



خبر خوان

بدهی ۳۷ هزار میلیارد تومانی شرکت‌های دولتی به بانک‌ها

در حالی بانک‌ها مدعی هستند که بدهی شرکت‌ها و موسسات دولتی به آنها از حدود ۳۷ هزار میلیارد تومان می‌گذرد که دولت معتقد است این مبلغ را نباید جزئی از بدهی‌اش به سیستم بانکی تلقی کرد، چراکه ضامن پرداخت تسهیلات و مسئولیت آن، خود شرکت‌های دولتی هستند.

به گزارش «ایسنا»، بودجه بالای شرکت‌های دولتی و رشدی که به هر دلیلی برای آن در سال آینده پیش‌بینی شده است، کارایی این شرکت‌ها برای دولت و اثر آن بر اقتصاد را مورد توجه قرار می‌دهد به طوری که برخی کارشناسان معتقدند این قبیل شرکت‌ها نه تنها سودآوری ندارند، بلکه هزینه‌ها و زیان‌های قابل توجهی را هم با خود به همراه داشته‌اند و در این بین برای جبران بخشی از کسری منابع، هرساله بر میزان بدهی آنها به بانک‌ها افزوده شده است.

طبق آخرین گزارش بانک مرکزی در مهرماه سال جاری، بدهی بخش دولتی به شبکه بانکی به بیش از ۲۹۷ هزار میلیارد تومان می‌رسد که تا ۳۷ هزار میلیارد آن مربوط به شرکت‌ها و موسسات وابسته به دولت است.

این در شرایطی است که در کنار اختلاف‌نظری که در رابطه با رقم بدهی دولت به بانک‌ها وجود دارد در رابطه با همین بدهی شرکت‌ها و موسسات دولتی نیز همواره بحث‌هایی وجود داشته است. این در حالی است که بودجه مربوط به «شرکت‌ها و موسسات انتفاعی وابسته به دولت و بانک‌ها» در بودجه سال آینده حدود ۱۲۷۴ هزار میلیارد تومان پیش‌بینی شده است.

با این حال توضیحاتی که سازمان برنامه و بودجه به «ایسنا» درباره ماهیت بدهی شرکت‌ها و موسسات دولتی به بانک‌ها ارائه کرده است، از این حکایت دارد که این شرکت‌ها در این باره کاملاً مستقل بوده و مسئولیت بازپرداخت با خود آنهاست.

بنابر اعلام سازمان برنامه و بودجه، به استناد قانون محاسبات عمومی ۵۰ درصد از سهام شرکت‌ها مربوط به دولت است اما به لحاظ شخصیتی کاملاً مستقل هستند به طوری که مجمع عمومی داشته و براساس قانون تجارت اداره می‌شود و اصول حاکمیت شرکتی بر آنها حاکم است.

در این حالت رابطه شرکت‌های دولتی با سیستم بانکی نیز در قالب همین شخصیت مستقل خواهد بود. بر این اساس اگر شرکت دولتی رابطه‌ای با سیستم بانکی دارد برای انجام فعالیت خود از جمله دریافت تسهیلات یا اعتبار، ضامن بازپرداخت آن نیز خود شرکت است و تسهیلات در حساب بانکی به حساب خود شرکت ثبت می‌شود؛ از این رو اطلاق بدهی شرکت به بانک با عنوان بدهی دولت، پذیرفته شده نیست.

طبق این توضیحات، برخی شرکت‌ها به عنوان مباشر دولت هستند و عملیات مربوط به آن را انجام می‌دهند، با وجود این، اگر لازم باشد برای انجام وظایف تکلیفی دولت تسهیلاتی دریافت کنند، بازپرداخت آن با تضمین خود دولت بود ولی در همین تضمین‌نامه دولت نیز همواره ذکر می‌شود که بازپرداخت اصل و سود تسهیلات دریافتی برعهده خود شرکت‌هاست، حتی اگر مباشر دولت باشد و آن را تضمین کند. با این حال اگر شرکت به هر دلیلی نتواند بازپرداخت را انجام دهد، دولت در سنوات آینده و در قوانین بودجه آن را آورده بازپرداخت خواهد کرد.

بدهی دولت به بانک‌ها براساس آنچه بانک‌ها مدعی می‌شوند و رقمی که دولت می‌پذیرد متفاوت بوده و در نهایت گزارش سازمان حسابرسی است که مورد تایید دولت به عنوان مبنای پرداخت بدهی قرار دارد.

طبق آخرین گزارش تایید شده مربوط به سازمان حسابرسی، دولت حدود ۹۳ هزار میلیارد تومان به شبکه بانکی بدهی دارد که البته این رقم در ادامه افزایش یافته است.

احتمال راه‌اندازی کارت پرداخت واحد بین ایران و ۷ کشور

دبیر سازمان «دی ۸» گفت: «کارت پرداخت واحد، تجارت بین اعضا با استفاده از ارزهای ملی را ممکن خواهد کرد.»

به گزارش «ایسنا»، سازمان همکاری اقتصادی هشت اقتصاد اسلامی موسوم به «دی ۸»، در حال کار روی سیستمی برای تطبیق کارت پرداخت در تراکنش‌های بین اعضاست. داتوکو جعفر شعری، دبیرکل گروه «دی ۸» به خبرگزاری «آنا‌تولی» ترکیه گفت: «پس از آنکه رجب طیب اردوغان از کشورهای عضو خواست با استفاده از ارزهای ملی با یکدیگر تجارت کنند، کار روی این موضوع آغاز شد.»

وی گفت: «یک شرکت مالزیایی کارت پرداختی‌ای با نام «دی ۸ پی» را توسعه داده است که امکان استفاده از ارزهای ملی در مبادلات تجاری بین هشت کشور عضو این سازمان را ممکن می‌کند.» وی افزود: «به‌زودی روسای بانک‌های مرکزی کشورهای عضو گردهم خواهند آمد تا کارها تکمیل شود.»

با استفاده از این کارت‌ها، شهروندان کشورهای عضو امکان خرید و دیدن از اماکن توریستی کشورهای یکدیگر را نیز خواهند داشت. این کارت پرداخت به گفته دبیرکل سازمان، مشابه کارت‌های پرداخت بین‌المللی «مسترکارت» و «ویزا کارت» خواهد بود.»

شعری همچنین افزود: «زیرساخت‌های پرداختی این کارت با قوانین اسلامی تطبیق داده خواهد شد.»

گروه «دی ۸» در سال ۱۹۹۷ با هدف افزایش همکاری‌های اقتصادی هشت کشور مسلمان ایران، ترکیه، بنگلادش، مصر، اندونزی، مالزی، نیجریه و پاکستان تاسیس شد. مأموریت این سازمان، ارتقای جایگاه کشورهای عضو در اقتصاد جهانی، متنوع‌سازی و ایجاد فرصت‌های جدید در روابط تجاری و ارتقای سطح زندگی شهروندان کشورهای عضو است.



زهرا فریزادگان

روزنامه‌نگار

آشفته‌گی بازار خودرو و افزایش بی‌حساب و کتاب قیمت آن از یک‌سوی و خف و عده و تاخیر خریدسازان در تحویل خودروهای پیش‌فروش شده از سوی دیگر، خریداران و کسانی را که در قالب طرح‌های پیش‌فروش اقدام به ثبت‌نام خودرو کرده‌اند در بلاکلیفی قرار داده و معلوم نیست سرنوشت خودروهای پیش‌فروش شده چه خواهد شد.

بسیاری از خریداران خودرو پس از اعلام نرخ‌های جدید از سوی خریدسازان با این سوال مواجه شدند که آیا برای تحویل خودروهای پیش‌فروش شده، باید همان مبلغ تعیین‌شده در زمان ثبت‌نام را پرداخت کنند یا اینکه خریدسازان در صورت دریافت مبلغ بیشتری حاضر به تحویل خودرو به خریداران می‌شوند؟

تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد معمولاً خریدسازان با استفاده از ترندهای ویژه تلاش می‌کنند در کارزار افزایش قیمت و تحویل خودرو به خریداران، بازی را به گونه‌ای به نفع خود به پایان برسانند. برای مثال خریدسازان اعلام کرده‌اند در صورت صرف‌نظر از سود مشارکت خریداران، خودروی پیش‌فروش شده آنها را تحویل می‌دهند؛ این در حالی است که تا پیش از این، خریدسازان به دلایل متعددی از جمله نبود قطعه، تحریم، افزایش نرخ ارز و مواردی از این قبیل از تحویل خودرو به خریداران طفره می‌رفتند و به بهانه زیان‌ده بودن خودروها مبلغ بیشتری را از پیش خریداران خودرو مطالبه می‌کردند. نکته قابل توجه اینکه خریدسازان به تازگی و پس از اخذ مجوز قیمت‌گذاری از دولت، فرصت مناسب‌تری را برای افزایش قیمت و تحویل خودرو مشروط بر پرداخت مابه‌التفاوت بیشتر از سوی خریدار پیدا کرده‌اند.

قانون پیش‌فروش چه می‌گوید؟

براساس دستورالعمل ماده پنجم آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، عرضه‌کننده موظف است قبل از اقدام به پیش‌فروش خودرو، مجوز مربوط شامل تعداد خودروی قابل عرضه را از وزارت متبوع دریافت کند. در تبصره یک ماده ۶ آیین‌نامه نیز ذکر شده است، هرگونه تغییر در استانداردهای اجباری پس از عقد قرارداد، چنانچه موجب افزایش هزینه و مشمول قیمت‌گذاری شود، باید با تصویب مرجع قیمت‌گذاری در قیمت فروش لحاظ شود. همچنین در تبصره یک ماده هفت آیین‌نامه نیز عنوان شده عرضه‌کننده موظف است در صورت تاخیر در تحویل خودرو، از تاریخ تحویل مندرج در قرارداد تا زمان تحویل خودرو به مصرف‌کننده، مبلغ خسارت تاخیر در تحویل را نسبت به وجه پرداختی محاسبه و پرداخت کند. در تبصره سوم ماده هفت آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت حقوق مصرف‌کنندگان خودرو نیز آمده است در صورت اعلام انصراف مصرف‌کننده یک‌ماه پس از عقد قرارداد، سود انصراف بر مبنای ضرایب مندرج در جدول ماده چهار این آیین‌نامه محاسبه و پرداخت می‌شود. مضاف بر اینکه عرضه‌کننده موظف است سود انصراف و مبلغ پرداختی را ظرف ۲۰ روز به مصرف‌کننده پرداخت کند.

در تبصره‌های یک و دو ماده ۳۰ آیین‌نامه نیز وظیفه نظارت و ارزیابی ادواری عرضه‌کننده خودرو، واسطه‌فروش، واسطه خدمات پس از فروش و نمایندگی‌های مجاز آنها و ارائه گزارش‌های ارزیابی به وزارت عرضه‌کننده، برعهده شرکت بازرسی منتخب وزارت گذاشته شده است. همچنین عرضه‌کننده موظف است نام و نشانی تمامی نمایندگی‌های مجاز فعال و تعلیق‌شده خود را به همراه سایر مشخصات و همچنین مشخصات مستتریان مراجعه‌کننده به شبکه خدمات پس از فروش شامل نام مشتری، شماره تماس، نوع خودرو، تاریخ پذیرش و نام نمایندگی مراجعه‌شده را به‌صورت دسترسی برخط برای ارزیابی عملکرد آن به شرکت بازرسی معرفی کند.

کم‌کاری وزارت صمت یا فعالیت غیرقانونی خریدسازان؟

با نگاهی ساده و گذرا به ماده‌ها و تبصره‌های قانون حمایت حقوق مصرف‌کنندگان خودرو به خوبی می‌توان به غیرقانونی بودن عملکرد خریدسازان در اجرای طرح‌های پیش‌فروش و شیوه تحویل خودرو پی برد. براساس مواد آیین‌نامه، پیش‌فروش خودرو بدون مجوز وزارت صنعت، معدن و تجارت اقدامی غیرقانونی تلقی می‌شود. از سوی دیگر وزارت صمت در صورتی باید مجوز پیش‌فروش را به شرکت‌های خودروسازی ارائه کند که از تعداد خودروی قابل عرضه در طرح پیش‌فروش اطمینان حاصل کرده باشند، در غیر این صورت مجوز مربوطه برای شرکت‌های خودروسازی صادر نمی‌شود. لذا اگر وزارت صمت برای پیش‌فروش خودرو به دو شرکت بزرگ خودروسازی کشور مجوز داده است، یقیناً باید از تعداد خودروهای قابل عرضه در این طرح‌ها اطلاع دقیقی داشته باشد، در غیر این صورت مجوز صادرشده غیرقانونی بوده است.

از سوی دیگر و براساس آیین‌نامه، یک شرکت بازرسی منتخب از سوی وزارت صمت به‌صورت ادواری و مستمر وظیفه نظارت و ارزیابی و ارائه گزارش از عملکرد عرضه‌کننده خودرو و مشاغل زیرمجموعه آن را برعهده دارد، این در حالی است که از ابتدای امسال تاکنون گزارشی از عملکرد

جدول ترسناک صعود قیمت خودرو در ۳ دولت اخیر

چطوری لا کچری شدید؟!



پنج سال اخیر اگرچه گفته می‌شود با هدف بهبود وضعیت خودروسازی کشور انجام شده، اما شاهد این بازار و عدم بهبود اوضاع این صنعت گویای این نکته است که هیچ‌گاه مدیریت کارآمدی بر بازار و صنعت خودروی کشور وجود نداشته است.

پنج سال اخیر اگرچه گفته می‌شود با هدف بهبود وضعیت خودروسازی کشور انجام شده، اما شاهد این بازار و عدم بهبود اوضاع این صنعت گویای این نکته است که هیچ‌گاه مدیریت کارآمدی بر بازار و صنعت خودروی کشور وجود نداشته است.

۵ تغییر مدیریت در ۵ سال

سعید مدنی، نخستین مدیرعامل شرکت خودروسازی سایپا بود که در دولت یازدهم و پس از سه سال مدیریت بر این شرکت خودروسازی، تعویض شد و جای خود را به مهدی جمالی داد. او اگرچه در دوران مدیریت خود کوشید پراید را از چرخه تولید این شرکت حذف و محصولات جدیدتری را جایگزین کند، اما در حذف پراید از چرخه تولید موفقیتی به دست نیاورد. محسن قاسم‌چهرودی، سومین مدیرعامل خودروسازی سایپا در دولت یازدهم بود که در آبان سال ۹۶ مدیریت این مجموعه را برعهده گرفت. بررسی وضعیت بازار خودرو در دوره مدیریت چهرودی نیز نشان‌دهنده عدم موفقیت وی در صنعت خودروسازی کشور است؛ لذا پس از گذشت یک‌سال از مدیریت بر گروه صنعتی سایپا جای خود را به محمدرضا سروش داد؛ اما گروه خودروسازی

خودروسازان از سوی وزارت صمت ارائه نشده است.

نقش اصلی سوبدمیریت در بحران بازار خودرو

کارشناسان اقتصادی معتقدند نابسامانی بازار خودرو و بلاکلیفی خریداران خودرو هر اندازه که نشأت گرفته از اوضاع اقتصادی کشور باشد، اما بازمهم در صورت وجود مدیریت صحیح و کارآمد بر این بخش، بسیاری از چالش‌های موجود در این بازار قابل حل است. به عبارت دیگر، نقش سوبدمیریت بر بازار خودرو، اصلی‌ترین عامل نابسامانی‌های این بازار قلمداد می‌شود. برخی صاحب‌نظران نیز بر این باورند که ساختار مالکیت و ساختار صنعتی نگاه‌های مهم خودروساز کشور مانند ایران خودرو و سایپا به گونه‌ای است که هیچ‌زمانی خود را در میدان رقابت واقعی احساس نمی‌کنند، به همین دلیل هیچ‌گاه به سمت توسعه تکنولوژی‌های بومی و افزایش توانمندی‌های داخلی حرکت نکرده‌اند. ناگفته نماند انحصار شکل گرفته در صنعت خودروسازی کشور، زمینه ایجاد فضایی را فراهم کرده که نگاه‌های خودروساز در آن مسئولیت‌پذیر نیستند.

تغییر مدیران ارشد صنعت خودروسازی کشور به‌ویژه در

مقایسه قیمت برخی خودروهای پر فروش ۲ خودروسازی سایپا و ایران خودرو

سال‌های ۷۶ و ۸۱ دولت محمد خاتمی			
خودرو	قیمت در سال ۷۶	قیمت در سال ۸۱	درصد تغییر
پژو ۴۰۵ GLX	-	۱۱,۸۰۰,۰۰۰	-
پژو پارس سال	-	۱۵,۲۰۰,۰۰۰	-
سمند LX	-	۱۲,۲۰۰,۰۰۰	-
پراید	۶,۵۰۰,۰۰۰	۷,۶۰۰,۰۰۰	۱۶

سال‌های ۸۴ و ۹۲ دولت محمود احمدی‌نژاد			
خودرو	قیمت در سال ۸۴	قیمت در سال ۹۲	درصد تغییر
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۳۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۵۰
پژو ۲۰۶ تیپ ۵	۱۲,۲۰۰,۰۰۰	۳۷,۵۰۰,۰۰۰	۲۰۷
پژو ۴۰۵ GLX	۱۱,۸۰۰,۰۰۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۱۲۹
پژو پارس سال	۱۷,۵۰۰,۰۰۰	۳۵,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰
سمند LX	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۸
پراید	۶,۹۰۰,۰۰۰	۱۶,۵۰۰,۰۰۰	۱۳۹

سال‌های ۹۲ و ۹۷ دولت حسن روحانی			
خودرو	قیمت در سال ۹۲	قیمت در سال ۹۷	درصد تغییر
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۳۶,۵۰۰,۰۰۰	۶۰,۰۰۰,۰۰۰	۶۴
پژو ۲۰۶ تیپ ۵	۳۸,۰۰۰,۰۰۰	۷۱,۲۰۰,۰۰۰	۸۷
پژو ۴۰۵ GLX	۲۶,۵۰۰,۰۰۰	۵۶,۱۰۰,۰۰۰	۱۱۲
پژو ۴۰۵ دوگانه‌سوز	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	۵۷,۸۰۰,۰۰۰	۱۰۶
پژو پارس دوگانه‌سوز	۳۵,۹۰۰,۰۰۰	۵۴,۹۱۴,۰۰۰	۵۳
پژو پارس اتوماتیک	۴۶,۵۰۰,۰۰۰	۹۱,۰۰۰,۰۰۰	۹۶
پژو پارس سال	۳۴,۰۰۰,۰۰۰	۷۱,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۹
سمند LX EFV پایه گازسوز	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	۶۴,۰۰۰,۰۰۰	۱۲۱
سمند LX	۲۶,۴۰۰,۰۰۰	۵۹,۸۰۰,۰۰۰	۱۲۷
سمند LX EFV بنزینی	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	۶۲,۲۰۰,۰۰۰	۱۲۲
پراید ۱۱۱	۱۶,۰۰۰,۰۰۰	۳۸,۲۰۰,۰۰۰	۱۳۹
پراید ۱۳۱	۱۶,۶۰۰,۰۰۰	۳۵,۸۰۰,۰۰۰	۱۱۶
پراید ۱۳۲	۱۶,۰۰۰,۰۰۰	۳۶,۷۰۰,۰۰۰	۱۲۹
پراید ۱۴۱	۱۵۷۵۰۰۰۰	-	-
پراید ۱۴۱	۱۴۲۱۳۰۰۰	-	-
تیبا SX فول	۱۹,۹۰۰,۰۰۰	۳۹,۹۰۰,۰۰۰	۱۰۱
تندر ۹۰	۳۷,۵۰۰,۰۰۰	۹۳,۰۰۰,۰۰۰	۱۴۸
تندر ۹۰ اتومات	۴۹,۰۰۰,۰۰۰	۱۱۱,۰۰۰,۰۰۰	۱۲۷