ادامه از صفحه اول

دامنه نوسان ترمز نقدشوندگی بورس

بررسی‌ها نشان می‌دهد در بسیاری از بازارهای مالی دنیا، سازوکارهای معاملاتی با انعطاف‌پذیری بیشتری طراحی شده‌اند و محدودیت‌های قیمتی، در صورت وجود، به شکلی پویا و قابل اصلاح مورد استفاده قرار می‌گیرند. حتی در برخی کشورهای منطقه مانند امارات، عربستان و ترکیه نیز سازوکارهایی برای اعمال دامنه نوسان وجود دارد، اما این محدودیت‌ها به شکل ایستا و غیرقابل تغییر نیستند و پس از کشف قیمت و گذشت زمان مشخص، امکان بازنگری در محدوده مجاز نوسان فراهم می‌شود. به بیان دیگر، در برخی از این بازارها، دامنه نوسان می‌تواند پس از حدود ۲۰ دقیقه تا حداکثر یک ساعت، متناسب با شرایط معاملاتی و سازوکارهای تعیین شده مجدداً تنظیم شود. همچنین محدوده‌های نوسان در تابلوهای مختلف می‌تواند به ۱۵،۱۰ و حتی بیش از ۲۰ درصد برسد. این در حالی است که در بورس ایران همچنان با دامنه نوسان محدود و عمدتاً ایستا مواجه هستیم؛ موضوعی که باعث می‌شود فرآیند کشف قیمت در بسیاری از نمادها با اختلال روبه‌رو شود. نکته قابل تأمل آن است که حتی پس از کاهش دامنه نوسان از محدوده‌های ۶ و ۷ درصدی به حدود ۳ درصد، همچنان توجیه اصلی برای حفظ این محدودیت‌ها، وجود ابهامات سیاسی و اقتصادی عنوان می‌شود. استدلال این است که تا زمانی که ریسک‌های موجود در فضای اقتصادی و سیاسی کشور برطرف نشده‌اند، نمی‌توان دامنه نوسان را افزایش داد و باید با احتیاط بیشتری با معاملات برخورد کرد. با این حال، چنین رویکردی از منظر ساختار بازار سرمایه چندان قابل دفاع نیست، چراکه وجود ریسک، بخشی جدایی‌ناپذیر از ماهیت بازارهای مالی است و نمی‌توان با محدود کردن دامنه تغییرات قیمت، ریسک‌های اقتصادی و سیاسی را از بین برد. یکی از وظایف اصلی بازار سرمایه، انعکاس همین ریسک‌ها در قیمت دارایی‌هاست. زمانی که یک شرکت با تغییر در شرایط عملیاتی، اقتصادی یا سیاسی مواجه می‌شود، قیمت سهام آن باید بتواند متناسب با اطلاعات جدید تعدیل شود. محدود کردن این فرآیند، نه‌تنها مانع از بروز ریسک نمی‌شود، بلکه ممکن است تعدیل قیمت‌ها را به تاخیر بیندازد و در نهایت فشار بیشتری را به معاملات وارد کند. یکی از مهم‌ترین پیامدهای دامنه نوسان محدود، کاهش نقدشوندگی و شکل‌گیری صف‌های طولانی خرید و فروش است. هنگامی که محدوده مجاز تغییر قیمت بسیار کوچک باشد، در صورت افزایش تقاضا یا فشار فروش، قیمت سهم نمی‌تواند به‌سرعت به سطح تعادلی خود برسد. در نتیجه، به‌جای آنکه معاملات در محدوده‌های مختلف قیمتی انجام شوند، سفارش‌ها در صف خرید یا صف فروش تجمیع می‌شوند. این وضعیت به‌ویژه در روزهایی که بازار با اخبار مثبت یا منفی مواجه می‌شود، شدت بیشتری پیدا می‌کند. در چنین شرایطی، دامنه نوسان محدود عملاً بازار را به یک مسیر باریک معاملاتی هدایت می‌کند؛ مسیری که در آن، نماد به‌سرعت به محدوده مثبت یا منفی مجاز می‌رسد و امکان انجام معاملات در قیمت‌های متنوع از بین می‌رود. نتیجه این فرآیند، کاهش عمق بازار و محدود شدن امکان تصمیم‌گیری برای خریداران و فروشندگان است. سرمایه‌گذاری که قصد خروج از یک سهم را دارد، ممکن است به دلیل تشکیل صف فروش نتواند دارایی خود را نقد کند و از سوی دیگر، خریداران نیز در صورت تشکیل صف خرید، امکان ورود به سهم را در شرایط موردنظر خود نخواهند داشت. از سوی دیگر، دامنه نوسان محدود می‌تواند رفتار سرمایه‌گذاران را نیز تغییر بدهد. هنگامی که قیمت یک سهم به محدوده مثبت نزدیک می‌شود، بخشی از فعالان بازار به جای بررسی وضعیت بنیادی شرکت، میزان عرضه و تقاضا یا ارزش ذاتی سهم، صرفاً به صف خرید و احتمال رسیدن قیمت به سقف مجاز توجه می‌کنند. همین موضوع درباره صف‌های فروش نیز صادق است. در واقع، توجه به تحلیل‌های کارشناسی و ارزیابی متغیرهای اقتصادی و عملکرد شرکت‌ها تا حدی جای خود را به دنبال کردن صف‌های معاملاتی می‌دهد. این مساله می‌تواند سیگنال‌های نادرستی به سرمایه‌گذاران منتقل کند. به عبارت دیگر، مثبت شدن یک سهم یا نزدیک شدن آن به سقف دامنه نوسان لزوماً به معنای بهبود شرایط بنیادی یا افزایش ارزش ذاتی آن نیست، اما در فضای معاملاتی مبتنی بر صف، ممکن است چنین برداشتی در میان بخشی از معامله‌گران شکل بگیرد. در نتیجه، تصمیم‌گیری‌ها بیش از آنکه بر مبنای تحلیل و بررسی اطلاعات باشد، تحت تاثیر رفتار جمعی و هیجانات کوتاه‌مدت قرار می‌گیرد. از منظر دیگری نیز این محدودیت‌ها می‌توانند زمینه سوءاستفاده برخی بازیگران بازار را فراهم کنند. در تمام بازارهای مالی، افرادی وجود دارند که تلاش می‌کنند از رفتار هیجانی معامله‌گران و شرایط عرضه و تقاضا به نفع خود استفاده کنند. هنگامی که دامنه نوسان بسیار محدود است و صف‌های خرید و فروش به سرعت شکل می‌گیرند، امکان اثرگذاری بر انتظارات معامله‌گران نیز افزایش پیدا می‌کند. برای مثال، ممکن است با ایجاد فشار خرید یا فروش در چند روز متوالی، جهت‌گیری کوتاه‌مدت بازار تغییر کند و بخشی از سرمایه‌گذاران بدون توجه کافی به ارزش واقعی دارایی‌ها، در مسیر شکل گرفته حرکت کنند. در چنین فضایی، تجمیع سفارش‌ها در صف‌ها می‌تواند به ابزاری برای جهت‌دهی به رفتار معامله‌گران تبدیل شود. این در حالی است که اگر دامنه نوسان بازتر باشد و قیمت‌ها امکان حرکت بیشتری داشته باشند، سفارش‌ها در سطوح قیمتی متنوع‌تری توزیع می‌شوند و امکان کشف قیمت بر اساس عرضه و تقاضای واقعی افزایش می‌یابد. طبیعتاً در چنین شرایطی، تحلیل‌های کارشناسی و بررسی متغیرهای اثرگذار بر ارزش سهام نیز اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. موضوع مهم دیگر، فاصله میان وعده‌های مطرح‌شده درباره اصلاح ساختار معاملاتی بورس و وضعیت فعلی بازار است. پیش از این، در برنامه‌ها و اظهارات مسوولان سازمان بورس و اراکان بازار سرمایه، موضوع اصلاح دامنه نوسان و حرکت به سمت سازوکارهای کارآمدتر معاملاتی مطرح شده بود. انتظار می‌رفت این برنامه‌ها در مسیر افزایش کارایی بازار، بهبود نقدشوندگی و فراهم کردن شرایط مناسب‌تر برای کشف قیمت اجرا شوند، اما آنچه تاکنون مشاهده شده، فاصله قابل توجهی با این انتظارات دارد. واقعیت این است که بازار سرمایه برای توسعه و افزایش اعتماد سرمایه‌گذاران، به اصلاحات ساختاری نیاز دارد. نمی‌توان از یک سو بر ضرورت افزایش عمق بازار، جذب سرمایه‌های جدید و تقویت نقش بورس در تامین مالی اقتصاد تاکید کرد و از سوی دیگر، با محدودیت‌هایی که نقدشوندگی را کاهش می‌دهند، مانع از فعالیت طبیعی بازار شد. در نهایت باید پذیرفت که دامنه نوسان محدود نمی‌تواند جایگزین مدیریت ریسک و نظارت موثر بر بازار سرمایه شود. وجود ابهامات سیاسی و اقتصادی نیز نباید بهانه‌ای برای حفظ دائمی محدودیت‌هایی باشد که خود می‌توانند به تشدید مشکلات معاملاتی منجر شوند. آنچه بازار سرمایه به آن نیاز دارد، حرکت تدریجی و کارشناسی شده به سمت بازتر شدن دامنه نوسان، افزایش انعطاف‌پذیری سازوکارهای معاملاتی و تقویت فرآیند کشف قیمت است. بدون چنین اصلاحاتی، صف‌نشینی، کاهش نقدشوندگی و تصمیم‌گیری‌های هیجانی همچنان از چالش‌های جدی بورس باقی خواهند ماند.

افزایش قیمت‌های بی‌پایان، عرضه‌های مبهم و مردمی که تاوان سوءمدیریت را می‌پردازند

راز گرانی بی‌پایان خودرو

تعادل | فرشته فریادرس |



آنچه امروز در بازار خودرو ایران جریان دارد، فراتر از اختلاف قیمت کارخانه و بازار و درخواست‌های مکرر خودروسازان برای افزایش قیمت است؛ از یک‌سو ایران‌خودرو درخواست افزایش میانگین ۵۵ درصدی قیمت محصولات خود را مطرح می‌کند و از سوی دیگر، ابهام درباره نحوه واگذاری حدود ۱۰ هزار دستگاه خودرو، تأخیر در صدور دعوت‌نامه‌های مشتریان و اختلاف میان آمار تولید و فروش، پرسش‌های جدی درباره سیاست عرضه خودرو ایجاد کرده است. در شرایطی که خودروسازان همواره افزایش قیمت را راهکاری برای کاهش فاصله کارخانه و بازار عنوان می‌کنند، نه‌تنها این فاصله از بین نرفته، بلکه محدودیت و ابهام در عرضه نیز به عاملی برای تداوم قیمت‌های نجومی و جولان واسطه‌گران تبدیل شده است؛ وضعیتی که این پرسش را مطرح می‌کند که مشکل اصلی بازار خودرو واقعا قیمت‌گذاری است یا سازوکار تولید، عرضه و توزیعی که همچنان شفافیت لازم را ندارد؟

افزایش قیمت وعده کاهش فاصله بازار و کارخانه

ایران‌خودرو این‌بار درخواست افزایش میانگین ۵۵ درصدی قیمت محصولات خود را مطرح کرده و در مقابل، سناریوهای افزایش ۲۵ تا ۴۵ درصدی نیز در وزارت صمت مطرح است. سایپا هم با استناد به رشد هزینه‌های تولید به دنبال دریافت مجوز افزایش قیمت است. استدلال خودروسازان نیز تکراری است: افزایش هزینه مواد اولیه، قطعات، دستمزد و سایر هزینه‌های تولید، قیمت‌های فعلی را غیراقتصادی کرده است. اما پرسش اساسی اینجاست که چرا با وجود افزایش‌های مکرر قیمت خودرو در سال‌های گذشته، نه‌تنها بازار به تعادل نرسیده، بلکه مصرف‌کننده همچنان با قیمت‌هایی مواجه است که تناسبی با قدرت خرید و درآمد خانوار ندارد؟

یکی از مهم‌ترین توجیهات خودروسازان برای درخواست افزایش قیمت، کاهش فاصله میان نرخ کارخانه و بازار آزاد است. این ادعا در ظاهر منطقی به نظر می‌رسد؛ چراکه فاصله زیاد قیمت‌ها می‌تواند زمینه‌ساز واسطه‌گری و سوداگری شود. اما تجربه بازار خودرو نشان داده است که افزایش قیمت کارخانه لزوماً به کاهش فاصله قیمتی منجر نمی‌شود. مساله اینجاست که قیمت خودرو در بازار آزاد صرفاً تابع قیمت کارخانه نیست؛ میزان عرضه، نحوه توزیع، محدودیت دسترسی مصرف‌کننده واقعی، انتظارات تورمی و رفتار واسطه‌گران نیز در شکل‌گیری قیمت نقش دارند. وقتی عرضه متناسب با تقاضای واقعی نیست و خودرو به اندازه کافی و با سازوکار شفاف در اختیار مصرف‌کننده قرار نمی‌گیرد، افزایش قیمت کارخانه می‌تواند به‌جای رشد قیمت‌های بازار آزاد عمل کند. به بیان دیگر، خودروساز قیمت کارخانه را افزایش می‌دهد، بازار آزاد نیز با استناد به نرخ جدید و همچنان با حفظ حاشیه سود خود، قیمت‌های بالاتری را ثبت می‌کند. در چنین شرایطی، نه فاصله قیمتی به شکل پایدار از بین می‌رود و نه خودرو برای مصرف‌کننده ارزان‌تر می‌شود. نتیجه این روند، انتقال هزینه ناکارآمدی تولید و توزیع به مردم است.

ابهام در واگذاری ۱۰ هزار خودرو

ابهام در واگذاری حدود ۱۰ هزار دستگاه خودرو از سوی ایران‌خودرو، یکی از مهم‌ترین موضوعاتی است که نمی‌توان از کنار آن به‌سادگی عبور کرد.

ایران‌خودرو در اطلاعیه خود اعلام کرده است که این واگذاری با هدف تأمین نقدینگی و پرداخت مطالبات قطعه‌سازان و در چارچوب مصوبات مربوط انجام شده است. در مقابل، معاون حمل‌ونقل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران تأکید کرده که کمیته خودرو مجوزی برای عرضه خودرو با قیمت حاشیه بازار یا خارج از ضوابط تعیین‌شده صادر نکرده است. این اظهارات، پرسش‌های جدی درباره ماهیت و چگونگی این واگذاری ایجاد می‌کند. اگر این اقدام با هدف تسویه مطالبات قطعه‌سازان انجام شده، چرا جزییات آن به‌صورت شفاف منتشر نمی‌شود؟ خودروها دقیقاً به چه اشخاص یا مجموعه‌هایی واگذار شده‌اند؟ قیمت فروش چقدر بوده است؟ چه سازوکاری برای تعیین قیمت و انتخاب خریداران در نظر گرفته شده و وجوه حاصل از این معامله چگونه به حساب قطعه‌سازان واریز شده است؟ نکته قابل تأمل آن است که در همین مقطع، خریداران طرح‌های پیش‌فروش برای دریافت دعوت‌نامه و تکمیل وجه بلاتکلیف مانده‌اند و برخی مشتریان با وجود سپری شدن موعد تحویل، همچنان در انتظار اجرای تعهدات خودروساز هستند. حتی گزارش‌هایی از توقف یا تأخیر در صدور دعوت‌نامه‌های مربوط به حواله‌های آبان‌ماه منتشر شده است. اگر خودروساز با محدودیت تولید و کمبود نقدینگی مواجه است، باید روشن کند چگونه امکان واگذاری یک‌باره حجم قابل توجهی از خودروها به یک مسیر خاص فراهم شده، اما انجام تعهدات قبلی به مشتریان با تأخیر همراه است؟

تأمین نقدینگی قطعه‌سازان می‌تواند ضرورتی برای استمرار تولید باشد، اما این ضرورت به معنای بی‌نیازی از شفافیت و رعایت ضوابط عرضه نیست. هیچ شرکتی نمی‌تواند به نام حل مشکلات مالی خود، سازوکاری ایجاد کند که در آن مشتریان عادی از دسترسی به خودرو محروم بمانند و درباره سرنوشت بخشی از تولید نیز اطلاعات روشنی در اختیار افکار عمومی قرار نگیرد.

کمبود عرضه؛ عامل تداوم قیمت‌های نجومی

یکی از ریشه‌های اصلی التهاب بازار خودرو، محدودیت عرضه مؤثر و نبود شفافیت در زنجیره توزیع است. البته نمی‌توان بدون اسناد و اطلاعات دقیق، هرگونه کاهش عرضه را عامدانه یا با هدف دستکاری قیمت دانست؛ اما تکرار اختلاف میان آمار تولید، فروش، تحویل و موجودی خودروهای آماده، ضرورت بررسی جدی عملکرد خودروسازان را دوچندان می‌کند. برای نمونه، براساس آمار منتشرشده از عملکرد مهرماه ایران‌خودرو، این شرکت حدود ۴۰ هزار دستگاه خودرو تولید کرده، اما تعداد خودروهای فروخته‌شده و فاکتورشده حدود ۲۷ هزار و ۷۳۹ دستگاه بوده است. این اختلاف به‌تنهایی اثبات‌کننده احتکار یا نگهداری عمدی خودرو برای افزایش قیمت نیست؛ چراکه باید موجودی پایان دوره، خودروهای در انتظار تکمیل، وضعیت قطعات، مراحل کنترل کیفیت و زمان فاکتور شدن نیز بررسی شود. با این حال، اختلاف نزدیک به ۱۲ هزار دستگاه میان تولید و فروش، پرسشی جدی را پیش روی مدیران شرکت و نهادهای ناظر قرار می‌دهد: سرنوشت این خودروها چه شده و چه زمانی به دست مصرف‌کننده خواهد رسید؟ بازار خودرو زمانی می‌تواند به ثبات برسد که مشخص باشد چه تعداد خودرو تولید شده، چه تعداد به فروش رسیده، چه میزان در پارکینگ‌ها و انبارها قرار دارد، چه تعداد در انتظار تکمیل یا شماره‌گذاری است و چه حجمی از تولید واقعا به دست مصرف‌کننده نهایی می‌رسد. تا زمانی که چنین اطلاعاتی به شکل مستمر و قابل راستی‌آزمایی منتشر نشود، زمینه برای شکل‌گیری شایعات، قیمت‌سازی و سوءاستفاده واسطه‌گران فراهم خواهد بود.

چه کسانی از آشفته بودن بازار خودرو سود می‌برند؟

در این میان، یک پرسش اساسی همچنان بی‌پاسخ مانده است: چه کسانی از استمرار فاصله قیمت کارخانه و بازار و بی‌ثباتی قیمت‌ها منتفع می‌شوند؟

وقتی خودرو با محدودیت عرضه مواجه است، قیمت‌ها به‌صورت روزانه تغییر می‌کنند و مصرف‌کننده واقعی برای خرید یک محصول باید از مسیر قرعه‌کشی، پیش‌فروش یا واسطه‌های مختلف عبور کند، طبیعی است که فضای مناسبی برای فعالیت دلالان و سوداگران ایجاد شود.

در چنین بازاری، افزایش قیمت کارخانه نیز الزاما به معنای حذف رانت نیست. حتی ممکن است بخشی از حاشیه سودی که پیش‌تر در اختیار واسطه‌های بازار قرار می‌گرفت، با افزایش قیمت‌های رسمی به خودروساز منتقل شود، بدون آنکه مصرف‌کننده از مزیت دسترسی آسان‌تر یا قیمت نهایی منطقی برخوردار شود. از سوی دیگر، وقتی یک خودروساز می‌تواند بخشی از تولید خود را از مسیری متفاوت از فروش متعارف به بازار عرضه کند، اما مشتریان عادی همچنان در صف انتظار باقی بمانند، این موضوع ضرورت بررسی سازوکار توزیع و احتمال ایجاد امتیازهای ویژه برای برخی خریداران را مطرح می‌کند. بنابراین، موضوع فقط عملکرد دلالان بازار نیست؛ باید مشخص شود سیاست‌های فروش، تصمیمات مدیریتی، نحوه تخصیص خودرو و مقررات نظارتی چه نقشی در ایجاد و استمرار این وضعیت دارند. بدون بررسی این زنجیره، متهم کردن صرف واسطه‌ها یا حواله‌داران نمی‌تواند پاسخی برای معضل بازار خودرو باشد. در شرایطی که خودروسازان به‌طور مداوم درخواست افزایش قیمت مطرح می‌کنند، وزارت صمت، شورای رقابت، سازمان حمایت و سازمان بازرسی باید پیش از هر تصمیم جدید، تصویر روشنی از وضعیت تولید، فروش، تعهدات و نحوه عرضه خودرو در اختیار داشته باشند. نمی‌توان صرفا با استناد به افزایش هزینه‌های تولید، درخواست افزایش ۵۰ یا ۵۵ درصدی قیمت‌ها را بررسی کرد، اما درباره خودروهای تولیدشده، تعهدات معوق، موجودی پارکینگ‌ها و واگذاری‌های خارج از مسیر معمول فروش توضیحی نخواست. اگر افزایش هزینه‌ها واقعیت دارد، خودروساز باید صورت‌های مالی، هزینه تمام‌شده تولید، میزان بهره‌وری، هزینه‌های سربار و آثار تصمیمات مدیریتی را شفاف کند. همان‌طور که اگر ادعای کمبود عرضه مطرح می‌شود، باید آمار دقیق تولید و توزیع در اختیار نهادهای ناظر قرار گیرد. همچنین باید مشخص شود چرا با وجود افزایش‌های متوالی قیمت خودرو، وعده کاهش فاصله کارخانه و بازار همچنان محقق نشده است. آیا مشکل صرفا قیمت‌گذاری است یا ساختار تولید، انحصار، شیوه عرضه و ضعف نظارت نیز در این وضعیت نقش دارند؟

بازار خودرو؛ نیازمند اصلاح، نه گرانی

واقعیت این است که بازار خودرو ایران گرفتار چرخه‌ای شده که در آن خودروساز از افزایش هزینه‌ها می‌گوید، دولت از ضرورت کنترل قیمت‌ها سخن می‌گوید، بازار آزاد هر روز نرخ تازه‌ای ثبت می‌کند و در نهایت این مصرف‌کننده است که باید هزینه همه این اختلافات را بپردازد. افزایش قیمت کارخانه بدون تضمین افزایش عرضه، شفافیت در توزیع و اجرای تعهدات قبلی، راهکار ساماندهی بازار نیست. همان‌طور که عرضه خودرو به مجموعه‌های خاص بدون انتشار جزییات معامله و مشخص شدن مبنای قانونی آن، نمی‌تواند صرفاً با عنوان تأمین نقدینگی توجیه شود. پیش از صدور هر مجوز جدید برای افزایش قیمت، باید تکلیف خودروهای واگذارشده، نحوه تسویه مطالبات قطعه‌سازان، موجودی خودروهای آماده، دعوت‌نامه‌های صادرنشده و تعهدات معوق مشخص شود. مردم حق دارند بدانند خودرویی که برای خرید آن ماه‌ها سرمایه خود را در اختیار خودروساز قرار داده‌اند، چرا تحویل نمی‌شود، اما هم‌زمان خبر واگذاری هزاران دستگاه خودرو از مسیرهای دیگر منتشر می‌شود. بازار خودرو بیش از آنکه به قیمت‌های جدید نیاز داشته باشد، به شفافیت نیاز دارد؛ شفافیت در تولید، فروش، قیمت‌گذاری و توزیع. تا زمانی که مشخص نباشد خودروها کجا تولید می‌شوند، چگونه به فروش می‌رسند و چه کسانی به آنها دسترسی پیدا می‌کنند، افزایش قیمت‌ها نه‌تنها گرهی از مشکلات بازار باز نخواهد کرد، بلکه می‌تواند به بازتولید همان چرخه‌ای منجر شود که سال‌هاست قدرت خرید مردم را فرسوده و اعتماد عمومی به صنعت خودرو را کاهش داده است. پرسش نهایی این است: اگر هدف افزایش قیمت خودرو، نزدیک کردن قیمت کارخانه به بازار و حذف رانت است، چرا پس از هر مرحله افزایش قیمت، همچنان شاهد قیمت‌های نجومی، محدودیت عرضه و فاصله قابل توجه میان نرخ کارخانه و بازار هستیم؟ آیا وقت آن نرسیده که به‌جای مطالبه افزایش قیمت از جیب مردم، درباره نحوه عرضه خودرو و کسانی که از آشفتگی این بازار سود می‌برند، تحقیق و شفاف‌سازی شود؟

دبیر کل اتاق تهران مطرح کرد

بلاتکلیفی ۶ ماهه واگذاری خدمات کارنه تیر به اتاق تهران

دبیر کل اتاق تهران واگذاری بخشی از امور اجرایی کارنه‌تیر به اتاق‌های استانی را راهکاری برای تمرکززدایی، تسهیل خدمات و کاهش موانع اداری شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی دانست.

فریدون وردی‌نژاد دبیر کل اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران با اشاره به ضرورت بازنگری در شیوه ارایه خدمات مربوط به کارنه‌تیر، گفت: یکی از مهم‌ترین وظایف اتاق‌های بازرگانی، تسهیل فعالیت اقتصادی اعضا و بسترسازی برای دسترسی سریع و مناسب آنها به خدمات مورد نیاز است. بر همین اساس، واگذاری بخشی از امور اجرایی کارنه‌تیر به اتاق‌های استانی، از جمله اتاق تهران، می‌تواند به ارتقای کیفیت خدمات و رفع بخشی از مشکلات شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کمک کند.

وی افزود: در حال حاضر، تمرکز بخش عمده‌ای از فرآیندهای مربوط به کارنه‌تیر در اتاق ایران، موجب شده است شرکت‌های حمل‌ونقل برای پیگیری امور و دریافت خدمات، با محدودیت‌هایی در دسترسی مواجه باشند. در حالی که اتاق‌های استانی از نظر ارتباط مستقیم با فعالان اقتصادی و شناخت نیازهای بنگاه‌های مستقر در حوزه جغرافیایی خود، موقعیت مناسبی برای ارایه بخشی از این خدمات دارند.

بر اساس اعلام اتاق تهران، وردی‌نژاد همچنین با اشاره به ظرفیت اتاق‌های استانی در تسهیل نقل‌وانتقال منابع مالی مورد نیاز برای پرداخت به سازمان ایرو گفت: یکی دیگر از مزیت‌های نقش‌آفرینی اتاق‌های استانی، امکان بهره‌گیری از شبکه ارتباطی گسترده فعالان اقتصادی و شرکای تجاری آنها در خارج از کشور است. بسیاری از فعالان اقتصادی در استان‌ها، به واسطه ارتباطات تجاری و بین‌المللی خود، با شرکت‌ها و مجموعه‌هایی در کشورهای مختلف در ارتباط هستند و می‌توان از این ظرفیت برای شناسایی مسیرهای عملیاتی و تسهیل انتقال وجوه مورد نیاز به ایرو استفاده کرد. به این ترتیب، مشارکت اتاق‌های استانی می‌تواند علاوه بر تسهیل ارایه خدمات به شرکت‌های حمل‌ونقل، به تنوع‌بخشی به مسیرهای پرداخت و کاهش دشواری‌های نقل‌وانتقال منابع مالی نیز کمک کند. وی با تاکید بر اینکه «تمرکززدایی به معنای انتقال مسوولیت‌های قانونی موسسه ضامن نیست» افزود: اتاق ایران به عنوان موسسه ضامن، مسوولیت‌های مشخصی در قبال سازمان بین‌المللی حمل‌ونقل جاده‌ای (ایرو) دارد و این مسوولیت‌ها باید مطابق ضوابط و مقررات حفظ شود. با این حال، حفظ مسوولیت‌های قانونی اتاق ایران لزوما به معنای ضرورت تمرکز تمامی امور اجرایی و خدماتی در این مجموعه نیست.

وی با اشاره به نارضایتی و گله‌مندی تشکل‌ها و شرکت‌های حمل و نقل از نحوه ارایه خدمات اتاق بازرگانی ایران گفت: می‌توان با تعیین دقیق حدود اختیارات، بخشی از فرآیندهای اجرایی و ارایه خدمات را به اتاق‌های استانی سپرد، بدون آنکه خللی در نظام نظارت و مسوولیت‌های موسسه ضامن ایجاد شود.

وردی‌نژاد با اشاره به اینکه موضوع واگذاری بخشی از امور کارنه‌تیر به اتاق تهران، نظیر تعدادی از استان‌های دیگر، از قبل مطرح و زیرساخت‌های لازم برای پذیرش این مسوولیت نیز در این اتاق پیش‌بینی شده است، گفت: برای انجام این وظیفه، امکان بهره‌گیری از ظرفیت مدیریت کارنه تیر اتاق تهران، معاونت بین‌الملل و معاونت توسعه عضویت و خدمات اتاق تهران وجود دارد. با این حال، با گذشت بیش از شش ماه و به رغم موافقت و تصویب هیات رییسه اتاق ایران و توافق برای واگذاری امور کارنه تیر به اتاق تهران، این مهم به بهانه‌های مختلف تاکنون محقق نشده است.

وی تاکید کرد: انتظار می‌رود در تصمیم‌گیری درباره نحوه ارایه خدمات کارنه‌تیر، منافع فعالان اقتصادی و ضرورت تسهیل فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل در اولویت قرار گیرد. هدف از این پیشنهاد، رقابت یا موازی‌کاری میان اتاق‌های بازرگانی نیست؛ بلکه استفاده از ظرفیت‌های موجود در شبکه اتاق‌های استانی برای ارتقای کیفیت خدمات و پاسخ‌گویی بهتر به اعضاست. دبیر کل اتاق تهران با بیان اینکه «استمرار فعالیت مسیرهای ترانزیتی و حفظ جایگاه ایران در شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی در شرایط کنونی از اهمیت بالایی برخوردار است» افزود: هر اقدامی که به کاهش موانع اداری، تسریع ارایه خدمات و پشتیبانی موثر از شرکت‌های حمل‌ونقل منجر شود، باید مورد توجه قرار گیرد. اتاق تهران نیز آمادگی دارد در چارچوب ضوابط و با همکاری اتاق ایران، مسوولیت بخشی از این فرآیند را بر عهده بگیرد.

ادامه از صفحه اول

اصلاحات بودجه‌ای یا تغییرات راهبردی؟!

اما در نهایت به نظر می‌رسد به سمت مهم‌ترین امکان درآمدی و کاهش هزینه‌ای یعنی افزایش قیمت حامل‌های انرژی و به‌خصوص بنزین حرکت خواهد کرد. سیاستی که در بخشنامه بودجه از آن با عبارت «کنترل ناترازی‌ها، به ویژه در حوزه انرژی از الزامات تحقق ثبات اقتصادی در سال آینده» نام برده است. راهکاری که در همین روزها و هفته‌ها نیز به سمت آن خیز برداشته شد و اما به عللی از انجام آن عجالتا صرف‌نظر شد. (اظهارات رییس سازمان بهینه‌سازی و معاون اجرایی دولت درباره جمع‌آوری کارت جایگاه‌ها که از سوی دولت تکذیب و این افراد مورد سرزنش و بازخواست قرار گرفتند) مساله امروز اقتصاد ایران متاسفانه صرفا دیگر اقتصادی نیست و با منافع ذی‌نفعان و ذی‌نفوذانی گره خورده است که هرگونه تصمیم برای تغییر وضعیت کنونی را با مخالفات اجتماعی بزرگ مواجه می‌کند. البته موضوع افزایش قیمت سوخت در تمام کشورها و حتی در بزرگ‌ترین اقتصاد جهان یعنی امریکا نیز با مخالفت و اعتراضات اجتماعی وسیع مواجه می‌شود و حتی چنانکه در انتخابات اخیر کنگره امریکا واقع شد و به عاملی مهم برای تغییر ساختار دو مجلس این کشور انجامید، اما در کشور ما که امکان بروز مخالفت از طرق معمول دموکراسی‌ها ممکن نیست، می‌تواند خطرات امنیتی بزرگ را سبب شود که در آبان ماه سال ۹۸ شاهد آن حوادث بس دردناک بودیم. اکنون نیز انجام این اقدام بودجه‌ای یعنی «کنترل ناترازی‌ها، در حوزه انرژی» که معنای خودمانی آن گران کردن قیمت سوخت است با مخالفت‌های جدی در جامعه به خصوص دو گروه مواجه خواهد شد؛ گروه اول همان به قول معروف دانه درشت‌ها و کاسبان تحریم و گروه‌های مافیایی‌اند که از وضعیت فعلی و چند نرخی بودن آن از طریق قاچاق، سودهای هنگفت می‌برند (روزانه ۲۰ تا ۳۰ میلیون لیتر) و ظاهرا تعدادشان انگشت‌شمار، اما بسیار پر نفوذند و اگر حتی معاون رییس دولت هم بخواهد «دکان آنها را تعطیل کند، شیشه‌هایش را خرد می‌کنند.» (سقاب-۱۴۰۵/۶/۲) گروه دوم ذی‌نفعان اما بخش بزرگی از جامعه را در بر می‌گیرد و از آنان به عنوان «ذی‌نفعان معیشتی» نام برده می‌شود چند میلیون راننده تاکسی‌های اینترنتی (حدود ۹ میلیون نفر که با خانواده حدود ۲۰ تا ۲۵ میلیون نفر را شامل می‌شوند) و سایر دارندگان وسایل حمل و نقل خصوصی و شرکتی و... که افزایش نرخ سوخت تاثیر سرنوشت‌سازی در معیشت و اصولا بقای آنان دارد. همچنین تاثیر غیرمستقیم، اما شدید افزایش قیمت سوخت بر کرایه‌ها و قیمت جابه‌جایی مسافر و کالا و... در این چارچوب و گره‌خوردگی تصمیمات اقتصادی با منافع عظیم دولت سایه یا گروه‌های مافیایی و ادامه بقا و معیشت گسترده عظیمی از جمعیت کشور (ذی‌نفعان معیشتی)، به نظر چاره‌ای نیست جز آنکه همان‌طور که به دفعات از سوی کارشناسان بر آن تاکید شده، نگاه سیستمی و ساختاری به مساله افزایش قیمت سوخت در ابعاد سیاسی، اجتماعی و اقتصادی است. در این نگاه حل بحران سیاست خارجی و ایجاد تفاهم و توافق برای رفع محاصره اقتصادی و کاهش تحریم‌ها و... گام اصلی و اولیه است و ایجاد چنین افقی از حل بحران در سیاست خارجی و حرکت به سمت گشایش در این حوزه، یقیناً دست دولت را نه فقط برای چنین تصمیمی (اصلاح قیمت حامل‌های انرژی)، بلکه اصلاحات ساختاری اقتصادی (اصلاح نظام بانکی، اصلاح نظام مالیاتی و تامین اجتماعی و...) که ضرورت حیاتی کشور است و اقتصاد و کار و زندگی مردم را به نفس نفس انداخته است، امکان‌پذیر می‌سازد. امید که در فرصت محدود باقیمانده چنین شود و گره از جای درست آن باز شود که نه بخشنامه بودجه، بلکه تغییرات راهبردی است. گرهی که نه فقط زندگی و معیشت مردم، بلکه تمامیت ارضی میهن‌مان را با مخاطرات جدی مواجه کرده است.

فرصتی برای همکاری اقتصادی ایران و همسایگان

زیرساخت‌های حمل و نقل، ثبات مقررات، تسهیل مبادلات تجاری و مهم‌تر از همه، امنیت و اعتماد میان کشورهای منطقه، پیش‌شرط تبدیل این مزیت به درآمد و رشد اقتصادی هستند. در این میان، مدیریت اختلافات سیاسی و امنیتی اهمیت اساسی دارد. اگر کشورهای منطقه بتوانند اختلافات خود را از طریق گفت‌وگو مدیریت کنند و درباره امنیت مسیرهای ارتباطی به تفاهم برسند، امکان استفاده مشترک از ظرفیت‌های ترانزیتی افزایش پیدا می‌کند. امنیت نباید به ابزاری برای حذف دیگران از مسیرهای اقتصادی تبدیل شود، بلکه باید بستری برای همکاری و بهره‌مندی متقابل باشد. آینده همکاری‌های اقتصادی منطقه به میزان زیادی به انتخاب میان رقابت پرهزینه و همکاری پایدار وابسته است. مسیرهای جایگزین ممکن است برای برخی کشورها در کوتاه‌مدت جذاب به نظر برسند، اما هزینه و ریسک آنها نشان می‌دهد که هیچ کشوری به‌تنهایی نمی‌تواند امنیت و پایداری شبکه انتقال انرژی و تجارت منطقه را تضمین کند. راهبرد منطقی، تبدیل منطقه به کریدوری امن، قابل اعتماد و مشترک است؛ مسیری که در آن ایران و همسایگان بتوانند به‌جای تقابل بر سر جغرافیا، از ظرفیت‌های مشترک برای توسعه اقتصادی بهره ببرند.

سازمان ملی استاندارد ایران
اداره کل استاندارد استان مرکزی

شناسه آگهی: ۲۳۳۲۲۲۳

آگهی مزایده عمومی
شماره های ۱۰۰۵۰۰۳۶۹۶۰۰۰۰۰۳

اداره کل استاندارد استان مرکزی در نظر دارد یک دستگاه خودرو سواری لوگان ال ۹۰ و دو دستگاه وانت پیکاپ ریج را به شرح اطلاعات مندرج در جدول زیر و اسناد مزایده با بهره گیری از سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (www.setadiran.ir) به شماره مزایده ۱۰۰۵۰۰۳۶۹۶۰۰۰۰۰۳ به صورت الکترونیکی به فروش برساند.

مشخصات خودروهای مورد مزایده		
نام خودرو / مدل / پلاک	شماره شاسی	شماره مز