

فرار از باننشستگی یا فرار از ورشکستگی صندوق‌های باننشستگی

تولد باننشستگی در ایران با ابتدای قرن حاضر بر می‌گردد. در سال ۱۳۰۱ قانونی تصویب شد که در آن کارمند با داشتن ۵۵ سال سن و ۲۵ سال سابقه خدمت می‌توانست بانزشته شود. هشت سال بعد شرط سنی از این قانون حذف شد و نهایتاً در سال ۱۳۴۵ قانون استخدام کشوری جایگزین قوانین گذشته شد. در حال حاضر باننشستگی در ایران به سه دسته اختیاری، اجباری و پیش از موعد تقسیم می‌شود. مطابق قوانین جاری کشور، افراد با دارا بودن ۵۰ سال سن و ۲۰ سال سابقه کاری می‌توانند بانزشته شوند و برای باننشستگی مشاغل تخصصی ۶۵ سال سن و ۲۵ سال سابقه، مؤلفه‌های مورد نیاز برای باننشستگی اجباری است. باننشستگی پیش از موعد تابع قوانین موقتی است که معمولاً با سنوات ارفاقی یا بدون آن در مقاطع زمانی خاص اجرا می‌شود. مهم‌ترین چالش در زمینه باننشستگی کارکنان، پرداخت حقوق این دسته از عزیزان است و اینکه وجوه پرداخت حقوق بانزشتگان از چه منابعی باید تأمین شود. این موضوع با افزایش تعداد بانزشتگان در سال‌های اخیر با مشکلات بیشتری مواجه شده‌است. در این تحلیل سعی داریم نشان دهیم هر کارمندی برای باننشستگی نیاز به منابع جدید مالی ندارد و مطالبی که هر ماهه تحت عنوان کسور باننشستگی از حقوق و مزایا کسر می‌گردد، معادل حقوقی است که پس از باننشستگی دریافت خواهد کرد به عبارت دیگر در صورتی که مبالغی که ماهانه از هر شاغلی به عنوان کسور باننشستگی، کسر می‌گردد اگر به صورت صحیح مدیریت شود همین مبالغ کفاف حقوق پس از باننشستگی را می‌دهد.

نکته قابل تأمل در تعیین سقف سن و سابقه و باننشستگی این است که هر چه میزان این اعداد بیشتر باشد و کارکنان در بتر بانزشته شوند این صندوق‌های باننشستگی هستند که بیشترین منفعت را از این سیاست خواهند برد.بنابر این این صندوق‌ها با تحلیل‌های گوناگون سعی دارند واقعیت منابع مالی خود را وارونه جلوه دهند و با دلایلی بی‌اساس سعی در افزایش سن و سابقه باننشستگی دارند. به عنوان مثال افزایش پنج ساله سن باننشستگی، در واقع یعنی کاهش پرداخت پنج سال حقوق باننشستگی توسط این صندوق‌ها. ضربی تحت عنوان نسبت پشتیبانی (نسبت بیمه شده به مستمری بگیر) وجود دارد که در بسیاری از تحلیل‌های صندوق‌های باننشستگی از آن به عنوان شاهد تجزیه و تحلیل استفاده می‌کنند یا این مضمون که این نسبت طی ۲۰ سال گذشته کاهش زیادی داشته و به عنوان مثال از عدد ۲۴ به ۵ رسیده‌است. یعنی در واقع، در حال حاضر به ازای هر پنج شاغلی که حق بیمه پرداخت می‌کند یک نفر مستمری بگیر وجود دارد و ادعای این صندوق‌ها این است که به دلیل اینکه این نسبت طی سال‌های اخیر کاهش داشته منابع صندوق باننشستگی نیز کاهش داشته‌است.اما این موضوع اساساً مرتبط با عدم توانایی پرداخت حقوق بانزشتگان نیست زیرا با توجه به «ارزش آتی مرکب پول» اگر حتی نیمی از پرداختی کسور باننشستگی و باننشستگی فرد برای باننشستگی ذخیره شود و نصف دیگر در سایر هزینه‌ها مانند درمان هزینه نشود، ارزش مرکب این پرداختی‌ها بیشتر از مبالغی است که در زمان باننشستگی به وی پرداخت می‌شود. بنابر این ارائه نسبت پشتیبانی برای نشان دادن وضعیت مالی صندوق‌های باننشستگی شاخص مناسبی نیست. صندوق‌های باننشستگی مواردی به غیر از پرداخت حقوق باننشستگی مانند درمان، کمک هزینه ازدواج، مرخصی ایام بارداری کمک هزینه گفتن و دفن را دارند.اما مطابق آمار ۱۸ درصد پرداخت حق بیمه هر شاغل به تعهدات کوتاه‌مدت و بلندمدت باننشستگی می‌یابد و ۹درصد سهم درمان است.بنابر این در محاسبات حاضر نیمی از پرداختی حق بیمه برای باننشستگی در نظر گرفته شده‌است.

صندوق‌های باننشستگی به دلیل فرار از ورشکستگی سعی بر این دارند سن بانزشتگان را در کشور بالا ببرند که به صورت موقتی از خطر ورشکستگی رهایی یابند و مدت عمر بانزشته در صندوق باننشستگی کوتاه‌تر شود و مبالغ کمتری به مستمری‌بگیران پرداخت کنند. این در حالی است که هزینه تمام‌شده برای شاغل با سابقه ۳۰ سال سابقه بیشتر از چندین‌گانه هزینه پرداخت بود در شرایط فعلی دولت می‌توانند با باننشستگی به موقع شرایط را برای جذب نیروی جایگزین جوان یا صرفه‌جویی اقتصادی فراهم آورد به نوعی که دولت با ذخیره هزینه برای پرداخت حقوق و مزایای شاغل در ۳۰ ساله می‌تواند دو فرد جوان را به همان هزینه به کار بگیرد یا این رقم در صرفه‌جویی‌های اقتصادی خود را نشان دهد. علی ایحال صندوق‌های باننشستگی ناگزیر از تغییر رویه خود در هزینه‌کرد هستند و لازم است هزینه‌های انجام شده مطابق با فلسفه وجودی آن صورت گیرد و در صورت انجام هزینه‌با روش فعلی ورشکستگی این صندوق‌ها محتمل خواهد بود. افزایش سن و سابقه باننشستگی موجب افزایش میانگین سنی شاغلین و عدم جایگزینی نیروی جوان به جای نیروی مسن و اقدامی در جهت به تعویق انداختن ورشکستگی بانندوق‌های باننشستگی است. لازم است صندوق‌های باننشستگی با بازتعریف ساختار و وظایف خود نسبت به تعریف ساختارهای اقتصادی کارآمد جهت تأمین آتیةبیمه‌شدگان خودبااستفاده از ظرفیت مالی تأمین شده پس انداز خود کارمند باشند و نه به فکر دریافت تعداد بیشتر مستمری بگیر و جلوگیری از خروج بیمه‌شدگان فعلی.

صندوق‌های باننشستگی باید ساختار اقتصادی خود را به گونه‌ای تنظیم کنند که وجوه دریافتی بابت حق باننشستگی هر شاغلی پس از طی مسیر زنجیره ارزش ساز اقتصادی، در پایان باننشستگی به خود فرد مسترد گردد. در واقع آنها باید برای هر شاغل طی سی سال بنگاهی را برپا کنند که پس از باننشستگی از همان بنگاه جهت پرداخت حقوق باننشستگی استفاده کنند.اما متأسفانه چنین استراتژی در صندوق‌های باننشستگی کشور وجود ندارد و وجوه دریافتی امروز شاغلین را به باننشستگی‌های گذشته تخصیص می‌دهند. زیرا در گذشته از وجوه دریافتی شاغلین در جهت سرمایه‌گذاری استفاده نکرده‌است. پیشنهاد می‌گردد کارکنان در زمینه سرمایه‌گذاری در صندوق‌های باننشستگی یا سرمایه‌گذاری بیمه عمر و پس انداز به عنوان فیش دوم حقوقی مخیر باشند. این صورت شرکت‌های بیمه‌گر مطمئناً پرداخته بیشتری نسبت به صندوق‌های باننشستگی به شاغلین خواهند داشت همچنین نوع سرمایه‌گذاری صندوق‌های باننشستگی جهت اطلاع افراد عضو، شفاف باشد و برنامه بلندمدت در این زمینه ارائه شود.

گزارش خبر استفاده از افراد پر قدرت در هیئت‌مدیره خودروسازان برای فرار از پاسخگویی

متأسفانه در ایران رسم شده شرکت‌ها برای آنکه پاسخگو نباشند و تخلفات خود را ادامه دهند، معمولاً از افرادی که دارای رانت پر قدرت هستند در هیئت‌مدیره‌ها و مشاوره‌ها استفاده کنند. حشمت الله فلاحت‌پیشه، عضو کمیسیون امنیت ملی مجلس با بیان این مطلب گفت: باید اعضای هیئت‌مدیره شرکت‌های خودروساز به همراه عنوان شخصیت حقوقی‌شان اعلام و احرام مردم از آن مطلع شوند. وی در گفت‌وگو با خط بازار با اشاره به اینکه شخصیت حقوقی این افراد برای مردم مهم است، خاطر نشان کرد: افرادی با استفاده از جایگاه‌های حقوقی به عنوان هیئت مدیره شرکت‌های خودروسازی با تأییه آنان منصوب شده‌اند و این موضوع باعث شده صنعت خودروسازی در قبال حتی مجلس هم پاسخگو نباشد. وی تصریح کرد: علا وجود رانت برخی از افراد قدرتمند که جایگاه حقوقی دارند سبب شده پاسخگویی صورت نگیرد. وی با بیان اینکه فسادآمیزترین خودر شده‌ها در حوزه هیئت مدیر شرکت‌های وجود دارد، گفت: برخی شرکت‌هایی که قراربود منافع آنان از خدمت مستضعفان، عمران و توسعه کشور باشند عملاً به رانت‌های قدرت تبدیل شده‌اند.

۴ گزارش یک‌به‌نابر قاسمی

۱۳۰۱ قانونی تصویب شد که در آن کارمند با داشتن ۵۵ سال سن و ۲۵ سال سابقه خدمت می‌توانست بانزشته شود. هشت سال بعد شرط سنی از این قانون حذف شد و نهایتاً در سال ۱۳۴۵ قانون استخدام کشوری جایگزین قوانین گذشته شد. در حال حاضر باننشستگی در ایران به سه دسته اختیاری، اجباری و پیش از موعد تقسیم می‌شود. مطابق قوانین جاری کشور، افراد با دارا بودن ۵۰ سال سن و ۲۰ سال سابقه کاری می‌توانند بانزشته شوند و برای باننشستگی مشاغل تخصصی ۶۵ سال سن و ۲۵ سال سابقه، مؤلفه‌های مورد نیاز برای باننشستگی اجباری است. باننشستگی پیش از موعد تابع قوانین موقتی است که معمولاً با سنوات ارفاقی یا بدون آن در مقاطع زمانی خاص اجرا می‌شود. مهم‌ترین چالش در زمینه باننشستگی کارکنان، پرداخت حقوق این دسته از عزیزان است و اینکه وجوه پرداخت حقوق بانزشتگان از چه منابعی باید تأمین شود. این موضوع با افزایش تعداد بانزشتگان در سال‌های اخیر با مشکلات بیشتری مواجه شده‌است. در این تحلیل سعی داریم نشان دهیم هر کارمندی برای باننشستگی نیاز به منابع جدید مالی ندارد و مطالبی که هر ماهه تحت عنوان کسور باننشستگی از حقوق و مزایا کسر می‌گردد، معادل حقوقی است که پس از باننشستگی دریافت خواهد کرد به عبارت دیگر در صورتی که مبالغی که ماهانه از هر شاغلی به عنوان کسور باننشستگی، کسر می‌گردد اگر به صورت صحیح مدیریت شود همین مبالغ کفاف حقوق پس از باننشستگی را می‌دهد.

نکته قابل تأمل در تعیین سقف سن و سابقه و باننشستگی این است که هر چه میزان این اعداد بیشتر باشد و کارکنان در بتر بانزشته شوند این صندوق‌های باننشستگی هستند که بیشترین منفعت را از این سیاست خواهند برد.بنابر این این صندوق‌ها با تحلیل‌های گوناگون سعی دارند واقعیت منابع مالی خود را وارونه جلوه دهند و با دلایلی بی‌اساس سعی در افزایش سن و سابقه باننشستگی دارند. به عنوان مثال افزایش پنج ساله سن باننشستگی، در واقع یعنی کاهش پرداخت پنج سال حقوق باننشستگی توسط این صندوق‌ها. ضربی تحت عنوان نسبت پشتیبانی (نسبت بیمه شده به مستمری بگیر) وجود دارد که در بسیاری از تحلیل‌های صندوق‌های باننشستگی از آن به عنوان شاهد تجزیه و تحلیل استفاده می‌کنند یا این مضمون که این نسبت طی ۲۰ سال گذشته کاهش زیادی داشته و به عنوان مثال از عدد ۲۴ به ۵ رسیده‌است. یعنی در واقع، در حال حاضر به ازای هر پنج شاغلی که حق بیمه پرداخت می‌کند یک نفر مستمری بگیر وجود دارد و ادعای این صندوق‌ها این است که به دلیل اینکه این نسبت طی سال‌های اخیر کاهش داشته منابع صندوق باننشستگی نیز کاهش داشته‌است.اما این موضوع اساساً مرتبط با عدم توانایی پرداخت حقوق بانزشتگان نیست زیرا با توجه به «ارزش آتی مرکب پول» اگر حتی نیمی از پرداختی کسور باننشستگی و باننشستگی فرد برای باننشستگی ذخیره شود و نصف دیگر در سایر هزینه‌ها مانند درمان هزینه نشود، ارزش مرکب این پرداختی‌ها بیشتر از مبالغی است که در زمان باننشستگی به وی پرداخت می‌شود. بنابر این ارائه نسبت پشتیبانی برای نشان دادن وضعیت مالی صندوق‌های باننشستگی شاخص مناسبی نیست. صندوق‌های باننشستگی مواردی به غیر از پرداخت حقوق باننشستگی مانند درمان، کمک هزینه ازدواج، مرخصی ایام بارداری کمک هزینه گفتن و دفن را دارند.اما مطابق آمار ۱۸ درصد پرداخت حق بیمه هر شاغل به تعهدات کوتاه‌مدت و بلندمدت باننشستگی می‌یابد و ۹درصد سهم درمان است.بنابر این در محاسبات حاضر نیمی از پرداختی حق بیمه برای باننشستگی در نظر گرفته شده‌است.

صندوق‌های باننشستگی به دلیل فرار از ورشکستگی سعی بر این دارند سن بانزشتگان را در کشور بالا ببرند که به صورت موقتی از خطر ورشکستگی رهایی یابند و مدت عمر بانزشته در صندوق باننشستگی کوتاه‌تر شود و مبالغ کمتری به مستمری‌بگیران پرداخت کنند. این در حالی است که هزینه تمام‌شده برای شاغل با سابقه ۳۰ سال سابقه بیشتر از چندین‌گانه هزینه پرداخت بود در شرایط فعلی دولت می‌توانند با باننشستگی به موقع شرایط را برای جذب نیروی جایگزین جوان یا صرفه‌جویی اقتصادی فراهم آورد به نوعی که دولت با ذخیره هزینه برای پرداخت حقوق و مزایای شاغل در ۳۰ ساله می‌تواند دو فرد جوان را به همان هزینه به کار بگیرد یا این رقم در صرفه‌جویی‌های اقتصادی خود را نشان دهد. علی ایحال صندوق‌های باننشستگی ناگزیر از تغییر رویه خود در هزینه‌کرد هستند و لازم است هزینه‌های انجام شده مطابق با فلسفه وجودی آن صورت گیرد و در صورت انجام هزینه‌با روش فعلی ورشکستگی این صندوق‌ها محتمل خواهد بود. افزایش سن و سابقه باننشستگی موجب افزایش میانگین سنی شاغلین و عدم جایگزینی نیروی جوان به جای نیروی مسن و اقدامی در جهت به تعویق انداختن ورشکستگی بانندوق‌های باننشستگی است. لازم است صندوق‌های باننشستگی با بازتعریف ساختار و وظایف خود نسبت به تعریف ساختارهای اقتصادی کارآمد جهت تأمین آتیةبیمه‌شدگان خودبااستفاده از ظرفیت مالی تأمین شده پس انداز خود کارمند باشند و نه به فکر دریافت تعداد بیشتر مستمری بگیر و جلوگیری از خروج بیمه‌شدگان فعلی.

صندوق‌های باننشستگی باید ساختار اقتصادی خود را به گونه‌ای تنظیم کنند که وجوه دریافتی بابت حق باننشستگی هر شاغلی پس از طی مسیر زنجیره ارزش ساز اقتصادی، در پایان باننشستگی به خود فرد مسترد گردد. در واقع آنها باید برای هر شاغل طی سی سال بنگاهی را برپا کنند که پس از باننشستگی از همان بنگاه جهت پرداخت حقوق باننشستگی استفاده کنند.اما متأسفانه چنین استراتژی در صندوق‌های باننشستگی کشور وجود ندارد و وجوه دریافتی امروز شاغلین را به باننشستگی‌های گذشته تخصیص می‌دهند. زیرا در گذشته از وجوه دریافتی شاغلین در جهت سرمایه‌گذاری استفاده نکرده‌است. پیشنهاد می‌گردد کارکنان در زمینه سرمایه‌گذاری در صندوق‌های باننشستگی یا سرمایه‌گذاری بیمه عمر و پس انداز به عنوان فیش دوم حقوقی مخیر باشند. این صورت شرکت‌های بیمه‌گر مطمئناً پرداخته بیشتری نسبت به صندوق‌های باننشستگی به شاغلین خواهند داشت همچنین نوع سرمایه‌گذاری صندوق‌های باننشستگی جهت اطلاع افراد عضو، شفاف باشد و برنامه بلندمدت در این زمینه ارائه شود.

بنگاههای مشمول صدر اصل ۴۴ یا بند «ج» سیاست‌های کلی اصل ۴۴ و در نتیجه بند ۱ اصل ۱۱۰ مغایر این قانون است. در بند ج آمده است: در معادن و صنایع بزرگ و صنایع مادر، دولت می‌تواند فقط ۸۰ درصد از سهامش را واگذار کند. به عبارت دیگر اگر چه هم اکنون نگاهی به شرکت کبب سهام داران نفتی می‌دهد که سهام دولتی بسیار بیشتری از ۲۰ درصد است، این سهام‌ها قابل واگذاری نیست. در صد است ولی در ظاهر چون سهم ۱۴ درصدی ایران خودرو و ۱۷/۳۱ درصدی سایپا دولت کمتر از ۲۰ درصد است، این سهام‌ها قابل واگذاری نیست. اتفاق بیفتد. البته در شرایط فعلی کارشناسان مجلس نسبت به اصلاح طرح ساماندهی صنعت خودروسازی کشور در ماده ۲ طرح مذکور، عبارت «تصدی‌گری دولت خاتمه یافته» حذف شد.

به این ترتیب بحث و تردید در مورد سهام دولتی شرکت‌های خودروساز منتفی شده و با توجه به اینکه این سهم در شرکت‌های خودروساز کمتر از ۲۰ درصد است نباید انتظار داشت که این واگذاری اتفاق بیفتد. البته در شرایط فعلی کارشناسان معتقدند با توجه به انحصاری بودن بازار خودرو، واگذاری سهم خودروسازان فقط باعث تشدید انحصار و بدتر شدن وضعیت بازار خواهد شد. از همین رو می‌توان تفسیر شورای نگهبان از بند ج سیاست‌های کلی اصل ۴۴ را مهر پایانی بر موضوع واگذاری باقی مانده سهام دولت در ایران خودرو و سایپا دانست.

■ **تأکید وزیر صنعت بر واگذاری تا پایان سال آینده**
برغم مغایرت قانونی واگذاری خودروسازان به بخش خصوصی، وزیر صمت همچنان بر واگذاری سهام دولتی تأکید دارد و معتقد است که موانع موجود در مسیر این واگذاری در نهایت برطرف خواهد شد.

۲ گزارش یک‌به‌نابر قاسمی افزایش ۲۱ درصدی نرخ عوارض آزادراه‌ها

بر اساس ابلاغیه وزارت راه و شهرسازی به صورت میانگین ۲۱ درصد نرخ عوارض آزادراهی که کشور افزایش پیدا کرده، این در حالی است که خدمات مناسبی در بسیاری از این آزادراه‌ا ارائه نمی‌شود و مسافران همچنان از نبود روشنایی کافتی و کیفیت آسفالت‌ها ناراضی هستند.

به گزارش «جوان آنلاین» یکی از مسائلی که به گزارش هشدارندهدنه اهانمی‌با رانندگی در مسیر آزادراه‌ها مسافران شده، موضوع عوارض آزادراه‌ها بوده که بی‌منطق گران است و البته هر چند وقت یکبار گران‌تر هم می‌شود. در واقع نحوه قیمت‌گذاری عوارض آزادراه‌ها همیشه برای مردم مبهم بوده و این سؤال را برایشان ایجاد کرده که افزایش نرخ عوارضی آزادراه بر چه پایه و اساسی است و این مبلغ در ازای چه خدماتی دریافت می‌شود؟ به گفته صاحبزنان‌باز آنجایی که مدت‌زمان اجرای پروژه‌های عمرانی مانند ساخت آزادراه‌ها در کشور ما بسیار طولانی است و چندین سال طول می‌کشد، بنابر این پیمانکاران پروژه، هزینه کم‌کاری و سوءمدیریت خودرا به گردن مسافران و مردم می‌اندازند و با افزایش غیر منطقی عوارض عبور و مرور از آزادراه‌ها، زیان خود را جبران می‌کنند. در این میان مسئولان وزارت راه که به عنوان کارفرما مکلفند به عملکرد پیمانکاران نظارت‌کننده به دلایل نامعلومی همواره با این خواست پیمانکار پروژه همراهی کرده و با افزایش عوارض بر اساس نرخ تورم سالانه موافقت می‌کنند.

اخیراً خبری مبنی بر افزایش نرخ عوارض آزادراه‌ها با دستور وزیر راه و شهرسازی منتشر شده‌است که بر اساس ابلاغیه وزیر راه و شهرسازی به صورت میانگین ۲۱ درصد نرخ عوارض آزادراهی در کشور

اقتصاد۲۴۹۸۹۸۴۳۰ سرویس اقتصادی

گزارش «جوان» از موافقان و مخالفان قدرتمند واگذاری ایران خودرو و سایپا

شورای نگهبان با واگذاری خودروسازان مخالفت کرد

شورای نگهبان واگذاری سهام خودروسازان را مغایر با سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی عنوان کرد، اما مسئولان سازمان خصوصی مدعی‌اند که وزارت اقتصاد مجوز واگذاری باقیمانده سهام دولت در ۲ شرکت خودروسازی را از شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا دریافت کرده‌است



جوان

رضا رحمانی که زمانی در خانه ملت مسئولیت قانون‌گذاری داشت، اکنون به دنبال راه‌های جدید برای واگذاری سهام و رفع مغایرت‌های قانونی است. وی می‌گوید: در حال حاضر در بخش واگذاری سهام دولت در حوزه خودروسازی سه بسته واگذاری تعیین کرده‌ایم، بسته اول مربوط به واگذاری اموال و املاک غیر تولیدی است، بسته دوم واگذاری نیز مربوط به شرکت‌های تابعه و بسته سوم هم در ارتباط با شرکت‌های اصلی است که این واگذاری‌ها بر اساس برنامه در حال انجام است. زهره عالی‌پور، معاون سازمان خصوصی‌سازی نیز با اشاره به موافقت شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا با واگذاری باقی‌مانده سهام دولت در ایران خودرو و سایپا می‌گوید: وزارت اقتصاد مجوز واگذاری باقی مانده سهام دولت در دو شرکت شرکت خودروسازی را از شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا دریافت کرده‌است.

■ **واگذاری خودروسازان، رفتن به بیراهه است**

همچنین بهزاد اعتمادی، قائم مقام سازمان گسترش در این خصوص به «فارس» می‌گوید: سازمان گسترش به عنوان سهامدار باقیمانده دولتی در دو شرکت ایران خودرو و سایپا بارها مخالفت خود را با واگذاری این بخش از سهام خودروسازان اعلام کرده‌است. واگذاری سهام ۱۷ و درصدی دو شرکت ایران خودرو و سایپا به بخش خصوصی به بیراهه رفتن است. اعتمادی با بیان اینکه واگذاری باقی مانده سهام دو شرکت ایران خودرو و سایپا به بخش خصوصی عملی نخواهد شد، می‌گوید: موضوع مخالفت ایدرو به گزارش «جوان آنلاین» یکی از مسائلی که موانع موجود در مسیر این واگذاری در نهایت برطرف خواهد شد.

رضا رحمانی که زمانی در خانه ملت مسئولیت قانون‌گذاری داشت، اکنون به دنبال راه‌های جدید برای واگذاری سهام و رفع مغایرت‌های قانونی است. وی می‌گوید: در حال حاضر در بخش واگذاری سهام دولت در حوزه خودروسازی سه بسته واگذاری تعیین کرده‌ایم، بسته اول مربوط به واگذاری اموال و املاک غیر تولیدی است، بسته دوم واگذاری نیز مربوط به شرکت‌های تابعه و بسته سوم هم در ارتباط با شرکت‌های اصلی است که این واگذاری‌ها بر اساس برنامه در حال انجام است. زهره عالی‌پور، معاون سازمان خصوصی‌سازی نیز با اشاره به موافقت شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا با واگذاری باقی‌مانده سهام دولت در ایران خودرو و سایپا می‌گوید: وزارت اقتصاد مجوز واگذاری باقی مانده سهام دولت در دو شرکت شرکت خودروسازی را از شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا دریافت کرده‌است.

■ **واگذاری خودروسازان، رفتن به بیراهه است**
همچنین بهزاد اعتمادی، قائم مقام سازمان گسترش در این خصوص به «فارس» می‌گوید: سازمان گسترش به عنوان سهامدار باقیمانده دولتی در دو شرکت ایران خودرو و سایپا بارها مخالفت خود را با واگذاری این بخش از سهام خودروسازان اعلام کرده‌است. واگذاری سهام ۱۷ و درصدی دو شرکت ایران خودرو و سایپا به بخش خصوصی به بیراهه رفتن است. اعتمادی با بیان اینکه واگذاری باقی مانده سهام دو شرکت ایران خودرو و سایپا به بخش خصوصی عملی نخواهد شد، می‌گوید: موضوع مخالفت ایدرو به گزارش «جوان آنلاین» یکی از مسائلی که موانع موجود در مسیر این واگذاری در نهایت برطرف خواهد شد.

به این ترتیب بحث و تردید در مورد سهام دولتی شرکت‌های خودروساز منتفی شده و با توجه به اینکه این سهم در شرکت‌های خودروساز کمتر از ۲۰ درصد است نباید انتظار داشت که این واگذاری اتفاق بیفتد. البته در شرایط فعلی کارشناسان معتقدند با توجه به انحصاری بودن بازار خودرو، واگذاری سهم خودروسازان فقط باعث تشدید انحصار و بدتر شدن وضعیت بازار، انحصار خواهد شد. از همین رو می‌توان تفسیر شورای نگهبان از بند ج سیاست‌های کلی اصل ۴۴ را مهر پایانی بر موضوع واگذاری باقی مانده سهام دولت در ایران خودرو و سایپا دانست.

۲ گزارش یک‌به‌نابر قاسمی افزایش ۲۱ درصدی نرخ عوارض آزادراه‌ها

گرانی عوارض آزادراه‌ها در ازای خدماتی که ارائه نمی‌شود

کدام از ساکنان پردیس که برای رفت و آمد به محل کار خود هر روز از این عوارضی عبور کند، باید روزانه ۱۰ هزار تومان بپردازد!

الته در دستورالعمل ارسالی وزارت راه و شهرسازی آمده‌است: خودروهای عمومی که بیش از ۴۰ بار در یک عوارضی در طول یک ماه عبور کنند ۵۰ درصد تخفیف می‌گیرند. ۲۰ درصد تخفیف مربوط به خودروهای پلاک عمومی و ۳۰ درصد مربوط به تردد بیش از ۴۰ بار خودروها در ماه است. موضوعی که باعث شد تا کمتر کسی تمایل به تردد از این آزادراه داشته باشد و تصمیم بگیرد که از جاده قدیم تهران روده‌ن رفت و آمد کند. در چنین شرایطی اسمال نیز برای بار دیگر، مبلغ این عوارضی افزایش یافته و به رقم ۵ هزار تومان رسیده‌است، یعنی هر

پیمانکاران برای ایمن‌سازی مسیر آزادراه صورت بگیرد یا این اقدامات در حد و اندازه‌ای نبوده که رانندگان و مردم منطقه را راضی کند.
■ **وعده‌های بی‌عمل برای ساکنان اطراف آزادراه‌ها**
هنوز از یادها نرفته است که اواخر تابستان سال گذشته عوارضی تهران– پردیس با افزایش ۲۸ درصدی به رقم ۴ هزار و ۵۰۰ تومان رسید. موضوعی که باعث شد تا کمتر کسی تمایل به تردد از این آزادراه داشته باشد و تصمیم بگیرد که از جاده قدیم تهران روده‌ن رفت و آمد کند. در چنین شرایطی اسمال نیز برای بار دیگر، مبلغ این عوارضی افزایش یافته و به رقم ۵ هزار تومان رسیده‌است، یعنی هر



مسیر باید ۵ هزار تومان بپردازد.»

شناسایی ۵۸۰ تخلف کسب و کار اینترنتی

نتایج پایش ۳۵۰۰ کسب و کار دارای نماد اعتماد الکترونیکی، حاکی از آنست که فعالیت ۵۸۰ کسب و کار با تخلف همراه بوده‌است. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، علی رهبری رئیس مرکز توسعه تجارت الکترونیکی در حاشیه پنجاه و چهارمین جلسه کمیته نظارت بر کسب و کارهای اینترنتی در جمع خبرنگاران گفت: در ۳۳۰ کسب و کار اینترنتی، در گاه پرداخت در حالی فعال بوده که تاریخ اعتبار نماد این کسب و کار، ابطال، تعلیق یا منقضی شده بود، در ۱۸۰ کسب و کار با وجود تعلیق، از لوگوی اعتماد الکترونیک استفاده شده‌است و ۷۰ کسب و کار اینترنتی نیز به عرض کالاهای ممنوعه از جمله سکه، رمزارز، دارو، اسلحه و مشروبات الکلی اقدام کرده‌بودند.

وی با اشاره به مرحله نخست طرح پایش هوشمند کسب و کارها در فضای مجازی افزود: تا پیش از این، نظارت‌ها بر فعالیت کسب و کارهای اینترنتی به صورت سنتی و انسانی محور انجام می‌شد، اما با اقدامات انجام گرفته در ماه‌های گذشته، طرح پایشگر هوشمند به اجرا در آمد که این پایشگر هوشمند با سه نوع سناریوی پایش، کسب و کارهای اینترنتی را در حوزه پایش فروش کالاهای ممنوعه، پایش اصالت نماد الکترونیک و پایش استفاده از درگاه‌های پرداخت مورد نظارت و بازرسی قرار داد.

رئیس مرکز توسعه تجارت الکترونیک و وزارت صمت با بیان اینکه در مراحل بعدی این طرح، پایشگر هوشمند همه کسب و کارهای اینترنتی و حتی کسب و کارهای فعال در پیام‌رسان‌ها و شبکه‌های اجتماعی را مورد رصد و پایش مستمر قرار خواهد داد؛افزود: هم اکنون حدود ۵۴ هزار کسب و کار اینترنتی دارای نماد اعتماد هستند و حدود ۳۸۰ هزار کسب و کار هم بدون اخذ این نماد در حال فعالیت هستند، بنابر این با توجه به گستردگی پایش‌ها و همچنین پیچیدگی‌های فنی، در نظر داریم به منظور استفاده از توان علمی نخبگان و دانشگاهیان و پردازش هر چه بهتر اطلاعات و پایش دقیق‌تر کسب و کارهای اینترنتی مسابقه بزرگی برقرار کنیم.

وی در ادامه با تأکید بر تغییر الگوی ذهنی در موضوع کسب و کارهای اینترنتی گفت: ما در این تغییر الگویی به دنبال آن هستیم تا به سستی حرکت کنیم که با تسهیل فرایند صدور نماد اعتماد، شکل‌گیری کسب و کارهای نوپا را تسهیل کنیم؛ اما در ادامه قصد داریم تا با تقویت نظارت‌ها و پایش‌ها، از حقوق مصرف‌کنندگان نیز حمایت کنیم.

آقای رهبری با تأکید بر رتبه‌بندی کسب و کارهای اینترنتی افزود: ما به دنبال رتبه‌بندی کسب و کارهای اینترنتی هستیم که در این باره اطلاعات مورد نظر جمع‌آوری شده و تا پایان شهریور ماه یا اوایل مهر، نتایج رتبه‌بندی کسب و کارهای اینترنتی را اعلام می‌کنیم.

وی اضافه کرد: رتبه‌بندی کسب و کارهای اینترنتی بر اساس شکایت‌های مشتریان، سوابق کسب و کار،ها، توان مدیریتی و مواردی از این دست انجام می‌شود تا کاربران و مصرف‌کنندگان بتوانند هر سایت تا چه اندازه، قابل اعتماد است.

.....

شناسایی دهک‌های پر درآمد برای حذف یارانه تا پایان سال

وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی با تأکید بر حذف دهک‌های پر درآمد تا پایان امسال گفت: امکان شناسایی سه دهک سخت‌است و ما با دقت و وسواس شناسایی افراد پر درآمد را انجام می‌دهیم تا آخر شهریور پایش‌های شناسایی آغاز می‌شود و امیدواریم تا پایان سال شناسایی به اتمام برسد. به گزارش «فارس» محمد شریعتمداری در حاشیه نشست زنان توانگر در پاسخ به سؤالی مربوط به تکلیف دولت برای شناسایی دهک‌های پردرآمد و حذف یارانه آنها گفت: مساه قبل مهلت اجرای آیین‌نامه و دستورالعمل شناسایی دهک‌های پردرآمد به پایان رسید و ابلاغ کشد، در آیین‌نامه علاوه بر اینکه وزارت تعاون مسئول است، با همکاری وزارت ارتباطات و سازمان برنامه‌بودجه، وزارت کشور در جهت اجرای دستورالعمل اقدام می‌کنند.

وی گفت: همچنین استانداران برای شناسایی اقشار با درآمد بالا همکاری می‌کنند و بانک‌های اطلاعاتی موجود استان‌ها را باید شناسایی و معرفی کنند که البته هنوز این دستورالعمل به استانداران ابلاغ نشده‌است، به‌حض اینکه دستورالعمل اجرایی ابلاغ و ابلاغ شود، کار شناسایی دهک‌ها انجام می‌شود. وزیر تعاون گفت: همه دستگاه‌ها هنوز اطلاعات مربوطه را به استانداران نداده‌اند و مطمئن‌داشته باشید هر میزان که امکان شناسایی اقشار پردرآمد وجود داشته باشد، طرح شناسایی دهک‌ها و حذف یارانه آنها تا پایان سال شناسایی به اتمام برسد. شریعتمداری در پاسخ به سؤالی در مورد امکان حذف سه دهک از یارانه شناسایی افراد پردرآمد را انجام می‌دهیم تا آخر شهریور این شناسایی آغاز می‌شود و امیدواریم تا پایان سال شناسایی به اتمام برسد. وزیر تعاون همچنین با بیان اینکه با همکاری بانک توسعه تعاون، کارتهای مزایه ۵۰۰ میلیون تومانی با نرخ ۱۰ درصد برای شرکت‌های تعاونی در نظر گرفته می‌شود، گفت: قدم بعدی برای اختصاص منابع قرض‌الحسنه به تعاون و وام‌های ۱۰ میلیون تومانی اشتغال روستایی برداشته خواهد شد.

.....

افزایش ۲۱ درصدی قیمت بلیت قطار در مسیرهای پرتردد

وزیر راه و شهرسازی از افزایش ۲۱ درصدی قیمت بلیت قطار در مسیرهای پرتردد خبر داد و گفت: امیدواریم شرکت‌های ریلی کیفیت خدمات خود را افزایش دهند و وضایت مردم را جلب کنند. به گزارش پارسینه، محمد اسلامی در جمع خبرنگاران اظهار داشت: ۲ هزار میلیارد تومان وزارت راه و شهرسازی با سازمان برنامه و بودجه قرارداد امضا کرده که شرکت تولیدکننده ناوگان ریلی و ۱۶ شرکت بهره‌بردار در این قرارداد وارد می‌شوند.

وی با بیان اینکه امضای این قرارداد سبب شد تا شرکت‌های تولیدکننده ناوگان ریلی که سال گذشته فعالیت آنها متوقف شد؛بدو، امسال همگی فعال شوند، در پاسخ به پرسشی درباره افزایش قیمت بلیت قطار گفت: شرکت‌های حمل و نقل ریلی همگی به بخش خصوصی تعلق دارند و وقتی هر ساله رقم جدید حقوق و مزایا تصویب می‌شود، کارکنان این شرکت‌ها مشمول این افزایش می‌شوند. همچنین برخی کالاهایی که در داخل قطار توزیع می‌شود با افزایش رو به رو شده و این هزینه‌ها بر شرکت‌های ریلی تحمیل شده است.

وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: ما در شورای عالی ترابری با حضور سازمان تعزیرات و سازمان حمایت ملی را که برای افزایش قیمت مسیرهای ریلی تعیین کرده‌ایم با رعایت حال مردم تعدیل کردیم. اما این شرکت‌ها به صورت در آمد– هزینه اداره می‌شوند و دولت نمی‌تواند منابع یارانه‌ای خود را به پول بلیت قطار اختصاص دهد. مانند مسیر تهران – مشهد را با حداقل افزایش قیمت، نرخ جدید را تعیین کنیم. این متوسط ۲۱ درصد افزایش قیمت بلیت قطار مصوبه قانونی است و امیدواریم شرکت‌های ریلی کیفیت خدمات خود را افزایش داده و رضایت مردم را جلب کنند. وزیر راه در پاسخ به پرسشی مبنی بر قیمت بلیت هواپیما گفت: ما با تخلف و رانفرهوشی برخی خود می‌کنیم، به قیمت بلیت هواپیما، نرخ مصوب از ۹۷ تا ۱۲۰ درصد افزایش می‌دهیم. بر این نرخ‌ها بلیت خریداری کند می‌تواند به سازمان هواپیمایی کشوری شکایت کند. شرکت هواپیمایی گرانفرهوش نیز جریمه‌شده و ملاک ما نرخ مصوب آذر ۹۷ خواهد بود.