

صندوق توسعه

پوست اندازی مدیریتی می‌خواهد

بارها درباره فاصله گرفتن صندوق توسعه ملی از مأموریت اصلی خود و شکل‌گیری رویه‌های نگران‌کننده بودیم و حداقل در مطلبی با عنوان «رنج صندوق توسعه از مدیریت نامبشی» تأکید کردیم که این صندوق نباید از مأموریت بنیادین خود فاصله بگیرد. حالا گزارش دیوان محاسبات کشور به‌عنوان نهاد نظارتی مجلس، بار دیگر یکی از همین انحرافات را به‌صورت مشخص مطرح کرده است مبنی بر اینکه «صندوق توسعه ملی با وجود ممنوعیت قانونی ورود به بنگاه‌داری، ساختمانی فاقد سند رسمی مالکیت را به‌عنوان آورده غیر نقدی برای افزایش سرمایه بانک سینما متناسب با سهام خود در این بانک، واگذار کرده و با وجود تعویق دو ساله فرآیند افزایش سرمایه بانک سینما تاکنون اقدام مؤثری برای استرداد ملک یا وصول ثمن آن از سوی صندوق توسعه ملی صورت نگرفته است.»
قاعدتاً موضوع صرفاً به یک ملک، یک بانک یا یک تصمیم موردی محدود نمی‌شود، زیرا مسئله اصلی، نوع نگاه مدیریتی به نهادهای است که فلسفه وجودی آن با یک شرکت سرمایه‌گذاری یا هلدینگ اقتصادی تفاوت بنیادی دارد، چه آنکه صندوق توسعه ملی برای آن ایجاد نشده است که در ساختار مالکیتی بنگاه‌ها حضور پیدا کند یا در فرآیندهای افزایش سرمایه، رفتاری شبیه سهامداران تجاری داشته باشد، بلکه این صندوق قرار است بخشی از درآمدهای حاصل از فروش نفت، گاز، میعانات گازی و فراآوردهای نفتی را از مصرف جاری جدا کند و آن را به ثروت‌های ماندگار، سرمایه‌های مولد و منابیی برای نسل‌های آینده تبدیل کند.

ماده ۱۶ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور که در حکم اساسنامه صندوق توسعه ملی است، مأموریت این نهاد را تعیین کرده است و براساس آن، صندوق باید منابع خود را در مسیر اعطای تسهیلات به بخش خصوصی، بخش تعاونی و بنگاه‌های اقتصادی متعلق به مؤسسات عمومی غیر دولتی برای تولید و توسعه سرمایه‌گذاری‌های دارای توجیه فنی، مالی و اقتصادی به کار گیرد. همچنین، قانون برای صندوق امکان اعطای تسهیلات به صادرات خدمات فنی و مهندسی، تأمین مالی خریداران کالا و خدمات ایرانی در بازارهای هدف، سرمایه‌گذاری در بازارهای پولی و مالی خارجی و اعطای تسهیلات به سرمایه‌گذاران خارجی را از با رعایت الزامات قانونی پیش‌بینی کرده است. وجه مشترک این مأموریت‌ها، «تأمین مالی و سرمایه‌گذاری مولد» است، نه آنکه با خودسری مدیریتی به سمت تملک و اداره بنگاه‌ها حرکت کنند. لکن صندوق توسعه ملی باید سرمایه‌های رای رشد اقتصاد باشد، نه اینکه خود به یکی از بازیگران مالکیتی اقتصاد تبدیل شود. تفاوت میان این دو رویکرد نیز از نظر حقوقی و اقتصادی بنیادین است، چراکه در مدل نخست، صندوق منابع خود را در اختیار فعالیت‌های اقتصادی دارای توجیه قرار می‌دهد تا تولید، صادرات و سرمایه‌گذاری توسعه یابد و بازدهی اقتصادی ایجاد شود، ولی در مدل دوم، صندوق به تدریج در ساختار مالکیت شرکت‌ها و بنگاه‌ها درگیر می‌شود و بخشی از منابعی را که باید در چرخه تأمین مالی اقتصاد به کار گرفته شود، در دایره‌ها و مناسبات مالکیتی حبس می‌کند.



از دیگر سو صندوق توسعه ملی با منابعی اداره می‌شود که ماهیت آنها با سرمایه عادی یک شرکت کار داری‌ای یک بنگاه خصوصی تفاوت دارد و این منابع از درآمدهای نفتی و ثروت بین‌نسلی کشور شکل گرفته‌اند. بنابراین، تصمیم درباره آنها باید با حساسیت بسیار بیشتری نسبت به منابع معمول بودجه‌ای یا سرمایه شرکتی اتخاذ شود. پس در چنین ساختاری، ورود به بنگاهداری علاوه بر ایجاد انحراف از مأموریت اصلی، خطر کاهش شفافیت در عملکرد و دشوار شدن ارزیابی بازده واقعی منابع را نیز افزایش می‌دهد.

مسئله دیگر، شکل‌گیری تعارض میان نقش مالکیتی و نقش توسعه‌ای صندوق است و صندوقی که باید منابع خود را برای تأمین مالی بخش‌های مولد اقتصاد به کار گیرد، اگر در بنگاه‌ها سهامدار مستقیم شود، ناگزیر باید درباره مدیریت، افزایش سرمایه، حفظ مالکیت، واگذاری دارایی و تصمیم‌های عملیاتی شرکت‌ها نیز تصمیم‌گیری کند و این فرآیند، صندوق را از یک نهاد تأمین مالی توسعه‌ای به نهادی با وظایف شبه‌هلدینگ نزدیک می‌کند، در حالی که قانون، چنین مأموریتی را برای آن تعریف نکرده است. به قاعده تجربه نیز نمی‌توان گفت فاصله گرفتن نهادهای عمومی از مأموریت اولیه خود، معمولاً با تصمیم‌های موردی آغاز می‌شود و به تدریج به یک رویه مدیریتی تبدیل می‌شود و یک واگذاری دارایی با یک مشارکت در افزایش سرمایه و حتی یک تصمیم برای حفظ مالکیت ممکن است در نگاه نخست انحراف مستقیم محدود به نظر برسد، اما این تصمیم‌ها در چارچوبی مشخص و منطبق با مأموریت قانونی اتخاذ نشوند، مرز میان تأمین مالی توسعه و بنگاهداری به تدریج از بین می‌رود. از این رو، گزارش دیوان محاسبات را نباید صرفاً به‌عنوان یک تذکر نظارتی درباره یک پرونده مشخص تلقی کرد و این گزارش باید زمینه‌ای برای بازنگری در مدل مدیریتی صندوق توسعه ملی باشد، چراکه این صندوق، نهادهای عادی نیست و منابع آن نیز منابع عادی محسوب نمی‌فوند و در شرایطی که اقتصاد کشور مان با محدودیت منابع، فشار مالی‌های، نیاز گسترده به سرمایه‌گذاری و ضرورت افزایش بهره‌وری مواجه است، عملکرد صندوق توسعه ملی مستقیماً بر ظرفیت رشد اقتصادی اثر می‌گذارد. با این اوصاف، مدیریت صندوق باید از تصمیم‌های مالکیت‌محور فاصله بگیرد و به مأموریت اصلی خود، یعنی تأمین مالی توسعه، بازگردد و این بازگشت البته با شعار یا تغییرات شکلی در ساختار اداری محقق نمی‌شود، بلکه به بازتعریف معیارهای تصمیم‌گیری، تقویت ارزیابی‌های حقوقی و اقتصادی، شفاف‌سازی عملکرد دارایی‌ها و تعیین مرز میان سرمایه‌گذاری و بنگاهداری نیاز دارد و همچنین باید مشخص شود که دارایی صندوق با چه مبنای قانونی، اقتصادی و مدیریتی نگهداری یا واگذار می‌شود و در صورت توقف یا تأخیر در فرآیند موردنظر، چه سازوکاری برای صیانت از منابع صندوق وجود دارد.

اکنون که دیوان محاسبات کشور به صراحت نسبت به ورود صندوق توسعه ملی به بنگاهداری و واگذاری ملک فاقد سند رسمی در فرآیند افزایش سرمایه بانک سینا ایراد گرفته است، ادامه این مسیر بدون اصلاح رویکرد مدیریتی قابل دفاع نیست و صندوق توسعه ملی برای آن ایجاد نشده است که درگیر اداره دارایی‌ها و بنگاه‌ها شود، چه آنکه مأموریت آن تبدیل منابع نفتی به سرمایه‌های ماندگار و تأمین مالی فعالیت‌های مولد اقتصادی است و هرچه فاصله میان این مأموریت و عملکرد واقعی صندوق بیشتر شود، هر چه زودتر به نهایی از منابع عمومی و ثروت نسل‌های آینده پرآرداخت خواهد شد. به همین دلیل، صندوق توسعه ملی بیش از تغییرات مقطعی، به یک پوست‌اندازی مدیریتی نیاز دارد که در آن مأموریت قانونی صندوق مبنای تصمیم‌گیری قرار گیرد و منابع بین‌نسلی کشور در مسیر تولید، سرمایه‌گذاری و رشد اقتصادی به کار گرفته شود و نهایی‌ت در شرایط فعلی، استمرار مدیریت با رویکردهای گذشته، بدون اصلاح ساختار تصمیم‌گیری و بازتعریف مزایای فعالیت صندوق، نمی‌تواند پاسخگوی مسئولیتی باشد که قانون بر عهده این نهاد گذاشته است.

مسیر واردات خودروهای نو و کار کرده در سال ۱۴۰۵

همراه شده است، به گونه‌ای که واردکننده پس از عبور از مراحل ثبت سفارش، تا باید استاندارد و محیط زیست و احراز منشأ ارز، با حقوق ورودی متفاوت بر اساس نوع قوای محرکه و حجم موتور، مالیات ارزش افزوده، عوارض متعدد، هزینه اسقاط و هزینه‌های شماره گذاری مواجه می‌شود و تفاوت قابل توجه تعرفه‌سه خودروهای برقی، هیبریدی و بنزینی نیز ساختار هزینه‌ای متفاوتی ایجاد کرد و همین عوامل قیمت خودرو در بازار داخلی را از قیمت خرید آن در مبدأ فاصله داده و اثر واردات بر کاهش قیمت را محدود کرده است. ■ ■ ■

پس از تغییرات مقرراتی سال ۱۴۰۵، واردات خودرو از یک روال طبیعی، یعنی خرید یک خودرو در خارج و انتقال آن به داخل خارج شد، به‌طوری که مجموعه‌ای از الزامات تجاری، فنی، ارزی و مالی مسیر ورود خودرو را تعیین می‌کند و در این چارچوب، خودروهای نو و کار کرده کمتر از پنج سال امکان ورود دارند، اما تحقق این امکان به دریافت ثبت سفارش، تأییدیه‌های استاندارد و محیط زیست و تأیید منشأ ارز از سوی بانک مرکزی وابسته است. بنابراین، ورود خودرو به کشور از نقطه خرید آغاز نمی‌شود و تا زمانی که خودرو از فیلترهای قانونی و فنی عبور نکند، واردات آن قطعی نخواهد بود.

خودروی کار کرده وارداتی باید هنگام ورود، کمتر از پنج سال از تاریخ ساخت آن گذشته و بیش از ۱۰۰ کیلومتر کار کرد داشته باشد. این شرط، خودروهای بسیار کم‌کارکرد را از گروه خودروهای نو جدا و هم‌زمان دامنه انتخاب واردکنندگان را به خودروهایی محدود می‌کند که از نظر سن، مشخصات فنی و مدارک شناسایی، امکان احراز دقیق داشته باشند. سن خودرو بر اساس اطلاعات مربوط به برند، مدل و شماره شناسایی خودرو بررسی می‌شود و بر کنار آن، دریافت تأییدیه‌های فنی و زیست‌محیطی نیز ضرورت دارد.

از نظر فنی، خودرو باید یکی از مسیرهای معتبر تأیید استاندارد را طی کند، به‌طوری که تأیید نوع خودرو، بر خوردراری از تأییدیه کلی خودرو، گواهی سازنده مبنی بر انطباق با استانداردهای اروپایی، گواهی‌های انطباق عمومی و تأییدیه‌های معتبر کشورهای مبدأ از جمله مسیرهایی هستند که برای احراز الزامات فنی مورد استفاده قرار می‌گیرند و در نتیجه، خرید خودرو در بازار خارجی بدون بررسی پیشینی استاندارد، ریسک مهمی برای واردکننده ایجاد می‌کند، زیرا پرداخت بهای خودرو به تنهایی تضمین‌کننده امکان ترخیص آن نیست.

سازوکار تهیه‌بندی رقابتی نیز عواملی مانند خدمات پس از فروش، بر خوردراری از نمایندگی، سابقه واردات و میزان رضایت مشتریان را در نظر می‌گیرد و همین

بر اساس مصوبه شورای عالی کار، بازنگری مزایای جانبی مزد کارگران باید تا پایان شهریورماه انجام شود و هنوز کافی برای بررسی و تصمیم‌گیری درباره اینس موضوع وجود دارد؛ با این حال، ضرورت دارد مقدمات کارشناسی آن از هم‌اکنون آغاز شود تا هزینه سبد معیشت، تغییرات قیمت کالاهای اساسی و شرایط اقتصادی خانوارهای کارگری به‌دقت بررسی و زمینه تصمیم‌گیری درباره حق مسکن، بن‌خوابیار و حق تأهل برای نیمه دوم سال فراهم شود، چراکه در شرایط افزایش هزینه‌های زندگی، نیازمندان مزایای مزدی می‌توانند از قدرت چیران‌کنندگی آنها برای خانوارهای کارگری بهره‌ای نبرند. ■ ■ ■

موضوع بازنگری مزایای جانبی مزد کارگران از جمله محورهایی بود که در جریان تعیین دستمزد سال ۱۴۰۵ مورد توجه قرار گرفت و در مصوبه شورای عالی کار، بازنگری این مزایا تا پایان شهریورماه پیش‌بینی شد تا در صورت تغییر شرایط اقتصادی و افزایش هزینه‌های زندگی، امکان بررسی دوباره بخشی از دریافتی‌های کارگران فراهم باشد. به این ترتیب، تصمیم‌گیری درباره مزایای مانند حق مسکن، بن‌خوابیار و حق تأهل به یک موضوع قابل بررسی در ادامه سال تبدیل شده است.

این موضوع از آن جهت ضروری است که افزایش دستمزد، به تنهایی نمی‌تواند وضعیت کمالی از وضعیت درآسندی خانوارهای کارگری ارائه دهد، چراکه بخشی از دریافتی کارگران از مزایای جانبی تشکیل می‌شود و تغییر در هزینه‌های ضروری زندگی می‌تواند ارزش واقعی این مزایا را تحت تأثیر قرار دهد. به همین دلیل، بازنگری در این بخش از مزد باید بر اساس داده‌های واقعی و بررسی دقیق شرایط معیشتی انجام شود.

در حال حاضر حق مسکن کارگران ۳ میلیون تومان، بن‌خوابیار ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان و حق تأهل ۵۰۰ هزار تومان تعیین شده است که در کنار مزد

واکاوی هزینه‌ها و مقررات واردات خودروهای نو و کار کرده در سال ۱۴۰۵

تعرفه‌های رنگارنگ ترمز واردات خودرو را کشیده است

تعرفه، مالیات و عوارض متعدد، فاصله قیمت خودروهای وارداتی از بازارهای جهانی تا بازار داخلی را افزایش داده و هزینه نهایی خرید را بالا برده است



در مرحله‌ای جادگانه به بهای خودرو اضافه می‌شوند. یکی از مهم‌ترین این اجزاء ارزش گمرکی است؛ به‌عبارتی ارزش خودرو برای محاسبه حقوق و عوارض الزاماً با مبلغی که خریدار در بازار مبدأ پرداخت کرده، یکسان نیست و وزارت معیت، معدن و تجارت با هماهنگی گمرک می‌تواند با بررسی اسناد، قیمت شرکت تولیدکننده، قیمت نمایندگی‌های اصلی در کشورهای ثالث و در مورد خودروهای کار کرده، قیمت بازار، ارزش محاسبه می‌شود. بنابراین، هرچه ارزش گمرکی با حقوق واردی بالاتر باشد، پایه پرداخت مالیات نیز افزایش می‌یابد. علاوه بر این، عوارض هلال‌احمر، عوارض پسماند و برخی عوارض خاص خودروهای بنزینی و هیبریدی، هزینه نهایی را افزایش می‌دهند و در مرحله ترخیص، پرداخت‌های دیگری نیز برای استانداردها و سایر الزامات قانونی شکل می‌گیرد.

هزینه‌های پس از ترخیص نیز بخش مهمی از قیمت تمام‌شده را تشکیل می‌دهند، یعنی واردکننده از مرحله‌ای جادگانه به بهای خودرو اضافه می‌شوند. یکی از مهم‌ترین این اجزاء ارزش گمرکی است؛ به‌عبارتی ارزش خودرو برای محاسبه حقوق و عوارض الزاماً با مبلغی که خریدار در بازار مبدأ پرداخت کرده، یکسان نیست و وزارت معیت، معدن و تجارت با هماهنگی گمرک می‌تواند با بررسی اسناد، قیمت شرکت تولیدکننده، قیمت نمایندگی‌های اصلی در کشورهای ثالث و در مورد خودروهای کار کرده، قیمت بازار، ارزش محاسبه می‌شود. بنابراین، هرچه ارزش گمرکی با حقوق واردی بالاتر باشد، پایه پرداخت مالیات نیز افزایش می‌یابد. علاوه بر این، عوارض هلال‌احمر، عوارض پسماند و برخی عوارض خاص خودروهای بنزینی و هیبریدی، هزینه نهایی را افزایش می‌دهند و در مرحله ترخیص، پرداخت‌های دیگری نیز برای استانداردها و سایر الزامات قانونی شکل می‌گیرد.

پس از حقوق ورودی، مالیات بر ارزش افزوده نیز به هزینه‌ها اضافه می‌شود و نرخ ۱۰ درصد مالیات بر ارزش افزوده بر مبنای مجموع ارزش گمرکی و حقوق ورودی محاسبه می‌شود. بنابراین، هرچه ارزش گمرکی با حقوق ورودی بالاتر باشد، پایه پرداخت مالیات نیز افزایش می‌یابد. علاوه بر این، عوارض هلال‌احمر، عوارض پسماند و برخی عوارض خاص خودروهای بنزینی و هیبریدی، هزینه نهایی را افزایش می‌دهند و در مرحله ترخیص، پرداخت‌های دیگری نیز برای استانداردها و سایر الزامات قانونی شکل می‌گیرد.

هزینه‌های پس از ترخیص نیز بخش مهمی از قیمت تمام‌شده را تشکیل می‌دهند، یعنی واردکننده از مرحله‌ای جادگانه به بهای خودرو اضافه می‌کند که خودروهایی برقی از نظر حقوق ورودی در موقعیت مطلوب‌تری قرار گرفته‌اند و خودروهای بنزینی بر حجم با هزینه ورود بسیار بالاتری مواجه هستند. با این حال، قیمت نهایی خودرو از یک عدد و ناظر تشکیل نمی‌شود و هر کدام از هزینه‌ها

باید به‌هزینه گواهی اسقاط را تأمین کند و برای

شماره گذاری نیز عوارض مربوط به راهنمایی و رانندگی و هزینه نقل‌وانتقال دارایی را بپردازد. عوارض شهرداری نیز بسته به نوع خودرو هنگام شماره گذاری دریافت می‌شود. بنابراین، فاصله میان قیمت خودرو در کشور مبدأ و قیمت نهایی در بازار ایران فقط هزینه‌های زنجیره واردات، ترخیص و شماره گذاری را دربر می‌گیرد.

■ **خودروهای برقی در خط مقدم مشوق‌های تعرفه‌ای**

طبق مقررات اعلام‌شده، برای ایرانیان مقیم خارج خودرویست، زیرا یک حقوق ورودی جداگانه‌ای در نظر گرفته شده است که در برخی گروه‌ها با واردات تجاری تفاوت محسوسی دارد و حقوق ورودی خودروهای برقی، بردافزا و هیبریدی در این مسیر ۱۰۰ درصد تعیین شده و خودروهای بنزینی نیز بر اساس حجم موتور با نرخ‌هایی از ۱۱۰ تا ۱۶۵ درصد مواجه می‌شوند.

این تفاوت، یکی از نکات مهم در تحلیل سیاست واردات خودروست، زیرا یک خودروی برقی در مسیر واردات تجاری با نرخ ۴ درصدی روبه‌روست، اما همان گروه خودرو در مسیر واردات ایرانیان مقیم خارج از کشور مشمول نرخ ۱۰۰ درصدی می‌شود. بنابراین، نوع واردکننده در کنار نوع خودرو، اثر مستقیمی بر هزینه



واردات خودرو در سال ۱۴۰۵ با مسیرهای متفاوتی برای خودروهای نو، کار کرده، برقی، هیبریدی و بنزینی همراه شده است. با این حال، اثر نهایی این سیاست بر بازار به هزینه تمام‌شده، سرعت ترخیص، تأمین ارز، خدمات پس از فروش و میزان عرضه بستگی دارد و صرف صدور مجوز واردات، کاهش قیمت خودرو را تضمین نمی‌کند

نهایی دارد و نمی‌توان درباره «تعرفه خودروهای برقی» بدون توجه به مسیر واردات، یک حکم کلی صادر کرد. از منظر سیاست‌گذاری، این تفاوت‌ها نشان می‌دهد که خودرو در سال ۱۴۰۵ از چند هدف هم‌زمان دنبال می‌شود. از طرفی، کاهش حقوق ورودی خودروهای برقی و تعیین نرخ‌های متفاوت برای خودروهای کم‌مصرف، انگیزه‌ای برای تغییر ترکیب خودروهای وارداتی ایجاد می‌کند و از طرف دیگر، تعرفه‌های سنگین برای خودروهای پر حجم، ورود این گروه را محدودتر می‌سازد. با وجود این، نتیجه نهایی سیاست واردات به میزان عرضه واقعی، سرعت تخصیص ارز، ظرفیت شبکه خدمات پس از فروش و امکان تأمین قطعات نیز وابسته است.

به همین دلیل، ارزیابی موفقیت واردات خودرو را نمی‌توان فقط با تعداد مجوزها یا میزان ثبت سفارش سنجید. معیار اصلی، معیار زمانی است که با هزینه قابل تحمل به دست مصرف‌کننده می‌رسد و اگر مجموع تعرفه، مالیات، عوارض و هزینه‌های جانبی فاصله میان قیمت خودرو در مبدأ و بازار داخلی را بیش از حد افزایش دهد، اثر واردات بر رقابت قیمتی محدود خواهد شد و طبعاً در مقابل، اگر مسیر واردات با تأمین ارز، ترخیص سریع و عرضه گسترده همراه شود، حتی ساختار هزینه‌های خودروی می‌تواند در برخی بخش‌ها به افزایش قابل‌توجه کمک کند.

در نهایت، مقررات سال ۱۴۰۵ نشان می‌دهد واردات خودرو با وجود بازر تر شدن مسیر قانونی، همچنان فعالیتی پرهزینه و چندمرحله‌ای است، به‌طوری که خودرو در درباره تعرفه‌ای برابر با واردات دارد، خودروهای بنزینی بر حجم بار مالی سنگین‌تری روبه‌رو هستند و خودروهای کار کرده نیز باید از فیلترهای سنی، فنی و زیست‌محیطی عبور کنند. بنابراین، پاسخ به این ابهام که آیا واردات خودرو موجب ارزانی می‌شود، بیش از هر چیز به هزینه نهایی پس از عبور از تمام این مراحل بستگی دارد که در نهایت، معیار واقعی موفقیت سیاست واردات را برای مصرف‌کننده تعیین خواهد کرد.

روند بازنگری مزایای مزدی کارگران برای نیمه دوم سال باید آغاز شود

با نزدیک شدن به نیمه دوم سال، بررسی هزینه‌های سبد معیشت و شرایط اقتصادی خانوارهای کارگری باید زمینه تصمیم‌گیری به‌موقع درباره حق مسکن، بن‌خوار و بار و حق تأهل را فراهم کند

حق تأهل نیز اگرچه مبلغی ثابت دارد، اما مانند سایر مزایای مزدی، در شرایط تورمی نیازمند ارزیابی مجدد است.

با چنین اوصافی، انتظار جامعه کارگری این است که بازنگری مزایای مزدی به‌صورت جدی و مبتنی بر اطلاعات دقیق دنبال شود و کارگران نمی‌خواهند تصمیم‌گیری درباره معیشت آنها صرفاً به یک بند در صورت جلسه محدود بماند، بلکه انتظار دارند این بند در زمان مقرر به یک فرآیند واقعی کارشناسی و تصمیم‌گیری تبدیل شود.

از سوی دیگر، توجه به وضعیت بنگاه‌های اقتصادی و توان پرداخت کارفرمایان نیز بخشی از فرآیند تصمیم‌گیری است. با این حال، بررسی توان بنگاه‌ها نباید موجب نادیده گرفتن شرایط معیشتی کارگران شود و همان‌طور که کارشناسان حوزه کار تأکید کرده‌اند، شرایط اقتصادی بنگاه‌ها باید در جای خود بررسی شود، اما نمی‌توان از ضرورت توجه به هزینه‌های زندگی خانوارهای کارگری چشم‌پوشی کرد.

در نهایت، آنچه در ماه‌های آینده اهمیت دارد، آغاز یک روند منظم برای بررسی شرایط اقتصادی و معیشتی کارگران بوده و اگر قرار است درباره مزایای جانبی مزد تصمیم‌گیری شود، لازم است اطلاعات مورد نیاز از هم‌اکنون جمع‌آوری و تحلیل شود و کمیته‌های کارشناسی نیز در زمان مناسب تشکیل جلسه دهند، چه آنکه این روند می‌تواند زمینه تشکیل تصمیم‌گیری دقیق‌تر شورای عالی کار فراهم کند و مانع از آن شود که موضوع بازنگری مزایا در روزهای پایانی مهلت مقرر، بدون فرصت کافی برای بررسی‌های کارشناسی دقیق، مورد تصمیم‌گیری قرار گیرد. به این ترتیب، بازنگری مزایای مزدی در مصوبه شورای عالی کار پیش‌بینی شده است، اکنون فرصت مناسبی برای آغاز بررسی‌های کارشناسی وجود دارد و جامعه کارگری انتظار دارد هزینه‌های واقعی زندگی، تغییرات قیمت کالاهای اساسی و شرایط خرید خانوارها در اینس فرآیند به‌طور جدی دیده شود.

در این میان، تأکید بر آغاز بررسی‌ها از هم‌اکنون به معنای ادعای تأخیر در اجرای مصوبه نیست، چه آنکه هنوز موعد مقرر برای بازنگری به پایان نرسیده و فرصت کافی برای انجام این فرآیند وجود دارد. بنابراین مسئله اصلی این است که تصمیم‌گیری درباره معیشت میلیون‌ها کارگر نباید به‌روزی پایانی مهلت قانونی موکول شود، زیرا بررسی هزینه‌های زندگی و رسیدن به یک جمع‌بندی کارشناسی، خود نیازمند زمان است.

■ **قدرت خرید، معیار اصلی سنجش مزایای مزدی**

نمایندگان کارگری بر این باورند که افزایش دستمزد زمانی می‌تواند اثر واقعی خود را بر زندگی خانوارها نشان دهد که قدرت خرید آن حفظ شود، در غیر این صورت، افزایش اسمی حقوق ممکن است در فاصله کوتاه‌ای تحت تأثیر رشد قیمت‌ها قرار گیرد و اثر آن بر زندگی خانوارها کاهش یابد. از همین منظر، مزایای جانبی مزد اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کنند و حق مسکن، بن‌خوابیار و حق تأهل اگر متناسب با شرایط اقتصادی مورد بازنگری قرار گیرند، می‌توانند بخشی از فشار هزینه‌های زندگی را کاهش دهند. البته میزان اثرگذاری این مزایا نیز به رقم نهایی آنها و شرایط اقتصادی زمان بستگی دارد.

در مورد حق مسکن نیز تغییر پس از پیشنهاد شورای عالی کار نیازمند طی مراحل قانونی و تصویب هیئت وزیران است. بنابراین، تصمیم‌گیری درباره افزایش این مزایا فقط به طرح موضوع در شورای عالی کار محدود نمی‌شود و فرآیند قانونی خود را دارد و همین موضوع نیز ضرورت آغاز زودتر بررسی‌ها را افزایش می‌دهد تا در صورت رسیدن به جمع‌بندی، مراحل بعدی بدون تأخیر دنبال شود.

بن‌خوابیار نیز یکی دیگر از مزایایی است که مستقیماً به هزینه‌های روزمره خانوار ارتباط دارد و افزایش قیمت مواد غذایی می‌تواند ارزش واقعی این مزایا را کاهش دهد و به همین دلیل، بررسی آن باید بر اساس تغییرات واقعی هزینه خوراک خانوار انجام شود. البته



و هزینه سبد معیشت، تغییرات قیمت خوراکی‌ها، هزینه مسکن، حمل‌ونقل، آموزش، درمان و سایر نیازهای ضروری خانوار، مجموعه‌ای از عوامل هستند که باید در ارزیابی شرایط اقتصادی کارگران مورد توجه قرار گیرند.

کارشناسان حوزه کار همچنین بر ضرورت انجام بررسی‌های کارشناسی پیش از تشکیل جلسه رسمی شورای عالی کار تأکید و تصریح می‌کنند که کمیته فنی مزد باید با حضور نمایندگان سه‌جانبه تشکیل شود و هزینه سبد معیشت را بررسی کند تا پس از مشخص شدن شرایط اقتصادی خانوارهای کارگری، موضوع در شورای عالی کار مورد بحث قرار گیرد.

به باور آنها، این روند اهمیت زیادی دارد، زیرا تصمیم‌گیری درباره مزدی بدون بررسی دقیق هنوز فرصت قانونی برای بررسی موضوع وجود دارد، اما آغاز مقدمات کارشناسی می‌تواند از موکول شدن تصمیم‌گیری به روزهای پایانی جلوگیری کند. از سوی دیگر، بررسی وضعیت معیشت کارگران نیازمند آن است که اطلاعات اقتصادی در صورت دقیق و به‌روز در اختیار شرکای اجتماعی قرار گیرد

اطلاعات دقیق و ارد فرآیند تصمیم‌گیری شوند.