محدود شدن متقاضیان

از آنجا که تولید خودروهای دوگانه‌سوز در دولت یازدهم و دوازدهم کنار گذاشته شد، متقاضیان دو راه بیشتر نداشتند؛ یکی منصرف شدن از خرید خودروهای گازسوز و دیگری گازسوز کردن خودروهای خریداری شده در کارگاه‌ها که این امر خطراتی را هم برای سرنشینان داشت

گزارش «ایران» از بی‌توجهی دولت گذشته به فرامین قانونی صنعت خودرو

صرفه‌جویی ۹ میلیارددلاری خودروهای دوگانه سوز

خودرو

بیش از ۱۱سال بود که خودروسازان، تولید خودروهای دوگانه‌سوز را به بهانه‌های مختلف کنار گذاشته بودند؛ این درحالی است که همواره در تمام این سال‌ها تقاضا برای خرید خودروهای گازسوز در بازار وجود داشت. دولت روحانی ۸ سال اقدامی که برای دوگانه‌سوز شدن خودروها در دولت احمدی‌نژاد صورت گرفته بود را نادیده گرفت و خودروسازان هم از این بی‌توجهی، استقبال کردند. در دولت احمدی‌نژاد، گازسوز کردن خودروها با شتاب آغاز شد و خودروسازان، ملزم به تولید خودروهای دوگانه‌سوز شدند. آمارها حکایت از آن دارد که در دولت نهم و دهم، بیش از دو میلیون خودروی گازسوز تولید شد. در آن برهه زمانی بحران آلایندگی هوا کاهشی شد و البته در مقابل، دولت روحانی رکورددار روزهای آلوده هوا بود. دولت روحانی به دلیل آنکه اعتقادی به تولید خودروهای دوگانه‌سوز نداشت، خودروسازان را مؤاخذه نمی‌کرد که چرا روز به روز سهم خودروهای گازسوز در کارخانجات در حال آب رفتن است. همین امر سبب شد که تولید خودروهای گازسوز در دولت روحانی به صفر برسد. از آنجا که تولید خودروهای دوگانه‌سوز در دولت یازدهم و دوازدهم کنار گذاشته شد، متقاضیان دو راه بیشتر نداشتند؛ یکی منصرف شدن از خرید خودروهای گازسوز و دیگری گازسوز کردن خودروهای خریداری شده در کارگاه‌ها که این امر خطراتی را هم برای سرنشینان داشت.

ضرورت فراهم ساختن زیرساخت‌ها

ایران با دراختیار داشتن حدود ۱۵ درصد ذخایر گاز طبیعی دنیا(حدود پنج برابر امریکا)، موقعیت ممتازی در جایگزینی گاز طبیعی فشرده دارد لذا با توجه به این ویژگی و همچنین کاهش آلودگی هوا و کاهش هزینه‌های بنزین، حرکت به سمت خودروهای گازسوز می‌تواند راه علاج این روزهای کشور باشد.

درحال حاضر فقط یک خودروساز، تولید خودرو دوگانه‌سوز به نام سایناس را آغاز کرده است؛ قیمت پایه سایناس دوگانه حدود ۲۴۲ میلیون و ۳۸۰ هزار تومان است و تا به دست مصرف‌کننده برسد قیمت آن ۲۸۳ میلیون و ۱۶۲ هزار تومان می‌شود. قیمت روز گذشته بازار این خودرو هم ۳۸۰ میلیون تومان بود. از آنجا که تنها خودروی دوگانه‌سوز تولیدی خودروسازان سایناس است، تقاضا برای خرید آن افزایشی است و همین امر فاصله قیمت کارخانه و بازار را بیشتر می‌کند. این روال سبب شده که شرکت خودروساز بخواهد تا دریافت مجوز افزایش قیمت از سوی شورای رقابت از تعهدات خود سرباز بزند و از ثبت‌نام‌کنندگان سایناس دوگانه‌سوز بخواهد که خودروی خود را با سایناس تیپ DA که قیمت کارخانه‌ای آن ۲۸۱ میلیون و ۵۹۲ هزار تومان است، تغییر دهند.

در مقطع زمانی که خودروهای دوگانه‌سوز تولید نمی‌شد، خودروسازان بهانه کمبود کپسول و تحریم‌ها را داشتند اما گفته می‌شود عمده دلیلی که باعث شده خودروهای گازسوز به تولید انبوه نرسند این است که خودروهای بنزینی برای خودروسازان سود و منفعت بیشتری دارد. نکته قابل تأمل دیگری که شاید بتوان از عوامل بازدارنده خرید خودروهای دوگانه‌سوز در دولت روحانی دانست(منهای بی‌توجهی دولت وقت به تولید خودروهای دوگانه‌سوز) صف‌های طولانی جایگاه‌های پمپ گاز بود. عدم توزیع مناسب گاز سبب شده بود که مردم میل و رغبت خود را برای خرید خودروهای دوگانه‌سوز به‌صورت کلی از دست بدهند.

> دولت روحانی به دلیل آنکه اعتقادی به تولید خودروهای دوگانه‌سوز نداشت، خودروسازان را مؤاخذه نمی‌کرد که چرا روز به روز سهم خودروهای گازسوز در کارخانجات در حال آب رفتن است، همین امر سبب شد که تولید خودروهای گازسوز در دولت روحانی به صفر برسد

منافع ملی برای دوگانه‌سوزی خودرو

از آنجا که کلانشهرها دچار افزایش آلایندگی هوا شدند، ضرورت دارد که خودروسازان با توجه به فراهم بودن زیرساخت‌ها، به سمت تولید خودروهای گازسوز بروند و سبد خودرویی و سوختی (بنزین، سی ان جی، گازوییل، هیبریدی و برقی) خود را به‌نحوی متنوع کنند که فراگیری آن بیشتر باشد و درعین‌حال بتوان از مصرف بنزین کشور کاست. در دولت روحانی، به دلیل بی‌توجهی به سبد سوخت خودروها، مصرف بنزین افزایشی شد و دولت سیزدهم، تاوان آن فراموشی را می‌دهد. ۲۶ شهریورماه سال‌جاری اعلام شد که مصرف بنزین با ثبت رقم مصرف روزانه ۱۳۷ میلیون لیتر رکورد زد.

یکی از چالش‌هایی که در این حوزه وجود دارد و آن هم ارثیه دولت قبل است، افزایش مصرف سوخت خودروها است. درحالی که انتظار می‌رفت خودروسازان از میزان مصرف سوخت خودروها بکاهند، طی سال‌های گذشته بر مصرف سوخت خودروها افزوده شده است. به اذعان تعمیرکاران سطح شهر، اکثر خودروهای داخلی به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر (مصرف ترکیبی/ ترافیک و جاده) بین ۱۱ الی ۱۲٫۵ لیتر بنزین می‌سوزانند؛ این درحالی است که اکثر خودروسازان جهانی محدوده مصرف بنزین خودروهای‌شان کمتر از ۵ لیتر است.

الزام قانونی به تولید خودرو کم‌مصرف

عبدالله توکلی لاهیجانی، مدیرکل دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت گفته است: در آیین‌نامه ماده ۳ قانون ساماندهی صنعت خودرو که اخیراً تصویب شد، خودروسازان موظف شده‌اند بابت تولید خودروهای پرمصرف جریمه پرداخت کنند. در این آیین‌نامه خودروسازان موظف شدند سبد مصرف سوخت محصولات‌شان را به گونه‌ای مدیریت کنند تا در کنار تولید خودروی پرمصرف، یک خودروی کم‌مصرف هم تولید شود یعنی جمع مصرف سوخت تولیدات هر خودروساز از یک حد مشخصی فراتر نرود، وگرنه جریمه خواهد شد.

اوادامه داد: این آیین‌نامه با الگوبرداری از کشورهای پیشرو در صنعت خودرو تدوین شده است و عواید حاصل از این جریمه‌ها به توسعه حمل و نقل عمومی و توسعه خودروهای برقی اختصاص خواهد یافت. حد مجاز سبد مصرف سوخت خودروسازان به‌صورت سالانه در یک کارگروه با حضور نمایندگانی از سازمان محیط زیست، سازمان ملی استاندارد، وزارت صمت و... تعیین می‌شود.

مدیرکل دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت با اشاره به سیاست‌های کاهش مصرف سوخت افزود: مصوبه دیگری هم از سوی هیأت وزیران داریم که براساس آن خودروسازان موظف هستند سبد مصرف سوخت خود را سالانه ۵ درصد کاهش دهند.

شناسایی عامل اصلی آلودگی هوا

کارشناسان عنوان می‌کنند که بنزین با هزینه هنگفت وارد کشور می‌شود و با پرداخت یارانه کلان برای این سوخت، سرمایه ملی مملکت به هدر می‌رود، لذا در ۸۰ درصد از جاده‌های کشور امکان ایجاد جایگاه‌های پمپ گاز وجود دارد و در صورتی که ۶۰ درصد خودروهای کشور گازسوز(دوگانه سوز) شود سالانه حداقل ۹ میلیارد دلار صرفه‌جویی ارزی را شاهد خواهیم بود. براساس اعلام بانک جهانی هشت میلیارد دلار در سال ۲۰۱۰ به دلیل آلودگی هوا به اقتصاد ایران لطمه وارد شده است.

همچنین کارشناسان یادآور شدند که ۸۹ درصد آلودگی هوا ناشی از خودروها و به دلیل سوخت مصرفی آن (بنزین) است. متأسفانه درحال حاضر به دلیل همین آلودگی هوا، تهران به دومین شهر سرطان‌زای جهان مبدل شده است؛ درحالیکه جهت‌گیری بین‌المللی به سمت گسترش استفاده از سوخت سی‌ان‌جی می‌رود جالب است بدانید هم‌اکنون در اتحادیه اروپا، مالیات و عوارض سالانه خودروها براساس میزان آلودگی و آلایندگی خودروها تعیین و دریافت می‌شود.

اولویت تأمین منابع مالی

چندی پیش، محسن جوهری، رئیس انجمن سی‌ان‌جی کشور گفته بود: به‌طور کلی هزینه دوگانه‌سوز کردن خودروها به این بستگی دارد که ما از چه نوع کیت و مخزنی برای دوگانه‌سوز کردن خودرو استفاده کنیم. ما در موضوع کیت و مخزن تنوع گسترده‌ای داریم، اما آنچه در کشور مرسوم است بیشتر مخازن مصرفی فولادی است که استفاده می‌شود. یکی از مشکلاتی که در سال‌های گذشته داشته‌ایم این بوده که آمار خودروهای دوگانه‌سوز خودروسازان داخلی کاهشی بوده است. همچنین طبق آمار امسال در مجموع ۲۲ هزار و ۳۱۱ دستگاه خودرو دوگانه‌سوز در کشور تولید شده است؛ به‌طوری که در مدت مشابه سال گذشته این تعداد ۸ هزار و ۷۳۶ دستگاه بوده است.

او افزود: در ماه‌های نخست امسال رشد ۱۵۵ درصدی تولید خودروهای دوگانه‌سوز داخلی را در کشور داشته‌ایم. خودروسازان ما باید آمار تولید خودروهای دوگانه‌سوز را افزایش دهند و امیدواریم این اتفاق بیفتد چرا که به نفع منابع ملی کشور است. دوگانه‌سوز کردن خودرو با توجه به آلودگی هوا می‌تواند این معضل را کاهش دهد. اگر مردم خودشان بخواهند خودروهای بنزینی خود را به دوگانه‌سوز تبدیل کنند هزینه آن حدوداً بین ۱۸ تا ۲۵ میلیون تومان است. براساس آخرین ویرایش مصوبه شورای اقتصاد به شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی اجازه داده شده مخازن منقضی شده و فرسوده تاکسی‌ها به‌صورت کاملاً رایگان و از محل مصوبه ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر تعویض گردد که اجرای این طرح که به دلیل عدم تأمین منابع مالی با وقفه مواجه شده بود، خوشبختانه از امروز با اعلام رسمی، اجرای مصوبه آغاز شد.

مراکز تخصصی لجستیکی، حلقه مفقوده حمل‌ونقل

گفت‌وگو

هر چند که سند آمایش ایجاد مراکز لجستیک در سال ۱۳۹۷ به تصویب وزارت راه و شهرسازی رسید، ولی تاکنون هیچ مرکز لجستیکی به معنای واقعی در کشورمان راه‌اندازی نشده است. شرکت‌های لجستیکی در بیشتر کشورها، مسئولیت زنجیره حمل‌ونقل از منبع تولید تا بازار و مصرف‌کننده را در دست دارند و حمل بدون توقف بار را بر عهده دارند، کاهش هزینه و زمان حمل مهم‌ترین کارکرد شرکت‌های لجستیکی است. با توجه به راهبرد افزایش ترانزیت، جای خالی این شرکت‌ها در تحقق این هدف دیده می‌شود. الناز میاندوآبچی، مدیر گروه لجستیک و زنجیره ارزش مؤسسه پژوهش‌های بازرگانی در گفت‌وگو با «ایران» ایجاد شرکت‌های لجستیک در توسعه حمل و نقل را تشریح کرد.

برخی از زیرساخت‌های موجود نظیر پایانه آپرین نیز عمدتاً کارکرد یک پایانه ترکیبی ریلی- جاده‌ای را دارند و فعلاً نمی‌توان آن را مرکز لجستیکی قلمداد کرد.

مراکز لجستیک چه سهمی در تسهیل حمل‌ونقل و به‌ویژه ترانزیت کالا دارد؟ آیا در ایران مراکز لجستیکی که تنها کارکرد آن نگهداری بار نباشد، داریم؟

در ایران طبق سند آمایش مراکز لجستیک که در سال ۱۳۹۷ به تصویب وزارت راه و شهرسازی رسید، تعداد ۵۸ پهنه مناسب برای ایجاد انواع مراکز لجستیک با سطوح عملکردی مختلف پیشنهاد شده است. بر اساس تعاریف این سند، مراکز لجستیک می‌توانند در قالب یکی از چهار نوع مرکز تعریف شده اعم از شهر لجستیک، دهکده لجستیک، پارک لجستیک (عمومی یا تخصصی نظیر کشاورزی) و مرکز لجستیک مرزی احداث شوند که گستره جغرافیایی خدمات‌دهی آنها سطوح بین‌المللی تا ملی را دربرمی‌گیرد. در حال حاضر مطالعات تخصصی برای احداث مراکز لجستیکی در نقاط مختلف کشور در حال انجام است، ولی تاکنون هیچ مرکز لجستیکی به معنای واقعی در کشورمان راه‌اندازی نشده است. برخی از زیرساخت‌های موجود نظیر پایانه آپرین نیز عمدتاً کارکرد یک پایانه ترکیبی ریلی- جاده‌ای را دارند و فعلاً نمی‌توان آن را مرکز لجستیکی قلمداد کرد. طبق برآوردهای سند آمایش مراکز لجستیک، ایجاد این مراکز می‌تواند به افزایش سهم ریل از حمل‌ونقل بار در کشور به‌واسطه بهبود اتصال بین شبکه ریلی و دیگر شیوه‌های حمل‌ونقل، به‌ویژه بنادر و جاده منجر شود. سهم ریل از تناژ جابه‌جایی کالا در سال ۱۴۰۱ در داخل کشور ۷٫۵ درصد، در واردات و صادرات کمتر از ۲ درصد و در ترانزیت حدود ۱۳ درصد بوده است که با توجه به پتانسیل‌های موجود با وضعیت ایده‌آل فاصله داریم. بنابراین ایجاد مراکز لجستیک می‌تواند به پررنگ شدن نقش ریل در لجستیک کشور و تسهیل حمل‌ونقل داخلی و خارجی کمک کند. البته با این پیش فرض که همزمان سیاستگذاری‌های مناسب برای افزایش جذابیت حمل ریلی بار نسبت به جاده نیز صورت گیرد. در خصوص نقش مراکز لجستیک در افزایش ترانزیت باید گفت ایجاد مراکز با رویکرد بین‌المللی و به‌خصوص مراکز لجستیک مرزی، می‌تواند به تسهیل عملیات لجستیک در مرزهای زمینی و دریایی و افزایش سهم ریل از کالاهای عبوری از داخل کشور بینجامد. در نهایت با کاهش هزینه و زمان ترانزیت کالا، جذابیت کریدورهای ترانزیتی عبوری از ایران نیز بهبود می‌یابد. البته باید خاطرنشان کرد که مراکز لجستیک تنها یکی از ابزارهای افزایش ترانزیت از کشور هستند.

به نظر می‌رسد بیشترین مشکل در بحث لجستیک مربوط به حمل بار جاده‌ای و ریلی است، چرا در این دو بخش زیرساخت‌های لجستیک نداریم یا این مراکز کارکرد لازم را ندارند؟

عدم اتصال مناسب جاده به ریل از جمله عوامل تأثیرگذار بر پایین بودن سهم ریل از جابه‌جایی کالا در داخل کشور است. در لجستیک بین‌المللی، عدم اتصال بهینه تمامی بنادر اصلی به شبکه‌های زمینی موجب افزایش زمان و هزینه انتقال کالا در واردات و صادرات و ظرفیت محدود انتقال کالا در حجم‌های بالا بین بنادر و داخل خاک کشور شده است.

رفع این مشکلات نیازمند اصلاحاتی در دو بعد زیرساخت‌های فیزیکی و هماهنگی مدیریتی و عملیاتی است. در بعد زیرساختی، ایجاد پایانه‌های حمل‌ونقل ترکیبی (مخصوصاً پایانه‌های ریلی-جاده‌ای) و امکانات بارگیری و تخلیه مستقیم بین شبکه‌های حمل‌ونقل (به‌طور مثال بین بندر و شبکه ریلی) در نقاط اتصال کلیدی این شبکه‌ها، می‌تواند یکپارچگی مدنظر را تا حدودی برقرار کند. اما اگر در این نقاط مراکز لجستیکی استقرار یابند که از امکانات فوق نیز به عنوان بخشی از زیرساخت‌های خود بهره می‌برند، ارزش افزوده و هم‌افزایی بسیار بالاتری را از دیگر جنبه‌های لجستیکی و نه فقط حمل‌ونقل برای کشور به دنبال خواهد داشت. در واقع مراکز لجستیک از مهم‌ترین قطعات مفقوده پازل شبکه لجستیک و حمل‌ونقل کشور هستند.

ایجاد مراکز و یا شرکت‌های لجستیکی بارها از سوی سیاستگذاران مطرح شده و حتی جانمایی نیز شده است، پیشرفتی در احداث مراکز لجستیکی داشته‌ایم؟

دیگر قطعه مفقوده این پازل، بازیگران نوین لجستیکی هستند که خود از ارکان مهم صنعت لجستیک محسوب می‌شوند. صنعت لجستیک، بازاری متشکل از بازیگران سنتی در زمینه حمل‌ونقل بار و مرسوله و خدمات مرتبط، اپراتوری بندری، انبارداری و سردخانه‌داری، توزیع و... و بازیگران نوین نظیر خدمات لجستیک طرف سوم، چهارم و بالاتر، خدمات لجستیکی مبتنی بر فناوری اطلاعات و پلتفرم‌ها، استارتاپ‌ها و مانند آن است. اگرچه طی سال‌های اخیر این صنعت با موج توسعه و ظهور مدل‌های کسب‌وکار جدید مواجه بوده است، اما به طور کلی خدمات نوین سهم بسیار اندکی از بازار لجستیک کشور را در اختیار دارند.

یکی از کمبودهای عمده کشور در این زمینه، شرکت‌های لجستیک طرف سوم و بالاتر است. مهم‌ترین مزیت این شرکت‌ها قابلیت ارائه خدمات لجستیک یکپارچه در قالب قراردادهای برون‌سپاری به مشتریان است. این خدمات به صورت راه‌حل‌های اختصاصی شامل ترکیبی از خدمات حمل‌ونقل و ذخیره‌سازی و انواع خدمات ارزش افزوده لجستیکی متناسب با نیاز کسب‌وکارها و زنجیره‌های تأمین ارائه می‌شود. این بازیگران امروزه نقش محوری را در صنعت لجستیک جهان ایفا می‌کنند؛ به طوری که در سال ۲۰۲۲ ارزش جهانی بازار آنها به بیش از یک میلیارد دلار رسید. به‌علاوه، از بررسی تجربیات کشورها با لجستیک توسعه‌یافته درمی‌یابیم که مراکز لجستیک یکی از بسترهای بسیار مناسب برای استقرار و فعالیت شرکت‌های لجستیک طرف سوم و بالاتر هستند. این مسأله دقیقاً به تشابه کلیدی ماهیت این مراکز و شرکت‌ها، یعنی یکپارچگی امکانات و خدمات لجستیکی مربوط می‌شود. بنابراین این دو را می‌توان تکمیل‌کننده جایگاه یکدیگر در پازل لجستیک کشور دانست.

در ایران تاکنون تلاش‌هایی از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت راه و شهرسازی برای کمک به شکل‌گیری شرکت‌های لجستیکی طرف سوم و بالاتر صورت گرفته است، اما همچنان سازکار مناسبی برای به رسمیت شناختن این نوع خدمات وجود ندارد، چرا که حوزه‌های فعالیت آنها طیف متنوعی از خدمات حمل‌ونقل کریری، کوریری و بارفرابری، ذخیره‌سازی، عملیات توزیع، بسته‌بندی، ادغام و تفکیک محموله‌ها، ترخیص‌کاری و غیره را در برمی‌گیرد که انجام هر یک از آنها مستلزم اخذ مجوز و نظارت توسط نهادهای ذینفع است. در نتیجه معدودی از این بازیگران که طی سال‌های اخیر پا به این عرصه گذارده‌اند نیز با مشکلات عدیده‌ای مواجه هستند.

در پایان باید خاطرنشان کرد، اگرچه مراکز لجستیک و شرکت‌های لجستیکی طرف سوم و چهارم از نیازهای ضروری لجستیک کشور هستند، اما شاید بتوان ردپای برخی از موانع توسعه آنها را در اساسی‌ترین چالش لجستیک کشور دنبال کرد؛ لجستیک به طور ذاتی حوزه‌ای فرابخشی است و نهادهای متعددی در آن ذینفع هستند. به همین جهت این بخش به لحاظ سیاستگذاری و تنظیم‌گری از پیچیدگی‌های خاصی برخوردار است. در نتیجه به‌رغم تلاش‌های صورت گرفته، هنوز رویکرد کلان و منسجمی به مقوله لجستیک در کشورمان وجود ندارد و به عنوان یک بخش مستقل نیازمند سیاستگذاری به آن نگریسته نمی‌شود. به نظر می‌رسد شکل‌گیری نگاه یکپارچه و هماهنگ نسبت به این حوزه، راهگشای حل مشکلات موجود باشد.

> در خصوص نقش مراکز لجستیک در افزایش ترانزیت باید گفت ایجاد مراکز با رویکرد بین‌المللی و به‌خصوص مراکز لجستیک مرزی می‌تواند به تسهیل عملیات لجستیک در مرزهای زمینی و دریایی و افزایش سهم ریل از کالاهای عبوری از داخل کشور بینجامد؛ در نهایت با کاهش هزینه و زمان ترانزیت کالا، جذابیت کریدورهای ترانزیتی عبوری از ایران نیز بهبود می‌یابد

برش

تفاوت مراکز لجستیک در ایران و کشورهای دیگر بخصوص کشورهای منطقه در چیست؟ آیا مراکز لجستیک در ایران همان نقشی را در بخش حمل و نقل دارد که این مراکز در کشورهای دیگر دارد؟

با توجه به اینکه هنوز مرکز لجستیکی در کشور به معنای واقعی شکل نگرفته است، در مورد تفاوت و شباهت این مراکز در ایران و کشورهای دیگر نمی‌توان اظهارنظر نمود. اما به طور مثال محوریت مراکز لجستیک کشورهای حاشیه خلیج فارس به لحاظ حمل‌ونقلی عمدتاً دریایی و هوایی و در مورد کشور ترکیه عمدتاً ریلی است که این به شرایط جغرافیایی و زیرساختی این کشورها بازمی‌گردد. ایران به لحاظ وسعت پهنه سرزمینی، وجود شبکه ریلی گسترده و وجود مرزهای خشکی با کشورهای منطقه، وضعیتی تقریباً مشابه ترکیه را داراست. به طوری که محوریت مراکز لجستیک پیش‌بینی شده در سند آمایش مراکز لجستیک نیز مشابه این کشور عمدتاً با ریل است. اما به نظر می‌رسد در مراکز لجستیک ایران جاده نیز جایگاه پررنگ‌تری در مقایسه با مراکز لجستیک ترکیه دارد. اما وضعیت در مقایسه با کشورهای خلیج فارس متفاوت است؛ چرا که برخلاف عمده این کشورها که دسترسی اصلی آنها به بازارها از طریق دریا و هوا برقرار می‌شود، در ایران دسترسی زمینی گسترده‌ای به سایر کشورهای منطقه برقرار است.

اخبار

۶۵ درصد مطالبات غیرجاری بانک‌ها مجهول‌الوصول است

معاون اقتصادی بانک مرکزی گفت: با ارزیابی مطالبات غیرجاری بانک‌ها مشاهده می‌شود ۶۵ درصد مطالبات غیرجاری بانک‌ها مجهول‌الوصول است.

به گزارش خبرگزاری صداوسیما، محمد شیریجیان در دومین روز از همایش اقتصاد ایران از کاهش ناترازی نقدینگی نظام بانکی پس از تعریف حساب واحد خزانه در بانک مرکزی خبر داد و اظهار داشت: ناترازی نظام بانکی شامل سه موضوع می‌شود؛ نخست، مشکلات ساختاری، نهادی و ترازنامه‌ای نظام بانکی است که از مرحله سلامت بانکی آغاز می‌شود و تا کسب‌وکار بانکی و سرمایه‌گذاری خاتمه می‌یابد.

شیریجیان مورد دوم را مناسبات مالی میان دولت و شبکه بانکی و سرریز ناترازی‌هایی که به نظام بانکی تحمیل می‌شود عنوان کرد و افزود: مورد سوم، مناسبات بانک مرکزی به‌عنوان مقام ناظر و موضوعات تسهیل‌گری شبکه بانکی است.

وی با بیان اینکه بیش از ۸۷ درصد از تأمین مالی اقتصادی ما توسط نظام بانکی انجام می‌شود، تصریح کرد: سهم بازار سرمایه در تأمین مالی حدود ۱۱ درصد است و این در حالی است که سهم فاینانس نیز به زیر یک درصد رسیده است.

شیریجیان با بیان اینکه در حال حاضر جریان ورود و خروج منابع دچار عدم توازن شده است، تصریح کرد: وقتی نرخ تسهیلات با تورم تناسبی ندارد باعث می‌شود میزان نقدینه‌خواهی بنگاه‌ها نیز به صورت صوری افزایش یابد.

وی گفت: این در حالی است که گاهی بانک‌ها اصولاً تمایل دارند تجهیز منابع را صرف تأمین مالی شرکت‌های زیرمجموعه خود کنند و این امر باعث می‌شود با دارایی‌های میلیونی و منجمد مواجه شویم.

معاون بانک مرکزی یکی از ناترازی‌های جدی دولت را ناترازی بودجه‌ای دانست و عنوان کرد: متأسفانه دولت در حال تحمیل به شبکه بانکی است چراکه میزان بدهی بخش دولتی به بانک‌ها ۸۷۲ هزار میلیارد تومان و سازکاری برای تسویه بدهی دولت با شبکه بانکی تعریف نشده است و همین امر باعث شده دارایی‌های منجمد شکل بگیرد.

وی با تأکید بر اینکه باید اولویت‌های تأمین مالی کشور مشخص شود، گفت: بزرگ‌ترین مشکل در نظام بانکی موضوع مطالبات است.

افزایش عمق داخلی‌سازی تاکسی‌های برقی

اوایل هفته جاری، از نخستین خودرو تمام‌برقی تولید داخل با پلاک ملی رونمایی و تعدادی نیز تحویل ناوگان تاکسیرانی کشور شد.

عباس علی‌آبادی، وزیر صمت گفت: سایر خودروسازان کشور نیز در تلاش هستند و به‌زودی تعداد خودروهای برقی بیشتری را در سبد محصولات خودروسازان خواهیم داشت.

منوچهر منطقی، معاون صنایع حمل‌ونقل وزارت صمت افزود: در طرح مذکور، ۸۸ دستگاه آریزو ۵ برقی به ناوگان تاکسیرانی تحویل داده شد. این خودرو با مشارکت چینی‌ها تولید شده و در گام نخست ۲۱ درصد داخلی‌سازی شده هستند.

منطقی با تأکید بر اینکه قرار است به مرور روند داخلی‌سازی این خودروها افزایش پیدا کند، تصریح کرد: به‌صورت کلی برای تولیدهای مقدماتی، داخلی‌سازی خودروها از ۱۴ تا ۲۱ درصد آغاز شده و به‌مرور عمق داخلی‌سازی آنها افزایش خواهد یافت.