### گزارش «عصر آزادی» از وضعیت وخیم کیفیت خودروهای داخلی و کاربرد قطعات چینی در آنها؛

# این است خودروی ملی؟!

عصر آزادی/ شهرام صادق زاده

**صنعت خودروسازی یکی از حوزه‌ها و فعالیت‌های تولیدی و اقتصادی اشتغالزای کشور محسوب می‌شود که در سایه آن، بسیاری از افراد مشغول به فعالیت های تولیدی، خدماتی و توزیعیِ مرتبط با آن هستند و به واسطه این زنجیره، بَخش قابل توجهی از جامعه معیشت خود را تأمین می‌کند.**

از دیگر سو، صنعت خودروسازی یکی از مولفه‌ها و شاخص‌های تعیین کننده در میزان توسعه کشورها محسوب می‌شود و امروزه شاهد هستیم ضریب پیشرفت بسیاری از کشورها را برحسب میزان توفیقات آنها در تولید خودروی باکیفیت می‌سنجند!

متأسفانه کیفیت پایین خودروهای داخلی موجب شده تا وضعیت موجود، مانند چماقی بر سر کالاها و تولیدات داخلی قرار گیرد و در شرایطی که تنها راهکار برون رفت از مشکلات اقتصادی فعلی کشور به حمایت از تولید و پشتیبانی و مانع زدایی آن خلاصه می‌شود برخی خواسته یا ناخواسته با به رُخ کشیدن کیفیت خودروهای داخلی تلاش می‌کنند خط بطلانی بر تمامی تولیدات داخلی بکشند که البته چنین ذهنیتی در ارتباط با تولیدات داخلی، امری مذموم و نکوهیده محسوب می‌شود که پیامدها و نتایج سوء و زیان باری را برای اقتصاد کشور در پی خواهد داشت.

به هر ترتیب فارغ از ضرورت تفکیک صنعت خودرو سازی با دیگر تولیدات کشور که بعضاً در سطح جهانی و بین المللی نمونه هستند نباید این واقعیت را نادیده انگاشت که ارتقای کیفی تولید خودروی داخلی یک امر حیاتی، ضروری و به نوعی مطالبه همگانی محسوب می‌شود و با کاربرد قطعات چینی به جایی نمی رسد!

**■ کاربرد قطعات چینی برای اتومبیلی که عنوان "ملی" را یدک می کشد تأسف آور است!**

کیفیت به عنوان حلقه مفقوده صنعت خودرو معرفی می شود، از همین رو به اعتقاد برخی از مردم و کارشناسان، خودروهایی که این روزها از کارخانه خودروسازان خارج می‌شوند در مقایسه با تولیدات سال‌های ۹۶ و ۹۷ نه تنها با افزایش کیفیت مواجه نشده‌اند بلکه افت کیفیت هم داشته اند.

این قضیه، موضوعی است که وزیر صنعت، معدن و تجارت نیز در بدو ورود به وزارت صمت نسبت به آن اظهار ناراحتی کرد؛ اما زمان زیادی نگذشت که وی هم این موضوع را از راس اولویت‌های خود خارج کرد، در شرایطی که هزینه تولید صنعت خودروی کشور با هزینه های تولید روز خودروسازان بین‌المللی و متناسب با نرخ ارز محاسبه می‌شود اما کیفیت همچنان در همان چند دهه گذشته باقی مانده است.

البته این روزها بازار خودرو کمتر مشتری واقعی به خود می‌بیند و اکثر کسانی که در این محفل حضور دارند به دنبال سوداگری یا حفظ ارزش دارایی خود هستند؛ چرا که به رغم ثبات یا کاهش چند هفته‌ای قیمت خودرو، باز هم قیمت‌ها مسیر صعودی را در پیش گرفته اند.

خودروهایی که در مجلس قبلی قرار بود فرمانشان با دست هر خانواده ای با عنوان "هر خانواده ایرانی، یک خودرو" به حرکت در بیاید اما بیش از یک سال است که خرید خودروی صفر و حتی گاهی کارکرده به رویای برخی خانواده‌ها تبدیل شده است!

در شرایطی که مکرراً بر ضرورت حمایت از کالای داخلی تأکید می‌شود واردات لوازم و قطعات خودرو از کشور چین، آن هم برای اتومبیل‌هایی که عنوان "خودروی ملی" را یدک می‌کشند تأسف آور است و انتظار می‌رود با تعریف اقدامات موثر حمایتی از قطعه‌سازان که این روزها با مشکلات و چالش‌های متعددی دست و پنجه نرم می‌کنند، شاهد اجرای واقعی سیاست حمایت از کالای داخلی در عرصه استراتژیک خودروسازی کشور باشیم.

این امر می‌طلبد تا در حوزه خودرو به چنان پیشرفتی نائل شویم که به موازات جلب رضایتمندی مردم از کیفیت محصولات داخلی، توسعه صادرات نیز محقق گردد، امری که در سایه آن علاوه بر پیشرفت‌های اقتصادیِ فزاینده‌تر، شاهد افزایش و توسعه فرصت‌های شغلیِ زیادی خواهیم بود.

با نیم نگاهی به اظهارات برخی از کارشناسان و صاحب‌نظران فنی خودرو متوجه خواهیم شد که ضریب تعویض قطعات یدکی در سالیان اخیر به شدت افزایش یافته است، قطعاتی که با عمری پایین، زود مستهلک می‌شوند و نیازمند تعویض می‌شوند به طوری که تعویض قطعه چینی با قطعه چینی دیگر مزید بر علت شده تا امروزه بسیاری از خودروهای تولید داخل از لحاظ کیفی با اُفت قابل توجهی همراه شوند!

برخی دیگر از کارشناسان نیز انحصار موجود در خودروسازی را از عوامل موثر در کیفیت پایین خودروهای داخلی می‌دانند.

**■ حذف پیکان، حذف یک محصول مقرون به صرفه بود که تعادل را از بین برد!**

تاریخ صنعت خودروی کشور به سال‌های نخستین دهه ۴۰ شمسی برمی‌گردد، زمانی که با همکاری شرکای خارجی محصولات معروفی مانند آریا، شاهین، ژیان و پیکان روی خط تولید بود.

با توجه به شرایط وقت سیاسی کشور، خودرو سازان بزرگ همواره در رفت و آمد بوده و شرکت‌های داخلی نیز از این نزدیکی فنی و مهندسی، استفاده خوبی می کردند به طوری که باز بودن درب‌های تجاری، منجر به واردات آزاد انواع خودروهای آمریکایی و آلمانی می‌شد تا خیابان‌ها از حیث رنگارنگی نیز شرایط ایده‌آلی داشته باشند و بازار شاهد وفور عرضه خودروی باکیفیت باشد.

با آغاز انقلاب، صنعت خودروی کشور وارد مسیری متفاوت شد... جنگ، سنگین‌ترین ضربه را به این صنعت وارد کرد و بازار تا سال‌ها در رکود فرو رفت.

بعد از آن، تحریم‌ها و بدعهدی ها شروع شد و در چنین شرایطی بود که واردات عملاً معنایی نداشت و کشور خواه‌ناخواه باید به سمت تولید و داخلی‌سازی می‌رفت.

فضای بسته اقتصادی و سیاسی، چاره‌ای غیر از مونتاژ مدل‌هایی محدود باقی نگذاشته بود؛ از پیکان گرفته تا رنو پنج که هر دو جزو خودروهای اقتصادی بازار محسوب می‌شدند.

با پایان جنگ تحمیلی و آغاز دوره سازندگی، سامان‌دهی کشور از یک سو و رشد ناگهانی تقاضا از سوی دیگر، صنعت خودرو جهشی چشم‌گیر را تجربه کرد، در آن سالها شرکای نامداری همچون شرکت نیسان با خودروی پاترول، شرکت کیا با خودروی پراید و بی‌تردید بزرگ‌ترین شریک تجاری خودروی ایران یعنی پژو با تولید خانواده ۴۰۵ هرکدام سهم قابل‌توجهی را در بازار به دست آوردند.

همزمان با بهبود رابطه با فرانسوی‌ها، مذاکراتی با شرکت های کره‌ای جدید مانند هیوندای و دوو نیز آغاز شد که این روند با رسیدن به دهه ۸۰ و معرفی سمند به عنوان اولین خودروی ملی، دورانی طلایی را رقم زد.

فروش چشم‌گیر پرایدِ تازه وارد هم نتوانسته بود محبوبیت پیکان را دستخوش تغییر قرار دهد، به طوری که تنها در سال ۸۲ بیش از ۱۴۵ هزار دستگاه از خودروی خاطره‌انگیز پیکان تولید شد لذا تردیدی نیست که دهه ۸۰ شمسی هم برای خودروساز و هم برای مشتری، برهه‌ای درخشان بوده است چرا که پژو ۲۰۶، نیسان ماکسیما و سیتروئن زانتیا نیز به بازار عرضه شده بود تا قشر متوسط و بالادستی‌های جامعه را نیز پوشش دهد اما بزرگ‌ترین ضربه به بازار خودرو بعد از جنگ تحمیلی، توقف تولید پیکان در سال ۸۴ بود!

با حذف پرفروش‌ترین خودروی کشور تا آن روز، بازار با خلأ بزرگی روبرو شد و این فضایی عالی برای حضور تازه‌واردهای صنعت خودرو همانا شرکت‌های چینی بود زیرا در آن ایام تولیدات داخلی به مراتب باکیفیت‌تر و حتی گران‌تر از خودروهای چینی بودند و به همین دلیل، حذف پیکان، حذف یک محصول مقرون به صرفه به حساب می‌آمد که تعادل را از بین می‌برد.

چینی‌ها نیز با پیش‌بینی آینده جذاب و محاسباتی دقیق وارد کشورمان شده و توانستند تا به امروز جا پای محکمی در صنعت خودروی ایران از خود به جای بگذارند که کیفیت فدای کمیت شده است!

**■ نیم قرن پیش صنایع ایرانی، آرزوی فعالان اقتصادی کره جنوبی بود!**

یک اقتصاددان، خودروسازان را یکی از بخشهایی دانست که خون مردم را در شیشه کرده و با روح و روان و مال و جان ایرانیان بازی می کنند و گفت: آنها طی سالیان متمادی با سیاست های نادرست و عملکرد غلط مدیران شان، اشک مردم را درآورده و موجب ایجاد بحران در زندگی مردم و وارد کردن لطمه به بخشهای مختلف دیگر کشور شده اند.

محمدرضا سبزعلیپور ادامه داد: صریح و بی پرده می گویم اگر نیم قرن پیش "برادران خیامی" همت نکرده و شرکت "ایران ناسیونال" را تأسیس نمی نمودند امروز قطب خودروسازی کشور یعنی "ایران خودرو" را هم نداشتیم!

وی افزود: در دهۀ ۴۰ که تولید پیکان را آغاز کرده بودیم مدیران "شرکت هیوندای" کره جنوبی دیداری از خط تولید پیکان داشتند و آرزوی شان این بود که آیا می شود روزی هم کشور کره، کارخانه خودروسازی عظیمی همچون ایران ناسیونال داشته باشد؟ یعنی نیم قرن پیش صنایع و صنعتگران ایرانی، آرزو و الگوی فعالان اقتصادی کره جنوبی بودند!!

سبزعلیپور اضافه کرد: چند سال پیش خودرویی را تحت عنوان "خودروی ملی" تولید و به مردم فروختند اما امروز که قریب به دو دهه از تولید آن خودرو می گذرد نه تنها شکل و شمایل آن تفاوتی با روز اولش نکرده بلکه هر سال قطعاتش بی کیفیت تر و حتی برخی از لوازم اولیه آن ناپدید شده و تحت عنوان آپشن با اخذ مبلغی بیشتر، همان لوازم بر روی خودرو نصب می گردد که واقعاً خجالت آور است! این اقتصاددان اظهار کرد: تنها موردی که در صنعت خودروسازی ما نسبت به گذشته به طور چشمگیر فرق کرده و روز به روز به طرز وحشتناکی رشد کرده، قیمت خودروهای بی کیفیت بوده است!

سبزعلیپور اذعان کرد: خودروهای پیکان و ژیان در دهه ۴۰ با کیفیت بالا تولید شدند و برخی دیگر نیز بعد از گذشت نیم قرن، هنوز به خوبی کار می کنند اما خودروهایی که طی ۱۰ سال گذشته توسط مدیران پُر ادعای امروز تولید و با قیمت میلیونی تومانی آن هم نقد و بعضاً با منت به مردم فروخته می شوند غالباً به روغن سوزی افتاده، در تعمیرگاه ها جا خشک کرده و یا از رده خارج شده اند!

**■ آغاز روند نزولی کیفی خودرو در کشور از بابت حضور برندهای چینی است**

پایین بودن کیفیت خودروهای داخلی، از معضلاتی است که تقریباً اکثریت قریب به اتفاق مشتریان و متقاضیان خودرو بر روی آن اتفاق نظر دارند.

در طول دهه‌های اخیر، خودرو برای خانوارهای ایرانی به یک کالا و محصول اساسی تبدیل شده و دیگر همانند گذشته عدم برخورداری از آن، مسئله‌ای ساده به شمار نمی‌آید لذا بسیاری از خانوارها خرید خودرو را از اولویت‌های اساسی خود قلمداد می‌کنند.

در واقع آنچنان که خریداری خودرو از سوی اقشار مرفه جامعه امری بدیهی به شمار می‌رود در میان اقشار متوسط و حتی ضعیف جامعه نیز این امر به عنوان یک اولویت جدی مدنظر قرار می‌گیرد و چه بسا افرادی که برخورداری از خودرو را مهم‌تر از خرید منزل می‌پندارند!

گواه صدق این ادعا را می‌توان در خانوارهایی جستجو کرد که علی‌رغم سکونت در منازل استجیاری، اما به هر شیوه ممکن تلاش می‌کنند به خرید اتومبیل مبادرت ورزند که بالاتر بودن قیمت مسکن در مقایسه با خودرو از دیگر دلایل این رویکرد و ذهنیت است.

البته نباید این واقعیت را از نظر دور داشت که حقیقتاً عدم برخورداری از خودرو در شرایط فعلی کشور از حیث اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و غیره با سختی‌ها، مشقت و دشواری‌های بسیاری همراه خواهد بود و مجموعه این عوامل باعث می‌شود حساسیت خانوارها نسبت به خرید خودرو به مراتب فزاینده‌تر از دهه‌های نه چندان دور، ظهور و بروز پیدا کند.

بسیاری از کارشناسان بر این باورند که آغاز روند نزولی کیفی خودرو در کشور از بابت حضور برندهای چینی هستند، خودروهایی که بی‌اغراق در اولین حضورشان، با موجی از مشکلات فنی و ایمنی روبه‌رو می گردند.

البته اقتصاددانان دیگر نیز می‌گویند وابستگی شدید خودروسازان به چتر حمایتی دولت، آن‌ها را از تلاش برای تولید محصولات به روز مانند آنچه در دهه ۷۰ و ۸۰ شمسی دیدیم، بازداشته است.

در انتها نیز گروهی معتقدند تحریم‌ها و مشکلات داخلی اقتصادی، مانعی بزرگ برای خودروسازان به منظور رشد تولید خودروی باکیفیت مطابق با استانداردهای جهانی به حساب می آید!

## پرداخت ۵۲ میلیارد تومان تسهیلات به چایکاران و کارخانجات فرآوری چای

**۵۲ میلیارد تومان تسهیلات سرمایه‌ای و تسهیلات سرمایه در گردش برای حمایت از تولید و صنعت چای داخلی در سال ۹۹ در اختیار کشاورزان و کارخانجات فرآوری چای قرار گرفت.**

به گزارش ایلنا از وزارت جهاد کشاورزی، رییس سازمان چای کشور با اعلام این مطلب گفت: در سال ۹۹ مبلغ ۳۲ میلیارد تومان تسهیلات سرمایه در گردش و ۲۰ میلیارد تومان تسهیلات سرمایه ای به چایکاران و کارخانجات فرآوری چای پرداخت شد.

حبیب جهانساز افزود: در قالب تسهیلات سرمایه در گردش برای خرید نهاده ها و مواردی از این دست، به ازای هر هکتار ۳ میلیون تومان از طریق صندوق تخصصی چای در اختیار کشاورزان قرار گرفت.

وی اظهار داشت: برای عملیاتی همچون انواع هرس، کف بری، احیای باغات رها شده، تامین ماشین آلات کشاورزی و استقرار سیستم های آبیاری تحت فشار نیز تسهیلات سرمایه ای با نرخ کارمزد ۴ درصد و با دوره بازپرداخت چهار ساله به چایکاران پرداخت شد.

جهانساز ادامه داد: به منظور بهسازی و برندسازی کارخانجات چای نیز تسهیلات با نرخ کارمزد ۷ درصد و دوره بازپرداخت چهار ساله تخصیص یافت.

وی خاطر نشان کرد که از ۱۶۵ کارخانه چای فعال، ۱۱۰ کارخانه عضو صندوق تخصصی چای هستند.

رییس سازمان چای کشور گفت: برای اصلاح و همچنین احیای باغات رها شده، برنامه پنج ساله تدوین کرده ایم که اجرای آن نیاز به منابع مالی دارد. وی با بیان این که ۶ هزار هکتار باغ چای در کشور رها شده است، بر بازگشت این اراضی به چرخه تولید تاکید کرد. جهانساز اظهار داشت: در صورت تصویب برنامه پنج ساله اصلاح و احیای باغات رها شده و تامین منابع مالی ارزان قیمت با دوره تنفس برای بازپرداخت، هر سال ۱۷۰۰ تا دو هزار هکتار از باغات چای رها شده به چرخه تولید باز می گردد.

وی گفت: عملیاتی همچون احیاء، هرس و جوانسازی باغات چای حداقل سالانه به ۳۰ تا ۴۰ میلیارد تومان تزریق منابع مالی نیازدارد.

رییس سازمان چای کشور در همین حال از تشکل ها و تعاونی ها خواست برای سرمایه گذاری و توسعه صنعت چای ورود پیدا کنند.

وی در مورد کشت قراردادی در حوزه تولید چای کشور نیز اذعان داشت: کشاورزی قراردادی و توسعه زنجیره های تولید از اولویت های ما است و با توجه به این که باغات چای به نحوی با کارخانجات فرآوری چای وصل و در ارتباط هستند، از این رو زمینه کشت قراردادی فراهم است.

جهانساز مصرف سالانه چای خشک در کشور را سالانه حدود ۸۰ هزار تن عنوان و خاطرنشان کرد: سرانه مصرف به ازای هر فرد در سال، یک کیلوگرم چای خشک است. وی اظهار داشت: با توجه به حمایت های دولت، گام های خوبی در تولید این محصول طی چند سال اخیر برداشته شده به طوری که تولید چای خشک از ۱۵ هزار تن در سال ۹۲ به ۳۰ هزار تن در سال ۹۹ رسیده است.

## مسکن ملی فرزندخوانده دولت بعد می‌شود

**پروژه اقدام ملی مسکن که قرار بود دو ساله به اتمام برسد پس از گذشت ۲۰ ماه به پیشرفت حدود ۲۵ درصد رسیده و قطعا ادامه‌ی آن به دولت سیزدهم واگذار می‌شود.**

به گزارش ایسنا، اواسط سال ۱۳۹۸ طرح ۴۰۰ هزار واحدی اقدام ملی مسکن در حالی کلنگ خورد که وزارت راه و شهرسازی وعده داد دو ساله این پروژه را به اتمام می‌رساند. بگذریم از اینکه طرح در برخی نقاط ماهها قبل از آن شروع شده بود. اما آنچه تا کنون در مقام عمل رخ داده افتتاح ۱۱ هزار و ۵۶۰ واحد بوده و خبر آمده که قرار است ۱۰ هزار واحد دیگر به زودی بهره‌برداری شود. این در حالی است که کمتر از سه ماه به پایان کار دولت دوازدهم (۱۲ مردادماه) باقی‌مانده و پروژه ۲۵ درصد پیشرفت کرده است.

**تجربه مسکن مهر در حال تکرار**

ظاهرا همه چیز برای تحویل نصفه و نیمه طرح اقدام ملی مسکن به دولت بعد مهیاست. در واقع همان کاری که دولتهای نهم و دهم در پروژه ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار واحدی مسکن مهر انجام دادند و آن را پس از شش سال با ۳۱ درصد پیشرفت به دولت روحانی محول کردند، درباره مسکن ملی در حال وقوع است. وزیر راه و شهرسازی اخیرا گفته که پروژه‌های مسکن ملی باید حداکثر ۱۸ ماه تا دو سال طول بکشد و نباید از این زمان‌بندی تجاوز کند. البته محمد اسلامی طرحها را مجزا در نظر گرفته و برای هر طرح، دو سال زمان تعیین کرده است. یعنی پس از کلنگ‌زنی، هر پروژه نهایتا باید دو ساله به اتمام برسد. هرچند در زمان اجرای طرح، صحبتها اینگونه بیان نمی‌شد و مسئولان طوری وعده می‌دادند که قرار است تمامی ۴۰۰ هزار واحد تا سال ۱۴۰۰ تکمیل شود. به هر ترتیب ۵۳۰ هزار واحد مسکن ملی که تا کنون به مرحله اجرا رسیده باید حداکثر تا دو سال آینده تمام شود. این در حالی است که پس از واگذاری طرح به دولتهای بعد معلوم نیست چه شرایطی پیش بیاید و چگونه با پروژه مسکن ملی رفتار شود. البته مسئولان وزارت راه و شهرسازی بارها اعلام کرده‌اند که طرح اقدام ملی مسکن به یارانه های دولتی وابستگی ندارد که دولتها نخواهند زیر بار اجرای آن بروند؛ چرا که تسهیلات ۱۸ درصدی آن را بانک پرداخت می‌کند و دولت مکلف است زمین ارزان قیمت در اختیار متولیان مستقیم و کارگزاران غیرمستقیم آن قرار دهد.

**قیمت مسکن ملی در هاله‌ای از ابهام**

برآوردها از قیمت مسکن ملی هم به دلیل نبود ثبات اقتصادی، دائما طی ۲۰ ماه گذشته تغییر کرد. اوایل بیان می‌شد که هر متر مسکن ملی ۲ تا ۳ میلیون تومان است. سپس پاییز سال گذشته بر اساس برآورد سازمان برنامه و بودجه از پروژه‌های دولتی اعلام شد که هر متر مسکن ملی نباید با قیمتی فراتر از ۲.۷ میلیون تومان به پیمانکاران واگذار شود؛ در حالی که همان از ابتدای اجرای طرح در سال ۱۳۹۸ همواره سازندگان اعلام کردند که با توجه به هزینه های ساخت، اجرای پروژه با قیمتهای ۲ تا ۳ میلیون تومان امکان پذیر نیست و کمتر سازنده‌ای حاضر شد زیر بار این پروژه برود. نهایتا پس از حدود ۲۰ ماه اتلاف وقت طبق برآورد سازمان برنامه و بودجه از پروژه‌های عمرانی، قیمت هر متر مسکن ملی با رشد حدود ۸۰ درصد به حدود ۵ میلیون تومان در هر متر مربع رسید.

## ۳۵ هزار تن شکر خام در کارخانه قند شیروان تصفیه می‌شود

**مدیر کل غله و خدمات بازرگانی خراسان شمالی از قرارداد تصفیه بیش از ۳۵ هزار تن شکر خام وارداتی در کارخانه قند شیروان برای تصفیه و تبدیل به شکر سفید خبر داد.**

به گزارش روابط عمومی این اداره کل، سیدجلال موسوی اظهار داشت: با توجه به واردات شکر خام از سایر کشورها توسط شرکت مادر تخصصی بازرگانی دولتی ایران برای تولید و تامین مایحتاج کالای استراتژیک شکر در راستای تنظیم بازار کشور و همچنین ایجاد اشتغال به صورت مستقیم و غیر مستقیم قرارداد تبدیل شکر خام به شکر سفید و ذخیره سازی آن با کارخانه قند شیروان انجام شده است.

وی افزود: هم اکنون هفت هزار تن شکر خام به کارخانه قند شیروان وارد شده است و مابقی شکر خام به میزان ۲۸ هزار تن به مرور وارد استان و پس از آن طی فرایندهایی در کارخانه تبدیل به شکر سفید خواهد شد.

وی گفت: بنا به مجوزهایی که از سوی شرکت متبوع و کارگروه تنظیم بازار وزارت صمت و با توجه به اعلام نیاز استان های دیگر به شکر سفید، به این اداره کل اعلام خواهد شد و به تبع آن تقسیمات شکر سفید با توجه به اولویت های اعلامی صورت خواهد پذیرفت.

موسوی خاطر نشان کرد: این میزان شکر با هدف حمایت از بخش صنف و صنعت و همچنین خانوارها در جهت تعدیل قیمت ها است.

سرانه مصرف سالانه شکر در استان خراسان شمالی ۲۷ کیلوگرم به ازای هر نفر است، شکر مصرفی استان حدود ۲۳ هزار تن در سال است.

شرکت تولیدی قند شیروان، قوچان و بجنورد، فروردین ۱۳۳۷ به صورت شرکت سهامی خاص تاسیس و در اسفند ۱۳۷۷ در سازمان بورس و اوراق بهادار تهران پذیرفته شد.

این واحد هم اکنون جزو زیرمجموعه شرکت مادرتخصصی گسترش صنایع غذایی سینا است.

این کارخانه واقع در ۱۰ کیلومتری جاده شیروان - بجنورد، سالانه ۴۰۰ هزار تن چغندرقند مصرف می کند که کمتر از ۲۰ درصد آن از داخل استان تامین می شود.

### رئیس خانه اقتصاد ایران و ترکیه پاسخ داد

## کرونا چه بلایی بر سر ترکیه آورد؟

**رئیس خانه اقتصاد ایران و ترکیه می‌گوید، شیوع کرونا و کاهش تعداد مسافران و گردشگران خارجی، فشار قابل توجهی بر اقتصاد ترکیه وارد کرده است.**

جلال ابراهیمی در گفت و گو با ایسنا، اظهار کرد: با وجود آنکه دولت ترکیه از برنامه ریزی برای مقابله با کرونا صحبت کرده اما همچنان این ویروس در همسایه غربی ایران در حال جولان است و این مسئله برای کشوری که بخش مهمی از اقتصاد خود را حضور توریست‌ها و گردشگران خارجی مدیریت می‌کند شرایط دشواری به وجود آورده است.

به گفته وی، شرایط به شکلی پیش رفته که برای شهروندان ترکیه ممنوعیت و محدودیت‌های جدی مسافرتی و ترددی وضع کرده‌اند اما با این امید که گردشگران خارجی به حضور خود ادامه دهند، آنها را از محدودیت‌های سخت استثنا کرده‌اند. با این وجود آمارها حاکی از شرایط سخت اقتصادی برای کسب و کارهای کوچک است.

رئیس خانه اقتصاد ایران و ترکیه با بیان اینکه کرونا به افزایش جدی بدهی شهروندان ترکیه به نظام بانکی این کشور منجر شده، توضیح داد: شیوع کرونا در ترکیه باعث بسته شدن بسیاری از فروشگاه‌ها، رستوران‌ها و واحدهای اقتصادی شده و همین موضوع به فعالان اقتصادی برای پرداخت قسط‌های بانکی‌شان فشار فراوانی وارد کرده است.

ابراهیمی با اشاره به آمارهایی که اخیرا از سوی وزیر دارایی ترکیه اعلام شده، گفت: مجموع بدهی‌های کارت‌های اعتباری بانک‌های ترکیه به ۱۴۸ میلیارد لیر رسیده است. رقم کل بدهی‌های بانکی نیز از مرز ۸۲۷ میلیارد لیر عبور کرده است. در حال حاضر ۳۴ میلیون شهروند ترک به بانک بدهکار هستند و یک و نیم میلیون نفر از این بدهکاران تحت پیگرد قرار دارند.

وی خاطرنشان کرد: اگر ترکیه نتواند در کوتاه مدت راه کاری برای مشکلاتی که امروز با آنها مواجه شده پیدا کند، قطعا در آینده چه در مسیر رشد اقتصادی و چه در رابطه با جذب سرمایه گذاران خارجی با مشکلات و دغدغه‌های جدی مواجه خواهد شد.

به گزارش ایسنا، با گذشت بیش از یک سال از آغاز همه گیری جهانی ویروس کرونا، هرچند بخشی از محدودیت‌های به وجود آمده اقتصادی زیرسایه این ویروس کاهش یافته‌اند اما همچنان بخش خدمات به عنوان اصلی‌ترین قربانی اقتصادی کرونا به شمار می‌رود.

در ماه‌های گذشته میزان سفرهای بین المللی به شکل قابل توجهی کاهش یافته و در کنار خطوط هواپیمایی، کشورهای مسافرپذیر نیز با مشکلات اقتصادی جدی مواجه شده‌اند.

### گمرک اعلام کرد

## هنگ کنگ مقصد اول است

**طبق گزارش مسئولان گمرک ایران، در سال گذشته بیش از ۱۹۰میلیون دلار به ۶۰ کشور صادر شده که ۷۹ درصد آن به پنج کشور هنگ کنگ، امارات، اسپانیا، چین و افغانستان اختصاص دارد.**

به گزارش ایسنا، سید روح اله لطیفی - سخنگوی گمرک جریان صادرات زعفران ایران در سال ۱۳۹۹ را تشریح کرد و گفت که ۳۲۴هزار و ۵۸۹ کیلوگرم طلای سرخ، در سال گذشته به ۶۰ کشور دنیا به ارزش ۱۹۰ میلیون و ۳۲۳ هزار و ۳۰۶ دلار صادر شده است.

**مقاصد زعفران ایران کجاست؟**

بر اساس این گزارش ،هنگ کنگ، اولین مقصد زعفران ایرانی در سال گذشته بود که ۷۴هزار و ۵۷۸ کیلوگرم زعفران به ارزش ۴۶ میلیون و ۶۲۶ هزار و ۲۱۶ دلار را خریداری کرده است که ۲۳ درصد وزن و ۲۴.۵ درصد ارزش کل زعفران صادراتی کشور را به خود اختصاص داده است.

امارات با خرید ۵۹ هزار و ۷۹۱ کیلوگرم به ارزش ۳۳ میلیون و ۹۴۲هزار و ۲۷دلار و سهم ۱۸.۴درصد وزن و ۱۷.۸درصد ارزش دومین خریدار زعفران ایرانی در سال ۱۳۹۹ بود و پس از آن اسپانیا با ۴۹ هزار و ۲۵ کیلوگرم و ارزش ۲۶ میلیون و ۴۴۰ هزار و ۳۱۳ دلار و سهم وزنی ۱۵ درصدی و ارزش حدودا ۱۴ درصدی کشور سوم بوده است.

چین با خرید ۴۰ هزار و ۱۳۹ کیلوگرم زعفران به ارزش ۲۲میلیون و ۵۰۴ هزار و ۴۴۰ دلار و سهم ۱۲.۳ درصدی وزن و ۱۱.۸ درصدی ارزش در جایگاه چهارم و نهایتا افغانستان با خرید ۳۳هزار و ۷۸۱کیلوگرم زعفران به ارزش ۱۹میلیون و ۱۶۸هزار و ۶۰۸دلار پنجمین کشور خریدار زعفران ایرانی، با سهم خرید ۱۰.۴درصدی وزن و ۱۰درصدی ارزش کل زعفران صادر شده کشور در سال ۹۹ بوده است.

وجود صادرات زعفران به ۶۰کشور دنیا، پنج کشور هنگ کنگ، امارات، اسپانیا، چین و افغانستان، ۲۵۷هزار و ۳۱۴کیلوگرم زعفران به ارزش ۱۴۸میلیون و ۶۸۱هزار و ۶۰۴دلار را خریداری کردند که ۷۹ درصد وزن و ۷۸درصد ارزش کل صادرات این کالا در سال گذته بوده است.

### یک مقام مسئول مطرح کرد؛

## هیچ فولادی گم نشده است

**سرپرست معاونت معادن و صنایع معدنی وزارت صمت گفت: هیچ فولادی گم نشده و رقم ۲.۶ میلیون تن اعلام شده درباره اختلاف آمار تولید و مصرف صحیح نیست.**

به گزارش ایلنا از وزارت صمت، اسدالله کشاورز سرپرست معاونت معادن و صنایع معدنی وزارت صمت اظهار کرد: از اصحاب رسانه درخواست دارم تا پیش از رسانه‌ای کردن اینگونه موارد از ما مسئولان هم سوال کنند؛ ۲.۶ میلیون تن اعلامی درباره اختلاف آمار تولید و مصرف صحیح نیست.

وی افزود: تولید واقعی شمش فولاد ۲۹ میلیون تن بوده است که به میزان ۲۲.۲ میلیون تن مصرف و میزان صادرات ما حدود ۶ میلیون و ۵۰۰ هزار تن بوده است . پس اختلاف تنها ۳۰۰ هزار تن است و کسری که مشاهده می‌کنید گم نشده و به میزان موجودی کف انبار واحدهای تولیدی مربوط است.

کشاورز بیان کرد: ما در سال ۹۹ در مجموع ۶ هزار تن واردات شمش خام داشتیم که مربوط به اقلام خاص است و امکان تولید آن وجود ندارد. صادرات سال ۹۸ هم حدود ۶ میلیون و ۸۵۰ هزار تن بوده است و کاهش آن به دلیل ساز و کار بازار بوده است.

وی افزود: ما مسئولیت تامین واحدهای تولیدی واقع در زنجیره فولاد را داریم، پس هر واحد تولید فولاد که تولیدات خود را در بورس عرضه کند، می‌تواند مازاد تولید را صادر کند.

وی در پایان خاطرنشان کرد: برای واحدهای بزرگ، با توجه به میزان تولید، میزان کف عرضه‌ای برای واحدهای تولید فولادی تعریف شده است.