چهره روز

آری به مزد منطقه‌ای

محمدرضا تاجیک، نماینده کارگران در شورای‌عالی کار می‌گوید: نمایندگان کارگری با اجرای ماده ۴۱ قانون کار مخالف نیستند و اگر در هر منطقه‌ای از کشور، سبد معیشت محاسبه و عدد معیشت در پرداخت دستمزد درنظر گرفته شود، هیچ مخالفتی با مزد منطقه‌ای ندارند.

براساس ماده ۴۱ قانون کار «شورای‌عالی کار همه‌ساله موظف است، میزان حداقل مزد کارگران را برای نقاط مختلف کشور یا صنایع مختلف با توجه به ۲معیار ذیل تعیین کند؛ اول، حداقل مزد کارگران با توجه به درصد تورمی که از طرف بانک مرکزی اعلام می‌شود و دوم، حداقل مزد بدون آنکه مشخصات جسمی و روحی کارگران و ویژگی‌های کار محول شده را مورد توجه قرار دهد باید به‌اندازه‌ای باشد تا زندگی یک خانواده، که تعداد متوسط آن توسط مراجع رسمی اعلام می‌شود را تأمین کند.»

سالانه چندین جلسه کمیته مزد و شورای‌عالی کار با بحث‌های تکراری بر سر همین یک ماده و ۲تبصره از قانون کار برگزار می‌شود و آخرالامر نیز هیچ‌گاه مزد تعیین‌شده با واقعیت مدنظر قانون همخوانی ندارد که اگر همخوانی داشت شکاف مزد و معیشت کارگران به بیش از ۶۰درصد نمی‌رسید. در این میان طرف کارفرمایی روی لفظ «تعیین مزد برای نقاط مختلف» تمرکز کرده و خواستار اجرای آن است. استنباط کارفرمایان این است که با مزد منطقه‌ای در بسیاری از نقاط کشور باید دستمزد کمتری پرداخت شود غافل از اینکه مزد منطقه‌ای قادر به شکستن حداقل مزد موردنیاز برای تأمین معیشت نیست و با توجه به اینکه مزدهای فعلی معیشت نیروی کار را تأمین نمی‌کند، پس مزد منطقه‌ای نیز نمی‌تواند به سرکوب بیشتر دستمزد کمک کند.

نقد خبر

زنان و مصرف گاز

■ **خبر:** مجید چگینی، مدیرعامل شرکت ملی گاز ایران با اعلام مصرف ۶۵درصد تولید گاز کشور در بخش خانگی و تجاری اعلام کرد: بخش قابل‌توجهی از انرژی در کشور در خانواده‌ها و به‌صورت غیربهینه مصرف می‌شود. او افزود: از طرفی، زنان نقشی محوری در عرصه مناسبات تربیتی خانواده به‌عنوان مهم‌ترین بستر تحقق تحولات فرهنگی دارند. به همین دلیل، باید با تلاش بسیار، از همه ظرفیت‌های موجود در این بخش برای اجرای سیاست‌های کلی اصلاح الگوی مصرف، به نحو احسن استفاده کنیم.

■ **نقد:** نقش زنان جامعه در فرهنگسازی الگوی مصرف در خانواده‌ها انکارناپذیر است و آنها با ایفای مسئولیت سازنده خود می‌توانند به مدیریت مصرف انرژی در خانواده‌ها کمک کنند. مشروط به آنکه آموزش و ارتقای آگاهی آنها افزایش یابد. گرم نگه‌داشتن محیط خانه و اصلاح الگوی مصرف گاز در بخش‌های پخت‌وپز می‌تواند از طریق زنان به شکل مؤثری تغییر کند و در این مسیر دیگر اعضای خانواده هم باید احساس مسئولیت کنند. به واقع با رویکرد زنان و مصرف بهینه گاز می‌توان بخشی از ناترازی انرژی به‌ویژه در بخش برق، آب و گاز را مدیریت کرد و زنان جامعه را باید سفیران اصلاح الگوی مصرف انرژی برگزید و آنها را تشویق کرد. بپذیریم عبور از تنگنای گازی در زمستان سخت با توجه زنان به مصرف گاز ممکن خواهد بود.

بازار

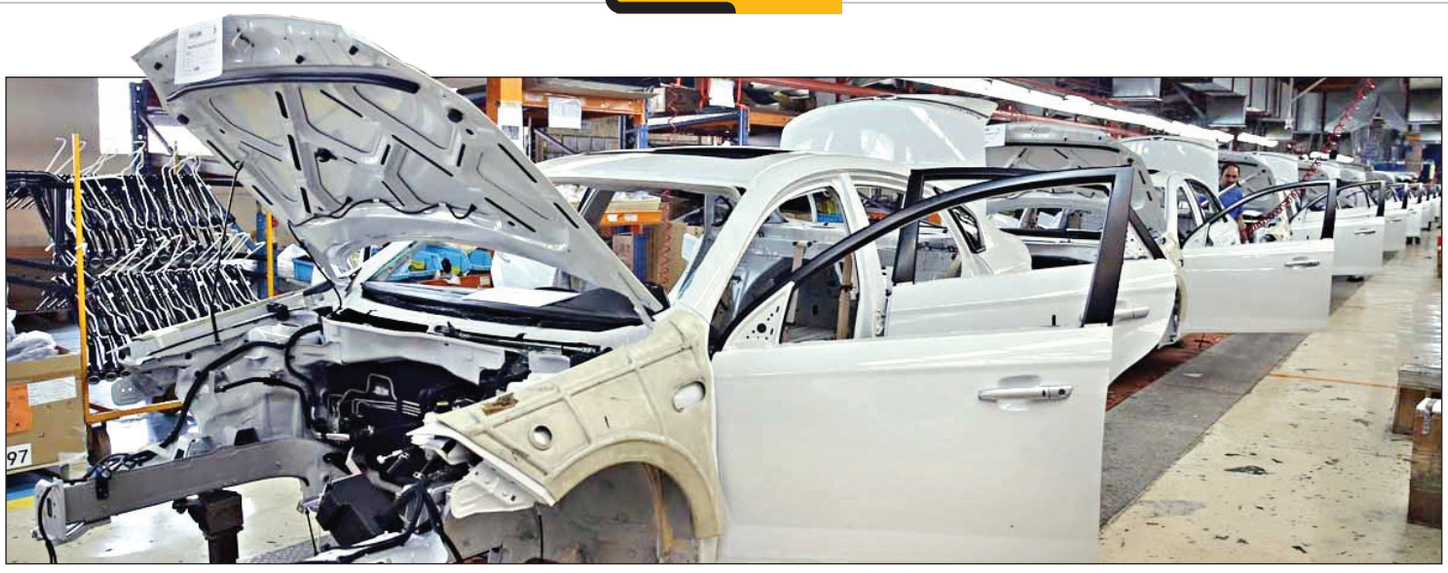
رفت‌وبرگشت قیمت‌ها در بازار گوشت

در شرایطی که قیمت گوشت مرغ به کمتر از نرخ خرید تضمینی رسیده، قیمت گوشت قرمز همچنان در حال افزایش است. به گزارش همشهری، دولت هر کیلوگرم مرغ را به‌صورت تضمینی و به قیمت ۶۳هزار تومان خریداری می‌کند درحالی‌که قیمت آن در بازار تا ۴۷هزار تومان نیز افت کرده است. در این شرایط برای جلوگیری از ضرر مرغداران، همچنان خرید تضمینی این محصول با قیمت بالاتر از بازار ادامه دارد و حتی نرخ عوارض صادرات گوشت مرغ نیز صفر تعیین شده است؛ اما در بازار گوشت قرمز که نرخ تضمینی هم برای آن تعیین نشده، قیمت‌ها وارد روند صعودی شده‌اند.

افشین صدردادرس، مدیرعامل اتحادیه دام سبک گفته است: قیمت دام زنده کمی افزایش داشته اما جهش قیمت گوشت قرمز در بازار ربطی به تولیدکننده ندارد و این عوامل بازار هستند که قیمت‌ها را تعیین می‌کنند. به عقیده او نزدیک شدن به بازار شب یلدا و شب عید نیز در این زمینه تأثیرگذار است. صدردادرس می‌گوید: با توجه به نرخ دام زنده حداکثر قیمت گوشت شقه گوسفندی بره نر ۲۰۰هزار تومان، میش ۱۲۰هزار تومان و بز ۱۰۰هزار تومان است؛ اما در بازار و حتی در میادین میوه و تره‌بار گرانفروشی می‌شود. در عین حال علی‌اصغر ملکی، رئیس اتحادیه گوشت گوسفندی، قاچاق دام نیز دلیل افزایش قیمت گوشت در بازار را خروج قانونی و غیرقانونی دام از کشور می‌داند و می‌گوید: هم‌اکنون قاچاق دام از کردستان به عراق در حال انجام است و همین امر در کنار صادرات قانونی، منجر به نوسانات قیمت در بازار شده است. صادرات دام به دبی، کویت و قطر و قاچاق دام نیز از پیرانشهر به عراق انجام می‌شود.

او با بیان اینکه قیمت هر کیلوگرم دام ۹۰هزار تومان است، می‌افزاید: خروج دام از کشور و همچنین، مشکلات تردد ناشی از بارندگی‌های اخیر، باعث افزایش ۱۰ تا ۱۲هزار تومانی قیمت هر کیلوگرم گوشت نسبت به هفته قبل شده است.

به عقیده ملکی، اگر مسئولان جلوی قاچاق و صادرات دام را نگیرند، التهابات قیمت در بازار استمرار خواهد داشت.



آغاز خصوصی‌سازی در جاده مخصوص با فروش پارس‌خودرو

به‌گفته رئیس سازمان خصوصی‌سازی، مجوز واگذاری سهام شرکت پارس خودرو، صادر شده است

خودرو

رئیس سازمان خصوصی‌سازی از صدور مجوز واگذاری سهام شرکت پارس‌خودرو خبر داد و گفت: به دلیل اصرار وزارت صنعت بر واگذاری پارس‌خودرو، مقرر شد تعهدات روشنی در قبال واگذاری سهام خودروسازان تدوین شود؛ بر همین مبنا در روز سه‌شنبه، تفاهمنامه‌ای در این زمینه، امضا شد. طبق این تفاهمنامه باید سهام تودلی ایران‌خودرو و سایپا تا پایان سال‌جاری واگذار شود؛ همچنین همه محصولات این شرکت‌ها باید تا پایان سال از شمول قیمت‌گذاری خارج شود.

به گزارش همشهری، اسفند سال قبل در جریان دیدار رئیس‌جمهوری از شرکت‌های خودروساز، سیدابراهیم رئیسی در یک فرمان هشت‌ماده‌ای دستور داد سهام شرکت‌های خودروسازی ظرف ۶ماه به بخش خصوصی واگذار شود. تکیه اصلی بر واگذاری ایران‌خودرو و سایپا بود اما با وجود آنکه ۷۵روز از مهلت تعیین‌شده می‌گذرد، هنوز امکان واگذاری سهام شرکت‌های خودروساز فراهم نشده است. استدلال سازمان خصوصی‌سازی این است که ابتدا باید مشکل قیمت‌گذاری دستوری و واگذاری سهام شرکت‌های زیرمجموعه یا تودلی شرکت‌های خودروسازی حل شود تا امکان واگذاری سهام این شرکت‌ها نیز فراهم شود. در چنین شرایطی اما آنطور که خبرها نشان می‌دهد وزارت صنعت در تلاش است تا قبل از واگذاری سهام شرکت‌های ایران‌خودرو و سایپا، سهام شرکت پارس‌خودرو ـ از زیرمجموعه‌های شرکت سایپا ـ را واگذار کند؛ موضوعی که به نظر می‌رسد با تعیین شرط و شروطی مورد موافقت سازمان خصوصی‌سازی نیز قرار گرفته است. با این حال در مورد واگذاری سهام این شرکت باید هیأت مدیره سایپا به‌عنوان سهامدار عمده تصمیم بگیرد که البته صندلی‌های اصلی در هیأت‌مدیره سایپا نیز در اختیار دولت است.

واگذاری پارس‌خودرو

آن‌طور که وزیر صنعت و رئیس سازمان خصوصی‌سازی خبر داده‌اند جلسات مختلفی برای واگذاری سهام شرکت‌های خودروسازی تشکیل شده و بعد از برگزاری این نشست‌ها طرفین بر واگذاری سهام پارس‌خودرو با تعیین شرط و شروطی به توافق رسیده‌اند. رضا فاطمی‌امین روز گذشته در همین باره گفت: با هماهنگی انجام‌شده، مجوز واگذاری سهام یکی از خودروسازها صادر شده که به‌زودی به مزایده گذاشته خواهد شد. رئیس سازمان خصوصی‌سازی نیز در توضیحات تکمیلی در این‌باره گفت: مجوز واگذاری شرکت پارس‌خودرو صادر شده اما به دلیل اینکه پارس‌خودرو مستقیم سهام متعلق به دولت محسوب نمی‌شود، هیأت‌مدیره و مجمع شرکت سایپا برای نحوه واگذاری و ارزشگذاری آن تصمیم می‌گیرد.

طبق تفاهم انجام‌شده بین وزارت صنعت و سازمان خصوصی‌سازی باید سهام تودلی ایران‌خودرو و سایپا تا پایان سال‌جاری واگذار و همه محصولات این شرکت‌ها تا پایان سال از شمول قیمت‌گذاری خارج شود

حسین قربان‌زاده توضیح داد: وزارت صنعت تقاضای صدور مجوز واگذاری سهام شرکت پارس‌خودرو از زیرمجموعه‌های شرکت سایپا را ارائه داده بود که این موضوع در جلسات فنی متعددی مورد بحث قرار گرفت و تأکید شد در موضوع واگذاری شرکت‌های ایران‌خودرو و سایپا، اولویت واگذاری مدیریت این دو شرکت و خروج دولت از آنهاست که مقدمه لازم آن، حذف قیمت‌گذاری دستوری محصولاتشان است. او افزود: برای واگذاری واقعی مدیریت، در گام اول باید سهام تودلی و چرخه‌ای این دو شرکت واگذار شود تا قفل سهامداری آنها باز شود.

قربانزاده تأکید کرد: پیرو اصرار وزارت صنعت بر واگذاری پارس‌خودرو، مقرر شد تعهدات روشنی در قبال واگذاری این دو شرکت نهایی شود که در روز سه‌شنبه، تفاهمنامه‌ای بین سازمان خصوصی‌سازی، سازمان نوسازی و گسترش صنایع و معاونت صنایع حمل‌ونقل وزارت صمت امضا شد.

رئیس سازمان خصوصی‌سازی ادامه داد: مطابق این تفاهمنامه باید تا پایان بهمن استراتژی توسعه صنعتی صنعت خودرو با افق ده‌ساله به‌صورت رسمی منتشر شود تا همه نقش‌آفرینان این صنعت از چشم‌انداز این صنعت و قابل‌پیش‌بینی‌بودن متغیرهای آن مطمئن شوند و تمام محصولات ایران‌خودرو و سایپا تا پایان سال از شمول قیمت‌گذاری دستوری، خارج شوند؛ همچنین واگذاری سهام تودلی این‌دو شرکت تا پایان سال به سرانجام برسد.

معاون وزیر اقتصاد افزود: با این شروط و تعهداتی که وزارت صنعت به صورت مکتوب ارائه کرده، سازمان خصوصی‌سازی مجوز واگذاری پارس‌خودرو- از زیرمجموعه‌های شرکت سایپا- را صادر کرده است.

جزئیات شروط تعیین‌شده

طبق تفاهمنامه‌ای که بین وزارت صنعت، سازمان خصوصی‌سازی و سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران امضا شده قرار است تا پایان سال، سهام تودلی یا چرخه‌ای ایران‌خودرو و سایپا واگذار شود؛ در غیر این صورت از ابتدای سال ۱۴۰۲ به بعد، حق رأی ناشی از این سهام، در مجامع این شرکت‌ها سلب خواهد شد. همچنین تا پایان امسال باید تمام محصولات ایران‌خودرو و سایپا از شمول قیمت‌گذاری خارج شود و وزارت صنعت موظف است تا پایان همین ماه، سازوکار اجرایی آن را ارائه کند.

همچنین طبق توافق انجام‌شده، دولت باید منابع مالی تکلیفی را قبل از اجرای تکالیف، به حساب خودروسازان واریز کند. به بیان دیگر تکالیف عرضه و فروش محصول، خارج از قواعد بازار که به کاهش درآمد یا افزایش هزینه شرکت‌های خودروسازی منجر می‌شود، منوط به جبران منابع آن قبل از اجرای تکالیف است.

وزارت صنعت همچنین مکلف شده سند استراتژی صنعتی ده‌ساله صنعت خودروسازی را تا پایان بهمن‌ماه امسال، تهیه و به سازمان خصوصی‌سازی ارائه کند. وزارت صنعت در این سند باید مسائلی ازجمله بهبود فضای تولید و کسب‌وکار و ارتقای سطح رقابت‌پذیری و پیش‌بینی‌پذیری صنعت خودرو را مد نظر قرار دهد. این سند همچنین باید شرایطی را فراهم کند که مداخله دولت در شرکت‌های خودروسازی را که فضای ناعادلانه برای آنها ایجاد می‌کند، از بین ببرد؛ به طوری که برای همه فعالان صنعت خودرو، حضور در این صنعت، کاملا شفاف و قابل پیش‌بینی باشد. این سند همچنین باید به اطلاع عموم مردم نیز برسد.

مرکز پژوهش‌های مجلس از ۷مسیر انحرافی پرده‌برداری کرد

دست‌اندازهای مناطق ویژه در سرمایه‌گذاری و اشتغال

تجارت

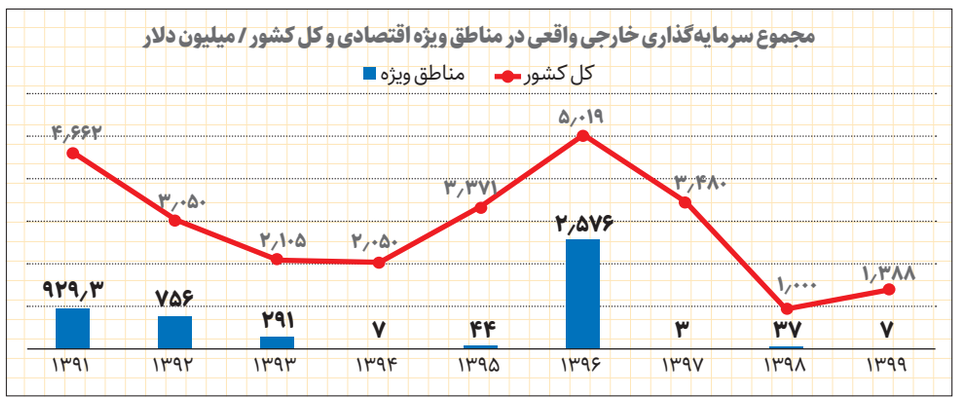
مرکز پژوهش‌های مجلس با ارزیابی بیش از ۸۰منطقه ویژه اقتصادی از ۷مسیر انحرافی در شکست این مناطق پرده‌برداری و اعلام کرد: از سال ۱۳۷۵ تا حالا طرح تاسیس ۸۰منطقه ویژه اقتصادی در کشور به تصویب رسیده که فقط ۳۰منطقه از میان آنها فعال است درحالی‌که براساس لوایح و طرح‌های ارائه شده از مجلس و دولت قرار است ۹۰منطقه ویژه اقتصادی دیگر هم ایجاد شود. به گزارش همشهری، ایجاد مناطق ویژه اقتصادی با شعار افزایش سرمایه‌گذاری و پشتیبانی از تولید و توسعه صادرات در حالی آغاز شده که به‌دلیل امتیازات و مشوق‌های گمرکی و مالی انتظار می‌رفت که باعث تحرک در اقتصاد منطقه‌ای و ایجاد اشتغال شود، اما آمارهای رسمی از شکست در این مناطق خبر می‌دهد. به‌گونه‌ای که هرچند تراز تجاری مجموع مناطق ویژه اقتصادی در فاصله سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۳ مثبت ۹۱میلیارد دلار اعلام شده اما بدون احتساب عملکرد مناطق ویژه انرژی شامل انرژی پارس، پتروشیمی بندرامام و لاوان که به صادرات و واردات مشتقات نفتی و میعانات گازی اقدام می‌کنند، تراز تجاری این مناطق منفی بوده است. تا جایی که در سال ۱۳۹۹ صادرات از مناطق ویژه اقتصادی فعال ۹میلیارد و ۳۸میلیون دلار بوده که بدون احتساب مناطق انرژی سه‌گانه، میزان صادرات این مناطق به ۱۰۷۹میلیون دلار می‌رسد درحالی‌که در همان سال ۱۶۵۸میلیون دلار واردات صورت گرفته که بیانگر تراز تجاری منفی ۵۷۹دلاری است.

نبض سرمایه‌گذاری

بازوی تحقیقاتی مجلس می‌گوید: حجم سرمایه‌گذاری در مناطق ویژه اقتصادی در فاصله سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۹ به‌طور متوسط سالانه معادل ۴۶۵میلیون دلار بوده که ۶۰درصد سهم مناطق ویژه انرژی بوده است. افزون بر این میانگین سرمایه‌گذاری داخلی به‌صورت ریالی در این مناطق معادل ۱۳,۳هزار میلیارد تومان و به‌صورت ارزی معادل ۴میلیارد دلار بوده که ۵۵درصد آن به ۳منطقه ویژه لاوان، بندر امام و پارس اختصاص داشته است.

خبری از سرمایه خارجی نیست؟

این گزارش نشان می‌دهد بخش عمده‌ای از توسعه و رونق مناطق ویژه اقتصادی فعال، ناشی از سرمایه‌گذاری‌ها و منابع داخلی است و این مناطق در جذب سرمایه‌های خارجی موفق نبوده‌اند. این در حالی است که یکی از اهداف اصلی ایجاد مناطق ویژه اقتصادی جذب سرمایه‌های خارجی و استفاده از منابع مالی خارجی برای توسعه و انتقال فناوری بوده است. براساس آمارهای رسمی، حجم کل سرمایه‌گذاری خارجی واقعی در کل کشور در فاصله سال‌های ۱۳۹۱ تا ۱۳۹۹ به ۲۶میلیارد و ۱۲۶میلیون دلار رسیده که سهم مناطق ویژه اقتصادی ۴میلیارد و ۶۵۰میلیون دلار بوده است.



مکث

۷ عامل انحراف از اهداف

مرکز پژوهش‌های مجلس تأکید دارد ادامه فعالیت و گسترش ۵۰منطقه ویژه اقتصادی غیرفعال نیازمند بازنگری است زیرا ۷عامل باعث شکست و انحراف در این مناطق ویژه شده است که عبارتند از:

- **تکیه بر جنبه‌های توسعه منطقه‌ای و اولویت‌های محلی در فرایند تصویب مناطق.**
- **ناآشنایی تصمیم‌گیران با سایر ابزارهای قانونی توسعه و ظرفیت‌های منطقه**
- **عدم‌پذیرش مسئولیت سازمان منطقه توسط بخش‌های خصوصی و دولتی**
- **ناتوانی و ضعف سازمان‌های متولی مناطق ویژه اقتصادی غیرفعال و راکد**
- **همکاری نکردن بخش‌های دولتی به‌ویژه در تأمین زیرساخت‌های مورد نیاز**
- **نبود صرفه اقتصادی راه‌اندازی و فعالیت در منطقه ویژه اقتصادی راکد**
- **مکان‌یابی نامناسب و دورافتادگی از زیرساخت‌ها و صنایع وابسته به آن**

نهاد تحقیقاتی وابسته به مجلس فاش می‌سازد: گسترش بی‌رویه معافیت‌های تجاری از طریق مناطق ویژه و آزاد، اعمال مقررات عمومی کشور را با مشکل مواجه خواهد کرد و درصورتی‌که سیاست تجاری کشور در تضاد با گسترش کمی و جغرافیایی مناطق اقتصادی آزاد یا ویژه باشد، باعث بروز حاکمیت دوگانه در نظام تجاری کشور می‌شود.

چرا شغل کافی ایجاد نشد؟

دبیرخانه شورای‌عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی تا پایان سال ۱۳۹۹ از اشتغال ۱۴۵هزار نفر در مناطق ویژه اقتصادی ایران خبر می‌دهد که ۱۰۳هزار نفر در بخش تولید، ۲۵هزار نفر به‌صورت پیمانکاری، ۱۱هزارنفر در واحدهای خدماتی، ۶هزار نفر در سازمان‌های متولی اداره این مناطق و ۶۸۱نفر هم در واحدهای بازرگانی اشتغال دارند. به‌عبارت دیگر، این گزارش می‌افزاید: به‌صورت میانگین در هر منطقه ویژه اقتصادی فعال ۱۸واحد تولیدی فعالیت دارد که مجموع شاغلان در این واحدهای تولیدی ۱۰۳هزار نفر برآورد شده است.

طبق این گزارش ۸۰درصد از نیروهای شاغل در واحدهای تولیدی و ۶۵درصد از کل اشتغال این مناطق سهم مناطق انرژی لاوان، بندر امام و پارس است. مرکز پژوهش‌های مجلس می‌گوید: متأسفانه مناطق آزاد و ویژه اقتصادی فاقد برنامه‌های هدف‌گذاری شده مشخص ازسوی قانونگذار است و عملاً هر نوع و هر میزان دستاوردی می‌تواند به‌عنوان شاخص عملکردی مورد توجه قرار گیرد بدون آنکه مشخص شود آیا ایجاد مثلا هزارشغل یا صادرات ۲۰۰میلیون دلاری در یک منطقه در طول برنامه‌های توسعه اقتصادی در مقایسه با اهداف ایجاد منطقه، یک دستاورد مطلوب بوده است یا خیر؟

بازوی تحقیقاتی مجلس با ارزیابی عملکرد مناطق آزاد و ویژه اقتصادی نتیجه می‌گیرد: مناطق ویژه اقتصادی فعال به‌دلیل وسعت محدود، استقرار گمرک ایران در مبادی مناطق، عدم‌حضور محدوده‌های مسکونی در منطقه، ممنوعیت خرده‌فروشی و عدم‌معافیت واردات کالای همراه مسافر، تعیین حوزه فعالیت تخصصی برای اغلب مناطق، تعیین سازمان متولی مرتبط و نسبتاً توانمند و عدم‌وابستگی درآمد مناطق به واردات، از معضلات کمتری نسبت به مناطق آزاد تجاری صنعتی برخوردار بوده و در برخی از شاخص‌ها نیز دارای عملکرد بهتری هستند.

مسکن

رمزگشایی از برنامه‌های وزیر جدید

رؤیای جهش راه و مسکن محقق می‌شود؟

مهرداد بذرپاش با ۱۸۷ رأی موافق، از مجموع ۲۶۳نماینده حاضر در صحن مجلس به‌عنوان وزیر جدید راه و شهرسازی انتخاب شد

وزیر جدید راه و شهرسازی، رأی اعتماد مجلس را گرفت و قرار است حوزه‌های راه و شهرسازی از اینجا به بعد با برنامه پیشران مهرداد بذرپاش برای حرکت جهش‌وار، اداره شود. آیا او که در دیوان محاسبات خدمت کرده و با زیر و بم بودجه آشنا شده است، می‌تواند با شیوه‌های جدید تأمین مالی، گره از ابرچالش وزارت راه و شهرسازی بگشاید؟

به گزارش همشهری، نمایندگان مجلس با انتصاب مهرداد بذرپاش در پست وزارت راه و شهرسازی موافقت کردند. بذرپاش در حالی پا به برج دادمان می‌گذارد که نهضت ملی مسکن با چالش مواجه است، توسعه ریلی نیازمند سرمایه‌گذاری‌های کلان است و صنعت هوایی نیز زیر فشار تحریم و محدودیت اوضاع خوبی ندارد. بذرپاش در جلسه رأی اعتماد مجلس، با اشاره به اینکه ۵صنعت مرتبط به وزارت راه و شهرسازی دچار فرسودگی است، بحران اصلی را روش‌های تأمین مالی برای پروژه‌ها عنوان کرد.

برنامه پیشران برای حرکت جهش‌وار

سکاندار جدید وزارت راه و شهرسازی، در نشست علنی دیروز مجلس با ۱۸۷ رأی موافق، ۶۴رأی مخالف، ۷رأی ممتنع و ۵رأی باطله از مجموع ۲۶۳نماینده حاضر در صحن، تصدی این وزارتخانه را برعهده گرفت. او در جریان تشریح برنامه‌های خود برای جلب اعتماد نمایندگان مجلس، از برنامه‌های پیشران برای پیشرفت و حرکت جهش‌وار صحبت کرد که تا چند سال آینده کشور را به نقاط عالی می‌رساند. البته برنامه وزیر جدید راه و شهرسازی به‌صورت تفصیلی منتشر نشده؛ اما طبق اظهارات بذرپاش، نمایندگان مجلس به‌خصوص در کمیسیون عمران در جریان آن قرار گرفته‌اند. او می‌گوید: «۵صنعت اصلی وزارت راه و شهرسازی یعنی صنایع ریلی، هوایی، دریایی، ساختمان و حمل‌ونقل با چالش فرسودگی روبه‌رو بوده» و در مقایسه با سایر کشورها توسعه نیافته‌اند. از اظهارات بذرپاش چنین به‌نظر می‌رسد که او می‌خواهد در این ۵صنعت از طریق شیوه‌های جدید تأمین مالی، استفاده از فناوری، استفاده از ظرفیت واردات و تسریع در پروژه‌های ترانزیتی به رفع مشکلات بپردازد. نکته جالب در اظهارات بذرپاش این است که او می‌گوید به گزاره «صنعت یعنی بازار، قیمت تمام شده، نرخ فروش، فناوری و انتقال فناوری» معتقد است و از قضا بخش قابل‌توجهی از مسائل موجود حوزه راه و شهرسازی ناشی از همین گزاره است که به اقتصاد کلان گره خورده و بر همین اساس؛ مادامی که فضای اقتصاد کلان بسامان نشود، بسیاری از این چالش‌ها و مسائل نظیر تورم مسکن، افزایش هزینه ساخت و... علاج‌پذیر نیست. با این حساب، وزن مسائل و چالش‌هایی که رفع آنها، مستلزم اجرای این برنامه پیشران محسوب می‌شود، به حدی است که نمی‌توان صرفاً به‌واسطه ارائه چنین برنامه‌ای به گشایش در حوزه‌های راه و شهرسازی امیدوار بود؛ اما از آنجا که بذرپاش ۲,۵سال پیش از همین مجلس رأی اعتماد ریاست دیوان محاسبات را گرفته و خود را فرزند این مجلس می‌داند و مجلس نیز به‌عنوان متولی اصلی قانون جهش تولید مسکن، تمام‌قد پشت نهضت خانه‌سازی ایستاده است، می‌توان امید داشت که به مدد مساعدت مجلس، رفع بخشی از مسائل این وزارتخانه تسهیل شود.

نهضت خانه‌سازی از نگاه جدید

از وقتی مجلس قانون جهش تولید مسکن را تصویب کرد و دولت سیزدهم نیز بنا به تعهد انتخاباتی، نهضت ملی مسکن را برای احداث سالانه یک‌میلیون واحد مسکونی با حذف قیمت زمین و پرداخت تسهیلات کلان بانکی در دستور کار قرار داد، همواره متولیان نهضت خانه‌سازی سعی در کوچک نشان دادن بار هزینه‌ای این نهضت داشتند و گاهی نرخ اعلامی از سوی آنها برای هزینه ساخت یک مترمربع زیربنای مسکن دولتی نسبت به نرخ‌های اعلامی انبوه‌سازان و سازندگان بخش خصوصی، از نصف هم کمتر بود. بذرپاش اما، در جلسه رأی اعتماد مجلس حساب‌کتاب نهضت خانه‌سازی را رو کرد و از سختی راه خبر داد. این رفتار او، بی‌شباهت به شجاعت رستم قاسمی، وزیر مستعفی وزارت راه و شهرسازی در آخرین روزهای وزارتش نبود که بی‌پرده در مورد وخامت اوضاع در ناوگان جاده‌ای و صنعت ریلی، هوایی و فرودگاهی سخن می‌گفت با این تفاوت که قاسمی در پایان بود و بذرپاش در آغاز. اصلی‌ترین محاسبه‌ای که بذرپاش در مورد نهضت خانه‌سازی ارائه داد و البته همچنان کمتر از نرخ‌های واقعی است، مقایسه منابع موردنیاز ۴میلیون واحد مسکونی با کل بودجه دولت بود. وزیر راه و شهرسازی با طرح این پرسش که آیا باید برای نهضت ملی مسکن نیز مانند مسکن مهر ردیف بودجه‌ای تعریف کرد؟ گفت: ۴ میلیون مسکن با متراژ ۱۰۰ متر برای هر واحد، معادل ۴۰۰ میلیون مترمربع مسکن است که برای ساخت آن متری ۷ میلیون تومان نیاز مالی داریم که به قیمت امروز ۲۸۰۰هزار میلیارد تومان خواهد شد؛ درحالی‌که بودجه دولت در سال‌جاری ۱۵۰۰هزار میلیارد تومان است و ما فقط برای ساخت مسکن ۲ برابر بودجه کل کشور در سال ۱۴۰۱ پول نیاز داریم. به این ماجرا باید تعهد دولت برای تکمیل ۲۴۰هزار واحد مسکن مهر نیز به آن اضافه شود.

دورنمای وزارت بذرپاش

کیفیت برنامه‌های وزیر جدید راه و شهرسازی و میزان موفقیت او در شیوه‌های جدید تأمین مالی حوزه‌های تحت امر، می‌تواند درصد توفیق در رفع چالش‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی، مسکنی و ترانزیتی را تغییر دهد؛ اما این‌همه ماجرا نیست. کاهش تورم مسکن از وعده‌های بذرپاش است که بخشی از آن با تسهیل و تسریع ساخت مسکن دولتی برای متقاضیان این واحدها محقق می‌شود اما مادامی که درد تورم اقتصاد درمان نشود، همانگونه که عرضه ۶۰تن سکه طلا در سال ۹۷نتوانست از ۱۷برابر شدن قیمت جلوگیری کند، ساخت مسکن ارزان نیز قدرت ساماندهی بازار سرمایه‌ای مسکن را نخواهد داشت. در بحث صنعت حمل‌ونقل نیز، گرچه استفاده از ظرفیت‌های واردات به‌صورت مقطعی کارساز است؛ اما درنهایت ابزار قیمت، تعیین‌کننده سرنوشت خواهد بود و صرفاً با تغییر نگاه و رویکرد نمی‌توان اثرات درد کهنه اقتصاد بر حوزه‌های مختلف را محو کرد. درد از هر طرف که خوانده شود، درد است.