



سیدمحمد بحر بنیان / پژوهشگر حوزه توسعه صنعتی

ذهن را خسته نمی‌کنیم که چرا نتوانستیم

همیشه پرسش‌هایی مانند چرا صنعت خودرو ایران نتوانست مانند کره جنوبی توسعه پیدا کند یا پرسش‌هایی از این قبیل که چرا سرمایه‌گذاران خارجی برای تولید خودرو و قطعات آن در چین سرمایه‌گذاری می‌کنند اما در ایران خیر، ذهن هر ایرانی دغدغه‌مندی را به خود مشغول کرده است. بی‌برنامگی در صنعت ایران از جمله صنعت خودرو سبب شده پس از گذشت دهه‌ها ما همچنان سرگرم مجوز دادن‌های جدید بدون توجه به بهره‌وری مجوزهای قبلی باشیم. اگر صنعت خودرو چین توسعه پیدا کرد و بازارهای بسیاری در اختیار دارد، به‌دلیل حمایت‌های واقعی دولت از این صنعت بوده است. منابع مالی صنعت در چین از سوی دولت فراهم شده و برای این کار از منابع بانکی استفاده می‌شود. بانک توسعه‌ای وجود دارد که موظف است به تولیدکننده وام بدهد. البته قوه‌های قضائیه نه‌تنها ۶۸ خودروساز ندارد در حالی که وزارت صنعت، معدن و تجارت ۶۸ مجوز برای خودروساز صادر کرده است. ۶۸ خودروساز یعنی اینکه اگر منابع فدرال رزرو آمریکا هم استفاده شود، نمی‌تواند نیازهای این ۶۸ خودروساز را تامین کند. این ناشی از بی‌برنامه‌ها در این صنعت است.

در اقتصاد ایران، نابدلی تصمیم‌گیران اقتصادی قابل مشاهده است. تا بحث می‌شود، می‌گویند قانون است. قانون را چه کسی می‌نویسد؟ این قانون را در مجلس اصلاح کنید.

ریچارد نفیو، عضو گروه طراحان تحریم‌های ایران، کتاب «هنر تحریم‌ها» را نوشته و این مسئله را روشن کرده و به خوبی تصمیم‌گیران ما را شناخته است. او می‌گوید «تفاهمنگي اقتصادی بین اینها بوده است؛ ما حداقل استفاده را از تفاهمنگي‌ها می‌کنیم». ملاحظه می‌کنید تحریم ۱۲ سال است که شروع شده و دولت‌های ما در این مدت نتوانستند هیچ برنامه‌مقابله‌ای در اقتصاد و صنعت تدوین کنند. هدف در تحریم‌ها بنا بر اعتراف نفیو، مشارکت تولید است. تمام وزرای صنعتی کشور باید پاسخگو باشند، در مدت مدیریت خود چه کرده‌اند؟ از یاد نمی‌بریم که نتوانستند تصمیم بگیرند. از سال ۸۱ که خاکسترنشینی شروع شد، در آمد آری بالا رفت، وزیر اصلا حواسش نبود. این قدر اولویت و روزمرگی و توجه به خام‌فروشی برای خود تعریف کرده‌اند که ریشه اولویت‌ها را نمی‌شناسند. در ایران به خودروسازان منابع مالی ندادند، اما تا بخواهید به پتروشیمی‌ها و خام‌فروشان که منابع طبیعی را می‌برند، پول دادند و این مسئله در صورت‌های مالی‌شان در بورس مشخص است. به خودروساز گفته‌اند برای تامین سرمایه در گردش از پیش‌فروش‌ها تامین نقدینگی کنند. این عمل نابدلی است. این سیاست‌ها مبتنی بر عقل سلیم نیست. این را کنار سایر عوامل هزینه‌زای عام در صنایع واقعا تولیدی بگذارید، مشخص می‌شود که چرا در صنعت خودرو هزینه‌های تحمیلی بسیار بالاست. البته این وضعیت با توجه به اطلاعات ارائه‌شده در بورس، برای مونتاژ کاران خودرو صدق نمی‌کند و سودهای چشمگیری هم به‌دست می‌آورند.

حال اگر قطعه‌سازی‌ها هم شکل بگیرند که در لباس داللی به مونتاژ یا قطعات وارداتی روی بیاورند، حلقه قیمت‌ها تکمیل ترمی شود. البته در جهان مرسوم نیست که تمام قطعات در داخل تولید شود. اما ما از کشورهایی صحبت می‌کنیم که طراحی خودرو دارند. وقتی طراحی را از آن خود کرده باشید، آمریکا هم قطعه نهد، از جای دیگر تامین می‌کنید، از این‌رو دولت باید تعریف می‌کرد تولید یعنی اینکه مثلا ۴۵ درصد ارزش افزوده در داخل باشد. دولت‌های ما شعار تولید داخلی می‌دهند، اما به شعاری که می‌دهند اعتقاد ندارند.

رئیس کل بانک مرکزی در یکی از گفت‌وگوهای خود در پاسخ به پرسشی درباره تولید گفته بود، مصرف‌کننده اصل است. ذات فکری دولت‌های ما مصرف است. تقاضای کل را از طریق تقاضای مصرف تامین می‌کنند. وزیر راه جاده می‌زند، می‌گوید نمی‌توانم صبر کنم ریل ساخته شود. گاهی در برخی موارد قوه‌عقله‌ای وجود ندارد که همه اینها را به هم مرتبط کند. زمان دولت قبلی هم مثلا می‌گفتند که باید ماشین‌آلات راه‌سازی وارد کنیم.

در حال حاضر هم یک عنوانی درست کرده‌اند «نوسازی ناوگان فرسوده تجاری» که هدف آن واردات است. ما حدود ۴۰ سال است که کامیون تولید می‌کنیم اما دانش آن هنوز وجود ندارد و نمی‌خواهیم ذهن خود را خسته کنیم که چرا نتوانستیم.

خودرو و قطعه

editor@smtnews.ir

در دستور کار برای نوسازی قرار گرفته بود اما به دلیل مشکلات یادشده متوقف شد و تامین و تحویل این خودروها هم در حال پیگیری است. پیگیری‌های بسیاری در این زمینه انجام‌شده و در نهایت موفق شدیم دستورالعمل‌های آن را دریافت کرده و به بانک‌های عامل معرفی کنیم. حاج‌محمدعلی با اشاره به اینکه تا بهار سال آینده ۸۰۰ خودرو نوسازی شده را تحویل خواهیم داد، گفت: همه رانندگانی که قصد نوسازی را دارند باید خودرو خود را اسقاط کنند.

چراکه پیش از این نه‌تنها ایران خودرو دیگر به ما خودرویی تحویل نمی‌داد، بلکه دو سال پیش تسهیلات بانکی برای نوسازی نیز قطع شد. وی افزود: از ابتدای امسال حدود ۵۰۰ راننده برای نوسازی خودروهای خود اقدام کردند که از این تعداد به حدود ۲۰۰ نفر خودرو را تحویل داده‌ایم و باقی آنها نیز در حال ساخت و تحویل است و ۵۰۰ خودرو دیگر را نیز ثبت‌نام کرده و تا پایان امسال به رانندگان تحویل می‌دهیم. البته از دو سال پیش نیز حدود ۸۰۰ سوارای کرایه

رئیس اتحادیه سواری کرایه از نوسازی سوارهای کرایه بین‌شهری خبر داد و گفت: تا پایان امسال حدود ۵۰۰ سمنند به رانندگان سواری‌های کرایه بین‌شهری تحویل داده می‌شود و تعداد آنها امسال به ۱۰۰۰ خودرو خواهد رسید. رحمت حاج‌محمدعلی در گفت‌وگو با ایسنا اظهار کرد: با دستور وزیر راه و شهرسازی و همکاری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای طرح نوسازی ناوگان سواری‌های کرایه بین‌شهری دوباره از سر گرفته شد،

آخرین جزئیات نوسازی سواری کرایه بین‌شهری

گروه صنعت

editor@smtnews.ir

حمایت ایدرو از توسعه فناوری صنعت خودرو

توسعه‌ای در شرایط کنونی کشور بسیار حیاتی است و ایدرو برای ایفای نقش خود در شرایط کنونی رویکرد فعال‌سازی حداکثری تمام ظرفیت‌ها برای تامین مالی طرح‌های توسعه‌ای و صنعتی را در دستور کار خود دارد.

صالحی‌نیا با اشاره به ضرورت توسعه متوازن صنعتی و انتظارات از این سازمان برای سرمایه‌گذاری متعدد در مناطق محروم کشور، خلاقیت و نوآوری و بهره‌جویی از همه ظرفیت‌های داخلی و خارجی در بخش تکمیل و تامین منابع مورد نیاز برای اجرای این طرح‌ها را ضروری فوری عنوان کرد که نیازمند تحول، چابکی و پویایی معاونت مالی و اقتصادی ایدرو است.

ضرورت ساماندهی ارزش افزوده‌های پراکنده

در ادامه حسن شیخ‌نیا، معاون مالی و اقتصادی ایدرو با اشاره به مزیت‌های متنوع ایدرو، ضرورت ساماندهی ارزش‌افزوده‌های پراکنده برای خلق ثروت و سرمایه قابل بهره‌برداری را مورد تأکید قرار داد و گفت: تطابق بودجه، برنامه و تامین به‌موقع منابع برای اجرای طرح‌های صنعتی فرآیندی کلیدی است که می‌تواند به بهره‌وری حداکثری، شتاب در بهره‌برداری هر چه زودتر طرح‌ها و واقعی شدن پیش‌بینی‌ها بینجامد.

شیخ‌نیا همچنین حداکثر تعامل با نهادهای همکار، سیاست‌گذار و نهادهای مالی، پولی، بازار سرمایه و سرمایه‌گذاران و بخش خصوصی را اولویت‌های این معاونت برای ارتقای منابع ایدرو برای وظایف توسعه‌ای برشمرد.

سخن پایانی

به‌نظر می‌رسد سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایدرو تمام تلاش‌ها را به‌کار گرفته تا پل ارتباطی صنایع سنتی با مراکز دانش‌بنیان و فناوری کشور باشد. ایدرو نیز به‌عنوان حامی از هر دو گروه در حال نقش‌آفرینی بوده و باید دید میوه این هم‌افزایی چه زمانی در بازار محصولات صنعتی قابل لمس برای مصرف‌کننده است.



عکس: آیدانوفریس

تفاهمنامه چهارجانبه میان گروه صنعتی ایران‌خودرو، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، صندوق بازنشستگی صداوسیما و ایستگاه نوآوری شریف با هدف حضور موثرتر فناوری‌های نوین در صنعت خودرو به‌امضا رسید

صالحی‌نیا با بیان اینکه تحریم‌ها تمام صنایع و کسب‌وکارهای مختلف از جمله خودروسازی را تحت‌تأثیر قرار داده، ابراز امیدواری کرد: در راهبرد تبدیل تهدید تحریم به فرصت، صنعت خودرو با افزایش همکاری با شرکت‌های دانش‌بنیان بتواند مسیر توسعه را به‌درستی طی کند و محصولاتی هم‌سو با فناوری‌های روز عرضه کند. معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت تصریح کرد: ایدرو به‌عنوان نهاد سیاست‌گذار از همکاری صنایع خودروسازی با مراکز دانش‌بنیان حمایت می‌کند و در صدد ترغیب و فراهم‌آوری زمینه‌های بهم‌رسانی سایر شرکت‌ها از ظرفیت‌های درون‌زایی اقتصاد و فناوری کشور است.

ظرفیت‌های تامین مالی برای توسعه

رئیس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران گفت: نقش‌آفرینی و اثرگذاری سازمان‌های

محورهای تفاهمنامه منعقد شده است.

توسعه و بهبود کمی و کیفی

محسن صالحی‌نیا، رئیس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در مراسم انعقاد این تفاهمنامه، با ضروری خواندن هم‌راستایی با پیشرفت‌های شتابان حوزه فناوری، اظهار کرد: ایدرو برای حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان و اقدامات فناورانه، برنامه‌های کوتاه‌مدت و بلندمدتی را تدوین کرده است. معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به اظهارنظرهای گوناگون درباره خودروسازی کشور، گفت: باوجود همه نقد و نظرها، واقعیت امیدوارکننده این است که خودروسازی کشور گام‌های نخست حرکت رو به جلو در بخش داخلی‌سازم فناوری و قطعات را برداشته و مسیر توسعه و بهبود کمی و کیفی محصولات خود را آغاز کرده است.

ترخیص خودروهای رفع توقیف‌شده، منوط به تمدید مهلت

آبان امسال مرکز مبارزه با جرائم سازمان‌یافته و درباره بخش پایانی بخش‌نامه فوق‌الاشاره مبنی بر «درباره باقی خودروهای توقیفی مطابق با مقرات حاکم اقدام لازم و قانونی معمول شود» خواهند است دستور فرمایید در مواردی که از خودروهای سواری رفع توقیف‌شده و خودرو مورد نظر مشمول فهرست منضم به بخش‌نامه مرکز مبارزه با جرائم سازمان‌یافته نیست، باتوجه به اینکه مهلت ترخیص سایر خودروها برابر بخش‌نامه مورخ سوم تیر ۱۳۹۹ این دفتر مستند به مصوبه هیات محترم وزیران در تاریخ ۲۶ شهریور ۱۳۹۹ به پایان رسیده است؛ بنابراین اجرای احکام صادر شده و ترخیص خودروهای رفع توقیف اعلام شده، منوط به تمدید مجدد مهلت ترخیص خودروهای سواری موجود و ابلاغ آن از سوی این دفتر است. بدیهی است در صورت ابلاغ ضوابطی خارج از مراتب یاد شده از سوی مرجع قضایی، متعاقبا برای اطلاع و اقدام لازم، اطلاع‌رسانی و ابلاغ می‌شود.»

۱۰۰ میلیارد تومان هزینه برای ساخت یک کیلومتر مترو

است، گفت: این اعتبار شامل حفاری، تونل، لایننگ، خطوط زیربنایی، تقویت سیگنالینگ، تامین بخشی از ناوگان و شبکه تامین برق می‌شود.



مورد بررسی قرار گرفت، از این‌رو مقرر شد در لایحه بودجه سال ۱۴۰۰، پیشنهادهایی برای تقویت این بخش در نظر گرفته شود. این نماینده مردم در مجلس یازدهم گفت: در سال‌های اخیر شاهدیم که در قوانین بودجه، اعتباری حدود ۲ میلیارد دلار از محل فاینانس برای توسعه مترو کلانشهرها در نظر گرفته شده اما متاسفانه حتی یک دلار از این محل برای این حوزه هزینه محقق نشده، از سویی هم در شرایط کنونی مهم‌ترین بحث، موضوع تخصیص اعتبار برای توسعه مترو کلانشهرهاست، زیرا شرکت راه‌آهن از محل فروش بلیت درآمدزایی می‌کند. دینامالی با بیان اینکه لایحه بودجه سال ۱۴۰۰، لایحه تقویت‌کننده حمل‌ونقل ریلی و توسعه امور زیربنایی نیست، افزود: دولت باید به‌جای افزایش اعتبارات جاری، بودجه را به سمت توسعه حمل‌ونقل ریلی درون‌شهری و حمل‌ونقل ریلی درون‌شهری قرار گرفت. در این جلسه همچنین وضعیت اعتبارات این دو حوزه در لایحه بودجه سال ۱۴۰۰ رسیدگی شد. نماینده مردم بندر انزلی در مجلس شورای اسلامی، با اشاره تاکیدات رهبر معظم انقلاب درباره توسعه حمل‌ونقل ریلی در کشور، افزود: متاسفانه در چند سال اخیر اقدام قابل‌قبولی در عرصه توسعه این حوزه انجام نشده و احکام بودجه‌ای در حوزه حمل‌ونقل ریلی درون‌شهری و برون‌شهری عملیاتی نشده است. عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه برای ساخت یک کیلومتر مترو در هر کلانشهر حدود ۱۰۰ میلیارد تومان بودجه لازم

لزوم پیش‌بینی پیامدهای زیست‌محیطی توسعه مترو

خطوط مترو ایجاد شود باید پیش‌بینی و بررسی شوند و برای آنها مطالعات ارزیابی اثرات محیط‌زیستی انجام شود. مدیر کل محیط‌زیست و توسعه پایدار سازمان تهران با اشاره به اسناد فرادستی درباره الزام شهرداری تهران به انجام مطالعات توجیهی طرح‌ها و پروژه‌های شهری گفت: نباید رویکرد مطالعات به سمت توجیه زیست‌محیطی پروژه‌ها باشد، بلکه باید فراتر از مطالعات توجیهی، اثرات محیط‌زیستی پروژه‌ها و طرح‌ها مورد ارزیابی قرار گیرد. انصاری در پایان اظهار کرد: بررسی پروژه احداث خطوط ۸، ۱۰ و ۱۱ مترو نیازمند تشکیل جلسات کارشناسی پیوسته برای مطالعه بیشتر موضوع و رعایت کامل جوانب محیط‌زیستی هنگام اجرای پروژه و پس از آن خواهد بود.



مدیرکل محیط‌زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران گفت: در مطالعات توجیهی طرح‌ها و پروژه‌های شهری لازم است اثرات محیط‌زیستی پروژه‌ها و طرح‌ها مورد ارزیابی قرار گیرد. انصاری در پایان اظهار کرد: بررسی پروژه احداث خطوط ۸، ۱۰ و ۱۱ مترو نیازمند تشکیل جلسات کارشناسی پیوسته برای مطالعه بیشتر موضوع و رعایت کامل جوانب محیط‌زیستی هنگام اجرای پروژه و پس از آن خواهد بود.

تدوین بسته حمایتی استاندارد برای رفع موانع تولید

استاندارد ابلاغ شده را به اجرا گذاشته‌ایم و از تکالیف استاندارد و مقررات آن عدول نخواهیم کرد. مقیمی با اشاره به سال چشم تولید، به مشکلات ناشی از شیوع ویروس کرونا اشاره کرد و گفت: محیط کار امنی را برای کارکنان ایجاد و شرایط را به بهترین شکل مدیریت کرده‌ایم. ایران خودرو زودتر از سایر صنایع پروتکل‌های بهداشتی را به اجرا گذاشته است. به همین دلیل توانستیم جهش تولید را رقم بزنیم؛ از ابتدای امسال تا ۲۳ آذر، موفق به تولید ۳۵۷ هزار و ۸۳۴ خودرو شده‌ایم که ۱۲۹ هزار خودرو بیشتر از سال گذشته در همین بازه زمانی است. مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو با اشاره به رکوردهای اخیر این شرکت در تولید و تجاری‌سازی خودروها، افزود: براساس فرمایشات رهبر معظم انقلاب برای حمایت از تولید خودرو و قطعه، آمادگی داریم تا با تدوین و ابلاغ بسته حمایتی وزارت صنعت، معدن و تجارت، رکوردهای بالاتری را به ثبت برسانیم.

مقیمی با انتقاد از طرح موضوع واردات کامیون‌های دست دوم تصریح کرد: ایران خودرو دیزل آمادگی دارد تا با حمایت لازم از سوی مسئولان و ایجاد زیرساخت‌های لازم، نسبت به تامین نیاز ناوگان حمل‌ونقل کشور اقدام کند. ایران خودرو با داخلی‌سازی تولید در بسیاری از بخش‌ها، توانسته صرفه‌جویی ارزی قابل‌توجهی را نصیب اقتصاد کشور کند و در صورت حمایت، در این مسیر گام‌های موثرتری برمی‌دارد. مدیرعامل ایران‌خودرو با تشریح برنامه‌های توسعه‌ای این خودروساز در حوزه‌های مختلف پلتفرمی، قوای محرکه و گیربکس گفت: تا پایان سال نتایج برخی پروژه‌ها را که با بهره‌مندی از ظرفیت‌های داخلی و بدون حضور کارشناسان خارجی به سرانجام برسد، خواهیم دید.