

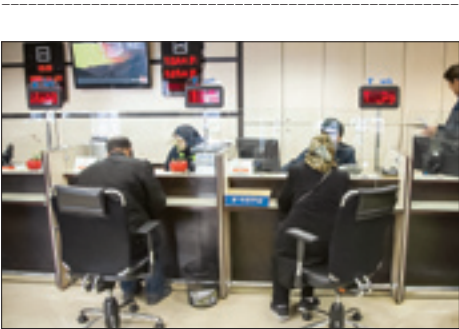
### کدام بهشت؟

علیرضا شهیدی رئیس سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی کشور ۲۵ دی ۱۴۰۰ در حاشیه نشست شورای معادن استان سیستان و بلوچستان، این استان را «بهشتی از مواد معدنی کشور» توصیف کرد و گفته بود: «با توجه به دستگه‌هایی که از آن برای اکتشاف معادن استفاده می‌کنیم، مطمئن هستنیم سیستان و بلوچستان بهشتی از مواد معدنی کشور باشد.»
اظهارات رنگین «بهشت مواد معدنی» این پرسش را مطرح می‌کند آیا وجود معادن معدنی در سایر استان‌های کشور منجر به «بهشت شدن» آن استان‌ها شده است؟ مثلاً وجود دو معدن بزرگ طلای «آی دره» و «زرشوران» در شهرستان تکاب استان آذربایجان غربی چه آورده‌ای برای مردم این شهر داشته است؟ آیا صرف وجود «معدن» منجر به بهشت شدن یک شهر و استان می‌شود یا مدیریت می‌خواهد؟!



## تشدید بیکاری و تحویلکرده‌ها!

علی حسین رعیتی فرد، معاون روابط کار وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی ۲۵ دی ۱۴۰۰ در بازدید از شرکت نفت پاسارگاد و نشست با مدیر عامل این شرکت گفته بود: «شناسایی ظرفیت‌های پنهان و بالقوه موجود در بازار کار برای حمایت از شاغلان و توسعه فرصت‌های شغلی در دستور کار وزارت مردم است.» این در حالی است، مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی با عنوان «تحلیل شاخص‌های بازار کار در فصل تابستان ۱۴۰۰» ۲۸ خرداد امسال منتشر شد، به «رشد منفی اشتغال جوانان ۲۵ تا ۳۴ سال، افزایش نرخ بیکاری افراد با تحصیلات فوق لیسانس و دکتری» تأکید کرده بود. به نظر می‌رسد باید برای رفع معضل بیکاری افراد فوق‌لیسانس و دکتری تمعیدات ویژه‌ای اندیشیده شود چه آنکه توسعه کشور برای حضور چنین افرادی نیاز مبرم دارد.



## دستدرازی بانگی به جیب مردم

فارغ از دست بودن و نبودن این گزاره که کاپیتالیسم وجه اقتصادی امپریالیسم بوده و بانک مولود این نظام سرمایه‌داری است، عملکرد تناقض آمیز نظام بانگی از مدت‌ها پیش آزدگی خاطر و البته بی‌اعتمادی مردم را به دنبال داشته است. نظام بانکی در حالی با قوانین سفت و سخت، غیرمنطقی و غیرعقلانی در ارائه تسهیلات به مردم سخت می‌گیرد و غالباً پاسخ‌خنده‌آور و البته عذاب‌آور «منابع مالی نداریم» را تحویل می‌دهد که نگاهی به ارقام وحشتناک معوقات بانگی خلاف این ادعاهای فریب‌کارانه را ثابت می‌کند. معوقات بانگی بعضاً تا ۱۵۰ هزار میلیارد تومان نیز برآورد شده است و طبعاً برای افراد خاصی با وام‌های کلان بوده و طبعاً خبری هم از دو ضامن رسمی و کسر از حقوق … نبوده است. حال همین نظام بانکی بدون اطلاع افراد عادی که موعد قسط چندن‌غاز آنها صرفاً چند روز به تعویق افتاده باشد، دست در جیب آنها کرده و مبلغ مورد نظر خود را از حساب آنها کسر می‌کند!



## توجه به دختران بازمانده از تحصیل شاخص توسعه است

انسلیه خلی، معاون رئیس‌جمهور در امور زنان و خانواده ۲۳ دی ۱۴۰۰ پس از نشست و گفت‌وگو با مردم جزیره هرمز و فعالان صنایع دستی در این جزیره گفته بود: «یکی از مهم‌ترین برنامه‌های دولت سیزدهم توانمندسازی زنان است که این موضوع در دو بخش توان‌افزایی و آسیب‌زدایی دنبال می‌شود.» این اظهارات در حالی است که سواد یکی از شاخص‌های مهم توسعه پایدار بوده و طبعاً وقتی سخن از توسعه پایدار است، یعنی رشد اقتصادی نیز در دل توسعه پایدار قرار دارد چه آنکه «رشد اقتصادی» صرفاً یک پدیده کمی است، ولی «توسعه اقتصادی» تلفیقی از رشد کمی و کیفی را برمی‌گیرد و شامل ابعاد دیگری همچون اصلاح و بهبود ساختارهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی نیز می‌شود. بنابراین توجه به «دختران بازمانده از تحصیل» مخصوصاً در مناطق روستایی به عنوان یکی از شاخصه‌های توسعه لازم است، ولی گویا این هموطنان به فراموشی سپرده شده‌اند.

# ۱۲ جوان

اروزنامه جوان | شم

گزارش

«جوان» با بسته‌ها و ملاحظات واگذاری خودروسازی دولتی را واکوی کرد

# علاج‌بدنامی خودروسازی خصوصی‌سازی یا مصون‌سازی از تعارض منافع؟



تهیه‌شدن خودروهای جدید در ایران

می‌کنند، پس پیشنهاد می‌شود که چشم‌انداز، راهبردهای کلان و سیاست‌های لازم در قالب یک نقشه راه توسعه صنعت خودرو مبتنی بر مدل توسعه، طراحی و ارتقای پلنفرم داخلی و توسعه برند داخلی با مشارکت کارشناسان و صاحب‌نظران این حوزه تدوین شود و پس از پیاده‌سازی آن ساختار حاکمیتی خودروسازان اصلاح شود، اما تمامی این موارد مؤید این نکته است که واگذاری این دو شرکت در شرایط کنونی نه تنها به صلاح صنعت و اقتصاد کشور نیست، بلکه لازم است تا زمان تحقق پیش‌نیازهای خصوصی‌سازی به تعویق بیفتد.»

وی می‌افزاید: «باید بدانیم واگذاری سهام‌های چرخه‌ای که در دستور کار دولت قرار دارد، به معنای واگذاری مدیریت این بنگاه است. در شرایطی که مدیریت در اختیار دولت قرار دارد، نمی‌تواند به توسعه این صنعت دست پیدا کند، واگذاری این دو شرکت نه تنها بنگاه را به اهداف مذکور نمی‌رساند، بلکه سبب فاصله بیشتر از اهداف مدنظر حاکمیتی شرکت ایران خودرو به پنج بخش تقسیم می‌شود که سهامداران آن به ترتیب دولت، شرکت‌های عمومی وابسته به دولت یا غیردولتی، شرکت‌های قطعه‌ساز یا شرکت‌های وابسته به آنها، شرکت‌های زیرمجموعه ایران خودرو و سهامداران خرد زیر یک درصد هستند.»

بخشی در خصوص چگونگی ذی‌نفع بودن قطعه‌سازان بزرگ مانند ایران خودرو و سایپا در شرایطی که ساختار رسمی کشور این انتقال سهام صورت گرفته اما اگر دولت در جایگاه تنظیم‌گری و رگولاتوری درستی قرار گرفته بود، می‌توانست اهداف جمعی و منافع عامه ملت را هم‌جهت با اهداف اقتصادی تولیدکننده خصوصی تعریف کند تا هم تولیدکننده خصوصی کسب سود کند و هم مردم از صنعت خودرو کشور راضی باشند، اما به دلیل حاکم نبودن سیاست‌های درست در این صنعت و اینکه منافع عامه مردم و سود اقتصادی قطعه‌ساز خصوصی و مجموعه‌های خصوصی در یک جهت قرار نگرفته است، این مسئله موجب سوساستفاده‌هایی هم در این زمینه شده است.»

**■ جان کلان**

با توجه به وضعیت فعلی صنعت خودروسازی و مدیریت ضعیف بخشی صنعت که بی‌ارای مقابله با گروه‌های فشار ذی‌نفع از قبیل مافیای خودرو و بر انداز و به راحتی از منافع مردم در مقابل این اختاپوس‌ها کوتاه می‌آید، واگذاری شرکت‌های خودروسازی بدون در نظر گرفتن بسته‌ها و الزامات، احتمالاً سر‌نوشستی جز «واگذاری‌های دو دهه گذشته» همچون نیشکر هفت‌تپه و کشت‌و صنعت مغان و ماشین‌سازی تبریز و هپکو اراک و بالایشگاه کرمانشاه و… نخواهد داشت.

راهبرد مشخص موجود در خصوصی‌سازی، در کشور پیاده و اجرا نشده است. به‌طور مثال می‌توان به تعرفه واردات و قطع‌ات منفصله در سیاست‌های صنعتی اشاره کرد، به طوری که این تعرفه به افزایش عمق داخلی‌سازی از حدی بیشتر منجر نمی‌شود. مثال دیگر در این خصوص مربوط به نظام قیمت‌گذاری خودرو است که در کشور مشوق افزایش کیفیت نیست و در سال‌های اخیر با افت کیفیت از سوی خودروسازان همراه بوده است.»

**■ ضرورت بازنگری در سیاست‌های مالی دولت**
در قبال خودروسازی در کارشناسی گروه صنعت اندیشکده سیاست‌گذاری امیر کبیر خاطرنشان می‌کند: «سیاست‌های مالی که دولت در قبال صنعت خودرو اتخاذ کرده، به‌عملکردی از خودروسازان گره زده‌نشده است و بایدالایی همچون کنترل‌مصرف‌ارزی صورت گرفته‌وهیچ‌گاه نتوانسته به شکل مؤثری موجب‌افزایش داخلی‌سازی و حرکت در سمت طراحی و تولید خودروهای جدید شود. بنابراین مادمی که بنگاه در ریل مناسب اقتصادی قرار

می‌گیرد، «جوان» می‌گوید: «صنعت خودرو پس از صنایع نفت، گاز و پتروشیمی بزرگ‌ترین صنعت کشور محسوب می‌شود، زیرا بخش عمده‌ای از اشتغال مستقیم و غیرمستقیم را به خود اختصاص داده است و هم به جهت نفوذ اجتماعی محصولات تولیدی آن از تباط مستقیمی با زندگی مردم دارد و به همین علت کوچک‌ترین اتفاقات در این صنعت، زندگی مردم را تحت تأثیر قرار می‌دهد. در سال جاری هم فرآیند واگذاری این دو شرکت در دولت کلید خورد و امروزه با پیگیری واگذاری پارس‌خودرو این روند ادامه دارد. خصوصی‌سازی یک ابزار است و نمی‌توان به منزله یک هدف به آن توجه داشت و به نتایجی هم نمی‌تواند باعث افزایش کارایی و توسعه صنعت شود، بلکه تسهیل‌کننده است در گام نخست باید هدف و چشم‌اندازهای صنعت خودرو را روشن کنیم تا در گام بعد مشخص شود که به منزله یک هدف به آن توجه داشت و به نتایجی هم نمی‌تواند باعث افزایش کارایی و توسعه صنعت شود، بلکه تسهیل‌کننده است

نگرفته باشد و سیاست‌های درست، راهبرد صحیح و چشم‌انداز آینده‌نگرانه‌ای برای خودرو ترسیم نشده باشد، شرکت‌های خودروسازی با سرعت بیشتری به کاهش عمق ساخت داخل، افزایش مونتاژکاری، حفظ تولیدات گذشته و کاهش کیفیت سوق پیدا می‌کنند»

وی می‌افزاید: «به‌طور کلی سیاست‌های صنعتی که امروزه در کشور در جریان است، نمی‌تواند بخش خصوصی را به پیگیری راهبرد کلان مدنظر حاکمیت رهنمون سازد، یعنی مهندسی انگیزه‌های بخش خصوصی به گونه‌ای نیست که به سمت راهبرد کلان حاکمیت در جهت عمق ساخت داخل و افزایش کیفیت محصولات تولیدی آن، ح‌دفع قیمت‌گذاری و

پرو و بحث واگذاری پارس‌خودرو از مجموعه شرکت‌های بی‌سروته گروه خودروسازی سایپا، موضوعات مختلفی مطرح شده است. حسین قربان‌زاده، معاون وزیر امور اقتصادی و دارایی و رئیس سازمان خودروسازی ۱۱آذر ۱۴۰۱ درباره واگذاری خودروسازی سایپا گفته بود: «وزارت صمت تقاضای صدور مجوز شرکت پارس خودرو از زیرمجموعه‌های شرکت سایپا را داشت که این موضوع در جلسات فنی متعددی مورد بحث قرار گرفت و تأکید شد که در موضوع واگذاری شرکت‌های ایران خودرو و سایپا، اولویت واگذاری مدیریت این دو شرکت از سوی دولت است که مقدمه لازم آن، حذف قیمت‌گذاری و

# پرونده

وحد عظیم‌نیا

اقتصاد سیاسی

سرویس اقتصادی ۹۸۴۳۳۹۸۸۴

یکشنبه ۲۵ دی ۱۴۰۱ | ۲۲ جمادی‌الثانی ۱۴۴۴ |

طبعاً رهیافت جمهوری اسلامی ایران مبنی بر «نه شرقی، نه غربی» درباره همه ساخت‌ها از جمله اقتصاد صدق می‌کند. نفی نظام‌های اقتصادی نولیبرالیسم و کمونیسم با پشتوانه «نظام اقتصادی اسلام» است. اما این نظام آنطور که باید، معرفی و مورد توجه قرار نمی‌گیرد. از این جهت در سلسله مطالبی کتاب «نظری به نظام اقتصادی»، مجموعه یادداشت‌های متفکر شهید استاد مرتضی مطهری را بازخوانی می‌کنیم.



## استثمار کارگر در سرمایه‌داری

مشخصه اصلی سرمایه‌داری جدید (کاپیتالیسم) از سرمایه‌داری قدیم - و به طریق اولی از سوسیالیسم- این است که سرمایه‌دار نیروی کار کارگر را برای فروش می‌خرد نه برای آنکه شخصاً به آن احتیاج دارد؛ با این نیروی کار، اضافه ارزش ایجاد می‌کند؛ اضافه ارزش که مولود نیروی کار کارگر است و طبعاً متعلق به خود اوست، همان سودی است که کارفرما می‌برد. این است که می‌گویند سرمایه‌داری جدید عین استثمار کارگر است. آنچه در قدیم به‌عنوان اجاره بوده، این بود که کارگر محصول کار یا نیروی کار خود را به دیگری که به آن احتیاج داشت می‌فروخت و آن دیگری نیز آن کالا را به قیمت واقعی بازاری می‌خرید مثلاً او مستخدم خانه خود یا دفتر خود قرار می‌داد یا به وسیله او دیوار خانه خود را بالا می‌برد، اما با نیروی کار او تجارت نمی‌کرد که مستلزم این باشد به قیمتی بخرد و به قیمت بیشتری محصول آن را بفروشد. در مضاره می‌توان گفت هم سرمایه‌دار می‌کند و هم عامل و هر کدام بر حسب قرارداد سهم خود را می‌برند. در مزارعه نیز هم زمین عمل می‌کند و هم عامل و هر کدام سهم خود را می‌برند و بالاخره صاحب پول یا زمین نمی‌خواهد نیروی کار کارگر را بخرد و محصول کار او را به قیمت بیشتر بفروشد (هر چند مضاره به مزارعه در رژیم‌های غیر سرمایه‌داری نیز بنا بر اصول حضرات مورد خدشه قرار می‌گیرد. در آینده ان‌شاءالله در این جهت بحث خواهد شد) برهانی که در این زمینه اقامه شده است، مشتمل بر دو روای است: ۱. ارزش هر چیزی به واسطه مقدار کاری است که برای آن صورت گرفته است؛ یعنی اولاً مالیات و ارزش به واسطه کار پیدا می‌شود و ثانیاً مقدار و میزان ارزش تابع مقدار، میزان کاری است که روی یک کالا صورت می‌گیرد. ۲. سودی که کارفرما می‌برد، محصول کاری است که کارگر کرده و طبعاً به کارگر تعلق دارد. این سود، ارزش اضافی بر مزد است و بدون دلیل، سرمایه‌دار آن را به خود اختصاص داده است.

## معضل ۴۰ و ۲۴ در صدی سایپا و ایران خودرو

علی‌نبوی، مدیرعامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع (ایدرو) و از رفقای وزیر صمت، ۳۰هر امسال در نشستی با عنوان آنچه «هم‌اندیشی صاحب‌نظران دانشگاهی و فعالان صنعت خودرو با وزیر امور اقتصادی و دارایی در دانشکاه علامه طباطبائی» عنوان شد، گفته بود: «۴۰ درصد سهام سایپا در اختیار شرکت‌های تابعه خودش است و سهامداران غیر نیز همه هستند همچنین ۱۷ درصد سهام در اختیار دولت است. این وضعیت، یک درد باطنی را در شرکت سایپا ایجاد می‌کند، در حقیقت صاحب حق رای، مالکان سهام نیستند، شبیه همین وضعیت را تقریباً برای ایران خودرو داریم، ۲۴ درصد سهام این شرکت در اختیار شرکت‌های تابعه ایران خودرو قرار دارد و ۰ درصد در اختیار شرکت گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو و بقیه در صدهای کمتر قرار دارند که جمعاً ۲۴ درصد در اختیار مدیرعامل ایران خودرو است. این در حالی است که در ایران خودرو سهامداران غیردولتی متعهد وجود دارند که اختیار سهام‌شان را دارند. اگر ما این معضل ۴۰ درصد داخل سایپا و ۲۴ درصد ایران خودرو را حل نکنیم، در زمینه حاکمیت شرکتی این دو شرکت اختلال ایجاد می‌شود.»

**■ مشکل صنعت خودرو حکمرانی است**

میر فتح‌الله، استاد دانشگاه علم و صنعت نیز در همان نشست گفته بود: «در دنیا مدل رقابت انحصاری مرسوم است، اما هیچ‌گاه در دنیا مدل صددرد رقابتی یا صددرد با همه‌نگی و همسویی نداریم. در کشور ما با محدودیت صادرات، اختلالی منطقی نیست که قطعه‌سازان جدا باشند، باید یکپارچه شوند. سهام چرخشی نیز باید واگذار و حتی شرکت‌های وابسته به این دو خودروساز هم باید واگذار شوند. وقتی حکمرانی ضعیف است، دولت دوست دارد مالکیت داشته باشد، زبان خودروسازان در تضاد بین بهره‌وری و قیمت زده است، اما قبل از آن دولت مالکیت داشته و صنعت خودروسازی سود هم داشته است. مشکل صنعت خودرو مالکیت نیست، بلکه حکمرانی آن است. تضاد بین بهره‌وری و قیمت‌گذاری همیشه وجود داشته است؛ به‌نظم اصل ورود حاکمیت به قیمت‌گذاری درست است، اما شیوه ورود و دخالت دولت درست نیست. اگر ایران خودرو و سایپا به بخش خصوصی واگذار شود، صرفه اقتصادی نخواهد داشت، چرا باید هزینه تحقیق و توسعه بدهد، صنعت خودرو از دست می‌رود، دولت حکمرانی برای واگذاری ندارد و واگذاری را اصلاح نمی‌داند.»

**■ صرف خصوصی‌سازی حلال مشکلات نیست**

سمانه عابدی، عضو هیئت علمی دانشکده اقتصاد هم در همان نشست گفته بود: «الکون موضوع نحوه واگذاری به حاشیه رفته است، به نظر می‌رسد بحث واگذاری به‌مشیر دویله شبیه شده است. شکست بازار زمانی رخ می‌دهد که دولت‌ها دخالت می‌کنند، به‌نظم بحران در صنعت خودرو به دلیل دخالت دولت رخ داده است، صرفاً با خصوصی‌سازی نمی‌توان مشکل صنعت خودرو را حل کرد. نمی‌توان گفت به دلیل سهامدار بودن دولت، ما شکست سرمایه‌دای، به هر حال حضور دولت می‌تواند از عوامل ناکارآمدی باشد، بنابراین نیازمند این هستیم که ببینیم کنسورهای دیگر در این صنعت چه کرده‌اند و در خصوص واگذاری، آسیب‌شناسی داشته باشیم و مطالعات انجام دهیم. در مورد موضوع اهلیت، باید گفت شرایط احراز اهلیت در سازمان خصوصی‌سازی است، بنابراین به نظر می‌رسد یکسری نکات باید مدنظر قرار گیرد، به ویژه درباره بعد اجتماعی این قضیه و بحث کارمندان شرکت و… باید نظارت مستمر باشد و اهلیت ثابت شود. دولت داشته باشد، همچنین ادغام شرکت‌های خودروسازی داخلی هم یکی از راهکارهاست. چنین برای این کار دوره مشخص کرده است. اگر قبل از تمام این موارد یک مطالعه جامع و عمیق و برنامه راهبردی درست داشته باشیم، بهتر است ابتدا آسیب‌شناسی کرده و سپس مواردی که عرض کردم را پیگیری کنیم.»