### سنگ قاچاق بر سر راه تولید داخل

رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس گفت: قاچاق تولیدات خارجی یکی از موانع اصلی بر سر راه پیشرفت تولیدات داخلی است که با جلوگیری از ورود غیرقانونی کالا صنعت پوشاک احیا خواهد شد. محمدرضا پورابراهیمی با اشاره به اینکه واردات غیرقانونی پوشاک به کشور ضربه سنگینی بر تولید داخلی وارد کرده، عنوان کرد: با توجه به اقدامات انجام شده طی سال‌های گذشته امار قاچاق در کشور طی سال‌های اخیر، روندی کاهشی داشته، اما طبق گزارش دریافتی مربوط به سال ۹۵ به صورت تقریبی ۲۰ میلیارد دلار کالا به صورت غیرقانونی وارد کشور شده است که بخشی از آن متعلق به پوشاک و بخش دیگر شامل بقیه کالاهاست.

### صنعت خودرو نیازمند برنامه راهبردی است

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس معتقد است که سیاست‌های توسعه صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴ هرچند برنامه مناسبی برای حرکت در مسیر توسعه این صنعت است اما به جهت کلی بودن برنامه‌ها نیاز است تا اهداف و برنامه‌های کوتاه‌مدت و جزئی‌تری نیز در این زمینه طراحی شود. داریوش اسماعیلی اظهار داشت: امروز صنعت خودرو علاوه بر سیاست‌های موجود، نیازمند برنامه‌ای راهبردی است تا بتوان به اهداف ترسیم شده دست یافت. وی تاکید کرد: باید سیاست‌های تولید و عرضه و حتی واردات خودروهای خارجی به کشور کاملا مشخص شود. وضعیت بازار خودرو از مواردی است که باید به‌عنوان سیاست‌های این صنعت مد نظر باشد.

### واگذاری حوزه‌های اقتصادی به بخش خصوصی

سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: باید حوزه‌های اصلی اقتصاد کشور از جمله صنعت، کشاورزی، معادن و بازرگانی به بخش خصوصی واگذار شود و دولت نقش نظارتی و دستورالعملی برای تنظیم هر کدام از حوزه‌ها را به عهده داشته باشد. سعید باستانی با اشاره به موانع اجرای خصوصی‌سازی، گفت: برای حل مشکلات موجود خصوصی‌سازی نخست باید ذهنیت و اعتقاد به خصوصی‌سازی را در بدنه حاکمیت به وجود آورد که این موضوع تاکنون آنگونه که باید محقق نشده است. این نماینده مجلس دهم ادامه داد: تا زمانی که درصد بالایی از حوزه‌های اقتصادی در اختیار دولت باشد نمی‌توان برای خصوصی‌سازی آینده خوبی را متصور بود.

انتقاد دبیر انجمن خودروسازان از نظام بانکی؛

# مطالبات خودروسازان، چالش بزرگ صنعت

**گروه صنعت، معدن و تجارت:** طی سال‌های گذشته تاثیر نوسانات نرخ ارز بر قیمت تمام‌شده تولید قطعات خودرو تبدیل به مساله‌ای شده است که بی‌شک می‌تواند هزینه تولید و متعاقب آن قیمت نهایی خودرو را در بازار تغییر دهد. این در حالی است که به‌نظر بسیاری از کارشناسان و فعالان این حوزه، نبود قدرت خرید کافی یکی از مهم‌ترین عواملی است که در دوره‌های مختلف باعث می‌شود استقبال مردم از خرید تولیدات خودروسازان کاهش یابد. طی سال‌های گذشته دولت طرح‌های حمایتی مختلفی را برای ایجاد رونق در این بخش و تقویت این قدرت خرید و به فروش رفتن محصولات داخلی به اجرا درآورد. حالا با توجه به اینکه تغییرات و نوسانات اخیر نرخ ارز به شکل مستقیم و غیرمستقیم می‌تواند باعث افزایش قیمت خودرو شود و باز هم فروش محصولات را با قیمتی که بالا رفته، با مشکل مواجه کند. شاید یکی از راه‌هایی که از آن طریق بتوان این فرایند را تا حدی کنترل کرد، حمایت از قطعه‌سازان و کمک به آنها باشد.

درهمین حال دبیر انجمن خودروسازان ایران معتقد است قطعه‌سازان برای دستیابی به شروط مورد نظر در قراردادهای جدید از توان کافی برخوردار نیستند بنابراین برای حضور در چرخه تولید محصولات جدید خودرویی باید سرمایه‌گذاری جدیدی برای نوسازی و به روزرسانی خطوط تولید و ماشین آلات نمایند. احمد نعمت‌بخش در گفتگو با خبر خودرو اظهار داشت: در شرایطی که بخش زیادی از ماشین آلات قطعه‌سازان فرسوده گردیده هرگونه حضور و همکاری موفق قطعه‌سازان در قراردادهای خودرویی مستلزم اختصاص ۳ میلیارد یورو تسهیلات ارزی و ۱۰ هزار میلیارد تومان تسهیلات ریالی جهت نوسازی ماشین آلات به واحدهای قطعه سازی است تا قطعه‌سازان براساس قراردادها منعقد شده در حوزه خودروسازی بتوانند به سهم تعیین شده در داخلی‌سازی محصولات جدید دست یابند. وی گفت: امروز برای توسعه صنعت خودرو و قطعه‌سازی باید ۳ میلیارد یورو از صندوق توسعه ملی جهت تسهیلات ارزی و ۱۰ هزار میلیارد از محل تسهیلات بانک‌ها به این صنایع اختصاص یابد البته در این راستا لازم است تا سرمایه بانک‌ها نیز افزایش یابد تا امکان نوسازی در این بخش‌ها فراهم شود. نعمت‌بخش با اشاره به اهمیت صنعت خودرو به عنوان یکی از از صنایع پیشتاز و محرک بیش از ۶۰ تا ۷۰ صنعت در کشور، تصریح کرد: باید تسهیلات ویژه‌ای برای نوسازی صنعت قطعه‌سازی اختصاص یابد تا براساس قراردادهای جدید، ۴۰ درصد داخلی‌سازی اولیه خودروها محقق شود و کیفیت قطعات تولیدی به نحوی باشد که امکان صادرات برای شرکای خارجی فراهم گردد.

■ **بدعهدی در پرداخت مطالبات قطعه‌سازان**

بهره بانکی و فریز شدن سرمایه دو عامل مهم در آشفتگی مالی امروز صنعت خودروسازی است عوامل که به گفته آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن قطعه‌سازان خودرو در گفتگو با خبرنگار «تجارت» تنها راه برون رفت از این بحران، آزاد شدن بخشی از سرمایه ۱۰ هزار میلیاردی فریز شده در بانک‌هاست. محبی‌نژاد در ادامه این گفتگو با اشاره به سرمایه ۱۰ هزار میلیاردی فریز شده در بانک‌ها گفت: این مبلغ سرمایه در گردش خودروسازی بنا به توصیه دولتمردان فریز شده، البته کل طلب ما بیش از این میزان است، این مبلغ اصل طلب بدون سود بانکی است که با توجه به بهره بانکی عملا جریمه آن بر دوش قطعه سازان افتاده است. او اضافه کرد: متاسفانه سرمایه‌گذاری ثابت برای توسعه زیرساخت‌ها در این عرصه بسیار مهم است که کمتر به آن توجه شده است. محبی‌نژاد همچنین مشکل اصلی خودروسازان را در دو مورد جستجو کرد و گفت: در حال حاضر خودروسازان دچار کمبود منابع مالی هستند که بخشی به دلیل فریز شدن سرمایه و بخش دیگری هم به دلیل بهره بانکی است که

**■ تنها راه برون رفت از این بحران، آزاد شدن بخشی از سرمایه ۱۰ هزار میلیاردی فریز شده در بانک‌هاست. این مبلغ سرمایه در گردش خودروسازی بنا به توصیه دولتمردان فریز شده، البته کل طلب ما بیش از این میزان است، این مبلغ اصل طلب بدون سود بانکی است که با توجه به بهره بانکی عملا جریمه آن بر دوش قطعه سازان افتاده است**

رشد آن روزانه است. مدیران صنعت خودروسازی ما به دلیل بحران مالی دچار آشفتگی شده‌اند. او با رد قانون مصوب ۴ ماهه برای دریافت بدهی‌های بانکی گفت: قانونی برای وصول مطالبات در مدت ۴ ماه وجود ندارد، این در حالیست که تا پیش از این قطعه‌سازان در مدت یک ماه بدهی خود را وصول می‌کردند اما با وقوع بحران نقدینگی شرایط بازار ملتهب شد و شد آن چیزی که امروز می‌بینید.

دبیر انجمن قطعه‌سازان خودرو با انتقاد از اینکه چرا خودروسازان به تعهدات خود عمل نمی‌کنند افزود: در حال حاضر گردش نقدینگی در صنعت خودروسازی دچار اختلال است که برای خروج از این بحران باید بخشی از این مبالغ مالی که در بانکها فریز شده است به چرخه تولید بازگردد. او با اشاره به عوامل موثر در بازار صنعت خودروسازی گفت: نرخ ارز، تورم، تعرفه واردات و بهره بانکی عوامل تاثیر گذار در صنعت خودرو است، حال زمانی که خودروسازان با نرخ بهره بالا روبرو هستند چطور می‌توانند به رقابت با رقبای خارجی فکر کنند.

■ **قیمت‌گذاری خودرو موجب انباشت بدهی شد**

این فعال صنعت قطعه‌سازی در ادامه ریشه مشکل کنونی خودروسازان را سیاست‌گذاری اقتصادی و مالی دولت دهم یاد کرد و گفت: بحث قیمت‌گذاری خودرو که در دولت دهم بنیان گذاری شد، نتیجه‌ای جز بدهی ۶۵۰۰ میلیارد تومانی خودروسازان به بانک‌ها نداشت. محبی‌نژاد مشکل دیگر را عدم رشد دانش فنی در صنعت خودروسازی عنوان کرد و افزود: عدم سرمایه‌گذاری در خرید دانش فنی در تمامی سطوح موجب شده تا با استانداردهای روز فاصله داشته باشیم، متاسفانه ما در تمامی صنایع نگاهمان را تنها به امروز دوخته‌ایم و برای آینده هیچ برنامه‌ریزی نکرده‌ایم. او گفت: زمانی که ماشین آلات و دانش فنی به روز نشود به دنبال آن هزینه‌های تولید بالا می‌رود در نتیجه صنعت برای جبران کاهش نقدینگی به سراغ خرید ماشین آلات دست دوم حرکت می‌کند که نتیجه‌ای جز رشد هزینه‌های تولید ندارد. عضو انجمن خودروسازان افزود: نداشتن دانش فنی و غرور اضافی ریشه اصلی بدهکاری‌های امروز است.

## حل مشکلات بانکی برای توسعه صادرات ضروری است

چهارمین جلسه کمیته کارشناسی شورایعالی صادرات به منظور بررسی مشکلات موجود در حوزه بانکی و ارائه راه حلهای لازم جهت طرح در شورایعالی صادرات در سازمان توسعه تجارت ایران برگزار شد. به گزارش سازمان توسعه تجارت ایران، چهارمین جلسه کمیته کارشناسی شورایعالی صادرات با حضور نمایندگان دستگاههای ذیربط و روسای تشکلهای تولیدی –صادراتی و نمایندگان بانکهای عامل و به منظور بررسی مشکلات موجود در حوزه بانکی و ارائه راه حلهای لازم جهت طرح در شورایعالی صادرات در سازمان توسعه تجارت ایران برگزار گردید. در این نشست، مجتبی خسروتاج ،قائم مقام وزیر در امور تجارت و رییس کل سازمان توسعه تجارت ایران ضمن اشاره به مصوبات اولین جلسه شورایعالی صادرات در اردیبهشت ماه سالجاری ، خواستار توجه جدی در جهت اجرایی شدن مصوبات مذکور شد. وی ضمن تشکر از نمایندگان دستگاههای ذیربط جهت ارائه نظرات در خصوص یکسان سازی نرخ ارز و ارائه راهکارها در جهت استفاده از ابزار نرخ ارز جهت توسعه صادرات غیر نفتی با توجه به متغیرهایی همچون نرخ تورم داخلی و خارجی و همچنین نرخ بهره بانکی ، به حمایتهای در نظر گرفته شده در بسته حمایتی سال ۱۳۹۶ اشاره کرده و اعلام نمود که در سال ۱۳۹۵ نسبت به پرداخت حدود ۳۰۰ میلیارد ریال به عنوان کمک سود تسهیلات بانکی به صادرکنندگان اقدام شده و در نظر است که این مشوق برای سال ۱۳۹۶ نیز در نظر گرفته شود. ایشان با اشاره به پرداخت کمک کارمزد صدور ضمانتنامه‌ها و بیمه نامه‌های صادراتی توسط سازمان توسعه تجارت ایران استقبال صادرکنندگان از این مهم را شایان اهمیت توصیف کرد.

در ادامه این نشست نمایندگان دستگاه‌های عضو شورایعالی صادرات و اتحادیه‌ها و تشکلهای صادراتی به بحث و تبادل نظر در خصوص مشکلات و مسائل بانکی در حوزه صادرات از جمله لزوم تلاش بانک مرکزی جهت برقراری روابط بانکی و کارگزاری با سایر کشورها ، تفاوت نرخ کارمزد تسعیر نرخهای ارز توسط بانکهای عامل در برابر حواله‌های صادراتی ، اجرایی کردن پیمانهای پولی با سایر کشورها و تغییر نگاه بانک مرکزی از واردات به صادرات و شفافیت و تسامح در بخشنامه‌ها و آیین نامه‌های صادره از سوی بانک مرکزی در جهت کمک به صادرات پرداخته و خواستار پاسخگویی و ارائه راهکار توسط بانک مرکزی شدند. همچنین در این نشست مدیر اداره صادرات بانک مرکزی به عنوان نماینده بانک مرکزی در کمیته کارشناسی شورایعالی صادرات، ضمن اشاره به اقدامات انجام شده توسط بانک مرکزی در جهت برقراری پیمانهای پولی با سایر کشورها از جمله ترکیه، پاکستان و عراق ،به فاصله داشتن بانک مرکزی از نقطه مطلوب در گشایش اعتبارات اسنادی اشاره نموده و اعلام کرد در صورت گشایش اعتبار در بانک‌های خارجی، بانک مرکزی نسبت به خریداری ارز حاصل از صادرات بر اساس نرخهای ETS اقدام می کند.

### با وجود وعده حمایت دولت، واردات خودرو افزایش یافت

عضو گروه همگن قطعه‌سازی کشور معتقد است: بخش عمده منابع مالی شرکت‌های خودروساز به ورود خودروهای خارجی به صورت سی کی دی اختصاص یافته و در این میان کسی به فکر قطعه‌سازان داخلی نیست. سعید صبوری در گفتگو با خبر خودرو اظهار داشت: امروز سازندگان داخلی سهم زیادی در تولید خودروهای جدید ندارند بلکه عمده شرکت‌هایی که برای همکاری به ایران آمدند به فکر خودوسازندگانشان هستند. به گفته وی با ادامه این وضعیت، به زودی صنعت قطعه‌سازی کشور از بین خواهد رفت. وی با انتقاد از عملکرد دولت در حمایت از صنعت و تولید، تصریح کرد: دولت شعارهای خوبی را در حمایت از صنعت، تولید و قطعه‌سازان داده اما در عمل واردات خودرو تقویت شده و بخش عمده منابع مالی شرکت‌های خودروساز به ورود خودروهای خارجی به صورت سی کی دی اختصاص یافته به‌طوری که در این جریان قطعه‌سازان داخلی با از دست دادن توان مالی به تدریج در آستانه نابودی قرار گرفتند. این فعال صنعت قطعه‌سازی افزود: امروز خودروسازان با دریافت قطعات، خودرو تولید می‌کنند اما پول قطعه‌ساز را به موقع پرداخت نمی‌کند. صبوری تصریح کرد: خودروساز باید مطابق تعهد و قرارداد ۶۰ تا ۹۰ روزه، پول قطعه‌ساز را پرداخت کند در حالی که امروز مطالبات شرکتها ۱۲۰ روزه هم پرداخت نمی‌شود.

### دلیل ورود تقاضای کاذب به بازار آهن

عضو انجمن فولاد با بیان اینکه چشم‌انداز افزایش قیمت‌ها باعث افزایش تقاضای خرید در بازار آهن شده، گفت: جای افزایش قیمت در صنعت فولاد باز هم وجود دارد. رضا شهرستانی در گفتگو با فارس اظهار داشت: قرار شد شمش فولاد با نرخ صادراتی و براساس مشوق‌های صادراتی به کارخانه‌های داخلی ارائه شود، البته میزان پایین خرید از بورس طی روزهای اخیر اثبات کرد که کمبود شمش فولاد در کشور وجود ندارد و فقط عده‌ای به دنبال کاهش تعرفه هستند تا با استفاده از یوزانس به واردات بپردازند. وی ضمن ابراز مخالفت با کاهش تعرفه واردات شمش فولاد در راستای حمایت از تولیدات داخلی، گفت: در صنعت فولاد به ازای هر یک میلیون تن تولید فولاد، برای ۳ هزار نفر اشتغالزایی مستقیم می‌شود که این میزان شغل نباید برای منافع یک عده بازرگان، فدا شود. شهرستانی تصریح کرد: اینکه چرا با وجود رشد ۳۵ درصدی قیمت‌های جهانی شمش فولاد، قیمت‌ها در ایران ۵۰ درصد افزایش یافته است. در این مورد باید بگویم همان زمان که قیمت شمش در ایران حدود ۱۳۵۰ تومان بود، این نرخ معادل ۳۵۰ دلار می‌شد در نتیجه قیمت‌ها در ایران ۱۲ درصد زیر قیمت جهانی بود که حال با احتساب رشد ۳۵ درصدی قیمت جهانی، رشد ۴۷ درصدی را تجربه کرده‌ایم.

## با بهره ۴۰ درصد نمی‌توان تولید صادرات محور داشت

رئیس خانه صنعت، معدن و تجارت ایران همچنان یکی از مشکلات بخش تولید و صنعت را نرخ بالای سود بانکی می‌داند و معتقد است با بهره ۴۰ درصد نمی‌توان تولید صادرات محور داشت. سید عبدالوهاب سهل آبادی در گفتگو با خبر خودرو ضمن اشاره به انتظار امروز جامعه تولیدی و صنعتی از دولت دوازدهم اظهار داشت: انتظار می‌رود دولت جدید در انتخاب وزرای اقتصادی توقع و انتظارت جامعه را در نظر گرفته و پاسخگوی نیازهای این حوزه باشند. وی با اشاره به اینکه بدهی‌های سنگین بانکی باعث افت توان حرکت واحدهای تولیدی شده، افزود: پرداخت تسهیلات در قالب رونق تولید نه تنها رونقی حاصل نکرده بلکه دیون واحدها را بیشتر نموده است. وی تصریح کرد: چنانچه دولت دوازدهم نگاه جدیدی به بخش‌های تولیدی و صنعتی نماید و اقدامی به جهت رفع مشکل دیون قبلی تولیدکنندگان کند مطمئنا تسهیلات جدید دولت می‌تواند راهگشای مشکلات بخش‌های تولیدی باشد. وی با اشاره این مقدار تسهیلات بانک‌ها به این صنایع اختصاص یابد البته در این راستا لازم است تا سرمایه بانک‌ها نیز افزایش یابد تا امکان نوسازی در این بخش‌ها فراهم شود. نعمت‌بخش با اشاره به اهمیت صنعت خودرو به عنوان یکی از از صنایع پیشتاز و محرک بیش از ۶۰ تا ۷۰ صنعت در کشور، تصریح کرد: باید تسهیلات ویژه‌ای برای نوسازی صنعت قطعه‌سازی اختصاص یابد تا براساس قراردادهای جدید، ۴۰ درصد داخلی‌سازی اولیه خودروها محقق شود و کیفیت قطعات تولیدی به نحوی باشد که امکان صادرات برای شرکای خارجی فراهم گردد.

■ **بدعهدی در پرداخت مطالبات قطعه‌سازان**

بهره بانکی و فریز شدن سرمایه دو عامل مهم در آشفتگی مالی امروز صنعت خودروسازی است عوامل که به گفته آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن قطعه‌سازان خودرو در گفتگو با خبرنگار «تجارت» تنها راه برون رفت از این بحران، آزاد شدن بخشی از سرمایه ۱۰ هزار میلیاردی فریز شده در بانک‌هاست. محبی‌نژاد در ادامه این گفتگو با اشاره به سرمایه ۱۰ هزار میلیاردی فریز شده در بانک‌ها گفت: این مبلغ سرمایه در گردش خودروسازی بنا به توصیه دولتمردان فریز شده، البته کل طلب ما بیش از این میزان است، این مبلغ اصل طلب بدون سود بانکی است که با توجه به بهره بانکی عملا جریمه آن بر دوش قطعه سازان افتاده است. او اضافه کرد: متاسفانه سرمایه‌گذاری ثابت برای توسعه زیرساخت‌ها در این عرصه بسیار مهم است که کمتر به آن توجه شده است. محبی‌نژاد همچنین مشکل اصلی خودروسازان را در دو مورد جستجو کرد و گفت: در حال حاضر خودروسازان دچار کمبود منابع مالی هستند که بخشی به دلیل فریز شدن سرمایه و بخش دیگری هم به دلیل بهره بانکی است که اشاره به وجود ۳۰۰ هزار واحد صنعتی مشکل‌دار در کشور اظهار داشت: در شرایطی که بانک‌ها به سپرده‌های با ارقام میلیاردی سود بیشتری پرداخت می‌کنند آیا کسی حاضر می‌شود سرمایه خود را وارد بخش‌های تولیدی کند؟

رئیس خانه صنعت، معدن و تجارت ایران اظهار داشت: امروز حمایت‌های عملی و اصلاح نظام بانکی ضرورت اصلی در حمایت از تولید است. سهل آبادی همچنین به طرح تخصیص ۳۰ هزار میلیارد تومان تسهیلات جهت رونق فعالیت‌های اقتصادی و تولیدی در کشور پرداخت و گفت: تا زمانی که وضعیت دیون تولیدکنندگان مشخص نشود پرداخت این تسهیلات کاری از پیش نخواهد برد. وی در ادامه شرایط سخت مالیاتی و ارزش افزوده را از دیگر مشکلات تولیدکنندگان و صنعتگران اعلام کرد و اظهار داشت: در این جریان روش‌ها به گونه‌ای است که تولید را با مشکل مواجه می‌کند از این رو انتظار می‌رود در وضعیت کنونی تولید سازمان امور مالیاتی بخشی از مالیات تولیدکنندگان و جرایم در این بخش را مورد بخشودگی قرار دهد. وی افزود: ضمن اینکه انتظار می‌رود در مورد مسائل و مشکلات موجود در حوزه گمرک و واردات مواد اولیه تولید، عملکردها اصلاح شود. وی همچنین بخش مهمی از مشکلات موجود را ناشی از نبود استراتژی مشخص جهت توسعه صنعتی در کشور دانست و گفت: باید برای رفع مشکلات موجود استراتژی دقیقی به منظور توسعه صنعتی در کشور تدوین شود.

### پیشخوان

#### سه عاملی که بر سر راه صادرات است

رئیس کمیسیون توسعه صادرات اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران گفت: سه عامل بر سر راه صادرات است که از دولت یازدهم انتظار رفعشان را داشتیم و امروز همین خواسته‌ها را از دولت دوازدهم داریم. سیدرضی حاجی‌آقامیری در گفتگو با پایگاه خبری گسترش در این باره اظهار کرد: با وجود مشکلاتی که بر سر راه صادرات است، انتظار تغییر چشم‌گیری در صادرات و رسیدن به موفقیت نداریم. وی دو مانع نخست مربوط به نرخ ارز است، افزود: نرخ ارز پایین نگاه داشته می‌شود و به این ترتیب ایران هیچ وقت در شرایط مساوی با رقبای جهانی قرار نمی‌گیرد، به همین دلیل نیز قیمت تمام شده آنها با ما همواره متفاوت است. دلیل اینکه نرخ ارز را پایین نگاه می‌دارند این است که پول ملی ارزشش را از دست ندهد. این در حالی است که وقتی قیمت ارز را به‌طور غیرواقعی پایین نگاه می‌داریم نمی‌توانیم انتظار صادارت داشته باشیم. حاجی آقامیری ادامه داد: از سوی دیگر ارز در کشور ما تک‌نرخی نیست و نمی‌توانیم انتظار داشته باشیم که سرمایه‌گذاری خارجی انجام شود. وی گفت: سومین مانع بر سر راه صادرات ارتباط با بانک‌های جهانی است. بانک‌های جهانی ارتباط مناسبی با ایران ندارند از این رو پول به راحتی به ایران نمی‌آید. علت این امر هم این است که سرمایه‌گذاران اصلی بانک‌های چند ملیتی معمولا آمریکایی هستند و اگر هم نباشند از آمریکا هراس دارند و می‌ترسند که خسارت‌های سنگینی را متحمل شوند. از این رو از ارتباط با ایران می‌هراسند.

#### قطعه‌سازان خودرو پاکستانی به ایران می‌آیند

رئیس اتحادیه تولیدکنندگان قطعات و لوازم جانبی خودرو پاکستان اعلام کرد که هیئتی از قطعه سازان پاکستانی در آینده نزدیک برای به اشتراک گذاشتن تجربیات و دانش فنی دو کشور به ایران سفر خواهد کرد. به گزارش تسنیم، حمیدرضا نظارتی‌زاده، رایزن بازرگانی و اقتصادی سرکنسولگری جمهوری اسلامی ایران در کراچی، در راس هیئتی اقتصادی از دفتر اتحادیه تولیدکنندگان قطعات و لوازم جانبی خودروی پاکستان (پاپم) بازدید کرد تا در خصوص امکان سرمایه‌گذاری‌های مشترک بین شرکت‌های خودروسازی ایرانی و پاکستانی رایزنی‌هایی را صورت دهد. در این دیدار، علاوه بر بحث در خصوص توسعه ارتباطات تجاری احتمالی بین دو کشور، رئیس پاپم اعلام کرد که هیئتی از قطعه سازان پاکستانی در آینده نزدیک برای به اشتراک گذاشتن تجربیات و دانش فنی دو کشور به ایران سفر خواهند کرد تا توانمندی‌های خود در زمینه مهندسی خودرو را ارتقا بخشند. در این دیدار، نظارتی‌زاده از اعضای اتحادیه تولیدکنندگان قطعات و لوازم جانبی خودروی پاکستان که علاقمند به هر کدام از شاخه‌های تکنولوژی و خواهان اشتراک‌گذاری و همکاری با قطعه‌سازان ایرانی هستند خواست تا درخواست‌های خود را ارائه دهند.

#### «زرشوران» ۳,۵ برابر برنامه ماده معدنی استخراج کرد

معدن طلای زرشوران از ابتدای سال جاری تا پایان تیرماه ۳,۵ برابر بیش از برنامه تدوین شده، ماده معدنی استخراج کرد. به گزارش ایمیدرو مجتمع طلای زرشوران در این مدت افزون بر ۱۴۲ هزار تن ماده معدنی استخراج کرد این در حالی است که طبق برنامه، استخراج ۴۰ هزار تنی پیش بینی بوده است. معدن طلای زرشوران در حال حاضر از ۳۶۰ هزار تن ماده معدنی دپو شده برای مصارف کارخانه برخوردار است که حداقل مصرف ۱۲ ماه کارخانه را پوشش می‌دهد. نیاز ماهانه این کارخانه هم اینک ۳۰ هزار تن است. در حال حاضر فرآیند برگزاری و انتخاب پیمانکار فاز ۲ طرح توسعه مجتمع طلای زرشوران با ظرفیت اسمی تولید سالانه ۲ تن طلا در جریان است. این فرآیند در مرحله دریافت پیشنهاد قیمت از سوی مناقصه گران قرار دارد و طبق برنامه ریزی انجام شده، تا پایان تابستان سال جاری نسبت به انتخاب پیمانکار اقدام می‌شود و کلنگ زنی پروژه طرح توسعه نیز در اوایل پاییز امسال انجام خواهد شد. تعداد نیروی انسانی شاغل در مجتمع طلای زرشوران ۷۱۴ نفر است.

#### امضای قرارداد انتقال دانش فنی تولید قطعات کلیدی قوای محرکه خودرو

در پی امضای قرارداد همکاری مشترک بین گروه قطعات خودرو عظام با شرکتهای بوش آلمان و ولئوی فرانسه، خط تولید قطعات کلیدی قوای محرکه در شرکت ایرانی راه‌اندازی می‌شود. به گزارش ایسنا، بر اساس این سرمایه‌گذاری مشترک که در قالب لیسانس منعقد شده است، قرار است طرف آلمانی به عنوان بزرگترین تامین کننده قطعات خودرو در دنیا ، خط تولید و تکنولوژی ساخت سنسور اکسیژن، پدال گاز برقی و دریچه گاز برقی را که از قطعات کلیدی قوای محرکه است، همراه با سیستم کنترل موتور (ECU) به یکی از شرکت‌های گروه عظام منتقل کند. این قطعات با توجه به معضل جدی آلودگی هوا و مصرف بالای سوخت در کشور نقش بسزایی در کاهش آلایندگی خودروها و مصرف بهینه سوخت دارند. شرکت ولئو فرانسه (Valeo) به عنوان یکی دیگر از تامین کنندگان جهانی قطعات خودرو نیز در توافقنامه‌ای خط تولید کویل (Ignition coil) و همچنین تکنولوژی‌های پیشرفته ای از محصولات استارت و دینام را به یکی دیگر از شرکت‌های گروه عظام انتقال می‌دهد. در قالب این قرارداد همکاری و لیسانس، علاوه بر تجهیزات تولیدی قرار است دانش طراحی کویل نیز به ایران منتقل و بخشی از محصولات این خط تولید در شبکه توزیع جهانی شرکت ولئو عرضه شود.

#### تولید چندوانت متوقف شد

تیر ماه امسال تولید چند مدل وانت در خودروسازان داخلی به صفر رسید. به گزارش ایسنا، در این مدت تولید وانت فوتون شرکت ایران خودرو دیزل با کاهش ۱۰۰ درصدی همراه بوده و از ۴۲ دستگاه در تیر ماه سال گذشته به صفر رسید. تولید وانت وینگل دو کابین تک دیفرانسیل شرکت سازه‌های خودرو دیار نیز متوقف شده و از ۱۰ دستگاه در تیر ماه ۱۳۹۵ به صفر کاهش یافت. تولید وانت وینگل دو کابین دو دیفرانسیل دیگر محصول سازه‌های خودرو دیار نیز ۱۰۰ درصد کاهش یافته و از پنج دستگاه در تیر ماه سال گذشته به صفر رسید. تیر ماه امسال تولید وانت دیزل Z7AND شرکت زامیاد نیز با کاهش ۱۰۰ درصدی همراه بوده و از ۴۲۹ دستگاه در تیر ماه ۱۳۹۵ به صفر کاهش یافت. تولید وانت در کا دیگر محصول زامیاد نیز متوقف شده و از ۱۵ دستگاه در تیر ماه سال گذشته به صفر رسید. در این مدت تولید وانت کارا گروه بهمن هم با کاهش ۱۰۰ درصدی همراه بوده و از ۲۹۹ دستگاه در تیر ماه ۱۳۹۵ به صفر کاهش یافت.