

حلقه گم شده خصوصی سازی پیدا شد

نمایندگان مجلس شورای اسلامی سرانجام بعد از گذشت ۱۴ سال از آغاز خصوصی سازی ها در ایران، بندی را مصوب کردند که براساس آن یکی از حلقه های اصلی مفقوده در انجام خصوصی سازی ها باید مورد توجه قرار گیرد. «اهلیت»، حلقه گمشده خصوصی سازی در ایران است که به گواه بسیاری از اقتصاددانان حتی از قیمت فروش اموال دولتی هم مهم تر است. به گزارش «ایسنا»، «اهلیت» خریداران در خصوصی سازی مساله ای است که به گواه بسیاری از اقتصاددانان حتی از قیمت فروش اموال دولتی هم مهم تر است؛ چراکه اساسا ذات خصوصی سازی در همین مفهوم اهلیت نهفته است. تصور کنید یک کارخانه با مدیریت دولتی، بودجه های کلان و کارکنان بدون انگیزه به نقطه ای می رسد که علاوه بر اینکه بازدهی اقتصادی ندارد اساسا زیان ده هم می شود. اینجا دولت برای رهایی از مشکلات مدیریت دولتی و همچنین ایجاد رونق اقتصادی در آن بنگاه دست به خصوصی سازی می زند. بدیهی است در چنین شرایطی کسی می تواند آن کارخانه را از ضرر و زیان نجات دهد که خودتخصصی در آن حوزه داشته باشد و اصطلاحا خاک خورده همان صنعت باشد، نه اینکه همانند آنچه در کارخانه نیشکر هفت تپه اتفاق افتاد، خریدار صرفا مبلغی را پرداخت کند و تازه چند برابر آن را هم از دولت وام بگیرد و بعد هم درنهایت آن وام ها را تبدیل به دلار کند و متواری شده و در این بین حقوق کارگران هم پایمال شود.

به عقیده کارشناسان، اغلب مشکلاتی که در مسیر خصوصی سازی در سال های گذشته به وجود آمد به دلیل بی توجهی به این بعد مهم از الزامات خصوصی سازی بود. نمونه اخیر این مساله را می توان در واگذاری کارخانه نیشکر هفت تپه ملاحظه کرد، کارخانه ای به ابعاد یک شهرک صنعتی به دو جوان ۲۸ و ۳۱ ساله واگذار می شود که هیچ تخصص یا تجربه قابل اعتنايي در صنعت نیشکر نداشتند و نه تنها نتوانستند کارخانه را فعال کنند بلکه حتی از عهده تعهدات خود و حقوق کارگران هم برنیا تمند. در راستای رفع این نقیصه و تحقق همین بعد مهم از خصوصی سازی، نمایندگان مجلس بعد از حدود ۱۴ سال از آغاز طرح خصوصی سازی در ایران، طرحی را مصوب کردند که براساس آن وزارت اقتصاد مکلف به رعایت دستورالعمل اجرایی روش انتخاب مشتریان و احراز و پایش اهلیت مدیریتی در واگذاری ها شد. به موجب این مصوبه، عدم رعایت این بند در خصوصی سازی ها در حکم تصرف غیرقانونی اموال دولتی به شمار می رود.

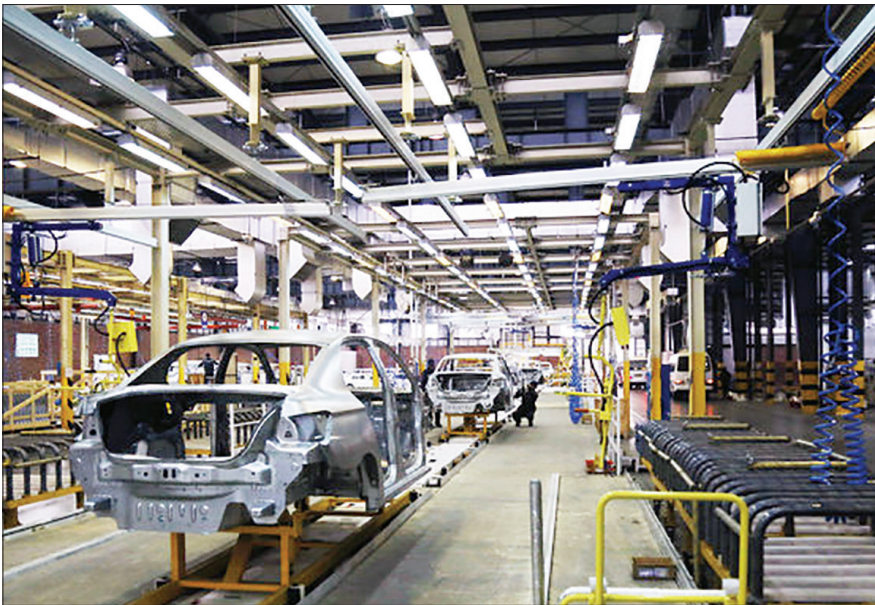
درآمد ۶۰ هزار میلیارد تومانی دولت از حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی



در صورتی که دولت برنامه خود را برای حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی و محاسبه آن با نرخ نیمایی عملیاتی کند، حدود ۶۰ هزار میلیارد تومان از این محل کسب درآمد خواهد کرد. به گزارش «ایسنا»، شواهد و اظهارات اخیر نوخت، رئیس سازمان برنامه و بودجه از این حکایت دارد که ممکن است به زودی دولت برنامه خود را برای حذف ارز ترجیحی که از سال گذشته با نرخ ۴۲۰۰ تومانی در اختیار واردکنندگان و به طور خاص کالاهای اساسی قرار می گرفت، نهایی کند. با حذف دلار ۴۲۰۰ تومانی و به عبارتی یارانه ای که تاکنون در این زمینه به واردات ۲۵ قلم کالای اساسی اختصاص پیدا می کرد، مابه التفاوت با منابع قابل توجهی در اختیار دولت قرار می گیرد، چراکه دیگر لازم نیست یارانه ای در این رابطه پرداخت کند. با توجه به اینکه در قانون بودجه ۱۳۹۸ دولت مکلف است ۱۴ میلیارد دلار از منابع حاصل از صدور نفت را صرف حمایت از معیشت مردم کند؛ این ارز که تاکنون با نرخ ۴۲۰۰ تومانی پرداخت شده اگر حداقل آن با قیمت نرخ نیمایی که در حال حاضر ۸۵۰۰ تومان است و بیشتر هم می شود مورد محاسبه قرار گیرد، اختلاف ۳۳۰۰ تومانی ایجاد می کند که به دولت برخواهد گشت. بر این اساس، با حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی از ۱۴ میلیارد دلار پیش بینی شده در بودجه، درآمدی حدود ۶۰ هزار میلیارد تومان از این اختلاف به منابع دولت اضافه می شود. در این شرایط مجموع تامین کالاهای اساسی، کالاها با نرخ سامانه نیمایی محاسبه می شود که می تواند به مرور تغییراتی را به همراه داشته باشد؛ همان طور که از سال گذشته از حدود قیمت ۷۳۰۰ تا بیش از ۸۵۰۰ در سال جدید افزایش داشته است. البته وعده این است که در صورت حذف ارز ترجیحی برای کالاهای اساسی و یارانه ای که به نوعی به واردکنندگان پرداخت می شد، منابع بار دیگر و به طرق متفاوتی به مردم بازخواهد گشت، اما هنوز تصمیمی نهایی نشده است. قابل ذکر است پای ارز ۴۲۰۰ تومانی از حدود یک سال پیش به اقتصاد ایران با شد به طوری که دولت با تغییر در سیاست های ارزی خود بنا را بر حذف ارز با نرخ های مختلف گذاشته و نرخ ۴۲۰۰ تومان را برای تمامی واردات در نظر گرفت، اما به مرور با توجه به آسیب هایی که از این محل وجود داشت، فقط تامین ارز واردات کالاهای اساسی با نرخ ۴۲۰۰ تومان در دستور کار قرار گرفت و سایر واردکنندگان و صادرکنندگان معاملات خود را در سامانه یکپارچه ارزی (نیمّا) انجام دادند که در آن نرخ براساس رقابت و شریاطی که وجود داشت تعیین می شود. اما اکنون بعد از گذشت یک سال به این نتیجه رسیدند که پرداخت ارز یارانه ای ۴۲۰۰ تومانی مشکلات زیادی را ایجاد کرده از جمله اینکه به ارانت و فسادهایی همراه بوده و از سوی دیگر اختصاص آن نتوانست مانع افزایش قیمت کالاهای اساسی شود.

آمارها نشان می دهد ۲ خودرو ساز بزرگ کشور تولیدات خود را کاهش داده اند

فرمول تکراری خودرو سازان؛ کاهش تولید برای افزایش قیمت



سال ۹۶ قوت بیشتری به خود گرفت و این امر برای دولت و تیم اقتصادی آن محرز بود که در صورت خروج ترامپ از برجام، ایران بار دیگر با تحریم های اقتصادی مواجه خواهد شد. بدیهی است که صنعت خودروسازی به عنوان یکی از صنایع بزرگ کشور نیز از تبعات اقتصادی آمریکا بی نصیب نخواهد ماند، اما نگاهی به روند تولید خودرو در کشور در سال های ۹۱ و ۹۲ که گفته می شود شدیدترین تحریم ها علیه ایران اعمال شد، نشان می دهد به رغم کاهش واردات ملزومات صنعت خودروسازی، تولید خودروی سواری در این سال ها کاهش چندانی نداشته است. براساس آمار ارائه شده از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت، در سال ۹۱، ۳۷۲ هزار و ۵۰۹ دستگاه خودروی سواری در شرکت خودروسازی ایران خودرو و ۳۶۱ هزار و ۴۴۹ دستگاه خودروی سواری در گروه صنعتی سایپا تولید شده است. در سال ۹۲ و در اوج تحریم های آمریکا، این دو خودروساز بزرگ به ترتیب ۳۰۸ هزار و ۸۲ و ۲۷۵ هزار و ۶۷۲ دستگاه خودروی سسواری تولید کرده اند. به عبارت دیگر، شرکت خودروسازی ایران خودرو با کاهش تولید حدود ۶۴ هزار خودرو و سایپا با کاهش تولید ۸۵ هزار خودرو در بازه زمانی یک ساله، تاثیر چندانی از تحریم های اقتصادی نپذیرفتند. مضاف بر این، خودروسازان کشور بی تردید به عنوان سردمداران این صنعت بزرگ در کشور، از شرایط پس از تحریم و امکان عدم واردات قطعات به خوبی آگاهی داشته اند؛ در چنین شرایطی عقل سلیم حکم می کند سیاستگذاران و تصمیم گیران این حوزه، با افزایش میزان واردات قطعات و مواد اولیه مورد نیاز صنعت خودروسازی، از کمبود مواد و قطعات که موجب بروز نقصان در تولیدات این صنعت می شود، جلوگیری کنند.

بنابراین افزایش قیمت خودرو و کاهش تولید و عرضه خودرو که زمینه بروز التهاب در این بازار را فراهم می کند به بهانه تحریم ها، توجیه درستی بر عملکرد دو خودروساز بزرگ کشور نیست. علاوه بر این، در حالی که دولت چتر حمایتی خود را همه جانبه بر سر دو شرکت ایران خودرو و سایپا گسترانده، بدیهی است که قیمت های کنونی خودرو نیز نتیجه دخالت دولت در این دو شرکت خودروسازی است. صاحب نظران و فعالان صنعت خودروسازی بر این باورند که خودروسازان بزرگ داخلی علاقه فراوانی به گران فروشی با هدف کسب سود بیشتر دارند. در این میان انحصاری بودن این صنعت موجب شده زمینه رشد و ورود رقبا به صنعت خودروسازی کشور فراهم نشود. از سوی دیگر به نظر می رسد خودروسازان داخلی در نزد بخش قابل توجهی از اذهان و افکار عمومی جامعه محبوب نیستند و این ذهنیت خود معلول عوامل و دلایل مختلفی است که انباشت آن در طول سالیان گذشته به شکل گیری تصور و ذهنیتی نه چندان مثبت نزد افکار عمومی، منجر شده است.

رسانه ای فراوانی به پا کرد؛ رسانه های وابسته به دولت در پشتیبانی از اقدام خودروسازان، تحریم ها را عامل کاهش عرضه و افزایش قیمت خودرو دانستند، این در حالی بود که رسانه های منتقد دولت، این اقدام خودروسازان را نوعی انحصارگرایی، سودجویی و جاه طلبی عنوان کردند و افزایش قیمت خودرو در یک بازه زمانی کوتاه را اقدامی تعمدی از سوی خودروسازان دانستند؛ اما دو خودروساز بزرگ کشور در این میان بدون توجه به شرایط اقتصادی حاکم بر جامعه، ترفندهایی از جمله اجرای چند طرح پیش فروش خودرو، تولیدات خود را با قیمت بیشتری ارائه کردند. همچنین تحویل خودرو به کسانی را که پیش از اعمال تحریم ها اقدام به پیش خرید خودرو کرده بودند، مشروط به پرداخت مابه التفاوت قیمت خودرو با در نظر گرفتن نرخ ارز کردند. این اقدام خودروسازان مصادق بارزی از اعمال فشار برای به کرسی نشاندن حرف شان یعنی افزایش قیمت خودرو بود.

تحریم؛ یک توجیه تکراری

پیش بینی درمورد خروج ترامپ از برجام از آخرین ماه های

مقایسه آمار تولید خودروی سواری ۲ شرکت «ایران خودرو» و «سایپا» (هزار دستگاه)					
خودروسازی	بهمن ۹۶	بهمن ۹۷	درصدتغییر	۱۱ ماهه ۹۶	۱۱ ماهه ۹۷
ایران خودرو	۶۳۸۵۱	۲۶۹۵۱	-۵۸	۶۴۳۱۴۰	۳۷۶۹۲۹
سایپا	۶۲۲۹۶	۲۵۳۷۴	-۵۹	۵۵۷۹۴۱	۳۴۷۶۶۸
					درصدتغییر ۱۱ ماهه

تغییر قیمت بر خی از خودروهای تولید داخل در بازه زمانی یک ساله			
خودرو	فروردین ۹۷	فروردین ۹۸	درصد افزایش
پژو ۴۰۵ GLX	۳۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۷۱۸,۰۰۰,۰۰۰	۱۲۴
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۳۵۸,۰۰۰,۰۰۰	۷۷,۰۰۰,۰۰۰	۱۱۵
سمند دو گانه سوز	۳۶,۹۰۰,۰۰۰	۸۲,۰۰۰,۰۰۰	۱۲۲
رنو تندر ۹۰	۴۵۸,۰۰۰,۰۰۰	۱۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۱۴۹
تیبا ۲ (هاج بک)	۲۸۸,۰۰۰,۰۰۰	۵۵,۷۰۰,۰۰۰	۹۳
پژو پارس LX	۴۰,۴۰۰,۰۰۰	۱۰۲,۰۰۰,۰۰۰	۱۵۲
وانت زامیاد ۲۴	۳۶,۰۰۰,۰۰۰	۷۱,۰۰۰,۰۰۰	۹۷

شواری رقابت در قیمت گذاری خودرو مخالف و معتقد بودند میزان افزایش قیمت خودرو با توجه به هزینه های تولید آن، کم است. این در حالی است که به گفته متولیان این دو خودروسازی بزرگ کشور بیش از ۹۰ درصد قطعات مورد نیاز خودرو های تولید داخل، در کشور تولید می شود و نیازی به واردات قطعات نیست.

بهباندهای واهی

پس از آنکه آمریکا دور دوم تحریم های خود علیه ایران را در مردادماه سال ۹۷ اعمال کرد، بازار خودروی کشور به ناگهان با شوک های سنگینی مواجه شد. افزایش قیمت خودرو، عدم عرضه یا تحویل خودرو های پیش ثبت نام شده از سوی شرکت های خودروسازی و تفاوت قیمت خودرو در بازار با در کارخانه، موجب اعتراض و ایجاد التهاب در بازار خودرو شد. در این میان دو شرکت خودروسازی ایران به ناگهان فروش محصولات خود را متوقف و اعلام کردند خط تولید برخی از خودرو های سواری به دلیل اعمال تحریم ها و عدم واردات قطعات به کشور متوقف شده است. این اتفاق جنجال

فرهنگیستان زمانی که صحبت از التهابات اقتصادی کشور در سال ۹۷ به میان می آید، نمی توان از اتفاقات عجیب و غریب بازار خودرو ورشد بی سابقه قیمت ها در این بازار چشم پوشی کرد. صنعت خودروسازی کشور اگرچه به گفته متولیان آن، سال سختی را پشت سر گذاشت و به دلایل مختلفی از جمله نوسانات نرخ ارز و اعمال تحریم ها با مشکلات فراوانی دست و پنجه نرم کرد، اما بدیهی است که سوءمدیریت، عدم نظارت و انحصارطلبی در صنعت خودروسازی ایران، عمده ترین دلایل بروز آشفتنگی در بازار خودرو بوده است. به عبارت دیگر، باید گفت تاوان اشتباهات مدیران صنعت خودروسازی کشور را بیش از همه افشار مختلف جامعه و متقاضیان خرید خودرو در سال ۹۷ دادند.

مروری بر آمار و وضعیت صنعت خودروسازی کشور در سال ۹۷ نشان می دهد دو خودروساز بزرگ کشور یعنی سایپا و ایران خودرو، از ابتدای سال ۹۷ تا پایان بهمن ماه، علاوه بر کاهش میزان تولیدات خود، هراز چندگاهی و به بهانه های مختلف سعی در افزایش قیمت تولیدات خود داشتند. براساس آمار موجود که از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت مطابق با آخرین آمار تولید خودرو در کشور ارائه شده است، در بهمن ماه سال ۹۷ در مجموع ۲۷ هزار و ۵۳۳ دستگاه انواع خودرو اعم از سواری، ون، مینی بوس، میدل باس، اتوبوس، کامیونت، کامیون و کشنده در شرکت خودروسازی ایران خودرو و ۲۸ هزار و ۲۴۵ دستگاه انواع خودرو در شرکت خودروسازی سایپا تولید شده است که از این تعداد ۲۶ هزار و ۹۵۱ دستگاه خودروی سواری در شرکت ایران خودرو و ۲۵ هزار و ۳۷۴ دستگاه خودروی سواری در شرکت سایپا تولید شده است. مقایسه آمار تولید انواع خودرو در این دو شرکت خودروسازی با آمار تولید خودرو در سال ماقبل آن گویای این نکته است که هر دو شرکت سایپا و ایران خودرو تولیدات خود را بیش از ۵۵ درصد کاهش داده اند.

قیمت گذاری های سودجویانه

از زمان شکل گرفتن شواری رقابت، قیمت خودرو های داخلی براساس سازوکاری مشخصی در این شورا تعیین و به میزان مشخصی افزایش پیدا می کرد؛ به این ترتیب که شورای رقابت تنها موظف به قیمت گذاری خودرو های زیر ۴۵ میلیون تومان بود و در قیمت گذاری خودرو های بالای ۴۵ میلیون تومان هیچ دخالتی نداشت، در نتیجه خودروسازان با توجه به شرایط بازار قیمت خودرو های بالای ۴۵ میلیون تومان را تعیین می کردند. بدیهی است که با توجه به سهم ۸۵ درصدی خودرو های داخلی در بازار کشور، میزان تقاضای موجود در کشور برای خودرو های داخلی و قدرت خرید اقشار متوسط جامعه به خرید خودرو های زیر ۴۵ میلیون تومان، خودروسازان کشور همواره با تصمیمات

خبر

۱۷ درصد جوانان در شهرهای بزرگ آمریکا بیکار هستند

طبق گزارش اشتغال در ماه مارس، ۱۷ درصد جوانان بین ۱۸ تا ۲۴ سال در شهرهای بزرگ آمریکا مثل دیترویت و نیویورک بیکار هستند که کلا ۲/۳ میلیون نفر می شوند. به گزارش «تسنیم» به نقل از «یاهو فایننس»، طبق گزارش اشتغال در ماه مارس، بیکاری در آمریکا ۲/۸ درصد است. در حالی که به نظر می رسد وضعیت اشتغال اقلیت ها و زنان بهبود یافته، خبرهای دیگر از بازار کار خوب نیستند. اقلیت ها نسبت به سفیدپوستان همتای خود دو برابر بیشتر درگیر بیکاری می شوند و جوانان در شهرها و بخش های بزرگ شغلی پیدا نمی کنند. طبق یک گزارش جدید، ۱۷ درصد جوانان بین ۱۸ تا ۲۴ سال در شهرهای بزرگ مثل دیترویت و نیویورک بیکار هستند که کلا ۲/۳ میلیون نفر می شوند. این گزارش شامل دانشجویان نمی شود؛ همچنین کسانی که به جای شاغل بودن به بزرگ کردن بچه ها می پردازند و کسانی که به خاطر ناتوانی قادر به کار نیستند و از دولت مزایا می گیرند. طبق این گزارش در مقام ثنوری، راهی که به شاغل شدن

ختم می شود و در بزرگسالی امنیت مالی به وجود می آورد، آسان است: دبیرستان را تمام می کنید، در یک دانشگاه مطابق بودجه تان ثبت نام می کنید، در همین حین تجربه کاری پیدا می کنید و یک کار و کاسبی راه می اندازید. ولی نبود تحصیلات عالی سدی برابر اکثر جوانان برای اشتغال به وجود آورده است. «تنها ۳۵ درصد جوانان ۱۸ تا ۲۴ ساله در سال گذشته کار می کردند، در حالی که دوسوم آنها دیپلم دبیرستان داشتند، بیش از ۳۰ درصد زیر خط فقر بودند، بیشترشان نگران آینده بودند و فقط ۶ درصد جوانان بین ۲۲ تا ۲۴ سال مدرک لیسانس داشتند. طبق داده های اداره آمار کار، این ارقام بیکاری برای جوانان طی سال ها بدتر می شود. بین ۱۶ تا ۲۴ سال، نیروی کار از ۶۵/۵ درصد در سال ۱۹۹۶ به ۵۵/۲ درصد در ۲۰۱۶ رسید و پیش بینی می شود تا سال ۲۰۲۶ به ۵۲/۵ درصد برسد. کشور با محدود کردن میلیون ها جوان به حاشیه های بازار کار و کناره های مسیر اصلی اقتصاد، هیچ کمکی نمی کند.

وی افزود: «در همین ارتباط، رئیس جمهوری به بانک مرکزی دستور داده سیستم بانکی سرمایه در گردش لازم برای حفظ وضع موجود تولید را تامین کند و ما نیز به عنوان متولی بخش صنعت پیگیر خواهیم بود.» رحمانی افزایش ساخت داخل، گسترش معادن،

دستور رئیس جمهور برای تامین سرمایه واحدهای تولیدی

بهیود فناوری واحدهای صنعتی، مسائل لجستیک، اصلاح نظام تنظیم و نظارت بازار و افزایش صادرات را از اولویتهای وزارت صنعت خواند و گفت: «تحقق شعار رونق تولید مستلزم فروش است که در این بین صادرات فرصت خوبی برای فعال کردن ظرفیت های مازاد کشور و افزایش تولید است؛ چرا که صنعت کشور در بسیاری از محصولات بیشتر از نیاز کشور تولید دارد.» وزیر صنعت، معدن و تجارت ادامه داد: «در سال گذشته بیشترین صادرات به عراق از سوی ایران بوده است که باید از همه ظرفیت ها برای حفظ و بهبود این وضعیت استفاده کنیم.» وی درباره پروژه های صنعتی در حال احداث استان کرمانشاه اظهار کرد: «واح قوطی سازی زمزم با ۶۰۰ میلیارد تومان احداث شده و در مرحله افتتاح قرار دارد، همچنین واحد تولیدی فرش زاگرس با تکنولوژی روز دنیا نیز در حال احداث است که محصولات این شرکت توان و بازار صادرات دارند.»

