

سرمایه‌گذاری



با آثار و گفتاری از:

جبار کوچکی نژاد
غلامرضا منتظری
حسین میرزایی
سیدجواد سلیمانی
غلامرضا ارجمندی
امیرحسین کاوه
نرسی قربان
فریدون برکشی
جلیل سالاری
شهاب‌الدین متاجی
احمد نعمت‌بخش
محمد رضا نجفی منش
سیدمهدی میرصالحی
احسان ولی‌زاده
حسام‌زند حسامی

دبیر انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودروی کشور:

تشکیل کمیته ملی خودرو و ضرورت دارد

The secretary of the specialized association of auto parts manufacturers of the country:

It is necessary to form a national car committee

سکرتر انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودروی کشور:

من الضروري تشكيل لجنة وطنية للسيارات

PROZIN

شرکت تولیدی صنعتی پروزن

PROZIN MFG. CO

دارنده گواهینامه‌های

ISO45001:2018

IATF16949:2016

ISO9001:2015

ISO14001:2015



تولیدکننده لایه‌های سنگین پلیمری

موکت و منسوجات نبافته و نمدهای صنعتی

انواع عایق‌های درب موتور، محفظه موتور

و کفیوش‌های تزئینی خودرو

www.prozin.com

info@prozin.com



دفتر مرکزی: تهران، خیابان گاندی، کوچه ۱۹، پلاک ۱۲، واحد ۴- تلفن: ۳-۸۸۶۵۹۵۷۱

آدرس کارخانه: نظرآباد، ابتدای شهرک صنعتی سپهر، کمربندی فردوسی، خیابان لاله



مهندسی خور (کیکو) سهامی خاص
KECO Khor Engineering Company

WWW.KHOORENG.COM

شرکت مهندسی خور در سال ۱۳۶۳ تاسیس و کارخانه شرکت در زمینی به مساحت ۳۱۰۰۰ متر مربع بنا شده است. ماموریت شرکت مهندسی خور تولید قطعات پرسی از مرحله تکوین محصول (طراحی و ساخت قالب و ابزارهای تولید) تا پرسکاری و مونتاژ در ابعاد مختلف تا سایز G2 میباشد. گواهینامه های IATF 16949-2016 و گرید A ساپکو نشان دهنده اهتمام شرکت در پیاده سازی سیستم تضمین کیفیت و جلب حداکثری رضایت مشتریان میباشد.



کف اصلی سمند- پژو ۴۰۵
پژو پارس و دنا



دربهای جلو پژو ۴۰۵



ستون وسط بدنه پژو ۴۰۵



رابط عرضی نگهدارنده
چراغ و فن رادیاتور



اکسل عقب پراید



دیاق سپر رانا



گلگیر پراید



نیم پوسته درب تیبیا

آدرس کارخانه: استان البرز، شهرک صنعتی سپهر نظرآباد، بلوار کار آفرینان، بعد از میدان دوم سمت راست شرکت مهندسی خور

تلفن: ۰۲۶ ۴۵۳۳۲۹۹۳-۷ فکس: ۰۲۶ ۴۵۳۳۲۲۳۲

آدرس دفتر: تهران، خیابان ستارخان، خیابان باقر خان، ساختمان بانوی ایران، پلاک ۱۱۶، واحد ۱، طبقه اول

تلفن: ۰۲۱ ۶۶۴۳۲۰۵۳-۶۶۵۶۱۸۵۹ فکس: ۰۲۱ ۶۶۹۰۹۱۷۶



PAG



شرکت صنعتی پیک افروز غرب



دارای تاییده تولید از
شرکت پژو فرانسه

تامین کننده قطعات
شرکت ایران خودرو و مگا موتور

سازنده برتر کشور در سال ۹۱

دارنده نشان استاندارد ملی و
استاندارد IATF

تولید کننده برتر استان
در سال های مختلف

دفتر مرکزی: تهران- خیابان سهروردی شمالی - خیابان شهید میرزائی زینالی غربی- پلاک 123 - واحد 8

 [peykafrooz](https://www.instagram.com/peykafrooz)

کارخانه: کرمانشاه - شهر صنعتی کرمانشاه - انتهای خیابان دهخدا

 www.peykafrooz.com

۸۸۵۱۱۰۸۰ - ۸۸۷۶۲۳۰۰



Asia Lent.
آسیالنت

Professional Brake Pads & Shoes
Change your world



Asialent



Brake Pads & Brake Shoes
Quality



021-88 65 00 71-2
021-88 79 38 20
www.asialent.com



OE SCORCHED

7300790705

تکیه‌گاه مطمئن



صدور آنلاین بیمه کرونا پلاس سرمد

WEBAPP.SARMADINS.IR



هزینه‌ی

#کرونا_را_شکست_مید_هیم



www.si24.ir

تلفن: ۰۲۱-۸۹۴۳

بیمه سه‌گانه کرونا

همراه روزهای سخت



۳۰

از سوی مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا مطرح شد

پرداخت به موقع مطالبات قطعه‌سازان با ایجاد انضباط مالی

۵۶

شرکت‌های خدمات محور
زمینه‌ساز توسعه پایدار اقتصادی

**اولین پیست استاندارد
هاکی روی یخ توسط یک
شرکت ایرانی احداث شد**



۱۸

در گفت‌وگو با مدیرعامل شرکت بارمان پارسه
امرات عنوان شد

**حمایت بی‌پی کارت
از فروش کالا
در ۴ هزار واحد صنفی**



دنیای صنعت
۵۸ تا ۵۰



دنیای انرژی
۴۸ تا ۴۴



پرونده ویژه
۴۲ تا ۲۶



اقتصاد بازار
۲۴ تا ۱۴

منتخب صاحبان سرمایه و تجارت

صاحب امتیاز:

مرتضی فغانی

مدیر مسئول:

حمید اسدی

قائم مقام مدیر مسئول:

رضا فغانی

سر دبیر:

فرهاد امیرخانی

مدیر هنری:

سعیده نیکبخت

مدیر بازرگانی:

سارا نظری

ویراستار:

مصطفی حاتمی

مترجم:

سعید عدالت‌جو

عکاس:

محمد حسین موحدی نژاد

هیات علمی:

به ترتیب حروف الفبا:

دکتر مرتضی بانک دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی

دکتر محمد بیگدلی مدیر عامل بانک ملت

دکتر محمد ابراهیم پورزندی رئیس هیات مدیره بورس تهران

دکتر جمشید حمزه‌زاده رئیس جامعه هتلداران کشور

دکتر محمد دامادی کارشناس ارشد حوزه عمران

دکتر امیرحامد رضایی مدیر روابط عمومی و امور بین‌الملل

بورس اوراق بهادار تهران

مهندس تورج زارع مدیر عامل شرکت آلومینای ایران

دکتر غلامرضا سلیمانی رئیس کل بیمه مرکزی ایران

دکتر علی صحرایی مدیر عامل بورس تهران

دکتر عزیزالله عساری مدیر ارشد حوزه اقتصاد

دکتر یاسر فلاح مدیر عامل شرکت اطلاع‌رسانی و خدمات بورس

مهندس محمد کلانتری مدیر عامل شرکت صباتور

دکتر مهدی کریمی تفرشی رئیس هیات مدیره خانه صنعت،

معدن و تجارت جوانان تهران

گروه دبیران:

قاسم قاری، مصطفی حاتمی، محمد جعفری، عرفان فغانی،

سعید عدالت‌جو، سهیلا زمانی

نشانی:

تهران، خیابان شهید مفتاح

کوچه مرزبان‌نامه، پلاک ۲۷، واحد ۳

صندوق پستی: ۸۹۱۵ - ۱۵۸۷۵

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۶۴۸۴۲

بخش آگهی: ۰۲۱-۸۸۸۶۴۸۳۵-۷

دورنگار: ۰۲۱-۸۸۸۶۴۷۸۶

وبسایت: WWW.DSG-M.COM

پست الکترونیک: D.SARMAYEH@GMAIL.COM

لیتوگرافی، چاپ و توزیع: شرکت خاتم‌نو

تلفن: ۷۷۸۱۳۳۴۹



از سوی مدیر کل حمایت از مالکیت صنعتی وزارت
صنعت اعلام شد

**ثبت ۵۵ محصول صادراتی
ایران در سازمان جهانی
مالکیت فکری**



مدیر عامل شرکت مهندسی خور تاکید کرد

**عدم پرداخت
مطالبات قطعه‌سازان
ترمز توسعه صنعت
خودروی کشور**



روابط اقتصادی ایران و پاکستان

**مغفول ماندن
ظرفیت‌ها در سایه
تنش‌های بین‌المللی**



۴۶

کارشناسان بررسی می‌کنند

**آینده مبهم
صنعت نفت و گاز جهان
در پسا کرونا**



خواندنی‌های سرمایه‌گذاری
۶۹ تا ۶۶



اقتصاد کلان
۶۴ تا ۶۰

بازار مسکن در تابستان سال جاری وضعیت پرتلهایی را تجربه کرد. افزایش نجومی قیمت املاک، رکود در این بازار و افزایش قابل ملاحظه نرخ اجاره در تهران و سایر شهرهای کشور وضعیت نابسامانی در این بخش مهم از اقتصاد کشور ایجاد کرده است. به منظور مقابله با این چالش دولت و مجلس درصدد برآمدند تا با اصلاح قانونی که در سال ۱۳۴۹ به مجلس ارائه شده بود، با این موضوع مقابله کنند. در این راستا، ضرایب مربوط به اخذ مالیات از خانه‌های خالی تغییر کرد تا بازدارندگی این قانون افزایش یابد و در نتیجه با عرضه خانه‌های خالی، بازار مسکن متعادل شود. طبق این قانون در هر سال مالیاتی، واحدهای مسکونی واقع در شهرهای بالای یکصد هزار نفر جمعیت که به استناد سامانه ملی املاک و اسکان کشور، بیش از چهار ماه به‌عنوان خانه خالی شناسایی شود، به ازای هرماه بیش از این زمان، به‌صورت ماهانه مشمول مالیاتی بر مبنای مالیات بر درآمد اجاره خواهند شد.

با توجه به ماده ۵۳ قانون مالیات‌های مستقیم در مورد املاک اجاره‌ای، کل مال الاجاره، اعم از نقدی و غیر نقدی، پس از کسر ۲۵ درصد هزینه‌ها، استهلاک و تعهدات مالک نسبت به مورد اجاره، درآمد مالک محسوب شده و مشمول اخذ مالیات می‌شود. بر اساس قانون جدید، مالیات مالکان خانه‌های خالی در سال اول معادل ۶ برابر، سال دوم، معادل ۱۲ برابر و سال سوم به بعد معادل ۱۸ برابر مالیات اجاره خواهد بود، لذا این امر سبب خواهد شد که خانه‌هایی خالی در کشور وارد بازار اجاره‌شده و در صورت عدم تمایل مالکان، درآمد مالیاتی قابل توجهی نصیب کشور خواهد شد. اما یکی از مهمترین موانع در راستای اجرای این قانون را باید نبود آمار و اطلاعات دقیق از تعداد خانه‌های خالی در کشور دانست. با توجه به آخرین آمار در سال ۱۳۹۵، تعداد خانه‌های خالی در کشور حدود ۲ میلیون و ۸۲۵ هزار واحد بوده که بالغ بر ۱۱/۳۴ درصد از کل خانه‌های کشور را شامل می‌شود. این درصد حدود ۳ برابر میانگین جهانی است. هم‌اکنون برآورد می‌شود که تعداد این خانه‌ها به ۳ میلیون و ۴۰۰ هزار واحد رسیده باشد.

با توجه به تعداد قابل توجه خانه‌های خالی در کشور می‌توان پیش‌بینی کرد که در صورت اجرای دقیق و قاطع این قانون، بازار عرضه و تقاضا در بخش اجاره‌خانه‌ها تا اندازه‌ای متعادل شود یا درآمد مالیاتی قابل توجهی برای دولت حاصل گردد. با این حال نباید از این قانون انتظار معجزه داشت، زیرا چالش مسکن در کشور علاوه بر مسایل عمده در این حوزه، متاثر از سایر بخش‌های اقتصاد کشور نیز می‌باشد. به دلیل تورم بالا و همچنین بی‌ثباتی اقتصاد و شرایط فرهنگی، بسیاری از صاحبان سرمایه در ابعاد مختلف مسکن را به دید یک کالای سرمایه‌ای و ابزاری برای حفظ ارزش پول خود می‌بینند. از طرفی نابسامانی در بازار ارز و همچنین بازار سرمایه نیز موجب سرازیر شدن نقدینگی به بازار مسکن می‌گردد، لذا تا زمانی که این بخش‌ها تعادل خود را بازیابی نکنند، نمی‌توان انتظار داشت که تنها با اجرای این قانون، معضل مسکن کاملاً برطرف شود. قطعاً حل این مشکل نیازمند همسویی، همکاری و عزم جزم همه دستگاه‌ها و نهادهای سیاست‌گذار و اجرایی کشور در سطح ملی است. ■

دریافت مالیات

گام نخست ساماندهی بازار مسکن



حمید اسدی
مدیرمسئول

کشور ایران در یکی از بهترین کریدورهای بین‌المللی قرار گرفته است که طی تاریخ، همواره مورد توجه بازرگانان قرار داشته و این کریدور به دلیل قرار گرفتن در موقعیت مناسب جاده‌ای و دسترسی به سواحل طولانی خلیج فارس، دریای عمان، سواحل دریای خزر و واقع شدن در مسیر راه ابریشم، حد فاصل قاره‌های اروپا و آفریقا با آسیا، موقعیت بی‌نظیری را از نظر لجستیک و ژئواکونومیک برای کشورمان پدید آورده است. کریدور ایران به دلیل همسایگی آبی و خاکی با ۱۵ کشور و دارا بودن بیش از ۱۰ بندر بین‌المللی، ۲۰ هزار کیلومتر شبکه ریلی، ۲ هزار و ۵۰۰ کیلومتر شبکه آزادراهی، ۱۰ هزار کیلومتر شبکه بزرگراهی و ۳۱۹ فرودگاه به همراه نرخ ارزان سوخت، در صورت برنامه‌ریزی دقیق می‌تواند نقش به‌سزایی را در تجارت ایفا کرده و فصل نوینی را در اقتصاد کشورمان رقم بزند. پیش از پاندمی کرونا، حجم تجارت بین آسیا و اروپا حدود ۳ هزار میلیارد دلار بود که این میزان از تجارت، قاعدتا می‌بایست از کریدور ایران عبور می‌کرد؛ ولی سهم این کریدور از مبادله این حجم از کالا در مسیر جاده‌ای صرفاً ۳ میلیارد دلار، در بخش حمل‌ونقل هوایی ۴۰۰ میلیون دلار، دریایی ۳۲۰ میلیون دلار و ریلی ۲۸۰ میلیون دلار بوده است. هر چند هم‌اکنون به دلیل شیوع ویروس کرونا، بسیاری از کشورها مرزهای خود را به روی یکدیگر بسته‌اند؛ اما این سوال همچنان مطرح است که چرا در طول زمان، برنامه‌ریزان اقتصادی از ظرفیت کریدور ایران به‌طور مطلوب استفاده نکرده‌اند؟ چرا سهم ایران از تجارت ۳ هزار میلیارد دلاری آسیا و اروپا، کمتر از ۴ میلیارد دلار است؟ آیا با برنامه‌ریزی دقیق می‌توان در کنار صنعت نفت، حوزه حمل‌ونقل ایران را نیز پویا و صاحب برند کرد؟

مروری بر گذشته، مشخص می‌سازد که عمده مشکلات صنعت حمل‌ونقل کشور را می‌توان در اعمال سیاست‌های دولتی در صنایع مختلف کشور و پرهیز از خصوصی‌سازی واقعی جست‌وجو کرد، زیرا تکیه بر درآمد نفت و عدم تمرکز بر سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل، باعث شده تا بسیاری از ظرفیت‌های این بخش از اقتصاد همچنان دست نخورده باقی بمانند. پروفیسور هال فورد مکنیندر، اندیشمند و جغرافی‌دان بریتانیایی می‌گوید: «قدرتی که بتواند مسیرهای تجارت و حمل‌ونقل اروپا، آسیا و آفریقا را در قالب یک جزیره جهانی درآورد، می‌تواند به یک قدرت مسلط جهانی بدل شود». به واقع کشورمان ایران با توجه به موقعیت ویژه‌ای که طبیعت به‌طور سخاوتمندانه به آن اهدا کرده است، می‌تواند به یک جزیره امن جهانی تبدیل شود، به شرط آنکه تمرکز خود را بر سیاست‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل قرار دهد و با یک تغییرات بنیادی در ساختار این صنعت، دگرگونی اساسی را در حوزه اقتصاد رقم بزند. پسا کرونا نزدیک است. جهان تغییرات وسیعی را در همه حوزه‌ها از جمله تجارت به چشم خواهد دید. جای دارد که در این خیزش دوباره، با تشویق و حمایت دولت، سرمایه‌گذاران که عمدتاً بانک‌ها و شرکت‌های بورسی هستند، تمرکز سرمایه خود را بر صنایع خودروساز، ریلی و دریایی بگذارند تا به این ترتیب، علاوه بر ایجاد درآمد پایدار، ثروت‌های بالقوه در این صنعت را به بالفعل تبدیل کرده تا طرحی نو در سپهر اقتصاد ایران رقم زده شود. ■

ثروت‌های بالقوه

در صنعت حمل‌ونقل ایران



فرهاد امیرخانی
سردبیر

امروزه اهمیت «روابط عمومی» در شکل‌دهی، هدایت افکار عمومی و جریان‌سازی رویدادهای سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و... بر هیچ‌کس پوشیده نیست. شاید تا چندی پیش محوری‌ترین نقشی که برای روابط عمومی متصور بودند، صرفاً اطلاع‌رسانی از رویدادهای سازمانی یا ارتباط با رسانه‌ها بود، اما در حال حاضر روابط عمومی‌ها می‌توانند با ایجاد شرایطی از یک تشکل یا سازمان منفعل، تبدیل به «سازمان رسانه‌ای» هدایت‌گر و جریان‌ساز در فرآیند تحول جامعه به‌سوی توسعه تبدیل شوند. تشکل یا سازمان به‌عنوان سیستمی اجتماعی از طریق روابط عمومی به جامعه هدف خود، رسانه‌ها، مدیران و راهبران دیگر سازمان‌ها و نهادها معرفی می‌شود، بازخوردها را تجزیه و تحلیل می‌کند، کامیابی‌ها و ناکامی‌ها را مورد بررسی قرار می‌دهد و حتی ممکن است در عرصه‌های رقابت، صحنه‌های بین‌المللی را تجربه کند. یکی از مهمترین مسائلی که اهمیت و نقش روابط عمومی‌ها در تشکل‌ها و سازمان‌ها را به‌طور جدی مطرح کرده، پیچیدگی و پویایی روزافزون اجتماعات بشری است. در این راستا گستره و افق توسعه ارتباطات بین سازمانی، ضرورت‌های انعکاسی، انتقال یافته‌ها و دستاوردها به عموم مردم و همچنین برقراری پل ارتباطی بین تشکل یا سازمان و مردم از مهمترین عواملی است که نقش، اهمیت و ضرورت ارتقای کارایی و نوآوری روابط عمومی را ضروری ساخته است.

مفهوم کلی روابط عمومی عبارت است از تلاش برنامه‌ریزی شده و مداوم که به منظور ایجاد و حفظ حسن نیت و شناخت بین تشکل و مخاطبان آن صورت می‌گیرد. کلمات «برنامه‌ریزی شده» و «مداوم» نشان می‌دهند که حسن نیت و شناخت، به آسانی یا به خودی خود به وجود نمی‌آیند و در واقع باید «ایجاد» و «حفظ» شوند. در واقع هدف روابط عمومی، به وجود آوردن حسن نیت و اعتماد اجتماعی است.

ما در انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودروی کشور، به عنوان یک تشکل مردم نهاد تلاش می‌کنیم تا چشم‌بینا، گوش‌شنوا و زبان‌گویای صنف خود و همچنین پل ارتباطی تسهیل‌دهنده بین اعضا و جامعه هدف خود باشیم تا آن‌ها را از نظریات، انتقادات و خواسته‌ها در راستای اخذ تصمیم مناسب و برآورده کردن نیازهای خود آگاه سازیم. رویکرد ما در این انجمن علاوه بر استفاده از تجربه و تخصص افراد مُشرف به مقوله روابط اجتماعی و روابط عمومی، استفاده از افرادی است که ارتباط مستقیمی با فعالیت این صنف دارند، چراکه دقیقاً می‌دانند به لحاظ تخصصی چه فعالیتی در این تشکل انجام می‌شود و با داشتن اطلاعات اولیه و شناخت این حوزه، در انتقال صحیح مفاهیم به مخاطب، کمتر دچار مشکل خواهند شد. از مهمترین اهداف و اصول ما در بخش روابط عمومی این انجمن می‌توان به تلاش برای رسیدن به تفاهم با جامعه هدف، تاکید بر اطلاع‌یابی در کنار اطلاع‌رسانی، عمل به اصول اخلاقی، انتخاب الگوی ارتباطی دوسویه، تاثیرپذیری از افکار عمومی در کنار تاثیرگذاری بر آن و همچنین تاکید بر رسیدن به تفاهم از طریق گفت‌وگو و... اشاره کرد، لذا به منظور دستیابی به این اهداف، اقدامات مناسبی انجام شده و امیدواریم در راستای تعالی بخشیدن به این برنامه‌ها گام‌های موثری برداریم. ■

ضرورت ارتقای نوآوری در روابط عمومی‌ها



غزاله رضوانی
مسئول روابط عمومی انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودروی کشور



«گفت‌و‌گویی اختصاصی با دکتر غلامرضا رجمندی»

در این بخش می‌خوانیم:

- تامین منابع مالی؛ پیشران رونق و جهش تولید
- خلق بستر مناسب برای توسعه شرکت‌های دانش بنیان
- برگزاری رویداد «اینوکافه» با هدف شبکه‌سازی و انتقال تجربه

از سوی کارشناس ارشد بازار پول و سرمایه بیان شد

نظام قیمت‌گذاری منشأ فساد در اقتصاد کشور

سارا نظری

اقتصاد ایران به‌رغم داشتن امکانات و زیرساخت‌های قابل توجه تاکنون از کسب جایگاه متناسب با ظرفیت‌های خود ناکام بوده که به اعتقاد برخی از صاحب‌نظران، مهمترین دلیل آن در کنار تحریم‌های خارجی، مدیریت نامناسب مالی است. به‌منظور آشنایی بیشتر با این مشکلات و همچنین آگاهی از چشم‌انداز آینده اقتصاد کشور در بخش‌هایی مانند بازار سرمایه به سراغ دکتر غلامرضا خلیل ارجمندی، کارشناس ارشد بازار پول و سرمایه رفته و با وی به گفت‌وگو نشستیم. ارجمندی سابقه تحصیل در رشته‌های حسابداری، مالی و اقتصاد تا مقطع دکتری و بیش از ۱۸ سال فعالیت در بازار سرمایه و در کارنامه خود دارد. از سوی دیگر، عضو هیات مدیره شرکت بورس اوراق بهادار تهران، معاون مالی و اقتصادی بانک صادرات و بانک شهر، عضو هیات مدیره بانک سامان و هیات‌مدیره شرکت سرمایه‌گذاری کیش، تنها بخشی از مسئولیت‌هایی است که وی در مدت فعالیت خود بر عهده داشته است. ارجمندی با توجه به سابقه طولانی حضور در بازار سرمایه کشور معتقد است: «هرگونه توسعه در بازار سرمایه باید به‌طور مستقیم منجر به تقویت تولید و بخش مولد اقتصاد کشور شود، در غیر این صورت رشد این بازار نه تنها کمکی به بهبود وضعیت اقتصاد کشور نمی‌کند، بلکه باعث بحران هم خواهد شد». ما حاصل این مصاحبه را با هم می‌خوانیم.

شرایط تورمی، ضروری است که توجه ویژه‌ای به ارزش جایگزینی و ارزش فعلی دارایی‌ها شود. امروزه ارزش‌گذاری شرکت‌ها به‌طور کامل تحول یافته، به طوری که ۵ شرکت نخست در فهرست بزرگ‌ترین شرکت‌های جهان از قبیل آمازون و شرکت‌های مشابه، فاقد دارایی‌های فیزیکی بزرگ می‌باشند و ارزش بازار بالای آن‌ها ناشی از گستردگی شبکه مشتریان است. با تحول در زمینه مدیریت مالی به تدریج رشته‌هایی از قبیل مهندسی مالی جایگزین مدیریت مالی به شکل متعارف خود شده و در حال حاضر علاوه بر مهندسی مالی، نیازمند مدیریت ثروت نیز هستیم. هم‌اکنون مدیریت مالی در ایران در حال تغییر از وضعیت سنتی خود به وضعیت جدید می‌باشد و به‌منظور مواجهه با شرایط جدید و اداره بهینه موسسات مالی و اقتصادی کشور این تحول ضروری است، اما هنوز در وضعیت مطلوب قرار ندارد. دانش و تحصیلات مالی، فهم و درایت مالی، آشنایی با ابزارهای مدرن مدیریت مالی و همچنین توجه به مدیریت سرمایه‌های انسانی از مهمترین ملزومات مدیریت مالی علمی است و هرگونه برنامه‌ریزی برای تحول در کشور باید با توجه به این الزامات انجام شود.

کارنامه اقتصاد ایران از نظر مدیریت مالی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

اقتصاد ایران به‌طور عمده در اختیار بخش دولتی است و با توجه به سابقه این بخش در مدیریت اقتصاد از زمان جنگ تحمیلی تاکنون که مبتنی بر اختیارات فراوان، تصدی‌گری و بهره‌مندی از انحصار بوده، اصلاح کلی این اقتصاد و حرکت به‌سوی اقتصادی مبتنی بر بازار آزاد به سختی امکان‌پذیر است. به دلیل فراهم نبودن زمینه‌های کافی برای این تحول، قوانین مناسبی که به‌منظور کاهش نقش



جایگاه علم مدیریت مالی در اقتصاد کنونی ایران چگونه است؟

امروزه وضعیت مدیریت مالی در جهان به‌طور کلی تغییر یافته است. تا پیش از این مدیریت سازمان‌های اقتصادی از نظر مالی، مبتنی بر نظارت مشاوران مالی بود، اما در حال حاضر به‌رغم لزوم دانش مالی برای مدیریت مالی مناسب، نمی‌توان تنها به این موارد اکتفا کرد. علاوه بر این، با توجه به مدیریت مالی در اقتصاد ایران و



دولت در اقتصاد و فراهم کردن جایگاه نظارتی برای آن مورد تصویب قرار گرفته، در مرحله اجرایی با شکست مواجه شده است. فقدان زیرساخت‌های کافی در مدیریت اقتصاد کشور، مواردی مانند عملی کردن اصل ۴۴، تحقق اقتصاد مقاومتی، بهبود فضای کسب و کار و همچنین رفع موانع تولید را با دشواری‌های عمده مواجه کرده است. از سوی دیگر، فراهم نبودن زمینه کافی برای تحول اقتصادی پس از جنگ تحمیلی و نابسامانی اولیه پس از وقوع انقلاب اسلامی، باعث شده تا بهرغم تصویب قوانین و برنامه‌های مختلف برای توسعه و مدیریت مالی بهینه در کشور، شاهد افزایش موازی کاری، تصویب قوانین ناکارآمد و ناتوانی بخش خصوصی واقعی باشیم. مجموعه این شرایط موجب شده تا اقتصاد ایران با بحران‌های متعددی در بخش‌های مختلف مواجه شود. در چند دهه گذشته به‌طور مرتب شاهد بروز بحران در بازار مسکن، ارز، سکه و بازار سرمایه بوده‌ایم و مدیریت نادرست مالی باعث شده تا سیل فزاینده نقدینگی به بازارهای مختلف سرراز شود و مشکلات بسیاری را به وجود آورد. با این وضعیت نمی‌توان امیدوار بود که برنامه‌هایی از قبیل اصلاح نظام بانکی و تغییر نظام مالیاتی با موفقیت اجرا شود.

تاثیر قانون رفع موانع تولید در زمینه منع بانک‌ها از بنگاهداری چگونه بوده است؟

متأسفانه بدون بررسی‌های علمی قوانینی تصویب شده که اگرچه اهداف مناسبی را دنبال می‌کند؛ اما تنظیم، ابلاغ و اجرای آن به دلیل مبتنی نبودن بر شیوه‌های علمی، نتایج مطلوبی برای اقتصاد کشور به همراه نداشته که قانون رفع موانع تولید نیز از این قاعده مستثنی نیست. در این قانون بانک‌ها از بنگاهداری منع شده‌اند و این ممنوعیت به این دلیل است که منابع بانک‌ها به بنگاه‌های خودشان اختصاص یافته و تامین مالی برای سایر شرکت‌ها با تنگنا مواجه خواهد شد. همچنین با این اقدام بانک‌ها، رقابت‌پذیری در صنعت امکانپذیر نیست، اما بنگاهداری بانک‌ها فقط در رفع این قانون ریشه نداشته، بلکه ناشی از مشکلات بزرگ‌تری در اقتصاد کشور نیز می‌باشد. برای مثال، دولت به دلیل بدهکاری، برخی از شرکت‌های خود را به بانک‌ها واگذار کرده و بعضی از شرکت‌های دیگری که هم‌اکنون در اختیار بانک‌ها قرار دارند، به دلیل عدم پرداخت تعهدات مالی صاحبان آن‌ها از طرف بانک تملک شده، در صورتی که وارد شدن بانک‌ها به صورت مستقیم در بنگاهداری نادرست است. به عنوان مثال، بانکی که خودش اقدام به شرکت‌داری در شرکت‌های تملک شده خود می‌کند مشکلات فراوانی از قبیل تزیق نقدینگی جدید، حفظ نیروهای کار در آن شرکت و... را در پی خواهد داشت. در واقع مهم‌ترین مشکلی که بانک‌ها برای اقتصاد کشور ایجاد می‌کنند، خلق پول است و باید به منظور جلوگیری از این موضوع اقدامات مناسبی اندیشیده شود که در این صورت قانون رفع موانع تولید می‌تواند به اهداف خود دست یابد، اما متأسفانه تاکنون این موضوع مورد توجه قرار نگرفته است. ناگفته نماند که اجرای قانون رفع موانع تولید با اشکالات جدی مواجه شده و بسیاری از بانک‌ها و موسسات مرتبط از اجرای آن بازمانده‌اند. به اعتقاد بنده، بانک‌ها فقط باید به شکل غیرمستقیم و به عنوان واسطه نسبت به سرمایه‌گذاری در بنگاه‌های مختلف اقدام کنند و در صورتی

که مشکلات موجود در این زمینه مرتفع شود، می‌توان امیدوار بود که جریان نقدینگی موجود در جامعه به شکلی صحیح مدیریت شده و در خدمت تولید قرار خواهد گرفت.

قانون رفع موانع تولید بیشتر بانک‌های خصوصی را تحت تاثیر قرار می‌دهد، در صورتی که شرکت‌ها و هلدینگ‌های بزرگ در بانک‌های دولتی و بانک‌های اصل ۴۴ وجود دارند و این قانون بر خورد یکسانی با آن‌ها ندارد.

رشد بازار سرمایه در سال جاری را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

بازار سرمایه در کشورهایی با اقتصاد پویا، به عنوان منبع تامین مالی بلندمدت برای شرکت‌ها و بنگاه‌های اقتصادی هر کشور محسوب می‌شود. در کشورمان تا پیش از گسترش بازار سرمایه به‌ویژه در سال جاری، تامین مالی از طریق بازار پول صورت می‌گرفت. بازار سرمایه کشور در گذشته بسیار محدود و به داد و ستد سهام برخی از شرکت‌ها اختصاص داشت؛ اما نیاز دولت به تامین سرمایه از طریق فروش اوراق بدهی و همچنین اقبال عمومی به بورس، باعث توسعه این بازار شده است. دولت با استفاده از فرصت ایجاد شده، اقدام به عرضه سهام شرکت‌های تحت تملک خود در بازار اولیه کرد و فروش سهام این شرکت‌ها علاوه بر نقش مهم در تامین مالی دولت، به بازار سرمایه نیز رونق بخشیده است. البته این تحول را باید به فال نیک گرفت، زیرا برای نخستین بار در کشور است که نقش تامین مالی از بازار پول به بازار سرمایه منتقل شده و اگر این تحول به‌درستی مدیریت شود، در آینده شاهد افزایش شفافیت، کاهش فساد و همچنین رونق و جهش تولید خواهیم بود.

باید توجه داشت که گسترش بازار سرمایه راه را برای ایجاد بحران، سفته‌بازی و همچنین خلق نقدینگی بدون پشتوانه تولیدی گشوده است. موضوع قابل توجه اینکه در حال حاضر تسهیلات اعطاشده با هدف تقویت تولید، وارد بازار سرمایه شده و برخی از بانک‌ها نیز منابع تحت اختیار خود را به بازار سرمایه تزریق کرده‌اند که این اقدامات باعث رشد بی‌قاعده در بخشی از بازار شده و نمی‌توان نقش اساسی بانک‌ها در این وضعیت را نادیده گرفت. قابل ذکر است که

دولت نباید فقط در عرضه سهام نقش داشته باشد و در صورت کسب سود قابل توجه، این بازار را به حال خود رها کند، بلکه باید در شرایطی که تقاضا در بازار کاهش یافته است با استفاده از بخشی از منابع کسب شده، تقاضا در بازار را تقویت کند

برای نخستین بار در کشور است که نقش تامین مالی از بازار پول به بازار سرمایه منتقل شده و اگر این تحول به درستی مدیریت شود، در آینده شاهد افزایش شفافیت، کاهش فساد و همچنین رونق و جهش تولید خواهیم بود

هر گونه اقدام برای توسعه بازار سرمایه و تثبیت نقش آن در تامین مالی اقتصاد کشور باید با توجه به این مشکلات و اتخاذ تمهیداتی برای مقابله با آن صورت گیرد، در غیر این صورت بازار سرمایه با بحران مواجه شده و تبعات سنگینی برای اقتصاد کشور به همراه خواهد داشت.

چشم انداز بازار سرمایه در سال جاری را چگونه پیش بینی می کنید؟

در ابتدا باید تاکید کرد که توسعه بازار سرمایه و رسیدن آن به جایگاه کنونی، اتفاق مبارکی است. کنترل نقدینگی و استفاده از آن در راستای تقویت تولید و همچنین تامین مالی اقتصاد کشور از جمله امتیازاتی است که نباید از آن غافل بود، اما در کنار این تحولات مثبت، نباید چشم بر تخلفات و رشد غیر منطقی سهام برخی از شرکتها بست. به طور کلی هر گونه توسعه در بازار سرمایه باید به طور مستقیم باعث تقویت تولید و بخش مولد اقتصاد کشور شود، در غیر این صورت رشد این بازار نه تنها کمکی به بهبود وضعیت اقتصادی کشور نمی کند، بلکه باعث بحران خواهد شد.

با توجه به موارد اشاره شده، اگر توسعه کنونی منجر به انتقال نقدینگی به بخش تولیدی نشود، نه تنها تاثیری در مدیریت نقدینگی به شکل صحیح نخواهد داشت، بلکه موجب خلق نقدینگی بیشتر و سرازیر شدن آن به بازارهای موازی از قبیل مسکن، ارز و طلا خواهد شد. از سوی دیگر، چشم انداز بازار سرمایه در سال جاری به طور مستقیم وابسته به اقدامات دولت است.

دولت در سال جاری توانسته با عرضه سهام شرکت های تحت تملک خود و همچنین افزایش قیمت سهام این شرکتها، منابع مالی قابل توجهی را کسب کند و هم اکنون باید در کنار بازار سرمایه قرار گیرد که البته این موضوع به معنای دخالت دولت در این بازار نیست؛ چرا که با توجه به تجربیات گذشته، باعث نابسامانی خواهد شد. در این میان دولت نباید فقط در عرضه سهام نقش داشته باشد و در صورت کسب سود قابل توجه، این بازار را به حال خودرها کند، بلکه باید در شرایطی که تقاضا در بازار کاهش یافته است با استفاده از بخشی از منابع کسب شده، تقاضا در بازار را تقویت کند. به نظر من، استفاده از منابع صندوق توسعه ملی آن گونه که در برخی از اخبار آمده، روش مناسبی برای بهبود وضعیت بازار سرمایه نیست و مشکلات بیشتری را در این بازار به وجود خواهد آورد.

چه راهکارهایی برای بهبود وضعیت مدیریت مالی در کشور وجود دارد؟

مهمترین راهکار برای بهبود وضعیت مدیریت مالی در کشور، مبارزه با فساد است. اگرچه این مبارزه بر خورد با مفسدان را نیز شامل می شود، اما در واقع به معنای از بین بردن منشا فساد نیست. تازمانی که منشا فساد در کشور وجود داشته باشد، با پدیده فساد نیز روبه رو خواهیم بود و نمی توان فقط با دستگیری و محکومیت افرادی که از این منشا برای فساد مالی خود استفاده کرده اند، انتظار از بین رفتن فساد را داشت. نظام قیمت گذاری، مهمترین ریشه فساد در اقتصاد ایران

است و تازمانی که این نظام وجود داشته باشد؛ رانت، عدم شفافیت و سوء استفاده نیز وجود خواهد داشت. البته با حذف نظام قیمت گذاری می توان امیدوار بود که منبع عمده فساد مالی در کشور نیز از بین رفته است. علاوه بر این تلاش برای افزایش شفافیت و تقویت نظارت به شکل صحیح آن نیز برای مبارزه با فساد ضروری است.

در بازارهای مالی کشور باید به طور کامل و شفاف بتوان هویت خریدار و فروشنده را به شکل دقیق مشخص کرد که در این صورت تخلفاتی مانند پرتفوی اجاره ای یا خرید و فروش صوری سهام به منظور افزایش قیمت آن و موارد مشابه به سرعت کشف خواهد شد و می توان با آن مبارزه کرد. از سوی دیگر، باید مدیریت نقدینگی و سپرده ها در نظام بانکی کشور اصلاح و از هر گونه خلق پول بدون پشتوانه جلوگیری شود.

چه نظری در خصوص قوانین نظارتی بر بازارهای مالی کشور دارید؟

به اعتقاد بنده، قوانین نظارتی بازارهای مالی کشور باید به صورت کامل متحول شود. متأسفانه در وضعیت کنونی این قوانین در خدمت حمایت از شرکتها و بنگاههای زیان ده در اقتصاد مالی کشور است. بانکها و موسساتی که دچار تخلف شده اند، باید بدون هیچ اغمازی مشمول برخوردهای قانونی شده و از تداوم فعالیت آن ها جلوگیری شود، در غیر این صورت سایر بخش هایی که کار خود را به شکلی صحیح انجام می دهند نیز به مرور زمان از وضعیت مطلوب خارج می شوند. برنامه های اقتصادی دولت باید با اولویت بخشیدن به بخش های مولد کشور تنظیم شود و از رویکرد بازرگانی و تکیه بر واردات خودداری گردد.

تجربه اقتصاد در کشورهای پیشرفته و موفق نشان می دهد که راه توسعه و رشد اقتصادی از تقویت تولید می گذرد و تضعیف این بخش به سود واردات، باعث نابودی زیر ساخت های صنعتی کشور و وابستگی کامل آن خواهد شد که در بلندمدت، فروپاشی کامل اقتصادی و به خطر افتادن اقتصاد کشور را در پی خواهد داشت. افزایش تولید ناخالص ملی، بهبود وضعیت کشور از نظر توزیع ثروت و ضریب جینی و همچنین تقویت زیر ساخت های تولیدی از مهمترین اموری می باشند که باید در برنامه ریزی اقتصادی دولت مورد توجه قرار گیرد.

و سخن آخر...

به منظور عبور از وضعیت کنونی و حرکت به سوی رشد و توسعه کشور، تشکیل شورای ثبات ملی در زمینه مالی ضروری است و این شورا با ریاست بانک مرکزی زمینه را برای تعادل بازارهای مختلف فراهم می آورد. از سوی دیگر باید اقداماتی در خصوص عرضه ابزارهای مالی دیگر از قبیل اوراق بدهی، اوراق بیمه و موارد مشابه در بازار سرمایه انجام شود.

این بازار باید به شکلی توسعه یابد که به طور عمیق با سایر بازارها همراه شود و در این صورت می توان امیدوار بود که اقتصاد ایران با در نظر گرفتن ظرفیت های قابل توجه، زیر ساخت های صنعتی و موقعیت راهبردی در مسیر رشد و شکوفایی قرار گیرد. ■

تامین منابع مالی پیشران رونق و جهش تولید

ثمانه نادری



بخشنامه‌های حمایتی
در حوزه ارائه تسهیلات
و مساعدت در زمینه
تامین منابع مالی و
تقویت ساختار مالی
بنگاه‌های اقتصادی، اکثراً
ضمانت‌های اجرایی
مناسبی را نداشته
یا با مخالفت‌های
مختلف در بخش اجرا
و بعضاً کارشکنی‌های
بخش‌های عملیاتی نظام
بانکی مواجه می‌شود

سود مرکب از جریمه‌های بانکی از دیگر برنامه‌های مورد نظر است که با توجه به اعمال بندهای مختلف، آن طور که باید چاره‌گشای مشکلات بدهی‌های انباشته شده تولیدکنندگان به نظام بانکی نیست. مدیرعامل گروه صنعتی سدید خاطر نشان کرد: مصوبات و قوانین مزبور و سایر بخشنامه‌های حمایتی در حوزه ارائه تسهیلات و مساعدت در زمینه تامین منابع مالی و تقویت ساختار مالی بنگاه‌های اقتصادی، اکثراً ضمانت‌های اجرایی مناسبی را نداشته یا با مخالفت‌های مختلف در بخش اجرا و بعضاً کارشکنی‌های بخش‌های عملیاتی نظام بانکی مواجه می‌شود.

تامین منابع مالی از طریق بازار سرمایه

کاوه با اشاره به اینکه بازار سرمایه از دیگر ابزارهای در دسترس جهت تامین منابع مالی بنگاه‌ها است که از طریق انتشار انواع صکوک، تامین مالی از طریق انتشار اوراق بهادار اسلامی در بازار سرمایه کشور انجام می‌پذیرد، گفت: انتشار صکوک طبق فرآیند و ضوابط خاص موجود در بازار سرمایه، جهت تامین منابع مالی و سرمایه در گردش بنگاه‌ها به کار رفته و باعث می‌شود تا سرمایه‌های سرگردان به سمت تولید هدایت شوند.

وی در ادامه افزود: بازار سرمایه در اکثر کشورهای در حال توسعه و پیشرفته جزو ارکان اصلی اقتصاد بوده و در کشور ما نیز طی چند سال اخیر در حال حرکت در مسیر دست‌یابی به جایگاه اصلی خود است و بر اساس هدف‌گذاری مسئولان مرتبط، باید سهم بازار سرمایه در تامین منابع مالی به ۵۰ درصد افزایش پیدا کند، به طوری که تامین منابع مالی میان‌مدت و بلندمدت بنگاه‌های اقتصادی از طریق این بازار انجام پذیرد.

مهمترین راهکارهای تامین منابع مالی تولیدکنندگان در شرایط فعلی

مدیرعامل گروه صنعتی سدید، تسریع در ابلاغ آیین‌نامه‌های اجرایی و تدوین ضمانت‌های اجرایی مصوبات و قوانین نظام بانکی در بخش ارائه تسهیلات و مصوبات حمایتی مرتبط، بهره‌گیری از پتانسیل‌های قوه قضائیه در خصوص ضمانت‌های اجرایی و نظارت بر حسن اجرای قوانین و مصوبات حمایتی مرتبط، تدوین و ابلاغ بسته‌های حمایتی عملیاتی تامین منابع مالی در شرایط ضروری پاندمی کرونا به کسب و کارها و تمدید قوانین حمایتی موجود و همچنین استفاده از ظرفیت بالای بازار سرمایه در تامین منابع مالی و فروش اعتباری مواد اولیه توسط تولیدکنندگان صنایع بالادستی به صنایع پایین دستی جهت تقویت تامین منابع مالی را از مهمترین راهکارهای تحقق رونق و جهش تولید دانست و افزود: از دیگر اقدامات به منظور دست‌یابی به این هدف مهم می‌توان به بهره‌گیری مناسب از شیوه‌های تقویت ساختار و منابع مالی تولیدکنندگان و بنگاه‌های اقتصادی همچون طرح گام و طرح خرید دین کالا اشاره کرد. ■

امیرحسین کاوه، مدیرعامل گروه صنعتی سدید با بیان اینکه تامین منابع مالی برای طرح‌های توسعه‌ای و تامین سرمایه در گردش از مهمترین دغدغه‌های هر بنگاه اقتصادی است، گفت: اساسی‌ترین عامل در بقاء، رشد و توسعه هر کسب و کار و بنگاه اقتصادی است، از این رو منابع مالی را به شریان حیاتی سازمان‌ها تشبیه می‌کند. وی در ادامه تصریح کرد: در کشور ما این موضوع از اهمیت دوجندانی برخوردار است؛ زیرا توانمندی بنگاه‌های اقتصادی در تولید محصولات، خدمات و خلق رشد اقتصادی، خصوصاً در شرایط کنونی با توجه به رشد بالای تورم، افزایش هزینه‌های تولید، نرخ بالای دسترس‌ی به منابع مالی و همچنین تحریم‌ها و کاهش شدید سرمایه‌گذاری‌های خارجی و... وابستگی بسیار شدید به تامین منابع مالی به موقع و با نرخ‌های ارزان را به شدت آشکار می‌کند، به همین دلیل مرتفع و یا کم‌رنگ کردن این موضوع از مهمترین الزامات تحقق اهداف تدوین شده در خصوص رونق و جهش تولید است.

مدیرعامل گروه صنعتی سدید اظهار کرد: با توجه به وضعیت حال حاضر اقتصادی کشور، شرایط تحریمی و اتمسفر حاکم بر فضای روابط اقتصادی بین‌المللی و همچنین پاندمی بیماری کرونا، بانک‌ها و بازار سرمایه به عنوان مهمترین ابزارهای تامین منابع مالی بنگاه‌های اقتصادی کشور محسوب می‌شوند.

بانک محور بودن تامین منابع در کشور

کاوه با اشاره به اینکه بر اساس اظهارات ریاست بانک مرکزی بیش از ۹۰ درصد تامین منابع مالی در کشور توسط سیستم بانکی انجام می‌شود که این موضوع نشان‌دهنده بانک محور بودن تامین منابع مالی در کشور است، افزود: تنگناهای مرتبط در خصوص دسترسی به منابع ارزان مالی، نرخ بهره بالای تسهیلات، نرخ بالای جرایم تاخیر در پرداخت به موقع اقساط و ربح مرکب، درخواست و تأیید متعدد، موضوع ذی‌نفع واحد در اخذ تسهیلات، چالش‌های متعدد در دریافت ضمانت‌نامه‌های مورد نیاز تولیدکنندگان و... از جمله مشکلات صنعت گران و تولیدکنندگان، به عنوان سربازان خط مقدم اقتصادی کشور در حوزه اخذ تسهیلات از نظام بانکی بوده که منجر به افزایش هزینه‌های تامین منابع بنگاه، ناتوانی در پرداخت اقساط، تعمیق رکود و در نهایت در یک زنجیره مستمر؛ باعث ورشکستگی بنگاه‌ها شده و سبب کاهش رشد اقتصادی در کشور می‌شود.

وی افزود: با توجه به اهمیت تولید در کشور در سال جهش تولید و نیز در بحبوحه جنگ اقتصادی و درخواست‌های انجمن‌های صنفی، تشکل‌ها و سندیکاهای پیرامون معضلات موجود اقدامات مناسبی از سوی متولیان نظام بانکی و صنعتی کشور انجام شده که تصویب و ابلاغ مصوبه ستاد تسهیل و رفع موانع تولید توسط شورای پول و اعتبار با اندکی تغییر، یکی از این موارد است که بانک‌ها را موظف می‌کند تا بدهی معوق تولیدکنندگان را برای یک‌بار و با حداکثر اقساط ۵ ساله با سود ۷/۵ درصد از مانده بدهی با تنفس ۶ ماهه مهال نمایند. همچنین قانون حذف

در گفت‌وگو با مدیرعامل شرکت بارمان پارسه امرتات عنوان شد

حمایت بی‌پی کارت از فروش کالا در ۴ هزار واحد صنفی

محمد جعفری

شرکت بارمان پارسه امرتات با هدف افزایش قدرت خرید و کمک به فرآیند زنجیره فروش در واحدهای صنفی در سال ۱۳۹۵ تاسیس شد. از جمله اقدامات منحصر به فرد این شرکت می‌توان به اعطای اعتبارات بدون سود و کارمزد، بیمه اعتباری مشتریان و همچنین اعطای امتیازات ویژه اشاره داشت. در حال حاضر شرکت بارمان پارسه امرتات مدیریت کنسرسیوم پارسه را بر عهده دارد که متشکل از کانون آگهی و تبلیغات پارسه، شرکت دانش‌بنیان بیلیم افزار نوین آینده و شرکت ویدا پارسه است که در حوزه‌های مختلف فعالیت می‌کنند. به منظور آشنایی بیشتر با فعالیت‌های این شرکت گفت‌وگویی با محمد مهدوی، مدیرعامل شرکت بارمان پارسه امرتات انجام داده‌ایم که با هم می‌خوانیم.

۳۰ سازمان دولتی و ارائه خدمات بازاریابی محصولات و خدمات به بیش از ۴۰۰۰ کسب و کار خرد، کوچک و متوسط، با به کارگیری راهکارهای مدیریت زنجیره تامین، مدیریت لجستیک و مدیریت مالی زنجیره تامین در سال ۱۳۹۸ مورد تقدیر سازمان برنامه و بودجه کشور نیز قرار گرفته است.

به منظور ارائه خدمات مناسب به مشتریان چه اقداماتی انجام داده‌اید؟

یکی از مهمترین اقدامات شرکت بارمان پارسه امرتات، راه‌اندازی سیستم اعطای اعتبارات قرض الحسنه است. در این شبکه متقاضیان دریافت اعتبار پس از گذراندن مراحل اعتبارسنجی، مشمول دریافت اعتبار می‌گردند. بازپرداخت اعتبارات اعطایی از لحظه خرج کرد اعتبار و به میزان خرج کرد، محاسبه و از محل حقوق ماهانه اعتبار گیرنده کسر خواهد شد و در ادامه این فرآیند، اعتبار گیرندگان تحت پوشش کامل بیمه‌ای قرار خواهند گرفت. در واقع اگر فرد اعتبار گیرنده تحت هر شرایطی به صورت دائم یا موقت از دریافت حقوق محروم شود، مبلغ اقساط معوق فرد از صندوق بیمه، تامین و پرداخت خواهد شد. از دیگر اقدامات صورت گرفته می‌توان به راه‌اندازی شبکه اعطای امتیازات اشاره داشت که از طریق آن کاربران شبکه به ازای هر خرید و مراکز صنفی طرف قرارداد به ازای هر فروشی که انجام می‌دهند، امتیازاتی را به دست آورده و در ادامه می‌توانند امتیازات خود را تبدیل به ریال یا خرید مجدد کنند. مهمترین هدف ما از اعطای این امتیازات، تنظیم بازار است و تاکنون حدود ۴ هزار مرکز صنفی تحت پوشش این مجموعه قرار گرفته‌اند که در صورت کاهش فروش هر کدام از مراکز، افزایش امتیاز آن مرکز موجب هدایت بیشتر مشتریان به سمت آن واحد صنفی خواهد شد. از سوی دیگر، واحدهای صنفی تحت نظارت شرکت بارمان پارسه امرتات در صورت برخورد مناسب با مشتری و ارائه محصولات و خدمات با کیفیت از امتیازاتی که کاربران به آن‌ها اختصاص می‌دهند، بهره‌مند می‌شوند. یکی دیگر از خدمات ارائه



در خصوص فعالیت شرکت بارمان پارسه امرتات توضیحاتی ارائه فرمایید؟

این شرکت با نام تجاری «بی‌پی کارت» و با اخذ مجوز رسمی از بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، سامانه مبادلات اعتباری و امتیازی را با هدف ارتقا و تسهیل در تعاملات تجاری داخلی بر بستر کارت‌های شتابی راه‌اندازی کرده و با تاسیس ۳۱ شعبه در سراسر کشور فعالیت خود را در زمینه مبادلات اعتباری و نقدی، بازاریابی محصولات و خدمات و تولید کارت‌های چند منظوره بانکی گسترش داده و با لطف و عنایت پروردگار متعال، ضمن اخذ عنوان «شرکت خلاق» از معاون علمی و فناوری نهاد ریاست جمهوری، انعقاد قرارداد همکاری در زمینه ارائه تسهیلات رفاهی با بیش از

شده توسط شبکه بی پی کارت، صدور کارت‌های چندمنظوره بانکی است. این کارت‌ها علاوه بر اینکه به حساب سببایی متصل می‌باشند، خدمات غیر بانکی اعم از استفاده به عنوان کارت شناسایی عکس‌دار، کارت حضور و غیاب، کارت تردد، کارت حمل و نقل شهری، کارت تعاونی‌های درون سازمانی و... نیز را دریافت می‌کنند. از این رو افراد بر اساس لایه‌های مختلفی که در این کارت وجود دارد، در مواقع مورد نیاز قادر به استفاده از آن خواهند بود.

آیا شرکت‌های دیگری هم در زمینه کاری شما فعالیت دارند؟

بله، شرکت‌های دیگری نیز در این زمینه در حال خدمت‌رسانی می‌باشند، اما شرکت بارمان پارسه امرتات تنها مجموعه‌ای است که با مجوز رسمی از بانک مرکزی در زمینه صدور کارت‌های چند منظوره بانکی، راه‌اندازی شبکه تخفیف، اعتبار و امتیاز برای تمامی بانک‌های مجوزدار فعالیت دارد. برخی از مجموعه‌ها در زمینه شبکه تخفیف به صورت سنتی یا به صورت بانکی فعال هستند، ولی در این شرکت سیستم اعتبار، امتیاز، تخفیف و صدور کارت در یک قالب ارائه می‌شود و این موضوع موجب برآوردن نیازهای اعضا در یک پکیج می‌گردد و یکی از مزیت‌های مهم ما نسبت به سایرین محسوب می‌شود.

به منظور توسعه فعالیت‌های خود چه برنامه‌هایی دارید؟

واحد تحقیق و توسعه این شرکت دائماً در حال برنامه‌ریزی است. سند راهبردی و استراتژیک ما برای ۱۰ سال آینده نیز تدوین شده و در حال حاضر با توجه به شیوع ویروس کرونا اقدام به راه‌اندازی فروشگاه آنلاین نیز کرده‌ایم که در آینده نزدیک از آن رونمایی خواهد شد. در این فروشگاه آنلاین امکان خرید تخفیف‌دار و خرید اعتباری نیز میسر است و کاربران بدون نیاز به مراجعه حضوری قادر خواهند بود تا ما محتاج خود را با شرایط ویژه تهیه کنند. با توجه به افزایش سرعت رشد تکنولوژی همواره سعی ما بر این بوده تا دائماً در حال تحقیق و توسعه باشیم. به عنوان مثال، اخیراً کارت ویژه دانشجویان دانشگاه آزاد با عنوان سفیر کارت را طراحی کرده‌ایم که دارای دو چیپست «Chipset» (مجموعه‌ای از قطعات الکترونیکی) است. مدارک فرد و ثبت امتیازات در این چیپست‌ها ذخیره خواهد شد و دانشجو به محض ورود به دانشگاه و استفاده از کلاس‌ها و کتابخانه از امتیازاتی بهره‌مند می‌شود که امتیازات حاصله مطابق با معادل ربالی تعریف شده از محل شهریه دانشجو کسر خواهد شد. بعد از اتمام تحصیل در بخش چیپست دوم، مدارک و سوابق تحصیلی فرد ثبت می‌شود و به عنوان رزومه تحصیلی معتبر قابل ارائه و استفاده خواهد بود. در حال حاضر این طرح در دانشگاه آزاد اجرایی شده و در آینده نزدیک در مابقی دانشگاه‌ها نیز اجرا خواهد شد. شایان ذکر است، در سیستم ما تحقیق و توسعه در قالب پروژه‌های مختلف و بر اساس فرهنگ و امکانات موجود تعریف می‌گردد.

میزان استقبال واحدهای صنفی از خدمات شما چگونه بوده است؟

مشکلات اقتصادی و کاهش قدرت خرید در جامعه باعث شده تا

واحدهای صنفی نیز به سمت خدمات این شرکت روی آورند. خدمات شرکت بارمان پارسه امرتات باعث شده تا قدرت خرید اقشار مختلف در جامعه بالاتر برود که این امر موجب افزایش فروش در کسب و کارهای طرف قرارداد می‌گردد. از سوی دیگر، به واسطه سیستم اعطای امتیازات که مکمل این سیستم است، موجبات وفادارسازی مشتریان در هر واحد را به همراه خواهد داشت و واحدهای صنفی از پکیج تبلیغات ما بهره‌مند شده و سیستم فروش نوین را در اختیار خواهند داشت. معرفی محصولات و اختصاص باشگاه مشتریان به هر واحد صنفی، شناسایی مشتریان و همچنین ارائه گزارش اعم از ساعات و روزهای پرفروش، میانگین سنی مشتریان و میزان و زمان تراکنش از مهمترین خدمات ارائه شده به واحدهای صنفی است.

مهمترین ویژگی‌های این شرکت چیست؟

باید به این نکته اشاره داشته باشیم که هدف ما ارائه خدمات به بازار داخلی می‌باشد و تمام سعی ما بر این است تا قیمت‌ها را کاهش دهیم و تاکنون نیز در این زمینه موفق عمل کرده‌ایم. از ویژگی‌های شاخص شرکت بارمان پارسه امرتات می‌توان به دریافت مجوز از بانک مرکزی و دریافت عنوان شرکت خلاق از سوی معاونت علمی نهاد ریاست جمهوری اشاره کرد. شایان ذکر است، این شرکت در سال ۱۳۹۸ مورد تقدیر سازمان برنامه و بودجه کشور نیز قرار گرفته است.

و سخن آخر...

تمام فعالیت‌هایی که تاکنون توسط بارمان پارسه امرتات صورت پذیرفته، تنها بخش کوچکی از اهداف بزرگ این شرکت را پوشش داده است، از این رو در تلاش برای افزایش دامنه فعالیت‌های خود، پوشش نیازهای مردم و ارتقاء سطح کیفی خدمات هستیم. هدف اصلی این است که تمام مردم متناسب با بودجه خود از محصولات و خدمات ما استفاده کنند و این شرکت قدم کوچکی در راستای مردمی کردن اقتصاد بردارد. ■

شرکت بارمان پارسه امرتات تنها مجموعه‌ای است که با مجوز رسمی از بانک مرکزی در زمینه صدور کارت‌های چند منظوره بانکی، راه‌اندازی شبکه تخفیف، اعتبار و امتیاز برای تمامی بانک‌های مجوزدار فعالیت دارد



عضو فعال گروه سرمایه‌گذاری عطار اعلام کرد

خلق بستر مناسب برای توسعه شرکت‌های دانش بنیان

عرفان فغانی

امروزه دنیا در حال حرکت به سمت اقتصاد دانش بنیان است و در آینده‌ای نزدیک تحولات زیادی در حوزه‌های مختلف ایجاد خواهد شد. در ایران نیز بیش از پنج هزار شرکت دانش بنیان فعالیت دارند که دستاوردهای مهمی را برای کشور به ارمغان آورده و ایده‌های مطرح شده توسط این شرکت‌ها به خلق نوآوری‌های جدید منتهی شده است. حال این سوال مطرح می‌شود که چطور می‌توان بستری را برای افزایش تعداد شرکت‌های دانش بنیان و توسعه آن‌ها ایجاد کرد؟ در این میان گروه سرمایه‌گذاری عطار که با تلاش جمعی از افراد نخبه و تحصیل کرده کشور شکل گرفته، گام‌های مناسبی را به منظور ایجاد شرکت‌های دانش بنیان برداشته است. به همین بهانه گفت‌وگویی با حسام زندحسامی، عضو فعال گروه سرمایه‌گذاری عطار و مدیر کل سابق دفتر نوآوری و تجاری‌سازی معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری انجام داده‌ایم که مشروح آن از نظر خوانندگان ارجمند می‌گذرد.

است. مهمترین وظیفه معاونت علمی و فناوری در این بخش، توسعه اکوسیستم فناوری و نوآوری کشور بود و در همین راستا به حمایت از شرکت‌هایی پرداخت که باید در این حوزه شکل می‌گرفتند. طبیعتاً دولت در این اکوسیستم نقش تسهیل‌کننده را دارد و شرکت‌های خصوصی کاربرد و حرفه‌ای به عنوان کارگزار و بازوی اجرایی معاونت می‌توانستند این هدف را محقق کنند. در این میان، موسس گروه سرمایه‌گذاری عطار که از اواخر دهه هفتاد فعالیت‌های خود را با تاسیس شرکت‌هایی مانند حصین، بصیر و فناپ آغاز کرده بود، مورد توجه معاونت علمی و فناوری قرار گرفت. نتیجه عملکرد موسسان گروه عطار توسعه نظام بانکداری الکترونیکی به گونه‌ای بود که در دوران تحریم قلب اقتصادی کشور (نظام بانکی) به واسطه توسعه این سیستم‌ها هرگز تحت تاثیر قرار نگرفت و همگان اذعان دارند که در این دوران بانک‌های کشور بدون اختلال به فعالیت‌های خود ادامه داده‌اند. موسسان گروه عطار از اواخر دهه هشتاد در حوزه فن آفرینی و توسعه شرکت‌های فناوری محور فعالیت کردند و حاصل آن تاسیس شرکت‌های معتبری است که هم‌اکنون نیز مشغول فعالیت می‌باشند. در نهایت گروه سرمایه‌گذاری عطار در سال ۱۳۹۱ با هدف توسعه شرکت‌های دانش بنیان تاسیس شد و در حال حاضر با توجه به نیازهای راهبردی کشور در چند حوزه کلیدی از جمله اقتصاد دریا، امنیت غذایی و کشاورزی دقیق، توسعه توانمندی فضایی و انرژی‌های تجدیدپذیر و... فعالیت می‌کند. هم‌اکنون این مجموعه دو کارخانه نوآوری و یکی از بزرگ‌ترین مجموعه‌های فضای اشتراکی به نام "باکس شریف" راه‌اندازی کرده که بستر مناسبی را برای رشد شرکت‌های دانش بنیان فراهم می‌کند. یکی از کارخانه‌های نوآوری گروه سرمایه‌گذاری عطار با مساحتی حدود ۱۰ هزار مترمربع در شهر شیراز قرار دارد و کارخانه دیگر موسوم به سرای نوآوری صنایع خلاق و فرهنگی در تقاطع خیابان انقلاب و فلسطین با وسعت ۱۵ هزار مترمربع در حال تکمیل و راه‌اندازی است. هم‌اکنون نیز در حال مذاکره برای توسعه کارخانه‌های نوآوری و مراکز کار اشتراکی در کشور هستیم و مخاطبان اصلی ما نیز دانشجویان و نخبگان دانشگاهی، سرمایه‌گذاران، ایده‌پردازان و شرکت‌های دانش بنیان کشور هستند.



ایده‌راه‌اندازی گروه سرمایه‌گذاری عطار چگونه شکل گرفت؟

قبل از ورود به این بحث باید تاریخچه مختصری از اتفاقات حوزه فناوری کشور را بازگو نمایم. سابقه معاونت علمی و فناوری رییس جمهوری قدمت چندانی در کشور ندارد و به دوران ریاست جمهوری آقای احمدی‌نژاد برمی‌گردد که در آن دوره قانون شرکت‌های دانش بنیان تصویب و آیین‌نامه آن تنظیم شد. به‌رغم تلاش‌های ارزنده و به دلیل نوپا بودن این حوزه نتایج چشمگیری در آن دوره حاصل نشد. در دولت دهم و یازدهم با حضور دکتر سورنا ستاری در این بخش، تحولات خوبی در حوزه استارت‌آپ کشور اتفاق افتاد و این بخش نیز مورد توجه قرار گرفت. ورود موجی از استارت‌آپ‌ها به کشور و در ادامه آن پدیده دات کام که در سال ۲۰۰۰ میلادی در آمریکا شکل گرفته بود، تحولاتی را در عرصه فناوری به وجود آورد و ایران با کمی تاخیر با همین موج روبه‌رو شد و با حضور شتاب‌دهنده‌ها و قوت گرفتن شرکت‌های دیجیتالی موج جدیدی به راه افتاد که نتیجه آن ظهور شرکت‌هایی مانند دیجی کالا، اسنپ، تپسی، تخفیفان و...

قابل ذکر است که هدف اصلی ما به کارگیری نیروهای جوان و مستعد در فعالیت‌های دانش‌بنیان است که در سال‌های آینده به عامل اساسی فعالیت‌های اقتصادی تبدیل خواهند شد.

آیا این گروه به اهداف مورد نظر خود دست پیدا کرده است؟

هیچ بنگاه‌ای نمی‌تواند قاطعانه بگوید که به اهداف خود رسیده، زیرا اهداف دائماً در مسیر چشم‌انداز به‌روز می‌شوند. تاکنون به چشم‌انداز مورد نظر شرکت دست پیدا نکرده‌ایم و هنوز راه زیادی در پیش داریم، اما می‌توان گفت که به اهدافمان در دوره‌های مختلف دست یافته‌ایم. از آنجا که گروه عطار توسعه اقتصاد دانش‌بنیان در کشور را هدف‌گذاری کرده و اعتقاد دارد که پرداختن به این رویکرد، خلق ارزش قابل توجهی را برای کشور و فعالان این حوزه خواهد داشت، دائماً در این مسیر گام برداشته و با شناسایی فرصت‌های راهبردی برای توسعه فناوری و کسب و کارهای مبتنی بر این فرصت‌ها اهداف خود را به‌روز می‌کند. طبیعتاً کشور و نهادهای حاکمیتی برای تحقق اهداف توسعه‌ای خود به مجموعه‌های خصوصی مانند گروه عطار نیاز دارند و باید با حمایت موثر از این مجموعه‌ها، زمینه تحقق نقشه جامع علمی کشور را فراهم کنند. تلاش ما همواره بر این بوده تا در این مسیر همیشه اولین باشیم. به عنوان مثال، اولین نیروگاه خورشیدی کشور با دانش فنی گروه سرمایه‌گذاری عطار راه‌اندازی شده و بزرگ‌ترین کارخانه تولید سلول‌های خورشیدی نیز از جمله فعالیت‌های اثربخش این مجموعه بوده است. اولین شتاب‌دهنده حوزه اقتصاد در این اقدامات کلیدی این گروه می‌باشد که برای اولین بار حساسیت همگان را برای توجه به حداقل ۵۰ درصد ظرفیت از دست رفته کشور در حوزه دریا جلب کرده است. توجه به حوزه دریا، می‌تواند ایران را به یکی از ثروتمندترین کشورهای جهان تبدیل نماید. با نگاهی عالمانه به این موهبت خدادادی می‌توان دریافت که اگر دریا و اقتصاد دریا موثرتر از نفت نباشد، حتماً کمتر نخواهد بود و تاکنون متأسفانه همانند نفت نتوانسته‌ایم از این موهبت خداوند در مسیر توسعه کشور به‌درستی استفاده کنیم، لذا گروه عطار با صرف هزینه و سرمایه‌گذاری بر توان و تخصص جوانان کشور سعی دارد تا گام موثری در به جریان انداختن این اقتصاد ایفا نماید.

در زمینه فعالیت خود با چه مشکلاتی مواجه هستید؟

به منظور دست‌یابی به اهداف مورد نظر گروه، تلاش بیشتری نسبت به سال‌های گذشته داشته‌ایم، ولی به مانند کسب و کارهای دیگر با مشکلات زیادی روبه‌رو هستیم که از مهمترین آن می‌توان به بروکراسی آزاردهنده ادارات دولتی، کندی دستگاه‌ها در انجام دستورالعمل‌ها، تعدد مراکز تصمیم‌گیری و همچنین وجود مجموعه‌هایی که بیشتر از اینکه کار و فعالیت داشته باشند، با تبلیغات سعی در خودنمایی دارند و نتیجه فعالیت‌های ضعیف آنها، اقدامات ما را نیز خدشه‌دار می‌کند، اشاره کرد. در این راستا منابع حمایتی نهادهایی مانند معاونت علمی و صندوق نوآوری و سایر دستگاه‌ها که با دلسوزی برای توسعه اکوسیستم نوآوری کشور صرف می‌شوند، برخی سوءاستفاده‌کنندگان را بر این می‌دارد تا از این نَمَد، کلاهی برای خود درست کنند و بدون تجربه و تخصص به پشتوانه حمایت‌های دولتی، وارد فضایی شوند که نسبت به ابعاد آن بیگانه هستند و بعد از مدتی در حالی از این اکوسیستم خارج شوند که بدون خلق ارزش افزوده، منابع ذی‌قیمت دولت و کشور را نیز به هدر داده‌اند. عملکرد ضعیف چنین مجموعه‌هایی گاهی برای گروه‌های تخصصی مانند عطار که به‌طور جدی در این حوزه فعال می‌باشند، اثرات منفی را به همراه خواهد داشت. چالش دیگر مجموعه‌های دانش‌بنیان مانند گروه عطار، فرهنگ "مرغ همسایه غاز است" می‌باشد که در بسیاری از نهادها و وزارتخانه‌های کشور وجود دارد. فرهنگ دولت نفتی و اقتصاد نفتی در

کشور، سال‌هاست که در بدنه اقتصادی و تفکری نظام تصمیم‌گیری رخنه کرده و اعتماد صرف به کالاها و خریدهای خارجی که طبیعتاً منافع شخصی را نیز همراه خواهد داشت، شرکت‌های دانش‌بنیان را برای ارائه محصولات، گسترش فعالیت‌ها و جذب حمایت‌های معنوی و مادی محروم کرده است. باید پذیرفت که فقط با شعار نمی‌توان به اقتصاد دانش‌بنیان دست یافت و تا شعار به شعور و ایمان تبدیل نشود، اقتصاد نفتی در کشور حاکم خواهد بود. هر چند به نکاتی که اشاره کردم، باید مواردی مانند کمبود منابع مالی و پول موثر در اکوسیستم را نیز اضافه کرد. کماکان در نظام بانکی، تفکر دانش‌بنیانی شکل نگرفته و برای دریافت تسهیلات هنوز هم باید وثایق سنگین ملکی یا مشابه آن را ارائه کرد و ایده، تیم و فرصت استارت‌آپی و دانش‌بنیانی، کمتر قابل ارزش‌گذاری است که از بزرگ‌ترین معضلات رشد و توسعه بنگاه‌ها محسوب می‌شود.

مهمترین دستاوردهای عطار در این چند سال چه بوده است؟

از مهمترین دستاوردهای گروه سرمایه‌گذاری عطار می‌توان به صادرات داروهای دانش‌بنیان، راه‌اندازی استارت‌آپ‌های متعدد، بسترسازی برای فعالیت جوانان در قالب کارخانه‌ها و مراکز نوآوری، شتاب‌دهنده‌های تخصصی و فضای کار اشتراکی اشاره کرد. این گروه، بزرگ‌ترین نهاد خصوصی است که با توجه به شیوع بیماری کرونا که خیلی از کسب و کارها را به تعطیلی کشانده، به کندی و با سختی به فعالیت خود ادامه می‌دهد. یکی از ویژگی‌های گروه سرمایه‌گذاری عطار، عدم زودبازده بودن فعالیت‌های آن است، زیرا سرمایه‌گذاری در حوزه‌های دانش‌بنیان نیاز به صبوری و ریسک‌پذیری دارد. ما در این سال‌ها سرمایه‌گذاری‌های زیادی انجام داده‌ایم که امیدواریم به لطف خدا در سال‌های آتی به نتیجه برسد.

آیا مشابه فعالیت شما در کشورهای دیگر هم انجام می‌شود؟

در دنیا نهادهای زیادی در این زمینه فعالیت دارند. گروه سرمایه‌گذاری عطار از طریق شناسایی فرصت‌ها، ایجاد و کشف آن‌ها درآمد کسب می‌کند. نکته حائز اهمیت اینکه کسی که قصد سرمایه‌گذاری در این حوزه را داشته باشد، از نظر مالی در مقایسه با سایر کشورها مورد حمایت مالی ناچیزی قرار می‌گیرد و حتی سرمایه‌بزرگ‌ترین صندوق سرمایه‌گذاری کشور در مقیاس‌های جهانی غیر قابل مقایسه و بسیار ناچیز است، از این رو شرکت‌های بزرگ دانش‌بنیانی که قصد توسعه دارند، از نظر مالی با مشکلات زیادی مواجه هستند و در میان انبوه شرکت‌های سرمایه‌گذاری، شاید تعداد محدودی موفق به تحقق ایده‌های خود شوند. با توجه به موارد اشاره‌شده، معمولاً فعالان این حوزه، کشورهای دیگر را برای سرمایه‌گذاری ترجیح می‌دهند و این موضوع مهمترین خطر برای شرکت‌های دانش‌بنیان محسوب می‌شود و مهاجرت نخبگان را در پی خواهد داشت.

وسخن آخر...

مهمترین هدف ما تحقق برنامه‌هایی است که در شرکت تعیین شده و در صورت نیاز برای توسعه فعالیت‌های خود از دولت کمک خواهیم گرفت و در هر صورت به کار خود ادامه خواهیم داد. در کشور ما فرصت‌های زیادی برای کارآفرینی وجود دارد، اما با وجود جمعیت میلیونی فارغ‌التحصیلان در کشور، نیروی انسانی توانمند کمی در اختیار داریم و تعداد محدودی از آنان کارایی لازم را دارند، به همین دلیل پرورش و توانمندسازی دانشجویان در اولویت برنامه‌های ما و بسیاری از شرکت‌های دانش‌بنیان قرار دارد. در واقع، اهداف سرمایه‌گذاری ما با داشتن چنین نیروهایی محقق خواهد شد و سریع‌تر هم به نتیجه خواهیم رسید. ■

در کشور ما فرصت‌های زیادی برای کارآفرینی وجود دارد، اما با وجود جمعیت میلیونی فارغ‌التحصیلان در کشور، نیروی انسانی توانمند کمی در اختیار داریم و تعداد محدودی از آنان کارایی لازم را دارند

دبیر دومین جشنواره استارپوزال خبر داد

برگزاری رویداد «اینوکافه» با هدف شبکه‌سازی و انتقال تجربه

مهدیه شهسواری

مدیرعامل شرکت رادمین با اشاره به اینکه به منظور ارتقای سطح آگاهی و افزایش انگیزه شرکت‌کنندگان در جشنواره، سلسله وبینارهایی تحت عناوین مختلفی از اردیبهشت‌ماه امسال توسط پارک علم و فناوری دانشگاه تربیت مدرس برگزار شده، افزود: در این سلسله وبینارها سعی شده تا از آموزش اصول ابتدایی برای ارائه طرح مانند نگارش پروپوزال و پایان‌نامه شروع شود و به بحث‌های تخصصی‌تر مانند تبدیل پروپوزال به طرح تجاری و امکان‌سنجی آن‌ها ختم شود.

وی در ادامه افزود: «آشنایی با اصول نگارش پروپوزال و پایان‌نامه»، «نحوه ارائه سمینار دانشگاهی»، «حمایت‌های ستاد فناوری نانو از پروپوزال‌های دانشگاهی»، «مالکیت فکری و ثبت پتنت»، «نحوه تبدیل پروپوزال دانشگاهی به طرح تجاری» و همچنین «نحوه ارائه پروپوزال تجاری» و «تحلیل و امکان‌سنجی ایده» از وبینارهای برگزار شده به ترتیب تاریخ می‌باشند.

دبیر دومین دوره جشنواره استارپوزال با بیان اینکه در این وبینارها که با هدف آموزش قدم به قدم علاقه‌مندان و شرکت‌کنندگان انجام شد، به طور میانگین حدود ۱۵۰ نفر که صاحب ایده قابل تجاری‌سازی بودند، آموزش دیدند و این وبینارها بیش از ۱۱ هزار بار در سایت ایسمینار بازدید داشته‌اند، افزود: طبق نظرسنجی انجام شده از شرکت‌کنندگان، وبینارهای برگزار شده تأثیرگذاری بسیار خوبی بر روند نوشتار پروپوزال، نحوه ارائه و همچنین ایجاد نگرش صنعتی و تجاری مخاطبان جشنواره داشته است.

مهندس اکبرزاده در خصوص راه‌اندازی رویداد (اینوکافه) گفت: به منظور تعامل هر چه بهتر صاحبان ایده با مشاوران مجرب و کارآفرینان، رویداد کافه نوآوری (اینوکافه) برگزار می‌شود که در آن کارآفرینان، مدیران استارت‌آپ‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان با هدف شبکه‌سازی و انتقال تجربه دور هم جمع می‌شوند. در این رویداد، سخنرانی رسمی برگزار نمی‌شود، بلکه چند نفر از مهمانان و تعدادی از دوستانی که ایده‌ای برای راه‌اندازی کسب و کار خود دارند، در محیطی کافه مانند به گفت‌وگو می‌پردازند. ضمن اینکه فضای اینوکافه به دو بخش مشاوره خصوصی و گفت‌وگوی دوستانه عمومی تقسیم می‌شود که زمان مشاوره خصوصی آن، از چند روز پیش از برگزاری قابل رزرو است.

وی در ادامه تصریح کرد: در دومین دوره از جشنواره استارپوزال،



جشنواره ملی کارآفرینی (استارپوزال)، برای اولین بار در سال ۱۳۹۸ به همت پارک علم و فناوری دانشگاه تربیت مدرس طرح‌ریزی و برگزار شد و دومین دوره از این جشنواره نیز به صورت ملی و با توجه به شرایط بیماری کرونا از اردیبهشت‌ماه سال ۱۳۹۹ با تغییرات جدیدی در حال برگزاری است. هدف از برگزاری این جشنواره ملی، ایجاد ارتباطی موثر میان دانشگاه و صنعت از طریق هدایت پروپوزال‌ها و پایان‌نامه‌های کارشناسی ارشد و رساله دکتری دانشجویان سراسر کشور و همچنین تبدیل آن‌ها به طرح‌های صنعتی است. این جشنواره پذیرای تمامی دانش‌پژوهان و علاقه‌مندان به حوزه کسب و کار می‌باشد و بستر مناسبی است تا تمامی واجدین شرایط در این جشنواره شرکت کنند، از راهنمایی اساتید و مشاوران مجرب بهره ببرند و در صورت داشتن تمامی معیارهای داوران جشنواره، صاحب جوایز بی‌نظیر شوند. جوایز این جشنواره شامل بیش از ۲۰۰ میلیون تومان جایزه نقدی و همچنین جوایز ویژه غیرنقدی شامل استقرار در پارک‌های علم و فناوری و شتاب‌دهنده‌ها و بهره‌گیری از حمایت‌های معنوی آن‌ها، برگزاری جلسات ارائه طرح، جذب سرمایه تیم‌های برتر و... است.

مهندس سرروش اکبرزاده، دبیر دومین دوره جشنواره استارپوزال و

حامیان مادی و معنوی جشنواره استارپوزال:

- سازمان‌های دولتی؛ از جمله وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، جهاد دانشگاهی، جهاد کشاورزی، شهرداری منطقه ۶ معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، مرکز تهران هوشمند، ستاد توسعه فناوری‌های حوزه دیجیتال و هوشمندسازی
- صندوق‌های سرمایه‌گذاری؛ گروه سرمایه‌گذاری کارایا و گروه سرمایه‌گذاری تامین آتیه تدبیر سبز
- رسانه‌های تاثیرگذار زیست‌بوم کارآفرینی؛ ماهنامه دنیای سرمایه‌گذاری، رسانه یکتانت، اکوموتیو، تمشیت و آی چیزها
- سازمان‌های خدماتی؛ موسسه همبودگاه
- دانشگاه‌ها، پژوهشکده‌ها و واحدهای جهاد دانشگاهی سراسر کشور
- شتاب‌دهنده‌ها و مراکز رشد
- مجموعه‌ها و رویدادهای فعال؛ ۱۰۰ استارت‌آپ و مجموعه کارایا

برگزاری رویداد اینوکافه با سال‌های پیش با توجه به شرایط پیش آمده، متفاوت و با تغییراتی همراه است. در این دوره از جشنواره، هفته اینوکافه از تاریخ ۱۹ تا ۲۵ مهرماه به صورت مجازی برگزار می‌شود که در این مدت، در هر روز با دعوت از ۴ منتور به موضوع مشخصی پرداخته می‌شود. متقاضیان می‌توانند با ورود به پنل کاربری خود و ثبت نام در این رویداد، فرصت پرسش و پاسخ یک ساعته را با منتورها پیدا کنند. نکته قابل توجه اینکه طی این پرسش و پاسخ‌ها، چالش‌های پیش رو، طرح‌های مشابه موجود، مشکلات و پتانسیل تجاری‌سازی طرح برای صاحب ایده مشخص می‌شود.

مدیرعامل شرکت رادمین تصریح کرد: در رویداد اینوکافه در هر ساعت فقط ۵ نفر فرصت پرسش و پاسخ با منتورها را دارند که در مجموع با توجه به تعداد منتورها، فقط ۱۴۰ نفر این فرصت را پیدا می‌کنند تا از تجارب ارزشمند مشاوران و منتورها در زمینه تخصصی‌شان بهره‌مند شوند.

دبیر دومین دوره جشنواره استارپوزال گفت: استارپوزال فضایی است که همه بازیگران نوآوری و کسب و کار را کنار هم جمع کرده و با حمایت از پروپوزال‌های فناورانه، مسیر پیوند جامعه علمی به جامعه صنعتی را هموار کرده است، از این رو این جشنواره اهمیت بسیار زیادی دارد.



بازار سرمایه مسیری مطمئن برای تامین مالی

دکتر مهدی کریمی تفرشی
رئیس هیات مدیره خانه صنعت، معدن و تجارت جوانان تهران

برای سال‌ها از سوی اقتصاددانان پیشنهاد می‌شد، بنابراین باید از بستر فراهم‌شده به شکل مناسب بهره برد و از دامن زدن به اختلافات میان بازار پولی و بازار سرمایه کشور خودداری کرد. در واقع این دو بازار مکمل یکدیگر می‌باشند و هر کدام نقش متفاوتی را در اقتصاد بر عهده دارند و تضعیف هر کدام به نفع دیگری، به ضرر کل اقتصاد کشور خواهد بود. هم‌اکنون تصور بر این است که بورس رقیب جدی برای سیستم بانکی محسوب می‌شود، در حالی که این تصور به کلی نادرست است و در صورت عدم استفاده صحیح از این فرصت، کل اقتصاد کشور زیان خواهد دید. قابل ذکر است که در کنار توسعه بازار ثانویه بورس باید توجه داشت که بخش عمده تامین نقدینگی در اقتصادهای بزرگ جهان از طریق بازار اولیه و همچنین بازار بدهی صورت می‌گیرد، لذا باید در کنار توسعه بازار ثانویه، تمهیداتی برای گسترش بازار اولیه و همچنین توسعه بازار بدهی نیز اتخاذ کرد که در این میان استفاده از ابزارهای مالی جدید مانند اوراق بیمه و اوراق مشارکت گام مهمی در این راستا می‌باشد. از سوی دیگر، اگر شرکت‌ها تمایلی به عرضه سهام خود در بورس ندارند، می‌توانند پروژه‌های جاری خود را در بورس عرضه کنند و برای هر فعالیت خود از مشاوران و متخصصان بازار سرمایه بهره گیرند که با توجه به نوظهور بودن این بازار، باید این شرکت‌ها مورد حمایت قرار گیرند. در حال حاضر بازار سرمایه به عنوان یک ابزار برتر برای تامین مالی توسط فروش دارایی‌ها و شرکت‌های تحت تملک مطرح است و چنانچه دولت از این فرصت برای افزایش بهره‌وری و تامین مالی استفاده کند، بازار سرمایه بیش از پیش تقویت خواهد شد. با این حال نباید از یاد برد که بازار سرمایه به‌ویژه در شکل کنونی که همراه با توسعه قابل توجه بازار ثانویه است، اگر با ابزارهای مالی دیگر و تقویت بازار بدهی همراه نباشد، به منبعی برای تولید نقدینگی و خلق پول تبدیل خواهد شد. موضوع قابل توجه این‌که نقدینگی فزاینده حاصل از این بازار در صورت سرازیر شدن به بازارهای موازی از قبیل مسکن، سکه و ارز، منجر به بحران بزرگی در اقتصاد کشور خواهد شد. هم‌اکنون توسعه بازار سرمایه کشور در سال جاری از مهمترین بحث‌های اقتصاددانان است، اما همه آن‌ها در خصوص اهمیت بازار سرمایه و توسعه متوازن بازارهای اولیه و ثانویه اتفاق نظر دارند. توسعه بازار بدهی و بازار اولیه، رشد افسار گسیخته قیمت سهام بدون پشتوانه تولیدی را محدود می‌کند و راه را برای مقابله با سفته‌بازی و تخلفات رایج در بازار ثانویه هموار خواهد کرد. در صورت حمایت از بازار سرمایه از طریق وضع قوانین تسهیل‌کننده و همچنین توجه به بازار اولیه، می‌توان امید داشت که اقتصاد ایران این فرصت طلایی را مانند بسیاری از فرصت‌های دیگر به‌سادگی از دست ندهد و وضعیت کنونی در خدمت رشد و شکوفایی اقتصاد کشور قرار گیرد. ■



با توجه به شرایط کنونی اقتصاد و رکود در برخی از صنایع، تامین مالی یا نقدینگی بنگاه‌های اقتصادی و تولیدی به یکی از مهمترین دغدغه‌های کشور تبدیل شده و مشکلات مربوط به تحریم و تاثیرات آن در بخش‌های مختلف مانند تولید، تجارت و... باعث شده تا نیاز بنگاه‌ها به تزریق نقدینگی بیش از پیش احساس شود و راهکارهای مختلفی نیز برای تامین مالی آن صورت گیرد. در همین راستا هدایت پول‌های سرگردان به سمت بازار سرمایه و تامین مالی شرکت‌های تولیدی در نهایت موجب رونق اقتصادی و تولیدی کشور خواهد شد. بهترین راه برای هدایت حجم موجود نقدینگی در کشور به سمت تولید، تامین سرمایه برای واحدهای تولیدی از طریق بازار سهام است. بازدهی سرمایه‌گذاری در بورس در بلندمدت بیش از بازارهای رقیب است و علاوه بر این حضور این شرکت‌ها در بورس، مانعی برای فساد اقتصادی نیز خواهد بود، زیرا لازمه حضور شرکت‌ها در بورس شفاف بودن فعالیت‌های آن‌ها است و این اقدام گام مهمی برای ریشه‌کن کردن فساد و همچنین فراهم آوردن راهی برای شکوفایی و جهش تولید خواهد بود. در کشور ما به دلیل محدودیت بازار سرمایه، تامین مالی شرکت‌ها و بنگاه‌های مختلف تاکنون از طریق نظام پولی صورت می‌گرفت، در حالی که در کشورهایی با اقتصاد قوی، این وظیفه بر عهده بازار سرمایه است. با توسعه این بازار در یک سال اخیر، تامین مالی از طریق آن مورد توجه قرار گرفته و در حال حاضر بازار سرمایه در حال جایگزینی با بازار پول می‌باشد. البته در این میان برخی آن را رقیب بانک‌ها می‌دانند، در حالی که وضعیت کنونی بستر مناسبی است که

توسعه بازار بدهی
و بازار اولیه، رشد
افسار گسیخته قیمت
سهام بدون پشتوانه
تولیدی را محدود می‌کند
و راه را برای مقابله با
سفته‌بازی و تخلفات
رایج در بازار ثانویه
هموار خواهد کرد

پرونده ویژه



در این بخش می خوانیم:

- کاهش قیمت خودرو طی ۳ ماه با عرضه در بورس کالا
- حل مشکلات قطعه سازان در گروی ثبات قیمت مواد اولیه
- شناسنامه دار کردن قطعات خودرو برای جلوگیری از ورود کالای قاچاق

دبیر انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودروی کشور:

تشکیل کمیته ملی خودرو ضرورت دارد

مصطفی حاتمی

یکی از مهمترین استراتژی‌هایی که در شرایط تحریم به صنایع خودرویی کشور کمک شایانی می‌کند، داخلی‌سازی قطعات خودرو است و این موضوع زمانی در کاهش قابل توجه قیمت خودرو موثر خواهد بود که شاهد تسهیل در واردات نهاده‌ها و مواد اولیه مورد نیاز این صنعت و همچنین کاهش قیمت تمام‌شده این اقلام باشیم. از طرفی با افزایش داخلی‌سازی، شاهد کاهش ارزبری خودرو خواهیم بود و هزینه‌ای هم برای خرید دانش فنی پرداخت نخواهیم کرد و در نتیجه شاهد کاهش قیمت خودرو خواهیم بود. حال این سوال پیش می‌آید که «چه عواملی باعث شده تا وضعیت صنایع کشور به ویژه صنعت خودروسازی در شرایط مطلوبی قرار نگیرد؟» و «با توجه به شرایط تحریم، به منظور داخلی‌سازی قطعات خودرو و عدم نیاز به واردات این محصولات چه اقداماتی باید در دستور کار قرار گیرد؟». به منظور دریافت پاسخ مناسب گفت‌وگوی صمیمانه‌ای با مهندس آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودروی کشور انجام داده‌ایم که از نظر خوانندگان ارجمند می‌گذرد.

به سمت بازار بورس و گاهی اوقات خرید و فروش ارز و سکه و حتی مسکن سوق پیدا می‌کند. در حال حاضر حجم نقدینگی موجود در کشور بیش از ۲/۵۰۰ هزار میلیارد تومان است که بخشی از آن، به عنوان نقدینگی سرگردان محسوب می‌شود و افراد جامعه در تلاش هستند تا نقدینگی خود را جایی سرمایه‌گذاری کنند که ارزش پولشان حفظ شود و از آن سود مناسبی کسب کنند.

به نظر شما بهترین مکان جذب سرمایه‌های سرگردان در چه حوزه‌ای است؟

به اعتقاد بنده، بهترین مکان جذب سرمایه‌های سرگردان در حوزه تولید و صنایع مولد است که باعث ایجاد اشتغال و توسعه پایدار کشور خواهد شد، اثرات تورمی هم نخواهد داشت و اگر برنامه‌ریزی مناسبی انجام شود، تورم را نیز مهار خواهد کرد. البته تمام این موارد به شرطی امکان پذیر خواهد بود که جذابیت سرمایه‌گذاری در کشور وجود داشته باشد. در حال حاضر اکثر صنایع کشور متضرر شده‌اند، خودروسازان زبان انباشته بسیاری دارند و قطعه‌سازان نیز به دلیل انبوه مشکلات مانند مساله قیمت‌گذاری دستوری با ضرر و زیان مواجه می‌باشند. به نظر من باید اقدامات مناسبی صورت گیرد تا در فضای کسب و کار و اقتصاد کلان کشور، بخش تولید بالاترین بازدهی را داشته باشد. به عبارت دیگر، سرمایه‌گذاری در بخش تولید باید بیشترین جذابیت را برای سرمایه‌گذار داشته باشد تا شاهد عمق ساخت داخل و رونق صنعت قطعه‌سازی باشیم. موضوع حائز اهمیت اینکه روابط میان خودروسازان و قطعه‌سازان بخشی از این جذابیت خواهد بود که برای بیشتر شدن این روابط باید قرارداد فی مابین آن‌ها اصلاح شود تا هر دو طرف شاهد یک منطبق برد برد باشند.

در خصوص تشکیل کمیته ملی خودرو توضیحاتی ارائه فرمایید؟

پیشنهادی را در سطح ملی ارائه داده‌ایم تا یک کمیته ملی خودرو تشکیل شود و اعضای آن را همه سازمان‌ها و ارگان‌های موثر بر صنعت خودرو، نماینده تام‌الاختیار بانک مرکزی و وزارت صنعت،



در راستای توسعه و پیشرفت فعالیت قطعه‌سازان چه پیشنهاداتی دارید؟

در این زمینه طرح‌های مختلفی از جمله «طرح جامع احیا و اعتلای صنعت خودروی کشور» را به مجلس شورای اسلامی و وزارت صنعت، معدن و تجارت ارائه کرده‌ایم که با اجرایی شدن آن، شرایط صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی نسبت به گذشته بهبود پیدا خواهد کرد و برنامه‌های مورد نظر سیاست‌گذاران صنعت خودروی کشور برای جهش تولید نیز تحقق پیدا می‌کند، ولی متأسفانه به دلیل مشکلات زیاد و مسایل جاری کشور به نتیجه نرسیده است. البته مجلس یازدهم طرحی در ارتباط با توسعه صنعت خودرو داشته که در حال بررسی آن هستیم و امیدواریم به زودی نهایی و تصویب شود. پیشرفت صنعت قطعه‌سازی به میزان جذابیت سرمایه‌گذاری هم بستگی دارد، اما این صنعت به جای اینکه سرمایه‌پذیر باشد، یک صنعت سرمایه‌گریز است. به دلیل جذابیت سرمایه‌گذاری در حوزه‌های دیگر اقتصادی، گاهی مشاهده می‌شود که نقدینگی‌ها

معادن و تجارت و وزارت اقتصاد و همچنین نمایندگان از مجلس شورای اسلامی تشکیل دهند. از سوی دیگر، در خصوص صنعت خودرو سیاست گذاری کلان صورت گیرد و مصوبات کمیته ملی خودرو برای همه ارکان کشور لازم الاجرا باشد. در حال حاضر اکثر مقامات عالی کشور بر این موضوع واقف هستند که صنعت خودرو تبدیل به خاکیز اقتصادی کشور شده، چراکه این صنعت به طور مستقیم مورد حمله و تحریم های آمریکا قرار گرفته است. باید از صنعت خودرو حمایت شود، اما متأسفانه تاکنون سیاست های حمایتی و مناسبی در مقابله با تحریم اتخاذ نشده است.

به نظر شما چه عواملی باعث شده تا وضعیت صنایع کشور به ویژه صنعت خودروسازی در شرایط مطلوبی قرار نگیرد؟

در خصوص این موضوع باید به دو مساله کلی اشاره داشته باشیم که نخستین آن تصمیم گیری ها و سیاست گذاری های نادرست و همچنین تصدی گری دولت در مورد صنعت خودروسازی کشور می باشد که مشکلات زیادی را به وجود آورده است. از سوی دیگر، با توجه به اینکه صنعت خودروی کشور لوکوموتیو و پیشران ۶۴ صنعت وابسته است، برخی از عوامل پیرامونی از جمله تحریم های بین المللی و شیوع بیماری کرونا صنعت خودرو را به شکل نامناسبی تهدید کرده است. تقریباً هیچ صنعتی در کشور وجود ندارد که به فلاکت صنعت خودروی کشور رسیده باشد. معمولاً دولت در شرکت هایی مانند مس سرچشمه، فولاد مبارک و شرکت های پتروشیمی تصدی گری می کند که سهام اکثریت آن ها را در اختیار دارد و سود و زیان عملکردی این شرکت ها به جیب دولت می رود. از سوی دیگر، به طور کامل تصدی گری دو خودروساز بزرگ کشور را نیز در اختیار دارد، در صورتی که سهام دولت به صورت مستقیم در یکی از خودروسازان ۱۴ درصد و در دیگری ۱۸ درصد است و هر چه این شرکت ها متضرر شوند، از جیب دولت نمی رود، بلکه بخش زیادی از آن از جیب ملت می رود و بخشی هم به دلیل سیاست گذاری غلط، متوجه خودروسازان می شود، بنابراین تصدی گری ۱۰۰ درصدی دولت باعث شده که صنعت خودروسازی شرایط کاملاً نامناسبی داشته باشد. موضوع دیگر مربوط به نحوه قیمت گذاری مواد اولیه ساخت داخل است که بر اساس نرخ آزاد ارز، مبنای قیمت آن FOB خلیج فارس قرار دارد. بعضاً مشاهده شده که مواد اولیه در بورس حدود ۳۰ درصد بالاتر از نرخ بین المللی در بورس معامله می شود که سود آن به جیب دولت می رود و ساز و کار مناسبی هم در این زمینه وجود ندارد. متأسفانه مدیریت کلان خودروسازی به عهده کسانی است که دود سوء مدیریت آن به چشم خودشان نمی رود.

فضای کسب و کار کشور و قوانین و مقررات حاکم بر صنعت خودروسازی را چگونه ارزیابی می کنید؟

اقتصاد کلان و فضای کسب و کار کشور بیمار است. در خصوص اصلاح فضای کسب و کار قوانین زیادی وجود داشته و چندین بار هم مصوب شده، ولی متأسفانه اجرایی نمی شود. با ابراز تأسف باید به این نکته اشاره داشته باشیم که اتفاق نظری در خصوص صنعت خودرو در داخل دولت دیده نمی شود. در حال حاضر وزارت صنعت، معدن و تجارت به عنوان متولی اصلی صنعت خودروسازی از داشتن یک وزیر کاربرد محروم است و متأسفانه بین این وزارتخانه و مابقی ارکان دولت از جمله وزارت بهداشت، وزارت اقتصاد و بانک مرکزی هم اتحاد نظری

وجود ندارد. از سوی دیگر، به منظور توسعه صنعت خودروسازی و قطعه سازی کشور همکاری مناسبی بین دولت و مجلس شورای اسلامی وجود ندارد و این موضوع باعث می شود تا نمایندگان مجلس به صورت مقطعی و کوتاه مدت تصمیماتی را اتخاذ می کنند که اثرات آن در بلندمدت مشاهده خواهد شد که بارزترین آن، شیوه قیمت گذاری مواد اولیه صنایع است که صنعت خودروسازی عمده این مواد را مورد استفاده قرار می دهد. وقتی قیمت گذاری خودرو به صورت دستوری انجام می شود، چرا قیمت گذاری مواد اولیه بر اساس نرخ ارز آزاد گذاشته می شود؟ باید به این نکته اشاره داشته باشیم که در زیربخش های سند چشم انداز ۱۴۰۴، اسناد بخشی صنایع مختلف را تدوین کرده ایم و در بخش خودرو نیز هر چند دیر، ولی این سند تهیه و تصویب شد و بر اساس آن، افراد سرمایه گذاری هایی را انجام دادند. به اعتقاد بنده، نباید با تغییر دولت و مجلس، اسناد بالادستی حاکم بر یک صنعتی که دوره بازگشت سرمایه آن بین ۳ تا ۸ سال است، قابل تغییر باشد، ولی معمولاً با تغییر دولت ها و مجلس، سیاست گذاری کلان حوزه صنعت خودرو کاملاً دگرگون می شود و باید در این خصوص تدابیر مناسبی اتخاذ شود.

آیا تاکنون اهداف مورد نظر سند چشم انداز ۱۴۰۴ محقق شده است؟

در حال حاضر در سند چشم انداز ۱۴۰۴، در مسیر مناسبی قرار نداریم و شاهد انحراف برنامه زیادی در این سند هستیم. شاید بالاترین انطباق حرکت صنعت خودرو با مسیر ترسیم شده در سند بخشی چشم انداز خودرو در داخل کشور سال ۱۳۹۰ بوده که یک میلیون و ۶۴۰ هزار دستگاه خودرو تولید شد و پس از آن وضعیت صنعت خودرو به شدت رو به افول گذاشته و روز به روز بدتر از گذشته می شود. به دلیل عدم احترام و تبعیت از اسناد بالادستی به ویژه سند چشم انداز ۱۴۰۴، عدم تغییر پذیری در زمان های مختلف با تغییر مدیریت ها و عملکرد سلیقه ای، قوانین و مقررات حاکم بر صنعت خودروسازی دست خوش تغییرات عمده ای می شود. از سوی دیگر، قوانین و مقررات مزاحمی در زمینه کسب و کار صنعت خودرو وجود دارد و باید عملکرد جزیره ای در تصمیم گیری و سیاست گذاری، جای خود را به عملکرد جامع بینانه دهد و شاید کمیته ملی خودرو بتواند چنین مشکلاتی را برطرف کند.

با توجه به شرایط تحریم، به منظور داخلی سازی قطعات خودرو و عدم نیاز به واردات این محصولات چه اقداماتی باید در دستور کار قرار گیرد؟

نهضت ساخت داخل شروع شده و تا به امروز پیشرفت خوبی هم داشته است، به طوری که تاکنون تعداد ۴ میز ساخت داخل به اتمام رسیده و تا اجرایی شدن تمام پروژه های این میز تعداد ۱۲۵ سازنده با بیش از ۱۵۰ قطعه با ارزش قراردادی حدود ۴ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان و کاهش ارزشی حدود ۳۵۰ میلیون یورویی وارد این عرصه شده اند و با خودروسازان نیز قراردادهایی را به امضارسانده اند. در همین راستا تاکنون حدود ۱۶۰ میلیون یورو صرفه جویی ارزی شده و تا پایان نهضت ساخت داخل حداقل بیش از ۲ میلیارد دلار صرفه جویی ارزی صورت خواهد گرفت. ناگفته نماند که نیاز ارزی صنعت خودرو سالانه حدود ۴ میلیارد دلار است و از نظر ما حداقل نیاز ارزی این صنعت با تحقق و بلوغ نهضت ساخت داخل، یک و نیم میلیارد یورو می باشد، یعنی حدود ۲/۵ میلیارد یورو کاهش ارزشی

بهترین مکان جذب سرمایه های سرگردان در حوزه تولید و صنایع مولد است که باعث ایجاد اشتغال و توسعه پایدار کشور خواهد شد، اثرات توری هم نخواهد داشت و اگر برنامه ریزی مناسبی انجام شود، تورم را نیز مهار خواهد کرد

با توجه به اینکه صنعت خودروی کشور لوکوموتیو و پیشران ۶۴ صنعت وابسته است، برخی از عوامل پیرامونی از جمله تحریم‌های بین‌المللی و شیوع بیماری کرونا صنعت خودرو را به شکل نامناسبی تهدید کرده است

را خواهیم داشت و بر اساس برآوردهای انجام شده، سالانه ۴ هزار میلیارد تومان هم در کاهش هزینه‌های ریالی کمک خواهد کرد. در حال حاضر مقدمات فعالیت میز ۵ هم فراهم شده و باید منتظر ماند تا ببینیم چه نتیجه‌ای حاصل خواهد شد. با توجه به موارد اشاره شده، با تحقق پروژه‌های ساخت داخل و موفقیت میزها، شاهد وابستگی کمتری به واردات خواهیم بود.

به نظر شما مهمترین دلیل تعدد خودروهای ناقص در پارکینگ شرکت‌های خودروسازی چیست؟

تا پایان شهریورماه امسال حدود یک‌صد و ۱۰ هزار خودروی ناقص در داخل پارکینگ‌ها وجود داشته که بخش عمده ناقصی آن‌ها مربوط به دپو شدن قطعات خودرو و مواد اولیه مورد نیاز قطعه‌سازان در گمرکات کشور است. حجم عظیمی از رسوب کالا در گمرک وجود دارد که تاکنون به دلیل مشکلات ارزی و گمرکی ترخیص نشده و اخیراً گمرک جمهوری اسلامی ایران توافقاتی با بانک مرکزی داشته که مجدداً ترخیص درصدی در دستور کار قرار گیرد که در صورت انجام این کار، حجم زیادی از خودروهای دپو شده، تجاری خواهد شد. البته بخشی از این موضوع، مربوط به قطعه‌سازان می‌شود که نه پولی دریافت می‌کنند و نه قرارداد آن‌ها به روز می‌شود، در نتیجه نمی‌توانند قطعه‌ای را به‌موقع تولید و تحویل دهند.

در حال حاضر نیاز ارزی تولیدکنندگان قطعات خودرو چه میزان است؟

هم‌اکنون نیاز ارزی برای تولید خودرو سالانه حدود ۳/۵ میلیارد دلار است و حدود ۵۰۰ میلیون دلار هم نیاز ارزی قطعه‌سازان برای تولید قطعات برای بازار یدک می‌باشد که خارج از زنجیره تامین خودروسازی قرار دارد. سالانه بیش از یک میلیارد دلار قطعات یدکی از مبادی رسمی توسط واردکنندگان و شرکت‌های بازرگانی برای بازار یدک و حدود ۲ میلیارد دلار نیز به صورت قاچاق وارد می‌شود و ارزشی که بابت قاچاق کالا و قطعات خودرو به کشور پرداخت می‌شود، از ارزش بی‌شناسنامه و سیاه است. در این میان اگر سازوکار مناسبی صورت گیرد، حجم عظیمی از ارزشهایی که در اختیار مردم قرار دارد، به سمت تولید مولد هدایت خواهد شد و نوسانات بازار ارز را هم به‌شدت کنترل خواهد کرد. به اعتقاد بنده، باید فضای امنیتی موجود در ارز آزاد شود و هر کسی که تمایل دارد، ارز خود را به شبکه ارزی کشور به فروش برساند یا در اختیار واردکننده رسمی قرار دهد که در این صورت مشکلات اساسی دولت و صنعت کشور نیز مرتفع خواهد شد.

هم‌اکنون چند درصد از قطعات خودروهای کشور داخلی‌سازی شده است؟

میزان داخلی‌سازی قطعات در خودروی L90 که در گذشته تولید می‌شد، به ۵۵ درصد و در خودروی پراید که از چرخه تولید خارج شده، بالای ۸۵ درصد رسیده بود. اکنون می‌توان گفت که به‌طور میانگین حدود ۷۰ درصد خودروهای تولیدی در داخل ساخته شده‌اند. مثلاً خودروی K132 که در ایران خودرو رونمایی شد، از ابتدا با ساخت داخلی بالای ۹۰ درصد شروع به تولید کرده بود و حدود ۵۰ درصد خودروهایی هم که به‌صورت خصوصی تولید می‌شوند، ساخت داخل است.

در بخش کیفی و کمی داخلی‌سازی قطعات خودرو چه اهدافی را دنبال می‌کنید؟

هدف نهایی رسیدن به اهداف چشم‌انداز سند ۱۴۰۴ است که در حال

حاضر از نظر کمی فاصله بسیار قابل توجهی تا دست‌یابی به آن اهداف وجود دارد. وزارت صنعت، معدن و تجارت به‌طور سالانه برنامه‌ای را به مانند افق چشم‌انداز ۱۴۰۴ ترسیم می‌کند، ولی متأسفانه برنامه‌های این وزارتخانه با افق چشم‌انداز، بیش از ۸۰ درصد انحراف دارد. بر اساس چشم‌انداز ۱۴۰۴ باید سالانه بیش از دو میلیون دستگاه خودرو تولید شود، در صورتی که برنامه مورد نظر وزارت صنعت، معدن و تجارت حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه بود که البته میزان تولید هم با خود برنامه اختلاف فاحشی دارد. از نظر کمی، حداقل هدف قطعه‌سازان رسیدن به برنامه مورد نظر این وزارتخانه است، ولی در بحث کیفی، خودرو ساز بر اساس مدل، کلاس، کیفیت و قیمت خودرو یکسری مشخصات فنی را برای قطعه‌ساز تعریف می‌کند و قطعه‌ساز نیز ملزم به رعایت مشخصات فنی خواهد بود. خوشبختانه صنعت قطعه‌سازی کشور به بلوغ مناسبی در حوزه‌های تولیدی خود دست یافته و با توجه به تکنولوژی‌های موجود، قطعه‌سازان نیازهای خودرو سازان را برآورده می‌کنند، به طوری که در گذشته هم در قراردادهای پسابرجامی، برای خودرو سازان خارجی متناسب با استانداردهای بین‌المللی قطعاتی تولید کرده‌اند.

به منظور رشد و توسعه صنعت قطعه‌سازی چه مشوق‌هایی باید برای تولیدکنندگان در نظر گرفته شود؟

اقتصاد یک مقوله دستوری نیست و نمی‌توان به تعدادی سرمایه‌گذار دستور داد تا برخی از نیازهای موجود را برطرف سازد. به اعتقاد بنده برای رشد و توسعه صنعت قطعه‌سازی باید مشوق‌هایی وجود داشته باشد تا سرمایه‌گذار به صورت اتوماتیک به سوی تولید مولد سوق پیدا کند که از مهمترین آن‌ها می‌توان به اصلاح قراردادهای بین قطعه‌سازان و خودرو سازان با در نظر گرفتن یک رابطه بُرد بُرد، تضمین خرید در دوران بازگشت سرمایه و همچنین عدم اجازه واردات در طول مدت تولید داخلی قطعات و حمایت از تولید داخل اشاره کرد. موضوع دیگری که باید به آن اشاره داشته باشم، مساله سوددهی اقتصادی است که با ساز و کار فعلی حاکم بر صنعت خودرو عملاً امکان‌پذیر نیست. معادلات نامناسبی در صنعت خودرو و در بخش قیمت تمام‌شده و فروش وجود دارد که به‌طور اتوماتیک چالش‌هایی را در کل زنجیره تامین خودرو سازی به وجود می‌آورد. در این میان شاید حرکت به سمت اقتصاد باز یا اقتصاد آزاد و همچنین مرتفع کردن موانع موجود از بالاترین مشوق‌ها باشد. اگر نقدینگی مناسبی تزریق شود، قیمت‌گذاری دستوری انجام نشود و اجازه رشد و بلوغ به صنعت خودرو و به ویژه قطعه‌سازان داده شود، مسلماً تولیدکنندگان قطعات خودرو انگیزه بیشتری برای ادامه کار خواهند داشت و سرمایه‌گذاران جدیدی هم وارد این عرصه خواهند شد.

تقویت ارتباط بین صنعت و دانشگاه چه تاثیری در فرآیند داخلی‌سازی قطعات خودرو خواهد داشت؟

انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودروی کشور به منظور داخلی‌سازی قطعات خودرو، تفاهم‌نامه‌ای با دانشکده خودروی دانشگاه علم و صنعت به امضا رسانده و ارتباط نزدیکی هم با استادان دانشگاه‌های دیگر از جمله صنعتی شریف دارد. پیرو این تفاهم‌نامه، قراردادهای همکاری بین دانشگاه و صنعت منعقد شده و در فرآیند داخلی‌سازی به خوبی خود را نشان داده است. همچنین در راستای بومی‌سازی دانش فنی اقدامات مناسبی صورت گرفته، به طوری که بسیاری از پروژه‌هایی که موفقیت‌هایی در ساخت داخل

داشته‌اند، اکثراً با تلاش شرکت‌های دانش‌بنیانی بوده که ارتباط خوبی با دانشگاه‌ها دارند. البته این نقد بر دانشگاه‌ها وارد است که صرفاً یک تفکر آکادمیک دارند، نیازهای صنعت را به خوبی تشخیص نمی‌دهند و همگام با آن حرکت نمی‌کنند. از سوی دیگر، صنعت کشور هم یک نگاه سنتی دارد و استفاده چندانی از علم روز و دانشگاه‌ها نمی‌کند. به نظر، باید ارتباط بین صنعت و دانشگاه بیش از گذشته افزایش پیدا کند تا بلکه شاهد اعتلای صنعت خودرو به خصوص در بخش تحقیق و توسعه باشیم.

به منظور تحقق شعار سال مبنی بر "جهش تولید" سیاست‌گذاران چه برنامه‌هایی را باید در دستور کار خود قرار دهند؟

باید به این نکته اشاره داشته باشیم که تولیدکنندگان و بازیگران خرد اقتصادی کار خاصی نمی‌توانند در جهت تحقق جهش تولید انجام دهند. البته انجمن‌ها، طرح‌ها و پیشنهادات خود را ارائه می‌دهند، ولی باید سیاست‌گذاری اصلاح شود و ادامه مسیر حرکت خودرو به سمت اهداف و افق چشم‌انداز ۱۴۰۴ تغییر مسیر دهد. در سال جهش تولید که با دو گول بزرگ تحریم و کرونا مواجه هستیم، باید حداقل موانع داخلی برداشته و ارزش مورد نیاز این صنعت تامین شود. البته تولیدکنندگان قطعات خودرو و خودروسازان هم کم‌کاری‌هایی داشته‌اند که آن هم به دلیل سیاست‌گذاری‌های نادرست بوده و به اعتقاد بنده باید در زمینه سیاست‌گذاری‌های کشور اصلاحاتی صورت گیرد.

در راستای گسترش همکاری بین قطعه‌سازان و خودروسازان کشور چه اقداماتی باید صورت گیرد؟

بهبود مستمر، سرنوشت عمومی بشریت است و هر روز در حال رشد می‌باشد. هم‌اکنون بین قطعه‌سازان و خودروسازان هم هر روز شاهد بهبود روابط هستیم، ولی آن‌طور که باید از رشد مناسبی برخوردار نیست. متأسفانه کماکان نگاه ارباب و رعیتی از سوی خودروسازان به قطعه‌سازان وجود دارد و طرز تفکر سنتی گذشته در خودروسازی مشهود است. هر چند نگاه‌ها در مدیریت کلان خودروسازی کاملاً متفاوت شده، ولی در بدنه و مجموعه خودروسازان، نگاه جزیره‌ای وجود دارد و باید در صدد تغییر آن برآیند. البته قراردادهای میان قطعه‌سازان و خودروسازان باید کاملاً منصفانه، عادلانه و قابل احترام باشد و به این بلوغ فکری برسند که در یک کشتی نشسته‌اند و منافع واحدی دارند. تمام بازیگران پروسه تکوین خودرو از ابتدا تا انتهای زنجیره تامین با کمک یکدیگر یک محصول نهایی تولید می‌کنند و اگر هر کدام از دانه‌های این زنجیره دچار خلل شود، بر محصول نهایی، تیراژ و کیفیت اثر گذار خواهد بود، بنابراین خودروساز باید به تقویت زنجیره تامین بیندیشد و از سلطه‌گری دوری کند. اگر به موارد اشاره شده با دقت نظر بیشتری نگریند، مطمئناً شاهد تحول اساسی در این صنعت خواهیم بود.

آیا خودروسازان از استانداردهای بین‌المللی تبعیت می‌کنند؟

خودروساز در تمام زنجیره تامین، قطعه‌ساز را مکلف می‌کند تا یکسری استانداردهای خاص از جمله IATF16949 را داشته باشند، در صورتی که خود خودروساز به دنبال دریافت این استاندارد نیست و باید ملزم به انجام این کار شود. خودروسازان مطرح بین‌المللی در پایش‌های دوره‌ای، علاوه بر رضایت‌مندی کارکنان، مشتریان داخلی و خارجی و سایر ذی‌نفعان، در زمینه رضایت‌مندی زنجیره تامین هم

تلاش‌هایی انجام می‌دهند و بر اساس پارامترهای مورد نظر عملکرد خود را اصلاح می‌کنند، ولی متأسفانه خودروسازان کشور مان‌سنتی رفتار می‌کنند و پایش رضایت‌مندی زنجیره تامین مفهوم جدی و سازمانی برای آن‌ها ندارد و فقط در حد شعار باقی مانده است.

چه چشم‌اندازی برای صنعت قطعه‌سازی کشور متصور هستید؟

در حال حاضر اختلاف نظری بین دولت و مجلس شورای اسلامی در خصوص صنعت خودروسازی کشور وجود دارد و باید در انتظار تصمیمات دولت جدید و عملکرد مجلس یازدهم باشیم. پتانسیل بالقوه صنعت خودروی کشور بسیار زیاد است و با استفاده از جوانان متخصص و دلسوز، سیاست‌گذاری درست و منسجم و همچنین بهره‌گیری از کمیته ملی خودرو که پیشنهاد آن را داده‌ایم، رسیدن به اهداف مورد نظر افق ۱۴۰۴ سندبخشی خودرو دور از ذهن نخواهد بود. چشم‌انداز مناسبی برای صنعت خودروی کشور تصور شده که بر اساس آن مصوب شده تا سالانه معادل ۲۵ میلیارد دلار قطعه برای خودروهای داخلی تولید گردد و ۶ میلیارد دلار هم صادرات شود و در مجموع باید ۳۱ میلیارد دلار قطعه در داخل تولید شود. از سوی دیگر، برای تولید ۳ میلیون دستگاه خودرو برنامه‌ریزی شده که از این تعداد باید ۲ میلیون دستگاه برای داخل تولید و یک میلیون دستگاه سواری صادر شود. همچنین ۱۲۰ هزار دستگاه به صورت تجاری تولید می‌شود که ۳۰ هزار دستگاه صادراتی و ۹۰ هزار دستگاه برای مصرف داخل خواهد بود. طبیعتاً در چنین شرایطی، شاهد آلودگی هوا و مشکلات حمل‌ونقلی و ترافیکی نخواهیم بود. ما بر اساس اسناد بالادستی، چشم‌انداز ۱۴۰۴ را متصور هستیم. فراموش نشود که در حال حاضر بیش از ۴۰ درصد ظرفیت و توان بالقوه صنعت خودروی کشور استفاده نمی‌شود و شرکت‌های ایران خودرو و سایپا و سایر خودروسازان خصوصی ظرفیت تولید سالانه بیش از دو میلیون دستگاه خودرو را دارند و اکثر قطعه‌سازان فقط نیمی از توان تولید خود را به کار می‌برند. نکته حائز اهمیت این‌که اگر افق ۱۴۰۴ سند بخشی خودرو را ملاک عملکرد قرار دهیم، تمام ظرفیت‌های بالقوه به بالفعل تبدیل خواهد شد و در حدود دو سال تولید خودرو به بیش از یک میلیون و ۸۰۰ هزار دستگاه در سال خواهد رسید. ■

اگر نقدینگی مناسبی تزریق شود، قیمت‌گذاری دستوری انجام نشود و اجازه رشد و بلوغ به صنعت خودرو به ویژه قطعه‌سازان داده شود، مسلماً تولیدکنندگان قطعات خودرو انگیزه بیشتری برای ادامه کار خواهند داشت



از سوی مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا مطرح شد

پرداخت به موقع مطالبات قطعه‌سازان با ایجاد انضباط مالی

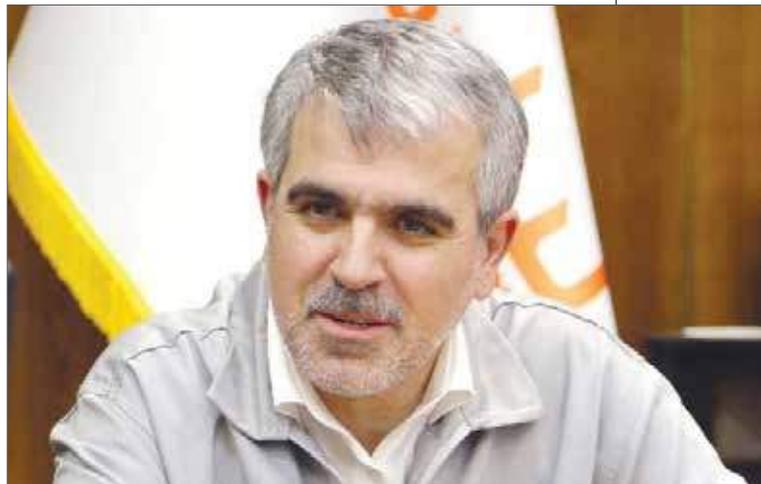
مصطفی حاتمی

در کشور ما صنعت خودروسازی به ویژه پس از انقلاب اسلامی، همواره در زمره صنایع مادر و استراتژیک بوده و به عنوان دومین شاخص مهم اقتصاد ملی پس از صنعت نفت و گاز مورد توجه و حمایت سیاست‌گذاران قرار گرفته است. در این میان نگاه‌های غیر کارشناسی و کوتاه‌مدت باعث شده تا این صنعت استراتژیک با مشکلات جدی مواجه شود و به طبع آن، تولیدکنندگان قطعات خودرو نیز با معضلات زیادی از جمله عدم دریافت به موقع مطالبات خود از خودروسازان مواجه شوند. در واقع مشکلات موجود در صنعت خودروسازی کشور اساساً ساختاری است و تا زمانی که ساختار این صنعت اصلاح نشود، در سال‌های پیشرو نیز با معضلات بیشتری روبه‌رو خواهد بود. به همین بهانه گفت‌وگویی با مهندس سید جواد سلیمانی، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا انجام داده‌ایم که ماحصل آن از نظر خوانندگان گرامی می‌گذرد.

تولید هم برنامه‌ریزی‌های مناسبی در نظر داشته باشد. استفاده از تمام ظرفیت‌های موجود در سایت‌های تولیدی گروه برای تولید سه محصول جدید شاهین، کوییک.اس و سایناس، برنامه‌ریزی برای افزایش تولید خودروهای خانواده پلت فرم ۲۰۰ یعنی تیبا، تیبا ۲، سایناس، کوییک و کوییک.آر، سرمایه‌گذاری در زمینه تحقیق، توسعه محصول و طراحی خودروهای جدید برای سال‌های آتی و نیز تلاش برای عبور از میزان تولید سال گذشته از مهمترین برنامه‌های گروه سایپا برای تحقق شعار سال ۱۳۹۹ محسوب می‌شود.

دلیل افزایش قیمت خودرو و نابسامانی کنونی در این بازار چیست؟

نظام قیمت‌گذاری خودرو در کشور بدین صورت است که خودروسازان، تعیین‌کننده قیمت محصولات خود نیستند و مرجع تعیین قیمت، مرکز ملی رقابت با کمک نهادهایی نظیر وزارت صنعت، معدن و تجارت و سازمان حمایت از مصرف‌کننده و تولیدکننده است. در این شرایط قیمت خودرو در کارخانه با محاسبه هزینه‌های تولید و قیمت تمام‌شده به اضافه هزینه‌های جانبی نظیر مالیات، بیمه، شماره‌گذاری و... تعیین و به خودروساز ابلاغ می‌شود و تولیدکننده، تنها موظف به عرضه خودرو با همین قیمت‌ها است. همان‌طور که پیشتر نیز مرتباً موضع رسمی خود را در این خصوص اعلام کرده‌ایم، قیمت‌گذاری خودرو در بازار آزاد توسط واسطه‌ها و دلالان تعیین می‌شود و هیچ ارتباطی به تولیدکننده ندارد. از سوی دیگر، مولفه‌های نابسامان اقتصادی کشور در شرایط فعلی سبب شده تا حجم زیادی از سرمایه عمومی مردم با هدف حفظ ارزش، به سمت بازار خودرو هدایت شود تا این کالا به قیمت تعیین شده و مصوب از کارخانه خریداری و در بازار آزاد با اختلاف قیمت بالا عرضه شود. ما در صنعت خودرو همواره تلاش کرده‌ایم تا جلوی این موضوع را گرفته و تمهیداتی اتخاذ کنیم تا امکان خرید خودرو توسط واسطه‌ها و سودجویان به صفر برسد. ناگفته نماند که عرضه مستمر خودرو به بازار، اجرای روش‌های متنوع فروش و پیش‌فروش با هدف پاسخ‌گویی به تقاضای واقعی و توصیه‌ها و همچنین تاکیدات همیشگی به خریداران برای اجتناب از خرید خودرو در بازار آزاد و رسمیت بخشیدن به قیمت‌های غیر



برنامه شرکت سایپا برای تحقق شعار جهش تولید در سال جاری چیست؟

گروه خودروسازی سایپا از سه ماهه پایانی سال ۱۳۹۷ تا کنون، اصلی‌ترین هدف و مأموریت خود را رشد همه‌جانبه در زمینه تولید تعریف کرده و برای تحقق این هدف، برنامه‌ریزی گسترده‌ای داشته است. مواردی مانند کاهش شدید هزینه‌های جاری و هدایت نقدینگی رایج به خط تولید، انضباط اقتصادی و پرداخت به موقع مطالبات زنجیره تامین، به صفر رساندن بدهی به شبکه بانکی کشور و اخذ تسهیلات در جهت حمایت از تولید و همچنین اهتمام جدی نسبت به رونق بخشی به فعالیت خطوط تولید از مهمترین اقداماتی بود که در این بازه زمانی صورت گرفت. همه این راهکارها دست به دست هم داد تا گروه خودروسازی سایپا علاوه بر کسب عنوان بزرگ‌ترین خودروساز کشور در سال ۱۳۹۷ و همچنین بیشترین سهم تولید خودرو، در سال ۱۳۹۸ با کاهش تولید خودرو در کشور مواجه نشود و میزان تولید خود نسبت به سال قبل از آن را حفظ کند. این موفقیت باعث شد تا این گروه علاوه بر آنکه رونق تولید را در سال گذشته رقم بزند، برای تحقق شعار سال جاری، یعنی جهش

واقعی از جمله اقداماتی بوده که توسط گروه خودروسازی سایپا صورت گرفته است.

تحریم و خروج شرکت‌های خارجی از ایران چه پیامدهایی برای شرکت داشته است؟

گروه خودروسازی سایپا تا پیش از اعمال دور جدید تحریم‌ها، در بین خودروسازان داخلی بیشترین همکاری را با شرکت‌های خارجی داشت، به طوری که شرکت‌هایی نظیر رنو، سیتروئن، کیاموتورز، ولوو، ایویکو، چانگان، برلیانس، زوتی، دانگ‌فنگ و... با این خودروساز همکاری داشته و محصولات خود را با برند مشترک در این گروه تولید می‌کردند. آمارها نشان می‌دهد که حدود ۴۰ درصد سبد محصولات سایپا تا پیش از تحریم‌ها، متعلق به خودروهایی CKD بوده و ترک بازار ایران توسط این شرکت‌ها، بیشترین فشار و تهدید را متوجه گروه خودروسازی سایپا کرد که البته حجم زیادی از تجهیزات معوق کنونی گروه نیز متعلق به همین خودروها است. در کنار این موارد، می‌توان به افزایش قیمت ارز و دشواری تامین منابع مالی جهت خرید قطعات و مواد اولیه خارجی، عدم امکان استفاده از امکانات و دانش روز تولید قوای محرکه و قطعات‌های تک، دشواری صادرات خودرو و قطعات به بازارهای خارجی و برخی مسایل و مشکلات دیگر به عنوان پیامدهای مهم تحریم اشاره کرد.

اقدامات شرکت سایپا برای مقابله با تحریم‌ها چه بوده است؟

تحریم، دشواری‌ها و موانع بزرگی را در مقابل گروه خودروسازی سایپا قرار داده؛ اما ما در این گروه، در تلاش هستیم تا فقدان یک هزار و ۶۰۰ دستگاه تولید روزانه خودروهایی CKD را با محصولات داخلی قابل تولید جایگزین کرده و از ضرر و زیان توقف تولید این خودروها به هر طریق ممکن جلوگیری کنیم. خوشبختانه در حال حاضر، این محصولات به طور کامل با سبد تولیدات داخلی جایگزین شده‌اند و می‌توانیم نیاز بازار را با محصولات خود پاسخ دهیم. از مهمترین اقدامات گروه خودروسازی سایپا برای مقابله با تحریم‌ها می‌توان به شناسایی ظرفیت‌های موجود در کشور، ایجاد فضا و فرصت کشف استعدادها و توان داخلی برای جایگزینی نواقص و کاستی‌ها، تکیه بر توان شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی و استارت‌آپ‌ها، تولیدکنندگان و صنعتگران ایرانی برای تعمیق ساخت داخل قطعات خودرو در داخل و نیز تکیه بر طرح ملی بومی سازی اشاره داشت. در همین راستا، هم‌اکنون بسیاری از شرکت‌ها و نخبگان مستعد داخلی را برای بومی‌سازی شناسایی کرده و از ظرفیت‌های آنان استفاده می‌کنیم. از سوی دیگر، همکاری با بخش‌های علمی، پژوهشی و دانشگاهی کشور را توسعه داده و به دنبال استفاده از توان و تجربیات آنان برای طراحی و توسعه پلت‌فرم‌های خودروهایی هستیم. قابل ذکر است که چندین پروژه خودکفایی هم در زمینه ساخت داخل قطعات خودرو با همکاری سازمان صنایع دفاع و شرکت‌های دانش‌بنیان به اجرا درآورده‌ایم که ثمره آن، دستیابی به دانش ساخت داخل بیش از ۵۳ قطعه‌های تک خودرو است که هم‌اکنون در کشور بومی‌سازی شده‌اند که با اجرای این سیاست‌ها، ارزیابی محصولات خود را به شکل موثری کاهش داده و در نظر داریم تا در آینده نیز همین مسیر را با قدرت ادامه دهیم.

تعامل این شرکت با قطعه‌سازان داخلی چگونه است و چه راهکارهایی به منظور تسویه بدهی به قطعه‌سازان دارید؟

در خصوص شرکت‌های قطعه‌سازی، تلاش ما بر این بوده تا از همان ابتدا با ایجاد انضباط مالی، رویه پرداخت مطالبات قطعه‌سازان را به کمترین زمان ممکن برسانیم تا از این طریق علاوه بر آنکه این شرکت‌ها انگیزه لازم برای همکاری با ما را حفظ کنند، با بنیة مالی و اقتصادی مناسبی به

تولید قطعات مورد نیاز بپردازند. این رویکرد سبب شد تا بخش زیادی از نیروهای انسانی این شرکت‌ها که به دلیل تحریم‌ها و افت شدید تولید، شغل خود را از دست داده بودند، مجدداً به کار مشغول شده و ظرفیت حداکثری قطعه‌سازان برای تولید و تامین نیاز سایپا به جریان بیفتد. در حال حاضر عمده تلاش ما، تامین به موقع مطالبات مالی این شرکت‌ها در جهت حفظ روند همکاری است که خوشبختانه و به گواه اکثریت قریب به اتفاق شرکت‌های قطعه‌سازی و زنجیره تامین، در دست‌یابی به این هدف موفق بوده‌ایم.

به نظر شما مهمترین مشکلات صنعت خودروسازی کشور چیست؟

در حال حاضر مهمترین مشکل صنعت خودرو، نگاه غیر واقع‌بینانه به این صنعت از سوی افکار عمومی است. صنعت خودرو بعد از نفت، به عنوان اصلی‌ترین صنعت کشور و لوکوموتیو سایر صنایع به‌شمار می‌رود. در همه دنیا، کشورهای صاحب صنعت خودرو به این صنعت به عنوان یک صنعت الهام‌بخش و حیاتی نگریسته و تمام تلاش خود را برای حفاظت و حمایت از آن به کار می‌گیرند؛ اما متأسفانه تخریب حیثیت صنعت خودروی کشور ما به صورت سیستماتیک و غیر واقعی صورت می‌گیرد و نگاه مسئولانه‌ای نسبت به آن وجود ندارد. ما نیازمند واقع‌بینی بیشتر در مورد صنعت خودروسازی هستیم و باید این صنعت را با شرایط عمومی کشور و وضعیت اقتصادی مقایسه کنیم.

آیا انحصار در تولید و ممنوعیت واردات خودروی خارجی را به سود این صنعت می‌دانید؟

ما هرگز موافق انحصار نبوده و نیستیم و به آن باور هم نداریم. خودروسازان کشور همواره اعلام کرده‌اند که در زمینه تعرفه واردات، تصمیم‌گیر نیستند، بلکه نهادهای کلان کشوری نظیر دولت و مجلس شورای اسلامی، در این خصوص تصمیماتی را اتخاذ می‌کنند. خودروسازان همواره اعلام کرده‌اند که آزادسازی واردات خودرو به کشور به شرط آنکه تولیدکنندگان داخلی، قیمت‌گذاری محصولات خود را در اختیار داشته باشند، هیچ‌گونه تهدیدی برای این صنعت محسوب نمی‌شود. اگر ما بتوانیم قیمت‌گذاری محصولات خود را در اختیار داشته باشیم، یقیناً واردات آزاد خودرو به سود کشور و صنعت خودروی داخلی خواهد بود که در چنین شرایطی، هم این صنعت رشد می‌کند و هم اقبال و رضایت عمومی نسبت به تولید داخلی افزایش خواهد یافت. البته در وضعیت فعلی که کشور در معرض تحریم قرار دارد، به دلیل نیاز ارزی بالا برای واردات خودرو، این امر از سوی دولت متوقف شده است.

چه برنامه‌ای برای تولید و ارائه محصولات جدید به بازار داخلی دارید؟

همان‌طور که قبلاً هم اعلام شده، گروه خودروسازی سایپا از سال جاری تا دو سال آینده، ۸ خودرو جدید را تولید و به بازار عرضه خواهد کرد. در نیمه دوم امسال نیز سه خودروی جدید به نام‌های شاهین، سایناس و کوئیک، اس عرضه خواهند شد و در سال آینده هم سه خودروی کراس اوور SP100، یک خودروی سدان و یک خودروی کراس دیگر هم تولید و عرضه خواهد شد. علاوه بر آن، تحقیق و توسعه در زمینه قوای محرکه هم در دستور کار قرار دارد که بر مبنای آن، طراحی و ساخت موتورهای جدید با بهره‌وری بالا، مصرف سوخت کمتر، قدرت و شتاب بالاتر در کنار تولید گیربکس‌های جدید دستی و اتوماتیک جزو برنامه‌های مورد نظر ما است که بر اساس برنامه زمان‌بندی شده، تا انتهای امسال و نیمه نخست سال آینده، به نتایج بسیار خوبی دست خواهیم یافت. ■

تلاش ما بر این بوده تا از همان ابتدا با ایجاد انضباط مالی، رویه پرداخت مطالبات قطعه‌سازان را به کمترین زمان ممکن برسانیم تا از این طریق علاوه بر آنکه این شرکت‌ها انگیزه لازم برای همکاری با ما را حفظ کنند، با بنیة مالی و اقتصادی مناسبی به تولید قطعات مورد نیاز بپردازند

مدیر عامل شرکت آسیالنت عنوان کرد

شناسنامه‌دار کردن قطعات خودرو برای جلوگیری از ورود کالای قاچاق

عارف فغانی

شرکت آسیالنت در سال ۱۳۶۳ با مدیریت بخش خصوصی فعالیت خود را با تولید انواع لنت ترمز کفشکی موتور سیکلت و برخی خودروهای سواری در شهر سمنان آغاز کرد و پس از کسب تجارب ارز شمند، در حال حاضر با تولید انواع لنت‌های کفشکی و دیسکی خودروهای داخلی یکی از تولیدکنندگان بزرگ لنت استاندارد و بدون آژبست می‌باشد. این شرکت به عنوان یک شرکت پیشرو در تولید لنت ترمز، موفق به اخذ آرم استاندارد به شماره ۷۳۰۰۰۷۹۰۷۰۵ تحت نظارت اداره استاندارد ملی ایران گردیده و محصولات تولیدی آن، با پوشش دهی مبانی کیفی و استانداردهای مورد نظر و همچنین اخذ مدارج کیفی بر روی محصولات شرکت‌های خودرو سازی و نیز شرکت‌های شبکه توزیع کننده قطعات یدکی، در حال عرضه و مصرف است. به منظور آشنایی بیشتر با فعالیت‌ها و اقدامات انجام شده در این شرکت، به سراغ مهندس محمدرضا نجفی منشی؛ مدیر عامل شرکت آسیالنت و رییس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودروی کشور رفته و با وی به گفت‌وگو پرداختیم. نجفی منشی که در حال حاضر عضو هیات نمایندگان اتاق تهران، رییس کمیسیون تسهیل کسب و کار و رفع موانع تولید اتاق تهران، عضو هیات مدیره خانه صنعت و معدن استان تهران و عضو هیات مدیره اتاق مشترک ایران و فرانسه می‌باشد، معتقد است: «دولت نباید در قیمت گذاری خودرو دخالت داشته باشد؛ چرا که این موضوع به ضرر قطعه‌سازان خواهد بود و باعث می‌شود تا خودرو سازان در پرداخت به موقع پول قطعه‌سازان قصور کنند.» در ادامه این مصاحبه همراه ما باشید.

در کارخانه و حدود ۱۸ نفر در دفتر مرکزی شرکت مشغول کار می‌باشند. ظرفیت تولید لنت ترمز این شرکت سالانه حدود ۷ میلیون و ۷۰۰ هزار و ماهانه حدود ۶۰۰ هزار قطعه است و در نظر داریم تا با افزایش تولیدات شرکت، به ظرفیت اسمی خود دست پیدا کنیم.

مهمترین محصولات تولیدی شرکت چیست؟

این شرکت در ابتدا در زمینه تولید لنت ترمز موتور سیکلت فعالیت داشت، ولی با گذشت زمان تولید لنت ترمز خودرو را در دستور کار خود قرار داد. قابل ذکر است که هم‌اکنون تامین کننده خطوط اصلی شرکت‌های ایران خودرو و سایپا می‌باشیم و البته بخشی از محصولات تولیدی شرکت نیز در بازار خدمات پس از فروش و لوازم یدکی مورد استفاده قرار می‌گیرد و به تازگی تولید لنت ترمز خودروهای پُر تیراژ و پُر مصرف را به سید کاری شرکت اضافه کرده‌ایم. تا سال ۱۳۸۰ در تولید لنت ترمز از مواد اولیه «آزبست» استفاده می‌کردیم، ولی به دلیل آسیب رساندن این ماده اولیه به محیط زیست، اکنون دیگر این ماده تولید نمی‌شود و اخیراً نیز مس که یکی از اعضای تشکیل دهنده لنت ترمز بود را حذف کرده و در تلاش هستیم تا محصولاتی تولید کنیم که با محیط زیست سازگاری داشته باشد.

به منظور توسعه فعالیت‌های خود چه اقداماتی را انجام داده‌اید؟

در حال حاضر بیشترین تمرکز ما بر توسعه فضای کارخانه است و در همین راستا در نظر داریم تانبار و سالن ناهار خوری جدید را در کارخانه راه‌اندازی کنیم که برای این کار، نیازمند فضایی به متراژ یک هزار و ۵۰۰ متر مربع می‌باشیم. از سوی دیگر؛ به دلیل فرسوده شدن برخی



این شرکت در چه سالی و با چه هدفی شروع به کار کرد؟

این شرکت در سال ۱۳۶۳ تاسیس شد که البته در آن زمان، موسس این شرکت آقای مهندس نعمت بودند و بعد پس از چند دست معامله در سال ۱۳۹۴ مالکیت آن در اختیار بنده قرار گرفت و در حال حاضر ۸۰ درصد سهام شرکت به نام بنده و اعضای خانواده و ۲۰ درصد آن متعلق به آقای مهندس محمدی است که در زمینه تامین و فروش فعالیت دارند. ناگفته نماند که تمام اعضای هیات مدیره که از افراد خانواده‌ام هستند، در شرکت فعالیت دارند و در حال حاضر حدود ۲۵۰ نفر پرسنل

از دستگاه‌های تولیدی شرکت، در صدد جایگزینی ماشین‌آلات جدید هستیم که بخشی از این اقدام در سال گذشته انجام شده است. موضوع دیگر؛ توسعه کارگاه پرس چاپ پوزتیو است تا از این طریق بخشی از مواد اولیه مورد نیاز را در داخل کارخانه تولید کنیم که در همین رابطه، ورق‌های مورد نیاز خود را از شرکت فولاد مبارک تامین می‌کنیم و مراحل مربوط به پرس کاری نیز در کارخانه انجام می‌شود. از سوی دیگر؛ به منظور گسترده کردن فعالیت‌های خود در تلاش هستیم تا بخشی را در زمینه قالبسازی راه‌اندازی کنیم. در لنت ترمز بیش از ۳۰ نوع مواد اولیه به کار برده می‌شود که حدود ۶ نوع آن وارداتی است و تمام تلاش ما بر این است تا داخلی‌سازی این مواد را به سرانجام برسانیم. البته بخش آرنندی بسیار خوبی در کارخانه حضور دارند که در زمینه افزایش لنت دیسکی کار می‌کنند که البته به توفیقات خوبی هم دست پیدا کرده‌ایم.

این شرکت تاکنون چه عناوین مهمی را در زمینه فعالیت خود کسب کرده است؟

برای پنجمین سال متوالی، موفق به دریافت لوح تقدیر از سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان شده و امسال هم از طرف وزارت صنعت، معدن و تجارت استان، به عنوان واحد نمونه استانی شناخته شده‌ایم. در سال‌های گذشته نیز از طرف اداره کار استان به عنوان واحد نمونه استاندار در بر گزیده شده‌ایم.

آیا با سرمایه‌گذاران و شرکتهای خارجی هم ارتباطی دارید؟

به منظور همکاری و تعاملات دوسویه در نظر داشتیم تا با یکی از شرکت‌های بزرگ دنیا وارد مذاکره شویم؛ ولی متأسفانه به دلیل وجود تحریم‌های ظالمانه و همچنین شیوع بیماری کووید ۱۹، میسر نشد. البته امیدواریم که تا چند ماه آینده که زمان انتخابات ریاست جمهوری آمریکاست، فرصت تجدید نظر در سیاست‌های پیشین به منظور حذف تحریم‌ها و برداشتن محدودیت‌ها فراهم شود که در چنین شرایطی، تمام شرکت‌های خارجی به مانند گذشته آماده همکاری با ما خواهند بود. البته کماکان همکاری‌های فنی با بعضی از اعضای شرکت‌های کشورهای هند و ایتالیا برقرار است، اما آن طور که باید نیست.

در زمینه فعالیت خود با چه مشکلاتی مواجه هستید؟

یکی از معضلاتی که با آن مواجه هستیم، بحث قاچاق قطعات خودرو می‌باشد که مشکلات بسیاری را برای تولیدکنندگان این کالا به وجود آورده است. به اعتقاد بنده، دولت باید با شناسنامه‌دار کردن این محصولات مانع از ورود آن به صورت قاچاق شود که البته اگر ارزش مورد نیاز این فعالیت‌ها از بازار آزاد تامین شود، خود به خود صرفه اقتصادی این کار نیز از بین خواهد رفت. با این حال امیدواریم که تجار و بازرگانان به این مقوله توجه بیشتری کرده و در راستای حل مشکلات بکوشند. عدم دریافت به موقع پول قطعاتی که به خودروسازان تحویل داده شده، از دیگر مشکلات اساسی تولیدکنندگان قطعات خودرو است که بعضاً پرداخت آن حدود ۸ ماه طول می‌کشد. یکی دیگر از معضلاتی که طی ماه‌های اخیر و به دلیل شیوع کرونا پیش آمد، کمبود نیروی انسانی مورد

نیاز بود که البته این موضوع به دلیل رعایت دستورالعمل‌های بهداشتی برای پیشگیری از این بیماری اجتناب‌ناپذیر بود.

آیا دولت همکاری لازم را با قطعه‌سازان دارد؟

به اعتقاد بنده، دولت نباید در قیمت‌گذاری خودرو دخالت داشته باشد؛ چرا که این موضوع به ضرر قطعه‌سازان خواهد بود و باعث می‌شود تا خودروسازان در پرداخت به موقع پول قطعه‌سازان قصور کنند. بر اساس بررسی‌های انجام شده، حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان رانت بابت اختلاف بین قیمت کارخانه تا بازار خودرو ایجاد شده که به جیب دلالت می‌رود. اگر دولت دست از مداخله در قیمت‌گذاری بردارد و تصمیم‌گیری آن را در اختیار تولیدکنندگان قرار دهد، نه شاهد فعالیت واسطه‌گران خواهیم بود و نه قطعه‌سازان متضرر می‌شوند و در نتیجه، قیمت بازار هم به شدت پایین خواهد آمد. موضوع دیگری که باید به آن اشاره داشته باشم، حجم زیاد نقدینگی است که نسبت به گذشته دو برابر شده و با توجه به عدم افزایش تولید متناسب، قیمت‌ها به شدت افزایش داشته که دولت برای مهار آن، چاره‌ای جز تجدید نظر در سیاست‌های بانکی مثل نرخ سود و چگونگی هدایت منابع بانکی به سمت تولید ندارد.

وجه تمایز تولیدات شما با شرکت‌های مشابه چیست؟

یکی از ارکان برجسته شرکت آسیا لنت، مشتری‌مداری و توجه ویژه به خواست و رضایت مشتریان است. این شرکت دارای طرح R&D (تحقیق و توسعه) بوده و دائماً در حال بهبود است که این مساله باعث شده تا نسبت به سایر رقبای خود پیشی بگیریم.

آینده صنعت قطعه‌سازی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

به نظر بنده، برای توسعه این صنعت باید به مانند کشورهای دیگر آینده را خودمان بسازیم تا اثرات مطلوب آن را شاهد باشیم. با توجه به شعار سال مبنی بر «جهش تولید»، پتانسیل و توانمندی‌های موجود در کشور و همچنین تولید محصولات مورد نیاز، امید است تا داخلی‌سازی ۹۰ درصد قطعات مورد نیاز تحقق یابد تا آینده تولید کشورمان به سرانجام مطلوبی برسد. ■

دولت نباید در قیمت‌گذاری خودرو دخالت داشته باشد؛ چرا که این موضوع به ضرر قطعه‌سازان خواهد بود و باعث می‌شود تا خودروسازان در پرداخت به موقع پول قطعه‌سازان کوتاهی کنند



دبیر انجمن خودروسازان ایران وعده داد

کاهش قیمت خودرو طی ۳ ماه با عرضه در بورس کالا

سعید عدالت‌جو

برخی از کارشناسان بازار خودرو اعتقاد دارند که راهکار قدیمی عرضه خودرو در حاشیه بازار، کلید اصلی حل مشکلات این صنعت است که دولت شهادت اجرای آن را ندارد. در حال حاضر مهمترین معضل بازار خودرو علاوه بر افزایش قیمت آن، کمبود نقدینگی برای تامین قطعات مورد نیاز است. انجمن خودروسازان ایران به منظور پیگیری این مسایل و همچنین تاثیر گذاری در فرآیند تصمیم‌گیری دولت در سال‌های اخیر، اقداماتی انجام داده که در تغییر یا اصلاح برخی از سیاست‌های دولت بی‌اثر نبوده است. هدف کلی این انجمن، پیشبرد توسعه صنعت خودروی رقابت‌پذیر و کاهش آسیب‌پذیری آن پس از پیوستن به سازمان تجارت جهانی (WTO)، حفظ سهم بازار داخلی و افزایش صادرات است. با توجه به موارد ذکر شده، گفت‌وگویی با احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان ایران انجام داده‌ایم که مشروح آن از نظر خوانندگان محترم می‌گذرد.

در حال حاضر تعداد ۲۸ شرکت در این انجمن عضویت دارند که از مهمترین آنها می‌توان به شرکت‌های ایران خودرو، ایران خودرو دیزل، سایپا، سایپا دیزل، زامیاد، پارس خودرو، گروه بهمن، مدیران خودرو، کرمان خودرو، بهمن دیزل، عقاب افشان، ماموت و... اشاره داشت. البته بسیاری از شرکت‌های تازه تاسیس عضو انجمن نیستند و عضویت برخی از آنها نیز با توجه به شرایط تعیین شده، ممکن نیست. برای مثال، برای عضویت در انجمن باید بعد از صدور پروانه بهره‌برداری حداقل دو سال از فعالیت شرکت گذشته باشد، خوشنام بوده و شاکی نداشته باشد و همچنین حداقل ۵۰۰ دستگاه سواری و حداقل ۱۲۰ دستگاه خودروی دیزلی تولید داشته باشند تا به عنوان عضو جدید پذیرفته شوند.

به منظور توسعه و پیشرفت فعالیت‌های انجمن چه برنامه‌هایی دارید؟

تمرکز ما بیشتر بر حل مشکلات صنف خودرو است و در همین راستا سال گذشته در خصوص الزام استاندارد یورو ۵، با ارسال نامه‌ای به دولت هشدار دادیم که این موضوع به دلیل فراهم نبودن شرایط توزیع و تامین سراسری سوخت یورو ۵ در کشور و همچنین عدم ارتباط با کمپانی‌های اصلی در مورد خودروهای اتوماتیک و گازسوز، میسر نیست، اما متأسفانه دولت به خواسته ما توجهی نکرد و مدت‌ها است که حدود ۶ هزار خودروی ساندرو و حدود ۲ هزار وانت نیسان شماره گذاری نمی‌شوند و باعث نارضایتی حداقل ۸ هزار متقاضی که تکمیل وجه نیز کرده‌اند، شده است. هر چند دولت بعد از مکاتبات و مذاکرات ما تا حدی در این مصوبه اصلاحاتی برای خودروهای تاکسی ایجاد کرد، ولی هنوز هم مشکلات موجود به قوت خود باقی مانده است. تصور دولت بر این است که موضوع آلودگی هواریشه در استفاده از یورو ۴ دارد، در حالی که منشأ این امر بیشتر به ذرات معلق در هوا برمی‌گردد.

مهمترین عامل افزایش قیمت خودرو و سفته‌بازی در بازار آن چیست؟



انجمن خودروسازان ایران در چه سالی و با چه هدفی تاسیس شد؟

این انجمن در سال ۱۳۷۶ تاسیس شد و با توجه به اساسنامه انجمن، اهداف مشخصی تعیین شده که از جمله آن می‌توان به توسعه صنعت خودروی رقابت‌پذیر، همگرایی میان شرکت‌ها و همکاری آنها برای استفاده از امکانات یکدیگر و همچنین مطالبه‌گری از نهادهای دولتی در خصوص سیاست‌ها و برنامه‌های مرتبط با صنعت خودرو اشاره داشت. هر چند تعداد اعضای انجمن زیاد نیست؛ اما کمیته‌های مختلف، موضوعات را به تناسب مسئولیت‌های محوله پیگیری می‌کنند. به عنوان مثال، زمانی که بحث فروش خودرو مطرح می‌شود، با برگزاری جلساتی با حضور مدیران فعال فروش شرکت‌های خودروسازی و کارشناسان این حوزه بحث و تبادل نظر و به جمع‌بندی نهایی می‌رسیم.

یکی از برنامه‌های مادر سال جاری به منظور کاهش قیمت خودرو، تولید یک میلیون خودروی سواری است که در صورت رفع مشکلات، عملیاتی خواهد شد و تاکنون نیز تولید خودرو نسبت به ۵ ماه گذشته ۲۵ درصد رشد داشته است. همچنین کنترل تقاضا که ارتباط مستقیمی با قیمت خودرو دارد، از ملزومات کاهش قیمت خودرو می‌باشد. قیمت خودرو در بازار تفاوت فاحشی با قیمت کارخانه دارد و همین موضوع نقش تعیین کننده‌ای در تقاضا داشته است. برای مثال، قیمت پژو پارس در کارخانه ۱۰۵ میلیون تومان است، در حالی که همین مدل خودرو در بازار ۲۳۰ میلیون تومان عرضه می‌شود. ناگفته نماند که در برخی شدن قیمت هر کالایی، منشأ رانت و فساد است. در حال حاضر حدود ۲ هزار و ۷۰۰ هزار میلیارد تومان نقدینگی در کشور وجود دارد که بخشی از آن وارد بازار سرمایه شده، اما با توجه به نوسانات آن در یک ماه اخیر، به سمت بازارهای دیگر از جمله خودرو آمده که این مساله هم عامل مهمی در افزایش قیمت خودرو در بازار است.

چه راهکاری برای کاهش قیمت خودرو وجود دارد؟

در دوره ریاست جمهوری مرحوم رفسنجانی نیز قیمت خودرو در بازار و کارخانه تفاوت چشمگیری داشت که برای حل این مساله، مصوبه‌ای توسط شورای اقتصاد مبنی بر فروش خودرو در حاشیه بازار صورت گرفت و در ادامه قیمت خودرو در بازار پایین آمد و تقاضای این محصول نیز به شدت کاهش پیدا کرد. موضوع دیگر، عدم تصمیم‌گیری‌های درست برای نظارت بر جریان تقاضای کاذب در بازار خودرو است. بر اساس بررسی‌های شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران که بر خدمات پس از فروش شرکت‌های خودروسازی نظارت دارد، حدود ۸۰ درصد خودروهای تولیدی توسط متقاضیان پیش خرید می‌شود که راه دور زدن شرایط پیش فروش را به خوبی می‌دانند. متأسفانه هیچ‌یک از راهکارهای فعلی مثل شرط اخذ کارت ملی، عدم فروش خودرو به کسانی که یک خودرو دارند و... برای کنترل این موضوع اثر گذار نبوده و این مساله را به مسئولان مربوطه از جمله سرپرست قبلی وزارت صنعت، معدن و تجارت گوشزد کرده‌ایم. اگر خودرو بر اساس مصوبه مورد نظر در حاشیه بازار به فروش برسد، تقاضاهای کاذب، کاهش و به تبع آن قیمت خودرو نیز پایین خواهد آمد. راهکار دیگر این است که مجوز عرضه خودرو در بورس صادر شود تا این خودرو تک‌نرخ شده و رانت موجود هم حذف شود. به اعتقاد بنده، باید شهامت تصمیم‌گیری داشته باشیم، چیزی که در دولت دیده نمی‌شود.

در حال حاضر مهمترین دغدغه خودروسازان چیست؟

عمده‌ترین مشکل، بحث زیان‌های انباشته و جاری خودروسازان است. از سال ۱۳۹۰ به دلیل مصوبه شورای اقتصاد مبنی بر انحصاری بودن صنعت خودروی سواری، شورای رقابت مسئول قیمت گذاری شد و شرکت‌های خودروسازی متحمل زیان‌های سنگینی شدند که در پایان سال گذشته این زیان بالغ بر ۵۰ هزار میلیارد تومان شد. البته پس از تجدید نظر در داری‌ها مقداری از این زیان کاهش پیدا کرد و شرکت‌ها از ورشکستگی نجات پیدا کردند. ناگفته نماند که به دلیل روش نامناسب قیمت گذاری در سال جاری، خودروسازان مجدداً متحمل خسارت‌های زیادی می‌شوند که میزان این خسارت حدود ۱۵ هزار میلیارد تومان برای هر یک از شرکت‌های ایران خودرو و سایپا برآورد می‌شود و برای حل آن،

دیگر قادر به تجدید داری‌های شرکت‌ها نیستیم. از سوی دیگر، وزیر صنعت، معدن و تجارت قبلی با ثابت نگه داشتن قیمت خودرو در ۱۸ ماه، نه تنها کمکی به حل مشکلات بازار نکرد، بلکه به معضلات موجود هم افزود و سرپرست وزارت صنعت، معدن و تجارت و دولت باید به منظور مرتفع کردن مشکلات موجود، قیمت خودرو را آزاد کنند.

چه راهکارهایی برای پرداخت بدهی خودروسازان به قطعه سازان وجود دارد؟

این موضوع یکی از مشکلات اساسی خودروسازان است که راهکار آن را باید در خارج از صنعت خودروسازی و در سیاست‌های دولت که مدام به خودروسازان فشار وارد می‌کند، جست‌وجو کرد. وقتی قیمت تمام شده خودرو مثلاً ۱۴۰ میلیون تومان است و دولت خودروسازان را وادار می‌کند تا آن را به قیمت ۱۰۵ میلیون تومان به فروش برسانند، طبیعتاً خودروسازان نیز با زیان مواجه خواهند شد و امکان پرداخت این بدهی‌ها وجود نخواهد داشت که البته این موضوع باعث کاهش کیفیت خودرو هم شده است. در حال حاضر بیش از یک صد هزار دستگاه خودروی ناقص در پارکینگ کارخانه‌ها وجود دارد که خودروساز امکان تکمیل آن را ندارد، چرا که بدهی زیادی به قطعه‌سازان دارد و امکان واردات قطعه هم مشکلات خودش را دارد. از سوی دیگر، خودروسازان برای تامین ارز مورد نیاز خود با مشکلات زیادی روبه‌رو هستند و انتظار می‌رود که بانک مرکزی سیستمی را برای حل استفاده از ارز صادر کنندگان تعیین نماید.

نهیضت ساخت داخل چه کمکی به خودروسازان کرده است؟

نهیضت ساخت داخل شروع شده و در کنار آن شرکت‌های دانش بنیان و وزارت دفاع نیز فعالیت دارند، اما انجام این کار تا بی‌نیازی کامل کشور از ورود محصولات از خارج کشور زمان می‌برد. بدون تعارف باید بگویم که ما هنوز به خارج از کشور نیاز داریم و نباید توقع داشت که مشکلات به این زودی حل شود.

با توجه به تاثیر واردات خودرو بر کاهش قیمت خودروهای داخلی، چرا از انجام این کار جلوگیری می‌شود؟

از آنجایی که اکثر خودروهای وارداتی به کشور گران قیمت است، به نظر می‌رسد تاثیر چندانی بر قیمت بازار خودروهای داخلی نداشته باشد، ضمن اینکه ما مخالف واردات خودرو نیستیم، اما انجام چنین کاری ارزبری بالایی دارد. به اعتقاد بنده، دولت باید اجازه فروش خودرو در بورس کالا یا حاشیه بازار را بدهد تا قیمت آن تک‌نرخ شده و تقاضای کاذب، کاهش و قیمت خودرو در بازار ظرف مدت ۳ ماه پایین آید. ■

از سال ۱۳۹۰ به دلیل
مصوبه شورای اقتصاد مبنی
بر انحصاری بودن صنعت
خودروی سواری، شورای
رقابت مسئول قیمت گذاری
شد و شرکت‌های
خودروسازی متحمل
زیان‌های سنگینی شدند
که در پایان سال گذشته
این زیان بالغ بر ۵۰ هزار
میلیارد تومان شد



از سوی مدیر عامل شرکت مجانس بیان شد

حل مشکلات قطعه‌سازان در گروی ثبات قیمت مواد اولیه

مهديه شهسواری

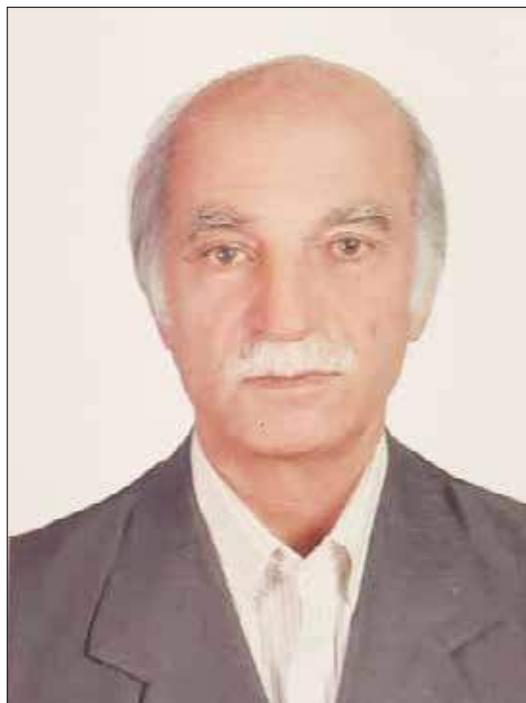
طی ۳۰ سال گذشته صنعت خودرو ایران به شکلی گسترده توسعه یافته و در کنار آن قطعه‌سازی نیز به عنوان یک عضو مهم از زنجیره تامین این صنعت، شکوفا گردیده است. توسعه این صنایع، علاوه بر جلوگیری از خروج منابع ارزی، منجر به کاهش نرخ بیکاری و در برخی موارد کسب درآمد ارزی نیز شده است. در وضعیت کنونی صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور به‌رغم ظرفیت و امکانات مناسب با مشکلاتی زیادی دست و پنجه نرم می‌کنند، به طوری که بخش قابل توجهی از این ظرفیت بدون استفاده مانده و برخی از واحدهای تولیدی در معرض تعطیلی قرار گرفته‌اند. به منظور آشنایی بیشتر با وضعیت کنونی و راهکارهای احتمالی برای عبور از مشکلات در این صنایع، به سراغ محمود نجفی سُهی، مدیر عامل و بنیانگذار شرکت مجانس رفته و با وی به گفت‌وگو پرداختیم. نجفی سُهی معتقد است: «نوسانات نرخ ارز و تورم دو رقیبی در کنار فعالیت بورس کالا، باعث شده تا هزینه مواد اولیه مورد استفاده در صنعت قطعه‌سازی و خودرو رشد قابل توجهی داشته باشد که این گرانی، به صنعت خودرو نیز منتقل شده است.» ما حاصل این مصاحبه را با هم می‌خوانیم.

مشترک‌سازی محصولات، مشتری‌سازی و اقدامات مشابه کرد و در نتیجه توانست ۸ نوع مختلف موتور دی سی برف پاک‌کن را تبدیل به یک موتور کند. مشترک‌سازی محصولات باعث کاهش هزینه‌های تولید، کم شدن موجودی انبار و همچنین افزایش توان رقابت شرکت و در نهایت کاهش سرمایه در گردش می‌شود. این شرکت با اتخاذ راهکارهای مناسب به سرعت به یکی از شرکت‌های مطرح در حوزه تامین الکتروموتورها و قطعات مرتبط در صنعت خودرو تبدیل شد.

هم‌اکنون در زمینه فعالیت خود با چه مشکلاتی مواجه هستید؟
با توجه به عضویت در مجامع و انجمن‌های متعدد از قبیل اتاق بازرگانی ایران و انجمن تولیدکنندگان قطعات، با پیش‌بینی وضعیت دشوار پیش رو مدیریت شرکت مجانس اقدامات مناسبی را اتخاذ کرد که در نتیجه آن، امروزه این شرکت با مشکلات عمده‌ای از قبیل دشواری در پرداخت تعهدات مالی، حقوق پرسنل یا تامین مواد اولیه مواجه نیست. با پیش‌بینی کاهش حجم تولید، شرکت مجانس از حدود ۶ سال پیش با پایان یافتن قراردادهای شرکت، اقدامی در زمینه تمدید این قراردادها انجام نداد و در حال حاضر با دشواری‌های عمده مواجه نیست، اما با کاهش تقاضا برای تولید محصولات شرکت که ناشی از بحران در صنعت خودروی کشور است، بخش عمده‌ای از ظرفیت تولیدی شرکت مجانس نیز تعطیل شده و امکانات موجود که می‌توانست در خدمت اشتغال‌زایی و بهبود وضعیت تولید کشور باشد، بلااستفاده مانده است.

به منظور داخلی‌سازی قطعات خودرو در کشور چه راهکارهایی را پیشنهاد می‌کنید؟

متأسفانه تاکنون آن‌طور که باید توجه ویژه‌ای به تولید داخلی نشده و اقدامات انجام گرفته نیز کافی نبوده است. بسیاری از قطعات وارداتی صنعت خودرو یا سایر صنایع کشور را می‌توان با کیفیت مناسب در داخل کشور تولید کرد که در همین راستا ادارات صنایع استان‌های مختلف می‌توانند با تنظیم فهرستی از قطعات وارداتی و بررسی وضعیت صنایع



متأسفانه تاکنون آن‌طور که باید توجه ویژه‌ای به تولید داخلی نشده و اقدامات انجام گرفته نیز کافی نبوده است. بسیاری از قطعات وارداتی صنعت خودرو یا سایر صنایع کشور را می‌توان با کیفیت مناسب در داخل کشور تولید کرد

شرکت مجانس در چه سالی تاسیس و در چه حوزه‌ای فعالیت دارد؟

این شرکت در اوایل دهه هفتاد آغاز به کرد و هم‌اکنون در حوزه ساخت قطعات وسایل نقلیه موتوری مشغول به فعالیت است. شرکت مجانس از نخستین واحدهای صنعتی در کشور است که اقدام به تولید موتورهای دی سی کرده و در بدو تاسیس با وارد کردن ماشین‌آلات مورد نیاز، مسئولیت تولید این موتورها را بر عهده گرفت. همچنین به منظور ایجاد ظرفیت برای توسعه تولیدات خود، در ابتدا اقدام به

تولیدی در استان، نسبت به شناسایی واحدهایی که ظرفیت تولید این قطعات را دارند، اقدام کنند و در صورت رفع کمبودهای موجود در این واحدها می‌توان وارد مرحله تولید شد. با توجه به برنامه‌های توسعه‌ای انجام گرفته در سال‌های گذشته، سرمایه‌گذاری لازم برای بخش زیادی از قطعات وارداتی انجام شده یا حداقل زیرساخت‌هایی برای قطعات مشابه آن صورت گرفته که می‌توان با تغییرات جزئی، قطعات مورد نظر را تولید کرد. این راهکار با توجه به وضعیت کنونی کشور از نظر کمبود منابع ارزی، افزایش نرخ بیکاری و همچنین بلااستفاده ماندن حجم زیادی از ظرفیت تولیدی کشور، اقدام بسیاری مناسبی محسوب می‌شود. اگرچه این موارد بسیار دیر مورد توجه قرار گرفته، اما اکنون می‌توان با اجرای سریع و درست آن، بخش زیادی از عقب‌ماندگی گذشته را جبران کرد.

به نظر شما علت افزایش قیمت خودرو چیست؟

امروزه افزایش قیمت خودرو و شتاب فزاینده‌ای گرفته و امکان خرید آن از توان بخش عمده‌ای از جامعه فراتر رفته است، اما نباید نسبت به حمله گسترده‌ای که به صنعت خودروی کشور آغاز شده، بی‌توجه بود. افزایش شدید قیمت خودرو به عواملی همچون شرایط کلی اقتصاد و به‌ویژه نابسامانی بازار ارز و تورم زیاد بستگی دارد. نوسانات نرخ ارز و تورم دو رقمی در کنار فعالیت بورس کالا، باعث شده تا هزینه مواد اولیه مورد استفاده در صنعت قطعه‌سازی و خودرو افزایش قابل توجهی داشته باشد که این گرانی، به صنعت خودرو نیز منتقل شده است. در این میان، نخستین اقدام برای برون‌رفت از این وضعیت، تثبیت قیمت‌ها است که در این صورت صنعت قطعه‌سازی و خودرو از سردرگمی کنونی خارج شده و قادر به برنامه‌ریزی مناسب خواهند بود. علاوه بر این باید اقداماتی در مورد قیمت مواد اولیه و تعدیل آن صورت گیرد. از آنجایی که صنایع تامین‌کننده مواد اولیه از قبیل فولاد یا فلزات دیگر و مواد پتروشیمی از منابع ملی برای تولید خود استفاده می‌کنند، باید در زمینه قیمت‌گذاری و توزیع، تابع نظر دولت باشند و در راستای منافع ملی اقدام کنند. همچنین باید عملکرد بورس کالا نیز تصحیح شود تا قیمت مواد اولیه به شکلی متناسب با وضعیت تولید در کشور تعیین شود. در حال حاضر صادرات مواد اولیه با توجه به نیاز داخلی کشور صورت می‌گیرد و تازمانی که نیاز داخلی به این مواد وجود دارد، نباید صادرات انجام گیرد. در کنار این اقدامات ضروری است که با ارائه آنالیز قیمت تمام‌شده خودرو در شورای رقابت، تمام هزینه‌های اضافی در تولید خودرو مشخص و نسبت به کاهش آن اقدام شود. در این صورت می‌توان امیدوار بود که قیمت خودرو در وضعیت منطقی قرار گیرد.

در سال جاری جهش تولید تا چه اندازه محقق شده است؟

به‌طور کلی در تولید سه مرحله مهم از جمله ایجاد واحدهای تولیدی و راه‌اندازی آن، تثبیت، رونق و جهش تولید وجود دارد. در مرحله تثبیت، واحد تولیدی ایجاد شده باید به سطحی از تولید برسد که در آن درآمد در مقایسه با هزینه‌های تولید شامل هزینه نیروی انسانی، مواد اولیه، تجهیزات و همچنین انجام تعهدات مالی و پرداخت مالیات به وضعیت قابل قبولی برسد. پس از این مرحله با بیشتر شدن حجم تولید، درآمد نیز افزایش خواهد یافت و تولید رونق خواهد گرفت و پس از آن می‌توان

انتظار جهش تولید را داشت. متأسفانه در کشورمان بسیاری از واحدهای تولیدی از تثبیت وضعیت خود ناتوان شده‌اند و با توجه به نوسانات نرخ ارز، تورم دورقمی و افزایش هزینه مواد اولیه و نیروی انسانی، این واحدها همواره با مشکلات فراوانی در تامین هزینه‌ها و پرداخت تعهدات خود مواجه هستند، بنابراین در این وضعیت نمی‌توان امیدوار بود که واحدهای تولیدی حتی وضعیت کنونی خود را حفظ کنند، لذا تحقق رونق و جهش تولید، واقع بینانه نیست.

واردات چه تاثیری در تعدیل قیمت خودرو در بازار دارد؟

با توجه به وضعیت اقتصادی و سیاسی کشور، پیش از هر اقدامی در راستای واردات باید به این پرسش پاسخ دهیم که اولویت کشور در صرف منابع ارزی چیست؟ آیا سرمایه‌گذاری در صنایع تولیدی و تقویت زیرساخت‌های صنعتی کشور به منظور تامین نیازهای داخلی است یا تامین نیازهای کشور از طریق واردات؟ با توجه به وضعیت تاریخی ایران پس از انقلاب اسلامی، سیاست‌های کلی کشور مبتنی بر خودکفایی و عدم وابستگی است. واردات خودرو با باز کردن پای دلالتان و همچنین رقبای خارجی که در شرایط بهتری قرار دارند، می‌تواند منجر به حذف صنایع داخلی از چرخه رقابت و در نهایت ورشکستگی کامل این صنایع شود که در این صورت، شاهد افزایش نرخ بیکاری و خروج منابع ارزی از کشور خواهیم بود. از سوی دیگر، صنعت داخلی کشور در صورت تثبیت بازار و برنامه‌ریزی صحیح قادر به تامین نیازهای داخلی با کیفیت قابل قبول خواهد بود و سیاست‌گذاری کلی در این زمینه باید با توجه به تجربه کشورهای موفق مانند کره جنوبی انجام شود. به عنوان مثال، تولید یا مونتاژ انواع مختلف خودرو بدون توجه به کیفیت یا حجم تولید، چشم‌انداز مناسبی برای صنعت خودرو ایجاد نمی‌کند، چراکه با توجه به تنوع زیاد و همچنین تعداد کم، سرمایه‌گذاری برای تولید قطعات یدکی و همچنین تولید کامل آن در ایران به صرفه نخواهد بود. تجربه کشورهای موفق نشان می‌دهد که در ابتدا باید خودرو سازان برای تولید یک خودروی جدید تمرکز کافی داشته باشند و هنگامی که این محصول از نظر کیفیت، حجم تقاضا و قیمت به حد قابل قبولی رسید، آنگاه نسبت به تولید خودروی دیگری اقدام کنند. ■

ضروری است که با ارائه آنالیز قیمت تمام‌شده خودرو در شورای رقابت، تمام هزینه‌های اضافی در تولید خودرو مشخص و نسبت به کاهش آن اقدام شود. در این صورت می‌توان امیدوار بود که قیمت خودرو در وضعیت منطقی قرار گیرد



دبیر انجمن واردکنندگان خودروی ایران مطرح کرد

حفظ حقوق مشتریان و رقابت‌پذیری با واردات خودروهای خارجی

رضا فغانی

واردات خودروهای خارجی به کشور همواره مورد تردید و مجادلات بسیار بوده، به طوری که برخی آن را مانعی برای رشد و شکوفایی صنعت داخلی می‌دانند و بعضی دیگر با توجه به کیفیت محصولات داخلی، آن را تامین‌کننده حقوق مشتریان و همچنین عاملی برای افزایش رقابت‌پذیری و ارتقای خودروهای تولیدشده در کشور قلمداد می‌کنند. با این حال رویکرد فعلی حاکم در این زمینه، وضع تعرفه‌های سنگین بر واردات خودرو و مخالفت با آن می‌باشد که این سیاست از سوی بسیاری مورد انتقاد قرار گرفته و منتقدان زیادی آن را به زیان اقتصاد کشور می‌دانند. حال این سوال پیش می‌آید که «با توجه به نقش واردات در تعدیل قیمت خودرو در بازار، چرا با واردات آن مخالفت می‌شود؟» به منظور دریافت پاسخ مناسب، گفت‌وگویی با مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودروی ایران انجام داده‌ایم که مشروح آن به نظر خوانندگان گرامی می‌رسد.

بازار بین شرکت‌ها و نمایندگی برندهای مختلف شرکت‌های نمایندگی و غیرنماینده برندهای وارداتی و دومین هدف، تسهیل در فرآیند واردات خودرو بود. در ابتدای تاسیس این انجمن تعداد ۵۷ عضو حقوقی متشکل از نمایندگی برندهای مطرح و شرکت‌های غیرنماینده به عضویت انجمن واردکنندگان خودرو درآمدند، اما به دلیل توقف واردات خودرو در ۳ سال گذشته، این تعداد به ۱۳ عضو کاهش پیدا کرده و از ۶۸۰ شرکت در حوزه واردات خودرو، در حال حاضر صرفاً شرکت‌های نمایندگی در حال ارائه خدمات پس از فروش هستند.

مهمترین مشکلات پیش روی این انجمن چیست؟

با توجه به اهمیت خودکفایی در سیاست‌های اقتصادی کشور و همچنین تاکید بر تقویت توان تولید داخلی، به‌طور کلی ورود خودرو به کشور ممنوع است. البته باید تاکید داشت که اعمال چنین سیاست‌هایی طی سالیان گذشته با اتخاذ رویه‌های ضد رقابتی به همراه دستکاری سیستماتیک وضعیت و محدوده بازار خودرو، ضمن محدود کردن و به کنترل درآوردن مقدار عرضه و فروش خودرو با هدف تقسیم و تسهیم بازار خودرو بین دو خودروساز داخلی با ترسیم افقی غیر واقعی و شعاری و همچنین ایجاد محدودیت دسترسی اشخاص به این نوع از کالا با اظهارات و عملیات گمراه‌کننده و تحدید مقدار عرضه، باعث افزایش چندین برابری قیمت خودروی وارداتی پیش از تحریم‌های خصمانه دولت‌های متخاصم شد و با مهندسی بازار با هدف جبران زیان‌های انباشته شده دو خودروساز اصلی کشور، زمینه افزایش قیمت محصولات تولیدی این دو شرکت فراهم آمد و نه تنها وعده عدالت اجتماعی را محقق نساخت، بلکه بر خلاف بند (۱۲) از اصل سوم قانون اساسی که وظیفه پی‌ریزی اقتصاد صحیح و عادلانه با ایجاد رفاه برای مردم است نیز عمل کرد.

چالش عدم ترخیص خودروهای واردشده را چگونه می‌توان رفع کرد؟

در ابتدا باید تاکید کرد که واردات خودرو بیش از اندازه واقعی مورد توجه قرار گرفته است. تعداد کل خودروهای وارداتی از سال ۱۳۷۴ تاکنون،



انجمن واردکنندگان خودروی ایران در چه سالی و با چه هدفی تاسیس شد؟

این انجمن در سال ۱۳۹۴ به منظور رسیدگی به مشکلات واردکنندگان حقیقی و حقوقی خودرو تشکیل شد که از مهمترین معضلات آنان می‌توان به قوانین و مقررات داخلی مرتبط با واردات خودرو به کشور اشاره کرد. در آن زمان شرکت‌هایی که نمایندگی برندهای مشهور را در اختیار داشتند، با درک ضرورت انسجام تشکیلاتی به منظور مرتفع کردن مشکلات خود در تعامل با قوه مجریه و قوه مقننه، اقدام به تشکیل انجمن واردکنندگان خودرو کردند که به‌طور عمده دو هدف اساسی را دنبال می‌کرد. نخستین هدف انجمن شامل افزایش خدمات‌رسانی به مشتریان (رسانیدن هر ایرانی به خودروی ایمن و کم‌مصرف) و تقسیم

حدود ۷۰۰ هزار دستگاه بوده و به طور متوسط هر ساله ۲۸ هزار دستگاه خودرو وارد شده که در مقابل تولید داخلی ناچیز است. واردات تعداد اندک خودرو، با مشکلات، صرف هزینه و وقت فراوانی همراه شده که با حجم آن تناسب ندارد. عدم ترخیص خودروها از گمرک به توافق هسته‌ای و تحولات سیاسی و تجاری پس از آن باز می‌گردد. با توجه به تحریم‌های متعدد، کشورمان یک بازار بکر در موضوع خودرو در دنیا تلقی می‌شود، لذا این بازار جذابیت فراوانی برای شرکت‌های بزرگ جهانی دارد. پس از امضای برجام و عقد قرارداد با شرکت‌های رنو و پژو تصمیم دولت بر این بود تا با استفاده از محصولات این شرکت‌ها، نیازهای بازار داخلی را به طور مطلق از این دو برند تامین کند که وضع قوانین سخت‌گیرانه و منع واردات خودرو و نیز از تبعات این تصمیم‌گیری بود و در نتیجه حدود ۱۷ هزار خودروی وارداتی، یک‌شنبه در گمرکات کشور زندانی شدند. در ادامه با خروج آمریکا از برجام و وضع مجدد تحریم‌ها، شرکت‌های فرانسوی نیز مثل همیشه از ایران خارج شدند و مشکل موجود پیچیده‌تر شد.

قابل ذکر است که موضوع ترخیص خودروهای وارداتی از گمرک تاکنون به طور کامل حل نشده است. در تاریخ ۱۳۹۷/۱۰/۱۶ پس از پیگیری‌های فراوان، اولین مصوبه آزادسازی این خودروها تصویب شد و از آن تاریخ تاکنون خودروهای دپو شده در گمرک به مرور زمان از گمرک ترخیص شده‌اند. با این حال دلایل ذکر شده برای عدم ترخیص این خودروها از قبیل خروج ارز از کشور و یا اختلال در بازار خودرو منطقی نیست، زیرا ارز لازم برای خرید این کالاها قبلاً پرداخت شده است. از طرفی، با توجه به تعداد اندک این خودروها در مقایسه با خودروهای تولید داخل، امکان اختلال بازار با ترخیص این خودروها دور از ذهن می‌باشد. تا پایان شهریورماه امسال تعداد ۲ هزار و ۱۷۰ دستگاه خودرو در توقیف مرجع قضایی بوده که متاسفانه تاکنون هیچ کدام از آن‌ها ترخیص نشده‌اند.

با توجه به نقش واردات در تعدیل بازار خودرو، چرا با واردات آن مخالفت می‌شود؟

مهمترین دلیل را باید انحصار دولتی در تولید، قیمت‌گذاری و فروش خودرو در کشور دانست. دو بنگاه مهم خودروسازی کشور در اختیار دولت قرار دارند و مدت‌های زیادی بازار خودروی کشور را به طور کامل در اختیار داشته‌اند؛ اما به دلیل تصدی‌گری دولت و تعیین نرخ دستوری، روند عرضه و تقاضا در این شرکت‌ها مختل شده و اکنون با زیان انباشته بالایی مواجه هستند، بنابراین بنگاه‌ها به ناچار قیمت محصولات خود را افزایش دهند تا بلکه زیان انباشته خود را جبران کنند. از سوی دیگر، واردات خودروی خارجی به دلیل کیفیت بالاتر و ارائه خدمات بیشتر و بهتر، بهرغم چالش‌های مختلف از جمله نرخ تعرفه‌های بالا، اسقاط خودرو، عوارض، گمرکی، مالیات بر ارزش افزوده و... تهدیدی برای مقبولیت خودروهای داخلی محسوب می‌شود. به سبب اثر روانی خودروهای وارداتی و ایجاد توقع در مشتریان برای دریافت خدمات بالاتر، کیفیت بهتر و قیمت ارزان‌تر، مخالفت‌هایی با این کار صورت گرفت، چراکه در صورت واردات خودروهای خارجی، تقاضا برای خودروهای داخلی به شدت کاهش خواهد یافت. اتخاذ

این سیاست علاوه بر زیان به مشتریان، به سود شرکت‌های داخلی تولیدکننده خودرو هم نخواهد بود، زیرا ارتقای کیفیت و بهبود وضعیت رقابت‌پذیری محصولات تولیدی نه در سایه انحصار، بلکه در سایه رقابت‌پذیری، حذف هزینه‌های زائد و همچنین تلاش برای استفاده از فناوری‌های نوین حاصل می‌شود. به اعتقاد بنده، پس از سال‌ها انحصار و وضع محدودیت‌های شدید بر واردات خودروی خارجی که شامل قوانین سخت‌گیرانه، تعرفه‌های سنگین و عوارض مختلفی می‌شود و همچنین با افزایش شدید نرخ ارز، باز هم تولیدات داخلی توان رقابت با نمونه‌های خارجی را ندارند. با این حال، در صورت اصلاح اساسی وضعیت تولید خودروهای داخلی همراه با افزایش کیفیت آن‌ها می‌توان امیدوار بود که با وجود واردات خودرو به شکلی معقول، شاهد رونق بازار تولید داخلی باشیم.

قیمت فروش خودروهای خارجی در ایران در مقایسه با سایر کشورها چگونه است؟

متاسفانه هم‌اکنون قیمت‌ها در بازار ایران دارای حباب بوده و حدود ۳ برابر قیمت دلاری آن‌ها، با احتساب قیمت دلار با نرخ روز می‌باشند. برای مثال، قیمت خودروی سانتافه با احتساب دلار ۲۵ هزار تومانی و همچنین تعرفه صد درصدی باید حدود یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان باشد، در حالی که امروزه در بازار با قیمتی بیشتر از دو برابر این مبلغ فروخته می‌شود، در صورتی که فقط برای خودروهایی با حجم موتور بالای ۲ هزار سی‌سی، تعرفه ۹۵ درصدی وضع می‌شود و در مورد خودروهایی با ظرفیت کمتر، تعرفه‌ها به طور پله‌ای کاهش می‌یابند. حتی اگر تعرفه وضع شده برای تمام خودروهای خارجی را صرف‌نظر از حجم موتور، ۱۰۰ درصد در نظر بگیریم، باز هم قیمت‌ها در بازار داخلی ۳ برابر قیمت در بازار بین‌المللی و با احتساب ارزش دلار به قیمت روز می‌باشد. اتخاذ چنین سیاست‌هایی باعث شده تا خودرو از یک کالای مصرفی و قابل دسترس به یک کالای اشرافی و غیرقابل تطبیق با درآمد خانوار تبدیل شود.

چشم‌انداز واردات خودروهای هیبریدی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

آب و هوا و ذخایر زیرزمینی از سرمایه‌های اصلی و بین‌نسلی در هر کشور محسوب می‌شود و علاوه بر این امکان جایگزینی آن نیز وجود ندارد. آلودگی ایجادشده توسط سوخت‌های فسیلی منجر به آسیب‌های جبران‌ناپذیر به محیط‌زیست خواهد شد و زندگی نسل‌های آینده را با تهدید مواجه می‌کند. در این میان واردات خودروهای هیبریدی راهکار بسیار مناسبی برای حفظ محیط‌زیست است، اما متاسفانه با توجه به سیاست‌های کنونی دولت در زمینه تصدی‌گری و ایجاد انحصار در بازار خودرو، چشم‌انداز مناسبی برای واردات این خودروها وجود ندارد و بسیار بعید است که نسبت به واردات این خودروها اقدامات مناسبی انجام شود. به اعتقاد بنده، سیاست دولت در این زمینه به زیان صنعت خودروی کشور خواهد بود و تنها در صورتی می‌توان امیدوار بود که این صنعت جایگاه خود را باز یابد و دولت از تصدی‌گری دست برداشته و زمینه را برای شایسته‌سالاری و به‌کارگیری توان بخش خصوصی واقعی فراهم آورد. ■

متاسفانه با توجه به سیاست‌های کنونی دولت در زمینه تصدی‌گری و ایجاد انحصار در بازار خودرو، چشم‌انداز مناسبی برای واردات این خودروها وجود ندارد و بسیار بعید است که نسبت به واردات این خودروها اقدامات مناسبی انجام شود

مدیر عامل شرکت مهندسی خور تاکید کرد

عدم پرداخت مطالبات قطعه‌سازان ترمز توسعه صنعت خودروی کشور

مصطفی حاتمی

صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور با سابقه‌ای بیش از نیم قرن، یکی از کانون‌های مهم توسعه صنعتی ایران به شمار می‌رود. این صنعت در سال ۱۳۹۱ به رکورد تاریخی تولید یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال دست یافت و با این رکورد، ایران در بین ۱۵ تولیدکننده بزرگ خودرو و وسایل موتوری در جهان قرار گرفت. صنعت قطعه‌سازی کشور نیز به عنوان تامین‌کننده و پشتیبان صنعت خودرو نقش تعیین‌کننده‌ای در ارتقاء و توسعه این صنعت داشته و به‌رغم پیشرفت قابل توجه، این بخش مهم از اقتصاد کشور در سال‌های اخیر با مشکلات فراوانی مواجه می‌باشد. به منظور آشنایی با مشکلات، راهکارهای برون‌رفت و چشم‌انداز صنعت قطعه‌سازی به سراغ مهندس سیامک مقتدری، مدیر عامل شرکت مهندسی خور و عضو هیات مدیره انجمن قطعه‌سازی همگن کشور و استان البرز رفته و با وی به گفت‌وگو نشستیم که مشروح آن از نظر خوانندگان محترم می‌گذرد.

مهمترین محصولات این شرکت چیست؟

شرکت مهندسی خور به‌طور عمده تولیدکننده قطعات پرسی و قطعات بدنه می‌باشد. در صنعت خودروسازی قطعات از نظر اندازه به ۵ دسته مهم از G1 تا G5 تقسیم می‌شوند که G1 بزرگ‌ترین قطعه بدنه خودرو است و معمولاً توسط شرکت‌های خودروساز ساخته می‌شود. در حال حاضر این شرکت قطعات G2 تا G5 را تولید می‌کند و علاوه بر این تنها شرکت قطعه‌سازی است که در زمینه تولید قالب قطعات فعالیت دارد و بزرگ‌ترین قالب‌سازی سنبه و ماتریس (قالب‌های مربوط به قطعات پرسی) در بخش خصوصی را در اختیار دارد. در خصوص فعالیت‌های تحقیق و توسعه، شرکت‌های قطعه‌سازی عمدتاً در حوزه تحقیقات مرتبط با طراحی قطعات و مجموعه‌ها فعالیت چندانی ندارند و با مهندسی معکوس، ساخت ابزار و تجهیزات فرآیندهای تولیدی فعال هستند. تحقیق و توسعه در خصوص فرآیندهای تولید فعال می‌باشد و بسیاری از قطعه‌سازان ابتکارات و نوآوری‌های فراوانی را انجام داده‌اند. در بخش توسعه شرکت اقدامات زیادی صورت گرفته و از میان ۳۰۰ نیروی فعال در این شرکت، حدود ۴۰ نفر در بخش توسعه مشغول به فعالیت هستند. یکی از مهمترین مزیت‌های شرکت مهندسی خور را باید بخش مهندسی و قالب‌سازی آن دانست که در مدت ۳۰ سال فعالیت خود، این امکان را فراهم کرده تا قطعات مختلف مورد نیاز صنعت خودروی کشور را تولید کند.

خدمات شرکت مهندسی خور از چه تمایزی نسبت به دیگر شرکت‌ها برخوردار است؟

مهمترین مزیت رقابتی این شرکت با تولیدکنندگان دیگر تنوع محصولات، بهره‌گیری از تجهیزات گسترده پرسکاری، بهره‌مندی از بخش نیرومند مهندسی و ساخت ابزارهای مختلف است و با استفاده از این امکانات، تمام مراحل تامین سفارش مشتریان در شرکت انجام می‌شود. استفاده از این مزیت‌ها باعث شده تا شرکت مهندسی خور در زمینه تامین قطعات از چابکی بالایی برخوردار باشد و قطعات مورد نظر را در بهترین زمان مناسب ساخته و تحویل مشتریان دهد. با توجه به اهمیت تحویل به‌موقع، کیفیت تولیدات و فرهنگ مشتری‌مداری، این ویژگی‌ها هم‌اکنون سرلوحه فعالیت‌های شرکت قرار دارد. از سوی



شرکت مهندسی خور در چه سالی تاسیس و در چه حوزه‌های فعالیت دارد؟

این شرکت در سال ۱۳۶۳ با اخذ موافقت اصولی قالب‌سازی از وزارت صنایع سنگین وقت راه‌اندازی شد؛ اما در عمل فعالیت خود را از سال ۱۳۶۹ آغاز کرد و در ابتدا به مدت ۲ سال فقط در حوزه قالب‌سازی قطعات خودرو فعالیت داشت و سپس در سال ۱۳۷۱ وارد عرصه قطعه‌سازی شد. شرکت مهندسی خور از سال ۱۳۷۲ نخستین قراردادهای تولید قطعات را با شرکت‌های مگا موتور، سایکو و سازه‌گستر به امضا رساند و از آن زمان تاکنون در حوزه تولید قالب‌ها، قطعات و ابزارهای مختلف فعالیت دارد. این شرکت از ابتدای فعالیت خود بیش از ۳۰۰ نوع قطعه و مجموعه برای خودروهای مختلف ساخته و در ۳۰ سال فعالیت خود در حوزه قطعه‌سازی و قالب‌سازی، در بسیاری از طرح‌های ملی تولید خودرو در مراحل مختلف طراحی، مهندسی معکوس و تولید آن حضور فعال داشته است.

دیگر، انعطاف در ساخت قطعات متنوع، شرکت مهندسی خور را به یک شریک مطمئن برای شرکت‌های خودروسازی تبدیل کرده است. با توجه به این مزیت، این شرکت توانسته بالاترین گریدهای سیستم‌های تضمین کیفیت در صنعت خودروسازی را اخذ و تقدیرنامه‌های متعددی را کسب کند که از مهمترین آن‌ها می‌توان به دریافت A ساپکو، بزرگ‌ترین تامین‌کننده قطعات پرسی برای شرکت سایپا سیتروئن قبل از شروع تحریم‌ها، صادرات قالب برای پروژه‌های شرکت رنو فرانسه و کسب عنوان کارفرمای نمونه در منطقه اشاره کرد. شرکت مهندسی خور همواره در اخذ گریدهای بالا از شرکت‌های خودروسازی پیشرو بوده و اقدامات مناسبی را در این زمینه انجام داده است. علاوه بر این سرمایه‌گذاری و فعالیت گسترده‌ای در زمینه سیستم‌های آی تی به انجام رسیده که چابکی و انعطاف کنونی در زمینه تولید قطعات تا حدود زیادی پیامد این سرمایه‌گذاری‌ها بوده است.

مهمترین مشکلات صنعت قطعه‌سازی کشور چیست؟

در ابتدا باید تاکید کرد که صنعت قطعه‌سازی کشور به‌طور مستقیم با صنعت خودرو مرتبط است و هرگونه بحران در این صنعت به قطعه‌سازان نیز منتقل می‌شود. در وضعیت کنونی برآوردها حاکی از این است که خودروسازان کشور بالغ بر ۴۰ هزار میلیارد تومان زیان انباشته دارند و با گذشت زمان نیز در صورت عدم تغییر جهت، افزایش می‌یابد. هم‌اکنون صنعت خودروی کشور به بیماری مزمن کمبود نقدینگی مبتلا شده و قطعه‌سازان نیز با این معضل مواجه هستند، بنابراین بزرگ‌ترین مشکل در این صنعت را باید عدم دریافت به موقع مطالبات قطعه‌سازان از خودروسازان دانست که برنامه‌ریزی و مدیریت مالی در بخش قطعه‌سازی را به‌طور کلی مختل کرده است. البته این بحران اخیراً دو چندان شده، زیرا با افزایش قیمت ارز در کشور و تورم افسارگسیخته؛ قیمت مواد اولیه تا ۲۰۰ درصد، هزینه‌های پرسنلی تا ۴۰ درصد و هزینه‌های حمل و نقل نیز تا میزان زیادی افزایش یافته است. از سوی دیگر، هزینه تولید محصولات نیز بالا رفته و این در حالی است که شرکت‌های قطعه‌سازی موفق به دریافت به موقع مطالبات خود از خودروسازان نشده‌اند. هرچند مواد اولیه مورد نیاز شرکت مهندسی خور به‌طور عمده در داخل تولید می‌شود، ولی قیمت آن تابع نرخ ارز است. از طرفی، ماشین‌آلات و تجهیزات مورد استفاده این شرکت وارداتی است، لذا افزایش نرخ ارز بلافاصله منجر به بالا رفتن هزینه‌های تعمیر و نگهداری خواهد شد. بخش دیگر بحران نقدینگی در صنعت قطعه‌سازی مرتبط با نظام بانکی کشور است. با توجه به شعار سال مبنی بر جهش تولید و رفع موانع آن، نظام بانکی کشور از اعطای تسهیلات بانکی بلندمدت و همچنین مشوق‌های لازم به این بخش از صنعت خودداری می‌کند. از سوی دیگر، قوانین و مقررات مرتبط نیز به این بحران دامن زده، چراکه بر مبنای قوانین بانکی، قطعه‌سازان باید در موعد مقرر نسبت به بازپرداخت تسهیلات دریافتی اقدام کنند، در حالی که به دلیل تعویق دریافت مطالبات خود قادر به انجام تعهدات خود نیستند. قابل ذکر است که شیوع بیماری کرونا، رکود اقتصادی و هزینه‌های ناشی از آن را نیز باید به این مشکلات افزود.

برنامه‌های توسعه‌ای صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی کشور را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

به‌رغم وجود زیرساخت‌های صنعتی و بازار بزرگ داخلی این صنایع که از ظرفیت‌های بزرگی برخوردار می‌باشند، متأسفانه برنامه توسعه این صنایع نیز فاقد پیوستگی و تداوم لازم است. به عنوان مثال، در سال ۱۳۹۱ حدود یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو در کشور تولید شد، ولی به دلایل مختلف که مهمترین آن بازگشت تحریم‌های گسترده

آمریکا علیه ایران بود، صنعت خودرو با افت حدود ۵۰ درصدی در حجم تولیدات خود مواجه شد و تعداد خودروهای تولیدی در کشور به حدود ۸۰۰ هزار دستگاه در سال رسید. این در حالی است که پس از امضای برجام و عقد قرارداد با شرکت‌های فرانسوی، برنامه‌ریزی برای تولید سالانه دو میلیون خودرو برای بازارهای داخلی و یک میلیون خودرو برای صادرات انجام شد و شرکت‌های قطعه‌سازی نیز همگام با این برنامه‌ریزی‌ها، اقدام به افزایش ظرفیت تولیدی خود کرده بودند؛ اما سرمایه‌گذاری انجام‌شده، نه تنها منجر به افزایش تولید نشد، بلکه هزینه‌های بسیاری را به قطعه‌سازان تحمیل کرد. در وهله اول، بخش عمده‌ای از ظرفیت موجود برای قطعه‌سازی در این شرکت‌ها خالی مانده و با توجه به رسیدن موعد بازپرداخت تسهیلات بانکی، مشکلات متعددی در زمینه مدیریت مالی در شرکت‌های قطعه‌سازی ایجاد شد. ناگفته نماند که نوسان در حجم تولیدات تا حدودی پذیرفتنی است، اما هنگامی که دامنه این نوسان افزایش می‌یابد و به بیش از ۵۰ درصد می‌رسد، به سختی می‌توان برای تولید در سال‌های آینده برنامه‌ریزی کرد، لذا با توجه به ابهام در وضعیت کلی اقتصاد، چشم‌انداز مناسبی برای اتخاذ راهبردهای آینده‌نگر وجود ندارد. علاوه بر این در صنعت خودرو، با افزایش نرخ ارز و تورم، بازار به سرعت خود را با این تغییرات مطابقت داده و از طرفی، قیمت مواد اولیه نیز متناسب با آن افزایش یافته است. به عنوان مثال، قیمت فولاد تا سه برابر افزایش داشته، اما خودروسازان به دلیل تولید کالایی که به‌طور مستقیم وارد بازار می‌شود و بخش اصلی تقاضا برای آن از سوی آحاد جامعه صورت می‌گیرد، قادر به افزایش قیمت محصول نهایی خود متناسب با افزایش نرخ ارز و تورم نیستند؛ زیرا این افزایش تبعات اجتماعی فراوانی خواهد داشت که کمتر دولتی حاضر به مواجهه با آن است. اگر سیاست کلی اقتصاد کشور مبتنی بر مدیریت دولتی است، باید تمام بخش‌ها در تعیین نرخ محصولات خود، تابع ساز و کارهای دولتی باشند و اگر هم سیاست کلی مبتنی بر بازار آزاد است، تمام بخش‌های زنجیره تولید نیز باید تابع مکانیسم بازار آن بوده و قیمت‌ها با توجه به عرضه و تقاضا تنظیم شود.

چه پیشنهادی برای رونق صنعت قطعه‌سازی دارید؟

پیشرفت صنعت قطعه‌سازی در کشور و رسیدن به استانداردهای جهانی، نیازمند ارائه مشوق‌های زیادی است که از مهمترین آن می‌توان به ارائه تسهیلات بانکی با بهره کم و زمان تنفس کافی، معافیت‌های مالیاتی برای شرکت‌های تولیدکننده و همچنین فراهم آوردن زمینه مناسب برای استفاده از فناوری مدرن اشاره کرد. کشورهایی که صنعت قطعه‌سازی نیرومندی دارند، بخش زیادی از مشوق‌ها به‌طور مداوم به شرکت‌ها ارائه می‌شود و این در حالی است که در کشورمان حتی تسویه به موقع مطالبات و انجام تعهدات در قراردادهای قطعه‌سازان صورت نمی‌گیرد. در نتیجه نمی‌توان انتظار داشت که این صنعت در مقایسه با رقبای خارجی خود پیشرفت مناسبی داشته باشد. با توجه به اینکه بخش قابل توجهی از این مشکلات ناشی از تحریم‌های خارجی است، ولی نباید از نقش خودتحریمی نیز غافل بود. پیشرفت صنعت قطعه‌سازی تا حدود زیادی تابع انتقال فناوری است و باید ظرفیت‌ها و نیازهای کشور در یک طرح جامع مورد بررسی قرار گیرد و از سرمایه‌گذاری در بخش‌هایی که فاقد مزیت رقابتی با شرکت‌های خارجی هستند، خودداری کرد. به اعتقاد بنده، اعطای تسهیلات مناسب، معافیت‌های مالیاتی و گمرکی به منظور انتقال فناوری و همچنین مدیریت مناسب ظرفیت‌های داخلی، از مهمترین مشوق‌هایی است که می‌توان برای شکوفایی صنعت قطعه‌سازی داخلی به کار گرفت.

هم‌اکنون صنعت خودروی

کشور به بیماری مزمن

کمبود نقدینگی مبتلا شده

و قطعه‌سازان نیز با این

معضل مواجه هستند،

بنابراین بزرگ‌ترین

مشکل در این صنعت را

باید عدم دریافت به موقع

مطالبات قطعه‌سازان از

خودروسازان دانست

که برنامه‌ریزی و

مدیریت مالی در بخش

قطعه‌سازی را به‌طور کلی

مختل کرده است

نوسان در حجم تولیدات تا حدودی پذیرفتنی است، اما هنگامی که دامنه این نوسان افزایش می‌یابد و به بیش از ۵۰ درصد می‌رسد، به سختی می‌توان برای تولید در سال‌های آینده برنامه‌ریزی کرد

آیا نسبت به تعدیل قیمت خودرو در کشور خوشبین هستید؟

در ابتدا باید اذعان کرد که قیمت خودرو در کشور به حدی افزایش یافته که خرید آن برای بخش بزرگی از جامعه ناممکن یا دشوار شده است؛ اما باید توجه داشت که این افزایش ناشی از وضعیت و شرایط اقتصاد کلان کشور می‌باشد و شرکت‌های تولیدکننده خودرو نقش چندانی در آن ندارند. به عنوان مثال، نرخ تورم در ایران نسبت به میانگین جهانی بسیار بالا است و با توجه به نرخ دو رقمی موجود در کشور، ایران در بین ۱۰ کشور نخست تورم بالا قرار دارد. علاوه بر این نرخ ارز در مدت کوتاهی چند برابر افزایش داشته و به دلیل تحریم‌های گسترده آمریکا بخش عمده‌ای از درآمدهای ارزی کشور قطع شده است. از سوی دیگر، نقل و انتقالات مالی بسیار دشوار و از مجاری غیررسمی انجام می‌شود و بخشی از مطالبات ارزی نیز در خارج از کشور بلوکه شده است. کمبود و افزایش شدید قیمت فقط شامل خودرو نمی‌شود و جز کالاهای اساسی که دولت از تهیه و توزیع آن‌ها در بازار حمایت می‌کند، قیمت سایر کالاهای نیز افزایش داشته است، بنابراین با وجود چنین شرایطی نمی‌توان انتظار داشت که قیمت خودرو افزایش زیادی نیابد. اگرچه بخش مهمی از مواد اولیه مورد نیاز خودرو در کشور تولید می‌شود؛ اما این مواد با قیمتی نزدیک به قیمت جهانی در اختیار قطعه‌سازان و خودروسازان قرار می‌گیرد. قابل ذکر است که به دلیل تحریم‌ها امکان استفاده از فناوری‌های مدرن که هزینه تولید را کاهش می‌دهند، فراهم نیست، لذا تا زمانی که مسایل عمده اقتصاد کلان کشور تغییر نکند، نمی‌توان انتظار داشت که قیمت‌ها در بازار خودرو متعادل شود.

آیا واردات خودرو می‌تواند نقش تعدیل‌کننده قیمت در بازار خودروی کشور ایفا کند؟

با توجه به نرخ ارز، واردات خودروهای ارزان قیمت مقرون به صرفه نیست و واردات تنها در بخش خودروهای گران قیمت مقرون به صرفه است. هم‌اکنون با توجه به وضعیت اقتصادی کشور و همچنین کیفیت خودروهای موجود و قیمت آن، امکان واردات خودرویی که بتواند با این قیمت خدمات مورد نظر را برای مشتریان تامین کند، وجود ندارد. به عنوان مثال با قیمت کنونی ارز، قیمت پراید در کارخانه کمتر از ۳ هزار دلار است و با توجه به بازار کنونی خودرو در جهان، نمی‌توان جایگزین

وارداتی برای آن یافت. به نظر می‌رسد که مدافعان واردات خودرو و منتقدان صنعت داخلی در خواسته‌ها و انتقادات خود منصف نبوده و تنها منافع محدود خود را در نظر دارند. از طرفی، با انجام واردات خودرو در ابعاد گسترده، صنعت داخلی کشور آسیب زیادی را متحمل خواهد شد و پس از چند سال، صنعت داخلی به‌طور کامل تخریب و بازار کشور در انحصار شرکت‌های خارجی قرار خواهد گرفت. تامین تمام نیاز داخلی کشور که سالانه حدود ۲ میلیون دستگاه برآورد می‌شود، از طریق واردات منجر به خروج بخش قابل توجه درآمد ارزی از کشور خواهد شد. تولید خودروهای ایرانی با قیمت بالا، نشان می‌دهد که این محصولات خدمات مناسبی را به مشتریان ارائه داده‌اند. اگر امکان دستیابی به فناوری‌های مدرن و همچنین همکاری با شرکت‌های خارجی فراهم شود، با اطمینان می‌توان گفت که صنعت خودروی کشور قادر به تامین بخش عمده نیاز بازار داخلی کشور با قیمتی مناسب خواهد بود، از این رو واردات خودرو به عنوان عاملی برای تعدیل بازار محسوب نمی‌شود.

چه چشم‌اندازی برای صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور متصور هستید؟

با توجه به زیرساخت‌های صنعت خودرو و قطعه‌سازی، پرسنل آموزش‌دیده و حرفه‌ای و همچنین بازار بزرگ کشور، می‌توان قاطعانه گفت که اگر محدودیت‌های تحمیلی بر این صنعت وجود نداشته باشد و امکان تعامل و همکاری با شرکت‌های خارجی در این زمینه فراهم باشد، صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور می‌تواند در مدت کوتاهی خود را به سطح رقاباتی همچون ترکیه و مالزی برساند و به عنوان یک قطب منطقه‌ای در تولید و صادرات قطعات و خودرو مطرح شود. با توجه به ظرفیت‌های موجود در کشور، شرکت رنو قصد داشت تا پس از امضای برجام با سرمایه‌گذاری در این بخش، ایران را به مرکز برای مهندسی، طراحی و تولید قطعات و خودرو در منطقه تبدیل کند، اما متأسفانه با خروج آمریکا از توافق هسته‌ای، شرکت رنو نیز از ترس تحریم‌های آمریکا، ایران را ترک کرد. به اعتقاد بنده، آینده صنعت خودرو و قطعه‌سازی در کشور وابسته به شرایط اقتصاد کلان کشور است و با اطمینان می‌توان گفت که این صنایع از توان بسیاری بالایی برخوردار می‌باشند و باید توجه ویژه‌ای به آن شود. ■



دنیای انرژی



در این بخش می خوانیم:

- آینده مبهم صنعت نفت و گاز جهان در پسا کرونا
- توسعه ظرفیت صنعت پالایش کشور با سرمایه گذاری بخش خصوصی

توسعه ظرفیت صنعت پالایش کشور با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی

سهیلا زمانی

بیان اینکه احداث پالایشگاه‌ها و تولید فرآورده‌های نفتی و فروش فرآورده به جای نفت خام، یکی از راهکارهای اصولی جلوگیری از خام‌فروشی نفت به منظور بهره‌وری بیشتر اقتصادی و همچنین راهکاری موثر در شرایط تحریم نفتی است، افزود: اگر بخواهیم این واقعیت را با آمار و ارقام بیان کنیم، به نکات قابل توجهی می‌رسیم که در بسیاری از انتقادات، مد نظر قرار نگرفته است. مسیر حرکت وزارت نفت در سال‌های گذشته برخلاف انتقادات از این وزارتخانه، بسیار تأمل برانگیز بوده است.

این کارشناس حوزه پالایشی با اشاره به اینکه عملکرد مصرف روزانه گاز در کشور حدود ۵۰۰ میلیون مترمکعب و معادل ۳ میلیون و ۷۷۰ هزار بشکه فرآورده نفتی است، گفت: با الگوهای موجود پالایشی ایران، این میزان فرآورده نیاز به تصفیه ۵ میلیون بشکه در روز نفت خام دارد؛ موضوعی که هم از نظر امکان تولید و هم سرمایه‌گذاری پالایش غیرممکن است. در واقع نیاز به ۲۵ پالایشگاه با ظرفیت ۲۰۰ هزار بشکه در روز است، نکته مهمی که سرمایه‌گذاری در میدان‌های گازی کشور را به اولویت نخست صنعت نفت تبدیل کرده و مسیر حرکت وزارت نفت در سال‌های گذشته را عقلانی و بر اساس مصالح کشور رقم زده است.

وی در ادامه افزود: اکنون اولویت تامین نیاز داخلی کشور به انرژی باید بر اساس توسعه صنعت گاز و گاز مایع باشد و اولویت بعدی، توسعه پالایشگاه‌های موجود به منظور کاهش تولید نفت کوره و تصفیه نفت کوره است. توسعه این پالایشگاه‌ها معادل ایجاد دو پالایشگاه با ظرفیت ۲۰۰ هزار بشکه در روز است، یعنی با اجرای این طرح‌های توسعه‌ای، ۴۰۰ بشکه در روز از مصرف نفت خام صرفه‌جویی می‌شود و توان صادراتی نیز بالا می‌رود.

متاجی که در دولت یازدهم به عنوان مدیریست برنامه‌ریزی تلفیقی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی فعالیت داشت، در مورد ساخت پالایشگاه‌ها بر این باور است که مساله مهم در این موضوع، ارزیابی اقتصادی و حالت‌های مختلفی است که باید مطالعه و بررسی قرار گیرد و با توجه به شرایط و امکان تامین مالی، بازار مصرف، ارزش افزوده و هزینه عملیاتی بهترین حالت انتخاب شود.

این کارشناس حوزه انرژی در پاسخ به چرایی ساخت پالایشگاه‌های میعانات گازی گفت: ساخت این پالایشگاه‌ها به دلیل ساده‌تر بودن، هزینه کمتری دارد که تقریباً نصف هزینه یک پالایشگاه نفت خام می‌شود، بنابراین عقلانی است که در اولویت سرمایه‌گذاری قرار گیرند، هرچند نوع محصولات نیز در انتخاب موثر است.

صنعت پالایش کشور در طول سال‌های گذشته، مسیر پرفراز و نشیبی را طی کرده است. اقدامات دولت برای افزایش کمی و کیفی فرآورده‌های تولیدی و به سرانجام رسیدن طرح‌های توسعه پالایشگاهی کشور در دولت‌های یازدهم و دوازدهم در حالی اجرا شد که کشورمان با شدیدترین تحریم‌های اقتصادی روبه‌رو بود، اما با وجود همه فشارهای خارجی علیه ایران و کارشکنی‌های داخلی، صنعت پالایش کشور مسیر رو به رشد خود را بی‌هیاهو طی کرد.

هم‌اکنون امکان ظرفیت تولید روزانه ۱۱۲ میلیون لیتر بنزین در کشور وجود دارد و به‌طور میانگین روزانه ۱۰۷ میلیون لیتر بنزین در کشور تولید می‌شود. این رقم بالاترین میزان تولید فرآورده بنزین در میان کشورهای عضو اوپک است، در حالی که بنا بر آمار موجود، در سال ۱۳۹۱، میزان تولید بنزین کشور به‌طور میانگین روزانه ۵۱ میلیون لیتر بوده و سوخت یورو در کشور تولید نمی‌شده و افزون بر آن، روزانه حدود ۱۰ میلیون لیتر بنزین به کشور وارد می‌شده است، اما امروز نه تنها در تولید و تامین بنزین کشور خود کفا شده‌ایم، بلکه امکان صادرات سوخت در رقمی به مراتب بیش از رقم واردات آن در سال‌های گذشته در کشور وجود دارد.

با این حال، متأسفانه شاهد آن هستیم که این صنعت و شاید بتوان گفت، صنعت نفت در کل، در سال پایانی دولت دوازدهم، در حال دست و پنجه نرم کردن با سیل بی‌امان انتقادات است که البته اگر سازنده باشد و نه کوبنده، جای تأمل دارد، اما در غیر این صورت همانند «گل به خودی» است.

تقریباً از هجدهم شهر یورماه امسال با این جمله بیژن زنگنه، وزیر نفت در مراسم افتتاحیه پروژه‌های گازرسانی استان کرمانشاه که گفت: «به من می‌گویند شما پالایشگاه نزدیک؛ ما در پارس جنوبی تولید را ۲/۵ برابر کردیم؛ این یعنی ۱۰ تا پالایشگاه! اگر به جای این کار، پالایشگاه می‌زدیم، تمام کشور را به کثافت و آلودگی می‌کشیدیم»، انتقادات به رویکرد منفی زنگنه با ساخت پالایشگاه اوج گرفت.

اما واقعیت چیست؟ آیا «شیخ‌الوزرا» به واقع مخالف ساخت پالایشگاه و دستاوردهای ناشی از آن است؟ پس پالایشگاه ستاره خلیج فارس به عنوان بزرگ‌ترین پالایشگاه میعانات گازی دنیا، چه حرفی برای گفتن دارد؟

مسیر حرکت پالایشی وزارت نفت عقلانی است

شهاب‌الدین متاجی، مدیر پیشین برنامه‌ریزی تلفیقی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی با



جلیل سالاری:

در چند سال اخیر، دولت هیچ برنامه مناسبی در بخش ساخت پالایشگاه نداشته و اقداماتی هم که در دستور کار بوده، متوقف مانده است. حتی اگر دستاوردی نیز در این خصوص وجود داشته، مربوط به پروژه‌هایی است که در گذشته به بهره‌برداری رسیده بودند

سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در ساخت پالایشگاه



جلیل سالاری، قائم‌مقام اسبق مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، با بیان اینکه حاکمیت باید زیرساخت و بستر فعالیت اقتصادی ایجاد کند تا

متناسب با آن، بخش خصوصی در حوزه نفت سرمایه‌گذاری کند، گفت: در چند سال اخیر، دولت هیچ برنامه مناسبی در بخش ساخت پالایشگاه نداشته و اقداماتی هم که در دستور کار بوده، متوقف مانده است. حتی اگر دستاوردی نیز در این خصوص وجود داشته، مربوط به پروژه‌هایی است که در گذشته به بهره‌برداری رسیده بودند.

وی بر این باور است که وزارت نفت و متولی این امر، یعنی شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی بیشتر به طرح‌های توسعه و بهینه‌سازی پالایشگاه‌ها پرداخته که البته در نوع خود، کاری مهم است. عمده طرح‌های دولت در بخش توسعه و بهینه‌سازی، طرح‌های پالایشگاه بنزین‌سازی تهران، بهینه‌سازی پالایشگاه اصفهان، بهینه‌سازی پتروشیمی اراک و طرح بنزین‌سازی بندرعباس بوده‌اند و این پروژه‌ها اغلب، پیش از دوره فعالیت دولت دوازدهم کلید خورده و بهره‌برداری فازهای آن‌ها در سال‌های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ انجام شده است.

سالاری با اشاره به اینکه توسعه پالایشگاه‌ها، مهم‌تر از ساخت پالایشگاه جدید است، از عملکرد کشور در خصوص ساخت پالایشگاه دفاع کرد و گفت: زمانی که پالایشگاهی در دنیا ساخته می‌شود، با توجه به شرایط بازار، پیوسته توسعه کمی و کیفی پیدا می‌کند.

این کارشناس حوزه پالایشی تصریح کرد: ظرفیت پالایشی مازمانی حدود ۶۰۰ بشکه در روز بود، اما اکنون این ظرفیت به ۱۶۰ میلیون لیتر در روز رسیده و بعضی اقدامات در این سال‌ها، توسعه‌ای بوده است. به عنوان مثال، ظرفیت طراحی پالایشگاه اصفهان ۲۰۰ هزار بشکه بود، اما حالا با اقداماتی که انجام شده، بیش از ۳۶۰ هزار بشکه تولید می‌کند؛ یعنی این پالایشگاه بیش از ۵۰ درصد افزایش ظرفیت داشته است.

وی تأکید کرد: اینکه صرفاً بگوییم، پالایشگاه‌های موجود غالباً پیش از انقلاب اسلامی ساخته شده و کشور در این سال‌ها دستاورد چندانی نداشته، صحبت درستی نیست. کار انجام شده، ولی می‌توانست بیشتر از این انجام شود.

قائم‌مقام اسبق مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، درباره موانع ساخت پالایشگاه در کشور گفت: اگر بخش خصوصی به سمت پالایشگاه‌سازی نرفته، بخشی از تقصیر بر گردن سیستم رگولاتوری نفت است. قاعده این است که حاکمیت باید زیرساخت و بستر فعالیت اقتصادی را فراهم آورد و متناسب با آن، بخش خصوصی بتواند سرمایه‌گذاری کند. صرف اینکه شخصی متقاضی ساخت پالایشگاه در کشور است، کفایت نمی‌کند. باید مشخص باشد، آب مورد نیاز پالایشگاه از کجا تأمین می‌شود، سیستم برق و مجوزهای زیست‌محیطی اش چگونه است و اگر فرآورده‌ای تولید کرد، چگونه باید آن را به بازار هدف ببرد.

و کلام آخر...

کاملاً مشخص است که حتی مخالفان زنگنه و یا بهتر است بگوییم وزارت نفت که این دستگاه عریض و طویل را مخالف پالایشگاه‌سازی قلمداد می‌کنند، می‌دانند که طی این سال‌ها برای توسعه کمی و کیفی پالایشگاه‌ها اقدامات ارزنده‌ای انجام شده است؛ اقداماتی که حتی خود، نیز به آن اذعان دارند.

ام‌اف‌راتر از این موضوع، این نکته است که آیا واقعاً زنگنه مخالف پالایشگاه‌سازی است؟ شاید پاسخ دقیق به این سوال این باشد که پالایشگاه‌سازی، اولویت نخست زنگنه نبوده و او بیش از ساخت پالایشگاه در ایران، به سهمیم کردن ایران در سهام پالایشگاه‌های کشورهای دیگر و وابسته کردن آن‌ها به نفت ایران تأکید داشته که خود، نکته بسیار مهم و حائز اهمیت است.

در واقع، به نظر می‌رسد که یکی از موانع عمده توسعه ظرفیت‌های پالایشی کشور، تأمین مالی است. از آنجایی که دولت و وزارت نفت طبق قانون، مجاز به ساخت و سرمایه‌گذاری در پالایشگاه‌ها نیستند، بنابراین تنها می‌توان بخش خصوصی را در این زمینه فعال و برای پالایشگاه‌های خصوصی مجوز خوراک صادر کرد.

بخش خصوصی نیز برای ساخت پالایشگاه نیازمند هدایت سرمایه است؛ به طوری که شاید نیاز باشد تا بخش‌های خصوصی متعددی به صورت کنسرسیوم گرد هم آیند تا بتوان سرمایه چند میلیارد دلاری مورد نیاز ساخت یک پالایشگاه بزرگ را فراهم آورد. به این مهم، باید خلأهای موجود در قانون و عملکرد ضعیف مجلس شورای اسلامی را که موجب بی‌انگیزگی بخش خصوصی می‌شود نیز بیفزاییم. قانون در این نقطه دچار ابهام است؛ یعنی که قیمت‌گذاری‌ها، شرایط شاخص کیفی و شیوه‌نامه تسویه حساب با بخش‌های مرتبط، به وضوح در قانون مشخص نشده است.

این طور به نظر می‌رسد که این مشکلات باید حل شود تا انگیزه سرمایه‌گذاری در بخش خصوصی به وجود بیاید تا در این چارچوب‌ها کار کند. ما باید در خود قانون هم این اشکالات را برطرف کنیم. بخش قانون‌گذاری اکنون می‌تواند در بهبود وضعیت ساخت پالایشگاه و گسترش تولید فرآورده‌های نفتی تأثیرگذار باشد. در این صورت، شاید دیگر راضی نباشیم تا «گل به خودی» بزنیم. ■

شهاب‌الدین متاجی:

احداث پالایشگاه‌ها و تولید فرآورده‌های نفتی و فروش فرآورده به جای نفت خام، یکی از راهکارهای اصولی جلوگیری از خام‌فروشی نفت به منظور بهره‌وری بیشتر اقتصادی و همچنین راهکاری موثر در شرایط تحریم نفتی است



کارشناسان بررسی می کنند

آینده مبهم صنعت نفت و گاز جهان در پساکرونا

امیرهادی تاجبخش

و تنظیم کند؟ چه برنامه و راهکاری باید از سوی دولت مردان ایران در نظر گرفته شود که هم از این بحران نو عبور کرده و هم آینده کشور را تضمین کند؟ این پرسش های مهم با محوریت نفت و گاز، توسعه و آینده ایران را به چالش می کشد. در همین رابطه با دو نفر از کارشناسان ارشد حوزه انرژی، همراه می شویم تا نظرات و دیدگاه های آنان را نسبت به آینده ایران پساکرونا از منظر انرژی جویا شویم.

شیوع ویروس کرونا در بازار بین المللی نفت، ورق را برگرداند

دکتر فریدون برکشلی، مدیر گروه مطالعات انرژی وین و مدیر کل پیشین امور اوپک وزارت نفت با اشاره به اینکه در نخستین روزهای ماه آوریل سال جاری، بازار جهانی نفت



با پدیده ای روبه رو شد که هرگز در طول تاریخ ۱۵۰ ساله حیات خود با آن مواجه نشده بود، افزود: در حالی که فقط چند هفته قبل از آن، اعضای اوپک و تولیدکنندگان غیر اوپک، درباره کاهش ۷/۲ میلیون بشکه ای نفت خود صحبت می کردند، ناگهان خبر آمد که بازار جهانی نفت در بهترین شرایط ممکن، ۲۵ میلیون بشکه در روز مازاد عرضه دارد و در سناریوهای دیگر تا ۳۵ میلیون بشکه در روز عرضه داشته است. البته این برآوردها مربوط به نیمه اول سال ۲۰۲۰ میلادی است. از نیمه دوم سال و از سال ۲۰۲۱ میلادی به بعد، برآوردها در هاله ای از ابهام است. در واقع بیشتر به جای آنکه از مدل های اقتصادی استفاده شود،

وضعیت پساکرونا، بازار نفت و گاز در جهان، شرایطی است که با تبعات منفی یا مثبت قادر خواهد بود تا جامعه جهانی را غافلگیر کند؛ از این رو خیز تولیدکنندگان نفت برای تصاحب دوباره بازار، از جمله اقداماتی است که باید از همین لحظه برای آن برنامه ریزی شود. از دی ماه سال گذشته که چین رسماً شیوع ویروس کرونا در این کشور را اعلام کرد، بهای نفت در شوک ناشی از این خبر، ریزشی شد و تا امروز که این بیماری امان بسیاری از کشورها را بریده، تقاضای نفت در جهان چیزی در حدود ۳۰ میلیون بشکه در روز کاهش یافته و این طور که به نظر می رسد، فعلاً هم قصد بازگشت ندارد. نگرانی از ماندگاری این صنعت مهم که اقتصاد جهان را تغذیه می کند، در بحرانی که پایان آن نامعلوم است، موجب شده تا نگاه ها به جهان پس از کرونا دوخته شود و تقریباً هیچ کس نیست که نپذیرد. دنیای پس از کرونا، نظم دیگری را می طلبد که مسلماً شباهتی به این روزها ندارد. اما سوال این جاست که در آن جهان ناشناخته، برنده ها و بازنده ها کدامند؟ آیا بازنده ها، برنده و برندگان، بازنده خواهند شد؟

پاسخ این پرسش، اگر چه اکنون در هاله ای از ابهام است، اما جواب درست، زمینه سازی برای ورود به آن دوران با برنامه ای می باشد که این روزها در اولویت بسیاری از کشورها قرار گرفته است. تغییر چینش های اقتصادی و سیاسی، مهمترین و البته بدیهی ترین پیامد این اتفاق است. آیا اصولاً هنوز جایگاه نفت در جهان در همان اهمیت قبل خواهد ماند یا عنصر دیگری جانشین این منبع انرژی و محرک اقتصاد خواهد بود؟ ایران، کجای این ماجرا است؟ دیگر کشورها در چه جایگاهی قرار خواهند گرفت و ایران چگونه باید روابط خود را با آن کشورها، طراحی

فریدون برکشلی:

در دوران پساکرونا جهان نفت کمتری مصرف می کند، اما نه فقط به دلیل آنکه حمل و نقل و رشد اقتصاد کند شده؛ بلکه به این دلیل که کرونا، ژئوپلیتیک جدیدی را در جهان مطرح کرده که پیش از آن تصویری از آن وجود نداشت



حدس و گمان‌ها مبنای پیش‌بینی‌ها قرار گرفته است. وی در خصوص تغییر ناگهانی شرایط گفت: آنچه به ناگهان شرایط را عوض کرد، شیوع ویروس کرونا و فراگیر شدن آن در دنیا و به‌ویژه در آمریکا بود. این بیماری همه را خانه‌نشین کرد، هواپیماها زمین‌گیر شدند و همچنین تعطیلی کارخانجات و بنگاه‌ها و بیکاری همگانی شرایط را به صورت ناگهانی تغییر داد. مدیر گروه مطالعات انرژی وین در ادامه افزود: شیوع ویروس کووید ۱۹ و زمین‌گیر شدن اقتصاد چین و در ادامه، اقتصاد بخش مهمی از جهان که اولین قربانی آن بخش حمل‌ونقل زمینی، هوایی و دریایی بود، مصرف نفت جهان را تحت تاثیر قرار داد. ویروس‌ها و بیماری‌های سال‌های گذشته، عموماً از کشورهای فقیر مانند آفریقا شروع می‌شدند، اما این بار ویروس کرونا از دومین اقتصاد بزرگ جهان شروع شد و در مدت کوتاهی مابقی اقتصادهای بزرگ دنیا را درگیر کرد، اقتصادهایی که همه مصرف‌کنندگان بزرگ نفت هستند. از سوی دیگر، سه تولیدکننده عمده نفت جهان یعنی عربستان، روسیه و آمریکا، در کمر بستگی از شرایط نداشتند و در بستر بزرگ‌ترین ویروس فراگیر جهانی در یک‌صد سال اخیر، همچنان برای سهم بازار خود مبارزه می‌کردند و توان تاب‌آوری خود در مقابل کاهش قیمت‌ها را به رخ یکدیگر می‌کشیدند.

کرونا همه را غافلگیر کرد

دکتر برکشلی با بیان اینکه دامنه شیوع بیماری کرونا بسیار فراتر از بازار نفت هم رفته است، گفت: جهان در دسامبر ۲۰۱۹ میلادی، بیش از ۱۰۰ میلیون بشکه در روز نفت مصرف می‌کرد. پیش‌بینی اوپک برای رشد مصرف در سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ میلادی، معادل ۱/۳ میلیون بشکه در روز بود و تولیدکنندگان در ژانویه ۲۰۲۰، هنوز در حال محاسبه میزان سهم خود از افزایش تولید بودند. اکنون جهان در قرنطینه است. در واقع جهان قرنطینه، یعنی جهانی که مصرف نفت، اولین قربانی آن است. در دوران پساکرونا جهان نفت کمتری مصرف می‌کند، اما نه فقط به دلیل آنکه حمل‌ونقل و رشد اقتصاد کند شده؛ بلکه به این دلیل که کرونا، ژئوپلیتیک جدیدی را در جهان مطرح کرده که پیش از آن تصویری از آن وجود نداشت. به باور این کارشناس کهنه‌کار نفتی و کسی که سال‌ها از حق ایران در اوپک دفاع کرده است، در حال حاضر کرونا جهانی شدن را هدف قرار داده است. این حجم از مصرف نفت و گاز و انرژی و انواع سوخت‌ها ناشی از اقتصادی جهانی است که حجم عظیمی از جابه‌جایی را در بطن خود دارد. در یک دنیای منطقه‌ای، مصرف انرژی در این حجم و با این سرعت رشد، ضرورت وجودی خود را از دست می‌دهد. این اتفاقی نیست که به سرعت و بلافاصله انجام شود، اما بستر آن فراهم است. آمریکا تجارت عظیمی با چین و اتحادیه اروپا دارد؛ اما میزان داد و ستد مابین آمریکا، کانادا و مکزیک، بیش از چین است. ۷۰ درصد تجارت اتحادیه اروپا مابین اعضای اتحادیه است و تراز تجاری ژاپن با کره جنوبی و آسیای جنوب شرقی ۴۵ درصد می‌باشد. در واقع، منطقه‌گرایی در حال تحقق است. وی با اشاره به اینکه در دنیای امروز، منطقه‌گرایی محوریت بیشتری خواهد یافت و در آن مصرف انرژی که بخش عمده آن مدیون جابه‌جایی‌ها و حمل‌ونقل است، خارج از موضوع خواهد بود، گفت: نفت مصرف خواهد شد، اما رشد مصرف و قدر مطلق آن مانند گذشته نخواهد بود. هنوز درباره برآورد میزان تاثیر منطقه‌ای شدن در دوران پساکرونا نمی‌توان با دقت اظهار نظر کرد.

ولی بنده آن را پیش روی اقتصاد جهان و بازار نفت می‌بینم. مدیر گروه مطالعات انرژی وین اظهار داشت: ایران کشور فرصت‌ها و امکانات بالقوه است؛ اما برای تبدیل آن‌ها از حالت بالقوه به بالفعل، باید تلاش کرد. کشورمان مرکز ثقل میان آسیای میانه و خاورمیانه است که این یک امتیاز و ویژگی ژئواستراتژیک مهم محسوب می‌شود. این یعنی، بهشت سرمایه‌گذاری و سرزمین فرصت‌ها. دکتر برکشلی در پایان گفت: بنده پدیده منطقه‌گرایی را مغایر با مفهوم جهانی شدن نمی‌دانم. در دنیای فراج جهانی شده، بقای کشورها فقط مختص قوی‌ترین‌ها نیست، بلکه بقا نصیب چابک‌ترین‌ها و آن‌هایی که موقعیت را درک می‌کنند، می‌شود. نظام برنامهریزی فعلی کشورها تغییر خواهد کرد، اهداف توسعه بازتعریف می‌شوند و دوران خداحافظی با نفت و سلامی بلند به گاز، چندان دور نیست.

نفت از دور بازی خارج نخواهد شد



پس از شیوع ویروس کرونا و کاهش تقاضای کل، نفت در سطح جهان دچار افت شدیدی شده و نگرانی‌هایی را در اقتصاد جهان ایجاد کرده و اقتصاد بسیاری از کشورها در پی این رخداد، دچار آسیب جدی شده است، اما به نظر می‌رسد اقتصاد ایران که به واسطه تحریم‌ها تا اندازه‌ای خود را از وابستگی به نفت رها کرده، بتواند از این بحران عبور کند. نرسی قربان، کارشناس ارشد حوزه انرژی معتقد است: به رغم تداوم کاهش بهای نفت تا پایان کرونا، این طلای پرقیمت سیاه‌رنگ و بد بو، همچنان نخستین نیاز انرژی مردم محسوب می‌شود. با این حال، در زمینه تغییر چینش‌های سیاسی، اقتصادی و... با دکتر برکشلی هم عقیده است.

وی گفت: داستان کرونا چپش قدرت اقتصادی و سیاسی در جهان را بر هم زده و چون هنوز هم دارویی برای آن کشف نشده، به هم ریختن این چینش همچنان ادامه خواهد داشت. قربان با اشاره به اینکه اکنون قیمت نفت به رقمی رسیده که دیگر هیچ نفتی که تولید آن بیشتر از ۲۵ دلار هزینه داشته باشد، تولید نخواهد شد، افزود: در ادامه روند کنونی، تمامی شیل‌گس‌های آمریکا تقریباً تعطیل خواهد شد، چون کمتر از قیمت‌گذاری ۴۵ دلار در هر بشکه، امکان تولید ندارد. کسانی هم که اکنون به تولید خود ادامه می‌دهند، افرادی هستند که قبلاً در بازارهای آینده، نفت خود را پیش‌فروش کرده بودند. در نتیجه، وقتی قراردادهای فروش به بازار آینده تمام شود، تولید شیل نیز به اتمام می‌رسد. گفته می‌شود که ۱۰ میلیون نفر در آمریکا مشاغل وابسته به صنعت نفت و گاز دارند و متأسفانه این صنعت در حال تعطیل شدن است. مدیران شیل‌ویل‌ها برای تداوم تولید از بانک‌های مختلف تسهیلات دریافت کرده‌اند و با توجه به اینکه تولید به یک‌باره متوقف می‌شود، بانک‌ها نمی‌توانند پول‌هایشان را پس بگیرند که این مسأله، روی سیستم بانکی فشار خواهد آورد. به گفته این کارشناس ارشد انرژی، تولید شیل‌گس‌ها در آمریکا چیزی حدود ۷ میلیون بشکه در روز است؛ یعنی از واردکننده عمده به صادرکننده تبدیل شدن که با شرایط موجود،

نرسی قربان:

تفاوت عمده برخی از کشورها با ما این است که آن‌ها اقتصاد پویا و محکمی داشته‌اند و اکنون با مشکلاتی مواجه شده‌اند، اما اقتصاد ایران به خاطر تحریم‌ها و فشارهای بین‌المللی در وضعیت خوبی نبوده و اکنون کمی وضعیت آن بدتر هم شده است



ممکن است باز هم وارد کننده عمده باقی بماند، بنابراین یک تغییر بزرگ در چپش اقتصادی جهان ایجاد می‌شود. به عنوان مثال در کانادا تولید کاملاً تحت تاثیر این قیمت قرار گرفته و حتی امکان توقف آن وجود دارد و تغییرات ساختاری را در پی خواهد داشت.

ایران کمترین ضربه را خورده است

قربان در خصوص وضعیت کشورهای مثل عربستان و امارات که به قیمت نفت خیلی وابسته هستند، گفت: در این زمینه، یک مساله را باید در نظر گرفت که این کشورها صندوق ارزی بسیار عظیم و میلیاردها دلار پول دارند. البته ممکن است کسری بودجه شدیدی هم داشته باشند، اما وقتی ۶۰۰ میلیارد دلار پس انداز در صندوق ارزی دارند، به راحتی می‌توانند تا دو سال اوضاع را بگذرانند، بنابراین این طور نیست که بگوییم عربستان فوراً از بین خواهد رفت. البته این کشور چون حدود ۲۰ برابر ایران صادرات نفت دارد، ۲۰ برابر ایران هم از کاهش قیمت ضربه خواهد خورد.

این کارشناس حوزه انرژی با بیان اینکه روسیه نیز بسیار وابسته به نفت و گاز است، افزود: برخی کارشناسان بر این باورند که اگر قیمت نفت به کمتر از ۴۰ دلار در هر بشکه برسد، بودجه روسیه مشکل ساز خواهد شد. نفت در بسیاری از نقاط این کشور با هزینه تولید بالای ۲۵ دلار استخراج می‌شود و روسیه را با مشکلاتی مواجه خواهد کرد. البته این کشور سعی می‌کند تا با همکاری اوپک، قیمت نفت را متعادل کند. در این میان شاید تنها کشوری که از اتفاق اخیر به خوبی بهره‌مند شود، چین است که به عنوان واردکننده عمده نفت و گاز محسوب می‌شود، زیرا پول کمتری برای انرژی هزینه خواهد کرد. به همین دلیل گمان می‌رود که رشد اقتصادی چین در قیاس با سایر کشورها، زودتر به روند سابق برگردد.

قربان در ادامه افزود: تفاوت عمده همه این کشورها با ما این است که آن‌ها اقتصاد پویا و محکمی داشته و اکنون با مشکلاتی مواجه شده‌اند، اما اقتصاد ایران به خاطر تحریم‌ها و فشارهای بین‌المللی در وضعیت خوبی نبوده و اکنون کمی وضعیت آن بدتر هم شده است. اکنون کشورمان صادرات عمده ندارد و علاوه بر آنکه بیشتر چاه‌های نفت ایران قدیمی هستند و روی آن‌ها سرمایه‌گذاری شده و خرج عملیاتی برای تولید ندارد، اما برای کشورهای که می‌خواهند در این موارد سرمایه‌گذاری کنند، بسیار مشکل خواهد بود، بنابراین در چنین شرایطی، آیا نفت فرصت ماندن در اقتصاد جهان را از دست خواهد داد و انرژی دیگری جایگزین آن خواهد شد؟ قطعاً خیر.

وی با بیان اینکه در آن سوی تقاضا، نفت در رقابت با انرژی هسته‌ای و زغال سنگ قرار دارد، گفت: وقتی قیمت تولید نفت ۲۵ دلار می‌شود، رقابت راحت‌تری با زغال سنگ و انرژی هسته‌ای دارد، چون گران‌تر هستند. هزینه تولید تمام تجدیدپذیرها گران‌تر است و دولت‌هایی که به خاطر کرونا در وضعیت مالی بدی هستند، احتمالاً از اعطای سوبسید به انرژی‌های تجدیدپذیر سر باز خواهند زد و در نتیجه از لحاظ عرضه و تقاضا، بازی عوض می‌شود. این کارشناس حوزه انرژی در ادامه افزود: البته شاید به مرور زمان قیمت‌ها دوباره تعدیل و بالا برود، اما در حال حاضر، بازی تغییر خواهد کرد. در طول سال‌های گذشته، بیشتر کشورها در تلاش بودند تا نفت را از سبد انرژی جهان خارج کرده و تجدیدپذیرها

باید با تلاش مضاعف وابستگی به نفت را صفر کنیم، زیرا تجربه کرونا نشان داد که کاهش تقاضا برای نفت به علت وضعیت این بیماری، چگونه می‌تواند بر قیمت این ماده خام تاثیر ناپذیر کننده داشته باشد و اقتصاد کشور را با بحران مواجه کند

راه جای آن وارد سبد انرژی جهان کنند، ولی تجدیدپذیرها قیمت بسیار بالایی دارند و اگر نفت ارزان باشد، رقابت سختی با تجدیدپذیرها خواهد داشت. قربان تصریح کرد: وقتی بنزین ارزان است، کسی ماشین برقی نمی‌خرد. این مساله اگر ادامه پیدا کند و قیمت نفت در محدوده ۳۰ تا ۳۵ دلار باشد، عمر استفاده از نفت احتمالاً طولانی‌تر خواهد شد. چرا کشورها زغال سنگ مصرف کنند یا برق را از انرژی هسته‌ای بگیرند، وقتی گران‌تر است؟ همه فکر می‌کردند باید آلترناتیوی برای نفت پیدا شود، اما اکنون این محصول شدیدار رقابت‌پذیر است و کسی نمی‌تواند انرژی ارزان‌تری از نفت پیدا کند. وی در پایان افزود: به نظر بنده، تا وقتی که موضوع کرونا حل نشود، مشکل تقاضا برای انرژی حل نخواهد شد. با این حال، شرایط فعلی بهترین فرصت مذاکره ایران با جهان است تا بلکه مشکل خود را با دنیا حل کند. سرانجام روزی ماجرای تلخ کرونا تمام می‌شود و دنیا به رشدش باز می‌گردد. پس باید تلاش کنیم تا باز هم زیر فشار تحریم‌ها نمانیم. به نظر من شرایط فعلی، باید با همه تعامل کرد، چون همه می‌خواهند که از این بیماری خلاص شوند و شاید با فشار کنونی که روی همه است، بتوانیم با دنیا به تعامل برسیم تا وقتی درها باز می‌شود، همراه با دیگران پروازمان را شروع کنیم.

و کلام آخر...

بسیاری از کارشناسان برجسته اقتصادی بر این باورند که دنیای پساکرونا وجود ندارد و ما باید به زندگی با این ویروس عادت کنیم. همان طور که دنیای پسایدز، دنیای پسایوبلا... وجود نداشت، اما این وضعیت برای اقتصاد، به ویژه اقتصاد نفتی به چه معنا خواهد بود؟ به نظر می‌رسد که با همه‌گیری ویروس کرونا، سخت‌ترین رکود اقتصادی از زمان رکود بزرگ دهه ۱۹۳۰ میلادی را تجربه کرده و خواهیم کرد. این یک واقعیت عینی جهانی است، هر چند کشورهای با اقتصاد نفتی از این وضعیت بیشتر آسیب دیده و می‌بینند؛ بنابراین باید با تلاش مضاعف، وابستگی به نفت را صفر کنیم، زیرا تجربه کرونا نشان داد که کاهش تقاضا برای نفت به علت وضعیت این بیماری، چگونه می‌تواند بر قیمت این ماده خام تاثیر ناپذیر کننده داشته باشد و اقتصاد کشور را با بحران مواجه کند.

برخی وضعیت کنونی را با جنگ جهانی دوم مقایسه می‌کنند، ولی واقعیت این است که پاندمی یک جنگ نیست. در جنگ‌ها افراد زیادی که اغلب مردان هستند، برای جنگ اعزام می‌شوند و افراد بیشتری در داخل کشور برای کار در کارخانه‌ها و تامین تجهیزات جنگی و مایحتاج اقتصادی به کار گرفته می‌شوند. اما پاندمی شرایط کاملاً متفاوتی دارد، به طوری که تمامی کارخانه‌ها تعطیل است و حتی وابسته‌های حمایتی از اقتصاد و تولید هم، چرخ‌های تولید به کار نمی‌افتند. در واقع پاندمی را می‌توان یک نوع رکود دانست، رکودی که می‌تواند بدنه اقتصاد را ویران و زیرساخت‌هایی که سال‌ها برای ساخت آن زمان صرف شده است را نابود کند. از این رو باید با تمام توان، همدلی و همیاری با یکدیگر، از این رکود اقتصادی به سلامتی عبور کرده و شرایط اقتصادی را برای خود تسهیل کنیم. شاید بهترین راه عبور از این رکود، استفاده از نفت برای تولید محصولات پتروشیمی است که باید رأس تصمیمات قرار گیرد تا هم از خام‌فروشی جلوگیری شود و هم با ارزش افزوده بالاتر، ارزش بیشتری را وارد کشور کند. ■

«گفت‌وگویی اختصاصی با دکتر رضا کلانتری نژاد»

در این بخش می‌خوانیم:

- جای خالی آموزش آکادمیک در صنعت رستوران‌داری
- توسعه نوآوری؛ نیاز کشور در آستانه ورود به قرن جدید
- اولین پیست استاندارد هاکی روی یخ توسط یک شرکت ایرانی احداث شد

از سوی مدیر کل حمایت از مالکیت صنعتی وزارت صمت اعلام شد

ثبت ۵۵ محصول صادراتی ایران در سازمان جهانی مالکیت فکری

عرفان فغانی

سوء استفاده از نام و عنوان محصولات ایرانی در بازارهای صادراتی، ضرورت ثبت برند و محصولات داخلی را بیش از پیش مطرح می‌سازد. به همین منظور بسیاری از محصولات و کالاهای کشور در سازمان جهانی مالکیت فکری «WIPO» به ثبت می‌رسد تا از سوء استفاده‌های احتمالی در امان بمانند. این امر جدا از کاهش سوء استفاده، باعث هویت بخشی به محصولات صادراتی و همچنین ایجاد انگیزه در تولیدکنندگان می‌شود. در همین رابطه با سید مهدی میرصالحی، مدیر کل حمایت از مالکیت صنعتی وزارت صمت، معدن و تجارت به گفت‌وگو پرداخته ایم. دفتر مالکیت صنعتی در سال ۱۳۹۳ در وزارت صمت با دستور وزیر وقت راه‌اندازی شد و از مهمترین اقدامات این دفتر طی ۶ سال اخیر می‌توان به ثبت بین‌المللی ۵۵ محصول صادراتی ایران در سازمان جهانی مالکیت فکری «WIPO» و نیز ثبت ملی ۹۰ محصول ایرانی در سازمان ثبت اسناد و املاک کشور اشاره داشت. لازم به ذکر است که ثبت بین‌المللی محصولات صادراتی کشور بر اساس موافقت‌نامه لیسبون که در سال ۱۳۸۳ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده، انجام می‌شود. در ادامه این مصاحبه همراه ما باشید.

اصفهان، مشهد، کرمان، استان مرکزی و سایر استان‌ها، ایده ثبت بین‌المللی سایر محصولات که سرنوشتی مشابه صنعت فرش قبل از ثبت در بازار جهانی داشتند، مطرح شد. البته با توجه به موقعیتی که در صنعت فرش داشتیم، قادر به انجام چنین کاری برای سایر محصولات نبودم، اما پس از راه‌اندازی دفتر مالکیت صنعتی به دستور وزیر وقت، ثبت بین‌المللی محصولات صادراتی ایران در دستور کار قرار گرفت. محصولات کشاورزی از مهمترین محصولاتی بود که در اولویت قرار داشت که بخش زیادی از تقاضاهای جهانی را پوشش می‌داد. محصولاتی نظیر زعفران خراسان و قانئات، پسته دامغان و رفسنجان، گز اصفهان، عسل سبلان، انجیر استهبان، انار ساوه، کشمش ملایر، مروارید خلیج فارس و... نیز با همین عنوان به ثبت بین‌المللی رسیده‌اند. همچنین کالاهای دیگری مانند اناب، زرشک، خاویار، خرما، ۶ منطقه کشور و برخی اقلام معدنی مثل گچ سمنان، سنگ مرمر کردستان و سنگ تراورتن محلات استان مرکزی نیز در شمار این محصولات قرار گرفتند.

آیا ایده تاسیس دفتر مالکیت صنعتی را از سایر کشورها گرفتید؟

بله، مدت‌های زیادی است که از طرح این ایده در سایر کشورها می‌گذرد. موضوع مالکیت فکری و صنعتی که براساس قانون مالکیت صنعتی شامل اختراعات و نوآوری، برندسازی، طرح‌های صنعتی و نشانه‌های جغرافیایی می‌شود، هم‌اکنون در کشورهای توسعه‌یافته به عنوان رکن و شاخص اصلی رشد و پیشرفت صنعتی محسوب می‌شود. از سوی دیگر، دارایی‌های نامشهود یا فکری همچون اندیشه، خلاقیت، نوآوری و ابتکارات، ارزش مبادلاتی پیدا کرده‌اند و به عنوان سرمایه محسوب می‌شوند، در حالی که تا پیش از این، تنها امکانات فیزیکی جزو سرمایه محسوب می‌شدند. امروزه دارایی‌های نامشهود و فکری حدوداً ۸۰ درصد دارایی‌ها را تشکیل می‌دهند و این موضوع کاملاً جا



در خصوص چگونگی ورود خود به این حوزه توضیحاتی ارائه فرمایید؟

در آغاز ثبت بین‌المللی محصولات صادراتی کشور که در ابتدا با فرش دستباف شروع شد، بنده مدیریت مالکیت فکری مرکز ملی فرش ایران را بر عهده داشتیم. با توجه به تقاضای بین‌المللی فرش و جایگاهی که این محصول در بازار صادراتی جهانی داشت و با در نظر گرفتن اینکه کشورهایی مانند هند، چین و نیپال از جایگاه تجاری فرش ایران به‌ویژه از طرح‌ها و نقشه‌های آن سوء استفاده می‌کردند، اقداماتی در راستای ثبت بین‌المللی فرش ایران انجام دادیم و از سودجویی‌های احتمالی جلوگیری کنیم. از این رو ایده ثبت بین‌المللی محصولات داخلی از محصول فرش دستباف در سال ۱۳۸۹ در مرکز ملی فرش ایران آغاز گردید. بعد از ثبت بین‌المللی مناطق مختلف فرش ایران مانند فرش

افتاده است. در این میان شرکت‌های بزرگ صنعتی در دنیا به طرح‌های صنعتی، ایده‌های نو و مفاهیم مالکیت فکری تکیه کرده و هر روز بر دامنه چنین مفاهیمی می‌افزایند.

چه تعداد از محصولات داخلی کشور به ثبت ملی رسیده است؟

تا کنون ۵۵ کالای داخلی به ثبت بین‌المللی و ۹۰ محصول هم به ثبت ملی رسیده که مزایای مهمی مانند برندسازی، اطمینان بخشی به مصرف‌کنندگان محصولات ایرانی در بازار بین‌المللی و همچنین افزایش ارزش افزوده برای تولیدکنندگان این محصولات برای کشور را دارد. از طرفی، جلوگیری از سوءاستفاده رقبای جایگاه صادراتی محصولات کشور، پرهیز از فله فروشی و نیز ایجاد انگیزه برای بسته‌بندی محصولات صادراتی که به عنوان فاکتورهای مهم و اساسی در صادرات محسوب می‌شوند، از دیگر مزایای ثبت بین‌المللی است. ذکر این نکته نیز ضروری می‌باشد که برخی از محصولات اساسی کشور مثل زعفران هنوز به صورت فله‌ای صادر می‌شود و صادرات آن را در سال جاری با مشکل روبه‌رو کرده است.

چرا با وجود ثبت بین‌المللی برخی از کالاها، شاهد سوء استفاده بعضی از کشورها هستیم؟

به منظور جلوگیری از این اقدام و استفاده از ثبت بین‌المللی محصولات، مصوبه‌ای با عنوان نحوه ثبت بین‌المللی حمایت از اسامی مبدا محصولات صادراتی و درج شناسه یکتا جهانی (بار کد) بر روی کالاها ثبت شده در سازمان جهانی مالکیت فکری WIPO، در هیات دولت به تصویب رسیده است. بر اساس این مصوبه، محصولاتی که به ثبت بین‌المللی می‌رسند، بار کد QR دریافت می‌کنند که نشان دهنده هویت کامل کالا می‌باشد. از این رو با درج این بار کد، امکان هرگونه سوء استفاده از بین می‌رود و اصالت کالاها ایرانی در بازار جهانی حفظ و باعث کنترل فرآیند صادرات محصولات به لحاظ کمی و کیفی می‌شود. قابل ذکر است که مصوبه مذکور به تازگی ابلاغ شده و از این پس قرار است تا متقاضیان استفاده از مشوق‌های صادراتی در صورت تمایل از بار کد QR استفاده کنند و از مزایای آن بهره‌مند شوند. در حال حاضر اخذ این بار کد در این مرحله با توجه به وجود تحریم‌ها اختیاری است تا روند صادرات با مشکلی مواجه نشود.

چه تضمینی برای جلوگیری از سوء استفاده‌ها وجود دارد؟

وقتی محصولی ثبت بین‌المللی می‌شود، صادرکننده ملزم است تا آن محصول را به اسم کشور مبدا در بازار جهانی عرضه کند، در غیر این صورت پیگرد قانونی دارد و افراد می‌توانند با مراجعه به مراجع قضایی بین‌المللی این موضوع را مورد پیگرد قضایی قرار دهند، به همین دلیل معمولاً کمتر کشوری با وجود چنین نظارتی سوء استفاده خواهد کرد.

برای ثبت بین‌المللی محصولات چه شرایطی تعیین شده است؟

نوع ثبت مورد استفاده ما، ثبت نشان جغرافیایی و حمایت از اسامی مبدا نام دارد. در واقع محصول مورد نظر به نام منطقه‌ای که در آن تولید شده به ثبت می‌رسد، چراکه ویژگی‌های آن محصول متناسب به موقعیت محیطی و اقلیمی آن منطقه است و محصول به اسم منطقه به ثبت رسیده و به همین نام هم صادر می‌شود.

به نظر شما در بخش صنعتی چه ظرفیت‌هایی وجود دارد؟

در حال حاضر محصولات معدنی که در شمار ذخایر طبیعی کشور قرار

دارند و همچنین محصولات صنایع دستی کشور از چنین شرایطی برخوردار می‌باشند، اما در رابطه با سایر کالاها نیازمند نوآوری و ابتکار هستیم تا محصولاتمان از نظر ظاهری و کاربردی قابل رقابت با تولیدات صنعتی سایر کشورهای دنیا باشد، در غیر این صورت در بازارهای جهانی حرفی برای گفتن نخواهیم داشت.

در حال حاضر محصولات کشاورزی و صنعتی ایران چه جایگاهی در دنیا دارند؟

با وجود ۵۵ محصولی که به ثبت بین‌المللی رسیده، جایگاه ششم ثبت بین‌المللی در سازمان جهانی WIPO را در اختیار داریم که مهمترین دلیل آن وجود محصولات کشاورزی متنوع از مناطق مختلف کشور و ثبت ۲۹ منطقه فرش دستباف است. طبیعتاً هر چه تعداد این ثبت‌ها بیشتر شود، رتبه صادراتی ما هم بهبود پیدا خواهد کرد.

چه برنامه‌هایی را برای آینده در نظر دارید؟

یکی از برنامه‌های ما نهادینه شدن موضوع مالکیت صنعتی به عنوان شاخص اصلی رشد و پیشرفت صنعتی در واحدهای صنعتی و بخش‌های مختلف تولیدی است. تولیدکنندگان باید آگاه باشند که رشد و جهش تولید به این موضوع وابسته است و باید از اختراعات نوآوری‌ها و طرح‌های صنعتی بهره‌گیرند. تولید یک محصول زمانی ادامه خواهد داشت که بازار آن کالا هم وجود داشته باشد و حفظ بازار نیز به نوآوری، خلاقیت، کیفیت محصول و قیمت رقابتی بستگی دارد. در همین راستا توافقنامه‌ای با معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری و شرکت شهرک‌های صنعتی به امضا رسانده‌ایم تا با ایجاد واحدهای نوآوری در شهرک صنعتی کشور، واحدهای صنعتی محصولات خود را به‌روز کنند. یکی دیگر از اقدامات مورد نظر موضوع برندسازی و ثبت نشان جغرافیایی است که اطمینان و اعتبار یک مشتری به محصول را به همراه خواهد داشت. با توجه به این موضوع اگر توان برندسازی و جلب اطمینان مشتری را نداشته باشیم؛ طبیعتاً بازاری هم نخواهیم داشت و در چنین شرایطی تولید با مشکل مواجه خواهد شد.

آیا اقدامی برای ثبت بین‌المللی نام خلیج فارس انجام داده‌اید؟

یکی از اقدامات بسیار مهم این دفتر که انعکاس بسیار گسترده‌ای در رسانه‌های داخلی و خارجی داشته، ثبت جهانی نام «خلیج فارس» با پیشوند مروارید بوده است. به عبارت دیگر، مروارید به همراه نام خلیج فارس به ثبت بین‌المللی رسیده است و نقشه دقیق حدود جغرافیایی خلیج فارس به سازمان جهانی مالکیت فکری WIPO که یکی از سازمان‌های زیر نظر سازمان ملل متحد می‌باشد، ارسال شده و نام خلیج فارس هم به ثبت رسیده است. همان‌طور که بنده قبلاً در رسانه‌های مختلف اعلام کردم، بر اساس این سند بین‌المللی از این پس هیچ کشوری، هیچ دولتی و هیچ سازمانی نمی‌تواند این خلیج را با نام دیگری به جز نام خلیج فارس نامگذاری کند.

و سخن آخر...

در رابطه با موضوع مالکیت صنعتی دو بخش مهم تجارت و صنعت مورد توجه قرار دارد. هدف این است که هم محصولات با کیفیت تولید شود و هم نیاز و خواست مشتری مورد توجه قرار گیرد و همچنین در بخش صادرات، صاحب اعتبار و جایگاه جهانی باشیم. صنعت و صادرات ما نیاز به برندسازی دارد و با اقداماتی که برای ثبت بین‌المللی و استفاده از بار کد QR خواهد شد، امیدواریم که به چنین جایگاهی دست پیدا کنیم. ■

وقتی محصولی ثبت بین‌المللی می‌شود، صادرکننده ملزم است تا آن محصول را به اسم کشور مبدا در بازار جهانی عرضه کند، در غیر این صورت پیگرد قانونی دارد

مدیرعامل شرکت دانش بنیان هم‌آوا:

توسعه نوآوری نیاز کشور در آستانه ورود به قرن جدید

محمد جعفری

امروزه با توجه به گسترش نوآوری فناوری، اقتصاد جهان به سرعت در حال تغییر است و شرکت‌های مبتنی بر نوآوری و فناوری‌های جدید هر روز سهم بیشتری از گردش مالی جهان را به خود اختصاص می‌دهند. این روزها توجه به نوآوری و سرمایه‌گذاری به منظور گسترش ایده‌های خلاق، بیش از پیش اهمیت یافته و دولت نیز توجه ویژه‌ای به این بخش کرده است. به منظور آشنایی بیشتر با وضعیت کشور در این حوزه به سراغ دکتر رضا کلاتری‌نژاد، مدیرعامل و هم‌بنیان‌گذار شرکت دانش بنیان هم‌آوا رفته و با وی به گفت‌وگو نشستیم. کلاتری‌نژاد دارای مدرک دکترای مهندسی مکانیک از دانشگاه امیرکبیر با رساله نانوحس‌گرهای زیستی بوده و سابقه عضویت در هیات علمی و سوابق اجرایی متعددی را در کارنامه فعالیت خود دارد. در ادامه این مصاحبه همراه ما باشید.

توسعه فناوری‌های نوین، سب‌گردانی کسب‌وکارها و همچنین ارائه راهکارهای نوآورانه به سازمان‌های بزرگ به منظور توسعه نوآوری و فرهنگ آن است. این شرکت به تیم‌های جوانی که به دنبال تحقق ایده‌های خلاق در قالب یک کسب‌وکار هستند نیز خدمات مختلفی را ارائه می‌دهد که از مهمترین آن‌ها می‌توان به دوره‌های شکل‌دهی، شتاب‌دهی تخصیص سرمایه اولیه از قبیل سرمایه اجتماعی، مادی، دانشی و نمادین اشاره کرد. کسب‌وکارهای نوین با استفاده از این سرمایه‌ها می‌توانند فعالیت خود را آغاز و آن را گسترش دهند.

آیا برنامه‌ای برای ایجاد شعبه در دیگر شهرهای کشور دارید؟

در حال حاضر این شرکت فقط در تهران فعالیت دارد و فاقد دفتر یا شعبه‌ای در دیگر مناطق کشور است. در زمینه فعالیت شرکت‌های پشتیبان نوآوری، دیدگاه‌های مختلفی وجود دارد، به طوری که برخی معتقد به گسترده‌گی حضور و بعضی دیگر به ماندن هم‌آوا به کیفیت کار اهمیت ویژه‌ای می‌دهند. دیدگاه ما این است که یک کانون حمایتی متمرکز و با کیفیت بالا بسیار بهتر از کانون‌های پراکنده است. در وضعیت کنونی، مرکز جامعی در تهران ایجاد شده که خدمات مختلفی مانند تامین سرمایه، استقرار و توسعه کسب‌وکارها را برای صاحبان ایده‌های نو و خلاقانه فراهم کرده است. البته با شیوع بیماری کرونا، مراحل اولیه کار به صورت آنلاین انجام شده و در سراسر کشور نیز امکان دسترسی به آن وجود دارد، اما در حال حاضر تاسیس شعبه‌های دیگر در سایر شهرهای کشور در دستور کار شرکت هم‌آوا قرار ندارد.

این شرکت از چه بخش‌هایی تشکیل شده و تا چه میزان اهداف خود را محقق کرده است؟

این مجموعه از دو بخش مهم تشکیل شده که نخستین بخش آن در زمینه مشارکت در راه‌اندازی، پرورش و توسعه کسب‌وکارهای جدید فعالیت دارد که مبتنی بر ایده‌های خلاق و نوآورانه است. بخش دوم



شرکت هم‌آوا چگونه تاسیس شد و در چه حوزه‌ای فعالیت دارد؟

این شرکت با نام ثبتی "کارخانه نوآوری هم‌آوا" از ادغام شتاب‌دهنده آواتک در حوزه فناوری ارتباطات و اطلاعات، شتاب‌دهنده سزان در حوزه فناوری‌های همگرا، فضای کاری اشتراکی زاویه و نیز شرکت نوآوا که در زمینه ارائه راهکار به کسب‌وکارهای مختلف فعالیت دارد، شکل گرفته و هم‌اکنون در محل کارخانه نوآوری آزادی مشغول فعالیت است. این کارخانه نیز توسط هم‌آوا با مشارکت پارک فناوری پردیس و حمایت معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری به عنوان بزرگ‌ترین مرکز استقرار استارت‌آپ‌ها در خاورمیانه و شمال آفریقا و در فضایی به مساحت ۱۸ هزار و ۵۰۰ مترمربع در غرب تهران راه‌اندازی شده است.

حوزه فعالیت شرکت هم‌آوا، توسعه زیست‌بوم و فرهنگ کارآفرینی بر مبنای نوآوری، پرورش و رشد کسب‌وکارهای نوپا، پژوهش و

نیز به ارائه خدمات به سازمان‌های بزرگ و کسب‌وکارهای موفق اختصاص دارد که در زمینه چگونگی مواجهه شدن با بحران‌های آینده، نوآوری در شیوه‌های جاری و همچنین نحوه مطابقت با تحولات سریع عصر حاضر، خدمات متنوعی ارائه می‌دهد. هم‌آوا از نظر کمی تا اندازه زیادی پیشرفت کرده، اما با دستیابی به کیفیت مطلوب فاصله دارد و همواره تلاش می‌کند تا با بهره‌گیری از روح تعاون و همکاری در مجموعه، گام‌های مهمی در راستای تحقق اهداف خود بردارد.

آیادولت از فعالیت‌های شما حمایت می‌کند؟

در سالهای اخیر، سیاست کلان کشور در جهت حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان و توسعه فناوری بوده که در همین راستا معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، صندوق نوآوری و شکوفایی و همچنین وزارت ارتباطات حمایت‌های زیادی از این شرکت‌ها به عمل آورده‌اند. اگرچه دولت اقداماتی را در زمینه حمایت از کسب‌وکارهای جدید مبتنی بر فناوری و نوآوری انجام داده، اما بودجه و زمان صرف‌شده برای این موضوع کافی نیست و به منظور ایجاد زیست‌بوم نوآوری، باید اقدامات بسیار گسترده‌ای صورت گیرد. امیدواریم که با تداوم نگاه فعلی و همچنین تلاش برای گسترش حمایت‌ها از توسعه نوآوری و فعالیت‌های مرتبط با پشتیبانی از آن، به وضعیت بهتری دست پیدا کنیم. ارتقای رتبه ایران در حوزه نوآوری به‌طور مستقیم به سرمایه‌گذاری در این بخش بستگی دارد. در وضعیت کنونی برخی از کشورها تا ۳ درصد از تولید ناخالص داخلی خود را در زمینه توسعه نوآوری هزینه می‌کنند که این عدد در کشورمان کمتر از یک درصد است، لذا به منظور کسب جایگاه مناسب، نیازمند سرمایه‌گذاری بیشتری هستیم.

نیاز آینده کشور به مجموعه‌هایی مانند هم‌آوا را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

هم‌اکنون در پایان دوره ۱۰۰ ساله‌ای هستیم که در آن کسب‌وکارها و همچنین اقتصاد کلی کشور بر فروش منابع زیرزمینی، مواد خام و گردش مالی ناشی از آن مبتنی بوده است و با توجه به کاهش نرخ افزایش جمعیت جهان و همچنین توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر و صنایع بازیافت، تقاضا برای مواد معدنی کاهش یافته است. نکته حائز اهمیت اینکه در دوران جدید با کاهش عمر کسب‌وکارها و نیاز فزاینده به خلق ارزش افزوده از راه‌های جدید مواجه هستیم. با توجه به رشد شتابان فناوری و نوآوری پیش‌بینی می‌شود که شرکت‌ها و کسب‌وکارهای موجود، به منظور حفظ خود در شرایط رقابتی، نیازمند تغییرات گسترده و نوآوری باشند، لذا نیاز به شرکت‌هایی مشابه هم‌آوا در آینده به شکلی فزاینده بیشتر خواهد شد. با توجه به روند فعلی توسعه فناوری‌های جدید و به تبع آن نوآوری، ضرورت دارد تا برای توسعه و ارتقای سطح زندگی خود در راستای گسترش نوآوری گام برداریم. بدون شک مسیر آینده ایران از مرحله دشوار خلق، تثبیت و توسعه نوآوری می‌گذرد. این نکته قابل ذکر است که با افزایش نوآوری، نیاز جامعه به آن گسترده‌تر و عمیق‌تر از گذشته خواهد بود و در شرایط کنونی سازمان‌هایی مانند هم‌آوا نیز باید با نوآوری‌های جدید، خود را با شرایط جدید تطبیق داده تا پاسخگوی نیازهای جامعه باشند. بر اساس پیش‌بینی‌های انجام شده، به زودی شهرهای خاصی از جهان به کانون نوآوری، تسهیل و توسعه تبدیل می‌شوند. در کشور ما نیز باید به

این موضوع مهم توجه ویژه‌ای داشت و تمهیدات مناسبی برای ایجاد و تثبیت کانون‌های توسعه نوآوری در نظر گرفته شود.

این مجموعه چه برنامه‌ای برای توسعه فعالیت‌های خود دارد؟

این شرکت از ابتدای فعالیت خود نزدیک به یک‌صد کسب و کار مبتنی بر نوآوری ایجاد کرده و هم‌اکنون در صد قابل قبولی از این کسب و کارها در پورتفولیوی (سبد سهام) هم‌آوا فعال هستند که به‌طور متوسط در هر تیم ۱۰ نفر مشغول به کار هستند که البته به دلیل تغییرات در کسب و کارهای فعال در سبد سرمایه‌گذاری هم‌آوا امکان تغییر این آمار وجود دارد. ناگفته نماند که توسعه فعالیت‌های هم‌آوا به معنای تعمیق و گسترش این خدمات و افزایش سطح کیفی آن است. از سوی دیگر، با توجه به اشتراکات فرهنگی، زبانی و تاریخی میان ایران و کشورهای همسایه به ویژه افغانستان و تاجیکستان و همچنین توسعه محدود آن‌ها در زمینه نوآوری، امکان صادرات خدمات به این کشورها وجود دارد که این موضوع در دستور کار آینده هم‌آوا نیز قرار دارد. توسعه کسب و کارها و تسهیل اجرای ایده‌های نوآورانه به این معنا نیست که تمام کسب و کارها و ایده‌های مورد حمایت به موفقیت دست یابند، بلکه همواره بخشی از آن‌ها با شکست مواجه می‌شوند. در واقع هم‌آوا در نظر دارد تا با استفاده از تجربه‌های خود، میزان موفقیت ایده‌ها و کسب و کارهای مورد حمایت را افزایش دهد.

مشکلات پیش روی هم‌آوا و مجموعه‌های مشابه چیست؟

بیشتر مخاطبان ما جوانان هستند که به دلیل شرایط سنی، تعامل با آنان از حساسیت ویژه‌ای برخوردار است. از طرفی با توجه به تحولات سیاسی و اقتصادی، بخشی از آنان از کشور مهاجرت می‌کنند که این موضوع باعث کاهش نیروی خلاق در جامعه می‌شود که البته جایگزینی هم نخواهد داشت. اگرچه این موضوع در دنیای امروزی عادی است، اما کشورها زمانی می‌توانند با تبعات ناشی از خروج نیروهای متخصص مقابله کنند که مهاجرت، دوجانبه باشد، بنابراین به منظور دستیابی به جایگاه مناسب در زمینه توسعه نوآوری، ایجاد ثبات اقتصادی ضروری است، در غیر این صورت برای توسعه نوآوری با کمبود فزاینده نیروی انسانی مواجه خواهیم بود. ■

در وضعیت کنونی برخی از کشورها تا ۳ درصد از تولید ناخالص داخلی خود را در زمینه توسعه نوآوری هزینه می‌کنند که این عدد در کشورمان کمتر از یک درصد است، لذا به منظور کسب جایگاه مناسب، نیازمند سرمایه‌گذاری بیشتری هستیم



صاحب امتیاز برند رفتاری تاکید کرد

جای خالی آموزش آکادمیک در صنعت رستوران داری

محمد جعفری

هم‌اکنون دغدغه بسیاری از مردم، انتخاب رستورانی مناسب است که انتظاراتشان را برای صرف یک غذای با کیفیت و خوشمزه برآورده کند. رستوران‌های شناخته‌شده نیز سعی دارند تا با طبخ غذاهای متنوع، مشتری‌پسند و رعایت استانداردهای پذیرایی، پاسخ مناسبی به خواسته مشتریان دهند. به‌منظور آشنایی بیشتر با این مقوله بهانه‌ای شد تا با نادر رفتاری، صاحب امتیاز برند رفتاری که قدمتی ۱۰۹ ساله در تولید غذاهای اصیل ایرانی دارد، به گفت‌وگو بنشینیم. برند رفتاری در سال ۱۳۸۹ هجری شمسی توسط حاج اکبر رفتاری پایه‌گذاری شد و بعد از آن نسل دوم و در حال حاضر هم نسل سوم و چهارم این خاندان، مجموعه رفتاری را مدیریت می‌کنند. رفتاری اولین برند غذایی کشور است که گواهی قدمت و ثبت در خاطرات جمعی را از سازمان یونسکو دریافت کرده و از زمان تاسیس تاکنون تعطیل نشده است. ماحصل این مصاحبه از نظر شما خوانندگان عزیز می‌گذرد.

شعار دیرپای رفتاری و استانداردسازی هدف نسل سوم و چهارم این گروه است. چلوکباب رفتاری از جمله برندهای ایرانی است که خود را متعلق به آحاد جامعه دانسته و پذیرای اقشار مختلف مردم از سراسر کشور و دنیا می‌باشد. باور ما این است که «موفقیت امروز، حاصل یک عمر مردم‌داری است» و همواره نهایت تلاش مان را به کار برده‌ایم تا در قلب مردم ریشه کنیم و این بزرگ‌ترین ثروت و رمز ماندگاری برند رفتاری است.

آیا شرایط اقتصادی موجود و شیوع ویروس کرونا بر فعالیت کاری شما تاثیر گذار بوده است؟

شیوع ویروس کووید ۱۹، تغییر اساسی در سبک زندگی مردم و رفتار مصرف‌کننده ایجاد کرده و بدون شک در نحوه عملکرد ما برای ارائه خدمات به مشتریان نیز تاثیر جدی داشته، اما با توجه به پیشرو بودن برند رفتاری در دریافت استانداردهای بین‌المللی و همچنین اقدامات مناسب انجام شده در خصوص کانال‌های مختلف فروش، در بعضی از شعب رفتاری فروش نسبت به گذشته، افزایش هم داشته است. امروزه مردم بیش از همیشه به استانداردها و کیفیت محصولات خریداری شده دقت می‌کنند و مجموعه‌هایی که توجه ویژه‌ای به ارائه غذاهای با کیفیت و مرغوب داشته و رعایت استانداردها را جدی گرفته‌اند، در این شرایط موفق به حفظ و بعضاً افزایش مشتریان خود نیز شده‌اند. در شعب چلوکباب رفتاری تمام موارد بر اساس الگو و برنامه‌های تولید مشخص مهیا شده و حتی قبل از شیوع کرونا بسته‌بندی تولیدات ما بر اساس اصول بهداشتی انجام می‌شد. قابل ذکر است که سلامت مردم همواره خط قرمز ما بوده و در این مسیر از هیچ تلاشی کوتاهی نکرده و نمی‌کنیم.

در زمینه آموزش نیروی انسانی چه تدابیری اتخاذ کرده‌اید؟

چلوکباب رفتاری معمولاً با جذب منابع انسانی مبتدی و آموزش صفر



عمده فعالیت برند رفتاری در چه زمینه‌ای است؟

گروه رفتاری در حال حاضر با ۶ شعبه فعال در شهر تهران در زمینه تولید غذاهای اصیل ایرانی فعالیت دارد و بنده به‌عنوان نماینده نسل سوم خاندان رفتاری و صاحب امتیاز این برند، مدیریت مجموعه را بر عهده دارم و دخترانم نیز به نمایندگی از نسل چهارم خانواده رفتاری در کنارم مشغول فعالیت هستند. مهمترین تفاوت گروه رفتاری با مجموعه‌های دیگر، قدمت طولانی با تکیه بر فعالیت خانوادگی است. مردم‌داری

تا صد کار در بخش‌های مختلف، سرمایه‌های انسانی خود را تربیت می‌کند. رفتاری یک خانواده بزرگ است و فعالیت مستمر منابع انسانی که در بعضی مواقع تا ۶۵ سال هم ادامه داشته، گواه این موضوع می‌باشد.

گواهی یونسکو بر اساس چه پارامترهایی به چلوکباب رفتاری اهدا شد؟

این گواهی به خاطر قدمت و ثبت در خاطرات جمعی به چلو کباب رفتاری اعطا شده است. از سوی دیگر، رعایت استانداردها و پایداری برند به شدت به هم گره خورده و زمینه‌ساز این امر شده است. رفتاری یکی از معدود برندهایی است که در موقعیت‌های مختلف و در گذر زمان برای پاسخ به مشتریان خود برنامه داشته و حتی در زمان قحطی سال ۱۳۲۰ نیز با همت و کاردانی نسل اول خانواده پذیرای مردم بود.

به نظر شما چه معشکلاتی صنف رستوران‌داران را تهدید می‌کند؟

در حال حاضر یکی از بزرگ‌ترین معضلات رستوران‌داران، نوسانات قیمتی سرسام‌آور در بازار است. این موضوع در کنار نبود نرم‌افزاری که بتواند به راحتی قیمت تمام‌شده واقعی محصولات رستورانی را محاسبه کند، باعث شده تا بسیاری از رستوران‌ها بدون آنکه بدانند یا بخواهند، وارد حاشیه زیان شوند که در این میان سیاست‌گذاری درست و به کارگیری تکنولوژی می‌تواند این مشکل را حل کند یا دست کم در حد چشم‌گیری کاهش دهد. در شرایط بحرانی اکثر رستوران‌ها در زمینه تامین مواد اولیه سلامت و قیمت مناسب آن مشکل دارند و به رغم اهمیت رستوران‌ها و واحدهای تولیدکننده غذا در سلامت جامعه، دولت هم هیچ حمایتی از این صنف نمی‌کند. حاشیه سود این صنف به دلیل بالا رفتن قیمت مواد اولیه و افزایش هزینه‌های سربار نظیر قیمت ملک، تجهیزات و ادوات، حقوق دولتی، هزینه‌های جانبی و... بسیار پایین آمده است. از طرفی، سازمان‌های نظارتی مانند تعزیرات و دارایی، شهرداری و... فشار زیادی را بر رستوران‌داران وارد می‌کنند و این عدم تناسب مشکلات جدی را ایجاد کرده است.

آیا فضای سرمایه‌گذاری در این صنعت فراهم است؟

رستوران صرفاً با تبلیغات به نتیجه برسد و رشد پایدار در

این صنف، مویرگی است. متأسفانه نمونه‌های بسیاری را می‌توان مثال زد که به دلیل بی‌توجهی به این مساله تعطیل شده‌اند. هر فعالیتی باید مبتنی بر استانداردهای درست باشد و در این صنف باید با دانش کافی و صبر و حوصله به اهداف مورد نظر دست پیدا کنیم. قابل ذکر است که بدون در نظر گرفتن این مولفه‌ها، سرمایه‌گذاری در این صنعت با شکست مواجه خواهد شد.

به منظور دست‌یابی به اهداف مورد نظر خود، چه طرح‌های توسعه‌ای را در نظر دارید؟

برند رفتاری در برنامه توسعه خود افتتاح موزه چلوکباب رفتاری را در سال ۱۴۰۰ دنبال می‌کند که مجوزهای اولیه این موزه صادر شده و محل تولد برند رفتاری در بازارچه قوام‌الدوله تهران برای موزه در حال آماده‌سازی است. ناگفته نماند که برند رفتاری سبک جدیدی از تولید غذا را به زودی معرفی خواهد کرد.

آیا برای معرفی غذای سنتی رفتاری در بیرون از مرزها فعالیتی انجام داده‌اید؟

چلوکباب یکی از غذاهای مورد علاقه مشتریان خارجی است و یکی از اهداف ما برای سال‌های آینده، معرفی غذاهای سنتی ایرانی در خارج از مرزهای کشور می‌باشد؛ اما اول از همه باید باشگاهی از مشتریان داخلی داشت و بعد به سراغ مشتریان خارجی رفت. از آنجایی که همیشه با برنامه و الگوی مشخصی حرکت کرده‌ایم، برای انجام این کار نیز اقدامات مناسبی در برند رفتاری انجام شده است.

و سخن آخر...

به تمام کسانی که قصد فعالیت در این صنف را دارند، پیشنهاد می‌کنم که صبور و مشتری‌مدار باشند. پیش از سرمایه‌گذاری در این صنف که امروزه نیازمند منابع مالی قابل توجهی است، حتماً باید مطالعه تخصصی و برنامه‌ریزی دقیق اجرایی انجام داد تا بتوان در زمان مناسب به نتیجه دلخواه دست پیدا کرد. عشق و علاقه و تبحر و دانش، رمز موفقیت در این پیشه است. به باور بنده در این راه باید عاشق خدمت‌گذاری به مردم بود تا بتوان برندی مطرح و محبوب را شکل داد. ■

در شرایط بحرانی اکثر رستوران‌ها در زمینه تامین مواد اولیه سلامت و قیمت مناسب آن مشکل دارند و به رغم اهمیت رستوران‌ها و واحدهای تولیدکننده غذا در سلامت جامعه، دولت هم هیچ حمایتی از این صنف نمی‌کند



شرکت‌های خدمات‌محور؛ زمینه‌ساز توسعه پایدار اقتصادی

اولین پیست استاندارد هاکی روی یخ توسط یک شرکت ایرانی احداث شد

سارا نظری

تحریم و محدودیت‌های حاصل از آن، کار تامین و نگهداری تجهیزات و لوازم مورد نیاز بسیاری از شرکت‌ها را با چالش روبه‌رو کرده، در این میان برخی از مجموعه‌های پیمانکاری سعی دارند تا با ارائه خدمات نوین، این هزینه‌ها را تا جای ممکن کاهش داده و نیاز شرکت‌ها به تعمیر و تجهیز را کمتر کنند. شرکت پیشگامان تجارت و توسعه پایدار از جمله این مجموعه‌ها است که در کارنامه خود افتخار تامین تجهیزات پروژه‌های صنعتی و ارائه خدمات به صنایع زیربنایی را دارد. رسالت مهم این شرکت، تامین خدمات مهندسی و تجهیزات صنایع زیربنایی کشور به‌ویژه صنعت نفت می‌باشد و تاکنون در این مسیر نیز موفق عمل کرده است. این موضوع بهانه‌ای شد تا به سراغ احسان ولی‌زاده، مدیرعامل شرکت پیشگامان تجارت و توسعه پایدار برویم و با وی به گفت‌وگو بنشینیم. ولی‌زاده که فارغ التحصیل رشته مهندسی مواد و کارشناسی ارشد گرایش جوشکاری است، از سال ۱۳۸۲ تاکنون در بخش صنایع زیربنایی کشور با شرکت‌های مختلف همکاری می‌کند. وی معتقد است: «بهدادهای مدافع بخش خصوصی دارای قدرت لازم برای مواجهه با تصمیمات دولتی نیستند و بسیاری از آن‌ها برای حفظ منافع خود یا جایگاهی که در اختیار دارند، به مطالبه‌گری جدی بخش خصوصی توجهی ندارند.» ماحصل این مصاحبه از نظر خوانندگان ارجمند می‌گذرد.

برقراری ارتباط و جذب نمایندگی‌های معتبر از شرکت‌های خارجی وارد عرصه فعالیت شدیم و پس از جلب اعتماد کارفرمایان و پیمانکاران، در فهرست بررسی منابع شرکت‌های مختلف که اصطلاحاً "وندور لیست" نام دارد، قرار گرفتیم.

در حال حاضر چه پروژه‌هایی را در دست اجرا دارید؟

شرکت پیشگامان تجارت و توسعه پایدار از ابتدا تاکنون خدمات متنوعی همچون بازرگانی و مهندسی را ارائه کرده و در فعالیت‌های اجرایی و تولیدی سهیم بوده است. با دسترسی شرکت به کشورهای اتحادیه اروپا از طریق شرکای مطمئن که زمینه‌ساز ارتباط با تکنولوژی‌های برتر شد، به تجهیزات پیشرفته که مورد نیاز صنایع حفاری، پتروشیمی، پالایش و بخش و... بوده‌اند، دست پیدا کردیم و آن را در اختیار این صنایع قرار دادیم. با توجه به حساسیتی که راه‌اندازی این تجهیزات در داخل کشور داشت، صرفاً از قالب بازرگانی خارج شده و به حوزه نصب، راه‌اندازی، تعمیر و نگهداری نیز ورود کردیم و این موضوع باعث شد تا در پروژه‌های اجرایی شروع به فعالیت کنیم که ماحصل آن، ساخت اولین پیست هاکی روی یخ کشور به عنوان پیمانکار EPC در پروژه‌ای به نام ایران مال است که در خاورمیانه بی نظیر می‌باشد.

ناگفته نماند که این مجموعه بیش از ۹ سال است که با همکاری شرکای خود در فعالیت‌های تولیدی نیز حضور پر رنگی داشته و تنها سازنده سلیندرهای نگهداری و حمل گاز اتیلن اکساید است که برای اتاق‌های استریل در صنایع پزشکی، جهت تولید تجهیزات پزشکی یک‌بار مصرف از قبیل کیسه خون، صافی دیالیز، انواع سوزن و سرنگ، باند و گاز جراحی و... مورد استفاده قرار می‌گیرد. با توجه به محدودیت واردات سلیندرهای مورد نیاز از حدود سال ۱۳۹۰ برای اولین بار سلیندرهای اتیلن اکساید توسط این شرکت ساخته شد و برنامه‌های ساخت و طراحی سلیندرهای مورد نیاز برای مصارف پزشکی نیز به اجرا



شرکت پیشگامان تجارت و توسعه پایدار در چه سالی و با چه هدفی تاسیس شد؟

در حال حاضر حدود ۱۵ سال از زمان ثبت این شرکت می‌گذرد و از همان ابتدا با مأموریت افزایش بازدهی و بهره‌وری از نیروهای متخصص کشور و افزایش کیفیت خدمات قابل ارائه به کارفرمایان و سرمایه‌گذاران صنایع مختلف، تاسیس شد. چشم‌انداز ویژه شرکت پیشگامان تجارت و توسعه پایدار، خدمات‌رسانی به صنایع زیربنایی کشور به‌ویژه صنایع نفت، گاز و پتروشیمی است که از جمله صنایع مادر محسوب می‌شوند. یکی از مهمترین اقدامات این شرکت، ایجاد ارتباط با صاحبان تکنولوژی و صنایع است تا کارفرمایان، پیمانکاران و سرمایه‌گذاران این صنایع به خدمات و تجهیزات مهندسی و تولیدی با کمترین هزینه و بالاترین کیفیت دسترسی داشته باشند. از این رو با

درآمد. همچنین سیلندرهای ساخته شده در شرکت پیشگامان تجارت و توسعه پایدار تنها مخزن مورد تایید سازمان ملی استاندارد است که در رعایت پارامترهای مورد نیاز برای تولید محصول، موفق به جلب نظر متخصصان شرکت پتروشیمی به عنوان متولی تولید این گاز شده است. از سوی دیگر، به عنوان تنها تولیدکننده مخازن تحت فشار نگهداری و حمل گاز اتیلن اکساید، سالهاست که به شرکت‌های مختلف فعال در صنایع پزشکی خدماتی ارائه می‌دهیم.

در خصوص ساخت اولین پیست یخ استاندارد کشور توضیحاتی ارائه فرمایید؟

مجموعه پیشگامان تجارت و توسعه پایدار از حدود ۵ سال پیش وارد فعالیت در حوزه صنعت سرمایشی و تبریدی شد و در همین راستا نمایندگی یک شرکت فنلاندی که سازنده چیلرهای صنعتی با استاندارد نفت و گاز بود را در اختیار گرفت و در وندور لیست شرکت ملی پتروشیمی به ثبت رساند و کارفرمایان و پیمانکارانی که در این زمینه فعالیت دارند، مجاز به استفاده از خدمات شرکت هستند. پس از مدتی برای ارائه مشاوره ساخت اولین پیست هاکی روی یخ استاندارد در کشور دعوت شدیم که ما حاصل آن ساخت اولین پیست هاکی روی یخ استاندارد کشور بعد از پیروزی انقلاب اسلامی در بزرگ‌ترین مرکز تجاری خاورمیانه به نام ایران مال بود که فعالیت ساخت آن از حدود سال ۱۳۸۹ آغاز شده بود. با این اقدام، مجموعه پیشگامان تجارت، عنوان نمایندگی شرکت آلمانی معتبر با ۳۰ سال سابقه در صنعت ورزش و سرگرمی‌های زمستانی را به دست آورد و وارد مناقصه اولین پیست هاکی روی یخ کشور شد. ناگفته نماند که این پیست در طبقه اول مجموعه ایران مال قرار دارد و مطابق با استاندارد فدراسیون جهانی هاکی طراحی شده است. شایان ذکر است، این پیست در سال گذشته به طور آزمایشی مورد بهره‌برداری قرار گرفت و در حال حاضر نیز به فعالیت خود ادامه می‌دهد. ایران با اتکا به داشتن این پیست به عنوان جدیدترین عضو فدراسیون جهانی هاکی روی یخ (IIHF) پذیرفته شد که افتخاری برای ورزش کشور و دوست‌داران این ورزش محسوب می‌شود.

با توجه به ارتباط مستقیم این ورزش با آب و هوا آیا موقعیت اقلیمی کشور برای توسعه این رشته ورزشی مناسب است؟

با توجه به موقعیت آب و هوایی، طبیعتاً این ورزش با شرایط کشور ما هم‌خوانی ندارد، اما سعی ما بر این بوده تا با تکیه بر دانش و تکنولوژی در فضاهای سرپوشیده، فضایی برای ورزش هاکی روی یخ فراهم سازیم تا بلکه شهرهای دارای آب و هوای خشک و کشورهایی مشابه نیز از آن بهره‌مند شوند. موضوع قابل توجه اینکه با تغییر خط کشی و نقاشی این مجموعه‌ها می‌توان از آن‌ها به عنوان زمینی برای ورزش اسکیت سرعت یا ورزش کرلینگ نیز استفاده کرد.

یعنی در مجموعه شما ظرفیت ساخت چنین پیستی در مناطق گرم و خشک هم وجود دارد؟

خوشبختانه تکنولوژی سرمایش به قدری پیشرفت کرده که در مناطق جغرافیایی با دمای هوای بالغ بر ۵۰ درجه سانتی‌گراد هم امکان انجام چنین کاری در مجموعه‌های مسقف وجود دارد که فضای زمستانی واقعی را برای ورزشکاران فراهم می‌سازد. سرما برای کشورهایی که زمستان ندارند، نشاط‌آور است، از این رو این مساله با استقبال زیادی مواجه شده است. ناگفته نماند که ما قادر به ایجاد شهرهای

برفی که در کشورهای پیشرفته هم جزو بازی‌های جدید به شمار می‌رود، هستیم؛ فضایی که در آن مردم به‌طور واقعی سرما را حس می‌کنند و از لذت دیدن و استفاده از برفی که ویژگی‌های برف طبیعی را دارد، بهره‌مند می‌شوند. با توجه به گسترش روزافزون درآمدهای صنعت توریسم و اقبال سایر کشورها به کسب درآمد بیشتر از طریق فراهم آوردن زیرساخت‌های مورد نیاز این صنعت، ساخت چنین مجموعه‌هایی آن هم در منطقه خاورمیانه، نقش به‌سزایی در افزایش جلب توریست و درآمدهای پایدار برای کشور خواهد داشت.

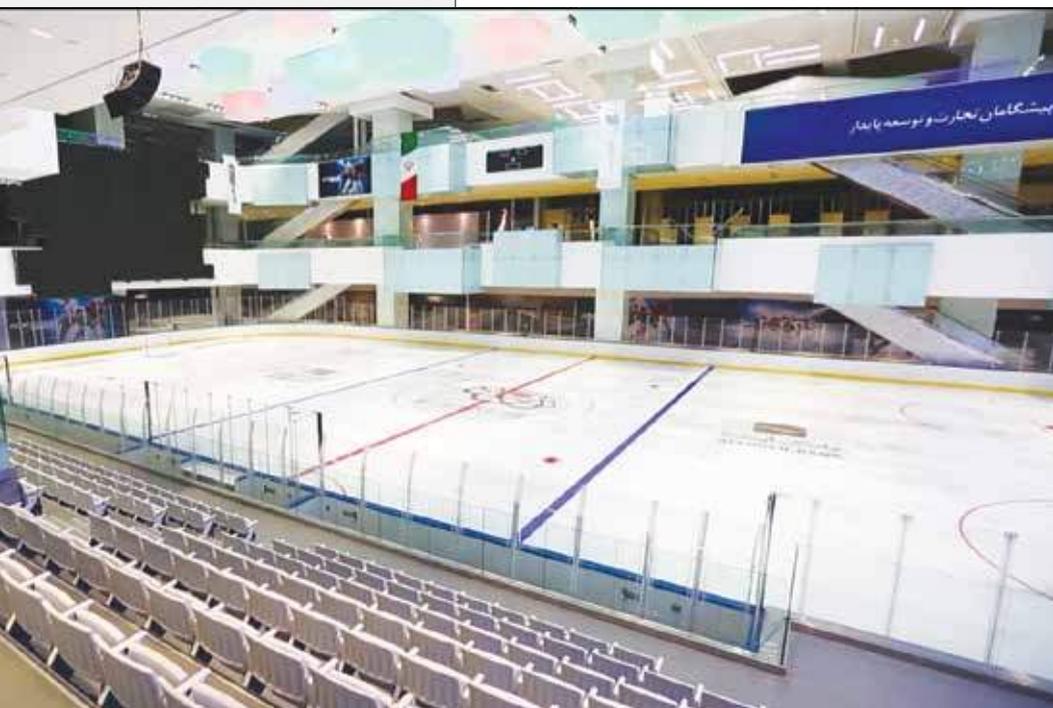
آیا نمونه مشابهی از این پیست در کشور وجود دارد؟

با این ابعاد چنین پیستی در کشور وجود ندارد. نمونه‌ای از پیست هاکی روی یخ در پدیده‌شاندیز مشهد وجود داشت که بعد از مدتی متوقف شد. البته چنین مجموعه ورزشی در شمال تهران فعالیت دارد، ولی ابعاد آن بسیار کوچک است. نکته مهمی که باید به آن اشاره داشته باشیم این است که نمونه پیست ما در خاورمیانه هم وجود ندارد و در نوع خود بی‌نظیر است.

با توجه به فعالیت شما در صنایع سرمایشی، کشورمان در این بخش از چه ظرفیت‌هایی برخوردار است؟

از آنجایی که کشورهای توسعه‌یافته به راحتی حاضر به انتقال تکنولوژی به کشورهای در حال توسعه یا کمتر توسعه‌یافته نیستند، در سال‌های گذشته شرکت‌های مختلفی در این زمینه فعالیت کرده‌اند تا تجهیزات و تکنولوژی‌های مورد نیاز را فراهم سازند. مجموعه پیشگامان تجارت و توسعه پایدار نیز برای عبور از این محدودیت‌ها اقداماتی انجام داده است. البته یکجای تیرید در بسیاری از شرکت‌ها تولید می‌شود و توان خوبی از این بابت در کشور وجود دارد، اما به دلیل عدم مطابقت با استانداردهای موجود در صنایع زیربنایی از جمله صنعت نفت، مورد تایید این صنایع قرار نگرفته است. به همین دلیل شرکت ما با کسب نمایندگی یک شرکت اروپایی خوشنام و صاحب دانش، در لیست بررسی منابع شرکت ملی پتروشیمی قرار گرفت و با اتکا به دانش خود، موفق به جذب سفارش خرید از تعدادی از پروژه‌های پتروشیمی

شرکت‌های پیمانکاری به نوعی تولیدکننده خدمات مهندسی و اجرایی هستند، ولی با آن‌ها همانند شرکت‌های بازرگانی برخورد می‌شود و با وجود نقش موثری که در توسعه عمران و آبادانی کشور دارند، از هیچ‌گونه امتیازی بهره‌مند نیستند



شرایط اقتصادی کشور دست خوش تحولات متعددی شده و برنامه ریزی یا حرکت در این مسیر بسیار دشوار است، از این رو تنها هدف ما، تلاش برای حفظ مجموعه و نیروی انسانی به عنوان ارزشمندترین سرمایه بوده است

و پالایشگاهی شد که در صورت باز شدن فضای تکنولوژی و کاهش ریسک سرمایه گذاری، به تدریج موفق به ساخت بخش هایی از این پکیج ها در داخل کشور خواهیم شد.

با توجه به تحریم های موجود با چه مشکلاتی مواجه هستید؟

تحریم های روز افزون علیه کشورمان به مراتب از تحریم های سال های گذشته شدیدتر شده، به طوری که مشکلاتی را در زمینه نقل و انتقالات مالی به وجود آورده و بزرگ ترین ضربه را به تجارت کشور وارد کرده است. بسیاری از صنایع کشورمان برای واردات مواد اولیه مورد نیاز خود با مشکلات عدیده ای روبه رو هستند و از سوی دیگر، شرکت های صاحب نام در کشورهای توسعه یافته که بر اساس جدیدترین دانش و تکنولوژی روز فعالیت دارند، حاضر به پذیرش ریسک همکاری با ایران نیستند، به همین دلیل شرکت های داخلی در زمینه برقراری ارتباط با شرکت های معتبر و دسترسی به دانش روز، مواد اولیه مورد نیاز و تجهیزات با مشکلات زیادی مواجه شده اند.

مهمترین اقدام شما در سال جاری چه بوده است؟

تلاش برای بقا، نخستین و مهمترین اقدام شرکت پیشگامان تجارت و توسعه پایدار در سال جاری محسوب می شود. به اعتقاد بنده لازمه هر موفقیتی، وجود زیرساخت های مناسب برای برنامه ریزی های بلندمدت است که در حال حاضر اساسی ترین فاکتور آن، یعنی ثبات را از دست داده ایم. شرایط اقتصادی کشور دست خوش تحولات متعددی شده و برنامه ریزی یا حرکت در این مسیر بسیار دشوار است، از این رو تنها هدف ما، تلاش برای حفظ مجموعه و نیروی انسانی به عنوان ارزشمندترین سرمایه بوده است. یکی از ویژگی های منحصر به فرد شرکت پیشگامان تجارت و توسعه پایدار، ورود به عرصه هایی است که تا به حال هیچ مجموعه یا شرکتی در آن فعالیت نداشته است. البته ما هم مانند بسیاری از شرکت ها از اشتباه یا انتقاد مبرا نیستیم، اما جرأت و جسارت ورود به عرصه های تازه، کار هر کسی نیست.

آینده اقتصاد کشور را چگونه می بینید؟

از آنجایی که در شرایط کنونی تصویرچندان روشنی از شرایط اقتصادی کشور در آینده نزدیک دیده نمی شود، نمی توان پیش بینی دقیقی را از وضعیت اقتصادی کشور داشت. تصمیمات لحظه ای مسئولان در سال های گذشته که باعث بی ثباتی ارزی و کاهش ارزش پول ملی شده، شرایط به مراتب دشواری را پیش روی ما قرار داده است. به عنوان مثال، گمرک جمهوری اسلامی ایران در ابتدای سال ۱۳۹۷ دریافت ضمانت نامه را به عنوان وثیقه برای حقوق عوارض گمرکی به یکباره ممنوع کرد که بسیاری از شرکت ها از جمله مجموعه پیشگامان تجارت و توسعه پایدار را که در حال انجام فعالیت پیمانکاری بودند، با مشکلاتی مواجه کرد. این در حالی بود که ما در آن زمان در حال انجام پروژه پیمانکاری خاصی بودیم و مجبور شدیم تا تمام تجهیزات خود را از گمرک با وجه نقد و با پرداخت مبالغ زیاد تر خالص کنیم که صدمات مالی فراوانی را به شرکت وارد کرد. به اعتقاد بنده، با وجود تصمیمات لحظه ای نمی توان به آینده خیلی خوش بین بود. از سوی دیگر، متأسفانه به رغم اینکه شرکت های پیمانکاری به نوعی تولیدکننده خدمات مهندسی و اجرایی هستند، با آن ها همانند شرکت های بازرگانی برخورد می شود و با وجود نقش موثری که در توسعه عمران و آبادانی کشور دارند، از هیچ گونه امتیازی بهره مند نیستند.

آیا نهادهای متولسی بخش خصوصی می توانند در جهت رفع موانع شرکت های نظیر مجموعه شما گام بردارند؟

متأسفانه نهادهای مدافع بخش خصوصی، دارای قدرت لازم برای مواجهه با تصمیمات دولتی نیستند و بسیاری از آن ها برای حفظ منافع خود یا جایگاهی که در اختیار دارند، به مطالبه گری جدی بخش خصوصی توجهی ندارند. هر چند گاهی برخی از بخشنامه های دولتی با اصرار بخش خصوصی لغو می شود، اما از آنجایی که این کار با تاخیر بسیاری رخ می دهد، کمکی به بخش خصوصی نخواهد کرد.

آیا برنامه ای برای جذب نیروی تحصیل کرده دارید؟

یکی از مهمترین برنامه های شرکت که البته عملیاتی هم شده، جذب نیروی تحصیل کرده و آموزش آنان در فضای شرکت است. ناگفته نماند که بسیاری از این افراد در منافع و سهام شرکت سهیم خواهند شد و امکان ارتقای آنان به مناصب مدیریتی نیز فراهم می شود. از آنجایی که بخشی از مسیر توسعه از دانش و تخصص نیروی انسانی می گذرد، عنوان توسعه پایدار به اسم شرکت اضافه شد که توسعه توأمان سطح کیفی و امنیت نیروی انسانی، به همراه افزایش بهره وری برای ذی نفعان و سهامداران را در پی خواهد داشت.

در مورد فعالیت های خدماتی تعمیر و نگهداری در صنایع زیربنایی با روش های CM یا PM توضیح دهید؟

رویکرد شرکت پیشگامان تجارت و توسعه پایدار صرفاً بازرگانی یا واسطه گری تامین کالا نیست، بلکه بیشتر تلاش ما بر این بوده تا خدمات محور باشیم. در طول چند سال اخیر که درآمد ارزی کشور دچار کاهش شده و صنایعی که سابقه زیادی دارند، در وضعیت نامطلوبی قرار گرفته اند، نگهداری اصولی و بهینه و تعمیرات به موقع در نتیجه افزایش طول عمر تجهیزات، هزینه صنایع زیربنایی را کاهش می دهد. در همین راستا یکی از اقدامات مهم این شرکت، کاهش هزینه ها با عدم توقف کار و فعالیت شرکت ها بوده است، چنانچه در تکنیک کاندیشن مانتورینگ، بدون توقف در عملکرد تجهیزات اعم از دوار یا ثابت، وضعیت سلامت تجهیز مورد نظر بررسی می شود تا با تعمیرات جزئی، وضعیت سلامت تجهیزات بهبود پیدا کند و شرکت ها به تعمیرات اساسی یا تعویض تجهیزات کمتری نیاز داشته باشند. با توجه به موارد اشاره شده، به این بخش ورود کردیم تا خدمات مناسبی را به شرکت های بزرگ ارائه دهیم. شایان ذکر است که در حال انعقاد تفاهم نامه همکاری با شرکت های بزرگی از جمله شرکت تعمیر و نگهداری مینا هستیم تا مجموعه کارفرمایان را در صنایع زیربنایی تحت پوشش خدماتی شرکت قرار دهیم. ■



اقتصاد کلان



در این بخش می خوانیم:

- بررسی اقدامات دولت در حمایت از بازار سرمایه
- ضرورت توجه دولت به صنعت گردشگری در دوران کرونا
- مغفول ماندن ظرفیت های تهران - اسلام آباد
در سایه تنش های بین المللی

نمایندگان مجلس شورای اسلامی تاکید کردند

ضرورت توجه دولت به صنعت گردشگری در دوران کرونا

سید قاسم قاری

از سال ۱۹۸۰ میلادی، سازمان جهانی گردشگری ملل متحد، روز ۲۷ سپتامبر را به عنوان روز جهانی گردشگری جشن می‌گیرد. انتخاب و تصویب این روز نقطه عطفی در گردشگری بین‌المللی محسوب می‌شود و هدف از گرامیداشت چنین روزی، بالا بردن سطح آگاهی در مورد نقش گردشگری در جامعه جهانی و نشان دادن چگونگی تاثیر این صنعت بر ارزش‌های اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و اقتصادی در سراسر دنیا است، اما آنچه امروز جهانگردی یا گردشگری را با مشکل مواجه کرده، ویروسی به نام «کرونا» است که نه تنها صنعت گردشگری ایران، بلکه کل جهان را تحت تاثیر خود قرار داده است. متأسفانه در این مدت صنعت گردشگری کشورمان همانند دیگر کشورها ضربه سنگینی خورده و اوضاع نامناسبی را سپری می‌کند. به منظور بررسی بیشتر این موضوع به سراغ تعدادی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی رفته و با آنان به گفت‌وگو پرداختیم که مشروح آن از نظر خوانندگان محترم می‌گذرد.

نماینده مردم گرگان و آق قلا در مجلس یازدهم در مورد صنعتی بودن گردشگری کشور گفت: باید به حوزه گردشگری به عنوان یک صنعت نگریسته شود تا به این باور برسیم که در حوزه اقتصادی کمک بزرگی برای کشور خواهد بود، اما متأسفانه در کشورمان گردشگری به عنوان یک صنعت درجه یک آن طور که باید جای خود را پیدا نکرده است.

نایب رییس کمیسیون فرهنگی مجلس با اشاره به مورد توجه قرار دادن حوزه بوم گردی افزود: کشور ما از ظرفیت‌های بسیار مناسبی در این زمینه برخوردار است و امروزه بوم گردی با استقبال خوبی مواجه شده و توجه به این حوزه، فرصت استثنایی در جهت جذب گردشگر در شهرهای کویری در پی خواهد داشت.

منتظری به وضعیت کنونی گردشگری با توجه به شیوع بیماری کرونا اشاره کرد و گفت: ویروس کووید ۱۹ تهدیدی جدی برای بسیاری از مشاغل به‌ویژه صنعت گردشگری محسوب می‌شود و باید با در نظر گرفتن تمام جوانب، برنامه‌ای برای زندگی با کرونا و دوران پسا کرونا ترسیم کنیم.

جبار کوچکی‌نژاد، رییس فراکسیون گردشگری مجلس شورای اسلامی با اشاره به اظهارات اخیر معاون گردشگری مبنی بر اینکه برای جبران خسارت‌های کرونا قرار است که ۱۶ میلیون تومان وام با نرخ سود ۱۲ درصد به مشاغل آسیب‌دیده این حوزه



اختصاص داده شود، گفت: ویروس کرونا در کشور باعث شد تا بسیاری از مشاغل از جمله در حوزه گردشگری دچار آسیب اقتصادی شوند و

غلامرضا منتظری، نایب رییس کمیسیون فرهنگی مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه در بسیاری از کشورهای، گردشگری به عنوان صنعت اول آن‌ها محسوب می‌شود، گفت: در این میان با توجه به فرمایشات مقام معظم رهبری باید



کشور را از تک محصولی بودن (اقتصاد نفتی) نجات داده و به سمت ظرفیت‌های اقتصادی دیگر از جمله گردشگری هدایت کنیم تا باعث اشتغال‌زایی و افزایش تولید ناخالص ملی شود. وی در ادامه تصریح کرد: گردشگری پنجره‌ای رو به افکار، اندیشه‌ها، فرهنگ، تمدن، آیین و آداب و رسوم است که علاوه بر درآمد اقتصادی، معرف فرهنگ و تمدن کشورمان محسوب خواهد شد. با تمدن چندین هزار ساله، ایران می‌تواند به یکی از گزینه‌های مطرح جهان در سطح گردشگری معرفی شود.

منتظری با بیان اینکه اگر یک برنامه راهبردی برای حوزه گردشگری طراحی کنیم، قطعاً می‌توانیم به این حوزه به عنوان صنعت ارزآور که نقشی پر رنگ در تولید ناخالص ملی دارد، بنگریم، افزود: تنوع صنایع دستی ایران فرصتی بزرگ برای کشورمان محسوب می‌شود که کمتر کشوری از آن بهره‌مند است. هر گردشگری می‌تواند با خرید محصولات صنایع دستی، فرهنگ ایران را به کشورهای دیگر منتقل کند که در این صورت راهی در جهت رونق اقتصادی گشوده خواهد شد. ناگفته نماند که صنایع دستی برخلاف نفت که امروزه به شدت مورد تحریم قرار گرفته، نمی‌تواند در زیر مجموعه تحریم‌ها قرار گیرد.

حسن میرزایی:

ظرفیت‌های موجود کشورمان به لحاظ موقعیت آثار تاریخی و باستانی، صنایع دستی، پزشکی و درمانی و موقعیت جغرافیایی و طبیعی به عنوان یک فرصت طلایی محسوب می‌شود، اما متأسفانه به دلیل مدیریت نامناسب نادیده گرفته شده و به درستی از آن استفاده نمی‌شود

دولت باید از طریق اعطای وام کم‌بهره یا بی‌بهره از آنان حمایت کند. نماینده مردم رشت در مجلس تصریح کرد: اعطای وام به شاغلان در حوزه گردشگری با سود ۱۲ درصد بسیار زیاد است و دولت باید وام قرض الحسنه یا نهایتاً وام با سود ۴ درصد به این افراد اعطا کند. وی افزود: معمولاً بخش‌های گردشگری و همچنین هتل‌ها و اماکن اقامتی در ایام نوروز درآمد زیادی کسب می‌کنند، اما متأسفانه در ایام نوروز امسال به دلیل شیوع بیماری کرونا هیچ درآمدی کسب نکردند. در این میان دولت باید با اعطای بیمه بیکاری از کارگران بخش گردشگری حمایت کند، چراکه وضعیت درآمدی این افراد بسیار نامناسب است.



حسین میرزایی، عضو کمیسیون فرهنگی مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه صنعت گردشگری در کل دنیا به عنوان یک منبع درآمد و ارزآور برای هر کشوری محسوب می‌شود، افزود: ظرفیت‌های موجود کشورمان به لحاظ موقعیت آثار تاریخی و باستانی، صنایع دستی، پزشکی و درمانی و موقعیت جغرافیایی و طبیعی به عنوان یک فرصت طلایی محسوب می‌شود، اما متأسفانه به دلیل مدیریت نامناسب نادیده گرفته شده و به درستی از آن استفاده نمی‌شود.

نماینده مردم اصفهان در مجلس افزود: با شیوع بیماری کرونا، بیشترین آسیب بر حوزه گردشگری وارد شد، به طوری که بسیاری از هتلداران و آژانس‌های مسافری اقدام به تعدیل نیروهای خود کردند و بسیاری از آن‌ها نیز تعطیل شدند. البته در این میان مدیریت نامناسب به منظوری جلوگیری از شیوع این بیماری باعث شد تا اقتصاد کشور و به خصوص صنعت گردشگری ضربه سنگینی را متحمل شود. وی تصریح کرد: مدیریت نامناسب بیماری کرونا در سطح کلان ایرادات گسترده‌ای داشته که امروزه شاهد خسارات مادی و جانی جبران‌ناپذیر آن هستیم به اعتقاد بنده، سیاست کنترل کرونا یک سیاست شکست خورده است و باید تمهیدات لازم اندیشیده شود تا مردم با کرونا زندگی کنند.

میرزایی با اشاره به اینکه سیاست پرداخت وام‌های حمایتی برای مشاغل تعطیل شده به دلیل شیوع کرونا، سیاست نادرستی است و بسیاری از مشاغل با شیوع این بیماری از تولید جامانده و تعطیل شده‌اند، افزود: پرداخت وام با بازپرداخت ۱۲ درصد بدون تعدیل نیرو و تولید مناسب، نتیجه‌ای جز بدهکاری تولیدکنندگان به همراه نخواهد داشت. اگر قرار است که از این گونه مشاغل حمایتی صورت گیرد، باید به صورت وام‌های بدون بهره و بلاعوض یا بخشش مالیاتی باشد. عضو کمیسیون فرهنگی مجلس، دیدگاه‌های فرهنگی و دینی را به عنوان یکی از ظرفیت‌های مهم کشور در جذب گردشگر دانست و افزود: گردشگری در کشورمان جذابیت‌های مادی فراوانی دارد و در کنار آن می‌تواند انتقال‌دهنده فرهنگ غنی ایران باشد. ■

غلامرضا منتظری:

با توجه به فرمایشات مقام معظم رهبری باید کشور را از تک محصولی بودن (اقتصاد نفتی) نجات داد و به سمت ظرفیت‌های اقتصادی دیگر از جمله گردشگری هدایت کنیم تا باعث اشتغال‌زایی و افزایش تولید ناخالص ملی شود



بررسی روابط اقتصادی ایران و پاکستان

مغفول ماندن ظرفیت‌های تهران - اسلام آباد در سایه تنش‌های بین‌المللی

سعید عدالت‌جو

وضعیت قابل قبول فاصله زیادی را در پیش دارد. بیش از ۲۱ درصد مردم این کشور با درآمدی کمتر از ۱/۲۵ دلار در روز، زیر خط مطلق فقر زندگی می‌کنند. پاکستان پس از اولین دوره اصلاحات اقتصادی خود در سال ۱۹۹۴ میلادی، به سازمان تجارت جهانی پیوست و به دنبال این اصلاحات، تغییرات عمده‌ای در زمینه توزیع یارانه‌ها و مسایل گمرکی در این کشور به وقوع پیوست و تعرفه‌های وضع شده تا حد زیادی کاهش یافت. پاکستان از سال ۲۰۰۴ میلادی دومین دوره اصلاحات اقتصادی خود را طی می‌کند و در این زمینه نیز شاهد موفقیت نسبی بوده است. این کشور در سال ۲۰۱۸ میلادی به رشد اقتصادی ۵/۵ درصد دست یافت و پیش‌بینی می‌شود که پس از فروکش کردن بحران کرونا، رشد اقتصادی آن پس از کاهش در سال ۲۰۲۰ و رسیدن آن به ۰/۴ - درصد در سال ۲۰۲۱ میلادی به ۲ درصد برسد. در سال ۲۰۱۹ نرخ تورم در اقتصاد پاکستان به ۶/۸ درصد رسید، اما این نرخ در سال ۲۰۲۰ به دلیل تبعات اقتصادی شیوع کرونا به ۱۰/۷ درصد افزایش یافت. پیش‌بینی می‌شود که نرخ تورم در پاکستان در سال ۲۰۲۱ میلادی به ۷/۵ درصد کاهش یابد.

کالاهایی مانند پنبه، پارچه، البسه، حبوبات، چرم، اسباب‌بازی و وسایل ورزشی، فرش و کف پوش‌های پشمی و همچنین برنج، ماهی، میوه و سبزی از عمده‌ترین محصولات صادراتی پاکستان است. کشورهای آمریکا، امارات متحده عربی، افغانستان، انگلستان و آلمان از مهمترین واردکنندگان کالا از پاکستان محسوب می‌شوند. از سوی دیگر صادرات پاکستان در پنج سال گذشته به کشورهای افغانستان ۴۲ درصد، هند ۶۲ درصد، آفریقای جنوبی ۳۸ درصد، چین ۲۷ درصد و آمریکا ۱۷ درصد افزایش یافته است. در این میان ایالات متحده با ۱۷ درصد و سپس امارات با ۷ درصد و افغانستان و انگلستان هر کدام با ۶ درصد از مهمترین شرکای صادراتی پاکستان محسوب می‌شوند.

واردات پاکستان از نظر ارزش بیش از دو برابر صادرات این کشور و در حدود ۶۰ میلیارد دلار برآورد می‌شود و نفت و سوخت‌های معدنی، راکتور و دیگ‌های بخار، ابزار الکتریکی و الکترونیکی، ماشین‌آلات و تجهیزات حمل‌ونقل، آهن و فولاد و همچنین محصولات شیمیایی و فرآورده‌های غذایی از مهمترین کالاهای وارداتی پاکستان به شمار می‌رود. در



روابط رسمی میان ایران و پاکستان از زمان استقلال این کشور در سال ۱۹۴۷ میلادی آغاز شده و ایران از نخستین کشورهایی بود که پاکستان را به رسمیت شناخت. این دو کشور در دوران جنگ سرد روابط دوستانه و نزدیکی داشته‌اند، به طوری که ایران در جنگ بین پاکستان و هند، جانب همسایه مسلمان خود را گرفت. عضویت در پیمان بغداد و بعدها پیمان سنتو نیز این دو کشور را از نظر سیاسی و راهبردی به یکدیگر نزدیک کرده بود و پس از پیروزی انقلاب اسلامی ایران، روابط بین دو کشور تغییر چندانی نکرد و همچنان نزدیک و دوستانه ارزیابی می‌شود. پاکستان پس از قطع روابط سیاسی ایران و آمریکا، از نظر دیپلماتیک حافظ منافع کشورمان در ایالات متحده بوده و همواره در تنش‌های بین‌المللی و منطقه‌ای ایران و کشورهای دیگر، به عنوان یک میانجی مطرح بوده است. شباهت‌های دینی، فرهنگی و زبانی، مرز مشترک به طول ۹۰۹ کیلومتر، روابط سیاسی مناسب و همچنین ظرفیت‌ها و زیرساخت‌های متناسب در دو کشور، زمینه بسیار مساعدی را برای رشد و شکوفایی روابط اقتصادی بین دو کشور فراهم کرده است.

پاکستان با جمعیتی در حدود ۲۲۰ میلیون نفر، پنجمین کشور پرجمعیت جهان، از نظر قدرت خرید بیست و سومین اقتصاد بزرگ دنیا و از نظر GDP با تولید ناخالص ملی ۲۸۴ میلیارد دلار، چهل و دومین اقتصاد جهان به شمار می‌رود. این کشور پس از ثبات اجتماعی نسبی در چند دهه گذشته، شاهد توسعه زیرساخت‌هایی مانند خطوط راه‌آهن و مراکز تولید انرژی بوده است، با این حال اقتصاد پاکستان هنوز تا تحقق

به رغم سرمایه‌گذاری قابل توجه ایران در خط لوله گاز شبه‌قاره که طی آن گاز ایران به هند و پاکستان انتقال می‌یابد، این دو کشور به دلایل مختلف ایالات متحده است، از انجام تعهدات خود در این پروژه شانه خالی کرده و در عمل تمایلی به واردات گاز از ایران ندارند

سال‌های اخیر امضای موافقت‌نامه‌های تجارت ترجیحی بین پاکستان و سایر کشورها در دستور کار مقامات این کشور قرار گرفته و در همین راستا با امضای قرارداد تجارت ترجیحی با ایران امتیازات تعرفه‌ای مهمی برای ۳۰۹ قلم کالا شامل غذاهای دریایی، میوه‌جات، سبزی، برنج، سنگ‌های قیمتی، ماشین‌آلات نساجی، میلان و محصولات دارویی در نظر گرفته است. از مهمترین اقلام صادراتی ایران به پاکستان می‌توان به قیر نفت، روغن‌های سبک و دیگر فرآورده‌های نفتی به جز بنزین، پسته، شکلات، پروپان مایع‌شده، گازهای نفتی و هیدروکربن‌های مایع اشاره داشت و در مقابل کالاهایی مانند برنج، انبه، دانه کنجد، پارچه تار و پود باف کتفی، تجهیزات بسته‌بندی مواد غذایی و گاو گوشتی مولد نژاد خالص از عمده‌ترین اقلام صادراتی پاکستان به ایران محسوب می‌شوند.

تراز تجاری بین ایران و پاکستان طی سال‌های ۱۳۵۸ تا ۱۳۷۵ عمدتاً منفی و به سود پاکستان بوده، اما از سال ۱۳۷۵ تراز تجاری همواره مثبت بوده و روندی صعودی را طی کرده است. بر اساس آمارهای موجود، حجم مبادلات بازرگانی ایران و پاکستان با وجود مشکلاتی نظیر برقرار نشدن روابط بانکی، مشکلات گمرکی و موانع تعرفه‌ای و قرنطینه‌ای، با ۴۲/۳ درصد افزایش نسبت به سال ۱۳۹۴ و ۱۳/۲ درصد افزایش نسبت به سال ۱۳۹۵ به یک میلیارد و ۳۲۴ میلیون دلار در پایان سال ۱۳۹۶ رسیده است. حجم مبادلات ایران و پاکستان در سال ۱۳۹۴، حدود ۸۶۱ میلیون دلار و در سال ۱۳۹۵ حدود یک میلیارد و ۱۶۰ میلیون دلار بوده که در این میان، میزان صادرات جمهوری اسلامی ایران به پاکستان در سال ۱۳۹۶ با ۱۵/۸ درصد افزایش نسبت به سال ۱۳۹۵ به ۹۳۱ میلیون دلار افزایش یافته است. میزان واردات از پاکستان نیز در این مدت، ۷/۳ درصد افزایش را نسبت به سال ۱۳۹۵ تجربه کرده و به ۳۹۲ میلیون دلار در سال ۱۳۹۶ افزایش یافته است. با این حال سطح روابط تجاری بین دو کشور تا حالت مطلوب فاصله زیادی دارد و مثبت شدن تراز تجاری به سود ایران، بیشتر ناشی از کاهش تعرفه‌ها به دلیل پیوستن پاکستان به سازمان تجارت جهانی ارزیابی می‌شود. در سال ۲۰۱۸ میلادی، ایران جایگاه خوبی در میان مبادی عمده وارداتی پاکستان نداشته و رتبه ۳۰ را در میان کشورهای جهان از آن خود کرده است. در واقع، در این سال سهم ایران از کل واردات ۶۰/۲ میلیارد دلاری پاکستان، فقط ۰/۶ درصد بوده است. گسترش گذرگاه‌ها و بازارچه‌های مرزی را می‌توان یکی از راه‌های توسعه مناطق مرزی این دو کشور دانست. تبادل هیات‌های تجاری و برگزاری نمایشگاه‌های تخصصی ایران و پاکستان و همکاری در زمینه تولید مشترک، از مهمترین گام‌ها در راستای شکوفایی روابط اقتصادی و بازرگانی بین دو طرف محسوب می‌شود. از سوی دیگر، پاکستان در زمینه تامین نیروی برق و انرژی‌های تجدیدپذیرهای اساسی است و در این میان ایران نیز دارای توان مهندسی قابل توجه و همچنین منابع عظیم انرژی می‌باشد، لذا این بخش می‌تواند به یکی از مهمترین زمینه‌های همکاری اقتصادی میان ایران و پاکستان تبدیل شود. با این حال موانع عمده‌ای نیز در راه توسعه روابط اقتصادی میان دو کشور وجود دارد که از عمده‌ترین آن‌ها می‌توان به نبود استراتژی بلندمدت و موانع تجاری،

تعرفه‌ای، بانکی، حمل‌ونقلی و قاچاق اشاره کرد. با توجه به اختلاف زیاد قیمت فرآورده‌های نفتی در دو کشور و همچنین وضعیت خاص مرزی، هر ساله حجم زیادی از این فرآورده‌ها به پاکستان قاچاق می‌شود. علاوه بر این قاچاق سازمان‌یافته مواد مخدر به ایران و همچنین فعالیت گروه‌های تروریستی در خاک پاکستان علیه ایران را باید از مهمترین مشکلاتی دانست که مانع شکوفایی روابط دو کشور شده است. اگرچه دولت پاکستان همواره اعلام کرده که در تامین امنیت مناطق مرزی با ایران نهایت همکاری را خواهد داشت، اما فقدان امکانات و گاهی اراده سیاسی لازم در اسلام‌آباد، مانعی بر سر راه این همکاری بوده و امنیت مطلوب در برخی از مناطق مرزی مشاهده نمی‌شود.

با وجود تمام ظرفیت‌ها در زمینه توسعه روابط اقتصادی میان دو کشور، به نظر می‌رسد که شکوفایی روابط میان ایران و پاکستان تا اندازه زیادی تابع تحولات جهانی و منطقه‌ای می‌باشد. به رغم سرمایه‌گذاری قابل توجه ایران در خط لوله گاز شبه‌قاره که طی آن گاز ایران به هند و پاکستان انتقال می‌یابد، این دو کشور به دلایل مختلف که مهمترین آن مخالفت ایالات متحده است، از انجام تعهدات خود در این پروژه شانه خالی کرده و در عمل تمایلی به واردات گاز از ایران ندارند. از سوی دیگر، اعمال فشار سیاسی از سوی کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس به ویژه امارات و عربستان سعودی بر پاکستان به منظور کاهش روابط با ایران، از دیگر عوامل مهمی است که نباید آن را نادیده گرفت. این دو کشور سرمایه‌گذاری‌های زیادی در پاکستان انجام داده‌اند و هر کدام میزبان جمعیت زیادی از کارگران پاکستانی هستند و اهمیت این سرمایه‌گذاری‌ها و درآمد مهاجران در اقتصاد پاکستان، تاثیر این فشارها را بیشتر خواهد کرد. علاوه بر این با امضای پیمان صلح میان آمریکا و طالبان و همچنین آغاز گفت‌وگوهای بین‌الافغانی میان دولت کنونی افغانستان و طالبان در دو حه، زمزمه‌های بازگشت طالبان به قدرت در افغانستان شدت گرفته و به نظر می‌رسد که بانفوذی که پاکستان در میان طالبان دارد، روابط میان ایران و پاکستان در چند سال آینده مجدداً تحت تاثیر مساله افغانستان قرار گیرد، مگر آنکه دو کشور راهی برای توسعه روابط تجاری و اقتصادی بیابند. ■

تبادل هیات‌های تجاری و برگزاری نمایشگاه‌های تخصصی ایران و پاکستان و همکاری در زمینه تولید مشترک، از مهمترین گام‌ها در راستای شکوفایی روابط اقتصادی و بازرگانی بین دو طرف محسوب می‌شود



بررسی اقدامات دولت در حمایت از بازار سرمایه

مرتضی فغانی
عضو اتاق بازرگانی تهران



عرضه سهام عدالت، اختصاص مشوق‌های مالیاتی برای شرکت‌های تازه‌وارد به بورس و همچنین کاهش کارمزد معاملات در دو مرحله ۲۰ و ۵۰ درصدی و اختصاص ۳۰ درصد از کاهش ۵۰ درصدی به صندوق تثبیت بازار اشاره کرد. از سوی دیگر، در نظر گرفتن معافیت‌های مالیاتی برای شرکت‌های حاضر در بورس که اقدام به افزایش سرمایه می‌کنند را می‌توان از دیگر گام‌های مهم در این راستا دانست. همچنین از دیگر اقدامات مهم دولت که انتقادهای زیادی نیز بر آن وارد شد، اختصاص بخشی از منابع صندوق ملی توسعه جهت حمایت از بازار، فراهم آمدن امکان سرمایه‌گذاری بانک‌ها در بازار سهام، تقویت نقش بانک‌ها در تاسیس نهادهای مالی در بورس و همچنین الزام سهام‌داران عمده به انجام عملیات بازاریابی و بازاری گردانی بود که از نظر برخی از اقتصاددانان، نه تنها باعث بهبود وضعیت آن نمی‌شود، بلکه عواقب سختی را نیز در پی دارد. با توجه به اینکه منابع این صندوق به صورت دلاری است و بخش عمده آن در خارج از کشور بلو که شده، این منابع باید با تسعیر دارایی‌های ارزی و فروش آن از سوی بانک مرکزی، وارد بورس شود که این اقدام منجر به خلق پول و افزایش مجدد نقدینگی می‌شود و تبعات سنگین‌تری برای اقتصاد کشور در پی خواهد داشت. علاوه بر این اختصاص این منابع به بازار بورس، هزینه کردن منابع عمومی برای نفع بخش محدودی از جامعه است که تجربه این اقدام و عواقب سوء آن را می‌توان در اختصاص دلار ۴ هزار و ۲۰۰ تومانی مشاهده کرد، به طوری که اقتصاد کشور تاکنون نیز نتوانسته از تبعات منفی آن رهایی یابد.

اختصاص این منابع در شرایط کنونی می‌تواند به خروج پول هوشمند از بازار سرمایه شتاب بیشتری دهد و از آن جایی که ورود این منابع در نمادهای خاصی صورت می‌گیرد، سرمایه‌گذاران عمده که دسترسی بیشتری به این اطلاعات دارند، پس از رسیدن بازار به وضعیت قبلی، نقدینگی خود را از بازار خارج کرده و وارد بازارهای دیگر خواهند شد، بنابراین بحران بورس به سایر بازارها نیز انتقال پیدا می‌کند. از طرفی، سرمایه‌گذاری بانک‌ها در نهادهای مالی بورس نیز راه را برای نگاه‌داری مجدد آن‌ها می‌گشاید و در عمل، قانون رفع موانع تولید را بی‌اثر خواهد کرد، لذا دولت می‌تواند به جای این اقدامات، با تسهیل عرضه شرکت‌های بزرگ، عرضه قراردادهای اختیار خرید و فروش و همچنین حذف دامنه نوسان برای شرکت‌های بزرگ، تا اندازه زیادی تعادل را به بازار بازگرداند. حمایت دولت از بازار سرمایه باید در محدوده اصلاح و تسهیل قوانین باشد و دخالت در زمینه بازاری گردانی یا اختصاص منابع، تبعات ناگواری برای اقتصاد کشور به همراه خواهد داشت که در گذشته نیز در زمینه اختصاص از باقیمت دولتی آن را تجربه کرده‌ایم. ■

بازار سرمایه ایران با وجود رشد چشمگیر و گسترش خیره‌کننده در بین اقشار مختلف جامعه، از اواسط مردادماه سال جاری تاکنون در وضعیت دشواری قرار گرفته، به طوری که شاخص بورس تهران تا کانال ۱/۵ میلیون واحد افت کرد و شرایط بسیاری از نمادهای ارزنده که در بازار به عنوان یک پیشرو محسوب می‌شدند، دگرگون شده است. این نمادها که در روزهای اوج، صف‌های خرید بالاتر از یک میلیارد در تجربه کرده‌اند، در یک ماه گذشته چنین صف‌هایی برای فروش را تجربه می‌کنند. از طرفی، ارزش برخی از نمادها تا ۵۰ درصد نیز کاهش یافته و با وجود استقبال نسبتاً مناسب از عرضه صندوق پالایشی یکم که شامل سهام دولت در پالایشگاه‌های اصفهان، بندرعباس، تهران و تبریز می‌باشد، قیمت سهام این نمادها نیز در بازار افت کرده است.

از ابتدای امسال تا اواسط مردادماه به طور متوسط روزانه بین یک هزار تا یک هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان نقدینگی حقیقی به بازار وارد شده و به طور کلی طی این مدت، حدود یک صد و ۱۰ هزار میلیارد تومان نقدینگی حقیقی وارد این بازار شد که ارزش آن تا ۱۹ مردادماه سال جاری به ۱۵۰ هزار میلیارد تومان رسید؛ اما با افت حدود ۲۵ درصدی بازار در پنجمین ماه سال حدود ۱۵ هزار میلیارد تومان از این بازار خارج شد که به معنای ۱۲/۵ درصد نقدینگی حقیقی است. با توجه به اهمیت بازار سرمایه در اقتصاد کشور، ضرب‌نقوذ قابل توجه آن و همچنین تاثیر هر گونه اختلال در این بازار در خروج نقدینگی و سرازیر شدن آن به بازارهای موازی از قبیل مسکن، طلا و ارز؛ هر گونه چالش در این بازار، تبعات خطیری برای اقتصاد کشور در پی خواهد داشت.

اگرچه افت بازار سرمایه با اظهارات ضد و نقیض مسئولان دولتی آغاز شد، اما دولت به سرعت اقداماتی را در راستای حمایت از این بازار انجام داد که از مهمترین آن‌ها می‌توان به عرضه صندوق پالایشی اول، محدود کردن

سرمایه‌گذاری بانک‌ها در نهادهای مالی بورس راه را برای نگاه‌داری مجدد آن‌ها می‌گشاید و در عمل، قانون رفع موانع تولید را بی‌اثر خواهد کرد، لذا دولت می‌تواند به جای این اقدامات، با تسهیل عرضه شرکت‌های بزرگ تا اندازه زیادی تعادل را به بازار بازگرداند

خواندنی‌های سرمایه‌گذاری



در این بخش می‌خوانیم:

- مطالبی جذاب از دنیای خودرو
- علت افزایش قیمت؛ محدودیت در واردات و تولید خودرو سازان

گفت‌وگوی میدانی با تعدادی از نمایندگان اتومبیل در تهران

علت افزایش قیمت؛ محدودیت در واردات و تولید خودروسازان

فرهاد امیرخانی

افتادند و از مادر خواست کردند که فوراً آن را خاموش کرده و صدای آنان را ضبط نکنیم. طی گفت‌وگو چندین بار با نگاه مشکوک ما را ورنه انداز و تاکید کردند که مبادا قول و قرار مان فراموش شود و مانیز هر باره، با لبخند به آنان قول می‌دادیم که مطمئن باشند و اصلاً نگرانی به دلشان راه ندهند؛ چون ما بر سر قولمان خواهیم ماند.

در حین مصاحبه آنچه بیش از همه باعث تعجب ما شد، استفاده از کلمه «صداقت» بود که چون نقل و نبات بر زبانشان جاری می‌شد، کلمه‌ای که گویی خودشان نیز به بودنش باور نداشتند. برای ما بسیار آندوهناک بود که به چشم می‌دیدیم این فروشندگان شیک‌پوش، هر چند به شاه‌کلید فتح قلب مشتری که همانا صداقت است، پی برده‌اند؛ اما متأسفانه خود به آن باور نداشتند و دیگران را تماماً در آینه بی‌صداقتی مشاهده می‌کردند. البته بیهوده هم نیست که برخی از آنان به اصطلاح «نامشان بد در رفته» و مشتری‌ان نیز چون غزال تیزپا از دست‌شان می‌گریزند و به آنچه از زبان این فروشندگان بر می‌آید، اطمینان نمی‌کنند. در ادامه، پس از سماجت و پیگیری ما یکی دو نفر حاضر به انجام مصاحبه شدند. جواب‌هایی که به سختی و آن‌هم بدون ذکر نام و نشان در پاسخ به پرسش‌های ما مطرح کردند. بخشی از این گفت‌وگوها به نظر شما خوانندگان گرامی دنیای سرمایه‌گذاری می‌رسد.

با توجه به شرایط کرونا، اکنون چگونه خودروهای خود را به فروش می‌رسانید؟

تقریباً اکثر فروشندگان خودرو در هر کسوتی که باشند، چه نمایندگان و چه واسطه، همگی بر ضرورت صداقت در فروش خودرو تاکید دارند و بر این گمانند که در صورت داشتن صداقت، می‌توان اطمینان مشتری را جلب کرد و مشتری با اعتماد خاطر اقدام به خرید خودرو می‌کند و از خرید آن نیز راضی خواهد بود. از سوی دیگر، به نظر می‌رسد که مشتری‌ان خودرو به گفته فروشندگان چندان اطمینان ندارند و اغلب خریداران خودرو با تردید به قول و قسم‌های فروشندگان گوش فرا می‌دهند؛ چون بسیاری بر این باورند که فروشندگان خودرو توانایی «تبدیل گنجشک به قناری کردن را دارند» و در یک چشم به هم زدن ممکن است خودرویی را غالب کنند که علاوه بر ضرر و زیان، رنج بی‌شماری را از نظر تعمیر و نگهداری به خریدار تحمیل کند.

به منظور آشنایی بیشتر با این موضوع، به سراغ برخی از نمایندگان اتومبیل رفتیم و ضمن معرفی خود و نشریه، تقاضای مصاحبه کوتاه را با آنان مطرح کردیم. محل گزارش میدانی ما خیابان مطهری (تخت طاووس قدیم) و خیابان بهشتی (عباس‌آباد قدیم) بود.

بسیاری از فروشندگان، به غیر از چند نفر که تازه کار بودند، زمانی که دریافتند امروز نام‌نگار هستیم و صرفاً به قصد پرسیدن چند سوال کوتاه مزاحم آن‌ها شده‌ایم، با دلخوری از ما روی بر تافتند و از انجام هر گونه مصاحبه طفره رفتند. آن افرادی هم که پذیرفتند با ما به گفت‌وگو بنشینند، به محض آنکه ضبط صوت را روشن کردیم، به هول و هراس

صداقت بزرگ‌ترین و موثرترین راه برای جذب مشتری است. زمانی که صداقت در اعمال و گفتار فروشنده دیده شود، مشتری نیز به گفته فروشنده اطمینان می‌کند و اقدام به خرید می‌نماید



از طریق شبکه‌های اجتماعی، سایت و تبلیغات در فضای مجازی اقدام به خرید و فروش خودرو می‌کنیم و گاهی نیز با همکاران معامله انجام می‌دهیم.

آیا مرجعی وجود دارد که نرخ خودرو را تعیین کند؟

خیر، در این زمینه هیچ مرجعی وجود ندارد.

پس چگونه نرخ خودرو تعیین می‌شود؟

بر اساس کمیت خودرو، قیمت خودرو افزایش یا کاهش پیدا می‌کند. به عنوان مثال، خودرویی که قیمت آن ۱۸۰ میلیون تومان بود، به محض اطلاع‌رسانی در خصوص توقف تولید آن، ناگهان قیمت خودروی مذکور به ۲۵۰ میلیون تومان رسید و موضوع جالب توجه اینکه خریدار هم برایش پیدا می‌شود.

آیا اتحادیه نمایشگاه‌داران اتومبیل بر قیمت‌ها نظارت نمی‌کند؟

اتحادیه صرفاً به مباحث حقوقی و شیوه‌های نقل و انتقالات توجه می‌کند و در خصوص قیمت‌ها دخالتی ندارد.

آیا نوسانات نرخ ارز تاثیری بر قیمت خودروها دارد؟

خیر، نرخ ارز تاثیر مستقیمی بر قیمت خودرو ندارد. البته امکان دارد که در بلندمدت باعث افزایش قیمت شود؛ اما آنچه که در کوتاه‌مدت و به صورت فوری باعث افزایش قیمت‌ها می‌شود، مربوط به کمیت خودرو است.

منظور شما این است که میزان تولید یا واردات، باعث افزایش قیمت خودرو می‌شود؟

بله دقیقاً. باید به این نکته مهم اشاره داشته باشیم که اغلب، نمایندگی‌ها باعث افزایش تصاعدی قیمت خودرو می‌شوند؛ چون با برنامه‌ریزی‌هایی که انجام می‌دهند، خودرو را به طور انحصاری وارد کرده و چون مقدار آن محدود است، به راحتی و با قیمت بالا خودروهای خود را به فروش می‌رسانند.

لطفاً در این باره بیشتر توضیح دهید که نمایندگی‌ها چگونه باعث افزایش قیمت خودرو می‌شوند؟

در سال‌های گذشته، دولت از واردات خودرو توسط اشخاص جلوگیری کرد و برخی از نمایندگی‌ها در یک برهه زمانی کوتاه مدت تعداد زیادی خودرو را ثبت سفارش کرده و به کشور وارد کردند و پس از آن به صورت قطره‌چکانی اقدام به فروش خودروهایشان کردند، به طوری که در اوج تقاضای بازار، عرضه در انحصار آنان بود و با هر قیمتی که تمایل داشتند به فروش می‌رساندند. طبیعی است که افزایش یک یا چند تیپ خودرو،

بر قیمت سایر خودروها نیز تاثیر بگذارد و باعث افزایش بی‌رویه بهای خودرو در کوتاه‌مدت شود.

به نظر شما چگونه می‌توان قیمت خودرو را کاهش داد؟

معتمد که چنانچه واردات خودرو برای اشخاص حقیقی و حقوقی آزاد شود، انحصار برخی از افراد یا نمایندگی‌ها شکسته خواهد شد و در نتیجه با کاهش قیمت و نوسانات کمتری مواجه خواهیم بود.

متقاضی خودروهای داخلی بیشتر است یا خارجی؟

در حال حاضر متقاضی خودروهای ساخت داخل بیشتر شده؛ اما چنانچه بودجه مردم کفایت دهد، بیشتر متقاضی خودروهای خارجی هستند.

مشتری‌های شما چه تیپ افرادی هستند؟

اکثریت مشتریان ما، افراد مصرف‌کننده هستند که خودروهای سبک‌سوار می‌شوند، ولی مشتریانی وجود دارند که خودروهای چندمیلیاردی خریداری کرده‌ و به عنوان سرمایه‌دراپارکینگ‌های خود نگهداری می‌کنند.

ممکن است که از موارد پول شویی باشد؟

بله ممکن است؛ اما بیشتر آن‌ها با توجه به کاهش ارزش ریال، ترجیح می‌دهند که پولشان را به عنوان سرمایه تبدیل به خودرو کنند تا بلکه ضرر خود را تبدیل به منفعت کنند.

آیا مشتریان خصوصی هم دارید؟

بله داریم. البته همه نمایشگاه‌های اتومبیل چنین مشتریان ثابتی را ندارند.

آیا تاکنون دوره آموزشی در خصوص چگونگی خرید و فروش خودرو را طی کرده‌اید؟

زمانی که قصد دریافت پروانه فعالیت را داشتیم، از سوی اتحادیه نمایشگاه‌داران خودرو آموزش‌هایی به ما داده شد که البته بیشتر در زمینه نحوه نگارش معامله و جلوگیری از کلاهبرداری بود. در خصوص شیوه‌های فروشندگی و... آموزشی ندیده‌ایم و صرفاً از طریق تجربه و نگاه به بزرگ‌ترهای خود و پیشکسوتان چگونگی فعالیت در این حرفه را آموخته‌ایم.

به نظر شما یک فروشنده اتومبیل باید چه ویژگی‌هایی داشته باشد و چه نکاتی را رعایت کند؟

به نظر بنده، صداقت بزرگ‌ترین و موثرترین راه برای جذب مشتری است. زمانی که صداقت در اعمال و گفتار فروشنده دیده شود، مشتری نیز به گفته فروشنده اطمینان می‌کند و اقدام به خرید می‌نماید. ■

برخی از نمایندگی‌ها باعث افزایش تصاعدی قیمت خودرو می‌شوند؛ چون با برنامه‌ریزی‌هایی که انجام می‌دهند، خودرو را به طور انحصاری وارد کرده و به دلیل مقدار محدود آن به راحتی و با قیمت بالا خودروهای خود را به فروش می‌رسانند



مطالبی جذاب از دنیای خودرو

ابوالفضل علیزاده



ولوو مخترع کمربند ایمنی سه نقطه‌ای بوده است

اگرچه شرکت سوئدی ولوو، هیچ‌گاه پتنت (Patent) اختراع خود را ثبت نکرد و اجازه داد تا آن را به تولید برسانند، اما این یک اختراع ساده و معمولی نبود که بتوان به این سادگی‌ها از کنار آن گذشت. تخمین زده شده که کمربند سه نقطه‌ای در هر ۶ ثانیه، جان یک نفر را نجات داده است.



یک خودرو از حدود ۳۰ هزار قطعه مجزا تشکیل می‌شود

زمانی که به بخش‌هایی از خودرو مانند موتور، سیستم تعلیق، سیستم انتقال قدرت، سیستم روغن کاری و سوخت‌رسانی، ترمز و... نگاه می‌کنیم، از اعجاز کنار هم قرار گرفتن این همه قطعات جدا در کنار یکدیگر و کار کردن به صورت یک مجموعه قدرتمند و مدرن آگاه می‌شویم. جالب است بدانید که در سال ۱۹۸۵ میلادی، عمر مفید خودروها به طور میانگین ۸ سال بوده که امروزه به ۱۱ سال رسیده است.

در دنیای خودرو موضوعاتی وجود دارد که شاید برای بسیاری از ما نا آشنا باشد، اما دانستن آن پرده از حقایق جذابی برمی‌دارد که برای اغلب مردم قابل توجه است. به عنوان مثال، این مطلب که خودروها بیش از ۹۰ درصد عمر خود را پارک هستند یا مخترع وسیله خودرویی به نام کروزر کنترل یک نابینا بوده و همچنین این نکته که بیشتر مردم، هر ۱۸ سال یک‌بار به طور میانگین یک تصادف را تجربه می‌کنند. در ادامه به مطالب جذابی در این خصوص اشاره می‌کنیم.

خودروها، ۹۵ درصد از عمرشان پارک هستند

به صورت میانگین، خودروها در سراسر دنیا به خاطر وجود ترافیک‌های زیاد و مواردی از این قبیل، رانده نمی‌شوند. با گسترش حمل‌ونقل عمومی در جهان و البته تعداد زیاد خودرو در هر کشوری، تعداد خودروهای پارک شده افزایش یافته و بیشترین سال‌های عمر خود را در پارکینگ به سر می‌برند.



مخترع کروزر کنترل یک فرد نابینا بود

رالف تیتور (Ralph Teetor)، فردی بود که به‌رغم نابینا بودن از سن ۵ سالگی، کروزر کنترل را اختراع کرد. مدرک دانشگاهی او مهندسی مکانیک از دانشگاه پنسیلوانیا بود که بعد از اتمام تحصیل، در زمینه توربین‌های بخار موجود در اژدرهای زیر دریایی شروع به فعالیت کرد. تیتور پس از مدتی رییس شرکت قطعه‌سازی خودرویی شد. او هنگامی که با وکیل خود در حال رانندگی بود، کم و زیاد کردن سرعت خودرو او را آزار می‌داد که در نتیجه، ایده ساخت کروزر کنترل به ذهنش رسید.

اولین خودروی بنزینی تک سیلندر جهان را ساخت و در سال ۱۸۹۱ میلادی با سرعت ۸ کیلومتر بر ساعت خودروی او به ریشه یک درخت برخورد کرد و آسیب دید.



رادیو در خودروها، در شرف ممنوع شدن بود

هنگامی که اولین رادیوهای خودرویی اختراع شدند، بسیاری از افراد در ایالت‌های آمریکا، قصد داشتند تا به دلیل پرت کردن حواس رانندگان در هنگام گوش دادن به رادیو آن را غیرقانونی اعلام کنند، ولی موفق به این کار نشدند. در حال حاضر این گوشی‌های همراه هستند که بیشترین حواس پرتی را در هنگام رانندگی برای رانندگان ایجاد می‌کنند.



میانگین تصادفات رانندگان

بر اساس گفته‌های صنعت بیمه، هر شخصی در طول زندگی خود به طور میانگین چهار بار حادثه رانندگی را تجربه می‌کند. البته بر اساس برخی از آمارها بیشتر مردم هر ۱۸ سال یک بار یک تصادف را تجربه می‌کنند، اما این آمار چندان درست نیست. مهمترین نکته‌ای که باید به آن توجه داشت، افزایش تصادفات در هنگام رانندگی در شب و ساعات‌های شلوغی یا انجام دادن چندین کار در هنگام رانندگی است که باید مورد توجه رانندگان قرار گیرد.

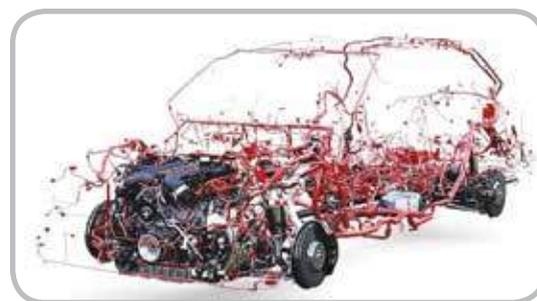
آمریکایی‌ها سالانه ۳۸ ساعت را در ترافیک می‌گذرانند

در شهرهای بزرگی مانند لس‌آنجلس و نیویورک، این عدد حتی به ۶۰ ساعت در یک سال نیز می‌رسد. البته دلیل آن، وجود خودروهای بسیار زیاد در جاده‌ها نیست، بلکه دلیل اصلی آن، تمرکز خودروها در فضاهای کوچک شهری و خارج شهری است. از طرفی، نبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل مناسب و گسترده باعث شده تا آمریکایی‌ها مدت‌های زیادی در ترافیک باشند. ■



هر خودرو به طور میانگین، شامل ۲۵ کیلوگرم سیم‌کشی مسی است

هر چه خودروها به مرور زمان به سیستم‌های الکترونیکی و برنامه‌نویسی وابسته‌تر می‌شوند، نیازمند سیم‌های بیشتری خواهند بود. در یک خودروی لوکس، حدود یک هزار و ۵۰۰ سیم مسی وجود دارد که طول آن‌ها در مجموع تا یک مایل (حدود ۱/۶ کیلومتر) نیز می‌رسد. در اواخر دهه چهل میلادی، خودروها به طور میانگین، تنها از ۵۰ سیم مجزا به طول کلی ۴۵ متر استفاده می‌کردند.



هزینه نگهداری خودرو در آمریکا در طول یک سال

بر اساس تحقیقی که در کشور آمریکا صورت گرفته، به صورت میانگین هزینه نگهداری یک وانت پیکاپ حدود ۱۰/۰۵۴ دلار، یک سدان کوچک شهری در حدود ۶/۳۵۴ دلار و در خودروهای برقی نیز حدود ۸/۴۳۹ دلار است که این هزینه‌ها شامل تعمیرات، نگهداری، سوخت و استهلاک خودرو می‌شود.



اولین تصادف خودرویی

برای تصادف کردن حتماً نباید سرعت بالایی داشت. جان ویلیام لمبرت،

الاختـيار

عضو نشط في مجموعة العطار للاستثمار:

خلق بيئة مناسبة لتطوير الشركات القائمة على المعرفة



العضو المنتدب لمجموعة سيديد الصناعية:

التمويل والتعزيزات والقفزات في الإنتاج



وعد أمين جمعية مصنعي السيارات الإيرانية:

**تخفيض أسعار السيارات خلال ٣ أشهر مع العرض
السيارات في بورصة السلع**



أمين جمعية مستوردي السيارات الإيرانية:

**حماية حقوق العملاء والقدرة على المنافسة مع واردات
السيارات الأجنبية**



أكد الرئيس التنفيذي لشركة «آسيالنت»:

تحديد قطع غيار السيارات لمنع البضائع المهربة من دخول البلاد



الرئيس التنفيذي لشركة «هم آوا» القائمة على المعرفة:

إن تطوير الابتكار شرط ضروري للبلد في العصر الجديد



تمهد الشركات الموجهة نحو الخدمات الطريق للتنمية الاقتصادية المستدامة:

تم بناء أول مضمار قياسي لهوكي الجليد بواسطة شركة إيرانية



مرضى فغانى

عضو غرفة تجارة طهران

قرارات الحكومة الداعمة لسوق رأس المال



«عالم الاستثمار»؛ تجربة مشروع تجاري ناجح

إيران هي دولة ذات حضارة آلاف السنين، لديها ثاني أكبر احتياطي من الغاز في العالم، و المعادن المتنوعة و الموارد الهيدروكربونية الغنية والتنوع المناخي الغني وتبلغ مساحتها ١٦٤٨٠٠٠ كيلومتر مربع ويبلغ عدد سكانها أكثر من ٨٠ مليون انها سوق الاستراتيجى الرئيسى فى الشرق الأوسط، وقد جذبت اهتمام العديد من الشركات الصناعية والتجارية والخدمات. في غضون ذلك، تسببت علاقات إيران القديمة والحارة والمستقرة مع جيرانها، وخاصة الدول العربية، في الحاجة إلى الاعتراف وخلق سياق للتواصل المتبادل بين الشركات الإيرانية والشركات النشطة في البلدان المجاورة التي قررت أن يكون لها وجود فعال في هذه السوق الهامة. لقد جعلتنا هذه الحاجة، باستخدام المعلومات والقدرات الإعلانية، مع أذواق جمهور الصحافة، جسراً بين رجال الأعمال والحرفيين من إيران وجيرانها.

عالم الاستثمار هو واحد من أكثر المنشورات تأثيراً في مجال الاقتصاد الإيراني الذي يسعى للاستفادة من الرأي الجماعي لكبار التنفيذيين والمديرين وأساتذة الجامعات والخبراء لتقديم فرص الاستثمار في مختلف قطاعات التصنيع والصناعة، السياحة، التجارة و الخدمات.

تنشر هذه المجلة الشهرية في ستة أقسام منفصلة على النحو التالي و ستنشر هذه المجلة مرة في الشهر وفي اليوم الأول من الشهر.

١- قسم الطاقة، ويشمل مجالات النفط والغاز والبتروكيماويات ومحطة الطاقة والصناعات المنبع والمصب.

٢- قسم الصناعة، ويغطي مواضيع التصنيع والشركات الصناعية في مختلف المجالات.

٣- يقوم قسم سوق رأس المال بتقييم آخر التطورات والتطورات في مجال سوق الأوراق المالية والبنك والتأمين والسياسة النقدية.

٤- وفي الوقت الذي يعكس فيه قسم الاقتصاد الكلي آراء الشخصيات البارزة، فإنه ينتقد قرارات وإجراءات كبار المسؤولين التنفيذيين الإيرانيين بشأن تنفيذ سياسات الاقتصاد الكلي للبلد.

٥- قسم القضايا الخاصة؛ يبحث على وجه التحديد في فرص وتحديات الاستثمار في الأعمال التجارية في كل قضية.

٦- قسم القراءة؛ يتضمن محتوى داخلياً وخارجياً مثيراً للاهتمام حول الأفراد الذين حققوا نجاحاً خاصاً في أعمالهم أو إنتاجهم.

جمهورنا الأعزاء؛ الآن "عالم الاستثمار" أمامكم بثلاث لغات: الفارسية والعربية والإنجليزية. إن عهدنا معكم هو احترام التوقعات، بكل القدرة على النجاح، والعمل معاً لبناء مستقبل أفضل. نحن على يقين من أن دعمكم هو لرعائنا.

نحن فخورون بدعوتكم للاتصال بالناشر من خلال تقديم معلومات أو إدراج إعلانكم.

صاحب الامتياز: مرتضى فغانى

الرئيس التنفيذي: حميد اسدى

رئيس التحرير: فرهاد اميرخانى

المدير التجارى: سارة نظرى

المترجم: سعيد عدالت جو

اتصل بنا:

شارع شهيد مفتح، زقاق مرزبان نامه، لوحه رقم ٢٧، الوحدة الثامنة

رقم الفاكس: ٨٨٦٤٧٨٦ ٩٨٢١+

رقم الهاتف: ٨٨٦٤٨٤٢ ٩٨٢١+

رقم الهاتف المحمول: ٩١٢٧٧٠٧٧٤٥ ٩٨+

الرمز البريدي: ١٥٨٧٥-٨٩١٥

موقع الكتروني: http://dsg-m.ir

البريد الإلكتروني: d.sarmayeh@gmail.com

جمع الضرائب؛ الخطوة الأولى هي تنظيم سوق الإسكان



حميد اسدي

شهد سوق الإسكان حالة ملتبهة هذا الصيف. أدت الزيادة الفلكية في أسعار العقارات والركود في هذا السوق والزيادة الكبيرة في أسعار الإيجارات في طهران ومدن أخرى في البلاد إلى حالة من الفوضى في هذا الجزء المهم من

اقتصاد البلاد. ولمواجهة هذا التحدي، سعت الحكومة والبرلمان إلى معالجة هذا الموضوع من خلال تعديل القانون الذي تم رفعه إلى البرلمان عام ١٩٩٤. في هذا الصدد، تم تغيير المعاملات المتعلقة بفرض الضرائب على المنازل الشاغرة لزيادة ردع هذا القانون، ونتيجة لذلك، مع عرض المساكن الشاغرة، أصبح سوق الإسكان متوازناً. وفقاً لهذا القانون، في كل سنة ضريبية، تخضع الوحدات السكنية الموجودة في المدن التي يزيد عدد سكانها عن ١٠٠٠٠٠ نسمة، والمعترف بها كمنازل شاغرة لأكثر من أربعة أشهر وفقاً للنظام الوطني للعقارات والإسكان، للضريبة على أساس شهري عن كل شهر أطول. سيتم تأجيرها على أساس ضريبة الدخل. وفقاً للمادة ٥٣ من قانون الضرائب المباشرة على العقارات المؤجرة، فإن إجمالي الممتلكات المؤجرة، النقدية وغير النقدية، بعد خصم ٢٥٪ من التكاليف والاستهلاك والتزامات المالك فيما يتعلق بالممتلكات المؤجرة، يعتبر دخل المالك ويخضع للضريبة. وفقاً للقانون الجديد، ستساوي الضريبة على أصحاب المنازل الشاغرة في السنة الأولى ٦ مرات، وفي السنة الثانية، ١٢ مرة وفي السنة الثالثة فصاعداً، تساوي ١٨ ضعفاً لضريبة الإيجار، لذلك سيؤدي ذلك إلى دخول المنازل الشاغرة في الدولة إلى سوق الإيجار أو، إذا لم يرغب المالكون في ذلك، فستتلقى الدولة عائدات ضريبية كبيرة.

لكن من أهم معوقات تطبيق هذا القانون عدم وجود إحصائيات ومعلومات دقيقة عن عدد المساكن الشاغرة في الدولة. وبحسب آخر إحصائية عام ٢٠١٦، بلغ عدد المساكن الشاغرة في الدولة نحو ٢ مليون و ٨٢٥ ألف وحدة، بنسبة ١١,٣٤٪ من إجمالي عدد المساكن بالدولة. هذه النسبة هي حوالي ٣ أضعاف المتوسط العالمي. ويقدر حالياً أن عدد هذه المنازل بلغ ٣ ملايين و ٤٠٠ ألف وحدة بالنظر إلى العدد الكبير من المنازل الشاغرة في الدولة، يمكن توقع أنه إذا تم تنفيذ هذا القانون بشكل صارم وحاسم، فسيتم موازنة سوق العرض والطلب في قطاع الإسكان الإيجاري إلى حد كبير أو سيتم الحصول على إيرادات ضريبية كبيرة للحكومة. ومع ذلك، لا ينبغي للمرء أن يتوقع معجزة من هذا القانون، لأن التحدي السكني في الدولة، بالإضافة إلى القضايا الرئيسية في هذا المجال، يتأثر أيضاً بقطاعات أخرى من اقتصاد البلاد. نظراً لارتفاع معدلات التضخم وعدم استقرار الاقتصاد والظروف الثقافية، يرى العديد من الرأسماليين أن الإسكان مختلف أبعاده سلعة رأسمالية وأداة للحفاظ على قيمة أموالهم. ومن ناحية أخرى، يتسبب الاضطراب في سوق الصرف الأجنبي وسوق رأس المال أيضاً في حدوث سيولة. يتحول إلى سوق الإسكان. لذلك، حتى تستعيد هذه القطاعات توازنها، لا يمكن توقع أنه فقط مع تطبيق هذا القانون، سيتم حل مشكلة الإسكان بالكامل. بالتأكيد، يتطلب حل هذه المشكلة المواءمة والتعاون والتصميم من جميع هيئات صنع السياسات والتنفيذية والمؤسسات في الدولة على المستوى الوطني. ■

القدرة الكبيرة لصناعة النقل الإيرانية



فرهاد أميرخاني

تقع إيران في أحد أفضل الممرات الدولية التي طالما اعتبرها التجار عبر التاريخ. خلق طريق الحرير، الحدود بين قارات أوروبا وأفريقيا وآسيا، وضعا فريدا لبلدنا من حيث الخدمات اللوجستية والاقتصاد الجغرافي. ممر إيران بسبب الجوار الأرضي والمائي مع ١٥ دولة ولديه أكثر من ١٠ موانئ دولية و ١٤٠٠٠ كم من شبكة السكك الحديدية و ٢٥٠٠ كم من شبكة الطرق السريعة و ١٠٠٠٠ كم من شبكة الطرق السريعة و ٣١٩ مطاراً بأسعار وقود رخيصة، إذا كان التخطيط الدقيق يمكن أن يلعب دور مهم في الأعمال التجارية وبدء فصل جديد في اقتصاد بلدنا.

قبل جائحة كورونا، كانت التجارة بين آسيا وأوروبا حوالي ٣ تريليونات دولار، كان من المفترض أن يمر جزء كبير منها عبر الممر الإيراني؛ لكن الممر لم يمثل سوى ٣ مليارات دولار من البضائع المتداولة عن طريق البر، و ٤٠٠ مليون دولار عن طريق الجو، و ٣٢٠ مليون دولار عن طريق البحر، و ٢٨٠ مليون دولار عن طريق السكك الحديدية. ومع ذلك، فقد أغلقت العديد من الدول بالفعل حدودها بسبب انتشار فيروس كورونا؛ لكن يبقى السؤال، لماذا لم يستغل المخططون الاقتصاديون قدرة الممر الإيراني مع مرور الوقت؟ لماذا تقل حصة إيران في التجارة ٣ تريليونات دولار في آسيا وأوروبا عن ٤ مليارات دولار؟ هل من الممكن جعل مجال النقل الإيراني ديناميكياً وامتلاك علامة تجارية إلى جانب صناعة النفط بتخطيط دقيق؟

يكشف استعراض الماضي أن المشاكل الرئيسية التي تواجه صناعة النقل في البلاد يمكن إرجاعها إلى تنفيذ السياسات الحكومية في مختلف الصناعات وتجنب التخصص الحقيقية، لأن الاعتماد على عائدات النفط وعدم التركيز على الاستثمار في قطاع النقل قد أدى إلى أدى إلى كثير هذا الجزء من الاقتصاد سيبقى سليماً.

يقول البروفيسور هالفورد ماكيندر، وهو مفكر وعالم جغرافي بريطاني: «إن القوة التي يمكنها تحويل طرق التجارة والنقل في أوروبا وآسيا وأفريقيا إلى جزيرة عالمية يمكن أن تصبح قوة عالمية». في الواقع، يمكن لبلدنا إيران، بسبب موقعها الجغرافي الخاص، أن تصبح جزيرة عالمية آمنة، شريطة أن تركز على سياسة النقل ومع تغيير أساسي في هيكل الصناعة، وهو تغيير أساسي في الاقتصاد. ببطء في فترة ما بعد كورونا، سيشهد العالم تغيرات واسعة في جميع المجالات، بما في ذلك التجارة. في هذا الظهور الجديد، وبتشجيع ودعم من الحكومة، يجب على المستثمرين، وخاصة البنوك والشركات المدرجة، أن يركزوا رؤوس أموالهم على صناعات السيارات والسكك الحديدية والبحرية، بحيث، بالإضافة إلى توليد الدخل المستدام، الثروة المحتملة في هذا تحويل الصناعة إلى واقع لخلق خطة جديدة في مجال الاقتصاد الإيراني. ■

العضو المنتدب لمجموعة سديد الصناعية: التمويل أهم عامل في الإنتاج



قال أمير حسين كاوه، الرئيس التنفيذي لمجموعة سديد الصناعية، إن تمويل مشاريع التنمية وتوفير رأس المال العامل من أهم اهتمامات أي عمل، قال: «إن أهم عامل في بقاء ونمو وتطور كل عمل هو التمويل لذلك فإن تمويل الموارد يشبه شريان الحياة للمنظمات.

وقال الرئيس التنفيذي لمجموعة سديد الصناعية: «بالنظر إلى الوضع الاقتصادي الراهن في البلاد، وشروط العقوبات وحالة العلاقات الاقتصادية الدولية، وكذلك جائحة مرض كورونا، تعتبر البنوك وسوق المال من أهم وسائل تحقيقها. تمويل مشاريع البلاد».

في بلدنا هذه المسألة ذات أهمية مضاعفة. لأن قدرة المؤسسات على إنتاج المنتجات والخدمات وخلق النمو الاقتصادي، خاصة في الوضع الحالي بسبب ارتفاع التضخم، وارتفاع تكاليف الإنتاج، وارتفاع فرص الحصول على التمويل، وكذلك العقوبات والانخفاض الحاد في الاستثمار الأجنبي يدل على أهمية التمويل أكثر من أي وقت مضى. لهذا السبب فإن رفع هذه القضية أو تخفيفها يعد من أهم المتطلبات لتحقيق الأهداف الموضوعية من أجل الازدهار والطفرة في الإنتاج.

مشاكل الحرفيين والمنتجين وهم أهم الفاعلين الاقتصاديين في الدولة في مجال الحصول على التسهيلات من الجهاز المصرفي يؤدي إلى زيادة تكاليف توفير الموارد للشركة وعدم القدرة على سداد الأقساط وتعميق الركود وأخيراً في سلسلة مستمرة؛ يتسبب في إفلاس الشركات ويقلل من النمو الاقتصادي في البلاد.

تم اتخاذ الإجراءات المناسبة من قبل مسؤولي النظام المصرفي والصناعي في البلاد. أقساط 5 سنوات بحد أقصى مع ربح 7,5% من رصيد الدين، تؤجل لمدة 6 أشهر. كما أن قانون إلغاء الأرباح المكون من غرامات مصرفية هو برنامج آخر لا يعد حلاً لمشكلات الديون المتراكمة على المنتجين للنظام المصرفي بسبب تطبيق فقرات مختلفة. سوق رأس المال هو أداة أخرى متاحة لشركات التمويل، ويتم ذلك من خلال إصدار أنواع مختلفة من الصكوك، والتمويل من خلال إصدار الأوراق المالية الإسلامية في سوق رأس المال في البلاد. يتم استخدام إصدار الصكوك، وفقاً للعملية والمعايير المحددة في سوق رأس المال، لتوفير الموارد المالية ورأس المال العامل للمؤسسات ويؤدي إلى توجيه رأس المال إلى الإنتاج.

الإسراع في تنفيذ اللوائح التنفيذية وإنشاء الضمانات التنفيذية لقرارات وقوانين الجهاز المصرفي في مجال تقديم القروض وموافقات الدعم ذات الصلة، واستخدام إمكانات القضاء فيما يتعلق بالضمانات التنفيذية ومراقبة التنفيذ السليم للقوانين والموافقات الداعمة ذات الصلة لتطوير حزم الدعم التشغيلي وإيصالها لتمويل الشركات في ظروف جائحة الشركات وتجديد قوانين الحماية الحالية، وكذلك استخدام السعة العالية لسوق رأس المال في المالية

تعد عمليات بيع المواد الخام وائتمانيها من قبل الشركات المصنعة في المنبع إلى الصناعات التحويلية لتعزيز التمويل من أهم الطرق لتحقيق الازدهار والطفرة في الإنتاج. ■

الحاجة إلى تعزيز الابتكار في العلاقات العامة



غزالة رضواني

اليوم، أهمية «العلاقات العامة» في تشكيل وتوجيه الرأي العام وتبسيط الأحداث السياسية والاجتماعية والاقتصادية وغيرها لا يخفى على أحد. حتى وقت قريب، ربما كان الدور الأكثر مركزية المتصور للعلاقات

العامة هو مجرد الإبلاغ عن الأحداث التنظيمية أو العلاقات الإعلامية، ولكن اليوم، نظراً للوضع الجديد لهذه المنظمة، يمكن أن تتغير من منظمة سلبية إلى «منظمة إعلامية» رائدة. يتم تقديم المنظمة كنظام اجتماعي من خلال علاقاتها العامة مع المجتمع المستهدف، ووسائل الإعلام، والمديرين وقادة المنظمات والمؤسسات الأخرى، وتحليل الملاحظات، وفحص النجاحات والإخفاقات. من أهم القضايا التي تثير بشكل جدي أهمية ودور العلاقات العامة في المنظمات التعقيد والديناميكية المتزايدة للمجتمعات البشرية. في هذا الصدد، يعد نطاق وأفق تطوير الاتصالات بين المنظمات، والاحتياجات العاكسة، وعمليات النقل والإنجازات لعامة الناس، وكذلك إنشاء جسر بين المنظمة والأفراد من أهم العوامل التي تجعل الدور وأهمية وضرورة تعزيز الكفاءة والابتكار في العلاقات العامة. المفهوم العام للعلاقات العامة هو جهد مخطط ومستمر لخلق والحفاظ على حسن النية والاعتراف بين المنظمة وجمهورها. تشير الكلمتان "المخطط" و "المستمر" إلى أن حسن النية والإدراك لا يتجسدان بسهولة أو بشكل عفوي ويجب في الواقع "خلقهما" و "الحفاظ عليهما". في الواقع، الهدف من العلاقات العامة هو بناء حسن النية والثقة الاجتماعية.

في الرابطة الوطنية لمصنعي قطع غيار السيارات، كمنظمة غير حكومية، نسعى جاهدين لتكون عيون وأذان ولغة صناعتنا ذات الصلة، بالإضافة إلى جسر تسهيل بين الأعضاء والمجتمع المستهدف لجعلهم يتماشون مع الأفكار والنقد والمطالب لاتخاذ القرار الصحيح وإبلاغ احتياجاتنا. نهجنا في هذه الجمعية، بالإضافة إلى استخدام خبرة وخبرة الأشخاص المشاركين في العلاقات الاجتماعية والعلاقات العامة، هو استخدام الأشخاص الذين لديهم علاقة مباشرة مع الصناعة، لأنهم يعرفون بالضبط ما هي الأنشطة التي يتم القيام بها بشكل احترافي في هذه المنظمة ومع الحصول على المعلومات الأساسية ومعرفة هذا المجال سيكون أقل صعوبة في نقل المفاهيم الصحيحة للجمهور. لذلك، فإن أحد أهم أهدافنا ومبادئنا في قسم العلاقات العامة بهذه الجمعية هو محاولة الوصول إلى تفاهم مع المجتمع المستهدف، للتأكيد على المعلومات جنباً إلى جنب مع المعلومات حول الأحداث المختلفة، لممارسة المبادئ الأخلاقية، لاختيار نمط من التواصل المتبادل المتأثر بالأفكار بالإضافة إلى التأثير فيه، كما شدد الجمهور على ضرورة الوصول إلى تفاهم من خلال الحوار وما إلى ذلك. لذلك ولتحقيق هذه الأهداف تم اتخاذ الإجراءات المناسبة ونأمل في اتخاذ خطوات فعالة لتعزيز الأهداف المرجوة. ■

عضو نشط في مجموعة العطار للاستثمار: خلق بيئة مناسبة لتطوير الشركات القائمة على المعرفة



اليوم، يتجه العالم نحو اقتصاد قائم على المعرفة، وفي المستقبل القريب، ستحدث العديد من التغييرات في مختلف المجالات. هناك أكثر من خمسة آلاف شركة قائمة على المعرفة تعمل في إيران، والتي حققت إنجازات مهمة للبلاد، وقد أدت الأفكار التي طرحتها هذه الشركات إلى خلق ابتكارات جديدة. الآن السؤال الذي يطرح نفسه هو كيفية إنشاء منصة لزيادة عدد الشركات القائمة على المعرفة وتطويرها؟ وفي الوقت نفسه، اتخذت مجموعة العطار الاستثمارية، التي تم تشكيلها بجهود مجموعة من النخب المثقفة في البلاد، الخطوات المناسبة لإنشاء شركات قائمة على المعرفة. من أجل التعرف أكثر، أجرينا مقابلة مع حسام زند حسامي، عضو نشط في مجموعة عطار للاستثمار والمدير العام السابق لمكتب الابتكار والتسويق التابع لنائب الرئيس للعلوم والتكنولوجيا. في ما يلي نقرأ أجزاء من هذه المقابلة.

تأسست مجموعة عطار للاستثمار في عام ٢٠١٢ بهدف تطوير الشركات القائمة على المعرفة وتعمل حاليًا في العديد من المجالات الرئيسية وفقًا للاحتياجات الاستراتيجية للبلاد، بما في ذلك الاقتصاد البحري والأمن الغذائي والزراعة الدقيقة وتطوير القدرات الفضائية والطاقة المتجددة، إلخ... وقد أطلقت الآن مصنعين للابتكار وأحد أكبر مجمعات المساحات المشتركة يسمى صندوق الشريف، والذي يوفر منصة جيدة لنمو الشركات القائمة على المعرفة. أحد مصانع الابتكار التابعة لمجموعة عطار للاستثمار بمساحة حوالي ١٠,٠٠٠ متر مربع يقع في مدينة شيراز، ويجري العمل على إنشاء مصنع آخر يسمى بيت الابتكار للصناعات الإبداعية والثقافية عند تقاطع شارع انقلاب وفسطين في طهران بمساحة ١٥٠٠٠ متر مربع. كانت نتيجة أداء مؤسسي مجموعة عطار تطوير النظام المصرفي الإلكتروني بحيث لم يتأثر القلب الاقتصادي للدولة (النظام المصرفي) خلال فترة الحصار بتطور هذه الأنظمة، ويقر الجميع أنه خلال هذه الفترة واصلت بنوك الدولة أنشطتها دون انقطاع. لقد عمل مؤسسو مجموعة عطار في مجال إنشاء وتطوير التكنولوجيا للشركات القائمة على التكنولوجيا منذ أواخر الثمانينيات، وكانت النتيجة إنشاء شركات مرموقة لا تزال تعمل.

بطبيعة الحال، تحتاج الدولة والمؤسسات الحكومية إلى مجموعات خاصة مثل مجموعة العطار لتحقيق أهدافها التنموية، ويجب أن توفر الأرضية لتحقيق خطة علمية شاملة للدولة من خلال دعم هذه المجموعات بشكل فعال. لقد حاولنا دائمًا أن نكون أول من يسير في هذا الاتجاه، الحكومة، القائمة على عائدات النفط والاقتصاد النفطي في البلاد، قد تغلغت في الجسم الاقتصادي والفكري لنظام صنع القرار لسنوات عديدة، وقد مكنت الثقة فقط في البضائع والمشتريات الأجنبية. ■

صرح الرئيس التنفيذي لشركة «بارمان بارسه امرتات»: «تدعم BP Card بيع البضائع في ٤٠٠٠ متجر»



تأسست شركة «بارمان بارسه امرتات» في عام ٢٠١٦ بهدف زيادة القوة الشرائية والمساعدة في عملية سلسلة المبيعات في الوحدات التجارية. ومن الإجراءات الفريدة التي تقوم بها هذه الشركة، نذكر منح قروض بدون فوائد ورسوم، وتأمين ائتماني للعملاء، وكذلك منح امتيازات خاصة لهم. في الوقت الحاضر، شركة «بارمان بارسه امرتات» هي المسؤولة عن إدارة اتحاد «بارسه»، الذي يتكون من مركز بارسه للإعلان وشركة بيليم افزار آينده وشركة ويدا بارسه، التي تعمل في مجالات مختلفة. من أجل التعرف أكثر على أنشطة هذه الشركة، أجرينا مقابلة مع محمد مهدي، الرئيس التنفيذي لشركة «بارمان بارسه امرتات». نقرأ أجزاء من هذه المقابلة.

أطلقت الشركة التي تحمل اسم العلامة التجارية «BP Card» والتي حصلت على ترخيص رسمي من «البنك المركزي لجمهورية إيران الإسلامية»، نظامًا لتبادل الائتمان والتصنيف بهدف تعزيز وتسهيل المعاملات التجارية المحلية على أساس التعجيل كروت وأنشأ ٣١ فرعًا. وسعت أنشطتها في جميع أنحاء البلاد في مجال الائتمان وتبادل النقد وتسويق المنتجات والخدمات وإنتاج بطاقات مصرفية متعددة الأغراض.

من أهم إجراءات شركة بارمان بارسه امرتات إطلاق نظام قرض الحسناء الائتماني. في هذه الشبكة، يكون المتقدمون للحصول على الائتمان مؤهلين لتلقي الائتمان بعد اجتياز عملية التحقق من الصحة. سيتم احتساب سداد الاعتمادات من لحظة إنفاق الائتمان وسيتم خصم المبلغ المصروف من الراتب الشهري للمقترض، وفي استمرار هذه العملية، سيتم تغطية المقترضين بالكامل بالتأمين. تشمل الإجراءات الأخرى المتخذة إطلاق شبكة امتياز. هدفنا الأكثر أهمية في منح هذه الامتيازات هو تنظيم السوق، وحتى الآن تمت تغطية حوالي ٤٠٠٠ مركز نقابة من قبل هذه المجموعة. إذا انخفضت مبيعات كل مركز، فإن زيادة نقاط هذا المركز سيؤدي إلى زيادة عدد العملاء إلى وحدة النقابة تلك.

تخطط وحدة البحث والتطوير في الشركة باستمرار. تم إعداد وثيقتنا الإستراتيجية للسنوات العشر القادمة، والآن وبسبب انتشار فيروس كورونا أطلقنا متجرًا على الإنترنت سيتم الكشف عنه في المستقبل القريب. في هذا المتجر عبر الإنترنت، من الممكن أيضًا شراء بسعر مخفض وشراء ائتماني، وسيتمكن المستخدمون من توفير احتياجاتهم بشروط خاصة دون الحاجة إلى الزيارة شخصيًا. نحن نحاول زيادة نطاق أنشطتنا، وتغطية احتياجات الناس وتحسين جودة الخدمات. الهدف الرئيسي هو أن يستخدم جميع الأشخاص منتجاتنا وخدماتنا وفقًا لميزانيتهم، وستتخذ هذه الشركة خطوة صغيرة نحو تعميم الاقتصاد. ■

الخبير البارز في أسواق المال ورأس المال:

نظام التسعير مصدر الفساد في اقتصاد البلاد

في رأيي، يجب على البنوك التصرف بشكل غير مباشر وكوسيط للاستثمار في مختلف المؤسسات، وإذا تم حل المشاكل في هذا المجال، يمكن أن نأمل أن تتم إدارة التدفق النقدي في المجتمع بشكل صحيح وإدخاله في قطاع الإنتاج. كان سوق رأس المال في البلاد في الماضي محدوداً للغاية وكان مخصصاً لتداول أسهم بعض الشركات؛ ومع ذلك، أدت حاجة الحكومة إلى زيادة رأس المال من خلال بيع السندات، وكذلك المصلحة العامة في سوق الأوراق المالية، إلى تطوير هذا السوق في البلاد. اغتنمت الحكومة الفرصة، عرضت أسهم الشركات التي تملكها في السوق الأولية، كما أدى بيع أسهم هذه الشركات، بالإضافة إلى لعب دور مهم في تمويل الحكومة، إلى تعزيز سوق رأس المال. بالطبع هذا التغيير جيد للغاية لأنها المرة الأولى في الدولة التي يتم فيها نقل دور التمويل من سوق المال إلى سوق رأس المال، وإذا تمت إدارة هذا التغيير بشكل صحيح، فسنشهد زيادة في الشفافية وتقليصاً للفساد وانتعاش الإنتاج.

في البداية، يجب التأكيد على أن تطوير سوق رأس المال والوصول إلى وضعه الحالي أمر جيد. إن التحكم في السيولة واستغلالها في زيادة الإنتاج وتمويل اقتصاد الدولة من المزايا التي لا ينبغي إغفالها، ولكن إلى جانب هذه التطورات الإيجابية، لا ينبغي تجاهل الانتهاكات والنمو غير العقلاني لأسهم بعض الشركات. بشكل عام، يجب أن يؤدي أي تطوير في سوق رأس المال إلى تعزيز قطاع الإنتاج في اقتصاد البلد بشكل مباشر، وإلا فإن نمو هذا السوق لن يساعد فقط في تحسين الوضع الاقتصادي للبلد، بل سيؤدي أيضاً إلى حدوث أزمة. بالنظر إلى ما سبق، إذا لم يؤد التطور الحالي إلى تحويل السيولة إلى قطاع التصنيع، فلن يكون له تأثير على إدارة السيولة بشكل صحيح فحسب، بل سيخلق أيضاً المزيد من السيولة ومن ثم سيدخل الأسواق الموازية مثل السكن والعملات والذهب.

تدل تجربة الاقتصاد في الدول المتقدمة والناجحة على أن مسار التنمية الاقتصادية والنمو يمر من خلال تعزيز الإنتاج، وإضعاف هذا القطاع لصالح الواردات سيدمر البنية التحتية الصناعية للبلاد واعتمادها الكامل، الأمر الذي سيقود على المدى الطويل. لاستكمال الانهيار الاقتصادي. تعد زيادة الناتج المحلي الإجمالي، وتحسين وضع البلاد من حيث توزيع الثروة، وكذلك تعزيز البنية التحتية للإنتاج من بين أهم القضايا التي يجب مراعاتها في التخطيط الاقتصادي الحكومي. من أجل تجاوز الوضع الراهن والمضي قدماً نحو النمو والتنمية في البلاد، لا بد من تشكيل مجلس استقرار وطني في المجال المالي، وسيوفر هذا المجلس، برئاسة البنك المركزي، الأضحية لتوازن أسواق مختلفة. في هذه الحالة، يمكن أن نأمل أن يكون الاقتصاد الإيراني على طريق النمو والازدهار نظراً لقدراته الكبيرة وبنيته التحتية الصناعية وموقعه الجغرافي الاستراتيجي. ■

فشل الاقتصاد الإيراني حتى الآن، على الرغم من وجود مرافق وبنية تحتية كبيرة، في الحصول على منصب يتناسب مع قدراته، والذي يرى بعض الخبراء أن السبب الأهم إلى جانب العقوبات الخارجية هو سوء الإدارة المالية. من أجل التعرف بشكل أكبر على هذه المشكلات وأيضاً للتعرف على الآفاق المستقبلية لاقتصاد البلاد في قطاعات مثل سوق رأس المال، ذهبنا إلى الدكتور غلام رضا خليل ارجمندي، خبير أول في سوق المال ورأس المال و جلس للتحديث معه. يتمتع ارجمندي بخلفية في المحاسبة والتمويل والاقتصاد



حتى مستوى الدكتوراه وأكثر من ١٨ عاماً من النشاط في سوق رأس المال والإدارة المالية. من ناحية أخرى، فإن عضو مجلس إدارة بورصة طهران، ونائب المالية والاقتصاد لبنك صادرات وبنك شهر، ومجلس إدارة بنك سامان وعضو مجلس إدارة شركة كيش للاستثمار هم فقط بعض من المسؤوليات التي تحملها خلال فترة ولايته. بالنظر إلى خبرته العملية القيمة في سوق رأس المال في البلاد، يعتقد ارجمندي أن: أي تطوير في سوق رأس المال يجب أن يؤدي بشكل مباشر إلى تعزيز الإنتاج والقطاع الإنتاجي لاقتصاد البلاد، وإلا فإن نمو هذا السوق لن يساعد فقط في تحسين اقتصاد البلاد ولكن يتسبب أيضاً في حدوث أزمة. نقرأ أجزاء من هذه المقابلة.

حالياً، الإدارة المالية في إيران تتغير من الوضع التقليدي إلى الوضع الجديد، ولمواجهة الظروف الجديدة والإدارة المثلى للمؤسسات المالية والاقتصادية في البلاد، فإن هذا التغيير ضروري، لكنه ليس بالمستوى المطلوب بعد. المعرفة والتعليم الماليين والفهم المالي والحكمة والإمام بأدوات الإدارة المالية الحديثة وكذلك الاهتمام بإدارة رأس المال البشري هي من أهم متطلبات الإدارة المالية العلمية وأي تخطيط للتغيير في الدولة يجب أن يتم وفقاً لهذه المتطلبات.

إن أهم مشكلة تخلقها البنوك لاقتصاد الدولة هي خلق النقود، ولمنع حدوث هذه المشكلة، يجب الأخذ بعين الاعتبار الإجراءات المناسبة، وفي هذه الحالة يمكن لقانون إزالة العوائق أمام الإنتاج أن يحقق أهدافه، ولكن للأسف هذا الموضوع لم يتم النظر فيه حتى الآن. وعليه، واجه تنفيذ قانون إزالة العوائق أمام الإنتاج مشكلات خطيرة، وفشل العديد من البنوك والمؤسسات ذات الصلة في تنفيذه.

أعلن أمين مهرجان استاربوزال الثاني: إقامة فعالية «اينوكافه» بهدف التشبيك ونقل الخبرات



تم التخطيط للمهرجان الوطني لريادة الأعمال (استاربوزال) وإقامته لأول مرة في عام ٢٠١٩ من قبل حديقة العلوم والتكنولوجيا بجامعة تربية مدرس، وستقام الفترة الثانية من هذا المهرجان على المستوى

الوطني ووفقاً لظروف أمراض القلب التاجية اعتباراً من شهر مايو ٢٠٢٠ مع تغييرات جديدة تحدث. الغرض من إقامة هذا المهرجان الوطني هو إقامة صلة فعالة بين الجامعة والصناعة من خلال توجيه المقترحات وأطروحات الماجستير وأطروحات الدكتوراه للطلاب في جميع أنحاء البلاد، فضلاً عن تحويلها إلى مشاريع صناعية. يرحب هذا المهرجان بجميع العلماء والمهتمين بمجال الأعمال، ويعد منصة جيدة لجميع المؤهلين للمشاركة في هذا المهرجان، والاستفادة من توجيهات الأساتذة والمستشارين ذوي الخبرة، وإذا استوفوا جميع معايير حكم المهرجان، سوف يفوزون بجوائز فريدة. تشمل جوائز هذا المهرجان أكثر من ٢٠٠ مليون تومان في شكل جوائز نقدية بالإضافة إلى جوائز خاصة غير نقدية بما في ذلك الإقامة في مجمعات العلوم والتكنولوجيا والمسرحات والاستفادة من دعمهم الروحي، وعقد اجتماعات عرض المشروع، واستقطاب رؤوس أموال الفرق العليا. أشار المهندس سروش أكبر زاده، أمين مهرجان استاربوزال الثاني والرئيس التنفيذي لشركة رادمين، إلى أنه من أجل رفع مستوى الوعي وتحفيز المشاركين في المهرجان، أقيمت سلسلة من الندوات عبر الإنترنت تحت عناوين مختلفة من قبل حديقة العلوم والتكنولوجيا بجامعة تربية مدرس منذ ذلك الحين وأضاف مايو من هذا العام: في هذه السلسلة من الندوات عبر الإنترنت، جرت محاولة للبدء بتعليم أساسيات تقديم خطة، مثل كتابة مقترح وأطروحة، والانتهاة بمناقشات أكثر تخصصاً، مثل تحويل الاقتراح إلى خطة عمل ودراسة جدوى.

فيما يتعلق بإطلاق الحدث (اينوكافه)، قال المهندس أكبر زاده: «من أجل تحسين تفاعل أصحاب الفكرة مع المستشارين ورواد الأعمال ذوي الخبرة، ستقام فعالية مقهى الابتكار (Inocafe) التي يشارك فيها رواد الأعمال ومدبرو الشركات الناشئة والقائمون على المعرفة. تهدف الشركات إلى تكوين شبكات ونقل الخبرات». يجتمعون معاً. لن يكون الحدث حديثاً رسمياً، ولكنه سيضم عدداً من الضيوف وعدداً من الأصدقاء الذين لديهم أفكار لبدء أعمالهم الخاصة في مكان يشبه المقهى. بالإضافة إلى ذلك، يتم تقسيم مساحة هذا المقهى إلى قسمين: استشارة خاصة ومحادثة ودية عامة، يكون وقتها خاصاً، ويمكن حجزها قبل أيام قليلة من الحدث. المتقدمين الأعضاء، من خلال تسجيل الدخول إلى لوحة المستخدم الخاصة بك والتسجيل في هذا الحدث، ستتاح لهم الفرصة لطرح الأسئلة والإجابة عليها لمدة ساعة مع الموجهين. من الجدير بالذكر أنه خلال هذه الأسئلة والأجوبة، يتم تحديد التحديات المقبلة، والتصاميم المماثلة الحالية، والمشاكل وإمكانية تسويق التصميم لمالك الفكرة. ■

دكتورمهدي كرمي تفرشي

رئيس مجلس إدارة دار الشباب والصناعة والتعدين والتجارة ب طهران

سوق رأس المال: المصدر الموثوق للتمويل



بسبب الوضع الاقتصادي الحالي والركود في بعض الصناعات، أصبح التمويل أو السيولة للمؤسسات الاقتصادية والإنتاجية من أهم اهتمامات الدولة وتسبب في مشاكل تتعلق بالعقوبات وآثارها في مختلف القطاعات مثل الإنتاج والتجارة، إلخ. الشعور بالحاجة إلى قيام الشركات بضغط المزيد من السيولة والاستراتيجيات المختلفة لتمويلها. في هذا الصدد، فإن توجيه الأموال الضالة إلى سوق رأس المال وتمويل شركات التصنيع سيؤدي في

النهاية إلى الازدهار الاقتصادي والإنتاجي في البلاد.

إن أفضل طريقة لتوجيه حجم السيولة الموجود في الدولة نحو الإنتاج هو توفير رأس المال لوحدة الإنتاج من خلال سوق رأس المال. كما أن وجود هذه الشركات في البورصة سيكون عائقاً أمام الفساد الاقتصادي، لأن وجود الشركات في البورصة يتطلب الشفافية في أنشطتها، ويمكن أن يكون هذا الإجراء خطوة مهمة للقضاء على الفساد وتوفير طريق للازدهار وقفزة الإنتاج.

في بلدنا، بسبب قيود سوق رأس المال، تم تمويل مختلف الشركات والمؤسسات من خلال النظام النقدي، بينما في البلدان ذات الاقتصادات القوية، فإن هذه المهمة هي مسؤولية سوق رأس المال. مع تطور هذا السوق في العام الماضي، تم النظر في التمويل من خلاله والآن يتم استبدال سوق المال بسوق رأس المال.

وتجدر الإشارة إلى أنه بالإضافة إلى تطوير السوق الثانوية لسوق الأوراق المالية، تجدر الإشارة إلى أن معظم السيولة في الاقتصادات الكبرى في العالم تتم من خلال السوق الأولية وسوق الديون، وذلك جنباً إلى جنب مع تطور الثانوية، التي تبنت أيضاً استخدام أدوات مالية جديدة مثل التأمين وسندات الملكية يمكن أن تكون خطوة مهمة في هذا الاتجاه.

يعد تطوير سوق رأس المال في البلاد حالياً أحد أهم مناقشات الاقتصاديين هذا العام، لكنهم جميعاً متفقون على أهمية سوق رأس المال والتنمية المتوازنة للأسواق الأولية والثانوية. إذا كان سوق رأس المال مدعوماً بسن قوانين تيسيرية وأيضاً الاهتمام بالسوق الأولية، فمن المأمول ألا يفوت الاقتصاد الإيراني هذه الفرصة الذهبية بسهولة مثل العديد من الفرص الأخرى، وسيخدم الوضع الحالي نمو وازدهار البلاد.

من ناحية أخرى، إذا كانت الشركات مترددة في إدراج أسهمها في البورصة، فيمكنها إدراج مشاريعها الحالية في البورصة والاستعانة بمستشارين وخبراء في سوق رأس المال. نظراً لأن هذا هو السوق في بداية عمله، يجب دعم هذه الشركات. ■

أكد الرئيس التنفيذي لشركة «آسيالنت»: تحديد قطع غيار السيارات لمنع البضائع المهربة من دخول البلاد



بدأت شركة آسيالنت، تحت إدارة القطاع الخاص، نشاطها في عام ١٩٨٤ بإنتاج أنواع مختلفة من تيل فرامل أحذية الدراجات النارية وبعض سيارات الركاب في مدينة سمنان، وبعد اكتساب أعمال قيمة في هذا الصدد، تنتج الآن أنواعاً مختلفة أنواع منصات الأحذية والأقراص و هي واحدة من أنجح الشركات المصنعة للوسادات القياسية والخالية من الأسبستوس. نجحت هذه الشركة، بصفتها شركة رائدة في إنتاج تيل الفرامل، في الحصول على شعار معياري رقم ٧٣٠٠٠٧٩٠٧٠٥ تحت إشراف مكتب المعايير الوطني الإيراني ومنتجاته، من خلال تغطية مبادئ ومعايير الجودة، وكذلك الحصول على درجات الجودة على منتجات شركات السيارات. كما يتم توريد واستهلاك شركات شبكات توزيع قطع الغيار. الآن، من أجل التعرف أكثر على الأنشطة والتدابير المتخذة في هذه الشركة، تحدثنا مع المهندس محمد رضا نجفى منش؛ الرئيس التنفيذي لشركة آسيالنت ورئيس جمعية مصنعي قطع غيار السيارات في البلاد. هو حالياً عضو في غرفة طهران، رئيس لجنة تيسير الأعمال و رفع حواجز الإنتاج بغرفة طهران هو عضو في مجلس إدارة غرفة طهران للصناعة والمناجم وعضو مجلس إدارة الغرفة المشتركة بين إيران وفرنسا. هو يعتقد: «يجب ألا تتدخل الحكومة في تسعير السيارات، لأن ذلك سيضر بمصنعي قطع غيار السيارات ويؤدي إلى فشل شركات صناعة السيارات في دفع قطع الغيار في الوقت المحدد». نقرأ أجزاء من هذه المقابلة.

- تأسست هذه الشركة عام ١٩٨٤ على يد المهندس نعمت وتم شراؤها من قبلي عام ٢٠١٥. يوجد حالياً حوالي ٢٥٠ موظفًا في المصنع وحوالي ١٨ موظفًا في مقر الشركة. تبلغ الطاقة الإنتاجية لشركة تيل الفرامل حوالي ٧ مليون و ٧٠٠ ألف سنويًا ونحو ٦٠٠ ألف قطعة شهريًا، ونعتزم الوصول إلى طاقتنا الاسمية من خلال زيادة إنتاج الشركة.
- حتى عام ٢٠٠١، كنا نستخدم المواد الخام «الأسبستوس» في إنتاج وسادات الفرامل، ولكن نظرًا لتلف هذه المادة الخام على البيئة، لم تعد هذه المادة تُنتج، ومؤخرًا تمت إزالة النحاس، الذي كان أحد العناصر المكونة لبطانات الفرامل. نحن نسعى جاهدين لإنتاج منتجات صديقة للبيئة.
- من أجل توسيع أنشطتنا، نحاول إنشاء قسم في مجال التشكيل. تستخدم وسادات الفرامل أكثر من ٣٠ نوعًا من المواد الخام، حوالي ٦ منها مستوردة، وكل جهودنا تهدف إلى استكمال استيعاب هذه المواد.
- من المشاكل التي نواجهها تهريب قطع غيار السيارات، الأمر الذي خلق مشاكل كثيرة لمصنعي هذا المنتج. في رأبي، يجب على الحكومة منع تهريب هذه المنتجات من خلال تسجيلها. ■

الرئيس التنفيذي لمجموعة سايبا لصناعة السيارات: الدفع في الوقت المناسب لمطالبات مصنعي قطع الغيار من خلال خلق نظام مالي



لطالما كانت صناعة السيارات في بلدنا، خاصة بعد الثورة الإسلامية، من الصناعات الأم والاستراتيجية، وقد اعتبرها صناع القرار ودعمها كثاني أهم مؤشر للاقتصاد الوطني بعد صناعة النفط والغاز. وفي الوقت نفسه، تسببت وجهات النظر غير المهنية وقصيرة المدى في مواجهة هذه الصناعة الاستراتيجية لمشاكل خطيرة، وبطبيعة الحال، يواجه مصنعي قطع غيار السيارات أيضًا العديد من المشكلات، بما في ذلك عدم تلقي مطالبهم من مصنعي السيارات في الوقت المحدد. في الواقع، المشاكل في صناعة السيارات في البلاد هي في الأساس مشاكل هيكلية، وحتى لا يتم إصلاح هيكل هذه الصناعة، فإنها ستواجه المزيد من المشاكل في السنوات القادمة. لمزيد من المعلومات، أجرينا مقابلة مع سيد جواد سليمان، الرئيس التنفيذي لشركة سايبا للسيارات، في ما يلي نقرأ أجزاء من هذه المقابلة.

حددت مجموعة سايبا للسيارات هدفها الرئيسي ورسالتها على أنها نمو شامل في الإنتاج منذ الربع الأخير من عام ٢٠١٨ ولديها تخطيط مكثف لتحقيق هذا الهدف. من أهم الإجراءات التي تتخذها مجموعة سايبا للسيارات للتعامل مع العقوبات هي تحديد القدرات الحالية في الدولة، وخلق مساحة وفرصة لاكتشاف المواهب والقدرة الداخلية على استبدال أوجه القصور والقصور، والاعتماد على قدرة الشركات المحلية القائمة على المعرفة والشركات الناشئة والمصنعين. تم ذكر قطع غيار السيارات بالداخل وكذلك الاعتماد على خطة التوطين الوطنية.

نقوم الآن بتحديد العديد من الشركات والنخب المحلية المحتملة للتوطين واستخدام إمكانياتهم. من ناحية أخرى، قمنا بتطوير التعاون مع الأقسام العلمية والبحثية والأكاديمية في الدولة ونسعى إلى استخدام قوتهم وخبرتهم لتصميم منصات السيارات وتطويرها.

في حالة شركات تصنيع المكونات، حاولنا إنشاء الانضباط المالي منذ البداية، لتقليل عملية الدفع لمطالبات مصنعي المكونات في أقصر وقت ممكن، وذلك بالإضافة إلى الحفاظ على الحافز اللازم للتعاون معنا. الإنتاج المالي والاقتصادي السليم للأجزاء المطلوبة. تسبب هذا النهج في إعادة توظيف جزء كبير من القوى العاملة لهذه الشركات، التي فقدت وظائفها بسبب العقوبات والانخفاض الحاد في الإنتاج، وتم تحقيق أقصى قدرة لصانعي المكونات على الإنتاج وتلبية احتياجات سايبا. ■

سكرتير الجمعية مصنعي قطع غيار السيارات في البلاد:

من الضروري تشكيل لجنة وطنية للسيارات



مع مصنعي السيارات. في هذا الصدد، تم توفير حوالي ١٦٠ مليون يورو حتى الآن، وبحلول نهاية حركة البناء المحلية، سيتم توفير أكثر من ٢ مليار دولار على الأقل. وغني عن القول أن احتياجات النقد الأجنبي لصناعة السيارات تبلغ حوالي ٤ مليارات دولار سنويًا، وفي رأينا، فإن الحد الأدنى من احتياجات النقد الأجنبي لهذه الصناعة مع إدراك ونضج حركة التصنيع المحلية هو مليار ونصف المليار يورو. وفقًا للتقديرات، فإن ٤٠٠٠ مليار تومان سنويًا ستساعد في تقليل تكاليف الاستعدادات للجدول ٥ جارية بالفعل، وعلينا أن ننتظر ونرى ما ستكون النتيجة. بالنظر إلى ما سبق، مع تحقيق المشاريع محلية الصنع ونجاح الجداول، سنرى اعتمادًا أقل على الواردات.

- في الأسهم الفرعية لوثيقة رؤية ٢٠٢٥، قمنا بتجميع الوثائق القطاعية لمختلف الصناعات، وفي قطاع السيارات، على الرغم من أن الأوان قد فات، فقد تم إعداد هذه الوثيقة والموافقة عليها، وبناءً عليها، قام الأفراد باستثمارات. في رأبي، مع تغيير الحكومة والبرلمان، لا ينبغي تغيير الوثائق الأولية التي تحكم صناعة ذات فترة استرداد من ٣ إلى ٨ سنوات، ولكن عادة مع تغيير الحكومات والبرلمان، والسياسة الكلية لصناعة السيارات تم تغييره بالكامل. يجب اتخاذ التدابير المناسبة في هذا الصدد.
- لا يمكن تنظيم الاقتصاد من خلال توجيهات، ولا يمكن توجيه العديد من المستثمرين لتلبية بعض الاحتياجات الحالية. في رأبي، من أجل نمو صناعة قطع الغيار وتطويرها، يجب أن تكون هناك حوافز للاستثمار تؤدي تلقائيًا إلى إنتاج إنتاجي، وأهمها تعديل العقود بين مصنعي الأجزاء وصانعي السيارات من خلال النظر في علاقة مربحة للجانبين، وأشار إلى عائد الاستثمار وحظر الواردات خلال فترة الإنتاج المحلي من قطع الغيار ودعم الإنتاج المحلي. هناك مسألة أخرى يجب أن أذكرها وهي مسألة الربحية الاقتصادية، والتي هي عملية مستحيلة مع الآلية الحالية التي تحكم صناعة السيارات. ■

من أهم الاستراتيجيات التي ستساعد صناعة السيارات في البلاد في مواجهة العقوبات إنتاج أجزاء السيارات في البلاد، وسيكون ذلك فعالاً في خفض أسعار السيارات بشكل كبير عندما يسهل استيراد المدخلات والمواد الخام التي تحتاجها الصناعة و تقليل أيضًا لنكن السعر النهائي لهذه العناصر. من ناحية أخرى، مع زيادة إنتاج في البلاد، سنشهد انخفاضًا في قيمة السيارة ولن ندفع مقابل شراء المعرفة الفنية، ونتيجة لذلك سينخفض سعر السيارة. الآن السؤال الذي يطرح نفسه هو أن "ما هي العوامل التي تسببت في وضع الصناعات في البلاد، وخاصة صناعة السيارات، ليست في حالة مواتية؟" في ظل ظروف الحظر، ما هي الإجراءات التي يجب وضعها على جدول الأعمال من أجل استيعاب قطع غيار السيارات وإلغاء الحاجة إلى استيراد هذه المنتجات؟" من أجل الحصول على الإجابة المناسبة، تحدثنا إلى المهندس آرشد محبي نجاد، أمين الجمعية مصنعي قطع غيار السيارات في البلاد. في ما يلي نقرأ أجزاء من هذه المقابلة.

- قدمنا خطأً مختلفة إلى البرلمان ووزارة الصناعة والمناجم والتجارة، بما في ذلك "الخطة الشاملة لإحياء صناعة السيارات في البلاد والارتقاء بها"، والتي ستؤدي بتنفيذها إلى تحسين ظروف السيارات وقطع الغيار. مقارنة بالماضي، كما تتحقق قفزة الإنتاج في صناعة السيارات في البلاد.

- أفضل مكان لجذب رأس المال هو مجال الإنتاج والصناعات الإنتاجية، والتي ستخلق فرص عمل وتنمية مستدامة للبلاد، ولن يكون لها آثار التضخم، وإذا تم التخطيط السليم، فسيحدد من التضخم. بالطبع كل هذا سيكون ممكنًا بشرط أن تكون هناك جاذبية استثمارية في الدولة.
- قدمنا مقترحًا على المستوى الوطني لتشكيل لجنة وطنية للسيارات وسيضم أعضاؤها جميع المنظمات والهيئات المؤثرة في صناعة السيارات، وممثل كامل للبنك المركزي ووزارة الصناعة والمعادن والتجارة والوزارة. الاقتصاد، وكذلك نواب البرلمان. من ناحية أخرى، يجب وضع السياسة الكلية فيما يتعلق بصناعة السيارات ويجب تنفيذ موافقات اللجنة الوطنية للسيارات لجميع عناصر الدولة.
- لقد أدت ملكية الحكومة بنسبة ١٠٠٪ إلى وضع صناعة السيارات في وضع غير موات تمامًا. قضية أخرى هي تسعير المواد الخام محلية الصنع، والذي يعتمد على سعر الصرف الحر، الذي يعتمد سعره على سعر فوب في الخليج الفارسي. يلاحظ أحيانًا أن تداول المواد الخام في البورصة أعلى بنحو ٢٠٪ من سعر الصرف الدولي.
- بدأت حركة صنع أجزاء السيارة بالداخل وحقت تقدمًا جيدًا حتى الآن. حتى الآن تم الانتهاء من ٤ طاولات محلية الصنع وحتى تنفيذ جميع مشاريع هذا الجدول، دخلت ١٢٥ مصنعًا بأكثر من ١٥٠ قطعة بقيمة تعاقدية حوالي ٤ آلاف و ٥٠٠ مليار تومان وانخفاض في التقييم بنحو ٣٥٠ مليون يورو دخلوا هذا المجال و وقعوا العقود

وعد أمين جمعية مصنعي السيارات الإيرانية:

تخفيض أسعار السيارات خلال ٣ أشهر مع العرض السيارات في بورصة السلع



يعتقد بعض خبراء سوق السيارات أن الطريقة القديمة لتزويد السيارات على هامش السوق هي المفتاح الرئيسي لحل مشاكل صناعة السيارات، والتي لا تملك الحكومة

الشجاعة لتنفيذها. في الوقت الحالي، تتمثل أهم مشكلة في سوق السيارات، بالإضافة إلى ارتفاع أسعار السيارات في السوق، في نقص السيولة لتزويد الأجزاء المطلوبة. من أجل متابعة هذه القضايا، وكذلك للتأثير على عملية صنع القرار الحكومية في السنوات الأخيرة، اتخذت جمعية مصنعي السيارات الإيرانية خطوات لم تكن غير فعالة في تغيير أو تعديل بعض سياسات الحكومة. الهدف العام للجمعية هو دفع تطوير صناعة السيارات التنافسية وتقليل ضعفها بعد الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية (WTO)، والحفاظ على حصتها في السوق المحلية وزيادة الصادرات. في ضوء ما سبق، أجرينا مقابلة مع أحمد نعمت بخش، أمين جمعية مصنعي السيارات الإيرانية. في ما يلي نقرأ أجزاء من هذه المقابلة.

• تم إنشاء هذه الجمعية في عام ١٩٩٧ ووفقاً للنظام الأساسي للجمعية، تم تحديد أهداف محددة، بما في ذلك تطوير صناعة سيارات تنافسية والتقارب بين الشركات وتعاونها لاستخدام مرافق بعضها البعض، وكذلك مطالب المؤسسات الحكومية بشأن السياسات وذكر البرامج المتعلقة بصناعة السيارات. بالرغم من أن عدد أعضاء الجمعية ليس كبيراً؛ لكن اللجان المختلفة تتابع القضايا بما يتناسب مع مسؤولياتها. على سبيل المثال، عندما يتعلق الأمر بمبيعات السيارات، فإننا نجري مناقشات مع مديري المبيعات النشطين لشركات السيارات والخبراء في هذا المجال للوصول إلى نتيجة نهائية. حالياً ٢٨ شركة أعضاء في هذه الجمعية

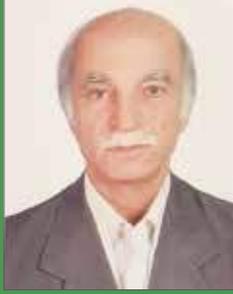
• المشكلة الرئيسية هي قضية الخسائر المتراكمة والحالية لمصنعي السيارات. منذ عام ٢٠١١، وبسبب قرار المجلس الاقتصادي بشأن احتكار صناعة سيارات الركاب، كان مجلس المنافسة مسؤولاً عن التسعير وتكبدت شركات السيارات خسائر فادحة، بلغت نهاية العام الماضي ٥٠ ألف مليار تومان. لكن بعد مراجعة الأصول، تم تخفيض بعض هذه الخسائر وتم إنقاذ الشركات من الإفلاس.

• نظراً لأن معظم السيارات المستوردة إلى البلاد باهظة الثمن، فلا يبدو أن لها تأثيراً كبيراً على سعر سوق السيارات المحلي، بينما نحن لسنا ضد استيراد السيارات، لكن القيام بذلك أمر ذو قيمة عالية. في رأيي، يجب على الحكومة السماح ببيع السيارات في البورصة أو على هوامش السوق بحيث يصبح سعرها سعراً واحداً وينخفض الطلب الكاذب وتنخفض أسعار السيارات في السوق خلال ٣ أشهر. ■

الرئيس التنفيذي لشركة «مجانس»:

حل مشاكل مصنعي الأجزاء السيارات يعتمد على استقرار أسعار

المواد الخام



في السنوات الثلاثين الماضية، تطورت صناعة السيارات الإيرانية على نطاق واسع، وبالإضافة إلى ذلك، ازدهر تصنيع قطع الغيار كعضو مهم في سلسلة التوريد لهذه الصناعة. أدى تطوير هذه الصناعات، بالإضافة إلى منع تدفق موارد النقد الأجنبي إلى الخارج، إلى انخفاض معدل البطالة وفي بعض الحالات عائدات النقد الأجنبي. في

الوضع الحالي لصناعة السيارات في البلاد وتصنيع قطع الغيار، على الرغم من السعة والمرافق المناسبة، فإنهم يواجهون العديد من المشاكل، بحيث يتم ترك جزء كبير من هذه السعة غير مستخدم وتم إغلاق بعض وحدات الإنتاج. وللتعرف أكثر على الوضع الحالي والحلول الممكنة للتغلب على المشاكل في هذه الصناعات توجهنا إلى محمود نجفي سهي الرئيس التنفيذي ومؤسس شركة «مجانس» وتحدثنا معه. يعتقد نجفي سوهي أن «تقلبات أسعار الصرف ومعدل التضخم من خاتمين إلى جانب نشاط بورصة السلع أدى إلى زيادة كبيرة في تكلفة المواد الخام المستخدمة في صناعة قطع الغيار والسيارات، وتم تحويل هذه الزيادة في الأسعار إلى صناعة السيارات.» في ما يلي نقرأ أجزاء من هذه المقابلة.

بدأت الشركة في أوائل التسعينيات وتعمل حالياً في مجال تصنيع قطع غيار السيارات، خاصة في مجال توريد المحركات الكهربائية والأجزاء ذات الصلة في صناعة السيارات.

بالنظر إلى العضوية في العديد من المنتديات والجمعيات مثل غرفة التجارة الإيرانية وجمعية مصنعي قطع الغيار، وتوقعاً للوضع الصعب القادم، اتخذت إدارة شركة مجانس التدابير المناسبة، ونتيجة لذلك لم تواجه الشركة اليوم مشاكل كبيرة مثل صعوبة الوفاء بالتزامات. لا توجد رواتب مالية أو رواتب موظفين أو توريد مواد خام.

ووفقاً لخطط التطوير التي تم تنفيذها في السنوات الماضية، فقد تم الاستثمار اللازم لجزء كبير من الأجزاء المستوردة، أو على الأقل تم عمل البنية التحتية لأجزاء مماثلة، والتي يمكن إنتاجها مع تغييرات طفيفة. بالنظر إلى الوضع الحالي للبلد من حيث نقص موارد النقد الأجنبي وزيادة البطالة وأيضاً عدم استخدام حجم كبير من الطاقة الإنتاجية للبلاد، فإن هذا الحل هو إجراء مناسب للغاية.

تتمثل الخطوة الأولى في خفض أسعار السيارات في تثبيت الأسعار، الأمر الذي سيخرج قطع غيار السيارات والصناعة التحويلية من الارتباك الحالي ويهكّنهم من التخطيط بشكل صحيح. بالإضافة إلى ذلك، يجب اتخاذ تدابير فيما يتعلق بسعر المواد الخام وتعديلها. نظراً لأن الصناعات التي تزود المواد الخام مثل الصلب أو المعادن الأخرى والبتروكيماويات تستخدم الموارد الوطنية لإنتاجها، فيجب أن تخضع لرقابة الحكومة من حيث التسعير والتوزيع والعمل من أجل المصلحة الوطنية.

يمكن أن يؤدي استيراد السيارات عن طريق فتح الباب أمام التجار وكذلك المنافسين الأجانب الذين يتمتعون بظروف أفضل إلى القضاء على الصناعات المحلية من دورة المنافسة وفي النهاية الإفلاس الكامل لهذه الصناعات. يمكن أن يؤدي إلى القضاء على الصناعات المحلية من دورة المنافسة وفي النهاية الإفلاس الكامل لهذه الصناعات. ■

أكد الرئيس التنفيذي لشركة الخور الهندسية:

عدم سداد ديون مصنعي قطع الغيار يعيق تطور صناعة السيارات في البلاد



تعد صناعة السيارات وقطع الغيار في البلاد، التي يعود تاريخها إلى أكثر من نصف قرن، واحدة من أهم مراكز التنمية الصناعية في إيران. في عام ٢٠١٢، حققت صناعة السيارات رقماً قياسياً تاريخياً بإنتاج ١,٦ مليون سيارة سنوياً، وبهذا الرقم القياسي كانت إيران من بين أكبر ١٥ مصنعاً للسيارات والسيارات في العالم. لعبت صناعة تصنيع قطع الغيار في البلاد، كمورد وداعم لصناعة السيارات، دوراً حاسماً في تعزيز وتطوير هذه الصناعة، وعلى الرغم من التطور الكبير، فقد واجه هذا الجزء المهم من اقتصاد الدولة العديد من المشاكل في السنوات الأخيرة. من أجل التعرف على مشاكل وحلول وأفاق صناعة تصنيع الأجزاء، ذهبنا إلى سيامك مقتدرى، الرئيس التنفيذي لشركة خور الهندسية وعضو مجلس إدارة جمعية تصنيع الأجزاء المتجانسة في الدولة ومحافظة البرز، وتحدثت معه. نقرأ أجزاء من هذه المقابلة.

• تم إطلاق هذه الشركة عام ١٩٨٤ بموافقة وزارة الصناعات الثقيلة. لكن من الناحية العملية، بدأ نشاطه في عام ١٩٩٠ وفي البداية كان نشطاً فقط في مجال تشكيل أجزاء السيارات لمدة عامين ثم في عام ١٩٩٢ دخل مجال تصنيع الأجزاء. وقعت شركة خور الهندسية أولى عقود إنتاج قطع الغيار مع شركات مجا موتور و سابكو و سازه غستر منذ عام ١٩٩٣، ومنذ ذلك الحين وهي نشطة في مجال إنتاج مختلف القوالب والأجزاء والأدوات. منذ بداية نشاطها، أنتجت هذه الشركة أكثر من ٣٠٠ نوع من الأجزاء والتجميعات للسيارات المختلفة، وخلال ٣٠ عاماً من النشاط في مجال قطع الغيار وصنع القوالب، نشطت في العديد من مشاريع إنتاج السيارات الوطنية في مختلف مراحل التصميم والهندسة العكسية والإنتاج.

• تم اتخاذ العديد من الإجراءات في قسم التطوير بالشركة ومن بين ٣٠٠ موظف نشط في هذه الشركة، يعمل حوالي ٤٠ شخصاً في قسم التطوير. يجب اعتبار أحد أهم مزايا شركة الخور الهندسية قسم الهندسة والقولبة، والذي أتاح خلال ٣٠ عاماً من النشاط فرصة لإنتاج الأجزاء المختلفة التي تتطلبها صناعة السيارات في البلاد. • أهم ميزة تنافسية لهذه الشركة بالقياس للشركات المصنعة الأخرى هي تنوع المنتجات، واستخدام معدات الضغط الشاملة، واستخدام قسم هندسي قوي وتصنيع أدوات متنوعة، وباستخدام هذه المرافق، جميع خطوات طلب العميل في الشركة منتهية. الاستفادة من هذه المزايا جعلت شركة خور الهندسية تتمتع بدرجة عالية من المرونة في مجال توريد قطع الغيار وعمل الأجزاء المطلوبة في أفضل وقت وتسليمها للعملاء. نظراً لأهمية التسليم في الوقت المحدد وجودة المنتج والتكلفة الموجهة للعملاء، أصبحت هذه الميزات الآن في طليعة أنشطة الشركة.

• بعد توقيع خطة العمل الشاملة المشتركة وتوقيع العقود مع الشركات الفرنسية، تم وضع خطط لإنتاج مليوني سيارة سنوياً للسوق المحلي ومليون سيارة للتصدير، كما قامت الشركات المكونة بزيادة طاقتها الإنتاجية تماشياً مع هذه الخطط؛ لكن الاستثمار الذي تم إجراؤه لم يؤدي إلى زيادة الإنتاج.

• تمكنت الشركة من الحصول على أعلى درجات أنظمة ضمان الجودة في صناعة السيارات وحصلت على العديد من الجوائز، وأهمها يمكن منحها إلى سابكو من الدرجة الف، أكبر مورد لأجزاء المكابح قبل العقوبات، وتصدير قوالب لمشاريع رينو فرنسا. ونوهت بالحصول على لقب صاحب العمل المثالي في المنطقة. لطالما كانت شركة خور الهندسية رائدة في الحصول على درجات عالية من شركات تصنيع السيارات واتخذت الإجراءات المناسبة في هذا المجال. بالإضافة إلى ذلك، كان هناك استثمار ونشاط مكثف في مجال أنظمة تكنولوجيا المعلومات، وكانت السرعة والمرونة الحالية في إنتاج الأجزاء نتيجة لهذه الاستثمارات إلى حد كبير.

• يتطلب تطوير صناعة قطع الغيار في الدولة وتحقيق المعايير العالمية الكثير من الحوافز، من أهمها توفير تسهيلات بنكية منخفضة الفائدة، وإعفاءات ضريبية لشركات التصنيع، وكذلك توفير بيئة مناسبة لاستخدام التكنولوجيا الحديثة. من ناحية أخرى، يجب دراسة قدرات الدولة واحتياجاتها في خطة شاملة والامتناع عن الاستثمار في القطاعات التي تفتقر إلى الميزة التنافسية مع الشركات الأجنبية.

• سيؤدي استيراد السيارات على نطاق واسع إلى إلحاق ضرر كبير بالصناعة المحلية للبلاد، وبعد بضع سنوات، سيتم تدمير الصناعة المحلية بالكامل وستحتكر الشركات الأجنبية سوق البلاد. إن تلبية جميع الاحتياجات المحلية للبلاد من خلال الواردات سيؤدي إلى مغادرة جزء كبير من عائدات النقد الأجنبي من البلاد بالنظر إلى البنية التحتية لصناعة السيارات وقطع الغيار، والموظفين المدربين والمهنيين بالإضافة إلى سوق البلاد الكبير، يمكن القول على وجه اليقين أنه إذا لم تكن هناك قيود مفروضة على هذه الصناعة، فمن الممكن التفاعل والتعاون مع الشركات الأجنبية في هذا المجال. يمكن أن تصل صناعة السيارات وصناعة قطع الغيار في البلاد إلى مستوى المنافسين مثل تركيا وماليزيا في فترة زمنية قصيرة وتصبح مركزاً إقليمياً في إنتاج وتصدير قطع الغيار والسيارات. ■

المستقبل المجهول لصناعة النفط والغاز العالمية في مرحلة ما بعد كورونا

مرت صناعة التكرير في البلاد بحالات صعود وهبوط على مدى السنوات الماضية. تم تنفيذ إجراءات الحكومة لزيادة كمية ونوعية المنتجات المصنعة واستكمال خطط تطوير مصافي البلاد في الحكومتين الحادية عشرة والثانية عشرة بينما كانت بلادنا تواجه أشد العقوبات الاقتصادية، ولكن على الرغم من كل الضغوط الخارجية ضد إيران والتخريب الداخلي، صناعة التكرير في البلاد، سلكت طريقها المتنامي.

• حالياً، هناك إمكانية لطاقة إنتاجية يومية تبلغ ١١٢ مليون لتر من البنزين في البلاد ومتوسط إنتاج ١٠٧ مليون لتر من البنزين يوميا في البلاد. هذه الكمية هي أكبر كمية إنتاج للبنزين بين الدول الأعضاء في أوبك، بينما حسب الإحصائيات المتاحة، في عام ٢٠١٢، كان متوسط إنتاج البلاد من البنزين ٥١ مليون لتر يوميا ولم يتم إنتاج وقود اليورو في البلاد، بالإضافة إلى ذلك، يوميا حوالي ١٠ تم استيراد مليون لتر من البنزين إلى البلاد، لكننا اليوم لا نكتفي ذاتيا فقط في إنتاج وتوريد البنزين، ولكن من الممكن تصدير الوقود بسعر أعلى بكثير من الكمية المستوردة في السنوات السابقة.

• ويبلغ الاستهلاك اليومي من الغاز في البلاد نحو ٥٠٠ مليون متر مكعب ويعادل ٣ ملايين و ٧٠ ألف برميل من المنتجات البترولية. مع أمط التكرير الحالية في إيران، يجب تكرير هذه الكمية من المنتجات بمقدار ٥ ملايين برميل يوميا من النفط الخام؛ قضية مستحيلة سواء من حيث إمكانية الإنتاج والاستثمار في التكرير. في الواقع، هناك حاجة إلى ٢٥ مصفاة بسعة ٢٠٠ ألف برميل في اليوم، وهي نقطة مهمة جعلت الاستثمار في حقول الغاز في البلاد أولوية قصوى لصناعة النفط وجعلت وزارة النفط عقلائية في السنوات الأخيرة. على مصالح البلاد.

• يعد بناء المصافي وإنتاج المنتجات البترولية وبيع المنتجات بدلاً من النفط الخام أحد الحلول الرئيسية لمنع بيع النفط الخام لتحقيق ربحية اقتصادية أكبر، فضلاً عن حل فعال في سياق العقوبات النفطية. الجزء الرئيسي من المشاريع الحكومية في مجال التطوير والتحسين هي مشاريع مصفاة البنزين في طهران، وتحسين مصفاة أصفهان، ومشاريع تحسين البتروكيماويات في أراك ومشروع بندر عباس للبنزين. وكثيراً ما بدأت هذه المشاريع قبل الحكومة الثانية عشرة، وتم تشغيل مراحلها في عامي ٢٠١١ و ٢٠١٢.

• مشيراً إلى أن تطوير المصافي أهم من بناء المصافي الجديدة، دافع سلاوي عن أداء البلاد من حيث بناء المصفاة، قائلاً إنه عندما يتم بناء مصفاة في العالم، فإنها تتطور باستمرار كماً ونوعاً حسب ظروف السوق. ■



أمين جمعية مستوردي السيارات الإيرانية: حماية حقوق العملاء والقدرة على المنافسة مع واردات السيارات الأجنبية

لطالما كان استيراد السيارات الأجنبية إلى البلاد محل شكوك وخلافات كثيرة، حتى أن البعض يراها عقبة أمام نمو وازدهار صناعة السيارات المحلية، والبعض الآخر بسبب تدني جودة المنتجات المحلية، فهي توفر حقوق العملاء وأيضاً عامل لها تعتبر زيادة القدرة التنافسية وترقية السيارات المنتجة في الدولة. ومع ذلك، فإن النهج السائد في هذا المجال هو فرض تعريفات باهظة على واردات السيارات ومعارضتها. تعرضت هذه السياسة لانتقادات من قبل العديد من النقاد ويعتبرونها على حساب اقتصاد البلاد. الآن السؤال الذي يطرح نفسه «في ضوء دور الواردات في تنظيم سوق السيارات،



لماذا تعارض الواردات؟» من أجل الحصول على إجابة مناسبة، أجرينا مقابلة مع مهدي دادفر، سكرتير جمعية مستوردي السيارات الإيرانية، والتي تم النظر في تفاصيلها من قبل القراء الأعزاء. • تأسست هذه الجمعية في عام ٢٠١٥ لمعالجة مشاكل مستوردي السيارات الحقيقيين والقانونيين، وأهم المشاكل، ويرجع ذلك أساساً إلى القوانين واللوائح المحلية المتعلقة باستيراد السيارات إلى البلاد. • حظيت واردات السيارات باهتمام أكبر من الحجم الفعلي. يبلغ إجمالي عدد السيارات المستوردة منذ عام ١٩٩٥ حوالي ٧٠٠ ألف وحدة ويتم استيراد ٢٨ ألف سيارة في المتوسط كل عام، وهو أمر ضئيل مقارنة بالإنتاج المحلي. استيراد عدد قليل من السيارات محفوف بالمشاكل والتكاليف والوقت الذي لا يتناسب مع حجمه. يعود عدم تخليص المركبات إلى الاتفاق النووي والتطورات السياسية والتجارية التي تلت ذلك.

• لسوء الحظ، الأسعار في السوق الإيرانية ترتفع حالياً وتبلغ حوالي ٣ أضعاف سعر الدولار، بما في ذلك سعر الدولار بالسعر الحالي. على سبيل المثال، سعر سيارة سانتا في، بما في ذلك ٢٥٠٠٠ دولار، وكذلك التعريفات الجمركية بنسبة ١٠٠٪، يجب أن يكون حوالي ١ مليار و ٢٠٠ مليون تومان، بينما اليوم يتم بيعها في السوق بسعر يزيد عن ضعف هذا المبلغ، بينما فقط للسيارات التي يزيد حجم محركها عن ٢٠٠٠ سم مكعب تخضع لتعريفات ٩٥٪، وبالنسبة للسيارات منخفضة السعة، يتم تخفيض الرسوم الجمركية تدريجياً. حتى لو أخذنا في الاعتبار التعريفات المحددة لجميع السيارات الأجنبية، بغض النظر عن حجم المحرك، ١٠٠٪، فإن الأسعار في السوق المحلي لا تزال ٣ أضعاف السعر في السوق الدولية، مع مراعاة قيمة الدولار بالسعر الحالي. • إن تحسين الجودة وتحسين القدرة التنافسية للمنتجات المصنعة لا يتحقق في ظل الاحتكار، ولكن في ظل القدرة التنافسية، والقضاء على التكاليف غير الضرورية، فضلاً عن الجهود المبذولة لاستخدام التقنيات الجديدة.

• ستكون سياسة الحكومة في هذا الصدد على حساب صناعة السيارات في البلاد، ولا يسعنا إلا أن نأمل في أن تستعيد هذه الصناعة مكانتها وأن تتخلى الحكومة عن ملكيتها وتوفر الأرضية للجدارة واستخدام القطاع الخاص الحقيقي قوة. ■

الخبراء الطاقة:

مستقبل سوق النفط والغاز في العالم بعد كورونا

السعودية وروسيا والولايات المتحدة، الموقف واستمرت في الكفاح من أجل حصتها في السوق في سياق أكبر فيروس عالمي في العالم في المائة عام الماضية.

• ويرى نرسي قربان، كبير خبراء الطاقة، أنه على الرغم من استمرار انخفاض أسعار النفط حتى نهاية كورونا، فإنه لا يزال أول حاجة للطاقة لدى الناس. ■

• لقد تم تعطيل ترتيب القوة الاقتصادية والسياسية في العالم، وبما أنه لم يتم اكتشاف علاج لها بعد، فسوف يستمر تفكك هذا الترتيب.

وصل سعر النفط الآن إلى نقطة حيث لن يكلف إنتاج المزيد من النفط أكثر من ٢٥ دولارًا، ونتيجة للاتجاه الحالي، سيتم إغلاق جميع المراكز الإنتاج زيت الصخور الأمريكية تقريبًا.

• وعن أوضاع دول تعتمد بشكل كبير على أسعار النفط مثل السعودية والإمارات، قال قربان: "في هذا الصدد، يجب أن نعتبر أن هذه الدول لديها أموال ضخمة من النقد الأجنبي ومليارات الدولارات". بالطبع، قد يكون لديهم عجز حاد في الميزانية، لكن عندما يكون لديهم مدخرات بقيمة ٦٠٠ مليار دولار في صندوق النقد الأجنبي، يمكنهم بسهولة إنفاق ما يصل إلى عامين، لذلك لا يعني هذا أن المملكة العربية السعودية ستختفي على الفور. بالطبع، بما أن هذا البلد يصدر النفط بنحو ٢٠ مرة أكثر من إيران، فإن انخفاض الأسعار سيتأثر بعشرين مرة.

• وقال "روسيا تعتمد بشكل كبير على النفط والغاز." "يعتقد بعض الخبراء أنه إذا انخفض سعر النفط عن ٤٠ دولارًا للبرميل، فإن ميزانية روسيا ستكون مشكلة". يجري استخراج النفط في أجزاء كثيرة من البلاد بتكلفة تزيد عن ٢٥ دولارًا، وسيسبب مشاكل لروسيا. بالطبع، تحاول موازنة أسعار النفط مع أوبك. في غضون ذلك، ربما تكون الدولة الوحيدة التي استفادت بالكامل من التطورات الأخيرة هي الصين، وهي مستورد رئيسي للنفط والغاز لأنها ستنفق أموالاً أقل على الطاقة. لهذا السبب، يُعتقد أن النمو الاقتصادي الصيني سيعود إلى طبيعته في وقت أقرب مما هو عليه في البلدان الأخرى.

• يمكن اعتبار الوباء نوعًا من الركود والركود الذي يمكن أن يدمر هيكل الاقتصاد والبنية التحتية التي استغرق بناؤها سنوات في ذلك الوقت. لذلك، يجب أن نتغلب على هذا الركود الاقتصادي بكل قوتنا، والتعاطف والتعاون مع بعضنا البعض، وتسهيل الظروف الاقتصادية لأنفسنا. ربما تكون أفضل طريقة للتغلب على هذا الركود هي استخدام النفط لإنتاج المنتجات البترولية، والتي يجب أن تكون في طليعة القرارات لمنع بيع النفط الخام وجلب المزيد من العملات إلى البلاد بقيمة مضافة أعلى. ■



إن حالة ما بعد كورونا في سوق النفط والغاز العالمية هي حالة يمكن أن تفاجئ المجتمع الدولي بعواقب سلبية أو إيجابية؛ لذلك، فإن صعود منتجي النفط لاستعادة حصتهم في السوق هو أحد الإجراءات التي يجب التخطيط لها من الآن. تراجعت أسعار النفط في حالة صدمة منذ أن أعلنت الصين رسميًا تفشي فيروس كورونا في يناير من العام الماضي، وحتى الآن، عندما توقف المرض عن العديد من الدول، كان الطلب العالمي على النفط حوالي ٣٠ مليون برميل يتراجع خلال اليوم، كما يبدو أنه لا ينوي العودة. أدت المخاوف بشأن بقاء هذه الصناعة المهمة التي تغذي الاقتصاد العالمي، في أزمة غير مؤكدة نهايتها، إلى ملحة عن عالم ما بعد كورونا، ولا أحد تقريبًا يقبل أن عالم ما بعد كورونا يتطلب نظامًا آخر هو لا يشبه بالتأكيد العالم هذه الأيام.

• أشار الدكتور فريدون بركشلي، مدير إدارة دراسات الطاقة في فيينا والمدير العام السابق لشئون أوبك بوزارة البترول، إلى أنه في الأيام الأولى من شهر أبريل من هذا العام، واجه سوق النفط العالمي ظاهرة لم نشهدها من قبل في المائة والخمسين عام. قبل بضعة أسابيع فقط،



كان أعضاء أوبك والمنتجين من خارج أوبك يتحدثون عن خفض إمداداتهم النفطية بمقدار ٧,٢ مليون برميل. وفجأة، أفادت التقارير أن سوق النفط العالمية، في أفضل حالاتها، لديها فائض قدره ٢٥ مليون برميل يوميًا. «في سيناريوهات أخرى، عرضت ما يصل إلى ٣٥ مليون برميل يوميًا، بالطبع، ترتبط هذه التقديرات بالنصف الأول من عام ٢٠٢٠. بدءًا من النصف الثاني من العام ومن عام ٢٠٢١ فصاعدًا، التقديرات غامضة. في الواقع، بدلاً من استخدام النماذج الاقتصادية، فإن المضاربة هي أساس التنبؤات.

• عقب تفشي فيروس كورونا وتراجع الطلب الكلي، تراجعت أسعار النفط العالمية، مما تسبب في مخاوف جديدة في الاقتصاد العالمي، وعانت اقتصادات العديد من الدول بشدة نتيجة لذلك، لكن الاقتصاد الإيراني الذي حرر نفسه جزئيًا من النفط الاعتماد بسبب العقوبات، سيكون قادرًا على التغلب على هذه الأزمة.

• وأضاف مدير مجموعة دراسات الطاقة في فيينا: «إن تفشي فيروس الكويك ١٩ وانهيار الاقتصاد الصيني، وبالتالي اقتصادات جزء كبير من العالم كانت ضحيته الأولى النقل البري والجوي والبحري، أثرت على استهلاك النفط العالمي». بدأت فيروسات وأمراض السنوات السابقة بشكل عام في البلدان الفقيرة مثل إفريقيا، لكن هذه المرة بدأ الفيروس في ثاني أكبر اقتصاد في العالم وسرعان ما انتشر إلى بقية الاقتصادات الرئيسية في العالم، وجميعها مستهلك رئيسي للنفط. من ناحية أخرى، لم تفهم الدول الثلاث الكبرى المنتجة للنفط في العالم،

الرئيس التنفيذي للشركة «هم آوا» القائمة على المعرفة:

إن تطوير الابتكار شرط ضروري للبلد في العصر الجديد



اليوم، مع انتشار الابتكار التكنولوجي، يتغير الاقتصاد العالمي بسرعة، وتكتسب الشركات القائمة على الابتكار والتقنيات الجديدة المزيد والمزيد من حصة مبيعات العالم. في هذه الأيام، أصبح الاهتمام بالابتكار والاستثمار من أجل نشر الأفكار الإبداعية أكثر أهمية، وقد أولت الحكومة اهتماماً خاصاً لهذا القطاع. من أجل التعرف أكثر على الوضع في البلاد في هذا المجال، ذهبنا إلى الدكتور رضا كلانتري نجاد، الرئيس التنفيذي ومؤسس شركة «هماوا» القائمة على المعرفة وجلسنا للتحدث معه. كلانتري نجاد حاصل على درجة الدكتوراه في الهندسة الميكانيكية من جامعة أمير كاير مع أطروحة في أجهزة الاستشعار الحيوية ولديه خبرة في عضوية هيئة التدريس والعديد من السجلات التنفيذية. نقرأ مقتطفات من هذه المقابلة.

مجال نشاط شركة «هم آوا» هو التنمية البيئية وثقافة ريادة الأعمال القائمة على الابتكار، ورعاية ونمو الشركات الناشئة، والبحث وتطوير التقنيات الجديدة، وإدارة محفظة الأعمال، فضلاً عن تقديم حلول مبتكرة للمؤسسات الكبيرة لتطوير الابتكار. كما تقدم الشركة مجموعة متنوعة من الخدمات للفرق الشابة الساعية إلى تحقيق أفكار إبداعية في شكل عمل تجاري، وأهمها تكوين وتسريع فترات تخصيص رأس المال الأولية مثل الاجتماعية والمادية والمعرفية ورأس المال الرمزي. يمكن للشركات الناشئة استخدام هذه الأصول لبدء وتوسيع أعمالها. في السنوات الأخيرة، كانت السياسة الكلية للبلاد هي دعم الشركات القائمة على المعرفة وتطوير التكنولوجيا، حيث قدم نائب الرئيس للعلوم والتكنولوجيا، وصندوق الابتكار والازدهار، وكذلك وزارة الاتصالات الكثير من الدعم لهذه الشركات. وجهة نظرنا هي أن مركز الدعم عالي الجودة أفضل بكثير من مركز متفرقة. في الوضع الحالي، تم إنشاء مركز شامل في طهران قدم خدمات متنوعة لتمويل وإنشاء وتطوير الأعمال لأصحاب الأفكار الجديدة والإبداعية. بالطبع، مع تفشي مرض الكورونا، تم الانتهاء من المراحل الأولى من العمل عبر الإنترنت ومن الممكن الوصول إليه في جميع أنحاء البلاد، ولكن حالياً إنشاء فروع أخرى في مدن أخرى بالدولة ليس على جدول أعمال شركة «هماوا».

أنشأت الشركة ما يقرب من مائة شركة قائمة على الابتكار منذ إنشائها، والآن هناك نسبة مقبولة من هذه الشركات نشطة في مجموعة «هماوا»، والتي توظف ما متوسطه ١٠ أشخاص لكل فريق، بسبب التغييرات في هذه الإحصائية قد تغير عملية الاستحواذ والعمل النشط في المحفظة. وغني عن القول أن تطوير الأنشطة الساكنة يعني تعميق وتوسيع هذه الخدمات ورفع مستوى جودتها. ■

مدير عام حماية الملكية الصناعية بوزارة الصناعة والمعادن والتجارة:

تسجيل ٥٥ منتج تصدير إيراني في المنظمة العالمية للملكية الفكرية

تشير إساءة استخدام اسم وعنوان المنتجات الإيرانية في أسواق التصدير الحاجة إلى تسجيل العلامات التجارية والمنتجات المحلية أكثر من أي وقت مضى. ولهذا الغاية، تم تسجيل العديد من منتجات وسلع الدولة لدى المنظمة العالمية للملكية الفكرية (الويبو) لتجنب احتمال إساءة الاستخدام. بصرف النظر عن الحد من إساءة الاستخدام، فإن هذا أيضاً يخلق هوية للمنتجات التصديرية ويحفز المنتجين أيضاً. في



هذا الصدد، تحدثنا مع سيد مهدي ميرصالحی، المدير العام لحماية الملكية الصناعية في وزارة الصناعة والمناجم والتجارة. تم ذكر المنتج الإيراني في منظمة تسجيل الممتلكات والمستندات في البلاد، وتجدر الإشارة إلى أن التسجيل الدولي لمنتجات التصدير للبلاد يتم وفقاً لاتفاقية لشبونة التي وافق عليها البرلمان في عام ٢٠٠٤. في بداية التسجيل الدولي لمنتجات التصدير في البلاد، والذي بدأ في البداية بالسجاد اليدوي، كنت مدير الملكية الفكرية لمركز السجاد الوطني في إيران. بالنظر إلى الطلب العالمي على السجاد ومكانة هذا المنتج في سوق التصدير العالمي، وبالنظر إلى أن دولاً مثل الهند والصين ونيبال كانت تستغل المركز التجاري للسجاد الإيراني، وخاصة تصميماته وتصميماته، فقد تسبب في اتخاذ تدابير دولية. تسجيل السجاد الإيراني ومنع احتمال التزوير.

موضوع الملكية الفكرية والصناعية، والذي يشمل حسب قانون الملكية الصناعية الاختراعات والابتكارات والعلامات التجارية والرسوم والنماذج الصناعية والمؤشرات الجغرافية، ويعتبر حالياً ركيزة أساسية ومؤشراً للنمو الصناعي والتنمية في الدول المتقدمة. من ناحية أخرى، اكتسبت الأصول غير الملموسة أو الفكرية، مثل الفكر والإبداع والابتكار والمبادرة، قيمة تبادلية وتعتبر رأس مال في هذا الصدد، وقعنا اتفاقية مع نائب الرئيس للعلوم والتكنولوجيا وشركة المدن الصناعية لترقية منتجاتهم من خلال إنشاء وحدات ابتكار في المدينة الصناعية بالدولة. إجراء آخر هو مسألة العلامات التجارية وتسجيل المؤشرات الجغرافية التي ستجلب ثقة ومصداقية العميل للمنتج. بسبب هذه المشكلة، إذا لم تكن لدينا القدرة على العلامة التجارية واكتساب ثقة العملاء؛ بطبيعة الحال، لن يكون لدينا سوق، وفي مثل هذه الظروف، سيواجه الإنتاج مشاكل.

حتى الآن، تم تسجيل ٥٥ سلعة محلية دولياً وتم تسجيل ٩٠ منتجاً على المستوى الوطني، والتي لها فوائد مهمة مثل العلامة التجارية، وطمأننة مستهلكي المنتجات الإيرانية في السوق الدولية، فضلاً عن زيادة القيمة المضافة لمنتجات هذه المنتجات من أجل بلد. ■

تمهد الشركات الموجهة نحو الخدمات الطريق للتنمية الاقتصادية المستدامة:

تم بناء أول مضمار قياسي لهوكي الجليد بواسطة شركة إيرانية



لقد أدت العقوبات والقيود الناتجة عن تلك إلى تحدي توريد المعدات والإمدادات التي تحتاجها العديد من الشركات، بينما تحاول بعض شركات الخدمات تقليل هذه التكاليف قدر الإمكان من خلال تقديم خدمات جديدة. من بينها، شركة «بيشجامان تجارت و توسعه بايدار» الهندسية هي إحدى هذه الشركات التي تتشرف بتوفير المعدات للمشاريع الصناعية وتقديم الخدمات لصناعات البنية التحتية. تتمثل المهمة المهمة لهذه الشركة في تقديم الخدمات الهندسية والمعدات لصناعات البنية التحتية في البلاد، وخاصة صناعة النفط، وقد نجحت حتى الآن في هذا الاتجاه. ذهبنا إلى احسان ولى زاده، الرئيس التنفيذي لشركة «بيشجامان تجارت و توسعه بايدار» الهندسية وتحدثنا معه يعتقد احسان ولى زاده، الحاصل على شهادة جامعية في هندسة المواد والمعادن ودرجة الماجستير في اللحام ويعمل مع شركات مختلفة في صناعة البنية التحتية في البلاد منذ عام ٢٠٠٣، أن: «مؤسسات القطاع الخاص ليس لديها القدرة على مواجهة القرارات الحكومية والكثير» إنهم لا ينتهون إلى المطالب الجادة للقطاع الخاص من أجل حماية مصالحهم أو المنصب الذي يشغلونه»

تتمثل الرؤية الخاصة لشركة «بيشجامان تجارت و توسعه بايدار» الهندسية في تقديم الخدمات لصناعات البنية التحتية في البلاد، وخاصة صناعات النفط والغاز والبتروكيماويات، والتي تعد من بين الصناعات الأم. من أهم الإجراءات التي تتخذها هذه الشركة إقامة علاقات مع أصحاب التكنولوجيا والصناعة بحيث يتمكن أصحاب العمل والمقاولون والمستثمرون في هذه الصناعات من الوصول إلى الخدمات الهندسية والإنتاجية والمعدات بأقل تكلفة وأعلى جودة. منذ البداية، قدمت الشركة خدمات متنوعة مثل الأعمال والهندسة وشاركت في الأنشطة التنفيذية والإنتاجية. مع وصول الشركة إلى دول الاتحاد الأوروبي من خلال شركاء موثوقين مهدوا الطريق للتواصل مع التقنيات المتقدمة، حققنا المعدات المتطورة التي تحتاجها صناعات الحفر والبتروكيماويات والتكرير والتوزيع، وما إلى ذلك، وجعلناها متاحة لهذه الصناعات. نظرًا لحساسية إطلاق هذه المعدات في الدولة، فقد تركنا الشكل التجاري ودخلنا مجال التركيب والتشغيل والصيانة وهذا الأمر جعلنا نبدأ العمل في مشاريع تنفيذية كانت نتيجتها: أول مضمار هوكي الجليد في البلاد كمقاول EPC في مشروع يسمى إيران مول، وهو فريد من نوعه في الشرق الأوسط.

بعد هذا النشاط، تمت دعوتنا لتقديم المشورة بشأن إنشاء أول مسار قياسي لهوكي الجليد في البلاد. من خلال هذا الإجراء، فازت شركة «بيشجامان تجارت و توسعه بايدار» الهندسية بلقب ممثل شركة ألمانية مرموقة تتمتع بخبرة ٣٠ عامًا في مجال الرياضات الشتوية وصناعة الترفيه ودخلت في المناقصة لأول مضمار هوكي الجليد في البلاد. نظرًا لأن البلدان المتقدمة ليست مستعدة بسهولة لنقل التكنولوجيا إلى البلدان النامية أو البلدان الأقل تقدمًا، فقد عملت العديد من الشركات في السنوات الأخيرة على توفير المعدات والتقنيات اللازمة.

كما اتخذ رواد التجارة والتنمية المستدامة خطوات للتغلب على هذه القيود.

إن الشرط المسبق لأي نجاح هو توافر البنية التحتية المناسبة للتخطيط طويل المدى، والتي فقدنا بالفعل العامل الأساسي، وهو الاستقرار. لقد مر الوضع الاقتصادي للبلد بالعديد من التغييرات ومن الصعب جدًا التخطيط أو التحرك في هذا الاتجاه، لذلك كان هدفنا الوحيد هو محاولة الحفاظ على القوة البشرية المعقدة كأهم الأصول. تدخل إحدى الميزات الفريدة لشركة «بيشجامان تجارت و توسعه بايدار» الهندسية في دخول مناطق لم تنشط فيها مجموعة أو شركة على الإطلاق.

من أهم برامج الشركة، والتي بدأت العمل بالطبع، جذب المتعلمين وتدريبهم في مجال الشركة. وغني عن البيان أن العديد من هؤلاء الأشخاص سيشاركون في أرباح الشركة وأسهمها، وسيكون من الممكن ترفيتهم إلى مناصب إدارية. كجزء من مسار التنمية الذي يمر عبر معرفة وخبرات الموارد البشرية، تمت إضافة عنوان التنمية المستدامة إلى اسم الشركة، والذي سيكون تطوير جودة وأمن الموارد البشرية، إلى جانب زيادة الإنتاجية لأصحاب المصلحة والمساهمين. نهج شركة «بيشجامان تجارت و توسعه بايدار» الهندسية ليس مجرد تجارة أو وساطة لتوريد البضائع، ولكن معظم جهودنا تكون موجهة نحو الخدمة. خلال السنوات القليلة الماضية، عندما انخفضت عائدات النقد الأجنبي للبلد وكانت الصناعات التي لها تاريخ طويل في وضع غير موات، والصيانة المناسبة والأمثل والإصلاحات في الوقت المناسب، ونتيجة لذلك، زيادة عمر المعدات، وتقليل التكلفة صناعات البنية التحتية، في هذا الصدد، كان أحد الإجراءات المهمة لهذه الشركة هو تقليل التكاليف من خلال عدم إيقاف عمل وأنشطة الشركات. ■

إهمال القدرات في ظل التوترات الدولية



بدأت العلاقات الرسمية بين إيران وباكستان بعد استقلال البلاد في عام ١٩٤٧، وأدى التشابه الديني والثقافي واللغوي، والحدود التي يبلغ طولها ٩٠٩ كيلومترات، والعلاقات السياسية الجيدة، فضلاً عن القدرات والبنية التحتية الملائمة في البلدين، إلى توفير بيئة ملائمة للغاية لنمو وازدهار العلاقات الاقتصادية بين البلدين.

سلع مثل القطن والمنسوجات والملابس والحبوب والجلود ولعب الأطفال والمعدات الرياضية والسجاد والبسط الصوفية، وكذلك الأرز والأسماك والفواكه والخضروات هي الصادرات الرئيسية لباكستان. تعتبر الولايات المتحدة والامارات العربية المتحدة وأفغانستان والمملكة المتحدة وألمانيا من أهم مستوردي البضائع من باكستان. وتشكل واردات باكستان أكثر من ضعف قيمة صادراتها التي تقدر بنحو ٦٠ مليار دولار، وتشمل النفط والوقود المعدني والمفاعلات والمراجل والأدوات الكهربائية والإلكترونية والآلات والمعدات والحديد والصلب، وكذلك الكيماويات والمنتجات. يعتبر الغذاء من أهم السلع المستوردة لباكستان.

تشمل أهم صادرات إيران إلى باكستان القار البترولي والزيوت الخفيفة والمنتجات البترولية الأخرى باستثناء البنزين والفسطق الحلبي والشوكولاتة والبروبان المسال والغازات البترولية والهيدروكربونات السائلة و سلع مثل الأرز والمناجو و بذور السمسم ونسج القطن والقنب وتغليف المواد الغذائية. المعدات والأبواب الأصيلة من بين الصادرات الباكستانية الرئيسية إلى إيران.

كان الميزان التجاري بين إيران وباكستان خلال الأعوام ١٩٧٩ إلى ١٩٩٦ سلبياً بشكل أساسي لصالح باكستان، ولكن منذ عام ١٩٩٦ كان الميزان التجاري دائماً إيجابياً وارتفع. وبحسب الإحصائيات المتوفرة، فإن حجم التجارة بين إيران وباكستان، على الرغم من مشاكل مثل عدم وجود علاقات مصرفية، ومشاكل جمركية وحوارج جمركية وحجر صحي، بزيادة ٤٢,٣% مقارنة بعام ٢٠١٥ وزيادة بنسبة ١٣,٢% مقارنة بعام ٢٠١٥. وبلغت المليارات و ٣٢٤ مليون دولار نهاية عام ٢٠١٦. وبلغ حجم التبادل التجاري بين إيران وباكستان عام ١٣٩٤ نحو ٨٦١ مليون دولار وفي عام ٢٠١٥ بلغ نحو مليار و ١٦٠ مليون دولار. ارتفع إلى ٩٣١ مليون دولار. شهدت كمية الواردات من باكستان خلال هذه الفترة زيادة بنسبة ٧,٣ في المائة مقارنة بعام ٢٠١٦ وزادت إلى ٣٩٢ مليون دولار في عام ٢٠١٧.

في عام ٢٠١٨، لم يكن لإيران مكانة جيدة بين الواردات الرئيسية لباكستان واحتلت المرتبة ٣٠ بين دول العالم. في الواقع، هذا العام، كانت حصة إيران من إجمالي واردات باكستان البالغة ٦٠,٢ مليار دولار ٠,٦ في المائة فقط.

على الرغم من كل الإمكانيات لتطوير العلاقات الاقتصادية بين البلدين، يبدو أن ازدهار العلاقات بين البلدين يعتمد إلى حد كبير على التطورات العالمية والتوترات الإقليمية.

مع احتمال عودة طالبان إلى السلطة في أفغانستان، يبدو أنه مع نفوذ باكستان بين طالبان، ستتأثر العلاقات بين إيران وباكستان مرة أخرى في السنوات القليلة المقبلة، ما لم يجد البلدان طريقة لتطوير العلاقات التجارية والاقتصادية. ■

أكد صاحب العلامة التجارية «رفتاري»:

فقدان التعليم الأكاديمي في صناعة المطاعم

يهتم الكثير من الناس اليوم باختيار المطعم المناسب الذي يلبي توقعاتهم لوجبة لذيذة وعالية الجودة. تحاول المطاعم المعروفة أيضاً الاستجابة لطلبات العملاء من خلال طهي مجموعة متنوعة من المأكولات الصديقة للعملاء والالتزام بمعايير تقديم الطعام. من أجل التعرف أكثر على نوع المطاعم الخدمية التي تخدم العملاء، ذهبنا إلى نادر رفتاري، صاحب علامة «رفتاري» التجارية التي يبلغ عمرها ١٠٩ سنوات في إنتاج الطعام الإيراني الأصيل. تأسست العلامة التجارية «رفتاري» في عام ١٩١٠ على يد الحاج أكبر رفتاري، وبعد ذلك الجيل الثاني والآن الجيل الثالث والرابع



من هذه العائلة يدير هذا المطعم القديم. رفتاري هي العلامة التجارية الغذائية الأولى والوحيدة في البلاد التي حصلت على شهادة من العصور القديمة والتسجيل في مذكرات جمعية من اليونيسكو ولم يتم إغلاقها منذ إنشائها. في ما يلي نقرأ أجزاء من هذه المقابلة. اليوم، يولي الناس اهتماماً أكبر لمعايير وجودة المنتجات المشتراة أكثر من أي وقت مضى، والمجموعات التي أولت اهتماماً خاصاً لتوفير طعام عالي الجودة وأخذت التقييد بالمعايير على محمل الجد، تمكنت من الحفاظ على عملاتها وزيادتهم في بعض الأحيان. في فروع تشيلو كباب «رفتاري»، يتم تحضير جميع الأصناف وفقاً لأنماط وبرامج إنتاج محددة، وحتى قبل اندلاع كورونا، تم تغليف منتجاتنا وفقاً لمبادئ النظافة. من الجدير بالذكر أن صحة الناس كانت دائماً خطنا الأحمر وقد بذلنا قصارى جهدنا بهذه الطريقة. مُنحت شهادة من العصور القديمة والتسجيل في مذكرات جمعية إلى تشيلو كباب «رفتاري». من ناحية أخرى، فإن الامتثال للمعايير واستقرار العلامة التجارية متشابكان بشدة ومهدان الطريق لذلك. رفتاري هي إحدى العلامات التجارية القليلة التي خطت للاستجابة لعملائها في مواقف مختلفة ومع مرور الوقت، وحتى أثناء مجاعة عام ١٩٤١، رحبت بالناس بجهود وخبرات الجيل الأول من العائلة. تشيلو كباب هو أحد الأطعمة المفضلة للعملاء الأجانب وأحد أهدافنا للسنوات القادمة هو تقديم الطعام الإيراني التقليدي في الخارج؛ ولكن عليك أولاً أن يكون لديك نادٍ من العملاء المحليين ثم تذهب إلى العملاء الأجانب. نظراً لأننا نتحرك دائماً مع خطة ومخطمتين، للقيام بذلك، تم اتخاذ الإجراءات المناسبة في علامة «رفتاري» التجارية. لن ينجح المطعم بالإعلان وحده، والنمو المستدام في هذه الفئة هو نمو شعري. لسوء الحظ، هناك العديد من الأمثلة التي تم إغلاقها بسبب الإهمال. يجب أن يعتمد كل نشاط على المعايير. قبل الاستثمار في هذا العمل الذي يتطلب اليوم موارد مالية كبيرة، من الضروري القيام بدراسة متخصصة وتخطيط تنفيذي دقيق من أجل تحقيق النتيجة المرجوة في الوقت المناسب. ■

قرارات الحكومة الداعمة لسوق رأس المال



مرتضى فغانى
عضو غرفة تجارة طهران

الخارج، يجب إدخال هذه الموارد في البورصة عن طريق تبادل أصول العملات الأجنبية وبيعها من قبل البنك المركزي، مما يؤدي إلى تكوين النقود وإعادة زيادة السيولة وستكون لها عواقب وخيمة على اقتصاد البلاد. بالإضافة إلى تخصيص هذه الموارد لسوق الأوراق المالية، وإنفاق الموارد العامة لصالح شريحة محدودة من المجتمع، يمكن رؤية تجربة هذا الإجراء وعواقبه السلبية في تخصيص الدولارات بالأسعار الحكومية، بحيث لا يكون اقتصاد الدولة كذلك. ومع ذلك تمكنت من التخلص من عواقبها. يمكن أن يؤدي تخصيص هذه الموارد في الوضع الحالي إلى تسريع تدفق الأموال الذكية من سوق رأس المال، وبما أن دخول هذه الموارد يتم في بعض الأسهم، فإن كبار المستثمرين الذين يتمتعون بمزيد من الوصول إلى هذه المعلومات، بعد أن يصل السوق إلى حالته السابقة، سوف يأخذون أموالهم من السوق إلى الأسواق الأخرى، وبالتالي ستنتشر أزمة سوق الأسهم إلى الأسواق الأخرى. من ناحية أخرى، فإن استثمار البنوك في المؤسسات المالية للبورصة سيفتح الطريق أمام إعادة ريادة الأعمال الخاصة بهم، وعملياً، فإن قانون إزالة الحواجز أمام الإنتاج سيكون غير فعال، لذلك يمكن للحكومة بدلاً من ذلك تسهيل توريد الشركات الكبيرة وعقود الخيار والقضاء على التقلبات للشركات الكبيرة أعادت التوازن إلى السوق إلى حد كبير. يجب أن يكون الدعم الحكومي لسوق رأس المال في نطاق تعديل القوانين وتسهيلها، وسيكون للتدخل في تسويق أو تخصيص الموارد عواقب وخيمة على اقتصاد الدولة، وهو ما شهدناه في الماضي في تخصيص العملة بالأسعار الحكومية. ■

كان سوق رأس المال الإيراني، على الرغم من النمو الكبير والتوسع المذهل بين مختلف شرائح المجتمع، في وضع صعب منذ منتصف أغسطس من هذا العام، حيث انخفض مؤشر بورصة طهران إلى ١,٥ مليون وحدة وحالة العديد من الأسهم القيمة التي اعتبرت كرائد في السوق، لقد تغير.

هذه الأسهم، التي واجهت طوابير شراء لأكثر من مليار خلال أيام الذروة، كانت تعاني من طوابير البيع هذه خلال الشهر الماضي. من ناحية أخرى، انخفضت قيمة بعض الأسهم بنسبة تصل إلى ٥٠٪، وعلى الرغم من الاستقبال الإيجابي نسبياً لعرض أول صندوق مصفاة، والذي يتضمن أسهماً حكومية في مصافي أصفهان وبندر عباس وطهران وتبريز، وسعر السهم. من هذه الرموز سقطت أيضاً في السوق.

منذ بداية هذا العام وحتى منتصف شهر أغسطس، دخل السوق في المتوسط ما بين ألف إلى ١,٥ ألف مليار تومان من النقود يوميًا من قبل الأفراد وبشكل عام، خلال هذه الفترة، دخل السوق حوالي ١١٠ آلاف مليار تومان من النقود من قبل الأفراد التي بلغت قيمتها حتى ١٩ أغسطس الحالي ١٥٠ ألف مليار تومان؛ ولكن مع انخفاض بنحو ٢٥ في المائة في السوق في الشهر الخامس من العام، غادر هذا السوق حوالي ١٥ ألف مليار تومان، مما يعني أن ١٢,٥ في المائة من الأموال تخص أشخاصاً حقيقيين.

نظراً لأهمية سوق رأس المال في اقتصاد الدولة، ومعدل التوسع الكبير، فضلاً عن تأثير أي اضطراب في هذا السوق على تدفق السيولة وتدفقها في الأسواق الموازية مثل الإسكان والذهب والعملات؛ أي تحدٍ في هذا السوق سيكون له عواقب وخيمة على اقتصاد البلاد.

على الرغم من أن التراجع في سوق رأس المال بدأ بتصريحات متناقضة من قبل المسؤولين الحكوميين، إلا أن الحكومة سرعان ما اتخذت خطوات لدعم السوق، كان أهمها توفير صندوق التصفية الأول والحوافز الضريبية للشركات التي دخلت للتو في الأسهم بالإضافة إلى تخفيض رسوم التداول على مرحلتين ٢٠ و ٥٠ بالمائة وتخصيص ٣٠ بالمائة من التخفيض بنسبة ٥٠ بالمائة لصندوق استقرار السوق.

من ناحية أخرى، يمكن اعتبار الإعفاءات الضريبية للشركات المدرجة التي تعمل على زيادة رأس المال خطوة مهمة أخرى في هذا الاتجاه. ومن الإجراءات الحكومية المهمة الأخرى التي تعرضت لانتقادات واسعة، تخصيص جزء من موارد صندوق التنمية الوطني لدعم السوق، وتمكين البنوك من الاستثمار في البورصة، وتعزيز دور البنوك في إنشاء المؤسسات المالية في البورصة، واشتراط المساهمين الرئيسيين. لعملية التسويق والتسويق التي، وفقاً لبعض الاقتصاديين، لا تؤدي فقط إلى تحسين الوضع، ولكن لها أيضاً عواقب وخيمة.

نظراً لكون موارد هذا الصندوق بالدولار ومعظمها محجوب في

..... فرم اشتراک سالیانه

دزبوی سرمایه‌گذاری

Selected owners of capital and trade

منتخب صاحبان سرمایه و تجارت

نوع اشتراک:

حقوق

حقیقی

نام شرکت: نوع فعالیت: سال تاسیس:

نام و نام خانوادگی:

نشانه کامل پست:

.....

کد پستی ده رقیع: تلفن تماس:

دورنگار: تلفن همراه:

نشانه پست الکترونیک (ایمیل):

آیا تمایل به دریافت نسخه pdf ماهنامه از طریق پست الکترونیک را دارید؟

خیر

بله

به همراه ارسال نخستین شماره ماهنامه کد اشتراک شما اعلام خواهد شد

واحد اشتراک: ۰۲۱-۸۸۸۶۴۸۳۵

۱- واریز مبلغ ۰۰۰/۲۴۰ تومان به حساب شماره ۰۴۰۲۹۰۰۵۰۱۷۰-۱۹۶۵-۰۱۰۰۰۰-۰۱۷۰-۱۹۶۵ و یا شماره کارت ۹۳۱۴-۹۳۱۴-۲۵۵۰-۹۹۷۳-۶۰۳۷

و یا شماره شبا ۰۴-۰۲۹۰-۰۱۰-۱۹۶۵-۰۱۰۰۰۰-۰۱۷۰-۱۹۶۵ بانک ملی ایران به نام آقای مرتضی فغانی.

۲- ارسال تصویر فیش بانکی از طریق دورنگار به شماره ۰۲۱-۸۸۸۶۴۷۸۶

۳- هزینه ارسال مجلات با پست عادی به عهده ماهنامه و هزینه پست سفارشی به عهده متقاضی است.

۴- هزینه فوق برای اشتراک ۱۲ شماره از مجله (هر ماه یک نسخه) است.



www.dsg-m.com



D.sarmayeh@gmail.com

Members of Parliament:

The need for government attention to the tourism industry during the Corona

Since 1980, the United Nations World Tourism Organization annually celebrates September 27 as World Tourism Day, and its charter was approved by the World Tourism Organization on September 27, 1970. But what has plagued tourism today is a microscopic virus called corona, which has affected not only Iran's tourism industry, but the entire world. Unfortunately, during this period, the country's tourism industry, like other countries, has suffered a heavy blow and is going through an unfavorable situation. Accordingly, in order to further investigate this issue, we decided to reach out to a number of members of parliament and talk to them. We read parts of these interviews.

Jabbar Kouchakinejad, the head of the tourism faction of the parliament, referring to the recent statements of the Deputy Minister of Tourism that a loan of 16 million Tomans with a 12% interest rate is to be allocated to the affected businesses in this area, said: It has caused many businesses, including those in the tourism sector, to suffer economic losses, and the government should support them by providing low-interest or non-performing loans.



The representative of the people of Rasht in the parliament stated: lending to employees in the field of tourism with a 12% interest rate is very high and the government should grant a loan of Gharz al-Hasna or finally a loan with a 4% interest rate to these people.

He added: "Usually, tourism departments as well as hotels and accommodation earn a lot of money during Nowruz, but unfortunately they did not earn any income during Nowruz this year due to the outbreak of coronary heart disease." In the meantime, the government should support the workers in the tourism sector by providing unemployment insurance, because the income situation of these people is very unfavorable.

Gholamreza Montazeri, Deputy Chairman of the Parliamentary Cultural Commission, pointing out that in many developed countries, tourism is considered as their first industry, said: "In the meantime, according to the orders of the Supreme Leader, the country should be a single product (oil economy)" Save and direct to other economic capacities, including tourism, to create jobs and increase GDP.

He added: "Tourism is a window to thoughts, ideas, culture, civilization, rituals and customs, which in addition to economic income, will represent the culture and civilization of our country." With several thousand years of civilization, Iran can be introduced as one of the world's

leading options in the field of tourism.

Montazeri said that if we design a strategic plan for the field of tourism, we can definitely look at this field as a currency industry that has a full role in GDP, adding: "The diversity of Iranian handicrafts is a great opportunity for our country that few countries It benefits.



The representative of the people of Gorgan and Aq Qala in the 11th parliament said about the industrialization of tourism in the country: we should look at the field of tourism as an industry to believe that it will be a great help for the country in the economic field.

Montazeri pointed to the current state of tourism due to the prevalence of coronary heart disease and said: "The Covid virus is a serious threat to many businesses, especially the tourism industry, and we must draw a plan for living with the corona and the post-corona era."

Hossein Mirzaei, a member of the parliament's cultural commission, said that the tourism industry is considered as a source of income and currency for any country in the world, adding: And natural is considered a golden opportunity, but unfortunately it is ignored due to improper management and is not used properly.



The representative of the people of Isfahan in the parliament added: with the outbreak of coronary heart disease, the greatest damage was done to the field of tourism, so that many hoteliers and travel agencies reduced their forces and many of them were closed. Of course, in the meantime, improper management in order to prevent the spread of this disease caused the country's economy, especially the tourism industry, to suffer a heavy blow.

He added: "Improper management of coronary heart disease has widespread problems at the macro level, and today we are witnessing irreparable material and human losses.

The member of the parliament's cultural commission considered cultural and religious views as one of the important capacities of the country in attracting tourists and added: "Tourism in our country has many material attractions and besides it can transmit the rich culture of Iran." ■



Government decisions in support of the capital market



Morteza Faghani
Member of Tehran Chamber of Commerce

Iran's capital market, despite significant growth and astonishing expansion among different segments of society, has been in a difficult situation since mid-August this year, so that the Tehran Stock Exchange index fell to 1.5 million units and the condition of many valuable stocks that considered a market leader, it has changed. These stocks, which have experienced buying queues of more than one billion during peak days, have been experiencing such selling queues for the past month. On the other hand, the value of some shares has decreased by up to 50% and despite the relatively favorable reception of the offering of the first refinery fund, which includes government shares in Isfahan, Bandar Abbas, Tehran and Tabriz refineries, the stock price of these symbols has also fallen in the market. From the beginning of this year to the middle of August, on average, between one thousand to 1.5 thousand billion tomans of money entered the market daily by individuals and in general, during this period, about 110 thousand billion tomans of money entered the market by individuals that its value until August 19 Current reached 150 thousand billion tomans; But with a drop of about 25 percent in the market in the fifth month of the year, about 15 thousand billion tomans left this market, which means 12.5 percent of the money belongs to real people. Given the importance of the capital market in the country's economy, its significant penetration rate, as well as the impact of any disruption in this market on the outflow of liquidity and its flooding into parallel markets such as housing, gold and currency; any challenge in this market will have serious consequences for the country's economy.

Although the decline in the capital market began with contradictory statements by government officials, the government quickly took steps to support the market, the

most important of which were the provision of the first refinement fund and tax incentives for the companies that have just entered the stock market, as well as the reduction of trading fees in two stages of 20 and 50 percent and the allocation of 30 percent of the 50 percent reduction to the market stabilization fund.

On the other hand, considering tax exemptions for listed companies that are raising capital can be considered as another important step in this direction. Other important government measures that have been widely criticized include allocating part of the National Development Fund resources to support the market, enabling banks to invest in the stock market, strengthening the role of banks in establishing financial institutions on the stock exchange, and requiring major shareholders to marketing and marketing operation that, according to some economists, not only does not improve the situation, but also has dire consequences.

Due to the fact that the resources of this fund are in dollars and most of it is blocked abroad, these resources must be entered into the stock exchange by exchanging foreign currency assets and selling them by the central bank, which leads to the creation of money and re-increase liquidity and will have severe consequences for the country's economy. In addition to allocating these resources to the stock market, spending public resources for the benefit of a limited segment of society, the experience of this action and its negative consequences can be seen in allocating dollars at government prices, so that the country's economy has not yet been able to get rid of its consequences.

Allocating these resources in the current situation can accelerate the outflow of smart money from the capital market, and since the entry of these resources takes place in certain shares, major investors who have more access to this information, after the market reaches its previous state, They will take their money out of the market and into other markets, so the stock market crisis will spread to other markets. On the other hand, the investment of banks in the financial institutions of the stock exchange will open the way for their re-entrepreneurship and in practice, the law on removing barriers to production will be ineffective, so the government can instead facilitate the supply of large companies, offer option contracts and Eliminating volatility for large companies has largely restored equilibrium to the market. Government support for the capital market should be within the scope of amending and facilitating laws, and interfering in the marketing or allocation of resources will have dire consequences for the country's economy, which we have experienced in the past in allocating currency at government prices. ■

The owner of the “Raftari” brand emphasized:
**Academic education
vacancy in the restaurant
industry**



Many people today are concerned about choosing the right restaurant that meets their expectations for a quality and delicious meal. Well-known restaurants also try to respond to customer demands by cooking a variety of cuisine, customer-friendly and adhering to catering standards. In order to get more acquainted with the type of service restaurants serve to customers, we went to Nader Raftari, the owner of a “Raftari” brand that is 109 years old in the production of authentic Iranian food. “Raftari” brand was founded in 1910 by Haj Akbar Raftari, and after that, the second generation and now the third and fourth generations of this family manage this old restaurant. Raftari is the first and only food brand in the country that has received a certificate of antiquity and registration in collective memoirs from UNESCO and has not been closed since its establishment. We read parts of this interview.

Raftari group currently operates with 6 active branches in Tehran in the field of production of authentic Iranian food and I, as a representative of the third generation of the Raftari family and the owner of this brand, manage the collection and my daughters represent the fourth generation of the Raftari family are working with me. The most important difference between the Raftari group and other groups is the long history based on family activities. Customer orientation is the long-standing slogan of Raftari brand and standardization is the goal of the third and fourth generation of this group.

In the branches of Raftari Chelo khab, all items are prepared according to specific production patterns and programs, and even before the outbreak of Corona, the packaging of our products was done according to hygienic principles.

Chelo Khab is one of the favorite foods of foreign customers and one of our goals for the coming years is to introduce traditional Iranian food abroad; But first you have to have a club of domestic customers and then go to foreign customers. Since we have always moved with a specific plan and pattern, to do this, appropriate actions have been taken in the Raftari brand.

Before investing in this business, which today requires significant financial resources, it is necessary to do specialized study and careful executive planning in order to achieve the desired result at the right time. ■



**Iran-Pakistan Economic Relations:
Capacity neglect in the shadow
of international tensions**

Official relations between Iran and Pakistan began after the country's independence in 1947, and religious, cultural and linguistic similarities, a 909-kilometer border, good political relations, as well as adequate capacities and infrastructure in the two countries provided a very favorable environment for the growth and prosperity of economic relations between the two countries. Goods such as cotton, textiles, clothing, cereals, leather, toys and sports equipment, woolen carpets and rugs, as well as rice, fish, fruits and vegetables are Pakistan's main exports. The United States, the United Arab Emirates, Afghanistan, the United Kingdom and Germany are the most important importers of goods from Pakistan.

Pakistan's imports are more than double the value of its exports, estimated at about \$ 60 billion, and include oil and mineral fuels, reactors and boilers, electrical and electronic tools, machinery and equipment, iron and steel, as well as chemicals and products. Food is one of the most important imported goods of Pakistan.

Iran's most important exports to Pakistan include petroleum bitumen, light oils and other petroleum products except gasoline, pistachios, chocolate, liquefied propane, petroleum gases and liquid hydrocarbons, and commodities such as rice, mango, sesame seeds, tar and hemp weaving, food packaging equipment and purebred beef cattle are among Pakistan's main exports to Iran. The trade balance between Iran and Pakistan during the years 1979 to 1996 was mainly negative and in favor of Pakistan, but since 1996 the trade balance has always been positive and has gone up. According to available statistics, the volume of trade between Iran and Pakistan, despite problems such as the lack of banking relations, customs problems and tariff and quarantine barriers, with a 42.3% increase compared to 2015 and a 13.2% increase compared to 2015 to one Billion and 324 million dollars have reached the end of 2016. The volume of trade between Iran and Pakistan in 1394 was about 861 million dollars and in 2015 was about one billion and 160 million dollars. Increased to \$ 931 million. The amount of imports from Pakistan during this period has experienced a 7.3 percent increase compared to 2016 and has increased to \$ 392 million in 2017. In 2018, Iran did not have a good position among the major imports of Pakistan and ranked 30th among the countries in the world. In fact, this year, Iran's share of Pakistan's total imports of \$ 60.2 billion was only 0.6 percent. Despite all the potential for the development of economic relations between the two countries, it seems that the flourishing of relations between the two countries is largely dependent on global developments and regional tensions.

With the possibility of the Taliban returning to power in Afghanistan, it seems that with Pakistan's influence among the Taliban, relations between Iran and Pakistan will be affected again in the next few years, Unless the two countries find a way to develop trade and economic relations. ■

Service-oriented companies pave the way for sustainable economic development:

The first standard ice hockey stage was built by an Iranian company



Sanctions and the resulting restrictions have challenged the supply of equipment and supplies needed by many companies, while some service companies are trying to reduce these costs as much as possible by providing new services. Among them, Pishgaman Tejarat va Tose'e Paydar Engineering Company is one of these companies, which has the honor of providing equipment for industrial projects and providing services to infrastructure industries. The important mission of this company is to provide engineering services and equipment for the country's infrastructure industries, especially the oil industry, and so far it has been successful in this direction. We went to Ehsan Valizadeh, CEO of Pishgaman Tejarat va Tose'e Paydar Engineering Company, and talked him. Valizadeh, who has a degree in materials and metallurgy engineering and a master's degree in welding and has been working with various companies in the country's infrastructure industry since 2003, believes: "Private sector institutions do not have the power to face government decisions and many "They do not pay attention to the serious demands of the private sector in order to protect their interests or the position they hold." We read parts of this interview.

The special vision of Pishgaman Tejarat va Tose'e Paydar Engineering Company is to provide services to the country's infrastructure industries, especially oil, gas and petrochemical industries, which are among the parent industries. One of the most important actions of this company is to establish relations with technology and industry owners so that employers, contractors and investors in these industries have access to engineering and production services and equipment with the lowest cost and highest quality.

From the beginning, the company has provided various services such as business and engineering and has been involved in executive and production activities. With the company's access to the EU countries through reliable partners that paved the way for communication with advanced technologies, we achieved the advanced equipment needed by the drilling, petrochemical, refining

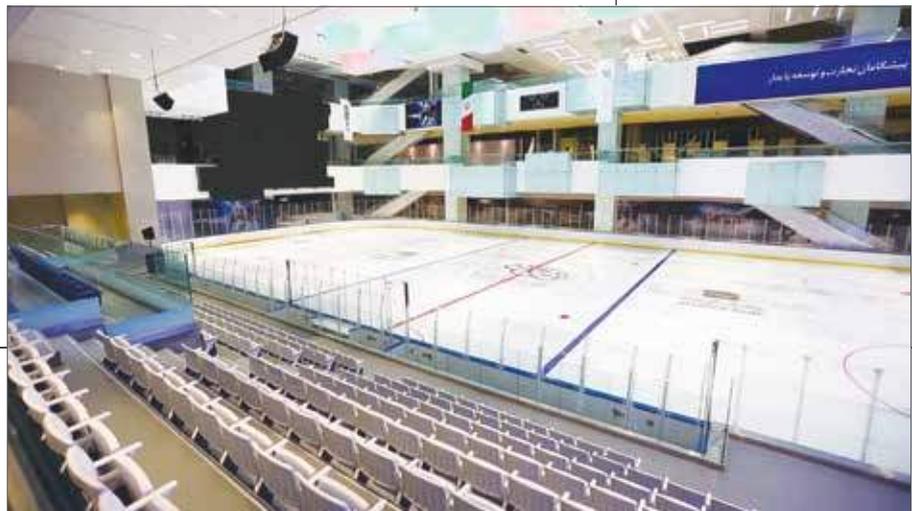
and distribution industries, etc., and made it available to these industries. Due to the sensitivity of launching this equipment in the country, we simply left the commercial format and entered the field of installation, commissioning, maintenance and this issue caused us to start working on executive projects, the result of which is: The construction of the first ice hockey track in the country as an EPC contractor is in a project called Iran Mall, which is unique in the Middle East.

After this activity, we were invited to provide advice on the construction of the first standard ice hockey track in the country. With this action, Pishgaman Tejarat va Tose'e Paydar Engineering Company won the title of representative of a reputable German company with 30 years of experience in the winter sports and entertainment industry and entered the tender for the first ice hockey track in the country.

Because developed countries are not easily willing to transfer technology to developing or less developed countries, various companies have worked in recent years to provide the equipment and technologies needed. The Pioneers of Sustainable Trade and Development has also taken steps to overcome these limitations.

The prerequisite for any success is the availability of the right infrastructure for long-term planning, of which we have already lost the most basic factor, stability. The economic situation of the country has undergone many changes and it is very difficult to plan or move in this direction, so our only goal has been to try to maintain the complex and manpower as the most valuable asset. One of the unique features of Pishgaman Tejarat va Tose'e Paydar Engineering Company is entering areas where no group or company has ever been active.

The approach of Pishgaman Tejarat va Tose'e Paydar Engineering Company is not just trade or intermediation of supply of goods, but most of our efforts to be service-oriented. During the last few years, when the country's foreign exchange earnings have decreased and the industries that have a long history are in an unfavorable situation, proper and optimal maintenance and timely repairs, and as a result, increase the life of equipment, reduce the cost of infrastructure industries. In this regard, one of the important measures of this company has been to reduce costs by not stopping the work and activities of companies. ■



The Director General of Industrial Property Protection
of the Ministry of Industry, Mines and Trade:

Registration of 55 Iranian export products in the World Intellectual Property Organization



Abuse of the name and title of Iranian products in export markets raises the need to register domestic brands and products more than ever. To this end, many of the country's products and goods are registered with the World Intellectual Property Organization (WIPO) to avoid possible misuse. Apart from reducing abuse, this also creates an identity for export products and also motivates producers. In this regard, we have talked with Seyed Mehdi Mirsalehi, Director General of Industrial Property Protection of the Ministry of Industry, Mines and Trade. The Industrial Property Office was established in 2014 in the Ministry of Industry, Mines and Trade by the order of the then Minister. The Iranian product was mentioned in the country's property and documents registration organization. It should be noted that the international registration of the country's export products is carried out in accordance with the Lisbon Agreement, which was approved by the parliament in 2004.

At the beginning of the international registration of the country's export products, which initially started with handmade carpets, I was the director of intellectual property of the National Carpet Center of Iran. Considering the international demand for carpets and the position of this product in the global export market, and considering that countries such as India, China and Nepal were abusing the commercial position of Iranian carpets, especially its designs and designs, it caused measures in the international registration of Iranian carpets and prevent possible profiteering.

So far, 55 domestic goods have been registered internationally and 90 products have been nationally registered, which has important benefits such as branding, reassurance to consumers of Iranian products in the international market, as well as increasing added value for producers of these products for the country.

Manufacturers must be aware that the growth and leap of production depends on industrial property and must take advantage of industrial inventions, innovations and designs. The production of a product will continue when there is a market for that product and maintaining the market depends on innovation, creativity, product quality and competitive price. ■



The CEO of Knowledge Based
Hamava Company:

Development of innovation is a necessary condition for the country for entering a new era

Today, with the spread of technological innovation, the world economy is changing rapidly, and companies based on innovation and new technologies are gaining more and more share of the world's turnover. These days, attention to innovation and investment in order to spread creative ideas has become more and more important, and the government has paid special attention to this sector. In order to get more acquainted with the situation in the country in this field, we went to Dr. Reza Kalantari Nejad, CEO and founder of knowledge based Hamava Company and sat down to talk with him. Kalantari Nejad holds a PhD in Mechanical Engineering from Amirkabir University with a dissertation on biosensors and has a experience of faculty membership and numerous executive records. We read parts of this interview.

The field of activity of Hamava company is development and entrepreneurial culture based on innovation, nurturing and growth of start-up businesses, research and development of new technologies, portfolio management of businesses as well as providing innovative solutions to large organizations to develop innovation. The company also provides a variety of services to young teams seeking to realize creative ideas in the form of a business, the most important of which are the formation, acceleration of initial capital allocation periods such as social, material, knowledge and symbolic capital. Startups can use these assets to start and expand their business.

Our view is that a centralized, high-quality support center is much better than a dispersed one. In the current situation, a comprehensive center has been established in Tehran that has provided various services of financing, establishment and development of businesses for owners of new and creative ideas. Of course, with the outbreak of corona disease, the initial stages of work have been done online and it is possible to access it all over the country, but currently the establishment of other branches in other cities of the country is not on the agenda of Hamwa company.

As innovation increases, society's need for it will be broader and deeper than in the past, and in the current situation, organizations such as Hamwa must adapt to new conditions with new innovations to meet the needs of society.

The company has created nearly one hundred innovation-based businesses since its inception, and now an acceptable percentage of these businesses are active in the Hamava collection, which employs an average of 10 people per team, due to changes in This statistic may change the acquisition and active work in the portfolio. It goes without saying that the development of consonant activities means deepening and expanding these services and increasing their quality level. ■

Experts say:

The uncertain future of the world oil and gas industry in PostCorona

The post-corona situation of the world oil and gas market is a situation that will be able to surprise the world community with negative or positive consequences; Therefore, the rise of oil producers to regain market share is one of the measures that must be planned from now on. Oil prices have fallen in shock since China officially announced the outbreak of the coronavirus in January last year, and to date, when the disease has cut off many countries, global oil demand is around 30 million barrel has been declining during the day and, as it seems, it has no intention of returning. Concerns about the survival of this important industry that feeds the world economy, in a crisis whose end is uncertain, have led to a glimpse of the post-corona world, and almost no one accepts that the post-corona world requires another order that is not certainly similar to the world these days.

Dr. Fereydoun Barkeshli, Director of the Vienna Department of Energy Studies and former Director General of OPEC Affairs at the Ministry of Petroleum, noted that in the first days of April this year, the global oil market faced a phenomenon never encountered in its 150-year history.



“Just a few weeks ago, OPEC members and non-OPEC producers were talking about reducing their oil supply by 7.2 million barrels. Suddenly, it was reported that the global oil market, at its best, had a surplus of 25 million barrels per day.” In other scenarios, it has offered up to 35 million barrels per day. Of course, these estimates are related to the first half of 2020. From the second half of the year and from 2021 onwards, estimates are vague. In fact, instead of using economic models, speculation is the basis of predictions.

Following the outbreak of the Corona virus and declining aggregate demand, global oil prices have plummeted, causing serious concerns in the world economy, and the economies of many countries have suffered severely as a result, but Iran’s economy, which has partially freed itself from oil dependence due to sanctions, will be able to overcome this crisis.

Narsi Ghorban, a senior energy expert, believes that despite the continuing decline in oil prices until the end of the corona, it is still the first energy need of the people.



The arrangement of economic and political power in the world has been disrupted, and since no cure has yet been discovered for it, the disintegra-

tion of this arrangement will continue. The price of oil has now reached a point where no more oil will cost more than \$ 25 to produce, and as a result of the current trend, almost all US shillings will be shut down.

Regarding the situation of countries such as Saudi Arabia and the United Arab Emirates, which are highly dependent on oil prices, Ghorban said: “In this regard, one must consider that these countries have huge foreign exchange funds and billions of dollars.” Of course, they may have a severe budget deficit, but when they have \$ 600 billion in savings in the foreign exchange fund, they can easily spend up to two years, so this is not to say that Saudi Arabia will disappear immediately. Of course, since this country exports about 20 times more oil to Iran, 20 times more Iran will be affected by the reduction in prices.

“Russia is also very dependent on oil and gas,” he said. “Some experts believe that if the price of oil falls below \$ 40 a barrel, Russia’s budget will be a problem.” Oil is being extracted in many parts of the country at a cost of more than \$ 25, and will cause problems for Russia. Of course, it is trying to balance oil prices with OPEC. In the meantime, perhaps the only country to take full advantage of the recent developments is China, which is a major importer of oil and gas because it will spend less money on energy. For this reason, it is believed that China’s economic growth will return to normal sooner than in other countries.

A pandemic can be considered a kind of recession, a recession that can destroy the body of the economy and the infrastructure that took years to build at that time. Therefore, we must overcome this economic recession with all our might, empathy and cooperation with each other, and facilitate the economic conditions for ourselves. Perhaps the best way to overcome this recession is to use oil to produce petrochemical products, which must be at the forefront of decisions to both prevent the sale of crude and to bring more currency into the country with higher added value.■



the secretary of the Iranian Automobile
Importers Association:
**Protecting customers' rights and being
competitive with Foreign cars imports**



The import of foreign cars into the country has always been the subject of many doubts and controversies, so that some see it as an obstacle to the growth and prosperity of the domestic car industry and others due to the low quality of domestic products, it provides customers' rights and also a factor for They are considered to increase the competitiveness and upgrade the cars produced in the country. However, the prevailing approach in this field is to impose heavy tariffs on car imports and oppose it. This policy has been criticized by many and many critics consider it to the detriment of the country's economy. Now the question arises that "given the role of imports in regulating the car market, why is it opposed to imports?" In order to receive a proper answer, we have conducted an interview with Mehdi Dadfar, the secretary of the Iranian Automobile Importers Association. We read parts of this interview.

This association was established in 2015 to address the problems of real and legal car importers, the most important problems, mainly due to domestic laws and regulations related to car imports into the country.

Car imports have received more attention than the actual size. The total number of imported cars since 1995 is about 700 thousand units and on average 28 thousand vehicles are imported every year, which is insignificant compared to domestic production. Importing a small number of cars is fraught with problems, costs and time that are not commensurate with its size. The current major problems in the field of imported cars go back to sign the nuclear agreement and the political and trade developments that followed.

Unfortunately, prices in the Iranian market are currently bubbling and are about 3 times more than its real price, including the dollar price at the current rate. Even if we consider the tariff set for all foreign cars, regardless of engine size, 100%, the prices in the domestic market are still 3 times the price in the international market, taking into account the value of the dollar at the current price.

The government's policy in this regard will be to the detriment of the country's automobile industry, and we can only hope that this industry will regain its position and the government will give up its ownership and provide the ground for meritocracy and the use of real private sector power. ■

Developing the capacity of the country's refining industry with private sector investment

The country's refining industry has gone through ups and downs over the past years. The government's measures to increase the quantity and quality of manufactured products and the completion of the country's refinery development plans in the eleventh and twelfth governments were implemented while our country was facing the most severe economic sanctions, but despite all external pressures against Iran and domestic sabotage, the country's refining industry It took its growing path without fuss.

Currently, there is a possibility of daily production capacity of 112 million liters of gasoline in the country and an average of 107 million liters of gasoline is produced daily in the country. This amount is the highest amount of gasoline production among OPEC member countries, while according to available statistics, in 2012, the country's average gasoline production was 51 million liters per day and Euro fuel was not produced in the country and in addition, daily About 10 million liters of gasoline were imported into the country, but today we are not only self-sufficient in the production and supply of gasoline, but it is possible to export fuel far higher than the amount imported in previous years.

The daily consumption of gas in the country is about 500 million cubic meters and is equivalent to 3 million and 770 thousand barrels of petroleum products. With the existing refining patterns in Iran, this amount of products needs to be refined by 5 million barrels per day of crude oil; An issue that is impossible both in terms of the possibility of production and investment of refining. In fact, there is a need for 25 refineries with a capacity of 200,000 barrels per day, an important point that has made investing in the country's gas fields a top priority for the oil industry and has made the Ministry of Oil rational in recent years based on the country's interests.

The construction of refineries and the production of petroleum products and the sale of products instead of crude oil is one of the principal solutions to prevent the sale of crude oil for greater economic profitability, as well as an effective solution in the context of oil sanctions. The main part of government projects in the field of development and optimization are Tehran gasoline refinery projects, Isfahan refinery optimization, Arak petrochemical optimization projects and Bandar Abbas gasoline project. These projects often started before the Twelfth Government, and the operation of its phases took place in 2011 and 2012. ■



The CEO of Khor Engineering Company emphasized:

Non-payment of debts of parts manufacturers hinders the development of the country's automotive industry



The country's automobile and parts industry, with a history of more than half a century, is one of the important centers of industrial development in Iran. In 2012, the automotive industry achieved a historical record of producing 1.6 million vehicles per year, and with this record, Iran was among the 15 largest manufacturers of automobiles and motor vehicles in the world. The country's parts manufacturing industry, as a supplier and supporter of the automotive industry, has played a decisive role in the promotion and development of this industry, and despite significant development, this important part of the country's economy has faced many problems in recent years. In order to get acquainted with the problems, solutions and prospects of the parts manufacturing industry, we went to Siamak Moghtaderi, CEO of Khor Engineering Company and a member of the board of directors of the Parts Manufacturing Association of the country and Alborz province, and talked with him. We read parts of this interview.

This company was launched in 1984 with the approval of the Ministry of Heavy Industries; But in practice, he started his activity in 1990 and at first he was active only in the field of auto parts molding for 2 years and then in 1992 entered the field of parts manufacturing. Khor Engineering Company has signed the first parts production contracts with Mega Motor, Sapco and Sazehgostar companies since 1993, and since then it has been active in the field of production of various molds, parts and tools. From the beginning of its activity, this company has made more than 300 types of parts and assemblies for different cars and in its 30 years of activity in the field of parts and mold making, it has been active in many national car production projects in different stages of design, reverse engineering and production.

Many measures have been taken in the development department of the company and out of 300 active personnel in this company, about 40 people are working in the development department. One of the most import-

ant advantages of Khor Engineering Company should be considered its engineering and molding department, which during its 30 years of activity, has provided the opportunity to produce various parts required by the country's automotive industry.

Important competitive advantage of this company with other manufacturers are the variety of products, the use of extensive pressing equipment, the use of a strong engineering department and the manufacture of various tools, and by using these facilities, all steps of customer order in the company are done. Utilizing these advantages has made Khor Engineering Company have a high degree of agility in the field of parts supply and make the desired parts in the best time and deliver them to customers. Given the importance of on-time delivery, product quality, and customer-oriented culture, these features are now at the forefront of the company's activities. Following the signing of JCPOA and the signing of contracts with French companies, plans were made to produce 2 million cars a year for the domestic market and one million cars for export, and the parts manufacturing companies had also increased their production capacity in line with these plans; But the investment made not only did not increase production, but also imposed a lot of costs on component makers. In the first place, a large part of the existing capacity for parts manufacturing in these companies was left empty, and due to the due date of repayment of bank facilities, several problems were created in the field of financial management in component manufacturing companies.

The development of the parts industry in the country and achieving global standards requires a lot of incentives, the most important of which are the provision of low-interest banking facilities, tax exemptions for manufacturing companies and also providing a suitable environment for using modern technology. On the other hand, should examine the country's capacities and needs in a comprehensive plan and refrain from investing in sectors that lack competitive advantage with foreign companies.

Car importing on a large scale will cause great damage to the country's domestic industry, and after a few years, the domestic industry will be completely destroyed and the country's market will be monopolized by foreign companies. Meeting all the domestic needs of the country through imports will lead to the departure of a significant part of foreign exchange earnings from the country.

Considering the infrastructure of the automotive and parts industry, trained and professional personnel as well as the country's large market, it can be said with certainty that if there are no restrictions imposed on this industry and it is possible to interact and cooperate with foreign companies in this field, the automotive industry and the country's parts industry can reach the level of competitors such as Turkey and Malaysia in a short period of time and become a regional hub in the production and export of parts and cars. ■

The secretary of the Iranian Automobile Manufacturers Association promised:

Reduction of car prices during 3 months with offering cars in the commodity exchange



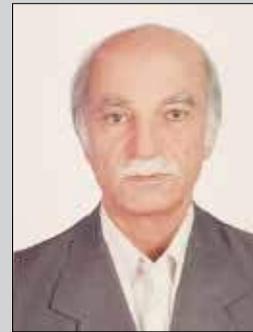
Some car market experts believe that the old way of supplying cars on the margins of the market is the main key to solving the problems of the car industry, which the government does not have the courage to implement. Currently, the most important problem of the car market, in addition to the increase in car prices in the market, is the lack of liquidity to supply the required parts. In order to follow up on these issues, as well as to influence the government's decision-making process in recent years, the Iran Vehicle Manufacturers Association has taken steps that have not been ineffective in changing or amending some of the government's policies. The overall goal of the association is to advance the development of the competitive car industry and reduce its vulnerability after joining the World Trade Organization (WTO), maintain domestic market share and increase exports. In view of the above, we have conducted an interview with Ahmad Nematbakhsh, Secretary of the Iran Vehicle Manufacturers Association. We read parts of this interview.

One of our plans this year to reduce car prices is to produce one million passenger cars that will be operational if the problems are resolved, and so far car production has grown by 25 percent over the past five months. Also, demand control, which is directly related to car prices, is a requirement for reducing car prices. The price of a car in the market is very different from the factory price, and this has played a decisive role in demand.

The main problem is the issue of accumulated and current losses of car manufacturers. Since 2011, due to the decision of the Economic Council on the monopoly of the passenger car industry, the Competition Council was responsible for pricing and car companies suffered heavy losses, which at the end of last year amounted to 50 thousand billion tomans. However, after the revision of the assets, some of these losses were reduced and the companies were saved from bankruptcy.

Since most of the cars imported to the country are expensive, it does not seem to have much effect on the domestic car market price, while we are not against importing cars, but doing so is highly valued. In my opinion, the government should allow the sale of cars on the stock exchange or in the margins of the market so that its price becomes a single price and false demand decreases and car prices in the market decrease within 3 months. ■

The CEO of "Mojanes" Company: Solving the problems of parts manufacturers depends on the stability of raw material prices



In the last 30 years, Iran's automotive industry has developed extensively, and in addition, parts manufacturing has flourished as an important member of the industry's supply chain. The development of these industries, in addition to preventing the outflow of foreign exchange resources, has led to a reduction in the unemployment rate and in some cases foreign

exchange earnings. In the current situation of the country's auto industry and parts manufacturing, despite the appropriate capacity and facilities, they face many problems, so that a significant part of this capacity is left unused and some production units have been shut down. In order to get more acquainted with the current situation and possible solutions to overcome the problems in these industries, we went to Mahmoud Najafi Sohi, CEO and founder of "Mojanes" Company, and talked with him. Najafi Sohi believes: "Exchange rate fluctuations, double-digit inflation rate along with the activity of the commodity exchange, has caused a significant increase in the cost of raw materials used in the parts and automotive industry, and this price increase has been transferred to the automotive industry." We read parts of this interview.

The company started in the early 90's and is currently working in the field of manufacturing parts for motor vehicles, especially in the field of supply of electric motors and related parts in the automotive industry.

According to the development plans carried out in the past years, the necessary investment has been made for a large part of the imported parts, or at least the infrastructure for similar parts has been made, which can be produced with minor changes. Given the current situation of the country in terms of lack of foreign exchange resources, increasing unemployment and also not using a large volume of the country's production capacity, this solution is a very appropriate action.

The first step in reducing car prices is to stabilize prices, which will take the auto parts and manufacturing industry out of the current confusion and enable them to plan properly. In addition, measures should be taken regarding the price of raw materials and its adjustment. Since industries supplying raw materials such as steel or other metals and petrochemicals use national resources for their production, they must be subject to government oversight in terms of pricing and distribution and act in the national interest.

Importing cars by opening the door for dealers as well as foreign competitors who are in better conditions, can lead to the elimination of domestic industries from the competition cycle and ultimately the complete bankruptcy of these industries. Can lead to the elimination of domestic industries from the competition cycle and ultimately the complete bankruptcy of these industries. ■



**The CEO of SAIPA Automaker Group:
Timely payment of parts
manufacturers' claims by
creating financial discipline**

In our country, the automotive industry, especially after the Islamic Revolution, has always been among the mother and strategic industries and has been considered and supported by policymakers as the second most important indicator of the national economy after the oil and gas industry. Meanwhile, unprofessional and short-term views have caused this strategic industry to face serious problems, and naturally, car parts manufacturers also face many problems, including not receiving their demands from car manufacturers on time. In fact, the problems in the country's auto industry are basically structural, and until the structure of this industry is not reformed, it will face more problems in the coming years. For more information, we have conducted an interview with Seyed Javad Soleimani, CEO of SAIPA Automotive Company. We read parts of this interview.

SAIPA Automotive Group has defined its main goal and mission as comprehensive growth in production since the last quarter of 2018 and has had extensive planning to achieve this goal. Items such as drastic reduction of running costs and direct liquidity to the production line, economic discipline and timely payment of supply chain claims, zero debt to the country's banking network and obtaining facilities to support production, as well as serious efforts to boost the production was one of the most important measures taken during this period.

Continuous supply of cars to the market, implementation of various sales and pre-sale methods with the aim of responding to real demand and recommendations, as well as constant emphasis on buyers to avoid buying cars in the open market and recognizing unrealistic prices are among the measures taken by SAIPA Automotive Group. One of the most important actions of SAIPA Automotive Group to deal with sanctions is to identify existing capacities in the country, create space and opportunity to discover talents and internal capacity to replace shortcomings.

In the case of component manufacturing companies, we have tried to establish the financial discipline from the very beginning, to reduce the payment process of component manufacturers' claims in the shortest possible time, so that in addition to maintaining the necessary motivation to cooperate with us, Proper financial and economic production of the required parts. This approach caused a large part of the manpower of these companies, which had lost their jobs due to sanctions and a sharp drop in production, to be re-employed and the maximum capacity of component makers to produce and meet SAIPA 's needs was realized.■

The CEO of Asia Lent Company emphasized:

Identification of car parts to prevent smuggled goods from entering the country

Asia Lent Company, under the management of the private sector, started its activity in 1984 with the production of various types of motorcycle shoe brake pads and some passenger cars in the city of Semnan, and after gaining valuable business in this regard, now produces various types of shoe and disc pads. Domestic cars are one of the most



successful manufacturers of standard and asbestos-free pads. This company, as a leading company in the production of brake pads, has succeeded in obtaining the standard logo number 73000790705 under the supervision of the National Standard Office of Iran and its products, by covering quality principles and standards, as well as obtaining quality grades on products of automotive companies. Also, spare parts distribution network companies are being supplied and consumed. Now, in order to get more acquainted with the activities and measures taken in this company, we talked to Engineer Mohammad Reza Najafimanesh; The CEO of Asia Lent Company and the President of the Association of Homogeneous Powertrain Industries and Automotive Parts Manufacturers of the country have gone and talked to him. Najafi Manesh, who is currently a member of the Tehran Chamber of Deputies, chairman of the Tehran Chamber of Commerce and Facilitation Commission, member of the board of the Tehran Chamber of Industry and Mines and a member of the board of the Iran-France Joint Chamber, believes: "It should be involved in the pricing of the car, because this will be to the detriment of the parts manufacturers and will cause the car manufacturers to fail to pay the parts manufacturers on time." We read parts of this interview. The company was initially involved in the production of motorcycle brake pads, but over time, the production of car brake pads was put on its agenda. We are currently the main supplier of Iran Khodro and Saipa companies.

In order to expand our activities, we are trying to set up a department in the field of molding. Brake pads use more than 30 types of raw materials, about 6 of which are imported, and all our efforts are aimed at completing the internalization of these materials.

One of the problems we face is the smuggling of auto parts, which has created many problems for the manufacturers of this product. In my opinion, the government should prevent these products from being smuggled by registering them.■

The secretary of the specialized association of auto parts manufacturers
of the country:

It is necessary to form a national car committee



One of the most important strategies that will help the country's automotive industry in the face of sanctions is the internalization of auto parts, and this will be effective in significantly reducing car prices when it facilitates the import of inputs and raw materials needed by the industry and also reduce Let's be the finished price of these items. On the other hand, with the increase of internalization, we will see a decrease in the value of the car and we will not pay for the purchase of technical knowledge, and as a result, the price of the car will decrease. Now the question arises that "what factors have caused the situation of the country's industries, especially the automotive industry, is not in a favorable condition?" "Given the conditions of the embargo, what measures should be put on the agenda in order to internalize auto parts and eliminate the need to import these products?" In order to receive the appropriate answer, we talked to Engineer Arash Mohebnejad, Secretary of the Specialized Association of Homogeneous Powertrain Industries and Automotive Parts Manufacturers of the country. We read parts of this interview.

We have presented various plans to the parliament and the Ministry of Industry, Mines and Trade, including the "Comprehensive Plan for the Revival and Upgrading of the Country's Automotive Industry," which, with its implementation, will improve the conditions of the automotive and parts industries compared to the past and the leap of production in the country's automotive industry for is also realized.

Due to the attractiveness of investing in other areas of the economy, it is sometimes observed that liquidity is directed to the stock market and sometimes to the buying and selling of currency and coins and even housing. At present, the amount of liquidity in the country is more than 2.5 trillion tomans, part of which is considered as liquidity, and people are trying to invest their liquidity

where the value of their money is preserved and get the profit from it.

The best place to attract capital is in the field of production and productive industries, which will create employment and sustainable development of the country, will not have the effects of inflation, and if proper planning is done, it will curb inflation. Of course, all this will be possible provided that there is an investment attractiveness in the country.

We have submitted a proposal at the national level to form a national automobile committee and its members will include all organizations and bodies influencing the automotive industry, a full-fledged representative of the Central Bank and the Ministry of Industry, Mines and Trade and the Ministry of Economy, as well as representatives of parliament. On the other hand, macro-policy should be made regarding the automobile industry and the approvals of the National Automobile Committee should be implemented for all elements of the country.

The 100% ownership of the government has put the automotive industry in a completely unfavorable position. Another issue is the pricing of domestically made raw materials, which is based on the free exchange rate, the price of which is based on the Persian Gulf FOB. It is sometimes observed that raw materials are traded on the stock exchange about 30% higher than the international exchange rate.

In the subsections of the Vision 2025 document, we have compiled the sectoral documents of various industries, and in the automotive sector, although it is too late, this document was prepared and approved, and based on it, individuals made investments. In my opinion, with the change of government and parliament, the upstream documents governing an industry with a payback period of 3 to 8 years should not be changed, but usually with the change of governments and parliament, the macro-policy of the automotive industry is completely changed. Appropriate measures must be taken in this regard.

The economy cannot be regulated by directives, and several investors cannot be instructed to meet some of the existing needs. In my opinion, for the growth and development of the parts industry, there should be incentives for investment to automatically lead to productive production, the most important of which is to modify the contracts between parts manufacturers and automakers by considering a win-win relationship, guaranteeing purchases in He noted the return on investment as well as the ban on imports during the period of domestic production of parts and support for domestic production. Another issue I have to mention is the issue of economic profitability, which is practically impossible with the current mechanism governing the automotive industry.■

The secretary of the second Starposal
Festival announced:

Holding the “Inocafe” event with the aim of networking and transferring experience



The National Entrepreneurship Festival (Starposal) was planned and held for the first time in 2019 by the Science and Technology Park of Tarbiat Modares University, and the second period of this festival will be held nationally and according to the conditions of coronary heart disease from May 2020 with New changes are taking place. The purpose of holding this national festival is to establish an effective connection between the university and industry by guiding the proposals and master's theses and doctoral dissertations of students across the country, as well as turning them into industrial projects. This festival welcomes all scholars and those interested in the field of business and is a good platform for all eligible people to participate in this festival, benefit from the guidance of experienced professors and consultants, and if they meet all the criteria of the festival judges, they will win awards. The prizes of this festival include more than 200 million Tomans in cash prizes as well as special non-cash prizes including accommodation in science and technology parks and accelerators and benefiting from their spiritual support, holding project presentation meetings, attracting the capital of top teams, etc.

Engineer Soroush Akbarzadeh, Secretary of the second Starposal Festival and CEO of Radmin Company, pointed out that in order to raise awareness and motivate participants in the festival, a series of webinars under different titles have been held by Tarbiat Modares University Science and Technology Park since May this year, added: In this series of webinars, an attempt has been made to start by teaching the basics of presenting a plan, such as writing a proposal and a dissertation, and end with more specialized discussions, such as turning a proposal into a business plan and feasibility study.

Regarding the launch of the event (Inocafe), Engineer Akbarzadeh said: “In order to better interact the idea owners with experienced consultants and entrepreneurs, the Innovation Cafe event (Inocafe) will be held in which entrepreneurs, managers of startups and knowledge-based companies aim to network and transfer experience.” The event will not be a formal talk, but will feature a number of guests and a number of friends who have ideas for starting their own business in a café-like setting. In addition, the space of this cafe is divided into two parts: private consultation and public friendly conversation, the time of which is private, can be booked a few days before the event. ■

Dr. Mehdi Karimi Tafreshi Chairman of the Board
of Directors of Tehran Youth Industry, Mining and
Commerce House:

Capital market is a safe way to financing

Due to the current economic situation and recession in some industries, financing or liquidity of economic and production enterprises has become one of the most important concerns of the country and has caused problems related to sanctions and its effects in various sectors such as production, trade, etc. To feel the need for firms to inject more liquidity and various strategies to finance it. In this regard, directing stray money to the capital market and financing manufacturing companies will ultimately lead to economic and production prosperity in the country.

The best way to direct the existing volume of liquidity in the country towards production is to provide capital for production units through the capital market. The presence of these companies in the stock market will also be a barrier to economic corruption, because the presence of companies in the stock market requires transparency in their activities, and this action can be an important step to eradicate corruption and provide a way for prosperity and leap production.

In our country, due to the limitations of the capital market, financing of various companies and enterprises has been done through the monetary system, while in countries with strong economies, this task is the responsibility of the capital market. With the development of this market in the last one year, financing through it has been considered and now the money market is being replaced by the capital market.

It should be noted that in addition to the development of the secondary market of the stock market, it should be noted that most of the liquidity in the world's major economies is done through the primary market and debt market.

The capital market, especially in its current form, which has been accompanied by significant development of the secondary market, will become a source of liquidity and money creation if not accompanied by other financial instruments and the strengthening of the debt market. It is noteworthy that the increasing liquidity of this market, if it flows into parallel markets such as housing, coins and currency, will lead to a major crisis in the country's economy.

Currently, the development of the country's capital market is one of the most important discussions of economists this year, but they all agree on the importance of the capital market and the balanced development of primary and secondary markets. If the capital market is supported by enacting facilitative laws and also paying attention to the primary market, it can be hoped that the Iranian economy will not easily miss this golden opportunity like many other opportunities and the current situation will serve the growth and prosperity of the country's economy. ■



**Member of Attar Investment Group:
Creating a suitable environment
for the development
of knowledge-based companies**



Today, the world is moving towards a knowledge-based economy, and in the near future, many changes will take place in various fields. There are more than five thousand knowledge-based companies operating in Iran, which have brought important achievements to the country, and the ideas put forward by these companies have led to the creation of new innovations. Meanwhile, Attar Investment Group, which was formed with the efforts of a group of educated elites of the country, has taken appropriate steps to create knowledge-based companies. In order to get more acquainted, we have conducted an interview with Hesam Zand hesami, an active member of Attar Investment Group and former Director General of the Innovation and Commercialization Office of the Vice President for Science and Technology. We read parts of this interview.

Attar Investment Group was established in 2012 with the aim of developing knowledge-based companies and currently operates in several key areas according to the strategic needs of the country, including maritime economy, food security and precision agriculture, space capability development and renewable energy, etc. It has now launched two innovation factories and one of the largest shared space complexes called Sharif Box, which provides a good platform for the growth of knowledge-based companies. One of the innovation factories of Attar Investment Group with an area of about 10,000 square meters is located in Shiraz and another factory called the Innovation House of Creative and Cultural Industries at the intersection of Enghelab and Palestine Streets with an area of 15,000 square meters is being completed and commissioned.

Naturally, the country and government institutions need private groups such as Attar Group to achieve their development goals, and they must provide the ground for the realization of a comprehensive scientific plan of the country by effectively supporting these groups. We have always tried to always be the first in this direction.

The government, based on oil revenues and the oil economy in the country, has penetrated the economic and intellectual body of the country's decision-making system for many years, and trusting only in foreign goods and purchases, which will naturally bring personal benefits, has enabled knowledge-based companies to offer products, expand activities and It has deprived them of the attraction of spiritual and material support.■

The CEO of Barman Parseh Emertat Company:

**BP Card supports the sale
of goods in 4000 stores**



Barman Parseh Emertat Company was established in 2016 with the aim of increasing purchasing power and helping the sales chain process in trade units. Among the unique actions of this company, we can mention the granting of loans without interest and fees, credit insurance of customers, as well as granting special privileges to them. At present, Barman Parseh Emertat Company is in charge of managing the Parseh Consortium, which consists of Parseh Advertising Center, Belim Afzar Novin Ayandeh Company and Vida Parseh Company, which operate in various fields. In order to get more acquainted with the activities of this company, we have had an interview with Mohammad Mahdavi, CEO of Barman Parseh Emertat Company. We read parts of this interview.

The company with the brand name "BP Card" and obtaining an official license from the "Central Bank of the Islamic Republic of Iran", launched a credit and rating exchange system with the aim of promoting and facilitating domestic business transactions on the basis of accelerated cards and established 31 branches. It has expanded its activities throughout the country in the field of credit and cash exchanges, marketing of products and services and production of multi-purpose bank cards.

One of the most important actions of Barman Parseh Emertat Company is launching the Qarz al-Hasna credit system. In this network, credit applicants are eligible to receive credit after passing the validation process. The company's R&D unit is constantly planning. Our strategic document has been prepared for the next 10 years, and now, due to the spread of the Corona virus, we have launched an online store, which will be unveiled in the near future. In this online store, it is also possible to buy at a discount and credit purchase, and users will be able to provide their needs with special conditions without the need to visit in person.

The services of Barman Parseh Emertat Company have increased the purchasing power of different segments of society, which will increase sales in contract businesses. On the other hand, through the concession system, which is complementary to this system, it will lead to customer loyalty in each unit, and the union units will benefit from our advertising package and will have a new sales system. Our goal is to provide services to the domestic market and we try our best to reduce prices and we have been successful in this field so far.■

Leading expert on the money and capital market:

Pricing system The source of corruption in the country's economy



Iran's economy, despite having significant facilities and infrastructure, has so far failed to gain a position commensurate with its capacities, which according to some experts, the most important reason, along with foreign sanctions, is poor financial management. In order to get more acquainted with these problems and also to be aware of the future prospects of the country's economy in sectors such as the capital market, we went to Dr. Gholamreza Khalil Arjmandi, a senior expert in the money and capital market, and sat down to talk with him. Arjmandi has a background in accounting, finance and economics up to the doctorate level and more than 18 years of activity in the capital market and financial management. On the other hand, a member of the board of directors of Tehran Stock Exchange, deputy finance and economics of Bank Saderat and Bank Shahr, board of directors of Saman Bank and a member of the board of directors of Kish Investment Company are just some of the responsibilities he has held during his tenure. Considering his valuable work experience in the country's capital market, Arjmandi believes: "Any development in the capital market must directly lead to strengthening production and the productive sector of the country's economy, otherwise the growth of this market will not only help improve the country's economic situation but also cause a crisis." We read parts of this interview.

Currently, financial management in Iran is changing from its traditional to the new situation, and in order to face the new conditions and the optimal management of the country's financial and economic institutions, this change is necessary, but it is not in the desired level yet. Financial knowledge and education, financial understanding and wisdom, familiarity with modern tools of financial management and also paying attention to human capital management are the most important requirements of scientific financial management and any planning for change in the country should be done according to these requirements.

The most important problem that banks create for the country's economy is the creation of money, and in order to prevent this issue, appropriate measures should be considered, in which case the law on removing barriers to production can achieve its goals, but unfortunately this issue has not been considered so far. Therefore, the implementation of the law on removing barriers to production has faced serious problems and many banks and related institutions have failed to implement it. In my opinion, banks should only act indirectly and as intermediaries to invest in various enterprises, and if the problems in this area are resolved, it can be hoped that the liquidity is properly managed and entered into the production sector.

First of all, it should be emphasized that the development of the capital market and reaching its current position is a good thing. Controlling liquidity and using it to boost production as well as financing the country's economy is one of the advantages that should not be overlooked, but along with these positive developments, violations and irrational growth of shares of some companies should not be ignored. In general, any development in the capital market must directly strengthen the production and productive sector of the country's economy, otherwise the growth of this market will not only help improve the country's economic situation, but will also cause a crisis. Given the above, if the current development does not lead to the transfer of liquidity to the manufacturing sector, not only will it not have the effect of managing liquidity properly, but it will also create more liquidity and then it will enter parallel markets such as housing, currency and gold.

The experience of the economy in developed and successful countries shows that the path of economic development and growth goes through strengthening production, and weakening this sector in favor of imports will destroy the country's industrial infrastructure and its complete dependence, which in the long run will lead to complete economic collapse. Increasing GDP, improving the country's situation in terms of wealth distribution and Gini coefficient, as well as strengthening production infrastructure are among the most important issues that should be considered in government economic planning. In order to overcome the current situation and move towards the growth and development of the country, it is necessary to form a National Stability Council in the financial field, and this council, headed by the Central Bank, will provide the ground for the balance of different markets. In this case, it can be hoped that the Iranian economy will be on the path of growth and prosperity due to its significant capacities, industrial infrastructure and strategic geographical location. ■

The need to promote innovation in public relations



*Ghazaleh Rezyani
Responsible for public relations of the
Association of Auto Parts Manufacturers
of the country*

Today, the importance of “public relations” in shaping, directing public opinion and streamlining political, social, economic and other events is not hidden from anyone. Until recently, perhaps the most central role envisioned for public relations was simply to inform

about organizational events or media relations. But today, given the new status of this organization, it can change from a passive organization to a leading “media organization”. An organization is introduced as a social system through its public relations to its target community, the media, managers and leaders of other organizations and institutions, analyzes feedback, examines successes and failures. One of the most important issues that seriously raises the importance and role of public relations in organizations is the increasing complexity and dynamism of human societies. In this regard, the scope and horizon of development of inter-organizational communication, reflective needs, transmissions and achievements to the general public, as well as the establishment of a bridge between the organization and the people are the most important factors that make the role, importance and necessity of promoting efficiency and innovation of public relations.

The general concept of public relations is a planned and continuous effort to create and maintain goodwill and recognition between the organization and its audience. The words “planned” and “continuous” indicate that goodwill and cognition do not come into being easily or spontaneously and should in fact be “created” and “maintained”. In fact, the goal of public relations is to build goodwill and social trust.

At the National Association of Auto Parts Manufacturers, as a non-governmental organization, we strive to be the eyes, ears and language of our related industry, as well as a facilitating bridge between members and our target community to bring them into line with their ideas, criticisms and demands to make the right decision and inform our needs. Our approach in this association, in addition to using the experience and expertise of people involved in social relations and public relations, is to use people who have a direct relationship with the industry, because they know exactly what activities are done professionally in this organization and with having basic information and knowing this area will be less difficult in conveying the correct concepts to the audience. Therefore, one of our most important goals and principles in the public relations department of this association is to try to reach an understanding with the target community, to emphasize information along with information about various events, to practice ethical principles, to choose a pattern of mutual communication influenced by thoughts in addition to influencing it, the public also stressed the need to reach an understanding through dialogue and so on. ■

Managing Director of Sadid Industrial Group: Funding, boosts and leaps in production

Amir Hossein Kaveh, CEO of Sadid Industrial Group, stating that financing for development projects and providing working capital is one of the most important concerns of any business, said: “The most important factor in the survival, growth and development of every business is financing, therefore resources finance is likened to the lifeblood of organizations.



The CEO of Sadid Industrial Group stated: “Considering the current economic situation in the country, the conditions of sanctions and the state of international economic relations, as well as the pandemic of Corona disease, banks and the capital market are the most important means of financing the country’s enterprises.”

In our country, this issue is doubly important; Because the ability of enterprises to produce products, services and create economic growth, especially in the current situation due to high inflation, rising production costs, high access to finance, as well as sanctions and a sharp decline in foreign investment Shows the importance of financing more than ever. For this reason, raising or lowering this issue is one of the most important requirements for achieving the goals set for the prosperity and leap of production. Appropriate measures have been taken by the officials of the country’s banking and industrial system. With a maximum of 5-year installments with a profit of 7.5% of the debt balance, defer for 6 months. Also, the law on elimination of profits consisting of bank fines is another program that, due to the application of various clauses, is not the solution to the problems of accumulated debts of producers to the banking system.

Capital market is another tool available to finance companies, which is done through the issuance of various types of sukuk, financing through the issuance of Islamic securities in the country’s capital market. The issuance of sukuk, according to the specific process and criteria in the capital market, is used to provide financial resources and working capital of enterprises and causes capital to be directed to production.

Accelerate the implementation of executive bylaws and create executive guarantees for the resolutions and laws of the banking system in the field of providing loans and related support approvals, use the potential of the judiciary regarding executive guarantees and monitor the proper implementation of related support laws and approvals, develop and communicate operational support packages Funding in corporate pandemic conditions to businesses and renewing existing protection laws, as well as using the high capacity of the capital market in financing and credit sales of raw materials by upstream manufacturers to downstream industries to strengthen funding are the most important ways to achieve prosperity. And is a leap of production. ■

Taxation; The first step is to organize the housing market



Hamid Asadi

The housing market experienced an inflammatory situation this summer. The sharp rise in property prices, the recession in this market and the significant increase in rental prices in Tehran and other cities of the country have created a state of disorder in this important part of the country's economy. In order to meet this challenge, the government and the parliament sought to address this issue by amending the law that was submitted to the parliament in 2014. In this regard, the coefficients related to taxation of empty homes were changed to increase the deterrence of this law, and as a result, the housing market is balanced by offering empty homes for rent. According to this law, in each tax year, residential units located in cities with a population of more than 100,000 people, which are recognized as empty homes for more than four months according to the National Real Estate and Housing System, for each month longer, they will be subject to monthly rental income tax. According to Article 53 of the Law on Direct Taxes on Rental Property, the total rental property, both cash and non-cash, after deducting 25% of the costs, depreciation and obligations of the landlord in relation to the leased property, is considered the landlord's income and is subject to tax. Under the new law, empty homeowners' tax will be 6 times higher in the first year, 12 times higher in the second year and 18 times higher in the third year onwards, so this will cause empty homes in the country to enter the rental market. Or, if the owners do not want to, the country will receive a significant tax revenue. But one of the most important obstacles to the implementation of this law should be considered the lack of accurate statistics and information on the number of empty homes in the country. According to the latest statistics in 2016, the number of vacant houses in the country is about 2 million and 825 thousand units, which is 11.34% of the total number of homes in the country. This percentage is about 3 times the global average. It is currently estimated that the number of these houses has reached 3 million and 400 thousand units. Considering the significant number of empty homes in the country, it can be predicted that if this law is implemented strictly and decisively, the supply and demand market in the rental housing sector will be balanced to a considerable extent or a significant tax revenue will be obtained for the government. However, one should not expect a miracle from this law, because the housing challenge in the country, in addition to major issues in this area, is also affected by other sectors of the country's economy. Due to high inflation as well as the instability of the economy and cultural conditions, many capitalists see housing in various dimensions as a capital good and a tool to maintain the value of their money. On the other hand, turmoil in the foreign exchange market and the capital market also cause liquidity. Turns to the housing market. Therefore, until these sectors regain their balance, it can not be expected that only with the implementation of this law, the housing problem will be completely resolved. Certainly, solving this problem requires alignment, cooperation and determination of all policy-making and executive bodies and institutions of the country at the national level. ■

Significant capacity of Iran's transportation industry



Farhad Amirkhani

Iran is located in one of the best international corridors that has always been considered by traders throughout history. The Silk Road, the border between the continents of Europe and Africa and Asia, has created a unique situation for our country in terms of logistics and geoeconomics. Iran corridor due to land and water neighborhood with 15 countries and having more than 10 international ports, 14,000 km of rail network, 2,500 km of freeway network, 10,000 km of highway network and 319 airports with cheap fuel rates, if Careful planning can play an important role in business and mark a new chapter in our country's economy. Prior to the Corona Pandemic, trade between Asia and Europe was about \$ 3 trillion, a significant portion of which was supposed to pass through the Iranian corridor; But the corridor accounted for just \$ 3 billion worth of goods traded by road, \$ 400 million by air, \$ 320 million by sea and \$ 280 million by rail. However, many countries have already closed their borders due to the spread of the coronavirus; But the question remains, why have economic planners not made good use of Iran's corridor capacity over time? Why is Iran's share of the \$ 3 trillion trade in Asia and Europe less than \$ 4 billion? Is it possible to make Iran's transportation field dynamic and own a brand along with the oil industry with careful planning? A review of the past reveals that the main problems of the country's transportation industry can be traced to the implementation of government policies in various industries and the avoidance of real privatization, because reliance on oil revenues and lack of focus on investment in the transportation sector has led to many This part of the economy will remain intact. "A power that can turn the trade and transportation routes of Europe, Asia and Africa into a global island can become a world power," says Professor Halford Mcinder, a British thinker and geographer. In fact, our country, Iran, due to its special geographical location, can become a safe global island, if it focuses on transport policy and with a fundamental change in the structure of the industry and a fundamental change in the economy. In the post-corona period, the world will see vast changes in all areas, including trade. In this re-emergence, with the encouragement and support of the government, investors, mainly banks and listed companies, should focus their capital on the automotive, rail and maritime industries, so that, in addition to generating sustainable income, potential wealth in this turn industry into reality to create a new plan in the sphere of Iran's economy. ■



World of Investment Experience of an Original Opportunity

Iran, with its long history of early civilization; having the world's second biggest gas reserves, diverse mines, rich hydrocarbon resources, a four season country, 1.7 million square kilometers in area, population of more than 80 million, and kind and hospitality people has always considered as a strategic and big market in the middle east by different manufacturing, industrial, and service companies. In the meantime, companies have succeeded to attend in this important market whose have used the notification and advertising capacities in the proper manner with the style of Iranian audiences as well.

"World of Investment" magazine is one of the most effective magazines in Iran's economy field which has tried to introduce investment opportunities in various sectors of manufacturing, industry, tourism, trading, services and etc. by utilization viewpoint of senior executives, managers, university professors and experts according to a new attitude. This approach is considered by the business owners, chambers of commerce and foreign embassies thankfully.

Currently, this monthly magazine is published in six separate sections and on the first of every month included:

1 Energy sector includes oil, gas, petrochemical, power plant and upstream and downstream industries.

2 Industry sector covers the subjects of all manufacturing and industrial companies in different fields.

3 Capital market sector evaluates the latest developments in the field of securities, the bank, insurance and macroeconomic policies of the monetary and financial markets.

4 Macroeconomic economy sector reflects the viewpoints of experts in addition to decisions and actions of Iranian executives about the implementation of microeconomic and macroeconomic policies of the country.

5 Opportunities and challenges of the investment around a business is evaluated exclusively in the special records section in each issue.

6 In the readings section of the magazine, interesting domestic and foreign content is also published on those individuals who have gained special success in their business or production.

Hence we are proud to invite you cooperating us by providing information or insert advertising.

Concessioner:

Morteza Faghani

Chief Executive Officer:

Hamid Asadi

Editor In Chief:

Farhad Amirkhani

Commercial Manager:

Sara Nazari

Translator:

Said Edalatjoo

Selected Topics In This Number



leading expert on the money and capital markets:

**Pricing system The source of corruption
in the country's economy**



The CEO of SAIPA Automaker Group:

**Timely payment of parts manufacturers'
claims by creating financial discipline**



The secretary of the specialized association of auto parts
manufacturers of the country:

**It is necessary to form a national
car committee**



**Developing the capacity of the
country's refining industry with private
sector investment**



The Director General of Industrial Property Protection of the
Ministry of Industry, Mines and Trade:

**Registration of 55 Iranian export products in the
World Intellectual Property Organization**



The owner of the "Raftari" brand emphasized:

**Academic education vacancy in the
restaurant industry**



The CEO of Khor Engineering Company emphasized:

**Non-payment of debts of parts
manufacturers hinders the development of
the country's automotive industry**



Morteza Faghani

Member of Tehran Chamber of Commerce

**Government decisions in support of the
capital market**

Contact Us

Add: Unit 3 , No 27, Marzban Nameh Alley, Shahid Mofatteh Ave.
Tehran, Iran

Zip Code: 15875-8915

Tel: +9821 -88864842

Web Site: <http://dsg-m.ir>

Fax: +9821 -88864786

E-mail: d.sarmayeh@gmail.com



**A.H.A
MAHYAR**

پوشاک نانو مهیار



 www.mahyarco.com



[mahyarsocks](https://www.instagram.com/mahyarsocks)



[mahyarsocks](https://www.instagram.com/mahyarsocks)

 info@mahyarco.com



۰۲۴-۳۳۵۶۷۵۷۶ ۰۲۴-۳۲۲۲۳۱۶۲-۳



زنجان، شهرک صنعتی، شماره یک (اشراق) سایت بانوان، خیابان شقایق ۲، قطعه ۲۵۲

مجموع صنایع غذایی

گلها

مجموع صنایع غذایی گلها

گلهاهای شیرین
روزمه بودن



New Product



محصولات جدید
Redesign Packaging

New Product



بیمه عمر و تأمین آتیه

بهترین پشتوانه برای آینده شما و خانواده تان

- پوشش فوت به هر علت
- نقص عضو و از کارافتادگی در اثر حادثه

- پرداخت غرامت از کار افتادگی
- معافیت از پرداخت حق بیمه در صورت از کارافتادگی

- معاف از پرداخت مالیات
- پرداخت سود مشارکت در منافع
- دریافت وام از محل اندوخته

- هزینه پزشکی در اثر حادثه
- پوشش بیماری های خاص (کرونا)

اضافه شدن پوشش کرونا در بیمه عمر و تأمین آتیه

دارندگان بیمه عمر و تأمین آتیه بیمه پاسارگاد تحت پوشش هزینه های بستری شدن در بیمارستان و فوت به علت ابتلا به بیماری **کرونا** قرار گرفتند.





در امتداد شهامت و ایثار فرزندان دیروز این سرزمین تلاشهای ایثارگرانه و شبانه روزی فرزندان امروز این مرز و بوم در سال جهش تولید به ثمر نشست

ثبت رکورد تولید ماهیانه ۸۴۱۸۸ تن آهن اسفنجی در شهریور ماه سال ۱۳۹۹
برای اولین بار در بین واحدهای تولیدی با ظرفیت هشتصد هزارتن آهن اسفنجی در کشور

بر تلاشگران عرصه صنعت و زحمتکشان مجتمع فولاد غدیر نی ریز مبارک باد.



WWW.NGHSCO.IR INFO@NGHSCO.IR

ایران - فارس - نی ریز کیلومتر ۵ جاده نی ریز - سیرجان صندوق پستی ۳۸۵-۴۹۱۵
تلفن : ۰۷۱-۵۳۸۵۴۰۱۶ • دورنگار : ۰۷۱-۵۳۸۵۴۰۱۶

دفتر تهران : شهرک غرب - بلوار فرحزادی - خیابان سپهر - پلاک ۳۴ - واحد ۳۰۲
۰۲۱-۸۸۳۷۹۲۱۵

روابط عمومی مجتمع فولاد غدیر نی ریز
NGHSCO.IR



