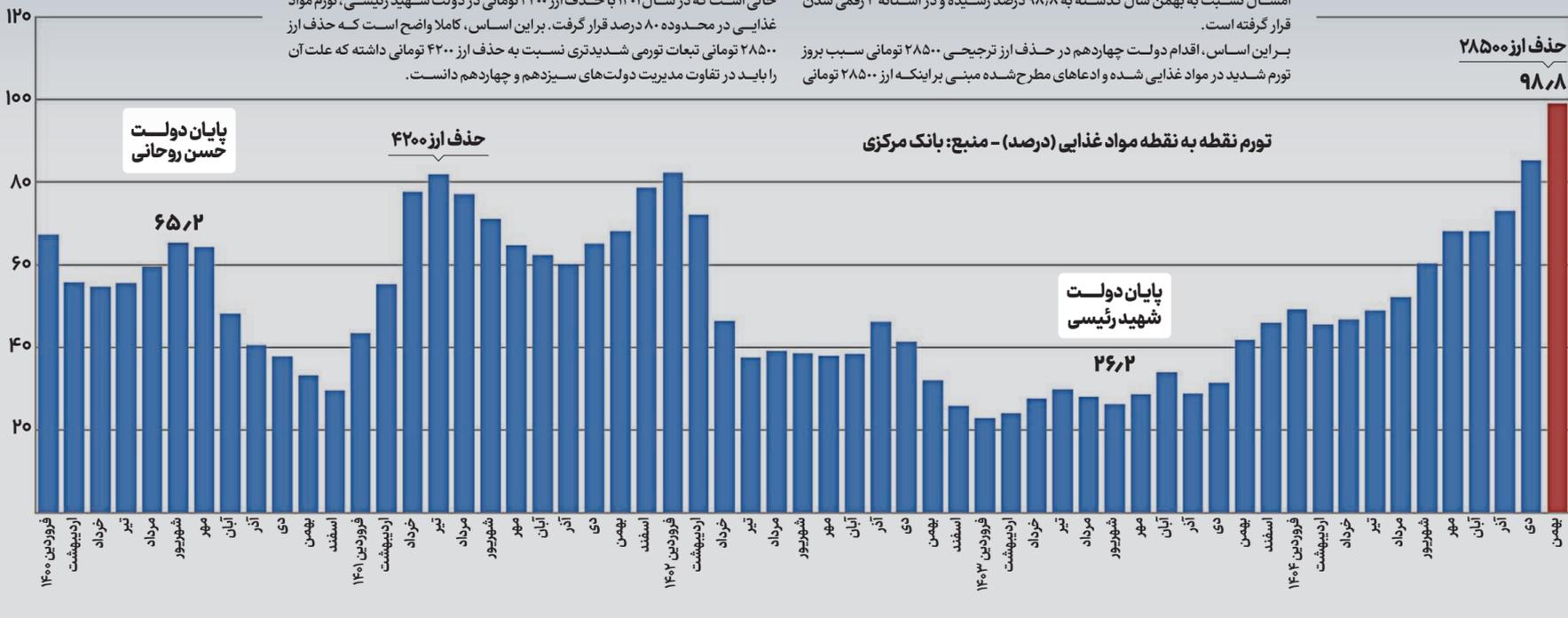


بانک مرکزی: تورم مواد غذایی در آستانه ۳ رقمی شدن قرار گرفته است

تورم ۱۰۰ درصدی مواد غذایی با حذف ارز ۲۸۵۰۰

بر اساس گزارش بانک مرکزی، نرخ تورم نقطه به نقطه مواد غذایی در بهمن ماه امسال نسبت به بهمن سال گذشته به ۹۸٫۸ درصد رسیده و در آستانه ۳ رقمی شدن قرار گرفته است. بر این اساس، اقدام دولت چهاردهم در حذف ارز ترجیحی ۲۸۵۰۰ تومانی سبب بروز تورم شدیدی در مواد غذایی شده و ادعاهای مطرح شده مبنی بر اینکه ارز ۲۸۵۰۰ تومانی

به کالاهای اساسی نمی‌رسید و به جیب رانته‌خورها می‌رفت اشتباه از آب درآمد. این در حالی است که در سال ۱۴۰۱ با حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی در دولت شهید رئیسی، تورم مواد غذایی در محدوده ۸۰ درصد قرار گرفت. بر این اساس، کاملاً واضح است که حذف ارز ۲۸۵۰۰ تومانی تبعات توری شدیدی نسبت به حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی داشته که علت آن را باید در تفاوت مدیریت دولت‌های سیزدهم و چهاردهم دانست.



چرا وعده مدنی‌زاده برای ترخیص سه‌روزه کالا از گمرک محقق نشد؟

انتظار تحول از بانی مشکلات گمرک

۶ ماه از وعده وزیر اقتصاد دولت پزشکیان مبنی بر ۳ روزه کرده ترخیص کالاها از گمرکات می‌گذرد، اما این وعده نیز همچون سایر وعده‌های این دولت، به باد فراموشی سپرده شده است. به نظر می‌رسد باتمام مدیریت فعلی گمرک که سال‌ها است در دولت‌های اصلاح‌طلب در جایگاه‌های اصلی گمرکات کشور حضور دارد، انتظار تحول در امور گمرکی کشور، بیجا است. علی مدنی‌زاده اگر در ارتقای امور گمرکی ایران به استانداردهای جهانی جدی است، چاره‌ای جز تغییر رئیس گمرک ندارد وگرنه در حالی که فرود عسگری خودش از مسببان وضعیت گمرک در یک دهه اخیر است، انتظار تحول از او بی‌فایده است. مردادماه امسال وزیر اقتصاد در برنامه گفت‌وگوی ویژه خبری رسانه ملی گفت: «می‌خواهیم متوسط ترخیص کالا را به ۳ روز برسانیم.» مدنی‌زاده اظهار داشت یک برنامه جدی داریم که موضوع تخصیص ارز را حل کنیم تا مانع ترخیص کالا از گمرک نباشد. پس از آن مجدداً سید علی مدنی‌زاده در حاشیه نشست شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی گفت

بهبان دیگران چیست؟

تا قبل از حذف ارز ۲۸۵۰۰ تومانی و یکسان‌سازی نرخ ارز، یکی از مهمترین بهانه‌های گمرک برای توجیه طولانی شدن زمان ترخیص کالا از گمرک، وجود ارز چند نرخ و صف‌های طولانی تخصیص ارز ۲۸۵۰۰ و ارز تجاری بود. استدلال این بود که به واسطه رانت زیاد نرخ ارز، صف‌های طولانی برای دریافت ارز وجود دارد و همچنین فرآیند تخصیص ارز کند بوده که همین عامل در کاهش سرعت ترخیص کالا از گمرک نقش اساسی بازی می‌کند. اما از میانه دی ماه سال جاری که سیاست یکسان‌سازی نرخ ارز انجام شد بر اساس وعده‌های مسئولان اقتصادی دولت، طبیعتاً با کاهش صف تخصیص ارز باید سرعت ترخیص بالا می‌رفت اما فعالان اقتصادی و تجاری می‌گویند به رغم تغییر سیاست ارزی دولت، همچنان فرآیند ترخیص بدون تغییر و طولانی است.

هزینه‌های هنگفتی که گمرک به مردم تحمیل می‌کند

به گفته کارشناسان و فعالان اقتصادی، طولانی شدن فرآیند ترخیص کالا و در نهایت رسوب آنها در گمرکات کشور تبعات زیادی برای اقتصاد ایران دارد. بسیاری از فعالان و بازرگانان در حالی کالای خود را وارد کشور می‌کنند که به دلیل ماندن چند روز، چند هفته و بعضاً چند ماه در گمرکات باید مبالغ قابل توجهی را به عنوان هزینه دموراز، هزینه حمل، خدمات بندری و گمرکی بپردازند که در نهایت باعث می‌شود قیمت تمام‌شده برای مصرف‌کننده کالا افزایش یابد. این اتفاق علاوه بر تأخیر در تأمین

مواد اولیه و تجهیزات، منجر به فاسد شدن برخی از کالاهای نیز می‌شود که در نهایت هر دو به چرخه تولید ملی ضربه می‌زند. اما این‌ها همه داستان نیست، زمانی که فرآیند ترخیص کالا به گندی انجام شود، برخی از فعالان اقتصادی به ویژه در ایامی همچون سه ماه پایانی سال که خریدهای عید نوروز انجام می‌شود، دیگر منتظر دولت و مرزهای رسمی و تشریفات طولانی و بروکراسی پیچیده گمرکات نمی‌مانند و کالای خود را از طریق مبادی قاچاق کالا وارد کشور می‌کنند، موضوعی که علاوه بر کوتاه شدن دست دولت از حقوق ورودی و عوارض و درآمد مالیاتی، ضرر و زیان زیادی هم به بخش مولد اقتصاد وارد می‌کند. همچنین طولانی شدن فرآیند ترخیص کالا با ایجاد احساس کمبود کالا در بازار، منجر به جهش قیمتی آن کالاها در بازار نیز می‌شود که هزینه همه آنها را باید مصرف‌کننده از جیب خود بدهد.

ترخیص کالا در ایران ۲۰ برابر طولانی‌تر از ترکیه

زمان ترخیص کالا از دهه‌ها قبل در ایران طولانی، زمان پروسه‌های پیچیده، موضوعی که در افزایش هزینه مصرف‌کننده کالا، ایجاد کمبودهای مقطعی در برخی کالاها و ترغیب تجار و فعالان اقتصادی به واردات از مسیرهای غیررسمی و قاچاق کالا نقش بسیار مؤثری دارد. بر اساس گزارش‌های تجارت‌فرامرز بانک جهانی، در سال ۲۰۲۰ در حالی زمان انطباق اسناد صادرات و واردات در ترکیه به ترتیب ۲ و ۴ ساعت بوده، این اعداد برای ایران به ترتیب ۳۳ و ۴۰ ساعت بوده است. همچنین در حالی که زمان انطباق فیزیکی مرزی برای ترکیه در صادرات ۴ و در واردات ۷ ساعت بوده، این اعداد برای ایران به ترتیب

۱۰ و ۱۴ ساعت بوده است. به عبارتی، زمان ترخیص و صادرات کالا در گمرکات ایران بعضاً ۲۰ تا ۲۵ برابر طولانی‌تر از کشور ترکیه است.

ناتوانی رئیس گمرک در اجرای سیاست تسهیل

کرچه ترخیص کالا از گمرکات کشور یک مشکل قدیمی است، اما کارشناسان اقتصادی معتقدند با تغییر سیاست ارزی و کاهش صف واردات، اگر مدیران کارآمد دارای ایده و برنامه عملیاتی برای این نهاد دولتی انتخاب شود، سیاست تسهیل ترخیص کالا از گمرکات می‌تواند زمان واردات کالا در ایران را به شدت کاهش داده و در جلوگیری از حس کمبود و همچنین جلوگیری از قاچاق نقش برجسته‌ای می‌تواند داشته باشد.

فعالان اقتصادی معتقدند رئیس فعلی گمرک عملکرد نامطلوبی داشته و تغییر در ریل‌گذاری گمرکات کشور بسیار ضروری است. دوم اسفند صمد حسن‌زاده رئیس اتاق ایران در نخستین کارگروه

بخش خصوصی ستاد مرکزی با قاچاق کالا

واژه گفت: «در جریان جنگ ۱۲ روزه بالغ بر ۸۵ درصد کالاهای موجود در گمرک ترخیص شد و هیچ انشاق ناگواری برای صاحبان کالا و دستگاه‌های اجرایی و نظارتی رخ نداد. ولی در شرایط عادی ترخیص یک کالا در پنج و خم قوانین، ماه‌ها طول می‌کشد. پس متوجه شدیم که می‌توانیم شرایط را تسهیل کرده و فرآیندها را سرعت ببخشیم.»





سهام‌داری فعالانه به بانک‌ها راهبردی برای رشد وثبات اقتصادی

مجتبی شهرابی فراهانی

سهام‌داری بانک‌ها در شرکت‌های غیرمالی با نظارت حرفه‌ای و حضور فعال می‌تواند عملکرد و حاکمیت بنگاه‌ها را تقویت کند و به رشد پایدار و ثبات اقتصادی منجرشود. موفقیت این مدل نیازمند هیات‌مدیره‌ای مستقل، رویکردی هدفمند و بلندمدت، انتقال تجارب مدیریتی، دانش تخصصی و شبکه ارتباطی بانک‌ها به بنگاه‌هاست. در غیر این صورت، سهامداری منفعل یا کوتاه‌مدت می‌تواند ریسک و ناکارایی را افزایش دهد و منابع اثرگذار مثبت آن شود.

سهام‌داری بانک‌ها در ساختار مالکیت بنگاه‌ها از جمله موضوعاتی است که طی سال‌های اخیر توجه سیاست‌گذاران و پژوهشگران را به خود جلب کرده است. زیرا این نقش می‌تواند بر کیفیت حاکمیت شرکتی و عملکرد بنگاه‌ها تأثیرگذار باشد. در این چارچوب، حضور بانک‌ها در شرکت‌های غیرمالی امکان نظارت مستقیم بر مدیریت و تصمیمات راهبردی بنگاه‌ها را فراهم می‌کند و بدین ترتیب بر مسیر فعالیت و نتایج عملکردی آن‌ها اثر می‌گذارد. با این حال، اثرگذاری این حضور تابع یک رابطه خطی و قطعی نیست و به مجموعه‌ای از عوامل مبنایی وابسته است. مهم‌ترین این عوامل شامل ساختار و میزان استقلال هیات‌مدیره بنگاه، نحوه اعمال نظارت و جهت‌گیری راهبردی بانک در مدیریت سرمایه‌گذاری‌هاست.

نظارت حرفه‌ای بانک‌ها، موتور باوقوه ارتقای عملکرد بنگاه‌ها

بانک‌ها به واسطه دسترسی اطلاعاتی، تجارب نظارتی و ارتباط مستقیم با بنگاه‌ها، این ظرفیت را دارند که از طریق افزایش شفافیت، مهار رفتارهای فرصت‌طلبانه مدیریتی و اثرگذاری مثبت بر تصمیمات کلان، به بهبود عملکرد شرکت‌ها کمک کنند. تحقق این نقش، مستلزم حضور حرفه‌ای و متوازن نمایندگان بانک در هیات‌مدیره بنگاه‌ها و در صیانت از استقلال تصمیم‌گیری این نهاد است؛ در غیر این صورت، ممکن است نظارت به مداخله‌گری افراطی و تضعیف اختیار مدیریت اجرایی تبدیل شود. هم‌زمان، نوع نگاه بانک به سرمایه‌گذاری نیز اهمیت اساسی دارد. رویکردهای کوتاه‌مدت و صرفاً مبتنی بر مدیریت پرتفوی مالی، معمولاً منجر به شکل‌گیری همکاری پایدار و ارزش‌افزانه‌ی شوند و حتی می‌توانند ریسک‌های سیستمی را تشدید کنند.

”

حضور بانک‌ها در شرکت‌های غیرمالی امکان نظارت مستقیم بر مدیریت و تصمیمات راهبردی بنگاه‌ها را فراهم می‌کند و بدین ترتیب بر مسیر فعالیت و نتایج عملکردی آن‌ها اثر می‌گذارد

تجربه‌های تاریخی، مانند عملکرد بانک‌های کردیت لیونه در فرانسه و بنیستور در اسپانیا، نشان می‌دهد که چالش‌های مرتبط با سرمایه‌گذاری و حضور مالکیتی بانک‌ها زمانی تشدید شده است که این نهادها بدون تمرکز راهبردی

روشن و هم‌سوئی با مزیت‌های تخصصی خود، به فعالیت‌های نامرتبط وارد شده‌اند. این ورودهای پراکنده، معمولاً بدون بررسی دقیق این موضوع انجام شده که آیا

حضور بانک در این شرکت‌ها ارزش افزودهای فراتر از سود کوتاه‌مدت ایجاد می‌کند یا خیر. در کنار این مسائل، ضعف در شناسایی و مدیریت ریسک نیز باعث شده است که چنین سرمایه‌گذاری‌هایی نه تنها به بهبود عملکرد بنگاه‌ها منجر نشود، بلکه در مواردی به افزایش زیان و انباشت ریسک برای خود بانک‌ها بینجامد. در مقابل، انتقال تجارب مدیریتی، زیرساخت‌های دانشی و شبکه ارتباطی بانک به بنگاه‌ها، می‌تواند ظرفیت رقابت‌پذیری و کارایی عملیاتی آن‌ها را به‌طور معنادار افزایش دهد.

حاکمیت شرکتی کارآمد، پیش‌شرط موفقیت سهام‌داری بانک‌ها

پژوهش‌هایی انجام شده کبیل و گورتون و اشمید حاکی است که سهام‌داری بانک‌ها تنها در شرایطی به بهبود عملکرد بنگاه‌ها منجر می‌شود که از چارچوب روشن حکمرانی و راهبردی تبعیت کنند. در این چارچوب، نخستین شرط، استقرار حاکمیت شرکتی کارآمد از طریق هیات‌مدیره‌ای پاسخگو، مستقل و توانمند است؛ هیات‌مدیره‌ای که بتواند تصمیمات بنگاه را با اهداف بلندمدت و منافع پایدار سهامداران هم‌راستا کند.

شرط دوم، رویکرد فعال و هدفمند بانک در ایفای نقش سهامدار است؛ رویکردی که بر تعامل مستقیم با بنگاه، انتقال منابع راهبردی و ایجاد هم‌افزایی واقعی استوار باشد. تجربه‌های موفق در این زمینه، از جمله الگوهایی که بانک‌های سانتاندر، لا کایسا و بی‌بی‌سی به کار گرفته‌اند، نشان می‌دهد که در چنین شرایطی سهام‌داری بانک‌ها می‌تواند رفتار مدیریتی را اصلاح کرده، فاصله میان تصمیم‌های مدیران و منافع واقعی بنگاه را کاهش دهد و در نهایت به افزایش بهره‌وری و هم‌سوئی پایدار منافع بانک و شرکت منجر شود.

بازطراحی نهادی و راهبردی برای ارتقای کارکرد سرمایه‌گذاری بانک‌ها

برای بهره‌برداری صحیح از ظرفیت سهام‌داری بانک‌ها، تقویت جایگاه و کارکرد هیات‌مدیره شرکت‌ها ضروری است. نمایندگان بانک باید در چارچوبی تخصصی، حرفه‌ای و غیرسیاسی ایفای نقش کنند و هیات‌مدیره از جایگاه نظارت حداقلی به سطح مشارکتی فعال در تدوین، اجرا و پایش راهبرد بنگاه ارتقا یابد. استفاده از ابزارهایی مانند حسابرسی راهبردی و ارزیابی عملکرد مبتنی بر اهداف بلندمدت می‌تواند به این هم‌راستایی کمک کند. در سطح بانک‌ها نیز بازنگری در رویکرد بنگاه‌داری اجتناب‌ناپذیر است. تمرکز بر نظارت فعال، برپهیزر از سرمایه‌گذاری‌های فاقد توجه راهبردی و ارزیابی دقیق ریسک‌های کلان بیش از ورود به سهام‌داری، از الزامات سیاستی این حوزه به‌شمار می‌رود. بهره‌گیری نظام‌مند از تجربه‌های ناموفق گذشته نیز می‌تواند از تکرار خطاهای پرهزینه جلوگیری کند.

در مجموع، سرمایه‌گذاری بانک‌ها در صورت استقرار در یک چارچوب حکمرانی منسجم و مبتنی بر نگاه بلندمدت، می‌تواند به ابزاری کارآمد برای ارتقای حاکمیت شرکتی و بهبود عملکرد اقتصادی تبدیل شود. در غیر این صورت، این الگو نه تنها امکان به‌شدت اقتصادی نخواهد کرد، بلکه می‌تواند به منبع محدودیت، ناکارآمدی و حتی بی‌ثباتی در اقتصاد کشور بدل شود.

بنیض اقتصاد رادردست بگیریید

بهار صوت

Charsogh newspaper

■ پنجشنبه ۷ اسفند ۱۴۰۴ ■ سال دوم ■ شماره ۴۰۸



تحقق ۷۶ درصدی بودجه عمرانی؛ تخصیص ۴۵۶ همت اعتبار عمرانی

” گزارش

دولت در ده‌ماهه سسال ۱۴۰۴ موفق شد ۷۶ درصد از اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای را تخصیص دهد، بر اساس آمار رسمی تا پایان دی‌ماه، از کل بودجه مصوب ۶۰۰ هزار میلیارد تومانی بخش عمرانی، رقم ۴۵۶ هزار میلیارد

تومان به پروژه‌ها اختصاص یافته است.

بر اساس آخرین آمار دریافتی از سازمان برنامه و بودجه کشور، عملکرد تخصیص اعتبارات عمرانی در ده‌ماهه نخست سال

جاری از رشد قابل‌توجهی برخوردار بوده است. کل بودجه مصوب تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در سال ۱۴۰۴، رقمی در حدود ۶۰۰ هزار میلیارد تومان است که تا تاریخ ۳۰ دی‌ماه، حدود ۴۵۶ هزار و ۲۷۹ میلیارد تومان از آن تخصیص یافته

است. این میزان بیانگر تحقق ۷۶ درصدی اعتبارات مصوب عمرانی تا پایان دی‌ماه است.

بررسی عملکرد بخش‌های مختلف

از اعتبارات عمومی پیوست (۱) قانون بودجه به میزان مصوب ۲۵۷ هزار میلیارد تومان، ۱۵۲ هزار و ۳۶۰ میلیارد تومان تخصیص انجام شده که بیانگر عملکرد ۶۰ درصدی در این بخش است.

از اعتبارات درآمد-هزینه جدول ۷-۱ قانون بودجه با سقف مصوب ۱۳۹ هزار ۳۱۲ میلیارد تومان، مبلغی معادل ۷۱ هزار و ۴۲۹ میلیارد تومان تخصیص یافته و نرخ تحقق ۵۱ درصدی برای آن به ثبت رسیده است.

در بخش اعتبارات متفرقه جدول ۹ قانون بودجه با رقم مصوب ۱۰۲ هزار و ۶۷۷ میلیارد تومان، رقمی معادل ۱۵۱ هزار و ۳۴۸ میلیارد تومان تخصیص یافته‌است که بیانگر عملکرد چشمگیر ۱۴۷ درصدی بوده و نشان از اولویت‌دهی و تمرکز بر این نوع اعتبارات دارد.

از اعتبارات مصوب استانی به حجم ۱۰۱ هزار و ۱۳۸ میلیارد تومان، حدود ۴۳ هزار و ۲۷۳ میلیارد تومان تخصیص داده شده که میزان تحقق آن ۴۲ درصد است. همچنین در این مدت ۳۶ هزار میلیارد تومان از محل اعتبارات هزینه‌ای به اعتبارات عمرانی انتقال یافته‌که نشان از تلاش برای پوشش کسری احتمالی و تسریع در اجرای طرح‌های عمرانی دارد. بخش جدید و قابل‌توجه دیگر، اعتبارات مرتبط با درآمد اختصاصی دستگاه‌هاست. از این محل، اعتبار عمرانی مصوب به میزان ۴۰ هزار و ۱۲۱ میلیارد تومان بوده که تا پایان دی‌ماه، ۳۴ هزار و ۶۹۵ میلیارد تومان آن تخصیص یافته است. این رقم بیانگر تحقق ۸۶.۵ درصدی در این حوزه است و نشان می‌دهد دستگاه‌ها در جذب و تخصیص منابع داخلی خود برای اجرای پروژه‌های سرمایه‌ای عملکردی مؤثر داشته‌اند.

عملکرد گلی تخصیص اعتبارات عمرانی با ثبت ۷۶ درصد تحقق، بیانگر تسریع در فرآیندهای تخصیص و تزریق منابع به پروژه‌ها در مقایسه با مدت مشابه سال‌های گذشته است. با این حال، اختلاف در نرخ تحقق بخش‌های مختلف قابل تأمل است. در حالی که اعتبارات متفرقه با تحقق ۱۴۷ درصدی و اعتبارات درآمد اختصاصی دستگاه‌ها با تحقق ۸۶ درصدی پیشتاز هستند، اعتبارات استانی با ۴۲.۸ درصد، کمترین نرخ تخصیص را به خود اختصاص داده‌اند. این شکاف نشان‌دهنده ضرورت بازنگری در سازوکارهای تخصیص استانی و احتمالاً تسهیل رویه‌های مالی در استان‌ها است.

انتقال ۳۶ هزار میلیارد تومان از محل اعتبارات هزینه‌ای به عمرانی، در کنار تحقق قابل‌توجه در بخش درآمدهای اختصاصی، حاکی از تلاش دولت و دستگاه‌ها برای حفظ پویایی طرح‌های سرمایه‌ای و بهره‌گیری از تمامی ظرفیت‌های مالی موجود است. تداوم این روند در دو ماه پایانی سال، به‌ویژه با تمرکز بر رفع موانع تخصیص در بخش‌های با نرخ تحقق پایین‌تر، می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در دستیابی کامل به اهداف سرمایه‌ای سال ۱۴۰۴ و حمایت از رشد اقتصادی کشور ایفا کند.

ادعای اخراج کارگران با افزایش مزد غلط است



مشاور کانون عالی کارگران گفت: افزایش درصدی مزد کافی نیست و دستمزد پایین عامل کمبود نیروی کار است. سعید فتاحی، مشاور کانون عالی انجمن‌های صنفی کارگران ایران درباره وضعیت معیشت کارگران گفت: هزینه سبد معیشت یک خانوار کارگری در شرایط فعلی حدود ۴۵ میلیون تومان برآورد می‌شود، این رقم نشان‌دهنده شکاف عمیق بین درآمد و هزینه زندگی کارگران است، زیرا با دستمزد فعلی، هر ترخی برای حداقل حقوق تعیین شود، کارگران همچنان با عقب‌ماندگی مزدی مواجه خواهند بود.

وی تأکید کرد که دیگر افزایش درصدی حقوق پاسخگوی شرایط نیست، بلکه باید قدرت خرید کارگران به‌صورت واقعی و پایدار تقویت شود.

وی افزود: گفته می‌شود افزایش دستمزد باعث تعدیل نیرو و کاهش اشتغال می‌شود، اما این ادعا غیرواقعی است؛ تجربه سال‌های اخیر نشان داده است که زمانی که حقوق کارگران ۵۷ درصد افزایش یافت، نه تنها تعدیل نیرو رخ نداد، بلکه میزان ماندگاری شغل‌ها بیشتر شد. این نشان می‌دهد که افزایش دستمزد می‌تواند به ثبات بازار کار کمک کند، زیرا وقتی کارگران توان تأمین نیازهای اولیه خود را پیدا می‌کنند، انگیزه بیشتری برای ادامه کار دارند.

فتاحی ادامه داد: یکی از دلایل اصلی کمبود نیروی انسانی در صنایع کشور، پایین بودن سطح دستمزدهاست، وقتی مزد نتواند هزینه‌های واقعی زندگی را پوشش دهد، نیروی کار ترجیح می‌دهد به سمت مشاغل غیررسمی یا کاذب برود تا بتواند حداقل درآمدی برای گذران زندگی داشته باشد، این روند علاوه بر آسیب به کارگران، موجب ضربه به بخش تولید و تضعیف بهره‌وری در صنایع می‌شود. وی گفت: امروز زندگی کارگران با سختی‌های فراوانی همراه است؛ از هزینه درمان و دارو گرفته تا اجاره مسکن، خوراک و سایر ضروریات زندگی، همه به شدت افزایش یافته‌اند، در حالی که رشد دستمزد متناسب با این واقعیت‌ها نیست.

او اضافه کرد: بسیاری از کارگران، به علت فشارهای اقتصادی، دیگر انگیزه‌ای برای کار و حتی زندگی سالم ندارند و این موضوع می‌تواند در بلندمدت آثار اجتماعی نگران‌کننده‌ای داشته باشد.

فتاحی تأکید کرد: اگر دولت و کارفرمایان واقعا دغدغه تولید ملی دارند، باید معیشت کارگران را جدی بگیرند؛ چون کارگری که در شرایط سخت اقتصادی زندگی می‌کند، نمی‌تواند با انگیزه و یازدهی بالا تولید کند.

به گفته او، باید در تصمیم‌گیری‌های شورای عالی کار، نگاه به معیشت و قدرت خرید مردم محور اصلی گفت‌وگوها باشد، نه صرفاً عددی روی کاغذ.

وی افزود: اصلاح دستمزد باید بر پایه منطق اقتصادی و اجتماعی انجام شود؛ دستمزد واقعی نه تنها هزینه نیست، بلکه سرمایه‌ای برای پایداری تولید و امنیت اجتماعی کشور به‌شمار می‌رود.

برای صادرات مواد معدنی به معادن عظیم افغانستان باشد. همچنین، می‌تواند سالانه درآمدی ترازنت را به این کشور واریز کند. در صورت عملیاتی شدن این راهگدر جدید، افغانستان مستقیماً به چین متصل خواهد شد و شانس حضور بیشتر یکن در منابع معدنی افغانستان نیز افزایش خواهد یافت. خط‌آهن هرات-مزارشریف همچنین می‌تواند تا مسیرخان بندر در ولایت قندوز امتداد یابد تا به مرز تاجیکستان متصل شود. همچنین با پیوند منافع، سطح تهدیدات را کاهش داده و به توسعه ثبات و امنیت پایدار در منطقه کمک خواهد کرد. ساخت راه‌آهن هرات-مزارشریف همچنین مورد توجه حامیان شبکه اتصال چندقطبی و متحدان اواسیایی مانند روسیه و چین است. همسایگان شمالی افغانستان مانند تاجیکستان و ازبکستان اکنون بیشتر به سمت مسیرهای امن تر تمایل دارند.

منابع و چشم‌اندازهای توسعه شبکه ریلی افغانستان

اگرچه فاز نخست طرح هرات-مزارشریف در قالب مطالعه امکان‌سنجی تا مارس ۲۰۲۶ پیش خواهد رفت، اما ارتقای زیرساخت‌های موجود و ساخت خط آهن جدید با عبور از موانع کوهستانی نیازمند منابع مالی بالایی است. ساخت و توسعه همه راهگدرها با مشارکت افغانستان بدون برقراری امنیت وثبات کامل در این کشور امکان‌پذیر نیست. در واقع، ساختار آینده نظام سیاسی افغانستان، دستیابی به صلح یا وقوع جنگ داخلی، می‌توانند تأثیر منفی

بامنبتی بر برنامه‌های راه‌آهن داشته باشند. دوزدن تحریم‌های آمریکا علیه ایران نیز یک مشکل اساسی محسوب می‌شود. در واقع، راه‌آهن هرات-مزارشریف بخشی از راهگدرهای چین است؛ بنابراین، امکان سرمایه‌گذاری بیشتر و مشارکت عملی چین در این طرح وجود دارد. با ایسـن حال، تمایل ایران برای همکاری در ساخت دو یا چند جانبه راه‌آهن هرات-مزارشریف و بهره‌برداری عملی از مسیر راه‌آهن ایران-افغانستان-چین می‌تواند تحول شگرف در افزایش تجارت منطقه‌ای و ترازنت در راهگدرهای شمال-جنوب و شرق-غرب ایجاد کند.

راه‌اندازی قطار مسافربری مسیر مشهد-هرات ادامه دارد، هچش بی سابقه حمل بار ریلی به افغانستان از حدود ۵ هزار تن به بیش از ۷۰ هزار تن در ماه در یک سال گذشته افزایش یافته است.

ایران همچنین قصد دارد از طریق ساخت راه‌آهن چاپهار-زاهدان و طرح راه‌آهن زرنج-فندهار، اتصال ریلی به افغانستان را فراهم کند. تهران به تلاش‌های چند جانبه خود در راستای دیپلماسی ریلی با افغانستان ادامه می‌دهد. در نشست سه‌جانبه اکتبر ۲۰۲۵ بین افغانستان، ایران و ترکیه، آنها توافق کردند که با راه‌اندازی طرح راه‌آهن هرات-مزارشریف با همکاری مشترک و جامع و استفاده از منابع مالی، فنی و انسانی کشورهای مذکور، همکاری‌های سه‌جانبه در حوزه راه‌آهن را توسعه دهند.

همچنین، تعاملات اقتصادی چین در چارچوب ابتکار کمربند و جاده (BRI) با رشد ۷۵ درصدی به ۲۱۳.۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۵ رسیده است. حمل‌ونقل و ترازنت، همکاری بر-برد بین دو کشور ایران و چین است که می‌تواند در طرح‌های مهمی مانند برقی کردن راه‌آهن تهران-مشهد، اتصال ریلی دو کشور از طریق پاکستان، سرمایه‌گذاری در بندر شهید رجایی و همچنین اتصال ریلی دو کشور از طریق افغانستان نمایان شود.

پیام‌های مثبت مسیری ریلی هرات-مزارشریف

افغانستان محصور در خشکی، تلاش می‌کند تا شبکه حمل‌ونقل ریلی در سراسر کشور توسعه دهد. به عنوان مثال، عبدالغنی برادر بر زمین استقبال از طرح راه‌آهن هرات-مزارشریف، دستور داده است که کمیته مشترک تهران-کابل در اسرع وقت تشکیل دهد. کار عملی این طرح بدون تأخیر آغاز شود. افغانستان پتانسیل اتصال خاورمیانه-چین، آسیای مرکزی-آسیای جنوبی و تبدیل

به مرکز منطقه‌ای برای تجارت، ترازنت و توسعه اقتصادی را دارد. راه‌اندازی این خط آهن، مشارکت فعالان خصوصی ریلی دو کشور را در تأمین مالی و اجرای این طرح بزرگ ریلی هرات-مزارشریف با تمرکز بر استفاده از پتانسیل معادن افغانستان به عنوان پشتوانه مالی این طرح پیش نهاد می‌دهد. در حالی که برنامه‌ریزی برای



اهمیت راهبردی راه‌آهن هرات-مزارشریف-واخان برای ایران

تمایل ایران برای مشارکت در ساخت راه‌آهن هرات-مزارشریف، بخشی از تلاش برای تکمیل حلقه اتصال ریلی به چین از مسیر افغانستان است. این طرح می‌تواند جایگاه ایران را در راهگدرهای شمال-جنوب و شرق-غرب تقویت و افغانستان را به حلقه واسط اتصال آسیای مرکزی به خلیج فارس تبدیل کند. با این حال، چالش‌هایی مانند تأمین مالی، امنیت داخلی افغانستان و تحریم‌های بین‌المللی، آینده این مسیر را با ابهام مواجه کرده است. در صورت تحقق، این راهگدر می‌تواند نمونه جدیدی در رقابت ژئواکونومیک منطقه ایجاد کند.

تمایل ایران برای همکاری در ساخت راه‌آهن هرات-مزارشریف و بهره‌برداری عملی از مسیر راه‌آهن ایران-افغانستان-چین می‌تواند تحول بزرگی در افزایش تجارت در منطقه و ترازنت در راهگدرهای شمال-جنوب و شرق-غرب ایجاد کند.

مقدمات اتصال ایران و چین از طریق افغانستان

در دوده گذشته، راه‌آهن ایران-افغانستان-تاجیکستان مورد توجه رهبران سه کشور ایران، افغانستان و تاجیکستان بوده است. در دهه

گذشته و با اعلام آمادگی ایران برای اتصال راه‌آهن خواف-هرات به مزارشریف، گام‌های اصلی برای راه‌آهن ایران-افغانستان-تاجیکستان برداشته شده است. راه‌آهن هرات-مزارشریف-واخان نیز به عنوان مسیری راهبردی برای اتصال ایران به چین و اروپا، محور اصلی مذاکرات بین تهران و کابل بوده است. ایران در حال پیشبرد برنامه‌هایی برای ایجاد یک راهگدر ریلی زمینی جدید از هرات

به مزارشریف و ادامه آن به واخان و چین از طریق افغانستان است. تهران، ساخت راه‌آهن هرات-مزارشریف را به عنوان فاز نخست راهگدر راهبردی ایران-افغانستان-چین معرفی کرده است. از این منظر، اتصال ریلی از هرات به مزارشریف و سپس از طریق راهگدر واخان به منطقه سین کیانگ چین، دسترسی راهبردی است. راه‌آهن هرات-مزارشریف همچنین بخشی از طرح راهگدر چین-قرقیزستان-تاجیکستان-افغانستان-ایران است که مسیری به طول ۲۱۰۰ کیلومتر را شامل می‌شود.

در راستای ارتقای دیپلماسی ریلی دولت چهاردهم ایران، یکی از محورهای اصلی مذاکره، بررسی مسیرهای جدید ترازنتی از جمله اتصال ریلی ایران به چین از طریق افغانستان است. مهدی صفری، رئیس شورای عالی راهبردی کنسرسیوم ترازنت شمال-جنوب و شرق، اخیراً تأکید کرده که ایجاد مسیری ریلی و جاده‌ای با افغانستان در دست بررسی است. همچنین، در ماه ژانویه سال جاری، جبارعلی ذاکری، مدیرعامل راه‌آهن ایران، جلسه مشترکی با عبدالغنی برادر، معاون نخست‌وزیر طالبان در امور اقتصادی، برگزار کرد. او در این جلسه درباره فصل جدیدی از همکاری‌های راهبردی دو کشور در حوزه حمل‌ونقل ریلی و طرح اتصال ایران به چین از طریق افغانستان و تسریع این راهگدر بحث و تبادل نظر کرد. علاوه بر این، کابل و تهران اخیراً توافق کردند که کمیته مشترکی برای گسترش همکاری‌های ریلی بین دو طرف، تدوین ساختار عملیاتی و اجرایی این طرح در حوزه ساخت و توسعه راه‌آهن، حضور مدیران و پیمانکاران ایرانی، پیگیری نقشه راه طرح و سپس آغاز عملیات اجرایی تشکیل دهند.

تحركات دیپلماسی ریلی تهران در شرق

در این راستا، ایران در حال بررسی راهکارهای عملیاتی و موضوع احداث مسیر ریلی در ازای تبادل مواد معدنی در مسیر هرات-مزارشریف است. این طرح، مشارکت فعالان خصوصی ریلی دو کشور را در تأمین مالی و اجرای این طرح بزرگ ریلی هرات-مزارشریف با تمرکز بر استفاده از پتانسیل معادن افغانستان به عنوان پشتوانه مالی این طرح پیشنهاد می‌دهد. در حالی که برنامه‌ریزی برای

اثبات حقوق قانونی خریدار جدید پیچیده و زمان بر خواهد بود. نهاد‌های صفتی و مسسئولان مرتبط بارها هشدار داده‌اند که متقاضیان باید وجه خودرو بر حواله با صرفاً به حساب شرکت اصلی واریز کنند و ثبت‌نام از طریق سایت رسمی شرکت انجام شود. واریزوجه به حساب نمایندگی یا کارگتان آن، احتمال بروز تخلف یا کلاهبرداری را افزایش می دهد و در صورت بروز اختلاف، بازگشت وجه مستلزم طی مراحل قضایی طولانی خواهد بود. با این حال، جذابیت سود ناشی از خرید و فروش حواله باعث شده این بازار غیررسمی همچنان فعال بماند.

درمجموع، اگر حواله‌فروشی بیشتر به فعالیت‌های سوداگرانه در بازار غیررسمی مربوط می شود، خالی فروشی ریشه در سیاست‌های فروش و ناماه‌هنگی میان تعهدات و ظرفیت تولید دارد. ترکیب این دو پدیده با تأخیرهای گسترده در تحویل و پرداخت نشدن جریمه‌ها، وضعیت‌ی را رقم زده که هم خریداران ثبت‌نامی و هم خریداران حواله‌ای را با بالاتکلیفی طولانی مدت مواجه کرده و اعتماد عمومی به روند فروش خودرو را با چالش جدی روبه‌رو ساخته است.

گسترش آینده‌فروشی

پدیده «آینده‌فروشی» یا پیش‌فروش گسترده خودرو بدون تناسب با ظرفیت واقعی تولید نیز به عنوان یکی از آسیب‌های جدی مطرح می شود. در این شیوه، شرکت‌ها برای تأمین نقدینگی، تعهدات گسترده‌ای برای ماه‌ها و حتی سال‌های آینده ایجاد می کنند، در حالی که توان تولید پاسخگوی تعهدات قبلی نیز نیست. نتیجه این چرخه، انباشت تعهدات، افزایش بدهی و شکل‌گیری موج‌های متوالی ناراضیاتی است که گاه به شکایت‌های جمعی و تجمعات اعتراضی منجر می شود.

پیامدهای این وضعیت صرفاً مالی نیست. کاهش ارزش پول پرداخت‌شده در اثر تورم، افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل جایگزین، بالاتکلیفی در برنامه‌ریزی زندگی شخصی و فشار روانی ناشی از انتظار طولانی، بخشی از تبعاتی است که خریداران تجربه می کنند. از سوی دیگر، استمرار تأخیرها به افزایش فاصله قیمت کارخانه و بازار آزاد و تقویت انگیزه‌های سفته‌بازانه دامن زده است. استمرار تأخیرها به افزایش فاصله قیمت کارخانه و بازار آزاد و تقویت انگیزه‌های سفته‌بازانه دامن زده است.

با وجود پیش‌بینی جریمه دیرکرد در قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، ضمانت‌اجرائی این احکام همچنان محل تردید است و نرخ جریمه در بسیاری موارد با زیان واقعی مشتریان همخوانی ندارد.

کارشناسان بر این باورند که، با وجود پیوستن خودروسازان به تکمیل تعهدات گذشته پیش از آغاز فروش جدید، ایجاد سامانه‌های شفاف‌برای اعلام وضعیت تولید و تحویل، اصلاح قراردادهای فروش و تقویت نظارت بر عملکرد شرکت‌ها و نمایندگان‌ها، می‌تواند بخشی از اعتمادآز دست‌رفته را احیا کند.

به گزارش مهسر، بحران تأخیر در تحویل خودرو دیگریک مشکل موزدی با محدود به یک شرکت خاص نیست؛ بلکه نشانه‌ای از چالش‌های عمیق ساختاری در صنعت خودرو کشور است. تا زمانی که فرسوش بر مبنای ظرفیت واقعی تولید تنظیم نشود و پاسخگویی مؤثر در قبال تعهدات شکل نگیرد، به نظر می‌رسد چرخه تأخیر، شکایت، بالاتکلیفی و حتی تجمع‌های اعتراضی همچنان ادامه داشته باشد و خریداران در انتظار تحقق وعده‌هایی بمانند که موعود آن‌ها بارها به تعویق افتاده است.



خریداران خودرو، بلا تکلیف میان وعده تحویل و صف‌های طولانی شکایت

بخشی از معترضان به اقدامات میدانی روی بیاورند.

طی ماه‌های اخیر، چندین تجمع اعتراضی مقابل نهادهای ذی‌ربط از جمله وزارت صنعت، معدن و تجارت برگزار شده است. به تازگی نیز گروهی از خریداران یک خودروساز خصوصی که با تأخیر طولانی در تحویل مواجه شده‌اند، چند روز مقابل ساختمان وزارت صمت تجمع کردند و خواستار تعیین تکلیف فوری تعهدات معوق شدند.

گزارش

تأخیرهای چندماهه در تحویل خودرو، پرداخت‌نشدن جریمه دیرکرد و گسترش خالی‌فروشی و حواله‌فروشی، بازار خودرو را با موجی از ناراضیاتی و تجمع خریداران مقابل نهادهای مسؤل روبه‌رو کرده است.

تأخیر در تحویل خودروها به یکی از جدی‌ترین و ماندگارترین چالش‌های بازار خودروی ایران تبدیل شده است؛ بحرانی که دیگر محدود به کلابه‌های پراکنده نیست و ابعاد گسترده‌تری به خود گرفته است. آنچه در ابتدا به عنوان تأخیرهای مقطعی مطرح می شد، امروز به روندی تکرار شونده بدل شده که نه‌تنها زمان تحویل خودرو را تحت تأثیر قرار داده، بلکه پرداخت جریمه‌های دیرکرد، نحوه پاسخگویی شرکت‌ها و حتی شیوه‌های فروش را نیز با انبهام و انتقاد روبه‌رو کرده است.

بر اساس گزارش‌های متعدد و اظهارات خریداران، بسیاری از خودروهای داخلی و مونتاژی با تأخیرهای قابل توجه تحویل داده شده‌اند؛ در برخی موارد این تأخیر از ۱۰۰ روز نیز عبور کرده است. با وجود تصریح قرارداده‌ها بر پرداخت جریمه دیرکرد، شماری از مشتریان اعلام می کنند که ماه‌ها پس از تحویل خودرو هنوز خسارت تعیین شده به حساب آنان واریز نشده است.

پیگیری‌ها از طریق واحدهای امور مشتریان شرکت‌ها اغلب به ثبت درخواست در سامانه داخلی و اعلام «در انتظار پرداخت بودن» ختم می شود، بدون آنکه زمان مشخصی برای تسویه اعلام شود. همین بالاتکلیفی، ناراضیاتی خریداران را دوچندان کرده است. البته امکان ثبت شکایت از طریق ادارت صنعت، معدن و تجارت استان‌ها و همچنین سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان برای متقاضیان فراهم است. برخی پرونده‌ها نیز در قالب موضوعات کنترل‌شاکای با حضور نمایندگان دستگاه‌های مسؤل بررسی می شود. با این حال، طولانی بودن روند رسیدگی و نبود پاسخ شفاف درباره زمان پرداخت خسارت، موجب شده

کنار محدودیت رقابت در بازار، خریدار رادر موقعیتی قرار می دهد که ناچار به پذیرش شرایط است. از سوی دیگر، مشکلات مالی، بدهی به قطعه‌سازان، کسری قطعات و حتی ناترازی انرژی و توقف‌های مقطعی خطوط تولید، روند ایفای تعهدات را کند کرده و بر دامنه معوقات افزوده است.

حواله‌فروشی؛ بازاری موازی با سودهای وسوسه‌انگیز

در مقابل، حواله‌فروشی به معنای خرید و فروش امتیاز ثبت‌نام یا حق تحویل خودرو پیش از دریافت آن است. در این شیوه، فردی که در طرح فروش یا پیش‌فروش ثبت‌نام کرده، حواله خود را با قیمتی بالاتر به شخص دیگری واگذار می‌کند. در برخی موارد حتی مشاهده شده با وجود اعلام تکمیل ظرفیت رسمی، حواله‌ها با مبالغی بالاتر و خارج از چارچوب شفاف اطلاع‌رسانی، به متقاضیان جدید منتقل شده‌اند.

گسترش فاصله قیمت کارخانه و بازار آزاد، خودرو را به کالایی سرمایه‌ای تبدیل کرده و همین موضوع انگیزه دادهاست. در چنین شرایطی، برخی افراد بدون آنکه قصد مصرف داشته باشند، صرفاً با هدف کسب سود از تبدیل کرده و همین موضوع انگیزه اقدامی که به انباشت تعهدات و افزایش معوقات منجر شده است. کارشناسان صنعت خودرو معتقدند خالی‌فروشی در بسیاری از موارد با هدف تأمین نقدینگی کوتاه‌مدت انجام می شود. شرکت‌ها برای جبران کمبود منابع مالی، حجم بالایی از پیش‌فروش را تعریف می کنند، در حالی که توان تولید پاسخگوی تعهدات جاری نیز نیست. نتیجه این روند، تأخیرهای طولانی مدت، ناراضیاتی گسترده و شکل‌گیری پرونده‌های متعدد شکایت است. ریشه این بحران به مشکلات ساختاری بازمی‌گردد. قراردادهای یک‌طرفه‌ای که مسئولیت تأخیر را با استناد به شرایطی نظیر تحریم‌ها، کمبود قطعه یا عوامل خارج از کنترل کاهش می دهند، در

منطق اقتصادی طرح «اتصال»؛ اشتغال پایدار بدون تزریق پول

در شرایطی که بسیاری از طرح‌های اشتغال‌زایی گذشته به دلیل نگاه جزیره‌ای و وام محور، ناکام مانده‌اند، طرح «اتصال» با تمرکز بر تولیدکنندگان

خرد به زنجیره ارزش، بازار و تأمین مالی هدفمند، تلاش دارد الگوی تازه‌ای از اشتغال پایدار و عدالت منطقه‌ای را در اقتصاد ایران رقم بزند.

در سال‌هایی که سیاست‌های اشتغال‌زایی در ایران عمدتاً محدود به پرداخت تسهیلات پراکنده، آما‌سازی شغلی و ارائه نسخه‌های یکسان برای مناطق نااهموگ بود، بخش قابل توجهی از طرح‌های حمایتی، به‌ویژه در مناطق کمتربرخوردار، شکست خورده و به تجربه‌ای تکرار شونده تبدیل شد. مشاغل خرد و خانگی، با وجود برخورداری از ظرفیت انسانی می، بومی، و اغلب در حلقه‌های تأمین مالی، دسترسی به بازار و جذب واسطه‌ها متوقف می شدند و در نهایت یا به تعطیلی می‌رسیدند یا به مشاغلی کم‌درآمد و ناپایدار تبدیل می شدند.

در چنین بستری، طرح «اتصال» (طاه‌ها) به عنوان یکی از مهم‌ترین برنامه‌های وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، تلاشی برای تغییر الگوی سیاست‌گذاری اشتغال مصوب می شود. این طرح به جای تمرکز بر تزریق منابع مالی منفرد، بر اتصال تولیدکننده خرد به زنجیره واقعی تولید، فرآوری، بازار و منابع مالی تأکید دارد.

از نگاه جزیره‌ای تا سیاست‌گذاری مبتنی بر زنجیره

بررسی تجربه‌های پیشین اشتغال‌زایی نشان می‌دهد که یکی از ضعف‌های ساختاری، نگاه جزیره‌ای به بنگاه‌های خرد بوده است. بسیاری از طرح‌ها، بدون توجه به حلقه‌های پیشین و پسین تولید، صرفاً بر پرداخت وام تمرکز داشتند؛ در حالی که تولیدکننده خرد، حتی با دسترسی به سرمایه، در نبود بازار، برند، استاندارد و شبکه فروش، عملاً توان بازپرداخت و تداوم فعالیت را نداشت.

طرح اتصال با عبور از این منطق، بر شناسایی ظرفیت‌های بومی، عرضه‌یابی دقیق زنجیره‌های ارزش و طراحی مداخلات هدفمند استوار شده است. بر اساس اسناد رسمی وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، این طرح یک برنامه ملی را رویکرد عدالت

منطقه‌ای است که هدف آن توانمندسازی اقتصادی از مسیر اتصال بنگاه‌های کوچک به بنگاه‌های بزرگ و بازارهای هدف و نه صرفاً افزایش عددی تسهیلات پرداختی یا ایجاد شغل‌های کوتاه‌مدت است. در این طرح، بانک نه سیاست‌گذار است و نه مجری مستقیم، بلکه به عنوان پشتیبان مالی زنجیره‌های منتخب عمل می‌کند. منابع مالی، به جای توزیع پراکنده میان تسهیلات پراکنده، متمرکز بر فرآیند متصل قرار می‌گیرد؛ فرآیندی که از تولید آغاز و به فروش ختم می‌شود. این مدل تأمین مالی زنجیره‌ای، علاوه بر کاهش ریسک نکول، از به‌هکار شدن تولیدکنندگان خرد بدون دسترسی به بازار جلوگیری می‌کند؛ مسئله‌ای که در بسیاری از طرح‌های گذشته به یکی از عوامل اصلی شکست تبدیل شده بود. در واقع، بانک توسعه‌تعاون در این چارچوب، نقش تسهیلگر مالی توسعه و نه صرفاً یک پرداخت‌کننده تسهیلات را عهده‌بر می‌گیرد.

تجربه گلستان؛ پوشاک خانگی و مسئله بازار

اجرای طرح اتصال در زنجیره ارزش پوشاک در شرق استان گلستان، به‌ویژه شهرستان گالیکش، نمونه‌ای عینی از پیاده‌سازی این رویکرد است. بازندیداز کارگاه‌های خانگی و شستش‌های تخصصی با تولیدکنندگان نشان داد که چالش اصلی این بخش، صرفاً کمبود سرمایه نیست، بلکه دسترسی شدید به واسطه‌ها و نبود ارتباط مستقیم با بازار و صنایع مادر است.

در این منطقه، حمایت مالی هدفمند، تشکیل تعاونی‌های واقعی و طراحی سازوکارهای فروش، سه محور اصلی مداخله بوده است. هدف این مداخلات، افزایش سهم تولیدکننده از ارزش نهایی محصول و تبدیل فعالیت‌های خانگی به کسب‌وکارهای پایدار

بود؛ رویکردی که در صورت تداوم، می‌تواند به افزایش درآمد و تثبیت اشتغال محلی منجر شود. باقری مدیرکل تعاون، کار و رفاه اجتماعی استان مازندران در خصوص اجرای طرح طاه‌ها در مازندران می‌گوید: «بررسی‌های وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی نشان می‌دهد، بنگاه‌های خرد، کوچک و متوسط زیر ۲۰ نفر با مشکلاتی نظیر اتصال به بازار، دسترسی به منابع مالی، آموزش و استانداردسازی

رأیانه‌رزن؛ ظرفیت مغفول گیاهان دارویی

در شهرستان رزن، زنجیره ارزش رأیانه با چالش‌هایی مشابه مواجه است. اگرچه این منطقه یکی از قطب‌های تولید رأیانه کشور محسوب می‌شود اما خام‌فروشی، نبود صنایع فرآوری، ضعف بازاریابی، فقدان برند و استانداردها صادراتی، مانع بهره‌مندی کشاورزان از مزیت واقعی این محصول شده است.

در الگوی مداخله پیشنه‌شده، تشکیل تعاونی‌های تخصصی، توسعه صنایع فرآوری و بسته‌بندی و اتصال به بازارهای داخلی و صادراتی در اولویت قرار گرفته است. بدون تضمین بازار، افزایش تولید می‌تواند به مازاد عرضه و افت قیمت منجر شود. از این منظر، حمایت مالی زمانی اثر بخش خواهد بود که در خدمت یک فرآیند متصل قرار گیرد و از تبدیل حمایت به بدهی جدید جلوگیری کند.

تعاونی‌ها؛ استون فقرات طرح اتصال

یکی از ارکان کلیدی طرح اتصال، احیای نقش مدیریت واحد، تعاونی‌های واقعی و بازارسازی حرفه‌ای، است. تعاونی‌ها اغلب صوری و کم‌آزرنه‌دند. در این طرح، تعاونی‌ها باید مسؤل سازمان‌دهی تولید، مدیریت مالی و ارتباط با بازار باشند. افزایش قدرت چانه‌زنی تولیدکنندگان خرد، توزیع عادلانه تر منافع و کاهش نقش واسطه‌ها، از مهم‌ترین پیامدهای این رویکرد است. اسناد طرح نشان می‌دهد که بدون تعاونی‌های ساختاری در حلقه‌های پس از برداشت است.

پلدختر و معمولان نشان می‌دهد که مسئله اصلی این محصول کمبود تولید نیست، بلکه ضعف ساختاری در حلقه‌های پس از برداشت است. پراکندگی باغداران، نبود تشکل‌های مؤثر، فقدان صنایع تبدیلی و بسته‌بندی و وابستگی شدید به دلان محلی، موجب شده سهم تولیدکننده از ارزش نهایی محصول در پایین‌ترین سطح باقی بماند.

در سیستم‌های تولید، انجیر با وجود کیفیت مناسب عمدتاً به صورت فله‌ای و بدون برند از منطقه خارج می‌شود و ارزش افزوده آن در خارج از زنجیره محلی شکل می‌گیرد. منطق مداخله در طرح اتصال، در اینجا نه تزریق پول، بلکه ایجاد یک زنجیره منسجم از طریق تعاونی‌ها، واحدهای فرآوری، استانداردسازی و اتصال مستقیم به بازارهای هدف است؛ رویکردی که می‌تواند ریسک شکست طرح و به‌هکار شدن باغداران را به‌طور معناداری کاهش دهد.



