

ادامه از صفحه ۴

رانت پیدا و پنهان خودروسازان

فقط به شکایت‌هایی که در حال حاضر رسیده است، اکتفا نمی‌کنیم بلکه سوءمدیریت‌های مربوط به تمام ادوار گذشته را اخصا می‌کنیم. منتها می‌خواهم این را بگویم که امتیازهایی که به صنعت خودروسازی در کشور ما داده شده است، در هیچ جای دنیا بدیل ندارد.

۴ صنعت خودروسازی ما هم به حدی خطا کرده است که در هیچ جای دنیا بدیل ندارد. من هم می‌خواهم همین را عرض کنم. اینکه سیاست‌های ما در چند دهه گذشته غلط بوده است چنین شریاطی را رقم زده است. در هیچ جای دنیا خودروسازی را پیدا نمی‌کنید که بتواند خودروی خود را پیش‌فروش کند. همه به‌صورت اقساط خودروی خود را می‌فروشند. اگر خودروسازی بتواند خودروی خود را نقد بفروشد، امتیاز بزرگی برایش محسوب می‌شود اما کشور ما تنها کشوری است که به خودروسازش این اجازه را داده است و نمی‌دانم چه کسی این اجازه را به خودروسازان داده است. قرارداد خودروسازان با کاملاً یک طرفه بوده و دست مصرف‌کننده برای دفاع از حقوق خود کاملاً بسته است.

تحویل خودرو با تاخیر زیاد انجام می‌شود. سایا و ایران‌خودرو بالغ بر ۴۰۰ هزار خودرو پیش‌فروش کرده‌اند که از زمان تحویل آنها گذشته است. این امتیاز را هیچ خودروسازی در دنیا ندارد. بازار انحصاری ۸۰ میلیون نفری را در اختیار خودروسازان قرار داده‌اند و این جمعیت مجبورند از خودروسازی داخلی خریداری کنند. بانک‌ها را وادار کردند بالغ بر ۳۰ هزار میلیارد تومان تسهیلات به دو مجموعه زیان‌ده بدهند. این در هیچ کجای دنیا وجود ندارد حتی در کشور خود ما هم اجازه نمی‌دهند که به شرکت‌های زیان‌ده وام دهند. عدم پاسخ‌گویی و نظارت و عدم پرسشگری از خودروسازان، مزید بر علت شده است. وقتی پژو ما هزینه کلان طراحی شد، ده‌ها نفر از هم‌وطنان ما زنده‌ن‌زنده در آتش پژوی ۴۰۵ به علت نقص فنی سوختند اما هیچ‌کسی مسئولیت نپذیرفت، محاکمه نشد و به خاطر این جنایت انسانی استعفا نداد. رئیس سازمان حمایت از مصرف‌کننده عضو هیئت‌مدیره خودروسازی است؛ یعنی تمام پتانسیل‌ها در اختیار این صنعت قرار گرفت اما الان خروجی صنعت خودروسازی ما از لحاظ اقتصادی بالغ بر صد هزار میلیارد تومان بدهی و زیان انباشته است. بابت پیش‌فروش‌ها بالغ بر ۲۵ هزار میلیارد تومان پول دریافت کرده‌اند و معلوم نیست این پول کجاست؛ نه بابت بدهی به قطعه‌سازان پرداخت

شده است و نه خودرویی هست که به مردم داده شود. ۲۵ هزار میلیارد تومان به قطعه‌سازان بدهکارند. ۳۰ هزار میلیارد تومان بدهی به بانک و ۳۰ هزار میلیارد تومان بدهی انباشته دارد. اینها بالای صد هزار میلیارد تومان بدهی انباشته می‌شود. این مسئله نتیجه سیاست‌های غلط ما به بهانه خودروی ملی، تولید ملی و برند ملی است. این سیاست‌ها، نارضایتی عمومی هم به همراه داشته است. سرمایه‌های این کشور را به دیگر کشورها برده و به باد داده‌اند. به علت اینکه بازار انحصاری داشتند و نظارتی بر آنها نبود، خودروی پرمصرفی تولید کردند که مصرف سوخت روزانه ما بالغ بر ۹۰ میلیون لیتر باشد؛ یعنی سالانه چند صد هزار میلیارد تومان یارانه سوخت به کشور تحمیل کردند. تلفات بالغ بر ۱۶ تا ۱۷ هزار نفری جاده‌ای و شهری ما که بخش عظیمی از آن مربوط به ناامن‌بودن خودرو و غیراستانداردبودن آن است. به همین میزان خانواده‌بی‌سرپرست، کودک یتیم، افزایش آسیب اجتماعی و... ایجاد کرد. سالانه بالغ بر ۳۰۰ هزار مضموم بر اثر تصادفات داریم. در کلان‌شهر تهران بالغ بر ۸۰ درصد آلودگی‌ها ناشی از خودروها است. همه اینها ناشی از سیاست‌های غلطی است که امروز در باب حمایت از صنعت ناکارآمد خودروسازی داشتیم. اگر بخشی از این حمایت‌ها از سایر صنایع مثل گردشگری انجام می‌شد یا بازار انحصاری خودرو را مثل کره جنوبی می‌شکستیم و اجازه رقابت به دیگر کشورها می‌دادیم، وضعیتمان این نبود. در این مجموعه این‌قدر فساد و رانت وجود دارد که با وجود آنکه مثل روز روشن است که این صنعت مشکل دارد اما حامیان پروپاقرص دارد و برخوردی با آن صورت نمی‌گیرد. وزارت صنعت که مستقیم مدیرعامل و مسئولان خودروسازان را انتصاب و انتخاب می‌کند با اینکه حساسیت جامعه در زمان تغییر قیمت‌ها به ماکسیمم خود رسیده بود، واکنشی نسبت به عزل مدیران ناتوان و برخورد با فسادهای موجود نداشت. امیدوارم قوه قضائیه که درحال حاضر به مسئله ورود کرده، ورود کامل کند. با گرفتن شخص مدیر مسئله حل نمی‌شود. خواب از سر ما‌فی‌ها و سودگران بخش خودرو می‌پرد و پنهان‌اش آشفته می‌شود، ولی اقدامات زمانی نتیجه خواهد داد که تمام ریشه‌ها شناسایی و منفعت‌طلبان پیدا و پنهان و رانت‌جویان پیدا و پنهان شناسایی شوند. این رفتار نباید محدود به زمان حاضر شود. همه موارد یادشده حاصل سال‌ها بی‌تفاوتی و عدم نظارت است. اگر قرار بر رسیدگی به باید همه مدیران و مسئولان حاضر در خودروسازی‌های داخلی پاسخ‌گوی عملکردشان باشند. با قانونی که ما گذاشتیم اگر مافیا و رانت در راستای ممانعت از اجرای قانون موفق نشوند، این قانون می‌تواند راهگشا باشد.

اقتصاد

«شرق» سرنوشت سرمایه‌گذاری ایران خودرو در خارج از مرزها را پیگیری کرد

شکست سرمایه‌گذاری سیاسی در ۵ کشور



اقتصادی ندارد؛ ضمن آنکه دولت ونزوئلا هم به تعهدات خود در قبال

ایران تاکنون عمل نکرده است.

دانشیار دانشگاه علم و صنعت ادامه می‌دهد: تاجایی‌که می‌دانم، همه طرح‌های سرمایه‌گذاری ایران در خارج شکست خورده است. خط تولید سنگال اصلا راه نیفتاد؛ زیرا برق شهر توان روشن‌کردن دستگاه‌های کارخانه را نداشت. به گفته او حضور در بازارهای دیگر کشورها اقدام درستی است؛ زیرا باید صنعت خودروی ایران بین‌المللی بشود و صادرات داشته باشد. بسیاری از کشورهایی که با ما کار می‌کنند، شرایط می‌گذارند و اجازه نمی‌دهند بیش از یک اندازه به آنها صادرات داشته باشیم و می‌گویند باید کارخانه بزنید؛ اما برای صادرات دائم باید نوآوری داشته باشیم؛ ضمن آنکه اگر در سیاست خود شکست خوردیم، باید به‌موقع عقب‌نشینی کنیم.

او تأکید می‌کند: عملیات صادرات یک تکنولوژی است. ما به عراق صادرات داریم؛ اما این صادرات نوسان دارد. مجموعه عملیات ما باید منجر به یک حرکت پایدار در بازارهای هدف بشود تا برندمان جا بیفتد؛ اما عموماً در برنامه‌های ایران چنین مسئله‌ای اتفاق نمی‌افتد. با یک محصول نمی‌توان ۱۵ سال پشت سر هم یک بازار را گرفت. باید مثل دیگر رقیبا هر پنج سال یک بار محصول جدید به بازار عرضه کنیم. ما این کار را نکردیم و عملیات‌مان ناقص بود.

کاکایی عنوان می‌کند: ما در دنیا نوسان رویه داریم. خیلی از کارها را براساس ملاحظات سیاسی و نه مطالعات اقتصادی انجام می‌دهیم. ما باید در سرمایه‌گذاری خود در ونزوئلا و سنگنال قوری عقب‌نشینی می‌کردیم که این مسئله رخ نداد.

او اضافه می‌کند: در صادرات به‌ویژه در نوع کارخانه‌زدن باید تمام زنجیره را خوب تعریف کنیم. چون این کار را انجام ندادیم، اقدام ما خیلی جواب نداد و سودآور نبود؛ البته من داده‌ها را از نزدیک ندیده‌ام و آنچه مطرح شد، براساس شنیده‌هاست؛ بنابراین نمی‌توانم به طور صددرصد بر آنها صحه‌گذاری کنم. ما در خودرو عملاً ارتباطی با بازار جهانی نداریم.

سایسون تعیین‌کننده بازارهای هدف

علی شکوهی، کارشناس خودرو نیز در گفت‌وگو با «شرق» بخش بزرگی از تصمیمات برای سرمایه‌گذاری در بازار خارجی را ناشی از

سیاست‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت معرفی می‌کند. او می‌گوید: ایران‌خودرو برای اینکه بحث صادرات از طرف ایران شکل بگیرد، مجبور بود که خطوط تولید را راه‌اندازی کند. بخش بزرگی از مسائل مربوط به حضور ایران در بازارهای بین‌المللی، به ایران‌خودرو ربطی ندارد و از طرف دولت ابلاغ می‌شود.

به گفته شکوهی، بازارهای صادراتی ایران به‌واسطه نوع ارتباطات سیاسی انتخاب می‌شدند. هرچه روابط سیاسی دو کشور بهتر بود، شانس انتخاب این کشور به‌عنوان بازار هدف و راه‌اندازی خطوط تولید افزایش می‌یافت. این مسئله مختص تولید خودرو نیست و حتی درباره صنایع دیگر مثل ساختمان‌سازی و کارخانه‌های دیگر هم همین مسئله دیده می‌شود.

او اضافه می‌کند: سیاست‌های کلی دولت به شرکت‌ها ابلاغ می‌شود و آنها اجرا می‌کنند. به نظر من با توجه به شناختی که از سیستم دارم، مطالعات اقتصادی درباره راه‌اندازی خطوط تولید نداشتیم یا افراد درستی این مطالعات را انجام ندهاده‌اند. اگر کارها درست انجام می‌شد، متوجه می‌شدند با توجه به محصولاتی که داریم، فرهنگ مردم کشور‌های هدف و الزامات جغرافیایی آن کشورها، بازار مناسبی را در یک سری از کشورها نمی‌توانیم داشته باشیم.

این کارشناس خودرو می‌گوید: در زمینه سرمایه‌گذاری در خارج، یک بخش مربوط به اعتباراتی است که آنجا هزینه می‌شود اما بخش دیگر استمرار هزینه‌ها یعنی پرداخت حقوق نیروهای کاری که در منطقه وجود دارند و خواب سرمایه‌ای است که آنجا صورت گرفته است. وقتی کارخانه‌ای در کشوری راه‌اندازی می‌شود و نیرو در این کشور دارید، یعنی این‌س فرایند پرداخت هزینه‌ها ادامه دارد و متوقف نشده است. فرایند تعمیر و نگهداری دستگاه‌ها و حقوق و پرسنل و مهندسانی که آنجا هستند، همچنان ادامه دارد و این یعنی فرایند پرداخت هزینه به شکل مریض همچنان ادامه می‌یابد.

ضر مضاعف در برخی کشورها

یک منبع مطلع نیز در گفت‌وگو با «شرق» بر لزوم درنظرگرفتن هزینه و فایده برای اجرای هر طرح اقتصادی تأکید می‌کند. او می‌گوید: اگر بر اساس مباحث سیاسی سرمایه‌گذاری کنیم، این هزینه‌ها را باید جای دیگری جبران کنیم. به گفته این منبع مطلع، هزینه‌کردن بدون درنظرگرفتن فایده آن جز چالش و دردسر خروجی دیگری ندارد. بنابراین در سرمایه‌گذاری‌ها حتما باید منافع آتی و مدت زمان لازم برای برگشت پول را در نظر گرفت. در غیر این صورت سرمایه‌گذاری ضرر جزر

و هزینه آتی، نتیجه دیگری برای ما نخواهد داشت. او بیان می‌کند: در تصمیم‌سازی برای اجرای یک پروژه دائماً باید ارزیابی انجام شود. شاید به مرور زمان بر اساس بحث‌های سیاسی، اقتصادی و... نتایج مطالعات تغییر کند. در نتیجه باید سیاست‌ها در لحظه تغییر کند. اگر این اتفاق رخ نهد، منجر به زیان‌دهی می‌شود. اگر در سرمایه‌گذاری سود به‌اندازه کافی گرفته باشند و روند سوددهی متوقف شده باشد، یک بحث است اما اگر سرمایه اصلی آسیب ببیند با زیان مضاعف روبه‌رو شود، چالش بزرگ‌تری را در پیش‌رو خواهید داشت.

چهارشنبه ۳۰ مرداد ۱۳۹۸

خبر

واریز ۳ هزار میلیارد تومان حق بیمه ثالث به حساب ۳ ارگان

● صنعت بیمه مکلف است سه‌هزار میلیارد تومان از اصل حق بیمه شخص ثالث دریافتی را طبق بودجه نزد خزانه‌داری واریز کنند که این مبلغ، در اختیار نیروی انتظامی، سازمان راهداری و اورژانس قرار می‌گیرد. به گزارش مهر، صنعت بیمه در ایران سال‌هاست بار اصلی خود را بر روی یک پاشنه گذاشته و آن صدور بیمه‌نامه‌های شخص ثالث است. در واقع، با ورود صدور بیمه‌نامه‌های عمر و زندگی از سوی شرکت‌های بیمه، سبد محصولات ارائه شده‌اند که متنوع‌تر شده است؛ اما هنوز هم بار اصلی پرتقوی شرکت‌های بیمه، روی همان بیمه شخص ثالث می‌چرخد.

خبر ویژه

هدیه ویژه شرکت سرمایه‌گذاری ایرانگردی و جهانگردی به تأمین‌کنندگان اقلام هتل‌ها

سامانه شفافیت معاملات راه‌اندازی شد

● به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت سرمایه‌گذاری ایرانگردی و جهانگردی، مراسم رونمایی از «سامانه تدارکات و تأمین‌غذیر» گروه هتل‌های ایرانگردی و سائر مسئولان مجموعه ایرانگردی بزرگ غدیر با حضور دکتر براتی مدیرعامل مجموعه، زهرا کاوه عضو هیئت مدیره و معاون مالی اداری، مهندس دلخوشیان عضو هیئت مدیره، اولاد قباد نماینده تهران و رئیس فراکسیون زنان مجلس، دکتر جلال میرزایی نماینده شهرستان ایلام، سردار خزایی، سردار زهرایی و سایر مسئولان مجموعه ایرانگردی در سالن اجتماعات شرکت برگزار شد. دکتر براتی ضمن عرض خیر مقدم به مدعوین محترم و تبریک به مناسبت عید بزرگ غدیر خم توضیحاتی درخصوص پیشینه شرکت ایرانگردی و جهانگردی و نوع فعالیت این مجموعه ارائه داد. وی افزود: مأموریت اصلی این مجموعه خدمات‌رسانی به بازنشستگان محترم کشوری است. این مجموعه با ظرفیت هزار و ۵۰۰ اتاق گسترده‌ترین زنجیره هتلداری در کشور است و از مرز پاکستان که دارای هتل جهانگردی میل ۷۲ تا نقطه صفر مرز بازرگان که دارای هتل جهانگردی ماکو است، آماده خدمات‌رسانی به گردشگران و میهمانان است.

فصل ارتباط داغ



اینترنِت همیشه

۳ ماه اشتراک رایگان تماشاخونه