

**itpcoplus**  
آی تی پی کوپلاس

بهینه سازی و نوآوری قطعات خودرو  
تخصص ماست  
www.tpc.co.ir

# قطعات خودرو

ماهنامه اختصاصی | شماره سی و هشت | شهریورماه 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...

**منوچهر منطقی:**  
مصرف بالای بنزین  
نگران کننده است

صفحه ۴

به همت اهل خیر صنف بزرگ قطعات  
خودرو و ماشین آلات اتحاد  
ساخت  
۱۰ واحد مسکونی

صفحه ۵

در قطعات خودرو این شماره ببینید

- ۴ افزایش نقش اتحادیه ها و اتاق های اصناف در نظارت
- ۴ خودروی ناقص تولید نکنید
- ۵ تورم بالا، ارزش دستمزد پایین
- ۵ بانک ها دست از نگاهداری بر نمی دارند
- ۶ هونگی H۵ گرانترین خودرو وارداتی در سامانه یکپارچه
- ۶ سرمایه گذاری ریلی چه مزایایی دارد؟
- ۶ منتفی شدن تولید میلیونی خودرو
- ۷ کامیون ۱۰ ساله اروپایی معادل ۳۰ ساله داخلی
- ۸ انتقاد یار همیشگی نظارت
- ۸ خودرو داخلی یا کار کرده وارداتی؟

## واردات خودرو دست دوم فقط مسکن

صفحه ۲



مدیرعامل شرکت آذین قطعه ایمن ایرانیان:  
**خروج کاسب از بازار = خروج تجربه**

صفحه ۳



وزیر صنعت، معدن و تجارت:  
**احتکار خودرو نداریم**

صفحه ۴

در نمایشگاه خودروی  
**اصفهان چه می گذرد؟**

صفحه ۶

کدام یک جریمه می شوند؟  
**خودروساز یا مالک خودرو؟**

بعد از آن که هفته گذشته قانون واردات کامیون ها و کشنده ها در مجلس کشور با تغییراتی همراه شد، انجمن خودروسازان کشور نسبت به این تغییرات که به گفته این ...

صفحه ۷

**IREMCO Group**  
Ettehad Motor Co. Ltd  
www.iremco.co.ir

## گروه صنعتی اتحاد موتور

**همراه مطمئن خودروی شما**

تهیه و توزیع  
قطعات یدکی خودرو

سایبا | هانفور

Hicparts  
www.hicpart.com

www.ghatatnews.ir



## واردات خودرو دست دوم فقط مسکن

دوم تنها مسکنی برای مشکلات صنعت خودرو است و نمی‌تواند مشکلات اساسی را حل کند. برای حل مشکلات باید بخش خصوصی به طور جدی در این صنعت ورود کند.

بماند. اصل ۴۴ قانون اساسی نیز بر این مسئله تاکید دارد. دولت باید یک روز تصدی‌گری در خودرو سازی را رها کند. چه بهتر که این دولت چنین کند.

دکتر سیداحمد حسینی رئیس اتحادیه تولیدکنندگان و توزیع‌کنندگان قطعات خودرو و ماشین‌آلات تهران گفت: صنعت خودرو نمی‌تواند به عنوان باری بر دوش بودجه دولت و سد راه پیشرفت کشور باقی

## تولیدکنندگان کارگاهی نوازم یدکی تحت حمایت و نظارت اتحادیه

دکتر سیداحمد حسینی، رئیس اتحادیه تولیدکنندگان و توزیع‌کنندگان قطعات خودرو و ماشین‌آلات تهران گفت: با هماهنگی‌های انجام شده و با توجه به اشراف اطلاعاتی و توانایی عملیاتی اتحادیه، ساماندهی تولیدکنندگان خود و متوسط قطعات خودرو در استان تهران بر عهده این اتحادیه قرار گرفته است. حسینی با اشاره به این که بیش از ۱۵۰۰۰ کارگاه تولیدی قطعات خودرو در کشور وجود دارد که اغلب ساماندهی نشده نیستند و معمولاً مجوز نیز ندارند اظهار داشت: ما تلاش می‌کنیم در استان تهران بانگه‌های حمایتی و نظارتی این تولیدکنندگان را شناسایی کنیم و برای بهبود عملکرد آنان برنامه ریزی‌های لازم صورت پذیرد. کارگاه‌های بی‌نام و نشان هم خودشان در معرض آسیب هستند و هم ممکن است در تولید قطعات کم کیفیت یا موضوع تقلب علائم تجاری داخلی یا خارجی وارد شوند.

دکتر حسینی در ادامه گفت: کارگاه‌های متوسط و کوچک دارای مزیت‌های نسبی زیادی هستند، اشتغال‌زایی خوبی دارند و برخی از آن‌ها کالای با کیفیت هم تولید می‌کنند. اما شرایط کارشان و این که تحت نظارت و مدیریت هیچ اتحادیه یا دستگاهی نیستند یا در مواردی مجوزهای غیر مرتبط با آنچه تولید می‌کنند دارا هستند باعث شده، این کارگاه‌ها به نوعی تهدید کننده بازار و مصرف کننده باشند و خودشان نیز در معرض خطر و بسیار آسیب‌پذیری هستند. حسینی به این نکته نیز اشاره کرد که معمولاً کسانی که کار فنی انجام می‌دهند مستقیماً کار خلاف و تقلب انجام نمی‌دهند اما کسانی که کالای تقلبی یا کم کیفیت را بسته بندی می‌کنند؛ اغلب از همین کارگاه‌ها استفاده می‌کنند.

لازم به یادآوری است که نام اتحادیه از ۳ ماه پیش به اتحادیه تولیدکنندگان و توزیع‌کنندگان قطعات خودرو و ماشین‌آلات تهران تغییر یافته است.



### شکایات

بر اساس اعلام رئیس اتحادیه، کمیسیون رسیدگی به شکایات آمادگی دارد به شکایت کلیه خریداران قطعات یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهیه کرده‌اند و در ارتباط با آن به مشکل برخورد کرده‌اند؛ رسیدگی کند. این عزیزان می‌توانند از ساعت ۹ صبح تا ۱۴ بعد از ظهر روزهای شنبه تا چهارشنبه با شماره تلفن ۷۷۵۳۰۳۰۱ تماس گرفته و با داخلی ۶۰۱ صحبت کنند. هم چنین خریداران محترم می‌توانند نظرات، پیشنهادهای یا انتقادات خود را با داخلی ۲۲۱ روابط عمومی مطرح کنند. تلفن بیغامگیر روابط عمومی نیز به صورت ۲۴ ساعته آماده ضبط پیام‌های هموطنان گرامی است. ۷۷۶۰۴۸۵۰

اتحادیه تولیدکنندگان و توزیع‌کنندگان قطعات خودرو و ماشین‌آلات تهران، ساماندهی تولیدکنندگان کارگاهی قطعات خودرو را آغاز کرد.

سوی شوراهای حل اختلاف و برخی از سوی محاکم قضایی ارجاع می‌شود. در این طرح کارشناسان و کسانی که نظر مشورتی از ایشان گرفته می‌شود اطلاعی از نام شاکای و متشاکای عهده ندارند.

## سامانه رسیدگی به شکایات اتحادیه وارد عمل شد

سامانه جامع رسیدگی به شکایات مصرف‌کنندگان قطعات خودرو با هدف رسیدگی به شکایات مصرف‌کنندگان و حمایت از حقوق ایشان راه‌اندازی شد.

دکتر سیداحمد حسینی رئیس اتحادیه تولیدکنندگان و توزیع‌کنندگان قطعات خودرو و ماشین‌آلات تهران اعلام کرد: سامانه رسیدگی به شکایات خریداران خودرو با هدف رسیدگی در کوتاه‌ترین زمان و بانگه‌کارشناسانه در این اتحادیه راه‌اندازی شده است. در این طرح مواردی مثل معیوب بودن قطعه، نامناسب بودن، گرانفروشی، غیراصولی بودن و سایر موارد رسیدگی می‌شود. حدود ۴۰ درصد شکایات به علت معیوب بودن قطعات، حدود ۳۰ درصد به علت نامناسب بودن قطعه، حدود ۱۰ درصد گرانفروشی، حدود ۱۰ درصد غیراصولی بودند و حدود ۱۰ درصد به سایر دلایل صورت می‌گیرد و بیش از ۶۰ درصد شکایات از فروشگاه‌های اینترنتی و عرضه‌کنندگان خارج از شبکه است.

مراحل دریافت و ثبت شکایت در این سامانه به شرح زیر است:

- اعلام شکایات: از طریق تلفن، نامه، حضوری و بزودی از طریق سامانه

- ثبت شکایات: پس از گفت و گو با شاکای و روشن شدن ابعاد دقیق شکایت و خواسته شاکای
- پیگیری اولیه شکایت: تماس با متشاکای عهده و بررسی موضوع از نگاه وی با گرایش حل مشکل و تراضی
- ارجاع به کمیسیون فنی: بررسی اصالت، عملکرد، نحوه نصب و کاربری با کمک اتحادیه تعمیرکاران خودرو، بررسی قیمت و بررسی سوابق کالا و فروشنده

- برگزاری جلسه رسیدگی با حضور طرفین دعوا: تراضی، صدور رای به نفع زیان دیده و پیگیری اجرای رای
- که برخی پرونده‌ها از سوی کمیسیون بازرسی اتحادیه، برخی از

# IREMCO

Ettehad Motor Co. Ltd Group

## گروه صنعتی اتحاد موتور

اتحاد موتور بانسان تجاری IREMCO  
انتخاب اول خودروسازان در ایران



مراقب بسته‌بندی‌های مشابه باشید...

### AUTOMOTIVE BELT

Innovation and  
Performance  
www.iremco.co.ir



# خروج کاسب از بازار = خروج تجربه

مواجه می‌کند. در این شرایط برندهای بزرگ در امان هستند اما ما می‌خواهیم تمام تولید کنندگان بازار در شرایط ایمن فعالیت کنند. هنگامی که کاسبی با ۴۰ سال سابقه به دلیل شرایط موجود مجبور به ترک بازار می‌شود، تجربه نیز به همراه او خواهد رفت.

به گزارش قطعات خودرو سید حسن میرموسوی مدیرعامل شرکت آذین قطعه ایمن ایرانیان گفت: مدیریت بازار توسط نوسانات نرخ ارز انجام شده و این مسئله شرایط را در حالت رکود قرار داده است. وضع برخی قوانین نیز با اختلال مسیر کسب و کار همراه شده و افراد صنفی را با چالش

شرکت ما شرایط خاص خود را داشته اما محدودیت برندی وجود ندارد. نمایندگی‌های ما علاوه بر فروش محصولات شرکت آذین قطعه ایمن ایرانیان می‌توانند سسایر برندها را نیز در مغازه خود به فروش برسانند. سیاست ما این است که به افرادی که می‌توانیم ارتباط بهتری داشته باشیم نمایندگی اعطا کنیم.

وی در خصوص تقلب اذعان داشت: پشت هر برندی زحمتی نهفته است و عده‌ای قصد دارند از زحمات دیگران سوء استفاده کنند. این افراد با تولید کنندگان قطعه که قالب شرکت‌های قطعه ساز معروف در اختیارشان قرار دارد ارتباط گرفته و با همکاری یکدیگر به تقلب می‌پردازند. موسوی افزود: شرکت آذین قطعه ایمن ایرانیان در گذشته با نام دیگری در بازار فعال بود اما به دلیل افزایش تقلب با اسم ما، نام شرکت و قالب‌های خود را تغییر داده و سعی کردیم با قرار دادهای محکم‌تری با تولید کنندگان قطعات وارد مذاکره و همکاری شویم.

این فعال قطعه ساز یادآور شد: ما با بخش‌های متفاوت زنجیره تامین در ارتباط هستیم چرا که هر بخش باید در تخصص خود عمل کند. کمتر تولید کنندگی می‌تواند ادعا کند که صفر تا صد کار توسط خودش انجام می‌شود چرا که این امر نیازمند سرمایه عظیمی است.

مدیر شرکت آذین قطعه ایمن ایرانیان گفت: شرکت آذین قطعه ایمن ایرانیان به طور مستقیم با ۱۰۰ نفر و غیر مستقیم با ۱۵۰۰ الی ۲۰۰۰ نفر در ارتباط است و سهم وسیعی از بازار را نیز در دست دارد. متأسفانه به دلیل عدم کیفیت قطعات خودروهای کارخانه‌های خودروسازی هموطنان بعد از گذشت چند ماه مجبور به تعویض و تامین قطعه از بازار افتر مارکت هستند.

موسوی ادامه داد: ما انتظار درک مردم را داریم. هموطنان ما شهروندان خوبی بوده و ما باید با شرافت به این عزیزان خدمت رسانی کرده و در واقع به آزار آنها نپردازیم. متأسفانه اعمال برخی از قوانین مسیر کسب و کارها را مختل می‌کند. شفافیت لازم است اما باید به گونه‌ای عمل شود که موجب آزار افراد نگردد. برای مثال طرح شناسه کالا شرکت و شرکت های بزرگ را دچار چالش نکرده اما تولید کنندگان و وارد کنندگان ضعیف‌تر را به دلیل عدم توانایی در فراهم کردن شرایط طرح مذکور با مشکل همراه ساخته است. مادامی که یک فرد صنفی با ۴۰ سال سابقه از بازار خارج می‌شود در واقع تجربه او نیز می‌رود. سید حسن میرموسوی مدیرعامل شرکت آذین قطعه ایمن ایرانیان در پایان در خصوص ارتباط خود با اتحادیه گفت: خوشبختانه ما با اتحادیه در ارتباط بوده و با یکدیگر همکاری و تعامل داریم. ما به تمام وظایف خود عمل کرده و اتحادیه نیز با همراهی، ما را در مسائل قانونی راهنمایی می‌کند.



**مدیر شرکت آذین قطعه ایمن ایرانیان درباره حضور در نمایشگاه بین‌المللی قطعات خودرو تهران افزود: شرکت در نمایشگاه‌ها به امر برندسازی کمک شایانی می‌کند. هنگامی که ما در نمایشگاه حضور می‌یابیم نمایندگی‌های وابسته به شرکت نیز با دلگرمی بیشتری فعالیت می‌کنند چرا که در بخش تبلیغات از اطمینان بیشتری برخوردار می‌شوند**

باقیمانده را نیز تامین کنیم. از آنجایی که ۳۵ سال است در بازار حضور داریم خوشبختانه با ایجاد اعتماد توانستیم مسیر برندسازی خود را به درستی طی کنیم.

این تولید کننده قطعات خودرو تصریح کرد: طبق قانون کشور اقلامی که از طریق تولیدات داخل تامین می‌شود اجازه واردات ندارد. این قانون به نفع تولید کننده بوده و در واقع مارقبای خارجی نداریم. بازار نیز شامل چهار شرکت تولید کننده در حوزه سیستم ترمز خودرو است که ما از این مسئله استقبال می‌کنیم. وجود رقیب و بازار رقابتی باعث افزایش کیفیت شده و انگیزه را برای پیشرفت ایجاد می‌کند.

مدیر شرکت آذین قطعه ایمن ایرانیان در خصوص این شرکت توضیح داد: ۱۵ نمایندگی در سراسر کشور فعال هستند. دریافت نمایندگی از

افتر مارکت تریق کنیم. این فعال بخش تولید توضیح داد: معضل اصلی ما در بخش نیروی انسانی، بحث آموزش است. متأسفانه نیروهای کار به طور تجربی بوده و از پایه آموزش ندیده‌اند. پتانسیل آموزش بیشتری در این بخش وجود داشته و وجود مراکز آموزشی در بخش قطعات خودرو و سیستم‌های خودرویی بسیار حس می‌شود.

وی در خصوص موانع تولید افزود: تولید کننده از دولت انتظار حمایت ندارد بلکه توقع داریم مسیر کسب و کار را همراه کند. حوزه ما در بخش افزایش شاخص‌های استاندارد قرار نگرفته است اما ما از این نظر نیز هیچ مشکلی نداشته و جنس با کیفیتمان در تمامی مراحل آماده بررسی است. موسوی ادامه داد: سید کالای شرکت آذین قطعه ایمن ایرانیان ۸۰ درصد اقلام سیستم قطعات ترمز را شامل شده و در تلاش هستیم ۲۰ درصد

سید حسن میرموسوی اظهار کرد: سابقه حضور من در بازار ۳۵ سال است. در ابتدا فعالیت خود را به صورت تجربی آغاز کرده و بعد از کسب تجربه کار تولید را شروع کردم. با تولید دو قلم جنس کار آغاز شد و امروز نزدیک به ۴۰ قلم را پوشش می‌دهیم. تولیدات ما در بخش سیستم قطعات ترمز خودرو برای خودروهای داخلی است.

وی در خصوص شرایط بازار ادامه داد: متأسفانه وضعیت بازار مطلوب نبوده و نوسانات نرخ ارز مدیریت بازار را در دست گرفته است. از آنجایی که شرکت ما شناخته شده است در بازار دچار چالش نیستیم اما انتظار داریم تمامی تولید کنندگان در شرایط ایمن فعالیت کنند.

این فعال بازار لوازم یدکی توضیح داد: از آنجایی که کار با کارخانه‌های خودروسازی با سیاست‌های ما همخوانی نداشت جامعه هدف خود را بازار افتر مارکت انتخاب کرده‌ام. پایگاه توزیع شرکت آذین قطعه ایمن ایرانیان در بازار فعال بوده و با نمایندگی‌های خود در سراسر کشور در ارتباط هستیم.

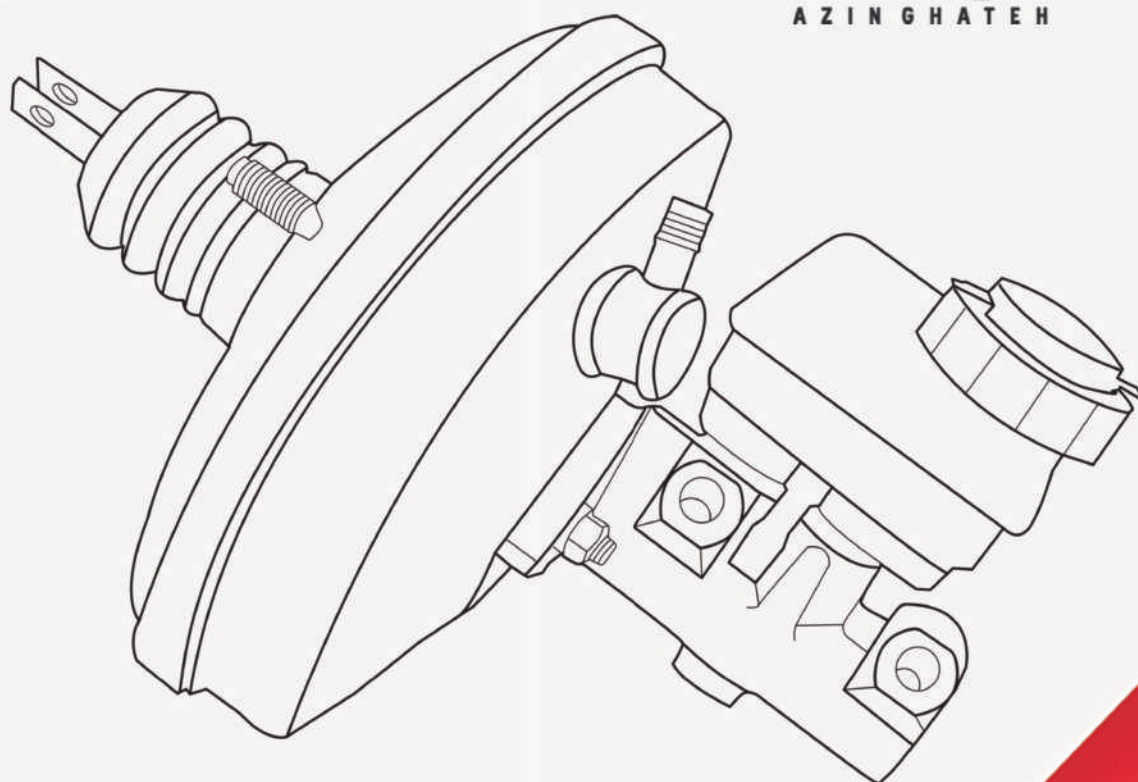
مدیر شرکت آذین قطعه ایمن ایرانیان درباره حضور در نمایشگاه بین‌المللی قطعات خودرو تهران افزود: شرکت در نمایشگاه‌ها به امر برندسازی کمک شایانی می‌کند. هنگامی که ما در نمایشگاه حضور می‌یابیم نمایندگی‌های وابسته به شرکت نیز با دلگرمی بیشتری فعالیت می‌کنند چرا که در بخش تبلیغات از اطمینان بیشتری برخوردار می‌شوند.

وی ادامه داد: سیستم قطعات ترمز خودرو بخشی بسیار تخصصی بوده و کمتر کسی به آن وارد می‌شود و با حضور در نمایشگاه ارتباط موثرتری با منتقاضیان برقرار می‌کنیم.

این فعال قطعه ساز در خصوص وضعیت تولید خود تشریح کرد: اولین قطعه نام آشنا در سیستم قطعات ترمز لنت است که شرکت‌های بسیاری به تولید آن مشغول هستند. از آنجایی که هدف ما ارائه قطعات خاص بوده به بخش لنت وارد نشده‌ایم.

وی افزود: ما ۴۰ قلم در سیستم قطعات ترمز خودرو در بخش بوستر تا چرخ را تامین می‌کنیم که بوستر خود به تنهایی شامل ۱۲۰ الی ۱۳۰ قطعه است. مواد اولیه و تمامی دستگاه‌ها از داخل کشور تامین شده و از نظر تکنولوژی نیز برای ماندگاری در بازار باید همیشه در حال به روز رسانی باشیم به همین جهت در تلاش هستیم که با تکنولوژی و علم روز گام برداریم.

سید حسن میرموسوی گفت: قاعدتاً سیستم ترمز خودروهای داخلی با خودروهای خارجی قابل مقایسه نیست اما ما تمام تلاش خود را به کار گرفته‌ایم که کالای درجه یک با حضور کارشناسان مجرب تولید و به بازار



**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

## افزایش نقش اتحادیه‌ها و اتاق‌های اصناف در نظارت



وزارت صنعت، معدن و تجارت اعلام کرد: در دستور جدید وزیر صمت تاکید شده که نظارت‌ها باید با حضور پررنگ تر اتحادیه‌ها و اتاق‌های اصناف انجام شود، بنابراین به زودی فرآیند جدید نظارت، اطلاع‌رسانی می‌شود. بر اساس گزارش وزارت صنعت، معدن و تجارت، در جلسات هیات دولت، مکرراً در مورد نظارت بر بازار تاکید می‌شود و تمام وزارتخانه‌های اقتصادی در این زمینه نقش خود را ایفا می‌کنند. وزارت صمت تحولات رخ داده در بازار و روند قیمت‌ها را پایش کرده و از مجاری قانونی در اختیار خود برای تنظیم بازار اقدام می‌کند.

باید در نظر داشت که تنظیم‌گری همه کالاهای موجود در بازار تحت اختیارات وزارت صمت نیست و دستگاه‌های دیگر نیز از مجاری قانونی و ظرفیت‌های خود برای رصد پایش و تنظیم بازار همچون وزارت صمت استفاده می‌کنند. دفتر رسانه وزارت صمت همچنین اعلام کرد: در دستور جدید وزیر صمت، تاکید شده است که نظارت‌ها باید با همکاری و حضور پررنگ تر خود اتحادیه‌ها و اتاق‌های اصناف انجام شود که در این راستا طراحی لازم از یک ماه پیش انجام شده و به زودی فرآیند جدید نظارت با کمک مردم و اصناف اطلاع‌رسانی خواهد شد.

منوچهر منطقی:

## مصرف بالای بنزین نگران کننده است



منوچهر منطقی در گفت‌وگویی ضمن یادآوری اینکه متخصصان از ۱۰ سال پیش، مطالعه پیرامون خودروهای برقی متناسب با ایران را شروع کرده و معاونت علم و فناوری و شرکت مینا نیز تلاش‌های بسیاری در این زمینه داشته‌اند، گفت: فعالیت‌های صنعتی و تحقیقاتی خودروهای برقی از حدود یک دهه قبل آغاز شده و در بخش

سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری‌ها نیز حدود شش سال پیش، دولت لایحه‌ای در این خصوص (برقی‌سازی خودروها) تدوین کرد؛ اما در نهایت، به علت عدم اعتقاد برخی نهادهای حاکمیتی به این موضوع، تصویب نشد.

ضرورت حمایت دستگاه‌ها و نهاد‌های مختلف در برقی‌سازی خودرو منطقی ضمن تاکید بر اینکه جمع‌بزرگی از دستگاه‌ها و نهادها باید در حوزه خودروهای برقی به ایجاد زیرساخت‌ها و پشتیبانی پرداخته و حمایت‌های لازم را داشته باشند، گفت: آئین‌نامه خودروهای برقی شامل وظایف دستگاه‌های مختلف و تعریف مشوق‌ها، بایستی در هیئت دولت به تصویب برسد؛ علاوه بر وزارت صمت، سایر وزارتخانه‌ها نیز بایستی پای کار باشند؛ وزارت نفت باید مشوق‌هایی را ارائه کند، وزارت نیرو بایستی به تکمیل زیرساخت‌ها و وزارت علوم نیز به تغییر مفاد درسی و مباحث جدید بپردازد. یادآوری می‌شود که به تازگی معاون وزیر صمت از ورود خودروهای برقی به صورت ۱۰۰۰ دستگاهی از آبان ماه سال جاری به بعد و برقی‌سازی ناوگان تاکسی‌رانی با همکاری شهرداری‌ها خبر داد و گفت: با همکاری شرکت‌های دانش‌بنیان، شرکت‌های خودروسازی و همکاری مشترک مجموعه‌های بین‌المللی توافق ۱۴۰۴ به سمت طراحی و ساخت خودروهای بومی خواهیم رفت.



## وزیر صنعت، معدن و تجارت:

## احتکار خودرو نداریم

دنیالی می‌کنم و آبه نتیجه رسیدن آن آ تا شکسته شدن انحصار، طول خواهد کشید. در مجموع معتقدم نیازی به قیمت‌گذاری دستوری نیست.

پیشنهاد می‌کنم برای خرید خودرو صبر کنید، وضعیت این بازار در حال بهبود است. در حال حاضر واردات خودروهای نو در حال انجام است و آیین‌نامه خودروهای دست دوم هم به زودی ابلاغ می‌شود. واردات خودروهای برقی هم آزاد است. وزیر صمت ادامه داد: تامین ارز خودروهای برقی در دستور کار است و مقرر شده است این محصولات ابتدای اختیار تا کسی‌ها و بعد در اختیار مردم عادی قرار گیرد. به گفته علی‌آبادی، همچنین امکان انتقال خودروهای شماره‌گذاری شده در مناطق آزاد به سایر استان‌ها نیز فراهم شده است. وی تاکید کرد: پیش‌بینی می‌شود امسال تولید خودروهای داخلی ۱۴ تا ۲۰ درصد رشد داشته باشد.

وزیر صنعت، معدن و تجارت با بیان اینکه اگر تعزیرات حکومتی احتکار را تایید کرده باید با آن برخورد قضایی کند، گفت: از نظر من در حال حاضر احتکاری در کار نیست و خودروها در حال تحویل به مردم هستند.

عباس علی‌آبادی گفت: آنچه مسلم است، روزانه تعداد قابل توجهی خودرو تولید می‌کنیم. در اصل فقط در دو خودروساز بزرگ روزانه بیش از ۴ هزار خودرو تولید می‌شود؛ اما ممکن است خودروسازان گاهی با مشکلات تاییدیه‌های استاندارد و تاییدیه‌های دیگر یا کسری قطعات مواجه شوند.

وی تاکید کرد: از نظر من در حال حاضر احتکاری در کار نیست و خودروها در حال تحویل به مردم است. وزیر صمت در ادامه گفت: متقدم میزان دخالت دولت در بازار باید کاهش یابد و بیشتر به سمت حکمرانی و اعمال نظارت برویم. این سیاستی است که در وزارت صمت

سخنگوی سازمان تعزیرات:

## خودروی ناقص تولید نکنید



محمدعلی اسفندانی درباره امکان شکایت خودرویی مردم به سازمان تعزیرات گفت: پرونده‌های خودرویی شامل عدم تحویل براساس زمان مورد نظر است که حدود ۳۰ هزار پرونده در یک مقطع تشکیل و حکم آن صادر و اجرایی شد.

عدم انجام تعهد در تحویل خودرو مستقیماً باید در دستگاه قضا مطرح شود و دیگر پرونده‌ها به تعزیرات ارجاع می‌شود از جمله امتناع از عرضه خودرو که اخیراً حدود ۴ هزار خودرو در یکی از استان‌ها احتکار شده بود. اسفندانی با بیان اینکه ۴ هزار دستگاه به مردم واگذار شده است و کماکان این روال ادامه دارد، ادامه داد: هر کجا مشاهده کنیم خودرو دپو شده است و به مردم ارائه نمی‌شود، وارد عمل می‌شویم. وی با اشاره به اینکه برای برخی خودروها نیز مشکل استاندارد و پلاک مطرح شده بود، افزود: ۴ هزار خودرو در چرخه تحویل قرار گرفت. سخنگوی سازمان تعزیرات اظهار کرد: اگر گزارشی مبنی بر دپو خودرو برسد، مراجعه کرده و با کشف تخلف، رسیدگی شده و الزام می‌شود خودروهای مردم در نوبت واگذاری قرار بگیرند.

اسفندانی درباره دلایل دپوی خودرو هم گفت: در یک مورد که شخصاً وارد عمل شدم و مساله را مورد رسیدگی قرار دادم، رقم بسیار بالایی از خودروها را در انبار دیدیم و خودروساز نیز ادعا می‌کرد قطعات ناقص هستند.



# 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 لیفتراک‌های بلغاری (بالکانکار)، موتورها و ساخته شده در شرکت لیفتراک سازی ایران، لیفتراک‌های دو، توپوتا، کوماتسو، سیاهان، تراکتورهای مسی فرگوسن 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.

# تورم بالا، ارزش دستمزد پایین

زهر انعمی

خبرنگار

تورم در نظر علم اقتصاد اشاره به افزایش سطح عمومی تولید پول، درآمد های پولی یا قیمت دارد. تورم عموماً به معنی افزایش غیر متناسب سطح عمومی قیمت در نظر گرفته می شود و همچنین روند افزایشی و نامنظم افزایش قیمت ها در اقتصاد است. هر چند بر پایه نظر بهای گوناگون، تعریف های متفاوتی از تورم ارائه می شود، اما تمامی آن ها به روند افزایشی و نامنظم افزایش در قیمت ها اشاره دارند.

مچ اندازی تورم و دستمزد در یک دهه اخیر، بیشتر به نفع تورم بوده و هر چقدر شوک های تورمی سنگین تر شدند، ضربه محکم تری به دستمزد ها خورده است.

در این شرایط، بسیاری از افراد این فرضیه را مطرح می کنند که دستمزد سال ۱۴۰۲، در مقایسه با سال های گذشته از قدرت خرید پایین تری برخوردار بوده است و این سطح از دستمزد حتی برای تامین هزینه های اجاره خانه و هزینه های خوراکی کافی نیست. بررسی تغییرات رقم حداقل دستمزد در دهه ۹۰ نشان می دهد با وجود افزایش مداوم مبلغ حداقل دستمزد، ارزش واقعی آن متاثر از تورم بوده است؛ به این معنی که در سال هایی که اقتصاد ایران تورم بالایی را تجربه کرده ارزش واقعی حداقل دستمزد به شکل چشمگیری کاهش یافته است. البته در سال هایی که اقتصاد ایران ثبات نسبی را تجربه کرده، می توان دید که ارزش واقعی حداقل دستمزد نیز اندکی افزایش یافته است.



همچنین به دلیل تجربه جهش های ارزی در اقتصاد ایران، ارزش دلاری حداقل دستمزد در سال هایی که ارزش ریال مقابل دلار کاهش یافته، پایین آمده است.

در چنین شرایطی کارشناسان پیشنهاد می کنند ضمن انتخاب رویکردی مشخص و مطابق با استانداردهای جهانی برای تعیین حداقل دستمزد، مهار پایدار تورم در دستور کار سیاستگذار قرار گیرد، زیرا در غیر این صورت حتی افزایش حداقل دستمزد بیش از تورم هم نمی تواند در بلندمدت بر بهبود رفاه کارگران اثر گذار باشد.

## تورم برنده می شود یا دستمزد

یکی از نکاتی که کارشناسان در آسیب شناسی تعیین حداقل دستمزد بر آن تاکید می کنند، این است که باید رویکرد مشخصی در زمینه تعیین حداقل دستمزد در دستور کار دولت قرار گیرد. در ایران روند

تعیین حداقل دستمزد به این صورت است که مذاکرات سه جانبه ای میان نماینده کارگران، کارفرمایان و دولت صورت می گیرد. هر چند در این مذاکرات تلاش می شود تورم و هزینه معیشت دو معیار اصلی برای تعیین حداقل دستمزد قرار گیرد، اما ساختار چانه زنی برای تعیین حداقل دستمزد در کشور به گونه ای است که صرفاً در پایان هر سال و پس از انجام چند جلسه، موضوع تعیین حداقل دستمزد خاتمه می یابد؛ این در حالی است که به دلیل فقدان رویکرد و جهت گیری مشخص در تعیین حداقل دستمزد، اتفاق نظر به سختی حاصل می شود. همچنین باید به این موضوع توجه کرد که تعیین حداقل دستمزد ابتدای سال می تواند مشکلاتی را در راستای رفاه مزدبگیران ایجاد کند، زیرا افزایش تورم در طول سال می تواند به افت بیشتر ارزش حداقل دستمزد منجر شود.

نکته مهم دیگر این است که طی سال های گذشته، هر چند تلاش شده حداقل دستمزد به تورم برسد، اما سرعت حرکت تورم همواره بیشتر بوده است. حتی در سال ۱۴۰۱ که حداقل دستمزد رشدی بیشتر از تورم را تجربه کرد و معادل ۵۷ درصد افزایش یافت، باز هم حریف تورم نشد و در سال ۱۴۰۲، ارزش واقعی حداقل دستمزد کاهش یافت. در چنین شرایطی کارشناسان تاکید می کنند مهار پایدار تورم باید به عنوان یک اولویت در دستور کار سیاستگذار قرار گیرد؛ در غیر این صورت حتی اگر مانند سال ۱۴۰۱، حداقل دستمزد بیش از تورم افزایش یابد، نمی تواند در بلندمدت اثری بر رفاه حداقلی بگیران داشته باشد.

## به همت اهل خیر صنف بزرگ قطعات خودرو و ماشین آلات افتاد

### ساخت ۱۰ واحد مسکونی

یادآوری می شود خیرین صنف بزرگ اولزم یدکی خودرو و ماشین آلات تهران سال ها است به ساخت خانه، مدرسه، درمانگاه، بیمارستان و سایر اماکن عمومی مورد نیاز مردم اقدام می کنند. اهل خیر صنف به تامین آذوقه، غذای گرم، لباس، هزینه درمان، هزینه تحصیل و کمک هزینه زندگی نیازمندان می پردازند. بسیاری از این کمک ها اطلاع رسانی نمی شود و برخی دیگر نیز بدون آن که تظاهر و ریا کاری صورت بگیرد فقط برای آن که اعضای صنف بدانند و در صورت تمایل همراهی کنند؛ اطلاع رسانی می گردد. لذا هر یک از اعضای صنف که مایل به انجام امور خیریه و دستگیری از نیازمندان هستند می توانند کمک های خود از طریق گروه امداد صنف و موسسه مدینه الزهراء سلام الله علیه که هر دو در مسجد اکباتان دفتر پذیرش کمک دارند به دست نیازمندان واقعی برسانند.

سید محمد شیرازی پیشگسوت صنف و از پایه گذارام گروه امداد صنف و موسسه مدینه الزهراء سلام الله علیه در گفت و گو با خبرنگار قطعات خودرو اعلام کرد: ۵ واحد مسکونی در یکی از مناطق محروم شهرستان صیبر در شمال شرق ایران با کمک خیرین گروه امداد صنف ساخته شده و تحویل خانواده های نیازمند قرار گرفته است.

شیرازی هم چنین از ساخت ۵ واحد مسکونی دیگر در بخش اندیکای استان خوزستان خبر داد و افزود این پنج واحد با کمک یکی از خیرین گروه امداد صنف ساخته شده و تحویل گردیده است. شایان ذکر این واحدها برای خانواده های تحت پوشش کمیته امداد امام خمینی رحمت الله علیه ساخته شده است و بخشی از هزینه ساخت نیز توسط کمیته امداد تامین شده است.



**دانا تجارت توانا**

**Perkins®**

www.danatejarat.com

ماهنامه سراسری خودرو، قطعات و خدمات شماره ۳۸ شهر یورما ۱۴۰۲

## بانک هادست از بنگاه داری بر نمی دارند

به رغم فرمایش صریح مقام معظم رهبری بانک ها همچنان دست بردار بنگاه داری نیستند. بانک ها اگر متضرر هستند چرا فکر اساسی نمی کنند؟ پاسخ واضح است زیرا پول مردم را صرف خرید زمین و ملک می کنند که ارزشش چند برابر می شود اما در اسناد مالی خود، اعلام ضرر و زیان می کنند. اگر ساختمان های خریداری شده توسط بانک ها قیمت گذاری شود، شاهد سود هنگفت بانک ها خواهیم بود.

بانک ها به خوبی می دانند چه بر سر تولید و اقتصاد آورده اند و چون تولید ثباتی ندارد، ترجیح می دهند بنگاه داری را ادامه دهند. این موضوع که به تولید به راحتی وام داده می شود؛ این موضوع کذب محض است. اکنون واحدهای تولیدی با توجه به منفی شدن ارزش ۴۲۰۰ تومانی، دچار مشکل نقدینگی هستند و به هر بانکی که برای دریافت تسهیلات مراجعه می کنند، با عدم تمایل بانک ها برای پرداخت وام مواجه می شوند.

بانک ها با سنگ اندازی های متعدد، کاری کرده اند که تولید کننده دیگر به سراغ درخواست وام نرود. بانک هایی که در امور صنفی هستند، به اصناف خود بیشتر از دیگر تولید کننده های کشور توجه می کنند. واحدهایی که تاکنون توسط بانک ها و وزارت صمت احیا یا افتتاح شده اند، همگی به واسطه عدم تامین مالی صحیح و کافی، از گردونه فعالیت خارج می شوند. این واحدها و این پول ها منابع ملی کشور هستند. دولت نباید همه امید خود را فقط در یک تولید کننده ببیند و باید به همه واحدهای تولیدی باری برساند. بسیاری از بنگاه ها، به دلیل نبود نقدینگی و سرمایه در گردش تعطیل یا مشغول تعدیل نیروهای خود هستند. اکنون تنها قوه قضاییه می تواند بانک ها را مجبور به دست برداشتن از بنگاه داری کند. علاوه بر نکات ذکر شده، قیمت گذاری دستوری مانع تغییر قیمت ها به نفع تولید کننده می شود. تولید راهی برای بقا پیدا نمی کند و واحدها به صورت پیاپی تعطیل می شوند.

## چراغ مدرن (فابریک خط تولید)

MODERN Industry Research Group

خودرو	شرح کالا	قیمت (ریال)
بژو ۴۰۵	چراغ جلو ۴۰۵	۲,۲۱۷,۶۱۹
	چراغ جلو ۴۰۵ (PC نزن)	۲,۷۴۴,۴۰۲
	راهنمای جلو ۴۰۵ (حبابدار) مدرن	۳۵۱,۱۸۹
	راهنمای جلو ۴۰۵ (بدون حباب) مدرن	۳۲۷,۵۱۳
بژو ۲۰۶	چراغ جلو ۲۰۶ مدرن بلاس (بدون موتور)	۵,۸۳۸,۰۱۹
	چراغ جلو ۲۰۶ بدون لامپ (موتور دار)	۶,۴۳۸,۷۸۹
	چراغ خطر عقب ۲۰۶ هاج بک	۳,۲۵۲,۴۴۲
	مه شکن جلو ۲۰۶	۱,۶۰۵,۰۱۱
	چراغ رو کلکتر ۲۰۶	۲۲۰,۹۷۳
	چراغ خطر عقب ۲۰۶ صندوق دار	۳,۲۵۲,۴۴۲
بژو پارس	چراغ نمره ۲۰۶ (بدون لامپ)	۲۰۹,۱۳۵
	چراغ مه شکن عقب ۲۰۶	۷۴۸,۷۴۲
	چراغ ترمز سوم ۲۰۶ (با لامپ)	۱,۲۲۲,۲۵۵
	چراغ جلو پارس	۴,۹۴۶,۲۳۷
سمند LX	چراغ جلو سمند LX	۵,۰۸۹,۲۷۷
	مه شکن جلو پارس (بدون سوکت)	۱,۴۷۸,۷۴۱
براید GTX	چراغ جلو سمند LX	۴,۵۳۹,۸۰۵
	مه شکن جلو سمند LX	۱,۲۴۰,۹۹۸
	چراغ جلو براید فابریک	۲,۲۱۲,۶۸۶
	چراغ جلو براید پرسیایی (شفاف)	۲,۲۰۳,۸۰۸
تیبا	چراغ خطر عقب براید فابریک (با وایر)	۲,۰۷۱,۶۱۹
	چراغ جلو تیبا یا سوکت (بدون موتور)	۴,۳۶۳,۲۲۴
	چراغ جلو تیبا یا موتور و سوکت (بدون لامپ)	۶,۰۵۸,۹۹۲

از ابتدای سال ۱۴۰۲ مالیات بر ارزش افزوده ۹ درصد در کلیه فاکتورها اعمال خواهد شد جهت ارتباط با ما بلاکد های زیر را اسکن کنید

MODERN\_AUTO\_LIGHTS @MODERNLIGHTS1

۷۷ ۵۶۶۰ ۱۴  
۰۹۱۲ ۱۲۷ ۶۱ ۳۹  
۰۹۳۵ ۲۴۲ ۳۱ ۴۸

modern\_auto\_lights @modernlights1

## فروشگاه شیرازی SHIRAZI STORE

تهیه و توزیع کلیه قطعات اتومبیل های جک، گل، لیفان و چانگان ارسال به کلیه نقاط تهران و ایران

SSS

SSS

JAC

CHANGAN

LIFAN

VW

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

واحد فروش قطعات لیفان و چانگان: ۳۳۹۲۴۰۳۴ - ۳۳۹۹۵۰۶۳

نشانی: خ ملت، پلاک ۸۴

SHIRAZI\_JAC\_VW\_LIFAN @SHIVEHSABZSHIRAZI

## در نمایشگاه خودروی اصفهان چه می گذرد؟



هفدهمین نمایشگاه بین المللی صنعت خودروی اصفهان هفته ی آینده از تاریخ ۱۶ الی ۱۹ آبان در ساعت ۱۱ تا ۱۸ بعد از ظهر در محل نمایشگاه های شهر اصفهان برگزار خواهد شد. به گفته ی مدیران برگزاری هفدهمین نمایشگاه خودروی اصفهان، این نمایشگاه نسبت به سال قبل و نمایشگاه هایی که از ابتدای سال برگزار شده،

کیفیت بالاتری خواهد داشت و از نظر متر از هم فضای بیشتری نسبت به سال گذشته برای غرفه ها در نظر گرفته شده است. فضای کلی نمایشگاه اصفهان ۱۷ هزار کیلومتر مربع است و علاوه بر عدد ذکر شده، ۳۰ هزار متر مربع فضای باز در نظر گرفته شده است. امسال ۲۱ شرکت تولید کننده ی خودروی تجاری و سواری در ایران در

نمایشگاه حضور پیدا خواهند کرد. شرکت مدیران خودرو برای برند ام وی ام و فونیکس، گروه بهمن با ۵ برند، گروه خودرو سازی کرمان با ۴ شرکت هولدینگ خود در این مراسم شرکت خواهند کرد که ۱۱۷۰۰ متر مختص به نمایش این شرکت ها است. همچنین در این نمایشگاه ۷ محصول جدید معرفی می شود.

### منتفی شدن تولید میلیونی خودرو

منتفی شدن تولید میلیونی خودرو وزارت صنعت، معدن و تجارت در شرایطی تولید حداقل یک میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاهی در خودروسازی کشور را هدف گذاری کرده که اظهارات اخیر نر اول این وزارتخانه نشان می دهد هدف مورد نظر محقق نخواهد شد. عباس علی آبادی، وزیر صمت، اخیراً اعلام کرده «پیش بینی می شود امسال تولید خودروهای داخلی ۱۴ تا ۲۰ درصد رشد داشته باشد». با توجه به اظهارات وی، رشد تولید خودروهای داخلی در سال ۱۴۰۲ و نسبت به ۱۴۰۱ حداقل ۱۴ و حداکثر ۲۰ درصد خواهد بود.

بدر نظر گرفتن این عدد، اگر قرار بر تحقق کف پیش بینی وزیر صمت باشد (رشد تولید ۱۴ درصدی)، تولید واقعی خودرو در سال جاری با کسری حدوداً ۱۶۵ هزار دستگاهی مواجه خواهد بود. در صورتی که سقف پیش بینی وزیر صمت را لحاظ کنیم (رشد ۲۰ درصدی) تولید امسال کل خودروسازان کشور کمتر از یک میلیون و ۶۲۰ هزار دستگاه خواهد بود. بنابراین تولید سال جاری کسری بیش از ۸۰ هزار دستگاهی را نسبت به برنامه خواهد داشت.

### مزایده با ارزش ۱۲۵۰ میلیارد تومانی خودروهای خارجی

رئیس هیات مدیره سازمان جمع آوری و فروش اموال تملیکی گفت: ۳۷۶ خودروی خارجی سازمان اموال تملیکی به ارزش یک هزار و ۲۵۰ میلیارد تومان در مزایده شماره ۵۸۱ به فروش رفت. سید عبدالمجید اجتهادی مدیرعامل سازمان جمع آوری و فروش اموال تملیکی با بیان اینکه ۲۶ استان خودروها را در این مزایده به حراج گذاشته بودند گفت: سه هزار و ۵۰۰ نفر در این مزایده با پیشنهاد قیمتی هفت هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان شرکت کردند. این مزایده که از ۲۴ تا ۲۹ مهر ماه برگزار شده بود، در راستای اجرای قانون بودجه ۱۴۰۲ خودروهای سواری و سنگین و ماشین آلات راه سازی بود.

# سرمایه گذاری ریلی چه مزایایی دارد؟



علی رهنما  
خبرنگار

سرمایه گذاری در صنعت ریلی، دارای یکسری مزیت های ملی و همچنین بنگاهی است. مزیت های حمل و نقل ریلی در این بخش شامل رقابت نرخ آن با بخش جاده ای، حمل انبوه، حمل ایمن، ثبات نرخ و پرداخت های اعتباری است. نرخ حمل و نقل ریلی در طول یک سال تنها یک بار تغییر می کند.

مزیت های حمل و نقل ریلی در بخش ملی شامل کاهش مصرف سوخت، کاهش آلودگی های زیست محیطی، کاهش حوادث جاده ای و کاهش اتلاف وقت افراد در شریان های جاده ای است. به دلیل این مزیت ها، قانون گذار قوانینی را به تصویب رسانده که برای حمل و نقل ریلی در برابر حمل و نقل جاده ای، مزیت ایجاد کند. در دهه ۸۰ بعد از تصویب قانون مالیات ارزش افزوده توسط مجلس، حمل و نقل ریلی معاف از این مالیات قرار داده شد. اما مصرف کننده نهایی حمل و نقل جاده ای مشمول پرداخت مالیات بر ارزش بود.

اگر بخش خصوصی یا غیردولتی در صنعت ریلی سرمایه گذاری کند (شامل خرید لکوموتیو، واگن باری و مسافری) طبق بند (ب) ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه، به میزان دو برابر آورده نقدی وی معاف از مالیات است. متأسفانه این معافیت در پیش نویس برنامه هفتم توسعه حذف شده است. بخش خصوصی در صنعت حمل و نقل ریلی سرمایه گذاری کرده در نهایت مجبور است، مالیات ارزش افزوده را به

در بخش ریلی حدود یک هفتم بخش جاده ای است. قیمت تمام شده سوخت برای دولت برای هر لیتر حدود نیم دلار است. این در صورتی است که تنها ۱۰ درصد این میزان بار توسط بخش ریلی و ۹۰ درصد آن توسط بخش جاده ای جابه جا می شود. در نتیجه عدد بزرگی بابت پرداخت یارانه گاز و تیل به بخش حمل و نقل جاده ای پرداخت می شود. اگر دولت به شکلی برنامه ریزی کند که گلوگاه ها و موانع توسعه حمل و نقل ریلی را برطرف کند به میزان قابل ملاحظه ای در مصرف سوخت صرفه جویی خواهد شد. با توجه به اینکه بخشی از نقاط حادثه خیز در کشور اصلاح شده و ایمنی بخشی از خودروها را تقا یافته، اما باز هم آمار تصادفات جاده ای از مرگ یک نفر در هر ۱۷ دقیقه در تصادفات جاده ای و در هر ۲۴ ساعت حدود ۷۰ نفر حکایت دارد.

برای افزایش سهم حمل و نقل ریلی در جابه جایی بار و مسافر باید شبکه ریلی کشور و همچنین ناوگان ریلی توسعه پیدا کند. شبکه ریلی در اختیار دولت بوده و دولت باید در توسعه آن سرمایه گذاری کند. بخش ناوگان ریلی در اختیار بخش خصوصی است و برای سرمایه گذاری بیشتر باید برای آن جذابیت ایجاد کرد. در حال حاضر سرمایه گذاری در بخش ناوگان ریلی اقتصادی نبوده و دوره بازگشت سرمایه آن با توجه به شرایط موجود بیش از ۱۲ سال است. اگر ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید به صورت کامل و به موقع اجرا شود، می تواند دوره بازگشت سرمایه گذاری را به کمتر از ۵ سال ارتقا دهد. در حال حاضر سهم بخش ریلی از جابه جایی بار و مسافر حدود ۱۱ درصد بوده و طبق برنامه ۱۴۰۴ باید به ۳۰ درصد برسد.

فروشنده ناوگان ریلی (اعم از لکوموتیو، واگن باری و مسافری) پرداخت کند. اما در بار خدماتی که به صاحب بار ارائه می کند نمی تواند مالیات ارزش افزوده را از صاحب بار یا مسافر دریافت کند.

یکی از پیشگامان توسعه اقتصادی در کشور صنعت حمل و نقل ریلی است که برای حمل مواد اولیه، محصول نهایی تولیدی برای مصرف یا صادرات در صنایع کشور، نقش اساسی را ایفا می کند. اگر قیمت تمام شده خدمات حمل و نقل ریلی فعال برای سرمایه گذار و مصرف کننده جذابیت داشته باشد می تواند فعال باشد و خدمات به موقع ارائه کند. به دلیل گستردگی موجود در کشور در سال نزدیک به ۶۰۰ میلیون تن بار شناسنامه دار جابه جا می شود که این میزان حدود ۳ درصد در سال رشد داشته است. این میزان بار به طور متوسط در مبادی و مقاصد به مسافت ۷۰۰ کیلومتر در کشور جابه جا شده که ۴۲۰۰ میلیارد تن-کیلومتر است. ضمن اینکه میزان مصرف سوخت



هونگچی H۵  
گرانترین خودرو  
وارداتی در سامانه  
یکپارچه

با شتاب گرفتن برنامه فروش خودروهای وارداتی، حالا جدیدترین محصول گروه بهمن با نام هونگچی H۵ به عنوان گرانقیمت ترین خودرو وارداتی تا به الان وارد سامانه یکپارچه شد. این خودرو به صورت علی الحساب فعلاً

محصول وارداتی است و با کیفیت مناسب و سطح بالایی از امکانات رفاهی عرضه می شود. شرکت هونگچی یکی از قدیمی ترین و معتبرترین خودروسازان چین به شمار می رود که فعالیت خود را از سال ۱۹۵۸ میلادی آغاز نموده است. ۱ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان قیمت گذاری شده است و با برند BM Cars و در کنار بستین TVY از ساعت ۱۲ امشب برای خرید در سامانه یکپارچه خودروهای وارداتی قابل خرید خواهد بود. این خودرو در واقع تا این لحظه به عنوان لوکس ترین و گرانقیمت ترین

## فروشگاه گودرز

نماینده انحصاری نت آسیمکو

تحت لیسانس آسیمکو آمریکا

نماینده انحصاری نت "های-کیو" اصل کره



تهران، خیابان ملت، نبش پاساژ قبائیان، پلاک ۹۳

تلفن: ۳۳۱۱۱۴۳۵ همراه: ۰۹۱۲۱۲۴۴۳۸۰

www.goodyadak.ir



## فروشگاه جی اس پارت

عرضه و پخش لوازم یدکی خودروهای هیوندا و کیا

فروش تخصصی قطعات و لوازم جانبی ورنه و آوانته

GS PARTS SHOP



HYUNDAI



KIA MOTORS

۰۳۳۹۰۰۵۳۴-۳۳۹۷۱۷۳۴-۳۳۹۷۱۹۵۹-۳۳۹۶۹۶۳۲

۰۹۱۲۱۲۳۷۲۸۰ نظری ۰۹۱۲۱۲۳۵۴۴۵۷ سلمانزاده

خیابان امیر کبیر - نرسیده به خیابان ملت  
مجتمع تجاری سپهر - طبقه اول - پلاک ۱۱۲

WWW.gsparts.ir

gsparts97@gmail.com

gsparts97

gsparts

021-33969632



## خودرو داخلی یا کار کرده وارداتی؟ کدام یک حق مردم است



عبدالعلی مجد  
 خبرنگار

صورت بازار هدف و خریدار آن متفاوت است. با توجه به این که خودروهای وارداتی کم آپشن هستند و موتورهای نسبتاً ضعیفی دارند می توان ادعا کرد که مردم تمام خودروها را گران می خرند. خودرویی که در سامانه ۲ تا ۳ میلیارد تومان عرضه می شوند، با سقف ۲۰ هزار دلار وارد شده است. خودروهای بیش از ۲۰ هزار دلار که نمی توانند وارد کشور شوند. وقتی این خودروها با قیمت ۲.۵ میلیارد تومان در سامانه عرضه می شوند، اگر بیمه و ارزش افزوده هم اضافه شود، به نظر می رسد با دلار ۱۵۰ هزار تومان وارد کشور شده اند؛ یعنی خودرو ۱.۲ میلیارد تومانی را با دلار ۱۵۰ هزار تومانی وارد کرده اند. این گرانی نشان می دهد که واردات خودرو به جای کنترل بازار، سودهای کلان و عوارض کلان را نصیب دولت می کند. با نحوه قیمت گذاری که برای خودروهای صفر کیلومتر انجام شده، به نظر می رسد رویه برای خودروهای دست دوم نیز همین گونه باشد. اما به طور کلی، کسی که برای خودروهای دست دوم اقدام می کند، قاعدتاً به سمت خودروهای لوکس تر می رود. در نتیجه کشش بازار بیشتری برای آن ها ایجاد می شود. همه سعی می کنند خودرو دست دوم را وارد کنند که کمی لوکس تر باشد تا تقاضایی را که با خودروهای اقتصادی صفری که در حال حاضر وارد می شود، پاسخ داده نمی شود، پوشش دهند. در نتیجه موارد ذکر شده واردات خودرو باید انجام بشود و شکی در آن نیست. اما باید دو مشخصه را برای واردات خودرو حتما رعایت کرد. یک مورد این که واردات خودرو باید پیوستگی داشته باشد. مورد دوم هم این که تعداد واردات خودرو باید تاثیر گذار باشد.

خودروهای دست دومی که وارد خواهند شد، لوکس تر از صفر کیلومترها خواهند بود تا تقاضایی که با خودروهای اقتصادی صفر پاسخ داده نشد را پوشش دهند. بازار خودرو با مشخص شدن قیمت محصولات خودروسازان در نیمه دوم سال وارد مرحله تازه ای شده است. بسیاری گمان می کردند با شروع واردات خودرو و عرضه آن به بازار شاهد ریزش قیمت خودروها خواهیم بود. با این روندی که برای واردات شاهد هستیم و با توجه به قیمت محصولات جدید یا ارتقا یافته بر اساس استانداردهای اجباری، قرار نیست شاهد ریزشی در بازار باشیم. برای خودروهای وارداتی نیز این مشکل وجود دارد؛ خودروهای وارد شده در بحث قیمت و فروش وابسته به سامانه یکپارچه هستند. دولت نیز حاضر نیست از سود و درآمد خود در بحث واردات کوتاه بیاید. نتیجه این روند، چیزی جز افزایش قیمت خودرو نخواهد بود. به نظر نمی رسد واردات خودرو بتواند زنجیره وار باعث ریزش قیمت در بازار خودروهای وارداتی، مونتاژی و تولید داخل شود. از سوی دیگر، قیمت کارخانه نیز با توجه به تورم موجود در صنعت و تولید ناچار باید افزایش پیدا کند. خودروهای کره ای و ژاپنی که در سامانه هستند، قیمت هایی بالای ۲ میلیارد تومان دارند و در حال حاضر مدل های چینی مشابه نمی توانند با آن ها رقابت کنند. مگر آن که با یک خودرو چینی با سایز، آپشن و موتور بهتر رقابت کنند که در این



## انتقاد بدون پیشنهاد = نق زدن

مریم مهدی قلی زاده  
 خبرنگار

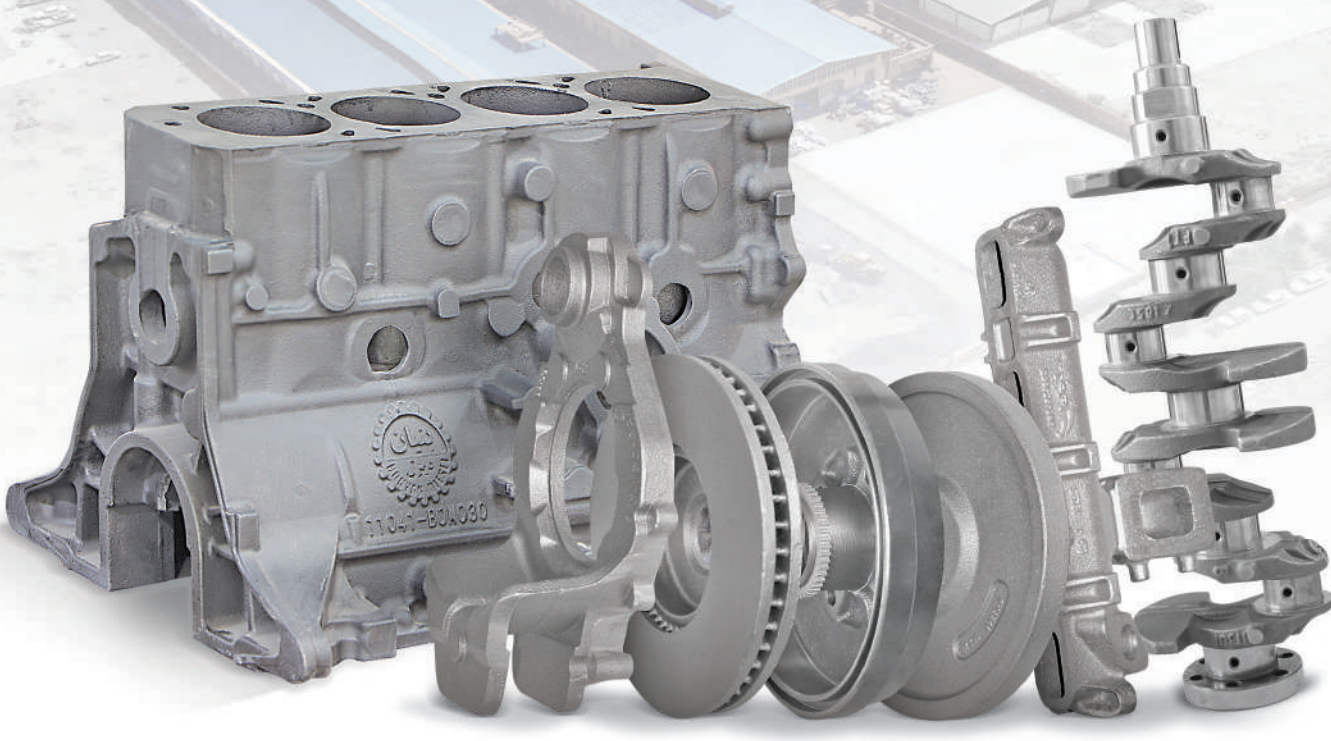
کاتال های ارتباطی مردم برای انتقال این مسئله به حاکمیت، رسانه ها هستند که دولت می تواند به نصایح صاحبان رسانه ها توجه کند و در غیر این صورت صرف هزینه زیاد برای مقابله با این رسانه ها به سود حاکمیت نیست. البته پذیرش این انتقادهای مستلزم تغییر نگرش است به گونه ای که دولت باید این مسئله را باور کند، که نه ارباب مردم بلکه کارگزار مردم است و زمانی که باور کارگزاری محقق شود اعتماد مردم به حاکمیت افزایش می یابد. پذیرش نظارت مردمی در گرو پذیرش انتقادهاست، زیرا انتقادهای موجب رشد و پیشرفت می شود و باید به آن به عنوان یک نعمت نگریست و با آن برخورد قهری نکرد. همچنین از نقادان باید قدر دانی شود نه اینکه نقاد عملکرد دولت به عنوان یک دشمن معرفی شود و مورد بی مهری قرار گیرد. پذیرش انتقادهای دلسوزانه فعالان سیاسی فرصت های بی شماری را در اختیار حاکمیت قرار می دهد و هرگز موجب نمی شود که موقعیت آنها متزلزل شود بلکه به ثبات آنها کمک می کند البته فعالان سیاسی نیز باید در بیان انتقادهای خود منافع ملی را در نظر بگیرند و سخنانی را عنوان نکنند که منافع ملی را به خطر بیندازند.

نظارت بر عملکردها در عصری که تکنولوژی ارتباطی حرف اول را می زند به اصل بدیهی و تردیدناپذیر تبدیل شده است به تریبی که بسیاری از سازمان ها برای نظارت هزینه زیادی را متقبل می شوند تا بتوانند به نقایص و ضعف های خود آگاه شوند و برای رفع آن اقدامی جدی را انجام دهند. در این میان، مردم به عنوان چشمان آگاه و بینای جامعه می توانند نسبت به امور دقیق شوند و ضعف ها را شناسایی کرده و آن را به عنوان یک نقصان مطرح کنند تا سازمان های مربوطه نسبت به رفع آن اقدام نمایند. مزیت نظارت مردمی بر عملکرد مسئولان حکومتی سودمند بودن آن و کم هزینه بودن این نظارتهاست به خصوص اینکه مردم این نظارتها را در قالب اظهار نظرهای روزانه بیان می کنند و حاکمیت می تواند از این اظهار نظرهای دلسوزانه استقبال نماید. در این مقطع زمانی که هر روز تکنولوژی ارتباطی توسعه می یابد باید حاکمیت و دولت از این مسئله استقبال نماید زیرا نمی تواند جلوی سیل نظارت های مردمی را بگیرد و مانع آن شود.

### صنایع ریخته گری سهند آذرین **SAHAND AZARIN** Foundry Industries Co.

ریخته گری 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