

۳۴ سال خصوصی سازی، بدون بخش خصوصی واقعی!

■ در طول بیش از سه دهه اجرای سیاست‌های خصوصی‌سازی در ایران، نحوه واگذاری بنگاه‌های دولتی همواره محل بحث و ارزیابی بوده است. بر اساس اعلام معاون سازمان خصوصی‌سازی، تنها حدود ۱۱ درصد از این بنگاه‌ها به بخش خصوصی واقعی واگذار شده‌اند. برخی کارشناسان اقتصادی معتقدند ساختار اقتصادی کشور در نتیجه چالش‌های موجود در اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی، دچار عدم‌توازن و ناهماهنگی شده است.

گروه اقتصادی – سیاست واگذاری شرکت‌های دولتی به بخش خصوصی که از ابتدای دهه ۷۰ شمسی آغاز شده به گفته کارشناسان و افراد مطلع نه تنها افزایش بهره‌وری را در پی نداشته، بلکه به توزیع رانت، اختصاصی سازی به نفع سازمان‌ها، افراد ذی‌نفوذ و نزدیکان برخی مسئولان در آن‌سال‌نامهتی شده است. سو استفاده از یک ظرفیت قانونی تحت عنوان واگذاری از طریق «مذاکره» و البته مزایده‌های غیر شفاف طی دهه‌های گذشته به ورشکستگی، اعتراض کارگران و بازگشت مجدد برخی شرکت‌ها به دولت منجر شده است.

در تاریخ ۶ دی‌ماه سال۱۳۸۹ مجلس شورای اسلامی اعلام کرد که تنها۱۳۵ درصد روند خصوصی سازی از سال۱۳۸۴ تا سال ذکر شده حقیقی بوده و بقیه به شرکت‌های شبه‌دولتی واگذار شده است طبق گفته برخی کارشناسان این واگذاری‌ها بیشتر به دوستان، آشناس‌ها و نزدیکان صورت گرفته است. مرداد ۱۴۰۴ نیز مهدی نوروزیان -عضو هیات عامل سازمان خصوصی سازی- در گفت‌وگویی رادیویی اعلام کرد که تنها ۱۱ درصد از واگذاری‌ها به بخش خصوصی واقعی اختصاص یافته است. به گفته نوروزیان، طی ۱۷ سال گذشته به دلایلی از جمله مشکلات مالی دولت، بخشی از دارایی‌ها به نهادهای عمومی غیر دولتی و صندوق‌های بازتسستیگی و سایر نهاده‌ها با عنوان رد دیون واگذار شده‌است.

آماری از رفیق‌بازی با پوشش خصوصی‌سازی!

بر اساس جدولی که آمار تحقق اهداف بودجه‌ای واگذاری سهام و بنگاه‌ها بین سال‌های ۱۳۸۰ تا شش ماهه اول سال ۱۴۰۴ را نشان می‌دهد تنها ۴۱ درصد اهداف خصوصی سازی محقق شده‌ه که کمترین میزان در سال ۱۴۰۰ رقم خورده است. بین سال‌های ۱۳۷۰ تا۱۳۷۶ عملکرد فروش سهام شرکت‌های دولتی واگذار شده حکایت از آن دارد که بخش قابل توجهی از واگذاری‌ها از طریق مذاکره صورت گرفته است. به طور مثال در سال ۱۳۷۳ از کل ۹۲میلیارد تومان سهام شرکت‌های واگذار شده ۵۳میلیارد تومان از طریق مذاکره، ۲۶ میلیارد تومان از طریق بورس و ۱۲ میلیارد تومان با روش مزایده بوده است؛ مزایده‌هایی که در نحوه اجرای آن نیز به اعتقاد کارشناسان اما و اگر هایی وجود دارد.

طبق اعلام سازمان خصوصی سازی، مذاکره یک‌امکان قانونی است که در اختیار دولت قرار دارد. اگر از طریق مزایده و بورس برای

وزیراقتصاد:

مسیر رشد تولید از رف قیمت‌گذاری دستوری می گذرد



گروه اقتصادی – سیدعلی مدنی‌زاده با تشریح موانع اصلی بهره‌وری در اقتصاد ایران گفت:اصلاح سازوکار تأمین مالی، پیش‌بینی‌پذیر کردن اقتصاد و مقابله باقیمت‌گذاری‌های دستوری سه گام کلیدی دولت برای رشد تولید است. سیدعلی مدنی‌زاده،وزیر اموراقتصادی و دارایی، در سومین همایش برترین‌های بورس کلای ایران از ضرورت رفع موانع بهره‌وری اقتصادی سخن گفت و تأکید کرد: برای تحقق رشد پایدار تولید، باید انگیزه سرمایه‌گذاری و کارایی بنگاه‌ها را از مسیر اصلاح ساختارها افزایش داد.

او نخستین مانع را قیمت‌گذاری‌های دستوری دانست که به گفته وی، «اقتصاد کشور را گرفتار کرده و مانع رشد طبیعی بازارها شده است». مدنی‌زاده دومین چالش مهم اقتصاد ایران را نظام تأمین مالی بانک‌محور خواند و افزود: برخلاف تجربه کشورهای توسعه‌یافته، در ایران سهم بازار سرمایه در تأمین مالی تولید بسیار اندک است. او تصریح کرد: «در اقتصادهای پیشرفته، شرکت‌های بزرگ از طریق بازار سرمایه به تأمین مالی می‌پردازند تا منابع بانکی برای بنگاه‌های کوچک و متوسط آزاد شود».

وزیر اقتصاد تأکید کرد: رافاندازی این صندوق‌ها می‌تواند به کنترل بازار ارز و جلوگیری از جهش نرخ‌ها کمک کند. او در ادامه با اشاره به سیاست دولت برای تک‌نرخ کردن ارز گفت: «این اقدام به بانک مرکزی امکان می‌دهد با مدیریت بهتر شوک‌های بیرونی، از جهش‌های ناگهانی جلوگیری و ثبات بیشتری در اقتصاد ایجاد کند». به گفته مدنی‌زاده، این سیاست «به‌صورت تدریجی و بدون شوک قیمتی» اجرا خواهد شد و نرخ نهایی ارز نیز متعادل و نزدیک به میانگین نرخ‌های فعلی خواهد بود.

با یک تماس مشترک شوید

اقتصادی

۳۴ سال خصوصی سازی، بدون بخش خصوصی واقعی!

یک شرکت متقاضی وجود نداشت می‌توان آن را با روش مذاکره واگذار کرد. این در حالی است که از سال ۱۳۷۷ تا ۱۳۷۹ هیچ شرکتی از طریق مذاکره واگذار نشده، اما برخی واگذاری‌های به نوعی در دسرساز تا امروز هم چنان ادامه یافته است.

در ادامه و بر اساس جدولی که آمار تحقق اهداف بودجه‌ای واگذاری سهام و بنگاه‌ها بین سال‌های ۱۳۸۰ تا شش ماهه اول سال ۱۴۰۴ را نشان می‌دهد تنها ۴۱ درصد اهداف خصوصی سازی محقق شده که کمترین میزان در سال ۱۴۰۰ رقم خورده است. تقریباً از میانه دهه ۸۰ یعنی سال۱۳۸۴ سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی ابلاغ شد که یکی از مفاد آن افزایش سهم بخش‌های خصوصی و تعاونی در اقتصاد ملی بود. همان سال میزان درآمد‌های دولت از واگذاری شرکت‌ها در بودجه ۳۱ درصد، سال بعد ۲۲ درصد و دو سال بعد تنها ۲۱ درصد بود. بیشترین میزان واگذاری در دهه ۸۰ به سال ۱۳۸۹ برمی‌گردد که عملکرد واقعی خصوصی به نسبت تکالیف در قانون بودجه را ۱۰۳ درصد نشان داد. در سال بعد یعنی ۱۳۹۰ نیز این عدد به ۱۵۸ درصد رسید، اما بالاترین عملکرد در ۹۰ درصد در سال ۱۳۹۹ به ثبت رسیده که از ۱۲ هزار میلیارد تومان تکالیف خصوصی سازی ۳۵ هزار میلیارد تومان معادل ۲۹۷ درصد یعنی تقریباً سه برابر تکالیف آن سال محقق شد.

در سال ۱۴۰۰ این عدد به یکباره متوقف شده و به ۲ درصد رسیده است. سال ۱۴۰۱ مجموع عملکرد به نسبت تکالیف ۴۶ درصد، سال ۱۴۰۲ به میزان ۲۶ درصد، سال ۱۴۰۳ حدود ۱۳۳ درصد و در شش ماهه ۱۴۰۴ تنها ۳۰۹ درصد بوده است.

از سال ۱۳۸۰ تا شش ماهه ۱۴۰۴ می‌بایست ۶۹۵ هزار میلیارد تومان از بودجه‌های سالیانه از طریق خصوصی سازی تأمین می‌شد که تنها ۸۵ هزار میلیارد تومان از این عدد معادل ۴۱ درصد محقق شده است.

اما آنچه بیش از کارنامه خصوصی سازی به لحاظ کمی موجب دلخوری مردم و کارشناسان شده، کیفیت واگذاری‌هاست. تجربه واگذاری طی سال‌های گذشته حاکی از آن است که شرکت‌های کشت و صنعت هفت‌تپه، هیکو ارکاک، آلومینیوم المهدی و هرمزال، قطارهای مسافربری رجاو ایران ایر تور بر اساس بررسی‌های صورت گرفته نمونه‌هایی از تجربه ناموفق خصوصی سازی در ایران قلقداد می‌شوند که پژوهشی که از سوی اتاق بازرگانی ایران در سال ۱۴۰۲ انجام شده و با عنوان درس‌های خصوصی سازی شرکت‌های دولتی

افزایش مصرف و فشار واردات؛

دولت در دوراهی گرانی بنزین یا فشار تورمی!

گروه اقتصادی – مصوبه تازه دولت، زمزمه گرانی بنزین را زنده کرده است. در حالی که مصرف روزانه ده میلیون لیتر بیشتر شده و واردات ناگزیر است، کارشناسان هشدار می‌دهند افزایش قیمت به‌تنهایی چاره بحران سوخت نیست. با انتشار مصوبه هیئت وزیران زمز مه‌های افزایش قیمت بنزین به گوش می‌رسد؛ مسئله‌ای که با سکوت رسانه‌ای همراه شد. هنوز زمانی از آن نگذشته بود که مجید رسایی، نماینده مجلس با انتشار نامه‌ای در شبکه‌ها اجتماعی یکس مدعی شد دولت مسعود پزشکیان قصد دارد هزینه حمل سوخت و حق‌العمل جایگاه‌داران را به قیمت بنزین اضافه کند.

او نوشت: «در حالی که اعضای دولت همواره گران شدن بنزین را تکذیب می‌کنند، طبق مصوبه جدید دولت قرار است هزینه حمل سوخت تا جایگاه و حق‌العمل جایگاه‌داران به قیمت بنزین افزوده شود. با این مصوبه، بنزین ۱۵۰۰ تومانی به ۵۰۰۰ تومان خواهد رسید». رسایی در ادامه با اشاره به اظهارات مسعود پزشکیان در دوران انتخابات ریاست جمهوری نوشت: «قay پزشکیان فراموش نکند که در ایام تبلیغات انتخاباتی چند بار اعلام کرد گرانی بنزین تهمت رقیای انتخاباتی است و چنین بر نامه‌ای نندارد».

چند ساعتی از توییت رسایی نگذشته بود که رضا نواز، سخنگوی صنف جایگاه‌داران، در واکنش به این موضوع گفت: «اینکه به دلیل جداسازی حق‌العمل از قیمت فرآورده، بنزین گران خواهد شد، تکذیب می‌شود. این مصوبه بحثی کاملاً تخصصی دارد که بزودی درباره آن شفاف‌سازی جامعی برای مردم عزیز صورت خواهد گرفت. گمانه‌زنی‌ها درباره‌ی افزایش قیمت سوخت صرفاً موجب ایجاد التهاب، ابهام و تولید شایعه می‌شود، هر چیزی در خصوص گرانی سوخت تنها با مصوبات قانونی و اطلاع‌رسانی رسمی دولت قابل اتکاست.» او افزود: «آنچه مشخص است اینکه در وضعیت کنونی، افزایش مصرف سوخت در کشور به‌صورت روزانه رکورد‌های جدیدی ثبت می‌کند و برای بهینه‌سازی مصرف و نیز پایداری و به‌روز رسانی چرخه تولید، حمل، انتقال و توزیع، باید تدبیر شود.»

با وجود آنکه رسایی مدعی شده است نرخ‌های جدید ۵۰۰۰ و ۱۰ هزار تومانی در انتظار مردم است، هیچ‌یک از مسئولان شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی تاکنون این موضوع را رسم‌دار نکردند و حتی حاضر به پاسخ‌گویی نیز نشده‌اند. اما پرسش اینجاست: در چنین شرایطی، آیا افزایش قیمت بنزین منطقی است؟

هاشم اورعی در این باره می‌گوید: «افزایش قیمت بنزین ضروری است، اما به‌تنهایی راه‌حل نیست.» او با اشاره به اینکه مصوبه اخیر درباره بنزین هنوز به‌طور



البته دولت چهاردهم در سال نخست فعالیت خود واگذاری سهام دولت در ۲۷ شرکت و بنگاه به ارزش ۱۲۹ هزار و ۶۱۱ میلیارد تومان و فروش ۲۴ ملک مازاد به ارزش ۳۶ هزار و ۶۰۵ میلیارد را به سرانجام رساند که طبق آمار مذکور بخش قابل توجهی از این مبلغ در سال ۱۴۰۳ رقم خورده است. حرکت سینوسی واگذاری‌های سالیانه در کنار کیفیت پایین کارنامه‌ای شکست‌خورده برای سیاست خصوصی سازی در ۳۴ سال گذشته رقم زده است.

با توجه به اینکه به گفته برخی کارشناسان توفیق چندانی در اجرای اصل ۴۴ حاصل نشده است، وحید شقاقی شهری – اقتصاددان نیز در این رابطه توضیح داد: اقتصاد ما از ریل اصلی خود خارج شده و به حالتی میهم، پیچیده و گنگ رسیده است. موضوع "شبه دولتی‌ها" باعث شده تا خصوصی سازی نتواند شکل بگیرد. پس از اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ در اقتصاد ایران به جای اینکه به اهداف مورد نظر برسیم، در آن سال‌ها وارد یک مسیر انحرافی شدیم. نتیجه این سیاست‌ها شکل‌گیری شبه‌دولتی‌هایی در اقتصاد ایران بود که اکنون منافع و نفوذ زیادی دارند.

به گفته شقاقی، مدیران شرکت‌های دولتی که قبلاً از منافع دولتی برخوردار بوده‌اند حالا به این شبهه دولتی‌ها کوچ کرده‌اند. این وضعیت شبیه یک "شتر گاو پلنگ" عجیب و غریب است که از انحراف در اجرای اصل ۴۴ در اقتصاد ایران نشأت می‌گیرد.

بهنام ملکی – اقتصاددان – با اشاره اثر گذاری پایین بخش خصوصی در اقتصاد کشور خاطر نشان کرد: اصل ۴۴ به نظر من می‌توانست با اصلاحاتی که در آن انجام می‌شود، انقلابی در اقتصاد ایران ایجاد کند. اگر ما به مردم و بخش خصوصی میدان می‌دادیم تا اقتصاد را متحول کنند، دیگر دولتی‌ها و شبه‌دولتی‌هایی نتوانستند انحصار ایجاد کنند و رانت‌ها را برای خود حفظ کنند. اما با چاق و چله بودن بخش دولتی، شبه‌دولتی و انحصارات موجود، این اتفاق هرگز نیفتاد.

وی اظهار کرد: گفته می‌شود فقط ۱۳۵ درصد از خصوصی سازی در ایران واقعی بوده است. حتی من باید بگویم که همان ۱۳۵ درصد هم زیر سؤال است و بخش بیشتری از آن همچنان لاک گرفته می‌شود. ملکی تأکید کرد: یکی از کارهایی که وزیر اقتصاد باید انجام دهد، این است که شاخص سازی کند و عملکرد مدیرانی که در گذشته بوده‌اند را مورد بررسی قرار دهد. من مدیری را می‌شناسم که یک بنگاه



سوخت، پارکینگ یا تاسیب با نیاز کشور را داشته باشد. در بسیاری از کشورها، خرید خودرو تنها با ار زده خارج کردن خودروی فرسوده مجاز است؛ اما در ایران چنین نظامی وجود ندارد».

او افزود: «افزایش قیمت بنزین به‌تنهایی راه‌حل نیست. مسئله سوخت، موضوعی چندبعدی است و نباید آن را صرفاً به نرخ سوخت بر کرایه تاکسی و حمل‌ونقل عمومی اثر می‌گذارد، هرچند ادامه وضع موجود نیز ممکن نیست. افزایش قیمت سوخت حتی به سایر کالاها نیز سرایت کرده و موج تورمی تازه‌ای ایجاد می‌کند. در چنین شرایطی، تأثیر افزایش قیمت به‌سرعت خشی می‌شود و کشور دوباره به همان وضعیت بازمی‌گردد.»

او ادامه می‌دهد: «باید از راه‌حل‌های ترکیبی استفاده کرده، به‌عبارت دیگر، اصلاح قیمت تنها بخشی از برنامه است. در کنار آن باید تولید خودروهای کم‌مصرف و رقابتی در دستور کار قرار گیرد، خودروهای برقی به ناوگان حمل‌ونقل اضافه شوند و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های صرفه‌جویی و سیاست‌های خودرویی جدی گرفته شود.» او با اشاره به تجربه سال‌های گذشته تصریح کرد: «بعداً است دولت بتواند هر سال قیمت بنزین را متناسب با تورم افزایش دهد. این اقدام نیازمند برنامه‌ای پنج‌ساله و جامع است تا ضمن پذیرش تبعات آن، صنعت خودرو را به رقابت بین‌المللی وارد کنیم و اصلاحات به‌صورت منطقی، ممر حلقه‌ی حلقه قدرت‌مند انجام شود.»

خودرو سازان؛ منتهم ردیف اول مصرف بنزین

مهم‌ترین دلایل ناترازی بنزین را در دو عامل می‌دانند:

۱. فرسودگی خودروها، به‌ویژه در ناوگان حمل‌ونقل عمومی؛ ۲. استاندارد نبودن خودروهای داخلی.

خودروهای داخلی به‌طور میانگین ۲۵ برابر استاندارد جهانی است سوخت مصرف می‌کنند. اگر این خودروها مطابق با استاندارد روز تولید می‌شدند، مصرف متوسط کشور بین ۵۰ تا ۶۰ میلیون لیتر در روز بود و در نتیجه، با صادرات مازاد بنزین تولیدی، بیش از ۱۵ میلیارد دلار درآمد برای کشور حاصل می‌شد.

اورعی نیز با انتقاد از وضعیت صنعت خودروی کشور گفت: «در حال حاضر هر خودرو سازی ر محصولی می‌خواهد تولید می‌کند، بدون آنکه دغدغه مصرف

صنایع چوب کلبه سفارشات MDF، چوبی دکوراسیون غرفه و منزل

تلفن: ۷۷۹۸۲۵۲