



چهارشنبه  
۱۳۹۶ دی ۲۷  
۲۹ رجب‌الثانی ۱۴۳۹  
۱۷ رتوبه ۲۰۱۸

## آمار تسهیلات پرداختی با واقعیت هم خوانی ندارد

در راستای اقتصاد مقاومتی در مجموع ۳ هزار و ۲۲۶ میلیارد تومان تسهیلات پرداخت شده است. علاوه بر این، در راستای تامین مالی بنگاه‌های تولیدی کوچک، متوسط و طرح‌های نیمه‌تمام با پیشرفت فیزیکی بالای ۶۰ درصد در راستای اقتصاد مقاومتی تا پایان آبان امسال در مجموع، ۲۷ هزار و ۲۸۱ طرح ثبت‌نام کرده‌اند...

براساس اعلام وزارت صنعت، معدن و تجارت در ۸ ماه امسال ۱۰۶ هزار میلیارد تومان تسهیلات به بخش صنعت و معدن پرداخت شده که نشانگر افزایش ۱۴/۷ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته است. براساس این گزارش تا پایان آبان امسال به ۵ هزار و ۴۳۱ طرح با پیشرفت فیزیکی بالای ۶۰ درصد



## اقتصاد ایران نیازمند شفاف‌سازی و نظارت، نه ساختار سازی

نیاید اجازه می‌دادیم چنین اتفاق‌هایی بیفتد. همه ما در یک کشتی قرار داریم که برای رسیدن به موفقیت باید مدیریت جهادی را پیش گیریم و اقتصاد مقاومتی را به کار بندیم.» با توجه به اینکه مشکلات اقتصادی در ایران دامنه‌دار شده و بارها معاون اول رئیس‌جمهوری نیز تاکید کرده است این نابسامانی در اقتصاد ریشه در عوامل مختلف دارد و به زمان حال محدود نیست و ریشه در تصمیم‌گیری‌های گذشته نیز دارد، به نظر می‌رسد راهکار عبور از بحران اقتصادی در ایران نیز به همین سادگی باشد و نیازمند راهبردهای جدی است که به یکپارچگی و هماهنگی تمام سازمان‌ها برمی‌گردد، گرچه امروز شاهدیم که برخی مسئولان همچون رئیس اتاق بازرگانی راهکار را در تشکیل نهادی فراقوه‌ای می‌داند اما برای اثر این تصمیم باید ابتدا ببینیم ساختار حاکمیتی ایران آیا خلأ نهادسازی دارد و تعداد سازمان‌های نظارتی در کشور کم است یا خیر. در حال حاضر نه تنها سازمان‌هایی همچون بازرسی کل کشور، دیوان محاسبات، دیوان عدالت اداری، برنامه و بودجه و... نقش نظارتی دارند بلکه در درون هر سازمان نیز دفاتر یا بخش‌های متعددی کنترل و نظارت بر امور هستند. از این رو، آنچه می‌تواند خلأ باشد نبود هماهنگی و داشتن نگاه سیستمی در حاکمیت است. به عبارت دیگر، سازمان‌ها و نهادهای نظارتی موازی زیادی در کشور شکل گرفته که نه تنها خودشان مطابق قانون وظایف نظارتی را به درستی انجام نمی‌دهند بلکه تداخل و نبود نظارت واحد بر سازمان‌ها باعث بروز مشکلاتی همچون رانت و فساد اقتصادی شده است زیرا در زمان بروز مشکل نمی‌توان یک سازمان را پاسخگو دانست. در جوامع توسعه‌یافته به همان میزان که سازمان درگیر در فساد مقصر شناخته می‌شود سازمان نظارتی نیز مقصر است زیرا انحراف از عملکرد در سازمان‌ها وقتی ایجاد می‌شود که نظارت درستی وجود نداشته باشد. در بخش اقتصاد نیز این مسئله صادق است...

مشکلات اقتصادی در ایران به مرز بحران رسیده که باید برای بازگشت به توسعه و هم‌سویی با برنامه‌های اقتصادی بلندمدت راهکارهای مناسبی اجرا شود و از آنجا که بیشترین آسیب اقتصادی در این بخش ناشی از تصمیم‌های نادرست و غیرسیستمی و مبتنی بر سیاست بوده تا چشم‌اندازهای اقتصادی، باید ضمن یکپارچگی تمام بخش‌های حاکمیت بعد نظارت بر تصمیم‌سازی و اجرای برنامه و مصوبه‌های قانونی تقویت شود زیرا امروز ایجاد نهادهای نظارتی جدید فقط موازی‌کاری، دامن زدن به بروکراسی و پاسخگو نبودن در ساختارهای موازی است. غلامحسین شافعی، رئیس اتاق بازرگانی ایران، ۲۴ دی در نشست هیات‌نماینده‌گان با اشاره به اینکه بستر نامناسب اقتصادی موجب سلب تصمیم‌گیری درست شده، گفته است: «این ساختار و روش نمی‌تواند موجب برون‌رفت از مشکلات شود ضمن اینکه قوانین بسیار و تفسیرهای مختلف از آن موجب مشکلات فراوانی شده است. برای حل پایدار و ریشه‌ای مسائل اقتصادی باید واقعیت‌های موجود در جامعه را پذیرفت و به صورت شفاف و روشن از آنها سخن گفت چراکه افزایش فساد و ناپرابری‌های زیاد، فقر و بیکاری و کاهش سطح درآمد واقعی، عقب ماندن از توسعه اقتصادی از سال‌ها پیش مسائلی بوده که پیامدهای آن از سوی کارشناسان و متخصصان و بخش خصوصی بارها پیش‌بینی و بیان شده بود. با توجه به تجربه‌های موفق سایر کشورها پیشنهاد می‌شود نهاد فراقوه‌ای برای توسعه کشور برای بازه زمانی ۵ تا ۱۰ ساله ایجاد شود تا شاهد عبور از بحران باشیم.» مسعود پزشکیان، نایب‌رئیس مجلس شورای اسلامی نیز در چهارمین همایش مدیریت جهادی که در سالن همایش‌های صداوسیما برگزار شد با بیان اینکه وجود هر نوع فساد اعم از مالی، اقتصادی و فاجاق نشانه حکمرانی ضعیف ماست، تصریح کرد: «باید هم‌قسم شویم تا بتوانیم جلوی این فسادها را بگیریم. ما مقصر هستیم و اگر آگاهانه عمل می‌کردیم،

عکس: مهدی کیوانی

۷



## اجرای پروژه‌های عمرانی در روزهای تعطیل

رئیس سازمان برنامه و بودجه:

### مدیریت جهادی هم‌زاد با اقتصاد مقاومتی است



معاون رئیس‌جمهوری مدیریت جهادی را هم‌زاد با اقتصاد مقاومتی دانست و گفت: مردم باید احساس کنند با مدیران فاصله‌ای ندارند. به گزارش ایرنا، «محمدرضا نوبخت» شامگاه دوشنبه در چهارمین همایش ملی «مدیریت جهادی» افزود: مدیریت جهادی هم‌زاد اقتصاد مقاومتی و یک مدیریت علمی است.

### موانع و مشکلات نظام بودجه‌ریزی در شرکت‌های دولتی

نوبخت ادامه داد: بعد از انقلاب صنعتی غربی‌ها به این نتیجه رسیدند که برای اداره بنگاه‌های بزرگ فقط با مدیریت علمی می‌توان کار کرد اما متوجه شدند در مدیریت باید به روابط انسانی هم توجه کرد. وی افزود: غربی‌ها به این نتیجه رسیدند که باید احساس تبعیض بین کارگر و کارفرما از بین برود بنابراین از مدیریت علمی به سمت روابط انسانی و مدیریت عنصری مهم به نام «احساس» حرکت کردند.

وی اضافه کرد: در مرحله بعد مدیریت‌های مشارکتی و اقتضایی قرار گرفت که همه با یکدیگر کار می‌کنند و کسی با دیگری فرق ندارد و در واقع مدیریت براساس شرایط خاص اعمال می‌شود.

### اقتصاد مقاومتی و سهم مالیات

رئیس سازمان برنامه و بودجه درباره منابع درآمدی کشور در سال آینده گفت: براساس چشم‌انداز ۲۰ ساله باید هر سال رشد اقتصادی ۸ درصدی داشته باشیم تا بتوانیم در افق ۱۴۰۴ به کشور اول منطقه تبدیل شویم و با استفاده از منابع درون‌زا، اقتصاد کشور را مدیریت کنیم. وی تصریح کرد: در اقتصاد مقاومتی سهم نفت کاهش و سهم مالیات افزایش پیدا می‌کند. نوبخت یادآوری کرد: سهم مالیات در بودجه سال آینده ۱۰۵۰ هزار میلیارد ریال تعیین شده است، به این مبلغ ۲۳۰ هزار میلیارد ریال حقوق کمرکی نیز اضافه می‌شود و با احتساب ۶۶۰ هزار میلیارد ریال دیگر از این نوع مالیات‌ها،

یادداشت

### موانع و مشکلات نظام بودجه‌ریزی در شرکت‌های دولتی

شرکت‌های دولتی و موانع مدیریتی، محیطی، فنی و فرآیندی و انسانی رابطه معنادار وجود دارد. با توجه به نتایج و تجزیه و تحلیل آماری، این پیشنهادها ارائه می‌شود: - اعطای مسئولیت و اختیارات کافی به دستگاه‌های اجرایی. - اصلاح قوانین مرتبط با بودجه‌ریزی و مالی. - تدوین یک چارچوب جامع قانونی که دولت را مکلف به رعایت یک سلسله اصول در بودجه‌ریزی کند.

- استقرار و تقویت سامانه‌های نرم‌افزاری مربوط به امور مالی و بودجه‌ریزی و تدوین نظام گزارشگری کارآمد در راستای برنامه‌ها و اهداف تعریف شده. - تدوین و استقرار دستگاه‌های جامع اطلاعات مدیریت از جمله دستگاه‌های اجرای بودجه مالی، حسابداری و گزارش‌دهی بودجه. - استفاده از برنامه‌ریزی راهبردی به‌عنوان ابزاری قدرتمند برای تعیین اولویت‌ها و گرفتن تصمیمات آگاهانه.

- ایجاد سازوکار بازخورد در سامانه ارزیابی عملکرد برای کمک به مدیران ارشد در دستیابی به اهداف. - آموزش کافی مدیران و نیروهای انسانی مرتبط با حوزه بودجه و برنامه‌ریزی. - بکارگیری مدیران باتجربه و متخصص در بودجه‌ریزی.

- انجام اصلاحات کلی در سازوکارهای تدوین بودجه در تمام ارکان از جمله دولت، مجلس و... - مهندسی دوباره تمامی فعالیت‌ها و تجدید نظر در کم و کیف فعالیت‌ها. - اصلاح نظام حسابداری دولتی و تقویت استانداردهای بخش عمومی. - حرکت به سمت و سوی بودجه‌ریزی عملیاتی. - نظارت موثر بر حسن اجرای بودجه در قبل، هنگام و بعد از اجرا.

### نتیجه‌گیری:

با توجه به مطالب گفته‌شده و اهمیت و نقش بسزای بودجه‌ریزی در تحقق اهداف دولت و جامعه و استفاده بهینه از منابع محدود جامعه، ساماندهی نظام بودجه‌ریزی و بروزرسانی آن که بتواند بیشترین بهره‌وری منابع را به همراه داشته باشد امری ضروری و اجتناب‌ناپذیر بوده و باید به‌عنوان یکی از مهم‌ترین اقدامات اساسی دولت مدنظر قرار گیرد.

بودجه‌ریزی دولتی تلقی می‌شود. **موانع محیطی:** این موانع عبارتند از عوامل سیاسی کشور، ناهماهنگی دولت و مجلس در تصویب قوانین مربوط، ضعف یا ناآشنایی با مبانی بودجه‌ریزی، ضعف در هماهنگی قوانین مالی کشور، ضعف در تدوین قوانین و مقررات متناسب با بودجه‌ریزی، ضعف نهادهای نظارتی، اعطا نکردن مسئولیت کافی به نهادهای اجرایی و ضعف یا تدوین‌نشدن قوانین و استانداردهای جامع و مانع از سوی مقامات ذی‌ربط.

**موانع فنی و فرآیندی:** شامل تدوین نکردن برنامه‌ریزی راهبردی، ضعف در دستگاه‌های اطلاعات مدیریت، ضعف دستگاه‌های نظارت و ارزیابی عملکرد، ضعف نظام گزارشگر عملیات و نبود سامانه‌های نرم‌افزاری مربوط به امور مالی و بودجه‌ریزی می‌شود. **موانع انسانی:** نداشتن تخصص و مهارت نیروی انسانی، آموزش ناکافی نیروهای انسانی، ضعف در انگیزش کارکنان و مدیران، پذیرفته‌نشدن نظام بودجه‌ریزی عملیاتی از سوی مدیران و کارکنان، نظام حقوق و مزایای نامناسب، نبود نظام پرداخت مبتنی بر عملکرد، نظام تشویق و تنبیه نامناسب و ناآشنایی مدیران و کارکنان با نظام بودجه‌ریزی از جمله موانعی است که در این حوزه قرار می‌گیرد.

نتیجه ارزیابی نقش هر کدام از موانع گفته‌شده در نظام بودجه‌ریزی شرکت‌های دولتی نشان می‌دهد هریک از این موانع به ترتیب فنی و فرآیندی، مدیریتی، انسانی و محیطی در ایجاد مشکل و چالش در نظام بودجه‌ریزی شرکت‌های دولتی نقش داشته ولی نقش آنها به تناسب مولفه‌های مربوط به این شرح است: - در حوزه موانع فنی و فرآیندی: نبود سامانه‌های نرم‌افزاری

- در حوزه موانع مدیریتی: نبود تناسب وظایف مدیران با نظام بودجه‌ریزی

- در حوزه موانع انسانی: نبود آموزش کافی

- در حوزه موانع محیطی: میزان اعطای مسئولیت و اختیار به دستگاه‌های اجرایی

از نظر رتبه‌بندی شاخص‌های مؤثر بر موانع تعریف‌شده، بیشترین سهم و فراوانی را به خود اختصاص داده‌اند و مشخص شد بین نظام بودجه‌ریزی



عباس نظامی  
مدیر مجامع سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران

نظام بودجه‌ریزی در شرکت‌های دولتی متأثر از ۴ عامل اصلی شامل مدیریتی، محیطی، فنی و فرآیندی و انسانی) است و نتایج بررسی این عوامل نشان می‌دهد بین نظام بودجه‌ریزی شرکت‌های دولتی با موانع چهارگانه گفته‌شده رابطه معناداری وجود داشته و مشکلات نظام بودجه‌ریزی دولتی متأثر از این موانع است.

بودجه نمایانگر همه برنامه‌ها و فعالیت‌های دولت بوده و نقش اساسی در توسعه اقتصاد ملی ایفا می‌کند.

امروزه دولت نقش مهمی در جامعه به عهده دارد و افراد جامعه نیز متکی به دولت هستند. بودجه دولت در واقع پیش‌نیاز برنامه‌ها و اهداف بلندمدت دولت بوده و باید به گونه‌ای تهیه و تنظیم شود که زمینه‌ساز تحقق اهداف و برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت دولت باشد.

در سال‌های اخیر تلاش زیادی شده تا فرآیند بودجه‌ریزی کشور به سمت و سوی اندازه‌گیری عملیات و ارزیابی نتایج فعالیت‌ها سوق پیدا کند و روش‌های نوینی برای پاسخگو کردن مدیران ابداع شده ولی در عمل به دلیل نبود زیرساخت‌های لازم و سایر مشکلات مربوط، بودجه‌ریزی عملیاتی در کشور شکل واقعی به خود نگرفته و تنها در ظاهر از این عبارت استفاده می‌شود.

اگر نظام بودجه‌ریزی را در قالب بودجه کل کشور تعریف کنیم شامل برنامه مالی دولت است که برای یک سال مالی تهیه می‌شود و حاوی پیش‌بینی درآمدها و سایر منابع تامین اعتبار و برآورد هزینه‌ها برای انجام عملیاتی است که منجر به نیل به سیاست‌ها و هدف‌های قانونی می‌شود.

هدف نهایی نظام بودجه‌ریزی، تخصیص بهینه منابع به منظور رفع نیازهای مهم و ضروری براساس اولویت‌بندی آنهاست. در اینجا به توضیح درباره موانع گفته‌شده می‌پردازیم:

**موانع مدیریتی:** فقدان حسابداری قیمت‌تمام‌شده، نبود سامانه هزینه‌یابی بر مبنای فعالیت، تفکیک نشدن اعتبارات به برنامه و فعالیت، پاسخگو نبودن مدیران، تناسب نداشتن وظایف مدیران با نظام بودجه‌ریزی و تاثیر ناچیز مدیریت در تخصیص و تصویب اعتبارات از جمله موانع مدیریتی در نظام

یادداشت



## موانع متعدد پیش روی تسهیلات تولید



مهرزاد موشایغی  
فعال صنعتی

بزرگترین مشکل صنایع در چند سال گذشته کمبود نقدینگی و رفتار بانکها در تسهیلات‌دهی است. به طور مثال، در طرح رونق تولید سختگیری در تامین وثیقه یکی از مهم‌ترین مشکلات واحدهای صنعتی در دریافت تسهیلات است. برای تامین وثیقه ابتدا کارشناس بانک با مراجعه به واحد صنعتی ۷۰ درصد ارزش

ماشین‌آلات و زمین را در نظر می‌گیرد و پس از آن بانک نیز در زمان تنظیم قرارداد فقط ۵۰ درصد ارزش را در نظر می‌گیرد در نتیجه واحدها با کمبود وثیقه روبه‌رو می‌شوند. یکی دیگر از مشکلات تسهیلات‌دهی طلب پیش‌فاکتور از تولیدکنندگان است. این در حالی است که واحدهای صنعتی سرمایه در گردش را تنها برای خرید مواد اولیه نمی‌خواهند و در بخش‌های مختلفی همچون حقوق و دستمزد، بدهی آب و برق، حق بیمه و... هزینه می‌کنند بنابراین به ناچار سراغ فاکتورهای صوری می‌روند و مجبور می‌شوند ۹ درصد مالیات ارزش افزوده پرداخت کنند. پس از تامین تمام این مسائل اکنون نوبت به آورده ۲۵ درصدی از مبلغ تسهیلات می‌رسد. به عبارت دیگر، یک واحد برای دریافت یک میلیارد تومان تسهیلات باید ۲۵۰ میلیون تومان تسهیلات دهد. سوال اینجاست که این واحد اگر ۲۵۰ میلیون تومان سرمایه داشت که خود را درگیر مسائل بانکی نمی‌کرد، به طور قطع تسهیلات‌دهی بر بهبود وضعیت صنایع تاثیرگذار است اما نیاز واحدهای صنعتی بیش از این ارقام است. از سوی دیگر، واحدها به دلیل ناتوانی در تامین شرایط به ناچار بخش اندکی از تسهیلات را درخواست کردند. واحدهای صنعتی برای رفع مشکلات مالی خود مجبور هستند از بانکها تسهیلاتی دریافت کنند که نرخ سود آنها بالاست و در بحث جرایم تاخیر این رقم بسیار افزایش می‌یابد. در راستای اجرای اقتصاد مقاومتی براساس فرمایش رهبر معظم انقلاب، ابتدا باید قوانین نظام بانکداری اصلاح شود تا صنعت پویایی خود را به دست آورد. در تمام کشورهای دنیا صنعت دارای تسهیلات با نرخ حداکثر ۳ تا ۴ درصد است. به طور قطع اقتصاد مقاومتی با بهره بانکی بالا اتفاق نمی‌افتد و روند فعالیت بانکها بیشتر به ورشکستگی و تعدیل نیرو در واحدهای صنعتی کشور منجر می‌شود. این شرایط در حالی است که در وضعیت‌های خاص برخی کشورها نرخ بهره بانکی خود را تا ۱۲/۵ درصد کاهش می‌دهند و گاهی این رقم به صفر نیز می‌رسد حتی کشورهایی از جمله ژاپن تجربه بهره بانکی منفی را نیز دارند.

## خبر

## تسهیلات مسکن بانک ملی مفید است ولی کافی نیست

یک کارشناس بازار مسکن گفت: تسهیلات جدیدی که بانک ملی با عنوان طرح ویژه مسکن داده تا حدودی مفید است اما اثر چندانی بر تقویت تقاضا ایجاد نخواهد کرد. سلمان خادم‌المله در گفت‌وگو با ایسنا اظهار کرد: نظام بانکی ما در بحث کمک به تقویت تقاضای مسکن حداقل در ۴ تا ۵ سال گذشته عملکرد جالبی نداشته و می‌توانسته خیلی بهتر عمل کند. البته نمی‌توان از بانکها انتظار داشت در چارچوب غیرانتفاعی عمل کنند چراکه بانک برای فعالیت خود باید توجیه اقتصادی داشته باشند و کمک به خریداران مسکن باید از سوی دولت برنامه‌ریزی شود. وی با اشاره به ورود بانک ملی برای پرداخت وام از طریق اوراق حق تقدم تسهیلات مسکن گفت: به هر حال این بسته از این نظر که به کنترل نرخ اوراق «نسه» و ایجاد تعادل در فرابورس کمک می‌کند، اقدام خوبی است اما اینکه چقدر بر بازار مسکن اثرگذار خواهد بود، چه مقدار از نرخ مسکن را پوشش می‌دهد و چقدر به متقاضیان مسکن کمک می‌کند بحث دیگری است. در واقع می‌توان گفت این اقدام مفید است اما کافی نیست. او خاطرنشان کرد: بارها کارشناسان این نکته را که تسهیلات مسکن متناسب با تغییر نرخ مسکن نیست، تذکر داده‌اند. در بسیاری از کشورهای دنیا بین ۸۰ تا ۱۰۰ درصد نرخ ملک را تسهیلات با سود پایین می‌دهند اما در ایران با وجود اقدامات مناسبی که در ۴ سال گذشته از طریق صندوق پس‌انداز مسکن یکم انجام شده، به طور مثال در کلانشهر تهران رقم وام در بهترین حالت به ۶۰ درصد نرخ خانه هم نمی‌رسد. به گفته خادم‌المله، کمک به تامین مسکن دهک‌های پایین جامعه باید با استفاده از مشوق‌هایی باشد که دولت به سازندگان مسکن می‌دهد و شرایط تهیه مسکن ارزان‌تر را فراهم می‌کند. در حال حاضر بخش قابل توجهی از هزینه‌های ساخت‌وساز را موارد مربوط به انواع و اقسام مجوزها تشکیل می‌دهد که باید به حداقل برسد. این کارشناس مسکن با اشاره به سکونت ۳۰ درصد از جمعیت کشور در بافت‌های ناکارآمد گفت: مجموعه دولت می‌تواند با کاهش هزینه‌های ساخت‌وساز برای تولید مسکن در بافت‌های فرسوده، حاشیه‌ای داشته‌اند و به طور کلی ناکارآمد، بخش خصوصی را ترغیب کند. این مشوق‌ها می‌تواند به صفر رسیدن هزینه مجوز، معافیت‌های مالیاتی یا سایر موارد باشد تا سازندگان برای نوسازی و بازسازی بافت‌های فرسوده انگیزه یابند.



عکس: مهدی کاوه‌ای

## دبیر کارگروه ویژه اقتصاد مقاومتی بخش خصوصی در گفت‌وگو با «گسترش صنعت» اعلام کرد

# آمار تسهیلات پرداختی با واقعیت هم خوانی ندارد

تبدیل آن به خاک در کشور وجود ندارد با تغییر فناوری‌ها در آینده با معادن سنگ کشور چه خواهیم کرد؟

## الگوی مناسب برای سرمایه‌گذاری چیست؟

نگاهی به بازار بیندازید؛ چه تعداد برند رب گوجه، ماکارونی، لبنیات و... وجود دارد؟ در هر استان چندین واحد صنعتی لبنیات هست که از کار افتاده‌اند؟ این تنها نمونه‌ای از صنایع غذایی است. در سایر صنایع نیز وضع به همین شکل است.

سرمایه‌های کلانی در کشور صرف ساخت واحدهایی شده که با ظرفیت اندک تولید می‌کنند زیرا بازار وجود ندارد در حالی که این سرمایه‌ها اگر جمع شوند، می‌تواند ظرفیت بزرگ با سوددهی بسیار بالا را در تولید ایجاد کند. اگر این واحدها به تولید مشترک اقدام کنند و خوشه‌های صنعتی شکل بگیرد بسیاری از مشکلات صنایع برطرف خواهد شد. در این مدل چندین واحد کوچک زیر نظر یک واحد بزرگ فعالیت می‌کنند و محصولات از سوی واحد بزرگ به بازار عرضه می‌شود. در این شرایط نرخ تمام‌شده بسیار کاهش می‌یابد.

## برای ایجاد همکاری مشترک و پیوند سرمایه‌گذاران با یکدیگر به چه بستری نیاز داریم؟

شبکه‌ای باید شکل بگیرد که سرمایه‌گذاران یکدیگر را شناسایی و هدایت کنند. سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی چه وظیفه‌ای دارد؟ وظیفه این سازمان هدایت سرمایه‌گذاران در شهرک‌های صنعتی و ایجاد خوشه‌های صنعتی است. این در حالی است که این سازمان به نگاه زمین‌فروشی تبدیل شده و وظایف بخش صنایع کوچک فراموش شده‌اند.

در حال حاضر مجوز صنایع کوچک را وزارتخانه صادر می‌کند و سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی فقط زمین می‌فروشد در حالی که باید اختیاراتی به این سازمان داده شود تا مجوز صنایع کوچک را صادر کند تا ساماندهی و هدایت سرمایه به درستی انجام شود. پاشنه آشیل صنایع کشور این است که شرکت شهرک‌های صنعتی درآمد خود را باید از طریق فروش زمین به دست آورد؛ در چنین ساختاری این سازمان هرچه زمین بفروشد به نفع آن است. بنابراین طبیعی است که به دنبال همکاری کردن سرمایه‌گذاران با یکدیگر نباشد.

## چه صنایعی ظرفیت توسعه و ایجاد واحد صنعتی را در شهرک‌ها دارند؟

در شهرک‌های صنعتی باید صنایع «های‌تک» تقویت و ساخته شود. محدودیت ساخت صنایع در شعاع چند کیلومتری اطراف تهران باید برداشته شود و صنایع «های‌تک» شکل بگیرد. خوشبختانه اقدامات مناسبی برای ساخت شهرک «های‌تک» در اطراف تهران انجام شده است.

در حال حاضر حدود ۲ تا ۳ هزار واحد صنعتی بین مسیر تهران و کرج با تکلیف است زیرا پروانه بهره‌برداری صنعتی ندارند و فقط مجوز صنفی دارند. بسیاری از آنها آلایندهی نیز ندارند اما به دلیل این ممنوعیت ساخت واحد در اطراف تهران با مشکل روبه‌رو شده و نمی‌توانند کارگران خود را بیمه کرده و پروانه استاندارد دریافت کنند.

جمع‌آوری شده از سوی خانه صنعت، معدن و تجارت استان‌ها از آمارهای اعلام‌شده بانک مرکزی و وزارت صنعت، معدن و تجارت متفاوت و گاه در تناقض است. نمونه‌هایی وجود دارد که هنوز طرح بررسی نشده و به بانک ارجاع داده نشده اما در سامانه پرداخت تسهیلات ثبت شده است. اسنادی هست که طرحی یک روز پس از ثبت‌نام در سامانه پرداخت تسهیلات برای آن ثبت شده و اشتغال آن هم محاسبه شده در حالی که هنوز ریالی به طرح پرداخت نشده است. در نتیجه متناسفانه وحدت رویه در تسهیلات‌دهی و نظارت بر آن وجود نداشته و آمارهای تسهیلات با واقعیت هم‌خوانی ندارد.

## چه موانعی سبب شده بهره‌وری تسهیلات در بخش تولید اندک باشد؟

یکی از موضوع‌هایی که باعث از بین رفتن توجیه اقتصادی طرح‌ها می‌شود و بهره‌وری تسهیلات را به شدت کاهش می‌دهد، نرخ ارز است. دولت تسهیلات با سود ۱۸ درصد پرداخت می‌کند اما در مدت یک سال ۱۰۰۰ تومان نرخ ارز افزایش می‌یابد؛ تولیدکننده چگونه با چنین نرخ‌ها با استفاده از تسهیلات دریافتی تجهیزات و ماشین‌آلات خریداری کند؟ دولت چگونه ضرر تولیدکنندگان را جبران می‌کند؟ از زمان خرید تجهیزات و عقد قرارداد تا تحویل محصول چندین ماه طول می‌کشد وقتی در این مدت نرخ دلار ۵۰۰ تومان افزایش پیدا می‌کند تولیدکنندگان چگونه تعهدات خود را به طرف خارجی پرداخت کنند؟ ساخت واحد صنعتی طرح توجیهی و برنامه دارد. نوسانات اقتصادی تمام این محاسبات را بر هم می‌ریزد و طرح را از توجیه اقتصادی خارج می‌کند. یکی دیگر از مشکلات، بسازه زمانی پرداخت تسهیلات است. بانک‌ها از بهمن تا خرداد و تیر تسهیلات پرداخت نمی‌کنند تا تکلیف منابع بانکی و بودجه دولت مشخص شود. همین امر ۶ ماه تسهیلات‌دهی را تعطیل می‌کند.

## دولت از چه راهی می‌تواند زیان تولیدکنندگان را در مقابل نوسانات اقتصادی جبران کند؟

بخش قابل توجهی از تسهیلات وام‌های استمهالی است که برای جبران بدهی تسهیلات گذشته اعطای شده و تسهیلات جدید نیستند. بخش دیگر نیز صرف بدهی‌های تولیدکنندگان شده و کمتر این تسهیلات صرف مواد اولیه و تولید محصول شده است.

## این امر نشان‌دهنده بار سنگین بدهی‌های بخش تولید است به همین منظور شبکه انجمن‌های صنعتی و معدنی، خانه صنعت، معدن و تجارت ایران و کارگروه اقتصاد مقاومتی بخش خصوصی از دولت درخواست دارند برای جبران زیان‌هایی که تولیدکنندگان در سال‌های گذشته متحمل شده‌اند سود جرایم بدهی‌های بخش خصوصی به بانک‌ها بخشوده شود. راه‌حل مشکلات کشور تنها در بخشش سود جرایم تسهیلات است و دولت به جای پرداخت تسهیلات جدید و بدهکارتر کردن تولید، منابع را صرف این بخش کند.

## روند سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از طرح‌های نیمه‌تمام در کشور چگونه است؟ آیا تا پایان سال می‌توان شاهد گشایش ۶۰۰۰ طرح نیمه‌تمام بود؟

بخش‌های صنعتی و معدنی، خانه صنعت، معدن و تجارت ایران و کارگروه اقتصاد مقاومتی بخش خصوصی از دولت درخواست دارند برای جبران زیان‌هایی که تولیدکنندگان در سال‌های گذشته متحمل شده‌اند سود جرایم بدهی‌های بخش خصوصی به بانک‌ها بخشوده شود. راه‌حل مشکلات کشور تنها در بخشش سود جرایم تسهیلات است و دولت به جای پرداخت تسهیلات جدید و بدهکارتر کردن تولید، منابع را صرف این بخش کند.

## براساس اعلام وزارت صنعت، معدن و تجارت از آغاز سال تاکنون ۱۰۶ هزار میلیارد تومان تسهیلات به بخش صنعت و معدن پرداخت شده است. این تسهیلات اغلب در چه بخش‌هایی بوده و تا چه حد رونق ایجاد کرده است؟

یکی از بخش‌های مغفول‌مانده از نظر تسهیلات، معادن است که همچون کودک تیمم با آن برخورد شده و هیچ‌کس از آنها حمایت نمی‌کند. معادن بیشترین توجیه اقتصادی برای تسهیلات را دارند اما متناسفانه تسهیلات مناسبی به این بخش پرداخت نشده و اساسا بخش صنایع کوچک معدنی در سامانه تعریف نشده است. البته تسهیلات‌دهی به صنایع جای تشکر دارد و در خواست ادامه این تسهیلات با سود کمتر را داریم زیرا با وجود مشکلات توانسته قدری رونق در تولید ایجاد کند اما دربارہ میزان پرداخت تسهیلات، آمارهای



مهدی کاوه‌ای  
فعال صنعتی

دولت تسهیلات با سود ۱۸ درصد پرداخت می‌کند اما مدت یک سال ۱۰۰۰ تومان نرخ ارز افزایش می‌یابد؛ تولیدکننده چگونه با چنین نرخ‌ها با استفاده از تسهیلات دریافتی تجهیزات و ماشین‌آلات خریداری کند؟ دولت چگونه ضرر تولیدکنندگان را جبران می‌کند؟

سیدمحمدحسن سیدزاده  
industry@sanatnewspaper.com

براساس اعلام وزارت صنعت، معدن و تجارت در ۸ ماه امسال ۱۰۶ هزار میلیارد تومان تسهیلات به بخش صنعت و معدن پرداخت شده که نشانگر افزایش ۱۴/۷ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته است.

براساس این گزارش تا پایان آبان امسال به ۵ هزار و ۴۳۱ طرح با پیشرفت فیزیکی بالای ۶۰ درصد در راستای اقتصاد مقاومتی در مجموع ۳ هزار و ۷۲۶ میلیارد تومان تسهیلات پرداخت شده است. علاوه بر این، در راستای تامین مالی بنگاه‌های تولیدی کوچک، متوسط و طرح‌های نیمه‌تمام با پیشرفت فیزیکی بالای ۶۰ درصد در راستای اقتصاد مقاومتی تا پایان آبان امسال در مجموع، ۳۷ هزار و ۲۸۱ طرح ثبت‌نام کرده‌اند که ۱۵ هزار و ۵۵۸ طرح به ارزش ۱۱۳ هزار و ۶۶ میلیارد ریال به بانک‌های عامل معرفی شدند. به گفته مستشاران وزارت صنعت، معدن و تجارت در حال حاضر ۱۱ هزار و ۵۰۰ طرح نیمه‌تمام با پیشرفت فیزیکی بالای ۶۰ درصد در کشور وجود دارد که تا پایان سال باید ۶ هزار مورد از این طرح‌ها به بهره‌برداری برسد. ۲ سال است که دولت روند تسهیلات‌دهی به صنایع را تقویت کرده اما به نسبت منابع تزریق شده رونق کافی ایجاد نشده است.

از سوی دیگر، برخی تشکل‌های صنعتی نیز معتقدند علاوه‌بر مشکلات موجود در دریافت و بهره‌وری اندک منابع آمارهای اعلام‌شده چندان با واقعیت تطابق ندارد. نبود برنامه‌ریزی و کارشناسی نادرست در ساخت طرح‌های صنعتی نیز باعث شده تا واحدهای صنعتی بدون توجیه اقتصادی و بهره‌وری کافی ایجاد شوند که جز هدررفت منابع و اشباع بازار نتیجه دیگری نخواهد داشت.

در همین راستا، «گسترش صنعت» در گفت‌وگو با بیژن پناهی‌زاده، دبیر کارگروه ویژه اقتصاد مقاومتی بخش خصوصی و عضو هیات‌رییسه خانه صنعت و معدن و تجارت ایران روند ساخت طرح‌های نیمه‌تمام صنعتی و آمار پرداخت تسهیلات را بررسی کرده است که در ادامه می‌خوانید:

## براساس اعلام وزارت صنعت، معدن و تجارت از آغاز سال تاکنون ۱۰۶ هزار میلیارد تومان تسهیلات به بخش صنعت و معدن پرداخت شده است. این تسهیلات اغلب در چه بخش‌هایی بوده و تا چه حد رونق ایجاد کرده است؟

یکی از بخش‌های مغفول‌مانده از نظر تسهیلات، معادن است که همچون کودک تیمم با آن برخورد شده و هیچ‌کس از آنها حمایت نمی‌کند. معادن بیشترین توجیه اقتصادی برای تسهیلات را دارند اما متناسفانه تسهیلات مناسبی به این بخش پرداخت نشده و اساسا بخش صنایع کوچک معدنی در سامانه تعریف نشده است. البته تسهیلات‌دهی به صنایع جای تشکر دارد و در خواست ادامه این تسهیلات با سود کمتر را داریم زیرا با وجود مشکلات توانسته قدری رونق در تولید ایجاد کند اما دربارہ میزان پرداخت تسهیلات، آمارهای



## سلام گرم غول های خودروسازی جهان به مواد اولیه پایدار

جدید که یک ماه و نیم پیش قطعی شد، وجود دارد. بیش از ۳۰ هزار قطعه جداگانه برای ساخت یک خودرو استاندارد نیاز است که باعث می شود زنجیره تامین در این صنعت بسیار پیچیده باشد. مواد اولیه ای مانند آلومینیوم، پلک، نسوز، کبالت و لاستیک رابطه مستقیمی با خطرهای زیست محیطی و اجتماعی از جمله سلامت کارگران، نقض حقوق بشر و تخریب محیط زیست در سراسر کشورهای در حال توسعه دارند. به طور میانگین، هر خودرو از ۴۷ درصد فولاد، ۸ درصد آهن، ۸ درصد پلاستیک، ۷ درصد آلومینیوم و ۳ درصد شیشه تشکیل شده است.

برخی از بزرگترین خودروسازان جهان از جمله بامو، فورد و تویوتا به تازگی با هم یکپارچه شده اند تا طرحی را برای توجه به پایداری مواد خام مورد استفاده در تولید خودرو راه اندازی کنند. سازمانی به نام «چشم انداز مواد اولیه»، برآمده از توافق برای یک همکاری سه ساله با عنوان «پایداری رانندگی» است که بین ۱۰ تولیدکننده بزرگ خودرو در جهان امضا شده و هدف آن توجه بیشتر به پایداری محصولات در بخش زنجیره تامین خودروسازی است. امضای شرکت های خودروساز بزرگی مانند دایملر ای جی، هوندا، جی آر، اسکانیا، فولکس واگن، ولوو کارز و ولوو گروپ پای این تعهد



## احتمال توقف تولید ساندر و با استانداردهای جدید

عکس: گسترش صنعت

## آگهی ابلاغ اوراق مالیاتی

در اجرای ماده ۲۰۸ ق.م.م بدین وسیله اوراق مالیاتی با مشخصات زیر به مودیان ابلاغ می گردد تا ظرف ۳۰ روز از تاریخ درج این آگهی به اداره امور مالیاتی مربوطه مراجعه و نسبت به پرداخت مالیات خود اقدام نمایند.

ردیف	شماره پرونده	نام و نام خانوادگی	شماره و تاریخ برگ	عملکرد سال	منبع مالیاتی	درآمد مشمول	مالیات متعلقه	شماره ملی	نشانی اداره
۱	۵۰۰۶۱	هادی مقدم زرابادی	۷۱۳۲۱ ۹۶/۰۷/۳۰	۱۳۹۳	مشاغل	۱۷۲۷۴۵۸۱۳	۳۶۶۴۳۲۷۰	۴۳۲۴۵۹۸۱۲۶	البرز بلوار میرداماد غربی
۲	۵۰۰۶۱	هادی مقدم زرابادی	۷۱۳۲۳ ۹۶/۰۷/۳۰	۱۳۹۴	مشاغل	۶۸۹۹۴۹۹۶	۱۰۳۳۸۹۰۰	۴۳۲۴۵۹۸۱۲۶	البرز بلوار میرداماد غربی
۳	۵۰۰۶۱	هادی مقدم زرابادی	۷۱۳۱۹ ۹۶/۰۷/۳۰	۱۳۹۲	مشاغل	۲۰۷۸۹۷۲۹۸	۴۵۴۲۲۳۵۰	۴۳۲۴۵۹۸۱۲۶	البرز بلوار میرداماد غربی
۴	۵۰۰۶۱	هادی مقدم زرابادی	۷۱۳۱۶ ۹۶/۰۷/۳۰	۱۳۹۱	مشاغل	۴۹۸۳۴۹۳۱	۸۴۶۶۹۹۰	۴۳۲۴۵۹۸۱۲۶	البرز بلوار میرداماد غربی
۵	۵۰۰۹۸	فرزانه کاظمی	۷۵۶۱۲ ۹۶/۰۸/۲۹	۱۳۹۲	مشاغل	۳۴۷۲۴۹۷۷۲	۸۵۱۰۰۷۳۰	۴۳۲۲۸۸۲۶۷۶	البرز بلوار میرداماد غربی
۶	۵۰۰۹۸	فرزانه کاظمی	۷۵۶۱۰ ۹۶/۰۸/۲۹	۱۳۹۱	مشاغل	۱۰۵۷۲۹۱۲۰	۱۹۹۰۵۸۵۰	۴۳۲۲۸۸۲۶۷۶	البرز بلوار میرداماد غربی
۷	۵۰۰۶۵	محسن شعبانی خطیبی	۷۱۳۵۸ ۹۶/۰۷/۳۰	۱۳۹۲	مشاغل	۲۱۲۹۲۹۹۰۰	۴۶۶۷۹۲۴۰	۰۰۵۷۳۷۹۸۷۴	البرز بلوار میرداماد غربی
۸	۵۰۰۶۶	فرشید مافی	۷۱۳۲۵ ۹۶/۰۷/۳۰	۱۳۹۳	مشاغل	۴۰۸۳۶۹۴۲۰	۱۰۳۳۸۸۳۲۰	۵۸۰۳۶۵۰۱۵۳	البرز بلوار میرداماد غربی
۹	۵۰۰۶۶	فرشید مافی	۷۱۳۲۷ ۹۶/۰۷/۳۰	۱۳۹۴	مشاغل	۲۰۴۷۶۳۳۲۰	۳۰۶۸۳۷۸۰	۵۸۰۳۶۵۰۱۵۳	البرز بلوار میرداماد غربی
۱۰	۶۲۲	محسن صد خروی	۴۷۱۹۴ ۹۶/۰۷/۱۲	۱۳۹۳	مشاغل	۲۴۱۷۷۰۳۰۵	۵۳۸۸۲۱۳۰	۰۷۹۳۷۹۵۱۹۲	البرز بلوار میرداماد غربی
۱۱	۶۶۱	مهدی هاشمی	۴۶۸۸۷ ۹۶/۰۷/۱۱	۱۳۹۲	مشاغل	۲۸۷۷۵۷۸۱۲	۶۷۲۴۱۰۲۰	۴۳۱۰۳۴۳۰۵۸	البرز بلوار میرداماد غربی



## شرط واردات خودرو از سوی غیرنمایندگی‌ها اعلام شد

مدیر کل دفتر مقررات صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت گفت: شرکت‌های غیرنمایندگی‌های خودرو هم می‌توانند با انعقاد قرارداد خدمات پس از فروش با نماینده رسمی همان خودرو به واردات خودرو اقدام کنند.

به گزارش «گسترش صنعت» علی‌آبادی‌فراهانی، مدیر کل دفتر مقررات صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت اظهار کرد: شرکت‌های غیرنمایندگی‌های خودرو هم می‌توانند با انعقاد قرارداد خدمات پس از فروش با نماینده رسمی همان خودرو به واردات خودرو اقدام کنند.

او افزود: براساس مصوبه هیات وزیران تنها نمایندگان رسمی می‌توانند خدمات پس از فروش به مشتریان ارائه کنند. علی‌آبادی‌فراهانی ادامه داد: براساس مصوبه ۹ آذر امسال هیات وزیران، هم نمایندگان و هم غیر نمایندگان می‌توانند به واردات خودرو اقدام کنند.

مدیرکل دفتر مقررات صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت خاطرنشان کرد: از روز گذشته سایت ثبت سفارش برای شرکت‌های واردکننده غیرنمایندگی رسمی دوباره فعال شد و امکان ثبت سفارش برای این‌دسته از واردکنندگان وجود دارد. در همین حال ناصر سراج، رییس سازمان بازرسی کل کشور اظهار کرد: سازمان بازرسی کل کشور از این درباره عملکرد و اقدامات سازمان بازرسی در بحث گرانای خودروها از ورود این سازمان به این موضوع خبر داد و اظهار کرد: مسئولان خودروسازی‌های داخلی را در این زمینه خواسته‌ایم و گروه‌های سازمان بازرسی مستقرشده و در حال بررسی هستند.

### مگاموتورز رکورد زد

رکورد تولید موتور در دو شیفت کاری در شرکت مگاموتورز شکسته شد.

به گزارش سایپا نیوز، بر اساس دستور مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا و استراتژی تعریف شده در جهت افزایش تولید، روز گذشته با تولید ۲۷۴۷ موتور، رکورد تولید در شرکت مگاموتورز شکسته شد. بر اساس گزارش، با همت و تلاش کارکنان شرکت مگاموتورز و راهبری مدیریت ارشد گروه، این شرکت توانست به این موفقیت دست یابد و این رکورد که از اواخر دهه ۸۰ تاکنون تکرار نشده بود را بشکند. علاوه بر این روز گذشته موتور تندر ۹۰ در دو شیفت به تعداد ۶۳۵ دستگاه در این شرکت تولید شد که از زمان تولید موتور این خودرو در مگاموتورز، این رکورد بی‌نظیر بوده است.

### آغاز جشنواره زمستانه

#### بهمن دیزل

جشنواره زمستانه خدمات محصولات بهمن دیزل آغاز شد. به گزارش «گسترش صنعت» به نقل از روابط عمومی گروه بهمن، شرکت بهمن دیزل از اجرای طرح ویژه زمستانه خدمات برای محصولات ایسوزو خبر داد. در این طرح در محصولات برند (ایسوزو) ۱۵ درصد تخفیف برای قطعات منتخب و ۱۰ درصد تخفیف برای اجرت تعمیرات در نظر گرفته شده که از تاریخ اول بهمن تا ۱۵ اسفند و به مدت ۴۵ روز در نمایندگی‌های منتخب شرکت بهمن دیزل به اجرا می‌آید. دارندگان محصولات ایسوزو می‌توانند برای کسب اطلاعات بیشتر به سایت [www.bahman.ir](http://www.bahman.ir) مراجعه کنند.

### تعویض اتاق و موتور تنها

#### در نمایندگی‌های مجاز سایپا

سرپرست سایپاپدک اعلام کرد: برابر شیوه‌نامه ابلاغی پلیس راهور ناجا، تعویض قطعات اصلی خودرو شامل اتاق، شاسی و موتور که تنها در نمایندگی‌های مجاز و رسمی سایپا انجام شود مورد تایید مراجع رسمی کشور و پلیس راهور است.

به گزارش سایپا نیوز؛ رضا تقی‌زاده با اشاره به ابلاغ ضوابط و مقررات جدید تعویض اتاق، شاسی و موتور خودرو به نمایندگی‌های مجاز گروه سایپا و ایجاد زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری در شرکت سایپادک برای پشتیبانی اجرای شیوه‌نامه ابلاغی گفت: تمام نمایندگی‌های مجاز گروه خودروسازی سایپا مجهز شده و آمادگی ارائه خدمات استاندارد و منطبق با الزامات ابلاغی پلیس راهور را دارند به گونه‌ای که هر اقدام خارج از این شبکه می‌تواند در آینده مشکلات زیادی را برای مالک خودرو ایجاد کند و تأیید نکردن پلیس راهور در نقل و انتقال خودرو یکی از مهم‌ترین این موارد است. وی افزود: برای مشتریانی که به منظور دریافت این خدمات به شبکه نمایندگی‌های مجاز مراجعه می‌کنند فاکتور معتبر که دارای ویژگی‌های امنیتی شامل هولوگرام، مهر برجسته، نام خریدار، شماره قطعه و کد رهگیری باشد صادر می‌شود. این فاکتور در مواقع لزوم در مراجع قانونی قابل استناد است.



عکس: گسترش صنعت

### مدیرعامل رنوپارس با اشاره به شکست رکورد تولید و فروش رنو در ایران خبر داد

# احتمال توقف تولید ساندر و استانداردهای جدید

مدیره این شرکت باید تصمیم بگیرند که آینده این شرکت در ایران چه خواهد شد و آیا فعالیت آن متوقف و در زمینه تولید محصولات جدید با استانداردهای جدید متمرکز می‌شود یا خیر؟

مدیرعامل رنوپارس درباره زمان تولید خودرو کوئید در ایران گفت: هنوز تصمیم نهایی گرفته نشده که این خودرو با شراکت کدام شرکت در ایران تولید شود اما این خودرو به طور قطع متعلق به ایران خواهد بود البته شرط موفقیت کوئید در ایران داخلی‌سازی بالا و همچنین تیراژ تولید بالا خواهد بود.

#### رنو دلیلی برای ترک ایران ندارد

مدیرعامل رنوپارس در پاسخ به پرسشی مبنی بر احتمال وضع تحریم‌های جدید و تأثیر آن بر فعالیت این شرکت در ایران نیز خاطرنشان کرد: در زمان تحریم‌های پیشین رنو از ایران نفرت زیرا معتقدیم کار خلافی انجام نمی‌دهیم و تنها خودرو تولید می‌کنیم. بنابراین تحریم‌های احتمالی تأثیر چندانی بر فعالیت خودروسازی رنو در ایران نخواهد داشت و دلیلی برای رفتن از ایران وجود ندارد.

اسماعیلی درباره سرنوشت واگذاری سایت بن‌رو به شرکت رنو نیز اظهار کرد: در این‌باره اطلاع دقیق و جدیدی ندارم اما از این اتفاق استقبال می‌کنیم. رنو به دنبال افزایش ظرفیت ۱۵۰ هزار دستگاه تا سال ۲۰۲۲ میلادی در ایران است اما هنوز محل سایت جدید نهایی نشده است. وی ادامه داد: اگر از سوی نهادهای سازمان‌های مسئول زیرساخت‌های عرضه خودروهای برقی در ایران فراهم شود خودرو برقی در ایران تولید خواهیم کرد. مدیرعامل رنوپارس اظهار کرد: در دور جدید فعالیت‌های خود به دنبال ایجاد شبکه مستقل خدمات پس از فروش در ایران هستیم زیرا مشکلاتی در خدمات پس از فروش خودروها در ایران وجود دارد و شرکای ایرانی طرف قرارداد با رنوپارس ملزم به بستن قطعه دیگری به غیر از نشان رنو روی محصولات نیستند. اسماعیلی در پایان از داخلی‌سازی ۶۰ درصدی تندر ۹۰ و ۴۰ درصدی سایر محصولات رنو در ایران خبر داد و اظهار کرد: براساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده این میزان باید به ترتیب به ۸۰ و ۶۰ درصد برسد.

کیفیت است، تصریح کرد: گزارش‌های ماهانه کیفیت شرکت بازرسی کیفیت نشان می‌دهد که عمده محصولات این شرکت ۳ و ۴ ستاره است. علاوه بر اینکه رنو به طور مستقیم بر تولید نظارت دارد و توانمندی قطعه‌سازان ایرانی در تولید باکیفیت قطعات از جمله عوامل دخیل در حفظ کیفیت محصولات رنو است.

مدیرعامل رنو پارس با اشاره به شکسته شدن رکورد چرخشگر با تولید ۶۰۰ دستگاه در روز بیان کرد: سال آینده مولتی‌مدیا تاییدی رنو روی محصولات قرار خواهد گرفت و به‌زودی جوینت‌ونچر تولید ای‌ای‌اس برای محصولات رنو به امضا خواهد رسید.

#### احتمال خروج محصولات رنو از چرخه تولید

اسماعیلی در ادامه درباره الزام سازمان ملی استاندارد در زمینه ارتقای استاندارد تولیدات داخلی نیز اظهار کرد: بر اساس این الزام تا ۲ سال آینده ۸۵ استاندارد خودرویی اجباری می‌شود که با اجرایی شدن این قانون بسیاری از تولیدات از جمله محصولات فعلی رنو باید از چرخه تولید خارج شود. وی ادامه داد: باقی ماندن محصولاتی همچون ساندر و خط تولید خودروسازان نیازمند تغییر پلنفرم، موتور، گیربکس و سامانه برقی است و توجیهی ندارد که اصلاحات جدید را روی خودرویی همچون تندر ۹۰ اعمال کنیم.

وی اظهار کرد: به طور طبیعی خودروهای فعلی تولیدی در ۸۵ استاندارد جدید نمی‌رسند و تولید آنها باید مانند خودروهای دیگر متوقف شود از این رو به دنبال عرضه پلنفرم جدید برای تولید خودروهای جدید مطابق با این استانداردها هستیم اما به طور قطع هر خودرو جدیدی که به ایران وارد شود استانداردهای جدید را پاس خواهد کرد.

به گفته اسماعیلی، شرکت رنوپارس خودرو ساندر و با طراحی جدید عرضه کرده اما شریک ایرانی آن را نپذیرفته است. او خاطرنشان کرد: با توقف تولید محصولات فعلی رنوپارس در ایران (تندر ۹۰ و ساندر) شرکا و هیات

دست مشتریان برسانیم و با تمرکز بیشتر بر کیفیت، مهندسی محصولات، داخلی‌سازی و توسعه منابع انسانی به تعهد خود به‌عنوان خودروساز خارجی عمل کنیم.

وی اضافه کرد: علاوه بر نتایج کمی، فعالیت‌های رنوپارس به لحاظ کیفی بیشترین رشد را در سال گذشته میلادی تجربه کرده است. در بحث داخلی‌سازی قطعات، همکاری با مگاموتورز از سر گرفته شده و رکورد بیشترین تولید موتور گروه تندر با کیفیت عالی به ثبت رسیده است. گیربکس پیشرفته JHQ نیز در چرخشگر تبریز به تولید انبوه رسیده و هم‌اکنون برای تمام محصولات تولیدی رنو در ایران از این گیربکس استفاده می‌شود.

#### برنامه‌ریزی برای صادرات قطعات و مواد اولیه

در همین حال رامتین اسماعیل، مدیرعامل رنو پارس در جمع خبرنگاران با اشاره به کسب رتبه بالای ایران در رده‌بندی درباره فعالیت‌های دیگر این شرکت در سال ۲۰۱۷ میلادی گفت: این شرکت پیش از تحریم‌ها ۵۵۰ خودرو صادر کرد که عدد قابل توجهی در آن زمان بود و اگرچه به دلیل محدودیت‌ها این روند متوقف شد اما سال گذشته همه محصولات به چند کشور برای کلینیک خودرو (car clinic) صادر شد تا پس از بازارسنجی، صادرات از سر گرفته شود. علاوه بر این، صادرات قطعه نیز در دستور کار قرار دارد که اکنون ۲ قطعه برای بررسی به روسیه و آفریقای جنوبی فرستاده شده و صادرات مواد اولیه نیز در دستور کار قرار گرفته است.

وی با اشاره به برنامه‌های رنو برای توسعه قطعه‌سازان گفت: گزارش‌های سازمان بازرسی کیفیت، گواهی بر عملکرد ما در زمینه توسعه قطعه‌سازان است، چراکه بخش عمده کیفیت خودرو وابسته به کیفیت قطعه است. ما در همکاری با قطعه‌سازان توانمند ایرانی توانسته‌ایم استانداردهای رنو را در ایران پیاده کنیم و اکنون شاهد تولید باکیفیت‌ترین محصولات در کشور هستیم.

اسماعیلی با تأکید بر اینکه مهم‌ترین هدف رنو

گروه خودرو  
car@sanatnewspaper.com

نتایج جهانی گروه خودروسازی رنو به تازگی از سوی تیری کاسکاس، معاون ارشد فروش و بازاریابی این گروه اعلام شد. براساس این نتایج، گروه خودروسازی رنو (شامل برندهای رنو، داچیا، رنوسامسونگ موتورز، لادا و آلباین) با رشد ۸/۵ درصدی و فروش ۳/۷۶ میلیون خودرو در سراسر جهان موفق شده به رکورد جدیدی دست یابد. رنو، برند فرانسوی شماره یک دنیا و دومین نشان در اروپاست. رنو همچنین در بخش خودروهای برقی با سهم بازار ۲۳/۸ درصدی رهبری خود را در بازار اروپا ادامه می‌دهد. فروش و سهم بازار رنو در تمام مناطق عملیاتی این گروه خودروسازی از جمله منطقه آفریقا، خاورمیانه، هند و ایران رشد داشته است.

به گزارش «گسترش صنعت» نتایج سالانه عملکرد شرکت رنوپارس نشان می‌دهد رکورد تولید، فروش و سهم بازار محصولات داخلی رنو در ایران با تولید بیش از ۱۶۰ هزار خودرو شکسته شده و این شرکت با رشد ۴۸ درصدی در تولید و کسب سهم بازار ۱۱ درصدی موفق‌ترین سال عملکرد خود را در ایران پشت سر گذاشته است. به گفته مدیرعامل شرکت رنوپارس، این شرکت در تازه‌ترین رده‌بندی رنو توانست در بین ۱۰ زیرمجموعه برتر قرار گیرد و با این میزان تولید خودرو در سال ۲۰۱۷ میلادی از رکورد قبلی خود که ۱۰۸ هزار دستگاه بود عبور کند. یک روز پس از اعلام نتایج جهانی گروه خودروسازی رنو، پاسکال فلتن، مدیر منطقه‌ای رنو در ایران سهم ایران را در این موفقیت بسیار چشمگیر خواند و گفت: ایران موفق به کسب مقام نخست در منطقه آفریقا، خاورمیانه، هند و ایران (AMI) در نشان تجاری رنو و کسب مقام سومی در جهان بعد از فرانسه و برزیل شده است. با رشد حدود ۵۰ درصدی در سهم بازار، نام ایران اکنون در دنیای رنو می‌درخشد. از سوی دیگر افتخار می‌کنیم با همکاری شرکای خود توانستیم باکیفیت‌ترین محصولات را به

## ضرورت شفاف‌سازی واردکنندگان در اعلام قیمت‌ها

در حالی ثبت سفارش واردات خودرو برای شرکت‌های غیرنمایندگی رسمی پس از دو روز وقفه دوباره آغاز شد که براساس شیوه‌نامه ابلاغی دولت، هر واردکننده‌ای می‌تواند با عقد قرارداد با شرکت نمایندگی رسمی و خرید گارانتی و خدمات پس از فروش نسبت به ثبت سفارش و واردات خودرو اقدام کند. این در حالی است که به گفته کارشناسان در صورتی که امتیاز هر کالا چه سرمایه‌ای و چه مصرفی تنها به واردکنندگان رسمی داده شود در بازار نوعی انحصار ایجاد خواهد شد.

در حالی پس از اعلام نام ۱۳ شرکت واردکننده و فروشنده مجاز خودرو از طرف سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان موضوع ایجاد انحصار و سیر صعودی قیمت‌ها در بازار وارداتی‌ها از سوی بسیاری از فعالان مطرح می‌شود که به گفته سعید مومنی، رییس اتحادیه نمایشگاه‌داران خودرو با گذشت نزدیک به ۲۰ روز از بازگشایی ثبت سفارش همچنان بسیاری از نمایندگان رسمی از عرضه خودرو به بازار امتناع می‌کنند و

به دلیل شفاف‌سازی نکردن در اعلام قیمت‌های جدید، بازار خودروهای وارداتی هر روز آشفته‌تر می‌شود. وی در گفت‌وگو با خبرخودرو با انتقاد از عملکرد شرکت‌های واردکننده در شرایط کنونی بازار گفت: شرکت‌های واردکننده موضع خود را در برابر بازار مشخص نمی‌کنند و با وجود اینکه سایت ثبت سفارش باز شده همچنان در عرضه خودرو به بازار تعلل می‌کنند. وی افزود: عرضه نشدن خودرو از سوی شرکت‌ها باعث هرج و مرج و افزایش چند برابری نرخ وارداتی‌ها در بازار شده است. در شرایطی که شرکت‌های دارای نمایندگی رسمی می‌توانند بازار را مدیریت کنند همین شرکت‌ها با عرضه نکردن خودرو به بازار موجب آشفتگی بیشتر در بازار شدند. وی تأکید کرد: در وضعیت کنونی انتظار می‌رود دستگاه‌های نظارتی به شرایطی که شرکت‌های واردکننده در بازار ایجاد کردند، ورود کرده و علت اینکه با گذشت ۲۰ روز از آغاز ثبت سفارش همچنان شرکت‌ها خودرویی را به بازار عرضه نکردند را بررسی و با متخلفان برخورد کنند.

## موتورسیکلت برقی به توجه نیاز دارد

آلایندگی‌ها، موتورسیکلت‌های برقی هستند که عنوان شده می‌توانند ۳۰درصد از آلودگی هوای تهران را کاهش دهند.

محمد قربانی پورفرد، مدیر فروش و خدمات پس از فروش یکی از شرکت‌های تولید داخلی در گفت‌وگو با خودروکار گفت: عناصر مختلفی در بحث آلودگی هوای کلانشهرها به‌ویژه تهران مطرح هستند و موتورسیکلت‌ها یکی از این عوامل به‌شمار می‌روند که با وجود بحث‌های رقابتی میان شرکت‌ها هنوز حمایت‌های لازم از آن به چشم نمی‌خورد. صنعت موتورسیکلت در چند سال گذشته با وجود رشد کمی و کیفی مطلوب به دلیل نداشتن سخنگو و حامی مناسب نتوانسته اتهامات وارد به این صنعت مبنی بر آلوده بودن را از خود دور کند؛ اینکه تنها عامل آلودگی‌های زیستی و صوتی نبوده است.

وی افزود: با وجود روند مطلوب بهبودسازی در واحدهای تولیدی، آنها از حمایت‌های زیادی برای تسریع این بهبود برخوردار نبوده و نهادهای مربوط پشتیبانی لازم را از این صنعت نمی‌کنند.



## یادداشت

### رونق برقی‌ها منوط به خدمات پس از فروش



محمد خادم منصور رییس اتحادیه فروشندگان موتورسیکلت و دوچرخه

باتوجه به ۲معضل ترافیک و آلودگی هوا پیش‌بینی‌می‌شود در سال‌های آینده تردد موتورسواران در کشور افزایش پیدا کند و با جمع‌آوری کاربراتورهای و سایر موتورسیکلت‌های بنزینی بازار به سمت تولید موتورسیکلت‌های برقی حرکت کند. امسال شاهد حضور موتورسیکلت‌های

انژکتوری در بازار هستیم اما چون بازار در حالت رکود است هنوز نمی‌توان پیش‌بینی کرد میزان استقبال مردم از این مدل‌های جدید چقدر خواهد بود.

امروز این موتورسیکلت‌ها بازار خاص خود را دارند به این دلیل که به طور طبیعی آلودگی زیست‌محیطی کمتری به همراه دارند.

بارها فعالان بازار اعلام کرده‌اند برای تصویب قوانین مربوط به این صنعت از کارشناسان و کسانی که سال‌ها در این صنعت فعالیت دارند مشورت گرفته شود زیرا با توجه به تجربه‌ای که دارند خطای کمتری در اجرای قوانین خواهیم داشت. کسانی که ۴ یا ۵ دهه در این صنعت تجربه کسب کرده‌اند بهتر از افرادی که به شکل علمی مطالب را آموخته‌اند، می‌توانند نکات کارشناسی را ارائه دهند. اگر این دو گروه (تحصیل‌کرده و کارشناس تجربی) در کنار یکدیگر کار جمعی را آغاز کنند به‌طور قطع تولید در این صنعت بسیار مطلوب‌تر جلو خواهد رفت. روزهای پایانی سال شاید بازار را کد با آمدن موتورسیکلت‌های پلاک جدید تا حدودی رونق بگیرد اما این خطر نیز وجود دارد با افت تیراژ تولید واحدهای صنعتی تعداد زیادی از نیروهای خود را تعدیل کنند زیرا با توجه به حجم موتورسیکلت‌های ساخته و دیو شده در انبارها بازار اشباع است و نیاز به محصولات جدید کمتری دارد. عادت کردن مردم به استفاده از موتورسیکلت‌های بنزینی همچنان میزان استقبال آنها را از برقی‌ها با چالش روبه‌رو کرده و باید منتظر بود و دید وضعیت بیمه و خدمات پس از فروش آنها چگونه است زیرا رضایتمندی در این حوزه به جذب متقاضیان بیشتر می‌انجامد.

## خبر

### موتور سیکلت‌سازان به قطعه‌سازان خود اعتماد ندارند

نایب‌رییس انجمن قطعه‌سازان موتورسیکلت و دوچرخه کشور بر لزوم ایجاد شرکت‌های دانش‌بنیان واقعی برای تولید موتورسیکلت‌های جدید در کشور تاکید کرد.

حسین‌الله محمودان با اشاره به جریان آزمون و خطا در حوزه تولید موتورسیکلت‌های انژکتوری در کشور اظهار کرد: درحالی‌که باید آزمون و خطای تولید انژکتوری‌ها در کشورهای سازنده‌ای مانند چین و هند انجام شود اما آزمون این موتورسیکلت‌ها در ایران در حال انجام است.

وی گفت: در این شرایط چرا باید مسئولان تولید موتورسیکلت‌های انژکتوری را در کشور اجباری کنند درحالی‌که تاکنون زیرساخت‌های تولید آنها در کشور فراهم نیست؟

وی تصریح کرد: به‌دلیل فناوری جدید موتورسیکلت‌های انژکتوری، کارخانه‌های موتورسیکلت‌سازی به قطعه‌سازان داخلی اعتماد نداشته و قطعات موردنیاز خود را از تولیدکنندگان چینی تامین می‌کنند.

وی با اشاره به اینکه تغییر بدون برنامه جریان تولید در صنعت موتورسیکلت موجب آسیب به قطعه‌سازان شده است، عنوان کرد: کاهش تولید قطعات و افزایش واردات قطعات به شکل سی‌کی‌دی موجب کاهش سهم قطعه‌سازان ایرانی در این صنعت شده است.

محمودان در گفت‌وگو با خبر‌خودرو تاکید کرد: به‌دلیل شرایط تولید موتورسیکلت در کشور وضعیت قطعه‌سازان موتورسیکلت نیز بسیار نگران‌کننده شده؛ چنانچه امروز بیشتر فعالان در این حوزه تعطیل شده‌اند و آنها که به فعالیت خود ادامه می‌دهند به‌واسطه برخی حمایت‌های مالی بوده است.

نایب‌رییس انجمن قطعه‌سازان موتورسیکلت و دوچرخه کشور با انتقاد از جریان تصمیم‌گیری در این صنعت گفت: افرادی که برای این صنعت تصمیمی‌گیرند هیچ شناختی از بازار موتورسیکلت و ارزیابی توان تولید داخل ندارند.

به گفته محمودان، اجرای چنین تصمیماتی در صنعت موتورسیکلت ضربه سنگینی به این صنعت و در شکل کلان به اقتصاد کشور وارد کرده است.

وی تصریح کرد: در این شرایط انتظار می‌رود کسانی که در وزارت صنعت، معدن و تجارت چنین تصمیماتی را می‌گیرند نسبت به آسیب‌هایی که بر پیکره این صنعت وارد می‌شود توجه ویژه داشته باشند.

او گفت: بی‌تردید هرگونه محدودیت در بخش‌های صنعتی و تولید، خطر بزرگی برای کشور به دنبال داشته و تنها این وضعیت به سود سازندگان خارجی خواهد بود.

محمودان در ادامه با توجه به سهم بالای موتورسیکلت‌های چینی در بازار ایران گفت: با توسعه بومی‌سازی و بسترسازی مناسب در حوزه قطعه‌سازی در این صنعت بی‌تردید سهم این موتورسیکلت‌ها در بازار کشور کاهش خواهد یافت.



مانی روشن

موتورسیکلت‌های برقی با ۱۵۰۰ وات بیمه نمی‌شوند و اگر حادثه‌ای رخ دهد بیمه آن را پوشش نمی‌دهد. با وجود پیگیری از بیمه‌های مختلف اعلام شده حاضر به بیمه چنین موتورسیکلت‌هایی نیستند زیرا شیوه‌نامه‌ای ابلاغ نشده است



عکس: آیدا فریدی

### گفت‌وگوی «گسترش صنعت» با برخی صاحبان موتورسیکلت‌ها نشان داد

# ناآگاهی مجریان قوانین از آیین‌نامه موتورهای برقی

است درحالی‌که خطرات این وسیله نقلیه با سرعت ۴۵ کیلومتر در ساعت بیشتر از راکب دوچرخه است و در صورت برخورد یا تصادف آسیب‌دیدگی بیشتر است.

روشن در پاسخ به این پرسش که چرا برای تردد خود از دوچرخه یا موتورسیکلت کاربراتوری یا انژکتوری استفاده نمی‌کنند، گفت: دوچرخه‌ها سرعت پایینی دارند و استفاده از آن برای تردد در خیابان‌های شلوغ و پرترافیک خطرات بیشتری به‌دنبال دارد زیرا به‌طورعموم رانندگان رعایت نمی‌کنند اما سرعت این موتورسیکلت نسبت به دوچرخه بیشتر بوده که مزیت آن در مقایسه با دوچرخه است ضمن آنکه با برقی‌های شهری به اندازه تلغن همراه یا لپ‌تاپ برق مصرف می‌کند و می‌توان به‌راحتی در منزل یا محل کار باتری را شارژ کرد.

او درباره سرعت این نوع موتورسیکلت‌ها گفت: سرعت آن برای تردد در سطح شهر به‌ویژه شهری مانند تهران مناسب است و سیستم ترمز خوبی برای آن حداقل برای مدل ای‌اس‌تی ۴ که من از آن استفاده می‌کنم تعبیه شده است

او تصریح کرد: این موتورسیکلت‌ها قدرت مانور بالایی دارند و صاحب آن می‌تواند به‌راحتی آن را کنترل کند. وی به یکی از خلأهای زیرساختی اشاره کرد و گفت: درحال حاضر شهرداری ایستگاه‌های شارژ تعبیه کرده و لازم است به آن توجه بیشتری شود.

وی در پاسخ به این پرسش که اگر باتری در میانه راه شارژ خالی کند صاحب موتورسیکلت چگونه می‌تواند آن را به محلی مناسب برای شارژ برساند، گفت: تولید و طراحی این موتورسیکلت‌ها به‌گونه‌ای است که باتری همیشه مقداری شارژ در خود نگه می‌دارد که شما بتوانید آن را برای شارژ به جایی برسانید.

#### نبود شیوه‌نامه‌ای برای بیمه

روشن در پاسخ به این پرسش که معایب این موتورسیکلت‌ها چیست، گفت: مسافت پیمایش کم از معایب این موتورسیکلت‌هاست. کمپانی در این‌باره می‌گوید که این موتورسیکلت (۱۵۰۰ وات) ۴۰ کیلومتر پیمایش دارد اما واقعیت این است با ترافیک شهری نهایت پیمایشی که این نوع موتورسیکلت‌ها می‌توانند داشته باشند تا ۲۵ کیلومتر است.

وی ادامه داد: از دیگر معایب آن زمان شارژ آن است که بین ۲ ساعت و ۳۰ دقیقه تا ۳ ساعت زمان نیاز دارد تا باتری ۱۵۰۰ وات تکمیل شود.

باتری‌های سربی اسیدی زمان شارژ طولانی دارند و این موضوعی است که موجب اذیت صاحبان این وسیله نقلیه می‌شود.

او درباره وضعیت بیمه این موتورسیکلت‌ها نیز گفت: موتورسیکلت‌های برقی با ۱۵۰۰وات بیمه نمی‌شوند و اگر حادثه‌ای رخ دهد بیمه آن را پوشش نمی‌دهد. با وجود پیگیری از بیمه‌های مختلف اعلام شده حاضر به بیمه چنین موتورسیکلت‌هایی نیستند زیرا شیوه‌نامه‌ای ابلاغ نشده است.

او گفت: نحوه برخورد با موتورسیکلت برقی همچون دوچرخه



افشین قانجیان

پلیس هنوز درباره موتورسیکلت برقی اطلاعات کافی در اختیار ندارد که چالش راکبان را مضاعف می‌کند

و باید قطعات اصلی را از نمایندگی‌ها

تهیه کرد. همچنین تعداد این نمایندگی‌ها در مقابل نیاز جامعه بسیار کم است به‌طورنمونه تنها یک مکانیکی خارج از نمایندگی پیدا می‌شود که بتواند این نوع موتورسیکلت‌ها را تعمیر کند. کمبود نیروهای متخصص برای تعمیر این موتورسیکلت‌ها در سطح شهر از دیگر چالش‌های صاحبان این وسیله نقلیه است.

روشن به کمبود اطلاع‌رسانی موتورسیکلت‌های برقی اشاره کرد و گفت: درباره استفاده از این موتورسیکلت‌ها اطلاع‌رسانی دقیق نشده زیرا افراد پرسش‌های زیادی برای استفاده از آن دارند. حتی افسرهای وظیفه در نیروی انتظامی نیز به‌دلیل نداشتن پلاک، بیمه و گواهینامه همیشه مانع ادامه راه می‌شوند و صاحبان آن ناگزیر به توضیح شرایط خاص این موتورسیکلت‌ها هستند.

#### توجه نبودن پلیس راهنمایی و رانندگی

اما افشین قائمیان از دیگر دارندگان موتورسیکلت برقی است که پس از مدتی استفاده از آن فروخته است. وی در پاسخ به این پرسش که چرا برای تردد، موتورسیکلت برقی را انتخاب کرده و دلیل فروش آن چه بوده، گفت: موتورسیکلت برقی خریدم زیرا به‌نظرم وسیله مناسبی برای رفت‌وآمد شهری بود که آلودگی ندارد ضمن آنکه به گواهینامه و پلاک نیاز نداشتم.

وی افزود: این نوع موتورسیکلت مزایای خوبی برای تردد دارد اما مشکل آن در کشور این است که مسیر ویژه‌ای برای عبور و مرور در نظر گرفته نشده و وضعیت به‌گونه‌ای است که راکب باید از بین خودروها راه عبوری برای خود پیدا کند.

او ضمن تاکید بر رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی گفت: هنگام استفاده از این وسیله تمام قوانین را رعایت می‌کردم اما باید تاکید کنم فرهنگ تردد با وسیله نقلیه در کشور جا نیفتاده و در این‌باره فرهنگ‌سازی درستی انجام نشده است.

با وجود رعایت تمام قوانین، ناخواسته تصادفی رخ داد که مقصر خودرو بود و من از ناحیه مچ پا آسیب جدی دیدم؛ با این حال به فکر فروش آن نبودم.

قائمیان گفت: ۲ ماه وضعیت پاهایم به‌گونه‌ای بود که قادر به حرکت نبودم و برای ترخیص موتورسیکلت که از سوی پلیس راهنمایی و رانندگی توقیف شده بود مشکلات بسیاری وجود داشت زیرا پلیس تا زمانی که صاحب موتورسیکلت حاضر نباشد اجازه ترخیص نمی‌دهد.

وی افزود: پلیس هنوز درباره این نوع موتورسیکلت‌ها اطلاعاتی ندارد و این خود چالش‌های صاحبان این وسیله را بیشتر می‌کند.

او خاطرنشان کرد: امروز افراد زیادی از موتورسیکلت برقی و دوچرخه استفاده می‌کنند که ضرورت دارد برای آنها مسیری جداگانه دیده شود.

همان‌گونه که در برخی کشورهای اروپایی برای تردد دوچرخه، مسیر مخصوص وجود دارد و از آنجا که این موتورسیکلت‌ها نیز سرعت زیادی ندارند در رده دوچرخه به‌شمار می‌روند و می‌توانند از این مسیرها تردد داشته باشند.

قائمیان در پایان اظهار کرد: فرهنگ‌سازی نکردن و نحوه برخورد پس از تصادف باعث شد به فروش این موتور فکر کنم.



## افزایش سرمایه‌گذاری فورد برای تولید خودروهای برقی

شرکت خودروسازی فورد به‌منظور افزایش تولید خودروهای برقی قصد دارد تا سال ۲۰۲۲ میلادی (۱۴۰۰-۱۴۰۰) افزایش محبوبیت ۱۱ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کند. افزایش محبوبیت خودروهای برقی و استفاده بیشتر از این خودروهای پاک، موجب شده شرکت‌های خودروسازی در سراسر جهان به رقابتی تنگاتنگ پرداخته و هر یک از برنامه‌های خود برای طراحی و تولید خودروهایی بهتر و با توان پیمایش بیشتر رونمایی کنند. اکنون شرکت فورد به‌عنوان یکی از پیشگامان خودروسازی در آمریکا اعلام کرد: در راستای تلاش تمامی خودروسازان جهانی برای طراحی و تولید انبوه خودروهای برقی و هیبریدی که خودروهای پاک و دوستدار محیط‌زیست به‌شمار می‌روند، قصد دارد تا سال ۲۰۲۲ (۱۴۰۰-۱۴۰۰) ۴۰ خودرو هیبریدی و تمام برقی را معرفی و به بازار عرضه کند. بیل فورد، رییس شرکت خودروسازی فورد در جریان نمایشگاه جهانی خودرو دیترویت اعلام کرد فورد می‌خواهد در عرصه خودروهای برقی و هیبریدی رهبری خودروسازان جهان را در دست بگیرد، به‌همین منظور قصد دارد تا ۴ سال دیگر ۱۱ میلیارد دلار در این بخش سرمایه‌گذاری کند. مدیر اجرایی فورد نیز عنوان کرد مبلغ سرمایه‌گذاری اعلام شده از سوی این خودروساز آمریکایی بسیار بیشتر از مبلغ اعلام شده پیشین یعنی حدود ۴/۵ میلیارد دلار است؛ این یعنی فورد از اهمیت روزافزون و استقبال بی‌نظیر مردم، شهروندان و دولت‌های گوناگون در سراسر جهان آگاه است. جیم هاکت، مدیر ارشد اجرایی فورد، در اکتبر گذشته (مهر ۱۳۹۵) به سرمایه‌گذاران این شرکت گفته بود نیازمند ۱۴ میلیارد دلار سرمایه برای تولید خودروهای سواری و وانت پیکاپ‌های هیبریدی و الکتریکی بیشتری است. براساس سخنان وی، از این ۴۰ خودرو اعلام شده ۱۶ خودرو تمام برقی و بقیه خودروهای هیبریدی خواهند بود.

به گزارش ایسنا، وی اظهار کرد: «اگر ما می‌خواهیم در صنعت نوپای خودروهای برقی و الکتریکی و در سراسر جهان موفق ظاهر شویم، باید از مدل‌های کنونی خودروهای موفق خود، نسخه‌های برقی و الکتریکی طراحی و تولید کنیم».

## رونق فروش خودروهای سبز در کره

فروش خودروهای سازگار با محیط‌زیست در سال ۲۰۱۷ میلادی (۹۶-۱۳۹۵) در کره جنوبی بیش از ۴۰ درصد افزایش یافت. به گزارش عصرخودرو به نقل از اینوستور، خودروسازان کره جنوبی و نیز اتحادیه واردکنندگان خودرو در این کشور اعلام کردند در مجموع حدود ۱۰۰ هزار خودرو سازگار با محیط‌زیست در این کشور به فروش رفته که ۸۵ درصد آنها خودروهای هیبریدی و بقیه خودروهای برقی هستند. براساس آمار اعلام‌شده شرکت‌های خودروسازی هیوندایی و کیا بیش از ۷۲ درصد از خودروهای پاک کره جنوبی را تولید کرده‌اند و ۲۳ درصد از خودروهای پاک به فروش رفته هم وارداتی بوده‌اند. شرکت کیا با فروش بیش از ۲۳ هزار دستگاه مقام نخست را در میان خودروهای پاک در کره جنوبی کسب کرده و هیوندایی گرنجور و خودروهای سری یونیک در جایگاه‌های بعدی قرار گرفتند. در میان خودروهای وارداتی لکسوس ای‌اس ۳۰۰ پر فروش‌ترین خودرو پاک وارداتی لقب گرفت. این آمار نشان‌دهنده افزایش تقاضا برای خودروهای سازگار با محیط‌زیست در کره جنوبی است.

## کانادا ایستگاه شارژ خودروهای برقی را توسعه می‌دهد

دولت کانادا قصد دارد به‌منظور توسعه زیرساخت‌های شارژ خودروهای برقی، ۲۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری کند. به گزارش پرشین خودرو به نقل از وبسایت بیزینس گرین، بسیاری از کشورهای جهان قصد دارند با هدف مقابله با آلودگی هوا، کاهش میزان انتشار آلاینده‌ها و گازهای گلخانه‌ای و حفظ بیشتر محیط زیست، خودروهای تمام الکتریکی و برقی را به تولید انبوه برسانند. افزایش محبوبیت خودروهای برقی و استفاده بیشتر از این خودروهای پاک موجب شده بین شرکت‌های خودروسازی در سراسر جهان رقابت ایجاد شود و هر یک از برنامه‌های خود برای طراحی و تولید خودروهایی بهتر رونمایی کنند. هم‌اکنون دولت کانادا به‌منظور گسترش استفاده از خودروهای برقی و توسعه ایستگاه‌های شارژ این خودروهای دوستدار محیط‌زیست و پاک، تصمیم گرفته وارد فاز و مرحله دوم پروژه ملی «کانادای سبز» شود تا مردم و شهروندان این کشور را به استفاده بیشتر و روزافزون خودروهای برقی و الکتریکی تشویق و ترغیب کند.

کانادا یکی از کشورهای نفت‌خیز جهان است که منابع و ذخایر نفتی فراوانی دارد اما به‌منظور حفظ محیط‌زیست و کاهش میزان انتشار آلاینده‌ها در هوا، از جمله کشورهای پیشگام در عرصه استفاده از خودروهای برقی و الکتریکی به‌شمار می‌رود. این کشور همچنین در حفظ محیط‌زیست نام و آوازه زیادی کسب کرده است.

این کشور که در آمریکای شمالی واقع شده اعلام کرده در راستای تلاش برای گسترش زیرساخت‌ها و افزایش تعداد ایستگاه‌های شارژ خودروهای برقی، ۱۲۰ میلیون دلار سرمایه اختصاص داده و امیدوار است با اجرائی کامل این طرح و پروژه ملی، صنعت نوپای خودروهای برقی و الکتریکی رشد روزافزونی پیدا کند و شهروندان کانادایی نیز از آن استقبال بهتر و بیشتری کنند.

## خودرو بین‌المللی



نهادی که با نام چشم‌انداز مواد اولیه شکل گرفته در واقع به ارزیابی ریسک‌هایی خواهد پرداخت که مواد اولیه در صنعت خودرو به وجود می‌آورد

## مسئولیت اجتماعی خودروسازان جهان در برابر محیط‌زیست وارد فاز تازه‌ای شد

# سلام گرم غول‌های خودروسازی جهان به مواد اولیه پایدار

سارا گلچین

car@sanatnewspaper.com

«این کار به طرح راندگی پایدار کمک می‌کند که فعالیت‌های اثرگذار بیشتری را برای بررسی مسائل انسانی، اخلاقی و زیست‌محیطی در زنجیره تامین صنعت خودرو شناسایی کند.» سسی‌اس‌ار اروپا (CSR Europe) یا شبکه کسب‌وکار اروپایی برای مسئولیت‌های اجتماعی شرکت‌ها، نهادی است که بر این کار نظارت می‌کند.

همزمان با افزایش تقاضا برای مواد اولیه خام در ۱۵ سال گذشته، کارشناس هشدار داده‌اند به نام «چشم‌انداز مواد اولیه»، برآمده از توافق برای یک همکاری ۵ساله باعنوان «پایداری راندگی» است که بین ۱۰ تولیدکننده بزرگ خودرو در جهان امضا شده و هدف آن توجه بیشتر به پایداری محصولات در بخش زنجیره تامین خودروسازی است.

امضای شرکت‌های خودروساز بزرگی مانند دایملر ای‌جی، هوندا، جی‌ال‌آر، اسکانیا، فولکس‌واگن، ولوو کارز و ولوو گروپ پای این تعهد جدید که یک ماه و نیم پیش قطعی شد، وجود دارد.

بیش از ۳۰ هزار قطعه جداگانه برای ساخت یک خودرو استاندارد نیاز است که این باعث می‌شود زنجیره تامین در این صنعت بسیار پیچیده باشد. مواد اولیه‌ای مانند آلومینیوم، پلک نسوز، کبالت و لاستیک رابطه مستقیمی با خطرهای زیست‌محیطی و اجتماعی از جمله سلامت کارگران، نقض حقوق بشر و تخریب محیط‌زیست در سراسر کشورهای درحال توسعه دارند.

به‌طور میانگین، هر خودرو از ۴۷ درصد فولاد، ۸ درصد آهن، ۸ درصد پلاستیک، ۷ درصد آلومینیوم و ۳ درصد شیشه تشکیل شده است. مواد دیگری مانند پلاتینیوم، پالادیوم، سیلیس، پلاستیک، مس و رادیوم نیز ۲۷ درصد باقی‌مانده یک خودرو را تشکیل می‌دهند.

نهادی که با نام چشم‌انداز مواد اولیه شکل گرفته در واقع به ارزیابی ریسک‌هایی خواهد پرداخت که مواد اولیه در صنعت خودرو به وجود می‌آورد. استنفان کرتز، مدیر اجرایی «سی‌اس‌ار اروپا» که بر این پروژه نظارت می‌کند، دراین باره گفت:

«۲۰۱۷ میلادی (۸ فروردین ۱۳۹۶) منتشر شد. براین‌اساس، خودروساز آلمانی در سال ۲۰۱۶ (۹۵-۱۳۹۴) بیش از ۳ میلیارد یورو در پروژه‌های زیست‌محیطی سرمایه‌گذاری کرده تا روند تولید وسایل نقلیه خود را در این سال آسان‌تر کند. این شرکت که بیش از هر چیز به دلیل تولید وسایل نقلیه مرسدس-بنز شهرت دارد، میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای در چین را ۷ و در آمریکا ۶ درصد کاهش داده اما در اروپا انتشار گازهای گلخانه‌ای از محصولات تولیدشده این شرکت تغییری نکرده زیرا تقاضا برای مدل‌های لوکس رشد داشته است.

دایملر زمان زیادی از سال ۲۰۱۶ (۹۵-۱۳۹۴) را به کشف ظرفیت ذخیره انرژی در تولید وسایل نقلیه برقی اختصاص داد. حدود ۳ هزار مازول باتری جایگزین که برای استفاده از خودروهای برقی طراحی شده بودند به یک سامانه ذخیره انرژی ثابت تبدیل شدند.

استفاده از باتری‌های دست‌دوم برای تسهیل کار سامانه ذخیره انرژی در حال تبدیل شدن به یک کار معمول در میان خودروسازان جهان است. در سال ۲۰۱۶ (۹۵-۱۳۹۴) شرکت آلمانی بامو یک وسیله ذخیره‌سازی انرژی در مقیاس جدید را تکمیل کرد. این دستگاه با ۲ هزار و ۶۰۰ مازول باتری پوشیده شده است.

بامو این وسیله را ساخت تا هم کارکرد شبکه تنظیم و هم در زمان اوج مصرف کارکرد خودرو با مشکل روبه‌رو نشود.

نیسان نیز به‌تازگی پا را فراتر گذاشته و یک ماجرای علمی-تخیلی را به یک واقعیت علمی تبدیل کرده است. این طرح به مشتریان خودروهای برقی نیسان اجازه می‌دهد انرژی ذخیره‌شده در خودروهای لیف خود را به شبکه ملی برق منتقل کنند.

خوب است بدانید نیسان لیف پرفروش‌ترین خودرو تمام برقی در جهان است و از این مدل تمام برقی در سال گذشته میلادی ۳۰۰ هزار دستگاه ساخته شده است.

## خودروها، قاتلان آینده جهان



حالا و هوای خودرو تغییر می‌کند. البته شرکت‌های دیگری مانند مرسدس بنز نیز در خودروهای خود صفحه نمایش‌های عجیب و غریب قرار داده‌اند اما قرار گرفتن این همه صفحه نمایش در یک خودرو به واقع ضروری است؟ آیا خودروسازان پیش از طراحی چنین مدل‌هایی به سامانه‌های امنیتی و میزان امن بودن آنها دقت می‌کنند؟ شاید ما نیز علاقه زیادی به پیشرفت فناوری داشته باشیم اما باید این نکته را بدانیم که با پیشرفت فناوری در این راستا خودروها به سمت خطرناک‌تر شدن پیش می‌روند و این به‌هیچ وجه موضوع خوبی نیست. به

باشیم که روی بدنه خود صفحه نمایش دارند یا به استقبال مدل‌هایی برویم که شیشه‌های آنها تبدیل به نمایشگر شده است.

«بایسون» با مدل شگفت‌انگیز خود وارد این نمایشگاه شد و کانسپت‌ش را پر از صفحه نمایش کرده بود. یک نمایشگر ۴۹ اینچی روی داشبورد و همچنین یک صفحه نمایش روی فرمان خودرو به شدت این مدل را عجیب نشان می‌داد. ایده پشت این طرح به این صورت است که این صفحه نمایش می‌تواند راننده و دیگر سرنشینان را به خوبی سرگرم کند و البته استفاده از آن تنها روی خودروهای خودروان ممکن خواهد بود. در همین رویداد شرکت «هرمان» با ایده‌ای عجیب‌تر ظاهر شد. این شرکت یک سامانه ویژه برای خودروها ایجاد کرده که می‌تواند به اختیار خودش و با توجه به حالت روحی راننده و سرنشینان، مسیر، مسافت طی‌شده و حتی تاریخ سامانه‌های خود را تغییر دهد و آهنگ‌های گوناگون پخش کند. اما نکته جالب قرار گرفتن یک صفحه نمایش بزرگ زیر سقف خودرو است که با توجه به شرایط و

نمایشگاه سی‌ای‌اس درس‌های متفاوتی از فناوری آینده خودروها به علاقه‌مندان این صنعت داد که برخی از آنها بسیار جذاب و برخی دیگر به شدت ترسناک هستند.

در نمایشگاه لوازم الکترونیک لاس‌وگاس که هفته گذشته کار خود را آغاز کرد، خودروسازان بسیاری نیز حضور داشتند تا آخرین دستاوردهای فناوری خود را به معرض نمایش بگذارند. در این میان از کانسپت‌های گوناگونی نیز رونمایی شد که نمایش کوچکی از آینده خودروها به‌شمار می‌روند. کانسپت‌ها با تمام زیبایی که دارند گاهی می‌توانند نکات ترسناکی را از آینده صنعت خودروسازی بیان کنند.

نمایشگاه سی‌ای‌اس امسال به‌نوعی محلی برای خودنمایی نمایشگرهای درون خودرو بود. خودروهای رونمایی شده در این رویداد با تعداد زیادی صفحه نمایش محاصره شده بودند و حتی در برخی مدل‌ها روی فرمان خودرو هم نمایشگر وجود داشت. بدون شک با این روند باید سال آینده منتظر خودروهایی

همچنین باتری‌های قدیمی خودروهای برقی رنو به منابعی برای ذخیره انرژی تبدیل خواهند شد. این کار قرار است با همکاری این خودروساز فرانسوی و شرکت بریتانیایی «کانکتد انرژی» (Connected Energy) انجام شود.

به هر حال در شرایطی که کشورهای گوناگون جهان در حال تلاش برای یافتن راه‌هایی به‌منظور کنترل آلودگی هوا و جلوگیری از انتشار گازهای سمی و گلخانه‌ای هستند، چنین سرمایه‌گذاری‌ها و طرح‌هایی از سوی خودروسازان بزرگ می‌تواند به مقام‌های کشورهای جهان کمک کند در این مسیر موفقیت بیشتری به‌دست آورد.

کاهش میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای این روزها یکی از مهم‌ترین الزام‌های خودروسازان در رتبه‌بندی آنها است. در واقع، هر خودروسازی که بتواند محصولات کم‌آلاینده‌تری تولید کند به مسئولیت‌های اجتماعی خویش نیز پایبندتر بوده است. طرح‌های گوناگون برای باتری خودروها نیز با همین دیدگاه ارائه می‌شود.

همانگی به‌وجود آمده این روزها میان خودروسازان بزرگ جهان برای داشتن یک زنجیره تامین اخلاق مدار، پدیده‌ای فوق‌العاده است که در تاریخ خودروسازی جهان کم‌سابقه بوده است.

به‌رحال زنجیره تامین در خودروسازی بسیار پیچیده است؛ به‌حدی که برخی تامین‌کنندگان با شرکت اصلی یا اوای‌ام هیچ ارتباط مستقیمی ندارند و این باعث می‌شود هم کار خود آنها سخت شود و هم در انجام مسئولیت‌های اجتماعی آنچنان که باید عمل نکنند. اکنون ایجاد مولتی تیرها راهکاری است برای پوشش این جدافتادگی که جهان در تلاش برای دستیابی به آن است.

مولتی تیرها یا زنجیره‌های تامین چندلایه از یک سو و فاز تازه مسئولیت‌های اجتماعی از سوی دیگر، می‌تواند مسیر زنجیره تامین را در جهان دچار تغییرات اساسی کند.

منبع: Edie.net  
Businessgreen

گزارش خودروکار، دبی هرسمن، رییس شورای ملی ایمنی انگلیس در گفت‌وگویی وجود چنین صفحه نمایش‌هایی را بسیار خطرناک اعلام کرد و گفت: صفحه‌نمایش‌ها تنها برای راضی کردن مشتری وجود دارند و هنگام نصب آنها توجهی به ایمنی نشده است. براساس پژوهش‌های انجام شده از سوی موسسه ما وجود صفحه نمایش بزرگ در مقابل راننده بخش زیادی از حواس وی را به خود معطوف می‌کند و این می‌تواند یکی از عوامل به‌وجود آمدن خطرات جبران‌ناپذیر برای خودروهای گوناگون باشد. راننده‌ها فکر می‌کنند قرار گرفتن و روشن ماندن صفحات نمایش در مقابل آنها از نظر ایمنی مشکلی ایجاد نمی‌کند اما این طرز تفکر بسیار اشتباه است. بسیاری از امکانات این صفحات نمایش باید هنگام حرکت خاموش باشد. راهکار دیگر این است که به راننده اجازه داده شود تنها از برخی امکانات هنگام حرکت استفاده کند. به‌طور کلی با روند کنونی پیشرفت خودروها با حجم زیادی از صفحات نمایش پر می‌شوند که می‌توانند قاتل انسان‌ها باشند.



یادداشت

غفلت از واسطه‌گری صنایع متوسط

در توسعه



شاهپور قنبری

مدیرعامل شرکت

شهرک‌های صنعتی تهران

ایجاد رقابت‌پذیری در بخش تحقیق و توسعه (R&D) صنایع کوچک و متوسط یکی از کمک‌های دانشگاه به صنعت است. آموزش و ارتقای توان مدیریتی و مهارتی در بنگاه‌های کوچک و متوسط (SME) برای کاهش نرخ تمام‌شده و ارتقای رقابت‌پذیری در بازار اهمیت دارد. همچنین اشتغال فارغ‌التحصیلان دانشگاهی در

واحدهای صنعتی داخلی از مهم‌ترین دستاوردهای همکاری دانشگاه به صنعت است. از این رو، لازم است حمایت‌های حاکمیتی برای پایداری اشتغال و فعالیت صنایع کوچک و متوسط انجام شود بنابراین خدمات حمایتی و نرم‌افزاری علاوه بر تامین زیرساخت‌ها در شرکت شهرک‌های صنعتی دنبال می‌شود. اجرای پیمانکاری فرعی در شهرک‌های صنعتی تهران یکی از این حمایت‌ها است چراکه صنایع متوسط نقش واسط بین صنایع خرد و صنایع بزرگ را دارند ولی از این نقش آنها در کشور غفلت شده است؛ همین امر توسعه صنعتی را با مشکل روبه‌رو می‌کند. صنایع متوسط با کوچکترین تنش در اقتصاد دچار افت و رکود می‌شوند و شاهدیم که همچنان مدیریت حجره‌ای در کشور دنبال می‌شود که نگاه درستی نیست. صنایع متوسط به حمایت‌هایی در حاکمیت نیاز دارند تا مراحل ارتقا را طی کنند و شرکت شهرک‌های صنعتی با برگزاری دوره‌های آموزشی و راه‌اندازی ۱۰۴ دفتر کار در مراکز خدمات فناوری و کسب‌وکار در ۴ شهرک صنعتی به دنبال حمایت از این صنایع است. نبود اعتماد صنایع به متخصصان دانشگاهی یکی از مشکلات مهم در این زمینه است. مشاوران دانشگاهی باید به قدری توانمند باشند که اعتماد صنعت را جلب کنند و خدمات‌دهی در فضای مجازی به شکل توسعه سرمایه‌گذاری کنند دسترسی ساده‌تر و تنوع خدمات بیشتر را دربردارد. رسالت دانشگاه رفع مشکلات و نیازهای صنعت است؛ در این مسیر که با عنوان نقش آفرینی دانشگاه نسل سوم از آن یاد می‌شود از مکانیزم‌هایی برای افزایش ارتباط صنعت و دانشگاه استفاده می‌شود. راهکار کشورها برای حل این مشکل رقابت‌پذیری صنایع در بازار، مشارکت دانشگاه با صنعت است زیرا صنایع کوچک نمی‌توانند در بخش تحقیق و توسعه سرمایه‌گذاری کنند ولی دانشگاه می‌تواند در این زمینه کمک‌کننده صنایع باشد. با برگزاری دوره‌های آموزشی و ارتقای فناوری برای صنایع کوچک و بزرگ در نظر داریم تا از دانش متخصصان داخلی و خارجی در این کارگاه‌ها استفاده شود و اطلاعات کارآفرینان و اهالی صنعت را به این شکل به‌روز کنیم.

خبر

رشد ۱۰۶ درصدی در صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی هرمزگان

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان هرمزگان گفت: سرمایه‌گذاری در شهرک‌ها و نواحی صنعتی استان رشد ۱۰۶ درصدی داشته است. به گزارش «گسترش صنعت» به نقل از روابط‌عمومی شرکت شهرک‌های صنعتی استان هرمزگان، سید امیر امیری‌زاد با تشریح عملکرد ۹ ماهه شرکت شهرک‌های صنعتی هرمزگان اظهار کرد: در ۹ ماه امسال ۷۹ قرارداد واگذاری زمین در شهرک‌های صنعتی منعقد شده که نسبت به سال گذشته ۳۹ درصد افزایش داشته است.

وی با اشاره به حجم سرمایه‌گذاری در شهرک‌های صنعتی استان در ۹ ماه سال ۹۶، افزود: تا پایان آذر امسال ۹۱۷ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری شده که نسبت به سال گذشته در همین تاریخ ۱۰۶ درصد رشد داشته است. مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان هرمزگان ادامه داد: پیش‌بینی ما برای ایجاد اشتغال در ۹ ماه امسال برای طرح‌های یادشده ۱۰۳۷ فرصت شغلی بوده که مقایسه با سال گذشته ۷۴ درصد رشد داشته است. امیری‌زاد از انعقاد ۸۶۷ قرارداد در شهرک‌های صنعتی استان از زمان تاسیس این شرکت تاکنون خبر داد و گفت: از ابتدای تاسیس شرکت شهرک‌های صنعتی هرمزگان تا امروز میزان ۶۲۳ هکتار زمین به متقاضیان واگذار شده است. وی مساحت اراضی واگذار شده شهرک‌های صنعتی در ۹ ماه امسال را ۲۷ هکتار اعلام و خاطر نشان کرد: این آمار در مقایسه با آمار سال گذشته میزان ۶۳ درصد رشد داشته است. مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان هرمزگان بیان کرد: در حال حاضر ۲۷۴ واحد فعال در شهرک‌های صنعتی استان وجود دارد که افزون‌بر ۵ هزار و ۲۰۰ نفر اشتغال ایجاد کرده است. مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان هرمزگان با بیان اینکه ۱۶ واحد صنعتی صادراتی در شهرک‌های صنعتی فعال است، گفت: این واحدها در ۹ ماه امسال ۶۵ میلیون دلار صادرات داشته‌اند. امیری‌زاد اظهار کرد: هرمزگان ظرفیت بیشتری در حوزه تولید محصولات صادراتی دارد. مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان هرمزگان با اشاره به مزیت‌های صنعتی استان هرمزگان افزود: صنایع صادراتی هرمزگان در زمینه‌های شیلالت، خرما، صنایع دریایی و فرآورده‌های نفتی فعالیت دارند. امیری‌زاد با تاکید بر ضرورت هموارسازی مسیر توسعه اقتصادی واحدهای صنعتی، بیان کرد: با توسعه صنایع استان و رفع موانع شاهد رشد و توسعه صادرات در استان خواهیم بود.



عکس: مهدی کزوهی

صنعتگران شهرک صنعتی شمس آباد از نهادهای اجرایی و خدماتی تامین کننده آب، برق و گاز خواستار شدند

اجرای پروژه‌های عمرانی در روزهای تعطیل

مناسبی برای جذب سرمایه‌گذار خارجی دارد. این شهرک در ۳۵ کیلومتری جاده تهران- قم واقع شده و با بیش از ۲ هزار و ۸۰۰ هکتار مساحت، دارای بیش از ۱۵۷۰ واحد فعال تولیدی و صنعتی است. شهرک صنعتی شمس‌آباد با اشتغال حدود ۴۵ هزار نفری در جنوب استان تهران قرار دارد و از نظر مساحت و تعداد واحدهای صنعتی به عنوان بزرگترین شهرک صنعتی خاورمیانه شناخته شده است.

این در حالی است که صادق نجفی، معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت و مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران در حاشیه بازدید از واحدهای تولیدی شهرک‌های صنعتی شمس‌آباد به «گسترش صنعت» گفت: شهرک شمس‌آباد تهران یکی از شهرک‌های بزرگ کشور و شامل ۲ هزار و ۴۰۰ واحد صنعتی فعال و نیمه‌فعال است.

نجفی با بیان اینکه ۳۰ هزار نفر در شهرک صنعتی شمس‌آباد مشغول به کار هستند، اظهار کرد: بخشی از واحدهای فعال در این شهرک با ظرفیت ۴۰ تا ۵۰ درصد فعالیت می‌کنند که تسهیلات‌دهی به آنها سبب تکمیل ظرفیت تولیدشان می‌شود.

مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران تاکید کرد: در شهرک صنعتی شمس‌آباد از ۲ هزار و ۴۰۰ واحد فعال حدود ۱۴۰۰ واحد با ظرفیت پایین کار می‌کنند که برای توسعه ظرفیت تولید به تزیق ۱۰۰ تا ۲۰۰ میلیارد تومان سرمایه در گردش نیاز دارند. وی افزود: بررسی‌ها نشان می‌دهد با تامین سرمایه در گردش واحدهای فعال، دست‌کم ۱۵ هزار شغل در این شهرک ایجاد می‌شود.

**حمایت از رونق اقتصادی تهران** واحدهای تولیدی مستقر در شهرک صنعتی

شمس‌آباد در زمینه‌های مختلفی فعالیت می‌کنند. کارخانه‌هایی در زمینه‌های فلزی و ریخته‌گری، کانی غیرفلزی، غذایی، برق، الکترونیک، نساجی و پوشاک، شیمیایی و پلاستیک، سلولزی و خدماتی که حجم اشتغال مناسبی را در منطقه جنوب تهران ایجاد کرده‌اند. حسن ولایتی، مدیرعامل شهرک صنعتی شمس‌آباد در گفت‌وگو با «گسترش صنعت» اظهار کرد: رفع مشکلات و موانع موجود بر سر راه شهرک صنعتی شمس‌آباد موجب رونق اقتصادی استان تهران و کشور می‌شود. وی گفت: کمبود آب، برق، امکانات مخابراتی، مسکن، راه آسفالت، بیمارستان، شعبه بیمه تامین اجتماعی و اداره کار از جمله موارد کلی است که همه صنایع با آن روبه‌رو هستند و در شهرک صنعتی شمس‌آباد نیز وجود دارد. مدیر شهرک صنعتی شمس‌آباد ادامه داد: این شهرک یکی از بزرگترین شهرک‌های صنعتی خاورمیانه به شمار می‌رود که صنعتگران بسیاری در آن مشغول فعالیت هستند. تاکنون قرارداد واگذاری ۲ هزار و ۴۰۰ واحد صنعتی به ثبت رسیده و ۶۰۰ قرارداد در حال انعقاد است.

ولایتی، کمبود آب را یکی از مشکلات قدیمی این شهرک عنوان کرد و افزود: در حال حاضر آب ورودی این شهرک که از چاه‌های حفاری شده بهره‌برداری می‌شود ۱۰۲ لیتر در ثانیه است که براساس برآوردهای اولیه، باید ۳۰۰ لیتر در ثانیه باشد. وی تاکید کرد: مسئولان باید در زمینه تامین باقی این شهرک از دیگر منابع آبی اقدامات لازم را انجام دهند. مدیر شهرک صنعتی شمس‌آباد گفت: شهرک همچنان با مشکل زیربنایی مخابرات روبه‌رو است و با توجه به واگذاری شرکت مخابرات به بخش

خصوصی، این کار نیز برای شرکت مخابرات با توجه به غیراقتصادی بودن، تاکنون میسر نبوده است. وی کمبود سرویس‌های نقلیه عمومی برای دسترسی شاغلان و مشکل کمبود نیروی انسانی را از جمله مشکلات این شهرک برشمرد و بازپرداخت بهای قبوض برق از ۲۰ روز به ۲ ماه را از موارد درخواستی صاحبان صنایع در این شهرک عنوان کرد.

**رایزنی با وزارت نیرو**

با این حال، نسرين صدقی، معاون صنایع کوچک شرکت شهرک‌های صنعتی استان تهران در گفت‌وگو با «گسترش صنعت» از انجام اقدامات ابتدایی برای رفع مشکلات صنعتگران در شهرک صنعتی شمس‌آباد خبر داد. وی اظهار کرد: نهادهای خدمات‌رسان برای تغییرات خط و خطوط از قبل به واحدهای صنعتی اطلاع‌رسانی می‌کنند که این تغییرات و قطعی‌ها در چه زمانی خواهد بود تا صاحبان صنعت بتوانند اقدامات لازم را از پیش انجام دهند.

صدوق صدقی ادامه داد: صنعتگران تقاضا دارند که این تعمیرات و قطعی‌ها در شب با روزهای تعطیل انجام شود یا اینکه در شرایطی باشد که خط تولید و فعالیت‌های صنعتی آسیب نبیند.

معاون صنایع کوچک شرکت شهرک‌های صنعتی استان تهران با اشاره به اعتراض‌ها و شکایت‌های صنعتگران در سایر شهرک‌های صنعتی مبنی بر قطعی آب، برق یا گاز در هنگام فعالیت کارخانه‌ها تصریح کرد: رایزنی با نهادهای مربوط انجام و قرار شده این قطعی حامل‌های انرژی با اطلاع قبلی باشد یا در حد امکان این تغییرات و تعمیرات زیرساختی در روزهای تعطیلی واحدهای صنعتی انجام شود.

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت خبر داد

نوسازی ۲۰ هزار واحد صنعتی در دستور کار

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت و مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران از تامین مالی و نوسازی ۲۰ هزار واحد صنعتی کوچک در دولت دوازدهم با هدف رسیدن به ظرفیت کامل تولید خبر داد.

به گزارش ایرنا، صادق نجفی در نشست تخصصی معاون امور زنان و خانواده ریاست‌جمهوری با دهیاران زن سراسر کشور افزود: اکنون ۴۱ هزار واحد صنایع کوچک و خرد در شهرک‌های صنعتی داریم که برخی از آنها ۳۰، ۵۰ و شاید ۷۰ درصد فعالیت دارند. وی اظهار کرد: در طول دولت دوازدهم برنامه داریم که ۲۰ هزار واحد صنعتی که با ظرفیت پایین فعالیت می‌کنند را با تامین مالی، نوسازی کنیم و با ایجاد بازار کار به ظرفیت کامل برسانیم. در صورت انجام این اقدام، ۱۶۱ هزار فرصت شغلی ایجاد خواهد شد که البته در این ۴ سال نیز ۴۵۰ هزار اشتغالی می‌شود که ۸۰ هزار مورد آن برای صنایع کوچک است.

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت ادامه داد: بودجه سال ۹۷ این سازمان به اندازه سال ۹۶ است و حدود ۱۰۵ هزار میلیارد

در چهارمین همایش ملی مدیریت جهادی کشور انجام شد

تجلیل از مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان البرز

بازار خارجی همان ویژگی برون‌گرا بودن اقتصاد مقاومتی است، گفت: ما باید به سمت توسعه اقتصادی پیش روییم تا بتوانیم در صنعت گام‌های بلندی برداریم. وی با تاکید بر اینکه ما باید بازارهای کشورهای دیگر را به تولیدکنندگان و صنعتگران استان معرفی کنیم، گفت: امسال ۳۵ جلد کتاب معرفی بازار هدف را تالیف کردیم که در زمینه معرفی وضعیت اقتصادی، صادرات و واردات و قوانین و مقررات گمرکی و بازرگانی آن کشورها و ۱۰۰ صفحه بوده و در حال تایید نهایی معاونت صنایع کوچک سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران است. مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان البرز با بیان اینکه تولیدکنندگان با مطالعه این کتاب‌ها متوجه خواهند شد کالاهای‌شان در کدام کشور امکان رقابت و نفوذ در بازار را دارد، افزود: تولیدکنندگان و صادرکنندگان با مطالعه این کتاب با صادرات و واردات و همچنین ورود به بازارهای خارجی آشنا می‌شوند.

در چهارمین همایش ملی مدیریت جهادی کشور که در سالن همایش‌های بین‌المللی صداوسیما برگزار شد، از مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان البرز به عنوان یکی از مدیران جهادی برتر کشور تجلیل شد. مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان البرز با اشاره به معرفی بازار هدف در این استان، اظهار کرد: توسعه بازار هدف برای واحدها و کالاهای تولیدی بسیار مناسب و قابل توجه است.

وی افزود: بسیاری از مشکلات واحدهای تولیدی استان در مرحله نخست در زمینه مالی و تسهیلات بانکی است اما اصل قضیه این است که باید کالای تولیدی در استان بازارش پیدا شود.

مدیرعامل شرکت شهرک‌های استان البرز با بیان اینکه ما باید بازار را تحریک کنیم، عنوان کرد: علم اقتصاد نشان داده تحریک بازار داخلی مساوی است با تورم که این کار به مشکلات بسیار اقتصادی منجر می‌شود. شاهمردادی با اشاره به اینکه تحریک



