

itpcoplus
آی تی پی سی پلاس

بهینه سازی و نوآوری قطعات خودرو
تخصص ماست

www.tpcoplus.com

قطعات خودرو

ماهنامه اختصاصی | شماره چهل و سه | بهمن ماه ۱۴۰۲ | قیمت ۷۰۰۰ تومان | تلفن دفتر نشریه: ۰۲۱۳۶۹۱۵۸۴۲۰ | همراه: ۰۹۱۲۹۰۵۴۵۶۱۰

«قطعات خودرو» رسانه اهل فن - توزیع سراسری بین صنوف و صنایع خودرویی کشور

HIC
PART

همراه مطمئن خودروی شما

**سرگیزه مشتریان
در ماجرای
«پلاک خودرو»**

برخی وعده‌های سیاستگذار و همچنین نهادهای اجرایی، این روزها مشتریان خودروهای داخلی و خارجی کشور را سردرگم کرده است. موضوعی که نشان از عدم هماهنگی لازم و کافی با عرضه کنندگان خودرو به ویژه خودروسازان دارد. طی دو سه هفته اخیر ...

صفحه ۸

خودروسازان در مسیر ورشکستگی هستند؟

معاون فنی و حسابرسی امور اقتصادی دیوان محاسبات کشور
در نامه‌ای به وزیر امور اقتصاد، خواستار تسهیل مجوز تجدید ارزیابی دارایی‌های دو خودروساز بزرگ کشور به منظور حمایت از صنعت خودرو، بهبود ساختار مالی آنها شد. در متن نامه محسن برزوزاده به احسان خاندوزی آمده است: «تصمیم‌های اقتصادی بر طیف وسیعی از مردم که به عنوان سهامدار ...»

صفحه ۷

**اصرار تسلا
بر ادامه
جنگ قیمتی**

صفحه ۸

سیاهه ارزی واردات خودرو

صفحه ۲

**مهمانان تازه نفس
سوزوکی در ایران**

دو خودروی جدید سوزوکی با نام‌ها فرانکس و جیمینی در راه بازار است. به گزارش تصاویری از این خودروها در فضای مجازی منتشر شده که به نظر می‌رسد مقدمات کار ...

صفحه ۳

**سودبانکی پاکستان
رکورد تاریخی زد**

صفحه ۴

ویژه قطعه سازان را در قطعات خودرو این شماره ببینید

موانع پیش‌رو	۳
قطعه‌سازان چگونه می‌توانند موثرتر شوند؟	۳
در فکر نوسازی	۴
دولت چه توقعی از قطعه‌سازان دارد؟	۴
فرصت آشنایی با تکنولوژی	۵
دولت چه توقعی از قطعه‌سازان دارد؟	۶
خودروسازان در مسیر ورشکستگی هستند؟	۷

**نامه خودرویی دیوان محاسبات
به وزیر اقتصاد**

معاون فنی و حسابرسی امور اقتصادی دیوان محاسبات کشور در نامه‌ای به وزیر امور اقتصاد، خواستار تسهیل مجوز تجدید ارزیابی دارایی‌های دو خودروساز بزرگ کشور به منظور حمایت از صنعت خودرو، بهبود ساختار مالی آنها شد. در متن نامه محسن برزوزاده به احسان خاندوزی آمده است: «تصمیم‌های اقتصادی بر طیف وسیعی از مردم که به عنوان سهامدار در بازار سرمایه مشغول به فعالیت هستند یا تحت ...»

صفحه ۷

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

گروه صنعتی اتحاد موتور

**همراه مطمئن
خودروی شما**

www.hicpart.com
Hicparts

ایران خودرو

HIC
PART

سایپا

www.ghatatnews.ir

سه‌میه ارز وارداتی‌ها تنها ۱.۵ درصد از مصارف ارزی کل بخش خودرو و نیرو محرکه است

سیاهه ارزی واردات خودرو

خودرو و نیرو محرکه طی ۱۴۰۲ با ثبت ارزش وارداتی ۸ میلیارد و ۱۳۴ میلیون دلار صدر نشین واردات کالاهای صنعتی به کشور بوده است. این در شرایطی است که سه‌میه ارزی واردات خودرو و ۱۲۰ میلیون دلار معادل یک‌ونیم درصد کل ارز تخصیصی به این حوزه است. آخرین آمار منتشر شده از تجارت خارجی، حکایت از آن دارد که بیشترین ارز مصرفی در حوزه خودرو و نیرو محرکه به خودروسازان مونتاژی که تولیدکنندگان محصولات چینی هستند، تزیق شده است؛ به طوری که در بازه زمانی مذکور یک میلیارد و ۳۱۵ میلیون دلار قطعات منفصله برای تولید سواری‌های مونتاژی وارد کشور شده است. بررسی آمارهای مربوط به بازه زمانی سال گذشته نشان می‌دهد این رقم تنها ۶۳۹ میلیون دلار بوده است. به این ترتیب واردات قطعه برای محصولات مونتاژی چینی ۱۰۶ درصد رشد را در سال جاری به خود می‌بیند. کمبود ارز در سال جاری به عنوان چالشی در روند قطعه‌چکانی واردات خودرو عنوان شده است.

تن است. «خودرو و قطعات» ۱۵ درصد از کل واردات کشور از ابتدای سال جاری تا انتهای دی‌ماه را به خود اختصاص داده است. این در حالی است که در ۱۰ ماه ابتدایی سال ۱۴۰۱ کل واردات کشور در حوزه «خودرو و نیرو محرکه» ۶ میلیارد و ۲۵۸ میلیون دلار، معادل ۷۰۲ هزار تن، بود. بنابراین در این مدت زمانی کشور یک میلیارد و ۸۷۵ میلیون دلار، معادل ۱۷۷ هزار تن، بیشتر واردات خودرو و قطعه انجام شده است. از نظر ارزشی در ۱۰ ماه ابتدایی سال جاری واردات خودرو و قطعه ۳۰ درصد رشد را نسبت به مدت مشابه سال گذشته ثبت کرده است. همان‌طور که اشاره شد تنها ۱۲۰ میلیون دلار مربوط به واردات خودرو بوده و مابقی قطعه وارد شده است. اما قطعاتی که برای تولید خودروی سواری با داخلی‌سازی ۱۴ تا ۳۰ درصد وارد کشور شده‌اند بیشترین سهم از کالاهایی خودرویی در واردات را داشته‌اند. این قطعات در ۱۰ ماه ابتدایی سال به میزان یک میلیارد و ۳۱۵ میلیون دلار وارد کشور شده‌اند که ۱۰۶ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد داشته است.

از نظر وزنی نیز واردات این محصولات به میزان ۱۳۱ هزار تن بوده که نسبت به رقم ثبت شده ۶۵ هزار تنی برای مدت مشابه سال گذشته ۰۲ درصد افزایش را نشان می‌دهد. همچنین این آمار بررسی کرده که ارزش هر واحد از کالاهای این گروه که وارد کشور شده چه تغییری داشته است. بر این اساس از ابتدای سال جاری تا انتهای دی‌ماه هر تن قطعه‌ای که وارد کشور شده، ۹ هزار و ۹۹۹ دلار ارزش داشته است. این در حالی است که این رقم برای ۱۰ ماه ابتدایی سال گذشته، ۹ هزار و ۸۴۲ دلار بوده است؛ بنابراین ارزش کالاهای وارداتی در حوزه خودرو به ایران نیز ۲ درصد رشد را ثبت کرده است.

اما قطعات منفصله برای تولید خودروهای سواری با داخلی‌سازی ۳۰ تا ۵۵ درصد، که می‌توان گفت خودروهای مونتاژی شرکت‌های بزرگ خودروساز کشور هستند، سهم ۳۸۰ میلیون دلاری از واردات ۱۰ ماه ابتدایی سال جاری داشتند. این رقم در مدت مشابه سال گذشته ۲۶۶ میلیون دلار بود که رشد ۴۳ درصدی را نشان می‌دهد. از نظر وزنی هم واردات این قطعات از ۳۰ هزار تن به ۴۴ هزار تن رسیده تا ۴۸ درصد افزایش داشته باشد. ارزش واحد این قطعات نیز طبق آمار سازمان توسعه تجارت، از ابتدای امسال تا انتهای دی‌ماه هشت هزار و ۵۷۵ دلار به ازای هر تن بوده که افت ۳ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته، که رقم هشت هزار و ۸۶۲ دلاری برای هر تن را ثبت کرده بود، داشته است.

همچنین واردات قطعاتی که برای تولید وانت وارد کشور شده‌اند هم در بازه زمانی که ذکر شد، رشد ۸۰ درصدی داشته است؛ به طوری که در ۱۰ ماه ابتدایی سال جاری ۳۱۷ میلیون دلار قطعه برای تولید وانت وارد ایران شده است. این در حالی است که این رقم برای مدت مشابه سال پیش ۱۷۶ میلیون دلار بوده است. از نظر وزنی نیز این گروه کالایی بارشده ۸۱ درصدی، از ۲۱ هزار تن به ۳۹ هزار تن رسیده است. ارزش واحد این قطعات نیز در ۱۰ ماه ابتدایی امسال هشت هزار و ۲۲۸ دلار به ازای هر تن بوده که نسبت به ۱۰ ماه ابتدایی سال گذشته تغییر معناداری نداشته است. همچنین مبادی ورودی خودرو و قطعات بدین شرح است: ۳۳ درصد از کل واردات از چین، ۹ درصد از کل واردات از امارات، ۱۳ درصد از کل واردات از ترکیه، ۳ درصد از کل واردات از روسیه، ۷ درصد از واردات از هلند و ۹ درصد از کل واردات از آلمان مربوط به این گروه کالایی است.



تخصیص ارز برای واردات خودرو نشان نمی‌دهند. البته باید اشاره کرد که طی یک ماه گذشته تخصیص ارز به مونتاژی‌ها نیز به کاهش رفت، تا جایی که برخی شرکت‌ها عرضه چند محصول خود را محدود کردند. به هر صورت به نظر می‌رسد مونتاژکاران همچنان سوگلی سیاستگذار در زمینه تخصیص ارز هستند.

خودرو و قطعه، پیش‌تاز واردات کالاهای صنعتی

نگاهی داشته باشیم به جزئیات گزارشی که سازمان توسعه تجارت از تجارت خودرو و قطعات در ۱۰ ماه امسال منتشر کرده است. در بخش ابتدایی این گزارش به صادرات کالا پرداخته شده است. برخلاف واردات، در حوزه صادرات، «خودرو و نیرو محرکه» جایگاه بالایی در بین کالاهای صادراتی ندارد. بین کالاهای صنعتی، خودرو و نیرو محرکه در رتبه هشتم قرار دارد، به طوری که از ابتدای سال جاری تا انتهای دی‌ماه ۲۴۳ میلیون دلار، معادل ۵۵ هزار تن خودرو و قطعه، صادر شده است. گرچه در بازه زمانی مشابه در سال گذشته این رقم ۲۳۲ میلیون دلار، معادل ۷۵ هزار تن، بوده و از نظر ارزشی ۱۱ درصد رشد را ثبت کرده اما رقم به قدری پایین است که با کمی افزایش در صادرات نیز درصدهای زیادی برای رشد صادرات ثبت می‌شود.

در بین کشورهایی که مقاصد اصلی صادراتی ایران محسوب می‌شوند هیچ‌یک واردات قابل توجهی در حوزه خودرو و قطعه از ایران نداشته‌اند. در بین این کشورها که شامل چین، امارات، ترکیه، هند، پاکستان، افغانستان، عمان، روسیه و اندونزی می‌شوند، تنه روسیه است که ۷ درصد از کالاهایی را که از ایران وارد می‌کند به خودرو و قطعات اختصاص داده و به دیگر کشورهای مذکور هیچ صادراتی در این حوزه ندارد.

اما در آمارهای وارداتی «خودرو و نیرو محرکه» کاملاً خودنمایی می‌کند. در ۱۰ ماه امسال ۶۶۶ درصد از کل واردات کشور به کالاهای صنعتی اختصاص دارد که خودرو و نیرو محرکه نیز در صدر کالاهای صنعتی واردشده به کشور هستند؛ به طوری که در از ابتدای سال تا انتهای ماه ابتدایی زمستان ۸ میلیارد و ۱۳۴ میلیون دلار واردات در این حوزه داشته‌ایم که معادل ۸۸۰ هزار

سیاهه ارزی واردات خودرو

آخرین آمار منتشره از تجارت خارجی نشان می‌دهد بیشترین ارز مصرفی در حوزه حمل‌ونقل و نیرو محرکه، صرف مونتاژ خودرو شده است، به طوری که واردات قطعات محصولات مونتاژی در رتبه پنجم کل کالاهای وارداتی از ابتدای سال تا انتهای دی‌ماه، قرار دارد. بر اساس این گزارش کالاهای مربوط به «خودرو و نیرو محرکه» ۱۵ درصد از کل واردات کشور در ۱۰ ماه سال جاری را به خود اختصاص داده‌اند. این گروه کالایی در رتبه اول کل واردات صنعتی کشور قرار دارد.

در حوزه خودرو و نیرو محرکه، بیشترین واردات مربوط به قطعات خودروهای مونتاژی است، به طوری که در بازه زمانی مذکور یک میلیارد و ۳۱۵ میلیون دلار قطعات منفصله برای تولید خودروی سواری با داخلی‌سازی ۱۴ تا ۳۰ درصد که مربوط به محصولات مونتاژی است، وارد کشور شده است. این در حالی است که در مدت مشابه سال گذشته این رقم تنها ۶۳۹ میلیون دلار بود. بنابراین در این مدت زمانی واردات قطعه برای مونتاژ چینی‌ها ۱۰۶ درصد رشد را ثبت کرده است. در کنار این موضوع، طبق آخرین آمار وزارت صمت، سهم خودروسازان خصوصی از بازار خودروی کشور نیز افزایش پیدا کرده است، به طوری که برخی از این محصولات حتی سهم بیشتری نسبت به بعضی از خودروهای داخلی در بازار دارند.

همچنین گزارش وزارت صمت که آمار تولید خودرو تا انتهای بهمن‌ماه را بررسی کرده بود نشان می‌دهد که از ابتدای سال جاری حدود ۲۷۹ هزار دستگاه انواع خودرو در بخش خصوصی تولید شده که نسبت به مدت مشابه سال قبل حدود ۶۱ درصد افزایش را نشان می‌دهد. همچنین سهم بخش خصوصی در سال جاری حدود ۲۳ درصد از کل تولید خودرو در کشور بوده که برای فهم بهتر این عدد بهتر است اشاره کنیم که این میزان در سال ۹۸ پنج درصد بوده است. با توجه به ارزیابی زیادی که مونتاژ خودرو در پی دارد، می‌توان ادعا کرد مصرف ارز آن تنه به تنه واردات خودروی کامل می‌زند؛ به طوری که بیشترین ارز مصرفی در حوزه خودرو صرف واردات قطعه برای این دست از خودروها می‌شود یا به عبارت دیگر رشد ثبت‌شده در مونتاژ خودرو بدون صرف بخش قابل توجهی از ارز حوزه خودرو شدنی نبود. اختصاص این میزان ارز به واردات قطعات منفصله برای خودروهای مونتاژی در شرایطی است که کمبود ارز تاکنون مهم‌ترین بهانه سیاستگذار برای روند قطعه‌چکانی واردات خودرو بوده است.

سوم شهریورماه سال گذشته که آیین‌نامه واردات خودرو ابلاغ شد، پیش‌بینی شده بود یک میلیارد یورو به صورت سالانه صرف واردات خودرو شود، اما خبری از این میزان واردات نیست؛ به طوری که طبق آماري که ۲۴ بهمن‌ماه محمد رضوانی فر، رئیس کل گمرک، اعلام کرد از ابتدای سال تا انتهای دی‌ماه تنها ۱۲۰ میلیون دلار برای واردات خودرو صرف شده است. اگر این رقم را با آمار سازمان توسعه تجارت از واردات قطعات منفصله برای مونتاژ خودرو مقایسه کنیم، می‌توان گفت ارزیابی واردات خودرو طی ۱۰ ماه امسال تنها ۹ درصد ارزیابی مونتاژی‌ها بوده است یا به عبارت دیگر در ۱۰ ماه سال جاری ۱۱ برابر ارزی که برای واردات خودرو تخصیص پیدا کرده صرف واردات قطعه برای مونتاژ شده است؛ که البته این ارز نیز به کل خودروسازان خصوصی نرسیده بلکه تعداد انگشت‌شماری از این شرکت‌ها از آن منتفع شده‌اند.

باین حال همچنان شاهد هستیم که نهادهای مختلف، از جمله بانک مرکزی، روی خوشی به

فروشگاه درخشان

بخش قطعات موتوری و بدنه انواع خودرو های چینی



DERAKHSHAN
YADAK



نشانی: خیابان امیر کبیر، خیابان ملت، پاساژ ولیعصر، طبقه اول، پلاک ۴

تلفن: ۳۳۹۱۶۳۶۹ - ۳۳۵۳۰۷۶۸ - ۳۳۵۳۰۶۴۳ - ۳۳۹۲۱۴۳۲

www.derakhshanyadak.com

موبایل: ۰۹۱۲۱۴۴۶۶۱۴

مهرخواه

تولید کننده قطعات

شرکت‌های خودروسازی

و بازار لوازم یدکی



گروه تولیدی صنعتی مهرخواه

شرکت بازرگانی
سروش مهر ایستا



مهمانان تازه نفس سوزوکی در ایران

دو خودروی جدید سوزوکی با نام‌ها فرانسو و جیمینی در راه بازار است. به گزارش تصاویری از این خودروها در فضای مجازی منتشر شده که به نظر می‌رسد مقدمات کار در حال انجام است. ابعاد این خودرو، ۳۹۹۵×۱۷۶۵×۱۵۵۰ و بین محورها ۲۵۲۰ م است. از نظر فنی، نسخه بنزینی: ۱.۵ لیتر اتمسفریک و جعبه دنده اتوماتیک ۴ سرعته را دارا است و نسخه هیبرید: پیش‌رانه ۳ سیلندر یک لیتری توربوشارژ ۹۹ اسب ۱۴۷ نیوتن. متر و گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک را دارا است. از امکانات آن می‌توان به ۶ کیسه هوا، تهویه اتوماتیک، گرمکن صندلی‌های جلو و شروع حرکت سربلایی در نسخه فول آپشن اشاره کرد و قیمت آن حدود ۱۵ هزار دلار است.

قطعه‌سازان چگونه می‌توانند موثرتر شوند؟



صنعت خودرو به عنوان یکی از بخش‌های اصلی و تاثیرگذار اقتصاد کشور دوران رکود و سختی روزگار تحریم را پشت سر گذاشته است. حالا به خصوص در پسابرجام، تعامل و مراودات خودروسازان داخل نیز با شرکت‌های خارجی افزایش یافته و به دنبال آن قراردادهای همکاری و مشارکت میان آنها امضا شده است. با توجه به اینکه طبق قانون، بخشی از تولید این خودروها باید در داخل انجام شود، به نظر می‌رسد آنچه غیر از توانایی خودروسازان باید مورد توجه قرار گیرد، سر و سامان گرفتن شرایط قطعه‌سازان نیز باشد.

خودروسازان می‌گویند این توانمندی در کشور وجود دارد که بین ۳۰ تا ۴۰ درصد خودروهای خارجی، داخل کشور ساخته شود. در حالی که این داخلی‌سازی، جز با ایجاد رابطه منطقی میان خودروسازان و قطعه‌سازان امکان پذیر نخواهد بود. قطعه‌سازانی که در گذشته برای ایجاد مراکز و واحدهای مهندسی تخصصی سرمایه‌گذاری کرده‌اند، در شرایط تحریم و پس از آن، خیلی زودتر از سایر شرکت‌های فاقد چنین واحدهای توانمند مسیر رشد و پیشرفت را طی کنند.

نمی‌دهد قطعه‌سازان به چیزی فراتر از تولید روزمره خود فکر کنند. فعالان این صنعت معتقدند وقتی قطعه‌ساز به دلیل مشکلات مالی در حال نابودی و حذف شدن است، مرکز تحقیق و توسعه کاربردی برایش ندارد. زیرا تحقیق و توسعه زمانی محقق می‌شود که سرمایه لازم وجود داشته باشد.

در واقع این انتظار وجود دارد که از سوی شرکت‌های خودروساز منابعی به واحدهای تامین کننده قطعات تزریق شود تا قطعه‌سازان جانی دوباره گرفته و در برنامه‌ریزی‌های خود مراکز تحقیق و توسعه را ایجاد کنند و گسترش دهند. اینجا هنوز ابتدای مسیر است. در شرایطی که از سال‌های گذشته تا به حال مشکلات فراوان موجود در این بخش، چرخ تولید تعداد زیادی از قطعه‌سازان را از کار انداخته و بعضی از آنها را تا مرز ورشکستگی کشانده، پیش رفتن در این مسیر کاری دشوارتر از آن است که تصور می‌شود.

برخی فعالان این صنعت در این رابطه با اعلام اینکه در صنعت قطعه‌سازی کشور یکسری مشکلات ساختاری وجود دارد، معتقدند یکی از این مشکلات به بحث مقیاس اقتصادی تولید مربوط می‌شود. واحدهای کوچک صنعتی به خصوص در بخش قطعه‌سازی، به دلیل هزینه‌های بالا امکان سرمایه‌گذاری در زمینه تحقیق و توسعه را ندارند. ضمن اینکه این واحدها در زمینه دریافت مطالبات خود از خودروسازان نیز با مشکل مواجه هستند.

بر این اساس دومین مشکلی که در این زمینه مطرح می‌شود این است که دانش و آگاهی مدیران برخی از واحدهای قطعه‌سازی در حدی نیست که چنین ضرورتی را حس کنند. در حالی که اگر می‌دانستند هزینه‌ها در بخش تحقیق و توسعه چه مزایا و خواصی دارد، حتماً چنین اقدامی را در اولویت قرار می‌دادند.

ضعف در تامین منابع مالی یکی دیگر از عوامل مهمی است که اجازه

موانع پیش‌رو



ویژه واحدهای دچار بحران. در زمینه اولویت اول انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو ایران یعنی «ایجاد امکانات استفاده از گشایش اعتبارات ریالی بین خودروسازان و قطعه‌سازان» مطابق اعلام انجام شده از بانک مرکزی، گشایش اعتبارات ریالی بین شرکت‌های خصوصی نیز مجاز است اما هنوز این موضوع محقق نشده است.

در حوزه واردات نیز با وجود طرح موضوع جلوگیری از واردات بی‌رویه در کمیسیون صنایع و معادن مجلس، اما متأسفانه بر خورد معاونت بازرگانی وزارت صنعت، معدن و تجارت با موضوع، موجب توقف طرح تاکنون شده است.

در نهایت انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو ایران شش درخواست دارد: ۱- پرداخت مطالبات قطعه‌سازان مطابق زمان مندرج در قراردادها ۲- ورود قطعات و کالاهای خارجی مرتبط تحت نظر انجمن قطعه‌سازان (مهر عدم ساخت و تعرفه ترجیحی) ۳- محاسبه قیمت قطعات بر مبنای افزایش قیمت‌های نهادهای تولید و نرخ تورم سالانه ۴- تخصیص ارز مبادلاتی به قطعه‌سازان ۵- حمایت از قطعه‌سازان داخلی در قراردادهای جدید خودروسازان خارجی ۶- اصلاح قراردادهای خودروسازان و اعمال نظر قطعه‌سازان.

انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو ایران با ۲۹ سال سابقه، بیش از ۹۰۰ عضو اصلی و ۲۰۰ عضو وابسته دارد که گردش مالی فعالیت سالانه اعضای این انجمن به ۴۲ هزار میلیارد تومان می‌رسد. تعداد شاغلان اعضای انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو ایران به بیش از ۱۵۰ هزار نفر می‌رسد. اعضای انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو ایران با دو دسته مشکلات مواجه هستند؛ یک دسته مشکلات صنفی که صرفاً مربوط به قطعه‌سازان است و دسته دیگر مشکلات عمومی ناشی از فضای کسب و کار کشور.

در مورد مشکلات صنفی اعضای انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو ایران می‌توان به هفت مسأله اشاره کرد. ۱- عدم پرداخت به موقع مطالبات سرسید شده اعضای انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو ایران ۲- عدم قیمت‌گذاری مناسب قطعات با توجه به افزایش قیمت نهادهای تولید و نرخ تورم ۳- عدم تخصیص صحیح ارز مبادلاتی به قطعه‌سازان ۴- ورود قطعات بی‌کیفیت خارجی با تعرفه‌های پایین یا قاچاق ۵- هزینه‌های بالای به‌روزرسانی فناوری تولید قطعات برای خودروهای جدید ۶- عدم شفاف‌سازی قراردادهای جدید خودروسازان خارجی برای قطعه‌سازان ۷- قراردادهای یک‌طرفه خودروسازان با قطعه‌سازان.

مسائل و مشکلات برای قطعه‌سازان کشور باعث شده که در پنج سال گذشته بیش از ۱۷۷ واحد قطعه‌سازی تعطیل شوند. با وجود این مشکلات اعضای انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو ایران همچنان امیدوارانه مشغول به فعالیت هستند و برای سال ۹۶ اولویت‌هایی را در نظر گرفته‌اند که عبارتند از: ۱- ایجاد امکانات استفاده از گشایش اعتبارات ریالی بین خودروسازان و قطعه‌سازان ۲- استفاده از معافیت‌های گمرکی (یا مهر عدم ساخت) برای واردات مواد و قطعات مورد نیاز قطعه‌سازان ۳- به‌روزرسانی فرآیند محاسبات قیمت در خودروسازان و تعدیل قیمت قطعه‌سازان ۴- بازبینی منظم از شرکت‌های قطعه‌ساز (به

شرکت تولیدی و صنعتی
بهرام الکترونیک گستر
www.behradniroopishro.com

B.E.G.co.
Electric/Electronic

کویل زمینی مشترک
کویل سازم
کویل زمینی ایران خودرو
کویل TU3
کویل TU5 زمینی
کویل TU5 بوش
کویل EF7
رله دوبل
مدول کنترل فن

۱ سال ضمانت

آدرس: تهران - خیابان ملت - کوچه کاوه
مجتمع تجاری امین کاوه - طبقه دوم - واحد ۳۰
۰۲۱-۴۰۳۳۱۸۶۴-۵۰
۰۹۱۲۱۱۱۳۲۲۱

NASSIRI
NASSIR LAVAZEM CO.

گروه صنعتی تولیدی نصیر لوازم

تولید کننده قفل‌های سوئیچی خودرو
محمولات PVC، محصولات الکترونیکی
و قفل‌های ضد سرقت ساختمان

CE
OHSAS 18001
ISO 14001
RENAULT
PEUGEOT

کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص، روبروی فروشگاه سپه، انتهای خیابان ۳۰، پلاک ۱
www.nassirlavazem.com
www.nassirlavazem.ir
info@nassirlavazem.com
۴۴۹۰۵۶۳۷-۴۰
۴۴۹۰۵۶۳۵

سود بانکی پاکستان رکورد تاریخی زد

است و گزارش اخیر افزایش قابل توجه ۸۴ درصدی سود سهام نسبت به سال قبل را نشان داد. در سال ۲۰۲۳، بخش بانکی پاکستان شاهد رشد بی سابقه‌ای بود، با عملکردی که منجر به بازدهی شد و از بازار سهام پیشی گرفت. بانک‌های تجاری ۸۵ درصد بازدهی را در مقایسه با شاخص ۵۵ درصدی کسب کردند. گزارش شرکت Arif Habib نشان داد که افزایش سودآوری عمدتاً ناشی از افزایش سالانه در آمد بهره بوده است.

بانک‌های پاکستان در بحبوحه بحران اقتصادی، بیشترین سود را در سال ۲۰۲۳ ثبت کردند. بخش بانکی پاکستان در بحبوحه بحران اقتصادی با چالش‌ها و مشکلات فراوانی همچون سطوح بالایی از تسهیلات غیر جاری، چالش‌های نقدینگی، مدیریت ریسک و بی ثباتی سیاسی مواجه هستند. علیرغم چالش‌های اقتصادی، بخش بانکی پاکستان به نقاط عطف جدیدی دست یافته

دولت چه توقعی از قطعه‌سازان دارد؟

منصور معظمی / معاون سابق وزیر صنعت معدن و تجارت

در فضای فعلی صنعت خودرو کشور با توجه به روابط و تعاملات صورت گرفته با خودروسازان و شرکت‌های خارجی، طبیعتاً دولت از قطعه‌سازان انتظاراتی خواهد داشت. اگرچه در راستای برآورده شدن این انتظارات نیز دولت اقداماتی خواهد داشت تا بتواند به این بخش از صنعت برای تحقق این انتظارات کمک کند.



دوسوی انتظار

۱- انتظارات دولت از قطعه‌سازان، در واقع انتظار صنعت خودرو از قطعه‌سازان است و آن تأمین به موقع قطعات با کیفیت و قیمت مناسب است. این در شرایطی محقق خواهد شد که اقدامات اولیه و زیربنایی از طریق سرمایه‌گذار در این راستا صورت گرفته باشد. حداقل اقدامات، شامل سرمایه‌گذاری و احداث کارخانه باید در شرایط اصولی و در سطح استانداردهای قابل قبول آن رشته فعالیت صورت گرفته باشد. یعنی امکانات ساخت‌افزایی و نرم‌افزاری نظیر ماشین‌آلات و تاسیسات، تأمین نیروی انسانی ماهر، تکنولوژی و سرمایه در گردش مورد نیاز باید فراهم شده باشد. البته امروزه خودروسازان انتظار دارند هر قطعه‌ساز حداقل با یک شرکت صاحب‌نام مطرح جهانی طی قراردادی ارتباط تکنولوژیک داشته و در شبکه تأمین قطعه جهانی و صادرات حضور داشته باشند.

* در حوزه تأمین به موقع قطعات نیز نیاز به وجود یک مدیریت لجستیکی منسجم و فراگیر بوده تا کلیه مراحل را از تأمین مواد اولیه تا مراحل ساخت و تحویل به خودروساز مطابق در خواست، برنامه‌ریزی و پیگیری کند.

* در حوزه تأمین با کیفیت قطعات، تکنولوژی محصول و فرآیند تولید، دقت و تناسب ماشین‌آلات از ضروریات بوده و قطعه‌سازان باید برای تأمین این نیازها سرمایه‌گذاری‌های لازم را صورت داده و خود را به‌روز کنند. به‌طوری که قطعه‌ساز با توانمندی‌ای که به دست آورده، قادر به فعالیت در بخش R&D، مهندسی و بهبود قطعه و معرفی محصولات جدید بوده و نیازهای آتی خودروساز را تأمین کند. از دیگر الزامات تأمین با کیفیت قطعات، استقرار استانداردهای لازم و آزمایشگاه‌های مربوطه تست قطعات و کنترل کیفیت از مواد تا محصول نهایی و فرآیند تولید است.

* در حوزه عرضه قطعات با قیمت مناسب و رقابتی، فعالیت در حجم تیراژ اقتصادی، بهره‌گیری از نیروی انسانی ماهر و بهره‌ور، فعالیت مستمر در جهت کاهش قیمت تمام‌شده به‌شرطی که بر کیفیت محصول تأثیر منفی نگذارد ضروریات است. وجود سرمایه در گردش کافی باعث کاهش هزینه‌های مالی شده و در قیمت تمام‌شده محصول تأثیر بسزایی خواهد داشت.

ادامه در صفحه ۶

در فکر نوسازی

اتوماسیون بالا، نظرات و مطلوبیت مشتری، کاهش مصرف سوخت و میزان آلاینده‌ها، خودروهایی که عنوان اهداف تعیین‌شده در برنامه تولید خودرو کشور به شمار می‌روند. بر این اساس اگر تولیدکنندگان واحدهای تحقیق و توسعه خود را توسعه ندهند، بی‌شک به مرور از چرخه تأمین خارج خواهند شد. به همین دلیل وزارت صنعت امسال در بحث نوسازی واحدهای تولید بر بحث تحقیق و توسعه تأکید زیادی دارد. این دستورالعمل ابلاغ شده است. البته این دستورالعمل مربوط به تمام بخش‌های صنعت است اما تأکید ما بیشتر بر دو بخش خودروسازی و قطعه‌سازی است.

یکسری قراردادهای جدید خودروبی بسته شده است. با توجه به تیراژ تولید این خودروهایی جدید، آیا قطعه‌سازهای ما از لحاظ تکنولوژی ساخت‌افزایی و نرم‌افزاری این توان را دارند در این زمینه هم بتوانند موثر عمل کنند و این همکاری برایشان سودآور باشد؟

بله، اگر چه این خودروها تولید انبوه ندارند. ضمن اینکه تولید حدود هزار تا دو هزار دستگاه را در دستور قرار داده‌ایم و قانون گذاشته‌ایم که ساخت داخل را بلافاصله به حداقل ۴۰ درصد برسانند. بحثی هم درباره خودروهایی شده که بیش از ۲۰ سال در کشور تولید می‌شوند، که باید بگویم خودروبی که برای ۱۵ و ۲۰ سال پیش باشد امکان رعایت استانداردها را با شرایط فعلی ندارد. خودروها پلت‌فرم‌های پایه دارند که ارتقا پیدا کرده‌اند. ما دیگر خودروبی تولید نمی‌کنیم که مجهز به شاخص‌های ایمنی نباشد. مثلاً پژو پارس فعلی با پژو پارس ۱۰ سال پیش تفاوت اساسی دارد. یا پلت‌فرم پژو پارس به دنا پلاس ارتقا پیدا کرده است. یا مثلاً پژو ۲۰۶ به مدل‌های مختلف ارتقا پیدا کرده است. بسیاری از اینها با توجه به شرایط روز ارتقا پیدا کرده است. ولی آنچه مسلم است نیاز به پلت‌فرم جدید است و بالاخره در حال حاضر این پلت‌فرمی که بر روی آن ۲۰۰۸، ۲۰۰۸ و ۲۰۰۸ تولید می‌شود و پلت‌فرمی که سایپا دارد اینها همه در قواعد ارتقا سطوح تولید است. ما به هر حال استانداردهای ایمنی و کیفی را باید از ۵۱ به ۸۳ مورد تا آخر سال ۱۹۷ ارتقا بدهیم. اینها برنامه‌هایی است که خودروسازان دارند و طبیعی است این برنامه‌ها در چرخه تولید قرار بگیرد و قطعه‌سازان متناسب با آنها امکاناتشان را رشد دهند.

خودرو استفاده می‌شود، تکنولوژی و تجهیزات را به‌روزرسانی کنند. بر این اساس ما برنامه‌هایی به قطعه‌سازان اعلام کرده‌ایم شامل این موضوع که در ارتباط با تولید پلت‌فرم‌های جدید خودرو، با توجه به تجربیاتی که دارند آرام‌آرام واحدهای خود را توسعه دهند. اگر نیاز است ماشین‌آلات، قالب‌ها و ابزارهای مناسب را برای رسیدن به سطح مطلوب فراهم کنند. به عنوان مثال پلت‌فرم و قالب جدیدی که ایران خودرو و سایپا روی آن کار می‌کنند به فرآیند ظرفیت و میزان تولیدی که فراهم می‌شود، قطعه‌سازان هم در آن مشارکت خواهند کرد. ضمن اینکه خودروهایی که در حال حاضر ساماندهی می‌کنیم، خودروهایی پرتیراژ آینده ما هستند.

در واقع در قراردادهای جدید خودروبی این مذاکرات با قطعه‌سازان صورت گرفته است؟

دقیقاً. اما دقت کنید ما نمی‌توانیم قطعه‌های بسازیم برای خودروبی که نیاز نیست. یا برای تولید خودروهایی روز دنیا از قطعاتی استفاده کنیم که با کیفیت و استانداردهای بین‌المللی همخوانی ندارند. تولیدکنندگان برای خودروهایی تیسرا، پژو ۲۰۶، ۲۰۷ و... قطعه می‌سازند. همین قطعه‌سازها می‌توانند شرایط خود را برای قراردادهای جدید به‌روز کنند و توسعه دهند. البته بعضی از قطعه‌سازان گلايه دارند از اینکه در قراردادهای جدید هنوز آن طور که لازم است سهم‌شان مشخص نیست و به کار گرفته نشده‌اند. در واقع دلیل اول این است که خودروهایی که می‌آیند هنوز در تیراژ تعریف درستی ندارند و این موضوع طبیعی است. ولی در برنامه‌هایی که وجود دارد قطعه‌ساز و خودروساز از یکدیگر جدا نیستند. بر این اساس قطعه‌بخشی از هر کدام از این خودروهایی که در تیراژ انبوه می‌آیند به خاطر سیاست‌هایی است که وزارتخانه و خودروسازان دارند.

ارتقای واحدهای تحقیق و توسعه قطعه‌سازان ضرورت غیر قابل انکاری است که آن طور که نیاز است، به آن توجه نمی‌شود. برنامه‌ای در این زمینه وجود دارد؟

امروز صنعتی وجود ندارد که ضرورت بهبود واحدهای تحقیق و توسعه در آن ثابت نشده باشد. بر این اساس اگر یک واحد تولیدی بیش از سه یا چهار سال در زمینه تحقیق و توسعه سرمایه‌گذاری نکند، وجود آن در بازار هدف زیر سؤال می‌رود. بهبود فرآیندهای کیفی تولید،



فعالان حوزه خودرو همواره بر این مساله تأکید داشته‌اند که نوسازی این صنعت مستلزم سرمایه‌گذاری مشترک خودروسازان و وزارت صنعت، معدن و تجارت با شرکت‌های خارجی است به شکلی که نقش قطعه‌سازان در این قراردادها به طور شفاف مشخص شود. این تغییرات، تحولات، انتظارات و پیش‌بینی‌ها، در کنار نگاهی کلی بر چشم‌انداز صنعت قطعه‌سازی کشور، مواردی است که محسن صالحی‌نیا، معاون سابق امور صنایع وزارت صنعت، معدن و تجارت در اظهارات خود درباره آنها توضیح داد.

با توجه به تغییراتی که در پسابرجام در صنعت خودرو ایجاد شده است و با توجه به شرایط سختی که قطعه‌سازان در روزهای تحریم گذرانده‌اند، به نظر شما این صنعت که لازمه وجود صنعت خودرو در کشور است به چه سمتی حرکت خواهد کرد؟

به هر حال قطعه‌سازان تأمین قطعات مورد نیاز خودروهایی را که تولید می‌کنیم بر عهده دارند. بدیهی است که کیفیت خودرو تولید داخل باید از لحاظ استانداردهای مصرف سوخت، ایمنی و پلت‌فرم‌های مطلوب ارتقا یابد و از نظر تولید با انتظارات و خواست مشتری و قوانین هماهنگی داشته باشد. قطعه‌سازان هم در واقع باید با این قاعده هماهنگ شوند و بر اساس سیاستی که خودروسازان دارند، از نظر تأمین قوای محرکه، قطعات بدنه و قطعاتی که در مجموعه



ایمیل: info@danatejarat.com

آیدی اینستاگرام: danatejarat

وبسایت: www.danatejarat.com

نگاه اجمالی بر شرکت دانا تجارت توانا



نام بازرگانی: دانا تجارت توانا



اصلی قطعات یدکی لیفتراک و تراکتور در ایران محسوب می‌گردد و تاکنون با افتخار با وجود بیش از ۱۰۰۰ مشتری ثابت و نماینده‌های خود در تمام نقاط ایران مشغول به فعالیت می‌باشد. شرکت ثبتی دوم، دانا تجارت توانا با نماد اختصاری (D.T.T) است که در سال ۱۳۸۴ فعالیت گسترده حرفه‌ای خود را در زمینه واردات و صادرات - تولید قطعات یدکی خودرو و قطعات سنگین ریلی - زمینی - دریایی به صورت عمده در داخل و خارج از کشور آغاز و تاکنون نیز به عنوان یکی از تأمین‌کنندگان واحدهای تولیدی و صنعتی عظیم کشور از جمله: شرکت‌های نفتی، پتروشیمی، پالایشگاه‌ها، بنادر، شرکت‌های فولادی، ایران خودرو، سایپا، نفت ایران و... فعالیت می‌نماید. 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 می‌گردد که تحت برندهای (D.T.T) یا (TF) به بازار داخلی عرضه می‌گردد.

شرکت دانا تجارت توانا با نماد اختصاری دی تی تی (D.T.T)، تشکیل شده از دو شرکت ثبتی می‌باشد که به صورت کاملاً خصوصی فعالیت حرفه‌ای را در زمینه تولید - واردات - صادرات قطعات یدکی خودروهای سنگین صورت می‌دهد. 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 - پخش و فروش: قطعات یدکی لیفتراک های بلغاری (بالکانکار)، مونتاژ و ساخته شده در شرکت لیفتراک سازی ایران، لیفتراک های دوو، توپوتا، کوما تسو، 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 تأمین‌کنندگان

فکس: ۳۳۱۱۴۷۷۸

تلفن: ۰۲۱-۳۳۹۸۳۳۲۹

فرصت آشنایی با تکنولوژی

برخی معتقدند که قرارداد همکاری با خودروسازان خارجی می تواند به اقتصاد کشور در جهت بهبود تولیدات داخلی نیز کمک کند. عضو هیات مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو ایران با تأیید این موضوع که همکاری با شرکت های خارجی برای اقتصاد کشور مفید است تأکید می کند که البته هیچ گونه اطلاعاتی از قرارداد های بسته شده در اختیار انجمن قطعه سازان قرار نگرفته است. به گفته این تولید کننده با سابقه، باید مقررات شفاف وضع کرد که خودروساز خارجی تابع آن باشد، مقرراتی که در کشورهای دیگر مانند چین در حمایت از تولید کنندگان داخلی نیز وضع شده است. مهندس رضا هاشمی، تأکید می کند با توجه به سابقه طولانی تولید قطعه در داخل کشور و توان نرم افزاری و سخت افزاری بالا، در حال حاضر پتانسیل تولید قطعات با کیفیت وجود دارد.

در حال حاضر قطعه سازان داخلی با چالش های زیادی دست و پنجه نرم می کنند، در ابتدا توضیحی درباره چالش های موجود ارائه کنید و اینکه باید چه راهکارهایی برای رفع مشکل ایجاد شود؟

یکی از مشکلات کنونی قطعه سازان جریان نقدینگی است. واحدهای تولیدی ما مشکلات نقدینگی دارند و به خودی خود، نمی توانند این مشکل را حل کنند. شرکت ها، قطعات را تولید می کنند و به خودروسازان عرضه می کنند، اما پول آن ۱۲۰ روز بعد داده می شود. درست است که چرخه ای ایجاد می شود و پول به واحد تولیدی می رسد اما مشکل اینجاست که شرکت ها نمی توانند با این چرخه همراه باشند. همیشه با مشکلات نقدینگی روبه رو هستند و نمی توانند در گسترش کارخانه، ماشین آلات و سرمایه گذاری در کیفیت موفق باشند. پیشنهاد این است که از ال سی داخلی استفاده کرد. در این خصوص خودروساز مجبور می شود که ال سی داخلی را بپذیرد. وقتی تولید کننده مطمئن شود که بعد از توافق انجام شده می تواند پول خود را از بانک بگیرد مشکل این چرخه حل می شود. زیرا نمی توان به جریان نقدینگی خودروساز اعتماد کرد. در گذشته، قرارداد های قطعه سازان با خودروسازان ۳۰ روزه بود. بعد این مدت به ۶۰ و ۹۰ روز اضافه شد و در حال حاضر این مدت به ۱۲۰ روز افزایش پیدا کرده است. با این روندی که پیش می رود به ۲۰۰ روز هم خواهد رسید. در نتیجه با این روشی که در حال حاضر اجرایی می شود نتیجه نخواهد داد.

یکی از مشکلاتی که در حال حاضر وجود دارد، کیفیت تولیدات داخلی است، آیا تولیدات داخلی توان رقابت با قطعات وارداتی را دارد؟

بند ۵۳ سال است که در صنعت ترمز خودرو فعالیت می کنم و از این حیث تجربه خوبی برای تشخیص کیفیت این قطعه دارم. بیشترین دلیل افزایش آمار تصادفات رانندگی در کشور به ضعف ترمز ماشین برمی گردد. سانحه اتوبوس حامل دانش آموزان که در ماه گذشته اتفاق افتاد نیز به همین علت بود. این قطعات از کیفیت مناسبی برخوردار نیستند و اغلب وارداتی هستند. اگر کمیسوین؛ مسوول واردات این قطعات باشد، قطعاً شروطنی را برای واردات در نظر می گیرد. به عنوان مثال، برای قطعه ای که قرار است وارد شود دو بار مجوز می دهد اما برای بار سوم از شرکت تولید کننده این تعهد را اخذ می کند که برای ادامه همکاری لازم است، این قطعه در داخل کشور تولید شود و کارگران داخلی برای تولید از این قطعات استفاده کنند. به نظرم اگر این اتفاق رخ دهد، تولیدات داخل به مراتب کیفیت بهتری از قطعات خارجی دارند.

آیا در حال حاضر شرایط برای همکاری چند جانبه با شرکت های خارجی وجود ندارد؟ در حال حاضر عده ای بحث تیرینگ (Tiering) را در کشور مطرح کرده اند. تیرینگ به این معناست که خودروسازان داخلی با چند شرکت بزرگ قرارداد ببندند و همه واحدهای کوچک در دل آن چند شرکت قرار بگیرند و برای آنها قطعه تولید کنند و از طریق این شرکت های بزرگ قطعات وارد بازار شود. وقتی قطعه ساز کوچک با شرکت بزرگ کار می کند که مصرف کننده نیست و واسطه گر است، ممکن است پس از مدتی شرکت بزرگ به هر دلیلی که گاه بی منطق است قطع همکاری کند و چون تقاضای خودروساز در بازار وجود دارد برای تأمین نیاز خودروساز



یکی از مشکلات کنونی قطعه سازان جریان نقدینگی است. واحدهای تولیدی ما مشکلات نقدینگی دارند و به خودی خود، نمی توانند این مشکل را حل کنند. شرکت ها، قطعات را تولید می کنند و به خودروسازان عرضه می کنند، اما پول آن ۱۲۰ روز بعد داده می شود.

قطعه مورد نیاز را وارد کند. تجربه شرکت های دیگر در دنیا نشان می دهد که عمر این همکاری یکی دو سال است و پس از مدتی شرکت های بزرگ به واردات روی می آورند. کمالات تمام قطعه سازان بزرگ، قطعه های خارجی وارد می کنند. از نظر من تیرینگ سم اقتصاد ما خواهد بود و اگر در کشور راه بیفتد باید فاتحه همه قطعه سازان کشور را خواند. در حال حاضر نیز شرکت های قطعه ساز با سود پنج درصد کار می کنند با تشکیل تیرینگ این سود کاهش پیدا می کند و قطعه سازان کوچک نمی توانند در بازار باقی بمانند.

عایدات این قراردادها اعم از مرسدس بنز، رنو، سیتروئن و... برای قطعه سازی ما چیست و چطور می توان از این قراردادها حداکثر استفاده را کرد؟

هر کدام از این شرکت ها که بیان کردید اگر بخواهند با چین همکاری کنند، چین اعلام می کند که اولاً باید این خودرو در داخل چین تولید شود، قطعات آن نیز در داخل باید تولید شود، از نیروی انسانی چینی باید استفاده شود و تنها باید تکنولوژی خود را به چین وارد کنید. تمام کارخانه های چین همین شرایط را دارند و محکوم به شرایطی هستند که این کشور در نظر گرفته

قطعات خودرو
ماهنامه سراسری خودرو، قطعات و خدمات شماره ۴۳۰ بهمن ۱۴۰۲

است. چین اجازه نمی دهد که هر کالایی به کشورش وارد شود. این در حالی است که در کشور ما به بهانه سرمایه گذاری، بسیاری از شرکت های خودروساز وارد شدند. ما هیچ گونه اطلاعاتی از قرارداد های بسته شده نداریم. یعنی انجمن قطعه سازان در جریان قرارداد های بسته شده نیست که این موضوع ناراحت کننده است.

از نظر شما چالش های قطعه سازی که اولاً بتوان قطعات با کیفیت و مطابق استانداردهای جهانی تولید کرد و ثانیاً کشور ما بتواند خود به صادر کننده قطعه در دنیا تبدیل شود، چیست؟

بگذارید این موضوع را با یک مثال توضیح دهم. زمانی که من می خواستم سیستم ترمز پژو را تولید کنم ایران خودرو طی مکاتباتی که با پژو انجام داد شرکت ما را به شرکت بوش معرفی کرد. بوش آموزش های لازم را به شرکت ما داد و قطعات لازم را در اختیار ما قرار داد. نیروهای ما برای آزمایش به خارج از کشور رفتند، ما با کمترین سرمایه گذاری خارجی پیش رفتیم. بیشتر قطعات را می توان در کشور تولید کرد. اگر خودروساز بخواهد این کار در کشور صورت بگیرد هیچ مانعی از نظر قطعه ساز وجود ندارد. اکثر قطعه سازان از خودروسازان کشور طلبکار هستند اگر این طلب خود را دریافت کنند سرمایه گذاری لازم را انجام می دهند. در ضمن کشور ما در این زمینه تجربه کافی دارد. ۳۰ سال است که قطعه خودرو تولید می کند. اعتقاد این است که اگر کمک و حمایت باشد مشکل حل می شود.

زمانی که خودروسازان خارجی وارد کشور ما می شوند چه اتفاقی برای قطعه سازان داخلی می افتد؟

مطمئن باشید اگر خودروساز خارجی وارد کشور ما می شود، قطعات ساخت داخل را به خوبی شناسایی کرده اند، از سوی دیگر این همکاری باعث می شود که ما با تکنولوژی روز دنیا آشنا شویم، قطعه ساز داخلی سرمایه گذاری بیشتری در این حوزه انجام داده و کار خود را توسعه می دهد. این اتفاق خوبی است که ما از آن استقبال می کنیم.

۶ درصد سهم در ارزش افزوده صنعت

رشته فعالیت تولید وسایل نقلیه موتوری سهم مهمی در اقتصاد کشور از حیث تولید ارزش افزوده (سهم شش درصدی در ارزش افزوده کارگاه های صنعتی ۱۰ نفر کارکن و بیشتر) و ایجاد اشتغال (سهم ۱۰ درصدی در تعداد شاغلان کارگاه های صنعتی ۱۰ نفر کارکن و بیشتر ۱۳۹۲) داراست. معاونت بررسی های اقتصادی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران در گزارشی با انتشار این آمار، توضیح داده است: سابقه صنعت خودرو در کشور، زنجیره تولید ارزش شکل گرفته در کشور به ویژه در بخش صنایع کوچک و متوسط در زمینه قطعه سازی (اگرچه منجر به رفع نیاز به واردات این صنعت نشده است)، تجربه و یادگیری حاصل شده طی سال های گذشته در زمینه طراحی و فرآیند تولید و امکان به کارگیری نیروهای متخصص فنی در این صنعت قابل انکار و صرف نظر کردن نیست. شاخص های تولید و فروش صنعت خودرو، در سال های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ افت های شدیدی را تجربه کرد.

لوازم یدکی

فنی

اینجا همه چیز به نفع شماست!

اولین و بزرگترین مرکز فروش قطعات یدکی خودرو در استان سیستان و بلوچستان

قابل توجه واردکنندگان تولید و توزیع کنندگان برتر قطعات خودرو و صاحبان برند جهت پخش محصولات خود در استان سیستان و بلوچستان با ما تماس بگیرید.

پیش از ۳۰ سال حضور موفق

مجموعه ای کامل از برترین برندهای قطعات یدکی خودرو

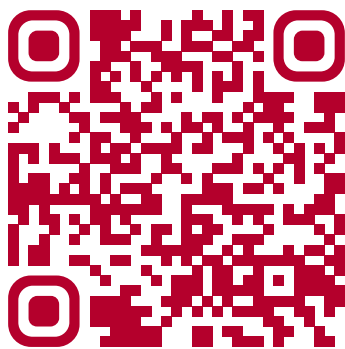
زاهدان - خیابان امام خمینی - میدان ۱۵ خرداد

۰۵۴۳۳۴۴۲۵۳۲ ۰۵۴۳۳۴۴۲۵۲۶

۰۹۱۲۴۷۷۱۲۸۱ (سعیدیان) ۰۹۱۵۵۴۱۴۳۶۱

DONI TEC

برای شما که ارزشمندید...



نماینده انحصاری

SIJ KYK IJB

۰۲۱-۳۳۱۱۱۰۷۲-۳ / ۰۲۱-۳۳۹۹۸۷۰۶-۸



iranjapanbearing.ir

IRAN JAPAN

ایران ژاپن

بلیزر

قطعات خودرو

ماهنامه سراسری خودرو، قطعات و خدمات شماره ۴۳ بهمن ۱۴۰۲

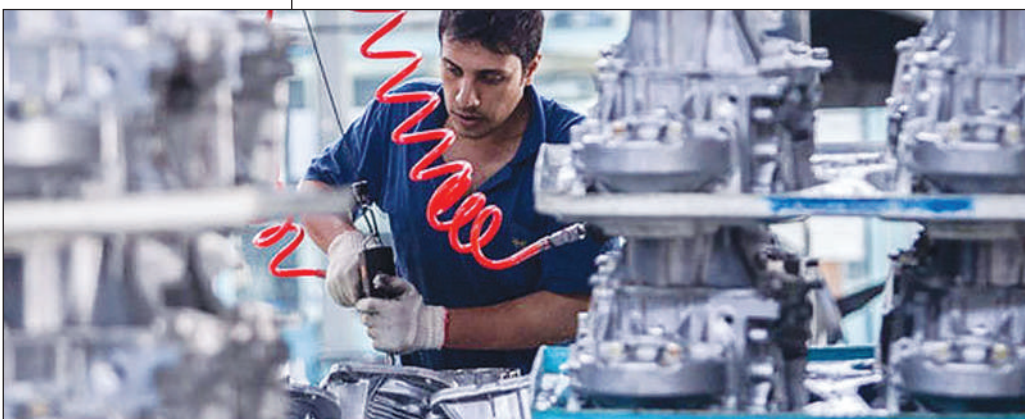
تعامل سازنده

اگر مراحل تکنولوژی در تولید یک قطعه را به سه مرحله تقسیم کنیم، مرحله اول را تولید قطعه جاری، مرحله دوم را مهندسی معکوس (بهینه‌سازی قطعه فعلی) و مرحله سوم را طراحی و تولید یک قطعه کاملاً جدید می‌نامند. با عنایت به این موضوع کار ویژه کمیته کسب و کار انجمن قطعه‌سازان، تلاش برای فهم دقیق و مشترک از وضعیت فعلی صنعت قطعه‌سازی و واحدهای فعال است تا نسبت به برنامه‌ریزی برای رشد کمی و کیفی کل صنعت اقدام کند.

هم‌اینک قطعه‌سازانی در ایران وجود دارند که به دلیل ارتباطات گسترده جهانی، در خاک ایران موفق به طراحی قطعه شده و با موفقیت نیز آن قطعه را به تولید رسانده‌اند و به لطف مرادوات گسترده و سرمایه‌گذاری‌های مشترک با طرف‌های خارجی، به دانش روز مجهزند. این شرکت‌ها که در واقع بازوی فنی خودروسازان در مسیر تولیدات جدید هستند، امروزه در وضعیت مناسبی قرار دارند و کمتر نیازی به حمایت انجمن دارند. با این حال واحدهای کوچک‌تر و در عین حال ضعیف‌تر همچنان چشم امید به همراهی انجمن دارند. برنامه کمیته کسب و کار این است که با حمایت از واحدهای کوچک‌تر تلاش کند تا این واحدها را ترغیب به مذاکره و عقد قرارداد با طرف‌های خارجی در جهت توسعه تکنولوژی، افزایش سطح دانش و رشد تولید کند. در واقع انجمن از طریق همکاران صنفی خود در اسپانیا، فرانسه و ایتالیا، تلاش دارد تا واحدهای همسو و مشابه دو طرف را به هم وصل کرده و زمینه رشد و توسعه صنعت قطعه را به شکلی مناسب فراهم سازد. انتقال دانش و تکنولوژی در کنار سرمایه‌گذاری خارجی می‌تواند بسیاری از مشکلات فعلی واحدهای داخلی را رفع و نسبت به اتصال آنها به زنجیره جهانی تولید قطعات خودرو، اقدام کند تا سطح دانشی، کیفی و تولیدی قطعه‌سازان ایرانی به وضع مطلوب نزدیک‌تر شود.

در آخرین نمونه از چنین رویه‌ای، طرح ایجاد پلت‌فرم‌های جدید ملی و دوبرند داخلی ایران خودرو و سایپا، خوشبختانه طرف‌های ایرانی با شرکت‌های معتبر همراه شده و همکاری می‌پردازند به طوری که موتور جدید برند ماهله قرار است از طریق همکار ایرانی این شرکت تولید و مونتاژ شود و هم‌اینک با انتخاب سازنده و تامین‌کننده، کار به سمت نهایی شدن پیش می‌رود تا ما به

زودی شاهد تولید یک موتور سه سیلندر یک لیتری توربوشارژر در این مجموعه باشیم که هم قدرت و گشتاور بهتری نسبت به موتورهای فعلی ایرانی دارد و هم مصرف سوخت کمتری را به واسطه استفاده از موتور توربوشارژر و تکنولوژی و مواد پیشرفته نصب خریداران می‌کند. روند تبادل دانش و فناوری در راستای بومی شدن روش‌های ساخت این موتور در حال تکامل است و این رویه به عنوان بهترین نمونه از یک شیوه معقول و مناسب همکاری، می‌تواند الگویی برتر برای سایر همکاری‌های بین‌المللی ما در بخش قطعه‌سازی باشد. در عین حال شرکت سایپا نیز با رویه‌ای مشابه در حال کار روی خودرو کامل جدیدی است که با پلت‌فرم نوینی به نام اس‌پی قرار است به زودی روانه بازار داخلی شود.



دولت چه توقعی از قطعه‌سازان دارد؟

ادامه از صفحه ۴

در این ارتباط اصلاح مدیریت زنجیره تامین خودروسازان از طریق اجرای نظام رده‌بندی قطعه‌سازان باید در دستور کار قرار گیرد به نحوی که تعداد قراردادهای خودروسازان کاهش یافته و قطعه‌سازان رده اول یا حتی رده نیم با قطعه‌سازان رده دوم و سوم قرارداد داشته باشند و به این ترتیب مجموعه‌ها ساخته و به خودروساز تحویل داده شود.

۲- اقداماتی که دولت برای کمک به تامین این انتظارات می‌تواند انجام دهد عبارت‌اند از: حمایت و پشتیبانی از صنعت داخلی به ویژه قطعه‌سازان با ایجاد فضای رقابتی سالم در برابر قطعات وارداتی، با وضع تعرفه‌های مناسب گمرکی، وضع قوانین ضد دامپینگ و جلوگیری از واردات بی‌رویه خودرو و قطعات ساخته شده و قاچاق قطعات برای بازار داخلی

۳- ایجاد و تسهیل شرایط و امکانات استفاده از تسهیلات بانکی، صندوق ذخیره ارزی و... برای توسعه و نوسازی ماشین‌آلات و تجهیزات خط تولید

۴- آموزش و تامین نیروی کار گری ماهر مورد نیاز صنعت در رشته‌های مختلف

۵- احداث کارخانجات تولیدکننده مواد اولیه با کیفیت، برای تامین مواد اولیه مورد نیاز صنعت با قیمت مناسب

۶- وضع قوانین و مقررات کار گری، بهبود شرایط فعلی کار برای استفاده از بیمه‌های سلامت، بیکاری و...

اگر بخواهیم به طور شفاف بگوییم قطعه‌سازان چه مشکلاتی دارند، باید به این موارد اشاره کنیم. یکی از مشکلات این بخش مطالبات پرداخت نشده این بخش از خودروسازان است. اگر چه برای حل این مشکل اقداماتی شده است و خودروسازان باید طبق قراردادی که با قطعه‌سازان دارند، عمل کنند. موضوع بعدی به کیفیت محصولات برمی‌گردد. به این ترتیب سازمان گسترش به عنوان یک سازمان توسعه‌ای و وابسته به وزارت صنعت، معدن و تجارت، همواره در ایجاد کارخانه‌هایی که سرمایه‌گذار بخش خصوصی علاقه به سرمایه‌گذاری در قطعات با ریسک و سرمایه‌گذارند اقدام کرده (اجرای طرح لاستیک‌سازی و مشارکت با بخش خصوصی در تولید قطعات متعدد نظیر گیربکس اتوماتیک و...) و همواره حامی و پشتیبان صنعت و حتی پیگیر وصول و کاهش مطالبات قطعه‌سازان از خودروسازها بوده است.

در این ارتباط اصلاح مدیریت زنجیره تامین خودروسازان از طریق اجرای نظام رده‌بندی قطعه‌سازان باید در دستور کار قرار گیرد به نحوی که تعداد قراردادهای خودروسازان کاهش یافته و قطعه‌سازان رده اول یا حتی رده نیم با قطعه‌سازان رده دوم و سوم قرارداد داشته باشند و به این ترتیب مجموعه‌ها ساخته و به خودروساز تحویل داده شود.

۲- اقداماتی که دولت برای کمک به تامین این انتظارات می‌تواند انجام دهد عبارت‌اند از: حمایت و پشتیبانی از صنعت داخلی به ویژه قطعه‌سازان با ایجاد فضای رقابتی سالم

شرکت تولیدی یدکی موتور ایران - اولین تولید کننده سوپاپ انواع خودرو در ایران



STYM
Sherkat Toulidi Yadaki Motor Iran
Manufacturer of all Types of Engine Valves in Iran

شرکت گسترش صنعت بلبرینگ ایران - تولید کننده انواع بلبرینگ، رولبرینگ و ساچمه



ISBQ
Sherkat Gostaresh Sanat
Ball Bearing Iran

شرکت تولیدی یدک نوید - تولید کننده انواع گاید و سیت سوپاپ - بوش شاتون خودرو در ایران



STYM
Sherkat Toulidi Yadaki Navid

دفتر: تهران، خیابان بهشتی، خیابان شهید جواد سرفراز، پلاک ۳۲
info@stym.com ۰۲۱-۸۸۷۳۹۴۰ ۰۲۱-۸۸۷۵۲۸۶۱-۳

فروشگاه خودرویی

نماینده انحصاری لنت آسیمکو

تحت لیسانس آسیمکو آمریکا

نماینده انحصاری لنت "های-کیو" اصل کره



تهران، خیابان ملت، نبش پاساژ قبائیان، پلاک ۹۳

تلفن: ۳۳۱۱۱۴۳۵ همراه: ۰۹۱۲۱۲۴۲۳۸۰

www.goodyadak.ir

نامه خودرویی دیوان محاسبات به وزیر اقتصاد

تجدید ارزیابی با زیان انباشته» حضورتان ارسال می‌شود. خواهشمند است دستور فرمایید در راستای تحقق شعار سال (مهار تورم و رشد تولید) و به منظور حمایت از صنعت خودرو، بهبود ساختار مالی، امکان جذب منابع مالی از بازار سرمایه و رعایت حقوق عامه کشور، موضوع با عنایت ویژه و با نگاه حمایتی به بازار سرمایه مورد بررسی قرار گرفته و دیوان محاسبات کشور رانیز از اقدامات موثر آن وزارتخانه مطلع فرمایند.»

هستند یا تحت عنوان سهام عدالت، مالکیت سهام شرکت‌های واگذار شده را دارند، اثر گذار خواهد بود. جریان قیمت گذاری در صنعت خودرو به دلیل تلاطم ارزی منجر به افزایش زیان انباشته در این صنعت شده که ادامه فعالیت برای دو شرکت بزرگ را با مشکلات اساسی روبرو کرده است. در این راستا، به پیوست، نامه مدیران عامل گروه صنعتی ایران خودرو و سایپا در خصوص «درخواست کاهش فاصله زمانی تجدید ارزیابی دارایی‌ها و تهاثر مازاد

معاون فنی و حسابرسی امور اقتصادی دیوان محاسبات کشور در نامه‌ای به وزیر امور اقتصاد، خواستار تسهیل مجوز تجدید ارزیابی دارایی‌های دو خودرو ساز بزرگ کشور به منظور حمایت از صنعت خودرو، بهبود ساختار مالی آنها شد. در متن نامه محسن برزوزاده به احسان خاندوزی آمده است: «تصمیم‌های اقتصادی بر طیف وسیعی از مردم که به عنوان سهامدار در بازار سرمایه مشغول به فعالیت



خودروسازان در مسیر ورشکستگی هستند؟

بهدار (صور تجلسه پیوست به شماره ۲۷۲ تاریخ ۲۴ مرداد ۱۴۰۲)، در صورت عدم خروج از شمولیت ماده ۱۴۱ قانون تجارت تا تاریخ ۳۱ تیر ۱۴۰۳ نماد معاملاتی دو شرکت مذکور، لغو پذیرش و از بازار دوم بورس به بازار پایه فرابورس منتقل خواهند شد. این امر با توجه به حضور بی‌شمار سهامداران خرد و تأثیر قابل ملاحظه معاملات دو نماد سایپا و ایران خودرو در روند شاخص کل، تبعات منفی برای سهامداران بواسطه کاهش ارزش دارایی‌های شان و به تبع آن بازار سرمایه کشور خواهد داشت. لذا در جهت رفع موانع ایجاد شده و با عنایت به مفاد ماده ۱۴ قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی کشور مصوب ۱۵ اردیبهشت ۱۳۹۸ خواهشمند است مساعدت لازم برای صدور مجوز انجام افزایش سرمایه از محل مازاد تجدید ارزیابی دارایی‌ها برای شرکت‌های یاد شده به صورت معاف از مالیات و صرفاً برای یک بار تا تیرماه سال ۱۴۰۳ می‌پذیرد. بر این اساس، ایران خودرو و سایپا نیز برای اینکه اعلام کنند قصد خروج از شمولیت ماده ۱۴۱ را دارند برنامه‌های خود را اعلام کردند که البته هر دو این شرکت‌ها مانند وزیر صمت بر تجدید ارزیابی دارایی‌ها تأکید کرده‌اند. (نامه سایپا)، (نامه ایران خودرو)

مالی تا پایان تیرماه ۱۴۰۳، شده است. در نامه علی‌آبادی آمده است: چنانچه استحضار دارید، افزایش زیان انباشته شرکت‌های سایپا و ایران خودرو و منجر به شمولیت ماده ۱۴۱ اصلاحی قانون تجارت برای سومین سال متوالی شده و بر اساس مصوبات هیأت پذیرش اوراق

مقررات ماده ۱۶ این قانون سرمایه شرکت را به مبلغ سرمایه موجود کاهش دهد. در صورتی که هیأت‌مدیره برخلاف این ماده به دعوت مجمع عمومی فوق‌العاده مبادرت نکند و یا مجمعی که دعوت می‌شود نتواند مطابق مقررات قانونی منعقد شود هر ذی‌نفع می‌تواند انحلال شرکت را از دادگاه صلاحیت‌دار درخواست نماید.»

نکته قابل توجه آنکه در قانون تجارت، حتی عواقب عدم رعایت ماده ۱۴۱ نیز منتشر شده که بر اساس ماده ۲۶۵، می‌تواند حکم جزایی در پی داشته باشد. در صورتی که هیأت‌مدیره برای برگزاری مجمع عمومی فوق‌العاده پیشگام نشود، این وظیفه بر عهده بازرس خواهد بود. بازرس باید در کمتر از دو ماه نسبت به اعلام نصف شدن سرمایه و لزوم برگزاری مجمع اقدام نماید. از این رو می‌بینیم که برخی از کارفرمایان برای بر ملا نشدن وضعیت مالی شان، از معرفی به عنوان مشمول ماده ۱۴۱ طفره می‌روند. برخی دیگر ترجیح می‌دهند با روش‌هایی شبیه تهاوت یا واگذاری بدهی‌ها به بدهکاران، بخشی از سرمایه اصلی صندوق را حفظ کنند.

نامه نگاری وزیر صمت

بر همین اساس نیز، عباس علی‌آبادی وزیر صمت هفته پیش در نامه‌ای خطاب به محسن رضایی دبیر شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا، به بیان نگرانی خودروسازان از بابت افزایش زیان انباشته و شمولیت ماده ۱۴۱ قانون تجارت برای سومین سال متوالی پرداخت و تنها راهکار عملیاتی جهت این امر را افزایش سرمایه از محل مازاد تجدید ارزیابی دارایی‌ها، اعلام کرده و خواستار احتساب معافیت

با توجه به اینکه زیان انباشته ۳ خودرو ساز کشور طی ۹ ماهه امسال به ۱۷۴ همت رسیده که بیش از سرمایه ثبتی شرکت هاست، وزیر صمت خواستار تجدید ارزیابی دارایی‌های خودروسازان شد. آخرین گزارش ارسالی خودروسازان به سامانه کدال نشان می‌دهد که مجموع زیان انباشته سه شرکت ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو تا پایان آذرماه (۹ ماهه امسال) به ۱۷۴ هزار میلیارد تومان رسیده است. با توجه به اینکه خودروسازان در پایان سال گذشته به زیان انباشته ۱۲۹ هزار و ۱۰۰ میلیارد تومانی رسیده بودند، بنابراین طی ۹ ماهه امسال بالغ بر ۴۴ هزار و ۹۰۰ میلیارد تومان زیان انباشته ثبت کرده‌اند. بر این اساس، گزارش صورت مالی ایران خودرو نشان می‌دهد این شرکت تا انتهای آذرماه امسال بالغ بر ۱۰۴ هزار میلیارد تومان زیان انباشته داشته است؛ یعنی مجموع زیان انباشته این شرکت به ۱۰۴ هزار میلیارد تومان رسیده که تقریباً ۲ برابر سرمایه ثبت شده این شرکت است.

همچنین بررسی صورت‌های مالی شرکت سایپا نیز نشان می‌دهد این شرکت تا پایان آذرماه امسال ۴۸ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان زیان انباشته ثبت کرده، در حالی که سرمایه ثبت شده این شرکت بالغ بر ۱۹ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان است. زیان انباشته شرکت پارس خودرو نیز تا پایان آذرماه امسال بیش از ۲۱ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان بوده دل حالی که سرمایه ثبت شده پارس خودرویی‌ها در بورس، کمی بیش از ۱۱ هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان است، بنابراین زیان انباشته آنها از نصف سرمایه بالاتر است. (جزئیات بیشتر)

خودروسازان در مسیر ورشکستگی

بر اساس این گزارش، با توجه به اینکه زیان خودروسازان از سرمایه ثبت شده‌شان بیشتر است از این رو این ۳ خودرو ساز مشمول ماده ۱۴۱ قانون تجارت بوده و در مسیر ورشکستگی قرار دارند. ماده ۱۴۱ برای شرکت‌هایی است که نیمی از سرمایه خود را از دست داده‌اند. در واقع این ماده یک پیش‌بینی قانونی است تا شرکت و پرسنل آن پیش از نابودی کل سرمایه شرکت، چاره‌ای بیندیشند.

در متن ماده ۱۴۱ قانون تجارت آمده است که «اگر بر اثر زیان‌های وارده حداقل نصف سرمایه شرکت از بین برود، هیأت‌مدیره مکلف است بلافاصله مجمع عمومی فوق‌العاده صاحبان سهام را دعوت کند تا موضوع انحلال یا بقای شرکت، مورد شور و رأی واقع شود. هر گاه مجمع مزبور رأی به انحلال ندهد، باید در همان جلسه و با رعایت

عمر مفید لوازم مصرفی خودرو

هر خودرو از تعداد زیادی قطعه تشکیل شده است که بعضی از این قطعات علی‌رغم نقش مهمی که در کارکرد خودرو ایفا می‌کنند عمر کوتاهی دارند.

لنت عقب هر ۴۰ هزار کیلومتر	روغن موتور هر ۱۰ هزار کیلومتر (بسته به نوع روغن)
صفحه کلاچ هر ۶۰ هزار کیلومتر	روغن ترمز هر ۵۰ هزار کیلومتر یا ۲ سال یکبار
واشر سرسیلندر هر ۱۰۰ هزار کیلومتر	باتری ۲ الی ۳ سال
لاستیک هر ۱۰۰ هزار کیلومتر و یا ۲ سال پس از تولید	تسمه تایم و دینام هر ۶۰ هزار کیلومتر
آب رادیاتور هر ۳۰ هزار کیلومتر یا سالی یکبار	لنت جلو هر ۲۰ هزار کیلومتر

Mando

KGC
DOOWON
HANON

HI Mando SHOCK ABSORBERS

021-33923001

گروه صنعتی اتحاد موتور

اتحاد موتور با نشان تجاری **IEMCO** انتخاب اول خودروسازان در ایران

سرگیجه مشتریان در ماجرای «پلاک خودرو»

اصرار تسلا بر ادامه جنگ قیمتی

تسلا از مشوق های جدیدی از جمله پارانهای بیمه رونمایی کرد تا مصرف کنندگان را در بزرگترین بازار خودروی جهان و جایی که گول خودروی الکترونیکی ایالات متحده در یک جنگ طولانی قیمت با رقبا بی مانند بی وای دی است، جذب کند. به گزارش ایسنا، تسلا اعلام کرد خریداران خودروهای سدان مدل ۳ و شاسی بلندهای مدل Y تا پایان ماه مارس مشمول حداکثر ۳۴۶۰۰ یوان (۴۸۰۷.۷۶ دلار) مشوق خواهند بود. از جمله این مشوق ها می توان به تخفیف ۸۰۰۰ یوانی در محصولات بیمه خودرو با مشارکت تسلا و ۱۰ هزار یوان تخفیف در صورت انتخاب تغییر رنگ توسط خریدار اشاره کرد. تسلا همچنین برنامه های تامین مالی ترجیحی با زمان محدود ارائه می دهد که می تواند تا ۱۶۶۰۰ یوان برای خرید مدل Y صرفه جویی به دنبال داشته باشد.

اصرار تسلا بر ادامه جنگ قیمتی تسلا قیمت برخی از خودروهای مدل Y و ۳ در چین را در ماه ژانویه و در مواجهه با افت تقاضا و افزایش رقابت، کاهش داد و از اول فوریه برای برخی از مدل های Y تخفیف های نقدی ارائه کرد. بزرگترین رقیب محلی تسلا یعنی بی وای دی نیز قیمت اولیه نسخه جدید شاسی بلند هیبریدی **Song Pro** خود را ۱۵.۴ درصد کاهش داد. بی وای دی که تسلا را به عنوان برترین سازنده خودروهای برقی جهان در فصل چهارم از سلطنت خلع کرد، در ماه فوریه تخفیف های بزرگ تری برای مجموعه ای از نسخه های جدید ارائه داد. بر اساس گزارش رویترز، تسلا در چین رقابت سختی با شرکت هایی مانند بی وای دی دارد.



نهایی ثبت نام کنندگان حذف خواهد شد. به گفته وی، خودروساز مورد نظر از اظهارات رئیس سازمان توسعه تجارت در این مورد ابراز بی اطلاعی می کند. ماجرا از این قرار است که رئیس سازمان توسعه تجارت هفدهم بهمن امسال اعلام کرد: «در بحث ثبت نام خودروهای وارداتی، محدودیت های پلاک فعال برداشته شده است؛ از این رو متقاضی دارای خودرو، اگر ۵ سال از پلاک و مدل خودروی وی گذشته باشد، می تواند نسبت به ثبت نام اقدام کند و اگر خودرویی انتخاب نکرده باشد، می تواند از سایر سامانه ها اقدام به ثبت نام کند.» با توجه به اظهارات این مقام مسوول، برخی شهروندانی که ۵ سال از پلاک و مدل خودروی آنها گذشته، اقدام به ثبت نام خودروهای وارداتی کرده اند و فرآیند اولیه رانندگی پست سر گذاشته اند. باین حال، خودروسازان می گویند به دلیل داشتن پلاک فعال، از فرآیند نهایی ثبت نام حذف خواهند شد. پیگیری «دنیای اقتصاد» نیز نشان می دهد خودروسازان ظاهر از اظهارات رئیس سازمان توسعه تجارت اطلاعی ندارند و طبق آخرین قواعد موجود، دارندگان پلاک فعال همچنان مجاز به دریافت خودروی وارداتی از مسیر سامانه یکپارچه نیستند.

حالا این پرسش پیش می آید که چه کسی پاسخگوی سرگردانی مشتریانی خواهد بود که قربانی ناهماهنگی سازمان توسعه تجارت و عرضه کنندگان خودرو شده اند؟ اگر شرط پلاک فعال برای افرادی که پنج سال از عمر پلاک و مدل خودروی آنها گذشته، برداشته شده است، پس چرا خودروسازان از آن خبر ندارند؟ اگر هم این شرط حذف نشده، پس تکلیف اظهارات رسمی رئیس سازمان توسعه تجارت چیست؟



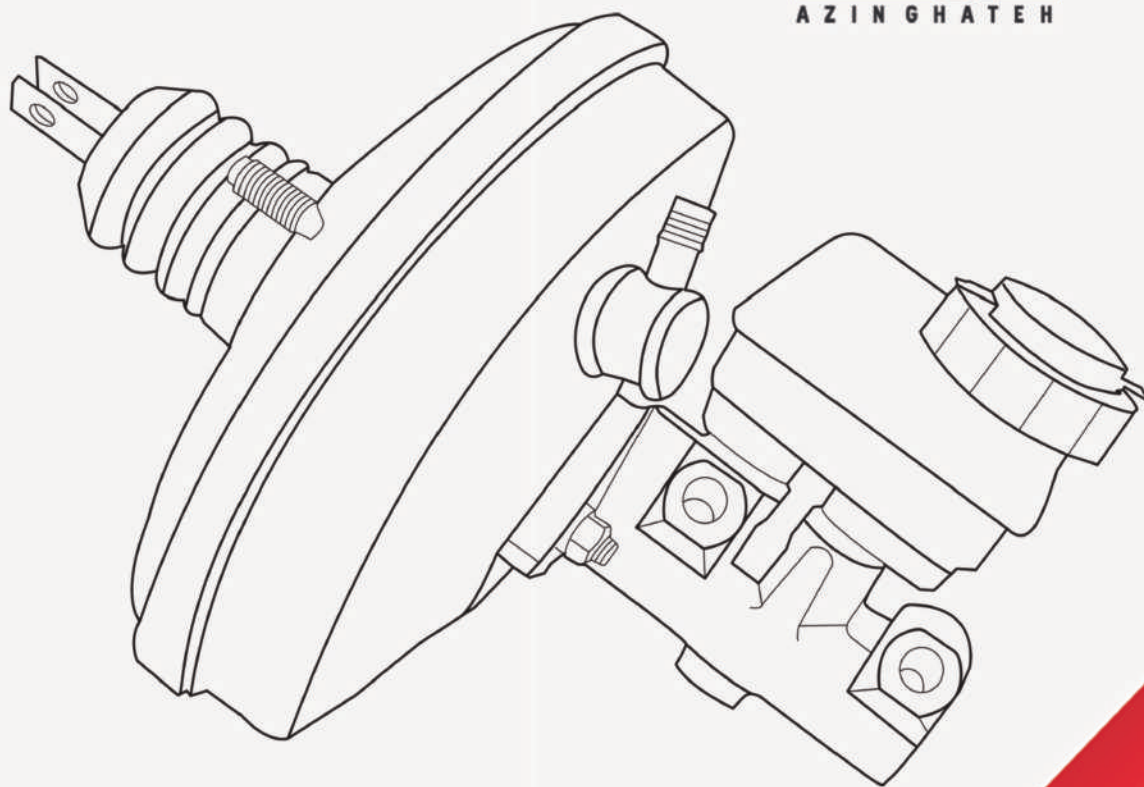
خودروسازان می گویند؟ پرسش دیگر اینکه چرا و چطور هماهنگی لازم و کافی بین خودروسازان و پلیس راهور بر سر مساله پلاک گذاری خودروها شکل نگرفته است؟ اما موضوع دیگری که این روزها سردرگمی مشتریان، به ویژه متقاضیان خودروهای وارداتی، را در پی داشته، شرط پلاک فعال برای ثبت نام این خودروهاست. یکی از شهروندانی که در ثبت نام اخیر خودروهای وارداتی شرکت کرده، می گوید: با توجه به اظهارات چند وقت پیش رئیس سازمان توسعه تجارت مبنی بر حذف شرط «نداشتن پلاک فعال جهت ثبت نام خودروی خارجی» برای آنها بی که پنج سال از آخرین پلاک فعال آنها گذشته باشد، ۵۰۰ میلیون تومان بلوکه و در طرح مورد نظر شرکت کردم. وی می افزاید: حالا با وجود تایید اولیه، خودروساز می گوید به دلیل داشتن پلاک فعال (حتی با وجود گذشت بیش از پنج سال از دریافت آن) نام من از لیست

اگر شرط پلاک فعال برای افرادی که پنج سال از عمر پلاک و مدل خودروی آنها گذشته، برداشته شده است، پس چرا خودروسازان از آن خبر ندارند؟ اگر هم این شرط حذف نشده، پس تکلیف اظهارات رسمی رئیس سازمان توسعه تجارت چیست؟

سال ها، خودروهای تولیدی از پانزدهم اسفند پلاک سال جدید دریافت می کنند. حال این پرسش برای مشتریان ایجاد شده که بالاخره باید به حرف راهور ناجا به عنوان مسوول شماره گذاری خودرو استناد و اعتماد کنند یا به آنچه

برخی وعده های سیاستگذار و همچنین نهادهای اجرایی، این روزها مشتریان خودروهای داخلی و خارجی کشور را سردرگم کرده است، موضوعی که نشان از عدم هماهنگی لازم و کافی با عرضه کنندگان خودرو به ویژه خودروسازان دارد. طی دو سه هفته اخیر، دو موضوع ویژه سبب سردرگمی مشتریان و ثبت نام کنندگان خودرو شده است؛ یکی اختصاص پلاک ۱۴۰۳ به خودروها، و دیگری ماجرای شرط پلاک فعال برای شرکت در ثبت نام خودروهای خارجی.

اصل داستان نخست این است که مشتریان بین اظهارات مسوولان راهور و برنامه ریزی خودروسازان بابت دریافت پلاک ۱۴۰۳ مانده اند. ۲۲ بهمن امسال بود که رئیس پلیس راهور فراجا اعلام کرد از ۲۳ بهمن به بعد، خودروهای ترخیصی از کارخانه، با مدل سال ۱۴۰۳ سند زده و شماره گذاری می شوند. سردار تیمور حسینی گفت: ما هر سال به دو دلیل عمده که یکی برای حمایت از مصرف کننده و دیگری برای حمایت از تولید کننده است، از حدود یک یا دو ماه قبل از سال، مدل - پلاک - سال جدید را اعمال می کنیم. این اظهار نظر رئیس پلیس راهور، خیال آن دسته از مشتریانی را که خودروی آنها از ۲۳ بهمن به بعد ترخیص می شود، بابت دریافت پلاک سال جدید (۱۴۰۳) راحت کرد. این در حالی است که خودروسازان خلاف آنچه سردار حسینی اعلام کرده، می گویند طبق قواعد و برنامه ریزی داخلی خود اقدام به صدور پلاک می کنند. به گفته برخی مشتریان که با روزنامه تماس گرفته اند، خودروسازان با رد موضوع اختصاص پلاک ۱۴۰۳ به خودروهایی که از ۲۳ بهمن به بعد از کارخانه ترخیص می شوند، تاکید کرده اند طبق روال این



۰۲۱-۳۳۹۲۰۴۵۴
۰۲۱-۳۳۹۵۶۳۲۹
۰۲۱-۳۳۵۳۱۵۲۰

تهران، خیابان اکباتان، کوچه هشت متری ملت، پلاک ۳۰

ضمانت، کیفیت، امنیت
تولید و پخش قطعات ترمز

WWW.AZINGHATEH.COM

پذیرش نمایندگی فعال شهرستان