

پیروزیخت:

## ضرب الاجل اجرای استانداردهای ۸۳ گانه خودرو تغییر نمی کند

رییس سازمان ملی استاندارد ایران گفت: آخرین مهلت اجرای استانداردهای ۸۳ گانه خودرو اول دی ماه ۱۳۹۷ است و قرار نیست این تاریخ تغییر کند. نیره پیروزبخت در حاشیه نشست قائم مقام وزیر ترکیه در محل سازمان ملی استاندارد در جمع خبرنگاران افزود: برنامه ۸۳ گانه استاندارد خودرو در شورای سیاستگذاری خودرو با حضور بسیاری از مسوولان و دست‌اندرکاران در آن شورا تصویب شد. وی اظهار داشت: محمد شریعتمداری وزیر صنعت، معدن و تجارت دولت دوازدهم نیز در روزهای اخیر بر رعایت این استانداردها تأکید کردند. پیروزبخت درباره تولید نشدن خودرو با قیمت کمتر از ۳۵ میلیون تومان نیز گفت: سازمان ملی استاندارد وارد بحث قیمت نمی‌شود چرا که برای این سازمان

کیفیت، سلامت و جان مردم در اولویت است و بحث قیمت در شورای رقابت و سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان مطرح می‌شود. وی همچنین درباره تغییرات انجام شده در موتورسیکلت‌های کاربراتوری هنگام شماره گذاری، گفت: این موتورها به صورت انژکتوری شماره‌گذاری می‌شوند. پیروزبخت افزود: در روزهای اخیر یکی از اعضای انجمن اعلام کرد که ۴۰ سال از تولید موتورسیکلت‌های ۱۲۵ می‌گذرد و باید روند شماه‌گذاری آنها متوقف شود. رییس سازمان ملی استاندارد اظهار داشت: این موتورسیکلت‌ها نیز همچون خودروها هستند و بر اساس قوانین موجود، سازمان‌ها به ویژه سازمان محیط‌زیست روی این موتورسیکلت‌ها نظر ویژه‌ای دارند و به‌طور قطع آنهایی که کاربراتوری هستند با توقف تولید مواجه می‌شوند و سازمان‌های استاندارد و محیط زیست نیز به دنبال توقف آنها هستند. استانداردهای ما انژکتوری است که روی آنها تأکید می‌شود. پیروزبخت اظهار داشت: برای نخستین بار یکی از اعضای هیات علمی سازمان استاندارد با رای قاطع اکثریت اعضای ایزو به عنوان عضو هیات‌مدیره فنی

انتخاب شد، همچنین پوستر روز جهانی استاندارد توسط یک جوان ایرانی و از بین ۱۶۲ کشور انتخاب شده است. شعار ایزو هوشمندی شهرها است که این طرح ایرانی آن را طراحی کرده است. به گزارش ایرنا وی درباره نظرات سازمان استاندارد بر لیبیات سنتی نیز گفت: سازمان ملی استاندارد وظیفه‌ای ندارد و اجباری بودن استاندارد توسط شورای عالی استاندارد در مورد صنایع است و لیبیات سنتی توسط وزارت بهداشت کنترل می‌شود و اگر اعتراضی باشد باید به آنجا مراجعه کنند. رییس سازمان ملی استاندارد در ادامه سخنان خود به پیگیری استانداردهای آسانسورهای سازمان‌های دولتی و عمومی اشاره کرد و گفت: پیگیری‌های استاندارد آسانسورها با جدیت دنبال می‌شود و درباره پیاده‌سازی استاندارد بازرسی دوره‌ای آسانسور پیشرفت‌های خوبی داشتیم. وی از مسوولان خواست راهکاری برای اعمال استاندارد در ساختمان‌های خانگی اعمال شود چرا که راهکار قانونی برای ورود به مناطق مسکونی وجود ندارد.

# آیا سهم خودروسازان در تولید ناخالص داخلی واقعی است؟



علیرضا حائری\*

در خبرها و از قول یکی از اساتید دانشگاهی آمده بود که صنعت خودرو نقش بسیار مهمی در اقتصاد کشور داشته و سهمی بیش از سه درصدی در تولید ناخالص ملی کشور دارد. در همین یادداشت به دیگر مزایای صنعت خودرو نیز اشاره شده بود از جمله اینکه همه‌ساله مقادیر قابل توجهی نقدینگی از طریق این صنعت به‌عنوان مالیات، عوارض، بیمه و... به دولت پرداخت می‌شود که نقش مهمی در تأمین هزینه‌های جاری دولت دارد.

در اینکه صنعت خودرو در حال حاضر و پس از نفت، مهم‌ترین صنعت کشور است و بیشترین توجه مقامات صنعتی و دولتی را به خود معطوف کرده و به‌صورت نماد، وپترین و افتخار صنایع کشور و دولتمردان صنعتی کشور درآمده است، هیچ شکی وجود ندارد. همچنین این موضوع نیز صحیح است که همه‌ساله وجوه قابل توجهی تحت عناوین مالیات، عوارض، بیمه و... توسط این صنعت و البته از جیب و بودجه مردم به حساب دولت واریز می‌شود. (خرج که از کیسه مهمان بود، حاتم طایی شدن آسان بود) اما آیا ادعای اینکه سهم صنعت خودرو از تولید ناخالص ملی بیش از سه درصد است، واقعی است؟ خوب است در اینجا نگاهی بیندازیم به تعریف تولید ناخالص ملی.

### تولید ناخالص ملی چیست

کل ارزش رالی (یا دلاری) کلیه محصولات نهایی تولیدشده توسط واحدهای مقیم و غیرمقیم هر کشور در دوره زمانی معین (مثلاً سالانه) را تولید ناخالص ملی می‌نامند. منظور از غیرمقیم، واحدهایی است که در خارج آن کشور به تولید مشغولند مثلاً ارزش تولیدات کارخانه اتومبیل‌سازی تویوتا در آمریکا در زمره تولید ناخالص ملی زاین محاسبه می‌شود.

افزایش تولید ناخالص داخلی یا ملی در

هر سال به نسبت ارزش آن تولیدات در یک سال گذشته، صرفنظر از تورم موجود را رشد اقتصادی می‌نامند اما سهم صنایع در تولید ناخالص ملی یا داخلی چگونه محاسبه می‌شود؟ به‌طور طبیعی حاصل تقسیم ارزش کل تولیدات نهایی هر صنعت (مثلاً خودرو) به ارزش کل تولیدات ناخالص ملی آن کشور، می‌شود سهم درصدی آن صنعت از تولید ناخالص ملی.

سوال اینجاست که آیا ارزش نهایی یا همان قیمت‌های فروش محصولات صنایع خودروسازی کشور ما عادلانه و مطابق با قیمت‌های جهانی است؟ آیا این محصولات در بازارهای جهانی نیز معادل با نرخ‌های داخلی مشتری و خریدار دارد؟ اگر جواب مثبت است، که من هم با این استاد عزیز هم‌نظر هستم. اما اگر جواب منفی است و به علت محدودیت‌های واردات خودرو به کشور و تعرفه‌های بالای واردات و سایر شرایط محدودکننده که رقابت منصفانه با سایر رقبای



خارجی را با چالش‌های جدی روبه‌رو ساخته و شرکت‌های خودروساز داخلی را مختار کرده تا قیمت‌های فروش خود را تقریباً آزادانه و بدون رقابت واقعی با سایر رقبای جهانی تعیین کنند، آنگاه باید در صحت سهم بیش از سه درصدی این صنعت در تولید ناخالص ملی کمی تردید کرد.

وقتی یک اتومبیل سواری خارجی مثلاً ۲۰ هزار دلاری که قیمت جهانی آن به ریال تقریباً برابر ۸۰ میلیون تومان است، بر اثر این حمایت‌های تعرفه‌ای به قیمتی در حدود ۱۷۰ تا ۱۸۰ میلیون تومان در بازار داخل به‌فروش می‌رسد، بسیار طبیعی است که قیمت خودروی داخلی نیز تا دو برابر واقعی تعیین شود و سهم صنعت خودرو در تولید ناخالصی را تا دو برابر ارتقا بخشد.

در چنین شرایطی ممکن است سهم صنعت خودرو از تولید ناخالص ملی یا داخلی قابل توجه باشد اما این سهم در مقایسه با سهم سایر صنایع داخلی از تولیدات ملی واقعی نیست و در واقع

### کریاسیان:

## پرورنده دامپینگ فولاد ایران بسته شد

توانسته‌اند در دوران رکود به کانادا، اروپا و آسیا صادرات داشته باشند که بسیار مهم است. وی از مدیرعامل جدید شرکت ملی فولاد خواست تا طی دو سال و نیم آینده سفره ۷ طرح فولادی جمع شود و این طرح‌ها تکمیل شوند. وی ادامه داد: صادرات شمش فولاد تا یک زمانی امکان‌پذیر است، باید به سمت صادرات فولاد با ارزش افزوده بالا حرکت کنیم.

کریاسیان با بیان اینکه آلومینیوم در حال تبدیل شدن به رقیب جدی برای فولاد است، افزود: در ایتالیا خودرویی به من نشان دادند که با آلومینیوم ساخته شده بود، دنیا در حال تغییر است و باید برای بقای خود در

صنعت فولاد فکری کنیم. رییس سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی گفت: پرورنده دامپینگ فولاد ایران در بازار اروپایی بسته شد.

مهدی کریاسیان در مورد پرورنده دامپینگ فولاد ایران در بازارهای اروپا اظهار داشت: ما از ابتدا نیز اعتقاد داشتیم که موضوع دامپینگ فولاد ایران به صورت غیر کارشناسی مطرح شده و این مساله را قبول نداشتم.

وی ادامه داد: متأسفانه برخی افراد از سر دلسوزی مسایلی را در مورد فولاد کشور مطرح می‌کردند، این اطلاعات خارج از کشور رفت و در نهایت شرکت‌های دلال اروپایی و آسیایی که ایران جای آنها را در بازار گرفته بود، علیه ما فعالیت کردند.

مدیرعامل ایمیدور ادامه داد: بخش زیادی از صادرات شرکت فولاد مبارکه به اروپا صورت می‌گرفت که جای دلان را گرفته بود و باعث شد آنها علیه ما جوسازی کنند. کریاسیان با بیان اینکه موضوع دامپینگ فولاد فقط در مورد کشور ما مطرح نبود و چند کشور دیگر را نیز شامل می‌شد، افزود: اطلاعاتی در این مورد از سوی ایران ارائه شد و اروپایی‌ها نیز موضوع دامپینگ فولاد ایران را رد کردند. البته ما باید حواسمان باشد که در

### آمار و ارقام چه می‌گوید

فرض می‌کنیم که تولید ناخالص ملی کشور در سال گذشته بالغ بر ۵۰۰ میلیارد دلار بوده است لذا سهم سه درصدی از این مبلغ، بالغ بر ۱۵ میلیارد دلار می‌شود. به عبارت دیگر ارزش تولیدات صنعت خودرو در کشور در سال گذشته بالغ بر ۱۵ میلیارد دلار بوده است. تولید انواع خودرو در سال گذشته بالغ بر حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه بود، لذا به‌طور متوسط ارزش هر دستگاه خودرو بالغ بر حدود ۱۲۵۰۰ دلار می‌شود.

طبق آمارها بالغ بر ۸۰ درصد خودروهای تولیدشده یعنی ۹۶۰ هزار دستگاه از انواع پراید و پژو است. آیا اتومبیل‌های پراید و پژو تولیدشده در کشور دارای ارزشی معادل ۱۲۵۰۰ دلار برای هر دستگاه هستند؟ یعنی به‌طور متوسط هر دستگاه در حدود ۵۰ میلیون تومان. آیا متوسط قیمت فروش محصولات خودروسازان ما در داخل کشور این مبلغ است؟ آیا با چنین قیمتی، قادر هستیم این خودروها را به بازارهای جهانی صادر کنیم؟ جواب مثبت است، من هم با این

استاد عزیز هم‌نظر هستم. اما اگر جواب منفی است که البته منفی است، باید در تعیین سهم صنعت خودرو در شاخص‌های کلان اقتصادی مثل تولید ناخالص داخلی و ملی و سهم ارزش‌افزوده آن در صنعت کمی با دقت بیشتری اظهار نظر کرد.

### خاصه کلام

تعیین سهم صنایع در تولید ناخالص داخلی یا ملی و مقایسه آنها با یکدیگر، تنها در صورتی می‌تواند به واقعیت نزدیک باشد و در محاسبات کشوری مورد استناد قرار گیرد که شرایط قیمت‌گذاری محصول نهایی، حمایت‌های تعرفه‌ای و سایر شرایط از قبیل استفاده از منابع سیستم بانکی و... برای کلیه صنایع داخلی، تقریباً یکسان باشد در غیر این صورت هر گونه اعلام سهم در ارزش‌افزوده صنعت یا تولید ناخالص واقعی نبوده و باعث گمراهی خواهد بود.

### \* کارشناس صنعت

### گزارش ۲

اساس اصل ۴۴ قانون اساسی، شرکت ملی فولاد از سهامداری خارج شده است، گفت: اخذ مجوزها باید در این شرکت متمرکز شود و وظایف و امور فولادی به این شرکت سپرده شود. شریفی با بیان اینکه طرح‌های فولادی باید در مدت ۲۶ ماه اجرایی شوند، افزود: اجرای هفت طرح فولادی از سال ۸۶ تا ۹۶ طول کشیده که علت این مساله، نکیه کردن منابع مالی پروژه‌ها به درآمد سازمان توسعه معادن بوده است.

وی با اشاره به تزریق ۱۸۰۰ میلیارد تومان منابع مالی به این طرح‌ها، اضافه کرد: برای اجرای دقیق پروژه‌های فولادی باید برنامه‌ریزی مناسبی صورت گیرد تا چنین تأخیرهایی در اجرای طرح‌ها صورت نگیرد. مدیرعامل سابق شرکت ملی فولاد با اشاره به تولید ۱۸/۵ میلیون تن آهن اسفنجی در سال گذشته در کشور گفت: امسال این رقم از ۲۰ میلیون تن فراتر خواهد رفت و با توجه به تولید ۵۵ میلیون تن آهن اسفنجی در دنیا، ایران رتبه اول را در این زمینه دارا است.

وی با بیان اینکه در طرح جامع فولاد تولید ۵۵ میلیون تن فولاد و صادرات ۲۰ میلیون تنی پیش‌بینی شده است، اظهار داشت: در طول سال‌های ۹۰ تا ۹۵ حدود ۲۰۰ هزار تن صادرات فولاد داشتیم اما این رقم در سال گذشته به شش میلیون تن رسید و امسال نیز حدود هفت میلیون تن صادرات فولاد خواهیم داشت. وی تصریح کرد: امسال برای اولین بار تولید فولاد ایران از ۲۰ میلیون تن عبور خواهد کرد.

منصور یزدی‌زاده، مدیرعامل جدید شرکت ملی فولاد نیز در مراسم معارفه خود اظهار داشت: محاسباتی که در مورد پارامترهای اقتصادی هفت طرح فولادی در گذشته انجام شده بود، حتماً آن موقع درست بوده و چیزی که الان با آن روبه‌رو هستیم نبوده است اما طولانی شدن زمان اجرا باعث بالا رفتن هزینه‌های تولید می‌شود. وی با بیان اینکه هفت طرح فولادی نباید مانع حرکت صنعت فولاد شود، اضافه کرد: سهم فولاد در تولید ناخالص ملی کمتر از ۲۰ درصد نیست که عدد مهمی محسوب می‌شود.

خبر

## تشکیل ۳ کمیته تخصصی در شورای عالی کار

ایسنا- در جلسه شورای عالی کار که با حضور معاون روابط کار وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و نمایندگان گروه کارگری و کارفرمایی با هدف بحث و بررسی و تبادل نظر در خصوص مسایل کارگری برگزار شد، تشکیل سه کمیته روابط کار، دستمزد و تغییر ساختار به تصویب رسید و کمیته دستمزد به عنوان کمیته‌ای دائمی مامور بررسی هزینه معیشت کارگران در تعیین دستمزد شد.

ایجاد سه کمیته مذکور به‌منظور بررسی و تدوین آیین‌نامه‌های مربوط به قانون کار به ویژه آیین‌نامه تبصره یک ماده ۷ قانون کار، بررسی تغییر ساختار کارگاه‌ها و بررسی ابعاد مختلف تعیین دستمزد کارگران صورت گرفت. در این جلسه اعضای شورای عالی کار، معاون روابط کار وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی را به عنوان دبیر شورا پیشنهاد کردند که با اکثریت آرا به تصویب رسید.

تأکید بر موضوع امنیت شغلی کارگران و تهیه آیین‌نامه تبصره یک ماده ۷ قانون کار توسط وزارت کار به‌منظور تعیین حداکثر مدت قراردادهای موقت از جمله موضوعاتی بود که در این جلسه مورد بررسی قرار گرفت.

## واردات ۳۷ هزار دستگاه خودروی سواری در ۵ ماهه امسال

مهر- گمرک ایران از واردات ۳۷ هزار و ۶۲۲ دستگاه انواع خودروی سواری به ارزش یک میلیارد و ۲۳ میلیون دلار در پنج ماهه اول امسال خبر داد.

گمرک ایران اعلام کرد واردات انواع خودروی سواری در پنج ماهه اول سال گذشته ۲۶ هزار و ۳۷۶ دستگاه به ارزش ۶۹۰ میلیون و ۷۰۳ هزار دلار بود. ضمن اینکه واردات انواع خودرو سواری به ایران در سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل از لحاظ ارزش نیز ۵/۴۹ درصد افزایش داشته است. خودروهای سواری کمتر از ۱۵۰۰ سی‌سی و خودروهای سواری تا ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ سی‌سی مشمول ۴۰ درصد حقوق و عوارض گمرکی به ازای هر دستگاه خودرو هستند.

خودروهای سواری از ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ سی‌سی هم مشمول ۵۵ درصد حقوق و عوارض گمرکی به ازای هر دستگاه خودرو هستند. همچنین گمرک ایران اعلام کرد: خدمت گیرندگان رویه واردات برای تکمیل مرحله ۷ رهاظاری واردات (اظهارنامه- ارزش) برای برخی کالاها از شناسه‌های کالا (HS) در بانک شناسه‌ها استفاده کنند.

گمرک ایران تصریح کرده است: در غیر این صورت امکان دریافت سریال و کوتاژ: گمرکی برای کالاهای مذکور نخواهد بود.

این کالاها شامل این موارد است: پوشاک، ظروف شیشه‌ای و بلور و لوسترها، خودرو، تبلت و گوشی تلفن همراه، ساعت مچی، ماشین‌آلات سنگین، لوازم‌تحریر، پارچه و نخ.

دیگر کالاهای محصول نهایی نیز در روزهای آینده مشمول اطلاعاتی مذکور خواهند شد.

همچنین برای مواردی که شناسه کالا موجود نیست مطابق فایل آموزشی اقدام به پیش‌اظهاری ارزش شود.

با بهره‌گیری از هوش مصنوعی، خدمت‌گیرندگان که اقدام به ارسال اطلاعات اشتباه و ناقص کنند، در فهرست سیاه قرار خواهند گرفت.

## هیچ قرارداد قطعی با قطعه‌سازان داخلی به جز یکی دو قطعه‌ساز بزرگ به امضاء رسیده است

خبر- خودرو- عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن قطعه‌سازی کشور با گلابه از فضا و شرایط تولید در صنعت قطعه‌سازی اظهار داشت: به نظر نمی‌رسد در جریان همکاری‌ها و توافقات صورت گرفته، اوضاع قطعه‌سازان داخلی تغییر کند و قطعه‌سازان داخلی نقشی در جریان همکاری‌ها داشته باشند چنانچه با گذشت ماه‌ها هنوز هم مشخص نشده که در تولیدات جدید چه قطعاتی قرار است داخلی‌سازی شود. مهدی مطلب‌زاده با اشاره به اینکه تاکنون وضعیت قطعه‌سازان در همکاری‌های اخیر اعلام نشده است، گفت: متأسفانه با اتفاقی که پس از برجام رخ داده، عملاً بازار خودروی ایران در اختیار فرانسوی‌ها قرار گرفته و به زودی خیابان‌ها مملو از خودروهای فرانسوی خواهد شد، خودروهایی که اغلب مونتاژی هستند و نهایتاً پیش‌بینی می‌شود هیچ اتفاق جدیدی در صنعت خودرو رقم نخواهد خورد.

وی تأکید کرد: متأسفانه تاکنون به جز یکی دو قطعه‌ساز بزرگ، هیچ قراردادی با قطعه‌سازان داخلی به امضاء نرسیده است.

وی تصریح کرد: باید در قراردادهای خودرویی، شرکت‌های خارجی مجاب شوند که دست قطعه‌سازان‌شان را در دست قطعه‌سازان داخلی قرار دهند. در چنین شرایطی است که انتقال تکنولوژی صورت گرفته و تولیدات جدید قطعه‌سازان داخلی در زنجیره تأمین خودروسازان خارجی قرار گرفته و بالطبع صادرات محور بوده و وارد بازارهای جهانی خواهیم شد. وی در ادامه با توجه به تصمیم بانک مرکزی و کاهش سسود بانکی خاطر نشان کرد: باید نقدینگی به بازارهای مولد هدایت شود تا باعث توسعه اشتغالزایی در کشور شود.

این فعال در صنعت قطعه‌سازی افزود: بی‌تردید اختصاص سودهایی بالای بانکی به سپرده‌ها، باعث عدم پیشرفت و توسعه اقتصاد و تولید در کشورهست.

## آغاز فروش اینترنتی خودروی ساندرو استپ‌وی

سایپانیزو- معاون بازاریابی و فروش گروه سایپا با اشاره به استقبال بی‌نظیر مشتریان از خودروی ساندرو استپ وی هم‌زمان با آغاز فصل پاییز گفت: گروه خودروسازی سایپا در نظر دارد در راستای رضایتمندی و حمایت از مشتریان عزیز فروش اینترنتی این خودروی پر طرفدار را به اجرا گذارد.

رضایت‌زاده افزود: یکی از دلایل استقبال بی‌نظیر از این محصول، کیفیت بسیار مناسب محصولات شرکت پارس خودرو نسبت به سایر خودروهای موجود در بازار است و اجرای به موقع تعهدات و خدمات پس از فروش متمایز گروه خودروسازی سایپا در سطح کشور باعث شده تیراز تولیدی این خودرو همچنان از تقاضای آن در بازار کمتر باشد؛ اما با هماهنگی‌های به عمل آمده سعی شده تا تیراز تولیدی این خودرو اضافه شود و امکان ثبت‌نام برای تعداد بیشتری از مشتریان محترم فراهم شود.

وی اظهار داشت: پیش‌فروش خودروی ساندرو استپ‌وی با موعده تحویل آذر و دی‌ماه سال جاری از ساعت ۱۱ روز یکشنبه ۲۶ شهریورماه آغاز خواهد شد که با هدف جلوگیری از عرضه مجدد و توزیع عادلانه آن محدودیت کدملی برقرار خواهد بود. بنابراین امکان ثبت‌نام تنها برای مشتریانی فراهم خواهد بود که تاکنون موفق به ثبت‌نام این خودرو نشده‌اند.

معاون بازاریابی و فروش گروه خودروسازی سایپا اعلام کرد: به دلیل رفع عمده مشکلات قبلی سیستم فروش اینترنتی و افزایش سرعت عملیات ثبت‌نام ایامودرم که مشتریان در هنگام ثبت‌نام با مشکل خاصی مواجه نشوند، لذا هموطنان و مشتریان در خواست کرد به‌منظور جلوگیری از سوءاستفاده‌های احتمالی برخی دفاتر غیرمجاز، فقط از طریق سایت اینترنتی شرکت سایپا به نشانی [www.saipacorp.com](http://www.saipacorp.com) اقدام به ثبت‌نام نمایند.