



تیکتک

میکند

دارند؛ هرچند این عامل برای افراد باسابقه‌تر مهم‌تر است. اما نکته قابل‌توجه و عجیب‌تر آن است که افراد مسن‌تر به «پیشروبودن سازمان» اهمیت بیشتری نسبت به تازه‌کارها می‌دهند. شاید بتوان گفت از آنجایی که نیروی انسانی باسابقه، در طول دوره فعالیت خود در سازمان‌ها و شرکت‌های مختلف از مشاهدات تاریخی و تجربه کاری بیشتری برخوردار هستند و لذا به یاد می‌آورند که عدم بهره‌مندی و به‌کارگیری فناوری توسط شرکت‌های موفق در گذشته، مثل شرکت ارج و آزمایش، منجر به رکود و رخداد تجربیات ناخوشایندی شده است، بنابراین بر رویکرد فناورانه شرکت‌ها تأکید بیشتری دارند.

همین مشاهدات تاریخی، باعث شده که افراد باسابقه در شرکت‌ها متوجه اهمیت عامل حسن شهرت و خوش‌نام‌بودن محصولات و خدمات شرکت و سازمان باشند؛ چراکه احتمالاً در طی سال‌های فعالیت خود شاهد آن بودند که چگونه بی‌کیفیتی خروجی‌های یک شرکت منجر به بدنامی و بی‌اعتبارشدن آن در بین جامعه شده است. از این رو فاکتور «پیشروبودن در دانش و فناوری» برای افراد با سابقه کار بیشتر و سن بالاتر اهمیت دوچندانی پیدا می‌کند.

نکته قابل تأمل دیگر در این نمودار این است که با افزایش سابقه کار نیروی انسانی و کسب تجربه بیشتر آنها و ثباتی که در محل کار پیدا می‌کنند، فاکتور «میزان حقوق دریافتی» در مقایسه با دو فاکتور «پیشروبودن سازمان در دانش و فناوری» و «حسن شهرت محصولات و خدمات شرکت» برایشان اهمیت کمتری خواهد داشت و در واقع عامل کلیدی ارزیابی کارفرما و محل کار نخواهد بود.

این نتایج آماری بر اساس گزارش تازه سایت کاربوم به دست آمده است. کاربوم یکی از شرکت‌های فعال در زمینه کاربایی و معرفی کارجویان به کارفرمایان است که تحول اساسی در ارائه خدمات

کار خوب سراغ داری؟

گزارش کامل
را اینجا بخوانید

امیر ناظمی_آریتا تقوایی

همه ما به غیر از حقوق و درآمد معیارهای دیگری را نیز برای شغل انتخاب می‌کنیم. معیارهایی که می‌تواند خیال ما را برای محیط کاری یا آینده شغلی و حتی پایداری آن شغل راحت کند. این معیارها البته برای گروه‌های مختلف با در دوره‌های مختلف اقتصادی-اجتماعی متفاوت است.

این معیارها البته تابع سن افراد نیز هست. معیارهایی که یک فرد مسن برای انتخاب شغل برمی‌گزیند با معیارهایی که یک جوان انتخاب می‌کند، متفاوت است. هر چه سابقه کاری کمتر باشد، افراد جوانی کار با ریسک بیشتری شرکت محل کار خود را انتخاب می‌کنند و با افزوده‌شدن سن معیارهای غیرمالی اهمیت بالاتری پیدا می‌کنند.بررسی داده‌های افراد جوانی کار دربردارنده این تفاوت‌هاست. اما در میان این داده‌ها، این دو گزاره،عجیب اما واقعی قابل توجه است:

- «پیشروبودن سازمان در دانش و فناوری» جزء پنج معیار کلیدی افراد بالای ۵۶ سال قرار گرفته است.
- «حسن شهرت محصولات و خدمات شرکت» برای گروه افراد با سابقه کار بیشتر از ۳۰ سال جزء معیارهای کلیدی به شمار می‌آید.

در حقیقت افراد با افزایش سابقه کاری‌شان و به دنبال آن افزایش اعتبار حرفه‌ای‌شان، حاضر نیستند در شرکت‌های بدنام استخدام شوند. آنها در کنار سایر عوامل به صورت جدی به شهرت شرکت اهمیت می‌دهند. به این ترتیب شرکت‌های خوش‌نام‌تر در جذب نیروها شانس بالاتری نسبت به سایر رقبای خود

محمود جام‌ساز، اقتصاددان، مشکلات موجود را تحت تأثیر اقتصاد به شدت دولتی می‌داند

رفع کسری بودجه در چاله بزرگ تورم



خود را بر سست‌کردن بنیان‌های اجتماعی و اخلاقی و دیگر پایه‌هایی که جوامع بر آنها استوارند، آشکار می‌کند.

درآمد دولت‌ها حذف ارز ترجیحی چقدر است؟

بنا بر گفته جام‌ساز دلیل دیگری که در ارتباط با حذف ارز ترجیحی می‌توان برشمرد و دولت به آن اشاره‌ای نمی‌کند، افزایش درآمد ریالی دولت و تأمین بخش عمده‌ای از کسر بودجه صدها میلیاردتومانی سال جاری است. این کارشناس اقتصاد ادامه می‌دهد: اگر با اغماض فرض کنیم که تا پایان سال حدود ۲۰ میلیارد دلار نیاز به واردات کالاهای اساسی است، با وجود نرخ تسعیر که در بودجه ۲۳ هزار تومان است، فرض را بر آن می‌گیریم که دولت ارز مربوط به واردات کالاهای اساسی را با قیمت نیمایی یا سستانی یا ارز صرافی ملی که درحال‌حاضر کم یا بیش حدود ۲۵ هزار تومان است، به واردکننده بفروشد، درآمد دولت از این مجرا تا پایان سال ۵۰۰ هزار میلیارد تومان و متوسط درآمد ماهانه ۵۰ هزار میلیارد تومان خواهد بود.

او در ادامه تأکید می‌کند: فرض کنید که با حذف برخی از یارانه‌بگیران، به ۶۰ میلیون نفر به طور متوسط ۳۵۰ هزار تومان (حد وسط ۴۰۰ تا ۳۰۰ هزار تومان) در ماه یارانه تعلق گیرد؛ یعنی معادل ۲۱ هزار میلیارد تومان. پس دولت به طور متوسط ماهانه ۵۰ هزار میلیارد تومان درآمد سبک می‌کند و بنابراین مابه‌التفاوت این دو رقم معادل ۲۹ هزار میلیارد تومان می‌شود که متوسط درآمد ماهانه دولت است و در ۱۰ ماه آینده این درآمد به ۲۹۰ هزار میلیارد تومان می‌رسد که حدود ۶۰ درصد درآمدهای برآورده‌شده نفتی و حدود ۵۵ درصد درآمدهای مالیاتی برآورده‌شده در قانون بودجه سال جاری است. آیا بهتر از این می‌شد که از جیب مردم بخشی از کسر بودجه بیش از ۴۰۰ هزار میلیاردتومانی دولت را بنا بر برآورد مرکز پژوهش‌های مجلس تأمین کرد؟ منابع نفتی بودجه به قیمت نرخ تسعیر دلار در بودجه حدود ۲۱ میلیارد دلار است که در تحقق کامل آن تردید وجود دارد. و این وصف دولت در تنگنای ارزی و ریالی است و دستیابی به توافق برجامی که منجر به آزادی ذخایر مسدودشده ایران شود، حداقل در سال جاری دور از ذهن است. به فرض آنکه دولت از تمام منابع ارزی خود در راستای تخصیص به واردات کالاهای اساسی بهره گیرد، با کنترل و نظارت شدید نهادهای نظارتی قوای سه‌گانه مبنی بر عدم استفاده واردکنندگان و رانت‌خواران از رانت تفاوت بهای دلار آزاد و نرخ نیمایی یا سستانی و نرخ صرافی ملی از یک سو و بازگرداندن کالاهای اساسی به کشور بدون ارز دریافتی، دولت موفق به تأمین کسر بودجه خود به بهای واقعی تورم و گرانی‌های نجومی خواهد شد. ضمناً بخش دیگری از منابع دولت از گران‌کردن مرغ و تخم‌مرغ و لبنیات و روغن تأمین می‌شود که البته رانت‌خواران نیز از این سفره گسترده نصیب درخور توجهی خواهند برد.

بنا بر گفته این اقتصاددان از طرفی افزایش قیمت کالاهای اساسی بر سایر کالاها اثر گذاشته و اسباب افزایش سطح نسبی قیمت‌ها را فراهم می‌کند که علاوه بر تشدید فشار بر مصرف‌کننده، قیمت تمام‌شده هزینه کالا و خدمات تولیدی را به سبب افزایش بهای نهاده‌های تولید از یک سو و رشد بهای انرژی از سوی دولت از دیگر سو، تحت تأثیر متعاضف فشار هزینه قرار می‌دهد که حاصل آن نرخ تورم سهمگین دولت‌خواسته است.

سیاست شکست‌خورد توزیع کوپن

جام‌ساز در ادامه بحث خود به رانتی‌شدن و فسادزا بودن سیاست کوپنی اشاره کرد و گفت: «ما کوپنی شدن کالاها را تجربه کرده‌ایم. آیا در

شرق: دولت با حذف ارز چهارهزارو ۲۰۰تومانی ماهانه حدود ۴۹ هزار میلیارد تومان درآمد داشت که با این حساب در مدت ۱۰ ماه می‌تواند با حذف ارز چهارهزارو ۲۰۰تومانی چیزی حدود ۶۰ درصد درآمدهای برآورده‌شده نفتی یا ۵۵ درصد درآمدهای برآورده‌شده مالیاتی را به دست آورد. این نکته‌ای است که محمود جام‌ساز، اقتصاددان، به «شرق» می‌گوید و تأکید می‌کند که رفع کسری بودجه به این شیوه کمک خاصی به مهار تورم نمی‌کند و در عوض افزایش قیمت انواع کالا منجر به کاهش قدرت خرید مصرف‌کننده و تعطیلی بخشی از بنگاه‌ها و کاهش تولید می‌شود و مشکلات پیچیده دیگری برای اقتصاد ایران ایجاد می‌کند.

محمود جام‌ساز، اقتصاددان، به «شرق» توضیح می‌دهد: «ساختار اقتصادی ما شدیداً متأثر از مداخلات دولت در تمام حوزه‌های اقتصادی اعم از تولید، توزیع و مصرف ازجمله دخالت در بازارها و کنترل قیمت‌هاست. نظام اقتصادی ما علاوه بر اینکه نظام اقتصادی دولتی متمرکز است، خصلتی ایدئولوژیک نیز دارد؛ به این معنا که اقتصاد اساساً اولویت اول نیست. اقتصاد دولتی با وجود تأکید بر خصوصی‌سازی و ضرورت کوچک‌کردن دولت، به شکل روزافزون، در دو بخش بوروکراسی دولتی و شرکت‌ها و بنگاه‌های دولتی و خصوصی در حال رشد و فربه‌شدن است. در چنین ساختاری بخش خصوصی اساساً محلی از اعراب ندارد». او افزود: «در یک اقتصاد بازاری فاکتورهای تعیین‌کننده، عرضه و تقاضا یا خریدار و فروشنده است و قیمت‌ها در نظم و عملکرد بازار که مبتنی بر رقابت است، تعیین می‌شود؛ اما اقتصاد دولتی عملکرد بازارها را تحت تأثیر خود قرار داده و با مداخله در تمام مجاری تولیدی و خدماتی کشور، در بازارهای کالا و خدمات انحصار ایجاد می‌کند، قیمت‌های دستوری یکی از مصادیق این انحصار است. این قیمت‌ها از آنجا که در یک بازار رقابتی و شفاف تعیین نمی‌شود، هیچ‌گاه متناسب با کیفیت کالاها و خدماتی که مصرف‌کننده دریافت می‌کند، نیست.»

رانت ۹۰۰هزار میلیاردتومانی دلار، ۲۴۰۰تومانی

محمود جام‌ساز در ادامه به یکی از بزرگ‌ترین معایب اقتصاد دولتی یعنی فسادزایی‌بودن آن اشاره کرد و گفت: «اقتصاد دولتی در همه جا به علت ویژگی‌هایی که گفته شد، زمینه ایجاد فساد است. پدیده رانت‌پریم در اقتصادهای دولتی جزء لاینفک حکمرانی است و به‌همین دلیل قادر نیست از بروز و ظهور فساد جلوگیری کند؛ به‌عنوان مثال همین ارز چهارهزارو ۲۰۰تومانی که به ۲۵ کالای اساسی اختصاص و در ادامه به هفت قلم کالای اساسی تقلیل یافت، بستری برای رانت ۹۰۰هزارمیلیاردتومانی از سال ۹۷ تا پایان ۱۴۰۰ ایجاد کرد که این مبلغ تقریباً معادل انواع یارانه‌هایی است که دولت در یک سال پرداخت می‌کند؛ اما سهم اقشار آسیب‌دیده از این یارانه چقدر است؟ چه میزان از این پول هنگفت نصیب رانت‌خواران شد و چه میزان به دست مردم رسید؟ ظاهراً به دلیل ایجاد چنین فساد و رانتی بود که دولت اعلام کرد که ارز چهارهزارو ۲۰۰تومانی را حذف می‌کند. اما اینک پرسش این است که چاقوی یک مجموعه بی‌نظم اقتصاد دولتی که خود فی‌الفسه موجد بستر رانت‌پریم است، چگونه دسته خود را می‌برد؟ یکی از تکلیف مهم دولت‌ها حفاظت و صیانت از امنیت مالی و جانی مردمی است که آنان را برگزیده‌اند. گسترش فساد، امنیت مالی و اقتصادی مردم را به مخاطره افکنده و آثار مخرب محقق سازند.

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه‌گزار: تلفن: ۰۲۱-۲۳۹۴۲۵۵۵
اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت:

مرکز تماس: ۰۲۱-۱۴۵۶

دفتر ثبت نام: ۰۲۱-۸۸۹۶۹۷۷ و ۰۲۱-۸۵۱۹۲۷۶۸

شناسه آگهی ۱۳۲۹۳۷۲

روابط عمومی شرکت نفت فلات قاره ایران

گزارش

پول باد آورده شرکت‌های هواپیمایی

به نام ۸۰ میلیون به کام ۴ میلیون نفر

انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی متعلق به بخش دولتی است، مابقی مسافران از حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی استفاده می‌کنند. این گفته بدین معناست که دولت یارانه چهار درصد از مردم را که عمدتاً متعلق به طبقه متوسط به بالای جامعه هستند از جیب ۹۶ درصد مردم پرداخت می‌کند، حال اینکه این مردم در حال دست و پنجه نرم کردن با تبعات آزادسازی اساسی‌ترین اقلام زندگی خود هستند. مسئله دیگری که در مورد مصرف سوخت ارزان شرکت‌های هواپیمایی وجود دارد این است که ارزان بودن این سوخت باعث می‌شود که میزان مصرف مورد توجه قرار نگیرد چراکه اصولاً با توجه به اینکه هزینه سوخت را تقریباً دولت پرداخت می‌کند سود و زیان ناشی از مصرف سوخت اساساً برای شرکت‌های هواپیمایی محلی از اعراب ندارد. این در حالی است که در جهان شرکت‌های هواپیمایی حتی سود و زیان ناشی از میزان مصرف سوخت خود را محاسبه می‌کنند، دولت‌ها معمولاً برای تشویق صادرات کالاها و به تبع آن افزایش میزان صادرات اقدام به پرداخت یارانه به شرکت‌های باری می‌کنند تا بتوانند هزینه حمل کالا‌های خود به سایر کشورها را کاهش دهند و به این ترتیب مشوقی برای صادرات کالاها فراهم کنند. این موضوع به ویژه در بخش کشاورزی بسیار اهمیت دارد چراکه بازه زمانی مصرف محصولات کشاورزی پایین است و این کالاها باید در اسرع وقت به مصرف برسند. در نتیجه همین افزایش سوخت هواپیماهای باری تقریباً بسیاری از آنها به دلیل نرخ بالای سوخت زمین‌گیر شده و طبیعتاً این موضوع صادرات و واردات کالاها را تحت تأثیر قرار خواهد داد.

درآمد ملی کشور در حلقوم ثروتمندان

نفت یک ثروت ملی است و متعلق به تمام مردم است و درآمد ناشی از آن نیز به تمامی مردم تعلق دارد. در حالی که دولت قیمت اساسی‌ترین کالا‌های زندگی مردم را آزاد کرده و اکنون مردم این اقلام را با نرخ‌های جهانی آن هم با درآمد محدود زیر ۲۰۰ دلاری‌شان در ماه خریداری می‌کنند، اما همان چهار درصد هنوز هم از یارانه استفاده می‌کنند. طبق آمارهایی که منتشر شده کل میزان درآمد ناشی از صادرات نفت خام ایران در سال ۱۴۰۰ حدود ۱۰۰ هزار میلیارد دلار است و این در حالی است که یارانه فقط سوخت جت سالانه حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان است. یعنی حدود ۲۵ درصد از کل درآمد نفت خام ایران صرف یارانه تنها چهار درصد مردم می‌شود. تحریم‌های بین‌المللی صادرات مواد خام ایران به ویژه بخش صنعت نفت ایران را با مشکلات اساسی مواجه کرد و میزان درآمدهای ملی سال‌های اخیر بسیار کاهش یافت. با توجه به جالب اینکه با وجود کاهش درآمدهای نفتی یارانه پرداختی به سوخت هواپیما افزایش پیدا کرده چراکه با توجه به افزایش قیمت نفت طبیعتاً هزینه تولید هر لیتر سوخت هواپیما نیز افزایش پیدا کرده است. این در حالی است که با وجود افزایش قیمت، صرفاً یارانه پرداختی دولت به شرکت‌های هواپیمایی افزایش یافته نه قیمت سوخت هواپیماست که اسماًل به حدود هر هزار لیتر ۱۳۴۰۰ تومان در بورس انرژی رسیده است. یعنی تنها طی دو سال میزان یارانه پرداختی به شرکت‌های هواپیمایی بیش از دو برابر شده است. آنچه در سیاست‌گذاری دولت عجیب به نظر می‌رسد این است که در سال ۱۳۹۸ دولت با هزینه‌های بسیار زیادی قیمت بنزین را در کشور افزایش داد و ۸۰ میلیون نفر را از این تصمیم محروم کرد که تبعات زیادی نیز برای دولت وقت و البته مردم داشت. اما نکته اینجااست که یارانه پرداختی به سوخت هواپیما هیچ تغییری نکرده و با همان نرخ سال ۱۳۹۴ به چهار درصد استفاده‌کننده از این محصول عرضه می‌شود. با توجه به دلایل فوق آیا زمان آن نیست که سهم یارانه پرداختی دولت به شرکت‌های هواپیمایی کاهش پیدا کند؟ آیا زمان آن نیست که تغییری معنادار در قیمت سوخت هواپیما‌ها داده شود و با یارانه آن حذف شود؟

مصطفی فقهی: دولت اخیراً به شکل بی‌پروایانه‌ای یارانه کالاهای اساسی را تحت عنوان جراحی اقتصادی قطع کرد و یکباره قیمت‌ها را بیش از ۳۰۰ درصد و گاهی تا ۵۰۰ درصد افزایش داد. این افزایش ۳۰۰درصدی قیمت کالا‌های اساسی در حالی اتفاق افتاد که بیش از این دولت تحت عنوان حمایت از اقشار آسیب‌پذیر تلاش کرده بود قیمت‌ها را در سطح دلار ۴۲۰۰ تومانی نگه دارد اقدامی که البته نسبت به موفقیت‌آمیزبودن آن تردید وجود دارد. همچنین دولت برای جبران این افزایش قیمت‌ها یارانه ناچیز ۳۰۰ و ۴۰۰ هزار تومانی را به حساب سربستان‌خوار و ارباب‌کرد تا مثلاً بتوانند قدرت خرید خود را همچنان ثابت نگه دارند، مبلغی که از همان ابتدا مشخص بود نه تنها قدرت خرید را افزایش نخواهد داد، بلکه اتفاقاً برعکس این یارانه در برابر آزادسازی قیمت‌ها موجب فقیرسازی جامعه و غلطاندن بخش دیگری از طبقه متوسط به طبقات پایین‌تر خواهد شد. این اقدام دولت تقریباً تمامی ۸۰ میلیون جمعیت کشور را تحت تأثیر قرار داد. بیش از سه‌برابردن قیمت‌ها در شرایطی که کشور با کمبود دلار و تحریم‌های بین‌المللی دست و پنجه نرم می‌کند، در شرایطی که اقتصاد کشور در انزوا قرار دارد و دورنمای مذاکرات نیز کاملاً مبهم است، در زمانی که رکود و تورم به صورت توماند در کشور حکمرانی می‌کنند، اقدامی متهورانه به شمار می‌رود که معلوم نیست آیا دولت تبعات این سیاست را برای اقشار آسیب‌پذیر در نظر گرفته است یا خیر.

یارانه ۲۰هزار میلیارد تومانی سوخت هواپیما

یکی از بخش‌هایی که همچنان یارانه دریافت می‌کند سوخت هواپیماست که تحت عنوان سوخت جت خوانده می‌شود. طبق آمارهای منتشرشده، دولت سالانه معادل ۲۰ هزار میلیارد تومان یارانه به سوخت هواپیما اختصاص می‌دهد تا از افزایش قیمت بلیت هواپیما از ناحیه سوخت جلوگیری کند. در واقع دولت با این اقدام خود دست به سرکوب قیمت بلیت هواپیما زده و طبق اخبار منتشرشده فعلاً قرار نیست که این یارانه حذف شود و با حداقل در دستور کار دولتمردان قرار ندارد. افزایش قیمت بلیت هواپیما در یکی دو سال اخیر نه نتیجه آزادسازی سوخت، بلکه در نتیجه افزایش هزینه شرکت‌های هواپیمایی از جمله هزینه قطعات و تعمیر و نگهداری بوده است. در حال حاضر قیمت هر لیتر سوخت هواپیما حدود ۶۰۰ تومان است که این نرخ نیز از سال ۱۳۹۴ تاکنون بدون تغییر مانده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که قیمت هر لیتر از این سوخت در بورس انرژی بالای ۱۳ هزار تومان معامله می‌شود و نکته جالب آنکه هواپیماهای باری که تأثیر بسیار مهمی در اقتصاد کشور در لحاظ جابه‌جایی کالا دارند سوخت را به قیمت آزاد در بازار خریداری می‌کنند. یعنی هواپیماهای مسافری هر لیتر سوخت خود را با نرخ ۶۰۰ تومان خریداری می‌کنند و هواپیماهای باری هر لیتر را بالای شش هزار تومان، یعنی ۱۰ برابر بیشتر. اگر بخواهیم این نرخ را به دلار محاسبه کنیم قیمت هر لیتر سوخت هواپیما در ایران حدود دو سنت است اما میانگین جهانی آن حدود یک دلار است. طبق آمار دولت سالانه ۲۰ هزار میلیارد تومان یارانه سوخت به شرکت‌های هواپیمایی می‌دهد یعنی به ازای هر لیتر ۵۵۰۰ تومان یارانه می‌دهد و این نرخ ۶۰۰ تومانی در چند سال اخیر با وجود بالا رفتن بسیاری از هزینه‌ها همچنان در همان سطح باقی مانده است. نکته این است که با وجود بالا رفتن قیمت نفت و بنزین و به تبع آن قیمت سوخت هواپیما دولت حتی به صورت درصدی نیز قیمت سوخت یارانه‌ای هواپیماها را تغییر ن داده و قیمت در همان محدوده ۶۰۰ تومان باقی مانده است. اگر این ۶۰۰ تومان قیمت سوخت را به تعداد مسافران یعنی به طور میانگین ۱۶۰ نفر تقسیم کنیم هر فرد در واقع اندکی بیش از سه تومان هزینه سوخت برای هر لیتر پرداخت می‌کند. حال پرسش بعدی به میان می‌آید آن هم اینکه این یارانه هنگفت ۲۰ هزار میلیارد تومانی را چه کسانی مصرف می‌کنند؟

مسافران حمل‌ونقل هوایی چه کسانی هستند؟

آمارها از تعداد مسافران حمل‌ونقل هوایی دقیق نیست چراکه مسئولان از یک درصد تا چهار درصد را در گفته‌هایشان اعلام کرده‌اند. اما به طور میانگین تنها چهار درصد از کل مسافران از حمل‌ونقل هوایی استفاده می‌کنند و جالب این است که ۶۵ درصد از این چهار درصد طبق گفته رئیس هیئت مدیره