یادداشت

این همه هجمه به مناطق آزاد برای چیست؟!

عبدالرسول خلیلی
کارشناس ارشد مناطق آزاد

● سازندگی و پرتوانی در حمایت از اقتصاد بخش خصوصی و راغب‌بودن به جذب سرمایه‌گذاری، تولید و صادرات و استفاده از انتقال فناوری پیشرفته برای رشد اقتصاد ملی، از تأکیدهای راهبردی برای جهش اقتصاد ایران از وضعیت فعلی به جایگاه مناسب از طریق مناطق آزاد است، به‌ویژه که ترکان و نعمت‌زاده و همه دست‌اندرکاران اقتصادی کشور از این منظر استحقاق آن را دارند تا در کنار هم باشند. در هفته دولت، هجمه‌های زیادی به مناطق آزاد و پیشانی آن یعنی مهندس ترکان شده است که به نظر می‌رسد ریشه در ایجاد مناطق آزاد مرزی جدید داشته باشد. صداوسیما در آغاز هفته دولت، در برنامه اخبار شبکه سراسری خود با استفاده از یکی از مدیران مناطق آزاد در دولت دهم، به نقد عملکرد مناطق آزاد و به‌ویژه ایجاد مناطق آزاد مرزی پرداخت که کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی موافقت خود را با ایجاد آنها اعلام کرده است. رئیس سازمان بازرسی کل کشور در اظهار نظری درباره نحوه ثبت شرکت‌ها در مناطق آزاد از کم‌اطلاعی آقای ترکان تعجب کرد! و تعجب‌برانگیزتر، اظهار نظر رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی بود که اطلاعات ارائه‌شده از سوی دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه را در رسانه ملی نادرست و آن را بی‌احترامی به مجلس و نمایندگان ملت دانست. واقعیت آن است که این هجمه‌ها هیچ‌گاه به این اندازه نبوده و باید گفت از حد خود گذشته و باعث اظهار نظرهای دبیر شورای عالی در دفاع از مناطق آزاد شده است. ضمن آنکه مصوبه اخیر شورای پول و اعتبار درباره افزایش سرمایه بانک‌های خارجی در مناطق آزاد از ۲۵ میلیون یورو به ۱۵۰ میلیون یورو، مزید بر همه اینها باعث شده توان مناطق آزاد برای فعالیت و جذب سرمایه‌گذاری و اجرای مسئولیت بزرگ بند ۱۱ سیاست‌های اقتصاد مقاومتی و ابلاغیه ستاد فرماندهی دولت مبنی بر ۳۰ درصد افزایش در صادرات قطعی کالای تولیدی، صادرات مجدد و ایجاد مراکز ارتقا و انتقال فناوری پیشرفته در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی رو به ضعف گذارد و هزینه‌های بی‌شماری برای فعالیت مناطق آزاد به بار آورد. هرچند باید پذیرفت مناطق آزاد یک سازوکار جدید نیست؛ اما این مناطق درحال‌حاضر تنها راه موجود کشور برای رهاشدن از اقتصادی است که سر در حریم خود دارد، وگرنه با عضویت در سازمان تجارت جهانی، روح مناطق آزاد در خلل و فرج اقتصاد این کشور جاری و ساری می‌شود، این شرایط را ترکان و نعمت‌زاده و همه دست‌اندرکاران اقتصادی کشور به‌درستی می‌دانند. اگر در ایران مناطق آزاد و ویژه اقتصادی هنوز مسئله‌ای قابل طرح است و نسخه‌ای برای عرضه دارد، به‌دلیل آن است که برای حضور رقابتی محصولات ایرانی در کشورهای جهان، کاری دیگر نمی‌توان کرد! زیرا اقتصاد دولتی و مدیران دولتی‌نگر! که ریشه گرفتاری‌های چند سال اخیر بعد از تصویب قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی در کشور بوده‌اند، به‌طوری‌که وقتی در مصادر بخش خصوصی هم کار می‌کنند، باز کارایی لازم را در تنوری اقتصاد بخش عمومی ندارند. مدیر دولتی خیلی هنر کند از بازار داخلی شناخت پیدا کند؛ و این بازار منهای برخی نمایندگی‌های خارجی برای فروش محصولات خارجی خود در ایران، توان و انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های اقتصادی ایران یا در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی ندارد! این نمایندگی‌ها نیز بورژوازی کمپرادوراند که بیشتر برای فروش کالای خود در ایران و دفتر نمایندگی فعالیت می‌کنند و کمتر انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری در ایران دارند و به‌گونه‌ای به نظر می‌رسد قاچاق کالا در دامان ارتباط‌های ناسالمی شکل می‌گیرد که بیشتر به‌دنبال واردات و فروش کالاهای خارجی است. ازاین‌رو، اگر آمار تولید و صادرات در مناطق آزاد و ویژه در حد انتظار نیست، به این دلیل است که آمار سرمایه‌گذاری محقق‌شده در کشور و مناطق آزاد و ویژه اندک است. مناطق آزاد کشور از مساحت پنج‌هزارو ۳۸۸ کیلومترمربعی تمام آنها که فقط سه درصد کل مساحت کشور را به خود اختصاص داده است، فقط ۹۱ کیلومترمربع از جزیره کیش زیرساخت‌های لازم را برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی دارد و شش منطقه آزاد دیگر به دلایل مختلف زیرساخت‌های اولیه یا پیشرفته را ندارند! سرمایه‌گذار با این اوصاف در مناطق آزاد باید به‌دنبال چه چیز باشد؟ باید پذیرفت مسئله قاچاق در مناطق آزاد منتفی است و نباید برخی مسئولان با فرافکنی مسئولیت، آن را متوجه مناطق آزاد بدانند، زیرا متولی خروج کالا از مناطق آزاد، گمرک و نیروی انتظامی است، هرچند صداوسیما در برنامه اخبار سراسری شبکه یک با استفاده از نظریات برخی مدیرعاملان مناطق آزاد در دوره احمدی‌نژاد برای به‌وجودآوردن بدبینی به ایجاد مناطق آزاد جدید در مناطق مرزی کشور تلاش می‌کند و برخی مسئولان و منتقدان بدون توجه به وضعیت فعلی به آن دامن می‌زنند؛ حال آنکه این مدیران در زمان تصدی در دولت دهم از طرفداران مناطق آزاد بودند و ایجاد منطقه آزاد را جبران مافات می‌دانستند.

۳ نفت‌کش گم شد

میرزائی، معاون وزیر کار، در گفت‌وگو با «شرق» از جزئیات معامله ۲۶۰ میلیون دلاری خبر می‌دهد

ادامه از صفحه اول

آنچه معاون اقتصادی وزیر کار در گفت‌وگوی خود با «شرق»، آن را به کاسبی در دوران تحریم متصل می‌کند، دلالی از طریق دلالان خارجی با کمک شرکای داخلی است که قابلیت ردگیری آنها نه در آن زمان و نه درحال‌حاضر وجود ندارد؛ اما ماجرای این معامله چیست؟

ضرر ۲۸ میلیون دلاری صندوق بازنشستگی کشوری

معاون اقتصادی وزیر کار در گفت‌وگو با «شرق» از ارتباط این معامله با صندوق بازنشستگی کشوری می‌گوید. به گفته او، این معامله که به پیشنهاد شرکت ملی نفت در آن زمان از سوی شرکت ملی نفت‌کش انجام شده، خسارت زیادی به این صندوق وارد کرده است. اشاره حجت‌اله میرزائی به سهام‌داری صندوق بازنشستگی کشوری و شرکت سرمایه‌گذاری شستا در شرکت ملی نفت‌کش است که این مسئله زیان را متوجه این صندوق کرده است.

۲۶۰ میلیون دلار برای خرید ۸ نفت‌کش خارجی

میرزائی در بیان جزئیات اتفاق رخ‌داده می‌گوید: از سال ۲۰۱۲ که شرکت ملی نفت‌کش هم به خیل شرکت‌های تحریمی پیوست و ایران با محدودیت‌های جابه‌جایی نفت مواجه شد، به پیشنهاد شرکت ملی نفت ایران، شرکت ملی نفت‌کش موظف شد تا تعدادی کشتی با پرچم کشورهای دیگر خریداری کرده و به جابه‌جایی نفت اقدام کند. در قالب همین پیشنهاد به شرکت ملی نفت‌کش توصیه می‌شود، خرید نفت‌کش‌ها را به مدیرعامل یک شرکت ناشناخته و گمنام یونانی بسپارد. به این شخص که «دمیتری کامبیس» نام دارد، مبلغی در حدود ۲۶۰ میلیون دلار بابت خرید هشت نفت‌کش دست‌دوم پرداخت می‌شود. معاون اقتصادی وزیر کار با اشاره به خلف وعده این فرد یونانی می‌افزاید: کامبیس تا مدتی طولانی از تحویل نفت‌کش‌ها سر باز زده و در نهایت پنج نفت‌کش را تحویل داده و سه نفت‌کش دیگر را نه‌تنها تحویل نمی‌دهد، بلکه اوراق می‌کند. قیمت این سه نفت‌کش ۲۸ میلیون دلار بوده و درحال‌حاضر، این ۲۸ میلیون دلار، خسارت شرکت ملی نفت‌کش است که از دست رفته و آن فرد نه پول را داده و نه نفت‌کش را تحویل داده است.

تلاش‌هایی برای جلوگیری از بازداشت کامبیس

او درباره جریان دستگیری این فرد افزود: کامبیس ماه گذشته به‌طور تصادفی به ایران مسافرت کرده و اکنون در بازداشت قوه قضائیه به سر می‌برد، اما شنیده می‌شود تلاش‌هایی از سوی شرکت ملی نفت‌کش برای جلوگیری از بازداشت این فرد صورت گرفته است.

با وجود این با پیگیری‌های صندوق و شستا این فرد بازداشت شد. او در توضیح علت مقاومت در برابر این فرد می‌گوید: شرکت ملی نفت‌کش معتقد است این فرد غیرایرانی است و ممکن است بازداشت وی در روابط اقتصادی ما با یونان تأثیر منفی بگذارد.

معامله‌ای بی‌وثیقه و تعهد

میرزائی با بیان اینکه این فرد یونانی، معاملات دیگری را هم با شرکت ملی نفت‌کش داشته می‌افزاید: از آنجاکه تعهد و وثیقه‌ای از جانب کامبیس نزد شرکت ملی نفت‌کش وجود ندارد و احتمال فرار این فرد نیز وجود دارد، بهتر آن بود که به بازداشت این فرد اقدام می‌کردیم. معاون وزیر کار در این گفت‌وگو تأکید می‌کند: در این معامله همه‌چیز غیرشفاف است و اصلا مشخص نیست چرا در آن زمان که عمده ناوگان نفت‌کش ایرانی به‌دلیل تحریم بی‌کار بوده‌اند، شرکت ملی نفت، شرکت ملی نفت‌کش را ملزم به خرید نفت‌کش‌های دست‌دوم با پرچم‌های غیرایرانی کرده است.

ابهام در ملاک انتخاب کامبیس

او تصریح می‌کند: مشخص نیست شرکت ملی نفت‌کش با چه منطقی خرید نفت‌کش را تجویز کرده است؛ زیرا در آن شرایط همان نفت‌کش‌های ایرانی هم می‌توانستند با تغییر پرچم جابه‌جایی نفت را برعهده گیرند. عملا در زمان تحریم‌ها، نفت‌کش‌های ایرانی با پرچم کشورهای خارجی تردد می‌کردند و به حمل‌ونقل نفت به‌صورت محدود می‌پرداختند. میرزائی در پاسخ به این پرسش که ملاک انتخاب این فرد یونانی از سوی شرکت ملی نفت ایران چه بوده‌است، تصریح می‌کند: اصلا مشخص نیست ملاک انتخاب فرد یونانی از سوی شرکت ملی نفت چه بوده است. اصلا مشخص نیست این فرد دارایی‌ای در اختیار دارد یا نه. اگر این فرد دارایی هم داشته باشد، قاعدتا در ایران نیست. علاوه بر اینکه نه شرکت و نه خود کامبیس، فردی شاخص در این حوزه نبوده است. معاون وزیر کار در پاسخ به این پرسش که آیا فردی در شرکت ملی نفت، این فرد یونانی را به شرکت ملی نفت‌کش معرفی کرده است، نیز می‌گوید: ما این اطلاعات را در اختیار نداریم. مشخص نیست چه کسی معرف بوده و مبنای انتخاب چه بوده است. این معاون وزیر با بیان اینکه شنیده می‌شود قراردادهای دیگری نیز با این فرد صورت گرفته می‌افزاید: ما اطلاعاتی دراین‌زمینه در اختیار نداریم و باقی اطلاعات را قوه قضائیه باید کشف کند. میرزائی با بیان اینکه مشخص نیست این پول، قابل برگشت هست یا خیر، می‌گوید: پیگیری برای استرداد حقوق ازدست‌رفته شرکت ملی نفت‌کش فرایند بسیار طولانی قضائی خواهد بود که در این راستا شکل و محتوای قرارداد شامل تعهدات این فرد به شرکت ملی نفت‌کش تعیین‌کننده است. به بیان دیگر، اینکه در چه فرایند و پروسه زمانی‌ای این استرداد حقوق رخ دهد هم کاملا مبهم است. او در پاسخ به این پرسش که آیا واکنشی از سوی یونان به این بازداشت صورت گرفته نیز می‌گوید: واکنشی هنوز اعلام نشده، اما ممکن است واکنشی از سوی یونان به وزارت خارجه منعکس شده باشد اما به صورت عمومی، چیزی اعلام نشده است. به عقیده میرزائی، این بخشی از هزینه‌های تحریم است که به شرکت ملی نفت‌کش تحمیل شده است. این فضای فسادآلود و غیرشفاف در دوران تحریم‌ها صورت گرفته و عملا هزینه آن را صندوق بازنشستگی کشوری باید پرداخت کند. آنچه از سوی مسئولان در قالب کاسبی در دوران تحریم از آن یاد می‌شود، همین دلالی‌ها از طریق دلالان خارجی با کمک شرکای داخلی است که به بهانه تحریم، به دلالی پرداختند و قابلیت ردگیری آنها نه در آن زمان و نه درحال‌حاضر وجود ندارد. به گزارش «شرق»، در ماجرای دکل گمشده، برای اتمام ساخت پارس‌جنوبی و به علت اینکه در حفاری و تأمین ریگ (دکل دریایی) دچار مشکل بودیم، وزیر نفت سابق به شرکت‌های زیرمجموعه خود فشار آورد که از محل پیش‌پرداخت‌ها، در راستای انجام تعهدات، دستگاه حفاری خریداری شود تا بتوانیم پارس جنوبی را به سرانجام برسانیم و دراین‌راستا وزارت نفت نیز از شرکت‌ها حمایت خواهد کرد. دراین‌میان شرکت تأسیسات دریایی اقدام به خرید دکل حفاری مورد نظر کرد و محل معامله نیز به علت راحت‌بودن امکان نقل‌وانتقالات اسناد، در ترکیه در نظر گرفته شد. شرکت تأسیسات دریایی نیز با یک شرکت رومانیایی وارد معامله شد و با دادن پیش‌پرداخت در زمانی معین، مقرر شد تا پایان مهلت درنظر گرفته‌شده تمامی مبلغ به حساب شرکت رومانیایی واریز شود تا ایران صاحب دکل شمرده شود.ایران در انجام تعهدات خود تأخیر کرد و شرکت رومانیایی نیز با توجه به اینکه این دکل، مشتری داشته به ایران اخطار داد درصورت پرداخت‌نکردن هزینه، این دکل به مشتری دیگری فروخته خواهد شد. شرکت تأسیسات دریایی نیز برای اینکه چنین نشود، تمامی مبلغ قرارداد را که حدود ۸۷ میلیون دلار بود، به‌صورت یکجا پرداخت کرد، اما ظاهرا در این حین شرکت رومانیایی، دکل را به مشتری دیگری فروخته بود. با وجود این، این پول در حساب شرکت رومانیایی موجود بوده، اما به دلیل اینکه در آن زمان مدیرعامل شرکت تأسیسات دریایی تغییر می‌کند، این موضوع پیگیری نمی‌شود. پس از ردیابی این پول مشخص شد اکنون این مبلغ سر از چین درآورده است. به‌همین‌علت امکان بازگشت آن به ایران وجود دارد. مدیرعامل سابق شرکت تأسیسات دریایی نیز به این دلیل پیشنهاد داده به وی اختیارات لازم داده شود تا بتواند از راه مذاکره با این شرکت، پول ازدست‌رفته را به ایران بازگرداند، اما اکنون تیم جدید شرکت تأسیسات دریایی درصدد پیگیری حقوقی این مسئله هستند. بااین‌حال درصورت بازگشت مبلغ حدود ۶۰میلیون‌دلاری که اکنون در حساب یادشده باقی مانده است، هفت تا هشت میلیون دلار جریمه ایران برای فسخ این معامله خواهد بود که احتمالا پس از تحقیقات، این جریمه از مدیرعامل سابق شرکت تأسیسات دریایی یا وزیر نفت سابق دریافت شود.

کیفیت؛ مسیر ناگریز برای خودروسازشدن

استقرار نظام کیفیت مطابق با استانداردهای روز در ایران‌خودرو

کیفیت یکی از شاخص‌های اصلی رضایتمندی مصرف‌کنندگان محسوب می‌شود که پیکره اصلی ایران‌خودرو با هدف افزایش مستمر و مداوم آن شکل گرفته است. کیفیت مهم‌ترین عامل وفاداری مشتریان در بازار رقابتی امروز به‌شمار می‌رود. گروه صنعتی ایران‌خودرو پروژه‌های متنوعی برای ارتقای کیفیت محصولات در زنجیره ارزش خود تعریف کرده و اجرا می‌کند.

هدف‌گذاری ۲۰ هزار کیلومتری

ارتقای کیفیت خود یک راه بی‌پایانی است که بستگی به شرایط فضای کسب‌وکار، ورود تکنولوژی‌های صنعتی و سرمایه‌گذاری دارد. برنامه کیفی ایران‌خودرو به‌گونه‌ای طرح‌ریزی شده که باید خودرو تولیدی با ۲۰ هزار کیلومتر پیمایش مشکلی نداشته باشد. این اقدام ابتدا از ۱۰ هزار کیلومتر شروع شده و درحال حاضر تلاش می‌شود تا به ۲۰ هزار کیلومتر افزایش یابد. ارتقای کیفیت محصولات برای پیمایش‌های بالاتر از این نیز در ایران‌خودرو هدف‌گذاری شده است. ارتقای کیفیت محصولات در ایران‌خودرو بر مبنای راهبردها و اهداف مشخصی دنبال می‌شود. تولید و تحویل محصول و خدمات بدون عیب از اهداف اصلی ایران‌خودرو است. براین‌اساس، با بررسی وضعیت موجود و مقایسه تطبیقی با سایر خودروسازان، تدوین اهداف بلندمدت کیفیت تا سال ۱۴۰۰ مبتنی‌بر شاخص‌های جهانی در سطوح مختلف تعیین و در دستور کار قرار گرفته است. رسیدن به متوسط فعلی جهانی در سال‌های آینده و رتبه درخور ایران‌خودرو تا سال ۱۴۰۰، از مبانی اصلی تعیین اهدف بلندمدت به شمار می‌رود.

افزایش رقابت‌پذیری با استراتژی کیفی

در سال‌های اخیر با افزایش سطح تولیدات و تنوع آنها، فشردگی بازار، بالارفتن سطح انتظارات مشتریان و همچنین بحران اقتصاد جهانی، نیازمندی‌های بازار دچار تغییرات اساسی شده است. بدون تردید، در چنین برهه‌ای از زمان، شرکت‌های موفق، دارای استراتژی‌ها و برنامه‌های تجاری کارآمد و جامعی هستند که در آن همه جنبه‌های مؤثر در ایجاد مزیت رقابتی و ارزش‌ساز تعیین و تعریف شده، به‌طوری‌که مبنای انجام همه تصمیمات، اقدامات و فعالیت‌ها از بالاترین تا پایین‌ترین سطوح است. همچنین یکی از مهم‌ترین استراتژی‌های کارکردی یک سازمان برای کسب مزیت رقابتی، استراتژی‌های کیفیت است. لازم است این استراتژی، در راستای افزایش بهره‌وری با رویکردی چندجانبه به عوامل مؤثر بر کیفیت محصولات، فرایندها و خدمات، زمان تحویل و هزینه تدوین شده و در راستای استراتژی‌های کلان سازمان قرار گیرد تا بتواند با ایجاد هم‌افزایی، سازمان را در مسیر تعالی خویش و کسب مزیت‌های رقابتی یاری کند.

مسیر ناگریز برای خودروسازشدن

هدف اصلی گروه صنعتی ایران‌خودرو، خودروسازشدن و رسیدن به سطح کیفی خودروسازان جهانی است که برای دستیابی به این امر، تغییرات ساختار گسترده‌ای در حوزه‌های تولید، مهندسی و کیفیت طراحی و پیاده‌سازی شده که هدف از این تغییرات صیانت از مشتریان از طریق مدیریت متمرکز بر فعالیت‌های اصلی و کلیدی تأثیرگذار بر کیفیت محصولات و خدمات شرکت است. تقویت رویکرد خودکنترلی در فرایندهای ساخت و تولید، تقویت گیت‌های تجاری‌سازی ACOM و بازرسی قبل از تحویل PDI از طریق انتقال این فعالیت‌ها به کیفیت مرکزی و سازمان فروش، سیستم رفع ایرادات در فرایند تولید و کیفیت در فرایند ساخت و تولید، بخشی از این فعالیت‌هاست. به منظور اطمینان از اینکه همه راهکارها و اقدامات مربوط به کیفیت در راستای رضایت حداکثر مشتریان است، ایران‌خودرو براساس اطلاعات دریافتی از مشتریان در سال ۹۴، تعداد ۲۵۵ مصوبه در ۶۵ جلسه ستاد عالی ارتقای کیفیت در جهت بهبود پروژه‌ها تصویب کرد. روند افزایشی متوسط رضایتمندی مشتریان از کیفیت محصولات سواری تولیدی ایران‌خودرو حاکی از برنامه‌ریزی‌های اثربخش و جهش کیفیت در سال‌های اخیر است.

برنامه‌های سال ۹۵

این شرکت برنامه‌های کلان کیفی دیگری برای اجرا در سال ۹۵ طرح‌ریزی کرده است. کاهش عیوب محصولات نزد مشتریان و عدم مراجعه مشتری تا کیلومتر کارکرد ۱۰ هزار، استانداردسازی سیستم‌ها و فرایندهای کیفی و کاهش هزینه‌های شکست کیفی، از جمله اهداف کلان ایران‌خودرو در این بخش است.

کیفیت در زنجیره تأمین و تولید ایران‌خودرو از سوی تیم‌های متخصص کیفیت همواره رصد و پایش و براساس‌آن، برنامه‌های بهبود به صورت مستمر اجرا می‌شود. برنامه‌های بهبود کیفیت در حوزه تأمین که در سال جاری اجرا خواهد شد، شامل برنامه‌های زیرساختی زنجیره تأمین، ارتقای کیفی قطعات و مجموعه‌ها در محصولات جاری و کیفیت تکوین قطعات در محصولات جدید است.

در بخش برنامه‌های بهبود کیفیت در حوزه تضمین کیفیت فرایند نیز، هدف و برنامه‌های کلانی ترسیم شده است. کاهش عیوب محصولات از نظر مشتریان، استانداردسازی سیستم‌ها و فرایندهای کیفی و کاهش هزینه‌های شکست کیفی، از جمله برنامه‌هایی است که در سال ۹۵ برای دستیابی به اهداف این بخش تعریف شده است.

همچنین در حوزه طرح‌ریزی کیفیت نیز برنامه‌های بهبودی برای اجرا در سال ۹۵ در نظر گرفته شده است. برنامه کلان در این بخش استانداردسازی سیستم‌ها و فرایندهای کیفی و کاهش عیوب محصولات از نظر مشتریان است. برای دستیابی به اهداف هر بخش رویکردهای ویژه‌ای نیز طرح ریزی شده است که با اجرای آن اهداف کیفیت در سال ۹۵ محقق خواهد شد.

یکپارچه‌سازی سایت‌های تولیدی

یکپارچه‌سازی سایت‌های تولیدی نیز از دیگر اهداف کیفی است که ایران‌خودرو در نظر دارد با اجرای برنامه‌های بهبود کیفیت در سایت‌های تولیدی در سال جاری به آن دست یابد. کاهش عیوب محصولات تولیدی در سایت‌های ایران‌خودرو از نظر مشتریان، استانداردسازی سیستم‌ها و فرایندهای کیفی و هزینه‌های کیفیت، از برنامه‌های کلان در این بخش است. نتایج ارزیابی‌های شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران که براساس معیارهای سازمان گسترش و نوسازی صنایع صورت می‌گیرد، مؤید روند بهبود کیفیت در محصولات شرکت ایران‌خودرو است. شرکت ایران‌خودرو با بیشترین محصول تولیدی در رنج ۲۵ تا ۵۰ میلیون تومان، ۳۰ درصد بهبود را از ابتدای رویه جدید ISQA داشته است. براساس نتایج ارزیابی‌های این شرکت محصولات رانا، پژو پارس و دنا بیشترین بهبود را در تولیدات داخلی کشور داشته‌اند. نتایج ارزیابی‌های شاخص‌های پس از تحویل در پایان سال ۹۴ نشان می‌دهد میزان بهبود ضریب مراجعات تا ۱۰ هزار کیلومتر نسبت به ابتدای سال ۹۴، در همه محصولات ایران‌خودرو ۳۹ درصد است. همچنین میزان بهبود ضریب مراجعات تا پنج هزار کیلومتر که شاخص مهمی برای ارزیابی کیفیت محصولات به شمار می‌رود، نیز نسبت به ابتدای سال ۹۴، برای همه محصولات ایران‌خودرو پنج درصد است. شاخص آدیت ظاهری محصولات پارس، پژو ۴۰۵ و آریسان به‌ترتیب ۳۳، ۵۱ و ۶۷۲ درصد بهبود در سال ۹۴ را نشان می‌دهد. درهمین‌سال، شاخص آدیت عملکردی محصول پارس، پژو ۴۰۵ و آریسان به‌ترتیب دارای ۳۵، ۲۲ و ۲ درصد بهبود بوده است.

بنابر اندازه‌گیری‌های شرکت بازرسی و کیفیت استاندارد ایران، در سال گذشته شاخص برگشتی قطعات C۱۰۰ براساس IN در بازه پنج هزار کیلومتر، ۱۴ درصد بهبود یافته است. همچنین شاخص C۱۰۰ در سه ماه پس از تحویل محصول پارس، پژو ۴۰۵ و آریسان به طور میانگین به‌ترتیب ۵۵، ۵۰ و ۵۷ درصد بهبود را نشان می‌دهد. همچنین روند متوسط امتیاز منفی آدیت ایدرو از سال ۸۹ تا ۹۴، حکایت از کاهش معنی‌دار امتیازات منفی محصولات ایران‌خودرو دارد. به گونه‌ای که متوسط امتیاز منفی محصولات ایران‌خودرو از عدد ۹۳ در سال ۸۹ به عدد ۲۸ در سال ۹۴ کاهش یافته است. درمجموع گزارشات و ارزیابی‌های صورت‌گرفته در کیفیت محصولات تولیدی گروه صنعتی ایران‌خودرو بیانگر استقرار نظام کیفیت مطابق با استانداردهای روز در این شرکت است. ایران‌خودرو با هدف تأمین و جلب رضایت مشتریان، همواره به دنبال اجرای برنامه‌های بهبود در حوزه‌های مختلف تأمین و تولید است. کیفیت مسیری بی‌پایان است که این خودروساز مصمم است با قدرت و اراده‌ای که در پیش گرفته، در این مسیر گام بردارد.

خبر

شیرین‌کامی صندوق‌های زمین و مسکن از کاهش نرخ سود

● **شرق:** صندوق سرمایه‌گذاری زمین و ساختمان، یک نهاد مالی است که با دریافت مجوز تأسیس از سازمان بورس اوراق بهادار، با شخصیت حقوقی مستقل به عنوان صندوق سرمایه‌گذاری تشکیل می‌شود تا از منابع مالی بازار سرمایه برای ساخت‌وساز پروژه‌های ساختمانی، سرمایه‌گذاری و پس از اتمام پروژه، آن را در بازار مسکن عرضه می‌کند. مدیر صندوق سرمایه‌گذاری زمین و ساختمان نسیم گروه مالی بانک مسکن به عنوان اولین نمونه در این حوزه، معتقد است فعلا با کاهش نرخ سود سپرده‌های بانکی، بهترین شرایط برای فعالیت صندوق‌های زمین و مسکن در کشور فراهم شده است. فرید فیوضاتی‌حق، دیروز در مراسم بازدید خبرنگاران از پروژه ساختمان صندوق سرمایه‌گذاری نسیم در منطقه ۲۲ تهران گفت: یکی از مزیت‌های فعالیت و سرمایه‌گذاری صندوق‌ها در حوزه ساخت‌وساز کشور این است که بار تورمی به همراه ندارند. او با بیان اینکه حضور صندوق‌ها در بازار سرمایه سبب می‌شود تا تمام عملیات مالی آنها شفاف باشد، افزود: در چارچوب این صندوق‌ها نقدینگی مردم به صورت جهت‌دار در حوزه ساخت‌وساز به صورت شفاف مورد استفاده قرار می‌گیرد تا عملیات اجرائی پروژه‌های ساختمانی به پایان برسد. به گفته فیوضاتی‌حق، صندوق‌های زمین و مسکن در ردیف ابزارهای مالی قرار دارند و تأمین منابع مالی آنها از طریق بازار سرمایه با رعایت تمام استانداردها به صورت شفاف طبق جدول زمان‌بندی انجام می‌شود. او همچنین حفظ قدرت سرمایه‌گذاران، تعدیل ریسک، وجود بازارگردان صندوق در فرابورس و شفافیت مالی را از مزیت‌های تشکیل صندوق‌های زمین و ساختمان در بازار بورس اعلام کرد. فیوضاتی‌حق با اشاره پیشرفت فیزیکی ۷۴درصدی پروژه ساختمان‌سازی نسیم از پیش‌بینی سرمایه‌بری ۲۲میلیاردو ۴۰۰میلیون‌تومانی در این پروژه خبر داد که با برنامه‌ریزی مناسب، روند تأمین منابع مالی آن پیش‌بینی شده است و پروژه در موعد مقرر در خرداد ۹۶ به پایان می‌رسد. برای این صندوق در این پروژه سالیانه بین ۲۱ تا ۲۲ درصد سود در نظر گرفته شده و براساس آن یک بنای ۱۹طبقه‌ای با ۱۵هزارو ۷۰۰ مترمربع زیربنای واحدهای مسکونی با امکانات انباری و پارکینگ احداث خواهد شد.

رد مخالفت وزیر ارتباطات با ادامه فعالیت تلگرام

● **شرق:** در روزهای گذشته رسانه‌ها به نقل از وزیر ارتباطات از مخالفت او با ادامه فعالیت تلگرام در ایران خبر دادند؛ اما وزارت ارتباطات با صدور اطلاعیه‌ای آن را سوءبرداشت‌های رسانه‌ای تلقی کرد و هدف از صدور این اطلاعیه را «صدمه‌ندیدن توسعه حوزه ارتباطی کشور» عنوان کرد. وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات با این توضیح که در انعکاس صحبت‌های وزیر در دیدار با آیت‌الله مکارم‌شیرازی سوءبرداشت رخ داده است، صحبت‌های وزیر را بازخوانی کرده و آورده است: وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات در دیدار با حضرت آیت‌الله مکارم‌شیرازی در سفر به قم با اشاره به اقدامات صورت‌گرفته در حوزه زیرساخت کشور گفت: تلاش ما آن است که از بسترهای فراهم‌شده به وسیله ارتقای زیرساخت در جهت تولید محتوای بومی و ارائه باکیفیت خدمات به کاربران استفاده کنیم. او افزود: در حوزه آسیب‌های احتمالی فضای مجازی نیز راه‌حل مناسب محدودکردن یا مسدودکردن فضای مجازی یا شبکه‌های اجتماعی نیست، بلکه باید به توانمندسازی و بومی‌سازی و تولید محتوای فاخر بپردازیم. او ادامه داد: برای نمونه هزاران شبکه اجتماعی، مثل تلگرام در کشور فعال هستند که امکان تبادل هر نوع محتوایی را فراهم می‌کنند؛ اما راه‌حل جلوگیری از آسیب‌های احتمالی مسدودکردن و بستن این شبکه‌ها نیست، بلکه باید بسترسازی لازم برای تولید و نشر شبکه‌های اجتماعی بومی با قابلیت مناسب و قابل قبول کاربران فراهم شود. او همچنین با یادآوری برهه‌های مختلف زمانی و حضور شبکه‌های اجتماعی در این برهه‌ها ادامه داد: زمانی وایبر یا زمانی دیگر وی‌چت و واتس‌اپ شبکه مورد استفاده اکثر کاربران بود، اما دیدیم که در ۲۴ ساعت بیش از ۱۴ میلیون کاربر ایرانی به شبکه تلگرام مهاجرت کردند.

آزمایش تماس تلفنی VoLTE در ایران

● **شرق:** اپراتور دوم موبایل برای نخستین‌بار در ایران، آزمایش فناوری انتقال صدا بر بستر نسل چهارم تلفن همراه (VoLTE) را با موفقیت به انجام رساند. فناوری انتقال صدا بر بستر نسل چهارم تلفن همراه (Voice over LTE) یک فناوری بر پایه استاندارد GSMA است که برای پشتیبانی از مکالمه صوتی در شبکه G/LTE4 ضروری است. این فناوری تجربه مکالمه صوتی با کیفیت بالاتری را برای مشترک به ارمغان می‌آورد و امکان استفاده هم‌زمان از صوت و دیتا را فراهم می‌کند. استفاده از بستر VoLTE مکالمه صوتی با کیفیت و سرعت بالا را برای کاربران امکان‌پذیر می‌کند که تفاوت قابل ملاحظه‌ای با مکالمه بر بستر شبکه‌های نسل قدیمی‌تر تلفن همراه 2G و 3G دارد. همچنین خلاف شبکه LTE، مشترکان می‌توانند در هنگام مکالمه صوتی بر بستر VoLTE، از خدمات شبکه نسل چهارم اینترنت همراه نیز استفاده کنند.