موضوع خرید سهام یکی از شرکت‌های تودلی ایران‌خودرو از سوی بهمن‌موتور، مسئله‌ای است که با ابهامات زیادی مواجه شده است؛ سال گذشته بود که بهمن‌موتور به سراغ خرید ۲۰ درصد از سهام سپهر کیش ایرانیان رفت؛ اما چرا خرید این سهام از سوی بهمن‌موتور مسئله‌ساز است؟

پاسخ اینجاست؛ شرکت سپهر کیش ایرانیان حدود ۱۰ و نیم درصد سهام ایران‌خودرو را در اختیار دارد؛ ضمناً ۳۱ و نیم درصد سهام شرکت سپهر کیش ایرانیان متعلق به کروز، ۳۵ و نیم درصد متعلق به تعاونی کارگران ایران‌خودرو (تعاونی خاص)، ۳۰ درصد متعلق به شرکت نگار نصر، دو درصد متعلق به شرکت آذین خودرو و نیم درصد نیز متعلق به سایر سهامداران است.

کروز ۷۰ درصد سهام بهمن‌موتور را در اختیار دارد. از سوی دیگر شرکت کروز با ۲۳ درصد و رایزکو با چهار درصد سهم، در ۱۷ بهمن ۱۴۰۳ به سهم ۲۷ درصدی در ایران‌خودرو رسیدند و سه کرسی را به دست آوردند و اکنون نیز در صورت نهایی‌شدن خرید ۲۰ درصد سهام سپهر کیش ایرانیان توسط بهمن‌موتور، مجموع سهم کروز و بهمن‌موتور در سپهر کیش به ۵۱ و نیم درصد خواهد رسید؛ موضوعی که می‌تواند کنترل مدیریتی این شرکت دارنده حدود ۱۰ و نیم درصد سهام ایران‌خودرو را به مجموعه کروز منتقل کند. تعاونی کارگران ایران‌خودرو یا همان تعاونی خاص، ۷۰ هزار سهامدار دارد و از آن منظر که این شرکت به‌عنوان اموال کارگرها و بازنشستگان ایران‌خودرو لحاظ می‌شود، اهمیت بسزایی دارد.

هشدار بورس

در این راستا پس از خرید ۲۰ درصد سهام سپهر کیش ایرانیان از سوی بهمن‌موتور، سازمان بورس نه‌فقط از بهمن‌موتور درباره توجیه اقتصادی این سرمایه‌گذاری توضیح خواسته، به ایران‌خودرو هم هشدار داده که این معامله می‌تواند کنترل سپهر کیش و خصوصاً تعاون کارگران ایران‌خودرو را به مجموعه خریدار منتقل و ارزش مدیریتی این دارایی را برای ایران‌خودرو از بین ببرد؛ آن هم در شرایطی که مهم‌ترین دارایی سپهر کیش، سهام خود ایران‌خودروست و وضعیت حقوقی و حق رأی آن نیز همچنان محل مناقشه است.

بررسی مکاتبات سازمان بورس با ایران‌خودرو و بهمن‌موتور نشان می‌دهد؛ معامله ۲۰ درصد از سهام شرکت سپهر کیش ایرانیان بسیار فراتر از یک سرمایه‌گذاری ۵۵۰۰ میلیارد تومانی است و می‌تواند مستقیماً بر ساختار مالکیت و موازنه قدرت در ایران‌خودرو اثر بگذارد. براساس نامه ۱۱ آبان ۱۴۰۵ سازمان بورس، بهمن‌موتور قراردادی برای خرید ۲۰ درصد سهام سپهر کیش ایرانیان از شرکت تعاونی خاص کارکنان ایران‌خودرو به مبلغ ۵۳۰۰ میلیارد تومان منعقد کرده است. همین معامله باعث شده نهاد ناظر از هر دو طرف ماجرا یعنی بهمن‌موتور و ایران‌خودرو توضیح فوری بخواهد.

پرسش نهاد ناظر

ابهام نخست به اصل توجیه اقتصادی خرید بازمی‌گردد. سازمان بورس در نامه خود به بهمن‌موتور یادآور شده که موضوع اصلی فعالیت این شرکت طبق اساسنامه، تولید انواع خودروست و از مدیرعامل خواسته به‌طور مشخص توضیح دهد خرید سپهر کیش چه نقشی در زنجیره تولید و خلق ارزش بهمن‌موتور خواهد داشت و چگونه صرفه و صلاح سهامداران فعلی و آتی شرکت در این تصمیم رعایت شده است.

طرح چنین پرسشی از سوی نهاد ناظر اهمیت زیادی دارد؛ زیرا ۵۳۰۰ میلیارد تومان از منابع یک شرکت بورسی قرار است صرف خرید سهم شرکتی شود که ماهیت اصلی ارزش آن نه فعالیت تولیدی مستقل، بلکه مالکیت سهام ایران‌خودرو است. در نتیجه بهمن‌موتور باید روشن کند بازده اقتصادی این خرید از کجا ایجاد خواهد شد و این سرمایه‌گذاری چه ارتباط مستقیمی با عملیات اصلی شرکت دارد.

موضوع زمانی پیچیده‌تر می‌شود که وضعیت مهم‌ترین دارایی سپهر کیش بررسی شود. سازمان بورس در نامه خود تصریح کرده که مطابق رأی شعبه ۴۸ دادگاه تجدیدنظر استان تهران در تاریخ ۱۸ آذر ۱۴۰۳، آن بخش از سهام ایران‌خودرو که در مالکیت سپهر کیش ایرانیان قرار دارد سهام خزانه محسوب شده و فاقد حق رأی در مجامع عمومی ایران‌خودرو است.

در همان نامه نیز تأکید شده که سهام ایران‌خودرو مهم‌ترین دارایی سپهر کیش ایرانیان است؛ به همین دلیل از بهمن‌موتور خواسته شده دلایل خرید سهام این شرکت را همراه با گزارش توجیه اقتصادی ارائه کند.

پرسش اصلی فقط این نیست که چرا بهمن‌موتور ۵۳۰۰ میلیارد تومان برای خرید ۲۰ درصد سپهر کیش پرداخت می‌کند (که البته این ارزش‌گذاری جای سؤال است) اما مسئله این است که ارزش اقتصادی چنین سرمایه‌گذاری‌ای با توجه به وضعیت حقوقی مهم‌ترین دارایی آن چگونه محاسبه شده است؟

اگر سهام ایران‌خودرو در اختیار سپهر کیش همچنان سهام خزانه و فاقد حق رأی باشد، ارزش مدیریتی آن با سهامی که امکان اعمال رأی دارد یکسان نیست. اگر همچنین این وضعیت قرار است تغییر کند، آثار اقتصادی معامله می‌تواند کاملاً متفاوت باشد. همین دوگانگی، شفاف‌شدن مبنای ارزش‌گذاری و گزارش توجیهی معامله را ضروری می‌کند.

ابهام حقوقی معامله

نامه جداگانه سازمان بورس به مدیرعامل ایران‌خودرو پیچیدگی حقوقی معامله را بیشتر آشکار می‌کند. طبق این نامه براساس رأی شعبه ۴۸ دادگاه تجدیدنظر، ۶۷ درصد سهام سپهر کیش ایرانیان در مالکیت دو شرکت نگار نصر و تعاونی خاص کارکنان ایران‌خودرو قرار داشته که هر دو وابسته به ایران‌خودرو معرفی شده‌اند. به همین دلیل سهام ایران‌خودروی تحت مالکیت سپهر کیش سهام خزانه شناخته و فاقد حق رأی تلقی شده و همین رأی در مجمع عمومی فوق‌العاده ۱۷ بهمن ۱۴۰۳ ایران‌خودرو نیز مورد استناد قرار گرفته است. اما سازمان بورس در ادامه به یک تناقض مهم اشاره کرده است؛ ایران‌خودرو در مکاتبات ۲۵ مرداد و ۲۵ مهر ۱۴۰۵ با وزارت اقتصاد خواستار خروج سپهر کیش ایرانیان از فهرست سهام متقابل شده است.

از نگاه نهاد ناظر، اگر ایران‌خودرو رأی دادگاه درباره سهام خزانه بودن این دارایی را قطعی می‌دانسته، باید برای خروج آن از این وضعیت اقدام می‌کرد؛ از جمله از طریق فروش سهام ایران‌خودروی تحت مالکیت سپهرکیش. در مقابل اگر ایران‌خودرو معتقد است سپهر کیش اساساً شرکت وابسته محسوب نمی‌شود باید برای دفاع از حقوق شرکت و سهامداران پیگیری لازم برای نقض رأی دادگاه را انجام می‌داد. این بخش از نامه سازمان بورس نشان می‌دهد؛ هنوز یک ابهام اساسی درباره ماهیت حقوقی سهامی وجود دارد که مهم‌ترین پشتوانه ارزش سپهر کیش محسوب می‌شود. تا زمانی که این وضعیت به‌طور شفاف تعیین تکلیف نشود ارزیابی اقتصادی معامله نیز با ابهام همراه خواهد بود.

انتقال یک سهم یا اهرم کنترل؟

سازمان بورس صراحتاً اعلام کرده که با توجه به ساختار سرمایه سپهر کیش، واگذاری ۲۰ درصد سهام این شرکت به بهمن‌موتور، عملاً کنترل سهام شرکت سپهر کیش ایرانیان را در اختیار مجموعه شرکت‌های خریدار قرار می‌دهد و در نهایت باعث از دست رفتن ارزش مدیریتی سهام سپهر کیش برای ایران‌خودرو خواهد شد.

این گزاره ماهیت معامله را تغییر می‌دهد. اگر خرید ۲۰ درصد فقط یک سرمایه‌گذاری مالی بود معیار اصلی می‌توانست قیمت و بازده سرمایه‌گذاری باشد اما وقتی همین درصد از سهام قادر است کنترل یک شرکت سهامدار ایران‌خودرو را جابه‌جا کند، ارزش معامله دیگر صرفاً براساس درصد مالکیت قابل سنجش نیست.

ارزش کنترل می‌تواند بالاتر از ارزش یک بلوک عادی سهام باشد، زیرا خریدار تنها مالک بخشی از سهام نمی‌شود، بلکه امکان اثرگذاری بر تصمیمات شرکت و به‌تبع آن ساختار سهامداری ایران‌خودرو را به دست آورد. از همین‌رو ابهام اصلی این است که آیا رقم ۵۵۰۰ میلیارد تومان صرفاً بر مبنای ارزش مالی ۲۰ درصد سهام تعیین شده یا ارزش مدیریتی و آثار انتقال کنترل نیز به‌طور کامل در آن لحاظ شده است.

فاصله زیاد اعلام نتیجه تا قرارداد

بهمن‌موتور در مکاتبه خود اعلام کرده نتیجه مزایده خرید ۲۰ درصد سهام سپهر کیش ایرانیان پیش‌تر طی اطلاعیه‌ای در تاریخ اول بهمن ۱۴۰۴ اعلام شده و قرارداد خرید نهایتاً در سوم آبان ۱۴۰۵ میان این شرکت و تعاونی خاص کارکنان ایران‌خودرو منعقد شده است؛ یعنی بیش از ۹ ماه میان اعلام نتیجه مزایده و انعقاد قرارداد فاصله وجود دارد.

یک پرسش مهم؛ رقم ۵۳۰۰ میلیارد تومانی قرارداد بر مبنای چه تاریخی ارزش‌گذاری شده و آیا آثار تغییر شرایط اقتصادی و ارزش دارایی‌های سپهر کیش در فاصله اعلام نتیجه مزایده تا انعقاد قرارداد دوباره بررسی شده است؟ این پرسش زمانی مهم‌تر می‌شود که خود سازمان بورس نیز اکنون ارائه گزارش توجیه اقتصادی و توضیح درباره رعایت صرفه و صلاح سهامداران را مطالبه کرده است.

بهمن‌موتور در نامه خود اعلام کرده طبق قرارداد موظف است ظرف ۱۴ روز کاری پس از کسر مبلغ سپرده نقدی، مبلغ قرارداد را پرداخت کند و انتقال قانونی سهام و قطعیت معامله نیز پس از انجام مراحل و تشریفات مربوطه صورت خواهد گرفت.

بنابراین انعقاد قرارداد به معنای انتقال قطعی مالکیت نیست و هنوز فرصت برای بررسی ابعاد حقوقی، اقتصادی و نحوه رعایت حقوق سهامداران از سوی دستگاه قضا، نهادهای نظارتی، سازمان بازرسی، واجا و وزارت صمت وجود دارد. این موضوع اهمیت نامه‌های سازمان بورس را نیز بیشتر می‌کند. نهاد ناظر از بهمن‌موتور خواسته بود حداکثر تا پایان ۱۲ آبان درباره ابهامات معامله پاسخ دهد و ایران‌خودرو نیز تا پایان ۱۳ آبان برای ارائه توضیحات فرصت داشت.

حقوق سهامداران ایران‌خودرو؟

سازمان بورس در پایان نامه خود به ایران‌خودرو موضوع را از یک اختلاف میان چند شرکت فراتر برده و مستقیماً به حقوق عمومی سهامداران اشاره کرده است. نهاد ناظر با اشاره به درصد بالای سهام شناور و تعداد زیاد سهامداران ایران‌خودرو از جمله دارندگان سهام عدالت، از این شرکت خواسته اقدامات خود برای حفظ و احقاق حقوق عمومی سهامداران پیش و پس از معامله را تشریح کند.

سازمان بورس همچنین تأکید کرده مسئولیت رعایت صرفه و صلاح شرکت و سهامداران مطابق قوانین بازار سرمایه بر عهده اعضای هیئت‌مدیره و مدیران شرکت است. این تأکید نشان می‌دهد پرونده صرفاً به معامله میان تعاونی کارکنان ایران‌خودرو و بهمن‌موتور محدود نیست. اگر واگذاری ۲۰ درصد سپهر کیش موجب تغییر کنترل شرکت و کاهش ارزش مدیریتی دارایی ایران‌خودرو شود، آثار آن می‌تواند به طیف بسیار گسترده‌تری از سهامداران منتقل شود.

ابهامات اساسی

با بررسی زوایای مختلف سه ابهام اساسی وجود دارد؛ نخست اینکه منطق اقتصادی پرداخت ۵۳۰۰ میلیارد تومان توسط یک خودروساز برای خرید ۲۰ درصد شرکتی که مهم‌ترین دارایی آن سهام ایران‌خودروست چیست؟ دوم اینکه وضعیت حقوقی و حق رأی همین دارایی و ارزش‌گذاری هنوز با ابهام روبه‌روست.

سوم اینکه سازمان بورس هشدار داده همین بلوک ۲۰ درصدی می‌تواند کنترل سپهر کیش را به مجموعه خریدار منتقل کند، در چنین شرایطی رقم قرارداد فقط یکی از اجزای معامله است. تعیین تکلیف ارزش مدیریتی، مبنای ارزش‌گذاری، وضعیت سهام خزانه و نحوه حفظ حقوق سهامداران ایران‌خودرو اهمیت بیشتری دارد.

در این راستا لازم است نهادهای نظارتی برای حفظ حقوق سهامداران، کارگران و بازنشستگان ایران‌خودرو به این قرارداد ورود کنند؛ همچنین وزارت صمت که ۵ درصد سهام ایران‌خودرو در قالب سازمان گسترش را داراست باید پاسخگو باشد که چرا از سهام خود در این حوزه دفاع نکرده است؟

خبرگزاری تسنیم

نهادهای نظارتی ورود کنند

ابهامات بسیار، در فرامعامله ۵۳۰۰ میلیارد تومانی ایران‌خودرو و بهمن‌موتور



پس از خرید ۲۰ درصد سهام سپهر کیش ایرانیان از سوی بهمن‌موتور، سازمان بورس نه‌فقط از بهمن‌موتور درباره توجیه اقتصادی این سرمایه‌گذاری توضیح خواسته، به ایران‌خودرو هم هشدار داده که این معامله می‌تواند کنترل سپهر کیش و خصوصاً تعاون کارگران ایران‌خودرو را به مجموعه خریدار منتقل و ارزش مدیریتی این دارایی را برای ایران‌خودرو از بین ببرد

یک پرسش مهم؛ رقم ۵۳۰۰ میلیارد تومانی قرارداد بر مبنای چه تاریخی ارزش‌گذاری شده و آیا آثار تغییر شرایط اقتصادی و ارزش دارایی‌های سپهر کیش در فاصله اعلام نتیجه مزایده تا انعقاد قرارداد دوباره بررسی شده است؟ این پرسش زمانی مهم‌تر می‌شود که خود سازمان بورس نیز اکنون ارائه گزارش توجیه اقتصادی و توضیح درباره رعایت صرفه و صلاح سهامداران را مطالبه کرده است.

۳ سال فرصت‌سوزی در توسعه دریامحور

سیدمهدی هاشمی؛ رئیس کمیسیون زیربنایی مجمع تشخیص با انتقاد از روند اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور اظهار می‌کند: با گذشت سه سال از ابلاغ این سیاست‌ها، انتظار می‌رفت توجه و اهتمام بیشتری به اجرای این سیاست‌های ارزشمند صورت گیرد.

وی با اشاره به تجربه جنگ ۱۲ روزه و جنگ رمضان (جنگ تحمیلی ۴۰ روزه) می‌افزاید: این تحولات به‌خوبی نشان داد که دریا تا چه اندازه می‌تواند به نقطه قوت یا در عین حال به یکی از نقاط آسیب‌پذیری کشور تبدیل شود. ایران از این موقعیت توانسته است بر معادلات جهانی تأثیر بگذارد و این ظرفیت می‌تواند منافع قابل‌توجهی برای کشور به همراه داشته باشد. همچنین در شرایطی که منابع و منافع کشور تأمین نشود، این ظرفیت می‌تواند هزینه‌هایی را به طرف‌های مقابل تحمیل کند.

رئیس کمیسیون زیربنایی مجمع تشخیص با اشاره به اینکه سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در ۹ بند ابلاغ شده است، تصریح می‌کند: یکی از مهم‌ترین محورهای این سیاست‌ها، سیاست‌گذاری و مدیریت یکپارچه در حوزه دریا بود. اکنون پس از گذشت سه سال باید پرسید آیا چنین سیاست‌گذاری و مدیریت یکپارچه‌ای در کشور شکل گرفته است؟ پاسخ منفی است و همچنان با فقدان مدیریت یکپارچه در این حوزه مواجه هستیم.

هاشمی ادامه می‌دهد: بر اساس سیاست‌های ابلاغی، مقرر بود ظرف شش ماه برنامه جامع توسعه دریامحور تهیه شود. در دولت شهید رئیسی برنامه‌ای در این زمینه تدوین شد، اما این برنامه با ایراداتی مواجه بود. پس از تغییر دولت نیز درخواست بازنگری در آن مطرح شد و دولت متعهد شد ظرف سه ماه برنامه را اصلاح و به دستگاه‌های مربوط ابلاغ کند.

رئیس کمیسیون زیربنایی دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام می‌گوید: این برنامه سرانجام در شهریورماه تصویب و ابلاغ شد، اما به نظر می‌رسد با وجود برخی نقاط قوت، همچنان اشکالات جدی در آن وجود دارد.

هاشمی با تأکید بر ضرورت تدوین برنامه‌های اجرایی و پرهیز از تکرار سیاست‌گذاری‌ها اظهار می‌کند: برای اجرای سیاست‌های کلی نباید دوباره به سیاست‌گذاری بپردازیم، بلکه باید برنامه‌ای ارائه شود که در آن اقدامات، زمان‌بندی و منابع مالی به‌صورت مشخص تعیین شده باشد.

وی با انتقاد از نامشخص بودن مسئولیت دستگاه‌های اجرایی در برنامه ابلاغی می‌افزاید: برنامه دولت برای اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، اهداف و زمان‌بندی دارد، اما در برخی موارد مجری و متولی مشخصی برای تحقق این اهداف تعیین نشده است. نمی‌توان با کلی‌گویی انتظار داشت سیاست‌های ابلاغی به مرحله اجرا برسند.

رئیس کمیسیون زیربنایی دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام با بیان اینکه کشور سه سال از فرصت اجرای این سیاست‌ها را از دست داده است، خاطرنشان می‌کند: در حال حاضر برنامه هفتم توسعه را در اختیار داریم و انتظار می‌رفت سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در احکام و برنامه‌های آن به‌صورت عملیاتی مورد توجه قرار گرفته و در بخش‌های مختلف آن جاری و ساری شود.

خبرگزاری تسنیم



مولدسازی دارایی‌های دولت یا واگذاری؟



مولدسازی دارایی‌های دولت به معنای استفاده اقتصادی و بهره‌ورانه از املاک و دارایی‌های کم‌بازده یا مازاد دولت، با هدف ایجاد درآمد پایدار، افزایش بهره‌وری و خلق ارزش افزوده جدید است. اما آیا صرف تبدیل ارزش املاک دولتی به برگه‌هایی تحت عنوان «یونیت» و واگذاری آن‌ها، واقعاً مولدسازی محسوب می‌شود؟ یا با شکل جدیدی از تأمین مالی دولت مواجه هستیم که لزوماً به خلق ارزش اقتصادی جدید منجر نمی‌شود؟

پرسش اساسی از طرح جدید وزیر محترم اقتصاد این است؛ منظور از املاک کم‌بازده یا مازاد دقیقاً چیست؟ چه معیارهای شفافی برای تشخیص مازاد بودن یا کم‌بازده بودن یک ملک وجود دارد؟ آیا ساختمانی که همچنان مورد نیاز دستگاه دولتی است نیز می‌تواند وارد این چرخه شود؟ ملاک تشخیص نیاز و مازاد بودن چیست و چه مرجعی مسئولیت این تشخیص را بر عهده دارد؟

نکته مهم‌تر، نحوه واگذاری این یونیت‌ها به پیمانکاران و سایر متقاضیان است. این طرح ظاهراً قرار است به‌عنوان یک ابزار تأمین مالی عمل کند و یونیت‌های حاصل از دارایی‌های دولت در اختیار پیمانکاران قرار گیرد. اما سؤال اینجاست که آیا این دارایی‌ها واقعاً برای پیمانکار جذابیت اقتصادی دارند؟

اگر املاک واگذارشده، کم‌بازده یا مازاد باشد اما پیمانکار امکان کنترل، مدیریت، بهره‌برداری و تصمیم‌گیری مؤثر درباره آن‌ها را نداشته باشد یا فرایند ارزش‌گذاری، قیمت‌گذاری و فروش آن‌ها از شفافیت و سازوکار بازاری قابل اتکایی برخوردار نباشد، چه انگیزه‌ای برای پذیرش این یونیت‌ها وجود خواهد داشت؟

در چنین شرایطی، احتمال دارد پیمانکار نه از روی انتخاب اقتصادی و ارزیابی سودآوری، بلکه صرفاً به دلیل الزامات قراردادی و تکالیف دولتی این یونیت‌ها را بپذیرد. در ادامه نیز ممکن است بانک‌ها مکلف شوند این دارایی‌ها را در ازای مطالبات خود از پیمانکاران دریافت کنند. در این صورت، چه اتفاق تازه‌ای در اقتصاد رخ داده است؟ آیا دارایی دولت واقعاً به چرخه بهره‌وری بازگشته یا صرفاً از یک ترازنامه به ترازنامه‌ای دیگر منتقل شده است؟

حاصل چنین فرایندی ممکن است صرفاً تزریق مقداری نقدینگی در ازای این یونیت‌ها باشد؛ بدون آنکه بهره‌وری دارایی‌ها افزایش یابد، سرمایه‌گذاری مولد جدیدی شکل بگیرد یا ظرفیت اقتصادی تازه‌ای ایجاد شود. به بیان دیگر، ممکن است ابزار تأمین مالی جدیدی خلق شود، اما مولدسازی واقعی اتفاق نیفتد.

از سوی دیگر، نباید از مسئله مهم اعتماد عمومی غافل شد. مردم زمانی حاضر به سرمایه‌گذاری در ابزارهای مالی جدید می‌شوند که به ثبات اقتصادی، شفافیت مقررات، قابلیت نقدشوندگی دارایی‌ها و امنیت سرمایه‌گذاری اعتماد داشته باشند. در شرایطی که بخش قابل‌توجهی از جامعه اعتماد خود را به اقتصاد و بازارهای مالی داخلی از دست داده است، نمی‌توان صرفاً با طراحی یک ابزار مالی جدید انتظار داشت سرمایه‌های مردمی به سمت آن سرازیر شوند. بنابراین، بدون بازسازی اعتماد عمومی و تضمین منافع واقعی سرمایه‌گذاران، این طرح ممکن است حتی پیش از آنکه به مرحله اجرا و بلوغ برسد، با شکست مواجه شود.

اما نقد اساسی‌تر، به جهت‌گیری راهبردی سیاست اقتصادی کشور بازمی‌گردد. آیا اولویت امروز اقتصاد ایران باید توسعه ابزارهای مالی برای جابه‌جایی و تبدیل دارایی‌های موجود باشد یا فعال‌سازی ظرفیت‌های عظیم و مغفول اقتصادی کشور؟

کشوری با میلیون‌ها جوان مستعد، ظرفیت‌های طبیعی و جغرافیایی کم‌نظیر و فرصت‌های گسترده سرمایه‌گذاری در بخش حقیقی اقتصاد، بیش از هر چیز نیازمند سیاست‌هایی است که سرمایه و استعداد انسانی را به سمت تولید، کارآفرینی، فناوری، توسعه زیرساخت‌ها و خلق ثروت واقعی هدایت کند.

در همین چارچوب، تأکید رهبر شهید بر اینکه سواحل مکران گنج پنهان کشور است، باید به یک راهبرد عملیاتی برای توسعه ملی تبدیل شود؛ راهبردی که با فعال‌سازی ظرفیت‌های دریایی، بندری، صنعتی، گردشگری، انرژی و لجستیکی، زمینه مشارکت مردم و سرمایه‌گذاران را در خلق ثروت واقعی فراهم کند.

البته ابزارهای مالی به‌خودی‌خود نه مذموم‌اند و نه بی‌فایده؛ مسئله آن است که ابزار مالی باید در خدمت تولید و خلق ارزش اقتصادی باشد، نه اینکه جایگزین آن شود. اقتصاد کشور نباید در چرخه مالی‌سازی و جابه‌جایی مالکیت دارایی‌های موجود گرفتار شود و از مأموریت اصلی خود، یعنی توسعه بخش حقیقی اقتصاد، غافل بماند.

پرسش نهایی این است؛ آیا این طرح واقعاً قرار است تخم طلایی مولدسازی دارایی‌های دولت باشد و از دارایی‌های راکد، ثروت جدید خلق کند؟ یا صرفاً سازوکاری برای تبدیل املاک دولت به اوراق و یونیت‌های مالی، انتقال تعهدات و تأمین نقدینگی کوتاه‌مدت است؟

مولدسازی واقعی زمانی اتفاق می‌افتد که دارایی‌های موجود به موتور تولید، اشتغال، سرمایه‌گذاری و خلق ارزش افزوده تبدیل شوند؛ نه اینکه صرفاً شکل مالکیت آن‌ها تغییر کند و در نهایت، بدون خلق ظرفیت اقتصادی جدید، میان دولت، پیمانکاران، بانک‌ها و صندوق‌های مالی دست‌به‌دست شوند.

اقتصاد ایران بیش از آنکه به ابزارهای جدید برای جابه‌جایی دارایی‌های موجود نیاز داشته باشد، به عزم و اراده تحول، اعتماد عمومی، سرمایه‌گذاری مولد و فعال‌سازی گنج‌های پنهان ملی نیازمند است.

سید محمدکاظم رجائی
استاد اقتصاد مؤسسه آموزشی و پژوهشی امام خمینی

۳ ماه ابهام گندمکار برای اعلام نرخ تضمینی



غلامرضا نوری قزلجه؛ وزیر جهاد کشاورزی در تازه‌ترین اظهارات خود اعلام کرده «امیدوار است اعضای شورای قیمت‌گذاری محصولات اساسی کشاورزی تا پایان هفته جاری درباره نرخ خرید تضمینی گندم سال زراعی ۱۴۰۶-۱۴۰۵ به توافق برسند».

این در حالی است که سال زراعی جدید از ابتدای مهرماه آغاز شده و کشاورزان بدون اطلاع از قیمت تضمینی محصول خود، وارد فصل کشت شده‌اند. البته مسئله اصلی صرفاً تأخیر در اعلام یک عدد نیست؛ موضوع، رعایت‌نشدن زمان‌بندی قانونی در یکی از مهم‌ترین تصمیمات اقتصادی بخش کشاورزی است.

در شرایطی که امنیت غذایی کشور به پایداری تولید داخلی وابسته است، انتظار می‌رود وزارت جهاد کشاورزی به‌جای مدیریت بحران پس از وقوع، به اجرای به‌موقع قانون و پیش‌بینی‌پذیر کردن سیاست‌های حمایتی بازگردد.

بر اساس قانون اصلاح تضمین خرید محصولات اساسی کشاورزی، جلسات شورای قیمت‌گذاری باید حداقل سه ماه پیش از آغاز سال زراعی تشکیل شود و قیمت‌ها حداکثر تا پایان تیرماه تعیین شوند. بنابراین وزارت جهاد کشاورزی اکنون با تأخیری بیش از سه ماه نسبت به مهلت قانونی مواجه است.

وقتی دولت عقب می‌ماند

نرخ خرید تضمینی گندم، یکی از اصلی‌ترین متغیرهای اقتصادی در تصمیم‌گیری کشاورزان است. تولیدکننده پیش از آغاز کشت باید هزینه بذر، کود، سم، ماشین‌آلات، دستمزد و تأمین مالی را برآورد کند و بر اساس درآمد احتمالی، درباره سطح زیرکشت تصمیم بگیرد. زمانی که دولت قیمت را پس از آغاز سال زراعی اعلام می‌کند؛ عملاً یکی از مهم‌ترین ابزارهای برنامه‌ریزی را از کشاورز می‌گیرد. در چنین شرایطی، تولیدکننده ممکن است سطح زیرکشت گندم را کاهش دهد، محصول جایگزین انتخاب کند یا با وجود ابهام اقتصادی، ریسک تولید را بپذیرد.

این وضعیت به‌ویژه برای کشاورزان خرد که منابع مالی محدودی دارند، دشوارتر است. تأخیر در قیمت‌گذاری، امکان محاسبه بازده اقتصادی تولید را کاهش می‌دهد و می‌تواند بر تصمیمات کشت و میزان عرضه داخلی گندم در سال آینده اثر بگذارد.

نشانه ضعف در مدیریت مذاکرات

ابعاد مدیریتی این تأخیر زمانی روشن‌تر می‌شود که اختلاف قابل‌توجه میان پیشنهادهای مطرح‌شده بررسی شود. عطاءالله هاشمی؛ رئیس بنیاد ملی گندمکاران از پیشنهاد خرید هر کیلوگرم گندم به قیمت ۸۵ هزار تومان خبر داده است؛ در حالی که به گفته وی، سازمان برنامه و بودجه و وزارت اقتصاد ارقامی در محدوده ۶۰ هزار تومان را مطرح کرده‌اند.

اختلاف ۲۵ هزار تومانی میان این دو پیشنهاد نشان می‌دهد طرف‌های تصمیم‌گیر هنوز درباره هزینه واقعی تولید و سطح حمایت مالی به جمع‌بندی مشترک نرسیده‌اند. البته تعیین نرخ خرید تضمینی صرفاً در اختیار وزیر جهاد کشاورزی نیست و تصمیم نهایی در شورای قیمت‌گذاری اتخاذ می‌شود. با این حال وزیر به عنوان رئیس شورا و متولی اصلی سیاست‌گذاری کشاورزی، مسئولیت مهمی در هماهنگ‌سازی دستگاه‌ها، پیگیری مذاکرات و جلوگیری از طولانی‌شدن اختلافات دارد.

نوری قزلجه پیش‌تر اعلام کرده بود جلسات شورا نزدیک به چند ماه ادامه داشته اما توافق نهایی حاصل نشده است. پرسش اینجاست که چرا اختلافات کارشناسی و بودجه‌ای در موعد قانونی مدیریت نشده و تصمیم‌گیری تا پس از آغاز کشت به تعویق افتاده است؟

وعده به جای تصمیم‌گیری

نکته قابل‌توجه آن است که تأخیر فعلی، نخستین وعده محقق‌نشده وزارت جهاد کشاورزی در این زمینه نیست. اکبر فتحی؛ معاون برنامه‌ریزی و امور اقتصادی این وزارتخانه، ۲۶ مهرماه اعلام کرد که نرخ خرید تضمینی گندم ظرف ۱۰ روز آینده تعیین می‌شود، اما با پایان این مهلت نیز تصمیم نهایی اعلام نشد و اکنون وزیر جهاد کشاورزی بار دیگر از احتمال توافق در هفته آینده سخن می‌گوید.

تکرار وعده‌های زمانی بدون دستیابی به نتیجه، اعتبار سیاست‌گذاری وزارتخانه و کل دولت را نزد تولیدکنندگان تضعیف می‌کند. کشاورز برای برنامه‌ریزی تولید به تصمیم قطعی نیاز دارد، نه وعده‌هایی که زمان تحقق آن‌ها مرتب تغییر می‌کند.

پیامدهای تأخیر در قیمت‌گذاری

پیامدهای این تعلل می‌تواند فراتر از بخش کشاورزی باشد. گندم کالایی راهبردی در تأمین امنیت غذایی کشور است و هرگونه کاهش احتمالی تولید داخلی، نیاز به واردات و تأمین ارز را افزایش می‌دهد.

از سوی دیگر، تعیین دیرهنگام قیمت، حتی اگر با افزایش قابل‌توجه نرخ همراه باشد، لزوماً نمی‌تواند آثار تصمیماتی را که کشاورزان در ابتدای فصل کشت گرفته‌اند، جبران کند.

به بیان دیگر، قیمت مناسب زمانی اثربخش است که پیش از تصمیم تولیدکننده اعلام شود.

وزارت جهاد کشاورزی باید روشن کند چه عواملی مانع اجرای قانون شده، اختلافات میان دستگاه‌های دولتی چرا در موعد مقرر حل نشده و چه سازوکاری برای جلوگیری از تکرار این وضعیت پیش‌بینی شده است. در واقع مسئولیت وزیر جهاد کشاورزی فقط اعلام نرخ نهایی گندم نیست؛ او باید درباره تأخیر در اجرای یک تکلیف قانونی نیز پاسخگو باشد. تعیین قیمت در هفته‌های آینده شاید بلاتکلیفی موجود را پایان دهد، اما نمی‌تواند اصل تأخیر و آثار احتمالی آن بر تصمیمات کشاورزان را نادیده بگیرد.

در شرایطی که امنیت غذایی کشور به پایداری تولید داخلی وابسته است، انتظار می‌رود وزارت جهاد کشاورزی به‌جای مدیریت بحران پس از وقوع، به اجرای به‌موقع قانون و پیش‌بینی‌پذیر کردن سیاست‌های حمایتی بازگردد.

اکبر فتحی؛ معاون برنامه‌ریزی و امور اقتصادی این وزارتخانه، ۲۶ مهرماه اعلام کرد که نرخ خرید تضمینی گندم ظرف ۱۰ روز آینده تعیین می‌شود، اما با پایان این مهلت نیز تصمیم نهایی اعلام نشد و اکنون وزیر جهاد کشاورزی بار دیگر از احتمال توافق در هفته آینده سخن می‌گوید. تکرار وعده‌های زمانی بدون دستیابی به نتیجه، اعتبار سیاست‌گذاری وزارتخانه و کل دولت را نزد تولیدکنندگان تضعیف می‌کند.



اقتصاد معاصر