

روزنامه سراسری اقتصادی

صبح ایران

صاحب امتیاز و مدیرمسئول:

ناهید طاهر خانی

سردبیر:

امیر نیکویان

❖ میثاق اخلاق روزنامه نگاری در سایت روزنامه

## دانگ فنگ یکی از ارزان‌ترین خودروهای برقی اروپا را معرفی کرد

این خودرو که در حال حاضر فقط در سوئیس برای رزرو موجود است، می‌تواند حتی در اروپا تولید شود تا قیمت آن پایین بماند.

دانگ فنگ در حال گسترش حضور خود در اروپا است و خودروی برقی ساب‌کامپکت جدید خود به نام «نامی پاکس» را معرفی کرده است. انتظار می‌رود که این خودرو در برخی بازارها با قیمتی کمتر از ۲۰ هزار یورو (۲۲ هزار و ۲۰۰ دلار) بسته به گزینه ها و تریم ها به فروش برسد. دانگ فنگ در حال بررسی ساخت مکانی برای تولید خودروهای خود در ایتالیا است.

در چین، این خودرو به نام «نامی ۰۱» شناخته می‌شود. قیمت خودروها در چین به مراتب ارزان تر است و با ورود به بازار اروپا به دلیل مالیات ها و عوارض افزایش می‌یابد. یکی از راه های جلوگیری از این افزایش قیمت، تولید

### اخبار

#### پیام تبریک مدیرعامل گروه خودروسازی

#### سایپا به مناسبت هفته دولت

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا، در پیامی با گرمای داشت یاد و خاطره شهیدان رجایی و باهنر، فرار رسیدن هفته دولت را بر خادمین ملت شریف ایران تبریک گفت و از خدمات خالصانه و صادقانه، تلاشگران و ایثارگرانی که اقتدار و عزت برای کشور به ارمغان آوردند، تشکر کرد.

جواد توسلی مهر، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در پیام خود به مناسبت هفته دولت عنوان کرد:«آنچه که موجب تسلی است این است که کار برای خداست و چیزی که برای خداست محفوظ است.»

امام خمینی(ره)

با درود بیکران بر ارواح مطهر شهیدان «رجایی» و «باهنر» و شهدای دولت جمهوری اسلامی ایران و با گرامیداشت یاد و خاطره بنیانگذار کبیر انقلاب اسلامی حضرت امام خمینی (ره) فرارسیدن هفته دولت را به تمام دولتمردان و خادمین ملت ایران اسلامی تبریک عرض می‌نمایم.

هفته دولت، نمادی از وحدت مردم و دولت است لذا به توبه خود و خانواده بزرگ گروه خودروسازی سایپا از خدمات خالصانه و صادقانه، تلاشگران و ایثارگرانی که اقتدار و عزت برای کشور به ارمغان آوردند، تشکر می‌کنم و توفیق برای مسولان و مدیران زحمتکش کشور از درگاه ایزد منان خواستارم.

امید است که دولتمردان نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران در ظل توجهات حضرت ولیعصر(عج)، تحت زعامت حکیمانه مقام معظم رهبری (مدظله العالی) و تأسی از ویژگی‌های والای اخلاقی و رفتاری شهدای گلگون کفن کشورمان، موفق و مؤید باشند و در راستای عالی‌مین اهداف اسلامی و تحقق آرمان‌های بلند نظام جمهوری اسلامی ایران، گام بردارند تا زمینه رشد و پیشرفت روزافزون کشور فراهم شود.

#### مدیر موفق صنعت خودرویی کشور،

#### معاون تولید مگاموتور شد

امیرحسین علیزاده به عنوان معاون تولید شرکت مگاموتور منصوب شد.از روابط عمومی شرکت مگاموتور، ۲۷ مردادماه۱۴۰۳، امیر حسین علیزاده یکی از مدیران با سابقه صنعت خودرویی کشور و تنها فرد مورد تایید فولکس واگن و تیووتا در ایران به عنوان معاون تولید شرکت مگاموتور منصوب شد.

علیزاده کارشناس ارشد رشته مهندسی صنایع از دانشگاه صنعتی امیرکبیر است که از سوی دکتر منتظرالمهدی مدیرعامل شرکت مگاموتور به عنوان معاون تولید این شرکت منصوب شد. عضویت در راناندازی خطوط تولید خودروهای ام‌وی‌ام ۱۱۰، هیوندای رونا و G۵l، معاونت مهندسی تولید در شرکت کرمان موتور، قائم مقام مدیر عامل گروه فر سازری در سایپا، مدیرعامل شرکت طراحی و مهندسی سایپا (سمتکو)، رییس هیات مدیره شرکت گداز قطعه کیا و مدیر برنامه‌ریزی و ارسال بدنه سایپا یدک از جمله سوابق کاری مهندس علیزاده به شمار می‌رود.

#### محسکر قطعات یدکی خودرو در آمل دستگیر شد

فرمانده انتظامی آمل از دستگیری یک محسکر کالا و کشف ۳۵۰۰ قطعه لوازم یدکی اختکاری خودرو در این شهرستان خبر داد.سرهنگ مجید باقری گفت: در اجرای طرح تشدید مبارزه با قاچاق و اختکار کالا و در پی کسب خبری مبنی بر نگهداری و اختکار انواع قطعات و لوازم یدکی خودرو در یک منزل مسکونی، رسیدگی به موضوع در دستور کار ماموران قرار گرفت.او افزود: در ادامه رسیدگی به پرونده، ماموران پلیس اطلاعات و امنیت عمومی با انجام اقدامات اطلاعاتی موفق به شناسایی منزل مذکور شد و پس از هماهنگی‌های قضایی، با حضور کارشناسان اداره صمت و محل مورد نظر بازدید کردند.فرمانده انتظامی شهرستان آمل گفت: در بازرسی‌های انجام گرفته بیش از ۳۵۰۰ عدد انواع قطعات و لوازم اختکاری خودرو شامل: لنت ترمز، دیسک چرخ، کاسه چرخ، دست موتور، وسایل بسته بندی و ... در این عملیات کشف شد.سرهنگ باقری از بلبم منزل مذکور خبر داد و اظهار داشت: در این راستا فردی که اقدام به اختکار ایمن کالاها کرده بود نیز دستگیر و برای سیر مراحل قانونی تحویل مرجع قضائی شد.او تاکید کرد: مبارزه با پدیده‌های اختکار و قاچاق کالا و برخورد قاطعانه با محسکران و قاچاقچیان از مهمترین برنامه‌های پلیس در این شهرستان است.

**نقل و انتقال لنج باری**  
**به شماره ثبت ۱۳۰۱۱**  
**بندرعباس – نوبت اول**

به استناد رونوشت سند شماره ۸۰۲۳۰ مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۰۱ با شناسه سند ۱۹۰۰۰۰۱۴۵۲۲۵۸۰۰۰۱۴ دفتر اسناد رسمی ۲۱ پارسیان آقای ناصر محمدی فرزند عبدالعزیز تمامی شش دانگ سهام خود در مالکیت لنج باری به شماره ثبت ۱۳۰۱۱– بندرعباس را به آقای احسان صفری فرزند ابراهیم انتقال قطعی داده اند.

مراتب به استناد ماده ۲۵ قانون دریایی ایران آگهی می گردد.

۴۵۲۵

نشانی دفتر مرکزی:

تهران جمالزاده شمالی – نبش زند

پلاک ۲۶۰ واحد ۴

تلفن: ۶۶۹۲۹۲۲۷

لیتوگرافی و چاپ: صمیم

توزیع و امور مشترکین:

رسانه گستر کیهان–نشر گستر

نشانی سایت روزنامه:

www.akhbaresanat.ir

نشانی پست الکترونیک:

info@akhbaresanat.ir

نشانی روزنامه در فضای مجازی:

@akhbaresanatnews



◀ دیدار وزراری امور خارجه ایران و قطر عکس: حسین ظهورند

## چین پنجمین صادرکننده خودروی جهان



توسعه صنعت خودروسازی در چین تا جایی جلو رفته که این کشور در سال ۲۰۲۲ با صادرات بیش از ۳ میلیون دستگاه، به پنجمین صادرکننده خودروی جهان تبدیل شده است. یکی از راه‌های تسریع توسعه صنعتی استفاده از تجربیات و درس آموخته‌های سایر کشورهاست. بررسی‌ها نشان می‌دهد که دولت چین برای توفیق صنایع خودروسازی خود از انواع سیاست‌های صنعتی، تجاری و فناوری از جمله محدود کردن تعداد خودروسازان داخلی برای رعایت مزیت مقیاس مشارکت با شرکت‌های بین‌المللی و اجازه به آنان برای دسترسی به بازار چین در ازای انتقال فناوری، تغییر تدریجی تعرفه‌ها پس از پیوستن به سازمان تجارت جهانی استفاده از سرمایه‌گذاری خارجی برای تملک سهام و انتقال دانش و فناوری این شرکت‌ها و سرمایه‌گذاری توسعه صنعت خودروسازی در چین تا جایی جلو رفته که این کشور طی سال‌های گذشته جزو ۱۰ کشور صادرکننده خودرو بوده و در سال ۲۰۲۲ با صادرات بیش از ۳ میلیون دستگاه، به پنجمین صادرکننده جهان تبدیل شده است.

با توجه به تجربه چین می‌توان گفت توسعه صنعت خودرو باید به یک اولویت ملی تبدیل شود. یک قاعده کلی همیشه وجود دارد و آن هم اینکه هیچ صنعتی در هیچ کشوری توانایی تبدیل شدن به یک بخش تأثیر گذار در اقتصاد آن کشور را نخواهد داشت مگر اینکه آن صنعت به عنوان یک اولویت ملی نزد سیاستگذاران آن کشور شناخته شود.

بین تجربه چین و ایران تفاوت‌هایی در سطح کلان، میانی و خرد وجود دارد. در ادامه آمده است که در سطح کلان وجه مشخصه چین، نحوه سیاستگذاری بوده است که امکان تدوین و اجرای سیاست صنعتی و تلفیق با سرمایه خارجی و زمین‌سازی برای پیشرفت کمپانی‌های چینی علاوه بر پیشرفت چشمگیری در انواع صنایع مختلف، بخش بزرگی از بازار خودروسازی دنیا را نیز از آن خود کرده است. خودروهای چینی در عین حال که هزینه‌های تولید و فروش گرانتر نسبت به برندهای مطرح دنیا دارند، اما، تقریباً می‌توان گفت که از آشنه‌های خوبی برخوردار هستند. آپشن دار بودن تولیدات اخیر کمپانی‌های چینی باعث شده است تا متقاضیانی که به دنبال خودرویی با امکانات مناسب و در عین حال مقرون به صرفه هستند، به دنبال ماشین‌های چینی بروند.

در همین رابطه گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد که ابزارهای سیاستی دولت چین برای توسعه صنعت خودرو یا به عبارت بهتر، سیاست‌های صنعتی حوزه خودرو، عمدتاً در مراحل دوم و سوم توسعه صنعتی چین تعریف می‌شود. مرحله اول صنعتی شدن که تا پیش از اصلاحات اقتصادی ۱۹۷۸ رخ داد، بیشتر معطوف به زیرساخت‌ها و بهبود کشاورزی بود و سیاستگذاری توسعه صنعت خودرو در آن چندان قابل توجه نبود. در مرحله دوم توسعه صنعتی، چین سیاستگذاری صنعت خودرو بر دو محور ایجاد شرک‌تهای با مقیاس مناسب و نیز ظرفیت سازی صنعتی با انتقال فناوری استوار بود. برای این مهم دولت چین مجوز تعداد محدودی شرکت خودروسازی را ارائه داد و سپس با سیاست انتقال فناوری در مقابل دسترسی به بازار کوشید تا شرکتهای بین‌المللی را مجاب کند تا در ازای دسترسی به بازار مصرف بزرگ، چین، بخشی از فرایند تولید را با مشارکت شرکت‌های خودروسازی چینی و با تأمین قطعات از بازار داخلی تولید کنند.

در مرحله سوم توسعه صنعتی پس از الحاق به سازمان تجارت جهانی، پس از ایجاد ظرفیت‌های صنعتی تولید خودرو در چین، این کشور با استفاده از سیاست تجاری و کاهش تدریجی تعرفه‌ها به سمت تقویت تولید با افزایش رقابت پذیری تولید کنندگان داخلی رفت. علاوه بر آن با الزام تولید کنندگان به صادرات بخشی از تولیدات خود این کشور تسخیر بازارهای خارجی را برای تداوم تولید هدف گرفت. علاوه بر سیاست تجاری، سیاست فناوری در شکل تازه مورد توجه دولت چین بود و با استفاده از سرمایه‌گذاری در خارج و خرید شرکتهای ورشکسته یا خرید



◀ دیدار وزراری امور خارجه ایران و قطر عکس: حسین ظهورند

در ایران با هدف صادرات به کشورهای منطقه، آنها را مجاب کند.

مسیر دیگری که در این گزارش مورد تأکید واقع شده سرمایه‌گذاری در دیگر کشورهاست. مسیری که البته ایران نیز در کشورهایی همچون سوریه، بلاروس، آذربایجان و غیره در پیش گرفت و از ادامه راه ماند.

همان‌طور که چینی‌ها در کشورهای توسعه‌یافته سرمایه‌گذاری کردند، ایران نیز با استفاده از دارایی‌های خارجی خود ازجمله سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده این کشور در خارج که برخی توسط شرکت سرمایه‌گذاری‌های خارجی ایران – که در ۱۸ کشور از دوره قبل از انقلاب اسلامی مدیریت می‌شود – انجام شده و همچنین دارایی‌های بلوکه‌شده به سبب تحریم‌ها، می‌تواند جهت سرمایه‌گذاری در خودروسازی سایر کشورها با رویکرد انتقال تکنولوژی به داخل، خلأهای فناوری را پر کند. بنا به دیتای این گزارش، در خط تولید پیکان در سال ۱۳۶۶ یک بار این موضوع تجربه شده است.

از بین سرتیترهای مورد بررسی در این گزارش بخش مربوط به مالکیت خودروسازی در چین نیز قابل توجه است. در این بخش آمده است که نظام اقتصادی چین، یکی از نامتعارف‌ترین نظام‌های دنیاست و یکی از پیامدهای این نامتعارف بودن سهم بالای خودروسازان دولتی در صنعت خودرو چین است.

در این زمینه بازوی پژوهشی مجلس به ذکر مثالی پرداخته و تأکید کرده که یکی از آن موارد شرکت چری است که بنیانگذار آن یکی از مقامات فرمانداری شهر ووهان چین بود که توانست کارخانه‌ای در آن شهر ایجاد کند و به تولید خودروی سواری بپردازد. بعدها دولت مرکزی به دلیل ثبات اجتماعی و حفظ اشتغال مجبور به پذیرش آن شد. جیلی و بی‌وآیدی هر دو با رویه طی‌شده توسط چری، با خرید پروانه تولید یک خودروسازای ورشکسته و البته تحت حمایت دولت‌های محلی وارد صنعت شده‌اند.

در ادامه این گزارش آمده است که شرکتهای خودروسازی در چین عموماً به دو دسته دولتی و مستقل تقسیم می‌شوند. تولیدکننده مستقل در واقع به شرکتهایی گفته می‌شود که با همتایان خارجی خود وارد فاز سرمایه‌گذاری مشترک نشده باشند. تا سال ۲۰۱۵ سرمایه‌گذاران اصلی خارجی چری بودند از شرکتهای دولتی چری اوتومبیل (با ۱۴اب روزه سرمایه‌گذاری خارجی و ۳ واحد تحقیق و توسعه در خارج از کشور)، نانجینگ اوتومبیل (که تا سال ۲۰۰۷، قبل از ادغام در سایک موتور، شرکتی مستقل بود) با ۹ پروژه سرمایه‌گذاری خارجی، گروه اوتومبیل چانگان و غیره. همچنین تأکید شده که خودروسازان مستقل به دلیل نداشتن شرکای خارجی، فرصت‌های کمی برای دستیابی به فناوری‌های جدید پیش روی خود می‌بینند.

دستیابی به فناوری‌های جدید تنها از دو راه در این شرکت‌ها میسر است و آن خرید فناوری یا کی‌برداري است که البته در بیشتر موارد راه دوم انتخاب شده است. اما با توسعه ظرفیت این کشورها، آنها اقدام به معرفی محصولات با طراحی‌های منحصرهفردی نسبت به کی‌برداري صرف از خودروهای سایر خودروسازان کرده‌اند. شرکتهای بزرگ‌تر و موفق‌تر در این میان حتی یا را فراتر گذاشته‌اند و به جای خرید فناوری به خرید شرکتهای خودروسازی خارجی روی آورده‌اند. در ادامه تأکید شده که این خودروسازان در توسعه نامهای تجاری مستقل و بومی موفق‌تر از خودروسازان دولتی و سرمایه‌گذاری مشترک عمل کرده‌اند؛ اگرچه در ابتدا این شرکتهای خصوصی در طراحی برندهای تجاری خود سعی در ایجاد شباهت با علامت تجاری غول‌های خودروسازی داشته‌اند، اما به‌تدریج ایجاد یک هویت مستقل برای نامهای تجاری خود را در دستور کار قرار دادند و پس از سال‌ها تمرین، در جنبه‌هایی همچون حجم فروش و شهرت برند به پیشرفت بسیاری رسیدند.



◀ دیدار وزراری امور خارجه ایران و قطر عکس: حسین ظهورند

#### دوکلمه خیر

#### انتقال تکنولوژی شرط واردات خودرو است

رئیس مرکز نوآوری حمل و نقل وزارت صمت گفت: انتقال فناوری در قبال واردات خودرو در قانون ساماندهی خودرو آمده است.

منوچهر منطقی، رئیس مرکز نوآوری حمل و نقل وزارت صمت گفت: زمانی که خودروساز می‌خواهد محصولی را تهیه کند باید ۷۰ درصد قیمت خودرو را به عنوان نقدینگی داشته باشد تا در اختیار خریدار قرار دهد، این موضوع در تمامی شرایط سال برآورد نمی‌شود بنابراین خودروساز به سمت پیش خرید نمی‌رود. اگر هم پیش خریدی انجام می‌دهند معمولاً پیش خریدهای کوتاه مدت زیر سه ماهه است.

او افزود: وقتی پیش خریدی صورت می‌گیرد این نیاز به حمل و انبارداری دارد و حجم بسیار زیادی را در برمی‌گیرد. در حال حاضر روش تأمین مواد اولیه خودروسازان بصورت همزمان است یعنی همزمان با گرفتن سفارش تولید خودرو سفارش تأمین مواد اولیه را هم انجام می‌دهند.

منطقی در ادامه در خصوص اینکه آیا طرف مقابل هم تمایل به پیش فروش مواد اولیه دارد یا خیر؟ گفت: برای مثال تأمین کنندگان ورق‌های فولادی محصول خود را در بورس و به قیمت روز عرضه می‌کنند تا از حداکثر سود هم بهره‌مند شود. در حال حاضر عوامل مربوط به پیش خرید مواد اولیه در داخل با یکدیگر هماهنگی لازم را ندارند.

وی در ادامه خاطر‌نشان کرد: مشکلات مربوط به خودروسازی شامل دو بخش است. بخشی مربوط به خود خودروساز است و بخش دیگری مربوط به مجموعه عواملی ندارد بلکه تحت تأثیر این عوامل قرار می‌گیرد.

منطقی افزود: مسائل مربوط به خودروسازی بیشتر به امور مدیریتی مجموعه مثل فرآیند تولید، تأمین، بازاریابی و تحویل محصول بر می‌گردد. خودروساز برای تولید خودرو به تأمین ارز نیاز دارد که متأسفانه این تأمین ارز در دو سال گذشته خیلی دچار فراز و فرود شده است.

رئیس مرکز نوآوری حمل و نقل وزارت صمت گفت: تأخیر در تأمین ارز باعث می‌شود خودروساز نتواند به موقع به تعهدات خود عمل کند. در حال حاضر ۵۰ درصد به عوامل بالادستی و ۵۰ درصد مربوط می‌شود. اگر خودروساز مسائل و مشکلات داخلی خود را رفع کند باعث می‌شود عوامل بالادستی تمایل بیشتری به حل و فصل مشکلات در این حوزه داشته باشند.

او در خصوص واردات خودرو گفت: نخست اینکه قبل از واردات خودرو خدمات پس از فروش خودرو باید در داخل مستقر شود که متأسفانه بعضی وقت‌ها به دلیل عجله‌ای که سیاست گذار برای واردات خودرو دارد از این قاعده غفلت می‌کند.

رئیس مرکز نوآوری حمل و نقل وزارت صمت افزود: انتقال فناوری در قبال واردات خودرو در قانون ساماندهی خودرو آمده یعنی اگر کسی بخواهد خودرو وارد کند در قبال واردات باید فناوری خودرو را هم انجام دهد.