

تشکیل زنجیره تولید و مصرف بین کشورهای اسلامی



رضا امیدوار درویشی
رییس مرکز توسعه اقتصادی جوانان کشورهای اسلامی

حدود ۴۹ کشور در دنیا پایه جمعیت مسلمان دارند که در مجموع جمعیت آنها به حدود ۱/۷ میلیارد می‌رسد. این جمعیت که ۲۳ درصد جمعیت جهان را تشکیل می‌دهد، نشان از منافع و ظرفیت‌های مشترک زیادی دارد که هنوز مورد استفاده کامل قرار نگرفته است.

بررسی شرایط اقتصادی و تمرکز کشورهای اسلامی به لحاظ جغرافیایی نشان می‌دهد که پیمانی درباره فعالیت‌های اقتصادی بین این کشورها باید وجود داشته باشد. پیش از این اتحادیه اروپا نیز با استراتژی مشابه تشکیل شده بود. این موضوع نشانگر موفقیت همکاری کشورهای هم‌سود با یکدیگر است.

بر این اساس، به نظر می‌رسد برای همکاری‌های بیشتر اقتصادی بین کشورهای اسلامی، تولیدکنندگان، صنعتگران و بازرگانان جوان می‌توانند مشارکت سریع‌تری داشته باشند. شاید به دلیل برخی مسائل سیاسی این اتفاق به طور یک اتحادیه رخ ندهد اما در قالب کشورهای اسلامی می‌توان شبکه بزرگی از فعالیت‌های اقتصادی بین این کشورها ایجاد کرد.

انتقال دانش و افزایش روابط صنعتی و تجاری باید محور این ارتباطات باشد. در این زمینه می‌توان تبادلات فرهنگی مناسبی داشت و رفته‌رفته عمق این ارتباطات را افزایش داد. این ارتباط بین نسل جوان کشورهای اسلامی وجود ندارد و این موضع ضربه‌زننده توسعه در کشورهای اسلامی را آهسته کرده است. بر همین مبنا، مرکز توسعه روابط اقتصادی جوانان کشورهای اسلامی تأسیس شد. این مرکز می‌تواند فعالیت‌ها را به یکدیگر متصل و زنجیره مناسبی در تأمین و فروش مواد اولیه و محصولات نهایی ایجاد کند. یکی از دلایلی که جوانان در این زمینه می‌توانند نقش پیش‌برنده داشته باشند این است که قدرت ریسک و خطرپذیری این قشر بالا بوده و با شرایط روز دنیا انطباق بیشتری دارند. رشد فناوری در دنیا هر ۳ ثانیه یک بار اتفاق می‌افتد و نسل جوان می‌تواند این موضوع را درک کند.

آنچه در این زمینه اهمیت دارد استفاده از تجربه فعالان صنعتی و اقتصادی کشور است که برای آن نیز برنامه‌ریزی‌هایی شده است. آنچه کشورهای اسلامی امروز بیش از گذشته نیاز دارند تولید ثروت است. در این زمینه شبکه‌سازی بین کشورهای اسلامی می‌تواند این کشورها را به خواسته خود نزدیک کند.

مدیرعامل ایزوایکو در نشست تخصصی صنایع دریایی مطرح کرد

صنایع دریایی بهترین فرصت برای اشتغال آفرینی

مدیرعامل مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) در نشست تخصصی صنایع دریایی گفت: اعتماد به توان داخلی به‌ویژه در حوزه صنایع راهبردی مانند کشتی‌سازی هویت‌بخش صنایع داخلی است.

به گزارش ایدرونیوز، حمید رضائیان اصل با بیان اینکه رسیدن به پیشرفت واقعی در حوزه صنایع داخلی در گرو توجه به مزیت‌های ملی در این حوزه است، تصریح کرد: بسیاری از کشورهای جهان در آرزوی داشتن وضعیت ساحلی و اقلیم دریایی، همچون ایران هستند. اکنون که این موهبت وسیع الهی در اختیار ما قرار دارد، باید تمرکز سرمایه‌گذاری‌ها و منابع خویش را به سوی این ظرفیت‌ها هدایت کنیم. مدیرعامل ایزوایکو افزود: یکی از بهترین فرصت‌ها برای اشتغال آفرینی، حوزه صنایع دریایی است به طوری که تجربه کشورهای مختلف در این زمینه نشان‌دهنده توان این بخش است. رضائیان اصل همچنین با اشاره به اینکه سرمایه‌گذاری بسیار خوبی در مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران برای ساخت، تعمیر کشتی و سکوها دریایی ایجاد شده است، تصریح کرد: محور اصلی استفاده بیشتر از دریا، توسعه رونق صنایع دریایی و ساحلی است. قابلیت ایزوایکو در این زمینه می‌تواند به نقش آفرینی بهتر ایران در این عرصه کمک فراوانی کند.



ایرج ابراهیمی

توان ساخت بیشتر قطعات در ایران وجود دارد اما سازندگان با برخی مشکلات از سوی سفارش‌دهندگان روبه‌رو هستند

اکرم امینی
industry@sanatnewspaper.com

توان بالای ایران در ساخت قطعات هواپیما، سخنی است که همه دست‌اندرکاران این صنعت چه در بخش دولتی و چه خصوصی آن را تأیید می‌کنند. با این حال، برخی قطعه‌سازان از مشکلاتی گویا دارند که کار را برای استفاده بهینه از این ظرفیت، دشوار کرده است. نبود تعامل لازم میان مصرف‌کنندگان قطعات و سازندگان آنها از مهم‌ترین مشکلاتی است که در کار تولیدکنندگان سنگ‌اندازی می‌کند. برخی تولیدکنندگان می‌گویند با صرف انرژی و سرمایه زیاد، قطعه مورد نظر مصرف‌کننده را برایش می‌سازند اما وقتی کار تمام و قطعه آماده می‌شود، مصرف‌کننده به بهانه‌های واهی از امضای قرارداد تولید سر باز می‌زند و تولیدکننده متحمل زیان می‌شود. این مسئله موجب شده با وجود توان بالای قطعه‌سازی، هنوز بازار قطعات هواپیما در کشور چندان گرم نباشد، آن هم در شرایطی که ساخت و تولید هواپیما و بالگرد در داخل کشور، در برنامه ششم توسعه مورد تأکید قرار گرفته و پیش‌سطر رسیدن به این مرحله، استفاده بهینه از توان قطعه‌سازان داخلی است.

به گزارش «گسترش صنعت» ساخت هواپیما و قطعات آن، یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های مسئولان و سیاست‌گذاران صنعت هوانوردی کشورمان است. با وجود آنکه ایران هنوز برای ساخت هواپیما مسافری راه درازی پیش رو دارد، در زمینه تولید قطعات این صنعت چه در بخش مسافری و چه نظامی، به دستاوردهای خوبی رسیده است.

علی عابدزاده، رییس سازمان هواپیمایی کشور می‌گوید با توجه به توانی که در صنعت قطعه‌سازی کشور وجود دارد می‌توانیم بسیاری از مشکلات صنعت هوایی کشور را برطرف کنیم و همه نیازهای شرکت‌های هواپیمایی در کشور قابل تولید است. برپایی نخستین نمایشگاه «فرصت‌های طراحی و ساخت قطعات هوانوردی» در هفته گذشته تأییدکننده سخن رییس سازمان هواپیمایی است؛ نمایشگاهی که با هدف نمایش توان قطعه‌سازی ایرانیان در صنعت هوانوردی برگزار شد و فرصت مناسبی برای آشنایی بیشتر فعالان این صنعت با یکدیگر بود.

این نمایشگاه کار خود را با انعقاد چند قرارداد مهم به پایان رساند. یک شرکت تولیدکننده، ساخت لاستیک هواپیما برای شرکت هواپیمایی آسمان را برعهده گرفت و شرکت هواپیمایی ماهان نیز با



با وجود توان تولید بالا، مشکلات رونق بازار را گرفته است

پیچ و خم قطعه‌سازی در صنعت هوانوردی ایران

هواپیمایی، ایران توان بالایی در تولید قطعات هواپیما دارد اما معاون استاندار پرواز این سازمان معتقد است نباید برای قطعاتی که در داخل نیاز نداریم، هزینه کنیم.

مجید حسنیلو در نخستین نمایشگاه «فرصت‌های طراحی و ساخت قطعات صنعت هوانوردی» در جمع خبرنگاران گفت: امکان ساخت و طراحی برخی قطعات هواپیما در ایران وجود دارد اما ممکن است بازار داخل به آن احساس نیاز نکند به همین دلیل نیازی به هزینه زیاد برای طراحی و ساخت این قطعات در کشور نیست.

معاون استاندار پرواز سازمان هواپیمایی با تأکید بر اینکه سازمان هواپیمایی در روند مراحل طراحی و ساخت قطعات هواپیما به تولیدکنندگان کمک می‌کند، گفت: شرکت‌های هواپیمایی و شرکت فرودگاه‌ها همواره بر اساس برآورد اینکه چه میزان امکان ساخت قطعه در کشور وجود دارد نیازسنجی می‌کنند.

وی با تأکید بر اینکه درحال‌حاضر بیشتر قطعات تولید شده هواپیما در ایران قطعاتی است که بازار آنها در کشور وجود دارد، ادامه داد: قصد داریم کار را جلوتر ببریم و قطعات غیرمصرفی هم تولید کنیم که در نهایت باعث می‌شود هم تولید بیشتر شود و هم وابستگی ما به کشورهای دیگر کاهش پیدا کند. حسنیلو تأکید کرد: ساخت قطعات هواپیما در ایران به دلایل مختلف برای شرکت‌های سازنده قطعات هواپیما توجه اقتصادی دارد. حتی اگر شرکتی بتواند فقط ۱۰ قطعه تولید کند به دلیل گرانی قطعات توجهی ساخت در کشور وجود دارد.

او ادامه داد: سازندگان قطعات هواپیما به سمت ساخت قطعاتی می‌روند که بازار مصرفی بالایی دارد و امکان تأمین آن از خارج از کشور فراهم نیست.

■ **اول تولید قطعه، بعد ساخت هواپیما**
ساخت و تولید انواع هواپیما و بالگردهایی که از خارج کشور تأمین می‌شود، تکلیفی است که ماده ۵۳ برنامه ششم توسعه بر دوش مسئولان و تصمیم‌گیران صنعت هوانوردی کشورمان گذاشته است. بر همین اساس، حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان و سازندگان قطعات و تجهیزات هوانوردی، ضروری به نظر می‌رسد. در همین زمینه اردیبهشت امسال شاهد امضای توافقنامه توسعه همکاری علمی و فناوری بین شرکت فرودگاه‌ها و نوابری هوایی ایران و معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری بودیم. در چارچوب این توافقنامه قرار شد فرصتی ویژه برای دانش‌پژوهان و صنعتگران نخبه کشور برای تأمین نیازهای این صنعت در بخش‌های مختلف از جمله ساخت قطعات و تجهیزات هوانوردی فراهم شود.

تضمین بدهند. وی افزود: گاهی شرکت سازنده با پول، دانش، نیروی انسانی خود و صرف زمان زیاد، قطعه را می‌سازد اما شرکتی که به آن قطعه اظهار تمایل کرده بود هزینه کار را نمی‌دهد و به بهانه‌های مختلف از انعقاد قرارداد خودداری می‌کند.

این فعال صنعت هوانوردی معتقد است برای حل مشکلاتی از این دست باید نهادهایی مانند معاونت علمی ریاست‌جمهوری وارد عمل شده و به شرکت‌های قطعه‌ساز یاری رسانند.

وی با تأکید بر اینکه در ایران در زمینه توان ساخت قطعات هواپیما مشکلی نداریم، ادامه داد: هم در حوزه نظامی و هم در حوزه مسافری توان ساخت وجود دارد البته طراحی و تأییدیه استاندارد قطعه‌های نظامی و غیرنظامی با هم تفاوت دارد. در این زمینه توانایی و ظرفیت هست اما با توجه به مشکلات موجود به نظر می‌رسد اراده لازم برای رونق تولید و بازار قطعات وجود ندارد.

ابراهیمی با تأکید بر اینکه برای کاهش مشکلات قطعه‌سازی در صنعت هوانوردی باید درک دوجانبه و همکاری متقابل بین شرکت‌های قطعه‌ساز و شرکت‌های مصرف‌کننده قطعات وجود داشته باشد، ادامه داد: نباید شرکت‌ها و نهادهای مصرف‌کننده قطعات، از قطعه‌ساز انتظار داشته باشند قطعه مورد نظر آنها را بسازد؛ بدون اینکه خیلی‌ها بابت سفارش گرفتن آسوده باشد زیرا شرکت قطعه‌ساز باید وقت، نیروی انسانی، مواد اولیه و دانش فنی خود را به کار گیرد تا قطعه را به مرحله تولید برساند و این نگرانی را داشته باشد که وقتی کار آماده شد ممکن است سفارش‌دهنده، بهانه بیاورد

و سفارش تولید ندهد و کار، روی دست سازنده بماند. البته اگر قرارداد بسته شود و پیش‌پرداخت بدهند کار بهتر و با خیال آسوده‌تر پیش می‌رود اما در بسیاری موارد، کار به آنجا نمی‌رسد.

این فعال ساخت تجهیزات هوانوردی معتقد است نمایشگاه‌هایی مانند «فرصت‌های طراحی و ساخت قطعات صنعت هواپیمایی» فرصت‌هایی مهم و طلایی برای صنعت است اما به شرط اینکه به مرحله محصول و قرارداد برسد اما اگر نمایشگاه به حال خود رها شود، در عمل خروجی مطلوبی نخواهد داشت.

■ **حمایت سازمان هواپیمایی از تولیدکنندگان**

اگرچه به گفته رییس سازمان

یک شرکت سازنده، تفاهنامه همکاری دانش‌بنیان در طراحی، ساخت، آزمایش و تعمیرات متعلقات و تجهیزات هوایی امضا کرد. نگاهی به همین قرارداد نشان می‌دهد همان‌طور که رییس سازمان هواپیمایی کشوری می‌گوید تولید داخل در صنعت هواپیما ظرفیت بالایی برای تأمین نیازهای داخلی دارد و قطعات هواپیما، بازاری است که ایران می‌تواند برای رونق آن برنامه‌ریزی کند.

مشکلاتی از جنس بازار

هرچند خبرها نشان می‌دهد نخستین نمایشگاه برپاشده در زمینه قطعات هوانوردی، هم از سوی شرکت‌های قطعه‌ساز و هم از سوی نهادهای دولتی و خصوصی صنعت و حمل‌ونقل هوایی مورد توجه و استقبال قرار گرفته اما برخی فعالان صنعت هوایی کشور معتقدند در این زمینه به زیرساخت‌هایی مانند ایجاد فرهنگ تعامل میان تولیدکننده و مصرف‌کننده و اقدام‌هایی برای رونق بازار نیاز داریم. ایرج ابراهیمی، رییس پیشین اتحادیه صنایع هوافضا و یکی از فعالان حوزه ساخت تجهیزات هوانوردی در پاسخ به «گسترش صنعت» با تأکید بر توانمندی بالای قطعه‌سازان داخلی در زمینه تولید انواع قطعه هواپیما و تأمین نیازهای داخلی گفت: توان ساخت بیشتر قطعات در ایران وجود دارد اما سازندگان با برخی مشکلات از سوی سفارش‌دهندگان روبه‌رو هستند.

ابراهیمی ادامه داد: به عنوان مثال، امکان دارد یک شرکت حمل‌ونقل هوایی به یک شرکت سازنده اعلام کند محصولی را پسندیده و به آن نیاز دارد

و شرکت سازنده نیز برای ساخت آن، اعلام آمادگی کند اما تا زمانی که کار به مرحله قرارداد برسد فشارها و سختی‌های زیادی به سازنده تحمیل می‌شود. ممکن است پیش‌تر یک سازنده با تکیه بر ارتباطاتی که دارد و سفارشی که درباره او شده، با آنها قرارداد بسته و نتوانسته باشد به تعهد خود عمل کند و به همین دلیل به همه سازندگان بدبین باشد در حالی که هر شرکت سازنده، پیشینه خود را دارد و شرکت‌هایی که قطعه سفارش می‌دهند می‌توانند درباره پیشینه، عملکرد و توان فنی سازندگان تحقیق کنند، تولیدات شرکت را ببینند یا از مشتری‌های پیشین سوال کنند. این سختگیری‌ها در حالی است که شرکت‌های سازنده، تأییدیه استاندارد دارند و حاضرند درباره عمل به قرارداد،



مجید حسنیلو

امکان ساخت و طراحی برخی قطعات هواپیما در ایران وجود دارد اما ممکن است بازار داخل به آن احساس نیاز نکند به همین دلیل نیازی به هزینه زیاد برای طراحی و ساخت این قطعات در کشور نیست

پرداخت به موقع بدهی‌های بانکی، مالیات، تأمین اجتماعی و بدهی‌های معوقه بابت آب، برق و گاز مصرفی را ندارند. فریز دو ساله بازپرداخت این بدهی‌ها، می‌تواند کمکی در جهت حمایت از تولیدکنندگان در شرایط ویژه باشد. نایب‌رییس اتاق ایران معتقد است که در شرایط فعلی نمی‌توان، تصمیم‌ها را بر اساس وضعیت عادی اتخاذ کرد و باید به شرایط خاص داخلی و بین‌المللی توجه داشت. به گفته سلاح‌ورزی، شکل‌گیری شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا زیر نظر رهبر معظم انقلاب نشان‌دهنده شرایط ویژه امروز و ضرورت مقابله با تهدیدهای جدید بین‌المللی در حوزه اقتصاد است.

برای فعالیت‌های مولد اقتصادی دشوار تر خواهد کرد. بنابراین، باید با توجه به تجربه‌های گذشته و گرفتاری‌های بنگاه‌های اقتصادی در دوران تحریم‌های قبلی، شرایط را برای حمایت از تولیدکنندگان در شرایط جدید فراهم کنیم. سلاح‌ورزی با اشاره به افزایش هزینه‌های اداره بنگاه‌های تولیدی گفت: دستمزدها در سال جدید با افزایش همراه شده است. همچنین، هزینه‌های سوخت و انرژی، حمل‌ونقل و بهای مواد اولیه به شدت رشد کرده است. در این شرایط بنگاه‌های اقتصادی به دلیل افزایش نرخ تمام‌شده تولید در عمل، امکان رقابت و حتی امکان ادامه حیات را از دست می‌دهند. بنابراین، امکان

نایب‌رییس اتاق ایران اعلام کرد

لزوم فریز بدهی فعالان اقتصادی به مدت دو سال

بنگاه‌های اقتصادی واقعی از سوءاستفاده‌کنندگان احتمالی، شود تا این طرح فرصتی برای فرصت‌طلبان و سودجویان که فعالیت‌های غیرمولد را در دستور کار دارند، فراهم نکند. سلاح‌ورزی معتقد است که این مصوبه می‌تواند فرصتی برای واحدهای تولیدی واقعی بخش خصوصی به منظور قرار گرفتن در خدمت سیاست‌های اقتصاد مقاومتی در راه عبور از گردنه تهدیدها و تحریم‌های آمریکا باشد. نایب‌رییس اتاق ایران دلایل ارائه این پیشنهاد را این‌گونه توضیح می‌دهد: شرایط به وجود آمده در اقتصاد کشور خارج از اختیار و اراده مدیران بنگاه‌های اقتصادی بوده و تحریم‌های جدید شرایط را

حیاتی و مهم در این برهه حساس اتخاذ شود. بر این اساس، پیشنهاد می‌شود که از سوی این شورای فراقوه‌ای، امکان فریز شدن بدهی واحدهای اقتصادی به مدت دو سال به گونه‌ای که در این دو سال سود و جریمه‌ای به بدهی‌ها تعلق نگیرد، فراهم شود. این طرح شامل بدهی‌های بانکی، مالیات، تأمین اجتماعی و بدهی‌های معوقه بابت آب، برق و گاز مصرفی خواهد بود. نایب‌رییس اتاق ایران ادامه داد: در این طرح اصل بدهی‌ها پابرجا می‌ماند و پس از دو سال باید تسطیق دوباره و پرداخت از سوی بنگاه‌های اقتصادی از سر گرفته شود. البته، طبیعی است که باید ملاحظات لازم برای تشخیص و تفکیک

نایب‌رییس اتاق ایران از ارائه پیشنهادی به شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا خبر داد و خواستار فریز دو ساله در بازپرداخت بدهی فعالان اقتصادی به دولت و بانک‌ها برای عبور از شرایط دشوار اقتصادی شد. به گزارش «گسترش صنعت» به نقل از اتاق بازرگانی ایران، حسین سلاح‌ورزی از ارائه پیشنهادی به شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا خبر داد که بتواند در شرایط جدید حامی فعالان اقتصادی واقعی باشد. وی گفت: از شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا که هر هفته برای بررسی و حل و فصل مسائل اقتصادی با حضور سران ۳ قوه تشکیل می‌شود، درخواست کرده‌ایم که تصمیمی