نگاه

بین‌المللی‌کردن مناطق آزاد با الگوپذیری از قابلیت‌های صادراتی

عبدالرسول خلیلی
استاد دانشگاه

● بهبود کیفی فعالیت مناطق آزاد ایران با استفاده از قابلیت‌های صادراتی کشور، از فرصت‌های موجود برای بین‌المللی‌کردن اقتصاد مناطق آزاد و ویژه اقتصادی است. امروز سازمان جهانی تجارت با ۱۶۱ عضو که این تعداد امسال به ۱۶۳ می‌رسد، ۹۸ درصد تجارت جهان را تحت ضوابط و مقررات خود درآورده است. اصول و راهکارهای این سازمان باید در واقع نقشه راه سازمان مناطق آزاد ایران باشد. در فضای اقتصاد دولتی که ۸۰ درصد صادرات ایران به ۱۰ کشور انجام می‌شود، عملا فضای فعالیت‌های مناطق آزاد کشور براساس ارزش افزوده کالاهای صادراتی فعال نخواهد شد. در این وضعیت، توسعه صادرات با چالش‌های زیادی مواجه است.

در روز ملی صادرات که معاون‌اول رئیس‌جمهور، وزیر امور خارجه، وزیر صنعت، معدن و تجارت، رئیس سازمان توسعه تجارت ایران، نماینده دبیر شورای‌عالی مناطق آزاد تجاری صنعتی و شمار زیادی از دست‌اندرکاران اقتصادی و صادرکنندگان شریف و ارزشمند کشور حضور داشتند، نتیجه فعالیت‌های صادراتی بیش از ۴۲۷ صادرکننده شامل ۴۱۰ مورد در بخش کالا، ۱۷مورد در بخش خدمات، در ۶۷ گروه کالایی و خدماتی، برای انتخاب صادرکنندگان ممتاز و نمونه با توجه به شاخص‌ها و مؤلفه‌های تعیین صادرکننده برتر مشخص شد. مهم‌ترین شاخص‌ها و معیارهای انتخاب صادرکنندگان ممتاز و نمونه براساس ارزش صادرات، روند رشد صادرات، گستردگی و ماندگاری در بازارها، داشتن دفتر نمایندگی و فروش در بازارهای هدف، ثبت بین‌المللی برند بنگاه و محصول، ثبت داخلی برند، داشتن استانداردهای بین‌المللی کیفی و مدیریتی و عضویت در اتحادیه و تشکل‌های صادراتی ملی و استانی و داشتن آزمایشگاه مورد تأیید استاندارد، صادرات محصولات تولیدشده به‌صورت سرمایه‌گذاری مشترک و صادرات محصولات تحت لیسانس با برندهای معتبر خارجی با توجه به سبد صادراتی محصولات و کالاهای کشور و ضرورت توجه و تشویق صادرات صنعتی و کالاهای دانش‌بنیان و همچنین محصولات دارای ارزش افزوده بالاتر که از دو سال گذشته توجه به آن در کالاهای صادراتی به‌منزله یک شاخص مهم و کلیدی در ارزیابی بنگاه‌های صادراتی، مورد توجه قرار گرفت، تعیین شدند.

در این انتخاب، یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌ها و شاخص‌های جدید در انتخاب صادرکنندگان ممتاز و نمونه ملی، توجه به ارزش افزوده کالاهای صادراتی بود که در مناطق آزاد مورد توجه خاص است. هرچند علاوه بر این شاخص‌ها و مؤلفه‌ها برای انتخاب صادرکننده برتر، باید به چگونگی کار صادرکنندگان در استفاده از شبکه مجازی و فضای سایبری نیز توجه کرد که برای حضور فعال در فضای رقابتی در بازار بین‌المللی از الزامات اساسی است که در سال‌های آینده باید مدنظر دست‌اندرکاران قرار گیرد. بر این اساس، با توجه به بازاریابی مناسبی که از زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های مناطق آزاد ایران برای جذب سرمایه‌گذار خارجی وجود دارد، باید گفت رونق اقتصادی، تداوم توسعه اقتصادی و کمک به بهبود معیشت بومیان مناطق آزاد و سیر این مناطق به‌سمت شکوفایی مبنا و اساس هدف‌گذاری و ایده‌پردازی برای راه‌اندازی و تشکیل مناطق آزاد تجاری کشور به سمت بهبود می‌رود. ازاین‌رو، الگوپذیری را باید لازمه توسعه مناطق آزاد و ویژه اقتصادی دانست. مناطق آزاد و ویژه اقتصادی برای حرکت به سوی شکوفایی و جذب سرمایه‌گذار خارجی و داخلی مولد باید بتوانند برای ارتقای سطح علمی، فنی و تخصصی مدل‌های کارای توسعه مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، از کشورهای توسعه‌یافته الگوبرداری کنند تا بتواند در رقابت‌های اقتصاد بین‌المللی حضور مفید و مؤثر داشته باشند. یکی از این الگوها استفاده از فرصت دانایی صادرکنندگان داخلی برای حضور در بازارهای جهانی است که ۴۲۷ صادرکننده زبده از میان آنها انتخاب شده‌اند. به همین منظور برگزاری همایش صادرکنندگان برتر ایران در مناطق آزاد فعلا هفت‌گانه، می‌تواند راه استفاده دو سر سود را برای اقتصاد مناطق آزاد باز کند و دانایی و توانایی مدیران مناطق آزاد را برای کسب آگاهی تخصصی از طریق صادرکنندگان بیفزاید و هم فرصت‌های بی‌شماری را که حداقل به‌صورت بالقوه در مناطق آزاد ایران وجود دارد برای کاهش قیمت تمام‌شده و رقابت‌پذیری تولیدات صادراتی برای صادرکنندگان شریف و توانا در این کشور فراهم کند. این کار می‌تواند مکمل برگزاری همایش سرمایه‌گذاری در کیش باشد که به‌زودی در آن منطقه برگزار می‌شود.

پورسانت‌گیری چینی‌ها در پروژه قطار اصفهان-تهران

ادامه از صفحه ۴

پس چرا با وجود این بخش خصوصی توانمند و مشتاق، به اندازه نیاز اتوبان‌سازی نکرده‌ایم؟

ما سال ۸۱ را سال آغاز نهضت اتوبان‌سازی و راه‌آهن‌سازی با سرعت بالا نام گذاشتیم و اولین قطار سریع در مسیر تهران- اصفهان با سرعت ۳۰۰ تا ۳۵۰ کیلومتر در ساعت را شروع کردیم. مطالعات آن را انجام دادیم و عملیات اجرائی آن را نیز آغاز کردیم اما دولت اصولگرای احمدی‌نژاد آمد و آن را متوقف کرد.

چرا؟

به دلیل جنجال نماینده دلیجان. نماینده وقت دلیجان در مجلس شورای اسلامی، که از جانبازان عزیز هم بودند، دادوبیداد راه انداخت که مسیر باید تغییر کند و از اصفهان به دلیجان، قم و سپس به تهران برود در حالی‌که مسیر اصلی از اصفهان به نطنز، کاشان، قم و تهران می‌رفت و ۱۰ کیلومتر هم کمتر از مسیر دلیجان بود. علاوه بر این، زمین‌های مسیر کاشان نیز همگی به منابع طبیعی تعلق داشت و بدون معارض بود در حالی‌که در مسیر دلیجان، به طول ۳۰ کیلومتر زمین‌ها معارض دارند. حالا هم طرح به همین دلیل و نداشتن بودجه متوقف است. این زمین‌ها مستثنیات است و مالکان هم وقتی می‌فهمند پروژه دولتی از آن عبور می‌کند، می‌خواهند زمین‌های بایر را چندین برابر قیمت واقعی به دولت بفروشند.

پس عاقبت، مسیر مورد نظر نماینده در برابر مسیری که از ابتدا با کارشناسی تعیین شده بود، پیروز شد! چه کسی تأیید کرد؟

رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی وقت تأیید کرد. اولین مدیر این سازمان در دولت نهم پروژه را متوقف کرد. این تصمیم کاملا سیاسی بود. چون ما آن را شروع کرده بودیم، این حرکت را انجام دادند. این پروژه نماد پیشرفت و اولین قطار پرسرعت در خاورمیانه بود. دولت‌های نهم و دهم می‌خواستند افتخارش به‌ناحق نصیبشان شود.

چرا بعدا مسیر را به سمت مسیر کارشناسی‌شده منتقل نکردند؟ هزینه‌ای در این مسیر جدید خرج شده که امکان برگشت وجود ندارد؟

در مسیر اول هم هزینه صرف شد. به‌هرحال مسیر قطار تهران- اصفهان به مسیر اصلی برنگشت گرچه میزان تونل مسیر دلیجان و هزینه آن هم بیشتر است.

وقتی هم زمین‌های این مسیر معارض دارد هم تونل و هزینه ساخت آن بیشتر است، پس چرا به مسیر اول برنگشتند؟

همین رفتارهاست که باعث شده نتوانیم درست کار کنیم و حمل‌ونقل در کشور به جایگاه شایسته و بایسته خود نرسیده است.

حالا چه باید کرد؟

به‌هرحال در شرایط فعلی اولویت این است اتوبان‌هایی که در طرح جامع تعیین شده را به سرعت کامل کنیم. به‌عبارتی برای سرپاکردن صنعت حمل‌ونقل، اول باید گرفتگی رگ آئورت را ترمیم کنیم. ما اول رفته‌ایم راه‌های روستایی، که به‌مثابه مویرگ است را در اولویت قرار داده‌ایم. اشتباه تا همین‌جا بس است. حالا باید درست اولویت‌بندی کنیم. باید سیاستی را مشخص کنیم که تا اتوبان‌ها تکمیل نشده‌اند، به دیگر حوزه‌ها پول قابل ملاحظه تزریق نکنیم. پول هنگفتی برای اتوبان‌سازی و توسعه شبکه ریلی لازم است. پول هنگفت دیگری هم برای نگهداری و راهداری و بازسازی نیاز است.

با اقداماتی که تاکنون انجام داده‌ایم و الزاماتی که انجام نداده‌ایم؛ حالا وضعیت ایمنی راه‌ها چگونه است؟

من سال ۷۹ برای اولین‌بار تعداد کشته‌های جاده‌ای را از پزشکی‌قانونی و جاهای دیگری که مطلع بودند، درآوردم. تا پیش از آن همه فکر می‌کردند سالانه سه هزار کشته داریم و رتبه جهانی کشور در تلفات انسانی مثلا ۶۰ است. ما آماری با حداکثر خطای پنج درصد تهیه کردیم و به عدد ۱۷ هزار و ۹۰۰ کشته در سال رسیدیم. این رقم همین‌طور تا سال‌های ۸۶ و ۸۷ رو به افزایش بود. عواملش هم مشخص بود. عوامل انسانی با ۷۰ درصد، عامل جاده با ۱۹ درصد و خودرو و اقلیم نیز با پنج درصد، از مؤثرین عوامل در سوانح بودند. آن زمان دیدیم بخش زیادی از کشته‌ها مربوط به نقاط حادثه‌خیز است و در برآورد اولیه متوجه شدیم حدود ۸۰۰ نقطه حادثه‌خیز وجود دارد. بعد از آنکه از مدیران کل خواستیم نقاط حادثه‌خیز را شناسایی کنند، این میزان به چهار هزار نقطه رسید. حالا هم حدود هزار نقطه دیگر وجود دارد که حادثه‌آفرین هستند و باید برطرف شوند. البته برای این کار هم بودجه نسبتا زیادی نیاز است.

در شرایطی که حمل‌ونقل جاده‌ای کشور بنا بر گفته شما، مسیر درست و کارشناسی را طی نکرده است، وضعیت حمل‌ونقل ریلی، به عنوان رقیب اصلی حمل‌ونقل جاده‌ای، چگونه است؟

فعلا ۹ هزار کیلومتر مسیر ریلی داریم که قسمت کوچکی از آن دوخطه است، قسمت کمی از آن سیگنالینگ دارد و بقیه یک‌خطه است و سیگنالینگ هم ندارد. از این میزان نیمی متعلق به قبل از انقلاب است و نیمی نیز به بعد از انقلاب تعلق دارد. از سال ۱۳۱۷ که کار ریلی در ایران آغاز شده، تا آخر حکومت پهلوی در سال ۵۷ به مدت ۴۰ سال، با ابزار آن روزها، چهار هزار و ۵۰۰ کیلومتر شبکه ریلی ساخته شده است. این میزان شامل محورهایی مانند تهران - اهواز، که به‌شدت صعب‌العبور است و تونل‌های فراوان و ترانشه‌ها و پل‌های سنگین دارد یا محور تهران- شمال، که شامل پل ورسک و تأسیسات واقعا شگفت‌انگیزی است، می‌شود. حدود چهار هزار و ۵۰۰ کیلومتر از شبکه ریلی نیز در دوران پس از انقلاب ساخته شده اما واقعا این راندمان، زیننده کشورما نیست.

وضعیت ساخت خطوط ریلی در زمان وزارت شما و بعد از آن چگونه بود؟

ما در آن مقطع وزارتخانه را با ۱۴۰، ۱۵۰ کیلومتر در سال تحویل گرفتیم و در سال ۸۳ به ۵۰۰ کیلومتر در سال رساندیم. یک خط ریلی داشتیم از بافق به مشهد که حدود هزار کیلومتر می‌شد. این طرح را ابتدای سال ۸۱ استارت زدیم، آخر ۸۳ آماده بهره‌برداری بود و اردیبهشت ۸۴ افتتاح شد. ۵۰۰ کیلومتر هم در همین سه سال در نقاط دیگر ساخته شد؛ صد کیلومتر در معدن چادرملو، ۲۵۰ کیلومتر کرمان به بم، که در روز دوم زلزله بم افتتاح شد و بخش زیادی از کمک‌های مردمی و امدادی از این راه به بم رسید، در جاهای دیگر هم مسیرهای ۲۰ و ۳۰ کیلومتری ساخته شد. جمعا در سه سال هزارو ۵۰۰ کیلومتر خط ریلی ساخته شد.

بعد از آن چه شد؟

پیشنهاد دادیم در سال اول برنامه چهارم ۵۰۰ کیلومتر خط ریلی بسازیم و با ادامه روند صعودی درآمدهای دولت از نفت، در سال آخر هزار کیلومتر خط ریلی تحویل دهیم، مشکل مالی هم نبود. اگر این روند ادامه پیدا می‌کرد کل شبکه ریلی در سال ۹۰ تحویل کشور می‌شد اما حالا ۱۲ تا ۱۳ هزار کیلومتر دیگر لازم داریم تا شبکه ریلی کامل شود. در شرایطی که ناوگان ریلی نیز با ۲۵ سال، بسیار فرسوده است. ما قرارداد خرید ۳۰۰ دستگاه لوکوموتیو را در سال‌های ۸۲ و ۸۳ با آلستوم فرانسه و زیمنس آلمان منعقد کردیم که قرار بود ۲۰ درصد آن شامل موتور و گیربکس از آنجا وارد شود و ۸۰ درصد باقی‌مانده در داخل ساخته شود. برای این کار هم « شرکت واگن‌پارس» مجهز شده بود. آن زمان این نکته در همه حوزه‌های حمل‌ونقل به‌ویژه حوزه ریلی و هوایی مطرح بود که از تکنولوژی شرقی استفاده نکنیم.

چرا؟

به دلیل عمر مفید. مثلا درباره کامیون، آلات متحرکه یعنی موتور، گیربکس و دیفرانسیل، در تکنولوژی آمریکایی حداقل ۱۰ و به‌طور میانگین ۱۵ سال بدون نیاز به تعمیر موتور و سایر آلات متحرکه کار می‌کند. همین کامیون در تکنولوژی اروپایی پنج، شش سال و در تکنولوژی چینی بعد از حداکثر یک و نیم سال نیازمند تعمیر است. نکته دیگر اینکه در نقطه ثقل این کامیون‌ها نیز تفاوت‌هایی هست. مثلا کامیون هوو «HOWO» چینی با اینکه یک درصد از ناوگان را شامل می‌شود، ولی ۱۰ درصد تصادفات به آن اختصاص دارد. به دلیل مزایا و امتیازاتی که در تکنولوژی غربی وجود دارد، قرار شد به طرف آنها برویم و دانش فنی و تکنولوژی را نیز به داخل انتقال دهیم. حتی در آن زمان با ولوو وارد مذاکره شده بودیم که تکنولوژی ساخت آن به کشور وارد شود و ایران هاب تولیدات مورد نیاز برای کل منطقه باشد که این تلاش هم در دولت نهم با متمایل‌شدن به سمت شرق، ناکام ماند.

اولین رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی در دولت نهم پروژه قطار سریع اصفهان - تهران را متوقف کرد. این تصمیم کاملا سیاسی بود. چون ما آن را شروع کرده بودیم، این حرکت را انجام دادند. این پروژه نماد پیشرفت و اولین قطار پرسرعت در خاورمیانه بود. دولت‌های نهم و دهم می‌خواستند افتخارش به‌ناحق نصیبشان شود

گفتید در حمل‌ونقل جاده‌ای اولویت این است که اتوبان‌سازی کنیم، به‌نظر شما، در حمل‌ونقل ریلی اولویت چیست؟

در حوزه ریلی باید روی راه‌اندازی و توسعه قطارهای سریع کار کنیم. در دولت اصلاحات به این مطلب رسیدیم که سه مسیر تهران- اصفهان، تهران - شمال و تهران- مشهد، کاملا توجیه دارد، به مجلس بردیم و تصویب هم شد. با این مسیرها فاصله تهران تا اصفهان یک ساعت و ربع، تا مشهد سه ساعت و مسیر شمال هم کمتر از یک ساعت پیموده می‌شد. اینجا آدم متحیر می‌شود که در زمان وفور دلار و بالارفتن قیمت نفت خام تا بشکه‌ای ۱۲۰ دلار، چرا این اقدامات انجام نشد؟

قرار بود برای ساخت این سه مسیر از متخصصان و فناوری چه کشور یا کشورهایی استفاده شود؟

در مسیر تهران - اصفهان، در نظر گرفته بودیم زیرسازی را به پیمانکاران ایرانی و روسازی را به شرکت اتریشی واگذار کنیم. تهیه ناوگان هم با رایزنی با زیمنس تهیه می‌شد، چراکه این شرکت در ناوگان قطار سریع، تقریبا در دنیا بهترین است.

عکس: امیر جدیدی، شرق

حالا وضعیت این طرح چگونه است و چه کسانی کار را به پیش می‌برند؟

حالا با چینی‌ها قرارداد می‌بندند. چینی‌ها هم رفته‌اند با همان شرکتی که ما صحبت کرده بودیم برای اجرای طرح صحبت کرده‌اند و پورسانت می‌گیرند. پورسانتشان هم کم نیست. ما هزینه مسیر تهران-اصفهان را یک و نیم میلیارد دلار برآورد کرده بودیم حالا با ۲.۸ میلیارد یورو قرارداد بسته می‌شود درحالی‌که افزایش قیمت‌ها در این ۱۰ سال در بیرون کشور به‌ویژه در اروپا و آمریکا کمتر از ۵۰ درصد است.

عملکرد دولت‌های نهم و دهم در زمینه راه‌آهن چطور بوده است؟

در برنامه چهارم دیده شده بود در سال اول برنامه ۵۰۰ کیلومتر و در سال آخر هزار کیلومتر راه‌آهن ساخته شود. یعنی به‌طور میانگین باید حدود سه هزار و ۵۰۰ تا چهار هزار کیلومتر راه‌آهن در طول برنامه چهارم توسعه ساخته می‌شد؛ از این میزان در دولت‌های نهم و دهم فقط ۹۲۰ کیلومتر ساخته شد که از این میزان هم ۵۲۰ کیلومتر به مسیر اصفهان - شیراز تعلق داشت که صد کیلومتر آن را روی خاک گذاشته بودند و وقتی قطار روی ریل رفت از آن خارج شد، همه تراورس‌ها شکست و ریل‌ها دفرمه شد و عاقبت هم با مصیبت آن لوکوموتیو را دوباره روی خط گذاشتند.

چرا ریل را روی خاک گذاشته بودند؟

برای اینکه افتتاح کنند و بگویند کار کرده‌ایم! اقدامات دولت‌های نهم و دهم عوام‌فریبانه بود.

بعد از آن چه شد؟ دوباره زیرسازی کردند؟

هنوز تمام نشده است، نه ایستگاه‌ها و نه مسیر. در هشت سال دولت‌های نهم و دهم، به قولی ۸۰۰ میلیارد دلار درآمد نفتی عاید کشور شده است. پایین‌ترین رقمی هم که از زبان مسئولان نقل‌قول شده ۷۰۰ میلیارد دلار است. البته من معتقدم درآمد نفتی دولت‌های نهم و دهم از ۸۰۰ میلیارد دلار هم بالاتر است، چراکه در دولت‌های سازندگی و اصلاحات، محصولات پتروشیمی و فراورده‌های نفتی مانند قیر و روغن پایه و مازوت جزء صادرات نفتی محسوب می‌شد اما آقای احمدی‌نژاد همان سال اول اینها را صادرات غیرنفتی اعلام کرد. با این کار هم در صادرات غیرنفتی رشد بالا نشان داد و هم رقم کل درآمدهای نفتی دولت پایین آمد. به‌هرحال با این درآمد ۷۰۰، ۸۰۰ میلیارد دلاری دولت گذشته و با در نظرگرفتن متوسط هزینه‌های دوره ۸۲ تا ۹۲، از دولت‌های نهم و دهم بسیار بیش از عملکردش توقع می‌رفت. ما در سال‌های ۸۱ تا ۸۳ راه‌آهن بافق-مشهد را به‌طور متوسط با ۳۰۰ میلیون تومان برای هر کیلومتر احداث کردیم اما در سال ۹۲ قراردادهایی را برای طرح‌هایی با همان مشخصات و همان پل و ابنیه مختصر، به مبلغ سه و نیم میلیارد تومان برای هر کیلومتر بسته‌اند. یعنی هزینه بعد از ۱۰ سال حدود ۱۲ برابر شده است! در این دوره مجموع تورم‌های سالانه مگر چقدر بوده؟ میانگین تورم ۱۵ درصد بوده است، در این شرایط ۳۰۰ میلیون تومان اگر ۵۰۰ درصد هم افزایش پیدا کند، می‌شود یک و نیم میلیارد تومان، نه سه و نیم میلیارد! حتی اگر میانگین هزینه احداث هر کیلومتر راه‌آهن را یک و نیم میلیارد و قیمت دلار را نیز دو هزار تومان فرض کنیم، با ۱۰ میلیارد دلار از درآمدهای دولت‌های نهم و دهم می‌شد ۱۳ هزار کیلومتر راه‌آهن یا آزادراه ساخت. با این مبلغ می‌شد نیروگاه‌هایی با ظرفیت ۲۰ هزار مگاوات برق ایجاد کرد. با ۱۰ میلیارد دلار می‌شد هفت فرودگاه بین‌المللی کشور را به صورت کامل احداث کرد. این مبلغ برای تکمیل و تجهیز کل بنادر کشور کافی بود. دولت اصلاحات ۱۷۴ میلیارد دلار درآمد نفتی داشت و آنچه در توانش بود و آن‌قدر که اجازه دادند، در حوزه زیرساخت‌ها فعالیت کرد اما دولت‌های نهم و دهم با ۸۰۰ میلیارد دلار در هشت سال، که ۴.۶ دهم برابر درآمد کشور در دو دولت قبل بوده، نسبت به برنامه، عملکردی بین ۳۰ تا ۴۰ درصد داشته‌اند. دولت‌های نهم و دهم ۳۰، ۴۰ درصد اهداف برنامه را محقق کرده‌اند در حالی که در دولت آقای خاتمی، در بخش حمل‌ونقل، ۱۳درصد بالاتر از اهداف برنامه کار شد.

ادمه در صفحه ۱۵

گذر

بزرگ‌ترین نمایشگاه قطعات خودرو خاورمیانه در تهران

● دهمین نمایشگاه بین‌المللی قطعات، لوازم و مجموعه‌های خودرو تهران که بزرگ‌ترین نمایشگاه بین‌المللی قطعات، لوازم و مجموعه‌های خودرو خاورمیانه محسوب می‌شود، از ۲۵ تا ۲۸ آبان با حضور و مشارکت صدها شرکت داخلی و خارجی در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران برگزار می‌شود. به گزارش ستاد برگزاری دهمین نمایشگاه بین‌المللی قطعات، لوازم و مجموعه‌های خودرو تهران، در این نمایشگاه ۸۴۰ شرکت داخلی و خارجی، نوین‌ترین تجهیزات، صنایع و خدمات مرتبط با حوزه قطعات و مجموعه‌های خودرو را به نمایش می‌گذارند که ۳۷۲ شرکت داخلی و ۴۶۸ شرکت نیز خارجی هستند. در دهمین نمایشگاه بین‌المللی قطعات، لوازم و مجموعه‌های خودرو تهران علاوه بر شرکت‌های داخلی، شرکت‌هایی از ۲۰ کشور آلمان، ترکیه، ژاپن، ایتالیا، هند، فرانسه، انگلیس، اسپانیا، بلژیک، چین، تایوان، تایلند، کره‌جنوبی، هلند، اتریش، دانمارک، امارات متحده عربی، استرالیا، بنگلادش و مالت نیز نوین‌ترین تولیدات و تجهیزات خودرو را ارائه خواهند کرد.

تهران میزبان ششمین نمایشگاه بین‌المللی صنایع هوایی و فضایی

● ششمین نمایشگاه بین‌المللی صنایع هوایی و فضایی ایران با حضور و مشارکت شرکت‌های مختلف داخلی و خارجی و همچنین مشارکت وزارتخانه‌ها، نهادها و سازمان‌های مرتبط، از چهار تا شش آذر در تهران برگزار خواهد شد. در این نمایشگاه نوین‌ترین و جدیدترین دستاوردها، پیشرفت‌ها، تجهیزات، صنایع و قطعات مختلف صنایع هوایی واحدهای تولیدی، تجاری و تحقیقاتی داخلی و شرکت‌های خارجی ارائه و به نمایش گذاشته می‌شود. تاکنون حضور ۱۱۴ شرکت داخلی و خارجی در ششمین نمایشگاه بین‌المللی صنایع هوایی و فضایی ایران قطعی شده است. در کنار شرکت‌های داخلی تاکنون حضور شرکت‌هایی از کشورهای آلمان، انگلیس، بلژیک، ترکیه، فرانسه، روسیه، چین، ایتالیا و اردن هم نهایی شده است و پیش‌بینی می‌شود در روزهای آینده علاوه بر افزایش شرکت‌های خارجی، با ورود سازمان صنایع هوایی کشور، تعداد شرکت‌های داخلی نیز افزایش یابد.

JEON
Since 1960
Respecting you is our business.

نگاهی نو، خلاقیتی نو، خدماتی نوین
رستوران لئون شعبه نیاوران
خیابان دکتر باهنر(نیاوران)، بعد از مژده، پلاک ۴۰۶
تلفن: ۰۰ ۴۴ ۷۲ ۲۲
www.leon1960.com
higroupplus.com