بورس	اونس طلا	مثقال طلا	طلا ۱۸عیار	ربع‌سکه	نیم‌سکه	سکه	دلار (سنا)	درهم امارات (سنا)	دینار عراق (سنا)
۱٬۴۲۰٬۸۳۴	۱٬۷۱۳	۵۵٬۳۷۰٬۰۰۰	۱۲٬۷۸۳٬۰۰۰	۵۰٬۳۰۰٬۰۰۰	۸۰٬۳۰۰٬۰۰۰	۱۳۳٬۵۶۰٬۰۰۰	۲۸۳٬۲۵۰	۷۷٬۱۲۷	۱۹٬۴۲۱

پیشنهادهای کارآفرینان به لایحه بودجه ۱۴۰۲ اضافه می‌شود

خبر خوب

بر اساس دستور وزیر اقتصاد کمیته‌ای متشکل از این وزارتخانه، سازمان برنامه، بانک‌ها، نمایندگان مجلس و کارآفرینان به منظور الحاق پیشنهاد آن‌ها به لایحه بودجه ۱۴۰۲ تشکیل می‌شود. به گزارش مهر، سیداحسان خاندوزی طی سخنانی در جلسه‌ای با حضور کارآفرینان کشور با اشاره به برخی موضوعات مطروحه از سوی حاضران در جلسه، اظهار کرد: همکاران من در وزارت اقتصاد از همین لحظه، بررسی و چاره‌جویی در مورد موضوعاتی چون «امکان دسترسی کارآفرینان به تسهیلات، متناسب با مالیات عملکرد پرداختی»، «امکان انتشار اوراق توسط شرکت‌های تولیدی» یا «برخورداری از تضامین دولتی، متناسب با صادرات شرکت‌های تولیدی» و... را در دستور کار خود قرار خواهند داد. خاندوزی افزود: درخصوص موضوعات فراگیر مطرح شده در جلسه نیز تلاش خواهیم کرد جلسه‌هایی با وزیران و دستگاه‌های مرتبط، ازجمله درخصوص حل مشکلات برق تولیدکنندگان برگزار کنیم که امیدواریم اتفاق مثبتی در این زمینه رخ دهد.

قیمت دستگاه بخور

بخور گرم آنی‌ساز مدل ۲۰۱۰ MF
۱۱۵٬۰۰۰ تومان

بخور سرد مدل HN۰۱
۱۲۸٬۰۰۰ تومان

بخور سرد و گرم سایلن مدل ۵۰۲T-MH
۱٬۶۸۵٬۰۰۰ تومان

بخور سرد میگل مدل ۶۰ GAH
۱٬۵۳۰٬۰۰۰ تومان

دستگاه بخور درما مدل DEM-F۶۰۰
۸۸۰٬۰۰۰ تومان

دستگاه بخور سرد بی‌تی‌بی مدل HYB-B۱۴
۱٬۳۱۲٬۰۰۰ تومان

گزارش تحلیلی قدس درباره استراتژی‌های تجاری صنعت خودروسازی کشور

واردات خودرو نیازمند راهبردهای کلان است

سعید حسین‌زاده یزدی

پس از ماه‌ها کشمکش، آیین‌نامه واردات خودرو توسط معاون اول رئیس‌جمهور ابلاغ شد. در این مدت تحلیل‌های مختلفی درخصوص اثرات واردات بر قیمت خودروهای خارجی و داخلی ارائه شد. برخی معتقدند واردات خودرو می‌تواند منجر به کاهش قیمت خودروهای خارجی و در نتیجه خودروهای داخلی شود و برخی نیز معتقدند با توجه به نوع و کیفیت واردات خودرو که بیشتر مشمول خودروهای لوکس می‌شود، اساساً جامعه هدف این سیاست، دهک‌های پایین و متوسط درآمدی و مصرف‌کننده واقعی نیست، بلکه مشمول دهک‌های درآمدی بالا شده و تقاضای سوداگری را در بازار خودرو بالا می‌برد. جدا از اثرات این سیاست بر قیمت خودرو که به نظر می‌رسد اثرات واقعی و بلندمدت بر صنعت خودروسازی نداشته، بلکه اثرات کوتاه‌مدت و روانی در بازار دارد، به نظر می‌رسد درنهایت رانت‌هایی برای گروه‌ها و افراد خاص دارد. واضح است که مشکلات و مسائل اصلی صنعت خودروسازی و دو شرکت خودروساز اصلی کشور یعنی ایران‌خودرو و سایپا با این سیاست‌های مقطعی حل نخواهد شد. تجربه جهانی نشان می‌دهد سیاست ایجاد رقابت فقط از طریق واردات بدون تغییرات نهادی و ساختاری در صنعت موردنظر تنها موجب هدررفت منابع ارزی، ایجاد رانت و... می‌شود.

■ راهبرد تجاری صنعت خودروسازی

صنعت خودرو کشور از ابتدا بر پایه خودروساز شدن بنا نشده بود، بلکه هدف نهایی این صنعت فقط مونتاژ خودرو بوده است و یا دست‌کم در مراحل بعدی سیر تحول صنعت خودرو کشور حرکت به‌سمت خودروساز شدن و رقابت‌پذیری در عرصه جهانی دیده نمی‌شود و برخلاف کشورهای دیگر ازجمله کره جنوبی، سیاست جایگزینی واردات به سیاست صادرات‌محور تبدیل نشده است و در حال حاضر نیز برخی خودروسازهای کشور به‌صورت مونتاژکننده خودروهای چینی، کره‌ای و... فعالیت می‌کنند. یکی از موارد تأییدکننده این ادعا این است که سیاست‌های تجاری (صادرات و واردات خودرو) کشور قاعده و معیار مشخصی نداشته است و روند صادرات و واردات خودرو تابعی از فضای سیاسی و سیاست‌گذاری‌های کلان کشور بوده و تابعی از راهبردهای کلان صنعت خودروسازی نبوده است. آمار واردات خودرو در یک دهه گذشته هرچند با نوسان‌های زیادی همراه است، اما مشخص‌کننده آن است که این تعداد خودرو با تعداد محصولات داخلی در قیاس نیست، بنابراین نمی‌تواند خطری متوجه تولید داخل کند. روند واردات خودرو به کشور در سال‌های ۱۳۸۱ تا ۱۳۸۳ با ارزش وارداتی کمتر از ۲۰۰ میلیون دلار دارای روندی نزولی بوده است، اما این روند از سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۰ به‌طورکلی افزایشی و ارزش واردات حدود یک میلیارد دلار بوده است، به‌طوری که این روند از سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۳ به‌شدت افزایشی بوده است و از کمتر از یک میلیارد دلار در سال ۱۳۹۰ به بیش از ۲/۴ میلیارد دلار در سال ۱۳۹۳ رسید که دست‌کم در ۲۰ سال اخیر بی‌سابقه بوده است. همچنین همزمان با افزایش شدید واردات از سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۳، سهم واردات خودرو در کل واردات صنعتی از حدود ۲ درصد به بیش از ۶ درصد رشد پیدا کرده است. سال ۱۳۹۳ همراه با توافق‌های اولیه هسته‌ای توسط دولت یازدهم، بیشترین واردات خودرو به کشور صورت گرفت، به‌طوری که بنا بر آمارهای رسمی گمرک جمهوری اسلامی ایران، ۱۰۲ هزار دستگاه خودرو از مبادی رسمی وارد کشور شد. اما سال ۱۳۹۴ تعداد خودروهای وارداتی به ۵۱ هزار و ۵۰۰ دستگاه رسید و در سال ۱۳۹۵ نیز تعداد ۵۱ هزار و ۳۴۹ دستگاه خودرو به کشور ورود پیدا کرد. سال‌های ۹۶ و ۹۷ هم واردات خارجی‌ها به بازار خودرو کشور روند صعودی پیدا کرد به‌طوری که در این دو سال به ترتیب شاهد واردات ۷۹ هزار و ۷۸۹ دستگاه و ۷۱ هزار و ۹۹۳ خودرو بودیم. در همین حال اما اواخر سال ۱۳۹۷ از واردات خودرو کاسته شد به‌طوری که در سال ۱۳۹۸ واردات متوقف شد، بااین‌حال ۱۴ هزار و ۸۹۰ دستگاه خودرو به کشور ورود پیدا کرد. خودروهای یادشده، محصولات دپویی بودند که به دلیل توقف ثبت سفارش امکان ورود به کشور را نداشتند. براساس آمار گمرک جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۹۹ نیز شاهد ورود هزارو۸۸۶ دستگاه خودرو بودیم که بیشتر این خودروها از گمرکات و مناطق آزاد وویژه ترخیص شده بودند.

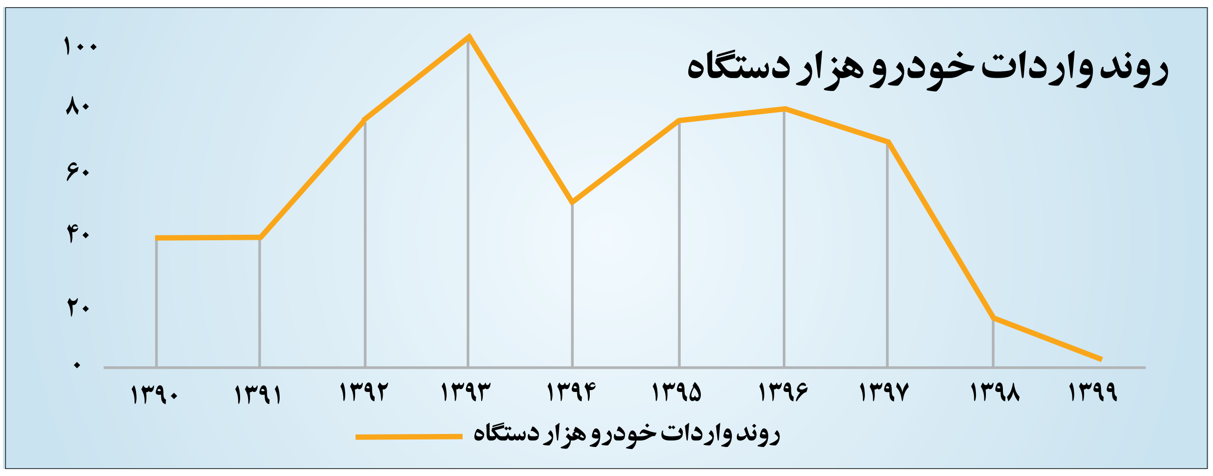
بررسی میزان و سهم صادرات خودرو نشان می‌دهد در فاصله سال‌های ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۳ باوجود افزایش سه برابری نرخ ارز در این سال‌ها، به‌جای تحریک صادرات و افزایش چند برابری آن در مقایسه با سال‌های گذشته، عملاً میزان صادرات صنعت خودروسازی کاهش یافت که این امر بیشتر به دلیل رکود تولید و کاهش بیش از ۵۰ درصدی تولید خودرو در سال‌های فوق بوده است. روند موازنه تجاری صنعت خودرو کشور نشان می‌دهد که طی سال‌های ۱۳۸۱ تا ۱۳۹۱ موازنه تجاری صنعت خودروسازی کشور (نسبت واردات به صادرات) عمدتاً حول رقم پنج بوده است. به‌عبارت‌دیگر در سال‌های اخیر بیش از پنج برابر ارزش صادراتی خودرو، واردات خودرو به کشور صورت گرفته است که این نسبت در سال‌های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ به ترتیب به رقم‌های فزاینده ۲۲ و ۲۳ برابر افزایش یافته که در سال‌های موردبررسی بی‌سابقه بوده است. به‌عبارت‌دیگر در سال‌هایی که صنعت خودرو ایران کمترین میزان تولید و صادرات خودرو را داشته، در مقابل بیشترین میزان خودرو به کشور وارد شده است که تداوم این روند بسیار نگران‌کننده خواهد بود، به‌خصوص وقتی که عمده خودروهای وارداتی در یک دهه اخیر در کلاس بیش از ۲ هزار سی‌سی و گرانقیمت بوده که عمدتاً متفاوت از کلاس خودروهای داخلی (با گنجایش موتور هزارو۴۰۰ تا هزارو۸۰۰ سی‌سی) است و عملاً کمکی به رقابتی شدن بازار خودرو کشور و یا تحرک بیشتر خودروسازان داخلی در راستای افزایش کیفیت و تولید خودروهای رقابت‌پذیر نخواهد کرد.

■ تجربه کره‌جنوبی

امروزه از صنعت خودروسازی کشور کره به‌عنوان یک صنعت پیشرو در جهان یاد می‌شود. این کشور که همزمان با ایران به این صنعت ورود کرده، توانسته است خود را به‌عنوان خودروساز بزرگ جهانی معرفی کند. بررسی روند تاریخی توسعه صنعت خودرو کره جنوبی نشان داد این کشور توانسته است با برنامه‌ریزی درست گام‌به‌گام تمامی مراحلی که خودروسازان بزرگ به‌عنوان واردشوندگان اولیه به صنعت خودرو پیمودند را طی کند و مراحل تبدیل‌شدن به خودروساز در کلاس جهانی و دستیابی کامل به زنجیره ارزش صنعت خودرو را بپیماید. در آغاز، این کشور پس از تصمیم به ورود به عرصه خودروسازی در سال ۱۹۶۲ با سیاست‌گذاری و تصویب قانون خودرو به مدت ۲۵ سال واردات خودرو را ممنوع کرد. این کشور ورود به صنعت خودرو را با مونتاژ آغاز کرد و سپس با تدوین بسته دوم سیاستی بر صنعت قطعه‌سازی باهدف داخلی‌سازی قطعات و سپس تولید قطعات پیچیده و بین‌المللی‌سازی آن متمرکز شد و با اتخاذ سیاست‌های تشویقی و حمایتی از این صنعت مانند معافیت مالیاتی در مدت سه سال و اجازه تولید قطعات خودرویی که در کشور مبدأ مدل روز بوده و مونتاژ خودروهایی که خط تولید آن‌ها متوقف نشده باشد، این بخش را تقویت و آماده پشتیبانی از سیاست‌های بعدی کرد. با تدوین بسته سوم سیاستی، بسته‌های حمایتی و تشویقی ویژه به‌خصوص اعطای وام کم‌بهره برای تولید خودرو ملی باقابلیت صادراتی در نظر گرفته شد و رشد این صنعت با تولید خودرو کوچک با قابلیت صادراتی آغاز شد. با اتمام مدت ۲۵ ساله ممنوعیت واردات خودرو به کره به دلیل مشکلات اقتصادی ناشی از افزایش قیمت نفت و مشکلاتی که خودروسازان کره‌ای با آن مواجه بودند برای سه سال دیگر توسط دولت کره تمدید شد و به‌جز در مورد واردات خودروهای ژاپنی که تا ۱۲ سال بعد نیز ادامه یافت این ممنوعیت لغو و تعرفه واردات به‌صورت پلکانی در مدت ۱۰ سال به ۸ درصد کاهش یافت. حمایت دولت کره از انتقال فناوری و داخلی‌سازی خودرو و سرمایه‌گذاری سنگین در تحقیق و توسعه، اعطای بورسیه تحصیل در رشته خودرو در خارج از کشور به دانشجویان کره‌ای، تأسیس مرکز تحقیق و توسعه برای مهندسان خارجی به‌منظور بهره‌برداری از تجارب و دانش ضمنی آن‌ها گام‌های مهمی بود که این کشور برای دستیابی به دانش طراحی خودرو و سپس تولید پلتفرم به کار برد. از مهم‌ترین نکاتی که در فرایند خودروساز شدن کره می‌توان از آن نام برد توجه سیاست‌گذاران این کشور و اولویت دادن به ارتقای کیفیت، افزایش بهره‌وری و درنهایت رقابت‌پذیری خودروهای تولیدی در بازارهای جهانی و صادراتی بودن آن‌هاست.

■ جمع‌بندی و پیشنهاد

بررسی شرایط صادرات و واردات صنعت خودرو در کشور نشان از آن دارد که بیش از آنکه صادرات و واردات خودرو در کشور تابعی از شرایط و راهبرد مشخص برای صنعت خودروسازی باشد، تابعی از اقتضائات سیاسی و سیاست‌های کلان اقتصادی کشور و فشارهای بیرونی نظیر تحریم‌ها و توافق‌هایی نظیر برجام و... بوده است. به عبارتی سیاست‌های تجاری صنعت خودروسازی کشور سیاست‌های درون‌زا و متناسب با شرایط کشور و باهدف افزایش رقابت‌پذیری تولیدات خودروهای داخلی نبوده است، بلکه بیشتر سیاست‌هایی برون‌زا و تابعی از اقتضائات و پیشامدهای خارج از کنترل دولت بوده است. این در حالی است که تجربه کشور کره‌جنوبی نشان می‌دهد سیاست‌ها و راهبردهای صنعت خودروسازی در عین توجه توأمان به سیاست‌های بومی صنعت خودروسازی و تقویت داخلی‌سازی و فناوری خودروهای داخلی، بازارهای صادراتی را هم در نظر داشته باشد و سیاست‌های وارداتی قاعده‌مند را نیز در کنار خود به کار بگیرد. بنابراین سیاست‌های تجاری صنعت خودروسازی درعین‌حال با توجه به بیرون (صادرات و واردات)، درون‌زا نیز باید باشد و درون‌زایی و برون‌گرایی دو رویکرد و مؤلفه مهم در راهبرد صنعت خودروسازی باشد. درخصوص سیاست‌های درون‌زای ناظر به مشکلات صنعت خودروسازی در گزارش‌های بعد بیشتر سخن خواهیم گفت.



انتصاب قائم‌مقام وزیر راه در بخش مسکن

هادی عباسی به سمت قائم‌مقام وزیر راه‌وشهرسازی در بخش مسکن و معاونت مسکن و ساختمان این وزارتخانه منصوب شد و روز گذشته مراسم معارفه وی در وزارت راه برگزار شد. از سوی دیگر محمود محمودزاده که پیشتر سمت معاونت مسکن را برعهده داشت، تودیع شد. به گفته برخی کارشناسان امیدوارند با این تغییر، قفل مسکن در دولت سیزدهم باز شود و روند اجرای طرح نهضت ملی مسکن سرعت گیرد.

آگهی مناقصه عمومی
[illegible]

آگهی تجدید مناقصه عمومی یک مرحله ای
[illegible]

سفارش آگهی
خیلی آسان و راحت
۳۷۰۸۸