

یادداشت

اقتصاد مقاومتی قطعه کمشده پازل صنعت خودرو کشور


قاسم شریعتی‌کیا
نیز وهشگر اقتصادی

● چند وقتی است تابلوهای تبلیغاتی شهرهای بزرگ کشور خبر از محصول جدید و البته تا حدودی گمنام ایران خودرو می‌دهد. این خودرو تازه‌وارد به کشورمان دست‌یخت شریک چینی کمپانی پژو فرانسه یعنی H30 CROSS محصول شرکت دانگ‌فنگ چین است. براساس مدل طراحی‌شده برای توسعه صنعت خودرو چین، شرکت‌های خارجی فقط در صورت شریک‌شدن با یک شرکت چینی و با سهام ۵۰درصدی قادر به تولید و عرضه خودرو در چین هستند و از سال ۲۰۰۰ گروه خودروسازی پژو سیترون فرانسه شرکت دانگ‌فنگ را به‌عنوان شریک خود برای تولید محصولات این گروه در چین انتخاب و شروع به همکاری کرده است و این همکاری در سال ۲۰۱۴ و با خرید ۱۴ درصد سهام پژو توسط دانگ‌فنگ عمیق‌تر نیز شده است. محصول جدید ایران خودرو نیز حاصل کار مشترک دو خودروساز فرانسوی و چینی است. پلنفرم این خودرو در سال‌های ابتدایی قرن حاضر یعنی حدود سال ۲۰۰۰ و براساس نسل اول خودرو سیترون الیزه شکل گرفته و اولین نمونه آن با نام H30 در نمایشگاه سال ۲۰۰۹ گوانگجو رومنایی شد و نمونه اسپرت با فیست لیفت‌شده آن با نام H30 CROSS در سال ۲۰۱۲ رومنایی و در سال ۲۰۱۳ روی خطوط تولید شرکت دانگ‌فنگ چین قرار گرفت. این خودرو که در نوع کراس اور شهری دسته‌بندی می‌شود از موتور معروف پژو برای ایرانیان یعنی همان موتور TU5 بهره می‌برد و جعبه دنده اتوماتیک آن از نوع چهار دنده و محصول شرکت AI-SIN زاین است که عملکرد قابل‌قبولی داشته و موتور آن نیز با توجه به ساخت داخل‌بودن آن جزء نقاط قوت این محصول محسوب می‌شود. به احتمال زیاد، علت اصلی انتخاب این محصول از سوی ایران خودرو علاوه بر سود کوتاه‌مدت بهره‌گیری این خودرو از موتور TU5 و درصد داخلی‌سازی بالای این محصول، در ابتدای امر است. این خودرو از امکانات قابل‌قبول و نسبتاً خوبی به صورت پایه برخوردار است که از جمله آنها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک، نمایشگر ۶٫۵اینچی، سیستم ضدسرقت با ایموپلایز، دوربین و سنسور دنده‌عقب، رینگ آلومینیومی ۱۶ اینچی، سیستم ABS و EBD، بهره‌گیری از دو ایربگ راننده و سرنشین و چراغ‌های جلو ال‌ای‌دی کریستالی و عقب ال‌ای‌دی. طبق اظهارنظر مسئولان ایران خودرو این محصول در بازه قیمتی حدود ۴۴ میلیون تومان عرضه می‌شود که با توجه به رقبای دنده‌اتوماتیک موجود در بازار ایران و همچنین با در نظر گرفتن امکانات عرضه‌شده روی آن، ارزان‌ترین محصول دنده‌اتوماتیک کشور لقب می‌گیرد. تنها تست ایمنی‌ای که برای این خودرو ثبت شده، برای مدل پایه آن یعنی مدل H30 فقط کسب سه ستاره ایمنی است که با توجه به پلنفرم قدیمی آن، چندان دور از ذهن نبوده و کارنامه ضعیفی را به‌جا می‌گذارد. این خودرو در فهرست صد خودرو پرفروش بازار چین قرار نداشته و با بررسی دقیق‌تر متوجه می‌شویم سیستم تعلیق، موتور و پلنفرم آن نیز مربوط به همان سال ۲۰۰۰ بوده است. این خودرو پس از چین در بازار کشورهای ونزولا و روسیه نیز عرضه شده و ایران چهارمین کشوری است که این خودرو را در خیابان‌های خود مشاهده می‌کند. خودروسازان چینی که با توجه به جدیدالورودبودن آنها و فقدان نام تجاری معروف در بازارهای جهانی، کمتر شناخته شده هستند سعی کرده‌اند با دو اهرم قیمت پایین و عرضه امکانات بالا روی محصولات خود این دو نقیصه را پوشش دهند. به‌ظاهر این دو نکته از دید مسئولان ایران خودرو پوشیده نبوده و آنها نیز با روکردن این خودرو آن‌هم با قیمتی نزدیک به قیمت فروش این محصول در موطن خود و بهره‌گیری از امکانات بالا، سعی در گرفتن سهم حداکثری در بازار خودرو نه‌چندان رقابتی کشور دارند. معمولاً تولیدکنندگان خودرو در ایران محصولات خود را با قیمت ۵۰ تا صد درصد گران‌تر از بازارهای جهانی عرضه می‌کنند و عرضه H30 CROSS با قیمت بین‌المللی اتفاقی کم نظیر در بازار خودرو کشور است. قیمت مناسب، استفاده از موتور داخلی‌سازی‌شده TUS، عرضه امکانات و آپشن‌های زیاد آن‌هم به صورت پایه و بر خوررداری از خدمات پس از فروش از طریق نمایندگی‌های گسترده ایران خودرو در سراسر کشور، عواملی هستند که خرید این خودرو را برای مشتری ایرانی جذاب کرده و استقبال بسیار خوب در دو مرحله ثبت‌نام این خودرو در سراسر کشور گواه این مدعاست. تنها سؤال پیش آمده این است که چرا خودروسازان داخلی به‌جای سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و بهره‌گیری از متخصصان داخلی و بین‌المللی و تولید خودرو باکیفیت داخلی، به سود کوتاه‌مدت بسنده کرده و هر از چند گاهی محصولی از یک کشور خارجی را وارد کرده و بازار خودرو کشور را در اختیار آنها قرار داده و حتی برای محصولات تولیدی خود نیز رقیب می‌تراشند که درباره خودرو مورد بحث نیز در حال حاضر خودرو دنلا با همین رنج قیمتی عرضه می‌شود. به امید روزی که به جای تکیه بر محصولات خارجی روی دانش و همت ایران و ایرانی و در راستای اقتصاد مقاومتی سرمایه‌گذاری شود.

شرق؛ دعای شهرداری و وزارت راه و شهرسازی بر سر تراکم‌فروشی یا به تعبیر عباس آخوندی، شهرفروشی، کماکان ادامه دارد. آنچه آخوندی از آن به عنوان «مدیریت سوداگرانه و بیش‌تاز سوداگران در توسعه شهرها» یاد می‌کند و به‌خاطر آن، او افسوس می‌خورد که مهندسان ما قدرت راهبری و قدرت عملی هدایت و توسعه شهرها در ایران را ندارند، او انتقاد می‌کند که بخش عمده‌ای از مدیریت شهری به دلیل کمبود منابع در اداره شهرها گرایش به شهرفروشی پیدا کرده و متأسفانه شهرفروشی در ایران به سیستم رایج تبدیل شده است.

وزیر مسکن، راه و شهرسازی در نوزدهمین اجلاس هیات عمومی سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان با تأکید بر هم‌فکری جمعی در مروری بر ارزیابی مهندسی عنوان کرد: مهندسی در کشور ما نقاط قوت و ضعف‌هایی دارد که بررسی و ارزیابی آن باید در دستور کار جامعه مهندسی قرار بگیرد و دقیقاً از همین زاویه است که باید مهندسان ورود کنند.

کلان‌شهرها جولان‌گاه سوداگری

به گزارش خبرگزاری‌ها، عضو کابینه دولت یازدهم گفت: در حال حاضر از زاویه توسعه شهری، کلان‌شهرهای ما جولان‌گاه سوداگری بسیار گسترده‌ای هستند و فکر نمی‌کنم ما مهندسان از آنچه تحت عنوان توسعه شهری در ایران در حال رخ‌دادن است، دفاع چندانسی کنیم. آخوندی ادامه داد: مجموعه اتفاقاتی که در توسعه شهری و نظام ساخت‌وساز رخ می‌دهد، عمدتاً توسط نظام سوداگری تجاری هدایت می‌شود. وی با طرح این پرسش که آیا ما توانیم در شرایط فعلی از آنچه در کلان‌شهرهای بزرگ ایران رخ داده و فرسودگی و تخریب تدریجی محلات میانی شهرها را به دنبال داشته است، چشم‌پوشی کنیم، گفت: از مجموعه ساختمان‌های بدقواره‌ای که در گوشه‌گوشه شهرها در حال سربلندکردن است و فقدان روح ایرانی، فقدان رعایت حقوق شهروندی، نور و فقدان خدمات مختلف نشان می‌دهد شهرها درست مدیریت نشده‌اند. به‌همین دلیل علاقه‌مندم با جامعه مهندسی در اجلاس نوزدهم صمیمانه صحبت کنم.

وزیر راه و شهرسازی افزود: مفهوم مهندسی و آنچه در محیط مصنوع ایجاد می‌شود، باید به مفهوم بهره‌وری و کارایی باشد و به این معنا نفع خصوصی موجب محدودیت برای نفع عمومی و همچنین نفع عمومی موجب محدودیت برای منافع خصوصی نشود.

مهندسان از پاسخ گویی شانه خالی نکنند

آخوندی با اشاره به ساخت‌وساز بناهای بلند و ایجاد شرایط ناسالم شهری در تهران، مشهد و سایر کلان‌شهرها تصریح کرد: در حال حاضر در مشهد هزاران ساختمان

قائم مقام وزیر راه از چانه‌زنی با غول هواپیماسازی اروپایی خبر داد

شرط جریمه در قرارداد با ایرباس

شرق؛ داستان پرییخ وخم خرید هواپیما وارد فاز جدیدی شده است. حالا ایران که هم‌زمان با چهار شرکت هواپیما ساز مذاکره می‌کند و در هفته گذشته نیز با ایرباس بر سر متن ضمانت‌نامه، به توافق رسیده، در تهران مشغول رایزنی با این غول هواپیما ساز است. آن‌گونه که قائم مقام وزیر راه و شهرسازی خبر داده، در این مذاکرات ایران تلاش می‌کند تا بند جریمه هم به قرارداد اضافه کند تا اگر ایرباس نتوانست هواپیما را در موعد مقرر تحویل دهد، مشمول جریمه شود. فخریه‌کاشان در ادامه صحبت‌ها با اشاره به مذاکرات بویینگ تأکید کرده است «اگر منافع کشورمان حفظ شود، از بویینگ هواپیما می‌خریم و در غیر این صورت، اگر شک و شبهه‌ای وجود داشته باشد، وارد قرارداد با بویینگ نخواهیم شد». دیروز قائم مقام وزیر راه و شهرسازی با ادامه مذاکرات با ایرباس در تهران خبر داد که در آن، ایران از ایرباس می‌خواهد بند جریمه هم به قرارداد خرید هواپیما اضافه کند تا براساس آن اگر ایرباس به‌هر دلیلی نتواند هواپیماها را تحویل دهد یا تأخیر در تحویل هواپیما داشته باشد یا اینکه شرایط تغییر کند، مشخص باشد سرانجام این قرارداد چه خواهد شد. به گزارش ایلتنا، اصغر فخریه‌کاشان با بیان اینکه هم‌زمان با چهار شرکت هواپیما ساز برای خرید هواپیماهای جدید در حال مذاکره هستیم، گفت: مذاکرات با ایرباس برای خرید هواپیما ادامه دارد و در سفر اخیرمان به ایتالیا در هفته گذشته با ایرباس برای متن ضمانت‌نامه که بخشی از قرارداد است، به توافق رسیدیم. قائم مقام وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه سه ماه می‌شود که مذاکرات قراردادی با ایرباس در حال انجام است، گفت: هنوز تکلیف برخی از مفاد و بندهای این قرارداد مشخص نشده است و هر یک از این بندها باید بررسی شود و به تأیید هر دو طرف برسد. فخریه‌کاشان ادامه داد: البته به‌طور قطع ما هم وارد قراردادی نمی‌شویم که شرایط آینده و تمام جوانب در آن پیش‌بینی نشده است؛ از این‌رو به‌طور قطع این مسائل و جوانب را بررسی می‌کنیم و حتماً برای روشن‌شدن وضعیت و سرانجام قرارداد در این شرایط، بندهایی را در قرارداد می‌کنجاییم. او تأکید کرد: حتماً از ایرباس می‌خواهیم که در قرارداد بند جریمه وجود داشته باشد که اگر نتوانست هواپیما را در موعد مقرر تحویل دهد، مشمول جریمه شود. البته آنها هم می‌گویند که نمی‌توانند مقررات بین‌المللی را دور بزنند و قوانین متعدد داخل کشور و دولت‌هایشان را دارند. قائم مقام وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اینکه مذاکره با بویینگ ادامه دارد، افزود: اگر منافع کشورمان حفظ شود، از بویینگ هواپیما می‌خریم و در غیر این صورت، اگر شک و شبهه‌ای وجود داشته باشد،

اقتصاد



آخوندی با انتقاد از جولان سوداگری در کلان‌شهرها مطرح کرد:

جلوی شهرفروشی را می‌گیرم

بلند با عنوان نوسازی حرم مطهر رضوی ساخته شده‌اند اما به‌واقع نمی‌توان گفت آن ساخت‌وسازها محیطی مناسب و درخور شان امام هشتم (ع) ایجاد کرده‌اند و اینها سؤالاتی است که جامعه مهندسی باید پاسخ دهد و نمی‌تواند از پاسخ‌دادن به آن شانه خالی کند. وی با اشاره به توجه مهندسان مبنی بر توافق مالک با شهرداری تأکید کرد: اینکه مهندسان زیر بار توافقات خلاف قوانین موجود ساخت‌وساز بین مالکان و شهرداری می‌روند و مسئولیت کار خود را نمی‌پذیرند، از حیث اخلاق حرفه‌ای، حق شهروندی و توسعه مهندسی در ایران پذیرفتنی نیست.

مقاومت شهروندان در برابر تولید بدون افزایش رفاه

آخوندی ادامه داد: اگر آنچه تولید می‌شود، موجب افزایش رفاه مردم نشود شهروندان مقاومت می‌کنند و ما مهندسان باید متوجه مسئولیت اجتماعی حرفه مهندسی شویم و مسائل اخلاقی را تبیین کنیم و توسعه دهیم. امیدوارم مجلس، استانداری و ادارات کل به این مهم توجه کنند. وزیر راه و شهرسازی با اشاره به

اینکه از ابتدای تصویب قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان بحث منع مداخله افراد فاقد صلاحیت در امور مهندسی به عنوان بحث جدی مطرح بوده، تأکید کرد: جامعه مهندسی کشور پیگیر اجرای منع مداخله افراد فاقد صلاحیت در امور مهندسی باشد و تلاش کند تا بازار مهندسی به بازاری کلاً حرفه‌ای و تخصصی تبدیل شود که در این راستا رعایت اصول اخلاق حرفه‌ای و همچنین نظام کنترل ساختمان باید در دستور کار نهادهای مجری و نظارتی قرار گیرد. وی تأکید کرد: از

روشنی دارد و می‌گویند هر ساختمان در ایران باید

توسط مهندسان طراحی، نظارت و اجرا شود و هم‌زمان مهندسان نباید از مقررات شهرسازی و مقررات ساختمان تخلف کنند و مهندسان باید مسئولیت‌های طراحی خود را بپذیرند. آخوندی تأکید کرد: مهندسان در برابر کاری که برعهده می‌گیرند مسئولیت تام‌وتمام دارند و این مسئولیت مقید به قوانین و مقررات است. مشکل ما این است که مقررات شهرسازی عموماً رعایت نمی‌شوند در حالی که همچنان که باید مقررات ملی ساختمان را رعایت کنیم باید مقررات شهرسازی هم‌زمان رعایت شود و مهندسان نباید زیر بار توافق اشتباه مالک با شهرداری بروند. وزیر راه و شهرسازی گفت: در بحث کنترل ساختمان، کاری که جامعه مهندسی کشور باید انجام دهد، اجرای کار حرفه‌ای و تخصصی است که در اجرای کامل آن مسئولیت حقوقی شهروندان رعایت می‌شود. به این معنا در اجرای آیین‌نامه کنترل ساختمان من وزیر حق ندارم دسترسی به مهندسی که خلاف مقررات باشد و جامعه مهندسی حق ندارد از مقررات به دلیل دستورات مقامات مختلف تخلف کند. جامعه مهندسی مسئولیت تمام‌وکمال دارد تا عین مقررات را اجرا کند. حرف روشن من این است که آیین‌نامه کنترل ساختمان را مورد ارزیابی قرار دهیم تا از این طریق بتوانیم فضای حرفه‌ای و بازار مهندسی را دچار تحول کنیم. آخوندی گفت: بزرگ‌ترین اقتصاددانان می‌گویند اقتصاد بدون سرمایه اجتماعی قابل توسعه نیست. اگر صاحب‌کار به من مهندس اعتماد نداشته باشد یعنی اینکه فاقد سرمایه اجتماعی است و در این صورت امکان توسعه مهندسی وجود ندارد به همین خاطر ما مهندسان موظف هستیم در جامعه اعتماد ایجاد کنیم. وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: تأکید من بر اجرای مقررات این است که اگر افرادی به هر دلیلی مقررات را زیر پا گذاشتند ما کمک کنیم تا از ادامه کار جلوگیری شود و تلاش کنیم تا در شورای انتظامی مورد بررسی ویژه قرار بگیرد زیرا در نهایت شورای انتظامی سازمان نظام مهندسی ساختمان باید وارد این مباحث شود. آخوندی با اشاره به اینکه توسعه مهندسی در کشور نیازمند رعایت مقررات است، افزود: اتفاقاتی که در شهرهای ایران رخ داده و آثار منفی آن نیز که شامل فرونشست، آتش‌سوزی، تخریب محیط‌زیست، آلودگی هوا، کمبود خدمات، ترافیک و مسائل دیگر است نشان می‌دهد که بی‌توجهی در گوشه‌گوشه ایران به‌ویژه در ۱۰ سال اخیر صدمات جبران‌ناپذیری را به شهرها وارد کرده است.

وی عنوان کرد: در حال حاضر در تهران حدود ۲۰۲ میلیون واحد مسکونی وجود دارد و جمعیت تهران حدود ۹ میلیون نفر است و این آمار نشان‌دهنده برابری تقریبی واحد مسکونی با جمعیت است و به همین خاطر ظرفیت ساخت‌وساز بیشتر در کشور وجود ندارد.

خبر

نویشت:

دولت یکی از زده‌کاران کلان به سیستم بانکی است

● ایرنا؛ رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، تقویت اقتصاد ملی را نیازمند همکاری و تشریک مساعی بانک‌ها دانست و گفت: دولت از ظرفیت قانون پولی-بانکی می‌تواند در تادیبه بدهی‌های خود به بانک مرکزی استفاده کند. محمدباقر نوبخت با اشاره به تصمیم دولت برای اصلاح نظام بانکی و ارائه لایحه در این باره به مجلس گفت: در اصلاح قانون نظام بانکی در هر زمینه‌ای که نیاز به احکام قانونی باشد، به صورت لایحه تقدیم مجلس می‌شود و در هر زمینه که بتوان از اختیارات دولت بهره جست، با استفاده از اختیارات اصلاحیه اجرایی زده می‌شود. رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، با بیان اینکه تقویت اقتصاد ملی نیازمند همکاری و تشریک مساعی بانک‌ها است، افزود: بخش درخور توجهی از سپرده‌های مردم که در بانک‌ها سپرده‌گذاری شده، به دلیل مطالبات بانک‌ها از تسهیلات‌گیرندگان، در اختیار آنها نیست.

خبر ویژه

مجمع بیمه البرز ۳۰ تیر برگزار می‌شود

● مجمع عمومی عادی سالانه شرکت بیمه البرز ۳۰ تیرماه برگزار می‌شود. به گزارش روابط عمومی و بین‌الملل بیمه البرز، در مجمع عمومی عادی سالانه این شرکت، صورت‌های مالی در سال مالی منتهی به ۲۹ اسفندماه ۱۳۹۴ بیمه البرز بررسی خواهد شد. اتخاذ تصمیم درباره تقسیم سود، استماع گزارش هیات‌مدیره، انتخاب حسابر و بازرس قانونی و انتخاب روزنامه‌های کنترالانتشار برای درج آگهی‌های مجمع در سال مالی جدید از دیگر دستورات جلسه مجمع بیمه البرز خواهد بود. براساس این گزارش، مجمع عمومی عادی سالانه بیمه البرز ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه، ۳۰ تیرماه، در محل سالن اجتماعات ساختمان مرکزی این شرکت واقع در تهران، خیابان شریعتی بالاتر از خیابان شهید وحید دستگردی (ظفر)، نیش کوچه آبان، شماره ۱۳۲۰ برگزار می‌شود.

شرکت بیمه البرز (سهامی عام)

۲۸ تیرماه، سالروز تأسیس بیمه البرز

ساختمان مرکزی بیمه البرز
۱۳۳۸

۵۷ سال خدمت و همراهی

سالروز تأسیس
بیمه البرز گرامی باد

www.alborzinsurance.ir

مرکز ارتباطات مردمی ۴۶۰ ۲۹ (۲۱)