خراسان روزنامه صبح ایران
چهارشنبه ۵ آبان ۱۳۹۵ . ۲۴ محرم ۱۴۳۸ . شماره ۱۹۳۸۵

احتمال رد اصلاحیه قانون کار در کمیسیون اجتماعی مجلس

رئیس کمیسیون اجتماعی مجلس با بیان این که هفته گذشته موضوع اصلاحیه قانون کار در دستور کار کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی قرار گرفت، گفت: در این نشست انتقادات نمایندگان کارگری و کارفرمایی نسبت به این اصلاحیه اعلام شد اما نتیجه‌ای در بر نداشت. سلمان خدادادی در گفت‌وگو با فارس افزود: احتمال رد لایحه در کمیسیون وجود دارد و به همین سادگی از کنار مسائل و منافع کارگری نخواهیم گذشت.

یادداشت

مدیر گروه بانکداری اسلامی پژوهشکده پولی:

حمایت‌های بانک مرکزی مانع ورشکستگی برخی بانک‌ها شده است

مدیر گروه بانکداری اسلامی پژوهشکده پولی با اشاره به کاهش سود خالص سیستم بانکی و زیان‌ده شدن برخی بانک‌ها، گفت: تدوین قانون ورشکستگی، ساماندهی مطالبات معوق و بنگاه‌داری بانک‌ها، می‌تواند شبکه بانکی را از این وضعیت خارج کند.

کامران ندری در گفت‌وگو با فارس، در خصوص دلایل زیان‌ده شدن برخی بانک‌ها و کاهش سود خالص بانک‌های دیگر، اظهار داشت: بخشی از این زیان به سرمایه‌گذاری بانک‌ها در حوزه زمین و مستغلات و عدم امکان فروش این اموال به دلیل رکود برمی‌گردد. وی افزود: البته برخی بانک‌ها که این دارایی‌ها را انگهداری می‌کنند، بانک‌هایی هستند که زیان نداده‌اند اما سودشان کاهش یافته است، چون عمده سودی که ابراز می‌کردند سود ناشی از خرید و فروش زمین و مستغلات بوده است. مدیر گروه بانکداری اسلامی پژوهشکده پولی، گفت: در ترازنامه اغلب بانک‌ها املاک و مستغلات وجود دارد اما چون دارایی‌ها نقد شونده نیست و بدهی بانک‌ها نقدی است، به همین دلیل بانک‌ها مجبور به رقابت در جذب سپرده با نرخ‌های سود بالا و یا اضافه برداشت از منابع بانک مرکزی شدند. وی با بیان این که تا کنون ورشکستگی برای بانک‌های ایرانی رخ نداده است، گفت: برخی بانک‌ها در مواقعی می‌توانند زیان را تحمل کنند اما برای برخی بانک‌ها ممکن است این زیان قابل تحمل نباشد. برخی بانک‌ها و موسسات ورشکسته در سال‌های اخیر ادغام شدند که البته ادغام بانک ورشکسته منجر به بروز مشکلات مالی برای بانک پذیرنده شده است. به گفته این کارشناس بانک مرکزی در این سال‌ها در خصوص مدیریت ورشکستگی و ادغام بانک‌ها و موسسات اعتباری موفق عمل کرده اما قطعا برای این مدیریت از پول پرقدرت استفاده می‌کند.

ندری گفت: این نگرانی وجود داشته و دارد که مدیریت وضعیت نامناسب مالی برخی بانک‌ها منجر به افزایش تورم شود اما تا این لحظه این مدیریت و رشد پایه پولی موجب رشد تورم نشده است. وی تاکید کرد: اقدامات بانک مرکزی باید به گونه‌ای باشد که در بلندمدت سیستم بانکی نیازمند کمک بانک مرکزی نباشد و در مواقعی که بانک‌ها با مشکل مواجه می‌شوند خودشان به حل آن مبادرت کنند. وی با بیان این که اصولا ورشکستگی در سیستم بانکی اجتناب ناپذیر است، گفت: چون در ایران تجربه و قانون مشخصی در این زمینه نداریم بانک مرکزی با کمک به بانک‌ها از این پدیده جلوگیری می‌کند. ندری اضافه کرد: اگر بانک مرکزی بتواند در بلند مدت در حوزه مطالبات معوق، تدوین قانون ورشکستگی و بنگاه‌داری بانک‌ها به چارچوب مشخص و منسجمی برسد، در هدف کنترل تورم در سطح ۵ تا ۶ درصد موفق‌تر خواهد بود.

مدیران آمدند و رفتند، آزادراه تهران - شمال همچنان در دست اجرا

وعده‌ای جدید برای پروژه‌ای ۲۰ ساله

وزیر راه و شهرسازی دیروز با بیان این که آزادراه تهران - شمال ۳۲ درصد پیشرفت فیزیکی دارد، بر افتتاح قطعه یک این آزادراه تاریخی در بهار سال آینده تاکید کرد.

شاید از سال ۵۳ که مطالعات احداث آزادراه تهران - شمال انجام می‌شد، هیچگاه پیش بینی نمی‌شد که این پروژه، قریب به نیم قرن به طول بینجامد و حتی برخی مجریان هم اتمام آن را به چشم خود نبینند. اما هم اکنون و با گذشت بیش از ۲۰ سال از کلنگ زنی این پروژه، ایسنا گزارش داده است که آخوندی ضمن اعلام رضایت از پیشرفت فیزیکی قطعه یک، از اتمام این قطعه از آزادراه تا بهار سال آینده خبر داده است.

البته پیشتر و خردادماه امسال نیز، وی وعده این افتتاح را در بهار سال ۹۶ داده بود. بدین ترتیب حالا و با نزدیک‌تر شدن به موعد یادشده، به نظر می‌رسد قطعیت تحقق این وعده بیشتر شده است.

آخوندی همچنین در تشریح مشخصات فنی قطعه یک آزادراه تهران - شمال، گفته است که برای اولین بار در کشور، در این قطعه ساخت آزاد راه با کف بتنی تحقق یافته است.

وزیر راه که به همراه حجت الاسلام ناطق نوری، مسئول بازرسی دفتر مقام معظم رهبری و نیز سعیدی کیا رئیس بنیاد مستضعفان از روند عملیات اجرایی منطقه دو این آزادراه دیدن می‌کرد، همچنین از مشخص شدن نتایج مناقصه قطعه دوم این آزادراه خبر داده و گفته است که همزمان با اجرای قطعه یک و دو، طراحی قطعه ۳ آزاد خواهد شد. ضمن این که قطعه چهارم نیز در حال حاضر زیر بار است.

بنا بر اظهارات مدیران اجرایی این طرح، طول مسیر آزادراه تهران - شمال ۱۲۱ کیلومتر است که با افتتاح آن سالیانه ۶۰۰ میلیارد تومان صرفه جویی در سوخت صورت می‌گیرد. همچنین منابع مورد نیاز برای تکمیل آزادراه تهران - شمال ۷۸۰۰ میلیارد تومان برآورد می‌شود. پروژه‌ای که ۳۰۸۸ نفر نیروی انسانی را هم اینک مشغول به کار کرده است.

■ **پروژه ۵ قطعه‌ای آزادراه تهران - شمال**

پروژه آزادراه تهران - شمال، تا سال‌های اخیر، مشتمل بر ۴ قطعه بود، اما در سال گذشته، وزیر راه از تعریف قطعه جدیدی به نام قطعه ۵ در این پروژه خبر داد.

مشخصات این قطعات و گزارش پیشرفت آن طبق اظهارات مدیرعامل شرکت آزاد راه تهران - شمال در خردادماه امسال به شرح زیر بوده است:

قطعه یک این آزادراه به طول ۳۲ کیلومتر دارای ۱۶ پل رفت و برگشت و ۳۲ هزار متر تونل رفت و برگشت است و با افتتاح این منطقه، فاصله تهران تا چالوس ۶۰ کیلومتر کوتاهتر می‌شود.

این قطعه آزادراه تهران - شمال از تقاطع بزرگراه آزادگان و شهید همت در تهران آغاز می‌شود و با عبور از مناطق کن، سولقان و امامزاده عقیل و تونل تالون و دره لانیز به سه‌راهی شهرستانک می‌رسد.

قطعه دوم این آزادراه حدفاصل دو آب شهرستانک - پل زنگوله به طول تقریبی ۲۵ کیلومتر است، تونل‌های بلند البرز به صورت رفت و برگشت هر یک به طول ۶ هزار و ۴۵۰ متر در این منطقه قرار دارد و با اجرای این قطعه طول مسیر جاده فعلی کرج - چالوس حدود پنج کیلومتر کوتاهتر می‌شود.

قطعه سوم آزادراه تهران - شمال حدفاصل پل زنگوله - سه‌راهی دشت نظیر، به طول تقریبی ۴۶ کیلومتر است، این مسیر دارای دو خط رفت و دو خط برگشت بوده و به تازگی شرکت آزاد راه تهران - شمال با شرکت دوو کره جنوبی برای سرمایه‌گذاری یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلاری در این قطعه به توافق رسیده است. قطعه چهار آزادراه تهران - شمال حدفاصل سه‌راهی دشت نظیر - چالوس به طول حدود ۲۰ کیلومتر به صورت دو خط رفت و دو خط برگشت بوده و در قسمت‌های بلند آن یک خط کندرو نیز وجود دارد که تابستان ۱۳۹۴ زیر بار ترافیک رفته است.

■ **پروژه ۵ ساله‌ای که چهل ساله شد**

پروژه احداث آزادراه تهران - شمال را می‌توان یکی از طولانی‌ترین پروژه‌های عمرانی کشور دانست. به گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، مطالعات اولیه این پروژه در سال ۱۳۵۳ توسط یک شرکت کانادایی انجام شد که نتایج آن در بهمن ۵۶، به تصویب شورای اقتصاد رسید.

اگر چه پس از آن، یک شرکت فرانسوی، متقاضی اجرای این طرح در مدت ۵ سال و با هزینه‌ای معادل ۳۲۰ میلیارد ریال شده بود، اما در نهایت، عملاً کلنگ اجرای این طرح در سال ۷۵ و توسط رئیس جمهور وقت، جناب آقای هاشمی رفسنجانی به زمین زده شد.

در همین سال هم مقرر شد تا وزارت راه و ترابری وقت، به همراه بنیاد مستضعفان و جانبازان، در قالب یک پروژه ۷ ساله، این آزادراه را به سر منزل مقصود برساند. با این حال، گره‌ها و مشکلات متعدد، موجب شد تا این پروژه در بین دولت‌های مختلف دست به دست شود، به طوری که توقف پروژه آزاد راه تهران - شمال از سال ۷۵ تا سال ۸۲ طول کشید، در نهایت تصمیم گرفته شد که در سال ۸۲ قطعه یک این آزاد راه به دست چینی‌ها سپرده شود تا بلکه بخش کوچکی از آن به اتمام برسد.

اما باز این آزاد راه به بن بست خورد. به طوری که در سال ۸۲ قرارداد ساخت منطقه یک این آزاد راه با یک شرکت چینی به مبلغ ۲۴۵ میلیون دلار منعقد شد اما به دلیل بروز مشکل در باز کردن LC توسط ایران، نارضایتی از مدیریت شرکت چینی، تملک اراضی، موافقت بیمه چین و بسیاری از عوامل دیگر به تعویق افتاد و عملا اعتبار اسنادی آن تا اواخر سال ۸۵ باز نشد. لذا به دلیل گذشت مدت زمان طولانی و مقطوع بودن قرارداد پیمانکاران چینی خواستار تغییر و افزایش قیمت تا ۷۹۰ میلیون دلار شدند که با ۴۰۰ میلیون دلار و با یک شرکت جدید چینی مجددا قرارداد منعقد و مقرر شد به مدت سه سال منطقه یک این آزادراه به طول ۳۲ کیلومتر تحویل داده شود.

با این حال، در نهایت کار اجرای این پروژه علیرغم فراز و فرودهای بسیار، تا سال ۹۰ بیش از ۱۲ درصد پیش نرفت. ضمن این که قطعه یک آن که چینی‌ها قرار بود تحویل دهند نیز، به اتمام نرسید.

با این حال در دولت قبل علیرغم فشارهای مختلف اقتصادی، در نهایت قطعه چهارم این آزادراه به بهره‌برداری رسید تا سرنوشت باقیمانده قطعات آن به دولت یازدهم کشیده شود.

اما به نظر می‌رسد، سرعت اجرای این طرح در دولت یازدهم افزایش یافته است. به گونه‌ای که هم اینک زمزمه‌های افتتاح قطعه اول آن در بهار سال آینده به گوش می‌رسد.

دیدگاه

چرا ترمیم مجموعه اقتصادی، از هر بخش دیگری ضروری‌تر است؟

موسی غنی‌نژاد، اقتصاددان - در حالی که برترین اولویت دولت به صراحت حل مسائل اقتصادی عنوان می‌شد نخستین ترمیم کابینه در وزارتخانه‌های غیراقتصادی صورت گرفت. اگر تغییرات در کابینه محدود به همین سه وزارتخانه باشد طبیعتا برای ناظر بیرونی این موضوع مطرح می‌شود که اگر تغییر صرفا در حوزه‌های غیراقتصادی انجام شده لابد عملکرد مجموعه اقتصادی نسبتا رضایت‌بخش بوده است. مضافا این که داده‌های اقتصادی مربوط به عملکرد اقتصادی دولت در سال جاری امیدوارکننده است و حکایت از رشد اقتصادی مثبت با کنترل نسبی تورم دارد.

اما نگاه دقیق‌تر و واقع‌بینانه‌تر به وضعیت موجود متاسفانه مویداین خوش‌بینی نیست. اتفاقا مجموعه اقتصادی دولت شاید بیش از هر بخش دیگری نیاز به اصلاح داشته باشد چون هماهنگی و انسجام در این مجموعه کمتر به چشم می‌خورد. وزارتخانه‌ای که مسئولیت آن اساسا ناظر بر بخش اقتصاد خرد است سیاست‌هایی را پیشنهاد و در مجموعه دولت پیش می‌برد که مغایر با سیاست‌های پولی و مالی معطوف به حفظ انضباط و ثبات در سطح اقتصاد کلان است. تامین مالی بنگاه‌های بدهکار با هزینه دولت و با منابع بانک مرکزی، کمک به بازیابی خودروسازان از طریق اعطای وام‌های مصرفی یارانه‌ای، پایین آوردن دستوری نرخ سود تسهیلات و کمک به صادرات غیرنفتی با تسهیلات یارانه‌ای صندوق توسعه ملی جملگی سیاست‌هایی مغایر با انضباط پولی و مالی اعلام شده از سوی دولت است.

امروزه هر وزارتخانه‌ای برای حل مشکلات مالی خود می‌خواهد به طور مستقل از خزانه دولت اوراق بدهی صادر کند! گویی کسی نیست این تذکر ساده قانونی را مطرح کند که دولت مجموعه مالی واحدی است و بدهی هر وزارتخانه‌ای بر ذمه دولت در کلیت آن است؛ بنابراین هر وزارتخانه‌ای مستقل از خزانه دولت نمی‌تواند ساز خود را بزند. علاوه بر آن در حوزه بهبود فضای کسب و کار، پس از گذشت بیش از دو سال از ابلاغ سیاست‌های مقرراتزدایی، این سیاست‌ها همچنان به طور عمده دست‌نخورده باقی مانده است.

حال با توجه به مشکلات فوق در حوزه سیاست‌گذاری و عملکرد اقتصادی دولت این پرسش را می‌توان مطرح کرد که آیا این بخش از بدنه دولت نیاز به ترمیم یا تغییر ندارد؟ رئیس جمهوری محترم در خصوص ترمیم کابینه به درستی اظهار کرده‌اند که «هدف توسعه و تعالی» است و رسیدن به این هدف‌گاه نیاز به تثبیت مدیر دارد و گاه نیاز به تغییر. عدم تغییر به طور منطقی به معنای تثبیت است. با تثبیت مسئولان فعلی در این حوزه و تداوم سیاست‌گذاری‌های نامتجانس و بعضا متناقض چگونه می‌توان به هدف توسعه و تعالی دست یافت؟

منبع: دنیای اقتصاد