

خبر

مهلت دستگاه‌ها برای ارائه برنامه اشتغال به پایان رسید

● مهلت ۲۰روزه دستگاه‌ها برای ارائه برنامه‌های اشتغالی به پایان رسید. دولت از امروز باید به دنبال بررسی و در نهایت اجرای این سیاست به منظور ایجاد یک میلیون شغل باشد.به گزارش تسنیم، ۱۲ خرداد ماه سال جاری آیین‌نامه ایجاد یک میلیون شغل از سوی دولت به دستگاه‌ها ابلاغ شد. در راستای این آیین‌نامه ۱۶ وزارتخانه، دستگاه اجرایی و نهاد مکلف شده‌اند برنامه اشتغال‌زایی خود را تا آخر خرداد ارائه دهند. بدون شک عدم ارائه برنامه از سوی دستگاه‌ها اجرای سیاست‌های اشتغالی را به تعویق می‌اندازد.امروز اولین روز کاری است که این مهلت به پایان رسیده است و در صورتی که دستگاهی برنامه خود را ارائه نکرده باشد، به معنی این است که از سیاست‌های اشتغالی عقب است و به نظر می‌رسد که دولت باید به آن ورود کند. در موفقیت سیاست‌های اشتغالی همواره اختلاف‌نظرهایی وجود دارد. مهران به‌نیا، محقق و دکترای اقتصاد دانشگاه شریف درباره موفقیت طرح‌های اشتغالی در بازار کار می‌گوید: ثبات اقتصاد کلان و محیط کسب‌وکار، سیاست محوری برای افزایش اشتغال‌زایی و رشد اقتصادی «شرط لازم» برای اثرگذاری سیاست‌های مرتبط با بازار کار است. توجه به این نکته از آن جهت ضرورت دارد که سیاست‌گذاران دچار این برداشت اشتباه نشوند که سیاست‌های فعال بازار کار یک راه میان‌بر برای دستیابی به سطوح بالای اشتغال است و بدون ایجاد بودجه متوازن، اصلاح سیاست‌های پولی، ارزی و نظام بانکی، اصلاح محیط کسب‌وکار و سرمایه‌گذاری و… می‌توان صرفا به مدخلات و بخش‌های مختلف و بخش‌های مختلف با پشتوانه بهره‌برداری از عنوان «سیاست‌های فعال بازار کار» به ایجاد اشتغال در ابعادی وسیع دست یافت.

۳ راه تأمین کسری بودجه اعلام شد

● رئیس کل بانک مرکزی از تصمیم دولت برای تأمین کسری بودجه از سه روش خبر داد. به گزارش تسنیم، عبدالناصر همتی در یادداشتی در فضای مجازی نوشت: ارتباط با مردم و فعالان اقتصادی، شفافیت در سیاست‌گذاری و اجرا و پاسخ‌گویی در قبال مردم، اجزای اصلی یک حکمرانی خوب برای بانک‌های مرکزی مدرن است. در شرایط پیچیده‌ای که اقتصاد کشور با آن روبه‌رو بوده است، تلاش داشته‌ام برای برون‌رفت از وضعیت سخت و پیچیده، ولی گذرای این روزها، موارد یادشده را سرلوحه فعالیت‌های بانک مرکزی قرار دهم.تجربه ساماندهی بازار ارز و برقراری ثبات نسبی در اقتصاد کشور که ناامیدی طراحان حداکثر فشار اقتصادی را در پی داشت، خود محصول همین دیدگاه بوده و لذا طبیعی است که همین رویه برای نحوه تأمین کسری بودجه ۹۸ اعمال شود. تلاش برای جلوگیری از پولی‌شدن تأمین کسری بودجه و در کنار آن پرهیز از اقداماتی که موجب شوک جدید به قیمت‌ها، در دوره زمانی که اثر شوک ارزی به‌تدریج تخلیه می‌شود، بخشی از این سیاست است. لذا، تصمیم دولت و مجموعه‌های مرتبط با تأمین کسری بودجه از سه طریق عمده زیر است:
۱- تلاش برای استفاده از مسیرهای مختلف صدور بیشتر نفت ۲- انتشار اوراق دولتی ۳- برداشت از منابع صندوق توسعه ملی.
علی‌رغم اینکه بانک مرکزی دوره سختی را طی می‌کند، لیکن درخصوص غلبه بر مشکلات، با برنامه‌های در دست اقدام، بسیار امیدوارم؛همان‌گونه که در سه ماه گذشته، نزدیک پنج میلیارد دلار برای تأمین کالاهای اساسی و دارو و بیش از شش میلیارد دلار از طریق نیما و واردات در مقابل صادرات تأمین شده است.

دپو ۱۰هزار کانتینر در بنادر مهم کشور

● بررسی‌های انجام‌شده نشان می‌دهد تا اواخر خرداد ماه حدود ۱۰۰ هزار کانتینر انواع کالا در بنادر پنج‌گانه مهم کشور دپو شده است.به گزارش تسنیم، بررسی‌های انجام‌شده از سوی کمرک نشان می‌دهد، در حال حاضر و تا اواخر خرداد ماه حدود ۱۰۱ هزار کانتینر در بنادر و مناطق آزاد و ویژه موجود است که طبق اعلام مسئولان این تعداد کانتینر به عنوان میزان رسوب کالا یک رکورد قابل توجه به حساب می‌آید. بر این اساس میزان رسوب کالا در بندر شهید رجایی بندرعباس حدود ۷۸ هزار کانتینر است که با اختلاف قابل توجهی در صدر فهرست کمرکات کشور قرار گرفته است.همچنین در حال حاضر حدود ۷ هزار کانتینر در بندر امام خمینی، پنج هزار کانتینر در بندر بوشهر، ۴۰۵ هزار در بندر خرمشهر و ۲۰۴ هزار کانتینر در بندر چابهار دپو شده است.در آخرین گزارش مربوط به دپو کالا در کمرکات کشور، رقم ۸۵ هزار کانتینر به عنوان رسوب کالا در مناطق آزاد و ویژه و بنادر و محوطه‌های گمرکی عنوان شده بود.

شرق: فعالان صنعت اسقاط خودرو بر این باورند که زور صنایع خودروسازی داخلی به‌قدری زیاد است که تاکنون هیچ‌یک از قوانین مربوط به اسقاط خودروهای ساخت داخل اجرایی نشده است.

شرق: فعالان صنعت اسقاط خودرو بر این باورند که زور صنایع خودروسازی داخلی به‌قدری زیاد است که تاکنون هیچ‌یک از قوانین مربوط به اسقاط خودروهای ساخت داخل اجرایی نشده است. گره‌خوردن حیات صنعت اسقاط خودرو به واردات آن، سبب شده است با اعمال ممنوعیت در واردات خودروهای خارجی، این صنعت زمین‌گیر شود. آن‌طور که محمدحسین گودرزی، رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو، به «شرق» می‌گوید: درست از همان زمانی که دولت یک‌شبه تصمیم گرفت واردات خودرو به کشور را متوقف کند، انباشت گواهی‌های اسقاط خودرو در مراکز بازیافت هم کلید خورد و اکنون بیش از ۸۰ هزار سند اسقاط، روی میز خاک می‌خورد و منتظر تصمیم‌های آتی دولت است. براساس قانون به‌ازای هر خودروی وارداتی باید شش سند اسقاط خودرو از مراکز اسقاط تحویل گرفته شود. به گفته گودرزی تاکنون هیچ‌یک از قوانین مربوط به اسقاط خودروی ساخت داخل اجرایی نشده است، اما به‌تازگی مجلس قانونی تصویب کرده که به‌ازای هر چهار خودروی داخلی، یک خودرو اسقاط و از رده خارج شود که شاید با اجرای این قانون روسی در رگ‌های صنعت اسقاط خودرو دمیده شود؛ اما این نگرانی وجود دارد که خودروسازان داخلی زیر بار اجرای این قانون روند. در ذهن بسیاری از فعالان صنعت اسقاط این پرسش مطرح است که چرا خودروسازان داخلی قوانین مربوط به اسقاط را رعایت نمی‌کنند؟ سعید مدنی، مشاور مدیرعامل سایپا، سوءاستفاده سیاسی از صنعت خودروی ایران را عاملی می‌داند که سبب شده بنیه این صنعت ضعیف شود و نتواند اعتبارات مورد نیاز برای اجرای قوانین اسقاط خودرو را تأمین کند. خودروهای فرسوده سوخت بیشتری را مصرف می‌کنند و به این ترتیب، پیرانه‌های بیشتری در موتور فرسوده آنها هدر می‌افتد. راهکاری که دنیا برای مقابله با مصرف بیش از حد سوخت‌های فسیلی در موتور خودروها در نظر گرفته، خارج‌کردن خودروهای فرسوده از مدار مصرف است؛ اما قوانین مربوط به اسقاط خودرو در ایران به‌گونه‌ای نوشته شده است که یا اجرا نمی‌شوند یا به‌دلیل تحمیل سیاست‌ها به واردکنندگان خودرو و البته اخذ تصمیم یک شبه دولت برای اعمال ممنوعیت در واردات، روند خروج خودروهای فرسوده از چرخه مصرف، چندی است که با خلل مواجه شده است. دهه ۸۰ قوانین مربوط به اسقاط خودرو در ایران به تصویب رسید. در این دهه دولت در قالب آیین‌نامه‌ای تصمیم گرفت به صاحبان خودروهای فرسوده تسهیلات ارائه دهد تا این خودروها از چرخه ناوگان حمل‌ونقلی خارج شوند. از سال ۹۰ براساس مصوبه هیئت دولت، بار صنعت اسقاط خودرو روی دوش واردکنندگان افتاد. در این سال براساس تصویب دولت، به‌ازای دو خودروی وارداتی، باید یک گواهی اسقاط خریداری می‌شد. در سال ۹۳ این قانون اصلاح شد و به‌ازای هر چهار سند اسقاط، یک خودرو مجوز ورود به ایران پیدا می‌کرد. در شهریور ۹۶ دولت تصمیم گرفت تعداد گواهی‌های اسقاط برای مجوز واردات یک خودرو را به شش گواهی برساند و

تاکنون این قانون به قوت خود باقی مانده است. دولت که بودجه کافی برای خروج خودروهای فرسوده را در اختیار نداشت، در سال ۹۵ تصویب کرد که خودروسازان داخلی هم به‌ازای تولید هر محصول برمصرف (مصرف سوخت بیش از ۸.۵ لیتری یک دستگاه فرسوده اسقاط کنند، اما این مصوبه هیچ‌گاه اجرایی نشد.

اجرا نشدن قانون به‌دلیل تبعات اجتماعی

براساس قوانین، خودروهایی که استانداردهای معاینه فنی را پاس نمی‌کنند، به‌دلیل آلاندرگی بیش از حد و البته مصرف بالای سوخت، باید از چرخه مصرف خارج شوند؛ اما هنوز هم پیکان که بیش از دو دهه از جمع‌شدن خط تولید آن در ایران می‌گذرد، در خیابان‌های تهران و دیگر شهرها تردد می‌کند. محمدحسین گودرزی، رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو و رئیس کارگروه اسقاط اتحادیه صنایع بازیافت ایران، در گفت‌وگو با «شرق» دراین‌باره بیان می‌کند: در زمینه خروج خودروهایی که استانداردهای معاینه فنی را پاس نمی‌کنند، دستورالعمل داریم که اجرایی نمی‌شود. دولت معتقد است اجرای این دستورالعمل تبعات اجتماعی دارد. او می‌گوید: اگر خودرویی به سن فرسودگی برسد و نتواند استانداردهای معاینه فنی را پاس کند، باید اسقاط شود و اگر این اتفاق رخ ندهد، در ازای هر روز تردد از جوی دوبرین‌های نصب‌شده در سطح شهر، باید ۵۰ هزار تومان جریمه شود. دولت معتقد است اجرای قانون تبعات اجتماعی دارد، اما این مسئله حل‌شدنی است. براساس تبصره دو بند ۸ قانون آزادراه، دولت مکلف است به مالکان خودروی فرسوده که ضعیف‌ترین قشر جامعه هستند، وام با چهار درصد بهره و با بازپرداخت ۱۰ساله بدهد که دولت متأسفانه این کار را هم انجام نمی‌دهد.

رکود در صنعت اسقاط خودرو

طبق قانون بار صنعت اسقاط روی دوش واردات خودرو افتاده، اما چندی است که دولت قانون ممنوعیت واردات خودرو را تصویب کرده است. در چنین شرایطی،

اقتصاد

۸۰ هزار سند در مراکز اسقاط خاک می‌خورد

سوءاستفاده سیاسی از صنعت خودرو



عکس: مهدی نظیری، ایران

وضعیت صنعت اسقاط خودرو چگونه است؟ گودرزی دراین‌باره می‌گوید: با ممنوعیت واردات خودرو، صنعت اسقاط را رکد مانده است. چهارشنبه گذشته از ستاد حمل‌ونقل نامه‌ای دریافت کردیم که از محل ۱۰ درصد عوارض کمرکی برای خودروی وارداتی، ۸۰ هزار گواهی اسقاط انباشت‌شده در مراکز اسقاطی را خریداری کنند؛

اما نه قیمتی برای خرید این گواهی‌ها اعلام شده است و نه از کم و کیف ماجرا اطلاعی داریم، با وجود این همین نامه باعث امیدواری مراکز اسقاط شده است. به گفته او بحث آزادسازی خودروهای وارداتی انباشت‌شده در کمرک مطرح شده؛ اما هنوز کسی به رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو برای خرید گواهی اسقاط مراجعه نکرده است.

رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو در واکنش به سخنان اتحادیه واردات خودرو که نحوه توزیع گواهی‌های اسقاط را نوعی رانت توصیف کرده و مدعی شده بود نحوه توزیع گواهی‌ها مبانی اقتصاد آزاد را زیر سؤال می‌برد، عنوان می‌کند: ما آماده‌ایم هر ساعتی هر تعداد گواهی که عزیزان واردکننده نیاز داشته باشند، با قیمت کارشناسی در اختیار آنها قرار دهیم. او درباره عدم اجرای قوانین مربوط به اسقاط خودروهای داخلی می‌گوید: از سال ۸۶ مصوبه داریم که خودروساز داخلی ۳۰ درصد تولیدات خود را باید برای خودروی فرسوده جایگزین کند. متأسفانه این کار را نکرده‌اند و دولت قدرت اعمال مصوبه خود را ندارد.

گودرزی ادامه می‌دهد: سالانه یک میلیون و ۵۰۰ خودرو و از چرخه حمل‌ونقل می‌شوند، بدون اینکه خودروسازان چیزی از چرخه خارج کنند. در این مدت اگر خودروی داخلی از چرخه مصرف خارج شده، با سرمایه مراکز اسقاط بوده است. امروز ۸۰ هزار گواهی در مراکز اسقاط باقی مانده و سرمایه‌های در گردش آنها بلوکه شده است و نمی‌توانند فعالیت کنند.

به گفته او، در همه‌جای دنیا مرسوم است که شرکت‌های خودروساز در فرایند اسقاط خودروهای فرسوده مشارکت می‌کنند، ولی زور دولت به

خودروسازان داخلی در ایران نمی‌رسد و این شرکت‌ها یک‌ه‌تازی می‌کنند.

رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو از تصویب قانونی در مجلس خبر می‌دهد که نمایندگان مجلس با رأی بسیار بالایی آن را به قانون تبدیل کردند تا در صورت تأیید شورای نگهبان، اجرایی شود. بر اساس این مصوبه، به ازای هر چهار خودروی تولید داخل، یک خودرو باید از چرخه مصرف خارج شود. با اجرای این مصوبه بخش عظیمی از مشکلات خودروهای فرسوده حل خواهد شد.

کمبود نقدینگی مهم‌ترین عامل اجرا نشدن قانون

اگرچه قوانین مربوط به اسقاط خودروهای فرسوده ساخت داخل هیچ‌گاه اجرایی نشده، اما آیا صنعت خودروسازی به‌قدری قدرتمند است که بتواند به قوانین کشور تن ندهد؟ سعید مدنی، مشاور مدیرعامل سایپا، در گفت‌وگو با «شرق» کمبود نقدینگی را مهم‌ترین عاملی می‌داند که سبب شده است خودروسازان داخلی نتوانند به تعهدات خود عمل کنند، زیرا اسقاط خودروهای فرسوده نیاز به بودجه دارد و این بودجه باید از سوی دولت تأمین شود. به اعتقاد مدنی، نبود یک رویه ثابت در صنعت خودروسازی و اعمال دوره‌ای تحریم‌ها، برنامه‌ریزی در این صنعت را دچار تنش و تلاطم می‌کند. از سوی دیگر همواره صنعت خودرو برخلاف بقیه بنگاه‌های اقتصادی مورد سوءاستفاده سیاسی قرار گرفته و صرفا به‌خاطر اینکه بگویند قیمت خودرو ثابت باقی مانده است، جلوی تغییر قیمت‌ها را گرفته‌اند. درحال حاضر چندسالی است که خودروسازان با زیان تولید می‌کنند و درگیر تغییر مدیریت بی‌دربی یا سوءمدیریت بوده‌اند. همه این ضعف‌ها در پشت همان سیاست‌های کلان اقتصادی پنهان می‌شود، اما در نهایت اثر خود را نشان می‌دهد.

مشاور مدیرعامل سایپا از طرحی خبر می‌دهد که این مجموعه پیشنهاد داده، اما در نهایت دولت آن را رد کرده است. بر اساس این طرح، خودروهای داخلی با درصدی بالاتر از قیمت مصوب، به فروش می‌رسیدند و این‌س اضافه‌قیمت در قالب مالیات از مصرف‌کننده دریافت می‌شد و اعداد به نحوی تعیین می‌شد که به مصرف‌کننده فشار نیاید. این مالیات در حساب ویژه‌ای ذخیره می‌شد تا از منابع آن برای اسقاط خودروهای فرسوده استفاده شود. به‌این‌ترتیب دولت هم موظف نبود که برای اسقاط خودرو بودجه در اختیار خودروسازان قرار دهد.

او می‌گوید: خودروهای فرسوده اگر از رده خارج شوند، طی چندسال تمام هزینه‌هایی که دولت برای این مسئله تخصیص می‌دهد، از محل صرفه‌جویی سوخت برمی‌گردد، زیرا سالانه بیش از ۷۰ تا ۸۰ هزار میلیارد تومان سوسپید سوخت می‌دهیم. اگر کمک کنیم با خارج‌کردن خودروهای فرسوده از ناوگان حمل‌ونقل، مصرف سوخت را پایین بیاوریم، می‌شود تا چهار سال سرمایه‌گذاری انجام‌شده جبران می‌شود و بعد از آن سود خواهد داشت و هزینه زیادی گریبان دولت را نمی‌گیرد.

گذر

کوتاه‌شدن دست واسطه‌ها از بورس کالا

● معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: تا یک ماه آینده کسانی که در بورس کالا با سوء استفاده و واسطه‌گری، باعث افزایش قیمت‌ها می‌شوند، شناسایی و فعالیت آنها محدود خواهد شد.به گزارش صداوسیما، فرشاد مقیمی درباره کسانی که در بورس کالا اقدام به خرید مواد اولیه تولید و فروش آنها به قیمت‌های بالاتر می‌کنند، گفت: سواد پلیمری یکی از مهم‌ترین کالاهای عرضه‌شده در بورس کالاست که کارگروه‌های ویژه‌ای در این خصوص تشکیل شده و بر اساس آن، ۸۰ درصد تقاضای بازار را که حدود ۷۰۰ واحد صنعتی است، هدف‌گذاری و تعیین کرده‌اند.

جزئیات تازه از پرونده تخلف ۲۵ میلیون یورویی در یک شرکت نفتی

● بررسی‌های انجام‌شده درباره پرونده ۲۵میلیون یورویی در شرکت پتروپارس ایران نشان می‌دهد مدیر مالی این شرکت با سوءاستفاده از اعتماد مدیران، این مبلغ را به حساب یک صرافی خاص منتقل کرده است.به گزارش مهر، هفته گذشته به خبری جنجالی از وزارت نفت به پایان رسید؛ خبری که حکایت داشت یکی از مدیران مالی صنعت نفت ۲۵ میلیون یورو از حساب یکی از شرکت‌های زیرمجموعه نیکو را به حساب یک صرف انتقال داده و در حین خروج از کشور دستگیر شده است.بر اساس این خبر، صرفا خاطی نیز دستگیر و حساب مذکور به منظور بررسی بیشتر مسدود شده است.پس از انتشار این خبر، وزارت نفت با بیان اینکه در ساختار این وزارتخانه عنوانی به نام «مدیر مالی» وجود ندارد، اعلام کرد: در پی بررسی صورت‌های مالی یکی از شرکت‌های فرعی لایه ۲ پیمانکاری وزارت نفت از سوی مجمع عمومی عادی سالانه آن شرکت، مشخص شد مبلغ قابل‌توجه ارزی بالغ بر یک سال به‌صورت راکد در حساب یکی از صرافی‌های طرف حساب باقی مانده که با اعلام موضوع از ناحیه شرکت پیمانکار اصلی و طرح در مرجع قضائی و اقدام به‌موقع تورک، معاون محترم دادستانی عمومی و انقلاب تهران و سرپرست نفت بوده و فرد دوم، صرافی بوده که بخشی از پول‌های مربوط به فروش نفت توسط این شرکت زیرمجموعه به‌حساب وی واریز شده است».به گفته این مقام قوه قضائیه، «رقمی که در گزارش وزارت اطلاعات به‌عنوان ضابط دستگاه قضائی در این پرونده اعلام شده ۲۵ میلیون یورو بوده که به‌حساب صرف واریز شده و آخرین گزارش که به ما داده شده ۲۱ میلیون یورو در این حساب موجود بوده است و یک رقم چهارمیلیون یورویی بین این دو رقم اختلاف حساب وجود دارد». همچنین حجت‌الاسلام منتظری دادستان کل کشور با تأیید خبر دستگیری یکی از مدیران وزارت نفت گفت وی در حال انتقال ارز به خارج از کشور بود.اما یک منبع آگاه دراین‌باره به مهر گفت: از چند هفته پیش حساب‌های راکد شرکت پتروپارس و شرکت‌های زیرمجموعه این شرکت مورد بررسی قرار می‌گیرد و در یکی از حساب‌های ارزی شرکت‌های پتروپارس ایران (به‌عنوان یکی از شرکت‌های زیرمجموعه پتروپارس) مشکلاتی دیده می‌شود.وی افزود: با بررسی‌های انجام‌شده، مشخص می‌شود مبلغ ۲۵ میلیون یورو در حساب صرافی «ه» وجود دارد که خارج از عرف رایج بوده و هر لحظه امکان جابه‌جایی آن وجود دارد؛ با ورود وزارت اطلاعات به این پرونده، آقای «الف» مدیر مالی این شرکت و صاحب صرافی به سرعت بازداشت می‌شوند.

این منبع آگاه با بیان اینکه بیش‌تر این شرکت با صرافی‌های بانکی همکاری می‌کرد، گفت: صرافی بانک اقتصاد نوین، سامان و سرمایه در سال‌های گذشته بیشترین همکاری‌ها را با این شرکت داشتند و مشخص نیست چرا این شرکت یک صرافی خاص را برای همکاری انتخاب کرده است.به گفته وی، واریز ارز به حساب صرافی در چندین نوبت صورت گرفته و در حساب مورد نظر ذخیره شده بود.

این منبع آگاه ادامه داد: برخی مدعی هستند این مبلغ برای خرید تجهیزات بوده و رآل آن به صرف پرداخت شده بود.

با توجه به اینکه مدیر مالی مورد نظر و صرافی که با وی همکاری می‌کرد، در بازجویی به سر می‌برند، ارائه اطلاعات بیشتر باید با هماهنگی مقام قضائی صورت گیرد ولی با توجه به شواهد موجود، اصل تخلف تأیید شده و باید درباره اتفاقات اخیر روشنگری صورت بگیرد.