

ادامه از صفحه ۵

چهارمحال وبختیاری مکانی برای ترانزیت نخبگان

فرصت‌هایی که در سایه رکود «قطب صنعتِ استان» می‌سوزند

استان چهارمحال‌وبختیاری باوجود اینکه به مرکز دانش و نخ‌به‌پروری در کشور مشهور است اما از فرصت‌های شغلی و صنایع تبدیلی در خور توجه برخوردار نیست و همچنان با مشکل بی‌کاری دست‌وپنجه نرم می‌کند. نتایج آمارگیری نیروی کار در سال ۹۳ حاکی از آن است که در بخش شاخص‌های عمده نیروی کار، استان چهارمحال‌وبختیاری چهارمین استان پیش‌از نرخ بی‌کاری است. در این رابطه سید نعیم امامی، رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان گفته: «تنها ۱۵درصد از واحدهای تولیدی و صنعتی استان با ظرفیت کامل فعال است و ۶۰ درصد از دیگر واحدها نیز تنها با ۳۰ تا ۶۰درصد از ظرفیت خود فعالیت می‌کنند». به گفته وی ظرفیت اسمی اشتغال ۲۳۸ واحد تولیدی و صنعتی در استان، ۲۰هزار و ۵۰۰ نفر است که هم‌اینک حدود ۱۵هزار نفر در این واحدها مشغول به کار هستند. طی سال‌های گذشته بخش صنعت و تولید استان با مشکلات زیادی از جمله نبود و کمبود سرمایه در گردش، سرمایه ثابت، نرخ سود تسهیلات بانکی و کمبود آب مواجه بوده؛ مشکلاتی که منجر به از دست‌رفتن بخشی از اشتغال و تولید این حوزه مهم اقتصادی شده است.

دیگر عوامل مهاجرت

برخی دیگر از عواملی که به مهاجرت نخبگان استان کمک کرده است، عبارتند از: ۱- عدم توسعه و بستر لازم در بخش‌های مختلف مانند اقتصادی، علمی، اداری و... ۲- نبود دیدگاه شایسته‌سالاری و عدم توجه کافی به نخبگان و دیدگاه آنان. ۳- وجود برخی ناهنجاری‌های فرهنگی و اجتماعی در جامعه ۴- واگذاری مشاغل براساس رابطه و عدم انطباق شغل با تخصص در رشته و انحصاری‌شدن مشاغل و ۵- نبود امکانات کافی در استان که تأمین‌کننده غالب نیازهای مردم و نخبگان است. البته از سنگ‌اندازی‌ها و بوروکراسی و کاغذبازی بی‌هوده‌ای که بانک‌ها در اعطای تسهیلات ایجاد کرده‌اند، نمی‌توان چشم‌پوشی کرد.

چه باید کرد؟

اگرچه عوامل فوق در خروج نخبگان نقش دارد، اما راه‌هایی نیز برای جلوگیری از این مهاجرت وجود دارد که در اینجا به تعدادی از آنها اشاره می‌شود:

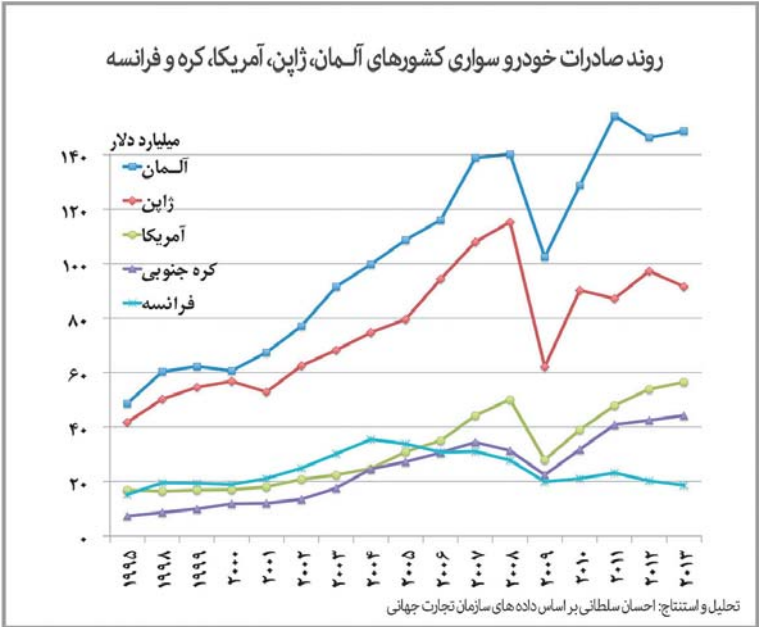
- پاسخ اجرایی به تقاضای سرمایه‌گذاری در بخش صنعت و بالا بردن تولید و اثربخشی که می‌توانند معضل بی‌کاری را در استان تا حدودی حل کند.
- تقویت طرح‌های اشتغال‌زا، ارتقای بهره‌وری نیروی انسانی، اصلاح ساختار سازمانی، تلاش برای تأمین منابع مالی پروژه‌های متوقف‌شده و بهره‌برداری و تکمیل مجتمع فولاد سفیددشت، پتروشیمی لردگان و پتروشیمی بروجن و طرح‌های نیمه‌تمام که می‌توانند اشتغال در بخش صنعت استان را تسهیل کند.
- هرچه امید به آینده بیشتر باشد میزان مهاجرت کمتر است، پس باید بارقه امید به آینده را در دل جوانان و تحصیلک‌رهای استان روشن کرد.
- تغییر نگرش منفی مدیران و کارکنان سازمان‌ها و تبدیل آن به فرهنگ مشارکت، تعامل سازنده و هم‌اندیشی و بهره‌گیری در جهت همدلی و هم‌رزانی.
- ارائه ساز و کار کنترلی به منظور تقسیم نیروهای متخصص در جامعه برحسب فرصت‌های شغلی و نیازهای بازار کار در میان مدت.
- تلاش برای افزایش نظام شایسته‌سالاری، تدوین مقررات تسهیل‌کننده در امر کارآفرینی برای صاحبان تخصصی.
- شکستن باندهای قدرت در سازمان‌ها، اولویت‌دادن به استخدام نیروهای بومی، اعمال سیاست‌های تشویقی از سوی دولت برای شاغلان در مناطق محروم.
- اختصاص اعتبارات خاص محرومیت‌زدایی و اعطای تسهیلات از سوی بانک‌ها ویژه فارغ‌التحصیلان برای ایجاد شغل پایدار از جمله اقداماتی هستند که می‌توانند در این زمینه مؤثر باشد و از خروج نخبگان از استان جلوگیری کند. اما این پایان ماجرا و تراززدی غنماهای مهاجرت نخبگان از استان نیست. وقتی توسعه را حرکت ارادی جمع به سوی جامعه برتر با داشتن انگیزه بدانیم، مشارکت نیروی انسانی فعال و نخبه در به‌کارگیری سایر عوامل و به دنبال آن ابتکار و نوآوری را در جامعه شاهد خواهیم بود و اهنگ پیشرفت در جوامع کوچک شهری و روستایی شتاب خواهد گرفت. بنابراین انتظار می‌رود مسئولان استان در کنار این اقدامات تأثیرگذار همت گمارند و در سایه وفاق، همدلی و هم‌افزایی فضای کار و تلاش را برای توسعه استان بیش از پیش فراهم کرده و نگذارند استان تبدیل به مکانی برای ترانزیت نخبگان و متخصمین شده و با رفع موانع و مشکلات مورد اشاره و هموارکردن مسیر رشد و بالندگی جوانان، دیگر شاهد خروج نخبگان و کسپل آنها علیرغم میل باطنی‌شان به سمت کلان‌شهرها و مراکز صنعتی نباشیم.
- *دانشجوی دوره دکتری مدیریت عالی کسب‌وکار- مهندس علی**

اقتصاد

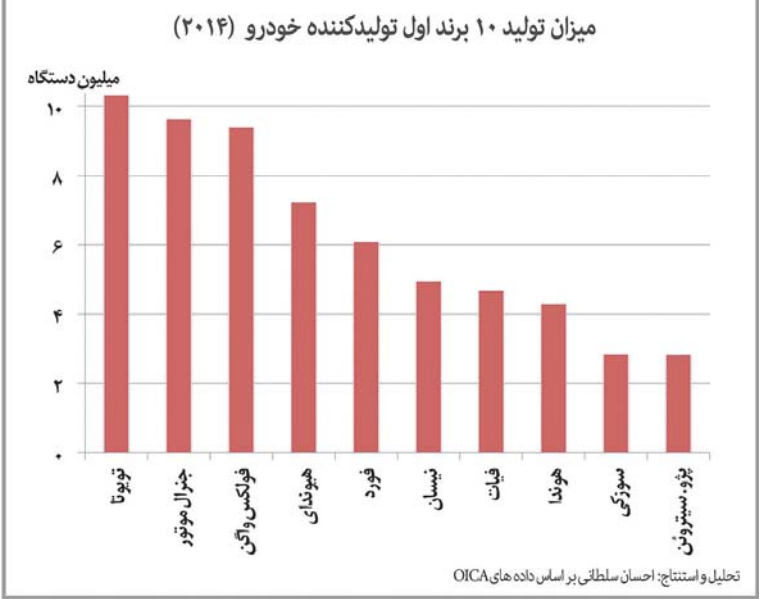
ایران به‌جای برندهای خودروسازی، رده چندم‌ها را برگزید

فرانسه دهمین خودروساز جهان در راه ایران

کشور فرانسه پیش‌ران در قطعه‌سازی



تحلیل و استنتاج: احسان سلطانی بر اساس داده‌های سازمان تجارت جهانی



تحلیل و استنتاج: احسان سلطانی بر اساس داده‌های OICA

منافع صنعتی و اقتصادی کشور باید مدنظر قرار گیرند، کارشکنی‌ها و سرسختی‌های دولت فرانسه در خلال مذاکرات هسته‌ای اخیر نباید به‌سادگی فراموش شود و باید به‌خاطر داشت که آلمان، ژاپن و ایتالیا کمترین ضدیدت را با ایران، در سال‌های اخیر از خود بروز داده‌اند. از سویی باید توجه داشت که تحت عناوین جذاب از قبیل انتقال تکنولوژی و لیسانس ساخت، همانند نیمه اول دهه ۸۰، اقدام به واردات گسترده قطعات متفصله (CKD) جهت مونتاژ و حتی واردات خودروی کامل نشود.

امید می‌رود، خودروسازان کشور با دیدی باز و آینده‌نگرانه و با درس‌گرفتن از انبوه تجارب نیم‌قرن اخیر، بهترین انتخاب‌های ممکن را اتخاذ کرده و با اتکا به استراتژی دگانه تکیه بر قطعه‌سازان داخلی و اتحاد با خودروسازان برتر جهانی، پس از ربع‌قرن پسررفت، مسیر رقابتی و مبتنی بر خواست بازار و در جهت منافع ملی را در پیش گیرند.

خواهد شد که متکی به قطعات و اجزای داخلی باشد و زنجیره‌های صنعتی پیمانکاری داخلی شکل بگیرند. هم‌اکنون که هیچ‌گونه تعهدی نسبت به شرکای پیشین خودروسازی وجود ندارد، شایسته است تا نسبت به همکاری و مشارکت با پیشروان جهانی اقدام شود، به‌خصوص که در سال‌های اخیر، خودروهای وارداتی فرانسوی از اقبال بسیار کمی در بازار ایران برخوردار بوده و مصرف‌کنندگان رضایت کمتری از آنها نسبت به دیگر خودروها دارند. کیفیت عمومی پایین‌تر نسبت به قیمت بالای خودرو و قطعات پدکی فرانسوی از نقاط ضعف خودروهای فرانسوی به‌شمار می‌رود. به نظر می‌رسد، برای خودروسازان فرانسوی که در سطح جهانی هر سال از رقبا عقب مانده‌اند، ایران بهترین و شاید تنها بخت تجاری در سطح جهان محسوب شده و به‌ویژه که اگر قراردادهای جدید به سبک سابق احیا شوند، بازار خوبی برای خودروسازان و قطعه‌سازان فرانسوی فراهم خواهد شد. همچنین ضمن اینکه

میلیارد دلار) را پس از کشورهای مکزیک (۳۲ میلیارد دلار) و اسپانیا (۲۹میلیارد دلار) به خود اختصاص داده است. باوجوداینکه صادرات خودرو سواری کشورهای آمریکا و کره‌جنوبی در سال ۲۰۱۳ نسبت به ۱۰ سال قبل از آن، ۱۵۰ درصد رشد داشته و کشورهای آلمان و ژاپن به ترتیب ۶۲ و ۳۴ درصد افزایش صادرات را تجربه کرده‌اند. صادرات فرانسه ۳۸ درصد کاهش یافته و باوجود رشد تجارت جهانی خودرو، حضور فرانسه از سال ۲۰۰۴ میلادی، هر سال کم‌رنگ‌تر شده است. در زمینه صادرات قطعات و اجزاء خودرو، پنج کشور برتر به ترتیب آلمان (۱۲۴ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۳)، آمریکا (۹۲ میلیارد دلار)، چین (۷۸ میلیارد دلار)، ژاپن (۷۷ میلیارد دلار) و فرانسه (۵۳ میلیارد دلار) به شمار می‌روند. پس از ژاپن با تولید ۸.۲ میلیون خودرو شخصی در سال، کشورهای آلمان (۵.۶ میلیون)، آمریکا (۴.۳ میلیون) و کره‌جنوبی (۴.۱ میلیون) رتبه‌های بعدی را در سال ۲۰۱۴ میلادی اشغال کرده‌اند. لازم به ذکر است که آمریکا با تولید در مجموع نزدیک به ۱۲ میلیون خودرو شخصی و تجاری، در صدر کشورهای توسعه‌یافته قرار دارد. فرانسه با تولید ۱.۵ میلیون خودرو شخصی (کمی بیش از تولید ۱.۴ میلیون خودرو ایران در سال ۱۳۹۰)، به ترتیب پس از کشورهای اسپانیا، کانادا و روسیه در مقام هشتم ایستاده است. براساس تولید خودرو توسط برندها (که شامل تولید داخلی و جهانی می‌شود)،

تویوتا با بیش از ۱۰ میلیون تولید خودرو در سطح جهان از مقام اول در سال ۲۰۱۴ میلادی برخوردار بوده و پس از آن جنرال موتورز (۹.۶ میلیون)، فولکس واگن (۹.۴ میلیون)، هیوندای (۷.۲ میلیون) و فورد (۶.۱ میلیون) قرار گرفته‌اند. گروه پژوسیتروئن بعد از فیات، هوندا و سوزوکی، با ۲.۸ میلیون خودرو ردیف دهم را به خود اختصاص داده است. بنابراین ملاحظه می‌شود، کشورهای آلمان (با یک برند خودرو از ۱۰ برند پر فروش جهانی)، ژاپن (چهار برند)، آمریکا (دو برند) و کره‌جنوبی (یک برند) پیشروان صنعت خودروسازی جهانی هستند و فرانسه بیشتر به‌عنوان یک کشور قطعه‌ساز مطرح می‌شود. رتبه‌سنجی هر دو مؤسسه معتبر جهانی اینترنرد و برند نشان می‌دهد، به‌ترتیب تویوتا، بی‌ام‌دبلیو و مرسدس‌بنز سه برند اول جهانی خودرو محسوب می‌شوند. تولید و صادرات قطعات و اجزای خودرو از اهمیت بسیار بالایی در زنجیره صنعتی جهانی برخوردار است. بیش از ۲۵ کشور دنیا صادرات قطعات و اجزای خودرو بالای ۱۰ میلیارد دلار دارند و صادرات ۲۵ کشور دیگر بین یک تا ۱۰ میلیارد واقع می‌شود. اغلب کشورهای خودروساز دارای میزان صادرات بالای قطعات و اجزای خودرو هستند. کشوری‌هایی که شامل خودروسازان بزرگ محسوب نشده و به‌ویژه کشورهای درحال‌توسعه از صادرات قطعات و اجزای خودرو به‌مراتب بیشتری نسبت به خودرو برخوردار هستند. بنابراین با توجه به نحوه شکل‌گیری زنجیره ارزش جهانی خودروسازی، اهمیت بخش راهبردی قطعه‌سازی بیشتر آشکار می‌شود. اشتغال اصلی خودروسازی در صورتی حاصل



نیم‌قرن پیش برادران خیامی که فعالیت خود را از کاراز کوچکی در شهر مشهد آغاز کرده بودند، شرکت ایران‌ناسیونال را تأسیس کردند. ایران‌ناسیونال مونتاژ خودرو سواری را با قطعات وارداتی از انگلستان آغاز و پس از جندی به یکی از موفق‌ترین نهادهای صنعتی خاورمیانه تبدیل شد که ۱۲هزار کارگر و کارمند در استخدام داشته و با شبکه‌ای متشکل از ۱۲۰ شرکت فقط ۲۰ درصد از قطعات مورد نیاز را وارد می‌کرد. بیش از نیم‌قرن از آغاز خودروسازی در ایران گذشته و به امید رقابتی شدن، ربع‌قرن است که این صنعت تحت حمایت‌های بی‌دریغ دولت‌ها و بازاریابی و بسته و حفاظت‌شده در برابر واردات قرار دارد. در دهه اخیر واردات خودرو آزاد شد که حتی با وجود وضع تعرفه‌های بسیار سنگین، توانست رشد بالایی را تجربه کند. در گذر تاریخی نیم‌قرن اخیر، روند فعالیت خودروسازی از مونتاژ و تولید خودروهای آمریکایی، اروپایی و ژاپنی به مدل‌های کمرای و وارداتی و هم‌اکنون به شبه‌خودروهای چینی تزل یافته است. به‌جرت می‌توان گفت که در دو دهه اخیر از هیچ بخش صنعتی مانند خودروسازی دفاع و پشتیبانی نشده و کارنامه هیچ‌ک از رشته‌های صنعتی مانند آن دلسردکننده و ناامیدکننده نیست. در سایه تحریم، بازار خودرو و همچنین قطعات و اجزای آن به جولانگاه شرکت‌های چینی تبدیل شد، به‌صورتی‌که ایران رتبه اول با دوم بازار صادراتی خودروهای سواری چین را به خود اختصاص داده است. دراین‌میان شرکت‌های خودروساز هم با واردات قطعات و اجزا و تولید تحت لیسانس برندهای چینی سعی کردند تا در مسابقه واگذاری بازار کشور به خودروسازان چینی از رقابت با واردکنندگان باز نمانند. داده‌های گمرک ایران حکایت از مقام اول چین در صادرات قطعات و اجزای خودرو به ایران دارد. بازشدن پای خودروسازان چینی، هم‌اکنون هشت خودروساز چینی با واردات یا مونتاژ ۲۷ مدل خودرو در کشور حضور جدی دارند. پس از دو دهه تجربیات ناموفق در تولید خودرو، اکنون که تحریم‌ها در هم شکسته است، بازیگران جهانی و در صدر آنها شرکای قدیمی فرانسوی در صدد شروع مجدد فعالیت در بازار ایران هستند.

با استناد به داده‌های سازمان تجارت جهانی، در سال ۲۰۱۳ میلادی ارزش تجارت جهانی انواع وسایل نقلیه و قطعات و اجزای آنها به هزارو ۳۴۸ میلیارد دلار رسید که دراین‌میان کشورهای آلمان (۱۸.۲ درصد از کل صادرات جهانی در سال ۲۰۱۳)، ژاپن (۱۱.۱ درصد) و آمریکا (۱۰ درصد) بزرگ‌ترین صادرکنندگان وسایل نقلیه به‌شمار می‌روند. در همین سال آلمان با صادرات ۱۴۹ میلیارد دلار انواع خودرو سواری در صدر و پس از آن کشورهای ژاپن (۹۲ میلیارد دلار) و آمریکا (۵۷ میلیارد دلار) قرار گرفتند و فرانسه رتبه دهم (۱۹

ادامه از صفحه ۵

بازگشت نفتی با رگه‌های اقتصاد

یقیناً چنین راهبردی هرگز مورد استقبال کشورهای صادرکننده نخواهد بود و فشارهای سیاسی و اقتصادی زیادی را به کشورمان وارد خواهد کرد.

اما این فشارها را می‌توان از دو ناحیه به حداقل رسانید:

ابتدا از جانب مسئولیت‌پذیرکردن سایر عوامل نسبت به شرایط بازار و دیگری از طریق فراهم‌سازی زمینه‌های روانی و فکری و اجرایی بقیه بازیگران بازار تحت این راهبرد اکسون می‌توانیم نامه اخیر زنگنه به اوپک را بهتر درک کنیم؛ آنجا که تصریح می‌شد ایران بعد از برداشته‌شدن تحریم‌ها در فاصله خیلی کوتاهی تولید نفت خود را به سطح قبل از تحریم‌ها می‌رساند و از اوپک خواسته شده که این مورد را در تصمیم‌هایش لحاظ کند. اکنون با این هشدار قبلی و با توجه به اینکه اوپک هم در تصمیم‌های خود چنین چیزی را «لحاظ» نکرده است؛ بنابراین هم‌اکنون تمام زمینه‌های رسمی برای اقدام عملی کشورمان فراهم است.

۳- نکته مهم دیگر پرهیز از احساس‌گرایی و ششغف‌زدگی مفرط است؛ آنجا که برخی‌ها از هم‌اکنون انتظارات فراواقعی و غیرمنطقی از صنعت نفت کشور پیدا کرده‌اند!

اساساً فرآیند افزایش تولید، یک فرآیند چندبعدی است که استلزام‌های عدیده‌ای را به همراه دارد و مؤلفه‌های تأثیرگذار بر آن، طیف گسترده‌ای از ترتیبات حاکم بر صنعت نفت را شامل می‌شود (از میزان استفاده از منابع مالی و ظرفیت‌های معطل و واقعی گرفته تا مسائل بازاریابی و بیمه و حمل‌ونقل و جابه‌جایی وجوه و...).

۴- مشاهده می‌شود که برخی رسانه‌ها در ارائه برآورد میزان منابعی که به‌واسطه تحریم قرار است به کشور بازگردانده شود، مسابقه افزایشی گذاشته‌اند! از یاد نبریم که هرچند عمده این منابع به طور مستقیم یا غیرمستقیم، منشاء نفتی دارد، اما ورود آن منابع هرگز به معنای تزریق آن به بخش نفت نیست!

این را می‌توان مسامحتاً به معنای تعدیل افق زمانی هم دانست که اتفاقاً باید مورد توجه دقیق تحلیل‌گران قرار گیرد. به نظر می‌رسد «افزایش گام‌به‌گام تولید نفت» می‌تواند سیاست مناسبی باشد. احتمالاً به‌همین‌خاطر است که زنگنه گفته

کار اصلی ما بعد از توافق شروع می‌شود.

البته می‌دانیم برای اجرایی‌سازی توافق و رفع تحریم‌ها، یک بازه چندماهه وجود دارد. این بازه بهترین فرصت جهت زمینه‌سازی‌های صدرااشاره است. در خبرها هم آمده بود که مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران دستور افزایش تولید میادین را صادر کرده است.

به هر تقدیر باید بدانیم که «خراب‌کردن، خیلی راحت‌تر از ساختن است». به همین‌خاطر و با توجه به حجم آسیب‌ها و تخریب ساختارها، مسلماً تلاش‌های گسترده‌ای برای تثبیت و افزایش تولید کشور نیاز است. بنابراین در کنار این تلاش‌های وزارت نفت، باید همانندگذشته، حمایت‌های همه‌جانبه‌ای از سوی سایر دستگاه‌ها و نهاده‌ا و مردم شریف کشورمان به عمل آید.

آگهی فراخوان مناقصه عمومی و دو مرحله ای شماره ۳۵-۹۴-۸۹۲ نوبت اول
همراه با ارزیابی کیفی (نوبت اول / دوم)

شرکت نفت و گاز پارس

ش شرکت نفت و گاز پارس درنظر دارد انجام خدمات ذیل را از طریق برگزاری مناقصه عمومی دو مرحله ای و انعقاد قرارداد با شرایط زیر به پیمانکار ذیصلاح واگذار نماید:

۱- موضوع مناقصه: پروژه تسطیح گریدور خطوط لوله منطقه تمبک واقع در پارس ۲ -

عسلویه استان بوشهر

۲- مدت زمان انجام کار: به مدت ۱۰ ماه

۳- شرایط مناقصه گر:

۱- داشتن سابقه و تجربه کافی و مرتبط با موضوع مناقصه(اساسنامه شرکت مناقصه گر)

۲- توانایی ارائه ضمانت نامه شرکت در مناقصه به مبلغ ۸۵۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال

۳- ارائه گواهینامه پیمانکاری حداقل پایه ۳ راه و ترابری از سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور

۴- دارا بودن صورت های مالی حسابرسی شده توسط سازمان حسابرسی و حسابداران رسمی ذیصلاح و کد اقتصادی و شناسه ملی برای شرکت های ایرانی.

از کلیه اشخاص حقوقی واجد شرایط دعوت می گردد حداکثر دو روز پس از انتشار آگهی نوبت دوم ضمن ارائه تقاضای کتبی و معرفی نماینده به همراه فیش واریز ۵۰۰/۰۰۰ ریال به حساب جاری شرکت نفت و گاز پارس به شماره ۶۸/۶۵۶۶۲۱/۱۰ نزد بانک ملت شعبه مرکزی جهت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی مناقصه به نشانی تهران، خیابان دکتر فاطمی، بنش خیابان پروین اعتصامی، پلاک ۱، امور حقوقی و قراردادها، طبقه ششم اتاق ۶۱۴ با شماره تماس ۸۳۷۶۲۶۰۵ مراجعه فرمایند.

لازم به توضیح است که پس از انجام ارزیابی کیفی پیمانکاران، اسناد مناقصه میان متقاضیان واجد شرایط توزیع خواهد شد.

بدیهی است ارائه مدارک هیچ گونه حقی را جهت متقاضیان برای شرکت در مناقصه ایجاد نخواهد کرد.

۴- تاریخ تحویل پیشنهاد استعلام ارزیابی کیفی: دو هفته پس از آخرین مهلت دریافت اسناد استعلام کیفی بر مبنای تاریخ چاپ آگهی در روزنامه.

۵- تاریخ تحویل مدارک مناقصه: تاریخ دریافت مدارک مناقصه و محل آن متعاقباً به اطلاع واجدین شرایط خواهد رسید.

۶- آخرین مهلت تحویل پیشنهاد و تاریخ گشایش پیشنهاد: طبق تاریخ های مندرج در اسناد مناقصه.

پیشنهادهات مناقصه گران برای مدت ۳ ماه از تاریخ آخرین مهلت ارسال پیشنهاد ات معتبر می‌باشد.

این آگهی در وب سایت شرکت نفت و گاز پارس به آدرس www.pogc.ir و سایت www.shana.ir نیز قابل دسترسی خواهد بود، اما ملاک در تحویل و ارائه پیشنهادها، تاریخ چاپ آگهی در روزنامه می باشد.

روابط عمومی شرکت نفت و گاز پارس