

خبر

تکذیب قطع یارانه خریداران خودرو

● فارس: سیداحمد مدیری، معاون امور رفاهی وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی در پاسخ به این سؤال که آیا یارانه افرادی که با استفاده از تسهیلات، خودرو خرید کرده‌اند حذف خواهد شد یا خیر؟ اظهار کرد: چنین چیزی صحت ندارد.

ادامه از صفحه ۵

رویکرددوگانه ارزی دولت

با توجه به اینکه قیمت دلار در بازار آزاد به کانال سه‌هزارو ۶۰۰ تومان وارد شده است، قطعا تصویب نرخ دوهزارو ۸۵۰ تومانی دلار در بودجه سال ۹۵ با واقعیات اقتصادی کشور همخوانی ندارد و با توجه به کاهش کم سابقه قیمت نفت، دولت با مشکلات متعددی در زمینه بودجه کشور مواجه خواهد شد. در ماده ۸۱ بند «ج» قانون پنجم توسعه کشور آمده است: «نظام ارزی کشور، شناور مدیریت شده است. نرخ ارز با توجه به حفظ دامنه رقابت‌پذیری در تجارت خارجی و با ملاحظه تورم داخلی و جهانی و همچنین شرایط اقتصاد کلان از جمله تعیین حد مطلوبی از ذخایر خارجی تعیین خواهد شد». طبق همین بند از قانون پنجم توسعه، دولت باید هرساله نرخ ارز را به میزان فاصله تورم جهانی و داخلی افزایش دهد. با توجه به اینکه تورم جهانی حدود سه‌درصد و در خوش‌بینانه‌ترین حالت تورم داخلی حدود ۱۳درصد است؛ فاصله تورم جهانی با تورم داخلی حدود ۱۰درصد است. بنابراین باید نرخ ارز در داخل کشور حداقل سالانه ۱۰درصد افزایش یابد. متأسفانه دولت این موضوع را در تعیین نرخ دلار در بودجه ۹۵، تعمداً نادیده گرفته و برخلاف سیاست‌های قبلی، سیاست دستوری نرخ ارز را در پیش گرفته است. البته با توجه به اینکه در یک ماه گذشته دلار آزاد با رشد ۲۰۰ تومانی همراه بوده و وارد کانال سه‌هزارو ۶۰۰ تومانی شده است، احتمال دارد که سخنگوی دولت برای جلوگیری از افزایش بیشتر قیمت در بازار آزاد، چنین اظهاراتی را بیان کرده باشد. امیدواریم که صحبت‌های آقای نوبخت مبنی‌بر تعیین نرخ دلار دوهزارو ۸۵۰ تومانی در بودجه سال آینده، صرفاً در جهت ارسال سیگنال منفی به بازار دلار آزاد و کنترل این بازار باشد و همان‌طور که اکثر قریب‌به‌اتفاق کارشناسان اقتصادی انتظار دارند، نرخ دلار در بودجه سال آینده حداقل در مرز سه‌هزارتومان تعیین شود.

اقتصاد

لابی برای مونتاژکاران

ادامه از صفحه ۵

این جدا از واردات غیررسمی (قاچاق) و اقلام تجاری غیرمستقیم از قبیل انواع فولادها، قطعات مکانیکی و الکتریکی و بسیاری مواد و اقلام دیگر است که تحت عنوان قطعات خودرو طبقه‌بندی نمی‌شوند. شاید مهم‌ترین علت تنزل مستمر کیفیت خودروهای داخلی، استفاده از قطعات و اجزای نامرغوب وارداتی از سازندگان درجه سوم و چهارم خارجی و به‌خصوص چینی برای کسب سود و منافع بیشتر توسط ذی‌نفعان و شرکت‌های مونتاژکننده باشد. هم‌اکنون میزان استفاده از قطعات و اجزای خودرو چینی در خودروهای داخلی نسبت به پیش از تحریم‌ها، در حدود ۴۰ درصد افزایش نشان می‌دهد. در همین حال شرکت‌های خودروساز ضمن تضعیف و تحدید شرکت‌های قطعه‌ساز داخلی، با پرداخت نکردن بدهی‌های خود، آنان را در شرایط بس دشوار و نامطلوبی قرار داده‌اند، به صورتی که مطالبات قطعه‌سازان داخلی از شرکت‌های خودروساز به بیش از ۳۰ هزارمیلیارد ریال در پایان سال ۱۳۹۳ بالغ شد که هم‌اکنون به رقمی بین ۵۰ تا ۵۰ هزارمیلیارد ریال رسیده است.

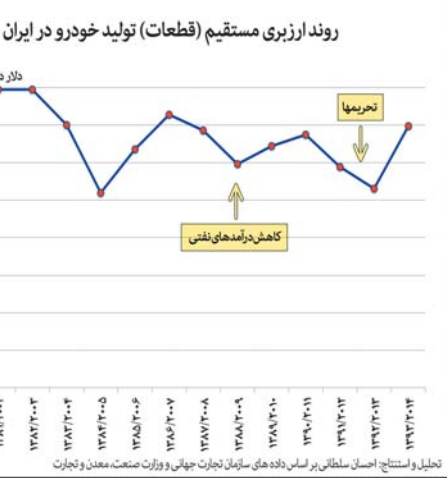
اشتغال‌زایی

اشتغال‌زایی یکی از مهم‌ترین شعارهای متداول لابی خودروسازان داخلی برای دفعاع از مطامع و منافع‌شان است. به‌طورکلی، خودروسازی به‌عنوان یک صنعت تکنولوژیک در هیچ‌جای دنیا یک صنعت کارگبر شناخته نمی‌شود. بزرگ‌ترین گروه خودروساز جهان، کنسرن فولکس واگ، با ۱۲ برند مهم خودرو از آتودی تا لامبورگینی و تولید بیش از ۱۰امیلیون خودرو در ۹۴ کارخانه در ۲۴ کشور و فروش بیش از ۳۰۰میلیارد یورو کمتر از ۶۰۰هزار نفر شاغل دارد. کل شاغلان صنعت بزرگ و صادراتی خودرو گروه‌جنوبی (اعم از خودروساز و قطعه‌ساز) در سال ۲۰۱۱ میلادی ۳۹۰هزار نفر بوده است. مرکز آمار ایران، کل اشتغال صنایع وسایل نقلیه موتوری (اعم از خودروی سواری و تجاری و ترلیم و موتورسیکلت و غیره)، را ۱۴۷،۸۰۰ نفر در سال ۱۳۹۰ گزارش کرده است. همچنین در دهه هشتاد که تولید خودرو ۴۰۵ برابر شد، با استناد به داده‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت، در مجموع ۶۱،۱۰۰ شغل (پنج درصد از کل صنعت) با سرمایه‌گذاری معادل تقریباً چهار میلیارد دلار، در صنایع خودروسازی ایجاد شده است. اشتغال اصلی خودروسازی در صورتی حاصل خواهد شد که متکی به قطعات و اجزای داخلی باشد و زنجیره‌های صنعتی پیمانکاری داخلی شکل بگیرند و در هر صورت

به‌عنوان یک صنعت اشتغال‌زا محسوب نمی‌شود.

رانت اقتصادی وتبعیض صنعتی

ربع قرن است که خودروسازان به انحاء و اقسام گوناگون تحت حمایت همه دولت‌ها قرار دارند. پشتیبانی بی‌قید و شرط دولتمردان گستره‌ای وسیع از تأمین کلیه نیازهای سخت‌افزاری و نرم‌افزاری لازم تا پوشش بازاری بسته و انحصاری را در بر می‌گیرد که در چند سال اخیر آن هم با حقوق و عوارض وارداتی سه رقمی تا حدی باز شد. باوجود تولید بیش از ۱۰امیلیون خودرو در ۱۵ سال گذشته، نه‌تنها نوآوری و پیشرفت ملموسی حاصل نشده که هر سال کیفیت خودروهای داخلی تنزل هم کرده است. عمق پسرقت خودروسازی کشور هنگامی بیشتر احساس می‌شود که میزان پیشرفت چشمگیر و تصاعدی خودروسازان کی‌کار آسیایی در یکی، دو دهه اخیر با در جازدن و عقب‌گرد تکنولوژیکی و کیفیتی خودروهای ساخت داخل مقایسه گردد. هرچند در اقتصاد متمرکز دولتی کشور، همواره شاخص‌های کمی (از قبیل آمار تولید خودرو) در صدر توجه مسئولان قرار دارند. تداوم فرآیند انحصار و حمایت بی‌قید و شرط از خودروسازان، در نهایت به استنکاف مصرف‌کنندگان از خرید خودروهای داخلی به دو علت کاهش شدید قدرت غرق در دود، همچنان چرخ خودروسازان با بهتر است گفته شود، مونتاژگران بچرخد. خریداران خودرو که از طبقات متوسط جامعه هستند، چگونه خواهند توانست تا بیش از ده‌میلیون ریال هزینه ماهانه اقساط خودرو و همچنین نگهداری و استفاده از آن را بپردازند؟ همچنین اگر قرار بود افزایش مونتاژ خودرو منجر به خروج از رکود شود و خودروسازان پیشران خروج



به‌عنوان یک صنعت اشتغال‌زا محسوب نمی‌شود.

ذی‌نفعان را تداوم داد. شرایط اعطای وام خرید خودرو با سود تسهیلات ۱۶ درصد و به میزان ۸۰ درصد بهای خودرو (حداکثر ۲۵۰ میلیون ریال) و زمان بازپرداخت چهار سال است. با توجه به تأمین تسهیلات با سود ۱۴ درصد توسط بانک مرکزی و فاصله حداقل ۱۴ درصدی تا سود متداول تسهیلات بانکی، مشخص می‌شود که بانک مرکزی به ازای هر خودرو ۷۰میلیون ریال یارانه مالی می‌پردازد تا عدم کارایی و ناکارآمدی خودروسازان را جبران کند. به مفهومی دیگر یعنی در حدود یک‌سوم تا یک‌پنجم بهای یک خودرو را دولت به تولید خودرو یارانه می‌دهد، تا مردم به خرید آن اقدام کنند. با توجه به فروش در حدود ۱۲۰هزار خودرو، جمع کل یارانه خرید خودرو به ۸۰۴ هزارمیلیارد ریال بالغ می‌شود، ضمن آنکه ۲۵ هزارمیلیارد ریال نقدینگی از سیستم بانکی به خودروسازان و در نهایت اقتصاد تزریق می‌شود. این یارانه مالی از کجا تأمین خواهد شد؟ بخش مهمی از آن در قالب خلق نقدینگی و به‌تبع آن تورم، سرانجام از جیب مردم برداشت خواهد شد و بخش دیگری از آن تحت انواع و اقسام مالیات‌ها از تولیدکنندگان کوچک و متوسط بی‌باهی که در لایه‌های دولت پناهی ندارند، به اجبار اخذ خواهد شد تا باوجود شهرهای مالمال از خودرو غرق در دود، همچنان چرخ خودروسازان با بهتر است گفته شود، مونتاژگران بچرخد. خریداران خودرو که از طبقات متوسط جامعه هستند، چگونه خواهند توانست تا بیش از ده‌میلیون ریال هزینه ماهانه اقساط خودرو و همچنین نگهداری و استفاده از آن را بپردازند؟ همچنین اگر قرار بود افزایش مونتاژ خودرو منجر به خروج از رکود شود و خودروسازان پیشران خروج



از رکود باشند که نباید بعد از رشد قابل توجه تولید، مجدداً خود نیز به رکود برگردند. البته باید توجه داشت میزان ۷۰میلیون ریال یارانه به ازای هر خودرو براساس مابه‌التفاوت آن با نرخ سود بین بانکی محاسبه می‌شود و اگر نرخ سود عملی بانک‌ها، شرکت‌های لینزینگ یا بازار آزاد معاملات خودرو ملاک قرار گیرد، مقدار این یارانه بین ۱۰۰ تا ۱۵۰امیلیون ریال واقع می‌شود. در این میان، کارآفرینان، صاحبان و مدیران ۲۳ رشته صنعتی دیگر که بیش از دو میلیون نفر در آنها اشتغال دارند، می‌پرسند که این همه سرعت عمل و گشاده‌دستی دولت چرا برای دیگر صنایع محلی از اعراب ندارد؟ باوجود در اختیار داشتن کامل بازار داخلی و تولید قابل توجه خودرو، خودروسازان کشور از خودروسازان تازه‌کار چینی عقب مانده‌اند. رشد نمایی واردات خودرو چینی (توام با واردات قطعات) که کشور که در سال ۱۳۹۳ در برابر شد، نشانگر شکست این صنعت پس از دو دهه حمایت‌های بی‌حومرز دولت‌ها است. ایران اولین واردکننده خودروهای شخصی از چین در سال ۲۰۱۴ محسوب می‌شود. طنز تلخ قضیه این است که خودروسازان داخلی با مونتاژ قطعات وارداتی و به‌ویژه چینی، می‌خواهند با خودروی وارداتی چینی رقابت کنند. این وضعیت ناشی از پشتیبانی بی‌دریغ دولت‌ها و شبه‌دولتی‌بودن این صنعت در کشور و بی‌توجهی به خلق دانش فنی و بخش مهم قطعه‌سازی است. امید می‌رود اقبال مردم به خودروهای نامرغوب چینی (با بیش از دو برابر بهای واقعی) و رکود کنونی بازار فروش، درسی باشد برای دولتمردان و دست‌اندرکاران خودروسازی کشور.

چگونه رتبه‌ی ۱ کنکور شدم



طبق برنامه خود پیش بروند. (۳ منابع. جهت موفقیت در کنکور داشتن یک منبع خوب واقعا حیاتی است. بعضی از داوطلبان کنکور متأسفانه منابعی را مورد مطالعه قرار می‌دهند که نه تنها واسهتون مفید نیست بلکه زمان آن‌ها را هم هدر می‌دهد. منابع باید استاندارد باشد تا بتواند باعث پیشرفت داوطلب شود. به لطف خداوند بزرگ و همت استاد حسین احمدی در مجموعه ما، لوح‌های فشرده و کتاب و جزواتی تهیه و تدوین شده است که شما را در تمام مباحث درسی قدرتمند می‌کند. اما مرحله چهارم؛ (۴ تلاش تلاش تلاش. تمام داوطلبان برتر کنکور به صورت قاطع می‌گویند، تلاش‌شون بر هوش و استعداد آن‌ها اولویت داشته است. اما جمله‌ی پایانی، داوطلب عزیزم همیشه و حتماً بهترین مشاور و برنامه‌ریز را انتخاب کنید که گزینه مد نظر بنده استاد حسین احمدی می‌باشد. سرتون سلامت و دلتون برقرار.

۰۹۱۲۱۰۰۹۶۵۶

برای مشاوره و برنامه ریزی تحصیلی با دکتر محمود اکبری باشماره همراه

۰۹۱۲۱۹۶۵۷۵۱ - ۰۹۱۲۱۹۶۵۷۰۲ - ۰۲۱ - ۶۶۴۰۹۰۹۰

استاد حسین احمدی



اولین و تنها مشاور و برنامه ریز کنکور از ایران/ دارای مقالات برگزیده در کنفرانس‌های بین‌المللی آموزشی جهان؛ و التئسیای اسپانیا ۲۰۰۹inted / رم ایتالیا، بانکوک تایلند ... / رتبه‌ی برتر مهندسی از دانشگاه تهران / تقدیر شده در بیش از ۲۰ منطقه آموزش پرورش سراسر کشور و دانشگاه / رتبه ۱ کارشناسی ارشد مترجمی عربی دانشگاه سراسری تهران / مؤلف جزوات، کتاب‌ها و لوح‌های فشرده آموزشی و برنامه‌ریزی رتبه‌های برتر کنکور از سال ۱۳۷۳ تا به امروز / بنیانگذار برنامه‌های رادیو و تلویزیونی «**کنکور آسان است**» و «**درس خواندن آسان است**» و «**طعم مطالعه**» و **مدیر مسئول گیلنا و رمز زندگی**

- ✓مصاحبه با میلاد امنی دهقان مشاور برجسته کنکور؛
- ✓فارغ‌التحصیل کارشناسی و کارشناسی ارشد دانشگاه تهران
- ✓سابقه درصد ۱۰۰ در عربی و ریاضیات
- ✓کارشناس برنامه‌های کنکور صدا و سیما
- ✓ده سال سابقه پرورش رتبه‌های تک‌رقمی و دو رقمی کنکور
- ✓ارنده مدرک زبان امتحانات بین‌المللی TOEFL, IELTS

۱. دوران دبیر ستان شما چگونه گذشت؟

دوران بسیار سختی بود. آن زمان‌ها خیلی برام زجرآور بود. اما الان که به گذشته نگاه می‌کنم می‌بینم همان سختی‌ها بودند که مرا مثل فولاد آبدیده کردند به قول حافظ:
نابرورده شیوه نبرد نبر راه به دوست
عاشقی تنه برندان یالاکش باشد.

من از سن پنج سالگی از نعمت بزرگ داشتن پدر محروم بودم و چون تک‌فرزند هم بودم



و به من گفت استاد احمدی خیلی به او کمک کرده و او این جایگاه را مدیون مشاوره و منابع درسی استاد احمدی است.

بله، زمانی که با استاد صحبت کردم اولین چیزی که مرا تحت تأثیر قرار داد انرژی فوق‌العاده و تواضع مثال‌زدنی او بود، استاد با لوح‌های فشرده تصویری دربرجسته‌ترین آستاید کشور را به من معرفی کردند و به من گفتند دیگر بهانه‌ای نداری که بگویی امکانات من کم است با برنامه‌ریزی و منابعی که استاد در اختیار قرار داد و یادگیری ۱۲ گام موفقیت در کنکور می‌آیدم که هر روز به لطف خدا بیشتر پیشرفت می‌کنم. بعد از مدتی دیدم که دستیابی به دانشگاه تهران خیلی هم سخت نیست، اگر سه راس مثلث موفقیت در کنکور که شامل تلاش، برنامه‌ریزی و منابع قدرتمند است در کنار ما باشند قطعاً موفقیت در کنکور و امتحانات به دنبال آن خواهند آمد.

۵. بالاخره به دانشگاه تهران رسیدند؟

بله، روز اعلام نتایج بهترین روز زندگی من بود وقتی که درصدهای دورس خود را به مادرم نشان دادم احساس غرور و افتخار می‌کردم. زمانی که پدرم دید ضعیف‌ترین درس دوران کنکور خود برای عربی را صدصدر زده بودم باورش نمی‌شد که این همه تغییر کردم، خلاصه نتایج نهایی اعلام شد و من میلاد امنی دهقان به آروزی همیشگی خود دانشگاه تهران رسیدم، به نظم شیرین‌ترین لحظه زندگی هر فرد زمانی است که اشک شوق گرفتند در کنکور، به نظم سخت‌ترین قسمت تجربه کردم.

آن روزها این بود که حاضر بودم برای رسیدن به دانشگاه تهران هر کاری بکنم اما واقعیت این بود که با رتبه‌هایی که من در آزمون‌ها کسب می‌کردم رسیدن به دانشگاه سراسری هم غیر ممکن بود.

۶. آموزه‌های استاد احمدی در دانشگاه هم به شما کمک کرد؟

بله، قبل از کنکور استاد به من می‌گفت تو باید در دانشگاه هم بهترین باشی و با تکنیک‌هایی که برای مطالعه کردن آموخته بودم سرانجام در کنکور ارشد هم خوش درخشیدم و به آروزی خود MBA دانشگاه تهران، دانشگاه محبوبم رسیدم.

۷. از چه زمانی تصمیم گرفتید مشاور و برنامه‌ریز کنکور شوید؟

از سال کنکور، نذر کردم که اگر به آروزی خود رسیدم به داوطلبان کنکور کمک کنم تا آنها هم به رشته و دانشگاه مورد علاقه خود برسند. از همان سال اول دانشگاه کار مشاوره را آغاز کردم و به لطف شاگردانی که رتبه‌های زیر ۱۰۰ و درصدهای ۱۰۰ کسب کردند را کنار هم جمع کرده و «تیم ۱۰۰» را تشکیل دادم تا دانش‌آموزها بتوانند به راحتی با شماره ۰۹۱۲۱۹۶۵۰۷۸، با رتبه‌های برتر کنکور صحبت کنند. سرانجام یکی از دانشجو‌ها حاضر شد با من صحبت کند. او را موفقیت خود را داشتن یک مشاور برجسته و منابع درسی قدرتمند می‌دانست

برای از زمان تا میلاد امین دهقان و تیم ۱۰۰ تماس بگیرید با ۰۹۱۲۱۹۶۵۰۷۸

موفق باشید.

ارتباط تلفنی با استاد حسین احمدی: ۰۹۱۲ ۱۹۶ ۵۷۰۲ - ۰۷ - ۶۶ ۴۰۹۰۹۰۲ (۰۲۱)

ارتباط پیامکی با استاد حسین احمدی: ۰۹۱۲ ۱۹۶ ۵۸۰۲ - ۰۷ - ۶۶ ۴۰۹۰۹۰۹۰۲

گذر

بی‌تأثیری وام ۲۵میلیونی

برای خروج بازار خودرواز رکود

● اتاق اصناف ایران: رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران و فروشندگان اتومبیل گفت: خودروهای وام ۲۵میلیونی فقط ترافیک را بیشتر می‌کنند و در خروج بازار خودرو از رکود تأثیری ندارد. غلامحسین قاسمیان اظهار کرد: بعید می‌دانم که تحویل خودروهای با وام ۲۵میلیونی روی خروج از رکود بازار خودرو تأثیری بگذارد. وی ضمن بیان اینکه، بازار خودرو همچنان در رکود به‌سری می‌برد، گفت: با این سیاست نه‌تنها بازار خودرو از رکود خارج نمی‌شود بلکه با ورود این خودروها تنها ترافیک بیشتر می‌شود. وی ادامه داد: ای‌کاش به‌جای فروش صد هزار خودرو به مردم، آن‌هم با وام ۲۵میلیونی، خودروهای فرسوده را جمع‌آوری می‌کردند.

ادامه از صفحه ۵

فرجام‌یک اعتراض

اما، هرچه در این سند به دنبال تفویض اختیار هیات وزیران به معاونت رئیس‌جمهور برای اصلاح آیین‌نامه مصوب خود می‌شد برگردیم، اثری یافت می‌نشود، جز تصریح اختیار معاونت در صدور دستورالعمل، راهنمای تشخیص صلاحیت و امثال آن. و اینها، همه در حقوق اداری داندند، از زمین تا آسمان متفاوت‌اند با تفویض اختیار هیات وزیران به معاونت نظارت راهبردی در اصلاح آیین‌نامه این هیات. دستورالعمل‌های شداودغلاظ صادره هم همین‌گونه بوده و اجرا هم مانند آن. پس، خود حدیث مفصل بخوانید از این مُجمل. اعتراض ما اکنون، با رویکرد مثبت رئیس امور نظام فنی و اجرایی سازمان مدیریت، شنیده و کلیات آن پذیرفته شده است. موارد فراآیین‌نامه‌ای در دستورالعمل وحدت رویه با اظهارنظر انجمن‌های صنفی و گروه‌های تخصصی شناسایی شده و قرار است در مرحله اول اصلاحات فوری در دستورالعمل اعمال شود تا وضعیت به حالت عادی برگردد و در مرحله دوم آیین‌نامه تشخیص صلاحیت مشاوران با مشارکت حرفه مورد تجدیدنظر قرار گیرد. از دولت بازدهم، البته، انتظاری جز این نمی‌رفت.