

**مفهوم مالیات** بر عایدی سرمایه **خالص** شبیهه مالیات بر دارایی **واقعی** است اما به جای مالیات بر املاک و مستغلات، تمام ثروتی که یک فرد دارد را پوشش می‌دهد. بر اساس داده‌های منتشر شده، فقط سه کشور در اروپا مالیات خالص بر ثروت وضع می‌کنند که شامل کشورهای نروژ، اسپانیا و سوئیس هستند. البته فرانسه و ایتالیا بر دارایی‌های منتخب مالیات بر عایدی سرمایه‌دارند اما بر ثروت خالص افراد مالیات بر ثروت وجود ندارد.

**تجربه نروژ و اسپانیا**

نروژ، مالیات بر عایدی سرمایه خالص یک درصدی، برای دارایی افراد با بیش از یک میلیون و ۷۰۰ هزار کرون (۱۵۰ هزار یورو یا ۱۶۰ هزار دلار آمریکا) وضع کرده است که هفت دهم درصد آن به شهرداری‌ها و سه دهم درصد به دولت مرکزی تعلق می‌گیرد. تاریخ مالیات بر عایدی سرمایه نروژ به سال ۱۸۹۲ برمی‌گردد و علاوه‌بر این، برای ثروت خالص بیش از ۲۰ میلیون کرون (یک میلیون و ۹۴۰ هزار دلار آمریکا)، نرخ مالیات ۱.۱ درصد است.

مالیات بر عایدی سرمایه در اسپانیا، مالیاتی تصاعدی است که از ۱۶ صدم درصد (در نابارا) تا سه و نیم درصد بر ثروت بالای ۷۰۰ هزار یورو (۷۵۷ هزار و ۸۵۰ دلار آمریکا)، با نرخ‌های قابل توجهی در مناطق خودمختار اسپانیا (مادرید، کاناسیالو، آنتالوو، مادریدیالو، آنتالوو، مادریدیالو، آنتالوو، اندالوو) متغیر است. ساکنان اسپانیا به صورت جهانی مشمول مالیات هستند در حالی که افراد غیر مقیم اسپانیا، اینن مالیات را فقط بر دارایی‌های واقع در اسپانیا می‌پردازند.علاوه بر این، دولت مرکزی اسپانیا «مالیات بر عایدی سرمایه یکپارچه» را در سال‌های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ از یک و هفت دهم درصد تا سه و نیم درصد برای افرادی با دارایی خالص بیش از سه میلیون یورو (سه میلیون و ۲۵۰ هزار دلار) معرفی کرد. دولت مرکزی، بر اساس این طرح مالیاتی جدید، هر گونه درآمد اضافی از مالیات را پس از کسر جمع‌آوری مالیات بر ثروت منطقه‌ای جمع‌آوری می‌کند.

سه دولت منطقه‌ای مادرید، اندلس و گالیسیا در مورد اجرای این طرح به دادگاه قانون اساسی شکایت کردند. هنگامی که دادگاه در دسامبر ۲۰۲۳ حکم داد که این طرح برخلاف استدلال کارشناسان - قانونی است دولت مرکزی اسپانیا اعمال این طرح را تا زمانی که سیستم مالی منطقه‌ای اصلاح شود تمدید کرد. در نتیجه، مادرید، کانتابریا، اکسترمادورا و اندلس مالیات بر عایدی سرمایه را بازگرداندند تا دولت‌های منطقه درآمدهایی را که دولت مرکزی قصد دارد در سال ۲۰۲۴ جمع‌آوری کند حفظ کنند.

عبدالنصر همتی؛ وزیر امور اقتصادی و دارایی طی هفته گذشته اعلام کرد که گره واردات خودرو باز شده و در ادامه محردضا فرزین؛ رئیس کل بانک مرکزی از اختصاص یک میلیارد دلار برای واردات خودرو خبر داد؛ در نهایت محمد انابک، وزیر صمت نیز تاکید کرد که با همکاری این دو دستگاه، واردات خودرو با قوت ادامه خواهد داشت.

در همین بین نکته‌ای که به نظر می‌رسد در همین ابتدا باید شفاف شود این است که یک میلیارد دلار تقریباً پول خرید ۷۰ هزار تا ۱۰۰ هزار خودروی خارجی است. البته اگر ترکیبی از خودروهای ارزان کار کرده تا متوسط قیمت نو وارد شود و فقط صرف خرید خودروهای ۴۰ هزار دلاری نشود.

سؤال این است که دقیقاً چه میزان از انحصار بازار خودروی ایران با این میزان واردات از بین خواهد رفت و چه میزان از تقاضاهای موجود پاسخ داده می‌شود؟ چراکه بر اساس آمارهای رسمی طی سال ۱۴۰۲ و نیمه اول سال جاری حدود ۲۳ هزار دستگاه خودرو وارد کشور شده و تنها در نیمه اول امسال حدود ۲۰ هزار دستگاه خودرو به ارزش ۳۹۰ میلیون دلار از گمرکات کشور ترخیص شده که شواهد بیانگر عدم تأثیر این خودروها در بهبود بازار خودرو است.

آن‌طور که کارشناسان می‌گویند تقاضای واقعی خودرو در ایران بین ۸۰۰ هزار تا یک

میلیون دستگاه در سال است که با توجه به وضعیت فروش خودرو در ایران و فاصله قیمتی زیادی که بین نرخ کارخانه و بازار ایجاد شده در کنار این تقاضا، باید تقاضاهای سرکوب شده را هم در نظر بگیریم که به واسطه عدم تناسب قیمت خودرو با قدرت خرید غالب مصرف کنندگان، شکل گرفته و برآورد دقیقی هم از میزان آن وجود ندارد. ضمن اینکه تعویض خودروهای فرسوده را هم باید در نظر گرفت.

بر همین اساس اگر حتی مجموع تقاضای واقعی خودرو، بالغ بر دو میلیون دستگاه شود و تولیدکنندگان داخلی و مونتاژکاران، یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه هم تولید کنند باز هم نمی‌توانند عرضه و تقاضا را حداقل تا سه سال آینده متعادل کنند.

بنابراین اگر هدف سیاستگذار از واردات خودرو، شکستن انحصار است باید در کوتاه مدت پا را فراتر از این ارقام گذاشته و به صورت واقعی به سمت انحصارزدایی از بازار حرکت کند تا بازار به تعادل برسد. تجربه دهه ۸۰ شمسی نیز مهر تأییدی بر این گزاره می‌زند؛ در سال‌هایی که هم واردات آزادانه انجام می‌شد و هم تولیدکننده به دلیل حضور داشتن در یک فضای نسبتاً رقابتی تکلیف خود را می‌دانست و برای مشتریان و خریداران خود تولید می‌کرد، تا جایی که حتی شاهد فروش اسقاطی خودرو نیز بودیم- و حتی در دوره‌ای وام‌های نیز از سوی دولت برای خرید خودرو پرداخت شد.

**کام تخت** در **اصلاح بازار خودرو**

همان‌طور که ذکر شد امروز بازار خودرو تبدیل به یک بازار سوداگر شده که نه میزان تقاضای واقعی در آن مشخص است و نه حتی قیمت‌ها رنگ و بوی واقعی دارند که عمده دلیل

**بر تقال و سوئیس**

با اجرای این طرح در اسپانیا، تصمیم بر تقال برای تمدید برنامه مالیاتی خود برای افراد غیر مقیم موقوف است، زیرا مالیات‌دهندگان اسپانیایی بیشتری در حال بررسی تغییر محل اقامت مالیاتی خود هستند.

سوئیس مالیات بر عایدی سرمایه را در سطح کانتون (نوعی تقسیمات کشوری) وضع می‌کند و دارایی‌های سراسر جهان (به استثنای املاک و مستغلات و مؤسسات دائمی واقع در خارج از کشور) را پوشش می‌دهد.

نرخ‌ها و کمک هزینه‌های مالیاتی به‌طور قابل توجهی در کانتون‌ها متفاوت است. مالیات بر عایدی سرمایه خالص سوئیس اولین بار در سال ۱۸۴۰ اجرا شد.

\*\*\*

**فرانسه، مالیات بر عایدی سرمایه خود را در سال ۲۰۱۸ لغو کرده و در همان سال مالیات بر دارایی املاک را جایگزین آن کرد. ساکنان مستغلات در سراسر جهان به ارزش یک میلیون و ۲۰۰ هزار یورو (یک میلیون و ۴۱۰ هزار دلار آمریکا) یا بالاتر دارمشمول این مالیات هستند.**

# تجربه اروپا

# در مالیات بر عایدی سرمایه

**مالیات بر سرمایه‌های منتخب**

فرانسه، مالیات بر عایدی سرمایه خود را در سال ۲۰۱۸ لغو کرد و در همان سال مالیات بر دارایی املاک را جایگزین آن کرد. ساکنان فرانسه که دارایی خالص املاک و مستغلات در سراسر جهان به ارزش یک میلیون و ۲۰۰ هزار یورو (یک میلیون و ۴۱۰ هزار دلار آمریکا) یا بالاتر دارند مشمول این مالیات هستند. همچنین ساکنان غیر فرانسوی که دارایی خالص املاک و مستغلات آنها در فرانسه به ارزش یک میلیون و ۳۰۰ هزار یورو یا بالاتر است مشمول مالیات می‌شوند. بر اساس ارزش خالص دارایی‌های مستغلات، نرخ مالیات تا یک و نیم درصد متغیر است. ایتالیا بر دارایی‌های خارج از این کشور که توسط مالیات‌دهندگان مقیم شخصی بدون واسطه‌های ایتالیایی نگهداری می‌شود دو

دهم درصد و برای دارایی‌های نگهداری شده در برخی کشورها چهار دهم درصد مالیات وضع کرده است. علاوه‌بر این، در سال ۲۰۲۴، برای املاک و مستغلات که در خارج از کشور توسط ساکنان مالیاتی ایتالیا نگهداری می‌شوند یک و شش صدم درصد مالیات پرداخت خواهد شد که از ۷۶ صدم درصد در سال ۲۰۲۳ افزایش یافته است.



در سال ۲۰۲۲، سیستم جایگزین موقت جدید برای سال‌های ۲۰۲۲، ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ پیشنهاد شد که در آن هر دسته از دارایی‌ها (به‌عنوان مثال، پس‌انداز، بدهی و سایر موارد) بازده مورد نظر خود را داشته باشد.

برای سال ۲۰۲۴، میانگین موزون بازده در تمام دسته‌ها برای کل دارایی‌های بالاتر از معافیت شخصی ۵۷هزار یورو (۶۱هزار و ۶۹۷ دلار آمریکا) اعمال می‌شود تا سود مشمول مالیاتی که مشمول مالیات با نرخ ثابت ۳۶ درصد است، تعیین شود. دولت قصد دارد تا سال ۲۰۲۶ سیستم جدیدی بر اساس بازده واقعی داشته باشد.

**تجربه بلژیک و هلند**

از سال ۲۰۲۱، بلژیک مالیات یکپارچه یا مالیات بر حساب‌های اوراق بهادار (TSA) ۱۵صدم درصد در حساب‌های اوراق بهادار با ارزش متوسط یک میلیون یورو (یک میلیون و هشت هزار دلار) دارد.

## دولت مرکزی اسپانیا «مالیات بر عایدی سرمایه یکپارچه» را در سال‌های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ از یک و هفت دهم درصد تا سه و نیم درصد برای افرادی با دارایی خالص بیش از سه میلیون یورو (سه میلیون و ۲۵۰ هزار دلار) معرفی کرد. دولت مرکزی، بر اساس این طرح مالیاتی جدید، هر گونه در آمد اضافی از مالیات را پس از کسر جمع‌آوری مالیات بر ثروت منطقه‌ای جمع‌آوری می‌کند.

قطره‌چکانی محصولات بی‌کیفیت خود می‌کند زیرا یقین دارد که بازار در اختیارش قرار دارد و هر طور که رفتار کند، مصرف‌کننده کاری از پیش نخواهد برد. بنابراین می‌توان گفت اتفاقی که امروز در صنعت خودروی کشور رخ داده یکی از نتایج ایجاد فضای گلخانه‌ای در این صنعت است؛ به این معنا که اگرچه به مرور تکنولوژی دنیا و سلیقه مصرف‌کننده به سمت دیگری حرکت کرده اما تولیدکننده تمامیت بازار را با خیالی آسوده در

از سال ۲۰۲۱، بلژیک مالیات یکپارچه یا مالیات بر حساب‌های اوراق بهادار (TSA) ۱۵صدم درصد در حساب‌های اوراق بهادار با ارزش متوسط یک میلیون یورو (یک میلیون و هشت هزار دلار) دارد. در هلند هم، ارزش ثروت خالص، به استثنای محل سکونت و منافع قابل توجهه در شرکت‌ها، مالیات بر عایدی سرمایه لحاظ می‌شود.



در سال ۲۰۲۲، سیستم جایگزین موقت جدید برای سال‌های ۲۰۲۲، ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ پیشنهاد شد که در آن هر دسته از دارایی‌ها (به‌عنوان مثال، پس‌انداز، بدهی و سایر موارد) بازده مورد نظر خود را داشته باشد.

برای سال ۲۰۲۴، میانگین موزون بازده در تمام دسته‌ها برای کل دارایی‌های بالاتر از معافیت شخصی ۵۷هزار یورو (۶۱هزار و ۶۹۷ دلار آمریکا) اعمال می‌شود تا سود مشمول مالیاتی که مشمول مالیات با نرخ ثابت ۳۶ درصد است، تعیین شود. دولت قصد دارد تا سال ۲۰۲۶ سیستم جدیدی بر اساس بازده واقعی داشته باشد.

مالیات بر عایدی سرمایه نه فقط درآمد کمی را جمع‌آوری و عدم اطمینان قانونی ایجاد می‌کند بلکه گزارش‌سازمان توسعه و همکاری اقتصادی استدلال کرد که آنها همچنین می‌توانند کارآفرینی را از بین ببرند، به نوآوری آسیب وارد کنند و بر رشد بلندمدت تاثیر بگذارند. به جای اصلاح و افزایش مالیات بر ثروت در اروپا، کشورها باید آن را لغو کنند.

ایستنا

تعرفه باشند و آثار روانی کوتاه‌مدت در جامعه داشته باشند. او به نحوه شکل‌گیری انحصار اشاره می‌کند و می‌افزاید، وقتی قرار است یک صنعتی در کشوری که چندان پیشرفته نیست فعال شود در ابتدا با اعمال یک سری موانع تعرفه‌ای از این صنعت حمایت می‌کنند تا از این طریق ریسک سرمایه‌گذاری را پایین بیاورند و به شکل‌گیری صنعت شکل کمک کنند؛ چراکه در غیر این صورت عملاً امکان شکل‌گیری صنعت با سرعت بالا وجود ندارد.

# یک میلیارد دلار برای واردات خودرو گرهی که باز نشد

کارشناس صنعت خودرو ادامه می‌دهد: این سیاست نیز معمولاً موقتی است و ممکن است طولانی باشد اما دائمی نیست؛ به عنوان نمونه در کره جنوبی بعد از چندین دهه ممنوعیت واردات و اعمال تعرفه‌های بالا، شروع به کاهش تعرفه کردند.

**انحصاری که فقط به سود دلال است!**

نکته قابل توجه دیگر آنکه انحصار خودرو، برخلاف آنچه که به نظر می‌رسد بیشتر از اینکه به نفع خودروساز باشد به نفع دلالان است. سعید مدنی؛ کارشناس صنعت خودرو در این ارتباط می‌گوید: در واقع فضای انحصاری فعلی صنعت خودروسازی کشور فقط به نفع دلالان و سوداگران است و این در حالی‌است که در حال حاضر به قیمت ایجاد بدهی و زیان‌های سنگین، خودرو در ایران تولید می‌شود و فقط دلالان سود آن را می‌برند. دقت کنید که در حال حاضر قیمت خودروی دست دوم تولید شده در ۱۰ سال پیش در بازار ایران با قیمت خودروی نو در بازار منطقه برابر شده است!

به گفته او، از سویی دیگر، دولت برای مصرف‌کننده هم حق انتخابی نگذاشته است. حق انتخاب فعلی فقط این است که مردم خودرویی را بخرند که سود بیشتری داشته باشد. حق کارشناس صنعت خودرو می‌گوید: خودروسازان ما در حال حاضر با زبان تولید می‌کنند و مصرف‌کنندگان نیز مجبور به خرید خودرو با قیمت بازار آزاد هستند. از سویی دیگر حتی دولت هم متعق نمی‌شود. این چه انحصاری است که هیچیک از طرف‌ها منتفع نمی‌شوند و فقط دلال و سوداگر سود می‌برند؟

در مجموع باید تاکید کرد که اگر دولت چهاردهم به دنبال بهبود بازار خودرو و به قول همتی باز کردن گره واردات خودرو است باید با استفاده از توان بدنه کارشناسی نسبت به انحصارزدایی بازار خودرو اقدام کند. این انحصارزدایی نیز با واردات محدود خودرو هم امکان‌پذیر نیست.

نسوان درآمدزایی برای دولت از طریق دریافت

خبرگزاری مهر

صفحه ۸

سه‌شنبه ۳ مهر ۱۴۰۳

۲۰ ربیع‌الاول ۱۴۴۶ – شماره ۲۳۶۷۷

## تبعات کاهش دستمزد در بخش خصوصی و دولتی

یکی از واکنش‌ها به مشکلات اقتصادی دهه ۱۳۹۰ شمسی، از جمله مسئله تحریم‌های اقتصادی، پیگیری سیاست انقباضی در زمینه بودجه دولت بوده است. اصولاً سیاست انقباضی در شرایط تورمی، به عنوان یک راه‌حل اصلی با هدف کنترل تورم در ادبیات اقتصادی مد نظر قرار می‌گیرد.

در دهه ۱۳۹۰، به ویژه بعد از اوج درآمدهای نفتی که از میانه دهه ۱۳۸۰ شمسی نصیب دولت وقت شده بود و در پی آن، عادت کردن بودجه‌ریزی دولت به درآمدهای سرشار نفتی، این نگاه به عنوان یکی از راهکارها برای تطبیق اقتصاد ایران با شرایط جدید (یعنی کاهش درآمدهای دولت به دلیل تحریم‌های اقتصادی) مطرح شد. این سیاست وجوه مختلفی داشت که مهم‌ترین آن کاهش رشد هزینه‌های دولت، افزایش سهم مالیات از درآمدهای دولت و کاهش هزینه‌های زیرساختی و عمرانی بود. در حقیقت می‌توان گفت که انقباض بودجه‌ای پس از تحریم‌های اقتصادی بر اقتصاد ایران تحمیل شد به این معنا که سیاست‌گذاران اقتصادی با علم به منافع و هزینه‌های آن، این سیاست را انتخاب نکردند، بلکه این سیاست به عنوان تنها راه حفظ وضعیت موجود اقتصاد ایران و جلوگیری از بروز وضعیت بدتر، از جمله تشدید تورم و ورود به مرحله ابرتورم بر اقتصاد ایران تحمیل شد.

**تاثیر عدم افزایش دستمزد، متناسب با تورم تنها به بخش دولتی محدود نیست و حتی بر کل اقتصاد و بخش خصوصی نیز مؤثر است. پیامد دیگر سیاست انقباض دستمزد در این‌جا نمایان می‌شود. از یک‌سو ناکارآمدی سازمان‌های دولتی در بخش خصوصی نیز سرایت پیدا می‌کند و از سوی دیگر، قدرت خرید اقشار حقوق‌بگیر در شرایطی که راه‌های صادرات از اقتصاد ایران عملاً محدود به چند بخش خاص است سبب بروز رکود در بخش‌های مختلف می‌شود.**

**پیامد کاهش هزینه دریافتی کارکنان**

از جمله وجوه این سیاست، انقباض هزینه‌های دولت، هم در هزینه‌های جاری و هم در هزینه‌های عمرانی بوده است. در زمینه هزینه‌های جاری، این سیاست، به ویژه با عدم افزایش دستمزد‌ها در بخش دولتی متناسب با تورم نمود پیدا کرد به طوری که بعد از بیش از یک دهه اجرای این سیاست، می‌توان نشان داد که تقریباً همه کارکنان دولت در مقایسه با گذشته دریافتی کمتری بر حسب ارزش‌های دیگر و طلا دریافت می‌کنند. با گذشت بیش از یک دهه از اجرای این سیاست، حتی با در نظر داشت اینکه این سیاست در ابتدا به صورت تنها راه‌حل در بین کارشناسان تفسیر می‌شد اما به نظر می‌رسد که این سیاست هزینه‌های دیگری را هم بر اقتصاد و هم بر سیاست ایران تحمیل کرده است. البته باید توجه کرد که هر سیاستی به هر حال دارای هزینه‌هایی بوده اما رویکرد صحیح این است که هزینه‌ها با منافع سیاست مقایسه شوند و زمانی می‌توان یک سیاست را تجویز کرد که منافع آن از هزینه‌های آن بیشتر باشد. مهم‌ترین هزینه این سیاست، ایجاد یک موج مهاجرت تقریباً فراگیر در بین اقشار مختلف تحصیل‌کرده (شامل مهندسان، پزشکان، پرستاران و سایر تحصیل‌کردگان) بوده است. اگرچه همیشه جریان مهاجرت نخبگان از اقتصاد ایران و سایر کشورهای درحال توسعه به کشورهای صنعتی وجود داشته است اما موج مهاجرت دهه ۱۳۹۰ و اوایل دهه ۱۴۰۰ با زمان‌های قبل از آن تفاوت قابل توجهی داشته است که مهم‌ترین تفاوت آن، گستردگی در بین اقشار مختلف تلقی می‌شود.



بر اساس آمار رصدهانه مهاجرت ایران، در بین ۲۳۲ کشور جهان، ایران در رتبه ۵۴ کشورهای مهاجرت‌فرست جهان قرار دارد. از نظر دانشجوفرستی نیز ایران رتبه ۱۷ را در بین تمام کشورهای جهان دارد. اگرچه عوامل مختلفی را می‌توان به عنوان علت مهاجرت در نظر گرفت اما قطعاً کاهش دستمزد متخصان و نخبگان را باید یکی از دلایل این وضعیت دانست.

**کاهش انگیزه در کارکنان**

با این حال، هزینه‌های سیاست انقباض بودجه‌ای تنها محدود به مهاجرت نخبگان نیست بلکه تداوم اجرای آن، زمینه‌ساز هزینه‌های بیشتری بوده که به نظر می‌رسد اجرای آن در سال‌های آینده سبب ایجاد مشکلات عدیده‌ای برای دولت خواهد شد. یکی از مهم‌ترین مشکلات در این زمینه، کاهش انگیزه کارکنان و ناکارآمدی دستگاه‌های دولتی است. دستمزد به صورت طبیعی یکی از اصلی‌ترین جذابیت‌های یک شغل تلقی می‌شود و در عین حال، می‌تواند یکی از ابزارهای مدیریتی باشد که بر اساس آن تشویق و تنبیه در یک سازمان معنای واقعی پیدا می‌کند.

در شرایط حاضر، نظام دستمزد در دستگاه‌های دولتی به گونه‌ای است که عملاً مدیران، امکانی برای تشویق و تنبیه کارکنان خود ندارند چرا که نه مدیران می‌توانند در چارچوب قوانین اداری کشور دستمزد دو فرد مشابه را به صورت متفاوتی پرداخت کنند و این تفاوت را به تفاوت بهره‌وری دو نفر نسبت دهند و نه اینکه امکان کاهش دستمزد وجود دارد چرا که با دستمزدهای فعلی، چاره‌ای جز ترک کار برای افراد باقی نمی‌ماند. در چنین شرایطی، ابزار اصلی مدیریتی دست مدیران دولتی خراج می‌شود و کارکنان دولت نیز انگیزه‌ای برای فعالیت معنادار ندارند.

**مهم‌ترین هزینه سیاست کاهش دستمزد، ایجاد یک موج مهاجرت تقریباً فراگیر در بین اقشار مختلف تحصیل‌کرده (شامل مهندسان، پزشکان، پرستاران و سایر تخصص‌گرا) بوده همیشه جریان مهاجرت نخبگان از اقتصاد ایران و سایر کشورهای درحال توسعه به کشورهای صنعتی وجود داشته است اما موج مهاجرت دهه ۱۳۹۰ و اوایل دهه ۱۴۰۰ بسا زمان‌های قبل از آن تفاوت قابل توجهی داشته است که مهم‌ترین تفاوت آن گستردگی در بین اقشار مختلف تلقی می‌شود.**

چنین وضعیتی سبب ناکارآمدی دستگاه‌های دولتی شده و نوآوری و بهبود کارایی را در دستگاه‌های مختلف تنها به یک شمار تبدیل کرده است. این در شرایطی بوده که در بخش‌هایی که دستمزد‌ها بر اساس بازار و عرضه و تقاضا مانند بخش ساختمان، رانندگان اینترنتی، آرایشگاه‌ها، خدمات تعمیراتی و مانند آن، تعیین می‌شوند، تفاوت دستمزد‌های معناداری با بخش دولتی ایجاد می‌شود که سبب شده تا گاها دستمزد یک نخیه تحصیل‌کرده در بخش دولتی کمتر از یک فرد بدون تحصیلات دانشگاهی و با مهارت متوسط در بخش خصوصی شود.

**زمان بخش خصوصی از کاهش دستمزد**

تاثیر عدم افزایش دستمزد، متناسب با تورم تنها به بخش دولتی محدود نیست و حتی بر کل اقتصاد و بخش خصوصی نیز مؤثر است. بر همین اساس دستمزد بخش‌های غیردولتی معمولاً دستمزد‌های دولتی را دنبال می‌کند و این باعث شده است که در بخش خصوصی نیز وضعیتی مشابه جریان داشته باشد. پیامد دیگر سیاست انقباض دستمزد در این‌جا نمایان می‌شود. از یک‌سو ناکارآمدی سازمان‌های دولتی در بخش خصوصی نیز سرایت پیدا می‌کند و از سوی دیگر، کاهش قدرت خرید اقشار حقوق‌بگیر در شرایطی که راه‌های صادرات از اقتصاد ایران عملاً محدود به چند بخش خاص است، سبب بروز رکود در بخش‌های مختلف می‌شود.

مشکل فروش، به ویژه در بین صنایعی که کالاهای داوم تولید می‌کنند (به غیر از خودرو که شرایط خاص دارد)، همواره در صنایع‌های دهه ۱۳۹۰ و ۱۴۰۰ وجود داشته اما در بخش‌های اخیر، این مشکل حتی به صنایع کالاهای مصرفی نیز سرایت کرده است. شرایط به گونه‌ای پیچیده شده که حتی اعطای تسهیلات نیز کمک خاصی به قدرت خرید اقشار مختلف نمی‌کند، چرا که حتی توان پرداخت اسقاط تسهیلات حتی برای کارمندان رده متوسط دولت نیز وجود ندارد. این شرایط به معنای تعمیق رکود است. دستمزد در بخش خصوصی نیز رسد، اصراً بر ادامه سیاست انقباض دستمزد در بخش دولتی با توجه به اینکه توفیقی در کاهش نرخ تورم نداشته، هزینه‌های مختلفی بر اقتصاد ایران نیز تحمیل می‌کند که از جمله مهم‌ترین اینن هزینه‌ها، ناکارآمدی دستگاه‌ها و سازمان‌های دولتی، خروج نخبگان و سرایت رکود در صنایع مختلف است.

**اقتصاد معاصر**