نفت و انرژی

تعمیرات اساسی ۴ پالایشگاه پارس جنوبی

مدیرعامل شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی با تشریح روند تعمیرات اساسی پالایشگاه‌های این مجتمع با هدف حفظ پایداری تولید گفت: این عملیات حتی در شرایط دشوار «جنگ تحمیلی ۱۲ روزه» نیز بدون کوچک‌ترین وقفه‌ای در روند تولید ادامه یافت.

به گزارش زمان به نقل از وزارت نفت، غلامعباس حسینی با اشاره به آغاز تعمیرات اساسی پالایشگاه‌های مجتمع پارس جنوبی از ۱۸ فروردین اظهار کرد: تعمیرات اساسی پالایشگاه‌های نهم و هفتم با موفقیت به پایان رسید و عملیات تعمیرات پالایشگاه‌های سوم و هشتم نیز هم‌اکنون با قدرت و توان متخصصان داخلی ادامه دارد. مجتمع تعمیرات به‌گونه‌ای تنظیم شده است که مراحل بعدی در پالایشگاه‌های پنجم، دهم، ششم، اول، چهارم، یازدهم، دوازدهم و دوم تا پایان مهر به اتمام برسد. وی با تأکید بر اهمیت حفظ پایداری تولید در تمام فصل‌ها به‌ویژه ماه‌های سرد سال، رعایت دقیق دستورعمل‌های ایمنی و زیست‌محیطی را اولویت نخست در عملیات تعمیرات اساسی دانست و گفت: بازدید و بازرسی کامل تیپ مشعل‌ها، انجام تعمیرات پیشگیرانه تجهیزات برقی و ابزار دقیق، تعویض مولکولارسیو ردیف‌های گازی، بررسی و تعمیر برج‌های آمین، احیای مبدل‌های حرارتی و ریبویلرها از اقدام‌های شاخص در بازه تعمیرات اساسی مجتمع به‌شمار می‌آیند. مدیرعامل شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی با اشاره به عملیات جوشکاری، تعویض لوله‌های کوره‌های گازی، رفع نشتی خطوط بخار و تعویض پیچ و مهره‌های فرسوده یادآور شد: این تعمیرات با بهره‌گیری کامل از نیروی انسانی متخصص و کالاهای تولید داخل و با رعایت کامل پروتکل‌های ایمنی تا پایان مهر ۱۴۰۴ ادامه دارد تا بتوانیم ضمن تضمین تولید پایدار، در تحقق اهداف کلان اقتصادی کشور سهم مؤثری داشته باشیم.

تداوم تولید همزمان با انجام تعمیرات اساسی

حسینی با اشاره به ایستادگی و مجاهدت کارکنان این مجموعه در شرایط دشوار عملیاتی، از تداوم انجام تعمیرات اساسی در «جنگ تحمیلی ۱۲ روزه» بدون هیچ‌گونه وقفه در تولید خبر داد و با قدردانی از تلاش‌های شبانه‌روزی متخصصان، مهندسان و کارکنان عملیاتی مجتمع اظهار کرد: در این بازه حساس و پرچالش، به‌رغم فشارها و محدودیت‌ها، کارکنان پرتلاش پالایشگاه‌های مجتمع گاز پارس جنوبی با روحیه‌ای جهادی و با تکیه بر توان داخلی، موفق شدند تعمیرات اساسی را طبق برنامه‌ریزی انجام دهند و از کوچک‌ترین اختلالی در روند تولید جلوگیری کنند. وی تأکید کرد: تولید پایدار گاز در کشور مرهون تلاش شبانه‌روزی مردانی است که در سنگرهای صنعتی بی‌وقفه تلاش می‌کنند تا چرخ اقتصاد و رفاه کشور متوقف نشود. این موفقیت نشان‌دهنده ظرفیت بالای نیروهای متخصص و توانمند داخلی و برنامه‌ریزی دقیق فنی و مدیریتی است.

شرکت ملی حفاری آماده نقش‌آفرینی پررنگ‌تر منطقه‌ای

معاون مدیرعامل شرکت ملی حفاری ایران از اجرای برنامه‌های جامع برای نوسازی ناوگان حفاری، بومی‌سازی گسترده تجهیزات، تولید موتور ملی حفاری و هدف‌گذاری تعمیر و تکمیل ۱۵۰ حلقه چاه تا پایان امسال خبر داد و تأکید کرد: با تکیه بر تجربه چند دهه فعالیت این شرکت آماده ایفای نقش پررنگ‌تر در سطح منطقه‌ای است.

به گزارش زمان به نقل از شانا، مسعود افشار درباره اینکه شرکت ملی حفاری ایران چه برنامه‌ای برای نوسازی ناوگان حفاری دارد و چه اقدام‌هایی در این زمینه انجام شده است، اظهار کرد: این شرکت با تکیه بر تجربه چند دهه فعالیت و در اختیار داشتن نیروهای متخصص، برنامه‌ای جامع برای بازسازی و نوسازی ناوگان حفاری خود در دستور کار قرار داده است. وی با بیان اینکه خرید ۱۵ دستگاه حفاری جدید با فناوری AC به جای دکل‌های قدیمی DC از جمله اقدام‌های راهبردی در این حوزه است، تصریح کرد: دو دستگاه از این دکل‌ها با قدرت ۳۰۰۰ اسب بخار طراحی شده‌اند و قابلیت حفاری در اعماق بالا و در شرایط زمین‌شناسی پیچیده را دارند. این دکل‌ها برای عملیات حفاری مورب نیز مناسب بوده و از آخرین فناوری‌های روز بهره‌مند هستند. معاون مدیرعامل شرکت ملی حفاری ایران در خصوص هدف‌گذاری این شرکت در حوزه تعمیر و تکمیل چاه‌های نفتی گفت: سال گذشته ۱۰۰ حلقه چاه تعمیر و تکمیل شد و امسال تاکنون عملکرد ۱۰ حلقه جلوتر از سال گذشته بوده است. برآورد ما این است که تا پایان سال به رکورد ۱۵۰ حلقه چاه برسیم.

آموزش مستمر نیروی انسانی

افشار درباره برنامه شرکت ملی حفاری برای آموزش نیروهای متخصص اظهار کرد: شرکت ملی حفاری از گذشته دارای مرکز آموزشی مجهز است که به‌صورت پیوسته دوره‌های تخصصی برای کارکنان فعال برگزار می‌کند، همچنین ۲۷۰ کارآموز جدید نیز در حال طی دوره‌های فنی هستند تا به ناوگان عملیاتی اضافه شوند. وی به این پرسش که سهم بومی‌سازی در تأمین قطعات دکل‌های حفاری چقدر است، پاسخ داد: هم‌اکنون بیش از ۷۵ درصد قطعات مصرفی دکل‌ها در داخل کشور تولید می‌شود.

خصوصی‌سازی بی‌ضابطه تولید ملی را تضعیف کرد؛

مقابله با ساختارهای رانتی در گرو اراده ملی



اقتصاددان و استاد دانشگاه با بیان اینکه خصوصی سازی بی ضابطه تولید ملی را تضعیف کرد، گفت: عبور از بحران فعلی اقتصاد کشور، در گرو بازگشت به عدالت، دانش و استقلال فکری است و ما به دانایی، شرافت و یک اراده ملی برای مقابله با ساختارهای رانتی نیاز داریم.

به گزارش سرویس اقتصادی زمان، فرشاد مومنی در نشست بزرگداشت میرمصطفی عالی نسب وزیر امور اقتصادی و دارایی دوران جنگ تحمیلی، با نگاهی عمیق به تحولات بنیادین اقتصاد ایران، سخنان خود را پیرامون کارنامه نظام اقتصادی پس از انقلاب و نسبت آن با عدالت، دانایی‌های بومی و توسعه پایدار، بر محور نقد برآمده از تجربه و تحلیل تاریخی مطرح و تشریح کرد. وی بر این باور است که شفاف‌سازی «جنگ روایت‌ها» و شناخت گسست‌های دانش اقتصادی در برنگاه‌های تاریخی، هنوز هم اصلی‌ترین کلید عبور ایران از بحران کنونی است؛ بحرانی که ریشه‌های آن را باید در بی‌توجهی به سه پایه «دانایی تاریخی»، «ایده‌های جهانی توسعه» و «رویکرد اصیل اسلامی-انقلابی» جست‌وجو کرد. پایه‌هایی که رهبران معنوی و نظریه‌پردازانی چون شهید بهشتی همواره بر آن تاکید داشته‌اند. مومنی روایت غالب پس از انقلاب را متکی بر سه گنجینه دانایی دانست و افزود: نخست شناخت دقیق و براحساس از تاریخ اقتصادی ایران و آسیب‌شناسی‌های ژرف آن؛ دوم، ذخایر دانشی اندیشه توسعه در جهان و سوم، نگاه تطبیقی و عمیق به قرآن و اندیشه اسلامی، با محوریت آثار شهید بهشتی. به تعبیر این استاد اقتصاد و برنامه ریزی توسعه، غلبه عدالت‌خواهی و ملاحظات انسان‌محور در سال‌های نخست انقلاب و طراحی قانون اساسی بر اساس این منابع موجب رشد سرمایه اجتماعی، انسجام و مقاومت در برابر بحران‌ها شد؛ وضعیتی که با چرخش به سمت «تعدیل ساختاری»، خصوصی‌سازی مغایر با اصول واقعی بازار و حذف نظارت‌های حاکمیتی به تدریج رنگ باخت. وی با تاکید بر اهمیت انتظام عملی و اخلاقی در تحقق آرمان‌های انقلاب، به تفکیک میان بازارگرایی اصیل و نسخه بدل و تاکارآمد اجرائده در ایران پس از جنگ اشاره کرد. مومنی یادآورشد: در سایه نام «بازار»، در واقع مجموعه‌ای از بی‌قانونی‌ها و رانتی‌گری‌ها حاکم شد که مردم و تولیدکنندگان را گرفتار ورشکستگی، و اقتصاد ملی را در ورطه عقب‌ماندگی قرار داد.

مقاومت اقتصادی یا عقب‌گرد ساختاری؟

این استاد دانشگاه گفت: یکی از نمونه‌های شجاعت و اراده در مدیریت کلان، تصمیم تاریخی کاهش وابستگی به نفت، بلافاصله پس از انقلاب است یعنی کاهش صادرات نفت خام از روزانه ۴ میلیون بشکه به ۸۰۰ هزار بشکه، آن هم در شرایطی که کشور به شدت به درآمد ارزی نیاز داشت؛ این اقدام سندی بر توان و عقلانیت دولت وقت و میزان اعتماد به مشارکت مردمی بود. وی با استفاده از پژوهش‌های آماری، توضیح داد که اگرچه به ظاهر رشد اقتصادی در سال ۱۳۵۸، با وجود شوک منفی ۳۰ درصدی ناشی از کاهش خام‌فروشی، تنها حدود ۷ تا ۸ درصد منفی شد، اما همین «رشد منفی» از منظر استقامت تولید ملی، دستاوردی افتخارآمیز و کمتر دیده‌شده است؛ زیرا بخش مهمی از آسیب بالقوه با همت تولید و نیروی اجتماعی جبران شد. برخلاف روایت‌های سطحی که مدیریت آن‌دوره را عاری از برنامه و صرفا حاصل غلبه احساسات می‌دانند، مومنی بر نقش کلیدی انگیزه‌های ملی، دستاوردهای اجتماعی و دانایی بومی تأکید کرد و هشدار داد که بسیاری از مشکلات فعلی اقتصاد ایران، حاصل «سوءروایت» و تسلیم علم و داده‌ها در برابر ایدئولوژی و منافع گروهی است.

تجربه تاریخی و آموزه‌های مغفول

به عقیده مومنی، تنها دوره‌ای که اقتصاد نفتی ایران از پدیده موسوم به «بیماری هلندی» مصون ماند، سال‌های آغازین پس از انقلاب و همراهی با سیاست تولیدمحور بود. به نقل از پژوهش‌های تطبیقی، این مقاومت همزمان با حذف خام‌فروشی و جانشینی آن با تولید حقیقی صورت گرفت و هیچ‌یک از علائم واگرایی، فساد و تضعیف تولید بروز نیافت. اما این وضعیت دیری نپایید؛ گزارش‌های بین‌المللی و داخلی بیانگر سقوط نسبت مبادله (شاخص تاب‌آوری و رقابت اقتصاد ملی) از ۱۰۰ به ۶۶ در دهه ۱۳۶۸ تا حوالی ۱۳۸۹ و تکرار سقوطی مشابه در سال‌های اخیر رسید؛ سقوطی که پیامد آن «تشدید وابستگی ذلت‌آور» به اقتصاد جهانی و از دست‌رفتن استقلال اقتصادی است. وی نمونه روشنی را ذکر کرد: چگونه اقتصاد ملی طی سال‌های جنگ با میانگین درآمد ارزی ۱۵ میلیارد دلار – با وجود همه محدودیت‌ها و فشارها – آبرومند اداره شد، اما امروز با درآمد ارزی چندبرابری، اقتصاد ایران با دهها بحران فزاینده و پیچیده مواجه است.

برنامه‌ریزی، رشد صنعتی و چرایی شکست سازوکارهای جدید

مومنی ضمن ستایش نقش چهره‌هایی مانند عالی‌نسب و موسوی در برنامه‌ریزی، تدوین سیاست‌های صنعتی و حمایت از تولید واقعی، سیاست‌های پساجنگی و «خصوصی‌سازی آموزش عالی» را قابل نقد دانست. این استاد دانشگاه با استناد به آمارها، تاکید کرد: نظام تعدیل ساختاری و خصوصی‌سازی بی‌ضابطه منجر به افزایش وحشتناک نابرابری در دسترسی به آموزش عالی نسبت به حتی خصوصی‌ترین نظام‌های جهان شده است. وی به نقش بازدارنده «صنعت‌سازی» و ظرفیت فنی و مدیریتی در دهه نخست انقلاب اشاره کرد. دورانی که به گفته مومنی با وسواس و مطالعه بر تجربه مشروطه تا انقلاب، «توانایی ساخت ماشین‌آلات» را به عنوان محور پیشرفت صنعتی دنبال کردند و در نقطه مقابل مبارزه مجوزهی، اشاعه فساد و فروپاشی تولید صنعتی در دهه‌های بعد قرار داشت.

تضعیف حاکمیت و حاکمیت زدایی از حکومت

مومنی روند افول نقش سیاستگذار ملی و تبدیل دولت به ماشین توزیع رانت و رهسازی قواعد بازار تحت نفوذ مافیاها را بزرگ‌ترین آسیب سیاست‌های تعدیل ساختاری در ایران دانست و سهم «اشتغال غیررسمی» (حداقل ۵۸ درصد از بازار کار)، سلطه بی‌سابقه بخش‌های غیرمولد بر اقتصاد کلان، ارز و سرمایه، و افت شدید سهم ایران از تجارت جهانی را شواهد این ادعا معرفی کرد. این اقتصاددان با استناد به تحلیل‌های رسمی، خاطرنشان کرد: هر یک میلیارد دلار واردات کالای قابل تولید در داخل، به حذف ۲۵ تا ۱۰۰ هزار فرصت شغلی منجر می‌شود. بر همین اساس، سیاست‌های تسهیل واردات «در غیاب نظام دیده‌بانی دقیق» و واگذاری مقررات‌گذاری تجارت خارجی از مجلس به دولت، عامل نابودی فرصت‌های اشتغال سالم و رشد وابستگی ساختاری شده است.

تله خام‌فروشی و محرومیت از عدالت اجتماعی

مومنی با بیان اینکه خام‌فروشی به نفت محدود نمانده است؛ از صادرات گسترده مواد معدنی تا تعریف صادرات غیرنفتی با مصداق صادرات میعانات گازی، به عنوان فریب‌های آماری برای سرپوش گذاشتن بر بحران‌های بنیادی اقتصاد نام برد. وی روند تشویق بازار سرمایه، ارائه یارانه های ناعادلانه، حذف فرصت‌های شغلی مولد و بی‌توجهی به تولیدکننده را نشانه‌های از دست رفتن عقلانیت سیاستگذاری و روشن بودن چراغ بحران اقتصادی قلمداد کرد.مومنی ضمن اشاره به دستاوردهای تاریخی دانش و تجربه عالی‌نسب و موسوی، با تأکید بر ضرورت بازگشت به اندیشه‌های تولیدمحور، عدالت‌خواه و مقاومتی، هشدار داد: ایران اگر بخواهد بار دیگر بر شرایط آبرومند و قابل دفاع بازگردد، باید به ظرفیت‌های دانش، عدالت و تجربه تکیه کند و زمینه ظهور دوباره مدیرانی با شرافت موسوی و تعهدی همسنگ عالی‌نسب فراهم آورد؛ کسانی که جان خود را سپر تصمیمات ملی کنند و از پیشگاه نسل آینده و تاریخ، سرافراز بیرون بیایند.

گردش مالی ۴۳۳ همتی ۵۶ شرکت صوری متعلق به اتباع خارجی

رئیس مرکز اطلاعات مالی از شناسایی ۵۶ شرکت مشکوک به فعالیت صوری با مالکیت ۱۰۰ درصدی اتباع خارجی با گردش مالی بالغ بر ۴۳۳ هزار میلیارد تومان طی دو سال اخیر خبر داد. به گزارش زمان به نقل از مرکز اطلاعات مالی، هادی خانی از اقدامات مؤثر مرکز اطلاعات مالی برای مقابله با پولشویی اتباع خارجی در جهت آسیب‌شناسی رفتارهای اقتصادی ناسالم که در نظام اقتصادی کشور اخلال ایجاد می‌کنند و مقابله با تأمین مالی تروریسم گزارشی ارائه داد. معاون وزیر امور اقتصادی و دارایی در همین ارتباط از شناسایی ۵۶ شرکت مشکوک به فعالیت صوری با مالکیت ۱۰۰ درصدی اتباع خارجی با گردش مالی افزون بر ۴۳۳ هزار میلیارد تومان طی دو سال اخیر خبر داد. بنا به این گزارش، این شرکت‌ها هیچ‌گونه اظهارنامه مالیاتی نداشته و الگوی رفتاری مشکوک آنها، عضویت دو تبعه خارجی در هیأت‌مدیره، تأسیس شرکت بدون توجیه اقتصادی و مشخص نبودن زمینه فعالیت آنهاست. این مقام مسئول، با توجه به گردش کلان مالی و تأسیس در بحبوحه بحران ارزی و عدم ثبت اظهارنامه مالیاتی، دخالت این شرکت‌ها در پولشویی و تبانی برای خروج ارز از کشور را بسیار قوی و دخالت آنها در تأمین مالی تروریسم را نیز محتمل دانسته است. همچنین در این گزارش به شناسایی ۳۹ تبعه بیگانه با گردش مالی بیش از ۲۴ هزار میلیارد تومان بدون سابقه شغلی مشخصی اشاره شده که طی اجاره‌ای بودن این حساب‌ها را تقویت می‌کند. یکی دیگر از معضلات موجود در رابطه با شرکت‌های تأسیس شده توسط اتباع خارجی در گزارش مرکز اطلاعات مالی، اجاره هویت عنوان شده و آمده است: در این روش ذی‌نفعان اصلی، این شرکت‌ها را پس از تأسیس به نام اتباع خارجی ثبت، اما همه اختیارات را با وکالت‌نامه ابتدا به اشخاص سپس خودشان انتقال می‌دهند تا با ایجاد لایه‌های متعدد، پولشویی کنند و عملا اشخاص بی‌بضاعت هیچ‌گونه انتفاعی از مجموعه شرکت ندارند. وی در این گزارش به یکی از موانع موجود برای برخورد قضائی با اتباع متخلف خارجی اشاره و عنوان می‌کند: اتباع بیگانه پس از ثبت شرکت، از کشور خارج می‌شوند و شرکت تأسیس شده و تمامی حساب‌های متعلق به شرکت همچنان فعال هستند. پس از ایجاد بدهی مالیاتی یا تراکنش‌های نامتعارف و مشکوک به پولشویی، نهادهای ناظر نظیر مرکز اطلاعات مالی، سازمان امور مالیاتی و... وارد عمل شده و پرونده به دستگاه قضائی ارجاع می‌شود ولی با توجه به عدم دسترسی به صاحبان شرکت، پرونده بدون نتیجه مختومه می‌شود. وی به خطرات این رفتارها اشاره و هشدار می‌دهد که قاچاق ارز به خارج از کشور، بدهی مالیاتی بدون وصول و پولشویی، به اقتصاد و امنیت کشور ضربه جبران‌ناپذیری وارد می‌کند.

تزریق ۳۵ هزار میلیارد تومان نقدینگی جدید به بازار سرمایه

مدیرعامل فرابورس ایران به ارائه توضیحاتی درباره ورود جدید حمایت‌ها از بازار سهام پرداخت.

به گزارش زمان به نقل ازتسنیم، محمدعلی شیرازی، مدیرعامل فرابورس ایران با اشاره به اینکه در هفته گذشته بسته حمایتی ۶۰ همتی تصویب و بخش قابل‌توجهی از صفحای فروش جمع‌آوری شد، گفت: در ادامه این تدابیر حمایتی دو راهکار از امروز در بازار سهام اجرایی خواهد شد. محمدعلی شیرازی راهکار اول را بیمه سهام برای پرتفوی‌های زیر ۵۰۰ میلیون تومان اعلام کرد و افزود: بامین‌ترتیب سرمایه‌گذاران با پرتفوی کمتر از ۵۰۰ میلیون تومان، یک اختیار فروش به ارزش یک ریال را به تاریخ ۱۷ تیرماه ۱۴۰۴ خریداری می‌کنند و به مدت یک سال اگر سهام خود را نفروشند حداقل ۲۰ درصد بازدهی تضمین‌شده خواهند داشت. به این مفهوم که اگر بازار بازدهی بالاتری داشته باشد که متعلق به سهام‌دار است اما اگر بازدهی کمتر از ۲۰ درصد یا بازدهی منفی داشته باشد، سبد سهام این سرمایه‌گذاران بیمه‌شده است. وی موضوع دوم را انتشار اوراق تبعی به‌منظور تأمین مالی برای دو صندوق حمایتی تثبیت و توسعه دانست و در تشریح جزییات آن گفت: مقرر شده است که صندوق تثبیت ۲۰ همت اوراق منتشر کرده و بانک‌ها این اوراق را خریداری می‌کنند و این رقم به‌هدف حمایت به بازار تزریق می‌شود. مدیرعامل فرابورس ایران ادامه داد: همچنین صندوق توسعه نیز ۱۵ هزار میلیارد تومان اوراق تبعی منتشر می‌کند که مخاطب آن نهادهای مالی و صندوق‌های سرمایه‌گذاری هستند که این رقم نیز به بازار تزریق خواهد شد. به گفته محمدعلی شیرازی، مدیرعامل فرابورس ایران در مجموع ۳۵ هزار میلیارد تومان منابع جدید به بازار تزریق می‌شود که نسبت به صف‌های فروشی که هفته گذشته ایجادشده بود بسیار بالاتر است. وی اظهار امیدواری کرد با این تدابیر بازار به تثبیت خواهد رسید و پس از آن روال فاز رونق می‌شود. وی با تأکید بر اینکه از امروز حدود ۳۵ هزار میلیارد تومان پول جدید به بازار تزریق خواهد شد و ضمن اینکه بیمه سهام هم مانع از فروش سهام توسط سرمایه‌گذاران می‌شود، گفت: جنگ برای هر کشوری چالشی ناخوشایند است و اثرات منفی بر همه جوانب یک کشور خواهد داشت و مهم است که هزینه‌های جنگ را به حداقل رساند. محمدعلی شیرازی، مدیرعامل فرابورس ایران به تلاش مسئولان طی این مدت اشاره کرد و افزود: دولت، بانک مرکزی و بخصوص سازمان بورس از آغاز این جنگ تحمیلی ۱۲ روزه با جلسات فشرده و تصمیم‌گیری بر مبنای عقل جمعی تلاش کردند اثرات منفی این اتفاق ناخوشایند را به حداقل برسانند. به گفته شیرازی پیش‌بینی می‌شود با تدابیر اتخاذشده بازار به تعادل رسیده و از این به بعد سیر طبیعی خود را طی خواهد کرد.

قیمت جدید نان‌های سنتی این هفته ابلاغ می‌شود

رئیس کارگروه آرد و نان گفت: قیمت نان‌های سنتی در استان‌های قم، خراسان‌رضوی، همدان، گیلان و... افزایش یافته و تغییر نرخ در سایر استان‌ها از جمله تهران تا دوشنبه ۲۴ تیر اعلام می‌شود.

به گزارش زمان به نقل ازمهر، قیمت نان‌های سنتی دارای آرد یارانه‌ای در برخی استان‌ها افزایش یافت. محمدجواد کرمی، رئیس کارگروه آرد و نان در این خصوص به خبرنگار مهر گفت: نرخ جدید نان‌های سنتی اعم از سنگک، بربری، لواش و تافتون هفته گذشته در برخی استان‌ها ابلاغ شد. وی افزود: به این ترتیب، قیمت نان‌های سنتی در استان‌های قم، خراسان رضوی، همدان، گیلان و... افزایش یافته و تغییر قیمت نان در سایر استان‌ها نیز در دست اقدام است. وی اعلام کرد: نرخ جدید نان در سایر استان‌ها از جمله تهران در این هفته و تا دوشنبه ۲۴ تیر ۱۴۰۴ ابلاغ خواهد شد. رئیس کارگروه آرد و نان در پاسخ به این پرسش که قیمت‌های جدید به طور یکسان افزایش یافته است، عنوان کرد: بر اساس قانون، وزارت کشور اختیار افزایش نرخ نان سنتی را به استانداری‌ها واگذار کرده و استانداران با آنالیز قیمت‌ها در کارگروه تخصصی خودشان موضوع را بررسی و نرخ‌ها را استانی اعلام می‌کنند. کرمی در پایان تأکید کرد: ملاک تغییر قیمت نان‌های سنتی با آرد یارانه‌ای اعلام رسمی از طریق سامانه نانینو است و تا زمانی که تغییر قیمت در این سامانه ثبت نشود فروش نان باید بر اساس نرخ قبل انجام شود.

نگاه روز

چالش‌های نظام حکمرانی صنعت خودروی کشور

مجید جلیلی و مهدی محرمی

نگاهی به ذینفعان صنعت خودرو از قبیل شبکه تامین (قطعه سازان، تولیدکنندگان مواد اولیه و...) سیستم مدیریتی (سطح کلان دولتی و خرد بنگاهی) و مصرف کننده نشان می دهد که این صنعت قربانی تضاد منافع آنها شده است.

صنعت خودرو به واسطه سهم قابل توجه در اشتغال و تولید ناخالص داخلی کشور، همواره مورد توجه سیاست‌گذاران بوده است. با این حال، این صنعت در حوزه حکمرانی همواره با چالش‌ها و مسائل متعددی از جمله جاربجوب قانونی و رگولاتوری نامناسب و غیرشفاف، وجود انحصار، محدودیت در انعقاد همکاری‌های بین المللی به دلیل تحریم ها و متعاقباً عدم دسترسی به فناوری های روز و کمبود منابع مالی مواجه بوده است. این چالش ها بالتبع در قدرت رقابت پذیری پایین این صنعت و سهم اندک آن از بازارهای خارجی نمود یافته است. در واقع با نگاهی به ذینفعان صنعت خودرو از قبیل شبکه تامین (قطعه سازان، تولیدکنندگان مواد اولیه و...)، سیستم مدیریتی (سطح کلان دولتی و خرد بنگاهی)، مصرف کننده و غیره، ملاحظه می شود که این صنعت قربانی تضاد منافع آنها شده است. نمونه های چنین تضاد منافعی به وفور در مصاحبه ها، گزارش های مرتبط با صنعت خودرو و پرونده های قضایی اخیر ملاحظه می شود. هرچند وجود تضاد منافع میان بازیگران و ذینفعان یک صنعت امر غیربدیهی نیست، اما درک درست از منافع مشترک نهایتا موجب هم نوایی بازیگران می شود اما در صنعت خودرو متاسفانه چنین رویه ای دیده نمی شود. این تعامل نادرست در نهایت موجب شده است که صنعت خودرو در طول عمر نزدیک به ۵۰ ساله خود مسیر مشخص و واحدی نداشته باشد. مهمترین چالش های این صنعت را می توان به شرح موارد ذیل مورد توجه قرار داد: صنعت خودرو در ایران بواسطه عدم تکمیل زنجیره تامین در برخی از قطعات و مواد اولیه وابستگی بالایی به واردات دارد. این امر در کنار فقدان یک استراتژی صادرات گرا موجب شده صنعت خودرو با وجود ارزیبی بالا، ارزآوری قابل توجهی در طی چند دهه گذشته نداشته باشد. در این بین، نوسانات ارزی ناشی از اعمال تحریمها نیز تامین قطعات از خارج را با مشکلات جدی مواجه ساخته و بر تاثیرپذیری این صنعت از شوک های خارجی افزوده است. در حالی که تحقیق و توسعه سهم قابل توجهی از ارزش افزوده خودروسازان بزرگ جهان را تشکیل می دهد، خودروسازان داخلی برای همیایی فناورانه از طریق مشارکتهای برونمرزی با خودروسازان خارجی فراهم نموده است. با نگاهی به تاریخچه سیاستگذاری صنعت خودرو در ایران می بینیم که سه دهه گذشته می توان دریافت که چهار مولفه تعرفه واردات و قطعات آن، قیمت گذاری، اسقاط و استاندارد، عمده موضوعات سیاستی صنعت خودروی کشور را تشکیل داده اند و دو عامل ایجاد فضای رقابتی و توسعه فناوری های روز در فضای سیاست‌گذاری این صنعت مغفول مانده بطوری که اساساً امکان رشد و توسعه فناوری در شرایط فعلی در آن وجود ندارد زیرا توسعه فناوری مستلزم سرمایه گذاری مداوم بوده که خود منوط به وجود یک چشم انداز بلندمدت روشن برای صنعت خودرو است. اما در عمل، عدم ثبات در سطح اقتصاد کلان و تعارضات در قوانین و سیاست‌گذاریها، تحقق هرگونه استراتژی توسعه صنعتی کارآمد را غیرممکن ساخته است. برآیند این نبوغها نتیجه‌ای جز عدم سرمایه گذاری در زیرساخت‌ها و فناوری‌های مرتبط و لذا عدم تغییر افزایش تولید خودروهای گران‌قیمت در پی نداشته است. بخش قابل توجهی (بیش از ۲۰ درصد) از سهام شرکت‌های خودروسازی بزرگ مانند ایران خودرو در اختیار شرکت‌های تامین کننده قطعات و شرکت‌های زیرمجموعه قرار دارد که این امر به شکل گیری یک چرخه بسته مالکیتی در این شرکت‌ها منجر شده است به طوری که خرید سهام شرکت مادر توسط زیرمجموعه‌های آن عملاً منابع داخلی خودروساز را به جای تامین سرمایه در گردش، به سمت صرف خرید سهام آن منحرف کرده است. از طرفی واگذاری خودروساز به شرکت های قطعه ساز نه تنها موجب شکل گیری انحصار عمودی و خروج سایر قطعه سازان از صحنه رقابت خواهد شد که این رویداد با سیاست‌های اصلی بند ۴۴ قانون اساسی در تناقض است، بلکه خودروساز را از اهداف اصلی به ویژه توسعه برند داخلی و توسعه فناوری دورتر خواهد کرد.البته باید توجه داشت که وضعیت حال حاضر صنعت خودرو تنها ناشی از کمبودها و کاستی های این صنعت نیست و محیط کلانی که این صنعت در آن ایفای نقش می کند نیز لازم است مورد توجه قرار گیرد. چراکه در فضای پرتنوش سیاسی و اقتصادی کشور، صنعت خودرو با چالش هایی مواجهه شده که در وقوع آن ها بی تقصیر است. با توجه به رویکرد دولت مبنی بر واگذاری دو خودروساز به بخش خصوصی، ملاحظاتی به شرح ذیل لازم است مورد توجه قرار گیرد: مالکیت دولتی در صنعت خودروسازی دنیا امری غیرمتعارف نیست و در دنیا شرکت های بزرگ و موفق بسیاری وجود دارند که دولت در مالکیت آن ها سهم عمده ای دارد. اما لازم است بین مالکیت دولتی و مدیریت دولتی تفاوت قائل شد. چراکه یک مدیر دولتی در تصمیم های خود مجبور به رعایت موضوعاتی است که ممکن است با منافع مجموعه تحت امر خود هم خوانی نداشته باشد اما به دلایل مختلف مجبور به اجرای آنهاست. این شکل مدیریتی در حال حاضر یکی از بزرگترین مشکلات صنعت خودرو است. انباشت نبوی انسانی، تحمیل هزینه‌های کلان ناشی از سرمایه گذاری های غیرمولد و زیانده و ... از پیامدهای مدیریت دولتی است. اما مشکل مهمتر عدم ثبات در برنامه ریزی ها و سیاست گذاری هاست. در عمده شرکت های دولتی با تغییر مدیریت، جهت گیری ها و برنامه های شرکت نیز تغییرات اساسی می کند و سیاست هایی که بخش بزرگی از زمان و منابع مالی شرکت را به خود اختصاص داده اند به حاشیه می روند. قیمت یک محصول تابع دو عامل است. نخست بهای تمام شده آن و دوم رقابت عرضه و تقاضا. بدیهی است در مورد عامل اول لازم است قیمت به گونه ای تعیین شود که خودروساز با زیان مواجه نشود. اما اینکه قیمت صرفا به تعادل عرضه و تقاضا برسد، امری شدنی در بازار غیررقابتی و انحصاری کشور صحیح نیست و موجب تضییع حقوق مصرف کننده می شود. بدیهی است نباید انتظار داشت که خودرو پایین تر از قیمت تمام شده آن قیمت گذاری شود. اما خودروساز هم نمی تواند عدم تعادل در عرضه و تقاضا را دست آویزی برای افزایش قیمت قرار دهد. در واقع شیوه آزاد گذاشتن قیمت ها در نهایت منجر به افزایش قیمت خودرو به اندازه ای می شود که بخشی از تقاضا به دلیل کاهش قدرت خرید از بازار خارج شوند و در نهایت در یک قیمت تعادلی عرضه و تقاضا به تعادل برسند. این رویه شاید برای برخی از کالاهای لوکس قابلیت توجیه داشته باشد، اما برای خودرو خیر. امروزه خودرو یک کالای لوکس نیست. یک کالای ضروری در سبد هر خانواده است و لذا نمی توان با رویه ذکر شده با آن مواجه شد. بنابراین نباید خودروساز را برای بالابردن قیمت آزاد گذاشت. صنایع متعددی وجود دارند که دولت آنها را واگذار کرده، اما منجر به نتایج مثبت نشده و حتی بواسطه خروج دولت از تصمیم گیری، بخش خصوصی در جهت منافع حق حقوق مصرف کننده و صنایع پایین دست را نیز تضییع نموده است. بنابراین لازم است سازوکار درستی در واگذاری سهام و ورود بخش خصوصی در چارچوب های مشخص تعریف شود تا مشکلات صنعت خودرو پیچیده تر نشود. اگر قرار باشد شرکت های خودروساز واگذار شوند، اما سیاست های دولت نظیر سیاست های تجاری (واردات و تعرفه گذاری) و ... ثابت بماند، عملا یک رانت و انحصار بزرگ به بخش خصوصی اعطا شده است.

Alborz.payam@gmail.com