

رئیس جمهوری در جلسه ستاد هماهنگی اقتصادی دولت تاکید کرد: ثبات اقتصادی، حمایت از تولید و تامین معیشت مردم محور اصلی بودجه باشد



رئیس جمهور با اشاره به دقت و جدیت اعضای هیات دولت در بررسی و تصویب تبصره های لایحه بودجه در جلسات فشرده روزهای اخیر گفت: ثبات اقتصادی، حمایت از تولیدکنندگان و تامین معیشت مردم محورهای اصلی و مورد توجه دولت در تصویب لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ کل کشور باید باشد.

به گزارش ایرنا از پایگاه اطلاع رسانی ریاست جمهوری، آیت الله سید ابراهیم رئیسی در جلسه ستاد هماهنگی اقتصادی دولت، تاکید کرد: در تدوین لایحه بودجه، جهت گیری ها و هدف گذاری ها باید به سمت تحقق و رعایت محورهای مدنظر مقام معظم رهبری در اصلاح ساختار بودجه باشد.

رئیس جمهوری تعامل با مجلس شورای اسلامی و استفاده از نظرات نمایندگان و همچنین خبرگان

آیت الله خاتمی: ملت ایران به چیزی کمتر از لغو همه تحریم ها تن نخواهد داد



خطیب نماز جمعه تهران با بیان اینکه هیات با تجربه ای برای مذاکرات به وی رفته است، خطاب به اعضای این تیم گفت: شما نماینده ملت شجاعی هستید که تا آخرین قطره خود پای آرمان هایش ایستاده و به چیزی کمتر از لغو همه تحریم ها تن نخواهد داد.

به گزارش خبرنگار سیاسی ایرنا، آیت الله سید احمد خاتمی در خطبه های نماز جمعه تهران اظهار کرد: هیاتی باتجربه برای مذاکره به ویین رفتند و این هیات هم مواضع خود را به طور صریح ابراز کردند و مواضع ضد امریکایی خود را چه در قول و چه در عمل نشان دادند.

وی افزود: در یک کلمه به مذاکره کنندگان که پاره تن نظام هستند می گویم که شما نماینده یک ملت شجاعی هستید که پای آرمان هایش تا آخرین قطره خون و نفس ایستادند. بدانید این ملت به چیزی کمتر از لغو همه تحریم ها تن نخواهد داد.

خطیب نماز جمعه تهران همچنین با قدرانی از دولت سیزدهم در زمینه تامین واکسن و واکسنیاسیون گسترده اظهار کرد: این دولت خدمات بزرگی در ارتباط با واکسن انجام داد. مردم هم خوشبختانه استقبال کردند و استقبال می کنند و به سهم خود از این خدمت ستودنی تشکر و از تمام جانم دعا می کنم خدایند به این سید فداکار و مخلص که عمر خود را در مسیر خدمت به مردم می گذراند، قوت و نشاط بیشتر عنایت کند.

وی با بیان اینکه احساس می کنم لحظات پایانی این ویروس منحوس

سرمقاله

روزهای سخت معیشتی در راه است!

دکتر قدیر گلکاریان

بر کسی پوشیده نیست که تورم در بسیاری از کشورها لجام گسیخته و چون اسب وحشی سامانه ثبات اقتصادی و تواناییهای مالی مردم را در معرض تاخت خود قرار داده است. شاید به نظر برسد که تنها کشورمان با این مشکل دست به گریبان است و سخت ترین روزهای معیشتی را مردم ایران تحمل می کنند. ولی اگر نیم نگاهی به اطراف و اکناف خود بیندازیم، غالب کشورها با این معضل درگیر هستند. به طوری که ترکیه در عرض مدت کوتاهی شاهد تورم ۶۰ درصدی را تحمل می کند و ارزش پول ملی آن در مدت کوتاهی قریب به یک ماه و اندی فراتر از ۴۰٪ ارزش خود را در برابر ارزهای خارجی از دست داده است. همانطور که توان اقتصادی خانوارها در ایران روز به روز کمتر میشود و سفره شان خالی تر، همان شرایط در ترکیه، سایر کشورهای آسیای میانه و حتی کشورهای ثروتمند نیز به شدت احساس میشود.

این امر تنها به بخشی از پر ماجراترین نقطه جهان، یعنی خاورمیانه و یا اوراسیا محدود نیست، بلکه تورم فزاینده در سراسر اتحادیه اروپا نیز به شدت موجب نگرانی رهبران سیاسی، کارشناسان اقتصادی و به تبع آن ملت شده است. این قاره احتمالاً وارد دورهای از تورم سرسخت می شود که برای هر کسی که در دهه ۱۹۷۰ زندگی کرده است آشناست.

طبیعتاً اعلام نظر فدرال رزرو ایالات متحده که دست به کاهش خرید دارایی های ماهانه خود با توجه به ارقام تورم فزاینده زده است، خود عاملی در ایجاد نوسانات ارزی و به تبع آن تحت تأثیر قرارگیری پولهای ملی در کشورها شده است که تابع تجارت با دلار هستند. در همین راستا بر اساس طور خبری در یورونیوز، کریستین لاگارد، رئیس بانک مرکزی اروپا همچنان بر عدم وجود ریسک توری می پذیرد تاکید می کند و معتقد است که تورم قابل کنترل در شرایط کنونی جهان امری موقتی است و مادامی که تنگنای مربوط به عرضه از بین نرود و بانک مرکزی اروپا سیاستهای خود را در قبال شرایط موجود تغییر ندهد، ساکنان قاره اروپا انگار سوار کالسکه ای شده اند که اسبهایش بی محابا در حال تاخت است و خدا میداند چه زمانی خسته خواهند شد تا آرامش به سرنشینان بازگردد.

ایین در نوع خود نهمی قابل توجه است که باید سایر کشورها نیز بدان توجه نمایند!

بسیاری از کشورها بالاترین نرخ تورم خود را در دهه های اخیر گزارش کرده اند. به طور مثال ایالات متحده با ۶٫۲٪، بریتانیا با ۵٫۲٪، آلمان فدرال با ۵٫۲٪ و در مجموع، کشورهای اتحادیه اروپا با نرخ تورم بالای ۴ درصدی مواجه هستند. برخی از کارشناسان بر این عقیده اصرار دارند که نرخ تورم کنونی در سطح بین المللی یک پدیده موقتی است. اما غالب تحلیل گران اقتصادی و پولی بسیار نگرانند که یک دوره طولانی افزایش قیمت در راه است که ناشی از سیاستهای پولی انبساطی و افزایش بدیهیهای عمومی است. نمونه این را در کشورمان و ترکیه شاهد هستیم که از نزدیک زیر ذره بین تحلیلی نگارنده مقاله است.

گرچه نگارنده در جایگاه کارشناس اقتصادی و مالی اظهار نظری ندارد ولی با تکیه بر داده ها و اظهار نظرهای چنان به نظر میرسد که برخی از عوامل پشت پرده (رانت، پرداختهای مخفی دولتها، تحریمها، تحولات غیر قابل انتظار سیاسی و ...) زمینه ساز تورم بیشتر و یا نوسانات ارزی است. از این رو اگر نکته نظرات این دسته از تحلیل گران را مد نظر قرار دهیم شاید تورم موجود بعد از مدتی فروکش کند. لیکن اگر شرایط موجود کروناایی را از اوایل سال ۲۰۲۰ در نظر بگیریم، قیمت عرضه کالاها و حتی خدمات در بعضی موارد افزایش و در برخی ایام کاهش داشته ولی روی هم رفته افزایش توری را شاهد هستیم. همین عدم تثبیت شرایط اقتصادی و پولی موجب شد که در سال ۲۰۲۱ هم بسیاری از کشورها با تورم و افزایش قیمتها و کاهش ارزش واحد پول ملی مواجه باشند و انگار پایه ای شد برای افزایش تورم. متأسفانه دیده میشود که در هفته های پایانی سال میلادی همین شرایط باز ادامه دارد و قابل کنترل نیست و میتواند سال ۲۰۲۲ را هم دستخوش تحولات منفی سازد. به طوری که افزایش نرخ ارزهای خارجی باعث شده است قیمت های حامل انرژی مانند نفت گرمایشی، گاز، بنزین و گازوئیل در ترکیه و کشوری که ساکن هستیم، روز به روز افزایش یابد و حتی وارد کنندگان مواد سوختی در جزیره قبرس از عرضه بنزین و گازوئیل به جایگاهها خودداری کرده و یا سهمیه ای اقدام می کنند و این امر تنها با هدف افزایش نرخ مواد سوختی است. از یک زاویه حق با آنهاست. زیرا در عرض یک هفته دلار در برابر لیر از ۱۲۵۰ به ۱۴ رسیده و پوند از ۱۴ به ۱۸ رسیده است. همین امر و تورم در سوخت موجب شده است که فروشگاههای عمده و خرده در ترکیه و قبرس پیوسته دست به تغییر برچسبهای قیمت بزنند که آرامش جامعه را گرفتار کرده است.

بنظر میرسد کشورهایی که فاقد منابع انرژی فسیلی هستند باید در بلندمدت، برای مبارزه با تغییرات اقلیمی خود را با قیمت های بالاتر سوخت فسیلی وفق دهند و امید به ارزانی و یا ثبات بازار در چنین کشورهایی ساده لوحی و خوش خیالی است. به طور مشابه، اگرچه انتظار نمی رود که افزایش قیمت های سراسری در مصالح ساختمانی، تراشه های کامپیوتری و مواد خام به طور نامحدود ادامه پیدا کند ولی اینها نیز از موارد مورد نیاز جوامع صنعتی و نیمه صنعتی است که تسکین پایداری نخواهند داشت.

بهرتر است نگاهی به گذشته نه چندان دور داشته باشیم. هنگامی که چین در دهه ۱۹۹۰ به طور کامل وارد بازارهای جهانی شد، سبیل کالاهای ارزان قیمت حاصل از دستمزدهای پایین باعث شد که بازارهای جهانی تحت فشار رقابت در عرضه قرار گیرند. اتحادیه های کارگری که نگران از دست دادن شغل بودند، تمایلی به درخواست افزایش دستمزدها نداشتند. اما اکنون این فشارها در حال کاهش است و کارگر ساده نیز کمتر پیدا میشود، افزایش مواد اولیه، قیمت تمام شده تولیدات در کنار بحرانهای غیر قابل پیش بینی زمینه ایجاد بحران اقتصادی و پولی را در آینده انکار ناپذیر کرده است.

یادمان است که چند سال پیش برخی از تحلیل گران بر این باور بودند که پدیده جهانی شدن به پایان رسیده است، اما واقعیت این است که یکپارچگی اقتصادی بین المللی به دلیل بحران COVID-19، روی کار آمدن دولتهای محافظه کار، رفتار سیاست پیشگامی که بر روی صفحات مسقیف به دنبال ترسیم نقشه های جغرافیایی روایی خود هستند و همچنین کاهش نیروی کار به دلیل افزایش سن جمعیت، و کاهش زاد و ولد موجب شده است که آینده ای نه چندان روشنی تصور کنیم. اقتصاد جهانی بیشتر از قبل فشار توری پایداری را تحمل خواهد کرد.

از همه مهمتر اینکه صاحبان صنایع از افزایش دستمزدها هم بر اساس شرایط توری و همسان سازی حقوقها با تورم خودداری می کنند و اعتقادشان بر این است که هر قدر قیمت تمام شده محصولات بالا برود، باز تورم خواهد بود و افزایش دستمزدها به نوعی در جا زدن است. شاید توجیهی به ظاهر منطقی است ولی همین امر نیز مردم را فقیر و فقیرتر می کند. از این رو اقتصاد جهانی در یک نقطه عطف تاریخی قرار دارد. اینکه، شرایط در حال تغییر از تورم زدایی به تورم بیشتر در کل شکل بگیرد و این یعنی روزهای سخت معیشتی در راه است!

در هر صورت این سیاست پولی است که مسیر تورم را تعیین می کند. در کوتاه مدت، بانک های مرکزی هیچ کاری نمی توانند برای جلوگیری از افزایش قیمت ناشی از عواملی مانند افزایش هزینه های انرژی انجام دهند و تلاش هم نکنند نتیجه معکوس میدهد که تصمیمات اردوغان و شرایط کنونی ترکیه نمونه بارز آن است. آنچه اهمیت دارد این است که شهروندان و بازارهای مالی اعتماد خود را به عزم بانک های مرکزی برای تثبیت تورم در میان مدت از دست ندهند. بسیاری از کشورها در دوره کروناایی با سبیل نقدینگی همراه شده اند. فروش گسترده اوراق قرضه هم نتوانسته است چاره ساز باشد. در نتیجه دولتها با کسری بودجه و افزایش شدید بدیهی عمومی همراه هستند و خواهند بود.

خطر تورم برجسته در سطح ملی و بین المللی را نباید دست کم گرفت. این خوش باوری که کاهش نرخ ارز، کاهش قیمتها را در بردارد، امری غیر عقلانی است. حداقل دولتها باید تمهیداتی قابل بشوند که تورم بیش از این افزایش نیابد و یا سیر صعودی سریعی نداشته باشد. زیرا مشکل در معیشت، سبب ساز مشکلات عدیده در همه ابعاد در کشور است. از قدیم گفته اند، اگر فقر از در وارد شود، ایمان از پنجره فراری است!

«عصر آزادی» از نقش مهم تبریز در صنعت خودروسازی کشور و مشکلات فرا روی آن گزارش می دهد؛

تبریز مستعد تشکیل قطب سوم خودروسازی ایران

عصر آزادی / شهرام صادق زاده



بخشی از واحدهای خودروسازی در تبریز

رئیس انجمن سازندگان ماشین و قطعات خودروی آذربایجان شرقی: با فعال کردن واحدهای صنعتی راکد تبریز ثمرات کوتاه مدت آن در رشد و توسعه صنعت خودرو سازی کشور احساس خواهد شد!

ساز و غیره از افتخارات صنعتی آذربایجان هستند. دولت خیلی زود نتیجه حمایت خود از صنایع خودروسازی تبریز را خواهد دید

رئیس انجمن سازندگان ماشین، قطعه و مجموعه های صنعتی خودروی آذربایجان شرقی با اشاره به وجود تکنولوژی تولید بسیار خوب، متخصصان زنده و مهندسان کاربلد در صنایع خودروسازی تبریز گفت: ما به اراده و سیاست های حمایتی دولت برای جهش تاریخی در صنعت خودروسازی کشور نیاز داریم.

یونس اکبرپور پایدار در خصوص لزوم استفاده از ظرفیت های عظیم صنایع خودروسازی در تبریز افزود: تبریز مرجع صنعت خودروسازی و قطعه سازی کشور است و وجود صنایع استراتژیکی زمینه را برای جهش بخش صنعت خودرو در تبریز و کشورمان فراهم می کند. وی با بیان اینکه امروز بزرگترین مشکل خودروسازان داخلی تامین موتور و گیربکس است ادامه داد: در حالی که ظرفیت های بسیار بزرگ، منحصربفرد و آماده ای در تبریز فعالند نباید در تامین موتور و گیربکس خودروهای داخلی با مشکل مواجه باشیم.

پایدار از انعقاد تفاهم نامه مشترک انجمن سازندگان ماشین، قطعه و مجموعه های صنعتی خودروسازی شرقی با چندین شرکت مرتبط با صنعت خودروسازی تبریز نیز خبر داد و اضافه کرد: دولت باید حمایت ویژه ای از شرکت های قطعه ساز و مجموعه ساز در تبریز داشته باشد تا یک بار برای همیشه وابستگی صنعت خودروسازی کشور به شرکت های خارجی قطع شود. رئیس انجمن سازندگان ماشین، قطعه و مجموعه های صنعتی خودروسازی تبریز تاکید کرد: دولت خیلی زود نتیجه حمایت خود از صنایع خودروسازی تبریز را خواهد دید و اولین سود آن برای دولت افزایش درآمد از محل مالیات بر ارزش افزوده و کاهش چشمگیر مصرف سوخت دیزل خواهد بود که افزایش اشتغال، کاهش واردات و مصرف ارز، جهش در صنعت خودرو سازی و صنایع مرتبط و غیره در ادامه آن قرار دارند.

پایدار بر لزوم تقویت واحدهای تحقیق و توسعه صنایع خودروسازی تبریز تاکید کرد و گفت: موفقیت های اخیر گروه تاکتوسازی نمونه بسیار خوبی از توجه به تحقیق و توسعه است چرا که واحدهای تحقیق و توسعه قلب تپنده صنایع هستند و با فعال کردن این واحدها خیلی زود نتیجه و ثمرات شیرین آن را در رشد و توسعه صنعت قطعه سازی، مجموعه سازی و خودروسازی تبریز و کشور خواهیم دید. وی تبریز را مرجع صنعت خودروسازی کشور دانست و افزود: این ظرفیت های بزرگ و آماده به کار در تبریز وجود دارند و فعال هستند و ما باید همه تلاش و از این امکانات برای رشد و توسعه داخلی سازی صنعت خودروسازی بهره بگیریم!

های تولید در حوزه مجموعه سازها تحقق می یابد.

■ مذاکرات طرف های خارجی در خصوص توانمندی های صنعتی تبریز ناکام مانده است! علیرغم آنکه در سالهای اخیر اقداماتی در سطح عالی برای راه اندازی خطوط تولید انواع خودرو نظیر سئوری و اتوبوس با ظرفیتهای خارجی و حتی با خودروسازان داخلی در آذربایجان شرقی به عمل آمده است ولی تاکنون این مذاکرات با توجه به توانمندی ها و وجود امکانات وسیع صنعتی در تبریز به مرحله عملی نرسیده است!

هم اکنون افزون بر ۳۵ درصد از قطعات خودروهای تولید شده در کشور، به همراه بخش های مهم قوه محرکه انواع کامیون، اتوبوس و وانت در واحدهای تولیدی و صنعتی آذربایجان شرقی در منطقه صنعتی غرب تبریز تولید می شود. واحدهایی همانند ایدم، درمن دیزل، ریخته گری، تراکتورسازی، بلبرینگ سازی و چند واحد عمده دیگر فعال ترین بخش های صنعتی در این منطقه هستند. در حال حاضر حداقل پنج نوع تراکتور، یک نوع کامیونت و قوه محرکه کامیونها و اتوبوسهای بنز در واحدهای تولیدی تبریز تولید می شوند.

بر اساس اعلام کارشناسان اداره کل صنایع آذربایجان شرقی در حال حاضر افزون بر ۲۲۰ واحد از کارگاه های صنعتی بزرگ و کوچک این استان که تحت پوشش اداره صنایع قرار دارند در زمینه تولید قطعات مختلف خودرو فعال هستند.

ملاحظ تبدیل تبریز به قطب سوم خودروسازی کشور در حالی مطرح می شود که زنجیره تولید خودرو از سالها پیش در این شهر وجود دارد و تنها با ساماندهی واحدهای صنعتی فعال در این حوزه همچون قطعه سازان، تبریز به صورت بالفعل به یکی از قطب های اصلی خودروسازی کشور تبدیل خواهد شد زیرا شرکت های همچون ایران خودروی تبریز، چرخشگر، ایدم، تراکتور

شده خودرو می شود.

محمد رضا شیخ عطار بر ظرفیت های بالقوه آذربایجان شرقی در صنایع خودرو تاکید کرد و افزود: باید با ایجاد هماهنگی بیشتر ظرفیت های حوزه اقتصادی استان در این زمینه را به سمت افزایش بهره وری سوق دهیم و با تنظیم برنامه های مدون طرح های اقتصادی را فعال تر کنیم.

وی با تاکید بر اقتصادی کردن تولید خودرو ادامه داد: ظرفیتی که به آذربایجان شرقی در گروه خودروسازی ایران خودروی آذربایجان اختصاص یافته است، ظرفیت کمی نیست و نیازمند کار بیشتر است.

مدیر توسعه صنایع ریلی و خودروی سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران ایجاد حلقه رنگ و بدنه و استفاده از ظرفیت های صنعت خودروسازی کشور در این مورد را از فرصت عالی سرمایه گذاری برای استان دانست و اضافه کرد: در حال حاضر صنعت مونتاژ در فرآیند تولید خودرو پاسخگو نیست و هزینه بالایی صرف ارسال قطعات و اتاق رنگ شده به استان و بازگشت مجدد بعد از مونتاژ به مرکز می شود.

شیخ عطار با بیان اینکه در حال حاضر ۸۰۰ هزار دستگاه ظرفیت خالی در بخش رنگ خودرو داریم افزود: در صورت فراهم کردن تسهیلات ارزان قیمت توسط خودروسازان، امکان سرمایه گذاری در آذربایجان شرقی وجود دارد.

وی ظرفیت کل حوزه رنگ صنعت خودروسازی کشور را ۲ میلیون دستگاه اعلام کرد و افزود: قسمت اعظم فرآیند یاد شده در تهران، ساوه و کاشان متمرکز است و در سال گذشته زمینه و ظرفیت اجرای رنگ یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو داشتیم.

مدیر توسعه صنایع ریلی و خودروی سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران از ایجاد هم افزایی بین خودروسازی موتور ساز به عنوان الگویی موفق در صنعت خودروسازی یاد کرد و گفت: با تحقق این هماهنگی افزایش ظرفیت

آذربایجان و تبریز از درباز در تولید قطعات مهم خودرو از جمله موتور، گیربکس، قطعات آهنگری و غیره فعال بوده است ولی آنچه نتوان این بخش در عرصه های مختلف را ناتوان جلوه می دهد نبود سرمایه های لازم برای ارتقای سطح کیفی تولیدات و نیز نبود نگرش عمیق و کارشناسانه توسط مدیران بخش های صنعتی است!

صاحبان صنایع کوچک ولی باتجربه تبریز که در بخش تولید قطعات خودرو فعال هستند معتقدند اگر مهارت های فنی این بخش با سرمایه گذاری های حساب شده در هم آمیزند تحقق آرزوی تولید یک نوع خودروی خاص در این شهر تحقق خواهد یافت.

صنعتگران باتجربه این منطقه معتقدند ماشین آلات موجود فرسوده در منطقه کفاف نیاز بازارهای جهانی را نمی کند و لازم است برای وارد کردن ماشین آلات مدرن و مناسب به آنان تسهیلات ارزی و مشاوره ای اعطا شود!

در صورت تحقق این خواست اصولی و زیربنایی می توان به رویای ورود در عرصه تولید خودروی مستقل و عاری از وابستگی به خارج از کشور و تصاحب سهم مهمی از بازارهای صادراتی در این بخش نیز امید داشت.

■ پایه طراحی و ایجاد واحدهای قطعه سازی کشور با توان متخصصان تبریزی شکل گرفت

بیش از نیم قرن پیش که در آذربایجان شرقی صنایع تراکتورسازی، بلبرینگ سازی، ماشین سازی و لیفت تراک سازی پایه گذاری شد، پدیده صنعتی شدن تبریز اتفاق افتاد. اما بعد از پیروزی انقلاب همه شرکا و مهندسان صاندری این کارخانه ها از ایران رفتند و این نیروهای متخصص خودمان بودند که چنین صنایع بزرگی را سرپا نگه داشتند و به دنبال آن بخش خصوصی همت کرده و قطعه سازی پا گرفت و توسعه یافت و تا به امروز رسید. هم اکنون انجمن قطعه سازان آذربایجان شرقی ۵۰۰ عضو فعال دارد و در بخش ریخته گری، صنایع فورج، عملیات حرارتی، مونتاژ و ماشین کاری، تبریز حرف اول را می زند و به جرات می توان گفت که پایه و اساس طراحی و ایجاد واحدهای قطعه سازی استانها با توان متخصصان تبریزی شکل گرفت. یکی از پیشکسوتان قطعه سازی تبریز که در سال ۵۸ دانشجوی مهندسی نوین در دانشگاه تبریز بود در این زمینه گفت: تازه در ماشین سازی تبریز شاغل شده بودم که انقلاب پیروز شد، مهندسان خارجی که کارخانه های ایران را می گردانند یکی یکی صنایع کشور را رها کرده و رفتند و مردم، محتاج ساده ترین قطعات بدکی شدند. یگانه که امروز مدیرعامل یکی از برندهای قطعه سازی کشور است افزود: در همان ایام دست به کار شده قوتقاپانان تبریز شروع کردیم.

وی اضافه کرد: قطعات کوچک و ساده با ماشین آلات مختصری که با هزار مکافات جور کرده بود، تولید شد و هم اکنون این کارخانه حداقل ۳ هزار نوع قطعه خودروهای سئوری تولید می کند. یگانه تاکید کرد: ظرفیت تولید روزانه یک هزار دیرفرانسسیل خودروهای پژو ۴۰۵، پژو ۲۰۶، تیبا و پراید را دارد و ۱۱۰ نفر در این واحد صنعتی شاغل هستند که ۸۰ درصدشان تحصیلات دانشگاهی دارند.

■ ارسال رنگ رتگ شده به تبریز و بازگشت مجدد بعد از مونتاژ به مرکز هزینه بر است

مدیر توسعه صنایع ریلی و خودروی سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران با اشاره به ضرورت توسعه حلقه های تکمیلی نظیر رنگ و بدنه سازی در تولید بود در گفت: انتقال بدنه رنگ شده به آذربایجان شرقی منجر به افزایش هزینه تولید و در نهایت افزایش قیمت تمام