

نماینده هماهنگ کننده مقیم سازمان ملل متحد:

تحریم‌ها، تامین منابع مالی برای اجرای پروژه‌های محیط زیستی در ایران را دشوارتر کرده است

این سوال را از اشتفان پرزینر، نماینده هماهنگ‌کننده مقیم سازمان ملل متحد در جمهوری اسلامی ایران پرسیدیم و او نیز در پاسخ به خبرنگار اینلا گفت: در دهه‌های گذشته همکاری‌های طولانی‌مدتی بین سازمان ملل و دولت جمهوری اسلامی برای اجرای برنامه‌های مختلف در حوزه‌های محیط‌زیست و کشاورزی وجود داشته است و به‌ویژه نهادهایی مانند UNDP و FAO (فائو) در این خصوص با ایران همکاری کرده‌اند. یکی از مهمترین همکاری‌های ما در این زمینه، اجرای طرح بین‌المللی حفاظت از تالاب‌ها به‌ویژه برای نجات دریاچه اورمیه بوده که این همکاری‌ها همچنان ادامه دارد و در زمینه دریاچه اورمیه همکاری بلندمدت بین سازمان ملل و ایران هنوز قطع نشده است.

وی افزود: سازمان ملل متحد همچنان خود را متعهد می‌داند که از اجرای تمام برنامه‌هایی که منجر به احیای دریاچه اورمیه شود، حمایت کند، البته می‌دانیم که برای نجات این دریاچه، مسائل بسیار پیچیده اجتماعی، اقتصادی و محیط‌زیستی در ایران وجود دارد. همچنین دریاچه اورمیه تحت تاثیر خشکسالی‌های چند سال اخیر ایران قرار گرفته است. این خشکسالی، جوامع محلی حاشیه دریاچه را نیز تحت تاثیر قرار داده است، ولی برنامه مشترک بین دولت جمهوری اسلامی، دولت ژاپن و سازمان ملل در قالب طرح بین‌المللی حفاظت از تالاب‌ها، تعیین معیشت‌های جایگزین برای جوامع محلی بوده که در این زمینه تا کنون موفقیت‌هایی به دست آورده‌ایم، اگرچه این دستاوردها کافی نبوده است.

تأمین منابع مالی برای اجرای پروژه‌های محیط‌زیستی تحت تاثیر تحریم‌ها قرار دارد

پرزینر با تاکید بر این که سازمان ملل در تلاش است تا برای مقابله با خشکسالی و آثار زیان‌بار آن به ایران کمک کند، عنوان کرد: ما می‌دانیم که در حال حاضر مناطق مختلف کشور ایران تحت تاثیر خشکسالی و بیابان‌زایی قرار دارد، ولی به دلیل تحریم‌ها و سایر مسائل موجود، تامین منابع مالی لازم برای ارائه این کمک‌ها دشوار است. البته اگر تحریم‌ها هم نبود، بازهم تامین منابع مالی برای اجرای پروژه‌های محیط‌زیستی کار سختی بود، اما وجود تحریم‌ها، تامین منابع مالی لازم برای اجرای پروژه‌های محیط‌زیستی در ایران را دشوارتر کرده است و قطعاً مسائل مالی تحت تاثیر تحریم‌های اخیر قرار گرفته‌اند.



مقابله با طوفان‌های ماسه و گرد و غبار» ثبت شد. در این میان یکی از مفاد تصویب‌شده در قطعنامه پایانی اجلاس سال گذشته، لزوم تشکیل «صندوق منطقه‌ای مقابله با گرد و غبار» با حضور جمعی از کشورهای غرب آسیا و منطقه خاورمیانه بود که منشأ کانون‌های گرد و غبار یا تحت تاثیر طوفان شن و پدیده ریزگردها هستند.

همکاری بلندمدت سازمان ملل و ایران برای نجات دریاچه اورمیه قطع نشده است

آن طور که مسئولان سازمان حفاظت محیط‌زیست کشورمان می‌گویند، در حال حاضر اساسنامه تشکیل این صندوق نهایی شده و ابتدا لازم است که این اساسنامه به تایید کشورهای حاضر در اجلاس سال گذشته تهران برسد و سپس ساز و کاری برای واريز حق عضویت و سایر کمک‌های مالی و برنامه‌ریزی برای هزینه‌کرد وجوه واريزشده به صندوق توسط کشورهای عضو آن برای تثبیت کانون‌های گرد و غبار و کاهش آثار سوء ناشی از این پدیده در غرب آسیا و منطقه خاورمیانه، تعیین شود. در چنین شرایطی سوال مهم این است که با توجه به این که دبیرخانه صندوق منطقه‌ای مقابله با گرد و غبار در ایران قرار دارد، آیا سازمان ملل متحد و زیرمجموعه‌های محیط‌زیستی آن می‌توانند کمک‌های مالی لازم را به این صندوق ارائه کنند یا پرداخت این کمک‌ها نیز تحت تاثیر مسائل مربوط به تحریم‌ها قرار دارد؟

علیرضاییکی نماینده مجلس:

مجلس باید شفافیت را از خودش شروع می‌کرد

این نماینده مجلس شورای اسلامی خاطرنشان کرد: هنگامی که ۳ سال پیش این موضوع را مطرح کردند، پیش‌بینی کردم این موضوع به نتیجه نخواهد رسید ضمن این که مجمع تشخیص مصلحت دارد از کین خودش دفاع می‌کند زیرا دارای قانون خاص برای خودش است، دارای اساس‌نامه و آئین نامه داخلی است که خودش اختیار تصویبش را برعهده دارد.

وی خاطرنشان کرد: لذا من فکر می‌کنم چه بسا دوستانی که چنین موضوعی را مطرح کردند، موابق و تبعات این مصوبه را می‌دانستند و لاجرم باید بپذیرند در قانون شفافیت بخش‌هایی که مربوط به مابقی قوا وجود دارد، باید اصلاح شود تا این موضوع به سرانجام برسد. چراکه شفافیت از مطالبات مردم از ابتدای مجلس یازدهم بوده و مجلس هم همین قول را داده بود اما عملاً به ماه‌های پایانی کار مجلس یازدهم می‌رسیم بدون این‌که در این خصوص دستاوردی وجود داشته باشد



خودش به اینکه بقیه قوا هم باید شفاف باشند تا من هم شفاف باشم، امر خطایی بود.

جدید، باکیفیت و کلبردی کار شود تا با تکیه بر

علم جوانان دانش بنیان به سوی خودروهای ایده ال در رقابت با تولیدات اروپایی فعالیت نموده و دل مشتریان داخل کشور را به دست آورد. همان طور که تجربه کشورهای در حال توسعه نشان می‌دهد واردات خودرو برای تنظیم بازار داخلی، راهکاری است که در کوتاه مدت برای تنظیم بازار خودرو پیشنهاد می‌شود که ابتدا باید میزان عرضه و تقاضا مشخص شود و پس از آن کمیوندها با واردات رفع گردد اما مشکل آنجاست که به گفته آگاهان بازار خودرو، حتی تخمین درستی از میزان تقاضای بازار وجود ندارد و از ارقامی همچون سیالیانه یک میلیون، یک میلیون و ۲۰۰ هزار و حتی یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو به عنوان تقاضای بازار داخلی یاد می‌شود که آن هم چندان با ارائه مستندات نیست و همین امر، برنامه ریزی جهت نحوه تولیدات داخلی را با مشکل مواجه می‌کند

به اعتقاد کارشناسان حوزه خودرو، اگر واردات اتومبیل‌ها آزاد شود نخستین اثر آن این است که قیمت خودروی خارجی واقعی می‌شود، در حالی که اکنون قیمت این دسته از خودروها با دلار ۲۰ تا ۳۰ هزار دلاری محاسبه می‌شود و پس از آن، قیمت مدل‌های قدیمی‌تر همان خودروها کاهش خواهد یافت و اثر روانی مثبتی بر بازار خودروهای داخلی خواهد داشت.

در حقیقت، اگر واردات خودروهای دست دوم زیر ۱۰ هزار دلار اجازه داده شود حتی از ۱۰۰ برند نخست خودروهای جهان می‌توان خودرو وارد نمود به شرطی که سنگ اندازی افراد غیرکارشناس متوقف گردد زیرا امروزه حتی واردات خودروهای صفر کیلومتر نظیر فورد فیستا، فولکس واگن گلف، تویوتا یاریس، مزدا ۲ و رنو داجیبا با کمتر از ۱۰ هزار دلار امکان پذیر است تا شهروندان داخلی از میزان مبلغ اختصاص داده شده برای خودرو، نهایت استفاده را داشته باشند.

بدین ترتیب، بهبود فضای سیاسی بین المللی و امضای برجام و روند مثبت مذاکرات فرصتی برای یافتن شرکای جهانی و ارتقای فعالیت‌ها در صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی خواهد بود و باید دولت، بخش خصوصی، مجلس و مصرف‌کنندگان دست به دست هم بدهند تا مشکلات این صنعت کاهش یافته و به کیفی‌سازی تولیدات داخلی توام با رقابتی خارجی منجر گردد.



داخل کشور را می‌توان به نوعی عقب‌نشینی سیاست‌گذار خودرویی درباره بازگشت این برند خودروساز اروپایی و باکیفیت به کشور قلمداد کرد که می‌تواند توازن تولید محصولات داخلی را موجب شده و به ارتقای تولیدات باکیفیت هدایت نماید. هر چه باشد باید منتظر ماند و دید حضور رنوی فرانسه در بازار ایران، محدود به محصولات دست دوم می‌شود یا اینکه خودروهای وارداتی صفر کیلومتر و انتخاب دوباره با عنوان شریک تجاری ایران خودرو و سایپا در دستور کار قرار خواهد گرفت که البته به شرطی که تحریم‌های دست و پایگر فعلی برچیده شوند...

محمدحسین کیانی افزود: این خودروساز فرانسوی تجربه سابق مونتاژ برخی از محصولات خود را نیز در خطوط تولید دو خودروساز بزرگ کشور دارد که همکاری رنو با ایران خودرو و سایپا برای خودروسازان ایرانی هم خوش‌یمن بود به طوری که مدیران خودروساز توانسته بودند به کمک مونتاژ محصولات این خودروساز اروپایی علاوه بر عرضه محصولات اقتصادی با کیفیت به مشتریان خود، میانگین کیفی سبد محصولاتی خود را نیز ارتقا دهند. وی اضافه کرد: داجیا لوگان یا همان L۹۰ توسط خودروسازان ایرانی مونتاژ شد، تولید داجیا داستر یا درنو داستر اما به رغم تلاش‌های مدیران رنو برای تولید مستقل در ایران راه به جایی نبرد و این خودروی کراس‌اور شهری به عنوان خودروی وارداتی در بازار کشور حضور داشت.

کیانی با اشاره به اینکه تحریم‌ها سبب شد تا رنو چمدان‌های خود را بسته و به ناچار بازار خودروی ایران را ترک کند تاکید کرد: این اقدام

یک نماینده مجلس گفت: مجلس به عنوان نهادی که تماماً متعلق مردم است باید شفافیت را از خودش شروع می‌کرد و موکول کردن شفافیت در خودش به این که بقیه قوا هم باید شفاف باشند تا من هم شفاف باشم امر خطایی بود.

احمدعلیرضا بیگی در گفت‌وگو با اینلا، درباره این که هیأت عالی نظارت بر حسن اجرای سیاست‌های کلی نظام سه‌صوبه مجلس درباره «شفافیت قوای سه‌گانه، دستگاه‌های اجرایی و سایر نهادهای» «ساماندهی کارکنان دولت» و «مصوبه قیر رایگان» پا رد کرده است، گفت: در خصوص شفافیت قابل پیش‌بینی بود و لزوماً این کار باید از مجلس شروع شود و تعمیم و گسترش آن به بقیه ارکان نظام حتماً می‌توانست پیامدها و موانعی را در پی داشته باشد که این اتفاق افتاد. یعنی مجلس به عنوان نهادی که تماماً متعلق مردم است، باید شفافیت را از خودش شروع می‌کرد و موکول کردن شفافیت در

بازگشت رنو به ایران و واکنش بازار خودرو به ورود این برند محبوب فرانسوی از نگاه "عصر آزادی"

رقابت از نو با رنو

عصر آزادی / شهرام صادق زاده

وقتی برند فرانسوی رنو Renault که از سال ۱۲۹۷ در ایران حضور محبوبی داشت با بازگشت تحریم‌ها در سال ۹۷ بازار خودروی کشور را ترک کرد خشم مدیران وقت صنعت، معدن و تجارت کشور را بر انگیزت تا جایی که اعلام کردند رنو، دیگر جایی در بازار ایران ندارد. اما حالا مدیران سازمان ملی استاندارد ایران در دستورالعمل واردات خودروهای خارجی، لیستی از برندهای خودرویی که امکان ورود به کشور را پیدا می‌کنند، منتشر کردند که برند رنو نیز در لیست خودروهای سواری دست دوم قرار دارد. در حقیقت، ورود محصولات دست دوم رنو به بازار



دسترس متقاضیان داخل کشور قرار داشتند و از آنجایی که خارطه خوب محصولات رنو هنوز زیر دندان مصرف‌کنندگان ایرانی قرار دارد بنابراین حضور دوباره این محصولات می‌تواند خبر خوبی برای بازار خودروی کشور باشد.

سرمقاله

جایگاه بخش خصوصی در اقتصاد کشور

دیدگاه فعالان اقتصادی در رابطه با پرننگ کردن نقش بخش خصوصی در اقتصاد آن است که این بخش نیازمند حمایت و نقشه راه است زیرا با حمایت از این بخش حضور فعال بخش خصوصی در پروژه‌های کشور و صنایع مادر (پیشران‌ها) بیشتر شده و بابرنامه‌ریزی و طراحی به افزایش درآمدزایی دولت منتهی خواهد شد؛ علاوه بر کاهش رکود و افزایش درآمدهای دولت نیز با چنین تحرکی کمکی قابل توجه به رفع بیکاری و افزایش اشتغال‌زایی و شکوفای اقتصاد خواهد شد.

به طور اخص، تولید بخش خصوصی در ایران گرفتار است؛ از سویی به دلیل وضعیت و شاخص‌های اقتصادی و تحریم‌های ظالمانه و ازسویی دیگر به دلیل نبود برنامه و استراتژی توسعه؛ شاید بزرگترین ضربه را بخش خصوصی کشور از همین منظر می‌خورد و انتظارمی‌رود دولت سیزدهم به سمت و سوی دولت توسعه پیش رود و تدوین استراتژی اقتصادی بر محور خصوصی سازی به معنای واقعی کلمه را در دستور کار قرار دهد.

حضور بخش خصوصی در اقتصاد کشور و پرننگ شدن نقش آن در سرمایه‌گذاری‌های بخش تولیدی باعث ایجاد رقابت شده و این امر در نهایت به رشد و رونق اقتصادی و افزایش کیفیت محصولات تولیدی یا پروژه‌های سرمایه‌گذاری منتهی می‌گردد. وقتی دولت خودش مجری و تولیدکننده است یا بیش از حد در تولید دخالت می‌کند، مانند آنچه که در شرکت‌های خصوصی رخ داده است، چند اشکال ایجاد می‌شود. دولت با سیاست‌گذاری‌هایی که انجام می‌دهد، تولید مربوطه را از سودآوری می‌اندازد. از آن طرف سوداواسلی را خریدار از محصولات نهایی می‌برد. چنین سودی که سود اضافه بر سازمان یک بازار عادی خرید و فروش کالا است که یک خریدار کالا باید ببرد، باعث جذب سرمایه‌گذاران و در نتیجه دلالتان رخ داده است، چند اتفاقاتی که در بازار محصولات مصرفی باادام رخ داد، اگر این سیاست‌گذاری و دخالت دولت، کمی بیش از چند ماه طول بکشد، کار به جایی می‌رسد که حتی دلالتی در بازار آزاد، سودآور خواهد بود. با این روند تولیدکننده تضعیف می‌شود، وقتی تولیدکننده تضعیف شود، عرضه نیز تضعیف می‌شود بازار سیاه رونق گرفته دلالتی ها سودآور می‌شود و مردم با مشکلات بیشتری روبه‌رو می‌شوند.

وقتی تولید تضعیف می‌شود، سهامداران زبانی می‌کنند و در این حالت سرمایه‌زاد بورس و تولید فراری می‌شود و در این حالت به سمت کالاهای سرمایه‌ای مانند خودرو می‌رود و این روند باعث افزایش بیشتر تقاضا می‌شود و این خود تبدیل به افزایش قیمت‌ها و افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری در بازارهای دلالتی می‌شود.

بنابراین لازم است دولت در اقتصاد و بخش تولید نقش نظارتی داشته باشد و دخالت در اجرا باعث صدور بخشنامه‌های کارشناسی نشده و بی حساب و کتاب برای حل مشکلات اجرایی بخش اجرایی دولت در بخش اقتصاد شده و این موضوع عرضه را برای بخش خصوصی در فعالیت رقابت پذیر تنگ می‌کند و سودآوری وی را از بین برده و در نتیجه باعث رکود و توقف فعالیت اقتصادی بخش خصوصی می‌گردد.

برای مثال بخش خصوصی در بحث تولید صادرات محور با چالش‌های جدی سروکار دارد. هر کدام از بخش‌های دولت از وزارت صمت گرفته تا محیط زیست و گمرک ساز جداگانه ای می‌زند که ساز ناچور آنها نه تنها باعث رونق اقتصادی و خصوصاً رشد تولید نمی‌شود بلکه موانع جدی در راه پیشبرد اهداف رشد تولید در بخش خصوصی و در سطح اقتصاد کلان کشور می‌گردد.

در کشورهای توسعه یافته یا در حال توسعه نظارت دولت و بخش‌های مختلف آن که هر کدام ساز خود را می‌زند از یک هماهنگی بسیاربالا با هم برخوردار است که در نتیجه آن یک آهنگ ملایم و هماهنگ برای رونق و توسعه اقتصادی ایجاد می‌گردد این موضوع زمانبافتقار می‌افتد که دولت به عنوان ناظر بر امور اقتصادی کشور راه را برای حذف موانع و ایجاد تسهیلات در رونق اقتصادی ایجاد نماید. حال که برنامه هفتم توسعه درحال بررسی است بایستی در آن این ناهمگونی بین بخش‌های مختلف دولت از بین رفته و کار تولید و تجارت را تاحد ممکن به بخش خصوصی واگذار کرد اما با یک نظام روشن و شفاف مشوق رقابت سالم تا در ادامه انتظار شکوفایی اقتصادی را داشت.

احتمال اول

بعد از خروج برندهای فرانسوی از جمله رنو به واسطه تحریم‌ها، مدیران ارشد صمت موضع تندی نسبت به آنها اتخاذ کرده و اعلام کردند چنانچه روزی تحریم‌های صنعت خودرو لغو هم شود این خودروسازان فرانسوی جایی در بازار ایران نخواهند داشت.

بعد از روی کار آمدن دولت سیزدهم، اولین وزیر صمت نیز موضعی مشابه دولت دوازدهم درباره پیژو، سیتروئن و رنو اتخاذ کردند به طوری که رضا فاطمی امین معتقد بود بعد از رفع تحریم‌ها دو خودروساز بزرگ کشور باید به دنبال شرکای جدید و جایگزین خودروسازان فرانسوی باشند و موضع دولت فعلی درباره واردات خودروی صفر کیلومتر نیز این بود که محصولات ۲۰۲۳ فرانسه جایی در بازار وارداتی

ها ندارند. البته با این تفاسیر، موضع وزیر صمت جدید درباره ورود برند رنو در بازار ایران کماکان مشخص نیست اما این احتمال وجود دارد با توجه به اینکه سازمان ملی استاندارد مجوز واردات محصولات دست دوم این دو برند خودروساز اروپایی را صادر کرده است شاید در مواضع دیگر نیز تجدید نظری صورت گرفته باشد.

این به آن معناست که شرکت‌های واردکننده نیز می‌توانند محصولات صفر کیلومتر آنها را به بازار تزریق کنند و چنانچه تحریم‌های صنعت خودرو نیز برداشته شود بار دیگر شرکت‌های ایران خودرو و سایپا می‌توانند با خودروسازان فرانسوی همکاری کرده و فضای خودرویی کشور به حالت قبل از تحریم‌ها بازگردد.

تجربه حضور برند فرانسوی رنو در بازار خودروی کشور نیز نشان می‌دهد که مشتریان از محصولات تولیدی آن رضایت کامل داشته و همچنان متقاضیان برای خرید خودروهای صفر کیلومتر و دست دوم خانواده بزرگ و جهانی رنو در بازار صفت می‌کشند بنابراین چنانچه محصولات نو و دست دوم رنو وارد بازار شوند وارکنندگان با توجه به ذائقه مصرف‌کنندگان نگرانی خاصی بابت فروش خودروهای در اختیار خود از برند رنو نخواهند داشت زیرا تاکنون تندر ال ۹۰، تندر ۹۰ پلاس، تلیسمان، ساندرو، ساندرو استپ‌وی، رنو کیچر، داستر، کولئوس و تندر پیکاپ که از این خانواده وارد بازار ایران شده‌اند.