

## ضعف بنگاه‌ها ناشی از مالکانی که مدیر نیستند

گسترش تخصص‌گرایی و نظارت بر کیفیت از لازمه‌های توسعه صنعتی هر کشور است. توجه به تخصص و رعایت ضوابط و اصول علمی و همچنین توجه به بهره‌وری و اشتغال تخصصی در هر طرحی از مهم‌ترین ضرورت‌ها به شمار می‌رود. براساس همین نگاه نیز نظام مهندسی کشاورزی، معدن و ساختمان تشکیل شده است. کارشناسان معتقدند با توجه به تنوع و گستردگی موضوع‌ها در بخش صنعت ضرورت ایجاد ساختاری که به هر حوزه با نگاه تخصصی بپردازد و بر کیفیت فعالیت واحدهای صنعتی نظارت کند، بیش از سایر بخش‌های اقتصادی است تا با صدور پروانه برای واحدهای صنعتی و بررسی توجیه اقتصادی طرح‌ها بهره‌وری واحدها افزایش یافته و با تحویل پروانه به مدیران هر بخش مدیریت نوین تخصص‌گرایی در هر واحد فزونی یابد.



خبر روز

## تجارت بین‌المللی امریکا در سایه «تولید سرزمینی»

دولت امریکا در یک سال گذشته با اعمال مشوق‌های مالیاتی برای تولیدکنندگان داخل کشور در صدد تقویت اقتصاد داخلی برآمده است؛ البته این موضوع با اجرای سیاست‌های محدودکننده برای محصولات خارجی دنبال شده است و بسیاری از دولت‌هایی که تجارت زیادی با امریکا دارند واکنش نشان داده‌اند و معتقدند دونالد ترامپ بدون در نظر گرفتن قوانین بین‌المللی فقط به منافع ملی کشورش می‌اندیشد.

به گزارش «گسترش صنعت» دونالد ترامپ نه تنها در همان ابتدای ریاست‌جمهوری خود بر تقویت اقتصاد داخلی و اعمال سیاست‌های جدید در بخش مالیات و تعرفه تأکید داشت بلکه در ادامه نیز به دنبال اجرای همین سیاست بود به طوری که در جریان اجلاس کشورهای گروه ۲۰ ترامپ به شدت از سیاست‌هایی که به حمایت از تولیدات داخلی و ایجاد اشتغال در امریکا منجر می‌شود، حمایت کرد. در طول یک سال گذشته سیاست‌های امریکا به‌ویژه در زمینه تجارت خارجی تفاوت‌های قابل توجهی از روند پیش از آن داشته است و «حمایت از تولیدات داخلی» جایگاهی ویژه در اقدامات دولت این کشور پیدا کرده است.

در امریکا ساختاری هوشمندانه برای رسیدگی به شکایت‌های تولیدکنندگان داخلی در نظر گرفته شده است. در این ساختار تولیدکنندگان داخلی می‌توانند در صورت ورود ارزان قیمت محصولات مشابه تولیدی خود به این کشور، به وزارت تجارت خارجی شکایت کنند. وزارت تجارت خارجی امریکا نیز موظف است در سریع‌ترین زمان به شکایت‌های تولیدکنندگان داخلی رسیدگی کند و به آنها ترتیب اثر دهد. گرچه این ساختار سابقه‌ای طولانی در دولت امریکا دارد اما دولت ترامپ به طور ویژه به این ساختار توجه کرد و سرعت رسیدگی به شکایت‌ها و نتیجه آنها را مطابق میل تولیدکنندگان داخلی این کشور تغییر داد. رسیدگی مجدانه و سریع به شکایت‌های تولیدکنندگان داخلی در زمینه واردات کالاهای ارزان قیمت وارداتی که مشابه داخلی دارند، یکی از مهم‌ترین برنامه‌های ترامپ در این زمینه بوده است.



عکس: گسترش صنعت

بررسی «گسترش صنعت» از خدمات‌دهی مراکز درمانی در شهرک‌ها و نواحی صنعتی نشان داد

## کمبود مراکز درمانی در مناطق صنعتی کشور



## لوازم خانگی پارس خزر برای یک عمر



لوازم خانگی پارس خزر برای یک عمر

باشگاه مشتریان پارس خزر club.parskhazar.com

سازمان فروش: ۰۲۱-۴۲۳۸۰ خدمات پس از فروش: ۰۲۱-۴۷۰۶

shop.parskhazar.com info@parskhazar.com www.parskhazar.com



## سید حداقل معیشت ملاک تعیین مزد



علی خدایی  
عضو شورای عالی کار

براساس ماده ۴۱ قانون کار، در بند اول توصیه شده که حداقل مزد با احتساب تورم افزایش یابد که یک بند غیر الزام‌آور است، اما بند دوم کاملاً الزام‌آور است و در آن تأکید شده که حداقل دستمزد باید بتواند زندگی آبرومند یک خانوار کارگری با تعداد معین را

تامین کند. به این ترتیب ملاک تعیین حداقل دستمزد برخلاف روال گذشته باید سید حداقل معیشت خانوار باشد.

معاون وزیر کار خبری را به تازگی اعلام کرده مبنی بر اینکه خط فقر ملی ۷۰۰ هزار تومان است، ما نمایندگان کارگری براساس میزان اعلامی کالری لازم برای زندگی هر فرد از سوی انستیتوی تغذیه ایران، خط گرسنگی را محاسبه می‌کنیم که این رقم در سال گذشته ۸۵۰ هزار تومان و برای سال آینده بیش از ۹۵۰ هزار تومان است و «خط فقر ملی» نیز واژه جدید و تصنیفی است و هیچ تعریفی از آن وجود ندارد. سید معیشت در سال گذشته ۲ میلیون و ۴۸۹ هزار تومان تعیین شد و قرار است براساس قیمت‌های بهمن دوباره آن را به‌روز کنیم؛ ما نمایندگان کارگران خطاب به دولت و نمایندگان کارفرمایی اعلام آمادگی کردیم که حاضریم با فرمول‌بندی دقیق، شکاف یک میلیون و ۳۰۰ هزار تومانی (دریافتی حداقلی فعلی) با نرخ سید معیشت حداقل خانوار را پر کنیم.

علاوه‌بر این، باید هر سال قدرت خرید از دست رفته کارگران را نیز احیا کنیم. باید علاوه‌بر لحاظ کردن تورم محصولات غذایی و پرمصرف کارگران، هر سال رقم قابل توجهی حداقل مزد را افزایش دهیم تا به مرور بتوانیم شکاف یادشده را رفع کنیم.

با توجه به افزایش نامتعادل نرخ دستمزد در سال‌های گذشته حتی در برخی سال‌ها شاهد تعیین نرخ دستمزد کمتر از تورم نیز بوده‌ایم.

منبع: ایلنا

## ۶ درصد از تسهیلات طرح رونق تولید پرداخت شد

از زمان آغاز طرح رونق تولید تا پایان دی امسال ۱۱۷ هزار و ۷۵۰ میلیون ریال تسهیلات به واحدهای تولیدی پرداخت شده که رقمی حدود ۵۹ درصد از تسهیلات ۲۰۰ هزار میلیون ریالی در نظر گرفته شده است. به گزارش ایسنا، سال گذشته طرح رونق تولید اقتصادی با پرداخت تسهیلاتی معادل ۱۷ هزار میلیارد تومان به ۲۴ هزار واحد تولیدی، صنعتی و کشاورزی در دستور کار قرار گرفت.

امسال نیز این طرح به عنوان مکمل طرح قبلی در جهت پرداخت تسهیلات در راستای بهبود وضعیت فعلی آنها تعریف شد. در طرحی که قرار است با عنوان رونق تولید اقتصادی در سال جاری مدنظر قرار گیرد ۲۰ هزار میلیارد تومان اعتبار برای پرداخت به ۱۰ هزار واحد صنعتی در راستای بهبود وضعیت فعلی و نیز ۱۰ هزار میلیارد تومان برای ۵ هزار واحد صنعتی کوچک، متوسط و بزرگ به منظور نوسازی و بهسازی تعریف شده است. براساس اطلاعات وزارت صنعت، معدن و تجارت، تا پایان دی امسال ۴۱ هزار و ۶۶۸ واحد تولیدی متقاضی دریافت تسهیلات در طرح رونق تولید ثبت‌نام کرده‌اند که از این تعداد ۲۰ هزار و ۵۵۱ واحد به بانک معرفی شده‌اند.

بنابراین تا پایان دی امسال ۱۶ هزار و ۱۰۱ واحد تولیدی و صنعتی موفق به دریافت حدود ۱۱۷ هزار و ۷۵۰ میلیون ریال تسهیلات بانکی از میزان ۲۰۰ هزار میلیون ریال تسهیلات مدنظر در طرح رونق تولید شده‌اند که در سال جاری در دستور کار قرار گرفته است.

## تورم ثابت ماند

بانک مرکزی نرخ تورم دی را هم مانند آذر ۱۰ درصد اعلام کرد. به گزارش ایسنا، بعد از اینکه آمارهای بانک مرکزی نشان داد که نرخ تورم در آذر دورقمی و به ۱۰ درصد رسیده است، این رقم برای دی نیز تکرار شد و ثابت ماند. بر این اساس، تغییرات شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی در ۱۲ ماه منتهی به دی و به عبارتی، تورم کل به ۱۰ درصد رسیده است. همچنین تورم نقطه به نقطه (تغییرات شاخص نسبت به ماه مشابه سال قبل) ۹/۵ درصد و تورم ماهانه ۰/۴ درصد ثبت شده است. این در حالی است که در روزهای اخیر اعلام مرکز آمار در زمینه تغییرات تورم مانند گذشته متفاوت و با اختلاف ۱/۸ درصدی نسبت به آمار بانک مرکزی همراه بود به طوری که تورم کل ۸/۲ درصد اعلام شده بود. همچنین آمار مرکز آمار نشان داد که تورم نقطه به نقطه ۸/۵ و ماهانه ۰/۲ درصد بوده است. همچنین جزئیات ترمی در ماه دهم امسال بیانگر آن است که بیشترین تورم مربوط به گروه خوراکی‌ها و آشامیدنی‌ها با ۱۵/۱ و کمترین به گروه دخانیات با ۲/۱ درصد بوده است.



عکس: مهدی کاوه‌ای

عضو هیات علمی دانشگاه علم و هنر یزد در گفت‌وگو با «گسترش صنعت» مطرح کرد

# ضعف بنگاه‌ها ناشی از مالکانی که مدیر نیستند

گسترش تخصص‌گرایی و نظارت بر کیفیت از لازمه‌های توسعه صنعتی هر کشور است. توجه به تخصص و رعایت ضوابط و اصول علمی و همچنین توجه به بهره‌وری و اشتغال تخصصی در هر طرحی از مهم‌ترین ضرورت‌ها به شمار می‌رود. براساس همین نگاه نیز نظام مهندسی کشاورزی، معدن و ساختمان تشکیل شده است.

کارشناسان معتقدند با توجه به تنوع و گستردگی موضوع‌ها در بخش صنعت ضرورت ایجاد ساختاری که به هر حوزه با نگاه تخصصی بپردازد و بر کیفیت فعالیت واحدهای صنعتی نظارت کند، بیش از سایر بخش‌های اقتصادی است تا با صدور پروانه برای واحدهای صنعتی و بررسی

سیدمحمدحسن سیدزاده  
industry@sanatnewspaper.com

طرح خلاق و هدفمند در فازهای اولیه نیازمند زمان و برنامه‌ریزی است و فاز ساخت باید با سرعت انجام شود.

دلیل هزاران طرح نیمه‌تمام ملی و استانی در کشور نیز به نبود فاز اندیشه در پروژه‌ها برمی‌گردد. اندیشه در حوزه مشاوره تعریف می‌شود و جزو جانشدنی نظام مهندسی مشاور نیز مهندسی ارزش است.

کسانی که مهندسی ارزش را از مهندسی مشاور جدا کرده‌اند به طرح‌ها خیانت کرده‌اند. طرح‌ها و پروژه‌های عمرانی و صنعتی اغلب براساس رانت یا راضی کردن نمایندگان مجلس شورای اسلامی در کشور شکل می‌گیرد.

صنعت، مادر اقتصاد کشور است به همین دلیل در این بستر رانت زیاد وجود دارد و افراد بسیاری از این طریق میلیاردی شده‌اند. هیچ‌گاه در صنایع برای صدور موافقت اصولی از صاحب واحد صنعتی درباره تخصص برای ایجاد یک طرح سوال نمی‌شود و تنها با داشتن سرمایه به آنها مجوز داده می‌شود.

در استان یزد موردی وجود داشت که قصاب مجوز ساخت کارخانه قطعات رایانه گرفته است. برای ساماندهی مجوزها و حاکمیت اندیشه در پروژه‌های صنعتی، نظام مهندسی صنایع از ضرورت‌های اصلی صنعت است.

در اواسط دهه ۸۰ پیشنهادی از طریق استانداری به دولت و مجلس شورای اسلامی داده شد اما تاکنون به نتیجه نرسیده است.

● در بسیاری از پروژه‌های صنعتی نبود مهندس مشاور باعث خروج طرح از توجیه اقتصادی شده است. تشکیل نظام مهندسی صنایع در این زمینه چقدر موثر خواهد بود؟ بزرگترین ضعف طرح‌های صنعتی در کشور نبود طراحی صنعتی و مهندس مشاور در این طرح‌هاست که باعث شده بازده این طرح‌ها به شدت کاهش پیدا کند.

در گذشته به دلیل مشوق‌های زیادی که به تولید داده می‌شد زیان آزمون و خطا کم بود اما در شرایط کنونی اقتصاد آزمون و خطا گاهی به نابودی آن صنعت منجر می‌شود. بیش از ۳۰ درصد سود صنایع اگر خرج واحدهای تحقیق و توسعه نشود آن صنعت جان نمی‌گیرد.

در کشور ۲ دسته طرح ملی و شخصی وجود دارد. در طرح‌های ملی دولت پروژه‌ها را به مهندسان مشاور می‌دهد که با نظارت خود عملیات را انجام دهند اما در بخش خصوصی جای خالی مهندسان مشاور احساس می‌شود.

در نتیجه نظام مهندسی صنایع در حوزه طرح‌های بخش خصوصی فعالیت و نظارت می‌کند.

● نظام مهندسی صنایع با چه الگویی بر رشد تخصص‌گرایی در صنایع و افزایش اشتغال و بهره‌وری تأثیر خواهد داشت؟

یکی دیگر از وظایف نظام مهندسی صنایع تشکیل یک گروه متخصص مدیریتی برای هر واحد صنعتی است. با ایجاد نظام مهندسی صنایع اشتغال صنعتی و سهم اشتغال فارغ‌التحصیلان دانشگاهی در صنعت افزایش پیدا می‌کند.

نظام مهندسی صنایع علاوه‌بر اینکه مجوزها و نظارت بر حسن انجام طرح‌ها را برعهده دارد، به افراد بر حسب تخصص‌شان پروانه مهندسی صادر می‌کند. شرایط آن هم گذراندن کارآموزی و گذشت ۳ سال از کسب مدرک است.

در مدل پیشنهادی من، ۲۰ درصد سهام واحد صنعتی باید در اختیار ۴ مدیری قرار بگیرد که از سوی نظام مهندسی صنایع پروانه کسب کرده‌اند.

هر واحد صنعتی به ۴ مدیر نیاز دارد؛ یک مدیر فنی مرتبط با شاخه صنعتی، یک مدیر صنعتی آشنا به ساختار صنعت، یک مدیر بازرگانی برای بازاریابی و توسعه بازار و یک مدیر مالی برای امور حسابداری؛ در نتیجه، با ارائه ۵ درصد از سهام هر واحد به این مدیران که از نظام مهندسی صنایع پروانه کسب کرده‌اند بهره‌وری و اشتغال واحدهای صنعتی به شدت رشد خواهد کرد زیرا این مدیران خود را در سود واحد صنعتی شریک می‌دانند و تمام تلاش خود را برای سودآوری بیشتر انجام می‌دهد.

در حال حاضر متأسفانه اغلب بخش‌های صنعتی از سوی مالکان مدیریت می‌شود که تخصصی در حوزه صنعت خود ندارند. در کنار این افراد یک مهندس ناظر یا مهندس مشاور نیز برای نظارت بر روند اجرای تولید از سوی نظام مهندسی صنایع در هر واحد وجود دارد تا به صورت فصلی گزارش عملکرد واحد صنعتی را برای نظام مهندسی و وزارت صنعت، معدن و تجارت ارسال کند.

نظام مهندسی صنایع، ضرورتی انکارنشدنی برای صنعت کشور است که علاوه‌بر رشد کیفیت، استاندارد، بهره‌وری و... ضامن ادامه حیات صنایع با ایجاد یک ساختار قدرتمند خواهد بود.

با اجرای این مدل فقط در استان یزد که ۳ هزار واحد صنعتی دارد بیش از ۱۵ هزار نفر فارغ‌التحصیل دانشگاهی متخصص مشغول به کار می‌شوند و آینده آنها تضمین خواهد شد.

توجیه اقتصادی طرح‌ها و بهره‌وری واحدها افزایش یافته و با تحویل پروانه به مدیران هر بخش مدیریت نوین تخصص‌گرایی در هر واحد فزونی یابد. بیش از یک دهه است که ایده تشکیل نظام مهندسی صنایع در بخش صنعت شکل گرفته اما با وجود تأکید برنامه پنجم توسعه و ارائه لایحه از سوی دولتی‌ها در این مدت هنوز این ایده به سرانجام نرسیده است. به تازگی مهدی فتح‌الله، رییس انجمن مهندسی صنایع ایران از تهیه پیش‌نویس سند ایجاد یک سازمان تخصصی در حوزه نظام مهندسی صنایع خبر داده تا از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت تقدیم مجلس شورای اسلامی شود.

علاوه‌بر این، در مدل پیشنهادی من، نظام مهندسی صنایع با همکاری سازمان استاندارد در هر رشته صنعتی به تدوین استانداردها و کیفیت لازم اقدام خواهد کرد تا هر رشته براساس آن کیفیت تولید کند. این موضوع بر گسترش صادرات و افزایش کیفیت تولیدات تأثیر چشمگیر خواهد گذاشت.

بنابراین هدف اصلی نظام مهندسی صنایع ایجاد انگیزه برای دانشجویان و جوانان و کنترل کیفی سرمایه‌گذاری ملی به صورت غیرمحموس است.

● پیشنهاد شما برای نحوه شکل‌گیری بدنه نظام مهندسی و ساختار اولیه آن چیست؟

شاکله اصلی نظام مهندسی صنایع در بستر وزارت صنعت، معدن و تجارت باید شکل بگیرد، هیات‌مدیره نظام مهندسی صنایع نیز همچون سایر نظام مهندسی‌های موجود از طریق رای مردم و متخصصان صنایع باید انتخاب شود.

تشکیل نظام مهندسی صنایع نه‌تنها باری بر دوش دولت اضافه نمی‌کند بلکه سبب تسهیل‌سازی دولت، کاهش فعالیت‌های اجرایی و نظارت بیشتر می‌شود.

به عبارت دیگر، فرآیند صدور مجوز و نظارت بر کیفیت از سوی نظام مهندسی صنایع انجام می‌شود اما امضای اصلی صدور از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت است.

● با توجه به اینکه این پیشنهاد در یک دهه مطرح و چندین‌بار نیز در قالب لایحه به مجلس شورای اسلامی ارائه شده است، چه موانعی موجب شده این طرح به نتیجه نرسد؟

حدود یک دهه است که این موضوع در جامعه صنعتی کشور مطرح شده و هیچ دلیل موجهی برای به نتیجه نرسیدن آن در این مدت وجود ندارد.

لایحه آن چندین‌بار به مجلس شورای اسلامی رفته اما به دلیل رانت و فشار سرمایه‌گذاران اجازه امکان تصویب آن به وجود نیامده است. این موضوع حتی در مجمع تشخیص مصلحت نظام نیز مطرح شده و من این مدل را در یکی جلسه‌های مجمع کامل ارائه دادم اما متأسفانه هنوز این طرح بلا تکلیف است.

جلوگیری از تشکیل نظام مهندسی تنها منافع جهل را در کشور تأمین می‌کند. بسیاری از تولیدکنندگان اطلاع ندارند که با یک‌سری تغییرات کوچک چقدر می‌توانند سود خود را افزایش دهند.

اما از ترس نظارت یا واگذاری بخشی از سهام خود به این مدیران تمایلی به اجرای این مدل ندارند در صورتی که با دادن ۲۰ از سهم خود به این مدیران و ایجاد انگیزه در آنها چندین برابر آن سهم، سود کسب خواهند کرد.

## سهم خواهی در تولید بومی نیازمند تعامل

شده صنعت قطعه مشکل نقدینگی دارد و توانایی سرمایه‌گذاری ندارد. این امر حرکت به سوی تشکیل تی‌پرینگ را ضروری کرده که شرکت‌ها بتوانند توان مالی خود را ارتقا ببخشند. یکی از فعالان صنعت قطعه به این نکته اشاره کرده که خودروسازان جهانی در حال کاهش تعداد تامین‌کنندگان خود هستند. این به معنای حذف سورس نیست بلکه اگر پیش‌تر ۱۰ هزار تامین‌کننده داشتند آن را به ۴۰۰ تقلیل دادند و در نهایت این عدد به حدود ۱۰ تامین‌کننده رسید.

همان‌طور که بارها عنوان شد صنعت ایران به‌لحاظ طراحی ضعف داشته و این نقاط آسیمی است که باعث وابستگی آن شده است. ساخت محصولات بدون طراحی ممکن نیست و صنعتگران در این بحث ناگزیر به کپی کردن هستند. قطعه‌سازان داخلی به جز تعداد محدودی که خود ادعای طراحی قطعات را دارند کپی‌کننده هستند و با مهندسی معکوس مبادرت به ساخت قطعات می‌کنند. به‌نظر می‌رسد توان مالی در این امر می‌تواند تاثیر داشته باشد و بخش تحقیق و توسعه واحدهای صنعتی را تقویت کند اما همان‌طور که بارها عنوان

۵



## نوسانات ارزی دل‌نگرانی اصلی فعالان خودرویی

عکس: گسترش صنعت

۴



www.saipagroup.ir



# جشنواره فخر سایپا

- ◀ تخفیف ویژه
- ◀ تسهیلات مناسب بدون ضامن
- ◀ تحویل فوری



جهت ثبت نام و کسب اطلاعات بیشتر به سایت اینترنتی و شبکه گسترده نمایندگی های مجاز گروه خودروسازی سایپا در سراسر کشور مراجعه نمایید. توجه: وزارت به‌جانب بانک غیر از حساب سایپا خرید تلفنی ندارد و شرکت هیچ گونه مسئولیتی در قبال تحویل خودرو ندارد.

## نوسازی ۶۱ هزار تاکسی در طرح کلید به کلید ایران خودرو

گروه صنعتی ایران خودرو آمادگی خود را برای افزایش سرعت نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی و جایگزینی خودروهای فرسوده اعلام کرد.

به گزارش ایکوپرس، در نشست که با حضور نمایندگان سازمان‌های استاندارد، محیط زیست، شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت و وزارت صنعت، معدن و تجارت برگزار شد افزایش عرضه خودروهای گازسوز مورد استقبال ایران خودرو قرار گرفت و درباره قرارداد نوسازی ۲ هزار تاکسی با اصلاح گنجایش ظرفیت مخزن گاز از ۸۰ به ۱۰۰ لیتر و پیمایش بالا مذاکره شد.

براساس این گزارش، در این نشست گزارشی از پروژه‌های مرتبط با کاهش مصرف سوخت و سطح آلایندگی محصولات ایران خودرو ارائه شد.

راهبردهای این شرکت در مصرف سوخت و آلایندگی، طرح‌های توسعه محصولات و جوان‌سازی ناوگان حمل و نقل سرفصل‌های این گزارش بود.

همچنین درباره عملکرد نوسازی ۶۱ هزار تاکسی در طرح کلید به کلید ایران خودرو که از سال گذشته با موفقیت انجام شده، توضیحات لازم ارائه شد و مسئولان ایران خودرو آمادگی افزایش سرعت در نوسازی تمامی خودروهای عمومی اعم از درون‌شهری و برون‌شهری را با هدف نوسازی کامل ناوگان در یک دوره ۳ تا ۵ ساله به مسئولان کشوری اعلام کردند.

در این گزارش طرح‌های کوتاه‌مدت با هدف بهبودهای سریع و ارزان، طرح‌های میان‌مدت با هدف ارتقای فناوری‌های موجود و طرح‌های بلندمدت با هدف انقلاب فناوری و جهانی‌سازی از برنامه‌ها و اهداف گروه صنعتی ایران خودرو در کاهش میزان مصرف سوخت و کاهش سطح آلایندگی محصولات مطرح شده است.

## تقدیر از بازرسان نمونه ISQI

### در حوزه بازرسی فنی شهر بازی

مدیرکل استاندارد استان تهران با حضور در شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران از بازرسان نمونه این شرکت در خدمات بازرسی فنی شهر بازی‌ها تقدیر کرد.

مسلم بیات در این آیین ضمن اشاره به مسئولیت اجتماعی شرکت‌های بازرسی در بهبود کیفیت زندگی مردم عنوان کرد: هدف و فلسفه بازرسی‌ها و نظارت‌ها بهبود کیفی وضعیت موجود ارزیابی‌شده‌هاست که منتج به افزایش سطح کیفیت خدمات و محصولات خواهد شد.

وی ضمن تقدیر از عملکرد شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران در دوران فعالیت این شرکت بیان کرد، همان‌گونه که این فلسفه در ISQI نقش گرفته است، اطلاع‌رسانی و ارائه آگاهی‌های لازم به مردم و همچنین تعویض فرهنگ استانداردهای می‌تواند به بهبود روند بازرسی‌ها کمک شایانی کند چون آگاهی بیشتر منجر به گرفتن تصمیم‌های منطقی‌تر از سوی جامعه در زمینه بهبود کیفیت سطح زندگی آنها خواهد شد.

## تغییر تعرفه واردات خودرو

### در انتظار تصمیم مجلس

رییس انجمن صنفی کارفرمایی واردکنندگان خودرو با اشاره به اینکه تعیین تکلیف خودروهای در گمرک مانده به توازن قیمتی کمک می‌کند، گفت: تغییر تعرفه واردات خودرو در انتظار تصمیم مجلس شورای اسلامی است.

میثم رضایی با اشاره به تعیین تکلیف خودروهای در گمرک مانده اظهار کرد: دستور وزیر صنعت، معدن و تجارت درباره تعیین تکلیف خودروهای در گمرک مانده که محصولاتی مانند خودروهای ۲۰۱۵ و ۲۰۱۶ و موارد خاص دیگر را شامل می‌شد بدون شک موجب افزایش میزان عرضه به بازار و همچنین اصلاح قیمتی خواهد شد.

به گزارش خودروکار، رضایی افزود: در نامه وزیر صنعت، معدن و تجارت عنوان شده برای همه خودروهای موجود در گمرک رعایت حقوق ورودی جدید در نظر گرفته شود که به طور طبیعی این امر موجب ساماندهی بازار و از بین رفتن حباب قیمتی شکل گرفته در ماه‌های گذشته خواهد شد، البته نیاز است در ورود این خودروها و افزایش عرضه به بازار تسریع شود.

## سایپا باز هم رکورد زد

رکورد تولید محصول ماهانه گروه خودروسازی سایپا در دی امسال شکسته شد.

به گزارش سایپانیوز، با تلاش کارکنان گروه خودروسازی سایپا، همکاری قطعه‌سازان و در راستای تأکیدات مدیرعامل گروه درباره افزایش تولید، این گروه خودروساز توانست دی امسال با تولید بیش از ۶۸ هزار خودرو، رکورد تولید ماهانه خود را پس از ۶ سال بشکند.

براساس این گزارش، افزایش تولید در حالی انجام شد که سایپا در ماه‌های گذشته توانست با افزایش کیفیت محصولات خود گامی مثبت در راه رضایتمندی بیشتر مشتریان بردارد و ارتقای ستاره‌های کیفی محصولات سایپا در جدول شرکت

بازرسی استاندارد و کیفیت ایران گواه این مدعاست. گفتنی است، توجه به ارتقای کیفیت و محور قرار دادن تولید در گروه خودروسازی سایپا دلیلی بر بهبود شاخص‌های کیفی محصولات در ماه گذشته بوده که این موضوع تأثیر مثبتی بر کسب رضایت مشتریان و سهامداران خواهد داشت.



## چهاردهمین نمایشگاه بین‌المللی صنعت خودرو پایان یافت

# نوسانات ارزی، دل‌نگرانی اصلی فعالان خودرویی

خودرو در حال ارتقاقت، شاهد هستیم که فاصله‌ای بین بازار دست‌دوم محصولات مدیران خودرو و سایر محصولات چینی وجود دارد. او با بیان اینکه اطمینان مشتریان به یک برند به زمان نیاز دارد، تصریح کرد: برای بهبود بازار دست‌دوم خودروهای ام‌وی‌ام و چری در ایران وب‌سایتی راه‌اندازی شد تا خرید و فروش از طریق آن انجام شود، به علاوه تسهیلاتی برای خریداران خودرو دست‌دوم مانند تخفیف در خدمات در نظر گرفته شده است.

در این نشست خبری ژو، مدیرعامل مدیران خودرو نیز با تأکید بر اینکه در ادامه مسیر خود در ایران ثابت‌قدم هستیم، اظهار کرد: در حال ایجاد فاز دوم کارخانه هستیم.

ژو با بیان اینکه این روزها ایران و چین مشکلات مشترکی در بخش آلودگی هوا دارند که باعث شده چری تمام تلاش خود را برای تولید خودروهای آلودگی کم و حتی بدون آلودگی به کار گیرد، گفت: تمام تلاش شرکت چری تولید خودروهای منطبق با استانداردهای تعیین‌شده از سوی ایران است به همین دلیل هم اکنون تمام محصولات تولیدی این شرکت در ایران منطبق با استاندارد یورو ۵ عرضه می‌شود. او همچنین با اشاره به اینکه مدیران خودرو به‌عنوان یک شرکت پاسخگوی مطالبات مردم به دنبال تولید خودروهای الکتریکی است، تصریح کرد: تولید خودروهای الکتریکی جزو برنامه مهم و کلان گروه چری است که مقدمات اجرایی آن نیز فراهم شده است.

مدیرعامل مدیران خودرو با بیان اینکه آمادگی تولید خودروهای صد درصد برقی را داریم و از زمانی که کار آغاز شود در طول ۳ تا ۴ ماه می‌توانیم خودرو برقی تولید کنیم، خاطر‌نشان کرد: با توجه به اینکه تولید خودروهای برقی گران‌تر تمام می‌شود باید جامعه آمادگی پذیرش این موضوع را داشته باشد تا محصولات برقی به بازار عرضه شود.

ژو گفت: به‌طور معمول خودروهای برقی قیمتی بیش از دو برابر خودروهای مشابه سوخت فسیلی دارد به همین دلیل در تمام دنیا دولت‌ها مشوق و یارانه‌های قابل توجهی را به خریداران خودروهای الکتریکی می‌پردازند تا بتوانند نظر مثبت آنها را برای خرید خودرو برقی جلب کنند.

او با اشاره به هفتمین سال حضور خودرو ایکس ۳۳ در بازار ایران گفت: به دنبال اعمال تغییراتی در قوای محرکه این خودرو هستیم. مدیرعامل مدیران خودرو همچنین اضافه کرد: در سال ۲۰۱۸ میلادی خودرو جدید دیگری را که روی پلتفرم آریزو ساخته شده به بازار عرضه خواهیم کرد.

در ایران رفع خواهد شد. جفری بازار ایران را بازار تولید دانست و گفت: لوکس‌تر در مرحله نخست به صورت سی‌کی‌دی وارد ایران می‌شود و پس از گرفتن بازخورد مشتریان نسبت به بررسی بازار و تعیین راهکارهای جدید اقدام خواهد کرد. وی با تأکید بر اینکه مونتاژ نیز در نهایت به تولید منجر خواهد شد، افزود: به طور قطع برای سرمایه‌گذاری با هدف تولید در ایران بازار را سنجدیده و براساس نیازهای بازار وارد حوزه تولید خواهیم شد اما به طور قطع مونتاژ در حجم سرمایه‌گذاری بسیار مفید است.

جفری ادامه داد: در مسیر ارزیابی بازار، قطعاتی که در مسیر داخلی‌سازی قرار می‌گیرند نیز مشخص خواهد شد تا به بهترین شکل وارد بازار ایران شویم. وی در‌ساراه ارائه خدمات پس از فروش مناسب این خودروهای تایوانی نیز اظهار کرد: در حال حاضر در زمینه خدمات پس از فروش با دو مشکل کمبود قطعات و نبود کارشناس فنی عیب‌یابی روبه‌رو هستیم که این موارد ۸۰ درصد نارضایتی‌ها را شامل می‌شود که برای رفع این مشکل سفارش قطعات احتمالی مورد نیاز اعلام شده و در عین حال نیز بهترین کارشناس در زمینه خدمات پس از فروش انتخاب و آزمون‌های لازم در این زمینه برگزار شده است.

### آمادگی چینی‌ها برای تولید برقی‌ها

بهرام شریعت، رییس هیات‌مدیره مدیران خودرو نیز در حاشیه چهاردهمین نمایشگاه بین‌المللی خودرو اصفهان با بیان اینکه افزایش نرخ ارز بر نرخ خودروها تأثیرگذار خواهد بود، اظهار کرد: خودروهای تولید داخل از افزایش نرخ ارز تأثیر می‌پذیرند اما به دلیل شرایط اجتماعی افزایش قیمت‌ها اعمال نشده است. وی با تأکید بر اینکه تأمین مواد اولیه در خودروهای تولیدی وابسته به نرخ ارز است بنابراین به‌زودی شاهد افزایش نرخ خودرو خواهیم بود، افزود: در حال حاضر ارز اختصاص‌یافته به برخی قطعات از ارز مبادله‌ای به ارز آزاد تبدیل شده و برخی نیز در دست اقدام است و در چنین شرایطی، مهم‌ترین مسئله وابستگی به نرخ ارز است. شریعت با بیان اینکه تغییرات نرخ ارز بر محصولات تولید داخل تأثیر خواهد گذاشت، افزود: البته در حوزه محصولات داخلی به دلیل شرایط اجتماعی افزایش قیمت‌ها اعمال نشده است. شریعت درباره بازار دست‌دوم خودروهای چینی نیز گفت: بازار دست‌دوم به نشان تجاری ارتباط دارد و با توجه به اینکه جایگاه مدیران

تصریح کرد: در واقع در این محصول با سونامی فروش روبه‌رو شدیم و ظرفیت‌ها بسیار سریع تکمیل شد و سری آخر الانترای وارداتی نیز در طرح فروش دهه فجر عرضه می‌شود. او با بیان اینکه در حال حاضر شرایط فروش برای ۹۰ درصد محصولات باز است، تصریح کرد: بعد از تولید الانترا، در حال برنامه‌ریزی برای تولید خودرو توسان هستیم و به نظر می‌رسد در نیمه نخست سال آینده میلادی تولید این محصول را آغاز کنیم. معاون فروش و بازاریابی کرمان موتور درباره تأثیر افزایش نرخ ارز بر نرخ خودروهای کرمان موتور گفت: در حال حاضر در مقابل افزایش قیمت ناشی از افزایش نرخ ارز مقاومت کرده‌ایم و قیمت‌ها را بالا نبرده‌ایم. او همچنین تصریح کرد: در حال مذاکره برای سرمایه‌گذاری هیوندای در ایران هستیم و نتیجه مذاکرات جدید فروردین سال آینده به طور رسمی اعلام خواهد شد.

### ۲ راهکار تایوانی‌ها برای جبران ضرر

مدیر بخش بین‌الملل لوکس‌تر بالاترین نرخ ارز و افزایش تعرفه‌ها را در نرخ تمام‌شده محصولات تایوانی تأثیرگذار دانست و گفت: به طور قطع جبران افزایش قیمت‌ها برای این نشان تایوانی بسیار دشوار است و برای عبور از آن باید بر دو راه تکیه کرد.

جفری در پاسخ به پرسش «گسترش صنعت» مبنی بر اینکه با افزایش قیمت‌ها برای عرضه خودروهایی برنامه این شرکت تایوانی می‌زای عرضه خودروهایی با سگمنت قیمتی مشخص درست از آب درنیامده، اظهار کرد: مرحله نخست از خودگذشتگی و کاهش سود تا زمان رسیدن به قیمتی با نرخ متعادل است که در این شرایط با افزایش سهم بازار و کاهش هزینه‌ها می‌توان نسبت به جبران ضررهای احتمالی اقدام کرد؛ این در حالی است که تولید نیز در بررسی است و می‌توان بر این موضوع به‌عنوان دومین راهکار تکیه کرد. وی ادامه داد: به‌طور قطع به دنبال کمترین ضرر هستیم ضمن آنکه با فراهم کردن زیرساخت‌ها و دریافت استانداردهای لازم و پرداخت هزینه‌های

هنگفت برای استاندارد‌سازی به دنبال تولید اقتصادی و منطقی هستیم. مدیر بخش بین‌الملل لوکس‌تر با بیان اینکه تولید داخل هدف این شرکت تایوانی رسیدن به سوددهی هرچه سریع‌تر در کوتاه‌مدت نیست، تصریح کرد: به‌طور قطع ما به دنبال سریع پولدار شدن نیستیم و اقدام دولت با هدف افزایش تعرفه واردات بی‌شک افزایش رقابت‌پذیری تولیدات داخلی بود که این مشکل نیز با سی‌کی‌دی شرکت‌های خارجی

میتراممسنی  
car@sanatnewspaper.com

چهاردهمین نمایشگاه بین‌المللی صنعت خودرو اصفهان در حالی در آخرین روزهای هفته گذشته کار خود را آغاز کرد که تعدد نمایشگاه‌های خودرویی در ماه‌های گذشته به اندازه‌ای زیاد بود که شرکت‌های خودروساز و وارداتی چندان محصول جدیدی برای نمایش در این نمایشگاه نداشتند و تنها اقدام به نمایش دوباره محصولات خود کردند و شاید بتوان تنها رونمایی اصلی را متعلق به تازه‌وارد تایوانی‌به ایران دانست. آنچه در این نمایشگاه محور پرسش‌های خبرنگاران از مدیران خودرویی بود، نوسانات نرخ ارز در هفته گذشته و چشم‌انداز آنها از آینده بازار این خودروها بود. در عین حال تلاش برای تولید و داخلی‌سازی برخی خودروهای کره‌ای و تایوانی و ورود خودروسازان چینی به تولید خودروهای برقی را باید از دیگر محورهای اظهارات مدیران خودرویی در این نمایشگاه دانست.

### هیوندای توسان، داخلی‌سازی می‌شود

کرمان موتور نیز از دیگر شرکت‌های حاضر در چهاردهمین نمایشگاه صنعت خودرو اصفهان محصولات خود را در دو غرفه مجزا عرضه کرد که یکی از غرفه‌ها محصولات هیوندای و غرفه دیگر، محصولات لیفان و جک را در این نمایشگاه به نمایش گذاشت. محصولات شرکت کرمان موتور به‌نماینده‌ای از هیوندای شامل اکسنت، انترا، سانتافه، توسان و هیوندا ای ۲۰ در معرض دید عموم قرار داده شده اما در سالانی دیگر کرمان موتور محصولات این شرکت همچون لیفان ایکس ۵۰، لیفان ۸۲۰ و جک ۴ را با خود به اصفهان آورد. حسن اکبری، معاون فروش و بازاریابی کرمان موتور در حاشیه این نمایشگاه از رونمایی آرزو تا پایان بهمن خبر داد و اظهار کرد: در حال برنامه‌ریزی برای تولید خودرو توسان پس از الانترا هستیم. وی با بیان اینکه نمایشگاه خودرو اصفهان با پیش‌فروش هیوندای الانترا تولید داخل مصادف شد، گفت: جک جی ۴ نیز به‌عنوان خودرو جدید دیگر کرمان موتور در این نمایشگاه به نمایش گذاشته شد تا نظر مردم را درباره آن دریافت کنیم. او در ادامه با اشاره به اینکه بعد از نمایشگاه در هفته آینده نخستین سری هیوندای اکسنت تحویل مشتریان خواهد شد، تأکید کرد: تا پایان ماه هیوندای آرزو را رونمایی خواهیم کرد. معاون فروش و بازاریابی کرمان موتور به استقبال از پیش‌فروش الانترا اشاره و

## آخرین تغییرات طرح ترافیک جدید پایتخت

فرمول تعیین می‌شود، گفت: در این فرمول یک عدد ثابت وجود دارد که عدد پیشنهادی معاونت حمل‌ونقل و ترانسپورت تهران است و ضرایب دیگری همچون ضریب مکان، زمان، آلایندگی و... نیز وجود دارد. حبیب‌زاده با بیان اینکه یکی از ضرایب‌ها در فرمول تعیین نرخ عوارض، منطقه ترافیکی است گفت: بر این اساس ورود به محدوده زوج و فرد ضریب ۰/۵ و ورود به محدوده طرح ترافیک ضریب ۱/۵ دارد. همچنین برای تعیین ضریب زمان، زمان به ۳ قسمت قبل از ساعت ۱۰، ۱۰ تا ۱۶ و بعد از ساعت ۱۶ تقسیم شده و ملاک نیز در این ضریب ساعت ورود و خروج است. وی

تبدیل می‌شد و هر خودرویی با ورود به محدوده زوج و فرد باید عوارضی با یک ضریب مشخص می‌پرداخت و با ورود به محدوده طرح ترافیک، عوارض بیشتر می‌شد که این پیشنهاد معاونت حمل‌ونقل در شورای ترافیک تغییر کرده است. به گفته معاون نظارت شورای شهر تهران، در شورای ترافیک پایتخت مقرر شد محدوده زوج و فرد همچنان به قوت خود باقی بماند و تغییری نکند و پیشنهاد شده در مرحله نخست تا ۳ ماه طرح ترافیک جدید تنها در محدوده طرح ترافیک اجرا شود و در صورت موفقیت به محدوده زوج و فرد هم تسری یافت. وی با بیان اینکه عوارض از خودروها براساس یک

با بیان اینکه در تعیین ضریب آلایندگی، افرادی که معاینه فنی برتر دارند ضریب کم و افرادی که معاینه فنی عسادی دارند ضریب بالاتری پرداخت می‌کنند، گفت: نرخ ضرایب در بدترین حالت به حدود ۳۶ هزار تومان می‌رسد. حبیب‌زاده با بیان اینکه در تغییر دوم، پیشنهاد معاونت حمل‌ونقل این بود که مجوزهای ورود یا همان سهمیه‌ها حذف شوند، گفت: در حال حاضر حدود ۱۰۵ هزار سهمیه داده شده که پیشنهاد شده این عدد سهمیه‌ها به ۶۳ هزار مجوز کاهش یابد هرچند پیشنهاد معاونت حمل‌ونقل شهرداری این بود که به طور کلی سهمیه‌ها حذف شود.

یادداشت

به اجرای استانداردهای جهانی

مسئله‌ای که این روزها ذهن بسیاری را به خود مشغول کرده، آلودگی هواست. موضوع هوای آلوده در جهان که بیشتر در شهرهای بزرگ نمود پیدا کرده امروزه به بحث اصلی حوزه صنعت و محیط‌زیست تبدیل شده است. گفته می‌شود یکی از علل این امر به استاندارد محصولات

برمی‌گردد. بخشی از این مسئله به کیفیت خودروها و موتورهای ساخته شده مربوط می‌شود که امروز به لحاظ استانداردها بسیار تغییر کرده است. با بهبود ساخت موتورها امر سوخت به‌طور کامل انجام می‌شود و کاتالیست‌های تهویه‌شده در اگزوز (کنترل میزان خروجی گازهای سمی متصاعد از سوخت بنزین خودرو) از آلودگی‌هایی که ممکن است از این امر ناشی شود جلوگیری می‌کند اما به‌دلیل فرهنگ‌سازی نشدن بعضی از افراد اقدام به برداشتن کاتالیست‌ها می‌کنند که مقوله‌ای جداسازی و به‌طور اشتباه جامعه برمی‌گردد. موتورسازان برای بهبود ساخت موتورها در کشور با جدیت در حال فعالیت هستند و تولیدات در این راستا بسیار ارتقا پیدا کرده است. البته اگر بخواهیم در میزان آلودگی این موتورها در مقایسه با موتورهایی که در دنیا ساخته می‌شود قضاوت کنیم، موضوع متفاوت می‌شود. یادآور می‌شوم امروز آلودگی هوا به عوامل مختلفی برمی‌گردد به‌طور نمونه در بحث قطعات ساخت داخل یا مشخصات فنی مهندسی و مولفه‌های لازم را دارد یا نه. قطعه‌ساز موظف است با توجه به مشخصات فنی مهندسی استانداردهایی که از سوی خودروسازان به آنها داده می‌شود کار را تحویل دهد.

بر این اساس قطعه‌ساز سعی دارد تمام الزامات مهندسی و انتظارات مصرف‌کننده را تأمین کند و با تأیید قطعه موردنظر تولید انبوه آغاز می‌شود. باید بپذیریم نیاز است خودروهای تولیدی امروز با خودروهای به‌روزتر جایگزین شوند و اگر با استاندارد ۴۰۰ پور تولید می‌شوند لازم است به نسل‌های جدیدتر ارتقا پیدا کنند. در مجموع صنعت قطعه مضموم است با تمام تحریم‌ها و تهدیدها به استانداردهای جهانی نزدیک شود و نقشه‌ای که در آلودگی هوا دارد را از بین ببرد. این خواسته صنعتگران است زیرا برای ماندن نیاز است در هر دوره خود را روزآمد کنند.

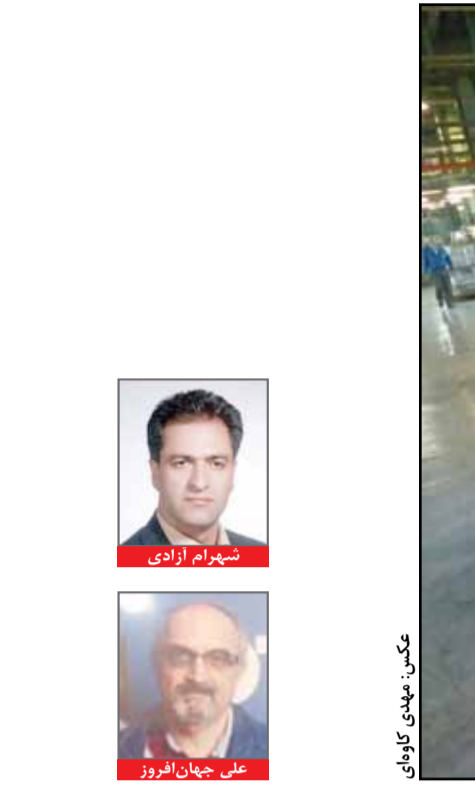
خبر

بیکاری در کمین قطعه‌سازان

دبیر انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازی کشور گفت: هرچند قراردادهای پسابرجامی خودرویی تأمین‌کننده منافع کشور و به‌ویژه قطعه‌سازان است اما در صورت برنامه‌ریزی نکردن برای سرمایه‌گذاری و ارتقای قطعه‌سازان، بیکاری در این حوزه اجتناب‌ناپذیر است. آرش محبی‌نژاد افزود: تاکنون ۷۷ قرارداد با قطعه‌سازان داخلی و ۱۲۴ تفاهنامه بین ایکاپ و قطعه‌سازان منعقد شده است. به گفته این مقام صنفی، براساس این قراردادها تولید پژو ۳۰۱ مقرر شده از ابتدای سال ۹۷ آغاز شود با ۶۰ درصد داخلی‌سازی و تولید پژو ۲۰۰۸ نیز در آغاز راه با ۵۰ درصد داخلی‌سازی خواهد بود که بیشتر از مطالبات وزارت صنعت، معدن و تجارت است. وی همچنین با اشاره به تعهد دیگر طرف فرانسوی در این راستا که صادرات ۳۰ درصد معادل ارزش تولید داخل این خودروها و قطعات آنهاست، خاطرنشان کرد: فرانسوی‌ها برای صادرات قطعه از کشور حساب ویژه‌ای باز کرده‌اند و این مهم شامل بازارهای جدید مانند الجزایر و حتی بازارهای اروپایی می‌شود. او یادآور شد: از آنجا که قرار است در کشور الجزایر نیز خودروهایی مانند آنچه در ایران تولید شود، مونتاژ و تولید شود و الجزایری‌ها از صنعت قطعه مناسبی برخوردار نیستند، فرصتی برای توسعه فعالیت قطعه‌سازان ایرانی است. او خواستار شد اگر تاکنون برخی قطعه‌سازان توانمند داخلی بابت همکاری با گروه ایکاپ اقدام نکرده‌اند از طریق این انجمن به ارائه درخواست خود بپردازند. این فعال صنعت با اشاره به اعمال استانداردهای هشتادوپنج‌گانه برای خودروها از دی سال آینده یادآور شد: بسیاری از خودروهای فعلی از جمله پژو ۴۰۵، سمند، ال ۹۰ و ساندرو با اعمال این استانداردها از دور خارج و خلأیی برای خودروسازان و قطعه‌سازان ایجاد می‌شود. وی ادامه داد: در این راستا قطعه‌سازان باید با شتاب برای گرفتن قطعات خودروهای جدید اقدام کنند زیرا در غیر این صورت شرایط فعالیت‌شان بحرانی خواهد شد.

محبی‌نژاد تأکید کرد: در این پیوند، سرمایه‌گذاری‌های جدید از سوی قطعه‌سازان اجتناب‌ناپذیر است و باید به تأمین تسهیلات مالی و بانکی، سرمایه‌گذاری ثابت یا عقد قرارداد با سرمایه‌گذاران خارجی بپردازند تا بتوانند نیاز خودروهای جدید را برآورده کنند. او به ایرنا گفت: اگر به موقع فکری به حال قطعه‌سازان و ارتقای توانمندی‌های آنها در فراهم کردن قطعات جدید خودرویی نشود چالش بیکاری را در این صنعت به دنبال خواهد داشت.

محبی‌نژاد با اشاره به پژو ۳۰۱ اظهار کرد: ساخت این خودرو با عمق داخلی‌سازی ۶۰ درصدی، توانمندی بالای قطعه‌سازان ایرانی را به رخ کشاند و مطابق تعهد شرکت‌های مشارکتی یاد شده در طول ۲ سال عمق داخلی‌سازی به ۸۵ درصد افزایش خواهد یافت.



عکس: مهدی کاوه‌ای



شهرام آزادی



علی جهان‌افروز

گزارش «گسترش صنعت» از امکان طراحی در صنعت قطعه نشان داد

سهم‌خواهی در تولید بومی نیازمند تعامل

جهان‌افروز در پایان گفت: ساخت قطعات پیرو طراحی خودروساز است و خودروساز از نظر طراحی مدل خود اعمال سلیقه می‌کند.

**طراحی قطعات اصلی و برندسازی**  
اما در ادامه برای طراحی قطعات در داخل شهرام آزادی، عضو هیات‌علمی دانشگاه خواجه‌نصیرالدین‌طوسی به «گسترش صنعت» گفت: آنچه باعث برندسازی در صنعت خودرو می‌شود بحث پلتفرم خودرو است. اگر مدعی هستیم خودروسازیم طبیعی است باید پلتفرم‌های خود را داشته باشیم اما اینکه قطعات پلتفرم از کجا تهیه می‌شود باید گفت قطعات اصلی مانند موتور، گیربکس و... به خود شرکت‌های مادر متعلق است به‌طور نمونه پژو شرکتی به نام پی‌اس‌ا (PSA) دارد که طراحی و ساخت موتور را برای این شرکت انجام می‌دهد. این‌گونه نیست که سیتروئن یا پژو از شرکت دیگری این قطعات را تهیه کند.

وی ادامه داد: اما درباره قطعاتی که استراتژیک نیستند و شاید ارزش افزوده کمتری دارند ممکن است از هر جای دنیا تأمین شوند به‌طور نمونه در بحث تولید قطعات الکترونیکی (سیستم ترمز، ایربگ و...) تنها چند شرکت تولیدکننده آن هستند و در واقع شرکت‌های بین‌المللی برای تمام خودروسازان دنیا آنها را تولید و تأمین می‌کنند زیرا در این بحث برای شرکت‌های مادر صرفه اقتصادی ندارد که تمام قطعات موردنیاز خود را بسازند در نتیجه از این شرکت‌ها تهیه می‌کنند.

او گفت: اما آنچه مسلم است یک سلسله از قطعات متعلق به خودروساز است که برنشان را تشکیل می‌دهد.

**همکاری قطعه‌سازان در طراحی**  
آزادی در پاسخ به این پرسش که آیا با شرایط امروز صنعت خودرو که به‌طور عموم مدل‌ها را تحت لیسانس و... از کشوری وارد و در داخل مونتاژ و داخلی‌سازی می‌کنند می‌توان طراحی قطعه داشت، گفت: اگر خودرویی تحت لیسانس قرار است به نحوی مونتاژ و بخش‌هایی از آنها نیز داخلی‌سازی شود به‌طور مسلم طراحی قطعات آن پیش‌تر از سوی خودروساز مادر و شرکت‌های همکار با آن انجام شده است اما اگر ما خودرویی جدید را

طراحی کند. به‌طور نمونه قطعه گیربکس در همان مجموعه گیربکس تعریف می‌شود. در واقع آنچه تعیین‌کننده است خود مجموعه است.

وی افزود: همزمان با تولید خودرو و طراحی بدنه سازندگان باید با توجه به طراحی خودرو قطعات را بسازند و نمی‌توانند مستقل طراحی کنند. البته ممکن است در مواد اولیه تغییراتی به وجود بیآورند و از آلیاژ جدیدی استفاده کنند. این مسئله نیز در حد پیشنهاد است و خودروساز یا مجموعه‌ساز باید بررسی و آزمون کند و سپس به سوی تولید صنعتی حرکت شود.

این فعال صنعت قطعه اظهار کرد: به‌طور معمول طراحی مجموعه از بالا به پایین می‌آید زیرا خودروساز طراحی کلی برای مدل خودرو خود دارد و سپس محل اجزا را به مجموعه‌ساز اعلام می‌کند (خودرویی با وزن خاص که باید قدرت خاصی نیز داشته باشد؛ اینکه گیربکس می‌خواهد اتومات باشد و قرار است با چه قدرتی کار کند).

وی ادامه داد: از کل به جز حرکت می‌شود نه برعکس؛ در نتیجه نخست خودروساز طراحی می‌کند و آن را به مجموعه‌سازها می‌دهد و آنها نیز قطعات را به قطعه‌سازان کوچکتر سفارش می‌دهند و قطعه‌سازان در چارچوب آن طراحی کلی، قطعات را می‌سازند و تحویل می‌دهند.

**بهبودسازی قطعاتی با ظرفیت طراحی**  
جهان‌افروز در پاسخ به این پرسش که آیا این روند برای تمام قطعات خودرویی است، گفت: برای بیشتر قطعات این‌گونه عمل می‌شود مگر برای برخی قطعات خاص که استانداردهای ویژه‌ای دارند به‌طور نمونه کمک فنر خودرو قطعه‌ای استاندارد است مانند پیچ و مهره یا رادیوپخش نیز همین‌گونه است.

شرکت کمک‌فنر ساز ممکن است براساس آن استانداردها قطعات را طراحی کند و به خودروساز پیشنهاد دهد و خودروساز با آزمون از آنها استفاده کند.

این کارشناس صنعت قطعه افزود: در اینجا قطعه‌ساز و مجموعه‌ساز می‌توانند تاحدودی طراحی‌ها را به‌اصطلاح بهبودی‌سازی کنند. البته قطعات محدودی چنین ظرفیت‌هایی را دارند.

فاطمه امیراحمدی  
car@sanatnewspaper.com

همان‌طور که بارها عنوان شد صنعت ایران به‌لحاظ طراحی ضعف داشته و این نقاط آسیب‌ناپذیر است که باعث وابستگی آن شده است. ساخت محصولات بدون طراحی ممکن نیست و صنعتگران در این بحث ناگزیر به کپی کردن هستند.

قطعه‌سازان داخلی به جز تعداد محدودی که خود ادعای طراحی قطعات را دارند کپی‌کننده هستند و با مهندسی معکوس مبارزت به ساخت قطعات می‌کنند. به‌نظر می‌رسد توان مالی در این امر می‌تواند تأثیر داشته باشد و بخش تحقیق و توسعه واحدهای صنعتی را تقویت کند اما همان‌طور که بارها عنوان شده صنعت قطعه مشکل نقدینگی دارد و توانایی سرمایه‌گذاری ندارد. این امر حرکتی به سوی تشکیل تی‌پرینگ را ضروری کرده که شرکت‌ها بتوانند توان مالی خود را ارتقا ببخشند. یکی از فعالان صنعت قطعه به این نکته اشاره کرده که خودروسازان جهانی در حال کاهش تعداد تأمین‌کنندگان خود هستند. این به معنای حذف سوری نیست بلکه اگر پیش‌تر ۱۰ هزار تأمین‌کننده داشتند آن را به ۴۰۰ تقلیل دادند و در نهایت این عدد به حدود ۱۰ تأمین‌کننده رسید. همزمان با این اتفاق مسئله طراحی نیز مطرح و طراحی خودرو از مجموعه قطعات تبدیل به مجموعه‌ای از ماژول‌ها شد و در واقع ماژول‌ها خودروها را طراحی کردند. با این روند طراحی پلتفرم‌های مشترک در دنیا توسعه یافت و این دو اتفاق در کنار یکدیگر رخ داد ضمن اینکه برای حرکت به این سمت باید بستری‌های حقوقی و ساختارهای اقتصادی کشورها مناسب باشد.

**حرکت از بالا به پایین**  
علی جهان‌افروز، مدیر تولید یکی از کارخانه‌های فعال در صنعت قطعه درباره طراحی قطعات به «گسترش صنعت» گفت: قطعه‌ساز دایره محدودی دارد و برای دست بردن در استانداردها اختیاری ندارد زیرا قطعه در یک مجموعه تعریف می‌شود و صنعتگر نمی‌تواند خارج از آن مجموعه قطعه‌ای را

قیمت انواع کامیون و کامیونت			
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	۲۷۹/۰۰۰/۰۰۰	۲۷۷/۰۰۰/۰۰۰	
کامیون کشنده فاو جی ۶- تک محور	۲۵۳/۲۰۰/۰۰۰	۲۴۲/۰۰۰/۰۰۰	
کامیون کشنده فاو جی ۶ - جفت محور	۲۶۳/۲۰۰/۹۰۰	۲۵۲/۰۰۰/۰۰۰	
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	۲۶۵/۵۰۰/۰۰۰	۲۶۱/۰۰۰/۰۰۰	
کشنده دنیز	۲۵۳/۰۰۰/۰۰۰	۲۴۵/۰۰۰/۰۰۰	
کشنده فوتون	۲۶۳/۰۰۰/۰۰۰	۲۶۵/۰۰۰/۰۰۰	
آریا کمبریسی ۱۹۲۴ ال کی	۲۱۳/۰۰۰/۰۰۰	۲۱۰/۰۰۰/۰۰۰	
کامیون کشنده ولوو افاج ۴۶۰	۴۱۸/۰۰۰/۰۰۰	۴۹۰/۰۰۰/۰۰۰	
کامیون کشنده ولوو افاج ۵۰۰	۴۷۳/۰۰۰/۰۰۰	۴۸۰/۰۰۰/۰۰۰	
کامیون دانگ‌فنگ آر ۲۷۰ تک محور باری ۴۵۲	۱۸۶/۲۰۰/۰۰۰	۱۸۵/۰۰۰/۰۰۰	
کشنده داف ۱۰۵ ایکس‌اف	۴۳۰/۰۰۰/۰۰۰	۴۱۰/۰۰۰/۰۰۰	
نام خودرو	قیمت نمایندگی (تومان)	قیمت بازار (تومان)	
کامیونت هیوندای ۶ تن	۱۱۸/۱۵۰/۰۰۰	۱۱۹/۰۰۰/۰۰۰	
کامیونت هیوندای ۸ تن	۱۲۶/۳۵۰/۰۰۰	۱۲۶/۵۰۰/۰۰۰	
کامیونت آریا	۹۸۳۰۰/۰۰۰	.....	
کامیونت جک ۵۶ تن	۷۸۸۰۰/۰۰۰	.....	
ایسوزو ۵ تن بدون کاربری	۱۰۵/۰۰۰/۰۰۰	۱۰۶/۰۰۰/۰۰۰	
کامیونت ایسوزو (۶ تن اتاق جدید)	۱۲۷/۵۰۰/۰۰۰	۱۲۶/۰۰۰/۰۰۰	
کامیونت ایسوزو کمبریسی (۶ تن اتاق جدید)	۱۲۹/۰۰۰/۰۰۰	۱۲۸/۰۰۰/۰۰۰	
کامیونت ایسوزو (۸ تن اتاق جدید)	۱۳۵/۰۰۰/۰۰۰	۱۳۷/۰۰۰/۰۰۰	
کامیونت الوند ۶ تن	۸۶/۰۰۰/۰۰۰	۸۶/۰۰۰/۰۰۰	
کامیونت الوند ۸ تن	.....	۱۰۰/۰۰۰/۰۰۰	
کامیونت ۵،۲ آمیکو-ای‌ام ۶	.....	۶۵/۰۰۰/۰۰۰	
کامیونت کاپوان ۱۰۵۲ K	۷۸/۵۴۰/۰۰۰	۷۸/۵۴۰/۰۰۰	
فرتون ۶۵ تن	۱۰۳/۰۰۰/۰۰۰	۱۰۱/۰۰۰/۰۰۰	
فرتون ۶۵ تن - خوابدار	۱۰۴/۶۰۰/۰۰۰	۱۰۳/۰۰۰/۰۰۰	
فرتون ۸۵ تن	۱۰۶/۹۰۰/۰۰۰	۱۰۵/۰۰۰/۰۰۰	

## کچر رفتاری

## در چیدمان صرفه سرمایه



حامد هدایتی  
اقتصاددان رفتاری

ریچارد تالر، برنده نوبل اقتصاد رفتاری، اصطلاح «پازل صرفه سرمایه» را برای بررسی پدیده‌های رفتاری در بازارهای مالی ایجاد کرد. او می‌گوید: هیچ چیز بیش از نمایش اهمیت سوگیری‌های رفتاری در بازارهای مالی، به کمک اقتصاد رفتاری نمی‌آید.

در بازارهای مالی نه تنها خطرهای پولی زیاد، بلکه فرصت‌های فراوانی برای بهره‌برداری سوداگران حرفه‌ای از اشتباه‌های دیگران وجود داد. انسان‌های غیراقتصادی (ناشایی) یا رفتار انسانی غیراقتصادی (حتی از سوی خبره‌ها) به لحاظ نظری نباید شانس بقا داشته باشند. اجماع اقتصاددان‌ها به‌ویژه متخصصان اقتصاد مالی بر این بوده که احتمال اندکی برای یافتن شواهد کچ رفتاری در بازارهای مالی وجود دارد.

بیان اینکه انسان‌ها درباره مطالعه اقتصاد رفتاری بازارهای مالی چقدر دودل هستند، دشوار است.

این ادعا که کارهای عجیب و غریبی از مصرف‌کنندگان سر می‌زند تازگی ندارد اما تصور می‌شود بازارهای مالی جایی هستند که رفتارهای احمقانه ذره‌ای به نرخ‌ها در آن دست نمی‌زنند.

شمار زیادی از اقتصاددان‌ها فرض می‌کنند حتی اگر برخی آدم‌ها با پول‌شان مرتکب اشتباه‌هایی می‌شوند، چند آدم باهوش می‌توانند خلاف آنها دست به معامله بزنند و نرخ‌ها را اصلاح کنند؛ بنابراین هیچ تغییری در نرخ‌های بازار به‌وجود نمی‌آید.

مایکل جنسن، اقتصاددان رفتاری می‌گوید: من معتقدم هیچ قضیه دیگری در اقتصاد نیست که پیش از فرضیه بازار کارآمد شواهد تجربی محکم‌تری پشت سر خود داشته باشد. اصطلاح «فرضیه بازار کارآمد» از سوی یوجین فاما، اقتصاددان دانشگاه شیکاگو، ابداع شد.

به گفته او فرضیه بازار کارآمد دو مولفه دارد که تا حدی مرتبط اما به لحاظ مفهومی متمایزند. یکی از مولفه‌ها به عقلانیت نرخ‌ها بازمی‌گردد و دیگری به این می‌پردازد که آیا امکان غلبه بر بازار وجود دارد یا خیر.

ایده اصولی نخستین مورد که کلیف اسمیت، دیگر اقتصاددان رفتاری در دانشگاه روچستر آن را «ارزش ذاتی» درست می‌نامد این است که هر دارایی به «ارزش ذاتی» حقیقی‌اش به فروش می‌رسد.

اگر ارزش‌گذاری عقلایی یک شرکت ۱۰۰ میلیون دلار باشد، سهام آن شرکت آنقدر دست به‌دست می‌شود تا سقف بازاری شرکت به ۱۰۰ میلیون دلار برسد. تصور بر این است که این اصل هم درباره تکتک اوراق بهادار و هم درباره کلیت بازار صدق می‌کند.

به گفته ریچارد تالر، اقتصاددان‌های مالی سال‌ها با برداشت نادرستی از اوراق بهادار زندگی کرده‌اند که حاصل چنین فکری بوده است. نمی‌توان مولفه نرخ درست در فرضیه بازار کارآمد را مستقیم‌آزمود و یکی از دلایل فرضیه بودن فرضیه بازار کارآمد همین است.

به استدلال آنها، ارزش ذاتی قابل دیدن نیست. از این گذشته، چه کسی می‌گوید نرخ علاقه یا درست سهم جنرال موتورز، مرسدس بنز یا میانگین صنعتی هوندا به‌واقع چقدر است؟ برای اعتمادسازی نسبت به یک نظریه، راهی بهتر از اعتقاد به آزمون‌پذیری آن وجود ندارد. یوجین فاما نه تنها بر این مولفه از نظریه تأکید می‌کند، بلکه این مولفه، در بسیاری از جهات، بخش مهم‌تری از فرضیه بازار کارآمد است.

اگر نرخ‌ها درست باشد، هیچ‌گاه حبابی پیش نمی‌آید. در مولفه دوم فرضیه بازار کارآمد، چیزی که اصل «ناهار غیرمجان» نامیده شد تأکید دارد راهی برای شکست دادن بازار وجود ندارد.

آن نظریه می‌گوید چون اطلاعات در دسترس عوام در نرخ‌های جاری سهام منعکس می‌شود، پس امکان پیش‌بینی موفق قیمت‌های آینده و سودجویی وجود ندارد؛ به‌عنوان مثال اگر سهامی را فرض کنیم که هر سهم آن به نرخ ۳۰ دلار فروخته شود و با اطمینان بدانیم به‌زودی هر سهم به نرخ ۳۵ دلار فروخته خواهد شد، در آن صورت، با خرید سهام‌ها به قیمتی کمتر از ۳۵ دلار و فروش آنها در زمانی که پیش‌بینی به حقیقت بپیوندد، به‌راحتی به ثروتمندی افسانه‌ای تبدیل خواهیم شد؛ اما اگر اطلاعاتی که برای این پیش‌بینی استفاده می‌کنیم در معرض همگان باشد، نگاه احتمال ندارد تنها دارنده این پیش‌بینی باشیم.

همین که اطلاعات در دسترس قرار گیرند، افراد باخبر به خرید زیاد سهام‌ها مبادرت می‌ورزند و آن نرخ تاحدی ناگهانی به ۳۵ دلار می‌چهد که به‌معنای سودگزر بودن فرصت سود است. مایکل جنسن در رساله دکتری خود قانع‌کننده‌ترین تحلیل را فراهم کرد.

جنسن نشان داد مدیران حرفه‌ای پول از متوسط بازار بهتر عمل نمی‌کنند؛ واقعیتی که هنوز هم صادق است. اگر حرفه‌ای‌ها از عهده شکست دادن بازار برنایند، چه کسی این توانایی را دارد؟

به هر حال پازل صرف سرمایه می‌تواند باعث کچ رفتاری‌هایی در بورس شود که بر تصمیم‌گیری درباره سهام شرکت‌های خودروسازی نیز تأثیر می‌گذارد.



## نگاهی به روند تغییر صدور بیمه‌نامه در صنعت خودرو آمریکا نشان داد

## بیمه خودروها در پیچ‌وخم جاده فناوری

هر شرایطی می‌تواند جلوی تصادف را بگیرد، بلکه ذهن‌شان شده بود.

در ادامه او به شرایط و تصورات کنونی گریزی زد. براساس اظهارات این کارشناس، دلایل حواس‌پرسی در رانندگی از فرستادن پیامک در هنگام رانندگی گرفته تا کار کردن با گوشی و سایر دلایل حواس‌پرتی سنگینی بیشتری به امکانات ایمنی دارند و می‌توانند با همه امکانات پیش‌بینی‌شده برای خودروها همچنان باعث و بانی تصادف‌های دردناک باشند. رانندگانی که توجهی به رانندگی ندارند، حتی با هشدار امکانات فناورانه خودروها نیز واکنش سریعی نشان نمی‌دهند که این منجر به تصادف می‌شود.

به‌گفته کارشناسان سامانه‌های پیشرفته فناوری هرچند وقتی نو و دست‌نخورده هستند نشان داده‌اند که توان کاهش آمار تصادف‌ها را دارند اما وقتی تعمیر می‌شوند امکان خطای‌شان بالا می‌رود که براساس آمار، این میزان تا ۲ درصد افزایش پیدا می‌کند.

در دنیای فناوری پیچیدگی تعمیرات افزایش می‌یابد زیرا برای نمونه حسگرهایی که روی سپر جلو نصب می‌شوند باید تعمیر شوند و ممکن است پس از تصادف احیا شوند یا نشوند. صنعت بیمه در روزگار کنونی باید هزینه‌های اینچنینی را حساب کند و روی این نوع فناوری‌ها متمرکز باشد تا بتواند خود را با دنیای فناوری همساز کند. در واقع این فناوری‌ها هستند که روی نرخ بیمه‌ها نیز سایه انداخته‌اند.

اضافه کردن امکانات فناورانه به خودروهای امروزی بی‌وقفه ادامه دارد و صنعت بیمه نیز چاره‌ای جز هماهنگ شدن با شرایط تازه ندارد. این احتمال وجود دارد که بسیاری از امکانات پیشرفته ایمنی در بلندمدت باعث زخمی شدن سرنشینان در تصادف‌ها شوند. بنابراین هزینه‌های تعمیر یا جایگزینی آنها اکنون نسبی است و نمی‌توان درباره‌شان با قطعیت سخن گفت.

منبع: Freep.com

شرکت پژوهشی ValuePenguin شاخص نرخ مصرف‌کننده برای بیمه خودرو در این کشور ۲۵/۹ درصد افزایش پیدا کرده که این بیشترین افزایش در مدت ۵ سال از ابتدای سال ۲۰۱۲ (دی ۱۳۹۰) تا ابتدای ۲۰۱۷ (دی ۱۳۹۵) است. در همین بازه زمانی، کل شاخص نرخ مصرف‌کننده ۶۷/۷ درصد بالا رفت.

در سراسر آمریکا، ایالت میشیگان به‌دلیل بالاتر بودن نرخ بیمه خودرو نسبت به سایر ایالت‌ها شناخته می‌شود. سازوکار تعیین نرخ بیمه در این ایالت منحصر به فرد و بدون خطا است.

شرکت‌های گوناگون بیمه در آمریکا به‌دلیل گوناگون نرخ بیمه‌ها را بالا می‌برند که به‌گفته موسسه اطلاعات بیمه این کشور، غیر از قطعات گران‌قیمت، دلایلی مانند انحراف به چپ و راست در هنگام رانندگی، افزایش شمار خودروهای رفت‌وآمدکننده در خیابان‌ها در سال‌های بازاریابی اقتصادی و سرعت بیشتر در رانندگی به افزایش نرخ بیمه می‌انجامد؛ چنین دلایلی البته از نظر این موسسه قابل‌پذیرش نیست.

اکنون میانگین سن وسایل نقلیه در آمریکا ۱۱/۶ سال است. بسیاری از افرادی که وسیله نقلیه جدید می‌خرند حتی به این فکر نمی‌کنند که فناوری‌های نو ممکن است صورت‌حساب بیمه‌های آنها را سنگین‌تر کنند.

کارل بروئر، یکی از مدیران شرکت معتبر «کوکس اتوموتیو» (Cox Automotive) در این‌باره گفت مردم تمایل دارند هزینه‌های بیمه‌ای با پیشرفت فناوری کاهش پیدا کند اما بیمه‌گذاران هنوز باید ارزیابی کنند مصرف‌کنندگان از فناوری‌های جدید چه استفاده‌ای می‌کنند و چه امکاناتی می‌تواند باعث افزایش نرخ‌ها شود.

به‌گفته او، برای نمونه، معرفی ترمزهای ضدقفل در دهه ۱۹۸۰ میلادی (۱۳۶۰ خورشیدی) در ابتدای کار الزاما باعث کاهش تصادف‌ها نمی‌شد زیرا برخی رانندگان تمایل داشتند تهاجمی‌تر رانندگی کنند چون این موضوع که ترمز ضدقفل در

درمجموع هزار و ۸۴۵ دلار هزینه دارد. تفاوت این دو چیست؟ تفاوت در این است که مدل جدیدتر حسگر فاصله دارد اما در مدل قدیمی‌تر، خبری از این حسگر نیست. در مقایسه قیمتی این دو مدل، هزینه قطعات ۱۳۰ درصد و نیروی کار ۱۸ درصد با هم تفاوت نرخ دارند.

ماکسیم ریمان، مدیر بخش محصولات بیمه‌ای شرکت تحقیقات مالی «ValuePenguin» که به مشتریان در گزینش برنامه‌های بیمه‌ای کمک می‌کند، در این‌باره گفت: «تعمیرهای آسان و کوچک اکنون می‌توانند بسیار پرهزینه‌تر و پیچیده‌تر انجام شوند.»

مشتریان اغلب درباره هزینه بیمه هنگام خرید وسیله نقلیه جدید یا دست دوم کم‌کارکرد فکر نمی‌کنند. برای نمونه مشتریانی که به‌دنبال خرید خودرو مدل ۲۰۱۵ هستند و به‌شکل لیزبینگی می‌توانند در سال ۲۰۱۸ میلادی (۹۷-۱۳۹۶ خورشیدی) آن را خریداری کنند، به این فکر نمی‌کنند که بیمه خودروی‌شان چگونه باشد. حال آنکه در واقع آنها باید برای هزینه‌های بالاتر بیمه که به برخی ویژگی‌های ایمنی پیشرفته خودرو مربوط می‌شود، برنامه‌ریزی کنند.

تنها نگاهی گذرا به محل قرار گرفتن برخی حسگرها نشان می‌دهد بیشتر آنها روی سپر یا کنار آنها قرار گرفته‌اند و این یعنی این حسگرها به‌سادگی می‌توانند آسیب ببینند که این آسیب می‌تواند ناشی یک تصادف وحشتناک یا سپر به سپر شدن ساده باشد.

هزینه‌های خودرو یکی از خرج‌های مالی است که باید درباره آنها تصمیم‌گیری شود اما بیمه خودرو داستان جداگانه‌ای دارد؛ از این رو کارشناسان توصیه به بررسی هزینه‌های بیمه پیش از خرید خودرو و نیز مقایسه هزینه‌های بیمه برای مدل‌ها و مصرف‌های گوناگون می‌کنند.

نرخ بیمه احتمال دارد در سال جاری میلادی در سراسر آمریکا بالاتر برود. این را پیش‌بینی کارشناسان این صنعت نشان می‌دهد. براساس اعلام

سارا گلچین

car@sanatnewspaper.com

امکانات فناورانه شگفت‌آوری که این روزها در خودروهای جدید به‌کارگرفته می‌شوند، از دوربین‌ها و صفحه نمایش‌های لمسی بزرگ گرفته تا مانیتوری برای نشان دادن نقطه‌های کور هنگام رانندگی، همه باعث شده‌اند رانندگان جهان، امروز با خیالی راحت‌تر و امنیت بیشتر رانندگی کنند. اما فناوری با ارزش افزوده‌ای که تولید می‌کند و امکانات بالایی که ارائه می‌دهد، بدون تردید باعث می‌شود نرخ خودروها نیز افزایش یابد و این باعث افزایش نرخ بیمه خودروها نیز می‌شود. بیمه خودروها از روزگار بسیار دور وجود داشته و براساس قوانین در بسیاری از کشورها هر کس که خودرویی می‌خرد مجبور است خودروی‌ش را بیمه کند تا هنگام تصادف یا خسارت احتمالی کمتر زیان ببیند. اکنون بیمه خودروها با افزایش امکانات فناورانه در حال حرکت به سمت‌وسویی تازه است. بیمه کردن امکانات جدید برای شرکت‌های بیمه درحال حاضر کار سختی به‌نظر می‌رسد زیرا تعمیر این امکانات به‌دلیل حساس‌تر بودن، مشکل‌تر به‌نظر می‌آید.

جیمز لینچ، مدیر بخش حسابررسی «موسسه اطلاعات بیمه» (Insurance Information Institute) در این‌باره گفت: «اگر این خودروها آسیبی ببینند، با هزینه‌ای بسیار بیشتر تعمیر می‌شوند زیرا شما نمی‌توانید به‌مغازه لوازم بدکی بروید و یک قطعه قابل‌تعویض یا تعمیر را از فروشنده بخواهید و جایگزین قطعه آسیب‌دیده کنید.» درست کردن سپر دیگر مانند گذشته نیست، برای نمونه تعمیر سپر یک خودرو لوکس مدل ۲۰۱۶ می‌تواند در پایین‌ترین سطح قیمتی در آمریکا نزدیک ۳هزار و ۵۵۰ دلار تمام شود که این شامل خرید قطعه و هزینه کارگر می‌شود، حال آنکه همان سپر برای مدل قدیمی‌تر همان خودرو یعنی ۲۰۱۴

## برنامه «بامو» برای شکست مرسدس بنز

این هدف کرده‌ام و می‌دانیم این موضوع به‌هیچ‌وجه آسان نخواهد بود. قرار گرفتن در صدر جدول فروش و رضایت مشتریان کار ساده‌ای نیست اما کارمندان ما تمام تلاش‌شان را خواهند کرد. بامو نزدیک ۱۰ سال پر فروش‌ترین نشان تجاری لوکس در جهان بود اما در سال ۲۰۱۶ (۹۵-۱۳۹۴) این جایگاه برتر را به مرسدس بنز واگذار کرد. مرسدس بنز این برتری را به‌واسطه شاسی‌بلندهای استثنایی و همچنین معرفی کلاس ای به‌دست آورد و همچنان در اختیار دارد. سال گذشته میزان فروش بامو ۲ میلیون و ۹۰ هزار دستگاه بود در حالی که مرسدس بنز ۲ میلیون و ۲۹۰ هزار خودرو به فروش رساند. جدا از رقابت شدیدی که این دو خودروساز در زمینه مدل‌های گوناگون و همچنین میزان فروش دارند، از نظر صنعتی نیز با یکدیگر در رقابت هستند. دایملر غیر از مرسدس بنز چند شرکت و فعالیت دیگر را نیز دنبال می‌کند و بامو هم در همین راستا اقدام به ساخت چند شرکت جانبی کرده است.

## نخستین بزرگراه برقی آمریکا به بهره‌برداری رسید

موجود نیز توان عملیاتی داشته باشند و به حرکت خود ادامه دهند. از میان ۳ کامیون موجود در این بزرگراه، نخستین نمونه الکتریکی مجهز به باتری، دومین نمونه هیبریدی و فناوری سوخت پاک گاز طبیعی و آخرین نمونه هیبریدی دیزلی است. درحال حاضر کامیون‌های باری سنگین منبع اصلی تولید ذرات آلوده‌کننده هوا در جنوب کالیفرنیا هستند. بانوجه به ماهیت پرتدد بندرها و آلودگی شدید هوا در این مناطق، توسعه سامانه‌های حمل‌ونقل بدون آلایندگی با آلایندگی بسیار اندک در این مناطق، سبب کاهش ذرات معلق کمتر از ۲/۵ میکرون، گازهای سمی و گلخانه‌ای خواهد شد. وین نستری، مسئول اجرایی سازمان مدیریت کیفیت هوای ساحل جنوبی آمریکا، درباره ساخت این بزرگراه گفت: این پروژه به ما در ارزیابی امکان ساخت سامانه‌های بدون آلایندگی به‌منظور حمل‌ونقل محموله‌ها کمک می‌کند. در نهایت این پروژه می‌تواند منجر به ساخت بزرگراه‌های الکتریکی در بندرها شود تا میزان آلایندگی کاهش یابد و سطح سلامتی افرادی که در نزدیکی بندرها زندگی می‌کنند، بالا برود.



عکس: مهدی کاویانی

## یادداشت

### تهدیدهای زیرساختی «شمس‌آباد»



داود ولی

عضو هیات‌مدیره شرکت خدماتی شهرک صنعتی شمس‌آباد

مشکلات شهرک صنعتی شمس‌آباد از جمله کمبود منابع آبی و تخصیص کمتر از میزان تعریف‌شده آب به این شهرک به طور عمده زیرساختی است و هرگز تغییر نمی‌کند؛ این مشکلات بارها مطرح شده اما برای رفع آن اقدام نشده است. هرچند که مسئولان بارها اعلام کرده‌اند از حفر چاه قرار است آب مورد نیاز این شهرک تامین شود اما

در عمل انجام نشده است. تامین آب مورد نیاز صنایع در شهرک صنعتی شمس‌آباد زمانی از منابع آبی قنات شوش عباسی مطرح شد اما بعد از ۲ سال مطالعه مشخص شد این قنات خشک شده است. بعد از آن کانال محمدیه برای جبران این موضوع انتخاب شد اما هزینه‌های بالای این طرح بار دیگر مانع تامین آب در شهرک صنعتی شمس‌آباد شده است. اکنون آب شهرک صنعتی شمس‌آباد با ۱۲۰ لیتر در ثانیه از ۱۶ حلقه چاه تامین می‌شود که ۴۰ درصد از تعهدات شرکت شهرک‌های صنعتی به تامین آب صنعتگران است و صنایع مستقر در شهرک صنعتی شمس‌آباد به تامین ۱۵۰ لیتر بر ثانیه آ نیاز دارند. با این حال، ساخت شهرک صنعتی پوشاک تهدیدی دیگر برای شهرک صنعتی شمس‌آباد خواهد بود. اکنون آب، برق، گاز و مخابرات در شهرک صنعتی شمس‌آباد تامین است؛ هرچند کم باشد و جوابگوی نیاز صنایع نباشد اما ساخت شهرک جدید به عنوان شهرک پوشاک با وجود تکمیل نبودن زیرساخت‌ها در شهرک صنعتی شمس‌آباد نمی‌تواند اقدام مناسبی باشد. می‌توان با توسعه و تکمیل زیرساخت‌ها در شهرک صنعتی شمس‌آباد برای جذب سرمایه‌گذار در ناحیه تخصصی پوشاک در همین زمین‌های خالی در این شهرک اقدام کرد. در حال حاضر بیش از هزار و ۴۰۰ واحد صنعتی با اشتغال مستقیم ۳۰ هزار نفر و ۱۵ هزار نفر غیرمستقیم فعال است. بیکاری این افراد می‌تواند تهدیدی برای جامعه و بروز مشکلات دیگر باشد بنابراین لازم است برای حفظ و توسعه اشتغال تلاش شود. جدای از این مشکلات زیرساختی، ورودی و خروجی شهرک صنعتی شمس‌آباد اکنون با شهر حسن‌آباد مشترک است و ترافیک بسیار در آغاز و پایان روز مشکلات تردد ایجاد کرده است درحالی که طرح ورودی و خروجی مجزای شهرک با اتصال مستقیم به آزادراه تهران- قم ارائه شده است که هیچ‌گونه معارضی برای زمین آن نیز وجود ندارد و باید برای ایجاد و تجهیز آن به سامانه‌های پلاک‌خوان اقدام شود. همچنین جمع‌آوری زباله‌ها و زباله‌های انباشته‌شده در معابر شهرک مشکل دیگری است. صدور سند مالکیت زمین در شهرک‌های صنعتی نیز مشکل دیگری است که برای امنیت سرمایه‌گذاری و استفاده‌های مالی برای صنعتگران دارای اهمیت است. همچنین خوداظهاری‌های مالیاتی مشکل دیگری است که از سوی صنعتگران مستقر در شهرک صنعتی شمس‌آباد عنوان می‌شود اما از سوی اداره مالیات پذیرفته نمی‌شود. اکنون موضوع مالیات ارزش افزوده و دریافت چندمرحله‌ای آن تهدیدی دیگر بر صنعت است در حالی که بنابر قانون، مالیات ارزش افزوده باید از مصرف‌کننده نهایی دریافت شود. حال موضوع بازگشت ۳۰ درصد از محل دریافت همین مالیات به تکمیل زیرساخت در شهرک‌های صنعتی نیز مطرح است در حالی که اگر نظارت بر اجرای قانونی مالیات ارزش افزوده انجام نشود نیازی به بازگشت یک سوم منابع مالیاتی به شهرک نخواهد بود. در این مورد با نمایندگان مجلس شورای اسلامی نیز رایزنی شده اما هنوز نتیجه مورد نظر صنعتگران حاصل نشده است.

## خبر

### صنایع کوچک، راه رونق اقتصاد

عضو هیات‌مدیره سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران گفت: با توجه به ویژگی‌ها و قابلیت‌هایی که استان گیلان دارد، باید به دنبال جذب سرمایه‌گذاران صنعتی باشیم.

به گزارش «گسترش صنعت» به نقل از روابط عمومی شرکت شهرک‌های صنعتی استان گیلان، غفار اسماعیلی، عضو هیات‌مدیره سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران در نشست با مدیرعامل و کارکنان شرکت شهرک‌های صنعتی استان گیلان درباره اهمیت و جایگاه شهرک‌های صنعتی و جذب سرمایه‌گذار بیان کرد: شهرک‌های صنعتی نقش مهمی در اشتغال و رونق اقتصادی دارند و با توجه به قابلیت‌های استان باید به دنبال جذب سرمایه‌گذاران صنعتی باشیم.

وی در زمینه شناسایی و جذب سرمایه‌گذاران واقعی بیان کرد: جذب سرمایه‌گذار بسیار مهم و بااهمیت است اما سرمایه‌گذاری که از جنس و بدنه صنعت باشد، به عبارتی، سرمایه‌گذار واقعی باشد و تمام توان خود را برای احیای صنعت استان به کار گیرد.

اسماعیلی اظهار کرد: با توجه به ویژگی‌ها و قابلیت‌هایی که استان گیلان دارد، باید به دنبال جذب سرمایه‌گذاران صنعتی باشیم. این در حالی است که صنعتگر مورد حمایت همه‌جانبه مسئولان استانی قرار گیرد و در حال حاضر صنایع کوچک بهترین راه رونق اقتصاد است.

### استقرار ۳۰ واحد طب کار در شهرک‌ها



همایون توفیقی



مسعود ولی‌پور



مهدی فیروزی

## بررسی «گسترش صنعت» از خدمات‌دهی مراکز درمانی در شهرک‌ها و نواحی صنعتی نشان داد کمبود مراکز درمانی در مناطق صنعتی کشور

صنعتی در وظایف تعریف‌شده و خدمات تامین‌شده وجود ندارد و امکان انجام این امر از سوی ایستگاه آتش‌نشانی و مرکز درمانی شهرک صنعتی نیست. با این حال، بخش خصوصی می‌تواند برای خدمات‌دهی درمانی به عنوان مجری اقدام کند و با شهرک‌های صنعتی به توافق برسد. ولی‌پور تاکید کرد: شرکت خدماتی براساس قانون نحوه واگذاری رسالت‌نگهداری از زیرساخت‌های ایجادشده در شهرک‌های صنعتی را دارد که بخشی از آن زیرساخت‌های خدماتی است که شامل مرکز درمانی-اورژانسی و آتش‌نشانی می‌شود. شرکت خدماتی در این دو حوزه موظف به تکمیل زیرساخت است. رییس هیات‌امانی شرکت خدماتی شهرک صنعتی شمس‌آباد ادامه داد: براساس قانون این زیرساخت‌ها شامل ساخت ساختمان‌ها، خرید تجهیزات مورد نیاز، نگهداری، راهبری و استفاده درست از امکانات در خدمات‌دهی به صنعتگران شاغل در واحدهای مستقر شهرک‌های صنعتی است.

به گفته ولی‌پور، به عنوان شرکت خدماتی و نماینده صنعتگران این امکان وجود دارد تا خدمات و امکانات مرکز درمانی محدود حضرت فاطمه زهرا در شهرک صنعتی شمس‌آباد اطلاع‌رسانی شود و از امکانات شرکت خدماتی برای این منظور استفاده خواهد شد زیرا ظرفیت‌شناسی این مرکز انجام شده است. با این حال، باید صاحبان واحدهای صنعتی به این مرکز مراجعه و امکان استفاده از خدمات آن را برای کارکنان خود فراهم کنند.

وی تاکید کرد: بیش از ۱۳۰ نفر در شرکت خدماتی شهرک صنعتی شمس‌آباد شاغل هستند که در صورت موافقت سایر اعضای هیات‌مدیره شرکت خدماتی به عنوان گام نخست به این مرکز درمانی معرفی خواهد شد ضمن آنکه ۱۳۰۰ واحد صنعتی با ظرفیت‌های مختلف فعال است و اشتغال بیش از ۴۵ هزار نفری را به صورت مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کرده است.

رییس هیات‌امانی شرکت خدماتی شهرک صنعتی شمس‌آباد گفت: اکنون مرکز اورژانس شهرک صنعتی شمس‌آباد در حال خدمات‌دهی است. با این حال، امکانات آن در حد خدمات سرپایی است و آسیب‌دیدگان حادثه‌ای که در روزهای اخیر در شهرک صنعتی شمس‌آباد رخ داد به مراکز درمانی تهران منتقل شدند.

صنعتی در وظایف تعریف‌شده و خدمات تامین‌شده وجود ندارد و امکان انجام این امر از سوی ایستگاه آتش‌نشانی و مرکز درمانی شهرک صنعتی نیست. با این حال، بخش خصوصی می‌تواند برای خدمات‌دهی درمانی به عنوان مجری اقدام کند و با شهرک‌های صنعتی به توافق برسد. ولی‌پور تاکید کرد: شرکت خدماتی براساس قانون نحوه واگذاری رسالت‌نگهداری از زیرساخت‌های ایجادشده در شهرک‌های صنعتی را دارد که بخشی از آن زیرساخت‌های خدماتی است که شامل مرکز درمانی-اورژانسی و آتش‌نشانی می‌شود. شرکت خدماتی در این دو حوزه موظف به تکمیل زیرساخت است. رییس هیات‌امانی شرکت خدماتی شهرک صنعتی شمس‌آباد ادامه داد: براساس قانون این زیرساخت‌ها شامل ساخت ساختمان‌ها، خرید تجهیزات مورد نیاز، نگهداری، راهبری و استفاده درست از امکانات در خدمات‌دهی به صنعتگران شاغل در واحدهای مستقر شهرک‌های صنعتی است.

به گفته ولی‌پور، به عنوان شرکت خدماتی و نماینده صنعتگران این امکان وجود دارد تا خدمات و امکانات مرکز درمانی محدود حضرت فاطمه زهرا در شهرک صنعتی شمس‌آباد اطلاع‌رسانی شود و از امکانات شرکت خدماتی برای این منظور استفاده خواهد شد زیرا ظرفیت‌شناسی این مرکز انجام شده است. با این حال، باید صاحبان واحدهای صنعتی به این مرکز مراجعه و امکان استفاده از خدمات آن را برای کارکنان خود فراهم کنند.

وی تاکید کرد: بیش از ۱۳۰ نفر در شرکت خدماتی شهرک صنعتی شمس‌آباد شاغل هستند که در صورت موافقت سایر اعضای هیات‌مدیره شرکت خدماتی به عنوان گام نخست به این مرکز درمانی معرفی خواهد شد ضمن آنکه ۱۳۰۰ واحد صنعتی با ظرفیت‌های مختلف فعال است و اشتغال بیش از ۴۵ هزار نفری را به صورت مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کرده است.

رییس هیات‌امانی شرکت خدماتی شهرک صنعتی شمس‌آباد گفت: اکنون مرکز اورژانس شهرک صنعتی شمس‌آباد در حال خدمات‌دهی است. با این حال، امکانات آن در حد خدمات سرپایی است و آسیب‌دیدگان حادثه‌ای که در روزهای اخیر در شهرک صنعتی شمس‌آباد رخ داد به مراکز درمانی تهران منتقل شدند.

به گفته ولی‌پور، به عنوان شرکت خدماتی و نماینده صنعتگران این امکان وجود دارد تا خدمات و امکانات مرکز درمانی محدود حضرت فاطمه زهرا در شهرک صنعتی شمس‌آباد اطلاع‌رسانی شود و از امکانات شرکت خدماتی برای این منظور استفاده خواهد شد زیرا ظرفیت‌شناسی این مرکز انجام شده است. با این حال، باید صاحبان واحدهای صنعتی به این مرکز مراجعه و امکان استفاده از خدمات آن را برای کارکنان خود فراهم کنند.

وی تاکید کرد: بیش از ۱۳۰ نفر در شرکت خدماتی شهرک صنعتی شمس‌آباد شاغل هستند که در صورت موافقت سایر اعضای هیات‌مدیره شرکت خدماتی به عنوان گام نخست به این مرکز درمانی معرفی خواهد شد ضمن آنکه ۱۳۰۰ واحد صنعتی با ظرفیت‌های مختلف فعال است و اشتغال بیش از ۴۵ هزار نفری را به صورت مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کرده است.

### خدمات از توپدی به کارکنان صنعتی

در حاشیه بیست و دومین تور صنعتی شرکت شهرک‌های صنعتی استان تهران از مرکز درمانی محدود حضرت فاطمه زهرا(س) در شهر ری بازدید شد. این مرکز قرار است به کارکنان در بخش صنعت جنوب تهران خدمات درمانی دهد.

آن‌طور که مهدی فیروزی، عضو هیات‌مدیره مرکز جراحی محدود حضرت فاطمه زهرا در گفت‌وگو با «گسترش صنعت» با اشاره به اشتغال بیشتر ساکنان شهر ری در شهرک‌های صنعتی جنوب تهران از جمله شمس‌آباد، پایتخت و... اظهار کرد، سزانه فضای درمانی در شهر ری با توجه به پیشرفت در سال‌های گذشته از نظر وسعت و جمعیت نمی‌تواند پاسخگوی نیازهای درمانی در منطقه باشد.

هرچند مراکز درمانی در این محدوده با چندین برابر ظرفیت خدمات می‌دهند اما نوانستند رضایت مورد نظر را به دست آورند بنابراین تلاش داریم تا با برقراری ارتباط با بخش‌های صنعتی برای خدمات‌دهی درمانی در این بخش گام برداریم. وی با اشاره به اینکه نبود ICU و CCU عمده تفاوت مرکز درمانی محدود با سایر مراکز درمانی است، ادامه داد: ۱۷ کلینیک درمانی در منطقه جنوب تهران فعال است اما تلاش داریم تا با توجه به جمعیت کارگری ساکن در این منطقه که در شهرک صنعتی شمس‌آباد و صنایع بزرگ این منطقه اشتغال دارند با کمترین هزینه خدمات دهیم.

در این راستا با صاحبان صنایع مستقر در منطقه و مسئولان دولتی بخش صنعت ارتباط لازم برقرار شده است. فیروزی تاکید کرد: در مدت راه‌اندازی این مرکز از آغاز اردیبهشت ۹۶ تاکنون بخش از توپدی مستقر در این مرکز درمانی بیشترین خدمات را به کارگران و شاغلان در بخش صنعت داده است.

این بخش از پرتقاضاترین بخش‌های مرکز درمانی است ضمن آنکه با بخش‌های مختلف اورژانسی نیز قرارداد بسته شده تا در کمترین زمان به بخش صنعت مستقر در محدود خدمات داده شود.

### بخش خصوصی مجری خدمات درمانی

مسعود ولی‌پور، رییس هیات‌امانی شرکت خدماتی شهرک صنعتی شمس‌آباد در حاشیه بازدید از مرکز درمانی محدود حضرت فاطمه زهرا در شهر ری به «گسترش صنعت» اظهار کرد: خدمات‌دهی به سطح شهر از مراکز درمانی و آتش‌نشانی شهرک‌های

زینب عبیدی  
s.industrial@sanatnewspaper.com

مراکز طب کار در شهرک‌ها و نواحی صنعتی کشور به منظور برقراری امنیت جانی سرمایه‌گذاران و شاغلان در این بخش ایجاد شده است. به گفته کارشناسان، خدمات این مرکزها محدود بوده و نیاز هست با نزدیک‌ترین مراکز درمانی برای رفاه سرمایه‌گذاران، کارکنان و خانواده‌های آنها در شهرک‌های صنعتی ارتباط برقرار شود. اکنون بیش از ۳۰ واحد طب کار در شهرک‌ها و نواحی صنعتی راه‌اندازی شده که با در نظر گرفتن ۷۸۰ شهرک و ناحیه صنعتی در حال بهره‌برداری رقمی بسیار ناچیز است.

همان‌طور که در منطقه جنوب تهران با وجود جمعیت بیش از یک میلیون و ۵۰۰ هزار نفری به ۲ هزار و ۵۰۰ تخت بیمارستانی نیاز است که فقط ۳۰۰ هزار تخت بیمارستانی موجود است. بخش قابل توجهی از جمعیت ساکن این منطقه در صنایع بزرگ از جمله سیمان ری، پالایشگاه ری، شهرک‌های صنعتی شمس‌آباد و... اشتغال دارند.

شهرک صنعتی شمس‌آباد به عنوان بزرگترین شهرک صنعتی خاورمیانه در جنوب استان تهران قرار دارد که بیش از ۱۴۰۰ واحد صنعتی را در خود جای داده است و بیش از ۳۰ هزار اشتغال مستقیم و ۱۵ هزار اشتغال غیرمستقیم در آن ایجاد شده که رقم قابل توجهی است ضمن آنکه در این شهرک فقط یک مرکز درمانی با خدمات محدود وجود دارد و نیاز هست به این کارگران، سرمایه‌گذاران و خانواده‌های آنها خدمات درمانی مناسب داده شود.

براساس آمار موجود، حدود ۲ میلیون و ۶۹۰ هزار نفر در بخش صنعت و معدن شاغل هستند که به طور تقریبی ۳۲/۵ درصد از شاغلان کشور را تشکیل می‌دهند. همچنین برپایه آمار سازمان بین‌المللی کار، سالانه ۳۱۷ میلیون حادثه در جهان به وقوع می‌پیوندد

این در حالی است که شناسایی زود هنگام حوادث موجود در کار علاوه بر تضمین سلامت، جامعه‌های پویا را توسعه می‌دهد. همچنین اگر ضوابط ساخت‌وساز واحدهای صنعتی رعایت نشود، هزینه‌های ایمنی کاهش پیدا می‌کند.

## صنایع کوچک با همراهی بانک‌های کشور رونق می‌گیرد

نحفی در ادامه نوسازی و بازسازی واحدهای صنعتی و افزایش ظرفیت واحدهای زیر ظرفیت مستقر در شهرک‌ها و نواحی صنعتی را از برنامه‌های اصلی سازمان برشمرد و افزود: به بهره‌برداری رساندن طرح‌های صنعتی با پیشرفت فیزیکی بالای ۵۰ درصد مستقر در شهرک‌ها و نواحی صنعتی نیز از دیگر اولویت‌های این مجموعه است که با همکاری بانک‌ها محقق خواهد شد. مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های



صنعتی ایران خاطر نشان کرد: براساس برنامه‌ریزی انجام‌شده، در صورت ایجاد بسترهای لازم نوسازی و بازسازی ۸ هزار واحد صنعتی، افزایش ظرفیت پایدار ۱۲ هزار واحد صنعتی و تسریع در به بهره‌برداری رساندن ۹ هزار و ۵۰۰ طرح صنعتی با پیشرفت فیزیکی بالای ۵۰ درصد مستقر در شهرک‌ها و نواحی صنعتی کشور در دستور کار همه شرکت‌های استانی قرار گیرد. نحفی همچنین ایجاد ۲ هزار استارت‌آپ و شرکت دانش‌بنیان در شهرک‌ها و نواحی صنعتی کشور را از دیگر برنامه‌های مهم سازمان

اعلام کرد و افزود: در صورت تحقق طرح رونق کسب‌وکارهای مستقر در شهرک‌ها و نواحی صنعتی کشور شاهد ایجاد رونق در فضای کسب‌وکار به‌ویژه صنعت کشور خواهیم بود.

معاون وزیرصنعت، معدن و تجارت با اشاره به اینکه کل اعتبار مالی مورد نیاز طرح ۵۷۲ هزار میلیارد ریال پیش‌بینی شده است، اعلام کرد: تسهیلات سرمایه در گردش برای اجرای این طرح‌ها ۲۸۴/۵ هزار میلیارد ریال و تسهیلات سرمایه ثابت ۲۸۷/۵ هزار میلیارد ریال برآورد شده است. نحفی تحقق این طرح را مستلزم تامین منابع مالی با همکاری بانک‌ها و سایر نهادهای اجرایی برشمرد و افزود: با توجه به اینکه الگوی مورد نظر در این طرح برای تامین نقدینگی واحدها، تامین مالی مبتنی بر زنجیره (SCF) است، ۳۰ درصد از تسهیلات سرمایه در گردش به صورت نقدی در اختیار واحد قرار خواهد گرفت و ۷۰ درصد از آن در قالب برات از طریق زنجیره تامین، به کل زنجیره تزریق خواهد شد که مزیت اصلی آن کاهش هزینه‌های تامین مالی و پایداری آن است.

منشور اخلاق حرفه‌ای روزنامه‌نگاری در روزنامه‌های: [www.smtnews.ir/about.html](http://www.smtnews.ir/about.html)

**صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صنعت»**

**مدیر مسئول: ناصر بزرگمهر**

تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر: ۸۸۷۲۳۲۲۰۰ - پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰ - پیامگیر صوتی: ۸۸۱۰۵۲۰۴  
سازمان آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۳۲۲۲۲ - نمابر آگهی‌ها: ۸۸۱۰۹۷۳۳  
امور مشترکین: ۸۸۷۲۳۲۲۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۲۰۹  
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۳۲۱۱  
نشانی: تهران، خیابان قائم مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶  
کد پستی ۱۵۸۶۷۳۲۸۱۱

روابط عمومی: [pr@smtnews.ir](mailto:pr@smtnews.ir)  
آگهی: [ads@smtnews.ir](mailto:ads@smtnews.ir)  
امور استان‌ها: [ostanha@smtnews.ir](mailto:ostanha@smtnews.ir)  
چاپخانه: شرکت چاپ رواق روشن‌مهر

[www.sanatnewspaper.com](http://www.sanatnewspaper.com)  
<http://telegram.me/sanatnewspaper>

عضو انجمن مدیران روزنامه‌های غیردولتی  
عضو انجمن مدیران رسانه  
عضو تعاونی مطبوعات

## ضرر چند میلیارد دلاری مایکروسافت در روسیه

وزیر ارتباطات روسیه گفت: در صورتی که تحریم‌های جدید آمریکا باعث کاهش فروش محصولات مایکروسافت به شرکت‌های روسی شود، مایکروسافت با چندین میلیارد دلار ضرر روبه‌رو می‌شود. به گزارش مهر به نقل از رویترز، نیکولای نیکوفروف، وزیر ارتباطات روسیه گفت: اگر شرکت مایکروسافت به دلیل تحریم‌های آمریکا مجبور به کاهش فروش محصولات خود در روسیه شود، چندین میلیارد دلار ضرر خواهد کرد.

همچنین دو شرکت رسمی توزیع‌کننده محصولات مایکروسافت محدودیت‌هایی را برای فروش نرم‌افزارهای این شرکت به بیش از ۲۰۰ شرکت روسی به دنبال اعمال تحریم‌های جدید آمریکایی علیه روسیه که از چند ماه پیش اجرا شده است، ایجاد کرده‌اند. آمریکا محدودیت‌های اقتصادی خود را علیه روسیه سخت و سست‌تر می‌کند و به طور کلی به دنبال مناقشه روسیه در منطقه کریمه و اوکراین تحریم‌های غرب علیه این کشور کلید خورده است. محدودیت‌های جدید آمریکا شامل کاهش دوره وام به شرکت‌های مالی روسی است که به دلیل تحریم‌ها از ۳۰ به ۱۴ روز و برای شرکت‌های انرژی روسی از ۹۰ به ۶۰ روز کاهش پیدا کرده است.

اعمال محدودیت علیه روسیه روی وام‌دهی بانک‌های غربی به شرکت‌های روسی تاثیر بسزایی گذاشته است و می‌توان گفت که با چین دوره کوتاه فاینانس، تامین کالا و خدمات از سوی شرکت‌ها به مشرتیان روسی با مشکل جدی روبه‌رو می‌شود.

خبرنگار: ممکنه بگین رمز موفقیت شما در رقابت با دنیا چیه؟

مسئول: مدیریت عالی، برنامه‌ریزی فوق‌العاده و تلاش شبانه‌روزی!



طرح: هادی اشرفی

مواد غذایی در دنیا ارزان می‌شود، در ایران گران

## گزارش «گسترش صنعت» از سیاست‌های رییس جمهوری آمریکا برای تقویت اقتصاد نشان داد

# تجارت بین‌المللی آمریکا در سایه «تولید سرزمینی»

گروه صنعت

[industry@sanatnewspaper.com](mailto:industry@sanatnewspaper.com)

دولت آمریکا در یک سال گذشته با اعمال مشوق‌های مالیاتی برای تولیدکنندگان داخل کشور در صدد تقویت اقتصاد داخلی برآمده است؛ البته این موضوع با اجرای سیاست‌های محدودکننده برای محصولات خارجی دنبال شده است و بسیاری از دولت‌هایی که تجارت زیادی با آمریکا دارند واکنش نشان داده‌اند و معتقدند دونالد ترامپ بدون در نظر گرفتن قوانین بین‌المللی فقط به منافع ملی کشورش می‌اندیشد.

به گزارش «گسترش صنعت» دونالد ترامپ نه تنها در همان ابتدای ریاست‌جمهوری خود بر تقویت اقتصاد داخلی و اعمال سیاست‌های جدید در بخش مالیات و تعرفه تاکید داشت بلکه در ادامه نیز به دنبال اجرای همین سیاست بود به طوری که در جریان اجلاس کشورهای گروه ۲۰ ترامپ به شدت از سیاست‌هایی که به حمایت از تولیدات داخلی و ایجاد اشتغال در آمریکا منجر می‌شود، حمایت کرد. در طول یک سال گذشته سیاست‌های آمریکا به‌ویژه در زمینه تجارت خارجی تفاوت‌های قابل توجهی از روند پیش از آن داشته است و «حمایت از تولیدات داخلی» جایگاهی ویژه در اقدامات دولت این کشور پیدا کرده است.

در آمریکا ساختاری هوشمندانه برای رسیدگی به شکایات‌های تولیدکنندگان داخلی در نظر گرفته شده است. در این ساختار تولیدکنندگان داخلی می‌توانند در صورت ورود ارزان قیمت محصولات مشابه تولیدی خود به این کشور، به وزارت تجارت خارجی شکایت کنند. وزارت تجارت خارجی آمریکا نیز موظف است در سریع‌ترین زمان به شکایات‌های تولیدکنندگان داخلی رسیدگی کند و به آنها ترتیب اثر دهد. گرچه این ساختار سابقه‌ای طولانی در دولت آمریکا دارد اما دولت ترامپ به طور ویژه به این ساختار توجه کرد و سرعت رسیدگی

به شکایات‌ها و نتیجه آنها را مطابق میل تولیدکنندگان داخلی این کشور تغییر داد. رسیدگی مجدانه و سریع به شکایات‌های تولیدکنندگان داخلی در زمینه واردات کالاهای ارزان قیمت وارداتی که مشابه داخلی دارند، یکی از مهم‌ترین برنامه‌های ترامپ در این زمینه بوده است. به گزارش مهر به نقل از CNBC، رابرت لایتایزر، نماینده تجارت آمریکا اعلام کرد که دونالد ترامپ اعمال تعرفه‌هایی را بر واردات صفحه‌های خورشیدی و انواع ماشین‌های شونده، تایید کرده است. در واقع این تعرفه‌های محافظه کارانه برای هر دو نوع واردات یادشده در سال نخست نرخ بالاتری خواهند داشت و در سال‌های بعد کاهش می‌یابند. برای سال نخست بر واردات صفحه‌های خورشیدی تعرفه‌ای ۳۰ درصدی اعمال خواهد شد. دفتر لایتایزر اعلام کرد که نماینده تجاری توصیه‌های خود را براساس یافته‌های مستقل و فراجزبی کمیسیون تجارت بین‌الملل آمریکا، به رییس جمهوری ارائه کرده است. طبق اعلام این دفتر، از این نهاد خواسته شده بود که بررسی کند آیا واردات خارجی ماشین‌های شونده و صفحه‌های خورشیدی تاثیر مخرب بر تولیدکنندگان داخلی دارد یا خیر. لایتایزر در بیانیه‌ای گفت: اقدامات رییس‌جمهوری بار دیگر نشان می‌دهد که دولت ترامپ همیشه از کارگران، کشاورزان، دامداران و تجارت‌های آمریکایی دفاع می‌کند. هرچند برخی دیگر معتقدند این حرکت برای اقتصاد آمریکا بد خواهد بود. همچنین مایک بلومبرگ، میلیاردر و شهردار سابق نیویورک در توییت خود نوشت: تعرفه بستن به پتل‌های خورشیدی تا ۳۰ درصد، مشاغل آمریکایی را نابود خواهد کرد، هزینه‌های الکترونیست را در آمریکا بالا خواهد برد و به محیط‌زیست آسیب خواهد رساند. کنگره باید از کارگران و مصرف‌کنندگان آمریکایی دفاع کرده و این تصمیم مضر دولت را لغو کند.

**واکنش کره جنوبی به تعرفه‌های آمریکا**  
در این راستا، ایرنا نیز با انتشار گزارشی به این مسئله پرداخته و آورده است: آمریکا تعرفه‌های جنجال‌آفرینی را بر برخی واردات از چین و کره جنوبی اعمال



کرده که در راستای سیاست تجاری «امریکا اول» رییس‌جمهوری آمریکا گرفته شده است. بر مبنای این تصمیم‌ها، تولیدکنندگان صفحه‌های خورشیدی در چین و سازندگان ماشین‌های لباسشویی در کره جنوبی بیش از همه تحت تاثیر این تعرفه‌ها قرار گرفته‌اند. از این رو، وزارت تجارت کره جنوبی در بیانیه‌ای با اشاره به این تصمیم دونالد ترامپ، رییس‌جمهوری آمریکا تاکید کرده است: کره جنوبی قصد دارد در این زمینه، شکوایتهای علیه آن کشور در سازمان تجارت جهانی طرح کند. همچنین کیس هیونگ‌چون، وزیر تجارت کره جنوبی خاطر نشان کرده است: «تعرفه‌های سنگین آمریکا علیه محصولات کره‌ای مصداق بارز نقض مقررات سازمان تجارت جهانی است. آمریکا به جای توجه به مقررات بین‌المللی و مراعات موازین جهانی، به دنبال تامین منافع داخلی است و وضعیت بازار خود را در نظر می‌گیرد. اگر ما این موضوع را در سازمان تجارت جهانی طرح کنیم به طور قطع برنده خواهیم شد. ما باید با کشورهای دیگری هم که مورد چنین تعرفه‌ای قرار گرفته‌اند یک جبهه متحد باز کنیم.»

روابط تجاری آمریکا و کره جنوبی از زمانی که ترامپ قدرت را در اختیار گرفته پرفرازونشیب و مملو از چالش بوده و وضعیت پیمان تجارت آزاد دو کشور همچنان مبهم

است. این مهم‌ترین تصمیم تجاری ترامپ از زمان تصمیم برای خروج از پیمان شراکت تجاری فراتیانوسیه (TPP) و مذاکره دوباره در زمینه «فتا» (پیمان تجارت آزاد امریکای شمالی) است. برخی مدیران صنعتی کره جنوبی هم در این باره معتقدند اعمال چنین تعرفه‌هایی علاوه بر اینکه مشتریان آمریکایی را با محدودیت انتخاب روبه‌رو خواهد کرد باعث خواهد شد کارخانه‌های این شرکت در آمریکا نیز با تعدیل نیرو مواجه شوند. براساس مقررات جدید آمریکا، برای نخستین محموله شامل یک میلیون و ۲۰۰ هزار ماشین لباسشویی وارداتی از کره جنوبی در سال نخست، ۲۰ درصد تعرفه در نظر گرفته می‌شود و اگر از این فراتر برود تعرفه به ۵۰ درصد افزایش خواهد یافت. همچنین برای محصولات خورشیدی و تجهیزات مرتبط با آن و ژنراتورهای ۲ و نیم گیگاواتی به بالا که از کره به آمریکا صادر می‌شود برای سال نخست ۳۰ درصد تعرفه اعمال خواهد شد. ارزش صادرات محصولات خورشیدی کره به آمریکا در سال گذشته میلادی به یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار رسید و پس از مالزی و چین این کشور در رده سوم بزرگترین صادرکننده به آمریکا قرار گرفت.

خبر

## بازگشت ۲۱ خط کشتیرانی بین‌المللی به بندر شهید رجایی در پسابرجام

بندر تجاری ایران وجود نداشت. اما خوشبختانه با تلاش‌های دولت تدبیر و امید و به دنبال توافق برجرام و استقبال خطوط کشتیرانی برتر دنیا برای حضور در بندر شهید رجایی و افزایش تردد خطوط کشتیرانی لانپر به این بندر، این عملیات رشد قابل ملاحظه‌ای یافته است که در نوع خود نشان از رشد اقتصادی در کشور دارد. بندر شهید رجایی در ۲۳ کیلومتری غرب بندرعباس مرکز استان هرمزگان واقع شده است. پیش از این، تحریم‌ها موجب شده بود خطوط کشتیرانی بزرگ خارجی به جای ورود به بندر ایران به بندر کشورهای دیگر حاشیه خلیج فارس بروند و کالاهای متعلق به ایران را در این بندر تخلیه کنند که این موضوع هزینه‌های زیادی به ایران تحمیل کرده است. اما دوران پس از برجرام امکان حضور دوباره کشتیرانی را در تجارت بین‌الملل فراهم کرد. پس از رفع تحریم‌ها، کشورهای تحریم‌کننده برای دستیابی مستقیم و بی‌واسطه به بازارهای ایران، وارد مبادلات تجاری شده و عرضه مستقیم کالاهای خود را به ایران آغاز کردند و اکنون ۱۷ خط بین‌المللی کشتیرانی به ایران رفت‌وآمد می‌کند.

مدیرکل بندر و دریانوردی هرمزگان گفت: در دوران پسابرجام و با استقبال خطوط کشتیرانی برتر دنیا، ۲۱ خط کشتیرانی لانپر (خطوط منظم) بین‌المللی به بندر شهید رجایی بازگشتند. به گزارش ایلنا، الله‌مراد عقیقی‌پور در نشست با معاونان توسعه مدیریت و طرح و توسعه بندر کشور در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی، اظهار کرد: این بندر دروازه طلایی اقتصاد ایران است که ۵۳ درصد صادرات و واردات، ۷۰ درصد ترانزیت و تخلیه و بارگیری حدود ۸۵ درصد کالاهای کانتینری در سطح کل بندر کشور را پشتیبانی می‌کند. وی ادامه داد: در دوران پسابرجام خرید تجهیزات راهبردی کانتینری شامل ۱۲ دستگاه گنتری کرین و ۱۵ دستگاه ترانستینر با اعتباری افزون‌بر ۱۷۵ میلیون یورو، آغاز عملیات ساخت ۳ پست اسکله ۱۰۰ هزار تنی ویژه صادرات فرآورده‌های نفتی سبک با ظرفیت عملیاتی ۳۴ میلیون تن و اعتباری افزون‌بر یک هزار و ۶۵۰ میلیارد ریال انجام شد. این مقام مسئول خاطر نشان کرد: رشد درصدی در بخش درآمد‌ها و کاهش ۳۷

درصدی مطالبات معوق بدهکاران تجاری به عنوان بخش دیگری از دستاوردهای بندر شهید رجایی در دوران پسابرجام است. وی با اشاره به نام‌گذاری سال ۹۶ به عنوان «اقتصاد مقاومتی؛ تولید، اشتغال» افزود: از ابتدای امسال تا پایان دی تمامی تعهدهای بندر شهید رجایی در زمینه اشتغالزایی به صورت ۱۰۰ درصدی محقق شد. عقیقی‌پور اظهار کرد: تاکنون برای جمعیتی افزون‌بر ۱۳۷۰ نفر در قالب طرح‌های سرمایه‌گذاری و عمرانی شغل ایجاد شده است. براساس این گزارش، بندر شهید رجایی دروازه طلایی اقتصاد ایران است که ۵۳ درصد صادرات و واردات، ۷۰ درصد ترانزیت و تخلیه و بارگیری حدود ۸۵ درصد کالاهای کانتینری در سطح کل بندر کشور را پشتیبانی می‌کند. وی ادامه داد: در دوران پسابرجام خرید تجهیزات راهبردی کانتینری شامل ۱۲ دستگاه گنتری کرین و ۱۵ دستگاه ترانستینر با اعتباری افزون‌بر ۱۷۵ میلیون یورو، آغاز عملیات ساخت ۳ پست اسکله ۱۰۰ هزار تنی ویژه صادرات فرآورده‌های نفتی سبک با ظرفیت عملیاتی ۳۴ میلیون تن و اعتباری افزون‌بر یک هزار و ۶۵۰ میلیارد ریال انجام شد. این مقام مسئول خاطر نشان کرد: رشد درصدی در بخش درآمد‌ها و کاهش ۳۷

اینفوگرافی



منبع: ایرنا