نگاه

تفاوت‌های صنعت خودروسازی ایران با جهان

ورود ایران به تکنولوژی‌های نوین از جمله؛ صنعت ساخت انواع هواپیماهای با سرنشین و بدون سرنشین، بالگرد، کشتی، قایق، زیردریایی و قطارهای باری و مسافربری نشان می‌دهد که کشور ما همانند سایر عرصه‌ها، در صنعت حمل و نقل نیز از توانایی‌ها و ظرفیت‌های لازم برای نوآوری و خلاقیت برخوردار است، اما به نظر می‌رسد صنعت خودروسازی کشور که در دهه ۴۰ و همزمان با کشورهایی مانند ژاپن کار خود را شروع و از نظر تعداد تولید در سال ۲۰۱۱ رتبه ۱۳ جهان را به خود اختصاص داد، قصد ندارد، با پیشرفت‌های جدید رخ داده در این بخش همراه و در یک فرآیند پیوسته و همگام با تحولات جهانی به روند روبه رشد و جهشی خود ادامه دهد.

در واقع با اینکه صنعت خودروسازی ایران پس از انقلاب اسلامی دچار تحولات اساسی شده و با عبور از مرحله مونتاژکاری به مرحله طراحی و تولید رسیده است، اما کند شدن روند پیشرفت و رشد این بخش در سال‌های اخیر، بیانگر آن است که حجم بالای تقاضای خودرو در بازار ایران، مانع از آن شده تا خودروسازان زحمت ارائه طرح‌های جدید برای ارتقاء کمی و کیفی محصولاتشان را متقبل شوند، در واقع علاوه بر ضعف نظارتی و سوءمدیریت در استفاده بهینه از منابع و امکانات که هزینه قیمت تمام شده تولید خودرو در ایران را به شدت افزایش داده، باید حجم بالای تقاضا در بازار و دامن زدن و تن دادن مصرف‌کنندگان به شرایط موجود را نیز مزید بر نابسامانی‌های مطرح در صنعت خودروسازی کشور دانست.

شرایط و عوامل مطلوب و بعضا نامطلوبی که اگرچه طی سنوات گذشته با فراز و فرود همراه بوده، اما استمرار وضعیت تعدادی از آنها می‌توانست به عنوان یک فرصت گران‌بها، صنعت خودروسازی ایران را متحول و به یک صنعت کاملا برتر و رقابتی در سطح جهان مبدل سازد، اما همین شرایط وضعیتی متمایز و در عین حال تأسف‌آوری را برای صنعت خودروسازی ایران نسبت به سایر کشورها رقم زده است، شرایط و عواملی که متقابلا تداوم برخی از آنها می‌تواند، این صنعت را در سراشیبی سقوط قرار دهد.

مهمترین این عوامل عبارتند از:

۱- خودروسازان ما در اکثر موارد، ابتدا پول خودرو را از خریدار دریافت می‌کنند و بعد از مدتی نسبتا طولانی و پس از تأخیرهای مکرر خودروی مورد معامله را به مشتری تحویل می‌دهند، اما در بسیاری از کشورهای جهان، ابتدا خودرو به مشتری تحویل داده می‌شود و پس از آن به تدریج و به شکل اقساطی پول آن دریافت می‌گردد.

۲- در سایر کشورها همه افراد جامعه به طور یکسان می‌توانند از مزایای تحویل فوری خودرو از طریق فروش غیرنقدی (فروش نسیه به شکل اقساطی) شرکت‌های خودروسازی استفاده نمایند، اما در صنعت خودروسازی ما این شکل از فروش فقط به افراد خاص (بویژه خریداران عمده) تعلق داشته و خودروسازان نیز همانند بانک‌ها، در مواجهه با تأخیر پرداخت دیون از سوی این‌گونه افراد، کمترین واکنشی از خود نشان نداده و گاهی این موارد را جزء هزینه‌های شرکت تلقی می‌کنند، در حالی‌که یکی از دلایل افزایش قیمت تمام شده خودرو در ایران را باید در عدم وصول به موقع طلب از افراد مذکور جست‌وجو نمود.

۳- همان‌گونه که اشاره شد؛ خودروسازان ما درآمد فروش را قبل از تحویل محصول دریافت می‌کنند، اما در برخی موارد به جای آنکه با درآمد حاصل از پیش‌فروش خودرو، مشکلات مالی شرکت را رفع و کیفیت محصولات خود را ارتقاء دهند، در نقش یک مؤسسه مالی عمل نموده و وجوه دریافتی را تحت عناوین مختلف، در سایر عرصه‌ها سرمایه‌گذاری می‌کنند و هنگامی که با کمبود منابع مالی مواجه می‌شوند، برای رفع مشکل به اخذ کمک از دولت یا دریافت وام از بانک متوسل می‌شوند، در حالی‌که در سایر کشورها، بخش عمده درآمد شرکت‌ها صرف توسعه کمی و کیفی همان شرکت شده و حداقل تأمین هزینه‌های شرکت در اولویت قرار می‌گیرد.

۴- در سایر کشورها صنایع مختلف از جمله صنایع خودروسازی، در جریان یک رقابت فشرده تلاش می‌کنند، تا با جذب حرفه‌ای‌ترین افراد متخصص در صنعت مربوطه، به بهترین شکل ممکن از خدمات مشاوره‌ای و دانش فنی آنان بهره ببرند، اما در کشور ما به رغم وجود انبوه فارغ‌التحصیلان رشته‌های فنی و صنعتی، اولویت یافتن رابطه‌های فامیلی و رفاقتی نسبت به ضابطه‌های اداری و فنی، سبب شده تا به خود اجازه دهیم، حتی در صنعت پیچیده‌ای مانند؛ خودروسازی، شایسته‌سالاری را نادیده انگاشته و از افراد غیرمتخصص با تحصیلات غیرفنی و حتی دیپلم و زیردیپلم به عنوان مشاور و مجری طرح‌ها و برنامه‌های صنعتی استفاده کنیم.

۵- در سایر کشورها تمام وقت مدیرعامل و مسئولین یک شرکت تولیدی به خصوص هنگامی که صحبت از صنایع بزرگی مانند صنعت خودروسازی مطرح باشد، صرف افزایش کیفیت و نوآوری و خلاقیت در تولید محصولات جدید و یا رفع مشکلات شرکت می‌شود و لذا مدیران و کادر فنی آنها معمولا از پذیرش چند مسئولیت همزمان در چند مرکز مختلف اجتناب می‌کنند، اما در کشور ما علی‌رغم وجود مشکلات فراوان در صنعت خودروسازی، برخی از مدیران خودروسازی به خود اجازه می‌دهند که عضویت همزمان هیئت مدیره در چندین مؤسسه و شرکت بعضا نامرتبط را بپذیرند.

۶- قطعا رویکرد غلط مورد اشاره در بندهای قبلی و وجود انبوه نیروهای مازاد غیرمتخصص در صنعت خودروسازی کشور، یکی از مهم‌ترین دلایلی است که باعث شده در صنعت خودروسازی ایران نسبت تولید خودرو به شاغلین در مقایسه با سایر کشورها چند برابر کمتر باشد، (بنا بر اظهارات مسئولین ذی‌ربط در یک مقطع بیش از ۷۰۰۰ نفر نیروی مازاد بر نیاز فقط به ایران خودرو وارد شده است).

۷- عوامل مختلف از جمله؛ کیفیت پایین قطعات مورد استفاده و حجم انبوه هزینه‌های بالاسری غیرضروری ناشی از سوءمدیریت در صنعت خودروسازی ایران نیز سبب شده تا همواره قیمت تمام شده محصولات تولیدی صنایع خودروسازی کشور در سطحی به مراتب بالاتر و گاهی حتی چند برابر قیمت واقعی و متقابلا کیفیت آن پایین‌تر از استانداردهای جهانی اعلام شود، در حالی که در سایر کشورها اولا هزینه‌های جانبی و غیرضروری در حداقل ممکن قرار دارد و ثانیا یا افزایش قیمت احتمالی بابت ارتقاء کیفیت واقعی است و یا اصولا افزایشی قیمتی صورت نمی‌گیرد.

۸-خودروسازان موفق جهان در جریان یک رقابت نفس‌گیر همواره در تلاشند تا برای حفظ اعتبار و تثبیت حضور خود در بازار، به طرق مختلف از نظر خریداران محصولات شرکت‌هایشان آگاه و با کشف و رفع نواقص محصولات تولیدی، پیوسته کیفیت کالاهای خود را ارتقاء و رضایت مشتریان را به هر شکل ممکن جلب نمایند، تا جایی که معمولا پس از کشف معایب بلافاصله با اعلام فراخوان عمومی نسبت به تعمیر و رفع رایگان نواقص و خرابی‌های محصولاتشان اقدام نموده و ضمن پرداخت خسارت به خریدار، در مدت زمان رفع عیب به شکل موقت خودرو در اختیار مشتری خود قرار داده و در صورت لزوم یک خودروی نو جایگزین خودروی قبلی می‌نمایند، اما در حال حاضر نه تنها تصور ایجاد چنین شرایطی از سوی خودروسازان داخلی محال به نظر می‌رسد، بلکه در بسیاری از موارد علی‌رغم انبوه مراکز خدمات پس از فروش، تقبل تعمیر خودرو از طرف آنها نیز به سختی صورت می‌پذیرد.

۹- معمولا در تصادفات موردی و به خصوص تصادفات زنجیره‌ای در ایران، به علل مختلف از جمله به علت عدم رعایت استانداردهای لازم و کیفیت پایین خودروهای تولیدی، مقدار خسارت‌های مالی و همچنین تعداد تلفات جانی ناشی از تصادفات، چند برابر تعداد خودروهای تصادفی است و لذا با احتساب زیان‌های جانبی ناشی از تصادفات، در شرایط فعلی تولید خودرو در ایران به هیچ‌وجه مقرون به صرفه نیست، در حالی که این مشکل در سایر کشورها وجود ندارد و کیفیت محصول و رعایت استانداردها از سوی خودروسازان خارجی سبب شده تا خسارات و نیز تلفات تصادفات زنجیره‌ای در سایر کشورها، در بیشتر موارد به چند مجروح سرپایی خلاصه شود.

۱۰-با اینکه کیفیت نسبتا بالاتر خودروهای صادراتی ایران، نشان می‌دهد که صنایع ما از ظرفیت‌های لازم برای ارائه محصولات استاندارد و باکیفیت بالا برخوردارند، با این حال ظاهرا کم‌توجهی و سهل‌انگاری‌های مراجع قانون‌گذاری و مجریان و متولیان اجرای قانون در کشور سبب شده تا نزد خودروسازان ایرانی، وقت و مال و جان و رفاه مشتری خارجی از اهمیت بیشتری برخوردار شود، در حالیکه در سایر کشورها اگر شرایط برای مشتری داخلی بهتر نباشد، حداقل برابر است.

۱۱- معمولا در سایر کشورهای جهان، به علت کیفیت و کارکرد بالای قطعات خودرو تا چند سال خودرو دچار خرابی نمی‌شود و لذا تامین و عرضه عمده قطعات یدکی محصولات، مدتی پس از تولید آن محصول در دستور کار قرار می‌گیرد و در برخی از موارد حتی پس از عرضه نیز قطعات یدکی تا مدت‌ها بدون استفاده در انبارها باقی می‌ماند، اما در کشور ما قسمت خدمات پس از فروش خودروسازان باید از همان ابتدا در اندیشه تامین به موقع قطعات یدکی برای تعمیر و تعویض مکرر لوازم بی‌کیفیت و غیراستاندارد محصولات خود باشند.

۱۲-خودروسازان ما مجبورند به منظور پاسخگویی به مراجعات مکرر مشتریان و برای جبران اشکالات کیفی محصولات خود، هر روز بیش از پیش مراکز خدمات پس از فروش خود را گسترش دهند و این تعدد و گستردگی برای آنان نوعی افتخار تلقی می‌شود، در حالی که اولا همین رویکرد، یکی دیگر از دلایل اصلی افزایش قیمت تمام شده خودرو در ایران محسوب می‌شود و ثانیا در سایر کشورها، اصولا محصولات تولیدی کارخانه‌ها از چنان کیفیتی برخوردارند که به ندرت و خیلی دیر به خدمات پس از فروش نیاز پیدا می‌کنند.

۱۳- در سایر کشورها چنانچه نقص فنی خودروی تولیدی یک کارخانه منجر به بروز تلفات جانی و مالی برای شهروندان گردد، معمولا وظیفه عذرخواهی با پرداخت فوری خسارت، مجازات خاطیان و حتی استعفای مدیران ذی‌ربط همراه است، اما در مورد خودروسازان ما نه‌تنها به ندرت عذرخواهی و استعفا صورت می‌گیرد، بلکه خودروسازان تمام تلاش خود را به کار می‌برند تا با استفاده از شگردهای مختلف، گناه نقش غیرقابل انکار خود در بروز سوانح را، بر گردن دیگران از جمله جان‌باختگان حوادث بگذارند.

۱۴- با اینکه به تجربه ثابت شده صنایع مختلف کشوراز جمله خودروسازان ایرانی می‌توانند، الگوساز و الگوآفرین باشند، اما معلوم نیست خودروسازان ایرانی به چه علت، نوآوری و خلاقیت را به اقداماتی مانند؛ تغییر شکل جلو پنجره و داشبورد و نهایتا افزودن آپشن‌های موجود در بازار و درمجموع تغییر شکل ظاهری خودرو محدود می‌سازند، در حالی که درسایر کشورها این تغییرات هم شامل تغییرات مختلف شکلی و ظاهری است و هم موارد کمی و کیفی از جمله ایمنی، تغییر نوع انرژی مصرفی، کاهش مصرف سوخت و افزایش قدرت موتور را در حد مطلوب آن در برمی‌گیرد.

۱۵- در صنعت خودروسازی ایران گاهی برای اثبات علت بالابودن هزینه تولید، جمع کل مقدار وزنی و قیمت مواد مصرفی مختلف در یک خودرو بر روی کاغذ، به مراتب بیش از وزن کل خودرو (که معمولا در دفترچه راهنمای خودرو درج می‌شود) و همچنین قیمت نهایی مواد اولیه و قطعات مصرفی برای آن محاسبه می‌شود و به نظر می‌رسد، گاهی اوقات این فریب آشکار مورد غفلت قرار گرفته است، در حالیکه کمتر کشوری ممکن است با چنین مشکلی مواجه شود.

۱۶- با اینکه اکثر کشورهای تولیدکننده خودرو به سختی مواد اولیه مورد نیاز صنایع خود را تأمین می‌کنند، اما کمتر از کمبود مواد اولیه سخن به میان می‌آورند و متقابلا به رغم وفور انواع مواد اولیه در سرزمین ایران، خودروسازان کشور ما همواره کمبود مواد اولیه و به تبع آن عدم دسترسی به قطعات مورد نیاز را مهم‌ترین عامل افزایش قیمت محصولاتشان معرفی می‌کنند.

۱۷- خودروسازان ما از یک طرف اعلام می‌کنند که حدود ۹۰٪ محصولاتشان تولیدداخل است و از سوی دیگر هنگام تحریم و گران شدن نرخ ارز خارجی، این موضوع را بهانه قرار داده و به طور مستمر قیمتها را چند برابر (و نه در حد تأثیر ناچیز تحریم) افزایش می‌دهند و دیگر سخنی از کاهش قیمت نمی زنند حتی اگر نرخ ارز کاهش داشته و یا شرایط به حالت عادی برگشته باشد، در صورتی که سایر کشورها در هنگام مواجه شدن با بحران، برای حفظ سهم خود از بازار، معمولا قیمت محصولات خود را کاهش داده و تسهیلات بیشتری برای فروش اقساطی کالاهایشان فراهم می‌آورند.

۱۸- متأسفانه خودروسازان ما در سال‌های اخیر به شکلی عمل کرده‌اند که مردم هر روز بیش از پیش، حسرت حداقل‌های کیفی در خودروهای تولید سنوات گذشته را می‌خورند، در حدی که گاهی خرید خودروهای سالم مدل‌های قدیمی‌تر را (با همه نواقص موجود در آنها) به خرید خودروهای جدید ترجیح می‌دهند و این درحالی است که در جریان رقابت‌های جهانی، هر سال بر کیفیت خودروهای تولیدی در سایر کشورها افزوده و نوآوری جدیدی در این صنعت رخ می‌دهد.

۱۹- در کشور ما علی‌رغم وابستگی نسبی بخش عمده صنایع خودروسازی به دولت و با وجود نص صریح قانون مبنی بر لزوم تبعیت آنها از شرایط حکومتی، خودروسازان جسورانه از پذیرش قیمتهای اعلام شده از سوی مراجع ذی‌ربط امتناع می‌کنند و به بهانه عدم توافق با (مراجع قیمت گذاری از جمله؛ شورای رقابت) از فروش خودرو به خریداران عمومی اجتناب می‌کنند و متقابلا بازار خودروی کشور هر روز شاهد عرضه محصولات تولیدی آنها با نرخ بالاتر از سوی خریداران عمده است و همچنان این حرکت ادامه می‌یابد، اما در کمتر کشوری این تخلفات آشکار تا این حد مورد مسامحه قرار می‌گیرد.

۲۰- صنعت خودروسازی ما به خصوص درسال‌های اخیر همواره با زیان انباشته مواجه بوده و دولت مجبور شده برای حفظ وضعیت اشتغال (حدود ۱۰٪ جمعیت فعال کشور، در صنعت خودروسازی و مشاغل وابسته به آن مشغول به کار هستند)، هر سال مقادیر قابل توجهی اعتبار در اختیار آنها قرار دهد در حالی که در سایر کشورها، دولت نقش چندانی در حمایت مالی از خودروسازان برعهده ندارند.

مجموعه این عوامل در بازار انحصاری خودرو سبب شده تا قیمت تمام شده خودرو در ایران نسبت به سایر کشورها به شکل کاذب افزایش یافته و واردات خودرو از سوی افراد فرصت‌طلب و کسانی که دنبال کسب منافع بادآورده هستند، مقرون به صرفه جلوه داده شود، در حالی که مسئولین دستگاه‌های ذی‌ربط باید به جای حذف صورت مسئله، به شکل منطقی و اساسی بر حل مشکلات این صنعت متمرکز شوند.

درپایان ذکرمجدد این نکته ضروری است که تجارب کسب شده درصنایع کشور، از جمله تجارب قبلی صنعت خودروسازی نشان می‌دهد که صنعت خودروسازی ایران هیچ‌چیزی برای رسیدن به قله افتخار کم ندارد، مشروط بر آنکه مواردی مانند؛ شایسته سالاری، خلاقیت و نوآوری، حرفه‌ای‌گرایی، رعایت دقیق اصول استانداردها و در نهایت ارتقاء بهره‌وری را به صورت جدی در دستور کار خود قرار دهد.

احمدرضا هدایتی- کارشناس ارشد مدیریت

برای توقف یک مزایده

بانک ملی به دستور وزیر اقتصاد عمل نکرد

بانک ملی در روزنامه رسمی آگهی برگزاری مزایده جنجالی واگذاری یک کارخانه را در استان گیلان با وجود دستور وزیر امور اقتصادی و دارایی مبنی بر توقف این مزایده، اعلام کرد.

به گزارش خبرگزاری‌ها، محمد علی حقی مدیرعامل شرکت ایحاگستر شمال در یک نشست خبری اظهار داشت: اخیراً بانک ملی آگهی مزایده شرکت ایحاگستر شمال که یکی از بزرگترین تولیدکنندگان صنعت چاپ و بسته‌بندی در خاورمیانه است را در روزنامه‌ها منتشر کرده ولی این واگذاری نمی‌تواند عادلانه باشد.

وی با بیان اینکه ۴۹ ماه است که واحد چاپ و بسته‌بندی شمال با مشکل روبرو شده است، گفت: قدرت ناعادلانه شرکت‌های نیمه دولتی و شبه دولتی طی ۸، ۹ سال گذشته سعی در تضعیف و حذف کردن فعالان اقتصادی بخش خصوصی داشته است.

وی ادامه داد: قوانینی که قبل از انقلاب در سیستم بانکی وجود داشت و بعد از انقلاب با تغییراتی روبرو شد، طی ۳ - ۴ سال اخیر تهدیداتی را برای واحدهای تولیدی ایجاد کرده است.

حقی با اشاره به مشکل ایجاد شده برای شرکت ایحاگستر شمال اظهار داشت: ارزش یک ملک مسکونی شخصی از ۲۸۰ میلیون تومان در ۴ سال پیش به یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان در حال حاضر رسیده است، در حالی که با وجود اینکه برای ایجاد سالن سیلندرسازی شرکت ایحاگستر شمال در سال‌های گذشته ۹۰۰ میلیون تومان هزینه شده است، هم اکنون کارشناسان ارزیابی ارزش این سالن را تنها ۱۳۰میلیون تومان اعلام کرده‌اند.

وی با بیان اینکه در حال حاضر حمایت عملیاتی از تولید وجود ندارد، تصریح کرد: یک واحد مسکونی طی چند سال با چند برابر شدن ارزش روبرو بوده، در حالی که ارزیابی واحد صنعتی که مولد کار است، طی این سال‌ها کاهش یافته است.

حقی با اشاره به اظهارات رئیس کل بانک مرکزی در ۷خرداد در مورد اینکه در بخشنامه دولت یازدهم عبارت «مشتریان غیر جاری» جایگزین عبارت «بدهکاران بانکی» در بخشنامه دولت قبل شده است، گفت: ادبیات دولت فرق کرده ولی عملیات دولت تغییری نکرده است.

وی حجم سرمایه‌گذاری انجام شده برای احداث واحد ایحاگستر شمال را ۱۲۰ میلیارد تومان عنوان کرد و گفت: این رقم در حد بودجه عمرانی استان گیلان است که اگر نقدینگی مناسب به این واحد تزریق شود، با تولید ۶۰ درصدی از ظرفیت ایجاد شده می‌توانیم طی ۳ سال علاوه بر پرداخت تعهدات بانکی، نقدینگی تأمین شده را نیز جبران کنیم.

وی با بیان اینکه این کارخانه از نظر چاپ در منطقه خاورمیانه بی‌نظیر است، گفت: این واحد در دی ماه ۸۴ با مساحت ۴ هزار متر مربع به بهره‌برداری رسید و در ۱۷ مهر ماه ۸۹ به طور رسمی افتتاح شد و از همان روز نام شرکت در لیست معوقات بانک ملی قرار گرفت.

به گفته حقی، اولین تسهیلات بانک ملی اسفند ۸۳ به مبلغ ۱۰۰میلیون تومان به این واحد تولیدی اعطا شد و آخرین تسهیلات نیز در اردیبهشت ۸۹ به مبلغ ۱۰ میلیارد تومان به این شرکت اختصاص یافت و در مجموع در طول ۵ سال ۶۳ میلیارد تومان و یک میلیون و ۸۰۰ هزار یورو به علاوه ۳۷۰هزار دلار تسهیلات به این واحد تولیدی در ۷۳ مرحله متناوب پرداخت شده است.

وی توضیح داد: در تیر ۹۰ برای شرکت، اجراییه صادر شد که بر اساس آن باید تسهیلاتی که در مدت ۵ سال به ما پرداخت شده بود، در مدت ۱۴ ماه بازپرداخت کنیم.

وی ادامه داد: پرداخت تسهیلات ۶۳ میلیارد تومانی در بانک ملی در ۳ مرحله مصوب شده بود، ولی این کار در ۷ مرحله و با تأخیر ۲۰ ماهه انجام شد.

مدیرعامل این واحد چاپ با بیان اینکه تا روزی که نام شرکت در لیست معوق قرار گرفت ۵ درصد از تسهیلات ارزی و ۳۰ درصد از سرمایه ثابت را بدون تأخیر پرداخت کرده بودیم، از رئیس‌جمهور و وزیر صنعت خواست که به شرکت ایحاگسترشمال به عنوان یک شرکت بین‌المللی که حجم سرمایه‌گذاری آن بیشتر از تسهیلات دریافتی‌اش است نگاه کنند و مانع از واگذاری آن شوند.

وی ادامه داد: طبق ارزیابی کارشناسان اداره ساختمان بانک ملی، ارزش واحد ایحاگسترشمال در دی ۸۸ معادل ۴۲ میلیارد تومان بوده و بعد از آن نیز ۸میلیون یورو ماشین‌آلات و ۱۱هزار متر مربع زیربنا به این شرکت اضافه شده است.

به گفته حقی، طبق آخرین ارزیابی صورت گرفته ارزش ایحاگسترشمال ۱۹۳ میلیارد تومان تعیین شده در حالی که بانک ملی در مزایده، ارزش ساختمان و تجهیزات این شرکت را ۹ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان تعیین کرده است.

وی با بیان اینکه تاکنون ۴ تا ۵ سازمان به ما وعده حل مشکل را داده‌اند، گفت: ما بر این اساس با بانک ملی توافقاتی را انجام دادیم، ولی در نهایت سازمان‌های طرف مذاکره شانه خالی کردند و از ادامه همکاری با ما خودداری کردند.

وی تأکید کرد: در صورت تزریق نقدینگی به این واحد تولیدی و ارائه فرصت تنفس می‌توانیم به تولید و سودآوری مناسبی برسیم.

این فعال بخش خصوصی در مورد دلیل به ظرفیت نرسیدن تولید واحد ایحاگستر شمال نیز گفت: در اوایل سال ۸۹ به ۱۱درصد از ظرفیت تولید دست یافتیم، ولی پس از آن به دلیل مشکلاتی مانند قصد مدیر بانک ملی برای آسیب زدن به این واحد در زمان راه‌اندازی آن، عدم پرداخت تسهیلات مصوب ارزی و درخواست ریالی، قرار گرفتن در لیست شرکت‌های دارای بدهی معوق و همچنین عدم همکاری مدیر امور شعب بانک ملی استان گیلان در اجرای دستور کتبی از تهران نتوانستیم به ظرفیت مناسب دست یابیم.

حقی با اشاره به‌نامه رسمی معاون اقتصادی وزیر صنعت به بانک‌های ملی، تجارت و صنعت و معدن، گفت: در این‌نامه از این بانک‌ها خواسته شده که با توجه به اینکه بدهی شرکت کمتر از دارایی آن است، در این جهت همکاری شود ولی این اتفاق عملی نشد.

وی ادامه داد: در صورتی که ۱۰۰ میلیارد تومان تسهیلات نقدینگی و یک سال تنفس به شرکت داده شود، می‌توانیم در مدت ۳ سال علاوه بر پرداخت بدهی شرکت، این نقدینگی ۱۰۰میلیارد تومانی را پرداخت کنیم.

به گفته حقی، با توجه به اینکه بیش از یک سال از ارزیابی شرکت می‌گذرد، بانک می‌تواند واگذاری آن را متوقف کند تا ارزیابی جدید انجام شود، ولی این اتفاق نیز صورت نگرفته و در واگذاری شرکت با عجله عمل شده است.

بنا بر این گزارش، آگهی مزایده واگذاری شرکت ایحاگستر شمال امروز در روزنامه‌های کثیرالانتشار منتشر شده و مزایده واگذاری این شرکت از ۲۵ تیرماه تا ۵ مردادماه برگزار می‌شود.

این در حالی است وزیر اقتصاد ۱۷ تیرماه جاری دستور بررسی و حل و فصل این موضع را به عبدالناصر همتی مدیرعامل بانک ملی داده بود.

کرباسیان اعلام کرد

تدارک برنامه‌های گسترده در بخش مس کشور

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: برنامه‌های گسترده در بخش مس تدارک شده که با بهره‌گیری از سرمایه‌گذاران ایرانی و خارجی در چارچوب اهداف و سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ به مورد اجرا گذاشته می‌شود.

مهدی کرباسیان در گفت‌وگو با ایرنا افزود: در کشور معادن گسترده مس وجود دارد که ساماندهی این بخش با ایجاد هلدینگ جهت توسعه صنعت مس لازم است.

وی اهم برنامه‌های مس را توسعه اکتشاف، افزایش سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و رشد بهره‌وری عنوان کرد و گفت: تکمیل و بهره‌برداری از پروژه‌های نیمه تمام مس از سوی سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی (ایمیدرو) مورد حمایت قرار دارد و اینگونه پروژه‌ها در مناطق کرمان و آذربایجان شرقی وجود دارد.

کرباسیان میزان تولید مس کاتد در سال گذشته را ۱۸۸هزار و ۶۰۰ تن ذکر کرد و افزود: کاهش تولید نسبت به سال ۹۱ حدود ۱۰درصد اعلام شده که از دلایل آن مشکلات بخش تولید به ویژه افت عیار معدن، کاهش قیمت جهانی و شرایط تحریم نیز اثرگذار بوده است.

وی تصریح کرد: بررسی عملکرد سال۹۲ نشان می‌دهد که بالغ بر ۸۴درصد برنامه پیش‌بینی شده تحقق یافته است.

برنامه پیش‌بینی شده برای ظرفیت تولید مس در سال ۱۳۹۴ دستیابی به رقم ۲۸۰هزار تن است و انتظار می‌رود این رقم در سال۹۵ به ۳۰۰ هزار تن برسد و قرار است در سال‌های ۹۷-۱۳۹۶ به ترتیب به ظرفیت ۳۵۰ و ۳۸۰ الی ۴۰۰ هزار تن دست یابیم.

رئیس هیئت‌مدیره شرکت ملی مس، اجرای طرح توسعه مس در آذربایجان شرقی را یادآور شد و گفت: قرار است این کارخانه اوایل مهر یا آبان سال جاری افتتاح شود.

انتظارمی‌رود با راه‌اندازی طرح توسعه مرحله دوم سونگون آذربایجان شرقی و طرح توسعه مرحله دوم سرچشمه کرمان در سال جاری به میزان ۳۰۰هزار تن به ظرفیت تولید کنسانتره مس کشور افزوده شود.

کرباسیان خاطرنشان کرد: بررسی‌ها نشان می‌دهد پتانسیل تولید مس در کشور حدود ۴۰۰ هزار تن مس خالص است که البته تولید بیش از این میزان هم بستگی به اکتشافات دارد که به‌طور مستمر درحال انجام است و نتایج آن به تدریج آشکار می‌شود.

وی از برنامه واگذاری سهام واحدهای مس به بخش خصوصی و مردم خبر داد و گفت: مس آذربایجان شرقی تا آخر سال جاری به سهامی عام تبدیل می‌شود و مردم سهامدار آن خواهند شد.

به گفته رئیس هیئت عامل ایمیدرو، یکی از برنامه‌های مهمی که در چارچوب تأکیدات مقام معظم رهبری در زمینه اجرای اقتصاد مقاومتی دنبال می‌شود، موضوع استفاده از قابلیت‌های داخلی کشور در بخش معدن و به ویژه در صنعت مس است.

وی تأکید کرد: برنامه آماده‌سازی و به بهره‌برداری رساندن معادن کوچک تدوین شده که در تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی در بخش معدن نقش بسزایی خواهد داشت.

کرباسیان افزود: بهره‌برداری از معادن کوچک به سرمایه‌گذاری بالایی نیاز دارد و بخش‌های خصوصی کوچک قادر به تأمین این منابع نیستند و درعین حال در حوزه اکتشافات هم قدرت ریسک بالایی ندارند، برای کاهش این ریسک‌ها یک هماهنگی بین وزارت صنعت، معدن و تجارت، ایمیدرو، شرکت ملی مس، بانک‌ها و صندوق بیمه معادن درحال انجام است.

وزارت نفت:

عربستان سهمی در میدان گازی آرش ندارد

در حالی که سعودی‌ها مدعی هستند ایران سهمی در میدان گازی آرش ندارد، مقام‌های نفتی کشورمان اعلام کردند عربستان هیچ سهمی در این میدان ندارد.

معاون وزیر نفت در امور بین‌الملل و بازرگانی در گفت‌وگو با شانا پس از اعلام ادعای عربستان سعودی درباره سهیم نبودن ایران در میدان گازی آرش تاکید کرد: عربستان سهمی در این میدان مشترک گازی ندارد.

علی ماجدی افزود: این میدان بین ایران و کویت مشترک است و عربستان هیچ سهمی از این میدان ندارد.

پیش از این هم برخی از مقام‌های نفتی ایران عنوان کردند، عربستان هیچ سهمی از میدان مشترک گازی با کویت ندارد.میدان گازی آرش سال ۱۹۶۲ میلادی با حفر یک حلقه چاه اکتشافی توسط شرکت نفتی ژاپنی «ای‌اوسی»، در خلیج‌فارس کشف شد.

این میدان از ذخیره حدود ۱۳ تریلیون فوت مکعب گاز طبیعی برخوردار بوده و طبق گفته محمدباقر سلیمانی، مدیر امور تولید شرکت نفت فلات قاره ایران تاکنون اقدامی برای توسعه این میدان مشترک انجام نشده است.

مذاکره برای توسعه این میدان گازی به طور رسمی از سال ۲۰۰۰ میلادی میان ایران و کویت آغاز شده و تاکنون چندین دور مذاکره بین مقام‌های وزارت امور خارجه ایران و کویت برگزار شده است.

بورس کالا به وعده تامین مالی تولیدکنندگان عمل کرد

مدیر عامل بورس کالای ایران گفت: این بورس به وعده دولت در خصوص تامین مالی تولیدکنندگان عمل کرد.

حسین پناهیان دیروز در مراسم آغاز معاملات اوراق سلف استاندارد سنگ آهن با اشاره به نقش بورس کالای ایران در تامین مالی تولیدکنندگان گفت: از طریق معاملات اوراق سلف استاندارد سنگ آهن دانه‌بندی، به عنوان ابزار مالی جدید پذیرش شده در بورس کالای ایران در یک دوره یکساله حدود ۹۰ میلیارد تومان برای شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر که از تولیدکنندگان بزرگ سنگ آهن ایران به شمار می‌رود، تامین مالی صورت می‌گیرد که با توجه به وعده‌های دولت به تولیدکنندگان در خصوص تامین مالی آنها، بورس کالا به وعده دولت در خصوص تامین مالی تولیدکنندگان عمل کرد.

وی در خصوص مزایای این ابزار مالی جدید گفت: امکان معامله مجدد بر روی کالا، در معاملات سلف استاندارد فراهم شده است که از حبس منابع مالی سرمایه‌گذاران جلوگیری می‌کند. ضمن آنکه مانند معاملات قراردادهای آتی، امکان کشف قیمت روزانه نیز در سلف استاندارد متصور است. همچنین در معاملات ثانویه اوراق سلف استاندارد سنگ آهن دانه‌بندی، تعدد سرمایه‌گذاران امکان‌پذیر است و سرمایه‌گذاران می‌توانند در صورت تمایل نسبت به تسویه نقدی مبادرت کرده و از بازار خارج شوند.

مدیر عامل بورس کالای ایران با اشاره به تضمین سود این اوراق گفت: در پایان دوره معاملاتی یکساله اوراق سلف استاندارد سنگ آهن که امروز به میزان ۵۰۰ هزار تن به روش عرضه گسترده توسط شرکت تامین سرمایه امید به عنوان مشاور پذیرش و متعهد خرید در عرضه اولیه عرضه شد، حداقل سود ۲۵/۵ درصد و حداکثر سود ۳۰ درصد تضمین شده و در طول دوره نیز نرخ بازده این اوراق ۲۳ درصد به صورت روزشمار می‌باشد.

گفتنی است روز یکشنبه ۵۰۰ هزار تن اوراق سلف استاندارد سنگ آهن دانه‌بندی شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر به قیمت پایه ۱۶۶ هزار و ۷۰۰ تومان در هر تن در بورس کالای ایران عرضه شد که با استقبال خریداران در همان ساعات آغازین معاملات ۱۹۵ هزار تن آن مورد معامله قرار گرفت. لازم به ذکر است اوراق سلف موازی استاندارد سنگ آهن دانه‌بندی شده منضم به اختیار خرید و فروش تبعی به عنوان ابزار مالی در شورای عالی بورس تصویب شده و معاف از مالیات می‌باشد.

کوتاه اقتصادی

* کارشناس بازار سرمایه با اشاره به اینکه نرخ اوراق تسهیلات خرید مسکن در فرابورس به شکل کاذب و احتمالا دستکاری شده، افزایش یافته است، گفت: خریدار در بازار برای این اوراق وجود ندارد و دلیل این افزایش جز فریب خریداران نیست. محمدرضا عربی با اشاره به روند فروش اوراق تسهیلات خرید مسکن در فرابورس تاکید کرد: در بازار ایران این اوراق به عنوان یک دارایی پس از مدتی باطل می‌شود، در صورتی که چنین چیزی در دنیا مرسوم نیست. وی ادامه داد: این اوراق مدت‌دار بوده و پس از مدتی قطعا باطل خواهد شد و خریداران باید به این نکته توجه ویژه داشته باشند.

*** مدیریت اکتشاف شرکت ملی نفت ایران از کشف قطعی ذخایر نفت خام در سازندهای زمین‌شناسی سروک و فهلیان با حفاری یک حلقه چاه در میدان سپهر در غرب رود کارون در استان خوزستان خبر داد. رکن‌الدین جوادی مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران اخیرا با اشاره به کشف میادین جدید نفت و گاز در کشور، گفت: با تکمیل مراحل اکتشافی جزئیات کشف این میادین جدید نفت و گاز رسما اعلام خواهد شد.**

* قائم مقام وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: با عرضه بالای محصولات پتروشیمی در تالار بورس شاهد حذف دلالان، واسطه‌ها و رانت‌خواران از بازار محصولات پتروشیمی خواهیم بود. مجتبی خسروتاج با تبیین آثار فرمول جدید عرضه محصولات پتروشیمی در بورس افزود: با این اقدام همچنین قاچاق داخلی موادی که به جای مصرف در واحدهای تولیدی به خارج از ایران صادر می‌شد و توجیه اقتصادی نداشتند نیز متوقف خواهد شد.

*** با اجرای عملیات کابل برگردان ارتباط تلفنی مشترکین با پیش شماره‌های ۲۲۸۴ الی ۲۲۸۹، ۲۶۷۰، ۴۴۵۰ الی ۴۴۵۹، ۷۷۵۰ الی ۷۷۵۳، ۷۷۶۰ الی ۷۷۶۵ از امروز به مدت ۷۲ ساعت با اختلال همراه است.**

* دبیر انجمن روغن نباتی اعلام کرد: سالانه حدود یک میلیون و ۴۰۰ هزار تن روغن خام وارد می‌شود و نهایتا ۱۰۰ هزار تن نیز از محل تولید داخلی تامین می‌شود اما حمایت از تولیدکنندگان داخلی از اهداف اصلی دولت و بخش خصوصی است.

*** نماینده تام‌الاختیار رئیس اتاق اصناف ایران در کمیسیون تخصصی املاک ایران منصوب شد. حسام عقبائی رئیس این اتحادیه از سوی علی فاضلی رئیس اتاق اصناف ایران به سمت نماینده تام‌الاختیارش در کمیسیون تخصصی املاک ایران منصوب شد. با اجرایی شدن قانون جدید نظام صنفی، ۲۸ اتحادیه کشوری صنفی منحل شدند و تنها اتحادیه کشوری مشاوران املاک در قالب کمیسیون تخصصی به کار خود ادامه می‌دهد.**

مدیرعامل آبفای کشور:

وضعیت آب در ۲ شهر قرمز است

مدیرعامل شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور گفت: در حال حاضر وضعیت آب در شهرهای اصفهان و کرمان قرمز است.

حمیدرضا جانباز در گفت‌وگو با ایرنا، افزود: در ماه‌های گذشته بحران آبی در برخی شهرها وجود داشت، پیش‌بینی این بود که ۵۱۷ شهر در آستانه تنش آبی قرار دارند.وی با بیان اینکه تنش آبی به این معنی است که میزان تولید و مصرف آب در این شهرها برابر است، ادامه داد: از میان این شهرها ۱۲ کلان‌شهر با مجموعه جمعیت ۲۳ میلیون نفر در دستور کار ویژه قرار گرفته است.

مدیرعامل شرکت آبفای کشور اظهار داشت: پس از رصد مشکلات با تجهیز چاه‌ها، اجرای خطوط انتقال و جمع‌آوری چاه‌های غیرمجاز، اجاره چاه‌های بخش خصوصی و کشاورزی و مدیریت هوشمند شبکه و اطلاع‌رسانی با همکاری مشترکین توانستیم بخشی از آب شهرها را مدیریت کنیم.جانباز گفت: در حال حاضر شهرهای تهران، شیراز و یزد در حالت زرد قرار دارند یعنی در نقطه برابر تامین و توزیع قرار داریم و در صورتی که ۱۰ تا ۱۵ درصد صرفه‌جویی و مدیریت مصرف از سوی مشترکین به عمل آید می‌توانیم از تابستان سال جاری عبور کنیم.

وی افزود: شهرهای البرز، مشهد، همدان، قم، قزوین، بندرعباس و اراک در وضعیت سبز قرار دارند و مشکل خاصی برای تامین آب در این شهرها نخواهیم داشت.مدیرعامل آبفای کشور تصریح کرد: اعتبارات مورد نیاز برای تخصیص پروژه‌های آب و فاضلاب در حال پرداخت است و همکاری‌ها تاکنون با بخش خصوصی و پیمانکاران به صورت اعتماد متقابل صورت گرفته و امیدواریم ظرف چند هفته آینده تخصیص‌ها پرداخت تا با پرداخت به بخش خصوصی اعتماد متقابل جلب شود.

یک نماینده مجلس ضمن مخالفت با قیمت جدید خودروها:

رئیس شورای رقابت تحت تاثیر برخی دولتمردان قرار گرفته است

یک عضو ناظر شورای رقابت با بیان اینکه قیمت‌های جدید خودرو را قبول نداریم گفت: رئیس شورا تحت‌تاثیر برخی دولتمردان قرار گرفته است.

محمد علی مدد، نماینده مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با ایسنا از قیمت‌های جدید خودرو به شدت انتقاد کرد و با بیان اینکه جلسات متعدد کارشناسی برای قیمت‌گذاری خودرو با شرکت‌های خودروسازی و قطعه‌سازی برگزار شد، گفت: بنده به عنوان ناظر قوه مقننه در شورای رقابت مصاحبه رئیس شورا را در خصوص قیمت‌های جدید خودرو و افزایش ۵/۵ درصدی قیمت قبول ندارم؛ زیرا قرار بر این نبود و ایشان از خودشان قیمت‌ها را اعلام کردند.

وی با تاکید بر اینکه قیمت‌های اعلامی خودرو غیرواقعی است، ادامه داد: رئیس شورای رقابت بدون مشورت با اعضا، مصاحبه و قیمت‌های جدید خودرو را اعلام کرده است در حالی که قرار بر این نبود، وی قبل از اتمام جلسه قیمت‌ها را اعلام کرد.وی توضیح داد: قرار بود ابتدا قیمت‌های جدید خودرو در جلسه‌ای بررسی و آنالیز شود و بعد از آن اعلام شود، در حالی که مشخص نیست رئیس شورا تحت‌تاثیر چه جریانی قیمت‌ها را اعلام کرد.

این عضو شورای رقابت در پاسخ به این سوال که قیمت خودرو بر چه مبنایی قرار بود اعلام شود؟ خاطرنشان کرد: قرار بود مکانیزم قیمت‌گذاری سال گذشته، مبنای کارشناسی قرار گیرد ولی رئیس شورا بدون توجه به این موضوع قیمت‌ها را اعلام کرد که مورد اعتراض مجلس، کمیسیون‌های اقتصادی و دولتمردان قرار گرفت. علی مدد تاکید کرد: بنابراین بنده به عنوان عضو ناظر شورای رقابت قیمت‌های اعلام شده را قبول ندارم و این قیمت‌ها باید مجددا مورد بررسی قرار گیرد و برای قیمت‌گذاری ابتدا باید مردم در نظر گرفته شوند این در حالی است که عده‌ای از دولتمردان در انحصار دخالت داشته و اعلام نفوذ می‌کنند و رئیس شورای رقابت نیز تحت‌تاثیر آن‌ها قرار گرفته است.وی تصریح کرد: شورای رقابت باید مسائل و منافع مردم را در نظر بگیرد نه اینکه ابزار آلت دست عده‌ای شود، ولی متاسفانه با اعلام قیمت‌های جدید آبروی ما را در کشور برده‌اند.

این نماینده مجلس در پاسخ به این سوال که قیمت‌های خودرو مجددا در شورای رقابت بررسی می‌شود؟ گفت: بله قطعا قیمت خودرو مجددا در شورای رقابت بررسی می‌شود اما قبل از آن باید رئیس شورا به اعضا پاسخ دهد که چرا مصاحبه کرده و قیمت‌ها را اعلام کرده است. وی تاکید کرد: با هرگونه افزایش قیمت مخالف بوده و قیمت‌ها را مجددا بررسی می‌کنیم.

قیمت سکه و ارز

به تومان

نوع سکه	قیمت بازار
سکه تمام طرح جدید	۹۶۶۰۰۰
سکه تمام طرح قدیم	۹۶۴۰۰۰
نیم سکه	۴۸۳۰۰۰
ربع سکه	۲۷۱۰۰۰
گرمی	۱۷۹۰۰۰
هر گرم طلای ۱۸ عیار	۹۸۵۰۰
نوع ارز	
دلار	۳۱۳۰
یورو	۴۲۶۵
پوند	۵۳۴۰
درهم	۸۵۲