رحیمی‌جهان‌آبادی، نماینده مجلس:

همه کمک کنیم فضای اعتراضات از سیکل خشونت خارج شود

ایلنا: عضو کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس گفت: نیاز داریم هم گفتمان مردم را به سمت گفتمان اصلاح‌طلبانه در چارچوب قوانین سوق دهیم و هم نظام را تشویق و ترغیب کنیم که پاسخی که به مردم می‌دهد، پاسخ درخور و در شأنی باشد.

جلیل رحیمی‌جهان‌آبادی درباره «لزوم مدیریت چرخه خشونت در کشور و همچنین نظارت بر مسئله لباس‌شخصی‌ها که می‌تواند زمینه‌ساز سوءاستفاده از جانب سودجویان به نام نیروهای امنیتی شود»، گفت: واقعیت امر این است که کشور در شرایط خاص و حساسی قرار دارد. به نظر من، در شرایط فعلی کشور نیاز داریم که هم از سوی حاکمیت، هم از سوی مردمی که معترض هستند و هم مردمی که حامی نظام هستند، بیان، کردار و رفتارهای خودمان را مقداری با عقلانیت بیشتر، با نگاه به منافع و امنیت کشور انتخاب کنیم.

وی ادامه داد: اصلاح امور برای هر نظام سیاسی، اجتماعی، اداری و فرهنگی به نظر من یک ضرورت است. شما می‌بینید هر نرم‌افزاری که تولید می‌شود، بعد از مدت‌زمانی (که در گذشته چند سال بود و الان به چند ماه رسیده)، نیاز به به‌روزرسانی دارد.

عضو مجمع نمایندگان استان سیستان‌وبلوچستان همچنین خاطرنشان کرد: خشونت در بیان و طرح مطالبات و درخواست اصلاح در امور می‌تواند یکی از عوامل انحراف از مسیر اصلی باشد. چنانچه شما خشونت را در جامعه ترویج کنید، نه‌تنها امور اصلاح نمی‌شود بلکه بدتر به سمت تنگ‌نظری، بسته‌شدن فضا و تعصبات بیشتر سوق پیدا می‌کند. از سوی دیگر، اگر حکومت هم در مقابل هر اعتراض و خواسته‌ای خشونت به خرج دهد، نه‌تنها فضا را آرام نخواهد کرد بلکه زمینه اعتراض بیشتر را فراهم می‌کند. در پاسخ به هر خواسته مردم، در پاسخ به تقاضای رفع مشکلات فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی نمی‌شود با خشونت رفتار کرد.

وی ادامه داد: این خشونتی که ترویج می‌شود از یک طرف به مأموران امنیت و به کسانی که حافظ امنیت کشور هستند آسیب می‌زند و جان آنها را به خطر می‌اندازد، آنها فرزند این آب و خاک هستند و از سوی دیگر خشونت‌هایی که ما شاهدیم علیه مردم اتفاق می‌افتد نیز پذیرفتنی نیست.

نماینده تربت‌جام و تایباد افزود: به‌هرحال این آسیبی که به مردم می‌رسد، چه مردم معترض باشند و چه مردم منتقد، آسیب‌زدن و رفتارهای خشونت‌آمیز با آنها، سیکل خشونت را تشدید می‌کند. همه کمک کنیم فضای اعتراضات از سیکل خشونت خارج شود. عضو کمیسیون امنیت ملی مجلس تصریح کرد: باور من بر این است که نخبگان کشور، افراد ذی‌نفوذ و مسئولان باید کمک کنند فضا را آرام کنیم تا هم حرف مردم شنیده شود، هم نظام خواسته‌ها و مطالبات مرم را تعقیب کند و هم اینکه حافظان امنیت و مردم را از مقابله با هم دور کنیم؛ حتی مخالفان و موافقان را چون در برخی از تجمعات و حوادث در بعضی از دانشگاه‌ها برخورد میان دانشجویانی که موافق و مخالف بودند، رخ می‌داد. من فکر می‌کنم فضای کشور و جامعه را باید به سمت آرامش بیشتر سوق دهیم تا اینکه از این مرحله عبور کنیم.

رحیمی‌جهان‌آبادی در رابطه با مسئله لباس‌شخصی‌ها و اینکه برخی سودجویان از چنین فضایی سوءاستفاده می‌کنند، ابراز کرد: این ضعف سیستم امنیتی و انتظامی کشور است که افرادی بدون اینکه منتسب به جایی باشند و از نظر قانونی مشخص باشد که اختیار دارند یا ندارند، در این مسائل و مداخلات حضور داشته باشند. من فکر می‌کنم هم وزیر کشور به‌عنوان رئیس شورای امنیت کشور و هم فرماندهی انتظامی کشور باید پاسخ‌گو باشند که این افراد چه کسانی هستند و چرا این رفتارها را انجام می‌دهند. اگر نیروی پلیس هستند، چرا این کارها را می‌کنند و اگر نیستند متعلق به کجا هستند و چرا پلیس با آنها برخورد نمی‌کند. اینها نکاتی است که مردم هم درباره آن سؤال دارند.

وی همچنین با تأکید بر آگاهی مردم برای جلوگیری از سوءاستفاده‌ها و سودجویی‌ها تصریح کرد: مردم هم باید واقعیت امر را بپذیرند که وقتی کشور دچار بی‌نظمی، اغتشاش و آشوب می‌شود، هرکسی ممکن است از این وضعیت سوءاستفاده کند. مردم هم باید به آرام‌شدن فضا کمک کنند و جلوی سوءاستفاده دشمن و گروه‌های خشن نظامی و کسانی را که دنبال این شرایط هستند تا به امنیت کشور آسیب بزنند، بگیرند و سعی کنند اعتراضات خود را در چارچوب آرام‌تر، اصلاح‌خواهانه‌تر و با دوری از تنش و چالش دنبال کنند. من فکر می‌کنم ترویج خشونت از هر دو طرف کار درستی نیست و پذیرفته‌شده نیز نیست.

تبصره ۱۴ در بن‌بست منابع

محمد ابراهیمی
کارشناس صنایع پایین‌دستی نفت

نیمه دوم سال در سنوات اخیر همواره موعد بسیاری از تصمیم‌های مهم اقتصادی در کشور بوده است؛ از اجرای قانون موسوم به هدفمندسازی یارانه‌ها تا افزایش قیمت حامل‌های انرژی و نوسانات خواسته یا ناخواسته بازار ارز.

اما پاییز و زمستان سال ۱۴۰۱ را باید یکی از حساس‌ترین ادواری دانست که تاریخ اقتصاد کشور به خود دیده است. شرایط متلاطم بازارها، وابستگی بخش درخورتوجهی از جامعه به انواع یارانه و کمک‌های دولتی در کنار تغییرات سیاسی و اقتصادی جهانی منجر شده که فشار بر دولت برای مدیریت منابع به اوج برسد. همین موقعیت دشوار رئیس سازمان برنامه‌وبودجه را ناگزیر کرد در اظهارنظری کم‌سابقه، به‌شدت به دستکاری مجلس شورای اسلامی در ارقام گنجانده‌شده در تبصره ۱۴ قانون بودجه سال ۱۴۰۱ تاخته و مجلس را متهم به پیش‌بینی منابع غیرواقعی ناشی از فروش داخلی گاز و به‌ویژه فراورده‌های نفتی صادراتی کند. اشاره اظهارات این مقام مسئول به تغییر قابل‌ملاحظه و غیرواقع‌بینانه‌ای است که توسط مجلس در لایحه پیشنهادی دولت اعمال و منابع ۴۷۰ هزار میلیاردتومانی تبصره ۱۴ را با افزایش غیرمتعارف، معادل ۶۳۷ هزار میلیارد تومان مصوب و ابلاغ و در مقابل تعهداتی غیرقابل چشم‌پوشی را به دولت تحمیل کرد. فارغ از اینکه فصل بودجه‌ریزی به‌طور طبیعی زمان برخی چانه‌زنی‌ها بودجه‌ای است، این را که چرا رئیس سازمان برنامه‌وبودجه کشور پس از گذشت هفت‌ماه از مقطع اجرای قانون به آن تاخت، می‌توان از دو بُعد رقابت‌های «سیاسی» و ملاحظات «اقتصادی» مرکز توجه قرار داد.

از نقطه‌نظر سیاسی، به نظر می‌رسد ماه‌عسل و عمر دوره همراهی بی‌چون‌وچرای مجلس و دولت به پایان رسیده و مجلس شورای اسلامی با سعی در القای عزم خود بر تغییر برخی مواضع و اقدامات تلاش می‌کند تا به مدیریت فضای اجتماعی به نفع خود پرداخته و همسویی مطلق با دولت را (که آسیب‌زا نیز به نظر می‌رسد) تعدیل کند. این مشی جدید (که قبلا در قالب گلایه از دولت بابت محقق‌نشدن بودجه مصوب طرح‌های تولید و اشتغال‌زایی مطرح شده بود) در جلسه منعقده اواخر مهرماه مجلس با حضور وزیر نفت نمود بیشتری پیدا کرد و رئیس مجلس ضمن انتقاد تند از دولت، درخواست وزیر نفت برای تأمین منابع مالی جهت رفع ناترازی تولید/مصرف گاز طبیعی را مصداق دست گدایی درازکردن (به سایر منابع و مراجع) دانست. اما درباره انتقاد رئیس سازمان برنامه و بودجه بابت تعدیل غیرعملیاتی ارقام تبصره ۱۴؛ با توجه به در دست تهیه و تدوین بودن لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور توسط دولت، نقد فنی و کارشناسی سازمان برنامه‌وبودجه به ارقام درج‌شده از سوی مجلس در جدول منابع و مصارف این تبصره را می‌توان غالب بر جنبه سیاسی آن دانست.

بررسی ارقام تبصره ۱۴ در سال جاری نشان می‌دهد که از مجموع ۶۳۷ هزار میلیارد تومان بودجه این بند، بالغ بر ۱۲ درصد آن از محل فروش داخلی انواع فراورده‌های نفتی و ۵۱ درصد از محل صادرات فراورده‌های نفتی و الباقی نیز از سایر منابع مصوب‌شده است که به قول رئیس سازمان برنامه‌وبودجه، مبلغ مصوب (با توجه به سهم ۶۳درصدی فراورده‌های نفتی) بدون اعمال «افزایش قیمت انرژی» یا «افزایش تولید» قابل تحقق نیست.

جدای از مقایسه بودجه و میزان عملکرد سال ۱۴۰۰ با بودجه و میزان تحقق درآمد سال ۱۴۰۱، آنچه حساسیت بیشتر دولت در تأمین منابع خود را در این روزها برانگیخته، همانا واقعیت «کمبود گاز» است که کشور در فصول سرد سال با آن مواجه می‌شود. این کمبود در نیمه سرد سال‌های اخیر باعث شده تا میزان درخورتوجهی از فراورده‌هایی که ظرفیت صادرات آن مهیاست، به مخازن نیروگاه‌های کشور سرازیر و جایگزین گازی شود که در سایر فصول چرخه تولید برق را در کشور به جریان می‌اندازد. به همین دلیل است که به‌طورمنطقی معمولا عمده درآمد دولت از صادرات فراورده‌های نفتی (که بیش از نیمی از منابع تبصره ۱۴ قانون بودجه سال ۱۴۰۱ را تشکیل می‌دهد) در شش‌ماهه نخست محقق شده و سیر درآمدزایی کشور از این محل در فصول سرد با کاهشی معنادار مواجه می‌شود.

این محدودیت‌ها و معضلات درحالی است که بخشی از درآمدهای غیرواقعی مصوب از محل صادرات فراورده‌های نفتی، مطابق سرفصل‌های تعریف‌شده ذیل تبصره ۱۴ و نیز تبصره ۱۸ باید صرف طرح‌های بهینه‌سازی مصرف انرژی، حمایت از طرح‌های توسعه‌ای ظرفیت تولید فراورده‌های نفتی و سایر طرح‌های جدید سرمایه‌گذاری در حوزه گاز و برنامه‌های مرتبط با تولید و اشتغال‌زایی شود. طرح‌هایی که اگرچه بسیار بااهمیت هستند اما غیرقابل تحقق‌بودن منابع گنجانده‌شده باعث می‌شود مدیریت اجرائی کشور اولویت هزینه‌کرد را معطوف به بخش‌هایی کند که جنبه جاری داشته و حوزه امنیت داخلی را تحت‌الشعاع قرار می‌دهند. اگر به دشواری عبور از این موقعیت، محدودشدن امکان صادرات نفت خام و میعانات گازی به دلایلی مثل ارزان‌فروشی نفت روسیه و سایر مؤلفه‌های مؤثر را نیز بیفزاییم آن‌گاه به چرایی نامه‌نگاری اخیر رئیس‌جمهور برای اخذ مجوز برداشت ۲۰درصدی از سهم صندوق توسعه ملی پی خواهیم برد. البته دولت مدعی شده است مجوز اخذشده در این مورد خاص صرف هزینه‌های جاری نخواهد شد. باید اذعان کرد که تأمین منابع برای دولت در این شرایط به امری حیاتی تبدیل شده و از آنجایی که قسمتی از مصارف حساس (مانند هزینه برخی شرکت‌های دولتی، یارانه نقدی و معیشتی، پرداخت‌های مربوط به مددجویان کمیته امداد، سازمان بهزیستی، هزینه‌های مرتبط با بیمه درمانی و سلامت، مابه‌التفاوت نرخ کالاهای اساسی و دارو، خرید تضمینی گندم و امثال آنها) از محل منابع غیرقابل‌تحقق ذیل تبصره ۱۴ در نظر گرفته شده، بنابراین به نظر می‌رسد ناکارآمدی بودجه‌ریزی در سال گذشته که منجر به کسری شدید بودجه سال ۱۴۰۱ شده است، در کنار وعده‌هایی مانند ترمیم حقوق کارکنان دولت، روزهای دشوارتری را برای دولت و مردم رقم خواهد زد. بر همین اساس، امروز و هم‌زمان با فصل بودجه‌ریزی برای سال ۱۴۰۲ لازم است تا تمهیداتی اتخاذ شود که فشار ناشی از بحران کسری بودجه به سال آینده منتقل نشده و اثرات تورمی متعاقب سیاست‌های رایج داخلی به‌منظور جبران کسری بودجه، بیش از پیش به جسم نحیف اقتصاد کشور و جامعه صدمه وارد نکند.

پلیس راهور دوباره نوک تیز پیکان انتقاد را به سمت صنعت خودروسازی گرفت

دست‌انداز خودروسازان

شرق: بهمن‌ماه سال گذشته رضا فاطمی‌امین، وزیر صمت، وعده داد که در سال ۱۴۰۱ هزینه تمام‌شده انواع خودرو ۱۵ درصد کاهش خواهد داشت. او گفته بود: «سال آینده هر چقدر تورم وجود داشته باشد، خودرو نه‌تنها بیش از تورم و اندازه تورم افزایش قیمت نخواهد داشت؛ بلکه ۱۵ درصد زیر تورم افزایش دارد و حتی در برخی از خودروها این افزایش قیمت، کمتر هم می‌شود». اما حالا نه‌تنها قیمت خودرو به روند صعودی خود ادامه داده که خودروسازان در نیمه اول امسال زیان انباشته‌ای بالغ بر ۷۹ هزار میلیارد تومان بر جای گذاشته است.

وعده عجیب وزیر صمت برای قیمت خودرو

بهمن سال گذشته رضا فاطمی‌امین، وزیر صمت، وعده داده بود که قیمت تمام‌شده خودرو در سال ۱۴۰۱ حدود ۱۵ درصد کاهش خواهد داشت. وزیر صمت همچنین وعده داده بود که سال ۱۴۰۱با افزایش تولید خودرو، یک‌میلیون‌و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید می‌شود. او حتی اذعان کرده بود که تولید تا جایی افزایش می‌یابد که نگرانیم در نیمه دوم سال آینده حتی با کمبود تقاضا مواجه شویم. با این حال تاکنون که بیش از نیمی از سال گذشته، آمارها نشان می‌دهد که سه شرکت ایران‌خودرو، سایپا و پارس‌خودرو که بخش عمده خودروهای سواری در ایران را تولید می‌کنند، در طول پنج ماه از سال ۳۸۸هزارو ۴۴۰ دستگاه خودرو تولید کرده‌اند. درحالی‌که اگر طبق گفته خود مقامات وزارت صنعت حجم تقاضا برای خرید خودرو در طول یک سال رقمی معادل ۱.۵میلیون دستگاه باشد و براساس آمار سال گذشته نیز تیراژ تولید خودروهای سواری در کشور فقط ۸۵۰ هزار دستگاه باشد؛ برای متعادل‌شدن روند عرضه و تقاضا، حداقل تعداد خودروهای تولیدی از سوی خودروسازان باید ۶۵۰ هزار دستگاه در سال جاری افزایش می‌یافت. در واقع برای اینکه شرکت‌های خودروسازی بتوانند به هدف‌گذاری انجام‌شده برسند، باید ماهانه ۱۲۵ هزار دستگاه خودرو تولید کنند تا فقط هدف‌گذاری انجام‌شده وزارت صنعت و نه وعده وزیر، محقق شود. بااین‌حال آمارها بیانگر آن است که حتی همین هدف هم محقق نخواهد شد.

وعده فاطمی توخالی از آب درآمد

همچنین بررسی آخرین وضعیت صورت‌های مالی خودروسازان، مربوط به نیمه نخست سال جاری، بیانگر این است که وعده وزیر مبنی بر کاهش زیان هم پوشالی بوده؛ طبق گزارش‌های ارائه‌شده تا نیمه اول امسال زیان انباشته سه شرکت مادر خودروساز به ۷۹هزارو ۱۱۰ میلیارد تومان رسیده است. درواقع رقم زیان نسبت به سال گذشته ۲۹ درصد افزایش داشته است. ضمن اینکه همان‌طور که گفته شد، این رقم تنها حاصل یک گزارش غیرتلفیقی بوده و فقط به سه شرکت ایران‌خودرو، سایپا و پارس‌خودرو مربوط می‌شود و شرکت‌های زیرمجموعه را لحاظ نکرده است. بنابراین احتمالا گفته برخی مسئولان دولتی، ازجمله حسین قربان‌زاده رئیس سازمان خصوصی‌سازی، مبنی بر اینکه زیان مجموع خودروسازان به حدود ۱۵۰ هزار میلیارد تومان رسیده، دور از ذهن نباشد. به‌خصوص با توجه به اینکه قطعه‌سازان نیز این رقم را حدود ۱۲۰ هزار میلیارد تومان عنوان می‌کنند، نه ۷۹.۱ هزار میلیارد تومان.

تا خودروسازها زیان می‌دهند، کیفیت همین است

در کنار تمام اینها، انتقادات نسبت به کیفیت نامناسب این خودروها هم هر روز دامنه و شدت بیشتری پیدا می‌کند، تا جایی که جانشین رئیس پلیس راهور فراجا ضمن انتقاد تند از خودروسازان به‌تازگی به‌صراحت گفته: «نمی‌توانیم به بهانه حمایت از تولید داخل، نسبت به جان انسان‌ها بی‌تفاوت باشیم. اگر پلیس ایران، از کیفیت تولیدات خودروسازان انتقاد نکند، پلیس از کره مریخ بیاید و بگوید کیفیت خودروهای شما ضعیف است و به وسیله آنها، جان انسان‌ها را به خطر انداخته‌اید؟!». احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان ایران، در گفت‌وگو با «شرق» به انتقادات نسبت به کیفیت خودروهای ایرانی این‌طور پاسخ می‌دهد: درحال‌حاضر که ایران‌خودرو و سایپا درحال زیان هستند، کیفیت خوبی هم ارائه نمی‌دهند. ۸۶ درصد خودرو قطعه است. وقتی قطعات من مشکل دارد، نمی‌توام به قطعه‌ساز انتقاد کنم؛ چون به او بدهکارم. ما به همه قطعه‌سازها بدهکاریم. قطعه‌ساز باید سود به دست بیاورد که بتواند ماشین‌آلاتش را نو کند. تا وقتی با ماشین‌آلات قدیمی تولید می‌کنیم، کیفیت خودروی‌مان هم طبیعتا همین است. او می‌گوید: تا زمانی که قیمت‌ها دستوری است، نمی‌توان روی کیفیت کار کرد. هیئت‌مدیره‌ای که سود می‌کند، روی کیفیت هم کار می‌کند؛ اما وقتی در حال زیان‌دادن است، طبیعتا دستش به تعریف پروژه برای بهبود کیفیت نمی‌رود.

هر ۲ وعده وزیر محقق شده!

نعمت‌بخش همچنین با تکذیب وعده کاهش ۱۵درصدی قیمت خودرو از سوی فاطمی‌امین، می‌گوید: برخی به اشتباه افتادند؛ آقای فاطمی‌امین نگفتند قیمت فروش خودرو کاهش پیدا می‌کند، گفتند قیمت تمام‌شده خودرو را کاهش می‌دهیم و اینها با هم فرق دارند. او توضیح می‌دهد: حتی با قیمت‌های فعلی هم خودروسازها در حال زیان هستند و این زیان در صورت مالی منتشرشده شرکت‌ها پیداست. وزیر از شرکت‌ها خواستند در هزینه‌های‌شان مدیریت صورت بگیرد تا هزینه تمام‌شده و نهایتا سطح زیان پایین بیاید. خودروسازها هم در این کار موفق عمل کردند. آنها با پروژه‌های مختلف سعی کردند زیان‌شان را کاهش دهند؛ البته همچنان زیان‌ده هستند. نعمت‌بخش می‌افزاید: درباره تولید هم سیاست وزیر این بود که خودروی ناقص تولید نشود؛ چون قبل از آمدن ایشان خودروهای ناقص هم جزء آمار تولید محسوب می‌شد. در مجموع بخواهید حساب کنید، با تکمیل خودروهای ناقص سابق و خودروهای تولیدی، آمار از سال گذشته بیشتر هم شده است. به نظر من هر دو وعده آقای فاطمی‌امین محقق شده‌اند.

تقاضای دوباره خودروسازان برای دریافت وام‌های کلان

دبیر انجمن خودروسازان زیان گسترده خودروسازان را ناشی از قیمت‌گذاری دستوری در این صنعت می‌داند و می‌گوید: ما هم مثل عموم مردم به این میزان زیان انباشته معترضیم و بارها به دولت و خود آقای فاطمی‌امین گفته‌ایم که سرکوب قیمت‌ها حاصلی جز این ندارد. نمی‌شود که مؤلفه‌های یک صنعت همه آزاد باشند؛ ازجمله ورق فولادی، مواد شیمیایی و... که همگی در بورس حضور دارند؛ اما قیمت در خود صنعت دستوری باشد. ۷۰ درصد قیمت خودرو مواد اولیه است؛ ولی افزایش قیمت خودرو و افزایش قیمت مواد اولیه اصلا قابل مقایسه نیست. در یک مقطع چندساله فولاد دوهزارو ۷۰۰ درصد افزایش قیمت داشته و خودرو ۶۰۰ درصد! او ادامه می‌دهد: آقای وزیر سال گذشته با زحمت ۱۸ درصد افزایش قیمت به خودرو دادند که دیدید چقدر به ایشان حمله شد و مورد استیضاح قرار گرفت. از همان سال پیش تاکنون افزایش قیمتی روی نرخ کارخانه شاهد نبوده‌ایم. اکنون مثلا یک پژو پارس را کارخانه ۱۷۰ میلیون تومان می‌فروشد؛ درحالی‌که خود این پژو برای کارخانه ۲۳۰ میلیون تومان درمی‌آید. در بازار هم ۳۸۰ میلیون تومان به فروش می‌رسد. با همین منطق در آخرین فروش ایران‌خودرو بیش از پنج میلیون نفر ثبت‌نام کردند که ۸۰ تا ۸۵ درصدشان تقاضای کاذب و توزیع رانت بود.

۱۰۰ هزار میلیارد توزیع رانت در یک سال

نعمت‌بخش عنوان می‌کند که دو سال پیش اختلاف قیمت کارخانه را با بازار حساب کرده و ضرب در تولیدات ایران‌خودرو و سایپا کرده است، عدد به‌دست‌آمده صد هزار میلیارد تومان بوده. این یعنی دولت بیش از صد هزار میلیارد رانت در یک بازه یک‌ساله توزیع می‌کند؛ آن‌هم به حساب زیان خودروسازان. او ادامه می‌دهد: درباره محصولات سایپا، که اختلاف قیمت بازار با کارخانه‌اش کمتر از ایران‌خودرو است، به گفته نیروی انتظامی ۷۰ درصد ثبت‌نام‌کنندگان ماشینی را که تحویل گرفتند، فروختند. این یعنی توزیع واضح رانت. زمانی که من مدیرکل وزارتخانه بودم، در زمان ریاست‌جمهوری آقای رفسنجانی هم اختلاف قیمت بین بازار و کارخانه ایجاد شد، آن زمان شورای اقتصاد مصوب کرد که خودرو در حاشیه بازار فروش برود؛ اما نه در دولت آقای روحانی و نه در دولت آقای رئیسی ظاهرا کسی شهامت تصمیم‌گیری برای صدور این اجازه را نداشته‌اند.

زیان‌دهی خودروسازها پایانی هم دارد؟

نعمت‌بخش در پاسخ به این سؤال که پایان این زیان‌دهی در خودروسازها چه نقطه‌ای است؟ عنوان می‌کند: بهترین راه برون‌رفت از مشکل زیان‌دهی، فروش در حاشیه بازار است. خودروسازها الان ۳۰ هزار میلیارد تومان به قطعه‌سازان بدهی دارند؛ بنابراین در قدم اول دولت باید دو ۱۰ هزار میلیارد تومان به ایران‌خودرو و سایپا یا وام بدهد یا براساس ماده ۹۰ اصل ۴۴ برایشان جبران زیان کند تا خودروسازان بدهی‌های‌شان را قدری پرداخت کنند و با تأمین قطعه تولید مستمر داشته باشند. سپس اجازه فروش حاشیه بازار داده شود تا قیمت به شکل تدریجی کاهش پیدا کند. دبیر انجمن خودروسازان ادامه می‌دهد: البته در این مدت رسانه‌ها هم باید دندان سر جگر بگذارند و مملکت را به هم نریزند. وقتی قیمت در حاشیه بازار پایین بیاید، بسیاری از افرادی که ماشین در انبار نگه می‌دارند، از ترس سود کمتر آن را عرضه می‌کنند و با عرضه بیشتر نهایتا باز هم قیمت را پایین می‌آورند. این‌گونه هم خودرو تک‌نرخی می‌شود و هم خبری از هجوم برای خرید نیست. آن زمان مردم می‌توانند طلب کیفیت کنند.

افق توسعه کروز برای تحقق تولید ۵۵ میلیون قطعه در ۱۴۰۱

کروز به‌عنوان بزرگ‌ترین و پیشروترین قطعه‌ساز، در سال ۱۴۰۰ به رکورد تولید ۵۰ میلیون قطعه خودورویی دست پیدا کرده اما این شرکت به دنبال شکستن رکورد سال گذشته خود است و طبق پیش‌بینی مدیران آن، تا پایان سال ۱۴۰۱ به رکورد تولید ۵۵ قطعه در سال خواهد رسید.

ثبت این رکورد از نظر فنی-مهندسی و اقتصادی اهمیت بسزایی دارد. از نظر اقتصادی تحقق این رکورد از اهتمام این شرکت در حفظ منابع ارزی کشور و جلوگیری از خروج ارز حکایت دارد.

در بُعد فنی-مهندسی، اهمیت این داخلی‌سازی دوچندان است؛ چراکه این موفقیت جز با توسعه واحدهای تحقیق و نوآوری محقق نخواهد شد. جدیت کروز بر ایجاد واحدهای تحقیق و نوآوری باعث شد تا این شرکت بتواند خطوط تولید قطعات پیچیده خودورویی را در کشور طراحی و اجرا کند. باورمندی مدیران کروز به فارغ‌التحصیلان دانشگاهی کشور سبب شد تا علاوه بر رشد نرخ استقلال صنعت خودرو از کشورهای خارجی، نیازمندی‌های داخلی در شرایط تحریم نیز برطرف شود.

در همین راستا، کروز با طراحی و ساخت بالغ بر ۸۱ دستگاه تخصصی خطوط تولید، رکورد دیگری در ایجاد زیرساخت‌های تولیدی رقم زد. برنامه توسعه‌ای و داخلی‌سازی خطوط تولید در کروز در دو سال اخیر در سه بخش عمده صورت گرفت. کروز با طراحی و ساخت خط تولید قطعات پلیمری خودورویی توانست افق‌های جدیدی را پیش‌روی صنعت قطعه‌سازی ایران بگشاید. با طراحی این خطوط، امکان داخلی‌سازی خط کامل کامپاند مواد پی‌وی‌سی و خط تولید مواد پی‌وی‌سی ممکن شد. این شرکت همچنین در سال اخیر خط کامل تولید ACU را ایجاد کرد که این حرکت از دانش فنی گامی بلند به حساب می‌آید. با اجرای سیاست‌های توسعه‌ای کروز، برخی خطوط نیز ارتقا پیدا کردند. خط تولید آینه، مالتی‌مدیا و سنسور در دو سال اخیر توسعه چشمگیری داشته که این ارتقا منجر به افزایش میزان تولید، کاهش خروج ارز و اشتغال‌زایی شده است. در راستای توسعه ظرفیت خطوط تولید نیز می‌توان به ساخت دو سالن تولیدی هریک به مساحتی بالغ بر ۲۰ هزار مترمربع اشاره کرد. با ساخت این سالن‌های تولید، دومین خط اتوماتیک تولید رنگ قطعات خودورویی ایجاد شده و ظرفیت تولید داشبورد، رودری و خط رنگ انواع سپر با استانداردهای کیفی جهان ایجاد شد.

کروز با طراحی و ساخت فیکسچر و تجهیز مکانی به تعداد ۷۰۰ عدد و ایجاد زیرساخت لازم برای تولید ۴۰ هزار قطعه یدکی و تعمیراتی، گام‌های اساسی برای توسعه و افزایش تولید مداوم و چشمگیر برداشته است. اجرای برنامه‌های توسعه‌ای کروز علاوه بر جلوگیری از خروج ارز، باعث کاهش نرخ وابستگی خودروسازی به خارج در شرایط تحریمی شد و اجرای این سیاست‌های توسعه‌ای سبب ایجاد فرصت شغلی برای دو تا سه هزار نفر در کشور می‌شود.

شرکت انتقال گاز ایران
منطقه یک

شناسه آگهی ۱۴۰۹۷۵۵
نوبت دوم

۱۴۰۱۴۱
فراخوان مناقصه عمومی / یک مرحله ای / دو نوبته
موضوع :تعمیرات و بازسازی برج خنک کننده تأسیسات شهید کاوه پیشه منطقه یک عملیات انتقال گاز–شماره ۲۰۰۱۰۹۱۸۷۱۰۰۰۰۳۴

مدت قرارداد : ۱۵۰ روز
زمان توزیع اسناد مناقصه : توزیع اسناد مناقصه و کاربرگ استعلام ارزیابی کیفی بین مناقصه گران از تاریخ انتشار آگهی نوبت اول در روزنامه کثیرالانتشار به مدت ۵ روز کاری خواهد بود.
زمان ارائه پیشنهاد : حداکثر تا ساعت ۱۵:۰۰ روز یک شنبه ۱۴۰۱/۰۹/۲۰
زمان بازگشایی پاکت ها : ساعت ۱۰:۰۰ روز دو شنبه ۱۴۰۱/۰۹/۲۱
شرایط متقاضیان شرکت در مناقصه : ۱–ارائه گواهینامه صلاحیت پیمانکاری در رشته تأسیسات و تجهیزات پایه ۵ یا نفت و گاز پایه ۵ از سازمان برنامه بودجه یا کد ۲ تعمیر و نگهداری اداره تعاون ، کار و رفاه اجتماعی الزامی می باشد.
۲–ارائه گواهینامه تایید صلاحیت ایمنی شرکت پیمانکاری از اداره تعاون، کار و رفاه اجتماعی
نوع و مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار: مبلغ ۱،۷۴۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال ضمانتنامه بانکی مطابق با آیین نامه تضمین معاملات دولتی به شماره ۱۲۳۴۰۲/ت ۵۰۶۵۹هـ تاریخ ۱۳۹۴/۰۹/۲۲ (واریز وجه نقد به حساب سیبا بانک ملی به شماره حساب ۴۱۰۱۰۹۰۵۷۱۲۱۴۷۳۴ نزد بانک مرکزی و در وجه شرکت انتقال گاز ایران – منطقه یک انجام گیرد.)
مدت اعتبار پیشنهادها : پیشنهاد مناقصه گران و ضمانت نامه
شرکت در فرآیند ارجاع کار به مدت ۳ ماه از آخرین تاریخ بازگشت پاکات معتبر بوده و در صورت درخواست مناقصه گذار تا ۳ ماه دیگر قابل تمدید باشد.
اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه : مرکز تماس: ۴۱۹۳۴ – ۰۲۱ دفتر ثبت نام: ۸۸۹۶۹۷۳۷ – ۰۲۱ / ۸۵۱۹۳۷۶۸ – ۰۲۱
کلیه مراحل برگزاری مناقصه از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس WWW.SETADIRAN.IR انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.
نوبت اول :۱۴۰۱/۰۸/۳۰ نوبت دوم :۱۴۰۱/۰۹/۰۱
آدرس: خوزستان – امیدیه – میانکوه – شرکت انتقال گاز ایران– منطقه یک
صندوق پستی : ۳۱۵ کدپستی: ۱۱۴۸۴ – ۶۳۷۸۱ تلفن امور پیمانها : ۵۲۶۵۴۵۱۱ – ۰۶۱
روابط عمومی منطقه یک عملیات انتقال گاز