

صنعت

در آیین تفاهمنامه سه جانبه بین سازمان صنایع کوچک، پست بانک و شرکت توسن مطرح شد

مدیریت بهینه تسهیلات اشتغالزایی روستایی

ایجاد ی و توسعه‌ای واحدهای صنعتی کوچک و متوسط در روستاها و شهرهای با جمعیت کمتر از ۱۰ هزار نفر اختصاص خواهد یافت.

غلامرضا سلیمانی، معاون سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران در آیین امضای تفاهمنامه سه‌جانبه بین این سازمان با پست‌بانک و شرکت توسن گفت: این تفاهمنامه در راستای اجرای قانون ایجاد و توسعه اشتغال در روستاها و شهرهای زیر ۱۰ هزار نفر جمعیت با استفاده از منابع صندوق توسعه ملی اجرا خواهد شد.

۷

پرداخت تسهیلات ایجاد و توسعه اشتغال روستایی با استفاده از منابع صندوق توسعه ملی آغاز شد. برای پرداخت این تسهیلات تفاهمنامه‌ای بین سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران، پست‌بانک و شرکت توسن امضا شد تا کمیته‌ای با عضویت نمایندگان این نهادها در استان‌ها تشکیل شود و تا ۲ هفته دیگر اقدامات لازم برای شناسایی و معرفی متقاضیان به بانک را انجام دهد.

این تسهیلات با عنوان سرمایه در گردش با بهره ۱۰ درصدی و بازپرداخت ۱۸ ماهه خواهد بود که به طرح‌های



کم‌توجهی به احکام برنامه ششم توسعه ضعف بودجه ۹۷

معدن است. بررسی لایحه بودجه با تمرکز بر بخش صنعت و معدن نشانگر این است که رویکرد کلان لایحه و سطح اثرگذاری آن بر این بخش‌ها بیشتر معطوف به ۳ تبصره ۱۸، ۱۹ و ۴ که لازمه اثربخشی آنها، تحقق منابع پیش‌بینی شده، تعیین اولویت برای بخش تولید از محل منابع بند «الف» تبصره ۱۸ و میزان تحرک در طرح‌های مشارکتی است.

چارچوب کلی تبصره‌های لایحه بودجه سال ۹۷

۲

پیش‌بینی مرکز پژوهش‌های مجلس

رشد ۳درصدی اقتصاد و نرخ ۱۱/۵درصدی تورم در سال ۹۷

در این گزارش تاکید شده است: بودجه سال ۹۷ بیشتر از آنکه معطوف به مسائل پیش گفته باشد، به نوعی در خودماندگی گرفتار شده است، به نحوی که از وجوه مختلف بودجه این گونه استنباط می‌شود که تامین منابع مالی لازم برای تامین کسری و انجام هزینه‌های اجتناب‌ناپذیر روح اصلی آن را شکل می‌دهد.

مرکز پژوهش‌های مجلس استفاده گسترده از منابع صندوق توسعه ملی، کاهش افراد دریافت‌کننده یارانه، افزایش نرخ حامل‌های انرژی، تامین منابع از طریق انتشار اوراق تعهدزا و تعدیل نرخ ارز ضمنی بودجه را از جمله رویکردهای بودجه برای این منظور می‌داند. در ادامه این گزارش آمده است: این در حالی است که این منابع برای بودجه پایدار نیست و مشخص نیست با تداوم وضعیت فعلی هزینه‌های عمومی، در سنوات آتی چگونه قرار است هزینه‌های مذکور تامین مالی شود.

مرکز پژوهش‌ها در این گزارش اضافه کرده است: در کل، با توجه به شرایط فعلی اقتصاد ایران و ویژگی‌های بودجه سال ۹۷ انتظار هست رشد اقتصادی به حدود ۳ درصد و نرخ تورم به حدود ۱۱/۵ درصد برسد(در صورت افزایش نرخ حامل‌های انرژی بر آورد می‌شود ۲/۸درصد به نرخ تورم اضافه شود). از نظر بازار ارز نیز مشروط به عدم وقوع شوک‌های ناشی از عوامل خارج از حوزه اقتصاد ثبات نسبی این بازار در سال آتی مورد انتظار است و متوسط نرخ ۴۴۵۰-۴۳۰۰ برای زمستان ۹۷ بر آورد می‌شود.

با بهینه‌سازی مصرف آب در صنایع محقق می‌شود

رهایی از آلودگی آب با سختی گیر و رسوب‌زدای الکترونیکی



شیرین تبدیل به آب آلوده به نمک، زرین و اسید و وارد منابع آب‌های زیرزمینی می‌شود. بر پایه یک برآورد علمی که هر لیتر فاضلاب به طور معمول تا ۴۰ برابر حجم خودش را آلوده می‌کند، حجم آلودگی آب‌ها در حدود سالانه ۴۲۲ میلیارد لیتر آب را در بر می‌گیرد. این حجم آلودگی آب و خاک ناشی از سختی‌گیری رزینی مربوط به بخش ساختمان است و به طور تقریبی به همین میزان آب هم در بخش صنعت آلوده می‌شود.

اثرات مخرب سختی‌گیری رزینی بر منابع آبی و خاک کشور به موارد پیش گفته محدود نمی‌شود و اثرات خوردگی فلزی و تشدید استهلاک تجهیزات سالانه ۲۰۰ درصد بر میزان آلاینده‌ی آب و خاک می‌افزاید، به طوری که به‌تدریج

وی در ادامه ضمن درخواست از استاندار تهران برای تشکیل شورای جذب و حمایت از سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در استان تهران، گفت: ظرفیت تهران را به نقاط خدمات‌دهی (از مرکز) به سایر نقاط کشور قابل توجه است و این استان در جذب و حمایت از سرمایه‌گذاری در دیگر استان‌ها و جهت دادن به سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده می‌تواند پیشتان شود.

وزیر صنعت، معدن و تجارت با تاکید بر ایجاد شرکت‌های مشترک در تهران با همکاری استان‌های همجوار تصریح کرد: اگر خواهیم اقتصاد تمرکز گرای خود را به نقاط پیرامونی متصل کنیم، مدیریت آن می‌تواند در تهران مستقر شود و این فعالیت‌های نرم‌افزاری و مغزافزاری می‌تواند در این استان شکل بگیرد تا کشور را تغذیه کند. شریعتمداری با اعلام اینکه حدود ۸۹۳میلیارد تومان اعتبار از طریق نظام بانکی برای حل مشکلات واحدهای صنعتی استان تهران پرداخت شده است، گفت: ۲۰۵ پروژه در سال گذشته و ۱۹۰ پروژه امسال در ستاد فرماندهی اقتصادمقاومی برای استان تهران تعریف شده است که به نقاط خوبی نیز رسیده‌اند. از سوی دیگر، به فعلیت رساندن حدود ۶ هزار واحد صنعتی با پیشرفت فیزیکی ۶۰ درصد به بالا، تاکنون ۱۰۳ درصد پیشرفت داشته است که امیدواریم در این حوزه نیز نتایج خوبی در استان تهران به دست آید.

وی با تاکید بر لزوم توجه به حوزه بهروری و ارزش افزودن، تصریح کرد:استاندار کارگروه ویژه‌ای در حوزه بهرهوری تشکیل دهد و بهرهوری در عوامل تولید شناسایی شود و مورد توجه قرار بگیرد.

■ صدور جوازهای تأسیس رشد ۱۷ درصدی داشت
وی سال ۹۷ را سال خوبی برای اقتصاد کشور دانست و افزود: رشد منفی صنعتی کشور اکنون مثبت شده و به ۴/۴درصد در این ۸ماه رسیده‌است که این زنده بودن صنعت کشور را نشان می‌دهد. تحرک در صنعت در حال اتفاق است و رشد ۱۷ درصدی جوازهای تأسیس صادر شده نشانگر این است که امید به توسعه و سرمایه‌گذاری در کشور وجود دارد. از سوی دیگر، حدود ۴ هزار و ۱۰۰ پروانه بهره‌رداری در سال گذشته صادر شد که گویای به وجود آمدن ظرفیت‌های تازه در اشتغال است.

وزیر صنعت، معدن و تجارت در ادامه گریزی به حوزه معدن زدو با قابل توجه خواندن اکتشافات چند سال گذشته نسبت به ۵۰ سال گذشته، اضافه کرد: در تولید محصولات معدنی نیز قدم‌های خوبی برداشته شد.

به عنوان نمونه، ظرفیت کنسانتره کشور از ۲۸ میلیون تن در سال ۹۲ به بیش از ۵۰ میلیون تن در سال ۹۶ رسید، ظرفیت گننده در همین بازه زمانی از ۲۲ میلیون تن به ۴۸ میلیون تن افزایش یافت، ظرفیت مس ۲ برابر شد و ظرفیت فولاداز ۲۲/۵ میلیون تن به ۳۱/۵ میلیون تن ارتقا پیدا کرد.

از سوی دیگر، صادرات فولاد به ۶/۵میلیارد دلار رسید که طبق پیش‌بینی‌ها تا پایان سال به ۸ میلیارد دلار نیز خواهد رسید. شریعتمداری در بخش یابانی سخنان خود با بیان اینکه برای قابل باور بودن خدمات دولت برای مردم این خدمات باید دیده شود، گفت: از رسانه‌های مجازی استفاده بهینه شود و در فضایی که عده‌ای مشغول برآکندن تخم یأس در جامعه هستند باید به مردم امید به آینده داده شود که یکی از وظایف ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی، مقابله با یأس است.

وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: باید با توجه به ویژگی‌های استان تهران و مطالعات آمایش سرزمینی انجام‌شده، منشور اقتصاد مقاومتی اختصاصی برای این استان نوشته شود و اگر بخواهیم اقتصاد تمرکز گرای خود را به نقاط پیرامونی متصل کنیم، مدیریت آن می‌تواند در تهران مستقر شود.

به گزارش شاتا، محمد شریعتمداری در سی و ششمین جلسه ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی استان تهران با اشاره به اینکه تشکیل ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی از تدابیر ویژه رهبر معظم انقلاب بوده است، افزود: امیدواریم از این ظرفیت قابل ملاحظه‌ای که در اختیار دولت قرار گرفته است، استفاده شایسته و بایسته شود. وی با بیان اینکه بر پایه رهنمودهای رهبر معظم انقلاب تصمیم‌ها و فرامین ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی «افذالکلمه» است، تصریح کرد: این «افذالکلمه» بودن تدابیر ستاد در وهله نخست در دولت باید مورد توجه قرار بگیرد و سپس بر سایر قوا موثر واقع شود. شریعتمداری با تاکید بر اینکه ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی در سطوح منطقه‌ای نیز باید با قوت کار خود را دنبال کند، گفت: ۱۱ پروژه‌ای که ستاد اجرای آنها را به استان تهران ابلاغ کرده بود، به موفقیت‌های ارز‌شمندی رسیده است.

وزیر صنعت، معدن و تجارت، تهران را استانی ویژه دانست و ادامه داد: حجم بسیاری از جمعیت کشور در استان تهران است و وضعیت حوزه کسب‌وکار در این استان تأثیر بسزایی بر روند کسب‌وکار در کشور خواهد داشت به همین دلیل اگر در حوزه‌های اقتصادی تدابیر مؤثری در این استان اتخاذ کنیم آثار و نتایجش را در همه جای ایران خواهیم دید.

شریعتمداری استان تهران را دارای ظرفیت‌ها و محدودیت‌های خاص خود معرفی کرد و گفت: باید با توجه به این ویژگی‌ها و مطالعات آمایش سرزمینی انجام‌شده، منشور اقتصاد مقاومتی اختصاصی برای این استان نوشته شود. جذب سرمایه‌گذاری خارجی و حوزه فعالیت‌های دانش‌بنیان، پژوهش و آموزش به عنوان نمونه ظرفیت‌های قابل توجهی در استان تهران هستند و مسائل زیست‌محیطی و آلاینده‌ها یک محدودیت است که باید برای بهبود آن تلاش کرد و به وجود آمدن آلاینده‌گی در کلانشهری مانند تهران به هیچ وجه نباید چشم‌پوشی شود.

وی با اعلام اینکه ۱۷ هزار واحد صنعتی در استان تهران وجود دارد، یادآور شد: ۵ هزار واحد از آنها در شهر ک‌های صنعتی مستقر هستند.

وزیر صنعت، معدن و تجارت با بیان اینکه مشکلات دست کم ۷۰درصد از واحدهای صنعتی و تولیدی با حل مشکلات بانکی رفع می‌شود، اضافه کرد: با دستور استاندار، سرپرستان بانک‌هایی که نقش اصلی در اقتصاد استان تهران دارند در جلسه‌های ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی حضور یابند و این موضوع مهم پیگیری شود.

■ سرمایه‌گذاری، تنها راه نجات کشور از بیکاری

شریعتمداری در بخش دیگری از سخنان خود سرمایه‌گذاری را تنها راه نجات کشور از بیکاری و ایجاد اشتغال دانست و افزود: برای رسیدن به رشد ۸ درصدی برنامه ششم توسعه حدود ۷۰میلیارد دلار جذب سرمایه باید انجام شود که حدود ۲۰میلیارد دلار آن مربوط به بخش صنعت، معدن و تجارت است.

مجلس پیگیر خلاهای بودجه‌ای صنعت و معدن



مهدی مقدسی
عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی

صنایع برای رسیدن به رونق و فعالیت با ظرفیت کامل به توجه ویژه در لایحه بودجه نیاز دارند. بخشی از زیرساخت‌ها همچون آب، برق، گاز، تلفن، تصفیه‌خانه فاضلاب و نگهداری شهرک‌ها که به نوعی وظیفه حاکمیت است باید از سوی دولت برای تشویق سرمایه‌گذاران و کاهش هزینه تمام‌شده تولیدکنندگان تامین شود.

در کنار این موضوع باید شرایطی فراهم شود تا شهرک‌ها نمایشگاه دائمی داشته باشند و بتوانند محصولات خود را به خوبی توزیع و عرضه کنند. موضوع دیگر که در قالب تسهیلات مدنظر قرار دارد و در سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی به آن توجه ویژه شده نیازمند انعطاف بیشتر نهادهای مختلف به‌ویژه نظام بانکی برای طرح‌هایی است که به منظور تحول در صنعت در نظر گرفته شده است. به عبارت دیگر، اگر واحدهای صنعتی نیازمند تغییر فناوری هستند، امتیازاتی برای آنها در نظر گرفته شود تا فناوری آنها به‌روز شود و امکان رقابت وجود داشته باشد.

شرکت‌هایی که بازار دارند اما به دلیل کمبود سرمایه در گردش امکان استفاده از کل ظرفیت را ندارند شرایطی برای آنها باید فراهم شود تا با ۱۰۰ درصد ظرفیت تولید کنند. بخشی از این حمایت‌ها باید در لایحه‌های بودجه دیده شود.

در زمینه حمایت از صندوق‌ها که به نوعی به طور غیرمستقیم با صنایع مختلف همچون صنایع دریایی، فولاد، الکترونیک و... مرتبط هستند پیشنهادهایی تنظیم شده تا در کمیسیون تلفیق مطرح شود.

کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی یکشنبه هفته آینده بودجه را تحویل خواهد داد. اگر مواردی که در کمیسیون صنایع و معادن و کارگروه‌های تخصصی صنعت و معدن پیشنهاد شده در مصوبات کمیسیون تلفیق لحاظ نشده باشد این موارد دوباره از سوی نمایندگان در صحن علنی پیگیری خواهد شد تا بتوانیم فضای حمایتی از صنایع را فراهم کنیم.

مصوباتی نیز که در برنامه ششم توسعه وجود دارد اما در لایحه بودجه وجود ندارد، اگر بازبینی لایحه از سوی دولت و کمیسیون تلفیق مورد غفلت قرار بگیرد سعی خواهیم کرد در صحن علنی آنها را در لایحه به تصویب برسانیم.

فراهم کردن شرایط سرمایه‌گذاری از دیگر موضوع‌هایی است که بخشی از آن به طور اختصار در لایحه بودجه می‌آید اما باید شرایطی فراهم شود تا همکاری صنایع با نشان‌های تجاری بزرگ دنیا شکل بگیرد و با مشارکت با تولیدکنندگان داخلی به سرمایه‌گذاری اقدام کنند.

این موضوع ضرورتی حیاتی است که در بند «الف» ماده ۴ قانون برنامه ششم توسعه مورد توجه قرار گرفته و سالانه جذب ۶۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خارجی پیش‌بینی شده است. درست است که امریکا در فضای بین‌المللی به کشورهای دیگر فشار وارد می‌کند اما با وجود این، بسیاری از کشورها به همکاری با ایران تمایل دارند.

امیدواریم دولت با رایزنی‌های مختلفی که انجام می‌دهد، سرمایه لازم را جذب کند. این موضوع شاید در لایحه بودجه به طور مشخص اشاره نشود اما در برنامه ششم توسعه بر آن تاکید شده است.

بر همین اساس، برای کمک به صنایع، سفیران ایران در کشورهای مختلف باید ۷۰ درصد وقت خود را برای توسعه دیپلماسی اقتصادی و گسترش همکاری‌ها بگذارند و سفیران ایرانی در کشورهایی که زمینه همکاری وجود دارد به سفیران اقتصادی-سیاسی تبدیل شوند. این امر می‌تواند به گسترش سرمایه‌گذاری خارجی کمک ویژه‌ای کند.

یکی دیگر از موضوع‌هایی که در لایحه بودجه به آن اشاره نمی‌شود اما باید مورد توجه قرار گیرد بحث کنترل قاچاق و استفاده از فناوری‌های نوین در گمرکات است تا قاچاق به صورت کانتینری وارد کشور نشود. اگر قاچاق به طور کلی کنترل شود، به طور قطع حمایت اساسی از تولیدکنندگان می‌شود.

در مجموع، برای حمایت از صنایع در لایحه بودجه باید دنبال زیرساخت شهرک‌های صنعتی، حمایت از صندوق‌ها، گسترش فعالیت شرکت‌های توسعه‌ای دولتی همچون ایدرو و ایمیدرو، ایجاد واحدهای تحقیق‌وتوسعه برای واحدهای کوچک و متوسط و... باشیم و از سوی دیگر در احکام بودجه‌ای موانع کسب‌وکار را برطرف کنیم.

برخی از این برنامه‌ها نیز باید خارج از لایحه بودجه مورد پیگیری قرار گیرد تا در سال آینده از سوی دولت انجام شود. برای مثال، دولت باید نهادهای خود را مکلف کند تا از محصولات ایرانی استفاده کنند و خرید کالاهای خارجی برای دولت و شرکت‌های وابسته که حجم قابل توجهی واردات دارند، منع شود که البته این الزام ایجاد شده اما دولت باید با جدیت بیشتر آن را اجرا کند.



سعید باستانی
علاوه‌بر بخش احکام بودجه‌ای، برخی از احکام برنامه ششم توسعه برای بودجه سنواتی رعایت نشده، پیشنهادهایی از سوی نمایندگان و کمیسیون صنایع و معدن ارائه شده است که امیدوارم اگر حداقل در کمیسیون تلفیق رای نیابود در صحن علنی مجلس رای آورد

سیدمحمدحسن سیدزاده
industry@sanatnewspaper.com

کمیسیون صنایع و معدن مجلس شورای اسلامی پیشنهادهایی را در زمینه احکام تسهیل‌کننده کسب‌وکار و توسعه فعالیت شرکت‌های توسعه در بخش صنایع و معدن تهیه کرده و در تلاش است در کمیسیون تلفیق و صحن علنی آن را در لایحه بودجه به تصویب برساند. یکی از انتقادهای جدی نمایندگان مجلس شورای اسلامی به لایحه بودجه ۹۷ فقر احکام بودجه‌ای و رعایت نشدن برخی از احکام برنامه ششم توسعه در حوزه صنعت و معدن است.

رویکرد کلان معطوف به ۳ تبصره

بررسی لایحه بودجه با تمرکز بر بخش صنعت و معدن نشانگر این است که رویکرد کلان لایحه و سطح اثرگذاری آن بر این بخش‌ها بیشتر معطوف به ۳ تبصره ۱۸، ۱۹ و ۴ که لازمه اثربخشی آنها، تحقق منابع پیش‌بینی شده، تعیین اولویت برای بخش تولید از محل منابع بند «الف» تبصره ۱۸ و میزان تحرک در طرح‌های مشارکتی است. چارچوب کلی تبصره‌های لایحه بودجه سال ۹۷ مرتبط با بخش صنعت و معدن مانند قانون بودجه سال ۹۶ است اما تبصره‌های ۱۴، ۱۸ و ۱۹ از تغییرات مهم لایحه در مقایسه با قانون سال قبل است. تبصره ۱۴ کاهش پرداخت یارانه نقدی و رفع فقر مطلق را دنبال می‌کند. تبصره ۱۸ محور اشتغال در بخش‌های مختلف را هدف‌گذاری کرده و تبصره ۱۹ هم به دنبال خصوصی‌سازی و واگذاری طرح‌ها به بخش خصوصی است. توجه به این بخش‌ها از نکات مثبت لایحه است اما نپرداختن شفاف به جزئیات اعطای تسهیلات در تبصره ۱۸، مشخص نشدن سهم صنعت و معدن، مشکلات بخش خصوصی برای مشارکت در طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای صنعت و معدن، سوازی کاری در اصلاح و اجرای هدفمندی یارانه‌ها و... از جمله نگرانی‌هایی است که بودجه این بخش‌ها را تهدید می‌کند اما آنچه موجب انتقاد مجلس شورای اسلامی نسبت به بودجه بخش صنعت و معدن شده فقر احکام بودجه‌ای به منظور تسهیل کسب‌وکار و گسترش فعالیت شرکت‌های توسعه‌ای و بی‌توجهی به برخی از احکام برنامه ششم توسعه در لایحه بودجه است.

رود کمیسیون به احکام بودجه‌ای

به همین منظور، کمیسیون صنایع و معدن مجلس شورای اسلامی پیشنهادهایی را در زمینه احکام بودجه‌ای تدوین کرده تا در روزهای آینده در کمیسیون تلفیق و صحن علنی آنها را به تصویب برساند. سعید باستانی، سخنگوی کمیسیون صنایع و معدن مجلس شورای اسلامی با اعلام این خبر به «گسترش صنعت» گفت: لایحه بودجه در حوزه صنعت، معدن و تولید با فقر احکام بودجه‌ای روبه‌رو است و کمیسیون تلفیق باید به احکامی که می‌تواند تسهیل‌کننده تولید و کسب‌وکار باشد توجه ویژه داشته باشد.

به صورت مشهود در حوزه صنعت و معدن در بودجه مشکلاتی وجود دارد. در همین راستا، پیشنهادهایی از سوی نمایندگان و کمیسیون صنایع و معدن ارائه شده است که امیدوارم اگر حداقل در کمیسیون تلفیق رای نیابود در صحن علنی مجلس رای آورد.



عکس: مهدی کاوه‌ای

با توجه به پیشنهادهای کمیسیون صنایع و معدن مجلس برای تقویت احکام بودجه‌ای مطرح شد

کم‌توجهی به احکام برنامه ششم توسعه، ضعف بودجه ۹۷

صنعتی در امور تامین راه، آب، برق، گاز و تلفن تا ورودی واحدهای مستقر در شهرک‌ها در قالب بودجه‌های سنواتی باید دیده شود که این موضوع در لایحه بودجه لحاظ نشده است.

تخصیص ۱۰۰ درصدی درآمد معادن به زیر ساخت معادن

مطابق بند ۴۲ قانون برنامه ششم توسعه، کلیه درآمدهای ناشی از بخش معادن شامل حقوق دولتی، حق اکتشاف و... باید به صورت تخصیص یافته و ۱۰۰ درصدی به بخش معادن و در زیرساخت‌های آن هزینه شود و هرگونه هزینه کرد این منابع در حکم تصرف در اموال عمومی خواهد بود. مطابق ردیف‌های درآمدی بخش معدن، کل عایدی بخش معادن حدود ۱۰۹۰ میلیارد تومان است که از این میزان ۸۶۷ میلیارد تومان به بخش معدن و صنایع معدنی اختصاص پیدا کرده است که ۷ میلیارد تومان از محل تامین سرمایه صندوق صنعت و معدن، ۳۵۷ میلیارد از محل امیدورو، ۸۰۰ میلیارد تومان از محل کلیه فعالیت‌های معدنی و ۲۵ میلیارد تومان از محل جدول شماره ۹ بودجه تامین خواهد شد. در نتیجه در صورت تخصیص ۱۰۰ درصدی کلیه ردیف‌های ذکرشده تنها حدود ۸۰ درصد از منابع به بخش معدن و صنایع معدنی تخصیص پیدا می‌کند که در این صورت حکم قانون برنامه رعایت نخواهد شد.

کاهش اعتبارات طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای صنعت و معدن

اعتبارات طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل صنعت و معدن در لایحه بودجه یکی دیگر از چالش‌های این حوزه است که با کاهش چشمگیر حدود ۴۴ درصدی روبه‌رو است. البته دولت اسامی در طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای به دنبال انتقال بار مالی این طرح‌ها به بخش خصوصی در قالب سازوکار مشارکت عمومی و خصوصی است اما نکته قابل تامل این است که از کل ۱۹۲ میلیارد تومان اعتبار کاهش یافته حدود ۱۷۷ میلیارد تومان یعنی حدود ۹۰ درصد فقط از برنامه زیرساخت‌های صنعتی و معدنی است که این امر جزو وظایف حاکمیتی است. از سوی دیگر، کاهش حدود ۴۰ درصدی اعتبارات عمرانی سازمان‌های توسعه‌ای ایدرو و سازمان شهرک‌های صنعتی از محل منابع عمومی با رویکرد تحریک و تشویق این سازمان‌های توسعه‌ای در طرح‌های مشارکتی با بخش خصوصی و استفاده بیشتر از منابع بخش خصوصی، نظام بانکی و... است. این در حالی است که سازمان‌های ایدرو و شهرک‌های صنعتی در اجرای طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای نیازمند اعتبارات

تأمین زیر ساخت شهرک‌های صنعتی و نوسازی صنایع

بر اساس بندهای «ب» و «ج» ماده ۴۶ برنامه ششم توسعه، دولت موظف شده است که تامین تسهیلات اعتباری مورد نیاز برای اجرای طرح بازسازی و نوسازی صنایع را در قالب بودجه سنواتی پیش‌بینی کند اما این موضوع به طور شفاف در لایحه لحاظ نشده است. طرح بازسازی و نوسازی تهیه شده و مبلغ اعتبار ارزی مورد نیاز آن نیز از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت معادل ۶۵۰ میلیون دلار برآورد شده است.

تسهیلات دهی به صنایع کوچک و متوسط

بر اساس بند «چ» ماده ۴۶ قانون برنامه ششم توسعه، سپرده‌گذاری ۱۰ درصد سالانه (ارزی) از منابع ورودی صندوق توسعه ملی در قبال اخذ خط اعتباری ریالی برای ارائه تسهیلات به صنایع کوچک و متوسط (SME) از طریق بانک‌های عامل است که در لایحه منابع مشخص و هدفمند برای اجرایی کردن این بند لحاظ نشده است البته در تبصره ۱۸ به طور کلی و عام، منابعی در نظر گرفته شده اما محل هزینه‌کرد برای این بخش مشخص نیست.

تأمین زیر ساخت شهرک‌های صنعتی
بر اساس ماده ۵۴ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه و ماده ۸۱ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت، حمایت از زیرساخت‌های شهرک‌های

ششم توسعه برای بودجه سنواتی رعایت نشده و به طور مشخص بودجه‌ای برای آنها تعریف نشده است. برای مثال، در حوزه شهرک‌های صنعتی در برنامه ششم توسعه مصوبه‌ای وجود دارد که بخشی از مالیات‌های پرداخت‌شده به طور مستقیم صرف هزینه‌های زیرساختی شهرک‌ها شود اما در بودجه این موضوع دیده نشده است. در بررسی احکام مشخص دولت را مکلف کرده تا در بودجه سنواتی اعتباراتی را برای بخش صنعت و معدن اختصاص دهد که این موضوع در لایحه بودجه ۹۷ به طور مشخص دیده نشده و مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در گزارش ضعف‌های لایحه بودجه در بخش صنعت و معدن به آن اشاره کرده است.

تکلیف توسعه و بهره‌برداری خوشه‌ها و ناحیه‌های صنعتی روستایی

بر اساس بند ۴ ماده ۲۷ قانون برنامه ششم توسعه، از محل اقدامات سازمان توسعه‌ای صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران، توسعه حداقل ۵۴ خوشه روستایی، بهره‌برداری و ساخت ۹۸ ناحیه صنعتی روستایی و ایجاد یک میلیون و ۴۰۰ فرصت شغلی در روستاها باید محقق شود. این در حالی است که در لایحه بودجه این موضوع مهم دیده نشده است. با توجه به هزینه توسعه هر خوشه روستایی که معادل ۳ میلیارد تومان برآورد می‌شود و هر ناحیه صنعتی روستایی که شامل ۱۵ هکتار است که ارزش آن حدود ۱۵ میلیارد تومان برآورد می‌شود، اگر در سال ۲۰۰ ناحیه صنعتی روستایی ایجاد شود، حدود ۳۰۰ میلیارد تومان اعتبار نیاز است که در لایحه لحاظ نشده است. این در حالی است که سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی برای اجرای این حکم به منابع تملکی نیاز دارد که باید از طریق منابع عمومی یا منابع داخلی سازمان تامین شود.

تسهیلات اعتباری طرح بازسازی و نوسازی صنایع

بر اساس بندهای «ب» و «ج» ماده ۴۶ برنامه ششم توسعه، دولت موظف شده است که تامین تسهیلات اعتباری مورد نیاز برای اجرای طرح بازسازی و نوسازی صنایع را در قالب بودجه سنواتی پیش‌بینی کند اما این موضوع به طور شفاف در لایحه لحاظ نشده است. طرح بازسازی و نوسازی تهیه شده و مبلغ اعتبار ارزی مورد نیاز آن نیز از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت معادل ۶۵۰ میلیون دلار برآورد شده است.

تسهیلات دهی به صنایع کوچک و متوسط

بر اساس بند «چ» ماده ۴۶ قانون برنامه ششم توسعه، سپرده‌گذاری ۱۰ درصد سالانه (ارزی) از منابع ورودی صندوق توسعه ملی در قبال اخذ خط اعتباری ریالی برای ارائه تسهیلات به صنایع کوچک و متوسط (SME) از طریق بانک‌های عامل است که در لایحه منابع مشخص و هدفمند برای اجرایی کردن این بند لحاظ نشده است البته در تبصره ۱۸ به طور کلی و عام، منابعی در نظر گرفته شده اما محل هزینه‌کرد برای این بخش مشخص نیست.

تأمین زیر ساخت شهرک‌های صنعتی

بر اساس ماده ۵۴ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه و ماده ۸۱ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت، حمایت از زیرساخت‌های شهرک‌های

فقر در احکام توسعه‌ای

سخنگوی کمیسیون صنایع و معدن مجلس شورای اسلامی درباره این پیشنهادها اظهار کرد: یکی از بخش‌هایی که در آن فقر وجود دارد احکام توسعه‌ای است. درحال حاضر یک‌سری شرکت‌های توسعه دولتی از جمله ایدرو و ایمیدرو، شرکت پتروشیمی ایران و... در کشور وجود دارد. همواره کشور علاقه‌مند بوده تا بخش خصوصی فعال تر شود اما حضور شرکت‌های توسعه‌ای در بخش خصوصی می‌تواند به روند توسعه کمک بسزایی کند. احکام بودجه‌ای در این حوزه بسیار ضعیف است. به طور مثال، شرکت پتروشیمی ایران کل دارایی خود را به مبلغ ۴۵ هزار میلیارد تومان فروخته است که این درآمد باید به همین حوزه برگردد و صرف توسعه صنایع پتروشیمی شود. وی یکی دیگر از احکام پیشنهادی را استفاده شرکت ملی پتروشیمی از سود سهام برای طرح‌های توسعه عنوان کرد و افزود: احکام پیشنهادی بار مالی به دولت اضافه نخواهد کرد و فقط سرمایه‌گذاری در بخش صنعت و معدن را تسهیل خواهد کرد. برای نمونه، با تهاز چندجانبه طلب‌ها و بدهی بین دولت، بانک و شرکت‌های صنعتی و معدنی می‌توان بسیاری از مشکلات را بهبود بخشید.

طلب شرکت‌ها و وثیقه تسهیلات شود

باستانی با اشاره به اینکه اکنون با طلب‌های کلان شرکت‌های بزرگ صنعتی و معدنی از دولت روبه‌رو هستیم، افزود: یکی از احکام بودجه پیشنهادی در همین زمینه است اگر دولت توان پرداخت ندارد، می‌تواند این طلب‌ها و اوراق آنها را به عنوان پشتیبان، تضمین و وثیقه این شرکت‌ها را برای دریافت تسهیلات بپذیرد. از این‌گونه احکام که تسهیل‌کننده کسب‌وکار و تولید هستند در بودجه بسیار اندک است. وی با اشاره به شرکت توسعه ساخت راه و بدهی ۱۷ هزار میلیارد تومانی به پیمانکاران گفت: در بودجه درآمدهایی در بخش عوارض دیده شده تا در محلی دیگر برای اشتغال هزینه شود در حالی که اگر این بدهی پرداخت نشود، ۱۳۰ هزار نفر بیکار می‌شوند. در جداول بودجه‌ای اعتبارات تعریف می‌شود اما احکام بودجه‌ای می‌تواند بهره‌وری و بازگشت منابع به بخش‌های مختلف را روان و شفاف کند.

موانع بازگشت درآمدها برای هزینه در بخش زیر ساخت

سخنگوی کمیسیون صنایع و معدن مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه در حوزه فناوری اطلاعات ۳ درصد از سود اپراتورها در بخش زیرساخت باید هزینه شود، گفت: این ۳ درصد زمانی که وارد خزانه می‌شود، برای بازگشت با یک‌سری اولویت‌ها مواجه می‌شود، در نتیجه این ۳ درصد به بخش فناوری اطلاعات بر نمی‌گردد. در نتیجه در لایحه بودجه می‌توان پیش‌بینی کرد که اپراتورها به همین میزان کار زیرساختی انجام دهند. این مشکل در بخش معادن نیز مطرح است؛ دولت اسامی بازگشت ۸۰ درصد درآمدها به بخش معدن را پیش‌بینی کرده اما همین میزان نیز محقق نخواهد شد. در احکام بودجه باید فرآیند مشخص و مستقیمی برای بازگشت این منابع تدوین شود.

بی‌توجهی به احکام برنامه ششم توسعه

باستانی درباره رعایت اسناد بالادستی به‌ویژه احکام برنامه ششم توسعه در لایحه بودجه گفت: علاوه‌بر بخش احکام بودجه‌ای، برخی از احکام برنامه

قیمت تمام‌شده خودرو زیر سایه مطالبات بانکی

احتمال توقف خط تولید ۱۰ مدل خودرو

معاون ارزیابی کیفیت سازمان ملی استاندارد اعلام کرد بر اساس مصوبه افزایش تعداد استانداردهای خودرویی از ۵۵ به ۸۵ مورد به احتمال بسیار زیاد خط تولید ۱۰ مدل خودرو دیگر نیز از ابتدای تیر سال آینده متوقف می‌شود. به گزارش ایسنا، اسفند سال گذشته سازمان ملی استاندارد ایران از افزایش تعداد استانداردهای خودرویی از ۵۵ به ۸۵ مورد خبر داد و اعلام کرد: بر اساس تفاهمنامه‌ای بین این سازمان و وزارت صنعت، معدن و تجارت ارتقای این استانداردها از نظر تعداد و کیفیت مطرح شده است؛ موضوعی که بر اساس مصوبه شورای سیاست‌گذاری خودرو با حضور وزیر وقت صنعت، معدن و تجارت، رییس سازمان ملی استاندارد، خودروسازان و قطعه‌سازان در دستور کار قرار گرفته است

پس از آنکه با اجرای فاز نخست استانداردهای جدید اجباری خودرو که از ابتدای دی امسال کلید خورد تولید ۲۵ خودرو سواری و سنگین جاده‌ای متوقف شد، جهانبخش سنجایی‌شیرازی، معاون کیفیت ارزیابی سازمان ملی استاندارد درباره توقف خط تولید خودروهایی که تا ابتدای تیر سال آینده نتوانند ۶۳ مورد استاندارد اجباری را رعایت کنند، اعلام کرد: در مرحله نخست اجرای مصوبه افزایش تعداد استانداردهای خودرویی از ۵۵ به ۸۵ مورد، تولید ۲۵ خودرو سواری و سنگین جاده‌ای متوقف شد و به احتمال بسیار زیاد محصولات ۸ گروه خودرویی دیگر به دلیل رعایت نکردن استانداردها با توقف خط تولید همراه خواهد شد.

وی ادامه داد: در مرحله دوم اجرای مصوبه افزایش تعداد استانداردهای خودرویی از ۵۵ به ۸۵ مورد باید تعداد استانداردهای مورد نظر تا ابتدای تیر سال آینده از ۶۱ به ۶۳ مورد افزایش یابد و خودروسازانی که نتوانند الزامات این مصوبه را برای ارتقای استانداردهای اجباری لحاظ کنند با توقف خط تولید روبه‌رو خواهند شد.

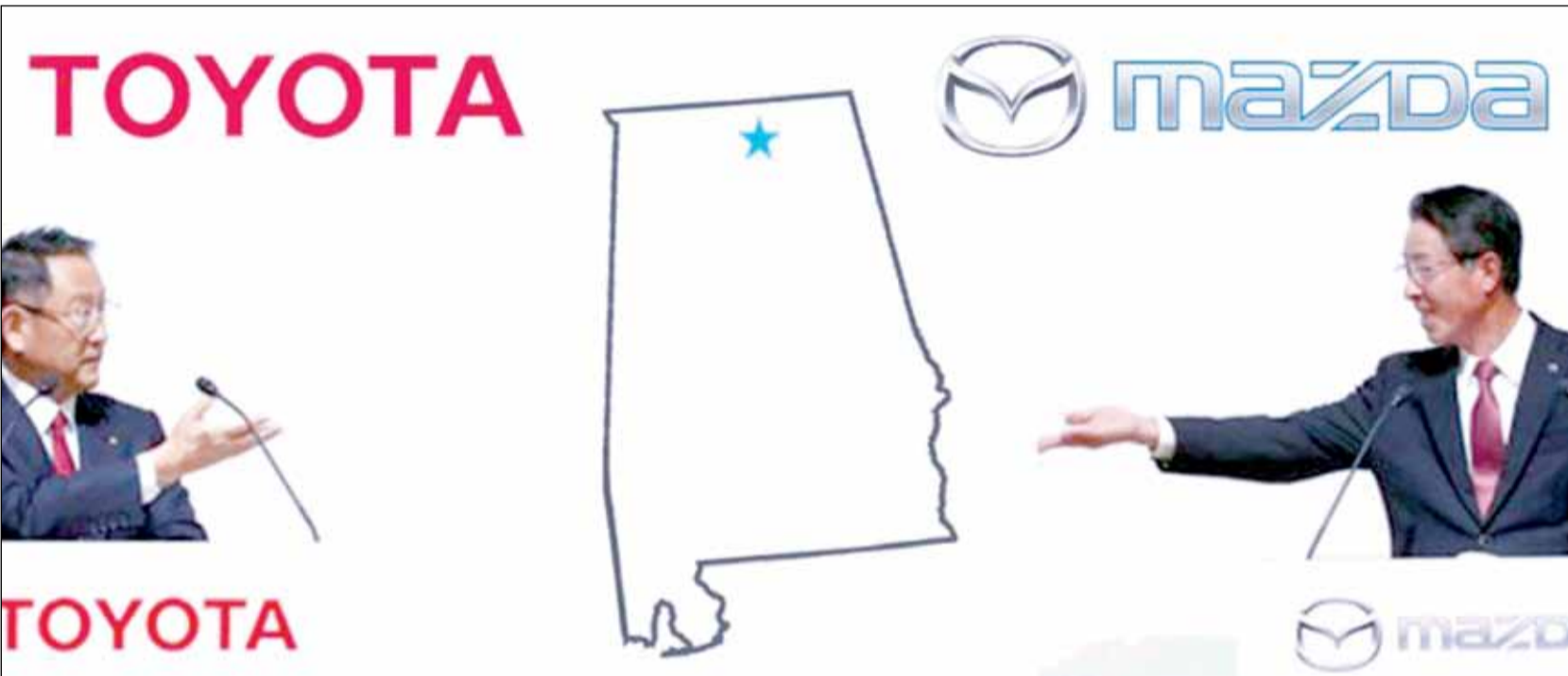
روز چهارشنبه هفته گذشته شرکت‌های خودروسازی تویوتا موتور و مزدا موتور اعلام کردند یک کارخانه مونتاژ مشترک ۱/۶میلیارد دلاری در آلاباما می‌رویکا خواهند ساخت. براساس اعلام این ۲خودروساز بزرگ ژاپنی، ساخت این کارخانه باعث ایجاد ۴هزار شغل در امریکا می‌شود. این خبر بی‌تردید بیش از هر کس دیگری باعث خوشحالی دونالد ترامپ،

سرمایه‌گذاری برای ورود مدل‌های جدید خودرویی ادامه دارد البته این بار بخش خصوصی مبادرت به داخلی‌سازی مدل‌های جدید خود کرده است. حضور یک شرکت هندی و دو شرکت چینی برای همکاری با صنعت خودرو کشور از جمله اخبار بخش خصوصی خودروسازی کشور است که این روزها شنیده می‌شود. همچنین عنوان می‌شود بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده ۲۰درصد از تولید سالانه این شرکت باید به کشورهای همسایه و خاورمیانه صادر شود.

خط و نشان آقای رییس جمهور سر انجام نتیجه داد

کارخانه‌سازی تویوتا و مزدا در قلب امریکا

در این آیین ضمن خوشامدگویی به خودروسازان ژاپنی، مونت‌گومری را خانه خود آنها توصیف کرد. او همچنین به این نکته اشاره کرد که در کنار ایجاد ۴هزار شغل این کارخانه جدید که در شهر کوچک هانتسویل ساخته خواهد شد، سالانه ۵۰هزار دلار درآمد برای آمریکایی‌ها به ارمغان خواهد آورد. این کارخانه در سال ۲۰۰۴هزار خودرو تولید می‌کند.



اجرای طرح ترافیک در بوته نقد کارشناسان و مسئولان اجرایی

پیش‌بینی تعرفه مناسب برای سهمیه خبرنگاران در طرح جدید ترافیک



راندنگی تهران و فرمانده انتظامی فعلی تهران بزرگ نیز اظهار کرد: سال‌هاست دو طرح ترافیک و زوج و فرد برای کاهش آلودگی هوا و ترافیک در شهر تهران اجرایی می‌شوند و به نظر می‌رسد در شرایط فعلی اجرای طرح ترافیک و زوج و فرد بد نیست. نژادبهرام، عضو شورای شهر تهران نیز درباره اجرای طرح آبی در محدوده زوج یا فرد گفت: یکی از محورهای قابل بحث طرح زوج و فرد خودرو است؛ بررسی خواهیم کرد آیا در طرح جدید تنها محدوده مرکزی مورد توجه است یا محدوده زوج و فرد نیز لحاظ می‌شود و این موضوع در لایحه‌ای که شهرداری خواهد آورد، بررسی می‌شود.

راحتی شهروندان رویکرد شورای شهر
در همین حال عضو کمیسیون فرهنگی و اجتماعی شورای شهر تهران از اختصاص سهمیه ویژه و تعرفه مناسب در طرح جدید ترافیک برای خبرنگاران خبر داد و گفت: شهرداری تهران باید در لایحه خود به این موضوع توجه داشته باشد. احمد مسجدجامعی در گفت‌وگو با تسنیم با اشاره به پیشنهاد شهردار تهران درباره اجرای طرح ترافیک جدید اظهار کرد: در این زمینه هنوز شهرداری تهران (معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران) لایحه‌ای را به شورا نداده و این موضوع تنها در یکی از جلسات اعضای شورای شهر تهران با معاون شهردار بحث و تبادل نظر شده است.

وی تصریح کرد: درحال حاضر نمی‌توان درباره طرح مد نظر شهرداری تهران نظر داد زیرا باید منتظر ارسال لایحه شهرداری باشیم و در نهایت با بررسی همه جوانب بتوانیم نظر بدسیم. مسجدجامعی بیان کرد: با توجه به صحبت‌های معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران این‌گونه به نظر می‌رسد طرح اشاره‌شده دارای جنبه‌های مثبتی است که

توازن منطقی در پرداخت‌ها ایجاد شود.

تشکری‌هاشمی با بیان اینکه بعضی از مشاغل در تمام هفته باید در محدوده طرح ترافیک وارد شوند یا تردد کنند، گفت: مگر می‌شود به پزشکی که بیمارستان آن در داخل محدوده طرح ترافیک است یا کارمندی که در داخل محدوده است بگوییم نیاید؟ و نباید مدل صفر یا یک بگذاریم که یا هیچ‌کس نیاید یا همه بیایند و باید شرایط میانه‌ای را برای همه مشاغل در نظر بگیریم.

مدل سازی علمی برای تعداد خودروهای مجاز

وی با بیان اینکه تعیین تعداد خودروهای مجاز در شورای ترافیک تهران بر اساس یک کار علمی و کارشناسی و مبتنی بر مدل‌سازی علمی است، افزود: اینکه بگوییم تنها ۸۰ هزار یا ۱۰۰ هزار خودرو می‌توانند به محدوده طرح جدید ترافیکی وارد شوند باید بر اساس مدل‌های علمی باشد و نمی‌توانیم در یک گفت‌وگو یا جلسه‌ای این عدد را اعلام کنیم بلکه باید مبتنی بر مدل کارشناسی با استفاده از ابزارهای مدل‌سازی باشد. این کارشناس ترافیکی در پاسخ به این سوال که برخی معتقدند در طرح ترافیک فعلی عدالت رعایت نشده، گفت: اگر دلیل تغییر طرح این است ضرورتی ندارد که طرح تغییر کند چراکه هم تعیین تعداد ورود خودروها به محدوده و هم فروش طرح در اختیار شهرداری است و می‌توانستند ظرفیت‌ها را تغییر دهند.

افشین حبیب‌زاده، معاون نظارت شورای شهر تهران، ری و تجربیش نیز از بررسی لایحه دریافت عوارض در طرح جدید ترافیک در جلسه امروز (یکشنبه) شورای شهر تهران خبر داد. وی با بیان اینکه لایحه دریافت عوارض در طرح ترافیک جدید ازسوی معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران برای بررسی به شورای اسلامی شهر تهران ارسال شده است، اظهار کرد: اگر این طرح در شورای ترافیک تهران تصویب شود برای همه دستگاه‌ها لازم‌الاجراست و هیچ‌کس نمی‌تواند بگوید که آن را اجرا نمی‌کنیم. معاون نظارت شورای شهر تهران با بیان اینکه اعضای شورای شهر تهران با کلیات طرح ترافیک جدید مخالفتی ندارند، اظهار کرد: البته باید درباره ضرایب تخفیف برای جانبازان و ... صحبت شود، اما آنچه مهم است این است که ما نباید ضرایب تخفیف را به‌گونه‌ای در نظر بگیریم که به شرایط گذشته بازگردیم.

از نظر ما هیچ‌کس حتی اعضای شورای شهر، نمایندگان مجلس شورای اسلامی و... در اجرای این طرح مستثنا نیستند چراکه اگر بعد از ۲۴ ساعت پلاک خودرو شارژ نشود خودرو جریمه خواهد شد.

طرح اولیه ارائه شده از سوی شهرداری تهران برای محدوده طرح ترافیک با نظرات مخالف راهنمایی و رانندگی و شورای شهر تهران همراه شد. بعد از آنکه شهرداری تهران اعلام کرد از سال ۹۷ طرح ترافیک بازنگری شده و به نحوی دیگر اجرا می‌شود، بسیاری از کارشناسان، اعضای شورای شهر و نیروی انتظامی به نقد این طرح پرداختند.

به گزارش باشگاه خبرنگاران، محسن پورسیدآقایی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران هدف از این بازنگری را حذف رانت ۹۸ هزار نفری اعلام کرد و گفت: شهرداری برای دسترسی عادلانه همه شهروندان به محدوده طرح ترافیک قصد دارد طرح قدیمی را که سال‌ها از عمر آن می‌گذرد بازنگری کند.

او از حذف سهمیه افراد خاص که با رانت می‌توانستند مجوز سالانه طرح ترافیک را تهیه کنند خبر داد و تاکید کرد: از سال آینده همه شهروندان می‌توانند با پرداخت عوارض وارد محدوده طرح ترافیک شوند.

شهرداری در طرح جدید نام محدوده طرح ترافیک را به محدوده سبز تغییر داد و نام محدوده آبی را نیز جایگزین زوج یا فرد کرد بدین ترتیب ورود به محدوده آبی نیز مانند سبز با پرداخت عوارض ممکن می‌شود.

شهرداری تهران عوارض محدوده سبز را از ۹ هزار تا ۳۶ هزار تومان و عوارض محدوده آبی را ۳ هزار تا ۱۲ هزار تومان تعیین کرد و وعده داد با این اقدام و درآمد حاصل از آن بتواند به نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی بپردازد. اما بعد از آنکه خبر حذف سهمیه‌های مجوز سالانه منتشر شد بسیاری به دنبال آن بودند تا به احیای سهمیه از دست رفته بپردازند. در این میان راهنمایی و راندگی نیز در کنار شورای شهر تهران آنها را همراهی کرد. ناهید خداکرمی، عضو شورای شهر تهران نخستین کسی بود که خبر از پابرجایی سهمیه‌ها در طرح جدید داد.

خداکرمی در گفت‌وگویی گفت: باید همه افراد حق ورود به محدوده طرح ترافیک را داشته باشند نه اینکه مختص افراد خاص باشد و عده‌ای دیگر محروم شوند.

وی با بیان اینکه در گذشته نیز سقف استفاده مردم از طرح ترافیک روزانه بیش از ۱۷ هزار نفر نبوده است، گفت: با اجرای طرح جدید گروه‌های ترافیکی باز و کار شفاف می‌شود.

وی با بیان اینکه طرح ترافیک جدید شهرداری در کمیسیون سلامت تصویب شده است، گفت: البته پیشنهاداتی برای این طرح ارائه کردیم که یکی از آنها این بود که این طرح ابتدا به صورت آزمایشی اجرا شود و بگوییم ۳ ماه این طرح را اجرا می‌کنیم؛ اگر خوب بود

تسهیلات گران در صنعت خودرو پیامد اقتصاد بیمار



فضل‌الله جمالی
کارشناس صنعت خودرو

بناگذاری خودروسازان و پیش‌بینی سودهایی بالاتر از سپرده بانکی با عناوینی همچون سود مشارکت و انصراف در صنعت خودرو در چند سال اخیر به دنبال کمیود نقدینگی خودروسازان توسعه یافت. این اقدام گرچه مورد انتقاد برخی از کارشناسان قرار گرفت و بانک مرکزی نیز آنها را ملزم به پرداخت سودی معادل با نظام بانکی کرد اما به این نکته توجه جدی نشد که تنها در یک اقتصاد بیمار است که صنعتی همچون خودرو با نظام بانکی موازی‌کاری خواهد کرد. پیش‌بینی سودهایی بالاتر از نظام بانکی در بدنه صنعت خودرو به طور قطع در یک اقتصاد سالم اتفاق نخواهد افتاد و زمانی که این نظام بانکی اجازه می‌دهد تا خودروساز کاری مانند او انجام دهد، بی‌شک نمی‌توان توقع تسهیلات ارزانی را از او داشت. این روند نشان می‌دهد نظام بانکی نیازمند تغییرات بنیادی است و از آنجا که حلقه‌های اقتصادی به هم پیوسته هستند به طور قطع تغییر در هر بخش اثرگذاری خود را در سایر بخش‌ها به جا خواهد گذاشت و واکنش اقدام جدید نیز در سایر بخش‌ها خود را نشان خواهد داد. بی‌شک تغییر در هر بخش به طور مشخص بر یک حوزه اثرگذار نیست بلکه موجی است که اثرات خود را بر سایر بخش‌ها می‌گذارد و اثربخشی آن نیز به این موضوع بستگی دارد که تا چه اندازه به مرکز ایجاد موج نزدیک یا از آن دور باشد. در یک اقتصاد سالم کاهش سود بانکی باید در کنار کاهش نرخ خودرو، نرخ سود پرداختی به مشتریان را نیز کاهش دهد اما در یک اقتصاد آشفته که با مشکلات متعددی دست به گریبان است، نمی‌توان تحلیل درستی از موضوع داشت اما به طور قطع اثرگذاری خود را خواهد داشت. وقتی خودروسازان پول مورد نیاز خود را گران از نظام بانکی دریافت می‌کنند، ناگزیر هستند که نقدینگی خود را با پیش‌فروش و پرداخت سود مشارکت به خریداران تأمین کنند، این شرایط در حالی است که با منبع پول ارزان آنها موظف به پرداخت سود کمتر و در نهایت نرخ تمام‌شده کمتر خواهند بود زیرا منابع بیشتری به خودروسازان تزریق خواهد شد. بر این اساس باید همه موارد را در قالب یک بسته دید و گران‌فروشی خودروساز را به مواردی همچون نظام بانکی نسبت داد. این در حالی است که عملکرد بانک‌ها در سال‌های گذشته نشان داده که همواره راه‌های دورزدن قانون از سوی آنها وجود داشته و تسهیلات گران در حالی به خودروساز تعلق می‌گیرد که نظام بانکی به دنبال راه‌های جدیدتری برای کسب سود بیشتر است.

هشدار ایران خودرو نسبت به سایت‌های تقلبی فروش

گروه صنعتی ایران خودرو با صدور بیانه‌ای نسبت به فعالیت برخی سایت‌های تقلبی فروش محصولات این خودروساز هشدار داد و ضمن تأکید برای پیگیری و برخورد حقوقی و قضایی با این اقدام از هموطنان خواست در خرید محصولات ایران خودرو دقت لازم را داشته باشند. به گزارش ایکوپرس، در این بیانه آمده است: به‌تازگی مشاهده شده برخی سایت‌ها با نشانی اینترنتی و طراحی ظاهری شبیه وب‌سایت رسمی فروش محصولات ایران خودرو ایجاد شده است. گروه صنعتی ایران خودرو فعالیت تمامی این وب‌سایت‌ها یا مسیرهای ارتباطی دیگر را تأیید نکرده و تأکید می‌کند که تنها کانال ثبت‌نام محصولات ایران خودرو سایت esale.ikco.ir است. بی‌شک اقدام‌های حقوقی و قضایی لازم در کوتاه‌ترین زمان برای مقابله با این وب‌سایت‌های مشابه و تقلبی انجام خواهد شد اما همزمان با این اقدامات از هموطنان درخواست می‌شود هنگام ثبت‌نام و خرید محصولات ایران خودرو از درستی و نادرستی کانال‌های ارتباطی اطمینان حاصل کنند. تأکید می‌شود هنگام واریز وجه حتی در نمایندگی‌های رسمی نیز اطمینان داشته باشند که پول به حساب گروه صنعتی ایران خودرو واریز می‌شود.

پیش‌فروش محصولات

ایران خودرو و همزمان با دهه فجر

پیش‌فروش محصولات جدید ایران خودرو از نیمه اول بهمن همزمان با فرا رسیدن ایام مبارک دهه فجر آغاز خواهد شد. به گزارش ایکوپرس، مصطفی خان کریمی، معاون بازاریابی و فروش ایران خودرو ضمن تبریک به مناسبت سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی اظهار کرد: هدف از ارائه این طرح ضمن احترام به خواسته مشتریان، دسترسی آنها به خودروهای است که میزان در خواست برایشان بسیار زیاد بوده و موفق به ثبت‌نام نشده‌اند و با استفاده از این طرح می‌توانند محصول مورد نظر خود را به صورت مستقیم از شرکت ایران خودرو بخرند. وی با اشاره و تأکید دوباره بر این موضوع که مدل تمامی خودروهای ثبت‌نامی از تاریخ ۱۰ دی ۹۷ خواهد بود، افزود: خودروهای مشمول این طرح پژو ۲۰۷ هجریک اتوماتیک، دنا پلاس، تندر ۹۰ پلاس و تعدادی دیگر از محصولات مورد تقاضای مشتریان است.



عکس: مهدی کاوه‌ای

هزینه مالی خودروسازان در سال ۹۶ به ۵۵۰۰ میلیارد تومان رسید

قیمت تمام‌شده خودرو زیر سایه مطالبات بانکی

سهم تسهیلات بانکی از نرخ تمام‌شده هر خودرو حدود ۴ میلیون تومان است

دلایل بالا بودن نرخ تمام‌شده خودرو را بررسی کرد. وی زنجیره تولید خودرو در ایران را عامل نرخ تمام‌شده بالا دانست و گفت: نرخ خودرو در ایران گران تمام می‌شود زیرا مواد مورد نیاز پتروشیمی در صنعت خودرو گران خریداری می‌شود و در عین حال بهره‌وری پایین، سود تسهیلات دریافتی گران و سایر موارد باعث می‌شود تا نرخ تمام شده قطعات در ایران نسبت به رقبای گران تمام شود که این شرایط در واحدهای خودروسازی نیز دیده می‌شود به طوری که قطعات با نرخ بالاتری خریده شده و هزینه‌های سربار نیز بالا و در عین حال بهره‌وری پایین است ضمن آنکه تیراژ تولید پایین نسبت به رقبای خارجی باعث می‌شود تا نرخ تمام شده افزایش یابد که با توجه به این هزینه‌ها، اختصاص ۲۰ درصد نرخ یک خودرو به تسهیلات بانکی چندان غیرمنطقی نیست.

این کارشناس اقتصادی یادآور شد: وقتی سود تسهیلات بانکی برای تولیدکننده خارجی در میانگین جهانی ۴ تا ۵ درصد و در نهایت ۷ درصد تمام می‌شود برای همان تسهیلات در ایران خودروساز داخلی باید حدود ۱۸ تا ۲۰ درصد پرداخت کند که این میزان سود بسته به مدل تسهیلات متفاوت خواهد بود که در نهایت باعث می‌شود میزان سود تسهیلات نیز متفاوت دریافت شود بنابراین اگر در حالت خوشبینانه ۷ درصد رقیب خارجی و در ایران ۱۴ درصد نرخ سود تسهیلات باشد، بازهم قیمتی به مراتب ۲ برابر نسبت به خارجی‌ها خواهیم داشت که این امر باعث گران تمام شدن نرخ یک خودرو می‌شود. بر این اساس شاید بیش از ۳ برابر نرخ تمام شده پول برای تأمین مالی گران‌تر از شریک خارجی باشد.

بر اساس این گزارش، به نظر می‌رسد تولید توجیه‌پذیر با شرایط فعلی نظام بانکی و تحمیل هزینه‌های مالی متعدد به خودروسازان امکان‌پذیر نخواهد بود و لازم است در کنار توجه به رفع موانع تولید، اقداماتی در زمینه اصلاح نظام بانکی انجام شود.

۶ هزار میلیارد تومان رسیده که ۴ میلیون تومان از نرخ یک خودرو را هزینه مالی تشکیل می‌دهد. مشاور گروه خودروسازی سایپا این روند را باعث تولید زیان‌ده برخی خودروها از جمله پراید در ایران اعلام و اظهار کرد: تولید خودروهایی از جمله پراید و پژو که چندان اجازه افزایش نرخ به آنها داده نشده با این روند زیان‌ده شده و این در حالی است که یکی از علل اصلی بحران خودروسازی‌ها در چند سال گذشته نظام قیمت‌گذاری بوده زیرا این نظام باعث شد حاشیه سود خودروسازان کاهش یابد و به تدریج به زیان منجر و موجب شد سهامداران در افزایش سرمایه شرکت نکنند و به دلیل ایجاد کمیود نقدینگی، خودروسازان برای جبران این موضوع ناگزیر به استفاده از تسهیلات بانکی شدند.

وی ادامه داد: این شرایط در حالی است که اگر نرخ خودرو بین سال‌های ۸۰ تا ۹۵ سالانه یک‌سوم تا یک‌چهارم تورم افزایش می‌یافت نرخ پراید هم‌اکنون در محدوده ۱۷ میلیون تومان بود و در عین حال نیز ۱۳ هزار میلیارد تومان نقدینگی جامعه جذب خودروسازان شده و باعث می‌شد پروژه‌های توسعه‌ای بهتر انجام و به مسائل کیفی نیز بیشتر پرداخته شود اما نظام قیمت‌گذاری در درازمدت افزایش غیرمعتدل قیمت‌ها را دامن زد و نقدینگی زیادی را از خودروسازان به دلیل استفاده آنها از تسهیلات بانکی کم کرد.

هزینه مالی دو برابری نسبت به رقیب

آرمان خالقی، عضو هیات‌مدیره خانه صنعت، معدن و تجارت ایران در گفت‌وگو با «گسترش صنعت» با بیان اینکه تاکنون آمار تفکیک‌شده از تأثیر مواد اولیه، نیروی انسانی، انرژی و تسهیلات در نرخ تمام‌شده یک خودرو از سوی خودروسازان ارائه نشده است، گفت: با این حال خودرو، کلتی از قطعات و مجموعه‌های خودرو را تشکیل می‌دهد تا فرآیند مونتاژ به خودرو تبدیل شود و در این شرایط باید قطعه‌سازان را نیز در این چرخه در نظر گرفت و با احتساب این هزینه‌ها

تومان آن مربوط به هزینه‌های تأمین مالی است که بسیار بالا تمام می‌شود. این در حالی است که باید این میزان را در کنار مواردی همچون تورم سالانه نیز در نظر گرفت که این روند، صنعت خودرو را سال به سال از صحنه رقابت دور خواهد کرد. رئیس هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعات خودرو گفت: حتی وجود ۱۰ درصد تورم در کشور به خودروسازی ایران آسیب جدی وارد می‌کند ضمن اینکه باید دامنه مقیاس تولید را در ایران وسعت بخشید زیرا در صورت مهار نشدن این عوامل، تولید داخلی هرگز رقابت‌پذیر نخواهد شد.

هزینه ۵۵۰۰ میلیارد تومانی خودروسازان
سعید مدنی، مشاور ارشد گروه خودروسازی سایپا در گفت‌وگو با «گسترش صنعت» با تأیید سهم ۲۰ درصدی تسهیلات در نرخ تمام‌شده خودرو و اختصاص این رقم به نظام بانکی اظهار کرد: مجموعه هزینه‌های مالی خودروسازان شامل شماره‌گذاری، مالیات ارزش افزوده و... رقمی بیش از ۳۰ درصد نرخ فروش یک خودرو و کل هزینه‌های مالی را شامل می‌شود که این رقم در سال‌های نه چندان دور ۱۷ درصد بود.

وی هزینه‌های مالی دو خودروساز بزرگ را در سال ۹۶ در مجموع حدود ۵۵۰۰ میلیارد تومان اعلام و تصریح کرد: این میزان هزینه مالی تقسیم بر یک میلیون و ۵۰۰ هزار خودرو تولیدی، ۴ میلیون تومان خواهد شد.

بر این اساس این مبلغ از نرخ هر خودرو متعلق به نرخ سود تسهیلات بانک‌هاست. مدنی سهم هزینه‌های مالی در هر خودرو در سال ۹۳ را ۳ تا ۵ میلیون تومان دانست و گفت: در ۳ سال گذشته هزینه‌های مالی خودروسازان معادل ۴ هزار میلیارد تومان بود که این رقم به دلیل دریافت ۱۲ هزار میلیارد تومان تسهیلات از نظام بانکی بود که هم‌اکنون هم‌زمان با افزایش میزان تسهیلات، هزینه‌های مالی آنها نیز افزایش یافته و به ۵ تا

میترا ممسنی
car@sanatnewspaper.com

زیان‌ده بودن تولید برخی خودروها از جمله پراید با حجم فروشی که در حال حاضر به خود اختصاص داده، چندان در نگاه نخست قابل پذیرش نیست اما زمانی که هزینه‌هایی از جمله شماره‌گذاری، مالیات ارزش افزوده و از همه مهم‌تر، میزان سود تسهیلات پرداختی از سوی بانک‌ها به خودروسازان را به هزینه‌هایی همچون نیروی انسانی، مواد اولیه، انرژی و... اضافه کنید، خواهید دید تنها کسی که از تولید خودرویی همچون پراید سود نمی‌کند، خودروساز است. برخی کارشناسان معتقدند با توجه به نرخ سود تسهیلات بالایی که خودروسازان از بانک‌ها دریافت می‌کنند ۲۰ درصد از نرخ یک خودرو به جیب بانک‌ها می‌رود که به گفته مشاور ارشد گروه خودروسازی سایپا این رقم معادل ۴ میلیون تومان خواهد بود. اختصاص یک‌پنجم نرخ یک خودرو تنها به نظام بانکی گویای موجه نبودن تولید برخی محصولات و همچنین ضرورت تغییر نگاه به نظام بانکی است.

۲۰ درصد نرخ خودرو در جیب بانک‌ها

رئیس هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعات خودرو صنایع در اظهاراتی ۲۰ درصد نرخ خودرو در ایران را ناشی از نرخ سود تسهیلات بانکی عنوان کرده است.

به اعتقاد محمدرضا نجفی‌منش، در حالی که نرخ سود تسهیلات برای تولید در چین تا ۴ درصد، در اروپا و ژاپن یک درصد است این رقم در ایران ۱۸ درصد تعیین شده که با اندکی تعویق حتی به ۲۸ درصد نیز می‌رسد که این روند برای خودروساز داخلی بسیار آزاردهنده است.

وی هزینه تأمین مالی تولید هر خودرو در ایران را معادل ۲۰ درصد عنوان و تصریح کرد: اگر یک خودرو ۲۰ میلیون تومان نرخ داشته باشد ۴ میلیون

شورای رقابت به بازار وارداتی‌ها ورود نمی‌کند

مانند وارداتی‌هاست. آنها نیز باید تعرفه بالاتری بپردازند و با یکدیگر رقابت کنند بنابراین میزان تعرفه در تولید خودروهای داخلی و رقابت‌پذیری آنها تأثیری ندارد.

او با تأکید بر اینکه نظارت بر خودروهای بالای ۴۵ میلیون تومان جزو وظایف شورای رقابت نیست، اظهار می‌کند: اکنون بازار خودروهای بالای ۴۵ میلیون تومان انحصاری نیست و ما نیز نمی‌توانیم دخالتی در آن داشته باشیم. این وظیفه وزارت صنعت، معدن و تجارت است که بر بازار این خودروها نظارت و آنها را کنترل و رصد کند.

شیوا خاطر‌نشان می‌کند: واردکنندگان باید سود محدودی حداکثر بین ۷ تا ۱۰ درصد داشته باشند بنابراین اگر خودروهای وارداتی از رقمی بالاتر برود بر اساس شیوه‌نامه‌ای که وزارت صنعت، معدن و تجارت به تصویب رسانده نهادهای نظارتی نیز باید بر میزان سود دریافتی واردکنندگان دقت کنند تا بیشتر از ۱۰ درصد نباشد.

شورای رقابت نیز این بود که برای رقابتی شدن بازار خودروهای داخلی کشور که نرخ آنها زیر ۴۵ میلیون تومان است باید تعرفه این نوع خودروها کاهش یابد تا بتوانند با محصولات خارجی رقابت و این بازار را از انحصار خارج کنند اما اکنون که این اتفاق نیفتاده و همه خودروها وارداتی است قیمت‌ها نیز افزایش پیدا کرده است بنابراین رقابت تنها بین خودروهای وارداتی است و هیچ تأثیری در وضعیت کنونی انحصار در بازار خودروهای داخلی نخواهد داشت. او در ادامه با اشاره به مشکل شکاف قیمتی بین خودروهای وارداتی و داخلی اظهار می‌کند: خودروسازان محصولاتی تولید می‌کنند که نرخ آنها زیر ۴۵ میلیون تومان است بنابراین هیچ زمانی این خودروها وارد رقابت با خودروهای وارداتی نخواهند شد زیرا خودروهای وارداتی در این سطح قیمتی وجود ندارد.

رئیس شورای رقابت با اشاره به بازار رقابتی انواع مدل‌های مونتاژی نیز می‌گوید: نرخ این محصولات

آنها وجود ندارد. گرچه سگمنت قیمتی زیر ۴۵ میلیون تومان بیشترین درصد مشتریان بازار ایران را به خود اختصاص داده اما اکنون با بالا رفتن تعرفه واردات خودرو، خودروسازان داخلی در سایر سگمنت‌های قیمتی نیز بی‌رقیب خواهند بود. با این حال چنین اتفاقی می‌تواند زمینه‌های انحصاری بودن سایر بخش‌های بازار را به نفع خودروسازان داخلی رقم بزند. شورای رقابت می‌گوید به این بحث ورود نخواهد کرد. رئیس شورای رقابت معتقد است از آنجایی که بازار خودروهای داخلی انحصاری است، افزایش تعرفه واردات تأثیری در بازار رقابت خودروهای داخلی زیر ۴۵ میلیون تومان ندارد و این رقابت تنها در بین خودروهای وارداتی است.

شیوا به خودروکار می‌گوید: خودروهای داخلی زیر ۴۵ میلیون تومان بازار انحصاری دارد و با تعرفه پیش‌بینی‌شده برای این خودروها، واردات آنها انجام نمی‌شود و برای واردکنندگان نیز مقرن به‌صرفه نبود که این‌گونه خودروها را وارد کنند. اعتقاد

یادداشت

همت قطعه‌سازان برای روز آمدی واحدهای تولیدی



سیامک مقتدری فعال صنعت قطعه

روزآمدی صنعت قطعه یکی از ضروریاتی است که در دستور کار قطعه‌سازان قرار دارد. همراهی برای تولید قطعات مدل‌های جدید خودرویی نیازمند سرمایه‌گذاری دوباره است. البته شرکت‌های بزرگی هستند که به لحاظ نقدینگی وضعیت مالی بهتری داشته و در موقعیتی قرار دارند

که بهتر از دیگران حرکت می‌کنند. این دسته از شرکت‌ها توانسته‌اند با خرید امتیاز این شرکت‌ها به راه‌اندازی شرکت‌های سرمایه‌گذاری مشترک با شرکت‌های خارجی اقدام کنند. این واحدها فناوری خود را به‌روز نگه داشته‌اند و با همکاری هم‌تایان بین‌المللی دانش فنی و تجهیزات مورد نیاز خود را وارد می‌کنند.

البته اگر بخواهیم به درصدها اشاره کنیم این آمار بسیار پایین بوده و نیاز است با مدیریت سایر قطعه‌سازان را به این سمت سوق داد تا از فضای امروز استفاده لازم را کنند. امروز قطعه‌سازان بین‌المللی زیادی به کشور سفر می‌کنند و مذاکرات بسیاری با قطعه‌سازان ایرانی دارند. ارتباطات نزدیک با شرکت‌های خارجی می‌تواند منجر به انتقال فناوری شود و اگر قطعه‌سازان به نوعی مزیت نسبی پیدا کنند می‌توانیم به صادرات قطعات ایرانی در سطح مورد انتظار فکر کنیم. ممکن است شرکتی در حال صادرات باشد اما به طور قطع رقم بالایی نیست و اگر بخواهیم به رقم چشمگیری برسیم و گرهی از گره‌های اقتصادی کشور در این صنعت باز کنیم نیاز به یک کار سازمان‌یافته فراگیر داریم. این ممکن نمی‌شود مگر اینکه قطعه‌سازان همت کنند و در این راستا همراهی خودروسازان و حمایت‌های دولتی را داشته باشند. رسیدن به اهداف ترسیم‌شده اقی ۱۴۰۴ وابسته به فاکتورهایی است که زنجیروار به یکدیگر متصل هستند و حرکت درست در این بستر ما را به هدف می‌رساند از این‌رو لازم است داده‌های کافی از روند تولید خودروها در اختیار قطعه‌ساز باشد تا بتواند برنامه‌ریزی درستی برای این حرکت داشته باشد. آینده صنعت قطعه روشن است زیرا صنعتگران به این باور رسیده‌اند که برای ماندن در بازار باید همکاری‌های خود را با هم‌تایان بین‌المللی گسترش دهند.

خبر

روغن‌های تقلبی با برچسب‌های معتبر جهانی



رییس اتحادیه صنف فروشندگان لاستیک، فیلتر و روغن معتقد است با وجود بازرسی و نظارت‌های انجام شده همچنان روغن‌های تقلبی در بازار عرضه می‌شود.

داوود سعادت‌نژاد اظهار کرد: البته روند عرضه روغن‌های تقلبی در بازار نسبت به سال گذشته مسیر کاهشی داشته اما همچنان شاهد هستیم در برخی از مناطق حاشیهای توزیع این روغن‌ها ادامه دارد. وی با توجه به پرکردن قوطی‌های برندهای معروف با روغن‌های تصفیه دوم خاطرنشان کرد: این مسئله همچنان از معضلات بازار روغن خودرو است؛ چنانچه سودجویان با جمع‌آوری روغن‌های سوخته و تصفیه آن و نیز افزودن مواد اولیه با نام نشان‌های معتبر دوباره این روغن‌ها را روانه بازار می‌کنند.

همچنین رییس اتحادیه صنف فروشندگان لاستیک، فیلتر و روغن در گفت‌وگو با خبرخودرو به روند تقاضا در بازار تایرهای دست دوم اشاره کرد و گفت: افت توان مالی خریداران در ۲ سال گذشته موجب رونق فروش لاستیک‌های دست دوم و کسب سودهای به نسبت بالایی برای فروشندگان این تایرها شده است.

این فعال صنعت تاکید کرد: البته این روند با کاهش تقاضا ازسوی خریداران روبه‌رو شده و هم‌اکنون بخش عمده‌ای از تقاضای تایرهای دست دوم از سوی دارندگان خودروهای کندرو و تاکسی‌های درون‌شهری انجام می‌شود.

سعادت‌نژاد همچنین به جریان عرضه تایرهای قاچاق به بازار پرداخت و گفت: از آنجا که قاچاق تایر به‌طور عموم به‌واسطه کمبود در بازار افزایش می‌یابد اشباع بازار لاستیک و از سویی افزایش نظارت‌ها، قاچاق لاستیک را تا حدودی با روند نزولی در بازار همراه کرده است.

وی افزود: به‌طور قطع با کاهش عرضه تایرهای قاچاق، شرایط برای تولیدکنندگان داخلی بهتر خواهد شد.

رییس اتحادیه صنف فروشندگان لاستیک، فیلتر و روغن همچنین به جریان تامین بخشی از نیاز بازار تایر از محصولات وارداتی اشاره کرد و یادآور شد: در شرایطی که حدود ۳۵ تا ۴۰ درصد از نیاز داخل را تایرهای وارداتی تامین می‌کند بنابراین ارائه خدمات برای لاستیک‌های وارداتی اجباری است. وی افزود: اگر اجرای این الزام و ارائه خدمات مناسب برای تایرهای وارداتی به وجود آید به‌طور قطع بر کاهش واردات و افزایش نرخ تایر خارجی در بازار تاثیر خواهد داشت.

سعادت‌نژاد در ادامه به وضعیت بازار تقاضا در این بخش پرداخت و گفت: از ابتدای سال تاکنون بازار لاستیک و روغن با تقاضای کمی همراه بوده و تنها متقاضیان خرید بر اساس ضرورت و نیاز به بازار مراجعه می‌کنند.



عکس: مهدی کاوه‌ای



رضا عظیمی استانداردها هشتاد و پنج‌گانه‌ای که ۳ استانداردها پتچ برای کشور آلمان و ژاپن هنوز اجباری نشده است جای پریشش دارد

گزارش «گسترش صنعت» از داخلی سازی قطعات خودروهای بخش خصوصی نشان داد

تحقق ۶۵ درصد داخلی سازی در اقی ۱۴۰۴

تولید کنند.

تایید قطعه‌سازان برای ۴۰ درصد داخلی سازی

در ادامه «گسترش صنعت» سراغ حسین بحرینیان، عضو هیات‌مدیره انجمن قطعه‌سازان خراسان رضوی رفت و او درباره تاثیر حضور مدل‌های جدید در صنعت قطعه گفت: نمی‌توان اظهار نظر قطعی کرد زیرا از کمی و کیفیت قراردادهای اطلاعاتی در دست نیست اما برای داخلی کردن قطعات تیراژ نقش مهمی دارد. اگر تیراژ مناسب نباشد طبیعی است قطعات از سوی خود زنجیره تامین شرکت مادر فراهم خواهد شد.

وی در پاسخ به این پرسش که با توجه به نوسازی و به‌سازی ۷۰ درصدی واحدهای صنعتی آیا این امر تا سال آینده محقق خواهد شد، گفت: صنعت قطعه هم‌اکنون تامین‌کنندگان قوی دارد که تجهیزات‌شان نیز روزآمد است. این ادعا از سوی میزبانی است که شرکت‌های معتبری مانند پژو با قطعه‌سازان بین‌المللی همچون بوش، تی‌آر‌دلیو و... نسبت به قطعه‌سازان ایرانی داشته و نمره قبولی داده‌اند. بحرینیان در پاسخ به این پرسش که چند درصد از قطعه‌سازان داخلی در آید‌ها پذیرفته شده‌اند، گفت: در حال حاضر تولید و تامین دست‌کم نزدیک به ۴۰ درصد از قطعات خودروهای شرکت ایکاپ قطعه‌سازان تایید شده و مذاکرات با آنها منجر به عقد قرارداد شده است. برای تولید و تامین سایر قطعات اینکه مقدر توان داخلی برای بومی‌سازی آنها وجود دارد نیاز به بررسی دارد. این فعال صنعت قطعه تاکید کرد: برای ادامه همکاری‌ها لازم است باقی قطعه‌سازان تجهیزات خود را روزآمد کنند که این روند باید هرچه زودتر آغاز شود زیرا اگر این نوسازی امروز کلید بخورد نزدیک به یک سال زمان خواهد برد تا محقق شود.

بحرینیان در پایان سخنان خود گفت: در همکاری‌های خودروسازی حالت‌های مختلفی از مشارکت وجود دارد؛ ممکن است برخی از مدل‌ها مانند خودروهای لوکس بدون ساخت داخل وارد شوند اما در کل باید مشخص باشد اگر قراردادها مطابق ضوابط سازمان صنعت، معدن و تجارت است چه سقف مشخصی برای داخلی‌سازی آن تعیین شده که باید محقق شود.

استاندارد آن برای کشور آلمان و ژاپن هنوز اجباری نشده است جای پریشش دارد. با استانداردهای اعمال شده باید گفت از یک میلیون و ۴۰۰ هزار دستگاهی که در کشور در حال تولید است در مدت یک سال باید یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه از خط تولید خارج شود. او گفت: تصور این است که پشت این موضوع کسانی قرار دارند که نمی‌خواهند سهم آنها در بازار جدید کاهش یابد از این‌رو با این تغییرات پیگیری‌شده در واقع اجازه ورود مدل‌های جدید را به سایر خودروسازان نمی‌دهند. وی خاطرنشان کرد: این روند باعث به‌وجود آمدن مشکلاتی در مذاکره و عقد قرارداد با طرف‌های خارجی خواهد شد. عظیمی به الزام طرف خارجی برای تکمیل استانداردهای خود ازسوی طرف ایرانی اشاره کرد و گفت: امروز براساس استانداردهای تعیین شده برای ورود «سی‌کی‌دی» با مشکل روبه‌رو شده و طرف هندی را ملزم به تکمیل استانداردها در این مدت کرده‌ایم درحالی‌که عنوان می‌کنند همین مدل در آمریکا با استانداردهای امروزی در حال فروش است. او ادامه داد: این روند آغاز همکاری را به تاخیر انداخته و تولید با وقفه ۳ ماهه آغاز خواهد شد. قرار بود بهمین و اسفند امسال جیگ‌وفیکسچرها بیاید اما این امر به اردیبهشت ۹۷ موکول شد زیرا اسناد استانداردها در این ماه به ایران می‌رسد و آماده کردن زودتر آنها تفاوتی برای تولید نخواهد داشت. این خودروساز در ادامه به سایر قراردادهای خود اشاره کرد و گفت: همکاری و مشارکت با چین (فوتون) نیز آغاز و جیگ‌وفیکسچرها نصب شده است بنابراین در بهمن تولید آغاز خواهد شد. همان‌طور که گفته‌شد تولید ماهیندرا در اردیبهشت ۹۷ خواهد بود و تولید مدل دیگر تابستان ۹۷ شروع می‌شود. عظیمی در پایان گفت: ۶ ماه نخست سال ۹۷ با ۳ مدل فعالیت داخلی‌سازی آغاز خواهد شد و در مدت یک سال تا یک سال و نیم وقتی از وضعیت بازار مطمئن شدیم گفت‌وگو با قطعه‌سازان برای داخلی‌سازی شروع می‌شود زیرا این صنعتگران به‌دنبال ثبات در روند تولید هستند تا با اطمینان قالب‌های خود را ساخته و محصولات را

این قطعات با قطعه‌سازان صحبت شده و به‌طور معمول صنعتگران تولید این قطعات را با تیراژ پایین انجام می‌دهند. البته برای برخی قطعات باید تیراژ به حداقل ۱۰ هزار دستگاه برسد تا داخلی‌سازی آن آغاز شود. وی افزود: اصل فعالیت در واحدهای تولیدی قطعه‌سازی باتیراژ ۵۰ هزار در سال است اما به‌طور معمول می‌توان با حداقل ۱۰ هزار خودرو نیز فعالیت را آغاز کرد. او گفت: از آنجا که این مدل تازه وارد است همراهی قطعه‌سازان در داخلی‌سازی آن برای رسیدن به تیراژ لازم است. عظیمی در پاسخ به این پرسش که روند داخلی‌سازی این مدل‌های تازه‌وارد از هند چگونه خواهد بود، گفت: برنامه بومی‌سازی قطعات در سال نخست تا ۳۰ درصد خواهد بود و قرار است هر سال بین ۱۰ تا ۱۵ درصد به آن اضافه شود و در نهایت به ۶۰ تا ۶۵ درصد برسد زیرا موتور، گیربکس و سیستم کامپیوتری خودرو جزو قطعاتی است که وارد خواهند شد. با احتساب این روند ۶۵ درصد داخلی‌سازی برای اقی ۱۴۰۴ خواهد بود. او درباره برنامه صادراتی این مدل‌ها نیز گفت: مذاکراتی با عراق شده اما باید وضعیت تولید در داخل مشخص شود تا این مذاکرات به نتایج نهایی برسند. با عقد قراردادها قطعه‌سازان نیز در صادرات قطعات برای خدمات پس از فروش همراه خواهند بود.

الزام‌های جدید و مشکلات آن

عظیمی در ادامه به برخی موانع داخلی پرداخت و گفت: هم‌اکنون با مشکل تغییر رویه‌ها و استانداردهایی مواجه هستیم که سازمان ملی استاندارد آن را اعمال می‌کند که این تغییرات، روند را تا حدودی پیچیده کرده است.

او گفت: ابتدای قرارداد طرف ایرانی وضعیت و شرایط سیاسی و اقتصادی کشور را برای طرف هندی توضیح داد؛ اینکه ایران دارای چه مشکلاتی است و محدودیت‌هایی که برخی کشورها به ایران تحمیل می‌کنند اما مسائلی که سازمان ملی استاندارد به‌وجود آورده روند را تا حدودی با مشکل روبه‌رو کرده زیرا طرف هندی گلايه‌مند است. وی توضیح داد: استاندارد هشتادوپنج‌گانه‌ای که ۳



حسین بحرینیان تولید دست‌کم نزدیک به ۴۰ درصد از قطعات خودروهای ایکاپ قطعه‌سازان تایید شده‌اند

فاطمه امیراحمدی car@sanatnewspaper.com

سرمایه‌گذاری برای ورود مدل‌های جدید خودرویی ادامه دارد البته این بار بخش خصوصی مبادرت به داخلی‌سازی مدل‌های جدید خود کرده است. حضور یک شرکت هندی و دو شرکت چینی برای همکاری با صنعت خودرو کشور از جمله اخبار بخش خصوصی خودروسازی کشور است که این روزها شنیده می‌شود. همچنین عنوان می‌شود بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده ۲۰ درصد از تولید سالانه این شرکت باید به کشورهای همسایه و خاورمیانه صادر شود. باید دید این نوع فعالیت‌ها آیا صنعت قطعه کشور را به دوران طلایی دهه ۷۰ و اوایل ۸۰ بازمی‌گرداند؟

تولید مدل هندی با ۶۵ درصد داخلی سازی

نخست «گسترش صنعت» سراغ رضا عظیمی، مدیرعامل یکی از خودروسازان بخش خصوصی صنعت خودرو کشور رفت. او درباره قراردادهای این شرکت و نیز میزان داخلی‌سازی مدل‌های خودرویی آن گفت: یکی از قراردادهای همکاری با شرکت هندی ماهیندرا است که کارها در مرحله تولید جیگ، فیکسچرها و روبات‌ها قرار دارد (جیگ وسیله نگه‌دارنده ویژه‌ای است که قطعه کار را داخل آن قرار می‌دهند تا عملیات ماشین‌کاری روی آن انجام شود. جیگ نه‌تنها قطعه کار را در خود مهار می‌کند بلکه ابزار را نیز هنگام عملیات تولیدی هدایت می‌کند. فیکسچر نیز وسیله‌ای نگه‌دارنده بوده که تنها قطعه کار روی آن محکم می‌شود تا عملیات ماشین‌کاری روی آن انجام شود.

وی ادامه داد: پیش‌بینی می‌شود تولید در فروردین و اردیبهشت سال آینده با ۶۵ درصد داخلی‌سازی آغاز شود و کم‌کم با قطعه‌سازان مذاکره شده و با انعقاد قراردادها درصد داخلی‌سازی افزایش یابد. وی درباره این ۶۵ درصد به شیشه، باتری، صندلی و آگزوز اشاره کرد و گفت: ۱۴ درصد رنگ نیز به این میزان داخلی‌سازی اضافه می‌شود که بر این اساس کار با ۲۰ درصد ادامه پیدا می‌کند. این فعال صنعت خودرو درباره تیراژ پایین و مشکلات تولید قطعات نیز توضیح داد: برای تولید

قیمت انواع خودرو های داخلی و وارداتی

نام خودرو	قیمت نمایندگی (تومان)	قیمت بازار (تومان)	نام خودرو	قیمت نمایندگی (تومان)	قیمت بازار (تومان)
سمند سورن ال‌ای‌یکس توربو. کد ۵۸۲۰۲	۳۹/۵۰۳/۰۰۰	۴۱/۵۰۰/۰۰۰	هیوندای اکسنت ۲۰۱۷ کامل- Blue	۱۶۲/۰۰۰/۰۰۰	۱۲۶/۰۰۰/۰۰۰
دنا پلاس	۴۸/۵۰۰/۰۰۰	۵۱/۸۰۰/۰۰۰	هیوندای النترا ۲۰۱۷	۱۴۷/۲۲۶/۰۰۰	۱۷۶/۰۰۰/۰۰۰
پژو ۴۰۵ اس‌ال‌ایکس. کد ۲۲۰۰۹	۳۲/۶۰۰/۰۰۰	۳۲/۳۰۰/۰۰۰	هیوندای سوناتا ال‌اف هیبرید جی‌ال‌اس	۱۶۲/۹۰۰/۰۰۰	۱۹۹/۰۰۰/۰۰۰
پژو پارس اتوماتیک-زداف	۴۵/۳۳۱/۰۰۰	۵۳/۵۰۰/۰۰۰	هیوندای توسان ۲۰۱۷ - کامل- نیویس-اتوپارک	۲۳۴/۱۴۰/۰۰۰	۲۵۳/۰۰۰/۰۰۰
پژو ۲۰۷ اتوماتیک	۴۹/۵۰۰/۰۰۰	۵۲/۶۰۰/۰۰۰	هیوندای سانتافه. کامل نیویس-اتوپارک ۲۰۱۷	۲۶۲/۸۹۲/۰۰۰	۳۰۲/۰۰۰/۰۰۰
پژو ۲۰۶ صندوقدار وی ۸	۳۹/۸۵۸/۰۰۰	۳۹/۳۰۰/۰۰۰	کیا پیکانتو ۲۰۱۷	۹۳/۶۶۵/۰۰۰	۹۶/۵۰۰/۰۰۰
رنو کیچر ۲۰۱۷ + گرمکن صندلی	۱۲۰/۹۲۶/۰۰۰	۱۳۲/۰۰۰/۰۰۰	کیا ریو صندوقدار ۲۰۱۷	۱۰۹/۸۵۰/۰۰۰	۱۲۱/۰۰۰/۰۰۰
سوزوکی وینارا اتومات کلاس ۱۰	۱۴۷/۰۷۴/۰۰۰	۱۵۰/۰۰۰/۰۰۰	کیا ریو هاج بک - کامل ۲۰۱۷	۱۰۹/۸۵۰/۰۰۰	۱۲۲/۰۰۰/۰۰۰
هایما اس ۷ توربو کامل اتوماتیک	۹۵/۰۷۴/۰۰۰	۹۵/۰۰۰/۰۰۰	کیا اسپریتج کامل ۲۰۱۷ نیویس کیو ال	۲۳۵/۳۰۹/۰۰۰	ناموجود
سایبا ۱۵۱ اس‌ای	۲۱/۳۸۵/۰۰۰	۲۱/۵۰۰/۰۰۰	وارداتی	۲۴۵/۰۰۰/۰۰۰	۲۴۵/۰۰۰/۰۰۰
تی‌آر-رینگ اومینیمی (تنوع رنگ)	۲۸/۸۶۰/۰۰۰	۲۹/۰۰۰/۰۰۰	کیا اپتیمیا جی‌اف کامل جی‌تی‌ر‌ال‌ار	۲۷۴/۲۶۱/۰۰۰	۳۴۵/۰۰۰/۰۰۰
جانگان سی‌اس ۳۵ (مونثای)-اتوماتیک	۶۹/۰۵۷/۰۰۰	۷۰/۳۰۰/۰۰۰	کیا سورنتو اتاق جدید ۲۰۴ کامل جی‌تی	۱۶۲/۰۰۰/۰۰۰	۱۶۰/۰۰۰/۰۰۰
کیا سراتو ۲۰۰۰-اتوماتیک (آپشنال)	۱۰۴/۱۵۸/۰۰۰	۱۰۴/۵۰۰/۰۰۰	تویوتا پریوس ۲۰۱۷ کامل	۱۷۸/۰۰۰/۰۰۰
پرلیانس اچ ۳۳۰-اتوماتیک-مولتی مدیا	۵۶/۳۰۰/۰۰۰	۵۷/۳۰۰/۰۰۰	تویوتا پریوس ۲۰۱۷-ساتورف	۵۷۰/۰۰۰/۰۰۰
رنو ساندرو استپ‌وی-اتوماتیک	۵۵/۷۰۰/۰۰۰	۶۱/۰۰۰/۰۰۰	لکسوس تی ۲۰۰ ان‌ایکس هفت کلید-افاسپریت	توقف فروش	۵۵۵/۰۰۰/۰۰۰
			لکسوس اچ ۳۰۰ ان‌ایکس هفت کلید ۲۰۱۷	توقف فروش	

استخدام ۱۰ هزار راننده زن در عربستان

پس از آنکه دولت عربستان سعودی اعلام کرد قصد دارد از ژوئن ۲۰۱۸ (خرداد ۱۳۹۷) رانندگی زنان را در این کشور آزاد کند، «اوپر» و «کریم»، دو شرکت بزرگ فعال در زمینه حمل‌ونقل شهری برای استخدام زنان در این کشور وارد عمل شدند.

یورونیوز، گزارش داد در حال حاضر زنان ۸۰ درصد مشتریان خودروهای اوپر و ۷۰ درصد مشتریان تاکسی‌های شرکت کریم را در این کشور تشکیل می‌دهند. تمام رانندگانی که تاکنون از سوی اوپر و کریم در عربستان سعودی استخدام شده‌اند، مرد هستند که با خودروهای خود به جابه‌جایی مسافران می‌پردازند. شرکت کشتور حمل‌ونقل کریم که در دومی مستقر است و در ۱۳ کشور خاورمیانه و همچنین پاکستان و شمال افریقا فعالیت می‌کند، مجموعه‌ای از جلسه‌های آموزشی ۹۰ دقیقه‌ای را در شهرهای ریاض، جدّه و الخبر برای آن دسته از زنان عربستانی که در خارج از این کشور موفق به کسب گواهینامه رانندگی شده‌اند، برگزار کرده است.

در این کلاس‌های آموزشی، قوانین رانندگی در عربستان سعودی، روش‌های برخورد با مسافران و چگونگی استفاده از اپلیکیشن‌های کریم آموزش داده می‌شود.

شرکت اوپر مستقر در سانفرانسیسکو نیز علاوه بر راه‌اندازی مراکزی برای آموزش زنان و کمک به آنها برای تهیه مدارک لازم برای فعالیت به‌عنوان راننده، جلسه‌هایی را نیز با حضور چهره‌های برجسته اوپر مانند دارا خسروشاهی، مدیرعامل آن برگزار کرده تا به تشریح اولویت‌های اوپر و برنامه‌های آینده این شرکت برای زنان ساکن در پادشاهی سعودی بپردازد.

این شرکت می‌گوید تاکنون هزاران درخواست از سوی زنان سعودی برای استخدام به‌عنوان راننده دریافت کرده‌اند و حالا قرار است ۱۰ هزار راننده زن استخدام کنند این افراد به‌ویژه برای انجام مأموریت‌های استفاده می‌شوند که در آن مشتریان زن مایل نیستند سوار خودرویی شوند که راننده آن یک مرد غریبه است.

به گزارش انتخاب، با توجه به حساسیت‌های فرهنگی جامعه محافظه‌کار عربستان، این شرکت برای استفاده از رانندگان زن باید به نکات بسیاری توجه کند. این شرکت‌ها اعلام کرده‌اند از رانندگان زن تنها برای جابه‌جایی زنان یا خانواده‌ها استفاده می‌شود و شماره تلفن آنها نیز محفوظ باقی خواهد ماند، به این ترتیب مشتریان به شماره تماس رانندگان زن دسترسی نخواهند داشت.

انتظار می‌رود اقدام اوپر و کریم در استخدام رانندگان زن، به دولت عربستان سعودی برای کاهش نرخ بیکاری کمک کند. در حال حاضر نرخ بیکاری در عربستان سعودی ۱۲/۸ درصد است.

ایمن‌ترین خودرو سال گذشته میلادی مشخص شد



ولو که به ساخت خودروهای ایمن شهرت دارد بار دیگر قدرت خود را با ساخت ایمن‌ترین خودرو سال ۲۰۱۷ میلادی (۹۶-۱۳۹۵ خورشیدی) به نمایش گذاشت. سال گذشته موسسه ایمنی «یورو انکپ» (euro NCAP) نزدیک ۷۰ مدل خودرو را مورد آزمایش‌های گوناگون قرار داد تا یکی از شلوغ‌ترین سال‌های خود را تجربه کند. در این برنامه تنها نسل دوم ولوو ایکس‌سی ۶۰ بود که توانست از تمام آزمایش‌ها با قدرت و عملکرد عالی خارج شود و در نهایت ایمن‌ترین خودرو لقب بگیرد. این خودرو توانست در آزمایش‌های این موسسه نمره ۹۸ درصد را بدست آورد و نمره ۹۵ درصد را نیز در زمینه سامانه‌های کمکی و امنیتی بدست آورد. در همین زمینه معاون بخش امنیت خودرو ولوو اعلام کرد تا سال ۲۰۲۰ (۹۹-۱۳۹۸) به جایگاهی خواهیم رسید که هیچ فردی در تصادف‌ها در داخل خودرو ولوو کشته یا زخمی نشود.

به گزارش خودروکار، ولوو تنها خودروساز جهان است که توانسته از موسسه یورو انکپ نمره‌های مثبتی در زمینه سامانه ترمز خودکار بگیرد. در این آزمایش خودروهای ایکس‌سی ۶۰، اس ۹۰ و وی ۹۰ مورد بررسی قرار گرفتند که تمام آنها با بهترین نمره وارد و سربلند از آن خارج شدند.

در فهرستی که از سوی این موسسه اعلام شده می‌توان نام‌های دیگری مانند فولکس واگن پولو، تی راک و آرتئون را مشاهده کرد. علاوه بر این خودرو سوبارو امپزا و ایکس‌وی نیز حضور دارند. اما همه موارد به خودروهای هشتاره ختم نمی‌شود زیرا سال ۲۰۱۷ (۹۶-۱۳۹۵) زمانی برای پیدا شدن نخستین خودرو بدون ستاره نیز بود. فیات پونتو که در سال ۲۰۰۵ (۸۴-۱۳۸۳) توانسته بود ۵ ستاره ایمنی به‌دست بیاورد در آزمایش‌های جدید به بدترین شکل ممکن رد شد و هیچ ستاره‌ای به‌دست نیاورد.



خط و نشان ترامپ سرانجام نتیجه داد

کارخانه‌سازی تویوتا و مزدا در قلب امریکا

سارا گلچین

car@sanatnewsaper.com

روز چهارشنبه هفته گذشته شرکت‌های خودروسازی تویوتا موتور و مزدا موتور اعلام کردند یک کارخانه مونتاژ مشترک ۱/۶ میلیارد دلاری در آلاباما امریکا خواهند ساخت. براساس اعلام این ۲ خودروساز بزرگ ژاپنی، ساخت این کارخانه باعث ایجاد ۴ هزار شغل در امریکا می‌شود. این خبر بی‌تردید بیش از هر کس دیگری باعث خوشحالی دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور امریکا خواهد شد که از زمان تلاش برای رییس‌جمهور شدن با زبان خوش و تهدید از خودروسازان می‌خواست تولید خود را در امریکا گسترش دهند. آکیو تویوتا، رییس تویوتا و ماسامچی کواگی مدیر اجرایی مزدا به شهر مونت‌گومری سفر کردند تا در کنار کای‌یوری، فرماندار این شهر در رویداد اعلام رسمی این تصمیم شرکت کنند.

آیوری در این آیین ضمن خوشامدگویی به خودروسازان ژاپنی، مونت‌گومری را خانه خود آنها توصیف کرد. او همچنین به این نکته اشاره کرد که در کنار ایجاد ۴ هزار شغل این کارخانه جدید که در شهر کوچک هانتسویل ساخته خواهد شد، سالانه ۵۲۰ هزار دلار درآمد برای امریکایی‌ها به ارمغان خواهد آورد. این کارخانه در سال ۲۰۲۰ هزار خودرو تولید می‌کند.

برنده بزرگ این قرارداد یعنی رییس‌جمهور امریکا چهارشنبه شب گذشته و پس از نهای شدن قرارداد در تویییتی این رویداد را یک «خبر خوب» برای اقتصاد امریکا دانست.

او در این پیام توییتری نوشت: «شرکت‌ها در حال بازگشت به امریکا در سطح گسترده هستند. تبریک به آلاباما»

قرار است در کارخانه جدید، تویوتا خودروهای کرولا را تولید کند و مزدا نیز کراس‌اوورهایش را خواهد ساخت.

مقامات ایالت آلاباما امریکا اعلام کردند در این ایالت کارخانه‌ها از مشوق‌های مالیاتی بهره‌مند خواهند شد. ارزش این مشوق‌های مالیاتی ایالتی، براساس اعلام مقامات، ۲۷۰ میلیون دلار است اما

این مقامات مشخص نکردند ارزش مشوق‌های محلی چه میزان است.

با این حال کارخانه جدید در شرایط کاهش فروش که دامنگیر صنعت خودرو امریکا شده می‌تواند ظرفیت مازاد تولید را تشدید کند و فشار برای کاهش قیمت‌ها را افزایش دهد. فروش وسایل نقلیه جدید در امریکا در سال ۲۰۱۷ میلادی (۹۶-۱۳۹۵ خورشیدی)، ۲ درصد کاهش یافت، این درحالی بود که در سال ۲۰۱۶ (۹۵-۱۳۹۴) رکورد تازه‌ای در فروش خودرو به ثبت رسید. پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۸ (۹۷-۱۳۹۶) نیز کاهش فروش خودرو در امریکا ادامه یابد.

تامی بتل، شهردار هانتسویل درباره ساخت کارخانه خودروسازی مشترک ژاپنی گفت: «این کارخانه برای چند دهه آینده در هانتسویل و آلاباما ایجاد شغل خواهد کرد. این کارخانه آلاباما را به مرکز تولید نسل آینده خودروها تبدیل می‌کند که باعث قدرتمند شدن این منطقه خواهد شد.»

در میان ایالت‌های امریکا، آلاباما اکنون پنجمین تولیدکننده بزرگ خودرو و کامیون‌های سبک است. در این ایالت بیش از ۱۵۰ شرکت و کارخانه بزرگ تامین‌کننده قطعات، ۵۷ هزار شغل در بخش تولید خودرو ایجاد کرده‌اند.

۲ دهه پیش، مقامات آلاباما حدود ۲۵۰ میلیون دلار هزینه کردند تا دایلمر ای‌جی، شرکت مادر مدرسد-بنز، قانع شود یک کارخانه خودروسازی در شهر توکالوسای این ایالت بسازد تا نخستین کارخانه خودروسازی باشد که در این ایالت با می‌گیرد. در سپتامبر ۲۰۱۷ (شهریور ۱۳۹۵) دایلمر اعلام کرد برای گسترش کارخانه خود در آلاباما یک‌میلیارد دلار سرمایه‌گذاری می‌کند. هدف از این سرمایه‌گذاری ساخت وسایل نقلیه اس‌ویوی برقی از حدود سال ۲۰۲۰ (۹۹-۱۳۹۸) اعلام شد.

آلاباما همچنین میزان کارخانه‌های مونتاژ شرکت‌های خودروسازی هوندا موتور ژاپن و هیوندای موتور کره‌جنوبی است. شرکت کیاموتورز کره‌جنوبی هم یک کارخانه مونتاژ در جورجیا و در نزدیکی مرز آلاباما دارد. مزدا و تویوتا اعلام

کردند هنوز نیاز به مجوزها و تاییدهایی از سوی آژانس‌های ضدتراست در امریکا دارند تا بتوانند سرمایه‌گذاری مشترک جدید خود را در آلاباما به مرحله اجرایی برسانند. آنها در اوت ۲۰۱۷ (مرداد ۱۳۹۶) خبر از سرمایه‌گذاری مشترک خود برای توسعه فناوری‌های وسایل نقلیه برقی دادند.

ترامپ در مارس ۲۰۱۷ (اسفند ۱۳۹۵) در تویییتی نوشت: «کارخانه‌های جدید در اینجا ساخته می‌شوند برای خودروهایی که اینجا فروخته می‌شوند.» بسیاری از خودروسازان در این مدت امکانات یا اشتغالزایی را در کارخانه‌های خود افزایش دادند اما هیچ خبری درباره ساخت کارخانه جدید از سوی آنها اعلام نشد.

ترامپ بیش از یک سال گذشته و کمی پیش از برگزاری آیین تحلیف رییس‌جمهوری از شرکت تویوتا انتقاد کرد. وی در آن زمان تهدید کرد اگر تویوتا به ساخت خودروهای سدان کرولا برای بازار امریکا در مکزیک ادامه دهد، برای واردات این خودروها به امریکا تعرفه‌های سنگین تعیین خواهد کرد.

تویوتا هنگام اعلام برنامه‌های خود برای ساخت یک کارخانه جدید در اوت ۲۰۱۷ (مرداد ۱۳۹۶) گفت تولید کرولا را از کانادا به جوینت‌ونچر جدید خود منتقل خواهد کرد و به جای آنها در مکزیک پیکاپ‌های تاکوما را خواهد ساخت.

جیم لنتز، رییس بخش امریکای شمالی تویوتا روز چهارشنبه گذشته در گفت‌وگویی اظهار کرد فشارها از سوی ترامپ اثری در تصمیم برای ساخت کارخانه در آلاباما نداشت. او گفت: «این کارخانه‌ها قرار است ۳۰ تا ۵۰ سال دیگر زنده بمانند و ما باید تصمیم‌های کسب‌وکاری خوبی بگیریم.»

لنتز همچنین تصمیم برای ساخت کرولا را منطقی دانست زیرا تویوتا نیاز به حجم بیشتری از تولید باوجود کاهش فروش در بازار خودرو دارد. او این سرمایه‌گذاری ۸۰۰ میلیون دلاری را یک «معامله» برای دستیابی این کارخانه به حجم بالاتر تولید توصیف کرد.

تویوتا امیدوار است در بهار آینده مقدمات ساخت کارخانه را انجام دهد. این کارخانه پس از اینکه تویوتا از ۲۲ ایالت ۱۰۰ پیشنهاد برای

ساخت کارخانه دریافت کرد سرانجام در آلاباما ساخته خواهد شد.

در اکتبر ۲۰۱۷ (۹۶-۱۳۹۵)، تویوتا اعلام کرد سرمایه‌گذاری خود در کارخانه برنامه‌ریزی شده در مکزیک را با ۳۰ درصد کاهش به ۷۰۰ میلیون دلار می‌رساند و ظرفیت تولید سالانه برنامه‌ریزی‌شده خود را نیز نصف می‌کند و به ۱۰۰ هزار وسیله نقلیه کاهش می‌دهد. به گفته تویوتا این برنامه‌ها به‌منظور هماهنگ شدن با نیاز بازار انجام می‌شود.

تویوتا و دیگر خودروسازان از آلمان و دیگر بخش‌های آسیا در ۳۰ سال گذشته یک صنعت خودرو دیگر در ایالات متحده به‌وجود آورده‌اند. این کارخانه‌ها از نظر اندازه و میزان اشتغالزایی با ۳ غول خودروسازی امریکایی در دیترویت رقابت می‌کنند؛ هرچند کارخانه‌های جدیدتر و کارگران تاییدشده کمتری دارند.

ایالت‌های گوناگون امریکا برای کارخانه‌های مونتاژ خودرو آرمان‌شهر هستند زیرا به‌طور معمول بیشتر از میزان نرمال حقوق می‌پردازند و در شرکت‌های تامین‌کننده و خدمات‌دهنده نیز اشتغالزایی دارند.

ایالت‌های جنوبی مدت‌ها است میزان بخش بزرگی از تولید خودروهای جدید خودروسازان آلمانی و آسیایی هستند. این ایالت‌ها به‌طور معمول از زیرساخت‌های حمل‌ونقلی خوبی بهره می‌برند، رگولاتورهای شان رفتار دوستانه‌ای با کسب‌وکارها دارند و سیاست‌مداران شان نیز از این نوع سرمایه‌گذاری‌ها استقبال می‌کنند.

به‌رحال به‌منظور می‌رسد اصرارهای ترامپ بر داخلی شدن مونتاژ خودروها در حال نتیجه دادن است. اگرچه تویوتا اعلام کرده این برنامه ارتباطی به خط و نشان‌های رییس‌جمهور امریکا ندارد اما سخت می‌توان باور کرد که چنین برنامه‌هایی با این تهدیدها بی‌ارتباط باشد.

در هر صورت این یک پیروزی بزرگ برای رییس‌جمهور تاجرپیشه امریکا است که از ابتدا با وعده برگرداندن شغل‌ها به خاک امریکا آمد و برای تحقق وعده‌هایش روی صنعت خودرو حساب ویژه‌ای باز کرد.

منبع: Reuters

رتبه نخست پر فروش‌ترین خودرو برقی در دست نپسان

محبوبیت بیشتر 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 با توان پیمایش بیشتر رونمایی کنند. دولت‌های بسیاری مانند انگلیس، فرانسه، نروژ، اسپانیا، یونان، مکزیک، چین و هند از جمله پیشگامانی هستند که قصد دارند به‌منظور جلوگیری از آلودگی هوا، حفظ محیط‌زیست و کاهش دمای کره زمین، تولید و فروش خودروهای بنزینی و دیزلی را تا سال ۲۰۳۰ میلادی (۰۹-۱۴۰۸ خورشیدی) و حداکثر تا سال ۲۰۴۰ (۱۹-۱۴۱۸) یعنی نزدیک ۲۵ دهه آینده ممنوع و متوقف کنند. بسیاری از کارشناسان نیز بر این نکته تاکید دارند که آینده حمل‌ونقل از آن خودروهای برقی است و این آینده از همین سال جدید میلادی آغاز می‌شود زیرا تولید و فروش خودروهای برقی روندی رو به بالا دارد و شرکت‌های گوناگون خودروساز نیز به‌دنبال دستیابی به راه‌حل‌ها و محصولات در راستای پاسخگویی به نیاز بازار در سال‌ها و دهه‌های آینده هستند.

براساس این آمار، بیشترین میزان فروش نپسان لیف در امریکا به ثبت رسیده است؛ به‌گونه‌ای که ۱۱۴ هزار و ۸۲۷ دستگاه از این خودرو در امریکا، حدود ۹۰ هزار دستگاه در ژاپن و افزون بر ۹۵ هزار دستگاه نیز در سایر نقاط جهان، به‌ویژه در اروپا، به فروش رسیده است.

شرکت خودروسازی نپسان ژاپن در اکتبر ۲۰۱۷ (مهر ۱۳۹۶) از نسل جدید این خودرو تمام برقی رونمایی کرد که قرار است فروش و عرضه آن در امریکا و کشورهای اروپایی از ماه‌های ژانویه (دی) و فوریه (بهمن) امسال آغاز شود.

دانیل شیلانسی، معاون اجرایی شرکت نپسان، در این باره خاطر نشان کرد: «این اعداد و ارقام نشانه بارزی است از اینکه نپسان در عرصه صنعت طراحی و تولید خودروهای تمام برقی و همچنین حفظ محیط‌زیست و کاهش آلودگی هوا پیشگام و پیش‌از بوده و به اهداف خود در این زمینه دست یافته است.»

به گزارش ایسنا، افزایش روزافزون توجه به خودروهای برقی و

براساس گزارش‌های منتشرشده، خودرو نپسان لیف (Nissan LEAF) با فروش ۳۰۰ هزار دستگاه در رتبه نخست پرفروش‌ترین خودرو تمام برقی و الکتریکی در جهان جای گرفت.

بسیاری از کشورهای جهان قصد دارند با هدف مقابله با آلودگی هوا و کاهش میزان انتشار آلاینده‌ها و گازهای گلخانه‌ای و حفظ بیشتر محیط زیست، خودروهای تمام‌الکتریکی و برقی را به تولید انبوه برسانند.

جدیدترین گزارش منتشر شده در ۸ ژانویه ۲۰۱۸ (۱۸ دی ۱۳۹۶) حاکی از آن است که خودروساز ژاپنی نپسان در صدر موفق‌ترین سازندگان خودروهای تمام‌برقی و الکتریکی از نظر میزان فروش در جهان قرار گرفته است.

به عبارتی دیگر، نپسان لیف تاکنون با به فروش رساندن ۳۰۰ هزار خودرو تمام برقی در جهان، توانسته رتبه نخست پرفروش‌ترین خودرو تمام‌الکتریکی در جهان را به خود اختصاص دهد و از رقیبان خود سبقت بگیرد.

یادداشت

گامی به سوی توسعه پایدار



محسن غلامی
مدیر شهرک صنعتی
عباس‌آباد

اضلاع مثلث توسعه در کشور امنیت، فرهنگ و اقتصاد هستند. اگرچه در حوزه امنیت و فرهنگ به پشتوانه‌های ملی و قابل دفاعی دست یافته‌ایم اما در حوزه اقتصاد نیاز به انقلاب اقتصادی در کشور وجود دارد. انقلاب اقتصادی در گروه اقتصاد منهای نفت(اقتصاد مقاومتی) است. اقتصاد بدون

نفت، اقتصادی است که با بهره جستن از سهم صنعت و کشاورزی، بتوان به سمت تامین اهداف کشور حرکت کرد و رویکردی است برای آنکه اداره کشور با تکیه بر درآمدهای نفتی انجام نشود بلکه از این درآمدها به عنوان سرمایه ملی استفاده و روز به روز بر آنها افزوده شود. اگرچه منابع طبیعی مکنفی در کشور وجود دارد اما کشاورزی نیز برای بهره‌برداری به فناوری روز نیاز دارد؛ یعنی صنعت کشاورزی یا کشاورزی مکانیزه. روشن است پیوند دو بخش کشاورزی و صنعت می‌تواند از طریق رشد درآمد و افزایش تقاضا بر توسعه کشاورزی تاثیر مثبت داشته باشد و به دنبال آن، حجم سرمایه‌گذاری در این بخش نیز افزایش خواهد یافت، که خود گامی است به سمت توسعه پایدار، پس اقتصاد ایران در گروه صنعت است؛ صنعتی که محرک اولیه برای رشد فزاینده اقتصادی را ایجاد و ارزش داخلی را تامین کند.

با حمایت از بخش تولید، صرف هزینه از درآمدهای نفتی برای واردات کاهش می‌یابد و از سوی دیگر، با تقویت نیروهای مولد که بانی اشتغالزایی کشور هستند، چرخ اقتصاد به گردش درمی‌آید. بنابراین، شناسایی و حمایت از صنایع کوچک و زودبازده باید در اولویت قرار گیرد. بدیهی است کشوری که منابع انسانی باهوش و منابع طبیعی فراوان دارد در صورتی که صنعتی شود، بی‌شک، به قدرت جهانی تبدیل خواهد شد. دم‌زدن از پیشرفت و توسعه کشور بدون تمرکز بر صنعت و حمایت از آن خیالی بیش نیست.

خبر

ضرورت نیاز چاپ و بسته‌بندی
صادر اتی سوهان قم

عامل توسعه خوشه کسب‌وکار سوهان قم به همراه مسئولان اتحادیه این صنف و جمعی از فعالان صنف تولیدی شیرینی سوغات قم با حضور در شهرک صنعتی شکوهیه از صنایع وابسته به تولید و بسته‌بندی سوهان بازدید کردند.

به گزارش «گسترش صنعت» به نقل از روابط عمومی شرکت شهرک‌های صنعتی استان قم، امیر طیبی‌نژاد در این باره اظهار کرد: یکی از الزامات صنعت در تولید کالای داخلی توجه به صنعت بسته‌بندی و نوع عرضه تولیدات به بازار مصرف است.

وی افزود: بی‌تردید امروزه بسته‌بندی و توجه به این صنعت خود یک رسانه و تبلیغ اصلی در ورود کالا به بازار و عاملی مهم در جلب توجه و نظر مصرف‌کننده است زیرا تولیدکنندگان خارجی با استفاده از همین صنعت بسته‌بندی توانسته‌اند در بازارهای بین‌المللی، ذائقه مصرف‌کننده را به خود جلب کنند.

طیبی‌نژاد با اشاره به تاثیر بسزای صنعت بسته‌بندی در رشد و اعتلای صنعت سوهان قم در چند سال گذشته تاکید کرد: در راستای مطالعات انجام‌شده زنجیره ارزش در خوشه کسب‌وکار سوهان قم، یکی از گلوگاه‌های اصلی که بیشترین ارزش را در این زنجیره ایجاد کرده است، بسته‌بندی و طراحی است.

وی گفت: صنعت سوهان قم توانسته است با بهره‌گیری از طراحی‌های منحصربه‌فرد در بخش بسته‌بندی و نوع عرضه محصول و کالا به بازارهای داخلی و خارجی، تحولی اساسی به وجود آورد که برای خود نیز ارزش افزوده بهتری نسبت به گذشته ایجاد کرده است.

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان قم اضافه کرد: با وجود ورود تولیدکنندگان سوهان به بسته‌بندی روز و استفاده از آن، متأسفانه شاهد هستیم آن‌گونه که شایسته محصول ایرانی است در داخل، بخش خصوصی به صنعت بسته‌بندی توجه نکرده و ما مصرف‌کننده تولیدات خارجی هستیم.

وی تاکید کرد: خوشبختانه با رونق تولید در صنعت سوهان به عنوان شیرینی سوغات قم، روز به روز نیاز به نوآوری و بسته‌بندی در این صنعت افزایش می‌یابد بنابراین فعالان عرصه چاپ، تبلیغات و بسته‌بندی در کشور می‌توانند به این عرصه ورود کرده و نیاز داخلی به بسته‌بندی سوهان را تامین کنند تا نیازی به استفاده از بسته‌بندی خارج از کشور نباشد.

طیبی‌نژاد تصریح کرد: در همین راستا، عامل توسعه خوشه کسب‌وکار سوهان به همراه مسئولان اتحادیه این صنف و جمعی از فعالان صنف تولیدی شیرینی سوغات قم با حضور در شهرک صنعتی شکوهیه از صنایع وابسته به تولید و بسته‌بندی این محصول بازدید کردند و با اعلام شرایط و ویژگی‌های کالای مورد نیاز خود از نزدیک با توانمندی‌های بومی در این بخش آشنا شدند.

سازوکار پرداخت این تسهیلات، مشخص و کارگروه استانی برای شناسایی و هدایت طرح‌ها تشکیل شده و پس از آنکه اولویت‌ها مشخص شد این طرح‌ها به بانک‌ها برای دریافت تسهیلات معرفی می‌شوند



عکس: گسترش صنعت

در آیین تفاهمنامه سه‌جانبه بین سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران و پست‌بانک و شرکت توسن مطرح شد

مدیریت بهینه تسهیلات اشتغالزایی روستایی

طرح‌های اشتغالزایی گذاشته خواهد شد. ۱۰ درصد از این منابع در قالب سرمایه در گردش با نرخ بهره ۱۰ درصدی و بازپرداخت حداکثر ۱۸ ماهه به متقاضیان پرداخت خواهد شد.

معاون سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران تاکید کرد: برای آنکه بتوان این تسهیلات سرمایه در گردش را متمرکز پرداخت و مدیریت کرد، تفاهمنامه‌ای بین سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران و پست‌بانک و شرکت توسن امضا خواهد شد تا فقط توزیع پول نشود و اشتغالزایی بدون هدررفت منابع باشد ضمن آنکه تسهیلات بر ایجاد اشتغال اثرگذار باشد و اهداف در نظر گرفته‌شده محقق شود.

سلیمانی گفت: شبکه پست‌بانک با وجود ۸ هزار و ۲۰۰ شعبه بسیار گسترده است و می‌توان از این ظرفیت در خدمات الکترونیک و توزیع منابع تسهیلات در نظر گرفته‌شده استفاده کرد. معاون سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران افزود: اکنون ۲ هزار و ۸۰۰ واحد صنعتی در شهرک‌ها و نواحی صنعتی وجود دارد که بعد از ایلان این تفاهمنامه کمیته‌ای با عضویت نمایندگان شرکت شهرک‌های صنعتی و پست‌بانک در استان‌ها تشکیل خواهد شد تا در ۲ هفته آینده مدارک و مستندات متقاضیان را بررسی، اطلاعات جمع‌آوری‌شده را نهایی و به سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ارسال کنند تا برای پرداخت این تسهیلات در نظر گرفته شده اقدام شود.

آغاز مقابله با بیکاری از روستاها

صادق نجفی، معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت و رییس سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران در آیین امضای تفاهمنامه سه‌جانبه بین این سازمان با پست‌بانک و شرکت توسن

اظهار کرد: کشور اکنون در شرایطی است که هر فردی در هر جایگاهی باید برای معیشت مردم و اشتغال جوانان کمک کند.

نجفی با تاکید بر اینکه برای رفع بیکاری باید در ایجاد و توسعه اشتغال روستایی تلاش کرد، ادامه داد: تسهیلات در نظر گرفته شده باید در شرایطی توزیع شود که نتیجه آن تحقق اهداف پیش‌بینی‌شده باشد و اثر آن در بهبود معیشت مردم و اشتغال جوانان دیده شود.

رییس سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران بیان کرد: سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی متولی واحدهای صنعتی کوچک و متوسط در سراسر کشور است و باید برای بهبود تولید در این واحدها تلاش شود.

بنابراین تسهیلات در نظر گرفته‌شده باید به طرح‌ها و واحدهایی اختصاص یابد که بازار داشته یا امکان رونق بازاری داشته باشند. نجفی با بیان اینکه رقم دیده‌شده برای تسهیلات اشتغالزایی روستایی مناسب است، گفت: اولویت پرداخت این تسهیلات به طرح‌ها و واحدهای صنعتی مستقر در روستاها و شهرهای با جمعیت زیر ۱۰ هزار نفر قرار دارد.

رییس سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران با اشاره به فرصت بازار شب عید برای فروش کالای ایرانی تاکید کرد: روزهای پایانی سال بهترین فرصت برای ترویج فرهنگ مصرف کالای ایرانی است بنابراین مسئولان و تولیدکنندگان باید از این فرصت استفاده کنند.

رفع بیکاری با توسعه صنایع کوچک

خسرو فرحی، مدیرعامل و عضو هیات‌مدیره پست‌بانک در آیین امضای تفاهمنامه سه‌جانبه بین سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران با پست‌بانک و شرکت توسن گفت: مشکل

صدور ۱۸۸۰ میلیارد ریال ضمانتنامه

از آغاز فروردین تا پایان آذر ۹۶، ۱۸۸۰ میلیارد ریال ضمانتنامه برای صنایع کوچک صادر و تمدید شد که درمقایسه با مدت مشابه در سال ۹۵ (۱۰۰۰ میلیارد ریال) رشد ۸۲ درصدی را نشان می‌دهد. به گزارش «گسترش صنعت» به نقل از روابط عمومی صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک، در این مدت به لحاظ تعدادی ۱۴۷ ضمانتنامه صادر و ۱۱۵ ضمانتنامه تمدید شده است. همچنین در ۹ ماه سال ۹۶، بیش از ۴۳ درصد ضمانتنامه‌های صادرشده برای طرح‌های ایجاد صنایع کوچک به مبلغ ۵۳۰ میلیارد ریال و ۳۸ درصد ضمانتنامه‌های صادرشده برای سرمایه در گردش واحدهای تولیدی کوچک به ارزش ۴۷۰ میلیارد ریال بوده است. در این مدت، استان‌های خراسان رضوی، گیلان، خوزستان، ایلام و کرمانشاه بیشترین دریافت ضمانتنامه برای صنایع کوچک بوده‌اند. همچنین استان‌های زنجان، چهارمحال و بختیاری و یزد کمترین ضمانتنامه را در این مدت دریافت کرده‌اند. در ۹ ماه سال ۹۶، بانک سینا بیشترین ضمانتنامه را برای صنایع کوچک دریافت کرده و سپس از آن بانک‌های ملی، کشاورزی، صنعت و معدن و انصار رتبه‌های بعدی را در دریافت ضمانتنامه دارند. بنا بر این گزارش، صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک تا مبلغ ۳۰ میلیارد ریال که ۷۰ درصد اصل و سود تسهیلات(مناطق محروم تا ۸۵ درصد) برای صنایع کوچک است را نزد نظام بانکی، موسسه‌های مالی و دیگر ذی‌نفعان، ضمانت می‌کند. همچنین این صندوق برای فعالان صنایع کوچک، ضمانتنامه‌های حسن انجام تعهدات، ضمانتنامه اعتبار خریدار، ضمانتنامه شرکت در مناقصه و ضمانتنامه پیش‌پرداخت صادر می‌کند.

بستر سازی برای ایجاد و توسعه صنایع غذایی در فارس

غذایی می‌توانند از این فرصت بی‌نظیر استفاده کنند. فتوحی در بخش دیگری از سخنان خود با بیان اینکه از ۵ خوشه صنعتی فعال در استان فارس ۳ خوشه گلاب و عرقیات گیاهی میمند فارس، رب گوجه و شوربجیات و خرمای جنوب در حوزه صنایع غذایی مشغول به فعالیت هستند، گفت: تشکیل خوشه‌ها و کنسرسیوم‌های صادراتی نقش مهمی در ارتقای صادرات و توجه به تولید محصولات کیفی و ایجاد هم‌فرازی واحدهای صنعتی داشته است. وی تصریح کرد: امیدواریم استان از ظرفیت مناسبی نیز برای صادرات در این بخش برخوردار باشد. مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان فارس با اشاره به مشوق‌های حمایتی برای سرمایه‌گذاران گفت: امسال برای نخستین‌بار مشوق‌های ویژه سرمایه‌گذاری را در حدود ۴۰ شهرک و ناحیه صنعتی در نظر گرفتیم که بین ۶۰ تا ۹۰ درصد مشوق‌ها با شرایطی از جمله کاهش سهم نقدی به ۵ تا ۱۰ درصد و افزایش اقساط تا سقف ۴۸ ماه اختصاص یافته است که سرمایه‌گذاران صنایع

زینب عبیدی
s.industrial@sanatnewspaper.com

پرداخت تسهیلات ایجاد و توسعه اشتغال روستایی با استفاده از منابع صندوق توسعه ملی آغاز شد. برای پرداخت این تسهیلات تفاهمنامه‌ای بین سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران، پست‌بانک و شرکت توسن امضا شد تا کمیته‌ای با عضویت نمایندگان این نهادها در استان‌ها تشکیل شود و تا ۲ هفته دیگر اقدامات لازم برای شناسایی و معرفی متقاضیان به بانک را انجام دهد. این تسهیلات با عنوان سرمایه در گردش با بهره ۱۰ درصدی و بازپرداخت ۱۸ ماهه خواهد بود که به طرح‌های ایجاد و توسعه‌ای واحدهای صنعتی کوچک و متوسط در روستاها و شهرهای با جمعیت کمتر از ۱۰ هزار نفر اختصاص خواهد یافت.

تشکیل کمیته استانی

غلامرضا سلیمانی، معاون سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران در آیین امضای تفاهمنامه سه‌جانبه بین این سازمان با پست‌بانک و شرکت توسن گفت: این تفاهمنامه در راستای اجرای قانون ایجاد و توسعه اشتغال در روستاها و شهرهای زیر ۱۰ هزار نفر جمعیت با استفاده از منابع صندوق توسعه ملی اجرا خواهد شد.

سلیمانی ادامه داد: منابع مورد نیاز اجرای این تفاهمنامه با تایید رهبر معظم انقلاب و تصویب قانون تامین می‌شود.

براساس آیین‌نامه تهیه‌شده ۱۰ درصد از منابع ۱/۵ میلیارد دلاری صندوق توسعه ملی برای طرح‌های اشتغالزایی روستایی است و معادل ریالی همین رقم از منابع بانک‌ها در اختیار

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان فارس با بیان اینکه مطرح بودن استان به عنوان مهم‌ترین قطب محصولات کشاورزی کشور بستر مناسبی برای ایجاد و توسعه صنایع غذایی و آشامیدنی و دارویی فراهم کرده است، گفت: استان فارس از مهم‌ترین قطب‌های صنایع غذایی و آشامیدنی و دارویی کشور به شمار می‌رود.

به گزارش «گسترش صنعت» به نقل از روابط عمومی شرکت شهرک‌های صنعتی استان فارس، احد فتوحی در نخستین جشنواره تخصصی توانمندی‌های صنایع غذایی، آشامیدنی و دارویی این استان اظهار کرد: براساس آمارها از شمار واحدهای فعال در شهرک‌های صنعتی استان ۳۵۰ واحد در بخش صنایع غذایی و آشامیدنی و دارویی فعالیت می‌کنند که این واحدها نقش موثری در تولید ملی و اشتغال ایفا کرده‌اند. وی تصریح کرد: حدود ۲۰ درصد واحدهای بهره‌بردار در شهرک‌های صنعتی در بخش صنایع غذایی فعالیت می‌کنند و ظرفیت مناسبی در این بخش ایجاد شده است. فتوحی در ادامه با اشاره به اینکه در استان

گسترش صنعت

یکشنبه ۲۳ دی ۱۳۹۶
۲۶ ربیع‌الثانی ۱۴۲۹
۱۴ ژانویه ۲۰۱۸

● سال بیست و نهم ● شماره ۲۰۵ ● پیاپی ۲۲۷۸

مشور اخلاق حرفه‌ای روزنامه‌نگاری در روزنامه‌ها: www.smtnews.ir/about.html

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صنعت»

مدیر مسئول: ناصر بزرگمهر

تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر: ۸۸۷۱۲۳۲۰ - پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰ - پیامگیر صوتی: ۸۸۱۰۵۲۰۴
سازمان آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۲۳۲۲ - نمابر آگهی‌ها: ۸۸۱۰۹۷۳۳
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۳۲۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۲۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۳۱۱
نشانی: تهران، خیابان قائم مقام فراهانی- کوچه آزادگان شماره ۲۶
کد پستی ۱۵۸۶۲۳۲۸۱
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

حامد شایگان

industry@sanatnewspaper.com

رئیس کمیته اقتصادی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس روز گذشته اعلام کرد: ۸۵ درصد از ۱۳۶ هزار میلیارد تومان از معوقات بانکی مربوط به ۷۰۰ نفر است و از آنجا که پیش از این، مسئولان مختلف اعلام کرده بودند فقط کمتر از ۲۰ درصد معوقات بانکی مربوط به بخش تولید است و بعد از آن بانک مرکزی در گزارشی که در سال ۹۳ منتشر شد ۳۰ درصد معوقات را به بخش تولید نسبت داد، می‌توان گفت اقتصاد غیرشفاف و نبود پایه اطلاعاتی دقیق به مشکلات اقتصادی دامن می‌زند زیرا امروز بیش از آنکه کمبود منابع مالی ناشی از ضعف این بخش باشد ناشی از فسادهای مالی و گردش این منابع در بخش‌های غیرمولد و حتی به شکل معوقات است. از این رو، دولت و مجلس در راستای برنامه مبارزه با فساد اقتصادی باید ضمن اینکه بانک‌ها را موظف به پیگیری قضایی کنند، اطلاعات دقیقی از بدهکاران را منتشر و در ادامه روند پیگیری را اطلاع‌رسانی کنند. پرداخت مطالبات معوق بانکی از سوی بدهکاران به افزایش پرداخت تسهیلات از سوی بانک‌ها و در نتیجه رونق بخش اقتصادی کشور منجر می‌شود و در واقع بدهکاران بانکی با ادای دین‌شان می‌توانند نقش مهمی در توسعه بخش‌های مختلف صنعتی، معدنی و... ایفا کنند.

■ **ریشه‌دار بودن معوقات بانکی**

در ابتدای دولت یازدهم بانک مرکزی با انتشار گزارشی درباره معوقات تاکید کرده بود که دو عامل بیرونی و درونی در ایجاد این معوقات دخیل بودند؛ از عوامل بیرونی می‌توان به رکود تورمی، تحریم‌های بین‌المللی، جهش نرخ ارز و از عوامل داخلی می‌توان به اعتبارسنجی نادرست در بانک‌ها و نبود نظم و قاعده مشخص در برخی بانک‌ها برای پیگیری قضایی مطالبات اشاره کرد. از طرف دیگر، باید توجه داشت که برخی بانک‌ها برای حمایت از شرکت‌های زیرمجموعه

بین‌الملل

ورود وال استریت به خرید ارزهای دیجیتال

قرار است یک تاجر بزرگ وال استریت با سرمایه‌گذاری ۴۰۰ میلیون دلاری از نخستین بانک بازرگانی خدمات‌دهنده به بیت‌کوین و سرمایه‌گذاری به بلاک‌چین رونمایی کند. به گزارش مهر به نقل از بلومبرگ انگلیسی، مایکل نوواگراتز، میلیارد در سرشناس از برنامه خود برای تاسیس یک بانک کاملا بازرگانی که به ارزهای رمزنگار و سرمایه‌گذاری بر پایه بلاک‌چین اختصاص خواهد یافت، خبر داد و گفت: هدف از ایجاد این بانک، قرار گرفتن آن در فهرست بورس کانادا است. این تاجر وال استریت در حال افزایش عرضه اولیه سهام شرکت خود، گلکسی دیجیتال به ۲۰۰ میلیون دلار است که این موضوع به تاسیس خدمات بانکداری بازرگانی به ارز رمزنگار و بلاک‌چین کمک می‌کند. در عین حال، شرکت دیجیتال گلکسی بر حوزه‌هایی مانند تجارت، سرمایه‌گذاری اصلی، مدیریت دارایی و مشاوره تمرکز خواهد کرد. منابع آگاه اعلام کردند که این اقدام نوواگراتز مانند فعالیت ارز رمزنگار بانک گلمن‌ساج خواهد بود. قرار است این شرکت به طور عملی تمام حدود ۴۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری‌های ارز رمزنگار خود به بیت‌کوین را در قالب عرضه اولیه سهام یا سهام شرکت‌های استارت‌آپ دیجیتال خرج کند. درحال حاضر تاسیس بانک بازرگانی بزرگترین پروژه در بحبوحه تب ارز رمزنگار به شمار می‌رود. این سرمایه‌گذار میلیارد در پیش‌بینی کرده که نرخ بیت‌کوین در سال آینده میلادی به ۴۰ هزار دلار در هر واحد خواهد رسید و از آنجا که اعتماد سرمایه‌گذاران به موسسه‌های مالی از بعد از بحران مالی جهان در سال ۸۶ میلادی کم شده است، در حال سرمایه‌گذاری روی ارزهای رمزنگار هستند.

چرا معوقات بانکی در بخش‌های غیر تولیدی پیگیری قضایی نمی‌شود؟

سایه نامرئی بدهکاران غیرمولد در اقتصاد



پروژه ملی تسهیلات

بنابراین دولت باید راه مبارزه با فساد اقتصادی را جدی‌تر پیگیری کند و نظام بانکی را به پیگیری و اطلاع‌رسانی در این بخش موظف کند که معوقات بانکی غیرتولیدی مربوط به چه افرادی است و به چه دلیل به آنها پرداخت شده است.»

■ **آسیب تولید از معوقات بانکی**

وجود مشکلات ناشی از معوقات بانکی باعث مصوب شدن قوانین محدودکننده در این بخش شده است به طوری که براساس یکی از این قوانین، پرداخت تسهیلات به کسانی که دارای بدهی معوق یا بدهی مشروط باشند، امکان‌پذیر نیست. این در حالی است که اگر خون جدید در رگ تولید این واحدها تزریق نشود، آنها امکان حرکت دوباره نخواهند داشت و زمانی توانایی بازپرداخت بدهی‌شان را پیدا خواهند کرد که کمک‌هایی از جانب بانک‌ها دریافت کنند تا بتوانند دوباره وارد چرخه تولید شوند. این مشکل در نتیجه شفاف نبودن میزان معوقات مربوط به تولید و رانت عمیق‌تر شده است زیرا مصوبات محدودکننده شامل همه افرادی می‌شود که معوقات بانکی دارند. این در حالی است که تولیدکننده‌ای که در نتیجه مشکلات رکودی سرمایه در گردش خود را از دست داده و امروز با منابع مالی جدید می‌تواند تولید را حفظ کند و معوقات را بازگرداند، چرا نظام بانکی فهرست بدهکاران بزرگی که بسیاری از آنها هیچ‌گونه فعالیت مولدی نیز نداشته‌اند را منتشر نمی‌کند؟ چندی پیش نیز محمود صادقی، نماینده مردم تهران در مجلس شورای اسلامی نام بدهکاران بانک سرمایه را اعلام کرد اما بعد از آن شاهد واکنش‌های متفاوتی از سوی مسئولان بودیم. شاید مهم‌ترین نکته‌ای که در زمینه معوقات بانکی می‌توان اشاره کرد وجود رانت‌هایی است که یک سوی آن به نهادهایی برمی‌گردد که در دولت سابق شکل گرفته است. به عبارت دیگر، با تعریف شرکت‌های خوبتی و رانتی زمینه‌ای را برای بهره‌گیری از مزیت‌هایی در درون دولت فراهم کردند که منافع آن در بلندمدت فقط شخصی بوده است.

خود این قبیل مطالبات را با ترفندهای مختلف در طبقه جاری حفظ می‌کنند. در آن زمان یعنی سال ۹۳، حمید تهران‌فر، معاون نظارتی بانک مرکزی دولت یازدهم درباره بدهکاران بزرگ بانکی گفته بود که «۱۰ بدهکار بزرگ بانکی، ۱۲ هزار میلیارد تومان بدهی به بانک‌ها دارند و ۱۵ درصد کل مطالبات بانکی دراختیار این ۱۰ نفر است و گروه با شرکت مرتبط به آنها هم ۲۳ درصد مطالبات معوق را به خود اختصاص داده‌اند. ۲۰۰ بدهکار بزرگ ۵۵ درصد بدهی را به خود اختصاص داده‌اند و ۳ نفر نیز بیش از یک هزار میلیارد تومان به بانک‌ها بدهی دارند. ۴۸ درصد بدهکاران نیز معادل ۱۳۱ مشتری بدهکارند. همچنین باید توجه داشت که ۶۱ درصد از مبلغ متعلق به ۵۰۰ نفر بدهکار بزرگ بانکی، مربوط به افرادی است که فعالیت اصلی‌شان صنعت و معدن است. این رقم معادل ۲۰ درصد کل مطالبات معوق شببکه بانکی کشور است.» همچنین محمدرضا نعمت‌زاده، وزیر سابق صنعت، معدن و تجارت در نخستین نشست سراسری همکاران گروه بانک صنعت و معدن، با موضوع راهبردهای پیشرفت و توسعه ضمن اشاره به بدهی‌های معوق بانکی واحدهای تولیدی گفته بود: «رکود داخلی، تحریم‌ها و فشارهای خارجی و شرایطی که تحمیل شده باعث معوقات بانکی و تاخیر در پرداخت اقساط بانکی از سوی واحدهای صنعتی شده و باید این چند سال را با چشم دیگری ببینیم.»

در آن زمان به دلیل مشکلات مالی و رکودی که بر اقتصاد کشور حاکم بود وجود معوقات بانکی چندان دور از انتظار نبود و بسیاری از کارشناسان معتقد بودند حذف مشکلات اقتصادی می‌تواند به کاهش تخلف‌ها و رانت‌های مالی کمک کند اما درحال حاضر با وجود اینکه عمق رکود اقتصادی در کشور کاهش یافته و حتی در بخش‌هایی شاهد رونق اقتصادی هستیم، همچنان مشکلات ناشی از تخلفات مالی در کشور هست آن هم در شرایطی که حسن روحانی، رئیس‌جمهوری در دولت دوازدهم تاکید ویژه بر مبارزه با فساد اداری و اقتصادی دارد. بهرام پارسایی، رئیس

دریچه

مرگ بر گرانی یا درود بر فساد

اسلامی و در اینجا منظور بانک مرکزی چون ناظر است ضامن است، سخنی کاملا بی‌معنا است. خطیب جمعه تهران در ابتدای سخن خود بیان می‌دارد که من آنچه اظهار می‌کنم پس از مشورت‌ها و بررسی‌های طولانی و از روی آگاهی است. من هنوز نتوانسته‌ام مبنای حقوقی این اظهار نظر را که آثار دهشتناکی بر خزانه ملی دارد، درک کنم و بفهمم چه کسانی به ایشان چنین مشورتی داده‌اند. چون وقتی ایشان می‌گویند دولت ضامن است، یعنی

باید خزانه پرداخت کند. چنان‌که تاکنون نیز از محل منابع عمومی ارقام مذکور پرداخت شده است. قلب ماهیت عجبیبی در جریان حادثه‌های اخیر رخ داد. آیا با توجه به شرح پیش گفته، می‌توان پذیرفت که انتشاردهندگان نخستین فراخوان در مشهد از موضع صداقت و راستی وبدون آگاهی از ماهیت ماجرا، این جریان شوم را آغاز کرده‌اند؟

بف نظر می‌رسد در زیر پوست این اعتراض‌ها به گرانی، بدون انکار سخنی معیشت مردم، جریان‌های دیگری وجود دارد که شوربخانه تریبون‌داران کشور نیز قادر به شناخت ماهیت آنها نشده‌اند و ناخواسته در آتشی که آنان برپا کرده‌اند، دیده‌اند.

گزیده‌ای از یادداشت تلگرامی وزیر راه وشهر سازی

کارتون روز



نازویان ایرانی برای آموزش بخت «باگت» به پاریس می‌روند

طرح: هادی اشرفی

دریچه

اینفوگرافی

