

**itpcoplus**  
آی تی پی کوپلاس

بهینه سازی و نوآوری قطعات خودرو  
تخصص ماست

www.tpc.co.com

# قطعات خودرو

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

**axon**  
Auto Spare Parts

33955061 axonpart  
www.axon-parts.com  
اکسون، تجربه امنیت...

روابط عمومی  
تسهیل گر ماموریت های سازمان

صفحه ۲

## شناسایی ضعفها و قوتها؛ فرصتها و تهدیدها

# گامی نو به سوی علمی شدن اتحادیه

صفحه ۶

در مصاحبه با سعید مدنی  
مدیر عامل اسبق سایپا مطرح شد  
**راهکارهای خروج  
خودروسازان از بحران**

در راستای برنامه‌ی کلان هیئت  
مدیره‌ی اتحادیه صنف لوازم یدکی خودرو و ماشین آلات تهران برای  
تعیین راهبردهای اتحادیه در سال‌های آینده، به کمیسیون ...

صفحه ۷

تخصیص قطره چکانی ارزبه قطعه ساز  
**مطلب زاده: موجودی انبارها  
به زودی تمام خواهد شد**

صفحه ۲

مدیر عامل تعاونی قطعه سازان کشور:  
**قیمت گذاری دستوری  
عامل توقف تولید قطعات خودرو**

صفحه ۵

بررسی شرایط تولید و استفاده از خودروهای برقی  
**بابک کریمخان: با ایجاد زیرساخت های  
لازم، توان این کار را داریم**

استفاده از خودروهای برقی یکی از راهکارهای کاهش آلودگی هوا  
و حفظ محیط زیست است که در تمامی کنفرانس های جهانی بر روی  
آن تاکید شده و بیشتر کشورهای جهان در ...

صفحه ۳

بررسی موانع حضور قطعه سازان ایرانی  
در بازار های بین المللی  
**راه قطعه سازان باید از  
خودروسازان جدا شود!**

صفحه ۵

استانداردسازی اجباری  
**برای ۱۰۰۰ قطعه**

صفحه ۸

کاهش عرضه خودرو  
**عدم تمکین خودروسازان از شورای رقابت**

صفحه ۲

مدیر عامل سایپا یک، رئیس انجمن  
خدمات پس از فروش شد

صفحه ۲

مدیر عامل گروه صنعتی پاس صنعت پر تو:  
**شرکت پاس صنعت پر تو یک گام تا صادرات**

صفحه ۴

نمایندگی رسمی آسیا لنت

021 33112000

راکا (لنت گستر)

@rakalentgostar

Asia Lent.

**HIC**  
AUTOMOTIVE GENUINE PARTS  
همراه مطمئن خودروی شما

**دعوت به همکاری از تولید کنندگان و وارد کنندگان**  
دارای تاییدیه از سایپا و ایران خودرو

www.hicpart.com Hicparts

ایران خودرو

سایپا

www.ghatatnews.ir

## مدیر عامل سایپادک، رئیس انجمن خدمات پس از فروش شد

۵- سیدامیر میرمنصف عضو اصلی هیأت مدیره  
 ۶- سیدعباس میرحسینی عضو اصلی هیأت مدیره  
 ۷- مهدی حاجی باقری عضو اصلی هیأت مدیره  
 ۸- بهنام افخم عضو علی البدل اول هیأت مدیره  
 ۹- هادی سرهنگی عضو علی البدل دوم هیأت مدیره  
 ۱۰- عباسعلی غیاثی دبیر انجمن

سمت اعضاء (برای دوره سه ساله آتی)، تشکیل جلسه داد و پس از رأی گیری نتیجه به شرح ذیل اعلام شد:  
 ۱- سعیدعلی زاده رییس هیأت مدیره  
 ۲- محمدحسن گرمان نایب رییس هیأت مدیره  
 ۳- بهزاد پناهی لزر جانی خزانه دار  
 ۴- بابک سلاجقه عضو اصلی هیأت مدیره

(۱۹ عضو ۲۵ عضو) تشکیل و برگزار شد. در این مجمع برای بررسی و تصویب اساسنامه نمونه انجمن های صنفی کارفرمایی وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و اصلاح مفادی از اساسنامه جلسه ادامه یافت و تصمیمات لازم اتخاذ شد. در ادامه، مجمع عمومی عادی هیأت مدیره برای انتخاب

با برگزاری مجمع عمومی عادی سالانه انجمن شرکت های خدمات پس از فروش خودرو، مدیر عامل سایپادک به عنوان رییس این انجمن انتخاب شد. مجمع فوق العاده انجمن صنفی شرکت های خدمات پس از فروش خودرو در محل دفتر انجمن و با حضور نماینده وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و با حضور اکثریت اعضا

### کاهش عرضه خودرو

## عدم تمکین خودروسازان از شورای رقابت



**در ۴ ماهه اول امسال شرکت های خودروسازی خصوصی حتی ۱۰ درصد مدت مشابه پارسال به دلیل نداشتن قیمت، خودرو تحویل ندادند**

مشکلات ناشی از قیمت گذاری دستوری خودرو توسط دولت و شورای رقابت ادامه داشته و بیشتر کارشناسان این حوزه بر لزوم انجام تغییر شرایط فعلی تاکید دارند.

علی خسروانی، کارشناس صنعت و بازار خودرو در گفت و گو با اقتصاد آنلاین گفت: شورای رقابت طبق فرمولی که خودش دارد و بر اساس صورت های مالی خودروسازان، قیمت گذاری کرده که این قیمت زیر قیمت مدنظر خودروسازان است. وقتی رئیس جمهور دستوری مبنی بر بازنگری بر قیمت ها داد، معلوم بود که مقداری هیچانی و غیر کارشناسی است و طبیعتا شورای رقابت هم بر موضع خود پافشاری کرد. به هر حال فروشنده می خواهد کالایش را به قیمتی که مدنظر خودش است، بفروشد.

شورای رقابت اگر دغدغه مردم را دارد باید کاری کند که شرکت ها از قیمت های تصویب شده، تمکین کنند. اما بعضی از شرکت ها قیمت های اعلام شده توسط شورای رقابت را قبول نداشتند و در دعوت نامه های ارسالی، قیمت ها را علی الحساب نوشتند. دولت باید از قدرت خودش استفاده کرده و کاری کند تا شرکت های خودرو سازی بر اساس قیمت های تصویب شده خودرو عرضه کنند تا قیمت ها متعادل تر شود. در ۴ ماهه اول امسال شرکت های خودروسازی خصوصی حتی ۱۰ درصد مدت مشابه پارسال نیز خودرو تحویل ندادند. اگر خودروسازان، قیمت هایی که شورای رقابت اعلام کرد را پذیرفته و خودرو به بازار عرضه می کردند، نتایج خوبی از این کار حاصل می شد. خسروانی تصریح کرد: واردات خودرو به صورت CKD و مونتاژ

## روابط عمومی، تسهیل گر مأموریت های سازمان



حسن بشارت نیا  
 مدیر مسئول

**روابط عمومی در مثل به آینه ماند، هر قدر صاف تر و شفاف تر، بازتابنده تر...**

کار آینه آمانیت خوانی و شهود باطنی نیست. روابط عمومی نباید و نمی تواند نقاد سازمان باشد. ایجاد تغییرات ساختاری وظیفه روابط عمومی نیست.

روابط عمومی هر آنچه را هست بی کم و زیاد، به نیکوترین وجه نمایان می سازد. پرده پوشی، ماله کشی، ناراستی، خوب جلوه دادن غیر مناسب ها، جانبداری غیر منصفانه، هر چه به نوعی دروغجویی باشد را نمی توان از روابط عمومی انتظار داشت.

روابط عمومی: رازداری، امانت داری، مردم داری، امیدوار کننده ای دارد. همه این باید ها و نبایدها، هست ها و نیست ها در یک عبارت خلاصه می شود: **روابط عمومی تسهیل گر مأموریت های سازمان است.** روش روابط عمومی بر مدار گفتمان سازی، واقعیت پردازی و درک متقابل است.

روابط عمومی «مسئول لیخند» نیست. آرایشگری نمی کند. در ابرها و به دور از واقعیت سیر نمی کند. پیش نیاز هر تحول و توسعه ای داشتن روابط عمومی هوشیار، صریح، فعال و حکیم است. روابط عمومی انتظارات از سازمان را واقعی و توانایی ها، اهداف و برنامه ها را اعلام می کند. سوء برداشت و کدورت و ناآگاهی ها را از میان بر می دارد. روابط عمومی به مانند سوپاپ انرژی های ناشی از خشم، نفرت و سرخوردگی را خارج می کند. در دیگر سوی انرژی های ناشی از امید، دلسوزی، وفاداری و تجربه را جذب می کند. روابط عمومی خردورزی، مهرورزی، مشارکت جویی، جمع گرایی و تعاون

بر خیر را توسعه می دهد. نتیجه کار روابط عمومی همراه سازی آگاهانه درون و بیرون سازمان با اهداف و برنامه ها است. قطب نما، لوزه نگار، سنجش کارآیی و اثربخشی مسئولیت های دیگر روابط عمومی است.

از روابط عمومی گزارش بخواهید. داده، آمار و تحلیل طلب کنید. روابط عمومی باید بگوید: تا چه میزان سازمان به اهدافش نزدیک شده است؟ موانع چیست؟

روابط عمومی راهبرد سازمان را تدوین و تعیین نمی کند ولی درباره آن و پیرامون آن گزارش می دهد. به شما می گوید: **کدامیک از کارهای سازمان مفید و اثر بخش بوده و کدامیک چندان موفق نبوده است.**

روابط عمومی در اتحادیه تولیدکنندگان و توزیع کنندگان قطعات خودرو و ماشین آلات تهران، بخشی تازه تاسیس است. هنوز خوب شناخته و فهمیده نشده است. مدیران اتحادیه با ایجاد این بخش یک گام روبه جلو برداشته اند؛ اما گام های بعدی لازم است.

گمان مبر که به پایان رسید کار مغان هزار باده ناخورده در رگ تاک است

## فروشگاه شیرازی

SHIRAZI STORE

تهیه و توزیع کلیه قطعات اتومبیل های

جک، گل، لیفان و چانگان

ارسال به کلیه نقاط تهران و ایران



واحد فروش قطعات جک و گل:  
 ۳۳۹۱۵۲۳۲ - ۳۳۱۱۳۲۹۷  
 ۳۳۹۳۰۹۳۴  
 ۰۹۱۲۳۳۹۵۷۰۳



واحد فروش قطعات لیفان و چانگان:  
 ۳۳۹۲۴۰۳۴ - ۳۳۹۹۵۰۶۳



نشانی: خ ملت، پلاک ۸۴

TAK PRINT & PACKING  
 چاپ و بسته بندی تک

**GIFT**  
 هدایای خاص تبلیغاتی

مرکز تخصصی تولید و ساخت

کارت ویزیت  
**چاپ تخصصی**  
 ۰۹۹۱ ۲۵۲ ۳۶ ۵۳

جعبه  
 بگ  
 کاتالوگ - بروشور

۳۳۹۳۶۷۹۴  
 حامد ۱۳۴ ۱۳۴ ۳۴ ۳۴ - ۰۹۳۵ ۷۲ ۱۳ ۷۲ - ۰۹۱۲ ۴۱۲

بررسی شرایط تولید و استفاده از خودروهای برقی

## بابک کریمخان: با ایجاد زیرساخت های لازم، توان این کار را داریم

مربوط به ۱۵ تا ۲۰ سال پیش است و باید به روز رسانی شود. در خوش بینانه ترین حالت، در کوتاه مدت می توان اجزا و قطعات این خودروها را به صورت (Completely Knocked Down) CKD (یعنی به شکل قطعات کاملاً منفصل از دیگر کشورها وارد کرد و به مونتاژ آنها پرداخت و گرنه سوار کردن موتورهای الکتریکی روی خودروهای ایرانی، برقی سازی محسوب نمی شود. کریمخان با اشاره به پتانسیل بالای قطعه سازان ایرانی، خاطر نشان کرد: چنانچه نقشه راهی در این زمینه تعریف شده و از قطعه سازان درخواست شود که در این مسیر حرکت کنند، باید به تامین امکانات، ماشین آلات و خطوط تولید برای تحقق این امر مهم بپردازیم.

**منوچهر منطقی معاون صنایع حمل و نقل وزارت صمت** نیز در گفت و گویی در خصوص این که آیا زیرساخت های استفاده از خودروی برقی در ایران وجود دارد یا خیر، گفت: این موضوع در گام نخست به یک راهبرد و مطالعه جامع و کامل نیاز دارد که خوشبختانه این مطالعات از پنج سال قبل در معاونت علمی و فناوری شروع شده و همهمی ذی نفعان این موضوع مانند وزارت نیرو، وزارت ارتباطات، دانشگاه ها، قطعه سازان و صنایع در تمامی جلساتی که پیرامون این موضوع برگزار شد شرکت کردند و در نهایت به یک جمع بندی و نقشه ی راه اولیه رسیدند.

وی افزود: کشورهای پیشرفته استفاده از خودروهای برقی را از سیستم حمل و نقل عمومی شروع می کنند. بر همین اساس نقشه راه این موضوع در کشورمان تهیه و برای خودروهای عمومی تصمیم گیری شده است. شهرداری تهران نیز داوطلب شده که برای داشتن هوای پاک، این کار را انجام دهد و برای پیاده کردن این مدل، ایستگاه هایی را مورد مطالعه و بررسی قرار داده و هم اکنون در حال ورود به کارهای اجرایی است.




موتور سیکلت های برقی آغاز می کردیم. اما امروز حتی در زمینه ی تولید و استفاده عموم از موتور سیکلت های برقی توفیقی نداشته و می بینیم مردم همچنان استفاده از موتورهای بنزینی را به صرفه می دانند. باید تصریح کنم که حتی اگر امروز خودروهای بنزینی جدید وارد کشور شده یا در کشور تولید شود، قطعه سازان باید برای تولید اجزا و قطعات آنها آمادگی های لازم را کسب کنند و به تغییر خطوط و امکانات بپردازند که این مهم در باره ی خودروهای برقی که با تحول در فن آوری آنها مواجهیم، جای خود دارد. زیرا امکانات قطعه سازان کشور برای تولید اجزا و قطعات خودروهای برقی به روز و مناسب نیست و ماشین آلات و خطوط تولید موجود،

**چنانچه حتی زیرساخت ها مدنظر در شهری همچون تهران فراهم نشود، آن گاه حرکت دادن این خودروها به دیگر شهرها در صورت نبود امکانات، مساله دیگری است**

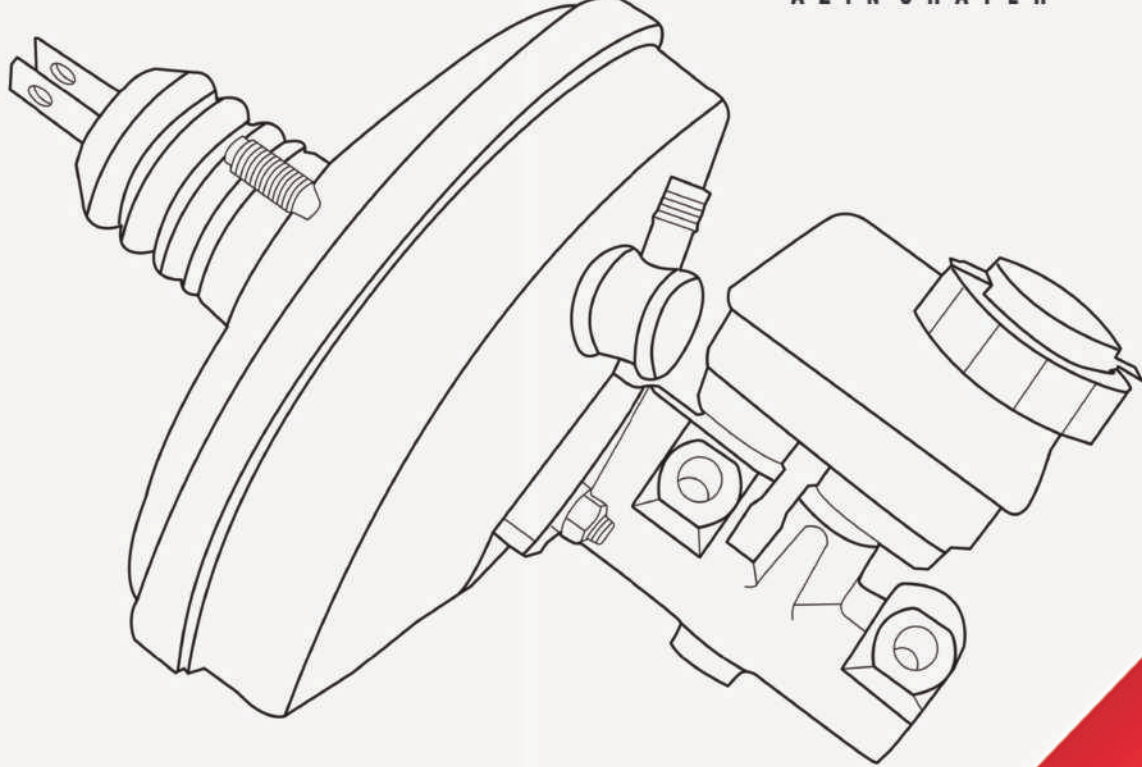
خودروها به دیگر شهرها در صورت نبود امکانات، مسئله ی بزرگی است که باید برای آن چاره اندیشی شود. وی افزود: اگر قرار بود حرکتی در این زمینه آغاز شود، باید از

استفاده از خودروهای برقی یکی از راهکارهای کاهش آلودگی هوا و حفظ محیط زیست است که در تمامی کنفرانس های جهانی بر روی آن تاکید شده و بیشتر کشورهای جهان در تلاش هستند تا به تدریج تولید خودروهای برقی را افزایش دهند. بر اساس توافق نامه ای که بین کشورهای عضو اتحادیه اروپا منعقد شده، تولید و فروش خودروهای احتراقی از سال ۲۰۳۵ کاملاً ممنوع خواهد شد. در آمریکا نیز لایحه ای با Clean Car ۲۰۳۰ در هر دو مجلس قانونگذاری و سنا به تصویب رسیده که بر اساس آن از سال ۲۰۳۰، خودروهای برقی تنها انتخاب خریداران خواهند بود. اما این امر که کشور ما در این خصوص چه رویکردی اتخاذ کرده، نیاز به بحث و بررسی زیادی دارد.

چندی پیش بابک کریمخان مدیر عامل سایپا با اشاره به این موضوع گفت: در هیچ کجای جهان سراغ نداریم سیاست گذار تولید خودرو بخواهد به یکباره دست از تولید خودروهای احتراقی کشیده و به سمت تولید خودروهای برقی حرکت کند. زیرا ابتدا تولید خودروهای هیبریدی و یا دست کم تولید موتور سیکلت های برقی اشاعه داده می شود و مانیز نیازمند چنین رویکردی هستیم. وی که عضو کارگروه لوازم یدکی خودرو انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان تهران نیز است با اشاره به اهمیت موضوع رویکرد برقی سازی خودروها در کشور افزود: ایجاد زیرساخت های لازم برای استفاده از این خودروها در کل کشور لازم و ضروری است زیرا شارژ این خودروها بسیار مهم است و نمی توان آنها را در منازل شارژ کرد. چنانچه حتی زیرساخت های مدنظر در شهری مانند تهران نیز فراهم نشود باز هم کافی نیست و حرکت دادن این



**آذین قطعه**  
AZINGHATEH



**ضمانت، کیفیت، امنیت**  
**تولید و پخش قطعات ترمز**  
**WWW.AZINGHATEH.COM**  
**پذیرش نمایندگی فعال شهرستان**

**۰۲۱-۳۳۹۲۰۴۵۴**  
**۰۲۱-۳۳۹۵۶۳۲۹**  
**۰۲۱-۳۳۵۳۱۵۲۰**  
**تهران، خیابان اکباتان، کوچه**  
**هشت متری ملت، پلاک ۳۰**

مدیر عامل گروه صنعتی پاس صنعت پرتو:

## شرکت پاس صنعت پرتو یک گام تا صادرات



مهندس رضایی مدیر عامل گروه صنعتی پاس صنعت پرتو در خصوص این گروه صنعتی توضیحاتی ارائه دادند. گروه مذکور در بازار قطعات خودرو با برند مورچه شناخته شده و در حوزه لاستیک، لاستیک فلز، سیستم تعلیق جلو بندی و زیر بندی انواع اتومبیل های داخلی فعالیت دارد. مهندس رضایی اظهار داشت: شرکت پاس صنعت پرتو ۲۵ سال پیش پایه عرصه تولید گذاشت، این گروه صنعتی

پس از اخذ مجوز های مربوطه از وزارت صنعت، معدن تجارت استان البرز ابتدا با چند محصول فعالیت خود رو آغاز کرده و بعد از سال ها تلاش و پشتکار و با طرح های حمایتی از تولید کنندگان و تقضای خودرو سازان، بازار مصرف کننده در سال ۱۳۸۹ اقدام به توسعه شرکت نمود. این گروه صنعتی در حال حاضر در دو سایت فعال در کرج و شهرک صنعتی نظر اباد با مساحت ۲۵ هزار متر مربع با بیش از ۲۰۰ پرسنل مستقیم در حال فعالیت می باشد.



**هر ساله در سند استراتژیک پروژه، توسعه سبد محصول را پیش بینی می کنیم. عموماً کالا هایی که تا کنون در کارخانه ما تولید نشده و جزء نیاز بازار بوده و یا در خواست محصول جدید از طرف خودرو سازان باشد در پروژه توسعه قرار می گیرد**

نیز در این زمینه صورت گرفته است. وی ادامه داد متأسفانه هر چند مشکلات همواره در پیش پای تولید کنندگان وجود دارد. همچون سایه سنگین تحریم های ظالمانه و عدم ثبات ارز و بعضی از قوانین مدیریتی داخلی شهرک های صنعتی از جمله قطعی اب، برق، و گاز در فصول سال که تولید را دچار مشکل کرده است. وی عدم ثبات ارز را مشکل ریشه ای معرفی کرد و گفت: ریشه تمام معطلات در عدم ثبات قیمت ارز است. تا مادامی که قیمت ارز چند نرخ باشد و یک قیمت تبعیت نکند تامین مواد اولیه را دچار چالش می کند، مادامی که قیمت مواد اولیه ثابت نباشد بهای تمام شده نیز دچار نوسان شده و در واقع عدم ثبات نرخ ارز تمامی اقشار جامعه را درگیر می کند. این فعال صنعت قطعه ساز یادآور شد در بحث تامین مواد اولیه وارداتی انتقال ارز بسیار دشوار بوده و تحریم ها نیز ما را برای یافتن تامین کننده با کیفیت خارجی با چالش همراه ساخته است. وی ادامه داد قیمت گذاری دستوری و عدم پیروی از فرمول بازار از دیگر معطلات است که تولید کنندگان بان دست و پنجه نرم می کنند، بخشی از قوانین عملاسدی در راه تولید هستند و معطلات دیگری چون نبود زیر ساخت های لازم که باعث شده بخش گسترده ای از شهرک های صنعتی کشور، قطعی اب، برق و گاز در فصول سال داشته باشند که خود عامل بهم ریختن عرضه و تقاضا در بازار شده که این امر نیز تاثیر چشمگیری در تورم تمامی اقشار دارد.

امیدوارم هر چه سریعتر اقدامی برای رفع مشکلات تولید کنندگان صورت گیرد.

مهندس رضایی توضیح داد شعار گروه صنعتی پاس صنعت پرتو (مادر کیفیت پیشرو هستیم) می باشد، این شعار تنها در محصول نهایی صدق نکرده و سعی می کنیم در تمامی مولفه های تولید، مدیریت منابع انسانی و بازار کیفیت و دانش سازمانی را حفظ کنیم. رسیدن به کیفیت در تمامی ابعاد همواره هدف ماست.

در بخش دیگری از این گفتگو مدیر فروش گروه صنعتی پاس صنعت پرتو توضیح دادند ما در سه بخش تامین قطعات خودرو سازان OEM سفارش تولید و شبکه توزیع فعال هستیم. وی ادامه داد هویت ما از بخش شبکه توزیع شکل گرفته که از چهار عضو تولید کننده، توزیع کننده، تک فروش و مصرف کننده نهایی تشکیل شده است. متأسفانه برخی از تولید کنندگان به دلایلی چون عدم آگاهی یا توجه به سود سرشار کوتاه مدت، نقش توزیع کننده را نادیده گرفته و خود مستقیماً با مشتری در ارتباط هستند و این مسئله شبکه توزیع را از حالت تعادل خارج می کند. مدیر فروش گروه صنعتی پاس صنعت پرتو افزود، گروه صنعتی ما به نقش پر اهمیت توزیع واقف است، تولیدات ما ابتدا در اختیار توزیع کنندگان عمده استانی قرار می گیرد. تک فروش و قطعه فروشان نیز محصولات را از آنان تهیه کرده دست مصرف کننده، مکانیک و متخصصان جلو بندی اتومبیل می ساند.

مدیر فروش شرکت پاس صنعت پرتو در پایان در خصوص راه های ارتباطی با مجموعه مذکور افزود: راه های ارتباطی ما تنها از طریق دفتر مرکزی و سایت شرکت [WWW.PASSANAT.COM](http://WWW.PASSANAT.COM) و نمایندگان استانی ما می باشد.

چنانچه ارتباط مربوط به خرید از طریق سایت و یا دیگر راه های اصلی به گروه صورت گیرد، نهایتاً گروه تولیدی پاس صنعت پرتو این ارتباط را با توجه به استان مربوطه، به نمایندگی های فعال در آن استان ارجاع خواهد داد. صدای مشتری نیز از طرق ارتباطی تدارک دیده شده، شنیده خواهد شد و درباره انتقادات و پیشنهادها پاسخ گو خواهیم بود.

این قطعه ساز افزود محصولات ما در واقع ترکیبی از لاستیک و لاستیک فلز می باشد و در زیر مجموعه لاستیک قرار می گیرد. از جمله انواع قطعات لاستیکی و لاستیک فلز از قبیل دسته موتور ها، ضرب گیر ها، گردگیر ها، انواع بوش های لاستیکی فلزی و سایر قطعات این چینی را برای بخش جلو بندی خودرو های داخلی تولید می کنیم.

همچنین وی در خصوص روند تولید افزود صفر تا صد تولید قطعات توسط گروهی از متخصصین، مهندسی و کارشناسان فعال در این حوزه و با به کار گیری از دانش روز، تجهیزات، ماشین آلات، آزمایشگاه مجهز و دارای تاییدیه از خودرو سازان و با واردات مواد اولیه، تامین از بورس کالا، پتروشیمی، فولاد سازی و شرکت های معتبر مرتبط طبق استاندارد انجام می شود.

مهندس رضایی در خصوص تنوع محصولات افزود، خوشبختانه در حال حاضر در سبد کالایی پاس صنعت پرتو ۱۲۰ قلم کالا موجود می باشد.

هر ساله در سند استراتژیک پروژه، توسعه سبد محصول را پیش بینی می کنیم. عموماً کالا هایی که تا کنون در کارخانه ما تولید نشده و جزء نیاز بازار بوده و یا در خواست محصول جدید از طرف خودرو سازان باشد در پروژه توسعه قرار می گیرد.

این قطعه ساز فعال همکاری با خودرو سازان را امری مهم خواند و افزود: همکاری با خودرو سازان سه مزیت دارد از جمله تبادل اطلاعات طراحی و ساخت محصول جدید طبق آخرین نسخه نقشه ها استاندارد دهی تولید در اختیار خودرو سازان است. همکاری با خودرو سازان باعث به روز رسانی کارخانه شده و برای صاحبین کسب و کار این الزام را ایجاد میکند که برای دریافت استانداردهای لازم نظیر استاندارد ملی، IATF و ایزو ۹۰۰۱ اقدام کنند، و هم چنین بستری برای به روز رسانی سیستمی، مدیریتی و تولیدی قطعات را فراهم سازد. در واقع این همکاری منجر به روز آمدی کارخانه می شود. وی بر بند سازی را دیگر مزیت دانست و ادامه داد مزیت بعدی بحث برند سازی است.

همکاری با خودرو سازان نشان می دهد که قطعه ساز از استاندارد های لازم برخوردار بوده و معیار های مورد نیاز را دارا می باشد.

### Perkins®

## 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 تی (D.T.T)، تشکیل شده از دو شرکت ثبتی می باشد که به صورت کاملاً خصوصی فعالیت حرفه ایی را در زمینه تولید-واردات-صادرات قطعات یدکی خودروهای سنگین صورت می دهد. شرکت ثبتی اول، تهران فرگوسن 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)، مونتاز و ساخته شده در شرکت لیفتراک سازی ایران، لیفتراک های دوو، تویوتا، کوماتسو، سیاهان، تراکتور های مسی فرگوسن و موتور های پرکینز انگلستان ساخته شده در شرکت تراکتور سازی ایران آغاز نموده است و از سال ۱۳۷۴ به عنوان یکی از تامین کنندگان اصلی قطعات یدکی لیفتراک و تراکتور در ایران محسوب می گردد و تاکنون 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-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 تامین 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.

## قیمت‌گذاری دستوری عامل توقف تولید قطعات خودرو



**اگر سرمایه در گردش خودروسازان و قطعه‌سازان تامین و ناوگان حمل و نقل کشور بازسازی شود، زیرساخت مناسبی برای تولید خودرو در کشور ایجاد خواهد شد**

به گفته‌ی علی یکه فلاح مدیرعامل تعاونی قطعه‌سازان کشور، زیان دهی ناشی از قیمت‌گذاری دستوری، بر صنعت قطعه‌سازی تأثیر منفی گذاشته به نحوی که در حال حاضر بسیاری از خطوط تولید قطعه از چرخه تولید خارج شده یا برخی از آن‌ها با یک پنجم ظرفیت در حال فعالیت هستند. وی با تأکید بر این موضوع گفت: ادامه این روند، ظرفیت‌های تولید قطعه‌سازان و امید به سرمایه‌گذاری در این صنعت را از بین برده است. اگر شرکت‌های قطعه‌سازی و خودروسازی به این روال ادامه دهند، کشور به یک موتاژ کار تبدیل شده و صنعت خودروسازی از بین می‌رود.

تقسیم می‌شود. برای مثال، باید به این نکته توجه شود که چه تعداد از متقاضیان توانایی خرید خودروی خارجی با قیمتی بیش از ۱۵ هزار دلار و بیشتر را دارد زیرا واردات خودرو تنها می‌تواند این بخش از نیاز بازار را برطرف کند و پاسخگوی نیاز کل بازار نخواهد بود.

وی که علی رغم تمامی مشکلات به فعالیت در صنعت قطعه‌سازی ادامه می‌دهد، گفت: صنعت خودروسازی و بازار آن در سایر کشورهای جهان نیز مانند ایران است، اما شیوه قیمت‌گذاری در هیچ‌جا دنیا بدین شکل صورت نمی‌گیرد. در این میان این مسئله مطرح می‌شود که چرا شورای رقابت باید بازار خودرو را انحصاری شناسایی کند؟

یکه فلاح ضمن اشاره به آزادسازی واردات خودرو و کمک آن به تعدیل بازار افزود: در حال حاضر واردات خودرو به کشور آزاد شده است، اما این مسئله به تنهایی نمی‌تواند انحصار بازار را بشکند. در این رابطه نکته‌ای که مطرح می‌شود، میزان ورود خودروهای خارجی به کشور و تامین نیازهای بازار است. باید منتظر ماند و مشاهده کرد که چه تعداد خودرو وارد کشور می‌شود و آیا این تعداد می‌تواند بازار خودرو را اشباع کند یا خیر؟ اگر واردات خودروهای نو و کار کرده به صورت صحیح اجرا شود، بازار خودرو از شکل انحصاری خارج می‌شود و این امر در کنار فعالیت ۴۰ تا ۵۰ خودروساز دولتی و خصوصی اتفاق می‌افتد.

وی ادامه داد: اگر سرمایه در گردش خودروسازان و قطعه‌سازان تامین و ناوگان حمل و نقل کشور بازسازی شود، زیرساخت مناسبی برای تولید خودرو در کشور ایجاد خواهد شد. در نتیجه، در صورت کناره‌گیری دولت از اداره بنگاه‌های اقتصادی خودروسازان می‌توانند ظرفیت تولید خود را تا دو میلیون دستگاه در سال بالا ببرند.

عضو هیئت رئیسه انجمن صنایع همگن کشوری در پایان گفت: با خروج بازار از حالت انحصاری، دولت و شورای رقابت دیگر نباید به صورت دستوری، صنعت و بازار خودرو را اداره کنند. چراکه یکی از بهانه‌های ورود شورای رقابت به بحث قیمت‌گذاری خودروها، انحصاری بودن بازار خودرو است. هنگامی که بازار خودرو از انحصار خارج شد، بازار و میزان عرضه و تقاضا باید در خصوص قیمت‌گذاری تصمیم بگیرند و به تعیین قیمت توسط یک نهاد ناظر نیازی نخواهد بود.

یکه فلاح افزود: صنعت خودروسازی کشور توانمندی لازم برای تامین نیازهای بازار ایران را دارد و صنایع خودروسازی خصوصی و دولتی که شکل گرفته‌اند می‌توانند به تنهایی پاسخگوی نیازهای بازار باشند به شرط آن که دولت از اداره دستوری صنعت خودرو دست بکشد و شورای رقابت، مدعی قیمت‌گذاری خودرو در کشور نباشد.

وی یادآور شد: هر چند بورس کالا توانسته تا حدودی سایه‌ی قیمت‌گذاری دستوری بر صنعت خودرو را کم کند، اما در نهایت این روش نیز راه حل نهایی نیست. قیمت‌گذاری دستوری با تبدیل خودرو به کالای سرمایه‌ای، رانتی در بازار کشور ایجاد کرده که سود آن تنها در جیب دلالتان می‌رود. تقاضای بازار خودروی ایران از لحاظ تیراژ داخلی، یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه است. اما این رانت باعث افزایش تقاضای کاذب در بازار نیز می‌شود به طوری که اکنون نمی‌توان تشخیص داد که یک میلیون و ۵۰۰ هزار، تقاضای واقعی و از طرف مردم است یا خیر. یکه فلاح تأکید کرد: نیاز بازار خودرو به بخش‌های دیگری نیز

### جهت اطلاع موجرین

در زمان انعقاد قرارداد و انتخاب مستاجر دقت بالایی داشته باشید. بدانید اگر در واحد صنعتی که در آن مستاجر حضور داشته باشد فساد یا سواستفاده‌ای رخ دهد حتما دامان موجر را نیز خواهد گرفت.

**قطعات خودرو**

ماهنامه سراسری خودرو، قطعات و خدمات شماره ۳۶ تیر ماه ۱۴۰۲

## نیاز بازار لاستیک به تخصیص ارز

مدیرکل خدمات عمومی وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: به دلیل آنکه ارز کارخانه‌های تولید لاستیک تأمین نشده است، نمی‌توانند نیاز بازار را تأمین کنند.

محمدحسین قمری، مدیرکل دفتر خدمات عمومی وزارت صنعت، معدن و تجارت، می‌گوید: مردم درست می‌گویند در بسیاری از فروشگاه‌ها در واقع لاستیکی با نرخ مصوب موجود نیست. وی با اشاره به مشکلات تخصیص ارز لاستیک اظهار داشت: به کارخانه‌ها تولیدکننده تأیید، ارز تخصیص داده نشده است بنابراین بسیار کمتر از ظرفیت تولید، این کارخانجات تولید می‌کنند.

قمری بیان داشت: در واقع به دلیل آنکه ارز کارخانه‌های تولید تأمین نشده است کارخانه‌ها نمی‌توانند نیاز بازار را تأمین کنند و لذا تقریباً با ۱۰ درصد ظرفیتشان تولید می‌کنند.

وی افزود: با این شرایط به هر میزان که کارخانه‌ها تولید کنند، آن را در شبکه غیرشفاف از طریق نمایندگی‌های خودشان و با قیمت آزاد عرضه می‌کنند، از سوی دیگر در سامانه‌هایی که به منظور خرید لاستیک طراحی شده است، به مردم اعلام می‌شود که به دلیل عدم موجود در حال حاضر امکان خرید لاستیک وجود ندارد.

وی بیان کرد: در بازدید اخیر که از یکی از تولیدکنندگان لاستیک در خراسان جنوبی داشتیم، این کارخانه با یک دهم ظرفیت مشغول به کار بوده است، به هر حال تامین ارز باید صورت بگیرد تا کارخانه‌ها تولید کنند و تولیداتشان را به بازار عرضه کنند. قمری در پاسخ به این سوال که آیا واردات لاستیک هم داریم؟ اظهار داشت: وقتی شرایط تأمین کالایی به حالت بحران برسد دفتر تخصصی باید در آن مورد تصمیم‌گیری کند که از چه طریقی کالای مورد نیاز را تأمین کند.

### بررسی موانع حضور قطعه‌سازان ایرانی در بازارهای بین‌المللی

## راه قطعه‌سازان باید از خودروسازان جدا شود!

گذاری دستوری، شرایط سختی برای قطعه‌سازان در سال‌های اخیر ایجاد شده و عملاً آنها ظرفیت‌های موجود در خطوط تولید خود را استفاده کرده‌اند. به همین جهت برای کسب دانش و تکنولوژی روز نیاز به سرمایه‌ای کلان یا ایجاد تکنولوژی با علم و دانش موجود در کشور را دارند. متأسفانه دانش و تکنولوژی موجود در ایران به مراتب از دنیا پایین‌تر بوده و بدین ترتیب تنها راه برای داشتن تکنولوژی جدید، سرمایه‌گذاری برای خرید تکنولوژی از دنیا است.

کاکایی گفت: با توجه به محدودیت منابع مالی داخلی، وجود ارز چند نرخی در اقتصاد کشور، تورم غیر قابل پیش‌بینی و وجود مشکل در نظام سرمایه‌ای، عملاً جذب سرمایه‌گذار خارجی ممکن نیست. برای مثال قطعه‌سازان ترکیه‌ای تحت لیسانس قطعه‌سازان اروپایی و آسیایی فعالیت می‌کنند و فضای باز سیاسی این کشور سبب حضور قطعه‌سازان ترکیه‌ای در زنجیره‌ی تامین قطعات مورد نیاز خودروسازانی مانند رنو و پژو شده است. اگر ترکیه هم مانند ایران دچار تحریم شود، یقیناً قطعه‌سازان ترکیه هم خود به خود از این زنجیره حذف می‌شوند. بر همین اساس، حضور قطعه‌سازان ایرانی در بازارهای جهانی با سیاست‌های کلان نظام و داشتن ارتباط با کشورهای دنیا و رفع تحریم‌ها ارتباط مستقیم دارد.

وی افزود: در سال‌های گذشته یکی از مزایای قطعه‌سازان ایرانی در برابر رقبای جهانی، موضوع فراوانی انرژی و قیمت پایین آن در کشورمان بود. اما اکنون صنعت در ایران با بحران انرژی مواجه شده است. در واقع قطعه‌سازان در زمستان گاز و در تابستان برق ندارند و به طور کلی یک ماه در سال فعالیت آنها مختل شده است. در دهه ۷۰ به دلیل سرمایه‌گذاری مستقیم نظام در بخش صنعت و انرژی، شاهد اتفاقات خوبی در صنعت کشورمان بودیم اما طی این سال‌ها صنعت ما تنها مصرف‌کننده بوده و عملاً زیرساخت‌ها مستهلک شده‌اند.

امیرحسین کاکایی در پایان اظهار کرد: به طور کلی قطعه‌سازان ما می‌توانند بدون خودروسازان داخلی هم به حیات خود ادامه دهند. اما این امر مستلزم داشتن ارتباط با کشورهای دنیاست که زمینه تحقق آن باید توسط دولت و نظام برنامه‌ریزی شده فراهم شود. در واقع جهانی شدن قطعه‌سازی کشورمان مستلزم برنامه‌ریزی دقیق، سرمایه‌گذاری کلان و برقراری ارتباط سیاسی و تجاری گسترده با دیگر کشورهای دنیاست.



فروش برود، اما اگر قطعه‌سازان ما بخواهند که به صورت گسترده در بازارهای جهانی فعالیت داشته باشند، پیش‌نیازهای دیگری لازم دارند که اگر فراهم نشوند، امکان حضور قطعه‌سازان در عرصه بین‌المللی وجود نخواهد داشت.

عضو هیئت علمی دانشکده‌ی مکانیک دانشگاه علم و صنعت بیان کرد: برای حضور قطعه‌سازان در بازارهای بین‌المللی، بحث‌های سیاسی و ارتباط بین‌کشورها امر بسیار مهمی است. زیرا در چارچوب روابط بین‌المللی و توافقات بین‌کشورهاست که اجازه ورود فعالین صنعتی به بازار کشورهای دیگر داده می‌شود. بر همین اساس، قطعه‌سازان کشورمان به دلیل تحریم‌ها وعدم ارتباط تجاری با بسیاری از کشورهای جهان، نمی‌توانند دروازه‌های ورود به بازار جهانی را فتح کنند.

از همه مهم‌تر، این است که قطعه‌سازان ایرانی برای حضور در بازار جهانی، توان خود را باید به سطحی برسانند که قطعات تولیدی آنها در دنیا خریدار داشته باشند. اما به دلیل قیمت

**در سال‌های گذشته یکی از مزایای قطعه‌سازان ایرانی در برابر رقبای جهانی، موضوع فراوانی انرژی و قیمت پایین آن در کشورمان بود. اما اکنون صنعت در ایران با بحران انرژی مواجه شده است**

محدودیت، شرایط برای پیشرفت خودروسازی میسر نیست، قطعه‌سازان چگونه می‌توانند راه خود را از خودروسازان داخلی جدا کرده و خود به فکر پیشرفت و رشد باشند؟

کاکایی گفت: برخی قطعه‌سازان تصور می‌کنند که اگر قطعه‌ای خوب و با کیفیت و با قیمتی ارزان بسازند، قطعه‌ی آنها در بازار جهانی به فروش می‌رود. اما باید تأکید کنم که این تفکر اشتباه است. شاید قطعه‌ی خوب و با کیفیت در تیراژی محدود در دنیا به

صنعت خودروسازی دنیا در سال‌های اخیر پیشرفت چشمگیری داشته و به تبع آن قطعه‌سازان حاضر در زنجیره‌ی تامین قطعات مورد نیاز خودروسازان مطرح دنیا نیز پیشرفت‌های خیره‌کننده‌ای داشته‌اند. اما خودروسازان و قطعه‌سازان ما وضعیت کاملاً متفاوتی دارند. زیرا این صنعت قدیمی و پیشرو ایران در سال‌های اخیر در وضعیت بحرانی به سر برده و نیاز به توجهی جدی دارد. اما با توجه به دولتی بودن دو خودروساز اصلی یعنی ایران خودرو و سایپا و خصوصی بودن عمده‌ی قطعه‌سازان، این سوال مطرح می‌شود که آیا قطعه‌سازی می‌تواند برای پیشرفت و داشتن آینده‌ای روشن، راه خود را از خودروسازان عقب‌مانده‌ی دولتی جدا کند؟

امیرحسین کاکایی کارشناس صنعت خودرو و عضو هیئت علمی دانشکده‌ی مکانیک دانشگاه علم و صنعت در خصوص امکان جداسدن راه صنعت قطعه‌سازی از خودروسازی کشور گفت: صنعت خودرو یک صنعت جهانی بوده و با نگاهی بسته و بدون سرمایه‌گذاری کلان، نمی‌توان گام بزرگ و مفیدی را در این زمینه برداشت. صنعت خودروسازی جهان هم اکنون به حدی پیشرفت کرده و ما از آن عقب‌مانده‌ایم که قابل درک نیست و طی سال‌های آتی به لطف هوش مصنوعی یک جهش دیگر هم خواهد کرد و آن موقع است که دیگر هیچ شانس برای رسیدن به صنعت خودروسازی جهان نخواهیم داشت.

کاکایی در ادامه گفت: صنعت خودروسازی یک صنعت پیشران و وسیع بوده و برای پیشرفت، نیاز به جذب سرمایه دارد. چنین صنعت بزرگی با این ابعاد وسیع با سرمایه‌گذاری‌های جزئی تغییری نخواهد کرد. به عبارت دیگر برای متحول کردن شرایط فعلی صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی ایران و رساندن آن به معیارهای جهانی به سرمایه‌های کلانی نیاز داریم و سرمایه‌گذاری‌های جزئی، کمکی به رشد این صنعت نمی‌کند.

وی افزود: قطعه‌سازان در تمام این سال‌ها به عنوان زنجیره‌ی تامین قطعات مورد نیاز خودروسازان داخلی در کنار آنها فعالیت کرده‌اند که این همراهی به دلیل نحوه‌ی تعامل دستوری و غلط خودروساز با قطعه‌ساز گاهی به قیمت ورشکستگی برخی از قطعه‌سازان هم تمام شده است. اما سوال اصلی اینجاست که در شرایط فعلی که خودروسازی به فکر پیشرفت نیست یا به دلیل ایجاد

در مصاحبه با سعید مدنی مدیر عامل اسبق سایپا مطرح شد

## راهکارهای خروج خودروسازان از بحران

در گذشته‌ای نه چندان دور، ایران جزو معدود کشورهای بود که توان و امکانات تولید بیشترین اجزای یک خودرو را داشت. اما از این توان به روش صحیح استفاده نشده و امروزه به جای بهره‌برداری از ظرفیت موجود، در صنعت قطعه‌سازی و خودروسازی، پسرفت داشته و عملاً در رقابت با خودروسازان دنیا شکست خورده‌ایم. سعید مدنی مدیر عامل اسبق گروه خودروسازی سایپا، عدم برنامه‌ریزی اصولی و نداشتن چشم‌انداز بلندمدت را دلیل اصلی عقب‌ماندن صنعت خودروسازی کشورمان از صنعت خودروسازی جهانی می‌داند. وی نکات بسیار مهمی اشاره کرد که در ادامه می‌خوانید.

دانا تجارت توانا

Perkins®  
www.danatejarat.com

گذاری دستوری دارد، طبق قانون باید ضرر و زیان ناشی از قیمت گذاری دستوری یعنی مابه‌التفاوت قیمت تمام شده و قیمت فروخته شده خودرو را به خودروساز پرداخت کند.

### مزایای فروش لیز بنگی

وی گفت: یکی از نگرانی‌های دولت برای آزادسازی قیمت خودرو، مشکل تورم و گرانی خودروست. اگر قیمت خودرو آزاد شده و مشکل نقدینگی خودروسازان نیز برطرف شود، می‌توان با هدایت سرمایه‌های موجود نسبت به فروش لیز بنگی خودرو اقدام کرد. فروش لیز بنگی خودرو، مزایای زیادی برای خودروساز و بازار خودرو دارد که یکی از آنها جذب مشتری واقعی و مصرف‌کننده‌ی نهایی است. این کار دست دلان را نیز از بازار خودرو کوتاه می‌کند.

### عرضه‌ی خودرو در بورس

مدنی افزود: عرضه‌ی خودرو در بورس کالا، یکی دیگر از راهبردهای کوتاه مدت موثر برای برطرف شدن مشکل نقدینگی خودروسازان است که می‌تواند با دورویکرد مختلف انجام شود. یک رویکرد، کشف قیمت خودرو در بورس و فروش آن بر مبنای قیمت کشف شده در بورس توسط کارخانه به مشتریان است. در این شرایط باید به صورت دوره‌ای قیمت خودرو در بورس کالا کشف شود. رویکرد دیگر عرضه‌ی خودرو در بورس کالا این است که ضمن کشف قیمت، خودرو نیز در بورس کالا معامله می‌شود. در هر دو صورت عموماً دست دلان از بازار خودرو کوتاه شده و خودرو به قیمت واقعی به دست مصرف‌کننده‌ی نهایی می‌رسد. عرضه‌ی خودرو در بورس کالا در شرایطی که خودروسازان با قیمت گذاری دستوری دست و پنجه نرم می‌کنند، کمک زیادی به جبران بحران نقدینگی آنها می‌کند و یقیناً به کنترل قیمت خودرو در بازار نیز کمک خواهد کرد.

### خصوصی سازی

مدیر عامل اسبق سایپا اظهار کرد: یکی از راهبردهای کوتاه مدت خروج خودروسازی از بحران، خصوصی سازی است. سال‌هاست از خصوصی سازی ایران خودرو و سایپا حرف می‌زنند ولی عملاً هیچ اتفاقی رخ نداده است. عملکرد خودروسازان نشان می‌دهد که مدیریت دولتی در یک بنگاه اقتصادی مانند خودروسازی هرگز موفق نبوده و باید هر چه زودتر خودروسازان دولتی به نهادهای خصوصی واگذار شوند. البته وقتی شرکت‌های دولتی در مسیر خصوصی سازی شدن هستند همواره با مخالفت‌ها و کارشکنی‌های متعددی هم از طرف بدنه‌ی دولت و هم از طرف بدنه‌ی خود شرکت روبرو می‌شوند.

ادامه از صفحه ۷



یکی از معضلات مهم خودروسازی که روی زنجیره تامین نیز تاثیر منفی گذاشته و قطعه سازان را تضعیف کرده، نداشتن استراتژی دقیق و مشخصی برای بودجه است. مدنی اظهار کرد در استراتژی بلندمدتی که برای پیشرفت و توسعه صنعت خودروسازی و قطعه سازی تدوین می‌شود، بودجه جایگاه بسیار مهمی دارد

### عدم استفاده از تمامی ظرفیت

وی گفت: در شرایط فعلی، خودروسازان ما با ۵۰ تا ۶۰ درصد ظرفیت خود در حال تولید هستند که همین موضوع باعث شده تا صنعت خودروسازی نتواند طبق چشم‌انداز تدوین شده برای سال ۱۴۰۴ عمل کند. اگر همه چیز طبق برنامه ریزی و چشم‌انداز سال ۱۴۰۴ پیش می‌رفت، امسال باید در ایران چیزی در حدود ۲.۵ میلیون دستگاه خودرو تولید می‌شد ولی در این شرایط هرگز چنین چیزی محقق نخواهد شد.

### اهمیت سرمایه

مدنی افزود: یکی از معضلات مهم که روی زنجیره تامین نیز تاثیر منفی گذاشته و قطعه سازان را تضعیف کرده، نداشتن استراتژی دقیق و مشخصی برای تامین بودجه است. زیرا در استراتژی بلندمدتی که برای پیشرفت و توسعه صنعت خودروسازی و قطعه سازی تدوین می‌شود، بودجه و سرمایه جایگاه بسیار مهمی دارد.

### نقش تعیین کننده‌ی سیاست خارجی

مدیر عامل اسبق سایپا به چالش‌های ناشی از سیاست خارجی در صنعت خودروسازی اشاره کرد و گفت: باید در استراتژی بلندمدتی که برای صنعت خودروسازی تدوین می‌کنیم، نحوه ارتباط با کشورهای دنیا مشخص باشد. یک رویکرد این بوده که گرفتار مسائل سیاسی با جهان هستیم و ارتباط محدودی با دنیا داریم که در این صورت برنامه ریزی باید بر اساس جنگ اقتصادی صورت بگیرد. رویکرد دوم، داشتن تفکر و سیاست باز در ارتباط با دیگر کشورهاست یعنی ارتباط ایران با دنیا بهتر شده که در این حالت امکان گشایش اقتصادی و پیشرفت صنعت خودروسازی وجود خواهد داشت.

### مشکلی به نام قیمت گذاری دستوری

سعید مدنی اظهار کرد: قیمت گذاری دستوری یکی از مشکلات ریشه‌ای صنعت خودروسازی است که عامل اصلی بحران نقدینگی و عقب‌ماندگی خودروسازان و به تبع آن، قطعه سازان شده است. در حال حاضر قیمت دستوری اعلام شده توسط شورای رقابت برای خودروهای تولید داخل تقریباً ۸۰ درصد قیمت تمام شده‌ی آنهاست یعنی نه تنها خودروساز از فروش خودرو سودی نمی‌برد، بلکه به ازای فروش هر دستگاه خودرو زیان هم می‌دهد.

### نحوه‌ی پرداخت بدهی بانکی

وی گفت: در شرایط فعلی که خودروسازان زیان انباشته سنگینی دارند باید به آنها

## فروشگاه گودرزی

نماینده انحصاری نت آسیمکو

تحت لیسانس آسیمکو آمریکا

نماینده انحصاری نت "های-کیو" اصل کره



تهران فابریک

تهیه و توزیع قطعات یدکی اتومبیل‌های کیاموتورز (سراتو، اپتیما، اسپریتج، سورنتو، پیکانتو، کادنزا، موهاوی، اپروس)

TEHRAN FABRIC

تهران - میدان امام خمینی - خیابان امیرکبیر - پاساژ کاشانی - پلاک ۱۶۴

تلفن: ۳۳۹۴۴۳۹۲ - ۳۳۱۱۵۹۷۴ - ۳۳۹۱۱۲۰۲ - ۳۳۱۱۴۰۱۲

kiamotors\_tehranfab

تهران، خیابان ملت، نبش پاساژ قبائیان، پلاک ۹۳

تلفن: ۳۳۱۱۱۴۳۵ همراه: ۰۹۱۲۱۲۴۲۳۸۰

www.goodyadak.ir

شناسایی ضعف‌ها و قوت‌ها؛ فرصت‌ها و تهدیدها

## گامی نوبه‌سوی علمی شدن اتحادیه



عبداللهی مجد  
خبرنگار

در راستای برنامه‌ی کلان هیئت مدیره‌ی اتحادیه‌ی صنایع لوازم یدکی خودرو و ماشین آلات تهران برای تعیین راهبردهای اتحادیه در سال‌های آینده، به کمیسیون مدیریت راهبردی و برنامه‌ریزی اتحادیه ماموریت داده شده تا نقاط ضعف و قوت و هم‌چنین تهدیدها و فرصت‌های صنایع در بخش‌های مختلف را با کمک اعضای کمیسیون‌ها شناسایی کند.

سید احمد حسینی رئیس اتحادیه در گفت‌گو با خبرنگار قطعات خودرو گفت: شناسایی و استفاده از این شاخص‌ها به اولویت‌بندی مسائل در اتحادیه منجر خواهد شد. دلیل اصلی شناسایی این شاخص‌های کلان ابتدا این است که بتوانیم با یک آینده‌نگری، نقاط ضعف صنایع را شناسایی کرده و به سرعت آن‌ها رفع کنیم تا صنایع در مسیر صحیحی به کارش ادامه دهد.

وی ادامه داد: هدف نهایی ما احیای کسب و کارهای اهل واصل و بازسازی چهره و اعتبار صنایع در اذهان عمومی جامعه است. ما تمام تلاش خود را می‌کنیم تا با خرد جمعی از خواب حرفه‌ای در صنایع جلوگیری کرده و بتوانیم آینده‌ی صنایع را بسازیم.

در همین راستا کارگامی توجیهی برای اعضای کمیسیون‌ها توسط امیر حسین صیرفی رئیس کمیسیون مدیریت راهبردی و برنامه‌ریزی اتحادیه برگزار شد. در این کارگاه که پیش از آن فرم‌های تخصصی هر کمیسیون تهیه شده بود، روند کار به بحث و تبادل نظر گذاشته شده و مقرر شد

استفاده از این شاخص‌ها به اولویت‌بندی مسائل در اتحادیه منجر خواهد شد و هدف نهایی ما احیای کسب و کارهای اهل واصل و بازسازی چهره صنایع در اذهان عمومی جامعه است

هر یک از کمیسیون‌ها ظرف مدت یک ماه، مسائل حوزه کاری خودشان را از جنبه‌های مختلف بررسی کرده و گزارش آن را به کمیسیون راهبردی و برنامه‌ریزی اتحادیه ارائه کنند. این گزارش‌ها توسط کمیسیون مدیریت راهبردی دسته‌بندی شده و در اختیار هیئت مدیره‌ی اتحادیه قرار می‌گیرد تا راهبردهای کلان تعیین شود. باید تاکید کنم که این گامی نو در علمی‌سازی فعالیت‌های اتحادیه است.

## راهکارهای خروج خودروسازان از بحران

ادامه از صفحه ۴

مختلف، لازمه‌ی رشد صنعت خودرو کشور بوده و این موضوع سبب می‌شود که خودروسازان با نیت سهم‌خواهی بیشتر از بازار خودرو دنیا، به سمت تولید محصولات بهتر و با کیفیت تر گام بردارند.

### تاثیر واردات خودرو

مدیرعامل اسبق سایپا در خصوص واردات خودرو گفت: در گذشته که واردات خودرو آزاد بود، سالانه بین ۵۰ تا ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو وارد کشور می‌شد. هر چند دولت اکنون با مشکل کمبود ارز دست و پنجه نرم می‌کند، اما واردات خودرو در این تیراژ به هیچ عنوان خطری برای خودروسازان دولتی نخواهد داشت و اتفاقاً موجب افزایش رقابت در بازار و در نهایت رشد صنعت خودرو و کاهش التهاب بازار خودرو می‌شود.

### عدم دخالت دولت

سعید مدنی در پایان اظهار کرد: پیش‌نیاز تمام موارد راهبردی فوق این است که دولت دست از سر خودروسازان و صنعت خودروسازی بردارد. نقش دولت، پایش عملکرد خودروسازان است و اگر دولت به دخالت و سیاست‌گذاری دستوری برای خودروسازان ادامه دهد، عملاً خودروسازان فلج می‌شوند. متأسفانه دولت نه تنها دخالت خود در امور خودروسازان دولتی را کاهش نداده، بلکه به تازگی در امور خودروسازان خصوصی نیز دخالت کرده و نسبت به قیمت‌گذاری دستوری خودروهای مونتاژی بخش خصوصی نیز اقدام کرده است. این موضوع یقیناً آثار مخربی برای صنعت خودرو و قطعه‌سازی و بازار خواهد داشت و دود آن در چشم همه ما خواهد رفت.

### نیاز به تکنولوژی و دانش روز

مدنی افزود: به دلیل کنترل تکلیفی و دستوری صنعت خودروسازی در سال‌های قبل، امروزه خودروسازان و زنجیره‌ی تامین قطعات مورد نیاز آنها، توان سرمایه‌گذاری برای توسعه و کسب علم و دانش و تکنولوژی را ندارند. در این شرایط باید دولت با کمک سازمان گسترش و نوسازی و بخش خصوصی در خودروسازی سرمایه‌گذاری کند. باید تاکید کنم که با اتخاذ سیاست خارجی بسته و بدون ارتباط با کشورهای دنیا، به هیچ عنوان نمی‌توان انتظار پیشرفت صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی را داشت. در شرایط فعلی که درگیر تحریم‌ها هستیم و ارتباط سیاسی محدودی با کشورهای دنیا داریم، نباید منتظر تولید خودروی به روز و با کیفیت باشیم. به عبارت دیگر در شرایط کنونی، خودروسازان، با همین توان فعلی امکان فعالیت دارند و نهایتاً توان آنها، بروزسانی محصولات فعلی به صورت دوره‌ای و عرضه‌ی یک محصول جدید با چالش‌های فراوان است. بدین ترتیب داشتن ارتباط سیاسی خوب با دنیا و انتقال دانش و تکنولوژی یکی از لازمه‌های اصلی پیشرفت صنعت خودروسازی محسوب می‌شوند.

### اهمیت صادرات

مهندس سعید مدنی صادرات را یکی از پیش‌نیازهای پیشرفت صنعت خودروسازی دانست. وی اظهار کرد: اگر محصولات تولیدی در کشور قابلیت صادرات نداشته باشند، صنعت خودروسازی رشد نخواهد کرد. در واقع حضور خودروسازان ما در بازار آزاد جهانی و رقابت با برندهای

# فروشگاه گودرزی

نماینده انحصاری لنت سرامیکی اتوفیکس

تولید کننده لنت سرامیک در ایران



۳۳ ۱۱ ۱۴ ۳۵  
۰۹۱۲ ۱۲۴ ۲۳ ۸۰

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

WWW.GOODYADAK.IR

# نابکو

هر مشتری منحصر به فرد است



خیابان جمهوری خیابان ظهیرالاسلام  
کوچه درویش غربی پلاک ۱۸ واحد ۲

تلفن:

۳۳۹۵۰۰۵۲-۷۷۵۱۰۰۰۶-۷۷۵۱۰۰۰۳

همراه: ۰۹۱۲-۴۸۰۳۳۹۰

## تخصیص قطره چکانی ارز به قطعه ساز

### مطلب زاده: موجودی انبارها به زودی تمام خواهد شد

به واردات داده‌اند و چرا سیاست‌های ما با یکدیگر همخوانی ندارد؟ این صنعت که پوپولیست‌ها از هر فرصتی برای حمله به آن استفاده می‌کنند با این وضعیت محکوم به فناست. مهدی مطلب زاده با یادآوری تضاد یک دستگاه پراید با کامیون اسکانیا در روزهای اخیر که منجر به فوت تنی چند از هموطنان شد و اظهار تاسف بابت این حادثه، افزود: در این حادثه در حالی گروه خودروسازی سایپا مقصر شمرده شد که هیچ کس از سرعت دو خودرو در لحظه برخورد سوال نکرد. هیچ کس نپرسید، آیا لاستیک خودرو صاف بوده یا عاج داشته یا راننده خواب بوده و هیچ کس نمی‌خواهد این موارد را بررسی کند، بلکه همه به دنبال عوام فریبی و واردات خودرو هستند.



تامین ارز مورد نیاز قطعه سازان خودرو، تبعات قطعی برق صنایع و مشکلات موجود در راه تولید خودروهای برقی از موضوعاتی هستند که طیف وسیعی از اهالی کشورمان را در برمی‌گیرند. زیرا تاثیر کاملی روی اقتصاد و برنامه‌های دولت دارند. مهدی مطلب زاده عضو هیئت مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو و محرکه و قطعه سازان خودروی کشور یکی از مدیرانی است که در این خصوص، موارد مهمی مطرح کرده است.

#### افزایش قطعی برق صنایع

نایب رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودروی کشور در ادامه با اشاره به قطعی برق صنایع، گفت: برنامه‌ی قطعی برق صنایع مستقر در شهرک‌های صنعتی به مدت یک نیم روز و از ساعت ۱۱ صبح تا ۲۳ در نظر گرفته شده بود. اما از بیستم تیر ماه به دلیل افزایش دمای هوا و بدون اطلاع رسانی قبلی، برق را به مدت ۶ ساعت قطع کرده‌اند. به این ترتیب ۲ روز از هفته را به همین دلیل از دست می‌دهیم.

#### حتی آمریکایی‌ها برای تامین برق خودروهای الکتریکی مشکل دارند

مهدی مطلب زاده گفت: تفاوت اصلی خودروهای الکتریکی و احتراقی درون‌سوز در قوای محرکه آنها و باتری است. ما پتانسیل لازم برای ساخت موتور خودروهای الکتریکی در کشورمان را داریم اما باید برای تقویت زیرساخت‌ها تلاش کنیم. اجزا و قطعاتی همچون بدنه، اکسل، جعبه فرمان و ترمز دستی خودروهای برقی قابلیت تولید داخل دارند. برای ساخت باتری این خودروها نیز توان و پتانسیل وجود دارد، اما در تیراژ بالا نیازمند همکاری‌های خارجی هستیم. وی با اشاره به اینکه کشوری نظیر آمریکا نیز با معضل تامین برق برای خودروهای الکتریکی خود مواجه است، این موضوع را شاخصی مهم در تولید این دسته از خودروها در کشورمان عنوان کرد و گفت: علاوه بر لزوم تقویت ظرفیت تولید برق در کشور، نیازمند تاسیس ایستگاه‌های شارژ نیز هستیم.

#### لزوم تخصیص ارز

وی در خصوص تخصیص ارز به قطعه سازان گفت: این روزها همچون ماه‌های گذشته واحدها با مشکلات و دشواری‌های زیادی در تامین ارز مورد نیاز خود مواجهند. پس از تخصیص ارز باید به دنبال تامین آن از صرافی‌های مختلف باشیم که در برخی موارد شاهد بازار سیاه هستیم. در مجموع فرآیند ثبت سفارش تا تامین و تخصیص ارز بین دو تا سه ماه زمان می‌برد که این امر تاثیر منفی در سرمایه‌های در گردش قطعه سازان داشته و تولیدات آتی را با چالش مواجه خواهد کرد.

#### کاهش موجودی انبارها

مطلب زاده افزود: با این وجود آمارها حاکی از افزایش تولید خودرو سازان در سه ماهه نخست امسال است. این مهم نشان می‌دهد که از موجودی انبارها برای رسانیدن قطعات به خطوط تولید استفاده شده و این موجودی به زودی کاهش خواهد یافت. همچنین برخی قطعه‌سازان به جای حمل و نقل دریایی، از طریق هوایی اقدام به رسانیدن قطعات به خطوط تولید می‌کنند که افزایش هزینه‌های تمام شده را به دنبال خواهد داشت.

#### عدم حمایت از تولید

وی گفت: اگر ارز موجود نیست، پس ارز مورد نیاز واردات خودرو قرار است چگونه تامین شود؟ آیا ارز را به جای صنعت

## استانداردسازی اجباری برای ۱۰۰۰ قطعه



استانداردهای ۸۵ گانه را به خودروسازان داده‌ایم. امیدواریم که بقیه خودروسازان هم این استانداردها را رعایت کنند و به خواست مردم درباره بالا بردن کیفیت و ایمنی محصولات شان پاسخ دهند.

**اسلام پناه در پاسخ به اینکه آیا خط تولید خودرویی به دلیل عدم رعایت موارد استاندارد، متوقف می‌شود یا خیر، تصریح کرد: اگر خودروسازان استاندارد را رعایت نکنند بر طبق قانون به کمیسیون ماده ۴۲ فراخوانده شده و به آنها تذکر داده می‌شود.**

وی درباره موضوع واردات خودرو گفت: از همان روز نخست که مقرر شد مجوز واردات صادر شود، از آن استقبال کردیم زیرا واردات خودرو سبب بالا رفتن سطح رقابت خودروسازان کشورمان با خودرو سازان خارجی شده و انحصار بازار خودرو را از بین می‌برد و کمکی پایدار به اقتصاد کشور و بازار خودرو است. باید شرایط و بستر لازم برای واردات خودرو فراهم شود. سازمان ملی استاندارد ایران به منظور شکست انحصار موجود در بازار خودرو، شرایط را برای واردات خودرو به گونه‌ای رقم زده که میلیون‌ها خودرو می‌توانند وارد کشور شوند.

اهمیت استاندارد بودن قطعات یدکی خودرو بر هیچ کس پوشیده نیست و هر چقدر بر تعداد قطعاتی که توسط سازمان ملی استاندارد ایران مورد بررسی قرار گرفته و تایید شده، افزوده شود، رویکرد مردم به استفاده از قطعات تولید داخل، بیشتر می‌شود. بر همین اساس رئیس سازمان ملی استاندارد ایران در گفت‌وگویی اعلام کرد که تا پایان سال جاری تعداد استانداردهای اجباری برای قطعات خودرو به یک هزار قطعه می‌رسد.

مهدی اسلام پناه گفت: زمانی که کار تعیین استاندارد اجباری برای قطعات خودرو را شروع کردیم، کمتر از ۵۴ قطعه استانداردسازی شده بود، در حالی که هر خودرو متشکل از چند هزار قطعه است. هدف گذاری شده که تا پایان سال ۱۴۰۲ تعداد استانداردهای اجباری برای قطعات خودرو را به یک هزار قطعه برسانیم. البته این کار ساده‌ای نیست و پشتوانه علمی و فن آورانه می‌خواهد اما ما برای انجام این کار عزم خودمان را جزم کرده‌ایم.

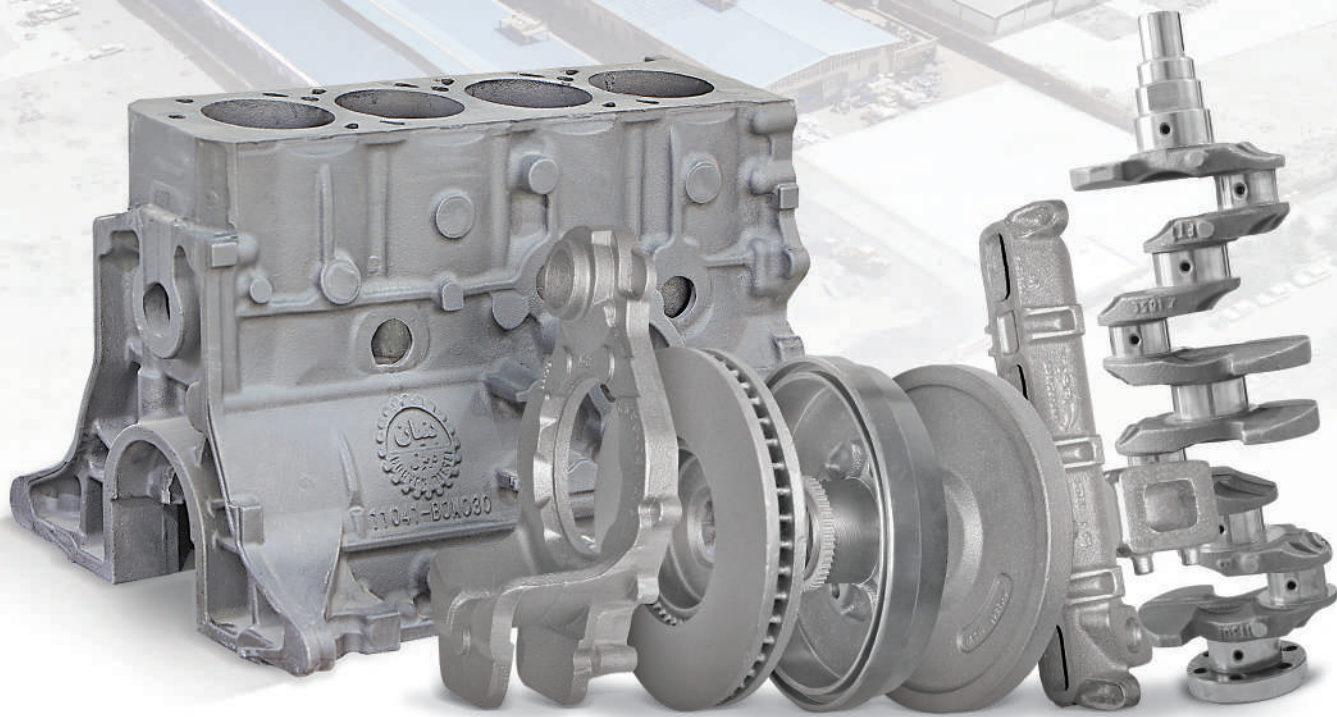
وی درباره استانداردهای اجباری ۸۵ گانه خودرو گفت: این استانداردها جزو استانداردهای ایمنی و عملکردی است که طبق دستور رئیس جمهور و قانون باید اجرایی شود تا کیفیت خودروهای داخلی بالا برود که این خواست و حق مردم است. اگر این مسیر در سال‌های گذشته پیموده می‌شد، شاهد مسائل و مشکلات کنونی در صنعت خودرو نبودیم. البته تعدادی از خودروسازها، الزامات ۸۵ گانه را بر تولیداتشان منطبق کرده‌اند. ما فرصت لازم برای اجرای



صنایع ریخته‌گری سهند آذرین

ریخته‌گری انواع چدن داکتیل، خاکستری و آلیاژی

تولید کننده انواع قطعات صنایع خودرویی سبک و سنگین، تراکتور و ماشین آلات کشاورزی، صنایع ریلی، صنایع آب و برق



۰۴۱-۳۴ ۳۲ ۸۲ ۹۴

+98 902 164 5051

تبریز - کیلوکتر ۳۵ جاده آذر شهر شهرک صنعتی شهید سلیمی

www.sahandazarin.com