نفت و انرژی

برنامه‌ریزی برای کاهش گازسوزی در نفت‌خیز جنوب

مدیرعامل شرکت ملی مناطق نفت‌خیز جنوب از برنامه‌ریزی برای کاهش روزانه ۲۰۰ میلیون فوت‌مکعبی گازسوزی در سال جاری خبر داد.

به گزارش زمان به نقل از شرکت ملی مناطق نفت‌خیز جنوب، ابراهیم پیرامون اظهار کرد: در کنار رسالت اصلی شرکت در تأمین پایدار انرژی کشور، مسئولیت‌های زیست‌محیطی به‌ویژه در حوزه‌های کاهش آلایندگی، مقابله با بیابان‌زایی و بهره‌برداری بهینه از منابع طبیعی همواره مورد توجه بوده است. وی با بیان اینکه تمام جامعه به توسعه، اصل راهبردی در برنامه‌های مناطق نفت‌خیز جنوب است، افزود: کاهش روزانه ۳۴۵ میلیون فوت‌مکعب از گازهای ارسالی به مشعل در سال گذشته از جمله دستاوردهای مهم این شرکت در حوزه محیط زیست بوده و امسال نیز هدف‌گذاری برای کاهش ۲۰۰ میلیون فوت‌مکعب دیگر گازسوزی در دستور کار قرار دارد. مدیرعامل شرکت ملی مناطق نفت‌خیز جنوب از اجرای طرح‌های مشارکتی با اداره‌کل منابع طبیعی و آبخیزداری خوزستان نیز خبر داد و اظهار کرد: در قالب یک تفاهم‌نامه مشترک، اقدام‌هایی برای مهار بیابان‌زایی در سطحی افزون بر ۲۴ هزار هکتار از اراضی بیابانی استان در حال انجام است که بخشی از تعهد شرکت به مسئولیت‌های اجتماعی و اقلیمی به‌شمار می‌رود.

پیرامون در پایان تأکید کرد: توسعه در صنعت نفت زمانی پایدار خواهد بود که با صیانت از محیط زیست همراه شود و این دو مسیر را نمی‌توان از یکدیگر جدا دانست.

کاهش مشعل‌سوزی در پالایشگاه یازدهم

مدیر پالایشگاه یازدهم مجتمع پارس جنوبی کاهش مشعل‌سوزی در این پالایشگاه را چشمگیر دانست و گفت: مقدار گاز ارسالی به مشعل در پالایشگاه یازدهم از بیش از یک میلیون مترمکعب به کمتر از ۳ هزار مترمکعب در روز رسیده است.

به گزارش زمان به نقل از شانا، محمد سعیدیان با اشاره به نقش پالایشگاه یازدهم مجتمع پارس جنوبی (فاز ۱۳) در پایداری تولید گاز کشور اظهار کرد: با اجرای اصلاحات فرآیندی و بهره‌گیری از فناوری‌های بومی، موفق شدیم مقدار مشعل‌سوزی‌ها را به کمتر از یک درصد برسانیم؛ دستاوردی که در کنار پایداری تولید روزانه ۵۰ میلیون مترمکعب گاز، نقش این پالایشگاه را در عبور از زمستان سخت پارسال، پررنگ‌تر کرد. وی درباره رویکردهای محیط‌زیستی پالایشگاه یازدهم مجتمع پارس جنوبی افزود: کاهش آلایندگی از تعهدات جدی پالایشگاه است. پارسال با اعمال تغییرات مهندسی در فرآیندها، بعضی از مشعل‌سوزی‌ها را در حد صفر پایین آوردیم؛ اقدامی که فراتر از طراحی اولیه پالایشگاه بود. همچنین، برنامه‌های میان‌مدت و سه‌ساله برای کاهش بیشتر آلودگی‌ها در دست اجراست. مدیر پالایشگاه یازدهم مجتمع پارس جنوبی با اشاره به کاهش قابل توجه سوختن گاز در واحدهای ال‌پی‌جی، ابراز کرد: در پی بروز مشکلات طراحی در نحوه مصرف گاز در واحدهای احیای درایرهای پروپان و بوتان، مقدار سوختن این گاز که پیش از این بیش از ۱ میلیون مترمکعب استاندارد در روز بود به کمتر از ۳ هزار مترمکعب کاهش یافت.

ارزش‌آفرینی حداکثری از منابع ملی

سعیدیان با بیان اینکه در کنار تولید گاز شیرین، محصولات جانبی همچون اتان و پروپان نیز در این پالایشگاه تولید می‌شود، گفت: مأموریت اصلی این پالایشگاه، ایجاد حداکثر ارزش افزوده از منابع ملی است؛ به‌ویژه با توجه به مشترک بودن مخزن گازی پارس جنوبی با کشور قطر. این هدف در چارچوب خط‌مشی کلان مجتمع گاز پارس جنوبی و از طریق بهینه‌سازی مستمر فرآیندها و پایش دقیق عملیات دنبال می‌شود. وی با تأکید بر اهمیت نگهداشت و تعمیرات اساسی پالایشگاه اظهار کرد: عملیات پالایش خوراک دریافتی از سکوهای گازی با هدف استمرار تولید و با تکیه بر نظام مدیریت دارایی فیزیکی، اجرای نگهداری و تعمیرات پیشگیرانه منظم و بازرسی‌های فنی دقیق انجام می‌شود. تأمین به‌موقع مواد شیمیایی و کاتالیست‌ها، رسیدگی به تجهیزات حساس و مدیریت دانش تجربی، همگی برای کاهش ریسک‌های عملیاتی و ارتقای بهره‌وری پالایشگاه انجام می‌شود.

مدیر پالایشگاه یازدهم مجتمع پارس جنوبی با اشاره به نقش همکاری میان پالایشگاه‌های مجتمع، گفت: یکی از نقاط قوت مجتمع گاز پارس جنوبی، هم‌افزایی بین ۱۳ پالایشگاه آن است. مدیران ستادی و عملیاتی پالایشگاه‌ها به‌طور منظم نشست‌های هماهنگی برگزار می‌کنند و در صورت بروز چالش، سایر واحدها در تأمین نیازهای فوری وارد عمل می‌شوند. برای هر پالایشگاه، دست‌کم دو پالایشگاه معین نیز تعریف شده که در شرایط اضطراری آماده پشتیبانی هستند.

" زمان" چالش های وابستگی به درآمدهای نفتی را بررسی می کند:

«اقتصاد منهای نفت» با سرمایه‌گذاری در تولید

اقتصاد ایران سال‌هاست که با چالش وابستگی شدید به درآمدهای نفتی دست‌وپنجه نرم می‌کند. این وابستگی، نه تنها کشور را در برابر نوسانات بازار جهانی آسیب‌پذیر کرده، بلکه مانع توسعه متوازن و سرمایه‌گذاری در بخش‌های مولد دیگر شده است. بر اساس نظرات متخصصان و کارشناسان ضرورت انکا به ظرفیت‌های داخلی و افزایش سرمایه‌گذاری در بخش‌های تولیدی و خدمات غیرنفتی،از جمله راهکارهای اساسی در جهت کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی است.

به گزارش محبوبه بیدکی خبرنگار زمان، در این راستا، جعفر قادری، نماینده مجلس شورای اسلامی بر ضرورت اتخاذ راهکارهای نوین اقتصادی و افزایش سرمایه‌گذاری در تولید داخلی تأکید ویژه ای دارد. نماینده مردم شیراز در مجلس دوازدهم می گوید: برای کاهش وابستگی به نفت، باید به سمت تنوع‌بخشی در اقتصاد حرکت کرده و به جای تمرکز صرف بر صادرات نفت، سایر بخش‌های اقتصادی را تقویت کنیم. عضو کمیسیون برنامه و بودجه بر این باور است که سرمایه‌گذاری در بخش‌های تولیدی، به ویژه صنایعی که دارای ارزش‌افزوده بالا هستند، درآمدهای ارزی جدیدی ایجاد کرده و نیاز به درآمدهای نفتی را کاهش می دهد و دولت باید با ایجاد مشوق‌های مالی و مالیاتی، بخش خصوصی را به سرمایه‌گذاری در تولید داخلی ترغیب کند. قادری یکی از مهم‌ترین راهکارها برای جهش تولید و بهبود فضای کسب‌وکار و تسهیل فرآیندهای سرمایه‌گذاری را رفع موانع بوروکراتیک و قوانین دست‌وپاگیر، دانسته و یادآور می‌شود: قوانین دست‌وپاگیر و بوروکراتیک مانع اصلی توسعه تولید داخلی هستند. وی بر ضرورت اصلاح قوانین و مقررات، کاهش هزینه‌های تولید و ایجاد یک محیط رقابتی تأکید کرده و می گوید: کاهش هزینه‌های تولید و ایجاد یک محیط رقابتی به تولیدکنندگان اطمینان و اعتماد بیشتری برای سرمایه‌گذاری می دهد تا تولید خود را افزایش دهند. عضو کمیسیون برنامه و بودجه همچنین بر اهمیت توسعه فناوری و نوآوری در بخش تولید تأکید کرده و ادامه می‌دهد: در واقع با استفاده از فناوری‌های نوین، می‌توان بهره‌وری را افزایش و هزینه‌ها را کاهش داد و کیفیت محصولات را ارتقاء داد. دولت باید با حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان و ایجاد مراکز تحقیق و توسعه، زمینه را برای نوآوری و توسعه فناوری در بخش تولید فراهم کند. قادری با تاکید بر نقش توسعه صادرات غیرنفتی در افزایش درآمد ارزی، خاطرنشان می کند: تولید محصولات باکیفیت و رقابتی، می‌تواند بازارهای جهانی را هدف قرار داده و صادرات غیرنفتی را افزایش دهد. این استراتژی، علاوه بر تنوع‌بخشی به درآمدهای ارزی، فرصت‌های شغلی جدیدی ایجاد کرده و موجب رشد اقتصادی پایدار می‌شود. در پایان، عضو کمیسیون برنامه و بودجه بر ضرورت مشارکت فعال بخش خصوصی در توسعه اقتصادی تأکید کرده و می گوید: دولت باید نقش خود را به سیاست‌گذاری و نظارت محدود کرده و امور اجرایی را به بخش خصوصی واگذار کند. ایجاد یک محیط رقابتی و حمایت از بخش خصوصی،از جمله راهکارهایی است که می‌تواند کلید توسعه و پیشرفت واقعی این صنعت باشد. در نهایت می توان گفت: توسعه بخش تولید و سرمایه‌گذاری در بخش‌های مولد، راهکار اصلی برای کاهش وابستگی به منابع نفتی و رسیدن به رشد اقتصادی است. بر اساس نظرات و استراتژی‌های مطرح‌شده توسط متخصصان و کارشناسان، تسهیل فضای کسب‌وکار، حمایت از تولیدکنندگان، توسعه فناوری و نوآوری، همچنین مشارکت فعال بخش خصوصی، از ستون‌های اصلی این مسیر خواهند بود. بدون تردید آینده کشور به توسعه و بهره‌برداری صحیح از ظرفیت‌های تولیدی وابسته است، و چنین رویکردی می‌تواند تضمین‌کننده پایداری و امنیت اقتصادی باشد.

mojgan.bidaki۸۸@gmail.com

سه سال وقفه در فرودگاه پیام؛ ازسرگیری پروازهای کرج - مشهد

خانی نژاد - خبرنگار زمان: با افتتاح اولین خط پروازی کرج- مشهد فرودگاه بین‌المللی پیام پس از حدود سه سال تعلیق در پروازها، فعالیت مسافری از سر گرفته شد.

روز پنج شنبه ۱۵ خرداد ماه ۱۴۰۴ محسن حسنلو رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه بین المللی پیام در نشست خبری و جمع خبرنگاران با اعلام آغاز پروازها مسافری از فرودگاه پیام به مقصد مشهد گفت: با برنامه ریزی های انجام شده ساماندهی و توسعه منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه بین المللی پیام در دست اقدام قرار گرفته است که سه سال وقفه، با رویکردی توسعه‌ای و با هدف ارتقای زیرساخت‌ها، افزایش ظرفیت حمل‌ونقل هوایی و ایجاد مسیرهای جدید پروازی، نقطه عطفی برای منطقه ویژه اقتصادی پیام و استان البرز به شمار می‌رود و امیدواریم با تداوم این روند، نقش این فرودگاه در اقتصاد منطقه و کشور پررنگ‌تر شود. رئیس هیئت مدیره منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه بین المللی پیام اظهار امیدواری کرد: طرح توسعه پروازهای مسافری و باری این فرودگاه در دست اقدام است که به زودی اطلاع رسانی می شود. این مقام مسئول فرودگاه اقتصادی پیام تاکید کرد که در حال حاضر دو پرواز در هفته بین کرج - مشهد و بالعکس انجام می‌شود، ضمن آنکه استانداردهای لازم پروازی در این فرودگاه رعایت شده است بخش خصوصی عنوان کرد و گفت: برنامه‌هایی برای ایجاد کریدور بار هوایی با کشورهای منطقه CIS و توسعه پروازهای باری و مسافری در دستور کار قرار گرفته است. همچنین، اجاره دو هواپیمای باری و ارتقای سرمایه انسانی از دیگر اقدامات مهم در این دوره است. مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه بین المللی پیام افزود: راه‌اندازی مجدد ناوگان هوایی پیام پس از سه سال وقفه، با رویکردی توسعه‌ای و با هدف ارتقای زیرساخت‌ها، افزایش ظرفیت حمل‌ونقل هوایی و ایجاد مسیرهای جدید پروازی، نقطه عطفی برای منطقه ویژه اقتصادی پیام و استان البرز به شمار می‌رود و امیدواریم با تداوم این روند، نقش این فرودگاه در اقتصاد منطقه و کشور پررنگ‌تر شود. رئیس هیئت مدیره منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه بین المللی پیام اظهار امیدواری کرد: طرح توسعه پروازهای مسافری و باری این فرودگاه در دست اقدام است که به زودی اطلاع رسانی می شود. این مقام مسئول فرودگاه اقتصادی پیام تاکید کرد که در حال حاضر دو پرواز در هفته بین کرج - مشهد و بالعکس انجام می‌شود، ضمن آنکه استانداردهای لازم پروازی در این فرودگاه رعایت شده است .حسنلو در ادامه به مشکلات واحدهای صنعتی و تولیدی مستقر در منطقه ویژه اقتصادی پیام اشاره کرد و گفت: این مشکلات در دست بررسی است. محسن حسنلو از جمله اقدامات انجام شده را نوسازی ناوگان در چارچوب برنامه توسعه هفتم عنوان کرد و افزود: با توجه به چالش‌هایی مانند کمبود هواپیما و فرسودگی ناوگان، دولت و مجلس بر تسریع روند نوسازی تأکید دارند و وزارت راه و شهرسازی این موضوع را به طور جدی پیگیری می‌کند. مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه بین المللی پیام تاکید کرد: شرکت‌های هواپیمایی از جمله ایران ایرتور، برنامه‌هایی برای جایگزینی هواپیماهای قدیمی با مدل‌های جدیدتر و مدرن‌تر دارند. این برنامه‌ها شامل خرید یا اجاره هواپیماهای نو، به‌ویژه از مدل‌های جدید ایرباس و سایر هواپیماهای با مصرف سوخت بهینه و کارایی بالاتر است. هدف از این اقدامات، افزایش امنیت، کاهش هزینه‌های عملیاتی، کاهش تأخیرات و بهبود تجربه مسافران است. این مسئول با اشاره به تحریم ها و دشواری های واردات گفت: با توجه به محدودیت‌های ناشی از تحریم و دشواری واردات هواپیما، ایران بر تعمیرات اساسی (اورهال) و بهسازی ناوگان فعلی تمرکز کرده است. توانمندی مهندسان ایرانی در تعمیرات پیشرفته موتور، ساخت قطعات و مهندسی معکوس موتورهای هواپیما، نقش مهمی در حفظ کارایی ناوگان ایفا می‌کند. این مسئول در پایان توضیح داد: ایران به طور جدی در حال توسعه فناوری‌های بومی برای ساخت هواپیماهای داخلی با استانداردهای بین‌المللی است. پروژه‌هایی برای تولید هواپیماهای مسافربری کوچک با همکاری شرکت‌های دانش‌بنیان در حال اجراست و انتظار می‌رود نخستین مدل‌های تجاری این هواپیماها به زودی وارد ناوگان شوند. با اشاره به برخی مشکلات واحدهای صنعتی و تولیدی منطقه ویژه اقتصادی پیام گفت: مشکلات این واحدها با حضور صاحبان صنایع در دست بررسی است.

شایان ذکر است منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه بین المللی پیام وابسته به وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات به وسعت سه هزار و ۶۰۰ هکتار یکی از ظرفیت های مهم اقتصادی استان البرز است. اکنون حدود ۴۰۰ شرکت تولیدی و دانش بنیان در این مجموعه فعالیت دارند. فرودگاه پیام دارای ۲ ظرفیت باری و مسافری است.

دستمزدها از رشد بهره وری عقب مانده اند

رئیس مجمع عالی نمایندگان کارگران کشور در ILO گفت: کارگران ایرانی مانند سایر کارگران مشکلاتی دارند. از جمله اینکه دستمزدها از رشد بهره وری عقب مانده اند و اقتصاد غیررسمی بسیاری از کارگران را از حقوق اساسی محروم کرده است.

به گزارش زمان به نقل ازتسنیم، در حال حاضر یکصد و سیزدهمین کنفرانس بین المللی کار در در محل سازمان ملل متحد در ژنو با حضور همه کشور های عضو (۱۸۷کشور) از ۱۲تا ۲۳خرداد ۱۴۰۴ در حال برگزاری می باشد. سید محمد یاراحمدیان،رئیس مجمع عالی نمایندگان کارگران کشور و نماینده و سرپرست هیات کارگری جمهوری اسلامی ایران در سازمان بین المللی کار در سخنرانی خود در این اجلاس گفت:افتخار دارم امروز به عنوان نماینده کارگران جمهوری اسلامی ایران ، صدای میلیون ها کارگر ایرانی را به گوش شما برسانم و بر تعهد خلل ناپذیرمان به مأموریت اساسی سازمان بین المللی کار در ترویج عدالت اجتماعی و دستیابی به صلح جهانی پایدار تأکید کنم . گزارش روشنگرانه جناب آقای مدیرکل با عنوان « مشاغل ، حقوق و رشد و تقویت ارتباطات » ، قطب نمای ارزشمندی برای هم ماست ما در ایران، عمیقا به اصول سه جانبه‌گرایی و گفت و گوی اجتماعی سازمان بین المللی کار متعهدیم . نهمین همایش ملی کار در ایران ، که با مشارکت فعال دولت ، کارفرمایان و کارگران برگزار شد، گواهی زنده بر این تعهد است . شعار این همایش ، « سرمایه‌گذاری برای تولید - کار شایسته برای همه » ، نشان‌دهنده چشم‌انداز ملی ماست که بر کار شایسته ، عدالت اجتماعی، صیانت از نیروی کار، اشتغال فراگیر و تعادل کار و زندگی تأکید دارد. ما بر تقویت فضای کسب و کار، حمایت های اجتماعی، توانمند سازی زنان، آینده کار و اقتصاد بلنفرمی ، ایمنی و بهداشت شغلی ، و توسعه مهارت ها تمرکز کردیم . این استراتژی ملی چند وجهی ، مستقیما با چالش‌ها و اولویت‌های جهانی مطرح شده در گزارش کارگران بین‌المللی کار همخوانی دارد . اما در کنار این پیشرفت‌های ملی، ما کارگران ایرانی، همچون همتایان خود در سراسر جهان، با چالش های عمیقی روبرو هستیم که پیوند میان مشاغل، حقوق و رشد را تضعیف می‌کند. رشد اقتصادی، همیشه به مشاغل شایسته و بهبود شرایط زندگی منجر نشده است. دستمزدها از رشد بهره‌وری عقب مانده اند ، اقتصاد غیررسمی بسیاری از کارگران را از حقوق اساسی محروم می‌کند، و آزادی تشکل‌ها و حق چانه زنی جمعی در بسیاری از نقاط جهان رو به وخامت گذاشته است. تحولات فناورانه، تغییرات جمعیتی و اقلیمی نیز فرصت‌ها و تهدید هایی را به همراه دارند که نیازمند اقدام فوری و هماهنگ جهانی است. برای تقویت پیوند حیاتی میان مشاغل، حقوق و رشد، باید به پیام قدرتمند مدیرکل سازمان بین‌المللی کار توجه کنیم: ارزش‌های انسانی، چسب محوری هستند که این سه عنصر را به هم متصل می‌سازند. گفت و گوی اجتماعی، به ویژه همکاری سه جانبه میان دولت‌ها، کارفرمایان و کارگران، ابزاری ضروری برای بازسازی اعتماد و تدوین راه‌حل‌های پایدار است. سازمان بین المللی کار به عنوان نهاد تخصصی در حوضه کار، اشتغال و مسئولیت اجتماعی می تواند نقش مهمی در حمایت از کارگران ایرانی از طریق ارائه کمک های فنی، مشاوره ای و آموزشی ایفاد کند، این کمک ها باید فارغ از ملاحظات سیاسی و با تمرکز بر بهبود شرایط کاری، ارتقای مهارت ها، تقویت گفتگو های اجتماعی و حمایت از حقوق کارگران ارئه شوند، با این حال به نظر می رسد جامعه کارگری ایران از میزان و نحوه این کمک ها رضایت ندارند و انتظار دارند که ILO رویکرد فعال تر و متعهدانه ای را در این زمینه اتخاذ کند. با همکاری، فداکاری و مسئولیت‌پذیری مشترک، می‌توانیم آینده‌ای را رقم بزنیم که با کرامت، رفاه و صلح پایدار برای همه کارگران مشخص می‌شود.

پیشنهاد تشکیل معاونت انرژی در نهاد ریاست جمهوری

رئیس فراکسیون کارآفرینی، رفع موانع تولید و اشتغال مجلس شورای اسلامی، با هشدار نسبت به وضعیت بحرانی حوزه انرژی کشور، خواستار پاسخ‌گویی فوری دولت و تشکیل معاونت انرژی در نهاد ریاست‌جمهوری برای مدیریت یکپارچه و رفع ناکارآمدی‌های ساختاری شد.

به گزارش زمان به نقل ازتسنیم، سید کریم معصومی، عضو کمیسیون اصل ۹۰ قانون اساسی و رئیس فراکسیون کارآفرینی، رفع موانع تولید و اشتغال مجلس شورای اسلامی، با هشدار نسبت به وضعیت بحرانی حوزه انرژی کشور، خواستار پاسخ‌گویی فوری دولت و تشکیل معاونت انرژی در نهاد ریاست‌جمهوری برای مدیریت یکپارچه و رفع ناکارآمدی‌های ساختاری شد.

به گزارش زمان به نقل ازتسنیم، سید کریم معصومی، عضو کمیسیون اصل ۹۰ قانون اساسی مسئول دانست و خواستار اقدامات فوری و ساختاری برای جلوگیری از این بحران شد و تصریح کرد: بخش عمده‌ای از میادین نفت و گاز ایران در فاز دوم عمر خود قرار دارند و به دلیل سرمایه‌گذاری ناکافی در توسعه، نگهداشت و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، نرخ برداشت از این میادین بهشدت کاهش یافته است؛ این موضوع نه‌تنها تأمین پایدار خوراک پالایشگاه‌ها را در سال‌های آتی تهدید می‌کند، بلکه مزیت استراتژیک ایران در حوزه انرژی را به خطر انداخته است.معصومی همچنین به افزایش بی‌رویه مصرف داخلی انرژی اشاره کرد و افزود: فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل، استفاده از تجهیزات انرژی‌بر خانگی و صنعتی و افت بهره‌وری در بخش‌های مختلف، کشور را به سمت وابستگی کامل به منابع انرژی داخلی سوق داده و نقش صادراتی ایران را به‌تدریج تضعیف کرده است.

سرمقاله

ایجاد بستر رانت و نوسان‌گیری با عرضه خودرو در بورس

مسیح فرزانه

هر از گاهی نیز شاهد هستیم که خودروسازها "به دولتی و چه خصوصی "از «اصلاح قیمت» سخن می‌گویند. البته این اصطلاح عملاً معادل «افزایش قیمت» است. این چرخه تکراری باعث می‌شود بخشی از ضرر و زیان انباشته خودروسازها جبران شود، اما باز پس از چند ماه همان داستان تکرار می‌شود.

حدود ۱۴ سال از تشکیل شورای رقابت می‌گذرد؛ نهادی که در دولت آقای محمود احمدی‌نژاد شکل گرفت و از همان ابتدا نیز با مخالفت‌های متعددی مواجه بود. خود بنده هم در آن زمان با این سازوکار مخالف بودم. دلیلش روشن است: اقتصاد را نمی‌توان با دستور اداره کرد. اگر به اقتصاد به‌صورت علمی نگاه کنیم، می‌بینیم که قیمت‌گذاری دستوری یا سرکوب قیمت‌ها از پایه اشتباه است. به‌ویژه در مورد کالایی مثل خودرو که در کشور ما به یک کالای سرمایه‌ای تبدیل شده، قیمت آن باید بر اساس مؤلفه‌هایی مانند نرخ تورم واقعی، نرخ ارز، هزینه‌های تولید و البته میزان عرضه و تقاضا تعیین شود؛چرا که بازار به‌صورت هوشمند عمل می‌کند و خودش بهترین تعیین‌کننده قیمت است. متأسفانه سال‌هاست این تصور نادرست در میان مردم جا افتاده که دلالان قیمت‌ها را بالا می‌برند، در حالی که چنین چیزی با واقعیت بازار جور در نمی‌آید. قیمت در بازار آزاد کشف می‌شود و عوامل متعددی در این کشف نقش دارند.

هر از گاهی نیز شاهد هستیم که خودروسازها "به دولتی و چه خصوصی "از «اصلاح قیمت» سخن می‌گویند. البته این اصطلاح عملاً معادل «افزایش قیمت» است. این چرخه تکراری باعث می‌شود بخشی از ضرر و زیان انباشته خودروسازها جبران شود، اما باز پس از چند ماه همان داستان تکرار می‌شود. این وضعیت حاصل همان دو عامل اشتباه یعنی «دخالت دستوری در اقتصاد» و «قیمت‌گذاری غیروافعی» است. در سه‌چهار سال اخیر، بحث حذف قیمت‌گذاری دستوری به‌طور جدی‌تر مطرح شده. حتی در دوره وزارت آقای علی‌آبادی، ایشان نیز موافق حذف این رویکرد در صنعت خودرو بودند. تقسیم وظایف هم در این زمینه انجام شده بود؛ شورای رقابت مسئول قیمت‌گذاری خودروهای داخلی و سازمان حمایت مسئول خودروهای وارداتی بود که بنظر می رسد هر دوی این رویکردها اشتباه هستند. در نگاهی واقع بینانه تمام کالاهایی که در کشور استفاده می‌کنیم، از پوشاک و مواد غذایی گرفته تا کالاهای سرمایه‌ای، قیمت‌شان از عوامل بازار (مثل عرضه، تقاضا، نرخ ارز و نرخ تورم) تأثیر می‌پذیرد. اما در مورد خودرو، طی ۱۳-۱۴ سال اخیر، قیمت‌گذاری به‌صورت دستوری انجام شده و همین باعث شده امروز با انباشت زیان در صنعت خودرو مواجه شویم. طبق آمار رسمی، در پایان پاییز ۱۴۰۳، سه خودروساز اصلی کشور نزدیک به ۲۲۰ هزار میلیارد تومان زیان انباشته داشته‌اند. حالا اگر بتوان خصوصی‌سازی واقعی را (مثلا در ایران‌خودرو) اجرایی کرد، که البته خودش نیاز به بحث جداگانه دارد، این مسیر به درستی نزدیک می‌شود. شخصاً صد درصد موافق خصوصی‌سازی واقعی هستم. نکته دیگر این است که اگر سیاست‌گذاران به این نتیجه برسند که قیمت خودرو در کارخانه یا در شرکت وارادکننده فقط باید ۲ تا ۵ درصد با قیمت بازار تفاوت داشته باشد، در عمل یعنی قیمت‌گذاری دستوری حذف شده. به نظرمیرسد این اقدام درستی است، البته به شرطی که مرحله به مرحله انجام شود تا شوک تورمی به مردم وارد نشود. در کوتاه‌مدت، آزادسازی قیمت خودرو ممکن است منجر به افزایش قیمت شود، اما در بلندمدت مزایای زیادی نظیر شفاف شدن فرآیند خرید خودرو،حذف بازارهای حاشیه‌ای مثل خرید و فروش حواله یا حتی خرید کد ملی،کاهش سفته‌بازی در بازار خودرو وکاهش نگاه سرمایه‌ای به خودرو و تبدیل آن به کالای مصرفی، مانند سایر کشورهای دنیا دارد. برای خودروساز هم این شرایط بهتر است، چون می‌تواند محصولش را به قیمت واقعی عرضه کند و از فروش زیان‌ده خارج شود. امروز با اینکه قیمت خودرو بالاست، اما همچنان خودروسازها می‌گویند با ضرر می‌فروشند. اخیراً یکی از مسئولان وزارت صمت در واکنش به صحبت ایران‌خودرو درباره توقف فروش خودرو اعلام کرد چنین اقدامی خلاف قانون است. این واکنش کاملاً درست است، زیرا مسیر منطقی این است که اولا قیمت‌گذاری دستوری حذف شودتاثیا دولت صرفاً به‌عنوان ناظر و مجری قانون عمل کند، نه تعیین‌کننده قیمت یا روش فروش. در گذشته و پیش از سال‌های ۹۶ و ۹۷فروش خودرو بدون این همه پیچیدگی انجام می‌شد و قیمت‌گذاری دستوری مطرح نبود. این شیوه‌های جدید مانند بورس کالا یا سامانه‌های پیچیده، نه‌تنها شفافیت ایجاد نکرده‌اند بلکه بستر رانت و نوسان‌گیری را هم فراهم کرده‌اند. امیدوارم زمزمه‌هایی که اخیراً شنیده شده (مثل بازگشت برخی خودروسازها به بورس برای عرضه محصول)به واقعیت تبدیل نشود، چون بورس جای فروش خودرو نیست. این فضاها فقط به غیرشفاف شدن بازار کمک می‌کنند و هزینه‌های غیرضروری ایجاد می‌کنند. در مجموع حذف قیمت‌گذاری دستوری و حرکت به سمت خصوصی‌سازی واقعی در صنعت خودرو، اقدامی ضروری و مثبت است که در صورت اجرای درست، منافع بلندمدت برای مصرف‌کننده، تولیدکننده و کل اقتصاد خواهد داشت.

Alborz.payam@gmail.com

خبر

درخواست اخراج رژیم صهیونیستی از سازمان بین‌المللی کار

رئیس کانون عالی انجمن‌های صنفی کارگران طی نامه ای رسمی خواستار اخراج رژیم صهیونیستی از سازمان بین المللی کار شد و گفت:این اقدام نه تنها دفاع از حقوق کارگران فلسطینی است، بلکه بازگرداندن اعتبار به ساختار نهادهای بین‌المللی محسوب می‌شود.

به گزارش زمان به نقل ازتسنیم، سمیه گلبور، رئیس کانون عالی انجمن‌های صنفی کارگران ایران همزمان با شروع یکصد و سیزدهمین نشست کنفرانس بین المللی کار (ILC۲۰۲۵) اخراج رژیم صهیونیستی از سازمان بین‌المللی کار را ضروری دانست و گفت: سازمان بین‌المللی کار، نهادی است که با تکیه بر اصول عدالت اجتماعی، کرامت انسانی و صیانت از حقوق بنیادین کار در دل نظام بین‌الملل شکل گرفته و مأموریت آن، تضمین جهانی کار شایسته و زیست انسانی است. با این حال، حضور مستمر رژیمی که کارنامه‌ای سیاه از اشغال، تبعیض، بهره‌کشی و جنایت علیه مردم فلسطین در دست دارد، چالشی جدی برای اعتبار و مشروعیت این نهاد جهانی پدید آورده است.

مفقودی
بدینوسیله به اطلاع میرساند برگ سبز (شناسنامه مالکیت) سواری کروکی سیستم: جیپ تیپ: کا ام مدل: ۱۹۸۲ به شماره موتور: ۰۰۴۰۰۸ و شماره شاسی: ۰۰۹۱۹۳ به نام محمد محب سینیی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد .
کرمانشاه

مفقودی
بدینوسیله به اطلاع میرساند سندکمپانی سواری کروکی سیستم: جیپ تیپ: کا ام مدل: ۱۹۸۲ به شماره موتور: ۰۰۴۰۰۸ و شماره شاسی: ۰۰۹۱۹۳ به شماره پلاک: ۵۶ ایران ۶۵۱ ط ۳۹ به نام محمد محب سینیی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد .
کرمانشاه

مفقودی
بدینوسیله به اطلاع میرساند برگ سبز (شناسنامه مالکیت) خودرو سواری هاچ بک سیستم : پژو ۲۰۶ تیپ : ۲۰۶FTUr مدل : ۱۳۹۸ به شماره موتور: ۱۲A۰۰۵۱۸۳۷ و شماره شاسی : NAAP۰۲EE۱KJ۲۱۴۰۱۰ به نام سنا محمدی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.
کرمانشاه