اقتصاد کرمان
دیده‌بان توسعه اقتصادی استان کرمان
دوشنبه ۲۵ اسفند ۱۳۹۹ ■ ۱ شعبان ۱۴۴۲ ■ ۱۵ مارس ۲۰۲۱ ■ شماره ۱۸۳ ■ ۴ صفحه

خبر

۵۲۶ خوشه صنعتی در کشور شناسایی شد

مدیر توسعه صنعتی معاونت صنایع کوچک سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی گفت: تاکنون ۵۲۶ خوشه صنعتی نقاط مختلف کشور شناسایی شده‌است.

طهمورث لاهوتی افزود: از این شمار خوشه تاکنون کار امکان سنجی ۱۸۳ خوشه اجرایی شده و ۳۶ خوشه نیز پیاده سازی آنها در دست اجراست. وی بیان کرد: در ۱۵ ساله گذشته با فعالیت خوشه‌ها دستاودرهایی کلان محقق شده‌است که از جمله آنها می‌توان به افزایش ۱۹ درصدی تعداد بنگاه‌ها در خوشه‌های تحت حمایت اشاره کرد.

خبر

سعدمحمدی خبر داد

سه کارخانه شرکت مس در آستانه افتتاح

مدیرعامل شرکت ملی صنایع مس ایران گفت: در سال آینده، سه کارخانه کنسانتره درآلو، دره‌زار و سرباره‌های حاصل از ذوب سرچشمه افتتاح می‌شوند و با افتتاح این سه کارخانه حداقل ۳۵۰ هزار تن کنسانتره جدید تولید خواهد شد.

اردشیر سعدمحمدی در مراسم اختتامیه اولین رویداد استارت آپی مس با حضور امام جمعه، نماینده مردم رفسنجان در خانه ملت، فرماندار و جمعی از مسئولان در مرکز شتاب دهی و نوآوری شهید ستاری رفسنجان برگزار شد با اشاره به اینکه انشالله تولید شرکت صنایع مس ایران در سال جهش تولید به ۲۸۰ هزار تن کاتد می رسد، اظهار کرد: تا چند هفته دیگر تولید شرکت ملی صنایع مس به ۲۸۰ هزار تن خواهد رسید که اکنون از ۲۷۰ هزار تن عبور کرده ایم. پارسال ۲۴۸ هزارتن فروش مس داشتیم. امروز از ۲۶۵ هزار تن در فروش عبور کرده ایم که در تاریخ مس این رکورد تولید زده شده است و این اتفاق بسیار خوبی برای شرکت مس است.

وی تصریح کرد: در سال آینده سه کارخانه کنسانتره درآلو، دره‌زار و سرباره‌های حاصل از ذوب سرچشمه افتتاح می‌شوند و با افتتاح این سه کارخانه حداقل ۳۵۰ هزار تن کنسانتره جدید تولید می شود.

سعدمحمدی با اشاره به اینکه در چهار سال آینده گردش مالی مس از دو میلیارد کنونی به چهار و نیم میلیارد دلار افزایش می یابد، ادامه داد: با توجه به این موضوع شرکت مس جزو ۱۰ شرکت برتر دنیا در حوزه مس خواهد بود.

مدیرعامل شرکت ملی صنایع مس ایران خاطرنشان کرد: شرکت ملی صنایع مس ایران در دو سال اخیر جهش تولید خاصی داشته است، اما ادامه حیات با ساختار سنتی برایمان امکان پذیر نیست، بنابراین باید با افراد متخصص، با تجربه و متعهد ساختار جدیدی برای چهار سال آینده برنامه ریزی کنیم.

وی در بخش دیگری از سخنان خود اظهار داشت: در همه بخش ها به ویژه صنعت و معدن نیازمند پویایی هستیم و آموزش باید در دستور کار مداوم و مستمر قرار گیرد و همراه با رشد حرکت علم پیش برویم.

سعدمحمدی با بیان اینکه مرکز نوآوری خانه ای است که در آن تمام افرادی که از هوش، نبوغ و علم بالاتری برخوردار هستند و مورد حمایت قرار می گیرند تا از ایده های آنها برای افزایش گسترش بخش صنعت و معدن و افزایش بهره وری استفاده کنیم، تصریح کرد: اشتغال نیاز امروز جامعه ما است و در این زمینه نیازمند سرمایه‌گذاری مناسب هستیم.

وی در بخش پایانی سخنان خود گفت: اگر مس بتواند وظیفه خود را به خوبی انجام دهد و در اقتصاد کشور جایگاه خود را در تولید ناخالص ملی افزایش دهد، وظیفه خود در ارتباط با نظام و مردم انجام داده است.

با ظرفیت تولید سالانه ۲۵۰هزار باتری،انجام شد

افتتاح «کرمان باتری ارگ» نخستین تولیدکننده باتری در استان کرمان

کارخانه «کرمان باتری ارگ» به عنوان نخستین تولیدکننده باتری در استان کرمان با ظرفیت تولید سالانه ۲۵۰ تا ۳۰۰ هزار باتری با حضور استاندار کرمان افتتاح شد.

این پروژه که با اعتبار ۳۵ میلیارد تومان برای ۶۰ نفر اشتغالزایی کرده، در شهرک صنعتی شماره ۲ کرمان به بهره‌برداری رسید.

علی زینی‌وند استاندار کرمان در آیین افتتاح کارخانه کرمان باتری ارگ افزود: بخشی از لوازم و تجهیزات کارخانه کرمان باتری بومی سازی شده و بخش مهم کار در اینگونه صنایع دانش و فناوری و مهندسی معکوس است.

وی اظهار داشت: کشورهای پیشرفته نیز تاکید بر فراگیری دانش و فناوری دارند و صنعت خودروسازی ایران به حدی رسیده که ایرانی ها توان تولید قطعه و خودرو را دارند اما در برخی مواقع نقل و انتقال کالا و دانش راحت شده و ممکن است واردات بخشی از صنایع از نظر اقتصادی مزیت داشته باشد.

استاندار کرمان تصریح کرد: هرجا دولت سیطره بر صنعتی می اندازد و آنجا ابتدای خرابی کار است زیرا دولت باید کار حاکمیتی و نظارتی خود را انجام دهد.

وی با بیان اینکه فعالیت تولیدی دولت در برخی نقاط موجب رانت و فساد می شود گفت: در هرجای کشور که اجازه نفس کشیدن به بخش خصوصی دادیم، آن بخش رشد کرده و با دنیا رقابت کرده است.

زینی‌وند عنوان کرد: یک صنعت خودروسازی دهه پنجاهی را نگه داشتیم و تولید خودروی با کیفیت می خواهیم که کشور اینگونه پیشرفت نمی کند لذا باید زمینه کار برای بخش خصوصی با تسهیلگری و حمایت دولت محقق شود.

وی با بیان اینکه صنایع خودروسازی کرمان پنج هزار نفر اشتغالزایی ایجاد کرده افزود: بیکاری موجب افسردگی خانواده‌ها و جامعه می شود و گسترش کار مجموعه خودروسازی کرمان راه اشتغالزایی را باز می کند لذا باید بخشی از بازار پر اشتهای کشور را در اختیار آنان قرار دهیم.

به گزارش ایرنا،وی با بیان اینکه مردم در بازار بسته ناگزیر از برخی خودروهای بی کیفیت استفاده می کنند گفت: تولید این خودروها نیز در آینده متوقف می‌شود.

بازخوانی ۳۰ سال فعالیت خودروساز بزرگ بخش‌خصوصی؛

چرا «کرمان» قطب سوم خودروسازی نشد؟

اواخر دهه ۶۰ و دورانی که خودروسازی ایران روی کاکل شرکت‌های بزرگ دولتی می‌چرخید، مجموعه‌ای خصوصی سر برآورد تا ضمن تبدیل شدن به قطب سوم صنعت خودرو، در قامت رقیبی قابل احترام برای ایران‌خودرو و سایپا ظهور پیدا کند. صحبت از گروه خودروسازی کرمان خودرو است، شرکت بزرگ بخش‌خصوصی که سال‌هاست با چند زیرمجموعه در صنعت خودروی کشور فعالیت دارد. کرمان خودرو هرچند با هدف تبدیل شدن به قطب جدید خودروسازی ایران تشکیل شد و در مقاطعی نیز خوب پیش رفت، اما تا امروز نتوانسته به این هدف بزرگ خود دست پیدا کند. پیش از آنکه به حال و روز این روزهای کرمان خودرو بپردازیم، ابتدا تقویم ۳۰ ساله این شرکت را ورق می‌زنیم و مروری می‌کنیم آنچه را که بر کرمانی‌های صنعت خودرو در این سال‌ها گذشته است. گروه کرمان خودرو در زمستان ۱۳۶۹ و در دورانی که مسوولان کرمانی به فکر توسعه اقتصادی شهر خود افتاده بودند، تاسیس شد. سه سال قبل‌تر، موسسه‌ای با نام خیریه مولی‌الموحدین علی‌ابن ابیطالب در استان کرمان تاسیس شد، موسسه‌ای که بعدها سنگ بنای شرکت‌های مشهوری را در بخش اقتصادی و صنایع کشورگذاشت. هواپیمایی ماهان، شرکت قطارهای مسافربری جوپار و کرمان خودرو از جمله فرزندان موسسه مولی‌الموحدین کرمان به شمار می‌روند که حالا هر کدام برای خود سری در میان سرها دارند. شروع کار کرمان خودرو اما با واردات محصولی کره‌ای به نام «دوو سی‌یلو» بود که اتفاقا با استقبال خوبی از سوی مشتریان روبه‌رو شد. این خودرو همان طور که از نامش بر می‌آید، به دوو موتورز کره تعلق داشت و کرمان خودرو توانست با واردات آن در دوران انحصار شرکت‌های دولتی، هم تنوعی به بازار بدهد و هم شروع نسبتا پرقدرتی داشته باشد. کرمان‌خودرو که نمی‌خواست یک واردکننده باشد، تصمیم گرفت دوو سی‌یلو را با توجه به استقبال ایرانی‌ها از آن، مونتاژ کند. در این راستا، کرمان خودرو اوایل دهه ۷۰ پروژه ساخت کارخانه‌های خود را در محلی محروم که حالا با نام «منطقه ویژه اقتصادی ارگ جدید» شناخته می‌شود، آغاز کرد. با اتمام این پروژه در اواخر سال ۱۳۷۳، اولین شرکت زیرمجموعه کرمان خودرو با نام «کرمان موتور» متولد و حدودا یک سال و نیم بعد مونتاژ دوو سی‌یلو در آن آغاز شد. در اواخر دهه ۷۰ اما کرمان موتور محصول کره‌ای دیگری به نام ماتیز را به ایران آورد، خودرویی کوچک که قرار بود با پراید و پیکان رقابت کند. کرمانی‌های صنعت خودرو تا اوایل دهه ۸۰ روی ابرها سیر می‌کردند و می‌رفتند تا کم‌کم به رقیبی جدی برای ایران خودرو و سایپا تبدیل شوند، با این حال اتفاقی که هزاران کیلومتر آن طرف‌تر رخ داد، شوکی بزرگ به آنها وارد کرد. در بین این همه شرکت خودرویی، جنرال موتورز آمریکا دست روی دوو کره گذاشت و با خرید سهام آن، کرمان خودرو را به دردسر بزرگی انداخت. ازآنجاکه دوو دیگر به جنرال موتورز تعلق داشت و قوانین داخلی آمریکا (و ایران) اجازه فعالیت شرکت‌های آمریکایی در ایران را نمی‌داد، کرمان موتور شریک چشم بادامی‌اش را از دست داد تا فصل جدید زندگی‌اش این بار با چینی‌ها آغاز شود. کرمان موتور پس از خداحافظی دوو، چاره را در مشارکت با چینی‌ها دید و از همین رو طی سال ۸۶ قرارداد همکاری مشترک خود را با لیفان موتورز (خودروساز ناشناخته چینی در آن دوران) امضا کرد. در اواسط دهه ۸۰، چینی‌های تازه به دوران رسیده در خودروسازی، به دنبال بازارهایی می‌گشتند که محصولات خود را به نوعی تست کنند و برای آنها، کجا بهتر از ایران؟ در آن مقطع، خودروهای چینی زیادی روانه ایران شدند که اتفاقا کرمان خودرو میزبان اصلی آنها بود. علاوه بر اینکه کرمان موتور پس از رفتن دوو، به تولید لیفان (در مدل ۵۲۰) روی آورد، دیگر زیرمجموعه صنایع خودرو کرمان یعنی «بم خودرو» نیز مجبور شد با چشم بادامی‌ها وارد همکاری شود. این شرکت در سال ۸۲ تاسیس و شروع کارش با مونتاژ محصولی از خودروساز بزرگ جهان (فولکس واگن) به نام «گل» طی سال ۸۴ بود. بم خودرو روزگار خوبی را با فولکس گل می‌گذراند، اما مشکلات تامین قطعه در میانه‌های دهه ۸۰ یقه‌اش را چسبید و سبب شد «گل» نیز مانند دوو از ایران برود. در نهایت بم خودرو که در افق برنامه‌هایش تولید محصولات جدید فولکس واگن را هم پیش‌بینی کرده بود، استراتژی خود را تغییر داد به موج مونتاژ خودروهای چینی پیوست. محصولی که بم خودرویی‌ها جانشین فولکس گل کردند، «لوبو» نام داشت، خودرویی کوچک که استقبال چندانی از آن نشد و خیلی زود به کشورش برگشت. بم خودرو مدت‌ها به دلیل آنکه محصولی برای تولید نداشت، عملا از عرصه خودروسازی کشور حذف شد، اما در نهایت با خودروسازی چینی (جیلی) به توافق رسید و مجوز مونتاژ یکی از مدل‌های این شرکت را گرفت. در کنار بم خودرو و کرمان موتور، شرکت دیگری نیز از دل گروه خودروسازی کرمان بیرون آمد که «راین خودرو» نام داشت. این شرکت نیز در سال ۸۲ تاسیس و در شروع کار به سراغ هیوندایی موتورز رفت و مونتاژ برخی محصولات این خودروساز کره‌ای را بر عهده گرفت. طی سال ۸۳، راین خودرو اولین سری از محصولات هیوندایی را به نام «ورنا» تولید و تحویل مشتریان داد و یک سال بعد نیز مونتاژ «آوانته» را آغاز کرد. تولید این دو محصول کره‌ای تا سال ۹۰ در راین خودرو ادامه داشت، اما با تغییر استراتژی هیوندایی و مختل شدن تامین قطعات، آوانته و ورنا نیز از گروه خودروسازی کرمان خداحافظی کردند. راین خودرو بسان دیگر خودروسازان بخش‌خصوصی کشور، در آن مقطع چاره‌ای نداشت جز اینکه به سراغ چینی‌ها برود، که رفت. حاصل همکاری این شرکت با خودروسازان چینی، تولید محصولی به نام «ولکس» و بعدها، ۷۵ بود. ۷۵ به نوعی مدل ایرانی ولکس بود و راین خودرو قصد داشت با تولید و عرضه آن، بار دیگر نام خود را در بازار خودرو مطرح کند، اما استقبال چندانی از این محصول نشد. از همین رو پس از آنکه توافق هسته‌ای و برجام بین ایران و کشورهای ۵+۱ امضا شد، راین خودرو قصد داشت بار دیگر همکاری با هیوندایی را از سر بگیرد، اما زور برادر بزرگترش (کرمان خودرو) چربید و خودروساز کره‌ای مونتاژ برخی محصولاتش را به این شرکت سپرد. هیوندایی آی۱۰، هیوندایی آی۲۰، هیوندایی النترا و هیوندایی اکسنت، محصولاتی بودند که در پسابرجام مهمان کرمان موتور شدند، اما با تحریم خودروسازی ایران در سال ۹۷، مونتاژ آنها به تدریج افت کرد و سرانجام متوقف شد. کرمان موتور البته در کنار هیوندایی، از محصولات چینی لیفان و جک نیز پذیرایی کرد که در این بین، تولید لیفان متوقف شده، اما جک همچنان مهمان کرمانی‌ها است.

احوال این روزهای کرمان‌خودرو

حال نگاهی به اوضاع تولید در کرمان خودرو بیندازیم و ببینیم این شرکت و زیرمجموعه‌هایش چه افت و خیزی طی سال‌جاری در تیراژ داشته‌اند. طبق آمار وزارت صنعت، معدن و تجارت، کل تولید در کرمان خودرو طی ۱۰ ماه امسال تنها هفت هزار و ۹۳۹ دستگاه بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل حدودا ۴۰ درصد افت را نشان می‌دهد. بیشتر تولیدات ۱۰ ماه امسال کرمانی‌ها را شرکت کرمان موتور به خود اختصاص داده و دو زیرمجموعه دیگر شامل بم خودرو و راین خودرو تقریبا تعطیل بوده‌اند. طبق آمار، کرمان موتور هفت هزار و ۹۱۲ دستگاه محصول را تا پایان دی امسال تولید کرده که نسبت به ۱۰ ماه سال گذشته ۳۳ درصد افت را نشان می‌دهد. این شرکت طی ۱۰ ماه امسال چهار مدل از محصولات جک چین را به تولید رسانده و دیگر خبری از هیوندایی و لیفان در سبد تولیدات آن نیست. کرمان خودرویی‌ها همچنین محصولی جدید از جک را به نام T8 در دی ماه امسال به تولید رسانده‌اند که نشان می‌دهد ارتباط آنها با خودروساز چینی در سطح نسبتا مناسبی هنوز برقرار است.

اما آمار تولید در بم خودرو و راین خودرو طی سال‌جاری بسیار ضعیف بوده، به نحوی که این دو روی هم رفته تنها ۲۷ دستگاه تیراژ داشته‌اند. در این بین، بم خودرو که سال گذشته توانسته بود بالغ بر هزار و ۷۰۰ دستگاه از محصولات جیلی چین را مونتاژ کند، طی سال جاری حتی یک دستگاه نیز از این محصول تولید نداشته است. طبق آمار، بم خودرویی‌ها در ۱۰ ماه امسال تنها ۱۳ دستگاه لیفان مونتاژ کرد اند که نشان می‌دهد این شرکت به نوعی طی امسال تعطیل بوده است. از راین خودرو نیز خبر می‌رسد این شرکت فقط ۱۴ دستگاه تیراژ طی امسال داشته که نسبت به سال گذشته ۱۱دستگاه بیشتر بوده است. با این شرایط، راین خودرو عملا شرکتی تعطیل در حوزه مونتاژ محصول به شمار می‌رود و باید منتظر ماند و دید در صورت لغو تحریم‌ها آیا می‌تواند شریکی جدید برای خود دست و پا کند.

چرا کرمان قطب سوم خودرو نشد؟

مرور کوتاه زندگینامه کرمان خودرو و فرزندانش در این ۳۰ سال نشان می‌دهد این گروه خودروسازی به جز مقطعی کوتاه هیچ‌گاه نتوانسته خود را در قامت رقیبی گردن کلفت برای شرکت‌های وابسته به دولت مطرح کند. کرمانی‌ها به دلایل مختلف که شاید اصلی‌ترین آنها تحریم و قطع همکاری شرکای خارجی باشد، به اصطلاح زیاد از این شاخه به آن شاخه پریدند و نتوانستند با تمرکز روی شرکای خارجی، به قطب سوم صنعت خودروی کشور تبدیل شوند. مساله دیگر، اما اینجاست که در برنامه کرمان خودرویی‌ها معمولا مشارکت‌های عمیق و داخلی سازی خودروهای تولیدی جایی نداشته و آنها بیشتر به دنبال مونتاژ در این سال‌ها بوده‌اند. گزاف نیست اگر بگوییم کرمان خودرو در طول این ۳۰ سال فعالیت، بیشتر یک مونتاژکننده بوده تا خودروساز. ایران خودرو و سایپا با همه انتقادات و عیب و ایرادهایی که به آنها وارد است، به هر حال توانسته‌اند در این سال‌ها چند محصول به اصطلاح داخلی را با برند خود طراحی، تولید و عرضه کنند، کاری که کرمان خودرویی‌ها نتوانستند در بیش از ربع قرن فعالیت خود انجام دهند، هرچند البته به تازگی اقداماتی را در این زمینه آغاز کرده‌اند. این را که مسوولان کرمان خودرو تا چه حد نخواسته یا نتوانسته‌اند از فرصت همکاری‌های خارجی استفاده کرده و برندی داخلی برای خود دست و پا کنند، خود بهتر می‌دانند، با این حال به نظر می‌رسد این فرصت در مقاطعی برای این خودروساز بزرگ بخش‌خصوصی وجود داشته است. روزگاری با دوو، روزی با هیوندایی، دوره‌ای با فولکس واگن و حالا هم با چینی‌ها؛ در همه این سال‌ها کرمان خودرو این فرصت را داشته که با عقد قراردادهایی برد-برد با شرکای خارجی، هم تولید خود را تضمین و هم از محل مشارکت‌هایش به قدرت طراحی و تولید برند دست پیدا کند. اتفاقا در دوران همکاری کرمان خودرو با چینی‌ها همواره این انتقاد وجود داشته که چرا طرفین اقدام به داخلی‌سازی نکرده‌اند. چینی‌ها در دورانی که کسی آنها را در بازارهای جهانی نمی‌شناخت، به ایران آمدند و بازار کشور به نوعی محل آزمون و خطای محصولات آنها شد. به نظر می‌رسد در آن مقطع، کرمان خودرو دست بالا را در مذاکره با چینی‌ها داشت، بنابراین می‌توانست داخلی‌سازی و تولید مشترک (نه مونتاژ کاری) را شرط همکاری قرار دهد تا در قبال دادن بازار به خودروسازان چینی، از تکنولوژی و توان قطعه‌سازی آنها بهره ببرد. بعید به نظر می‌رسد در طول ۳۰ سال همکاری با شرکت‌های خارجی، هیچ‌گاه فرصت همکاری عمیق بین کرمان خودرو و همکاران آن سوی آبی‌اش ایجاد نشده باشد، به خصوص در دورانی که تحریم نبوده یا مثلا در مقطع نخست حضور چینی‌ها در کشور. کرمان خودرویی‌ها در این سال‌ها تنها به دنبال مونتاژ محصول بوده و تقریبا هیچ وقت اقدام به جذب سرمایه خارجی نکرده‌اند. این موضوع می‌تواند دو دلیل عمده داشته باشد؛ یا کرمان خودرویی‌ها از شرکایشان درخواست سرمایه‌گذاری مستقیم نداشته‌اند یا خارجی‌ها چنین خواسته‌ای را نپذیرفته‌اند. از همین رو کاهلی کرمان خودرو در طراحی و تولید برندهای داخلی در این سال‌ها را نمی‌توان انکار کرد، هرچند شاید اصلا سیاست مسوولان این شرکت از ابتدا هم مونتاژکاری بوده، نه خودروسازی به معنای واقعی. هرچه هست کرمان خودرو در این سال‌ها وقع چندانی به داخلی‌سازی و ایجاد برندهای داخلی نگذاشت و ضربه آن را در مقاطع مختلف به خصوص دوران تحریم خورد. در حال حاضر و طبق آخرین آمارها، اوضاع تولید در گروه خودروسازی کرمان چندان مناسب نیست و نه‌تنها تیراژ در زیرمجموعه‌های آن بسیار کمتر از ظرفیت اسمی است، بلکه برخی از آنها به نوعی نیمه‌تعطیل نیز محسوب می‌شوند. خروج یا کاهش فعالیت شرکای خارجی در کنار مشکلات نقدینگی سبب شده کرمان خودرویی‌ها روزگار خوشی در تولید نداشته باشند.

تغییر مسیر پس از ۳۰ سال

این روزها اما اخبار خوشی از کرمان خودرو به گوش می‌رسد که نشان می‌دهد ریل‌های داخلی‌سازی در این شرکت در حال نصب هستند. ماجرا از این قرار است که کرمان موتور با شرکت جک بر سر ساخت داخلی یکی از محصولات این خودروساز چینی به توافق رسیده و حتی قرارداد مربوطه نیز امضا شده است. در این مورد، حمید احمدی، مدیر اجرایی پروژه موتور و قطعات برقی می‌گوید: آنچه سبب شد کرمان خودرو به سمت داخلی‌سازی تغییر مسیر بدهد، سیاست‌ها و قوانین وزارت صمت برای عمق ساخت داخل و البته تحریم و مساله ارز بود. وی با بیان اینکه کرمان موتور نیز از قاعده نهضت داخلی‌سازی وزارت صمت مستثنی نیست، می‌افزاید: هیچ خودروسازی به اندازه کرمان خودرو در این سال‌ها تحت تاثیر تحریم‌ها نبوده و ما شرکای زیادی از فولکس گرفته تا هیوندایی را از دست داده‌ایم. احمدی تاکید می‌کند: این تلاطم ما را به این نتیجه رساند که محصولی داخلی داشته باشیم تا در مواقع بحران، ثبات خود را حفظ کنیم، از همین رو به سراغ جک رفتیم و کل محصول J4 این شرکت را خریدیم؛ بر این اساس، قالب‌های موردنیاز برای داخلی‌سازی را تا آخر فروردین سال آینده وارد خواهیم کرد و بخشی از آنها نیز هم‌اکنون وارد شده و در اختیار پیمانکاران قرار گرفته است. وی با بیان اینکه این پکیج، ۲۰ درصد داخلی سازی را به دنبال دارد، می‌افزاید: نمایشگاهی نیز در شهریور سال گذشته برپا کردیم که در آن قرارداد داخلی‌سازی ۱۸درصد دیگر از قطعات جک امضا شد. به گفته احمدی، کرمان موتور در نظر دارد در فروردین ۱۴۰۱ و با توجه به برنامه‌هایش در حوزه موتور، داخلی‌سازی جک J4 را به ۸۵ درصد برساند و این محصول را به نام برندی داخلی با لوگوی خود عرضه کند، هرچند البته شروع تولید آن سال آینده خواهد بود. مدیر اجرایی پروژه موتور و قطعات برقی کرمان موتور با بیان اینکه این شرکت مجوز ایجاد تغییرات روی J4 را دارد، می‌گوید: در سال آینده ۲۰ هزار دستگاه از این محصول در کرمان موتور به تولید خواهد رسید. وی در پاسخ به این پرسش که کرمان موتور ظرفیت تولید چند هزار خودرو را در سال دارد، می‌گوید: در کل کرمان موتور ۸۰ هزار دستگاه ظرفیت دارد، بنابراین می‌صرفد که به سراغ داخلی سازی برویم. احمدی می‌افزاید: قبلا پیمانکاران با ۲۰ هزار دستگاه تیراژ هم برای داخلی‌سازی جلو نمی‌آمدند، اما الان روی ۱۰ هزار دستگاه هم قرارداد می‌بندند. به گفته احمدی، با تحقق داخلی‌سازی ۸۵ درصدی جک J4، قیمت مدل داخلی این خودرو در مقایسه با مدل مونتاژی‌اش کمتر خواهد بود، زیرا محصول موردنظر قبلا تنها ۲۰درصد ساخت داخل داشت. وی با بیان اینکه این پروژه آغاز راه داخلی‌سازی در کرمان خودرو است، تاکید می‌کند: ساخت داخل به ما استقلال می‌دهد و کمک می‌کند در دوران‌های سخت مانند تحریم، کرمان خم نشود، درست مثل ایران خودرو و سایپا که به واسطه محصولات داخلی‌شان ضربه‌های کمرشکنی از تحریم نخوردند. وی البته در مورد چالش‌های داخلی‌سازی به موضوع ورق خودرو اشاره کرده و می‌گوید: ما چون تازه به عرصه ساخت داخل ورود کرده‌ایم، هنوز نتوانسته‌ایم با فولادسازان به خصوص شرکت فولاد مبارکه ارتباط مستقیم بگیریم، بنابراین مجبوریم ورق‌های موردنیاز خود را با قیمت‌هایی بالاتر از بازار آزاد تهیه کنیم. به گفته وی، کرمان موتور نیازمند کمک برای برطرف کردن این چالش است تا پروژه داخلی‌سازی این شرکت به چالش نخورد. احمدی اما در پاسخ به این پرسش اقتصادنیوز که آیا کرمان خودرو برنامه‌ای برای مشارکت‌های خارجی در صورت لغو تحریم دارد، می‌گوید: الان اگر مذاکره‌ای با خارجی‌ها در جریان باشد، در سطح مدیران ارشد است، کمااینکه اوضاع تحریم‌ها نیز فعلا چندان مشخص نیست؛ با این حال کرمان خودرو سیگنال‌هایی از شرکت‌های خارجی برای همکاری دوباره گرفته و آنها منتظر لغو تحریم هستند. احمدی این را هم می‌گوید که هیوندایی موتورز کره قطعا گزینه جدی برای همکاری با کرمان موتور است.

خبر

خبرهایی از مس شهید باهنر؛

«صنایع مس شهید باهنر» برند شایسته سال ۹۹ شد

در راستای اهداف مشتری‌مدارانه، توجه به کیفیت و افزایش حضور در بازارهای داخلی و خارجی و توجه به مسئولیت پذیری اجتماعی، شرکت صنایع مس شهید باهنر کرمان موفق به کسب تندیس و لوح برند شایسته ملی سال ۹۹ شد...

در اجلاس سراسری نشان برند شایسته ملی، این شرکت به عنوان برند شایسته سال ۹۹ انتخاب شد و توانست تندیس و لوح افتخار این عنوان را کسب کند. بر اساس این گزارش، مس باهنر در این همایش با توجه به عملکرد مناسب خود در زمینه مشتری‌مداری و ارزیابی‌های صورت‌گرفته براساس شاخصه‌های لازم برای اعتماد مشتریان به برندهای خوشنام کشور با محوریت افزایش ارزش ویژه برند درکنار توسعه پایدار و افزایش تولید، فروش داخلی و صادرات، پیشتازی در حوزه صنعت مس و همچنین اصالت برند،به عنوان برند شایسته ملی کشور انتخاب شد.

به گزارش روابط عمومی مس باهنر، نشان برند شایسته ملی به عنوان بزرگترین گردهمایی صاحبان و خالقان برند با حضور جمعی از مسئولان و متخصصان حوزه برند برگزار شد.

دریافت تندیس مسئولیت‌پذیری اجتماعی

همزمان با بیست و دومین همایش ملی صنعت معدن و خدمات سبز که در تهران و با حضور وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، کلانتری رئیس سازمان محیط زیست، تجریشی معاون انسانی سازمان محیط زیست و فعالان حوزه صنعت، معدن و محیط زیست برگزار شد و بدلیل شرایط کرونا، مراکز استانها بطور ویدیو کنفرانس از سراسر کشور حضور داشتند، در اداره کل محیط زیست کرمان از مس شهید باهنر به عنوان واحد صنعتی و معدنی موفق استان در حوزه محیط زیست با اهدا لوح، تقدیر شد.

در این جلسه شاکری مدیر کل محیط زیست استان کرمان با اهدا لوح از مس شهید باهنر به نمایندگی از ریاست سازمان محیط زیست کشور به خاطر انجام فعالیت‌های زیست محیطی و فرهنگی دراین حوزه مهم تقدیر کرد. گفتنی است همزمان با این رویداد سومین اجلاس سراسری مسئولیت‌پذیری اجتماعی و فرهنگ سازمانی با رویکرد تکریم از چهره‌های نامی صنعت و اقتصاد کشور در تهران برگزار و در آن مس شهید باهنر مورد تقدیر قرار گرفت.

بر اساس همین گزارش، در سال جهش تولید به منظور ارتقاء سطح برنامه‌های اقتصادی با رویکرد مسئولیت پذیری اجتماعی در راستای تحقق اهداف توسعه پایدار و افزایش احساس مسئولیت در برابر جامعه، انسان‌ها و محیطی که شرکت‌ها و سازمان‌ها در آن فعالیت می‌کنند سومین اجلاس سراسری مسئولیت‌پذیری اجتماعی و فرهنگ سازمانی در محل مرکز همایش‌های دیپلماتیک وزارت امور خارجه برگزار و طی آن از مدیرعامل مس شهید باهنر تجلیل به عمل آمد.

تراز مثبت تجاری استان در ۱۱ ماهه امسال؛

افزایش ۲۵ درصدی صادرات استان کرمان

رییس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان کرمان گفت: در ۱۱ ماهه سال جاری ۲۵ درصد افزایش صادرات نسبت به سال قبل داشته‌ایم و تراز تجاری استان، مثبت است.

جعفر رودری در بیست و یکمین جلسه ستاد اقتصاد مقاومتی استان کرمان گفت: در ستاد اقتصاد مقاومتی دو سر فصل دنبال می شود که یکی از این سرفصل ها طرح ها و پروژه ها هستند که تاکنون ۶۷۴ پروژه را در این ستاد به تصویب رسانده ایم و همچنین برنامه ها سرفصل دوم است که در ستاد اقتصاد مقاومتی استان ۹ برنامه به تصویب رسیده است.

وی تکمیل زنجیره تولید، توسعه صادرات، بازاریابی، فعال کردن بنگاه های نیمه فعال و راکد، پیاده سازی و اجرای پنجره واحد، بهبود فضای کسب و کار، احصاء قوانین و دستورالعمل های زائد و مزاحم، سرمایه گذاری خارجی، نهادسازی برای ساز و کار نهادها و فروش محصولات را از جمله سرفصل های برنامه نه گانه برشمرد.رودری با اشاره به اینکه یکی از اهداف برنامه توسعه، صادرات و بازاریابی، تجارت با کشورهای اوراسیا است، تصریح کرد: هدفگذاری که برای سال جاری در این سرفصل کرده بودیم افزایش ۲۰ درصدی صادرات استان بود که خوشبختانه تا ۱۱ ماهه سال به این هدف دست پیدا کرده ایم.

رییس سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان کرمان افزود: در ۱۱ ماهه سال جاری ۲۵ درصد افزایش صادرات نسبت به سال قبل داشته ایم به طوری که ۱/۸ میلیارد دلار میزان صادرات و ۳۶۱ میلیون دلار حجم واردات استان در این بازه زمانی بوده و لذا تراز بازرگانی استان مثبت است.