

اخبار کوتاه

نقشه‌راه توسعه سواحل مکران

مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری در گزارشی با عنوان «تدوین نقشه راه جهت رفع موانع و سرعت بخشیدن به فرآیند توسعه و اجرای سند توسعه سواحل مکران» به موضوع موانع توسعه مکران پرداخته است. در این گزارش آمده است:

موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک سواحل مکران باعث اهمیت راهبردی این سواحل در منطقه و کشور شده است؛ اما با توجه به اهمیت استراتژیک این سواحل، توسعه‌یافتگی این منطقه متناسب با اهمیت راهبردی آن نیست. این پژوهش با این رهیافت که مهم‌ترین عوامل توسعه‌نیافتگی سواحل مکران، مجموعه‌ای از عوامل درونی و بیرونی‌اند به بیان این عوامل و مسائل ناشی از آن پرداخته است.

با نگاه بیرونی به مساله مکران، ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری و توسعه مکران را باید حول مساله آب مطرح کرد. به عبارت دیگر، اصل توسعه به آب آزاد، دریا و درنهایت قطب اقتصاد دریایی و توسعه دریامحور ختم می‌شود. یکی از مهم‌ترین مسائلی که همواره در طول ادوار مختلف برنامه‌ریزی توصیه شده است، راه‌اندازی راه‌آهن چابهار است. همچنین به‌واسطه این اقدام، روابط و ارتباطاتی که این منطقه می‌تواند با سایر نقاط جهان داشته باشد، به نوعی اتصال دهنده کریدورهای متنوع و ارتباطات ژئوپلیتیک باشد. بعد درونی مساله مکران با دو دست‌انداز یا دو عامل که به‌عنوان سند توسعه مطرح می‌شوند مواجه است که عبارتند از: ۱. توسعه انسانی بسیار ضعیف نسبت به دیگر نقاط کشور؛ و ۲. نبود زیرساخت‌های توسعه‌ای. در این ارتباط دو مساله مهم «کریدور و شبکه ترانزیت» و «حاشیه‌نشینی چابهار» از ۴۶ مساله مکران به تفصیل مورد بحث و ریشه‌یابی قرار گرفته و ارائه

راهکار شده است. برای شناخت و حل مسائل کریدور و شبکه ترانزیت، لازم است چهار محور اقتصاد ترانزیت، روابط ژئوپلیتیک ذی‌نفعان، زیرساخت و لجستیک و فرآیند زنجیره‌های حمل بار مورد بررسی قرار گیرد. مساله بعدی، حاشیه‌نشینی چابهار است. در چشم‌انداز آینده این منطقه یک شهر بندری با جمعیت میلیونی به وجود خواهد آمد که لازم است به بحث کاربری زمین و جمعیت آن با برنامه‌ریزی دقیق‌تر و جامع‌تر برخورد شود. در بحث کاربری زمین، حداقل با پنج نوع پهنه موضوعی (زون) توسعه شهری، پهنه‌های صنعتی، توسعه کریدوری، پهنه‌های اشتغال بومی و جایابی‌های نظامی و امنیتی مواجه خواهیم بود که لازم است الزامات هریک از آنها دیده شود. در ارتباط با مبحث جمعیت نیز با پنج موقعیت جمعیتی ازجمله:

جمعیت شهرستان چابهار، جمعیت ساحلی، جمعیت غیربومی، جمعیت پسرکرانه و درنهایت مساله جابه‌جایی جمعیت مواجه‌ایم. با توجه به تمامی مسائل پیش‌رو، یک فهم مشترک با عنوان گرانگه توسعه مکران وجود دارد که توسعه مکران در گرو اصلاح و توسعه استراتژی مشخص، برطرف کردن تعارضات سازمانی و حل مشکل تعدد نهادهای تصمیم‌گیر است. پاسخ این ایده به هریک از مسائل مطرح‌وه، لزوم نگاه شبکه‌ای و سیستمی به توسعه مکران خواهد بود که برای هریک از مسائل، ۴۶ شبکه مجزا تهیه شده و درنهایت ۱۰۰ اقدام به‌صورت پروژه مطرح شده است. در ساختار مدیریتی مکران چند حوزه کلی وجود دارد که شامل ظرفیت‌های قانونی و تراحم‌های مدیریتی است که پیشنهاد ویژه این ایده، استفاده از اصل ۱۲۷ قانون اساسی مبنی بر تعیین نماینده ویژه رئیس‌جمهور است. درنهایت اهم نتایج گزارش پیش‌رو به شرح زیر است:

۱. تاکید اصلی ایده مورد نظر روی ترانزیت است که در سند ملی آمایش سرزمین نیز چابهار به‌عنوان کانون مبادلات اقتصادی در ایران و قطب تجارت و محور ترانزیت منطقه در نظر گرفته شده است. به عبارت دیگر، به دلیل بحث کریدوری لازم است چابهار به‌عنوان محور توسعه مکران مطرح شود؛ چرا که چابهار به‌عنوان نزدیک‌ترین نقطه به اقیانوس هند و ترانزیت است. در بحث لجستیک سه معیار اصلی ازجمله: زمان، هزینه و مقیاس بسیار مهم است و ایران دارای پتانسیل‌های بالایی در این زمینه می‌باشد که لازم است مورد توجه قرار گیرد.

۲. نحوه سرمایه‌گذاری در این منطقه باید به‌صورتی باشد که برای وزارت امور خارجه متناسب با شرایط و نیازهای منطقه، دستورالعمل و شرح وظایف تهیه شود. همچنین شرکت‌های داخلی می‌توانند به‌عنوان سرمایه‌گذاران اصلی به مثابه مشارکت‌کنندگان توسعه منطقه درگیر شوند.

۳. در زمینه ارتباط طرح مورد نظر و الزام پابیندی آن به سند ملی آمایش سرزمین، لازم است که مدیران رأس اجرایی نیز خود را ملزم به رعایت آن بدانند؛ چرا که اگر مدیر مورد نظر تعهد و پابیندی آن را به‌سند نداشته باشد، متناسب با شرایط و علایق شخصی در منطقه اقدام می‌کند و این به ضرر توسعه منطقه خواهد بود.

تسویه مطالبات کشاورزان تا پایان شهریور

رئیس سازمان برنامه‌بودجه از تسویه مطالبات گندم کاران در شهریورماه خبر داد. به گزارش تسنیم، داود منظور رئیس سازمان برنامه‌بودجه کشور در نشست مجمع نمایندگان استان گلستان با اعلام اینکه با خرید تضمینی ۱۰ میلیون تن گندم از کشاورزان، مطالبات گندم کاران شهریورماه تسویه می‌شود، افزود: «دغدغه اصلی ما در دولت پرداخت مطالبات کامل کشاورزان است که حدود ۷۰ هزار میلیارد تومان مطالبات گندم کاران پرداخت شده است.» وی گفت: «تمام تلاش دولت این است که مطالبات کشاورزان به‌طور کامل پرداخت شود تا کشاورزان مان با اطمینان، سال زراعی آینده بتوانند عملیات کاشت خود را شروع کنند.» منظور افزود: «کشور نیازمند اتخاذ تصمیمات لازم، دقیق و قوی برای رفع نگرانی‌ها و دغدغه‌های مردم صبور و سختکوش است تا رضایت همه مردم که ولی‌نعمت ما هستند تأمین شود.» به گزارش تسنیم، وزارت جهاد کشاورزی رقم نهایی خرید تضمینی گندم در سال زراعی جاری را ۱۰ میلیون تن اعلام کرد که در مقایسه با سال ۱۴۰۰ بیش از ۱۲۳ درصد افزایش یافته است. لازم به ذکر است رقم نهایی هزینه خرید تضمینی گندم ۱۵۰ هزار میلیارد تومان ذکر شده که تاکنون دولت ۴۷ درصد از آن را پرداخت کرده است.

اقتصاد



بسته پیشنهادی سایپا و ایران خودرو برای خروج از ورشکستگی ۱۲۵ هزار میلیارد تومانی روی بازار خودرو چه اثری دارد

تقریبا هیچ!

تغییرات ۱۴ افزایش سرمایه اخیر شرکت‌های ایران خودرو و سایپا			
ایران خودرو		سایپا	
سال افزایش سرمایه	محل افزایش سرمایه	سال افزایش سرمایه	محل افزایش سرمایه
۱۳۷۸	مطالبات و آورده نقدی سهامداران	۱۳۷۵	-
۱۳۷۹	اندوخته طرح توسعه	۱۳۷۵	آورده نقدی سهامداران
۱۳۸۵	اندوخته طرح توسعه	۱۳۷۹	اندوخته و سود انباشته
۱۳۸۱	مطالبات و آورده نقدی سهامداران	۱۳۷۹	آورده نقدی سهامداران + اندوخته و سود انباشته
۱۳۸۲	اندوخته طرح توسعه	۱۳۸۱	آورده نقدی سهامداران
۱۳۸۳	اندوخته طرح توسعه	۱۳۸۲	آورده نقدی سهامداران
۱۳۸۴	مطالبات صاحبان سهام	۱۳۸۳	آورده نقدی سهامداران
۱۳۸۵	مطالبات صاحبان سهام	۱۳۸۴	اندوخته و سود انباشته
۱۳۸۶	مطالبات و آورده نقدی سهامداران	۱۳۸۵	اندوخته و سود انباشته
۱۳۹۵	سود انباشته	۱۳۸۶	اندوخته و سود انباشته
۱۳۹۲	سود انباشته، مطالبات و آورده نقدی سهامداران	۱۳۸۷	اندوخته و سود انباشته
۱۳۹۳	مطالبات و آورده نقدی سهامداران	۱۳۹۳	مازاد تجدید ارزیابی دارایی‌ها
۱۳۹۴	مطالبات و آورده نقدی سهامداران	۱۳۹۴	مازاد تجدید ارزیابی سرمایه‌گذاری‌ها
۱۳۹۸	تجدید ارزیابی دارایی‌ها	۱۳۹۸	مازاد تجدید ارزیابی دارایی‌ها

اعمال قیمت‌گذاری دستوری فروش محصولات طی سنوات گذشته، شمول مفاد ماده ۱۴۱ قانون تجارت شده است. در توضیحات شرکت آمده است شرکت در سنوات گذشته نیز نسبت به برگزاری مجمع فوق‌العاده جهت اتخاذ تصمیم درخصوص انحلال یا تداوم فعالیت اقدام کرده و برنامه‌ریزی برگزاری مجمع برای پایان مرداد سال جاری صورت گرفته است.
اهم برنامه‌ها جهت خروج از وضعیت بحرانی فوق به شرح ذیل است:

۱. مکاتبه باوزارت صنعت و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا به‌منظور انجام تجدید ارزیابی دارایی‌ها براساس استانداردهای ۱۱ و ۱۵ حسابداری و عدم منظور کردن محدودیت زمانی ۵ ساله مندرج در ماده ۱۴ قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی و حمایت از کالای ایرانی، مصوبه هیات وزیران
۲. پیگیری به‌منظور بهره‌مندی از ظرفیت‌های قانونی ماده ۹۰ قانون اجرایی سیاست‌های کلی اصل ۴۴
۳. پیگیری استفاده از ظرفیت بورس کالا در جهت سودآوری و بهبود شرایط نقدینگی
۴. برنامه آماده‌سازی شرکت‌های غیربورسی گروه جهت پذیرش در بازار سرمایه با هدف اصلاح ساختار مالی و تأمین منابع مالی
۵. پیگیری مستمر موضوع راهبردی اصلاح قیمت به‌منظور توقف ایجاد زیان انباشته
۶. ترکیب بهینه و اقتصادی تولید محصولات
۷. واگذاری دارایی‌ها و اموال غیرمولد
۸. بررسی و تعامل با سازمان بورس به‌منظور اخذمجوز افزایش سرمایه از محل صرف سهام با سلب حق تقدم
اما سایپا نیز برنامه‌هایی برای خروج از شمول ماده ۱۴۱ ارائه داده است. قبل از آنکه به این برنامه پرداخته شود، لازم به ذکر است در هفته‌های گذشته مدیرعامل سایپا درخصوص عملکرد مالی توضیح داد که در سه ماه نخست سال ۹۹ سایپا از زیان خارج و به سود عملیاتی نزدیک شد اما افزایش قابل توجه نرخ ارز و نهاده‌های تولید در کنار قیمت‌گذاری دستوری برنامه‌ریزی‌ها را به هم ریخته و مجدداً زیانده شد. اما نگاهی به اطلاعیه گروه سایپا درخصوص برنامه خروج از شمول ماده ۱۴۱ نیز نشان می‌دهد این برنامه‌ها در سه بخش کلی ارائه شده است:

۱. کاهش هزینه: شامل الف- کاهش هزینه‌های مالی از طریق تأمین مالی ارزان قیمت، ب- اجرا و تکمیل طرح‌های توسعه‌ای از زنجیره تأمین و ج- ایجاد سورس‌های خرید جدید خرید‌های تجمیعی
۲- افزایش بهره‌وری: از طریق الف- اصلاح بهای فروش محصولات (پیگیری تعدیل نرخ محصولات از شورای رقابت)، ب- تغییر ترکیب تولید و خروج محصولات با حاشیه‌زیان بالا/ ورود محصولات جدید و ج- بهبود کیفی محصولات

براساس آخرین آمارها، بدهی ایران خودرو تا پایان بهار ۱۳۶ هزار میلیارد تومان و بدهی سایپا نیز ۹۸ هزار میلیارد تومان بوده است. درمجموع این دوغول خودروسازی کشور تا پایان بهار ۲۲۴ هزار میلیارد تومان بدهی داشته است.

ضرب‌الاجل برای نجات خودروسازان

آن‌طور که آمارهای صورت‌های مالی نشان می‌دهد، زیان انباشته دو شرکت ایران خودرو و سایپا بیش از دو برابر سرمایه شرکت‌ها بوده و بزرگ‌ترین خودروسازان کشور همچنان مشمول ماده ۱۴۱ قانون تجارت بوده و در مسیر ورشکستگی هستند. قانون این فرصت را به آنها می‌دهد تا با تعیین تکلیف بدهی خود، از خطر ورشکستگی دور شوند. در همین راستا طی هفته‌های اخیر گروه سایپا و ایران خودرو برنامه‌هایی برای خروج از شمول ماده ۱۴۱ قانون تجارت ارائه کرده‌اند که طی هفته گذشته نیز، هیات پذیرش بورس به این دو شرکت بزرگ خودروساز مهلت داد تا تیر سال ۱۴۰۳ (بعد از مجمع سالانه) شرایط تداوم حضور در تابلو بازار دوم معاملات را احراز کنند. در غیر این صورت مانند دیگر شرکت‌های زیان‌ده تبعیدی چون پارس خودرو و ایران خودرو دیزل، به فرابورس منتقل خواهند شد. در اطلاعیه هیات پذیرش بورس آمده است: «با توجه به برنامه‌های اعلامی و توضیحات مدیران شرکت‌های ایران خودرو و سایپا، هیات پذیرش بورس طبق قسمت ج بند ۵ ماده ۴۱ دستورالعمل پذیرش اوراق بهادار تا زمان ارائه صورت‌های مالی سالانه حسابرسی شده سال مالی منتهی به ۲۹ اسفند ۱۴۰۲ (حداکثر تا پایان تیرماه سال ۱۴۰۳) به شرکت‌های ایران خودرو و سایپا جهت خروج از شمولیت ماده ۱۴۱ لایحه قانون تجارت فرصت می‌دهد. این دو شرکت باید در مقاطع زمانی سه‌ماهه نسبت به انتشار گزارش اقدامات در راستای برنامه‌های اعلامی برای خروج از زیان در کدال اقدام کنند. در این اطلاعیه هیات پذیرش بورس به سازمان بورس و اوراق بهادار پیشنهاد داده در راستای سیانست از حقوق سهامداران خرد و کمک به تداوم فعالیت شرکت‌های ایران خودرو و سایپا جلسه‌میز صنعت خودرو با حضور ذی‌نفعان و تصمیم‌گیرندگان صنعت در وزارت اقتصاد تشکیل و راهکارهای تداوم فعالیت خروج از وضعیت زیاندهی و شمولیت ماده ۱۴۱ قانون تجارت ارائه شود.»

زیان ۱۲۵ هزار میلیارد تومانی ۲ خودروساز

طبق صورت‌های مالی حسابرسی شده سال مالی ۱۴۰۱، در گروه ایران خودرو شرکت اصلی با سرمایه اسمی ۳۰ هزار ۱۶۶ میلیارد تومانی محتمل ۷۴ هزار میلیارد تومان زیان انباشته شده است. همچنین زیان انباشته تلفیقی تا پایان سال گذشته ۸۹ هزار میلیارد تومان بوده است. گزارش ایران خودرو نشان می‌دهد مبلغ زیان انباشته شرکت اصلی تا پایان دوره سه‌ماه اول سال جاری به ۸۳٫۲ هزار میلیارد تومان رسیده است. به عبارتی، تا پایان بهار امسال زیان انباشته شرکت اصلی ایران خودرو نزدیک به ۲٫۷ برابر سرمایه شرکت اصلی است. در گروه سایپا نیز سرمایه اسمی شرکت اصلی تا انتهای بهار امسال حدود ۱۹ هزار و ۵۵۱ میلیارد تومان بوده و زیان انباشته شرکت ۴۰ هزار و ۷۳۳ میلیارد تومان است. به عبارتی، در این شرکت نیز زیان انباشته دو برابر سرمایه ثبت‌شده شرکت است. علاوه بر زیان، صورت‌های مالی دو خودروسازی بزرگ نشان می‌دهد سایپا و ایران خودرو بدهی قابل توجهی نیز دارند که این بدهی، شامل مواردی مانند بدهی به سیستم بانکی و بدهی به قطعه‌سازان می‌شود که در این بین، مورد دوم هر چند وقت یک‌بار حاشیه‌هایی را ایجاد کرده و حتی گاهی منجر به کندی یا توقف تولید می‌شود.