

پیشنهاد افزایش ۲۰ درصدی حقوق کارگران در سال ۹۸

دولت در بخش نامه بودجه ۹۸ اعلام کرده، حقوق کارگران در سال آینده متوسط ۲۰ درصد افزایش یابد. به گزارش «تسنیم»، در ضوابط مالی ناظر بر تهیه و تدوین لایحه بودجه سال ۹۸ آمده است: «دستگاه‌های اجرایی ملی و استانی ضریب ریالی افزایش حقوق را به‌طور متوسط ۲۰ درصد لحاظ کنند. رقم قطعی ضریب به تصویب هیئت‌وزیران خواهد رسید.» دولت همچنین در این بخش نامه اعلام کرده، افزایش حقوق و دستمزد مشمولین قانون کار و مستمری‌ها ۲۰ درصد تعیین می‌شود و رقم قطعی افزایش به تصویب شورای عالی کار خواهد رسید.

یکشنبه ۲۷ آبان ۱۳۹۷ • شماره صد و هفتادوهشت



A T I V E H N O

نگرانی مردم از اخباری که این روزها در مورد چگونگی تحویل خودروهای پیش خرید شده به گوش می‌رسد

سازان به جای تعهدات، تحریم‌ها را دور بزنند!



دیرانجمن خودروسازان: بعضی افراد مدعی هستند که اگر صنعت خودرو را تعطیل کنیم و خودرو وارد کنیم به صرفه‌تر است. جواب ما این است که اگر خودرویی با این نرخ دلار می‌توان وارد کرد که زیر قیمت خودروهای وطنی در می‌آید، این گوی و این میان.

این صنعت می‌دهد که به آن نامی جز پشت کردن به تعهدات نمی‌توان داد. موضوع از این قرار است که شرکت سایپا به نمایندگی‌های فروش خود اِبلَاغ کرد از پیش خریدکنندگان انواع ساندرو بخواهند به‌جای ساندرو، پراید تحویل بگیرند! گرچه با رسانه‌ای شدن این ابلاغیه، سایپا آن را کم‌لین یکن اعلام کرد، اما به‌نظر نمی‌رسد این شرکت به‌سادگی بتواند به تعهدات خود تن دهد. شانه خالی کردن سایپا از تعهداتی که به مردم داده در حالی است که پیش خرید خودرو و فروش آن با حاشیه سود منطقی - صحیح باشد یا ناصحیح - یکی از راه‌های سرمایه‌گذاری برای اقشاری از مردم مثل بازنشستگان بوده و اکنون که این سرمایه‌گذاری در سایه التهابات خارج از کنترل مردم از حاشیه سود بیشتر از توقع برخوردار شده، شرکت‌های خودروسازی نباید عمل نکردن به تعهداتشان، سود را از جیب مردم به حساب خود منتقل کنند. هرچند در میان تقاضاهای خرید نمی‌توان از حضور گسترده دلالات چشم‌پوشی کرد.

■ ثبات قیمت‌ها چگونه ممکن است؟

احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان در مورد وضعیت کنونی این صنعت و افق پیش روی آن بدون تعارف صحبت می‌کند و معتقد است، خودروسازان بین فضا‌های تحریمی، مشکلات ساختاری، انتظارات مردم و بازار و دخالت‌های دولت دست و پا می‌زنند. نعمت‌بخش بزرگ‌ترین مشکل خودروسازان را نامشخص بودن سیاست کلی حاکم بر این صنعت می‌داند و به «آتی‌نو» می‌گوید: «اگر از صنعت خودرو انتظاری داریم و می‌خواهیم خودرو با کیفیت را در موعد مقرر به ما تحویل بدهد باید ببینیم با این صنعت چه برخوردی کرده‌ایم. مشکلاتی به این صنعت تحمیل شده که خارج از ظرفیت و تحمل آن بوده است. سال‌هاست ما در هر تریبونی که داریم و در هر مصاحبه و مناظره‌ای که شرکت کردیم فریاد زدیم که صنعت خودرو از مشکلات ساختاری اقتصاد تاثیر شدیدی می‌گیرد و با این مشکلات نمی‌تواند به تعهدات خود عمل کند، ولی گوش شنوایی نیست. مشکل ساختاری اقتصاد، یعنی چه؟ یعنی خودروساز ما برای مدرن کردن تکنولوژی به سرمایه‌گذاری نیاز دارد و این سرمایه باید از شبکه بانکی تامین شود. همه در مورد نرخ تسهیلات بانکی و هزینه سرسام‌آور تامین مالی که به خودروسازان تحمیل می‌کند، می‌دانیم ولی آیا برای درمان این درد کهنه کاری کرده‌ایم؟ سازمان حفاظت محیط‌زیست طبق مسئولیتی که دارد به‌صورت دوره‌ای استانداردهای آلودگی هوارا به‌روز می‌کند

و به خودروساز تکلیف می‌کند این استانداردها را رعایت کند. این موضوع برای خودروساز هزینه دارد، ولی این هزینه باید از کجا تامین شود؟ بحث تامین هزینه‌ها که پیش می‌آید وزارت صنعت و شورای رقابت که قیمت‌گذاری را در اختیار دارند بر ثبات قیمت تاکید دارند، ولی آیا امکان‌پذیر است؟ ما که نمی‌توانیم هر سال دستمزد را افزایش دهیم، مواد اولیه را افزایش دهیم، مالیات را افزایش دهیم، اما قیمت را ثابت نگه داریم. در حال حاضر نرخ ارز روی قیمت تمام‌شده اثر خود را گذاشته، ولی هنوز قیمت جدید اعلام نشده است. فروش به قیمت سابق، یعنی زیان و این مثل روز برای هرکس که القبای کسب‌کار را بداند روشن است. این زیان به چه کسی منتقل می‌شود جز سهام‌داران که همان مردم هستند. شورای رقابت از قیمت‌گذاری کنار رفته و سازمان حمایت جای این نهاد را گرفته، ولی آیا سازمان حمایت می‌خواهد بر اساس واقعیات موجود قیمت‌گذاری را انجام دهد یا روش دیگری را در پیش می‌گیرد؟»

■ انتظار معجزه از صنعتی که دست و پایش بسته است

نعمت‌بخش با بیان اینکه حرف ما این است که اگر خودروساز به تعهد خود عمل نمی‌کند ریشه‌یابی کنید که علت چیست، ادامه می‌دهد: «ساندرویی که مردم ثبت‌نام کردند و الان قیمت آن با جهش دلار از چهار هزار تومان به ۱۳ هزار تومان، دوباربر شده، قطعات اصلی‌اش از رنو فرانسه می‌آمده، ولی الان به دلیل تحریم نمی‌آید. این قطعات باید از بازار آزاد با قیمت چندبرابر و با مشکلات خاصی تهیه شود. ما نباید از صنعت خودرو یک تمثال ترسناک سودجویی بسازیم. این صنعت با وجود تحریم و نرخ تسهیلات آنچنانی بانک‌ها سرا می‌مانده و به مردم خدمت‌رسانی می‌کند. بعضی افراد مدعی هستند که اگر صنعت خودرو را تعطیل کنیم و خودرو وارد کنیم به‌صرفه‌تر است. جواب ما این است که اگر خودرویی با این نرخ دلار می‌توان وارد کرد که زیر قیمت خودروهای وطنی در می‌آید، این گوی و این میدان. ما از صنعتی که دست و پایش بسته است انتظار معجزه داریم. اگر از این صنعت انتقاد می‌کنیم، واقعیت‌ها را هم بگوییم.»

■ امکان ادامه تولید برخی خودروها و جود ندارد

محمدرضا نجفی‌منش، عضو هیئت‌مدیره انجمن قطعه‌سازان نیز با بیان اینکه این انجمن از اواسط تابستان در مورد بحرانی شدن وضعیت صنعت قطعه‌سازی و به تبع آن، ایجاد مشکلات جدی در صنعت خودرو، هشدار داده بود، به «آتی‌نو» گفت: «صنعت خودرو یک زنجیره تامین دارد که بخش اصلی آن، صنعت قطعه‌سازی است و اگر قطعه‌سازی از کار بیفتد، صنعت خودرو زمینگیر می‌شود. مشکلاتی که پیش از بازگشت تحریم بین قطعه‌سازان و خودروسازان وجود داشت به علت پرداخت نشدن مطالبات قطعه‌سازان بود، ولی این مشکلات بعد از جهش ارز به‌صورت تصاعدی تشدید شد و قطعه‌سازان برای تامین ارز به قیمت دولتی، از وزارت صنعت استمداد طلبیدند. اگر ارز مورد نیاز قطعه‌سازان به‌صورت مناسبی تامین می‌شد قطعاً مشکلاتی که اکنون در بازار مشاهده می‌کنیم ایجاد نمی‌شد.» وی با بیان اینکه برای تامین قطعاتی که به دلیل تحریم از واردات آن‌ها محروم شده‌ایم فراخوانی به قطعه‌سازان کشور داده شده و مذاکراتی صورت گرفته است، افزود: «فرایند تولید قطعه به‌صورتی نیست که به‌سرعت بتوان قطعه تولید داخل را اگر امکان تولید آن وجود داشته باشد به‌سرعت جایگزین قطعه وارداتی کرد. در مورد خودروهایی مثل ساندرو علاوه بر مسائل فنی، پیچیدگی‌های حقوقی هم مانع ساخت قطعه در داخل می‌شود با این حال تلاش برای تولید این قطعات آغاز شده، اما این فرایند همان طور که پیشتر گفته شد، زمان می‌برد و در حال حاضر تامین قطعات این خودرو با مشکل مواجه است.» این عضو هیئت‌مدیره انجمن خودروسازان در پاسخ به این پرسش که با توجه به مشکل تامین قطعات ساندرو آیا ادامه تولید این خودرو و عمل به تعهدات خودروهای پیش‌فروش شده امکان‌پذیر است، گفت: «بعد از اعمال تحریم امکان ادامه تولید خودروهایی که درصد قطعات وارداتی آن‌ها بالاست وجود ندارد. سایپا در پیش‌فروش اخیر خود ساندرو را از لیست پیش‌فروش خارج کرد و این نشان می‌دهد امکان ادامه تولید این خودرو در شرایط تحریمی وجود ندارد، اما برای خودروهایی که قبلاً پیش‌فروش کرده و اکنون تولید آن‌ها تا حدی پیش رفته، ولی با نقص قطعه وارداتی مواجه شده‌اند به هر حال باید فکری بکنند و این تعدادی که از قبل پیش‌فروش

اگر قطعه‌سازی از کار بیفتد، صنعت خودرو زمینگیر می‌شود. در مورد ساندرو علاوه بر مسائل فنی، پیچیدگی‌های حقوقی هم مانع ساخت قطعه در داخل می‌شود

شده، به مردم تحویل داده شود.» نجفی‌منش همچنین یادآور شد: «چنانچه از قطعه‌سازان حمایت شود، می‌توان فرایند تولید قطعات در داخل کشور را سرعت بخشید و این امر مستلزم تامین ارز مورد نیاز قطعه‌سازان است.»

■ صنعت خودرو به‌صورت واقعی خصوصی‌سازی شود

یک کارشناس صنعت خودرو تکمیل روند خصوصی‌سازی خودروسازان بزرگ کشور را تنها راه چاره مشکلات این صنعت می‌داند و در این باره به «آتی‌نو» می‌گوید: «صنعت خودروسازی باید به‌صورت واقعی به بخش خصوصی واگذار شود و دولت باید از دخالت در این صنعت دست بکشد.» مجید قدیرزاده با بیان اینکه بی‌سروسامانی صنعت خودرو تا زمانی که خصوصی‌سازی واقعی در آن انجام نشود، ادامه دارد، می‌افزاید: «مدیرانی که به‌صورت مستقیم یا غیرمستقیم به سفارش دولت در این شرکت‌ها منصوب می‌شوند اراده‌ای برای ایجاد تحول جدی در این مجموعه‌ها نمی‌توانند داشته باشند، چون می‌دانند عمر مدیریشان بسیار کوتاه است و بابت تصمیم‌های اشتباهشان بازخواست هم نمی‌شوند.»

■ رسانه‌ها تنها پناهگاه مردم در برابر صنعت خودرو

این کارشناس صنعت خودرو با بیان اینکه مردم ابزار برای وااد کردن خودروسازان به تعهداتشان ندارند و اگر رسانه‌ها نباشند خودروسازان هرطور که بخواهند با مردم رفتار می‌کنند، تصریح کرد: «تحریم اکنون دستاویزی شده که خودروسازان به تعهد خود عمل نکنند در حالی که اگر این شرکت‌ها خصوصی بود و مدیریت صحیحی بر آن‌ها حاکم بود اولاً به‌راحتی قابل تحریم نبودند و ثانیاً برای تحریم، برنامه مشخصی داشتند که تحریم را دور بزنند و تعهدات خود را انجام دهند، نه اینکه به‌جای تحریم، تعهدات خود به مردم را دور بزنند!» قدیرزاده با انتقاد از تحقیقاتی نتیجه‌مجلس از صنعت خودرو خاطرنشان کرد: «تقریباً در تمام دوره‌های مجلس، خودروسازان از سوی نمایندگان مورد تحقیق و تفتحص قرار گرفتند، اما هیچ نتیجه روشنی از این تحقیقات به‌دست نیامده و اگرچه در گزارش‌ها به موارد متعدد سوءمدیریت اشاره شده، مجلس هم در تغییر وضعیت این صنعت ناتوان بوده است. در واقع رسانه‌ها اکنون تنها پناهگاه مردم در برابر صنعتی شده‌اند که تغییر اصولی نمی‌کند و رو به بهبود نیست و فقط در برابر فشار افکار عمومی به‌صورت مقطعی از بعضی تصمیم‌های اشتباه و عمل نکردن به تعهدات عقب‌نشینی می‌کند.»

• گزارش •

سومین نشست از دور ششم سلسله گفت‌وگوهای توسعه برگزار شد

فرشاد مؤمنی: اصلاح سازه‌های ذهنی، نقطه آغازین توسعه



سومین جلسه از دور ششم گفت‌وگوهای توسعه با محوریت «اندیشه» دکتر فرشاد مؤمنی، چهارشنبه ۲۳ آبان ماه در پژوهشکده اقتصاد دانشگاه تربیت مدرس، برگزار شد. در این جلسه ذیل جنبه‌های نظری رویکرد فرشاد مؤمنی، عضو هیئت علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی، خوانش اواز مسئله توسعه در ایران و علل و موانع توسعه‌نیافتگی بررسی شد. لازم به ذکر است، سلسله نشست‌های توسعه را اعضای موسسه «پویش فکری توسعه» با دبیری علمی محسن ربانی به‌پیش می‌برند و در این راه به اتکای حمایت و پشتیبانی پژوهشکده اقتصاد دانشگاه تربیت مدرس، این نشست‌ها در محل این پژوهشکده برگزار می‌شوند. نشست‌هایی که هدف از آن، تولید، تمرین، انتشار و ارتقای همکاری‌ها و گفت‌وگوهای توسعه‌محور میان متفکران و صاحب‌نظران دانش‌های جامعه‌شناسی، اقتصاد، انسان‌شناسی، علوم سیاسی، روان‌شناسی و... است تا در نهایت از خلال ایجاد نوعی هم‌افزایی گفتگمانی، دست‌یابی به چارچوبی تحلیلی برای توضیح مسئله توسعه در ایران ممکن و راهکارهایی سیاستی و جامعه‌محور برای آن تدوین شود. همچنین برگزاری سلسله گفت‌وگوهای توسعه از شهریورماه سال گذشته شروع شد که در پنج دوره قبلی آن به ترتیب، آرا و نظریات توسعه‌ای محمود سریع‌القلم، مقصود فرارستخواه، مسعود نیلی، رضا داوری اردکانی و یازید مردوخ‌ی بررسی شده‌است. نشست چهارشنبه گذشته این پویش فکری نیز، به واکاوی نظریه‌ها و بنیان‌های فکری فرشاد مؤمنی اختصاص داشت که در این میان، علی عرب‌مازاز پزیدی، علی اصغر سعیدی و علی دینی‌ترکمانی به ارزیابی و نقد آثار این اقتصاددان پرداختند. مؤمنی در این جلسه با تاکید بر اینکه در میان اقتصاددانان توسعه‌ای، پرطرفدارترین رویکرد همانا تقدم امر اجتماعی بر سایر امور سیاسی، اقتصادی و فرهنگی است، اظهار کرد: «توسعه‌دانشی بین‌رشته‌ای است و به هدف توسعه‌یافتگی، امر اجتماعی - در حال حاضر - نسبت به هر دوره تاریخی دیگر، از ضریب اهمیت بیشتری برخوردار است.» وی ضمن بسط دیدگاه‌های خود با محوریت قراردادن تمهیدات نهادی و در عصر انقلاب دانایی، نقطه آغازین توسعه در ایران را، اصلاح سازه‌های ذهنی عموم مردمان جامعه و در هر جایگاه و مقام اجتماعی دانست، وی با مقدم دانستن جایگاه عدالت، نسبت به آزادی، خاطرنشان کرد: «پروبلما تیک علوم انسانی و اجتماعی در قرن بیست و یکم از سمت آزادی به عدالت، تغییر جهت داده که بیش از همه تابع تحولات موج سوم انقلاب صنعتی با همان انقلاب دانایی است.» به گفته مدیر مؤسسه مطالعاتی دین و اقتصاد و به نقل از شهید بهشتی، «این آزادی است که میوه درخت عدالت است، مؤمنی در بخش دیگری از صحبت‌های خود به تبیین سطوح تحلیلی کلان، خرد و توسعه‌ای طرح شده در علم اقتصاد پرداخت و با تشریح جزئیات سطح تحلیل توسعه، کانون اصلی تمرکز این سطح تحلیل، یعنی روش‌شناسی را توضیح داد. به باور مؤمنی در ایران با مطالعات توسعه به‌مثابه رشته‌ای علمی برخورد نمی‌شود و این مهم‌ترین وجه غربت اندیشه توسعه‌ای در ایران امروز است.

گفتنی است مشروح مذاکرات این دور از گفت‌وگوها به‌زودی منتشر و در اختیار عموم علاقمندان و مخاطبان مباحث توسعه قرار می‌گیرد.