

یادداشت

ازتحدید تا تهدید صنعت خودرو



احمد فرهادی
کارشناس اقتصادی

● اگر بخواهیم توصیفی اندر احوالات امروزی صنعت خودرو دهیم، می‌توانیم بگوییم که این صنعت بین دو واژه معلق مانده، از تحدید آن تا تهدید آن؛ به این‌معنا که اگر تحدید شود، حتما تهدید خواهد شد. پس می‌توانیم چنین هم بگوییم که میزان توسعه در صنعت خودرو وابسته به میزان ارتباطات و تعاملات این صنعت است. صنعت خودروسازی به‌دلیل پیچیدگی فنی و استفاده گسترده از صنایع دیگر، گستره وسیعی از صنایع را با خود همراه کرده، به طوری که حدود ۶۰نوع صنعت گوناگون مستقیما با صنعت خودروسازی در ارتباط هستند. همچنین این صنعت اشتغالزایی بالایی دارد. به‌طوری‌که حدود پنج‌درصد اشتغال صنعتی در جهان وابسته به این صنعت است. شمار افرادی که در ۳۶کشور جهان به‌طور غیرمستقیم به این صنعت وابسته هستند بیش از ۵۰میلیون نفر است. این صنعت با چنین ابهتی جایگاه ششمین اقتصاد دنیا را به خود اختصاص داده است. این صنعت امروزه با چالش‌های متعددی روبه‌روست که در این نوشتار سعی می‌کنیم به برخی از آنها اشاره کنیم:

مالکیت: بحث مالکیت در صنعت خودرو یکی از زیربنایی‌ترین مباحث است. درحال‌حاضر گرچه مالکیت صنعت خودرو به‌صورت خصوصی است اما این خصوصی‌سازی به شیوه مطلوب انجام نشده. بنابراین به‌عنوان اصلی‌ترین چالش ابتدا باید وضعیت مالکیت این صنعت روشن شود. اگر فرآیند خصوصی‌سازی به صورت جدی در صنعت خودرو انجام شود، سایه بسیاری از مشکلات از سر این صنعت دور خواهد شد.

مدیریت: هرگاه موضوع مالکیت این صنعت سامان یابد، مدیریت آن هم سامان خواهد یافت، دورماندن نگاه سیاسی از مدیریت صنعت خودرو شاید مهم‌ترین مرزتی باشد که می‌تواند به مدد این صنعت بیاید.

رقابت: شاید بتوان اینگونه گفت که رقابت در صنعت اکسیری است بسیارسیار لازم. هرگاه صنعتی به این اکسیر دست یازد، توان وجدان خواهد یافت. انحصاری‌بودن و عدم‌رقابت‌پذیری این صنعت باعث شده تا این صنعت در تکیاوی خود کرخت شده و نسبت به تغییرات محیطی کمتر واکنش نشان دهد.

بهره‌وری: فقر بهره‌وری در صنعت خودرو به دلایل بسیاری بالااست. استاندارد نفرساعت تولید خودرو در جهان ۵۰ دستگاه است. این رقم در اروپا ۶۰دستگاه و در ایران کمتر از ۲۰دستگاه است. جالب است بدانیم در کشور کوچکی مثل لیتوانی این عدد ۱۷۰دستگاه است.

تولید کشتار: اگر به سبب محصولات تولیدی خودروسازان نگاه کنیم متوجه می‌شویم که عمده محصولات آنها بیش از یک‌دهه تولید شده. این تولید کشتار به پدیده خطرناکی برای صنعت خودرو تبدیل شده است.

فرهنگی: صنعت خودرو دچار نوعی بیماری فرهنگی شده است. این فرهنگی در منابع انسانی، در ساختار سازمانی، در ساختار هلدینگ و سایر موضوعات مرتبط با صنعت خودرو به چشم می‌خورد.

کیفیت: اگرچه خودروسازان مدعی هستند که تولیدات آنها کیفیت لازمه را دارد ولی از نگاه مردم چنین نیست. فاصله‌ای است بین تمنای مردم از صنعت خودرو و خروجی‌های این صنعت!

خدمات پس‌ازفروش: خدمات‌پس‌ازفروش خودروسازان به دلایل بسیاری چون گستردگی ساختاری و... به مشکل بسیار مهمی تبدیل شده به‌نوعی که اکثر مردم از این نوع خدمات ابراز نارضایتی می‌کنند.

ایجاد ظرفیت مازاد: خودروسازان با ایجاد سایت‌های متعدد به بحرانی تحت عنوان ظرفیت مازاد برخوردند. بر اساس آمار موجود درحال‌حاضر ۴۰درصد از توان تولیدی خطوط خودروسازی ایران بدون فعالیت است.

فقر مراکز طراحی: با اینکه صنعت خودرو در آستانه ۵۰سالگی است اما این صنعت هنوز نتوانسته به ایجاد بستری موزون در این حوزه کمک کند. جالب است اگر بدانیم در مرکز تحقیقات رنو، چیزی حدود ۱۰هزارنفر مشغول به کار هستند در حالی که جمع کارکنان مراکز تحقیقات و طراحی سایپا و ایران خودرو شاید به دوهزارنفر هم نرسد!

چینی‌شدن: به نظر می‌رسد صنعت خودرو این‌روزها بیش از پیش به سمت چین غلت خورده است که این موضوع می‌تواند در آینده بحرانی برای صنعت خودرو شود.

کمبود نقدینگی: آنگونه که از اوضاع مالی صنعت خودرو خبر می‌رسد، این صنعت در حال حاضر با مساله مهمی به نام کمبود نقدینگی مواجه است. اخذ وام با بهره بالا برای برطرف‌کردن موضوع نقدینگی هم بر مشکلات این صنعت افزوده است.

نظین مسائل سیاسی در صنعت خودرو: گاهی دیده می‌شود که نهادهای قانونگذار با وضع پارای از قوانین نه تنها کمکی به حل بحران صنعت خودرو نمی‌کنند که بر گسترش آن هم دامن می‌زنند گاهی هم با نظرها‌های سیاسی دستوراتی را بر این صنعت تحمیل می‌کنند. راه کوتاه‌تر حل این موضوعات درک نظام بین‌المللی و وصل‌کردن شریان‌های حیاتی صنایع به رگ‌های صنعت جهانی است.

۸/۴درصد بودجه پیشنهادی به دانشگاه علوم پزشکی تهران رسید

افزایش ۷۴ درصدی بودجه دانشگاه‌های علوم پزشکی



سعیده شفیعی
پژوهشگر اقتصادی

که نسبت به رقم مصوب بودجه سال ۱۳۹۲ با حدود ۱۷۹هزارمیلیاردریال، ۷۴درصد رشد داشته است. این رقم حجمی معادل ۱۳/۹درصد از کل مصارف بودجه عمومی دولت در لایحه را تشکیل می‌دهد، در حالی که بر اساس ارقام مصوب بودجه سال جاری، این سهم ۸/۵درصد است.

۲- بررسی ارقام لایحه در این بخش حاکی از آن است که ۹ دانشکده علوم پزشکی و خدمات بهداشتی، با افزایش بیش از صددرصدی بودجه بیشترین افزایش بودجه متعلق به دانشگاه جندی‌شاپور اهواز است که ۱۸۲درصد رشد را نسبت به رقم مصوب بودجه سال ۱۳۹۳ دارد. بعد از این مرکز، دانشگاه علوم پزشکی آبدان با ۱۷۲درصد، دانشگاه علوم پزشکی ایرانشهر با ۱۳۸درصد، دانشگاه علوم پزشکی ایران با ۱۲۷درصد، دانشگاه علوم پزشکی فارس با ۱۲۱درصد، دانشگاه علوم پزشکی تربت حیدریه با ۱۱۵درصد، دانشگاه علوم

پزشکی مراغه با ۱۰۴درصد، دانشگاه علوم پزشکی بزم با ۱۰۳درصد و دانشگاه علوم پزشکی بهبهان با ۱۰۱درصد افزایش قرار دارند.

۳- بررسی ارقام لایحه پیشنهادی دولت در بخش دانشگاه‌های علوم پزشکی نشان می‌دهد دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی، درمانی تهران با اختصاص بودجه ۲۶هزارو۲۶۱میلیاردریالی، ۸/۴درصد از کل بودجه این بخش را در اختیار دارد و بودجه پیشنهادی آن نسبت به رقم مصوب سال جاری، ۶۵درصد رشد یافته است.

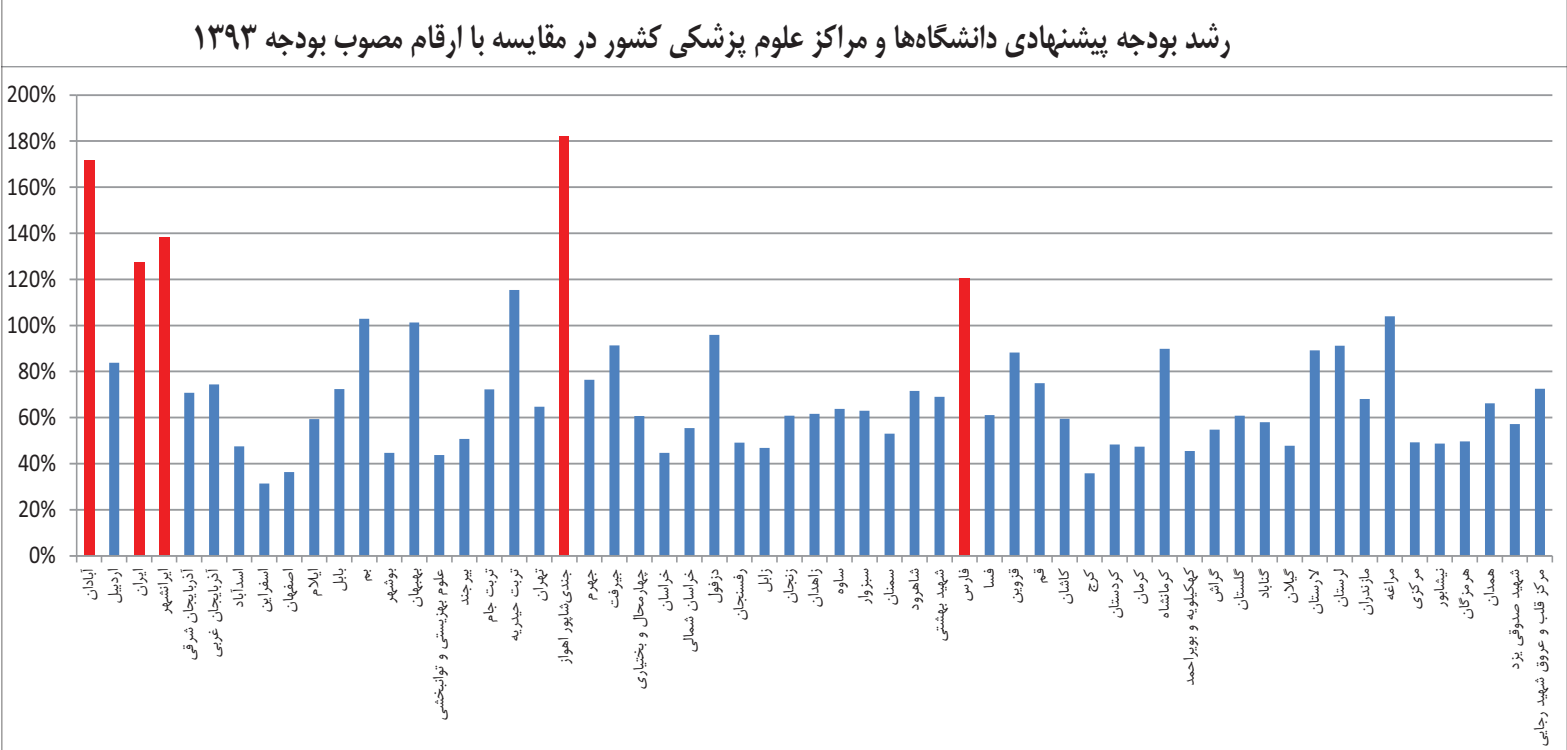
دانشگاه‌های علوم پزشکی فارس و جندی‌شاپور اهواز هرکدام با بودجه‌ای بالغ بر ۲۳هزارمیلیاردریال، ۷/۴درصد بودجه دانشگاه‌های علوم پزشکی را به خود اختصاص داده‌اند.

دانشگاه علوم پزشکی اصفهان با بودجه ۱۵هزار و ۱۳۸میلیاردریالی و سهم ۴/۹درصدی در مکان بعدی قرار دارد.

۴- بودجه پیشنهادی مرکز آموزشی، تحقیقاتی

و درمانی قلب و عروق شهید رجایی به عنوان یکی از مجهزترین مراکز فوق‌تخصصی قلب در خاورمیانه، به ۷۲درصد رشد، از یک هزارو۳۳۶ به یک هزار و ۶۱۷میلیاردریال در بودجه مصوب ۱۳۹۳ و به دوهزارو۷۸۹میلیاردریال در لایحه پیشنهادی افزایش یافته است.

۵- باید توجه داشت دانشگاه‌هایی که در لایحه پیشنهادی با رشد ارقام بودجه مواجه شده‌اند با طرح‌های اجرایی مصوب در سال آینده دارند یا اینکه طرح‌های ناتمام از دولت‌های قبل (مانند بیمارستان‌های نیمه‌ساز یا تجهیزنشده) دارند. در مجموع، رشد ۷۴درصدی بودجه پیشنهادی این بخش در کنار کاهش مصارف عمومی دولت در لایحه، حاکی از آن است که دولت از بودجه سایر نهاده‌ها و وزارتخانه‌ها کم کرده و به بودجه این بخش افزوده است. از این رو به نظر می‌رسد دولت یازدهم توجه خاصی به بهبود وضعیت این بخش در سال آینده دارد.



گذر

وزیر نفت عراق: فعلا نیازی به نشست اضطراری «اوپک» نیست

● تسنیم: وزیر نفت عراق گفت: «فعلا، نیازی به نشست اضطراری «اوپک» (سازمان کشورهای صادرکننده نفت) نیست و باید منتظر ماند و دید این سازمان تصمیم درستی در حفظ سطح صادرات گرفته یا خیر». وزیر نفت عراق در ابوظبی به خبرنگاران گفت که نیازی به نشست اضطراری «اوپک» (سازمان کشورهای صادرکننده نفت) نمی‌بیند و باید منتظر ماند و دید آیا این سازمان تصمیم درستی در حفظ سطح صادرات گرفته است یا خیر. «عادل عبدالمهدی» در حاشیه نشست کشورهای عرب صادرکننده نفت گفت: «قیمت نفت در حدود ۶۰ دلار در هر بشکه باقی می‌ماند.» قیمت نفت در چندماه اخیر به پایین‌ترین حد خود طی پنج‌سال اخیر رسید. کاهش قیمت نفت پس از تصمیم اخیر «اوپک» برای حفظ سطح تولید کنونی، شتاب بیشتری گرفت. سازمان کشورهای صادرکننده نفت («اوپک») در نشست اخیر خود تصمیم گرفت میزان فعلی تولید این سازمان را حفظ کند.

خروج سالانه ۵میلیارد دلار از به علت نبود هوایپمای کافی

● فارس: مدیرعامل «ایران‌ایر» با بیان اینکه «هوایپمای کافی در کشور نداریم»، گفت: «سالانه پنج‌میلیارد دلار ارز با فعالیت شرکت‌های هوایپمایی خارجی از ایران خارج می‌شود». فرهاد پرورش اظهار کرد: «صنعت حمل‌ونقل هوایی کشور با کمک متخصصان داخلی تلاش می‌کند خدمات مطلوبی را به مسافران ارائه دهد». وی با تاکید بر اینکه «سرمایه کشور در نبود هوایپماهای کافی هدر می‌رود»، بیان کرد: «سالانه پنج‌میلیارد دلار ارز از طریق ایرلاین‌های قطری، اماراتی، ترکیش‌ایرلاین و سایر خطوط بین‌المللی به دلیل نبود هوایپمای کافی در کشور از ایران خارج می‌شود در حالی‌که می‌توان با رشد هوایپماها این ارقام را برای توسعه صنعت در داخل به کار برد». مدیرعامل «هما» با تاکید بر اینکه «نیروی متخصص در صنعت حمل‌ونقل هوایی کشور زیاد داریم»، بیان کرد: «متاسفانه» دولت‌ها و مجلس‌ها آنگونه که باید به این صنعت توجه نکرده‌اند که می‌توان از طریق دولت و مجلس، اتاق‌های فکر و مراکز علمی و انجمن‌های مردم‌نهاد این صنعت را پویاتر کرد.»



تجربه لحظات گرم و صمیمی

در شعبه نیاوران

نیاوران: خیابان دکتر باهنر (نیاوران)

قبل از دوراهی دزاشیب

تلفن : ۰۲۷۷۲۴۴۰-۰۲۷۷۲۴۴۰

www.leon1960.com

IEON
Since 1960

Respecting you is our business.