



تجارت قطعه تی.جی.تی
T.G.T
 شماره تماس: ۳۳۸۹۳۸۵ - ۳۳۸۹۳۳۳ - ۳۳۸۹۳۸۳
 رجوع شود به صفحه ۴۴۴۴

تنهانشریه تخصصی قطعات خودرو در کشور

قطعات خودرو

ضمیمه رایگان در بازار چراغ برق تهران و مکانیکی های سطح شهر تهران




سبیک
B.I.F
 BakhtiarFactory.com

محمد رضا ملاکی
 (رئیس هیئت مدیره گروه صنعتی رماپویا)

روحیه مطالبه گری گره گشای مشکلات

۲ صفحه

سید مهدی موسوی
 شهردار ناحیه یک منطقه ۱۲ شهرداری تهران

کاسبی در انبار باروت

۲ صفحه

ب

نقدینگی چیست و چرا این قدر مهم است؟

۲ صفحه

سامان امینی مدیر عامل شرکت سام پارت

هفت خوان تولید

۲ صفحه

امین زارع نیا؛ مدیر عامل شرکت نگین تابان کویر

حق و مسئولیت دوروی یک سکه اند

مدی



۱۵
۱۵
۱۵
۱۵

حسن بشارت نیا
 سردبیر ماهنامه قطعات خودرو

تحول خواهی اسمرمز انتخابات ۱۴۰۰

۲ صفحه

ضرورت تاسیس انجمن
 زنجیره ارزش صنعت خودرو

گامی که باید برداشته شود

۲ صفحه

به

قانون گذاری و نظارت

۲ صفحه

طی ۲۷ فعالیت در ایران
 پراید ارزان شده است

کاهش ۵۰ درصد قیمت پراید

۲ صفحه



گروه ترخیص کاران جنوب

ترخیص تخصصی لوازم یدکی و جانبی خودروهای سبک و سنگین

رجوع شود به صفحه ۷



تهیه و توزیع قطعات یدکی خودرو



AUTOMOTIVE GENUINE PARTS



سلامت
 #سپاس قهرمانان

www.hicpart.com




تسمه های اصلی کنتینتال را فقط
با گارانتی بارمان کیمیا بخواهیدگستر
قطعه
بارمان کیمیا
BARK

www.barmankimia.com

Continental
The Future in Motion

اجتماعی یا مالیات می شویم. اما سوال این است اگر ماشفای عمل کنیم و حقوق قانونی خود را نیز با شهامت مطالبه کنیم بهتر نیست؟ اگر انتظار کمک دولت یا مجلس را داریم نباید اصول اولیه در شفافیت کسب و کارمان را رعایت کنیم؟

مثال دیگری بزنم در زمان شیوع کرونا اتاق اصناف ایران به دولت نامه ای ارسال کرد که یک میلیون و ۷۰۰ هزار واحد صنفی بابت بیش از پنج میلیون ۸۰۰ هزار کارگر شاغل در اصناف آسیب جدی دیدند. دولت سامانه ای به نام کار اراهنده اندازی کرد و صنفی که بیشترین آسیب را دیدند در اولویت تسهیلات دولت قرار گرفتند.

اما زمانی تسهیلات دولت کاملاً دریافت خواهد شد که صنوف با شفافیت در سامانه وارد شوند.

یکی از بزرگترین چالش های اصناف این است که افراد خبره و آگاه به علم روز در کنار اتحادیه های صنفی بصورت تمام وقت و یا پار ه وقت به تعداد کافی و نیز در تمامی اتحادیه های صنفی به کار گرفته نشوند.

اگر قرار است فضای کسب و کار اصناف را بهبود داده و روش های سنتی را با ابزارها و متدهای جدید تلفیق کنیم می بایست از خبره گان علمی استفاده کنیم.

افراد باسواد و تحصیلکرده در میان اعضای اتحادیه ها هستند اما درون هیئت مدیره ها کمتر قرار می گیرند.

اگر باور به کار آیی و اثربخشی دانش های روز وجود آید؛ جهش عظیمی در اصناف رخ می دهد.

تحول فرهنگ کار در اصناف برای کشور فرصت ساز خواهد بود و خود اصناف نیز بهره وری بهتر و پایدار خواهند داشت. اینکه تورم و نابسامانی های اقتصادی فرصت پول دار شدن برای بخشی از اصناف ایجاد کند، نمی تواند جایگزین ایجاد زنجیره ارزش در اصناف شود و نفع پایدار، همگانی و بدون مفسده را رقم بزند.

مسئله دیگر موضوع دیجیتال مارکتینگ است. در حال حاضر فروش آنلاین در حد یک و نیم درصد کل شبکه توزیع کشور است این در صنادک در سال ۱۳۹۸ رقمی بالغ بر ۳۰۰ هزار میلیارد تومان با ۷۰۰ میلیون تراکنش (خرید از طریق اینترنت) بوده است.

این بازار به دلیل شفافیت و قابل نظارت بودن از سوی دولت حمایت می شود مردم نیز به آن اقبال دارند بنابراین پیش بینی بنده این است که طی ده سال آینده سهم فروش برخط به ۲۰ درصد برسد یعنی رشد ۱۵ برابری خواهد داشت.

آیا اصناف نباید این موضوع را جدی بگیرند؟

در کنار فروشگاه های آنلاین، فروشگاه های زنجیره ای و بزرگ راهم باید مورد توجه قرار دهید.

با این شرایط اصناف سنتی اگر خودشان را متحول نکنند بازارشان به راحتی در اختیار دیگران قرار خواهد گرفت.

سلیقه و فرهنگ رفتاری مردم تغییر کرده است. خصوصاً نسل جدید و نسل آینده انتظاراتی دارند که باروش های سنتی همه آن ها برآورده نمی شوند.

شفاف بگویم مشتری سنجی برای راستی آزمایی فروشنده می خواهد، معیار و ملاک های مشخصی برای احترام و دفاع از حقوق خود دارد. قانون هم حق را به او می دهد.

مطابق قانون تجارت الکترونیکی مشتری حق دارد کالاها را خریداری شده را در صورت تیکه به بسته بندی دست نزده باشد تا هفت روز بدون هیچگونه لزوم به ارایه دلیل و نیز کسورات مالی به فروشنده مرجع نماید لذا اصناف سنتی باید اینگونه مشتری مداری را سر یعتر در کسب و کارشان نهادینه کنند. این موارد باید از سوی اصناف درک شود و موجب تغییر در نگرش ها و رفتارها شود.

بیوگرافی

محمد باقر مجتبیای متولد سال ۱۳۴۴ است وی تحصیلاتش را در مقاطع لیسانس و فوق لیسانس در رشته مدیریت بازرگانی و دارای دکترای مدیریت عالی کسب و کار از دانشگاه شهید بهشتی تهران و مدرس دانشگاه در دروس بازاریابی بین الملل، اصول مدیریت، تجارت الکترونیکی، شبکه های توزیع، صادرات، لجستیک است. از سال ۱۳۹۳ به عنوان مشاور عالی اقتصادی و برنامهریزی اتاق اصناف ایران حضور داشته است. وی تحقیقات و پژوهش هایی در زمینه بنگاه های کوچک و متوسط، خدمات بازرگانی، تجارت بین الملل، بازرسی بین المللی کالا و خدمات انجام داده است.

دکتر محمد باقر مجتبیای، مشاور عالی اقتصادی و برنامه ریزی اتاق اصناف ایران

اصناف فریاد و دیگر هیچ

اصناف هنوز نتوانسته اند جایگاه خود را در مدیریت اقتصادی کشور و قوانین مربوطه بدست آورند.

تلاطم همیشگی بین دولت و اصناف

طبق آمار و گزارشات و محاسبات اتاق اصناف ایران و نیز بانک مرکزی، نقش اصناف در تولید ناخالص ملی هفده و نیم درصد است این آمار چندین سال است با کمی بالا و پائین در حال تکرار شدن است ولی حتی یک بار هیچ اتحادیه یا اتاق اصناف در شهر ستانی نخواسته است با اعداد و آمار و تحلیل های علمی حداقل در بخش خودش سهم و جایگاه مجموعه خویش را در اقتصاد کلان به استناد آمار و اطلاعات به تصویر بکشد و بیان نماید. لذا با توجه به جمعیت اصناف (شامل سه میلیون کار فرمای صنفی و حدود شش میلیون شاغل در اصناف و با احتساب خانواده های این نه میلیون نفر) مجموعاً حدود سی میلیون نفر یعنی حدود ۳۶ درصد جمعیت کشور است این در حالیست که در برنامه های پنج ساله و نیز بودجه سالانه هنگام توزیع منابع و تسهیلات، اصناف در نگاه دولت تنها به اندازه نیمی از سهم خود در تولید ناخالص ملی سهم دارند. این جاست که بحران هویت و کار کرد اصناف دامن گیرشان می شود و نمی توانند جایگاه واقعی خود را بیابند.

اصناف زبان گفتگو با دولت را رعایت نمی کنند. زبان گفتگو با دولت بر نامه و آمار است. دولت با گزارش مکتوب و مستند تصمیم گیری می کند. ولی عموم اتاق ها و اتحادیه های صنفی ما بر نامه و آمار مستندی ندارند پس در تصمیم سازی هادخیل نمی شوند. فقط می توانند تصمیمات گرفته شده را اجرا کنند. آمار هاسخن می گویند:

به غیر از چند مورد محدود، اتحادیه ها و اتاق های اصناف مرکز آموزش و پژوهش ندارند تا بتوانند بر اساس داده میدانی، آمارهای قابل استناد ارائه کنند و بر نامه داشته باشند.

به طور مثال در کشور ۸۶ هزار واحد تولیدی صنعتی داریم که هشت هزار واحد بالای ۱۰۰ نفر کارگرو بقیه کمتر از ۱۰۰ نفر کارگردارند. از آنجایی که ملاک ارزیابی بنگاه ها در ایران تعداد کارگر است ۸۰ هزار واحد جزء بنگاه های کوچک و متوسط (SMEs) قرار می گیرند.

در بسیاری از کشورها ملاک ارزیابی بنگاه ها سرمایه گذاری اولیه یا میزان گردش مالی است.

از طرفی تا پایان سال ۱۳۹۷ بالغ بر دو میلیون و ۶۵۰ هزار پروانه کسب صادر شد. ۲۰ درصد صنوف تولیدی ۵۰ درصد صنوف توزیعی و ۳۰ درصد بقیه صنوف خدماتی و فنی را شامل می شود. برغم اینکه بیش از ۶۰۰ هزار واحد صنفی تولیدی با ۴۰۰ نوع رشته تولیدی در اصناف داریم ولی اتحادیه های صنوف تولیدی نتوانستند گزارشی از میزان تولید اعضاء یا میزان نیازشان به مواد اولیه بدهند. چطور می شود با این وضعیت، سهمیه ارزی یا سهمیه مواد اولیه باقیمت و شرایط مناسب گرفت؟

در اکثریت اتاق ها و اتحادیه های صنفی برنامه سالانه مدون و مصوب نداریم. آمار هم نداریم. از طرف دیگر افراد توانمندی که در خلاء آمار و برنامه مدون، زبان گفتگوی دولت را بلد باشند؛ نیز بسیار کم است.

وقتی این موارد کنار هم قرار گیرند؛ دولت در بودجه بندی و برنامه ریزی ها، اصناف را در اندازه واقعی نمی بیند.

طی چند سال اخیر با پیگیری هایی که در اتاق اصناف ایران انجام دادیم موافقت وزارت صمت را برای بر خورداری و تسری تمامی تسهیلات و معافیت های بخش صنعتی به صنوف تولیدی را گرفتیم و قرار شد صنوف تولیدی حسب بخشنامه هایی که به اتاق های اصناف سراسر کشور در سال قبل ابلاغ کردیم در سامانه بهین یاب وزارت صمت که کمک به تامین مواد اولیه صنعتی و صنفی انجام می شود ثبت نام کنند.

ولی میزان ثبت نام واحدهای صنفی تولیدی جای تاسف دارد. تعداد بسیار محدودی از واحدهای صنفی در این سامانه ثبت نام کردند.

شاید توجه کنند که دچار سخت گیری های سازمان تامین

سال هاست اصناف فریادشان بلند است که مشکل داریم و به ما اجاف می شود. این فریادها معمولاً آن طور که اصناف انتظار دارند به جایی نمی رسد زیرا زبان و قالب بورکراتیک و اداری ندارد. صدای اصناف زمانی مورد توجه قرار خواهد گرفت که مستند به آمار و ارقام، گزارش های کمی و کیفی باشد. در قالب مسئله تعریف و بیان شود. جداول و نمونه های علمی داشته باشد.

مبتنی بر تحقیق باشد و نه صرفاً توصیف وضعیت و خواست ها بعبارت دیگر می بایست اصول متداول اداری و متناظر به قوانین و دستورالعمل های اجرایی و قانونی باشد و دقیقاً ذکر شود مشکل مورد نظر مربوط به کدام ماده قانونی است و متن پیشنهادی جایگزین چه باید باشد و ملاحظات کلان ملی و بدور از بخشی نگری در پیشنهادات لحاظ شود زیرا قانون برای کل جامعه است و نمی شود منافع یک گروه از جامعه را در نظر گرفت و برای بقیه اقشار جامعه مشکل و محدودیت و معذوریت ایجاد شود لذا پیشنهادات باید جامع و مانع باشد.

حسن نشارت نیا - سردیر
ماهنامه قطعات خودرو

تحول خواهی اسم رمز انتخابات ۱۴۰۰

باسنخان رهبری در روز ۱۴ خرداد و توضیحات ایشان معلوم شد راه آینده کشور با محوریت تحول آفرینی خواهد بود.

مقام معظم رهبری در سال روز بزرگداشت رحلت امام خمینی یکی از بزرگترین و محوری ترین ویژگی های شخصیتی و رفتاری ایشان را تحول خواهی و تحول آفرینی دانستند. ایشان با بیان جنبه های مختلف در باره این ویژگی امام، تطبیقی با شرایط حال و آینده کشور دادند.

مثال هایی نیز از بخش های مهمی نظیر آموزش، امنیت ملی، پژوهش های علمی و عدالت زدند و خواستار تحول و حضور جوانان در مدیریت کشور شدند.

جمع بندی مواضع رهبری در سخنرانی های اخیر ایشان و بانگه به سیر و نظر گاه های کلان ایشان می توان نتیجه گرفت پیروز انتخابات ۱۴۰۰ کسی خواهد بود که بتواند از جوانان و تحول خواهی جامعه یک ترکیب و برنامه عملیاتی بسازد.

سیک بختیار
بزرگترین تولید کننده سبیک، میل فرمان و موج گیر خودروهای سنگین، نیمه سنگین، کشاورزی و راهسازی

دفتر مرکزی فروش: تهران، خیابان ملت، کوچه آذرطوس
پاساژ مهدی، طبقه زیر همکف، پلاک ۱۲
تلفن: ۳۳۹۱۸۳۱۳ - ۳۳۹۲۹۵۶۷ (۰۲۱)
www.BakhtiarFactory.com

ماموریت ذاتی و اصلیشان همین است. اگر کارگاه زیر پله‌ای داریم، اگر قاچاق هست، اگر زد و بند وجود دارد حاکمیت باید پاسخگو باشد. والا پای مردم می‌لغز و همان مسئله فرهنگی و زنجیره شرارت ویدی تشکیل می‌شود.

در این صورت غیر از مردم، دامن مسئولین نیز آلوده به بزه‌های انجام شده خواهد بود.

جنبه سومی هم قابل بیان است و آن موضوع اطلاع رسانی، آموزش و مطالبه‌گری است. رسانه‌های عمومی باید مردم را نسبت به حقوق و مسئولیتشان به طور همزمان آگاه کنند. حاکمیت باید روابط اجتماعی و حقوق شهروندی، تکالیف متقابل دولت و مردم را از دبستان تا عالی‌ترین سطوح آموزش دهد. علاوه بر این آموزش‌های رسمی در سطح عمومی نیز باید مردم را آگاه کنند. مردم نیز باید مطالبه‌گر باشند.

این برای مردم سخت و توأم با هزینه و مشکلات خواهد بود اما جامعه اصلاح نخواهد شد مگر اینکه مردم بخواهند، بدانند و مطالبه کنند. >

امین زارع نیا؛ مدیرعامل شرکت نگین تابان کویر

ریشه مشکلات اقتصادی در فرهنگ عمومی است

اعتماد بین فروشنده و مصرف کننده اصلی ترین سرمایه کسبه بوده و هست. اما امروز برخی به بهانه‌های واهی یا کوتاه اندیشی یا سوء نیت این سرمایه عظیم را نادیده گرفته و منافع کوتاه مدت و شخصی را بر انتفاع بلند مدت و مستمر و منافع گروهی ترجیح می‌دهند.

استاندار بودن، سالم و قابل استفاده بودن از هر جهت است. باید قیمت مشخصی یا حداقل کف و سقفی هم برای تعیین شود. که حسب شرایط بازار و مکانیزیم‌های معمول در همان محدوده قیمتی به فروش برسد.

ادارات و سازمان‌های عریض و طویلی مثل استاندارد، وزارت اقتصاد و دارایی، وزارت صمت، سازمان حمایت، تعزیرات، دستگاه قضایی، نیروی انتظامی و ده‌های دستگاه دیگر

شریعت و انسانیت موجب ورود، توزیع و عرضه کالای تقلبی می‌شود. این زنجیره شرارت و بی‌اخلاقی ادامه می‌یابد و شخص متضرر نیز به نوبه خود به سمت کم‌فروشی و خلاف کاری در حرفه خود خواهد رفت و بخشی از مسئولیت آن دامن گیر حلقه اول خلاف کاران است. جنبه دوم مسئله از بعد قانون و دستگاه‌های مسئول است. اگر کالایی از کارخانه یا کارگاهی خارج می‌شود یا از گمرک ترخیص می‌شود به طور طبیعی معنایش

کسبه قدیمی اعتقاد

داشتند پول همیشه بدست می‌آید اما برود طول زمان کسب شده و اگر مراقبت نباشی و از دست برود؛ دیگر بر نخواهد گشت. هیچ کار غلطی به خاطر این که همه گیر شده باشد؛ مباح یا درست نمی‌شود. بد، بد است و خوب، همیشه خوب خواهد بود.

در بازار لوازم یدکی نباید اجناس فیک یا کم کیفیت با این گستردگی وجود داشته باشد. مردم انتظار دارند فروشنده‌گان امین و درستکار باشند. چطور است که عده‌ای با سوء استفاده از ناآگاهی مردم کالایی را با ظاهری شبیه یک کالای دیگر و برند معتبر می‌فروشند؟

به نظر من موضوع تقلب از سه جنبه خسارت بار است: نخست مسئله فرهنگی است. بی‌اخلاقی و عدم پایبندی به

بی‌ارزشی می‌دهند. روش درست ایجاد فرصت سرمایه گذاری مولد است. نباید نرخ بازدهی پول بیش از ۲ یا نهایتاً ۳ درصد در سال باشد. در حالیکه در کشور ما متوسط بازدهی پول بیش از ۳۰ درصد است. یعنی هیچ سرمایه گذاری یا صنعت یا کشاورزی یا هر کار دیگری به اندازه بهره پول بازدهی ندارد. مگر خرید و فروش‌های غیر مولد در بازارهای مسکن، ارز، سکه، طلا، خودرو، مواد اولیه و قاچاق کالا که همگی مضرو آفت اقتصاد هستند. پس اگر نقدینگی در جامعه نامتناسب شد متعاقب آن کار و تولید کاهش یافته و مردم نسبت به کار آفرینی بی‌رغبت می‌شوند. >

اما برای تصور موضوع می‌توانیم مثالی بزنیم اگر فرزندان شما از کسی هدیه نقدی بگیرد یا مثلاً در قرعه کشی یا یک مسابقه مبلغ بسیار زیادی پول بدست آورد. شمارانگران می‌کند و سعی می‌کنند برای حفظ امنیت خودش پولش را به دارایی پایدار و با سرعت کم نقد شوندگی تبدیل کنند مثلاً برایش یک آپارتمان می‌خرد یا دیگر به سادگی تبدیل به پول نشود و از طرفی برایش پس انداز باشد. موضوع نقدینگی در دست مردم هم همین طور است. منتها مسئله این است که دولت ها گاهی پدر مهربان نیستند بلکه با روش‌های غلط یا حتی فریبکارانه پول نقد مردم را می‌گیرند و در ازای آن دارایی‌های

به زبان کاملاً ساده نقدینگی همان پول (اسکناس، سکه، موجودی قابل برداشت بانکی) است که به مردم قدرت معامله و خرید کالا یا خدمات می‌دهد. اگر میزان نقدینگی در جامعه متناسب با میزان کالا یا خدمات مورد تقاضای مردم باشد وضعیت اقتصاد پایدار خواهد بود اما اگر پول بیش از کالا یا خدمات مورد تقاضا باشد یا سرعت افزایش نقدینگی بیش از سرعت افزایش کالا و خدمات باشد اقتصاد دچار مشکل می‌شود. دولت‌ها با ابزارهای مختلف سعی می‌کنند نقدینگی را مدیریت یا کنترل کنند. زیرا افزایش نامتناسب نقدینگی در واقع ایجاد پول پوک و خطرناک است. بنظر بی ادبانه می‌آید



نقدینگی چیست

و چرا این قدر مهم است؟



کیفیت ثروت ماست

تولید قطعه ت.ج.ت

T.G.T

۴۰ سال سابقه درخشان در بازار لوازم یدکی خودرو



تهران، خیابان ملت، کوچه قدیم نوایی، کوچه سلیمان زاده، پلاک ۲ واحد ۱

تلفن: ۳۳۹۸۹۳۸۵ - ۳۳۹۸۹۵۳۳ - ۳۳۹۸۹۵۲۹

محمدرضا ملاکی (رئیس هیئت مدیره گروه صنعتی رماپویا):

روحیه مطالبه‌گری گره‌گشای مشکلات

در کشور ما قانون و اسناد بالادستی قابل قبولی داریم، اما ذینفعان قوانین یعنی مردم عموماً یا آگاهی به قوانین ندارند یا حقوقشان را مطالبه نمی‌کنند.

تحرک اجتماعی (صنفي) است. این تحرک دو جنبه را می‌تواند پوشش دهد اول: اهداف و حقوق فردی و دوم مسئولیت اجتماعی، باید بپذیریم جامعه در نگاه کلان و صنف در مقیاس کوچکتر باید توسط خودمان ساخته شود. مگر نه اینکه واحد صنفی هر یک از مانیز محصول عملکرد ماست. اتحادیه هم نیاز به حضور، مشارکت و پذیرش مسئولیت از سوی تک تک اعضای صنف دارد و هر کس به اندازه توانش پاپیش بگذارد.

انگشت‌نشانه

یکی به سوی طرف مقابل و سه تای دیگر به سمت خودمان است. یعنی سوال این است: ما چه کرده ایم و حالا انتظار چه وضعیتی داریم؟ شاید باید در نگاه مان نیز تجدید کنیم در نظام آفرینش همه خوبند، خداوند متعال بدنی آفریده، عملکردها پیمان ما را در مسیر درست یا نادرست قرار می‌دهد. امید داشتن، آگاهی داشتن و آگاهی بخشیدن، احترام گذاشتن به انتخاب افراد، برچسب نزن، باور کردن نیروی جمع و ده‌ها مورد دیگر باید در فرهنگ اجتماعی ما باشد تا اصلاحات زمینه تحقق پیدا کند. اقتصاد ما باید همانند نظام ما، هم جمهوری و هم اسلامی باشد. نمی‌خواهم بسوی بحث‌های سیاسی یا تئوریک بروم، فقط می‌خواهم بگویم سیاست کلی نظام مردمی شدن اقتصاد است. تحقق این هدف توسط کار گزاران نظام به تنهایی ممکن نیست. ما هستیم که باید کمک کنیم و مطالبه‌گر باشیم. طی دو سال گذشته کمیسیون اقتصادی اتحادیه خیلی کارها کرده اما به نتایج حد اکثری نرسیده، از طرفی اعتقاد دارم یک دلیلش ریل گذاری بوده است. نخواستیم موردی عمل کنیم بلکه نگاهمان اصلاح ساختارها بود. مدیران دولتی را از تزریق مسکن به درمان دردمتوجه کردیم. در هیئت مدیره اتحادیه نیز نگاه‌ها تا حدی تغییر کرد. جمع بندی من این است: اتحادیه با حمایت همه جانبه اعضای صنف می‌تواند در بهبود شرایط کسب و کار خیلی موثر باشد.

مردم (اعضای اتحادیه) باید پیگیری امورشان و رفع موانع را از اتحادیه‌شان مطالبه کنند. اتحادیه هم باید بخش‌های مربوط به کار اعضا را با منطق و گفت‌وگو با قانون مداری و پاسخگو بودن مسئولین، گردش آراء اطلاعات و حمایت از کسب و کارها و ادار به ارائه خدمت طبق قانون کند. این زنجیره مطالبه‌گری باعث ایجاد زیرساخت‌های لازم در همه دستگاه‌ها خواهد شد. در این صورت به محض پیش آمدن یک شرایط جدید در روابط داخلی یا خارجی همه چیز به صورت یک کلاف سردرگم در نمی‌آید. همه چیز قفل نمی‌شود و می‌توان یک کار را یک بار کرد و تمام. تحقق آنچه به اختصار عرض شد پیش نیازش

در قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار قانونگذار مجری را موظف کرده است برای تسریع امور و صدور مجوزهای کسب و کار پنجره واحد را ایجاد کند. بدین معنا که شما برای انجام یک کار نباید به دوا بر و بخش‌های مختلف یک سازمان رجوع داده شوید. به طور طبیعی کارمندان و حتی مدیران میانی وارد شد باروش سنتی کار کرده اند و اصل بر «نه» است و نه بر «آری»! مگر آن که شما بتوانی عکس آنرا ثابت کنی. این یعنی شما مسئول آموزش مجریان هم هستی! مسئول تشکر کردن و ساکت بودن تا انجام تمامی مراحل اداری، گرفتن تمام امضاءها و خلاصه همان چیزی که همه می‌دانیم، هستی!

Perkins®



شرکت دانا تجارت توانا
Dana Tejarat Tavana Co.

فروشگاه تهران فرگوسن

با بیش از ۳۰ سال سابقه در زمینه واردات مستقیم، تولید و بخش قطعات یدکی

تولید بیش از ۱۰۰۰ قلم قطعات یدکی لیفتراک توسط تولید کنندگان داخلی و خارجی معتبر با انحصار و علامت تجاری Perkins® و کیفیتی مطلوب

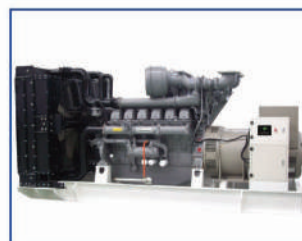
Perkins®

با کادری مجرب و آموزش دیده با بهره‌گیری از تجهیزات مدرن، مشاوره شما در انتخابی بهتر و کیفیتی برتر آماده خدمات به شرح ذیل می‌باشد.

بخش مستقیم قطعات یدکی موتورهای زمینی و صنعتی پرکینز انگلستان شامل:

| | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|
| ۱۰۰۶ | ۱۰۰۴ | ۶۳۵۴ | ۴۲۳۶ | ۴۲۴۸ | ۳۱۵۲ |
| ۴۰۰۰ | ۳۰۰۰ | ۲۰۰۰ | ۹۰۰ | ۷۰۰ | ۴۰۰ |
| | | | | | ۱۱۰۳ |
| | | | | | ۱۱۰۴ |

- توزیع کلیه قطعات یدکی لیفتراکهای سپند (بالکنکار - بلغاری) سیاهان (کلارک) دوو، کوماتسو، تویوتا، لینده، ایسوزو، نیسان، هایستر، تی سی ام و ..
- تهیه و توزیع قطعات یدکی تراکتورهای مسی فرگوسن
- ۲۸۵-۳۹۹-۲۴۰-۶۲۹-۱۳۵، رومانی، والتر و المت و لومباردینی
- مرکز فروش قطعات یدکی کامیونتهای بادسان، فوتون، آذرخش، کاولیان، ایسوزو
- تهیه و توزیع قطعات یدکی انواع بیل بکهو- سنو پارس- تبریز TDI- هیدرومک و جکورا
- آماده عقد قرارداد جهت ارائه خدمات فنی، تعمیر، سرویس و نگهداری لیفتراک با ارگانها و سازمانهای دولتی و خصوصی با کادری مجرب



ضرورت تاسیس انجمن زنجیره ارزش صنعت خودرو

گامی که باید برداشته شود

یکی از صنایعی بسیار موثر و حیاتی در اقتصاد و جامعه کشورمان صنعت خودرو است که در حال حاضر فعال و پویاست و یکی از اقدامات بسیار مهمی که می تواند به رشد و توسعه کیفی و کمی آن کمک کند تشکیل زنجیره ارزش است.

سید مهدی موسوی شهردار ناحیه یک
منطقه ۱۲ شهرداری تهران

کاسبی در انبار باروت

بازار تهران در پاساژها و مراکز تجاری و واحدهای صنفی شبیه انبار باروت است که هر لحظه امکان انفجار و فاجعه انسانی می رود. در چنین شرایطی کارگرهای صنفی مشغول

فعالیت و کاسبی هستند. شهرداری تهران طبق قانون به تنهایی نمی تواند برای این معضل خطرناک تاثیر گذار باشد و مستلزم همکاری سایر نهادهای ذیربط می باشد. و در این رابطه طی مذاکره حضوری و ابلاغ اخطار به های ایمنی واحدهای صنفی رابه استفاده و تجهیز واحدهای خود به امکانات آتش نشانی و ایمنی ترغیب می نماید که توفیقات خوبی در این خصوص حاصل شده است. طبق قانون نظام صنفی و آیین نامه های اجرای آن، اتاق اصناف تهران یکی از مسئولان اصلی ایمن سازی واحدهای صنفی است، هر چند تلاش هایی در مقاطع مختلف داشته اند اما چندان موثر نبود. اصلی ترین مشکلی که موجب شده تا ایمن سازی باشکست مواجه شود صاحبان پاساژها و مراکز تجاری هستند که مالکیت آنها با مشکل حقوقی مواجه اند.

ساماندهی دستفروشان

به طور قطع اگر شغل پایدار و مستمر وجود داشته باشد و نهادها و سازمانها به وظیفه قانونی خود عمل کنند، دستفروشی وجود نخواهد داشت. حسب مساعدت شهردار محترم تهران و طبق توافق حاصله با شرکت ساماندهی شهر تهران، منطقه ۱۲ شهرداری تهران پاساژ پروانه را در روزهای پنجشنبه و جمعه برای ساماندهی و فروش دستفروشان در نظر گرفت تا اینکه کرونا آمد و فعلا تعطیل شد. چاره کار ساماندهی منظم دستفروشان را، باید در اقتصاد جستجو کرد.

ضد عفونی معابر و همکاری اتحادیه

بعد از شیوع کرونا ناحیه ۱ شهرداری منطقه ۱۲ تهران همگام و همسو با سایر نهادهای مسئول و با همکاری اتحادیه های صنفی در سه شیفت نسبت به ضد عفونی معابر و واحدهای صنفی اقدام نموده است که تاریخه کنی قطعی و یروس منحوس به صورت مستمر ادامه خواهد داشت. شیوع کرونا باعث تنگ تر شدن حلقه ارتباطی اتحادیه با نواحی مختلف شهرداری شده است و امیدواریم این ارتباط دوسویه منجر به نظام مندی واحدهای صنفی شود. متصدیان واحدهای صنفی بدانند که هزینه پسماند و نوسازی که می پردازند بخش کوچکی از هزینه های جاری و خدماتی است که شهرداری برای اصناف متقبل می شود.

یکی از نقاط ضعف جامعه کنونی ضعف در اجرای کار گروهی است و چون هر بخش برای رسیدن به منافع شخصی ساز خودش را کوک می کند در نتیجه کار گروهی ناکوکی می شود.

انجمن زنجیره ارزش صنعت خودرو باید استارت اجرایی مناسبی داشته باشد و ضمن تعیین استراتژی مشخص با تبیین اهداف و چشم انداز آینده نسبت به پیاده سازی روش های اجرایی مدون گام بردارد.

اگر بتوانیم زنجیره ارزش قوی برای صنعت خودرو و تشکیل دهیم و با عمل به تعهدات هر حلقه از ارزش صنعت خودرو و ضمانت اجرایی مناسبی ایجاد کنیم.

می توانیم گام اساسی در جهت جهش تولید ارزش افزوده در صنعت خودرو گام برداریم. >

عنوان نمونه می توان گفت تحقق ۹۸ درصدی تولید و داخلی سازی قطعات رنو کوئید در کشور هند تنها بر پایه توجه به زنجیره ارزش صورت گرفته است.

این موضوع نشان می دهد در کشورمان قطعه سازی نقش محوری در زنجیره ارزش را دارد زیرا حداقل ۵۰۰ هزار نفر در این بخش به طور مستقیم مشغول فعالیت هستند.

علی رغم همه تلاش های صورت گرفته هنوز هم دچار معضلات گوناگون است و می توان با توجه جدی به زنجیره ارزش خودرو وارد داخلی سازی کرد.

انجمن زنجیره ارزش صنعت خودرو باید همه ارکان و اجزای ارزش یک خودرو را در بر بگیرد و بتوان در این انجمن تمرین کار گروهی کرد.

کنندگان قطعات و مجموعه های تابع شکل می گیرد و تنها ۱۰ درصد ارزش یک خودرو در سایت تولید خودرو و ساز خلق می شود، ۳۰ درصد بقیه زنجیره ارزش نیز توسط مردم و سایر حلقه های زنجیره میهمی می گردد.

از این منظر مدیریت زنجیره ارزش تامین کنندگان قطعات خودرو و برای خودروسازان و توسعه و رشد صنعت خودرو سازی کشور بسیار مهم است.

در تاریخ اقتصاد، صنعت خودروسازی کشور همیشه در سبب خانوار نقش آفرین بوده است و تمام مردم به نوعی با سیستم حمل و نقل ارتباط داشته و دارند اما متاسفانه تاکنون به زنجیره ارزش در این صنعت مهم چندان توجه نشده و می توان گفت مغفول مانده است. به

ارزش فرآیندی است که در پی اقدامی برای یک پدیده شکل گرفته و منجر به هویت و اعتبار آن می گردد، زنجیره ارزش هم مجموعه حلقه های است که در یک صنعت به صورت زنجیره وار خلق ارزش می کند.

به زبان ساده تر و تجاری می توان گفت، زنجیره ارزش مجموعه فرآیندهای که به تولید پول می انجامد.

تهیه مواد خام و تبدیل آن به مواد اولیه، تولید قطعات خودرو و همراه با خودرو سازی و استفاده مردم از خودرو و با بهره گرفتن از خدمات پس از فروش می توانند زنجیره ارزش صنعت خودرو را شکل دهند.

باید پذیرفت که در صنعت خودرو نزدیک به ۶۰ درصد از ارزش خودرو توسط تامین

سامان امینی مدیر عامل شرکت سام پارت

هفت خوان تولید

نرخ ارز تصمیم گرفتیم تولید قطعات یدکی را داشته باشیم. طور نمونه قاب محافظ زاپاس بند سوزوکی، در سالهایی که قیمتش به سه میلیون و پانصد هزار تومان رسید ابتدا تلاش کردیم در کشورهای چین یا تایوان آن را تولید کنیم اما آنها نتوانستند در نتیجه تصمیم گرفتیم در ایران تولید کنیم و این قطعه را بعد از تولید به قیمت یک میلیون و یکصد هزار تومان به بازار عرضه کردیم. برای اولین بار هم صادرات قطعه سوزوکی به صورت معکوس از ایران به چین شد هر چند در حال طی کردن مراحل اداری است.

موانع بر سر راه تولید

صرفه اقتصادی تولید بیشتر از واردات و عرضه است. در کار

شرکت سام پارت بیش از ۳۰ سال سابقه فعالیت دارد و البته برای مدت کوتاهی

فعالیتش به دلیل اینکه ورود خودروی لندروز در ایران کمتر شده کاهش داد. بعد از سال ۱۳۸۰ با عرضه قطعات خودروی پر مصرف داخلی ادامه داد و سپس واردات و عرضه قطعات یدکی خودروی سوزوکی هیوندای را به صورت انحصاری شروع کرد به گونه ای که الان، ده سال است بابرند قطعات خودروی سوزوکی و هیوندای در بازار شناخته می شود.

تولید قطعه و صادرات به چین

واردات قطعات سوزوکی در گذشته خوب بود ولی بانوسانات

قطعات یدکی خودروهای داخلی یا خارجی تاثیر می گذارد اما هرگز افزایش قیمت قطعات یدکی نمی تواند بروی قیمت خودرو تاثیر بگذارد.

همکاری ضعیف اتحادیه

اتحادیه در برخی مواقع فشارهای زیادی به گمرک آورده ولی چندان موثر نبوده و هر کاری کردیم فقط با تکیه بر توان خودمان بوده است.

ما از اتحادیه انتظار بیشتری داریم. در بحث مالیات هنوز آن طور که شایسته است اتحادیه نتوانسته به اعضا کمک بکند.

روزهای سخت پسا کرونا

باید قبول کنیم دیگر شیوه سنتی مدیریت اتحادیه جوابگو نیست و باید با استفاده از تکنولوژی های نوین برای وقت اعضا احترام قائل شد.

هیئت مدیره اتحادیه باید در پیگیری های مالیاتی، گمرکی و پشتیبانی از اعضا در پسا کرونا قوی عمل کنند زیرا بازار متلاطمی را در پیش روی خواهیم شد. >

تولید فقط نوسانات نرخ ارز موثر نیست بلکه کمبود مواد اولیه و گمرک در افزایش قیمت نهایی بسیار تاثیر گذار است.

گمرک بیشتر از تحریم ها مشکل ایجاد می کند. رفع دستور العمل های دست و پا گیر می تواند به کاهش قیمت قطعات خودرو کمک زیادی کند.

یکی از دستور العمل های بهبوده که در افزایش قیمت تمام کالاها تاثیر مستقیم دارد این است که طبق قوانین گمرک تمام کالاهای وارداتی حداقل ۴۰ روز در انبار باید بماند و بابت هر روز ماندن در انبار وارد کننده باید دلاری هزینه انبار را بپردازد. همین یک اقدام اضافی یکی از خوانها و سد محکم تولید به موقع کالا است.

تاثیر گرانی قطعات یدکی بر قیمت خودرو

قطعات یدکی خودروهای خارجی قیمت ها را قلابتی عرضه می شود و متاسفانه کالاهای بانرخ ارز کمتر و با مارک جعلی د بازار به وفور پیدا می شود.

با این وجود افزایش قیمت خودرو و بر روی افزایش قیمت عرضه

طی ۲۷ فعالیت در ایران پراید ارزان شده است

کاهش ۵۰ درصد قیمت پراید

خودروی پراید علی رغم اینکه در کف بازار این روزها قیمت های تا ۹۰ میلیون تومان را تجربه کرده است و در باور مردم گران شده است اما واقعیت این است که پراید به نسبت روزی که برای اولین بار در ایران تولید شده است امروز تا حدود ۵۰ درصد کاهش قیمت دارد.

پراید در ایران برای نخستین بار در سال ۷۲ در گروه سایپا تولید و راهی بازار شد. پرایدان سال به قیمت ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان در بازار فروخته می شد. این در حالی بود که کل قطعات اولیه پراید وارداتی و ارز بر بود. قیمت دلار در آن سال حدود ۱۸۵ تومان و قیمت سکه هم ۱۶۴۸۸ تومان بود.

پراید امروز با دلار ۱۶ هزار تومانی تولید می گردد اما به قیمتی حدود ۳۸ میلیون تومان از سوی شورای رقابت قیمت گذاری شد و در بازار آزاد تا ۶۵ میلیون تومان هم معامله می گردد و البته تا عدد ۹۰ میلیون تومان راهم فتح کرد.

حال در روزهای که دلار از مرز ۱۶ هزار تومان و سکه از مرز هفت میلیون پانصد هزار تومان گذشته است باید ببینیم که علی رغم کاهش خرید مردم چه اتفاقی برای قیمت پراید افتاده است. بایک حساب سرانگشتی به این نتیجه می رسیم که باید قیمت امروز دلاری پراید ۱۹۰ میلیون تومان باشد اما دولت با لحاظ

کردن مواردی از قبیل قطعات خودرو و قیمتی را تعیین کرد که مردم توانایی خرید داشته باشند. واقعیت این است که قیمت پراید تا حدود ۵۰ درصد کاهش نسبت به سال ۷۲ داشته است. در سال ۷۲ وقتی پراید آمد تمام قطعاتش وارداتی بود و به مرور زمان تولید کنندگان داخلی موفق به تولید قطعات پراید شدند. این نکته را باید یاد آور شد که برای تولید قطعات داخلی مواد اولیه را باید بر اساس دلار محاسبه و پرداخت کنند و شاید در حال حاضر به میزان کمی به طور مستقیم برای پراید ارز

استفاده شود ولی در عمل خودرو و تحت هر شرایطی دلاری قیاس می شود.

سوال اینجاست چرا انتظار داریم پرایدی که بر اساس تغییرات قیمتی دلار باید حدود ۱۹۰ میلیون تومان به فروش برود الان اگر ۹۰ میلیون تومان هم فروخته شود گران عرضه شده است؟ اینکه همیشه انتظار داشته باشیم چون دولت خودرو ساز است پس باید خودرو را ارزان به ما بدهد چندان هم منطقی نیست زیرا هر کالای قیمت خودش را دارد و اگر از سرمایه گذاری

های بیهوده دولت در خارج از کشور چشم پوشی کنیم که ارز را دور ریخته اند و هر ساله هم ادامه دار دبرای داشتن خودرویی با کیفیت باید هزینه اش را بپردازیم.

در یک طرف ماجرا تولید محصول نهایی، فقط قطعه ساز دیده می شود اما هزینه های سرباری نظیر کارگر هم وجود دارد که موجب افزایش قیمت می گردد. با همه هزینه های که برای تولید وجود دارد باز هم شاهد حداقل ۵۰ درصد در قیمت گذاری پراید نسبت به سالهای اولیه ورود به ایران هستیم.



گروه ترخیص کاران جنوب

بخشی از امکانات و توانمندی های بالفعل و بالقوه گروه ترخیص کاران جنوب

- مدیریت متمرکز و متخصص مستقر در دفتر مرکزی تهران جهت پیگیری، پشتیبانی و پاسخگویی عملیاتی اجرایی نمایندگان به صاحبان کالا.
- دارای کارت حق العمل کاری جهت اظهار و خروج کالا با مجوز گمرک.
- دارای شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی با نام عصر ترابری و نیز مرتبط با خطوط و شرکت های کشتیرانی متعدد با خدمات FORWARDER جهت حمل دریایی کالاهای کانتینری صادراتی و وارداتی از مبادی ورودی و خروجی کشور به کلیه بنادر دنیا با ارائه مناسب ترین نرخ کرایه حمل دریایی.
- گروه ترخیص کاران جنوب توانایی پیگیری قانونی و حل کلیه پرونده های اختلافی رسیده از گمرکات اجرایی در دوایر ارزش، تعیین تعرفه، کمیسیون حل اختلاف و... در گمرک ایران را دارا می باشد.
- انجام کلیه امور ارائه خدمات فنی استاندارد توسط کارشناسان مجرب شرکت بازرسی مرتبط با گروهی ترخیص کاران جنوب
- تحویل کالا از درب کارخانه تا شناور و نیز تامین کانتینر، تجهیزات تخلیه و بارگیری شناورهای حمل کننده بار توسط دفتر عملیاتی در امارات متحده (دبی، شارجه، جبل علی) و بنادر چین.
- توانایی حمل کلیه کالاهای یخچالی از مبادی ورودی کشور با در اختیار داشتن کامیون های یخچال دار.
- امکان معرفی فاینانسر ارزی و ریالی جهت پروژه های نفت، گاز، پتروشیمی و صنعت ساختمان.

gtjonoub@gmail.com



گروه ترخیص کاران جنوب

درباره گروه ترخیص کاران جنوب بپذیرید می دانید؟ کالای خود را با اطمینان در مبداء به ما بسپارید و در مقصد با بهترین شرایط بصورت فیکس شده و قانونی تحویل بگیرید.

ترخیص تخصصی لوازم یدکی و جانبی خودروهای سبک و سنگین

افتخار می کنیم که یکی از قدیمی ترین شرکت های ترخیص کالا با ۳۷ سال سابقه و تجربه هستیم و نیز با داشتن امکانات ویژه در گمرکات بوشهر، خرمشهر، آبادان، عسلویه، بازرگان، تهران و پیام البرز توانایی ترخیص کلیه کالاهای شما تجار و بازرگانان محترم را با مجوز صادرات و با مناسب ترین قیمت و کاملاً تخصصی و قانونی دارا می باشیم. کالاهای شما را از کلیه بنادر دنیا بالاخص چین و دبی تحویل گرفته و با مجوز گمرک بصورت فیکس شده و قانونی در انبار مورد نظرتان تحویل می نمایم. گروه ترخیص کاران جنوب با توجه به توانمندی های تخصصی خود در ترخیص لوازم یدکی و جانبی خودروهای سبک و سنگین امکان تجارتی با اطمینان، رقابتی و با صرفه را برایتان ممکن می سازد. دفاتر و نمایندگی ها: تهران، خرمشهر، آبادان، بندر عباس، بوشهر، عسلویه و بازرگان دفاتر و نمایندگی های برون مرزی: چین، دبی، ترکیه، مالزی



دهد؛ اما همین اقتصاد گرفتار مشکلات داخلی و خارجی، هنوز ظرفیت‌های بسیاری برای بهبود دارد که نمایندگان مجلس جدید می‌توانند برای ایجاد تحرک در آن کارهایی بکنند. مهم‌ترین کار به زمین مانده کنونی، بودجه ۱۳۹۹ است که نحوه رسیدگی به آن، جهت‌گیری اقتصادی مجلس جدید را نشان خواهد داد.

پس از آن نوبت رسیدگی به مهم‌ترین مشکلاتی است که در سطور بالا آمد: تورم، کود، بیکاری و ناکارآمدی.

سخن گفتن در چارچوب این موضوعات مشخص و چاره‌جویی برای آنها حتماً برای کشور و مردم آن موثرتر خواهد بود تا نقد و بررسی گذشتگان.

نمایندگان محترم مجلس که صلاحیت و اختیار قانون‌گذاری و نظارت دارند، در زمینه حل مشکلات اقتصادی بیش از دیگران مسوولیت دارند و طبعاً باید چشم‌انتظار چاره‌جویی‌های ایشان نشست.

مسائل عینی و ذهنی

کار نیست، همه چیز گران شده است، امروز بخرید بهتر از فرداست، نقدینگی دست مردم نیست، سکه بخرم بهتر است یا دلار، اصلاً بهتر است سهام بخرم، این روزها هر چیزی بهتر از پول نقد است... واقعا کار نیست؟

قانون گذاری و نظارت

انتظارات از مجلس بسیار بالا و مهم است پاسخگویی به این انتظارات لنگر تعادل در جامعه است



مکانیزم‌های قیمت و ترجیح پایان داد. اقتصاد ایران، این روزها زیر فشار ناکارآمدی‌های داخلی و فشارهای خارجی است و طبعاً انتظار چندانی نمی‌رود که در آن تحولی چشمگیر رخ

افزایش تولید و ادا کرد، بلکه باید ابتدا فضای کسب و کار آنها را مساعد کرد، مسیر تامین سرمایه را برای آنها هموار کرد و در نهایت به مداخله در تولید و فروش محصولات آنها از طریق

رکود و به تبع آن بیکاری، افزایش حجم پول و کاهش ارزش آن در برابر پول‌های خارجی و به تبع آن تورم، نرخ پایین تشکیل سرمایه و بهره‌وری پایین کار و سرمایه و به تبع آن کاهش تولید و رکود، آهنگ فزاینده انتظارات تورمی و به تبع آن افزایش التهاب در بازار کالاهای دارای قدرت نقدشوندگی بالا مانند ارز، طلا و سهام.

انتظارات از مجلس

واقعییت اول، شاخص‌های اقتصادی است که وضعیت مطلوبی ندارند.

واقعییت دوم، چشم‌انتظاری مردم است که طولانی‌تر شدن آن موجب بی‌ثباتی اجتماعی و کاهش امید به آینده است.

فساد اقتصادی

فساد اقتصادی، در معنایی که مردم ایران در ۱۵ سال اخیر با آن روبرو شده‌اند، غالباً حاصل کج‌دستی این یا آن کارمندی یا مدیر نیست، بلکه نتیجه قهری تفاضل قیمت‌های دستوری و واقعی است.

رانت حاصل از قیمت‌های دوگانه، جزء جدایی‌ناپذیر مداخله دولت در اقتصاد است و تا چنین رانتی در کار باشد، دست‌هایی هم برای قاپیدن آن خواهد بود و همه قوای نظارتی و قضایی و انتظامی کشور هم نخواهند توانست چنین دست‌هایی را قطع کنند. با هیچ فرماتی نمی‌توان بنگاه‌ها و کارخانه‌ها را به

لوازم یدکی بابک

پخش انواع لوازم خودروهای

پراید



پژو



ال ۹۰



تلفن: ۰۷۱ - ۳۶۲ ۵۴ ۴۴۷
تلفکس: ۰۷۱ - ۳۶۳ ۵۲ ۲۱۶

جواد لطیف شاهی
۰۹۱۷۱۲۰۵۶۹۹

شیراز، بالاتر از صنایع
روبروی پمپ بنزین



شرکت تداوم گستر داریوش یدک
TADAVOM GOSTAR DARYOSH YADAK co.
توزیع کننده لوازم خودروهای سواری



MAHLE

با برند طلایی پارت داریوش یدک



Address : No. 33, Mellat Ave.,
Amirkabir Ave., Tehran - Iran
Postal Code : 1141613358
Tel : (+9821) 33972975-33915116
Fax : (+9821) 33927995
www.pdycoltd.ir
pdycoltd@gmail.com

آدرس : تهران - خیابان امیرکبیر
ابتدای خیابان ملت - پلاک ۳۳
تلفن : ۳۳۹۱۵۱۱۶ - ۳۳۹۷۲۹۷۵
فکس : ۳۳۹۲۷۹۹۵
کد پستی : ۱۱۴۱۶۱۳۳۵۸

<https://telegram.me/PartDariushYadak>

رئیس کل بانک مرکزی:

رئیس بانک مرکزی شجاعت با چاشنی تدبیر و امید

عبدالناصر همتی رئیس کل بانک مرکزی نشان داده به کارش نگاه درستی دارد

اول: اطلاع رسانی

از روزی که مسئولیت قبول کرده در مواقعی که نوسان قیمتی یا ابهاماتی بروز کرده؛ جلو آمده و حرف زده است. یادداشت وی در مورد هدف گذاری نرخ تورم یا اطلاعیه در مورد گفته های بهمنی رئیس کل قبلی بانک

مرکزی مثل های اخیر همین رویه است.

«رویکرد فعال و اطلاع رسانی منظم و مداوم به فعالان اقتصادی و در جریان گذاشتن آحاد جامعه از ملزومات برنامه ها و سیاست های بانک مرکزی است»

دوم: خبلی واضح گفته که اهل اقتصاد دستوری نیست

«تورم ماحصل تعاملات متغیرهای کلان اقتصادی، مانند، نرخ سود، رشد نقدینگی، کسر بودجه دولت و متغیرهای مانند این است. تورم، به معنی افزایش مداوم قیمت سید کالاها و خدمات در اقتصاد، رانمی توان به صورت دستوری کاهش و یا افزایش داد. پیش بینی بانک مرکزی بر مبنای فرض تداوم متغیرهای مؤثر بر تورم بوده است.

لذا، تورم رانمی توان با تغییر متغیرهای کلان سیاست گذاری اقتصادی، مانند نرخ سود سیاست گذاری، یا تغییرات در عملیات بازار باز، یا تغییر ساختار بودجه و میزان تامین مالی کسر بودجه با استفاده از اوراق و مانند آن، کنترل کرد.

سوم: مقید به انضباط مالی است

«انضباط مالی شرط مهم کنترل تورم است. تأمین کسری بودجه از طریق واگذاری سهام و انتشار اوراق و تعمیق بازار بدهی، سیاست درست دولت است. این امر به بانک مرکزی کمک می کند که کنترل رشد نقدینگی را به طور جد دنبال کند.»

«بانک مرکزی بانظارت شدید و دقیق بر تراز نامه بانکها، ناترازی بانکها را کاهش داده و ثبات بازار ارز را نیز ادامه خواهد داد. نرخ سود و دالان سود بازار بین بانکی نیز چنان تنظیم خواهد شد که همزمان با حفظ وضعیت انبساطی سیاست پولی، رشد انبساطی پولی کاهش پیدا کرده و عملاً رشد تقاضای کل اقتصاد کنترل شده و نرخ تورم به محدوده هدف نزدیک شده و در کانال ۲۲ درصد قرار بگیرد.»

چهارم: به تجارب دیگران اهمیت می دهد

«هدف گذاری تورمی یک ساز و کار مدرن سیاست گذاری پولی و راهبرد جا افتاده ای در بانکهای مرکزی دنیا در سه دهه گذشته است. مصمم هستیم در ایران هم این تجربه موفق را انجام بدهیم. به یاری خدا بانک مرکزی مصمم هست روند دهه گذشته رابطه بانک مرکزی و دخل و خرج دولت را باز تعریف کرده و به تدریج مردم را از شر تورم مزمن خلاص کند.»

پنج: ریسک پذیری معقول دارد

«در شرایط اوج فشار حداکثری تحریم و آثار اقتصادی کرونا انجام اینگونه تحولات ساختاری و هدف گذاری ها، از سوی خبلی از دوستان، بسیار ریسکی تلقی شده است.

در آن روزهای سخت تابستان ۹۷ که این مسئولیت را پذیرفتم، تمام این مشکلات قابل پیش بینی بود لذا احتمال پیش آمدن این نوع ریسکها را در مسیر خدمت به مردم متقبل شدم.»

پرواضح است اگر همتی نتواند به هدف گذاری تورمی اعلام شده دست یابد منتقدینش در دولت، مجلس و سایرین وی را آماج حملات قرار خواهند داد.

گرچه ممکن است او کارش را درست انجام داده باشد و دیگران همراهی نکرده باشند.

این همان شجاعت است که امیدواریم بقیه مسئولین نیز در فرصت باقی مانده دولت از خود بروز دهند.

پیمان خطامی مدیرعامل دفتر مهندسی ترمز کار سازنده لنت ترمز برند کیالنت

جهش تولید در اصناف شعار است

نگاه در آمدی و سرمایه ای دارد ولی در انجمن دیدگاه جذب مصرف کننده و ارائه خدمات مطرح است.

بخش خصوصی بیمار است

مرکز تحقیقاتی بخش خصوصی در حوزه لنت ترمز فقط یک مورد داریم که تجهیزات این مرکز هم قدیمی است البته نقدی بر این مرکز وارد نیست به دلیل اینکه از سوی اتاق های اصناف و اتحادیه های صنفی انجمن ها و حتی موسسه استاندارد حمایت نمی شود. باید اتحادیه لوازم یدکی با این مرکز قرارداد ببندد و کلیه کالاهای تولیدی را قبل از عرضه به بازار برای تست به این مرکز بفرستد. اگر تعداد آزمایش لنت ترمز در این مرکز زیاد شود به طور قطع توانایی به روز رسانی تجهیزات را دارد. اگر چنین شرایطی باشد دیگر دور زن و فرار از زیر بار مسئولیت هم نداریم چون حرکت در مسیر قانون هزینه های گزاف اضافی و غیر حمایتی در پی دارد تولید کننده های زیر پله ای رشد کردند.

وظیفه خطیر نشر به قطعات خودرو

نشر به قطعات خودرو برای اینکه بتواند راه در دست رابه اصناف و اتحادیه و زنجیره ارزش صنعت خودرو نشان دهد و تریبون فعالان صنعت خودرو و با شد راه سختی در پیش دارد. این نشر به باید مطالب علمی مرتبط با قطعات خودرو را درج کند تا برای همه فعالان روش شود که فرق کالای جعلی و اصلی در چیست. مطالب عامه هم باید باشد زیرا بخشی از رسالت نشریه سرگرمی است. البته باید تاکید کنم که مخاطبان زینت بخش آن هستند نشریه ای که مصرف کننده را برای تولید کننده و عرضه کننده مهیا سازد خیلی زود محومی شود. نشریه باید در کنار نگاه تامین منابع مالی منتقد باشد و سطح آگاهی مردم را با درج مطالب انتقادات سازنده بیشتر و به روز کند.

برنامه ریزی بر مبنای تحقیق و پژوهش رکن اصلی توسعه و رشد زنجیره ارزش در هر کاری است. سالیان سال است که اصناف می خواهند پیشرفت کنند اما با کدام برنامه معلوم نیست.

بیش از ۲۷ سال در بخش تحقیق و پژوهش قطعه لنت ترمز کار کردم حتی یکبار بر نامه مدونی در اصناف ندیدم که حتی بیان کنند. جهش تولید فقط از طریق کانال برنامه ریزی ناشی از پژوهش و تحقیق امکان پذیر است اصنافی که هیچ برنامه و تحقیق و پژوهشی ندارد چگونه ادعای جهش تولید دارد؟ اصناف به تحقیق و پژوهش و برنامه در خصوص لوازم یدکی نگاه ندارد تا بخواهد به آن نگاه علمی هم داشته باشد و این خلاصه است پابر جاست.

تجهیزات تحقیق ندایم

در قانون آمده که یک در صدادر آمد برای تحقیق و پژوهش از سوی تولید کننده یا هر شرکتی دیده شود اما حتی دولت هم به این قانون کمتر توجه کرده است. در بخش تولید لنت ترمز موسسه استاندارد دی که باید آزمایش لنت ترمز را داشته باشد تجهیزات آزمایشگاهی بسیار ابتدایی دارد که اصلا کار ساز نیست و با این تجهیزات می خواهیم استاندارد کالای تولیدی را تست کنیم معلوم است در چنین شرایطی تولید کننده زیر پله ای به وفور ز یاد می شود. بر خلاف اصناف شاهدیم که انجمن های صنفی به برنامه و تحقیق برای توسعه و پیشرفت بسیار اهمیت می دهند ولی نگاه اصناف فقط به درآمد است. بازار

قطعه گستر کیمیا
بارماک GBK

همکاران گرامی و مشتریان عزیز

شرکت قطعه گستر بارمان کیمیا در راستای خط مشی کلی خود به جهت ارائه قطعات اصلی و خدمات

بهینه در قالب برندهای برتر اروپایی، اقدام به توزیع برندهای **MECARM**(کیت کلچ) ساخت ایتالیا و **کورام Coram** (انواع بلبرینگ و رولبرینگ) ساخت ایتالیا و**جی بی کی GBK** (انواع تسمه و بلبرینگ و رولبرینگ) در بازار لوازم یدکی ایران می نماید.

مفتخر خواهیم بود که با ارائه این محصولات اصلی و صاحب نام سهمی اندک در توسعه و رشد کیفی

قطعات موجود در بازار داشته باشیم. امید آنکه با مساعدت و همراهی شما گرامیان گامی مثبت

در این خصوص برداشته شود.



FAG KBC

MECARM



Coram

۰۲۱-۳۳۹۹۴۰۳۱-۳۳۹۹۴۰۳۲-۳۳۹۹۴۰۳۳-۳۳۹۹۴۰۳۴-۳۳۹۹۴۰۳۵

AMAJ PACK®
DESIGN-PRINT-PACKAGING

صنایع بسته بندی آماج

تولید کننده انواع بسته بندی های
مقوایی و لمینتی قطعات خودرو

amaj-pack

www.amajpack44.com

amaj.pack044@gmail.com

آدرس دفتر: اورمیه - بلوار شیخ شلتوت

نرسیده به نمایندگی ایران خودرو احمدی

تلفن تماس: ۰۹۱۴۳۴۸۴۷۵۶

