

فرانک جوادی
روزنامه نگار

گفت و گو

وزیر اقتصاد به تازگی اظهاراتی درباره ساماندهی کولبران داشته است. در ابتدای سال جاری نیز قانون سامان دهی و نظارت بر تجارت مرزی (کولبری و ملوانی) و ایجاد اشتغال پایدار مرزنشینان ابلاغ شد. به ادعان برخی کارشناسان کولبری، معضلی اقتصادی است که راهکار اقتصادی از جنس سیاست گذاری اقتصادی دارد؛ چراکه بیش از ۹۰ درصد این فعالیت‌ها به دلیل معضل بیکاری در مناطق حاشیه‌ای و مرزی و شهرهای هم جوار آن، رخ می‌دهد. علی فقه‌مجیدی، استادیار دانشگاه کردستان درباره وضعیت کولبری و عوامل بروز آن در ایران از حیث اقتصادی با «آینه‌نو» به گفت‌وگو نشست که مشروح آن را در ادامه می‌خوانید.

● **کولبری در کشور چه وضعیتی دارد و طرح سامان دهی کولبری که سال‌هاست توسط دولت‌های مختلف مطرح می‌شود به کجا رسیده و نظر شما درباره آن چیست؟**
کولبری مسئله‌ای سیاسی یا امنیتی نیست بلکه در واقع یک معضل اقتصادی است و راه چاره آن سیاست گذاری اقتصادی بوده و از این راه قابل حل است. مسائل و حواشی کولبری که مطرح می‌شود عموماً بالای ۹۰ درصد و ۹۵ درصد از کولبری که انجام می‌گیرد به دلیل معضل بیکاری است که در مناطق حاشیه‌ای و مرزی و شهرهای هم‌جوار آن وجود دارد.

البته در روند کوتاه‌مدت، ایجاد کارخانه و شرکت‌ها برای حل معضل بیکاری امکان‌پذیر نیست. از سوی دیگر در حوزه تجارت مرزی مشکلی وجود دارد و برای معیار کولبری به‌صورت منطقی برنامه‌ریزی نشده است. به‌عنوان مثال آذربایجان شرقی هم، تجارت هم‌مرز با کشورهای همسایه داریم اما کولبری نداریم؛ به این دلیل که سازوکار قانونی برای این مسئله تعریف شده است.

یعنی در آذربایجان شرقی منطقه آزاد داریم و قسمت عمده تجارت در این منطقه شکل می‌گیرد. بسیاری از افراد این منطقه فعالیت تجاری می‌کنند و سرریز آن تاحدی توانسته بحث تجارت را سامان دهد. نکته دیگر اینکه اجازه واردات قانونی که دولت و مردم از آن منتفع شوند، هست اما در معابری که کولبری وجود دارد عموماً واردات کالا ممنوع است و صرفاً مرز استفاده صادراتی دارد. به‌عنوان مثال در شهر سردشت که یکی از معابر اصلی کولبری است، واردات از طریق مرزها صورت نمی‌گیرد یا به‌صورت موقت و چند ماه در سال با دستوری از سوی یک دستگاه انجام می‌شود. بنابراین چون امکان واردات قانونی نیست و تفاوت قیمتی کالایین دو طرف مرز وجود دارد، افراد از طریق قاچاق و کولبری این کار را انجام می‌دهند. بدین ترتیب درآمدی که می‌تواند برای دولت ایجاد شود و مانند سایر مناطق از طریق گمرکات و حوزه‌های مختلف برای تجارت (واردات و صادرات) گمرکی دریافت شود از بین می‌رود. در واقع در این شهرها نیز مانند سایر مناطق مرزی افرادی که در معابر کولبری فعالیت می‌کنند، می‌توانستند در گمرکات فعالیت کنند و درآمد مورد نظر

خبر

مرکز آمار ایران طی هفته‌های اخیر گزارشی درباره وضعیت اقتصاد ایران در بهار سال جاری منتشر کرده است که به گواه آن در این مدت شاخص تورم به ۳۶.۱ درصد رسیده و در عین حال میزان درآمدهای مالیاتی دولت در قیاس با مدت مشابه سال قبل رشدی ۴۲.۴ درصدی داشته است.

بر اساس نتایج طرح آمارگیری نیروی کار مرکز آمار ایران، در فصل بهار ۱۴۰۳ نرخ بیکاری جمعیت ۱۵ ساله و بیشتر ۷٫۷ درصد بوده است که نسبت به مدت مشابه سال قبل آن ۰.۵ درصد کاهش داشته است.

محصول ناخالص داخلی بدون نفت به قیمت ثابت سال ۱۴۰۰ در فصل بهار ۱۴۰۳ به رقم ۱۹۷۱۶ ۱۸۰ میلیارد ریال بوده که به استناد آن می‌توان گفت در این فصل رشد اقتصادی با نفت و بدون نفت به ترتیب برابر ۴۰.۶ و ۲۰.۸ درصد بوده است. شاخص قیمت کالاها و خدمات مصرفی کل کشور در فصل بهار (بر مبنای سال ۱۴۰۰) رقم ۲۴۴ بوده است که درصد تغییرات شاخص در چهار فصل منتهی به بهار ۱۴۰۳ نسبت به دوره مشابه در سال قبل (نرخ تورم) ۳۶.۱ درصد بوده است.

در این مدت تولید گاز سبک ۷۳۱.۱ میلیون مترمکعب در روز بوده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۰.۹ درصد افزایش داشته و در این فصل کل مصرف گاز سبک داخلی ۶۱۳.۹ میلیون متر مکعب برآورد شده است.

همچنین در اولین فصل ۱۴۰۳ تعداد کل انشعاب آب شرب در نقاط شهری ۱۸۸۵۶ هزار فقره و در نقاط روستایی ۶۳۵۸ هزار فقره بوده است. در این فصل حجم کل آب شرب فروش رفته ۱۵۵۱ میلیون متر مکعب بوده که نسبت به فصل مشابه سال

بخشی از آن به دولت و بخش دیگر به مردمی که بیکار هستند و می‌خواهند فعالیت اقتصادی کنند، برسد نه اینکه صرف دلال‌ها و افراد ذی نفع شود. شاید با اقدامات پلیسی به‌صورت مقطعی و کوتاه‌مدت کولبری کم یا زیاد شود که البته پیامدهای اجتماعی و حتی بین‌المللی در این راه به سبب زخمی و کشته شدن کولبران برای کشور به‌وجود می‌آید. بنابراین ریشه ماجرا در این مسئله اجرای راهکار اقتصادی است.

وقتی یک کالا از طریق کولبری به کشور وارد می‌شود، کولبر با توجه به اینکه به‌صورت بدنی و با مشقت زیادی این کار را انجام می‌دهد، دستمزد بالایی از کارفرمای خود دریافت می‌کند. بنابراین قیمت تمام‌شده آن کالا نیز بسیار بیشتر از حالتی خواهد شد که آن کالا یا واردات به‌صورت رسمی از طریق مرز و گمرکات مرزی وارد شود. در این صورت نه تنها دولت درآمد حاصل از واردات را از طریق گمرک دریافت می‌کند بلکه کولبران نیز از این واردات منتفع خواهند شد و اساساً کولبری دیگر محلی از اعراب نخواهد داشت. در معابر کولبری امکان واردات از طریق مرزها فراهم نبوده و در این مناطق معضل مجوزهای واردات وجود دارد. بنابراین نباید بگوییم معضلی به اسم کولبری داریم.

● **به نظر می‌رسد در حوزه پدیده‌ای به نام کولبری، مشکل اصلی در امکانات، زیرساخت‌ها و توسعه یافتگی یا توسعه نیافتگی در مناطق مرزی است؛ اما برخی دولت‌ها صورت مسئله را با پاک می‌کنند یا به درستی متوجه این معضل نشده‌اند، یعنی اگر در کردستان یا استان‌های دیگر شاهد کولبری هستیم، مسئله اصلی توسعه نیافتگی و فقدان رفاه اجتماعی و توانمندی مردم مناطق مرزی است، نظر شما در این باره چیست؟**

بحث توسعه یافتگی مقوله خیلی پیچیده‌ای است برای اینکه بتوان در مناطق مرزی از آن استفاده کرد؛ چراکه حتی در مراکز استان‌های محروم توسعه یافتگی وجود ندارد چه برسد به استان‌ها و مناطق مرزی. البته در مناطق مرزی توسعه نیافتگی شدیدتر است. در بسیاری از موارد اراده برای حل این مشکل در سطوح بالا وجود دارد اما وقتی می‌خواهد به سطوح پایین برسد، سازوکار لازم برای



آن دیده نمی‌شود. یعنی نمی‌دانیم چطور این معضل را رفع کنیم. این مسئله نیازمند یک برنامه یک‌سری اقدامات کوتاه‌مدت و میان‌مدت است. اگر مقداری وضعیت توسعه یافتگی یا بیکاری در این مناطق بهبود پیدا کند، قطعاً پدیده‌ای به نام کولبری نداریم؛ زیرا کولبری هزینه‌های تکان دهنده‌ای دارد به دلیل اینکه بسیاری از افرادی که در این معابر کولبری می‌کنند، اغلب بعد از چند سال دچار مشکلات مربوط به سلامتی می‌شوند. کولبران چه بخواهیم یا نخواهیم شهروند این مملکت هستند و در آینده هزینه‌هایی را بابت درمان به دولت تحمیل می‌کنند. از سوی دیگر معضلات اجتماعی آن‌ها در آینده به دلیل ناتوانی و آسیب‌های جسمانی وارد، گریبان گیر جامعه در آن مناطق و دیگر مناطقی که این افراد به آنجا نقل مکان یا مهاجرت می‌کنند، می‌شود. این معضل بسیار پیچیده است اما از منظر توسعه نیافتگی، در یک برنامه کوتاه‌مدت نمی‌توان مشکل مناطق مرزی را از این حیث حل کرد. کار راحت‌تر برای دولت که نیازمند زمان و تصویب در مجلس و غیره هم نیست، مسئله مجوزها برای واردات کالا در مناطقی است که به معابر اصلی کولبری تبدیل شده‌اند. همان‌طور که در آذربایجان شرقی، اردبیل یا در استان‌های جنوبی مجوز واردات داده می‌شود در معابری هم که کولبری وجود دارد، مجوز برای واردات صادر کنیم.

مجوز قطعاً کالا را با هزینه کمتری به کشور وارد می‌کند و به‌صورت اقتصادی کولبری حذف می‌شود؛ چون دیگر از نظر اقتصادی به‌صرفه نیست. در حال حاضر چون مجوز و وارداتی از این مناطق نداریم، شاهد این پدیده هستیم. به‌عنوان مثال در استان کردستان در هشت ماهه امسال ۳۰۷ میلیارد دلار صادرات انجام شده است. در مقابل مجوز واردات چندانی در کردستان نداریم اما در استان آذربایجان شرقی که کولبری وجود ندارد شاید ۱۰ درصد این مبلغ صادرات انجام نشود اما مجوز واردات از این استان وجود دارد. بنابراین تجار، کسبه و کارگران لزومی برای فعالیت کولبری نمی‌بینند. پس اگر حداقل قانون یا مجوزی صادر کنیم که در ازای چهار میلیارد دلار صادرات در سال، مجوز واردات حدود دو میلیارد دلار

اقتصاد

راهکارهایی برای قانونی سازی پدیده کولبری

نیز از این معابر صادر شود، معضلی به نام کولبری نداریم. قطعاً مجوز قانونی، هزینه تمام‌شده کالا را نسبت به هزینه تمام‌شده کولبری پایین‌تر می‌آورد.

● **سوال اینجاست که کولبران در این مناطق چه کاری انجام دهند و سرنوشتشان چه می‌شود؟**

فرض کنید ۵۰۰ نفر که در یک محور کولبری می‌کنند، می‌توانند در فعالیت جانبی این روند مشارکت کنند. مثلاً حمل کالا در تخلیه و بارگیری در جابه‌جایی کالا از مرز به شهرهای دیگر، ارائه خدمات برای محورها و گمرکات ایجاد شده، نگهداری و نگهداری از این فرآیند، فروش کالاهایی که به‌صورت قانونی وارد کشور شده که همه این‌ها جزو فعالیت‌های جانبی واردات رسمی کالاها محسوب می‌شود.

به نظر می‌رسد چون مردم مناطق مرزی و مخصوصاً مناطق کولبری در بین مسئولان ارشد کشوری کسی را ندارند، می‌بینید که استان‌های عملاً بدون صادرات، مجوز واردات دارند اما در این استان‌ها که صادرکننده هستند برای کشور تأمین ارز می‌کنند اجازه وارداتی در حد ۱۰ یا ۲۰ درصد را که برای کشور ارزآوری دارند، داده نمی‌شود.

● **آیا پدیده‌ای به نام کولبری در کشورهای دیگر وجود دارد و اگر وجود ندارد چه سیاستی از بعد اجتماعی، اقتصادی و توسعه یافتگی برای مناطق مرزی در نظر گرفته‌اند؟ آیا آن‌ها چنین پدیده‌هایی را حذف کردند؟**

اساساً پدیده کولبری برای اولین بار و شاید آخرین بار در بشریت، طی سالیان گذشته در ایران رسوخ کرده است که عموماً در سه استان مرزی آذربایجان غربی، کردستان و برخی مناطق کرمانشاه وجود دارد. در نقطه دیگری از دنیا پدیده کولبری نداریم. اما اینکه آن‌ها چه کاری انجام داده‌اند؟ سازوکار قانونی برای واردات کالا در مناطقی که امکان واردات وجود دارد، تعریف کردند. ما به این پدیده به شکل اقتصادی نگاه نکرده‌ایم. وقتی می‌بینیم تفاوت قیمت در دو طرف مرز و نیز یک محور وجود دارد، می‌توانیم کالا را به‌صورت رسمی وارد کنیم تا دولت و مردم در آن سهمیم شوند و از طریق این سازوکار قانونی دیگر نیازی به کولبری نداریم.

در همه کشورهای دنیا همین سیاست وجود دارد. البته در برخی کشورها مانند اتحادیه اروپا اساساً مرز هم سازه و کار قانونی برای آن تعریف شود. البته قبلاً این کار را انجام دادیم اما ناقص بود. طرحی به نام پته گمرکی وجود داشت که منشأ فساد شده بود و حتی برخی از مسئولان محلی هم درگیر این ماجرا شدند و اتفاقاتی در سردشت و پیرانشهر رخ داد. بر اساس طرح پته گمرکی، به هر فردی در مرز مجوز می‌دادند تا بتواند واردات انجام دهد اما مسئول توزیع کننده، تمام این مجوزها را به فرد دیگری که احتمالاً رانتی داشت، می‌داد و نهایتاً هیچ کدام از مردم مناطق مرزی از پته گمرکی منتفع نمی‌شدند.

وضعیت بورس و بیمه

طبق گزارش منتشر شده از سوی مرکز ملی آمار، در پایان فصل بهار ۱۴۰۳ شاخص کل بورس اوراق بهادار تهران ۶.۹ درصد کاهش نسبت به فصل گذشته به ۲۰۴۳۹۸۰ واحد رسید و ارزش بازار اوراق بهادار با ۷.۵ درصد کاهش نسبت به فصل گذشته، رقم ۷۳۴۷۵۱۱ میلیارد ریال را ثبت کرد.

همچنین در این مدت ارزش معاملات اوراق بهادار ۳۸۱۸۸۶۰ میلیارد ریال بوده که نسبت به فصل قبل ۲۸.۴ درصد کاهش را نشان می‌دهد.

در پایان بهار ۱۴۰۳ شاخص کل فرابورس ایران با ۱۳.۷ درصد کاهش نسبت به فصل قبل به ۲۱۸۸۰ واحد رسیده است. در این فصل ارزش بازار فرابورس با ۷.۴ درصد کاهش نسبت به فصل قبل به ۲۴۹۸۰۵۸۶ میلیارد ریال رسیده است.

در اولین فصل سال جاری در بورس کالای ایران ارزش معاملات در بازار فیزیکی با ۴.۲ درصد کاهش نسبت به فصل قبل به ۴۱۸۹۲۴۲ میلیارد ریال رسیده است.

طی این مدت در بورس انرژی در بازار فیزیکی ارزش معاملات با ۳۳.۸ درصد افزایش نسبت به فصل گذشته به ۶۱۵۵۱۴ میلیارد ریال رسیده است.

همچنین در فصل بهار ۱۴۰۳ ارزش حق بیمه تولیدی صنعت بیمه ۱۱۴۰۸۹۲ میلیارد ریال بوده که ۱۵.۴ درصد آن (۱۷۴۱۲۶ میلیارد ریال) به بخش دولتی و ۸۵.۷ درصد (۹۶۶۷۶۶ میلیارد ریال) به بخش غیردولتی تعلق داشته است. از این تعداد بیمه‌نامه صادره ۱۱.۱ درصد (۱۲۷۱۸۷ میلیارد ریال) از نوع بیمه‌نامه زندگی و ۸۸.۹ درصد (۱۰۱۳۷۰۵ میلیارد ریال) از نوع بیمه‌نامه غیرزندگی بوده است.



atiyeno.ir

یادداشت



چرا میلیون‌ها خودرو و موتورسیکلت بیمه ندارند؟

علی اصغر عنایت

دیر کارگروه انوسیل سندیکای بیمه گران ایران

تعداد خودروهای داخل کشور بر اساس آمارهای موجود حدود ۳۰ میلیون دستگاه و تعدادی از آن‌ها از رده خارج است. در این میان بین ۱۵ تا ۲۰ درصد خودروها بالای ۸۰ درصد موتورسیکلت‌ها فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث هستند. ابزارهای متعددی هم برای اصلاح این روند به کار گرفته شده که قانون بیمه شخص ثالث، قوانین مرتبط با نقل و انتقال وسایل نقلیه، جرائم مختلف و غیره از جمله آن‌هاست. اما همه این موارد به گونه‌ای پیش رفته که راه چاره نبوده و همچنان شاهد تعداد بالای وسایل نقلیه فاقد بیمه شخص ثالث هستیم؛ به‌طوری که گفته می‌شود بیش از دو میلیون دستگاه خودرو بیمه ندارند.

با وجود اینکه این بیمه‌ها اجباری است و مالک وسیله نقلیه باید خودرو یا موتورسیکلت خود را بیمه کند اما شاهد این مشکلات هستیم. راهنمایی و رانندگی به‌عنوان دستگاه ناظر می‌گوید کنترل‌های قانونی مانند جلوگیری از تردد وسایل نقلیه به صورت کامل و صددرصدی به دلیل مسائلی از جمله ترافیک و غیره امکان‌پذیر نیست، حتی در یکی از طرح‌ها اعلام شد در ۷۰۰ نقطه کشور برنامه‌ریزی شده تا نمایندگان بیمه حاضر شوند و هر خودرویی را که بیمه نیست، بیمه کنند اما این راهکار هم جواب نداد.

گرچه باید گفت وضعیت اقتصادی و معیشتی مردم هم در بروز این مشکل بی تأثیر نیست. دموورد موتورسیکلت‌ها مسئله متفاوت است؛ چراکه حق بیمه آن‌ها نازل است و دوم اینکه در حادثه‌هایی که رخ می‌دهد معمولاً موتورسیکلت را کمتر مقصر حادثه تلقی می‌کنند. در حالی که در خیابان‌ها و معابر، اکثر بی‌انضباطی‌ها، بی‌احتیاطی‌ها و خطاهایی که انجام می‌شود، از سوی موتورسیکلت‌هاست. وقتی خودرو یا موتورسیکلتی از احساسی تصمیم گرفته می‌شود. بنابراین رانندگان موتورسیکلت عمدتاً مقصر شناخته نمی‌شوند و قرار نیست خسارتی را جبران کنند. شاید بر همین اساس هم دارندگان و راکبان انواع موتورسیکلت ضرورتی برای اینکه بیمه‌نامه خود را تمدید کنند، احساس نمی‌کنند. راهکاری که به نظر می‌رسد برای حل این مشکل وجود دارد، شامل مجموعه‌ای از اقدامات است. وقتی خودرو یا موتورسیکلتی از کارخانه بیرون می‌آید یا آنکه بین خریدار و فروشنده جابه‌جا می‌شود، مسلماً دارای بیمه‌نامه است اما در سال بعد از آن تمدید نمی‌شود. به نظر می‌رسد اگر مسئله سوخت جدی گرفته شود، شاید تا حدود زیادی معضل بیمه نبودن وسایل نقلیه حل شود. یعنی بدون بیمه‌نامه شخص ثالث هیچ کس اجازه سوخت‌گیری نداشته باشد یا آنکه اساساً سهمیه سوختی به مالک آن وسیله نقلیه ندهند.

با توجه به تورم و مسائلی از این دست که روی رفاه و معیشت مردم تأثیر گذاشته است، بعضاً افراد به بیمه کردن وسایل نقلیه‌شان به‌عنوان اولویت چندم هم نگاه نمی‌کنند.

البته این مسئله هم وجود دارد که شرکت‌های بیمه به ازای هر ۱۰۰ تومانی که از مردم می‌گیرند، ۱۴۰ تومان در حال زیان دین هستند. آن‌ها باید از این مبلغ هزینه‌های خود را به اضافه سهم وزارت بهداشت، پلیس و دیگر دستگاه‌ها و نهادها را نیز پرداخت کنند. از سوی دیگر راهکارهای بسیاری از سوی بیمه‌گذاران ارائه می‌شود مانند شیوه‌های مختلف تقسیط بیمه‌نامه خودرو، اما باید یک تصمیم جمعی و اراده ملی برای اجرای این طرح گرفته و عملیات شود.

در حال حاضر با بالا رفتن قیمت‌ها دیگر مانند گذشته نیست که خسارات وارد شده به یک خودرو یا وسیله نقلیه کم و پایین باشد بلکه به‌طور متوسط ۲۵ میلیون تومان در تصادفات جاده‌ای خسارت به یک خودرو وارد شده و در صنعت بیمه پرداخت می‌شود و اگر خسارت جانی از جمله جرح یا فوت باشد که تا یک میلیارد تومان و بلکه بیشتر از آن نیز می‌تواند خسارت به بار آورد.

