

۱۰ نکته درباره فرمول نجات صندوق‌ها با افزایش سن و سابقه بازنشستگی

گروه اقتصادی - به جای آن که صندوق‌ها را با جلب سرمایه و افزایش ورودی ناشی از رشد اقتصادی با تلاش برای رفع تحریم‌ها نجات دهند سراغ دم‌دست‌ترین فرمول رفته‌اند: افزایش سن و سابقه

مهرداد خدیر نوشت: مصوبه مجلس کنونی دربارهٔ افزایش سن بازنشستگی در قالب بررسی برنامه هفتم توسعه و با هدف نجات صندوق‌ها از بحران ورشکستگی کانون بحث‌های تخصصی و مردمی است و هر که از زاویه‌ای به آن می‌پردازد، چون پای پول و منافع مادی و حال و آینده کنتری از مردم در میان است و صحبت از امور انتزاعی نیست چشم و گوش همه متوجه این قضیه است و دولتیان و مجلسیان هم مراقبانه به گونه‌ای تفسیر نکنند که به اعتراض اجتماعی بینجامد. راهکار اصلی مجلسیان توجه به سن و سابقهٔ اشتغال است و به آنچه نیردخته‌اند کاهش ورودی صندوق‌ها (استخدامی‌های جدید) به سبب اشتغال نیروی کار خارجی یا بدهی‌های انباشته دولت به صندوق‌هاست یا بیمه نبودن خدمات آنلاین و کاهش رشد اقتصادی به سبب تحریم‌ها، از این رو عجان‌تراس‌ دم‌دست‌ترین راه حل رفته‌اند که همانا افزایش سن و سابقه است. به جای آن که صندوق‌ها را با جلب سرمایه و افزایش ورودی ناشی از رشد اقتصادی با تلاش برای رفع تحریم‌ها و در نتیجه زیاد درآمد دولت و به تبع آن پرداخت بدهی‌های انباشته به صندوق‌ها نجات دهند سراغ دم‌دست‌ترین فرمول رفته‌اند که همانا افزایش سن و سابقه است و تازه این هم در مان قطعی نیست و تنها ورشکستگی را به تأخیر می‌اندازد. جدای این اشارات ۱۰ نکته - بیشتر اجتماعی و گاهی سیاسی - را هم به بهانه داستان بازنشستگی می‌توان یادآور شد.

۱. احتمال دارد مصوبه در شورای نگهبان به لحاظ شرعی وجود دارد. چون شخص با امید به بازنشسته شدن در زمانی مشخص به استخدام درآمده و عث در معامله توان کرد. مثلاً اگر توافق اولیه بر ۳۰ سال بوده نمی‌شود به ۳۲ سال افزایش داد. می‌توان به استخداهی ۲۰ ساله جدید گفت در ۶۲ سالگی بازنشسته خواهی شد اما قرارداد و توافق پیشینیان بر اساس ۳۰ سال خدمت بوده است. به زیان ساده‌تر قانون نباید عطف ماسبق یعنی پیش از تصویب را هم دربرگیرد.

۲. آموزه مشهور این است که «چو دخلت نیست خرج آهسته‌تر کن». اما اگر پول نداشتن جز از هزینه‌ها نمی‌کاهد و دولت را سبک نمی‌کنند اما امر غیر ضرور با تعطف!؟ بخش قابل توجهی از بودجه در نهادهای «هدایتی» صرف می‌شود حال آن که می‌توان بخشی یا تمام آنها را به دستگاه‌های «ضابطی» انتقال داد. دست‌کم تا اوضاع مالی دولت رو به راه شود. دست‌کم به لحاظ روانی مقایسه‌هاثر سواء. در چگونه می‌توان ملاحظه افزایش بودجه صدا و سیما را که صدا و سیما می‌اکثر مردم ایران نیست و در بهترین حالت به ازگان طیفی با ۱۵ درصد پایگاه اجتماعی تبدیل باشد در کنار تضییقاتی از این دست قرار داد یا چرا این شایعه را تکذیب نمی‌کنند که حجاب‌بان‌های مترو حقوق هم دریافت می‌کنند. متنم تعارض‌ها توجه صرفه‌جویی و نجات اردشوار می‌سازد. تصور کنید سرپرست خانواری از زن و فرزند خود بخواهد صرفه‌جویی کند ولی خود او حاضر نباشد سیگارهای کمتری دود کند. بودجه را جاهای دیگر رسماً و عملاً دود می‌کنند و به اینجا که می‌رسند فشار می‌آورند. این حس با کاهش فاحش پایگاه اجتماعی و روندی که از ۲۵ شهریور پارسال تشدید شده از ارزنده‌تر هم شده و گر نه زمان جنگ هم فشار بود. مهتا این حس به جان و روان مردمان جنگ نمی‌زد که خودشان جدا هستند.

۳. برای خرید لباس جدید هم باید کمدر اسبک کرد. داعیه اشتغال نیروی کار جدید با اصرار بر نگاهداشتن نیروی کار قدیمی سازگار نیست. این چه جور امید دادن به جوانان است وقتی حس کنند قرار نیست فضای برای آنان گشوده شود؟

۴. یگانه جلوه حکومت دینی آیا کنترل پوشش زنان است یا این که متدینین امکان و فرصت عبادت و توجه به معنویات را هم پیدا کنند؟ این که افراد مسن را بالا بجا ر به ادامه کاری که دیگر برای آنها لذت بخش نیست واداری و از امور عبادی و معنوی بازاری بر گرفته از کدام متن درستی است؟

۵. حق بیمه را کارگر و کارفرما طی سال‌ها پرداخته‌اند و سازمان تأمین اجتماعی امانت‌دار بوده حالا از این ملت تنها ضلع تصمیم‌گیر حکومت شده است. هر سال قربان صدقهٔ کارگران می‌روند و به اینجا که می‌رسند خودشان امکان تصمیم‌گیری ندارند. از حق تسکین سندیکا هم محرومند. با این همه مشکل‌های موجود هم با این مصوبه مشکل دارند. وجه مهم‌تر این که صندوق برای رفاه بازنشسته‌ها ایجاد شده نه این که بازنشسته یابد به فکر نجات آن باشد. به باور مصطفی مالکان اصالت با انسان گوشت و پوست و خون‌دار است نه مفاهیم انتزاعی. با این نگاه نمی‌توان به نام توسعه یا برنامه هفتم انسان گوشت و پوست و خون‌دار را ندید و آدم‌ها را در قالب عدد و رقم دید و سنجدید.

۶. مرکز بررسی‌های استراتژیک ریاست جمهوری در دولت قبیل و در سال ۱۳۹۵ پژوهشی انجام داد و بعد از اولویت‌بندی‌ها و از ۷ مسیر توانست ۱۰۰ مسأله را در واقع ابرمسأله‌ها را به ترتیب اولویت فهرست بندی کند. در آن فهرست بحران صندوق‌های بازنشستگی در ردیف ۳۳ قرار داشت و در اولویت نبود. مورد اول اینها بود: ضرورت اصلاحات ساختار اقتصادی، تأمین آب، بیکاری، فساد سیستمی و ناامیدی دربار و آینده. ۵ فقره بعد هم اینها: سرمایه اجتماعی، ریز کردها، پیامدهای بحران آب، فقر و نابرابری و رکود اقتصادی. سیاست، فن اولویت‌هاست و از مجلس انتظاری نمی‌توان پرسید چگونه تاکنون سرآمد ۳۳ رقیب ولی قبلی‌ها را اولیادهای؟ شاید باید چون ما اهل مدیریت جهادی - جهشی هستیم قبل از جهد و جهش کردیم و ناگهان سر از مورد ۳۳ درآوردیم. با بگویند آن پژوهش مردود است و باطل. چون کار نولبرال‌ها سود و ما چرخ را از نو اختراع کرده‌ایم و به ترتیب اولویت در مجلس به این فقرات پرداختیم: در سال اول در مقابل احیای برنامه سنگ انداختیم با مصوبه اقدامات راهبردی رفع تحریم‌ها. بعد سرآه کنترل فضای مجازی رفتیم با طرح صیانت. در گام سوم سعی بیخ نشان دادیم در مصوبه حجاب و در گام چهارم هم به سن و سابقه بازنشستگی رسیدیم!م

۷. این همه اصرار بر آزادی انتخابات مجلس به خاطر این است که مجلس نشانین نماینده‌گیری مردم باشد نه اقلیت و کارشناسان به پارلمان راه یابند. آقای صادق لاریجانی رییس مجمع تشخیص مصلحت نظام هم گفته است این مصوبه به کارهای کارشناسی نیاز داشت و لحاظ نشده. البته وقتی خیر را دقیق خواندیم دریافتیم در دیدار با فعالان کارگری استان مازندران این سخن را گفته‌اند و یادم آن آمد ایشان نماینده استان مازندران در مجلس خیر کارن رهبری است و انتخابات آن هم در پیش است. همچنین به یاد آوردم در روزگاری که ریاست دستگاه قضا را بر عهده داشتند انتقاد از نظارت استصوابی «ذنب لا یغفر» مسأله‌ای بود و خوش‌بختانه اکنون چنین نیست و شخص ایشان هم مانند گذشته درباره نظارت استصوابی نمی‌اندیشد. به دو سبب: نخست در صلاحیت برادر به استناد همین اختیار و دیگری خروج خود او از دایره قیقت‌انوارات نگهبان. ربط این قضیه‌ها با سن و سابقه بازنشستگی چیست؟ این است که گفته‌اند کار کارشناسی در مصوبه نشده. اما چرا نشده؟ چون نظارت استصوابی مجال راه‌پای کثیری از صاحبان ایده و طرح و نظر به مجلس را ستانده است.

۸. در توجه این مصوبه به واقعیت‌های موجود اشاره شده و دیگر کسی شعار نمی‌دهد بلکه مدام عدد و رقم ارایه می‌دهند. اما کاش استناد به عدد و رقم را به عرصه‌های دیگر هم تسری دهند و دست بردارند از طرح شعارهایی که مضحک بودن برخی از آنها مانند آنچه اولی وزیر کار دولت آقای ریسی مدعی بود عیان و عریان‌شد.

۹. در صورت تأیید مصوبه و تبدیل آن به قانون چون از سال بعد اجرایی می‌شود موجدی از تقاضای بازنشستگی تا پایان سال جاری را شاهد خواهیم بود. آیا برای این قضیه هم تدبیری اندیشیده‌اند یا وقتی اتفاق افتاد برای آن فکری می‌کنند مثل امور دیگر!

۱۰. مسرانجام این که چرا از مدعیان مدیریت جهادی و جهشی در این فقره - نجات صندوق‌های بازنشستگی از بحران ورشکستگی - معجزمای سر نمی‌زند؟ مگر بارها نگفته‌اند دولت قبل در پرداخت حقوق مرداد ۱۴۰۰ هم مانده بود و اینها هنوز مستقر نشده تأمین کردند و بعد ناگهان فوج فوج واکنس کرونا وارد کردند تا دیگر روزی ۷۰۰ نفر نمریزند. این کارها خرق عادت بشری است و جز با رنج‌هایی در عصابی موسوی و دم مسیحایی شدنی نیست. چرا آن عصاب دم را در نجات صندوق‌های بازنشستگی به کار نمی‌بندند و سراغ فرمول‌های دنیوی و نئولیبرالی با اتکا به سن و سابقه رفته‌اند؟

آقای وزیر؛ متقاضیان خودروهای وارداتی هنوز تعیین تکلیف نشده‌اند!

نه خودروی اقتصادی آمد و نه ۲۰۰ هزار خودروی وارداتی!

قرار بود تا قبل از تابستان ۲۰۰ هزار خودروی روز دنیا راهی خیابان‌های کشور شود. وارداتی که در گام اول به خروج ده‌ها هزار خودروی پرمصرف و فرسوده منجر می‌شد تا حداقل تأثیر آن در کاهش آلودگی این روزهای شهرهای بزرگ همچون تهران را شاهد باشیم



در نهایت اعلام شد که حدود ۱۲۰ هزار نفر در این طرح ثبت نام کرده اند و مدتی بعد در اقدامی عجیب و سوال برانگیز، تعداد حدود ۳۴ هزار نفر تأیید نهایی شدند و باقیمانده افراد متقاضی نیز چندین هفته بعد و به سامانه یکپارچه ثبت نام کنند و در همان شروع کار نیز ۵۰۰ میلیون تومان در حساب بانکی خود مسدود کنند.



گروه اقتصادی - اداره اقتصادی سازمان اطلاعات مرکزی آمریکا (سیا) در گزارشی، وضعیت ناوگان کشتیرانی منطقه خاورمیانه را اعلام کرده است. در این میان چین و چندین کشور آسیایی دیگر مشهودترین تغییرات را در الگوهای تجارت دریایی دارا هستند. طبق آمارهای جهانی اعلام شده از وضعیت تجارت دریایی، حجم جابجا شده در مسیرهای درون منطقه‌ای میزان ۲۷٫۶ درصد از تجارت جهانی در سال ۲۰۲۲ را به خود اختصاص داده است و بیشتر به دلیل فعالیت پویای حمل‌ونقل کانتینر دری درون آسیایی و زنجیره تأمین تولید به ویژه در کشورهای آسیای شرقی بوده است. مسیرهای درون آسیایی که به زنجیره تأمین درون منطقه‌ای خدمات می‌دهند، بالاترین نرخ رشد را از سال ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۲ به ثبت رساندند که منعکس کننده الگوهای تولید

گروه اقتصادی - رئیس کل بانک مرکزی از راه اندازی صندوق تثبیت ارز خبر داد و گفت: هیچ کمبودی برای عرضه درهم نداریم. محمدرضا فرزین در مراسم عرضه اولین اوراق مراهبه ارزی کشور در مرکز مبادله ایران، اظهارداشت: این اولین اوراق جدید ارزی است که در داخل ایران معامله می‌شود؛ یکی دویار قبل در خارج از کشور اوراق فروخته بودیم. فرزین ضمن اشاره به اینکه بارها گفتیم سیاست اصلی ما در بانک مرکزی سیاست تثبیت است که شامل بخش‌های مختلف می‌شود، تصریح کرد: در حوزه سیاست ارزی منظور ما از تثبیت کاهش بی ثباتی ارزی بود. اگر به زیر ۵ درصد برسد ارز را به سطح با ثباتی می‌رسانیم؛ الا آن توانستیم بی ثباتی ارز را کاهش دهیم.

فرزین ضمن اشاره به تصویب صندوق تثبیت ارزی در بانک مرکزی اشاره کرد و گفت: صندوق توسعه ملی قبل از این صندوق ذخیره ارزی بسود ولری برای اینکه مابه‌التفاوت درآمد دولت از نفت را به بخش خصوصی بدهیم صندوق توسعه را تشکیل دادیم؛ صندوق تثبیت ارزی هم برای پوشش ریسک و خطر

اقتصاد کیش

ناگفته نماند که اجرای قانون واردات خودروهای کار کرده نیز چند ماهی است که در مرحله وقت کشی از سوی تیم اقتصادی دولت است و نیاز مند توجه نمایندگان مجلس در مقام نظارت بر حسن اجرای قانون است.

داده بود که تا پایان بهار امسال ۲۰۰ خودرو به کشور وارد خواهد شد، گمرک اعلام کرد در بهار امسال ۲۴۱ دستگاه خودرو سواری و به ارزش ۵۶ میلیون دلار به کشور وارد شده است. مدتی بعد و با فشار رسانه‌ها و گلایه متقاضیان در صف مانده، بر تعداد این خودروها افزوده شد و حالا در جدیدترین آمار رسمی گمرک مشخص شده است که از ابتدای سال تا پایان آبان ماه (پارده روز قبل) ۲ هزار و ۴۸۸ دستگاه خودروی سواری به ارزش ۶۹ میلیون و ۶۱۵ هزار دلار به کشور وارد شده است. آماري که نشان می‌دهد نه تنها وعده واردات ۲۰۰ هزار خودرو به سنگ خورده است، بلکه همان ۳۰ هزار نفر ثبت نام کننده نهایی هم امیدی به دریافت خودروی خود ندارند! هر چند علی‌آبادی وزیر صمت در آبان ماه وعده داده بود که "واردات خودروهای نو بر اساس برنامه پیش می‌رود و تا آذرماه تکلیف تمام کسانی که ثبت نام کرده‌اند روشن و نحوه دریافت خودرو مشخص می‌شود."

نیز مدیر طرح واردات خودرو وزارت صمت گفت: از این تعداد ۴ هزار نفر از خرید انصراف دادند و به این ترتیب ۳۰ هزار نفر در نوبت تحویل خودرو قرار گرفتند که فقط تعداد محدودی از این ۳۰ هزار نفر موفق به تحویل خودروهای خود شده‌اند. اما در این میان و در حالی که سخنگوی وقت وزارت صمت وعده

نام کننده تا آذرماه که بگذریم، موضوع مهم دیگری در میان است که بدست فراموشی مستولان صمت سپرده شده است. قانونی که بر لزوم واردات خودروهای اقتصادی تأکید داشت و حتی وزیر وقت صمت یعنی فاطمی امین نیز گفته بود: تمرکز وزارت صمت بر واردات خودروهای اقتصادی است تا بتوان در سبد خودرویی خانواده‌های متوسط و کم درآمد جای داشته باشد. یا در جای دیگری تأکید داشت: "واردات خودروهای اقتصادی به منظور دسترسی قشرهای متوسط در آمد کمتر جامعه و همچنین ارتقای کیفی صنعت خودروی کشور در دستور کار قرار خواهد گرفت."

اما نگاهی به سامانه یکپارچه عرضه خودروهای وارداتی داشته‌باشیم نشان می‌دهد که همین تعداد اندک خودروی وارداتی و فرسوده منجر دارای قیمت‌های میلیاردی هستند که هیچ نشانی از خودروی اقتصادی برای مردم ندارد. خودروهایی که در نظر گرفت هزینه‌هایی همچون بیمه شخص ثالث، مالیات بر ارزش افزوده، هزینه‌های شماره گذاری، اسقاط خودروی فرسوده، کرایه حمل؛ ارقامی بعضاً بالای سه میلیارد تومان نیز خواهند داشت. خودروهایی که حالا قرار است در هوای آلوده شهرهایی همچون تهران، به دست لوکس سوارانی برسد که از مدل‌های قدیمی آنها خسته شده‌اند و به زودی مدل

جایگاه کشتیرانی ایران در خاورمیانه

این فهرست شامل اندونزی (۱۲)، جمهوری کره (۱۸)، هند (۱۹)، ویتنام (۲۲)، مالزی (۲۵) و استان تایوان چین (۳۳) هستند. پرچم چین دومین رشد سریع (۵۰٫۴ درصد) را در سال ۲۰۲۲ به ثبت رساند. سه کشور پیشرو در کشتی‌سازی چین، جمهوری کره و ژاپن، ۹۳ درصد از تناژ نوساز تحویل شده در سال ۲۰۲۲ را به خود اختصاص دادند و چین ۴۷ درصد سهم را به خود اختصاص داد.

در سال ۲۰۲۲، کشتی‌هایی با پرچم هنگ کنگ چین، چهارمین گروه بزرگ ساطع کننده دی اکسید کربن (CO۲) از کشتی‌های در سطح جهان بودند. کشتی‌هایی که توسط مالکان در چین، ژاپن و یونان کنترل می‌شوند بیشترین سهم انتشار CO۲ را به خود اختصاص می‌دهند.

وضعیت ناوگان کشتیرانی منطقه خاورمیانه اداره اقتصادی سازمان اطلاعات مرکزی آمریکا (سیا) در گزارشی از وضعیت ناوگان کشتیرانی منطقه خاورمیانه اعلام کرد که ایران با دارا بودن ۹۴۲ کشتی یکی از بزرگترین قدرت‌های تجارت دریایی منطقه در سال ۲۰۲۲ بوده است. طبق نمودار اعلامی این سازمان، ایران بعد از کشور ترکیه دومین قدرت منطقه در این بخش و بیست و پنجمین کشور در جهان است و بعد از ایران، امارات با ۳۶۶ کشتی قرار دارد. ناوگان کشتیرانی ایران بیش از دو برابر ناوگان کشتیرانی عربستان سعودی با رقم ۴۱۳ کشتی قرار گرفته و این کشور را سومین قدرت تجارت دریایی در منطقه خاورمیانه معرفی کرده است. بحرین با دارا بودن ۱۹۰ فروند کشتی و کویت با ۱۶۶ کشتی از ترتیب در رتبه‌های محموله پخشناز عملکرد جایگاهی محموله پخشناز هستند. بر اساس شاخص عملکرد بنادر کانتینری (CPI) که به‌طور مشترک توسط بانک جهانی و اس اند پی گلوبال مارکت آنلیجیشن تهیه

رئیس کل بانک مرکزی: صندوق تثبیت ارز ایجاد می‌شود کاهش این نرخ تا پایان سال به ۲۵ درصد است. وی در ادامه با بیان اینکه تجار باید حتماً با مرکز در ارتباط باشند گفت: تمام عملیات ارزی به مرکز مبادله می‌آید و مادر بانک مرکزی فقط سیاست‌گذاری ارزی را خواهیم داشت؛ اقدامات خاصی را هم درباره طلا باید انجام دهیم. وی گفت: بایسد بتوانیم از منابع ارزی استفاده کنیم؛ نرخ ۶ درصد برای ارز خیلی جذاب است و سرمایه‌گذاران داخلی و خراج می‌توانند از این اوراق از سوی برخی افراد مشخص در جامعه شکل می‌گیرد گفت: نظر سنجی‌های ما نشان می‌دهد انتظارات تورمی گرچه همچنان بالاتر است ولی کاهش یافته است. **نرخ رشد نقدینگی به ۲۶٫۴ درصد کاهش یافت** فرزین نرخ رشد نقدینگی را ۲۶٫۴ درصد اعلام کرد و گفت: تلاشمان

روزنامه اقتصاد کیش

تماس: ۰۷۶ ۴۴۴۲۴۹۹۹ | تحریریه: ۰۹۳۴۷۶۸۵۸۴۱ | واتساپ: ۰۹۳۴۷۶۸۰۷۱۴ | اینستاگرام: @eghtesadkish | تلگرام: ۰۹۳۴۷۶۸۰۷۱۴

