

یادداشت روز

صادق غفوریان
info@khorasannews.com

امیدهای جدید از انتصابات جدید عدلیه

قوه قضاییه روز گذشته، به اتفاق بزرگ در عرصه مدیران عالی خود را تجربه کرد؛ صدور حکم انتصاب ۹ مدیر عالی تبه این قوه در یک روز، صرفاً یک جابه جایی اداری نیست؛ که می تواند اماره و نشانه‌ای از امکان «تحول» در ساختار حکمرانی تلقی و تعریف شود؛ ضمن این که تغییر ۱۴ مدیر ارشد قضایی استان هانیز در راه است. من برای نگارش این یادداشت، تلاش کردم میان سن مدیران جدید و سابق، مقایسه‌ای آماری احصا کنم، اما در این باره اطلاعات کافی نیافتم. در عین حال در ارزیابی کلی از چهره مدیران جدید و سابق، کاملاً روشن است که مدیران جدید، جوان تر به نظر می آیند. البته که معاون اول قوه قضاییه پیش از اعلام خبر این تغییرات گفته بود: «یک تیپ جوان تر سکان بخش هاو معاونت های مختلف قوه قضاییه را بر عهده گرفته اند.» بی شک این سخن، فراتر از یک خبر سازمانی، بیانگر پذیرش این واقعیت است که گردش نخبان، دمیدن روح تازه در ساختارها و بازآرایی مدیریتی، نه تهدید، بلکه شرط پویایی و کارآمدی است. در همین راستا، دیگر توضیح معاون اول قوه قضاییه نیز قابل تأمل است: «تغییر یک مدیر به این معنا نیست که فرد قبلی موفق یا کارآمد نبوده است؛ بلکه ممکن است یک مسیر با یک مجموعه از افرادی شده باشد و برای مسیر جدید، در یک بازه زمانی جدید و با اهداف جدید، نیاز به همراهی افراد دیگری وجود داشته باشد.»

اگر چه در این بیان نوعی تعارف های معمول، حفظ احترام و جایگاه افراد پیشین مورد توجه قرار گرفته اما در بخش دوم آن، به ضرورت حضور افراد جدید در مسیر و رویکرد جدید اشاره شده است؛ بی شک اگر این نگاه به یک اصل و باور در حکمرانی جمهوری اسلامی بدل شود، تغییر مدیران از دایره به داشت های شخصی و سیاسی خارج و به ضرورتی طبیعی در مسیر تحول و نوگرایی در سیستم ها تبدیل خواهد شد.

البته در بسیاری از نظام های حکمرانی و مدیریتی کارآمد ماندگاری طولانی در یک جایگاه، به خودی خود فضیلت محسوب نمی شود که در نقطه مقابل پایداری و کارآمدی است؛ در حقیقت گردش مدیران، جانشین پروری و جوان گرایی و انتقال دانش از ارکان اداره ساختارها و سازمان های بزرگ به شمار می رود. همچون روز روشن

یادداشت

محمدعلی حسن نیا
info@khorasannews.com

چگونه نبرد تپه ها در جنوب لبنان به نبرد انتخابات تبدیل شده است؟

جنوب لبنان در روز های اخیر شاهد تشدید بی سابقه حملات رژیم صهیونیستی بوده است. حملات هوایی و توپخانه ای گسترده به مناطق مسکونی در انصار و دبیر الزهرانی، دست کم ۱۱ کشته و ده ها زخمی بر جای گذاشته است. همزمان، نیروهای اسرائیلی عملیات های پاکسازی و بمباران تپه های راهبردی «علی الطاهر» را با هدف تصرف زمین این منطقه و ایجاد یک حائل نظامی در جنوب لبنان ادامه می دهند. این تپه ها که حدود ۶۰۰ متر ارتفاع دارند، تسلط بی نظیری بر شهر نبطیه و شبکه راه های حیاتی منطقه فراهم می کنند و به همین دلیل، کلید سلطه بر جنوب لبنان محسوب می شوند.

جنگ به مثابه ابزار انتخابات

بر اساس اعلام حزب... تشدید حملات علیه غیر نظامیان و گسترش دامنه مناطق هدف، «بیانگر خواست و اراده نتانیا هو برای تشدید جنگ در جنوب لبنان بعد از ایران به منظور تقویت جایگاه سیاسی داخلی، خدمت به اهداف انتخاباتی و جلب رضایت راست گرایان افراطی» است. این تحلیل با واقعیت های عرصه سیاسی اسرائیل نیز همخوانی دارد. کارزار انتخاباتی کنست برای اکتبر ۲۰۲۶ آغاز شده و نتانیا هو در موقعیت شکننده ای قرار دارد. نظر سنجی ها نشان می دهند که ائتلاف حاکم تحت رهبری حزب لیکود وضعیت خوبی ندارد. نتانیا هو که پرونده فسادش نیز بار دیگر گشوده شده، نیازمند پیروزی نظامی برای بهبود جایگاه خود است. کارشناسان معتقدند که جنگ با ایران و لبنان می تواند پایگاه رای دهندگان را به نفع او تغییر دهد و از ناکامی های ۱۷ اکتبر ۲۰۲۳ بکاهد. همچنین فشار های داخلی از سوی وزرای افراطی مانند ایتمار بن گوپرو و زللال اسموتیچ برای تشدید جنگ، نتانیا هو را تحت فشار قرار داده است. این وزرا خواستار حملات گسترده به بیروت و تصرف منطقه زهرانی هستند.

جنوب لبنان؛ میدان معادله سازی انتخابات

جنوب لبنان به عرصه ای برای حل معادلات سیاسی داخلی اسرائیل بدل شده است. شهادت بیش از ۴۰۰۰ لبنانی و آوارگی بیش از یک میلیون نفر از مارس ۲۰۲۶، بهایی است که مردم لبنان برای رقابت های انتخاباتی کنست می پردازند. در حالی که دولت لبنان در انفعال به سر می برد، حملات روزانه به روستاها و تپه های علی الطاهر، تصویری از یک جنگ نیابتی ر اترسیم می کند که در آن، سرنوشت لبنان در گرو صندوق های رأی یک رژیم اشغالگر رقم می خورد.

دولت لبنان؛ میان گزینه دشوار

در برابر این تهاجم گسترده، دولت لبنان به رهبری رئیس جمهور جوزاف عون و نخست وزیر نواف سلام، بر پایبندی خود به «توافق چارچوب» و تداوم حضور نیروهای «یونیفیل» در جنوب به عنوان ضامن ثبات، تأکید کرده است. در اقدامی قابل توجه، ۸۶ نماینده مجلس با امضای طوماری خواستار تمدید مأموریت این نیروهای بین المللی شدند و بر نقش آن ها در بازگشت آوارگان و جلوگیری از خلأ امنیتی صحنه گذاشتند. جوزاف عون در دیدار با مقامات آمریکایی، بر پایبندی واشنگتن به اجرای این توافق تأکید کرده است. با این حال، عملکرد جبهه رهبری سنی دولت، نشان از ناتوانی آن در حفاظت از حاکمیت ملی دارد؛ جایی که نخست وزیر حملات را «بسیار خطرناک» توصیف می کند، اما از ارائه اقدامات عملی و بازدارنده عاجز است. در موضعی متفاوت، حزب... بر این باور است که ادامه «دویدن در پی مذاکرات تحقیرآمیز» تحت هدایت آمریکایی که پوششی برای جنایات صهیونیست هاست، راهبردی شکست خورده بوده و تأکید کرده است که حملات دشمن در هر سطحی، پاسخی متناسب در راه دفاع از لبنان دریافت خواهد کرد. این شکاف میان موضع رسمی دولت و رویکرد حزب...، نشان دهنده نبود راهبرد ملی واحد در برابر تجاوزات است.

لبنان بر لبه پرتگاه جنگ با اسرائیل

صحنه امروز جنوب لبنان، تمامی نشانه های یک جنگ تمام عیار را در خود دارد؛ حملات روزانه، شهدا و مجروحان بسیار، و تخریب سیستماتیک خانه ها و زیر ساخت ها، تصویری هشدار دهنده از آینده ای بسیار تاریک را ترسیم می کند. تحرکات مبنی نیروهای اشغالگر در شرق الخیام و عملیات های گسترده پاکسازی در چندین روستا، همراه با ادامه بمباران های هوایی و توپخانه ای علیه تپه های علی الطاهر، نشان از عزم جدی دشمن برای تداوم این درگیری ها دارد. اسرائیل از سیاست حمله، تصرف و تخریب جلوگیری می رود.

جمع بندی

این فعالیت های نظامی گسترده، که با گمانه زنی های رسانه ای مبنی بر آمادگی ارتش صهیونیستی برای چندین روز نبرد سنگین همراه شده، لبنان را در یکی از حساس ترین و خطرناک ترین مقاطع تاریخ خود قرار داده است. آنچه امروز در جنوب جریان دارد، صرفاً یک درگیری مرزی نیست، بلکه جنگی تمام عیار برای تحمیل نظم جدیدی بر منطقه است که آینده کل لبنان را تحت الشعاع قرار خواهد داد.

پیش خرید خودرو یا تأمین مالی خودروساز؟

ابطال مصوبه ۴۷۳ شورای رقابت، چالش های پیش خرید خودرو را عیان کرد؛ خودروساز با اتکا به منابع نسبتاً ارزان خریداران نقدینگی تامین می کند، در حالی که بخش بزرگی از ریسک تورم، جهش قیمت و طولانی بودن دوره پیش فروش به مصرف کننده منتقل می شود

محمد حقگو
info@khorasannews.com



خریدار در طرح های پیش فروش خودروسازان، پولش را برای وام دادن به خودروساز پرداخت نمی کند. او بخشی از بهای یک کالای معین را زودتر می پردازد تا خودرو را در زمان مقرر تحویل بگیرد. اما در بازار تورمی خودرو، فاصله میان ثبت نام و تحویل می تواند این رابطه ساده را دگرگون کند: پول خریدار از همان ابتدا در اختیار شرکت قرار می گیرد، خودرو گاه پس از ماه ها انتظار ــ در مواردی حتی به اندازه دوره ساخت یک واحد مسکونی ــ تحویل می شود و در نهایت، مابه التفاوتی پیش روی مشتری قرار می گیرد که گاه از توان پرداخت او فراتر است.

خریدار از خودرو بود. مطابق این سازوکار، پیش پرداخت مشتری فقط یک مبلغ اسمی نبود؛ بلکه بخشی پرداخت شده از بهای خودرو تلقی می شد. بنابراین، افزایش قیمت در فاصله ثبت نام تا تحویل، تنها به بخش پرداخت نشده تعلق می گرفت. مثال روشن است: اگر قیمت خودرو در زمان ثبت نام یک میلیارد تومان و پیش پرداخت مشتری ۵۰۰ میلیون تومان باشد، خریدار نیمی از قیمت خودرو را پرداخت کرده است. حال اگر قیمت قابل اعمال در زمان تحویل به دو میلیارد تومان برسد، بر مبنای مصوبه ۴۷۳، مشتری برای نیمه باقی مانده باید یک میلیارد تومان دیگر بپردازد؛ یعنی جمع پرداخت او به یک و نیم میلیارد تومان می رسد.

این فرمول به معنای تثبیت کامل قیمت خودرو یا نادیده گرفتن هزینه های تولید نبود. خودروساز همچنان می توانست بخش باقی مانده را با قیمت های جدید محاسبه کند. اما پرداخت اولیه خریدار نیز اثر خود را از دست نمی داد. مسئله دقیقاً همین جاست: نمی توان بدهی باقی مانده را با نرخ های روز سنجید، اما پولی را که خریدار ماه ها قبل پرداخته، صرفاً یک عدد ثابت دانست.

مصوبه ۴۷۳ چه چیزی را

حفظ می کرد؟

منطق مصوبه ۴۷۳، حفظ سهم واقعی

پول خریدار؛ بخشی از خرید یا

سرمایه در گردش؟

ممکن است در ادبیات قرار دادی، این رابطه «پیش فروش» یا حتی «مشارکت در تولید» نامیده شود؛ اما ماهیت اقتصادی آن روشن است: مشتری برای دریافت خودرو پول می دهد، نه برای تأمین مالی بنگاه. خودروساز در فاصله ثبت نام تا تحویل، به منابع مشتری دسترسی دارد؛ منابعی که می تواند برای خرید قطعه، پوشش هزینه های جاری، مدیریت نقدینگی یا پرداخت تعهدات استفاده شود. اگر بازده این منابع برای بنگاه بیش از سود پرداختی به مشتری باشد، شرکت از منابعی نسبتاً ارزان و در دسترس بهره می برد.

در مقابل، خریدار با مجموعه ای از مخاطرات مواجه است: کاهش ارزش واقعی پیش پرداخت، افزایش مابه التفاوت نهایی، طولانی بودن فاصله ثبت نام تا تحویل، تأخیر احتمالی در تحویل و ابهام درباره مشخصات یا شرایط نهایی قرارداد. این جاست که پرسش اصلی مطرح می شود: چرا باید منفعت استفاده از پول در اختیار خودروساز باشد، اما بخش بزرگی از ریسک تورم، طولانی بودن دوره پیش فروش و تأخیر احتمالی در تحویل (در قالب کاهش بیشتر ارزش واقعی پیش پرداخت) نیز بر دوش خریدار قرار گیرد؟

پیش فروش می تواند برای تأمین مالی تولید ضروری باشد، اما این ضرورت نباید به مجوزی برای انتقال یک طرفه هزینه های اداره بنگاه به مصرف کننده تبدیل شود. ریسک ارز، قطعه، ناترازی مالی و اختلال در زنجیره تأمین، واقعیت های صنعت خودرو و درجه نخست ریسک اداره بنگاه اند. طولانی بودن دوره پیش فروش، فرصت و امکان انتقال آثار این ریسک ها ــ از افزایش قیمت و دشوار شدن تکمیل

وجه تا تأخیر یا تغییر محصول ــ به خریدار را بیشتر می کند. اگر خودرو در فاصله ای کوتاه تحویل می شد، بخش بزرگی از این مخاطرات برای خریدار اساساً موضوعیت یا شدت فعلی را نداشت. در وضع موجود نیز مسئولیت قراردادی خودروساز و سازوکار جبران خسارت مشتری باید روشن باشد.

سود اسمی، جایگزین خودرو نیست

یکی از پاسخ های رایج این است که برای پیش پرداخت مشتری سود در نظر گرفته می شود. اما سود اسمی لزوماً به معنای حفظ قدرت خرید نیست. اگر سود پیش پرداخت ۲۰ درصد باشد، اما تورم با رشد قیمت خودرو در همان دوره به ۴۰ درصد برسد، پول مشتری در ظاهر افزایش یافته اما قدرت خریدش کاهش پیدا کرده است.

خریدار از ابتدا برای سپرده گذاری کوتاه مدت ثبت نام نکرده است؛ او قصد خرید خودرو داشته است. بنابراین، سودی که از تورم عقب می ماند، نمی تواند جای حفظ سهم واقعی پرداخت اولیه در خودرو را بگیرد.

حتی سود هم سطح تورم نیز مسئله را کاملاً حل نمی کند. زیرا قیمت خودرو با بهای باقی مانده قرارداد ممکن است سریع تر از تورم عمومی و رشد درآمد خانوار بالا برود. در این وضعیت، ممکن است ارزش پیش پرداخت تا حدی حفظ شده باشد، اما مشتری در زمان تحویل با مابه التفاوتی مواجه شود که دیگر توان تأمین آن را ندارد. این وضعیت، معادله خریدار را برای مشتری به هم می زند و معمولاً به انصراف، واگذاری امتیاز قرارداد یا از دست رفتن فرصت خرید خودرو می انجامد. خریدار ممکن است در زمان ثبت نام توان پرداخت بخش باقی مانده را داشته باشد، اما پس از ماه ها انتظار، با مابه التفاوتی مواجه شود که دیگر



و پاسخ گویا یادآوری می کند؛ نهادهای پیش از عرضه خودرو، درباره مدل فروش، فرمول قیمت، تعهدات تحویل، حقوق مصرف کننده و نحوه کنترل بازار تصمیمی روشن، پایدار و قابل پیش بینی بگیرد. تعدد مراکز تصمیم گیری و تغییر قواعد در میانه مسیر، هزینه نااطمینانی را در نهایت به خریدار منتقل می کند.

با این حال، حتی اگر مصوبه ۴۷۳ دارای اشکال حقوقی بوده باشد، حفظ حقوق خریداران خودرو باید در اولویت تصمیم های بعدی شورای رقابت، وزارت صمت و دیگر نهادهای مسئول قرار گیرد. در غیر این صورت، پیش فروش به جای آنکه ابزاری برای خرید تدریجی خودرو باشد، به سازوکاری برای انتقال ریسک به خانوار تبدیل می شود؛ روندی که اعتماد عمومی به خودروسازان و سیاست گذار را نیز فرسوده خواهد کرد. مسئله فقط ابطال یک مصوبه نیست؛ مسئله این است که بی ثباتی مقررات، هزینه تصمیم گیری را مستقیماً به خریدار منتقل می کند.

از عهده آن بر نمی آید؛ یعنی عملاً امکان خرید خودرویی را که برای آن پیش پرداخت داده بود، از دست می دهد.

نظارت، پیش از اختلاف

پیش فروش خودرو، مسئله یک مشتری و یک شرکت نیست. وقتی هزاران خانوار در چنین طرح هایی ثبت نام می کنند، فرمول محاسبه پیش پرداخت، قیمت نهایی، سود، خسارت تأخیر و حق انصراف، به موضوع حقوق عامه و حقوق مصرف کننده تبدیل می شود.

نهادهای ناظر باید پیش از شکل گیری اختلاف وارد عمل شوند؛ نه پس از آنکه یک فرمول فروش اجرا شده و هزاران قرارداد بر مبنای آن شکل گرفته است. پرسش مهم این است که اگر مصوبه ۴۷۳ با مانع حقوقی یا ایراد صلاحیتی مواجه بوده، چرا این مسئله پیش از اجرا و پیش از ایجاد تعهد برای خریداران و خودروسازان، در فرایند مقررات گذاری و بررسی حقوقی مصوبه شناسایی و رفع نشده است؟ این خلأ، ضرورت وجود یک تنظیم گر مؤثر