



سخن هفته
 رهبر انقلاب: امروز حقایق در مورد نیت دولت ایالات متحده آمریکا علیه اسلام و مسلمانین و جمهوری اسلامی آشکار شده. با این کارها نیت را که آنها میتوانند بکنند بدانیم. آنها تحریم می‌کنند، ما بایستی اقتصادمان را درونی کنیم، درون را کنیم، اقتصاد مقاومتی کنیم تا تحریم اثر نکند. اقتصاد مقاومتی را مسئولان محترم جدی بگیرند، به زبان انگلیسی نزنند؛ اقتصاد مقاومتی با واردات نبرونه نمی‌سازد، با ضعف تولید نمی‌سازد؛ تولید داخلی را قوی کنند، ادارات حکومتی و دولتی، محصول داخلی را بر محصول خارجی مشابه ترجیح بدهند.



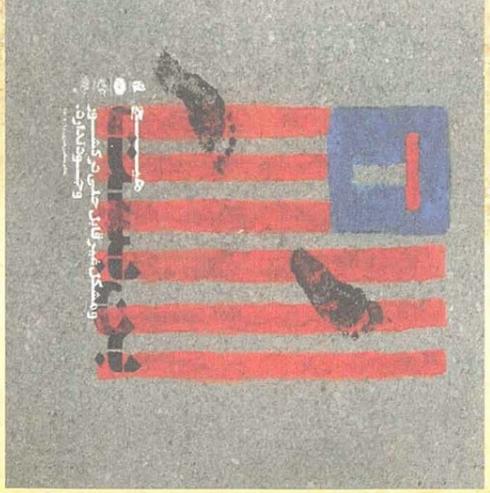
خرداد ماه ۹۸

سیاسی، اقتصادی

شماره ۸

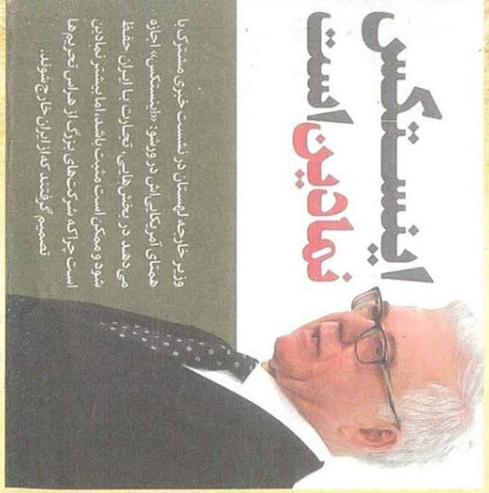
نشریه دانشجویی بسیج دانشجویی

قراگاه اقتصاد مقاومتی



بزرگترین مشکل اقتصاد

بزرگ‌ترین مشکل اقتصاد
 وابسته بودن به نفت را باید به تدریج کم کنیم. ساخت نفت و پالایش شدن نفت درست دیگران است. نفت ما را ساخت اما آنها این دست دیگران است.
 وزیر خارجه آمریکا: پس از ابحای تحریم‌ها، اوضاع برای مردم ایران بسیار بدتر خواهد شد. ما معتقدیم که این به خیرش مردم ایران و معتقدیم رفتار رژیم منجر می‌شود.



فروپوش

وضع مردم ایران را بدتر کردیم!
 وزیر خارجه آمریکا: پس از ابحای تحریم‌ها، اوضاع برای مردم ایران بسیار بدتر خواهد شد. ما معتقدیم که این به خیرش مردم ایران و معتقدیم رفتار رژیم منجر می‌شود.

وزیر خارجه ایالات متحده آمریکا در بیانیه‌ای اعلام کرد: «اگرچه ما به دنبال روابط سازنده با ایران هستیم، اما ما به دنبال روابطی نیستیم که به منافع ملی ایالات متحده و متحدان ما آسیب برساند.»

وزیر خارجه ایالات متحده در بیانیه‌ای اعلام کرد: «اگرچه ما به دنبال روابط سازنده با ایران هستیم، اما ما به دنبال روابطی نیستیم که به منافع ملی ایالات متحده و متحدان ما آسیب برساند.»

وزیر خارجه ایالات متحده در بیانیه‌ای اعلام کرد: «اگرچه ما به دنبال روابط سازنده با ایران هستیم، اما ما به دنبال روابطی نیستیم که به منافع ملی ایالات متحده و متحدان ما آسیب برساند.»



خاتم فرابورنی
 نویسنده: خاتم فرابورنی



خاتم موسوی
 نویسنده: خاتم موسوی

احیا کارت سوخت با عرضی اندام قاچاق!!

گزینه روی میز این بار دولت: کارت سوخت...
 بهرروز نعمتی، سختگویی هیئت رئیسه مجلس: نظر دولت این است که کارت های سوخت را احیا کند تا مصرف بنزین و فرآورده های نفتی ساماندهی شود.

پس از گذشت بازه ای چندساله و با توجه به افزایش قاچاق بی رویه ی سوخت مبنی بر دلایلی چون افزایش نرخ ارز و تفاوت فاحش نرخ سوخت ایران نسبت به کشورهای همسایه مسئله ای که به میان آمده احیای کارت سوخت همراه با سهمیه بندی است. سهمیه بندی ای که بتوان نظارتی بر مصرف سوخت کشور انجام داد. طبق آمار برآورد شده میزان مصرف روزانه بنزین در ایران نود و یک میلیون لیتر می باشد و یک پنجم این مقدار از طرق مرزهای ایران به کشورهای همسایه قاچاق می گردد، که روزانه فقط ده میلیون لیتر بنزین به افغانستان قاچاق می شود که معادل یک دهم مصرف روزانه کشور است.

در این بین با قاچاق این سرمایه نزره ی هنگفتی به اقتصاد کشور وارد خواهد شد. به طور مثال اگر ده لیتر در کشور ده هزار تومان خریداری می شود همین ده لیتر در مرز پاکستان با مبلغی بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار تومان خرید و فروش می گردد و با سودی که فقط عاید قاچاقچیان می گردد این سرمایه ارزشمند ملی از میان خواهد رفت.

یکی از راه های پیش رو برای کنترل کردن این مصارف و جلوگیری از بین بردن این سرمایه ی ارزشمند ملی استفاده شهروندان از کارت سوخت می باشد و به دنبال آن طبیعتا باستانی قیمت مصرف آزاد از مصرف سهمیه بندی شده، بالاتر رود و از همین رو صادر کردن غیرقانونی سوخت با این افزایش قیمت طبیعتا کاهش پیدا خواهد کرد.

اما در این میان باید به فکر نظارتی دقیق بود زیرا اگر نظارتی نباشد پلای دلال ها به میان خواهد آمد، همانطور که رئیس ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، مویندی خرم آبادی اظهار می کند: قطعا قاچاق سوخت یک جرم سازمان یافته است و بیشتر آن ها تشکیلاتی هستند و چه بسا با برخی دستگاه های دولتی هم پیوند خورده باشند.

میزان سهمیه بندی نیز بایستی به حد معقولی باشد که یک فرد عادی از پس آن برآید و صحتی که از ۰.۰۰۰ لیتر در ماه به میان آمده مقدار کمی خواهد بود و باید منطقه ای صرف مردم را محاسبه نمود. اما امید می رود که فلسفه احیای مجدد، مبارزه با قاچاق سوخت باشد نه راهکاری برای افزایش قیمت.

رونی تولید با فرمول جهادی

اهمیت برداختن به بخش اقتصادی بنابر جنگ تمام عیار اقتصادی است که فریب ده سال کشور را درگیر خود کرده است و از همین رو اولویت فعلی بهبود شرایط اقتصادی کشور می باشد.
 اقدامات لازم برای عملی کردن شعار سال عواملی چون تغییر رویکرد به مدیریت جهادی، راهبرد توسعه صادرات، تقویت نظام بانکی، بهبود فضای کسب و کار و همچنین بهره مندی از فناوری های جدید تولید میباشد که در شماره قبل به شرح آنان پرداخته شد.

رونی تولید با توجه به رهنمودهای مقام معظم رهبری پیرامون اقتصادمقاومتی و همچنین توجه به ظرفیت تولید داخلی و نیروی آماده به کار به وقوع می پیوندد.
 صندوق بین المللی نرخ افزایش تولید را برای سال ۲۰۱۹ منفی ۲/۱۶ درصد و پژوهش های مجلس در یک سناریو نرخ رشد سال آینده را منفی ۴/۱۵ درصد برآورد کرد.

با توجه به نرخهای به دست آمده، می توان عواملی را به دست آورد که باعث از کار افتادن خطهای تولیدی کارخانهها شدهاند.
 ۱- نوسانات نرخ ارز: شکل گیری پدیده تبدیل با بالا رفتن قیمتها، کاهش عرضی ارز و احتمال افزایش در نرخ ارز وجود دارد. به هر حال مهم ترین و پرهزینه ترین خطای سیاست گذاری در سال ۹۷ سیاست ارزی بود و تصور دولت آن بود که با تکمیل کردن ارز و تثبیت نرخ ۴۲۰۰ تومان می تواند تمام نیاز وارداتی کشور را پاسخ دهد و سایر تقاضای ارز را نیز می تواند سرکوب کند و همین طور بازار را به تعادل برساند واکنش بازار به این سیاست نشان دهنده خطای محاسباتی دولت در فروردین ۹۷ بود. اشجیه

دیگر تخصیص ارز دولتی برای واردات کالاهای اساسی بوده دولت تصور کرد با تخصیص ارز ۴۲۰۰ تومانی برای واردات کالاهای اساسی می تواند مانع از افزایش قیمت تشدید کالاهای در بازار شود که این سیاست به نتایج مطلوب نرسید. جدا از ناکارایی سیاست ارزی، دولت برخی سیاستهای دیگری به کار برد و بر ایجاد مشکلات اقتصادی افزود. دولت برای حمایت از مصرف کننده داخلی و حفظ قدرت خرید جامعه سیاستهایی مانند بر خورد تمیز برای با تولید کننده و ممنوعیت صادرات را به اجرا درآورد که این مسئله ناخواسته به افزایش زیان بنگاهها و تعمیق رکود منجر شده است.

۲- تغییرات محتمل نظام بین المللی: نظام بین الملل از دو ناحیه در وضعیت نامناسبی است:
 الف) افزایش نیروی نقدینگی.
 ب) بدهی بسیار بالای دولت ها.

۳- آثار تحریمها در اقتصاد ایران
 ۴- احتمال داشتن سالی کم محصول با وجود خشک سالی: به دلیل سیل آمدن و از بین رفتن امل زبادی از زمینهای کشاورزی و دامها در شهرهای تأثیر گذار.

در نشریات بعد به تشریح بیشتر موارد باقی مانده می پردازیم.
 حال بایستی با الهام از رهنمودهای ارزشمند مقام رهبری ضمن تعامل با سایر بخشهای صنعتی و تولیدی کشور و همراهی بخش خصوصی، تأثیر گذاری در روندهای اقتصادی و اجتماعی را افزایش دهیم و جایگاه اصلی خود را به عنوان لگوموتیو توسعه صنعتی و رشد اقتصادی کشور به ویژه در شرایط خاص کنونی ارتقاء بخشیم.

به قصد راندن یا برای مردن؟؟

در خودروسازی، ساخته قطعات و ماشین آلات تبدیل شده اند. فعالیت خود را در این صنایع ۱۰ سال پیش از ایران شروع کرده اند. به راستی دلیل این حجم از عقب ماندگی در این صنعت چیست؟ خودرو سازان داخلی با تمرکز بر روی واردات که صرفاً در جهت منافع شخصی است و نه ملی صادرات را امری بی اهمیت می بینند و بازار خودرو را در کشورمانی که با ایران روایتا تجارتی قوی دارد از دست داده اند.

شاید از همین تریخ عوامل آن اجبار برای افزایش کیفیت و مناسجه شدن با خودروهای موجود در بازارهای بیخ المانی است. کیفیت‌های حای صنعت خودرو با حجمی بالا و سفته از فروش و انتخابی شرح آور از کسی کردند آن هم با ده سال اختلاف بر روی خودروهای داخلی. امثال می سفته برای مثال می توان به دنده اتومات اشاره کرد.

این انعکاس برای اولین بار ۸۰ سال پیش به جهان معرفی شده است اما اولین خودرو داخلی با این مشخص در سال ۱۳۲۵ با نام سایپا ارائه شده نمونه دیگر مایجور داخل مانیج است که از آن ۲۳ سال پیش در سال ۱۳۹۶ رونمایی شد اما این خودروی ۲۸ سال بعد در سال ۲۰۱۳ در اولین خودروی داخلی به نام تارا دیده شد. این حادثه نمونه ای از خرابی بود. ترمزهای بی اسه، خودرو حای از کیفیت و کیفیت و الکترونیک، فرمان برقی، ساق رفته یعنی خودرو ها بسیار دیگر مثال حای کسی کاری حای با سایر ناخبر و بر از فروش خودرو سازان محترم داخلی مسعود. چهار خودرو در طول زمان از مزایا پذیرفته شده و رونق در بازارهای جهانی است اما مسافانه حتی پس از گذشت بیست سال هم نتوانیم تغییر قابل توجهی در چهار خودروهای داخلی مشاهده کنیم.

تکمیل ساخت پیشی فروش خودروی انحصاری، ایران پرتال پرسنل، بی رحمان و خودخوانان (ان هم زیر ۵۰۰ دقیقه) که شاید باعث مرگ یا زخمی جزئیات در حلق خودروی نیز شده باشند چیزی نیست و چه بسا که باعث خودکام و هموطنانمان نیست و چه بسا که باعث و باکی تغییر نشوند یک صده رفتی گر شدن صده ای دیگر باشیم.

تخریب- مافیای-خودروسازی

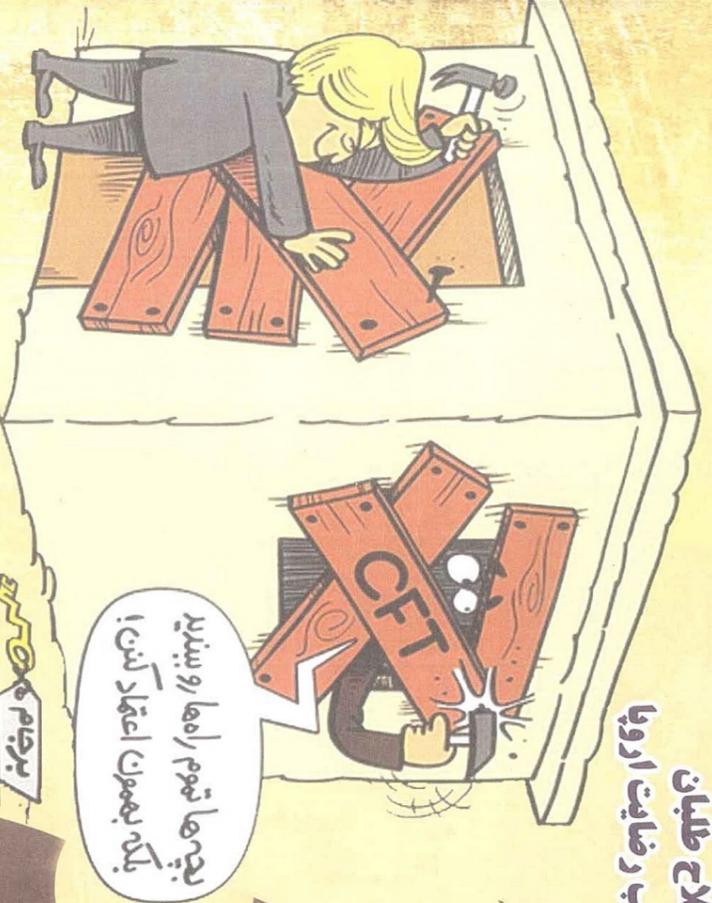
از همین تریخ عواملی که قیمت بازار خودرو را تعیین می کند میخوان به سهام هر شرکت در بازار فروش اشاره کرد و تعیین قیمت ارز با کتری با تعداد شرکت حای موجود دارد. مثالها: شرکت حای سایپا و ایران خودرو و بازار داخلی ایران را به صورت انحصاری در اختیار دارند و سیاست حای تادرس و منقعت طالبانه این دو شرکت از عوامل اصلی التیارات رخ داده در بازار خودرو است. برای مثال شرکت مزبور با ارز دولتی (چهار هزار و دویست تومان) در شرکت قطعات واردات قطعات نفورده از حای تریخ بخش حای خودروسازی بخش قطعات و کیفیت آنها است. دو شرکت مزبور با ارز دولتی (چهار هزار و دویست تومان) قطعات مورد نیاز خود را وارد می کنند اما قیمت محصولات آنها با ارز بازار آزاد (بازنده هزار تومان) محاسبه می شود با وجود این حجم از اختلاف شدید در خرید و فروش قطعات به پیش افرادی در این میان به سودهای هنگفت می رسند و با هر دور وارداتشان ره صده ساله را یکی شبه ملی می کنند. همین طرح برای سود های زیاد آورده موجب بسیاری از قطعات ها و سباهی ها در اقتصاد و اشتغال شده است. یکی، چالب و قابل توجه حجم پنهانی شرکت حای خودرو سازی به سازندگان قطعات در داخل کشور است. واردات با ارز دولتی و فروش با ارز آزاد مانع بزومی سازی صنعت ساخت قطعات داخلی کار کردند با دانشکامها و تخفیفات داخلی شده است که از این مسئله خود مانع ایجاد اشتغال برای قشرهایی از جامعه و کاهش التیارات بازار خودرو و قطعات می شوند.

چاپخانه خودرو سازی ایران در دنیا

حال مشاهده است که نظری بر چاپخانه خودرو سازان داخلی در بازار جهانی هم داشته باشیم. مرچند که از ده صنعت در داخل هم آن چنان قابل اعتماد نیست و قانونا فاقد جایگاهی خاص در بازارهای بیخ المانی است. کشورهای مانند ژاپن و کره که امروزه به قلب صنعتی در



تلاش اصلاح طلبان برای جلب رضایت اروپا



برجام

نشریه ۱۴۳۵
صاحب امتیاز: قراگاه اقتصادی مقاومتی
پسبج دانشجویی

مدیر مسئول: خانم غنی پور
سر دبیر: خانم خواجوی
طراحان: محمد مهدی اسماعیلی- محمد اصفهانی- مهدی رحیمی

ویراستار: محمد رضا عرب مقدم سید خلیفه
هیئت تحریریه: محمد رضا عرب مقدم- سید خلیفه- سید یاسین افشاری- هومن باقری- خانم غنی پور- خانم مقیمی - خانم موسوی

۱۳۳۵ منظر انتقادات، پیشنهادات و نظرات شماست و از آثار شما استقبال و از همه ی کسانی که آثارشان در یافت شد تشکر و کسبانی که آثارشان چاپ نشد عذرخواهی می کند.
رانامه: saeed_khalifeh77@gmail.com

خودرو و حمل نقل همیشه یکی از مهم ترین بخش های موجود در کشور حای توسعه یافته و در حال توسعه بوده است. مالکیت خودروهای شخصی و حمل و نقل خصوصی در قرن ۲۱ بسیار فراگیر شده است. مکان حای خودروی شخصی حای زمین هسته که این بخش چهار پا را به روی خود لایحه یافته. خودرو و حمل و نقل به وسیله آن تقسیم مهمی در زندگی انسان ها و به خصوص شهرنشینان آنها می کند. از این جهت میزبان این صنعت را در بسیاری از جای موجود بررسی کردار داده. بررسی این روشی که ترمز و دکل بازنده هزار تومانی تاثیر به سزایی در این صنعت گذاشته و بحث در برآمده این موضوع پیش از پیش شده است. از روز حای آغاز این سال ۱۳۷۷ با افزایش قیمت دلار و کاهش ارزش پول ملی بازار با امنیتی شدید مواجه شد. کاهش ارزش پول ملی و کاهش بازگشت تریخ صلتی که از این امنیتی بازار تریخ و چالش بازگشت تریخ صلتی که از این امنیتی بازار تاثیر پذیرفت صنعت خودرو سازی برده با التیاقات حاصل شده اوضاع به گونه ای شد که خودرو تهیه اصلی خود یعنی حمل و نقل را با حای از دست داد و بیشتر جنبه ی تریخی سرویه گذاری پیدا کرد. هر چند که اخیرا با سیر شدن قیمت گذاری به معرفی رقابت قیمت خودرو ایکی کاهش یافته است اما با وجود این ارزش ۱۵۰ درصدی قیمت خودروها، سالیان حای پیشی فروش خودروهای که شاید هنوز سخته ایکی اینها از مصادح استعجاب نشده و بود در زیر ۵۰ دقیقه تکمیل می شدند. رسیدن به چنین رکوردی شاید از روی بسیاری از خودروسازان با کیفیت جهانی باشد اما این ارزش سهی خودرو سازان بی کیفیت داخلی صافد که حامل نقل سالانه ۱۵ هزار نفر هستند. آماری که نتوانیم چون آنگهی سروی ساختشان بالاسکن و وقت کنیم. صلتی سفته در ایکی تهران پاسن: ازله کوتهامه و سیال ۹۸ به کرد پای آن هم نمی رسند.

بازار انحصاری سایپا و ایران خودرو

به گفته ی آقای رضا فیما روسی، شورای رقابت در حال حاضر خودرو سازی در کشور صا مشغول به کار هست که مسوولترین آنها شرکت سایپا و ایران خودرو میباشد.

فهرست
محمد رضا عرب مقدم

فریب بزرگ

ای کاش زودتر این نوشته را آغاز می کردم

بهمین ۱۳۹۴ بود که وارد رشته اقتصاد شدم. در ابتدا با بسیاری از اهداف کوچک و بزرگ تشبه یادگیری از استاید بودم؛ اما زنا امروز به لطف فعالیت در فضای سیاسی دانشگاه سوالات جدید ذهنم را به خودش درگیر کرد. از طرفی کتابهایی که مطالعه می کردیم پشتیبان اقتصاد بازار بود و استاید هم به عنوان نیروی تهاجمی، منتقد دخالت دولت، از طرف اما واقعیت فقط این نبود.

ابتدا فکر می کردم در چندتر ابتدایی قرار است به نوعی با نظریات اقتصادی مختلف آشنا شویم و بعد با مباحث کاربردی تر درگیر شویم. اما بعد از گذشت هفت ترم هنوز در همان نظریات اقتصادی مانده ایم. بله درست است قرار نیست در کلاسهای اقتصاد بر روی مباحث کشور بحث علمی شود، البته همه این کشور اساتید و کتابها نیستند بلکه دانشجویان قسمت قابل توجهی از این کم ظرفی هستند. دانشجو یانی که بعد از یک بحث دو الا سه دقیقه ای بین استاد و یکی از شاگردان بر سر یک نظریه اقتصادی یا عملکرد دولت وارد فضای رؤیای خود می شوند، البته بنده این جرات را نسبت به آن ده درصد اقلیت انجام نمی دهم. بله مشکل در اینجا پایای نیست، وقتی بجای دغدغه یادگیری با تفکر فرار از سر بازی پیدا کردن کار و یا به قول یکی از اساتید فرار از ترشیدگی کوتاه مدت به دانشگاه بیاینی آخرش همین است.

راستش را بخواهید با این همه مشکل ساختاری در کشور انتظاری به غیر از این نیست. مشکلاتی همچون نبود مهارت های لازم تا قبل سن ۱۸ سالگی، معرفی دانشگاه به عنوان سکوی پرتاب به بازار اشتغال بجای محل

از برای بزرگ اقتصاد دانشگاهی است. البته در این دروغ اساتید تقریبا بی گناهند چون تاریخ را فاتحان می نویسند. بعد از مطالعه تاب های همچون بهای نابری ژوزف استیگلیتز (نوبلیست اقتصاد)، نیکوکاران نابکار ها-جون-چنگ و...

می توانم با قطعیت بگویم آنچه در این چهار سال آمختم، تاریخ نظریات حاکم بر علم اقتصاد تا به این لحظه نبوده است. در واقع فضای دانشگاهی دروغ بزرگ نولبرال ها در مورد تاریخ را باور کرده و در حال ترجمه آن برای دانشجویان خود است.

صد حیف که در این نوشته دیگر مجال شرح ماجرا نیست؛ اما مطمئنا فضای شجاعانه جمهوری اسلامی ایران بزرگ ترین مقصر ماندن در این رکود علمی است؛ زیرا این فضای نجبان است که باید تغییرات را رقم بزند. با تشکر فراوان از اساتیدی که تا به این لحظه به من روشنگر بودن را اموختن نه همچون ضبط صوت تکرار کردن تفکراتشان را...