

یادداشت

چنبره دولتی‌ها بر خودروسازان دولتی

ناکارآمدی دومینووار

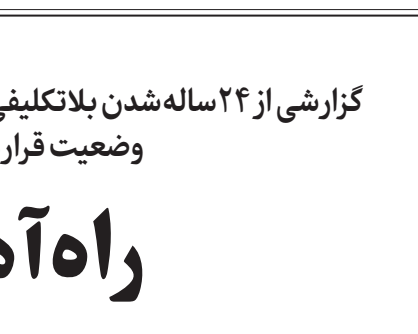
علی‌پیرولی

صنعت خودرو در ایران، به عنوان یک کشتی بزرگ و سنگین در دریای طوفانی شناور است. این کشتی که از بدو تاسیس خود در سال‌های دور، با امید به پیشرفت و توسعه به آب انداخته شد، اکنون در میان امواج متلاطم مشکلات و چالش‌ها دست‌وپنجه نرم می‌کند. بدنه این کشتی از مهندسی و علم ساخته شده است، اما به‌جای آنکه به سمت سواحل آرامش و پیشرفت حرکت کند، در گرداب‌های برنامهریزی‌های نادرست مدیران اقتصادی دولتی‌ها گرفتار شده و ناچار است با دستانی بسته دربرابر طوفان‌ها مقاومت کند. مدیران عامل خودروسازان، که عمدتاً مهندسانی باتجربه و کارآزموده هستند، در این کشتی به عنوان ناخدایان عمل می‌کنند. اما قدرت مدیران اقتصادی دولتی‌ها همچون طوفانی سهمگین، آنها را به حاشیه می‌راند و اجازه نمی‌دهد علم و تخصص در فرماندهی کشتی نقش موثری ایفا کند. این ناخدایان، درحالی‌که به دنبال هدایت کشتی به سمت مقاصد روشن و موفقیت‌آمیز هستند، با موانع و سنک‌اندازی‌های سیاسی مواجه‌اند که همچون صخره‌های خطرناک در مسیر حرکت کشتی قرار گرفته‌اند. در این میان، مدیران اقتصادی دولتی‌ها با دخالت‌های مکرر خود، جایگاه علم و مدیریت را به حداقل ممکن کاهش داده‌اند. نتیجه این وضعیت چیزی جز یک صنعت مونتانزار و فاقد نوآوری نیست. این کشتی که می‌توانست نماد پیشرفت و نوآوری باشد، اکنون به یک قایق کوچک در دریای وسیع و پرخطر تبدیل شده است. در حقیقت، از یک صنعت نه‌تنها از پیشرفت‌های جهانی عقب مانده است، بلکه به دلیل وابستگی به واردات قطعات و تکنولوژی‌های خارجی، همچون قایقی است که در طوفان‌های شدید بی‌پناه و ناتوان است. این کشتی بزرگ، در مسیر توسعه خود همواره با نوساناتی روبه‌روست. در برخی مقاطع تاریخی، مانند دهه ۷۰ شمسی که قیمت نفت به‌شدت افت کرده بود، سیاستون کمی عقب‌نشینی کردند و اجازه دادند متخصصان استان کشتی را در دست بگیرند. این دوره، زمانی بود که مراکز تحقیقاتی و توسعه قطعه‌سازی شکل گرفتند و امیدی برای بهبود شرایط ایجاد شد. اما این پیشرفت‌ها نه به دلیل میل و اشتیاق، بلکه بیشتر از روی اجبار و فشارهای خارجی شکل گرفت. اگر تحریم‌ها و کمبودهای ارزی نبود، شاید این حرکت‌های فناورانه هرگز به وقوع نمی‌پیوست. در این دریای طوفانی، دلالت و توجار نیز همچون طعمه‌هایی در آب‌های متلاطم، سعی کردند با ناآنگرداری بر تصمیم‌گیری‌های سیاسی، موانع از رشد واقعی صنعت شوند. آنها همچون صخره‌هایی در مسیر کشتی عمل کرده و با سنک‌اندازی‌های خود مانع از حرکت به جلو شدند. جالب است بدانیم که این دلالتان‌ته‌تها بر روند تصمیم‌گیری‌ها تأثیر می‌گذارند، بلکه با ایجاد بازار سیاه و قیمت‌گذاری‌های غیرمنطقی، شرایط را برای خودروسازان سخت‌تر می‌کنند. متأسفانه هنوز هم قدرت مدیران دولتی بر متخصصان غلبه دارد و شرایط به‌گونه‌ای پیش می‌رود که در صورت بروز همچنان در طوفان‌های سیاسی سرگردان بماند. ما با صنعتی ضعیف روبه‌رو هستیم که از یک سو خود را به عنوان یک کشور است. مردم نیز در حسرت خودروهایی باکیفیت خارجی باقی می‌مانند و این حسرت همچون سایه‌ای سنگین بر دوش صنعت خودرو سنگینی می‌کند. برای نجات این کشتی از طوفان بی‌برنامگی و تصدی‌گری دولتی، نیاز به یک تغییر اساسی در مدیریت و تصمیم‌گیری‌ها داریم. باید اجازه داده شود علم و تخصص بر سیاست غلبه یابد و صنعت خودرو بتواند به سواحل آرامش و پیشرفت برسد. فقط در این صورت است که می‌توان امید داشت کشتی بزرگ صنعت خودرو ایران، روزی بتواند با افتخار در دریای جهانی شنا کند. نکته‌ای که باید مورد توجه قرار گیرد این است که برای نجات این کشتی از طوفان‌ها، لازم است تمامی ذی‌نفعان، اعم از دولت، بخش خصوصی و جامعه مدنی، دست به دست هم دهند. باید فضایی ایجاد شود که متخصصان بتوانند بدون ترس از مداخله‌های دولتی‌ها، ایده‌ها و نوآوری‌های خود را اجرا کنند. همچنین نیاز است ساختارهای مدیریتی تغییر یابند تا بتوانند پاسخ‌گوی نیازهای واقعی بازار باشند. به طور کلی، فقط با یک رویکرد جامع و همکاری بین تمامی ارکان صنعت خودرو می‌توان امید داشت که این کشتی بزرگ دوباره به سمت سواحل آرامش و پیشرفت حرکت کند. اگر صنعت خودرو ایران بتواند از این افتخار در دریای جهانی شنا کند، باید از گرداب‌های سیاسی رهایی یابد و به سمت نوآوری و کیفیت حرکت کند.

خبر

آخرین آمار واردات موبایل

گمرک ایران آمار واردات گوشی تلفن همراه در هشت‌ماهه ۱۴۰۳ به دو شیوه تجاری و مسافری را اعلام کرد. به گزارش ایسنا، طبق اعلام گمرک ایران، در هشت‌ماهه سال جاری، هفت میلیون و ۳۲۹ هزار دستگاه گوشی تلفن همراه به دو شیوه تجاری و مسافری وارد کشور شده است. ارزش این تعداد گوشی تلفن همراه وارداتی، یک میلیارد و ۶۲۰ میلیون دلار بوده است. مجموع واردات گوشی تلفن همراه به شیوه تجاری و مسافری در این مدت به لحاظ تعداد ۲۲ درصد و از حیث ارزش ۱۵ درصد کاهش نشان می‌دهد. این گزارش درباره واردات گوشی تلفن همراه به کشور در هشت‌ماهه سال جاری به تفکیک تجاری و مسافری می‌افزاید: در این مدت، هفت میلیون و صد هزار دستگاه به ارزش یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار گوشی تلفن همراه هوشمند به شیوه تجاری و ۲۲۹ هزار دستگاه به ارزش ۱۲۰ میلیون دلار به شیوه مسافری وارد شده است.



مقام سلیمان بیگی: راه‌آهن رشت - آستارا چیزی نزدیک به ۲۴ سال است که معطل مانده است. پیش از این بارها روسیه وعده تأمین مالی و احداث این راه‌آهن را داده بود، اما درنهایت به بهانه تحریم، از این پروژه خارج شد. در دولت سیزدهم وعده‌هایی برای راه‌اندازی دوباره این طرح شنیده شد اما اخبار ضدونقیض زیادی از تمایل روسیه برای سرمایه‌گذاری در این مسیر ریلی شنیده می‌شود. در این میان، برخی روایت‌ها، از جمله روایت وزارت راه و شهرسازی حاکی از آن است مانع اصلی این مسیر ریلی ماجرای تملک اراضی است و حلاکاظم جلالی، سفیر ایران در روسیه، مسائل دیگری را مطرح کرده و گفته است که ایران در سال ۱۴۰۳ با تغییر دولت مواجه شد و پنج شش ماه در پیشبرد این طرح وقفه افتاد و به‌زودی قرارداد این طرح با روسیه منعقد می‌شود. بااین‌حال برخی کارشناسان این طرح را فاقد اهمیت کافی می‌دانند و به نظر می‌رسد که این پروژه سرگردان مانده است.

احتمال امضای قرارداد در دولت چهاردهم

راه‌آهن رشت - آستارا چیزی نزدیک به ۲۴ سال است که معطل مانده است. پیش از این بارها روسیه وعده تأمین مالی و احداث این راه‌آهن را داده بود، اما درنهایت به بهانه تحریم از این پروژه خارج شد. نهایتاً دوباره توافق‌نامه اولیه احداث خط آهن رشت - آستارا، به طول ۱۶۴ کیلومتر در اردیبهشت سال ۱۴۰۲ میان ایران و روسیه امضا شد. در پی این توافق، فارس ادعا کرد در قالب موافقت‌نامه مذکور، روس‌ها تا سقف ۱.۶ میلیارد یورو در ساخت این خط سرمایه‌گذاری خواهند کرد. اما چند ماه بعد، یعنی آبان ۱۴۰۲، خبر رسید روسیه دراین‌باره تعلل کرده است. تیرماه امسال نیز خبرگزاری اسپوتنیک روسیه گزارش داد ضمیر کابولوف، فرستاده ویژه رئیس‌جمهور روسیه در امور افغانستان و مدیر اداره دوم آسیایی وزارت امور خارجه روسیه، به این خبرگزاری خبر داده که توافق‌نامه اجرایی همکاری ایران و روسیه در نهایت تأیید شده است. اما این خبر در ایران تکذیب شد. از بعد این ماجرا و البته با ناتمام‌اندن دولت سیزدهم، اخبار مربوط به این پروژه با کم شد و با ضدونقیض ادامه یافت. بااین‌حال علی ضیایی، رئیس اندیشکده حمل‌ونقل ایران، به «شرق» می‌گوید در دولت چهاردهم امکان به ثمر نشستن این پروژه وجود دارد. او علت را این‌طور توضیح می‌دهد: «دولت قبل از نظر سیاسی و سیاست خارجی نسبت به ارتباط روسیه خیلی بی‌گیرتر بود اما در بحث هماهنگی‌های داخلی خیلی موفق عمل نمی‌کرد. به این معنای که دستگاه‌ها و نهادهای داخلی را به خط‌کندوکاری را به نتیجه نرساند. این دولت برعکس است، یعنی شاید از نظر سیاست خارجی آن تاکید گذشته را در بحث ارتباط با روسیه نداشته باشد و فقط همان پروژه‌هایی که بوده را پیگیری کند و پروژه جدید کلید نزند، ولی در زمینه هماهنگی‌های داخل کشور ممکن است بتواند موفق‌تر ظاهر شود. این دولت یک کار بگردد هم که شاید بتواند بکند که بحث منطقی‌ترکردن توافق ما با روس‌هاست. به این صورت که در قرارداد منافع ایران بیشتر رعایت شود.»

جای خالی ضمانت‌های روسیه در توافق‌نامه

ایس کارشناس حمل‌ونقل و ترانزیت درباره اهمیت پروژه رشت - آستارا توضیح می‌دهد: «در چشم‌انداز ترانزیتی ایران و روسیه حداقل عددی که عنوان شده ۱۵ میلیون تن، عدد متوسطی که بیان شده ۵۰ میلیون تن و اعداد بالاتری هم که مطرح شده ۱۰۰ میلیون تن است (ایس اعداد را روس‌ها داده‌اند). اگر اگر است چنین بازاری داشته باشیم، طبیعتاً باید متناسب با آن لجستیک داشته باشیم. طبیعتاً ما مثلاً با یک خط آهن با ظرفیت پایین نمی‌توانیم چنین بار سنگینی را جذب کنیم. حتی اگر بهره‌وری ضعیف را بهبود ببخشیم هم باز نیاز به یک‌سری خطوط جدید خواهیم داشت. در نتیجه اینکه بخواهیم به زیرساخت فعلی برای چشم‌اندازهای آینده‌مان اکتفا کنیم، خیلی منطقی به نظر نمی‌رسد. درواقع شاید اتصالات فعلی ما به روسیه که از طریق ترکمنستان است نیاز توانمدت ما را پاسخ‌گو باشد یا حتی در میان‌مدت، اما برای چشم‌اندازی که تریسم کرده‌ایم پاسخ‌گو نیست. از زین گزینه‌های جدید اتصال هم باید بررسی کنیم که کجا بهینه‌تر است و ما الاان درحال‌حاضر کجا کجا داریم. از نظر من پاسخ، غرب دریای خزر است. ما در هر صورت لازم داریم از غرب دریای خزر به روسیه متصل شویم، حالا اینکه از چه طریقی از اتصال صورت بگیرد، قابل بحث است». به گفته او، اگر می‌شد راه‌آهن جلفا راه‌اندازی شود همین‌الای ایران از غرب دریای خزر به روسیه وصل می‌شد، اما این راه‌آهن را حدود ۳۰ سال است که ارمنستان و آذربایجان به همدیگر متصل کردند. پیش از آن، ایران از مرز جلفا به کل شبکه شوروی سابق متصل بود. حالا هم اگر بشود این مسیر را راه‌اندازی کنیم بخشی از نیاز غرب دریای خزر مرتفع خواهد شد. اما در شرایطی هستیم که از منظر سیاسی این اتفاق ممکن نیست، پس مجبوریم که خط جدیدی را خودمان احداث بکنیم، هرکدام از این مسیرها در غرب خزر یا شرق خزر یک مجموعه کالای خاصی را هدف قرار می‌دهند؛ بعضی کالای فله، بعضی کامودیتی‌ها و… در سمت غرب دریای خزر نیز گالاهایی مثل غلات، کود شیمیایی و… مورد مبادله است. ضیایی معتقد است از آنجا که حمل‌ونقل برخی کالاها از غرب دریای خزر بسیار به صرفه‌تر است، پس کشور راهی ندارد جز اتصال از غرب دریای خزر به روسیه. او می‌گوید: «در نبود جلفا، پروژه آستارا گزینه منطقی به نظر می‌رسد. البته از نظر من توافق‌نامه اولیه که برای آن بین دو کشور امضا شده اشکالاتی دارد اما این موضوع در نفس پروژه خللی ایجاد نمی‌کند». از نگاه او بیشتر اشکالات و ایرادات فعلی پروژه رشت - آستارا قراردادی است. به این معنا که ایران از منظر قراردادی قوی ظاهر نشده و حالا قرارداد مقداری به طرف منافع روسیه سنگینی می‌کند. به عنوان مثال، کل ریسک مالی پروژه برعهده ایران است. ضیایی توضیح می‌دهد: «ما ضمانت دادیم به پرداخت این پول در قالب فاینانس اما طرف مقابل ضمانتی به ما نداده است در قبال عبور. بار مثال دیگر اینکه از ما ضمانت گرفته شده برای ایجاد ظرفیت آن ۱۵ میلیون تن به سمت جنوب، این موضوع صراحتاً با این لفظ بیان نشده، ولیکن در مفاد قرارداد وجود دارد. اینها موضوعاتی است که نیاز به بازنگری دارد اما فقط اینها نیست. در داخل هم پروژه با مشکلات عدیده‌ای مواجه شد و برخی موارد قانونی رعایت نشد. معاونت حقوقی ریاست‌جمهوری ایرادات زیادی وارد کرده بود و کشمکش‌هایی بین وزارتخانه‌ها هم بود، تا جایی که وزارت مربوطه سعی داشت از طریق دوزدن برخی مقامات این داستان را به نتیجه برساند که دولت ناتمام ماند. حالا دولت جدید می‌تواند یک سری اصلاحاتی در این توافق‌نامه داشته باشد تا توافق‌نامه را به قرارداد تبدیل کند، یعنی اصلاحات ممکن است، اما خود پروژه باید حفظ بشود». این

گزارشی از ۲۴ساله شدن بلاتکلیفی در طرح راه‌آهن رشت - آستارا و تداوم نامشخص بودن وضعیت قراردادهای روسیه برای اجرای این طرح

راه‌آهن سرگردان



کارشناس همچنین توصیه می‌کند که اگر قرار است هزینه پروژه با ایران باشد، این منبع توسط برخی منابع داخلی قابل تأمین است. او ادامه می‌دهد: «حتی تهران نفت هم شاید نتواند در این پروژه خیلی به کار ما بیاید اما از برخی راه‌ها هنوز قابل تأمین است. مثال میزنم: کنسرسیومی از بانک‌ها قبلاً اعلام آمادگی کرده بود برای تأمین مالی ساخت این پروژه. ما می‌توانیم پروژه‌های عمرانی‌ای سووده را خصوصاً آنهایی که سودآوری ارزی دارند از طرق مختلف مالی در داخل تأمین مالی کنیم».

راه‌اندازی قطار رشت - آستارا به مصلحت نیست!

در طرف دیگر اما کارشناسانی هستند که کلیت پروژه رشت - آستارا را فاقد ارزش و اهمیت کافی می‌دانند. از جمله مسعود دانشمند، عضو اتاق بازرگانی و عضو هیئت‌مدیره کانون مؤسسات حمل‌ونقل ایران، که اعتقاد دارد: «رشت - آستارا چندان در ترانزیت ایران تأثیرگذار نیست؛ چون رشت - آستارا باید از جمهوری آذربایجان عبور کند و درواقع با این کار باید سرگردنه ترانزیت را به دست جمهوری آذربایجان بسپاریم؟ در چنین شرایطی جمهوری آذربایجان هروقت بخواهد مسیر قطار را می‌بندد، کمااینکه الاان هم هروقت دلشان می‌خواهد به بهانه‌های واهی مثل آمارگیری یا ترمیم، جاده را می‌بندند». به اعتقاد او وقتی که بندر داریم و با روسیه ارتباط داریم کافی است از بندر ماخاچ کالا یا از بنادر اولیا یا استراخان استفاده کنیم. او ادامه می‌دهد: «از منظر جغرافیایی که به ماجرا نگاه کنید، بار از مسکو می‌آید تا بندر ماخاچ کالا در داغستان، بعد از داغستان عبور می‌کند و می‌رسد به آذربایجان، از آذربایجان هم عبور می‌کند و می‌آید تا آستارا. خب این چه کاری است؟ ما از مبدا می‌توانیم بار را با کشتی به انزلی، کاسپین، امیرآباد، نوشهر یا فریدون‌کنک بیاوریم. کافی است همان چیزی که داریم را احیا کنیم و این برایمان خیلی بهتر است. درواقع ماجرا مثل این می‌ماند که ما بندرعاسر را داریم، بندر امام و جابهار و بوشهر و… را داریم ولی برویم اتحماش کنیم به عراقی‌ها که مثلاً از بندر فاو به راه بدهند. این خنده‌دار است». او نهایتاً تأکید می‌کند که منافع ملی کشور در این است که ما از بنادر خودمان مثل بندر امیرآباد، انزلی، کاسپین، نوشهر و… استفاده کنیم. ضمن اینکه استفاده از بنادر خودمان هزینه انتقال کالا را ازازان‌تر می‌کند، چراکه هزینه حمل دریایی معمولاً چیزی حدود ۲۰ درصد تا نهایتاً ۳۵ تا ۴۰ درصد مسیر جاده‌ای است.



فولاد خوزستان بزرگ‌ترین تأمین‌کننده بازار فولاد میانی ایران

در ۸ ماهه نخست ۱۴۰۳

<p>فروش کل محصولات در رینگ داخلی بورس کلا:</p> <p>حجم تأمین بازار داخلی توسط فولاد خوزستان از طریق بورس کالا:</p> <p>۱,۶۴۸,۳۰۰ تن</p> <p>رشد ۶۳ درصدی تأمین بازار داخلی نسبت به ۸ ماهه نخست ۱۴۰۲</p>	<p>شمش فولادی</p> <p>فولاد خوزستان بزرگ‌ترین تأمین‌کننده بازار شمش فولادی ایران در ۸ ماهه نخست امسال</p> <p>حجم معاملات شمش فولاد خوزستان: ۷۹۱,۰۰۰ تن</p> <p>سهم فولاد خوزستان از بازار شمش فولادی کشور: ۱۶/۹ درصد</p>
<p>آهن اسفنجی</p> <p>حجم معاملات آهن اسفنجی فولاد خوزستان در بورس کالا:</p> <p>۵۲۱,۳۰۰ تن</p> <p>جهش ۱۶۰ درصدی تأمین بازار داخلی آهن اسفنجی توسط فولاد خوزستان</p> <p>سهم شرکت فولاد خوزستان از بازار آهن اسفنجی ایران: ۶/۹ درصد</p> <p>سهم کل گروه فولاد خوزستان از بازار آهن اسفنجی ایران: ۱۹/۶ درصد</p>	<p>تختال</p> <p>حجم معاملات تختال فولاد خوزستان در بورس کالا:</p> <p>۳۳۶,۰۰۰ تن</p> <p>سهم فولاد خوزستان از بازار تختال کشور: ۳۲/۱ درصد</p>

تولید از دست رفته به‌خاطر محدودیت‌های برق: ۷۵۰,۰۰۰ تن

خبر

مولدسازی اموال دولتی به بن بست خورد

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گفت مولدسازی از ابتدا با سیاست‌های نادرست پیش رفت و در عمل شکست خورده است و دولت با این حجم از کسری بودجه عاجز از مولدسازی دارایی‌های خود است.

روح‌الله ایزدخواه، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، در گفت‌وگو با مهر درباره ارزیابی خود از تأثیر مولدسازی اموال و دارایی‌های مزاد دولت در رشد اقتصادی گفت: مولدسازی از ابتدا به صورت غلط و با سیاست‌های نادرست پیش رفت و در عمل شکست خورده است و بدنه اجرایی دولت در تغییر شیوه فروش این اموال با ما همراهی نمی‌کنند.

او با تأکید بر اینکه مولدسازی به شیوه گذشته تا این لحظه شکست خورده است، گفت: آقایان باید از مسیر مجلس به سمت اجرای این تصمیم بروند و مجلس را از آن خط‌نزنند. در خصوصی‌سازی با آن حجم از نظارت، باز هم واگذاری‌های غلط و نادرستی رخ داد. اینکه چطور در مولدسازی، بدون مسیر مشخص قرار است این مسیر پیش برود، برای ما ابهام دارد. این نماینده مجلس شورای اسلامی افزود: ما از ابتدا مخالف این روند بودیم و در مجلس قبل هم آن را اعلام کردیم. نظر من این است که مولدسازی در قالب یک قانون مشخص از مجلس بگذرد. برای مثال، دولت لایحه‌ای در این زمینه ارائه بدهد یا مجلس برای آن طرحی تدوین کند و ما را در منگنه اصل ۱۱۰ قرار ندهند و اجازه ورود مجلس را بدهند. ایزدخواه بیان کرد: این سازوکار موجود به بی‌بست رسیده و پاسخ‌گوی وضعیت مورد انتظار نیست. درحال‌حاضر دولت با این حجم از کسری بودجه عاجز از مولدسازی دارایی‌های خود است و راهکار این است که دولت برای تحقق این امر از مسیر مجلس عبور کند.