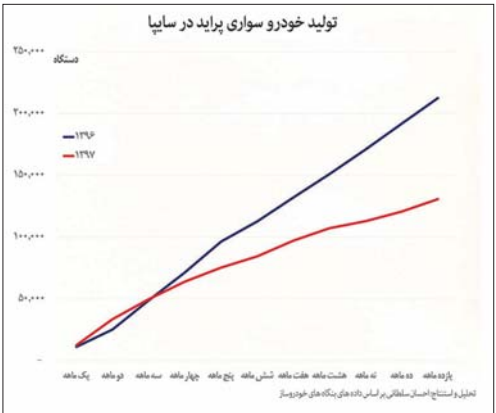
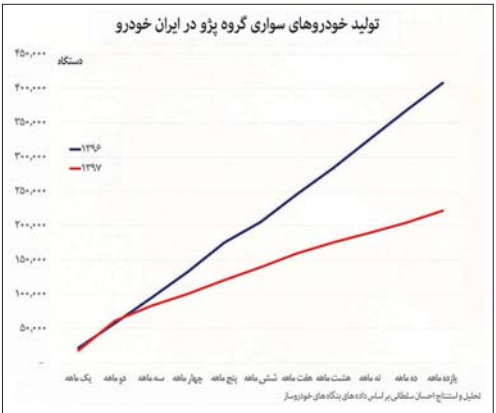
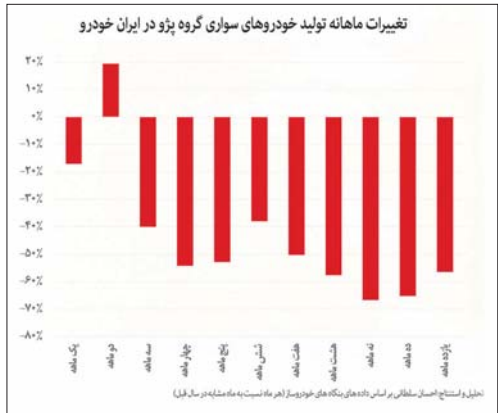


تله مبارزه با فساد

این از لحاظ اخلاقی عین نئوفودالیسم است و نشان می‌دهد اخلاق در بخشی از نظام تصمیم‌گیری تنزل پیدا کرده که رویشان نمی‌شود مانند اشراف گذشته بگویند ما خون برتر داریم، می‌گویند زن ما برتر است. بنابراین برای توجیه جایگاه خود از یک واژه علمی استفاده می‌کنند. در زمینه‌های دیگر اقتصادی و اجتماعی هم با همین واژگان نو پیش می‌روند که اگرچه نو است اما دال بر همان اخلاق فئودالی است و به‌این‌ترتیب جایگاه خود را تثبیت می‌کنند. شما تصور کنید اگر مسابقه فوتبالی را بدون قانون منطبق بر یک الگو برگزار کنید، عده‌ای در زمین بقیه را لگد می‌زنند، با دست توپ را پاس می‌دهند، اینها می‌توانند و بقیه نمی‌توانند، به‌تدریج این اخلاق را می‌خواهند به جامعه در اینجا تماشاگران هم تسری دهند. تماشاچیان هم که این سؤال را می‌پرسند که چرا عده‌ای می‌توانند و دیگران نمی‌توانند، پاسخ می‌شنوند «ما زن خوب/برتر هستیم». آنها سعی می‌کنند تماشاگر را هم به پذیرش خشونت و این انحصارطلبی قانع کنند و حالا جامعه هم تن نمی‌دهد. همین‌ها در عرصه جهانی هم به شکل دیگری بروز پیدا می‌کنند. من نمی‌گویم تمامی قوانین در سطح بین‌المللی قوانینی است که به نفع کشورهای جهان سوم است اما شما نمی‌توانید در عرصه بین‌المللی فقط با فروش نفت عمل کنید و بگویید بدون اینکه قوانین را رعایت کنم، پول نفت را باید بپردازید. در عرصه بین‌المللی که دیگر نمی‌توان «زن برتر» را طبیعی جلوه داد. بین‌المللی که این روند نارضایتی به بار آورده است. این مقاومت ارزنده‌ای که جامعه در برابر این وضعیت می‌کند، دولتمردان را باید به خود بیاورد. با دو قانون شکسته و بسته نه تنها به جایی نمی‌رسیم بلکه فشار بیشتری به جامعه می‌آید. جامعه روزبه‌روز بیشتر امکان بازتولید خود را از دست می‌دهد؛ چه برسد به استعلائی وجودی. طبق ماده ۲ قانون اساسی دولت موظف است زمینه استعلائی جامعه را فراهم بیاورد و حداقل کالری مورد نیاز را که بدن و کالبد انسان برای بازتولید خود نیاز دارد، ارائه کند.

ادامه در صفحه ۱۳



در پس بی‌تدبیری وزیر صنعت، معدن و تجارت اتفاق افتاد

واردات ممنوعه با کدهای جعلی

واردات قطعه وابسته نیستند.

بی‌توجهی خودروسازان به تبعات تحریم

این کارشناس اقتصادی درباره تأثیر تحریم‌ها بر صنعت خودروسازی بیان کرد: ما یک سابقه تحریم قبلی هم داشتیم در آن مقطع دچار سقوط تولید خودرو شدیم. این قضیه مربوط به امروز نیست. ما در پنج تا شش سال گذشته، این تجربه را داشتیم. در تحریم‌های قبلی، تولید خودروی سواری ایران بالاترین لطمه را در میان سایر رشته‌های صنعتی دید. خودروی داخلی بالاترین کاهش تولید را نسبت به پتروشیمی‌ها و سایر صنایع تجربه کرد. بالاترین میزان کاهش تقریباً متعلق به این گروه‌ها بود. تا جایی که می‌توانم بگویم خودروسازان از همه بیشتر دچار کاهش تولید شدند. او اضافه کرد: نگاهی به آمارها نیز این نکته را تأیید می‌کند. در سال ۹۰ هزار و یک میلیون و ۹۶ هزار دستگاه خودرو سواری یک میلیون و ۴۱۰ هزار دستگاه بود که این میزان تولید در سال ۹۱ به ۸۰۰ هزار دستگاه خودرو رسید. در سال‌های ۹۲، ۹۳، ۹۴ و ۹۵ به‌ترتیب ۶۳۰ هزار، ۹۰۰ هزار و یک میلیون و ۹۶ هزار دستگاه خودرو تولید شد. حجم تولید در سال ۹۶ به یک میلیون و ۴۴۰ هزار خودرو رسید. یعنی می‌بینیم تحریم‌ها اثر تنیدی روی تولید خودرو داشته است. اکثر مردم و مقامات می‌دانستند با تحریم‌ها مواجه می‌شویم اگر به این مسئله بین مردم کمتر توجه می‌شده است، دولتمردان و سیاست‌گذاران نباید به این مسئله بی‌تفاوت باشند. آنها می‌دانستند قرار است این تحریم‌ها رخ دهد.

سلطانی سخنان خود را با طرح این پرسش که با وجود اطلاع از اعمال تحریم‌ها، چرا دولت و خودروسازان آمادگی لازم را کسب نکردند، ادامه داد.

او بیان کرد: خودروسازان در مدت شش‌ماه ابتدای امسال، تولیدشان به همان نصفی که در تحریم قبلی بود، رسید. این یعنی به‌شدت تحریم‌ها روی آنها تأثیر داشته است به همین دلیل می‌گوییم که صاحبان این صنعت آمادگی لازم را کسب نکردند. این اقتصاددان گفت: خودروسازان با توجه به اینکه دولت از آنها به‌شدت حمایت

که احتمالاً فقط پیچ و مهره‌های آن باید در واحدهای تولید خودروی داخلی بسته شود تا

یک خودروی تمام چینی به بازار ایران تزریق شود. همه این اتفاقات در پس بی‌تدبیری وزیری رخ می‌دهد که تزریق پول بیشتر به صنعت را راه نجات آن می‌داند در حالی که بارانه‌هایی که به صنعت خودرو تاکنون تزریق شده، صرف تأمین قطعات مورد نیاز صنعت نشده است. احسان سلطانی، کارشناس اقتصادی، درباره آمار تولید خودرو در سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل به «شرق» گفت: ما درباره دو خودرو ساز بزرگ صحبت می‌کنیم؛ خودروسازانی که تولیداتشان امسال روند شتابان نزولی در پیش گرفت. این پژوهشگر اقتصادی، در گفت‌وگو با «شرق»، به این آمار اشاره کرد و گفت: تولید خودروهای سواری گروه پژو تولید ایران خودرو در ۱۱ ماهه سال ۱۳۹۷ نصف شده است. او ادامه می‌دهد: در ۱۱ ماهه سال ۱۳۹۷، تعداد ۲۲۲ هزار خودرو گروه پژو در ایران خودرو تولید شد که ۴۶ درصد نسبت به مدت مشابه در سال ۱۳۹۶ (پا تولید ۴۰۸ هزار خودرو)، کاهش نشان می‌دهد. به گفته سلطانی، کاهش شدید تولید خودرو نشان می‌دهد تولید خودرو به‌شدت به واردات وابسته است. البته لازم به یادآوری است میزان تولید در شرکت‌های اقماری ایران‌خورو ممکن است متفاوت باشد. در گروه پراید تولیدی شرکت سایپا، ۲۱۲ هزار خودرو در ۱۱ ماهه سال ۹۶ تولید کردیم که نسبت به مدت مشابه سال جاری که تولید به رقم ۱۳۱ هزار خودرو رسیده است، کاهش ۳۸ درصدی را نشان می‌دهد. او ادامه می‌دهد: میزان تولید در ماه‌های مختلف هم نوساناتی داشته است. مثلاً در بهمن‌ماه امسال تولید به زیر ۱۰ هزار خودرو در این گروه می‌رسد در حالی که در بهمن سال گذشته، ۲۱ هزار خودرو تولید شده است. به این ترتیب، تولید به کمتر از نصف در این ماه کاهش می‌یابد و روند تولید نزولی می‌شود. از آمارهای یادشده نتیجه‌ای که می‌توان گرفت، این است که تولید خودرو در ایران حداقل حدود ۴۰ درصد کاهش یافته است. این در حالی است که گروه پژو و سایپا قطعات تولید داخل آنها بالا و برند آنها ایرانی است و مثل خودروهای دیگر چینی نبوده و به

دولت به خاطر منافع وزرا صندوق‌های بازنشستگی را رها نمی‌کند

رئیس سابق سازمان خصوصی با بیان اینکه تجربه خصوصی‌سازی در ایران ترکیبی از تجربه اروپای شرقی و اروپای غربی است، گفت: یکی از مشکلاتی که در خصوصی‌سازی وجود داشته، بی‌ثباتی قوانین است. غلامرضا کردزنگنه، در گفت‌وگو با خبر فوری گفت: یکی از مصادیق این بی‌ثباتی موضوع رد دیون است به طوری که در بستر قانون بودجه بدون هیچ محدودیتی شرکت‌ها را به عنوان رد دیون واگذار کردند. کردزنگنه موضوع سهام عدالت را از دیگر موضوعاتی عنوان کرد که منجر به انحراف در خصوصی‌سازی شد و گفت: در بحث سهام عدالت برخی از شرکت‌ها را با اعمال نفوذ برخی وزرا پس دادند، برخی از شرکت‌های خوب را برای دولت نگه داشتند و به جای آن شرکت‌های بد را واگذار کردند. در دنیا تمام صندوق‌های بازنشستگی خصوصی هستند، در صورتی که در ایران مالکیت صرفاً خصوصی است، ولی مدیریت دولتی است. دولت به خاطر منافعی که وزرا دارند، مدیریت را رها نمی‌کند. او با اشاره به اینکه به لحاظ شکلی سهم دولت در دو خودرو ساز بزرگ کشور کمتر از ۲۰ درصد است، گفت: مدیریت خودروسازان در سیطره دولت است و دولت با فشار بر بخش خصوصی اعمال نظر می‌کند و اعضای هیئت‌مدیره را تغییر می‌دهد. حتی اگر سهم دولت در خودرو سازی یک درصد هم باشد دولت باز اعمال نفوذ حداکثری می‌کند.

پیشنهاد افزایش ۱۵ درصدی سود بازرگانی واردات موبایل

مسئول طرح رجیستری ستاد مبارزه با قاچاق در واکنش به فرار مالیاتی قابل توجه از محل واردات گوشی مسافری، از ارائه پیشنهاد جدید در خصوص افزایش ۱۵ درصدی سود بازرگانی واردات موبایل برای ایجاد رقابت بین واردات رسمی و مسافری خبر داد. حسین یوسفیان در گفت‌وگو با تسنیم، با اشاره به پیشنهاد جدید مطرح‌شده درباره تغییر سود بازرگانی واردات گوشی برای ایجاد تعادل در بازار و حذف رانت ایجادشده برای گوشی‌های مسافری گفت: بر اساس قانون سود بازرگانی کالای همراه مسافر ۲ برابر سود بازرگانی کالایی است که به‌صورت رسمی وارد می‌شود و اساس پیشنهاد جدید بر تغییر این نرخ بنا شده است.

یک پوز پول آسا!

تسهیلات تا چهار برابر میانگین موجودی

تا سقف ۵ میلیارد ریال

برای پذیرندگان دستگاه های کارت خوان پارسیان



بانک پارسیان

www.parsian-bank.ir

مرکز تماس و صدای پارسیان: ۸۱۱۵۱۰۰۰

فرصت بیشتر با هم بودن

با خدمات الکترونیک بانک دی

www.day24.ir



بانک دی
DAY BANK

بانک دی، بانک ارزش آفرین

مرکز ارتباط با دی: ۲۸۹۳۰-۰۲۱

www.day24.ir

