گسترش صنعت
صمت
دوشنبه
۱۷ شهریور ۱۳۹۹
۱۸ محرم ۱۴۴۲
۷ سپتامبر ۲۰۲۰
شماره ۱۶۰۴
پیاپی ۲۹۲۲

یک آپشن جدید در خودروهای داخلی

تدبیر شرق آسیا برای بازگشایی مدارس

یک ادعای پرحاشیه

بررسی گلوگاه‌های فساد در بازدیدهای میدانی نمایندگان

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گفت: در بازدیدهای میدانی نمایندگان، گلوگاه‌های فساد و ناکارآمدی نهادها و سازمان‌های اجرایی مشخص می‌شود که این رویه می‌تواند راهگشا باشد.

سیدجواد حسینی‌کیا در گفت‌وگو با خانه ملت با بیان اینکه نظارت‌های میدانی نمایندگان، ندای مردم به دولت است، گفت: در بازدیدهای میدانی نه‌تنها وکلای ملت با مسائل و مطالبات مردم از نزدیک آشنا می‌شوند، بلکه در برخی موارد طی این نظارت‌های میدانی، به‌دلیل آشنایی کامل مردم با مشکلات منطقه‌ای، راهکارهای رفع معضلات نیز ارائه می‌شود.

نماینده مردم سنقر در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه در بازدیدهای میدانی نمایندگان، گلوگاه‌های فساد و ناکارآمدی نهادها و سازمان‌های اجرایی مشخص می‌شود، افزود: این رویه می‌تواند راهگشا باشد و به‌عنوان ابزاری برای تشویق مسئولان ذی‌ربط برای انجام وظایف استفاده شود.

این نماینده مردم در مجلس یازدهم با انتقاد از جزیره‌ای عمل‌کردن نهادهای اجرایی، اضافه‌کرد: نظارت‌های میدانی نمایندگان قوه مقننه می‌تواند راهی برای هماهنگ کردن این نهادها و سازمان‌ها باشد.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی ادامه داد: از آنجایی‌که در بازدیدهای نظارتی نمایندگان، میزان اجرای قوانین مشخص می‌شود وکلای ملت می‌توانند ایراداتی که منجر شده قوانین قابلیت اجرایی نداشته باشند را اصلاح کرده و در ریل‌گذاری‌های جدید مشکلات و مطالبه همه قشرهای جامعه را مدنظر قرار دهند.

نهضت هزینه بر تعمیق ساخت داخل

قیمت تمام‌شده، بازار تقاضا را تعیین می‌کند

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

در حالی فعالان بازار خودرو از کمبود عرضه خودرو و آشفتگی بازار آن می‌گویند که قطعه‌سازان عنوان می‌کنند برای داخلی‌سازی قطعه‌ای باید سرمایه‌گذاری جدید توجیه اقتصادی داشته باشد درحالی‌که تیراژ داخل پاسخگوی این امر مهم اقتصادی نیست. از سوی دیگر، دبیر انجمن خودروسازان ایران، افت تولید مرداد امسال را ناشی از تعطیلات ۱۰ روزه تابستانی دانست که سالانه برای تعمیرات و اورهال کردن دستگاه‌ها انجام می‌شود.

نعمت‌بخش درباره چگونگی کاهش هزینه تولید و قیمت خودرو در نهضت ساخت داخل در عین کاهش ارزبری با توجه به اینکه واردات قطعات گاهی ارزان‌تر از داخلی‌سازی تمام می‌شود به خبرخودرو گفته است این پرسش را قطعه‌سازان باید پاسخگو باشند، اما با توجه به افزایش نرخ ارز و واردات براساس نرخ دلار آزاد، به‌طور قطع، ساخت داخل قطعات باید ارزان‌تر از واردات تمام شود و اگر بر خلاف این امر صادق باشد، به‌طور حتم، سیستم داخلی‌سازی در صنعت قطعه معیوب یا دچار مشکلات ساختاری است که باید اصلاحات لازم در این‌باره از سوی قطعه‌سازان انجام شود.

این مقام مسئول با اشاره به اینکه یکی از چالش‌های خودروسازان همواره امکان برخورداری از قطعات غیررقابتی است، عنوان کرده که قیمت مناسب و کیفیت خوب از مولفه‌های تولید قطعه رقابتی است؛ بنابراین انتظار ما از تمامی قطعه‌سازان، تحویل قطعات رقابتی به خودروسازان است که با توجه به محدودیت‌های اعمال‌شده در تعیین قیمت خودرو، این موضوع بسیار دارای اهمیت است. این موضوع در حالی از سوی دبیر انجمن خودروسازان کشور مطرح‌شده که قطعه‌سازان آن را رد می‌کنند و در توضیح قیمت تمام‌شده محصولات‌شان روی نرخ مواد اولیه و تیراژ تاکید دارند.

رد گرانی قطعات داخلی

بابک کریم‌خان، یکی از فعالان صنعت خودرو در رد ارزان بودن قطعات وارداتی نسبت به محصولات مشابه داخل به **صمت** گفت: واردات قطعات با افزایش قیمت ارز نمی‌تواند ارزان‌تر از تولید داخل باشد. قیمت قطعات تولید داخل طبیعی است از نرخ قطعات خارجی ارزان‌تر است که ممکن است برای قطعات خاص استثناءهایی وجود داشته باشد.

وی افزود: فناوری این قطعات، خاص بوده و با سرمایه‌گذاری بالایی که نیاز دارند ساخت داخل آنها گران‌تر از مشابه خارجی تمام خواهد شد. اما این‌گونه نیست که نرخ قطعه‌ای که سال‌هاست از تعمیق ساخت داخل آن می‌گذرد، بالاتر از نمونه خارجی باشد. کریم‌خان با اشاره به سفارش‌گذاری یکی از خودروسازان خصوصی برای داخلی‌سازی قطعات یکی از مدل‌های تولیدی خود، گفت: کرمان‌موتور به‌دنبال داخلی‌سازی قطعات جک است و اگر واردات ارزان‌تر بود به‌طور قطع مبادرت به این امر نمی‌کرد.

عکس: آیدا فریدی

> تردیدی نیست برای کشوری مانند ایران که در مقاطع گوناگون زمانی، محدودیت‌های بین‌المللی شامل حالش می‌شود، هرقدر عمق ساخت قطعاتش در صنایع گوناگون بالاتر باشد، کمتر دچار آسیب و خطر توقف می‌شود

این فعال صنعت خودرو در پاسخ به این پرسش که آیا ممنوعیت واردات منجربه این امر نشده، اظهارکرد: اگر برای خودروساز این‌گونه باشد که با داخلی‌سازی قیمت محصولش ۵۰ درصد افزایش یابد توجیه اقتصادی ندارد ادامه فعالیتش، علاوه‌بر اینکه بازار نخواهد داشت.

اهمیت تیراژ تولید

کریم‌خان با اشاره به تیراژ گفت: ممکن است قطعه‌ای خاص سفارش داده شود که تیراژش ۵ هزار تا باشد، با سرمایه‌گذاری روی آن و با این تیراژ پایین، به‌طور قطع قیمت تمام‌شده بالاست. شرکتی که در خارج، از جمله چین در حال تولید است در تیراژ میلیونی بوده که قیمت را رقابتی می‌کند.

این فعال صنعت خودرو در چرایی ۵ هزار تیراژ درحالی‌که تولید خودرو بیش از این عدد است، اظهارکرد: برای برخی مدل‌ها که در ابتدای تولید قرار دارند، به‌طور معمول تیراژ پایین سفارش می‌شود. به‌عنوان نمونه، سفارش فرمان برقی برای خودرویی مانند شاهین که تا امروز در داخل تولید نداشته، نیاز به سرمایه‌گذاری سنگین برای قالب‌سازی و تولید قطعه هستیم. طبیعی است در اینجا اگر قطعه را از یک شرکت چینی که تیراژ میلیونی دارد، قطعه مورد نظر سفارش و خریداری شود، ارزان‌تر در خواهد آمد.

تولید این مدل در تیراژ ۵ هزار خودرو باقی نخواهد ماند و سال به سال تیراژ افزایش خواهد یافت. کریم‌خان در این‌باره افزود: در مقطع فعلی به نسبت سرمایه‌گذاری که می‌شود قطعه‌ساز باید به‌نحوی قیمت‌گذاری کند تا هزینه‌های خود را در بیاورد. وی ادامه داد: قطعه‌ساز برای ساخت قطعه‌ای که تا امروز وارد می‌شده گاهی نیاز دارد ماشین‌آلات جدید خریداری و به خط تولید خود اضافه کند. هزینه خرید تجهیزات با دلار بالای ۲۴ هزار تومان طبیعی است قیمت تمام‌شده را افزایش می‌دهد.

کریم‌خان یادآور شد: تیراژ و سرمایه‌گذاری سنگین دو دلیلی است که قیمت تمام‌شده تولید را بالا می‌برد. اما در بلندمدت قیمت‌ها به‌تدریج رقابتی می‌شود.

داخلی‌سازی و امتیازات خودروسازان

این عضو انجمن خودروسازان و قطعه‌سازان استان کرمانشاه اظهارکرد: فراموش نکنیم امتیازاتی که خودروسازان برای داخلی‌سازی قطعات به صنعتگران این حوزه می‌دهند، حاکی از توجیه اقتصادی داشتند تامین قطعات از داخل دارد.

کریم‌خان گفت: خودروسازان به زنجیره تامین خود قول داده‌اند اگر قطعه‌سازی کمک به داخلی‌سازی محصولی کند قیمت‌گذاری آن قطعه براساس قیمت فوبی است که کارخانه‌ای در خارج از کشور دارد. اما در ادامه پس از چند سال باید مثلا تا ۲۰ درصد قیمت محصولاتش کاهش پیدا کند تا انتظار رقابتی شدن نرخ قطعات و خودرو محقق شود.

کلی‌گویی درباره قیمت تولید

سیدحسین بحرینیان یکی از قطعه‌سازان بزرگ کشور در واکنش به قیمت قطعات تولید داخل، به **صمت** گفت: قیمت رقابتی برای قطعات، محصول به محصول متفاوت است؛ علاوه‌بر اینکه مطرح کردن چنین موضوعی که قیمت قطعات داخلی رقابتی نیست رد می‌شود. واردات از تولید داخل ارزان‌تر در می‌آید کل‌گویی است.

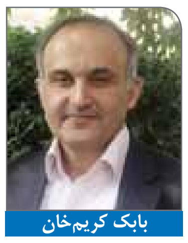
وی افزود: برای قطعاتی که وارداتی است و باید ساخت داخل شوند همیشه مقتضیاتی وجود دارد. نخست برای تعمیق ساخت داخل باید سرمایه‌گذاری کرد. سرمایه‌گذاری در ابتدا به‌طور قطع نرخ تولید را بالا می‌برد. حال ارزش این داخلی‌سازی و جلوگیری از خروج ارز در مقابل واردات چقدر است خود پرسش دیگری است.

این فعال صنعت قطعه تاکید کرد: این سخن(واردات ارزان‌تر از تولید داخل) برای قطعاتی که تا پیش از این در داخل ساخته شده‌اند صادق نیست. اما برای تعمیق ساخت داخل قطعات جدید تا استهلاک سرمایه‌گذاری زمان نیاز است تا نرخ تولید رقابتی شود.

این فعال صنعت قطعه استان خراسان رضوی با اشاره به نرخ مواد اولیه ادامه داد: قیمت مواد اولیه پایه در ایران براساس فوب خلیج‌فارس قیمت‌گذاری می‌شود؛ یعنی ورقی که قطعه‌ساز از داخل خریداری می‌کند اگر تبدیل به دلار شود گران‌تر از ورقی است که یک چینی خریداری می‌کند. بنا نیست ما ارزان‌تر از چین تولید کنیم، زیرا در چین راندمان بسیار بالا و هزینه‌ها کم است؛ بنابراین اگر تولیدکننده داخلی در شرایط حاضر با نرخ ارز فعلی، هم‌قیمت چین تولید کند، کار بزرگی کرده است.

بحرینیان با بیان اینکه ترجیح تولیدکننده مواد اولیه داخلی صادرات است، گفت: در این شرایط قطعه‌ساز محصولات پیشین خود را هم‌قیمت یا پایین‌تر از قطعات چین تولید و تامین می‌کند.

عضو انجمن قطعه‌سازان کشور در پاسخ به این پرسش که تیراژ باید چقدر باشد تا تولید را توجیه کند، گفت: حداقل تیراژ برای هر قطعه‌ای متفاوت با دیگری است. به‌طور کلی، قطعاتی که های‌تک یا الکترونیکی هستند تولیدشان در داخل با قیمت بالا خواهد بود.



بابک کریم‌خان

> تیراژ و سرمایه‌گذاری سنگین دو عاملی است که قیمت تمام‌شده تولید را بالا می‌برد

سیدحسین بحرینیان

> اگر تولیدکننده داخلی در شرایط حاضر و با نرخ ارز فعلی، هم‌قیمت چین محصولاتش را تولید کند، کار بزرگی کرده است

سخن پایانی

تردیدی نیست برای کشوری مانند ایران که در مقاطع گوناگون زمانی، محدودیت‌های بین‌المللی شامل حالش می‌شود هر قدر عمق ساخت قطعاتش در صنایع گوناگون بالاتر باشد، کمتر دچار آسیب و خطر توقف می‌شود. اما اینکه باید چه کرد تا قیمت محصولات رقابتی شود نرخ مواد اولیه و تیراژ تولید دو موضوع بسیار مهم در کنار سایر مسائل از سوی فعالان و کارشناسان مطرح می‌شود. به‌قول یکی از صنعتگران نمی‌توان جلوی ورودی را باز گذاشت (قیمت‌گذاری مواد اولیه براساس فوب خلیج‌فارس) اما برای محصول خروجی محدودیت ایجاد کرد. حال باید منتظر بود و دید مسئولان دولتی چه تصمیمی برای تامین مواد اولیه با قیمت مناسب خواهند گرفت و آیا تولیدکنندگان بالادستی خیال همراهی با تولید داخل را خواهند داشت یا خیر.

تجهیز خطوط تولید قطعه در گرو ثبات نرخ ارز

عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور با اشاره به وضعیت داخلی‌سازی قطعات و تجهیزات اتخاذ تصمیمات به موقع در اختصاص منابع و اجرای آن را کمک بزرگی به صنعت قطعه دانست.

محمود نجفی‌سهی در گفت‌وگو با خبرخودرو درباره یکی از بندهای بسته مشوق ساخت داخل قطعات مبنی بر حمایت دولت از صنعت قطعه با اختصاص منابع صندوق توسعه ملی به واردات تجهیزات و ماشین‌آلات اظهارکرد: امیدوارم این شعارها عملیاتی شود که در این صورت تاثیر بسیار مثبتی بر قطعه‌سازی خواهد داشت.

وی افزود: بسیاری از قطعاتی که داخلی‌سازی آنها در گذشته توجیه اقتصادی نداشت، درحال‌حاضر با توجه به افزایش قیمت‌ها توجیه‌پذیر شده است.

عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور گفت: کمک به سازندگان داخلی قطعه، دو مزیت به همراه دارد که نخست ساخت داخل و بی‌نیازی از قطعات خارجی است که باتوجه به محدودیت‌های شدید ارزی که کشور با آن مواجه است، از ارزبری ناشی از واردات خواهد کاست. همچنین با حضور صنعت دفاعی کشور در بخش تامین قطعات خودرو، نیاز ارزی صنعت خودرو به درصد بسیار اندکی محدود خواهد شد. او ادامه داد: عدم اقدام به ساخت داخل برخی قطعات برای تیراژی ویژه، ناشی از عدم‌توانایی تولید داخلی آن نیز نیست بلکه به این دلیل است که توجیه اقتصادی ندارد، اما کمک به سازنده قطعه و خرید با قیمت منطقی، سرمایه‌گذاری را اقتصادی خواهد کرد. حتی اگر توان ساخت داخلی وجود نداشته باشد، می‌توان دانش فنی آن را برای یک مرتبه خریداری و وارد کرد.

نجفی‌سهی درباره حمایت دولت از صنعت قطعه با اختصاص منابع صندوق توسعه ملی به واردات تجهیزات و ماشین‌آلات گفت: اگر تصمیمات به موقع اتخاذ و عملیاتی شود، کمک بزرگی به قطعه‌سازی و همچنین سایر صنایع خواهد بود.

نجفی‌سهی با بیان اینکه تثبیت نرخ ارز برای یک زمان مشخص به‌عنوان مثال برای ۳ سال، برای تولیدکنندگان، واردکنندگان و صادرکنندگانی که به‌دنبال توسعه خطوط تولید هستند، بسیار دارای اهمیت است، گفت: با وجود نوسان مداوم قیمت مواد اولیه، برنامه‌ریزی و تعیین قیمت فروش با دشواری انجام می‌شود و همین امر شرایط ساخت داخل قطعات را دچار مشکلات عدیده‌ای می‌کند که مشکلات گمرکی، واردات و تامین ارز به‌عنوان مثال برای واردات ماشین‌آلات را باید به آن افزود. عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور در پایان با بیان اینکه تولید مشمول سه مرحله است که رونق تولید و جهش تولید در مراحل دوم و سوم قرار می‌گیرد، گفت: در مرحله نخست، تولید باید این توانایی را داشته باشد که روی پای خود بایستد به نحوی که پرداخت به موقع دستمزدها، مالیات، بیمه و همچنین پیش‌بینی قیمت در روزهای آینده امکان‌پذیر باشد تا بتوان براساس آن نسبت به تولید، فروش یا انبار قطعات برنامه‌ریزی کرد.

ظرفیت صنعت قطعه برای صادرات

فرمانده نیروی زمینی ارتش با بیان اینکه در حوزه قطعه‌سازی به خودکفایی رسیده‌ایم، گفت: نیروی زمینی توانمندی و توانایی لازم را دارد که در صنعت قطعه بنابر اراده فرمانده معظم کل قوا به کشورهای دوست کمک کند.به گزارش ایرنا، سرتیپ کیومرث حیدری در آیین کلنگ‌زنی نمایشگاه دائمی دفاع مقدس اظهار رد: با توجه به تاکیدات فرمانده معظم کل قوا، نگاه ما به نهضت قطعه‌سازی به‌عنوان یک مسئله بسیار مهم مانند نهضت الهی است. فرمانده نیروی زمینی ارتش افزود: امروز چرخه دفاعی را براساس ۲۳ رسته مورد نیاز نیروی زمینی تبیین کرده و توانستیم در حوزه قطعه‌سازی به خودکفایی برسیم و در چرخه دفاع زمینی محتاج بیگانگان نیستیم. حیدری خاطرنشان کرد: نیروی زمینی توانمندی و توانایی لازم را دارد که در حوزه قطعه‌سازی بنابر اراده فرمانده معظم کل قوا به کشورهای دوست کمک کند.

آگهی فقدان سند مالکیت

خانم زهرا شاهرخی کیا وکالتا برابر وکالتنامه شماره ۳۴۴۲۹ مورخ ۱۳۹۸/۹/۲۵ دفترخانه ۱۷ قم از طرف آقای جواد پارسایی‌منش با این توضیح که طبق توضیحات شناسنامه نام خانوادگی قشملی حق به پارسایی‌منش تغییر یافته است ضمن تسلیم دو برگ استشهادیه تصدیق نموده است سند مالکیت ششدانگ یک دستگاه آپارتمان مسکونی واقع در طبقه ۱ به مساحت ۹۰.۹۵ مترمربع قطعه ۲ تفکیکی به شماره باقیمانده ۵-۱۷۷۰ فرعی از ۱۷۰ اصلی مفروز از ۵-۱۷۷۰ فرعی از اصلی مذکور ذیل شماره ثبت صفحه ۱۵۰ دفتر جلد ۲۹۵۳ به شماره چاپی ۲۴۵۷۲۴ که بنام مریم حاجی‌عباس شاهرودی صادر و تسلیم گردیده است و برابر سند انتقال قطعی ۶۹۴۳۱ مورخ ۱۳۸۵/۹/۲۷ دفتر ۳۲ کرج به آقای علی‌اکبر خسروی کیان واگذار گردیده است و برابر سند انتقال قطعی شماره ۶۷۹۲ مورخ ۱۳۸۶/۶/۱۹ دفتر ۷۴ کرج به آقای جواد قشملی‌حق واگذار گردیده است و برابر اسناد رهنی شماره ۶۷۹۳ و ۶۷۹۴ مورخ ۱۳۸۶/۶/۱۹ دفتر ۷۴ کرج در رهن بانک مسکن شعبه مهرشهر کرج قرار گرفته است که نسبت به آن اجرائیه صادر گردیده است و پرونده در برابر اجرای اسناد رسمی کرج مفتوح می‌باشد مفقود گردیده است و تقاضای صدور سند مالکیت المثنی نموده است با این توضیح که طبق تصویر صفحه توضیحات شناسنامه مالک نام خانوادگی قشملی‌حق به پارسایی‌منش تغییر یافته است لذا مراتب به استناد تبصره یک اصلاحی به ماده ۱۲۰ آیین‌نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می‌شود تا چنانچه کسی مدعی وجود سند مالکیت نزد خود و یا انجام معامله نسبت به ملک مذکور باشد از تاریخ انتشار این آگهی به مدت ده روز اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت به این اداره تسلیم تا وفق مقررات عمل گردد بدیهی است چنانچه ظرف مدت مقرر اعتراضی واصل نشود و یا در صورت اعتراض اصل سند ارائه نگردد سند مالکیت المثنی طبق مقررات به متقاضی تسلیم خواهد شد.

محمد شکری، رئیس اداره حوزه ثبت ملک کرج ناحیه ۲
م الف ۹۹۱۵

روی خط خبر

محصولات داخلی جایگزین مونتاژی‌ها شد

گروه خودروسازی سایپا از ابتدای سال ۹۹ تا ۱۰ شهریور ۱۷۶ هزار و ۴۰۵ خودرو سواری و تجاری تولید کرد که بیشتر از تیراژ تولیدی در مدت مشابه از سال گذشته است.

به‌گزارش سایپانیوز، دو شرکت زامیاد و سایپادیزل که تولیدکننده محصولات تجاری گروه خودروسازی سایپا به‌شمار می‌آیند، در این مدت، ۱۳ هزار و ۸۵۰ خودرو تولید کرده‌اند که حدود ۱۷۰۰ خودرو افزایش نسبت به همین مدت در سال گذشته است.

نکته دارای اهمیت در بررسی تولیدات سایپا تا ۱۰ شهریور امسال کاهش تولید محصولات مونتاژی و جایگزین شدن آنها با محصولات داخلی این خودروساز است.

بر این اساس، تیراژ تولید خودروهای CKD که محصولات مشترک با خودروسازان خارجی بوده از ابتدای سال تا ۱۰ شهریور ۹۸ بیش از ۹ هزار و ۸۹۰ خودرو بوده که در مدت مشابه سال ۹۹ به ۴ هزار و ۷۸۸ خودرو رسیده، اما این کاهش تولید با افزایش ۵ هزار خودرو از محصولات خانواده ایکس ۱۰۰ و ایکس ۲۰۰ سایپا پوشش داده شده است.

سایپا در مدت زمان یادشده از سال ۹۹ بیش از ۱۷۶ هزار محصولات خانواده ایکس ۱۰۰ و ایکس ۲۰۰ شامل پراید، تیبا، ساینا و کوییک تولید کرده است.

نمایشگاه‌های دائمی در شهرک‌های صنعتی

معاون صنایع کوچک سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران، بیان کرد: در راستای منویات رهبر معظم انقلاب درباره ضرورت داخلی‌سازی، خودکفایی و قطع وابستگی‌ها و تاکیدات وی در دیدار با هیات‌دولت، تا پایان مرداد امسال نمایشگاه‌های دائمی ساخت داخل در شهرک‌های صنعتی ۱۶ استان کشور برگزار و ۱۲۹۳ نیاز در این نمایشگاه‌ها شناسایی شد.

به‌گزارش شاتا، اصغر مصاحب با بیان این مطلب، افزود: ۱۲۰۴ شرکت نیز برای مشارکت در این برنامه اعلام علاقه‌مندی کردند که این شرکت‌ها نیازهای خود را در حوزه‌های نساجی، سلولزی، فلزی، قطعات خودرو، آرایشی و بهداشتی، شیمیایی، غذایی، برق و الکترونیک، نفت و گاز، فولاد و صنایع معدنی در معرض دید قرار داده‌اند.

معاون صنایع کوچک سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران گفت: برای اجرایی کردن این برنامه در گام نخست ۱۲ استان برای راه‌اندازی نمایشگاه‌های ساخت ایران به صورت پایلوت اقدام کردند و در مدت دو هفته از زمان ابلاغ این ماموریت ۱۱ استان موفق به راه‌اندازی نمایشگاه نهضت ساخت داخل شدند که پس از آن استان‌های تهران، خراسان شمالی و جنوبی، کرمان و قم نیز به جمع استان‌های دارای نمایشگاه ساخت داخل پیوستند و سایر استان‌ها در حال تجهیز و پیاده‌سازی برنامه هستند.

مصاحب درباره کارکرد این نمایشگاه، تصریح کرد: در ابتدا شرکت‌های تولیدی و واحدهای صنعتی که بخشی از مواد اولیه یا قطعات مورد استفاده در تولید خود را با واردات تامین می‌کنند، شناسایی شده و با موافقت آنها قطعات و موضوع‌های مورد بحث در اختیار شرکت‌های استانی تابع سازمان قرار گرفت.

وی اضافه کرد: نمایشگاه‌های موردنظر در مراکز خدمات کسب‌وکار و فناوری قرار داشته و به‌طور دائمی محل رفت‌وآمد شرکت‌های تولیدی مستقر در شهرک‌های صنعتی کشور است.

معاون صنایع کوچک سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران ادامه داد: در گام دوم نیازهای اعلامی شناسایی و فهرست‌شده و در قالب نمونه محصول یا قطعه در قفسه‌های تعبیه‌شده در نمایشگاه‌ها چیدمان شد.

مصاحب بیان کرد: پس از مشخص شدن تعداد و نوع نیازها در صنایع گوناگون در گام بعد واحدهای تولیدی و تامین‌کننده مواد که قادر به تولید نیازهای شناسایی شده‌اند، در قالب تورهای نمایشگاهی از این نمایشگاه بازدید خواهند کرد و در نتیجه پس از اعلام آمادگی برای تامین نیازهای شناسایی‌شده، ذی‌نفعان محصول یا خدماتی نشست‌های رودررو تجاری(B2B) به صورت حضوری یا ویدئوکنفرانس برای عقد قرارداد با یکدیگر خواهند داشت.