

**ایران گدافت**  
دارای نشان ملی استاندارد ایران  
در تولید انواع واترپمپ و اویل پمپ خودرو

# قطعات خودرو

ماهنامه اختصاصی | شماره سی و سه | فروردین ماه ۱۴۰۲ | قیمت ۷۰۰۰ تومان | تلفن دفتر نشریه: ۰۲۱۳۶۹۱۵۸۴۲ | همراه: ۰۹۱۲۹۰۵۴۵۶۱  
«قطعات خودرو» رسانه اهل فن - توزیع سراسری بین صنوف و صنایع خودرویی کشور

**آذین قطعه**  
تولید کننده قطعات ترمز خودروهای داخلی  
۰۹۳۵-۴۶۰۶۶۷۵  
۰۲۱-۳۳۹۲۰۴۵۴  
پذیرش نمایندگی فعال از تهران و شهرستان  
WWW.azinghateh.com  
شرح در صفحه ۲

**آنچه ما نمی خواهیم**  
صفحه ۲

**اصلاح درونی در اولویت است**  
**مبارزه جدی درون صنفی با «تقلب»**  
در راستای اهداف و برنامه های اتحادیه نشست درون صنفی تعریف شده است که دومین جلسه به رشته بلبرینگ اختصاص یافت که در ۱۲ اردیبهشت ماه به انجام رسید.  
صفحه ۵



**تعیین تکلیف خودروهای زراعی**  
**معدنی و راهسازی مانده در گمرک**  
صفحه ۶

**مدیر کل صنایع خودرو وزارت صمت:**  
**الزام ثبت معاملات خودرو در سامانه**  
**جامع تجارت**  
صفحه ۴

**سید احمد حسینی:**  
**امضای طلایی مختص دولت است نه اصناف**  
سید احمد حسینی، رئیس اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین آلات تهران و رئیس کمیسیون حقوقی اتاق اصناف تهران در برنامه کنکاش رادیو اقتصاد با موضوع قانون تسهیل صدور مجوزهای کسب ...  
صفحه ۸

سرمایه داری مافیایی و رانتی

## تله برای بازار قطعات خودرو



**شهری: بازار لوازم یدکی در دست اتحادیه لوازم یدکی است**  
**ساماندهی بازار نیازمند همکاری مثلث**  
**تولید، توزیع و خدمات**  
صفحه ۸

**رئیس سازمان فروش و خدمات پس از فروش بهمن:**  
**حقوق مصرف کننده و تولید کننده**  
**و قیمت گذاری دستوری**  
صفحه ۲

**مدیر عامل شرکت نفت سپاهان:**  
**کاهش قاچاق و توزیع**  
**روغن موتور**  
صفحه ۸

**عضو هیات مدیره انجمن همگن قطعه سازان:**  
**۳ تا ۲ میلیارد دلار قطعه قاچاق در بازار**  
**یدکی خودرو وجود دارد**  
صفحه ۷

**حضور دوباره قطعه سازان ایرانی در نمایشگاه مسکو**  
صفحه ۲

**نمایندگی رسمی آسیا لنت**  
Rakalenta  
@rakalentgostar  
Asia Lent.  
راکا (لنت گستر)

**HIC**  
تهیه و توزیع قطعات یدکی خودرو  
**AUTOMOTIVE GENUINE PARTS**  
همراه مطمئن خودروی شما

Hicparts  
www.hicpart.com

ایران خودرو سایپا

www.ghatnews.ir



مدیر عامل ایران خودرو دیزل،  
**امسال نمونه برقی**  
**تمامی محصولات**  
**ایران خودرو دیزل**  
**تولید می شود**

مدیر عامل ایران خودرو دیزل از رونمایی محصول دامپتراک ۱۰۰ تنی برقی این شرکت در سال جاری خبر داد و گفت: امسال نمونه های برقی تمامی محصولات ایران خودرو دیزل تولید می شود.  
 جواد توسلی مهر، در آیین اعطای نخستین نشان استاندارد اتوبوس برقی ساخت داخل؛ کسب این نشان را نقطه عطفی در شرکت

ایران خودرو دیزل دانست و گفت: در راستای همکاری خوبی که با سازمان ملی استاندارد ایران وجود داشت، شرکت ایران خودرو دیزل موفق به مجوز تولید اتوبوس برقی آتروس با استانداردهای ۸۵ گانه شد.  
 مدیر عامل ایران خودرو دیزل در ادامه در گزارشی به اقدامات یک دهه گذشته این شرکت در حوزه تولید و عرضه محصول

پرداخت و گفت: ظرفیت تولید سالانه ایران خودرو دیزل ۴۱ هزار دستگاه خودرو تجاری است البته این ظرفیت در دهه ۹۰ افت شدیدی کرد و باعث شد بزرگ ترین تولید کننده خودروهای تجاری در خاور میانه با زبان انباشته سنگین ۶ هزار میلیاردی در سال ۹۸ مواجه شود.  
 توسلی مهر تاکید کرد: البته این جریان در



سال ۹۹ تغییر و با افزایش تولید رکورد تولید ۶۳ ساله در ایران خودرو دیزل شکسته شد.

سرمایه داری مافیایی و رانتی

## تله برای بازار قطعات خودرو

مرصاد رنگرز

دبیر تحریریه

صنعت خودرو یکی از صنایع مادر و پیشران اقتصاد ایران است، نام خیامی ها با صنعت خودروی ایران گره خورده و با هر یک از قدیمی های بازار که نشستی داشته باشی از خوبی خانواده خیامی می گویند که تاثیر بسزایی در صنعت خودروی ایران داشته اند، پس انقلاب اسلامی و با دولتی شدن مدیریت دو خودرو ساز کشور صنعت خودرو در هر برهه ای به سمتی سوق داده شده است و همواره به دلیل حمایت از تولید داخلی رانتی برای خودرو ساز در نظر گرفته شده و عملاً تامین بازار خودرو به دو خودرو ساز سپرده شده است در حالیکه از نقش آفرینی دیگر خودرو سازها جلوگیری شده است و تبعات آن مدیریت های رانتی، تولید خودرو کم کیفیت و البته تیراژ پایین خودرو است.

عقب ماندگی ذاتی به بهانه تولید داخل در صنعت خودرو ایجاد شده است، همین موضوع و سودجویی عده ای دیگر مافیایی را در این سال ها شکل داده که در نهایت آخرین ورق از صفحه صنعت خودرو در مجلس رقم خورد و وزیر علنا به وجود مافیای در صنعت خودرو اذعان کرد. در این مطلب کوتاه قصد ندارم به موضوع استیضاح وزیر بپردازم اما با این مقدمه به موضوعی بزرگ تر اشاره دارم، چند وقتی است که از نفوذ و چشم داشت دو خودرو ساز بزرگ به بازار افراتر مارکت و تشکیل بازارهای مجتمع و زنجیره ای با کمک تولید کنندگان داخلی (تامین کنندگان خط تولید) صحبت به میان می آید، این حضور تبعاتی به دنبال دارد که هم برای تولید کننده داخلی ضرر هنگفتی به دنبال خواهد داشت و هم هزاران شغل در بازار افراتر مارکت قطعه را از بین خواهد برد.

■ **ضرر تولید کنندگان داخلی از خالص سازی بازار**  
 با انحصاری و خالص سازی بازار در دست چند شرکت محدود و ایجاد مجتمع های زنجیره ای عملیات تولید کنندگان مجبور به ارائه قطعه صرفاً به بخش قطعات دو خودرو ساز شده و در نبود بازار رقابتی در نهایت به همین داستان شرایط عرضه خودرو و بدیهی شدید خودرو سازان به این شرکت ها روبرو می شوند، عده ای از قطعه سازان یا از سر بی تدبیری یا عدم آینده نگری به این سو رهسپار شده اند حال آن که فعالیت مستقل بخش خصوصی به نفع آن ها خواهد بود و همواره بازار رقابتی حفظ خواهد شد. اگر این هشدار جدی گرفته نشود و دولت جلوی خودرو ساز را نگیرد و قطعه سازان در نهایت در بدنه خودرو ساز هضم خواهند شد.

■ **ضرر وارد کنندگان و توزیع کنندگان**  
 اگر سهم بازار عمده فروش و بنکدار و در پی آن بازاریان و صنف لوازم یدکی خودرو کاهش یابد، رقابت در بازار از بین رفته و قطعه سازان خرد و صنفی که بازار را تامین می کنند عملاً در رقابت با شرکت های مافیایی حذف خواهند شد و تولید قطعه برای آن ها با تیراژ محدود به صرفه نخواهد بود و عملاً بازار انحصاری شده و خالص سازی در این بخش نیز رخ خواهد داد

■ **نتیجه گیری**  
 با خالص سازی در هر رسته و شغلی سرمایه داری مافیایی، اقتصاد رانتی و فساد ایجاد می شود تا جایی که با بازی حتی وزیر را تغییر می دهند و خط و نشان برای وزیر بعدی خواهند داشت هر چند اگر به صورت مستقیم وارد این معامله نشوند. یاد صحبت های دکتر غنی نژاد در برنامه افق افتادم که رسماً اقتصاد ایران را سرمایه داری مافیایی و رانتی خواند که آینده نامعلومی برای آن متصور است.

باخت - باخت

## آنچه ما نمی خواهیم



حسن بشارت نیا

مدیر مسئول

سیر ناشدنی خود را هر روز فریه تر می کنند. در زندگی امروز ما انگار همه در حال باختن هستیم. فقط تلاش می کنیم کمتر ببازیم. قرار بود از طاغوت و تاریکی، اهریمن و سلطه بیگانه رهایی یابیم. آزادی، عدالت محوری و مهرورزی صفت هم جایی شود. قرار بود تا مردمان با شمیم و نامردی را کنار گذاریم. امروز کجا هستیم؟ چرا مسیرمان عوض شده است؟ آیا خطای انسانی و نابلدی ما را به این فلاکت رسانده است؟ آیا در راهبردها اشتباه کرده ایم؟ آیا آنچه امروز شاهدش هستیم نتیجه خیانت یا خیانت عده ای از گرگ های نقاب زده است؟ آیا دشمن خارجی ما را ناتوان و در هم پیچیده است؟  
 صادقانه عرض کنم؛ برای من مسلم است زبده طلبی قدرت های جهانی و منطقه ای، خیانت مأموران بیگانه که تابخ گوشمان نفوذ کرده اند در بوجود آمدن مشکلات، معضلات و بحران های فعلی جامعه نقش زیادی داشته است؛ اما نقش بزرگتر را به خیانت و پستی برخی که چون به قدرت و ثروت رسیدند؛ دین و انسانیت را فراموش کرده اند؛ می دهم.

از طرفی برخی متصدیان امور نابلد و هیجان زده هستند. تصور نادرستی از اقتصاد، جامعه و سیاست دارند. تصور می کنند انقلابی بودن یعنی بی توجهی کردن به دانش اقتصاد، فتنون و منظومه های فرهنگی و اجتماعی، در حالی که دانش پایه بودن و خردورزی قابل انکار و کنار گذاشتن نیست. هنوز هم عده ای از فضای ذهنی خود خارج نشده اند و ره به ناکجا آباد می برند.

در این میان مردم و آنان که به تجربه و دانش دریافته اند که باید راهی میانه و تسامح با حفظ کرامت انسان ها را در پیش گیرند؛ مسئولیت اقدام و مطالبه گری دارند. رسانه هایی مثل ما نیز که هر چند کم فروغ اما صاحب تاثیرند باید در برابر هر نقص، ضعف و اشتباهی بایستند و اصلاح ملک و حقوق ملت را فریاد زنند.

هر کس بخواهد منفعت بیشتری بدست آورد، زندگی شیرین تر و لذت بخش تری داشته باشد، به کمالات و خوبی های بالاتری مزین باشد، برای خودش و دیگران مفیدتر باشد، آرامش و رفاه نسبی را تجربه کند، آزادی و قدرت گسترده ای داشته باشد انسان سالم و قابل پذیرش است.  
 قوانین و حاکمان در حقیقت وظیفه دارند میل عزیزی انسان به کسب حداکثر منفعت (ثروت)، لذت، کمال، قدرت و آزادی را به گونه ای مسیر دهی کنند که فرصت های برابر و منطبق با تلاش برای همگان پدیدار گردد. در عین حال ویژگی های فردی و موقعیتی، استعدادها و توانایی های افراد به شکل شایسته و بایسته ای مدنظر قرار گیرد.

معلمان و مربیان جامعه نیز تلاش می کنند تجربه زیسته انسان ها، کرامت های اخلاقی، فضایل انسانی و تعالیم انبیاء را برای افراد جامعه تبیین کنند. این کار بیشتر برای آن است که آدمیان به جنبه ها و لایه های عمیق تر وجود خود توجه کنند. زندگی را در حد حیات نباتی یا حیوانی نبینند و هر چه می خواهند را به طور عادلانه، مهرورزانه و انسانی برای دیگران نیز بخواهند.

بدیهیات فوق الذکر عرض شد تا بدانیم نگارنده قصد سیاه نمایی یا انکار معنویت در زندگی انسان ها را ندارد بلکه برعکس معنوی را اساس زندگی انسانی می داند. اما چطور می توانیم بپذیریم جامعه ما، کشور عزیزمان ایران در وضعیت تالیف حد اسفار قرار گرفته است. فقر و احتیاج به نان شب، سرپناه، لباس و شغل مناسب برای درصد قابل توجهی از ایرانیان فراهم نیست. در همین حال عده ای ثروت کشور را غنیمت و ارث خود پنداشته و شکم های پر آورد اولیه




### آگهی شناسایی وارد کنندگان و تولید کنندگان

شرکت حمل و نقل شتابان شمال (شرکت لجستیک هلدینگ سولیکو-کاله) با مالکیت بالغ بر ۱۵۰۰ دستگاه خودرو سنگین، نیمه سنگین و انواع نیمه یدک در نظر دارد جهت تامین قطعات یدکی ناوگان خود، نسبت به شناسایی وارد کنندگان و تولید کنندگان عمده در این حوزه اقدام نماید. در صورت تمایل به همکاری لطفاً از مسیرهای ذیل اقدام فرمایید.





info@shetabanlogistics.com

01143133802-7 داخلی

09912706471 (تماس - واتس آپ - ایتم)



## قیمت گذاری دستوری حقوق مصرف کننده و تولید کننده راضی می کند

رییس سازمان فروش و خدمات پس از فروش گروه بهمن یادآور شد: آنچه روشن است قیمت‌های منتشر شده غیررسمی بر اساس نرخ هر دلار ۲۸ هزار تومان و شاخص‌های اقتصادی نیمه اول سال گذشته محاسبه شده که به هیچ عنوان نمی‌تواند مبنایی برای نیمه اول سال ۱۴۰۲ قرار گیرد، به همین دلیل مورد قبول هیچ یک از شرکت‌های خودروسازی نخواهد بود.

امیر میرمنصف: قیمت‌های شورای رقابت نیز علیرغم گذشت شش ماه تا کنون هیچ اطلاعیه رسمی از سوی آن شورا یا مراجع ذی صلاح به این شرکت و دیگر شرکت‌های خودروسازی و حتی وزارت صمت ارسال نشده و خبرهایی که به عنوان قیمت‌های جدید شورا اعلام می‌شود صرفاً اخبار فضای مجازی بوده و نظر وزارت صمت نامعلوم است.



## عضو هیات مدیره انجمن همگن قطعه‌سازان:

### ۲ تا ۳ میلیارد دلار قطعه‌چاق در بازار ید کی خودرو وجود دارد

این شرایط سبب شده که تعدادی از این افراد به قاچاق روی بیاورند. ضمن اینکه وقتی قطعه‌ای به صورت قاچاق وارد کشور می‌شود، دیگر آن الزامات و مباحث کیفی که در گمرک بررسی می‌شود هم وجود ندارد، بنابراین این فرایند بسیار مقرون به صرفه می‌شود که به نوبه خود بر جذابیت‌های قاچاق می‌افزاید. وی ادامه داد: یکی دیگر از دلایلی که بر شدت ورود قطعات از مبادی غیر رسمی کمک کرد، ثبات نرخ ارز بود. یعنی در حالی که تولید کنندگان در ابتدای سال گذشته با افزایش هزینه‌های تولید از جمله قیمت مواد اولیه و دستمزدها مواجه شده بودند، اما ثبات نسبی نرخ ارز شرایط خوبی را برای قاچاق قطعات فراهم کرده بود و در واقع می‌توان سال ۱۴۰۱ را سالی خوب برای قاچاق قطعات به شمار آورد.



سهم واردات قانونی یک تا ۱.۵ میلیارد دلار است و در مقابل سهم قاچاق بین ۲ تا سه میلیارد دلار برآورد می‌شود. بخش دیگر هم که به تولیدات داخل اختصاص دارد، حدود ۲ تا ۲.۵ میلیارد دلار است. البته تاکید می‌کنم که این آمار به صورت تقریبی استخراج شده است

عضو هیات رئیسه انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان خودرو کشور با تاکید بر اینکه آمار دقیقی از حجم بازار قطعات وجود ندارد، تصریح کرد: در تحلیل‌هایی که با شرکت‌های توزیع قطعات بدکی داشتیم، حجم بازار بین ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار میلیارد تومان برآورد شد. به بیان دیگر حجم بازار لوازم یدکی بین ۵.۵ تا ۶ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود.

کریمخان با اشاره به اینکه آمارها تقریبی است، ادامه داد: سهم واردات قانونی یک تا ۱.۵ میلیارد دلار است و در مقابل سهم قاچاق بین ۲ تا سه میلیارد دلار برآورد می‌شود. بخش دیگر هم که به تولیدات داخل اختصاص دارد، حدود ۲ تا ۲.۵ میلیارد دلار است. البته تاکید می‌کنم که این آمار به صورت تقریبی استخراج شده است.

وی در پایان بیان داشت: در هر صورت بازار قطعات یدکی از قاچاق رنج می‌برد و همچنان با وجود همه نظارت‌ها و برنامه‌های نظارتی از جمله الزام درج کد رهگیری، باز هم قطعات قاچاق و غیر اصلی حجم زیادی از بازار را به خود اختصاص داده است.

یک عضو هیات رئیسه انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودروی کشور مدعی شد: به‌طور تقریبی بین ۲ تا ۳ میلیارد دلار قطعه‌چاق در بازار لوازم یدکی خودرو وجود دارد. «بابک کریمخان» با اشاره به اینکه قطعات قاچاق همچنان سهم زیادی در بازار دارد، درباره دلایل این مساله افزود: چند عامل به ادامه داشتن این جریان کمک می‌کند؛ نخست فرآیندهای پیچیده و نسبتاً طولانی ثبت سفارش و واردات قانونی که در این زمینه بازرگانان نسبت به تولید کنندگان محدودیت‌های بیشتری دارند. این فعال صنعت قطعه‌سازی ادامه داد: برخی معتقدند که

## این بار همراهی با خودروسازان

### حضور دوباره قطعه‌سازان ایرانی در نمایشگاه مسکو


محبی نژاد ضمن ابراز امیدواری از اینکه نمایشگاه امسال مسکو، نقطه عطفی در اجرای رویکرد صادرات گرا شدن صنایع قطعه‌سازی ایران باشد، گفت: صنایع قطعه و خودروسازی ایران در نمایشگاه امسال در سالتی به مساحت ۲۰۰۰ متر، حدود ۱۳۰۰ متر غرفه‌سازی خواهند داشت که بزرگترین حضور بین‌المللی شرکت‌های ایرانی در تاریخ صنعت نمایشگاهی ایران خواهد بود. در نمایشگاه امسال علاوه بر قطعه‌سازان، بخشی از نمایشگاه به نمایش خودروهای کشورهای حاضر در نمایشگاه نیز اختصاص داده شده؛ به همین دلیل امکان حضور خودروسازان دولتی و بخش خصوصی ایران نیز در این رویداد تجاری فراهم شده و نمایش (Car Show) خودروهای ایرانی را در نمایشگاه اتومبیلیتی ۲۰۲۳ فراهم خواهد بود.



«آرش محبی نژاد» در گفت‌وگویی از برگزاری نمایشگاه اتومبیلیتی روسیه امسال با حضور خودروسازان و قطعه‌سازان ایرانی برای دومین سال پیاپی خبر داد و اظهار کرد: در نمایشگاه اتومبیلیتی سال ۲۰۲۲ مسکو بیش از ۴۰ شرکت خودروساز و قطعه‌ساز ایرانی حضور داشتند که با توجه به شرایط خاص بازار خودرو روسیه و مزیت‌های رقابتی صنعت خودرو ایران، منجر به امضای قرارداد و همکاری‌های قابل قبولی شد.

دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور ضمن اشاره به اخبار منتشره از سوی دو خودروساز بزرگ کشور مبنی بر فروش دو محصول تارا و شاهین در بازار روسیه، اعلام کرد: علاوه بر قراردادهای فروش خودروهای ایرانی، قطعه‌سازان حاضر در این نمایشگاه با امضای چندین تفاهم‌نامه و قرارداد همکاری، تعاملات تجاری-صنعتی با خودروسازان و قطعه‌سازان روسیه را آغاز کرده یا توسعه دادند. زنجیره تامین خودروسازی ایران پیش‌تر نیز همکاری‌هایی را با شرکت‌های روس داشتند اما حضور پررنگ در نمایشگاه اتومبیلیتی سال گذشته سطح این همکاری‌ها را افزایش داد.

گفتنی است که نمایشگاه تخصصی بین‌المللی اتومبیلیتی مسکو ۲۰۲۳ از ۲۱ تا ۲۴ آگوست (۳۰ مرداد تا ۲ شهریور ۱۴۰۲) با حضور قطعه‌سازان و خودروسازانی از کشورهای مختلف جهان در اکسپوسنتر مسکو برگزار می‌شود و قطعه‌سازان ایرانی برای دومین سال پیاپی، سالن اختصاصی جمهوری اسلامی ایران را در آن برگزار خواهند کرد.




**AZIN TANEH**  
Automotive Braking System Manufacturer

# آذین تانه را

اصل

## بخرید!



پارسان قطعه شهاب  
نماینده رسمی فروش محصولات  
شرکت تولیدی آذین تانه

آدرس: تهران، خیابان ملت، کوچه کاوه، پاساژ کیان، طبقه اول، پلاک ۱۲۶  
شهاب کبیری شماره همراه: ۰۹۱۲۶۳۹۳۶۷۶ شماره تلفن ثابت: ۰۲۱۴۰۳۳۰۹۴۹



**آذین قطعه**  
AZINGHATEH

شرکت آذین قطعه فعالیت خود را از سال ۱۳۶۴ در زمینه تهیه، تولید و توزیع قطعات یدکی سیستم ترمز تمامی خودروهای سواری داخلی با کیفیت بالا و جلب رضایت مشتری به طور تخصصی پایه ریزی نموده است. در شروع با توجه به نیاز بازار آن زمان که بیشتر خودروها پیکان بود، اقدام به عرضه عمده قطعات سیستم ترمز این خودرو نموده و با گذشت زمان با اضافه نمودن قطعات خودروهای دیگر به سبد کالایی خود به رکورد بیش از ۲۰۰ قلم از قطعات سیستم ترمز انواع خودروهای (پژو ۵-۵، پژو پارس، پژو ۲۰۶، سمند، پراید، رنو آژدی، پیکان، رانا، رنو تیپا، تندر ۹۰، نیسان وانت، مزدا وانت، وانت آریسان) رسیده است که باعث افتخار ماست آن را بکجا تقدیم مشتریان عزیز نماییم.

نظر به اینکه برخی افراد سودجو اقدام به تهیه و فروش محصولات تقلبی و بی کیفیت با برند قبلی مجموعه ما نموده اند و از آنجایی که سیستم ترمز بخش حساس و پرخطر خودرو می‌باشد و کوچکترین ایرادی سبب خسارت‌های جبران ناپذیری می‌گردد، لذا مجموعه ما محصولات خود را از ابتدای سال ۱۴۰۱ با نام تجاری آذین قطعه تقدیم مشتریان عزیز می‌نماید تا دیگر شاهد اینگونه مشکلات نباشیم.

**فروشگاه مرکزی آذین قطعه**  
تهران خیابان اکباتان کوچه ۸ متری ملت پلاک ۳۰  
شماره تماس: ۰۲۱ ۳۳ ۹۲۰ ۴۵۴ / ۰۲۱ ۳۳ ۹۵۶۳ ۲۹ / ۰۲۱ ۳۳ ۵۳ ۱۵ ۲۰

www.azinghateh.com  
0935 460 66 75  
azinghateh@yahoo.com  
azin\_ghateh

نمایندگی‌های معتبر آذین قطعه در تهران

آقای میلاد زندی	فروشگاه پاران (ایزل)	آقای حسین پیری	آقای حامد پرویزی	آقای محمدرضا الطافی
۰۲۱ - ۳۳ ۹۵ ۸۶ ۵۱	۰۲۱ - ۳۶ ۹۱ ۵۴ ۲۷	۰۲۱ - ۳۳ ۹۷ ۵۵ ۱۰	۰۲۱ - ۳۳ ۹۸ ۹۹ ۰۷	۰۲۱ - ۳۳ ۹۴ ۶۴ ۵۳
آقای ناصر توکلی	آقای سید حسن ایزدی	آقای علی یعقوبی	آقای روزبه واقف	آقای مهدی نامدار
۰۲۱ - ۳۳ ۹۰ ۹۰ ۲۹	۰۲۱ - ۳۳ ۹۸ ۰ ۵۲۳	۰۲۱ - ۳۳ ۹۵ ۸۱ ۷۳	۰۲۱ - ۳۳ ۹۸ ۸۶ ۹۱	۰۲۱ - ۳۳ ۹۴ ۰ ۸۹۳

نمایندگی فعال از کلیه شهرستان‌ها پذیرفته می‌شود

**www.azinghateh.com**



اختصاص بودجه  
۷۰۰ میلیارد  
تومانی برای توسعه  
موتورسیکلت‌های برقی

تشکر و تشکر هاشمی رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران: در سال جاری کار ویژه‌ای برای توسعه استفاده از موتورسیکلت‌های برقی در تهران در بودجه ۱۴۰۲ انجام دادیم، گفت: در بودجه سال جاری مبلغ ۷۰۰ میلیارد تومان برای مسئله موتورسیکلت در نظر گرفته شد که امیدواریم با همت شهرداری تهران شاهد اتفاقات خوبی در این حوزه باشیم.

وی ادامه داد: این ۷۰۰ میلیارد تومان در مسئله ارائه تسهیلات به موتورسیکلت‌داران هزینه خواهد شد تا پشتیبانی مالی برای خرید موتورسیکلت برقی را داشته باشند. رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران در پاسخ به این سوال که سرانجام ایجاد خط ویژه تردد موتورسیکلت‌ها در تهران چه شد؟ گفت: کمیسیون حمل و نقل و ترافیک

شورای شهر تهران، پیشنهادی مبنی بر ایجاد خط ویژه موتورسیکلت‌ها نداشته چرا که معتقدیم ایجاد خط ویژه برای موتورسوارها نه تنها مشکل را حل نمی‌کند؛ بلکه بر شدت مشکلات نیز اضافه خواهد کرد البته ایجاد این خط پیشنهاد یکی از اعضای شورای شهر بوده است و باید کار کارشناسی در این خصوص انجام شود.



مدیر کل صنایع خودرو و وزارت صمت:

الزام ثبت معاملات خودرو در سامانه جامع تجارت



مدیر کل صنایع خودرو و وزارت صمت اظهار داشت: همچنین لایحه دوفوریتی واردات خودروهای کار کرده و رفع برخی از موانع خودروهای نو، در دولت مصوب شده و در دستور کار مجلس شورای اسلامی است.

«عبدالله توکلی لاهیجانی» در گفت‌وگویی افزود: صنعت خودروی کشور مسائل متعددی دارد و برای حل این مسائل، یک برنامه چهار ساله طراحی شده که در حال اجرا است. وی بیان داشت: تاکنون یک سال و نیم از اجرای برنامه صنعت خودرو گذشته است؛ در گام نخست نقشه راه اصلاح صنعت خودرو، تمرکز بر خنثی کردن تحریم‌ها، افزایش و پایداری تولید بود که این هدف تا حد قابل قبولی محقق شده است. توکلی لاهیجانی ادامه داد: در گام دوم که از ابتدای امسال آغاز شده، تمرکز بر کیفیت و بهره‌وری است؛ ارتقای کیفیت با تمرکز بر ایمنی، تولید محصولات جدید و رضایت مشتری و افزایش بهره‌وری با تمرکز بر کاهش قیمت تمام شده خودرو. وی با بیان اینکه در حال حاضر مساله «قیمت خودرو» شدت بیشتری یافته است، گفت: اگر در نیمه دوم سال ۱۴۰۱ جنگ ارزی آغاز نمی‌شد و نرخ ارز افزایش غیرمتعارفی نمی‌یافت، اگر کاهش تولید در سال‌های قبل درمان می‌شد و خودروهای اقتصادی به سبب محصولات اضافه می‌شدند، اگر موانع واردات خودرو برداشته می‌شد و اگر مالیات بر عایدی سرمایه و عرضه خودرو در بورس کالا اجرایی می‌شد، شاهد شرایط کنونی نبودیم. این مقام مسوول وزارت صمت تاکید کرد: این اگر مربوط به گذشته است، اما باید کارهایی برای جبران این «شده‌ها» انجام داد.

الزام ثبت معاملات خودرو در سامانه جامع تجارت

وی در خصوص مهم‌ترین محورهای کاری در این راستا، خاطر نشان کرد: با افزایش تولید و واردات (نو و کار کرده)، عرضه خودرو را افزایش داد، همچنین باید تقاضای کاذب با ابزارهای مالیاتی (مالیات بر عایدی سرمایه) کاهش یابد. توکلی لاهیجانی تاکید کرد: باید شفافیت بازار با الزام ثبت معاملات خودرو در سامانه جامع تجارت افزایش یابد. وی یاد آور شد: برنامه تولید سال جاری بیش از یک میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه است و تاکنون ثبت سفارش ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو برای واردات انجام شده است.

طرح مالیات بر عایدی سرمایه

وی گفت: طرح مالیات بر عایدی سرمایه در دستور کار مجلس شورای اسلامی قرار داشته و زیرساخت‌های اجرایی آن در مراحل نهایی است و بلافاصله پس از ابلاغ قانون، اجرایی می‌شود. توکلی تصریح کرد: مدیریت جامع در نقل انتقال معاملات خودرویی کشور، مبارزه با پولشویی، ایجاد بستر مناسب در خصوص اجرای دقیق و به‌موقع قانون جدید مالیات، پیشگیری و جلوگیری از هرگونه نقل و انتقال غیر واقعی برخی افراد سودجو، ایجاد فضای امن در راستای جهت‌دهی به معاملات خودرو و امکان

لزوم افزایش قدرت خرید مردم

مدیر کل خودروی وزارت صمت، معدن و تجارت با بیان اینکه شکاف عرضه و تقاضا، تنها مساله بازار خودروی کشور نیست، مساله دیگر را عدم تناسب قیمت خودروهای تولیدی با قدرت خرید مردم برشمرد.

این مقام مسوول وزارت صمت توضیح داد: رشد اقتصادی در دهه ۹۰ حدود یک درصد بوده و تورم‌های بالا در این دهه به‌ویژه تداوم تورم‌های بالا از سال ۱۳۹۷ قدرت خرید مردم را به شدت کاهش

داده است؛ تا حدی که قیمت‌های کارخانه‌ای خودروها نیز برای بسیاری از مردم بالا است. وی خاطر نشان کرد: برای افزایش قدرت خرید باید تولید رشد بالا و مستمر داشته باشد و تورم مهار شود؛ در سال ۱۴۰۱ شاهد رشد اقتصادی بالا در بخش صنعت و معدن و کاهش تورم محصولات این بخش بوده‌ایم و این روند باید در چند سال آینده استمرار داشته باشد.

لزوم اضافه شدن خودروهای اقتصادی به سبد تولید خودروسازان

توکلی لاهیجانی با تاکید بر اینکه خودروی اقتصادی باید به سبد محصولات خودروسازان اضافه شود، افزود: یکی از ضعف‌های صنعت خودرو، نبود خودروهای اقتصادی در سبد محصولات تولیدی است.

وی گفت: از زمانی که پراید از رده خارج شد، خودروی جایگزینی برای آن تولید نشده است. این نقص چندین ساله در سبد محصولات خودروسازان داخلی، در سال جاری رفع شده و یک خودروی اقتصادی در اواخر سال تولید و روانه بازار خواهد شد.

مدیر کل صنایع خودروی وزارت صمت تصریح کرد: صنعت خودروی ایران با اتکا به فعالیت‌های دانش‌بنیان و توسعه محصولات بومی و دستیابی به مقیاس اقتصادی تولید، قابلیت رقابت در بازارهای جهانی را دارد.

از زمانی که پراید از رده خارج شد، خودروی جایگزینی برای آن تولید نشده است. این نقص چندین ساله در سبد محصولات خودروسازان داخلی، در سال جاری رفع شده و یک خودروی اقتصادی در اواخر سال تولید و روانه بازار خواهد شد

وی خاطر نشان کرد: بر پایه قابلیت‌های جوانان این مرز و بوم می‌توان بر موانع غلبه کرد و صنعت خودرو یکی از منابع خلق اقتدار اقتصادی در گام دوم انقلاب اسلامی خواهد بود.

**فروشگاه گودرزی**  
نماینده انحصاری لنت آسیمکو  
تحت لیسانس آسیمکو آمریکا  
نماینده انحصاری لنت "های-کیو" اصل کره

تهران، خیابان ملت، نبش پاساژ قبائیان، پلاک ۹۳  
تلفن: ۳۳۱۱۱۴۳۵ همراه: ۰۹۱۲۱۲۴۲۳۸۰  
www.goodyadak.ir

**لیسانس ایران**  
بیان کیفیت برتر  
شماره ثبت: ۳۸۹۳۲۷

تهیه و توزیع قطعات یدکی محصولات ایران خودرو و سایپا

مغزی کشویی، دنده میل سوپاپ، دنده میل لنگ، دنده دیفرانسیل، دنده برنجی و ...

ایلیا  
خسرو محمدزاده  
۰۹۹۶۱۰۰۱۸۸۹  
۰۹۱۲۳۹۳۱۰۴۰  
۰۹۱۲۳۱۰۷۲۷۹

تهران - جاده خاوران - بعد از تعویض پلاک - عباس آباد علاقه مند - شهرک صنعتی بهارستان  
خیابان نرگس پنجم - کوچه مهستان نهم پلاک ۷۲۱ - کد پستی: ۱۸۴۶۱۴۸۱۸۳

www.ghataneews.ir



## مبارزه جدی درون صنفی با «تقلب»

گام اول بلبرینگ فروشان

## روابط عمومی دانش، هنر و مهارت است

حسن بشارت‌نیا در این جلسه با اشاره به نقش روابط عمومی گفت: «روابط عمومی به عنوان بخش مستقلی تا پیش از این در اتحادیه تعریف نشده بود اما به همت هیات مدیره فعلی روابط عمومی تشکیل شده تا بتواند یک نمای قابل فهم و درستی از اتحادیه در سازمان‌ها و دوائر دولتیبه نمایش گذاشته و همچنین ارتباط دو طرفه با اعضای صنف برقرار کند.»



مدیر روابط عمومی اتحادیه که اداره جلسه را نیز برعهده داشت، ادامه داد: «روابط عمومی هم علم است، هم فن، هم هنر و هم ارتباطات. کار یک نفر نیست همه باید پای کار بیایند، تا هم خوب بشنویم و ببینیم، مشورت کنیم و انتظار داریم که با پیش‌بگذارید؛ خوش‌بختانه رسانه‌ها و ابزار ارتباطی خوبی در اتحادیه داریم اما باز هم کافی نیست و باید با تشکیل این جلسات، رورود مسائل و مشکلات اتحادیه و هر یک از رسته‌ها را بررسی کنیم.»

بشارت‌نیا گفت: «واقعاً کشور در لبه پر نگاه قرار گرفته است؛ من عاشق جمهوری اسلامی هستم اما امروز دست یک سری افرادی افتاده که نباید اجازه دهیم این روند حداقل در بازار ادامه پیدا کند زیرا این سرمایه‌های مادی و معنوی برای مردم و ما است.»

## نیازمند تغییر نگرش در اعضا هستیم

در ادامه جلسه ریاست اتحادیه، سید احمد حسینی با اشاره به کارهای انجام شده در هیات مدیره جدید گفت: «امیدوارم با اعتمادی که به هیات مدیره جدید داشته‌اید، در پایان دوره ۴ ساله از انتخاب خود پشیمان نباشید، ما به دنبال تغییر نگرش در کسب و کار از شیوه سنتی به سمت مدرن شدن با استفاده از علم و توان جوانان و تجارب پیش‌کسوتان هستیم.»



سید احمد حسینی ادامه داد: «امروز در سطح کشور اتحادیه‌ای نداریم که ۱۰ کمیسیون فعال داشته باشد، از نظر ما رسته بلبرینگ فزاینده از یک رسته بوده و وقتی از خانواده بلبرینگ صحبت می‌کنیم در واقع از کوچک‌ترین ماشین آلات تا بزرگ‌ترین صنایع را در بر می‌گیرد.»

وی با تقدیر از فعالیت‌های انجام شده در رسته بلبرینگ گفت: «فعالیت‌های خیرین در صنف بلبرینگ مثال زدنی و تحسین برانگیز است، توقع هم از این رسته بالا است و هیات مدیره اتحادیه بنا دارد در هر رسته‌ای شورای تخصصی آن را تشکیل دهد تا پل ارتباطی بین هیات مدیره و اعضا بوده و مسائل و مشکلات را بررسی و نگاه کارشناسی خود را به اتحادیه ارائه کند.»

سید احمد حسینی با تأکید بر موضوع حمایت از کسب و کارهای اهل و اصیل در اتحادیه گفت: «متأسفانه عده‌ای از اعضا از کارتن‌های طرح استفاده کرده و اگر نهادها نظارتی ورود کنند واقعا ما باید چه بگوییم؟ عده‌ای با عرضه کالای بی کیفیت حیثیت صنف را با خدشه روبرو می‌کنند که این باید به سرعت با خود نظارتی و درون صنفی و ارشادی حل شود.»

رئیس هیات مدیره اتحادیه ادامه داد: «بنا داریم در راستای حمایت از کسب و کارهای اهل و اصیل، شاخص‌های عمومی تعریف کردیم تا در سایت اتحادیه اعضا را معرفی کنیم تا مصرف کننده در خرید بتواند افراد مورد اعتماد را تشخیص دهد اما باید به مرور شاخص‌های رسته‌ای را نیز دخیل کنیم که این میسر نمی‌شود مگر با تشکیل شورای رسته‌ها که بتواند بر این موضوع و چالش‌های هر یک از رسته فائق آید.»

سید احمد حسینی با اشاره به موضوع طرح شناسه کالا گفت: «در رسته بلبرینگ ما در خصوص طرح شناسه کالا با چالش‌هایی روبرو هستیم مانند بلبرینگ‌های صنعتی و خودرویی و دیگر مواردی که نشان کاربرد هر یک از بلبرینگ‌ها دارد که این موضوع باید سامان یابد و این با همکاری خبرگان رسته‌ای محقق خواهد شد.»

## ما یک خانواده بزرگ هستیم / برنامه‌ریزی مشکلات حل می‌شود

در بخش دیگری از این جلسه حاج علی مدل فعال رسته بلبرینگ با اشاره به سابقه فعالیت خود در صنف گفت: «بلبرینگ رسته مهمی است، ابتدا به نظرم هیات مدیره باید تعداد رسته‌های حاضر عضو اتحادیه را شناسایی کرده و دقیقاً احصا شود چند رسته در صنف لوازم یدکی خودرو فعال است، ما نیز باید به عنوان یکی از رسته‌ها به هیات مدیره اتحادیه کمک کنیم.»



وی ادامه داد: «فرض کنید ما یک خانواده بزرگ هستیم که خانه ما محله چراغ برق است که هر یک از مغازه‌های ما اتاقی است که در آن زندگی می‌کنیم، نمی‌توانیم نسبت به یکدیگر بی تفاوت باشیم، خدا را خوش نمی‌آید راننده تاکسی برای خرید یک بلبرینگ بی کیفیت که از بازار ما خریده به همه اعضا ناسزا بگوید ما باید از داخل خود را اصلاح کنیم و کاری به دولت نداشته باشیم.»

حاج علی مدل با تأکید بر موضوع برنامه‌ریزی گفت: «اگر کار را منظم کنیم و حساب و کتاب درستی داشته باشیم قطعاً می‌توانیم بر مشکلات فائق آمده و مشکلات را حل کنیم.»

## برخی مسائل با حرکت‌های ارشادی حل می‌شود

محمد علی جعفری فرد دیگری بود که در جلسه رسته بلبرینگ فروشان اتحادیه به بیان نقطه نظرات خود پرداخت، او در این جلسه گفت: «وارد کننده، توزیع کننده و تولیدکننده هر یک به خودی خود دارای مشکلاتی هستند که باید در هر یک از موارد نظرات و مشکلات مختص به خود ارائه کنند.»



در راستای اهداف و برنامه‌های اتحادیه و بر اساس تقویم تعریف شده از سوی هیات مدیره تا پایان سال ۱۴۰۲ بیش از ۴۴ نشست درون صنفی تعریف شده است که دومین جلسه به رسته بلبرینگ اختصاص یافت که در ۱۲ اردیبهشت ماه به انجام رسید. در این جلسه هر یک از اعضا به بیان دیدگاه خود پرداخته و مقرر شد شورای ۵ نفره رسته بلبرینگ به انتخاب اعضا تشکیل شود.

## گنده کار در آمده



کشمیری دیگر فعال رسته بلبرینگ و رئیس کمیسیون حل اختلاف در جلسه بلبرینگ‌فروش‌ها گفت: «در این چند ماهی که در خدمت اتحادیه هستیم، شاهد بوده‌ام که نهاد‌های مختلفی قصد لطمه زدن به صنف داشتند، خواستند که امنیت خاطر کسبه را بگیرد اما اتحادیه محکم ایستاده و اجازه نداده‌اند. این موضوع را از نزدیک شاهد هستیم.»

رئیس کمیسیون حل اختلاف اتحادیه ادامه داد: «قیح موضوع تقلب ریخته شده و گند کار در آمده است، باید بگوییم امروز این نیست که صرفاً بلبرینگ غربی را تقلب کنند، چینی و ژاپنی را هم تقلب می‌کنند، رودریایی را باید کنار بگذاریم، این افراد متقلب ماهیشتان چیست؟ کجا شاگردی کرده‌اند؟ رودریایی نمی‌کنیم و قد علم کرده و اگر چیزی نگوئیم، کار از این خراب‌تر خواهد شد، به هر ترتیبی شده باید جلوی کار تقلب را بگیریم، توصیه من این است همه بیایید پای کار.»

## محمدرضا ملاکی: محکوم به فنا خواهیم بود اگر...



محمد رضا ملاکی عضو هیات مدیره اتحادیه در نشست هم‌اندیشی اعضای رسته بلبرینگ با اشاره به اهمیت رسته بلبرینگ گفت: «هیچ چرخ‌چی به حرکت در نمی‌آید مگر با بلبرینگ و قطعاً چرخ اتحادیه نمی‌چرخد مگر با رسته بلبرینگ که یکی از صنوف مهم در اتحادیه ماست.»

این فعال صنفی با اشاره به هجمه سنگین عوامل بیرونی در سال گذشته و تأثیر آن بر کسب و کار اعضا گفت: «در سال گذشته حجم فشارها بسیار زیاد بود و باید برای پاسخگو کردن سیاست‌گذار و مجری قوانین به میدان می‌آمدیم و مطالبه‌گری می‌کردیم از دولت و حاکمیت اعلام می‌کردیم این جماعت اهل و کسب و کار هستند که در واقع تولید ثروت می‌کنند.»

ملاکی ادامه داد: «تولید ثروت هم در بخش تولید است و هم در خدمات، هر دو نقش اساسی در تولید ثروت دارند، اگر مسیر هموار باشد، نتایج این تولید ثروت را در جامعه حس می‌کنیم.»

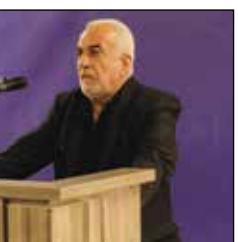
وی با اشاره به وظیفه ذاتی حاکمیت و دولت گفت: «چه کسی مسئولیت برعهده گرفته است؟ منتخب ملت افرادی را به کار می‌گیرد که از مردم و منابع مملکت دستمزد او پرداخت می‌شود که برای فعال اقتصادی کار بکنند و در نهایت تولید ثروت بشود، تا تولد ناخالص ملی بالا برود، سوال این است آیا امروز بخش خصوصی توانسته به آرامش برسد؟ پاسخ منفی است.»

عضو هیات مدیره اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین آلات تهران ادامه داد: «ما کمتر مطالبه‌گر بوده‌ایم، کمتر حضور داشته‌ایم، برای ما تصمیم گرفته‌اند اما امروز حضور داریم و این ماموریت به جایی رسیده که باید بیش از این حضور داشته باشیم و به مطالبه‌گری ادامه دهیم اما آیا دست‌انداز و سختی حرکت چرخ کسب و کار ما صرفاً به علت عوامل بیرونی است؟»

محمدرضا ملاکی ادامه داد: «ما باید خود را وا کسین کنیم، به عبارت دیگر باید اعاده حیثیت کنیم، باید رودریایی‌ها را کنار بگذاریم، کسب و کارهای اهل و اصیل را احیا کنیم، من از وقتی ۲۷ سال پیش وارد این بازار شدم همیشه یک موضوع خیلی مهم بود و آن اعتبار است، ما باید ابروی کسبی را حفظ کنیم.»

این فعال صنفی با اشاره به موضوع روش‌های نوین کسب و کار گفت: «بازیگرهای جدید منتظر ما نخواهند ماند تا اجازه دهیم وارد بازار بشوند بلکه آن‌ها وارد بازار شده و با روش‌های نوین هم وارد کار می‌شوند، ما باید الزامات قانونی و تکالیف قانونی خود را بشناسیم در غیر این صورت محکوم به فنا خواهیم بود.»

## فریاد هیات مدیره بلند است



ناصر سبزیان نایب رئیس اول اتحادیه در نشست هم‌اندیشی با صنف بلبرینگ‌فروش‌ها با اشاره به موضوع گذشته اتحادیه گفت: «گذشته با الان بسیار متفاوت است، کارها در جهت بهبود آن انجام شده و تجارب بنده در کنار دیگر اعضای هیات مدیره بسیار مفید بوده است.»

وی ادامه داد: «اتحادیه خیلی کار کرده است، هیات مدیره‌های قبل هم فعالیت داشته‌اند و کم لطفی است که بگوییم عزیزان کار نکردند، دو سال است که درگیر شناسه کالا هستیم و در هر جای ممکن فریاد زدیم، در گذشته دستور از بالا به پایین بود امروز موفق شدیم از پایین به بالا موضوعات را دیکته کنیم.»

ناصر سبزیان ادامه داد: «کم کاری اتحادیه در موضوع اطلاع‌رسانی بوده که این عیب بسیار بزرگی است، اتحادیه فقط جواز کسب نیست، افراد متقلب شناسایی شده‌اند و در بطن کار هستیم، می‌دانیم چه کسانی تخلف می‌کنند، به مرور رسیدگی می‌کنیم، رئیس کمیسیون بازرسی ما بیچاره نشسته است.»

نایب رئیس اول هیات مدیره ادامه داد: «تقلب را نمی‌شود یک شبه جمع کرد، دستور در کار اتحادیه است و باید در این خصوص راهکارهای لازم را در نظر بگیریم، انتظار این است که همه همکاران همکاری کنند و در جهت بهبود کار قدم برداریم، پیشنهاد بدهید و با کنار نشستن هیچ موقع به نتیجه نخواهیم رسید.»

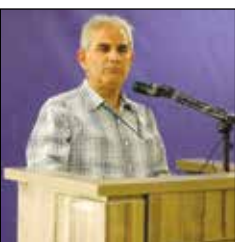
حاج ناصر سبزیان ادامه داد: «هیات مدیره تاکنون بیش از ۵۰ جلسه داشته که در نوع خود بی سابقه است، صندوق پیشنهاد و شکایت در اتحادیه تعبیه شده که دائم بررسی می‌شود، نظرات خود را بیان کنید تا هیات مدیره پیگیری لازم را داشته باشد، ما در خصوص طرح شناسه کالا مهلت نخواهیم بلکه با بیان مشکلات طرح آن‌ها را وادار به تعویق طرح کردیم، کاری وقتی زیرساخت لازم را ندارد، آموزش ندارد نمی‌شود کار را انجام داد.»

وی با اشاره به موضوع تقلب ادامه داد: «کالای تقلبی در بازار دو ریشه اصلی دارد، هر چند اندک هستند اما دو مقوله اقتصادی و حقوقی باعث رشد کالای تقلبی در بازار شده و از این رو است که برخی کسبه وارد موضوع تقلب می‌شوند، توصیه من این است که با همه نباید نگاه قهری را پیگیری کرد و در برخی موارد با حرکت‌های ارشادی موضوع حل خواهد شد.»

محمد علی جعفری با اشاره به مسائل حقوقی تصریح کرد: «دوستان هیات مدیره اشراف خوبی بر مسائل حقوقی دارند، باید ظرفیت‌های اعضا را بالفعل تبدیل کرده و باید این موضوع را به رسمیت بشناسیم و مشکلات را حل کنیم.»

## مسئله اصلی عرضه و تقاضا است

فعال دیگر رسته بلبرینگ مختارزاده بود که در جلسه اعضای رسته بلبرینگ با هیات مدیره اتحادیه به موضوع تقلب اشاره کرد و گفت: «مسئله اصلی عرضه و تقاضا است، اگر این درست نباشد بلبرینگ تقلبی نیز برای آن تقاضا ایجاد می‌شود؛ واقعیت این است که امروز به واسطه تحریم مشکلات زیادی برای واردات بلبرینگ اصل وجود دارد.»



مختارزاده ادامه داد: «بنده در مطالعه‌های که داشته‌ام ۷۰ سال پیش کپی کاری انجام داده است تا امروز در این نقطه ایستاده است اما متأسفانه ما این سیاست را هم نداریم. صحبت‌های عمیق تخصصی در این زمان کم میسر نیست و حتماً نیازمند شورا هستیم تا موضوعات تخصصی را به مباحثه بگذارند، این حرکت هیات مدیره بسیار خوب است، البته در موضوع تقلب اگر کسی وجدان داشته باشد به این سمت و سو نخواهد رفت.»

این فعال رسته بلبرینگ با اشاره به موضوع همدلی در صنف گفت: «با سلام و صلوات موضوع تقلب حل نمی‌شود، عرض‌های باید باشد تا پاسخگوی نیاز و تقاضا باشد، قضیه کاملاً ریشه‌ای بوده و بلبرینگ غربی در کشور نداریم.»

وی با اشاره به موضوع تولید بلبرینگ در کشور ادامه داد: «عده‌ای رفته و همت کردند و وارد عرصه تولید بلبرینگ شده‌اند که البته راضی هم نیستند و این خیلی بد است، یعنی بنده خدا خانه خود را فروخته و خود را درگیر مسائل حاشیه‌ای کرده است.»

## وقتی اقتصاد مریض است....

حسن میرصانع در بخش دیگری از جلسه بلبرینگ‌فروش‌ها گفت: «هیات مدیره چه در گفتار و چه در نوشتار بارها بر موضوع خرد جمعی تأکید کرده است و این جلسات نمونه‌ای از خرد جمعی است، این برای صنف ما نوبد بخش بوده و با همین نگاه است که به مدیریت و هدایت صنف می‌پردازند.»



این فعال رسته بلبرینگ با اشاره به خاطرهای بحث خود را ادامه داد: «قبل از انقلاب اسلامی احمد خیامی تعدادی از بلبرینگ فروش‌ها را دعوت کرد، کارخانه تبریز به جای آن که مستقیم بلبرینگ را به نمایندگانش بدهد به ایران ناسیونال می‌داد و بعد ردا اختیار بازار قرار می‌گرفت. او بزرگان را دعوت کرده بود تا بگوید قرار نیست سودی از بلبرینگ نصیب شرکت خود کند بلکه برای پشتیبان از تولید بلبرینگ این فعالیت را انجام داده بود و می‌توانست همان زمان از تالبت نیاز خود را تأمین کند اما برای پشتیبانی از تولید داخل خرید می‌کرد و تأکید کرده بود نیاز کارخانه را از بازار تأمین کنند. این را با امروز مقایسه کنید که شرکت‌های مختلف قصد دارند بازار را دور زده و همچنین خود بخش بازرگانی تاسیس می‌کنند و کالای مورد نیاز خود را از بازار تأمین نمی‌کنند.»

حسن میرصانع ادامه داد: «این نیست که صنف را زیر سوال ببریم، چون قطعات کار نمی‌کنند این موضوع صرفاً به صنف ما بر نمی‌گردد تمام قطعات به این شکل در آمده و در صنوف دیگر هم به همین شکل است، وقتی اقتصاد نیمه مریض باشد در همه چیز تأثیر خود را می‌گذارد.»

پیش‌کسوت صنف بلبرینگ تصریح کرد: «خیلی خوب است گروهی تشکیل شود، حرف‌ها شنیده شده و کارشناسی باشد، هم باید علمی باشد و هم فنی، جواری نباشد چاقو شویم و دسته خود را ببریم، حرمت‌ها سنجیده شود، در داخل مشکلات را حل کنیم، اول و آخر ما اتحادیه است و اصلاح را باید از خودمان شروع کنیم.»

## تقلب به همه ما صدمه زده است

حبیب دولابی از فعالین جوان رسته بلبرینگ در این جلسه گفت: «تقلب به همه ما صدمه زده است، همه تلاش کردیم اعتباری برای خود کسب کنیم اما موضوع تقلب به اعتبار همه ما صدمه زده است، ما خودزنی بدی کرده‌ایم و نوک پیکان آن رسته بلبرینگ بوده است، فعالیت در رسته بلبرینگ جزو ده اقتصاد برتر دنیا است و در کشور ما نیز چنین است.»



این فعال صنفی ادامه داد: «اگر بلبرینگ نباشد هیچ صنعتی قادر به فعالیت نخواهد بود، رسته بلبرینگ بسیار قوی است، در زمانی که همه بازارها تعطیل بود این مجوز برای رسته ما بود که به فعالیت خود با توجه به درجه اهمیت آن به فعالیت خود ادامه دهد. ما باید تلاش کنیم این اعتباری که برای صنف بلبرینگ هست را حفظ کنیم.»

حبیب دولابی ادامه داد: «حاشیه سود تقلب بسیاری را به اصطلاح قفلک می‌دهد، شرکت‌هایی روی این مسئله حساس هستند اما عملاً اتفاقی نمی‌افتد، ما باید دانش خود را بالا ببریم، آن را به نسل بعد نیز انتقال دهیم.»

این فعال رسته بلبرینگ تصریح کرد: «زنگ خطر به صدا در آمده، بسیاری از خارج بازار برای تأمین قطعات با شرکت‌های بزرگ وارد مذاکره شده و عملاً این صنف ما است که قربانی می‌شود و همه تبدیل به فروشنده خرده پا خواهیم شد، همانطور که در رسته‌های دیگر بسیاری از بازار خارج کرده‌اند.»



رئیس اتحادیه آهنگران و صنعتگران خودرو تهران با بیان اینکه سرت و قاچاق دو مشکل بزرگ قطعه سازان خودرو است، گفت: نیازمند ایجاد یک سامانه جامع در صنف آهنگران خودرو هستیم. محمد جواد برازنده، رئیس اتحادیه آهنگران و صنعتگران خودرو تهران با بیان اینکه آسیب های گوناگون مانند قاچاق، سرت قطعات، صدور دیر هنگام مجوزها و تضاد منافع با سایر اتحادیه ها، اعضای اتحادیه آهنگران و صنعتگران خودرو

تهران را هدف قرار داده است، بیان داشت: از این میان قاچاق و صدور دیر هنگام مجوزها بیشترین صدمه را به این صنف وارد کرده است. وی افزود: چالش بعدی سرت بوده که قطعات داخلی و موتوری راحت و به وفور مورد سرت قرار می گیرد. رئیس اتحادیه آهنگران و صنعتگران خودرو تهران گفت: ۲۱ رسته زیر مجموعه این اتحادیه قرار گرفته اند که مهم ترین را می توان خودرو و اتاق سازی دانست که با مشکلات بسیاری

درگیر هستند و راه حلی برای آنها پیدا نشده است. برازنده ادامه داد: به منظور حل بسیاری از مشکلات تنها یک سامانه جامع باید راه اندازی شود که وزارت صنعت، معدن و تجارت همکاری لازم را با ما دارد و برای رسیدن به هدف نیازمند کمک جامعه اصناف هستیم. وی تاکید کرد: در مورد موضوع تداخل فعالیت اتحادیه های گوناگون مقامات بالادستی باید مداخله کرده و مشکلات را برطرف کنند.

## با ورود دادستانی و بازدید از منطقه آزاد ماکو انجام شد.

# تعیین تکلیف خودروهای زراعی معدنی و راهسازی مانده در گمرک



ناصر عتباتی، رئیس کل دادگستری آذربایجان غربی به همراه مجیدی، دادستان عمومی و انقلاب مرکز استان و مدیرعامل منطقه آزاد ماکو و تعدادی از مدیران استانی از محل نگهداری ماشین آلات معدنی، راهسازی، کشاورزی و کشتنده های موجود در محوطه گمرک بازدید کرد. به دلیل تحریم ها، مشکلات اقتصادی و سیاسی زیرساخت های لازم برای تولید کافی خودروهای زراعی و معدنی در کشور وجود ندارد و به همین دلیل است که دولت برای رفع نیاز جامعه کشاورزی امتیازات و اختیارات فراوانی را برای واردات ماشین آلات کشاورزی و معدنی و واردات ماشین آلات به بازار گمان داده تا موانع واردات ماشین آلات کشاورزی نو و مستعمل به کشور به این شکل کاهش یافته و روند واردات این ماشین آلات به کشور سرعت گیرد. اما واردات این خودروهای مهم به کشور تنها در شرایطی انجام می شود که نمونه آن ها در داخل تولید نشود. با این حال اما برخی خودروهای وارداتی در این سگمنت طی یکی، دو سال اخیر در گمرکات کشور باقی مانده و هنوز تعیین تکلیف نشده بودند. در همین راستا، هفته گذشته رئیس کل دادگستری آذربایجان غربی به همراه دادستان عمومی و انقلاب این استان از منطقه آزاد ماکو بازدید و تکلیف ۱۳۹ دستگاه از خودروهای زراعی، معدنی و راهسازی را مشخص کرد.

## ورود دادستانی به موضوع خودروهای متروکه در گمرک

ناصر عتباتی، رئیس کل دادگستری آذربایجان غربی به همراه مجیدی، دادستان عمومی و انقلاب مرکز استان و مدیرعامل منطقه آزاد ماکو و تعدادی از مدیران استانی از محل نگهداری ماشین آلات

معدنی، راهسازی، کشاورزی و کشتنده های موجود در محوطه گمرک بازدید کرد. عتباتی بیان کرد: «در ادامه برنامه حضور در حوزه قضایی ماکو از مجموعه گمرک بازرگان با محوریت تعیین تکلیف وسایط نقلیه مربوط به ماشین آلات راهسازی، معدنی، کشاورزی و کشتنده هایی که با توجه به مقررات گمرکی جزو کالاهای متروکه محسوب می شوند و در زمره کالاهای مورد نیاز جدی در حوزه فعالیت های معدنی، عمرانی و راهسازی به شمار می آیند، بازدید به عمل آمد.»

عتباتی در این بازدید همچنین اظهار کرد: «در خصوص وسایط و تجهیزاتاتی که بالغ بر ۶۱۵ نوع از آن ها قابل استفاده در فعالیت های معدنی،

عمرانی، ساختمانی و راهسازی همچنین برداشت محصولات کشاورزی هستند، با بررسی مبانی قانونی از حیث مسائل گمرکی، جمع آوری و فروش اموال تملیکی مصوب شد؛ تجهیزاتی که برای کار معدن و امور عمرانی توسط خود فعالان این حوزه برای کار معدن وارد شده اند، نه توسط افراد واسطه و دلال، به صورت مذاکره ای و با پرداخت کلیه حقوق دولتی و عوارض گمرکی و با تعهد فعالیت این دستگاه هادر معادن و کارگاه های عمرانی، نسبت به تعیین تکلیف و تحویل آن ها اقدام شود.» به گفته رئیس کل دادگستری این استان نیز «بر اساس این تصمیم، در خصوص باقی مانده این تجهیزات و دستگاه ها نیز اگر مشخص شود توسط افرادی

غیر از معدنکاران و فعالان این حوزه وارد شده اند، از طریق تشریفات قانونی و اعمال ماده یک آیین نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات تعیین تکلیف خواهند شد.»

## ممنوعیت واردات خودروهای زراعی برای مدل هایی که در داخل تولید می شوند

واردات این خودروها به کشور و رسوب آن ها در گمرک، در شرایطی انجام شده است که پیش از این محدودیت هایی برای واردات ماشین آلات و تجهیزات کشاورزی از سوی وزارت صنعت اعلام شده بود. در سال گذشته مدیر کل دفتر صنایع ماشین آلات و تجهیزات کشاورزی، ساختمانی و

معدنی وزارت صنعت، معدن و تجارت، از تصمیم جدی این وزارتخانه برای ممنوعیت در واردات ماشین آلات کشاورزی و صنعتی که تولیدات آن در کشور انجام می شود، خبر داده بود. ابوزر جمشیدوند پیش تر اعلام کرده بود که تمرکز این وزارتخانه به جای واردات، معطوف به حمایت از تولید داخل ماشین آلات صنعتی، کشاورزی و معدنی است. «باید به این موضوع توجه داشت که خودروهایی که در این بخش ها اجازه واردات به کشور را پیدا می کنند، بیشترین نیاز را در این بخش به خود اختصاص داده اند و هیچ زمانی تا امروز تولید این مدل هادر کشور انجام نشده است. بنابراین، انتظار می رود واردات این خودروها تسریع پیدا کنند و شاهد اقداماتی مشابه با آن چه هفته گذشته صورت گرفته است، باشیم و هر چه سریع تر خودروهایی که در کشور تولید نمی شوند، به بازار داخلی راه پیدا کنند.»

## تسهیل واردات ماشین آلات معدنی از سوی وزارت صمت برای تامین نیاز داخل

در بخش ماشین آلات معدنی که امروزه بیش از همیشه نیاز آن در کشور احساس می شود هم موافقی برای واردات وجود داشت. این در حالی است که گفته می شود تولید داخل به هیچ عنوان پاسخگوی نیاز و تقاضای بازار در این بخش نیست. از این رو، معاون صنایع ماشین آلات و تجهیزات وزارت صمت هم سال گذشته اعلام کرد «هیچ معدن دار و واردکننده ای مشکلی برای واردات ماشین آلات معدنی حتی مدل های مستعمل ندارد.» این گفته، خود نشان دهنده آن است که در کشور بیش از همیشه به این خودروها نیاز داریم. بر اساس آمارهای اعلام شده، ۱۵ هزار دستگاه از این ماشین آلات در کشور بیش از ۲۰ سال عمر دارند و به فرسودگی رسیده اند.



## دانا تجارت توانا

ایمیل: [info@danatejarat.com](mailto:info@danatejarat.com)  
آیدی اینستاگرام: [danatejarat](https://www.instagram.com/danatejarat)  
آدرس سایت: [www.danatejarat.com](http://www.danatejarat.com)  
تلفن: ۰۲۱-۳۳۹۸۳۳۲۹  
فکس: ۳۳۱۱۴۷۷۸

### نگاه اجمالی بر شرکت دانا تجارت توانا

شرکت دانا تجارت توانا با نماد اختصاری دی تی (D.T.T)، تشکیل شده از دو شرکت ثبتی می باشد که به صورت کاملا خصوصی فعالیت حرفه ایی را در زمینه تولید-واردات-صادرات قطعات یدکی خودروهای سنگین صورت می دهد. شرکت ثبتی اول، تهران فر گوسن با نماد اختصاری "تی اف (TF)" است که در سال ۱۳۷۰ تأسیس و فعالیت خود را در حوزه واردات-تولید-بخش و فروش قطعات یدکی لیفتراک های بلغاری (بالکانکار)، موتاز و ساخته شده در شرکت لیفتراک سازی ایران، لیفتراک های دو، توپوتا، کوماتسو، سپاهان، تراکتورهای مسی فر گوسن و موتورهای پرکینز انگلستان ساخته شده در شرکت تراکتور سازی ایران آغاز نموده است و از سال ۱۳۷۴ به عنوان یکی از تأمین کنندگان اصلی قطعات یدکی لیفتراک و تراکتور در ایران محسوب می گردد و تاکنون با افتخار با وجود بیش از ۱۰۰۰ مشتری ثابت و نماینده های خود در تمام نقاط ایران مشغول به فعالیت می باشد. شرکت ثبتی دوم، دانا تجارت توانا با نماد اختصاری (D.T.T) است که در سال ۱۳۸۴ فعالیت گسترده حرفه ایی خود را در زمینه واردات و صادرات-تولید قطعات یدکی خودروهای سنگین ریلی-زمینی-دریایی به صورت عمده در داخل و خارج از کشور آغاز و تاکنون نیز به عنوان یکی از تأمین کنندگان واحدهای تولیدی و صنعتی عظیم کشور از جمله: شرکت های نفتی، پتروشیمی، پالایشگاه ها، بنادر، شرکت های فولادی، ایران خودرو، سایپا، نفت ایران و... فعالیت می نماید. افتخار ما در این است در سه دهه گذشته بیشترین سعی در داخلی سازی و استفاده از توانمندی واحدهای تولیدی داخلی بوده است و بسیاری از قطعات در حال حاضر با کیفیت بسیار قابل قبول در داخل تولید می گردد که تحت برندهای (D.T.T) یا (TF) به بازار داخلی عرضه می گردد.








## مزایا و معایب واردات خودروهای کار کرده چیست؟ ایران را به زباله‌دانی تبدیل نکند

### بی ثباتی و گرانی روزانه مواد اولیه چالش اصلی تشکدوزان و صندلی سازان خودرو چیست؟

رئیس اتحادیه تشکدوزان و صندلی سازان خودرو تهران خاطر نشان کرد: با تمام چالش ها و وجود مشکلات اگر ثبات اقتصادی پیش بیاید و نگران گرانی روزانه مواد اولیه نباشیم، بازار خود به خود جای خود را پیدا می کند آنچه که بیشتر از گرانی ما را آزار می دهد بی ثباتی در بازار است. سهراب برجی، رئیس اتحادیه تشکدوزان و صندلی سازان خودرو تهران در گفت و گو با پایگاه خبری اتاق اصناف تهران با بیان اینکه بی ثباتی بازار و نوسانات ارزی، وضعیت بازار اصناف را دچار رکود کرده است افزود: هم اکنون صنف ما هم مانند تمامی اصناف و بنگاه های اقتصادی با شرایط رکودی در کسب و کار مواجه است که ناشی از شرایط بد اقتصادی حاکم بر کشور است.

وی ادامه داد: در این شرایط تقاضا شدیداً کاهش یافته و بازار درگیر نوسانات قیمت ارز است و ما نمی توانیم مواد اولیه مورد نیاز خود را با قیمت های قبل خریداری کنیم. وقتی قیمت مواد اولیه توسط کارخانه های پتروشیمی که تامین کننده اصلی مواد اولیه مورد نیاز صنف هستند افزایش پیدا می کند و ما وابستگی کامل به این صنعت داریم ناچاریم به اینکه ما هم افزایش قیمت داشته باشیم.

به گفته رئیس اتحادیه تشکدوزان و صندلی سازان خود، این شرایط باعث شده است که سطح زیادی از تقاضا از دست برود؛ زیرا این افزایش نرخ به اندازه ای نبوده که درآمد متقاضی ها هم رشد پیدا کند.

برجی خاطر نشان کرد: حال با تمام این اوصاف اگر ثبات اقتصادی پیش بیاید و ما نگران گرانی روزانه مواد اولیه نباشیم، بازار خود به خود جای خود را پیدا می کند آنچه که بیشتر از گرانی ما را آزار می دهد بی ثباتی در بازار است.

داشته باشد. عامل دیگری که موثر است انباشت خودروهایی که عمر بالا خواهد بود، به طوریکه در مدت کوتاهی سن این خودروها به حدی خواهد رسید که باید از رده خارج شده و اگر این طرح مانند دیگر طرح ها توجیه بلند مدت نداشته باشد عملاً ایران را به زباله دانی خودروهای کار کرده کشورهای همسایه بدل کرده و عملاً مشکلی بر مشکلات صنعت خودرو اضافه خواهد کرد، اتفاقی که در جلسه علنی ۱۱ اردیبهشت ماه ۱۴۰۲ نیز از سوی یکی از نمایندگان مطرح شد.

سید کاظم دلخوش اباتری در مخالفت با دوفوریت لایحه الحاق موادی به قانون ساماندهی صنعت خودرو گفت: «ملت ما شأن بالاتر از این دارند که بخواهند خودروی کار کرده وارد کنند، اگر می خواهید واردات خودرو را آزاد کنید، اجازه دهید هر نوع خودرویی که می خواهند به ویژه خودروی دست اول وارد کنند.» نماینده مردم صومعه سرا افزود: «من با واردات موافقم، اما نباید کشور را به زباله دان خودروهای کار کرده تبدیل کنیم و در این بخش صرفاً با لایحه ای که دولت آورده، مخالفم و باز هم تاکید می کنم به مردم اجازه دهید خودرو را به هر شکلی که می خواهند وارد کنند تا مشکل خودرو در کشور حل شود.»

#### ■ سر نوشت

باید دید در نهایت مجلس چه چیزی را به تصویب می رساند؟! آیا این امکان فراهم می شود تا هر کسی که می تواند خودرو وارد کرده یا بار دیگر به نفع عده ای رانت خوار فضا باز شده و عملاً شرایط به نحوی پیش رفته که دست مردم از دسترسی به خودرو اقتصادی و با کیفیت سلب شده و تنها سود این قوانین به جیب عده ای خواهد رفت که امروز به اسم مافیای تولید خودرو شناخته شده و بعدها آن ها را در واردات، بازار قطعات خودرو و دیگر نقاط این صنعت پیشران در هر کشوری خواهیم دید.



من با واردات موافقم، اما نباید کشور را به زباله دان خودروهای کار کرده تبدیل کنیم و در این بخش صرفاً با لایحه ای که دولت آورده، مخالفم

خودروهای فرسوده نیز خواهد شد.

#### ■ معایب واردات خودرو کار کرده

واردات خودروهای کار کرده قطعاً چند عیب بزرگ دارد، اول آنکه بعید است اگر در حجم مشخصی خودرو به بازار وارد شود تاثیر مستقیمی بر قیمت خودرو در بازار داشته باشد و خلاصه چند ساله را بر کرده و عملاً به تعادل عرضه و تقاضا در کوتاه مدت تاثیر

#### عبدالعلی مجد

خبرنگار

با رای نمایندگان دوفوریت لایحه الحاق موادی به قانون ساماندهی خودرو در ۱۱ اردیبهشت ماه ۱۴۰۲ تصویب شد، بر این اساس عملاً ظرف مدت کوتاهی مجلس باید به این لایحه پرداخته و تصمیم خود را برای واردات خودروهای کار کرده بگیرد. در این جلسه خانه ملت ادیبانی نماینده دولت در این خصوص با اشاره به این موارد مطرح شده گفت: «بخشی از این لایحه موافقی که برای رعایت استانداردهای اروپایی برای خودروها مشخص شده لغو و استاندارد کشورهای مبدأ با تایید سازمان محیط زیست مورد قبول قرار گرفته، همچنین شرط وجود نمایندگی در داخل کشور به منظور تسهیل در ورود خودروهای نو و کار کرده و ماشین آلات راهسازی بر طرف شده و وجود نمایندگی در کشورهای ثالث نیز به رسمیت شناخته می شود.»

نماینده دولت هدف از این طرح را تنظیم بازار، تنوع بخشی به بازار خودرو و تسهیل واردات عنوان کرده است. بدیهی است عوامل مختلفی بر بازار و قیمت موثر است و صرفاً این طور نیست که تصور شود بازار بر دو عنصر و عرضه و تقاضا موثر است زیرا خودرو در کشور ما همچنان یک کالای سرمایه ای محسوب شده و علاوه بر آن تورم در نرخ گذاری و قیمت نقش موثری دارد.

#### ■ مزایای واردات خودرو کار کرده

واردات خودرو کار کرده قطعاً به تنوع بخشی بازار کمک شایانی کرده و تاثیر موثری بر بازار دارد و باعث خواهد شد تا انتخاب بیشتری برای خریداران خودرو در بازار وجود داشته باشد. قطعاً خودروهای کار کرده خارجی از برندهای معروف دنیا کیفیت و همچنین ایمنی بیشتری نسبت خودروهای داخلی دارند و این امر نیز موثر بوده و شاید اگر در قانون پیش بینی شود باعث اسقاط

# فروشگاه گودرزی

نماینده انحصاری نت سرامیکی اتوفیکس

تولید کننده نت سرامیک در ایران



۳۳ ۱۱ ۱۴ ۳۵  
۰۹۱۲ ۱۲۴ ۲۳ ۸۰

آدرس: تهران - خیابان ملت - نبش پاساژ قبائیان - پلاک ۹۳

WWW.GOODYADAK.IR

### سرکوب قیمت ها

## ضرر تولید کننده از قیمت های دستوری



«سعید صبوری» در گفت و گویی با بیان اینکه قطعه سازان به کار خود عرق دارند و خود را موظف به تولید می دانند تا خط تولید خودرو سازان نخوابد، اظهار داشت: قطعه سازان نیاز دارند تا قیمت هایشان به روز رسانی شود و نقدینگی مورد نیاز تولید را دریافت کنند؛ این در حالی است که قراردادهای سال گذشته بسیاری از قطعه سازان امسال اصلاح نشده است.

وی تصریح کرد: قطعه سازان از این وضعیت ناراضی اند، اما به امید آینده و اینکه به کارشان عرق دارند و نمی خواهند خط تولید خودرو سازان با خواب مواجه شود، به ناچار ادامه حیات می دهند؛ با این حال مشکلات قطعه سازان زیاد است و همواره با معضلاتی همچون عدم تخصیص نرخ ارز، نقدینگی، مشکلات گمرکی، تورم و غیره دست و پنجه نرم می کنند. عضو هیات مدیره انجمن قطعه سازان همگن، صدور بخشنامه ها و دستورالعمل های متعدد را مانعی بر سر راه تولید عنوان کرد و گفت: عملکرد انتقادی بانک ها و ندادن وام یا اعطای تسهیلات با سودهای بالای، برای تولید کمر شکن است.

صبوری با انتقاد از قیمت گذاری دستوری و سرکوب قیمت ها در سال های گذشته، گفت: این مساله به تولید و تولید کننده ضربات شدیدی وارد کرد، زیرا بالا جبار قیمت ها پایین نگه داشته می شد که پس از چند سال به اصطلاح شاهد «در رفتن فنر قیمت ها» و شرایطی که اکنون شاهد آن هستیم، شد. وی تصریح کرد: هزاران واسطه مافیایی خارج از صنایع خودرو سازی و قطعه سازی وجود دارند که اجازه نمی دهند قیمت کارخانه ای خودروها افزایش یابد.

عضو هیات مدیره انجمن قطعه سازان همگن گفت: چطور وقتی دلار، سکه و طلا گران می شود، صدا از کسی در نمی آید، اما همین که قیمت کارخانه ای خودرو پس از چند سال افزایش می یابد بر خی به اصطلاح گلوئی خود را پاره می کنند و فریاد می زنند. وی اضافه کرد: جالب است که اینها می گویند اگر به طور مثال خودروی ۱۵۰ میلیون تومانی پس از چند دهه ۲۰۰ میلیون تومان افزایش یابد آثار تورمی دارد، اما اثر تورمی همین خودرو که در بازار قیمت میلیاردی دارد را نمی بینند! صبوری بیان داشت: قیمت گذاری در بورس اتفاق خوبی بود که وزارت صمت آن را پیشنهاد کرد و تا چند وقت هم اجرایی شد؛ هم کشف قیمت خودرو و انجام می شد، هم خودرو سازان به تدریج از زیان خارج می شدند و هم پول ها به تولید می رسید، اما جلوی آن نیز گرفته شد.





## شپه‌ری: بازار لوازم یدکی در دست اتحادیه لوازم یدکی است ساماندهی بازار نیازمند همکاری مثلث تولید، توزیع و خدمات



به گزارش قطعات خودرو، محمد شپه‌ری، عضو هیئت رئیسه انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرویی در جلسه هم‌اندیشی اعضای هیئت مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو و کشور و اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران گفت: با ارتباط و تعامل شبکه تولید، توزیع و خدمات می‌توان چالش‌ها را از بین برده و در برابر مسائلی چون قاچاق کالا و محصولات تقلبی ایستادگی کنیم. با توجه به آنکه حجم وسیعی از بازار افتر مارکت در دست اصناف است، با تشکیل کنسرسیومی متشکل از بخش تولید، توزیع و خدمات می‌توانیم از ظرفیت ایجاد شده نهایت استفاده را ببریم.

محمد شپه‌ری اظهار داشت: بازار افتر مارکت از ظرفیتی ۱۵۰ هزار میلیاردی برخوردار است که از این رقم، ۱۲ هزار میلیارد سهم ایساکو و ۴ هزار میلیارد سهم سایپا یدک بوده و مابقی در اختیار اصناف است. این مسئله نشان می‌دهد که اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان لوازم یدکی خودرو تهران و قطعه‌سازان از ظرفیت قابل قبولی برخوردارند. این فعال صنعت قطعه‌سازی در خصوص ظرفیت تولید قطعات خودرو گفت: صنعت تولید قطعات از ظرفیت بالایی برخوردار است. در بحث تولید لنت نه تنها پاسخگوی نیاز داخلی بوده بلکه از مزاد تولید نیز بهره‌مند هستیم اما متأسفانه عده‌ای از سودجویان هنوز در صدد واردات این قطعه هستند. در خصوص سایر قطعات نیز از جمله دیسک و صفحه کلاچ، کمک فبر و سایر موارد این چنینی، ظرفیت قابل قبولی را در زمینه تولید ایجاد کرده‌ایم.

و مجموعه‌های خودرویی درباره چالش‌های قطعه‌سازان تصریح کرد: قطعه‌سازان با چالش‌های بسیاری درگیر هستند. سال سخته را پشت سر گذاشته و همچنان نیز با مشکلات دست و پنجه نرم می‌کنیم و برای سال جاری نیز اتفاقات مثبتی را متصور نیستیم. عدم تخصیص ارز در حال حاضر بزرگترین مشکلی است که با آن روبه‌رو هستیم.

محمد شپه‌ری، عضو هیئت رئیسه انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرویی در پایان خاطر نشان شد: حرف‌ها و خواسته‌های شبکه تولید و توزیع و خدمات مشابه می‌باشد. اگر بتوانیم کنسرسیومی متشکل از انجمن سازندگان قطعات خودرویی، اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران و همچنین اتحادیه تعمیرکاران خودرو تشکیل دهیم، می‌توانیم انتقادات و خواسته‌های خود را اعلام کرده و با کمک و اتحاد در جهت تحقق اهداف مشترکمان قدم برداریم.

مدیرعامل شرکت نفت سپاهان:

## کاهش قاچاق و توزیع روغن موتور



«محمد امیر نیکو همت» در حاشیه بیست و هفتمین نمایشگاه نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی در نشست خبری با اشاره به اقدامات انجام شده برای جمع‌آوری روغن موتورهای تقلبی از بازار، اظهار داشت: در سال گذشته با التهایی که در بازار روغن اتفاق افتاد و مذاکراتی که با مسوولان وزارت صمت داشتیم، راهکارهای خوبی مطرح شد.

وی افزود: در این راستا شبکه مویرگی که بتواند تامین‌کننده توزیع باشد در کشور ایجاد شود و توانستیم در ۲۶ استان کشور پایگاه ایجاد و روغن‌های اصلی در این استان‌ها توزیع کنیم، همچنین بقیه استان‌ها نیز برای امسال هدفگذاری شده که در همه آنها پوشش داده می‌شود.

مدیرعامل شرکت نفت سپاهان اظهار داشت: وقتی توزیع توسط خود شرکت انجام شود به مراتب میزان تقلب کاهش می‌یابد و اگر قاچاقی نیز انجام شود توسط شرکت توزیع اتفاق نمی‌افتد.

وی ادامه داد: فروشی که اتفاق می‌افتد نیز باید در سامانه‌های تجارت و سامانه‌هایی که توسط وزارت صمت تکلیف شده ثبت شود و مورد مانیتورینگ قرار بگیرد و این مساله کمک می‌کند تا تقلب و اشکالی که در سطح خرد انجام می‌شود را بتوان به بهترین وجه مدیریت کرد.

نیکو همت خاطر نشان کرد: اکنون میزان تقلب و فروش روغن موتورهای تقلبی در بازار به شدت کاهش یافته است و میزان قاچاقی که در محصولات ما اتفاق می‌افتد نیز در سال ۱۴۰۱ به صفر رسید. وی با اشاره به مزیت‌های این شبکه مویرگی،

بیان داشت: با ساز و کارهایی که انجام شد، امکان توزیع روغن موتورهای با کیفیت و با قیمت ثابت ممکن شده است و در مجموع می‌توان گفت قاچاق و توزیع روغن موتور تقلبی در بازار کاهش چشمگیری داشته است.

مدیرعامل شرکت نفت سپاهان با اشاره به محصولات جدید ارائه شده در بازار نیز گفت: به دنبال ارتقای کیفیت تولیدات هستیم که این موضوع افزایش ارزش‌آوری کشور را تضمین می‌کند. بر این اساس نه فقط در پارافین‌ها، بلکه در روغن‌های پایه دو و سه نیز به دنبال افزایش کیفیت و حفظ بازارهای بین‌المللی داخلی هستیم.

نیکو همت تأکید کرد: در سال ۱۴۰۱ بیش از ۱۱ هزار تن صادرات فینیش اویل به کشورهای اروپایی، آسیایی و آفریقایی صادر شد و با اقداماتی که در سال ۱۴۰۲ در دست اجرا داریم می‌توانیم به افزایش صادرات بپردازیم. تاروغن‌های هایتک (HighTech) تولید و صادر کنیم.

سید احمد حسینی:

## امضای طلایی مختص دولت است نه اصناف

اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران و رئیس کمیسیون حقوقی اتاق اصناف تهران در پایان خاطر نشان شد: اصناف در خصوص اجرای بهتر قانون تسهیل صدور مجوزهای کسب و کار در خواسته‌هایی دارند. گسترش دایره حرکت اتحادیه‌ها در خصوص قانون مذکور از مسائل مهم به شمار می‌آید. مستندات ارائه شده برای صدور مجوزها مانند نوع کاربری ملک، وجود واٹ و مسائل اینچنینی یک بار به طور فیزیکی در اتحادیه بررسی شود و همچنین جایگزینی بررسی پیشینه به جای بررسی پسینه می‌تواند نتیجه‌ی بهتری داشته باشد.

دست و پنجه نرم می‌کند اما بعضی از اشکالات از ابتدا دیده نشده است که این ضعف سامانه است و نباید ضعف سامانه را با مشکلات اجرایی خلط کنیم.

رئیس کمیسیون حقوقی اتاق اصناف تهران در خصوص مشکلات سامانه در گاه ملی مجوزها یاد آور شد: امکان پربنت کارت مباشرت وجود ندارد و حتی بعد از صدور این کارت محلی برای امضا تعریف نشده است. عدم پاسخگویی به استعلامات، واگذاری مقوله بازرسی به ماموران پست، عدم امکان ثبت شرکاء و تعریف مباشر برای این بخش، عدم نام کاربری تعریف شده متقاضیان تمدید در سامانه و مدت زمان بسیار کوتاه برای پاسخگویی و بارگذاری مدارک در دفعات متعدد و عدم دریافت پاسخ در بازه زمانی سایر مشکلات سامانه در گاه مجوز ملی مجوزها است.

حسینی تصریح کرد: طبق قانون نظام صنفی اتحادیه‌ها از مهلت ۱۵ روزه بررسی مستندات برخوردار بوده اما این قانون در آیین‌نامه قانون تسهیل صدور مجوزها نقض شده و مدت زمان ۱۵ روزه به ۲۴ ساعت تبدیل شده است که این مسئله خود چالش‌های دیگری را به وجود می‌آورد. همچنین هر اتحادیه شامل رسته‌های گوناگونی است که با کد ایسیک قابل شناسایی بوده که باید در مجوزها درج شود. در بخش اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران، یک رسته لحاظ نشده

این فعال صنفی متذکر شد: یکی از مسائلی که بارها تأکید کردیم، استفاده از کارشناسان صنفی است. چنانچه خواهان آن هستیم که آیین‌نامه‌ها و مقررات نتیجه بهتری داشته باشند باید از کارشناسان صنفی استفاده کنند. اگر هنگام قانون گذاری، کارشناسان صنفی در خانه ملت، دولت و قوای سه گانه به کار گرفته شوند نه تنها هزینه اجرای قوانین و مصوبات کاهش یافته بلکه نتیجه بهتری نیز حاصل می‌شود.

حسینی تأکید کرد: یکی از چالش‌هایی که در گاه ملی مجوزها ایجاد کرده، این است که تمامی مسئولیت‌های صدور مجوز کسب و کار به عهده اتحادیه بوده، آیین‌نامه به گونه‌ای تدوین شده که اتحادیه‌های صنفی و اصناف دخالتی در مسئله صدور مجوزهای کسب و کار نداشته باشند. وی از اظهارات غیر واقعی که به اصناف منتسب می‌کنند، گله کرد و توضیح داد: زمانی که دولت از بخش نظاره‌گری به مبحث متولی‌گری وارد می‌شود، امضای طلایی مفهوم می‌یابد. در واقع امضای طلایی مربوط به دولت بوده و اصناف از امضای طلایی برخوردار نیستند.

رئیس اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران خاطر نشان شد: اتحادیه‌ها در چارچوب نظام صنفی حرکت کرده و واقف هستند که تنها وظیفه اتحادیه صدور مجوز نیست اما در قانون تسهیل صدور مجوزهای کسب و کار اشکالات وارد به اصناف بسیار مورد

به گزارش قطعات خودرو، سید احمد حسینی، رئیس اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران و رئیس کمیسیون حقوقی اتاق اصناف تهران در برنامه کنکاش راد یو اقتصاد با موضوع قانون تسهیل صدور مجوزهای کسب و کار گفت: اصناف از تکنولوژی استقبال می‌کنند اما توصیه می‌کنیم برای حل مشکلات و جلوگیری از بروز چالش‌ها روش سنتی و مدرن تلفیق شود. اگر اتحادیه‌ها

**اگر هنگام قانون گذاری، کارشناسان صنفی در خانه ملت، دولت و قوای سه گانه به کار گرفته شوند نه تنها هزینه اجرای قوانین و مصوبات کاهش یافته بلکه نتیجه بهتری نیز حاصل می‌شود**

از قدرت حرکت بیشتری برخوردار شوند، قانون تسهیل صدور مجوزهای کسب و کار نتیجه بهتری خواهد داشت.

سید احمد حسینی اظهار کرد: قانون در معنای عام، مصوبات مجلس شورای اسلامی و مقررهای که مجریان و دولتمردان در اجرای قانون تصویب می‌کنند را در بر می‌گیرد اما در معنای خاص تنها مصوبات مجلس شورای اسلامی مد نظر است. چالش در آنجایی بروز می‌کند که مجریان قانون که وظیفه اجرای قانون را داشته، در مقام قانون گذار عمل کرده و حکم قانون در معنای خاص را با مقررهای و مصوبات گسترش می‌دهند که این خود برخلاف قانون بوده و علاوه بر ایجاد مشکل، گلایه اصناف را نیز به دنبال دارد.

وی ادامه داد: اصناف با تکنولوژی و شفاف‌سازی مشکلی نداشته و حتی خواهان آن هستند؛ چرا که استفاده از تکنولوژی به ذخیره زمان کمک می‌کند. نکته‌ای که باید مورد توجه قرار گیرد، رویکرد اصناف است. نظر ما این است که روش‌های مدرن با روش‌های سنتی تلفیق شود که قطعاً می‌توان از این ترکیب نتیجه بسیار بهتری را دریافت کرد. درست است که هوش مصنوعی کاربرد قابل توجهی دارد اما هرگز نمی‌تواند نقش انسان را از بین ببرد.

**وی از اظهارات غیر واقعی که به اصناف منتسب می‌کنند، گله کرد و توضیح داد: زمانی که دولت از بخش نظاره‌گری به مبحث متولی‌گری وارد می‌شود، امضای طلایی مفهوم می‌یابد. در واقع امضای طلایی مربوط به دولت بوده و اصناف از امضای طلایی برخوردار نیستند**

است که البته نام‌نگاری‌هایی در این زمینه انجام شده اما تاکنون نتیجه‌ای در یافت نشده است.  
سید احمد حسینی، رئیس

توجه قرار گرفته و باعث تشویش اذهان عمومی شده است. قبل از اجرای این قانون مشکلات صدور پروانه کسب تنها متوجه اصناف نبوده و بخشی از چالش‌ها به سازمان‌های مربوطه تعلق داشته است.  
سید احمد حسینی بیان داشت: هر سامانه از ابتدا با مشکلاتی