

وزارت صنعت و شورای رقابت مسؤلیت قیمت گذاری و مدیریت بازار خودرو را قبول نمی‌کنند

چالش‌های رقابت و صمت



گروه اقتصادی: با فرارسیدن زمان اعلام قیمت جدید محصولات ایران خودرو و سایپا در سال جدید، کشمکش وزارت صمت و شورای رقابت در اعلام قیمت‌های جدید آغاز شد. دی‌ماه سال ۱۴۰۲ شورای رقابت تمام اختیارات خود در این زمینه را به وزارت صمت تفویض کرده اما این وزارتخانه از انجام چنین کاری امتناع می‌کند. به نظر می‌رسد میزان افزایش قیمت خودروها در سال ۱۴۰۳ به حدی بالا است که عباس علی‌آبادی نمی‌خواهد با بیان آن کارنامه یک ساله خود در ساختمان سمیه را زیر سوال ببرد.

نخستین روزهای سال ۱۴۰۳ با اخبار مربوط به تعیین قیمت جدید خودروها آغاز شد؛ مساله‌ای که در طول چند سال گذشته به یک چالش جدی برای صنعت خودروی کشور تبدیل شده است. اوایل سال خبری منتشر شد که بر اساس آن قرار بود وزیر صمت برای تعیین تکلیف قیمت جدید خودروها به شورای رقابت برود. سرانجام این جلسه در تاریخ ۲۸ فروردین‌ماه برگزار شد. «سپهر دادجوی توکلی» سخنگوی مرکز ملی رقابت، خروجی آن جلسه را در کمک این مرکز به وزارت صمت در اجرای دستورالعمل تنظیم بازار خودروی شورای رقابت عنوان کرد.

تنها پس از گذشت یک روز از این جلسه، ایران خودرو قیمت جدید خودروی جنجالی پژو پارس را اعلام کرد. جنجالی بودن این اوتومبیل از آن جهت است که در طول چند سال گذشته اخبار متعددی درباره توقف تولید آن به دلیل عدم پاسخگویی به بعضی از استانداردهای ۸۵گانه مطرح شده بود اما هر دفعه خبر جدید می‌آمد که نشان از ادامه تولید این خودرو داشت.

بسیاری از کارشناسان صنعت خودرو بر این باورند که افزایش قیمت خودروی پژو پارس مقدمه‌ای برای تغییر قیمت محصولات ایران خودرو و سایپا خواهد بود. چند روز بعد از این تصمیم، علی‌آبادی در حاشیه نشستی با اعضای کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی در پاسخ به سوالی درباره تغییر قیمت خودروی پژو پارس اعلام کرد در این باره شورای رقابت مسؤول است و قانونا ما سیاست‌گذار نیستیم. وزارت صمت فقط مجری سیاست‌های ابلاغی است.

اظهار نظر وزیر صمت در حالی مطرح شده که در دی‌ماه سال ۱۴۰۲ مرکز ملی رقابت، مسؤولیت تعیین قیمت خودروها را برعهده این وزارتخانه قرار داده بود. در همین راستا سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان هم به عنوان دستگاه زیرمجموعه این وزارتخانه موظف شد قیمت‌های جدید را محاسبه و سپس آن را به تایید وزارت صمت برساند. در این فرآیند مرکز ملی رقابت صرفا از جایگاه نظارتی برخوردار خواهد بود.

ساعاتی پس از این موضع‌گیری وزیر صمت، سخنگوی مرکز ملی رقابت اعلام کرد این شورا هیچ وقت قیمت‌گذار خودرو نبوده و صرفا دستورالعمل مربوط به این موضوع را طراحی و سپس آن را ابلاغ می‌کند. اختلاف نظر مسؤولان این نهاد بر سر تعیین قیمت امر تازه‌ای

نیست، بلکه یک نمایش قدیمی برای بازار خودرو است که سال ۱۴۰۳ بازیگرانی جدید در آن به ایفای نقش می‌پردازند.

بازخوانی یک دعوی قدیمی

اختلاف نظر بر سر اعلام قیمت جدید خودروها اتفاق جدیدی نیست و این موضوع اوایل سال ۱۴۰۲ هم تکرار شده بود. در آن برهه این بگومگوها توسط «امید قالیباف» و «اسماعیل شجاعی» سخنگویان سابق وزارت صمت و شورای رقابت انجام شده بود اما اکنون به نظر می‌رسد وزیر صمت و سخنگوی جدید این شورا بازیگرانی تازه‌ای این جدال محسوب می‌شوند. در آن برهه ابتدا اسماعیل شجاعی در یک گفت‌وگوی تلویزیونی از اعلام قریب‌الوقوع قیمت‌های جدید خبر داده بود اما روز بعد از آن مصاحبه تلویزیونی، امید قالیباف طی گفت‌وویی با یکی از رسانه‌ها بیان کرد اعلام این خبر و ابلاغ آن صرفا توسط شورای رقابت انجام خواهد شد. او حتی ساعاتی بعد با انتشار یک متن کوتاه در حساب کاربری خود در توئیتر مسؤولیت زمان و نحوه اطلاع‌رسانی این موضوع را با نهاد تصمیم‌گیر یعنی شورای رقابت دانست و حتی تاکید کرد تاکنون مصوبه‌ای در این باره به وزارت صمت

نرسیده است. در نهایت پس از کش و قوس‌های فراوان این «محمدعلی تیموری» مدیرعامل سابق سایپا بود که در یک گفت‌وگوی تلویزیونی جزئیات افزایش قیمت محصولات ایران خودرو و سایپا را اعلام کرد. با توجه به سابقه تاریخی این کشمکش، تکرار مجدد آن در سال ۱۴۰۳ چندان هم دور از انتظار نیست. البته باید این نکته مهم را یادآور شد که اختلاف بر سر اعلام قیمت جدید خودروها در نهایت در روزهای پایانی فروردین آن سال خاتمه یافت اما اکنون تقریبا نیمی از اردیبهشت ۱۴۰۳ گذشته ولی هنوز تکلیف قیمت جدید خودروها چه از طرف شورای رقابت و چه از طرف وزارت صمت روشن نشده است.

خودداری وزارت صمت از اعلام قیمت‌های جدید

دبیر انجمن خودروسازان ایران در گفت‌وگو با «وطن امروز» درباره علت تامل در اعلام قیمت جدید خودروها اظهار کرد: مرکز ملی رقابت وظایف خود در این زمینه را برعهده وزارت صمت گذاشته است. در نتیجه اکنون این وزارت صمت است که موظف شده قیمت‌های جدید محصولات ایران خودرو و سایپا را به عنوان کمک‌زیان به خودروسازان پرداخت کند.

تعارف سیاسی وزیر صمت در اعلام عمومی قیمت جدید خودروها
امیرحسن کاکایی، استاد دانشگاه و کارشناس صنعت خودرو هم در گفت‌وگو با «وطن امروز» پیرامون علت عدم اعلام قیمت جدید خودروها اظهار کرد: در حال حاضر قیمت فعلی محصولات ایران خودرو و سایپا بر اساس صورت‌های مالی شهریور سال ۱۴۰۱ است که در بهمن آن سال بررسی و در نهایت پس از کش‌وقوس‌های

فراوان در فروردین سال ۱۴۰۲ اعلام شد. این کارشناس صنعت خودرو تصریح کرد: شهریورماه سال ۱۴۰۱ نرخ ارز در بازار غیررسمی در محدوده ۲۸ هزار تومان قرار داشت اما با گذشت تقریبا یک سال و نیم از آن زمان، اکنون قیمت دلار در این بازار در محدوده ۶۰ هزار تومان قرار دارد. مضاف بر این نکته انتظار می‌رود در سال ۱۴۰۳ حداقل نرخ تورم هم بین ۲۰ تا ۴۰ درصد باشد. با در نظر گرفتن این موارد پیش‌بینی می‌شود میزان افزایش قیمت خودروها در سال جدید حداقل ۵۰ درصد خواهد بود.

وی خاطر نشان کرد: این مقدار افزایش قیمت متناسب با وعده‌های خودرویی وزارت صمت نیست و نشان از شکست این وزارتخانه در پیشبرد سیاست‌های مذکور دارد. لذا به واسطه اهمیت این موضوع وزارت صمت از اعلام افزایش قیمت خودروها خودداری می‌کند. قیمت جدید محصولات ایران خودرو و سایپا باید به گونه‌ای باشد که زیان این ۲ خودروساز را متوقف کند. کاکایی همچنین در پاسخ به این سوال که علت کشمکش وزارت صمت و شورای رقابت در اعلام قیمت‌های جدید خودروها چیست، گفت: این نهادها از بیان چنین مطلبی می‌ترسند؛ البته وزارت صمت و شورای رقابت تنها مقصران این موضوع نیستند، بلکه این عوامل سیاسی است که مانع از اعلام قیمت‌های جدید می‌شود. استاد دانشگاه تاکید کرد: متأسفانه یکی از بزرگ‌ترین معضلات صنعت خودروی کشور سیاسی بودن آن است. نتیجه این موضوع منجر به تامل در اعلام قیمت‌های جدید محصولات ایران خودرو و سایپا و همچنین تداوم زیان‌دهی این ۲ خودروساز شده است.

دلالتن و چینی‌ها ۲ برنده نابسامانی بازار خودرو

کاکایی در ادامه با انتقاد از سیاست‌های خودرویی وزارت صمت در طول یک سال گذشته اظهار کرد: متأسفانه در طول این مدت تمام طرح‌ها یا برنامه‌های خودرویی این وزارتخانه برنده‌های جز دلالتن و شرکت‌های مونتاژکار چینی نداشته است. بررسی میزان ارز تخصیص داده شده، تعداد خودروهای ساخته شده و همچنین میزان ارزش ریالی آنها در بازار، نشان از ضعف ایران خودرو و سایپا و افزایش نفوذ شرکت‌های چینی در بازار خودروی ایران در سال ۱۴۰۲ دارد.

کارشناس صنعت خودرو تصریح کرد: در حال حاضر شرایط برای پیروزی کامل شرکت‌های چینی در بازار خودروی ایران مهیا شده و حتی آنها در یک قدمی این امر قرار دارند؛ اکنون فروش ریالی شرکتی مانند مدیران خودرو از ایران خودرو سبقت گرفته است. در طول سال‌های اخیر میزان زیان ایران خودرو رشد قابل توجهی داشته ولی آن شرکت ۱۷ درصد سود داشته است. وی در پایان تاکید کرد: در چنین شرایطی سیاست‌گذاران صنعتی کشور به جای اعلام سریع قیمت خودروها، این موضوع را به دلایل سیاسی به عیب می‌اندازند. وزارت صمت در نظر دارد موضوع افزایش قیمت خودروها را آهسته آهسته به بدنه جامعه منتقل کند.

گزارش «وطن امروز» از ابهامات کارگران و بخش خصوصی درباره لایحه افزایش تعطیلات آخر هفته

سؤالات بی‌پاسخ حول یک روز تعطیلی بیشتر



تغییرات احتمالی میزان دستمزد در صورت کاهش ساعات کار

میزان ساعت کار در هفته	۴۴ ساعت	۴۰ ساعت
حداقل حقوق ماهانه	۷۱۶۶۱,۸۴۰ ریال	۶۶,۴۴۷,۷۰۰ ریال

است، در صورتی که هنوز موضوعات کلیدی و مهم نظیر مشمولیت نیروهای بخش خصوصی از این قانون و تأثیرپذیری دستمزد آنان مورد بررسی قرار نگرفته است. همچنین با وجود اینکه در متن قانون بر ۴۰ ساعت کار در هفته تاکید شده است، به دلیل مستثنای بودن بخش از مراکز و واحدهای خدمات‌رسان آن نظیر واحدهای ذریع‌طی بهزیستی، بانک‌ها، بیمارستان‌ها، مراکز بهداشتی و درمانی، اماکن ورزشی و واحدهای نظامی و امنیتی از تعطیلی پنجشنبه‌ها، مشخص نبوده آیا ۴ ساعت به اضافی کاری کارمندان فوق‌العاده می‌شود یا از ساعت کاری سایر روزهای هفته این افراد کاسته خواهد شد، در واقع هنوز قانون‌گذار به شکل دقیق و شفاف نتوانسته است، سؤالات مطرح شده را پاسخ دهد.

مزد کارگران به دنبال نخواهد داشت، هر چند کارگران ساعتی را نمی‌توان مشمول این موضوع دانست. از طرفی محمد چکشیان، معاون وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی نیز با رد هر گونه کاهش حقوق نیروهای بخش خصوصی به سبب تعطیلی پنجشنبه‌ها گفت: این حرف نمی‌تواند اجرایی شود، چون تخلف است و کسی نمی‌تواند حقوق کارگر را کم کند و خلاف قانون اقدام کند، لذا در صورتی که چنین تخلفی رخ دهد، باید جلوی آن گرفته شود.

در پایان باید گفت هر چند ادعای کاهش ۱۰ درصدی حقوق با تعطیلی پنجشنبه‌ها رد خواهد شد اما به دلیل قانون‌نویسی و قانون‌گذاری ساده و سطحی نمی‌توان اظهار نظر جامعی در این باره داشت؛ متأسفانه مبحث اصلی به تعطیلی پنجشنبه یا شنبه تقلیل یافته



نمایندگان مجلس، با انتقاد از تعطیلی پنجشنبه‌ها اعلام داشت: در قانون کار میزان ساعت کاری هفتگی ۴۴ ساعت در هفته است و چنانچه یک روز تعطیلی به ایام کاری اضافه شود، ساعات کاری هفتگی ۴ ساعت کاسته شده و به تبع آن مزد کارکنان و کارگران نیز ۱۰ درصد کاهش خواهد یافت.

سطحی‌نویسی قانون و تحلیل‌های متعدد

مطابق تبصره ۴ ماده ۸۷ قانون مدیریت خدمات کشوری که به تازگی به تصویب رسیده، همه قوانین و مقررات که از مبنای ۴۴ ساعت کار در هفته و ۱۷۶ ساعت کار در ۴ هفته متوالی استفاده شده است، از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون به ترتیب به ۴۰ ساعت کار در هفته و ۱۶۰ ساعت کار در ۴ هفته متوالی اصلاح می‌شود. از سوی دیگر با وجود اینکه قانون کار، قانون خاصی است و از قانون عام یعنی خدمات کشوری و اصلاحات آن مستثنا است اما از آنجا که در تبصره ۴ به صراحت عبارت «همه قوانین و مقررات» ذکر شده است، لذا تمام مشمولان قانون کار را نیز در بر خواهد گرفت، در واقع ساعت کار تمام کارمندان و کارگران بخش خصوصی به ۴۰ ساعت در هفته کاهش خواهد یافت.

نکته عجیب اینجاست که مصوبه فوق با اظهار نظر عنایتی و برخی دیگر از نمایندگان مجلس در تناقض است، از سوی دیگر، عمده دلیل تعطیلی پنجشنبه‌ها افزایش بهره‌وری نیروی کار به سبب حضور در کنار خانواده مطرح شده است، به بیانی مطابق با اظهار نظر مسؤولان کشور، این تعطیلی سبب رونق گردشگری و افزایش تفریح خواهد شد اما در صورتی که بخش خصوصی شامل این تعطیلی نباشد، عملا شاهد تغییراتی نخواهیم بود، چرا که در میان اعضای یک خانواده، نیروهای بخش خصوصی نیز وجود دارند، حضور این افراد در محیط کار، هر گونه برنامه‌ریزی پیرامون سفر درون یا برون‌شهری را تحت‌الشعاع قرار خواهد داد.

درباره تأثیرپذیری دستمزد نیز باید گفت مطابق ماده ۱۰ قانون کار، قرارداد حاوی مشخصات طرفین، میزان حقوق، ساعت کار، مرخصی، محل انجام کار و موارد دیگر است، از سوی دیگر مطابق تبصره یک ماده ۵۱ این قانون، کارفرما با توافق کارگران و نماینده یا نمایندگان قانونی آنان می‌تواند ساعات کار را در بعضی از روزهای هفته کمتر از میزان مقرر و در دیگر روزها اضافه بر این میزان تعیین کند، به شرط آنکه مجموع

گروه اقتصادی: قانون‌گذار به دلیل عدم جامع‌نگاری درباره مصوبه کاهش ساعت کاری، نتوانسته است به شبیهاتی نظیر مشمولیت یا عدم مشمولیت نیروهای بخش خصوصی و تأثیرپذیری حقوق این افراد از کم شدن مدت‌زمان کار پاسخ دهد، هر چند برخی مفاد قانونی حکایت از متأثر نبودن مزد کارگران از تعطیلی پنجشنبه‌ها دارد.

به گزارش «وطن امروز» ۲۰ اسفند سال ۱۴۰۲ نمایندگان مجلس شورای اسلامی با تصویب کلیات لایحه اصلاح ماده ۸۷ قانون مدیریت خدمات کشوری موافقت کردند. مطابق ماده ۸۷ قانون مدیریت خدمات کشوری، ساعات کار کارمندان دستگاه‌های اجرایی ۴۰ ساعت در هفته است و ترتیب و تنظیم ساعات ادارات به پیشنهاد سازمان اداری و استخدامی کشوری و تصویب هیات وزیران تعیین می‌شود.

تغییر ساعت کار کارمندان با رعایت سقف مذکور در چارچوب دستورالعمل‌های پیشنهادی سازمان اداری و استخدامی که به تصویب هیات وزیران می‌رسد برعهده دستگاه ذریع‌ط است.

با وجود تصویب اصلاحیه ماده قانونی، نمایندگان مجلس تعیین تکلیف روز تعطیل را به سال جاری معطوف داشتند، البته کمیسیون اجتماعی مجلس در روزهای اخیر نظر خود مبنی بر مثبت بودن تعطیلی پنجشنبه‌ها را اعلام کرد، هر چند این مصوبه باید در صحن مجلس شورای اسلامی مطرح و پس از تصویب در صحن مجلس به شورای نگهبان ارسال شود و در صورت تأیید این شورا اجرایی خواهد شد.

سرردگمی بخش خصوصی درباره کاهش ساعت کاری
در این باره، علی‌اصغر عنایتی، عضو کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی با اشاره به جزئیات مصوبه این کمیسیون اظهار داشت: با تعطیلی پنجشنبه‌ها در حقوق و دستمزد کارگران بخش دولتی تغییری ایجاد نخواهد شد و این مصوبه ارتباطی به بخش خصوصی ندارد.

وی ادامه داد: توجه داشته باشید آن لایحه‌ای که دولت آورد و کمیسیون اجتماعی هم مصوب کرد، صرفا برای بخش‌های مربوط به دستگاه‌های دولتی است و ارتباطی به بخش خصوصی و کارخانه‌های بخش خصوصی ندارد. از سوی دیگر خانه صمت ایران در نامه‌ای به