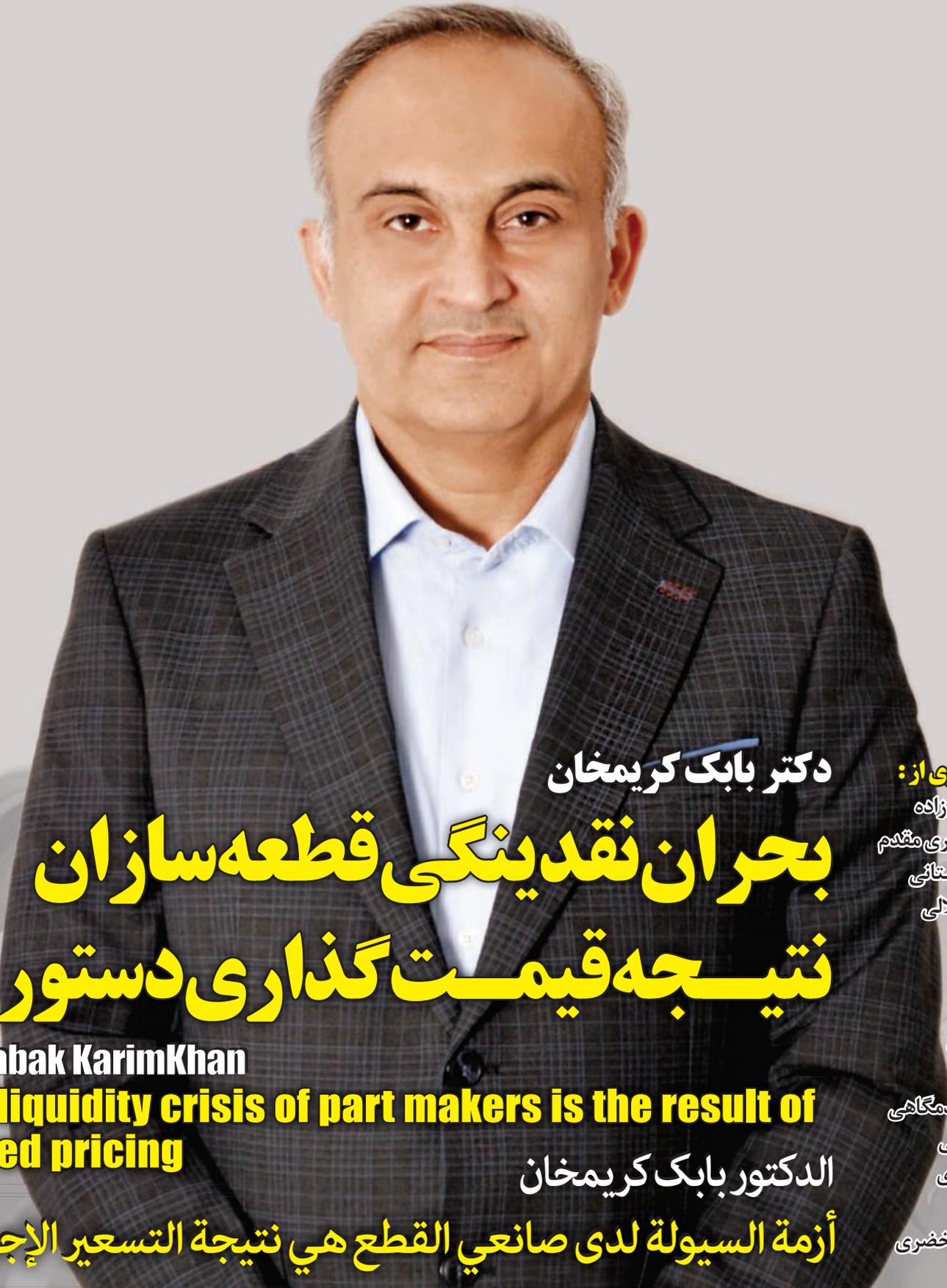


سرمایه‌گذاری



دکتر بابک کریمخان

بحران نقدینگی قطعه‌سازان

نتیجه قیمت‌گذاری دستوری

Dr. Babak KarimKhan

The liquidity crisis of part makers is the result of forced pricing

الدكتور بابک کریمخان

أزمة السيولة لدى صانعي القطع هي نتيجة التسعير الإجباري

با آثار و کشتاری از:

حسین حسین زاده

علی اوسط اکبری مقدم

سیروس کوهستانی

امیر حسین جلالی

امیر طیبی

وحید نباتی

رضا خلیج

حمید یزدانیان

مجید رسولی

سیدمرتضی قدمگاهی

مصطفی آقایی

محمد مصطفوی

یحیی مازاده

اعظم درویش خضری



شرکت صنعتی پیک افروز غرب

PAG

Tensioners and Idlers



✓ تامین کننده اصلی غلطک‌ها و تسمه سفت کن‌های خودرو
برای شرکت های ایران خودرو ، مگا موتور و کرمان خودرو
✓ دارای تایید تولید از شرکت پژو فرانسسه



شرکت توسعه سرمایه پیشگامان پویا
مقری ارائه و توسعه خدمات کارت اعتباری
بانک ملی ایران



بانک ملی ایران



در تمام محلات زندگی در کنار شما هستیم...

طرح قرض الحسنه كوثر

نرخ كارمزد تا سقف **۴٪**

پرداخت وام تا سقف **۵۰,۰۰۰,۰۰۰ تومان** برای رفع نیازهای ضروری افراد حقیقی
و تا سقف **۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰ تومان** برای طرح‌های اشتغال‌زایی



برای کسب اطلاعات بیشتر این طرح به آدرس
www.ttbank.ir/kosar
مراجعه و یا از طریق ارسال پیامک عدد ۷ به
۵۰۰۰۱۵۷۴۱ لینک اطلاعات را دریافت نمایید.

بانک توسعه تعاون
TOSE' E TA'AVON BANK





ACCOMPANIMENT TO REACH

FREIGHT FORWARDER, NVOCC

SHAHAB SAGHEB

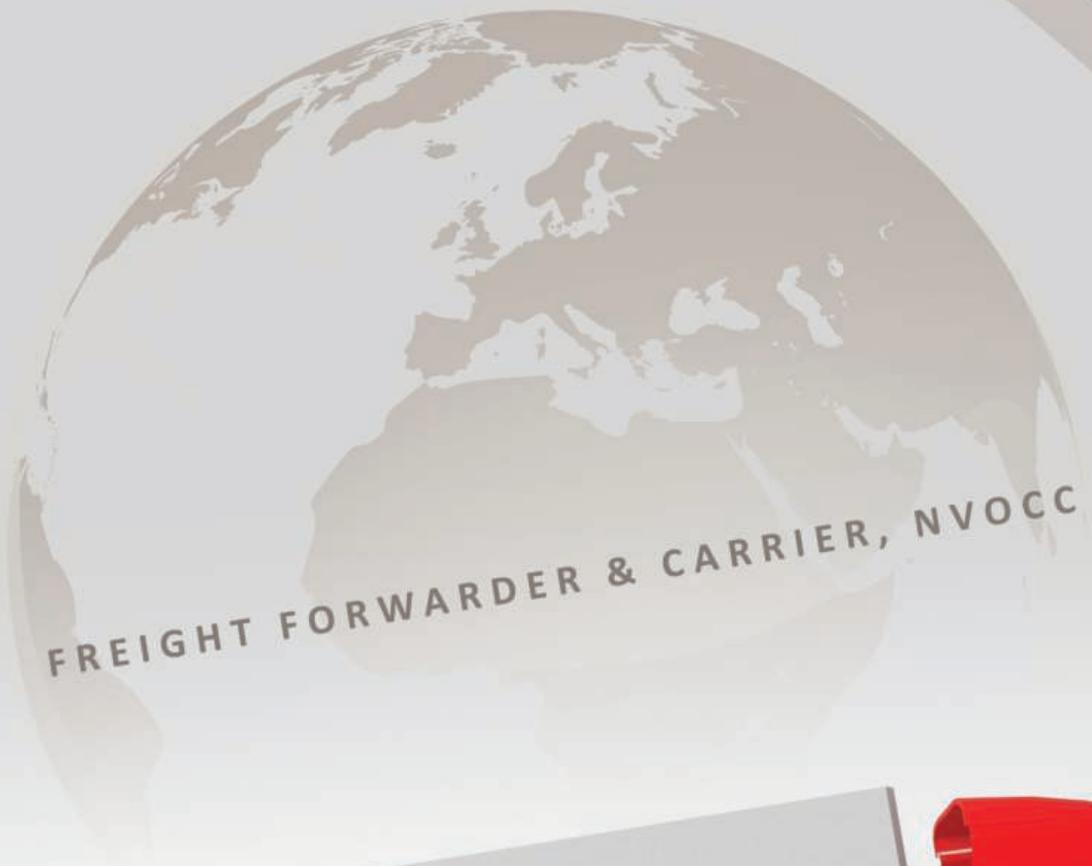
INTERNATIONAL TRANSPORTATION CO. LTD.

info@shahabsagheb.com

www.shahabsagheb.com

Member of:





FREIGHT FORWARDER & CARRIER, NVOCC

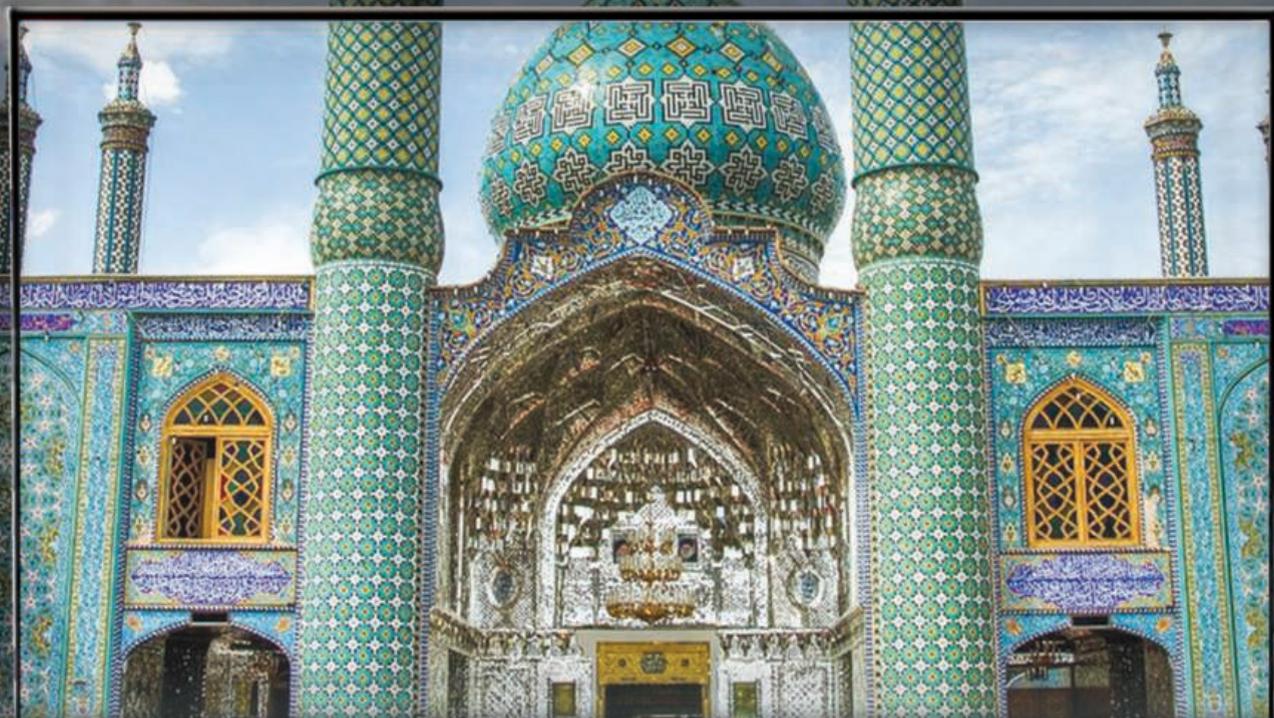


AMIN TARABAR 
INTERNATIONAL TRANSPORTATION CO. LTD., ESTABLISHED IN 1983

info@amintarabar.com
www.amintarabar.com
Tel: +98 21 888 10001-2

Member of:





کامپیوترهای بدون کیس (All-in-One)
محصول مشترک ایران و تایوان



+۹۸ ۲۱ ۴۱۵۲ ۳۰۰۰



info@sorenasecurity.ir

SORENA
شرکت امن پردازان سورنا



بیمه مسافرتی سرمد

صدور آنی، تنها با یک تماس!
مرکز تماس ۲۴ ساعته ۱۵۱۶



بیمه سرمد



عضو کمیسیون انرژی مجلس تاکید کرد

صرفه‌جویی در مصرف انرژی با توزیع عادلانه یارانه

۳۰

۲۴

مدیر عامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی امین ترابر

حمل و نقل نقش مهمی
در رشد صادرات کشور دارد



۱۶

مدیر عامل شرکت توسعه سرمایه‌پیشگامان پویا

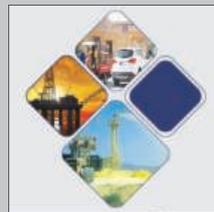
توسعه کارت اعتباری
نیاز صنعت بانکداری مدرن



دنیای صنعت
۴۸ تا ۴۴



دنیای خودرو
۴۲ تا ۳۶



دنیای انرژی
۳۴ تا ۳۰



پرونده ویژه
۲۸ تا ۲۲



اقتصاد بازار
۲۰ تا ۱۶

منتخب صاحبان سرمایه و تجارت

صاحب امتیاز و مدیر مسئول:
مرتضی فغانی

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:
ابراهیم صفریان، علی کیوانی

اعضای هیات علمی:

- دکتر علی اصغر عنایتی عضو کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی
- دکتر پرویز محمدنژاد عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی
- دکتر غلامرضا سلیمانی رئیس کل بیمه مرکزی ایران
- دکتر بهرام شکوری عضو هیات مدیره اتحادیه تولیدکنندگان و صادرکنندگان محصولات معدنی ایران
- دکتر محمدابراهیم پورزند استاد دانشگاه و مدیر بازار سرمایه
- دکتر محمد دامادی نماینده ادوار مجلس شورای اسلامی
- دکتر عزیزالله عساری مدیر ارشد حوزه اقتصاد
- مهندس تورج زارع مدیر عامل شرکت آومینای ایران
- مهندس محمد کلانتری مدیر عامل شرکت صباپور
- مهندس آرش محبی‌نژاد دبیر انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور
- دکتر جمشید حمزه‌زاده رئیس جامعه هتلداران کشور
- دکتر یاسر فلاح مشاور ارشد رئیس پژوهشکده پولی و بانکی
- دکتر امیرحامد رضایی عضو هیئت مدیره لیزینگ پارسیان
- محمدرضا مقیسه مدیر روابط عمومی شرکت سرمایه‌گذاری توسعه معادن و فلزات
- دکتر محمدعلی جلیلیان مدیر ارشد حوزه بازرگانی
- مهندس مصطفی خدابخنده معاون پارلمانی شرکت فولاد مبارکه
- دکتر مهدی کریمی تفرشی رئیس کارگروه کسب و کارهای جاده ابریشم سازمان ملل - یونسکو
- مهدی حکیمیان کارشناس ارشد حوزه سرمایه‌گذاری و اقتصاد
- مهتاب خیاط‌فراهانی عضو هیات علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران جنوب

گروه دبیران:

سیدقاسم قاری، مصطفی حاتمی، محمدجعفری
عرفان فغانی، ثمانه نادری، سعید عدالت‌جو
سپهیلزمانی، احمدرضا صباغی

برای دریافت نسخه پی‌دی‌اف ماهنامه به پایگاه خبری
زیر مراجعه فرمایید:

www.dsarmaye.ir

نشانی:

تهران، خیابان شهیدمفتح
کوچه مرزبان‌نامه، پلاک ۲۷، واحد ۳

کد پستی: ۱۵۸۸۸۶۶۳۴۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۶۴۸۴۲

واحد تبلیغات: ۰۲۱-۸۸۸۶۴۸۲۶

دورنگار: ۰۲۱-۸۸۸۶۴۷۸۶

پست الکترونیکی: D.sarmayeh@gmail.com

لیتوگرافی، چاپ و توزیع: شرکت خاتم‌نو
تلفن: ۷۷۸۱۳۳۴۹



کارشناس حوزه ایرانیان خارج از کشور
مطرح کرد

غفلت از سرمایه ۲ هزار میلیارد دلاری ایرانیان مقیم خارج



مدیر عامل سازمان منطقه آزاد انزلی
خبر داد

افزایش دوبرابری شرکت‌های دانش‌بنیان منطقه آزاد انزلی طی چندماه آینده



از سوی مدیر عامل شرکت ایسکرا
عنوان شد

رشد تولید عامل اصلی بهبود فضای کسب و کار



۳۴

مدیر عامل شرکت پارس پترو زاگرس تاکید کرد

ضرورت توسعه و بهره‌برداری از میادین نفت و گاز



خواندنی‌های سرمایه‌گذاری
۵۶ تا ۵۹



اقتصاد کلان
۵۴ تا ۵۰

نام گذاری سال جدید از سوی رهبر معظم انقلاب اسلامی با عنوان «تولید، دانش بنیان و اشتغال آفرین»، شرکت‌های دانش بنیان را در کانون توجه قرار داده است. در اقتصاد ایران شرکت‌های دانش بنیان بر اساس نوع و گستره فعالیت، به دو گروه شرکت‌های تولیدی و نوپا دسته بندی می‌شوند و همچنین بر اساس نوع فعالیت، پیچیدگی و اهمیت فناوری به کار گرفته شده به ۳ گروه یک تا سه تقسیم می‌شوند.

از نظر آمارهای موجود در حال حاضر تعداد شرکت‌های دانش بنیان بالغ بر ۶ هزار و ۳۵ شرکت است که بخش عمده از این تعداد را شرکت‌های دانش بنیان تولیدی نوع دو به خود اختصاص داده است، به طوری که تعداد آن‌ها برابر با ۳ هزار و ۲۸۹ شرکت می‌باشد. ۵۴ درصد از فعالیت‌های دانش بنیان به شرکت‌های تولیدی نوع دو تعلق دارد. علاوه بر این، شرکت‌های دانش بنیان نوپا نوع ۲ با تعداد یک هزار و ۵۸۰ شرکت، سهم ۲۶ درصدی از زیست بوم نوآوری و فناوری را به خود اختصاص داده‌اند. از سویی، معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری نیز امتیازاتی برای شرکت‌های دانش بنیان در نظر گرفته تا برای رسیدن به اهدافشان از آن استفاده کنند که این تسهیلات شامل تخفیف دوره‌های آموزشی (۷۰ درصد)، تخفیف ویژه خرید نرم افزار (۷۰ درصد) و تخفیف هزینه تست آزمایشگاهی (۵۰ درصد) و همچنین حمایت صادراتی، صدور مجوز استقرار (داخل شعاع ۱۲۰ کیلومتری) و دیگر خدمات مشابه می‌باشد.

در یک دهه اخیر شرکت‌های دانش بنیان توسعه قابل توجهی یافته‌اند، به شکلی که در سال ۱۳۸۹ میزان فروش محصولات این شرکت‌ها تنها ۲ هزار میلیارد ریال بود، اما بر اساس آخرین آمار، میزان فروش شرکت‌های دانش بنیان در سال گذشته از ۹۰۰ هزار میلیارد ریال فراتر رفته که رشدی بیش از ۴۵۰ درصدی را نشان می‌دهد. این میزان حتی با کاهش ارزش پول ملی نیز قابل توجه است. با این حال نحوه توزیع این شرکت‌ها یکی از مشکلاتی است که اقتصاد دانش بنیان با آن مواجه است. وجود امکانات بیشتر در حوزه فناوری سبب شده تا بیشترین تعداد شرکت‌های دانش بنیان در پایتخت قرار داشته باشند. در حال حاضر بیش از ۳ هزار ۱۹۹ شرکت دانش بنیان در تهران وجود دارد، حال آنکه استان اصفهان که در رتبه دوم قرار دارد، تنها میزبان ۵۴۷ شرکت و استان خراسان رضوی که در رتبه سوم قرار گرفته، فقط میزبان ۳۱۵ شرکت دانش بنیان است، امری که با توجه به گستره جغرافیایی وسیع ایران و مشکلات ویژه هر منطقه نیازمند توجه بیشتر است.

بر مبنای چشم انداز ۲۰ ساله کشور پیش بینی شده، در سال ۱۴۰۴ باید ۵۰ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور از محل اقتصاد دانش بنیان حاصل شود. شاخص نوآوری، معیاری است که معمولاً برای تعیین سهم شرکت‌های دانش بنیان در اقتصاد هر کشور در نظر گرفته می‌شود. ایران در سال ۲۰۱۴ میلادی در رتبه ۱۲۰ از نظر این شاخص قرار داشته، اما با تلاش پیوسته در سال ۲۰۲۱ میلادی از نظر نوآوری در رتبه ۶۰ جهانی قرار گرفته است. با این حال به نظر می‌رسد، رشد بخش دانش بنیان در اقتصاد کشور نیازمند سرمایه گذاری بیشتر می‌باشد، چراکه اصلی ترین منبع تامین مالی شرکت‌های دانش بنیان، صندوق نوآوری و شکوفایی است. با وجود رشد قابل توجه تعداد شرکت‌های دانش بنیان در ۸ سال اخیر، سرمایه این صندوق همچنان ۳ هزار میلیارد تومان باقی مانده، در حالی که برای توسعه مطلوب، نیازمند اختصاص منابع بیشتری به این صندوق هستیم. از طرفی، وضعیت نیروی انسانی فعال در این شرکت‌ها و همچنین اهمیت توجه به فناوری‌های مورد نیاز صنایع کشور از دیگر مواردی است که برای داشتن اقتصاد مطلوب دانش بنیان باید مورد توجه ویژه قرار گیرد. ■

چشم انداز توسعه شرکت‌های دانش بنیان



مرتیضی فغانی
عضو اتاق بازرگانی تهران

بودجه امسال معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری به مبلغ حدود ۱۹/۸۷۳/۲۱۴ میلیون ریال تعیین شده است. هر چند برخی از شرکت‌ها و موسسات علمی و پژوهشی تابعه از جمله ستاد توسعه زیست فناوری، پارک فناوری پردیس، بنیاد ملی نخبگان، صندوق حمایت از پژوهشگران و فناوران کشور به طور مستقیم از این بودجه منتفع می‌شوند؛ اما غالب حمایت‌های این معاونت به طور غیر مستقیم، به نهادها و سازمان‌های دولتی محول شده است.

مطابق آمار، حدود ۶ هزار و ۳۵ شرکت دانش‌بنیان و بیش از ۱۴۰ هزار نفر استارت‌آپ در حوزه‌های مختلف به تأیید این معاونت رسیده‌اند. هر چند این میزان نسبت به سال‌های گذشته افزایش پیدا کرده؛ اما آنچه ستودنی و قابل توجه است، رشد روزافزون مشارکت این شرکت‌ها در بخش‌های مختلف صنعت کشور می‌باشد که نقش آفرینی آنان، نویدبخش مسیر حرکت اقتصاد سنتی به سوی اقتصاد مدرن، پویا و کارآمد است. یکی از حوزه‌های مهم و حیاتی کشور که چند سال گذشته، شرکت‌های دانش‌بنیان با حضور فعال‌شان در آن نقش آفرینی کردند، مربوط به صنعت حمل‌ونقل و ترانزیت می‌باشد. اکنون بیش از ۶۰ شرکت دانش‌بنیان در این صنعت مشغول به فعالیت هستند. تلاش ارزنده این شرکت‌ها باعث شده تا معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، اقدام به تشکیل یک ستاد راهبردی به نام «ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته عمومی» نماید تا بدین طریق راهی پیش روی نخبگان و ایده‌های درخشان آن‌ها در استارت‌آپ‌ها به منظور تحول در صنعت حمل‌ونقل به ویژه در حوزه ترانزیت بگذارد.

می‌دانیم که شورویختانه صنعت حمل‌ونقل کشورمان دچار یک عقب‌ماندگی تاریخی است؛ اما در عین حال به صراحت باید اذعان کرد که این صنعت رو به افول، می‌تواند با حضور نخبگان و همت شرکت‌های دانش‌بنیان فعال در حوزه حمل‌ونقل بار دیگر متحول شود و جبران کاستی‌های گذشته را نماید. از جمله اقدامات انجام شده از سوی این شرکت‌ها در حوزه حمل‌ونقل می‌توان به تردد شمار بلوتوثی، اسکتس، سامانه وقوع تصادفات، ثبت هوشمند تخلفات از طریق دوربین‌های نظارتی، بی‌تس، ثبت وقایع، سامانه زیرساخت مخابراتی، طرح محدوده ترافیک، سامانه اطلاع‌رسانی و دیگر موارد اشاره کرد. هر چند طی دهه گذشته دولت‌ها تلاش کردند تا با تخصیص منابع لازم، بخشودگی مالیاتی، عوارض درآمد گمرکی و سود تجاری و نیز ارائه وام‌های با بهره کم یا بدون بهره از این شرکت‌ها حمایت نمایند؛ اما قدر مسلم این میزان از حمایت‌ها کافی نبوده و ضرورت توجه هر چه بیشتر به این شرکت‌ها احساس می‌شود.

با توجه به اینکه شعار امسال «تولید، دانش‌بنیان و اشتغال آفرین» است و دولت و مجلس نیز از چند سال گذشته در صدد تصویب رساندن قانونی با عنوان «جهش تولید دانش‌بنیان» بوده‌اند، امید است که در سال جاری و در آستانه شروع قرن جدید، ضمن تبیین رسانه‌ای اهمیت این شرکت‌ها برای عموم مردم، فضای لازم برای فعالیت این شرکت‌ها و حضور نخبگان و شایستگان در حوزه‌های گوناگون از جمله حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت فراهم شود تا در آینده‌ای نه‌چندان دور شاهد رشد و جهش تاریخی این عرصه در کشورمان باشیم. ■

تحول در حوزه حمل‌ونقل

با شرکت‌های دانش‌بنیان



فرهاد امیرخانی
سردبیر

در دنیای رقابتی امروز که کشورها تلاش برای رشد و توسعه را از جمله اهداف کلیدی برای کسب مزیت رقابتی، سرلوحه فعالیت‌های خود قرار داده‌اند، استفاده از تمام ظرفیت‌های منابع انسانی جامعه برای رسیدن به این مهم اهمیت ویژه‌ای پیدا کرده، بر همین اساس مشارکت جدی زنان دلیلی برای رشد و ترقی کشورهای توسعه یافته عنوان می‌شود. اگرچه به نظر می‌رسد، حضور و نقش زنان در عرصه‌های مختلف در کشورمان به مراتب بیشتر شده، ولی حضور آنان در پست‌های مدیریتی هنوز هم محسوس نیست، چرا که به جایگاه‌های عالی نزدیک می‌شوند، اما به ندرت آن را به چنگ می‌آورند. موانع نامرئی یا همان «تئوری سقف شیشه‌ای» بر سر راه صعود زنان به مراتب عالی سازمانی وجود دارد که این مساله با مولفه‌های سرمایه اجتماعی در تضاد است. اصطلاح سقف شیشه‌ای یا همان پدیده عدم توفیق زنان در دستیابی به سطوح عالی مدیریتی، موانع تبعیض آمیز در راه تلاش زنان برای دستیابی به موفقیت است که مصداق بارز نابرابری می‌باشد. این پدیده در جوامع مختلف وجود داشته، ولی متأسفانه در کشورهای کمتر توسعه یافته، این سقف پایین تر و مستحکم تر است. مادامی که این سقف وجود داشته باشد، فرصت پیشرفت و ترقی هم از زنان سلب می‌شود و هم خود جامعه از این پتانسیل محروم می‌گردد.

اما مساله کلیدی، نظام «شایسته‌سالاری» در جامعه است؛ نظامی که در آن مزایا و موقعیت‌های شغلی تنها بر اساس «شایستگی» و «صلاحیت» و نه بر مبنای جنسیت، طبقه اجتماعی، قومیت یا ثروت به افراد تفویض می‌شود. در شرایطی که اولویت در جامعه، پیشرفت‌های اقتصادی و برتری پول و موقعیت است، انتظار نمی‌رود که سیاست‌گذاری‌ها به پیشرفت‌های فرهنگی و اجتماعی و همچنین ایجاد برابری بین دو جنس بیانجامد، کما اینکه در فرهنگ مردسالاری مانند کشور ما که حتی در جوامع مردان آن، «رابطه» جای «ضابطه» و شایستگی و صلاحیت را گرفته است، زنان با موانع بسیار سختی برای رشد و پیشرفت روبه‌رو می‌باشند.

از سوی دیگر، با توجه به جمعیت بیشتر زنان در کشور ما نسبت به جمعیت مردان و بر اساس منحنی توزیع نرمال بهره‌هوشی، زمانی که جامعه با موانع بازدارنده باعث حذف زنان می‌شود، طبیعتاً از نیمی از توانمندی در صدنخبگان خود محروم خواهد بود. از بین بردن سقف شیشه‌ای که ریشه در فرهنگی دیرینه دارد، فرآیندی آرام و تدریجی خواهد بود که تغییر آن نیازمند زمان و فرهنگ‌سازی است. در این راستا، معرفی بیشتر مدیران موفق زن در رسانه‌ها و توجه بیشتر به شایسته‌سالاری به جای مردسالاری در سازمان‌ها، می‌تواند راهکاری مهم و اثرگذار باشد.

هر چند در صنعت خودروسازی حضور زنان فروغ چندانی نداشته، اما باعث افتخار است که در صنعت قطعه‌سازی که یکی از بزرگ‌ترین صنایع کشور به حساب می‌آید، زنان نقش کلیدی را چه به لحاظ کارآفرینی و چه به لحاظ نیروی کار متخصص ایفا می‌کنند. در این میان، هر چه بیشتر به سوی بخش خصوصی پیش می‌رویم، شاهد نقش بیشتر زنان نسبت به بخش‌های دولتی و نیمه‌دولتی هستیم که امیدواریم، شاهد افزایش روزافزون این نقش‌آفرینی در صنعت خودرو و سایر صنایع بزرگ کشورمان باشیم. ■

نقش زنان در بالندگی صنایع بزرگ کشور



غزاله رضوانی
مدیر روابط عمومی انجمن تخصصی صنایع همگن
نیرومحور که و قطعه‌سازان خودرو کشور

اقتصاد بازار



در این بخش می خوانیم:

- پیش بینی وضعیت بازار سرمایه در سال جدید
- توسعه کارت اعتباری؛ نیاز صنعت بانکداری مدرن
- چشم انداز صنعت رمزارز و بلاکچین در سال ۱۴۰۱

توسعه کارت اعتباری نیاز صنعت بانکداری مدرن

امیر طیبی

مدیرعامل شرکت توسعه سرمایه پیشگامان پویا

کشورهای مختلف، تراکنش‌های کارت اعتباری را پذیرش می‌کنند. وبسایت معتبر cardrates رتبه‌بندی ۱۰ شرکت و بانک برتر سال ۲۰۲۲ میلادی در حوزه کارت اعتباری را به شرح ذیل اعلام کرده است:

- Visa: ۳۳۶ میلیون دارنده کارت - ۴۰ میلیون پذیرنده
- MasterCard: ۲۳۱ میلیون دارنده کارت - ۲۱۰ کشور
- Chase: ۸۳ میلیون دارنده کارت
- American Express: ۶۳ میلیون دارنده کارت - ۶ میلیارد تراکنش اعتباری در سال
- Discover: ۳۹ میلیون دارنده کارت
- Citibank: ۹۵ میلیون دارنده کارت
- Capital One: ۶۲ میلیون دارنده کارت
- Bank of America: ۵۸ میلیون دارنده کارت
- Synchrony Financial: ۳۷ میلیون دارنده کارت
- Wells Fargo: ۲۳ میلیون دارنده کارت

وامادر کشور، مطابق آمار شاپرک در اسفندماه ۱۴۰۰، تعداد کارت‌های بانکی تراکنش‌دار در سویچ شاپرک مجموعاً نزدیک به ۱۳۹ میلیون و ۲۷ هزار عدد بوده که بیشترین تعداد آن با بیش از ۱۳۰ میلیون عدد و سهم تعدادی ۱۵/۹۴ درصدی متعلق به کارت برداشت و کمترین تعداد آن با ۶۵۲ هزار و ۴۶۷ عدد و سهم ۴۷ درصدی متعلق به کارت اعتباری بوده است.

مطمئناً این سهم از صدور و تراکنش کارت اعتباری در نظام بانکی کشور، بی‌توجهی به این ظرفیت اقتصادی را به وضوح نشان می‌دهد، تا جایی که حتی در مقایسه با کشور ترکیه که در همسایگی ماقرار دارد، سهم کارت اعتباری از میزان تراکنش‌های بانکی بسیار ناچیز است. بر اساس آمار وبسایت معتبر Shift Processing، تنها در ماه آگوست سال ۲۰۲۱ میلادی میزان دارندگان کارت اعتباری، رقمی بالغ بر ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون نفر بوده است. امروز بار دیگر نگاه‌ها به سوی کارت اعتباری چرخیده و این فرصت تاریخی می‌تواند نقش مهمی در هرچه شفاف‌تر شدن نظام پرداخت تسهیلات بانکی ما ایفا کند. اگر امروز بزرگ‌ترین فروشنده اینترنتی کالا در ایران و بسیاری از استارت‌آپ‌ها به دنبال اعطای کارت اعتباری و خریدقسطی محصولات به مشتریان هستند، به مدد راهی است که بانک ملی به‌طور گسترده و بخش محدودی از بانک‌های دیگر آغاز کرده و این زیرساخت را در کشور بنیان نهادند.



در شرایط کنونی اقتصاد کشور، اگر نگوئیم بانک‌ها عامل اصلی مدیریت و گردش پول هستند، می‌توان ادعا کرد که از عوامل اصلی آن به شمار می‌روند و برای اینکه بتوانند تمیز، شفاف، سریع و صحیح عمل کنند، نیازمند به‌کارگیری ابزارهای جدید و مدرن بانکداری می‌باشند. خوشبختانه در ۲۰ سال گذشته عزم بانک‌ها بر به‌کارگیری ابزارهای جدید، نتایج مناسب و موردپسندی را در بخش‌های اصلی تجهیز به نرم‌افزارها و سخت‌افزارهای روزآمد به دنبال داشته و اکنون همه بانک‌های کشور با بهره‌گیری از سیستم‌های بانکداری متمرکز، نرم‌افزار مدیریت کارت و بانکداری اینترنتی و موبایلی و امثال آن، خدمات مناسبی را به مشتریان خود ارائه می‌کنند. این تلاش در حوزه پرداخت‌های الکترونیکی با ایجاد شبکه‌های شتاب و شاپرک و استفاده از ابزارهای کارت و ATM و POS و اینترنت و موبایل نیز قابل تحسین و موثر بوده است. با این حال، اگر بانکداری مدرن را مبتنی بر سه پایه اصلی «بانکداری متمرکز»، «پرداخت الکترونیکی» و «اشاعه کسبوکار کارت اعتباری» بدانیم، می‌توان گفت که به‌رغم پیشرفت‌های قابل توجه در دو حوزه اول، نظام بانکی کشور در حوزه سوم، یعنی گسترش کسبوکار کارت‌های اعتباری، توفیق درخور توجهی نداشته است.

آمارها نشان می‌دهند، شرکت‌ها و موسسات مالی بین‌المللی توجه زیادی به صدور کارت اعتباری دارند و پذیرندگان فراوانی هم در

شرکت پیشگامان پویا به عنوان متولی ارائه و توسعه کارت‌های اعتباری از سال ۱۳۹۵ شروع به صدور کارت اعتباری بانک ملی ایران کرده و در دوره آغازین با دو نوع کارت مرابحه و فراگیر، نقش پررنگی در برجسته کردن مفهوم کارت اعتباری در کشور ایفا کرد. در ابتدا کارت‌های مرابحه با سه سقف ۱۰۰، ۳۰۰ و ۵۰۰ میلیون ریالی و نیز کارت فراگیر با سقف ۱۰۰ میلیون ریالی به مشتریان عرضه شده و استقبال بسیار خوبی از این طرح به عمل آمد. در حال حاضر سقف کارت اعتباری تا دو میلیارد ریال افزایش یافته است.

نگاهی به تفاوت‌های کارت اعتباری و وام کارت می‌تواند ویژگی‌های کارت اعتباری را پررنگ‌تر کند: کارت وام، یعنی تسهیلات خرد تبدیل به کارت شده که البته برخی از بانک‌هایی که وارد این حوزه شده‌اند نیز به این شکل مشغول به فعالیت هستند. اما کارت اعتباری چیزی فراتر از تسهیلات است؛ همین‌طور در نحوه مدل تخصیص اعتبار و مصرف اعتبار، تفاوت‌های بسیاری بین تسهیلات و اعتبار وجود دارد. به دلیل ماهیت گردشی بودن و نحوه انتخابی پرداخت صورت حساب، در کارت اعتباری تامشتری از کارت استفاده نکند، هزینه‌ای به جز اشتراک سالانه از مشتری دریافت نمی‌شود. همچنین در بازپرداخت اعتبار مصرفی شده به نسبت مصرف، به مشتری حق انتخاب برای تعیین روش بازپرداخت داده می‌شود و این حق انتخاب برای تعیین روش بازپرداخت است و این حق انتخاب در هر صورت حساب ماهانه به مشتری داده می‌شود. در این نوع کارت‌ها شخص از اعتبار استفاده کرده و بازپرداخت اعتبار استفاده شده در ماه تقسیم می‌شود. بعد از اینکه دوره مدنظر تمام شد، باید

دوباره اقدام کند و کارت‌های اعتباری تا زمانی که استفاده نشود، هیچ هزینه‌ای برای مشتری ندارد و البته به نسبت مصرف هم بازپرداخت صورت حساب در انتهای ماه می‌تواند متفاوت باشد. از سوی دیگر، سال‌هاست که عملیات اجرایی وام‌های خرد دارای اشکالات قانونی است. بانک‌ها برای اینکه این تسهیلات را در قالب عقود اسلامی ارائه کنند، مشتری را مجبور می‌کنند تا پیش فاکتور خرید کالا ارائه کنند. بسیاری از مشتریان هستند که نمی‌خواهند وام دریافتی خود را برای خرید کالا استفاده نمایند که این مشکل نیز با جایگزینی کارت اعتباری مبتنی بر اعتبارسنجی از مشتری برطرف می‌شود.

در فصل جدید صدور کارت اعتباری بانک ملی، شرکت توسعه سرمایه پیشگامان پویا علاوه بر کارت‌های اعتباری قبلی، کارت اعتباری نیاز کالای اساسی، کارت اعتباری تسهیلات خرد - خرید کالا و نیز کارت اعتباری تسهیلات خرد - جعاله تعمیر مسکن را تا سقف دو میلیارد ریال ارائه می‌نماید.

بدهی است، در مسیر جدید توسعه کارت‌های اعتباری، باید بر اساس تجربه‌های گذشته، نسبت به رفع نواقص فصل قبلی اقدامات مناسب صورت گیرد. از جمله اعتبارسنجی سیستمی می‌تواند به رفتار اقتصادی مشتری در هنگام خرید هم توسعه یابد تا بر اساس داده‌های جدید بتوان نسبت به بازپرداخت بدهی کارت اعتباری توسط مشتریان اطمینان بیشتری حاصل کرد. همچنین حذف مراحل بروکراتیک اخذ کارت اعتباری و ضمانت‌هایی که بر افراد ثالث بار می‌شود، می‌تواند نسبت به گشایش و تاثیر گذاری این کسب‌و کار مهم بیانجامد. ■

شرکت‌ها و موسسات
مالی بین‌المللی توجه
زیادی به صدور
کارت اعتباری دارند
و پذیرندگان فراوانی
هم در کشورهای
مختلف، تراکنش‌های
کارت اعتباری را
پذیرش می‌کنند



چشم‌انداز صنعت

رمزارز و بلاکچین در سال ۱۴۰۱

عرفان فغانی

کنند. کارشناسان معتقدند، در سال ۲۰۲۲ میلادی چندین کشور دیگر نیز این کار را انجام دهند. الکساندر هاپتنر، مدیر عامل صرافی بیت‌مکس پیش‌بینی می‌کند که حداقل پنج کشور در حال توسعه، طی سال جاری پذیرش بیت‌کوین را آغاز می‌کنند و این پذیرش، ناشی از تورم جهانی و افزایش هزینه‌های سازمان‌های واسطه‌ای است که برای ارسال پول به کشور از کارگران خارجی استفاده می‌کنند.

رمزارزهای ملی، رمزارزهایی هستند که بانک‌های مرکزی تولید می‌کنند تا بتوانند به جای ارزهای غیرمتمرکز بر آن‌ها مدیریت کنند. این مورد، از مفاهیمی است که در سال ۲۰۲۲ میلادی رشد بسیاری خواهد داشت. این رمزارزها معمولاً در کنار سایر رمزارزهای قدیمی‌تر عمل می‌کنند و این امکان را به کاربران می‌دهند تا بدون اتکا به خدمات شخص ثالث، تراکنش‌های خود را انجام دهند و دارایی‌های خود را مدیریت کنند. همه این موارد در حالی است که کاربران این اجازه را به بانک مرکزی می‌دهند تا مقدار عرضه را کنترل کنند و ارزش توکن را با پول ملی خود یکسان نگه دارند. دولت بریتانیا اعلام کرده که بریت کوبین تا سال ۲۰۲۵ میلادی عرضه نخواهد شد، اما سایر کشورها از جمله چین، سنگاپور، تونس و اکوادور پیش‌تر توکن خود را عرضه کرده‌اند و به احتمال زیاد کشورهای ژاپن، روسیه، سوئد و استونی به‌زودی به این جنبش ملحق خواهند شد.

هم‌نشینی بلاکچین و اینترنت اشیا با کمک رمزارزها

بلاکچین شدیداً با مفهوم اینترنت اشیا سازگار است، چرا که برای ساخت سوابق تعاملات و تراکنش میان دستگاه‌هایی نظیر است. همچنین بلاکچین می‌تواند به‌طور بالقوه بسیاری از مشکلات در زمینه امنیت و مقیاس‌پذیری را به دلیل ماهیت خودکار، رمزنگاری شده و تغییرناپذیر بودن دفتر کل و پایگاه داده‌های خود برطرف سازد.

از سوی دیگر، این فناوری می‌تواند تراکنش‌های دستگاه به دستگاه را ممکن سازد. در این حالت زمانی که یک دستگاه یا یک شبکه به تهیه خدمات نیاز دارد، می‌تواند به صورت خودکار از طریق پرداخت رمزارزها، نیاز خود را برطرف کند. به عبارتی رمزارزها احتمالاً کمک خواهند کرد تا مدل اقتصادی ارتباطات گسترده دستگاه‌های مرتبط به اینترنت که سال‌هاست در مورد آن صحبت می‌شود، روی زیرساخت بلاکچین عملیاتی شود. گفتنی است، برای رسیدن به این نقطه همچنان راه زیادی در پیش داریم، اما به احتمال زیاد در سال ۲۰۲۲ میلادی در مورد پروژه‌های آزمایشی و موارد استفاده اولیه آن خواهیم شنید. نوآوری در این زمینه به

پایان ۱۴۰۰ خورشیدی را اگر با نگاهی جهانی، نقطه‌ای برای یک پیش‌بینی درباره یک سال آینده در نظر بگیریم، باید روی تحولاتی که در سال ۲۰۲۲ میلادی، احتمال رخ دادن آن‌ها وجود دارد، متمرکز شویم؛ سالی که بسیاری منتظرند تا حوزه‌های مختلف فناوری، دستاوردها و کارکردهای واقعی‌تری از خود نشان دهند و نتیجه سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده به بار بنشینند.

سال ۱۴۰۱ را می‌توان با این رویکرد، سالی جذاب توصیف کرد؛ سالی که در آن در حوزه‌های مختلف، تحولات و دگرگونی‌های تاثیرگذار خواهد داد و بی‌شک یکی از این حوزه‌ها رمزارز و بلاکچین خواهد بود؛ حوزه‌ای که جذابیت آن در یک‌سال گذشته، بیشتر روی چارته‌ها و نمودارها بود و پیش‌بینی می‌شود که با ظهور بیشتر کارکردهایش در کسب‌وکارها و زندگی، اخبار و اتفاقات زیادی را به خود اختصاص دهد. رمزارزها و بلاکچین یکی از هیجان‌انگیزترین فناوری‌های حال حاضر دنیا هستند. فناوری‌ای که به پایگاه اطلاعات رمزنگاری شده‌ای اطلاق می‌شود که توانایی حل بسیاری از مشکلات مربوط به امنیت آنلاین را دارد. با آشنایی بیشتر مردم با این فناوری از طریق بیت‌کوین و سایر رمزارزها طی دو، سه سال گذشته حالا در کانون توجه سرمایه‌گذاران خطرپذیر و فعالان کسب‌وکارهای اینترنتی در گوشه و کنار دنیا قرار گرفته است.

رمزارزها و بلاکچین کاربردهای بسیار گسترده‌تری در قراردادهای هوشمند دیجیتال، لجستیک، امنیت زنجیره تامین و محافظت در مقابل جعل هویت و بسیاری حوزه‌های دیگر دارند و احتمال داده می‌شود، در یک سال پیش‌رو بسیاری از این کاربردها در قالب کسب‌وکارهای نوآور خود را بروز دهند. همچنین پیش‌بینی می‌شود، در طول سال ۲۰۲۲ میلادی یا همان ۱۴۰۱، چیزی حدود ۱۱/۷ میلیارد دلار صرف حل مشکلات کسب‌وکارها از طریق بلاکچین و رمزارزها شود، اما مساله این است که کدام روندها در این بازار بیشتر می‌توانند مرکز توجه باشند، سرمایه‌های عظیم‌تری را به خود جذب کنند و در نهایت خود را به زندگی روزمره ما برسانند؟

رمزارز ملی؛ یک کلیدواژه بر تکرار در سال ۱۴۰۱

در سال ۲۰۲۱ میلادی، السالوادور جزو اولین کشورهایی بود که بیت‌کوین را به عنوان ارز قانونی پذیرفت، این بدان معناست که می‌توان برای خرید خدمات و کالاها در این کشور از بیت‌کوین استفاده کرد و کسب‌وکارها می‌توانند از آن برای پرداخت حقوق کارکنان خود استفاده

در سال جاری
کماکان حوزه
متاورس و گیمینگ
روند بازار باقی
خواهند ماند،
اما علاوه بر
آن‌ها احتمالاً از
«ساختارهای دائمی»
و «اوراکل‌ها» بیشتر
خواهیم شنید

دلیل گسترش و پیشرفت مداوم شبکه‌های 5G است، چرا که اتصال‌های پرسرعت‌تر و هوشمندتر تجهیزات و لوازم هوشمند شبکه‌ای، شامل انواع جدیدی از ارتباطات از جمله تراکنش‌های بلاکچین نیز می‌شود.

لایه دوم و رگولاتوری

سهیل نیکزاد از فعالان بازار رمزارزها در ایران با تاکید بر اینکه بسیاری از روندهای وعده داده شده سال‌های قبل احتمالاً در سال جاری خورشیدی فرصت تحقق پیدا خواهند کرد، گفت: به نظر من مهمترین اتفاقات و نوآوری‌های جهان در سال پیش رو در حوزه رمزارزها اتفاق خواهد افتاد که یکی از این تحولات، مربوط به تراکنش‌های مقیاس پذیر لایه دوم رمزارزها، به خصوص بیت کوین خواهد بود. از طرفی، فناوری‌هایی همچون شبکه لایتینگ در ماه‌های پیش رو، توسعه و کاربردپذیری زیادی پیدا خواهد کرد و دگرگونی‌های قابل توجهی را در این صنعت و بازار رقم می‌زند.

به اعتقاد نیکزاد، موضوع سیاست گذاری رمزارزها در همه جای دنیا از جمله ایران در سال جدید خبر ساز و تاثیر گذار خواهد شد.

نیکزاد تاکید کرد: رگولاتوری صرفی‌ها و حوزه تبادل همپای سایر کشورها در ایران، موضوعی است که احتمالاً در این سال به سرانجام برسد. نباید فراموش کرد که ایران می‌تواند بازیگر مهمی در حوزه رمزارزها شود. با وجود مذاکرات دیپلماتیک هنوز ایران از محدود کشورهای به حساب می‌آید که عملاً به سیستم بانکی بین المللی دسترسی ندارد و رمزارزها تنها گزینه جدی جایگزین روی میز است که امکان‌ها و فرصت‌هایی را در اختیار اقتصاد کشور قرار می‌دهد. از این رو فکر می‌کنم که در این سال، سیاست گذاران بانگاهی واقع بینانه تر به رمزارزها نگاه کنند و شاهد اتفاقات قابل توجهی در حوزه سیاست گذاری این بازار باشیم.

۳ حوزه پر خبر در سال آینده

عباس آشتیانی، مدیر عامل انجمن بلاکچین ایران معتقد است: حوزه‌هایی که رمزارزها دگرگون خواهند ساخت، شامل سه حوزه متفاوت است. یکی از مهمترین روندهای سال برای دارایی‌های دیجیتال و بلاکچین، متاورس و ان اف تی‌ها خواهد بود. به ویژه زمینه گجت‌های مختلف که برای حواس گوناگون انسان مانند دستکش‌های هوشمند، عینک‌های هوشمند و هدست‌های VR طراحی می‌شوند یک انقلاب بزرگ را در ارتباطات انسانی و کسب و کاری رقم خواهند زد.

به گفته مدیر عامل انجمن بلاکچین ایران، حوزه آموزش هم به شدت از تحولات دنیای بلاکچین متاثر خواهد شد. در حوزه آموزش نیز، سرویس و خدمات آنلاین و از راه دور در بسته‌های متاورسی خبرهای زیادی به پا خواهند کرد. فکر می‌کنم، در آموزش نیز همان تغییری را که در زمان کرونا تجربه کردیم، به شکلی دیگر تجربه خواهیم کرد، اما در مقیاسی بزرگ‌تر. آموزش با کمک متاورس و کسب و کارهای متاورسی شاهد یک رنسانس دوره جدید خواهد شد.

وی افزود: دومین حوزه‌ای که رشد و دگرگونی را شاهد خواهد بود، اوراکل‌ها هستند که احراز هویت مبتنی بر بلاکچین را آسان خواهند کرد و کمک می‌کنند تا ارتباط بین جهان فیزیکی و جهان غیر متمرکز تسهیل شود؛ موضوعی که با بلوغ کسب و کارهای این حوزه رخ خواهد داد.

آشتیانی اظهار کرد: پیش بینی بنده این است که سومین اتفاق مهم در سال ۱۴۰۱ در حوزه رمزارزها، بحث قانون گذاری و رگولاتوری باشد. به اعتقاد بنده، سال ۱۴۰۱ خورشیدی رگ‌تک‌ها روند داغی خواهند داشت. انواع رگولاتورهای فناوری به کمک کسب و کارها و دولت‌ها خواهند آمد و در پی این تغییرات و با کمک رمزیول‌های ملی، ابزارها و روش‌های پرداخت حتماً تغییر خواهد کرد.

دائو، گیمینگ و البته اوراکل‌ها

سناز و فی، فعال رمزارز و مدیر سایت میهن بلاکچین هم معتقد است: اگر بخواهیم پیش بینی‌ای از سال جاری بازار رمزارزها و فناوری بلاکچین داشته باشیم، باید متغیری به نام گذشته را مدنظر قرار دهیم. به نظر من، برای اینکه متوجه شویم روند امسال بلاکچین و کریپتو چه خواهد بود، باید یک نگاه بلندمدت و یک نگاه کوتاه مدت به گذشته داشته باشیم. در ۱۲ سال گذشته شاهد موج‌های اثر گذاری مانند فراگیر شدن ماینینگ، عرضه‌های اولیه سکه، دیفای، Dapp‌ها، ان اف تی‌ها و در نهایت در سال گذشته، شاهد روند شدن حوزه گیمینگ و متاورس بودیم.

این فعال رمزارز پیش بینی می‌کند که در سال جاری کماکان حوزه متاورس و گیمینگ روند بازار باقی خواهند ماند، اما علاوه بر آن احتمالاً از «ساختارهای دائو» و «اوراکل‌ها» بیشتر خواهیم شنید؛ حوزه‌هایی که با توجه به نیاز اکوسیستم کریپتو به توسعه آن‌ها، با سرعت بیشتری در میان کسب و کارها و سرمایه گذاران محبوب خواهند شد.

نقش کامیونیتی مهمتر خواهد شد

مصطفی قمری، مدیر عامل بینوست با اشاره به سرعت تغییر و پیشرفت فناوری در حوزه بلاکچین گفت: ۳۶۵ روز در حوزه فناوری، آن هم فناوری‌ای که موتور محرک آن، دو مقوله توسعه نرم افزاری و پذیرش عمومی است، زمان بسیار زیادی است و بی شک در چنین بازه زمانی اتفاقات مختلفی رخ خواهد داد، با این حال، بازارهای مالی غیر متمرکز، بیش از گذشته مورد توجه کاربران قرار خواهد گرفت.

وی اظهار کرد: افرادی که با ذهنیت یک کلاس دارایی جدید وارد حوزه کریپتو شده‌اند، شروع به استفاده از ابزارهای دیفای خواهند کرد. چنین الگوی رفتاری کمک خواهد کرد تا شکل بازی همیشگی ارزش - رشد به تعادل معقول تری در مارکت برسد.

پیش بینی مدیر عامل بینوست این است که در سال پیش رو، جمعیت و تنوع کسب و کاری در حوزه رمزارزها بیشتر خواهد شد؛ به ویژه کسب و کارهایی که حول مفهوم کامیونیتی شکل می‌گیرند و رشد می‌کنند.

قمری افزود: کسب و کارهای زیادی شکل خواهند گرفت که بر پایه کامیونیتی ساخته شده و تماماً بر اساس قراردادهای هوشمند و خرد جمعی مدیریت می‌شوند و مدیران و تصمیم گیران این شرکت‌ها، افراد مختلفی در سراسر دنیا خواهند بود.

وی در پایان گفت: تصویر واقعی مدیران عامل و کارآفرینان تیپیکال استارت آپی که سال‌هاست در مورد آن صحبت می‌شود، در این حوزه رقم خواهد خورد؛ به عبارتی در گوشه و کنار دنیا، کارآفرینان این بازار کسب و کارهایی میلیون دلاری را با شلوارک و پشت گوشی مدیریت خواهند کرد. ■

مهمترین اتفاقات و نوآوری‌های جهان در سال پیش رو در حوزه رمزارزها اتفاق خواهد افتاد که یکی از این تحولات، مربوط به تراکنش‌های مقیاس پذیر لایه دوم رمزارزها، به خصوص بیت کوین خواهد بود

پیش‌بینی وضعیت بازار سرمایه در سال جدید

احمد رضا صباغی

درصد آن‌ها از بازار خارج شدند، می‌توان به این نتیجه رسید که بازار بورس ایران در حال حاضر به حالت نرمال و عادی گذشته خود برگشته و می‌توان پیش‌بینی بورس در سال ۱۴۰۱ را پدید آمدن نگرانی‌ها کرد. البته باید گفت، حالت عادی الزاماً معنی صعود کلی بازار نیست، بلکه منظور از حالت عادی این است که بازار کمتر دچار هیجانات بدون پشتوانه مسائلی بنیادی خواهد شد. هیجان در بازار همیشه وجود دارد، اما اینکه این هیجان کاذب باشد یا بر اساس یک واقعیت خارجی، مساله‌ای متفاوت است.

بازار بورس ایران در سال ۱۳۹۹ دچار مشکلاتی شد، اما اکنون به حالت طبیعی و نرمال خود نزدیک شده است. از این نقطه به بعد، بازار بورس واکنش‌های منطقی‌تری نسبت به واقعیت‌های تاثیرگذار بر بنیاد و روند سودآوری شرکت‌ها خواهد داشت. کاهش مالیات، تقویت صندوق‌های تثبیت بازار سرمایه، حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی و تثبیت بهره مالکانه معادن، بخشی از احکام حمایتی بورس در بودجه تقدیمی دولت سیزدهم به مجلس است.

تمهیدات و تدابیر اندیشیده شده در لایحه بودجه ۱۴۰۱ کل کشور و اثرات کلی مثبت آن بر بازار سهام را می‌توان به چند بخش تقسیم کرد که هر کدام از آن‌ها در بازار بورس و پیش‌بینی بورس در سال ۱۴۰۱ تاثیر می‌گذارد. اصلاح نرخ گاز سوخت پتروشیمی‌ها، پالایشگاه‌ها و صنایع پایین دستی، مجتمع‌های احیای فولاد و مصارف مربوط به بوتیلیتی شامل برق، آب، اکسیژن و غیره، معادل ۳۰ درصد نرخ خوراک گاز پتروشیمی‌ها به معادل ۱۰۰ درصد افزایش پیدا کرده و برای صنایع سیمان و سایر صنایع معادل ۱۰ درصد نرخ خوراک پتروشیمی‌ها یعنی بدون افزایش نسبت به سال قبل است. با اعمال این تغییرات، شاهد اثرات منفی روی سایر صنایع نخواهیم بود. در مورد صنایع فولادی و معدنی نیز با توجه به سایر مشخصه‌های موجود در بازار، این تغییر تاثیر منفی در سودآوری این شرکت‌ها خواهد داشت. در راستای سیاست‌های حمایت از تولید، نرخ مالیات قانون مالیات‌های مستقیم اشخاص حقوقی دارای پروانه بهره‌برداری از وزارتخانه‌ها در فعالیت‌های تولیدی معادل ۲۰ درصد تعیین شده است. این بخشودگی علاوه بر سایر معافیت‌ها، بخشودگی‌ها و مشوق‌های قانونی اشخاص مذکور است، این کاهش که در سودسازی این واحدها، صنایع و شرکت‌ها است، به شدت بر بازار بورس اثر مثبت می‌گذارد. مهمترین اقدام دولت سیزدهم در لایحه بودجه در بخش بورس مربوط به حذف ارز ترجیحی است. حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی تاثیر بسیار مثبتی در بازار و همچنین پیش‌بینی بورس در سال ۱۴۰۱ خواهد داشت. البته با توجه به تعهداتی که مجلس و دولت در برابر بازار سرمایه و شرکت‌های پذیرفته شده در بورس دارند، باید حذف قیمت‌گذاری دستوری نیز در دستور کار قرار گیرد. با این اقدام، بازار سرمایه می‌تواند از وضعیت رو به کاهش به سمت ثبات، افزایش و رشد شاخص‌های بورسی در تمامی جهت‌ها حرکت کند.

بورس بازاری است که قیمت‌گذاری، خرید و فروش کالا و اوراق بهادار در آن صورت می‌گیرد. پیش‌بینی بورس در سال ۱۴۰۱ اهمیت ویژه‌ای دارد. بودجه دولت سیزدهم با محوریت رشد اقتصادی و کنترل تورم و همچنین ثبات بازار به مجلس تقدیم شد که در این لایحه، بودجه قابل توجهی به بازار سرمایه و شرکت‌های بورسی تخصیص داده شده است. همچنین در لایحه بودجه مقرر شده که مالیات حاصل از سود به‌طور مستقیم به حساب صندوق تثبیت بورس واریز شود و بدهی‌های صندوق توسعه ملی هم با این صندوق تسویه شود که این اتفاق به نفع بازار است.

بازار بورس ایران که در ابتدای سال ۱۳۹۹ رشد بی‌سابقه‌ای را تجربه کرد، امروز در رکود و شکست عمیقی فرو رفته و بسیاری از افراد عادی و حتی برخی از کارشناسان بازار سرمایه، از این بازار بورس ناامید شده‌اند. نمی‌توان با قاطعیت از پیش‌بینی بازارهای مالی و امکان و احتمال صد درصدی بازار در بازار سخن گفت، پس تمامی صحبت یک احتمال بیش نیست، چرا که بازار سرمایه گذاری در ایران به عوامل مختلفی وابسته است. از ابتدای سال ۱۳۹۹ تا مردادماه همان سال که ریزش بزرگ بورس آغاز شد، حدود ۱۱۰ هزار میلیارد نقدینگی واقعی وارد بازار شد. در آن زمان، شاخص کل بورس از ۵۰ هزار واحد به ۲ میلیون و ۱۰۰ هزار واحد رسید. نکته مهم این‌که، وارد شدن پول حقیقی یا واقعی به بازار، برابر است با خارج شدن پول حقوقی از بازار که نوعی ضرر مالی به کشور و بورس است که اگر این اتفاق رخ دهد، بر پیش‌بینی بورس در سال ۱۴۰۱ تاثیر مثبتی می‌گذارد.

از زمان ریزش بازار تا به امروز حدود ۱۰۰ هزار میلیارد تومان پول حقیقی از بازار خارج شده که این مقدار برابر است با ۹۱ درصد پولی که توسط افراد حقیقی در سال ۱۳۹۹ وارد بازار شد. بازار طی یک سال و نیم اخیر در حال هضم و جذب پولی بوده که در سال ۱۳۹۹ وارد بازار شد و بیشتر از ظرفیت آن بود، در واقع بازار نتوانست این حجم از پول را هضم کند. در دولت سیزدهم تا به امروز همان روال دولت‌های پیشین اتفاق افتاده است؛ سیاست‌های انقباضی که نتیجه آن کاهش تورم و رکود تمام بازارهای داخلی از جمله دلار، طلا، مسکن و بورس است. البته لازم به ذکر است، شرایط و روابط بین‌المللی در هر دوره می‌تواند تغییراتی را در خلال این روند ایجاد کند. طبق گزارش‌های حاصله از ورود و خروج نقدینگی حقیقی و البته ورود و خروج افراد هیجانی که در سال ۱۳۹۹ وارد بازار شدند و تقریباً تاکنون ۹۱

در لایحه بودجه مقرر شده که مالیات حاصل از سود به‌طور مستقیم به حساب صندوق تثبیت بورس واریز شود و بدهی‌های صندوق توسعه ملی هم با این صندوق تسویه شود که این اتفاق به نفع بازار است



پرونده ویژه



گفت و گوی اختصاصی با وحید نباتی

در این بخش می خوانیم:

- حمل و نقل نقش مهمی در رشد صادرات کشور دارد
- فعالان حوزه حمل و نقل منتظر دولت و برجام نمائند
- فرآیند طولانی صدور مجوز؛ چالش شرکت های حمل و نقل

مدیرعامل شرکت حمل و نقل شهاب ثاقب مطرح کرد

تأثیر منفی افزایش سه برابری قیمت‌ها بر فرآیند حمل و نقل

محمد جعفری

شرکت‌های حمل و نقل به نقدینگی زیادی برای ارائه خدمات خود نیازمند هستند و هزینه‌های زیادی از سوی دولت در قالب بیمه و مالیات به آن‌ها تحمیل می‌شود. از سوی دیگر، تحریم‌ها نیز روند انتقال کالا را به دیگر کشورها پیچیده کرده و این شرکت‌ها کارمزد زیادی بابت حمل کالا از طریق واسطه‌های غیررسمی می‌پردازند. به منظور بررسی این موضوع گفت‌وگویی با وحید نباتی، مدیرعامل شرکت حمل و نقل شهاب ثاقب که از سن ۲۱ سالگی وارد این حرفه شده و ۱۶ سال در بخش حمل و نقل تجربه دارد، انجام داد. وی با اشاره به اینکه در ابتدای این کار، فعالیت‌های خود را در بخش مالی شروع کرده، گفت: طی حدود ۱۲ سال به همه جزئیات این بخش مانند ارزش افزوده، مالیات تکلیفی، بیمه و... مسلط شده‌ام و شروع فعالیت بنده در بخش بازرگانی نیز به چهار سال گذشته بازمی‌گردد. مشروح این مصاحبه به نظر خوانندگان ارجمند می‌رسد.

اطمینان در بازار حمل و نقل شناخته شود. این شرکت هم‌اکنون نیز با وجود شرایط بد اقتصادی و موانع تحریم‌ها، بسیاری از اهداف خود را محقق کرده و در حال بررسی نمونه‌های جدید تجارت و دیجیتال مارکتینگ به منظور سرمایه‌گذاری در بخش لجستیک است.

در سال گذشته چه اقدامات مهمی در این شرکت انجام شده است؟

متأسفانه سال گذشته، یکی از بدترین سال‌های فعالیت شرکت حمل و نقل شهاب ثاقب بود، به طوری که نامالایمتی‌های اقتصادی زیادی را تجربه کرد. از یک‌سو، نرخ ارز ثبات نداشت و از سوی دیگر، تحریم‌های ظالمانه نیز بیش از همیشه به کشور تحمیل گردید. در این شرایط کشتی‌ها قادر به حمل راحت کالا به کشورهای مقصد نبودند و فرآیند حمل نیز به شدت دشوار بود. علاوه بر این، عدم دسترسی به سیستم‌های بانکی و وجود موانع انتقال پول نیز شرایط را دشوارتر کرد.

شرکت حمل و نقل شهاب ثاقب نسبت به دیگر شرکت‌های مشابه چه ویژگی‌هایی دارد؟

یکی از ویژگی‌های این شرکت، انجام مشاوره رایگان در زمینه حمل و نقل بین‌المللی کالا است و در تمام ایام هفته جوابگوی مشتریان خواهد بود. شرکت شهاب ثاقب بر تمام فرآیند حمل کالا به طور کامل نظارت داشته و در تلاش است تا هزینه‌های حمل کالا را به حداقل برساند، به همین دلیل در برخی از موارد حتی سود این شرکت فدای ارائه خدمات آن می‌شود.

چه برنامه‌ای برای توسعه فعالیت‌های این شرکت دارید؟

یکی از برنامه‌های جدی این شرکت ورود به بخش لجستیک است، به این منظور به دنبال تهیه انبار و تجهیزات لازم برای بسته‌بندی و انجام تمام مراحل حمل کالا است. همچنین مراحل مطالعاتی این کار نیز انجام شده و در بخش اجرا قرار دارد تا از این پس، مشتریان با خیال راحت‌تری کالاها را به ما تحویل دهند.



شرکت حمل و نقل شهاب ثاقب از چه سالی و با چه هدفی تاسیس شد؟

این شرکت از جمله شرکت‌های فعال و تخصصی حوزه حمل و نقل است که در سال ۱۳۷۶ تاسیس شد. شرکت حمل و نقل شهاب ثاقب با شعار «همراهی تارسیدن» کالاهای مشتریان را به کشورهای مختلف حمل کرده و روند آن را تا زمان ترخیص نهایی کالاها پیگیری می‌کند. در حال حاضر نیز این شرکت حدود ۳۵ نفر نیروی کار داشته و در بخش‌های مختلف دریایی و حمل کالا به طور جدی فعالیت دارد.

از ابتدای شروع این فعالیت تاکنون به اهداف خود دست پیدا کرده‌اید؟

خوشبختانه بسیاری از اهداف مورد نظرمان محقق شده است. به عنوان مثال، شرکت حمل و نقل شهاب ثاقب طی چند سال گذشته همواره بالغ بر ۹۰ درصد از برنامه‌های تعریف‌شده خود در سال‌های پیش رو را انجام داده و همواره سعی کرده تا به عنوان یک شرکت معتبر و قابل

در مسیر فعالیت خود با چه مشکلاتی مواجه هستید؟

بزرگ‌ترین مشکل شرکت شهاب ثاقب، موانع متعدد سازمان‌های دولتی مانند، بیمه، اداره مالیات، قوانین سخت‌گیرانه ترانزیت کالا و... است. از سوی دیگر، مدیران فعال در بخش حمل‌ونقل به خصوص در حوزه مالی به علت عدم تخصص کافی موجب صدور دستورالعمل‌های زائد شده‌اند و این ناآگاهی‌ها موجب شده که مدیران نهادهای دولتی، تصوری خلاف واقع از میزان سودآوری شرکت‌های حمل‌ونقل داشته باشند، در حالی که سود واقعی این شرکت‌ها ناچیز است. نکته دیگر به موضوع مالیات بر ارزش افزوده بازمی‌گردد که برای شرکت‌های حمل‌ونقل چالش جدی ایجاد کرده است. قابل ذکر است، افزایش قیمت‌ها موجب کاهش قدرت خرید مردم و به تبع آن، کاهش تقاضا و واردات کالا می‌شود. با توجه به این موضوع امیدوارم در سال جاری تحریم‌ها برداشته شده و با رفع آن آینده خوبی برای کشور در حوزه صادرات و واردات ترسیم گردد تا از این پس شاهد رشد فعالیت‌های شرکت‌های حمل‌ونقل باشیم. لازم به یادآوری است، کشور ما طی سال‌های اخیر اقدامات قابل توجهی در بخش صادرات به ویژه در حوزه خلیج فارس انجام داده و شرکت شهاب ثاقب سال گذشته نیز ۵ برابر گذشته، به کشورهای این حوزه صادرات داشته که با رفع تحریم‌ها چندین برابر خواهد شد.

بنادر کشتیرانی ایران چه وضعیتی نسبت به بنادر کشورهای همسایه دارند؟

وضعیت این بنادر با دیگر کشورها قابل مقایسه نیست. به عنوان مثال، از زمان تخلیه کالا تا رسیدن نهایی آن به مقصد موانع متعددی وجود دارد که به عنوان نمونه می‌توان به قطعی سیستم گمرک اشاره کرد. از سوی دیگر، تحریم‌ها و موانع حاصل از آن این مشکلات را چندین برابر کرده است، بر همین اساس در حال حاضر شرایط بنادر کشورمان با بنادر قطر و بندر جبل علی قابل قیاس نیست. با این حال شرکت شهاب ثاقب

در تلاش است تا با تکیه بر توانمندی‌های داخلی، تمام مراحل حمل کالا را از صفر تا صد انجام داده و توان رقابتی خود را با دیگر شرکت‌ها افزایش دهد.

مقاصد اصلی صادرات در شرکت شهاب ثاقب چه کشورهایی هستند؟

این شرکت به بنادر جبل علی و قطر و بعضاً عمان، کویت و کشور چین صادرات دارد، اما فعالیت آن بیشتر در کشور قطر است. شایان ذکر است، صادرات شرکت حمل‌ونقل شهاب ثاقب به کشور چین عمدتاً شامل مواد معدنی و موادی مانند قیر است.

چه عواملی موجب انباشت کالاها در گمرک می‌شود؟

این موضوع دلایل مختلفی دارد که یکی از این موارد، عدم آگاهی بازرگانان به قوانین ورود کالا به کشور است یا گاهی به علت مشکلات مالی، هزینه‌های حمل و خرید کالا توسط مشتریان پرداخت نشده که این امر باعث عدم ترخیص کالا می‌شود.

آیا شرایط سرمایه‌گذاری در این حوزه فراهم است؟

به اعتقاد بنده، اگر تحریم‌ها برداشته شود، شاهد ورود سرمایه‌گذاران بین‌المللی و کاهش قیمت‌ها خواهیم بود. باید دانست که شرکت‌های حمل‌ونقل، مویرگ‌های مهم تجارت هستند، در حالی که طی سال‌های اخیر به دلیل تحریم و مشکلات اقتصادی با موانع زیادی روبه‌رو شده‌اند.

و سخن آخر...

یکی از خواسته‌های مهم شرکت‌های حمل‌ونقل، تسهیل شرایط اقتصادی از سوی مدیران بالادستی است تا از این پس در روند جابه‌جایی و انتقال پول با مشکلات عدیده مواجه نباشیم. به اعتقاد بنده، دولت باید بستری را فراهم کند تا شرکت‌های حمل‌ونقل با انگیزه و توان بیشتری به فعالیت بپردازند. ■

مدیران فعال در بخش حمل‌ونقل به خصوص در حوزه مالی به علت عدم تخصص کافی موجب صدور دستورالعمل‌های زائد شده‌اند و این ناآگاهی‌ها موجب شده که مدیران نهادهای دولتی، تصوری خلاف واقع از میزان سودآوری شرکت‌های حمل‌ونقل داشته باشند



مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی امین ترابر

حمل و نقل نقش مهمی

در رشد صادرات کشور دارد

مهديه شهسواری

نیود قوانین بازدارنده مناسب موجب شده که بسیاری از شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی با ظرفیت محدودی به فعالیت بپردازند، در حالی که صنعت حمل و نقل از بخش‌های زیربنایی اقتصاد هر کشور محسوب می‌شود که علاوه بر تحت تاثیر قرار دادن فرآیند رشد اقتصادی، این حوزه نیز در فرآیند توسعه، دچار تغییر شده و با تحولات فناوری، متحول می‌شود. حمل و نقل از مهمترین عوامل اساسی برای رشد و توسعه صادرات و تکمیل زنجیره تامین است. از دیگر مشکلات این حوزه می‌توان به فاصله زیاد عرضه و تقاضا، سیاست‌گذاری ناکارآمد دولت در این صنعت، عدم نوسازی تجهیزات حمل و نقل و نوسانات نرخ ارز اشاره کرد. برای بررسی بیشتر این موضوع به سراغ مجید رسولی، مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی امین ترابر و همچنین فارغ‌التحصیل کارشناسی ارشد رشته مدیریت بازرگانی و بازاریابی رفته و با وی به گفت‌وگو پرداختیم که مشروح آن در ادامه می‌آید.

مهمترین ویژگی شاخص این شرکت نسبت به شرکت‌های مشابه چیست؟

پاسخگویی ۲۴ ساعته در تمام ایام هفته و صداقت، از شاخصه‌های بارز شرکت امین ترابر است. امن بودن فرآیند حمل و نقل در این شرکت و پایبندی به استانداردهای تعیین شده برای رانندگان به صورتی است که به جای توجه به جذب تعداد کامیون بیشتر به گزینش رانندگان بر اساس شخصیت، رفتار و منش آنان توجه شده است. از سوی دیگر، تلاش این هلدینگ بر آن است تا از کامیون‌های استاندارد و به روز استفاده کند، به همین دلیل همه کامیون‌های به کار گرفته شده، جدید و مدرن می‌باشند. علاوه بر این، شرکت امین ترابر به منظور گسترش دایره فعالیت‌های خود نمایندگی‌هایی در سراسر دنیا دارد و به صورت مداوم با آنان در ارتباط است، به طوری که در حال حاضر به واسطه همکاری با این دفاتر در شمار شرکت‌های خوش‌نام در بخش حمل و نقل زمینی به شمار می‌رود. از طرفی، همه کارمندان این هلدینگ علاوه بر داشتن مدرک تحصیلی متناسب با شغل خود، چندین دوره تخصصی از جمله دوره مدیریت حمل و نقل بین‌المللی (فیاتا) و دوره IRU را در حوزه مدیریت حمل و نقل بین‌المللی و زمینی گذرانده‌اند. همچنین این شرکت یک سیستم آموزش حین خدمت دارد و تمام اطلاعات لازم را به نیروی کار خود به صورت مستمر آموزش می‌دهد.

چه برنامه‌ای برای توسعه فعالیت‌های شرکت امین ترابر دارید؟

از آنجایی که میزان درآمد و رشد و توسعه در شرکت‌های کریر بستگی به تعداد کامیون‌های تحت پوشش دارد، این شرکت در تلاش است تا سالانه بر تعداد کامیون‌های خود بیافزاید، به همین دلیل هر سال تعداد کامیون‌های این شرکت بر اساس استانداردهای مورد نظر شرکت بیشتر شده و در حال افزایش است. یکی از موضوعاتی که به عنوان یک افتخار بزرگ در رشد فعالیت‌های شرکت امین ترابر نقش داشته، ماندگاری رانندگان و تمایل آنان برای ادامه فعالیت با این شرکت است، به طوری که طی ۱۵ سال گذشته به ندرت راننده‌های کامیون خود را فروخته یا با این شرکت ترک همکاری کرده است.



در خصوص فعالیت‌های شرکت حمل و نقل بین‌المللی امین ترابر توضیحاتی ارائه فرمایید؟

این شرکت ۳۹ سال پیش با هدف ارائه خدمات ویژه در حوزه حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی تاسیس شد و در حال حاضر فعالیت‌های منحصر به فردی در حوزه خدمات انجام می‌دهد. از آنجایی که شرکت‌های حمل و نقل به دو بخش "کریر" به عنوان حمل‌کننده نهایی و اصلی حمل کالا و "فورواردر" به عنوان کارگزاری فرآیند حمل تقسیم می‌شوند، شرکت امین ترابر از سال ۱۳۶۲ تعداد قابل توجهی کامیون چادری را تحت پوشش خود قرار داد و در مسیر آسیای میانه مشغول به فعالیت حمل و نقل زمینی شد. این شرکت سال‌های زیادی با خوش‌نامی در شاخه حمل و نقل زمینی در حوزه آسیای میانه فعالیت کرد و نهایتاً در سال ۱۳۸۶ به هلدینگ شهاب ثاقب پیوست و به عنوان یک شرکت کریر به فعالیت خود در مسیر اروپا ادامه داد. مأموریت اصلی شرکت امین ترابر، حمل محمولات زمینی در مسیر اروپا به ویژه اروپای غربی بود و از سال ۱۳۸۶ تاکنون با جذب تعداد ۴۵ دستگاه کامیون استاندارد و روز اروپا در این مسیر فعالیت درخشانی داشته است.

خدمات این شرکت بیشتر شامل چه کشورهایی می شود؟

همان طور که اشاره شد، این شرکت بیشتر کشورهای اروپای غربی را پوشش می دهد. البته تاکید می شود، کامیون های ما در تمام مسیرهای زمینی از کشورهای همسایه گرفته تا کشورهای آسیای میانه و حوزه بالتیک فعالیت دارند، با این حال هیچ کس نمی تواند ادعا کند که جوابگوی تمام نیازهای بازار حمل و نقل بین المللی بوده و فعالیت های مرتبط با آن را پوشش می دهد. لازم به یادآوری است، در شرایط فعلی حدود ۸۰۰ شرکت حمل و نقل در سراسر ایران وجود دارد که بخش عمده آن در شهرهای تهران، مشهد و تبریز مستقر هستند.

خرید کامیون چه کمکی به توسعه فعالیت های این شرکت خواهد کرد؟

قطعا این موضوع به رشد درآمد و دایره فعالیت شرکت کمک می کند، اما عدم حمایت دولت، در اختیار نداشتن تعداد مورد نیاز رانندگان واجد شرایط، قوانین سازمان تامین اجتماعی و سازمان امور مالیاتی کشور برای مالکان و سواناط نقلیه در شرکت های حمل و نقل بین المللی و در نهایت، عدم حمایت از رانندگان های ذی ربط مانعی جدی برای این امر است، در حالی که کشورهایی مانند ترکیه با حمایت دولت در این مسیر قدم های خوبی برداشته اند.

پرداختن به حوزه لجستیک برای توسعه این فعالیت تا چه اندازه اهمیت دارد؟

منظور از لجستیک؛ حرکت مواد، خدمات، پول و اطلاعات در داخل یک زنجیره تامین است. تکمیل زنجیره تامین کالا از مرحله سفارش، خرید، بسته بندی، بارگیری، تشریفات گمرکی و ترخیص نهایی است که در کشورمان هنوز به طور حرفه ای فعال نشده است. به عبارتی دیگر، هیچ یک از شرکت های حمل و نقل بین المللی در ایران زنجیره تامین کاملی ندارند، در حالی که شرکت های اروپایی علاوه بر ورود جدی به این بخش، تمام فرآیند حمل را انجام می دهند.

در زمینه فعالیت خود با چه مشکلاتی مواجه هستید؟

با توجه به تحریم و محدودیت های آن، مهمترین مشکل شرکت های حمل و نقل به تراکنش های مالی بازمی گردد. نکته دیگر، نرخ ارز است که هزینه زیادی به شرکت های حمل و نقل بین المللی تحمیل کرده و صرفه اقتصادی این فعالیت را به شدت پایین آورده است. به عنوان مثال، برای حمل کالا در خارج از کشور هزینه ها با یورو یا دلار محاسبه می شود، اما در داخل همان هزینه را به ریال باید پرداخت کرد. مساله دیگر، به عدم صدور ویزا برای رانندگان مربوط می شود که موجب شده، تعداد کمی از آنان به ویزا دسترسی داشته و فرآیند حمل کالا زمان بر شود. قابل ذکر است، در حال حاضر کشور ترکیه به علت حمایت های دولت، سرآمد کشورها در حمل و نقل زمینی است. دولت ترکیه با اقدامات مختلفی مانند صدور ویزا، پرداخت سوبسید و مزایا، تامین تجهیزات مورد نیاز و حل مواقع حمل با شرکت های حمل و نقل همکاری داشته و وام های بدون بهره بانرخ بازپرداخت طولانی مدت به آنان پرداخت می کند، در حالی که در کشورمان نه تنها خبری از این حمایت ها نیست، بلکه نوسانات نرخ ارز نیز مانعی جدی برای رشد کسب و کارها شده است. برای مثال، با توجه به ممنوعیت ورود خودرو و تعرفه های واردات، هزینه تمام شده یک کامیون بسیار بیشتر از قیمت واقعی آن به شرکت های حمل و نقل عرضه می شود.

در مسیر حمل و نقل کالا تا چه میزان با مشکلاتی مانند قاچاق روبه رو هستید؟

از آنجایی که قاچاق مواد مخدر عمدتاً از طریق راه های زمینی انجام می شود، یکی از دردهای شرکت های حمل و نقل به این موضوع بازمی گردد. متأسفانه برخی از افراد سودجو با تطمیع یا فریب رانندگان، آنان را وارد مسیر قاچاق کرده و دود این کار را به چشم شرکت های حمل و نقل وارد می کنند، در حالی که درصد زیادی از آن ها از این موضوع به طور کامل بی اطلاع هستند. به اعتقاد بنده، باید تمهیداتی جدی در این خصوص در نظر گرفته شود تا بیش از این شاهد توقف شرکت های حمل و نقل به دلیل موضوع قاچاق نباشیم.

حمل و نقل چه سهمی در اقتصاد کشور دارد؟

همان طور که مسئولان و مدیران بالادستی نیز آگاهی دارند، این بخش یکی از شاخصه های اصلی توسعه به شمار آمده و اهمیت زیادی در اقتصاد دارد، اما متأسفانه حمایتی جدی از آن نمی شود. در حال حاضر اکثر شرکت های حمل و نقل خصوصی بوده و نه تنها کمکی از جانب دولت دریافت نمی کنند، بلکه مدام با سنگ اندازی ها روبه رو هستند. یک مورد آن، محدودیت برخی از کشورها برای حمل کالا است که هزینه زیادی به شرکت های حمل و نقل تحمیل می کند. برای مثال، کامیون های حامل بار برخی از مواقع به دلایل مختلف تا چند روز پشت مرزهای یک کشور متوقف می شوند. نکته دیگر، بسته شدن مرزهای شرایط خاص است. کشور ترکیه به دلیل شیوع کرونا چند ماه مرزهای زمینی خود را به روی کامیون های دیگر کشورها بست و همین موضوع موجب تغییر مسیر کالای ما از زمینی به ریلی شد. از سوی دیگر، این کشور در مدت زمانی محدود از کامیون های شرکت های حمل ایرانی که از خاک این کشور عبور می کردند، به ازای هر کیلومتر حق خاک دریافت می کرد و همین موضوع چالشی جدی را به وجود آورد.

چه شرایطی برای سرمایه گذاری در این حوزه وجود دارد؟

به اعتقاد بنده، ورود به این حرفه در شرایط فعلی توجیه اقتصادی ندارد. در وضعیت کنونی بسیاری از شرکت های حمل و نقل یا تعطیل شده یا با ظرفیت حداقلی فعالیت می کنند. برخی هم به دلیل عشق و علاقه ای که به این فعالیت دارند یا صرفاً برای تداوم این فعالیت و ایجاد اشتغال که از طریق آن چندین خانواده کسب روزی می کنند، به کار خود ادامه می دهند.

و سخن آخر...

حمل و نقل نقش مهمی در رشد صادرات و افزایش توان رقابتی کالاهای صادراتی به کشورهای دیگر دارد، از این رو امیدوارم بستری مناسب برای حل چالش های آن فراهم گردد. در پایان از شما و تیم فعال این نشریه بین المللی تشکر می کنم و امیدوارم از این طریق صدای ما به گوش مسئولان و مدیران این حوزه برسد. بخش حمل و نقل در شمار صنایع فعال کشور بوده و کارشناسان مجرب دارد. امید است، هر چه زودتر دولت و سازمان ها از بازوی کمکی این افراد با برگزاری جلسات، فراخوان ها و... برای حل چالش های این صنف بهره گیرند تا هم بستر رونق اشتغال زایی در کشور فراهم شود و هم شاهد رونق هر چه بیشتر فعالیت های شرکت های حمل و نقل باشیم. ■

هیچ یک از شرکت های حمل و نقل بین المللی در ایران زنجیره تامین کاملی ندارند، در حالی که شرکت های اروپایی علاوه بر ورود جدی به این بخش، تمام فرآیند حمل را انجام می دهند



عضو اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی کشور

فعالان حوزه حمل و نقل منتظر دولت و برجام نمانند

ثمانه نادری

تحریم‌ها و نبود زیرساخت‌های لازم، حمل و نقل کشور را در تمامی حوزه‌های هوایی، دریایی و ریلی با مشکلات عدیده‌ای مواجه کرده و وضع قوانین لحظه‌ای و بخشنامه‌های گمرکی نیز به‌طور روزانه به این معضلات دامن زده است. تحریم روسیه که بسیاری از آن به عنوان راه چاره‌ای جهت بازگشت رونق به بخش ترانزیتی ایران چشم امید دوخته بودند، تاکنون راه به جایی نبرده است. در همین زمینه با سید مرتضی قدمگاهی، عضو اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی کشور، استاد دانشگاه و کارشناس حوزه لجستیک بین‌الملل گفت‌وگویی انجام داده‌ایم که ضمن تحلیل شرایط موجود، به نقش بخش خصوصی در این حوزه پرداخته و چالش‌های پیرامون حوزه حمل و نقل کشور را مورد بررسی قرار داده است. مشروح این مصاحبه در ادامه می‌آید.

خلیج فارس و شاهراه ترانزیتی ایران تبدیل شود، اما با امتناع سرمایه‌گذاران خارجی از سرمایه‌گذاری در این بندر مواجه شده است.

آیا عقب ماندن کشور در حوزه حمل و نقل و ترانزیت تنها به تحریم‌ها بازمی‌گردد یا مسؤلان هم در این زمینه سهم دارند؟

این موضوع از دو منظر قابل بررسی است. برای رشد بیشتر باید ترانزیت کالا و سهم بازار ترانزیتی ایران افزایش یابد. تا زمانی که عبور کالا از خاک ایران ممنوع است و به هر میزان هزینه‌های ترانزیت را کاهش دهیم، باز هم سایر کشورها حاضر به ریسک عبور کالاها از خاک ایران نخواهند بود. متأسفانه نگاه استراتژیک و بلندمدت در مدیریت کشور وجود ندارد و اهمیت و جایگاه درآمدزایی لجستیکی و ترانزیتی ایران همواره در نظر گرفته نمی‌شود. البته شاید تحریم‌ها از زوایایی باعث رشد و پیشرفت شود، اما واقعیت این است که این موضوع در بحث لجستیک بین‌الملل تأثیر منفی دارد.

وضعیت حمل و نقل ایران در مقایسه با کشورهای منطقه چگونه است؟

برای پیشرفت در هر حوزه‌ای باید کشورهای پیشرفته را الگو قرار دهیم، اما حقیقت این است که کشورهای منطقه مانند امارات و ترکیه در مقایسه با ما پیشرفت بیشتری داشته‌اند. در حال حاضر ناوگان حمل و نقل ترکیه در اروپا جزو بهترین‌ها است، اما در ایران متأسفانه این نوسازی اتفاق نیفتاده است. حتی اخیراً مجوزهای وزارت راه برای نوسازی ناوگان و واردات کامیون‌های ترانزیتی از سوی گمرک، به دلیل ممنوعیت واردات خودرو لغو شده و بنا به گفته یکی از مدیران سازمان راهداری، خودروسازان، ترانزیت بین‌المللی را به گروگان گرفته‌اند.

چه مشکلاتی صنعت حمل و نقل کشور را تهدید می‌کند؟
تحریم‌ها مهم‌ترین آسیب را به بحث تجارت بین‌الملل ما وارد کرده است. حتی زمانی که ما می‌خواهیم محموله‌ای را از کشور چین به عنوان



لطفاً در خصوص سوابق فعالیت خود توضیحاتی ارائه فرمایید؟

بنده طی سالیان گذشته در حوزه‌های مختلفی همچون ترخیص کالا و لجستیک بین‌الملل فعالیت داشته و در این مسیر با گشایش دفاتری در شهرهای شنزن چین و هنگ کنگ و همچنین اجاره انبار در گوانجو و منطقه آزاد جبل علی امارات، سعی مان بر آن بوده تا مسیر تجارت را برای هموطنان عزیز تسهیل نمایم. از طرفی، در راستای ارتقاء مراودات تجاری، همکاری‌های خوبی با کشورهای اروپایی داریم.

وضعیت کنونی ایران در حوزه حمل و نقل در شرایط تحریم به چه صورت است؟

حوزه لجستیک بین‌الملل ما به سبب اعمال تحریم‌ها با تنگناهای زیادی مواجه شده است. به عنوان مثال، با وجود اینکه بندر چابهار از موقعیت استراتژیک بسیار خوبی برخوردار است و می‌تواند به مرکز لجستیکی

دوست سیاسی و تجاری کشورمان، بارگیری کنیم، باز هم با موانعی مواجه می شویم. برای مثال، در گذشته مسیر حمل دریایی از شنزن تا بندر عباس ۱۴ روزه حمل می شد، اما در حال حاضر صاحب کالای ما در بندر نینگبو باید حدود سه هفته فقط منتظر تخصیص کانتینر برای بارگیری از طرف کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران باشد.

به نظر شما، در سیاست گذاری های داخلی چگونه عمل کرده ایم؟

متأسفانه در این خصوص توجه لازم صورت نگرفته است. به عنوان مثال، در همان بندر چابهار یکی از شرکت های بزرگ که کار واردات برنج را انجام می دهد، از طریق یک کشتی فله بر، ۳۵ هزار تن برنج را به بندر چابهار وارد کرد، اما زمانی که محموله به چابهار رسید، کامیونی برای توزیع آن حجم به انبارهای کشور وجود نداشت و همین موضوع باعث کندی پخش آن شد. در حوزه حمل هوایی، با این حجم بالای بار هوایی از چین به ایران، هنوز هوایم کارگو در این مسیر سرویس نداشته و تمام بارها با هوایم می مسافربری جایه جامی شود.

اقدامات صورت گرفته در بحث سرمایه گذاری حمل و نقل را چطور ارزیابی می کنید؟

طی این سال ها به دلیل عدم وجود شرایط مناسب و بی ثباتی های اقتصادی، رغبتی از سوی افراد صاحب سرمایه، جهت سرمایه گذاری در این بخش مشاهده نکرده ام. تغییر لحظه ای قوانین و بخشنامه های گمرک، باعث شده تا تا میلی اندکی به سمت سرمایه گذاری در ایران وجود داشته باشد.

آیا در برنامه های توسعه ای و بودجه کشور، اقدامی برای گسترش سیستم های لجستیکی در نظر گرفته شده است؟

از حرف تا عمل فاصله بسیار است. اگر ما ادعای کنیم که برای توسعه شاخص های لجستیک کشور برنامه داریم، باید این برنامه را اجرایی کنیم، با این حال روند فعلی گویای فقدان برنامه ریزی مناسب به منظور توسعه سیستم های لجستیکی است.

آیا قوانین کنونی در حوزه حمل و نقل نیاز به بازنگری دارند؟

ما در حال حاضر عضو کنوانسیون لاهه هستیم، در حالی که قوانین این کنوانسیون بسیار قدیمی شده است. وجود چنین قوانین کهنه ای نشان می دهد که ما باید به عضویت کنوانسیون های جدید مثل هامبورگ و روتردام درآمده و مجلس نیز باید عضویت ایران در این کنوانسیون ها را مصوب کند. بر اساس کنوانسیون های جدید، اگر کشتی تاخیر داشته باشد یا آسیبی به کالا وارد نماید، باید مبلغ مشخصی بابت خسارت پرداخت کند.

آپیدمی کرونا بر سیستم حمل و نقل چه تاثیری داشته است؟

محدودیت های کرونایی موجب شد تا بسیاری از شرکت های کشتیرانی به سبب کاهش حجم بار به شدت زیان ده شوند. پس از آن این شرکت ها به صورت غیر رسمی کنسرسیون را تشکیل داده و قیمت حمل را پس از رونق گرفتن مجدد تجارت چند برابر کردند. یعنی اگر چه در وهله اول کرونا به این شرکت ها زیان انباشته ای وارد کرد، اما آن ها توانستند با برنامه ریزی و افزایش چندبرابری کرایه های حمل، زیان شان را جبران نمایند.

در شرایط تحریم، فعالیت کدام یک از حوزه های حمل و نقل بهتر بوده است؟

ما در تمامی حوزه ها در شرایط تحریمی دچار مشکل هستیم. تا قبل از بحران جنگ روسیه و اوکراین، حجم بسیار بالای بار به صورت ریلی از چین به سمت اروپا جابه جایی می شد. با آغاز جنگ و توقف مسیر ترانزیتی روسیه، ما مذاکراتی با شرکت های آلمانی و چینی جهت جایگزینی مسیر به سمت سرخس داشتیم، اما متأسفانه استدلال آن ها این بود که اگر روسیه تحریم است، ایران نیز تحریم است و باید از مسیر آکتائو - باکو استانبول کالا ترانزیت شود. کشورهای دیگر حاضر به پرداخت هزینه و ترانزیت تایم بیشتری هستند تا بار آن ها از مسیر ایران حمل نشود. در حوزه دریایی نیز کشورهایایی مثل ژاپن، کره، سنگاپور و تایوان هم به کشتی های ایرانی اجازه ورود نمی دهند.

وضعیت کریدور شمال به جنوب به چه صورت است؟

کریدور شمال به جنوب هنوز به صورت عملی اجرایی نشده تا تجار هندی بارشان را از این مسیر به سمت روسیه هدایت کنند. البته چند محموله منتقل شد، ولی حمل و نقل به صورت مداوم در این مسیر صورت نمی پذیرد. این کریدور که قرار بود، مسیر ارتباطی ایران، هندوستان و روسیه باشد، به نظر می رسد با تحریم ایران و روسیه در آینده غیر فعال تر شود.

و سخن آخر...

در حال حاضر اولویت دولت بیشتر در خصوص تامین مایحتاج ضروری مردم است و توجه چندانی به بهینه سازی وضعیت حمل و نقل بین المللی و ترانزیت ندارد. هم اکنون چشم انداز خاصی در بحث لجستیک و حمل و نقل کشور نمی بینم. به اعتقاد بنده، نباید منتظر دولت و برجام باشیم، بلکه باید خودمان هر تهدیدی را به فرصت تبدیل کنیم. در حال حاضر رفع تنگناهای تحریم ها توسط بخش خصوصی انجام شده و دولت حتی برای تامین مایحتاج خود از این بخش کمک می گیرد، در حالی که بخش فرسوده دولت، چابکی و دانش بخش خصوصی حمل و نقل را ندارد و باید با کمک بیشتر، شرایط بهینه تری را برای تجار کشورمان فراهم آورد. ■

در حال حاضر رفع تنگناهای تحریم ها توسط بخش خصوصی انجام شده و دولت حتی برای تامین مایحتاج خود از این بخش کمک می گیرد، در حالی که بخش فرسوده دولت، چابکی و دانش بخش خصوصی حمل و نقل را ندارد



مدیر عامل شرکت خدمات بار هوایی باراکومینا عنوان کرد فرآیند طولانی صدور مجوز چالش‌های حمل و نقل

محمد جعفری



با توجه به جایگاه ویژه ایران در ترانزیت کالا، سیاست‌گذاران باید به طور ویژه به حل چالش‌های بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل بپردازند

حمل و نقل به عنوان یکی از مهمترین ارکان اقتصاد کشور به شمار می‌رود، بر همین اساس شرکت‌های زیادی در این حوزه راه‌اندازی شده و امروزه در حوزه‌های مختلف حمل هوایی، زمینی و دریایی به مردم و شرکت‌ها خدمات ارائه می‌دهند. در این میان، برخی از شرکت‌ها با ارائه خدمات قابل توجه مانند انتخاب سریع‌ترین مسیر، صرفه‌جویی در هزینه‌های حمل و نقل و همچنین تضمین سلامت و امنیت در فرآیند حمل کالا، سهم مهمی در جذب مشتریان و خدمات‌رسانی به شرکت‌ها دارند. مصطفی آقایانی، مدیر عامل شرکت خدمات بار هوایی باراکومینا با اشاره به اینکه این شرکت با هدف ارائه خدمات هوایی در سال گذشته تاسیس گردید و در حال حاضر آماده فعالیت در حوزه حمل هوایی است، افزود: شرکت خدمات بار هوایی باراکومینا زیرمجموعه هلدینگ گروه شرکت‌های شهاب ثاقب به شمار می‌رود که در سال ۱۳۸۸ با هدف ارائه خدمات در زمینه حمل و نقل دریایی و زمینی تاسیس شده است. این هلدینگ خدمات متنوعی را به مشتریان ارائه می‌دهد و برای بسیاری از شرکت‌ها شناخته شده است.

وی مهمترین مزیت شرکت خدمات بار هوایی باراکومینا را حمل سریع و قیمت مناسب خدمات آن دانست و گفت: بسیاری از اقلام مانند مواد دارویی و فاسدشدنی برای حمل به سرعت زیادی نیاز دارند، از این رو در این شرکت شرایطی فراهم شده تا این کالاها در کوتاه‌ترین زمان ممکن به دست مشتریان برسد.

مدیر عامل شرکت خدمات بار هوایی باراکومینا با اشاره به اینکه عمده مبادلات شرکت‌های حمل و نقل با کشور چین انجام می‌شود، خاطر نشان کرد: با برداشته شدن تحریم‌ها و ایجاد شرایط مناسب در کشور، می‌توان با دیگر کشورهای اروپایی مرادده داشت.

آقایانی به بی‌توجهی برخی از شرکت‌های ایرانی به چگونگی ارائه خدمات حوزه حمل و نقل اشاره کرد و افزود: متأسفانه این شرکت‌ها از نظم خاصی پیروی نمی‌کنند، به همین دلیل در زمان ارسال کالا، روند پیگیری و اطلاعات مورد نیاز مشتری از فرآیند حمل آن مشخص نیست که در چنین شرایطی مشتری برای پیگیری این موضوع باید به طور مداوم با شرکت حمل کننده تماس برقرار کند، در حالی که در بسیاری از شرکت‌های خارجی، مشتری از لحظه به لحظه فرآیند انتقال کالای خود آگاه است. با توجه به این امر یکی از اهداف مهم شرکت خدمات بار هوایی باراکومینا؛ افزایش سطح کیفیت خدمات، ارسال و پیگیری راحت کالاها است. البته

شاید این امر تا حدودی هزینه‌بر باشد، اما قطعا رضایت و اطمینان مشتریان را در پی خواهد داشت.

این فعال حوزه حمل و نقل در پاسخ به این سوال که «تحریم‌ها چه تاثیری در روند مبادلات با دیگر کشورها گذاشته است؟» اظهار کرد: این موضوع موجب کاهش مبادلات کشورمان با کشورهای اروپایی شده، با این حال شرکت‌های بزرگ حمل و نقل کشور در تلاش هستند تا حد امکان، موانع را برطرف سازند. برای مثال، شرکت خدمات بار هوایی باراکومینا به طور مداوم با گمرکات و ایرلاین‌ها در ارتباط بوده و از توانایی‌های آن‌ها بهره می‌گیرد. از سوی دیگر، این شرکت با توجه به پیشرفت‌های کشور امارات در حوزه حمل و نقل و توسعه گمرکات آن، در صدد ارائه خدمات قابل توجهی به مشتریان است.

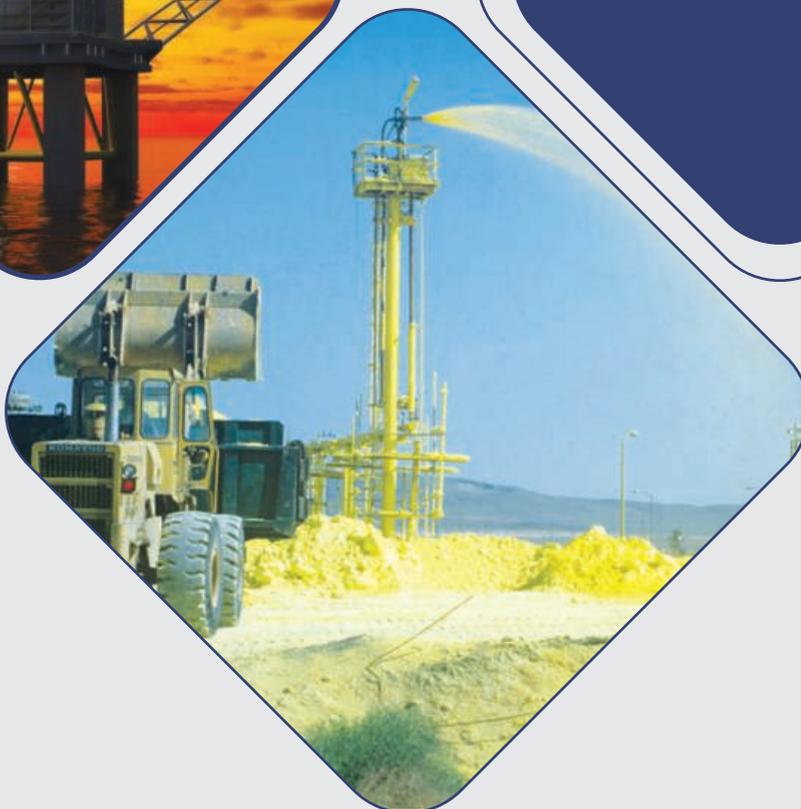
مدیر عامل شرکت خدمات بار هوایی باراکومینا، عدم صدور به موقع مجوز را یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های پیش روی این شرکت دانست و بیان کرد: با توجه به سهمی که کسب و کارهای بخش خصوصی در اشتغال‌زایی دارند، نباید فرآیند صدور مجوز زمان‌بر باشد. به اعتقاد بنده، در این مسیر بهتر است از متخصصان و مدیران با سابقه بهره‌گرفت و مانع از تدوین دستورالعمل‌های دست و پاگیر شد. به عنوان مثال، دولت باید قبل از صدور بخشنامه، مشکلات و چالش‌های شرکت‌ها را بررسی و به فرآیند آن، بخشنامه صادر کند، در حالی که هم‌اکنون بخشنامه‌ها زودتر از بررسی شرایط کسب و کارها تدوین می‌گردد.

وی با بیان اینکه بسیاری از شرکت‌های حمل و نقل به دلیل مشکلات موجود تعطیل شده‌اند، افزود: با توجه به جایگاه ویژه ایران در ترانزیت کالا، سیاست‌گذاران باید به طور ویژه به حل چالش‌های بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل بپردازند.

آقایانی با ذکر اینکه قاچاق معمولاً در بستر حمل زمینی اتفاق می‌افتد، گفت: برخی از کالاها به دلیل حساسیت و آسیب‌پذیری بیشتر به حمل هوایی نیاز دارند تا از خطرات ایمن باشند، به همین دلیل یکی از بسترهای بسیار مناسب برای حمل کالا، حمل از طریق هوایی است.

مدیر عامل شرکت خدمات بار هوایی باراکومینا در پایان با بیان اینکه دولت باید از نظرات فعالان بخش خصوصی بهره‌گیرد، اظهار کرد: امیدوارم روزی فرا برسد که شرکت‌ها فعالیت خود را بدون مانع‌تراشی‌های دولتی به خوبی پیش ببرند و بیش از این شاهد مقررات و دستورالعمل‌های زائد نباشیم که قطعاً در آن روز، شرکت‌ها با دغدغه کمتری به فعالیت خواهند پرداخت. ■

دنیای انرژی



در این بخش می خوانیم:

- ضرورت توسعه و بهره‌برداری از میادین نفت و گاز
- سرخس به هاب گوگردی خاورمیانه تبدیل می‌شود
- صرفه‌جویی در مصرف انرژی با توزیع عادلانه پارانه

عضو کمیسیون انرژی مجلس تاکید کرد

صرفه جویی در مصرف انرژی با توزیع عادلانه یارانه

احمد رضا صباغی

انرژی از مهمترین حوزه‌های اقتصاد هر کشور برای رسیدن به رشد و توسعه محسوب می‌شود. در واقع با توجه به اینکه بسیاری از کشورهای جهان در بخش انرژی نیازمند واردات هستند، به نظر می‌رسد، ایران که به لحاظ منابع تولید انرژی از جمله مناطق مستعد در جهان است، باید راهکارهای صرفه‌جویی در این حوزه را در اولویت برنامه‌های خود قرار دهد. دکتر حسین حسین‌زاده، عضو کمیسیون انرژی و نماینده مردم لارستان در مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه یارانه انرژی پنهان، کمر اقتصاد ایران را شکسته است، گفت: باید در حوزه تولید و توزیع انرژی در کشور، برنامه‌های ساختاری ویژه‌ای را عملیاتی و اجرا کرد. مشروح این مصاحبه از نظر خوانندگان عزیز می‌گذرد.

بر خورداری از خودرو نمی‌تواند بنزین سهمیه‌بندی را دریافت کند. وقتی سهمیه بنزین را به شخص دهیم، افراد در مصرف آن با توجه به سلیقه خود عمل می‌کنند. در مجلس یازدهم، اعضای کمیسیون انرژی تصمیم گرفتند تا عدالت در حوزه سوخت را بین مردم ایران برقرار کنند که به این ترتیب مقرر شد تا به صورت پایلوت در دو جزیره قشم و کیش، طرح اعطای سهمیه ۱۵ لیتری بنزین به هر کد ملی استارت زده شود که به یک خانواده ۳ نفری، ۴۵ لیتر و به خانواده ۲ نفری، ۳۰ لیتر بنزین اختصاص پیدای می‌کند. البته برای ایجاد عدالت در بین خانواده‌های ایرانی اجرای این طرح کافی نیست، زیرا در این صورت خانواده‌ها با تعداد افراد بالاتر، میزان بنزین بیشتری دریافت خواهند کرد که باز هم به نوعی مشکل ساز خواهد بود. در سال ۱۳۹۸ کشور با چالش بنزین مواجه شد که باید دقت کنیم تا این اتفاق‌ها دیگر رخ ندهد، چرا که تغییر ناگهانی در قیمت بنزین به‌طور مستقیم با موضوع معیشت مردم ارتباط دارد و به زندگی مردم آسیب وارد خواهد کرد. ۱۴ میلیون نفر در کشور فاقد خودرو بوده و ۴ میلیون خانواده ایرانی از ۲ خودرو به بالا برخوردار هستند که ۶۰ درصد سهمیه بنزین را مصرف می‌کنند. باید سرپرستان خانوارهای دهک‌های اول تا دهم به صورت دقیق مشخص شوند تا افراد ثروتمند سهمیه بنزین دریافت نکنند. اگر به هر کد ملی ۱۵ لیتر بنزین اختصاص داده شود و خودرو ملاک تخصیص بنزین در کشور نباشد، می‌توان به توزیع عادلانه سوخت بین افراد جامعه امیدوار بود. اجرای پایلوت این طرح در قشم و کیش برای دست‌یابی به نقاط ضعف آن است و مجلس به همراه دولت هیچ برنامه‌ای برای افزایش قیمت بنزین ندارد. اگر مردم در مصرف بنزین مراعات نکنند و راهکارهای توزیع عادلانه بنزین در کشور اجرایی نشود، ایران در آینده نه‌چندان دور واردکننده بنزین خواهد بود و این در حالی است که جهان به سوی استفاده از سوخت‌های پاک در حرکت است.

شرایط کشور در حوزه برق را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در بخش حکمرانی آب و برق باید تغییراتی ایجاد کنیم. هم‌اکنون هر کیلووات ساعت برقی که در وزارت نیرو تولید می‌شود، ۳۰۰ تومان ارزش دارد، اما طبق پیوست‌های سوختی و هزینه‌ای از مردم حدود ۱۰۰ تومان دریافت می‌شود و ۲۰۰ تومان دیگر را دولت باید به نیروگاه‌ها از



پرداخت یارانه پنهان انرژی از سوی دولت چه تاثیری بر اقتصاد ایران گذاشته است؟

به صورت کلی، یارانه پنهان انرژی کمر اقتصاد ایران را شکسته است. دولت سالانه حدود ۸۰ میلیارد دلار یارانه پنهان انرژی پرداخت می‌کند که شامل بنزین ۱۴ میلیارد، گاز و تیل ۱۳ میلیارد، گاز ۴۴ میلیارد و برق ۹ میلیارد دلار می‌شود. جالب است بدانیم که ۶۰ درصد اتلاف انرژی در وزارتخانه‌های نفت و نیرو به دلیل عیوب شبکه و زیرساخت‌ها رخ می‌دهد. موضوع عدالت در اعطای یارانه انرژی اهمیت دارد. دولت با ارائه آماری مبنی بر اینکه روزانه ۱۰۰ میلیون لیتر بنزین تولید می‌کند که از این میزان ۹۰ میلیون لیتر مصرف دارد، اشاره به این موضوع مهم دارد که میزان معیار شدت انرژی در کشور بالاست.

راهکار تقسیم انرژی به صورت عادلانه در کشور چیست؟

بنزین مانند یک کالای مصرفی است. با توجه به اینکه ایران جزو باشگاه صادرکنندگان بنزین در دنیا محسوب می‌شود، اما موضوع عدالت در توزیع بنزین بین ایرانیان در کشور به درستی رعایت نشده است. ماهانه ۶۰ لیتر سهمیه بنزین به مالکان خودروها داده می‌شود، اما تنها ۵۰ درصد از مردم کشور مان مالک خودرو هستند و مابقی افراد جامعه به دلیل عدم

هدفمندی بارانه‌ها پرداخت کند که طی سال‌های گذشته این میزان پرداختی دولت به نیروگاه‌ها کم شده و میزان بدهی دولت در همین راستا با افزایش سرسام‌آوری روبه‌رو شده است. بانک‌ها، بدهی دولت را در قالب ملک برداشته و به نوعی نیروگاه‌داری می‌کنند. چالش وزارت نیرو در حوزه برق، عدم توسعه توازن اقتصادی در حوزه‌های مختلف در بخش‌های برق آبی، تجدیدپذیرها، خورشیدی، هسته‌ای، سیکل ترکیبی و گازی است. کشورمان برای تولید برق ظرفیت‌های خوبی دارد و ۳۰ روز آفتابی در ایران را طی یک سال داریم. تابش مناسب نور خورشید همراه با شدت بالای آن موجب می‌شود تا کشور در تولید برق هسته‌ای و اتمی پیشرفت مناسبی داشته باشد که باید برای تولید، انتقال و توزیع برق در کشور برنامه‌های ویژه‌ای را تدوین و اجرایی کنیم.

نظر شما درباره عوامل انتقال گردوغبار به کشور و انتقال آب بین حوزه‌های در شهرهای ایران چیست؟

متاسفانه سدهای فراوانی که ترکیه احداث کرده، موجب انتقال گردوغبار همراه با غبار به ایران، عربستان و سوریه شده است. فاصله بین دریاچه ارومیه و وان ترکیه ۳۰ کیلومتر مرز هوایی است، اما این دریاچه‌ها با هم تفاوت اقلیم دارند. در تمام جهان مسائل زیست‌محیطی رعایت می‌شود، اما در ایران این موضوع چندان جدی گرفته نمی‌شود. انتقال آب بین حوزه‌های از سرشاخه‌های دزو و کارون به مرکز کشور اشتباه است. وقتی برای انتقال آب به اصفهان تونل احداث می‌کنیم، هم اصفهان باتنش آبی مواجه خواهد شد و هم استان‌های هم‌جوار مانند یزد، که یک کیلومتره و بوی احمد با معضلات متعدد کم‌آبی روبرو می‌شوند. صنایع فولادی که مصرف بالای آب دارند، در استان‌های مرکزی ایران مانند اصفهان ایجاد شده که اگر شرکت‌های فولاد مبارکه و ذوب آهن اصفهان، در این شهر وجود نداشته باشند، حدود ۶۰ میلیون متر مکعب در مصرف آب طی یک سال صرفه‌جویی خواهد شد. انتقال آب دریا به فلات مرکزی ایران اهمیت دارد و برای انتقال این آب به شهرستان لامرد و استان‌های کرمان و یزد باید هزینه سنگینی بپردازیم تا دیگر محتاج انتقال آب بین حوزه‌های نباشیم، زیرا آسیب‌های فراوانی را به کشور و منابع زیرزمینی وارد می‌کند. کشورهای عربی حوزه دریای خلیج فارس هم از آب دریا استفاده می‌کنند و عربستان سعودی و امارات بزرگ‌ترین آب‌شیرین‌کن‌های دنیا را در اختیار دارند. قطر هم در زمینه استفاده از آب دریا به پیشرفت‌های فراوانی رسیده است. بنده به مدت ۳ ماه در ژاپن، در حال گذراندن دوره مدیریت خود بودم و دور تا دور این جزیره را آب‌های فراوان فرا گرفته است، اما مردمان چشم بادامی، آب باران را هم تصفیه می‌کنند تا از آن مصارف گوناگونی داشته تا جمعیت ۱۴۰ میلیون نفری ژاپن مشکل تامین آب نداشته باشند. تولید هر متر مکعب آب با هزینه استهلاک در ایران حدود ۱۰ هزار تومان است، اما دولت از مردم برای هر متر مکعب، ۵۰۰ تومان دریافت می‌کند.

سدهای‌ها در ایجاد تنش آبی بین استان‌های کشور چه تاثیری دارد؟

ایجاد سدهای بی‌رویه با جانمایی‌های اشتباه، به‌طور قطع در ایجاد تنش آبی بین استان‌های ایران نقش موثری داشته است. سدهایی مانند گتوند که روی گنبد نمکی است، موجب شده تا تنش‌های آبی متعددی در استان‌های جنوبی و مرکزی کشور رخ دهد. در کشور ما به علت وقوع خشک‌سالی‌های متعدد، ۸۰ درصد آب‌های جاری هدر می‌رود. اجرای طرح‌هایی مانند آبخیزداری که بتوانند در بلندمدت اثرگذاری موثری داشته

باشد، هر چه زودتر باید عملیاتی شود. ترکیه کارهای مهمی در حوزه آب انجام داده و کشور اتیوپی در بخش سدسازی پیشرفت‌های مناسبی داشته است. ایران جزو آلوده‌ترین کشورهای جهان در صنایع مختلف است و باید به سمتی حرکت کند تا در تولید آب و برق خود کفا باشد.

کدام صنایع در مصرف گاز موجب بروز مشکلات متعدد در کشور شده‌اند؟

متاسفانه پتروشیمی‌ها و صنایع بزرگ از عوامل افت فشار گاز در میداین پارس جنوبی به‌شمار می‌روند. این صنایع باید در این حوزه سرمایه‌گذاری کرده و از افزایش ظرفیت تولید گاز، ۲۰ سال به صورت رایگان مصرف کنند. چالش اصلی پتروشیمی‌ها، هزینه‌های تامین خوراک است. نرخ خوراک برای مجتمع‌های پتروشیمی بسیار کم است، اما این مجتمع‌ها محصولات خود را به نرخ ارز روز می‌فروشند و حتی در حوزه مسئولیت اجتماعی هم فعالیت‌ی ندارند. پیشنهاد مادر مجلس این بوده که مجتمع‌های پتروشیمی به‌طور رسمی برای تولید گاز در میداین گازی سرمایه‌گذاری کرده و ۲۰ درصد از میزان سرمایه‌گذاری خود را گاز رایگان بر طبق قانون دریافت کنند. کشورمان در زمینه گاز شرایط مناسبی ندارد و اگر چاره‌ای اساسی اندیشیده نشود، با افزایش پلکانی نرخ گاز در کشور مواجه خواهیم شد.

برای افزایش سرمایه‌گذاری در تولید گاز کشور چه پیشنهادی دارید؟

متاسفانه در حوزه گاز طی یک سال، ۸۰۰ میلیون متر مکعب کمبود تولید داریم که این میزان روز به روز در حال افزایش است. ایران با برداری از ۱۶/۵ درصد ظرفیت گازی جهان به عنوان دومین تولیدکننده گاز جهان، همچنان به گاز کشور تر کمستان برای مناطق شمالی خود نیاز دارد. ۹۰ درصد گاز ایران در جنوب تولید می‌شود، اما اتصال مناسبی به شمال کشور انجام نشده که به همین دلیل مجبور به واردات گاز از کشور تر کمستان هستیم. بنده نگران انرژی کشور به ویژه گاز هستم، زیرا خدایی نکرده، امکان دارد که عسلویه به بزرگ‌ترین موزه تاریخی جهان تبدیل شود. برای جلوگیری از چنین معضلاتی، باید در حوزه تولید گاز کشور سرمایه‌گذاری کنیم تا شاهد افت فشار گاز در مناطق مختلف ایران نباشیم. تا سال ۱۴۰۴ به ازای یک فاز پارس جنوبی هر سال در کشور افت تولید گاز خواهیم داشت و اگر سرمایه‌گذاری نکنیم، به‌طور قطع با مشکلات متعددی در آینده‌ن‌چندان دور مواجه خواهیم شد. وزارت نفت برنامه‌های خوبی برای تولید و سرمایه‌گذاری در حوزه گاز دارد که به سرعت باید اجرایی شود. باید در حوزه بهینه‌سازی و صرفه‌جویی به صورت جدی وارد شویم که فقط تا به حال در بخش سی‌ان‌جی کردن خودرها این اتفاق رخ داده است. چرا باید میزان اتلاف انرژی در وزارتخانه‌های نیرو و نفت بالای ۶۰ درصد باشد؟ پس به‌طور قطع سرمایه‌گذاری برای تولید و صرفه‌جویی انرژی می‌تواند کشور را از چالش کمبودهای آب، برق و گاز نجات دهد.

وسخن آخر...

امیدوارم در دولت سیزدهم، طرح‌های نیمه‌تمام در حوزه انرژی کشور هر چه زودتر به اتمام برسد تا در فصول گرم، شاهد قطعی برق و در فصول سرد، شاهد قطعی گاز نباشیم تا مردم در سراسر کشور انرژی مورد نیاز خود را بدون هیچ کمبودی تامین کنند. البته نباید از موضوع صرفه‌جویی و اصلاح الگوی مصرف غافل شد که باید هر چه زودتر در راس برنامه‌های مدیران ستادی و وزارتخانه‌های نیرو و نفت قرار گیرد. ■

امیدوارم در دولت سیزدهم، طرح‌های نیمه‌تمام در حوزه انرژی کشور هر چه زودتر به اتمام برسد تا در فصول گرم، شاهد قطعی برق و در فصول سرد، شاهد قطعی گاز نباشیم

گزارشی از افتتاح مجتمع گوگردی سردار شهید سلیمانی

سرخس به هاب گوگردی خاورمیانه تبدیل می‌شود

سهیلا زمانی

۱۱ فروردین ماه سال جاری و بادستور رییس جمهوری آغاز شد را با هم می‌خوانیم.

همان طور که می‌دانیم، گاز خوراک پالایشگاه شهید هاشمی نژاد با ۳/۶ درصد گاز اسیدی H₂S، جزو ترش‌ترین گازهای تولیدی ایران است و سالانه بالغ بر ۴۶۰ هزار تن گوگرد در این پالایشگاه تولید می‌شود، ولی با توجه به محدودیت مصرف این میزان گوگرد در کشور، این پالایشگاه در سنوات گذشته با مشکل دپوی ۲/۵ میلیون تن گوگرد کلوخه مواجه بود که سبب ایجاد مشکلات ایمنی و زیست‌محیطی متعدد شده بود. از این رو، در آن زمان این شرکت مجبور بود تا گوگرد کلوخه خود را به صورت خام و فله‌ای با هزینه حمل سالانه بالغ بر ۵۰ میلیارد تومان به بندرعباس منتقل و از آنجا به کشورهای هند و چین صادر کند تا در آنجا به کودهای گوگردی تبدیل و مجدداً بخش عمده‌ای از آن با قیمت بالاتری به کشور بازگردد.

برای حل مشکل مازاد گوگرد موجود در پالایشگاه گاز شهید هاشمی نژاد و نیز ایجاد ارزش افزوده از این محصول ارزشمند، به اتکای پیشنهاد ارائه شده توسط شرکت‌های دانش‌بنیان، این پالایشگاه طی یک مزایده اقدام به فروش قریب به ۳۰۰ هزار تن در سال گوگرد به صورت مذاب به بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری و احداث کارخانه‌های تبدیل گوگرد مذاب به محصولات با ارزش افزوده بیشتر در زمین پالایشگاه گازی سرخس کرد. بر همین اساس، با استفاده از توان شرکت‌های دانش‌بنیان، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و همچنین با حمایت‌های صورت گرفته توسط وزارت نفت، کارخانه‌های گوگردی در پارک گوگردی گنبدلی احداث و مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

با بهره‌برداری از این کارخانه‌ها، هم‌اکنون گوگرد تولیدی پالایشگاه شهید هاشمی نژاد سرخس به ترتیب به گوگرد دانه‌بندی شده با ۱۵ دلار در هر

سالانه مقادیر متنابهی گوگرد صادراتی از منابع نفت و گاز کشورمان استحصال می‌شود؛ چراکه ایران یکی از تولیدکنندگان مهم گوگرد در دنیا است و گوگرد آن، دارای کیفیت مطلوب و خلوص بالایی است، به طوری که علاوه بر تامین نیاز داخل، بخشی از آن به خارج از کشور نیز صادر می‌شود.

گوگرد به صورت آزاد و ترکیبی، موارد مصرف بسیاری دارد، ولی بیشترین کاربرد آن برای تهیه ترکیبات شیمیایی و فرآورده‌های میانی در چرخه صنعت است. بیشترین مصرف گوگرد در سال‌های اخیر در صنایع کشاورزی و تهیه کودهای فسفاته بوده که برای پایین آوردن PH خاک کشاورزی و تولید اسید سولفوریک، کبریت‌سازی، سمپاشی قارچ‌ها، سپیدک‌ها و حشره‌کش‌ها معمولاً به صورت مستقیم مصرف می‌شود.

گوگرد در پالایش نفت، جداسازی مس و پالایش اورانیوم، تهیه مواد شیمیایی آلی و غیر آلی، رنگ‌ها، کاغذ و خمیر کاغذ، چرم‌سازی، آبکاری، نیروگاه‌ها، صنایع قند و شکر و همچنین تهیه نشاسته، تهیه الیاف مصنوعی و مواد منفجره به کار می‌رود. از دیگر موارد کاربردی گوگرد می‌توان به داروسازی و گندزدایی، مواد غیر فلزی، مواد غذایی، صنعت صابون‌سازی و شوینده‌ها و مواد پاک‌کننده، باتری‌سازی، لاستیک مصنوعی، بتون‌های گوگرددار، مواد شیمیایی مختلف و همچنین به عنوان منبع ماده جوش (جوش دادن لاستیک) نیز اشاره کرد.

شاید از همین رو بود که پالایشگاه شهید هاشمی نژاد که با تولید بیش از حد گوگرد و محدودیت مصرف آن در داخل مواجه بود، تصمیم به اجرای پروژه پارک گوگردی گنبدلی در سرخس و به منظور نظم‌بخشیدن به تولید، دپو و صادرات و فروش آن گرفت. گزارش ماهنامه «دنیای سرمایه‌گذاری» از چگونگی ارائه پیشنهاد اجرای این طرح و نهایتاً بهره‌برداری از آن که در

با عنایت به حجم قابل توجه گوگرد تولیدی در پالایشگاه‌های گاز پارس جنوبی و خام‌فروشی آن به صورت فله، با برنامه‌ریزی صورت گرفته، قرار است در پارس جنوبی نیز با بهره‌گیری از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان، یک پارک گوگردی برای فرآوری و ایجاد ارزش افزوده از گوگرد تولیدی احداث شود

تن ارزش افزوده، کود بنتونیتی با ۳ برابر ارزش افزوده و گوگرد میکرونیزه با ۸ برابر ارزش افزوده نسبت به گوگرد خام تبدیل شده و بخش قابل توجهی از نیازهای کشور (از جمله نیاز وزارت جهاد کشاورزی) که پیش از این وارد می شد، توسط این شرکت تامین می شود.

پالایشگاه گاز شهید هاشمی نژاد سرخس علاوه بر تامین مستمر و پایدار گوگرد به عنوان ماده اولیه و اختصاص بالغ بر ۶ هکتار زمین از زمین های خود به این طرح ها، زیرساخت هایی همچون یوتیلیتی و بخار را برای تولید گوگرد مذاب در اختیار کارخانه های یاد شده قرار داده است. (در صورتی که کارخانه ها در مکان دیگری احداث می شدند، به ازای هر تن ۷ دلار هزینه ایجاد گوگرد مذاب بود.)

در واقع، با احداث این کارخانه ها در زمین پالایشگاه، هزینه ۷ دلار به ازای هر تن برای مذب سازی توسط دولت تامین و در مقابل، هزینه ۵۵ میلیارد تومان در سال برای خرید کردن و انتقال گوگرد از روی دوش وزارت نفت برداشته شده است.

این مهم در سفر رییس جمهوری در فروردین ماه سال جاری به وقوع پیوست و آیت الله رئیسی در دومین روز سفر خود در فروردین ماه سال جاری به خراسان رضوی، ۲ کارخانه مجتمع گوگردی سردار شهید سلیمانی شهرستان سرخس را افتتاح کرد.

وی با حضور در مجتمع گوگردی سردار سلیمانی گنبدلی، دو کارخانه از مجموع چهار کارخانه این مجتمع را افتتاح کرد که هدف از فعالیت این کارخانه ها، کاهش خام فروشی گوگرد و توسعه زنجیره آن در کشور با استفاده از ظرفیت بخش خصوصی و از محل گوگرد تولیدی پالایشگاه خانگیران عنوان شد.

بنا بر آمار، مجتمع گوگردی سردار شهید سلیمانی شامل چهار کارخانه است که از این تعداد، دو کارخانه پیش تر به بهره برداری رسیده بود و دو کارخانه دیگر نیز با سرمایه گذاری سه میلیارد ریالی و ۲/۵ میلیون یورویی بخش خصوصی، افتتاح و مورد بهره برداری قرار گرفت. در همین ارتباط، مدیر عامل شرکت پالایش گاز شهید هاشمی نژاد نیز اعلام کرد که در ساخت کارخانه های مجتمع گوگردی سردار سلیمانی از صددرد صد توان داخلی استفاده شده است.

یحیی فیضی با اشاره به گشایش دو کارخانه در مجتمع گوگردی سردار شهید سلیمانی، اظهار کرد: شرکت پالایش گاز شهید هاشمی نژاد حداکثر روزانه ۲ هزار تن گوگرد تولید می کند که با توجه به روبرو شدن مشکل دپوی ۲/۵ میلیون تن گوگرد که سبب ایجاد مشکلات ایمنی و محیط

زیستی می شد، مجبور بود تا گوگرد خود را به صورت خام به بندر عباس منتقل و از آنجا به سایر کشورها صادر کند.

وی با بیان اینکه اجرای این طرح افزون بر استفاده از صددرد صد تجهیزات داخلی، برای ۱۵۰ نفر اشتغال مستقیم در منطقه محروم و مرزی سرخس ایجاد کرده، تصریح کرد: این شرکت ها در پارک گوگردی گنبدلی (یادواره سردار شهید سلیمانی) واقع شده اند.

فیضی گفت: در برنامه های آینده این پارک قرار است، بخش خصوصی ۴/۵ میلیون تن گوگرد کشور تر کمستان و دیگر کشورهای حوزه کشورهای مستقل همسود (CIS) را با ساخت حداقل ۱۵ کارخانه به کود بنتونیتی، گوگرد میکرونیزه، گوگرد مایع و دیگر محصولات با ارزش افزوده بیشتر تبدیل کند.

وی یادآور شد: با تکمیل این طرح ها، سرخس به یک قطب گوگردی در منطقه خاور میانه تبدیل می شود. خداوند را شاکریم، در سالی که به نام تولید، دانش بنیان و اشتغال آفرینی است، شاهد افتتاح این کارخانه ها با حضور رئیس جمهوری بودیم.

شایان ذکر است، طراحی و ساخت این واحدها پیش از این توسط شرکت های آلمانی انجام می شد، ولی در حال حاضر این فناوری توسط شرکت های دانش بنیان داخلی (عمدتا متشکل از فارغ التحصیلان دانشگاه های برتر همچون دانشگاه صنعتی شریف) بومی سازی شده، ضمن آنکه در این طرح ها، علاوه بر استفاده صددرد صدی از تجهیزات داخلی، موجبات اشتغال مستقیم و غیر مستقیم بالغ بر ۳۰۰ نفر در منطقه محروم و مرزی سرخس را ایجاد کرده است.

در برنامه توسعه این پارک مقرر شده تا با مشارکت بخش خصوصی و شرکت های دانش بنیان، با استفاده از حدود ۴/۵ میلیون تن گوگرد تولیدی کشور تر کمستان که در مجاورت مرز سرخس قرار دارد، در این پارک حداقل ۱۵ کارخانه با دانش فنی بومی شده، برای تبدیل گوگرد به کود بنتونیتی، گوگرد میکرونیزه، گوگرد مایع، کود گوگردی و سایر محصولات با ارزش افزوده بیشتر، احداث و با تکمیل طرح های فوق، سرخس به هاب گوگردی منطقه خاور میانه تبدیل شود. این امر علاوه بر درآمدزایی و تامین نیازهای بخش کشاورزی کشور، سبب اشتغال زایی قابل توجهی در آن منطقه محروم خواهد شد. در واقع، با عنایت به حجم قابل توجه گوگرد تولیدی در پالایشگاه های گاز پارس جنوبی و خام فروشی آن به صورت فله، با برنامه ریزی صورت گرفته، قرار است در پارس جنوبی نیز با بهره گیری از ظرفیت شرکت های دانش بنیان، یک پارک گوگردی برای فرآوری و ایجاد ارزش افزوده از گوگرد تولیدی احداث شود. ■

پالایشگاه شهید هاشمی نژاد که با تولید بیش از حد گوگرد و محدودیت مصرف آن در داخل مواجه بود، تصمیم به اجرای پروژه پارک گوگردی گنبدلی در سرخس و به منظور نظم بخشیدن به تولید، دپو و صادرات و فروش آن گرفت

مدیرعامل شرکت پارس پتروزاگرس تاکید کرد ضرورت توسعه و بهره‌برداری از میادین نفت و گاز

امیرهادی تاج‌بخش

با توجه به ظرفیت کشورمان در زمینه بهره‌برداری از ذخایر نفتی و گازی، اما هنوز فرصت‌های زیادی برای توسعه این میادین و سرمایه‌گذاری‌های مرتبط با آن وجود دارد، به خصوص که تحریم‌ها و موانع حاصل از آن، باعث کاهش حجم سرمایه‌گذاری در تولید نفت و گاز کشور در سال‌های گذشته شده که توجه به این مهم ضروری است. برای بررسی بیشتر این موضوع، گفت‌وگویی با محمد مصطفوی، مدیرعامل شرکت پارس پتروزاگرس، فارغ‌التحصیل رشته مهندسی شیمی از دانشگاه شریف و همچنین دکتری مالی از دانشگاه تهران انجام داده‌ایم که ماحصل آن در ادامه می‌آید.

تحریم‌ها چه مواعی برای این فعالیت ایجاد کرده است؟

متأسفانه این موضوع موجب کاهش حجم تولید نفت گردیده که سبب شده، حجم فعالیت‌های بالادستی در سال‌های گذشته کاهش یابد و آثاری منفی برای شرکت‌های فعال این صنعت داشته باشد، اما به طور کل، ظرفیت زیادی برای تولید در این حوزه وجود دارد. برای مثال، با وجود ۱۲۰ میلیارد تومان بشکه نفت در کشور، اگر سالانه ۴ میلیون بشکه نفت تولید کنیم، تا یک صد سال دیگر نیز ذخیره نفتی خواهیم داشت، هر چند که شاید تا آن زمان سوخت‌های تجدیدپذیری مانند سوخت خورشیدی، بادی و آبی جایگزین نفت شود، لذا بنده نسبت به آینده و افزایش حجم فعالیت‌ها امیدوار هستم.

چه اقداماتی برای افزایش حجم تولید نفت انجام داده‌اید؟

متولی تولید نفت در ایران شرکت ملی نفت ایران است و شرکت ما نیز ارائه‌دهنده خدمات فنی و اجرایی به شرکت ملی نفت است، بنابراین موضوع تولید نفت به صورت مستقیم به شرکت ما و دیگر شرکت‌های فعال در صنعت تولید نفت و گاز مرتبط نیست، بلکه شرکت ملی ایران متولی اصلی آن است. با توجه به سخنان مدیرعامل محترم شرکت ملی نفت ایران به نظر می‌رسد، دولت برنامه‌های مهمی مانند سرمایه‌گذاری ۱۳۰ میلیارد دلاری در حوزه نفت دارد که با انجام آن‌ها قطعاً به میزان تولید نفت و گاز کشور افزوده خواهد شد.

در این مسیر با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟

از نظر بنده، مهمترین چالش، جذب سرمایه‌گذاران است. متأسفانه در سال‌های گذشته حجم منابعی که برای توسعه میدان‌های نفتی مصرف شده، به هیچ‌وجه متناسب ذخایر عظیم نفت و گاز کشور نیست. البته فکر می‌کنم، در تمام سطوح تصمیم‌گیری کشور، به اهمیت توسعه فعالیت‌های بالادستی نفت و گاز توجه شده و امیدوارم با به نتیجه رسیدن مذاکرات، زمینه برای عبور از تحریم‌ها و افزایش حجم تولید نفت فراهم گردد و در سال‌های پیشرو، شاهد رشد خوب صنعت اکتشاف و استخراج منابع هیدروکربوری کشور باشیم.

و سخن آخر...

امیدوارم، حجم فعالیت‌ها برای توسعه میادین نفتی افزایش پیدا کند تا هر چه زودتر شاهد رونق این بخش باشیم. خوشبختانه هدف گذاری‌های دولت برای تولید ۵ الی ۷ میلیون بشکه نفت در روز و همچنین تولید یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون متر مکعب گاز در روز امکان‌پذیر بوده و امید است که با رفع تحریم‌ها محقق شود. در این صورت می‌توان پیش‌بینی کرد که در حوزه نفت و گاز، ایران سالانه بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار درآمد داشته باشد و به موفقیت‌های بزرگی در این عرصه دست پیدا کنیم. ■



در خصوص فعالیت‌ها و سوابق کاری خود توضیحاتی ارائه فرمایید؟

بنده از سال ۱۳۹۰ فعالیت حرفه‌ای خود را شروع کردم. در ابتدا در صندوق پژوهش فناوری شریف به فعالیت پرداختم که حوزه سرمایه‌گذاری در شرکت‌های نوآور و دانش‌بنیان است و در سال ۱۳۹۱ انجمن صنفی سرمایه‌گذاری خطرپذیر یا VC را تأسیس کردیم. پس از آن و با توجه به آشنایی بنده با آقای زنگنه، وزیر سابق نفت در دانشگاه شریف به عنوان دانشجوی ممتاز ایشان در درس اقتصاد نفت در این دانشگاه از سال ۱۳۹۲ وارد وزارت نفت جمهوری اسلامی ایران شدم و به مدت سه سال به صورت مستقیم در کنار ایشان در حوزه‌های ارزیابی اقتصادی پروژه‌ها فعالیت کردم. در سال ۱۳۹۵ به عنوان مدیر سرمایه‌گذاری شرکت ملی نفت ایران منصوب شدم و در سال ۱۳۹۷ به عنوان مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری نفت شروع به فعالیت کردم. پس از آن در سال ۱۳۹۹ کاملاً وارد بخش خصوصی شدم و به عنوان مدیرعامل شرکت گسترش و نوسازی صنایع نفت پارس‌سیان که یک شرکت کاملاً خصوصی است، مشغول به کار شدم. این گروه در سال ۱۴۰۰ سهام‌مدیریتی شرکت پارس پتروزاگرس را خریداری کرد و هم‌اکنون بنده به عنوان مدیرعامل این شرکت فعالیت دارم.

شرکت پارس پتروزاگرس در چه زمینه‌ای فعالیت دارد؟

این شرکت به عنوان یک شرکت اکتشاف و تولید (E&P) ایرانی در حوزه اکتشاف و توسعه میادین نفت و گاز فعالیت دارد و در طول ۱۷ سال که از تأسیس آن می‌گذرد، تاکنون بیش از ۱۵۰ پروژه داشته است.

دنیای خودرو

گفت و گوی اختصاصی با مهندس سیروس کوهستانی

در این بخش می خوانیم:

- رشد تولید؛ عامل اصلی بهبود فضای کسب و کار
- کمبود نقدینگی؛ معضل اصلی قطعه سازان خودرو
- حمایت راهبردی جایگزین تصدی گری دولت در خودروسازی شود

دکتر بابک کریمخان

بحران نقدینگی قطعه‌سازان نتیجه‌قیمت‌گذاری دستوری

مصطفی حاتمی

محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها مانع از دسترسی صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی ایران به تکنولوژی و دانش فنی روز شده است. از طرفی، سرکوب قیمت‌ها و سیاست‌های دستوری دولت نیز فرصت قطعه‌سازان را برای دسترسی به منابع مالی یا تأمین آن محدود کرده، به طوری که در این شرایط تنها با تغییر اصولی در سیاست‌های اقتصادی و مدیریتی می‌توان در انتظار آینده روشنی بود. برای بررسی بیشتر این موضوع گفت‌وگوی صمیمانه‌ای با دکتر بابک کریمخان، نایب رییس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور انجام داده‌ایم که ماحصل آن به نظر خوانندگان عزیز می‌رسد.

هستیم. البته به دلیل مشکلات موجود اقتصادی در خودروسازی به عاملیت دولت، سیاست‌های مقطعی و تصمیمات خلق الساعه‌ای گرفته می‌شود که عموماً به جای حل مشکلات، سرمایه‌ها و فرصت‌های موجود را هدر می‌دهد. با این حال انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در هر شرایطی خود را موظف به دفاع از صنعت قطعه‌سازی دانسته و تلاش می‌کند تا با ارائه پیشنهاد و مشورت‌ها، تأثیرات مثبت خود را در سیاست‌گذاری‌های کلان داشته باشد که تصور می‌کنم این انجمن در سال ۱۴۰۰ با وجود حجمه‌های مختلف، عملکرد مثبتی داشته و امیدواریم، با تقویت و استمرار همین رویه در سال پیش رو بیش از پیش اثر گذار باشیم.

در حال حاضر چه چالش‌هایی صنعت قطعه‌سازی را تهدید می‌کند؟

چالش‌های موجود در این صنعت به دو دسته تقسیم می‌شود. دسته اول به مشکلات و تعاملات بین قطعه‌ساز و خودروساز بازمی‌گردد و دسته دوم، مشکلات عمومی صنعت در کشور است. متأسفانه در حال حاضر فرآیند پرداخت مطالبات قطعه‌سازان از سوی صنعت خودروسازی بسیار طولانی بوده که این امر در قطعه‌سازان کوچک‌تر بحران‌ساز شده و زیان و تعطیلی برخی از آن‌ها را به دنبال داشته است. از جمله مشکلات موجود در تعاملات دوجانبه با خودروسازان می‌توان به نگاه از بالا به پایین و قراردادهای یک‌جانبه، ایجاد رقابت‌های ناسالم، تعدد سوره‌های بی‌رویه تأمین که کاهش کیفیت را به دنبال دارد، اشاره کرد و تا زمانی که این رویه‌ها اصلاح نگردد، مشکلات به قوت خود باقی خواهند ماند. در خصوص مشکلات صنعتی کشور، باید به این نکته اشاره داشته باشیم که نبود قوانین ضد انحصار در ساختار صنعتی کشور سبب ایجاد رانت می‌شود و دولت برای کنترل آن، قوانین و ساختارهای اجرایی بسیار پیچیده و زجر آوری را در مسیر تولید ایجاد کرده که شرایط را برای فعالیت قطعه‌سازان و دیگر تولیدکنندگانی که فعالیت‌های سالم دارند، بسیار سخت کرده است. سهم اندک ۱۵ درصدی صنعت در



عملکرد انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در سال گذشته را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

سال ۱۴۰۰ ما در هیات مدیره انجمن همگن کشوری، جلسات متعددی را با مدیران شرکت‌های خودروسازی، مسئولان وزارت صمت، قوه قضائیه، بانک مرکزی و نمایندگان مجلس شورای اسلامی برگزار و نقطه نظرات صنعت قطعه‌سازی و خواسته‌های قطعه‌سازان در این جلسات را به اطلاع مسئولان رسانده و پیگیری‌های لازم را هم انجام داده‌ایم. از سوی دیگر، کمیته‌های تخصصی انجمن همگن در ارتباط با موضوعات مرتبط تشکیل شدند تا با محتواسازی و اطلاع‌رسانی دقیق آن به مسئولان و رسانه‌ها، نقش موثرتری در بحث سیاست‌گذاری صنعت خودرو ایفا نمایند. به رغم اذعان مسئولان نهادهای دولتی و قبول چالش‌های پیش روی قطعه‌سازان، در عمل سیاست‌های مناسبی برای رفع مشکلات تدوین نشد و ما از این بابت بسیار گلّه‌مند

GDP کشور نشان می‌دهد که به‌رغم تاکید هر ساله، بستر مناسبی برای رشد تولید ایجاد نشده است. نقدینگی در این صنعت جوابگوی توسعه آن نیست و بانک‌ها و بنگاه‌های مالی هم بسیار دست بسته عمل می‌کنند.

برگزاری همایش «زنجیره خودروسازی در افق ۱۴۰۱» در اواخر سال گذشته چه نتایجی را به همراه داشت؟

با توجه به محدودیت‌های کرونایی سال‌های پیش، برگزاری چنین همایش با شکوهی نشان‌دهنده گستردگی پوشش انجمن همگن کشوری است که تعداد زیادی از قطعه‌سازان از سراسر استان‌های کشور در آن حضور داشتند. این همایش که در چندین پنل تخصصی برگزار شد، مدعوینی از وزارت صمت، قوه قضائیه و نمایندگان مجلس شورای اسلامی داشت. در این همایش ابتدا مقایسه‌ای بین صنعت قطعه‌سازی داخلی با صنایع قطعه‌سازی دنیا و ترکیه انجام شد که نشان از اهمیت ارتباطات جهانی و تجربه موفق کشورهای کسب‌دانش فنی و شکوفایی صنعت خودروی‌شان بود. نقطه نظرات نمایندگان مجلس و فعالان این حوزه در مورد مباحث کیفیت، نیاز بازار و قیمت خودرو بررسی شد که این موضوع، سبب اشتراک نظر بیشتر مسئولان و نهادهای دولتی با نظرات فعالان این حوزه گردید. امیدواریم که این تعاملات تاثیر خوبی در تدوین قوانین آتی داشته باشد.

چرا در کشورمان آن‌طور که باید به صنعت قطعه‌سازی پرداخته نمی‌شود؟

در حال حاضر ساختار مدیریت صنعت خودرو دولتی بوده و سیاست‌های مرتبط با آن نیز توسط وزارت صمت تعیین می‌شود، بر همین اساس صنعت قطعه‌سازی نیز موظف به اجرای آن مطابق با برنامه‌هایی است که بنگاهداری دولتی تبیین می‌کند. تعهدات مالی پرداخت‌نشده به صنعت قطعه‌سازی و عدم تمایل به تصمیم‌گیری بخش خصوصی از مهمترین عوامل بی‌توجهی به صنعت قطعه‌سازی است. از طرفی، تحریم این صنعت؛ محدودیت‌های زیادی را به آن تحمیل کرده، از اتصال به زنجیره تامین جهانی محروم شده و نمی‌تواند همپای سایر تولیدکنندگان در دنیا عمل کند که همین امر موجب وابستگی آن به خودروسازی دولتی شده که کاهش سودآوری و توسعه آن را به همراه داشته است. علاوه بر این، مطالبات زیاد قطعه‌سازان و کمبود نقدینگی، این صنعت را بی‌رمق کرده است.

واردات خودرو چه تاثیری بر وضعیت صنعت قطعه‌سازی دارد؟

انجمن همگن عموماً در امر واردات خودرو مخالفت خاصی نداشته، به شرط آنکه سرمایه‌ارزی محدود کشور در واردات خودروهای لوکس هدر نرود. واردات خودرو معمولاً تلنگری به خودروسازان داخلی برای به‌روز کردن خودروها و به‌کارگیری آپشن‌های روز در خودروهای‌شان است. هرچند که خودروهای وارداتی عموماً در کلاس قیمتی خودروهای داخلی نیستند و مشتریان خاصی دارند، ولی به نظر می‌رسد، واردات این خودروها التهاب بازاری را که در آن خودروهای خارجی تا چند برابر قیمت فروخته می‌شوند، کاهش دهد. امروزه سطح تکنولوژی در صنعت خودرو به شدت تغییر کرده و توقعات مردم نیز نسبت به گذشته افزایش

پیدا کرده است، بر همین اساس تطابق با تکنولوژی‌های جدید، فاکتور مهمی برای پیشرفت صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی داخلی است. به نظر می‌رسد، با رفع محدودیت‌های ارزی، واردات خودرو بار دیگر از سر گرفته شود. با توجه به این امر امیدوارم بر چسب انحصار از صنعت خودرو حذف و زمینه برای قیمت‌گذاری آزاد و رقابتی خودروهای داخلی و به تبع آن، افزایش کیفیت و رضایت مشتریان فراهم گردد.

برای کاهش اختلاف قیمت کارخانه و بازار چه اقدامی باید صورت گیرد؟

یکی از راهکارهای حل این مشکل، حذف فساد و رانت یک‌صد و پنجاه میلیارد تومانی در توزیع با روش قرعه‌کشی خودرو است. زمانی که دولت با سیاست‌های دستوری، قیمت کارخانه‌ای خودرو را پایین نگه می‌دارد، عطش و التهاب تقاضا ایجاد می‌کند و چون کارخانه به دلیل زیان‌دهی قادر به تامین این نیاز کاذب نیست، قیمت خودرو در بازار افزایش می‌یابد. اگر قیمت آزاد شود، تقاضای کاذب حذف می‌شود، قیمت خودرو در یک سیکل کاهشی متعادل می‌گردد و مصرف‌کننده واقعی به راحتی به خودرو مورد نظر خود با قیمتی مناسب‌تر دسترسی پیدا می‌کند. دولت در هر کجای فرآیند عادی عرضه و تقاضا، چارچوب‌گذاری کند، باعث ایجاد رانت می‌شود. وظیفه اصلی دولت؛ تسهیل قانون‌گذاری، از بین بردن انحصار و سپردن کارها به مردم است. دولتی بودن صنعت خودرو موجب شده، مدیران خودروسازی اولویت‌های سیاسی را بر اولویت‌های اقتصادی ترجیح دهند و به زیان بنگاه خود راضی شوند.

تغییر دولت و مسئولان در وزارتخانه‌ها چه اثری بر فعالیت‌های این صنعت دارد؟

با تغییر مدیریت کلان صنعتی در هر دولت، شاهد تغییر سیاست‌ها و ورود افراد جدید در پست‌های دولتی هستیم که این موضوع باعث می‌شود تا اقدامات مدیران پیشین و تعهدات آنان کاملاً کمرنگ شود. وقتی قرار نباشد که از تجربیات موفق دیگران استفاده کنیم، با سعی و خطا، سرمایه‌ها و فرصت‌های طلایی در صنعت کشور را هدر خواهیم داد. میزهای خودکفایی قطعه‌سازی هم در سال‌های اخیر همین وضعیت را داشته است. قراردادهایی از سوی خودروسازان جهت خودکفایی قطعات با قطعه‌سازان منعقد شده که لازمه آن، رعایت تعهدات خودروسازان در قبال تامین آن از صنعت قطعه‌سازی داخلی است، در حالی که این تعهدات با مرور زمان کمرنگ شده و قطعه‌سازان نیز نسبت به سرمایه‌گذاری و ادامه کار مردد شده‌اند. در این شرایط، قطعه‌ساز با این ابهام روبه‌رو می‌شود که آیا دولت از داخلی‌سازی حمایت می‌کند یا اینکه به محض گشایش‌های ارزی از خرید داخلی سر باز زده و واردات را ترجیح خواهد داد.

بر اساس گزارش وزارت صمت، بین ۳۰ تا ۶۰ درصد کل بازار لوازم یدکی خودرو، متعلق به قاچاق و کالاهای تقلبی است. در این خصوص چه نظری دارید؟

بازار لوازم یدکی کشورمان یک بازار خاص است. تنوع کم خودروها و تیراژ بالای آن، فرصت مطلوبی را برای ورود قطعات خارجی به

در حال حاضر فرآیند پرداخت مطالبات قطعه‌سازان از سوی صنعت خودروسازی بسیار طولانی بوده که این امر در قطعه‌سازان کوچک‌تر بحران‌ساز شده و زیان و تعطیلی برخی از آنها را به دنبال داشته است

ورزند و شرایط بهتری را برای رقابت و گسترش ارتباطات جهانی به وجود آورند.

چه افقی را پیش روی صنعت قطعه‌سازی در سال جاری متصور هستید؟

بر اساس برنامه اعلام‌شده، دولت در نظر دارد تا تولید خودرو را در سال ۱۴۰۱ به یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه برساند، یعنی امسال با افزایش ۵۰ درصدی تولید مواجه خواهیم بود که قطعا با روند افزایش هزینه‌های تولید، برای تحقق این شعار به دو برابر نقدینگی سال گذشته نیاز است. اگر دولت راهکاری را برای تامین نقدینگی نداشته باشد، سیستم بانکی این نقدینگی را تامین نکند و همچنین خودرو ساز هم موظف به تولید با زیان باشد، این هدف در حد شعار باقی خواهد ماند و در نهایت، قطعه‌سازان در زیر فشار تامین و عدم تامین نقدینگی دچار بحران‌های شدید مالی خواهند شد. تاکنون نه تنها راه حل عملی برای تسویه مطالبات و تریق نقدینگی داده نشده، بلکه بانک‌ها نیز به بهانه کنترل نقدینگی و تورم، سیاست‌های انقباضی شدیدتری را در پیش گرفته‌اند. علاوه بر این موارد، افزایش هزینه‌های دستمزد که یک سیکل تورمی هزینه‌های خدمات و مواد اولیه را به دنبال دارد، قیمت تمام‌شده کالاهای داخلی را به صورت جهشی بالا می‌برد. در صورت ثابت نگه داشته شدن قیمت ارز خارجی توسط دولت، واردات از تولیدات داخل جذاب‌تر خواهد شد، بنابراین واردکنندگان، سال ایده‌آلی را برای واردات خودرو و قطعات در پیش خواهند داشت و این موضوع، سرمایه‌داران بیشتری را به ورود به این حوزه تشویق خواهد کرد، لذا انتظار داریم که دولت تعادل را در صیانت از تولید داخلی با توجه به شرایط سخت پیش رو برقرار سازد.

وسخن آخر...

تجربه و بستری که در صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور ایجاد شده، امتیاز ویژه‌ای است که کمتر کشوری از آن بهره‌مند می‌باشد. این صنعت نیاز به بازسازی و به روز رسانی دارد. از طرفی؛ انتقال تکنولوژی، ارتباط و بهره‌گیری از دانش خودروسازان معتبر جهانی در یک رابطه برد-برد، باعث تحول این صنعت و جهانی شدن آن خواهد شد. شایان ذکر است، صنعت خودرو در بستر تعامل رشد می‌کند، بنابراین باید با تکیه بر موقعیت جغرافیایی، منابع و جمعیت کشورمان که به عنوان برگ برنده محسوب می‌شود، زمینه را برای گسترش تعامل با دنیا فراهم آوریم. ■

خصوص قطعات هندی و چینی فراهم کرده است. از آنجایی که واردات این کالاها از مسیر رسمی، دارای محدودیت و تعرفه بالاتری است، ورود آن از طریق قاچاق و به صورت غیررسمی انجام می‌شود که نه کنترلی بر کیفیت آن‌ها وجود دارد و نه آمار دقیقی از آن‌ها در دست است. برخی از آمارها حاکی از قاچاق ۳ میلیارد دلاری قطعه در سال گذشته بوده است. البته جدا از قاچاق، برخی از تولیدکنندگان داخلی نیز بدون توجه به دانش قطعات و حساسیت‌های کیفی، کالاهای کم کیفیت و خطر آفرین تولید می‌کنند. امیدوارم، سیستم نظارتی خوبی تعریف شود که کالاهای دارای شناسنامه شده و بتوان کالاهای بی کیفیت و تقلبی را ردیابی و محدود کرد. روش برچسب قیمت گذاری در صنعت قطعات یدکی هم به دلیل نوسانات مداوم قیمت مواد اولیه و هزینه‌ها روش پخته‌ای به نظر نمی‌رسد. زمان طولانی تولید تا مصرف این دسته از کالاها، قیمت‌های متفاوتی را از یک کالا در بازار به وجود می‌آورد که سبب سردرگمی مشتریان و اختلاف و اتهام به شبکه توزیع می‌گردد.

برای تحقق شعار سال چه اقداماتی باید از سوی دولت و تولیدکنندگان صورت گیرد؟

دانش بنیان شدن، یک فرآیند علمی و فناوری به روز در مقایسه با صنعت دنیا است که در فضای رقابتی انجام می‌شود. بر اساس یک ضرب‌المثل قدیمی که «همه چیز را همگان می‌دانند». در یک تحلیل کمی، کشورمان با دارا بودن ۵ درصد از جمعیت جهان، در صورتی که از گردش دانش با دنیای خارج محروم باشد، تنها ۵ درصد از دانش را در اختیار خواهد داشت، با این حال ارتباطات جهانی، اینترنت و شبکه‌های گسترده اطلاعات، محدودیت‌های جغرافیایی را کاهش داده و زمینه را برای انتقال هر چه بیشتر اطلاعات فراهم کرده است، اما مساله این است که دانشگاه‌ها و صنایع ما تا چه اندازه با دانشگاه‌ها، مراکز تحقیقاتی و صنایع روز دنیا در ارتباط هستند؟ از طرفی، تعریف ما از دانش بنیان بودن چیست و به چه سطحی از دانش و رقابت قانع می‌شویم. بی‌تردید برای دسترسی به سطوح بالاتر دانش باید در محدودیت‌های خودساخته نسبت به تبادل و یادگیری دانش با دنیا تجدیدنظر کنیم. باید به بخش خصوصی و توانمندی‌های جوانان در کسب دانش بها دهیم تا استعدادهای کشورمان در داخل شکوفا شوند که البته لازمه آن، به کارگیری مدیران آگاه، دلسوز و دست‌پاکی است که باریل گذاری صحیح، محدودیت‌ها و موانع را از سر راه تولید برداشته و به بسترسازی دانش و توسعه بخش خصوصی در اشتغال‌زایی اهتمام

صنعت خودرو در بستر تعامل رشد می‌کند، بنابراین باید با تکیه بر موقعیت جغرافیایی، منابع و جمعیت کشورمان که به عنوان برگ برنده محسوب می‌شود، زمینه را برای گسترش تعامل با دنیا فراهم آوریم



از سوی مدیر عامل شرکت ایسکرا عنوان شد

رشد تولید عامل اصلی بهبود فضای کسب و کار

مصطفی حاتمی



بهبود فضای کسب و کار و همچنین حذف قیمت‌های دستوری یکی از ملزومات رشد صنعت قطعه‌سازی به شمار می‌رود، بر همین اساس از دولت جدید انتظار می‌رود تا با اجرای سیاست‌های مناسب، شرایط مطلوبی را برای رشد تولید در این صنعت و بهبود وضعیت آن فراهم سازد.

امیر حسین جلالی، مدیر عامل شرکت ایسکرا با اشاره به رشد ۲۰ درصدی تولیدات این شرکت گفت: تولید دینام خودروی شاهین و تارا در شرکت ایسکرا آغاز شده و قرار است تا محصولات جدید دیگری مانند فن رادیاتور و برف‌پاک‌نیز با یک تیراژ مناسب تولید شود.

جلالی با اشاره به هدف شرکت ایسکرا مبنی بر صفر کردن ضایعات این شرکت، گفت: البته این ضایعات به طور کامل صفر نمی‌شود، با این حال با کمک و مشارکت اپراتورهای تولید به طور جدی کاهش پیدا کرده است. علاوه بر این، شرکت ایسکرا از نظر ریالی نیز حدود ۳۰۰ هزار یورو کالا صادر کرده، اما هنوز به رقم مورد نظر ۵۰۰ هزار یورو دست پیدا نکرده است. وی به عدم تغییر شرایط تولید در سال ۱۴۰۰ اشاره کرد و گفت: در برخی از موارد، وضعیت تا حدودی سخت‌تر شده، به همین دلیل یکی از مهمترین ملزومات رشد تولید در زمان کنونی، بهبود فضای کسب و کار و امنیت اقتصادی و قضایی برای کارآفرینان است.

مدیر عامل شرکت ایسکرا به صحبت‌های وزیر صمت مبنی بر ممنوعیت واردات خودرو اشاره کرد و افزود: با توجه به مشکلات ارزی کشور برای واردات و اکس، این موضوع به منظور مدیریت بهتر منابع ارزی صورت گرفته تا از این پس در تامین نیازهای ضروری کشور با مشکلی روبه‌رو نشویم.

این قطعه‌ساز خودرو به معضلات این صنعت اشاره کرد و گفت: برخی از این مشکلات به فضای کسب و کار و موانع موجود در بخش‌های مختلف مانند سیستم بانکی، سازمان گمرک، سازمان استاندارد و دیگر دستگاه‌های جانبی بازمی‌گردد. صنعت قطعه‌سازی به‌ارتباط با احتیاج متقابل صنعت خودرو سازی نیاز دارد ولی متأسفانه در حال حاضر این ارتباط بدتر از گذشته شده است.

جلالی با بیان اینکه انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور تلاش زیادی برای تسهیل روابط قطعه‌سازان و خودرو سازان انجام داده، خاطر نشان کرد: این انجمن در صدد است تا قیمت‌های دستوری را حذف کند، بر همین اساس مدیران و مسئولان دولتی بعد از پی بردن به آثار منفی قیمت‌های دستوری، آن را کنار گذاشته و به نظر می‌رسد، از این پس شاهد نتایج خوب این موضوع باشیم.

مدیر عامل شرکت ایسکرا عملکرد انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور را در سال ۱۴۰۰ مثبت ارزیابی کرد و گفت: عملکرد این انجمن در سال گذشته بسیار خوب بود، به طوری که با برگزاری نمایشگاه در سال ۱۴۰۰، شاهد حضور پررنگ قطعه‌سازان و خودرو سازان کشور بودیم.

وی با اشاره به تاثیر کاهش ارزش پول ملی بر افزایش قیمت خودرو خاطر نشان کرد: البته باید گفت که در کنار این موضوع، فاصله قیمت خودرو در بازار و کارخانه نیز بر این امر تاثیر بسیار منفی گذاشته، اما با حذف قیمت‌های دستوری، شاهد کاهش این فاصله خواهیم بود.

جلالی در پاسخ به این سوال که مدیران دولتی چه اقدامی برای بهبود شرایط صنعت قطعه‌سازی می‌توانند انجام دهند، گفت: به اعتقاد بنده، بهترین کار ممکن، آزاد گذاشتن هیات مدیره شرکت‌های خودرو سازی برای مدیریت منابع و مصارف آنان است. علاوه بر این، قیمت گذاری باید آزاد شود تا قیمت‌ها بر اساس مکانیزم بازار تعیین شود.

مدیر عامل شرکت ایسکرا در پایان با اشاره به تاثیر کاهش فروش نفت بر افزایش تولید، اظهار کرد: باید دانست که امروزه مهمترین عامل برای بهبود فضای کسب و کار، بهادادن به تولید است. متأسفانه با سازو کارهای فعلی و همچنین قوانین و مقررات کنونی، دست‌وپای قطعه‌سازان بسته است. ■

مدیرعامل شرکت صنعت گستر سدید مطرح کرد

کمبود نقدینگی معضل اصلی قطعه‌سازان خودرو

مصطفی حاتمی

استفاده از فناوری‌های روز و دستیابی به سطوح بالای تکنولوژی، هزینه زیادی برای قطعه‌سازان خودرو در پی دارد که تامین آن در شرایط کنونی با توجه به هزینه‌های تولید شاید ممکن نباشد، بر همین اساس یکی از اصلی‌ترین دغدغه‌های کنونی تولیدکنندگان حل چالش تامین نقدینگی و ضرورت اصلاح سیاست‌های قدیمی در رابطه با تولید است. با توجه به فرمایشات مقام معظم رهبری مبنی بر ضرورت افزایش کیفیت خودروهای داخلی که قطعاً ارتباط مستقیمی با لزوم افزایش سطح کیفیت قطعات خودرو دارد، گفت‌وگویی با مهندس سیروس کوهستانی، مدیرعامل شرکت صنعت گستر سدید انجام داده‌ایم که مشروح آن از نظر خوانندگان ارجمند می‌گذرد.

با توجه به موفقیت این شرکت در تولید یک میلیون قطعه در سال ۱۳۹۹، آیا این رکورد در سال گذشته شکسته شد؟

سال گذشته هدف مهم شرکت صنعت گستر سدید، تولید محصولات مدرن برای ایجاد بازارهای جدید و ترک بازارهای سنتی گذشته به منظور مواجهه با چالش‌ها و بازارهای جدید بود که البته به تیراژ بالا نرسید. با این حال در صدد هستیم تا در سال جاری محصولات با تیراژ بالا تولید کنیم و در حال حاضر نیز مشغول آماده‌سازی زیرساخت‌های آن هستیم. لازم به یادآوری است، شرکت صنعت گستر سدید برای اولین بار به دنبال تولید به صورت اتوماسیون در صنعت شاسی‌سازی است و این اقدام در سال پیش رو نیز با توجه به سفارش‌های ساپکو و ایران خودرو در تیراژ بالا پیش‌بینی شده است.

قاچاق چه تاثیری بر فرآیند عرضه محصولات شرکت سازه گستر سدید در بازار دارد؟

این شرکت به عنوان یک شرکت OE در زمینه بازار لوازم یدکی فعالیتی ندارد، با این حال محصولات قاچاق به دلیل عدم نظارت‌های دقیق، رانت و منافعی که برای سودجویان دارد، در بازارهای مختلف مانند لوازم پزشکی، لوازم هنری، لوازم منزل، پوشاک و... وجود دارد، به طوری که قطعه‌سازان نیز ممکن است به دلیل شرایط اقتصادی، در آینده‌ای نزدیک به سمت واردات قطعه از مبادی رسمی بروند.

برای افزایش نیروی کار در سال جاری چه برنامه‌ای دارید؟

به اعتقاد بنده، ایجاد اشتغال، وظیفه دولت‌ها و اولویت صنایع، افزایش بهره‌وری است، اما سیاست‌های اشتباه سال‌های گذشته موجب قربانی شدن صنعت برای اشتغال‌زایی شده و بهره‌وری آن را پایین آورده است. از طرفی، تصویب موضوع افزایش دستمزدها به خودی خود مانع از افزایش نیروی کار خواهد شد، بر همین اساس تمرکز اصلی شرکت صنعت گستر سدید در سال جاری حفظ سطح اشتغال موجود خواهد بود، چراکه هزینه‌های دستمزد، حمل و نقل، خدمات و... افزایش یافته و در قراردادهای این شرکت با نیروی انسانی قابل‌گنجاندن نیست، به همین دلیل برخی از کارفرمایان قراردادهای جدید را با نیروی کار خود امضاء



شرکت صنعت گستر سدید در سال ۱۴۰۰ به تولید چه محصولاتی پرداخت؟

یکی از بزرگ‌ترین موفقیت‌های این شرکت در سال گذشته تولید شاسی برای خودروهای سرمایه‌ای مانند کشنده‌ها و کامیون‌ها بود، در حالی که تا پیش از این به جز چند مورد جزئی و پراکنده، در این زمینه اقدامی انجام نداده بود. خوشبختانه در سال ۱۴۰۰ با توجه به خلا بازار، فرصت تولید این محصول به وجود آمد و به این منظور با شرکت ایران خودرو دیزل به عنوان تولیدکننده خودروهای سرمایه‌ای در کشور قراردادی منعقد گردید که به عنوان نقطه عطف فعالیت‌های شرکت صنعت گستر سدید در سال ۱۴۰۰ به شمار می‌رود. یکی دیگر از اقدامات این شرکت که البته به دنبال فعالیت‌های سال ۱۳۹۹ انجام شد، تولید شاسی برای وانت آریسان بود که در سال گذشته به نتیجه رسید. شایان ذکر است، تولید شاسی برای خودروی نیمه وانت و نیمه سواری برای نخستین بار توسط شرکت صنعت گستر سدید انجام شده و امیدواریم، ابعاد جدیدتر آن نیز از این پس با افزایش دایره فعالیت‌های این شرکت افزایش یابد.

نکرده‌اند. به نظر، افزایش دستمزدها تصمیم نادرستی بود که برای ایجاد رفاه نسبی به کار گرفته شده و نتیجه عکسی به همراه خواهد داشت. برای مثال، سیاست‌هایی که در گذشته برای رفاه زنان شاغل اتخاذ شد، بیشتر به بیکاری آنان دامن زد، از این رو باید در سیاست‌های فعلی تجدید نظر کنیم، در غیر این صورت از این پس شاهد افزایش بیکاری خواهیم بود.

هم‌اکنون قطعه‌سازان کشور با چه مشکلات عمده‌ای مواجه هستند؟

از آنجایی که مشکلات موجود در بین همه فعالان اقتصادی مشترک است، در یک سرفصل کلی باید در مورد آن صحبت کرد. یکی از این مسائل، کمبود نقدینگی است که معمولاً در مواقع تجهیز ملزومات مورد نیاز تولید یا به روز کردن سطح تکنولوژی‌ها احساس می‌شود. به بیانی دیگر، نقدینگی نقش مهمی در جلوگیری از عقب ماندن شرکت‌ها از قافله تکنولوژی خواهد داشت که متأسفانه به دلیل سیاست‌های انقباضی دولت و ساختار نامناسب نظام بانکی در بازه زمانی مورد انتظار، در اختیار آن‌ها قرار نمی‌گیرد. در حال حاضر بانک‌ها تسهیلات طولانی مدت و پرهزینه‌ای به تولید پرداخت کرده که متأسفانه در اختیار بسیاری از واحدها قرار نمی‌گیرد. از سوی دیگر، بازار سرمایه هم سهم کمی در بازار مالی داشته و چندان قابل اطمینان نیست. برای مثال، شرکت صنعت گستر سدید در سال گذشته در تلاش بود تا با شرکت‌های خارجی مگنا و متالسا در مکزیک همکاری داشته باشد، اما در سطح دانش، اختلاف زیادی با آنان داشت. به طور کل باید گفت، مشکلات دارایی و ارزش افزوده، گریبان واحدهای صنعتی را گرفته و تیراژ تولید خودرو به سمت غیراقتصادی شدن حرکت کرده، در حالی که اگر مشکلات اقتصادی حل شود، تیراژ تولید به اندازه تیراژ سال ۱۳۹۰ خواهد رسید.

چه عناصری قیمت لوازم‌یدکی را تحت تاثیر قرار می‌دهد؟

معمولاً موج‌های اقتصادی وضعیت بازار را مشخص می‌کند، به طوری که طی مدت گذشته با افزایش قیمت خودرو و اتفاقات عجیبی در عرصه قیمتی قطعات رخ داد. از سوی دیگر، قطعاتی مثل گلگیر پراید که قبلاً به صورت یکپارچه تولید می‌شد، در حال حاضر به صورت تکه‌تکه به بازار عرضه می‌شود. به عبارتی دیگر، اقتصاد کشور مان به دلیل تکان‌های اقتصادی از نظر کیفی و کمی تغییر شکل داده و تنها با داشتن راهبرد و انعطاف‌پذیری سامان خواهد یافت.

عملکرد انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور را چطور ارزیابی می‌کنید؟

این انجمن به صورت یک سازمان مردم‌نهاد فعال، نقش مهمی در تصمیم‌گیری‌ها و سیاست‌گذاری‌ها دارد، اما متأسفانه تحولات سیاسی و اقتصادی سال گذشته، امکان فعالیت‌های متمرکز را از آن گرفته که البته این نهمه‌معنی ناتوانی انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور، بلکه ناشی از تحولات اقتصادی است، بر همین اساس عملکرد این انجمن در شرایط اثبات اقتصادی قابل بررسی خواهد بود.

چه رویکردی در خصوص رفع ممنوعیت واردات خودرو دارید؟

بر خلاف برخی از تصورات، با واردات خودرو، بازار رقابتی در داخل شکل نخواهد گرفت. به اعتقاد بنده، مسأله اساسی صنعت خودرو سازی در شرایط فعلی به برنامهریزی‌های غلط در سطح کلان بازمی‌گردد. به عنوان مثال، تمام سود تولید خودرو طی چند سال گذشته به جیب دلان رفته و به

مانند نوعی خودزنی جلوی پیشرفت این صنعت را گرفته و تازمانی که این مشکل مرتفع نگردد و روش‌های نوین به کار گرفته نشود، بازار رقابتی شکل نخواهد گرفت. خیلی از خودروسازان بین‌المللی تصمیم دارند، در سال آینده خودروهای بنزینی را کنار بگذارند، در حالی که ما با این موضوع فاصله زیادی داریم. البته تاکید می‌شود، این مسائل صرفاً ارتباطی با مدیران صنعت خودرو سازی ندارد، بلکه ریشه در سیاست‌های کلان اقتصادی دارد و تازمانی که این سیاست‌ها اصلاح نشود، نه تنها رفع ممنوعیت واردات مشکلی را حل نخواهد کرد، بلکه آن را تشدید می‌کند.

تا چه اندازه با موضوعی که برخی از قطعه‌سازان با عنوان «به نام قطعه‌سازان و به کام خودروسازان» مطرح می‌کنند، موافقت می‌کنند؟

منافع این دو صنعت کاملاً مشترک است، چرا که بازار مشترکی پیش روی آنان وجود دارد. تازمانی که صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی به صورت یکپارچه عمل نکنند، منافع آن‌ها تامین نخواهد شد. با توجه به این امر، سیاست‌های این دو باید در حین عدم وابستگی یکسان باشد. صنعت قطعه‌سازی باید نگاهی فراملی و صنعت خودروسازی هم یک راهبرد منسجم بلندمدت در اختیار داشته تا قطعه‌سازان نیز تابع آن باشند. در حال حاضر بخش خصوصی قابلیت به روز شدن و استفاده از تکنولوژی‌های مدرن را دارد، اما باید سیاست‌های دولت و مجلس برای این صنایع به دور از اعمال نفوذ دلان باشد.

قطعه‌سازان کشور در زمینه داخلی سازی تا چه اندازه موفق بوده‌اند؟

سطح تکنولوژی بین خودروسازان و قطعه‌سازان در دهه ۷۰ برابر بود و صنعت قطعه‌سازی می‌توانست بخشی از نیازهای خودروسازی کشور را تامین کند. به عنوان مثال، این صنعت بخش زیادی از قطعات خودروی ۴۰۵ را در آن زمان تامین می‌کرد، در حالی که امروز صنعت خودروسازی به دنبال قطعات مدرن و جدیدی است که تولید آن هنوز در توان صنعت قطعه‌سازی کشور نیست. به نظر بنده، شرکت‌هایی مثل سایکو و سازه گستر به عنوان نهاد طراحی مهندسی می‌توانند نقش موثر و تعیین‌کننده‌ای در این عرصه داشته باشند. اگر قرار باشد، صنعت خودروسازی با تکیه بر امکانات داخلی رشد کند، باید شکاف تکنولوژی میان آنان پُر شود. قابل ذکر است، هم‌اکنون بخش عمده‌ای از تجهیزات قطعه‌سازان فرسوده بوده و بهروری لازم را ندارد و از طرفی، روش‌های تولید قدیمی شده و جوابگوی نیازهای جدید نیست.

وضعیت صنعت قطعه‌سازی و خودروسازی را در سال جاری چطور پیش‌بینی می‌کنید؟

امسال با چندین چالش مانند موضوع کیفیت در بالاترین سطوح ملی صنعت خودروسازی مواجه هستیم که خودروسازان به ناچار باید به آن پاسخ گویند. این انتظار قطعاً هزینه‌های خیلی گزافی را به سمت خودروسازان تحمیل کرده که امیدوارم از پس تامین آن با افتخار برآیند، هر چند باید دانست، بین افزایش سطح کیفیت خودرو و تثبیت قیمت آن، تناقض وجود داشته و حل آن دشوار است.

و سخن آخر...

از تیم فعال در این رسانه به عنوان تربیون سرمایه‌گذاران تشکر می‌کنم و امیدوارم از این طریق، چالش‌های صنعت قطعه‌سازی برطرف گردد. واقعیت این است که در سال‌های گذشته میزان سرمایه‌گذاری ملی در بخش صنعت کم و منفی شده که امیدوارم با همت و تلاش مسئولان و دولت‌مردان افزایش یابد. ■

تمام سود تولید خودرو طی چند سال گذشته به جیب دلان رفته و به مانند نوعی خودزنی جلوی پیشرفت این صنعت را گرفته و تازمانی که این مشکل مرتفع نگردد و روش‌های نوین به کار گرفته نشود، بازار رقابتی شکل نخواهد گرفت

در بیانیه همایش «زنجیره خودروسازی در افق ۱۴۰۱» مطرح شد

حمایت راهبردی جایگزین تصدی‌گری دولت در خودروسازی شود

عارف فغانی

علاوه بر این؛ تهیه و تدوین نقشه راه خودروسازی کشور، پایش برنامه‌های بلندمدت با نگاه به تولید با کیفیت، توسعه خودروهای کم‌مصرف و خودروهای برقی و همچنین ایجاد زمینه مناسب برای تعامل با خودروسازان و قطعه‌سازان جهانی و در نهایت، بومی‌سازی فناوری‌ها و کسب سهم از زنجیره تامین، از موضوعات استراتژیک دیگری بود که در ماده سوم بیانیه همایش زنجیره خودرو در افق ۱۴۰۱ مطرح شد. نگرانی صنعت گران قطعه‌ساز کشور از واردات بی‌رویه کالاهایی که ساخت داخل دارند، آنان را بر آن داشت تا در بند چهارم بیانیه خود، خواستار تدوین و اجرای «طرح ساماندهی واردات خودرو و قطعات آن» شوند تا از ضرب به به تولید داخل جلوگیری شود و ارزش‌های آزاد شده، در خدمت تولید داخل و به روزآوری تجهیزات و ماشین‌آلات و تامین مواد اولیه قرار گیرد.

در پنجمین بند از بیانیه همایش قطعه‌سازان، از حاکمیت خواسته شده تا مواد اولیه تولیدی کشور که عمدتاً نیز دولتی هستند، به اندازه کافی و با قیمت مناسب در اختیار قطعه‌سازان قرار گیرد و با داخلی‌سازی سایر مواد اولیه وارداتی، به خودکفایی کیفیت بالای داخلی کمک شود. تصویب «بسته مشوق ساخت داخل» که از سوی انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور پیشنهاد شده، بند ششم بیانیه همایش زنجیره خودرو در افق ۱۴۰۱ به شمار می‌رود که در راستای حمایت از نهضت ساخت داخل و ترغیب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در صنعت قطعه‌سازی ارائه شده است.

قطعه‌سازان کشور در آخرین بند از بیانیه خود (بند هفتم) به بحران نقدینگی ناشی از مطالبات خود از خودروسازان نیز اشاره کردند و خواستار حل این معضل اساسی در اسرع وقت شدند.

در بیانیه پایانی این همایش، مهمترین محورها و موضوعات حاکم بر صنعت خودرو کشور بیان و راهکارهایی برای برون‌رفت از مشکلات موجود ارائه شد. قطعه‌سازان کشور در این بیانیه به عنوان سربازان جنگ اقتصادی، ضمن تاکید بر ایستادگی و دفاع از سنگر تولید کشور در شرایط سخت تحریمی، از وزارت صنعت، معدن و تجارت به عنوان نماینده دولت و متولی صنعت کشور در کنار مجلس شورای اسلامی، دعوت کردند تا برای لیبیک به فرمان مقام معظم رهبری برای حمایت از تولید با کیفیت، در کنار خانواده بزرگ قطعه‌سازی قرار گیرند. ■

همایش بزرگ زنجیره خودروسازی در افق ۱۴۰۱ که با حضور معاونان و مدیران وزارت صنعت، معدن و تجارت، معاون قضایی دادستان کل کشور، رییس و اعضا کمیسیون صنایع مجلس شورای اسلامی و جمعی از فعالان صنعت خودرو و قطعه‌سازی با محورهای پیش‌بینی محیط عمومی و چشم‌انداز فعالیت زنجیره، برنامه‌ریزی برای افزایش تیراژ، اصلاح سبد محصولات و راهکاری‌های ارتقای کیفیت که از سوی انجمن صنایع همگن و نیرومحرکه کشور برگزار شده بود، با صدور بیانیه‌ای ۷ ماده‌ای به کار خود پایان داد.

قطعه‌سازان کشور، انتظارات خود از حاکمیت راطی ۷ ماده مطرح کردند که در نخستین ماده آن درخواست داشتند، تصدی‌گری دولت در مدیریت خودروسازان، جای خود را به سیاست‌گذاری و حمایت راهبردی بدهد؛ امری که لازمه آن، خصوصی‌سازی واقعی، واگذاری امور غیرحاکمیتی به بخش خصوصی و سیاست‌زدایی از این صنعت عظیم عنوان شده است. زنجیره تامین صنعت خودرو در ماده دوم این بیانیه برای چندمین بار خواستار حل مشکل قیمت‌گذاری دستوری خودرو و قطعات آن شدند؛ موضوعی که باعث تحمیل ضرر و زیان انبوه به صنعت خودرو و از دست رفتن سرمایه در گردش جاری این صنعت شده است.

از حاکمیت خواسته شده تا مواد اولیه تولیدی کشور که عمدتاً دولتی هستند، به اندازه کافی و با قیمت مناسب در اختیار قطعه‌سازان قرار گیرد و با داخلی‌سازی سایر مواد اولیه وارداتی، به خودکفایی کیفیت بالای داخلی کمک شود



گفت و گوی اختصاصی بارضا خلیج

در این بخش می خوانیم:

- سرمایه گذاری؛ لازمه توسعه صنعت آی تی در ایران
- گزارشی از فعالیت های شرکت معدنی و صنعتی گل گهر
- افزایش دوبرابری شرکت های دانش بنیان منطقه آزاد انزلی طی چندماه آینده

مدیرعامل شرکت امن پردازان سورنا مطرح کرد

سرمایه گذاری

لازمه توسعه صنعت آی تی در ایران

محمد جعفری

واردات انواع قطعات مربوط به کامپیوتر که طی سال‌های اخیر نسل جدیدی از آن‌ها در دنیا عرضه شده، یکی از مهمترین موضوعات در صنعت آی تی است. تامین تجهیزات تخصصی در این حوزه برای مراکز داده‌ها و سازمان‌های بزرگ کشور از جمله اموری است که شرکت «امن پردازان سورنا» در آن فعال است. رضا خلیج، مدیرعامل این شرکت با بیان اینکه کالاهای مربوط به IT لوکس نیستند و به نوعی همه مردم از این فناوری استفاده می‌کنند و این روزها تمام روند زندگی به این کالاهای مربوط می‌شود، گفت: به علت افزایش استفاده از ارتباطات آنلاین، توسعه خدمات بر بستر 4G و 5G، دور کاری و آموزش مجازی نیاز به توسعه زیرساخت‌های کشور در این حوزه پیش از پیش بر جسته گردیده و به رغم اقداماتی که در این خصوص صورت پذیرفته، کماکان به نسبت فناوری روز، نیاز به تلاش و همگام‌سازی بیشتری داریم. مشروح این مصاحبه از نظر خوانندگان محترم خواهد می‌گذرد.

تصمیم گرفتیم تا پروژه‌های امنیتی کوچک را برای سازمان‌های بزرگ اجرا کنیم. کار اصلی این شرکت، مقابله با حملات سایبری سازمان‌ها، پیشگیری از حملات و بروس‌ها و بالا بردن سطح امنیت فناوری اطلاعات بود. پس از مدت کوتاهی مسیر حرکت به سمتی هدایت شد که بتوانیم در پروژه‌های بزرگ‌تر و ملی حضور داشته باشیم؛ بر همین اساس در مناقصات اپراتورها و بانک‌ها شرکت کرده و موفق به اخذ پروژه‌های متعددی شدیم. در حال حاضر نیز به عنوان یکی از شرکت‌های مطرح در زمینه طراحی و پیاده‌سازی مراکز داده و شبکه فعالیت می‌کنیم.

با توجه به سیاست‌های کشور، از سال ۱۳۹۹ پایه‌ریزی تولید قطعات آی تی را انجام دادیم که در ابتدا فضای کوچکی را در شهرک صنعتی لیا قزوین تهیه و پس از یک سال در شهرک صنعتی کاسپین قزوین این فضا را توسعه دادیم تا اقدام به تولید کامپیوترهای بدون کیس کنیم.

با توجه به نفوذ اینترنت در تمام خانواده‌ها و سازمان‌ها، به این فکر افتادیم که علاوه بر مشتریان بزرگی مانند همراه اول، بانک شهر و بانک صنعت و معدن، شهروندان عادی هم بتوانند از خدمات شرکت ما استفاده کنند و برای رسیدن به این هدف، فروشگاه اینترنتی radram.ir را راه‌اندازی کردیم تا بتوانیم کالاها را به صورت اقسالی به دست مردم برسانیم. قابل ذکر است، این فعالیت توسط شرکت راد سیستم پردازان سورنا انجام می‌شود.

توسعه و رشد شرکت امن پردازان سورنا در مقایسه با رقبا چگونه بوده است؟

رشد این شرکت از بدو فعالیت تاکنون قابل قبول است و هم‌اکنون به عنوان یکی از شرکت‌های موفق در این حوزه فعالیت دارد. ناگفته نماند، در ابتدا درآمد شرکت امن پردازان سورنا تک‌رقمی و زیر یک میلیارد تومان بود، ولی هم‌اکنون این درآمد به بیش از چند صد میلیارد تومان گردش مالی رسیده است. در حال حاضر این شرکت تعداد یک صد نفر نیروی انسانی دارد که با کمک آنان پشتیبانی و نگهداری سازمان‌های بزرگ را انجام می‌دهیم که در برخی از آن سازمان‌ها نیروی مقیم داریم. طبیعتاً شرکت‌های دیگری هستند که کار ما را انجام می‌دهند، اما برای موفقیت در بازار باید ۳ ویژگی را رعایت کرد. نخست اینکه؛ کالایی که می‌خواهید



در خصوص سوابق کاری خود و شرکت امن پردازان سورنا توضیحاتی ارائه فرمایید؟

بنده دوره کارشناسی و کارشناسی ارشد را در رشته کامپیوتر و در دانشگاه علم و صنعت سپری و پس از آن وارد مقطع دکتری در دانشگاه تربیت مدرس شدم که بنا به دلایلی از این دانشگاه انصراف دادم. مدتی را به عنوان مدیر مرکز تحقیقات صنایع انفورماتیک و حدود ۱۰ سال عضو هیات علمی دانشگاه پیام نور بودم. به مدت ۱۰ سال است که شرکت امن پردازان سورنا تاسیس شده و هم‌اکنون این شرکت بانام گروه شرکت‌های سورنا در زمینه تامین تجهیزات تخصصی آی تی برای مراکز داده و شبکه‌ها فعالیت دارد. در سال گذشته، تولید کامپیوترهای کوچک و بدون کیس (All In One) را آغاز کرده‌ایم و یکی دیگر از شرکت‌های گروه نیز در بخش تامین کالا برای بازنشستگان تامین اجتماعی به صورت اقسالی فعالیت می‌کند.

عمده‌ترین فعالیت این شرکت در چه زمینه‌ای است؟
امسال سال یازدهم فعالیت شرکت امن پردازان سورنا است. در گام نخست

روانه بازار کنید، کیفیت مطلوب داشته باشد. دوم اینکه؛ کالا را با قیمت مناسب به مشتری ارائه کنیم و سومین ویژگی این است که کالا را در کوتاه‌ترین زمان ممکن تحویل مشتری دهیم. هر شرکتی این ۳ شاخص را رعایت کند، می‌تواند سهم مناسبی از بازار را به دست آورد.

به منظور پیشبرد اهداف خود، چه برنامه‌های توسعه‌ای را در نظر دارید؟

توسعه خط تولید کامپیوترهای کوچک و بدون کیس از مهمترین برنامه‌های مورد نظر شرکت امن پردازان سورناست. در حال حاضر بخش بیشتری از قطعات، وارد می‌شود و به همین دلیل در نظر داریم تا بخشی از این قطعات خارجی را در داخل تولید کرده و تنها به مونتاژ این قطعات اکتفا نکنیم.

در سایت فروش اقساطی شرکت ما، کالاهایی وجود دارند که در ریف محصولات دیجیتال و لوازم خانگی قرار دارند و یکی از برنامه‌های ما این است که به عنوان ۵ برند نخست و مطرح کشور در زمینه فروش کالا فعالیت کنیم. به اعتقاد بنده، نیازهای آئی تی شرکت‌ها و سازمان‌های بزرگ با توجه به رشد این صنعت در جهان باید در ایران هم به‌روز شود. کاری که ما انجام می‌دهیم، این است که در فناوری‌های روز، کشورهای پیش‌رو را شناسایی و آن را به مشتریان خود در کشور ارائه دهیم که انجام این امر لازمه توسعه سازمان‌هاست.

در صنعت آئی تی، ایران را با کشورهای دیگر چگونه مقایسه می‌کنید؟

شاید کشورمان در این زمینه فاصله زیادی با دیگر کشورها داشته باشد، زیرا در حوزه سخت‌افزار هر ۶ ماه یک تکنولوژی جدید وارد می‌شود و با این سرعت نمی‌توانیم ایران را همپای کشورهای پیشرو جهان در حوزه آئی تی ببینیم. اگر بگوییم، فاصله ایران با کشورهای پیشرو در صنعت آئی تی کم است، سخن اشتباهی گفته‌ایم. همین واقعیت که بتوانیم پیاده‌سازی تکنولوژی‌های به‌روز جهان را در ایران داشته باشیم، یک پیشرفت بزرگ است.

مهمترین موانع و چالش‌ها برای توسعه صنعت آئی تی کشور چیست؟

مهمترین مشکلات، موانعی است که سازمان‌های دولتی مرتبط با کسب و کار مانند بیمه و گمرک ایجاد می‌کنند. سال گذشته طبق فرمایش مقام معظم رهبری، به نام "تولید، پشتیبانی و مانع‌زدایی" نام‌گذاری شد که برخلاف شعار سال، اصلاً شاهد کاهش موانع نبودیم. امیدوارم امسال مشکلات حوزه تولید و اشتغال در کشور رفع شود تا انجام امور برای سازمان‌ها و شرکت‌های خصوصی میسر گردد.

دیدگاه مسئولان نسبت به صنعت آئی تی در کشور چگونه است؟

متأسفانه نگاه مسئولان به فعالیت‌های صنعت آئی تی مثبت نیست. بیش از ۹۰ درصد از تجهیزات آئی تی وارداتی است و در این حوزه مانع‌تراشی‌های زیادی وجود دارد. واردات این بخش از محصولات زمان‌بر و هزینه‌بر است.

در بعضی از مواقع ورود تکنولوژی به کشور به قدری مشکل‌ساز است که خیلی از شرکت‌های خصوصی عطای آن را به لقایش بخشیده و ادامه کار نمی‌دهند. بنده حمایتی از مسئولان در حوزه واردات قطعات صنعت آئی تی مشاهده نکرده‌ام.

آیا شرایط سرمایه‌گذاری در این صنعت فراهم است؟

این صنعت به شدت نیاز به سرمایه دارد. برای رشد و توسعه کشور چاره‌ای جز ورود و توسعه فناوری اطلاعات در سازمان‌ها نیست. باید حوزه فناوری اطلاعات در تمام سازمان‌ها فراگیر و توسعه پیدا کند که برای دستیابی به آن، باید فناوری‌های روز دنیا وارد کشور شوند. به عنوان مثال، تمام دنیا در حال ارتقای شبکه موبایل خود از 4G به 5G هستند. البته کشورمان هم از این قاعده مستثنی نیست، ولی لازمه این موضوع، سرمایه‌گذاری مناسب است.

در خصوص شیوه فروش کالای اقساطی به بازنشستگان تامین اجتماعی توضیح دهید؟

شرکت رادسیستم پردازان سورنا در قالب سایت www.radram.ir نسبت به فروش اینترنتی محصولات دیجیتال و لوازم خانگی اقدام کرده است. این شرکت با بعضی از سازمان‌ها از جمله تامین اجتماعی قرارداد منعقد کرده و بر اساس آن، تمام بازنشستگان تحت پوشش این بیمه می‌توانند بدون انجام بروکراسی اداری وارد سایت شده و کالای مورد نظر خود را انتخاب و بدون هیچ پیش پرداختی خرید کنند. محصول خریداری شده برای مشتری ارسال می‌شود و مبلغ کالا به صورت ماهانه از حقوق بازنشستگی فرد کسر می‌گردد. قابل ذکر است، این سایت علاوه بر بازنشستگان تامین اجتماعی، برای کارکنان شرکت‌هایی همچون رایتل، ایرنسل و مین، فروش اقساطی ارائه می‌کند.

چه برنامه‌هایی را برای سال جاری در نظر دارید؟

همکاران مادر حال طراحی نوعی کامپیوتر بدون کیس یا All In One هستند که در این نوع از محصول، ارتقای رم و هارد وابسته به باز کردن کل کامپیوتر نیست و بهره‌بردار به سادگی می‌تواند نسبت به ارتقای سیستم خود اقدام نماید. جذب مشتریان جدید، افزایش فروش و همچنین بهبود بهره‌وری، از برنامه‌های هر ساله است که باید در طول فعالیت این شرکت مدنظر قرار گیرد.

وسخن آخر...

در این سال‌ها، با وجود اپیدمی ویروس کرونا، رونق کسب و کارهای مبتنی بر فناوری اطلاعات و ارتباطات و همچنین ارائه خدمات و آموزش‌های حضوری از سوی سازمان‌های دولتی و غیردولتی، دسترسی سریع و مطمئن به اطلاعات بیش از پیش باید مورد توجه قرار گیرد. ضرورت استفاده از فناوری‌های نوین بیشتر از گذشته احساس می‌شود و توسعه این فناوری بدون توجه ویژه مسئولان و حمایت از آن میسر نخواهد شد. وجود بسترهای مناسب کسب و کار از مهاجرت متخصصان جلوگیری خواهد کرد که علاوه بر سهولت ارائه خدمات در بلندمدت، هزینه‌ها را هم به شدت کاهش خواهد داد. ■

ضرورت استفاده از فناوری‌های نوین بیشتر از گذشته احساس می‌شود و توسعه این فناوری بدون توجه ویژه مسئولان و حمایت از آن میسر نخواهد شد



گزارشی از فعالیت‌های شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر

سارا نظری

خط ۴ تولید کنسانتره

چهارمین خط تولید کنسانتره معروف به کارخانه پلی کام با هدف افزایش تولید کنسانتره و استفاده از بار برگشتی مدار خردایش خطوط تولید با ظرفیت ۲ میلیون تن، در تیرماه ۱۳۹۰ به بهره‌برداری رسید. در این کارخانه کلوخه سنگ آهن پس از سه مرحله سنگ‌شکنی و تبدیل شدن به اندازه ۲ سانتی متر به همراه سنگ برگشتی از سه خط تولید کنسانتره، وارد مرحله آسیاب‌های HPGR و آسیاب‌های گلوله‌ای تر گردیده و پس از طی مراحل جدایش مغناطیسی و آب‌گیری، کنسانتره نهایی با رطوبت ۸ درصد و در اندازه حداکثر ۳۰۰ میکرون با عیار ۶۷٪ الی ۶۸٪ درصد حاصل می‌گردد.

کارخانه خطوط ۵، ۶ و ۷ کنسانتره

شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر موفق شد، در ابتدای سال ۱۳۹۴ خط ۵ و ۶ تولید کنسانتره را با ظرفیت ۴ میلیون تن شامل دو خط فرآوری مشابه با ظرفیت هر کدام ۲ میلیون تن در سال راه ظرفیت تولید کنسانتره شرکت اضافه کند. به کارگیری تجهیزاتی نظیر آسیاب‌های HPGR و سلول‌های فلو تاسیون امکان تولید محصولی با ابعاد و نیز درصد گوگرد مناسب را در خطوط جدید فراهم نموده است. گل‌گهر در راستای چشم‌انداز توسعه خود، خط ۷ تولید کنسانتره را نیز با ظرفیت تولید ۲ میلیون تن کنسانتره مشابه خطوط ۵ و ۶ احداث نمود و در نیمه دوم سال ۱۳۹۶ به ظرفیت تولیدی این شرکت اضافه گردید.

فرآوری غبار و کوبینگ خط ۵، ۶ و ۷

شرکت گل‌گهر در راستای افزایش کیفیت و بهبود محیط زیست، طراحی واحدها و احداث واحد فرآوری غبار کارخانه تغلیظ به منظور استحصال کنسانتره از غبار و باطله با ظرفیت ۸۰۰ هزار تن در سال و احداث، نصب و راه‌اندازی کوبینگ با هدف افزایش عیار و کاهش باطله خوراک ورودی به کارخانه خطوط ۵، ۶ و ۷ کنسانتره به میزان ۹۰۰ هزار تن در سال جهت افزایش عیار و کاهش باطله خوراک ورودی به کارخانه را در دستور کار خود قرار داد که به ترتیب در سال ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ به بهره‌برداری رسیدند. ■

معدن سنگ آهن گل‌گهر در استان کرمان در شمالی‌ترین منطقه دگرگونی زون سنندج سیرجان در طول جغرافیایی ۵۵ درجه و ۱۹ دقیقه شرقی، عرض جغرافیایی ۲۹ درجه و ۷ دقیقه شمالی قرار دارد. اکتشافات مقدماتی معدن گل‌گهر در سال ۱۳۴۸ توسط شرکت ایران باریت با همکاری شرکت ژاپنی ماروبنی آغاز و ادامه عملیات در سال ۱۳۵۳ به شرکت ملی صنایع فولاد واگذار شد. مجموعه معدن گل‌گهر شامل ۶ آنومالی است که توده معدنی شماره یک با ذخیره قابل استخراج ۳۱۲ میلیون تن به شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر واگذار گردیده و سالانه بیش از ۱۲ میلیون تن سنگ آهن از آن استخراج می‌گردد. روش استخراجی در معدن شماره یک گل‌گهر، به صورت روباز-پله‌ای (Open Pit) می‌باشد. طول آن ۱۶۵۰ متر و عرض ۷۰۰ متر، ارتفاع از سطح دریا ۱۷۵۰ متر، تعداد نهایی پله‌های طراحی شده ۲۵ عدد می‌باشد. نسبت باطله برداری ۱ به ۵/۵ برای به دست آوردن خوراک مناسب جهت ارسال به کارخانه تغلیظ شرکت گل‌گهر، مورد استخراج قرار می‌گیرد. به علت وجود آب‌های زیرسطحی و ایجاد اختلال در عملیات معدن کاری، کنترل و استخراج آب‌های زیرزمینی از طریق حفر چاه‌های پمپاژی و همچنین پمپاژ آب از داخل معدن یکی از اقدامات جانبی در عملیات استخراج می‌باشد.

خطوط ۱، ۲ و ۳ فرآوری (کارخانه تغلیظ)

بهره‌برداری از خطوط ۱ و ۲ تولید کنسانتره کارخانه تغلیظ با ظرفیت اسمی ۲/۵ میلیون تن در سال ۱۳۷۳ آغاز گردید و پس از آن، با اخذ مجوز شورای اقتصاد با توسعه و بهینه‌سازی، ظرفیت خطوط تولید به ۵/۳ میلیون تن افزایش یافت. سپس در سال ۱۳۸۱ با احداث خط ۳ تولید کنسانتره با ظرفیت ۲ میلیون تنی دیگر مجموع تولید کنسانتره تولیدی شرکت به ۶ میلیون تن در سال رسید. در این کارخانه کلوخه سنگ آهن معدن با عیار حدود ۵۰ درصد پس از خرد شدن در سنگ‌شکن ژیراتوری با ابعاد ۲۰۰ میلی‌متر، وارد خطوط تولید شده و با عبور از فرآیند تولید به کنسانتره سنگ آهن با عیار بالای ۶۷ درصد در اندازه ۶۰۰ میکرون تبدیل می‌گردد.

چهارمین خط تولید کنسانتره معروف به کارخانه پلی کام با هدف افزایش تولید کنسانتره و استفاده از بار برگشتی مدار خردایش خطوط تولید با ظرفیت ۲ میلیون تن، در تیرماه ۱۳۹۰ به بهره‌برداری رسید

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی خبر داد

افزایش دوبرابری شرکت‌های دانش‌بنیان منطقه آزاد انزلی طی چندماه آینده

مهدیه شهسواری



مهندس علی اوسط اکبری مقدم، رییس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی در خصوص برنامه‌های سال جاری سازمان متبوع خود به منظور اجرای راهبرد سال ۱۴۰۱ مقام معظم رهبری که به نام سال «تولید، دانش‌بنیان‌ها و اشتغال آفرین» نام‌گذاری شده، بایان اینکه افزایش و تنوع بخشی به سبد محصولات صادراتی دانش‌بنیان به کشورهای اوراسیا راهبرد اساسی این سازمان است، اظهار داشت: با توجه به ظرفیت‌ها و فرصت‌های صادراتی انحصاری و تخصصی که حمایت از شرکت‌ها و مجموعه‌های دانش‌بنیان، نوآور و فناور عاید اقتصاد کشور می‌کند، اولویت نخست چند سال گذشته و به ویژه سال جاری این سازمان بر این مینا قرار گرفته است.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی با اشاره به راهبرد در نظر گرفته شده از سوی دولت سیزدهم و دکتر سعید محمد در مناطق آزاد به منظور اجرای منویات مقام معظم رهبری، تاکید کرد: اقتصاد دانش‌بنیان در بازاریابی بین‌المللی؛ به انحصار کالا، محصول و ارائه خدمات منتهی می‌گردد. اکبری مقدم افزود: با عنایت به مزیت‌های رقابتی این منطقه که ناشی از بستری مناسب ارتباطی با کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا، مزایا و معافیت‌های قانونی؛ قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین‌المللی؛ تفاهم‌نامه‌های متعدد با مراکز دانشگاهی کشور؛ نزدیکی به تهران و قطب‌های دانشگاهی-علمی-پژوهشی کشور در گیلان و استان‌های همجوار؛ منطقه آزاد انزلی می‌تواند به قطب حمایت از شرکت‌های دانش پایه تبدیل شود.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی اضافه کرد: وجود مرکز شکوفایی شرکت‌های نوآور و دانش‌بنیان این منطقه، تفاهم‌نامه‌های همکاری با معاونت علمی-فناوری ریاست جمهوری و صندوق نوآوری و شکوفایی کشور؛ فعالیت شورای حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان و نوآور؛ ارائه بسته‌های حمایتی، تشویقی و کاهش عوارض مواد اولیه، خطوط تولید و حمایت از شرکت‌های مزبور جهت حضور در نمایشگاه‌های داخلی و خارجی توسط این سازمان؛ وجود مرکز نمایشگاهی و فعالیت دوبرابر انزلی و کاسپین در این منطقه به همراه اتصال مجتمع بندری کاسپین به شبکه ریلی سراسری، مجموعه توانمندی‌ها و برنامه‌های حمایتی سازمان منطقه آزاد انزلی برای جذب و تجاری‌سازی محصولات و خدمات دانش‌بنیان به منظور صادرات به کشورهای منطقه را تشکیل می‌دهد. اکبری مقدم بایان اینکه هم‌اکنون ۹ شرکت دانش‌بنیان در زمینه‌های صنعتی، غیر صنعتی و خدماتی شامل صنایع برق، الکترونیک، تجهیزات

اولویت سازمان منطقه آزاد انزلی بر جذب و حضور شرکت‌های نوآور، فناور و به ویژه دانش‌بنیان به همراه تولید محصولات صادرات محور یا شرکت‌های تولید کننده کالاهایی که نیاز به واردات را قطع نمایند، بنا نهاده شده است

آزمایشگاهی، ابزار دقیق، آرایشی بهداشتی، طراحی و تولید نرم‌افزارهای رایانه‌ای و تلفن همراه، فناوری اطلاعات و ارتباطات و مکانیک با اخذ گواهی از معاونت علمی و فناوری رییس جمهور در سطح منطقه مشغول به فعالیت می‌باشند، افزود: با توجه به اینکه واحدهای دیگر نوآور، فناور منطقه که در حوزه‌های تولیدی و خدماتی، در فرآیند ارزیابی معاونت علمی-فناوری به منظور دریافت گواهینامه دانش‌بنیان می‌باشند؛ پیش‌بینی می‌شود که ظرف چندماه آینده این تعداد به حدود دو برابر افزایش پیدا کند.

وی تعداد واحدهای نوآور، فناور و کارآفرین فعال در این منطقه را ۱۰۰ شرکت عنوان کرد و گفت: در مجموع در شرکت‌های دانش‌بنیان و فناور منطقه بالغ بر ۳۰۰ نفر به صورت مستقیم مشغول به خدمت هستند و ظرف سال‌های اخیر موفق به صدور کالاهای خود به کشورهای کره جنوبی، هنگ کنگ، افغانستان، عراق، پاکستان، ترکیه، خاورمیانه و کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا شده‌اند.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی با اشاره به طرح‌های احداث سومین شهرک صنعتی و توسعه محدوده این منطقه که بستر مناسبی جهت توسعه کسب و کارهای دانش‌بنیان را فراهم می‌کند، افزود: بر این اساس اولویت سازمان منطقه آزاد انزلی بر جذب و حضور شرکت‌های نوآور، فناور و به ویژه دانش‌بنیان به همراه تولید محصولات صادرات محور یا شرکت‌های تولید کننده کالاهایی که نیاز به واردات را قطع نمایند، بنا نهاده شده است. ■

کارشناس ارشد منابع آب مطرح کرد

رونق گردشگری با احیای منابع آبی کشور

سید قاسم قاری

کارشناس ارشد منابع آب با اشاره به استراتژی مدیریتی غلط که موجب تغییرات اقلیمی و خطرات جدی برای محیط زیست شده، اظهار کرد: کشورمان از نظر موقعیت آب و هوایی و همچنین منابع طبیعی جزو کشورهای پر جاذبه به شمار می رود و از دیرباز توجه گردشگران دنیا بوده، بر همین اساس باید تلاش کنیم تا با استفاده از شیوه های نوین در استفاده از منابع آبی و همچنین بهره گیری مناسب از آن، شرایط مناسبی را برای افزایش گردشگران خارجی فراهم کنیم و کشور را از خطرات زیست محیطی نجات دهیم.

مازاده با بیان این موضوع که توزیع بهینه منابع آب کشور، نقش مهمی در حفظ جذابیت دیگر آثار گردشگری مانند بناهای تاریخی، مذهبی و... دارد، خاطر نشان کرد: در حال حاضر برخی از شهرهای کشورمان با پدیده خشک سالی روبه رو شده اند و همین امر در بلندمدت، موجب مهاجرت ساکنان و کم رنگ شدن جاذبه آثارها و بناهای تاریخی خواهد شد که این موضوع، جایگاه و اعتبار آثار تاریخی را زیر سوال می برد.

وی با ذکر این موضوع که دولت باید با ایجاد زیر ساخت های گردشگری مانند تقویت منابع آبی و تدوین برنامه های اثربخش در توزیع آب، جانی تازه به این حوزه ببخشد، افزود: با توجه به نقش گردشگری در افزایش درآمدهای ارزی و اهمیت این موضوع در بحران اقتصادی فعلی کشور، پرداختن به صنعت گردشگری با رویکرد حفظ منابع آبی، ضمن اشتغال زایی برای کشور به حل برخی از مشکلات کشور منتهی می شود و در بلندمدت تحولی عمیق در بخش گردشگری ایجاد خواهد کرد.

کارشناس ارشد منابع آب با اشاره به دریاچه ها، سدها، تالاب ها و رودخانه ها به عنوان یکی از جاذبه های مهم گردشگری بیان کرد: ظرفیت زیادی برای رشد گردشگری و افزایش گردشگران از مسیر این منابع وجود دارد. از سوی دیگر، این موضوع موجب حفظ و نگهداری از منابع آب در بلندمدت خواهد شد. به بیانی دیگر، با فرصت سازی در این بخش می توان هم از منابع آبی محافظت کرد و هم از درآمدهای گردشگری بهره مند گردید.

مازاده در ادامه افزود: البته در کنار حفظ منابع آبی باید به موضوع کیفیت این منابع نیز توجه داشته باشیم. همچنین باید جهت حفظ این منابع و برخورد با آن، آموزش های کافی به مردم داده شود. برای مثال، هنگام بازدید گردشگران از جاذبه های این بخش باید نحوه برخورد آنان با منابع آبی و چگونگی استفاده قانونی از آن تشریح گردد تا شاهد آلودگی یا کاهش کیفیت این منابع نباشیم. ■

عدم استفاده بهینه از منابع آبی یکی از معضلات مهم بخش گردشگری به شمار می آید و در آینده ای نزدیک خطر کاهش جاذبه های طبیعی کشور را به همراه خواهد داشت، بر همین اساس متخصصان حوزه آب پیشنهاد می کنند که دولت باید به منظور جلوگیری از خشک شدن منابع آبی کشور و از بین رفتن بافت های گیاهی و جنگلی، سیاست گذاری های مناسبی در این حوزه تدارک ببیند. از طرفی آن ها پیشنهاد می کنند که با توجه به فرصت های خوب کشور در این بخش، باید از آن برای جبران کمبودهای حوزه گردشگری در آینده ای نزدیک بهره بگیریم.

یحیی مازاده، کارشناس ارشد منابع آب در این زمینه گفت: هر جامعه ای در سراسر دنیا وابسته به منابع آب بوده و این موضوع نقشی کلیدی در افزایش جاذبه های طبیعی به عنوان عامل اساسی جذب گردشگران داشته است. برای مثال، در ایران باستان، موضوع شهرسازی در مناطق سرشار از آب مدنظر بوده است. حتی شهرها و روستاهای سرشار از جاذبه های طبیعی، مدیون منابع آبی فراوان بوده، بر همین اساس می توان گفت که نخستین تمدن ها، شکل گیری خود را مدیون منابع آبی هستند. وی با تاکید بر ضرورت افزایش درآمدهای گردشگری برای رشد و توسعه اقتصادی و حرکت اقتصاد کشورهای دنیا به این سمت اظهار کرد: مدیریت صحیح منابع آبی یکی از ملزومات رشد بخش گردشگری و زمینه ساز تقویت ظرفیت های این حوزه است. به عنوان مثال، می توان با حل مشکل آب در استان اصفهان جذابیت آثار تاریخی همچون سی و سه پل را چندین برابر کرد. از طرفی، این موضوع به حفظ پوشش جنگلی استان های مازندران و گیلان کمک خواهد کرد.

ظرفیت زیادی برای رشد گردشگری و افزایش گردشگران از مسیر این منابع وجود دارد که این موضوع موجب حفظ و نگهداری از منابع آب در بلندمدت خواهد شد



اقتصاد کلان



در این بخش می خوانیم:

- غفلت از سرمایه ۲ هزار میلیارد دلاری ایرانیان مقیم خارج
- ایجاد فرصت های سرمایه گذاری برای ایرانیان خارج از کشور

دکتر اعظم درویش خضری

ایجاد فرصت‌های سرمایه‌گذاری برای ایرانیان خارج از کشور

ثمانه نادری

یکی از مهمترین اولویت‌های اقتصاد کشور که صرفاً با برنامه‌ریزی منسجم و جامع محقق خواهد شد، تلاش برای اشتغال‌زایی به ویژه برای قشر تحصیل کرده و نخبه کشور است. بر همین اساس این موضوع مهم از دیرباز مورد توجه سازمان‌ها، بخش خصوصی و حتی انجمن‌های خیریه و مردم‌نهاد بوده که در راستای تحقق آن فعالیت‌های زیادی انجام شده است. با توجه به این موضوع و تأکید مقام معظم رهبری مبنی بر اشتغال‌زایی در شعار سال جاری به سرانجام دکتر اعظم درویش خضری، معاون امور بانوان و مشاور رییس شورای سیاست‌گذاری مرکز ایرانیان خارج از کشور، مدیرعامل شرکت تعاونی پویا گستر سله بن و همچنین موسس بنیاد ملی تعاون و توسعه کار آفرینی رفته و با وی به گفت‌وگو پرداختیم که ماحصل آن در ادامه می‌آید.

بنیاد ملی تعاون و توسعه کار آفرینی بوده که در حال حاضر در زمینه رشد مشاغل خانگی، اعطای وام‌های قرض الحسنه پس از بررسی طرح‌های اشتغال‌زایی و سنجش توانمندی افراد و... فعالیت دارد.

در مورد فعالیت‌های مرکز مشاوره ایرانیان خارج از کشور نیز توضیح دهید؟

این مرکز در ۶۳ کشور دایر بوده و در زمینه‌های حقوقی، اقتصادی، ورزشی، فرهنگی و هنری در همه استان‌های کشور فعالیت دارد. شایان ذکر است، مرکز مشاوره ایرانیان خارج از کشور، ضمن معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری برای ایرانیان خارج از کشور، تفاهم‌نامه‌هایی را با سازمان‌های همسو با این هدف منعقد کرده که امیدوارم با تلاش‌های ریاست محترم این مرکز دکتر حلاج‌زاده، مدیران، مشاوران، معاونان، بنده و سایر دوستان فعال در این مرکز، زمینه مناسبی برای بهبود شرایط اقتصادی و رشد سرمایه‌گذاری‌ها فراهم گردد.

در راستای تحقق شعار سال، چه اقداماتی باید صورت گیرد؟

به منظور تحقق شعار سال مبنی بر "تولید، دانش‌بنیان و اشتغال آفرین" یکی از راهکارهای مهم برای کاهش بیکاری، سرمایه‌گذاری در بخش اقتصاد دانش‌بنیان با تکیه بر جمعیت فارغ‌التحصیل دانشگاهی و پتانسیل بالای آنان است. به اعتقاد بنده، با توجه به بیکاری و مهاجرت نخبگان کشور، با ایجاد فرصت‌های شغلی، علاوه بر جلوگیری از خروج سرمایه انسانی، می‌توان از ظرفیت‌های بومی دانش و پژوهش نیز استفاده کرد تا زمینه برای ایجاد یک اقتصاد شکوفه‌وار پایدار فراهم شود. البته ملزومات این امر با برنامه‌ریزی دقیق و زمان‌بندی شده و همچنین جهت‌دهی درست و منطقی به آن محقق خواهد شد و شرایط را برای عبور از تحریم‌های سیاسی و تحقق اقتصاد مقاومتی فراهم خواهد کرد. لازم به یادآوری است، جوانان تحصیل کرده مهمترین دارایی کشور هستند و برای تحولات



در خصوص سوابق کاری خود توضیحاتی ارائه فرمایید؟

بنده طی سال‌های گذشته در حوزه‌های مختلف، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی فعالیت‌های گسترده‌ای داشته و یکی از حوزه‌های مورد علاقه‌ام از دیرباز تاکنون بحث اشتغال‌زایی و کار آفرینی بوده است، به همین دلیل این موضوع را امسال با ورود به شرکت تعاونی پویا گستر سله بن که با هدف پیگیری بحث‌های اشتغال‌زایی و کمک به ایجاد اشتغال پایدار تاسیس شده، آغاز کردم. بر اساس برنامه‌های اولیه این شرکت قرار است، برای حدود یک هزار عضو با کمک وزارتخانه‌های صمت، تعاون، کار و رفاه اجتماعی و میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی اشتغال‌زایی شود که امید است، فعالیت‌های بنده در این بخش نتیجه‌بخش باشد. همچنین در حوزه بافت به مفهوم دست بافته‌های میل و قلاب نیز در صدد هستم تا زمینه آموزش حدود ۲۰۰ نفر از کارجویان بافت را فراهم کرده و بستر کار آفرینی، توسعه اشتغال، صادرات کالاها را برای آنان، تهیه کارت صنعتگری برای کارآموزان این حوزه به منظور دریافت تسهیلات و امتیازات بانکی را نیز فراهم سازم. از دیگر فعالیت‌های بنده تاسیس



یکی از راهکارهای مهم برای کاهش بیکاری سرمایه‌گذاری در بخش اقتصاد دانش‌بنیان با تکیه بر جمعیت فارغ‌التحصیل دانشگاهی و پتانسیل بالای آنان است

البته در این مسیر، همکاری و همراهی وزارتخانه‌های صنعت، معدن و تجارت و همچنین تعاون، کار و رفاه اجتماعی مورد نیاز است.

زنان چه سهمی در رشد و توسعه اقتصاد کشور دارند؟

هم‌اکنون زنان، نیمی از جمعیت کشور را تشکیل می‌دهند که در شکوفایی اقتصاد خانواده و به‌طور کل اقتصاد کشور نقش مهمی دارند. زمانی که نرخ مشارکت زنان در اقتصاد افزایش یابد، تولید ناخالص ملی بالا رفته و میزان اشتغال نیز ارتقاء خواهد یافت، با این حال باید زمینه‌های آموزشی و مهارت‌های فنی و حرفه‌ای به‌منظور رشد توانمندی‌های آنان فراهم کنیم تا اثرات مثبت آن در کار و فعالیت دیگر اعضای جامعه نشان داده شود. از طرفی، باید در این مسیر از ظرفیت نهادها، انجمن‌ها و صنوف فعال نیز بهره‌گرفت.

وسخن آخر...

اگر زمینه برای حل موانع و مشکلات اقتصاد کشور فراهم شود، شعار مقام معظم رهبری مبنی بر "تولید، دانش‌بنیان و اشتغال آفرین" نیز محقق خواهد شد. از سوی دیگر، برنامه‌های تولید، مصرف و صنایع باید به شکلی منطقی انجام گیرد و از راهکارهای دقیق برای پیشرفت اقتصادی بهره‌گیری کنیم. قطعاً با توجه به تولید دانش‌بنیان و همچنین ظرفیت تحصیل کرده‌های دانشگاهی، بخش زیادی از مشکلات اقتصاد کشور برطرف می‌شود که در این صورت می‌توانیم با خلاقیت و نوآوری به اقتصاد دانش‌بنیان جامعه عمل پوشانده و نتیجه مطلوبی از فعالیت‌های اقتصادی حاصل شود. ■

اقتصادی و ایجاد ارزش افزوده، باید رشد تولید ناخالص ملی و کاهش بیکاری را به کار گیریم.

تحقق اقتصاد دانش‌بنیان چه کمکی به اشتغال‌زایی خواهد کرد؟

از آنجایی که این اقتصاد، مبتنی بر زیرساخت‌های علم و فناوری بوده، به صرفه‌جویی در هزینه‌های اشتغال‌زایی کمک خواهد کرد. به عبارتی دیگر، هزینه‌های این بخش به دلیل پایه‌های علمی، یک‌سوم دیگر هزینه‌های اشتغال‌زایی است، به همین دلیل باید با وجود ظرفیت نخبگان، بستر اشتغال‌زایی را ایجاد کرد و در سیاست‌گذاری‌ها نیز در صدر رف چالش‌ها و موانع این امر باشیم. برای مثال، می‌توان در قالب سیاست‌های کوتاه‌مدت یک‌ساله یا سیاست‌های بلندمدت، زمینه اشتغال‌زایی از مسیر اقتصاد دانش‌بنیان را دنبال کرد.

در حال حاضر چه موانع مهمی برای اشتغال‌زایی وجود دارد؟

یکی از مشکلات موجود، نبود امنیت برای سرمایه‌گذاری است که موجب کاهش ریسک سرمایه‌گذاری شده است، به همین دلیل بسیاری از افراد از شروع سرمایه‌گذاری‌های جدید و مهمه دارند. از سوی دیگر، شرایط کافی برای پرداخت تسهیلات با نرخ پایین فراهم نشده و فشار مالیاتی، فعالان اقتصادی را با چالش‌هایی مواجه می‌کند. با توجه به این موضوع باید ضمن ایجاد فرصت‌های جدید، افزایش معافیت‌های مالیاتی و تسهیل روند تامین مالی، زمینه را برای سرمایه‌گذاری و به دنبال آن اشتغال‌زایی فراهم کنیم.

کارشناس حوزه ایرانیان خارج از کشور مطرح کرد

غفلت از سرمایه ۲ هزار میلیارد دلاری ایرانیان مقیم خارج

عرفان فغانی

سال‌ها است که چاره‌اندیشی در جهت رفع چالش‌های اقتصادی کشور، بحث اصلی دولت‌مردان بوده، در حالی که ایرانیان مقیم خارج به عنوان گنجی ارزشمند، می‌توانند راهی برای برون‌رفت از بحران کنونی باشند. ارزش افزوده حضور ۳۰۰ هزار نخبه و سرمایه به خواب رفته مهاجران در فراسوی مرزها قریب به ۲ هزار میلیارد دلار ارزیابی شده که با اعمال تغییراتی در ساختار قوانین کشور، می‌توان ضمن بازگشت این سرمایه‌های علمی ارزشمند، گره کور اقتصادی را نیز به دست آنان باز کرد. با دکتر حمید یزدانیان، کارشناس حوزه ایرانیان خارج از کشور، دارنده دکتری کسب‌وکار DBA و دکتری امنیت ملی از دانشگاه عالی دفاع ملی، گفت‌وگویی در این خصوص داشتیم. این مصاحبه مروری بر فعالیت‌های وی در طول سال‌های خدمت بوده و روایتگر تغییرات درست و بعضاً اشتباهی است که در طول این سال‌ها، در ساختار مدیریتی حوزه ایرانیان مقیم خارج از کشور صورت پذیرفته است. ماحصل آن را می‌خوانیم.

چه اتفاقات مثبتی در این شورا افتاد که از آن به عنوان نقطه عطف یاد می‌کنید؟

نخستین اتفاق مثبت، توجه به موضوع ایرانیان خارج از کشور بود. دکتر احمدی‌نژاد به صورت جدی به مسائل چندین میلیون ایرانی مقیم خارج رسیدگی و اداره امور آنان را به معتمدین خود محول کرد. قرار دادن برخی از اختیارات، اعتبارات و بودجه به دبیرخانه، زمینه‌ساز یک سری از همایش‌ها و سفرها گردید. شروع این فرآیند رفع موانع، در نهایت باعث برگشت بعضی از ایرانیان مقیم خارج و سرمایه‌گذاری آنان در کشور شد. علاوه بر این، تعدادی از اساتید و نخبگان نیز به کشور بازگشته و شروع به تدریس در دانشگاه‌ها کردند.

اگر این سفرها نتیجه مثبت داشت، پس چرا به اقدامات دولت نهم در این زمینه انتقاد می‌شود؟

در زمان دولت نهم، بحث ایرانیان مقیم خارج به خوبی پیش رفت. آغاز تنش اصلی در این زمینه همایش سال ۱۳۸۸ و حضور یک سری از ایرانیان مقیم خارج بود که نهادهای امنیتی بر روی ورود آنان بحث و نقد داشتند. ورودی‌های محابای تیم احمدی‌نژاد به موضوع ایرانیان خارج از کشور از جمله انتقادهای اصلی بود که همواره به این شورا می‌شد در نهایت، این موضوع را در حاشیه قرار داد. این جریانات موجب شد تا دبیرخانه شورای عالی ایرانیان خارج از کشور غیر فعال شود و به مانند گذشته نتواند به فعالیت خود ادامه دهد.

دولت یازدهم در این زمینه چه اقداماتی اتخاذ کرد؟

ما با توجه به سابقه فعالیت آقای روحانی و کابینه‌اش تصور می‌کردیم که این بخش مجدداً احیا می‌شود. توقع بر این بود که دولت یازدهم و دوازدهم اقدام به جذب ایرانیان در زمینه‌های مختلف شامل سرمایه‌گذاری، دانش و تکنولوژی کند و از حضور منتقدین و لابی‌من‌های خارج از کشور در جهت منافع کشور استفاده نماید. متأسفانه این بحث در زمان آقای روحانی مورد کم‌توجهی قرار گرفت و حتی دبیرخانه شورا که با تلاش فراوانی به نهاد ریاست جمهوری الحاق گردیده بود، تعطیل شد. فعالیت وزارت امور خارجه به تهنایی در این زمینه کافی نبود. این موضوع با مخالفت‌های مکتوب و



در خصوص سوابق فعالیت‌های خود و همچنین نحوه فعالیت شورای عالی ایرانیان خارج از کشور توضیحاتی ارائه فرمایید؟

بنده تا پیش از سال ۱۳۸۲ در فضای سیاسی و اجتماعی استان‌ها فعالیت داشتم و همان سال همزمان با آغاز همکاری با شورای عالی ایرانیان خارج از کشور به تهران نقل مکان کردم. علاوه بر ۱۱ وزارتخانه، سازمان‌هایی همچون نظام وظیفه، صداوسیما و فرهنگ و ارتباطات هم به عضویت این شورا درآمده بودند که کار رسیدگی به امور ایرانیان خارج از کشور را انجام می‌دادند. اوایل شروع فعالیت این شورا، یعنی در سال‌های ۱۳۸۲ الی ۱۳۸۴ دبیرخانه این شورا در وزارت امور خارجه قرار داشت. شورای عالی باریاست رئیس‌جمهور اداره می‌شد، ولی حضور دبیرخانه در وزارت خارجه مانع از اعمال حاکمیت این شورا بر سایر وزارتخانه‌ها بود. در زمان دولت احمدی‌نژاد، اتفاق مثبتی در این زمینه رخ داد و دبیرخانه از مجموعه وزارت امور خارجه جدا شد و در نهاد ریاست جمهوری قرار گرفت که این اقدام، نقطه عطفی برای اعمال مدیریت صحیح این شورا بر ۱۱ وزارتخانه و سازمان ذی‌ربط بود.

رسانه‌ای بسیاری از سوی ما همراه بود، اما متأسفانه مورد توجه کارشناسان این حوزه واقع نشد. استدلال ما این بود که چطور برای استان‌هایی مانند چهارمحال بختیاری، سمنان، خراسان جنوبی، کهکیلویه و ایلام که کمتر از یک میلیون نفر جمعیت دارند، در حدود ۱۰۰ سازه مان و اداره کل ایجاد می‌شود، ولی حاضر به تشکیل نهادهای ویژه برای جمعیت ۵ میلیونی ایرانیان مقیم خارج نیستید؟ آن‌هم افراد و نخبگانی که اغلب ریسک‌پذیر، کارآفرین، جسور و شجاع هستند. البته منظور بنده این نیست که تمامی ایرانیان مقیم خارج؛ نخبه، سرمایه‌دار و کارآفرین هستند، اما به نسبت شاید توانمندتر و کارآمدتر باشند. با این اوصاف آرزوی شما نداشت، برای این افراد در نهاد ریاست جمهوری یک دبیرخانه ایجاد نمایم؟ در حال حاضر تنها اتفاقی که در وزارت امور خارجه افتاده این است که یک یا دو اداره کل ایرانیان مقیم خارج داریم و در وزارتخانه‌های دیگر هم مجموعه‌های کوچکی در حوزه بین‌الملل وزارتخانه‌ها فعالیت دارند.

در دولت سیزدهم رسیدگی به وضعیت ایرانیان خارج از کشور را چطور ارزیابی می‌کنید؟

تیمی که در سال‌های گذشته در این زمینه تلاش‌هایی داشت، هم‌زمان با شروع فعالیت دولت آقای رئیسی، مکاتباتی را با موضوع ظرفیت فوق‌العاده ایرانیان مقیم خارج آغاز کرد. دولت سیزدهم تاکنون تلاش بسیاری جهت آزادسازی چند میلیارد دلار بلوکه شده ایران داشته، در حالی که این میزان قابل مقایسه با ۲ هزار میلیارد دلار سرمایه مغفول ایرانیان خارج از کشور نیست. تقریباً تمامی ایرانیان خارج از کشور دلشان برای وطنشان می‌سوزد و هر میزان سن افراد بالاتر رود و در اصطلاح پخته‌تر شوند، عشق به وطن و احساس غربت در آنان بیشتر خواهد شد. کما اینکه بسیاری از این افراد در حال حاضر در زادگاه خود با ساختن مدرسه، درمانگاه و کارهای خیر این چنینی سعی در ابراز عشق به وطنشان دارند. اگر این موضوع کمی نظام‌مند گردد، قطعاً مسیر رشد اقتصادی بسیار بازتر و بهتر خواهد بود. خوشبختانه آقای رئیسی پیام افرادی که در این حوزه فعالیت داشتند را دریافت کرد و در اولین مصاحبه رسانه‌ای بعد از پیروزی در انتخابات به موضوع ایرانیان خارج از کشور اشاره داشت. هم‌اکنون فضای خوبی در این خصوص ایجاد شده، البته هنوز هم نگرانی‌هایی وجود دارد، زیرا دوستان وزارت امور خارجه تمایل به از دست دادن دبیرخانه شورای عالی مهاجران خارج از کشور را ندارند.

برخی نگاه‌ها حکایت از آن دارد که اتباع خارجی و مهاجران ایرانی برای کشور تهدید تلقی می‌شوند، نظر تان در این خصوص چیست؟

در مبحث اتباع خارجی کشور باید به این موضوع دقت داشته باشیم که آیا این افراد برای کشور تنها یک تهدید هستند و فرصت ایجاد نمی‌کنند؟ آیا این افراد در ایران سرمایه‌گذاری نمی‌کنند، اشتغال ایجاد نمی‌کنند یا باعث بهبود مناسبات ایران با کشور مبدأ نمی‌شوند؟ درست است که ورود بدون نظارت اتباع افغانستان مشکلاتی را رقم زده، اما اگر حضور اتباع عراقی، کویتی یا اوکراینی و... و همچنین جذب سرمایه این افراد را در نظر بگیریم، حضور آن‌ها تماماً فرصتی برای جذب سرمایه‌گذاری خواهد بود. اینکه چرا اتباع افغانستان با وجود اشتراک زبانی و فرهنگی با ایران، سرمایه‌های خود را به تریکیه انتقال می‌دهند، آن است که اداره کل اتباع و مهاجران خارجی، ذیل معاونت امنیتی و انتظامی وزارت کشور قرار داشته و نگاهی امنیتی و

تهدیدمحور به مهاجران دارد. متأسفانه ما به فرصت‌های اتباع خارجی نگاه نمی‌کنیم و به همین خاطر از مواهب آن‌ها هم بهره‌مند نمی‌شویم. حدود ۱۰ میلیون اتباع ایرانی و خارجی نیاز به سازه‌مانی در دل ریاست جمهوری دارند که بتواند وزارتخانه‌ها را با خود همراه سازد؛ زیرا بحث مادر این زمینه چندوجهی و چندبخشی است. این مهاجران؛ مباحث سیاسی، امنیتی، فرهنگی و اقتصادی دارند و نمی‌توان در قالب یک وزارتخانه به این مسائل رسیدگی کرد.

آیا عدم رغبت ایرانیان مقیم خارج به بازگشت و سرمایه‌گذاری در ایران به سبب وجود یک سری موانع و عدم بسترسازی‌ها است؟

یکی از تئوری‌هایی که در این حوزه خوب توجه می‌کند، تئوری جاذبه و دافعه است که می‌توان بر اساس آن به بحث مهاجرت پرداخت. در کشورمان برخی جاذبه‌ها از جمله علاقه به زادگاه، فضای فرهنگی و احساسی را دارا هستیم و همچنین یک سری دافعه‌ها مانند مشکلات اقتصادی، سیاسی، تورم، بی‌ثباتی اقتصادی، تغییر مستمر قوانین و مقررات و نگاه تهدیدی به ایرانیان خارج از کشور وجود دارد که البته عمده دافعه‌های ما اقتصادی است. فضای خارج هم به همین صورت است و یک سری دافعه‌ها و جاذبه‌ها دارد. زرق و برق در حوزه کشورها توسعه یافته، امنیت اقتصادی و نرخ تورم پایین و نسبتاً ثابت، عدم وجود پروکراسی اداری، امکانات تحصیلی مناسب، آزادی‌های فکری، فرهنگی و سیاسی، جاذبه‌های خارج از کشور می‌باشند و دافعه‌هایی همچون حس غربت و حس شهروندی درجه ۲ بودن نیز در این زمینه وجود دارد. هر زمان جاذبه‌های مبدا را بتوان افزایش و دافعه‌ها را کاهش داد، مهاجرت کمتری صورت می‌پذیرد. نه دافعه و نه جاذبه در فضای خارج از کشور دست ما نیست، اما در اینجا یک تبصره وجود دارد. در سال‌های گذشته، طیفی از اپوزیسیون و ضد انقلاب و همچنین رسانه‌های بیگانه که در خدمت اهداف آن‌ها بودند، دافعه‌های مقصد را کوچک‌نمایی و جاذبه‌های آن را بزرگ‌نمایی کردند. بالعکس این کار هم انجام شد، یعنی این مجموعه‌ها جاذبه‌های داخل را گزارش نکرده و دافعه‌ها آن را همواره بزرگ‌نمایی کردند. این عملیات روانی با هدف مهاجرت‌ژن‌ها، نخبگان و سرمایه‌داران انجام شد که متأسفانه برای جلوگیری از آن برنامه‌ریزی نداشتیم.

بیشترین تعداد ایرانیان مهاجر در کدام کشور هستند؟

حدود دو میلیون ایرانی در آمریکا ساکن هستند که بیشترین جمعیت ایرانی مقیم خارج را تشکیل می‌دهند. کانادا نیز حدود ۷۰۰ هزار ایرانی را در خود جای داده است. البته در این زمینه آمار دقیق نمی‌توان داد، زیرا در برخی از کشورها تابعیت بر مبنای خاک، خون و همسر مشخص می‌گردد. به عنوان مثال، مبنای تابعیت ایران، خون است، پس یک شخص ایرانی که سال ۱۳۵۰ مهاجرت کرده و اکنون صاحب نوه و نتیجه است، تمامی خاندان او ایرانی محسوب می‌شوند، در حالی که آمریکا تابعیت خاک را پذیرفته و کسی که در آمریکا به دنیا می‌آید، از نظر آنان آمریکایی خواهد بود، به همین دلیل، آمریکا جمعیت ایرانیان را در حدود ۴۰۰ هزار نفر و ایران حدود ۲ میلیون نفر اعلام می‌کند. موضوع بعدی این است که مهاجر ایرانی از کدام کشور مهاجرت خود را آغاز کرده است. به عنوان مثال، فردی که از ترکیه مهاجرت کرده، کشور مبدا خود را ترکیه عنوان

دولت سیزدهم
تاکنون تلاش
بسیاری جهت
آزادسازی چند
میلیارد دلار بلوکه
شده ایران داشته، در
حالی که این میزان
قابل مقایسه با ۲ هزار
میلیارد دلار سرمایه
مغفول ایرانیان خارج
از کشور نیست

این نوع نگاه فرصت‌ها را نمی‌بیند و تنها تهدید و آسیب آن را می‌بیند. برای بنده همچنان سوال است که چرا دولت روحانی تا این میزان به موضوع مهاجران بی‌توجهی کرد، زیرا عده زیادی از افراد کابینه روحانی در خارج تحصیل کرده یا به عنوان سفیر در سایر کشورها فعالیت داشتند. متأسفانه با وجود نگاه بین‌المللی که در این کابینه غلبه داشت، ظرفیت فوق‌العاده ایرانیان خارج از کشور کنار گذاشته شد. امیدوارم در دولت آقای رئیسی این اتفاق بیفتد، چرا که ارزش افزوده ۳۰۰ هزار نخبه خارجی و ۲ هزار میلیارد دلار سرمایه ایرانیان خارج از کشور ظرفیت فوق‌العاده‌ای است که نیاز به ایجاد ساختار جدید یا بهتر بگوییم، تغییر ساختار دارد. به نظر بنده، ایرانیان خارج از کشور به دعوت دولت رئیسی می‌آیند، زیرا این دولت از حمایت نهادهای امنیتی و قضایی برخوردار است. در دولت روحانی این حمایت از دولت وجود نداشت و مهاجران به دعوت آن دولت نمی‌آمدند و متوجه شکاف بین دولت و نهادهای امنیتی بودند.

وسخن آخر...

ایرانیان مقیم خارج پاره تن کشور و بخشی از این جمعیت ۹۰ میلیونی هستند که به دلایل مختلف ناچار به مهاجرت شده‌اند. جمهوری اسلامی ایران باید به خاطر داشته باشد که تنها این ۸۵ میلیون ایرانی را نبیند، زیرا یک طیف ۵ میلیون نفری نخبه، توانمند، اثرگذار، ریسک‌پذیر و کارآفرین در فراسوی مرزها هستند. باید در زمان سخنرانی، نوشتن دستورالعمل و وضع قوانین حضور آنان را ملحوظ داشته و برای آن‌ها برنامه‌ریزی کرد. خواهش بنده از نهادهای امنیتی، اطلاعاتی و قضایی این است که فرصت حضور ایرانیان خارج از کشور را در نظر داشته باشند. به فرض اگر این افراد ۱۰ درصد آسیب هستند، ۹۰ درصد فرصت خواهند بود. پارادوکسی که در ذهن این نهادها وجود دارد، اتباع خارجی را تهدید دیده و اتباع خودمان را هم تهدید می‌بیند. هر یک میلیارد دلار سرمایه، ایجاد اشتغالی برابر با ۱۰۰ هزار شغل دارد. مادر سال چقدر باید شغل ایجاد کنیم که نرخ بیکاری مان در همین حد کنونی بماند؟ در حالی که اگر تنها ۱۰ الی ۱۲ میلیارد دلار به کشور وارد شود، آن یک میلیون شغل ایجاد می‌شود. کافی است، تنها به اندکی از ۲ هزار میلیارد دلار سرمایه ایرانیان مقیم دست پیدا کنیم تا مشکل اشتغال مان حل شود. باید بپذیریم که دنیا تغییر کرده و فناوری‌های جدیدی آمده است. محدودیت‌ها و ممنوعیت‌های ورود و خروج برای زمانی بود که بستر جاسوسی به شکلی دیگر فراهم نبود. در حال حاضر مراقبت و محافظت باید از روش‌های دیگری صورت پذیرد. در حوزه ساختاری علاوه بر انتقال دبیرخانه باید سازمان متناظر با سازمان بین‌المللی مهاجرت داشته باشیم. وزارت امور خارجه به موضوع مهاجرانی که به خارج از کشور می‌روند، رسیدگی می‌کند و وزارت کشور به موضوعات اتباع خارجی، حضور یک سازمان متناظر با سازمان بین‌المللی مهاجرت که هم به بحث مهاجران خارجی و هم ایرانیان مقیم خارج بپردازد، ضروری است و کمک موثری به کشور خواهد کرد. ■

می‌کند، نه ایران. در اروپا هم سه کشور انگلیس، فرانسه و آلمان قریب به ۲۰۰ هزار نفر جمعیت ایرانی دارند که در مجموع حدود ۶۰۰ هزار نفر می‌شوند. کشور سوئد هم در حدود ۱۵۰ هزار ایرانی دارد. در سال‌های اخیر ترکیه به دلیل لغو وادید، رفت و آمد آسان و تبلیغات وسیع برای سرمایه‌گذاری موفق به جذب ایرانیان شده است و بسیاری از افراد با اخذ ویزای ۳ ماهه، دائماً حضورشان را در این کشور تمدید می‌کنند و با این اوصاف می‌توان گفت، در حدود ۳۰۰ هزار ایرانی را قطعاً در ترکیه داریم و پول بسیاری از ایرانیان به سمت سرمایه‌گذاری در ترکیه رفته است. از سوی دیگر، امارات هم از حدود ۳۰۰ هزار ایرانی مهاجر و در مقطعی حدود ۵۰۰ هزار مهاجر برخوردار بود که پس از اعمال محدودیت‌هایی از سوی دولت امارت، مهاجرت به سمت گرجستان بیشتر شد. علاوه بر این، در کشور استرالیا حدود ۱۵۰ هزار نفر و در مالزی حدود ۵۰ هزار ایرانی حضور دارند. به نظر می‌رسد، اولویت مهاجرت ایرانیان ابتدا آمریکا، کانادا و سپس کشورهای اروپایی است. برخی در ابتدا مهاجرت خود را با کشورهای همسایه همچون ترکیه، امارات و گرجستان آغاز می‌کنند. برآوردها حاکی از حضور ۵ میلیون نفر ایرانی در کشورهای مختلف است، در حالی که بانک‌های اطلاعاتی کشور بیش از ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار نفر ایرانی را ثبت نکرده‌اند.

به نظر می‌رسد، نگاه دولت‌مردان به بازگشت ایرانیان مقیم خارج، سیاسی است که به واسطه جابه‌جایی دولت‌ها دستخوش تغییر می‌شود، نظر شما در این خصوص چیست؟

درصد کمی از ۵ میلیون جمعیت مقیم خارج ما اپوزیسیون و ضد انقلاب و در صدی هم با نظام کاملاً همراه هستند. طیف ۷۰ الی ۸۰ درصدی هم خاکستری هستند که اگر جمهوری اسلامی ایران درست رفتار کند و حکمرانی خوبی داشته باشد، می‌توانیم این تعداد را به سمت کشور جذب کرده و از ظرفیت‌های آنان استفاده کنیم. اگر رفتار ما اشتباه باشد، این افراد به سمت اپوزیسیون یا خنثی رفتار کردن می‌روند و آنچه در این سال‌ها اتفاقات افتاده، به دلیل نوع عملکرد خودمان بوده است. مرحوم هاشمی رفسنجانی به محض اینکه رئیس‌جمهور شد، دفتر جذب نخبگان را در وزارت امور خارجه راه‌اندازی کرد و موفق شد، تعدادی از این افراد را جذب کند. در دولت آقای خاتمی نیز اقدام بسیار خوبی در این زمینه انجام گرفت. بحث وی این بود که ایرانیان خارج از کشور موضوعات مختلف سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی دارند و بنابراین یک وزارتخانه یا سازمان نمی‌تواند به تنهایی کار آنان را پیگیری کند. دولت خاتمی در این خصوص یک شورا تشکیل داد تا به سازمان‌ها و وزارتخانه‌های مختلف وظایف‌شان را محول نماید و این مقدمه‌ای بود برای جهشی که در دولت احمدی‌نژاد رخ داد. این مسیر به مدت دو سال در دولت خاتمی فراهم گردید و دولت احمدی‌نژاد هم نتیجه این بسترسازی را گرفت، به طوری که حدود ۵ سال، بحث ایرانیان خارج از کشور در بهترین شرایط بود. بعد از بحران ۱۳۸۸ نگاه امنیتی به این موضوع غلبه کرد،

حضور یک سازمان متناظر با سازمان بین‌المللی مهاجرت که هم به بحث مهاجران خارجی و هم ایرانیان مقیم خارج بپردازد، ضروری است و کمک موثری به کشور خواهد کرد

خواندنی‌های سرمایه‌گذاری



در این بخش می‌خوانیم:

- سرمایه‌گذاری‌های پر سود در سال جدید
- معرفی کارهای تولیدی با سرمایه کم و سود بالا
- آشنایی با پرتقاضاترین گروه‌های شغلی در سال ۱۴۰۱

معرفی کارهای تولیدی با سرمایه کم و سود بالا

عارف فغانی

معمولا شروع یک فعالیت تولیدی با سرمایه کم از مواردی است که ذهن هر فرد جویای کار به خصوص در جامعه امروزی را به خود مشغول می‌کند. امروزه با افزایش نرخ بیکاری و کاهش میزان مشاغل دولتی و استخدامی و همچنین مزایایی که صاحب کسب و کار بودن برای فرد به ثمر می‌آورد، بسیاری از افراد به دنبال آغاز یک کار خدماتی یا تولیدی به صورت مستقل هستند که معمولا به دلیل نداشتن سرمایه کافی و قدرت ریسک‌پذیری پایین از آن صرف نظر می‌کنند. قطعاً همه ما ایده‌هایی از شروع یک کسب و کار جدید و نوپا در ذهن داریم که هیچگاه جرأت آغاز آن را به دلیل ریسک بالا و کمبود سرمایه پیدا نکرده‌ایم. در این مطلب به معرفی برخی از کسب و کارهایی که ریسک کمتری برای شما ایجاد می‌کند، می‌پردازیم. با ما همراه باشید.

این کار همواره به عنوان یک کار تولیدی با سرمایه کم مطرح است و یک کار تولیدی در خانه می‌باشد که انجام دادن آن پیچیدگی زیادی ندارد. سود خوب حاصل از فروش ماهی‌های زینتی، افرادی را به خود جذب می‌کند که به شروع این کار می‌کنند، اما توجه داشته باشید که قبل از شروع این کار باید آموزش‌های لازم را ببینید و مهارت‌های مورد نیاز را کسب کنید تا در طول مسیر به مشکلات عمده برخورد نکنید و سرمایه خود را از دست ندهید. برای شروع به فضایی به جهت پرورش ماهی‌ها نیاز دارید که البته بسیاری از افراد در ابتدای کار قسمتی از محل زندگی خود را بدین منظور اختصاص داده و به ندرت آن را گسترش می‌دهند. اگر چم و خم این کار را به خوبی یاد بگیرید، سود خوبی برای شما به ارمغان می‌آورد. البته هر چه سرمایه اولیه شما در شروع کار بیشتر باشد، سود بیشتری کسب می‌کنید.

طراحی انواع تابلوهای تزئینی



از جمله کارهای هنری که می‌توانید از طریق آن به کسب درآمد بپردازید و به عنوان یک کار تولیدی با سرمایه کم محسوب می‌شود، طراحی انواع تابلوهای تزئینی است. افراد زیادی علاقه‌مند به استفاده از این نوع کالاهای دکوری هستند. همچنین تابلوهای جمله‌محصولاتی هستند که برای هدیه به مناسبت‌های مختلف نیز بسیار مورد استفاده قرار می‌گیرند. با توجه به زمینه هنری که در آن مشغول به کار هستید، می‌توانید به تولید انواع تابلوهای مانند تابلوهای نقاشی با رنگ روغن، تابلوهای عکاسی، تابلو فرش‌ها، تابلوهای کار شده با معرق و انواع هنرهای دستی دیگر بپردازید.

پرورش گل و گیاه



امروزه با گسترش سبک زندگی آپارتمان‌نشینی، مردم علاقه بسیاری برای نگهداری انواع گل و گیاه در منزل خود دارند و ترجیح می‌دهند تا تکه‌ای از طبیعت را در گوشه‌ای از خانه خود به نمایش بگذارند. پرورش انواع گیاهان از جمله گل‌ها و گیاهان آپارتمانی یک کار تولیدی با سرمایه کم است که با دیدن آموزش‌های مربوطه به راحتی می‌توانید آن را شروع کنید و پس از مدتی به درآمد خوبی برسید. پرورش گل و گیاه یک پیشنهاد کار تولیدی است که در بسیاری از خانه‌ها امکان عملی کردن آن وجود دارد. گل و گیاهان پرورش داده شده را می‌توانید هم به صورت حضوری و هم به صورت آنلاین به فروش برسانید و از سود بالای این کار در مدتی نه‌چندان طولانی بهره‌مند شوید. البته برای شروع این فعالیت، نیازمند اندکی ذوق و علاقه کار با گل‌ها و گیاهان نیز هستید.

پرورش و فروش ماهی‌های زینتی آکواریومی



همه ما ایده‌هایی از شروع یک کسب و کار جدید و نوپا در ذهن داریم که هیچگاه جرأت آغاز آن را به دلیل ریسک بالا و کمبود سرمایه پیدا نکرده‌ایم

کتاب صوتی یا پادکست



یکی از کارهای تولیدی جذابی که می‌توانید به عنوان منبعی برای کسب درآمد به آن بپردازید، تولید انواع کتاب صوتی و پادکست است. در سال‌های اخیر اقبال مردم به سوی این دسته از محتوا بسیار افزایش پیدا کرده است. شاید در چندین سال گذشته کمتر کسی با پادکست‌ها و کتاب‌های صوتی آشنایی داشت یا از آن‌ها استفاده می‌کرد، اما مدتی است که این محتواها مورد توجه عموم قرار گرفته و طرفداران زیادی دارند. پادکست‌ها می‌توانند در زمینه‌های مختلف از جمله روانشناسی، علمی، اجتماعی، ادبی، زندگینامه یا در زمینه‌های مختلف دیگر تولید شوند. اگر توانایی تولید محتوا به صورت صوتی و تخصصی مهارت دارید، به شما پیشنهاد می‌شود که این کار را در برنامه کاری خود قرار دهید.

تولید محتوای ویدیو آموزشی



یکی از مشاغلی که در دسته امور تولیدی قرار می‌گیرد و شما می‌توانید به آن بپردازید، تولید محتوای آموزشی است. این روزها محتواهای آموزشی ویدیویی و آنلاین در فضای مجازی طرفداران بسیاری دارد و بسیاری از افراد به سادگی از این طریق و با فروش محتوای خود به کسب درآمد می‌پردازند. احتمالاً شما هم با وبسایت‌های آموزشی مانند مکتبخونه یا فرادرس آشنایی دارید. اگر نگاهی به این وبسایت‌ها بیندازید، متوجه خواهید شد که محتواهای آموزشی برگزار شده در این سایت‌ها بسیار مورد استقبال قرار می‌گیرند و اگر زمینه مهارت و تخصص شما مورد توجه و علاقه مخاطب قرار گیرد و کیفیت آموزش بالایی هم داشته باشید، می‌تواند درآمد بسیار خوبی را برای شما به ارمغان آورد. این کسب و کار می‌تواند یک کار تولیدی با سرمایه کم باشد که هزینه زیادی برای شما ندارد. یکی دیگر از راه‌های کسب درآمد از این حرفه، فروش محتوا در وبسایت‌های خارجی به ایرانیان مقیم خارج از کشور است. بسیاری از افراد با قرار دادن محتوای آموزشی خود در وبسایت‌های خارجی به سادگی به کسب درآمد دلاری می‌پردازند، چرا که ایرانیان بسیاری مقیم کشورهای دیگر هستند که علاقه‌مند به استفاده از محتواهای آموزشی به زبان فارسی یا حتی به زبان‌های دیگر هستند. ■

معمولاً شروع یک فعالیت تولیدی با سرمایه کم از مواردی است که ذهن هر فرد جویای کار به خصوص در جامعه امروزی را به خود مشغول می‌کند

به یاد داشته باشید، تولید تابلوهای تزئینی معمولاً کاری زمان‌بر است که شما برای رسیدن به درآمد در این زمینه نیاز به صبوری زیاد دارید. البته یکی از نیازمندی‌ها برای شروع این کار، داشتن اعتماد به نفس در زمینه هنری است.

تولید کالاهای چرمی



اگر شما هم اهل دنبال کردن دنیای مد باشید، نمی‌توانید نقش بسیار پررنگ انواع چرم‌های طبیعی و مصنوعی را در صنعت مد و فشن نادیده بگیرید. استفاده از کیف، کفش، لباس و انواع اکسسوری‌های ساخته شده از چرم، همواره طرفداران بسیاری داشته و مورد توجه بوده‌اند. تولید محصولات چرمی نیاز به آموزش و کسب مهارت‌های مورد نیاز دارد و پس از این کار شما می‌توانید به راحتی به تولید و فروش این کالاها بپردازید. شاید در ابتدا هزینه تامین مواد اولیه کمی گران به نظر برسد، اما پس از مدتی سود حاصل از کار سرمایه اولیه شما را جبران می‌کند و مثل تمامی کسب و کارهای دیگر، هر چه میزان سرمایه بیشتری در این کار تزریق کنید، طبیعتاً سود بیشتری هم به دست می‌آورد.

پرورش زنبور و تولید عسل



یکی از امور تولیدی با سرمایه کم، پرورش زنبور عسل است. شما با سرمایه‌ای نه چندان زیاد می‌توانید این کسب و کار را آغاز و پس از مدتی به سود بسیار خوبی دست پیدا کنید. این روزها دسترسی به یک عسل مرغوب و با کیفیت برای بسیاری از مردم بسیار سخت شده، پس در صورت تولید عسل با کیفیت بالا، به سرعت می‌توانید بازار مورد نظر را بیابید و جایگاه خود را در میان رقبای این عرضه تثبیت کنید. عسل از جمله محصولات است که علاوه بر ایران در بسیاری از کشورهای جهان متقاضی دارد. این روزها خواص خارق‌العاده این ماده غذایی بر کسی پوشیده نیست، بنابراین با پرورش زنبور عسل و اجرایی کردن این کار تولیدی با سرمایه کم می‌توانید به فکر دورنمایی مطمئن حتی در جهت صادرات محصول خود باشید.

سرمایه‌گذاری‌های پر سود در سال جدید

سارا نظری

یکی از مسائل مهم برای افرادی که در بازارهای مالی و معاملاتی فعالیت دارند، انتخاب بهترین موقعیت برای سرمایه‌گذاری پر سود است. تمامی این افراد به دنبال این هستند که بدانند، چه مقدار بودجه خود را کجا سرمایه‌گذاری کنند تا سود بیشتری کسب نمایند. در حال حاضر می‌توان گفت بهترین سرمایه‌گذاری در سال ۱۴۰۱ مربوط به حوزه‌ای است که در سال گذشته دچار نوسانات قیمتی زیادی نشده و موقعیت رشد در سال جدید را دارد. مخاطبان گرامی را با برخی از موقعیت‌های مختلف سودآور سرمایه‌گذاری آشنا می‌کنیم.

ناآگاه به مسائل بورس و تحلیل، با شکست‌هایی مواجه شد، اما در سال ۱۴۰۱ پیش‌بینی می‌شود که پتانسیل زیادی برای رشد و سوددهی داشته باشد.

بازار خودرو

نوسانات ایجادشده در نرخ ارز و دلار از تاثیرگذارترین عوامل در بازار خودرو به حساب می‌آیند. در نتیجه چنانچه رشد و افزایش قیمت دلار و ارز را در سال ۱۴۰۱ پیش‌بینی می‌کنید، باید بدانید که این افزایش قیمت منجر به بالا رفتن قیمت خودرو نیز می‌شود. خودروهای ایرانی و خارجی هر دو از این قاعده مستثنی نبوده و نسبت به قیمت کنونی خود افزایش قیمت را تجربه خواهند کرد.

صندوق‌های سرمایه‌گذاری

یکی از شیوه‌های سرمایه‌گذاری که می‌تواند سود قابل توجهی را به همراه داشته باشد، خرید صندوق‌های سرمایه‌گذاری است. این نوع صندوق‌ها دارای انواع مختلفی است که با توجه به میزان سرمایه و سطح ریسک‌پذیری افراد انتخاب می‌شوند. صندوق سرمایه‌گذاری با درآمد ثابت، سهامی و مختلف سه نوع از پرطرفدارترین آن‌هاست که در سال ۱۴۰۱ می‌توانند از گزینه‌های بهترین سرمایه‌گذاری به حساب آیند.

با توجه به مطالب عنوان شده، شما می‌توانید در صورت

داشتن نقدینگی بالای ۱۰۰ میلیون تومان بهترین

سرمایه‌گذاری را در حوزه طلا و سکه انجام دهید.

خرید ملک یا زمین در مناطق قابل رشد که البته

نیازمند داشتن سرمایه بالایی است، می‌تواند

بهترین کار باشد تا نقدینگی خود را به یک

دارایی سودآور تبدیل نمایید. ■

مسکن

یکی از قدیمی‌ترین شیوه‌های سرمایه‌گذاری پر سود، فعالیت در بازار مسکن و مستغلات است. این در حالی است که بخش زیادی از سرمایه خانوادها به صورت ملک و مسکن سرمایه‌گذاری می‌شود. در واقع بدون داشتن اطلاعات کافی در مورد بازار سرمایه‌گذاری و عدم تحلیل و شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری، انتخاب بازار مسکن می‌تواند یکی از امن‌ترین و سودآورترین بازارهای سرمایه‌گذاری به حساب آید. مزیت سرمایه‌گذاری در بازار مسکن، رشد آن همراه با تورم است و اینکه مالک از طریق اجاره دادن می‌تواند کسب درآمد کند.

طلا و سکه

یکی از زمینه‌های سرمایه‌گذاری مورد علاقه افراد که دارای جذابیت خاصی است، بازار طلا و سکه است. از زمان‌های گذشته بازار طلا و سکه یکی از بهترین سرمایه‌گذاری‌های قابل اطمینان برای سرمایه‌های کوچک به شمار می‌رود. هر چند در سال‌های اخیر روش‌های جدیدی برای سرمایه‌گذاری و افزایش دارایی به وجود آمده، اما تعداد زیادی از افراد مشتاق سرمایه‌گذاری در این حوزه هستند.

ارز و دلار

بازار ارز و دلار از جمله بازارهایی است که در سال‌های گذشته توانسته پا به پای بازار طلا رشد و تاثیر زیادی در افزایش دارایی افراد داشته باشد. این موضوع نه تنها در ایران، بلکه در کل جهان تاثیر به سزایی در اقتصاد خانوارها داشته است. در حالت کلی با توجه به نوسانات زیادی که در این بازار وجود دارد، در مقایسه با بازار طلا کمتر مورد لطف خانواده‌ها قرار می‌گیرد.

بازار بورس

این بازار یکی از مطمئن‌ترین شیوه‌های سرمایه‌گذاری برای شرکت‌ها، افراد و متعادل کننده نرخ و قیمت در بازارهای مختلف است. هر چند بازار بورس در سال گذشته با توجه به سرمایه‌گذاری‌های خرد و ورود افراد

بهترین
سرمایه‌گذاری در
سال ۱۴۰۱ مربوط
به حوزه‌ای است
که در سال گذشته
دچار نوسانات
قیمتی زیادی نشده
و موقعیت رشد در
سال جدید را دارد



آشنایی با پر تقاضاترین

گروه‌های شغلی در سال ۱۴۰۱

ابوالفضل علیزاده

طی دو سال گذشته به دلیل همه‌گیری جهانی کووید ۱۹ تغییرات زیادی در بازار کار و مشاغل مورد نیاز در دنیا به وجود آمده است. پیش‌بینی مشاغل مورد تقاضا پس از شیوع این بیماری در دنیا کار ساده‌ای نیست، اما روندهای مشخصی در دنیا وجود دارد که پر درآمدترین و پر تقاضاترین شغل‌ها را مشخص می‌کنند. در این مطلب، با پر تقاضاترین گروه‌های شغلی در سال ۱۴۰۱ و منابع یادگیری مهارت‌های لازم برای این مشاغل آشنا می‌شوید.

بهداشت و درمان

همه‌گیری بیماری کووید ۱۹، باعث تغییر تعداد کارکنان کادر درمان شده و در نتیجه، تقاضای بسیار زیادی برای استخدام افراد شاغل در حوزه بهداشت و درمان در سراسر جهان ایجاد شده است. در سال‌های گذشته برای استخدام پرستاران ماهر در دنیا کمبود وجود داشت که این موضوع امروزه بیشتر از قبل احساس می‌شود. به همین دلیل مشاغل گروه بهداشت و درمان از پر تقاضاترین شغل‌ها در سال ۱۴۰۱ به شمار می‌روند. برای کار در اکثر مشاغل گروه بهداشت و درمان مانند پرستاری باید حداقل یک مدرک کاردانی یا کارشناسی در رشته مدنظر دریافت کنید. با دریافت مدرک کارشناسی ارشد، می‌توانید مهارت‌های خود را گسترش دهید و دستمزدهای بیشتری دریافت کنید.

فناوری اطلاعات

سال‌هاست که حوزه فناوری اطلاعات، حوزه‌ای همواره رو به رشد بوده و افزایش میزان دور کاری در شرکت‌های مختلف و توسعه تلفن‌های همراه هوشمند، میزان تقاضا برای استخدام توسعه‌دهندگان نرم‌افزارها و اپلیکیشن‌های مختلف را به شکل قابل توجهی افزایش داده است. در گذشته، شرکت‌ها برای استخدام کارکنان در زمینه فناوری اطلاعات، ارائه مدارک دانشگاهی را لازم می‌دانستند، اما در سال‌های گذشته این روند کمی تغییر کرده است. در حال حاضر بسیاری از شرکت‌ها، افراد ماهری که به شکل آنلاین و خودآموز مهارت‌های مرتبط با کدنویسی را کسب کرده‌اند، استخدام می‌کنند و برای انجام این کار به مدارک دانشگاهی نیازی ندارند. به همین دلیل، میزان محبوبیت دوره‌ها و فیلم‌های آموزشی آنلاین در این زمینه نیز در سال‌های اخیر افزایش یافته است.

مدیریت زنجیره تامین

در سال‌های اخیر حوزه کاری مدیریت زنجیره تامین، رشد بسیار زیادی پیدا کرده است. خرید بسیار زیاد افراد در قرنطینه در سال‌های گذشته باعث شد که روش‌های ارسال و تحویل محصولات بسیاری از فروشندگان با مشکل مواجه شود. به همین دلیل، میزان تقاضا برای استخدام افراد ماهر در بخش‌های مختلف مرتبط با مدیریت زنجیره تامین در شرکت‌ها افزایش یافته است. از مشاغل مرتبط به این حرفه می‌توان به مامور خرید، تحلیلگر لجستیک و مدیر توزیع اشاره داشت. بسیاری از افراد شاغل در این زمینه، مدرک کارشناسی دانشگاهی دارند.

اما به‌طور معمول مدیران رده‌بالای مشغول در زمینه مدیریت زنجیره تامین، تحصیلات خود را تا مقاطع تحصیلات تکمیلی ادامه می‌دهند. اگر در زمینه‌های ریاضیات، آمار و اصول مهندسی مهارت دارید و به بهبود کارکرد سیستم‌ها علاقه‌مندید، ممکن است این زمینه کاری برای شما مناسب باشد.

مدیریت مالی

طبق آمارها، انتظار می‌رود که مشاغل زمینه مدیریت مالی در ۱۰ سال آینده حدود ۱۵ درصد رشد داشته باشند. مدیران مالی برای ارزیابی مخارج و درآمد شرکت‌ها و همچنین یافتن روش‌های افزایش میزان سودآوری آن‌ها استخدام می‌شوند. شرکت‌های بزرگ به‌طور معمول کاندیداهایی با مدارک کارشناسی ارشد دانشگاهی مانند MBA را استخدام می‌کنند، اما ممکن است، سازمان‌های کوچک‌تر، مدیران مالی با مدرک کارشناسی دانشگاهی را نیز برای استخدام بپذیرند.

آمار

گفته می‌شود که دانشمندان داده (Data Scientists) با کمک به بهره‌برداری بهتر از اطلاعات در شرکت‌ها تا سال ۲۰۳۰ میلادی با رشدی ۳۰ درصدی در میزان استخدام روبه‌رو خواهند شد. اگر به داده‌ها و آمار علاقه دارید، ممکن است، بتوانید در این زمینه تخصصی رو به رشد موفق شوید. بسیاری از افراد در این حوزه کاری در شرکت‌های بیمه مشغول به کار می‌شوند. کارشناسان آمار، وظیفه تحلیل داده‌ها و برآورد میزان فروش، سود و موانع رشد شرکت‌ها در آینده را بر عهده دارند. داشتن مهارت ارزیابی ریسک برای کار در این رشته، مهارتی بسیار عالی و مورد نیاز است. بیشتر افراد شاغل در زمینه آمار مدرکی دانشگاهی مرتبط با حوزه کاری خود دریافت می‌کنند و در آزمون‌های دریافت مجوزهای مرتبط نیز شرکت می‌کنند. ■

پیش‌بینی مشاغل مورد تقاضا پس از شیوع این بیماری در دنیا کار ساده‌ای نیست، اما روندهای مشخصی در دنیا وجود دارد که پر درآمدترین و پر تقاضاترین شغل‌ها را مشخص می‌کنند



الاختصاص

ذكر الرئيس التنفيذي لشركة شهاب ثاقب للنقل
التأثير السلبي للأسعار ثلاثة أضعاف على عملية النقل



رفع الرئيس التنفيذي لشركة صنعت جستر سديد
نقص السيولة هو المشكلة الرئيسية لمصنعي قطع غيار السيارات



العضو المنتدب لشركة أمين ترابر الدولية للنقل
يلعب النقل دوراً مهماً في نمو صادرات البلاد



أثار الرئيس التنفيذي لشركة خدمات النقل الجوي باراكومينا هذه القضية
تعتبر عملية الترخيص المطولة تحدياً لشركات النقل



رفع الرئيس التنفيذي لشركة إسكرا
يعتمد نمو الإنتاج على تحسين بيئة الأعمال



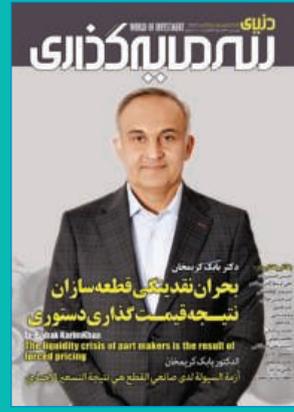
أعلن مدير منظمة المنطقة الحرة في أنزلي
مضاعفة الشركات المعرفية في منطقة أنزلي الحرة في الأشهر القليلة المقبلة



أثار خبير في مجال الإيرانيين بالخارج
إهمال رأس المال ٢٠٠٠ مليار دولار للإيرانيين المقيمين في الخارج



مرتضى فغانى
عضو غرفة تجارة طهران
منظور تطوير الشركات القائمة على المعرفة



«عالم الاستثمار» تجربة مشروع تجارى 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 الاستراتيجي الرئيسى فى الشرق الأوسط، وقد جذبت اهتمام العديد من الشركات الصناعية والتجارية والخدمية. 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 الإعلامية، 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.

اتصل بنا: شارع شهيد مفتح، زقاق مرزبان نامه، لوحة

رقم ٢٧، الوحدة الثامنة

رقم الهاتف: +٩٨٢١ ٨٨٨٦٤٨٤٢

رقم الفاكس: +٩٨٢١ ٨٨٨٦٤٧٨٦

الرمز البريدي: ١٥٨٨٨٦٦٣٤٤

رقم الهاتف المحمول: +٩٨ ٩١٢٧٧٠٧٧٤٥

البريد الإلكتروني: d.sarmayeh@gmail.com

للحصول على النسخة الكاملة من المجلة الشهرية، يرجى

الرجوع إلى موقع الأخبار التالي: www.dsarmaye.ir

صاحب الامتياز والرئيس التنفيذي:

مرتضى فغانى

رئيس التحرير: فرهاد اميرخانى

المدير التجارى: سارة نظرى

المترجم: سعيد عدالت جو

منظور تطوير الشركات القائمة على المعرفة



مرتضى فغاني
عضو غرفة تجارة طهران

أدى ترشيح المرشد الأعلى للثورة الإسلامية للعلم الجديد بعنوان «الإنتاج القائم على المعرفة وخلق فرص العمل» إلى تسليط الضوء على الشركات القائمة على المعرفة. في الاقتصاد الإيراني، تنقسم الشركات القائمة على المعرفة إلى مجموعتين من شركات الإنتاج والشركات الناشئة على أساس نوع النشاط ونطاقه، وتنقسم أيضاً إلى ثلاث مجموعات من واحد

إلى ثلاثة بناءً على نوع النشاط والتعقيد وأهمية التكنولوجيا المستخدمة. وبحسب الإحصائيات المتوفرة، فإن عدد الشركات القائمة على المعرفة يزيد عن ٦٠٣٥ شركة، الجزء الأكبر منها هو عدد شركات التصنيع القائمة على الإنتاج، بحيث يبلغ عددها ٣٢٨٩ شركة، ٥٤٪ من الأنشطة القائمة على المعرفة تنتمي إلى شركات التصنيع من النوع ٢. بالإضافة إلى ذلك، تمثل ١٥٨٠ شركة ناشئة، مع ١٥٨٠ شركة، ٣٦٪ في المائة من النظام البيئي للابتكار والتكنولوجيا، من ناحية أخرى، قدم نائب الرئيس للعلوم والتكنولوجيا أيضاً امتيازات للشركات القائمة على المعرفة لاستخدامها في تحقيق أهدافها، والتي تشمل خصومات على الدورات التدريبية (٧٠٪)، وخصومات خاصة على مشتريات البرمجيات (٧٠٪) وخصومات على تكاليف الاختبار - المختبر (٥٠٪) وكذلك دعم الصادرات وتراخيص التأسيس (في نطاق ١٢٠ كم) وخدمات أخرى مماثلة.

في العقد الماضي، تطورت الشركات القائمة على المعرفة بشكل كبير، بحيث بلغت مبيعات منتجات هذه الشركات في عام ٢٠١٠ فقط ٢٠٠٠ مليار ريال، ولكن وفقاً لآخر الإحصاءات، تجاوزت مبيعات الشركات القائمة على المعرفة العام الماضي ٩٠٠ ألف مليار ريال، وهي أكثر من عروض من ٤٥٠٪. هذا المبلغ ملحوظ حتى مع انخفاض قيمة العملة الوطنية. ومع ذلك، فإن توزيع هذه الشركات هو أحد المشاكل التي يواجهها الاقتصاد القائم على المعرفة. أدى وجود المزيد من المرافق في مجال التكنولوجيا إلى وجود أكبر عدد من الشركات القائمة على المعرفة في العاصمة. يوجد حالياً أكثر من ٣١٩٩ شركة قائمة على المعرفة في طهران، بينما تستضيف محافظة أصفهان التي تحتل المرتبة الثانية ٥٤٧ شركة فقط، وتستضيف محافظة خراسان رضوي التي تحتل المرتبة الثالثة ٣١٥ شركة معرفية فقط، والتي بسبب المساحة الجغرافية الشاسعة لإيران والمشاكل الخاصة بكل منطقة تحتاج إلى مزيد من الاهتمام.

استناداً إلى رؤية الدولة التي تبلغ مدتها ٢٠ عاماً، في عام ٢٠٢٥، يجب الحصول على ٥٠٪ من الناتج المحلي الإجمالي للبلاد من الاقتصاد القائم على المعرفة. مؤشر الابتكار هو مقياس يستخدم عادة لتحديد حصة الشركات القائمة على المعرفة في اقتصاد كل بلد. في عام ٢٠١٤، احتلت إيران المرتبة ١٢٠ من حيث هذا المؤشر، ولكن مع الجهود المستمرة في عام ٢٠٢١، احتلت المرتبة ٦٠ في العالم من حيث الابتكار. ومع ذلك، يبدو أن نمو قطاع المعرفة في اقتصاد الدولة يتطلب المزيد من الاستثمار، لأن المصدر الرئيسي لتمويل الشركات القائمة على المعرفة هو صندوق الابتكار والازدهار. على الرغم من النمو الكبير في عدد الشركات القائمة على المعرفة في السنوات الثماني الماضية، لا يزال رأس مال الصندوق - ٣ تريليونات -، بينما من أجل التطوير الأمثل، نحتاج إلى تخصيص المزيد من الموارد لهذا الصندوق. من ناحية أخرى، فإن وضع القوى العاملة النشطة في هذه الشركات وكذلك أهمية الاهتمام بالتقنيات التي تتطلبها صناعات الدولة هي قضايا أخرى يجب أن تحظى باهتمام خاص من أجل الحصول على اقتصاد موثّق قائم على المعرفة. ■

التحول في مجال النقل مع الشركات القائمة على المعرفة



فرهاد أميرخاني
رئيس التحرير

هذا العام، تم تحديد ميزانية وكالة الرئاسة للعلوم والتكنولوجيا بنحو ١٩٨٧٣،٢١٤ مليون ريال. ومع ذلك، فإن بعض الشركات الفرعية والمعاهد العلمية والبحثية، مثل مقر تطوير التكنولوجيا الحيوية، وحرم الجامعة التكنولوجية، ومؤسسة النخبة الوطنية، وصندوق دعم الباحثين والتقنيين في البلاد، تستفيد بشكل مباشر من هذه الميزانية؛ ومع ذلك، فقد تم إسناد معظم

دعم هذا النائب بشكل غير مباشر إلى المؤسسات والمنظمات الحكومية. وفقاً للإحصاءات، تمت الموافقة على حوالي ٦٠٣٥ شركة قائمة على المعرفة وأكثر من ١٤٠،٠٠٠ شركة ناشئة في مختلف المجالات من قبل هذا النائب. على الرغم من زيادة هذا المبلغ مقارنة بالسنوات السابقة؛ ولكن الأمر الجدير بالثناء واللافت هو المشاركة المتزايدة لهذه الشركات في مختلف قطاعات صناعة الدولة، والتي يعد لعبها دوراً واعدداً للاقتصاد التقليدي للتحرك نحو اقتصاد حديث وديناميكي وفعال. ترتبط صناعة النقل والعبور بأحد أهم المجالات وأكثرها حيوية في البلاد، والتي لعبت فيها الشركات القائمة على المعرفة دوراً في السنوات القليلة الماضية. حالياً، تعمل أكثر من ٦٠ شركة قائمة على المعرفة في هذه الصناعة. أدت الجهود القيمة لهذه الشركات إلى قيام وكالة الرئاسة للعلوم والتكنولوجيا بإنشاء مقر استراتيجي يسمى «مقر تطوير تكنولوجيا الفضاء المتقدمة والنقل العام» لتمهيد الطريق للنخبة وأفكارهم الرائعة في الشركات الناشئة لتحويل وسائل النقل الصناعية، وخاصة في مجال النقل. نعلم، للأسف، أن صناعة النقل في بلادنا تعاني من تخلف تاريخي. لكن في الوقت نفسه، يجب الاعتراف صراحة بأن هذه الصناعة المتدهورة يمكن أن تتحول مرة أخرى مع وجود النخب وجهود الشركات القائمة على المعرفة النشطة في مجال النقل، وتعويض أوجه القصور في الماضي. من بين التدابير التي تتخذها هذه الشركات في مجال النقل يمكن أن تكون حركة المرور عبر البلوتوث، والتزلج، ونظام الحوادث، والتسجيل الذكي للانتهاكات من خلال كاميرات المراقبة، والبيبتس، وتسجيل الأحداث، ونظام البنية التحتية للاتصالات، وتخطيط منطقة المرور، ونظام المعلومات وعناصر أخرى. ومع ذلك، سعت الحكومات خلال العقد الماضي إلى دعم هذه الشركات من خلال تخصيص الموارد اللازمة، والإعفاءات الضريبية، ورسوم الإيرادات الجمركية، والأرباح التجارية، فضلاً عن تقديم قروض منخفضة الفائدة أو بدون فوائد؛ لكن بالتأكيد هذا القدر من الدعم ليس كافياً والحاجة إلى إيلاء المزيد من الاهتمام لهذه الشركات.

بالنظر إلى أن شعار هذا العام هو «الإنتاج المعرفي وخلق فرص العمل» وأن الحكومة والبرلمان يحاولان إصدار قانون يسمى «قفرزة الإنتاج المعرفي» خلال السنوات القليلة الماضية، فمن المؤمل أن يتم هذا العام، عشية القرن الجديد، بينما توضح وسائل الإعلام أهمية هذه الشركات لعامة الناس، فإن المساحة اللازمة لأنشطة هذه الشركات ووجود النخبة والأشخاص المستحقين في مختلف المجالات، بما في ذلك النقل والعبور، يجب أن تكون شاهداً على التطور التاريخي والطفرة في هذا المجال في بلادنا. ■

دور المرأة في نمو الصناعات الكبيرة بالدولة



غزالة رضواني

مديرة العلاقات العامة في رابطة مصنعي قطع غيار السيارات

في عالم اليوم التنافسي، حيث جعلت الدول السعي لتحقيق النمو والتنمية أحد الأهداف الرئيسية لتحقيق ميزة تنافسية، فإن استخدام جميع الموارد البشرية في المجتمع لتحقيق هذه القضية المهمة له أهمية خاصة، وسبب المشاركة الجادة للمرأة يقال عن نمو وتطور البلدان المتقدمة. رغم أنه يبدو أن حضور المرأة ودورها في مختلف المجالات في بلدنا قد تزايد، إلا أن تواجدها في المناصب الإدارية لا يزال غير ملحوظ، لأنها تقترب من مناصب عليا، لكنها نادرا ما تستوعبها. هناك عقبات غير مرئية أو «نظرية السقف الزجاجي» في طريق صعود المرأة إلى مستوى أعلى من التنظيم، وهو ما يتعارض مع مكونات رأس المال الاجتماعي. مصطلح السقف الزجاجي، أو ظاهرة فشل المرأة في الوصول إلى المستويات الإدارية العليا، هو عائق تميزي أمام جهود المرأة لتحقيق النجاح، وهو مثال واضح على عدم المساواة. هذه الظاهرة موجودة في مجتمعات مختلفة، ولكن للأسف في البلدان الأقل نمواً، فإن هذا السقف أقل وأقوى. وطالما ظل هذا السقف قائماً، ستُحرم المرأة من فرصة التقدم والتقدم، وسيُحرم المجتمع نفسه من هذه الإمكانيات.

لكن القضية الأساسية هي نظام «الجدارة» في المجتمع. نظام يتم فيه تفويض المزايا الوظيفية والمناصب للأفراد فقط على أساس «الجدارة» و «الكفاءة» وليس على أساس الجنس أو الطبقة الاجتماعية أو العرق أو الثروة. «بالنظر إلى أن الأولوية في المجتمع هي التقدم الاقتصادي وتفوق المال والمكانة، لا يُتوقع أن تؤدي عملية صنع السياسات إلى التقدم الثقافي والاجتماعي وكذلك المساواة بين الجنسين، كما هو الحال في الثقافة الأبوية مثل ثقافتنا، حتى في مجتمعات الذكور. «لقد حلت العلاقة محل» القاعدة «والكفاءة».

وتواجه النساء حواجز صعبة للغاية في طريق النمو والتطور. من ناحية أخرى، نظراً لزيادة عدد النساء في بلدنا عن عدد السكان الذكور واستناداً إلى منحى توزيع معدل الذكاء الطبيعي، عندما يزيل المجتمع النساء ذوات الحواجز، فإنه سيُحرم بطبيعة الحال من نصف قدرة النخبة. ستكون إزالة السقف الزجاجي، الذي ترجع جذوره إلى الثقافة القديمة، عملية بطيئة وتدرجية تتطلب وقتاً وثقافة للتغيير. في هذا الصدد، يمكن أن يكون إدخال مديرات أكثر نجاحاً في وسائل الإعلام وإيلاء المزيد من الاهتمام للجدارة بدلاً من النظام الأبوي في المنظمات حلاً هاماً وفعالاً.

على الرغم من عدم وجود الكثير من النساء في صناعة السيارات، إلا أنه من دواعي الفخر أنه في صناعة قطع الغيار، التي تعد واحدة من أكبر الصناعات في البلاد، تلعب المرأة دوراً رئيسياً، سواء من حيث ريادة الأعمال أو من حيث من العمالة الماهرة. في غضون ذلك، كلما تحركنا نحو القطاع الخاص، كلما رأينا دور المرأة أكثر من القطاعين الحكومي وشبه الحكومي، ونأمل أن نرى دوراً متزايداً في صناعة السيارات وغيرها من الصناعات الرئيسية في بلدنا. ■

تطوير بطاقات الائتمان، حاجة الصناعة المصرفية الحديثة



امير طيبي

الرئيس التنفيذي لشركة بيشكامان بوبا

في الوضع الحالي لاقتصاد البلاد، تعد البنوك أحد العوامل الرئيسية في إدارة الأموال وتداولها. لحسن الحظ، في العشرين عاماً الماضية، أدى تصميم البنوك على استخدام أدوات جديدة إلى نتائج إيجابية ومرغوبة في القطاعات الرئيسية لتجهيز البرامج والأجهزة الحديثة. الآن، تقدم جميع البنوك في الدولة خدمات جيدة لعملائها من خلال استخدام الأنظمة المصرفية المركزية وبرامج إدارة البطاقات والخدمات المصرفية عبر الإنترنت والهاتف المحمول وما شابه ذلك. كان هذا الجهد في مجال المدفوعات الإلكترونية مع إنشاء شبكات شتاب وشابارك واستخدام أدوات البطاقات وأجهزة الصراف الآلي ونقاط البيع والإنترنت والهاتف المحمول مثيراً للإعجاب وفعالاً. ومع ذلك، إذا كانت الخدمات المصرفية الحديثة تستند إلى الركائز الثلاث الرئيسية «المصرفية المركزية»، و «الدفح الإلكتروني» و «انتشار أعمال بطاقات الائتمان»، فيمكننا القول أنه على الرغم من التقدم الكبير في المجالين الأولين، فإن النظام المصرفي للبلد لم يكن له أهمية كبيرة في المجال الثالث، التوسع في أعمال بطاقات الائتمان.

لكن في البلاد، وفقاً لإحصاءات شابرك في مارس ٢٠٢٢، بلغ عدد البطاقات المصرفية للمعاملات في شابرك حوالي ١٣٩ مليوناً و ٢٧ ألفاً، وهو أكبر رقم بأكثر من ١٣٠ مليوناً وحصّة ١٥,٩٤ في المائة تخص السحب. البطاقة وأقلها ٦٥٢ ألفاً و ٤٦٧ رقمياً وحصّة ٤,٧٪ من البطاقة الائتمانية.

من المؤكد أن هذه الحصّة من إصدار ومعاملات بطاقات الائتمان في النظام المصرفي للبلاد تظهر بوضوح تجاهل هذه القدرة الاقتصادية. اليوم، تتجه الأنظار مرة أخرى إلى بطاقة الائتمان، ويمكن لهذه الفرصة التاريخية أن تلعب دوراً مهماً في جعل نظام الدفع الخاص بنا للتسهيلات المصرفية أكثر شفافية.

بدأت شركة بيشكامان بوبا، بصفتها الحارس لتقديم وتطوير بطاقات الائتمان، في إصدار بطاقات ائتمان بنك ملي إيران في عام ٢٠١٦، وفي الفترة الأولية، لعبت بنوعين من المريحة والبطاقات الشاملة دوراً بارزاً في إبراز مفهوم بطاقات الائتمان في البلاد. في البداية، تم تقديم بطاقات المريحة بثلاثة سقف ١٠٠ و ٣٠٠ و ٥٠٠ مليون ريال وكذلك بطاقات شاملة بحد أقصى ١٠٠ مليون ريال للعملاء وقد لقيت هذه الخطة استحساناً كبيراً. حالياً، تم رفع سقف بطاقة الائتمان إلى مليار ريال. يمكن أيضاً تمديد التحقق من صحة النظام ليشمل السلوك الاقتصادي للعميل في وقت الشراء بحيث يمكن للعملاء أن يكونوا أكثر ثقة في سداد ديون بطاقات الائتمان الخاصة بهم بناءً على البيانات الجديدة. ■

يلعب النقل دوراً مهماً في نمو صادرات البلاد



يعتبر النقل من أهم العوامل في نمو اقتصاد الدولة وعامل رئيسي لنمو وتنمية الصادرات وإكمال سلسلة التوريد. ذهبنا إلى ماجد رسولي، الرئيس التنفيذي لشركة أمين ترابر الدولية للنقل، لمناقشة

قضايا مثل العرض والطلب، وسياسة الحكومة في الصناعة، وتحديث معدات النقل، وتأثير تقلبات أسعار الصرف. نقرأ مقتطفات من هذه المقابلة.

استجابة ٢٤ ساعة طوال أيام الأسبوع والصدق هي السمات المميزة لشركة أمين ترابر. إن سلامة عملية النقل في هذه الشركة والالتزام بالمعايير الموضوعية للسائقين هي أنه بدلاً من الاهتمام بجذب المزيد من الشاحنات، يتم اختيار السائقين بناءً على شخصيتهم وسلوكهم وشخصيتهم. من ناحية أخرى، تسعى الشركة القابضة جاهدة لاستخدام شاحنات قياسية وحديثة. تمتلك الشركة أيضاً نظام تدريب أثناء الخدمة يقوم باستمرار بتدريب جميع المعلومات اللازمة لقوتها العاملة.

نظراً لأن حجم الإيرادات والنمو والتطور في الشركات الناقلة يعتمد على عدد الشاحنات المغطاة، فإن الشركة تحاول زيادة عدد الشاحنات سنوياً، لذلك كل عام عدد الشاحنات وفقاً للمعايير التي يرغب بها الشركاء أكثر وأكثر في ازدياد.

كما ذكرنا، تغطي الشركة معظم دول أوروبا الغربية. ومع ذلك، تجدر الإشارة إلى أن شاحناتنا تعمل على جميع الطرق البرية من البلدان المجاورة إلى آسيا الوسطى ودول البلطيق، ومع ذلك لا يمكن لأحد الادعاء بتلبية جميع احتياجات سوق النقل الدولي وتغطية الأنشطة ذات الصلة.

بسبب تفشي كورونا، أغلقت تركيا حدودها البرية أمام الشاحنات في دول أخرى لعدة أشهر، وهذا غير اتجاه بضائعنا من البر إلى السكك الحديدية. وشكل ذلك تحدياً خطيراً. في الوضع الحالي، العديد من شركات النقل إما مغلقة أو تعمل بأدنى طاقتها.

يلعب النقل دوراً مهماً في نمو الصادرات وزيادة تنافسية الصادرات إلى الدول الأخرى، لذا نأمل أن يتم توفير منصة مناسبة لمواجهة تحدياتها. نأمل من الحكومة والمنظمات الاستعانة بخبراء في هذا المجال لعقد اجتماعات وفعاليات، وكذلك حل تحديات هذه الفئة، من أجل توفير منصة لنمو العمالة في الدولة ومشاهدة المزيد والمزيد من أنشطة النقل لشركات. ■

ذكر الرئيس التنفيذي لشركة شهاب ثاقب للنقل

التأثير السلبي للأسعار ثلاثة أضعاف على عملية النقل



تحتاج شركات النقل إلى أموال طائلة لتقديم خدماتها، بالإضافة إلى أن الحكومة تفرض الكثير من التكاليف على شكل تأمين وضرائب. من أجل التحقيق في هذه القضية، أجرينا مقابلة مع وحيد نباتي، الرئيس التنفيذي لشركة شهاب ثاقب للنقل. نقرأ مقتطفات من هذه المقابلة.

تقوم شركة شهاب ثاقب للنقل بنقل بضائع العملاء إلى دول مختلفة تحت شعار «مرافقة حتى الوصول» وتتبع العملية حتى التخليص النهائي للبضائع. في الوقت الحاضر، تمتلك الشركة قوة عاملة تبلغ حوالي ٣٥ شخصاً وتنشط في مختلف قطاعات الشحن والشحن.

لحسن الحظ، تم تحقيق العديد من أهدافنا. حاولت الشركة دائماً الاعتراف بها كشركة ذات سمعة طيبة وموثوقة في سوق النقل. تحقق الشركة بالفعل العديد من أهدافها، على الرغم من الظروف الاقتصادية السيئة والحواجز التي تحول دون العقوبات، وتبحث عن أمثلة تجارية وتسويقية رقمية جديدة للاستثمار في الخدمات اللوجستية.

من ميزات هذه الشركة الاستشارة المجانية في مجال النقل الدولي للبضائع وستستجيب للعملاء طوال أيام الأسبوع. تتحكم شركة شهاب ثاقب بشكل كامل في عملية نقل البضائع وتحاول تقليل تكاليف نقل البضائع، لذلك في بعض الحالات يتم التضحية بأرباح الشركة لتقديم خدماتها.

في السنوات الأخيرة، اتخذت بلادنا إجراءات مهمة في قطاع التصدير، وخاصة في الخليج الفارسي، وقامت شركة شهاب ثاقب بالتصدير إلى دول هذا المجال ٥ مرات العام الماضي، والتي ستتضاعف من خلال رفع العقوبات.

وتحاول شركة شهاب ثاقب الاعتماد على القدرات المحلية واستكمال جميع مراحل شحن البضائع من صفر إلى مائة وزيادة قدرتها التنافسية مع الشركات الأخرى.

من الخطط الجادة لهذه الشركة الدخول إلى قسم اللوجستيات، ولهذا الغرض تسعى إلى توفير المستودعات والمعدات اللازمة للتعبيئة وتنفيذ جميع خطوات نقل البضائع.

من المطالب المهمة لشركات النقل تسهيل الظروف الاقتصادية من قبل كبار المديرين حتى لا يواجه العديد من المشاكل في عملية نقل الأموال وتحويلها. في رأبي، يجب على الحكومة توفير منصة لشركات النقل للعمل بمزيد من الحافز والقوة. ■

آثار الرئيس التنفيذي لشركة باراكومينا لخدمات الشحن
الجوي، هذه القضية

تعتبر عملية الترخيص المطولة تحدياً لشركات النقل



يعتبر النقل من أهم ركائز اقتصاد الدولة، لذلك تم إنشاء العديد من الشركات في هذا المجال وتقدم اليوم خدمات للأفراد والشركات الاقتصادية مختلف أشكال النقل الجوي والبحري والبحري.

وأضاف مصطفى آقايفاني الرئيس التنفيذي لشركة باراكومينا لخدمات الشحن الجوي، مشيراً إلى أن الشركة تأسست بهدف تقديم الخدمات الجوية العام الماضي وهي الآن جاهزة للعمل في مجال النقل الجوي. مجموعة شركات شهاب سابق تأسست عام ٢٠٠٩ بهدف تقديم الخدمات في مجال النقل البحري والبحري. تقدم هذه الشركة القابضة مجموعة متنوعة من الخدمات للعملاء وهي معروفة للعديد من الشركات.

وقال إن أهم ميزة لشركة باراكومينا للخدمات الشحن الجوي هي النقل السريع والسعر المعقول لخدماتها، وقال: يجب نقل العديد من العناصر مثل الأدوية والمواد القابلة للتلف بسرعة كبيرة، لذلك وفرت الشركة شروطاً لهذه البضائع في أقصر وقت قد يصل إلى العملاء.

وأشار الرئيس التنفيذي لشركة باراكومينا للخدمات الشحن الجوي، إلى أن معظم معاملات شركات النقل تتم مع الصين، مشيراً إلى أنه مع رفع العقوبات وتهيئة الظروف المناسبة في البلاد، يمكن التواصل مع دول أوروبية أخرى.

من أهم أهداف شركة باراكومينا لخدمات الشحن الجوي؛ رفع مستوى جودة الخدمة وتسهيل التسليم وتتبع البضائع. بالطبع، قد يكون هذا مكلفاً إلى حد ما، لكنه سيؤدي بالتأكيد إلى رضا العملاء وثقتهم.

قال الرئيس التنفيذي لشركة باراكومينا للخدمات الشحن الجوي إن عدم إصدار التراخيص في الوقت المحدد هو أحد أكبر التحديات التي تواجه الشركة، وقال: بالنظر إلى الدور الذي تلعبه شركات القطاع الخاص في خلق فرص العمل، يجب ألا تستغرق عملية الترخيص وقتاً طويلاً. في رأيي، في هذا الاتجاه، من الأفضل استخدام المتخصصين والمديرين ذوي الخبرة ومنع تطوير التعليمات المرهقة.

قال الرئيس التنفيذي لشركة باراكومينا للخدمات الشحن الجوي: «أمل أن يأتي اليوم الذي تكون فيه الشركات قادرة على العمل بشكل جيد دون التدخل في المؤسسات الحكومية». في هذه الحالة، ستعمل الشركات بقلق أقل. ■

أكد عضو لجنة الطاقة بالبرلمان

توفير الطاقة عن طريق توزيع الدعم بشكل عادل

القسم
البحري



تعد الطاقة من أهم مجالات اقتصاد أي دولة لتحقيق النمو الاقتصادي والتنمية. في الواقع، يبدو أن العديد من البلدان في العالم بحاجة إلى الاستيراد في قطاع الطاقة. في مقابلة مع حسين زاده، عضو لجنة الطاقة وممثل لإيران في البرلمان، درسنا القضايا القائمة في هذا المجال. نقرأ مقتطفات من هذه المقابلة. قضية العدالة مهمة في منح دعم الطاقة. من خلال تقديم إحصائيات تفيد بأن الحكومة تنتج ١٠٠ مليون لتر من البنزين يومياً، منها ٩٠ مليون لتر يتم استهلاكها، من المهم ملاحظة أن مستوى كثافة الطاقة في البلاد مرتفع.

البنزين مثل سلعة المستهلك، بالنظر إلى أن إيران هي أحد نوادي مصدري البنزين في العالم، إلا أن قضية العدالة في توزيع البنزين بين الإيرانيين في البلاد لم تحترم بشكل صحيح. ٦٠ لتراً من حصة البنزين تُمنح لأصحاب السيارات شهرياً، لكن ٥٠٪ فقط من سكان بلدنا يمتلكون سيارة، وبقية المجتمع لا يمكنهم الحصول على حصة البنزين لعدم امتلاكهم سيارة.

تنفيذ مشاريع مثل إدارة مستجمعات المياه التي يمكن أن تكون فعالة على المدى الطويل. تعد إيران واحدة من أكثر دول العالم تلوثاً في مختلف الصناعات ويجب أن تتحرك في اتجاه تحقيق الاكتفاء الذاتي في إنتاج المياه والكهرباء.

التحدي الرئيسي للبتروكيماويات هو تكاليف العلف. معدلات تغذية المجمعات البتروكيماوية منخفضة للغاية، لكن هذه المجمعات تبيع منتجاتها بسعر الصرف الحالي ولا تعمل حتى في مجال المسؤولية الاجتماعية. كان اقتراحنا في البرلمان أن تستثمر مجمعات البتروكيماويات رسمياً في إنتاج الغاز في حقول الغاز وتلتقى ٢٠٪ من مبلغ استثماراتها مقابل الغاز المجاني وفقاً للقانون.

لدى وزارة النفط خطط جيدة للإنتاج والاستثمار في مجال الغاز يجب تنفيذها فوراً. علينا أن نكون جادين في مجال التحسين والادخار، وهو ما حدث حتى الآن فقط في مجال تصنيع السيارات. لماذا يجب أن تكون نسبة الطاقة المهدرة في وزارتي الطاقة والنفط أعلى من ٦٠٪؟ لذا فإن الاستثمار في إنتاج الطاقة وتوفيرها يمكن أن ينقذ البلاد بالتأكيد من تحديات نقص المياه والكهرباء والغاز.

ارجو ان يتم الانتهاء من مشاريع نصف منتهية في مجال الطاقة بالدولة في اقرب وقت ممكن حتى لا نشهد انقطاع التيار الكهربائي في المواسم الحارة وانقطاع الغاز في المواسم الباردة. ■

أزمة السيولة لدى صانعي القطر هي نتيجة التسعير الإجباري



واجهت صناعات السيارات وقطع الغيار في البلاد مشكلة الوصول إلى التكنولوجيا الحديثة والمعرفة التقنية لأسباب عديدة. لمعرفة المزيد، تحدثنا مع الدكتور بابك كريم خان، نائب رئيس الرابطة الوطنية لمصنعي قطع غيار السيارات. نقرأ مقتطفات من هذه المقابلة. في عام ٢٠٢١، عقدنا في مجلس إدارة اتحاد تصنيع قطع الغيار في البلاد عدة اجتماعات مع مديري شركات السيارات ومسؤولي وزارة الصناعة والتعدين والتجارة والقضاء والبنك المركزي وأعضاء البرلمان لإطلاعهم على وجهات نظرهم. صناعة قطع الغيار ومتطلبات مصنعي قطع الغيار في هذه الاجتماعات، وقد أبلغنا المسؤولين وقمنا بالمتابعة اللازمة. من ناحية أخرى، تم تشكيل اللجان المتخصصة للجمعية المتجانسة فيما يتعلق بالقضايا ذات الصلة من أجل لعب دور أكثر فاعلية في مناقشة سياسة صناعة السيارات من خلال إنشاء المحتوى وإبلاغه بدقة للمسؤولين ووسائل الإعلام. إن عقد مؤتمر «سلسلة السيارات في أفق ٢٠٢٢»، بالنظر إلى قيود كورونا في السنوات السابقة، يوضح مدى تغطية الجمعية الوطنية، وفي هذا المؤتمر، ضيوف من وزارة الصناعة والتعدين والتجارة والقضاء والأعضاء. مجلس الشورى الإسلامي. وأدى هذا العدد إلى مشاركة المزيد من المسؤولين والمؤسسات الحكومية في وجهات نظر الناشطين في هذا المجال. نأمل أن يكون لهذه التفاعلات تأثير جيد على التشريعات المستقبلية.

مع تغيير إدارة الصناعة الكلية في كل حكومة، نرى تغييراً في السياسات ودخول أشخاص جدد في المناصب الحكومية، مما يؤدي إلى تقليص تصرفات المديرين السابقين والتزاماتهم بالكامل. عندما لا نستخدم التجارب الناجحة للآخرين، فإننا سنهدر الاستثمارات والفرص الذهبية في صناعة الدولة من خلال التجربة والخطأ. ولتحقيق شعار العام وهو إنتاج معرفي يجب أن نفكر في عملية علمية وتكنولوجية حديثة مقارنة بالصناعة العالمية ويجب أن نؤمن القطاع الخاص وقدرة الشباب على اكتساب المعرفة.

نتوقع من الحكومة أن تحقق التوازن في حماية الإنتاج المحلي في ظل الظروف الصعبة المقبلة.

تعد الخبرة والبيئة التي تم إنشاؤها في صناعة السيارات وقطع الغيار في البلاد امتيازاً خاصاً يستفيد منه عدد قليل من البلدان. هذه الصناعة تحتاج إلى إعادة بناء وتحديث. تنمو صناعة السيارات في سياق التفاعل، ولهذا الغرض، يجب أن نوفر الأرضية لتوسيع التفاعل مع العالم من خلال الاعتماد على الموقع الجغرافي والموارد والسكان في بلدنا، والتي تعتبر الورقة الراححة. ■

رفع الرئيس التنفيذي لشركة صنعت جستر سديد

نقص السيولة هو المشكلة الرئيسية لمصنعي قطع غيار السيارات



سيكون استخدام أحدث التقنيات والتكيف مع مستويات عالية من التكنولوجيا مكلفاً لمصنعي قطع غيار السيارات، لذلك فإن أحد الاهتمامات الرئيسية للمصنعين اليوم هو حل تحدي السيولة والحاجة إلى إصلاح سياسات الإنتاج القديمة. في مقابلة مع المهندس سروس كوهستاني، الرئيس التنفيذي لشركة صنعت جستر سديد، قمنا بفحص هذه المشاكل. نقرأ مقتطفات من هذه المقابلة.

من أكبر النجاحات التي حققتها الشركة العام الماضي، إنتاج هياكل للمركبات الكبيرة مثل الجرارات والشاحنات، وهو ما لم تفعله من قبل، باستثناء بعض الجهود الصغيرة والمتفرقة.

ومع ذلك، فإننا نعتزم إنتاج عدد كبير من المنتجات هذا العام ونقوم حالياً بإعداد بنيتها التحتية. وتجدر الإشارة إلى أن شركة صنعت جستر سديد تبحث لأول مرة عن إنتاج آلي في صناعة الشاسيهات، وقد تم توقع هذا الإجراء في العام المقبل وفقاً لأوامر شركتين سابكو ويران خودرو بأعداد كبيرة.

تعاني الوحدات الصناعية من مشاكل الأصول والقيمة المضافة، وتحول عدد إنتاج السيارات نحو عدم التبرير الاقتصادي، بينما إذا تم حل المشكلات الاقتصادية، فإن تداول الإنتاج سيصل إلى نفس المستوى الذي كان عليه في عام ٢٠١١.

تلعب رابطة صناعات توليد القوة المتجانسة ومصنعي قطع غيار السيارات في البلاد، كمنظمة غير حكومية نشطة، دوراً مهماً في صنع القرار وصنع السياسات، لكن الأداء الأمثل لهذه الرابطة سيكون هو الأمثل في الظروف الاقتصادية المستقرة.

على عكس معتقدات بعض الناس، فإن استيراد السيارات لن يخلق سوقاً محلية تنافسية. هذه القضية لا علاقة لها بمديري صناعة السيارات، لكنها متجذرة في سياسات الاقتصاد الكلي، وحتى لا يتم إصلاح هذه السياسات، لن يؤدي رفع حظر الاستيراد فقط إلى حل المشكلة، بل سيؤدي إلى تفاقمها.

تعد اهتمامات قطاعي التصنيع والسيارات شائعة جداً، حيث توجد سوق مشتركة أمامهما. لن نتحقق مصالحهم حتى يتم دمج صناعات السيارات وقطع الغيار. بالنظر إلى هذا، يجب أن تكون سياسات الاثنين هي نفسها بينما لا تكون مستقلة.

تبحث صناعة السيارات اليوم عن قطع غيار حديثة وجديدة، لم يعد إنتاجها في حدود قدرة صناعة قطع الغيار في البلاد. في رأيي، يمكن لشركات مثل سابكو و سازه جستر كمؤسسة تصميم هندسي أن تلعب دوراً فعالاً وحاسماً في هذا المجال. ■

رفع الرئيس التنفيذي لشركة ايسكرا

يعتمد نمو الإنتاج على تحسين بيئة الأعمال

يعد تحسين بيئة الأعمال بالإضافة إلى إلغاء الأسعار الإلزامية أحد متطلبات نمو صناعة قطع الغيار، لذلك من المتوقع أن توفر الحكومة الجديدة ظروفًا مواتية لنمو الصناعة وتحسين وضعها من خلال إهمال السياسات المناسبة.

قال أمير حسين جلاي، الرئيس التنفيذي لشركة ايسكرا، في إشارة إلى نمو منتجات الشركة بنسبة ٢٠٪: «بدأ إنتاج مولدات السيارات شاهين وتارا في شركة ايسكرا، وسيتم إنتاج منتجات جديدة أخرى مثل مروحة الرادياتور وندفة الثلج في الأعداد المناسبة».

وفي إشارة إلى هدف «ايسكرا» المتمثل في القضاء على نفايات الشركة، قال جلاي: «بالطبع، لن تكون هذه الهدر صفرًا بالكامل، ولكن بمساعدة ومشاركة مشغلي الإنتاج، تم تقليلها بشكل خطير». بالإضافة إلى ذلك، صدرت ايسكرا حوالي ٣٠٠ ألف يورو، لكنها لم تصل بعد إلى الرقم المطلوب وهو ٥٠٠ ألف يورو.

وأشار إلى عدم حدوث تغيير في ظروف الإنتاج عام ٢٠٢١، وقال: «في بعض الحالات، أصبح الوضع أكثر صعوبة إلى حد ما، لذلك من أهم متطلبات نمو الإنتاج في الوقت الحالي تحسين بيئة الأعمال والاقتصاد. والأمن القضائي لأصحاب المشاريع».

وقال جلاي إن الجمعية المتخصصة لمصنعي قطع غيار السيارات بالدولة بذلت جهودًا كبيرة لتسهيل العلاقة بين مصنعي ومصنعي قطع غيار السيارات، مشيرًا إلى أن الجمعية تعترض على إلغاء الأسعار الإلزامية، لذلك على المديرين والمسؤولين الحكوميين بعد إدراك الآثار السلبية للأسعار. ضعه القواعد جانبًا ويبدو أنه من الآن فصاعدًا سنرى نتائج جيدة.

قيم الرئيس التنفيذي لشركة ايسكرا أداء الجمعية المتخصصة لمصنعي قطع غيار السيارات في عام ٢٠٢١ بأنه إيجابي وقال: «كان أداء هذه الجمعية جيدًا جدًا العام الماضي، لذلك من خلال إقامة المعرض في عام ٢٠٢١، شهدنا حضورًا قويًا للسيارات المصنعين وشركات صناعة السيارات في البلاد».

في رأيي، أفضل شيء هو ترك مجالس إدارة شركات السيارات حراً في إدارة مواردهم ونفقاتهم. بالإضافة إلى ذلك، يجب تحرير التسعير لتحديد الأسعار بناءً على آليات السوق.

وفي النهاية قال الرئيس التنفيذي لشركة ايسكرا، مشيرًا إلى تأثير انخفاض مبيعات النفط على زيادة الإنتاج: «يجب أن نعرف أن أهم عامل لتحسين بيئة الأعمال اليوم هو تقييم الإنتاج». لسوء الحظ، مع الآليات الحالية بالإضافة إلى القوانين واللوائح الحالية، يتم إغلاق أيدي وأقدام صانعي المكونات. ■



أثار الرئيس التنفيذي لشركة سورنا للأمن

الاستثمار ضروري لتطوير صناعة تكنولوجيا المعلومات الإيرانية



يعد توفير المعدات المتخصصة في هذا المجال لمراكز البيانات والمؤسسات الكبيرة في الدولة أحد الأمور التي تنشط فيها شركة سورنا للأمن. في مقابلة مع رضا خلج، الرئيس التنفيذي لهذه الشركة، درسنا وضع هذه التجارة في إيران. نقرأ مقتطفات من هذه المقابلة.

لقد مرت ١٠ سنوات منذ تأسيس شركة سورنا للأمن والآن هذه الشركة، تحت اسم مجموعة شركات سورنا، تنشط في توفير معدات تكنولوجيا المعلومات المتخصصة لمراكز وشبكات البيانات. في العام الماضي، بدأنا في إنتاج أجهزة كمبيوتر الكل في واحد، وتعمل شركة أخرى في المجموعة بالتقسيم لتوفير السلع لمتقاعدي الضمان الاجتماعي بالتقسيم.

نعمل حالياً كأحد الشركات الرائدة في مجال تصميم وتنفيذ مراكز وشبكات البيانات. وفقاً لسياسات الدولة، منذ عام ٢٠٢٠، أنشأنا إنتاج أجزاء تكنولوجيا المعلومات. نظراً لإمكانية وصول العائلات والمنظمات إلى الإنترنت، فقد اعتقدنا أنه بالإضافة إلى العملاء الكبار، يمكن للمواطنين العاديين استخدام خدمات شركتنا ولتحقيق هذا الهدف، أطلقنا المتجر الإلكتروني Radram.ir حتى تتمكن من توصيل البضائع للناس بالتقسيم. الجدير بالذكر أن هذا النشاط تقوم به شركة راد سيستم بردازان سورنا.

يعد تطوير خط إنتاج الأجهزة الكمبيوتر الصغيرة بدون غلاف أحد أهم برامج شركة سورنا للأمن. في الوقت الحاضر، يتم استيراد معظم الأجزاء، ولهذا الغرض، نعتمد إنتاج بعض هذه الأجزاء الغريبة بالداخل وليس مجرد تجميع هذه الأجزاء. يقوم شركاؤنا بتصميم نوع من الكمبيوتر بدون غلاف أو الكل في واحد، في هذا النوع من المنتجات، لا تعتمد ترقية ذاكرة الوصول العشوائي والقرص الصلب على فتح الكمبيوتر بالكامل، ويمكن للمستخدم ترقية نظامه بسهولة. إن جذب عملاء جدد وزيادة المبيعات وكذلك تحسين الإنتاجية هي بعض البرامج السنوية التي يجب مراعاتها أثناء نشاط الشركة.

في هذه السنوات، على الرغم من جائحة كورونا، ونمو الأعمال التجارية القائمة على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، فضلاً عن توفير التدريب على خدمات التعلم عن بعد من قبل المنظمات الحكومية وغير الحكومية، يجب مراعاة الحاجة إلى الوصول السريع والأمن إلى المعلومات بشكل أكبر من أي وقت مضى. ■

أعلن مدير منظمة المنطقة الحرة في أنزلي

مضاعفة الشركات المعرفية في منطقة أنزلي الحرة في الأشهر القليلة المقبلة



المهندس علي أوسط أكبري مقدم، رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي لمنظمة منطقة أنزلي الحرة، فيما يتعلق بخطط العام الحالي لمنظمتها لتنفيذ استراتيجية المرشد الأعلى لعام ٢٠٢٢، والتي تم تسميتها بعام «الإنتاج القائم على المعرفة وخلق فرص العمل»، مشيراً إلى أن زيادة وتنويع محفظة منتجات التصدير القائمة على المعرفة إلى دول أوراسيا هي الاستراتيجية الرئيسية لهذه المنظمة، على حد قوله. أخيراً وخاصة هذا العام، تستند هذه المنظمة على هذا.

وأضاف الرئيس التنفيذي لمنظمة المنطقة الحرة في أنزلي: وجود مركز مزدهر للشركات المبتكرة والشركات القائمة على المعرفة في هذه المنطقة ومذكرات تعاون مع نائب الرئيس للعلوم والتكنولوجيا وصندوق الابتكار والازدهار في الدولة؛ أنشطة مجلس دعم الشركات القائمة على المعرفة والابتكار. تقديم حزم الدعم والحوافز والتخفيض للمواد الخام وخطوط الإنتاج ودعم هذه الشركات للمشاركة في المعارض المحلية والأجنبية من قبل هذه المنظمة؛ يشكل وجود مركز المعارض ونشاط موانئ أنزلي وبحر قزوين في هذه المنطقة، إلى جانب ربط مجمع ميناء بحر قزوين بشبكة السكك الحديدية الوطنية، مجموعة من القدرات وبرامج الدعم لمنظمة منطقة أنزلي الحرة لجذب وتسويق المنتجات القائمة على المعرفة وتسويقها. خدمات للتصدير إلى البلدان.

ذكر أكبري مقدم أن حالياً ٩ شركات قائمة على المعرفة في مجالات الصناعة وغير الصناعية والخدمات، بما في ذلك الكهرباء والإلكترونيات ومعدات المختبرات والأجهزة ومستحضرات التجميل وتصميم وإنتاج برامج الكمبيوتر والجوال وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والميكانيكا مع شهادة: نائب الرئيس للعلوم والتكنولوجيا يعمل في المنطقة، وأضاف: من المتوقع أن يتضاعف هذا الرقم تقريباً في الأشهر القليلة المقبلة.

وأشار إلى عدد الوحدات المبتكرة والتكنولوجيا وريادة الأعمال النشطة في هذه المنطقة بـ ١٠٠ شركة.

الرئيس التنفيذي لمنظمة المنطقة الحرة في أنزلي، في إشارة إلى مخططات إنشاء المدينة الصناعية الثالثة وتطوير المنطقة. ■

أثار خبير في مجال الإيرانيين بالخارج

إهمال رأس المال ٢٠٠٠ مليار دولار للإيرانيين المقيمين في الخارج



لسنوات، كان التفكير في طرق لحل الأزمات الاقتصادية المحلية مشكلة رئيسية لحكومات البلاد، في حين أن الإيرانيين الذين يعيشون في الخارج كأصل ثمين يمكن أن يكون وسيلة للخروج من الأزمة الحالية. تقدر القيمة المضافة لوجود ٣٠٠٠٠٠ من النخبة ورأس المال الخامل للمهاجرين عبر الحدود بحوالي ٢ تريليون دولار، والتي من خلال إجراء تغييرات في الهيكل المؤسسي للبلاد، مع إعادة هذه الأصول العلمية القيمة إلى بلدنا، يمكن أيضاً أن تكون عمياء. عقدة اقتصادية في أيديهم. في مقابلة مع الدكتور حميد يزديان، فحصنا هذا الموضوع. نقرأ مقتطفات من هذه المقابلة.

أول شيء إيجابي كان الاهتمام بقضية الإيرانيين في الخارج. لقد اهتم الدكتور أحمدني نجاد بجدية بقضايا عدة ملايين من الإيرانيين المقيمين في الخارج، وعهد بإدارة شؤون الإيرانيين في الخارج إلى أمنائه. إن نقل بعض الصلاحيات والاعتمادات والميزانيات إلى الأمانة العامة مهد الطريق لسلسلة من المؤتمرات والرحلات. أدى بدء هذه العملية وإزالة العقبات في نهاية المطاف إلى عودة بعض الإيرانيين المقيمين في الخارج واستثمارهم في البلاد. بالإضافة إلى ذلك، عاد عدد من الأساتذة والنخب إلى البلاد وبدأوا التدريس في الجامعات.

هناك حوالي مليوني إيراني يعيشون في الولايات المتحدة، ويشكلون أكبر عدد من الإيرانيين الذين يعيشون في الخارج. كندا لديها أيضاً حوالي ٧٠٠٠٠٠ إيراني. بالطبع، لا يمكن إعطاء إحصاءات دقيقة في هذا الصدد، لأنه في بعض البلدان، يتم تحديد الجنسية على أساس التربة والدم والزواج. على سبيل المثال، أساس الجنسية الإيرانية هو الدم.

يبدو أن الهجرة الإيرانية تأتي في مقدمة أولوياتها الولايات المتحدة وكندا ثم الدول الأوروبية. يبدأ البعض الهجرة أولاً إلى البلدان المجاورة مثل تركيا والإمارات وجورجيا. وتشير التقديرات إلى وجود ٥ ملايين إيراني في دول مختلفة، بينما لم تسجل قواعد البيانات في البلاد أكثر من ٣,٥ إيراني.

الإيرانيون الذين يعيشون في الخارج هم جزء من البلاد وجزء من هذا السكان البالغ ٩٠ مليوناً الذين أجبروا على الهجرة لأسباب مختلفة. يجب أن نتذكر جمهورية إيران الإسلامية ألا ترى هؤلاء الـ ٨٥ مليون إيراني فقط، لأن مجموعة من ٥ ملايين شخص هم من النخبة، والقدرة، والتأثير، والمجازفة، ورجال الأعمال عبر الحدود. يكفي الحصول على القليل فقط من ٢٠٠٠ مليار دولار من رأس المال الإيرانيين الذين يعيشون لحل مشكلة التوظيف لدينا. علينا أن نقبل أن العالم قد تغير وظهرت تقنيات جديدة. ■

فرم اشتراك ساليانه

دريي سرمایه‌گذري

Selected owners of capital and trade

منتخب صاحبان سرمایه و تجارت

نوع اشتراك:

حقوقی نام شرکت: نوع فعالیت: سال تاسيس:

حقیقی نام و نام خانوادگی:

نشانه کامل پستی:

.....

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؟

بله خیر

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

واحد اشتراك: ۰۲۱-۸۸۸۶۴۸۳۵

۱- واریز مبلغ ۱,۲۰۰,۰۰۰ تومان به حساب شماره ۰۱۰۱۹۶۵۰۲۹۰۰۴ و یا شماره کارت ۹۳۱۴-۹۳۱۴-۲۵۵۰-۹۹۷۳-۶۰۳۷

و یا شماره شبا ۰۴-۰۲۹۰-۰۴-۱۹۶۵-۰۱۰-۰۰۰۰-۰۱۷۰-۰۱۴۹ IR 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 اشتراك ۱۲ شماره از مجله (هر ماه یک نسخه) است.



www.dsarmaye.ir



[donyaye_sarmaye](https://t.me/donyaye_sarmaye)



d.sarmayeh@gmail.com

The expert in the field of Iranians abroad raised

Neglect of the 2,000 \$ billion capital of Iranians living abroad



For years, thinking of ways to resolve domestic economic crises has been a major issue for the country's governments, while Iranians living abroad as a valuable asset can be a way out of the current crisis. The added value of the presence of 300,000 elites and the dormant capital of immigrants across borders is estimated at nearly 2 trillion dollars, which by making changes in the institutional structure of the country, while returning these valuable scientific assets to our country, can also blind economic knot in their hands. In an interview with Dr. Hamid Yazdanian, we examined this issue. We read excerpts from this interview.

The first positive thing was paying attention to the issue of Iranians abroad. Dr. Ahmadinejad seriously took care of the issues of several million Iranians living abroad and entrusted the administration of the affairs of Iranians abroad to his trustees. The transfer of some powers, credits, and budgets to the Secretariat paved the way for a series of conferences and trips. The beginning of this process and the removal of obstacles eventually led to the return of some Iranians living abroad and their investment in the country. In addition, a number of professors and elites returned to the country and began teaching at universities.

There are about two million Iranians living in the United States, making up the largest population of Iranians living abroad. Canada also has about 700,000 Iranians. Of course, exact statistics cannot be given in this regard, because in some countries, citizenship is determined on the basis of soil, blood and spouse. For example, the basis of Iranian citizenship is blood.

It seems that the priority of Iranian immigration is first the United States, Canada and then European countries. Some first start migrating to neighboring countries such as Turkey, the UAE and Georgia. Estimates indicate the presence of 5 million Iranians in different countries, while the country's databases have not registered more than 3.5 Iranians.

Iranians living abroad are part of the country and part of this population of 90 million who have been forced to emigrate for various reasons. The Islamic Republic of Iran must remember not to see only these 85 million Iranians, because a range of 5 million people are elite, capable, influential, risk-takers and entrepreneurs across borders. It is enough to get only a little of the 2,000 billion dollars of capital of Iranians living to solve our employment problem. We have to accept that the world has changed and new technologies have come. ■

Dr. Azam Darvish Khezri

Creating investment opportunities for Iranians abroad



One of the most important priorities of the country's economy, which will be achieved only through coherent and comprehensive planning, is to try to create jobs for young people, especially the educated and elite of the country. And many activities have been done to achieve it. Due to this issue and the Supreme Leader's emphasis on job creation in this year's slogan, he went to Ms. Azam Darvish Khezri, Deputy Minister of Women's Affairs of the Center for Iranians Abroad, CEO of Pouya Gostar Saleh Bon Cooperative and also the founder of the National Foundation for Entrepreneurship Cooperation and Development And we talked to him. We read excerpts from this interview.

During the past years, I have been active in various fields, political, social, cultural and economic, and one of my favorite fields has long been the discussion of job creation and entrepreneurship, so this year by entering the Pouya Gostar Cooperative I started with the goal of pursuing job creation discussions and helping to create established sustainable employment. According to the company's initial plans, for about one thousand people with the help of the Ministries of Mining Industry and Trade; Cooperation, labor and social welfare, and cultural heritage, tourism, and handicrafts will create jobs, and it is hoped that my activities in this area will be fruitful.

The center is located in 63 countries and operates in the fields of law, economics, sports, culture and art in all provinces of the country. It is worth mentioning that the Iranians Abroad Counseling Center, while introducing investment opportunities for Iranians abroad, has concluded memoranda of understanding with similar organizations.

Women now make up half of the country's population, which plays an important role in the flourishing of the family economy and the economy as a whole. When the rate of women's participation in the economy increases, GDP will increase and employment will increase, however, we must provide the ground for the training of technical and professional skills in order to develop their capabilities so that its positive effects on work and activity. Show other members of the community. On the other hand, the capacity of active institutions, associations and classes should be used in this direction.

If the ground is prepared to solve the obstacles and problems of the country's economy, the Supreme Leader's slogan of "producing knowledge-based and job-creating" will also be realized. ■

The CEO of Sorena Security
Company raised

Investment is necessary for the development of Iran's IT Industry



Providing specialized equipment in this field for data centers and large organizations in the country is one of the matters in which Sorena Security Company is active. In an interview with Reza Khalaj, the CEO of this company, we examined the situation of this business in Iran. We read excerpts from this interview.

It has been 10 years since Sorena Security Company was established and now this company, under the name of Sorena Group of Companies, is active in providing specialized IT equipment for data centers and networks. Last year, we started producing all-in-one computers, and another company in the group works in installments to provide goods for Social Security retirees in installments. We are currently operating as one of the leading companies in the field of design and implementation of data centers and networks. According to the policies of the country, since 2020, we have established the production of IT parts. Due to the access of families and organizations to the Internet, we thought that in addition to large customers, ordinary citizens can use the services of our company and to achieve this goal, we launched the online store radram.ir so that we can deliver the goods to the people in installments. It is worth mentioning that this activity is performed by Rad System Sorena Pardazan Company.

The development of a production line for small and caseless computers is one of the most important programs of Sorena Security Company. At present, most of the parts are imported, and for this purpose, we intend to produce some of these foreign parts inside and not just assemble these parts. Our partners are designing a kind of computer without case or All in One, in this type of product, the upgrade of RAM and hard drive does not depend on opening the whole computer, and the user can easily upgrade his system. Attracting new customers, increasing sales as well as improving productivity are some of the annual programs that should be considered during the company's activity.

In these years, despite the COVID-19 epidemic, the growth of ICT-based businesses, as well as the provision of distance learning services training by governmental and non-governmental organizations, the need for fast and secure access to information must be considered more than ever. ■

The director of the Anzali Free Zone
Organization announced

Doubling of knowledge-based companies in the Anzali Free Zone in the next few months

Engineer Ali Awsat Akbari Moghaddam, Chairman and CEO of Anzali Free Zone Organization, regarding the current year's plans of his organization to implement the 2022 strategy of the Supreme Leader, which has been named as the year of "knowledge-based production and employment-creating", stating that Increasing and diversifying the portfolio of knowledge-based export products to Eurasian countries is the main strategy of this organization, he said. Last and especially this year, this organization is based on this.

The CEO of Anzali Free Zone Organization added: the existence of a flourishing center for innovative companies and knowledge-based companies in this region, memorandums of cooperation with the Vice President for Science and Technology and the Innovation and Prosperity Fund of the country; Activities of the Council for Supporting Knowledge-Based and Innovative Companies; Providing support, incentive and reduction packages for raw materials, production lines and supporting these companies to participate in domestic and foreign exhibitions by this organization; Existence of exhibition center and activity of Anzali and Caspian ports in this region, along with connection of Caspian port complex to the national railway network, constitutes a set of capabilities and support programs of Anzali Free Zone Organization to attract and commercialize knowledge-based products and services for export to countries. .

Akbari Moghaddam stated that currently 9 knowledge-based companies in the fields of industry, non-industry and services, including electrical, electronics, laboratory equipment, instrumentation, cosmetics, design and production of computer and mobile software, information and communication technology and mechanics with a certificate The Vice President for Science and Technology is working in the region, he added: That number is projected to nearly double in the next few months.

He mentioned the number of innovative, technology and entrepreneurial units active in this region as 100 companies.

The CEO of Anzali Free Zone Organization, referring to the plans for the construction of the third industrial town and the development of the area, which provides a suitable platform for the development of knowledge-based businesses, added: It is specially established with the production of export-oriented products or companies producing goods that eliminate the need for import. ■



The CEO of Sanat Gostar Sadid Company raised

Lack of liquidity is the main problem of car parts manufacturers



Using state-of-the-art technologies and adapting to high levels of technology will be costly for auto parts manufacturers, so one of the main concerns of manufacturers today is to solve the liquidity challenge and the need to reform old production policies. In an interview with Engineer Sirous Kouhestani, CEO of Sanat Gostar Sadid Company, we have examined these problems. We read excerpts from this interview.

One of the company's biggest successes last year was the production of chassis for large vehicles such as tractors and trucks, which it had not done before, except for a few small and scattered efforts.

However, we intend to produce a large number of products this year and we are currently preparing its infrastructure. It should be noted that Sanat Gostar Sadid Company is looking for automated production in the chassis industry for the first time, and this action has been predicted in the coming year in accordance with the orders of Sapco and Iran-Khodro in large numbers.

Asset and value-added problems plague industrial units, and the number of car production has moved towards economic unjustification, while if the economic problems are solved, the production circulation will reach the same level as in 2011.

The Association of Homogeneous Powertrain Industries and Automobile Parts Manufacturers of the country, as an active non-governmental organization, has an important role in decision-making and policy-making, but the optimal performance of this association will be optimal in stable economic conditions. Contrary to some people's beliefs, the import of cars will not create a competitive domestic market. This issue has nothing to do with the managers of the automotive industry, but is rooted in macroeconomic policies, and until these policies are not reformed, not only will the lifting of the import ban not solve the problem, but it will exacerbate it.

The interests of the two parts manufacturing and automotive industries are quite common, as there is a common market before them. Their interests will not be met until the automotive and parts industries are integrated. Given this, the policies of the two should be the same while not being independent.

Today, the automotive industry is looking for modern and new parts, the production of which is not yet within the capacity of the country's parts industry. In my opinion, companies such as Sapco and Sazehgostar as an engineering design institution can play an effective and decisive role in this field. ■

Dr. Babak KarimKhan

The liquidity crisis of part makers is the result of forced pricing



The country's automotive and parts industries have faced the problem of access to modern technology and technical knowledge for many reasons. To find out more, we spoke with Dr. Babak KarimKhan, Vice President of the National Association of Auto Parts Manufacturers. We read excerpts from this interview.

In 2021, we in the board of directors of the country's parts manufacturing association, held several meetings with managers of automotive companies, officials of the Ministry of Industry, Mines and Trade, judiciary, central bank and members of parliament to inform the views of the parts industry and the demands of parts manufacturers in these meetings. We have informed the officials and we have done the necessary follow-up. On the other hand, the specialized committees of the Homogeneous Association were formed in relation to related issues in order to play a more effective role in the policy discussion of the automotive industry by creating content and informing it accurately to the officials and the media.

Holding the conference "Automotive Chain on the Horizon of 2022", considering the corona restrictions of previous years, shows the extent of coverage of the National Association. In this conference, guests from the Ministry of Industry, Mines and Trade, the Judiciary and members of the Islamic Consultative Assembly. This issue caused more officials and government institutions to share the views of activists in this field. We hope that these interactions will have a good impact on future legislation.

With the change of macro-industrial management in each government, we see a change in policies and the entry of new people in government positions, which causes the actions of former managers and their commitments to be completely reduced. When we are not supposed to use the successful experiences of others, we will waste golden investments and opportunities in the country's industry through trial and error.

In order to fulfill the slogan of the year, which is to produce knowledge-based, we must consider an up-to-date scientific and technological process in comparison with the world industry. We must value the private sector and the youth's ability to acquire knowledge.

We expect the government to strike a balance in protecting domestic production given the difficult conditions ahead.

The experience and environment created in the country's automobile and parts industry is a special privilege that few countries benefit from. This industry needs to be rebuilt and updated. The automotive industry is growing in the context of interaction, and for this purpose, we must provide the ground for expanding interaction with the world by relying on the geographical location, resources and population of our country, which is considered as the trump card. ■

The CEO of Pars Petro Zagros
Company emphasized

Necessity of development and exploitation of oil and gas fields



Given the great potential that our country has in the field of exploitation of oil and gas reserves, but there are still many opportunities for the development of oil fields and related investments, to further explore this issue, interview with Mohammad Mostafavi, CEO of Pars Petro Zagros, We have done. We read excerpts from this interview.

The company operates as an Iranian Exploration and Production Company (E&P) in the field of oil and gas exploration and development and has had more than 150 projects during the 17 years since its establishment. If we produce 4 million barrels of oil a year, we will have oil reserves for another hundred years, although renewable fuels such as solar, wind and hydrogen may replace oil by then, so I hope for the future and an increase in activity.

The National Iranian Oil Company is in charge of oil production in Iran, and our company is also a provider of technical and executive services to the National Oil Company. According to the CEO of the National Iranian Oil Company, It has an oil field, which will definitely increase the country's oil and gas production.

What challenges do you face along the way?

In my opinion, the most important challenge is to attract investors. Unfortunately, in recent years, the volume of resources used to develop oil fields is not commensurate with the huge oil and gas reserves of the country. Of course, I think that at all levels of the country's decision-making, the importance of developing upstream oil and gas activities has been taken into account, and I hope that with the conclusion of the negotiations, the ground will be prepared for passing sanctions and increasing oil production. Leading countries, we will witness the good growth of the country's hydrocarbon exploration and extraction industry.

I hope that the volume of activities for the development of oil fields will increase so that we can see the prosperity of this sector as soon as possible. Fortunately, the government's targets of producing 5 to 7 million barrels of oil per day, as well as 1.5 billion cubic meters of gas per day, are possible, and it is hoped that the sanctions will be lifted. In this case, we can predict that in the field of oil and gas, Iran will earn more than 100 billion dollars annually and we will achieve great success in this field. ■

The CEO of Iskra Company raised Production growth is a key factor in improving the business environment

Improving the business environment as well as eliminating mandatory prices is one of the requirements for the growth of the parts industry, therefore, the new government is expected to provide favorable conditions for the growth of the industry and improve its situation by neglecting appropriate policies.

Amir Hossein Jalali, CEO of Iskra Company, referring to the 20% growth of the company's products, said: "Production of Shahin and Tara car alternator has started in Iskra Company and other new products such as radiator fan and snowflake are to be produced with a suitable circulation."

Referring to Iskra's goal of zeroing the company's waste, Jalali said: "Of course, this waste will not be completely zero, however, with the help and participation of production operators, it has been seriously reduced." In addition, Iskra has exported about 300 thousand Euros in Rials, but has not yet reached the desired figure of 500 thousand Euros.

He pointed to the lack of change in production conditions in 1400 and said: "In some cases, the situation has become somewhat more difficult, so one of the most important requirements for production growth at the moment is to improve the business environment and economic and judicial security for entrepreneurs."

Jalali said that the specialized association of auto parts manufacturers in the country has made great efforts to facilitate the relationship between auto parts manufacturers and manufacturers, noting that the association intends to eliminate mandatory prices, so managers and government officials after realizing the negative effects of prices Grammar, put it aside and it seems, from now on we will see good results.

The CEO of Iskra evaluated the performance of the Association of Homogeneous Industries and the driving force of the country's auto parts manufacturers in 1400 as positive and said: "The performance of this association was very good last year, so that with the exhibition in 1400, we witnessed a strong presence of auto manufacturers.

In my opinion, the best possible thing is to leave the board of directors of car companies free to manage their resources and expenses. In addition, pricing should be liberalized to set prices based on market mechanisms.

In the end, the CEO of Iskra Company, referring to the impact of declining oil sales on increasing production, said: "It should be known that the most important factor to improve the business environment today is to value production." Unfortunately, with the current mechanisms as well as the current laws and regulations, the hands and feet of the component makers are closed. ■



Managing Director of Amin Tarabar International Transportation Company

Transportation plays an important role in the growth of the country's exports



Transportation is one of the most important factors in the growth of the country's economy and a key factor for the growth and development of exports and the completion of the supply chain. We went to Majid Rasouli, CEO of Amin Tarabar International Transportation Company, to discuss issues such as supply and demand, government policy in the industry, modernization of transportation equipment, and the impact of exchange rate fluctuations. We read excerpts from this interview. 24-hour response seven days a week and honesty are the hallmarks of Amin Tarabar Company. The safety of the transportation process in this company and adherence to the standards set for drivers is such that instead of paying attention to attracting more trucks, drivers are selected based on their personality, behavior and character. On the other hand, the holding company strives to use standard and up-to-date trucks. The company also has an in-service training system that continuously trains all the necessary information to its workforce. Since the amount of revenue, growth and development in carrier companies depends on the number of trucks covered, the company is trying to increase the number of trucks annually, so each year the number of trucks according to the standards desired by the partners more and is increasing.

As mentioned, the company covers most of Western European countries. It should be noted, however, that our trucks operate on all land routes from neighboring countries to Central Asia and the Baltic states, yet no one can claim to meet all the needs of the international transportation market and cover related activities.

Due to the Corona outbreak, Turkey closed its land borders to trucks in other countries for several months, and this changed the direction of our goods from land to rail. And that posed a serious challenge.

In the current situation, many transport companies are either closed or operating at a minimum capacity.

Transportation plays an important role in the growth of exports and increasing the competitiveness of exports to other countries, so I hope that a suitable platform will be provided to solve its challenges. We hope that the government and organizations will use experts in this field to hold meetings and events, as well as solve the challenges of this class, in order to provide a platform for employment growth in the country and to see more and more activities of transportation companies. ■

The CEO of Baracomina Air Freight Services Company raised the issue

The lengthy licensing process is a challenge for transportation companies



Transportation is considered as one of the most important pillars of the country's economy, therefore, many companies have been set up in this field and today provide services to people and economic companies in various forms of air, land and Maritime transportation.

Mustafa Aghayani, CEO of Baracomina Air Freight Services Company, noting that the company was established with the aim of providing air services last year and is now ready to operate in the field of air transportation, added: Baracomina Air Freight Services Company is a subsidiary of Shahab Saqeb Group of Companies It is considered to have been established in 2009 with the aim of providing services in the field of sea and land transportation. This holding company offers a variety of services to customers and is known to many companies.

He said that the most important advantage of Baracomina Air Freight Services Company is fast transportation and reasonable price of its services and said: many items such as pharmaceuticals and perishable materials need to be transported very quickly, so the company has provided conditions for these goods in the shortest time May reach customers.

The CEO of Baracomina Air Freight Services Company pointed out that most of the transport companies' transactions are done with China, noting that with the lifting of sanctions and the creation of suitable conditions in the country, it is possible to communicate with other European countries.

One of the important goals of Baracomina Air Freight Services Company; Increase the level of service quality, easy delivery and tracking of goods. Of course, this may be somewhat costly, but it will definitely lead to customer satisfaction and confidence.

The CEO of Baracomina Air Freight Services Company said that not issuing licenses on time is one of the biggest challenges facing the company and said: considering the role that private sector businesses have in creating jobs, the licensing process should not be time consuming. In my opinion, in this direction, it is better to use experienced specialists and managers and prevent the development of cumbersome instructions.

"I hope that the day will come when companies will be able to operate well without interfering with government institutions," said the CEO of Baracomina Air Freight Services. In this case, companies will operate with less concern. ■

Member of the think tank of the country's Ports and Maritime Organization

Transport activists do not wait for the government and the nuclear deal



Sanctions and the lack of the necessary infrastructure have made the country's transportation in all areas of air, sea and rail face many problems. In this regard, we have interviewed Seyed Morteza Ghadmagahi, a member of the think tank of the country's Ports and Maritime Organization. We are reading parts of this interview.

Our international logistics field is facing many bottlenecks due to the imposition of sanctions. For example, although the port of Chabahar has a very good strategic position and can become the logistics center of the Persian Gulf and the transit highway of Iran, it has faced the refusal of foreign investors to invest in this port.

Unfortunately, in addition to foreign sanctions in the field of domestic policy, the necessary attention has not been paid. In the field of air transportation, with this high volume of air cargo from China to Iran, cargo aircraft is still not serviced in this route and is transported all times by passenger aircraft.

During these years, due to the lack of suitable conditions and economic instability, I have not seen the desire of capitalists to invest in this sector. The momentary change in customs laws and directives has led to a slight tendency to invest in Iran.

We are currently a party to the Hague Convention, while the laws of this convention are very old. The existence of such old laws shows that we must become a party to new conventions such as Hamburg and Rotterdam, and the parliament must approve Iran's membership in these conventions. Under the new conventions, a ship must pay a certain amount of damages if it is delayed or damaged.

Coronary restrictions caused many shipping companies to suffer severe losses due to reduced cargo volumes. The companies then informally formed a consortium and multiplied shipping costs after the business revived. That is, although in the first place Corona inflicted cumulative losses on these companies, they were able to offset their losses by planning and multiplying the attack fare.

In my opinion, we should not wait for the government to sign the JCPOA, but we should turn any threat into an opportunity ourselves. Currently, the sanctions are being lifted by the private sector, and the government is even getting help from this sector to meet its needs, while the worn-out sector of the government does not have the speed and knowledge of the private transport sector and we should provide better conditions for our country's businessmen. ■

The CEO of Shahab Sagheb Transportation Company mentioned

The negative effect of tripling prices on the transportation process



Transport companies need a lot of money to provide their services, and in addition, the government imposes a lot of costs in the form of insurance and taxes. In order to investigate this issue, we have conducted an interview with Vahid Nabati, CEO of Shahab Sagheb Transportation Company. We read excerpts from this interview.

Shahab Sagheb Transportation Company transports customers' goods to different countries with the slogan of "accompanying until arrival" and follows the process until the final clearance of the goods. At present, the company has a workforce of about 35 people and is active in various sectors of shipping and freight.

Fortunately, many of our goals have been achieved. The company has always tried to be recognized as a reputable and reliable company in the transportation market. The company is already achieving many of its goals, despite poor economic conditions and barriers to sanctions, and is looking at new business and digital marketing examples to invest in logistics.

One of the features of this company is free consultation in the field of international transportation of goods and it will be responsive to customers all days of the week. Shahab Sagheb Company fully controls the whole process of transporting goods and tries to minimize the costs of transporting goods, so in some cases, even the company's profit is sacrificed to provide its services.

In recent years, our country has taken significant measures in the export sector, especially in the Persian Gulf, and Shahab Sagheb Company has exported to the countries in this field 5 times last year, which will be multiplied by the lifting of sanctions.

Shahab Sagheb Company is trying to rely on domestic capabilities, complete all stages of shipping goods from zero to one hundred and increase its competitiveness with other companies.

One of the serious plans of this company is to enter the logistics department, for this purpose, it seeks to provide the necessary warehouse and equipment for packing and performing all the steps of transporting goods.

One of the important demands of transportation companies is the facilitation of economic conditions by senior managers so that we no longer face many problems in the process of moving and transferring money. In my opinion, the government should provide a platform for transport companies to operate with more motivation and power. ■

The role of women in the growth of large industries in the country



Ghazaleh Rezvani
Public Relations Manager of the
Association of
Automotive Parts Manufacturers

In today's competitive world, where countries have made striving for growth and development one of the key goals to gain a competitive advantage, the use of all human resources of society to achieve this important importance is due to the serious participation of women. It is said for the growth and development of developed countries. Although it seems that the presence and role of women in various fields in our country has increased, but their presence in managerial positions is still not noticeable, because they are approaching high positions, but they rarely grasp it. There are invisible obstacles or the "glass roof theory" on the way to the ascent of women to the highest organizational level, which is in conflict with the components of social capital. The term glass ceiling, or the phenomenon of women failing to reach top management levels, is a discriminatory barrier to women's efforts to achieve success, which is a clear example of inequality. This phenomenon has existed in different societies, but unfortunately in less developed countries, this ceiling is lower and stronger. As long as this ceiling exists, women will be deprived of the opportunity for progress and advancement, and society itself will be deprived of this potential.

But the key issue is the system of "meritocracy" in society; a system in which job benefits and positions are delegated to individuals solely on the basis of "merit" and "competence" and not on the basis of gender, social class, ethnicity or wealth. "Given that the priority in society is economic progress and the superiority of money and position, policymaking is not expected to lead to cultural and social progress as well as equality between the sexes, as in a patriarchal culture like ours, even in its male communities." The relationship has taken the place of "norm" and competence, and women face very difficult barriers to growth and development.

On the other hand, given the larger population of women in our country than the male population and based on the normal IQ distribution curve, when society removes women with barriers, it will naturally be deprived of half of the ability of its elite. Removing the glass roof, which has its roots in ancient culture, will be a slow and gradual process that requires time and culture to change. In this regard, introducing more successful female managers in the media and paying more attention to meritocracy instead of patriarchy in organizations, can be an important and effective solution.

Although there is not much presence of women in the automotive industry, it is a matter of pride that in the parts industry, which is one of the largest industries in the country, women play a key role, both in terms of entrepreneurship and in terms of skilled labor. In the meantime, the more we move towards the private sector, the more we see the role of women than the government and semi-government sectors, which we hope will see an increasing role in the automotive industry and other major industries in our country. ■

Credit card development, the need of the modern banking industry



Amir Taybi
CEO of Dynamic Pioneers Capital Development Company

In the current state of the country's economy, banks are one of the main factors in managing and circulating money. Fortunately, in the last 20 years, banks' determination to use new tools has led to favorable and desirable results in the main sectors of equipping up-to-date software and hardware. Now, all banks in the country provide good services to their customers by using centralized banking systems, card management software and internet and mobile banking and the like. This effort in the field of electronic payments with the creation of Shetab and Shaparak networks and the use of card, ATM, POS, Internet and mobile tools has also been admirable and effective. However, if modern banking is based on the three main pillars of "centralized banking", "electronic payment" and "credit card business proliferation", we can say that despite significant progress in the first two areas the country's banking system has not had significant success in the third area, the expansion of the credit card business.

But in the country, according to Shaparak statistics in March 2021, the number of transactional bank cards in Switch Shaparak was a total of about 139 million and 27 thousand, the largest number with more than 130 million and a share of 15.94 percent belong to Withdrawal card and its lowest number with 652 thousand and 467 numbers and 47% share belonged to the credit card.

Certainly, this share of credit card issuance and transaction in the country's banking system clearly shows the disregard for this economic capacity. Today, the eyes are once again on the credit card, and this historic opportunity can play an important role in making our payment system of bank facilities more transparent.

Pishgaman Pouya Company, as the custodian of presenting and developing credit cards, started issuing Bank Melli Iran credit cards in 2016, and in the initial period, with two types of Murabaha and comprehensive cards, played a prominent role in highlighting the concept of credit cards in the country. At first, Murabaha cards with three ceilings of 100, 300 and 500 million Rials and also comprehensive cards with a ceiling of 100 million Rials were offered to customers and this plan was very well received. Currently, the credit card ceiling has been increased to two billion Rials.

System validation can also be extended to the customer's economic behavior at the time of purchase so that customers can be more confident in repaying their credit card debt based on new data. ■

Development perspective of knowledge-based companies



Morteza Faghani
Member of Tehran
Chamber of Commerce

The nomination of the new year by the Supreme Leader of the Islamic Revolution, entitled "Knowledge-Based Production and Employment-Creating", has put knowledge-based companies in the spotlight. In the Iranian economy, knowledge-based companies are divided into two groups of production companies and start-ups based on the type and scope of activity, and also are divided into three groups of one to three based on the type of activity, complexity and importance of the technology used.

According to the available statistics, the number of knowledge-based companies is over 6,035 companies, the major part of which is the number of production-based manufacturing companies, so that their number is equal to 3,289 companies. 54% of knowledge-based activities belong to type 2 manufacturing companies. In addition, 1,580 start-ups, with 1,580 companies, account for 26 percent of the innovation and technology ecosystem. On the other hand, the Vice President for Science and Technology has also provided concessions for knowledge-based companies to use to achieve their goals, which include discounts on training courses (70%), special discounts on software purchases (70%) and discounts on testing costs. Laboratory (50%) as well as export support, establishment licenses (within a radius of 120 km) and other similar services.

In the last decade, knowledge-based companies have developed significantly, so that in 2010 the sales of these companies's products were only 2,000 billion rials, but according to the latest statistics, the sales of knowledge-based companies last year exceeded 900,000 billion rials, which is more than Shows from 450%. This amount is noticeable even with the devaluation of the national currency. However, the distribution of these companies is one of the problems that the knowledge-based economy faces. Existence of more facilities in the field of technology has caused the largest number of knowledge-based companies to be located in the capital. Currently, there are more than 3,199 knowledge-based companies in Tehran, while Isfahan province, which is in the second place, only hosts 547 companies, and Khorasan Razavi province, which is in the third place, hosts only 315 knowledge-based companies, which Due to the vast geographical area of Iran and the special problems of each region needs more attention.

Based on the 20-year vision of the country, in 2025, 50% of the country's GDP should be obtained from the knowledge-based economy. Innovation index is a measure that is usually used to determine the share of knowledge-based companies in the economy of each country. In 2014, Iran was ranked 120th in terms of this index, but with continuous efforts in 2021, it is ranked 60th in the world in terms of innovation. However, it seems that the growth of the knowledge-based sector in the country's economy requires more investment, because the main source of funding for knowledge-based companies is the Innovation and Prosperity Fund. Despite the significant growth in the number of knowledge-based companies in the last 8 years, the fund's capital still remains - 3 trillion ---, while for optimal development, we need to allocate more resources to this fund. On the other hand, the situation of active manpower in these companies and also the importance of paying attention to the technologies required by the country's industries are other issues that should be given special attention in order to have a favorable knowledge-based economy. ■

Transformation in the field of transportation with knowledge-based companies



Farhad Amirkhani
Chief editor

This year, the budget of the Vice Presidency for Science and Technology has been set at around 19873,214 million rials. However, some subsidiary companies and scientific and research institutes, such as the Biotechnology Development Headquarters, the Campus Technology Park, the National Elite Foundation, the Fund for the Support of Researchers and Technologists

of the country, directly benefit from this budget; However, most of the support of this deputy has been indirectly entrusted to government institutions and organizations. According to statistics, about 6,035 knowledge-based companies and more than 140,000 startups in various fields have been approved by this deputy. Although this amount has increased compared to previous years; But what is commendable and remarkable is the growing participation of these companies in various sectors of the country's industry, whose role-playing is promising for the traditional economy to move towards a modern, dynamic and efficient economy. One of the most important and vital areas of the country, in which knowledge-based companies have played a role in the past few years, is related to the transportation and transit industry. Currently, more than 60 knowledge-based companies are operating in this industry. The valuable efforts of these companies have led the Vice Presidency for Science and Technology to set up a strategic headquarters called the "Advanced Space Technology and Public Transportation Development Headquarters" to pave the way for the elites and their brilliant ideas in startups to transform The transportation industry, especially in the field of transit.

We know that, unfortunately, our country's transportation industry is suffering from a historical backwardness; But at the same time, it must be explicitly acknowledged that this declining industry can be transformed once again with the presence of elites and the efforts of knowledge-based companies active in the field of transportation, and compensate for the shortcomings of the past. Among the measures taken by these companies in the field of transportation can be Bluetooth traffic, skates, accident system, intelligent recording of violations through surveillance cameras, bates, event logging, telecommunication infrastructure system, traffic area planning, information system and other items. Over the past decade, however, governments have sought to support these companies by allocating the necessary resources, tax exemptions, customs revenue duties, and commercial profits, as well as providing low-interest or no-interest loans; but certainly this amount of support is not enough and the need to pay more attention to these companies is felt.

Given that this year's slogan is "Knowledge-Based Production and Employment-Creating" and that the government and parliament have been trying to pass a law called "Knowledge-Based Production Leap" for the past few years, it is hoped that this year, on the eve of the new century, While explaining to the media the importance of these companies for the general public, the necessary space for the activities of these companies and the presence of elites and deserving people in various fields, including transportation and transit, should be provided to witness the historical growth and leap in this field in our country. ■



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.

Selected Topics In This Number



Amir Taybi
CEO of Dynamic Pioneers Capital Development Company

Credit card development, the need of the modern banking industry



The CEO of Sanat Gostar Sadid Company raised

Lack of liquidity is the main problem of car parts manufacturers



The CEO of Shahab Sagheb
Transportation Company mentioned

The negative effect of tripling prices on the transportation process



The CEO of Pars Petro Zagros Company emphasized

Necessity of development and exploitation of oil and gas fields



The CEO of Sorena Security Company raised

Investment is necessary for the development of Iran's IT Industry



The expert in the field of Iranians abroad raised

Neglect of the 2,000 \$ billion capital of Iranians living abroad



Dr. Azam Darvish Khezri

Creating investment opportunities for Iranians abroad



Morteza Faghani
Member of Tehran Chamber of Commerce

Development perspective of knowledge-based companies

Concessioner and Chief Executive Officer:

Morteza Faghani

Editor In Chief:

Farhad Amirkhani

Commercial Manager:

Sara Nazari

Translator:

Said Edalatjoo

Contact Us

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

Zip Code: 1588866344

Tel: +9821 -88864842

Fax: +9821 -88864786

To receive the full version of the monthly,
please refer to the following

news site: www.dsarmaye.ir

E-mail: d.sarmayeh@gmail.com

رویداد توسعه ایده های فناورانه گل گهر



تقویم رویداد

مرحله اول (تا پایان شهریور ۱۴۰۱)
مهلت دریافت ایده ها
مرحله دوم (تا پایان آبان ۱۴۰۱)
ارزیابی تخصصی ایده های منتخب
برگزاری رویداد (آذر ۱۴۰۱)
معرفی و اهدای جوایز ایده های برتر
مرحله سوم (از دی ۱۴۰۱)
توسعه و تجاری سازی ایده های کاربردی

همراهان

دانشگاه ها و مراکز پژوهشی
پارک های علم و فناوری
شرکت های دانش بنیان
مراکز تحقیق و توسعه
کارکنان شرکت های معدنی و صنعتی

دبیرخانه دائمی

مدیریت تحقیقات و فناوری شرکت معدنی و صنعتی
گل گهر، سیرجان، کیلومتر ۶۰ جاده شیراز
ارسال ایده: idea@golgohar.com
تلفن تماس: ۰۳۴۴۱۴۲۴۱۰۲
آدرس وبسایت جهت دریافت اطلاعات تکمیلی
www.geg.ir: حوزه های تخصصی

حوزه های تخصصی

- روش های نوین شناسایی، تحلیل و تلفیق داده های اکتشافی
- بهینه سازی و هوشمندسازی فرآیندهای معدنکاری و فرآوری سنگ آهن با نگرش ویژه بر بکارگیری هوش مصنوعی
- استحصال محصولات جانبی از باطله های معدن و کارخانه کنسانتره سنگ آهن
- روش های نوین و اقتصادی فرآوری کانی های آهن دار کم عیار و پیچیده (هماتیت، گوتیت، حاوی تیتان)

مدل های حمایتی

- اهدای جوایز ویژه به سه ایده منتخب در هر حوزه توسط شرکت معدنی و صنعتی گل گهر
- حمایت از ایده های منتخب در قالب طرح های پژوهشی و شتابدهنده های تخصصی
- تجاری سازی ایده ها در قالب ایجاد کسب و کار دانش بنیان





مجمع فولاد غدیر نی ریز (سهامی خاص)

NEYRIZ GHADIR STEEL COMPLEX
(NGHSCO)



9001:2015

مدیریت کیفیت



45001:2015

مدیریت ایمنی



14001:2015

مدیریت محیط زیست



50001:2015

مدیریت انرژی

WWW.NGHSCO.IR INFO@NGHSCO.IR

ایران - فارس - نی ریز کیلومتر ۵۰ جاده نی ریز - سیرجان
صندوق پستی ۳۸۵-۷۴۹۱۵

تلفن : ۰۷۱-۵۳۸۵۴۰۱۵

دورنگار : ۰۷۱-۵۳۸۵۴۰۱۶

خیابان بخارست - کوچه چهاردهم غربی - پلاک ۱۷

تلفن : ۰۲۱-۸۸۷۵۴۳۰۵ - ۰۲۱-۸۶۰۴۷۵۲۷

شرکت توسعه فرآوری صنایع و معادن ماهان سیرجان

تامین کننده خوراک زنجیره فولاد هلدینگ بزرگ ماهان

