

مجلس مجموع سیاست‌های قیمتی و غیر قیمتی را در حوزه انرژی لحاظ کند

متصور معظمی گفت: ما برای اصلاح در مسیر مصرف بهینه انرژی راهی جز پیگیری سیاست‌های قیمتی و غیر قیمتی نداریم و باید در این مسیر حرکت کنیم. رییس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در همایش قدردانی از برگزیدگان سومین دوره جایزه ملی مدیریت انرژی با اشاره به ساختار ذهنی شکل گرفته همگان مبنی بر اینکه ما در کشور ثروتمندی هستیم، تصریح کرد: این نقطه شروع، اشتباه است که ما را به لحاظ بهره‌وری به پایین‌ترین سطح رسانده است. برای اصلاح در مسیر مصرف بهینه انرژی راهی جز پیگیری سیاست‌های قیمتی و غیر قیمتی نداریم و باید این مسیر را بدون تعارف جلو ببریم. معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به قضایای اخیر در کشور، اظهار کرد: مجلس شورای اسلامی به هنگام بررسی بودجه مجموع سیاست‌های قیمتی و غیر قیمتی را در حوزه انرژی لحاظ کند.



ایجاد یک میلیون و ۳۳ هزار شغل در سال آینده

رییس سازمان برنامه و بودجه گفت: در سال ۱۳۹۷ با ۳۲۷ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان اعتبار، یک میلیون و ۳۳ هزار فرصت شغلی ایجاد می‌شود. به گزارش «گسترش صنعت» محمدباقر نوبخت روز سه‌شنبه در نشست خبری اشتغال و تولید در بودجه ۱۳۹۷ که در سازمان برنامه و بودجه برگزار شد، افزود: سال گذشته سیاست دولت این بود که ۱۷ هزار و ۹۰۰ میلیارد تومان تسهیلات بانکی به ۲۴ هزار واحد تولیدی کوچک و متوسط اعطا کند. اقدام دوم این بود که از منابع خزانه به‌عنوان طرح‌های عمرانی مبلغ ۴۲ هزار میلیارد تومان به طرح‌های عمرانی اختصاص داده شد. در مجموع سال گذشته سرمایه‌گذاری ۱/۷ درصد رشد داشت و برای نخستین بار رشد اقتصادی ما ۲ رقمی شد بنابراین سال آینده نیز این سیاست‌ها به صورت پیشرفته اجرا می‌شود. نوبخت با بیان اینکه منابع سرمایه‌گذاری در لایحه بودجه سال آینده ۳۲۷ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان پیش‌بینی شده، گفت: ۷۳ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان به سرمایه‌گذاری در طرح‌های تولید و اشتغال و ۲۵۴ هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان به سرمایه‌گذاری در طرح‌های عمرانی اختصاص دارد. وی درباره منابع پیش‌بینی‌شده برای سرمایه‌گذاری در بخش تولید و اشتغال گفت: ۱۷ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان از منابع صندوق توسعه ملی، ۳۵ هزار میلیارد تومان از منابع بانکی و ۶ هزار میلیارد تومان از مانده اعتبار مربوط به قانون حمایت از اشتغال روستایی تامین خواهد شد. رییس سازمان برنامه و بودجه همچنین درباره منابع سرمایه‌گذاری در طرح‌های عمرانی افزود: در این بخش ۶۰ هزار

۱۳ هزار میلیارد تومان از منابع عمومی، ۱۳ هزار میلیارد تومان از منابع اختصاصی، ۵۲ هزار میلیارد تومان از مشارکت بخش خصوصی و تسهیلات صندوق توسعه ملی و بانکی، ۳ هزار میلیارد تومان از آب‌های مرزی و ۱۲۴ هزار میلیارد تومان از منابع حاصل از سرمایه‌گذاری شرکت‌های دولتی تامین خواهد شد. وی درباره جزئیات طرح ایجاد اشتغال نیز گفت: در لایحه بودجه ۹۷ پیش‌بینی شده که ۲۴۰ هزار شغل با احیای ۱۰۰ هزار بافت فرسوده و ۶۰ هزار شغل با تامین ۱۰۰ هزار مسکن روستایی و اجتماعی ایجاد کنیم. در بخش کشاورزی نیز پیش‌بینی شده ۶۷ هزار شغل ایجاد شود که از این میزان ۳۳ هزار فرصت شغلی در طرح کشت گلخانه‌ای، ۱۴ هزار شغل در پرورش ماهی در قفس و ۲۰ هزار شغل در صنایع تبدیلی و تکمیلی کشاورزی در نظر گرفته شده است به همین دلیل پیش‌بینی شده که ۱۷۳ هزار شغل در بخش میراث فرهنگی، ۲۲۱ هزار شغل در بخش سیاست‌های فعال بازار کار و همچنین ۷۴ هزار و ۵۰۰ شغل جدید در بخش صنعت با اجرای برنامه دولت ایجاد شود. همه سیاست‌های دولت در بخش اشتغال در چارچوب سیاست‌های اقتصاد مقاومتی و دستیابی به برنامه ششم توسعه است. رییس سازمان برنامه و بودجه با بیان اینکه در لایحه بودجه ۹۷ پیش‌بینی شده ۷۱ طرح عمرانی به صورت مشارکتی از سوی دولت و بخش خصوصی اجرا می‌شود، افزود: منابع لازم برای این طرح‌ها حدود ۶۸ هزار میلیارد تومان است که ۱۵ هزار میلیارد تومان آن سهم دولت، ۱۶ هزار و ۹۰۰ میلیارد تومان از صندوق توسعه ملی به بخش خصوصی، ۳۰ هزار میلیارد تومان تسهیلات بانکی و ۶ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان آورده بخش خصوصی است.

توان اجرایی بخش دولتی ایران نصف میانگین جهانی



عکس: مهدی کاوه‌ای

بررسی درخواست حذف ۳ صندوق زیرمجموعه وزارت صنعت، معدن و تجارت از فهرست واگذاری‌ها

صدور ضمانتنامه صنایع کوچک در ابهام خصوصی سازی

۷



شرکت توسعه پروفیل و پنجره دیلمان



تولید کننده پروفیل UPVC و انواع دیوار پوش و سقف کاذب PVC

دفتر فروش:
گیلان - رشت - کمربندی شهید
بهشتی روبروی سه راه رودباری
کارخانه: ۰۱۳-۳۴۰۳
دفتر فروش: ۰۱۳-۳۳۴۴۸۹۲۲-۳
www.deylamanprofile.ir

هاشمی؛ مرد اعتدال و تدبیر



فاطمه سعیدی، عضو هیات‌رییسه فراکسیون امید: آیت‌الله هاشمی رفسنجانی این نماد اعتدال و تدبیر، به راستی در تمام دوران حیات سیاسی خود نه تندروی کرد و نه از تندروها حمایتی داشت. فقدان مرد بزرگ و تاریخ‌ساز ایران در هر چالش و بحرانی خود را به رخ می‌کشد. آیت‌الله هاشمی مردی که لقب امیرکبیر زمان به راستی برانده‌اش بود، اگرچه همواره در معرض نقد و تخریب بدخواهان و جریان‌های مختلف قرار می‌گرفت اما لحظه‌ای در اعتدالی نام ایران و انقلاب اسلامی کوتاهی نکرد و هر آنچه داشت از مال و خانواده و اعتبار و آبرو در راه انقلاب گذاشت و گذشت.

همیشه دلسوز انقلاب بود



جلیل رحیمی جهان‌آبادی، رییس فراکسیون اهل سنت مجلس شورای اسلامی: آیت‌الله هاشمی رفسنجانی باوجود اینکه مورد بی‌مهری افراطیون اصلاح‌طلب و افراطیون اصولگرا قرار گرفت اما شخصیت بسیار دلسوزی برای انقلاب و کشور بود. آقای هاشمی در دوران حیات خود اثرات غیرقابل انکاری در مسیر انقلاب داشتند؛ در دوران جنگ و بازسازی اثرات زیادی داشتند و به رشد تفکر عقلانی، اعتدال‌گرایی و تنش‌زدایی در سیاست خارجی و همچنین حاکم کردن گفت‌وگو میان اعتدال در کشور بسیار کمک کردند. بسیاری از چهره‌های حاضر در دولت روحانی، نیروهایی هستند که آیت‌الله هاشمی آنها را به عرصه سیاسی ایران وارد کرد و به این ترتیب اکنون نیز تفکر آیت‌الله بر کشور حاکم است.

محور وحدت در جامعه بود



پروانه مافی، عضو کمیسیون شوراها و امور داخلی مجلس: آیت‌الله هاشمی رفسنجانی از نخبگان سیاسی، واقع‌نگر و تیزبین در نحوه برخورد با پدیده‌های نو و غیرقابل پیش‌بینی بود. ایشان در دوران زندگی خود مواضع واکنشی سریع و خشن، نسبت به سوزهای مختلف نداشت و همواره با دراندیشی و دقت به بررسی ابعاد مختلف مسائل می‌پرداخت و با یک نگرش واقع‌گرایانه جنبه‌های مثبت و منفی مسائل را می‌دید.

به طور کلی می‌توان گفت آیت‌الله هاشمی محور وحدت در جامعه فارغ از هر نوع نگاه و وابستگی بود. ایشان از جمله مجتهدانی بود که به این مرحله رسیده بود و واقع‌نگری ایشان قابل تحسین بود.

فقدان آیت‌الله هاشمی به شدت احساس می‌شود



علی‌اصغر یوسف‌نژاد، عضو کمیسیون شوراها و امور داخلی: فقدان آیت‌الله هاشمی رفسنجانی در شرایط سخت تصمیم‌گیری بویژه در حوزه‌های سیاسی و اجتماعی یک سال گذشته به شدت احساس می‌شود. محبوبیت و منزلت آیت‌الله هاشمی رفسنجانی و موقعیت و جایگاه ایشان در عرصه‌های سیاسی در قلوب مردم همچنان محفوظ است.

گروه‌های سیاسی باید به متش، روش، سیره و دیدگاه‌های آیت‌الله توجه جدی‌تری کنند. تفکر سیاسی آیت‌الله هاشمی رفسنجانی به عنوان مدل سیاسی منطقی بر شرایط روز جامعه باید از سوی جریان‌های سیاسی حفظ و تبیین و به نسل نواندیش ایران آموزش داده شود.

هوشمندی در مذاکرات خارجی



علاءالدین بروجرودی، رییس کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس: مرحوم آیت‌الله هاشمی در زمینه مذاکره با سران کشورهای دیگر از خود هوشمندی ویژه‌ای نشان می‌دادند که موجب احترام دیگران به ایشان می‌شد و مسئولانه در این عرصه به حفظ منافع ملی کمک می‌کردند.

در طول دوران ۸ ساله معاونت اینجانب در وزارت خارجه، حتی یک بار هم نشد که با تلفن سیاسی وزارت خارجه تماسی را با رییس‌جمهوری وقت، آیت‌الله هاشمی رفسنجانی برقرار کنیم و ایشان پاسخ ندهند.

مرد روزهای سخت بود



محمد محمودی شاه‌نشین، عضو کمیسیون شوراها و امور داخلی مجلس: آیت‌الله هاشمی رفسنجانی مرد روزهای سخت بود و هر زمان که کشور به سختی می‌خورد، با ورود به مسائل به حل مشکلات و سختی‌ها کمک می‌کرد. هر فرد بزرگی که از کشور برود، یاد و خاطراتش در میان مردم باقی خواهد ماند.

آقای هاشمی به طور معمول به شکل بسته به موضوعات نگاه نمی‌کرد، بلکه زمانی که موضوعی مطرح می‌شد، از منظرهای مختلف به آن نگاه می‌کرد. ایشان بر این عقیده بود که همیشه می‌توان تعامل و همدلی ایجاد کرد.



«گسترش صنعت» در گفت‌وگو با نزدیکان آیت‌الله هاشمی رفسنجانی و ویژگی‌های اقتصادی دولت ایشان را بررسی کرد

آیت‌الله هاشمی، الگوی ماندگار توسعه

سازندگی در اقتصاد کشور اجرا کرد تا ابد برای کشور ماندگار خواهد بود و دولت‌های دیگر نیز می‌توانند از توسعه اقتصادی دولت سازندگی الگو بگیرند. به گفته نزدیکان و اعضای کابینه آیت‌الله هاشمی رفسنجانی، برنامه‌ریزی برای اقتصاد کشور و عمل به آن مهم‌ترین ویژگی آیت‌الله در دوران مدیریت‌شان بود. پرهیز از افراط و تفریط یکی دیگر از ویژگی‌ها بارز ایشان در ۴ دهه انقلاب اسلامی بود.

آیت‌الله هاشمی رفسنجانی، رییس فقید مجمع تشخیص مصلحت نظام عصر ۱۳۹۵ از پی ایست قلبی در ۸۲ سالگی در تهران درگذشت؛ مردی که حضور سیاسی او اکنون نیز با گذشت یک سال از وفاتش همچنان پررنگ است و اندیشه‌ها، سخنان و عملکرد او در روزهای انقلاب، جنگ، مسئولیت‌های اجرایی و پس از آن، همچنان در محافل سیاسی و اقتصادی نقل می‌شود و موضوع بحث‌هاست.

بر همین اساس، «گسترش صنعت» در حاشیه کنگره بزرگداشت سالگرد درگذشت آیت‌الله هاشمی رفسنجانی که در سالن اجلاس سران برگزار شد با نزدیکان ایشان و اعضای کابینه دولت سازندگی درباره دستاوردهای اقتصادی و دیدگاه‌های ایشان در ۴ دهه انقلاب اسلامی گفت‌وگو کرده است که در ادامه می‌خوانید:

مهم‌ترین ویژگی آیت‌الله، ایجاد امید برای رشد و توسعه کشور



محمدرضا نعمت‌زاده - وزیر صنایع دولت آیت‌الله هاشمی رفسنجانی: آیت‌الله هاشمی رفسنجانی به این عنوان که یک دولت فعال و کارمحور را تأسیس می‌کنند کابینه را در آن زمان تشکیل دادند و توانستند پس از شرایط سخت جنگ تحمیلی امید را در کشور ایجاد کنند و دولت سازندگی تلاش‌های زیادی برای عمران و آبادانی کشور انجام داد و من نیز در این همین راستا در کابینه ایشان حضور داشتم. نوسازی و بازسازی کشور پس از جنگ تحمیلی و ایجاد امید برای رشد و توسعه کشور مهم‌ترین ویژگی‌های مدیریتی ایشان در طول دولت سازندگی بود. یکی دیگر از دستاوردهای دولت ایشان برنامه پنج‌ساله توسعه بود که البته برنامه قبل از دولت سازندگی تهیه و به مجلس فرستاده شده بود اما زمانی که دولت سازندگی امور را به دست گرفت احساس شد که برنامه قبلی برای شرایط جنگ تدوین شده و نیاز است بازنگری شود. بنابراین از مجلس پس گرفته شد و با اعمال تغییرات دوباره برنامه اول توسعه در اواخر سال ۶۸ به تصویب رسید و برنامه‌ریزی کشور بر پایه برنامه‌های توسعه تا برنامه سوم و چهارم به خوبی پیش رفت اما عده‌ای در کشور به توسعه اقتصادی عقیده نداشتند و در دولت نهم احمدی‌نژاد اعلام کرد که برنامه پنجم توسعه را قبول ندارد. بنابراین اگر دیدگاه اداره کشور انتزاعی

و رشد بخش خصوصی در اقتصاد است؛ رشدی که بنیان اصلی رشد اقتصادی کشور را هم فراهم کرد. این رشد در ادامه خودافزایش اشتغال، توسعه تولید داخلی، افزایش منابع مالی و در نتیجه مصرف بیشتر را هم ایجاد کرد. دستاورد سوم تدوین برنامه‌های پنج‌ساله توسعه و ترسیم نقشه راه میان‌مدت کشور بود. اقدامات دولت سازندگی در بازسازی کشور و ایجاد زیرساخت‌های اقتصادی و فرهنگی در کشور که در قالب برنامه‌های اول و دوم در سال‌های ریاست‌جمهوری آیت‌الله هاشمی رفسنجانی انجام شد پیامدهای مثبتی را در عرصه‌های سیاسی، اقتصادی و فرهنگی کشور بر جا گذاشت. اجرای برنامه توسعه اول در این دوران، علاوه بر رونق بخشیدن به فعالیت‌های اقتصادی، باعث ایجاد تحرک در سرمایه‌گذاری، تولید و اشتغال و تأمین رشد متوسط سالانه ۷/۳ درصد تولید ناخالص داخلی شد و خسارت جنگ را تا حدی ترمیم کرد. برنامه دوم توسعه نیز از جهت ساختاری و ماهیت تفاوت زیادی از برنامه اول نداشت و به نوعی ادامه آن به شمار می‌رفت و در این برنامه نیز رشد و توسعه اقتصادی به عنوان اصلی‌ترین هدف در نظر گرفته شده بود.

الگوی ماندگار آیت‌الله برای توسعه کشور

الگویی که آیت‌الله هاشمی رفسنجانی در دولت

بر همین اساس «تقویت تولید» مهم‌ترین رویکرد اقتصادی دولت سازندگی در آن زمان قرار گرفت.

شاخص مثبت اقتصادی در دولت سازندگی

دستاورد اقتصادی دولت سازندگی را در چندین بخش می‌توان خلاصه کرد: نخست مثبت شدن شاخص‌های اقتصادی پس از دوران جنگ است؛ در آن زمان با سیاست تثبیت اقتصاد نرخ تورم از ۴۹/۴ به ۳۲/۲ درصد در سال ۱۳۷۵ کاهش یافت و در عین حال رشد تولید ناخالص داخلی از ۴/۵ به ۵/۲ درصد و رشد سرمایه‌گذاری از ۲/۲ به ۸/۳ درصد رسید. همچنین نرخ بیکاری از ۱۰/۶ درصد در سال ۱۳۷۴ به ۹ درصد در سال ۱۳۷۵ کاهش یافت. افزایش تراز بازرگانی خارجی به ۷/۴ میلیارد دلار و کاهش کل بدهی‌های خارجی و بهبود ساختار سررسید بدهی‌ها از دیگر موفقیت‌های دولت هاشمی بود. در آن دوران بیش از ۶۰ سد مخزنی ساخته شد و توسعه شبکه‌های آبیاری و زهکشی و سایر اقدامات بخش کشاورزی سبب شد گندم و محصولات زراعی رشد سالانه‌ای حدود ۶۰ درصد را تجربه کنند.

رشد بخش خصوصی و تحقق کامل برنامه‌های توسعه

دستاورد دوم این دولت، توسعه بنگاه‌های تولیدی

سیدمحمدحسن سیدزاده
industry@sanatnewspaper.com

سال گذشته در چنین روزهایی انقلاب اسلامی تجربه‌ای سخت را پشت‌سر گذاشت. شاید هنوز نیز پس از گذشت یک سال باور نبود «سردار سازندگی» در انقلاب اسلامی سخت باشد. نبود مرحوم آیت‌الله هاشمی رفسنجانی به واسطه نقش پررنگ در عرصه‌های مختلف خلأ بزرگی برای انقلاب اسلامی است. او بیشترین نقش را در عمر ۴ دهه انقلاب اسلامی ایفا کرده است؛ از مدیریت جنگ در ۸ سال دفاع مقدس تا پایه‌گذاری توسعه اقتصادی کشور. مرحوم آیت‌الله هاشمی رفسنجانی که در شرایط خطیر پس از جنگ سکان اجرایی کشور را بر عهده داشت، سیاست‌گذار انقلاب را با رویکرد توسعه اقتصادی پیش گرفت و تحولی اساسی در این زمینه به وجود آورد به همین دلیل نیز دولت او «دولت سازندگی» نام یافت. آیت‌الله هاشمی معتقد بود سیاست‌گذار انقلاب نیازمند اقتصادی قوی و پویا است و با الگوسازی اقتصادی می‌توان انقلاب را صادر کرد. از نظر او، بدون پشتوانه مادی تولید نمی‌توان انقلاب را صادر کرد و از سوی دیگر، بقای نظام را نیز نمی‌توان تضمین کرد.

آیت‌الله هاشمی همواره به دنبال کاهش فشار بر مردم بود



از خام‌فروشی اعلام می‌کردند. یکی دیگر از دستاوردهای دولت ایشان اجرای دقیق برنامه‌های پنج‌ساله توسعه بود البته در سال‌های بعد کشور دچار افراط و تفریط‌هایی شد که همین امر باعث آسیب‌هایی به برنامه‌های توسعه کشور شد. آیت‌الله هاشمی همواره در شرایطی که افراط و تفریط می‌شد خود را در کفه دیگر قرار می‌دادند تا تعادل به جامعه بازگردد و این موضوع را چندین بار در زندگی‌شان تکرار کردند. آخرین بار نیز انتخابات ریاست‌جمهوری سال ۹۲ بود که در سال‌های قبل از فوت‌شان دوباره برای ریاست‌جمهوری حضور یافتند و نتیجه آن حضور آقای روحانی به عنوان رییس‌جمهوری بود. آیت‌الله هاشمی اصولاً به سمت وحدت میان قوا و احزاب و ایجاد وحدت در جامعه حرکت می‌کردند و امیدوارم مسیر ایشان در کشور ادامه پیدا کند.

محسن هاشمی - رییس شورای شهر تهران و فرزند ارشد آیت‌الله هاشمی رفسنجانی: آیت‌الله هاشمی رفسنجانی همواره بر این عقیده بود که باید ایرانی آباد، آزاد و معتدل داشته باشیم تا از این طریق با کمترین فشار ضمن حل مشکلات داخلی به اتحاد جهانی در بین مسلمانان هم برسیم و از این طریق نیز مشکل جهان اسلام همچون فلسطین حل شود و ایران به اهدافی که در سیاست خارجی برای خود ترسیم کرده دست یابد. درباره سیاست خارجی نخستین نکته‌ای که برای ایشان دارای اهمیت بود وارد کردن کمترین فشار به مردم بود. در همین راستا، سیاست‌های خود را بر این اساس تنظیم می‌کردند. در بخش اقتصادی نیز ایشان تنها راه‌حل مشکلات در کشور را گذر از مسیر تولید و ایجاد اشتغال می‌دانستند. کسانی که فقر و عدالت را بشناسند می‌دانند که فقط از طریق تولید می‌توان فقر را از کشور برافکنند. آیت‌الله هاشمی در دولت سازندگی و پس از آن همواره بر سرمایه‌گذاری بخش خصوصی تأکید داشتند تا ابتدا سیاست جایگزین واردات، محقق و سپس سیاست صادراتی در کشور اجرا شود.

در پایان دولت سازندگی نیز به شدت به این موضوع پرداخته شد و همواره تنها راه توسعه اقتصادی کشور را در تولید صادرات‌محور و پرهیز

برنامه‌ریزی و عمل به آن مهم‌ترین رویکرد سردار سازندگی



وجود دارد باید سازمان برنامه در قالب گذشته خود احیا شود و در مدیریت افراد سیاسی قرار نگیرد. از سوی دیگر، یکی از مهم‌ترین رویکردهای دولت ایشان تنش‌زدایی در منطقه بود که در کنار برنامه‌ریزی اقتصادی می‌تواند الگوی دولتمردان کنونی و آینده کشور باشد.

آقای روحانی نیز سازمان برنامه و بودجه همچون گذشته احیا نشده است و سازمانی که بتواند نقشه راه کشور معین کند و براساس واقعیت‌های جامعه برای آینده برنامه‌ریزی کند، وجود ندارد. نقشه آیت‌الله هاشمی همواره بر اصلاح امور اقتصادی بود اما اکنون اگر اراده جدی برای اصلاح امور

شد اما در سال‌های اخیر متأسفانه شاهدیم که برنامه درستی برای اقتصاد کشور وجود ندارد. در سال‌های گذشته آسیب‌های زیادی به اقتصاد کشور وارد شد که مهم‌ترین آن انحلال سازمان برنامه از سوی محمود احمدی‌نژاد، رییس‌جمهوری دولت نهم در ۵ سال دولت

محمود علیزاده طباطبایی - وکیل خانوادگی آیت‌الله هاشمی رفسنجانی: مهم‌ترین ویژگی آیت‌الله هاشمی رفسنجانی و دولت سازندگی، داشتن برنامه‌ریزی و عمل به آن بود. در دولت ایشان برنامه‌های پنج‌ساله توسعه اجرایی شد و اهداف برنامه اول و دوم نیز به خوبی محقق

آقای هاشمی به طور معمول به شکل بسته به موضوعات نگاه نمی‌کرد، بلکه زمانی که موضوعی مطرح می‌شد، از منظرهای مختلف به آن نگاه می‌کرد. ایشان بر این عقیده بود که همیشه می‌توان تعامل و همدلی ایجاد کرد.

چهارشنبه

● ۲۰ دی ۱۳۹۶
● ۲۲ ربیع‌الثانی ۱۴۳۹
● ۱۰ ژانویه ۲۰۱۸

یکی از خلأهای صنعت خودرو که بارها به آن اشاره شده، نبود محصولات لوکس در سبد کالایی خودروسازان بزرگ کشور است. البته یکی از دلایل این امر به قدرت خرید مردم برمی‌گردد که بازار کالاهای لوکس را محدود می‌کند. به‌نظر می‌رسد حرکت محدود به این سمت سهم خودروسازان را از بازار داخل افزایش خواهد داد و به همان نسبت می‌تواند بازارهای هدف کشورهای منطقه را پوشش دهد. با توجه به اینکه ۸۰ تا ۸۵درصد هر خودرو مربوط به قطعات آن است در این گزارش «گسترش صنعت»

توسعه قطعات برقی بستری برای تولید لوکس‌ها

سراغ کارشناسان صنعت قطعه رفته و نظر آنها را درباره توان همراهی صنعت قطعه برای تولید این نوع خودروها جویا شد. ساسان قربانی، کارشناس صنعت خودرو در این‌باره گفت: برای حرکت به سمت تولید خودروهای لوکس باید نخست برنامه‌هایی تدوین و برنامه واردات خودرو نیز بر اساس استراتژی کلان صنعت خودرو کشور تنظیم شود. همیشه متولیان، کارشناسان و تصمیم‌گیرانی که در زمینه واردات سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی می‌کنند باید ببینند نگاه مدیران بالادستی به این مقوله چیست. **۵**

آرمان داخلی گرایی ترامپ تا شرق آسیا نفوذ کرد

شعارهای امریکایی در دسر تازه خودروسازان کره جنوبی

پرداخت مطالبات قطعه‌سازان سیستماتیک می‌شود

بانک‌ها کمترین همکاری و بیشترین کارشکنی را با بخش‌های تولید به‌ویژه خودروسازان دارند. وی همچنین درباره روند پرداخت‌های ایران‌خودرو به قطعه‌سازان گفت: همواره پرداخت‌های ایران‌خودرو به قطعه‌سازان از روند خوب و منطقی‌تری برخوردار بوده به طوری که میانگین پرداخت این شرکت از تعداد روزها کمتر از شرکت سایپاست و درحال‌حاضر نیز این روال پرداخت در شرکت ایران‌خودرو ادامه دارد. دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو ایران در ادامه از برنامه‌ریزی و تدوین راهکاری برای پرداخت سیستماتیک مطالبات قطعه‌سازان خبر داد و گفت: روندی که امروز در پرداخت‌ها انجام می‌شود درست نیست از این رو انجمن به دنبال اصلاح این جریان و جایگزین کردن روش سیستماتیک با روش پرداخت فعلی است. بیگلو افزود: در راستای تدوین راهکار سیستماتیک پرداخت سازندگان تاکنون جلساتی با خودروسازان داشته‌ایم و در این راستا کنسرسیومی تشکیل شده تا روش پرداخت سیستماتیک عملی شده و سازندگان در دریافت مطالبات الزامی برای مراجعه به خودروساز نداشته باشند. وی گفت: البته پیشنهاد انجمن گشایش اِل‌سی ریالی بود اما خودروسازان پیشنهادهای بهتری را ارائه کردند که مشغول بررسی راهکارهای عملیاتی این مسئله هستیم که امیدواریم تا چند ماه آینده به کمک شورای پول و اعتبار مشکل را حل کنیم تا از این به بعد مطالبه سازندگان بدون دغدغه به حساب آنها واریز شود.

در شرایطی که در یکی، دو سال گذشته یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های قطعه‌سازان داخلی پرداخت نشدن به‌موقع مطالبات آنها ازسوی خودروسازان بوده مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا به‌تازگی از پرداخت ۶۰۰ میلیارد تومان از مطالبات قطعه‌سازان خبر داد. مازیار بیگلو، دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو ایران با توجه به اعلام پرداخت بخشی از مطالبات قطعه‌سازان ازسوی گروه سایپا در گفت‌وگو با خبر خودرو اظهار کرد: به دنبال پیگیری‌های انجمن قطعه‌سازان و اهتمام گروه خودروسازی سایپا، ۶۰۰ میلیارد تومان از مطالبات معوقه قطعه‌سازان در قالب خرید دین پرداخت می‌شود که تاکنون ۲۳۰ میلیارد تومان از این رقم پرداخت شده و در اختیار قطعه‌سازان قرار گرفته است. وی تصریح کرد: پیش‌بینی می‌شود باقی این رقم که ۳۷۰ میلیارد تومان است با اتمام مراحل بانکی در هفته‌های آینده به قطعه‌سازان پرداخت شود. وی با اشاره به آخرین وضعیت پرداخت مطالبات قطعه‌سازان ازسوی گروه خودروسازی سایپا گفت: درحال حاضر کل مطالبات سررسید شده بالای ۱۲۰ روزه قطعه‌سازان از گروه سایپا کمتر از ۵۰۰ میلیارد تومان است. در چنین شرایطی پرداخت ۶۰۰ میلیارد تومان از مطالبات قطعه‌سازان نسبت به روال گذشته رقم قابل قبولی است. بیگلو با تاکید بر اینکه هیات‌مدیره گروه خودروسازی سایپا در نظر دارد پرداخت مطالبات را به‌روز کند، تصریح کرد: مشکلات بانکی دست از سر خودروسازان برنمی‌دارد و

مدت اخیر باید راهی برای پر شدن این خلأ ایجاد شود اما همواره دولت علاقه‌مند به اداره دستوری بازار است و اجازه دخالت به کسی نمی‌دهد. این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به اینکه از آنجا که یک طرف قرارداد دولت است و قوانین همواره تغییر می‌کند، می‌گوید: از این رو سرمایه‌گذاران خارجی به دلیل تصمیمات گرفته شده از انعقاد قرارداد با بخش خصوصی هراس دارند زیرا بر این باورند که فعالیت‌های خودرویی مدام در حال تغییر است از این رو قدرت ریسک و حضور آنها را کاهش می‌دهد. زاوه در پاسخ به اینکه اگر چینی‌ها در ایران خط تولید راه‌اندازی کنند آیا تولیدات پرسودی خواهند داشت، اظهار کرد: خط مونتاژ خودرو سوسواری سِود آنچنانی ندارد و ذره‌ای ارزش افزوده برای اقتصاد ملی ایجاد نخواهد کرد از این رو اگر قرار است اتفاقی برای حضور آنها بیفتد باید راهی فراهم شود تا هم قطعه‌سازان و هم خودروسازان هم‌زمان با تیراژ بالای خودروها فعال شوند. باید کاری کنیم نه تنها چینی‌ها بلکه سرمایه‌گذاران و طرف‌های قرارداد با ایران، پول و سرمایه وارد کشور کنند زیرا با واردات خودرو هیچ سرمایه‌ای به اقتصاد و صنعت کشور افزوده نمی‌شود.

آیا خودروسازان چینی برنده بازار ایران می‌شوند؟

و سنگ‌اندازی‌های دولتی یکی از دلایل کاهش ورود سرمایه‌گذار به صنعت خودرو کشور است. البته برخی دیگر از صاحب‌نظران و کارشناسان صنعت خودرو بر این باور هستند که تصمیم‌گیری‌های دولتی همچون بسته و باز شدن سایت ثبت‌ارش، افزایش تعرفه‌های وارداتی و تصمیماتی از این دست، از مهم‌ترین عوامل افزایش اعتماد به نفس چینی‌ها برای ورود به بازار ایران است. در همین زمینه فرید زاوه، کارشناس صنعت خودرو به خودروکار می‌گوید: احتمال دارد چینی‌ها و پس از آن فرانسوی‌ها از فرصت کاهش سرمایه‌گذاران سوءاستفاده کنند و بازار خودرو ایران به لطف دیوار تعرفه‌های وارداتی مملو از خودروهای چینی شود. به گفته او، با کاهش سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو این امکان فراهم می‌شود که چینی‌ها از این فرصت استفاده کنند و حتی محصولاتی که خود آنها هم نمی‌خرند، وارد ایران شود. زاوه می‌افزاید: در مدت اخیر، حتی سرمایه‌گذاری‌های مطرح‌شده نیز به جز ۳ قرارداد به عمل ننشسته است از این رو حجم سرمایه‌گذاری همواره با شیب ثابت پیش نمی‌رود زیرا همواره محدودیت‌هایی شامل حال صنعت خودرو است. با توجه به کاهش تعداد سرمایه‌گذار در

حدود ۲ سال از برجام می‌گذرد و برخلاف پیش‌بینی‌ها، میزان سرمایه خارجی جذب‌شده در صنعت خودرو کمتر از آن بوده که بتواند راهگشای توسعه دومین صنعت بزرگ کشور باشد. به اعتقاد کارشناسان، این خودروسازان چینی هستند که بیشترین بهره را از این خلأ خواهند برد. براساس تکالیف پیش‌بینی‌شده در برنامه ششم، جذب سرمایه ۶۵ میلیارد دلاری از جمله وظایف دولت بوده که با توجه به جذابیت صنعت خودرو ایران پیش‌بینی می‌شد پس از برجام بخش عمده‌ای از سرمایه‌گذاری‌های خارجی بعد از حوزه نفت به خودرو برسد اما اکنون با اینکه درباره میزان دقیق جذب سرمایه خارجی در حوزه خودرو شفاف‌سازی نشده، برآورد کلی کارشناسان نشان می‌دهد که میزان جذب این سرمایه در حوزه خودرو اندک بوده است. گرچه جذب سرمایه‌گذاری به غیر از نبود تحریم‌ها به عواملی از جمله مساعد بودن فضای کسب‌وکار و فراهم بودن زیرساخت‌ها بستگی دارد اما اکنون پررشن اساسی این است که پیامدهای جذب نشدن سرمایه خارجی در حوزه خودرو چه خواهد بود؟ در این‌باره برخی صاحب‌نظران بر این باورند که نبود فضای مناسب کسب‌وکار در کشور

«پراید» به آخر خط رسید؛ خروج خودروهای قدیمی با اجبار استاندارد

اموی‌ام ۵۵۰، تیگو ۵، سایپا ۱۳۱ و سایپا ۱۳۲ دوگانه سوز، سایپا ۱۴۱ بنزینی و دوگانه سوز، آریو ۱۵۰۰ سی‌سی، پژو پارس با موتور XUM، وانت تک کابین و دو کابین مزدا و کارا ۱۷۰۰(بنزینی و دوگانه سوز)، آسا B۵F، لیفان ۶۲۰، لیفان ایکس ۵۰، لیفان ایکس ۶۰، جک جی ۵، هیوندای ای ۱۰ از دستور کار خودروسازان خارج شد. به گزارش تسنیم، البته سایپا بعد از انتشار توقف تولید تعدادی از خودروها ازسوی سازمان ملی استاندارد اعلام کرد بسته جامع پایش استانداردهای اجباری محصولات آسیایا را به مراجع نظارتی برون‌سازمانی ارائه داده و موفق به دریافت تمدید مجوز شماره‌گذاری خودروهای تولیدی شامل سراتو، چانگان سی‌اس ۳۵، ساینما دنده‌ای، تیبا صندوقدار، تیبا ۲، سایپا ۱۱۱، سایپا ۱۳۱، سایپا ۱۳۲، سایپا ۱۵۱ و آریو تا اول دی ۱۳۹۷ براساس الزامات سازمان ملی استاندارد ایران شده است.

با توجه به این بسته تولید پراید تا اول دی

دریافت معاینه فنی «برتر» شرط ورود خودروها به طرح ترافیک

نایب‌رییس کمیسیون حمل‌ونقل و عمران شورای شهر تهران دریافت معاینه فنی «برتر» را شرط ورود خودروها به محدوده طرح ترافیک دانست. به گزارش فارس، افشین حبیب‌زاده بااشاره به طرح ترافیک مصوبه دولت گفت: محدوده‌های طرح ترافیک تغییری نمی‌کند و تنها نام این محدوده‌ها دچار تغییراتی می‌شود. این عضو شورای اسلامی شهر تهران با بیان این مطلب ادامه داد: در این طرح دو نوع معاینه فنی برتر و عادی خواهیم داشت که در معاینه فنی برتر خودروها سختگیری بیشتری می‌شود. حبیب‌زاده با بیان اینکه بیش از ۵۰ درصد خودروهای فعلی در معاینه فنی برتر رد صلاحیت می‌شوند، افزود: این طرح عادلانه است و این‌گونه نیست که ۱۱۸ هزار مجوز برای ۱۱۸ هزار خودرو صادر شود و هر کس بخواهد، قادر باشد وارد محدوده طرح ترافیک شود و باید عوارض محدوده را پرداخت کند. وی با اشاره به اینکه در طرح جدید ترافیک

آگهی موضوع ماده ۳ قانون ۱۳ - آیین نامه تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی

از تاریخ تسلیم آخرین و معابر و تفکیک واحدها به مراجع قضایی و املاک شهرستان خرم‌آباد بترج ذیل

۱- پوشده کلیشه ۵۶۱ و رای شماره ۱۰۸۹۹۱ مورخه ۹۸/۷/۲۴ به

۲- قائم‌مقام محترم فرزند شه‌جان نست به شناسه یک‌کد صارت

۳- مساحت ۸۰ مترمربع معزی شده از پلاک ۲۳۲۲ فرعی از ۲۰۹۱- اصلی

به مدت ۲ ماه اعتراض خود را کتبا به اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان خرم‌آباد تسلیم بایند و برای مقررات معترض مالکد است طرف مدت یک

رسمیگی و بایند و شناسا گردید. مراتب در اجرای قانون تعیین تکلیف و اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی دو نوبت به فاصله ۱۵ روز جهت اطلاع مالکین و سایر صاحبان حقوقی در روزنامه کثیرالانتشار و محلی آگهی انتشار و علاوه بر آن در وبسایتاف اصالح تا چنانچه نتخاس نسبت به مورد با ارائه اعتراضی درین از تاریخ تسلیم آگهی و در وبسیتاف از تاریخ تصاق باقضا اعتراضی سنده مالکیت مورد تقاضا براساس مذکور رای وفق مقررات صادر خواهد شد. در هر حال صدور سند مالکیت مانع مراجعه معترض به مراجع قضایی نخواهد بود.م‌الف

مخلفی نایب رییس کمیسیون املاک و اسناد و املاک شهرستان خرم‌آباد

تاریخ انتشار نوبت اول: ۹۶/۱۰/۲۰ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۹۶/۱۱/۱۱

احتمال بازرنگی در تعرفه هیبریدی‌ها

داستان جنجال‌برانگیز افزایش تعرفه واردات خودروهای هیبریدی همچنان ادامه دارد و در حالی رییس سازمان توسعه تجارت از امکان تجدیدنظر در این تعرفه‌ها در حاشیه نشست هیات نمایندگان اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران خبر می‌دهد که محمدباقر نوبخت، رییس سازمان برنامه و بودجه با تشریح دلایل افزایش تعرفه این‌دسته از خودروها اعلام کرده که روز دوشنبه این موضوع در کمیسیون تلفیق بررسی شده و نظر آنها نیز بر اساس همین تصمیم است. به گزارش «گسترش صنعت» وی با بیان اینکه آنچه در عمل می‌تواند باعث کاهش آلودگی هوا شود، خودروهای برقی هستند که تعرفه آنها صفر است، ادامه داد: خودروهای هیبریدی سوخت بنزین هم دارند و از یک سرعتی به بالا از برق استفاده می‌کنند که این سرعت برای خارج از شهر است بنابراین کمک چندانی به کاهش آلودگی هوا در شهر نمی‌کنند. در این حالت پایین ماندن تعرفه آنها نسبت به سایر خودروها می‌تواند باعث ایجاد رانت شود از این رو تصمیم به افزایش تعرفه واردات آنها مانند بقیه خودروها گرفتیم. این اظهارات در حالی است که مجتبی خسروناج نیز تاکید دارد این تعرفه‌ها از سوی متخصصان و اهل فن تعیین شده است. دولت معتقد است باید برای کاهش آلودگی هوا اقدامات جدی انجام شود و در این راستا استفاده از خودروهای با سوخت فسیلی کاهش یابد. وی با اشاره به تغییر تعرفه‌ها هر دو سال یکبار خاطرنشان کرد: همان‌طور که وزیر صنعت، معدن و تجارت اعلام کرده سعی داریم به سمتی حرکت کنیم که تعرفه‌ها هر دوسال یکبار تغییر کند تا فعالان بخش خصوصی با ثبات در شرایط بتوانند به فعالیت بپردازند. او با بیان اینکه تعرفه واردات خودروهای هیبریدی از خودروهای با سوخت فسیلی پایین‌تر است، اضافه کرد: کمیسیون ماده یک پایان سال برگزار می‌شود و در صورتی که کارشناسان نسبت به تعرفه خودروهای هیبریدی انتقاد داشته باشند این موضوع در این کمیسیون بازرنگی خواهد شد.

توجه به شبکه نمایندگان‌های سایپا در دستور کار

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا گفت: تامین منافع شبکه نمایندگان‌های گروه به عنوان شرکای سایپا در اولویت برنامه‌ها قرار دارد و تقویت شبکه نمایندگان‌های گروه سایپا جزو برنامه‌های اصلی سایپاست. به گزارش سایپا نیوز؛ محسن قاسم‌چهرودی گفت: رابطه شبکه نمایندگان‌ها با گروه خودروسازی سایپا باید یک رابطه «برد- برد» باشد. مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا افزود: نمایندگان‌ها در خط مقدم بازاریابی و فروش سایپا و ارتباط با مشتریان قرار دارند و تامین منافع تمامی نمایندگان‌ها به عنوان شرکای سایپا سرلوحه کار است و منافع و عملکرد نمایندگان‌ها در کنار سایباست بنابراین ارائه خدمات مناسب موجب جلب رضایت مشتری و کاهش نارضایتی خواهد شد. وی با اشاره به توان و قدرت شبکه نمایندگان‌های سایپا گفت: رمز موفقیت سایپا در استفاده بهینه از توان، تجربه و دانش مدیران و کارکنان نمایندگان‌ها بوده و این موضوع باید در فروش و خدمات پس از فروش نهادهی شود. قاسم‌چهرودی با اشاره به بازدید از نمایندگان‌های مجاز گروه سایپا گفت: محلی که مشتری حضور می‌یابد و خرید خود را انجام می‌دهد فضای بسیار بالارزش است بنابراین نمایندگان‌های مجاز سفیران سایپا در کشور هستند و مراقبت شبکه نمایندگان‌های گروه از برنامه‌های اصلی سایباست.

شیوه‌نامه جدید واردات قفلی بر قفل‌های دیگر

رییس انجمن واردکنندگان معتقد است دولت با آیین‌نامه جدید واردات قفل دیگری بر قفل‌های قبلی زده و با افزایش محدودیت در واردات نه تنها روال اشتباه گذشته تکرار شده بلکه موارد دیگری چون سقف ارزشی را بدون منطق کارشناسی در نظر گرفته است. فرهاد احتشام‌زاد در گفت‌وگو با خبر خودرو اظهار کرد: درحال حاضر فرمول مالیت خودروهای لوکس در دنیا وجود دارد که ملاک تشخیص این خودروها بر مبنای جهانی است. وی گفت: بر اساس فرمول جهانی ۶۴ هزار و ۱۳۳ دلار برای خودروهایی که مصرف آنها کمتر از ۷ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است و ۷۵ هزار و ۵۲۶ دلار برای خودروهایی که مصرف بالاتر از ۷ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر دارند مالیت در نظر گرفته شده است.

وی تاکید کرد: در شیوه‌نامه جدید واردات، دولت باید پاسخ دهد تعیین سقف ارزشی ۴۰ هزار دلاری برای خودروهای وارداتی بر چه مبنایی محاسبه و مصوب شده چراکه این اقدام دولت در تعیین این میزان سقف ارزشی برای خودروهای وارداتی شفاف نیست. احتشام‌زاد تصریح کرد: نرخ یک خودرو ۴۰ هزار دلاری با تعرفه‌های دو برابری و سایر هزینه‌های مترتب آن حدود ۸۰ هزار دلار و حدود ۳۲۰ میلیون تومان با نرخ دلار آزاد می‌شود، آیا ۲۲۰ میلیون تومان مبنای تعیین کالای لوکس است؟ زمانی که یک خانه لوکس در شمال شهر از پایه متری ۲۵ میلیون تومان و متراژ ۱۰۰ متر آغل می‌شود، این مبنای کجا در نظر گرفته شده؟ چرا ۳۸ یا ۴۵ هزار دلار تعیین نشده است؟

وی افزود: در شرایطی که نرخ بنزین و میزان درآمد و سایر هزینه‌های زندگی در کشور بر اساس استانداردهای جهانی در نظر گرفته می‌شود حال که به نرخ خودرو می‌رسیم آیا باید با یک مبنای بی‌منطق تعیین شود؟



رضا رضایی

در این دوران برنامه پنج‌ساله صنعت خودرو و قطعه‌تدوین و قوانین و مقررات و ضوابطی با هدف حفظ امنیت سرمایه‌گذاری در قطعه خودرو و همچنین بازسازی خودروسازان تعیین شد

میتراممسنی

car@sanatnewspaper.com

نگاهی به سال‌های ۶۸ تا ۷۶ که از آن به عنوان دوران سازندگی یاد می‌شود، نشان می‌دهد صنعت خودرو در این دوران شاهد اقدامات زیربنایی و مهمی از جمله «تصویب قانون خودرو»، «ورود پراید به ایران»، «قرارداد پژو»، «تاسیس خودروسازی خصوصی» و همچنین «آزادسازی نسبی نرخ خودرو» بود؛ اقداماتی که به گفته فعالان این حوزه در راستای توسعه خودروسازی ایران انجام شد و سنگ‌بنای توسعه این صنعت را گذاشت. در آن زمان محمدهادی نژادحسینیان وزیر صنایع سنگین در سال‌های ۷۲ تا ۷۶ بود که با حمایت و کمک‌های هاشمی‌رفسنجانی، رییس جمهوری وقت توانست اقدامات زیربنایی و مهمی در خودروسازی کشور انجام دهد. آن‌طور که وزیر صنایع صنعتی وقت و همچنین برخی فعالان و دست‌اندرکاران خودروسازی کشور می‌گویند، آیت‌الله هاشمی در هر دو دولت خود توجه ویژه‌ای به این صنعت داشته است. از نظر دولت وی، خودروسازی به‌عنوان صنعتی مادر باید مورد توجه قرار می‌گرفت زیرا توسعه در این صنعت به معنای رشد دیگر صنایع بوده و همچنین به‌واسطه آن دولت قادر به افزایش اشتغال بوده است.

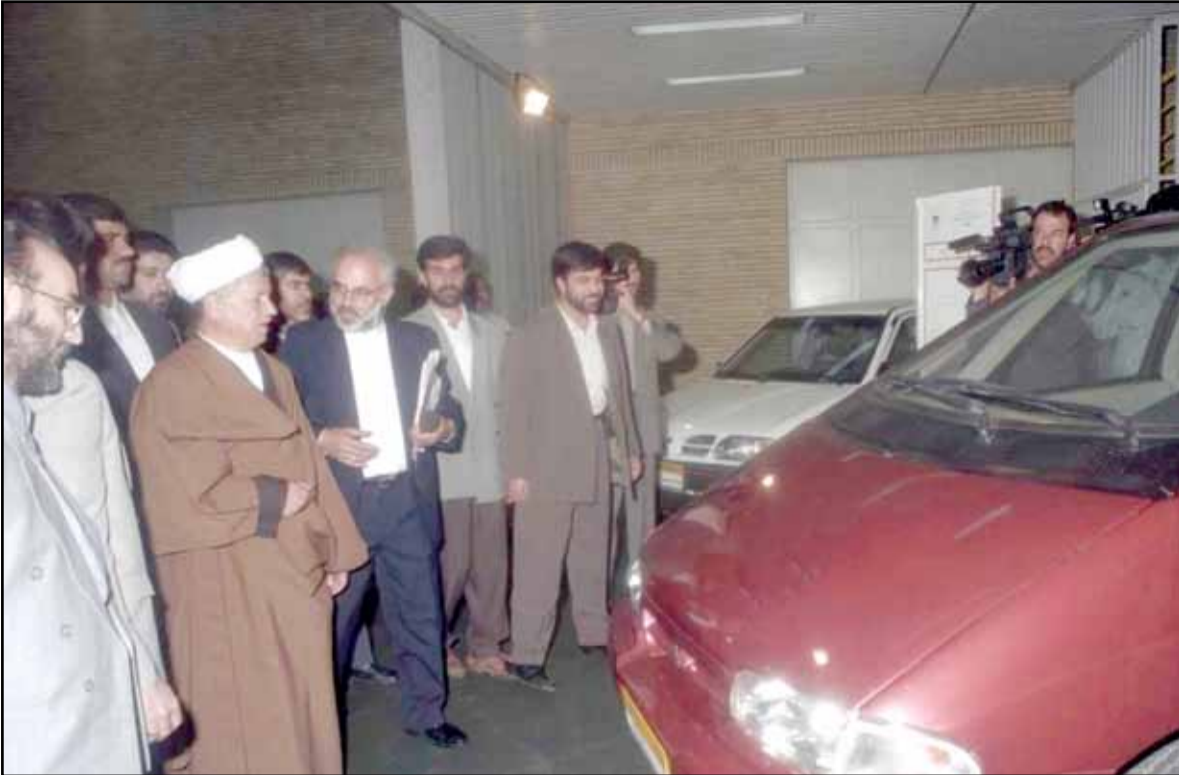
۵ تصمیم سرنوشت‌ساز

در آن زمان دولت اقدام به قطع واردات خودرو کرد اما پس از مدتی به شکل محدود و با در نظر گیری قانون خودرو، اجازه واردات را صادر کرد. یکی دیگر از اقداماتی که در زمان مدیریت هاشمی‌رفسنجانی در حوزه خودرو انجام شد، ایجاد بنیانی برای مناطق آزاد و ویژه اقتصادی بود که امروزه یکی از ستون‌های صنعت خودرو کشور شناخته می‌شود چراکه در این دوره و به لطف ایجاد چنین مناطقی، شرکت خودروسازی کرمان شکل گرفت. این شرکت با واردات و سپس تولید محصولات دوو گسترش یافت و زمینه تولد بسیاری از شرکت‌ها که امروز در منطقه اقتصادی ارگ جدید فعالیت می‌کنند را ایجاد کرد. در آن دوره سیاست‌ها به سمت بازسازی و فراهم کردن زیرساخت‌ها با هدف توسعه همه بخش‌های اقتصادی از جمله صنایع بود و صنعت خودرو که وضعیت خوبی نداشت نیز یکی از صنایع مورد هدف برای تحول و تغییر و حرکت به سمت توسعه مورد توجه قرار گرفت.

تفکر توسعه‌محور دولت سازندگی در صنعت خودرو، آغاز تحول در این صنعت در دوران پس از جنگ شد و با سیاست‌گذاری‌های انجام‌شده شاهد رشد صنعت خودرو و همچنین قطعه بودیم به طوری که سنگ‌بنای توسعه این صنایع در دولت سازندگی بنا نهاده شد. این تفکر در کنار بهره‌گیری از مدیران قوی در دوران سازندگی تحولی را در صنعت خودرو آغاز و آن را به سمت توسعه هدایت کرد.

در بین دیگر اقدامات انجام شده در حوزه خودرو در دولت سازندگی، آزادسازی نرخ تعیین قیمت‌ها بر اساس حاشیه بازار) نیز به چشم می‌آید. در آن دوران به‌دلیل تیراژ پایین خودروسازی کشور و بالا بودن تقاضا، اختلاف بسیار زیادی بین نرخ کارخانه و بازار خودروها وجود داشت و بازار دلالی داغ بود از همین رو وزارت صنایع سنگین وقت تصمیم می‌گیرد این معضل را از طریق قیمت‌گذاری بر اساس حاشیه بازار و کمک گرفتن از فروشندگان بزرگ خودرو حل کند.

صنعت خودرو



«گسترش صنعت» اقدامات زنده‌یاد هاشمی‌رفسنجانی در صنعت خودرو را بررسی کرد

سنگ‌بنای توسعه صنعت خودرو در دولت سازندگی

دانش فنی در قرارداد پیش‌بینی نشده بود و در عین حال نیز شناسنامه فنی قطعات در اختیار ایران خودرو قرار نگرفت تا قادر به داخلی‌سازی قطعات باشد. در عین حال پژو نیز درصد قابل توجهی درآمد از فروش قطعه به ایران کسب کرد اما در پایان سال‌های ۷۰ یا ۷۱ ایران خودرو و سایپا تصمیم به راه‌اندازی شرکت‌های سایپکو و سازه‌گستر گرفتند.

تاسیس شرکت‌های طراحی و مهندسی

رضایی این دوران را زمینه‌ساز شکل‌گیری ساختار قطعه‌سازی در کشور با حمایت دولت اعلام و تصریح کرد: در آن زمان در نقاط مختلفی از تهران قطعه‌سازی به صورت پراکنده اقدام به تولید قطعات خودرو بدون در اختیار داشتن دانش فنی و تنها با تکیه بر تجربه کردند اما پس از تشکیل سایپکو ارتباط با پژو به صورت هوشمندانه پیش رفت و زمینه داخلی‌سازی و البته کپی‌کاری فراهم شد و نمایندگانی از شرکت پژو نیز در خط تولید ایران خودرو قرار گرفتند به طوری که کار با تفکر مهندسی به صورت کپی‌کاری پیش رفت و بعدها تبدیل به مهندسی شد. وی با اشاره به تمایل نداشتن به سرمایه‌گذاری در اقدامات ایجاد، مولد و کسب و کارهای تولیدی در زمان پس از جنگ گفت: در این شرایط مدیریت ایران خودرو مسئولیت حمایت از قطعه‌سازان را به آقای ویسه واگذار کرد

که این حمایت در قالب دانش فنی و همکاری با قطعه‌سازان همکار و امور مهندسی انجام شد و رقم‌های قابل ملاحظه‌ای به صورت پیش‌پرداخت از سوی ایران خودرو به قطعه‌سازان پرداخت شد. این فعال در صنعت خودرو و قطعه با اشاره به رشد هر ساله ایران خودرو و سایپا از سال ۷۱ به بعد ادامه داد: همه این اقدامات جز با حمایت آقای هاشمی‌رفسنجانی که علاقه ویژه‌ای به توسعه صنعت خودرو و قطعه داشتند محقق نمی‌شد و از آنجا که صنعت خودرو، استراتژیک به شمار می‌رفت و مردم نیاز به خودرو داشتند یا باید اقدام به واردات می‌کردند یا از این صنعت حمایت می‌شد و از آنجا که جنگ به‌تازگی پایان یافته بود خودروسازان پژو و رنو حاضر به مشارکت با خودروسازان ایرانی نبودند در نتیجه حمایت از این صنعت آغاز شد.

رضایی با اشاره به رشد و توسعه ایران خودرو و به دنبال آن سایپا ادامه داد: رشد صنعت خودرو و به دنبال آن قطعه به شدت تحت حمایت و راهبرد خودروسازان قرار گرفت و از سال ۷۲ به بعد به تعداد قطعه‌سازان اضافه شد و آنها به دنبال دانش فنی و برقراری سیستم‌های کیفیتی رفتند. در آن زمان آموزش‌هایی از سوی شرکت سایپکو به قطعه‌سازان داده و با دعوت از قطعه‌سازان، کلاس‌های آموزشی برگزار و از تجربه سایر کشورها نیز در این مسیر کمک گرفته شد. در آن زمان این نتیجه حاصل شد که اگر قطعه‌سازی دانش فنی به روزی نداشته باشد صنعت خودرو کار سختی خواهد داشت.

وی با اشاره به تفکر تکنیکال و دید بسیار وسیع ویسه در آن زمان ادامه داد: در آن سال‌ها سایپکو تامین‌کننده قطعات پژو بود و با دعوت از مدیران این شرکت و همچنین قطعه‌سازان تیر وان اقداماتی انجام شد تا خودروسازی رشد کرد و هرچند رشد خودرو به دلیل برخی محدودیت‌ها برابر با رشد صنعت خودرو و قطعه جهان نبود اما می‌توان گفت سنگ‌بنای توسعه گذاشته شد و تا اواخر سال‌های ۷۴ و ۷۵ تشکیلات صنعت خودرو و قطعه در کشور شکل گرفت که همه این اقدامات مرهون دیدگاه بلند هاشمی‌رفسنجانی در توسعه اقتصادی و تولید کشور بود.

ساختار سخت‌افزاری و نرم‌افزاری در صنعت کشور، آشفتنگی دیده می‌شد و دو خودروساز داخلی نیز اقدام خاصی برای توسعه این صنعت انجام نداده بودند که بر این اساس برنامه‌ریزی برای صنعت خودرو و قطعه آغاز شد؛ این در حالی بود که دولت پولی در اختیار نداشت و همزمان با پایان جنگ، آثار سوء گسترده‌ای در اقتصاد کشور به جا گذاشته شد.

آغاز ساختارسازی در صنعت قطعه

این فعال صنعت خودرو با اشاره به شرایط نابسامان ایران خودرو و سایپا در آن دوره زمانی اظهار کرد: در آن زمان تولید خودرو سالانه ۳۰ تا ۴۰ هزار دستگاه بود و دولت نیز برای ترمیم بدنه این دو خودروساز در اختیار نداشت. در عین حال به دلیل نبود اعتبار توان دریافت فناوری‌های تولید، دانش فنی و مشارکت با خودروسازان خارجی وجود نداشت و نظمی و نظامی نیز در قوانین و مقررات بنگاهداری دیده نمی‌شد که در این دوران برنامه پنج‌ساله صنعت خودرو و قطعه تدوین و قوانین و مقررات و ضوابطی با هدف حفظ امنیت سرمایه‌گذاری در قطعه و خودرو و همچنین بازسازی خودروسازان تعیین شد که مصوبه آن نیز از سوی مجلس شورای اسلامی دریافت و توسعه صنعت خودرو آغاز شد.

وی گفت: در آن دوران مدیران وقت این صنعت نیز به این موضوع توجه کردند که صنعت خودرو بدون توسعه به صنعت قطعه مفهومی ندارد. بر این اساس ساختارسازی قطعه‌سازی در کنار خودروسازان زیر نظر مستقیم هاشمی‌رفسنجانی آغاز شد و در بین سال‌های ۷۰ تا ۷۱ شرکت‌های طراحی مهندسی در بدنه صنعت خودرو شکل گرفت. رضایی با بیان اینکه ایران خودرو در ضلع غربی سایت فعلی اداراهی متشکل از مهندسان را تاسیس کرد که همه آنها به تولید بومی می‌انداشیدند، ادامه داد: از آنجا که پیکان در وضعیت نامساعدی قرار داشت و خودروسازان خارجی در عین حال پیشرفت چشمگیری داشتند، قرارداد پژو منعقد شد. در همان دوران رنو ۵ و رنو ۲۱ در سایپا به تولید می‌رسید اما رنو کارشکنی‌هایی کرد که در نتیجه سایپا از ادامه تولید رنو بازماند و خط این مدل‌ها به شرکت‌های زیرمجموعه واگذار شد که آنها نیز نتوانستند تولید این مدل‌ها را در مدت قابل توجهی حفظ کنند. در ادامه فعالیت دولت سازندگی، سایپا موفق شد با شرکت کیا بر سر تولید مدل پراید به تفاهم برسد و خودرو ارزان و به نسبت باکیفیتی در آن زمان به‌دست مشتریان ایرانی برساند.

این فعال صنعت خودرو یادآور شد: در همان زمان پژو با ایران خودرو برسر ۴۰۵ به توافق رسید اما این قرارداد مانند قرارداد ترکمنچای به سود پژو بود زیرا





عکس: مهدی کاوه‌ای

فاطمه امیراحمدی

car@sanatnewspaper.com

یکی از خلأهای صنعت خودرو که بارها به آن اشاره شده، نبود محصولات لوکس در سبد کالایی خودروسازان بزرگ کشور است. البته یکی از دلایل این امر به قدرت خرید مردم برمی‌گردد که بازار کالاهای لوکس را محدود می‌کند. به‌نظر می‌رسد حرکت محدود به این سمت سهم خودروسازان را از بازار داخل افزایش خواهد داد و به همان نسبت می‌تواند بازارهای هدف کشورهای منطقه را پوشش دهد.

با توجه به اینکه ۸۰ تا ۸۵ درصد هر خودرو مربوط به قطعات آن است در این گزارش «گسترش صنعت» سراغ کارشناسان صنعت قطعه رفته و نظر آنها را درباره توان همراهی صنعت قطعه برای تولید این نوع خودروها جویا شد.

تولید بر اساس ظرفیت و مزیت داخلی
ساسان قربانی، کارشناس صنعت خودرو در این‌باره گفت: برای حرکت به سمت تولید خودروهای لوکس باید نخست برنامه‌هایی تدوین و برنامه واردات خودرو نیز بر اساس استراتژی کلان صنعت خودرو کشور تنظیم شود. همیشه متولیان، کارشناسان و تصمیم‌گیری که در زمینه واردات سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی می‌کنند باید ببینند نگاه مدیران بالادستی به این مقوله چیست.

وی ادامه داد: موضوع دیگر این است که شاید در خودروهای لوکس مزیت اقتصادی زیادی نداشته باشیم به این معنی که از نظر تیراژ به مقیاس اقتصادی و به لحاظ استانداردها و مشخصات فنی تولید به مولفه‌های مورد نیاز نرسیم. در این زمان بهتر است به‌جای آنکه بخواهیم تمام مدل‌های خودروهای موردنظر را در داخل تولید کنیم، وارد شوند.

این فعال صنعت یادآور شد: البته در امر واردات باید مکانیزم‌هایی را در نظر گرفته و منابعی که از طریق تعرفه گمرکی و مسائل مربوط به خودرو نصب کشور می‌شود در توسعه صنعت خودرو هزینه شود؛ مدل‌هایی که ظرفیت و مزیت تولید آنها در کشور فراهم است مانند خودروهای کوچک با حجم موتور کمتر.

او تاکید کرد: باید بتوانیم این مدل‌ها را به‌روز تولید کنیم و صادرات آنها را به‌همراه قطعات داشته باشیم در نتیجه برنامه‌هایی که برای واردات تنظیم می‌شود می‌تواند بخشی از توسعه صنعت خودرو کشور باشد که این روش مطلوب و دارای منفعت است.

الزام شرکای خارجی به برخی شروط
قربانی در ادامه به اهمیت ثبات در برنامه‌ها اشاره کرد و گفت: باید برنامه‌ها در کشور پایدار باشد تا سرمایه‌گذار خارجی و نشان‌های بین‌المللی که قرار است با صنعت کشور همکاری و مشارکت داشته باشند به این امر مطمئن بوده و بر اساس این ثبات برنامه‌ریزی داخلی داشته باشند. وی گفت: بازار داخلی باید خود را بسیار قوی مدیریت کند و به‌راحتی آن را در اختیار دیگران قرار ندهد. برای ورود طرف خارجی به این بازار ضروری است شرط‌هایی گذاشته شود. او افزود: در کشورهایی که دارای فناوری در

صنعت هستند شروط به‌گونه‌ای تنظیم می‌شود که استقبال بیشتری از محصولات داخلی شده و عده‌ای محدود که درآمد مالی بالایی دارند و به‌دنبال خودروهای بسیار خاص هستند، هزینه آن را می‌پردازند. در ادامه این هزینه دوباره در همان صنعت استفاده می‌شود.

این فعال صنعت قطعه تصریح کرد: این امتیاز مهمی برای صنعتگران داخلی و در کل اقتصاد کشور به شمار می‌رود زیرا به اشتغالزایی کمک کرده و باعث خواهد شد به سمت اقتصاد مقاومتی گام‌های مثبتی برداشته شود. به این ترتیب توسعه صنعتی شکل می‌گیرد و مهارت‌ها افزایش می‌یابد و محصولات به‌روزتر شده و قابلیت صادرات پیدا می‌کنند در نتیجه برنامه‌های راهبردی تدوین‌شده اجرایی خواهند شد.

زمینه‌های نو شدن صنعت قطعه
قربانی در ادامه به الزام تولید روزآمد اشاره و اظهار کرد: وقتی خودروها به‌روز ساخته شوند قطعه‌ساز نیز به آن سمت می‌رود که امری طبیعی است. با ورود خودروهای جدید قطعه‌سازان خود را روزآمد کرده و تولید محصولات جدید ممکن می‌شود.

این مدرس دانشگاه اظهار کرد: البته شروع آن سخت خواهد بود و شرکت‌های داخلی ناگزیر خواهند شد تا شرکای خارجی قدرتمند انتخاب کنند.

وی تاکید کرد: پادمان باشد مسیرهای درست تحول یکدیگر را تقویت می‌کنند. باید برنامه‌ای تدوین شود که بخش‌های مختلف این برنامه در چارچوب استراتژی کلان صنعت خودرو تقویت‌کننده برنامه‌های زیربخشی باشند. به‌طور نمونه اگر می‌خواهیم به اشتغال کمک کنیم تقویت و توسعه قطعه‌سازی می‌تواند تاثیر چشمگیری در اشتغال مولد داشته باشد زیرا مهارت‌ها توسعه پیدا می‌کند و دانش نوین منتقل و خطوط به روز می‌شود و صنعتگر ناگزیر است با استانداردهای جهانی فعالیت داشته باشد.

قربانی افزود: هم‌افزایی ایجاد می‌شود که تمام بخش‌ها را متحول می‌کند و در ادامه شاهد رشد موزونی در صنایع به‌ویژه صنعت خودرو و قطعه خواهیم بود.

توانمندی کشور در قطعات ریخته‌گری

اما حسام اردشیر، عضو هیات‌مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرویی درباره ظرفیت صنعت قطعه برای تولید و تامین قطعات خودروهای لوکس معتقد است: این امر امکان‌پذیر است اما باید ابتدا دسته‌بندی کرد.

او افزود: هر خودرو دارای دو بخش نرم‌افزاری و سخت‌افزاری است. بخش نرم‌افزاری مربوط به الکترونیک و کامپیوتر خودرو است که متناسب با پیشرفت کشور در این دو زمینه توسعه اتفاق می‌افتد به‌طور نمونه کره وقتی در گوشی‌های هوشمند پیشرفت می‌کند در صنعت قطعه نیز به لحاظ تامین قطعات الکترونیکی مشکلی نخواهد داشت.

این فعال صنعت قطعه در ادامه سخنان خود به بخش سخت‌افزاری خودرو اشاره کرد و گفت: در این بخش نیز فعالیت و توسعه سخت‌افزاری در صنایع به بخش سخت‌افزاری خودرو و تامین قطعات کمک خواهد کرد به‌طور نمونه وقتی کشورهای اروپایی مانند رومانی، مجارستان و حتی ترکیه بدنه ماشین‌آلات را می‌سازند و زمانی که در این قسمت توانمند هستند قادر خواهند بود بدنه خودرو را بسازند.

عضو هیات‌مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرویی به توانمندی کشور در تولید و صادرات برخی قطعات اشاره کرد و گفت: در چند سال گذشته صنعت قطعه برای تولید و تامین قطعات پایه‌ای مانند شاسی، بدنه و اکسل سرمایه‌گذار مطلوبی داشت و ضمن ورود ماشین‌آلات، دانش فنی آن نیز در داخل وجود دارد. تایید این مدعا صادرات شخصی و انفرادی برخی قطعه‌سازان در این زمینه است.

او ادامه داد: به‌طور نمونه قطعات ریخته‌گری که پیش‌تر تنها از چین به اروپا صادر می‌شد امروز از ایران نیز به این کشورها صادر می‌شود و برای تولید مدل‌های پژو ۲۰۰۸ و ۳۰۱ قالب‌ها به‌طور کامل در ایران ریخته‌گری شده است درحالی‌که در گذشته از فرانسه و اروپا وارد می‌شد.

قطعات برقی وجه تمایز خودروها

اردشیر درباره تفاوت خودروهای لوکس نسبت به سایر خودروها به قطعات برقی این خودروها اشاره کرد و توضیح داد: خودروهای لوکس آپشن‌هایی دارد که آن را از سایر مدل‌ها متمایز می‌کند و این مربوط به قسمت‌های برقی و کامپیوتر خودرو است. وی افزود: در این بحث نیز همان‌طور که در ابتدا آمد متناسب با توسعه و پیشرفت هر کشوری این فناوری به‌شکل مطلوب‌تری ارائه می‌شود.

او گفت: خودروهای آلمانی، ایتالیایی و کره‌ای در این بحث نسبت به فناوری دنیا در سطح بالاتری قرار دارند زیرا در رشته‌های برقی و الکترونیکی پیشرفت‌های مطلوبی داشته‌اند.

عضو هیات‌مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرویی اظهار کرد: اگر قرار باشد ایران، خودرویی لوکس تولید کند در بحث طراحی بدنه، قالب‌سازی و برخی قسمت‌ها امکانات در داخل فراهم است اما باید پذیرفت در بحث الکترونیکی هنوز به پیشرفت مورد نیاز نرسیده‌ایم.

وی گفت: اگر خوب کار شود تنها می‌توانیم کپی‌کننده خوبی باشیم

این قطعه‌ساز در ادامه به یکی از دلایل ضعف کشور در این بخش از قطعات خود پرداخت و گفت: بسیاری از متخصصان داخلی پس از فارغ‌التحصیل شدن از دانشگاه‌ها مهاجرت می‌کنند اما نیروهای تحصیلکرده مکانیک و متالورژی که پس از فراغت وارد صنعت شده‌اند با



ساسان قربانی

مسیرهای درست تحول یکدیگر را تقویت می‌کنند. باید برنامه‌ای تدوین شود که بخش‌های مختلف در چارچوب استراتژی کلان صنعت خودرو تقویت‌کننده برنامه‌های زیربخشی باشند

دانش خود کمک زیادی به داخلی‌سازی قطعات مربوط در صنعت خودرو کشور کرده‌اند.

او تاکید کرد: بنابراین برای تولید و تامین قطعات خودروهای خاص تا زمانی که در بحث الکترونیک داخلی‌سازی نشود و برای بومی‌سازی آن الزامی وجود نداشته باشد نمی‌توان به آن سمت حرکت کرد.

سیستم الکترونیک چالش صنعت قطعه
اردشیر بیان کرد: امروز شاهد هستیم بسیاری از قطعات داخلی‌سازی شده‌اند اما کامپیوتر خودرو (ای‌سی‌یو) و سیستم مدیریت موتور (ای‌ام‌اس) صد درصد وارداتی است؛ زمانی قطعات از بوش و زمینس وارد می‌شود و شاهد ورود این قطعات از چین و سایر کشورها هستیم که به‌نوعی وضعیت بازار را روزبه‌روز بدتر کرده است.

وی خاطرنشان کرد: برخی شرکت‌های داخلی در بخش الکترونیک خودرو فعالیت دارند اما با توجه به حجم مصرف می‌توان گفت بیشتر نیاز کشور از خارج تامین می‌شود.

اردشیر در پاسخ به این پرسش که صنعت قطعه چگونه می‌تواند در این بخش نیز وارد شود، گفت: نیاز است سیاست‌گذاری در بخش کلان صنعت خودرو انجام شود و بین صنعت و دانشگاه ارتباط‌ها شکل گیرد تا این بخش نرم‌افزاری را برای خودروها داخلی‌سازی کنیم. کار ساده‌ای نیست زیرا فناوری آن در دنیا در اختیار تعداد محدودی شرکت تولیدکننده است.

وی ادامه داد: از سوی دیگر وقتی این توانایی در کشور وجود دارد که به فناوری هسته‌ای دست پیدا کنیم رسیدن به فناوری الکترونیکی خودروها غیرممکن نیست.

عضو هیات‌مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرویی معتقد است: نخست باید تعریف خود را از خودروهای لوکس داشته باشیم؛ امروز راحتی و فرمان‌پذیری خودروها نسبت به فرمان صاحب خودرو مهم است.

او ادامه داد: این اقدام در خودروهای داخلی تا حدودی انجام شده اما در بحث صفحه نمایش و... که تا چه اندازه از حالت مکانیکی به برقی تبدیل می‌شود، تعریف لوکس را برای خودرو محقق می‌کند که در این زمینه در ابتدای راه هستیم.

این قطعه‌ساز تصریح کرد: بنابراین فناوری برقی جزو تعریف ما از خودروهای لوکس به‌شمار می‌رود ضمن آنکه بیشتر مشکل خودروها در بحث برق آنهاست.

اردشیر گفت: در بحث‌های مکانیکال خودرو پیشرفت‌های خوبی داشته‌ایم اما در بخش الکترونیک و برق خودرو که به مزه متفکر خودرو معروف است متناسب با سایر قسمت‌ها پیشرفت مطلوبی نداشته‌ایم.

سخن آخر
بنابر اظهارات کارشناسان، ظرفیت و توانمندی بالقوه در کشور وجود دارد زیرا به‌لحاظ نیروی انسانی، دانش‌آموختگان زیادی از دانشگاه‌های کشور فارغ‌التحصیل می‌شوند اما برای بالفعل شدن این توانمندی چالش‌هایی وجود دارد.

تحقق این امر نیاز به سرمایه‌گذاری کلان دارد ضمن اینکه تعداد محدودی از شرکت‌های بین‌المللی این دانش (تولید بخش کامپیوتری خودرو) را در اختیار دارند.

یادداشت

رشد صنعت خودرو با یافتن مزیت‌های رقابتی



سیامک مقتدری عضو انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازی کشور

روزآمدی در صنعت به‌شکل دفعی اتفاق نمی‌افتد و امروز صنعت قطعه کشور فاصله زیادی با فناوری و دانش فنی کشورهای پیشرفته دارد. این امر حتی اگر اراده و حمایت شده و تمام عوامل و سازوکارها فراهم شود در یک زمان کوتاه اتفاق نمی‌افتد چراکه اگر انتقال فناوری به‌سادگی انجام می‌شد فاصله بین کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه

به‌وجود نمی‌آمد. اگر بخواهیم صنعت خودرو کشور از وضعیت فعلی خارج شود و مزیت رقابتی پیدا کند باید فناوری قطعه‌سازان روزآمد شود و این تحول با دستور و نگرش چند بند پایان نمی‌پذیرد. فاکتورهای زیادی باید تحقق پیدا کند که به این چشم‌انداز برسیم. در حوزه‌های مختلف این مولفه‌ها وجود دارد؛ نخست باید درآمد و نقدینگی شرکت‌ها به‌گونه‌ای باشد که بتوانند هزینه کنند و برای نزدیک شدن به شرکت‌های خارجی سرمایه تحقیق و توسعه (R&D) داشته باشند. مسئله بعدی محدودیت‌های فعلی بانکی است که برای ارتباط گرفتن بیشتر با کشورهای خارجی باید از بین برود.

شرکت‌های خارجی در این‌باره نباید تردید داشته باشند که در محیطی امن و باثبات در حال سرمایه‌گذاری هستند همچنین باید توجه داشته باشیم گشایش بخش تحقیق و توسعه برای هر واحد بسیار هزینه‌بر است و می‌طلبد که انتقال فناوری، تحقیق و توسعه مدیریت شود تا هزینه‌ها بین شرکت‌ها تقسیم شود. در بحث ارتباط بین دانشگاه با صنعت ضعیف عمل می‌کنیم که باید مدیران هر دو بخش به این موضوع بیشتر اهتمام ورزند و برای پیشرفت به این مسئله توجه جدی داشته باشیم. در این‌باره در کشورهای دیگر کمک‌های دولتی بسیار حمایت‌کننده است به‌طور نمونه اگر شرکتی بخواهد فناوری خود را به‌روز کند دولت کمک‌های بلاعوض دارد بنابراین به نظر می‌رسد در کشور ما نیز خود دولت باید هزینه کند تا به نقطه‌ای برسد که بتواند از این صنعت به نفع اقتصاد کشور استفاده کند. بدین معنی که سرمایه‌گذاری ملی - دولتی نیاز است یا از دیگر موانعی که برای شرکت‌های خصوصی وجود دارد قوانین و مقررات دست‌وپاگیر است که ذهن مدیران را به طرف دیگری سوق می‌دهد. این موانع است که برای توسعه صنعت به‌ویژه صنعت قطعه نیاز است اصلاح شود. به‌اصطلاح فضای کسب و کار کشور باید مساعد باشد که در این زمینه رده جهانی کشور بسیار پایین است.

خبر

اشباع بازار موتورسیکلت با تولید بیش از اندازه در سال ۹۵

در حالی متولیان صنعت موتورسیکلت از اکت ۸۵درصدی تولید موتورسیکلت در کشور خبر می‌دهند که گفته می‌شود سال گذشته به دلیل سوءاستفاده برخی افراد فرصت‌طلب از جریان کنونی تولید در این صنعت، حدود یک میلیون موتورسیکلت کاربراتوری در کشور تولید شده است. به نظر می‌رسد با این حجم از تولید تا پایان سال آینده نیز همچنان تولیدات کاربراتوری نیاز بازار داخل را پاسخ خواهند داد.

ابوالفضل حجازی، عضو هیات‌مدیره انجمن تولیدکنندگان موتورسیکلت سا گلاسه‌از برخی تصمیم‌های مقطعی در بخش‌های تولیدی اظهار کرد: به لحاظ سیاست‌های مقطعی و زودگذر در انجمن‌های صنفی هرگونه تصمیم تأثیری بر بهبود جریان تولید و صنایع داخلی نخواهد داشت. وی افزود: تا زمانی که ارزهای ارزان نفتی به برخی از کالاهای وارداتی اختصاص داده می‌شود و شاهد حضور افراد فرصت‌طلب و سودجو در بخش‌های مختلف کشور هستیم صنایع داخلی در کشور شکل نخواهد گرفت. این فعال در صنعت موتورسیکلت با اشاره به جریان منفی داخلی‌سازی در صنعت موتورسیکلت کشور تاکید کرد: در شرایطی که حدود ۶۰ درصد از موتورسیکلت‌های ۱۲۵ سی‌سی در داخل تولید می‌شدند به‌دلیل افت جریان داخلی‌سازی از طریق جایگزینی با موتورسیکلت انژکتوری هم‌اکنون بخش وسیعی از قطعه‌سازان موتورسیکلت کشور تعطیل شدند. حجازی در گفت‌وگو با خبر خودرو بیان کرد: درحالی‌حال حاضر بخش زیادی از نیاز صنعت موتورسیکلت به‌شکل کامل سی‌کی‌دی وارد می‌شود؛ چنانچه امروز اغلب کارخانجات موتورسیکلت در کشور نه تنها تولیدکننده نیستند بلکه به‌طور عمده مونتاژکار شده‌اند. این کارشناس صنعت موتورسیکلت خاطر نشان کرد: به‌دلیل تعطیلی بخشی از واحدهای تولیدی و سنگ‌اندازی تعدادی از دستگاه‌ها امروز سهم داخلی‌سازی در این صنعت به کمترین میزان خود در ۵۰ سال گذشته رسیده است. وی با اشاره به عقبگرد صنعت موتورسیکلت در این مدت اظهار کرد: جریان تولید موتورسیکلت در کشور از سال ۱۳۴۵ آغاز شد به‌طوری‌که در دهه ۸۰ حدود ۶۰ درصد از موتورسیکلت‌های کشور در داخل تولید شدند درحالی‌که امروز این سهم به پایین‌ترین میزان خود رسیده که البته قسمتی از این جریان به تعطیلی بخشی از واحدهای تولیدی و همچنین برخی سنگ‌اندازی‌ها از سوی تعدادی از دستگاه‌ها بازمی‌گردد. به گفته حجازی با حجم تولیدی که در سال گذشته انجام شد تا ۲ سال آینده بازار داخل تامین است و نیازی به تولید موتورسیکلت جدید نخواهد بود.

انگلیسی‌ها خودرو و صفر نمی‌خرند

آمار اعلام شده پیرامون میزان فروش خودرو در بازار انگلیس از کاهش چشمگیر فروش خودروهای صفر کیلومتر در این کشور حکایت دارد.

آخرین آمار از میزان فروش خودرو در انگلیس از کاهش ۵۱۷ درصدی فروش خودروهای سواری در سال ۲۰۱۷ میلادی (۹۶-۱۳۹۵ خورشیدی) حکایت دارد. انگلیس از سال ۲۰۰۹ (۸۸-۱۳۸۷) تا امروز طولانی‌ترین روند نزولی فروش خودرو را تجربه می‌کند زیرا مردم این کشور دیگر مانند گذشته میلی به خرید خودروهای صفر کیلومتر ندارند. پیش از این نیز گاردین از کاهش فروش خودرو برای هفتمین ماه متوالی در انگلیس خبر داده بود و حالا نیز آمارها همچنان از کاهش بی‌وقفه فروش خودرو در این کشور اروپایی تازه خارج شده از اتحادیه اروپا حکایت دارند.

بنابر اظهار نظر کارشناسان عوامل گوناگونی در این کاهش مداوم فروش خودرو در انگلیس نقش ایفا می‌کنند که از مهم‌ترین آنها می‌توان به خروج بریتانیا از اتحادیه اروپا اشاره کرد. مستقل شدن اقتصاد بریتانیا از اروپا، به بی‌ثباتی این کشور از نظر اقتصاد و از دست دادن جایگاه خود در فهرست ۵ اقتصاد بزرگ جهان منجر شده و افزایش نرخ تورم و به دنبال آن کاهش سطح درآمد مردم را به دنبال داشته تا مردم دیگر مانند گذشته توان خرید خودرو صفر را نداشته باشند و نزول فروش خودرو به بلای جان اقتصاد بریتانیا به‌ویژه انگلیس تبدیل شود.

از سویی دیگر ممنوعیت فروش خودروهای دیزلی تمایل افراد به سرمایه‌گذاری در این کشور را به شدت کاهش داده زیرا آینده خودروهای برقی که جایگزین دیزلی‌ها خواهند شد نامعلوم و سرمایه‌گذاری در این زمینه می‌تواند برای سرمایه‌گذاران ریسک بزرگی باشد. به‌این ترتیب میزان تولید داخلی خودرو در این کشور نیز در انتظار روزهای سخت پیش رو خواهد بود.

به گزارش خودروکار، همه این عوامل دست به‌دست هم داده‌اند تا بین نرخ خودرو و میزان فروش آن رابطه‌ای عکس پدید بیاید و خرید خودرو در انگلیس به امری دشوارتر از همیشه تبدیل شود.

پیش‌بینی رسمی خزانه‌داری بریتانیا نیز از افت میزان رشد اقتصادی بریتانیا در سال جاری مانند سال گذشته میلادی خبر می‌دهد که به نوشته نشریه ایندپندنت بدترین پیش‌بینی‌ها برای توسعه اقتصاد در تاریخ این کشور به‌شمار می‌آید.

مرسدس وانت کاروان می‌سازد

یک شرکت تولیدکننده خودرو لوکس، یک وانت کاروان طراحی کرده است. شرکت مرسدس به تولید خودروهای لوکس مشهور است اما مجموعه‌ای از ون‌ها و خودروهای جاده‌ای مانند یونیموک و جی-کلاس را نیز به بازار عرضه کرده است. علاوه بر آن یک ون طبیعت‌گردی به نام مار کوپولو هم ساخته است.

در همین راستا این شرکت یک مجموعه جدید از خودروهای کاروانی را طراحی کرده است. این مجموعه «یکس-کلاس» نام گرفته و با کمک دو متخصص آلمانی تولید شده است. این خودرو برای ایجاد سرسره موقت ایده‌آل است و ابزارهایی ویژه دارد. این خودرو که در حقیقت یک وانت کاروان است دارای آشپزخانه‌ای با اجاق گاز ۳ شعله، فضای برای نشستن ۱۲ نفر، دستشویی، سینک تاشو و دوش حمام است.

به گزارش مهر، مرسدس با همکاری شرکت «ون‌اسا» (VanEssa) برای افرادی که خواهان کاروانی سبک‌تر هستند یک آشپزخانه کنوشی در یک سوی کاروان و بخشی برای ذخیره در سوی دیگر ساخته است.

آشپزخانه کنوشی شامل مخزنی برای نگهداری مواد غذایی و قابلیت‌های گوناگون پخت و پز، یخچال و فریزر، سینک ظرفشویی و کوشوهای برای نگهداری ابزارهاست. همچنین یک اجاق گاز تک شعله دارد. کاروان ایکس-کلاس ون‌اسا جایی برای خواب ندارد اما صاحب خودرو می‌تواند با استفاده از یک چادر در هوای آزاد و نزدیک خودرویش بخواهد.

پایان دیزلی‌های تویوتا در ایتالیا

شرکت خودروسازی تویوتا اعلام کرد فروش خودروهای دیزلی این شرکت در ایتالیا متوقف شده است.

به گزارش پرشین خودرو، نسخه دیزلی خودروهای یاریس، آئوریس و را۴۰ پیش‌تر در بازار ایتالیا بسیار محبوب بودند اما در سال گذشته میلادی تنها ۶ درصد فروش تویوتا در ایتالیا به مدل‌های دیزلی اختصاص یافت. شرکت تویوتا ایتالیا تسهیلات ۷هزار دلاری برای معاوضه مدل‌های دیزلی با خودروهای هیبریدی در نظر گرفته است.

سختگوی این شرکت اعلام کرد: «تویوتا با افزایش فروش خودروهای هیبریدی، بازار از دست رفته مدل‌های دیزلی را احیا خواهد کرد.» باتوجه به استانداردهای آلاینده‌ی اتحادیه اروپا تنها نسخه دیزل خودروهای لندکروز و هایلوکس همچنان در اروپا عرضه خواهند شد.

سختگوی تویوتا ایتالیا در این باره گفت: «مدل‌های هیبریدی هسته راهبردار ما در اروپا هستند. هرچه پیش می‌رویم نقش دیزل‌ها کم‌رنگ‌تر می‌شود.»

در سال گذشته میلادی خودروهای هیبریدی نزدیک نیمی از فروش تویوتا در کشورهای عضو اتحادیه اروپا را تشکیل دادند و بنابر پیش‌بینی تویوتا سهم این مدل‌ها در سال‌های آینده افزایش خواهد یافت.

خودرو بین‌المللی



کسری تجاری کالاها
امریکایی نسبت به
کره جنوبی از سال
۲۰۲۰ ۱۲ برابر شده
است. به‌طور تقریبی
۹۰ درصد کسری
تجاری سال ۲۰۱۶
امریکا که معادل ۲۷/۶
میلیار دلار است، در
بخش خودرو بود

آرمان داخلی گرایی ترامپ تا شرق آسیا نفوذ کرد

شعارهای امریکایی در دسر تازه خودروسازان کره جنوبی

توافقی برسم که منافع اقتصادی مردم امریکا را تامین کند. اهداف ما روشن است. ما باید به یک تجارت منصفانه و متقابل بین دو ملت دست پیدا کنیم. ما برای رسیدن به این هدف به سمت جلو حرکت خواهیم کرد.»

تمام تلاش امریکا اکنون این است که کسری تجاری خود با کره جنوبی را کاهش دهد که بخش بزرگ آن به حوزه خودروسازی برمی‌گردد. ترامپ مانند برخورد با سایر قراردادهای اینجینیسی، توافقنامه دوجانبه تجاری با کره را هم «وحشتناک» خوانده بود. برای ترامپ که با شعار «تخت امریکا» طرفداران زیادی جذب کرد و وعده داد بسیاری از مشاغل امریکایی را به خاک این کشور برگرداند به نتیجه رسیدن در چنین مذاکراتی بسیار مهم است.

او از همان زمان ورود به کاخ سفید بارها درباره خروج از قراردادهای چندجانبه هشدار داده بود.

به هر حال ترامپ رییس‌جمهوری است که از قراردادهای چندجانبه استقبال نمی‌کند و حتی به قراردادهای دوجانبه‌ای که به نظرش منافع امریکا در آن تامین نشده باشد نیز اعتراض دارد. او همچنان به این روند ادامه می‌دهد و کشورهای گوناگون نیز برای از دست رفتن منافع خود در این مسیر تلاش می‌کنند.

برخی کارشناسان معتقدند تلاش‌های ترامپ برای امریکایی‌سازی خودروهای رفت‌وآمدکننده در این کشور به روند جهانی‌سازی این صنعت آسیب می‌زند. بسیاری از شرکت‌های خودروساز نیز مخالفت خود را با این روند اعلام کردند.

به‌رحال باید منتظر ماند و دید ترامپ تا چه اندازه می‌تواند به اهداف خود در مسیر جامه عمل پوشاندن به شعار «تخت امریکا» برسد.

منبع: Reuters
CNNMoney
Nikkei.com

شرکت‌های خودروسازی کره جنوبی بر این باورند که واشننگتن نیز به دنبال افزایش انتقال ۲۵هزار خودرو به ازای هر خودروساز به کره جنوبی بدون در نظر گرفتن قوانین داخلی صنعتی سنول است. یک مقام خودرویی کره جنوبی که نخواست نامش فاش شود گفت امریکا علاقه‌مند به تسهیل قوانین کره جنوبی به منظور صادرات خودرو به این کشور است.

کریستال تان، اقتصاددان موسسه پژوهشی «کپتال اکونومیکز» (Capital Economics) پیش از مذاکرات پیش‌بینی کرده بود امریکا تلاش می‌کند در این مذاکرات کره جنوبی را متقاعد کند کمی از مواضع خود درباره انتشار گازهای سمی کوتاه بیاید و این کشور را وادار به استفاده بیشتر از قطعات امریکایی در ساخت خودروهای کره‌ای صادراتی به امریکا کند.

اما در همین حال کره جنوبی پیشنهاد داده در فرآیند رفع اختلاف سرمایه‌گذاران دولتی تجدیدنظر شود، به‌گونه‌ای که سرمایه‌گذاران حق داشته باشند کشورهای که قوانین تبعیض‌آمیز دارند را متهم به تبعیض کنند.

اما برخی کارشناسان دیگر بر این باورند که ترامپ موضوع خودرو را برای قرارداد دوجانبه میان بازار خودرو امریکا گنجایش دارد و این یعنی بازار کره‌ای‌ها به اندازه‌ای کوچکتر از امریکا است که نمی‌توانند آنچنان که امریکایی‌ها می‌خواهند خودرو از این کشور وارد و تفاوت قابل‌توجهی در کسری تجاری این کشور ایجاد کنند.

رابرت لایتیزر، نماینده تجاری امریکا در این مذاکرات پس از تمام شدن این دور از گفت‌وگوها در واشنگتن اعلام کرد برای رسیدن به توافق در یک قرارداد تجاری اصلاح‌شده کارهای زیادی باید انجام شود.

او اظهار کرد: «ما کارهای زیادی داریم تا به

که «توافقنامه تجارت آزاد امریکا-کره جنوبی» (KORUS)، اجرایی شد، ۲ برابر شده است. به‌طور تقریبی ۹۰ درصد کسری تجاری سال ۲۰۱۶ (۹۵-۱۳۹۴) امریکا که معادل ۲۷/۶ میلیارد دلار است، در بخش خودرو بود. به زبان ساده‌تر در سال ۲۰۱۶ (۹۵-۱۳۹۴) از کل کسری تجاری امریکا در برابر کره جنوبی ۹۰ درصد به بخش خودرو اختصاص داشت که این یعنی کره‌ای‌ها تا توانسته‌اند در این سال‌ها خودرو به امریکا صادر کردند. این موضوع یکی از مهم‌ترین معضلات از نظر امریکا بوده که این کشور امیدوار است در این مذاکرات به نتیجه دلخواه خود درباره آن برسد.

اگر ترامپ بتواند این مذاکرات را به نتیجه برساند و مطلوب خود را در آن به‌دست آورد، نخستین پیروزی خود را در این نوع مذاکرات کسب خواهد کرد. این در شرایطی است که مذاکرات نفا به مانع برخورد کرده و فشارها روی چین برای تغییر قوانین تجاری‌اش به کندی پیش می‌رود.

طرف کره‌ای این مذاکرات پس از پایان دور تازه گفت‌وگوها به خبرنگاران گفت طرف امریکایی پیش از همه درباره معضلات پیش‌آمده میان ۲ کشور در بخش خودرو صحبت کرد؛ هرچند جزئیاتی در این باره ارائه نداد. با این حال براساس آنچه مقام‌های ۲ طرف تاکنون گفته‌اند، اولویت نخست امریکا حفظ تعرفه ۲۵ درصدی واردات پیکاپ‌های کره‌ای به امریکا است که این قرارداد از سال ۲۰۱۹ (۹۸-۱۳۹۷) به مرحله اجرا می‌رسد.

صنعت خودرو کره جنوبی اکنون با ۲ خودروساز بزرگ یعنی هیوندای موتور و کیا موتورز شناخته می‌شود. این ۲ خودروساز نام‌آشنا برای ادامه حیات خود بیش از هر چیز به صادرات وابسته هستند زیرا در بازار داخلی سهم چندانی ندارند. منتقدان می‌گویند کره جنوبی با سیاست اعمال طیفی از تعرفه‌ها برای واردات به این کشور میان کشورها تبعیض قائل می‌شود.

سارا گلچین

car@sanatnewspaper.com

امریکا و کره جنوبی ۵ ژانویه (۱۵ دی) نخستین دور از مذاکرات خود درباره قرارداد تجاری دوجانبه را به پایان رساندند. از زمان ورود دونالد ترامپ، رییس‌جمهوری امریکا به کاخ سفید، بحث بر سر حضور امریکا در موافقت‌های چندجانبه داغ است. رییس‌جمهوری امریکا، کشور خود را از مذاکرات قرارداد تجاری ۱۴ کشور آسیا-اقیانوس آرام بیرون کشید، مذاکرات تازه‌ای را برای تغییر در موافقتنامه تجارت آزاد امریکای شمالی (فتا) میان امریکا، مکزیک و کانادا آغاز کرد و تجدیدنظر در موافقتنامه تجاری دوجانبه امریکا و کره جنوبی که سال ۲۰۱۲ میلادی (۹۱-۱۳۹۰ خورشیدی) اجرایی شده بود را کلید زد. این توافقنامه در سال ۲۰۰۷ (۸۶-۱۳۸۵) نهایی شد اما تا ۵ سال پس از نهایی شدن به مرحله اجرا نرسید.

واشننگتن در مذاکرات نفا موضع سختگیرانه‌ای داشت، به‌طوری‌که پس از ۲ دور مذاکره این روند از حرکت باز ایستاد. امریکا می‌گوید تنها راه کانادا و مکزیک برای باقی ماندن فتا، دادن امتیاز از سوی این ۲ کشور به امریکا است.

توازن میان آرمان داخلی‌گرایی ترامپ و موضوع کره‌شمالی مجهز به سلاح‌های هسته‌ای رعایت می‌شود. هر ۲ طرف در اظهارنظرهایی گفته بودند توافق سریع‌تر میان ۲ کشور می‌تواند در رفع موضوع کره شمالی به آنها کمک کند.

میزان تجارت کالا و خدمات گوناگون میان کره جنوبی و امریکا در سال ۲۰۱۶ (۹۵-۱۳۹۴) ۱۵۰ میلیارد دلار بود؛ این یعنی کره جنوبی اکنون ششمین شریک تجاری امریکا است. اما کسری تجاری کالاها امریکایی نسبت به کره جنوبی از سال ۲۰۱۲ (۹۱-۱۳۹۰) یعنی همان سالی

خرید بامو با پول خرد



یک خریدار چینی پس از خرید خودرو از نمایندگی بامو، تمامی پیش پرداخت خود به میزان ۱۱ هزار دلار را به‌شکل پول خرد و سکه پرداخت کرد. یک خریدار چینی پس از خرید خودرو بامو به ارزش ۶۰ هزار دلار، پیش‌پرداخت ۱۱ هزار دلاری آن که معادل ۴۰۰ هزار یوان است را به شکل وجه نقد و پول خرد به نمایندگی پرداخت کرد تا سبکی خاص در پرداخت وجه نقد هنگامت در سطح دنیا رقم بخورد. به گزارش خودروکار، خبر پرداخت وجه نقد هنگامت به شکل پول خرد، به‌نوعی تداعی‌کننده اختلاف‌ها و دعوا بین شرکت‌های ایل و

همکار جدید اوبر و فولکس واگن برای توسعه خودرو خودران

خود استفاده کرده است. شاسی بلندهای اس‌سی ۹۰ ولوو، نخستین ناگان آزمایش خودروهای خودران اوبر در پیتسبورگ و فونیکس بودند که فعالیت آزمایشی خود را از سال ۲۰۱۶ آغاز کردند. اکنون برنامه توسعه خودروهای خودران اوبر به‌دلیل مشکلات قضایی پیش‌آمده، روزهای خوبی را سپری نمی‌کند؛ البته انویدیا می‌گوید این برنامه با سرعت در حال پیشرفت است و یک میلیون مایل به‌وسیله خودروهای خودران اوبر در ۱۰۰ روز گذشته پیموده شده است. به گزارش زومیت به نقل از رویترز، انویدیا همچنین به‌دنبال استفاده از پلتفرم هوش مصنوعی «درايو آی‌ایکس» جدید خود در خودروهای فولکس واگن است. این فناوری نوعی راننده کمکی هوشمند است که با اطلاعات حسگرهای داخلی و خارجی خودرو کار می‌کند. تا امروز بیش از ۳۲۰ شرکت به‌نوعی درگیر استفاده از فناوری‌های درايو و درايو پی‌ایکس ۲ انویدیا شده‌اند؛ این تعداد شامل خودروسازها، توسعه‌دهندگان نرم‌افزار، تامین‌کنندگان سخت‌افزار و شرکت‌های فعال در بخش حسگرها و مپیگ می‌شود. انویدیا امیدوار است سامانه روی چیپ جدید و بسیار قدرتمند Xavier نیز به‌گسترش بیشتر فناوری‌های مرتبط با خودرو خودران کمک کند.

شرکت نرم‌افزاری انویدیا با دست پر به سی‌ای‌اس امسال آمده و یکی از بخش‌هایی که این غول صنعت تراشه روی آن مانور زیادی داده، بخش فناوری‌های خودرو خودران است. لاس‌وگاس این روزها میزبان نمایشگاه سی‌ای‌اس است؛ نمایشگاهی که تمام بزرگان دنیای فناوری را برای معرفی دستاوردها گرد هم آورده است. انویدیا یکی از شرکت‌های بزرگی است که با دست پر به این نمایشگاه آمده و با رونمایی از سامانه «روی چیپ Xavier» خودروسازان را شادمان کرده است. انویدیا تصمیم دارد با اوبر و فولکس واگن برای توسعه فناوری‌های خودرو خودران همکاری کند. این شرکت اکنون پلتفرم هوش مصنوعی توسعه‌یافته‌ای دارد که اوبر و فولکس واگن از استفاده‌کنندگان آن در آینده خواهند بود. انویدیا اکنون با شرکت‌هایی مانند تسلا و بایودوی چین برای ساخت تراشه گرافیکی و توسعه فناوری‌های جدید برای خودرو خودران همکاری می‌کند. جن‌سن هانگ، مدیرعامل انویدیا، در همایش این شرکت در لاس‌وگاس اعلام کرد ناوگان خودرو خودران اوبر از فناوری‌های انویدیا استفاده می‌کند و این مسئله در آینده نیز ادامه خواهد داشت. اوبر از سال ۲۰۱۶ (۹۵-۱۳۹۴) از فناوری پردازشی تراشه‌های گرافیکی انویدیا در ناوگان خودران‌های

یادداشت

نقدی بر خصوصی‌سازی صندوق‌های دولتی



محمداصغر محمدیاری
مدیر مالی و اقتصادی
صندوق ضمانت
سرمایه‌گذاری صنایع کوچک

واگذاری صندوق‌های دولتی یکی از ایرادهای خصوصی‌سازی در اجرای اصل ۴۴ قانون است. صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک با وجود ماهیت شرکتی در گروه دوم این فهرست واگذاری‌ها قرار گرفته است. سایر صندوق‌های دولتی مانند صندوق ضمانت صادرات، صندوق توسعه تعاون، صندوق حمایت از صنایع

الکترونیک و... نیز در این فهرست واگذاری‌ها قرار دارد. تمام فعالیت‌های اقتصادی در سیاست‌های اصل ۴۴ به ۳ گروه تقسیم می‌شود. گروه یک، فعالیت‌هایی است که مشمول گروه ۲ و ۳ نیست. گروه ۲ فعالیت‌هایی است که دولت مجاز شناخته شده تا پایان قانون برنامه پنجم به مرور برای واگذاری آنها اقدام کند.

بسیاری از این شرکت‌ها سال به سال در این فهرست قرار گرفته‌اند اما به دلیل ماهیت آنها امکان واگذاری وجود نداشته و به فهرست سال بعد منتقل شده‌اند. در قوانین بودجه سنواتی نیز پیگیری می‌شد تا در تعیین بوجه سالانه با مشکل روبه‌رو نشود. گروه ۳ فعالیت‌هایی است که قرار شد پیوسته در اختیار دولت باشد و سرفصل‌های انحصاری آن در قانون نام‌برده شده است. برخی از این شرکت‌ها در واگذاری به بخش خصوصی با مشکلاتی روبه‌رو شده‌اند. برای خروج از فهرست واگذاری‌ها به صورت مستقل یا از طریق وزارتخانه مربوط و مجلس شورای اسلامی اقدام به پیگیری کردند. استدلال‌هایی مطرح شد که ماهیت این شرکت‌ها تجاری و سودآور نیست و توانستند مجلس و دولت را برای خروج از اجرای این قانون قانع کنند. سازمان‌هایی که بزرگتر بودند و وسعت بیشتری داشتند این ارتباطات را بهتر برقرار کردند و زودتر این اقدامات را انجام داده و با سرعت بیشتری کار خود را پیش بردند. این شرکت‌هایی که در حال واگذاری هستند یا در فهرست واگذاری قرار دارند، دولتی بوده یا برخی به عنوان سهامی عام بوده‌اند برخی نیز سهامی خاص بوده و به تمامی در اختیار دولت بوده است.

دولت نیز در اجرای این قانون منسجم و کارشناسانه عمل نکرد. لازم بود تا کارگروهی ایجاد شود و با شناسایی و خروج شرکت‌های دارای ماهیت حمایتی، توسعه‌ای و خدماتی موافقت شود و دولت به عنوان متصدی امر در رفع مشکلات آنها به صورت واحد عمل می‌کرد نه اینکه هر نهاد به صورت مجزا به خروج از فهرست واگذاری‌ها اقدام کند.

براساس قانون بنگاهی که قرار است واگذار شود باید دارای صورت‌های مالی و حسابرسی شفاف بوده و سودآوری مشخصی داشته باشد که بخش خصوصی برای تحویل این اداره دولتی با سودآوری بیشتر، برای تحویل و خرید آن ترغیب شود.

در واقع هدف قانون‌گذار از واگذاری شرکت‌های دولتی نیز مدیریت بهتر همراه با کاهش هزینه‌ها بوده است که در نهایت سودآوری بیشتری را به همراه داشته باشد. دارایی صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک نزد بانک مشخص و اموال آن نیز یک ساختمان است. فعالیت‌های این صندوق نیز مشخص است که توسعه‌ای، حمایتی و خدماتی است.

ایجاد این صندوق بر مبنای پذیرش ریسک سرمایه‌گذاری بنگاه‌های کوچک و پوشش کاستی‌های آنها است که با ایجاد امنیت برای بانک‌ها، تسهیلات‌دهی را آسان می‌کند.

بنابراین کدام بخش خصوصی حاضر به پذیرش چنین صندوقی است که سودآوری به دنبال ندارد؟ عمده فعالیت‌های صندوق حمایتی بوده و با اندوختن‌های که نزد بانک دارد و کارمزد حداقلی که در برابر صدور ضمانت‌نامه‌ها دریافت می‌کند تنها منابع درآمدی صندوق است که هزینه‌های صندوق را نیز پوشش نمی‌دهد.

در حالی که مزیت ایجاد این صندوق نیز در برابر بانک‌ها همین موارد است. کمک‌های دولتی نیز مقطعی است و در صورت واگذاری به بخش خصوصی از بین خواهد رفت.

اکنون خروج صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک از فهرست خصوصی‌سازی در دولت پذیرفته شده و وزیر صنعت، معدن و تجارت در حال بررسی دوباره آن است تا در مجلس شورای اسلامی نیز مطرح شود.

مجموعه دولت و سازمان خصوصی‌سازی نیز موافق به خروج صندوق از فهرست واگذاری است این موضوع نیز در حال گذراندن مراحل نهایی است. ترجیح بر آن بود تا دولت به عنوان متصدی موضوع قانع شود و برای رفع این مشکل همراه با سایر صندوق‌ها اقدام کند زیرا هیچ نفعی برای واگذاری اداره این صندوق‌ها به بخش خصوصی حاصل نمی‌شود.

برای این موضوع بازه زمانی مشخصی تعریف نشده اما این امر در اولویت و اختیار وزیر صنعت، معدن و تجارت است تا سریع‌تر جمع‌بندی شود.



صادق نجفی



محمد حسین مقیسه

بررسی «گسترش صنعت» از درخواست حذف ۳ صندوق زیرمجموعه وزارت صنعت، معدن و تجارت از فهرست واگذاری‌های سال ۹۶

صدور ضمانتنامه صنایع کوچک در ابهام خصوصی‌سازی

صنعتی دارای پروانه بهره‌برداری وزارت صنعت، معدن و تجارت یا سازمان‌های وابسته در استان‌ها هستند.

سخن آخر

به گزارش «گسترش صنعت» صنایع کوچک در تمام دنیا به سرعت خلق درآمد کرده و تاثیر کوتاه‌مدت، بلندمدت و میان‌مدت آن بر اشتغال معروف است اما این صنایع در بحث تامین مالی متکی به منابع بانکی هستند و در استفاده از خدمات بانکی با مشکل تامین وثیقه مورد قبول بانک‌ها روبه‌رو می‌شوند. اینجاست که نقش حمایتی صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک آشکار می‌شود. این صندوق به دلیل ماهیت ایجاد آن و براساس اساسنامه ایجاد آن حمایتی بوده و سودآوری ندارد بنابراین حتی در صورت قرار گرفتن در فهرست واگذاری‌های اصل ۴۴ نمی‌تواند با موفقیت به بخش خصوصی واگذار شود زیرا متقاضی سهام این صندوق در سودای رسیدن به سودآوری و بازدهی سرمایه‌ای است که صندوق ضمانتی و حمایتی نمی‌تواند برای خریدار سهامش سودآور باشد. هدف از پیدایش صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک برای تامین مالی و تسهیل کار قراردادهای نیازمند به ضمانتنامه

صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک در شرایط فعلی با مشکلاتی مواجه است. در حالی که این صندوق‌ها در دنیا در تمام بخش‌ها به‌ویژه صنایع کوچک و متوسط به شکل‌های مختلف از طرف دولت حمایت می‌شوند. در برخی کشورهای پیشرفته، ابتدا این صندوق‌ها در سال‌های آغاز عمر خود دولتی و از یک جایی به بعد برخی از خدمات آنها که قابلیت سوددهی بیشتری داشته‌اند را به بخش خصوصی واگذار کرده‌اند ولی به طور عمده حمایت‌های دولت در بیشتر کشورها برای صندوق‌های حمایت از صنایع کوچک بوده است تا جایی که در برخی کشورها به دلیل اهمیت جایگاه این صندوق‌ها آنها را مستقیم در زیرمجموعه ریاست‌جمهوری یا نخست‌وزیری خود قرار داده‌اند. محمدحسین مقیسه، مدیرعامل صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک در گفت‌وگو با «گسترش صنعت»

اظهار کرد: ما از ابتدا در فهرست واگذاری‌ها بودیم اما در سال‌های گذشته ما را از این فهرست خارج کرده و دوباره در پایان سال ۹۵، نام صندوق وارد آن شده است که این اتفاق برای ما محدودیت‌هایی ایجاد می‌کند. از جمله اینکه در یکی دو سال گذشته با توجه به مباحث مربوط به اقتصاد مقاومتی و طرح رونق تولید متوجه شدیم که اگر بخواهیم خود را با شرایط روز صنعت تطبیق داده و نقش‌آفرینی جدی‌تری داشته باشیم علاوه‌بر افزایش سرمایه‌اصلاحاتی در قوانین و مقررات، تفاهمنامه و ساختار ایجاد کنیم تا بتوانیم خدمت‌رسانی خود را سرعت بخشیده و خدمات باکیفیت‌تر به مشتریان‌مان که همان واحدهای صنعتی است داشته باشیم. وی تاکید کرد: اکنون برای خدمات‌دهی و جلوگیری از ادامه شرایط فعلی که بانک ملی برخلاف سایر بانک‌های طرف قرارداد ضمانتنامه‌های صندوق را نمی‌پذیرد باید هرچه سریع‌تر صندوق را از فهرست واگذاری‌ها خارج کنند که البته وزارت امور اقتصادی و دارایی نیز در طول مکاتبات و مذاکرات انجام‌شده به این نتیجه رسیده است که این صندوق باید از فهرست واگذاری‌ها خارج شود و قابلیت واگذاری به بخش خصوصی را ندارد.

مقیسه معتقد است که قرار گرفتن صندوق در فهرست واگذاری‌های سازمان خصوصی‌سازی، موجب بسته شدن راه برای اصلاحات می‌شود و در این صورت نمی‌توان به توسعه صنعت کمک کرد.

مدیرعامل صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک با اشاره به اهمیت بخش صنایع کوچک در اقتصاد و اشتغال کشور، تصریح کرد: بیش از ۹۰ درصد واحد صنعتی کشور به صورت صنایع کوچک در حال فعالیت هستند که از لحاظ تعدادی (با احتساب اصناف در زمره صنایع خرد و کوچک)، بیش از ۸۳ هزار واحد هستند. همچنین ۳ میلیون واحد صنعتی در کشور وجود دارد که از این تعداد، ۲ میلیون مجوز قانونی و بیش از ۲۲ درصد آن واحدهای صنعتی تولیدی دارند و در مجموع بیش از ۵۰۰ هزار واحد اعم از واحدهای

در این جلسه تصمیم‌هایی برای تعیین تکلیف وضع این صندوق‌ها گرفته و مقرر شد مدیرعامل سازمان خصوصی‌سازی برای تسریع در روند تحویل ضمانتنامه به متقاضیان، برای ارسال اسناد و مدارک مورد نیاز سازمان خصوصی‌سازی اقدام کند تا در جلسه آینده هیات‌عامل سازمان خصوصی‌سازی تصمیم‌های مناسبی در این زمینه گرفته شود. معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت در گفت‌وگو با «گسترش صنعت» به اهمیت نقش حمایتی این ۳ صندوق اشاره و اظهار کرد: ابهام در ادامه فعالیت‌های صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک نگران‌کننده است. این صندوق در ایجاد اشتغال و ترغیب سرمایه‌گذاران به حضور در حوزه صنایع کوچک، نقش حمایتی و اثرگذار دارد. نجفی ادامه داد: صندوق ضمانت صادرات با حمایت از صادرات کشور و تقبل ریسک بالای پوشش بیمه در این حوزه و همچنین صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک به تسریع و تسهیل شکل‌گیری بنگاه‌های زودبازده و نقش‌آفرین در امر رونق تولید و اشتغال مانند صدور ضمانتنامه‌های مختلف کاهش ریسک سرمایه‌گذاری مشغولند.

بسته شدن راه اصلاحات

این در حالی است که صندوق‌های حمایتی در دنیا در تمام بخش‌ها به‌ویژه صنایع کوچک و متوسط به شکل‌های مختلف از طرف دولت حمایت می‌شوند. در برخی کشورهای پیشرفته، ابتدا این صندوق‌ها در سال‌های آغاز عمر خود دولتی و از یک جایی به بعد برخی از خدمات آنها که قابلیت سوددهی بیشتری داشته‌اند را به بخش خصوصی واگذار کرده‌اند ولی به طور عمده حمایت‌های دولت در بیشتر کشورها برای صندوق‌های حمایت از صنایع کوچک بوده است تا جایی که در برخی کشورها به دلیل اهمیت جایگاه این صندوق‌ها آنها را مستقیم در زیرمجموعه ریاست‌جمهوری یا نخست‌وزیری خود قرار داده‌اند. محمدحسین مقیسه، مدیرعامل صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک در گفت‌وگو با «گسترش صنعت»

زینب عبیدی
s.industrial@sanatnewsaper.com

بعد از تصویب و اجرای قانون کلی سیاست‌های اصل ۴۴ از سال ۸۷، دولت موظف شد تا فهرستی از شرکت‌های قابل واگذاری تهیه کند و با پیوست قانون به مجلس شورای اسلامی تحویل دهد تا این همراه این قانون برای اجرا ابلاغ شود. این اقدام انجام شد و اکنون نیز این فهرست موجود است. بر این اساس صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک نیز از همین موارد است که اکنون معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت با سازمان خصوصی‌سازی رایزنی کرده تا این صندوق به دلیل ماهیت خدماتی و حمایتی از اشتغال و کارآفرینی از فهرست واگذاری‌های اصل ۴۴ قانون اساسی خارج شود.

بعد از ابلاغ این پیوست و اجرای قانون، مشکلاتی به وجود آمد زیرا شرکت‌های دولتی برای انجام یک‌سری از امور تصدی‌گری دولت ایجاد شده است که این امور تجاری بوده و نیاز است مدیران آزادی عمل بیشتری داشته باشند و جدا از تشریفات اداری، امور را به سادگی انجام دهند. این شرکت‌ها ماهیت تجاری و تصدی‌گری نداشته بلکه ماهیت حمایتی و توسعه‌ای داشته‌اند. بنابراین برای آسان‌سازی امور در بخش صنعت و معدن نیز این شرکت‌ها ایجاد شده بودند که درآمدزایی نیز نداشتند.

در روزهای گذشته، صادق نجفی، معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت در جلسه‌ای با مسئولان سازمان خصوصی‌سازی خواستار حذف ۳ صندوق زیرمجموعه وزارت صنعت، معدن و تجارت از فهرست واگذاری‌های اصل ۴۴ قانون اساسی در سال ۹۶ شد.

این صندوق‌ها شامل صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک، صندوق ضمانت صادرات و صندوق حمایت از تحقیقات و توسعه صنایع الکترونیک است. نجفی گفته است که

واگذاری مدرسه کفش به انجمن تولیدکنندگان کفش مشهد

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان خراسان رضوی از واگذاری مدرسه کفش مشهد به انجمن تولید کفش مشهد خبر داد. به گزارش «گسترش صنعت» به نقل از روابط عمومی شرکت شهرک‌های صنعتی خراسان رضوی، مسعود مهدی‌زاده‌مقدم در این مراسم گفت: در راستای تحقق تکالیف برنامه‌های اقتصاد مقاومتی در حوزه آموزش و برگزاری آموزش‌های تقاضامحور و بهره‌مندی حداکثری از ظرفیت‌های موجود در صنعت کیف و کفش، راهبری این مدرسه به انجمن تولیدکنندگان کفش مشهد به عنوان شبکه فراگیر خوشه کفش مشهد واگذار شد. وی افزود: بر این اساس، مقرر شد شرکت شهرک‌های صنعتی استان خراسان رضوی با هماهنگی اداره کل آموزش فنی و حرفه‌ای استان برای اجرای برنامه‌های آموزشی بازارمحور و متناسب با نیاز صنعت چرم و کفش اقدام کند و انجمن تولیدکنندگان کفش نیز متعهد است که



عکس: مهدی کاویانی

مشور اخلاق حرفه‌ای روزنامه‌نگاری در روزنامه‌های: www.smtnews.ir/about.html
صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «گسترش»
مدیر مسئول: ناصر بزرگمهر
تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر: ۸۸۷۱۲۳۲۰ - پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰ - پیامگیر صوتی: ۸۸۱۰۵۳۰۴ سازمان آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۲۳۲۲۰ - نمابر آگهی‌ها: ۸۸۱۰۹۷۳۳ امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۳۲۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹ توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۳۱۱ نشانی: تهران، خیابان قائم مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶ کد پستی ۱۵۸۶۳۲۳۸۱ روابط عمومی: pr@smtnews.ir آگهی: ads@smtnews.ir امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir چاپخانه: شرکت چاپ رواق روشن‌مهر
www.sanatnewspaper.com http://telegram.me/sanatnewspaper
عضو انجمن مدیران روزنامه‌های غیردولتی عضو انجمن مدیران رسانه عضو تعاونی مطبوعات

بین‌الملل

کارگران صنایع آلمان در اعتراض به دستمزد اعتصاب کردند

هزاران نفر از کارگران آلمانی در شرکت‌های تولید فلزات و شرکت‌های مهندسی در پشتیبانی از درخواست‌های مربوط به دستمزد اتحادیه‌ای‌های متال، اعتصاب کردند.

به گزارش مهر به نقل از رویترز، دوشنبه هزاران نفر از کارگران آلمانی در شرکت‌های تولید فلزات و شرکت‌های مهندسی در پشتیبانی از درخواست‌های مربوط به دستمزد اتحادیه‌ای‌های متال، اعتصاب کردند.

در حالی که اقتصاد آلمان قدرتمند و سالم است و نرخ بیکاری در پایین‌ترین رکورد خود قرار دارد، بزرگترین اتحادیه کارگری آلمان درخواست دارد امسال برای حدود ۹/۳ میلیون کارگر، افزایش حقوق ۶ درصدی فراتر از نرخ تورم داشته باشند.

قبل از اینکه دور جدید مذاکرات منطقه‌ای، پنج‌شنبه شروع شود، کارفرمایان تا به حال افزایش ۲ درصدی دستمزد، به علاوه پرداخت پاداش ۲۰۰ یورویی را پیشنهاد داده‌اند. دوشنبه بیش از ۳ هزار نفر از کارکنان کارخانه پورشه که تولیدکننده خودروهای اسپرت است، دست از کار کشیدند و ابزارهای خود را زمین گذاشتند و به این ترتیب طبق اعلام اتحادیه‌ای‌های متال، از آغاز این هفته تعداد اعتصاب‌کنندگان به بیش از ۱۵ هزار نفر رسیده است.

نات گیسلر، رییس اتحادیه‌ای‌های متال در ایالت شمالی راینه‌وستفالی، که برجمعیت‌ترین ایالت آلمان است، می‌گوید: کارفرمایان با رفتار غلط در سر میز مذاکره باعث برانگیخته شدن این اعتصاب‌های هشداردهنده شدند.

کارتون روز



بیا دیگه چه مرگنه وام ازدواج شد ۱۵ میلیون بیا پایین برو ازدواج کن

طرح: هادی اشرفی

وام ازدواج ۱۵میلیون تومان شدا

در گزارش «گسترش صنعت» از نشست خبری نهمین جشنواره ملی بهره‌وری مطرح شد

توان اجرایی بخش دولتی ایران نصف میانگین جهانی



نشست خبری نهمین جشنواره ملی بهره‌وری

سازمانی مورد سنجش قرار می‌گیرد. در بخش تعهد کاری مولفه‌هایی همچون اهداف تیم، کیفیت، درگیر بودن فردی و تعهد فردی در ارزیابی لحاظ می‌شود. در بخش تفسیر کاری مولفه‌های افق دید سازمانی، برنامه‌ریزی تیمی، برنامه‌ریزی فردی و وقت گذاشت فردی لحاظ می‌شود. در بخش پاسخگویی مولفه‌هایی همچون پاسخگویی تیمی، شاخص‌های کیفی تیم و بهره‌وری فردی مورد سنجش قرار می‌گیرد. بنابراین موفقیت در اجرای یک برنامه در سازمان دولتی یا خصوصی تحت تاثیر مجموعه‌ای از عوامل در درون سازمان یا فرد است.

شکرخدایی درباره این مسابقه نیز این‌گونه گفت: یکی از مهم‌ترین شاخص‌های اقتصادی و عملیاتی کشور باید براساس بهره‌وری در اجرا بوده و تنها بخشی است که شرکت‌های دولتی می‌توانند در این مسابقه شرکت کنند. امروزه ۷۰ کشور در سراسر دنیا این مسابقه را برگزار می‌کنند که متوسط جهانی این شاخص حداقل روی ۵۵ درصد بوده اما متأسفانه این شاخص در ایران در بین شرکت‌های خصوصی زیر ۳۵ درصد و در شرکت‌های دولتی به زیر ۲۰ درصد می‌رسد. بهترین شرکت‌ها در دنیا

از این مسابقه گذشته، تاکنون عملکرد قابل قبولی را در این بخش از مسابقه شاهد نبوده‌ایم که در دوره نخست آن ۱۴ پروژه، دومین دوره ۲۰ پروژه و در سومین دوره فقط ۷ پروژه در مسابقه ملی بهینه‌کاوی مورد پذیرش قرار گرفته‌اند.

مسابقه ملی برترین توان اجرا

درحال حاضر ۶ اصل برای اندازه‌گیری توان اجرا در دنیا در نظر گرفته می‌شود که شامل شفافیت کاری، توانمندسازی، هم‌افزایی، تعهدکاری، تفسیرکاری و پاسخگویی است. در بخش شفافیت کاری ۳ مقوله اهداف فردی، جهت‌گیری سازمانی و تمرکز تیمی ارزیابی می‌شود که هر کدام از اینها از مجموعه‌ای از عوامل تشکیل شده‌اند که در رتبه‌بندی شاخص مورد سنجش قرار می‌گیرند. در بخش توانمندسازی ۳ مولفه توانمندسازی تیمی، بهبود عملکرد سازمانی و پشتیبانی سازمانی مورد بررسی قرار می‌گیرد که در این بخش نیز هر کدام از مولفه‌ها از مجموعه عواملی تشکیل شده‌اند که امتیاز آنها لحاظ می‌شود. در بخش هم‌افزایی فاکتورهای ارتباطات تیمی، اطمینان تیمی، همکاری سازمانی و قابلیت اطمینان

بر بهبود وضعیت اقتصادی تاثیر گذاشت و علاوه بر این، از آنجا که رشد اقتصادی ۷ درصدی مورد پیش‌بینی بود این شاخص نیز بر ارزش افزوده کشور تاثیر گذاشته است.

دبیر جشنواره ملی بهره‌وری درباره چگونگی بررسی شرکت‌های متقاضی گفت: جشنواره ملی بهره‌وری در راستای کمک به تحقق مفاد برنامه‌های توسعه در حوزه بهره‌وری و لزوم بهره‌گیری از سازوکار اجرایی برای تحقق چشم‌انداز ۲۰ ساله نظام و با هدف گسترش فرهنگ مدیریت بهره‌وری و کمک به افزایش توان رقابت‌پذیری نگاه‌های اقتصادی و قدردانی از بهره‌ورترین مدیران ارشد شرکت‌های ایرانی، هر سال برگزار می‌شود. همچنین تمرکز ویژه‌ای بر فعالان نگاه‌های اقتصادی و میزان بهره‌وری آن داشته است. از نخستین روز برای این جشنواره اهدافی مانند توسعه نظام جامع سنجش و اندازه‌گیری بهره‌وری مدنظر قرار داشته و در ۸ دوره گذشته اندازه‌گیری شاخص‌های بهره‌وری به صورت رایگان انجام شده و شرکت‌ها توانسته‌اند میزان بهره‌وری خود را با دیگر رقیبان خود و میانگین صنعت بررسی کنند.

فرشید شکرخدایی با بیان اینکه این جشنواره تمرکز ویژه‌ای بر عملکرد شرکت‌های بخش خصوصی داشته است، افزود: جشنواره به هیچ عنوان به حوزه بهره‌وری شرکت‌های دولتی ورود نمی‌کند چراکه وظیفه ما نیست اما اگر شرکت‌های دولتی متقاضی این بررسی باشند، جشنواره این امکان را به صورت رایگان برای شرکت‌های دولتی فراهم می‌کند. همچنین نهادهایی که در شفافیت آمار و اطلاع‌رسانی فعالیت می‌کنند مانند بانک مرکزی و مرکز ملی آمار، آمارهای شفاف و به‌روز را منتشر نمی‌کنند اما کمیته علمی جشنواره ملی بهره‌وری آمارهای به‌روز و تصویب‌شده هر سند را در دستور کار خود قرار داده و آنها را منتشر می‌کند. البته باید توجه داشت که اغلب صنایع داخلی ما از لحاظ وضعیت بهبود و بنچ‌مارکینگ وضعیت مناسبی ندارند و حرکت به این سمت با تمرکز به ترغیب نگاه‌های اقتصادی می‌تواند باعث فعالیت بیشتر شرکت‌ها در زمینه بهبود فضای کاری شود؛ به وجود اینکه ۴ سال

حامد شایگان

industry@sanatnewspaper.com

اقتصاد ایران درحال حاضر برای بازگشت به رقابت بیش از هر چیزی به بهره‌وری و بازتوانی نیاز دارد. از این رو، باید توان شرکت‌های داخلی براساس شاخص‌های بین‌المللی به محک گذاشته شود تا امکان تدوین نقشه راه برای توسعه نگاه‌ها برای مدیران فراهم شود. فرشید شکرخدایی، دبیر نهمین جشنواره ملی بهره‌وری با بیان اینکه درحال حاضر مشکل اقتصاد کشور این است که برنامه‌های تدوین و تصویب‌شده به اجرا در نمی‌آید، بر مبنای ارزیابی که در شاخص توان اجرا در این جشنواره شده بهترین توان اجرا در شرکت‌های ایرانی ۵۵ درصد و بدترین مربوط به شرکت‌های دولتی است که زیر ۲۰ درصد توان اجرا دارند در حالی که بهترین امتیاز در توان اجرا بین ۷۰ تا ۸۰ است.

به گزارش «گسترش صنعت» درحال حاضر با توجه به مشکلات موجود در تامین سرمایه و نیز ایجاد فرصت‌های شغلی، رویکردهای دیگر توسعه مدنظر برنامه‌ریزان کلان اقتصادی قرار گرفته که یکی از این رویکردها توسعه اقتصادی از طریق بهبود ساختارها یعنی افزایش بهره‌وری کل عوامل (TFP) است. محاسبه رشد بهره‌وری کل عوامل در کشور و همچنین تعیین سهم آن در رشد اقتصادی برای برنامه‌ریزی‌های آینده از اهمیت زیادی برخوردار بوده و علاوه بر این، تعیین سهم دو عامل نیروی انسانی و موجودی سرمایه در رشد اقتصادی کشور و مقایسه آن با سهم رشد بهره‌وری کل، ضروری است. در دوران پساجرام امکان تبادل سرمایه فراهم شده اما بر کاهش هزینه‌های مبادلاتی تاثیر چندانی نداشته است. در صورتی که تغییرات کل کشور در قالب بهبود فضای کسب‌وکار و سرمایه‌گذاری خارجی رخ دهد امکان تحقق سهم ۳۵ درصدی بهره‌وری مطابق با برنامه ششم توسعه به وجود خواهد آمد. دولت یازدهم از طریق کاهش نرخ تورم

نشست

رییس هیات‌عامل ایدرو در سومین دوره جایزه ملی مدیریت انرژی:

مجلس مجموع سیاست‌های قیمتی و غیر قیمتی را در حوزه انرژی لحاظ کند

۶۲ کشور صادرکننده مواد خام در جهان فقط ۵/۴ درصد ثروت جهان را در اختیار دارند در حالی که ۲۰ کشور برتر اقتصادی جهان ۸۰ درصد سرمایه جهان را دارند.

مدیرعامل سازمان مدیریت صنعتی ابراز امیدواری کرد که جایزه ملی مدیریت انرژی بتواند به عنوان لکوموتیو حرکت مصرف درست و بهینه در حوزه انرژی عمل کند و شرکت‌های برتر در این حوزه الگویی برای دیگران باشند.

جایزه ملی مدیریت انرژی

بیش از ۶۰ نفر از متخصصان در رشته‌های مرتبط در قالب گروه‌های ارزیابی و با صرف بیش از ۱۶۰۰ نفرساعت کار، در کنار اعضای کمیته‌های راهبری و علمی سومین دوره جایزه ملی مدیریت انرژی را به انجام رسانده‌اند.

این جایزه براساس تفاهنامه بین سازمان مدیریت صنعتی، سازمان انرژی‌های تجدیدپذیر و بهره‌وری انرژی برق، شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت، ستاد توسعه فناوری حوزه انرژی معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری و سازمان ملی استاندارد ایران طراحی و اجرا می‌شود.

استفاده از فناوری‌های جدید است، گفت: بهره‌گیری از فناوری‌های جدید سهم مصرف انرژی فسیلی را کمتر می‌کند و برآورد مراکز پژوهشی جهان نشان می‌دهد که مصرف انرژی فسیلی تا سال حدود ۳۰ می‌دهد که مصرف انرژی فسیلی تا سال حدود ۳۰ سال آینده کاهش خواهد یافت اما همچنان سهم نفت و گاز بالا خواهد بود و این موضوع به ما دیکته می‌کند که به نقش فناوری جدید در حوزه انرژی بیشتر توجه کنیم.

لکوموتیو مصرف بهینه در حوزه انرژی

مدیرعامل سازمان مدیریت صنعتی ابراز امیدواری کرد که جایزه ملی مدیریت انرژی بتواند به عنوان لکوموتیو حرکت مصرف درست و بهینه در حوزه انرژی عمل کند و شرکت‌های برتر در این حوزه الگویی برای دیگران باشند.

مدیرعامل سازمان مدیریت صنعتی در سومین دوره جایزه ملی مدیریت انرژی با اعلام حمایت از این جایزه ابراز امیدواری کرد که در زمینه جایزه ملی مدیریت انرژی در دوره‌های آینده، پیشرفت و رشد بیشتری را شاهد باشیم.

محمدعلی محمدی با بیان اینکه روند بهره‌وری در حوزه انرژی در کشور خوب نیست، تصریح کرد:

منصور معظمی گفت: ما برای اصلاح در مسیر مصرف بهینه انرژی راهی جز پیگیری سیاست‌های قیمتی و غیرقیمتی نداریم و باید در این مسیر حرکت کنیم.

رییس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در همایش قدردانی از برگزیدگان سومین دوره جایزه ملی مدیریت انرژی با اشاره به ساختار ذهنی شکل گرفته همگان مبنی بر اینکه ما که در کشور ثروتمندی هستیم، تصریح کرد: این نقطه شروع، اشتباه است که ما را به لحاظ بهره‌وری به پایین‌ترین سطح رسانده است.

ما برای اصلاح در مسیر مصرف بهینه انرژی راهی جز پیگیری سیاست‌های قیمتی و غیرقیمتی نداریم و باید این مسیر را بدون تعارف جلو ببریم. معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به قضایای اخیر در کشور، اظهار کرد: مجلس شورای اسلامی به هنگام بررسی بودجه مجموع سیاست‌های قیمتی و غیرقیمتی را در حوزه انرژی لحاظ کند.

رییس هیات‌عامل ایدرو با تاکید بر اینکه راه دیگری که باید در موضوع مصرف انرژی مدنظر قرار داد،

اینفوگرافی



منبع: پایگاه اطلاع‌رسانی دولت