

دنده عقب در واگذاری خودروسازان؛

خاندوزی: باید با صمت توافق کنیم

■ در حالی یک سال از مهلت رئیس جمهور به نهادهای دولتی برای تعیین تکلیف واگذاری خودروسازان می گذرد که به نظر می رسد در واگذاری این شرکت ها پیشرفتی حاصل نشده است.



گروه اقتصادی – در دولت آقای روحانی تصمیم بر این شد که سکوی فاز ۱۲C برای برداشت یک میلیارد فوت مکعب ساخته شده بود اما تولید کمی داشت به فاز ۱۱ منتقل نشود، اکنون فاز ۱۲C یک‌پنجم یعنی ۲۰۰ میلیون فوت مکعب تولید دارد و آنهم هم رو به افول است و عنقریب قطع می‌شود بنابراین برای اینکه در زمان و هزینه صرفه‌جویی شود تصمیم گرفتیم سکوی ۱۲C را که در منطقه خشک و حاشیه‌ای و روی گسل واقع شده و هر کاری هم کنیم امکان تولید ندارد را در موقعیت ۱B نصب کنیم. علی‌س کرد در ارزیابی اجرایی شش‌دان پروژه فاز ۱۱ پارس جنوبی از ابتدا تاکنون اظهار داشت: فاز ۱۱ هم مثل بقیه فازهای پارس جنوبی در مرز مشترک واقع شده و در اولویت تولید شده و تا فاز ۹ به توسعه رفته بود که دولت تغییر کرد، در دولت نهم و دهم سی‌ان‌پی‌سی به عنوان پیمانکار اصلی انتخاب شد که البته به دلیل تحریم پروژه را ترک کرد. بنابراین فاز ۱۱ در آن مقطع هم به توسعه نرسید البته ناگفته نماند همزمان فازهای دیگری بودند که در مدار توسعه قرار گرفتند، در دوره دوم وزارت آقای زنگنه تمامی فازها در سطوح مختلف تحت توسعه قرار گرفتند و استراتژی اولویت‌بندی

تدوین شد و توسعه و بهره‌برداری از همه فازها غیر از فاز ۱۴ به میزان خیلی زیادی سرعت گرفت.

سکوی فشارافزایی؛ یک ضرورت در پارس جنوبی
وی افزود: زمانی که برجام به امضا رسید تصمیم بر این شد که فاز ۱۱ هم در دستور کار توسعه قرار گیرد و نکته مهم در کلیه فازهای پارس جنوبی و از جمله فاز ۱۱ سکوی فشارافزایی بوده است، زیرا چاهها دچار افت تولید شده بودند و رفته‌رفته مخزن توان خود را از دست می‌دهد، یعنی بزودی امکان برداشت به میزان کنونی را نخواهیم داشت. بنابراین جزء ضروریات و نیازهای اولیه برای تمامی فازهای میدان گازی پارس جنوبی استقرار سکوی فشارافزایی بوده است.

مدیر عامل اسبق شرکت ملی نفت ایران در برداشت و انتقال به خشکی برآوردها به این نتیجه رسیده بودیم که شرکت توتال تکنولوژی احداث سکوی فشارافزایی را در اختیار دارد و کنار توسعه فاز ۱۱ امری توان کار احداث این سکورا نیز اجرایی کند، در هر حال فاز ۱۱ باید در تیپ استاندارد توسعه پیدا می‌کرد اما مهم‌ترین مسئله این بود که توتال سکوی فشارافزایی را نیز مستقر کند.

زمانی تیپ استاندارد توسعه را هم بلد نبودیم
وی یاد آور شد: ما از ابتدای

اهمیت توسعه خدمت چک الکترونیکی در بانک‌های مختلف چه میزان است؟

گروه اقتصادی – کارشناس امور چکی گفت: شاهد هستیم که کلاهبرداری‌ها با چک‌های صیادی جدید و الکترونیکی تقریبا به صفر رسیده است.

نوری، کارشناس امور چکی گفت: موضوع حذف چک کاغذی از این جنبه اهمیت دارد که تا زمانی که اعتبار و حیثیت چک تنها متکی به کاغذ است زمینه جرمایی مثل جعل و کلاهبرداری به شدت زیاد خواهد بود.

او در ادامه بیان کرد: شاهد هستیم که کلاهبرداری‌ها با چک‌های صیادی جدید بنفش رنگ و چک‌های الکترونیکی تقریبا به صفر میل می‌کند و دیگر نمی‌شود با شیوه‌هایی این چک‌ها را جعل کرد. از این جهت سیاست‌هایی که عرضه و تقاضای چک‌های کاغذی را محدود کند به شدت از جهت کاهش ریسک معاملات اهمیت دارد. به گفته این کارشناس امور بانکی، نکته مهم قابل تأکید دیگر این است که توسعه بانک‌هایی که از خدمت چک الکترونیکی پشتیبانی می‌کنند بسیار حائز اهمیت است و باید سرعت این توسعه افزایش پیدا کند.او در ادامه بیان کرد: یکی از ارکان مهم تکمیل اهداف قانون، اصلاح قانون صدور چک مصوب سال ۹۷ حرکت به سمت چک الکترونیکی است و می‌شود گفت فراگیر شدن صدور چک الکترونیکی و جایگزینی آن با چک‌های کاغذی می‌تواند آخرین حلقه اجرای این قانون باشد.

۲۱آبان امسال از اولین چک الکترونیکی رونمایی شد. چک الکترونیکی یکی دیگر از گام‌های بانک مرکزی و شبکه بانکی کشور در راستای ارائه خدمات غیر حضوری به شهروندان است.

به تازگی هم معاون فناوری‌های بانک مرکزی، محرمیان در خصوص چک الکترونیکی گفته بود: صدور چک الکترونیک در ۱۰ بانک عملیاتی شده است و به مشتریان خود خدمات ارائه می‌دهند. در برخی از بانک‌ها که به تازگی به سامانه متصل شدند تعداد مشتریان کم است و بانک صادرات بیشترین مشتری را دارد.

معاون فناوری‌های بانک مرکزی بیان کرد: یکی از مسائل در حوزه چک الکترونیکی این بود که این چک‌ها تنها در بانک و شعبه صادر شده پذیرفته می‌شود و قابلیت نقدشوندگی داشت؛ اما این موضوع برطرف شده و همه شعب دریافت می‌کنند و قابلیت نقدشوندگی دارند.

محرمیان اظهار کرد: یکی از قابلیت‌های چک الکترونیکی این است که به صورت الکترونیک و غیر حضوری نمی‌توان آن را نقد کرد و در نتیجه نقش شعبه‌ها کم‌رنگ خواهد شد.

او بیان کرد: در برنامه هفتم توسعه نیز بانک مرکزی مقرر شده چک‌های کاغذی را جمع کند و تنها باید از چک الکترونیک استفاده شود و هم اکنون نیز بانک‌های صادرات، تجارت، پارسیان، آینده و کشاورزی چک الکترونیک صادر می‌کنند و به زودی بانک‌های ملی و ملت نیز به آن اضافه می‌شوند.

◀ **اسحق ازرانی**

گروه اقتصادی – ۱۱ اسفند ماه سال ۱۴۰۰، رئیس جمهوری در خلال دیدار ۸ فرمان برای بهبود عملکرد صنعت خودروسازی، واگذاری مدیریت دولتی شرکت‌های خودروسازی را نیز مورد تأکید قرار داد؛ بر اساس این فرمان، واگذاری مدیریت دولتی شرکت‌های خودروسازی ایران خودرو و سایپا حداکثر ظرف ۶ ماه آینده یعنی تا پایان شهریور ماه سال ۱۴۰۱ به بخش غیردولتی تعیین تکلیف شود.

بر همین اساس یک سال از موعد زمانی تعیین شده توسط رئیس جمهوری برای واگذاری خودروسازان می‌گذرد، اما بررسی‌ها نشان می‌دهد که نه تنها هیچ پیشرفت خاصی در مساله واگذاری‌ها به وجود نیامده است بلکه به نظر می‌رسد دنده عقب هم در این حوزه داشته ایم.

خاندوزی: وزارت صمت و اقتصاد باید به توافق برسند
در این رابطه می‌توان به اظهارات احسان خاندوزی وزیر امور اقتصادی و دارایی اشاره کرد که نهم شهریور ماه اعلام کرده بود «وزیر صنت معدن و تجارت برنامه و ایده ویژه‌ای برای

واگذاری سهام خودروسازها دارد که لازم است در این زمینه دو وزارتخانه اقتصاد و صمت با هم برای این کار اقدام کنند. به همین منظور پس از اینکه دو وزارتخانه به طور مشترک در خصوص برنامه و نحوه واگذاری به توافق برسند؛ جزئیات آن اعلام خواهد شد.»

در واقع بعد از گذشت یک سال از مهلت رئیس جمهوری به نهادهای دولتی برای تعیین تکلیف واگذاری خودروسازان، وزارت صمت و اقتصاد قرار است در مورد نحوه واگذاری‌ها به توافق برسند!

بر همین اساس یک سال از موعد زمانی تعیین شده توسط رئیس جمهوری برای واگذاری خودروسازان می‌گذرد، اما بررسی‌ها نشان می‌دهد که نه تنها هیچ پیشرفت خاصی در مساله واگذاری‌ها به وجود نیامده است بلکه به نظر می‌رسد دنده عقب هم در این حوزه داشته ایم.

خاندوزی: وزارت صمت و اقتصاد باید به توافق برسند
در این رابطه می‌توان به اظهارات احسان خاندوزی وزیر امور اقتصادی و دارایی اشاره کرد که نهم شهریور ماه اعلام کرده بود «وزیر صنت معدن و تجارت برنامه و ایده ویژه‌ای برای

واگذاری سهام خودروسازان و پیش رفتن به سمت واگذاری خودروسازان اندیشیده نشده است. سهام تودلی مانع اصلی واگذاری آنطور که آمار نشان می‌دهد عدد سهام دولت در شرکت ایران خودرو ۵۷٫۷درصد و در سایپا حدود ۱۷ درصد است و اگرچه این اعداد به نظر کوچک می‌رسند اما گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس بیانگر آن است که غیرس از این دو عدد، ۱۲٫۲۱ درصد از سهام ایران خودرو و ۱۵٫۶ درصد از سهام سایپا در اختیار شرکت‌های عمومی وابسته و تحت کنترل دولت است. همچنین ۲۵٫۲۴ درصد از سهام

زیرمجموعه خودروسازان به صورت مستقیم و غیرمستقیم سهام شرکت‌های صادر را خریده‌اند.) می‌توان گفت که اگر همین سهام کوچک دولت هم واگذار شود، باز هم نقش و سهم دولت پررنگ خواهد بود و عملا خودروسازان به صورت دولتی اداره خواهند شد.

بر همین اساس نیز طبق اعلام مسئولان دولتی پیش شرط واگذاری سهام دولت در این شرکت‌ها، تعیین تکلیف مشکل سهام تودلی به عنوان مرحله نخست اعلام شده است. در واقع آنگونه که متولیان امر

سهل‌انگاری در تعیین تکلیف سهام‌های تودلی در حالیست که در صورت واگذاری این سهام‌ها، به تدریج و خود به خود از حجم شرکت‌های صادر یعنی ایران خودرو و سایپا کاسته و وضعیت بهره‌وری و مدیریت هم بهتر می‌شود.

این در حالیست که طی سنوات گذشته بارها موانع واگذاری خودروسازان اعلام شده است که از جمله اصلی‌ترین آنها سهام تودلی شرکت‌ها، قیمت گذاری دستوری و زیان انباشته خودروسازان است. با این حال تاکنون تدبیر جدی از سوی دولت‌مردان برای حل این معضلات

داستان پرماجرای فاز ۱۱؛ از توتال تا خلاسکوی فشارافزایی

زیرا با اجرای آن گاز بخش ایران هم مهاجرت کرده و سهم این کشور بالا می‌رود. البته فعلا به دلیل جاهایی که حفاری شده مهاجرت صورت نگرفته و بیشتر مهاجرت داخل فازهای ایران است، اما بعد از بهره‌برداری از سکوهای فشارافزایی خطر این خطر ما را تهدید می‌کند، بنابراین درمورد فشارافزایی نباید تامل کنیم و باید به سرعت این موضوع را حل کنیم.

وی توضیح داد: سکوی فشارافزایی از نظر سازه تریپس بسیار بزرگتر از سکوهایی است تاکنون احداث کرده‌ایم و در واقع باید یک نیمچه پالایشگاه احداث و اجرا شود. ما برای اجرای پروژه در حد استاندارد تولید نیاز به توتال و یا دیگر شرکت‌های بین‌المللی نداریم موضوع بر سر سکوی فشارافزایی است که از ضروریات است و باید به عنوان اولین پروژه کشور دستور کار قرار گیرد چون گاز مسئله مهم کشور است و اگر نباشد تولید میدان به طور قطع اتم می‌کند، بنابراین باید بروی ۴ فاز فشارافزایی انجام دهیم تا تولید را در حجم کنونی حفظ کنیم.
کادر بیان داشت: اکنون کار استاندارد در فاز ۱۱ انجام شده یعنی سکو مستقر شده و گاز همانند همه

فازهای پارس جنوبی به سمت خشکی منتقل داده می‌شود، کار متفاوت این فاز نیز این بود که سکوی فاز ۱۲ به ۱۱ انتقال داده شد که البته مدتی سکو آسیب دید و تعمیراتی روی آن انجام شد ولی در حال حاضر به ۱۱ به یک فاز استاندارد مثل بقیه فازها تبدیل شد و فقط موضوع اصلی نه تنها در فاز ۱۱ بلکه در تمام فازهای پارس جنوبی سکوی فشارافزایی برای جلوگیری از افت تولید است.

رئیس کمیسیون ویژه جهش و رونق تولید مجلس: تامین مالی پروژه‌های انرژی‌های تجدیدپذیر نیازمند ابزارهای جدید است

طرح «تامین مالیی و جهش تولید» توسط این کمیسیون، به بیان برخی از مشکلات در حوزه صنعت تجدیدپذیر از جمله مشکل تامین مالی پروژه‌های توسعه‌ای این صنعت پرداختند. اعضای هیات مدیره انجمن بیان کردند: مشکلات صنعت برق از جمله عدم دسترسی به منابع مالی ارزان قیمت جهت احداث پروژه‌ها، قیمت گذاری دستوری، عدم وجود نهاد رگولاتور مستقل و کمبود منابع مالی دولتی جهت پرداخت تعهدات قراردادی فی مابین سرمایه‌گذاران و دولت، سبب شده است که پروژه‌های این صنعت سرمایه‌پذیر نباشند لذا صندوق توسعه ملی و بانک‌ها نیز تمایلی به تامین مالی پروژه‌های تجدیدپذیر نداشته باشند.

روزنامه اقتصاد کیش

تماس: ۰۷۶ ۴۴۴۲۴۹۹۹

واتساپ: ۰۹۳۴۷۶۸۰۷۱۴ اینستاگرام: @eghtesadkish

تحریریه: ۰۹۳۴۷۶۸۵۸۴۱

تلگرام: ۰۹۳۴۷۶۸۰۷۱۴

اقتصاد کیش

موضوع صرفاً پشت همان تریبون می‌ماند و به مرحله عمل نمی‌رسد. سهل‌انگاری در تعیین تکلیف سهام‌های تودلی در حالیست که در صورت واگذاری این سهام‌ها، به تدریج و خود به خود از حجم شرکت‌های مادر یعنی ایران خودرو و سایپا کاسته و وضعیت بهره‌وری و مدیریت هم بهتر می‌شود.

واگذاری با قیمت گذاری دستوری در تضاد است
نکته دیگر اینکه طبق تأکید متولیان، بحث قیمت گذاری دستوری از دیگر موانع اصلی پیش روی واگذاری خودروسازان محسوب می‌شود چراکه وقتی قیمت گذاری مصوبی از اختیار صاحبان آن کالا خارج باشد و یک نهاد قدرت قیمت دستورالعمل‌های خود نسبت به قیمت گذاری کالا اقدام کند، در واقع دست تولیدکننده برای کسب سود بسته می‌ماند و تولیدکننده مجبور می‌شود در شرایطی اقدام به تولید خودرو که می‌داند با تولید هر دستگاه خودرو به زیان شرکت افزوده خواهد شد. بنابراین احتمال اینکه در این شرایط کسی حاضر باشد سهام شرکت‌هایی را بخرد که روز به روز زیان ده تر می‌شوند، بسیار کم است.

سیندهم در اروا ارسید.
۱۲۵ رو به افول است
این منبع آگاه ادامه داد: از سال ۹۳ تاکنون یعنی طی مدت ۹ سال گذشته از ۱۲ فاز ۱۲ همین میزان اندک یک‌پنجم تولید کرده‌ایم و اکنون تولید از این فاز صرفه اقتصادی ندارد، یعنی از ۳ بلوک فاز ۱۲ یک بلوک (۱۲C) غیر تولیدی شده است، مگر اینکه در آینده بخوایم چاه احداث کنیم.

اگر اولویت نبود…
به گفته وی؛ در هر حال این پروژه مشکلات عدیده‌ای داشت از جمله اینکه شناور اوشنیک در آب‌های روسیه توقیف بود ضمن اینکه انتقال یک سکو از یک فاز به فاز دیگر کار یونیک بوده و در تمام دنیا بی نظیر بود، بنابراین کار با سختی فراوان انجام شد. این منبع آگاه در ادامه بیان داشت: در حال حاضر سکوی ۱۱A نیز در مرحله مناقصه است و قرار است از سکوی فاز ۱۱A دووازه حلقه چاه ۲۸ و میلیون متر مکعب تولید داشته باشیم و از ۱۱A هم دووازه حلقه چاه ۲۸ و میلیون متر مکعب در روز تولید و برداشت داشته باشیم اکنون از ۱B، ۱۱ سسه حلقه چاه وارد مدار شده است و ۲۵۰ میلیون فوت مکعب که معادل یک چهارم ابتدای روحانی انجام شد، همین ایده در دولت سیزدهم اجرا شد.
عبارت دیگر کارهای مقدماتی در دولت گذشته انجام و در دولت

معاون وزیر صمت:

نظارت بر عرضه بلیط هواپیما، قطار و اتوبوس بین شهری در دستور کار قرار گرفت

منظور جلوگیری از هرگونه اجحاف احتمالی در حق عزاداران حسینی، ضمن بهره گیری از تمام امکانات و مقدرات استان و استفاده حداکثری از ظرفیت بازاریابی و استفاده حداکثری از ظرفیت موجود، نظارتی عملکرد واحدهای تولیدی توزیعی و خدماتی و برخورد با تخلفات احتمالی با هماهنگی، هم‌افزایی و برنامه ریزی برای جلب مشارکت سایر دستگاه‌ها و نهادهای ذیربط استانی متناسب با وظایف و مسئولیت‌های محول قانونی و استفاده حداکثری از ظرفیت بازرسان و انجام گشت‌های بازرسی مشترک هدفمند را در دستور کار قرار دهند.
حسین فرهیدزاده معاون وزیر صمت و مدیرعامل سازمان حمایت یادآور شد: مطابق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته و بسیج امکانات و منابع انسانی در تلاش



هستیم تا تردد زائران از پایانه‌های مرزی به بهترین نحو ممکن انجام شود. همچنین اگر همچون عزیز شاهد تخلفی از جمله گرانفروشی، احتکار و امتناع از عرضه، عرضه خارج از شبکه، بلیت از سوی شرکت‌های مسافری، هواپیمایی و… بودند آن را به بازرسان مستقر در ادارات کل صمت استان‌ها و یا سامانه ۱۲۴ گزارش کنند تا با هر فرد و نهادی که قصد تخلف داشته باشد طبق موازین قانونی برخورد شود.