

ضرباهنگ قابل‌مه‌های خالی

بسم‌الله، بفرمایید چه محصول جایگزینی می‌توانند کشت کنند که به اندازه محصول ممنوعه شما سودآوری حداقلی داشته باشد؟ گفته می‌شود برای تولید یک کیلوگرم هندوانه ۳۰۰ لیتر آب نیاز است و با یک جست‌وجوی ساده در اینترنت متوجه می‌شویم در استان خشکی مانند خراسان جنوبی که دو دهه درگیر خشک‌سالی است، بیش از دو هزار هکتار از اراضی به کشت هندوانه با نیاز آبی ۳۰۰ لیتر برای هر کیلوگرم هندوانه اختصاص پیدا می‌کند. گفته می‌شود مسئولان کشاورزی کشور ترکیه تسهیلاتی برای واردات هندوانه از ایران قائل شده‌اند تا نیاز داخلی کشور خود را برآورده کنند و به کشاورزان خود اجازه نمی‌دهند هندوانه تولید کنند و روزهان بیش از ۷۰۰ تریلی هندوانه‌ای که برای هر کیلوگرم آن ۳۰۰ لیتر آب مصرف شده است، از ایران خریداری می‌کنند. آیا وزیر کشاورزی علت این امر را نمی‌داند؟ یعنی ترک‌ها نمی‌توانند در کشور خودشان هندوانه تولید کنند تا به هندوانه ایران نیاز نداشته باشند؟ اینها کشور‌های حاشیه جنوبی خلیج‌فارس نیستند که در کشاورزی وابسته به خارج هستند. یا در کرمان خصوصا جنوب کرمان هندوانه کشت می‌شود؛ آیا وزیر کشاورزی نمی‌داند مناسب‌ترین زمین برای کشت یونجه اراضی جنوب کرمان است که بعضا تا ۱۲ حین یونجه برداشت می‌شود؟ ارتفاع یونجه‌ای که در جنوب کرمان برداشت می‌شود دو برابر یونجه‌ای است که در همدان و نواحی یونجه‌خیز تولید می‌شود. با یک حرکت ساده و تغییر الگوی کشت، باید از یونجه‌کاری در جنوب خراسان و کرمان و سیستان وبلوچستان به‌جای کشت هندوانه حمایت شود و شرط آن، این است که از صنعت گاوداری در این مناطق حمایت کنیم نه اینکه برای صدور پروانه احداث گاوداری آن‌قدر متقاضی را دنبال استعلامات بی‌خود و بی‌جا بفرستیم که عطای گاوداری را به لقای آن ببخشند. در سال‌های نخست انقلاب و زمانی که اراضی مالکان بزرگ را مشمول کشت موقت و دیگر دستاوردهای خلق‌الساعه انقلاب کردند، کافی بود شش نفر با هم به صورت مشاعی به هیئت‌های هفت‌نفره مراجعه کنند و این هیئت‌ها با تقسیم‌بندی اراضی بین حداقل شش نفر به صورت مشاع جاه عمیقی حفر می‌کردند و یک دستگه تراکتور به مشاع اختصاص می‌دادند؛ همین ساده‌گیری باعث جذب افراد فاقد زمین شد که امروزه بار کشاورزی را به دوش می‌کشند. آن‌آسان‌گیری اول انقلاب امروز به چنان سخت‌گیری‌ای در مراجعه به ادارات دولتی تبدیل شده است که قصه پرغصه مظلومیت کشاورزی امروز را حکایت می‌کند؛ برای نمونه در آن تاریخ با میل و

اراده مسئولان هیئت‌های هفت‌نفره و سازمان آب پروانه بهره‌برداری جاهایی که به کشاورزان اختصاص پیدا می‌کرد تعریف می‌شد. مثلا «قدرت مجازه» چقدر باشد و چاه در طول سال چند ساعت فعال باشد؟ اوایل انقلاب هدف این بود که در تولید کُند مه خودکفایی برسیم و چون کُند در سخت‌ترین شرایط آب‌وهوایی زمان کشت یعنی مهرماه یک آب و در نوروز هم اگر بارندگی نبود یک آب دیگر و در بهار هم چند نوبت آبیاری لازم دارد، در بقیه ساعات چاه خاموش می‌شد. فصل بهار و کشت صیفی‌جات هم نیاز محصولات صیفی ف آب کمتر است. با گذشت زمان کاربری چاه‌های اولیه زیر نظر دولت تغییر کرد؛ برای نمونه در منطقه‌ای که نگارنده از دهه ۷۰ با خرید چند حلقه چاه شروع به کاشت پسته کرد، در آغاز کشاورزان محلی رغبتی به پسته‌کاری نداشتند، چون پیسته محصولی است که حداقل باید ۱۰ سال بدون سودآوری وقت و سرمایه برای آن صرف کرد. فراموش نمی‌کنم یکی از همسایه‌ها وقتی از من پرسید چه محصولی کشت خواهی کرد و از پیسته یاد کردم، اینکه بعد از هموارکردن زمین و آماده‌کردن آن نهال پسته را می‌کاریم، چهار سال بعد نهال کاشته‌شده را سربرداری می‌کنیم و روی جوانه‌های تازه‌پیوند پسته را که باید از باغ مادر تهیه شود پیوند می‌زنیم و سه سال بعد میوه نوبرانه دارد و از سال‌های بعد اقتصادی می‌شود، با سادگی پرسید یعنی شما نهالی که امروز می‌کاری ۱۰ سال دیگر برداشت محصول دارید؟ وقتی جواب مثبت دادم، درحالی‌که به راه خود ادامه می‌داد گفت: خدا به شما عقل بدهد، من لوبیا کاشته‌ام دو ماه دیگر برداشت می‌کنم حوصله صبرکردن ندارم، شما امروز می‌کاری که ۱۰ سال دیگر برداشت کنید؟ درحالی‌که در این ۱۰ سال فقط باید خرج کنید بدون اینکه درآمدی از مزرعه داشته باشید، آقا دیوانه‌اید دیوانه.
باین‌حال امروز همین آقا بعد از ۱۲ سالی که از سرمایه‌گذاری اولیه گذشت، شروع به پسته‌کاری کرد و امروزه از باغداران منطقه است؛ اما دیگر نمی‌تواند باغدار موفقی باشد زیرا سازمان آب و اداره کشاورزی دست به دست هم داده‌اند و طومار چاه آب را پیچیده‌اند. ادعا می‌شود پروانه اولیه مربوط به زراعت بوده با قدرت مجاز ۱۶۰ و سه هزار ساعت کارکرد موتور آب؛ چون باغ احداث کرده‌اید و قدرت مجاز ۱۶۰ و سه هزار ساعت کارکرد موتور آب فقط آبیاری زمستانه شما را تأمین می‌کند، باید افزایش قدرت درخواست کنید که عمدتا با آن موافقت نمی‌شود و برقی کشت مثلا به جای هندوانه، یونجه کشت کنند و به جای احداث گاوداری در حاشیه شهرهای بزرگ، گاوداری‌ها را در مناطق



نعمت احمدی

حقوق دان و وکیل پایه‌یک دادگستری

میرزا رضا کرمانی، قاتل ناصرالدین‌شاه، همشهری دردکشیده من وقتی که بعد از دستگیری، او را پای میز محاکمه بردند، نصیحت جالبی کرد که با تاسف، من همشهری او را بعد از ۱۲۶ سال خطاب به وزیر ووزارتخانه فخریمه کشاورزی و جلیله نیرو، سازمان جهاد کشاورزی و سازمان آب همان مطلب را تکرار می‌کنم…

آخر این گل‌های گوسفند شما، مرتع لازم دارد که چرا کنند، شیرشان زیاد شود، هم به بچه‌های خود بدهند و هم شما بدوشید نه اینکه متصل تا شیر دارند بدوشید و شیر که ندارند گوشت بدنشان را بکلاشید و بتراشید… آقایان… کشاورزان دیگر شیری ندارند، رسیده به استخوانشان که لاید می‌خواهید بدنشان را بکلاشید و بتراشید. عیدانه وزارتین جلیله کشاورزی و نیرو به ضعیف‌ترین بخش جامعه یعنی کشاورزان، صدور قبوض برقی بود که نمی‌دانم کدام شیر پاک یا ناپاک خورده پشت‌میزنشین باغ و دشت ندیده و سرما و گرما و تگرگ و سیل نچشیده‌ای نسخه نابودی بخش کشاورزی، خصوصا باغداری را بپیچید. هیچ فکر نکرد در این آشفته‌بازار فشار و تنگناهای اقتصادی و افزایش بی‌رویه قیمت‌ها که دست دولت در همه لایه‌های آن پیداست، کشاورزی توان تحمل این فشارها را ندارد. اسم کدام کشاورز را در میان دهکداران بانکی دیدید، ابریدگه‌کاری که مسئولان حتی از بردن نام آنها خودداری می‌کنند. قشر زحمتکش کشاورز سال‌هاست اسیر مقررات دست‌وپاگیر کاخ‌نوشینان وزارتین جهاد کشاورزی، نیرو، بازرگانی و مالیات‌های گاموبیگانه است که نمی‌داند چه کند. کشاورز سنگ زربین آسیابی است که در جبهه‌های مختلف باید بجنگد و با تاسف نیروهای جبهه مخالف او از توان و قدرت بی‌جدوحصری برخوردارند. با تغییر اقلیم و کاهش نزولات آسمانی و کم‌شدن حقبانه کشاورز از رودخانه‌ها که بی‌برنامه سدهای کوچک و بزرگ روی رودها بسته‌ایم، زیست‌بوم محصولات کشاورزی را تغییر داده‌ایم با اینکه با وضع موجود صرفه اقتصادی در تغییر الگوی کشتنی است که نیاز کمتری به آب دارد؛ اما وزیران پشت‌ میزنشین فقط و فقط امریه صادر می‌کنند در فلان استان این محصولات کشت نشود.

سنگ اندازی مافیای خودرو در مسیر اجرای برنامه‌های تحولی



مجتبی توانگر

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس

به این جملات دقت کنید:

«عدم رقابتی بودن، تولید پایین و ساختارهای مدیریتی و اقتصادی مهم‌ترین مشکلات صنعت خودروسازی در کشور است».

«دولت نباید بنگاه‌داری کند، نباید مدیران شرکت‌های خودروساز را ما انتخاب کنیم بلکه خود سهامداران باید مدیران را انتخاب کنند.»

«به‌عنوان وزیر صمت با واردات خودرو مخالف نیستم، ممنوعیت واردات در پایان اردیبهشت‌ماه تمدید نخواهد شد، بلکه واردات خودرو طبق ضوابط قبلی به انجام خواهد رسید.»

«امروز خودروساز پول قطعه‌ساز را دیر می‌دهد، بنابراین نمی‌تواند روی کیفیت قطعه اعتراض داشته باشد.»

«مافیای خودرو وجود دارد، اما در جاهایی که شاید با تصور مردم متفاوت باشد یعنی ما شبکه‌هایی داریم که منافع اینها اجازه نمی‌دهد که اتفاقات خوبی بیفتد.»

«بنگاه‌داری دولت آفت‌زاست.»

«شفافیت جریان کالا از واردات قطعه و مواد اولیه تا ساخت قطعه و تحویل آن به خودروساز یکی از مهم‌ترین برنامه‌های وزارت صمت است که سامانه جامع تجارت در این زمینه راه‌اندازی شده است.»

اینها نمونه و عصاره‌ای از مواضع وزیر صنعت، معدن و تجارت

در خصوص وضعیت موجود خودروسازان و توصیف برنامه‌های تحولی این وزارتخانه برای رسیدن به وضعیت مطلوب است. جملاتی که وجه مشترک تمامی آنها را می‌توان در تقابل جدی با مافیای این صنعت عنوان کرد. مافیایی که به تعبیر سپیدرضا فاطمی‌امین در بخش‌های پنهان مرتبط با این صنعت راهبردی و حساس طی ۱۳سال‌های سال، جا خوش کرده است و از دیدگاه نگارنده مهم‌ترین و اثرگذارترین برنامه‌های تقابلی چندین دهه فعالیت‌های مافیایی‌شان را در پروژه‌های تحولی وزارت صمت تحلیل می‌کنند.
همجهه‌های گسترده و پوشش ویژه محتواهای تخریبی علیه وزارت صمت، ممانعت از اطلاع‌رسانی حداقلی فعالیت‌های مثبت، بهبودخواه و تحول‌گرا و همچنین انحصار و محدودیت عملکرد این وزارتخانه در بخش‌های متعدد و گسترده صنعتی، معدنی و تجاری در حوزه خودرو، ایجاد مانع در مسیر اجرای ۹ پروژه تحولی صنعت خودروسازی و تحریک جوامع نخبگانی در جهت تولید مدام بحران و حاشیه برای این وزارتخانه حساس را می‌توان تکه‌های پازل بازی مافیایی دانست که با پیشرفت و تکمیل پروژه‌های تحولی وزارت صمت در حوزه خودروسازی، منافع بسیار فردی، گروهی و محفلی خود را از دست رفته و در مسیر نابودی ارزیابی می‌کنند.
با نگاهی گذرا به محتوای این برنامه‌های تحولی، می‌توان توجه و تمرکز مبتنی بر آسیب‌شناسی‌های علمی و کارشناسی، جامعیت و البته الگوبرداری از سیاست‌گذاری‌ها و تجربه‌های موفق و به‌روز دنیا در حوزه‌های مختلف در دریافت کرد. این پروژه‌ها برای رفع کاستی‌ها و تبدیل چالش‌های این صنعت به فرصت‌های ملموس با هدف «اصلاح ساختار، توسعه همکاری‌های بین‌بنگاهی، ارتقای فناوری و نوآوری و همچنین تسهیل مشارکت‌های بین‌المللی»، تعریف و تدوین شده است. بر اساس برنامه‌ریزی‌های وزارت صمت، صنعت خودرو در سال ۱۴۰۴ باید صنعتی رقابت‌پذیر،

توسعه‌یافته، دارای رشد نسبی پایدار و در مسیر کسب بازارهای منطقه» باشد و با انجام اصلاحات ساختاری در روابط بین خودروساز و قطعه‌ساز، انتظار می‌رود در سال ۱۴۰۱ شرکت‌های خودروساز از وضعیت زیان‌دهی خارج شوند. هرچند ۹ پروژه تحولی در بخش خودروسازی در سطح حاکمیتی طراحی شده‌اند، اما دستیابی به اهداف ترسیم‌شده توسط عوامل و ظرفیت‌های موجود این صنعت (شامل شرکت‌های خودروسازی، قطعه‌سازی و…) محقق می‌شود؛ به شکلی که این پروژه‌ها نقش پشتیبانی برای تحقق پروژه‌های تحولی و فعالیت‌های کسب‌وکارهای صنعت خودرو خواهند داشت.

اصلاح ساختار بازارهای زنجیره تأمین خودرو: این پروژه با هدف کاهش قیمت تمام‌شده، افزایش بهره‌وری بنگاه‌های تولیدی و ایجاد شفافیت در نظام مالکیت بنگاه‌ها تنظیم شده و در راستای آن باید اموال، املاک و سایر دارایی‌های غیرمولد شرکت‌های خودروساز شناسایی و واگذار شده و از همه مهم‌تر ساختار خود سهامداری شرکت‌ها اصلاح شود.

اصلاح ساختار زنجیره تأمین خودرو: بهبود تصویر صنعت خودرو در اذهان عمومی از مهم‌ترین مؤلفه‌های اثرگذار در فروش و صادرات محصولات تولیدی است. باید محورهای انتقادی افکار عمومی و نخبگانی از صنعت خودرو شناسایی شده و برای پاسخ‌گویی به این انتقادات و چالش‌های مطرح‌شده برنامه‌ریزی شود.

راه‌اندازی فرایند نوسازی توانگان: فرایند نوسازی ناوگان فرسوده شامل حمل‌ونقل عمومی (بار و مسافر) و موتورسیکلت از محل منابع مالی حاصل از ماده «۱۳» قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور است و به کاهش آلایندهی و صرفه‌جویی در مصرف سوخت کشور کمک می‌کند.

ارتقای خدمات پس از فروش و حمایت از مصرف‌کنندگان:

مشتریان به‌عنوان حلقه پایانی زنجیره ارزش در توسعه محصول و رونق بازار خودرو نقش دارند. برای ارتقای رضایت مشتریان و اصلاح تصویر ذهنی مصرف‌کنندگان نسبت به این صنعت باید شیوه‌های فروش و خدمات پس از فروش و رسیدگی به شکایات اصلاح شود.
بسترسازی و گسترش فناوری‌های نوین در حوزه حمل‌ونقل: شکاف نوآوری و فناوریان موجود در صنعت خودروی داخلی از آنچه در دنیا اتفاق می‌افتد، استفاده از پنجره‌های فرصت را ضروری می‌کند. با توجه به هدف‌گذاری خودروسازان جهانی برای تولید خودروهای برقی، باید تجهیزات و زیرساخت‌های مورد نیاز برای توسعه تولید خودروهای برقی در کشور ساماندهی و برنامه‌ریزی شود.

گسترش صادرات و تولید خودرو در سایر کشورها: برای مثبت‌شدن تراز ارزی صنعت خودرو باید تولید محصولات در سایت‌های مستقر در سایر کشورها افزایش یابد و به موازات آن جهت ایجاد نمایندگی‌های فروش و توسعه سایر شیوه‌های عرضه و انعقاد موافقت‌نامه‌های تجاری با آن کشورها اقدام شود. همچنین به‌منظور استفاده بهینه از زیرساخت‌های موجود در امر صادرات باید تیراژ محصولات صادراتی در هر یک از خودروسازی‌ها افزایش یابد و در پیمان‌های منطقه‌ای و بین‌المللی حضور فعال داشت.

اصلاح ساختار مالی و سهام‌داری شرکت‌های خودروساز: کاهش قیمت تمام‌شده و افزایش بهره‌وری بنگاه‌های تولیدی و ایجاد شفافیت در نظام مالکیت بنگاه‌ها به همراه شناسایی و واگذاری اموال، املاک و سایر دارایی‌های غیرمولد شرکت‌های خودروساز و اصلاح ساختار خود سهامداری شرکت‌ها از مهم‌ترین مسائل مرتبط با این حوزه است.

تبیین قابلیت‌ها و دستاوردهای صنعت خودرو: جلب مشارکت خبرگان برای شناخت صنعت خودرو و بازسازی افکار عمومی،



دورسدت که امکان کشت و تهیه علوفه آسان است احداث کرد و با هزینه کمتر شیر و مشتقات لبنی را به بازار مصرف رساند. کافی است نگاهی به کامیون‌ها در جاده‌ها داشته باشید، از خود نمی‌پرسید چرا به جای تریلی تریلی حمل کاه و یونجه از مناطق دور‌دست به حاشیه شهرهای بزرگ، گاوداری‌ها را به آن مناطق نمی‌برند تا محصولات لبنی با حجم کمتر را در جاده‌ها ببینیم؟ چرا وزرای کشاورزی و نیرو یک بار هم که شده به این مهم توجه نمی‌کنند؟ به شرایط موجود مزارع و باغات و محصولات تولیدی نگاه کنند و بر

ایده باطلی که قصد آن ویرانی کشاورزی کشور است، اصرار نورزند. افغانستان با حذف قواعد و مقررات مربوط به صادرات زعفران، بازار برمصرف این محصول را از آن خود کرده و ما هنوز اندرخم یک کوچه‌ایم که مقررات مربوط به صادرات زعفران را متناسب با شرایط روز بکنیم یا نه؟ وقتی مقررات دست‌وپاگیر پیش پای کشاورز است، دست واسطه‌ها و قاچاقچی‌ها گره‌گشاست. زعفران قله ایران به آن سوی مرزها قاچاق می‌شود و به نام زعفران افغانستان روانه بازار مصرف می‌شود. آقایان وزرا، خدایی هم هست، یوم‌الحسابی هم هست، به گفته میرزا رضا کرمانی گل‌های گوسفند شما، مرتع لازم دارند که چرا کنند، شیرشان زیاد شود، هم به بچه‌های خود بدهند و هم شما بدوشید؛ اما این گله می‌رود که در مقررات دست‌وپاگیر شما از نفس بیفتد. اگر سررشته‌ای از کشاورزی دارید، صدای امثال من را بشنوید، والا فردا ضرباهنگ قابل‌مه‌های خالی، خواب شما مرکزنشین کاخ‌نشین را آشفته خواهد کرد.

اطلاع‌رسانی مستمر از اقدامات انجام‌گرفته برای رفع نواقص و توسعه فعالیت‌های تولیدی و ارتقای کیفیت و افزایش رضایت مشتریان صورت می‌پذیرد.

بازنگری قواعد صنعت خودرو: برای ساماندهی و امکان‌پذیرشدن برنامه‌ریزی تولید در صنعت خودرو باید قواعد و ضوابط حاکم بر صنعت در موضوعات مختلف نظیر استاندارد، محیط زیست، سوخت، واردات و… بازبینی، آسیب‌شناسی و در تعامل با نهادهای ذی‌دخل اصلاح شود.

نکته بسیار مهم لزوم همراهی تمامی نهاده‌ها و دستگاه‌های اثرگذار با وزارت صنعت، معدن و تجارت در مسیر اجرای این پروژه‌های تحولی به‌ویژه با وجود سنگ‌اندازی‌های متعدد مافیای خودروسازی است. پروژه‌هایی که می‌توانند در کنار اجرای طرح‌های مجلس شورای اسلامی مانند تنظیم‌گری از طریق واردات هدفمند و محدود خودرو، امید و اعتماد مردم عزیز را احیا کرده و این صنعت را همراه با ظرفیت‌های آسانی و نخبگان گسترده این حوزه در جهت تحقق اهداف شعار تولید دانش‌بنان و اشتغال‌آفرین به عنوان یک صنعت پیشرو و سالم معرفی کند؛ به‌ویژه که تحقق وعده‌هایی نظیر تثبیت و تنظیم بازار، محصولات پایه، افزایش قابل توجه حجم صادرات غیرنفتی کشور در سال ۱۴۰۰ و همچنین حذف امضاهای طلایی از فرایندهای وزارت صمت، نوید تحقق اهداف و به‌ثمرنشتن برنامه‌ها و پروژه‌های تحولی در سایر بخش‌ها مانند بخش خودرو را می‌دهد. مجلس شورای اسلامی در این راستا می‌تواند ضمن اجرای تکالیف نظارتی خود به عنوان مشاوران امین و قابل اعتماد مدیران دستگاه‌های اجرایی با ارائه فرصت حداقلی قابل ارزیابی و قابل راستی‌آزمایی فنی و کارشناسی، اجرای پروژه‌ها و تحقق اهداف مدنظر را تسریع کند.

در این‌دوران گرایش‌های دلالی و رشد ضدتولیدی

افزایش یافت… در لحاظ رشد اقتصادی نیز باید

گفت در دوره هشت‌ساله ۱۳۶۸-۱۳۷۲ علی‌رغم افزایش درخور توجه درآمد نفتی نسبت به قبل از انقلاب، متوسط رشد تولید ناخالص ملی نسبت به دوره هشت‌ساله ۱۳۴۲-۱۳۴۹ حدود پنج درصد و نسبت به دوره هشت‌ساله ۱۳۵۰-۱۳۵۷ حدود ۲٫۱ درصد کاهش داشت… باز اینجا هم تأکید بر رشد و بالیدن رانت‌خواران و دلالان است. دولت خاتمی با تدوین برنامه توسعه سوم گام جدیدی در اصلاحات بازاری به‌ویژه خصوصی‌سازی و قوانین ضدتراست برداشت. دولت درصدد تحقق توسعه پایدار بود و موفقیت‌های بسیاری در اجرای برنامه سوم به دست آورد اما در نهایت به اهداف اساسی خود نرسید؛ «خاتمی کمی قبل از پایان دوره هشت‌ساله ریاست‌جمهوری‌اش، تداوم پرداخت یارانه‌ها را بزرگ‌ترین شکست دوره خود دانست… در لحاظ شاخص‌های رفاهی، او اینکه در سایه افزایش قیمت نفت و رونق نسبی اقتصاد درآمد سرانه افزایش یافت اما در پایان این دوره بر اساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس حدود ۵۰ درصد جمعیت روستایی و ۲۰ درصد جمعیت شهری زیر خط فقر نسبی قرار داشتند. از نظر توزیع درآمد نیز ارقام بانک جهانی نشان می‌داد که ۱۰ درصد ثروتمندترین‌ها ۳۷ درصد درآمد ملی را تحصیل و هزینه می‌کردند.» با تأکید بر ۲۰ درصد جمعیت شهری ۵۰ و درصد جمعیت روستایی زیر خط فقر شرایط برای روی‌کارآمدن دولت پوپولیستی احمدی‌نژاد مهیا شد.

دولت نهم و دولت بعد از روی کار آمدن چنان آشکارا دست به تخریب توسعه

ادامه از صفحه اول

دولت در تله رانت‌خواران؟

اقتصادی زد که بحث درباره نتایج و عملکرد آن از حوصله این یادداشت خارج است. انحلال سازمان برنامه‌بودجه‌یابنکر رویکرد اقتصادی این دولت است که پیش از آن با سرپیچی از برنامه چهارم توسعه کلید خورده بود؛ «اما برنامه چهارم که در دولت خاتمی تدوین شده بود و دولت احمدی‌نژاد علی‌رغم مخالفتش با آن مجبور به اجرای آن بود، از دست‌یابی به بسیاری از اهداف خود بازماند. از آنجا که دولت به‌جز سال اول برنامه در سال‌های بعد گزارشی از عملکرد برنامه ارائه نداد، مجلس مجبور شد هیئتی را مأمور تحقیق و تفحص از عملکرد دولت در اجرای برنامه چهارم نماید.»

دولت احمدی‌نژاد بهشت رانت‌خواران تازه به دوران رسیده بود. اینک با توصیف این شرایط باید دید دولت سیزدهم در کجای کار قرار دارد؛ آن‌هم دولتی که در دوره چهارساله اول کارش با اعتراضات مردمی روبه‌رو شده است. دولتی که ثمره یکدستی است اما در برابر مردم تنها مانده است. در شرایط کنونی آنان که از دولت سیزدهم منتفع نمی‌شوند، هیچ کاری از دستشان بر نمی‌آید و هر اقدام آنان چه‌بسا کار را خراب‌تر هم بکند. دولت سیزدهم در وضعیت بغرنجی قرار دارد. پرسش اساسی این است آیا دولت‌ها از جمله دولت سیزدهم در تله رانت‌خواران گیر افتاده‌اند و بیش از آنکه پاسخ‌گوی برنامه‌های خود باشند، پاسخ‌گوی زیاده‌خواهی آنان هستند؟

* برای نوشتن این یادداشت از کتاب «دولت و توسعه اقتصادی: اقتصاد سیاسی توسعه در ایران و دولت‌های توسعه‌گرا»، دکتر محمدتقی دلفروز، نشر آگاه استفاده کرده‌ام.