

یادداشت

روایت آب و برق

ادامه از صفحه اول

به گفته یکی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی، «کشاورزی با مصرف ۸۰ درصدی آب، بیشترین ضربه را دیده است». استخراج ررمزارزها به‌ویژه بیت‌کوین نیز به یکی از عوامل تشدید ناترازی برق تبدیل شده است. برآوردهای رسمی نشان می‌دهد مزارع ماینینگ مجاز در مجموع حدود ۶۰۰ مگاوات برق مصرف می‌کنند؛ رقمی معادل مصرف برق چند شهر کوچک! با احتساب مزارع غیرمجاز، این رقم می‌تواند به بیش از هزار مگاوات نیز برسد.

تجربه‌کشورهای پیشرفته

تجربه کشورهای پیشرفته در استفاده از نوآوری، به‌ویژه فناوری‌های مبتنی بر اقتصاد چرخه‌ای (Circular Economy)، می‌تواند الگوی مصرف مناسبی برای صنایع ایران باشد. طبق تازه‌ترین گزارش سازمان بین‌المللی (WEF(World Economic Forum)، با این مدل اقتصاد انرژی، می‌توان ۲۰ درصد از هزینه‌های تولید کاست و فرایند بازیافت آب را در مسیر پایدار قرار داد. سنکاپور با سیستم چهارشاخه (Four National Taps) ۱. جمع‌آوری باران از مخازن هفده‌گانه ۲. بازیافت پساب (NEWater) ۳. تصفیه آب شهری و ۴. واردات محدود، بحران آب را مهار کرده است. به گزارش سازمان خدمات عمومی سنکاپور (PUB) با سگسگرهای IoT، نشت آب ۳۰ و مصرف آب صنعتی ۶۰ درصد کاهش یافته است. آلمان نیز در سال گذشته با یک سیاست جامع و بلندپروازانه موسوم به Ener-giewende، بیش از ۵۰ درصد برق مورد نیاز را از منابع تجدیدپذیر پایدار و کم‌کربن تأمین کرده است. شبکه هوشمند زمینس، هدررفت برق را به چهار درصد رساند و سیستم‌های بازیافت آب در کارخانه BMW، مصرف را تا ۴۰ درصد کاهش داد. همچنین استانداردهای ایزو ۱۴۰۰۱ و ۵۰ درصد از مصرف انرژی تصفیه‌خانه‌ها کاست. دانمارک با تولید ۵۶ درصد برق بادی، هزینه تولید را به ۳۰ دلار بر مگاوات‌ساعت رسانده است.
حسگرهای IoT نیز نشت آب را تا ۲۵ درصد کاهش داده و موجب تقویت پایداری صنعتی شده‌اند. ژاپن با ایجاد سیستم‌های هوشمند، مصرف انرژی صنایع را ۱۵ درصد کاهش داده است. فناوری بازیافت آب شرکت میتسوبیشی شیمی‌کال (MCAS)، ۵۰ درصد آب صنعتی را بازچرخانی می‌کند. همچنین سرمایه‌گذاری ۲۰۰ میلیارد دلاری در هیدروژن سبز، وابستگی به سوخت فسیلی را در این کشور کاهش داده است. به باور بسیاری از کارشناسان، با توسعه و گسترش فناوری‌های نوین و سیاست‌گذاری‌های هوشمند، مصرف آب را می‌توان بین ۲۰ تا ۴۰ درصد و وابستگی به شبکه برق را تا ۲۵ درصد کاهش داد. بدون استفاده از تجارب کشورهای پیشرو و اجرای مجموعه‌ای از اصلاحات و برنامه‌های فوری، زیان‌های چند ده میلیارد دلاری و تعطیلی صنایع همچنان تداوم خواهد یافت و آینده‌ای غیرقابل جبران در انتظار است.

فناوری‌های نوین

۱- **دیجیتال‌سازی و هوش مصنوعی:** هوش مصنوعی و دوقلوهای دیجیتال، مصرف آب و برق را متحول کرده است. تازه‌ترین گزارش Deloitte (یکی از چهار مؤسسه بزرگ حسابرسی و مشاوره مدیریتی جهان)، نشان می‌دهد هوش مصنوعی ۲۵ درصد مصرف انرژی در صنایع را کاهش داد. به‌عنوان مثال شرکت BHP یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های معدنی و منابع طبیعی جهان، با استفاده از این فناوری، هزینه‌های بهینه‌سازی انرژی در معادن را ۲۰ درصد پاید آورد.
اتریش از سیستم‌های DSS (سامانه پشتیبان تصمیم‌گیری) و EMPC (کنترل پیش‌بین مدل‌محور انرژی)، برای زمان‌بندی هوشمند پمپاژ آب استفاده می‌کند. با این مدل نیز می‌توان ۲۰ درصد در هزینه‌های انرژی صرفه‌جویی کرد. این سامانه‌ها با تحلیل داده‌های لحظه‌ای مصرف و هزینه انرژی، پمپاژ را به زمان‌هایی با کمترین نرخ مصرف برق منتقل می‌کنند.

۲- **سرمایه‌گذاری در انرژی‌های تجدیدپذیر:** سرمایه‌گذاری در نیروگاه‌های خورشیدی کاهش و بادی، با هدف تأمین ۱۰ درصد برق صنعتی تا ۲۰۳۰، به‌طور قطع ناترازی را شاور می‌دهد. طبق گزارش آژانس بین‌المللی انرژی، تولید برق بادی و خورشیدی در سال ۲۰۲۴ به ۱۲ درصد برق جهانی رسید؛ همچنین با به‌کارگیری باتری‌های لیتیم-یون، پایداری شبکه‌ها ارتقا یافت. به‌عنوان مثال، مدل پروژه‌های خورشیدی هشاور در ژاپن، تا حد زیادی ناترازی را کاهش داده است. در ایران، تنها یک درصد تولید برق با انرژی تجدیدپذیر تأمین می‌شود.

۳- **گسترش فناوری ZLD:** سیستم‌های ZLD (تخلیه صفر مایع) که نوعی فناوری پیشرفته در مدیریت پساب صنعتی است، با هدف حذف کامل تخلیه مایعات آلوده به محیط زیست طراحی شده است. این فناوری با بازیافت ۹۰ درصد پساب صنعتی اروپا در صنایع پتروشیمی و فولاد، وابستگی به منابع جدید آبی را ۲۰ درصد کاهش داد. با حسگرهای IoT نیز می‌توان تا ۳۰ درصد از نشت آب جلوگیری کرد.
۴- **راه‌اندازی سامانه ارزیابی مصرف آب و برق:** نظیر آنچه آلمان از سامانه‌های IoT و داده‌کاوی، برای پیش‌بین مصرف در صنایع استفاده کرد، می‌توان الگوهای مصرف را در ایران شفاف کرد. تکنیک KPI (شاخص‌های کلیدی عملکرد) نیز برای کاهش ۳۰ درصد مصرف آب و برق ضروری است. این شاخص‌ها باید دقیق، قابل اندازه‌گیری، هدفمند و دارای بازه زمانی مشخص باشد.

۵- **اصلاح سیاست‌ها و رویه‌ها:** لغو مجوز چاه‌های غیرمجاز، اصلاح قیمت‌گذاری و تعرفه‌های پله‌ای و تشویق صنایع کم‌آبر، مصرف آب را کاهش می‌دهد. حفر چاه‌های غیرمجاز و اجرای پروژه‌های انتقال آب، مانند طرح کرون در خوزستان، منابع و اکوسیستم را تخریب کرده است. این طرح چنانچهی قرار است آب را از حوضه‌های کارون و دز به مناطق مرکزی ایران انتقال دهد.

۶- **آموزش عمومی:** کمپین‌های رسانه‌ای هدفمند، مانند تجربه موفق سنکاپور در دهه اخیر، نقش مؤثری در تغییر الگوهای مصرف انرژی ایفا کرده‌اند. دولت سنکاپور با استفاده از رسانه‌های سنتی و دیجیتال، آگاهی عمومی درباره اهمیت صرفه‌جویی در مصرف آب و برق را افزایش داد و الگوهای رفتاری شهروندان را به‌صورت پایدار تغییر داد. این کمپین‌ها با ارائه مشوق‌های مالی، نمایش پیام‌های آموزشی خلاقانه و مشارکت نهادهای محلی، به کاهش ملموس مصرف منجر شدند. در ایران نیز، طراحی و اجرای چنین کمپین‌هایی با هدف کاهش مصرف خانگی و صنعتی می‌تواند بخشی از راه‌حل ناترازی انرژی باشد. اگرکناری این اقدامات در گرو تداوم، انسجام پیام‌رسانی و بهره‌گیری از اعتماد عمومی است.

۷- **تأسیس نهاد تنظیم‌گر:** ایجاد سازمان مستقل با سیاست‌گذاری شفاف، به‌منظور کاهش دخالت گروه‌های ذی‌نفع و جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی، بسیار ضروری است. بر اساس آخرین اطلاعات موجود، میزان جذب سرمایه‌گذاری خارجی در بخش آب و برق ایران تا سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵، محدود و فاقد شفافیت کامل بوده است. طبق گزارش رسمی دولت، مجموع سرمایه‌گذاری خارجی مصوب در دولت گذشته (۱۴۰۱ تا اوایل ۱۴۰۴) حدود ۸.۲ میلیارد دلار بوده که حدود ۵.۵ میلیارد دلار آن در بخش انرژی از جمله برق و گاز سرمایه‌گذاری شده. اما آمارهای مستقل سازمان ملل (UNCTAD) نشان می‌دهد سالانه حدود ۱.۵ میلیارد دلار سرمایه خارجی جذب شده که بیشتر به قراردادهای مصوب و نه سرمایه‌گذاری نقدی و عملیاتی مربوط بوده است.

۸- **نوسازی زیرساخت‌ها:** گزارش ۱۴۰۳ مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، از فرسودگی ۷۰ درصدی تجهیزات نیروگاهی ایران حکایت دارد. تلفات ۱۳ درصدی شبکه برق و نبود سامانه‌های هشدار فوری، موجب اختلال در تولید شده است. آلمان با استفاده از شبکه‌های هوشمند، تلفات را به چهار درصد رسانده است. برآوردها نشان می‌دهد برای نوسازی زیرساخت‌های آب و برق ایران به‌ویژه در بخش تأمین، انتقال و توزیع، سرمایه‌گذاری قابل‌توجهی لازم است. در بخش برق برآورد شده، تنها برای رفع کسری حدود ۱۴ تا ۲۶ هزار مگاواپی، حداقل یک میلیارد دلار سرمایه‌گذاری مستقیم در نیروگاه‌ها، توسعه ظرفیت تولید و ارتقای اراندها نیاز است. بر اساس برآوردهای کلان اقتصادی دولت، برای پشتیبانی رشد نظام‌مند اقتصاد کشور تا سال ۲۰۳۱، حدود ۲۰۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در بخش زیرساخت‌ها (شامل آب، برق، حمل‌ونقل و ساخت‌وساز) نیاز است؛ سهم قابل‌توجهی از این منابع باید به نوسازی زیرساخت‌های انرژی و آب اختصاص یابد.

۱- **آقای کاکایی، کمتر از شش ماه از آغاز خصوصی‌سازی نسبی ایران خودرو می‌گذرد.** اما همین زمان کوتاه کافی بوده تا تفاوت معناداری میان مسیر این شرکت و رقیب سنتی‌اش، سایپا شکل بگیرد. امیرحسین کاکایی، عضو هیئت علمی دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت، در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید محدودشدن افت تولید ایران خودرو به تنها سه درصد، آن هم در بجهوحه اجرای قیمت‌گذاری دستوری و فشارهای دولتی، نتیجه سیردن «اختیار و مسئولیت» بیشتر به بدنه مدیریتی این شرکت بوده است؛ عاملی که به گفته او، می‌توانست اگر به‌موقع و کامل اجرا می‌شد، سال‌ها پیش صنعت خودرو را از شرایط کنونی نجات دهد.

ایران خودرو و سایپا، دو بازیگر اصلی صنعت خودرو، هر دو امسال در

الته هنوز زود است که قضاوت کنیم. مدیریت ایران خودرو هنوز شش ماه نشده که به‌طور ظاهری دست بخش خصوصی افتاده و چنین زمانی در مقیاس صنعت خودرو بسیار کوتاه است. قبل از هر چیز باید بگویم که تا اینجا ی کار با مقایسه افت تولید سه درصدی ایران خودرو با افت حدود ۳۰ درصدی گروه سایپا، شاید بتوان براحتی گفت که ایران خودرو خیلی موفق‌تر عمل کرده است. خواننده ناآشنا با وضعیت صنعت خودرو، شاید ایراد بگیرد که افت که موفقیت نیست. اما باید یادآوری کرد که این افت ناشی از عملکرد بد مدیریت این دو خودروساز نبوده است.

در واقع افت تولید خودرو، ناشی از عملکرد غلط قبلی و فعلی در قیمت‌گذاری دستوری و تحمیل زیان انباشته سنگین به این دو خودروساز توسط «دولت» و «بی‌اعتبار»کردن و «خالی‌کردن محتوایی این صنعت» در «زنجیره ارزش آن» و «تخریب زنجیره تأمین» و به «ته دیگ خوردن ذخایر اعتباری» این دو خودروساز بوده است.

البته اتفاقات مهمی هم در همین سه، چهار ماه اول سال مضاف بر روند قبلی رخ داد که باعث افت شدید در سایپا شد. «بی‌برقی و تعطیلی‌های پایانی»، «کمبود شدید ارز و نقدینگی»، «ابهامات در وضعیت مالی شرکت» و همچنین «تعطل وزارت صمت» در اعلام قیمت‌ها چیزی بود که به‌طور معنی‌دار در این چهارماهه اول سال خود را نشان داد و «هزینه‌ها» و «مواع سنگینی» را جلوی تولید این دو خودروساز گذاشت.

در این میان «مدیریت ایران خودرو» چند کار بزرگ انجام داد که توانست تمام این مشکلات سطح تولید را به صورت نسبی ثابت نگه دارد و ظاهراً می‌تواند با مدیریتی که هم‌اکنون کرده است، تا آخر سال، اگر مشکلات جدیدی توسط دولت یا مجلس جلوبشان را نگیرد، تولید را به برنامه برساند.

چه فرقی بین دو مدیریت ایران خودرو و سایپا وجود دارد؟

من دو مدیرعامل را از نزدیکی می‌شناسم و هر دو از کارکنندگان این صنعت هستند. ضمناً تقریباً هر دو کمتر از شش ماه است که سکان را در دست گرفته‌اند. واقعیت این است که در کوتاه‌مدت نمی‌توان فرقی بین دو مدیرعامل و هیئت‌مدیره‌های آنها تشخیص داد.

پس چه چیزی بین این دو فرق دارد که در کوتاه‌مدت این تفاوت معنی‌دار بین دو عملکرد مشاهده شده است؟

تنها دو چیز است و آن «اختیار و مسئولیت» است. «مدیریت بخش خصوصی» به شدت زیر ذره‌بین است و اگر خوب عمل نکند در انتهای سال توسط سهام‌دارانش مواخذه می‌شود. به‌خصوص اگر بخواهد با زیان تولید کند، حتما باید مجوزهای لازم را بگیرد. چراکه در غیر این صورت متهم به خیانت در امانت می‌شود. ازاین‌رو مدیریت جدید ایران خودرو، از ابتدا بر مواضع برحق و قانونی خود و سهام‌دارانی که آنها را انتخاب کردند، پافشاری کرد.

به‌طور مشخص ایران خودرو به‌موقع مدارک و مستندات مورد تأیید مقامات را به مراجع قانونی برای اخذ قیمت‌های جدید در سال جدید ارائه کرد و حتی برای همراهی با مردم و مسئولان دو ماه اول سال را با قیمت‌های سال قبل به فروش ادامه داد و بر اساس روند سنواتی قبلی و تعهدات قبلی به «زیان‌دهی ۱۳ همتی» رسید. اما زمانی که به علت «تعطل و تاخیر سیستم دولتی با عدم پاسخ‌گویی مسئولان» روبه‌رو شد، از طریق قانونی قیمت‌های جدید را در چارچوب قیمت‌گذاری دستوری پیاده کرد و در ادامه توانست با مدیریت درست جریان نقدینگی، «جریان تولید» را هم مدیریت کند و اگر جنگ نمی‌شد، احتمالاً همین سه درصد کاهش تولید هم رخ نمی‌داد.



امیرحسن کاکایی در گفت‌وگویی بی‌پرده از جدال بخش خصوصی با قیمت‌گذاری دستوری می‌گوید

بخش خصوصی خودروسازی را روی ریل می‌اندازد

علی بیرولی: کمتر از شش ماه از آغاز خصوصی‌سازی نسبی ایران خودرو می‌گذرد. اما همین زمان کوتاه کافی بوده تا تفاوت معناداری میان مسیر این شرکت و رقیب سنتی‌اش، سایپا شکل بگیرد. امیرحسین کاکایی، عضو هیئت علمی دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت، در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید محدودشدن افت تولید ایران خودرو به تنها سه درصد، آن هم در بجهوحه اجرای قیمت‌گذاری دستوری و فشارهای دولتی، نتیجه سیردن «اختیار و مسئولیت» بیشتر به بدنه مدیریتی این شرکت بوده است؛ عاملی که به گفته او، می‌توانست اگر به‌موقع و کامل اجرا می‌شد، سال‌ها پیش صنعت خودرو را از شرایط کنونی نجات دهد.

ایران خودرو و سایپا، دو بازیگر اصلی صنعت خودرو، هر دو امسال در

آقای کاکایی، کمتر از شش ماه از آغاز خصوصی‌سازی نسبی ایران خودرو می‌گذرد. اما همین زمان کوتاه کافی بوده تا تفاوت معناداری میان مسیر این شرکت و رقیب سنتی‌اش، سایپا شکل بگیرد. امیرحسین کاکایی، عضو هیئت علمی دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت، در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید محدودشدن افت تولید ایران خودرو به تنها سه درصد، آن هم در بجهوحه اجرای قیمت‌گذاری دستوری و فشارهای دولتی، نتیجه سیردن «اختیار و مسئولیت» بیشتر به بدنه مدیریتی این شرکت بوده است؛ عاملی که به گفته او، می‌توانست اگر به‌موقع و کامل اجرا می‌شد، سال‌ها پیش صنعت خودرو را از شرایط کنونی نجات دهد.

البته هنوز زود است که قضاوت کنیم. مدیریت ایران خودرو هنوز شش ماه نشده که به‌طور ظاهری دست بخش خصوصی افتاده و چنین زمانی در مقیاس صنعت خودرو بسیار کوتاه است. قبل از هر چیز باید بگویم که تا اینجا ی کار با مقایسه افت تولید سه درصدی ایران خودرو با افت حدود ۳۰ درصدی گروه سایپا، شاید بتوان براحتی گفت که ایران خودرو خیلی موفق‌تر عمل کرده است. خواننده ناآشنا با وضعیت صنعت خودرو، شاید ایراد بگیرد که افت که موفقیت نیست. اما باید یادآوری کرد که این افت ناشی از عملکرد بد مدیریت این دو خودروساز نبوده است.

در واقع افت تولید خودرو، ناشی از عملکرد غلط قبلی و فعلی در قیمت‌گذاری دستوری و تحمیل زیان انباشته سنگین به این دو خودروساز توسط «دولت» و «بی‌اعتبار»کردن و «خالی‌کردن محتوایی این صنعت» در «زنجیره ارزش آن» و «تخریب زنجیره تأمین» و به «ته دیگ خوردن ذخایر اعتباری» این دو خودروساز بوده است.

البته اتفاقات مهمی هم در همین سه، چهار ماه اول سال مضاف بر روند قبلی رخ داد که باعث افت شدید در سایپا شد. «بی‌برقی و تعطیلی‌های پایانی»، «کمبود شدید ارز و نقدینگی»، «ابهامات در وضعیت مالی شرکت» و همچنین «تعطل وزارت صمت» در اعلام قیمت‌ها چیزی بود که به‌طور معنی‌دار در این چهارماهه اول سال خود را نشان داد و «هزینه‌ها» و «مواع سنگینی» را جلوی تولید این دو خودروساز گذاشت.

در این میان «مدیریت ایران خودرو» چند کار بزرگ انجام داد که توانست تمام این مشکلات سطح تولید را به صورت نسبی ثابت نگه دارد و ظاهراً می‌تواند با مدیریتی که هم‌اکنون کرده است، تا آخر سال، اگر مشکلات جدیدی توسط دولت یا مجلس جلوبشان را نگیرد، تولید را به برنامه برساند.

چه فرقی بین دو مدیریت ایران خودرو و سایپا وجود دارد؟

من دو مدیرعامل را از نزدیکی می‌شناسم و هر دو از کارکنندگان این صنعت هستند. ضمناً تقریباً هر دو کمتر از شش ماه است که سکان را در دست گرفته‌اند. واقعیت این است که در کوتاه‌مدت نمی‌توان فرقی بین دو مدیرعامل و هیئت‌مدیره‌های آنها تشخیص داد.

پس چه چیزی بین این دو فرق دارد که در کوتاه‌مدت این تفاوت معنی‌دار بین دو عملکرد مشاهده شده است؟

تنها دو چیز است و آن «اختیار و مسئولیت» است. «مدیریت بخش خصوصی» به شدت زیر ذره‌بین است و اگر خوب عمل نکند در انتهای سال توسط سهام‌دارانش مواخذه می‌شود. به‌خصوص اگر بخواهد با زیان تولید کند، حتما باید مجوزهای لازم را بگیرد. چراکه در غیر این صورت متهم به خیانت در امانت می‌شود. ازاین‌رو مدیریت جدید ایران خودرو، از ابتدا بر مواضع برحق و قانونی خود و سهام‌دارانی که آنها را انتخاب کردند، پافشاری کرد.

به‌طور مشخص ایران خودرو به‌موقع مدارک و مستندات مورد تأیید مقامات را به مراجع قانونی برای اخذ قیمت‌های جدید در سال جدید ارائه کرد و حتی برای همراهی با مردم و مسئولان دو ماه اول سال را با قیمت‌های سال قبل به فروش ادامه داد و بر اساس روند سنواتی قبلی و تعهدات قبلی به «زیان‌دهی ۱۳ همتی» رسید. اما زمانی که به علت «تعطل و تاخیر سیستم دولتی با عدم پاسخ‌گویی مسئولان» روبه‌رو شد، از طریق قانونی قیمت‌های جدید را در چارچوب قیمت‌گذاری دستوری پیاده کرد و در ادامه توانست با مدیریت درست جریان نقدینگی، «جریان تولید» را هم مدیریت کند و اگر جنگ نمی‌شد، احتمالاً همین سه درصد کاهش تولید هم رخ نمی‌داد.

به‌طور مشخص ایران خودرو به‌موقع مدارک و مستندات مورد تأیید مقامات را به مراجع قانونی برای اخذ قیمت‌های جدید در سال جدید ارائه کرد و حتی برای همراهی با مردم و مسئولان دو ماه اول سال را با قیمت‌های سال قبل به فروش ادامه داد و بر اساس روند سنواتی قبلی و تعهدات قبلی به «زیان‌دهی ۱۳ همتی» رسید. اما زمانی که به علت «تعطل و تاخیر سیستم دولتی با عدم پاسخ‌گویی مسئولان» روبه‌رو شد، از طریق قانونی قیمت‌های جدید را در چارچوب قیمت‌گذاری دستوری پیاده کرد و در ادامه توانست با مدیریت درست جریان نقدینگی، «جریان تولید» را هم مدیریت کند و اگر جنگ نمی‌شد، احتمالاً همین سه درصد کاهش تولید هم رخ نمی‌داد.



امیرحسن کاکایی در گفت‌وگویی بی‌پرده از جدال بخش خصوصی با قیمت‌گذاری دستوری می‌گوید

بخش خصوصی خودروسازی را روی ریل می‌اندازد

علی بیرولی: کمتر از شش ماه از آغاز خصوصی‌سازی نسبی ایران خودرو می‌گذرد. اما همین زمان کوتاه کافی بوده تا تفاوت معناداری میان مسیر این شرکت و رقیب سنتی‌اش، سایپا شکل بگیرد. امیرحسین کاکایی، عضو هیئت علمی دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت، در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید محدودشدن افت تولید ایران خودرو به تنها سه درصد، آن هم در بجهوحه اجرای قیمت‌گذاری دستوری و فشارهای دولتی، نتیجه سیردن «اختیار و مسئولیت» بیشتر به بدنه مدیریتی این شرکت بوده است؛ عاملی که به گفته او، می‌توانست اگر به‌موقع و کامل اجرا می‌شد، سال‌ها پیش صنعت خودرو را از شرایط کنونی نجات دهد.

فضایی آغاز به کار کردند که آسمان آن با ابرهای کمبود نقدینگی، بی‌برقی، نوسان ارز و «ابهام دائمی» در قیمت‌ها پوشیده بود. هر دو مدیرعامل تازه‌کارند و هر دو قدم به یک میدان مین گذاشته‌اند. اما یک تفاوت بزرگ رخ داد: ایران خودرو، به عنوان یک شرکت با ساختار تازه خصوصی‌شده ایستاد. ایستاد تا قیمت را با استناد به قانون و مستندات رسمی، نه با دستور غیرمحاسباتی، تعیین کند. ایستاد تا بخش خصوصی را از همان روزهای نخست، در جایگاه مسئول اما مختار معرفی کند. سایپا اما به دلیل «دولتی‌بودن هیئت‌مدیره»، زیر بار همان فرمول‌های دستکاری‌شده رفت. و نتیجه؟ یکی با کاهش سده‌درصدی از توفان عبور کرد، دیگری در ۳۰ درصد افت گرفتار شد.

آقای کاکایی، کمتر از شش ماه از آغاز خصوصی‌سازی نسبی ایران خودرو می‌گذرد. اما همین زمان کوتاه کافی بوده تا تفاوت معناداری میان مسیر این شرکت و رقیب سنتی‌اش، سایپا شکل بگیرد. امیرحسین کاکایی، عضو هیئت علمی دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت، در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید محدودشدن افت تولید ایران خودرو به تنها سه درصد، آن هم در بجهوحه اجرای قیمت‌گذاری دستوری و فشارهای دولتی، نتیجه سیردن «اختیار و مسئولیت» بیشتر به بدنه مدیریتی این شرکت بوده است؛ عاملی که به گفته او، می‌توانست اگر به‌موقع و کامل اجرا می‌شد، سال‌ها پیش صنعت خودرو را از شرایط کنونی نجات دهد.

البته هنوز زود است که قضاوت کنیم. مدیریت ایران خودرو هنوز شش ماه نشده که به‌طور ظاهری دست بخش خصوصی افتاده و چنین زمانی در مقیاس صنعت خودرو بسیار کوتاه است. قبل از هر چیز باید بگویم که تا اینجا ی کار با مقایسه افت تولید سه درصدی ایران خودرو با افت حدود ۳۰ درصدی گروه سایپا، شاید بتوان براحتی گفت که ایران خودرو خیلی موفق‌تر عمل کرده است. خواننده ناآشنا با وضعیت صنعت خودرو، شاید ایراد بگیرد که افت که موفقیت نیست. اما باید یادآوری کرد که این افت ناشی از عملکرد بد مدیریت این دو خودروساز نبوده است.

در واقع افت تولید خودرو، ناشی از عملکرد غلط قبلی و فعلی در قیمت‌گذاری دستوری و تحمیل زیان انباشته سنگین به این دو خودروساز توسط «دولت» و «بی‌اعتبار»کردن و «خالی‌کردن محتوایی این صنعت» در «زنجیره ارزش آن» و «تخریب زنجیره تأمین» و به «ته دیگ خوردن ذخایر اعتباری» این دو خودروساز بوده است.

البته اتفاقات مهمی هم در همین سه، چهار ماه اول سال مضاف بر روند قبلی رخ داد که باعث افت شدید در سایپا شد. «بی‌برقی و تعطیلی‌های پایانی»، «کمبود شدید ارز و نقدینگی»، «ابهامات در وضعیت مالی شرکت» و همچنین «تعطل وزارت صمت» در اعلام قیمت‌ها چیزی بود که به‌طور معنی‌دار در این چهارماهه اول سال خود را نشان داد و «هزینه‌ها» و «مواع سنگینی» را جلوی تولید این دو خودروساز گذاشت.

در این میان «مدیریت ایران خودرو» چند کار بزرگ انجام داد که توانست تمام این مشکلات سطح تولید را به صورت نسبی ثابت نگه دارد و ظاهراً می‌تواند با مدیریتی که هم‌اکنون کرده است، تا آخر سال، اگر مشکلات جدیدی توسط دولت یا مجلس جلوبشان را نگیرد، تولید را به برنامه برساند.

ایران خودرو و سایپا، دو بازیگر اصلی صنعت خودرو، هر دو امسال در

خبر

ریزش قیمت نفت

قیمت نفت در معاملات جمعه بازار جهانی که معامله‌گران منتظر دیدار میان رؤسای جمهور آمریکا و روسیه طی روزهای آتی بودند، تغییر چندانی نداشت، اما تحت تأثیر دورنمای آسیب اقتصادی تعرفه‌های واشنگتن، شدیدترین کاهش هفتگی در بیش از یک ماه گذشته را تجربه کرد.

به گزارش ایسنا، بهای معاملات آتی نفت برنت با ۱۶ سنت معادل ۰.۲ درصد افزایش، در ۶۶ دلار و ۵۹ سنت در هر بشکه بسته شد. بهای معاملات آتی وست‌تگزاس اینترمدیت آمریکا تغییر چندانی نداشت و در ۶۳ دلار و ۸۸ سنت در هر بشکه ایستاد. نفت برنت برای کل هفته، ۴.۴ درصد و شاخص نفت آمریکا، ۵.۱ درصد کاهش ثبت کرد.

نفت خام آمریکا در ابتدای معاملات جمعه در واکنش به گزارش بلومبرگ از تمایل واشنگتن و مسکو برای رسیدن به توافق برای توقف جنگ در اوکراین، بیش از یک درصد سقوط کرده بود. این پایگاه گزارش داده بود مقامات آمریکایی و روسی، در تلاش برای رسیدن به توافقی درباره مناطق تصرف‌شده در طول جنگ هستند تا دیداری را میان دونالد ترامپ و ولادیمیر پوتین، رؤسای جمهور آمریکا و روسیه تا هفته آینده، برنامه‌ریزی کنند.

این دیدار احتمالی، انتظارات برای یک پایان دیپلماتیک برای جنگ در اوکراین و کاهش تحریم‌ها علیه روسیه را تقویت کرد. ترامپ هفته گذشته برای افزایش فشار بر مسکو، تهدید کرد اگر در سه خريد نفت روسيه ادامه دهد، تعرفه‌های وارداتی روی کالاهای هندی را افزایش خواهد داد. همچنین رئیس‌جمهور آمریکا اعلام کرد چین که بزرگ‌ترین خریدار نفت روسیه است، ممکن است هدف تعرفه‌ای مشابه وضع‌شده روی کالاهای هندی قرار گیرد. تعداد دکل‌های نفتی آمریکا که شاخصی از عرضه در ماه‌های آینده است، هفته گذشته با یک حلقه افزایش، به ۴۱۱ دکل رسید.

جوابیه

جزئیات سهم بیمه پایه و یارانه ارزی داروها

سازمان بیمه سلامت ایران در گزارشی جزئیات سهم بیمه پایه و یارانه ارزی داروها را تشریح کرد. در پی انتشار مطلبی در روزنامه شرق تحت عنوان «بیماران در منگنه اقتصاد ناکارآمد»، مرکز امور مشتریان و اطلاع‌رسانی سازمان بیمه سلامت ایران، با هدف شفاف‌سازی عملکرد بیمه‌شدگان، اقدام به تهیه گزارشی درباره جزئیات سهم بیمه پایه و یارانه ارزی داروها کرده که شرح آن در ادامه می‌آید:

بر اساس این گزارش قیمت پایه و مبلغ یارانه ارزی داروها، براساس ابلاغیه‌های سازمان غذا و دارو و شورای عالی بیمه سلامت به سازمان‌های بیمه‌گر پایه، در سامانه‌های الکترونیک سازمان اعمال گردیده و مبنای محاسبه قرار می‌گیرند.

سهم بیمه پایه درخصوص داروها، بر مبنای مصوبات سالیانه هیئت وزیران و کتاب فهرست خدمات بیمه‌های سلامت -ابلاغی دبیرخانه شورای عالی بیمه سلامت- مبنای عملکرد و محاسبات قرار دارند.

شایان ذکر است در راستای حمایت بیشتر از بیمه‌شدگان، پوشش سهم مازاد داروهای در تعهد بیمه پایه و نیز پوشش داروهای غیربیمه‌ای بیماران خاص، مزمن و صعب‌العلاج؛ مبتنی بر مفاد اساسنامه ابلاغی صندوق - مصوب هیئت وزیران و بر پایه ضوابط، در قالب بسته خدمتی صندوق صعب‌العلاج بر اساس ابلاغ از سوی معاونت درمان وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، صورت می‌پذیرد.

شایان ذکر است پاسخ‌گویی موارد مرتبط با کیفیت داروها، در حیطه وظایف و اختیارات این سازمان قرار نداشته و در صلاحیت مراجع تخصصی دارویی است.