

سمرقاله

رایزنان بازرگانی ای که کشور نیاز دارد

سیدمحمدرضا طباطبایی

کارشناس بازرگانی بین‌الملل



در سایت روزنامه بخوانید:



هم می‌رسید.

اما اکنون، چه به دلیل بیماری کرونا چه به دلیل کمبود منابع مالی لازم و چه به دلیل فقدان نگاه استراتژیک و اهمیت ندادن به این حوزه، به‌دترت کشوری را می‌پایم که راینزان بازرگانی فعال داشته باشیم؛ غافل از اینکه اگر راینزن بازرگانی در هر کشوری به‌درستی و شایستگی وظایف خویش را انجام دهد اثر قابل ملاحظه‌ای بر ارتباطات تجاری بین دو کشور خواهد گذاشت و این اثر ده‌ها و شاید صدها برابر هزینه استقرار راینزان بازرگانی کشورمان در آن کشور خاص خواهد بود.

متأسفانه در طی سال‌های اخیر حتی فرآیند انتخاب راینزان بازرگانی محصور شده است؛ صرفاً کارکنان یک وزارتخانه و برگزاری مصاحبه و آزمون و همان فرآیندهای جذبی که برای دستگاه‌های دولتی دهه‌هاست، اجرا می‌شود و آثار آن را می‌بینیم.

به نظر نگارنده این سطور، اگر قرار است در دولت آینده درباره تجارت بین‌الملل و افزایش فرصت‌های اقتصادی کشورمان در حوزه صادرات و ارزآوری اتفاقی بیفتد، یکی از عوامل مهم قطعاً حضور راینزان بازرگانی است که اگر به روال قبل باشد که سال‌هاست آن را دیده‌ایم، همین است که هست و اتفاق خاصی قابل تصور نیست.

آسیب‌شناسی آنچه دلایل توفیق اندک این افراد در سنوات گذشته بود، بحث مهمی است که به طور اختصار و به دلیل اینکه به این جمع‌بندی برسیم که به چه راینزان بازرگانی‌ای در آینده نیاز داریم به صورت تیتروار ارائه می‌شود:
۱- آشنایی جامع با زبان، فرهنگ و ادبیات اقتصادی و تجاری یک کشور عامل مهمی در ایجاد ارتباط مناسب با فعالان اقتصادی آن کشور است. به عنوان مثال درست است که زبان انگلیسی امروزه زبان بین‌المللی اول دنیا است؛ اما اگر قرار است یک تجارت پویا و نزدیک داشته باشیم بهتر است با زبان همان کشور یا بازرگانان ارتباط برقرار شود. نمونه آن کشورهای عربی که اصولاً مردمان آن کشورها زبان عربی را نه تنها یک زبان ارتباطی بلکه یک فرهنگ می‌دانند. این مثال ساده را می‌توانیم بسط دهیم در حوزه فرهنگ و حوزه ادبیات تجاری هر کشور و نتیجه اینکه مقدمه یک فعالیت اقتصادی محکم و پایدار ایجاد ارتباط موثر و کارآمد با اطراف مقابل است. به رغم مفصل بودن این بحث به اختصار از آن می‌گذرم.

۲- تسلط بر نظام‌های مبادله پولی بین دو کشور خصوصاً در دوره اعمال تحریم بر نظام مالی و پولی کشور ما و ارائه راهکارهای مشکل‌گشا و خلاقانه و خصوصاً ارائه مشاوره به فعالان اقتصادی هر دو کشور که بتوانند شبه LC فی مابین خود و احتمالاً طرف ثالث ایجاد کنند، از جمله موضوعات مهمی است که امروزه به نفع محقق بسیاری از مراودات تجاری ایرانیان یا متقاضیان در خارج از کشور شده است. در این بین حتی می‌توان از بانک‌های داخلی کشورمان نیز بهره گرفت چه به منظور تأسیس بانک در کشورهای هدف و چه تأسیس شعبه و چه قرارداد همکاری فی مابین با برخی بانک ها.

۳- ارائه اطلاعات به‌روز و دقیق در حوزه تجاری و

هوارزاق

www.asre-eghtesad.com

روزنامه بین المللی اقتصادی صبح ایران

شنبه ۹ مرداد ۱۴۰۰ . ۳۱ جولای ۲۰۲۱

۲۰ ذی الحجه ۱۴۴۲ . سال هجدهم . شماره ۴۷۱۸

۸ صفحه . ۷۰۰۰ تومان

مذاکرات کمیسیون طرح «صیانت از حقوق کاربران در فضای مجازی» علنی است

صفحه ۴



دوباره سوت تفکیک وزارتخانه راه و شهرسازی در مجلس به صدا درآمد

محمد ارفع

از سال ۱۳۹۶ تا کنون برخی نمایندگان مجلس و حتی دولت به دنبال تفکیک وزارت راه و شهرسازی و جداسازی حوزه مسکن از راه هستند که هنوز این موضوع محقق نشده است؛ با این حال نمایندگان اخیرا در جلسه علنی روز چهارشنبه با طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی به وزارت حمل و نقل و وزارت ساختمان، شهرسازی و آمایش سرزمین موافقت کردند.

در هیاهوی « طرح صیانت از حقوق کاربران در فضای مجازی» که در روز چهارشنبه طبق اصل ۸۵ قانون اساسی به کمیسیون مشترک سپرده شد بدون اینکه خبرگزرا‌های روزنامه‌ها آنچنان حساسیتی نشان دهند وکلای ملت با کلیات طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی به دو وزارت راه و ترابری و مسکن و شهرسازی با ۱۲۰ رأی از ۱۹۷ رأی موافقت کردند تا پس از چندین بار رفت و برگشت لایحه و طرح برای جداسازی این وزارتخانه دوباره بحث تفکیک آن در مجلس به صورت جدی پیگیری شود.

طرح استازع وزارت راه و شهرسازی از اواسط سال ۱۳۹۶ کلید خورد. در آن زمان کمیسیون‌های بودجه و عمران به این طرح رای مثبت دادند و کمیسیون صنایع با آن مخالفت کرد. این موضوع که با مخالفت عباس آخوندی وزیر وقت راه و شهرسازی همراه شد در ادامه مسکوت ماند تا اینکه از تابستان سال گذشته مجدداً روی میز بهارستان‌نشینان قرار گرفت. اوایل امسال طرح تولید و تامین مسکن با هدف احداث سالیانه یک میلیون واحد به تصویب مجلس رسید. در ادامه، سید ابراهیم رئیسی، رئیس جمهوری منتخب دوره سیزدهم وعده داد که احداث چهار میلیون واحد مسکونی طی چهار سال را محقق می‌کند. سپس ۲۲ تیرماه ۱۴۰۰ اقبال شاکری عضو کمیسیون عمران مجلس با بیان اینکه تا ۸ سال آینده باید سالانه حداقل یک میلیون واحد مسکونی احداث شود، گفت: اقدام دیگر کمیسیون عمران مجلس برای کنترل بازار مسکن پیگیری طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی به دو وزارتخانه مسکن و شهرسازی و حمل و نقل و لجستیک است.

طرح استازع وزارت راه و شهرسازی از اواسط سال ۱۳۹۶ کلید خورد.

در آن زمان کمیسیون‌های بودجه و عمران به این طرح رای مثبت دادند و کمیسیون صنایع با آن مخالفت کرد. این موضوع که با مخالفت عباس آخوندی وزیر وقت راه و شهرسازی همراه شد در ادامه مسکوت ماند تا اینکه از تابستان سال گذشته مجدداً روی میز بهارستان‌نشینان قرار گرفت.

اوایل امسال طرح تولید و تامین مسکن با هدف احداث سالیانه یک میلیون واحد به تصویب مجلس رسید. در ادامه، سید ابراهیم رئیسی، رئیس جمهوری منتخب دوره سیزدهم وعده داد که احداث چهار میلیون واحد مسکونی طی چهار سال را محقق می‌کند. سپس ۲۲ تیرماه ۱۴۰۰ اقبال شاکری عضو کمیسیون عمران مجلس با بیان اینکه تا ۸ سال آینده باید سالانه حداقل یک میلیون واحد مسکونی احداث شود، گفت: اقدام دیگر کمیسیون عمران مجلس برای کنترل بازار مسکن پیگیری طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی به دو وزارتخانه مسکن و شهرسازی و حمل و نقل و لجستیک است.

تاریخچه ادغام دو وزارتخانه

موضوع تلفیق وزارت راه و ترابری با وزارت مسکن از جریان یک استیضاح در سال ۱۳۸۹ در دولت احمدی‌نژاد شروع شد؛ زمانی که مجلس قصد داشت حمید بهبهانی را استیضاح کند و او در مجلس حاضر نشد. به دنبال آن مجلس به استیضاح وزیر راه و ترابری وقت رای مثبت داد و رئیس دولت قبل نیز در واکنش به این مساله برای هر دو وزارتخانه راه و ترابری و مسکن، یک سرپرست معرفی کرد و به نوعی این دو وزارتخانه در هم ادغام شدند. سپس عنوان «وزارت راه و شهرسازی» را به خود گرفت که این روند تا کنون هم ادامه دارد.

بر اساس طرح جامع مسکن باید سالیانه حدود یک میلیون واحد مسکونی در کشور هدف که می‌تواند شامل آخرین تغییرات قوانین مرتبط در حوزه‌های مربوط، نمایشگاه‌ها و همایش‌ها و سفرهای هیئت‌های تجاری، مناقصه‌ها و مزایده‌ها، حوزه حمل و نقل کالای بین دو کشور، مسائل گمرکی و… باشد، اگر به‌درستی و در مقیاس وسیع از طریق سایت اینترنتی به‌روز یا شبکه‌های اجتماعی که فعالان اقتصادی به راحتی به وجود آنها مطلع شوند، ارائه شود، اثر مثبتی بر روابط تجاری دو کشور خواهد داشت. از آسیب‌شناسی‌های مهم دلایل نبود اثربخشی لازم در فعالیت راینزان بازرگانان بازرگانی دقیقاً یا به هر دلیلی یا این ارتباط را تبادل اطلاعات ارتباطی ضعیف بوده است یا اصولاً اهمیت به موضوع داده نمی‌شد. امروزه حتی اگر یک تولیدکننده ایرانی برای فروش صادراتی خود در کشورهای همسایه بازاریابی کند، با فهرست فعالان اقتصادی مرتبط کشور هدف مواجه می‌شود.

کشور هدف اتفاق بیفتد اما متأسفانه یا راینزن بازرگانی مطلع نیست یا اطلاعاتش به‌درستی و دقت انتشار نمی‌یابد یا به صورت محدود منتشر می‌شود و بخش عظیمی از مشتریان این اطلاعات کلا از آن بی‌خبر می‌مانند.
۴- ارتباط مستمر و فعالانه چه با پنگاه‌های اقتصادی علاقه‌مند به تجارت با کشور هدف در داخل و چه با افراد علاقه‌مند به ارتباط اقتصادی با کشورمان و ارائه لیست جامع شامل مشخصات کامل ارتباطی به طرفین به منظور ایجاد بستر شفاف و نزدیک ارتباطات از جمله موارد واقعاً موثر بر گسترش روابط اقتصادی است. متأسفانه اگر سابقه چند سال اخیر ارا مرور کنیم عمده‌تاً راینزان بازرگانی بنا به هر دلیلی یا این ارتباط را نداشتند یا تبادل اطلاعات ارتباطی ضعیف بوده است یا اصولاً اهمیت به موضوع داده نمی‌شد. امروزه حتی اگر یک تولیدکننده ایرانی برای فروش صادراتی خود در کشورهای همسایه بازاریابی کند، با فهرست فعالان اقتصادی مرتبط کشور هدف مواجه می‌شود.
۵- متأسفانه در طی سال‌های اخیر حتی فرآیند انتخاب راینزان بازرگانی محصور شده است؛ صرفاً کارکنان یک وزارتخانه و برگزاری مصاحبه و آزمون و همان فرآیندهای جذبی که برای دستگاه‌های دولتی دهه‌هاست، اجرا می‌شود و آثار آن را می‌بینیم.

به نظر نگارنده این سطور، اگر قرار است در دولت آینده درباره تجارت بین‌الملل و افزایش فرصت‌های اقتصادی کشورمان در حوزه صادرات و ارزآوری اتفاقی بیفتد، یکی از عوامل مهم قطعاً حضور راینزان بازرگانی است که اگر به روال قبل باشد که سال‌هاست آن را دیده‌ایم، همین است که هست و اتفاق خاصی قابل تصور نیست.

۱میلیون واحد مسکونی در کشور احداث شود؛

اما طی سال‌های اخیر این میزان از ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار واحد فراتر نرفته است. برخی کارشناسان از دلایل افت ساخت و ساز را بی توجهی وزارت راه و شهرسازی، تعدد مسئولیت‌ها در حوزه راه و تحت تأثیر قرار گرفتن حوزه مسکن در این فرآیند می‌دانند. وزارت راه و شهرسازی ۱۵ معاونت و زیرمجموعه دارد که فقط یکی از آنها تحت عنوان «معاونت مسکن

و ساختمان» به‌طور مستقیم در حوزه مسکن فعالیت دارد. سایر زیرمجموعه‌ها یا به طور مشخص مربوط به حوزه‌های راه و ترابری است یا مثل شرکت عمران شهرهای جدید در هر دو حوزه راه و مسکن فعالیت دارد.

اما محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی نیز همانند عباس آخوندی با تفکیک مسکن از راه مخالف است. او ۲۷تیرماه ۱۴۰۰ در این خصوص گفت: «افرادی که به تفکیک دامن بزنند خدمتی به وزارتخانه نخواهند کرد. هم اکنون زیرساخت‌های حمل و نقل و عمران و شهرسازی با هم آمیخته شده اند و در راستای وظایف هم نقش‌آفرینی می‌کنند. تفکیک وزارتخانه‌ها سبب به تأخیر افتادن تمامی وظایف این بخش ها می شود. همچنین هم اکنون تمامی زیرساخت‌های شهری با هم همخوانی دارند و بنابراین ۱۰۰ درصد مخالف تفکیک وزارتخانه هستم.»

با این‌که گفته می‌شود بعضی افراد در دولت به طور جد خروج از رکود بخش مسکن را به عنوان بخش پیشرو و اشتغال‌زا دنبال می‌کنند و به همین دلیل موافق بحث انتزاع هستند، جدایی پیکره راه از مسکن مخالفانی هم دارد؛ مخالفانی که معتقدند به دلیل نگاه جزیره‌ای در دو حوزه راه و مسکن و قبلاً وجود داشت، خطوط جاده‌ای و ریلی بعضاً ده‌ها کیلومتر با شهر فاصله داشتند که در این دوره آن رویکرد اصلاح شده است.

طرفداران و مخالفان تفکیک وزارتخانه

طرح مذکور موافقان و مخالفان بسیاری دارد و هر کدام از این دو گروه برای نظر خود دلایلی می‌آورند که سید منصور محمودی، کارشناس حوزه امور زیربنایی و مشاور انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته در یادداشتی این دلایل را گردآورده است. او در این باره نوشته است:

الف- موافقان تفکیک وزارتخانه ۲ گروه هستند:

۱- عده‌ای به طرفداری از مسکن و شهرسازی معتقدند که گران شدن شدید خانه‌های مسکونی(فراتر از میانگین نرخ تورم قیمت ها) تا حدود زیادی ناشی از این ادغام نامتجانس و شتابزده بوده است. آنها عنوان می‌کنند بر اثر بی‌توجهی وزرای راه و شهرسازی و ازدیاد اجاره بهای منازل، سهم هزینه‌های اجاره‌ی منازل از کل هزینه های خانوارهای آسیب پذیر در

مناطق شهری مستمراً افزایش یافته و در عین حال به مهاجرت عظیم اجاره نشین ها از نقاط مرکزی به حاشیه شهرهای بزرگ منجر شده است. آنها هشدار می‌دهند که تداوم ادغام موجود این ۲ بخش در وزارتخانه، ممکن است که عواقب بسیار ناخوشایندی را در پی داشته باشد.

۲- عده‌ای به طرفداری از راه و ترابری اظهار می‌کنند که اگر قرار باشد که در برنامه هفتم نیز هدف ساخت سالانه یک میلیون مسکن دنبال شود، ۲ مشکل عمده ایجاد می‌گردد: اولاً: بخش بزرگی از وقت و توجه وزیر آتی معطوف به ساخت مسکن شده و بالطبع امور راه و ترابری مورد غفلت قرار می‌گیرد. ثانیاً: احیاناً بخش مهمی از منابع مختص راهسازی کشور هم به سمت مسکن هدایت می‌شود. پس چه بهتر که این تفکیک حتماً صورت پذیرد.

ب- مخالفان نیز چند دلیل را مطرح می‌کنند:

۱- موضوعی که باید به آن توجه کرد، تبعیت بخش مسکن از شهر سازیت و اینکه راهسازی یکی از عوامل اصلی مرتبط با شهرسازی است. بدین ترتیب با وجود راهبرد کاملاً اشتباه انتخاب شده برای دستیابی به یک هدف سیاسی میان مدت در گذشته، پس از تغییر دولت و رفع فشار بخش مسکن بر بخش راه، هم اینک به دلیل متمرکز شدن امر سیاستگذاری در کارهای شهرسازی و راهسازی و هماهنگ شدن آنها، جدا شدن ۲ بخش مزبور را غیر ضروری می‌پندارند.

۲- همواره امر گران شدن اجاره مسکن نه به دلیل بی توجهی وزرا یا حتی کمبود عرضه، بلکه به سبب گران شدن مصالح، وسایل و دستمزد ساخت و دقیقاً هماهنگ با رشد نقدینگی و تورم صورت می‌پذیرد. در این صورت به جای توجه به معلول باید عامل اصلی اصلاح شود.

۳- به دلیل ضعف مزمن اجرایی دولت، هدف‌گذاری دست نیافتنی ساخت یک میلیون مسکن در سال طی برنامه هفتم توسعه کشور، به معنی انتقال بخش عظیمی از منابع مملکت از کانال بسیار محدود یک وزارتخانه ضعیف، همچون بار قبل تالی فاسدهای زیادی را در بر خواهد داشت.

۴- سیاست درست اینست که دولت زمین شهرک های مورد نظر را از محل منابع عمومی طراحی، افراز و تسطیح، خیابان بندی و محوطه سازی کند. همزمان امور زیربنایی نظیر گاز، تلفن، برق، آب و فاضلاب (که به هماهنگی های زیادی نیاز دارند) را تأمین نماید. سپس اراضی مزبور را همراه با وام (دارای سود بانکی اندک) به انتشار آسیب پذیر ارائه کند. واگذاری ساخت و ساز به مردم، بار بزرگ اجرایی را از دوش دولت بر می‌دارد و کارها به طرز بسیار بهتری پیش می‌رود. اما دولت از انجام سرمایه‌گذاری در امور آماده سازی اراضی مزبور طفره رفته و فقط به عقد قرارداد ساخت با انبوه سازان بسنده می‌کند که عواقب ناگواری به دنبال دارد.

عضو انجمن فولاد: بازار ایران در عراق تقدیم ترکیه شد

او ادامه داد: متأسفانه تمام اندوخته سال‌ها زحمت و مرارت صنایع فولادی در یک ماه اخیر به دلیل قطع برق و تعطیلی واحدهای تولیدی و عدم توان کارخانجات در تأمین نیاز مشتری دود شد و به هوا رفت.

فولاد ایران در عراق و اربیل دودستی تقدیم رقیب تشنه یعنی ترکیه شد.

عضو انجمن تولیدکنندگان فولاد افزود: این شکست اقتصادی اگر بیشتر از شکست سیاسی و میدانی نباشد، هرگز کمتر از آن نخواهد بود.

او با یادآوری اینکه به جهت جلب رضایت مردم برق کارخانجات را قطع می‌کنند، اظهار کرد: لطمه وارده بر صنایع جبران ناپذیر و تأثیر آن بر زندگی تک تک مردم را خواهیم دید. ادامه این روند بیکاری کارگران صنایع به خصوص واحدهای فولادی آستانی که بیشترین اشتغال کارگران را عهده دار است به همراه خواهد داشت.