اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

پنجشنبه
• ۱۰ اسفند ۱۴۰۲
• ۱۹ شعبان ۱۴۴۵
• ۲۹ فوریه ۲۰۲۴

• سال سی‌وپنجم شماره پیاپی ۳۸۴۰ • دوره جدید سال دهم شماره ۲۵۲۲ • ۴ صفحه • قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

www.smtnews.ir - http://Telegram.me/smtnews



انتخابات نشانه «قدرت ملی» ما است

رهبر انقلاب گفتند: دشمن با قدرت ملی ما مخالف است. پس هر چیزی که نشانه قدرت ملی است، با آن مخالفت می‌کنند از جمله با انتخابات.

به گزارش خبرگزاری مهر، در آستانه برگزاری انتخابات دوازدهمین دوره مجلس شورای اسلامی و ششمین دوره مجلس خبرگان رهبری، جمعی از رأی اولی‌ها و خانواده‌های معظم شهدا، ۹ اسفند ۱۴۰۲ با حضور در حسینیه امام خمینی (ره) با حضرت آیت‌الله خامنه‌ای رهبر انقلاب اسلامی دیدار کردند.

رهبر معظم انقلاب اسلامی در بخشی از این دیدار فرمودند: انتخابات قوی و پُر شور یکی از ارکان اداره درست کشور است.

۲

خبر روز

گاز پتروشیمی‌ها قطع شد



دبیرکل انجمن صنفی کارفرمایی صنعت پتروشیمی ایران گفت: به علت برودت هوا پتر و شیمی ها کاملاً دچار محد و د یت شدند و گاز بیشتر پتروشیمی‌هایی که از گاز متان استفاده می‌کنند قطع هستند.

احمد مهدوی ابهری در گفت‌وگو با مهر با اشاره به برودت هوا و محدودیت‌های جدید گازی گفت: پتروشیمی‌ها کاملاً دچار محدودیت شدند و گاز بیشتر پتروشیمی‌هایی که از گاز متان استفاده می‌کنند قطع هستند. وی با اشاره به اینکه پتروشیمی‌هایی که گاز متان صرف می‌کنند فعلاً از مدار خارج شده‌اند خاطرنشان کرد: در سال گذشته به علت محدودیت‌های گاز ۷۰۰ میلیون دلار عدم النفع برایمان به دنبال داشت. دبیرکل انجمن صنفی کارفرمایی صنعت پتروشیمی ایران با اشاره به ناترازی گاز در کشور اضافه داد: فریادهایی که ما می‌زنیم برای سرمایه‌گذاری در میادین گازی، مصرف بهینه و صرفه‌جویی به دلیل این است که لطمه‌ای به تولید وارد نشود در حالی که باید سال‌های گذشته به آن فکر می‌کردیم وی اضافه کرد: تأسف ما این است که مسؤولین وزارت نفت اعم از مسئولان گذشته و فعلی باید پاسخگو باشند که چرا به این مسائل فکر نکردند و به بخش خصوصی اجازه سرمایه‌گذاری ندادند زیرا زمانی که سرمایه‌گذار خارجی امکان سرمایه‌گذاری ندارد به بخش خصوصی اجازه ورود دهید.

صنعت خودرو، مولد یا مونتاژ کار؟

صنعت خودرو در جا می‌زند

به‌باور کارشناسان صنعت خودرو، حرکت این صنعت از مونتاژکاری به سمت تولید واقعی، شدنی است، اما نیاز به الزاماتی دارد که اگر به‌صورت اصولی کنار هم چیده شوند و صنعت خودرو براساس آنها، فعالیت خود را ادامه دهد، زودتر به هدف نهایی خواهیم رسید. هنوز پس از ۴۰، ۵۰ سال تولید خودروهای به‌روز و منطبق با استانداردهای جهانی که در بازارهای بین‌المللی قدرت رقابت داشته باشند، محقق نشده و به آرزویی به‌ظاهر محال برای صنعت خودرو ما تبدیل شده است. به‌اعتقاد کارشناسان این صنعت، اگر به‌صورت اصولی و منطقی برنامه‌ای بیست‌ساله برای صنعت خودرو تدوین و شاخص‌های استاندارد را در این صنعت دنبال کنیم، به تولید خودرویی با توان رقابت در بازارهای جهانی خواهیم رسید؛ هرچند بسیاری تاکید می‌کنند باوجود مسائل بسیاری که در حال حاضر در اقتصاد ما وجود دارد، این راه طولانی می‌نماید.

۳



فروش چارتری بلیت‌های نوروزی ممنوع شد

۲

«آگهی مناقصه عمومی انتخاب پیمانکار»

شرکت معدنی و صنعتی گهرزمین

عملیات توزین، تخلیه، دپوسازی، بارگیری، حمل تا کشتی و استافینگ (تخلیه در کشتی) در بندر عباس

(مناقصه شماره ۰۷-TC-۴۰۲)

شرکت معدنی و صنعتی گهرزمین (سهامی عام) در نظر دارد پیمانکار واجد صلاحیت به منظور «عملیات توزین، تخلیه، دپوسازی، بارگیری، حمل تا کشتی و استافینگ (تخلیه در کشتی)» در بندرعباس را از طریق مناقصه عمومی یک‌مرحله‌ای به‌همراه انجام فرآیند ارزیابی کیفی، شناسایی و انتخاب نماید. لذا پیمانکاران واجد صلاحیت می‌توانند با مراجعه به کمیسیون معاملات شرکت نسبت به تکمیل فرم‌های ارزیابی کیفی همراه با مستندات خواسته شده، اقدام نموده و پاکت‌های خود را تا قبل از مهلت مقرر به کمیسیون معاملات کارفرما به آدرس تهران، بلوار آفریقا، بلوار آرش غربی، شماره ۱۲، طبقه ۵، تلفن (۵۷۶۲۳-۰۲۱) یا (۴۱۵۲۷۱۱۲-۰۳۴) تحویل دهند.

▣ **شرایط لازم مناقصه‌گران برای شرکت در مناقصه:**

- پیمانکار باید سابقه کار مشابه داشته باشد.
- دارای مجوز فعالیت از اداره بنادر و دریانوردی هرمزگان
- دارای گواهینامه صلاحیت ایمنی وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی
- ارائه معرفی‌نامه و تسلیم فیش واریزی به مبلغ ۵،۰۰۰،۰۰۰ ریال به حساب شماره ۱۱۳۷۸۰۰۲۰۰۰۷۵ نزد بانک سپه و یا حساب شماره ۵۰۷۷۹۵۵۷۲۱ نزد بانک ملت به نام شرکت سنگ‌آهن گهرزمین - جهت شرکت در فراخوان مناقصه عمومی عملیات توزین، تخلیه، دپوسازی، بارگیری، حمل تا کشتی و استافینگ (تخلیه در کشتی) در بندرعباس

▣ **مهلت تهیه اسناد:** از چهارشنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۲/۰۹ ساعت ۰۷:۳۰ تا سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۲/۱۵

▣ **محل اجرای موضوع قرارداد:** واقع در استان هرمزگان

- متقاضیان باید پاکت دربسته و مهر و امضا شده، حاوی مدارک کاغذی و CD که نام و نشانی درخواست‌کننده و موضوع پروژه به وضوح روی آن درج شده را حداکثر تا ساعت ۱۳:۰۰ روز دوشنبه ۱۴۰۲/۱۲/۲۱ به دبیرخانه کمیسیون معاملات کارفرما تحویل داده و رسید دریافت کنند.

کارفرما در انتخاب شرکت‌ها جهت دعوت به مناقصه و همچنین در رد یا قبول پیشنهاد پیمانکاران بر اساس صلاحدید خود کاملاً مختار بوده و لذا شرکت در مناقصه، حقی برای ایشان در خصوص تصمیمات کارفرما دربر نخواهد داشت.

جهت اطلاعات بیشتر متقاضیان می‌توانند با آدرس‌های الکترونیکی (TC@goharzamin.com و goharzamin.TC@gmail.com) به صورت همزمان مکاتبه نمایند.

دبیرخانه کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گهرزمین

آگهی مزایده

نوبت دوم

ایران خودرو

مزایده شماره: ۱۴۰۲/۰۴

شرکت ایران‌خودرو در نظر دارد املاک مازاد بر نیاز خود را از طریق برگزاری مزایده عمومی واگذار نماید. متقاضیان می‌توانند از تاریخ چاپ این آگهی تا پایان وقت اداری روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۲/۱۴ جهت دریافت و تحویل اسناد شرکت در مزایده به نشانی تهران کیلومتر ۱۴ اتوبان تهران-کرج خروجی شهرک آزادشهر، شهرک پیکانشهر، درب ۲ شرکت ایسیکو ساختمان سمند ۷ طبقه همکف، مدیریت املاک و مستغلات گروه مراجعه نمایند و یا جهت پاسخگویی به سوالات با شماره تلفن ۴۸۲۲۵۲۲۴-۴۸۲۱۳۲۰۶-۴۸۲۲۵۲۰۳-۲۱ تماس حاصل فرمایید.

توضیحات	سپرده شرکت در مزایده	مبلغ پایه مزایده	متراژ اعیانی	متراژ عرصه	کاربری	نوع ملک	آدرس
عرصه و اعیان ششدانگ یک قطعه زمین با کاربری مسکونی به شماره پلاک ثبتی ۱۷۰ فرعی از ۳ اصلی همراه با کلیه متعلقات و منضمات و مستحدثات و انشعابات برق، گاز و آب شهری	۱۲۳/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۲/۴۷۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۴۲۰/۷	۴۰۳۳	مسکونی	ویلایی	استان مازندران شهرستان نور پارک جنگلی نور روبروی دانشگاه تربیت مدرس پلاک ۱۴۵

▣ **توجه:**

۱- متقاضیان می‌بایست مبلغ مندرج در جدول فوق را به‌عنوان سپرده شرکت در مزایده به صورت چک تضمین شده بانکی ارائه نمایند.

۲- مهلت دریافت و تحویل مدارک تا پایان وقت اداری روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۲/۱۴ ساعت ۱۶ امکان‌پذیر می‌باشد.

۳- برگزارکننده مزایده در رد و یا قبول هر یک از پیشنهادات مختار می‌باشد و ارائه پیشنهاد حقی را برای شرکت‌کننده ایجاد نمی‌نماید.

۴- سایر اطلاعات و جزئیات مربوطه در اسناد مزایده درج گردیده است.

شرکت ایران‌خودرو

آگهی دعوت مجمع عمومی عادی سالانه

شرکت بیمه اتکایی سامان (سهامی عام)

ثبت شده به شماره ۵۹۱۳۲۶ و شناسنامه ملی ۱۴۰۱۰۷۴۷۴۸۵

بیمه اتکایی سامان SAMAN REINSURANCE

بدین وسیله از کلیه سهامداران محترم شرکت بیمه اتکایی سامان (سهامی عام) دعوت بعمل می آید تا در جلسه مجمع عمومی عادی سالانه این شرکت که رأس ساعت ۱۰:۰۰ صبح روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۲/۲۲ در محل هتل سیمرغ واقع در تهران، خیابان ولی عصر(عج)، پایین‌تر از پارک ساعی، شماره ۲۱۴۱ برگزار می‌گردد حضور بهم رسانند. به‌همراه داشتن معرفی‌نامه و کارت ملی برای نمایندگان اشخاص حقوقی و کارت ملی برای سهامداران حقیقی و وکلای ایشان الزامی است. سهامداران محترم می‌توانند، به‌صورت همزمان، جریان برگزاری مجمع را از طریق پیوند www.samanre.com به‌صورت آنلاین مشاهده و سوالات احتمالی در خصوص دستور جلسه را مطرح فرمایند.

دستور جلسه:

۱.۱ استماع گزارش فعالیت هیئت‌مدیره، حسابرس و بازرس قانونی درخصوص عملکرد شرکت مربوط به سال مالی منتهی به ۳۰ آذر ماه ۱۴۰۲؛
۱.۲ اتخاذ تصمیم در خصوص صورت مالی و تقسیم سود مربوط به سال مالی منتهی به ۳۰ آذر ماه ۱۴۰۲؛
۱.۳ انتخاب حسابرس مستقل و بازرس قانونی (اصلی و علی البدل) و تعیین حق‌الزحمه ایشان؛
۱.۴ تعیین پاداش هیئت‌مدیره و حق حضور اعضاء غیر موظف هیئت‌مدیره و حق حضور اعضاء کمیته‌های موضوع آیین‌نامه حاکمیت شرکتی؛
۱.۵ انتخاب روزنامه کثیرالانتشار برای درج آگهی‌های شرکت؛
۱.۶ انتخاب محاسبان فنی رسمی بیمه اصلی و علی‌البدل شرکت طبق مقررات ابلاغی شورای عالی بیمه و تعیین حق‌الزحمه ایشان؛
۱.۷ اتخاذ تصمیم در خصوص بودجه فعالیت‌های اجتماعی و عام المنفعه؛
۱.۸ تنفیذ ماده ۱۲۹ لایحه اصلاحی قسمتی از قانون تجارت؛

هیئت مدیره شرکت بیمه اتکایی سامان (سهامی عام)

www.Gostaresh.news



با ما سبک زندگی اقتصادی را گسترش دهید

آخرین اخبار و تازه ترین تحلیل ها را در پایگاه خبری «گسترش نیوز» دنبال کنید

www.Gostaresh.news

چهره

گردش مالی ۷ میلیارد دلاری لوازم‌خانگی

دبیرکل انجمن تولیدکنندگان لوازم خانگی ایران از گردش مالی هفت میلیارد دلاری لوازم‌خانگی و اشتغال ۳۰۰ هزار نفری در این حوزه خبر داد.



به گزارش انجمن تولیدکنندگان لوازم‌خانگی ایران، امید فاضلی‌نیا در حاشیه برگزاری نشست مشترک بین تولیدکنندگان لوازم خانگی با حضور معاون ارزی و مدیران کل بانک مرکزی و معاون صنایع عمومی و مدیرکل دفتر صنایع لوازم خانگی وزارت صنعت، معدن و تجارت اظهارکرد: روز گذشته در نشستی سه ساعته که به میزبانی بانک مرکزی و بین اعضای انجمن تولیدکنندگان لوازم خانگی ایران، بانک مرکزی و وزارت صمت برگزار شد، مسائل و مشکلات ارزی تولیدکنندگان لوازم خانگی مورد بررسی و تصمیم گیری قرار گرفت.

وی افزود: گفت‌وگوهای مناسبی میان تولیدکنندگان و مدیران ارشد بانک مرکزی و وزارت صمت انجام شد و مسئولان وزارت صمت و بانک مرکزی به عنوان دو ضلع اصلی دولتی دور یک میز با تولیدکنندگان نشستند و از نزدیک دغدغه‌ها و مشکلات شرکت‌ها را شنیدند. دبیرکل انجمن تولیدکنندگان لوازم خانگی ایران، با بیان اینکه البته مشکلات مرتبط با نظام ارزی از قبیل چگونگی تخصیص ارز، اولویت‌بندی‌های تخصیص، عدم ترخیص به موقع کالاها از گمرک، عدم امکان اصلاح ثبت سفارشات و غیره در این نشست به تبادل نظر گذاشته شد و نتایج خوبی نیز در برداشت، ادامه‌داد: در فضای مثبت و صمیمی موضوعات مطرح و در مواردی نیز قول پیگیری و حل مشکلات داده شد که امید است با پیگیری‌هایی که در آینده نیز انجام خواهیم داد، مشکلات به حداقل برسد.

وی با اشاره به اینکه صادرات لوازم خانگی امروز به عنوان یک مزیت رقابتی مثبت و ارزآور برای کشور از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است، عنوان‌کرد: در این نشست، تولیدکنندگان لوازم خانگی با گزارشی از صادرات انجام شده به کشورهای دیگر، ظرفیت‌های خود را تشریح کرده و البته مشکلات خود را نیز در این زمینه با مسوولان بانک مرکزی و وزارت صمت در میان گذاشتند؛ همچنین قرار شد در بحث صادرات و ارز حاصل از آن، مساعدت بیشتری با صادرکنندگان انجام شود. فاضلی‌نیا بیان‌داشت: گزارشاتی که تولیدکنندگان در این نشست درباره عمق ساخت داخل لوازم خانگی و امکان رقابت آن با نمونه خارجی ارائه کردند، نشان دهنده آن است که اگر موانع دست و پا گیر بروکراسی داخلی و تحریم‌ها نبود، لوازم خانگی تولید داخل پا به پای نمونه خارجی در بازارهای جهانی پیش می‌رفت؛ البته با همه این مصائب، لوازم خانگی هم‌چنان جزو صنایع با ارزبری پایین و صادرات قابل توجه است. فاضلی نیا گفت: امروز در حوزه تولید لوازم خانگی طبق آمار ۸۰ هزار اشتغال مستقیم و نزدیک به هفت میلیارد دلار گردش مالی داریم. وی افزود: پیگیری مشکلات تولید، مستلزم کار شبانه‌روزی است که اراده آن هم در میان تولیدکنندگان به عنوان محور اصلی و هم در میان مسوولان به عنوان تسهیل گر این فرآیند وجود دارد؛ انجمن تولیدکنندگان لوازم خانگی ایران نیز با همه قوا در راه رفع موانع زنجیره تامین، تولید و توزیع همراه تولیدکنندگان این صنعت خواهد بود.

رهبر انقلاب در دیدار جمعی از رأی اولی‌ها و خانواده‌های معظم شهدا:

انتخابات نشانه «قدرت ملی» ما است



رهبر انقلاب گفتند: دشمن با قدرت ملی ما مخالف است. پس هر چیزی که نشانه قدرت ملی است، با آن مخالفت می‌کنند از جمله با انتخابات.

به گزارش خبرگزاری مهر، در آستانه برگزاری انتخابات دوازدهمین دوره مجلس شورای اسلامی و ششمین دوره مجلس خبرگان رهبری، جمعی از رأی اولی‌ها و خانواده‌های معظم شهدا، ۹ اسفند ۱۴۰۲ با حضور در حسینیه امام خمینی (ره) با حضرت آیت‌الله خامنه‌ای رهبر انقلاب اسلامی دیدار کردند.

رهبر معظم انقلاب اسلامی در بخشی از این دیدار فرمودند: انتخابات قوی و پُر شور یکی از ارکان اداره درست کشور است.

ایشان افزودند: این صندوق رأی، این انتخابات آسان به میان کشور ما و ملت ما نیامده، از این حرف‌ها نبود، از این خبرها نبود. یک مدتی که استبداد مطلق بود بعد هم که ظاهر انتخابات وجود داشت انتخابات فقط ظاهری بود، هیچ باطنی نداشت یعنی لیست‌ها را در دربار و حتی در سفارتخانه‌های خارجی بعضاً تنظیم می‌کردند.

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای ادامه دادند: ما اگر بتوانیم به دنیا نشان دهیم که ملت در صحنه‌های مهم و تعیین‌کننده کشور حضور دارند، کشور را نجات دادیم و پیش بردیم.

رهبر معظم انقلاب اسلامی گفتند: اگر انتخابات ضعیف باشد، همه ضرر می‌کنند. هر کسی که ایران، ملت و امنیت خود را دوست دارد بداند اگر انتخابات ضعیف برگزار شود هیچ کسی سود نمی‌برد و همه ضربه می‌خورند.

ایشان افزودند: کسانی ممکن است به هر دلیلی نتوانند در انتخابات شرکت کنند؛ با آنها حرفی نداریم. اما کسانی که اظهار بی‌میلی به انتخابات می‌کنند و دیگران را به عدم حضور تشویق می‌کنند. این‌ها قدری بیشتر فکر کنند؛ رأی‌ندادن هیچ دستاورد و فایده‌ای ندارد و مشکلی از کشور را حل نمی‌کند.

رهبر انقلاب اسلامی گفتند: اینکه مردم بروند با انگیزه، با شناخت، با ایمان، با توقع، با امید بروند پای صندوق رأی بیاندازند، این آسان به‌دست نیامده، خیلی برای این کار مجاهدت شده در این کشور.

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای افزودند: حالا شروع مجاهدات البته از بعد از مشروطه به این طرف است لکن حرکت عمده‌ی مجاهدات و مبارزات در نهضت امام بزرگوار و نهضت اسلامی است که مردم پشت‌سر امام قرار گرفتند و این راه را طی کردند.

ایشان افزودند: برای اینکه حضور مردم پای صحنه، پای صندوق رأی نشانه‌ی حضور ملّت در صحنه‌های مهم اداره‌ی کشور است. این برای کشور ثروت بزرگی است. ما اگر بتوانیم به دنیا نشان بدهیم که ملت در صحنه‌های مهم و تعیین کننده‌ی کشور حضور دارند، کشور را نجات داده‌ایم، کشور را پیش برده‌ایم.

رهبر انقلاب اسلامی گفتند: دولت‌هایی هستند در دنیا که چهارچشمی مراقب مسائل کشورند، مراقب مسائل ایرانند.

ایشان اظهار کردند: امریکا، سیاست‌های غالب بر اروپا، سیاست‌های صهیونیست‌ها، سیاست‌های سرمایه‌داران و کمپانی‌داران بزرگ دنیا، این سیاست‌ها متوجه ایرانند؛ می‌خواهند ببینند اینجا چه خبر است.

رهبر انقلاب اسلامی گفتند: این ناظران سیاسی از همه بیشتر از حضور مردم می‌ترسند، از قدرت مردمی بیمناکند و ملاحظه می‌کنند. چرا؟ چون قدرت مردمی را دیده‌اند. دیده‌اند که اگر این ملت در صحنه حضور پیدا بکند، حتماً بر مشکل غلبه پیدا می‌کند.

ایشان گفتند: معجزه حضور ملت ایران در صحنه را دشمنان ملت ایران دیدند. لذا از حضور مردم ملاحظه می‌کنند. حالا می‌خواهند ببینند آیا مردم حضور دارند یا نه.

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای گفتند: این پشتوانه امنیت ملی ماست. قدرت ملی پشتوانه‌ی امنیت ملی است. اگر دشمن احساس کند شما توانایی ندارید، ملت ایران قدرتی ندارد، همه نوع امنیت شما را تهدید خواهد کرد.

رهبر انقلاب اسلامی افزودند: امنیت ملی همه چیز است. اگر امنیت نباشد، هیچ چیز نیست. دشمن با قدرت ملی ما مخالف است. پس هر چیزی که نشانه قدرت ملی است، با آن مخالفت می‌کنند از جمله با انتخابات.

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای گفتند: بعضی در داخل به انتخابات بی‌التفاتی می‌کنند. من احدی را متهم نمی‌کنم اما به همه یادآور می‌شوم ما باید به انتخابات از زاویه منافع ملی نگاه کنیم نه از زاویه‌های جناحی و گروهی.

ایشان تصریح کردند: اگر انتخابات قوی بود، منتخب هم قوی خواهد بود. اگر ما در انتخابات مجلس حضور قوی داشته باشیم مجلس قوی کارهای بزرگ می‌تواند انجام بدهد، قدم‌های بلند می‌تواند بردارد.

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای فرمودند: بعضی‌ها بودند شاید حالا هم باشند، می‌گویند آقا یک عده‌ای در انتخاباتی برگزار بشود یک جمعی از مردم شرکت کنند بعد هم یک حکومتی سر کار بیاید یا یک دولتی یا یک مجلسی کارهای خودش را انجام بدهد. ما معتقدیم نه؛ باید انتخابات انتخابات پرشور باشد. باید پرجمعیت باشد.

رهبر انقلاب اسلامی در خصوص ویژگی‌های نامزد اصلح فرمودند: هر کسی که تقدی به دین، تقید به عمل و تشرع دینی داشته باشد. هر کسی که نسبت به استقلال کشور اصرار بیشتری داشته باشد.

ایشان افزودند: هر کسی که به مبارزه با فساد به طور جدی عقیده داشته باشد. هر کسی که نسبت به منافع ملی جدی‌تر است و حاضر است منافع شخصی خود را قربانی حفظ منافع ملی کند اصلح است. لذا ویژگی‌های نامزد اصلح عبارت است از دین، استقلال، مبارزه با فساد و منافع ملی.

فروش چارتری بلیت‌های نوروزی ممنوع شد

طبق ابلاغیه معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، فروش چارتری بلیت هواپیما در ایام طرح سفرهای نوروزی ۱۴۰۳ ممنوع است.

به گزارش وزارت راه و شهرسازی، مطابق ابلاغیه معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی به سازمان هواپیمایی کشوری، فروش بلیت چارتری هواپیما در ایام طرح نوروزی حد فاصل ۲۴ اسفند ۱۴۰۲ تا ۱۷ فروردین ۱۴۰۳ شامل همه پروازهای داخلی در همه مبادی-مقاصد و پروازهای بین المللی به‌ویژه نجف ممنوع است و فروش بلیت باید بر اساس قیمت های مصوب ابلاغ شده در اردیبهشت ماه سال جاری انجام شود.

در این ابلاغ درخواست شده است سازمان هواپیمایی این مصوبه را به همه شرکت های هواپیمایی ابلاغ کند و نظارت لازم از سوی این سازمان برای اجرای آن به عمل می آید.

دست دلالان کوتاه شود



معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی نیز تاکید کرد: باید توزیع بلیت مسافر در همه بخش‌های حمل و نقل ساماندهی و دست دلالان و چارترکنندگان از سفرهای نوروزی کوتاه شود.

سید کمال هادیانفر در جلسه ستاد سفرهای نوروزی وزارت راه و شهرسازی با حضور اعضا و نمایندگان شرکت‌ها و سازمان‌های حمل و نقلی تابعه، مدت زمان برپایی سفرهای نوروزی ۱۴۰۳ را ۲۴ روز و حد فاصل ۲۴ اسفند امسال تا ۱۷ فروردین سال جدید اعلام کرد.

وی، اهمیت مدیریت و نظارت بر سفرهای نوروزی ۱۴۰۳، همچنین حفظ آمادگی برای سفرهای اربعین پس از اتمام سفرهای نوروزی را مورد اشاره قرار داد و خطاب به اعضا و نمایندگان شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه، خاطرنشان کرد: برای تعیین نرخ بلیت ناوگان حمل و نقل مسافر در هفته آینده جلسه‌ای برگزار و متناسب با سفرهای کوتاه، متوسط و بلند، نرخ مناسب با رعایت حال مردم و شرکت‌های حمل و نقلی در ایام برگزاری سفرهای نوروزی در وزارت راه و شهرسازی تعیین و اعلام می‌شود.

هادیان فر، سفرهای نوروزی ۱۴۰۳ را با توجه به آغاز سفرهای اربعین پس از آن، بزرگ‌ترین عملیات حمل و نقلی دانست و بر به کارگیری ظرفیت کامل ناوگان حمل و نقل جاده‌ای، هوایی، ریلی و دریایی، حفظ ایمنی ناوگان حمل و نقل، توزیع عادلانه بلیت ناوگان حمل و نقل مسافر و نظارت بر سامانه فروش، لزوم توجه و نظارت بر سامانه پایش عملکرد و ایجاد سامانه‌های نظرسنجی از مردم و تحلیل و گزارش‌گیری در طول این ایام تاکید کرد.

معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی یادآور شد: باید شرایط برای سفرهای نوروزی پیش رو به گونه‌ای دگرگون شود تا همه اقشار جامعه، عموم مردم، دولت و سایر دستگاه‌ها از خدمات وزارت راه و شهرسازی در این ایام رضایت کامل داشته باشند.

وی در ادامه با اشاره به اهمیت موضوع ایمنی حمل و نقل و ایمنی راه ها در سفرهای نوروزی، تصریح کرد: در این خصوص همه دستگاه‌ها و سازمان های عضو کمیسیون ایمنی راه‌ها نقش بر عهده دارند که انتظار می‌رود نقش خود را به خوبی ایفا کنند تا طبق فرمایش رهبر معظم انقلاب تلفات و جراحت ناشی از سوانح رانندگی به حداقل ممکن برسد.

برخورد جدی با گران‌فروشان بلیت



مدیرکل بازرسی، مدیریت عملکرد و امور شهروندان وزارت راه و شهرسازی در خصوص تکرار تخلف گرانفروشی بلیت از سوی برخی شرکت‌های هواپیمایی، گفت: این تخلفات محرز است و وزارت راه و شهرسازی و سازمان هواپیمایی کشوری عزم خود را بر برخورد با متخلفان و افرادی که به دولت و مردم دهن‌کجی می‌کنند جزم کرده است.

حسین مذنب با بیان اینکه هیچ اغماضی در این موضوع نداریم، ادامه‌داد: منتظر پیگیری سازمان هواپیمایی کشوری هستیم و چنانچه در این مدت کوتاه شرکت‌هایی یاد شده به تعهدات خود و همچنین قوانین وضع شده عمل نکردند، از شیوه‌های بازدارندگی استفاده خواهیم کرد.

مدیرکل بازرسی وزارت راه و شهرسازی با تاکید بر اینکه قیمت بلیت هواپیماها دستوری نیست، اضافه کرد: نرخ‌ها کاملاً کارشناسی است و ما به عنوان دفتر بازرسی وزارتخانه حاضریم در حضور کارشناسان متعدد، همچنین نمایندگان شرکت‌های هواپیمایی به بحث و بررسی در خصوص جزئیات هزینه‌ها بپردازیم.

وی گفت: این بررسی‌های کارشناسانه و محاسبات پیشتر نیز انجام شده که موجب افزایش ۲۹ درصدی قیمت بلیت‌ها در خرداد ماه امسال شد.

مذنب تصریح کرد: اینکه هر شرکتی بگوید هزینه‌های من بیشتر است یا خدمات بیشتری را ارائه می‌دهم، پس باید نرخ بلیت من بیشتر باشد درست نیست، بلکه رویکرد دولت و حاکمیت این است که مردم بسته به توان خود از حداکثر امکانات عمومی بهره‌مند شوند.

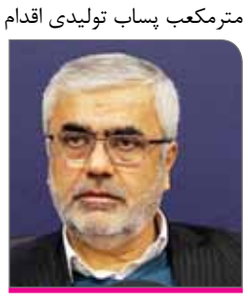
این مقام مسئول اظهار داشت: برخی عنوان می‌کنند که مخاطبان و مشتریان ما خاص هستند، توانایی مالی دارند و حتی نرخ‌های چند برابری برای بلیت خود مطالبه می‌کنند، اما باید گفت قرار نیست چون تقاضا وجود دارد ما هر عددی را به عنوان نرخ به مردم اعلام کنیم.

مدیرکل بازرسی، مدیریت عملکرد و حقوق شهروندان وزارت راه و شهرسازی اظهار داشت: در این زمینه آماده بررسی مجدد هزینه‌های شرکت‌ها با توجه به موضوعاتی همچون تحریم‌ها، نرخ ارز و سایر مشکلات هستیم.

وی یادآور شد: هم اکنون نیز دولت در موضوعاتی همچون سوخت یارانه‌ای و واردات قطعات به شرکت‌های هواپیمایی کمک می‌کند و بر این اساس نمی‌توان یک طرفه به قاضی رفت.

استفاده از پساب یک اجتناب است

مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب استان تهران گفت: صنایع و کارگاه‌های صنعتی استان برای استفاده از سالانه ۵۰۰ میلیون مترمکعب پساب تولیدی اقدام کنند.



محسن اردکانی در گفت‌وگو با ایرنا اظهارکرد: اکنون بیش از ۳۰ تصفیه‌خانه فاضلاب در استان تهران وجود دارد که پساب تولید می‌کنند.

وی با بیان اینکه هر میزان آب مصرف شود تبدیل به فاضلاب می‌شود، افزود: فاضلاب فی‌نفسه برای طبیعت مخرب است، اما وقتی در سامانه‌ای به نام نصب انشعاب، خطوط جمع‌آوری، خطوط انتقال و تصفیه‌خانه قرار گرفته و تبدیل به پساب می‌شود و این پساب در صنعت و کشاورزی قابل استفاده است.

مدیرعامل آبفای استان تهران ادامه داد: اکنون در تصفیه‌خانه‌های بزرگ در شهر تهران پساب تولید می‌کنیم و این بهترین کود عالی برای بخش کشاورزی است، ضمن آنکه گاز برای گرمایش از پساب تولید می‌کنیم و ناشی از تصفیه فاضلاب برق تولید می‌شود.

اردکانی با بیان اینکه اکنون حدود ۵۰۰ میلیون مترمکعب پساب قابل استفاده در بخش صنعت و کشاورزی تولید می‌شود، گفت: وزارت نیرو بر اساس بند ع تبصره ۸ قانون بودجه امسال موظف است در یک فرآیند زمانی آب‌های سطحی و زیرزمینی که در بخش صنعت مورد استفاده قرار می‌گیرد را با پساب جایگزین کند.

وی خاطرنشان کرد: تقریباً ۲۰۰ صنایع که از آب سطحی و زیرزمینی استفاده می‌کنند و قابلیت جایگزینی پساب را دارند با شرکت آب منطقه‌ای تنظیم کرده‌ایم و به این صنایع اخطار داده‌ایم تا برای استفاده از پساب اقدام کنند و این جایگزینی حتماً صورت بگیرد.

مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب استان تهران استفاده از پساب را نه یک انتخاب بلکه یک اجتناب دانست و بیان کرد: این پساب قابل استفاده در نیروگاه‌های حرارتی، فولاد، پتروشیمی‌ها، پالایشگاه‌ها و خیلی از صنایعی که در شهرک‌های صنعتی کوچک هستند، قابل استفاده است.

اردکانی تاکید کرد: از همه صنعت گران و کارگاه‌های تولیدی برای استفاده از پساب دعوت می‌کنیم و هیچ محدودیتی هم برای تخصیص نداریم. یکی از جنبه‌های مسئولیت همگانی این است که از مصرف آب پرهیز کنیم و به سمت استفاده از پساب برویم.

وی در مورد پس‌زدگی فاضلاب، گفت: در جاهایی که به صورت مجاز انشعاب فاضلاب نصب شده، شاید پس‌زدگی فاضلاب به ندرت اتفاق افتد و شاید رخ ندهد، البته در جاهای محدودی شبکه داریم، ولی به دلیل اینکه در پایین‌دست محدودیت وصل به شبکه وجود دارد، اقدام به نصب انشعاب فاضلاب نمی‌کنیم که برخی‌ها به صورت غیرمجاز فاضلاب منزل خود به این شبکه وصل می‌کنند.

مدیرعامل آبفای استان تهران گفت: در حالی که پایین‌دست مسدود است و طبیعتاً پس‌زدگی ایجاد می‌شود، البته اکیپ‌هایی برای رسیدگی به این مسائل داریم و اگر مشکلاتی ایجاد شود. این موارد



را رصد می‌کنیم و تنها به گزارش‌های مردمی بسنده نخواهیم کرد.

وی ادامه داد: اکنون شبکه تله‌متری را فاضلاب در شهر تهران داریم و به صورت مرتب شبکه را رصد می‌کند که گذر فاضلاب از شبکه چقدر است و اگر حجم آن از میزان استاندارد کمتر باشد، سریع مراجعه کرده و علت‌یابی و بازگشایی می‌شود.

صنعت خودرو، مولد یا مونتاژ کار؟

صنعت خودرو در جا می‌زند

شهناز صفایی
editor@smtnews.ir


عکس: صمت

به‌باور کارشناسان صنعت خودرو، حرکت این صنعت از مونتاژکاری به سمت تولید واقعی، شدنی است، اما نیاز به الزاماتی دارد که اگر به‌صورت اصولی کنار هم چیده شوند و صنعت خودرو براساس آنها، فعالیت خود را ادامه دهد، زودتر به هدف نهایی خواهیم رسید. هنوز پس از ۴۰، ۵۰ سال تولید خودروهای به‌روز و منطبق با استانداردهای جهانی که در بازارهای بین‌المللی قدرت رقابت داشته باشند، محقق نشده و به آرزویی به‌ظاهر محال برای صنعت خودرو ما تبدیل شده است. به‌اعتقاد کارشناسان این صنعت، اگر به‌صورت اصولی و منطقی برنامه‌ای بیست‌ساله برای صنعت خودرو تدوین و شاخص‌های استاندارد را در این صنعت دنبال کنیم، به تولید خودرویی با توان رقابت در بازارهای جهانی خواهیم رسید؛ هرچند بسیاری تاکید می‌کنند باوجود مسائل بسیاری که در حال حاضر در اقتصاد ما وجود دارد، این راه طولانی می‌نماید. صمت در این زمینه با برخی از کارشناسان صنعت خودرو گفت‌وگو کرده که در ادامه می‌خوانید. با ما همراه باشید.

مونتاژکاری، گام نخست برای تحقق تولید خودرو



رضا آریاراد، از کارشناسان صنعت خودرو درباره اینکه خودروساز پس از چند سال می‌تواند به‌معنای واقعی تولید داشته باشد و از مونتاژکاری خارج شود به صمت گفت: هر خودروسازی نه‌تنها در ایران، بلکه در تمام کشورهای جهان، برای اینکه در تولید یک خودرو روز مطرح شود و به‌نوعی خودکفا باشد و خودروهای برند و صادرات‌محور تولید کند، در ابتدا کارش را با مونتاژ شروع می‌کند.

وی افزود: در صنعت خودرو، مونتاژ انجام می‌شود تا صنعتگر، تولیدکننده، قطعه‌ساز و مهندسان با نوع خاصی از یک خودرو آشنا شوند و در تولید آن به تبحر کافی برسند و به‌نوعی می‌توان گفت خودروسازان از مونتاژ به تولید می‌رسند.

در این مسیر، خودروساز معمولا بین ۳ تا ۵ سال مونتاژکاری می‌کند تا به بلوغی برسد که بتواند در مرحله تولید قطعه و طراحی مهندسی فعالیت کند.

با طی این مراحل، خودروساز در مرحله سوم به تولید برند می‌رسد و محصولات خود را در قالب یک برند عرضه می‌کند؛ مانند ایران‌خودرو و سایپا که برندهای خود را تولید و عرضه می‌کنند. این‌گونه است که یک خودروساز از مرحله مونتاژکاری خارج و وارد مرحله تولید می‌شود.

آریاراد با اشاره به اینکه این یک روند طبیعی در صنعت خودرو جهان است، افزود: به‌طور معمول، صنعتگران در هر کشوری این مراحل را طی می‌کنند. به‌عنوان مثال، ترکیه در زمینه تولید خودرو برند ملی، تاکنون توفیقی نداشته، اما سالانه بیش از ۳۰ میلیارد دلار فروش خودرو دارد، چون مونتاژ خودرو دارند، در زمینه قطعه‌سازی فعالیت می‌کنند و در تولید قطعه و مونتاژ خودروهای روز با ژاپن و امریکا قراردادهایی منعقد کرده‌اند و در این زمینه‌ها، سال‌هاست تجربه کسب می‌کنند.

خودروسازان ترکیه در چند سال اخیر باتوجه به توانایی که در مونتاژ خودرو به‌دست آورده‌اند، رفته‌رفته از مرحله مونتاژ گذر کرده و به سمت تولید خودرو ملی حرکت و در این راستا، خودرو «توگ» را معرفی کرده‌اند که قرار است آن را تا سال ۲۰۲۳ به بازار عرضه کنند.

وی ادامه داد: خودروسازان این کشور بیشتر با هدف عرضه خودرو در بازارهای صادراتی، در این مسیر حرکت می‌کنند و حالا پس از سال‌ها از مرحله مونتاژ عبور کرده و به سطحی رسیده‌اند که بتوانند خودرو ملی تولید و صادر کنند.

البته تحقق این هدف با توسعه مشترک بین‌المللی و سرمایه‌گذاری‌های مشترک بین‌المللی امکان‌پذیر شده است. آنها برای تولید همین خودرو ملی، با بیش از ۱۷۵ شرکت تحقیق و توسعه مشترک بین‌المللی و خودروسازان برتر دنیا قراردادهایی را منعقد کرده‌اند.

این رویه یک چرخه استاندارد است که هر خودروسازی باید طی کند تا به نتیجه نهایی که می‌تواند تولید برند ملی باشد، برسد.

▣ نیازمند تحقیق و توسعه مشترک

این کارشناس صنعت خودرو با بیان اینکه حرکت از مونتاژکاری به سمت تولید واقعی، احتمالا ۱۰ سال طول می‌کشد، اظهار کرد: معتقدم ایران این مسیر را طی کرده و حالا بیشتر از آنکه بر خروج از مونتاژ تمرکز کند، بر تحقیق و توسعه مشترک بین‌المللی متمرکز است؛ اینکه روی یک برند ملی کار کنیم و ارتقای این صنعت از مونتاژکاری به تولید واقعی، براساس تحقیق و توسعه مشترک با برندها و غول‌های خودروساز دنیا اتفاق بیفتد تا به سرآمدی برسیم و محصولی طراحی و تولید کنیم که مانند محصولات ترکیه رقابت‌پذیر باشد و در بازارهای صادراتی حرفی برای گفتن داشته باشیم.

آریاراد ادامه داد: به‌نظر من، صنعت خودرو کشور به هدف اصلی خود که تولید واقعی است، نزدیک و می‌توان گفت سال‌هاست از مونتاژ خارج شده و دو شرکت خودروسازی بزرگ یعنی ایران‌خودرو و سایپا که به‌نوعی غول‌های خودروسازی خاورمیانه به‌شمار می‌روند، تولیدکننده برند خودشان هستند که البته در بخشی هم مونتاژکاری دارند.

در این میان، تحقق هدف نهایی که تولید خودرویی برند با قابلیت فتح بازارهای بین‌المللی و به‌روز است، نه‌تنها در ایران که در تمام دنیا، نیازمند سرمایه‌گذاری و تحقیق و توسعه مشترک بین‌المللی است.

وی در پایان تاکید کرد: صنعت خودرو ما با طی کردن این مراحل در واقع به نتیجه می‌رسد و امکان صادرات خودروهای تولید داخل به تمام کشورهای دنیا را خواهد داشت. ضمن اینکه استانداردهای خودرویی جهان را به‌خوبی خواهد گذراند که این خود امکانی برای صادرات‌محور کردن تولید یک برند است.

صنعت خودرو کشور به هدف اصلی خود که تولید واقعی است، نزدیک و می‌توان گفت سال‌هاست از مرحله مونتاژ خارج شده است

مانع بزرگی به‌نام نداشتن استراتژی



محسن رزمخواه، کارشناس صنعت نیز درباره عبور خودروساز از مرحله مونتاژ برای رسیدن به تولید واقعی در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: گذر از مونتاژکاری و تحقق تولید در سطح کلان نیاز به بررسی و موشکافی دقیق دارد.

به‌عنوان مثال، کره جنوبی فعالیت در صنعت خودرو را بعد از ما شروع کرد، اما ببینید ما کجای این صنعت قرار داریم و کره کجاست. اصلی‌ترین علت عقب‌ماندگی صنعت خودرو ما نداشتن یک استراتژی مشخص و مدون در این صنعت است.

وی افزود: به‌دلایل زیادی هیچ‌گاه نتوانستیم این استراتژی را به‌گونه‌ای تدوین کنیم که باعث توسعه صنعت خودرو کشور شود؛ ازاین‌رو نخستین موضوع قابل اشاره در اینکه چرا در صنعت خودرو توفیق چندانی به‌دست نیاورده‌ایم، نداشتن استراتژی مشخص است. اینکه در بخش صنایع ما، صنعت خودرو اولویت دارد یا نه، هم مهم است. البته به‌تازگی اظهارنظرهایی مطرح‌شده که براساس آنها ظاهرا صنعت را جزو اولویت‌ها قرار داده‌اند. البته تا این اولویت به منصه ظهور برسد زمان زیادی طول خواهد کشید.

رزمخواه با اشاره به لزوم تدوین یک استراتژی مناسب اظهار کرد: محتوای این استراتژی هم یکی از موارد مهم مطرح‌شده در این زمینه است. در این بخش، به این سوالات که چگونه می‌خواهیم در صنعت خودرو گام‌های اساسی برداریم، کجا می‌خواهیم برویم، به کدام نقطه مشخص می‌خواهیم برسیم و برای رسیدن به آن نقطه باید چه اقداماتی را انجام دهیم، پاسخ داده می‌شود.

این کارشناس صنعت خودرو افزود: در نخستین گام در این مسیر، نیاز به دانش فنی و تکنولوژی داریم. حال اگر بخواهیم این دانش فنی را در داخل کشور ایجاد کنیم، بی‌شک سال‌ها طول خواهد کشد؛ بنابراین بهترین راه بهره‌گیری از تجارب سایر کشورهاست تا فهرست اولویت‌ها کاملا مشخص شود، ارتباطات منطقی با قطعه‌سازان و خودروسازان بین‌المللی برقرار شود و در کوتاه‌ترین زمان ممکن به فناوری موردنیازمان دست پیدا کنیم.

▣ طرحی نو دراندازیم

رزمخواه در ادامه اظهار کرد: بخش دوم پیش‌نیازها، حمایت دولت از صنعت خودرو است. این حمایت نیز چند وجه دارد که در نخستین وجه آن باید صنعت خودرو حتی‌المقدور خصوصی شود. پیش از انقلاب، صنعت خودرو ما خصوصی و در حال طی کردن مسیر مشخصی بود، اما بعد از انقلاب این صنعت به دولت واگذار شد و بعد از چند دهه حاکمیت دولت بر صنعت خودرو شاهد مشکلات زیادی در این صنعت هستیم و می‌توان گفت مادامی‌که مدیریت دولتی بر صنعت خودرو کشور حاکم است، همچنان گرفتار بی‌تجربگی مدیران و رانت‌هایی که این صنعت را عقب نگه داشته، خواهیم بود. سومین مورد، اعطای تسهیلات مناسب به خودروسازان است.

وی خاطرنشان کرد: در کشورهای دیگر دنیا، بانک‌ها نه‌تنها بنگاهداری نمی‌کنند، بلکه با ارائه تسهیلات ارزان‌قیمت به توسعه صنایع کمک می‌کنند. البته باید حمایت دولت پشت آن باشد تا هم بانک ضرر نکند و هم صنعت خودرو به منابع مالی موردنیاز خود دست یابد.

این کارشناس حوزه صنعت افزود: حرکت بعدی استفاده از تکنولوژی و ماشین‌آلات پیشرفته در تولید قطعات و محصولات مناسب و باکیفیت است. برای داشتن صنعت خودرویی روزآمد باید تکنولوژی و ماشین‌آلات روز دنیا را در اختیار داشته باشیم. با ماشین‌آلات و تجهیزات ۴۰۳۰ سال قبل نمی‌توان محصولی تولید و عرضه کرد که در بازار خودرو جهانی، توان رقابت داشته باشد.

قطعه‌سازان و خودروسازان بین‌المللی معمولا هر ۴، ۵ سال یک‌بار، کل خط تولیدشان را عوض می‌کنند تا از دانش و فناوری روز بهره بگیرند و با تولید محصولی با قیمت و کیفیت مناسب بتوانند در بازار رقابت و در تراز بین‌المللی فعالیت کنند. البته قوانین و مقررات حمایتی و تسهیل‌کننده هم در این مسیر به کمک خودروساز می‌آید. با روش کنونی صنعت خودرو ما راه بسیار طولانی در پیش دارد که البته مسیر آن هم مشخص نیست.

باید طرحی نو دراندازیم تا صنعت خودرویی در تراز بین‌المللی داشته باشیم. اگر از همین امروز شروع و آنچه مطرح شد را به‌طور منطقی اصولی پیگیری کنیم، حداقل به ۲۰ سال زمان نیاز داریم تا به صنعت خودرو دنیا برسیم.

سخن پایانی

وقتی پای صحبت اقشار گوناگون جامعه می‌نشینیم، از مردم به‌عنوان متقاضیان خودرو گرفته تا صاحب‌نظران و کارشناسان صنعت خودرو کشور، اغلب معتقدند این صنعت بعد از حدود نیم‌قرن فعالیت، آن‌گونه که باید به انتظارات پاسخ نداده و بیش از آنکه بر تولید متمرکز باشد، تمام توان و نیروی خود را بر مونتاژ گذاشته و به‌نوعی بازار خودرو کشور به نفع صنعتگران کشورهای دیگر بوده، این در حالی است که می‌تواند به سمت تولید برندهای ملی گام بردارد؛ برندهایی که در سطح جهانی قابل‌عرضه باشند.

در این میان برخی از کارشناسان هم معتقدند صنعت خودرو ما گام‌های خوبی برداشته و از مرحله مونتاژکاری عبور کرده که در شکی آن نیست، اما چرا توان خودروسازان ما در بازار خودرو نمود زیادی ندارد و اغلب مصرف‌کنندگان و متقاضیان بازار این صنعت، نظراتی مخالف این دارند و به‌نوعی بر این باورند که صنعت خودرو ما درجا می‌زند و موفقیت چندانی در این سال‌ها نداشته است.

یادداشت



عملکرد ضعیف صنعت خودرو

صادق بشیری
کارشناس حوزه خودرو

صنعت خودرو کشور سال‌هاست سوددهی ندارد و بازگرداندن این صنعت به وضعیت سوددهی با بخشنامه و دستور، تلاش بیهوده‌ای است. چه‌بسا لازم است بازیگران این صنعت، تغییر کرده یا رویه خود را عوض کنند. از سوی دیگر، تمام بازیگران صالح باید شبانه‌روز به خود یادآوری کنند که بازی اقتصادی سالم، رانت‌بازی و سیاست‌زدگی را برنمی‌تابد. صنعت خودرو جهان به دانش فنی نوینی آمیخته شده و سرعت تغییر آن به ساعت رسیده؛ بنابراین بازی اقتصادی صنعت خودرو بر رقابت و همکاری استوار است، نه دستور.

در فضای رقابتی خودروسازی‌های سایر کشورها، خودروساز می‌خواهد براساس جلب رضایت مشتری و استفاده از دانش فنی برنده شود، اما در فضای سیاست‌زده، افراد براساس رانت می‌خواهند برنده شوند؛ از این‌رو خودروسازی قربانی می‌شود. اگر قرار است تحولی در صنعت خودرو به‌وجود آید، باید روند اقدامات و بازی‌های اقتصادی تغییر کند. در گذشته بارها شاهد توجه ویژه مسئولان به این صنعت بوده‌ایم و گاهی مسئولان با نسخه‌ای متفاوت به‌طور موقت توانسته‌اند برخی از مسائل صنعت خودرو را رفع‌ورجوع کنند یا برخی از مشکلات این صنعت را کمرنگ نشان دهند.

عملکرد ضعیف صنعت خودرو باوجود سازکارهای گوناگون به‌دلیل بداقبالی این صنعت نیست؛ گرچه در این زمینه، چالش‌ها و معضلات متعددی در دوره‌های گوناگون وجود داشته است. در این میان، بهره‌وری پایین، تنوع کم محصولات، کیفیت نامناسب تولیدات، ساختارهای مدیریتی و مالکیتی معیوب، عدم‌رضایت عمده ذی‌نفعان به‌ویژه مشتریان، زیاده‌خواهی برخی از عوامل ذی‌نفوذ، عدم‌تفاهم و درک مشترک تصمیم‌گیران، اتخاذ تصمیمات نادرست و حمایت‌های نابخردانه، مداخلات غیراصولی دولت و عوامل بانفوذ به‌ظاهر دلسوز، عدم‌پذیرش مسئولیت و نبود زیرساخت‌های گوناگون مانند زیرساخت‌های موثر نظارتی از جمله مشکلات این صنعت بوده و چنین برمی‌آید که این صنعت هنوز روی ریل درست قرار نگرفته و در دور باطلی گرفتار شده است. تمام این مسائل، ریشه در اقتصاد معیوب کشور دارد. تاریخ به ما می‌آموزد که برخی رویکردها در ذات خود ناپایدار هستند و به‌نظر می‌رسد صنعت خودرو کشور، گرفتار این ناپایداری شده است. آشفتگی‌ها در بخش‌های مالی، کیفی، فروش، مدیریت، تامین، واردات، قراردادها، رابطه‌ها و... خود عامل بازدارنده هر اقدام اصلاحی شده‌اند. این امر مهم در گذشته نیز بارها برای این صنعت تجربه شده است.

دست‌اندرکاران تصمیم‌ساز برای نجات این صنعت باید توجه داشته باشند که آن دسته از مدیران باسابقه که در گذشته متولی این صنعت بودند، اکنون منتقد آن شده‌اند. در حالی که برخی از آنها خود باعث و بانی وضعیت موجود بوده‌اند و این بار با استفاده از آشنایی قبلی خود با این صنعت با همان پیش‌فرض‌های ذهنی گذشته، راهکارهایی به ظاهر جدید ارائه می‌دهند و سناریوهای جدید طراحی می‌کنند. باید هوشیار بود که حرکت در ریل گذشته با طرح‌های جهت‌دار جدید نباشد. در واقع تکرار گذشته با افراد تکراری، چاره‌ساز نخواهد بود. صنعت خودرو، یک صنعت پیشران و ملی است؛ بنابراین توجهات ملی و اقدامات سنجیده‌ای را می‌طلبد. حفظ و بهبود وضعیت با ایجاد محدودیت ممکن نیست، در حالی‌که دستورالعمل‌ها و الزامات ایجادشده از سوی پلیس، سازمان ملی استاندارد و وزارت صنعت، معدن و تجارت از جنس محدودیت است؛ محدودیت‌هایی که میلیاردها تومان به زیان انباشته خودروسازان اضافه می‌کند و خودروسازان نیز این هزینه را در قالب نرخ تمام‌شده محصول از مصرف‌کننده می‌گیرند؛ بنابراین به‌جای ایجاد محدودیت باید تلاش شود قابلیت‌ها افزایش یابد؛ قابلیت‌های جدید و متناسب با نیازها و شرایط موجود که مهم‌ترین آن، مدیریتی است. از این‌رو ضرورت دارد مدیریتی غیرسیاسی این صنعت را هدایت کند.

یکی از گرفتاری‌های جدی و مهم برای صنعت خودرو، مناسبات و ارتباطات شکل گرفته در طول سالیان گذشته است و تا زمانی که این مناسبات و ارتباطات از نو بازتعریف و ترسیم نشود، این صنعت همچنان در ریل گذشته حرکت خواهد کرد. در این زمینه لازم است کروکی‌های معیوب این ارتباط‌ها برچیده و مناسبات سالم‌تری با اصول کنترل‌شده، جایگزین آن شود. ضروری است روح حاکم بر هر اقدامی اعم از واردات، بهبود، خصوصی‌سازی، فروش، اصلاح و... با ملاحظات منافع تمام ذی‌نفعان به‌ویژه مردم و کشور باشد. به‌عنوان مثال، در مقوله واردات خودرو، به‌ویژه سناریو واردات خودروهای اقتصادی ضعیف‌تر از پراید، بی‌تردید پیامدها از دستاوردها بیشتر خواهد بود.

منطق حکم می‌کند واردات خودروهای قابل‌قبول در بازارهای جهانی و البته با رعایت تناسب وضعیت آب‌وهوایی کشور با ملاحظات زیرساخت‌های پوشش خدمات، به‌صرفه باشد. ترجیحا، البته نه انحصارا، واردات خودرو ازسوی خودروسازان با الزام واردات دانش فنی منطقی خواهد بود. به این ترتیب، خودروسازان دست‌کم در مونتاژ به بلوغ می‌رسند تا بتوانند پاسخگوی نیازهای مشتریان باشند.

تاکید رهبر معظم انقلاب مبنی بر ارتقای کیفی خودروهاست. مسیر بهبود کیفیت در صنعت خودرو از جاده بهبود کیفیت قطعه‌سازی می‌گذرد؛ بنابراین تمرکز بر بهبود تولید قطعات باکیفیت صادراتی یک ضرورت و پیش‌نیاز تولید خودرو باکیفیت و صادرات در توسعه و صادرات صنعت قطعه است. البته در کشور سرمایه‌گذاری‌های قابل‌توجهی در صنعت قطعه انجام شده که نیاز به ساماندهی دارد.

پنجشنبه
۱۰ اسفند ۱۴۰۲- ۱۹ شعبان ۱۴۴۵ - ۲۹ فوریه ۲۰۲۴- شماره ۲۵۲۲-پیاپی ۳۸۴۰

صمت
صنعت معدن تجارت

منشور اخلاق حرفه‌ای روزنامه‌نگاری در روزنامه صمت: www.smtnews.ir/about.html

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صمت»

مدیرمسئول: عاطفه خسروی

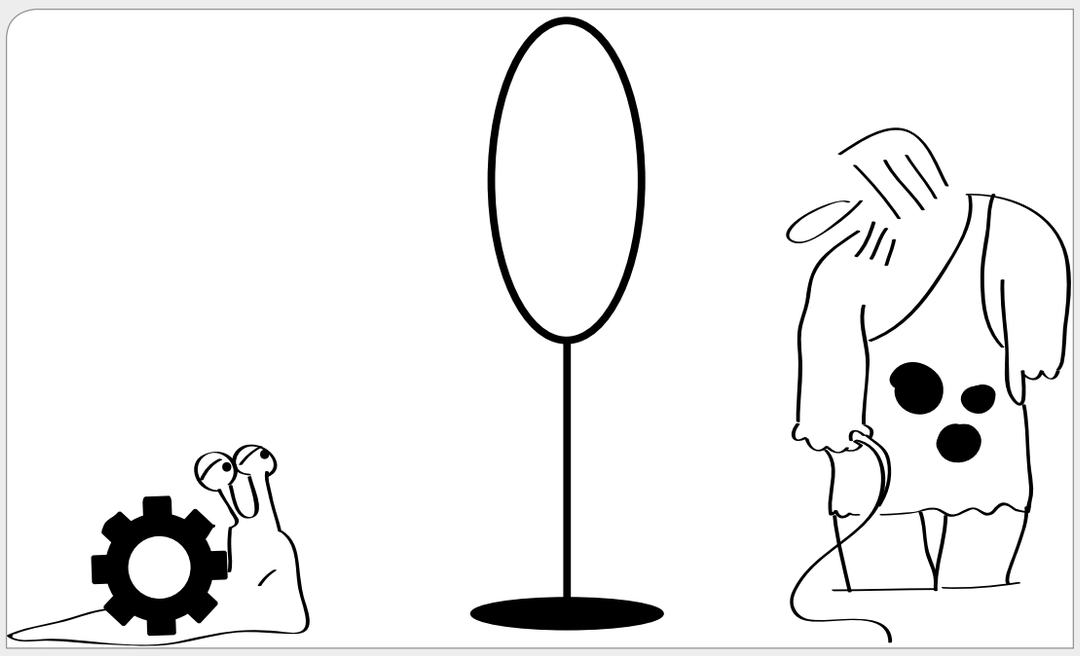
سازمان آگهی‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۲ - ۰۹۰۳۵۱۰۰۹۴۲
ایمیل آگهی‌ها: ads.smtnews@gmil.com
تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر:(داخلی-۱۰۴) پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶- کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: صمیم

www.smtnews.ir
telegram.me/smtnews
tozi.smtnews@gmail.com
info@smtnews.ir
instagram.com/smtnewspaper
http://eitaa.com/smtnews
https://ble.ir/smtnews

روزنامه صمت با رتبه ۱
در میان روزنامه‌های تخصصی مقام ۱
در میان روزنامه‌های اقتصادی مقام ۲

عضو انجمن مدیران روزنامه‌های غیردولتی
عضو انجمن مدیران رسانه
عضو تعاونی مطبوعات

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده

گزارش خبری

واردات بنزین چقدر خرج روی دست دولت می‌گذارد؟



شـواهد و آمارها نشـان می‌دهد ایران از صادرکننده بنزین در حال تبدیل شـدن به یک واردکننده اسـت و با این روند به نظر می‌رسـد در سـال آینده به واردات نزدیک بـه ۴ میلیارد دلاری بنزین نیاز باشد.

به گزارش ایرنا، وضعیت سال ۱۴۰۲ با سال‌های دیگر متفاوت بود؛ حجم زیادِ خودروها در سطح شهرها، مصرف بی‌رویه بنزین، ترافیک شدید، آلودگی هوا و... سبب رشد مصرف بنزین و سر به سر شدن میزان تولید و مصرف شده است و حتی در برخی مواقع از سال جاری نیز مصرف از تولید پیشی گرفت.

رشـد مصرف بنزین در ایران به یک بحران تبدیل شـده است، اما مسـئولان معتقدند که فعلاً نیازی به واردات بنزین نیسـت؛ این در حالی اسـت که دولت سـیزدهم بـرای افزایش ظرفیت تولیـد فرآورده‌هـای نفتـی ازجمله بنزیـن اقداماتـی ازجمله سـاخت پالایشـگاه‌های جدید را در دسـتور کار خود قرار داده است.

مصرف روزانه ۱۳۲ میلیون لیتر بنزین

جواد اوجـی وزیر نفت روز دوشـنبه هفته جـاری به افزایش مصـرف روزانه بنزین در ایام تعطیلات اخیر اشـاره کرد و گفت: مصرف بنزین کشور به ۱۳۲ میلیون لیتر در روز رسید و با وجود سرمای شـدید در کشـور در روزهای اخیر هیچ‌یک از ۴ هزار و ۲۰۰ جایگاه عرضه سـوخت مایع کشـور دچار اختلال و کمبود سوخت نشد.

رشد مصرف بنزین در تعطیلات اخیر به ۱۳۲ میلیون لیتر یک رکورد در مصرف این فرآورده نفتی محسوب می‌شود.

جلیل سـالاری معـاون وزیر نفـت در امور پالایـش و پخش فرآورده‌هـای نفتی، با بیان اینکـه در حال حاضر تولید و مصرف بنزین کشـور سربه‌سـر و معادل هم اسـت، گفت: «برای تعیین میـزان واردات بنزین باید ببینیم شـرایط آینـده به چه صورت است.»

جعفر سالاری نسب مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی نیز با بیان اینکه میزان کنونی مصرف بنزین در حال حاضر ۱۱۵ میلیون لیتر اسـت، اظهـار کرد: «به دلیل تقارن عید نوروز با ایام ماه رمضان هنوز مشـخص نیسـت کـه چه میزان مصرف افزایـش پیدا کند. هفته آینده می‌توان در این خصوص نظر داد. میزان ذخایر کافی است و مشکلی نیست.»

بنا بر گفته مدیرعامل شـرکت ملـی پخش فرآورده‌های نفتی، هرچنـد که مصرف بنزیـن حدود ۱۲ تا ۱۳ درصد رشـد کرده اسـت، اما در حـال حاضر واردات بنزین در دسـتور کار نبوده و تمامـی بنزین موردنیاز کشـور از پالایشـگاه‌های داخلی تحویل گرفته می‌شود.

احتمال واردات بنزین برای سال ۱۴۰۳

جلیل سـالاری معاون وزیر نفـت، در خصوص وضعیت واردات بنزین گفته بود: «واردات بنزین بسـتگی به میزان مصرف بنزین دارد و همچنیـن بسـتگی به این دارد که چه مقـدار خودرو به ناوگان حمل‌ونقل کشـور افزوده شـود و در حالی که ۵۵ درصد خودروهای در حال تردد در کلان‌شهرها فرسوده هستند، به این بسـتگی دارد که چقدر در زمینه از مدار خارج شدن خودروهای فرسوده اقدام شـود و ناوگان حمل‌ونقل نوسازی شود که تمامی این مسائل به میزان مصرف بنزین مرتبط است.»

آن طـور که معـاون وزیر نفت دربـاره وضعیـت تولید بنزین در کشـور گفته اسـت، با تکمیل بخشـی از طرح‌های توسـعه کیفی پالایشـگاه آبـادان حدود یک تا ۲ میلیـون لیتر به تولید بنزیـن تا پایان سـال جـاری افـزوده خواهد شـد؛ همچنین با بـه مدار آمدن بخشـی از افزایـش ظرفیت پالایشـگاه اصفهان ۲ تـا ۳ میلیـون لیتـر هـم به ظرفیـت تولیـد بنزیـن اضافه می‌شود.

سـالاری اعلام کرد: «با توجـه به اینکه تعمیرات اساسـی در پالایشـگاه‌های کشـور پیش‌بینی شـده، مثلاً پالایشـگاه ستاره خلیـج فـارس از ابتدای این ماه به مدار بهره‌برداری بازگشـته و یکی از واحدهای پالایشـگاه ستاره خلیج فارس به صورت کامل تعمیرات اساسـی آن انجام شده و شـرایط بقیه پالایشگاه‌ها نیز مسـاعد اسـت؛ امیدواریم با تولیداتی که در حوزه پالایشـگاهی داریم بتوانیم شرایط تأمین بنزین را تثبیت کنیم.»

هرچنـد که در حال حاضر بنزین کافی برای عرضه در کشـور وجود دارد و مشـکلی در این زمینه نیسـت، اما وضعیت مصرف به گونه‌ای اسـت که نمی‌توان به همیـن میزان تولید اکتفا کرد. همین اتفاق، نگرانی‌ها را برای واردات بنزین قوت بخشیده است، اما اگر ایران ناچار به واردات بنزین شود، چقدر باید هزینه کند؟

هاشـم اورعی استاد دانشگاه صنعتی شریف، معتقد است که با ادامه روند کنونی، ایران برای تامین سـوخت مورد نیاز کشـور با چالش جدی مواجه می‌شود.

وی افزود: آمار مصرف بنزین در ایران نشـان می‌دهد که در ۶ ماهه اول سال ۱۴۰۲ متوسط مصرف به ۱۱۶ میلیون لیتر رسید و بدتر اینکه ایرانیان نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۳.۵ درصد افزایش مصرف بنزین داشته‌اند.

اورعی گفت: با این روند و طبق اعلام شـرکت پالایش و پخش متوسـط تولید ۱۱۵ میلیون لیتر اسـت و پیش‌بینی می‌شود به طور متوسـط روزی حداقـل ۱۰ میلیون لیتر کمبـود خواهیم داشـت که در نتیجه باید نزدیک به ۴ میلیارد دلار صرف واردات بنزین کنیم.

قیمت‌گذاری دستوری، بنگاه‌ها را از دور تجارت خارج می‌کند

صادرات، نیازمند مزیت رقابتی

اصطلاح قیمت‌گذاری دسـتوری به کنترل نرخ توسط چارچوب‌های قانونی تعیین‌شده برای کالاهای مشـخص اشـاره دارد. کنترل نرخ به‌طور معمول توسـط دولت در بازار آزاد اجرا می‌شود. این فرآیند به‌عنوان ابزاری برای مداخله مسـتقیم اقتصادی برای مدیریت مقـرون به صرفه بودن برخی کالاها و خدمـات در بخش‌های اقتصادی مختلف به‌کار می‌رود، اگرچه اعمال سیاسـت‌های کنترل نرخ ممکن اسـت در کوتاه‌مـدت نرخ برخـی کالاها و خدمـات را مقرون‌به‌صرفه‌تر کند، اما کنتـرل نرخ در ادامه می‌تواند منجر به اختلال در بازار، ضرر برای تولیدکنندگان و تغییر قابل‌توجه در کیفیت شـود. وزیر اقتصاد چندی پیش اعلام کرد سیاسـت قیمت‌گذاری دسـتوری یکی از ابزارهای کنترل تورم است و دولـت در آینـده قصد دارد تا موارد مربوط بـه این بحث را اصلاح و اجرایی کند. برخی کارشناسـان بـر این باور هسـتند که بـا مداخله عمیق دولت و اعمـال مدیریت دسـتوری در قیمت‌گذاری، مزیت رقابتی بنگاه‌های تولیدی و تجاری به‌چالش کشـیده می‌شـود،همان‌طور که چالش‌های این‌چنینی تا پیش از این نیز، در صنایع مختلف وجود داشته و صنعتگران از وجود قیمت‌گذاری‌های دستوری گلایه داشتند. فعالان تجاری و تولیدی معتقدند برای توسعه صادرات باید مزیت رقابتی بنگاه‌ها تقویت شود و قیمت‌گذاری دسـتوری روندی مخرب را بر بازار تحمیل می‌کند. صمت در گفت‌وگو با کارشناسـان و فعالان اقتصادی، به بررسـی ابعاد مختلف اجرای قیمت‌گذاری دسـتوری و پیامدهای آن بر تجارت داخلی و خارجی پرداخته است.



عکس: صمت

قیمت‌گذاری دسـتوری که به‌معنای سـرکوب کردن نرخ کالاها در حلقه‌های مختلف زنجیره ارزش اسـت، باعث برهـم خوردن تعادل بازار می‌شـود. تولید و عرضه کالاها در شرایط سرکوب قیمتی کمتر و منجر به اختلال در بازار خواهد شد

بازار نیازمند برنامه صحیح

خسـرو فروغان‌گران‌سـایه، رئیس کمیسـیون بازرگانـی داخلی اتاق بازرگانی تهران در گفت‌وگو با صمت نسبت به تاکید دولت بر دستوری بـودن فعالیت‌هـای اقتصـادی واکنش نشـان داد و گفت: تـا به امروز رویکرد دولت‌ها نسـبت به اقتصاد، تنظیم بازار با دستور بوده و پایه‌های تصمیمـات و نظارت‌های خود را بر این اسـاس تدوین کردند. هر چند مدت یک‌بار نیز طرح‌های مختلفی از سـوی دولت برای تنظیم اقتصاد مطرح می‌شود که تمامی آنها بر دستوری شدن قیمت‌گذاری کالاها در بخش‌های مختلفی از زنجیره تولید حکایت دارد. این قیمت‌گذاری‌های دسـتوری در سال‌های اخیر نه‌تنها به‌نفع مردم نبوده، بلکه مشکلاتی را برای تولیدکنندگان و حتی تاجران به‌وجود آورده اسـت. وی ادامه داد: در بحث‌هـای مختلفی مانند قیمت‌گذاری و نظارت، ضعف‌های جدی و شدیدی وجود دارد. اگر دولت به‌دنبال بهبود و اصلاح وضعیت اقتصادی اسـت، باید مشکلات را ریشه‌ای شـناخته و درصدد رفع آنها برآید، چرا که با اجرای طرح‌های نامناسـب و ناموفق، تنها اقشار ضعیف و متوسط بیشـتر آزار خواهند دید. در این میان، تولیدکنندگان و صادرکنندگان نیز دچار زیان خواهند شد. بخشی از ذات طرح قیمت‌گذاری دستوری، اعطای یارانه یا حمایت‌های مختلف از بخشی از تولید است. تا به امروز دیده شـده تنهـا تعداد محـدودی از تولیدکننـدگان از این حمایت‌ها برخوردار شـده و سـایر بخش‌های تولیدی به‌دلیل وجود قیمت‌گذاری دسـتوری، زیان مالی جدی دیدند. گران‌سایه تاکید کرد: کنترل تورم و ایجاد ثبات در بازار، نیازمند اجرایی کردن برنامه‌های صحیح با بررسـی همه‌جانبه آنها است. راهکارهای زیادی برای به‌ثبات رساندن بازار وجود دارد و مناسـب به‌نظر می‌رسد تا دولت به‌سـمت اتخاذ راه‌های مناسب متمایل شود.



بازار آزاد، الگوی کشورهای توسعه‌یافته

وی در ادامه صحبت‌های خود به راهکارهای ثبات بازار داخلی اشـاره کرد و گفت: تورم و متغیر بودن فضای اقتصادی در کشـور سـبب شده نه‌تنها بازارهای داخلی دسـتخوش تغییرات جدی و مستمر شوند، بلکه پایه‌های تجارت جهانی نیز متزلزل شده است. مهم‌ترین راهکار برون‌رفت از شـرایط فعلی، اصلاح پایه‌های نظام بازرگانی داخلی اسـت. امروز در بحث سـاماندهی و نظام توزیع، نقایص متعددی داریم که رسیدگی به آنها از مهم‌ترین وظایف دولت اسـت. این فعـال اقتصادی تصریح کرد: یکی از دلایل اصلی ایجاد تورم، نبود نظارت مناسـب و صحیح در امور اقتصادی اسـت. منظور از نظارت، قیمت‌گذاری دسـتوری نیست، چرا کـه این مسـئله در نهایت چالش تولیدکننـدگان و مصرف‌کنندگان را بیشـتر می‌کند. باید بستری فراهم شـود تا در بخش‌های مختلف بازار ماننـد روند نظام توزیع، تولید، نظارت و سـایر موارد مربوطه، خلأهای فعلـی بهبود یابند. این بهبود بـا برنامه‌ریزی و پیروی کردن از الگوهای کشورهای توسعه‌یافته امکان‌پذیر است. کشورهای مختلفی که اقتصادی پویا و محکم دارند، روند قیمت‌گذاری دسـتوری را در تمامی بخش‌های اقتصادی خود پیاده نکرده و به قواعد بازار آزاد پایبند هستند. گران‌سایه وجود سـازکار قیمت‌گذاری دسـتوری را یکی از مشکلات مهم اقتصاد ایـران عنوان کـرد و در این‌بـاره گفـت: به‌دلیل وجـود قیمت‌گذاری دستوری در بخش‌های مختلف تولید، کالاهای ایرانی مزیت رقابتی خود را از دسـت داده و سـایر مشـکلات مالی بـرای تولیدکنندگان و حتی صادرکنندگان به‌وجود آورده اسـت. گران‌سـایه تصریـح کرد: با اجرای طرح‌هـای نامناسـب و تغییرات مداوم در بدنه‌های اقتصادی، کشـور با چالش‌های جدی مواجه می‌شـود. در سـال‌های اخیر دیده شده دولت برای کنترل تنش‌های بازار، دسـت به چاپ پول زد که در نهایت باعث افزایش تورم و نقدینگی موجود شد.

تجارت خارجی تحت‌تاثیر قیمت‌گذاری دستوری

رئیس کمیسـیون بازرگانی داخلـی اتاق بازرگانی تهـران به اهمیت حاکـم شـدن قواعـد بـازار آزاد در اقتصاد ایران تاکید کرد و در این‌باره گفت: مهم‌ترین مزیت برداشته شدن قیمت‌گـذاری دسـتوری را می‌توان اصـلاح شـدن قیمت‌هـا در بـازار دانست.

اگر قیمت‌ها به بازار آزاد سـپرده شـوند، بازار رقابتی شده و در نهایت افزایـش کیفیت به‌همراه اصلاح قیمتی حاصل خواهد شـد، چرا که در بازار آزاد، تولیدکنندگان نیز با هدف کسب سهم از بازار، تولیدات خود را با قیمتی مناسـب و کیفیتی بالا به صنایع پایین‌دستی خود و در نهایت بازار عرضه می‌کنند. همین موضوع به‌نوبه خود منجر به ساماندهی نظام اقتصادی خواهد شد.

وی ادامـه داد: امـا در حال حاضر به‌دلیل دسـتوری بودن قیمت‌ها، مزیـت رقابتی از کالاها در حلقه‌های مختلـف تولید حذف و در نهایت تورم به بازار تحمیل شـده اسـت. نه‌تنها بازار داخلی بلکه قیمت‌گذاری دستوری در تجارت خارجی نیز تاثیر منفی دارد.

در شـرایطی که تولیدکنندگان داخلـی نتوانند کالاها را از نظر نرخ و کیفیـت رقابتی تولید کنند، صادرکنندگان نیـز برای فروش آنها دچار مشـکل خواهند شـد، از این‌رو قیمت‌گذاری دسـتوری سبب می‌شود برندهای ایرانـی نتوانند در بازارهای جهانی حرفی برای گفتن داشـته باشـند. این فعال اقتصـادی تصریح کرد: تا پیش از ایـن، برای واردات کالاهای اساسـی و بخشی از فعالیت‌های تولیدی که به‌طور مستقیم بر معیشـت مردم تاثیر داشتند، دولت ارز ترجیحی را اختصاص داده بود و سپس به‌واسـطه آن وارد مباحث قیمت‌گذاری دستوری برای تولیدات شـده بود. پس از مدتی دولت دریافت که اشتباه کرده و به‌طور کلی ارز ترجیحی را حذف کرد که این اقدام با متشنج شدن بازارها همراه بود.

انقباض بازار با قیمت‌گذاری دستوری

یدالله صادقی، رئیس اسـبق سـازمان صنعت، معـدن و تجارت استان تهران در گفت‌وگو با صمت به پیامد قیمت‌گذاری دستوری در تولید اشـاره کرد. او از بین رفتن ظرفیت‌های بازارهای داخلی و خارجی را از نتایج منفی اجرایی شـدن قیمت‌گذاری دسـتوری دانست و در این‌باره گفت: تا پیش از این دولت در برخی بخش‌های تولید و حتی تجارت روند قیمت‌گذاری دستوری را در پیش گرفت و شـاهد معایب و ضررهای آن بود. باوجود آنکه وزیر اقتصاد اعلام کرده شـیوه‌های نادرست قیمت‌گذاری کالاها اصلاح خواهند شد، به‌نظر می‌رسـد ذات این روند و طرح برای اقتصاد نامناسب است. قیمت‌گذاری دسـتوری که به‌معنای سرکوب کردن نرخ کالاها در حلقه‌های مختلف زنجیره ارزش اسـت، باعث برهم‌خوردن تعادل بازار می‌شود. تولید و عرضه کالاها در شرایط سرکوب قیمتی کمتر شـده و منجر به اختلال در بازار خواهد شـد. احتکار، شکل‌گیری بازار سـیاه و کمبود در نهاده‌های تولید و کالاهای مصرفی از نتایج قیمت‌گذاری دسـتوری اسـت. وی ادامه داد: زمانی که نهاده‌های تولید به‌میزان کافی و نرخ مناسب در دست تولیدکننده و صنعتگر قرار نگیرد، فعالان تولیدی رفتار انقباضی از خود نشان داده و حجم تولیـد کالاها در هر بخش را کاهش می‌دهند، بنابراین نخسـتین نتیجه ایجاد قیمت‌گذاری دسـتوری، شـکل‌گیری کمبود کالا در بازار است.

سرمایه باید به‌سمت تولید برود

صادقـی در ادامـه صحبت‌های خـود، افزایش تـورم را از دیگر پیامدهـای حاکـم شـدن قیمت‌گـذاری دسـتوری عنوان کرد و گفت: دولت معتقد اسـت با قیمت‌گذاری دستوری می‌توان تورم را کنترل کرد، در حالی که ریشـه‌های تورم تنها به تولید و نظام عرضه کالا معطوف نیسـت و به نبود تعادل در منابع مالی و مصارف دولت بازمی‌گردد. رشـد نقدینگی در بـازار به‌دلیل بالا بودن مصـارف مالی دولت، یکی از علت‌های اصلی شکل‌گیری تورم در کشور ما است.



اگـر تولید را با قیمت‌گذاری دسـتوری مواجـه کنیم، صنعت و تولید توانایی لازم را برای جذب سرمایه‌ها نخواهد داشت و همین مسئله تورم را به‌وجود خواهد آورد. وی در ادامه تصریح کرد: وجود نقدینگـی و نبود تعادل در منابع و مصارف دولت، علت اصلی تورم است.

شرایطی که هزینه‌ها بالا بوده و نقدینگی زیادی در جامعه وجود دارد، تولید تنها در صورتی که محدودیت نداشـته باشد، می‌تواند سرمایه‌ها را به خود جذب کند. اگر محدودیتی مانند قیمت‌گذاری دسـتوری برای صنایع و واحدهای تولیدی وجود داشـته باشـد، سـرمایه‌ها به‌سـمت تولید و چرخه‌های اقتصادی حرکت نخواهد کـرد، بنابراین نبود تعادل و تـوازن در عرضه و تقاضا در بازار و در نهایت نقدینگی و تورم در جامعه بیشتر خواهد شد.

سخن پایانی

همان‌طـور که در گزارش گفته شـد، کنتـرل نرخ نوعی مداخلـه اقتصادی توسـط دولت اسـت. دولت معتقد اسـت ایـن کار به‌منظـور مقرون‌به‌صرفه‌تر کـردن کالاها، خدمات و... برای مصرف‌کنندگان اسـت و اقتصاد کلان کشـور را به سـمت درسـتی هدایت خواهد کرد، اما برخی عقیده دارند قیمت‌گذاری دسـتوری به ضرر تولیدکنندگان و صنعتگران است و در ادامه می‌تواند لطمات بسـیار نامناسبی برای اقتصاد به‌همراه داشته باشد. در این میان، بعضی از افراد معتقدند قیمت‌گذاری دسـتوری بازار را کنترل کرده و از جولان دادن کالاها با قیمت‌های نجومی و ایجاد تورم فزاینده جلوگیری خواهد کرد. نسبت به مسئله قیمت‌گذاری دستوری، فعالان هر بخش به‌نفع فعالیت‌های خود اظها نظر کرده و ماجرا را از دید خود تفسیر می‌کنند.

تولیدکنندگان قیمت‌گذاری دسـتوری را برخلاف جریان بازار آزاد دانسـته و عده‌ای دیگر بر این باور هستند که بازار آزاد به‌منظور رقابت بی‌حدوحصر بخش خصوصـی بوده که در ایـن میدان جنگ، تنها مصرف‌کننـدگان و مردم عادی آسیب خواهند دید.

به‌نظر می‌رسـد در چنین شـرایطی، بهتریـن کار اتخاذ تصمیمی اسـت که بیشـترین منفعت و کمتریـن زیان را برای مردم به‌همراه داشـته باشـد، چرا که منفعت‌طلبان از هر شـرایطی برای کسـب درآمد خود اسـتفاده می‌کنند و نمی‌توان نگران آنها بود. در بحث قیمت‌گذاری دستوری نیز به‌نظر می‌رسد تنها در شـرایطی می‌توان ثمره‌های مثبت داشته باشـد که برای تمامی بخش‌های تولیدی وجود داشته باشد، همچنین نظارت‌های جدی بر کیفیت و میزان تولید صنایع از سوی دولت حاکم بوده تا در هیچ بخش کم‌کاری وجود نداشته باشد.