

گذر

امتناع کرباسیان از اعلام بدهی‌های دولت

● وزیر اقتصاد ضمن امتناع از اعلام آخرین ارقام بدهی‌های دولت گفت در گذشته اعداد بالایی که اعلام می‌شده، غیرواقعی بوده است. او همچنین معتقد است دولت با افزایش حجم انتشار اوراق با مشکل روبه‌رو نخواهد شد. مسعود کرباسیان در حاشیه جلسه شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی در پاسخ به ایسنا درباره انتقادات مطرح‌شده درباره افزایش انتشار اوراق گفت: این تصمیم مجلس بوده است. البته دولت به مشکلی در این زمینه بر خورد نخواهد کرد، چراکه در چارچوب بودجه، این اوراق پرداخت می‌شود و البته اولویت پرداخت هم با سررسید اوراق است. از سوی دیگر بر اساس بن «د البته ۴ تبصره قانون بودجه نیز دو ناظر از مجلس حضور دارند و مشخص است که چه میزان تعهدات طبق زمان‌بندی انجام می‌شود؛ پس مشکلی در این زمینه وجود ندارد. او درباره اعلام بدهی‌های دولت گفت: اعداد بدهی‌های دولت باید حسابرسی شود؛ البته دولت خود مطالباتی دارد که آنها هم باید لحاظ شود. کرباسیان این را هم گفت که در گذشته، برخی اعداد و ارقامی که به عنوان بدهی دولت اعلام شده، بعضاً ارقام بالا و غیرواقعی بوده است؛ چراکه دولت خود مطالباتی هم دارد. همین حالا هم ذخایر ارزی که باید به ما برگردد، جزء طلب دولت است.

ادامه از صفحه ۴

تعرّف‌بندی «غیرهوشمند» و صنعت غیرکارا

تعرّف‌گذاری حداکثری بر واردات صنعت خودرو به نوعی باعث «بهبان‌کردن» این صنعت برای رقابت‌پذیری با سایر شرکت‌های بین‌المللی شده است. از طرف دیگر ایجاد بازار شبه‌انحصاری برای دو خودروساز اصلی کشور و وجود تقاضای تضمین‌شده، باعث کاهش مداوم کیفیت محصولات تولیدی شده است. از یک طرف با تعرّف‌بندی ناسالم و به بهانه حمایت از صنایع داخلی، زمینه رقابت‌پذیری محصولات را محدود کرده‌ایم و از جهت دیگر با ایجاد بازار انحصاری، هیچ‌گونه انگیزه‌ای برای ایجاد کیفیت و بهره‌وری فراهم نکرده‌ایم. وقتی تقاضا برای یک محصول، با اجبار مصرف‌کنندگان و محدودکردن دایره انتخاب آنان تضمین (و گاه پیش‌فروش!) می‌شود؛ دیگر مدیران آن صنعت الزامی برای افزایش کیفیت یا کاهش قیمت محصولات نمی‌بینند. از نظر صادراتی نیز صنایع خودروساز در کشور ما فقط نگاه «دامپینگ»ی دارند. هرچند در این بازارها نیز توفیق چندانی به دست نیامده است. تنزل کیفیت، کاهش صادرات، عدم رقابت‌پذیری، وابستگی افراطی به تعرفه و تنزل بهره‌وری از نتایج مستقیم نظام تعرّف‌بندی معیوب است. هم‌اکنون نیز مشاهده می‌شود با مطرح‌شدن بحث «اقتصاد مقاومتی» شاهد شکل‌گیری نوعی نگاه شعاری به مقوله تجارت بین‌المللی هستیم. باید کاملاً هوشیار بود که ما تنها از طریق ایجاد سازوکارهایی که منجر به افزایش کیفیت و ارتقای بهره‌وری و کاهش قیمت تمام‌شده (به عنوان متغیرهای تأثیرگذار رقابت‌پذیری صنایع) می‌شود، می‌توانیم اقتصاد و صنعتی مقاوم ایجاد کنیم. نگاه تشدیدى افراطی به «تعرفه‌بندی» و ترس دائمی از مقوله «قاجاق»، راهکاری اصولی برای اقتصاد و صنعت نیست. نظام تعرّف‌بندی غیرهوشمند، مسئله قاجاق را نیز ایجاد خواهد کرد. به جای برخورد‌های صرفاً خشن با بحث قاجاق، چنانچه مزیت قاجاق از بین برود، به صورت خودکار حجم قاجاق کاهش خواهد یافت. هرچند در بسیاری از صنایع (از جمله صنایع الکترونیکی، لوازم خانگی، صنعت دارو و…) به دلیل ضعف در زیرساخت‌های صنعتی در داخل کشور، ما مجبور به برخورد صرفاً کم‌رکی و مرزی هستیم. اما باید میزان تحمل مصرف‌کنندگان داخلی را نیز در نظر گرفت و نباید نگاه درآمدزایی به قاجاق داشت. گرچه مسئله تحریم و مباحث سیاسی و حجم نامناسب جذب سرمایه‌گذاری، از سایر دلایل ضعف ساختار صنعت کشور است، اما داشتن برنامه‌ای هدفمند، مؤثر و کارآمد، می‌تواند تبعات تخریب صنعتی را کاهش دهد. به تصمیم‌گیران حوزه تجارت بین‌المللی پیشنهاد می‌شود ۱. نگاه صرفاً درآمدی به تعرّف‌گذاری نداشته باشند، ۲. با بهره‌گیری از اصول علمی اقتصاد و بازرگانی بین‌المللی، اجازه دهند نظام تعرّف‌گذاری به عنوان ابزاری حمایتی «موقتی» و نه همیشگی باشد، ۳. در زمینه تعرّف‌گذاری محصولات یک مرکز هوشمند، با کنترل صنایع مختلف به صورت مداوم میزان تعرّف‌ها را مدیریت کند، ۴. کاراراهه و مسیری مشخص برای حمایت از صنایع نوپا تعریف شود، ۵. ما نمی‌توانیم به هر صورت ممکن (آسیب‌دیدن مصرف‌کنندگان نهایی) به تحقق شعار اقتصاد مقاومتی امیدوار باشیم. تکیه بر صنایع داخلی و مقاوم‌سازی آنها جز از طریق افزایش کیفیت، بهبود بهره‌وری و کاهش قیمت تمام‌شده امکان‌پذیر نخواهد بود؛ ۶. نباید مسائل سیاسی در حوزه بین‌المللی و منطقه‌ای به شکلی پیش برود که مزایای نسبی و مطلق در حوزه تجارت بین‌الملل نادیده گرفته شوند.

اقتصاد

بررسی‌های کارشناسان نشان داد

ارزهای مداخله‌ای به اسم مسافرتی نصیب دلالان شد

ارمغان جوادنیا



۹۴، اختلاف نرخ فروش بانک مرکزی با نرخ آزاد بوده است. به همین دلیل، تعداد مسافران ما افزایش یافته است که باید این موضوع از سوی بانک مرکزی مدیریت شود. او با تأکید بر اینکه هر زمان که فاصله فروش نرخ از بانک مرکزی و بازار آزاد زیاد شده متقاضیان آن نیز افزایش یافته است، می‌گوید: در این شرایط، واردات بیشتر می‌شود و دانشجویی که تاکنون ارز خریداری نمی‌کرده است، متقاضی نرخ ارز شده و ارز دورنخی منجر به رانت می‌شود. معاون اسبق ارزی بانک مرکزی درباره اظهارات آخوندی مبنی بر هزینه چهار تا پنج میلیارددلاری سالانه بلیت ایرانیان نیز توضیح داده است: رقم اعلام‌شده تعداد بلیت هواپیماهایی بوده که مستقیماً صورت نگرفته است. به عنوان مثال، مسافران برای مسافرت به کشورهای اروپایی ابتدا باید به دوبی و بعد به اروپا می‌رفتند و هزینه‌های زیادی را برای هواپیماهای خارجی پرداخت می‌کردند؛ درصورتی‌که اگر پروازها مستقیم باشد، دیگر نیازی به این کار نیست. با وجود این، بانک مرکزی باید نرخ ارز را به گونه‌ای مدیریت کند که مسافرت‌های خارجی ارزان‌تر از مسافرت‌های داخلی نشود و مسافرت داخلی جذاب‌تر و مقرون‌به‌صرفه شود نه اینکه کیش گران‌تر از ترکیه باشد.

ناکارآمدی تصمیم‌گیری‌ها

پیش از این، گزارش‌های تحلیلی دفتر پژوهش‌های اقتصاد و توسعه اتاق مشهد مستند به آمارهای بانک مرکزی، نشان داد در سال‌های ۸۴ تا ۹۴، زمانی که کشور در تحریم بوده است، حدود ۵۲ میلیارد ارز برای خالص خدمات مسافرت شخصی (پس از کسر ارز ورودی حاصل از خدمات مسافرت شخصی به کشور) آن‌هم در بخش مسافرت‌های شخصی، از کشور خارج شده است که بیشترین ارز خارج‌شده از کشور برای خالص خدمات مسافرت شخصی در سال ۸۹، رقمی بالغ بر شش میلیاردو ۲۱۶ میلیون دلار و در سال ۹۰ رقمی بالغ بر شش میلیاردو ۳۳۶ میلیون دلار بوده است. محمد بحرینیان، صنعتگر و پژوهشگر توسعه، با اظهار تأسف از این میزان ارز خارج‌شده از کشور در این دوره، به «شرق» می‌گوید: هرچند در بخش خدمات مالی و بیمه‌ای نیز ارز از کشور خارج شده است، اما از همه تأسف‌بارتر این است که در ۱۰ سال گذشته ۵۲میلیاردو ۴۶ میلیون دلار ارز در بخش مسافرت‌های شخصی

دعوت پژو فرانسه از ایران خودرو برای مشارکت در تولید در الجزایر



حضور سازندگان در پروژه الجزایر برشمرده. **دنبال ساخت کارخانه‌های جدید برای افزایش ظرفیت خودهستیم** مدیرعامل ایکاپ در این نشست با اشاره به اینکه این همکاری مشترک تمام زنجیره ارزش را پوشش می‌دهد و برای نخستین‌بار حضور سازندگان در پروژه الجزایر برشمرده. **دنبال ساخت کارخانه‌های جدید برای افزایش ظرفیت خودهستیم** مدیرعامل ایکاپ در این نشست با اشاره به اینکه این همکاری مشترک تمام زنجیره ارزش را پوشش می‌دهد و برای نخستین‌بار

اقتصاد

بررسی‌های کارشناسان نشان داد

ارزهای مداخله‌ای به اسم مسافرتی نصیب دلالان شد

از کشور خارج شده است. به گفته او، در بخش مسافرت‌های تجاری نیز در سال ۹۴ یک میلیارد و ۳۶۳ میلیون دلار ارز از کشور خارج شده است که پس از کسر ۷۰۶ میلیون دلار ارز ورودی مسافرت تجاری به کشور، خالص تراز خروج ارز مسافرت تجاری ۶۵۷ میلیون دلار می‌شود که این خود علانمی از ناکارآمدی تصمیم‌گیری‌ها و سیاست‌گذاری‌های اقتصادی در کشور آن هم در زمانه‌ای است که کشور با تحریم‌های شدید مواجه بوده است. حال این پرسش مطرح است؛ در کشوری که تحریم است، چرا هزینه‌های بیهوده‌ای همچون خروج ارز از کشور، آن هم بابت مسافرت شخصی، باید رخ دهد؟

بحرینیان با بیان اینکه دراین‌باره به‌درستی عمل نشده است، می‌گوید خروج این میزان ارز در این دوره نشان از سوء‌مدیریت کامل، تصمیم‌گیری‌های ناکارای پیاپی، بدون لحاظ مصلحت‌اندیشی‌های بلندمدت و عدم آینده‌نگری دارد و اینکه اولویت دولت‌ها در ایران سال‌هاست که خرید محبوبیت است؛ خرید محبوبیتی که جای مصلحت‌اندیشی‌های بلندمدت و آینده‌نگری را در کشور گرفته و در حال حاضر کشور را به ورطه بحران‌های مختلف کشانده است. او با اشاره به اینکه کشور در حال مواجهه با تحریم است و به‌طور پیوسته در پوشش انواع استنتاج‌ها که هنوز می‌تواند جای مباحثه داشته باشد، دست‌اندازی به منابع صندوق توسعه ملی را که حق نسل‌های آتی است توجیه می‌کند، می‌گوید نباید این‌گونه عمل می‌کردیم. خروج این میزان ارز نه‌تنها برای کشور ارزشی به همراه نداشته، بلکه منابع کشور را طی این دوران به باد داده است؛ مانند بنزین و منابعی که از طریق ناکارآمدی‌های موجود در این حوزه به هدر رفت و مابازای در طریق نیز برای کشور ایجاد نکرد. بحرینیان تأکید می‌کند در بخش خدمات ساختمانی نیز ارز از کشور خارج شده، اما خروج ارز در این بخش ارزشمند است، چراکه صادرات خدمات فنی مهندسی داشته‌ایم. علاوه بر خدمات مهندسی، خدمات مالی، بیمه و خدمات ارتباطی نیز برای کشور مفید هستند. به گفته او، ارز خارج‌شده از کشور بابت مسافرت تجاری، بار و ساختمان نیز قابل قبول است چراکه برای کشور فایده داشته است. بحرینیان درباره خروج ارز در بخش حمل‌ونقل بار و مسافر نیز توضیح می‌دهد که برای حمل مسافر در این بخش ۳۹۷ میلیون دلار ارز در سال ۱۳۹۴ از کشور خارج شده است. اما مقایسه‌ای ساده بین آمار منتشرشده از سوی بانک مرکزی و بیانات مقامات نشان می‌دهد که عددی دراین‌میان پنهان شده است چراکه دکتر عباس آخوندی در سال ۹۵ اعلام کرده‌اند که هزینه بلیت ایرانیان سالانه مقداری بین چهار تا پنج میلیارد دلار است و حتماً زمانی که ایشان این عدد را اعلام کرده‌اند، این ارقام صحیح بوده است. اما معلوم نیست چرا این آمارها در جایی به‌صورت مستند اعلام نمی‌شود و با یکدیگر متناقض است. آیا در حوزه‌هایی که ناکارآمدی بیباد می‌کند و مصلحت‌اندیشی‌های بلندمدت به کوتاه‌مدت فروخته و خرید محبوبیت اولویت اصلی دولت‌مدان می‌شود، مانند بحث واردات بنزین، ارقام محرمانه می‌شود؟



پژو۱۳۰ اضافه کرد: میزان داخلی‌سازی خودرو تولیدشده بیش از ۴۵ درصد است؛ این در حالی است که تصور ما از توان خودمان، ابتدا کمتر از این میزان در این مدت کوتاه بود، اما با توجه به توان مهندسی بالا برنامه‌ریزی افزایش ساخت داخل این خودرو با ۸۵ درصد در حال انجام است. او در ادامه داخلی‌سازی را نیازمند رابطه قوی میان سازندگان داخلی و خارجی و ادیست و از برنامه ایکاپ برای ساخت کارخانه‌های جدید در راستای ارتقای ظرفیت در آینده خبر داد.

دنبال تولید با کیفیت هستیم

آرنو پرارد، معاون فرانسوی خرید شرکت ایکاپ، آخرین سخنران این نشست بود که با بیان نکات مهم هفت‌گانه ایکاپ در مراحل بعدی همکاری با تأمین‌کنندگان، بر لزوم رعایت این موارد از سوی سازندگان تأکید کرد.

او تصریح کرد: تأمین‌کنندگان منتخبی که در این نشست حضور دارند، از این پس بازیگران کلیدی ما برای موفقیت هستند و نباید فراموش کنند از این نقطه به بعد، وارد فاز مهمی از پروژه شده‌ایم.

پرارد همخوانی با استانداردهای پژو، حفظ کیفیت، دقت بالا، شفافیت، قدرت پیش‌بینی، عکس‌العمل به‌موقع برای حل مشکلات و کنترل قیمت را به‌عنوان معیارهای هفت‌گانه ایکاپ بر شمرده و افزود: مجموعه این موارد در نهایت رقابت‌پذیری و افزایش توان صادراتی محصولات را برای ما در پی دارد و ازاین‌رو، اهمیت بسیاری برای آنها قائل هستیم؛ به‌گونه‌ای که هرگونه کوتاهی می‌تواند موجب توقف پروژه شود. لازم به ذکر است استفاده از تأمین‌کنندگان ایرانی برای زنجیره جهانی پژو، در جلسات سطوح بالا مورد تأکید و توافق مدیران ارشد ایران‌خودرو و PSA قرار گرفته بود.

خبر

رئیس سازمان خصوصی‌سازی:

لازم باشد از توکلی شکایت می‌کنم

● رئیس سازمان خصوصی‌سازی در واکنش به اعلام جرم احمد توکلی علیه وی درخصوص نحوه واگذاری آلومینیوم المهدی گفت: این‌کار آقای توکلی خلاف اخلاق است و به نوعی نمونه بارز مقاومت و کارشنکی دربرابر خصوصی‌سازی است. به گزارش تسنیم؛ پوری‌حسینی در واکنش به اظهارات احمد توکلی، رئیس هیئت‌مدیره دیده‌بان شفافیت و عدالت درخصوص ارسال نامه و مستندات مبنی بر مجرم‌بودن رئیس سازمان خصوصی‌سازی در واگذاری آلومینیوم المهدی گفت: آقای توکلی قبلاً این موضوع را در هیئت داورى طرح شکایت کرده است و این هیئت نیز با دقت تمام این موضوع را مورد رسیدگی قرار داده و در همه بندهای گزارش خود، سازمان خصوصی‌سازی را مبرا از تخلف دانسته و تأکید کرده که واگذاری آلومینیوم المهدی قانونمند بوده است. رئیس کل سازمان خصوصی‌سازی افزود: البته آقای توکلی پس از آن خواستار تجدید نظر رای هیئت داورى در این زمینه شد که در مجموع شکایات مطرح‌شده درخصوص واگذاری آلومینیوم المهدی رد و این پرونده مختومه اعلام شد. پوری‌حسینی با تأکید بر اینکه آقای توکلی باید درخصوص رای صادره به قانون تمکین کند، اذعان کرد: این کار ایشان نمونه بازرب‌ای اخلاقی است و اگر قرار باشد به هر بهانه‌ای برای هر واگذاری به دادگاه برویم، خصوصی‌سازی در کشور به نتیجه نمی‌رسد. وی با بیان اینکه هیچ تخلفی در واگذاری شرکت آلومینیوم المهدی صورت نگرفته است، اظهار کرد: اقدام آقای توکلی در این زمینه از مصایق بارز مقاومت و کارشنکی در برابر خصوصی‌سازی است و اگر لازم باشد علیه ایشان شکایت خواهم کرد. به تازگی احمد توکلی، رئیس هیئت مدیره دیده‌بان شفافیت و عدالت، در نامه‌ای خطاب به جعفری‌دولت‌آبادی دادستان تهران، با ارائه مستنداتى خواستار محاکمه اشرف پوری‌حسینی رئیس سازمان خصوصی‌سازی به اتهام تضییع اموال عمومی و وجوه دولتی به دلیل اهمال در انجام وظایف قانونی و نیز محاکمه محمد علی‌حممدی، خریدار شرکت آلومینیوم المهدی به اتهام «دخل و تصرف غیرقانونی و بدون آن در حساب بانکی متعلق به کارخانه‌های آلومینیوم المهدی و هرمزل»، «ممانعت از حق» و «تصرف عدوانی» شده است.

خبر ویژه

بی‌مهری برخی مسئولان منطقه‌ای به پتروشیمی جم!

● فعالیت شرکت‌های صنعتی در مناطق مختلف کشور همواره عوارضی را نیز برای اهالی آن منطقه در پی دارد و به تبع آن شرکت‌های صنعتی با مسئولیت اجتماعی‌ای که برعهده دارند نسبت به جبران آن عوارض اقدام و از دیگر سو نسبت به توسعه و رشد آن منطقه نیز تلاش و سرمایه‌گذاری می‌کنند، چراکه توسعه و رشد مناطق صنعتی-اقتصادی بیشتر از آنکه به سود اهالی آن منطقه باشد، به نفع خود شرکت‌هاست. به همین دلیل مدیران مجموعه‌های صنعتی همواره بر این نکته تمرکز دارند که این مناطق را برای افزایش بهره‌وری و پیشرفت کارکنان مجموعه خود به سطح استاندارد برسانند. منطقه ویژه پارس جنوبی نیز از دهه ۷۰ مورد توجه صنعتگران نفت و گاز قرار گرفت و با منابع عظیم نفت و گازی که در این منطقه وجود دارد، سرمایه عظیمی از سوی دولت در عسلویه برای استخراج منابع طبیعی صورت گرفت. به تبع این اقدامات در صنعت نفت و گاز، این منطقه به قطب اقتصادی ایران تبدیل شد و بالاایگاه‌های گازی و شرکت‌های عظیم پتروشیمی در این منطقه آغاز به کار کردند که این امر خود موجب رشد و توسعه عسلویه و شهرهای اطراف شد و در حوزه اشتغال‌زایی موجب شد تا اکثر نیروهای آن منطقه مشغول به کار شوند. بااین‌حال فعالیت شرکت‌های صنعتی در هر منطقه‌ای آسیب‌هایی را نیز در پی دارد که شرکت‌ها موظف‌اند برای اصلاح این‌ امور گام بردارند. یکی از شرکت‌های پتروشیمی در عسلویه که در فعالیت‌های فرهنگی، اجتماعی منطقه سردمدار است، پتروشیمی جم است که تاکنون با نگاه فرهنگی، اجتماعی هزینه‌های زیادی را برای رشد و توسعه منطقه، حفاظت از محیط زیست و کمک به محرومان انجام داده. از جمله می‌توان به کمک‌های اهدایی پتروشیمی جم در راستای مسئولیت‌های اجتماعی‌اش به بهزیستی، کمیته امداد و بازسازی و نوسازی مدارس شهرستان‌های منطقه اشاره کرد که در طول سال گذشته بالغ بر ۱/۵ میلیارد تومان بوده است. از سوی دیگر پتروشیمی جم در اقدامی خیرخواهانه، دستگاه سی‌تی‌اسکن بیمارستان عسلویه را به مبلغ ۱/۲میلیارد تومان خریداری کرد تا مردم این منطقه برای گرفتن سی‌تی‌اسکن دیگر به شهرهای مجاور سفر نکنند. در حوزه محیط زیست منطقه نیز پتروشیمی جم بیشتر از سهم خود که از سوی منطقه ویژه تعیین شده، تاکنون هزینه کرده و به‌طورمثال در سال جاری حدود شش هزار اصله درخت را خریداری و در منطقه کاشته است.