار و همچنین احتمال خروج از قرارداد چابهار مطرح شد در آن زمان دلیل این اقدام انعقاد قرارد ۲۵ سال ایران با چین بود که به نظر می‌رسید با توجه به اینکه شرکت پیمانکار چینی در ساخت تجهیزاتی که هند برای قرارداد چابهار سفارش داده بود تعلل می کرد نگرانی‌هایی را برای طرف هندی به وجود آورده بود. موضوعی که با واکنش محمد راستاد، رئیس سازمان بنادر و دریانوردی مواجه شد و در این خصوص گفته بود؛ در حال حاضر قرارداد بهره‌برداری موقت با شرکت هندی در جریان است و در قرارداد اصلی تامین تجهیزات از سوی هندی‌ها تعهد شده است و پارت اول تجهیزات شامل موبایل کرین‌ها امسال تامین می‌شود. وی با تاکید بر اینکه قرارداد اصلی فقط شامل تامین تجهیزات بندر نیست و در مورد برخی از بندهای قرارداد اصلی در حال مذاکره هستیم، گفت: به نظر می‌رسد با روندی که در حال انجام آن هستیم اشکالی در فعال‌سازی قرارداد اصلی ۱۰ ساله BOT بندر شهید بهشتی با مشارکت هندی‌ها ایجاد نمی‌شود و این قرارداد عملیاتی می‌شود. معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه در حال حاضر خروج هندی‌ها از پروژه مطرح نیست و تمایل طرفین فعال‌سازی قرارداد اصلی ۱۰ ساله است، ادامه داد: در حال حاضر روند فعالیت بندر چابهار بسیار خوب است و اگر نسبت آماری که با سایر بنادر کشور در شرایط کرونا مقایسه می کنیم میانگین رشد این بندر از همه بالاتر است. وی تاکید کرده بود، سه کشور ایران – افغانستان و هند بسیار انگیزه دارند تا این مسیر فعال بماند و اپراتور هندی در بندر هم برای صادرکنندگان هندی و هم افغان، شرایط مناسبی را برای ادامه همکاری‌ها فراهم کند. اظهارات رئیس سازمان بنادر اگرچه از تداوم اجرای قرارداد حکایت داشت اما بررسی ها نشان می‌دهد با گذشت چند ماه عملا هندی‌ها از انگیزه لازم برای اجرای تعهدات برخوردار نیستند به گونه‌ای که یکی از فعالان اقتصادی چابهار در این رابطه می گوید: آمریکایی‌ها ابتدا به هندی‌ها چراغ سبز دادند اما کم کم موانعی پدیدار شد و هندی‌ها ظاهرا به مرور و در عمل متوجه شدند که برای سرمایه‌گذاری در چابهار با محدودیت‌های بسیاری مواجه‌اند که این مشکلات آنها را کلافه کرده است. وی تصریح کرد: براساس قراردادی که طرف ایرانی با هندی‌ها برای سرمایه‌گذاری در بندر چابهار امضاء کرده، طرف هندی متعهد شده که حدود ۸۵ میلیون دلار در حوزه تجهیزات عملیات تخلیه و بارگیری سرمایه‌گذاری کند اما اتفاقی که تاکنون رخ داده این است که هندی‌ها در پیشبرد کارها تعلل می کنند و بهانه مشکلات ناشی از بحث خرید و انتقال پول را دلیل این تاخیر عنوان می کنند. به گفته این فعال اقتصادی چابهار مهمترین بخش فعالیت آنها در چابهار در راستای تکمیل تجهیزات بارگیری است که هنوز به جایی نرسیده است هندی‌ها باید تجهیزات خود شامل جرثقیل‌های تخلیه و بارگیری کالا را از شرکتی چینی خریداری کرده و آن را به بندر چابهار برای اجرای قرارداد خود بیاورند که این امر هنوز اتفاق نیفتاده است به این دلیل که بانک‌های چینی به خاطر تحریم ایران همکاری با طرف هندی را خطرناک می‌دانند چون خریدار یعنی طرف هندی باید اعلام کند که تجهیزات را برای چه منظوری می‌خواهد و وقتی پای فعالیت در یک بندر ایرانی در میان باشد بانک‌های چینی از بیم تحریم روی خوش نشان نمی‌دهند. عدم اجرای تعهدات از سوی طرف هندی به نظر می رسد هم اکنون به نقطه حاد خود رسیده و سازمان بنادر ایران نیز در موضعگیری اخیر خود از عدم امضای قرارداد واگذاری ۱۰ ساله چابهار به هند خبر داده است. فرهاد منتصر کوهساری معاون امور بندری و مناطق ویژه اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی در در این رابطه می گوید: در حال حاضر مشکلی از نظر تجهیزات بندری برای تخلیه و بارگیری در بندر چابهار وجود ندارد. وی با اشاره به قرارداد سرمایه‌گذاری ۸۵ میلیون یورویی هندی‌ها در بندر چابهار گفت: هندی‌ها قرارداد ساخت تعدادی از تجهیزات را با سازندگان بین‌المللی به امضا رسانده‌اند؛ تاکنون نیز ۴ دستگاه گنتری کرین موبایل (جرثقیل قابل جابه جایی مخصوص تخلیه بار از کشتی) ۱۴۰ و ۱۰۰ تنی به این بندر منتقل شده است؛ به زودی دو دستگاه گنتری کرین دیگر هم به این بندر منتقل می‌شود. منتصر کوهساری با بیان اینکه تا زمانی که طرف هندی تجهیزات را کامل نکند، قرارداد واگذاری ۱۰ ساله اپراتوری بندر چابهار به هندی‌ها را امضا نخواهیم کرد، گفت: اجرای این قرارداد هنوز شروع نشده است؛ این قرارداد به صورت B.O.T است به این معنا که در پایان قرارداد ۱۰ ساله، تجهیزات تولید شده در اختیار سازمان بنادر قرار می گیرد. وی با اشاره به تأثیرگذاری تحریم‌ها در فرآیند تولید، انتقال و بهره برداری از تجهیزات بندری از سوی هندی‌ها در بندر چابهار افزود: هندی‌ها یک قرارداد دیگر هم با چینی‌ها برای احداث تجهیزات بندر چابهار دارند اما چینی‌ها این قرارداد را اجرا نکرده‌اند، بنابراین طرف هندی چندان مقصر نیست و شرکت سازنده در ساخت تجهیزات چابهار کوتاهی کرده است. معاون بندری سازمان بنادر و دریانوردی در پاسخ به اینکه آیا با توجه به سرمایه‌گذاری بزرگی که چینی‌ها در بندر گوادر پاکستان داشته‌اند، بهتر نبود ما هم توسعه بندر چابهار را به جای هند، به چینی‌ها می‌دادیم؟ تصریح کرد: اگر بندر گوادر را بررسی کنید، می‌بینید که اتفاق خاصی در این بندر از سوی چینی‌ها رخ نداده و تنها تبلیغات و جوسازی است که در این زمینه انجام می‌شود. وی با بیان اینکه باید سرعت توسعه را در چابهار افزایش دهیم، یادآور شد: پیگیری‌ها از هندی‌ها بیشتر شده اما شرایط خاص تحریم‌ها هستند به خصوص که نپذیرفتیم که این تجهیزات در هند ساخته شود و گفتیم باید سازندگان مطرح بین‌المللی این تجهیزات را بسازند به همین دلیل قرارداد را یورویی تدوین کرده‌ایم تا تجهیزات از آلمان و هلند به ایران بیاید. آنچه مسلم است استفاده از ظرفیت‌های بندر چابهار برای دستیابی به بازار افغانستان از اهمیت ویژه‌ای برای ایران برخوردار است. بنابراین توسعه چابهار موضوعی اجتناب‌ناپذیر خواهد بود اما در این میان قرارداد ایران و چین که یکی از بندهای آن سواحل مکران است نشان می‌دهد چینی‌ها نیم نگاهی به بندر چابهار دارند، بنابراین دولت باید تصمیم خود را بگیرد که آیا منافع کشور با سرمایه‌گذاری چین حاصل می‌شود یا با سرمایه گذاری هندی‌ها.

یک معامله و ۲ مشتری

مسعود دانشمند عضو اتاق بازرگانی ایران در رابطه با دلایل تاخیر در اجرای قرارداد بندر چابهار با هند به «آرمان ملی» می گوید: بندر چابهار مثل خودروی فرسوده‌ای است که دولت قصد دارد تعمیر آن را هم به تعمیرکار چینی و هم هندی واگذار کند این در حالیست که نمی‌توان برای یک معامله با دو نفر قرارداد بست. وی در ادامه افزود: هند به چابهار آمد تا بتواند از این طریق به آسیای میانه و افغانستان دسترسی داشته باشد. اما وقتی قرار داد ۲۵ ساله با چین منعقد شد که یکی از بندهای آن توسعه سواحل مکران است بنابراین نمی‌توان انتظار داشت که هندی‌ها در بلاتکلیفی تعهدات خود را اجرا کنند. دانشمند در پاسخ به اینکه چین در پاکستان توسعه بندر گوادر را با جدیت دنبال می کند آیا تمایل این کشور برای حضور در چابهار برای در اختیار داشتن کامل بازار افغانستان باعث خواهد شد تا هند به طور کامل از قرارداد چابهار حذف شود گفت: بندر گوادر دسترسی به غرب افغانستان را میسر می کند و در چابهار شرق این کشور در دسترس قرار می گیرد، اما اهمیت چابهار برای پاکستان با توجه به دسترسی به آسیای میانه به مراتب بیشتر از چین است. وی گفت: عدم تعیین تکلیف از سوی ایران باعث شده تا طرفین این قراداد با بهانه‌های مختلف اجرای تعهدات را به تاخیر بیندازند در واقع عدم توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقلی و امکان دسترسی به چابهار که قرار بود از سوی ایران اجرا شود بهانه لازم را به هند برای عدم اجرای تعهدات داده و این در حالیست که ایران نیز دلیل عدم توسعه را عدم انجام خط اعتباری از سوی هند عنوان می کند. دانشمند تاکید کرد باید توجه داشت که نبود زیرساخت‌های حمل و نقلی باعث شده تا در حال حاضر و با وجودی که ظرفیت بند چابهار بالغ بر ۸ میلیون تن است به کمتر از ۲ میلیون تن برسد.

مزایای چابهار

بر اساس قرارداد ایران و هند مبنی بر واگذاری ۱۰ ساله بندر چابهار با سرمایه‌گذاری و توسعه تجهیزات از سوی هند. درآمدهای حاصل شده مطابق تعرفه‌های سازمان بنادر و دریانوردی در ۱۰ سال با لحاظ کردن توسعه ترانزیت و ترانشیپ توسط هندی‌ها به این صورت محاسبه و قابل وصول خواهد بود که طی پنج سال اول قرارداد، سهم شرکت هندی (مستاجر) در حوزه واردات ۴۰ درصد، در حوزه ترانزیت و ترانشیب کالاها ۷۰ درصد و در حوزه صادرات ۵۰ درصد خواهد بود. همچنین طی پنج سال دوم قرارداد با هندی‌ها نیز، سهم شرکت هندی (مستاجر) در حوزه واردات ۳۰ درصد، در حوزه ترانزیت و ترانشیب ۶۰ درصد و در حوزه صادرات ۵۰ درصد خواهد بود. از جمله امتیازات چابهار شامل ترانزیت خروجی ۶۷۳ کانتینر، ۳۵۰ تن حاوی میوه‌های خشک، میوه‌های تازه، دانه‌های سبزیجات و روغن از افغانستان به بندرهای ناوا شوا، موندرا و کندلا در غرب هند، ترانزیت خروجی هشت کانتینر به وزن ۱۲۰ تن از افغانستان به چین از طریق بندر شهید بهشتی چابهار، شامل مواد معدنی و میوه‌های خشک، ۵۴۱ کانتینر از بندر کندلا (به وزن ۸۱۲۴۶ تن) کالاهای اساسی (شامل گندم، نخود و شکر) برای صادرات به افغانستان از طریق مرز ایران و افغانستان و ترانزیت ۲۵ تن میوه خشک از ازبکستان از طریق مرز زمینی حیراتان-دوغارون-چابهار به هند بوده است.

سهم ماینرها در مصرف برق چقدر است؟

آرمان ملی: بحث خاموشی‌های اخیر در شهرهای مختلف کشور دوباره پای متهمان زیادی از جمله فرسودگی نیروگاه‌ها، سرمایه‌گذاری نکردن در ایجاد نیروگاه، خشکسالی، گرمای هوا، افزایش مصرف، تحریم و البته زیادشدن فعالیت گسترده استخراج‌کنندگان رمزارزها را به میان کشید که به ادعای مسئولان توانیر سهم ماینرها بیش از دیگر دلایل کمبود برق شمرده شده و دلیل این اتفاق هم ارزانی انرژی برق اعلام شده است. هرچند بسیاری از کارشناسان بر این باورند که استخراج رمزارزها در کشورمان به حدی نیست که باعث خاموشی‌های اخیر شود، اما در ادامه نگاهی به رتبه‌های کشورهای مختلف در استخراج رمزارز انداخته‌ایم که نشان می‌دهد ایران بهشت استخراج‌کنندگان رمزارز نیست و کشورهای دیگر سهم بالاتری نسبت به ایران در استخراج رمزارز دارند. استخراج یک بیت کوین به اندازه مصرف ۲۴ واحد مسکونی در طول یک سال برق مصرف می‌کند. مصطفی رجبی‌مشهدی، سخنگوی صنعت برق این را گفته که یک آمار رسمی به حساب می‌آید. با کمک همین جمله می‌توان میزان برق لازم برای استخراج یک بیت کوین را محاسبه کرد. آمار شرکت توانیر نشان می‌دهد هر سال در ایران مشترکان خانگی رقمی حدود ۸۳ میلیارد کیلووات ساعت برق مصرف می‌کنند و اگر این رقم را به تعداد ۲۸ میلیون مشترک خانگی در کل کشور تقسیم کنیم، می‌بینیم مصرف سالانه برق هر واحد مسکونی رقمی حدود دو هزار و ۹۵۰ کیلووات ساعت است. با این حساب وقتی سخنگوی توانیر می گوید یک بیت کوین به اندازه مصرف ۲۴ واحد مسکونی در سال برق مصرف می کند، این یعنی احتمالا استخراج هر

بیت کوین ۷۲ هزار کیلووات ساعت برق مصرف می کند. بررسی‌ای که در ۱۶ ژوئیه توسط مدیر دارایی وفاداری و شرکت تحقیقاتی رمزنگاری «BitOoda» منتشر شد نشان می‌دهد که چین حدود ۵۰ درصد از استخراج بیت‌کوین را در اختیار دارد و رتبه نخست استخراج را در جهان از آن خود کرده است. البته گفته شده مقامات این کشور قصد دارند برای جلوگیری از مصرف بسیار بالای استخراج بیت‌کوین میزان مصرف برق توسط استخراج‌کنندگان را محدود کنند. همچنین بر اساس گزارش‌ها برخی از شرکت‌ها توانسته‌اند با استفاده از نرخ برق مشمول تخفیف ۰.۰۳ دلاری به ازای هر کیلو وات ساعت، به استخراج بپردازند که این یعنی هر بیت‌کوین ۲۱۶۰ دلار هزینه دارد که نسبت به قیمت فعلی بیت‌کوین برای استخراج‌کنندگان سود هنگفتی خواهد داشت. در ایالت‌های مختلف آمریکا قانون استخراج رمزارز متفاوت است و درحالی که در بسیاری از ایالت‌ها استخراج رمزارز قانونی است و استخراج‌کنندگان باید به ازای میزان استخراج رمزارز به دولت مالیات پرداخت کنند اما ایالت‌هایی مثل پلاتسبورگ و نیویورک استخراج ارزهای دیجیتال را ممنوع اعلام کرده‌اند. با این حال بنا بر گزارش شرکت «BitOoda» چهارده درصد از استخراج رمزارزها در ایالات متحده آمریکا رخ می‌دهد. همان طور هم که پیش از این گفتیم درآمدهای رمزارزی در آمریکا جزء فعالیت‌هایی محسوب می‌شود که به آن مالیات تعلق می گیرد و باید در هنگام تشکیل پرونده مالیاتی فدرال، این درآمدها توسط مالیات‌دهندگان قید شود. قوانین فرار مالیاتی در حوزه رمزارزها هم مثل پول رایج است و در صورت متهم‌شدن به فرار مالیاتی رمزارز، تا پنج سال زندان و جریمه‌ای تا سقف ۲۵۰ هزار دلار برای فرد به همراه خواهد داشت. گفته می‌شود قیمت هر کیلو وات برق در آمریکا حدود ۹ سنت است که نشان می‌دهد هر بیت‌کوین حدود ۶۴۸۰ دلار خواهد بود البته باید مالیات آن را هم در نظر گرفت. به‌نظر می‌رسد منطقه اسکاندیناوی به لطف کاهش قیمت برق در ماه‌های آینده به منطقه جذابی برای استخراج ارزهای رمزنگاری‌شده تبدیل شود. گزارش‌ها حاکی از آن است که هوای بارانی این منطقه باعث شده تولید نیروگاه‌های برقابی افزایش پیدا کند و قیمت برق در سوئد و نروژ به یکی از ارزان‌ترین قیمت‌های برق در جهان تبدیل شود که تقریبا نزدیک به صفر است. اشباع تولید برق که مهم‌ترین ماده خام در استخراج سکه‌های مجازی است، از این منطقه بهشتی برای استخراج‌کنندگان رمزارز ساخته که می‌تواند سود استخراج‌کننده‌ها را بالا ببرد. البته قزاقستان، کانادا و ایسلند هم کشورهای دیگری هستند که نسبت به دیگر کشورها سهم بیشتری در استخراج رمزارز دارند.

خبر

بیت‌کوین ۴۰ هزار دلار را رد کرد

آرمان ملی: در معاملات امروز بازار جهانی ارزهای مجازی شاهد رشد خوب بازار بوده‌ایم به گونه‌ای که بیت کوین توانست پس از چند روز از ۴۰ هزار دلار عبور کند. بر همین اساس بیت کوین نسبت به ۲۴ ساعت پیش ۵.۲ درصد رشد کرده و به ۴۰ هزار و ۴۱۹ دلار رسیده است. با احتساب رشد امروز قیمت بیت کوین ارزش کل بازار این ارز مجازی ۷۵۲ میلیارد دلار برآورد می‌شود. در ۲۴ ساعت گذشته ۱.۴ میلیون توکن بیت کوین به ارزش ۵۷ میلیارد دلار در بازار جهانی خرید و فروش شده است. تعداد بیت کوین‌های موجود در بازار جهانی هم اکنون به ۱۸ میلیون و ۷۱۸ هزار و ۷۳۱ واحد رسیده است. اتریوم هم امروز ۱۰.۹ درصد رشد کرد و به ۲۸۶۴ دلار رسید. بایننانس کوین هم ۱۱ درصد افزایش قیمت داشت و ۳۷۹ دلار خرید و فروش شد. دوج کوین هم اکنون ۳۵ سنت در حال معامله است که نسبت به دیروز ۲.۸ درصد رشد کرده است. ارزش کل بازار ارزهای مجازی نیز به ۱۷۵۲ میلیارد دلار رسیده که در ۲۴ ساعت گذشته ۵.۸ درصد افزایش داشته است. در همین مدت ۱۸۴ میلیارد دلار در بازار جهانی ارزهای مجازی پول جابجا شده و ۱۰ هزار و ۵۴ نوع ارز هم در بازار وجود دارد.

ایران ۶۹ میلیون بشکه نفت آماده برای صادرات دارد

آرمان ملی: تخمین زده می‌شود ایران ۶۹ میلیون بشکه نفت در ذخایر شناور خود روی نفتکش‌ها داشته باشد تا به‌محض برداشته شدن تحریم‌های آمریکا به دست خریداران آن برسند. سیتی گروپ طی یادداشتی در روز دوشنبه اعلام کرد ایران احتمالا حدود ۶۵ میلیون بشکه نفت روی دریا ذخیره کرده و ۵۴ میلیون بشکه هم در ذخایر ساحلی خود دارد. ایران و آمریکا از ماه گذشته در حال برگزاری مذاکرات غیرمستقیم در وین هستند تا به راه‌هایی برای بازگشت به قرارداد اتمی برجام برسند. جو بایدن تمایل خود را برای بازگشت به قرارداد برجام اعلام کرده است ولی به‌شرطی که ایران به تعهدات خود عمل کند. ایران هم به‌نوبه خود اعلام کرده است تنها پس از برداشته شدن تحریم‌ها تعهدات خود را عملی خواهد کرد. در صورت رسیدن به یک قرارداد و پس از برداشته‌شدن تحریم‌های آمریکا علیه ایران، ایران می‌تواند نفت خود را طی ۱۰ تا ۲۰ روز به بازارهای بزرگ دنیا از جمله هند و چین صادر کند. طبق گفته ریچارد متیوز، مدیر تحقیقات در شرکت «گیبسون شیپ بروکرز»، خالی‌شدن ذخایر نفت شناور ایران پس از برداشته شدن تحریم‌ها یک‌شبه امکان‌پذیر نیست، کانال‌های پرداخت هم باید برقرار شوند و خریداران باید اطمینان حاصل کنند که قانونی نفت ایران را می‌خرند، به این ترتیب ذخایر نفت ایران طی چند ماه و به‌صورت تدریجی وارد بازار می‌شوند.

طرح «ملی مسکن» برای قشر ضعیف جامعه نیست

آرمان ملی: عضو کمیسیون عمران مجلس با بیان این که ساختار «طرح اقدام ملی مسکن» برای قشر متوسط و ضعیف جامعه نیست گفت: دولت و وزارت راه و شهرسازی باید میزان تسهیلات را برای مردم افزایش دهند. مجتبی یوسفی در مورد طرح اقدام ملی مسکن اظهار کرد: طرح‌هایی که در دولت یازدهم و دوازدهم ارائه شد عملا برنامه و سیاست مدون و مشخصی برای حوزه مسکن نداشت. او با اشاره به رشد ۶۸۰ درصدی در حوزه مسکن به دلیل عدم برنامه ریزی مناسب در سال‌های اخیر گفت: طرح‌هایی مانند مسکن اجتماعی هم که مطرح شد عملاً به نتیجه‌ای نرسید و بیشتر جنبه تبلیغاتی داشت. عضو کمیسیون عمران مجلس با بیان اینکه ساختار «طرح اقدام ملی مسکن» برای قشر متوسط و ضعیف جامعه نیست گفت: از سال گذشته که این طرح کلید خورد قرار بود واحدهایی زیر صد متر با پرداخت صد میلیون تسهیلات ساخته شود. یوسفی گفت: قرار شد نرخ ساخت و ساز هم ثابت در نظر گرفته نشود تا بر اساس تورم افزایش پیدا کند لذا این طرح طرحی نیست که بتواند مشکل مردم را در حوزه مسکن حل کند و میزان و تعدادش هم خیلی چشمگیر نیست که حداقل نیاز یک میلیون واحد مسکونی در سال را پوشش دهد و در نتیجه با استقبال خوبی هم روبرو نشد.

رسوب ۶.۵ میلیون تُن کالای اساسی در گمرکات

آرمان ملی: معاون فنی گمرک گفت: عدم تامین ارز بانک مرکزی و عدم ابلاغ به موقع مصوبات مربوط به ترخیص درصدی کالاهای اساسی از مهمترین عوامل رسوب کالا در گمرکات و بنادر و کمبود کالا در داخل است. مهرداد جمال اروتقی افزود: با توجه به اتمام تاریخ مصوبه دولت درخصوص ترخیص درصدی کالاهای اساسی، از ابتدای سال جاری هیچ ترخیص قابل توجهی در خصوص کالاهای اساسی نداشتیم و این چالش باعث شد متاسفانه ۶.۵ میلیون تن، کالای اساسی در بنادر و گمرکات کشور موجود باشد و ممکن است که در داخل کشور نیز با کمبود کالا رو به رو شویم. متاسفانه با وجود تسهیلاتی که وجود دارد باز هم نتوانسته‌ایم این کالاها را ترخیص کنیم. با این اوصاف اگر رسوب کالای موجود در بنادر را در نظر بگیریم عملا میتوان گفت که کسری و کمبود کالا در داخل نخواهیم داشت اما این موضوع منوط به ترخیص کالای موجود در بنادر است. او ادامه داد: البته باید تاکید کرد در این خصوص مصوبه داشتیم اما ابلاغ نشده بود، از ابتدای سال این مصوبه به ما ابلاغ نشد و در تاریخ ۱۴۰۰/۲/۲۹ به گمرک ایران ابلاغ شد و ما تازه از هفته قبل، یعنی از ابتدای این هفته مصوبه مذکور را اجرا می کنیم.

یادداشت

تحقق مانع‌زدایی از تولید با حذف مجوزهای شروع کسب‌وکار

فاطمه رحمانی
عضو کمیسیون اجتماعی مجلس

مهمترین اقدام برای مانع‌زدایی از تولید، اصلاح نظام مجوزدهی است، انحصار در مجوز داروخانه، سردفتری، وکالت، خودروسازی، پزشکی و پیراپزشکی و... از مواردی هستند که بصورت ملموس و مستقیم با معیشت و رفاه مردم در تماس هستند و حذف انحصار در این حوزه‌ها، برکات فراوانی به همراه خواهد داشت. نظام مجوزدهی در کشور ما معایب بسیاری دارد. از جمله مهمترین این معایب می‌توان به اصالت نداشتن اشتغال و چرخیدن چرخ کسب‌وکار در این نظام اشاره کرد. گواه این امر نیز کارشکنی دستگاه‌های متولی صدور مجوز و بروز پدیده‌هایی مانند امضاهای طلایی است. در موارد بسیاری نیز شاهد هستیم که کارشکنی‌ها صرفا به متولیان برنمی گردد و این تعلل‌ها و بلاتکلیفی‌ها در صدور مجوز، متاسفانه پشتوانه قانونی دارد و قانون گذاران باید به این امر، توجه ویژه‌ای داشته باشند. اینکه برخی معتقدند این موضوع مانعی برای تولید و اشتغال محسوب نمی‌شود، عقیده اشتباهی دارند، آمارهای اقتصادی من‌جمله شاخص بهبود محیط کسب‌وکار که متلعق به بانک جهانی است به خوبی نمایانگر وجود و اهمیت این مساله است. رتبه ۱۲۷ از ۱۹۰ کشور در این شاخص و رتبه ۱۷۸ از ۱۹۰ در زیرشاخص شروع کسب‌وکار، خود یک نشانگر اوضاع آشفته محیط کسب‌وکار و سختی‌های ورود به بازار به دلیل این نظام مجوزدهی است. مهمترین اقدام و یکی از نزدیکترین تعابیر مانع‌زدایی از تولید، همین اصلاح نظام مجوزدهی است. مجلس شورای اسلامی نیز در جهت تحقق شعار سال، با بررسی این موضوع قصد اصلاح قوانین مربوطه را دارد. تلاش ما بر این است که این اصلاح، ضمن برداشتن موانع پیش روی کارآفرینان، ضمانت اجرا نیز داشته باشد. از اقدامات خوب صورت گرفته طی سال‌های گذشته، ایجاد پایگاه ملی مجوزهای کشور بود. طبق قانون، تمامی دستگاه‌های متولی صدور مجوز باید شرایط صدور تمامی مجوزهای خود را بصورت شفاف در این سامانه بارگزاری کنند، اما متاسفانه مشاهده شده که دستگاه‌ها در اجرای این قانون کارشکنی‌های فراوانی داشته‌اند و هنوز پس از گذشت مدت زیادی از ایجاد این پایگاه، شرایط صدور بسیاری از مجوزها در این پایگاه بارگزاری نشده است. البته طبق قانون جدید، تا انتهای سال ۱۴۰۰، تمامی مجوزها باید از همین بستر صادر شوند و الزام متقاضیان به مراجعه به هرگونه درگاه الکترونیکی دیگر یا ارتباط کاغذی برای صدور مجوز ممنوع است. رقابت سالم، نشان از سلامت بازار دارد. بازار انحصاری یعنی سود حاصل از آن بازار صرفا در جیب عده‌ای خاص برود و نفع عمومی نداشته باشد. در کشور ما نیز این انحصارات در بازار به‌صورت فراوان دیده می‌شود. انحصار در مجوز داروخانه، سردفتری، وکالت، خودروسازی، پزشکی و پیراپزشکی و... از مواردی هستند که بصورت ملموس و مستقیم با معیشت و رفاه مردم در تماس هستند و حذف انحصار در این حوزه‌ها، برکات فراوانی به همراه خواهد داشت. البته درباره حذف انحصار داروخانه‌ها اقدامات خوبی توسط دیوان عدالت اداری و هیات مقررات زدایی صورت گرفته است که نیازمند اجرای آنها توسط دولت است. وزیر بهداشت نیز چندین بار شخصا قول پیگیری این مساله را داده است، اما متاسفانه شاهد اقدامی عملی در این راستا نبوده‌ایم. گواه این ماجرا نیز تجمع اخیر داروسازان در جلوی مجلس شورای اسلامی در اعتراض به انحصار موجود در این بازار است. باتوجه به علاقه داروسازان و نیاز مردم، انحصار مجوز داروخانه باید هرچه سریع‌تر رفع شود. طبق اصل ۲۸ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، هر کس حق دارد شغلی را که بدان مایل است و مخالف اسلام و مصالح عمومی و حقوق دیگران نیست برگزیند. بنابراین اصل، هرگونه انحصاری در هر بازار و صنفی، به معنای تخلف از قانون اساسی کشور است و نیازمند ورود دستگاه‌های متولی است. رای اخیر شورای رقابت مبنی بر حذف انحصار مجوز سردفتری نیز نشات گرفته از این اصل مهم و حیاتی قانون اساسی است که نیازمند توجه بیشتر مسئولان امر و استمرار آن است.

نیم نگاه

خودروسازان به دنبال واردات خودرو

آرمان ملی: یک کارشناس صنعت خودرو می گوید با وجود آنکه امیدواری‌هایی برای از سرگیری واردات خودرو وجود دارد، اما نحوه سیاست‌گذاری و چگونگی مواجهه با این بازار تصویر آینده را مشخص می کند. فرهاد احتشام زاد گفت: در حدود سه سال گذشته با دستور دولت، عملا ثبت سفارش خودروهای جدید و واردات خودروهای خارجی به کشور ممنوع شده و هیچ ماشینی مجوز رسمی برای واردات نگرفته است. این درحالی است که حتی پیش از این ممنوعیت نیز مشکلات و محدودیت‌های جدی در مسیر واردات خودرو وجود داشت. او با اشاره به تلاش خودروسازان داخلی برای به دست آوردن بازار واردات در سال‌های منتهی به سال ۹۶، تشریح کرد: در آن دوران تعدادی از شرکت‌های خصوصی که برای مدت طولانی در این عرصه کار کرده بودند، در فضای بین‌المللی اعتبار داشتند و حتی بسیاری از آنها نمایندگی رسمی خودروسازان خارجی بودند در بازار حضور داشتند، اما در همان دوره نیز خودروسازان داخلی به دنبال حضور در بازار واردات و نقش‌آفرینی در این عرصه بودند. این کارشناس صنعت خودرو ادامه داد: ما در سال‌های قبل حتی در دوره‌ای شاهد آن بودیم که خودروسازان بزرگ داخلی که ظاهرا دولتی نیستند، اما رسما مدیران آنها از سوی وزارت صمت منصوب می‌شوند به سمت واردات خودرو آمدند ولی با توجه به ساختار این شرکت‌ها و عدم تخصص و برنامه‌ریزی غیرمنطقی توان رقابت با بخش خصوصی فعال در این حوزه را پیدا نکردند و عملا تجربه‌ای شکست خورده به ثبت رسید. احتشام زاد با بیان اینکه امروز نیز گمانه‌زنی‌هایی از صدور دوباره مجوز واردات خودرو به کشور وجود دارد، توضیح داد: یکی از دلایل اصلی تصمیم به ممنوعیت واردات خودرو، مشکلات کشور در حوزه تحریم و عدم دسترسی به منابع ارزی بود. در هفته‌های گذشته مذاکرات برای لغو تحریم‌ها بار دیگر از سر گرفته شده و امیدواری‌هایی از امکان آغاز به کار دوباره برجام و کاهش محدودیت‌ها وجود دارد. اگر چنین اتفاقی بیفتد، امکان از سرگیری واردات خودرو نیز وجود دارد، اما باید پرسید که چه سیاستی در این رابطه به کار گرفته خواهد شد؟ او افزود: در سال‌های قبل، تعداد قابل توجهی شرکت بخش خصوصی در حوزه واردات خودرو فعال بودند و توانایی زیادی نیز در این عرصه داشتند، اما در سال‌های گذشته با توجه به محدودیت‌ها و وصول نشدن مطالبات، بسیاری از آن شرکت‌ها یا فعالیت خود را متوقف کرده‌اند یا دیگر توان فعالیت با ظرفیت سابق را ندارند. در چنین فضایی به‌نظر می‌رسد که خودروسازان به دنبال آن هستند که بار دیگر در عرصه واردات حاضر شده و شانس خود را امتحان کنند و به نوعی تجربه شکست خورده قبلی را به گزینه‌های روی میز بازگردانند.