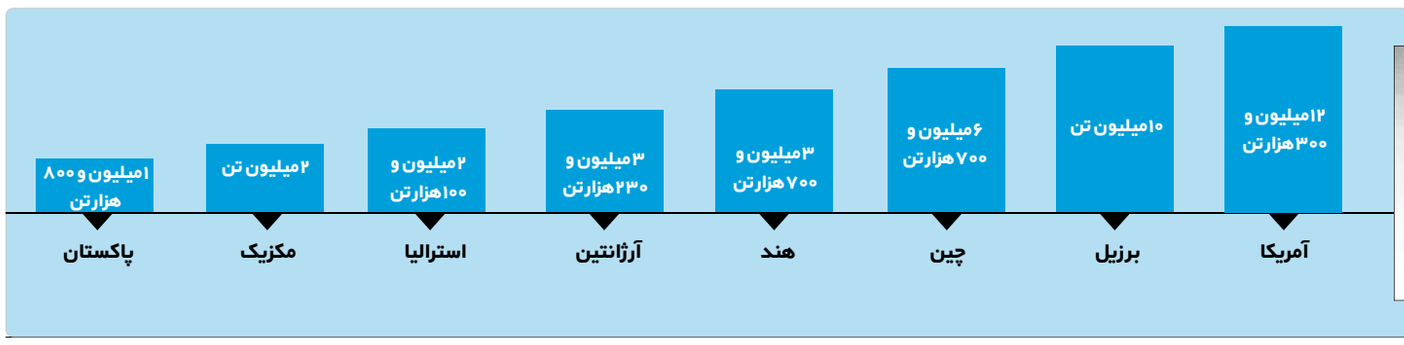
بزرگ‌ترین تولیدکنندگان گوشت گاو در جهان



گزارش

«جام جم» از طرح تحول صنعت خودرو گزارش می‌دهد

مسیر پرپیچ و خم وزارت صمت برای خودروسازان

طرح تحول صنعت خودرو در حالی همزمان با هفته دولت رونمایی شد که زیان انباشت خودروسازان از ۱۰۰هزارمیلیارد تومان نیز عبور کرد. این حجم از بدهی هنگفت، اجرای این سند را با ابهامات فراوانی مواجه و این برنامه را از یک سند راهبردی به یکی از آرزوهای دست‌نیافتنی برای وزارت صمت تبدیل کرده است.

چهاردهه فعالیت خودروسازان دستاورد قابل‌دفاعی نداشته است و به‌رغم انتقادات گسترده در سال‌های اخیر، نه در بحث کیفیت و نه در بحث تامین نیاز بازار، عملکرد مثبتی را شاهد نبودیم. طی سال‌های اخیر وعده‌های فراوانی درخصوص افزایش تولیدات خودروسازان مطرح شده اما هنوز در روی پاشنه بی‌کیفیتی می‌چرخد.

بنا به اعلام مرکز پژوهش‌های مجلس، گزارش حسابرسی‌شده سه شرکت ایران‌خودرو، سایپا و پارس‌خودرو نشان می‌دهد که زیان انباشت این شرکت‌ها در پایان سال ۱۴۰۰ از مرز ۱۰۰هزارمیلیارد تومان هم فراتر رفته است و البته این زیان‌دهی همچنان ادامه دارد.

کف کیفیت هم رعایت نمی‌شود

رئیس سازمان ملی استاندارد با تایید بی‌کیفیت بودن خودروهای تولید داخلی می‌گوید: «استانداردهای اعلامی از سوی این سازمان، کف کیفیت بوده و همه کیفیت نیست. نظام ارزیابی کیفی خودرو، مجموعه‌ای از عوامل و مولفه‌هاست. ما کف کیفیت را درنظرگرفتیم اما همان هم رعایت نمی‌شود. این‌که استانداردها رعایت نمی‌شود به این سبب است که استانداردها به کمک خودروسازها تدوین و ابلاغ می‌شود اما درنهایت خودروسازان ملزم به اجرا هستند که به بهانه‌ها و در برهه‌های مختلف (همچون بهانه تحریم‌ها) از رعایت آنها سرباز می‌زنند. تیراژ تولیدی باید بالا رود که ناظر بر کیفیت باشد اما حفظ و افزایش آمار تولید بر کیفیت اولی‌تر است».

ترکیب بی‌کیفیتی با زیان انباشت

به‌رغم کیفیت نازل خودروهای داخلی و قیمت‌هایی که به گفته بسیار از کارشناسان تناسبی با ارزش خودروهای تحویلی ندارد، با پدیده عجیبی مواجه هستیم که در آن خودروسازان ادعا دارند با فروش هر دستگاه خودرو زیان می‌کنند و بنا به آمارهای ذکرشده زیان انباشت آنها از ۱۰۰هزارمیلیارد تومان نیز عبور کرده است. خودروسازان این زیان انباشت را ناشی از قیمت‌گذاری دستوری می‌دانند و اعلام می‌کنند درصورتی‌که قیمت محصولات خود را نزدیک به بازار کنند، روند این زیان انباشت متوقف خواهد شد اما نزدیک‌شدن قیمت خودروسازان به‌ازای فشار بیشتر به مصرف‌کنندگان خواهد بود و هیچ تضمینی ندارد که روند افزایشی قیمت ادامه پیدا نکند.

وزارت صمت وارد می‌شود

درشرایطی که خودروسازان زیرانباشتی از بدهی دفن شده‌اند، وزارت صمت طرح تحول صنعت خودرو را در سه مرحله آماده کرده‌است. توکلی لاهیجانی، مدیرکل دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت با بیان این‌که طرح تحول صنعت خودرو در سه مرحله تدوین شده است، می‌گوید: «مرحله اول این برنامه تا تیرماه ۱۴۰۱ بود که بیشتر بحث تکمیل خودروهای ناقص و افزایش عرضه را دنبال کردیم. مرحله دوم تا تیرماه ۱۴۰۳ است که بحث بن‌سازه‌ها و پلتفرم‌های مشترک است تا بتوانیم کیفیت را ارتقا و قیمت را کاهش دهیم و در مرحله سوم طرح تحول صنعت خودرو همزمان با مرحله دوم از شهریور ۱۴۰۱ تا شهریور ۱۴۰۴ است که بحث تولید خودروهای جدید با فناوری بالاست».

گزارش حسابرسی‌شده ۳ شرکت ایران‌خودرو، سایپا و پارس‌خودرو نشان می‌دهد که زیان انباشت این شرکت‌ها در پایان سال ۱۴۰۰ از مرز ۱۰۰هزارمیلیارد تومان هم فراتر رفته است

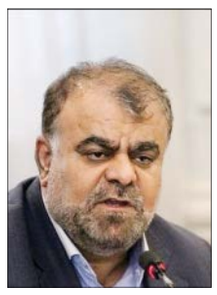
یکی از انتقادات جدی به طرح وزارت صمت ارائه طرح تحول بدون درنظرگرفتن این زیان انباشت است. با وجود ۱۰۰هزارمیلیارد تومان زیان انباشت آیا می‌توان به تحول در صنعت خودروسازی امیدوار بود؟ مرحله اول طرح تحول به گفته مسئولان وزارت صمت، در مراحل پایانی قرار دارد و این مرحله سختی چندانی ندارد و تهیه قطعات مورد نیاز خودروهای ناقص تکمیل و تحویل خریداران می‌شود. برای این اقدام نمی‌توان برچسب تحول زد اما در مرحله‌های بعدی، کار سخت خودروسازان آغاز می‌شود. در مرحله دوم قرار است خودروسازان با ساخت پلتفرم‌های جدید از محصولات مشترک رونمایی کنند. جای سؤال است که خودروسازان ضعیف داخلی چه دستاورد مشترکی برای ارائه دارند؟ سطح فناوری در میان خودروسازان تفاوت محسوسی ندارد و این ترکیب نیازمند حضور یک شرکت خودروسازی خارجی است تا با استفاده از سطح فناوری آن بتوان کیفیت تولیدات داخلی را نیز ارتقا داد.

در مرحله سوم این طرح آمده است که خودروهای جدید با فناوری بالا ارائه می‌شود. با پیش‌فرض ساختار ضعیف خودروسازی در کشور، این به معنی افزایش چندبرابری قیمت خودروست مگر این‌که خودروسازان اقدامی در جهت افزایش بهره‌وری و استفاده از فناوری جدید برای ساخت خودرو داشته باشند حتی با این اقدام به صفر رساندن زیان انباشت خودروسازان چندین سال طول خواهد کشید و تقارن افزایش فناوری در کنار زیان انباشت حتی می‌تواند جریان تسویه بدهی خودروسازان را طولانی‌تر کند.

دراین‌خصوص مصطفی طاهری، رئیس کمیسیون صنایع مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با جام جم با بیان این‌که تحول در صنعت خودروسازی با وجود انباشت ۱۰۰هزارمیلیارد تومانی بدهی بسیار دور از ذهن است، می‌گوید: «ارائه طرح تحول خودروسازی از سوی وزارت صمت گام مثبتی برای تحول در صنعت خودروست اما پیش‌شرط‌هایی نیز دارد. باید بحث افزایش بهره‌وری در بخش نیروی انسانی و تغییر ساختار خودروسازان برای بهینه‌سازی جریان تولید مورد نظر قرار گیرد اما در این برنامه تحولی شاهد کلی‌گویی در بازه زمانی کوتاه‌مدت هستیم که اجرایی‌شدن آن را با ابهامات فراوانی مواجه کرده است.» باید اذعان داشت ساختار ضعیف خودروسازان در ۴۰ سال اخیر نهادینه شده و تحول در مدت سه سال امری دست‌نیافتنی است و تنها به تورم قوانین دست‌وپاگیر و مصوبه‌های بی‌نتیجه ختم خواهد شد.

میز خبر

مسکن را ارزان می‌کنیم



رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی درباره اقدامات انجام شده در حوزه مسکن طی یک سال گذشته توضیح داد؛ فاصله موجود در بخش مسکن ناشی از انجام نشدن اقدامات در دولت گذشته بود و این باعث شد قیمت مسکن افزایش یابد. وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: در شش ماهه ابتدایی دولت، زمین‌های ۱/۵ میلیون واحد بارگذاری و آماده‌سازی سایت‌های پروژه انجام شد. وی با تأکید بر این‌که ساخت ۱/۵ میلیون واحد را از فونداسیون و ساخت ابتدایی آغاز کرده‌ایم، تصریح کرد: یکی از چالش‌های پیش روی دولت، تأمین زمین بود و بسیاری از دستگاه‌ها همکاری نکردند. قاسمی یادآور شد: فقط ۴ درصد اراضی دستگاه‌ها تاکنون به وزارت راه و شهرسازی تعلق گرفته و بقیه، زمین‌های در اختیار وزارت راه و شهرسازی بوده‌است.

وی تاکید کرد: همه اراضی این ۱/۵ میلیون واحد مسکونی که ساخت آنها آغاز شده، تماما متعلق به وزارت راه و شهرسازی بوده‌است. وی با بیان این‌که از دستگاه‌ها برای تخصیص زمین‌ها به ساخت مسکن راضی نیستیم، چرا که تا پایان شهریور زمین‌های مورد نیاز را باید تحویل دهند که نداده‌اند، گفت: با حضور رئیس جمهور در جلسه شورای عالی مسکن اعلام شد ظرف یک ماه درخواست فهرست زمین‌های مازاد در اختیار دستگاه‌های اجرایی را به آنها ارائه کنیم که در صورت موافقت نکردن این دستگاه‌ها، سند اراضی‌شان خود به خود به نام وزارت راه و شهرسازی منتقل و ثبت می‌شود. قاسمی در پاسخ به این پرسش که سخنان رهبر معظم انقلاب در خصوص این‌که در امر مسکن عقب هستیم، آیا باعث شده تا دغدغه‌های وزارت راه و شهرسازی برای اجرایی کردن فرامین رهبر معظم انقلاب در خصوص مشکلات بخش مسکن افزایش یابد، عنوان کرد: دغدغه رهبر معظم انقلاب یک فرمان بود و باید آن را اجرا کنیم؛ به دنبال عملی کردن تعهدات خود هستیم و صحبت‌های امروز مقام رهبری، مسئولیت ما را زیادتر کرد تا فاصله عرضه و تقاضا در بخش مسکن کاهش یابد و مردم بتوانند خانه‌هایی ارزان‌تر بخرند.

قطار تهران- کربلا به راه افتاد

اولین قطار ترکیبی تهران-کربلا حرکت خود را آغاز کرد. وزارت راه و شهرسازی اعلام کرد حرکت این قطار به‌صورت یک رام در هفته خواهد بود و اولین سیر خود را به‌صورت کاروانی انجام داد. این قطار پس از حرکت در تهران و مسافرگیری در قم وارد شلمچه خواهد شد، پس از آن مسافران مسیر شلمچه تا بصره را با اتوبوس طی کرده و از بصره مجددا با قطار وارد کربلا خواهند شد.

افزایش سن ناوگان هوایی با قیمت‌گذاری دستوری

مقصود اسعدی سامانی، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی درباره علل افزایش متوسط سن ناوگان هوایی ایران، گفت: یکی از دلایل اصلی این است که در این سال‌ها به‌خصوص از سال ۱۳۹۷ به بعد، به خاطر محدودیت‌هایی که برخلاف قانون برای متعادل‌سازی نرخ بلیت اعمال شد، شرکت‌ها عملا نتوانستند هواپیمای جدیدی به ناوگان خود اضافه کنند و هواپیماهایی هم که از گذشته خریداری شده، به تدریج سنشان بالاتر رفته است.

وی ادامه داد: در سال ۱۳۹۴ ما ۲۶۸ فروند هواپیما داشتیم و در آن سال حدود ۱۷ میلیون مسافر داخلی را جابه‌جا کردیم، با اجرایی شدن قانون آزادسازی نرخ بلیت، شرکت‌ها توانستند با توجه به عرضه‌وتقاضا، نرخ تسعیر ارز و قیمت تمام‌شده، بلیت‌های خود را عرضه کنند و تا سال ۱۳۹۷، تعداد ناوگان ما با اضافه شدن ۵۳ هواپیما، به ۳۲۱ فروند رسید و تعداد مسافران هم به ۲۴ میلیون افزایش یافت. این نشان داد که آزادسازی باعث شده مردم سفرهای خود را مدیریت کرده و بیشتر از صنعت هواپیمایی استفاده کنند، هم مردم استفاده بیشتری از مزایای حمل ونقل هوایی بردند، در رونق مناطق کم‌برخوردار هم تاثیر خود را گذاشت و صنعت هواپیمایی توانست هواپیماهای جدیدتری را وارد ناوگان کند و در کل به اقتصاد کشور کمک کرد.

جوابیه

شفاف سازی تسهیلات در بانک مرکزی

روزنامه جام‌جم با انتشار مطلبی مورخ ۱۴۰۱/۵/۲۷ تحت عنوان « شفافیت زیر ۱۰۰ میلیارد تومان ممنوع!» به طرح مطالبی در خصوص انتشار اسامی دریافت‌کننده تسهیلات و تعهدات کلان پرداخته که در ادامه پیرامون مطالب مطرح‌شده توضیحاتی به شرح زیر ارائه می‌شود.

۱- یکی از ارکان نظارت بانکی موثر، استقرار سازوکارهای انضباط بازار (MarketDiscipline) بوده که مستلزم افشای اطلاعات لازم برای عموم ذینفعان شبکه بانکی از جمله سرمایه‌گذاران در سهام بانک‌ها و موسسات اعتباری غیربانکی و سپرده‌گذاران آنها به شمار می‌رود. بدیهی است این مهم بر بانک مرکزی به عنوان مقام نظارت بانکی پوشیده نبوده و این بانک همواره تلاش نموده با در نظرگرفتن مجموعه شرایط کشور، گام‌های لازم برای تقویت سازوکارهای انضباط بازار و بهره‌گیری از آنها برای بهبود عملکرد نظام بانکی را پیش‌بینی و اجرایی نماید. بر همین اساس، بانک مرکزی در سنوات گذشته در صورت‌های مالی (نمونه) موسسات اعتباری، یادداشت‌های مجزایی برای افشای تسهیلات و تعهدات کلان و اشخاص مرتبط موسسات اعتباری در نظر گرفته است.

۲- مقولات تسهیلات و تعهدات کلان و تسهیلات و تعهدات اعطایی به اشخاص مرتبط در ادبیات بانکداری اصالتاً به ترتیب به منظور جلوگیری از ایجاد ریسک تمرکز در ترازنامه بانک‌ها و موسسات اعتباری غیربانکی و ممانعت از تبدیل شدن بانک‌ها و موسسات اعتباری غیربانکی به منبع تامین مالی ترجیحی اشخاص دارای نفوذ در مدیریت بانک و موسسه اعتباری غیربانکی مورد توجه مقامات نظارت بانکی قرار دارد.

۳- در حال حاضر بانک مرکزی علی‌رغم برخورداری از اعتقاد راسخ به لزوم بهره‌گیری از اصل شفافیت، با محدودیت‌هایی در عرصه عمل مواجه است. به صورت مشخص، در حال حاضر وجود زیان انباشته و کمبود سرمایه نظارتی در برخی بانک‌ها و موسسات اعتباری غیربانکی باعث شده است که حد ۱۰ درصد سرمایه نظارتی مقرر در آیین‌نامه تسهیلات و تعهدات کلان در بانک‌ها و موسسات اعتباری غیربانکی مزبور به ارقام بسیار اندک برای شناسایی تسهیلات و تعهدات کلان رهنمون گردد به نحوی که در مواردی، مانده تسهیلات و تعهدات به هر مقدار ولو بسیار اندک هم به عنوان تسهیلات و تعهدات کلان شناسایی و مشمول حکم مقرر در جزء نخست از بند «د» ذیل تبصره (۱۶) قانون بودجه سال ۱۴۰۱ کل کشور دایر بر افشای تسهیلات و تعهدات کلان و اشخاص مرتبط بانک‌ها و موسسات اعتباری غیربانکی شود.

۴- تصور که یک شخص حقیقی یا حقوقی یا مجموعه اشخاصِ دارای ارتباط مدیریتی، مالکیتی، مالی و کنترلی مشمول تعریف ذینفع واحد موضوع آیین‌نامه تسهیلات و تعهدات کلان، می‌توانند با دریافت چند تسهیلات کمتر از ۱۰۰۰ میلیارد ریال عملاً از الزامات افشای موضوع جزء (۱) از بند «د» ذیل تبصره (۱۶) قانون بودجه سال ۱۴۰۱ کل کشور مستثنی گردد، نادرست است چرا که در این صورت مجموع مانده تسهیلات و تعهدات تسهیلات‌گیرنده (ذینفع واحد) از آستانه موصوف بیشتر خواهد شد.

۵- در پایان شایان ذکر می‌داند اصحاب محترم رسانه در تحلیل آمار و اطلاعات منتشره در اجرای جزء (۱) از بند «د» ذیل تبصره (۱۶) قانون بودجه سال ۱۴۰۱ کل کشور باید به این نکته مهم توجه داشته باشند که صرف نظر از شرکت‌های دولتی، بسیاری از شرکت‌ها و مجموعه‌های اقتصادی بزرگ کشور که به دلیل ماهیت و گستردگی فعالیت یا برخورداری از روابط پسین و پیشین مختلف با سایر کسب و کارها، سهم قابل توجهی در اشتغال کشور یا رفع مایحتاج عموم مردم داشته‌اند یا شرکت‌هایی که به دلیل مشکلات به وجودآمده در فرآیند خصوصی‌سازی یا تغییر شرایط تجاری کشور دچار مشکل شده‌اند، به صورت مقطعی به ویژه در دوره اعمال تحریم‌های ناجوانمردانه و ظالمانه علیه کشورمان، از محدودیت‌های مقرر در آیین‌نامه تسهیلات و تعهدات کلان مستثنا شده‌اند.

برای خواندن کامل جوابیه بانک مرکزی کیوآرکد را اسکن کنید

گزارش دو

دور شدن اروپا از سوخت‌های فسیلی

در سواحل بادگیر فلامنویل، شهری صنعتی در شمال‌غربی فرانسه، رو به آب‌های متلاطم کانال مانش، گنبد بتنی سربه فلک کشیده‌ای است که یکی از بزرگ‌ترین و قوی‌ترین رآکتورهای هسته‌ای جهان با ۱۶۰۰ مگاوات ظرفیت را در خود جای داده‌است اما این‌که چه زمانی این غول عظیم‌الجثه شروع به تولید برق و تحویل آن به شبکه برق فرانسه خواهدکرد، مشخص نشده‌است.

ساخت این نیروگاه اتمی یک دهه از برنامه زمان‌بندی پیش‌بینی شده عقب است و مبلغی حدود ۱۲ میلیارد یورو، بیش از بودجه اولیه هزینه شده و همچنان تا آغاز بهره‌برداری زمان زیادی باقی مانده‌است. فعالیت‌های برنامه‌ریزی شده برای شروع عملیات بهره‌برداری در سال جاری بار دیگر به تعویق افتاده و به سال ۲۰۲۴ موکول شده و از سوی دیگر، مشکلات موجود تنها منحصر به این نیروگاه (Flamanville-3) نیست؛ برای مثال، جدیدترین نیروگاه هسته‌ای فنلاند که ماه سوم سال ۲۰۲۲ شروع به کار کرد نیز قرار بود ۱۰ سال پیش تکمیل شود.

بر این اساس، در حالی که جنگ در اوکراین، اروپا را وادار کرده به هرنحوی وابستگی خود را به گاز طبیعی و نفت روسیه قطع کند، توجه به انرژی هسته‌ای در حال افزایش است و تا حدودی نویدبخش تأمین انرژی قابل اعتماد در قاره اروپاست.

طرفداران انرژی هسته‌ای در اروپا تاکید دارند، این انرژی پاک می‌تواند به حل بحران انرژی در اروپا کمک کند و مکمل اصلی برای استفاده از انرژی‌های خورشیدی، بادی و سایر فناوری‌های تجدیدپذیر در دستیابی به اهداف بلندپروازانه تغییرات اقلیمی باشد. بر همین اساس فاتح بیرول، مدیر آژانس بین‌المللی انرژی می‌گوید: «تهاجم روسیه سبب شد، ملاحظات امنیت انرژی در اروپا بازتعریف شود.» وی در این باره افزود: «انتظار می‌رود در نتیجه فقدان تأمین امنیت انرژی، تمایل به انرژی هسته‌ای در اروپا و سایر مناطق جهان یک گام به جلوتر برود اما احیای مجدد انرژی هسته‌ای در واقعیت مملو از مشکلات بسیاری است.»

تلاش برای یافتن جایگزین‌های مطمئن برای منابع انرژی روسیه، شکاف سیاسی بین کشورهای اروپا را در موضوع انرژی هسته‌ای تشدید کرده‌است؛ زیرا تعدادی از کشورهای دارای نیروگاه‌های هسته‌ای به رهبری فرانسه، بزرگ‌ترین تولیدکننده برق اتمی اروپا، برای افزایش ظرفیت این نوع نیروگاه‌ها تلاش می‌کنند در حالی که آلمان و دیگر کشورهای همفکر با آن مخالف هستند.

براساس آمار، یک چهارم کل برق مصرفی اتحادیه اروپا از نیروگاه‌های هسته‌ای تولید می‌شود. ۱۲ کشور از انواع قدیمی که عمده آنها در دهه ۱۹۸۰ ساخته شده‌اند، استفاده می‌کنند. در این رابطه، فرانسه با ۵۶ رآکتور در حال بهره‌برداری بیش از نیمی از کل رآکتورهای این قاره را در اختیار دارد.

بیش از یک دهه گذشته، اتحادیه اروپا انتقال به اشکال سبزتر انرژی را آغاز کرد اما ملاحظات اقتصادی و ژئوپلیتیک تلاش‌های در دست انجام را پیچیده می‌کند. جولای سال گذشته که اروپا از طرحی برای دور شدن از سوخت‌های فسیلی طی ۹ سال آینده رونمایی کرد، لحظه مهمی بود؛ زیرا اطلاق سرمایه‌گذاری‌های پایدار به نیروگاه‌های هسته‌ای و گاز طبیعی سبب شد، بسیاری انتقاد و آن را اقدامی ضد اهداف سبز عنوان کنند.

بر این اساس، عملیات نظامی روسیه در اوکراین باعث افزایش قیمت انرژی و تغییر سیاست‌های اروپا به سمت منابع سبزتر شده‌است. بر اساس آخرین آمار، ۱۳ رآکتور هسته‌ای نسل جدید که در فرانسه با طراحی متفاوت از رآکتور فلامنویل برنامه‌ریزی شده‌اند، دست‌کم تا سال ۲۰۳۵ آماده نمی‌شوند.

به نظر می‌رسد برای ایجاد تغییر در بحران فعلی انرژی بسیار دیر باشد. ازطرفی، بریتانیا به‌تازگی جاه‌طلبی‌های خود را برای احداث هشت نیروگاه هسته‌ای جدید اعلام کرده‌است. واقعیت اما بسیار نگران‌کننده‌تر است؛ زیرا انتظار می‌رود پنج رآکتور از شش دستگاه در حال بهره‌برداری بریتانیا طی یک دهه آتی به دلیل قدیمی شدن متوقف و از مدار تولید خارج شوند.