خبر کوتاه

توقف تولید خودروی سمند در کشور تا ماه آینده

مهدی خطیبی مدیرعامل ایران خودرو: به طور متوسط روزانه ۲۵۰۰ دستگاه در ایران خودرو تولید می‌شود و بر اساس برنامه‌ریزی‌های صورت‌گرفته سیر تولید صعودی خواهد بود و تلاش می‌کنیم تولید خودرو را به ۲۹۰۰ دستگاه در روز برسانیم. البته این خودروسازی تعهد دارد ۹ هزار دستگاه سمند به تاکسیرانی تحویل دهد که برای عمل به آن برنامه تعریف شده است. بر اساس اقدامات سختگیرانه‌ای که در مورد تولید این ۹ هزار دستگاه وجود دارد، قطعا این تعداد خودرو با کیفیت‌تر از تولیدات قبل خواهد بود. بر اساس برنامه‌ریزی انجام‌شده، امیدواریم تا ماه آینده با حضور وزیر صمت در آذربایجان، سمند برای همیشه از خط تولید خارج شود.

با فرآیند عبور مستقیم تولید خودرو حدود ۸۰ درصد از مشکلات ایران خودرو حل خواهد شد، البته در مجموع سیستم ایران خودرو برای تولید خودروهای ناقص قفل شده است. در مجموع ۲۶ هزار دستگاه ناقص در ایران خودرو وجود دارد که ۱۸ هزار دستگاه آن مربوط به سمند سورن در تبریز است که بعد از تعطیلات تابستانی اعلام می‌کنیم تعداد خودروهای ناقص در کل سایت‌های ما حذف می‌شود و دیگر هیچ خودروی ناقصی به آن اضافه نخواهد شد. / فارس

گزارش

جام جم دلایل توقیف دو نفتکش یونان را در آب‌های ایران بررسی می‌کند

موازنه قدرت در عرشه نفتکش‌ها

وحید حاجی‌پور
گروه اقتصاد

از ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی ایران تا امروز، تحریم‌های مختلفی در حوزه نفت به کشور تحمیل شده به‌طوری‌که در تاریخ صنعت نفت جهان، هیچ کشوری به اندازه ایران مورد تحریم قرار نگرفته است، چه از نظر کمی و چه از لحاظ کیفی. یکی از مهم‌ترین‌هایش، ایجاد محدودیت در بخش لجستیک تجارت نفت و فرآورده‌های نفتی بوده که به صورت دقیق مورد ارزیابی غرب قرار داشته و دارد. به همین دلیل بود که ایران تصمیم گرفت برای برطرف کردن این ضعف بزرگ، ناوگان حمل و نقل نفت خود را توسعه داده و امروز به بزرگ‌ترین ناوگان نفتکش دنیا تبدیل شود. درست برخلاف کشورهای روسیه و ونزوئلا که به‌دلیل نداشتن نفتکش با مشکلات بسیاری برای دورزدن تحریم‌ها مواجه هستند. به اعتراف خود آمریکایی‌ها، ایران با ناوگان خود توانسته بخشی از تحریم‌ها را دورزده و نفت خود را در بازار خاکستری به فروش برساند.

در دوران باراک اوباما، جنگ واشنگتن با نفت ایران در حیطه نرم افزاری فروش نفت حاضری می‌زد که در دوران ترامپ توقیف نفتکش‌های ایرانی یا کشتی‌هایی که نفت ایران را حمل می‌کرد در دستور کار قرار گرفت. ایران هم در پاسخ به توقیف کشتی‌ها، نظارت‌های خود را در تنگه هرمز افزایش داد و به صورت قانونی به اقدام غرب پاسخ داد.

تصمیم ایران حامل یک پیام روشن برای آمریکایی‌ها بود که فکرش را نمی‌کردند تهدیدات تهران عملی شود. تجربه تاریخی طی دو سال اخیر نشان داده هر کشوری که برای توقیف نفتکش‌های ایرانی پیشقدم شود، باید هزینه گزافی پرداخت کند. در این میان اما عده‌ای پاسخ روشن ایران را نشانه ضعف قلمداد کرده و آن را به مثابه عملیات خاموش تلقی می‌کنند که چیزی جز هزینه برای کشور ندارد. همان افرادی که صادرات میعانات گازی و فرآورده‌های نفتی به ونزوئلا را هم این‌گونه تحلیل کردند ولی گذر زمان نشان داد تصمیم تهران برای پایان محاصره دریایی نوین تا چه میزان تأثیرگذار بوده است.

بهترین تصمیم چیست؟

محمد صادق جوکار، رئیس مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی در این باره معتقد است اصولا رژیم‌های حقوقی و تجاری بین‌المللی بدون پشتوانه قدرت سیاسی و امنیتی عمدتا به ضرر کشورهای ضعیف است لذا اگر کشوری انتظار داشته باشد با تکیه بر رژیم‌های بین‌المللی مثل حقوق کشتیرانی و تجارت منافع خود را تأمین کند به‌زودی در حاشیه قرار گرفته و حذف می‌شود. مقررات بین‌المللی به سود قدرت‌های سیاسی است و این کشورها با یکجانبه‌گرایی و ایضا فشار بر کشورهای ضعیف هر طور که می‌خواهند، عمل می‌کنند. جوکار می‌گوید، یونان یکی از کشورهای عضو اتحادیه اروپاست پس باید به قوانین این اتحادیه پایبند باشد اما نیست: «اتحادیه اروپا هیچ تحریمی را علیه جمهوری اسلامی ایران در حوزه تجارت نفت و انرژی وضع نکرده، بنابراین توقیف نفتکش ایرانی در فروردین و تحویل نفت آن به آمریکا نه تابع قوانین اروپاست و نه قوانین بین‌المللی. یونان طبق قوانین بین‌المللی حق توقیف نفت ایران را نداشت اما باوجود این مهم از قوانین و دستورات آمریکا پیروی می‌کند.»

در این میان، قاعده‌ای که می‌تواند منافع کشورها را تأمین کند، مقوله‌ای است به نام «خودیاری» یا HELP SAFE. این قاعده می‌گوید کشوری که در چارچوب پروتکل‌های بین‌المللی مورد تعدی قرار می‌گیرد، خودش باید منافع خود را تأمین کند و از پشتوانه سیاسی و امنیتی خود بهره بگیرد. مانند همان تصمیمی که تهران گرفت و از نظر راهبردی گامی مهم به شمار می‌رود. از نظر رئیس موسسه مطالعات بین‌المللی انرژی، کشوری که نتواند حق و حقوق خود را تأمین کند، مورد این‌گونه تخطی‌ها قرار می‌گیرد و این چیزی جز ناتوانی کنوانسیون‌های بین‌المللی در تضمین منافع مشروع کشورهای جهان نیست. پیام ایران در توقیف نفتکش‌های یونانی به سایر کشورها این هشدار را می‌دهد در صورت تضییع منافع ملی ایران، تهران با تکیه بر قدرت خود وارد عمل می‌شود. نباید فراموش کرد براساس قطعنامه ۲۲۳۱ یونان باید تجارت ایران را تسهیل کند، نه آن‌که در سیاست‌های آمریکا ایفای نقش داشته باشد. سؤال اساسی این است که اگر جمهوری اسلامی ایران به اقدامات شیطنت‌آمیز یونان و سایر کشورهایی که رفتار آتن را تکرار می‌کنند، واکنش نشان ندهد، چه اتفاقی در پیش است؟ چنانچه تهران روی احضار سفیر و پیگیری از طریق کنوانسیون‌های بین‌المللی به دنبال تأمین منافع خود باشد به‌طور قطع شاهد بروز رفتارهای مشابهی از سوی کشورهای دیگر خواهد بود که در کوتاه مدت به حوزه‌های دیگری مانند تجارت فولاد، کالاهای اساسی، پتروشیمی و ... تسری خواهد یافت.

نگاه

ناتوان از پاسخ دوم

شعیب بهمن
کارشناس اقتصاد بین‌الملل

ایران، پیشتر در قبال توقیف کشتی‌های خود یک کشتی را توقیف می‌کرد ولی این مرتبه دو نفتکش را ضبط کرد تا نشان دهد بر سر منافع خود هیچ تعارفی ندارد. ایران توانسته است نفت خود را به فروش برساند و این‌گونه تلاش‌های غرب فقط برای افزایش هزینه‌های دولت ایران است. از سوی دیگر، آمریکایی‌ها در این کش و قوس توقیف‌ها همواره از ارائه پاسخ دوم ناتوان بودند. به عنوان مثال، وقتی ایران، پهپاد آمریکا را در جنوب کشور هدف قرار داد، کاخ سفید پاسخ جدی نداد یا حتی در تنش‌های دریایی چاره‌ای جز کوتاه آمدن نداشت. اقداماتی از این دست می‌تواند روند صدور نفت را در دنیا با چالش مواجه کند و بهای آن را افزایش دهد. تشدید چنین تنش‌هایی بیش از همه، کشورهای مصرف کننده را متضرر می‌کند به‌ویژه آن‌که روند توزیع انرژی در جهان با چالش بزرگی مواجه شده است. بنابراین برخلاف تحلیل برخی افراد که معتقدند وضعیت بدتر می‌شود، باید گفت اقدام ایران یک مانور اقتدار بوده و بدون تردید منافع ملی کشور را تأمین کرده است.

یادداشت

دولت از خودروسازان دل می‌کند؟

روحا... قیطاسی
گروه اقتصاد

طرح واگذاری خودروسازان بار دیگر روی میز دولت قرار گرفت. این تصمیم در سال‌های گذشته نیز به‌کرات از سوی مدیران مطرح شده بود اما نتیجه مشخصی را به دنبال نداشته و همواره عمده سهم خودروسازان در دست دولت و نهادهای غیردولتی باقی مانده است.

این بار دولت سیزدهم پرچم واگذاری خودروسازان را در دست گرفته و از تمهیداتی برای واگذاری این دو شرکت عریض و طویل خبر می‌دهد اما موانع و مشکلات این شرکت‌ها تردیدهای فراوانی را در خصوص اجرای موفق آن به وجود آورده است.

یکی از موانع جدی برای واگذاری، تعیین وضعیت بدهی این خودروسازان است. بنا بر آمارهای اعلام شده میزان بدهی خودروسازان از ۸۰ هزار میلیارد تومان نیز عبور کرده است. اکنون این سؤال مطرح می‌شود که دولت به دنبال خصوصی سازی این شرکت‌های زیانده است یا به دنبال کاهش هزینه‌های خود؟ عدم بررسی دقیق ریز حساب‌های این دو خودروساز در کنار فعالیت‌های جانبی که حتی به احداث گاوداری نیز رسیده، این شائبه را در ذهن ایجاد می‌کند که سنگ بزرگ نشانه نزدن است. تا زمانی که میزان و دامنه فعالیت این دو تولیدکننده مشخص نشود، نمی‌توان نسبت به واگذاری آن چندان امیدوار بود. دومین ابهام مربوط به میزان واگذاری سهام این دو خودرو ساز است. دولت‌های گذشته علاقه خاصی به نگهداری و اعمال حاکمیت در این دو خودروسازان داشتند به همین دلیل میزان سهم خود را حفظ کردند و مدیران این واحد خودروسازی نیز توسط وزرای صنعت مشخص می‌شود. این شکل از انتصاب باعث می‌شود بسیاری از تصمیمات، رنگ بوی سیاسی بگیرد و بحث‌های اقتصادی در حاشیه قرار گیرد. نمونه آن را می‌توان در اعمال فشار برخی از نمایندگان مجلس به وزارت صمت برای استخدام‌های بی‌حساب و کتاب مشاهده کرد.

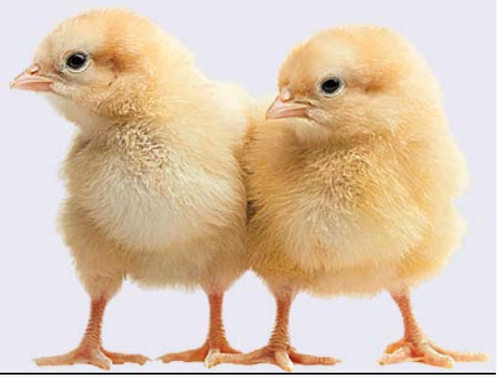
نقد سوم را می‌توان به دامنه اختیارات مالکان جدید این دو خودروساز دانست. در واگذاری‌های گذشته مخصوصا واحدهای تولیدی معمولا شرط گذاشته می‌شود که در یک بازه پنج ساله مالکان اجازه تعدیل نیرو نخواهند داشت، این تصمیم می‌تواند دست مدیران جدید را برای تغییرات و اجرای برنامه‌های خود بسته نگه دارد و حتی منجر به ورشکستی آنها شود. چهارمین ابهام در خصوص قوانین و سیاست‌گذاری‌های حمایتی است. پس از واگذاری کارخانه هپکو، دولت اجازه تعرفه واردات خودروهای سنگین و نیم سنگین را کاهش داد و این تصمیم بدترین خبر برای خریداران بود. با این تصمیم شرکت هپکو توان ادامه فعالیت و رقابت با رقبای خارجی را نداشت و با تعطیل کردن فعالیت خود علاوه بر بیکاری کارگران، بسیاری از دستگاه‌های تولیدی به دلیل عدم رسیدگی دچار زنگ زدگی شدند، البته قوه قضاییه با اقداماتی مالکیت آن را به دولت برگرداند اما هزینه‌های این واحد همچنان بر جیب دولت سنگینی می‌کند. موضوع بعدی شرط اهلیت داشتن برای واگذاری خودروسازان از سوی وزارت صمت است. این شرط در ظاهر گام مثبتی است اما استفاده از یک کلمه کلی و کیفی می‌تواند شرایط را برای اعمال نظر سلیقه‌ای مدیران دولتی فراهم کند. برای واگذاری واحدهای صنعتی در این ابعاد باید قوانین به صورت شفاف مشخص شود و از کلی‌گویی پرهیز کرد. در پایان باید گفت، خصوصی سازی زمانی موفق خواهد بود که تمام شرایط مانند بهبود فضای کسب‌وکار، فراهم کردن زمینه صادرات و ارتباطات جهانی و اصلاح قیمت حامل‌های انرژی صورت گیرد و از ارائه رانت از منابع عمومی به منظور سرپا نگه داشتن مصنوعی این بخش‌های اقتصاد، جلوگیری شود.

گزارش دو

چرا جوجه‌ها دفن می‌شوند؟

پیام عابدی
گروه اقتصاد

با این‌که مرز جوجه‌کِشی و جوجه‌کُشی، فقط با یک کسره و ضمه مشخص می‌شود اما معنای هر کدام زمین تا آسمان متفاوت می‌شود. کشتن و کشیدن برای تولیدکننده‌ای که با هزینه‌های تولید دست و پنجه نرم می‌کند، تفاوت چندانی ندارد. از نظر آنها، کشتن جوجه‌هایی که قلب‌هایشان تندتند می‌تپد، مصداق به‌کاربردن عریان‌ترین شکل خشونت است؛ حتی روحا...



دلیل قربانی کردن جوجه‌ها

این در حالی است که تولیدکنندگان مدعی هستند این موجودات زردرنگ دوست داشتنی را نه به دلیل گران‌تر فروختن آنها بلکه به دلیل نداشتن مشتری و پشت کردن مرغداری‌ها، به مرگ محکوم می‌کنند. مرغداری‌ها هم می‌گویند مرغ‌ها روی دستمان مانده‌اند و به دلیل جهش مستمر قیمت‌ها، خریداری ندارند. در اقتصاد، زمانی که عرضه ثابت می‌ماند یا افزایش پیدا می‌کند اما تقاضا کاهشی است، سطح قیمت‌ها پایین می‌آید. در مورد مرغ هم همین اتفاق رخ داده است.

ایزدخواه، از نمایندگان مجلس به تولیدکنندگان توصیه کرده همانند لیبرال‌های آمریکایی که گندم را به دریا می‌ریزند تا ارزان شود، رفتار نکنند و جوجه‌ها را خیرات کنند.

افزایش عرضه مرغ

قاعدتا به دنبال انتشار اخباری در مورد تخصیص نیافتن ارز لازم برای واردات خوراک دام و پرندگان، قیمت‌ها باید افزایش پیدا می‌کرد اما از آنجا که به گفته حمیدرضا کاشانی، مدیرعامل اتحادیه سراسری مرغ تخمگذار، تولید مرغ و تخم مرغ به وفور در حال انجام است، قیمت‌ها کاهش پیدا نکرده‌اند. به نظر می‌رسد معمای کاهش قیمت مرغ و راه افتادن جوجه‌کُشی را باید در سخنان رئیس اتحادیه فروشندگان پرنده و ماهی در ارتباط با افزایش عرضه و کاهش تقاضا پیدا کرد.

مهدی یوسف‌خانی از کاهش حجم مصرف در پایتخت از ۱۵۰۰ تا ۱۶۰۰ تن به حدود ۱۰۰۰ تن خبر داد. رمزگشایی این سخن رئیس اتحادیه فروشندگان پرنده و ماهی، نشان می‌دهد این کاهش تقاضا، زمانی اتفاق افتاد که مصرف‌کنندگان با اعلام خبر افزایش قیمت چهار کالای اساسی شامل مرغ، تخم مرغ، لبنیات و روغن در اردیبهشت مواجه شدند.

واکنش دولت به جوجه‌کُشی

به دنبال اعلام نارضایتی تولیدکنندگان جوجه، سخنگوی دولت در توییتر اعلام کرد دولت مرغ مازاد تولیدی را می‌خرد. علی بهادری جهرمی، انگیزه خرید مازاد مرغ را جلوگیری از جوجه‌کُشی به عنوان کار خلاف شرع و ضدحقوق حیوانات خواند.

کاهش قدرت خرید مصرف‌کننده

رحمتا... نوروزی، از اعضای این کمیسیون به جام جم گفت: «کاهش جوجه‌ریزی به حالت هشدار درآمده است. به همین دلیل، کمیسیون کشاورزی مجلس، جلسه‌ای را با حضور دست‌اندرکاران این بازار برگزار کرد و قرار شد دولت علاوه بر تسهیلات، مرغ را به قیمت ۵۹ هزار و ۸۰۰ تومان و برای دو ماه آینده بخرد.» عضو کمیسیون کشاورزی گفت تولید باید برای تولیدکننده با توجه به نرخ تورم صرف داشته باشد.

ویژه‌نامه استانی
اصفهان
مسجد جامع اصفهان

اصلاحیه آگهی
منطقه ۱۲
پیرو چاپ آگهی مناقصه به شماره ۶۲۱۹ مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۰۱ روزنامه جام جم صفحه ۸ با موضوع خرید چیلر و هواساز جهت مجموعه فرهنگی ورزشی شهربانو در منطقه ۱۲ تهران بدینوسیله مهلت ارائه اسناد تا تاریخ ۱۴۰۱/۰۳/۱۸ تمدید می‌شود.
روابط عمومی شهرداری منطقه ۱۲

اصلاحیه آگهی مناقصه عمومی
به اطلاع می رساند پیرو آگهی مناقصه عمومی شماره ۶۲۲۱ شهر شریف آباد مندرج در روزنامه جام جم که در تاریخ: ۱۴۰۱/۰۲/۲۷ و ۱۴۰۱/۰۳/۰۳ منتشر گردیده، بدین وسیله تاریخ اخذ اسناد مناقصه عمومی و برگزاری جلسه بازگشایی به شرح ذیل اصلاح می گردد:
۱- مهلت دریافت اسناد از ۱۴۰۱/۰۳/۱۲ تا ۱۴۰۱/۰۳/۱۶
۲- مهلت ارسال پاکات و زمان بازگشایی ۱۴۰۱/۰۳/۲۲
محسن پارسا - شهردار شریف آباد

آگهی مناقصه عمومی
شماره ۲۳-۱۴۰۱
نام صنعت مناقصه گزار: صنایع شهدای هفتم تیر اصفهان
موضوع مناقصه: خرید یک عدد تجهیز کنترلی مولتی گیج با متعلقات کامل (طبق مشخصات فنی مورد نیاز)
الف- ضمانت شرکت در مناقصه: حاوی سپرده شرکت در مناقصه ضمانت یاد شده به یکی از دو روش قابل ارائه می باشد:
(ضمانت نامه بانکی یا چک تضمین شده بانکی معادل ۵% مبلغ کل پیشنهادی یا چک صیادی و سفته هر کدام معادل ۵% مبلغ کل پیشنهادی (جمعا به میزان ۱۰% مبلغ کل پیشنهادی)
ب- مهلت دریافت اسناد: تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۱۶
ج- مهلت تحویل اسناد: تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۲۲
د- زمان بازگشایی: روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۲۳
ه- محل دریافت و تحویل اسناد مناقصه: کیلومتر ۴۵ جاده اصفهان- مبارکه، روبه روی روستای باغ ملک، صنایع شهدای هفتم تیر اصفهان، معاونت بازرگانی "مدیریت خرید"
شماره های تماس: ۲۵-۳۳۹۷۳۲۱۵، ۰۳۱-۳۳۹۷۳۲۲۰
(هزینه درج آگهی به عهده برنده مناقصه می باشد)
روابط عمومی صنایع شهدای هفتم تیر اصفهان

آگهی مناقصه عمومی
نوبت اول
شماره ۱۴۰۱/۱۳
یک مجتمع صنعتی در اصفهان در نظر دارد چوب روسی مورد نیاز را از طریق مناقصه از شرکت های واجد شرایط خریداری نماید.
متقاضیان از تاریخ نشر آگهی به مدت ۱۰ روز فرصت خواهند داشت جهت دریافت و تحویل برگ شرایط مناقصه مراجعه نمایند.
الف: شرکت در رد یا قبول یک یا تمام پیشنهادات به هر نحو مختار است.
ب: هزینه چاپ آگهی به عهده برنده مناقصه می باشد.
تلفن تماس ۵۲۳۲۲۲۶۰ - ۰۳۱ می باشد.
روابط عمومی مجتمع صنعتی

فراخوان مناقصه عمومی دو مرحله‌ای
پروژه خط۴ مترو مشهد در نظر دارد، «خرید ۵۰۰۰ متر بِلت نوار نقاله (Belt) جهت دستگاه حفاری مکانیزه (TBM)» را به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید.
بدین منظور از تولیدکنندگان و شرکت‌های دارای تجربه کارهای مشابه و یا تأمین‌کنندگانی که دارای توان کافی و سابقه همکاری با پروژه‌های مشابه هستند، دعوت به‌عمل می‌آید جهت دریافت اسناد مناقصه به آدرس‌های ذیل مراجعه نمایند:
تهران، میدان آزادی، بلوار شهید عزیزی، نبش کوچه آجرلو، پلاک ۱۴، طبقه سوم، معاونت فنی و مهندسی، تلفن: ۶۶۰۶۵۵۷۰-۰۲۱ داخلی: ۲۷۳ (مهندس حلاج شوشتری)
مشهد، نبش حرعاملی ۹، ساختمان ستاد پروژه خط۴ مترو مشهد، تلفن: ۳۷۲۴۱۲۸۰-۰۵۱ داخلی: ۲۷۴ (واحد امور قراردادها)
سایر شرایط:
۱ مدت اجرای کار: ۱۸۰ روز تقویمی
۲ مدارک لازم برای دریافت اسناد مناقصه: گواهی تولید، صلاحیت و رتبه‌بندی در زمینه رشته مورد نظر، مدارک شناسایی، اساس‌نامه آگهی آخرین تغییرات شرکت و رزومه کاری
تبصره: هزینه دریافت لوح فشرده و فایل PDF اسناد مناقصه رایگان می‌باشد.
۳ تضمین شرکت در مناقصه فوق ۶/۹۹۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال می‌باشد.
۴ آخرین مهلت دریافت اسناد مناقصه پایان وقت اداری (ساعت ۱۶) روز ۱۴۰۱/۰۳/۱۹ می‌باشد.
۵ مناقصه‌گزار در رد یا قبول هر یک یا تمام پیشنهادات مختار است.