اخبار کوتاه

شیوه رسیدگی به شکایات خودرویی ابلاغ شد

سازمان حمایت ضمن تشریح و شفافسازی لیهامات قیمت خودروهای مونتاژی، تاریخ ۱۱ بهمن ماه سال گذشته را ملاک قرار داده و بر اساس آن تعیین کرد که برای قراردادهای منعقد شده از تاریخ مذکور به بعد، بایستی طبق مصوبه شورای رقابت عمل شود؛ اما آن دست از خودروهایی که پیش از ۱۱ بهمن ماه تکمیل وجه شده اما هنوز تحویل نشده‌اند، مشمول مصوبه افزایش قیمت نیستند.

به گزارش پیام آشنا، حسین فرهیدزاده - رئیس سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان - در نامه‌ای خطاب به مدیران کل صنعت، معدن و تجارت ۳۱ استان و جنوب کرمان، ضمن اشاره به لیهامات مطروحه پیرامون رسیدگی به شکایات خودرویی در موضوع اجرای قیمت‌های لایحه شورای رقابت، نحوه رسیدگی به شکایت‌های خودرویی را تشریح و ابلاغ کرد.

در متن این ابلاغیه آمده است:

" پیرو نامه شماره ۶۶۶۱۳۰ تاریخ ۲۶ تیر ۱۴۰۲ موضوع ابلاغ دستورالعمل نحوه رسیدگی به شکایات مصرف‌کنندگان خودرو و با توجه به موارد مندرج در بندهای ۴ و ۵ مکاتبه مذکور و همچنین سایر لیهامات مطروحه در نحوه رسیدگی به موضوع اجرای قیمت‌های لایحه شورای رقابت و ضمن تاکید مجدد بر رسیدگی به شکوائیه‌های واصله در قالب دستورالعمل ارسالی و مساعدت از ارجاع به سایر مراکز و با هدف جلوگیری از سردرگمی مراجعان به استحضار می‌رساند:

حسب پیگیری‌های صورت گرفته موضوع در شورا مطرح و در جلسه شماره ۵۹۴ تصویب و مصوبات مربوط، در سامانه شورا به آدرس niocc.gov.ir بارگذاری شده است. همچنین در راستای چگونگی اجرای مصوبه مذکور و تبیین موضوع، اظهارنظر تکمیلی در تاریخ ۵ شهریور ۱۴۰۲ واصل شده است که بر این اساس موارد سه‌گانه ذیل که عیناً بر گرفته از مصوبات و مکاتبات شورای رقابت است، می‌بایست در رسیدگی به شکوائیه‌های واصله مدنظر قرار گیرد.

۱- تمامی قراردادهای منعقده فروش خودرو از تاریخ ۱۱ بهمن ۱۴۰۱ به بعد تابع قیمت‌های لایحه شورای رقابت است.

۲- ملاک قیمت کلیه قراردادهای منعقده از تاریخ ۱۱ بهمن ۱۴۰۱ در خصوص آن دسته از خودروهای فاقد قیمت مصوب شورای رقابت، تاریخ ابلاغ قیمت این خودروها است. (موضوع تصمیمات مصوبه ۵۹۴ تاریخ ۲۱ مرداد ۱۴۰۲ شورا)

۳- درباره قراردادهای قبلی خودروسازان مونتاژی با متقاضیانی که تا تاریخ ۱۱ بهمن ۱۴۰۱ تکمیل وجه کرده اما تاکنون خودروهای خود را تحویل نگرفته باشند، با توجه به اینکه قبل از تاریخ ۱۱ بهمن ۱۴۰۱ خودروهای مونتاژی مشمول دستورالعمل شورای رقابت نبوده‌اند لذا مشمول مصوبه قیمت‌های اعلامی شورای رقابت نیستند.

همچنین با توجه به برخی موارد منعکس شده به این سازمان، نکات تکمیلی زیر که می‌بایست در رسیدگی به موضوعات مدنظر قرار گیرد را اعلام می‌شود:

* برای قراردادهای منعقده از تاریخ ۱۱ بهمن ۱۴۰۱ که تکمیل وجه و مطابق با اسناد و مدارک متقن ارائه شده، کل قیمت خودرو پرداخت شده است، اما به دلیل عدم تحویل خودرو، امکان ارائه فاکتور خرید توسط مصرف‌کنندگان میسر نیست، همکاران می‌بایست نسبت به دریافت و رسیدگی به شکوائیه‌ها اقدام کنند.

* ادارات کل محل استقرار واحدهای تولیدکننده پیرو نامه شماره ۶۹۶۵۷۸ تاریخ ۷ مرداد ۱۴۰۲ همکاری و هماهنگی لازم جهت تسریع در رسیدگی به شکوائیه‌ها را معمول خواهند کرد.

با توجه به مراتب فوق و تاکید بر اجرای دقیق سایر موضوعات مندرج در ابلاغیه شماره ۶۲۶۱۳۰ تاریخ ۲۶ تیر ۱۴۰۲ مستدعی است به نحوی برنامه‌ریزی شود تا کلیه شکوائیه‌های مرتبط دریافت و رسیدگی شده و از راهنمایی ایشان برای مراجعه به وزارت متبوع، این سازمان و سایر دستگاه‌ها اکیداً خودداری شود. بدیهی است چنانچه در رسیدگی‌های صورت گرفته ابهام و سوالاتی مطرح باشد، همکاران این سازمان آماده پاسخگویی هستند."

ارائه پیشنهادات جدید در لایحه برنامه هفتم توسعه

شرایط تأمین مالی پروژه‌های تجدیدپذیر بررسی شد

در نشست مشترک هیات مدیره و دبیرخانه انجمن انرژی‌های تجدیدپذیر و کمیسیون ویژه جهش و رونق تولید و نظارت بر اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی مجلس، شرایط تأمین مالی پروژه‌های تجدیدپذیر بررسی شد.

به گزارش پیام آشنا، نشست هم اندیشی با حضور شمس‌الدین حسینی، رئیس کمیسیون ویژه جهش و رونق تولید و نظارت بر اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی مجلس و جعفر قادری، نائب رئیس کمیسیون، با هیات مدیره و دبیرخانه انجمن انرژی‌های تجدیدپذیر برگزار شد.

در این نشست، در بخشی از گزارش ارائه شده توسط هیئت مدیره انجمن انرژی‌های تجدیدپذیر عنوان شد: مشکلات صنعت برق از جمله عدم دسترسی به منابع مالی ارزان قیمت جهت احداث پروژه‌ها، قیمت‌گذاری دستوری، عدم وجود نهاد رگولاتور مستقل و کمبود منابع مالی دولتی جهت پرداخت تعهدات قراردادی قیمانین سرمایه‌گذاران و دولت، سبب شده است که پروژه‌های این صنعت سرمایه‌پذیر نباشند و لذا صندوق توسعه ملی و بانک‌ها نیز تمایلی به تامین مالی پروژه‌های تجدیدپذیر نداشته باشند. این در حالی است که با توجه به کسری موجود در بخش‌های برق و گاز کشور، در افق ۱۴۲۰ نیاز به سرمایه‌گذاری ۶۰ میلیارد دلاری در بخش تولید برق است که حدود ۲۵ میلیارد دلار آن باید در بخش تجدیدپذیر اتفاق بیفتد.

رئیس ستاد نوسازی ناوگان اعلام کرد

برای واردات، نیازی به خرید خودرو فرسوده نیست

رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده ضمن اشاره به اینکه تا اواخر سال گذشته، در ازای هر دستگاه خودروی وارداتی بایستی ۸ گواهی اسقاط ارائه می‌شد، تصریح کرد که در حال حاضر تا زمان ابلاغ آیین‌نامه جدید، در ازای هر دو خودروی وارداتی یک گواهی اسقاط بایستی توسط واردکننده ارائه شود؛ ضمن اینکه متقاضیان واردات خودرو نیازی به خرید خودرو فرسوده ندارند.

به گزارش پیام آشنا، مهران سالاریه اظهار کرد: طبق قانون، تا پایان سال ۱۴۰۱ به ازای واردات هر دستگاه خودرو، به طور متوسط هشت گواهی اسقاط لازم بود؛ اما اکنون (جدا از بحث واردات خودروهای کارکرده که هنوز مصوبه آن ابلاغ نشده است)، در حال حاضر به ازای واردات هر دو خودرویی که واردات شود، یک گواهی اسقاط بایستی توسط واردکننده، ارائه شود.

رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده در ادامه اظهار داشت: با این بارگذاری جمعیتی نداریم، بنابراین طی ماه‌های اخیر تلاش شده بیشترین توجه و امکانات صرف برآورده کردن نیازهای آبی ساکنان فردیس شود.

وی در توضیح برنامه های در نظر گرفته شده برای رویارویی با جمعیت رو به رشد و پیک مصرف آب در سال آینده که از اسفند ماه به بعد آغاز می شود، بیان کرد: به منظور بهره گیری از منابع آب سطحی سدهای کرج و طالقان دو پروژه اساسی و بزرگ در آبرسانی (چاه‌ها، مخازن، شبکه توزیع و -) هیچ تناسبی با این بارگذاری جمعیتی ندارد، بنابراین طی ماه‌های اخیر تلاش شده بیشترین توجه و امکانات صرف برآورده کردن نیازهای آبی ساکنان فردیس شود.

به گزارش پیام آشنا، حمیدرضا نامداری روز شنبه ۱۱ شهریور در جلسه تامین آب فردیس با اعلام این مطلب گفت: شهرستان فردیس یکی از پر تراکم ترین شهرستان‌های کشور با جمعیتی حدود ۸۰۰ هزار نفر است و زیرساخت‌های خدماتی از جمله تاسیسات حال اجراست که طرح انتقال آب از کرج به فردیس به طول ۵۰۰۰ متر با قطر ۵۰۰ میلیمتر در حال اجراست.

وی ادامه داد: بخشی از آن به صورت آزمایشی وارد مدار شده و دیگری طرح انتقال آب از کرج به فردیس به طول ۵۰۰۰ متر با قطر ۹۰۰ میلیمتر است که مخزن ۵۰۰۰ متر مکعبی آنهم درشهرک جهان نما ساخته شده و بخشی از آن با بهره برداری از یک حلقه چاه جدید با آبدهی ۳۰ لیتر برثانیه وارد مدار بهره برداری شده و تا پایان سال جاری به بهره برداری قطعی خواهد رسید.

نامداری افزود: در حوزه افزایش منابع زیرسطحی (چاه‌ها) هم تا پایان سال درصدد حفر و تجهیز ۱۰ حلقه چاه جدید و نیز مهندسی مجدد ۱۰ حلقه چاه موجود هستیم و پیش بینی می کنیم با اجرایی شدن این پروژه‌ها حدود ۳۸۰ لیتر برثانیه به ظرفیت تولید وتامین آب فردیس افزوده شود.

مدیرعامل آبفای البرز در پایان همچنین خبر از اجرای ۱۲ کیلومتر لوله گذاری جدید آب به منظور جداسازی شبکه های قدیمی و موازی داد.

مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب البرز:

ظرفیت تولید آب شرب در فردیس افزایش می یابد

مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب البرز گفت: تا اسفند امسال با وارد مدار شدن ۳۰ حلقه چاه آب شرب در فردیس ۳۸۰ لیتر بر ثانیه به ظرفیت تولید و استحصال آب این شهرستان افزوده می شود.

به گزارش پیام آشنا، حمیدرضا نامداری روز شنبه ۱۱ شهریور در جلسه تامین آب فردیس با اعلام این مطلب گفت: شهرستان فردیس یکی از پر تراکم ترین شهرستان‌های کشور با جمعیتی حدود ۸۰۰ هزار نفر است و زیرساخت‌های خدماتی از جمله تاسیسات خدمترسان و در حوزه‌های زیرساختی البرز ۲ قانون معطل مانده داریم که به صورت کامل اجرایی نشده است؛ ماده ۸۱ قانون مقررات مالی دولت و ماده ۵۴ احکام دائمی برنامه‌های توسعه که طی آن دستگاه‌های خدمات‌رسان موظف هستند زیرساخت‌های مورد نیاز واحدهای صنعتی را تا دروازه های صنعتی اجرا کنند.

مدیرعامل شرکت شهرکهای صنعتی البرز افزود: احداث طرح پست برق شهرک صنعتی کوثر، شبکه گاز به همراه شبکه توزیع برق، روشنایی و خطوط انتقال برق در قطعه پنجم شهرک صنعتی اشتهارد طی یک سال اخیر به سرانجام رسید.

وی اظهار کرد: امسال نیز احداث تقاطع غیرهمسطح و خروجی دوم شهرک صنعتی اشتهارد و اتصال اخیر به مساحت شهرک صنعتی امید کرج افزوده شد که تامین زیر ساخت های آن ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد.

مدیرعامل شرکت شهرک های صنعتی استان البرز بیان کرد: اکنون این استان دارای چهار شهرک صنعتی دیلنتی و هفت شهرک صنعتی غیر دولتی است ضمن آنکه ۱۷ لکه با متعلقه صنعتی استان با همکاری استانداری البرز به ثبت رسیده است.

وی در خصوص وضعیت زیر ساخت های شهرک های صنعتی استان البرز در بخش های انبیه، معابر، فضای سبز، تصفیه‌خانه و امثال آن گفت: توسعه زیر ساخت ها در شهرک های صنعتی البرز نیازمند توجه بیشتر دستگاه های خدمات رسان است.

عقاب نشین ادامه داد: در بخش دستگاه های خدمات‌رسان و در حوزه‌های زیرساختی البرز ۲ قانون معطل مانده داریم که به صورت کامل اجرایی نشده است؛ ماده ۸۱ قانون مقررات مالی دولت و ماده ۵۴ احکام دائمی برنامه‌های توسعه که طی آن دستگاه‌های خدمات‌رسان موظف هستند زیرساخت‌های مورد نیاز واحدهای صنعتی را تا دروازه های صنعتی اجرا کنند.

مدیرعامل شرکت شهرکهای صنعتی البرز افزود: احداث طرح پست برق شهرک صنعتی کوثر، شبکه گاز به همراه شبکه توزیع برق، روشنایی و خطوط انتقال برق در قطعه پنجم شهرک صنعتی اشتهارد طی یک سال اخیر به سرانجام رسید.

وی اظهار کرد: امسال نیز احداث تقاطع غیرهمسطح و خروجی دوم شهرک صنعتی اشتهارد و اتصال

عقاب نشین خبر داد:

۶۰۰ هکتار به فضای شهرک های صنعتی البرز افزوده شد

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی البرز اعلام کرد: ۶۰۰ هکتار در راستای اجرای رونق تولید و اشتغالزایی به گستره شهرک های صنعتی دولتی استان از شهریور ۱۴۰۱ تا شهریور ۱۴۰۲ افزوده شد.

به گزارش پیام آشنا، حمیدرضا عقاب‌نشین در حاشیه بازدید از تعدادی از واحدهای تولیدی صنعتی البرز افزود: طی این مدت قطعه پنجم شهرک صنعتی اشتهارد به ۲۰۴ هکتار ایجاد شد که پیشرفت فیزیکی زیرساخت‌ها و معابران بیش از ۶۰ درصد است.

همچنین ۱۵۶ هکتار به گستره شهرک صنعتی کوثر اشتهارد افزوده شد که بیش از ۸۰ درصد زیر ساخت های آن آماده شده است.

عقاب نشین گفت: ۲۴۰ هکتار زمین طی یک سال گذشته به مساحت شهرک صنعتی امید کرج افزوده شد که تامین زیر ساخت های آن ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد.

مدیرعامل شرکت شهرک های صنعتی استان البرز بیان کرد: اکنون این استان دارای چهار شهرک صنعتی دیلنتی و هفت شهرک صنعتی غیر دولتی است ضمن آنکه ۱۷ لکه با متعلقه صنعتی استان با همکاری استانداری البرز به ثبت رسیده است.

وی در خصوص وضعیت زیر ساخت های شهرک های صنعتی استان البرز در بخش های انبیه، معابر، فضای سبز، تصفیه‌خانه و امثال آن گفت: توسعه زیر ساخت ها در شهرک های صنعتی البرز نیازمند توجه بیشتر دستگاه های خدمات رسان است.

عقاب نشین ادامه داد: در بخش دستگاه های

پساب به شهرکهای صنعتی اشتهارد در راستای رفع نیاز آب صنعتی صنایع در دست اقدام است.

جایگاه ستاد مدیریت مصرف سوخت به شدت تضیف شده است

سرپرست ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت گفت: با ادغام ستاد نقصان‌هایی مانند قرائین بی ربه مصرف سوخت را شاهد بودیم که ناشی از عدم هماهنگی دستگاه‌های مربوطه بود.

به گزارش پیام آشنا به نقل از مهر، علیرضا احمدی، سرپرست ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت با اشاره به اینکه قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت سال ۸۶ با هدف حل موضوعات فرابخشی ابلاغ شد، افزود: این قانون مبنی بر حل موضوعات چند وزارت خانه بود فرا بخشی و فرا نهادی بود و هیئت نمایندگان ویژه متشکل از وزرایی که وزارتخانه موضوعی مرتبط به حمل و نقل دارد و با افرادی که به عنوان نمایندگان ویژه رئیس جمهور و دارای حکم ۱۲۷ قانون اساسی یعنی مصوبات آنها به عنوان مصوبات هیأت وزیران تلقی می‌شود تأسیس شد.

وی ادامه داد: مسئولیت این کار گروه مدیریت یکپارچه اجرای قانون بود که در آن زمان اقدامات خوبی شکل گرفت از جمله دفاتر خدمات پیشخوان دولت، کارت سوخت و سهمیه بندی بنزین نیز به دلیل این ستاد شکل گرفت.

احمدی خاطر نشان کرد: همچنین جایگاه‌های سی ان جی و سهمیه سی ان جی که در سبد سوختی دارند همگی از این ستاد نشأت می‌گیرد.

به گفته این مقام مسئول در سال ۹۲ مصوبه هیئت وزیران تصویب کرد که ستاد مدیریت حمل و نقل سوخت از نهاد ریاست جمهوری به وزارت راه و شهرسازی منتقل شود که این اقدام در سال ۹۴ انجام شد.

احمدی با اشاره به اینکه یکی از تشکالات که پس از انتقالات به وجود آمد آنکه برخی از موضوعات فرابخشی با سرعت کمتری قابل پیگیری بودند اضافه کرد: ستاد حمل و نقل و مدیریت سوخت جایگاهی که به عنوان یک دستگاه فرابخشی در نهاد ریاست جمهوری داشت را از دست داد و در وزارت راه تقلیل پیدا کرد به همین دلیل نقصان‌هایی را پس از این ادغام شاهد بودیم مانند افزایش بی ربه مصرف سوخت ناشی از عدم هماهنگی دستگاه‌های مربوطه بود.

وی توضیح داد: متأسفانه اکنون با وجود تمام تلاش‌ها و پیگیری‌هایی که می‌شود جایگاه این ستاد متمایز و ضعیف شده و دیگر امکان پیگیری مسائل مانند گذشته وجود ندارد.

به گفته سرپرست ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت پس از ادغام ستاد با وزارت راه از هدف اصلی خود باز ماند، به همین دلیل در برنامه پنجم و ششم، شاخص‌های حمل و نقل را تصدیق کردند تا بتوقدد بخشی از اهداف را محقق کنند که به دلیل جایگاه ضعیف همچنان به بسیاری از شاخص‌ها دست پیدا نکرده‌ایم و همچنان مشکل این است که همچنان با این شاخص‌ها مواجه هستیم که امیدواریم تجدید نظری برای احیای دوباره این ستاد صورت بگیرد.

قبض برق ۱۶ درصد مشترکان خانگی رایگان شد

تلاش برای نهادینه‌سازی فرهنگ مصرف بهینه برق یکی از اقدام‌های دولت سیزدهم است که با اختصاص پادافش این تلاش بهتر به نتیجه رسیده است به طوری که ۱۶ درصد مشترکان، قبض برق رایگان دریافت کرده‌اند.

به گزارش پیام آشنا، دولت سیزدهم وارد نانترازی تولید و مصرف برق بود که از سال‌های قبل باقی مانده بود.

بر این اساس و باهدف کاهش این نانترازی‌ها از یک سو و تشویق مردم به بهینه مصرف کردن وزارت نیرو امسال طرح پادافش مصرف‌جویی را که سال گذشته داشت، آن مخصوص مشترکان کم‌مصرف بود، گسترش داد تا همه مشترکان و حتی مشترکان پر مصرف را در برگیرد.

طرح پادافش مصرف‌جویی در مصرف برق از ابتدای خرداد به اجرا درآمده و تا آخر شهریور ادامه دارد.

در همین رابطه مدیرکل دفتر مدیریت انرژی و امور مشترکان شرکت تولید، انتقال و توزیع نیروی برق ایران (توانیر) گفت: مشترکان همچنان می‌توانند با کاهش مصرف خود نسبت به دوره مشابه پارسال از پادافش صرف‌جویی برق بهره‌مند شوند.

عبدالامیر یاقوتی ادامه داد: بیش از ۱۶ درصد مشترکانی که مشمول پادافش طرح مدیریت مصرف برق شده‌اند، قبض برق رایگان دریافت کرده‌اند و حتی در برخی موارد بستانکار شده‌اند.

وی افزود: از همه مشترکان برای همراهی و همکاری در تابستان سخت امسال تشکر می کنیم و با صرف‌جویی هوشمندانه‌ای که رقم خورد، تولستیم برق مطمئن و پایدار برای همه مشترکان فراهم کنیم.

مدیرکل دفتر مدیریت انرژی و امور مشترکان توانیر گفت: با توجه به استمرار هوای گرم، امیدواریم همکاری مردم تداوم یابد.

یاقوتی گفت: استان‌های آذربایجان، قزوین و استان‌های جنوبی بیشترین همکاری را در زمینه کاهش مصرف برق داشته‌اند.

پیش‌بینی برداشت ۷ میلیون تن محصول از اراضی دیم در سال زراعی جدید

معاون هماهنگی ستاد اجرایی فرمان امام (ره) با بیان اینکه برای سال زراعی جدید ۵ میلیون و ۲۰۰ هزار هکتار اراضی دیم در نظر گرفته شده است، پیش‌بینی کرد: از این اراضی ۷ میلیون تن محصول برداشت شود.

به گزارش پیام آشنا، سید مصطفی سید هاشمی در نخستین همایش ملی آموزشی طرح جهش تولید در دیمزارهای کشور که شنبه ۱۱ شهریور در سالن خوشه وزارت جهاد کشاورزی برگزار شد، اظهار کرد: هر کاری که با علم و آگاهی انجام شود پایدار خواهد بود و دانش در مسیر خود می‌تواند بهره‌وری را افزایش دهد.

وی افزود: در سال اول اجرای طرح جهش تولید در دیمزارها ۶۲۰ هزار هکتار زیر کشت رفت و برداشت کشاورزان حدود ۸۰۰ کیلوگرم بود. در سال دوم، تولید به ۹۰۴ کیلوگرم و در سال سوم به یک هزار و ۲۲۴ کیلوگرم رسید.

معاون هماهنگی ستاد اجرایی فرمان امام (ره) تصریح کرد: ستاد اجرایی فرمان امام (ره) در ابتدا ۵۰۰ میلیارد تومان برای اجرای طرح هزینه و برای سال زراعی جدید حدود ۷۰۰ میلیارد تومان بودجه پیش‌بینی کرده است که از این میزان ۷۰ میلیارد تومان را برای آموزش در نظر گرفته است.

سید هاشمی تاکید کرد: کشاورزی برای کشور امنیت به ارمغان می‌آورد و زیربنای امنیت غذایی، نظامی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی است.

وی با بیان این که برای سال زراعی جدید ۵ میلیون و ۲۰۰ هزار هکتار اراضی دیم در نظر گرفته شده است، پیش‌بینی کرد: از این اراضی ۷ میلیون تن محصول برداشت شود.

یادداشت

نقش سیاست تجاری در جایابی برای توسعه صنعتی (بخش اول)

در دهه‌های اخیر، تغییر قابل‌توجهی در ساختار اقتصاد جهانی به سمت زنجیره‌های ارزش جهانی (GVC) رخ داده است که اکنون بخش قابل‌توجهی از تجارت بین‌المللی را تشکیل می‌دهند. در حال حاضر، تقریبا ۷۰درصد تجارت جهانی شامل تراکنش‌های متنوع در زنجیره‌های ارزش جهانی است که در سرفصل کشورها گسترده شده است. این تراکنش‌ها خدمات، مواد اولیه و همچنین قطعات و نهاده‌های میانی تولید را شامل می‌شود این عناصر زنجیره ارزش جهانی از مرزهای مختلفی با فناوری، مقررات، استانداردها، حکمرانی و نیز فرهنگ‌ها و آداب گوناگونی عبور می‌کنند و در مسیر آنها صیقل خورده و شکل می‌گیرند و در نهایت به کالاها و خدمات نهایی تبدیل می‌شوند که به دست مصرف‌کنندگان سراسر جهان می‌رسند.

افزایش تفکیک مراحل تولید در مکان‌های مختلف جغرافیایی تنها با آزادسازی تجاری در دهه‌های پس از جنگ جهانی دوم و ایجاد معاهدات و سازمان‌های بین‌المللی میسر شده است. کاهش تعرفه‌های گمرکی، آسان‌سازی موانع غیرتعرفه‌ای، هماهنگ‌سازی و به رسمیت شناختن استانداردهای کالایی انخاثشده توسط نهادهای حکمرانی دولتی و بین دولتی گوناگون در سراسر جهان، تبادل نهاده‌های میانی تولید را آسان‌تر از پیش کرده است. در سال ۱۹۵۱، شش کشور بلژیک، آلمان، فرانسه، ایتالیا، لوکزامبورگ و هلند جامعه زغال‌سنگ و فولاد اروپا را در جهت تسهیل زنجیره ارزش تولید، سنگفای و بازسازی اروپای پس از جنگ تاسیس کردند. بعدها در سال ۱۹۵۷، جامعه اقتصادی اروپا و جامعه انرژی اتمی اروپا را بنا نهادند. امروز، بازار واحد اتحادیه اروپا با ۲۷ کشور عضو، نمونه‌ای بارز در تجارت آزاد بین‌الملل و تفکیک مراحل تولید در کشورهای مختلف است.

فرآیند تفکیک تولید بانگاهی خرد

به منظور حداکثر کردن سود تولید، مراحل تولید در طول زنجیره ارزش (از منابع بالادستی تا صنایع پایین‌دستی نزدیک به مصرف‌کننده) را می‌توان در کشورهای مختلف تفکیک کرد. عوامل مختلفی را می‌توان برای فرایندی سود در فرایند تفکیک جغرافیایی و ادغام عمودی در زنجیره ارزش نام برد: مزیت مقایسی نظریه بخش‌هایی از تولید: نظیر نهاده‌های میانی می‌تواند یکی از عوامل تفکیک جغرافیایی در مناطقی با هزینه عوامل تولید پایین باشد. کاهش هزینه حمل‌ونقل و تراکنش بین صنایع بالادستی و پایین‌دستی در کشورهای مختلف نیز عامل بسیار تاثیر گذار دیگری است. به منظور آغاز چنین فرآیندی باید هزینه تجارت بین کشورها را کاهش داد یا رفع موانع تجاری و کاهش هزینه تجارت بین صنایع در کشورهای مختلف می‌تواند هزینه‌های مراحل تولید را به بهترین نحو در کشورهای مختلف بهینه کرد.

این امر سبب کاهش هزینه‌های تولید در بازارهای تحت فرمان قراردادهای تجارت ترجیحی، اتحادیه‌های گمرکی یا بازار واحدی مانند اتحادیه اروپا شده و به توسعه چشمگیر بنگاه‌های چندملیتی در دهه‌های گذشته انجامیده است. در نتیجه، فرآیند تفکیک مراحل تولید را می‌توان با انگیزه کاهش هزینه‌های تولید در کشورهایی با مزیت نسبی در تولید قسمتی از آن مراحل تولید عملی کرد. به عنوان مثال، طی سال‌های ۲۰۰۲-۲۰۲۱، شرکت چندملیتی مرسدس-بنز، مراحل تولید خود را در ۱۴ کشور مختلف از ۲۷ کشور کنونی اتحادیه اروپا پراکنده کرده است. دلیل چندملیتی بودن این شرکت را می‌توان مالکیت چندملیتی این شرکت سهامی عام و دارای تولید و توزیع این شرکت در کشورهای مختلف دانست.

پس از پیوستن ۱۰ کشور اروپای شرقی به بازار واحد اتحادیه اروپا در سال ۲۰۰۴ میلادی و سه کشور دیگر در سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۱۳، با حذف تعرفه گمرکی بین کشوری و هماهنگ‌سازی و به رسمیت شناختن استانداردهای کالایی و خدماتی و موانع غیرتعرفه‌ای در این اتحادیه، برقراری کامل تجارت آزاد بین ۲۸ کشور عضو (با در نظر گرفتن بریتانیا تا سال ۲۰۲۰) شکل گرفت به دلیل تجارت آزاد و نیز پایین‌تر بودن دستمزد نیروی کار حرفه‌ای در فضای جدید، اتحادیه نسبت به آلمان، بین سال‌های ۲۰۰۳ و ۲۰۲۱ میلادی، این شرکت اقدام به سرمایه‌گذاری در ۱۶ پروژه در شش کشور اروپای شرقی عضو اتحادیه به میزان ۲۷۶۰ میلیارد دلار کرد. این در حالی است که این شرکت در طول این بازه زمانی تنها معادل ۳ میلیارد دلار در ۱۰ کشور غربی اتحادیه اروپا و بریتانیا با حجم اقتصادی بسیار بزرگ‌تر از اعضای جدید سرمایه‌گذاری کرده است.

بزرگ‌ترین حجم سرمایه‌گذاری در کشورهای اروپای شرقی به ۱۰ پروژه خط تولید در چهار کشور چک، رومانی، لهستان و مجارستان به حجم ۷۱۱۹ میلیارد دلار اختصاص داده شده که پروژه‌هایی سرمایه‌بر به دلیل سرمایه‌گذاری در ماشین‌آلات سنگین قطعات و موتاژ خودرو بوده است. اشتغال‌زایی این پروژه‌های تولید ۱۰۰-۱۰ نفر پیش‌بینی شده بود این در حالی است که حجم بزرگ‌ترین میزان سرمایه‌گذاری در اروپای غربی تنها در دو پروژه خط تولید در اسپانیا و یک پروژه تولیدی در فرانسه به میزان مجموع ۱۰۷ میلیارد دلار بوده است. اشتغال‌زایی این پروژه‌های تولیدی ۴۴۰۰ نفر پیش‌بینی شده بود.

در طول بازه زمانی ذکرشده، شرکت مرسدس-بنز دو پروژه طراحی، توسعه و آزمایش به میزان ۲۹/۱۸ میلیون دلار (تخمین اشتغال ۹۲ نیروی کار) را در فرانسه، یک پروژه سایت تولید به میزان ۷/۷۷ میلیون دلار (تخمین اشتغال ۹۰ نیروی کار) و در جمهوری چک پروژه‌ای به میزان ۳/۰۶ میلیون دلار (تخمین اشتغال ۳۰۰ نیروی کار) و پروژه تحقیق و توسعه در پرتغال به میزان ۶۸/۱۵ میلیون دلار (تخمین اشتغال ۱۰۰ نیروی کار) را سرمایه‌گذاری کرده است. تفاوت میزان سرمایه‌گذاری و میزان بالقوه اشتغال‌زایی در کشورهای مختلف معیار سنجش تفاوت قیمت‌های عوامل تولید در این کشورها را نمایان می‌کند.

به دلیل سرمایه‌بر بودن پروژه‌های خطوط تولید اتوماتیک با روباتهای سنگین و نیاز نیروی کار ماهر با تحصیلات متوسطه پایین، میزان ارزش افزوده در قسمت خط تولید سهم بسیار کوچک‌تری در ارزش افزوده کل تولید خودرو دارد. این به دلیل هزینه پایین سرمایه (نرخ بهره پایین) در کشوری مانند آلمان و هزینه پایین نیروی کار در کشوری همچون رومانی است. باید در نظر داشت که مجموع هزینه عوامل تولید در قاعده کلان معادل کل ارزش افزوده به وجود آمده است. در نتیجه میزان زیادی از ارزش افزوده خودرو به صورت سود سرمایه‌گذاری به مرکز فرماندهی شرکت (headquarter) مرسدس-بنز در اشتوتگارت آلمان تعلق خواهد گرفت. هزینه نیروی کار متخصص مالی و مدیریتی در مراکز اصلی شرکت‌های چندملیتی باعث تخصیص بیشتری از ارزش افزوده به نیروی کار در این کشورها شده است.

این امر همچنان یکی از عوامل بالادر بودن میانگین حقوق و دستمزد در کشورهای اروپای غربی نسبت به اروپای شرقی است. علاوه بر این، ارزش افزوده بیشتری نیز نصیب طراحی و توسعه خودرو که صنعتی بالادست در زنجیره ارزش است و نیز خدمات فروش، مالی و بیمه‌ای خودرو در انتهای زنجیره ارزش خودرو قرار دارد مدل ایجاد شده، تخصیص ارزش افزوده به بخش‌های مختلف زنجیره ارزش را رقم خوبی نمایان می‌کند. به این شکل که در ابتدا و انتهای زنجیره ارزش، به دلیل کاربر بودن خدمات توسط متخصصان با تحصیلات بالاتر، نسبت هزینه نیروی کار به هزینه سرمایه بسیار بالاست. در نتیجه در این قسمت‌ها از فرایند زنجیره ارزش، ارزش افزوده بیشتری به نیروی کار نسبت به قسمت خط تولید قطعات به وجود می‌آید.

دکتر مهدی قدسی
اقتصاددان موسسه مطالعات اقتصاد بین‌الملل و بین
Alborz.payam@gmail.com