

چالش های ششمین بودجه دولت تدبیر و امید



دولتی» تقسیم می‌شود. در لایحه بودجه منابع عمومی دولت حدود ۴۲۵ هزار میلیارد تومان بوده است که ۳۶۸ هزار میلیارد تومان آن مربوط به منابع عمومی دولت و ۵۷ هزار میلیارد تومان مربوط به درآمدهای اختصاصی می‌شود.

این رقم نسبتب به لایحه سال قبل ۱۴/۶ درصد و نسبت به قانون ۶/۵درصد رشد کرده است.از سوی دیگر، درآمد اختصاصی وزارخانه‌ها و مؤسسات دولتی نیز در لایحه بودجه سال ۹۷ از رشد ۹٫۱ درصدی برخوردار بوده است.در همین حال، بودجه شرکت‌های دولتی، بانک‌ها و مؤسسات انتقاعی وابسته به دولت از لحاظ درآمدها و سایر منابع تأمین اعتبار ۱۶ درصد رشد کرده است. بنابراین به عنوان هدف سال آینده از حیث درآمدهای اسمی، هرچند بودجه انبساطی بوده است، اما با لحاظ کردن نرخ تورم ۱۰ درصدی، بودجه کشور در واقع انقباضی خواهد بود.

دولت در حالی بودجه ی عمرانی را ۶۰۱ هزار میلیارد تومان در قالب تملک دارایی‌های سرمایه‌ای اعلام کرده که این رقم نسبت به بودجه حدود ۷۱ هزار میلیارد تومانی سال ۹۶ معادل ۱۸ درصد و عبارتی بیش از ۱۰ هزار میلیارد تومان کاهش یافته است. این شرایط منجر به معطل ماندن پروژه های عمرانی و کاهش اشتغال و تولید داخلی می‌شود و با توجه به اینکه پروژه های عمرانی نیمه کاره ی زیادی در سسطح کشور وجود دارد و زمان زیادی طول می کشد تا این پروژه ها به بهره براری برسند به نظر می رسد این کاهش بودجه عمرانی اقدامی بسیار خطرناک باشد، چرا که یکی از دلایل رکود اقتصادی فعلی، کاهش بودجه های عمرانی است. دولت در نظر دارد در سال آینده ۱۲۸ هزار میلیارد تومان درآمد مالیاتی و گمرکی داشته باشد که نسبت به هدف گذاری سال‌جاری حدود ۱۲ هزار میلیارد تومان معادل ۱۰۵ درصد رشد داشته است، با توجه به رکورد حاکم بر فعالیت‌های اقتصادی، دستیابی به این حجم از درآمد مالیاتی کاری بسیار دشوار بوده و باعث تعمیق رکود حاکم بر فضای اقتصادی جامعه خواهد شد. مگر آنکه دولت بخواهد رقم پیش بینی شده در لایحه بودجه را با جلوگیری از فرار مالیاتی تامین کنند. گزینه در شرایط رکود اول باید درآمدی باشد که بتوان از آن درآمد مالیات گرفت در غیر این صورت فشار مضاعفی به تولید وارد می‌آید. در لایحه ی بودجه آتی، قیمت نفت بالغ بر بشکه ای ۵۵ دلار در نظر گرفته شده و کل درآمد حاصل از فروش نفت ۱۰۱ هزار میلیارد تومان قید شده است.این یعنی وابستگی دولت به درآمد حاصل از فروش نفت نسبت به سال قبل ۱۳ هزار میلیارد تومان معادل ۵۱۰ درصد کمتر شده است که احتمالا این کاهش برآورد ناشی از کاهش فروش دولت طی ماه‌های ابتدایی سال بوده است. در حوزه فروش نفت نیز مشخص نیست دولت چقدر می تواند نفت بفروشد یا قیمت هر بشکه نفت در سال آینده چه میزان با پیش بینی دولت متفاوت خواهد بود. در رابطه با فروش ارز حاصل از فروش نفت و تبدیلیش به ریال، کسب درآمد چقدر ممکن است آن هم مشخص نیست، چون مقدار زیادی از حاصل از فروش بلوکه شده است؛

اینکه آن رزها را بتوانند به داخل کشور بیاورند و اعتباری استفاده کنند، مساله ای است که در شاخه درآمدی بودجه سال ۹۷ احتمال خیلی بالایی ندارد و در واقع احتمال تحقیق ضعیف است. با این حال پابن آمدن رقم درآمد نفتی در بودجه سال آینده می‌تواند نویدبخش کاهش وابستگی دولت به درآمدهای نفتی باشد.

برسای ایجاد ثبات در اقتصاد ایران و مقابله با تورم و کاهش نوسان های اقتصادی باید وابستگی به درآمدهای نفتی را کاهش داد در غیر اینصورت وابستگی هرچه پیش تر به درآمد حاصل از فروش نفت، سوای ناپودی منابع ملی و محرومیت نسل های آینده از این منابع، باعث آسیب پذیری اقتصاد نسبت به تحریم ها شده و زمینه را برای ظهور تورم مهیا می کند. ضمن اینکه در لایحه بودجه بایستی ضوابط قانون اساسی لحاظ شود. در اصل ۴۳ قانون اساسی به بحث صادرات و واردات که شاخص مهمی است تأکید شده اما در ۷ ماهه نخست سال جاری واردات با رشدی ۲۰ درصدی و صادرات با رشدی منفی مواجه بوده اند همچنین برای اولین بار مقرر شده که سهم صندوق توسعه ملی از درآمدهای نفتی از ۲۰ به ۳۲ درصد برسد، که با توجه به رکود و بیکاری در کشور به نظر می آید این تصمیم اجرای طرح های عمرانی و تولیدی کشور را با مشکل مواجه کند. افزایش قیمت حامل های انرژی؛ مساله ای دیگر است که هم نیاز بود و هم در بودجه پیش بینی شده بود که متأسفانه رخدادهای اخیر و برخی سیاسی کاری ها که آن را می توان به اقتصاد سیاسی نیز تعبیر کرد مانع از عیامتی شدن این مهم شد. با لحاظ نمودن موارد مطرح شده بنظر می رسد لایحه بودجه سال آینده دارای ابهاماتی است. وجود ابهام، عدم وادق یعنی را دربی داشته که باعث کسری مزمن در بودجه می شود و این عوامل بر کاهش رفاه عمومی، افزایش نقدینگی، کاهش ارزش پول ملی و رکود اقتصادی تأثیر گذار اند. در سال جاری ۶۳ درصد مبلغ مصوب در قانون بودجه از محل درآمدهای مالیاتی ۸۰ درصد



پیمان رضاییان

مدرس دانشگاه

ششمین لایحه بودجه پیشنهادی آقای روحانی به مجلس دارای نکت مهمی استس که نمایان گر رویکرد دولت در چهار سال دوم عمر خود و طبیعتا آینده ای برای اوضاع اقتصادی کشور درسال آینده است. بودجه برنامه مالی دولت است مبنی بر پیش بینی درآمد و هزینه که می‌بایستی در راستای برنامه ۵ ساله توسعه و چشم انداز ۱۴۰۴ او با محوریت سازمان برنامه و بودجه کشور تهیه و تنظیم شود. اشتباه در تنظیم این سند، ضمن انحراف نسبت به برنامه ها، کشور را با چالش و جامعه را با مشکلات روانی مواجه می کند اما دقت در آن سبب شکوفایی کشور و نیل به سیاست‌ها و هدف‌های قانونی می‌شود.دولت مهمترین رویکردها و اهداف کلان خود را در لایحه بودجه سال ۹۷ ایجاد اشتغال پایدار با تأکید بر اشتغال جوانان تحصیلکرده و اشتغال روستایی، از بین بردن فقر مطلق در جامعه، ارتقاء سطح تولید با تجهیز حداکتری منابع مالی و اهرم کردن منابع بودجه عمومی، ارتقاء عدالت اجتماعی با توزیع عادلانه تر یارانه ها،رتقاء صادرات غیر نفتی و استفاده از ظرفیت‌های بین‌المللی در فضای تعامل سازنده با اقتصاد جهانی متمرکز کرده است.ضمن اینکه دولت با مسائلی جدی و ریشه ای مواجه است که در نظر دارد علاوه بر مسائل فوق در قالب برنامه بودجه به حل این مشکلات بپردازد.

بحران هایی از قبیل بیکاری، فقر، معضلات تولید و صادرات، یارانه‌ها، مشکلات نظام بانکی و صندوق های بازنشستگی، مسائل مربوط به حوزه‌های درمان و آموزش، تورم و معیشت مردم، بحران های زیست محیطی و آب، معضلات اجتماعی از جمله میلیون‌ها حاشیبه نشین، اعتیاد، طلاق، فساد و قاچاق، چالش های منطقه ای و سیاسی در عرصه بین المللی و چندین و چند بحران و چالش‌های دیگر. از مهمترین نقاط قوت بودجه ۹۷ استقرار بودجه‌ریزی مبتنی بر عملکرد در اجرای حکم بود (ب) ماده (۷) قانون برنامه ششم توسعه است. امتیازات این مدل بودجه نویسی می توان افزایش شفافیت و انضباط بودجه ای، حرکت به سمت تمرکز زدایی و تقویت نقش استانها را بر شمرد. لایحه بودجه ۹۷ نسبت به بودجه سال جاری از شفافیت بیشتری برخوردار بوده و ردیف‌ها تا حد محسوسی در لایحه بودجه سال آینده کاهش یافته است. در ترازنامه کلی بودجه در یک بخش منابع بودجه کشور و در طرف مقابل مصارف بودجه منظور می‌شود. در لایحه بودجه سال ۹۷ رقم کلی منابع بودجه معادل ۱۱۹۵ هزار میلیارد تومان و در قانون سال ۱۳۹۶ معادل ۱۱۵۲ هزار میلیارد تومان بود که ۳/۷ درصد رشد را نشان می دهد. منابع بودجه کل کشور به دو بخش «منابع بودجه عمومی دولت» و «منابع بودجه شرکت‌های

سایپا

مدیر عامل گروه سایپا گفت: گروه خودرو سازی سایپا، در راستای سیاست های اعلام شده از سوی وزیر صنعت، معدن و تجارت، در تمام قراردادهای جدید با شرکای تجاری خارجی، ساخت داخل حداقل ۶۰ درصدی قطعات در زمان شروع تولید محصولات را به عنوان یک اصل اساسی، مدنظر قرار خواهد داد.

به گزارش سایپا نیوز؛ مهندس جهردی مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در پنجمین همایش بین المللی صنعت خودرو گفت: کشور ایران با توجه به پتانسیل های ویژه خود همواره یکی از جذاب ترین کشورها برای سرمایه گذاری به شمار می آید و قرار گرفتن در منطقه استراتژیک، دسترسی به بازاری بزرگ و هزینه های پایین انرژی، دیگر عواملی هستند که علاوه بر نیروی کار متخصص، ماهر و اقتصادی در ایجاد جذابیت برای سرمایه گذاری در ایران نقش ایفا می کند.

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا تصریح کرد: ارزش فروش صنعت خودرو در جهان بیش از ۲ هزار میلیارد دلار بوده که معادل ۶ درصد کل GDP جهان است، بر این اساس اگر صنعت خودروسازی را به عنوان یک کشور در نظر بگیریم پنجمین اقتصاد بزرگ دنیا به حساب می آید و زنجیره تامین و صنعت قطعه سازی به عنوان محرک اصلی و بازاری بر توان خودرو سازی نقشی ویژه در اقتصاد جهان و کشورهای صاحب این صنعت ایفا می کند. وی افزود: جایگاه صنعت قطعه‌سازی همواره در صنعت خودروی جهان رو به رشد بوده است، به طوری که در سال ۲۰۱۵، سهم تامین کنندگان از ارزش افزوده خودرو، به ۸۲ درصد رسیده است و برندهای جهانی نشان می دهند خودروسازان در سال‌های اخیر در حال خارج شدن از مالکیت بخش قطعه سازی هستند.

جهردی گفت: این روندها نشان می دهند، تامین‌کنندگان سهم بسیار بالایی را در بخش تزئینات داخلی و خارجی، ساخت قطعات الکتریکی و قطعات High-tech بر عهده گرفته‌اند و همچنین در سال‌های اخیر قطعه سازان به حوزه طراحی و تولید مجموعه های استراتژیک همانند موتور و گیربکس نیز وارد شده اند. علاوه بر آن قطعه‌سازان سهم خود در هزینه‌های تحقیق، توسعه و نوآوری را نیز افزایش داده‌اند.

وی تأکید کرد: در سنال ۲۰۰۷، قطعه‌سازان در حدود ۳۳ درصد از هزینه‌های تحقیق و توسعه صنعت خودرو را به خود اختصاص داده بودند و این رقم درحال حاضر به ۵۰ درصد افزایش یافته است که پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۲۰؛ این سهم به ۶۷ درصد برسد.

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در خصوص عوامل کلیدی موفقیت تامین‌کنندگان جهانی گفت: قطعه‌سازان برای موفقیت، همانند خودروسازان در بازارهای جهانی حضور پیدا کردند و با به کارگیری فناوری‌های نوین و تخصص گزایی، دامنه فعالیت‌های خود را گسترش داده و تولید خود را اقتصادی‌تر کرده‌اند و همچنین توانایی مالی خود را افزایش داده و توانسته‌اند به سطح مطلوب‌تری از چابکی در لجستیک دست یابند و تمامی این موارد موجب ارتباط قوی و بسیار مناسب تامین کنندگان با خودروسازان شده است.

وی افزود: اگر به صنعت خودرو در ایران نگاهی اجمالی بیندازیم، صنعت قطعه‌سازی و زنجیره تامین همواره همپای خودروسازی در حال حرکت بوده است و در دهه ۹۰ میلادی، افزایش خودکفایی، تقویت و توسعه زنجیره تامین داخلی در دستور کار صنعت خودروی ایران قرار گرفته است. جهردی در ادامه گفت: استفاده از سیستم‌های نوین مدیریتی، ظرفیت‌سازی و افزایش تیراژ تولید و همچنین مدیریت قیمت تمام شده گام‌های بعدی برای توسعه زنجیره تامین داخل کشور بوده است و در دهه اخیر نیز، توسعه طراحی و مهندسی در زنجیره تامین مورد توجه قرار گرفته و با بازیگری در ساختار و تدوین رویه‌های طراحی و آدیت، به سمت چندی شدن با نگاه منطقه ای در حال حرکت است.

وی افزود: زنجیره تامین و صنعت قطعه‌سازی ایران برای پیموند این مسیر و دستیابی به اهداف تعیین شده، همیشه در تلاش و تکاپو بوده است و در این راه همکاری‌های مناسبی را نیز با قطعه‌سازان و شرکت‌های تامین‌کننده رده یک و معتبر جهانی داشته است و در حال حاضر، بیش از ۱۲۰۰ شرکت قطعه‌ساز در زنجیره تامین داخل کشور در حال فعالیت هستند و بیش از ۵۰۰ هزار نفر در این صنعت مشغول به کار می‌باشند. مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا تصریح کرد:فروش این صنعت در سال گذشته در داخل کشور بالغ بر ۸ میلیارد دلار بوده است و صنعت قطعه‌سازی ایران، با وجود بازار مناسب در داخل و منطقه و همچنین پتانسیل تولید بیش از ۱ میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو در

مدیرعامل گروه سایپا در پنجمین همایش بین المللی صنعت خودرو تأکید کرد:

تولید و عرضه خودروهای جدید با حداقل ۵۰ درصد داخلی سازی



سال، فرصت مناسبی را برای حضور قطعه‌سازان جهانی نیز فراهم کرده است.

وی افزود طی سالیان گذشته تجارب ارزنده‌ای برای تولید انبوه، با کیفیت و قیمت رقابتی در این صنعت حاصل شده است، که در نتیجه آن مهندسن، تکنیسین ها و کارگران ماهر و متخصص در این حوزه پرورش یافته‌اند و امروز صنعت قطعه سازی ایران می‌تواند از تجربیات موفق خود در همکاری‌های تجاری با قطعه‌سازان جهانی بهره‌مند شده و یک رابطه برد-برد با آنها داشته باشد، کما اینکه برای بسیاری از قطعه سازان این اتفاق رخ داده است.

جهردی گفت: گروه سایپا توانسته است در سال ۲۰۱۱ تعداد ۸۰۳ هزار دستگاه خودرو تولید کند که بیشترین تولید یک خودروساز در کشور ایران است و در این راستا توانسته‌ایم تولید روزانه خود را در سال جاری به ۳۲۰۰ دستگاه افزایش دهیم. همچنین قصد داریم، سال آتی فراتر از گذشته عمل کرده و رکورد قبلی تولید خودرو در کشور را بهبود بخشیم. او افزود: گروه خودروسازی سایپا توانسته است گام‌های اثربخشی در توسعه محصول خود بردارد و اسماel محصول اقتصادی، ایمن و با کیفیت کوئیک را به بازار عرضه کردیم که مورد توجه مشتریان قرار گرفته و در این محصول از تکنولوژی‌های روز دنیا استفاده شده و نیازمندی‌های مشتریان در آن مورد توجه خواهد بود.

مدیرعامل گروه سایپا گفت: سعی کردیم تصویر متفاوتی از یک خودروی ارزان قیمت، با تکنولوژی روز، با کیفیت رقابتی و استایل نوین ارائه دهیم و گروه سایپا همواره در راستای تعهدات خود، توجه ویژه‌ای را به حوزه بازار و مشتری مداری داشته است.

او تأکید کرد: در این راستا محصولات متنوعی را از نظر ابعادی و قیمتی به بازار عرضه کرده‌ایم تا ضمن جلب رضایت مشتریان، سهم بازار خود را نیز توسعه دهیم و این روند در گروه سایپا ادامه‌دار خواهد بود و هدف ما از توسعه سبد محصولات، پوشش نیاز اقشار مختلف جامعه بوده، تا از این طریق بتوانیم وظیفه خود را در قبال مردم عزیزمان ایفا کنیم. همچنین با طرح‌های مختلف فروش، سعی کردیم رضایتمندی مشتریان را نسبت به گروه سایپا افزایش دهیم و این امر باعث استقبال مشتریان از محصولات گروه سایپا و رشد قابل توجه شاخص‌های فروش شده است.

جهردی گفت: همانگونه که اشاره شد با ارائه طرح‌های جدید و منطبق با نیازهای مشتریان استقبال چشمگیری از محصولات را داشتیم که باعث رشد ۶۳ درصدی فروش شده است و گروه سایپا با رشد ۶۵ درصدی در سهم بازار تعدادی و ۵،۳ درصدی در سهم بازار ارزشی بیشترین رشد را در صنعت خودروی کشور تجربه کرده است.

وی گفت: برنامه‌های جامع و کاملی را برای سال‌های آتی در نظر گرفته‌ایم که در آن استفاده از پتانسیل‌های بالای گروه خودرو سازی سایپا و همچنین استفاده از پتانسیل های موجود جهانی که آمادگی کار و سرمایه گذاری های مشترک را دارند و تمام سطوح تولید مشترک با نگاه به داخلی سازی قطعات و همچنین انتقال دانش و تکنولوژی را در دستور کار خود خواهیم داشت. مدیرعامل گروه سایپا گفت: برنامه محصول گروه برای تولید سالیانه یک میلیون دستگاه از سال ۱۴۰۰ تدوین شده و گروه سایپا پتانسیل افزایش ظرفیت و تولید سالیانه به ۱٫۵ میلیون دستگاه را تا سال ۱۴۰۴ فراهم خواهد کرد.

او گفت: گروه سایپا نیاز دارد با طراحی یک مگا پلتفرم اختصاصی در هر سال یک محصول

جدید بومی را به بازار ارائه نماید چراکه باور گروه سایپا در حوزه محصولات، دستیابی به ۳ اصل اقتصادی بودن، ایمنی و کیفیت خواهد بود و این هدف را با سخت کوشی، خلاقیت و نوآوری و با کمک سایر بازیگران صنعت خودرو چه در داخل و یا خارج از کشور به سرانجام می‌رساند. جهردی تصریح کرد: محصولات آینده سایپا با هدف عرضه در بازارهای جهانی طراحی خواهند شد و در اولین گام، این محصولات را به بازارهای منطقه ای صادر خواهیم کرد و در آینده گروه سایپا قصد دارد نزدیک به ۶۰ درصد از محصولات را از طریق برند سایپا و ۴۰ درصد را از طریق سرمایه‌گذاری مشترک با شرکای برتر خارجی انجام دهد.

وی گفت: همچنین در راستای افزایش همکاری‌های تجاری خود با شرکای خارجی، بنا داریم در سال آتی، محصول جدیدی با همکاری شرکت رنو تولید و به بازار عرضه کنیم که امروز در حال شروع مذاکرات اولیه آن هستیم که محصولی با کیفیت و ارزان قیمت خواهد بود تا بتوانیم از طریق ارائه آن و در راستای مسئولیت اجتماعی گروه سایپا، نیاز تمامی اقشار جامعه را پاسخگو باشیم.

مدیر عامل گروه سایپا گفت: همانطور که مستحضرید شرکت سایپا سیترون فعالیت خود را حدود یکسال است آغاز کرده است و این شرکت مشترک، در زمینه توسعه محصول، برنامه‌ریزی خرید، مهندسی، فروش، خدمات پس از فروش با رویکرد متفاوت و مطابق با استانداردهای جهانی فعالیت می‌کند و راه اندازی خطوط تولید موتور و قطعات اصلی از جمله دستاوردهای این شرکت مشترک برای صنعت خودرو کشور می‌باشد. همچنین ۳۰ درصد از کل تولیدات شرکت سایپا سیترون را صادر خواهد شد.

وی گفت: در ابتدای این همکاری تولید سه محصول روز دنیا در دستور کار قرار گرفته است و در سال ۲۰۱۸ دو محصول جدید CT و XR-CT را که از موفق ترین محصولات شرکت سیترون هستند، به بازار ارائه خواهد شد و از شبکه تخصصی فروش و خدمات پس از فروش مطابق با استانداردهای سیترون و سایپا برای ارائه خدمات متمایز به مشتریان، بهره خواهیم برد. جهردی تصریح کرد: سیاست گروه خودروسازی سایپا در حوزه زنجیره تامین، حمایت از صنعت قطعه‌سازی و همچنین ایجاد یک رابطه بسیار مستحکم و در هم تنیده میان گروه سایپا و قطعه‌سازان است و گروه خودروسازی سایپا، دارای قطعه‌سازانی تحت مالکیت خود می باشد که به تولید بخشی از قطعات مورد نیاز این گروه می پردازند.

وی افزود: مدیریت زنجیره تامین حاصل تجربه حضور در بخش قطعه‌سازی است و در ۳۰ سال اخیر، حرکت قطعه‌سازان جهانی به سمت ایجاد نظام ردهبندی بوده است. به این مفهوم که خودروسازان با تامین کنندهای رده یک، در تعامل بوده و شرکت‌های رده دو و سه از طریق شرکت‌های رده یک با خودروسازان در ارتباط بوده‌اند که این امر موجب مدیریت بهینه زنجیره تامین شده است.

مدیرعامل گروه سایپا خاطر نشان کرد: روندهای جهانی، نشان دهنده انتقال برخی از مسئولیت‌های خودروسازان در حوزه مدیریت زنجیره تامین به شرکت‌های تامین‌کننده رده یک می‌باشند و بر این اساس تمرکز خودروسازان بر یکپارچه‌سازی سیستم‌ها، برندسازی، فروش و خدمات پس از فروش بوده است.

وی افزود: تامین کنندگان رده یک نیز با افزایش نقش خود در صنعت خودرو، مسئولیت مجموعه‌سازی، تحقیق و توسعه و مدیریت زنجیره تامین شرکت‌های رده پایین را به عهده گرفته‌اند. جهردی به تحول عظیم در صنعت خودرو که با راهبری، مدیریت و حمایت وزیر صنعت، معدن و تجارت و با رهنمود رئیس جمهور در حال شکل گیری است اشاره کرد و گفت: در این برنامه گروه خودرو سازی سایپا نقش ویژه ای ایفا خواهد کرد. او تصریح کرد: در برنامه جامع‌نوسازی ناوگان خودروسازی کشور، بزرگترین تحول صنعت خودرو در سال‌های اخیر می باشد، سهم قابل ملاحظه ای در تولید این محصولات خواهیم داشت و انجام این مهم می‌تواند نقش موثری در کاهش آلودگی هوا به عنوان یکی از اصلی ترین معضلات جامعه امروز داشته باشد. مضاف بر اینکه فرصت بسیار شایسته ای در جهت رشد و ارتقای صنعت قطعه سازی در بخش ماشین های سنگین و خودروهای تجاری خواهد بود. مدیرعامل گروه سایپا افزود: جهت حمایت عملی از صنعت قطعه سازی کشور مطابق با روندهای جهانی، در نظر داریم نقش خود را در قطعه‌سازی کاهش داده و آن را به متخصصان این حوزه واگذار کنیم. بر این اساس استراتژی ما، واگذاری سهام قطعه‌سازان تحت مالکیت خود به بخش خصوصی بصورت تدریجی و طی سال‌های آتی خواهد بود.

خبر

در پایین اسماel رخ داد

افزایش ۱۶٫۶ درصدی قیمت خانه

مرکز آمار ایران اعلام کرده است که در پاییز سال ۱۳۹۶ نسبتب به پاییز سال ۱۳۹۵ قیمت فروش یک متر مربع مسکونی ۱۶۶ درصد و متوسط مبلغ اجاره معادل ۱۴۸ درصد افزایش یافته است.به گزارش ایسنا، آن گونه که مرکز آمار ایران بر اساس سامانه اطلاعات مدیریت معاملات املاک و مستغلات کشور منتشر کرده است، متوسط قیمت فروش هر متر مربع از زمین با زمین ساختمان مسکونی معامله شده از طریق بنگاه‌های معاملات ملکی در شهر تهران ۵ میلیون و ۲۳۸ هزار تومان با میانگین مساحت ۲۳۵ متر مربع بوده است که نسبت به فصل قبل ۱٫۴ درصد و نسبت به فصل مشابه سال قبل ۱۷۸ درصد افزایش داشته است. همچنین بر اساس اطلاعات موجود، متوسط قیمت فروش هر متر مربع زیربنای مسکونی معامله شده از طریق بنگاه‌های معاملات ملکی در شهر تهران ۵ میلیون و ۷۳ هزار تومان با میانگین مساحت ۷۶ مترمربع و متوسط مساحت ۱۴ سال بوده است که نسبت به فصل قبل دو درصد و نسبت به فصل مشابه سال قبل ۱۴۸ درصد افزایش داشته است.

در پنجمین همایش صنعت خودو ایران؛

مدل جدید رنو، به ایران می آید

مدیر منطقه ای رنو در ایران گفت: پلتفرم (مدل) جدید رنو به ایران می آید. مدیر منطقه ای رنو در ایران گفت: پلتفرم (مدل) جدید رنو به ایران می آید. به گزارش خبرنگار خبرگزاری سداوسمیماپاسکال فلتن، در پنجمین همایش صنعت خودرو ایران اظهار داشت: گروه رنو نوسان مینوسوبیشی به عنوان بزرگترین خودروساز سال ۲۰۱۷ جهان شناخته شده است و این نشان می دهد که سیاست های کاری خوبی در آن وجود دارد وی افزود: همچنین داشتن شرکای تجاری و همکاری با شرکت های مختلف در بسیاری از کشورها مانند ایران، باعث شده تا پیشرفت رنو در بازار جهانی همیشه رو به توسعه باشد. فلتن گفت: خوشبختانه قرارداد گروه رنو با ایدرو در وضعیت خوبی قرار دارد و با آغاز این طرح‌ها همکاری خواهد بود. که رشد قابل توجهی در بحث اشتغال در ایران اتفاق می افتد. او افزود: برنامه داریم تا در آینده نزدیک پلتفرم جدید را برای تولید در ایران و صادرات از آن به کشور بیاوریم. اصول این پلتفرم ها در کنار داشتن ایمنی مناسب و آلایندگی پایین، قابلیت رقابت پذیری آن ها است. با آغاز برنامه جدید رنو در ایران، دانش تکنولوژی قابل توجهی تا سال ۲۰۲۰ به ایران می آید و از طرفی قرار است از این کشور قطعات، محصول کامل، مواد خام و دانش فنی به مناطق هدف رنو و ایران صادر شود. در حال حاضر فعالیت تیم رنو در ایران برای توسعه پیشانه ها و گیربکس های جدید آغاز شده است. مدیر منطقه ای رنو در ایران گفت: سال آینده ۶۵۰ هزار خودرو جدید با همکاری فرانسه در ایران تولید خواهد شد.

بخش خصوصی به دنبال اصلاح قوانین بخش مسکن است

به گزارش باشگاه خبرنگاران جوان، جمشید بزرگز رئیس کانون سراسری انبوه سازان ایران در اجلاس سراسری انبوه‌سازان ایران با بیان اینکه طی چهار دهه گذشته برنامه‌های مدنظر ما در حوزه مسکن انجام نشده است، گفت: باید دولت به بخش مسکن افتخار کند که با وجود چنین مشکلاتی همچنان به کار خود ادامه می دهد.

وی با بیان اینکه بعد از وقوع زلزله رودبار و بم مسئولان مسکن به فکر نوسازی بافت‌های فرسوده در بخش مسکن افتادند، گفت: سازمان نظام مهندسی به دلیل نوسازی بافت‌های فرسوده تشکیل شد و مشارکت بخش خصوصی نیز در این حوزه مورد تشویق قرار گرفت.

بزرگز با بیان اینکه ساخت واحدهای مسکونی با روش‌ها و الگوهای جدید برای شهرورنان آغاز شده است، افزود: بعد از گذشت سال‌ها که به فکر ایجاد تشکل‌ها افتادیم و امور مربوط به بخش مسکن به بخش خصوصی واگذار شد به همین منظور شکل گیری اینج‌های انبوه سازی و تشکل‌های فنی و مهندسی شروع شد. رئیس کانون سراسری انبوه سازان ایران با بیان اینکه تاکنون تصدی‌گری به بخش خصوصی به شکل واقعی رخ نداده است، افزود: متأسفانه مسئولان هیچ اعتقادی به بخش خصوصی ندارند و هنوز در هیچ یک از تصمیم‌گیری‌ها و تصمیم‌سازی‌ها در فضای بهبود کسب و کار و قوانین مربوط به بخش مسکن از نظرات بخش خصوصی استفاده نمی‌کنند. او یادآور شد: بخش خصوصی همواره به دنبال اصلاح قوانین مربوط به حوزه مسکن است در نتیجه کار باید به این بخش واگذار شود و ما می‌توانیم ادعا کنیم که تا به امروز شرکت‌های توسعه‌ای را توسعه نداده‌یم. بزرگز با بیان اینکه بازآفرینی شهری چندی پیش توسط رئیس جمهور تکلیف خود، افزود: توسعه‌ای را توسعه نداده‌یم. بزرگز با بیان اینکه بازسازی بافت‌های فرسوده و بازآفرینی شهری امیودار باشیم؟ رئیس کانون سراسری انبوه سازان ایران افزود: این موضوع باید با بلک‌ها پرسیده شود چرا که تاکنون ریالی در این حوزه به مسکن بخش خصوصی داده نشده است. او با بیان اینکه آیا با این سیاست‌ها می‌شود بافت‌های فرسوده را بازسازی کرد، گفت: با شاعر و حرف نمی‌توانیم بافت‌های فرسوده را اصلاح و بازسازی کنیم.

بزرگز تأکید کرد: رشد صد در صدی اشتعابات آب و برق به‌طور قطع بر قیمت تمام شده مسکن تأثیر خواهد گذاشت بنابراین برای تامین هزینه‌های سربار مسکن ما نیازمند به یک متولی خاص هستیم. رئیس کانون سراسری انبوه سازان ایران در پایان گفت: برای بهبود فضای کسب و کار و صنعت ساختمان باید مشکلات و گر‌ها را از سر راه این حوزه برداریم. تا بتوانیم اقدام به بازسازی بافت‌های فرسوده کنیم.