

«پیمانکاری فرعی» حلقه‌ای که پیدا شد

حوزه به دست آمده است. بنابراین سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران در نظر دارد تا مرکز معاملات پیمانکاری فرعی را به صورت ملی با همکاری تمام اتاق‌های بازرگانی در کشور اجرا کند. پیمانکاری فرعی و مبادله‌های مشارکتی، یکی از راه‌های پیوند بین صنایع کوچک و بزرگ و عاملی برای تداوم تولید در واحدهای صنعتی و رونق بخشیدن به کل اقتصاد است. برای گسترش پیمانکاری فرعی، ایجاد ارتباط و اعتمادسازی بین واحدهای کوچک و بزرگ صنعتی اهمیت بسیاری دارد.

۷

بررسی مدل‌های توسعه صنایع کوچک در کشورهای مختلف از سال ۸۸ آغاز شده و تاکنون چند مدل موفق مانند خوشه‌های کسب و کار، مرکز مبادلات پیمانکاری فرعی (SPX) و... به دست آمده یا به مرحله اجرا رسیده است. در این میان مرکز مبادلات پیمانکاری فرعی هم‌زمان به صورت آزمایشی در شرکت شهرک‌های صنعتی استان‌های اصفهان و مرکزی آغاز به کار کرده است. این مرکز در استان اصفهان نتایج رضایت‌بخشی داشته است. مسئولان معتقدند این نتایج مثبت بعد از ورود اتاق بازرگانی اصفهان به این

گزارش «گسترش صنعت» از سهم بخش مسکن در برنامه‌های اشتغالی سال ۹۷

اشتغال با بافت‌های فرسوده



عکس: مهدی کاوی

چالش بر سر حفظ منابع ملی

یا اعتبار پروژه‌های ملی

دولت امسال برخلاف سال گذشته در لایحه بودجه ۹۷ سهم صندوق توسعه ملی از منابع حاصل از فروش نفت را براساس قانون برنامه ششم توسعه تعریف کرده و بناسبت ۳۲ درصد از منابع حاصل از فروش نفت، گاز، میعانات گازی و فرآورده‌های نفتی را به صندوق توسعه ملی واریز کند اما در روی دیگر سکه دولت در بند «و» تبصره ۴ ماده واحده لایحه بودجه سال ۹۷ برداشت ۵ میلیارد و ۸۰۶ میلیون دلار را از صندوق توسعه ملی برای ۱۱ مصرف مشخص پیش‌بینی کرده است. این رقم در مقایسه با سال گذشته که حدود ۲۳ میلیارد دلار را شامل می‌شد، رشد ۱۵۲ درصدی داشته است. دولت این منابع را در ۱۱ بخش مختلف توزیع کرده که شامل طرح‌های آبیاری تحت فشار به میزان ۳۰۰ میلیون دلار، طرح‌های آبرسانی روستایی ۳۰۰ میلیون دلار، سازمان صداوسیما ۱۰۰ میلیون دلار، تقویت بنیه دفاعی ۱۳۰۰ میلیون دلار، توسعه مکران ۱۰۰ میلیون دلار، ساماندهی حمل‌ونقل عمومی ۱۰۰ میلیون دلار، مقابله با ریزگردها و برق خوزستان ۱۵۰ میلیون دلار، بهبود محیط‌زیست، آبخیزداری و ساماندهی پسماندهای کشور ۲۰۰۰ میلیون دلار، کمک به ساماندهی بافت‌های فرسوده ۱۰۰ میلیون دلار، حمل‌ونقل ریلی ۳۵۰ میلیون دلار و کمک به تسویه بدهی پاداش پایان خدمت بازنشستگان آموزش و پرورش ۱۰۰۶ میلیون دلار می‌شود که نسبت به سال گذشته شاهد مصارف جدید در برداشت از صندوق توسعه ملی هستیم. صندوق توسعه ملی، پس از تجربه ناموفق حساب ذخیره ارزی، براساس ماده ۸۴ قانون برنامه پنجم توسعه با هدف تبدیل بخشی از عواید ناشی از فروش نفت و گاز و میعانات گازی و فرآورده‌های نفتی به ثروت‌های ماندگار، مولد و سرمایه‌های زاینده اقتصادی و نیز حفظ سهم نسل‌های آینده از منابع نفت و گاز و فرآورده‌های نفتی تأسیس شد.

در زمان تشکیل این صندوق مسئولان وقت اعلام کردند که صندوق به عنوان یک نهاد مالی موثر با هیات‌مدیره و مدیرعامل، نقش خود را ایفا می‌کند و هرگونه برداشت دولت و شرکت‌های دولتی از این صندوق ممنوع است.

۲

وزیر نیرو تاکید کرد

پنل خورشیدی به جای کشاورزی

او اضافه کرد: «با اولویت معیشت جایگزین برای کشاورزی این هدف دنبال می‌شود تا اول در مناطقی که دچار کمبود شدید آب هستند، الگوی کشت بازتعریف شده و دوم از کشت‌های آبی پرهنر شود.»



وزیر نیرو با بیان اینکه تجربه و روش‌های جدید برای کشاورزی در نقاطی که راه‌حل دیگری نیست در دستور کار قرار می‌گیرد، عنوان کرد: «می‌توان روش‌های مختلفی را به کار گرفت و در مناطق بی‌آب می‌توان به روش‌های جایگزین روی آورد برای نمونه استفاده از پنل‌های خورشیدی می‌تواند منبع درآمد تازه باشد.» او گفت: «ما شکر خدا روزهای آفتابی زیاد و خورشید تمام‌نشده داریم که می‌توان در بسیاری از مناطق کشور از آن بهره گرفت. این هم انرژی پاک ایجاد می‌کند، هم درآمدزایی دارد و هم تعهد دولت را در کاهش گاز دی‌اکسیدکربن تا حدودی جبران می‌کند.»

بارش‌ها شرایط طبیعی نیست، اسراف نکنند. به طور قطع اسراف قابل تحمل نیست درحالی که کشاورزان عزیز ما در بسیاری از شهرها با مشکل جدی کم آبی برای داشتن کشت و استمرار معیشت روبه‌رو هستند، ما در همان شهرها تا چند برابر الگوی متعارف، مصرف آب شرب داریم.»

اردکانیان با اشاره به همکاری وزارتخانه‌ها و دستگاه‌هایی مثل صنعت، معدن و تجارت، جهاد کشاورزی و محیط‌زیست برای حل بحران کم آبی گفت: «به طور حتم در سال جاری آبی یعنی تا شهریور ۹۷ با کمبودهایی همراه خواهد شد و سعی خواهیم کرد بعد از تسهیم عادلانه این کم‌آبی اگر چنانچه سهم بخشی بیشتر کاهش یافت، طبق مقررات و ضوابط بتوانیم منابع مالی لازم را برای حل آن فراهم کنیم. در موارد متعددی صنایع این کار را کرده‌اند و ما هم آن را دنبال خواهیم کرد.»

وزیر نیرو گفت: «بدهی پیمانکاران برق با توجه به روش‌های پیش‌بینی شده در بودجه سال آینده بخشی به صورت تهاوت و بخشی هم با ابزارهای جدید پیش‌بینی شده به تدریج پرداخت خواهد شد.» رضا اردکانیان در گفت‌وگو با خبرنگاران در پاسخ به این پرسش که ارقام متفاوتی از میزان بدهی وزارت نیرو به پیمانکاران برق منتشر می‌شود و برنامه دولت برای کاهش این بدهی‌ها چیست، اظهار کرد: «روش‌های مختلفی برای پرداخت بدهی پیمانکاران برق در لایحه بودجه سال آینده پیش‌بینی شده است؛ امیدواریم با همراهی مجلس محترم و تصویب لایحه بودجه بتوانیم سال آینده شرایط بهتری را برای بازپرداخت بدهی به پیمانکاران داشته باشیم.»

او افزود: «بخشی از این بدهی‌ها به شیوه تهاوت تسویه خواهد شد.» وزیر نیرو درباره وضعیت آبی سال آینده نیز گفت: «با اولویت تامین آب شرب اول از مردم می‌خواهیم در چنین شرایطی که از حیث میزان

وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد

توافقنامه ۲ میلیارد دلاری ایران و هند

تامین اعتبار این پروژه است. ما سعی خواهیم کرد در سفر آینده روحانی، رئیس‌جمهوری ایران به هند، بخشی از این موضوعات را به قرارداد رسمی و عملیاتی تبدیل کنیم.



آخوندی درباره سفر خود به هند نیز به ایرنا گفت: ما با کشور هندوستان روابط بسیار خوبی داریم. در روابط خود با دلیلی نو وارد مرحله مشارکت شده‌ایم. این همکاری‌ها هم در حوزه طرح توسعه بندر چابهار و هم در حوزه ریلی هستند. وزیر راه و شهرسازی بار دیگر تاکید کرد: مذاکرات ما با مقامات هندی در این سفر برای تحقق همکاری‌هایی به ارزش بیش از ۲ میلیارد دلار بود. آخوندی در راس هیاتی متشکل از معاونان و فعالان بخش خصوصی برای ارتقای همکاری‌های دوجانبه در حوزه حمل‌ونقل و در راس آن ایجاد تحول در بازاریابی بندر چابهار وارد دهلی نو شد.

این لکوموتیوها در ایران تولید خواهد شد. ارزش این پروژه ۶۰۰ میلیون دلار تخمین زده می‌شود و در مدت ۳ سال تکمیل خواهد شد. آخوندی خاطر نشان کرد: هند در زمینه راه‌آهن تمرکز بسیار زیادی داشته و فناوری‌های خود را به روز کرده است بنابراین همکاری با این کشور برای ایران به معنی به‌دست آوردن آخرین فناوری‌های موجود در جهان در زمینه صنعت ریل است.

وزیر راه و شهرسازی توضیح داد: موضوع رسوم مورد مذاکره، تولید مشترک ریل میان هند و ایران است. بخشی از این ریل به صورت مستقیم از هند خریداری خواهد شد اما بخش زیادی از تولید ریل در شرکت ذوب آهن اصفهان انجام می‌شود. شرکت ذوب‌آهن اصفهان می‌تواند ۴۰۰ هزار تن شمش فولاد را از هند دریافت کند. دولت هند نیز علاقه‌مند به

وزیر راه و شهرسازی در دهلی نو از موافقت ایران و هند برای امضای قراردادهایی به ارزش ۲ میلیارد دلار خبر داد عباس آخوندی در گفت‌وگو با ایرنا درباره مذاکراتی که در دیدار ۳ روزه خود از پایتخت هند انجام داده، گفت: در جلسه با مقامات هند ۳ موضوع مهم بررسی شد که نخستین موضوع شامل توسعه راه‌آهن چابهار به زاهدان به ارزش یک میلیارد دلار است.

وی افزود: در این راستا مقامات شرکت هندی طرف قرارداد، هفته گذشته برای بررسی‌های لازم به ایران سفر کردند و پیشنهادهای خود را درباره توسعه راه آهن چابهار به زاهدان ارائه دادند. وزیر راه و شهرسازی افزود: نکته دوم که در دیدار با مقامات هندی بررسی شد شامل تولید ۲۰۰ لکوموتیو برای قطارهای باری است که قرارداد بسیار مهمی میان هند و ایران است. وی با بیان اینکه هند برای تامین مالی این پروژه اعلام آمادگی کرده است، افزود: بخشی از

رئیس فراکسیون نمایندگان ولایی مجلس اعلام کرد

شفاف نبودن در آمد هدفمندی یارانه‌ها در بودجه سال ۹۷

صادرات می‌شود. **درآمدهای هدفمندی در بودجه عمومی دولت می‌آید**



حاجی‌بابایی افزود: از مبلغ گفته‌شده بر اساس مصوبه کمیسیون تلفیق فقط ۳۷ هزار میلیارد تومان در بودجه عمومی دولت می‌آید، مابقی یعنی ۶۳ هزار میلیارد تومان در بودجه عمومی دولت نخواهد آمد که اگر این مصوبه کمیسیون تلفیق باقی بماند، بزرگترین نبود شفافیت در منابع و مصارف را به دنبال دارد. رئیس فراکسیون نمایندگان ولایی مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: در صحن مجلس تمام همت نمایندگان برای اصلاح این تبصره و ایجاد شفافیت در منابع و مصارف و حذف نکردن گسترده یارانه‌گیران به کار گرفته خواهد شد، چراکه ما با این اقدام به شدت مخالف هستیم.

۵۰۰ تومان یارانه هر فرد در ماه ضرب در ۱۲ ماه شود، می‌تواند در سال ۱۳۹۷ حدود ۴۲ میلیون و ۱۲۴ هزار و ۵۴۲ نفر را پوشش دهد که از سرجمع ۷۶ میلیون نفر، ۳۴ میلیون نفر حذف می‌شوند و ۴ میلیون نفر نیز بیش‌تر حذف شده‌اند بنابراین آمار افراد حذف‌شده به ۳۸ میلیون نفر می‌رسد.

نماینده مردم همدان و قلمین در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه براساس ماده ۳۹ برنامه ششم توسعه کشور تمام هزینه‌ها و درآمدهای هدفمندی یارانه‌ها باید در بودجه عمومی آورده شود، یادآور شد: تمامی درآمدهای هدفمندی یارانه‌ها با لحاظ خالص صادرات در سال ۹۵ حدود ۸۷ هزار میلیارد تومان بوده است، در سال ۱۳۹۶ بیش از ۹۰ هزار میلیارد تومان و در سال ۱۳۹۷ نزدیک به ۱۰۰ هزار میلیارد تومان با لحاظ خالص

رئیس فراکسیون نمایندگان ولایی مجلس معتقد است درآمد هدفمندی یارانه‌ها در بودجه سال ۹۷ شفاف نیست.

حمیدرضا حاجی‌بابایی در گفت‌وگو با خانه ملت با بیان اینکه در مصوبه کمیسیون تلفیق باز هم تمام درآمد هدفمندی یارانه نیامد، گفت: بزرگترین ابهام در رقم درآمد هدفمندی یارانه‌ها وجود دارد و در کمیسیون تلفیق تصویب شده است که در تبصره ۱۴ از محل هدفمندی یارانه‌ها ۲۷ هزار میلیارد تومان درآمد حاصل شود.

رئیس فراکسیون نمایندگان ولایی مجلس شورای اسلامی با طرح این پرسش که براساس این مصوبه کمیسیون تلفیق چه اتفاقی خواهد افتاد؟ افزود: در درجه نخست میزان اعتبار هدفمندی یارانه‌ها که در سال ۹۶ حدود ۲۳ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان بود به ۲۳ هزار میلیارد تومان کاهش یافته است. وی ادامه داد: اگر با محاسبه ۴۵ هزار و

سختگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی مطرح کرد

وجود حدود ۶۰۰ بندر و اسکله فاقد نظارت

در مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه ۸۶۰ اسکله و بندر در کشور وجود دارد، افزود: نزدیک به ۶۰۰ اسکله و بندر فاقد نظارت هستند که به معنای ورود و خروج از این مبادی است و در همین اوضاع در گمرکات کشور بحث تغییر تعرفه‌ها و شناسایی



نکردن دقیق جنس و کالا وجود دارد که اینها مواردی بوده که باید به آن پرداخته شود. سختگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه ۲۸ میلیارد دلار حجم قاچاق در کشور کم نیست که باید به آن به طور جدی پرداخته شود، ادامه داد: راهکارهایی در گزارش کمیسیون صنایع درباره کاهش قاچاق پیشنهاد شده که این گزارش در صحن علنی قرائت می‌شود و افرادی که فکر می‌کنند این عدد حجم واقعی قاچاق نیست اثبات کنند میزان قاچاق این عدد نیست و باید درباره آن فکر جدی کرد.

ما حدود ۹ تا ۱۰ میلیون مسافر در سال داریم که به طور متوسط اگر متبوعش درباره حجم قاچاق و قرائت آن در صحن علنی خبر داد. سعید باستانی در گفت‌وگو با خانه ملت با اشاره به ارائه آمار قاچاق به کشور گفت: آمار قاچاقی که ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز عنوان کرده ۱۲/۸ میلیارد دلار است که اگر میزان واقعی قاچاق همین عدد باشد باز هم زیاد است اما آماری که ما داریم و ناشی از آمار سازمان گمرکات جهانی است رقم دیگری را نشان می‌دهد. سختگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه براساس آمار گمرکات جهانی باید برای میزان مصرف و وارداتی که به کشور انجام شده ۱۰ میلیارد دلار روی ارقام اعلامی از سوی سازمان مبارزه با قاچاق کالا و ارز گذاشته شود، افزود: براساس آمار گمرکات جهانی حجم قاچاق حدود ۲۳ میلیارد دلار است، از سوی دیگر

سختگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی از تهیه گزارش کمیسیون متبوعش درباره حجم قاچاق و قرائت آن در صحن علنی خبر داد. سعید باستانی در گفت‌وگو با خانه ملت با اشاره به ارائه آمار قاچاق به کشور گفت: آمار قاچاقی که ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز عنوان کرده ۱۲/۸ میلیارد دلار است که اگر میزان واقعی قاچاق همین عدد باشد باز هم زیاد است اما آماری که ما داریم و ناشی از آمار سازمان گمرکات جهانی است رقم دیگری را نشان می‌دهد. سختگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه براساس آمار گمرکات جهانی باید برای میزان مصرف و وارداتی که به کشور انجام شده ۱۰ میلیارد دلار روی ارقام اعلامی از سوی سازمان مبارزه با قاچاق کالا و ارز گذاشته شود، افزود: براساس آمار گمرکات جهانی حجم قاچاق حدود ۲۳ میلیارد دلار است، از سوی دیگر

فشار سیاسی نباید مانع کار علمی شود



سید حسین افشاری
عضو کمیسیون عمران
مجلس شورای اسلامی

آبخیزداری و سدسازی از سیاست‌هایی است که به مطالعه علمی و همه‌جانبه نیاز دارد. در دنیا بحثی وجود دارد که به طور کلی سدسازی درست است یا خیر، اما باید مورد به مورد بررسی شود. هر کدام از سدهایی که در ایران ساخته شده، متناسب با شرایط خودش باید بررسی شود. مجبوریم از قطره قطره آب‌های کشور بهترین استفاده را داشته

باشیم. در خشکسالی‌های بی‌دری منابع آبی دچار مشکل شده است. درحال حاضر سدهایی بدون توجیه در کشور وجود دارد اما تمام سدها مشکل ندارند و برخی از سدها در کشور سال‌هاست که نشان داده‌اند باردهی و بهره‌وری بالایی دارند. شرایط بهره‌وری سدها اکنون مناسب است اما موضوع تأثیر نامطلوب بر آب‌های زیرزمینی هم وجود دارد. مشکلاتی که در منطقه ایجاد شده باید مورد بازنگری قرار گیرد و حتی در برخی موارد باید در طراحی سدها بازنگری شود و متناسب با شرایط بارش به ساخت سد اقدام کنیم. هر دو دیدگاه مخالفان سدسازی و موافقان آن قابل تأمل است و نمی‌توان به صراحت اعلام کرد که در کشور باید سد ساخته شود یا خیر. سدسازی تأثیرات مختلفی از جنبه‌های مختلف بر منطقه می‌گذارد و باید متناسب با شرایط خاص منطقه تصمیم‌گیری شود. این موضوع برای مردم باید شفاف شود تا مردم متوجه شوند چرا یک سد ساخته شده یا نشده است. درحال حاضر در طراحی و مشاوره سد و اجرا تجربه‌های بسیار مناسبی وجود دارد. باید با نگاه منطقه‌ای و علمی برخورد کنیم و گذاریم فشارهای سیاسی مسیر کار علمی را تغییر دهد. اگر فرآیند طراحی تا ساخت فنی اجرا نشود، اثرهای جبران‌ناپذیری بر منابع آبی می‌گذارد به همین دلیل اهمیت این بخش بسیار بالاست. از سویی، نباید اصرار بر ساخت داشته باشیم و از سوی دیگر، اصرار بر اجرا نکردن احداث نیز نامناسب است. اگر نماینده‌ای گمان می‌کند در منطقه‌اش سد باید ساخته شود اما کارشناسان آن را نمی‌پذیرند باید این فضا وجود داشته باشد تا براساس ادله علمی این پروژه کنار گذاشته شود. ممکن است لابی‌هایی وجود داشته باشد و این اتفاق رخ ندهد. اما آنچه در این زمینه اهمیت دارد ایجاد فضای تعامل و اعتماد بین کارشناسان و مسئولان تصمیم‌گیر است.

آلمان در صدر سرمایه‌گذاران پسابرجام

مدیرکل سرمایه‌گذاری خارجی وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: از آغاز اجرای پرجام تاکنون ۱۵۲ طرح به ارزش ۱۰ میلیارد دلار با سرمایه‌گذاران خارجی در بخش‌های صنعت، معدن و تجارت تعریف شده که از این تعداد تاکنون ۵۷ طرح با دریافت پروانه به بهره‌برداری رسیده است. افزون برهمی، مدیرکل سرمایه‌گذاری خارجی وزارت صنعت، معدن و تجارت در گفت‌وگو با ایرنا با اشاره به گذشت ۲ سال از اجرایی شدن برنامه جامع اقدام مشترک (برجام) گفت: به دنبال گشایش‌های حاصل‌شده در روابط خارجی پس از استقرار دولت یازدهم، شاهد دستاوردهای مختلفی بودیم که از جمله آنها رشد سرمایه‌گذاری خارجی در کشور است. به گفته این مقام مسئول، رشد سرمایه‌گذاری، جذب شرکت‌های سرمایه‌گذاری و اتصال به زنجیره جهانی به عنوان اولویت‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت در سال‌های گذشته مطرح بوده و هست. وی تصریح کرد: با پیگیری‌های انجام‌شده، از زمان آغاز فعالیت دولت دوازدهم تاکنون ۲۸ طرح به ارزش یک میلیارد و ۹۸۰ میلیون دلار با خارجی‌ها تعریف شده است. وی یادآوری کرد: جذب سرمایه‌گذاری خارجی مسئله‌ای نیست که یک‌شبه اتفاق بیفتد، بلکه به تدریج و با پیشرفت طرح جذب می‌شود؛ در این پیوند ۸۰ قرارداد و تفاهنامه همکاری دیگر روی کاغذ وجود دارد که ممکن است به جذب سرمایه‌گذاری خارجی منجر شود و البته در آمارهای پیش‌گفته، عنوان نشده است. وی توضیح داد: آلمان، ترکیه، فرانسه، اتریش و روسیه، به ترتیب کشورهای پیش‌تاز سرمایه‌گذار در ایران هستند. این مقام مسئول وزارت صنعت، معدن و تجارت همچنین به سرمایه‌گذاری دوباره و افزایش سرمایه برخی شرکت‌های خارجی حاضر در ایران از کشورهای چین، آلمان، سوئیس و فرانسه در دوره پسابرجام اشاره کرد و یادآور شد که این شرکت‌ها در زمان تحریم‌ها نیز در ایران فعالیت داشتند. مدیرکل سرمایه‌گذاری خارجی وزارت صنعت، معدن و تجارت تأکید کرد: در همه سرمایه‌گذاری‌های یادشده موضوع‌هایی همچون انتقال فناوری‌های نوین، اتصال به زنجیره تولید جهانی و شرط ۳۰ درصد صادرات محصولات تولیدشده در نظر گرفته شده است.

وی با اشاره به افزایش تنوع سرمایه‌گذاری‌های خارجی در پسابرجام، گفت: پیش از این عمده سرمایه‌گذاری‌ها در حوزه‌های مواد اولیه، فلزات پایه و پتروشیمی بود اما امروز به ساخت مواد و محصولات شیمیایی، وسایل نقلیه موتوری، محصولات لاستیکی و پلاستیکی، ابزار پزشکی و تجارت (کسب‌وکارهای اینترنتی و فروشگاه‌های زنجیره‌ای) گسترش یافته است.



حمیدرضا فولادگر:
دولت در لایحه بودجه در نظر دارد نزدیک به ۱۲ درصد در جداول مختلف از این صندوق برداشت کند که مغایر با سیاست‌های اقتصاد مقاومتی و برنامه ششم توسعه است این رویه نباید هر ساله صورت گیرد و منابع صندوق را به خطر انداخت

سیدمحمدحسن سیدزاده
industry@sanatnewspaper.com

دولت امسال برخلاف سال گذشته در لایحه بودجه ۹۷ سهم صندوق توسعه ملی از منابع حاصل از فروش نفت را براساس قانون برنامه ششم توسعه تعریف کرده و بنیاد ۳۲ درصد از منابع حاصل از فروش نفت، گاز، میعانات گازی و فرآورده‌های نفتی را به صندوق توسعه ملی واریز کند اما در روی دیگر سکه دولت در بند «و» تبصره ۴ ماده واحده لایحه بودجه سال ۹۷ برداشت ۵ میلیارد و ۸۰۶ میلیون دلار را از صندوق توسعه ملی برای ۱۱ مصرف مشخص پیش‌بینی کرده است. این رقم در مقایسه با سال گذشته که حدود ۲/۳ میلیارد دلار را شامل می‌شد، رشد ۱۵۲ درصدی داشته است.

برداشت از صندوق برای ۱۱ بخش

دولت این منابع را در ۱۱ بخش مختلف توزیع کرده که شامل طرح‌های آبیاری تحت فشار به میزان ۳۰۰ میلیون دلار، طرح‌های آبرسانی روستایی ۳۰۰ میلیون دلار، سازمان صداوسیما ۱۰۰ میلیون دلار، تقویت بنیه دفاعی ۳۰۰ میلیون دلار، توسعه مکران ۱۰۰ میلیون دلار، ساماندهی حمل‌ونقل عمومی ۱۰۰ میلیون دلار، مقابله با ریزگردها و برق خوزستان ۱۵۰ میلیون دلار، بهمود محیط‌زیست، آبخیزداری و ساماندهی پسماندهای کشور ۲۰۰ میلیون دلار، کمک به ساماندهی یافت‌های فرسوده ۱۰۰ میلیون دلار، حمل‌ونقل ریلی ۳۵۰ میلیون دلار و کمک به توسعه بهداشتی پاداش پایان خدمت بازنیستگان آموزش و پرورش ۱۰۰۶ میلیون دلار می‌شود که نسبت به سال گذشته شاهد مصارف جدید در برداشت از صندوق توسعه ملی هستیم.

اهداف شکل‌گیری صندوق

صندوق توسعه ملی، پس از تجربه ناموفق حساب ذخیره ارزی، براساس ماده ۸۴ قانون برنامه پنجم توسعه با هدف تبدیل بخشی از عواید ناشی از فروش نفت و گاز و میعانات گازی و فرآورده‌های نفتی به ثروت‌های ماندگار، مولد و سرمایه‌های زاینده اقتصادی و نیز حفظ سهم نسل‌های آینده از منابع نفت و گاز و فرآورده‌های نفتی تاسیس شد.

در زمان تشکیل این صندوق مسئولان وقت اعلام کردند که صندوق به عنوان یک نهاد مالی موثر با هیات‌مدیره و مدیرعامل، نقش خود را ایفا می‌کند و هرگونه برداشت دولت و شرکت‌های دولتی از این صندوق ممنوع است.

حساسیت در برداشت دولت

بر همین مینا، اساسنامه صندوق توسعه ملی نه‌تنها بر هدایت منابع این صندوق به سمت بخش‌های خصوصی، تعاونی و عمومی غیردولتی تأکید دارد، بلکه برای استفاده نکردن دولت از منابع صندوق توسعه ملی نیز پافشاری می‌کند.

قانون‌گذار به میزانی نسبت به جلوگیری از صرف منابع صندوق توسعه ملی در بخش‌های دولتی حساسیت نشان داده که در ماده ۸۴ قانون برنامه پنجم توسعه آورده بود: «نگاه‌های اقتصادی که صرف نظر از نوع مالکیت، بیش از ۲۰ درصد



با توجه به پیش‌بینی برداشت ۵ میلیارد و ۸۰۶ میلیون دلار از ذخایر ملی در سال آینده مطرح شد

چالش بر سر حفظ منابع ملی یا اعتبار پروژه‌های ملی

عملکردی داده است یا خیر، اظهار کرد: تاکنون دولت هیچ‌گونه گزارش عملکردی از برداشت‌های خود در سال جاری از صندوق توسعه ملی به مجلس شورای اسلامی تحویل نداده است اما امیدواریم با توجه به واریز ۳۲ درصدی منابع حاصل از فروش نفت به صندوق برداشت‌های انجام‌شده در سال آینده مفید واقع شود.

چاره‌ای جز برداشت وجود ندارد

ولی ملکی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی نیز در گفت‌وگو با «گسترش صنعت» با اشاره به اینکه در شرایط کنونی چاره‌ای جز برداشت از صندوق توسعه ملی نیست، اظهار کرد: دولت در لایحه بودجه ۹۶ واریز ۳۲ درصد از درآمدهای نفتی را به صندوق توسعه ملی پیش‌بینی کرده است.

اگر نفت ۵۵ دلاری پیش‌بینی شده در بودجه محقق یا بیش از این رقم خرید و فروش شود، درآمدهای نفتی مناسب خواهد بود و دولت نیز می‌تواند سهم پیش‌بینی‌شده را به صندوق واریز کند.

بدیهی است در چنین شرایطی صندوق توسعه ملی نیز توان انجام تعهدات خود را خواهد داشت.

وی با بیان اینکه در صورت محقق نشدن نرخ پیش‌بینی‌شده در لایحه بودجه به ازای هر یک دلار ۲ هزار میلیارد تومان کسری در بودجه ایجاد می‌شود، افزود: نرخ هر بشکه نفت در محاسبات بسیار دارای اهمیت است و این میزان تأثیرگذاری رقم اندکی نیست در نتیجه اگر پیش‌بینی‌ها درست باشد، دولت با توجه به تنگناهای مالی که دارد می‌تواند معادل حجم پیش‌بینی‌شده از صندوق برداشت کند.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی درباره اینکه برخی از موارد برداشت از صندوق توسعه ملی زیربنایی نیست، اظهار کرد: با توجه به اینکه برخی از مواد زیربنایی نیست، چاره‌ای وجود ندارد؛ زمانی که آموزش و پرورش بتواند پرداخت معوقات خود را ندارد معلمان با چه انگیزه‌ای می‌توانند کار کنند؟ بنابراین به ناچار باید از صندوق برای پرداخت معوقات پاداش بازنیستگان آموزش و پرورش برداشت شود.

وی در پاسخ به این پرسش که آیا مواردی همچون کمک به صداوسیما مخالف اساسنامه صندوق توسعه ملی نیست، اظهار کرد: زمانی که اذن رهبری گرفته شود دیگر چاره‌ای وجود ندارد، رهبری تشخیص داده‌اند که شرایط بحرانی است و می‌توان برای این موارد از صندوق برداشت کرد.

بنا بر این گزارش، با توجه به اظهارات نمایندگان مخالف و موافق این بند از لایحه بودجه دولت اکنون در شرایط اضطراری قرار دارد که در صورت محقق نشدن نفت ۵۵ دلاری با کسری بودجه روبرو خواهد شد بنابراین این ظرفیت می‌تواند تا حدودی فشار را از روی دولت بردارد تا کارایی تسهیلات صندوق به بخش خصوصی افزایش پیدا کند و زیرساخت لازم فراهم شود اما در نهایت، تمام این تصمیم‌ها در گرو اذن رهبری است.

در نتیجه دولت برای برداشت از صندوق توسعه ملی در صورت تصویب نمایندگان باید اجازه رهبر معظم انقلاب را نیز کسب کند.



حمید گرمایی: با توجه به اینکه ورودی صندوق در سال آینده افزایش پیدا خواهد کرد دست دولت برای برداشت از صندوق بازتر است

ولی ملکی: با توجه به اینکه برخی از مواد زیربنایی نیست اما چاره‌ای وجود ندارد

۳۲ درصد خواهد رسید، از این لحاظ دست دولت برای برداشت از صندوق بازتر است. این منابع نیز بیشتر برای پروژه زیربنایی و اشتغال‌زاینده خواهد شد.

عضو کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه در این حد برداشت از صندوق توسعه ملی مشکلی برای صندوق و کشور ایجاد نخواهد کرد، گفت: محیط‌زیست، بافت فرسوده، پروژه‌های ریلی و معوقات بازنیستگان آموزش و پرورش از جمله موارد قابل قبول برای نمایندگان مجلس شورای اسلامی است و با توجه به افزایش ورودی صندوق مشکلی از سوی نمایندگان برای برداشت وجود ندارد.

وی با تأکید بر اینکه هنوز این موضوع در کمیسیون قطعی نشده است، افزود: من موافق برداشت از صندوق توسعه ملی هستم و از این منظر مشکلی نیست اما با وجود این، برداشت از صندوق باید با اذن رهبری باشد و ایشان در این زمینه تصمیم‌گیری خواهند کرد.

برداشت از صندوق به شرط اذن رهبری

از سوی دیگر، هادی قوامی، نایب‌رییس کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با «گسترش صنعت» شرط برداشت از صندوق توسعه را اذن رهبری اعلام کرد و گفت: استفاده از منابع صندوق توسعه ملی در شرایط اضطراری برای اهداف زیربنایی همچون راه‌آهن، تولید و... می‌تواند مناسب باشد اما تشخیص و اجازه برداشت آن با رهبر معظم انقلاب است و با اذن ایشان این امر امکان‌پذیر است.

نایب‌رییس کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی درباره مواردی که در فهرست برداشت از صندوق بیان شده و زیربنایی نیستند، گفت: یک بخش از این موارد اجتناب‌ناپذیر است و چاره‌ای جز موافقت با این موضوع وجود ندارد زیرا با کمبود منابع مواجه هستیم.

برپایه اساسنامه این منابع ذخیره خواهد شد تا بخشی از آن در قالب تسهیلات به بخش خصوصی اعطا شود. تا زمانی که دولت نتواند زیرساخت ایجاد کند بخش خصوصی چگونه می‌تواند از این تسهیلات برای توسعه کشور استفاده کند؟

هنوز گزارش عملکرد امسال تحویل نشده است

قوامی با اشاره به اینکه یکی از موارد مصرف پروژه‌های ریلی است، افزود: اگر راه‌آهن توسعه پیدا نکند و خطوط به معادن نرسد، چگونه انتقال بار سنگین معدن عملیاتی شود؟ برداشت از معدن با توسعه راه‌آهن توجیه اقتصادی پیدا می‌کند. بنابراین لازم است برای این پروژه‌ها از منابع صندوق توسعه ملی استفاده کرد. وی درباره اینکه دولت برای برداشت ۲/۳ میلیارد دلار از صندوق توسعه ملی امسال گزارش

اعضای هیات‌مدیره آنها توسط مقامات دولتی تعیین می‌شوند، از نظر این ماده دولتی محسوب می‌شوند و پرداخت از منابع صندوق به آنها ممنوع است.»

با وجود این سختگیری‌های قانونی، بندی در قانون وجود دارد که براساس آن دولت‌ها می‌توانند برای بهره‌گیری از منابع صندوق توسعه از مجلس شورای اسلامی مجوز دریافت کنند.

مغایرت با سیاست‌های اقتصاد مقاومتی و برنامه ششم توسعه

دولت طبق همین بند، به دنبال این است تا با توجه به افزایش ورودی به صندوق، میزان برداشت خود را افزایش دهد به نحوی که به گفته حمیدرضا فولادگر، رییس کمیسیون ویژه اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی و حمایت از تولید در مجلس شورای اسلامی «دولت در لایحه بودجه در نظر دارد ۳۲ درصد از منابع درآمد از فروش نفت و گاز را به صندوق توسعه ملی واریز و از آن طرف نزدیک به ۱۲ درصد در جداول مختلف از این صندوق برداشت کند که مغایر با سیاست‌های اقتصاد مقاومتی و برنامه ششم توسعه است.»

به عبارت دیگر، دولت قصد دارد از این طریق مطابق سال‌های گذشته فقط ۲۰ درصد از منابع حاصل از فروش نفت، گاز، میعانات گازی و فرآورده‌های نفتی را به صندوق واریز کند.

سال گذشته دولت مجوز برداشت خود را از رهبر معظم انقلاب دریافت کرد، امسال نیز به گفته نمایندگان مجلس شورای اسلامی، دولت با اذن رهبری سعی دارد از صندوق برداشت لازم را انجام دهد اما به گفته فولادگر، «این رویه نباید هر ساله صورت گیرد و منابع صندوق را به خطر انداخت.»

محمد حسینی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی نیز معتقد است: «به صلاح کشور نیست که برداشت از این صندوق به عنوان یک اهرم و راهکار در تبصره‌های قانون بودجه

بباید. این میزان برداشت از صندوق توسعه ملی مغایر با سیاست‌های کلی ابلاغی است و دولت سعی دارد ۱۲ درصد از منابع بودجه را از این طریق تأمین کند.»

با افزایش ورودی صندوق دست دولت بازتر می‌شود

با وجود این مخالفت‌ها، برخی دیگر از نمایندگان مجلس شورای اسلامی معتقدند به دلیل تنگناهای مالی و افزایش ورودی به صندوق دولت می‌تواند از صندوق برداشت داشته باشند.

حمید گرمایی، عضو کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با «گسترش صنعت» ضمن موافقت با این میزان برداشت از صندوق درباره پیشنهاد برداشت قابل توجه از صندوق توسعه ملی اظهار کرد: با توجه به اینکه ورودی صندوق در سال آینده افزایش پیدا خواهد و به

شنبه

۲۳ دی ۱۳۹۶
 ۲۵ ربیع‌الثانی ۱۴۳۹
 ۱۳ ژانویه ۲۰۱۸

ادغام قطعه‌سازان نیازمند تعریف مدل توسعه

محصولات قطعه‌سازان و حل مشکلات آنها و خودروسازان است. معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت افزود: هر گاه در مسئله‌ای ندانیم چه می‌خواهیم، نمی‌توانیم چاره‌اندیشی درست کنیم بنابراین اگر در این صنعت نتوانیم سیاست و خط‌مشی درستی را پی‌ریزی کنیم، نمی‌توانیم محصولات باکیفیت و در رده جهانی و رقابت‌پذیر تولید کنیم. رییس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران با اشاره به مزیت‌ها، چالش‌ها و مشکلات پیش روی این تصمیم اظهار کرد: اگر اصول و چارچوب درستی تعیین شود، قطعه‌سازان کوچک که سرمایه‌های ملی کشور هستند از حرکت باز نمی‌ایستند و زمینه‌های رشد آنها نیز فراهم می‌شود.

رییس هیات‌عامل ایدرو با اشاره به وظیفه سیاست‌گذاری دستگاه‌های حاکمیتی گفت: در ادغام صنعت قطعه باید ابتدا سیاست کلی و خط‌مشی مشخص شده و سپس بر اساس آن چارچوب‌هایی قابل دفاع و اجرایی تعیین شود. به گزارش ایدرو نیوز، منصور معظمی در جلسه بررسی راهکارهای ارتقای صنعت قطعه‌سازی با حضور اعضای انجمن قطعه‌سازی و برخی از مسئولان این صنعت تصریح کرد: ادغام قطعه‌سازان نیازمند تعریف مدل توسعه‌ای از صنعت قطعه‌سازی برای ارتقای این صنعت و رسیدن به فناوری‌های روز دنیا است. وی با اشاره به رده‌بندی قطعه‌سازان و ادغام آنها گفت: تی‌رینگ نباید رنگینک باشد و هدف از آن ارتقای کیفیت

راهبرد جدید چینی‌ها برای حفظ بازار ایران



عکس: گسترش صنعت

قیمت‌گذاری دستوری مانع افزودن «آپشن»

۵

رشد ۲ برابری بازار اجاره خودرو در عصر فناوری

موسسه پژوهشی معتبر «زیون مارکت ریسرچ» (Ziobn Market research) به‌تازگی گزارشی درباره صنعت اجاره خودرو منتشر کرده که در آن به تحلیل و پیش‌بینی درباره این صنعت در جهان پرداخته است. براساس این گزارش که به‌صورت تفصیلی به تحلیل و پیش‌بینی بازار اجاره خودرو در مناطق گوناگون جغرافیایی جهان و نیز براساس نوع خودروها پرداخته، آمده است در سال ۲۰۱۶ میلادی (۹۵-۱۳۹۴ خورشیدی) ارزش این صنعت در سطح جهان به ۵۸/۲۶ میلیارد دلار رسید. در این گزارش همچنین پیش‌بینی شده تا سال ۲۰۲۲ میلادی (۱۴۰۰-۱۴۰۱) ارزش این صنعت به حدود ۱۲۴/۵۶ میلیارد دلار برسد. به این ترتیب پیش‌بینی می‌شود، نرخ رشد سالانه ترکیبی (CAGR) صنعت اجاره خودرو در سال‌های ۲۰۱۷-۲۰۱۹ (۹۶-۱۳۹۵) تا ۲۰۲۲ میلادی (۱۴۰۰-۱۴۰۱) ۱۳/۵۵ درصد خواهد بود. اجاره خودرو، سرویسی است که خودرو را برای مدت زمانی مشخص در اختیار یک فرد قرار می‌دهد. این دوره زمانی به‌طورمعمول از چند ساعت تا چند هفته در نوسان است.

۶

تیترا روز

«التترا» را کمتر از ۱۵۰

میلیون تومان بخريد

۴

توليد کاشي‌های خورشیدی در تسلا

۶

اجرای بدون تغییر طرح زوج و فرد در سال ۹۷

سه‌میه‌ها حذف نمی‌شود

ما چند شرط گذاشته و الزاماتی را برای اجرای این طرح ارائه کردیم. البته همه دست‌اندرکاران نیز نگران بودند که باید الزاماتی رعایت شود و تاکید داریم هرگونه تغییر نباید میزان ترافیک تهران را در محدوده طرح ترافیک افزایش دهد. مهم‌اندار ادامه داد: مورد دوم این است که آلودگی تهران نباید افزایش یابد و درباره موضوع سوم نیز اگر قرار است طرحی اجرا شود باید سازوکارهای اجرایی آن مانند نصب دوربین‌ها و امکاناتی که بتوانیم نحوه اجرای آن را مدیریت کنیم، فراهم شود. معتقدیم هرگونه محدودیت باید راهکار جدیدی را نیز به مردم ارائه دهد.

رییس پلیس راهور تهران بزرگ درباره سه‌میه اقسشار مختلف برای ورود به طرح ترافیک اظهار کرد: درباره طرح ترافیک سه‌میه‌هایی وجود داشت که به بعضی از اقسشاری که ضرورت ایجاد می‌کرد وارد طرح نشوند داده می‌شد، مانند خبرنگاران که برای تهیه خبر و پزشکان که برای مراجعه به بیمارستان نیازمند ورود به محدوده طرح ترافیک بودند و همچنین جانبازان که بر اساس توافقی که انجام شده این سه‌میه‌ها در جای خود باقی خواهد ماند. مسئله‌ای که اکنون داریم روی آن کار می‌کنیم، بحث نحوه پرداخت است که به طور قطع به سود مردم خواهد

رییس پلیس راهور تهران بزرگ با بیان اینکه نباید طرحی اجرا شود که به مردم فشار مضاعفی بیآورد از اجرای بدون تغییر طرح زوج و فرد در سال آینده در سطح تهران خبر داد و گفت: مسئله‌ای که اکنون روی آن کار می‌کنیم، بحث نحوه پرداخت است که به طور قطع به سود مردم خواهد بود. به گزارش ایسنا، سردار محمدرضا مهماندار درباره نحوه اجرای طرح زوج و فرد و طرح ترافیک در سال ۱۳۹۷ گفت: در ۲۳ هفته گذشته که بحث طرح ترافیک و زوج و فرد و تغییرات آن مطرح شد، ذهن بسیاری از همشهریان مشوش و نگران شدند که قرار است چه اتفاقی رخ دهد.

وی اظهار کرد: این اطمینان خاطر را به شهروندان می‌دهم که دغدغه همه دستگاه‌های مسئول اعم از پلیس، شهرداری و وزارت کشور آسایش مردم است و نباید هیچ طرحی اجرا شود که به مردم فشار مضاعفی بیآورد یا دغدغه‌ای به دغدغه‌های آنها اضافه کند. دلیل این‌همه کار کارشناسی و طولانی شدن موضوع نیز رفغ همین نگرانی‌ها و دغدغه‌هاست. وی با بیان اینکه هنوز هیچ موضعی نهایی نشده، گفت: روی این طرح کار کارشناسی انجام می‌دهیم. تاکنون اجرای این طرح در حوزه زوج و فرد منتفی شده و در سال ۱۳۹۷ نیز مانند سال جاری این طرح بدون هیچ تغییری اجرا خواهد شد.

عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی تاکید کرد

مجلس به دنبال اجرای برنامه‌هایی در زمینه خودروهای پاک

فسیلی تعیین کنند. وی گفت: در حال حاضر کشورهای پیشرفته به سمت توسعه سوخت پاک بروند، گفت: البته در بحث سوخت پاک مشکلاتی وجود دارد، بنابراین وظیفه مجلس شورای اسلامی پرداختن به این موضوع مهم است.

علی کاظمی‌باباحیدری در گفت‌وگو با خبرخودرو اظهار کرد: نعمت خدادادی سوخت فسیلی که در کشور به فراوانی یافت می‌شود باعث شده در برنامه‌های جهانی به کندی پیش برویم و طبیعی است در صورت وجود نفت و گاز در کشور دولت به سمت انرژی‌های تجدیدپذیر نمی‌رود.

وی افزود: اعضای کمیسیون در حال پیگیری برای اجرای برنامه‌ها در این زمینه هستند و علاوه بر این شکایت‌هایی از سوی مسئولانی که در زمینه سوخت‌های پاک تخصص دارند مطرح شده که باید صنعت خودرو به سمت سوخت پاک برود. کاظمی‌باباحیدری اظهارکرد: آینده‌نگری کشورهای پیشرفته در زمینه محیط زیست موجب شده زمان مشخصی را برای استفاده از سوخت

عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی با تاکید بر اینکه باید صنعت خودرو به سمت تولید خودروهایی با سوخت پاک برود، گفت: البته در بحث سوخت پاک مشکلاتی وجود دارد، بنابراین وظیفه مجلس شورای اسلامی پرداختن به این موضوع مهم است.

علی کاظمی‌باباحیدری در گفت‌وگو با خبرخودرو اظهار کرد: نعمت خدادادی سوخت فسیلی که در کشور به فراوانی یافت می‌شود باعث شده در برنامه‌های جهانی به کندی پیش برویم و طبیعی است در صورت وجود نفت و گاز در کشور دولت به سمت انرژی‌های تجدیدپذیر نمی‌رود.

وی افزود: اعضای کمیسیون در حال پیگیری برای اجرای برنامه‌ها در این زمینه هستند و علاوه بر این شکایت‌هایی از سوی مسئولانی که در زمینه سوخت‌های پاک تخصص دارند مطرح شده که باید صنعت خودرو به سمت سوخت پاک برود. کاظمی‌باباحیدری اظهارکرد: آینده‌نگری کشورهای پیشرفته در زمینه محیط زیست موجب شده زمان مشخصی را برای استفاده از سوخت

بود. اقسشاری که سه‌میه ورود به طرح ترافیک را داشتند به جای اینکه ابتدا هزینه را بپردازند و سپس کارت سه‌میه را دریافت کنند در همان ابتدا کارت سه‌میه را دریافت می‌کنند و فقط نحوه پرداخت با مدیریت خودشان و به ازای تعداد ورودی است که به محدوده طرح ترافیک خواهند داشت و تفاوت زیادی هم با مبالغ سال گذشته ندارد. رییس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ همچنین گفت: با تمهیداتی که پیش‌بینی شده، هیچ تغییری در میزان سه‌میه‌ها و فروش روزانه طرح ترافیک به وجود نخواهد آمد.

اکنون ۲۰هزار برگ به صورت روزانه ازطرف شهرداری فروخته می‌شود که در ایام آلودگی نیز ازسوی ما ممنوع می‌شود که این تعداد در سال جدید نیز بیشتر خواهد شد در نتیجه هیچ تغییری در محدوده طرح ترافیک تهران به وجود نخواهد آمد بلکه با واگذار کردن مدیریت آن به خود افراد حتی ممکن است شاهد کاهش ترافیک در این محدوده نیز باشیم یعنی در سال ۱۳۹۷ مانند سال جاری این طرح اجرا خواهد شد و تنها نحوه پرداخت هزینه متفاوت شده است یعنی پیش از این در ابتدا هزینه ورود به طرح دریافت می‌شد اما اکنون به‌تدریج و بر حسب ورود به محدوده طرح انجام می‌شود.

۲۵۰۰ خودرو فرسوده در انتظار اسقاط

که در ماه‌های گذشته شاهد بسته و باز شدن سایت واردات خودرو بودیم که برای مراکز اسقاط زنگ خطر است چراکه اگر امسال این سایت ۶ ماه بسته بود شاید سال آینده این سایت ۸ ماه بسته بماند از این‌رو کاهش واردات خودرو در سال‌های آینده در اسقاط خودروها موثر خواهد بود. این کارشناس اسقاط خودرو در پاسخ به اینکه چه راهکارهایی برای جبران این فاصله نیاز است، تصریح می‌کند: در حال حاضر حدود ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار خودرو جدا از شمارش گواهی اسقاط خودروها که عددی بیش از این میزان را رقم می‌زند، فرسوده هستند؛ با این حال سال گذشته تنها حدود ۱۲۰ هزار خودرو از رده خارج شده است. حال با فرض تولید یک‌میلیون خودرو در سال و خروج ۲۰۰ هزار خودرو فرسوده، بازم مشکلات آلودگی هوا و مراکز اسقاط خودرو کاهش نمی‌یابد چراکه باید تولید و خروج خودروها از رده مصرف با برنامه‌ریزی جدی و مدیریت درست باشد. این کارشناس تاکید می‌کند: اگر می‌خواهیم در چشم‌انداز جهانی صنعت خودرو موفق عمل کنیم باید روش‌های مدیریتی مطلوب را تدوین و اجرا کنیم.

شرکت انجام شود اما در حال حاضر خودروسازان ایرانی از این قانون معافند. این کارشناس اسقاط خودرو تاکید می‌کند: در بسیاری از کشورها از کوچکترین تولیدات تا بزرگترین آنها بازایافت می‌شود اما در ایران نه تنها بازایافت ظروف پلاستیکی به‌راحتی انجام نمی‌شود بلکه صنعت خودروسازی نیز از این ماجرا دور مانده است. سیفی‌زاده می‌افزاید: اگر به قانون احترام گذاشته شود بسیاری از مشکلات صنعتی کشور برطرف می‌شود به‌گونه‌ای که خودروسازانی که می‌توانند سالانه حدود ۳۳۰ هزار خودرو فرسوده از رده خارج کنند اما از بازایافت معاف هستند، مشکلات متعددی برای مراکز اسقاط ایجاد خواهند کرد. این کارشناس اسقاط خودرو با بیان اینکه با فرض خروج این تعداد خودرو در سال از کلانشهرها متوجه می‌شویم چه میزان از آلودگی هوا کاسته می‌شود و در مقابل فعالیت‌های اقتصادی وابسته به صنعت خودرو افزایش می‌یابد، تصریح می‌کند: در این شرایط مراکز اسقاط به واردات چشم می‌دوزد؛ وارداتی که خود با مسائل متعددی دست‌وپنجه نرم می‌کند به‌گونه‌ای

اسقاط خودروهای فرسوده به حمایت واردکنندگان نیاز دارد زیرا پیش از حضور وزیر وقت حمایت خودروسازان داخلی از اسقاط خودروهای فرسوده انجام‌می‌شد که این حمایت‌ها کاسته شد و در نهایت خودروسازان از اسقاط خودروهای تولیدی خود معاف شدند. حالا چشم امید مراکز اسقاط به واردات خودرو است.

سیفی‌زاده در پاسخ به اینکه چرا باید اسقاط خودروها جدی گرفته شود؟ اظهار می‌کند: به طور طبیعی کاهش آلاینده‌گی هوا، تغییر میلمان شهری، کاهش مصرف سوخت، تامین مواد اولیه فولاد کشور و عواملی از این دست از جمله اهداف اسقاط خودروهای فرسوده در هر کشوری است از این‌رو حمایت خودروسازان از اسقاط خودروهای فرسوده در هر کشور مد نظر است اما مشکل اینجاست که در ایران و در ماه‌های گذشته حمایت خودروسازان داخلی از اسقاط خودروها کاهش‌یافته است.

به گفته او، این در حالی است که بر اساس قانون مدیریت پسماند وقتی کالایی ازسوی شرکتی تولید می‌شود، بازایافت و اسقاط آن کالا باید به‌وسیله همان

بهانه‌ای برای کاهش تعداد خودروهای اسقاط شده بود اما مدتی بعد، تعداد این مراکز از ۱۲۰ به ۲۰۰ مرکز افزایش یافت البته رقم اسقاط خودروهای فرسوده چندان چشمگیر نشد زیرا از نیمه‌های تابستان ۹۶ خودروسازان داخلی با حمایت دولت از اسقاط خودرو معاف شده و در واقع حجم اسقاط در نظر گرفته برای واردکنندگان دو برابر شد.

نکته جالب این بود که ۲ برابر شدن اسقاط ازسوی واردکنندگان زمانی در نظر گرفته شد که سایت ثبت‌ارش بسته بود و حجم خودرو زیادی به کشور وارد نمی‌شد. حال پس از بازگشایی سایت ثبت‌ارش، چشم امید مراکز اسقاط به واردکنندگان دوخته‌شده است از این‌رو، این پرسش مطرح است که آیا با باز شدن سایت ثبت‌ارش، چالش‌های پیش روی این مراکز کاهش می‌یابد؟ در همین زمینه، امیر سیفی‌زاده، کارشناس اسقاط خودرو در گفت‌وگو با خودروکار مهم‌ترین چالش پیش روی صنعت بازایافت و پس از آن اسقاط خودروهای فرسوده را نبود برنامه‌ریزی و خلأ مدیریت عنوان می‌کند و می‌گوید: «براساس قانون، در حال حاضر چالش مراکز

چالش اسقاط خودروهای فرسوده و حمایت نکردن خودروسازان داخلی از آنها در ماه‌های گذشته تشدید و موجب شد فشار اسقاط خودرو از دوش تولیدکنندگان برداشته و به واردکنندگان تحمیل شود. حال پرسش این است که باز شدن سایت ثبت سفارش خودرو تا چه میزان به بهبود وضعیت مراکز اسقاط خودرو می‌انجامد؟ با بسته شدن سایت ثبت‌ارش نه‌تنها واردکنندگان خودرو و نمایندگی‌های مجاز بلکه بسیاری از صنایع وابسته به صنعت خودرو با مشکلات متعددی دست‌وپنجه نرم کرده‌اند که ازجمله آنها مشاغل همچون بازایافت و اسقاط خودروهای فرسوده است.

در این میان برخی مشکلات قابل مشاهده بوده و برخی دیگر نیز سال‌های آینده خودنمایی می‌کند که کاهش اسقاط خودروهای فرسوده از این دست مشکلات است زیرا با کاهش اسقاط خودروهای فرسوده، آلودگی هوا، افزایش مصرف سوخت، بیکاری مشاغل مربوط به اسقاط خودرو و درنهایت تعطیلی این مراکز پیش رو خواهد بود.

حدود یک سال پیش کمبود مراکز اسقاط خودرو

تداوم برنامه‌ریزی‌ها پیش‌نیاز تحقق سند راهبردی



امید رضایی
کارشناس صنعت خودرو

اهداف تعیین‌شده صنعت خودرو در سند چشم‌انداز که از آن به عنوان سند راهبردی صنعت خودرو یاد می‌شود در حالی ارقامی را برای رشد این صنعت پیش‌بینی کرده که هنوز شرایط برجام با هدف رفع تحریم‌ها نهایی نشده و ارتباط با خارج و جابه‌جایی پول شرایط به‌مراتب سخت‌تری را نسبت

به امروز تجربه می‌کند. در عین حال اقداماتی همچون تحریم خرید خودرو ایرانی و موانعی از این دست موجب شد اهداف پیش‌بینی‌شده در سند راهبردی صنعت خودرو تا مسیر اجرایی شدن فاصله زیادی داشته باشد. هرچند هم‌اکنون در زمینه دسترسی به این اهداف تلاش‌هایی می‌شود و شاید شرایط را برای تحقق اعداد پیش‌بینی‌شده بتوان هموار کرده و گفت با توجه به شرایط فعلی اهداف پیش‌بینی‌شده چندان دور از دسترس نیست اما برای رسیدن به آن، مسیر سختی پیش رو قرار دارد. سال گذشته خودروسازان با افزایش تیراژ و رشد آن ثابت کردند در صورت نگاه ویژه به این صنعت به طور قطع می‌توان به اهداف موردنظر دست‌یافت. در سال گذشته مجموعه قطعه‌سازی به سمت کسب سهم بیشتری از بازار اقدام کرد که تا اندازه‌ای موفق شد خواب تولید را به حداقل رسانده و گردش نقدینگی را انجام دهد اما بررسی‌ها در پایان سال ۹۵ نشان داد با توجه به هزینه‌های انجام‌شده، قوانین، مالیات، بیمه و قیمت‌های دستوری در صنعت خودرو، حاشیه سودی برای قطعه‌سازان ایجاد نشد و تنها شاهد رونق بازار بودیم. بر این اساس تنها در صورت تداوم نگاه سال گذشته به صنعت خودرو، دستیابی به این برنامه ممکن خواهد بود. وقتی تیراژ افزایش یابد، تقاضا بیشتر از عرضه و فروش به طور اقسالی باشد، خودروساز برای تامین منابع مالی با کمبودهایی همراه خواهد بود بنابراین اگر نتوانیم تعادل بین فروش و مطالبات قطعه‌سازان و پیمانکاران برقرار کنیم شاید دسترسی به اهداف سخت باشد اما اگر براساس تعهدات ایجادشده عمل شود، دسترسی به اهداف دور از انتظار نیست زیرا ظرفیت خودروسازی و قطعه‌سازی در شرایط یکسان قرار داشته و هدف‌گذاری نیز متناسب با شرایط تعریف می‌شود. از سوی دیگر توجه به این نکته ضروری است که استهلاک خطوط تولید در ۶ سال تحریم نیازمند سرمایه‌گذاری و بروزرسانی است که بخشی از این روند نیازمند تعاملات بانکی و جابه‌جایی پول است اما شرایط با سال ۹۶ به هیچ عنوان قابل مقایسه نیست و براساس آمار ارائه‌شده، تا شهریور تولیدات خودروسازان پیش‌فروش شده است. بر این اساس و با توجه به در نظر گرفتن ملاحظات این حوزه، دستیابی به اعداد پیش‌بینی‌شده در سند راهبردی صنعت خودرو نیازمند تغییر نگاه است زیرا در صورت حفظ نشدن تعادل در نیمه دوم سال شاهد دست‌اندازهایی هستیم که در این صورت نسبت مناسبی بین نقدینگی و تامین منابع مالی تولید وجود نداشته و تولید با مشکل روبه‌رو خواهد شد.

رکورد روزانه تولید هایما اس ۵ شکسته شد

رکورد تولید روزانه هایما اس ۵، محصول جدید گروه صنعتی ایران‌خودرو در ایران‌خودرو خراسان شکست. به گزارش ایکوپرس، ظرفیت تولید هایما اس ۵ با رکورد تولید روزانه ۴۵ دستگاه در روز در خط مونتاژ ۱۲ ایران‌خودرو خراسان شکسته شد. در حال حاضر ظرفیت تولید انواع خودروهای اس یو ی در خط مونتاژ ۱۲ ایران‌خودرو خراسان روزانه ۱۱۰ دستگاه در ۳ نوبت کاری است که با اتمام پروژه افزایش ظرفیت تولید از سوی معاونت مهندسی ایران‌خودرو از تیر سال آینده، ظرفیت تولید خودروهای اس یو ی به ۲۲۰ دستگاه در روز افزایش خواهد یافت. در آبان سال جاری، آیین رونمایی از خودرو هایما اس ۵، محصول جدید گروه صنعتی ایران‌خودرو با حضور مقامات کشوری و استانی، مدیران ارشد گروه صنعتی و اصحاب رسانه در مشهد برگزار شده بود.

آغاز فروش اینترنتی کوپیک در هفته جاری

فروش محدود خودرو کوپیک هفته آینده به صورت اینترنتی و در شبکه نمایندگی‌های مجاز گروه سایپا آغاز می‌شود. به گزارش سایپا نیوز؛ فروش جدیدترین محصول گروه خودروسازی سایپا از سه‌شنبه ۲۶ دی به صورت اینترنتی با مراجعه به نمایندگی‌های مجاز گروه سایپا در سراسر کشور انجام خواهد شد. خودرو کوپیک با توجه به مدل انتخابی دارای امکاناتی چون گیربکس اتوماتیک CVT، فرمان برقی، استارت دکمه‌ای، سیستم ورود بدون کلید، مولتی مدیا، دوربین دنده عقب، سیستم پایش فشار باد تایرها (TPMS)، کروژ کنترل، کنترل صوتی روی فرمان و... است. خریداران می‌توانند برای کسب اطلاعات بیشتر به سایت رسمی گروه خودروسازی سایپا به نشانی www.saipacorp.com شبکه نمایندگی‌های مجاز گروه خودروسازی سایپا در سراسر کشور مراجعه کنند. با توجه به محدودیت تعداد فروش در این مرحله علاقه‌مندان این خودرو که تصمیم به خرید دارند می‌توانند از سه‌شنبه ۲۶ دی نسبت به خرید اقدام کنند. بدیهی است با توجه به محدودیت تعداد فروش خودروها، اولویت واگذاری بر اساس زمان ثبت‌نام خواهد بود و پس از تکمیل ظرفیت فروش متوقف خواهد شد.



راهبرد جدید چینی‌ها برای حفظ بازار خودرو ایران

برنامه‌ریزی برای استفاده از مزیت‌های چین

در همین حال حسن کریمی‌سنجری در گفت‌وگو با «گسترش‌صنعت» معتقد است با برنامه‌ریزی مناسب می‌توان از مزیت‌های صنعت خودروسازی چین استفاده کرد. به اعتقاد او تمام خودروسازان چینی توان ورود به بازار اروپا و امریکا را ندارند و ایران برای چینی‌ها بازار مناسبی در رسیدن به هدف نهایی است و در این شرایط، شرکت‌های ایرانی می‌توانند با یک برنامه‌ریزی بلندمدت و هوشمندانه در همکاری با چینی‌ها به دانش فنی روزی که در اختیار شرکای اروپایی چینی‌هاست، دست پیدا کنند. وی افزود، باید برای دستیابی به دانش فنی چینی‌ها و ورود محصولات باکیفیت از این کشور شرایط به‌گونه‌ای تعریف شود که استانداردهای به‌روزتری در زمینه واردات و مونتاژ محصولات چینی تدوین شود و از سوی دیگر باید از مونتاژ محصولات چینی به تولید و داخلی‌سازی بیش از ۵۰ درصدی آنها تغییر رویه داد. این کارشناس صنعت خودرو تاکید کرد: با تکیه بر استانداردهای روز می‌توان از محصولات روز چینی در ایران استفاده کرد و با استراتژی مناسب می‌توان از مزیت‌های صنعت خودروسازی چین بهره برد. هرچند سازمان ملی استاندارد در تلاش برای اجرای مصوبه شورای سیاست‌گذاری خودرو در زمینه ارتقای استانداردهای صنعت خودرو است با این حال برخی اظهارات نشان از رویه متفاوتی دارد چراکه تنها چند روز پس از اعلام فهرست ۲۵ خودرویی که باید از چرخه تولید خودروسازان خارج شوند نیره پیروخت، رییس سازمان ملی استاندارد در گفت‌وگویی تاکید کرد که این خودروها در صورت رعایت استانداردهای اعلام شده به چرخه تولید بازخواهند گشت؛ این در حالی است که اگر قرار به ارتقای استاندارد این خودروها بود، این سازمان در اطلاعیه‌هایی پیش از این خودروسازان را ملزم به ارتقای این استانداردها کرده بود و کم‌کاری با بی‌توجهی خودروسازان یا نشان از جدی نبودن این قانون داشته یا این اطمینان وجود داشته که بازم هم‌اکنون این قانون چندان محکم برداشته نشد و حتی برخی از خودروهایی که در این فهرست قرار دارند همچنان در خط تولید خودروسازان به تولید می‌رسند که «گسترش‌صنعت» در گزارشی دیگر به این موضوع خواهد پرداخت.

عام درباره دستاورد این جلسه به ایسنا گفته است: «این هیات چینی در ۳ بخش آزمون و صدور گواهی استاندارد برای خودروهای چینی، مرکز تایید صلاحیت و گواهی استاندارد و نیز مرکز ارزیابی کنترل کیفیت محصولات عام برای محصولات فعال بود. مطالبه هیات چینی این بود که ایران گواهی تایید نوع خودروهای چینی را که به ۱۶۰ مورد می‌رسد و به عنوان گواهی CCC است مانند گواهی استانداردهای اروپا مورد قبول قرار دهد. همچنین آنها درخواست کرده‌اند که زمینه شناسایی متقابل استانداردهای هر دو کشور فراهم شود و به این ترتیب هم آنها استاندارد کالاهای ایرانی را بپذیرند و هم ایران محصولات چینی که گواهی CCC دارند را مورد پذیرش قرار دهد و آزمون دیگری اتخاذ نکند.»

سنجایی‌شیرازی با اشاره به تاکید سازمان ملی استاندارد مبنی بر اجرای کامل استانداردهای اجباری در حوزه خودرو به صورت تمام و کمال اظهار کرد: هر خودرو که به کشور وارد می‌شود باید استانداردهای هشتادوپنج‌گانه را مبتنی بر استانداردهای روز اروپا دریافت کند که چینی‌ها با این مسئله موافقت کرده‌اند و بحث گواهی CCC از دستور کار خارج شد. از دیگر تصمیمات در این جلسه این بود که سرمایه‌گذاری مشترک بین بخش خصوصی هر دو کشور با حمایت‌های بخش دولتی انجام و مرکزی به‌عنوان آزمون و صدور گواهی برای خودرو ایجاد شود که مرکزیت ارائه خدمات در منطقه شرق دور، خاورمیانه و شمال آفریقا را داشته باشد.

به گفته معاون ارزیابی کیفیت سازمان ملی استاندارد همچنین قرار است کمیته شش‌جانبه‌ای تشکیل شود که ۶ پیشنهاد میان سازمان ملی استاندارد ایران، به‌تدریج در دستور کار قرار گیرد.

بر اساس این گزارش، مسئولان ایرانی حاضر در این نشست بر راه‌اندازی مرکز آزمون جاده‌های خودرو در ایران با سرمایه‌گذاری مشترک ایران و چین، همکاری مشترک در زمینه آزمون و صدور گواهی و تایید نوع خودرو و همکاری در بخش تایید صلاحیت دوجانبه، امضای تفاهنامه میان سازمان ملی استاندارد ایران و سازمان استاندارد چین با موضوع پذیرش متقابل گواهی محصول و گواهی انطباق تاکید کردند و در نهایت مقرر شد دبیرخانه مشترک برای تدوین طرح اجرایی و پیگیری تفاهم‌ها تشکیل شود.

هیات چینی با هدف گفت‌وگو درباره استانداردهای هشتادوپنج‌گانه خودروسازی سازمان ملی استاندارد ایران در محل این سازمان برگزار شد. از آنجا که چین بزرگترین شریک تجاری ایران به شمار می‌رود و سالانه بیش از ۱۰۰ هزار خودرو در بازار ایران به فروش می‌رساند به طور قطع حاضر نیست چنین بازاری را از دست بدهد و با توجه به این شرایط ایده‌آل در تلاش برای تولیدی بر اساس استانداردهای جدید خواهد بود که در این نشست مشترک نیز بر آن تاکید کرده است. در این نشست که سازمان ملی استاندارد میزبان هیاتی از مقامات نهادهای تایید صلاحیت و شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، همچنین نمایندگان شرکت‌های خصوصی در زمینه خدمات خودروسازی بود هیات چینی برای اجرای استانداردهای موردنظر ایران ابراز تمایل کرده و با توجه به استانداردهای اجباری گرفته‌شده و اهمیت بازار ایران برای چینی‌ها به منظور اعمال الزامات اجباری هشتادوپنج‌گانه خودروسازی اعلام آمادگی کرده است.

در این نشست هیات ایرانی متشکل از معاون ارزیابی کیفیت، رییس مرکز تایید صلاحیت ایران، مدیرکل دفتر نظارت بر اجرای استاندارد صنایع فلزی و مدیرکل روابط عمومی و ارتباطات بین‌الملل سازمان ملی استاندارد ایران پس از شنیدن پیشنهادهای هیات چینی برای اجرایی شدن الزامات خودروسازی پیشنهادهایی را مطرح کردند.

هیات چینی نیز بر گسترش همکاری در زمینه‌های آزمایشگاهی، تایید صلاحیت و صدور گواهی در حوزه خودرو تاکید کرده که بر این اساس دوطرف مذاکره با تاکید بر گسترش همکاری میان نهادهای متناظر در دو کشور درباره همکاری‌های دوجانبه در حوزه خودروهای تولید چین مذاکره کردند.

از سوی دیگر بنا به درخواست طرف چینی مقرر شد، کنفرانس ویژه‌ای درباره معرفی و اجرای استانداردهای هشتادوپنج‌گانه خودروسازی از سوی سازمان ملی استاندارد ایران با هدف آشنایی خودروسازان چینی در آن کشور برگزار شود که مورد موافقت طرف ایرانی قرار گرفت.

گواهی چینی از دستور کار خارج شد

جهانبخش سنجایی‌شیرازی، معاون ارزیابی کیفیت سازمان ملی استاندارد نیز با اشاره به جلسه با هیات چینی در زمینه استاندارد خودرو و سایر محصولات

میترا ممسنی

car@sanatnewspaper.com

بازار خودرو ایران چند سالی است که بین تولیدکنندگان ایرانی و چینی تقسیم شده است. این مسئله که بعد از افزایش تحریم‌های غرب علیه ایران شدت گرفته بود پس از برجام و افزایش همکاری ایران با خودروسازان اروپایی نیز نتوانست تغییر چندانی در آن ایجاد کند زیرا چینی‌ها که سهم عمده‌ای از بازار ایران کسب کرده‌اند حاضر به ترک این بازار نبوده‌اند و در این سال‌ها سعی کرده‌اند با سیاست‌های خودروسازی ایران همسو شوند. در آخرین اتفاقی که رخ داده شاهد مذاکره چینی‌ها برای همکاری در بخش استانداردهای خودروسازی ایران هستیم. این موضوع پس از آن رخ داد که نیره پیروزبخت رییس سازمان ملی استاندارد در گفت‌وگو با «گسترش‌صنعت» تاکید کرد برنامه این سازمان برای اجرای قانون ارتقای استاندارد جدی است و تنها تولیدکنندگانی می‌توانند محصولات مطرح در فهرست خودروهای غیر استاندارد را دوباره تولید کنند که استانداردهای هشتادوپنج‌گانه را در نظر داشته و تولید محصول را با شرایط جدید از سر بگیرند.

اول دی همزمان با اجرای فاز نخست استانداردهای هشتادوپنج‌گانه فهرست مدل خودروهایی که از این پس به دلیل نداشتن این استانداردها از چرخه تولید حذف می‌شوند، اعلام شد. در این فهرست تولید و واردات خودروهایی همچون ام‌وی‌ام ۳۱۵، سدان، ام‌وی‌ام ۵۵۰، تیگو ۵، سایپا ۱۳۱ و سایپا ۱۳۲ دوگانه‌سوز، سایپا ۱۴۱ بنزینی و دوگانه‌سوز، آریو ۱۵۰۰ سی‌سی، پژو پارس یا موتور XUM، وانت تک کابین و دو کابین مزدا و کارا ۱۷۰۰ (بنزینی و دوگانه‌سوز)، آسا F ۵۰، لیفان ۶۲۰، لیفان ایکس ۵۰، لیفان ایکس ۶۰، جک جی ۵، هیوندای ای ۱۰ از دستور کار خودروسازان خارج شد. این فهرست در حالی اعلام شده که بخشی از ۲۵ خودرویی که تولید و واردات آنها متوقف شده متعلق به شرکای چینی است و از آنجا که بر اساس اعلام سازمان ملی استاندارد ایران تمام خودروهای تولید داخل و وارداتی موظف به رعایت این استانداردها هستند، تولید برخی از محصولات که شریک چینی دارند نیز با وقفه همراه شد از این رو هفته گذشته جلسه‌ای مشترک میان سازمان ملی استاندارد و یک

«النترا» را کمتر از ۱۵۰ میلیون تومان بخريد

اکسنت و النترا در کرمان موتور برای سال ۲۰۱۸ میلادی (۱۳۹۶-۱۳۹۷) برنامه‌ریزی شده که بر این اساس دست‌کم میزان داخلی‌سازی برای محصولات هیوندای ۳۰ درصد خواهد بود.

مدیر بازاریابی و فروش شرکت کرمان‌موتور از افزودن محصولات جدید به سبد محصولات این شرکت خبر داد و گفت: علاوه بر محصولات قبلی، عرضه خودروهایی همچون هیوندای کونا، ای ۳۰ جدید و آزا در دستور کار قرار گرفته و در تلاشیم براساس زمان‌بندی اعلام شده این محصولات را وارد بازار ایران کنیم.

وی با بیان اینکه توسعه همکاری‌ها با خودروسازی جک نیز در دستور کار قرار گرفته، افزود: علاوه بر عرضه خودرو جی ۴ برای خودرو اس ۷ نیز در حال مذاکره و برنامه‌ریزی هستیم و از سوی دیگر مذاکرات با شرکت لیفان برای تولید و عرضه محصولات جدید این شرکت در حال پیگیری است.

اکبری با بیان اینکه رویکرد اصلی شرکت کرمان‌موتور

اکبری با بیان اینکه کرمان‌موتور یک شرکت تولیدکننده است و واردات محصولات هیوندای با هدف داخلی‌سازی آن انجام می‌شود، اظهار کرد: بر این اساس پس از ای ۱۰، ای ۲۰ و اکسنت به‌زودی شاهد تولید هیوندای النترا در خطوط تولید کرمان‌موتور خواهیم بود.

معاون فروش و بازاریابی کرمان‌موتور اظهار کرد: تولید داخل الانترا مدل جدید از نیمه نخست سال ۹۷ در دستور کار قرار گرفته و در همان بازه زمانی به قیمت کمتر از ۱۵۰ میلیون تومان تحویل مشتریان خواهد شد.

وی در ادامه از تحویل خودروهای هیوندای وارداتی با قیمت قبلی خبر داد و گفت: این شرکت در جهت حمایت از مشتری‌مداری، خودروهای وارداتی ثبت‌نامی هیوندای را با قیمت پیش‌فروش در زمان ثبت‌نام تحویل مشتریان خواهد داد.

به گفته اکبری، تولید حدود ۲۰ هزار هیوندای

یادداشت

مصلحت‌اندیشی تا کجا؟



فاطمه امیراحمدی خبرنگار

زمانی در رشته علوم ارتباطات اجتماعی به ما می‌گفتند یکی از راه‌های اطلاع از درستی یا نادرستی اخبار این است که اگر تمام رسانه‌ها درباره موضوعی یک خبر را اعلام کردند، می‌توان مطمئن شد خبر درست است اما اگر هر رسانه‌ای به امری جدا از دیگری پرداخت برای یافتن حقیقت موضوع باید خود تلاش کنید. به قول معروف «هر کسی از ظن خود شد یار من».

وضعیت صنعت قطعه اگر یک موضوع پنداشته شود اخباری که از سوی نهادهای مرتبط با این صنعت، انجمن‌ها، اتحادیه‌ها و... اعلام می‌شود گاهی یکسان و گاهی بسیار متضاد با یکدیگر است که همدیگر را نقض می‌کنند؛ یکی از تحقق ۴۰ درصد داخلی‌سازی می‌گوید و دیگری از نهایت ۲۰ درصد، یکی می‌گوید ۹۰ درصد جامعه قطعه‌سازان با هم‌تایان بین‌المللی مشارکت دارند و دیگری از محدود مذاکرات خارجی به نتیجه ننشسته در صنعت قطعه صحبت می‌کند.

حال با این شرایط طبیعی است برای یکی شدن حرف‌ها، خواسته و تاکید شود خبرنگار تنها از یک مجرا ورود کند. این از منظری خوب است و از دیدگاهی نامطلوب؛ خوب به این لحاظ که مجموعه منسجم‌تر به‌نظر می‌آید و نامطلوب است چراکه حقایق در پشت برخی اظهارنظرهای مصلحتی ناپدید می‌شود.

انسجام منجر به وحدت می‌شود و در شرایط سخت این وحدت بسیار کمک‌کننده است تا بتوان به سلامت از مشکلات و چالش‌های در‌دورساز عبور کرد. شاید یک بار دیگر در یکی از یادداشت‌ها عنوان کرده باشم خوب است هر نهادی در این صنعت به بخشی از مشکلات بپردازد و با هم‌اندیشی یک هم‌افزایی شکل گیرد.

وقتی از بیرون به‌عنوان یک بیننده کارهای در حال انجام ازسوی این صنعت را دنبال می‌کنید به تأقدیس‌ها و ناودیس‌هایی برخورد می‌کنید که بیش از آنکه شما را به یک نتیجه نهایی برساند دچار سرگردانی می‌کند و در این سرگردانی باید انگشت‌های اتهام را دنبال کنید که در جهت‌های مخالف شانه رفته است.

شاید جای یک نشست با حضور تمام مدیران و مسئولان این صنعت خالی باشد زیرا برخی سوءتفاهم‌ها ناشی از شنیدن حرف دیگری از نفر سوم است. این اختلاف رسانه را نیز تحت‌تأثیر قرار می‌دهد و هر بار متهم می‌شود به انعکاس اخبار غیرواقعی درحالی‌که در این بین فراموش می‌شود رسانه وظیفه بی‌طرفی دارد و باید به انعکاس دیدگاه‌ها و نظرات کارشناسان بدون تغییر بپردازد. در ادامه این تضادها شاید بتوان نتیجه گرفت هر دو طرف درست می‌گویند اما از نگاه خودشان. این آسیب‌رسان نیست تا جایی که منافع پایین‌دستی فدای منافع بالادستی نشود.

خبر

قطعه‌سازان سرگردان برای توسعه و گسترش فضای تولید

یک فعال صنعت قطعه کشور معتقد است: در سال‌های اخیر قطعه‌سازان به‌واسطه بحران‌های ایجادشده با مشکلات زیادی روبه‌رو بوده‌اند چنانچه به‌دلیل این شرایط همچنان بسیاری از واحدها با مشکلات فناوری و روزآمدی در فرآیند تولید همراه هستند.

محمد نصیری اظهار کرد: درحال حاضر قطعه‌سازانی امکان ادامه فعالیت دارند که از توان مالی و فناوری روز برخوردار باشند.

وی تاکید کرد: همچنان بسیاری از قطعه‌سازان بلا تکلیف هستند که در روند توسعه و گسترش فضای تولید در کشور باید در چه جهتی حرکت کنند که حمایت‌های دولت و سایر دستگاه‌های متولی در این بخش را نیز از دست ندهند.

وی با توجه به تأثیر حمایت‌های دولت بر توسعه سهم برخی از قطعات خارجی در بازار خاطر‌نشان کرد: حمایت نشدن از تولید در این سال‌ها موجب رشد ورود کالاهای چینی به کشور شده است؛ چنانچه هم‌اکنون سهم بازار خودروهای چینی در ایران از ۵ درصد به ۲۸ درصد افزایش یافته است.

به گفته وی درحال حاضر نزدیک به ۸۰ درصد از سهم بازار قطعات در کشور را قطعات چینی در اختیار گرفته‌اند.

این فعال در صنعت قطعه در گفت‌وگو با خبر خودرو همچنین با توجه به برخی اقدامات شرکت‌های خودروساز درباره پرداخت مطالبات قطعه‌سازان گفت: قطعه‌سازان در این سال‌ها شرایط مناسبی را به لحاظ نقدینگی نداشتند و همچنان این شرایط بر بخش زیادی از واحدهای قطعه‌سازی حاکم است. او تاکید کرد: البته در دولت گذشته و دولت جدید نسبت به رفع مشکلات تولیدکنندگان و پرداخت مطالبات قطعه‌سازان حرکت‌های خوبی انجام شده و شرکت‌های خودروساز به دنبال راهکارهایی برای پرداخت مطالبات معوق قطعه‌سازان هستند و بخش‌هایی را نیز پرداخت کرده‌اند. نصیری افزود: مدت پرداخت مطالبات قطعه‌سازان تا حدودی بهبود یافته اما همچنان فاصله زمانی پرداخت‌ها زمان مناسبی نیست و باید با استاندارد دنیا در این حوزه هماهنگ شویم.



سیدمر ترضی مرتضوی

باید ابزاری را در اختیار فرد گذاشت و از او تقاضا کرد با استفاده از این امکانات محصولات را با کیفیت مورد درخواست تحویل دهد. زمانی که ابزار نباشد چگونه افراد می‌توانند کارهای خیلی خاص انجام دهند و محصولات با کیفیت بالا مطابق با استانداردهای جهانی ارائه کنند؟

در گفت‌وگوی «گسترش صنعت» با رییس انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرویی مطرح شد

قیمت‌گذاری دستوری مانع افزودن «آپشن»



عکس: مهدی کاوه‌ای

آیا شما قیمت‌گذاری دستوری را دلیل این خلأ می‌دانید؟

به تناسب امروز وقتی از خودروهایی خاص اسم می‌بریم که دارای آپشن‌های خاص باشد و نمی‌توان آنها را زیر ۱۵۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری کرد اما گران‌ترین خودرویی که در صنعت خودرو داخلی در حال تولید است به‌طور تقریبی یک‌سوم این قیمت است. بنابراین اگر در بحث قیمت‌گذاری فضا باز شود و تعیین قیمت خودروها از چارچوب شورای رقابت خارج شده و بر اساس آنالیز ارزش‌گذاری خودروها با توجه به آپشن‌ها انجام و قیمت‌گذاری شود (محدودیت قیمتی جبری نباشد) صنعت قطعه آمادگی تولید و تامین این خودروهای به‌اصطلاح فول آپشن را در خود دارد.

با توجه به توضیح‌هایی که داده شد درواقع تایید می‌کنید صنعت قطعه توانایی تحقق این امر را دارد؟

صد درصد بستر فراهم است. در بحث الکترونیکال شرکت‌های داخلی که در حال فعالیت در تولید این بخش‌ها هستند آپشن ازسوی همان حافظه اصلی و ایمنی خودرو انجام می‌شود که می‌تواند در برنامه‌های نرم‌افزاری آن طراحی شود به‌طور نمونه اینکه چه تعداد ایربگ داشته باشد یا ترمز و گیربکس آن چگونه عمل کند. همچنین برای فضای داخلی خودرو می‌توان از مواد اولیه مختلف با قابلیت‌های متفاوت استفاده کرد به‌طور نمونه امروز قیمت چرم یک عدد است و قیمت پارچه نیز عددی دیگر. اگر قیمت‌گذاری درست انجام شود می‌تواند در ساخت صندلی از چرم یا پارچه استفاده کرد؛ این درحالی است که چرم نیز انواع مختلف دارد. بنابراین معتقدم بستر ساخت قطعات این خودروها در صنعت قطعه کشور فراهم است زیرا قالب‌ها وجود دارند. تنها باید مواد اولیه مورد نیاز تغییر کند.

بخشی از این مسئله به مواد اولیه مورد استفاده برمی‌گردد اما بخشی نیز مربوط به دانش فنی است زیرا با اضافه شدن آپشن در کیفیت خودروها تغییری ایجاد نمی‌شود. تنها برای راحتی و سهولت بیشتر مصرف‌کننده گزینه‌هایی به خودرو اضافه

می‌شود که نیاز به دانش فنی جدید دارد. به‌طور نمونه وقتی عنوان می‌شود چرا تولید پژو ۲۰۰۸ با شرط ۴۰ درصد آغاز نشد دلیل این امر را نبود توان لازم در صنعت قطعه عنوان می‌کنند؛ اینکه ماشین‌آلات قدیمی است و...

ماشین‌آلات واحدهای صنعتی کهنه و قدیمی نیست بلکه تجهیزات صنعت قطعه در تمام دنیا با پیشرفت فناوری و تغییرات، روزآمد می‌شود. همیشه متولی این امر در دنیا سامانه‌های بانکی و صندوق‌هایی هستند که به صنعتگر کمک می‌کنند و نیز وزارت مربوط. شما امروز چنین مبنایی را در ایران نمی‌بینید و برای گرفتن وام باید ۲۰ درصد سود بدهید. منظور این است ابزارهایی که مانع پیشرفت صنعت قطعه و حتی صنعت خودرو شده و بین تمام صنعتگران درد مشترک است اموری چون نظام بانکی، مالیات، دارایی و... است. برای افزایش تعداد نیروی کار در صنعت به‌ویژه صنعت قطعه برنامه‌ای وجود ندارد که به‌طور نمونه اینکه اگر قطعه‌سازانی به شکل هلدینگ یا تی‌پر وان اداره شوند و بتوانند این تعداد کارگر را مشغول به کار کنند دارای این معافیت‌ها خواهند بود و درصد بازپرداخت وام بانکی آنها نیز کاهش می‌یابد.

نخست باید ابزاری را در اختیار فرد گذاشت و سپس از او تقاضا کرد با استفاده از این امکانات محصولات را با کیفیت مورد درخواست تحویل دهد. زمانی که ابزار نباشد چگونه افراد می‌توانند کارهای خیلی خاص انجام دهند و محصولات با کیفیت بالا مطابق با استانداردهای جهانی ارائه کنند؟ معتقدم برای آنکه صنعت قطعه به سمتی برود که در رقابت‌های جهانی وارد شود همان کاری که تمام دنیا می‌کند را باید انجام دهد یعنی باید حمایت شود از نوع عملی. امروز در هیچ کشوری صنعتگر وامی با سود بازپرداخت نظام بانکی ایران نمی‌گیرد حتی نصف آن؛ بلکه بازپرداخت وام‌ها با سود بسیار خرد است.

با توجه به مشکلاتی که در بخش کلان صنعت وجود دارد و نظام بانکی امروز چند درصد قطعه‌سازان آمادگی تامین قطعات خودروهای لوکس را دارند؟

وقتی خودروهای جدید وارد چرخه تولید صنعت

فاطمه امیراحمدی car@sanatnewspaper.com

یکی از خلأهای صنعت خودرو کشور تولید خانواده لوکس‌هاست. این امر باعث شده تا بازار داخل در اختیار کشورهای مانند چین، کره و... باشد. برخی میانگین سطح درآمد بیشتر مردم را عاملی در سیاست‌گذاری تولید خودروها می‌دانند؛ این در حالی است که برخی خانواده‌های متمول دارای دو یا ۳ خودرو لوکس هستند.

از سوی دیگر پرسش این است که آیا صنعت قطعه توان و ظرفیت تولید و تامین قطعات این خودروها را دارد؟ سیدمر ترضی مرتضوی، رییس انجمن سازندگان خودرو و مجموعه‌های خودرویی به این پرسش «گسترش صنعت» پاسخ می‌دهد.

با توجه به خلأ تولید خودروهای لوکس در کشور آیا صنعت قطعه به‌لحاظ ظرفیت و توانمندی آمادگی تولید و تامین قطعات این خودروها را دارد؟

منظور از خودروهای لوکس، مدل‌هایی با آپشن‌های مختلف است. صنعت قطعه کشور بر اساس قیمت‌گذاری خودرو توانایی دارد که خودروهایی با آپشن‌های مختلف را پشتیبانی کند.

خودرو با آپشن‌های مختلف و استحکام موتورهای متفاوت این امکان را می‌دهد که شما خودروهایی مناسب و مطلوب سلیقه‌های مختلف و خاص داشته باشید مانند پلنترهای جدید پژو (۳۰۱، ۲۰۰۸ و ۵۰۸) که وجود دارد. به‌طور قطع این توانایی در صنعت قطعه کشور وجود دارد که قطعات این خودروها با آپشن‌هایی که دارند در حال ساخت است. گفتنی است آنچه محدودیت ایجاد می‌کند قیمت‌گذاری خودرو از سوی شورای رقابت است. این شورا سقفی را برای قیمت خودروهای داخلی تعیین می‌کند که به صنعتگر اجازه نمی‌دهد آپشن‌های مختلف روی خودرو نصب شود که به دسته لوکس‌ها بپیوندد.

نام خودرو	قیمت نمایندگی (تومان)	قیمت بازار (تومان)
کامیون ایویکو-بیورو کارگو	۲۵۸/۰۰۰/۰۰۰	۲۴۴/۰۰۰/۰۰۰
کشنده ایویکو-استرالیس	۴۶۱/۰۰۰/۰۰۰	۴۳۶/۰۰۰/۰۰۰
کامیون ایسوزو ۱۸ تن	۲۷۳/۲۲/۰۰۰	۲۷۲/۰۰۰/۰۰۰
کامیون کشنده فلو جی-۶ تک محور	۲۵۳/۲۰/۰۰۰	۲۴۲/۰۰۰/۰۰۰
کامیون کشنده فلو جی-۶ جفت محور	۲۶۳/۲۰/۹۰۰	۲۵۳/۰۰۰/۰۰۰
کامیون کشنده اسکانیا - جی ۴۰۰	۴۶۰/۰۰۰/۰۰۰	۴۶۰/۰۰۰/۰۰۰
کشنده کاوه - تک محور کی‌تی ۴۲۰	۲۶۸/۰۰۰/۰۰۰	۲۵۶/۰۰۰/۰۰۰
کشنده کاوه - جفت محور کی‌تی ۴۲۰	۲۶۵/۵۰/۰۰۰	۲۶۱/۰۰۰/۰۰۰
کشنده دنیز	۲۵۳/۰۰۰/۰۰۰	۲۴۵/۰۰۰/۰۰۰
کشنده فوتون	۲۶۳/۰۰۰/۰۰۰	۲۶۵/۰۰۰/۰۰۰
آریا کمپرسی ال کی ۱۹۲۴ ال کی	۲۱۳/۰۰۰/۰۰۰	۲۱۰/۰۰۰/۰۰۰
کامیون کشنده ولوو اف‌اچ ۴۶۰	۴۱۸/۰۰۰/۰۰۰	۴۹۰/۰۰۰/۰۰۰
کامیون کشنده ولوو اف‌اچ ۵۰۰	۴۷۳/۰۰۰/۰۰۰	۴۸۰/۰۰۰/۰۰۰
کامیون دانگ‌فنگ آری ۲۷۰ تک محور باری ۴*۲	۱۸۶/۲۰/۰۰۰	۱۸۵/۰۰۰/۰۰۰
کشنده داف ۱۰۵ ایکس‌اف	۴۲۰/۰۰۰/۰۰۰	۴۱۰/۰۰۰/۰۰۰

نام خودرو	قیمت نمایندگی (تومان)	قیمت بازار (تومان)
کامیون هیوندای ۶ تن	۱۱۸/۵۰/۰۰۰	۱۱۹/۰۰/۰۰۰
کامیون هیوندای ۸ تن	۱۲۶/۳۵/۰۰۰	۱۲۶/۵۰/۰۰۰
کامیون آریا	۹۸/۳۰/۰۰۰
کامیون جک ۵۶ تن	۷۸/۸۰/۰۰۰
ایسوزو ۵ تن بدون کاربری	۱۰۹/۰۰/۰۰۰	۱۰۶/۰۰/۰۰۰
کامیون ایسوزو (۶ تن اتاق جدید)	۱۲۲/۶۵/۰۰۰	۱۲۲/۰۰/۰۰۰
کامیون ایسوزو کمپرسی (۶ تن اتاق جدید)	۱۲۷/۰۰/۰۰۰	۱۲۶/۰۰/۰۰۰
کامیون ایسوزو (۸.۴ تن اتاق جدید)	۱۳۰/۳۵/۰۰۰	۱۲۸/۰۰/۰۰۰
کامیون الوند ۶ تن	۸۶/۰۰/۰۰۰	۸۶/۰۰/۰۰۰
کامیون الوند ۸ تن	۱۰۰/۰۰/۰۰۰
کامیون ۵.۲ آمیکو-ای‌ام ۶	۷۵/۰۰/۰۰۰
کامیون کاپوان ۱۰۵۲ K	۷۸/۵۴/۰۰۰	۷۸/۵۴/۰۰۰
فرتون ۶.۵ تن	۱۰۳/۰۰/۰۰۰	۱۰۱/۰۰/۰۰۰
فرتون ۶.۵ تن . خوادار	۱۰۴/۶۰/۰۰۰	۱۰۳/۰۰/۰۰۰
فرتون ۸.۵ تن	۱۰۶/۹۰/۰۰۰	۱۰۵/۰۰/۰۰۰

انسان‌های اقتصادی انسان‌های عادی



حامد هدایتی
اقتصاددان رفتاری

ریچارد تالر، دانشمند اقتصاد رفتاری، در گفت‌وگویی که با خانوارها به منظور بررسی و سنجش شیوه آنها برای مدیریت منابع مالی‌شان داشت، متوجه شد خانوارها، به‌ویژه کسانی که مضیقه بودجه‌های داشتند، از قوانین بودجه‌بندی مشخصی استفاده می‌کردند. خانوارهایی که

خریدشان به‌طور عمده نقدی بود، اغلب از سازوکار پاکتی یا فلکی یعنی روشی که از خانواده‌شان آموخته بودند استفاده می‌کردند؛ پاکت اجاره، پاکت غذا و به همین ترتیب. سازمان‌ها نیز چیزی شبیه روش پاکتی یا فلکی را انجام می‌دهند؛ به این معنا که دیپارتمان بودجه‌ای ایجاد می‌کنند که برای طبقه‌های اختصاصی آن بودجه‌ها محدودیت‌هایی لحاظ می‌شود. وجود بودجه‌ها می‌تواند اصل دیگری از علم اقتصاد را نقض کند: پول «قابل تعویض» است. این یعنی برچسبی وجود ندارد که بتواند چیزی را که برایش پول خرج می‌شود، محدود کند. براساس این اصل اگر از بودجه تاسیسات به‌دلیل زمستان معتدل مقداری پول باقی بماند، آن پول به‌راحتی در فروشگاه کشف بچگانه خرج می‌شود.

بودجه‌ها به‌دلایل محسوس و قابل فهمی به‌وجود می‌آیند. رئیس یک سازمان نمی‌خواهد مجبور به تایید هر خرجی باشد که در سازمان انجام می‌شود. با این حال، قوانین بودجه می‌توانند نتایج احماقانه‌ای را رقم بزنند. هر کس که در سازمان بزرگی کار کرده، به این معضل برخورد کرده که پول کافی در بودجه تخصیص یافته وجود ندارد تا به برخی نیازهای اضطراری رسیدگی شود و هیچ راهی نیست که از پول را کد موجود در بخش‌های دیگر بهره‌برداری شود. پول باید جایی خرج شود که بیشترین منافع را به سازمان یا خانوار برساند. اگر آن منافع تغییر کنند، ما باید از برچسب‌هایی که در آغاز راه به مبالغ گوناگون زده‌ایم اغماض کنیم اما ما چنین نمی‌کنیم؛ برچسب‌ها «عوامل انگار بی‌ربط» هستند. اینکه قوانین بودجه‌بندی چقدر روشن باشند، اغلب تابعی از میزان مضیقه بودجه‌ای افراد است. مطالعه ۲ روانشناس به نام‌های چپ هیث و جک سول نشان داد بسیاری از دانشجویان دوره ام‌بی‌ای بودجه‌های هفتگی برای غذا، سرگرمی و پوشاک داشتند. پس احتمال داشت زمانی که دانش آموخته شوند و پول بیشتری درآورند، بودجه‌شان هم بیشتر شود اما این بودجه‌بندی‌ها و گریز زدن‌های ناگزیر به بودجه و تعویض‌پذیری بر رفتار آنها در مقطع تحصیلات تکمیلی اثر داشت.

برای نمونه، هیث و سول از ۲ گروه شرکت‌کنندگان در مطالعه پرسیدند آیا حاضر هستند بلیت یک تئاتر برای پایان هفته را بخردند یا خیر. به گروهی گفته شد همان هفته کمی پیش‌تر ۵۰ دلار برای تماشای بازی بسکتبال (بودجه مشابه) خرج کرده‌اند، در حالی که به گروه دیگر گفته شد همان هفته کمی پیش‌تر جریمه ۵۰ دلاری خودرو (بودجه متفاوت) نصب‌شان شده است.

آنها برای تماشای بازی بسکتبال رفته بودند، به احتمال بسیار کم به تئاتر می‌رفتند و این به‌احتمال زیاد به این دلیل بود که بودجه سرگرمی‌شان برای آن هفته را پیش‌تر خرج کرده بودند.

در مطالعه‌ای که از سوی ۲ اقتصاددان به نام‌های «جاستین هاستینگز» و «جسی شاپیرو» درباره اثبات اثرهای بودجه‌بندی ذهنی انجام شد، این پرسش مطرح شد که با تغییر نرخ بنزین چه بر سر انتخاب بنزین معمولی و سوپر می‌آید؟ بنزین در آمریکا برحسب اکتان به‌طور معمول در ۳ سطح به‌فروش می‌رسد؛ معمولی، متوسط و سوپر. با این حال برخی مصرف‌کنندگان بنزین درجه بالاتر را به‌دلیل این باور خطرناک که به نفع موتور است، خریداری می‌کنند.

هاستینگز و شاپیرو سرگذشت بنزین سوپر پس از افت نزدیک ۵۰ درصدی نرخ بنزین در سال ۲۰۰۸ میلادی (۸۷-۱۳۸۶) را مطالعه کردند. در این پژوهش و به فرض ریچارد تالر، اگر انسان‌ها خیلی اقتصادی فکر کنند، وقتی نرخ بنزین ۴ دلار باشد، یک خانوار هفته‌ای ۸۰ دلار بابت بنزین خرج می‌کند و بنزین معمولی می‌خورد.

زمانی که نرخ به ۲ دلار افت می‌کند و هزینه خانوار به هفته‌ای ۴۰ دلار کاهش می‌یابد، «انسان اقتصادی» چنین فکر خواهد کرد: بنزین ارزان‌تر، مسافرت بیشتر؛ یعنی با درآمد اضافی ۴۰ دلاری مطلوبیت زندگی را به حداکثر می‌رساند.

به‌طور معمول اگر درآمد خانوار سالانه تا ۱۰۰۰ دلار بالا برود، میل خانوار برای خرید چیزی غیر از بنزین معمولی فقط ۱۰ درصد افزایش می‌یابد.

در عین حال خانوار «انسان‌های عادی» مقداری از آن پول را برای مسافرت خرج خواهند کرد اما ممکن است به این هم فکر کنند که بنزین آنقدر ارزان است که حالا می‌توانیم حسابی بنزین بخریم. رفتن به سراغ درجه بالاتری از بنزین، ۱۴ برابر رقم مورد انتظار در جهانی است که در آن با پول مانند یک کالای تعویض‌پذیر رفتار می‌شود.

دوره مورد مطالعه هم‌زمان با ابتدای بحران مالی سال ۲۰۰۷ (۸۶-۱۳۸۵) بود که ماشه افت قیمت‌های بنزین کشیده شده بود. در آن دوران هولناک، خیلی از خانوارها می‌کوشیدند متخارج را تا جای ممکن کم کنند. استثنای آن کوشش، مصرف بی‌بروای بنزین سوپر بود.



بررسی «گسترش صنعت» از یکی از خدمات پرتفردار حمل‌ونقلی نشان داد

رشد ۲ برابری بازار اجاره خودرو در عصر فناوری

سارا گلچین

car@sanatnewspaper.com

موسسه پژوهشی معتبر «زیون مارکت ریسرچ» (Ziobn Market research) به‌تازگی گزارشی درباره صنعت اجاره خودرو منتشر کرده که در آن به تحلیل و پیش‌بینی درباره این صنعت در جهان پرداخته است. براساس این گزارش که به‌صورت تفصیلی به تحلیل و پیش‌بینی بازار اجاره خودرو در مناطق گوناگون جغرافیایی جهان و نیز براساس نوع خودروها پرداخته، آمده است در سال ۲۰۱۶ میلادی (۹۵-۱۳۹۴ خورشیدی) ارزش این صنعت در سطح جهان به ۵۸/۲۶ میلیارد دلار رسید.

در این گزارش همچنین پیش‌بینی شده تا سال ۲۰۲۲ (۱۳۰۰-۱۴۰۰) ارزش این صنعت به حدود ۱۲۴/۵۶ میلیارد دلار برسد. به این ترتیب پیش‌بینی می‌شود، نرخ رشد سالانه ترکیبی (CAGR) صنعت اجاره خودرو در سال‌های ۲۰۱۷ (۹۶-۱۳۹۵) تا ۲۰۲۲ (۱۴۰۰-۱۴۰۰) ۱۳/۵۵ درصد خواهد بود.

اجاره خودرو، سرویسی است که خودرو را برای مدت زمانی مشخص در اختیار یک فرد قرار می‌دهد. این دوره زمانی به‌طور معمول از چند ساعت تا چند هفته در نوسان است. عمده فعالیت شرکت‌های اجاره خودرو در نزدیکی فرودگاه‌ها، جاذبه‌ها یا شهرهای گردشگری و محل‌هایی مانند آنها است. شرایط بسیار متنوعی برای خدمات اجاره خودرو در جهان وجود دارد که ممکن است بسته به کشورها متفاوت باشد.

شرکت‌های بزرگ اجاره خودرو به‌طور معمول از کارت‌های اعتباری برای پرداخت‌ها استفاده می‌کنند؛ به این معنا که مشتریان مبلغی را در این کارت‌ها سپرده‌گذاری یا اگر هزینه‌ها بیشتر از مبلغ سپرده باشد بازم به استفاده از این کارت‌ها با مشتری، حساب و کتاب می‌کنند. همچنین برخی شرکت‌ها برای اجاره دادن خودروها به مشتریان از آنان درخواست کارت شناسایی می‌کنند.

بازار اجاره خودرو در نتیجه رونق صنعت

گردشگری در جهان انتظار رشد بالایی را می‌کشد. از مهم‌ترین عوامل رشد بازار اجاره خودرو، رشد گردشگری در سطح بین‌المللی است که باعث افزایش درخواست برای خدمات اجاره خودرو نیز می‌شود. در کنار آن، انتظار این است که رشد اقتصادی سالم و افزایش درآمد قابل‌عرضه در کشورهای در حال توسعه اثر مثبتی بر صنعت اجاره خودرو در سراسر جهان داشته باشد.

همچنین پیش‌بینی می‌شود تقاضای بالا برای استفاده از اینترنت و گوشی هوشمند که باعث افزایش راحتی خدمات اجاره خودرو می‌شود، باعث رشد چشمگیر در کار شرکت‌های بزرگ این بازار شود. نرخ‌های به‌صرفه برای خدمات اجاره خودرو و افزایش تقاضا برای خودرو اجاره‌ای در بازه زمانی روزانه، روندهای نوظهوری هستند که بازارهای جدیدی را برای این صنعت در آینده نزدیک ایجاد می‌کنند. البته برخی خطرها هم رشد این بازار را تهدید می‌کند که یکی از آنها افزایش نرخ نفت خام است.

بازار اجاره خودرو براساس نوع خودرو به خودروهای مینی‌ون، شاسی‌بلند، اقتصادی، تشریفات (سیاسی) و لوکس تقسیم‌بندی می‌شود. خودروهای اقتصادی نزدیک ۳۲/۱ درصد از سهم درآمد بازار جهانی خودروهای اجاره‌ای را در سال ۲۰۱۶ (۹۵-۱۳۹۴) تشکیل می‌داند؛ محبوبیت این نوع خودروها بیش از همه به دلیل افزایش نرخ سوخت بود. پرتنگ‌ترین نوع استفاده از خودرو رشد ترکیبی سالانه ۱۳/۷۳ درصدی در دوره زمانی مطالعه‌شده بیشترین سهم را دارد.

استفاده محلی، حمل‌ونقل فرودگاهی و استفاده در خارج از شهر از جمله اهدافی هستند که کاربر نهایی خودرو اجاره‌ای برای آنها خودرو را اجاره می‌کند. اجاره خودرو برای حمل‌ونقل فرودگاهی با ۴۱ درصد سهم، پرتنگ‌ترین نوع استفاده از خودرو اجاره‌ای در سال ۲۰۱۶ (۹۵-۱۳۹۴) بود. این امر بیش از هر چیز مدیون افزایش فعالیت‌های تجاری و کسب‌وکاری در سطح بین‌الملل بود.

انتظار این است که امریکای شمالی همچنان سرآمد این بازار در سال‌های آینده باقی بماند. این

منطقه از جهان در سال ۲۰۱۶ (۹۵-۱۳۹۴)، ۴۴/۶ درصد از مجموع درآمد بازار خودروهای اجاره‌ای را به خود اختصاص داد. رشد استفاده از اینترنت و فناوری‌های هوشمند در امریکای شمالی یکی از مهم‌ترین دلایل رشد بازار خودروهای اجاره‌ای در این منطقه است. همچنین انتظار این است که رشد سریع صنعتی‌سازی و صنعت گردشگری در کشوری مانند ژاپن و اقتصادهای نوظهوری از جمله چین و هند باعث شود بازار خودروهای اجاره‌ای منطقه آسیا-اقیانوس آرام با پرچمداری این کشورها در آینده پیش برود.

پیش‌بینی می‌شود صنعت اجاره خودرو به‌تدریج به سمت خودروهای اشتراکی برود و مالکیت یک خودرو آرام آرام به سنتی‌نخ‌نما شده در جهان تبدیل شود. نیما مبصر، نایب‌رئیس شرکت اجاره خودرو «استیت ون رنتال» (State Van Rental) در لس‌آنجلس امریکا درباره آینده اجاره خودروها و خودروهای اشتراکی چنین می‌گوید: «صنعت اجاره خودرو به‌تدریج به خودروهای اشتراکی تبدیل خواهد شد. من آن را یک تهدید نمی‌بینم اما فرآیندهای فناورانه بیش از پیش در حال تکامل هستند.»

ویلیام هریس، مالک شرکت اجاره خودرو «اج اوتو رنتال» (Edge Auto Rental) نیز در این باره می‌گوید: «آینده بر محور تقاضای مشتری شکل خواهد گرفت؛ همان‌طور که در گذشته چنین بوده اما دادن حس به‌روز بودن به کاربر اکنون مهم‌ترین عامل برای پرچمداری در بازار خودروهای اجاره‌ای است.»

از نظر پیتر چاپمن، مالک شرکت اجاره خودرو «آلاسکا اوتو رنتال» (Alaska Auto Rental)، تلفن همراه مهم‌ترین عامل تعیین‌کننده در آینده خودروهای اجاره‌ای است زیرا جمعیت جوان بخش بزرگتری از جوامع را در جهان تشکیل خواهند داد و این جوانان به‌دنبال فناوری‌های نو هستند.

خودروهای اشتراکی شکل روزآمدتری از شرکت‌های اجاره خودرویی هستند که بیشتر با محوریت اینترنت و فناوری‌های هوشمند کار می‌کنند.

برای نمونه شرکت اجاره خودرو «رنتال سنتریک» (Rent Centric) کانادا یک برنامه سلف‌سرویس را توسعه داده که می‌تواند وانت کامیون و کامیون را از نزدیک ۲۵ پارکینگ در شهرهای مونترال و کبک اجاره دهد. مشتریان برای اجاره این کامیون یا وانت کامیون‌ها از یک اپلیکیشن نصب‌شده روی تلفن‌های همراه خود استفاده می‌کنند.

استفاده از تاکسی‌های اینترنتی نیز یکی دیگر از شکل‌های بروز شده اجاره خودرو در جهان است. شرکت‌های بزرگی مانند اوبر و لیفت در واقع تهدیدی برای صنعت اجاره خودرو به‌شمار می‌آیند. هر چند در مناطق روستایی یا کوچک جهان هنوز تاکسی‌های اینترنتی چندان مورد استقبال قرار نمی‌گیرند اما بسیاری از شهرهای بزرگ به وجود این نوع حمل‌ونقل عادت کرده‌اند.

شارکی لاگوانا، مالک شرکت امریکایی اجاره ون «باندانگو» در این باره گفت: «اوبر و لیفت با صنعت اجاره خودرو در برخی جنبه‌ها رقابت می‌کنند اما این مدل تنها در مناطق متراکم شهری کار می‌کند. حال آنکه آنها تفاوت‌هایی با شرکت‌های اجاره خودرو دارند. یک شرکت اجاره خودرو اگر سفر طولانی‌تری و برای بار بیشتری باشد همچنان انتخاب اقتصادی‌تری است.»

علاوه بر این اگرچه ایده خودروهای خودروان یا بدون راننده به‌نظر ایده‌ای دور می‌آید اما این نوع خودروها اکنون با نمونه‌های آزمایشی مانند خودروهای گوگل یا اوبر در خیابان‌های بسیاری از شهرهای جهان دیده می‌شوند. بنابراین می‌توان چنین انتظار داشت که به‌زودی خودروهای خودروان جای همه اینها را بگیرند و بدون اینکه راننده زحمت خاصی داشته باشد جابه‌جایی‌ها انجام شود.

این خودروها البته چالش‌هایی را هم پیش روی خود دارند؛ چالش‌هایی از جمله نرم‌افزارهای صددرصد خودروان، چارچوب‌های قانونی و موانع امنیتی که سازندگان و توسعه‌دهندگان در سراسر جهان در تلاش برای گذر از آنها هستند.

منبع: Nbherrard.com

Autorentalnews.com

سرعت خودروها در فرانسه کاهش یافت

دولت فرانسه حداکثر سرعت مجاز خودروها را کاهش داد. دولت فرانسه به‌منظور کاهش تلفات جاده‌ای طرحی را ارائه کرده که براساس آن حداکثر سرعت مجاز خودروها از ۹۰ کیلومتر به ۸۰ کیلومتر کاهش پیدا می‌کند.

به گزارش ایسنا، در گذشته نیز بارها طرح کاهش حداکثر سرعت مجاز خودروها به منظور پایین آوردن تلفات جاده‌ای در فرانسه مطرح شد اما به‌دلیل مخالفت‌های گسترده به نتیجه نرسید. آمار تلفات جاده‌ای در فرانسه در سال ۲۰۱۶ میلادی (۹۵-۱۳۹۴) به ۳۵۰۰ نفر رسید.

این آمارها نشان می‌دهد بیشترین نرخ مرگ‌ومیر در فرانسه در جاده‌های دوبانده رخ می‌دهد که برای جدا کردن دو طرف جاده از گاردریل استفاده نشده است.

به گزارش روزنامه گاردین، دولت فرانسه معتقد است کاهش حداکثر سرعت مجاز خودروها می‌تواند سالانه از مرگ ۳۵۰ تا ۴۰۰ نفر جلوگیری کند. ۴ سال پیش به‌دلیل افزایش تصادف‌های جاده‌ای در فرانسه، توصیه شده بود سرعت مجاز در بزرگراه‌های این کشور به ۸۰ کیلومتر در ساعت کاهش یابد.

براساس توصیه کارشناسان در آن زمان رانندگان فرانسوی در جاده‌های این کشور نباید سرعت‌شان بیشتر از ۸۰ کیلومتر در ساعت می‌شد؛ توصیه‌ای که از این پس عملی می‌شود.

سلول‌های خورشیدی طراحی شده‌ای است که شبیه تخته سنگ معمولی یا لایه‌های قیرگونی به نظر می‌رسد.

گونه‌های مختلفی از توفال خورشیدی وجود دارد؛ از جمله پنل‌های جامد پوششی که در جای تعدادی از توفال‌های معمولی در یک نوار قرار می‌گیرند، طرح‌های نیمه‌سختی که حاوی چندین سلول خورشیدی سیلیکونی شبیه توفال معمولی هستند و سامانه‌های جدیدتری که از فناوری نوارهای نازک فیلم سلول‌های خورشیدی استفاده می‌کنند و مانند توفال معمولی هر دو در حجم و انعطاف‌پذیری با یکدیگر مطابقت دارند.

به گزارش پرشین خودرو به‌نقل از رویترز، تسلا هنوز با پیش‌پرداخت ۱۰۰۰ دلاری برای این کاشی‌ها سفارش می‌گیرد.

تولید کاشی‌های خورشیدی در تسلا

برطرف شده و کاشی‌ها در ماه‌های آینده نصب خواهند شد. تسلا ادعا می‌کند کاشی‌های خورشیدی هزینه کمتری نسبت به یک سقف معمولی دارند.

به‌طور تقریبی نصب هر مترمربع از این کاشی‌ها حدود ۲۱/۸۵ دلار هزینه در بر دارد، در حالی که نصب یک سقف رایج ۲۴/۵۰ دلار در هر متر مربع خرج برمی‌دارد.

اگر کسی قصد تغییر در سقف خانه خود در چند سال آینده را داشته باشد یا اگر از پنل‌های خورشیدی استفاده می‌کند، کاشی خورشیدی یک گزینه قابل‌اطمینان است.

کاشی‌ها شبیه توفال‌های خورشیدی معمولی هستند. توفال خورشیدی که توفال فتوولتائیک نیز نامیده می‌شود،

شرکت تسلا در نهایت و با تاخیر شروع به تولید انبوه کاشی‌های خورشیدی ویژه سقف خانه کرد. به‌نظر می‌رسد تسلا تولید کاشی‌های خورشیدی را در کارخانه «بوفالو» واقع در نیویورک آغاز کرده است. این شرکت همچنین شروع به ارزیابی خانه‌های افرادی می‌کند که در سال گذشته میلادی مبلغی برای کاشی‌ها پرداخت کردند. پیش‌سفارش کاشی‌های خورشیدی در ماه گذشته (اردیبهشت ۱۳۹۶) آغاز شد.

متقاضیان این کاشی‌ها ۱۰۰۰ دلار پرداخت کردند. نصب این کاشی‌ها در امریکا قرار بود از تابستان ۲۰۱۷ (تابستان ۱۳۹۶) شروع شود اما تعجیبی نیست که این روند به تعویق افتاد. با این حال در حال حاضر به نظر می‌رسد بیشتر موانع

یادداشت

تقویت توانایی صنایع کوچک با پیمانکاری فرعی



سیدمرتضی نیرومنداسکویی مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی آذربایجان شرقی

مدل توسعه نظام پیمانکاری فرعی یکی از روش‌های عمده توسعه صنایع کوچک و متوسط است که ایده اولیه آن در سازمان توسعه صنعتی ملل متحد شکل گرفت. هدف از برنامه SPX تقویت توانایی صنایع کوچک و متوسط برای افزایش تولید و اشتغالزایی آنها، بروزرسانی فرآیندهای فنی و محصولات آنها و بهبود قابلیت بین‌المللی و جذب سرمایه‌گذاری و سفارش‌های

خارجی است. پیمانکاری فرعی، تولید قطعات مختلف تشکیل‌دهنده محصول نهایی از طریق برون‌سپاری قطعات به سایر نگاهه‌های تولیدی با همکاری واحدهای تولیدی مکمل است.

این مفهوم دربرگیرنده یک توافق بین دو گروه یعنی یک پیمانکار اصلی و پیمانکاران فرعی است. پیمانکار اصلی بنا بر ضرورت واگذارکننده تولید قطعات، اجزای قابل مونتاژ یا بخشی از خدمات مورد نیاز تولید محصول نهایی به یک یا چند نگاه تولیدی اقدام می‌کند. به معنای دیگر، وجود پیمانکاری فرعی موجب تقویت توانایی صنایع کوچک و متوسط در افزایش تولید و اشتغالزایی می‌شود.

برنامه اجرایی پیمانکاری فرعی (SPX) جزو برنامه‌های اقتصاد مقاومتی سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران است که درحال‌حاضر استان آذربایجان شرقی به همراه ۷ استان دیگر به عنوان استان‌های پیشرو مطالعه شناختی آن را به پایان رسانده و باید اولویت‌های استانی شناسایی شود.

ضمن آنکه ۳ بخش تجهیزات پتروشیمی و پالایشگاهی، فلزی و سازه‌های کارخانه‌ای به عنوان اولویت‌های استانی آذربایجان شرقی در پروژه SPX معرفی شده‌اند.

خبر

رفع مشکلات استانی با استفاده از ظرفیت فکری بخش خصوصی

استاندار مازندران با اشاره به اینکه از ظرفیت فکری و اجرایی نهادها و تشکلهای بخش خصوصی در راستای برون‌رفت از مشکلات استان می‌توان بهترین بهره را برد، عنوان کرد: اقتصاد مقاومتی، اقتصاد مردم پایه است و بر نقش‌پذیری مردم و بخش خصوصی در توسعه اقتصاد تاکید دارد.

به گزارش «گسترش صنعت» به نقل از روابط عمومی شرکت شهرک‌های صنعتی استان مازندران، محمد اسلامی در نشست فعالان بخش تولید و صنعت استان مازندران با اشاره به اینکه از ظرفیت فکری و اجرایی نهادها و تشکلهای بخش خصوصی در راستای برون‌رفت از مشکلات استان می‌توان بهترین بهره را برد، عنوان کرد: کشور در دوره گذار از اقتصاد دولتی و تصدی‌گری دولتی به اقتصاد مردم پایه است و ضرورت دارد نحوه مشارکت مردم و بخش خصوصی در روند توسعه به شکل عملی تبیین شود.

استاندار مازندران با اشاره به اینکه اقتصاد مقاومتی، اقتصاد مردم پایه است و بر نقش‌پذیری مردم و بخش خصوصی در توسعه اقتصاد تاکید دارد، خاطر نشان کرد: باید ارزش‌های ایجاد شده را به سهام تبدیل کنیم، هزینه‌های مالی صنعت را کم کنیم و به نقطه‌های برسیم که پول و سرمایه با هم رشد کنند. اسلامی گفت: صنعت ما باید با تغییر در ساختار مالی و مدیریتی و تبدیل سهمی خاص به عام و بهره‌گیری از درزده سرمایه مردم و کاهش نرخ تمام‌شده و افزایش قدرت رقابت، توانمند شود.

مقام عالی دولت در استان با تاکید بر اینکه ارزش و نرخ مدیریت را باید بالا برد، افزود: به مدل‌های درست مدیریت، توسعه پایدار ایجاد می‌شود و با گسترش روابط بین‌الملل و توسعه بازار، سطح و جایگاه مازندران ارتقا می‌یابد.

استاندار مازندران یادآور شد: توسعه فناوری باید بهنگام، انجام و بازار باید به موقع، فتح و تثبیت شود.

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان مازندران نیز در این جلسه گفت: واحدهای تولیدی و صنعتی رکن اساسی در تحقق اقتصاد مقاومتی هستند.

موسوی بیان کرد: بخشی از واحدهای تولیدی با ظرفیت بالای ۶۰ درصد پیشرفت فیزیکی در شهرک‌ها و نواحی صنعتی وجود دارند که با استفاده از تسهیلات نوسازی و بازسازی، تسهیلات طرح رونق تولید و اهمیت دادن به بخش تولید، به واحدهای در حال کار و تولید تبدیل خواهند شد.

وی تصریح کرد: راه‌اندازی ستاد اقتصاد مقاومتی، پرداخت تسهیلات طرح رونق تولید و سندهای دیگر از سوی دولت، در راستای تقویت و راه‌اندازی بخش تولید در کشور است.



غلامرضا سلیمانی



محمدجواد بگی



عکس: مهدی کاوه‌ای

تحقق بازاریابی صنایع کوچک در صنایع بزرگ به همت شهرک‌های صنعتی اصفهان

«پیمانکاری فرعی» حلقه‌ای که پیدا شد

بگی تصریح کرد: با واگذاری مدیریت مرکز معاملات پیمانکاری فرعی به اتاق بازرگانی اصفهان به عنوان نماینده اتاق ایران و پارلمان بخش خصوصی اصفهان، این اتاق با انعقاد قراردادی با یونیدو گام‌های مهمی برای توسعه این مرکز برداشت که قابل قدر دانی است. مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان اصفهان گفت: این شرکت آمادگی کامل دارد تا در همه بخش‌های مرتبط با صنعت و بخش تولید، حمایت‌های لازم را بر این بخش‌ها اعمال کرده و مدیریت آن را به نمایندگان توانمند بخش خصوصی مانند اتاق بازرگانی و خانه صنعت، معدن و تجارت واگذار کند.

سخن آخر

به گزارش «گسترش صنعت» پیمانکاری فرعی صنعتی، یکی از راه‌های مدرن و موثر سازمانی برای تولید محصولات صنعتی از طریق همکاری واحدهای تولیدی مکمل است. این به منزله یکی از روش‌های تامین سفارش‌های تولیدی واحدهای صنعتی بزرگ از بیرون، در سال‌های گذشته به عنوان یکی از سیاست‌های موفق سازماندهی و توسعه صنایع کوچک و متوسط، مورد توجه مدیران و سیاست‌گذاران اقتصادی و صنعتی کشورهای با اقتصاد صنعتی بوده است.

در این حالت یک پیمانکار اصلی و چند عرضه‌کننده پیمانکاری فرعی وجود دارند. به عبارت دیگر، در نظام پیمانکاری فرعی، توافق بین دو گروه، یعنی پیمانکار اصلی و پیمانکاری فرعی است. پیمانکار اصلی (Manufacturer) به واگذاری تولید قطعه‌ها و اجزای قابل مونتاژ فرعی یا بخشی از خدمات مورد نیاز محصول نهایی به یک یا چند نگاهه تولیدی اقدام می‌کند. پیمانکاری فرعی (Subcontractor) براساس مشخصات فنی تعیین شده از سوی پیمانکار اصلی کار را انجام می‌دهد. مدل پیشنهادی پیمانکاری فرعی از سوی یونیدو، به طور معمول مثلثی شکل است که در یک رأس آن سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران (به عنوان نماینده و متولی صنایع کوچک) و در دو رأس دیگر آن صنایع کوچک و بزرگ قرار دارند.

وجود سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی به عنوان ناظر قرار دارد پیمانکاری فرعی و حامی صنایع کوچک برای دادن انواع تضمین به طرف‌های قرارداد برای حسن اجرای مفاد قرارداد و حمایت‌های مالی، فنی و مشورتی از آنها ضروری به نظر می‌رسد.

معاون صنایع کوچک سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران استفاده از اعتبار یونیدو و سایر سازمان‌های بین‌المللی به منظور جذب پروژه‌های پیمانکاری را راهبرد مفیدی ارزیابی کرد و افزود: کشورهای همسایه و کشورهای آسیای میانه از ظرفیت مناسبی برای حضور شرکت‌های پیمانکاری ایرانی برخوردارند.

سلیمانی استفاده از ظرفیت سازمان‌های بین‌المللی در سطح نیاز کشور را ضروری دانست و افزود: مرکز معاملات پیمانکاری فرعی با تعامل با یونیدو و سایر سازمان‌ها و نهادهای خارجی و بین‌المللی باید بستر حضور موفق پیمانکاران ایرانی را در این کشور فراهم کند.

ارتقای فناوری در صنعت پیمانکاری

معاون صنایع کوچک سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران تصریح کرد: متأسفانه امروز صنعت ساخت‌وساز و پیمانکاری کشور برای نسل چهارم صنعت آماده نیست و نیازمند ارتقای فناوری در صنعت پیمانکاری کشور به منظور افزایش کیفیت خدمات و ایجاد رقابت‌پذیری هستیم.

سلیمانی استفاده از چابگرهای سه‌بعدی را سبب ایجاد تحولی اساسی در صنعت پیمانکاری جهان ارزیابی کرد و افزود: امروز باید با استفاده از اعتبار، توان فنی و اجرایی همه سازمان‌ها و نهادهای معتبر بین‌المللی به‌ویژه یونیدو بستر مناسبی برای ارتقای سطح فناوری صنعت پیمانکاری کشور ایجاد کنیم.

حمایت از توانمندی بخش خصوصی

با این حال، محمدجواد بگی، مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان اصفهان معتقد است که خدمات‌دهی حمایتی به بخش خصوصی با همکاری فعالان اقتصادی ممکن می‌شود.

بگی در گفت‌وگو با «گسترش صنعت» اظهار کرد: طرح آزمایشی ایجاد مرکز معاملات پیمانکاری فرعی از ۴ سال گذشته در شرکت شهرک‌های صنعتی استان اصفهان کلید خورد و پس از آن مقرر شد تا اجرای آن به بخش خصوصی واگذار شود.

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان اصفهان تاکید کرد: رویکرد اصلی این شرکت خدمات‌دهی حمایتی به صنایع کوچک و متوسط و بخش‌های تولیدی کشور است. بنابراین در مرکز معاملات پیمانکاری فرعی نیز مانند سایر بخش‌ها مثل خوشه‌های کسب‌وکار، با خدمات‌دهی اولیه و ایجاد ساختارهای مناسب از سوی این شرکت، مدیریت ادامه فعالیت به بخش خصوصی واگذار شد.

شرکت‌های داخلی هستیم. سلیمانی با اشاره به تشکیل جلسه بررسی روند اجرای برنامه‌های مرتبط با نظام مبادلات پیمانکاری فرعی (SPX) در اصفهان تصریح کرد: اجرای آزمایشی ایجاد مرکز مبادلات پیمانکاری فرعی در شرکت شهرک‌های صنعتی و اتاق بازرگانی اصفهان نتایج مثبت به همراه داشت. وی گفت: در نشست بررسی روند اجرای برنامه‌های مرتبط با نظام مبادلات پیمانکاری فرعی (SPX) مقرر شد شرکت شهرک‌های صنعتی استان و اتاق بازرگانی تعامل بیشتری در اجرای مرکز مبادلات پیمانکاری فرعی این استان داشته باشد و دبیرخانه اجرایی آن در اتاق اصفهان مستقر شود.

معاون صنایع کوچک سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران ادامه داد: از سال ۸۸ با بررسی مدل‌های توسعه صنایع کوچک در کشورهای مختلف، به چند مدل موفق مانند خوشه‌های کسب‌وکار، مرکز مبادلات پیمانکاری فرعی (SPX) و... دست یافتیم که مرکز SPX همزمان به صورت آزمایشی در شرکت شهرک‌های صنعتی استان‌های اصفهان و مرکزی آغاز به کار کرد که در اصفهان این مرکز با استفاده از توان و تجربه بالای مدیریتی در بخش صنعت و شهرک‌های صنعتی این استان و در استان مرکزی با همکاری سازمان یونیدو اجرایی شد. سلیمانی اضافه کرد: فقط تجربه شرکت شهرک‌های صنعتی استان اصفهان موفق و نتیجه‌بخش بود و بعد از آن با ورود اتاق بازرگانی اصفهان به این حوزه، شاهد تجربه موفقی در سطح کشور بودیم و این آزمایش موفق سبب شد تا سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران به این نتیجه دست یابد که باید مرکز معاملات پیمانکاری فرعی به صورت ملی در کشور اجرا شود.

معاون صنایع کوچک سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران با بیان اینکه اعتقاد ما به توانمندی و توانمندسازی بخش خصوصی است، رسالت اصلی سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران را حمایت از بخش خصوصی عنوان کرد و گفت: این سازمان مانند بسیاری از سازمان‌های مشابه در سایر کشورها، دولتی است که از بودجه و توان دولت برای کمک به بخش خصوصی استفاده می‌کند.

سلیمانی تاکید کرد: اکنون به این نتیجه رسیدیم که با تعامل ویژه اتاق بازرگانی و سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران، مرکز معاملات پیمانکاری فرعی در همه اتاق‌های بازرگانی کشور تشکیل شود.

زینب عبیدی
s.industrial@sanatnewspaper.com

بررسی مدل‌های توسعه صنایع کوچک در کشورهای مختلف از سال ۸۸ آغاز شده و تاکنون چند مدل موفق مانند خوشه‌های کسب‌وکار، مرکز مبادلات پیمانکاری فرعی (SPX) و... به دست آمده یا به مرحله اجرا رسیده است. در این میان مرکز مبادلات پیمانکاری فرعی همزمان به صورت آزمایشی در شرکت شهرک‌های صنعتی استان‌های اصفهان و مرکزی آغاز به کار کرده است. این مرکز در استان اصفهان نتایج رضایت‌بخشی داشته است. مسئولان معتقدند این نتایج مثبت بعد از ورود اتاق بازرگانی اصفهان به این حوزه به دست آمده است.

بنابراین سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران در نظر دارد تا مرکز معاملات پیمانکاری فرعی را به صورت ملی با همکاری تمام اتاق‌های بازرگانی در کشور اجرا کند. پیمانکاری فرعی و مبادله‌های مشارکتی، یکی از راه‌های پیوند بین صنایع کوچک و بزرگ و عملی برای تداوم تولید در واحدهای صنعتی و رونق بخشیدن به کل اقتصاد است. برای گسترش پیمانکاری فرعی، ایجاد ارتباط و اعتمادسازی بین واحدهای کوچک و بزرگ صنعتی اهمیت بسیاری دارد. همچنین از امکانات آزمایشگاهی و شبکه کنترل موجودی در صنایع طرف قرارداد، بهره‌مندی از تجربه‌های فنی- تخصصی کارشناسان طرف قرارداد و در نتیجه ارتقای توان علمی- تخصصی و بهره‌وری واحدهای صنعتی کوچک، استفاده از توان بالقوه تولیدی و رفع مشکل کمبود تقاضا در واحدهای تولیدی مورد نظر از مهم‌ترین مزایای پیمانکاری فرعی صنعتی است. همچنین از لحاظ تولید انبوه، نرخ تمام‌شده کالا در حداقل قرار می‌گیرد.

بازاریابی بین‌المللی

غلامرضا سلیمانی، معاون صنایع کوچک سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران در گفت‌وگو با «گسترش صنعت» از ایجاد مرکز ملی SPX با همکاری اتاق بازرگانی ایران خبر داد و اظهار کرد: برای SPX نیازمند بازاریابی بین‌المللی هستیم چراکه ظرفیت ساخت‌وساز کشور، چه در بخش نفت و چه در بخش ساخت‌وساز پروژه‌های عمرانی کاهش یافته است و به منظور تقویت شرکت‌های پیمانکاری کشور نیازمند حضور در کشورهای دیگر و صادرات این‌گونه خدمات با استفاده از توان و تجربه بالای

حمایت صندوق کارآفرینی امید از صنعت چاپ



فرصت منطقه‌ای برای رونق صنعت چاپ محمد بیطرفان، رییس انجمن علمی فناوری چاپ ایران نیز در این دیدار با اشاره به اینکه صنعت چاپ ایران ظرفیت خوبی دارد، بر تعامل و همکاری بیشتر با صندوق کارآفرینی امید برای حمایت از کسب‌کارهای جدید در حوزه چاپ تاکید کرد. وی با اشاره به اینکه

و آمادگی دارد برای توسعه اکوسیستم کارآفرینی در صنعت چاپ از واحدهای فعلی و جدید، توسعه استراتژیک‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان و فن‌آور در این حوزه حمایت کند. اصحابی با اشاره به اینکه تسهیلات این صندوق در چارچوب سیاست‌های اقتصاد مقاومتی تأکیدات رهبر معظم انقلاب و برنامه‌های دولت دوازدهم در اختیار جامعه هدف قرار می‌گیرد و موجب توسعه کسب‌وکارهای خرد و اشتغالزایی می‌شود، یادآور شد: صنعت چاپ ظرفیت‌های خوبی در کشور دارد و ضروری است اتحادیه‌ها و تشکلهای صنفی با تشکلهای علمی و دانشگاهی تعامل و همکاری بیشتری داشته باشند و با استفاده از ظرفیت‌های کارشناسی و تخصصی آنها برای توسعه کسب‌وکارها تلاش کنند.

در نشست مشترک معاون صندوق کارآفرینی امید و رییس انجمن علمی فناوری چاپ ایران راهکارهای حمایت از اکوسیستم کارآفرینی در بخش صنعت چاپ بررسی شد و دو طرف برای توسعه کسب‌وکارهای جدید در بخش صنعت چاپ با عاملیت انجمن علمی فناوری چاپ و حمایت صندوق کارآفرینی امید اعلام آمادگی کردند. به گزارش «گسترش صنعت» علی اصحابی، معاون توانمندسازی و کارآفرینی صندوق کارآفرینی امید در دیدار با محمد بیطرفان، رییس انجمن علمی فناوری چاپ ایران تاکید کرد: صندوق کارآفرینی امید از کسب‌وکارهای نو و کوچک در سراسر کشور حمایت می‌کند. وی اظهار کرد: صندوق کارآفرینی امید سالانه بیش از ۷۵ هزار وام برای توسعه کسب‌وکار اعطا می‌کند

منشور اخلاق حرفه‌ای روزنامه‌نگاری در روزنامه‌ها
www.smtnews.ir/about.html
صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «گسترش»
مدیر مسئول: ناصر بزرگمهر
تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر: ۸۸۷۲۲۳۲۰ - پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰ - پیامگیر صوتی: ۸۸۱۰۵۲۰۴
سازمان آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۲۳۲۲ - نمابر آگهی‌ها: ۸۸۱۰۹۷۳۳
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۳۲۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۲۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۳۱۱
نشانی: تهران، خیابان قائم مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶
کد پستی ۱۵۸۶۷۳۲۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir
آگهی: ads@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: شرکت چاپ رواق روشن‌مهر
www.sanatnewspaper.com
http://telegram.me/sanatnewspaper
عضو انجمن مدیران روزنامه‌های غیردولتی
عضو انجمن مدیران رسانه
عضو تعاونی مطبوعات

بین‌الملل

رکورد جدید صادرات آلمان

اداره آمار آلمان اعلام کرد: در نوامبر ۲۰۱۷ شرکت‌های آلمانی حدود ۱۱۶/۵ میلیارد یورو صادرات داشته‌اند و این رقم نشان می‌دهد که صادرات آلمان در قیاس با نوامبر گذشته، ۲/۸ درصد رشد داشته است.

به گزارش مهر، دویچه‌وله نوشت: اداره آمار آلمان اعلام کرد: در پایان سال گذشته میلادی، شرکت‌های آلمانی حدود ۱۱۶/۵ میلیارد یورو صادرات داشته‌اند که این رقم نشان می‌دهد صادرات آلمان در قیاس با نوامبر گذشته، ۸/۲ درصد رشد داشته است؛ ضمن اینکه در ۱۱ ماه نخست سال گذشته میلادی، صادرات ۶/۵ درصد رشد داشته و به ۱۱۷۸ میلیارد یورو رسیده است. افزایش صادرات آلمان به‌ویژه در حوزه کشورهای اروپایی، بیشتر از نقاط دیگر بوده و در مقایسه با سال پیش این میزان ۹/۱ درصد شده اما صادرات به کشورهای اتحادیه اروپا ۸/۴ درصد و به سایر کشورهای جهان نیز ۸/۴ درصد رشد داشته است.

تولیدکنندگان کالاهای سرمایه‌ای از قبیل ماشین‌آلات، تجهیزات و وسایل نقلیه از این میزان صادرات، بیشترین بهره را برده و میزان تولید خود را به بالاتر از حد متوسط تولید رسانده‌اند. آلمان یکی از مهم‌ترین کشورهای اروپایی است که سهم عمده‌ای در صادرات اروپا دارد و در سال‌های گذشته توانسته بود نقش مهمی در اقتصاد اروپا و جهان بازی کند که این موضوع تحت تاثیر روند مثبت اقتصاد اروپا و خروج انگلیس از این اتحادیه بود.

کارتون روز



طرح: حسین علیزاده

مطبوعات: تا ۵ سال دیگر تاکسی‌های هوایی عرضه می‌شوند

گزارش «گسترش صنعت» از سهم بخش مسکن در برنامه‌های اشتغالی سال ۹۷

اشتغال با بافت‌های فرسوده

شود که ابتدا بازگشت به روستا و مهاجرت معکوس در دستور کار قرار بگیرد و پس از آن تسهیلات ارزان با هدف تقویت قدرت خرید مردم ارائه شود تا به این ترتیب به تامین مسکن به روش اجاره نیاز نباشد.

وضعیت تقاضای مسکن

تثبیت قیمت‌ها در بازار مسکن روندی زمان‌بر است. از چند سال پیش تاکنون مسکن در رکود به سر می‌برد اما در ۶ ماه نخست امسال مرحله پیش‌رونق بازار را تجربه کرده‌ایم تا به مرحله نخست خروج از رکود برسیم.

هرچند بسیاری از کارشناسان معتقدند در ۶ ماه نخست سال بیشتر در معاملات اجاره رونق ایجاد شده و تقاضا و نوع ساخت‌وساز تفاوت چندانی از سال گذشته به وجود نیامده است. رکود در بازار مسکن به این معناست که از بازده اقتصادی و فعالیت در این بخش کاسته شده و تقاضایی برای افزایش تولید وجود ندارد.

عضو هیات‌مدیره انجمن انبوه‌سازان در گفت‌وگو با «گسترش صنعت» رکود موجود در ساخت‌وساز را ناشی از چندین مولفه دانست و توضیح داد: «این مسئله تابع تقاضا و نوع ساخت‌وساز است بسیاری از سازندگان فقط به ساخت نوع خاصی از مسکن مشغول هستند که لوکس و با متراف بالا است و این پیمانکاران هیچ‌گاه وارد پروژه‌های کوچک نمی‌شوند، به طور قطع نمی‌توان انتظار داشت رکود بخش مسکن باعث تغییر در روش کاری آنها شود. از طرف دیگر، این نوع مسکن تقاضای خاص خودش را دارد و هیچ‌گاه با تغییر بازار تقاضا تغییر نمی‌کند. به عبارت دیگر، خریداران مسکن لوکس با تورم به سمت خرید مسکن ارزان‌تر نمی‌روند.»

ایرج رهبر با بیان اینکه در حال حاضر قدرت خرید مردم کاهش یافته است، افزود: برای رونق در ساخت‌وساز باید اقساط کم‌درآمد جامعه که سهم عمده‌ای در تقاضای مسکن دارند مورد حمایت قرار بگیرند؛ با توجه به اینکه نرخ زمین به‌ویژه در کلانشهرها سهم عمده‌ای از نرخ تمام‌شده مسکن دارد.



گسترش صنعت

مناسبی برای صاحب‌خانه شدن اقشار متوسط و ضعیف جامعه است، افزود: به همین دلیل دولت باید در برنامه حمایتی حوزه مسکن به این مقوله توجه کند. در این روش افراد با بازپرداخت‌های کم و بلندمدت صاحب‌خانه می‌شوند و دیگر مشکلی با شبکه بانکی از نظر کوتاه بودن زمان اقساط مسکن یا سود بالای آن نخواهند داشت.

البته پیش از این، حمید بنایی، عضو دیگر کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با خانه ملت با انتقاد از طرح‌های حمایتی دولت در بخش مسکن گفته بود: «مهاجرت گسترده به شهرها و همچنین ناکارآمدی تسهیلات مسکن برای خرید خانه به افزایش ۱/۶ میلیونی مستأجران در ۵ سال گذشته منجر شده است زیرا متاسفانه تسهیلات‌دهی در حوزه مسکن کافی نیست. اگر کافی بود، قدرت خرید مردم افزایش می‌یافت و بازار اجاره رونق نمی‌گرفت.

از این رو، باید شرایط به گونه‌ای سیاست‌گذاری

گرفته شده که شامل ۴ بخش ۴۰ میلیون تومان تسهیلات ساخت مسکن ملکی و خرید، ۵۰ میلیون تومان برای ساخت مسکن اجتماعی و کمک ماهانه ۳۰۰ هزار تومان و وام قرض‌الحسنه و ۷ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان ودیعه مسکن برای مسکن استیجاری است.

پیشهاد مسکن‌های ۹۹ ساله

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه روش‌های حمایتی دولت بر بخش مسکن با ارائه تسهیلات است به «گسترش صنعت» گفت: از آنجا که در فرآیند تسهیلات‌دهی هیچ بانکی حاضر به پذیرش ضرر نخواهد بود، شرایط را باید به گونه‌ای طراحی کرد که از پرداخت وام نیز بهره‌مند شود. بنابراین باید با تغییر نسبی اعداد و ارقام و همچنین زمان بازپرداخت تسهیلات شرایط خانه‌دار کردن اقشار مختلف جامعه را تسهیل کرد؛ هرچند برای خانه‌دار شدن قشر ضعیف جامعه باید شرایط ویژه‌تری فراهم شود.

بهداری با تاکید بر اینکه مسکن‌های ۹۹ ساله طرح

اشتغالزایی در این بخش فصلی و موقتی است و فقط با تداوم رونق می‌توان روی اثر اشتغالی بخش مسکن تاکید داشت.

در لایحه بودجه سال آینده احیای بافت‌های فرسوده در ۵ بخش انجام می‌شود: کمک به مردم برای بازسازی ۱۰۰ هزار واحد مسکونی در بافت‌های فرسوده، بازسازی ۴۰۰ هزار واحد مسکونی تا سال ۱۴۰۰، ایجاد ۲۴۰ هزار شغل، کمک به رونق مسکن و ارتقای سرانه فضای عمومی در مناطق هدف تا ۳۵ درصد.

محمدباقر نوبخت، سخنگوی دولت هفته گذشته در نشست که با خبرنگاران در سازمان برنامه و بودجه کشور داشت، اعلام کرده بود که «در برنامه ایجاد یک میلیون و ۲۳ هزار شغل در سال آینده بخشی به حوزه مسکن اختصاص دارد که از طریق بازسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده بخشی از این اشتغالزایی محقق می‌شود.» این برنامه قرار است این‌گونه اجرا شود که احیای بافت‌های فرسوده در ۱۰۰ هزار واحد مسکونی به ایجاد ۲۴۰ هزار شغل منتهی شود.

همچنین پیش‌بینی شده تا ۶۰ هزار شغل دیگر از راه کمک به تامین مسکن روستایی و اجتماعی ایجاد شود که ۵۰ هزار واحد مسکونی شهری و ۵۰ هزار واحد مسکونی روستایی را دربرمی‌گیرد. از این رو، دولت در بودجه سال بعد حدود ۳۲۷ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در نظر گرفته که از این رقم تا بیش از ۷ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان برای تامین و بازسازی مسکن هزینه خواهد شد. از این مبلغ حدود ۳ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان از محل تسهیلات بانکی و منابع صندوق توسعه ملی و همچنین ۴ هزار و ۲۳۸ میلیارد تومان از محل وجوه اداره‌شده، یارانه سود تسهیلات و کمک‌های بلاعوض تامین می‌شود.

برای حمایت از مسکن در بخش روستایی قرار است تسهیلاتی با نرخ حدود ۵ درصد و با متوسط ۱۹ میلیون تومان پرداخت شود. برای مسکن در بخش اجتماعی و حمایتی نیز نرخ سود تسهیلات ۵ درصدی در نظر

حامد شایگان

industry@sanatnewspaper.com

اشتغالزایی یک میلیون و ۳۳ هزار نفری در شرایطی جزو برنامه‌های دولت برای سال ۹۷ قرار گرفته است که ظرفیت‌های تولیدی کشور برای دستیابی به این هدف کافی نیست به همین دلیل برنامه‌ریزی برای فعال‌سازی سایر بخش‌ها به‌ویژه مسکن در دستور کار دولت قرار گرفته است. مسکن در ایران همواره به عنوان یکی از محرک‌های رونق اقتصادی بوده است. از این رو، نباید نتیجه رونق در بخش مسکن را فقط به اشتغالزایی محدود کرد و می‌تواند بر گردش سرمایه صنایع و تجهیزات ساختمانی موثر باشد اما فارغ از پیامدهای اقتصادی این برنامه که می‌تواند رشد اقتصادی نیز برای کشور به همراه داشته باشد نگاه توسعه‌ای حاکمیت نیز باید مبنای برنامه‌های کلان کشور باشد. به گفته برخی کارشناسان مسکن، ایران در سال ۹۱ تورم ۴۵۰ درصدی را تحمل کرده است، در شرایطی که اقتصاد ایران در بازارهای بین‌المللی با محدودیت شدید روبه‌رو بود و بسیاری از صنایع مرتبط با صنعت ساختمان نیز با رکود مواجه شدند این مسئله باعث شد در سال‌های بعد از آن بخش مسکن نتواند براساس سازوکار عرضه‌وتقاضا به چرخه اقتصاد بازگردد به همین دلیل دولت هر سال سیاست‌های حمایتی را برای ایجاد رونق در بخش مسکن در نظر می‌گیرد اما در ۲ سال گذشته به دلیل نرخ سود بالای تسهیلات ویژه مسکن این برنامه‌ها نتوانست موفقیتی حاصل کند. با این حال، امسال دولت با ارائه تسهیلاتی متناسب با دهک‌ها و اهداف طرح‌های بخش مسکن نرخ سود تسهیلات و میزان حمایت را متغیر در نظر گرفته است.

از این رو، به نظر می‌رسد شرایط برای رونق بخش مسکن در سال ۹۷ فراهم شود اما نمی‌توان این سیاست را گامی در جهت اشتغال پایدار دانست زیرا ماهیت

دریچه

نجات پول ملی از سقوط

شد. وقتی که سطح عمومی قیمت‌ها پایین بیاید قدرت خرید بالا می‌رود و پول ملی تقویت می‌شود. متأسفانه ما در سال‌های گذشته شاهد چنین وضعی نبوده‌ایم؛ سیاست‌های پولی ما از دولت مستقل نبوده بلکه همیشه دنباله‌رو سیاست‌های مالی دولت بوده است.



محمود چامشاز کارشناس اقتصاد

جهت تثبیت قدرت خرید پول نتیجه نداده است. اگر هم هدف‌شان این بوده به دلیل اجرای نامتعادل و متناقض همیشه در عمل اهداف به ضد خودشان تبدیل شده‌اند. به اعتقاد من، همان‌طور که کینز می‌گوید، تضعیف پول ملی یکی از ساده‌ترین راه‌های تخریب بنیان‌های اقتصادی است. اما متأسفانه ما همیشه در همین جهت حرکت و بسول ملی‌مان را تضعیف کرده‌ایم.

کسانی که می‌گویند ما باید دلار را تقویت کرده، پول خودمان را تضعیف کنیم تا صادرات رشد کند باید بدانند که این مسئله با ظرفیت‌های اقتصادی ما سازگار نیست به دلیل اینکه ظرفیت‌های اقتصادی ما و بهره‌وری عوامل تولید در حدی نیست که بتواند جوابگوی اقتصاد ما باشد و به افزایش تولید بینجامد.

منبع: خبر آنلاین

دیگر، دارایی‌های خارجی بانک مرکزی بالا می‌رود، پایه پولی نیز افزایش می‌یابد و در نهایت رشد نقدینگی باعث فزونی سطح عمومی قیمت‌ها می‌شود که به تورم می‌انجامد. تورم عامل اصلی کاهش قدرت خرید است؛ یعنی دولت مالیات پنهانی را از مردم به عنوان کاهش قدرت خریدشان می‌گیرد. اینجاست که ضرورت حفظ قدرت خرید پول ملی نمایان می‌شود زیرا در صورت کاهش قدرت خرید پول ملی، ریال در مقابل ارزهای دیگر تضعیف می‌شود. درباره اینکه دولت چطور باید عمل کند تا بتواند قدرت خرید پول ملی را ثابت نگه دارد باید نکاتی را عرض کنم؛ نخست اینکه لازم است دولت در بودجه، تعادل ایجاد کند. ارتباط بودجه را با نفت به حداقل برساند، رشد اقتصادی را افزایش دهد و بهره‌وری را بالا ببرد. وقتی از رشد اقتصادی صحبت می‌کنیم منظور این است که تمامی ارزش کالاها و خدماتی که امسال تولید شده نسبت به سال گذشته افزایش یافته باشد. نتیجه این مسئله ایجاد اشتغال و افزایش تولید ملی و عرضه محصول است. زمانی که عرضه کل زیاد باشد، پاسخگوی تقاضای کل خواهد بود و قیمت‌ها از این طریق پایین کشیده خواهد

منشأ برابری نرخ ارز به دلیل اینکه تاثیر مستقیم بر واردات، صادرات و تراز تجاری و تولید بر کل اقتصاد می‌گذارد از اهمیت بسیار بالایی برخوردار بوده و هست. واقعیت این است که هیچ‌گاه ما در این چند دهه گذشته نرخ واقعی ارز را تعیین نکرده‌ایم. اصلاً نمی‌دانیم که نرخ واقعی آن چقدر است.

از آنجا که دارای یک نظام اقتصادی نیستیم و فقط مجموعه‌ای از شیوه‌نامه‌ها و مقررات به صورت دستوری از بالا به عوامل اجرایی دولت دیکته می‌شود و با توجه به اینکه بیش از ۸۰ درصد اقتصاد در اختیار دولت قرار دارد، در مجموعه اقتصادی ما متغیرهای اقتصادی نتیجه فعل و انفعالات درون سیستمی نیست و ساختگی و غیرواقعی است.

یکی از دلایلی که ما با کسری بودجه، افزایش پایه پولی و رشد نقدینگی روبه‌رو هستیم همین مسئله است. در واقع وقتی بند ناف دولت به درآمدهای نفتی بسته شده است و بخش زیادی از درآمدهای تامین بودجه از درآمدهای نفتی است، وقتی که دولت دلار را برای واردات، مسافران یا تحصیلات عرضه می‌کند، کسش مشخصی ایجاد می‌کند. برای مثال، اگر ارز در بودجه به نرخ ۱۰۵۰ تومان تعیین شود طبیعی است که تاجران تا حدی کسش دارند که این نرخ را جذب کنند. از آن حد بیشتر دیگر کسش نخواهند داشت. از طرف

اینفوگرافی

