



می‌پردازد که به بخش تولید تحمیل می‌شود. مصرف‌کننده‌ها از صف‌های طولانی برای خرید خودروهای بی‌کیفیت ناراضی‌اند؛ توامان با نارضایتی مصرف‌کننده‌ها، تولیدکننده‌ها نیز در ضرر هستند. سرکوب قیمت‌ها در کنار افزایش روزانه قیمت دلار و نهاده‌های تولید خودرو، منجر می‌شود که تولیدکنندگان خودرو شکایت کنند چگونه با قیمت نهاده‌های تولید آنان با دلار محاسبه می‌شود اما محصول نهایی آن‌ها مشمول قیمت‌گذاری دستوری و سرکوب قیمت‌هاست. در واقع بازار خودرو تبدیل به زمینی شده که جولان‌گاه دلالان است و نه مصرف‌کننده احساس رضایت دارد نه تولیدکننده و قرار نیست هیچ‌یک از مشکلات این دو طرف حل شود.

▼ کاهش زیان انباشته خودرو ساز

البته این در حالی است که روز گذشته خبری مبنی بر کاهش زیان انباشته یکی از دو خودرو ساز بزرگ منتشر شد. بنابر اطلاعات منتشرشده، سایپا در نامه‌ای اعلام کرد که انتظار می‌رود با افزایش تیراژ در این شرکت، زیان انباشته سایپا نیز کاهش یابد زیرا این شرکت هم‌زمان با پیگیری بحث افزایش قیمت خودرو، افزایش تیراژ را در دستور کار خود قرار داده است. همچنین، عملکرد ۹ ماهه این شرکت نشان می‌دهد که زیان انباشته این شرکت ۹۸ هزار میلیارد ریال بوده است. این رقم در مقایسه با زیان انباشته همین شرکت در ۶ ماهه گذشته (۸۰ هزار میلیارد ریال)، شیب کاهشی داشته است.

است. روند بلندمدتی در بازار خودرو وجود دارد. دولت ابتدا باید ببیند در بازار خودرو به دنبال چیست؛ می‌خواهد رضایت مصرف‌کننده جلب شود یا رضایت تولیدکننده؛ همه چیز از مسیر قیمت می‌گذرد.

❖ مصرف‌کننده با قیمت کم راضی می‌شود؛ آیا دولت توانایی دارد که بدون اجبار تولیدکننده و دخالت، قیمت‌ها را کاهش دهد؟

هم بله و هم نه، مسئله خودرو راه حل مرزی ندارد و باید دید دولت دقیقاً کدام طرف ایستاده است. اگر بازار، بازاری بود که از همان ابتدا مداخله‌ای در آن رخ نمی‌داد و شرایط هم شرایط پایداری بود، عرضه و تقاضا در یک مقطع به نقطه‌ای می‌رسند که تولیدکننده و مصرف‌کننده هر دو راضی باشند. اگر همه چیز درست بود می‌توانستیم بگوئیم دولت کنار بایستد اما وقتی که واردات ممنوع شده و همه خارجی‌ها از کشور رفته‌اند، عرضه تحت فشار است. دولت هر کاری کرده یا نتیجه نداده یا نتیجه معکوس داده است. راه حل ایده آل این است که رابطه با جهان را بهتر کنیم و سرمایه‌گذار خارجی به کشور وارد شود. همچنین، ورود خودرو به کشور تسهیل شود. زمانی فاطمی امین بسیار تحت فشار بود که بازار را اصلاح کند اما فاطمی امین به راستی چه کار می‌کرد؟ رضایت مشتری تنها با قیمت کم جلب می‌شود و ممکن است با هیچ قیمت پایینی جلب نشود.

❖ پس تکلیف چیست؟ سیاست‌گذار چه کند؟

با شرایط فعلی، بازار می‌تواند با همین قیمت‌ها پیش برود اما چیزی درست نمی‌شود؛ زیرا حتی اگر دولت همان‌طور که هفته پیش گفته بود، دسته به تامین مالی خودرو ساز بزند هم نقدینگی سنگینی به تولید تزریق کرده و باعث ایجاد تورم می‌شود. دولت هم که از جیب خود خرج نمی‌کند؛ بلکه از طریق مالیات و از جیب من و شما، منابع مالی خود را افزایش می‌دهد و خودرو ساز را تامین مالی می‌کند یا اینکه پول چاپ می‌کند که فشار تورم آن دوباره به مردم عادی تحمیل می‌شود. این‌قدر شرایط با دستکاری‌های متعدد دولت پیچیده شده که تقریباً هیچ کاری نمی‌توان کرد. در این شرایط حتی شرکت‌های خصوصی هم اختیاری از خود ندارند چه برسد به شرکت‌های خودروسازی که تقریباً دولتی و نیمه دولتی هستند؛ هر بازاری که دولت به آن پا گذاشته دچار مشکل شده است؛ مثل بازار نهاده‌های دامی و بازار ارز. این مسئله مختص به کشور ایران نیست؛ در هر کشور و هر بازاری همین فرمول صادق است. هر وقت دولت از نقش رگولاتوری خود پا را فراتر گذاشته و به حیطه اجرایی وارد شده، باعث ایجاد مشکلات فراوان شده است.

بابک صدرایی، کارشناس صنعت خودرو معتقد است که اگرچه خبر افزایش قیمت خودرو با توجه به صورت‌های مالی، خبر خوبی است ولی اگر قیمت خودروها افزایش یابد اما همچنان عرضه آن با اختلال روبه‌رو باشد، فاصله میان قیمت خودرو در کارخانه و قیمت خودرو در بازار همچنان زیاد می‌ماند. صدرایی توضیح می‌دهد: وقتی بازار رقابتی نیست و انحصاری است، چگونه خودروساز قیمت خودرو را خودش تعیین کند؟ اصلاً این خودروساز رقیبی دارد که از ترس رقابت با آن، سعی کند کالاهای خود را به صرفه تولید کند تا مشتریان خود را از دست ندهد؟ تولیدکننده ایرانی همیشه یک بازار آماده و مهندسی‌شده در اختیار خود داشته است؛ به همین دلیل مفاهیمی مانند بهره‌وری، مدیریت سرمایه‌گذاری‌های غیرضروری و کاهش هزینه را هرگز در دستور کار خود قرار نداده است.

❖ آیا باید مجوز افزایش قیمت را به خودروسازان داد؟

این نکته به فاکتورهای زیادی بستگی دارد. اگر با افزایش قیمت خودرو، خودروساز توزیع خود را افزایش دهد و بتواند خودروی با کیفیت‌تر با توزیع بیشتری عرضه کند، یعنی فاصله میان عرضه و تقاضا را کاهش دهد و زمان عرضه را هم مناسب‌تر کند، افزایش قیمت خودرو راهکار خوبی است. یعنی در صورتی که قیمت خودرو افزایش یابد، خودروساز دیگر تحویل کالا را به شش یا هشت ماه بعد موکول نکند. اگر میزان عرضه خودرو زیاد شود و خودروساز هم کالا را در زمان کمتری عرضه کند و خودرو به میزان مناسب تولید شود، در فاصله‌ای که خودروساز در حال تولید خودرو است، قیمت در بازار افزایش نمی‌یابد.

❖ راهکار کوتاه‌مدت مدیریت مشکلات خودرو، خودروساز و مصرف‌کننده خودرو چیست؟

تولیدکننده خودرو باید در این بازار با یک حاشیه سود حداقلی، به تولید ادامه دهد و حداقل از زیان خارج شود.

❖ پس نقش دولت در این معادله چیست؟

دولت باید بپذیرد که اقتصاد ایران بی‌ثبات و ناپایدار است؛ قیمت ارز مدام تغییر می‌کند؛ پس هر چند ماه یکبار، با خودرو سازها هم‌فکری کرده و قیمتی جدید برای آنان تعیین کند. البته در این تعیین قیمت باید فاکتورهایی مانند تورم را در نظر گرفت و به صورت‌های مالی خودرو ساز نیز توجه کرد. مگر گوشت یا میوه هر شش ماه یکبار تغییر قیمت نمی‌دهند؟ باید بپذیریم که اقتصاد ما اقتصاد مشکل‌داری است و نمی‌توان انتظار داشت همه مشکلات به دست

اقتصاد حل شود زیرا اقتصاد ایران، اقتصادی مسئله‌دار و

مشکل‌دار است. وقتی بازار رقابتی نیست و انحصاری

است، چگونه خودروساز قیمت را تعیین کند؟ اصلاً این

خودروساز رقیبی دارد که از ترس رقابت با آن، سعی

بابک صدرایی کارشناس صنعت خودرو:

خودروسازان همیشه بازار آماده و مهندسی‌شده در اختیار داشتند

کند کالاهای خود را به صرفه تولید کند تا مشتریان خود را از دست ندهد؟ به همین دلیل باید نظارت از سوی نهاد بالادستی وجود داشته باشد که قیمت‌های نهایی منطقه‌ی واقعی باشد. این گونه می‌توان جامعه و مشتری را هم مجاب کرد که اگر قیمت‌ها افزایش یافته است، به دلیل افزایش قیمت دلار و افزایش تورم بوده است.

❖ به نظر شما واردات خودرو می‌تواند منجر به ایجاد فضای رقابتی شود یا اینکه واردات خودرو نیز یکی از سیاست‌های بدون نتیجه دولت است؟

در ادبیات اقتصادی و صنعت خودرو، دولت هرگز آن قدر خودرو وارد نکرده که با تولیدکننده داخلی رقابت ایجاد کند و باعث مزاحمت آن‌ها شود. واردات همین الان هم به گونه‌ای برنامه‌ریزی شده که مزاحمتی برای خودروساز داخلی ایجاد نکند. خلأ بیشتر بازار ایران در زمینه خودروهای زیر یک میلیارد تومان است. تقاضا برای این خودروها بیشتر است. اکنون، ارزان‌ترین خودروهای وارداتی در سامانه، زیر یک میلیارد تومان نیست. بنابراین، هیچ‌یک از خودروهای وارداتی توان رقابت با خودروهای داخلی خودروسازان ایران را ندارند. اگر قرار باشد ۱۰ هزار خودرو در سال جاری به کشور وارد شود و در سال بعدی هم ۱۵ هزار خودرو به داخل تزریق شود، با ۱۰ هزار خودرو یا حتی ۱۵ هزار خودرو، نمی‌توان بازاری که دست کم، ۲۰۰ هزار خودرو کمبود دارد را تعدیل کرد. به همین دلیل هم واردات خودرو، یک حرکت نمایشی است.

❖ فروش خودروهای وارداتی با سامانه، منجر به ایجاد دوباره مشکلات فروش خودروی داخلی با سامانه نمی‌شود؟ یعنی قرار نیست که فاصله میان خودروی داخلی و خودروی وارداتی در بازار زیاد شود؟

دقیقاً همین‌طور است فروش به وسیله سامانه همان بلایی که سر خودروی داخلی آورده را این بار با خودروی وارداتی تکرار می‌کند. وقتی تحویل یک خودرو در سامانه طول می‌کشد، منجر می‌شود به اینکه فاصله قیمت در بازار با قیمت‌های اولیه بسیار زیاد شود.

❖ در نهایت، سیاست‌گذار باید چه کند که زیان انباشته خودروسازها جبران شده و فاصله قیمت خودرو در کارخانه تا بازار آزاد تا این حد زیاد نباشد؟

اگر دولت خودش به تولیدکننده فضا دهد و امکان رقابت ایجاد کند، با ایجاد رقابت و تنوع محصولات، خود خودروسازها، قیمت‌هایی انتخاب می‌کنند که ضرر ندهند و در عین حال بتوانند در بازار رقابت کنند. اگر فضای رقابتی باشد و مونتاژکارها رشد کنند، ایران خودرو اساساً نمی‌تواند پریشایی خود را با قیمت زیادی به فروش برساند؛ مردم ترجیح می‌دهند خودروی چینی مونتاژشده که تکنولوژی‌های بالاتری دارد را بخرند. پس خودروساز قیمت‌های بازار را ارزیابی می‌کند و خود خودروساز یک قیمت منطقه‌ی برای هر خودرو پیشنهاد می‌دهد. یعنی اگر دخالت‌ها کمتر شده و رقابت بیشتر شود؛ در دل رقابت، تولیدکننده قدرت می‌گیرد و رشد می‌یابد و پس از آن هم ثبات خواهد داشت. مصرف‌کننده هم سود بیشتری می‌برد زیرا شاهد یک فضای رقابتی است که در آن امکان انتخاب خودرو با بودجه‌های مختلف دارد.



آگهی مناقصه عمومی دو مرحله‌ای همراه با ارزیابی کیفی به شماره ۱۴۰۲/۱۰۲۷

نوبت اول

ساعات اولیه روز بهترین زمان برای استفاده از وسایل برقی است

۴۰۲۵۲۵۰۶۱۰۶۱۰۴۰۰۱۱ به نام برق منطقه‌ای گیلان، برای خرید اسناد مناقصه فوق اقدام نمایند.

۴-شرایط پیمانکار: ارائه پروانه بهره‌برداری از وزارت صنعت و معدن و تجارت در زمینه تجهیزات موضوع مناقصه

۵-مدت انجام کار: ۹ ماه شمسی

۶-نوع و مبلغ تضمین شرکت در مناقصه: مبلغ ۱۲۵/۰۰۰/۳۸۰/۴۲ریال معادل چهل و دو میلیارد و سیصد و هشتاد میلیون و یکصد و بیست هزار ریال به‌صورت ضمانتنامه بانکی معتبر و یا واریز وجه به حساب بانک مرکزی به شماره ۸۰۶۷۳۷۶۵۸۰۷۳۳۷۶۵۸۰۱۱۰۶۱۰۴۰۰۱۱(تمرکز وجوه سپرده - بودجه شرکت‌های دولتی) شماره شناسه شبا ۸۰۶۷۳۷۶۵۸۰۱۱۰۶۱۰۴۰۰۱۱ IR می‌باشد.

۷-مهلت ارسال پیشنهادها: تا ساعت ۱۲ ظهر روز شنبه مورخ ۱۴۰۳/۰۱/۱۱ می‌باشد.

۸-تاریخ گشایش پیشنهادها: ساعت ۱۳ ظهر روز شنبه مورخ ۱۴۰۳/۰۱/۱۱ در دفتر مدیریت عامل می‌باشد.

تذکر مهم: پیشنهاددهندگان می‌بایستی ضمن بارگذاری کلیه مدارک پاکت‌های (ارزیابی کیفی، الف، ب، ج) در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت در مهلت مقرر، نسبت به ارسال اصل مدارک (فقط پاکت الف)، در پاکت لاک و مهرشده تا ساعت ۱۲ ظهر روز شنبه مورخ ۱۴۰۳/۰۱/۱۱ به دبیرخانه برق منطقه‌ای گیلان اقدام نمایند.

۹-سایر اطلاعات و جزئیات در اسناد مناقصه درج شده است.

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: تلفن مرکز راهبری و پشتیبانی ۱۴۵۶

روابط عمومی شرکت سهامی برق منطقه‌ای گیلان



شرکت سهامی برق منطقه‌ای گیلان

فعلان خصوصی



مرکز مبادله

حباب سکه را کاهش می‌دهد

عرضه سکه در مرکز مبادله ایران به عموم مردم باعث نزدیکی قیمت سکه به نرخ واقعی می‌شود. حمیدرضا نیکخواه، رئیس اتحادیه طلا و جواهر اصفهان با اشاره به عرضه سکه در مرکز مبادله ارز و طلای ایران به ایسنا گفت: بانک مرکزی با استفاده از مرکز مبادله ایران قصد دارد سکه را در سطح بازار عرضه کند به این صورت که مردم با ثبت اطلاعات خود در سامانه مربوطه می‌توانند اقدام به خرید سکه کنند. وی افزود: عرضه سکه در مرکز مبادله ایران به عموم مردم باعث ریزش قیمت سکه می‌شود؛ به‌طوری که فاصله قیمت اصلی با قیمت‌داری حباب کاهش پیدا می‌کند؛ بنابراین با افزایش عرضه در مرکز مبادله ایران سکه به قیمت واقعی خود نزدیک می‌شود. رئیس اتحادیه طلا و جواهر اصفهان با بیان اینکه همه افراد می‌توانند در حراج سکه روز یکشنبه شرکت کنند، گفت: اگر با محدودیتی در عرضه مواجه نباشیم و روند فروش سکه ادامه‌دار باشد، نقدینگی موجود در بازار جمع می‌شود؛ البته اگر عرضه دارای محدودیت باشد، بازار اشباع نخواهد شد. نیکخواه در پایان اظهار کرد: در مجموع عرضه سکه در مرکز مبادله ایران بازتاب مثبتی دارد.



لژوم استفاده از صنعت نسل چهار

صنایع برای افزایش بهره‌وری به ابزارهای انقلاب صنعتی چهارم نیاز دارند. به گزارش اتاق ایران آنلاین، علیرضا کلاهی صمدی، رئیس کمیسیون صنعت اتاق ایران با بیان اینکه جنس مسئله صنایع ایران از نوع بهره‌وری است، گفت: شرایط امروز صنایع ایران و نیاز ما به افزایش بهره‌وری، باید منجر به استفاده از صنعت نسل چهار شود اما متأسفانه هنوز هم با پذیرش این تغییرات در سازمان‌ها با مقاومت مواجه هستیم. وی گفت: مسئله امروز صنایع ایران از نوع افزایش بهره‌وری و به کارگیری شیوه‌هایی برای تعدیل هزینه‌ها است. بهره‌وری از طریق بهبود مصرف مواد اولیه، افزایش سرعت خطوط تولید، بهره‌وری نیروی انسانی، تحول دیجیتال و... ممکن خواهد بود. کلاهی گفت: انقلاب صنعتی چهارم در ابعاد مختلف مدیریتی از جمله رهبری سازمانی، حکمیت، استراتژی، نوآوری، منابع انسانی، نگهداری‌های دارایی فیزیکی، فرهنگ سازمانی، فناوری، عملیات هوشمندسازی، پایداری، رقابت‌پذیری، آموزش و تاب‌آوری تحولات زیادی ایجاد کرده است.



قیمت گوشت افزایش می‌یابد؟

عرضه و تقاضا فعلاً همپوشانی دارد و در حال حاضر تولید داخل، پاسخگوی نیاز موجود بازار است. ولی از سال آینده در صورتی که حمایتی از تولید صورت نگیرد، احتمال کمبود در پاییز و زمستان و افزایش قیمت‌ها وجود دارد. افشین دادرس، مدیرعامل اتحادیه مرکزی دام سبک کشور به اکونگار گفت: دولت تمام همت خود را بر اجرای سیاست دستوری گذاشته و در این وضعیت دورنمایی برای تولیدکننده داخل باقی نمی‌ماند. عرضه دام به کشتارگاه‌ها از ۵۱ هزار تن در سال ۱۴۰۰ به ۳۲/۵ هزار تن در ۱۰ ماهه سال جاری کاهش یافت. روند نزولی عرضه دام به کشتارگاه‌ها به‌طور مستمر در ماه‌های گذشته ادامه داشته و با ادامه این روند احتمال بروز کمبود گوشت و افزایش قیمت این محصول تا مرز یک میلیون تومان وجود خواهد داشت. آقایان می‌گویند امروز ۹۰۰ هزار تن تولید داریم. ولی ما این میزان تولید را نمی‌بینیم. نمودار عرضه و تقاضا قیمت را مشخص می‌کند.