

اخبار



آغاز صادرات ساخت ایران به تانزانیا

در نخستین نمایشگاه اختصاصی توانمندی‌های صادراتی جمهوری اسلامی ایران در تانزانیا شرکت‌هایی مرتبط با تجارت محصولات کشاورزی، صنایع و ماشین‌آلات کشاورزی، معادن و ماشین‌آلات صنعتی، ساختمان، عمران، دارو و تجهیزات پزشکی شرکت خواهند کرد که نویدبخش تقویت روابط دو کشور در چهارچوب همکاری‌های اقتصادی خواهد بود. سید رائد موسوی رئیس مرکز تجاری ایران و تانزانیا گفت: مناسب‌ترین بستر برای بالا بردن شناخت کشورهای شرق آفریقا بویژه تانزانیا از محصولات و دانش بومی کشورمان حضور در این نمایشگاه است.

رئیس مرکز تجاری ایران در تانزانیا افزود: در گفت‌وگوهای تخصصی میان سازمان توسعه تجارت و سرمایه‌گذاری تانزانیا و مرکز تجاری ایران در تانزانیا، مقرر شد تا ضمن امضای تفاهنامه‌های اتحادیه و انجمن‌های ایران و تانزانیا نیازها و توانمندی‌های دو کشور در حوزه‌های مختلف احصا و تبادل شود و جلسات مذاکرات تجاری برای تأمین و همچنین صادرات فناوری و محصولات ساخت ایران به تانزانیا آغاز شود تا شاهد شکل‌گیری رشد تبادلات تجاری در حوزه‌های گوناگون بین دو کشور باشیم.



رشد نساجی پس از یک دوره رکود

واحدهای تولیدی نساجی در سال‌های اخیر با چالش‌هایی مواجه بودند و در دولت سیزدهم علاوه بر حفظ صنعت، اشتغال نیز در این صنعت ایجاد شد. محمدمهدی برادران معاون صنایع عمومی وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: صنعت نساجی در دولت سیزدهم ۱۷ درصد رشد یافت، این در حالی است که تلاش دولت‌های قبل تنها بر حفظ این صنعت بدون رشد بود. برادران افزود: رشد صنایع نساجی در حالی است که بیشتر ماشین‌آلات این بخش، قدیمی و فرسوده است و دولت‌های گذشته تنها حفظ این صنعت را هدفگذاری کرده بودند. معاون صنایع عمومی وزارت صنعت، معدن و تجارت تصریح کرد: بیشتر کارخانجات نساجی در دولت‌های قبل به سمت تعطیلی رفته بود و تلاش کردیم با ارائه تسهیلات و حمایت لازم این صنعت را حفظ کنیم.

الزام مبارزه با عرضه

غیرمجاز پوشاک اینترنتی

مبارزه با قاچاق کالا باید از مرزها انجام شود. اگرچه اقدامات فراوانی در این زمینه انجام شده اما گاهی اوقات حجم زیادی از قاچاق یک نوع کالا از مرزها انجام می‌شود. علیرضا رعنائی دبیرهیأت رئیسه اتاق اصناف ایران گفت: اگرچه برخی از تولیدی‌های پوشاک ضعیف عمل می‌کنند و کیفیت تولیداتی در سطح جهانی دارند که به دلیل ضعف در برندسازی هنوز نتوانسته‌اند جایگاه مناسبی در ایران و جهان پیدا کنند. با وجود این، برخی فروشگاه‌های غیرمجاز اینترنتی، فروش بالایی از پوشاک قاچاق دارند که مبارزه با این نوع کسب و کار، ضرورت دارد. رعنائی بیان‌داشت: نظارت و بازرسی بر فروشگاه‌های دارای مجوز پوشاک سختگیرانه بوده و تا حدودی توانسته است در سال‌های اخیر فرهنگ استفاده از پوشاک تولید ملی را بهبود بخشد.

حق سایر سهامداران تصبیع خواهد شد، چرا که رشد «بهمن دیزل» در گرو نابودی «ایران خودرو دیزل» نهفته است. زمانی که «فولکس واگن» با همکاری یک خودروساز داخلی، قصد داخلی‌سازی محصولات خود را داشت، شرکت کرور را از میان تأمین کنندگان خود حذف کرد، یعنی حتی تأمین قطعه را به این شرکت نسپرد، چون معتقد بود کرور که مالکیتش، گروه بهمین است، حتی در تأمین باکیفیت و به قیمت قطعات مذکور دچار «تعارض منافع» می‌شود، چرا «ماموت» رقیب «بهمین» محسوب می‌شود. بدین ترتیب مطابق آنچه در دنیا مرسوم است، انتظار می‌رفت که شرکت کرور به این دلیل که مالک گروه بهمین است، حتی از فهرست تأمین کنندگان شرکت‌های ایران خودرو و سایپا حذف شود، نه آنکه مدیریت بزرگترین خودروساز بزرگ خاورمیانه را در دست گیرد.

چگونه ایران خودرو قربانی کرور شد؟

چه بسا همین الان که هنوز مدیریت این شرکت واگذار نشده است، بسیاری از کارکنان ایران خودرو، نشان این تسلط و فدا شدن منافع گروه صنعتی ایران خودرو در جای جای این شرکت احساس می‌کنند.

راه حل چیست؟ برای آنکه بتوان راه حل درست را یافت، لازم است که از خودروسازان جهانی الگوبرداری کنیم. اگر به ساختار مالکیتی خودروسازان بزرگ در دنیا نظری داشته باشیم، به چند نکته اساسی بی می‌بریم که مهم‌ترین آن این است که هیچ خودروسازی را در دنیا نمی‌توان یافت که در آن قطعه ساز در ساختار مالکیتی خودروساز حضور داشته باشد و در صورتی که سهامی خرد را هم جمع‌آوری کند، حق حضور در هیأت مدیره شرکت از او به سبب تعارض منافع سلب می‌شود. حتی در اقتصاد کاملاً سرمایه‌داری آمریکا نیز حساسیت فراوان درخصوص تعارض منافع وجود دارد.

مطالعات و الگوبرداری‌های انجام شده از نحوه واگذاری‌ها در خودروسازی‌های جهانی، لزوم اصلاحات ساختاری در خودروسازان داخلی و سپردن آن به مؤسسات مالی یا کنسرسیوم‌های مبتنی بر آن با امکان ایجاد توازن در منافع یا کارکنان، نمونه‌هایی از این روش محسوب می‌شوند.

نقش کلیدی وزارت امور اقتصادی و دارایی

به نظر می‌رسد کلید حل بسیاری از مسائل فراروی صنعت خودرو کشور در وزارت اقتصاد قرار دارد. نگاهی به ترکیب سهامداران کنونی ایران خودرو مطابق جدول ذیل نشان می‌دهد که قریب به ۵۵ درصد آن همچنان در دست دولت است و داشتن نقشه راه مناسب برای این واگذاری می‌تواند ضامن نجات این صنعت باشد. حال آنکه به نظر می‌آید به جای «خصوصی سازی»، سیاست «خلاص سازی!» و خلاص شدن از مصایب صنعت خودرو در دستور کار دولت قرار گرفته است، غافل از اینکه اگر مسائل این صنعت در چنین واگذاری‌های غیرعلمی بیشتر شود، علاوه بر نابودی تولید و زنجیره تأمین کنندگان داخلی، به هم خوردن امنیت اجتماعی ناشی از بیکار شدن صدها هزار نفر کارگر و کارمند این مجموعه‌ها به مشکلات کنونی بازار خودرو افزوده می‌شود. پس نه تنها خلاص شدن از مصایب این صنعت در کار نخواهد بود، بلکه چنین واگذاری‌هایی، مصایب جدیدی را هم به مشکلات دولت خواهد افزود.



در ایران خودرو به ازای هرکارمند ۱۸ خودرو تولید می‌شود حال آنکه در بهمین به ازای هرکارمند ۸ خودرو تولید می‌شود! پس چگونه است که مالکین کنونی بهمین؛ شرکتی که زمانی مزدا تولید می‌کرد اکنون تولیدکننده خودرو درجه چندم چین شده است؟



علی‌رغم آنکه ایران خودرو و سایپا بیش از ۱۰۰ هزار میلیارد تومان زیان انباشته دارند، قطعه سازان بزرگ کشور روز به روز فربه‌تر می‌شوند، تا جایی که اغلب آنها اکنون سودای خرید خودروسازان بزرگ کشور را در سر دارند



«ایران اقتصادی» از تداوم نفوذ رانت خواران در بزرگترین شرکت خودروساز ایران گزارش می‌دهد

ایران خودرو قربانی کرور می‌شود؟

بازار خودرو

تصاحب بلوک ۳،۳ درصدی بانک صادرات، عملاً صندلی سوم مدیریتی شرکت ایران خودرو را به‌دست آورد تا گره زنجیره انحصار برپای صنعت خودرو کشور کورت‌تر از پیش شود. صاحبانظران صنعت خودرو با صراحت عنوان کردند که سپردن مدیریت بزرگترین خودروساز کشور به گروه انحصارگرای قطعه سازی، این صنعت را به‌صورت سیستماتیک در آستانه نابودی قرار می‌دهد.

مونتاز کاری خودرو و انحصار در قطعه سازی

آفت دیگری که صنعت خودروی کشور را در سال‌های گذشته و به‌خصوص در دهه نود هدف قرار داد، رشد بی‌رویه خودروسازان مونتاز کار بود؛ فعالیت پرسودی که به‌واسطه تحریم، پرسودتر هم شد و خودروسازان مونتاز کار چینی که عرصه را خالی و بازار را تشنه می‌دیدند، از طریق دامن زدن به تلاطم بازار سعی در گران فروشی داشتند. اگرچه که این روند در دولت سیزدهم با عرضه خودرو در سامانه یکپارچه قیمت‌گذاری از سوی شورای رقابت و جلوگیری از فروش خودرو در بورس کالا، کم و بیش مهار شد، اما همچنان مونتاز کاری، فعالیت پرسودی است و بسیاری از مونتاز کارانی که به درآمدهای بی‌حد رسیدند، پول‌های خود را به خارج از کشور می‌برند.

بد نیست به درآمدهای هنگفت مونتازکاری، درآمدهای حاصل از گرانفروشی قطعه به خودروسازان را هم اضافه کرد. این موضوع حکایت مردی است که هر روز سوار بر دوچرخه‌ای، خورجینی از شن را به آن سوی مرز می‌برد و برای همه سؤال بود که بردن شن به آن سوی مرز چه نفعی برای او دارد؛ غافل از آنکه آن مرد هر روز دوچرخه‌ای را به آن سوی مرز می‌برد!

شاید با این توضیح بتوان به ولع کرور برای تصاحب ایران خودرو که زیان می‌دهد و فرسوده است و نیروی مازاد دارد، پی برد! وقتی قطعه‌سازی بتواند به خودروساز، قطعه‌ها را گران‌تر بفروشد و با اظهار گران‌تر محصول، درآمد حاصله را به‌صورت ارزی به بیرون انتقال دهد، تصاحب خودروساز می‌تواند زمینه ساز این فعالیت قطعه ساز مختلف باشد، چرا که به هر صورتی می‌تواند قطعات کم ارزش خود را گران‌تر بفروشد و زمینه ساز انتقال ارز مازاد به بیرون از کشور باشد.

شاید با این توضیح بتوان راحت‌تر به پاسخ این سؤال اساسی پی برد چرا کرور به دنبال سهام ایران خودرو است وقتی که هم‌اکنون گروه بهمین را در اختیار دارد که به قول خودشان نه نیروی مازاد و سفارشی ایران خودرو را دارد و نه این همه زیان انباشته؟ آیا گروه بهمین نمی‌تواند مانند خودروسازان چینی رشد کند و خود تولیدکننده خودرو شود؟ چرا گروه بهمین همانند مدیران خودرو و کرمان خودرو مسیر بزرگ شدن را از درون

شرکت‌های خود طی نمی‌کنند؟ اگرهنگری در مدعیان صاحب بهمین وجود دارد چرا در همان اعتلای بهمین به کار گرفته نمی‌شود؟ جالب اینجاست که گروه بهمین که خود مدعی است و عملکرد ایران خودرو و سایپا را زیر سؤال می‌برد از منظر بهره‌وری تولید خودرو بین خودروسازان داخلی بدترین وضعیت را دارد.

بهره‌وری پایین گروه بهمین!

در ایران خودرو به ازای هرکارمند ۱۸ خودرو تولید می‌شود حال آنکه در بهمین به ازای هرکارمند ۸ خودرو تولید می‌شود! پس چگونه است که مالکین کنونی بهمین؛ شرکتی که زمانی مزدا تولید می‌کرد اکنون تولیدکننده خودرو درجه چندم چین شده است؟ این مجموعه با بهره‌وری به مراتب بدتر از سایپا و ایران خودرو چگونه ادعای اعتلای ایران خودرو و سایپا را دارد؟ چرا مدعیان، هنر خود را در دهه اخیر در بهمین به کار نگرفته‌اند؟ نکته مهم دیگر اینجاست که از حیث میزان تولید هم وضعیت گروه بهمین به مراتب بدتر از مدیران و کرمان است. حتی در مونتازکاری و سهم بازار هم کمتر از نصف بازار شرکت کرمان و یک هشتم سهم بازار مدیران را در اختیار دارد!

تعارض منافع مضاعف

اگر هر قطعه سازی، مدیریت ایران خودرو را به‌دست می‌گرفت، می‌شد گفت که تعارض منافع؛ رخ داده است، اما زمانی که «کرور» این مدیریت را به‌دست می‌گیرد، باید گفت که «تعارض منافع مضاعف!» رخ داده است، چرا که مالکین کرور، مالکین «گروه بهمین» نیز هستند و این یعنی آنکه یک خودروساز رقیب (گروه بهمین)، مالکیت شرکت ایران خودرو را نیز در دست گرفته است. بنابراین باز

نمونه‌های روشن قربانی شدن منافع ایران خودرو به پای «تعارض منافع»



برش



- شرکت کرور برخلاف سایر قطعه سازان، مطالبات خود را ۶۰ روزه دریافت می‌کند و این در حالی است که سایر قطعه سازان مطالبات خود را ۱۲۰ و گاه ۱۸۰ روزه دریافت می‌کنند.
- وقتی که ایران خودرو قصد واردات خودرو دارد، محصولی از شرکت بهمین (کایی) را ۲۰ درصد گران‌تر (سهم واسطه‌ای بهمین) می‌خرد.
- ایران خودرو به‌جای تولید محصولات با زیان کمتر سعی می‌کند تولید محصولاتی را بالا ببرد که علی‌رغم زیان ده بودن، تأمین کننده اصلی آن کرور است.
- وقتی که برند شریک ایران خودرو یعنی دانگ فنگ در سواری و تجاری به‌صورت رایگان در اختیار بهمین قرار می‌گیرد.
- ایران خودرو برای اینکه گرانفروشی بهمین در بورس را توجیه کند، مجبور به عرضه خودرو در بورس می‌شود.
- وزیر سابق صمت تلاش می‌کرد که تولید خودرو بالا رود اما نمایندگان کرور در هیأت مدیره سعی در کاهش تولید و دامن زدن به تلاطمات بازار داشتند.
- مصوبات هیأت مدیره درخصوص جبران زیان قیمت‌گذاری دستوری به طریق مشکوکی در تصاد با هم قرار می‌گیرد.
- طراحی و انتخاب زنجیره تأمین مهم‌ترین محصول شرکت ایران خودرو (K125) به شریک کرور در بهمین واگذار می‌شود تا ابتکار عمل تأمین کل قطعاتش در دست کرور باشد.
- وقتی که بدون انجام آزمون‌های لازم، تأییدیه به پاک بلیمری یکی از شرکای کرور در مرکز تحقیقات ایران خودرو صادر می‌شود.
- بدون توجیه اقتصادی، یک شبه پروژه TF21 تعریف می‌شود تا ۲۰۶ و زنجیره تأمین آن ادامه حیات داشته باشند.
- در خرید خارجی تک تک قطعاتی که ایران خودرو راساً وارد آن شده است، رد پای واسطه خارج نشین کرور به چشم می‌خورد. حضور بیش از ۴۰۰ قطعه ساز چینی در نمایشگاه قطعات کشورمان، نشان از غلبه خرید مستقیم خودروسازان از چینی‌ها دارد.