

محمد حقگو– هنگامی که پای واردات خودرو به میان می آید، اذهان، معطوف به واردات خودروهای لوکس و محدودیت های ارزی آن می شود. با این حال، نباید از این موضوع غفلت کرد که پس از اوج گیری تحریم ها در سال ۹۷، زمین برای رقابت خودروسازان داخلی خالی شد، اما شرایط به وجود آمده موجب نشد تا آن ها از این فرصت به دست آمده بتوانند در جهت ارتقای تولیدات خود و رقابت پذیری آن ها استفاده کنند. به طوری که تا همین اواخر نیز شاهد تولید خودروهای با تاریخ مصرف چند دهه گذشته توسط خودروسازان بوده ایم. حاصل این شرایط برای مردم، چیزی جز ماندن در صف قرعه کشی یا انتظار چندین ماهه برای خرید خودرو و یا قدم زدن در بازار خودرویی که تفاوت قیمت آن با قیمت های کارخانه به چند ده یا بعضاً بیش از ۱۰۰ میلیون تومان می رسد، نبوده است. در این حال، نهاد مجلس توانسته است از منظر قانون، نقطه اطمینانی برای واردات خودرو توسط دولت ایجاد کند. این قوانین که در بخش هایی الزام آور نیز هستند، امکان نظارت بیشتر بر صنعت خودرو در جهت احقاق حقوق عامه را فراهم می کنند.

■ **خاطره چهره خوش تر کیب بازار خودرو تا قبل از ۹۷**

دو دهه نمی گذرد از دورانی که تنوع خودرو ها در خیابان های کشور آن قدر زیاد بود که هر وقت کسی می خواست خودرو بخرد، بین دو گزینه نو داخلی یا دست دوم خارجی چند سال کار کرده واقعا مردمی ماند. انواع هیوندای (اوانته، ورنّا و...)، مزدا ۳۲۳، پروتون، زانتیا، مزدا ۳ (نسل اول) بخشی از این خودروها بودند که در مقایسه با تولیدات نو داخلی اعم از پیکان، رنو، پرآید، پژو و... عرض اندام می کردند. جالب این بود که به موازات حضور این خارجی ها و علاوه بر تأمین قطعات نو آن ها، کیفیت قطعات اسقاطی این خودروها نیز بعضاً به گونه ای بود که می شد با مراجعه به استوک فروشی ها، آن را خرید و از آن ها تا مدت قابل قبولی استفاده کرد.

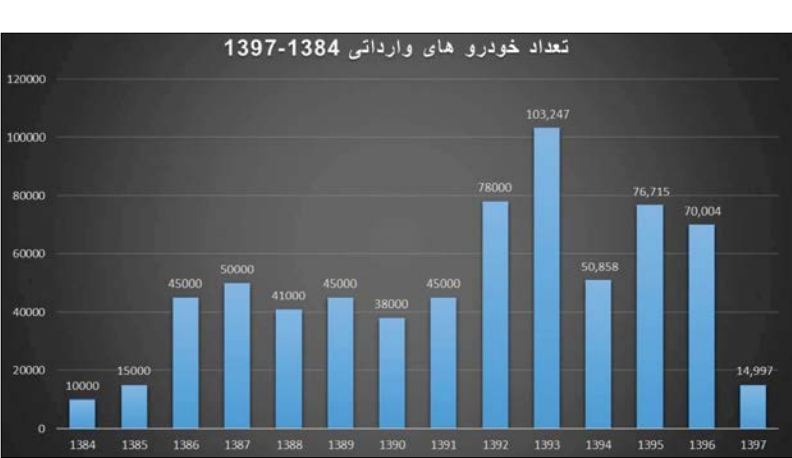
■ **کلید خوردن واردات خودرو در ۱۳۸۴**

این فضای خوش خاطره، حاصل تصمیمی در دولت در اول تیرماه ۱۳۸۲ بود که طی آن، آیین نامه ضوابط فنی واردات خودرو تصویب شد. تاپیش از آن، واردات خودرو به ایران ممنوع بود. اما بعد از آن تاریخ، با هدف ایجاد رقابت

راه مجلس پیش پای بازار مسدود خودرو

واردات خودرو یکی از ابهامات پیش روی دولت با توجه به تحریم ها و کمبود منابع ارزی بوده است. با این حال، نهاد مجلس با توجه به جایگاه خود

توانسته نقطه اتکای خوبی برای دولت جهت تأمین این نیاز مردم ایجاد کند



با شدت گرفتن تحریم ها در سال ۹۷، یعنی همان سالی که ارز ۴۲۰۰ نیز متولد و منشأ بسیاری از تقاضاهای کاذب ارزی در کشور شد، کمبود منابع ارزی به شدت احساس شد. برای همین قضیه واردات خودرو در آن سال با تنگنای شدیدتری روبه رو شد و در نهایت دولت مجبور شد کل روند واردات خودرو به کشور را ممنوع اعلام کند.

■ **بی رقیب ماندن خودروسازان داخلی بعد از ۹۷ و تولید در محدوده زیان**

با خروج خودرو سازان عهدشکن خارجی نظیر رنو و پژو از بازار خودروی ایران در سال ۹۷، صنعت خودرو دچار تلاطم شد. بررسی های «بنیای اقتصاد» نشان می دهد از سال ۹۷ به بعد، مبلغ بهای تمام شده تولید خودروسازان، از منبع فروش محصولات پیشی گرفته و در نتیجه ایران خودرو و سایپا عملاً از آن سال به بعد، تولیدی توام با زیان داشته اند. البته خودروسازان عدم تناسب بین این دو فاکتور را در سال های قبل از ۹۷ هم تجربه کرده بودند و اصلاً آغاز این اتفاق در اوایل دهه ۹۰ و پس از دستوری شدن قیمت گذاری خودرو بود. با این حال، در دوران توافق هسته ای و به خصوص برجام، خودروسازان شرایط بهتری را به واسطه کنترل تورم (و حتی با وجود تداوم

در صنعت خودروسازی و بهبود فضای بازار، واردات خودرو به کشور مجاز شد. این اقدام عملاً در سال ۱۳۸۴ و با واردات بیش از ۱۱ هزار و ۴۰۰ خودرو به مرحله اجرا رسید. از آن تاریخ به بعد و تا سال ۱۳۹۳، واردات خودرو به کشور افزایش یافت؛ به طوری که تیراژ خودروهای وارداتی به کشور تا این سال تا سطح ۱۰۳ هزار دستگاه رسید.

■ **ماجرای ممنوعیت واردات خودروهای لوکس در دهه ۹۰**

با این حال، به مرور زمان یک مسئله دامنگیر این روند شد و آن، افزایش حجم واردات خودروهای لوکس و گران به کشور همزمان با شدت گرفتن تورم بود. در آن سال ها (تا قبل از ۹۳)، نرخ تورم در کشور در نتیجه مجموعه ای از عوامل و همچنین تحریم ها رو به فرونی نهاده و طبق آمارهای بانک مرکزی بار سیدن به بیش از ۳۴ درصد (در ۱۳۹۲) به سقف ۱۸ ساله رسیده بود. در این شرایط ضمن این که منابع ارزی ارزش بیشتری پیدا می کرد، نقش سرمایه ای بودن کالاها ی یادوامی نظیر خودرو نیز تقویت می شد. بماند این که واردات خودروهای لوکس خارجی، به تجمل گرایی و افزایش حس بی عدالتی اجتماعی نیز بیش از پیش دامن می زد. این شد که واردات خودروهای لوکس در سال ۹۳ ممنوع شد.

■ **ایستگاه پایی واردات خودرو در سال ۹۷**

اما پس از تصویب برجام در اوایل نیمه دوم دهه ۹۰، روند های جدیدی در ورود خودروهای وارداتی، این بار طی فرایند مونتاژ در کشور شکل گرفت که تقویت جای پای رنو و پژو در همکاری با خودروسازان داخلی حاصل این روند به شمار می روند. موضوعی که ارزیبری های خاص خود را نیز به همراه داشت و موجب شد تا قله های وارداتی مجدداً در خصوص خودرو شکل بگیرد (البته نه به اندازه اوج خود در سال ۱۳۹۳).

رئیس هیات عامل ایمیدرو:

فولاد هر مزگان یکی از کامل ترین مجموعه های فولادی کشور است

کشور کمک کند.

به گزارش روابط عمومی شرکت فولاد هرمزگان، محمدرضا موثقی‌نیا رئیس هیات عامل ایمیدرو، خلیل قاسمی رئیس سازمان صنعت، محمدرضا پیرحسینلو مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی خلیج فارس از شرکت فولاد هرمزگان بازدید کردند. در حاشیه این بازدید، موثقی‌نیا در گفت‌وگو با خبرنگار روابط عمومی با اشاره به اهمیت تولید بدون توقف در اقتصاد کشور، بیان کرد: یکی از مهم‌ترین و موثرترین راه‌های تقویت اقتصاد کشور ما افزایش تولید است. همان گونه که فولاد هرمزگان افزایش کمیت، کیفیت و تنوع تولید را در برنامه خود قرار داده است.

با افزایش تولید هم تورم کاهش می‌یابد و هم اقتصاد رونق می‌گیرد و ی افزود: اجرای طرح‌های توسعه‌ای در فولاد هرمزگان مقدمه‌ای بر افزایش تولید است. اما نکته قابل توجه این است که توسعه خطوط تولید باید متناسب با توسعه سایر حلقه‌های زنجیره فولاد باشد. از این رو باید واحدهای جدید در زنجیره فولاد به صورت کارشناسی شده احداث شوند. از آنجایی که طرح‌های توسعه شرکت فولاد هرمزگان با سرعت خوبی پیش می‌روند، این نکته باید مورد توجه قرار گیرد. البته با تدبیری که مدیران فولاد



رئیس هیات عامل ایمیدرو گفت: فولاد هرمزگان یکی از کامل‌ترین مجموعه‌های فولادی کشور است که توانسته در بسیاری از زمینه‌ها مانند تولید، توسعه، صادرات و مسئولیت‌های اجتماعی به اقتصاد

ارتقاء تکنولوژی سایت های همراه اول در استان مرکزی



ارتقاء تکنولوژی سایت های همراه اول در ۲۵ نقطه شهری و روستایی و صنعتی استان مرکزی با هدف پوشش مطلوب شبکه تلفن همراه در ۲۵ منطقه شهری و روستایی و کارخانجات صنعتی راه اندازی و ارتقاء فناوری داشته اند. به گزارش روابط عمومی مخابرات منطقه مرکزی، به منظور تقویت ارتباطات سیار استان سایت های شهری و روستایی همچنین نقاط صنعتی اعم از: زالیان، مزرعه نو، باتان، رودشور، هستیجان، سستق، بعثت محلات، محمد مالک، اناج، خنجین، بلوار طالقانی، ورزشگاه آتش نشانی، فرودگاه، الومپارس، مسجد ابوالفضل، صنعتی

سازی رقابت پذیری صنعت خودرو نیز خواهد کرد. همان عاملی که در نبود آن، قیمت گذاری دستوری و سایر حمایت ها تاکنون نتوانسته است صنعت خودرو را از زیر بار زیان انباشته سنگین رها کند. بر طبق این قانون که در خرداد سال گذشته به دولت ابلاغ شد، دولت موظف است در مدت سه سال از لازم الاجرا شدن این قانون با اجرای صحیح سیاست های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی و سیاست های کلی تولید ملی و حمایت از کار و سرمایه ایرانی با اقدامات سیاست گذاری، نظارتی و تنظیم گری (رگولاتوری) و رعایت قانون اجرای سیاست های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی زمینه رقابت پذیری در صنعت خودرو را فراهم نماید. ماده ۴ این قانون نیز تصریح کرده که واردات خودرو برابر آیین نامه وزارت صمت و رعایت شروطنی شامل خودروهای کم مصرف، ایمن، مورد استفاده عامه، تعیین سقف واردات با ملاحظه تنظیم بازار، حمایت از تولید با کیفیت داخلی و رعایت منابع ارزی کشور مجاز است.

قانون واردات خودروهای کار کرده (با عمر کمتر از ۵ سال): واردات خودروهای کار کرده نیز مصوبه دیگر نهاد مجلس برای کاهش التهايات بازار خودرو است. طبق این قانون که ۳۱ تیر امسال به دولت ابلاغ شد، واردات خودروهای با عمر کمتر از ۵ سال در زمان ورود به گمرک، بدون انتقال فناوری و بار عایت آیین نامه ای که به تصویب دولت می رسد، آزاد خواهد بود.

عرصه تنگ فضای واقعی اقتصاد و صنعت برای اجرای قانون: با توجه به موارد فوق، اگر چه زمینه ورود مجدد خودرو برای نخستین بار پس از تشدید تحریم ها در کشور و با موافقت مجلس به عنوان نماینده همه ملت ایران مجاز شده است، اما باید گفت که کماکان مشکلات اجرایی و به خصوص تنگنای ارزی بر سر اجرای این قوانین وجود دارد و همین موجب شده تا اجرای این دو قانون با کندی پیش برود. بر این اساس و در شرایطی که آمارهای ارائه شده توسط «جام جم» نشان می دهد حدود ۳۰ هزار نفر در صف واردات خودرو هستند، با گذشت ۹ ماه از سال، هنوز با انبوه واردات خودرو مواجه نشده ایم و دست بالا حدود ۶ هزار و ۵۰۰ خودرو وارد کشور شده است. در مورد خودروهای کار کرده نیز تاکنون عملکردی در این زمینه شاهد نبوده ایم.

وی در خصوص پیش نیازهای توسعه صنعت فولاد در استان هرمزگان، تصریح کرد: توسعه صنعت فولاد باید با لحاظ کردن الزامات و ضرورت‌های لازم باشد که هر سال بر این ملاحظات افزوده می‌شود. به طور مثال کمبود انرژی به ویژه برق و گاز در آینده نه چندان دور می‌تواند این توسعه‌ها را تحت تأثیر قرار دهد. بنابراین باید توسعه این زیرساخت‌ها را خود فولادی‌ها و ایمیدرو به عنوان سیاست‌گذار پیگیری کنند تا زیرساخت‌ها برای تحقق چشم‌انداز تولید ۱۰ میلیون تن فولاد در استان هرمزگان فراهم شود.

رئیس هیات عامل ایمیدرو در پایان عنوان کرد: در حال حاضر برای تأمین آب صنعت فولاد سه پروژه بزرگ انتقال آب از دریا برای صنایع فولادی در دستور کار قرار دارد. برای تأمین برق نیز طبق توافق صورت گرفته میان وزارت صمت و نیرو، شرکت‌های بزرگ انرژی بر احداث ۱۰ هزار مگاوات نیروگاه برق فیسلی و ۵ هزار مگاوات نیروگاه برق تجدیدپذیر را برعهده گیرند که تا امروز پیشرفت قابل ملاحظه‌ای داشته است.

در حوزه گاز نیز به دنبال مذاکره با مسئولان وزارت نفت برای جبران کمبود گاز برای صنعت فولاد هستیم.

تحقق یک دستاورد تعمیراتی بار اول در نفت و گاز مارون



اصلی موفقیت در انجام این پروژه دانست و یادآور شد: با صرف هزینه ای معادل تنها ۱۰ درصد ارزش هر شیر عملیات برشکاری و جداسازی شیرها با ضخامت دیواره حدود ۴۴ میلی متر طبق استانداردهای API و قابلیت اطمینان صددرصد در تزریق گاز مارون انجام و مورد تست نهایی قرار گرفت.

کارکنان نگهداری و تعمیرات شرکت بهره برداری نفت و گاز مارون موفق شدند برای نخستین بار با روش برش دقیق شیرهای جوشی ۱۲ اینچ کلاس ۲۵۰۰ برند WALWORTH و شیرهای لدین برنسد WAGI در ایستگاه تزریق گاز مارون را تعمیر کنند. رئیس اداره نگهداری و تعمیرات این شرکت با بیان اینکه از زمان تاسیس ایستگاه تزریق گاز مارون در سال ۱۳۶۸، شیرهای جوشی کلاس بالا با توجه به فشار کاری واحد (در حدود ۲۵۰ bar) تعمیر و یا تعویض نشده اند، گفت: عدم وجود لوله های ضخامت بالا در کشور، نیاز به عملیات حرارتی پیچیده در زمان جوشکاری و تعمیر و تست پیچیده شیرهای جوشی این امکان در زمان تعمیرات اساسی ایستگاه تزریق گاز مارون میسر نبود، به گونه ای که در این سال ها وجود حجم بالایی از شیرهای نیازمند تعمیر در واحد مذکور، ریسک عملیاتی قابل توجهی را بوجود آورده بود.

دکتر منوچهر حیدری نیا افزود: موانعی همچون نشت عبوری و جام بودن شیرها از اهم مواردی به شمار می آیند که تعمیر در محل را ناممکن ساخته و عملا باعث از سرویس خارج شدن ردیف های تراکم و یا کارکرد ضعیف آنها می شدند که خطراتی مانند نشت گاز در تاسیسات فرآیندی را در بر داشته است. وی بهره جویی از توان کارکنان نگهداری و تعمیرات شرکت و هم اندیشی با متخصصان داخلی را عامل

روابط عمومی مخابرات منطقه مرکزی