

خبر

دانش فنی تولید خودرو هیوندایی به ایران می‌آید

صداوسیما؛ مدیرعامل کرمان‌موتور از توافق با شرکت هیوندایی کره خبر داد که متعهد به انتقال دانش فنی و تکنولوژی این خودرو به ایران شده است. سامان فیروزی گفت: تولید خودروهای باکیفیت و به‌روز و با هدف حفظ و افزایش اشتغال در منطقه ویژه اقتصادی ارگ جدید، مهم‌ترین اولویت گروه صنایع خودروسازی کرمان در سال جاری است. او با اشاره به تولید مدل‌های روز شرکت هیوندایی در ایران، از آغاز پیش‌فروش دو محصول جدید این شرکت از هفته آینده خبر داد و افزود: پیش‌فروش محصولات هیوندای، آی‌۲۰ و آی‌۱۰ از هجدهم دی آغاز می‌شود. این محصولات که در ایران تولید می‌شود، مدل ۲۰۱۷ این خودروساز کره‌ای و محصول ویژه بازار اروپاست. وی گفت: خودروی هیوندای آی‌۲۰ با قیمت ۸۶میلیون و ۹۰۰ هزار تومان و هیوندای آی‌۱۰ با قیمت ۷۱میلیون و ۹۰۰ هزار تومان به بازار عرضه می‌شود و در آغاز فروش این دو خودرو به مناسبت رونمایی از این دو محصول، تخفیف ویژه‌ای به خریداران تعلق می‌گیرد.

مدیرعامل کرمان‌موتور افزود: تمام خودروهای هیوندای آی‌۲۰ و آی‌۱۰ با گیربکس اتوماتیک تولید و عرضه می‌شود و بخشی از محصولات پیش‌فروش‌شده در ماه جاری، تا قبل از آغاز سال جدید تحویل خریداران خواهد شد.

انتشار آخرین آمار بدهی خارجی ایران از طرف بانک جهانی

ایسنا؛ بانک جهانی در گزارشی با عنوان «آمار بدهی بین‌المللی نسخه ۲۰۱۷»، آمار بدهی خارجی ایران تا سال ۲۰۱۵ را منتشر کرد. طبق گزارش بانک جهانی، میزان بدهی خارجی ایران در سال ۲۰۱۵ به شش میلیارد و ۳۲۲ میلیون دلار رسید که نسبت به رقم هفگفت ۲۰میلیارد و ۳۰ میلیون دلار در سال ۲۰۱۰ و ۱۷میلیارد و ۳۴۴ میلیون دلار در سال ۲۰۱۱ کاهش چشمگیری داشت. همچنین میزان بدهی خارجی پنج‌میلیارد و ۴۴۱ میلیون دلار در سال ۲۰۱۴ از بدهی خارجی شش‌میلیارد و ۳۲۲ میلیون دلار که برای سال ۲۰۱۵ اعلام شد، دومیلیارد و ۳۲۶ میلیون دلار بدهی خارجی بلندمدت و دومیلیارد و ۱۹ میلیون دلار بدهی خارجی کوتاه‌مدت بود.

قرارداد با بویینگ و ایرباس ضمانت اعتماد به ایران

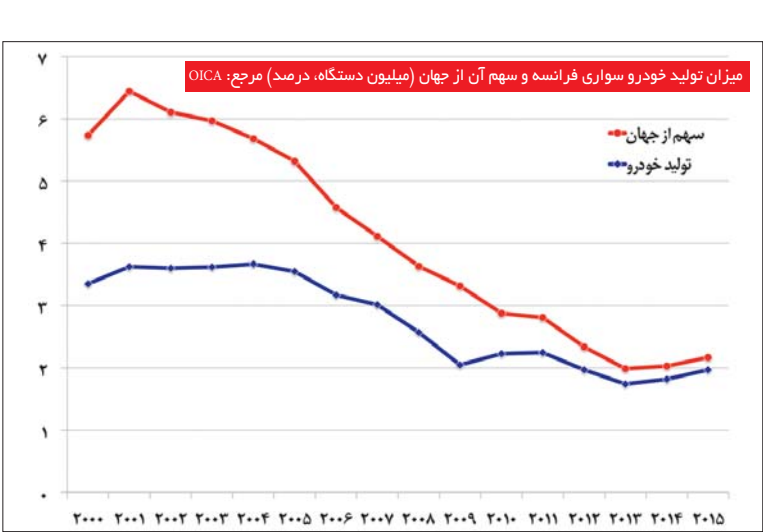
ایسنا؛ عقد قرارداد خرید ۸۰ فروند بویینگ و صد فروند ایرباس از سوی شرکت هواپیمایی ایران‌ایر برخی انتقادها را مطرح کرده که خرید هواپیماد در شرایط فعلی اولویت کشور نبوده است؛ موضوعی که دفاعیه رسمی رئیس‌جمهور در این قراردادها آن را باطل می‌داند. روحانی از این قراردادها انوالبته رسیدن میانگین عمر هواپیماها به بیش از ۲۰ سال باعث شده زنگ خطر برای نیاز جدی به توسعه ناوگان هوایی کشور احساس شود؛ موضوعی که نه‌تنها برای صنعت حمل‌ونقل ایران اهمیت بسیاری دارد که حتی می‌تواند در نگاهی کلان، ضمانت ثبات و اعتماد جهانی به ایران باشد.

طبق توافق‌های صورت‌گرفته با بویینگ و ایرباس، ایران آن‌ها تنها ۱۵ درصد از مبلغ کل توافقی برای خرید هواپیمای را به شکل نقدی پرداخت می‌کند و مابقی با استفاده از فاینانسی تأمین می‌شود که این شرکت‌ها خودشان آن را برای ایران ایجاد کردند.

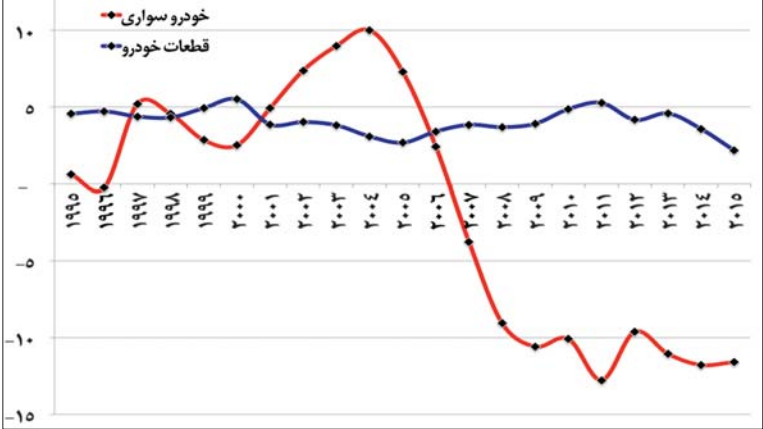
در چنین برنامه‌ریزی‌ای زمان بازپرداخت کل فاینانس‌های ارائه‌شده برای قرارداد هواپیماهای جدید به حدود ۱۸ سال افزایش پیدا می‌کند و این موضوع جدای از آنکه فشارهای اقتصادی در ایران را پایین می‌آورد، در نگاه بلند اهمیت ویژه‌ای خواهد داشت.

روحانی در صحبت‌ها را در کنار اهمیت ورود هواپیماهای جدید برای صرفه‌جویی چهارمیلیارد دلاری سالانه در کنار گذاشتن ایرانی‌های خارجی قرار ددیم، مشخص می‌شود که خرید این هواپیماها نه‌تنها برای صنعت حمل‌ونقل هوایی کشور اهمیت جدی داشته که حتی دیگر ابعاد اقتصادی و سیاسی را نیز پوشش می‌دهد؛ ابیاعدی که می‌تواند برنامه‌ریزی‌های کلان برای توسعه کشور را ممکن کند.

میزان تولید خودرو سواری فرانسه و سهم آن از جهان (میلیون دستگاه، درصد)؛ مرجع: OICA



روند تراز تجاری خودرو سواری و قطعات خودرو فرانسه (میلیارد دلار)



ادامه از صفحه ۵

حتی ۵۰ هزار خودرو تولیدی با مشارکت طرف‌های فرانسوی نیز بعید و جای تردید بسیار است، چه برسد به اینکه برای مثال حتی نیمی از ۹۰۰ هزار دستگاه یعنی ۴۵۰ هزار دستگاه با هدف‌گذاری صادراتی تولید شود.

واردات خودرو و قطعات ایران

برآوردها و محاسبات حاکی از این است که در مجموع دوره ۱۵ساله ۹۴-۱۳۸۰، میزان واردات خودرو سواری و قطعات و اجزای وسایل نقلیه کشور به ترتیب ۲۵ و ۴۷ میلیارد دلار است. این حجم از واردات توأم با تخلفات وسیع گمرکی به‌صورت کم‌اظهاری یا استفاده از تعرفه‌های پایین اقلام دیگر بوده است. در سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۵، نزدیک به پنج میلیون دلار خودرو سواری که دوسوم آن فرانسوی بود، به کشور وارد شد و در همین‌حال آمار گمرک ایران حاکی از واردات ۳۱۰میلیون‌دلاری است. لازم به ذکر است که بخش درخورتوجهی از این واردات تحت عنوان قطعات منفصله صورت گرفت. در دهه گذشته واردات قطعات و اجزای خودرو توأم با اظهار ۴۰ درصد از ارزش واقعی آن برای پرداخت عوارض گمرکی پایین‌تر بود. در بین خودروهای وارداتی، کمترین میزان کشتش بازار و رضایت مشتریان متوجه خودروهای فرانسوی است. هرچند پس از بروز تحریم‌ها خودروهای چینی بازار ایران را تسخیر کردند، اما قبل از آن خودروهای ساخت کره‌جنوبی از بالاترین اقبال برخوردار بودند. با وجود تعرفه‌های وارداتی بسیار بالا، رشد نمایی واردات خودرو چینی به کشور (توأم با واردات قطعات) که در سال ۱۳۹۳ دوبرابر شد، نشانگر شکست روند خودروسازی (و سیاست‌گذاری‌ها و راهبردهای) کشور پس از دو دهه حمایت‌های بی‌حدومرز دولت‌هاست. ایران به اولین واردکننده خودروهای شخصی از چین در سال ۲۰۱۴ تبدیل شد و در این میان خودروسازان داخلی با مونتاژ قطعات وارداتی چینی تلاش کردند حوزه نفوذ چین در بازار خودروی کشور را هرچه‌بیشتر گسترش دهند.

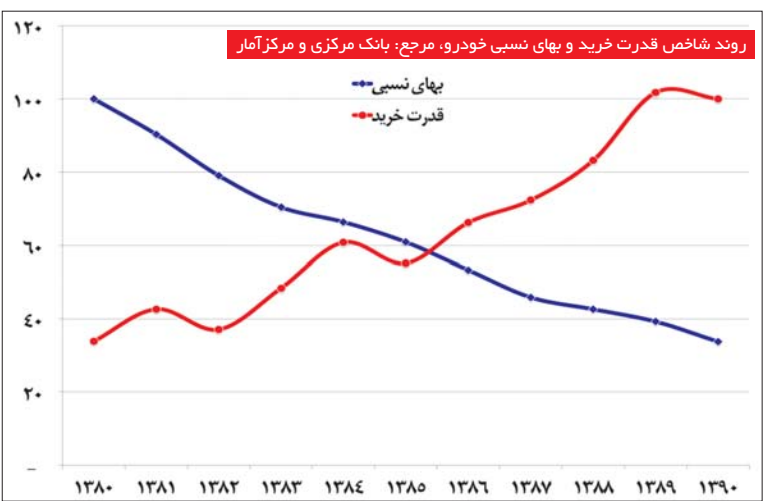
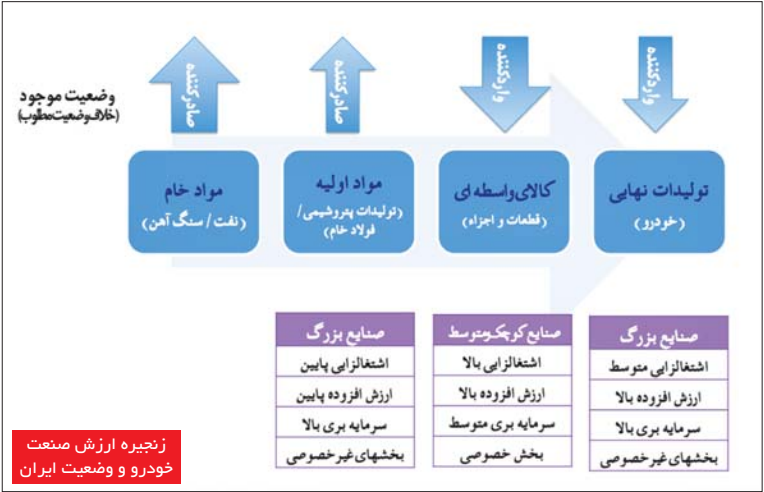
صنایع قطعه‌سازی، اشتغال و ساخت داخل

واردات ۴۷میلیارددلاری قطعات و اجزای خودرو کشور به مفهوم حدود متوسط سه هزار دلار مصرف قطعات و اجزای وارداتی به ازای تولید هر دستگاه خودرو در ۱۵ سال گذشته است. در سال‌های گذشته بین واردات قطعات و میزان تولید خودرو رابطه بسیار نزدیکی وجود دارد.

مطالعات و بررسی‌ها نشان می‌دهد در بین ۵۰ کشور جهان فعال در حوزه ساخت خودرو و قطعات آن، فقط حدود ۱۰ کشور دارای صادرات خودرو بیش از قطعات هستند (شامل آلمان، ژاپن، کره‌جنوبی، کانادا و اسپانیا). ۴۰ کشور دیگر که شامل خودروسازان بزرگ نیستند (و به‌ویژه کشورهای درحال‌توسعه) از صادرات قطعات و اجزای خودرو به مراتب بیشتری نسبت به خودرو برخوردار هستند. بنابراین نظر به نحوه شکل‌گیری زنجیره ارزش جهانی خودروسازی، نقش و اهمیت بخش راهبردی قطعه‌سازی کاملاً روشن است.

در جهت توجیه زک‌کارکردی‌ها و استمرار عملکرد نامطلوب خودروسازی کشور، همواره در زمینه اشتغال‌زایی آن اغراق شده است. اصولاً صنعت خودرو یک صنعت کاربر محسوب نمی‌شود. کنسرن فولکس واگن با ۱۲ برند مهم

اقتصاد



رقابت بر سر وارد کننده بزرگ

خودرو از آتودی تا لامبورگینی و تولید بیش از ۱۰ میلیون خودرو در ۹۴ کارخانه در ۲۴ کشور و فروش بیش از ۳۰۰ میلیارد یورو کمتر از ۶۰۰ هزار شاغل دارد. اشتغال اصلی خودروسازی در صورتی حاصل خواهد شد که متکی به قطعات و اجزای داخلی باشد و زنجیره‌های صنعتی پیمانکاری داخلی شکل بگیرند. مرکز آمار ایران کل اشتغال کارگاه‌های با ۱۰ نفر کارکن و بیشتر خودروسازی را ۱۴۹۹ هزار نفر در سال ۱۳۹۳ گزارش کرده است که حدود نیمی از آن مربوط به قطعه‌سازان می‌شود. لازم به ذکر است با وجود اینکه تراز تجاری قطعات خودرو آمریکا منفی است، اشتغال واحدهای قطعه‌سازی این کشور ۲٫۷ برابر خودروسازان است. در مجموع اندازه و ابعاد واحدهای قطعه‌سازی کشور در مقایسه با

واحدهای مونتاژ خودرو حاکی از نقش و وزنه ضعیف آنهاست. همچنین با وجود توسعه کمی صناعی از قبیل فولاد و پتروشیمی، نظر به تولیدات با فناوری پایین، صنایع اساسی کشور نیازهای خودروسازی مدرن را برآورده نمی‌کند. برخلاف اصول اولیه تجارت، رقابت بر سر سه خودروساز از یک کشور شکل گرفته است، آن هم تنها کشوری که در بین ۲۰ کشور اول جهان تولید صادرات (توأم با تولید) خودرو داشته است، در پایین‌ترین رتبه خودروسازان بزرگ جهان قرار دارد. ارزش‌افزوده اقتصادی تولید خودروی درخورتوجهی ندارد و واردکننده مطلق خودرو (و همچنین خودرو و قطعات) به شمار می‌رود.

جمع‌بندی

برخلاف اصول اولیه تجارت، رقابت بر سر سه خودروساز از یک کشور شکل گرفته است، آن هم تنها کشوری که در بین ۲۰ کشور اول جهان تولید صادرات (توأم با تولید) خودرو داشته است، در پایین‌ترین رتبه خودروسازان بزرگ جهان قرار دارد. ارزش‌افزوده اقتصادی تولید خودروی درخورتوجهی ندارد و واردکننده مطلق خودرو (و همچنین خودرو و قطعات) به شمار می‌رود. هم‌اکنون با عوض شدن زمین بازی که مشخص نیست چگونه از داخل کشور زمینه‌سازی و حمایت می‌شود، به جای اینکه خودروسازان فرانسوی برای جلب نظر یک طرف ایرانی رقابت کنند، دو خودروساز اصلی داخلی و جدیدا هم دولت در شراکت با دو خودروساز فرانسوی رقابت شدیدی را شروع کرده‌اند. در همین‌حال روی مسئله پرداخت خسارت بابت ضرر و زیان‌های وارده از سوی خودروسازهای فرانسوی در سال‌های اخیر، سروش گذاشته می‌شود. در غیاب شفافیت و اعلام‌نکردن جزئیات توافق‌نامه‌ها و قراردادهای قضای انحصاری خودروسازان فرانسوی به زیان منافع و

آمار صادرات، واردات و تراز تجاری خودرو و قطعات فرانسه (میلیون دلار)؛ مرجع گمرک فرانسه

صادرات	واردات	تراز تجاری	
سال	قطعات	خودرو	جمع
۱۹۹۵	۱۰۰٫۰۲۱	۱۵۰٫۲۲۲	۲۵۰٫۵۳۳
۱۹۹۶	۱۰۰٫۰۷۰	۱۵۸٫۱۱۱	۲۵۸٫۸۸۱
۱۹۹۷	۹۰٫۶۸۶	۱۷۰٫۳۵۲	۲۷۰٫۰۳۷
۱۹۹۸	۱۰۰٫۶۲۴	۱۹۰٫۴۲۴	۳۰۰٫۰۴۸
۱۹۹۹	۱۱۰٫۶۷۸	۱۹۳٫۲۲۸	۳۱۰٫۰۵۵
۲۰۰۰	۱۱۰٫۹۸۹	۱۸۰٫۹۶۱	۳۰۰٫۹۵۰
۲۰۰۱	۱۰۰٫۹۸۱	۲۱۰٫۰۵۸	۳۲۰٫۰۳۹
۲۰۰۲	۱۱۰٫۱۳۶	۲۴۰٫۸۱۹	۳۶۰٫۸۲۴
۲۰۰۳	۱۳۰٫۴۶۶	۳۰۰٫۱۵۲	۴۳۰٫۹۹۸
۲۰۰۴	۱۵۴٫۲۶۹	۳۵۰٫۴۴۱	۵۰۰٫۸۷۰
۲۰۰۵	۱۵۳٫۶۰۰	۳۳۰٫۸۸۹	۴۸۰٫۲۴۹
۲۰۰۶	۱۶۰٫۹۸۱	۳۰۰٫۷۶۷	۴۶۰٫۶۷۹
۲۰۰۷	۱۹۰٫۱۷۴	۳۰۰٫۹۸۸	۵۰۰٫۱۶۲
۲۰۰۸	۱۹۰٫۰۴۴	۲۷۰٫۷۴۷	۴۶۰٫۳۵۱
۲۰۰۹	۱۴۰٫۹۱۳	۱۹۰٫۹۰۲	۳۴۰٫۸۱۴
۲۰۱۰	۱۶۰٫۹۷۹	۲۱۰٫۰۸۹	۳۸۰٫۰۶۸
۲۰۱۱	۱۶۰٫۴۸۸	۲۳۰٫۳۹۸	۳۹۰٫۴۶۴
۲۰۱۲	۱۶۰٫۰۰۰	۲۰۰٫۳۱۶	۳۶۰٫۹۱۶
۲۰۱۳	۱۷۰٫۳۶۵	۱۸۰٫۶۶۴	۳۶۰٫۰۲۹
۲۰۱۴	۱۶۰٫۷۷۲	۱۹۰٫۱۹۳	۳۵۰٫۹۶۵
۲۰۱۵	۱۴۰٫۴۳۳	۱۷۰٫۶۱۹	۳۲۰٫۰۵۲

در غیاب عوامل فوق‌الذکر،

ذی‌ربطان و ذی‌نفعان با برنامه‌های تبلیغاتی گسترده سعی در اقناع افکار عمومی و جلب پشتیبانی هرچه‌بیشتر سیاست‌گذاران، در جهت پیشبرد برنامه‌های نامتناسب با اهداف اعلامی‌ای دارند. برنامه‌ها و اقداماتی که با واقعیت‌ها تناسب و توازن چندانی ندارند، در اصل برای توجیه تداوم روند فراینده تزییق رانت و کسب منافع گروه‌های خاص ارائه می‌شوند. مجموع قرائن و شواهد حاکی از آن است که روند فعلی خودروسازی بیش از آنکه بر رشد و توسعه بنیادی و نیروهای داخلی اتکا داشته باشد، به مراتب بر مونتاژ قطعات و اجزای وارداتی و پرس و رنگ بدنه تکیه دارد. در مرحله اول اگر مونتاژ بهترین و آخرین مدل‌های خودروهای خارجی مدنظر نباشد، هدف خالی‌شدن انبارهای طرف‌های خارجی خواهد بود، ضمن آنکه در روندی مشابه با نیمه اول دهه ۸۰، این‌امکان وجود دارد که تحت عنوان قراردادهای انتقال فناوری و واردات قطعات و اجزا اقدام به واردات خودرو آماده‌تحت عنوان قطعات منفصله شود.

خبر

مدیرعامل شرکت خدمات انفورماتیک اعلام کرد دستیابی به جایگاه نخست منطقه در بانکداری الکترونیکی

مدیرعامل شرکت خدمات انفورماتیک گفت: تحقق جایگاه نخست برای اقتصاد ایران در منطقه و به‌عنوان مثال در حوزه بانکداری الکترونیکی با تعریف شاخص‌های دقیق و قابل اندازه‌گیری میسر است. سیدابوطالب نجفی در حاشیه ششمین همایش بانکداری الکترونیکی و نظام‌های پرداخت، افزود: همایش‌هایی نظیر همایش بانکداری الکترونیکی و نظام‌های پرداخت، محلی است که صنعت بانکی کشور با نوآوری‌ها در صنعت و فناوری مواجه می‌شود؛ ضمن اینکه شرکت‌کنندگان با سیاست‌هایی که رگولاتورهایی مانند بانک مرکزی و وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات در نظر دارند، آشنا می‌شوند.

وی اظهار کرد: به عبارت دیگر در این همایش تبادل اطلاعات میان بانک‌ها و شرکت‌های آی‌تی صورت می‌گیرد و براساس این‌ا اطلاعات، سیاست‌های جدید استوار می‌شود. وی در ادامه درباره ضرورت‌هایی که باید در این همایش لحاظ شود و جای آن در سال‌های گذشته خالی بوده است، گفت: شاید بهتر است در فاصله یک‌سالی که بین دو دوره برگزاری همایش بانکداری الکترونیک وجود دارد، پایش دقیقی از سوی گروهی مشخص صورت بگیرد تا مشخص شود آیا شبکه بانکی و شرکت‌های فعال در این حوزه در مسیر اهداف تعیین‌شده در هر دوره از همایش حرکت کرده‌اند یا خیر؟ اگر حرکتی صورت گرفته، تا چه اندازه پیشرفت حاصل شده است؟ نجفی خاطرنشان کرد: وقتی می‌گوییم نقشه راهی برای سیستم بانکی داریم که در سال ۱۴۰۴ محقق می‌شود، باید مکانیسم‌های برنامه‌ریزی را هم تعریف کنیم؛ یعنی مکانیسم‌هایی برای اندازه‌گیری به وجود آوریم، ما در سه سال گذشته بارها در همین همایش و در مجموعه بانک مرکزی از حرکت به سوی اهداف تعیین‌شده در سال ۱۴۰۴ خورشیدی گفته‌ایم اما در این خصوص باید چند شاخص عمده هم تعریف کنیم که قابل اندازه‌گیری باشد. وی ادامه داد: در مرحله بعد در دوره آتی این همایش باید اعلام شود که براساس این شاخص‌های تعریف‌شده و قابل اندازه‌گیری، چه میزان به اهداف خود نزدیک‌تر شده‌ایم یا اگر در شاخصی پیشرفتی حاصل نشده، ناشی از چه دلایلی بوده است. به عنوان مثال وقتی وزیر اقتصاد از اول‌شدن جایگاه ایران در منطقه در سال ۱۴۰۴ سخنی می‌گوید، باید به این نکته هم اشاره کند که در چه زمینه‌ای و با چه ابزاری انتظار می‌رود به رتبه اول برسیم؛ ضمن اینکه قطعا هم‌زمان با پیشرفت ما، دیگر کشورهای منطقه هم به تلاش و پیشرفت ادامه خواهند داد و درجا نخواهند زد. به عبارت دیگر باید مشخص شود در چند سال اخیر در کدام شاخص‌ها پیش رفته‌ایم و به اهداف خود نزدیک‌تر شده‌ایم. به این ترتیب جای چنین پایشی در برگزاری این همایش خالی به نظر می‌رسد. وی درباره عملکرد شرکت خدمات انفورماتیک نیز تصریح کرد: شرکت خدمات انفورماتیک دو بال دارد؛ یکی مسئولیت‌های حاکمیتی و دیگری عملکرد رقابتی. وی در ادامه تصریح کرد: در بخش حاکمیتی، شرکت با نظر و سفارش بانک مرکزی، سامانه‌هایی را به وجود می‌آورد و سرویس‌هایی را ارائه می‌کند که از جمله آنها می‌توان به «پیوند» اشاره کرد.

هر سال علاوه بر اینکه پایداری تراکنش‌ها در این سامانه‌ها افزایش می‌یابد، بر حجم تراکنش‌ها نیز افزوده می‌شود. به عبارت دیگر سالانه میزان تراکنش‌های انجام‌شده ۲۰ تا ۲۵ درصد افزایش می‌یابد. نجفی افزود: این یعنی استقبال مردم از بانکداری الکترونیکی و به تبع این اقبال، طبیعتاً باید زیرساخت‌هانی تقویت شود؛ به عبارت دیگر ضروری است زیرساخت‌ها قابلیت سرویس‌دهی با پایداری و امنیت بالا را داشته باشند، ضمن اینکه باید اعتماد عمومی به‌دست‌آمده نیز تقویت شود چون اگر این اعتماد از دست برود، مردم به بانکداری سنتی و شعبه‌ها بازمی‌گردند و طبیعتاً شعبه‌ها پاسخ‌گوی آنها نخواهند بود. مدیرعامل شرکت خدمات انفورماتیک تأکید کرد: به جز این، باید سرویس‌های جدید نیز به وجود آید؛ از سرفه‌های خارجی اجرای آنها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. می‌توان به «پیوند» اشاره کرد. بخش مهمی از تراکنش‌های مردم از طریق تلفن همراه انجام می‌شود؛ امنیت این انتقال در شبکه بانکی حائز اهمیت است؛ یعنی مردم باید مطمئن شوند که اطلاعاتشان به صورت امن از این شبکه‌ها عبور می‌کند به همین دلیل «شبکه پیوند» ایجاد شد. در این سامانه، هنگام انجام یک تراکنش در موبایل، نیازی به ارسال اطلاعات کارت بانکی نیست و اطلاعات به واسطه شماره موبایل و رمز منتقل می‌شود. وی گفت: موضوع دیگری که در دستور کار شرکت قرار دارد، ارتباط‌های بین‌المللی است؛ مردم ما به سفرهای خارجی می‌روند و بعد از تحریم‌ها مسافران خارجی بسیاری به ایران می‌آیند اما کارت‌های اعتباری بین‌المللی آنها در ایران قابل استفاده نیست بنابراین ما در حال ایجاد زیرساخت‌هایی هستیم که به واسطه آن کارت‌های اعتباری خارجی از جمله مسترکارت و ویزا در ایران قابل استفاده شود و از کارت‌های بانکی ایرانی هم در مرحله اول در کشورهای منطقه و بعد در کشورهای اروپایی بهره‌برداری شود. وی تأکید کرد: امضای همراه هم یکی دیگر از سرویس‌هایی است که در شرکت خدمات انفورماتیک طراحی شده و در تراکنش‌هایی با عدد ورق بالا استفاده می‌شود.