

**itpcoplus**  
آی تی پی سی پلاس

بهینه سازی و نوآوری قطعات خودرو  
تخصص ماست

www.tpc.co.com



# قطعات خودرو

ماهنامه اختصاصی | شماره چهل و پنج | فروردین ۱۴۰۳ | قیمت ۷۰۰۰ تومان | تلفن دفتر نشریه: ۰۲۱۳۶۹۱۵۸۴۲ | همراه: ۰۹۱۲۹۰۵۴۵۶۱

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

**آذین قطعه**  
تولید و پخش قطعات ترمز  
انواع خودروهای داخلی  
(پدیرش نمایندگی فعال شهرستان)



شرکت سامفر میزبان وزیر  
و معاون صنایع عمومی و  
معاون شهر کهای صنعتی



## اصناف؛ مخاطب خاص شعار امسال



صفحه ۵


به گزارش قطعات خودرو، دوروز پایانی فروردین ماه، شهرهای مختلف استان سمنان میزبان مسوولان ارشد دولت سیزدهم بود. در جریان حضور هیات دولت در دیار دارالمرحمه سمنان، توجه ویژه ...  
صفحه ۵

سرنوشت ایران ۱۴۱۰  
در صورت ادامه رشد  
اقتصادی فعلی



صفحه ۲

تشدیدر کودبازار توسط  
خودروهای وارداتی



صفحه ۸

رونق اقتصادی  
نیازمند قانون ساماندهی و  
نظارت بر تجارت مرزی



رئیس اتاق اصناف مرکز استان بوشهر، رونق اقتصادی در این منطقه را منوط به اجرای قانون «ساماندهی و نظارت بر تجارت مرزی (کولبری و ملوانی)» و ایجاد اشتغال پایدار مرز نشینان را دانست.  
صفحه ۸

### هشدار چینی زده شدن صنعت خودرو

چشم انداز روشنی پیش روی نیست...  
نیاز به حداقل ۴۰ درصد نقدینگی بیشتر  
ورودی متناسب با خروجی

ورودی متناسب با خروجی  
چگونگی مشارکت مردم در تولید  
توسعه خودروهای برقی چه برسر قطعه سازان می آورد؟



صفحه ۳

روایت آماری  
از تورم  
سال گذشته



طبق بررسی های انجام شده، رشد نقدینگی، تورم تولیدکننده و مصرف کننده در سال ۱۴۰۲ با یکدیگر هم راستا بوده اند، روند تورم به طور کلی در سال ۱۴۰۲ نزولی بوده است. بانک مرکزی اخیراً آمار تورم تولیدکننده را به روزسانی کرده است.  
صفحه ۲

مهلت یک ماهه مجلس به وزارت صمت  
برای ارائه برنامه ارتقای ایمنی خودروها

صفحه ۸

در قطعات خودرو این شماره بخوانید	
۴	ماجرای طوفانی برای خرید واگن های مترو
۴	چند فروشگاه اینترنتی در قطعات خودرو داریم؟
۵	آمار سال گذشته صادرات در بخش های مختلف
۶	تبدیل هزاران مجوز کاغذی به شناسه یکتا
۷	واردات ممنوعه، افزایش سود قاچاق
۷	بر خورد با کالاهای قاچاق قطعات یدکی در تهران
۷	نقطه عطف اقتصاد جهانی

## گروه صنعتی اتحاد موتور

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

## گروه صنعتی اتحاد موتور

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




مراقب بسته بندی های مشابه باشید...

### AUTOMOTIVE BELT

Innovation and Performance  
www.iremco.co.ir



# سرنوشت ایران ۱۴۱۰ در صورت ادامه رشد اقتصادی فعلی

بررسی رشد اقتصادی ایران در سال های پیش رو، و رسیدن به ثبات اقتصادی و تحولات احتمالی، محور سخنان مسعود نیلی، استاد اقتصاد دانشگاه صنعتی شریف، بود که در همایش «چشم انداز اقتصاد ایران» مطرح

شد. نیلی با تحلیل مسیر رشد اقتصادی در سال های گذشته، سناریوهای آینده این متغیر مهم را ترسیم کرد. بر این اساس، نتایج پژوهش های این اقتصاددان نشان می دهد که اگر بخواهیم تا سال ۱۴۱۰، رشد اقتصادی به طور

متوسط سالانه ۱۰۷ درصد باشد، رشد سرمایه گذاری باید به طور متوسط به ۴۰۵ درصد در سال برسد که این سطح در یک دهه گذشته هیچ گاه تجربه نشده است.

مسعود نیلی بیان کرد: حتی اگر در حالت خوش بینانه، متوسط رشد سرمایه گذاری در سال به ۲۰ درصد برسد، متوسط رشد اقتصادی تا ۱۴۱۰ به ۵۸ درصد خواهد رسید. این نتایج از غیر واقع بینانه بودن هدف گذاری رشد ۸ درصدی سالانه در برنامه هفتم حکایت دارد.

مسعود نیلی در ادامه افزود: رکورد تورم در بالاترین نرخ که تجربه کرده ایم، مربوط به سال های اخیر، به طور مشخص از سال ۱۳۹۷ به بعد، بوده است. از سال ۱۳۹۹ به بعد، ما رشد اقتصادی با ثبات بالایی ۴ درصد را تجربه کرده ایم. حالا این سوال برای ما مطرح می شود که آیا واقعا با یک تحول ساختاری از نظر رشد اقتصادی مواجه بوده ایم و وارد یک دوره رشد با ثبات شده ایم؟ خصوصا در شرایط کرونا که اغلب کشورهای جهان، بارش منفی مواجه بودند، اما در کمال تعجب، اقتصاد ایران وضعیت خوبی داشته است. نه تنها تحریم، کرونا و کاهش قیمت نفت بر اقتصاد ما اثر گذار نبوده، بلکه رونق هم پیدا کرده است. انگار در کنار واکنس کرونا، که در مراحل اولیه بود، شرایطی هم برای تزریق واکنس به اقتصاد مهیا شد! که به زعم بنده، برای رشد اقتصادی کشور در آینده، نیازمند بررسی این مساله هستیم.

این اقتصاددان تاکید کرد که در اقتصاد ایران هر چقدر موجودی سرمایه رشد کند، تولید داخلی هم رشد می کند. در نتیجه اگر بخواهیم چشم اندازی از رشد داشته باشیم، باید به چگونگی افزایش موجودی سرمایه واقف باشیم، که آن هم نیازمند بالا رفتن تولید است.

نیلی در ادامه عمده نوسانات تولید ایران را ناشی از نوسانات درآمدهای ارزی حاصل از نفت خام دانست. او معتقد است که یک جمع بندی اولیه به ما نشان می دهد، اقتصاد ایران در بلندمدت با رشد موجودی سرمایه افزایش پیدا می کند و تغییرات مقطعی آن، به وسیله نوسانات درآمدهای ارزی حاصل از صادرات نفت رقم زده می شود. با این پیش زمینه، این موضوع مطرح می شود که اقتصاد ایران در سه سال گذشته بالای ۴ درصد رشد داشته است. به طور دقیق تر، تولید ناخالص داخلی ما نسبت به سال ۱۳۹۸ در مجموع، ۱۳ درصد رشد یافته است. با توجه به این مساله، ما می خواهیم بدانیم که این رشد در نتیجه چه چیزی حاصل شده است و آیا می تواند سبب ایجاد رشد پایدار باشد یا خیر.

## افزایش تولید نفت می تواند سبب افزایش درآمدهای ارزی شود

وی افزود: در آمارها مشخص است که ارزش افزوده بخش نفت نسبت به پایان سال ۹۸ بیش از ۳۲٫۸ درصد رشد داشته است. اما اثرات غیر مستقیم از طریق چند کانال ظاهر می شود. افزایش تولید نفت ایران اگر باعث افزایش صادرات شود افزایش درآمدهای ارزی را در پی دارد. از نگاه این اقتصاددان، پیش از تحریم، عامل اصلی نوسان درآمدهای ارزی ایران قیمت نفت بوده است، اما بعد از آن، مقدار صادرات هم به عامل دیگری تبدیل شده است، که حاصل ضرب این دو عامل باعث افزایش نوسان می شود. برای مثال در سال ۹۷ هم صادرات نفت و هم قیمت نفت کاهش یافته و در زمان های دیگر، هر دو با هم افزایش پیدا کرده اند. بنابراین دو عامل نوسان در اقتصاد ایران اثر گذار بوده است. در سال های اخیر به علت اتفاقاتی که در نتیجه حمله روسیه به اوکراین در بازار نفت رخ داده، صادرات نفت ایران نسبتا افزایش پیدا کرده و از ۲۴ میلیارد دلار در سال ۹۹ به بیش از ۵۵٫۵ میلیارد دلار رسیده است. با افزایش این درآمدها، به طور بالقوه، واردات هم می تواند بالا رود. در آمارها می توان دید که اگر به قیمت های ثابت ۱۴۰۱ واردات کالاها غیر نفتی را ببینیم، رشد قابل توجهی کرده است. این رشد، در واقع، رکوردی در رشد واردات است. افزایش واردات، دسترس سبب واحدهای



عدم قطعیت هایی است که وجود دارد.

تولیدی عمدتاً صنعتی را به قطعات و مواد اولیه افزایش می دهد و باعث رشد ارزش افزوده بخش صنعت می شود. به همین دلیل، در سه سال اخیر ما ۱۲٫۲ درصد رشد ارزش افزوده بخش صنعت داشته ایم که عمدتاً با محوریت نفت بوده است. با افزایش تولید صنعتی، تقاضا برای خردفروشی و عمده فروشی و حمل و نقل و سایر موارد هم افزایش پیدا می کند که این مساله باعث رشد بخش خدمات می شود. به همین دلیل بخش خدمات ایران هم در سه سال اخیر ۱۱٫۷ درصد رشد داشته است. در نتیجه، همان طور که در آمارهای ۱۴۰۱-۱۳۹۸ می توان مشاهده کرد، ایران طی این مدت رشد ۳۲٫۸ درصدی در بخش نفت و رشد ۲۱ درصدی در بخش صنعت داشته است که اینها هم باعث رشد در بخش عمده فروشی و خردفروشی و سایر بخش ها شده است.

یک ساز و کار غیر مستقیم دیگر می تواند این باشد که درآمدهای ارزی ایران صرف واردات ماشین آلات و تجهیزات آن شود، که همان سرمایه گذاری است و می تواند موجودی سرمایه ایجاد کند که در بلندمدت باعث رشد اقتصادی شود. برای اینکه ببینیم این اتفاق رخ داده است یا نه، باید سمنت مصارف تولید را نگاه کنیم تا ببینیم این ۱۳ درصد افزایش به چه مصرفی رسیده است.

تولید ناخالص داخلی می تواند به چهار حالت مصرف شود: مصرف خانوار، مصرف دولت، سرمایه گذاری و تغییر در موجودی انبار. دولت می تواند با مصرف بیشتر، که معادل کالای عمومی است، رفاه را افزایش دهد، اما این عامل در سال های اخیر تغییر زیادی نداشته است. بخش دیگری می تواند تبدیل به سرمایه گذاری شود، که با تبدیل به موجودی سرمایه عاملی در جهت فعال شدن چرخه رشد اقتصادی ایران شود. اما در آمارها مشاهده می کنیم که علی رغم رشد بالای اقتصاد ایران در سه سال گذشته، سرمایه گذاری رشد اندکی کرده است. سرمایه گذاری در سه سال ۱۴۰۰ حدود نصف سرمایه گذاری در سال ۱۳۹۰ بوده است.

اتفاق جالب توجهی که در اقتصاد ایران و طی این سه سال افتاده است، این است که افزایش تولید، به جز بخشی که به مصرف خانوارها رسیده، عمدتاً به موجودی انبار اضافه شده است. تغییر در موجودی انبار یا ناشی از کاهش تقاضا، سمت خانوارهاست، یا ناشی از عدم قطعیت ها و انتظارات تورمی، لذا روند صعودی تغییر در موجودی انبار در اقتصاد ایران، حاکی از ناکارایی های زیادی است که آن هم در نتیجه

## موجودی سرمایه دیگر در رشد اقتصادی ایران سهمی ندارد

به گفته این استاد دانشگاه شریف، اگر دوباره به ساز و کارهای بلندمدت اقتصاد ایران بازگردیم، می بینیم که رشد موجودی سرمایه در اقتصاد ایران به صفر رسیده است. یعنی از سال ۱۳۹۶ به بعد، به همان مقداری که در اقتصاد ایران استهلاک داریم، سرمایه گذاری انجام شده است. بنابراین موجودی سرمایه دیگر در رشد اقتصادی ایران سهمی ندارد. موجودی سرمایه یک ساختار بخششی دارد. قسمتی از آن در بخش کشاورزی، قسمتی در صنعت و قسمتی در نفت است. در این ساختار، آن چیزی که عمدتاً برای ما رشد ایجاد می کند، موجودی سرمایه در بخش های صنعت و نفت است. اگر به موجودی سرمایه در این دو بخش نگاه کنیم، مشاهده می کنیم که هر دو شاهد رشد منفی بوده اند. یعنی از سال ۱۳۸۹ به بعد (و ۱۳۹۶ برای بخش صنعت) موجودی سرمایه این دو بخش کوچک و کوچک تر می شود و ساختمان ها و ماشین آلاتی که در قدرت تولید این دو بخش هستند، ضعیف تر می شوند. می توان گفت با رشد منفی موجودی سرمایه در این دو بخش، موتور رشد اقتصادی ما خاموش است و آن چیزی که باعث افزایش موجودی سرمایه می شود،

سرمایه گذاری در بخش مسکن و خدمات است. از مجموع این شواهد می توان نتیجه گرفت، رشد اقتصادی سال های ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۱ ناشی از ساز و کارهای بلندمدت و عوامل پایدار رشد اقتصادی نبوده است، بلکه در نتیجه شوک ها و نوسانات کوتاه مدت ایجاد شده است. لذا ادامه رشد با ماهیت شرایط فعلی، تنها با ادامه افزایش تولید، صادرات یا افزایش قیمت نفت امکان پذیر است. تداوم افزایش صادرات شاید در شرایط تحریم غیر واقعی به نظر برسد و افزایش قیمت نفت هم عاملی خارج از کنترل سیاستگذار است.

این اقتصاددان در ادامه بیان کرد: اگر بخواهیم تا سال ۱۴۱۰ مقدار ۱۰۷ درصد رشد اقتصادی داشته باشیم، باید رشد ۴۰۵ درصدی در سرمایه گذاری ایجاد کنیم، که در ده سال گذشته چنین تجربه ای را نداشته ایم. اگر بخواهیم رشد ۴۰۳ درصدی را تجربه کنیم، باید شاهد رشد ۱۵ درصدی در سرمایه گذاری سالانه باشیم. توجه به این نکته ضروری است که متوسط رشد سرمایه گذاری ما در سال های گذشته هیچ وقت از ۷٫۵ درصد بیشتر نشده که این هم میانگین اعدادی بانوسان بسیار بالا (از یک درصد تا ۲۵ درصد) است. برای حالتی که رشد ۵۸ درصدی در تولید را انتظار داریم، باید رشد ۲۰ درصدی در سرمایه گذاری داشته باشیم. در برنامه هفتم توسعه، رشد ۸ درصدی در هر سال برای ایران پیش بینی شده است که نکته قابل تاملی است.

نیلی یادآور شد: در کنفرانس اقتصاد ایران در سال ۱۳۹۳ با آقای خاوری نژاد، پیش بینی کردیم که به نظر نمی رسد ایران بتواند رشد بالاتر از ۲ درصد را به راحتی تجربه کند که آمار هم حاکی از همین است. رشد در محدوده دو تا سه درصدی، تا پایان این دهه خوشبینانه به نظر می رسد، مگر اینکه تغییرات بزرگی در عواملی که رشد اقتصادی برای ایران ایجاد می کنند رخ دهد، مانند دسترسی بیشتر به تکنولوژی، اصلاحاتی در ساختار بودجه و در نظام بانکی، حل مشکلات انرژی و منابع آبی و سایر عوامل. من معتقدم با توجه به شرایط خطیری که الان در آن قرار داریم، ده سال آینده ما با امروز بسیار متفاوت خواهد بود. امیدواریم که به بسیار بهتر باشد، اما ممکن است در شرایط بسیار نامناسبی قرار بگیریم.

او در پایان صحبت های خود تاکید کرد: نکته مهم دیگر این است که، بخش های کوچکی از اقتصاد ایران که عمدتاً کسب و کارهای اینترنتی و نوین را شامل می شوند، با کیفیتی قابل قبول و با جذب نیروی انسانی کیفی، در حال رشد هستند. در صورتی که دولت محدودیتی در ادامه فعالیت این کسب و کارها ایجاد نکند، ممکن است چراغ امیدی برای آینده کسب و کارها در اقتصاد ایران هر چند محدود، روشن شود.

## گروه صنعتی تولیدی نصیر لوازم

تولید کننده قفل های سونچی خودرو  
محصولات PVC، محصولات الکترونیکی  
و قفل های ضد سرقت ساختمان

کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص، روبروی فروشگاه سپه، انتهای خیابان ۳۰، پلاک ۱

www.nassirlavazem.com  
www.nassirlavazem.ir  
info@nassirlavazem.com

۴۴۹۰۵۶۳۷-۴۰  
۴۴۹۰۵۶۳۵

## روایت آماری از تورم سال گذشته



این شاخص به عنوان نمایانگر وضعیت قیمتی نهادهای تولیدی در اردیبهشت ۱۴۰۰ به ۱۰۳٫۱ درصد رسیده است که دست کم در سه سال اخیر بالاترین نرخ تورم تولیدکننده محسوب می شود. پس از اسفندماه ۱۴۰۲ به ۲۴٫۵ درصد رسید. این رقم پایین ترین نرخ تورم نقطه به نقطه تولیدکننده از خردادماه ۱۳۹۹ محسوب می شود.

همزمان با این روند، تورم نقطه به نقطه مصرف کننده نیز در فروردین ۱۴۰۲ در قله ۵۵٫۵ درصد ایستاد که دست کم در ۱۲ سال اخیر بی سابقه بود؛ اما پس از فروردین ماه، با کاهش نسبی روبه رو شد که تا حدود زیادی می توان آن را به ثبات نسبی ارز و کاهش نرخ رشد نقدینگی در سال ۱۴۰۲ نسبت داد. تورم نقطه به نقطه مصرف کننده با کاهش ۲۳٫۳ واحد درصدی نسبت به قله ۱۲ سال خود در فروردین، در اسفندماه ۱۴۰۲ به ۳۲٫۲ درصد رسید که از مردادماه ۱۳۹۹ بی سابقه بوده است. این روند، همزمان با کاهش ۸٫۸ واحد درصدی رشد نقطه به نقطه نقدینگی نسبت به فروردین ماه و رسیدن این شاخص به ۲۴٫۳ درصد در اسفندماه طی شده است.

از سوالات مهم مطرح شده در رابطه با وضعیت تورم و رشد نقدینگی خود در سال ۱۴۰۲ این است که چرا با توجه به کاهش نرخ رشد نقدینگی، نرخ تورم تولیدکننده و مصرف کننده همگام با روند طی شده در رابطه با نقدینگی حرکت نمی کند. علت بروز این وضعیت در همان زمان در گزارش های بیان شد. نرخ رشد نقدینگی با گذشت زمان و به تدریج و در بلندمدت بر وضعیت تورم اثر گذار است. نقدینگی های انباشته گذشته می توانند همچنان در بازارهای مختلف تأثیر گذار باشند. خصوصاً در شرایطی که بخش عمده تورم مصرف کننده مربوط به هزینه های مسکن و اجاره بها است. این هزینه ها به دلیل تبدیل شدن مستمر بازار مسکن به یک بازار سوداگری، چه زمانی که رشد نقدینگی افزایش یافته و چه زمانی که رشد نقدینگی کاهش یافته، روندی فزاینده را طی کرده است.

طبق بررسی های انجام شده، رشد نقدینگی، تورم تولیدکننده و مصرف کننده در سال ۱۴۰۲ با یکدیگر هم راستا بوده اند، و روند تورم به طور کلی در سال ۱۴۰۲ نزولی بوده است.

بانک مرکزی اخیراً آمار تورم تولیدکننده را به روزرسانی کرده است. طبق این آمارها، تورم نقطه به نقطه تولیدکننده در اسفندماه ۱۴۰۲ برابر با ۲۴٫۵ درصد بوده است. این موضوع حاکی از روند کاهش تورم تولیدکننده دارد و طبق آمارها تورم تولیدکننده به پایین ترین نرخ خود در ۴۵ ماه اخیر قرار گرفته است. همچنین بررسی آمارهای تورم مصرف کننده نشان می دهد تورم نقطه به نقطه مصرف کننده اسفندماه همگام با تورم تولیدکننده روندی کاهش راطی کرده و به ۲۲٫۲ درصد رسیده است که پایین ترین نرخ در ۴۴ ماه اخیر محسوب می شود. تاکید اقتصاددانان بر این است که در نهایت در بلندمدت تورم، اعم از تورم تولیدکننده و مصرف کننده به سوی نرخ نقدینگی همگرا می شود. به گفته کارشناسان، این وضعیت به این دلیل رخ داده که ریشه ایجاد تورم بالاتر در بلندمدت رشد نقدینگی است.

تورم و نقدینگی از سال ۱۴۰۰ بررسی روند تورم تولیدکننده از سال ۱۴۰۰ تاکنون نشان می دهد

# هشدار چینی زده شدن صنعت خودرو

رئیس انجمن صنایع همگن نیرو و محرکه و قطعه‌سازی کشور، در نشست خبری با موضوع بررسی صنعت قطعه‌سازی کشور و بررسی تحقق شعار

سال در جهش تولید و البته در حقیقت حفظ تولید، برگسترش خودروهایی چینی با افزایش فعالیت خودروسازان چینی و تداوم واردات آن تاکید، و

نسبت به «چینی زده شدن» صنعت خودرو هشدار دادو معتقد بود که این اتفاق، بزرگترین آسیب را به صنعت قطعه‌سازی داخلی می‌زند.

محمدرضا نجفی منش - رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور - در ابتدای این نشست، ضمن هشدار نسبت به توسعه بازار خودروهایی چینی، خصوصا در بخش خودروهایی مونتاژی در کشور، بیان کرد: در شرایطی هستیم که وضعیت صنعت خودرو با توجه به فشارهای بیرونی، و همچنین نفوذ کنندگان داخلی، تحت فشار است. طوری که به اصطلاح می‌گویند، صنعتگران داخلی کاربرد نیستند، پس سریع برویم و کار را به دست چینی‌ها بسپاریم، که قطعاً این مساله، آسیب بزرگی را به صنعت قطعه‌سازی داخلی می‌زند؛ چرا که چینی‌ها ابتدا به دنبال بازار کار خود هستند و چندان نگرانی هم بابت بازار داخلی ندارند.

وی افزود: این درحالیست که صنعت قطعه‌سازی از مهمترین حلقه زنجیره تامین و تولید خودرو، به عنوان یکی از مهمترین صنایع کشور است و سال‌ها برای آن زحمت کشیده شده است. شاهد بودیم که شروع تحریم‌ها در هر دو دوره ریاست جمهوری آمریکا، با تحریم صنعت خودروسازی آغاز شد؛ چرا که به اهمیت آن آگاه هستند؛ بنابراین نباید بگذاریم دستاوردهایی که طی سال‌ها زحمت صنعتگران به دست آمده، به راحتی «چینی زده» شده و از دست برود.

این فعال صنعت قطعه، با بیان اینکه صنعت خودرو و توریسم ما، دو صنعتی بود که بیشترین هدف تحریم‌ها بود، گفت: اما به صنعت پتروشیمی به سبب اینکه مورد نیاز خودشان هم هست، چندان فشاری وارد نکردند و بدین ترتیب سراغ صنایع مادری رفتند که دارای مزیت است؛ بنابراین باید در حفظ دستاوردها مقاومت کرد.

برای این خودروهادر داخل و هماهنگی وزارت صمت در این زمینه با صنعت قطعه‌سازی کشور، اظهار کرد: نکته اول این است که تعداد قطعات خودروهایی برقی، بسیار کمتر به نسبت قطعات خودروهایی بنزینی است و می‌توان گفت با آمدن خودروهایی برقی تعداد زیادی از قطعه‌سازان و فعالان بازار قطعات یدکی، بایستی باید تغییر شغل یا تغییر ماهیت فعالیت دهند.

وی ضمن اشاره به سفر انجمن به هندوستان در راستای نمایشگاه خودروهایی برقی، گفت: این کشور بزرگ، سالانه حدود ۱۰۰ هزار خودرو برقی تولید می‌کند که بخش زیادی از قطعات مورد نیاز این خودروهاساز جمله باتری را از چین تامین و وارد می‌کند. بنابراین در نتیجه بازار خودروهایی برقی و مرکز آن، در دست چین است.



منابع بحث تامین انرژی است؛ در حال حاضر روزهای خوب ماست، اما زمانی که وارد تابستان شویم شاهد قطعی برق صنایع خواهیم بود و سپس در زمستان هم قطعی گاز و کمبود گازوئیل. همه این‌ها، ابتدایی‌ترین نیازهای یک صنعت است که ما در کشور با آن‌ها روبرو هستیم. وی خاطر نشان کرد: در نهایت هم موضوع تامین منابع انسانی مطرح است، که در حال حاضر دچار کمبود آن هستیم. بر این اساس تامین منابع با سر فصل‌هایی که اشاره شد، باید متناسب با برنامه‌هایی که برای تولید و کیفیت تدوین می‌شود، به حد کفایت صورت پذیرد. عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن تصریح کرد: اما مهمترین مولفه پیش‌نیاز که مقوله‌های متفاوت از دو مولفه اول است، موضوع تقویت زیرساخت و ماشین‌آلات و تکنولوژی است. در این حوزه، صنعت قطعه‌سازی کشور از نفس افتاده و مستهلک شده است؛ سال‌هاست که سرمایه‌گذاری زیرساختی صورت نگرفته است. برآورد اولیه‌ای که برای سرمایه‌گذاری زیرساخت داریم، حدود پنج میلیارد یورو نیاز ارزی سرمایه‌گذاری ماشین‌آلات زیرساخت داریم و تقریباً معادل آن نیاز ریالی وجود دارد.

این عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرو و محرکه و قطعه‌سازی کشور، در رابطه با فعالیت خودروهایی برقی در کشور، اعلام کرد: ما با ایجاد گروه متخصص در انجمن، بررسی کردیم که کدامیک از قطعه‌سازان با آمدن خودروهایی برقی آسیب پذیر می‌شوند، تا با اعلام به آنها بتوانیم تغییر مورد نظر را برایشان ایجاد و تمرکز آنها را در حوزه‌های دیگر اعمال کنیم. بطور مثال بخش الکترونیک خودروها تغییر نمی‌کنند، در حقیقت در سه‌الی چهار درصد قطعات یک خودرو تغییری ایجاد نمی‌شود و الباقی نیاز به تغییر دارند.

همچنین این تصور عمومی وجود دارد که با آمدن خودروهایی برقی آلودگی هوا کم می‌شود، اما بطور کلی تاثیر شگرفی نخواهد داشت؛ چرا که صرفاً آلودگی نقطه‌ای کم می‌شود. در حقیقت از آلودگی هوای کاسته نمی‌شود، بلکه به دلیل تولید باتری و ضایعات آن، آلودگی کلی کشور بیشتر می‌شود و در مجموع بر کاهش آلودگی نقطه‌ای اثر گذار است.

## قطعات یدکی گران، خودروهای چینی



بابک کریمخان - رئیس کمیته لوازم یدکی و مبارزه با قاچاق کالا انجمن صنایع همگن نیرو و محرکه و قطعه‌سازی کشور - نیز در این نشست در رابطه با نامناسب بودن کیفیت قطعات یدکی گفت: راهکار وزارت صمت برای این مساله، این بود که از طریق شناسه کالا و کد رهگیری کالاها، مردم و مشتری بتوانند کالای با کیفیت را تشخیص و بر اساس آن با اطمینان بیشتر، قطعه مورد نظر را خریداری کنند. اما متأسفانه با گسترش خودروهایی چینی در بازار، نیاز به واردات قطعات یدکی آنها نیز هست؛ علیرغم ارزانی خودروهایی چینی، آنها قطعات را گران می‌فروشند. بنابراین متقاضیان این خودروها، در بخش لوازم یدکی و خدمات پس از فروش آنها دچار مشکلات عدیده‌ای خواهند شد. با توجه به استقبال بیشتر از خودروهایی چینی، به سبب قیمت پایین‌تر در مقایسه با خودروهایی اروپایی، چالش بحث قطعات یدکی بیشتر می‌شود. بر همین اساس با توجه به متقاضی بالاتر قطعات یدکی خودروهایی چینی، بازار قطعات تقلبی و بی کیفیت افزایش می‌یابد. این عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی، راهکار جلوگیری از مصرف کالاهای بی کیفیت، تقلبی و غیر استاندارد را خرید قطعات مورد نیاز از برندهای معتبر با اطمینان از اصالت کالا به واسطه‌ی شناسه کالا و کد رهگیری دانسته است.

کریمخان در پایان در رابطه با استفاده خودروسازان از برخی قطعات بی کیفیت، افزود: خودروسازان نیز به سبب همین موضوع قیمت، در استفاده از قطعات، سطح کیفی تعریف کرده و و حتی بعضاً از دو برند قطعات را استفاده می‌کنند که دسته اول از برندهای اصلی با قیمت بالاتر و دیگری قطعات با قیمت پایین است. هرچند که قطعه‌سازان نقشی در این مسائل ندارند و گلابه‌ما به مجموعه خدمات پس از فروش خودروسازان هست.

دبیر انجمن همگن صنعت قطعه‌سازی با این توضیح که برنامه‌امسال مانباید به گونه‌ای باشد که قابل دستیابی نباشد، گفت: سنگ بزرگ، علامت نژاد است؛ دو - سه سالی است، برنامه‌ها به گونه‌ای تدوین می‌شود که در نهایت هم بدان نمی‌رسیم. سال گذشته، همانطور که اشاره شد، در نهایت در جمع بندی سوم به تیراژ یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه رسیدند که در نهایت تیراژ نزدیک به یک میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه تولید شد که به نسبت سال ۱۴۰۱، تنها کمتر از ۱۰ درصد (حدود هشت درصد) افزایش تولید داشته است. سهم عمده این هشت درصد افزایش تولید هم متعلق به خودروسازی خصوصی و CKD کاری‌هاست؛ بنابراین چندان دست صنعت قطعه‌سازی را هم نگرفته است. بر همین اساس با افزایش تولید مونتاژ کاران، موضوعی که در تخصیص ارز خودروسازان مونتاژی مطرح است، به صورت تصاعدی بالا می‌رود؛ بنابراین ترکیب تیراژ تولید امسال هم بسیار مهم است. امسال نیز پیشاپیش اعلام می‌کنیم که هر عددی برای برنامه‌ی امسال در نظر گرفته‌اید، دوبار بررسی کنید و حتماً با تشکل‌ها که متخصصان این حوزه هستند، حتماً مشورت کنید؛ اما اگر خود، عددی انتخاب کردید، به فکر تامین پیش‌نیازهای آن هم باشید.

## سنگ بزرگ علامت چیست؟

دبیر انجمن همگن صنعت قطعه‌سازی با این توضیح که برنامه‌امسال مانباید به گونه‌ای باشد که قابل دستیابی نباشد، گفت: سنگ بزرگ، علامت نژاد است؛ دو - سه سالی است، برنامه‌ها به گونه‌ای تدوین می‌شود که در نهایت هم بدان نمی‌رسیم. سال گذشته، همانطور که اشاره شد، در نهایت در جمع بندی سوم به تیراژ یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه رسیدند که در نهایت تیراژ نزدیک به یک میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه تولید شد که به نسبت سال ۱۴۰۱، تنها کمتر از ۱۰ درصد (حدود هشت درصد) افزایش تولید داشته است. سهم عمده این هشت درصد افزایش تولید هم متعلق به خودروسازی خصوصی و CKD کاری‌هاست؛ بنابراین چندان دست صنعت قطعه‌سازی را هم نگرفته است. بر همین اساس با افزایش تولید مونتاژ کاران، موضوعی که در تخصیص ارز خودروسازان مونتاژی مطرح است، به صورت تصاعدی بالا می‌رود؛ بنابراین ترکیب تیراژ تولید امسال هم بسیار مهم است. امسال نیز پیشاپیش اعلام می‌کنیم که هر عددی برای برنامه‌ی امسال در نظر گرفته‌اید، دوبار بررسی کنید و حتماً با تشکل‌ها که متخصصان این حوزه هستند، حتماً مشورت کنید؛ اما اگر خود، عددی انتخاب کردید، به فکر تامین پیش‌نیازهای آن هم باشید.

## چگونگی مشارکت مردم در تولید

این مقام صنعتی ضمن اشاره به شعار سال مبنی بر جهش تولید و مشارکت مردم، افزود: جهش تولید با مشارکت مردم چگونه انجام می‌شود؟ البته که هر چه هست و نیست، بر دوش همین مردم است. اگر کیفیت خودرو پایین است، مردم تحمل می‌کنند؛ اگر قیمت بالا است، که مردم از آن رنج می‌برند و...؛ بنابراین تنها نقطه‌ای که مردم درگیر آن نبوده‌اند، بحث سرمایه‌گذاری در تولید است؛ اینکه تاکنون مردم برای تولید سرمایه‌گذاری و مشارکت نکرده‌اند، چند دلیل واضح دارد. این فعال صنعت قطعه‌سازی کشور، گفت: تولید در کشور ما و خصوصاً در صنعت خودرو که صنعتی یادآور شد: برای سال گذشته، ابتدای سال نظر وزارت صمت بر تولید یک میلیون و ۹۰۰ هزار دستگاه بود که ۵۵ درصد افزایش تولید نسبت به سال ۱۴۰۱ را دنبال می‌کرد؛ سپس با نظر اصلاحی، درصد افزایش را به ۴۰ درصد کاهش دادند (۴۰ درصد افزایش تولید نسبت به سال ۱۴۰۱ محقق شود) که تیراژ یک میلیون و ۷۰۰ و اندی هزار دستگاه در نظر گرفته شد و سپس در نیمه دوم سال تیراژ تولیدی را یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه (بیش از ۲۰ درصد افزایش تولید نسبت به ۱۴۰۱) را مدنظر قرار دادند. مادر هر سه مقطع، گزارش متناسب را اعلام کردیم.

ماست، این است که در وهله اول، تحقق شعار سال برای جهش تولید و مشارکت مردم را داریم که چگونه مشارکت مردم می‌تواند شکل گرفته و به افزایش تولید کمک کند. همچنین آماری که وزارت صمت برای تولید در سال پیش‌رو برآورد ارائه می‌کند، هنوز هم قطعی نشده است و چه مناسب که این نشست، پیش از اعلام وزارتخانه است و می‌توانیم پیام خود را به دست مسئولان برسانیم.

این عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور خاطر نشان کرد: دوسالی است که ما (انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی) اقدام خوبی را آغاز کرده‌ایم؛ زمانی که وزارت صمت یا دولت، برنامه تولید سال ارائه می‌کند، گزارش مفصل مطالعاتی را تهیه می‌کنیم که ضمن آن الزامات و پیش‌نیازهای تحقق آن برنامه را اعلام می‌کنیم.

## ورودی متناسب با خروجی

دبیر انجمن مذکور ضمن تاکید بر اینکه اقتصاد و تولید، دستوری نیست. تیراژ تولید و کیفیت، با دستور مقام یا نهاد خاصی حاصل نخواهد شد. فرایند و خروجی که مشخص است، بنابراین ورودی‌ها نیز باید با خروجی مورد نظر متناسب باشد. یک فرآیندی تحت عنوان تولید خودرو وجود دارد که یکسری خروجی‌ها هم از کیفیت، کمیت، قیمت و... دارد که توسط مقامات سیاست‌گذار (وزارت صمت) تعیین می‌شود. ما بر اساس آن گزارش اعلام می‌کنیم که در صورت حصول نتیجه‌ی مدنظر، ورودی‌ها چه بایستی باشد.

## نیاز به حداقل ۴۰ درصد نقدینگی بیشتر

محبی‌نژاد اظهار کرد: تحقق برنامه تولید خودروی کشور (که در حال حاضر توسط وزارت صمت در حال تدوین برای سال جاری)، نیاز به چهار پیش‌نیاز دارد. یادمان باشد که تیراژ تولید ۱۴۰۳ با تیراژ تولید ۱۴۰۲ تفاوت خواهد داشت؛ خودروهایی که از رده خارج می‌شوند، با خودروهایی که جایگزین آن‌ها می‌شوند، به لحاظ قیمتی یکی نیستند. بر اساس محاسبه‌ای که انجام داده‌ایم، در تیراژ برابر (نه افزایش تولید)، به دلیل افزایش نرخ نهاده‌های تولید و تغییر نوع خودروها، حداقل ۴۰ درصد نقدینگی بیشتر نیاز است. وی ادامه داد: اگر به دنبال افزایش تولید بوده و این را برای وزارت صمت نیز متصور باشیم، باید هشدار دهیم که در صورت فراهم نشدن پیش‌نیازها، این برنامه ناممکن است.

این مقام صنعتی یادآور شد: برای سال گذشته، ابتدای سال نظر وزارت صمت بر تولید یک میلیون و ۹۰۰ هزار دستگاه بود که ۵۵ درصد افزایش تولید نسبت به سال ۱۴۰۱ را دنبال می‌کرد؛ سپس با نظر اصلاحی، درصد افزایش را به ۴۰ درصد کاهش دادند (۴۰ درصد افزایش تولید نسبت به سال ۱۴۰۱ محقق شود) که تیراژ یک میلیون و ۷۰۰ و اندی هزار دستگاه در نظر گرفته شد و سپس در نیمه دوم سال تیراژ تولیدی را یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه (بیش از ۲۰ درصد افزایش تولید نسبت به ۱۴۰۱) را مدنظر قرار دادند. مادر هر سه مقطع، گزارش متناسب را اعلام کردیم.

## پیش‌نیازهای تحقق برنامه‌های تولید خودرو در سال ۱۴۰۳

رئیس کمیته سیاست‌گذاری و نقدینگی انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور تصریح کرد: برای تحقق افزایش تولید، چهار پیش‌نیاز اصلی وجود دارد. مولفه اول، نقدینگی است. گفتیم که در شرایط تیراژ برابر با توجه به افزایش تورم و نرخ نهاده‌ها، حداقل ۴۰ درصد نقدینگی بیشتر نیاز داریم. بنابراین به هر میزان که افزایش تولید بخواهیم داشته باشیم باید عدد را در ۱۴ ضرب کرد. مولفه دوم، اصلاح شیوه قیمت‌گذاری خودرو است. آنقدر از اصلاح شیوه قیمت‌گذاری خودرو گفته‌ایم که دیگر زبان‌مان مودر آورده است.

محبی‌نژاد افزود: مولفه سوم، تامین منابع است؛ بخشی از آن، تامین ارزی در دو بحث نرخ واقعی ارز و بحث دیگر تامین ارز برای خرید مواد اولیه خارجی است. بخش دیگر تامین مواد اولیه داخلی است که تاکنون نه عرضه مناسب و نه کیفیت مناسب دارد؛ اما که قیمت آن‌ها هم با نرخ‌های بین‌المللی در کشور عرضه می‌شود. بخش دیگر از این تامین



نجفی منش تصریح کرد: در کشور به سبب قیمت‌گذاری دستوری و سیاست‌های اشتباه دیگر، خودمان سبب فلج شدنمان شدیم. مجبورمان کردند به طور مثال خودرویی را با قیمت پایین‌تر از قیمت تمام شده، عرضه کنیم که این موضوع خود سبب ایجاد تعداد زیادی متقاضی و صف‌های طولانی می‌شود، که نه تنها متقاضی واقعی خودرو نیستند، بلکه فقط به دنبال کسب سود از این مابه‌التفاوت هستند.

ارزبری خودروهایی مونتاژی چینی ۷ برابر دیگر خودروهایی تولید داخل رئیس کمیته مواد اولیه انجمن صنایع همگن، در رابطه با چینی‌زده شدن صنعت خودروی کشور، تصریح کرد: موضوع تامین ارز مورد نیاز خودروسازان، یکی از مشکلات کلیدی است و برای تامین ارز خودروساز اغلب می‌گویند، ارز وجود ندارد؛ برای دو خودروساز بزرگ بامیانگین ارزبری ۲۰۰۰ الی ۲۵۰۰ دلار برای هر محصول، ارزی وجود ندارد، اما شاهد هستیم که برای خودروهایی مونتاژی چینی، بعضاً ۱۴ تا ۱۶ هزار دلار ارز تخصیص داده می‌شود و به راحتی قطعات آن‌ها وارد، مونتاژ انجام و عرضه صورت می‌گیرد. این درحالیست که برای محصولات داخلی چالش تامین ارز برای تولید وجود دارد.

## چشم‌انداز روشنی پیش روی نیست...



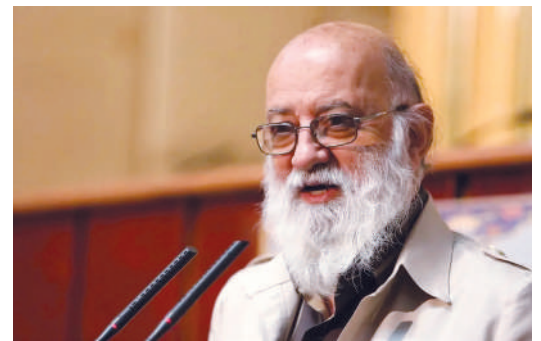
در ادامه این نشست، آرش محبی‌نژاد - دبیر انجمن صنایع همگن نیرو و محرکه و قطعه‌سازی کشور - ضمن تاکید بر عدم وجود اسناد بالادستی در صنعت خودرو کشور، اظهار کرد: بر همین اساس نقشه راه توسعه صنعت خودروی کشور موجود نیست؛ بنابراین چشم‌انداز و دورنمای این صنعت مشخص نیست. یک سند، در زمان سکانداری محمدرضا نعمت‌زاده بر وزارت، آن هم پس از ۱۰ سال از ابلاغ مقام معظم رهبری که سند ۱۰ ساله تدوین شد، تهیه شد که در حال حاضر با انحرافی قابل توجه از آن سند داریم و شاید نزدیک‌ترین مسیر و آمار چه به لحاظ تولید و چه به لحاظ کیفیت، در سال ۱۳۹۰ اتفاق افتاد که یک میلیون و ۶۴۰ هزار دستگاه تولید انجام شد.

وی تصریح کرد: چون سند مشخصی وجود ندارد، هر دولت و مجلسی که روی کار می‌آید، سلیقه‌ای عمل می‌کند؛ اما آنچه که پیش‌روی

## ماجرای طولانی برای خرید واگن های مترو



واگن های مترو در چین، هنوز تایید وزارت کشور نهایی نشده و تا نهای نشدن آن، خبری از ساخت واگن ها نیست. مهدی چمران رئیس شورای شهر تهران، با اظهار تاسف از وجود موانع زیاد داخلی و به نتیجه نرسیدن این موضوع افزود: تا امروز تایید فنی برعهده مترو بوده، بنابراین امیدواریم وزیر کشور قاطعانه تصمیم بگیرد و جلوی این توقف گرفته شود. هر چند این سخنان رییس ۸۰ ساله، به مذاق سازمان شهرداری ها و دهیاری ها خوش نیامد و در جوابیه ای اعلام کردند که این سازمان برای تامین پیش پرداخت ۶۳۰ دستگاه واگن و خرید اتوبوس با استفاده از تهاتر نفت اقدام به فروش نفت و واریز وجوه مربوط به قراردادها کرده است و آنچه تاکنون پیش آمده، مدیریت وجوه فروش نفت و مصرف آن در ردیف های مختص خود بوده است و چنین قرارداد بزرگی طبیعتاً پیچیدگی های فنی و مالی خاص خود و در عین حال زمان بر بودن فرآیند را به همراه دارد که بدون مشکل در حال انجام است.



سال گذشته شهردار تهران به همراه هیاتی قابل توجه، برای روشن شدن تکلیف ۶۳۰ واگنی که پرونده اش از دوره ریاست جمهوری سابق هنوز باز بود، به چین سفر کرد. شهردار تهران در این سفر، نه تنها تعداد واگن ها را به ۷۰۰ ارتقا داد، بلکه بسته ای از سایر وسایل نقلیه دیگر را نیز در قراردادش وارد کرد، تا آن گونه که بارها شنیدیم، حمل و نقل تهران به سمتی عاری از آلودگی پیش برود. طبق وعده مدیران شهری، مردم تهران آماده بودند تا مترو نونوار شود و وضعیت از دحام جمعیت کمی سامان گیرد؛ اما به ناگاه خبر رسید که به رغم اعلام آغاز به کار ساخت

هنوز خبری از تایید فنی این واگن ها نیست با وجود جوابیه سازمان شهرداری ها به سخنان چمران، مجدداً

رونق قابل توجه کسب و کارهای اینترنتی در سال های آینده

### چند فروشگاه اینترنتی در قطعات خودرو داریم؟



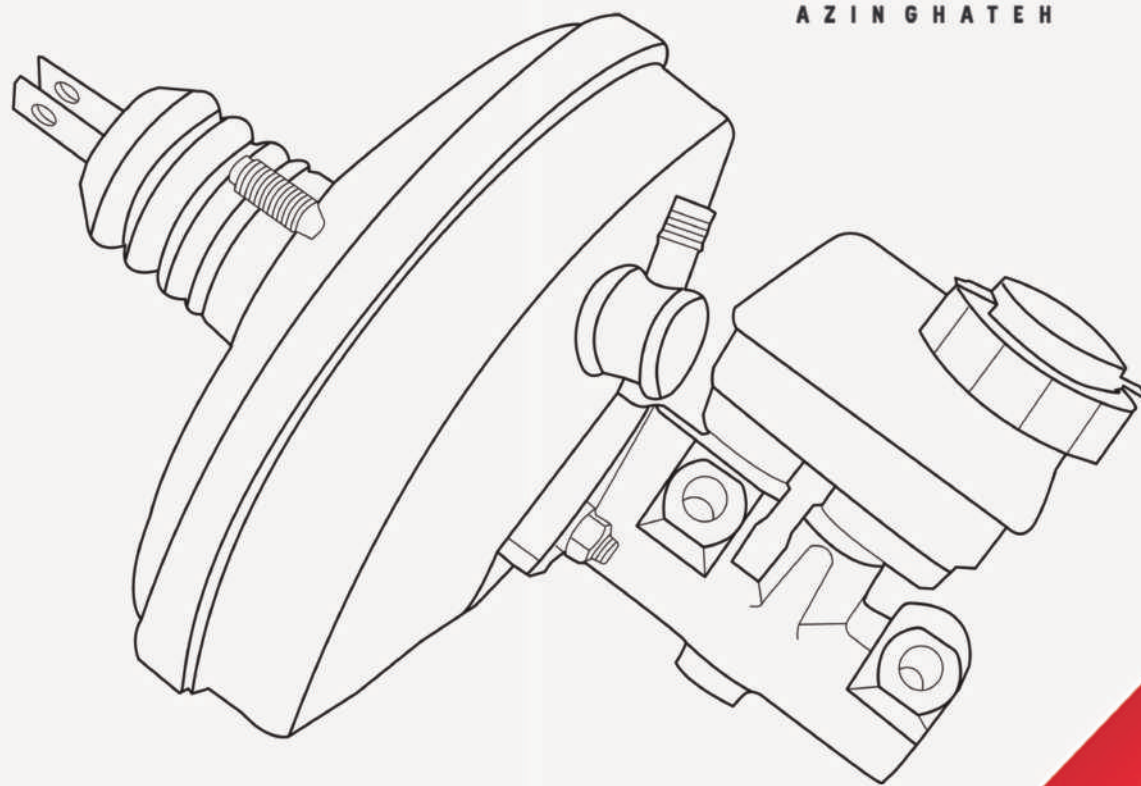
مولفه های متعددی در توسعه اقتصادی هر کشور اثرگذار است. در ایران اغلب رشد اقتصادی بر پایه رشد سرمایه گذاری صورت می گیرد. اما در برخی کشورهای توسعه یافته، رشد بر اساس فن آوری های روز است. این در حالی است که در ایران، اغلب فروش نفت سبب ایجاد رشد می شود.

هر چند بخش های

کوچکی از اقتصاد ایران که عمدتاً کسب و کارهای اینترنتی و نوین را شامل می شوند، با کیفیتی قابل قبول و با جذب نیروی انسانی کارآمد، روبه رشد هستند. هر چند که اگر محدودیتی برای ادامه فعالیت این کسب و کارهای تازه ایجاد نشود، می توان امیدوار بود که سوسوی چراغی برای آینده اقتصاد ایران در بخش هایی تازه، فروزان شود.

فروشگاه های اینترنتی هر چند هنوز بخشی نوبا محسوب می شود و در کل جامعه هنوز بخش بسیاری عادت به استفاده و انتخاب آنها ندارند، اما در برخی اقلام، متعدد هستند. هر چند هنوز بخشی از آنها وابسته به فروشگاه های حقیقی هستند و به طور مستقل فعالیت ندارند. به طور مثال این فروشگاه ها در سطح لوازم یدکی خودرو بسیار هستند.

باتوجه به حضور عرضه کنندگان بزرگی همچون دیجی کالا، همچنان سهم بزرگی از بازار لوازم یدکی در فروشگاه های اینترنتی کم رنگ است. هر چند فعالیت های بر مبنای وب یا سکوی پیام رسان و شبکه اجتماعی به طور مستمر روبه افزایش است. احتمال می رود که در ده سال آینده سهم قابل قبولی از بازار لوازم یدکی از آن فروشگاه های اینترنتی شود.



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

## اصناف؛ مخاطب خاص شعار امسال

برخی دولت مردان شاید هنوز به ضرورت مشارکت دادن مردم در توسعه اقتصادی به شکل واقعی باورمند نشده اند، اما ما به عنوان بخش خصوصی باید مطالبه گر باشیم. فرصت ها در گذرند و امروز مسئولیت ما اقتضا می کند، به دنبال حضور در عرصه های اقتصادی باشیم و بخواهیم دولت به جایگاه نظارتی و حمایتی خود برگردد. تصدی گری کار دولت نیست. دکتر حسینی در بخش دیگری از سخنانش با اشاره به شعار سال گذشته مبنی بر «مهار تورم، رشد تولید» گفت: قرار بود در کنار رفع معضل تورم از اقتصاد کشور،

سید احمد حسینی، رئیس اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان قطعات خودرو و ماشین آلات تهران، با اشاره به نام گذاری سال ۱۴۰۳ از سوی مقام معظم رهبری به سال «جهش تولید با مشارکت مردم» اظهار داشت: این شعار به ما می گوید: به عنوان بزرگترین قشر اجتماعی اقتصادی کشور مطالبه گر باشیم و برای مشارکت در تولید پیش قدم شویم. رئیس اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان قطعات خودرو و ماشین آلات تهران، که در جمع اعضای کمیسیون های اتحادیه سخنرانی می کرد، اذعان داشت:

## شرکت سامفر میزبان وزیر و معاون صنایع عمومی و معاون شهرک های صنعتی



به گزارش قطعات خودرو، دوروز پایانی فروردین ماه، شهرهای مختلف استان سمنان میزبان مسوولان ارشد دولت سیزدهم بود. در جریان حضور هیات دولت در دیار دارالمرحمه سمنان، توجه ویژه به مسایل و مشکلات اساسی این استان و راهکارهای تسریع توسعه در این استان در دستور کار قرار گرفت.

شرکت سامفر با بیش از سه دهه سابقه در زمینه طراحی و تولید انواع سوئیچ و سنسورهای الکترونیکی و مکانیکی با کیفیت مطلوب جهت رقابت در بازارهای داخلی و خارجی، در شهرک صنعتی سمنان واقع شده است. با توجه به اینکه حضور کوتاه وزیر در این مجموعه انتظار می رفت، اما ایشان بیش از ۵۰ دقیقه در حال بازدید بودند. علی آبادی به همراه برخی از معاونان خود از جمله «محمد مهدی برداران» معاون صنایع عمومی و «فرشاد مقیمی» مدیر عامل سازمان صنایع کوچک و شهرک های صنعتی ایران از بخش های مختلف این مجموعه، خطوط تولید، محصولات نهایی، واحد R&D و غیره بازدید کرد.

شرکت سامفر در سال ۱۳۶۴ تأسیس شد و در ۱۰ سال نخست فعالیت خود دستگاه های لبه تراش عدسی (لنز) عینک تولید می کرد. از سال ۱۳۷۴ فیلد تولیدی این شرکت به سمت حساس ترین بخش خودرو یعنی سنسورها و سوئیچ های مختلف تغییر کرد و در طول بیش از سه دهه فعالیت در این حوزه، دانش فنی بیش از ۴۷۰ نوع سنسور مورد استفاده از صنعت خودرو سازی بومی سازی شد. به گفته دکتر «براهیم دوستزاده» مدیر عامل سامفر، اکنون این شرکت تولید نزدیک به ۱۰۰ قطعه حساس خودرویی را در برنامه خود دارد و به تازگی در سه فیلد غیر خودرویی نیز فعال شده است که به این ترتیب، شاهد گسترش تولید قطعات غیر خودرویی در آن خواهیم بود.

وی بیان داشت: اکنون سامفر به یک مرکز تخصصی طراحی و تولید سنسورها در کشورمان تبدیل شده و تولیدات آن قابلیت استفاده

در صنایعی همچون موتورسیکلت سازی، لوازم خانگی و حتی صنایع هوافضا را خواهد داشت. شرکت سامفر تولید کننده پکیج کاملی از سنسورها در کشور است و در برخی قطعات نیز رقیبی سر راه خود نمی بیند. او با اشاره به از سرگیری صادرات محصولات این شرکت، یادآور شد: تا سال ۱۳۹۰ تولیدات سامفر به کشورهای مختلفی همچون کره جنوبی، برزیل، آرژانتین و غیره صادر می شد، اما با اعمال تحریم ها صادرات با توقف همراه شد. در یکی دو سال گذشته با ارسال نمونه محصولات به برخی کشورها از جمله کانادا، روسیه، کشورهای حوزه CIS، هندوستان و غیره، این مهم مجدداً در دستور کار قرار گرفته است. همچنین ۲۷۰ نفر نیروی کار مستقیم و بیش از چهار برابر همین تعداد به طور غیر مستقیم در دوزیر مجموعه شرکت سامفر اشتغال به کار دارند.

شرکت سامفر موفق به اخذ گواهینامه ها و تاییدیه های مختلف از مراکز علمی و پژوهشی داخلی و بین المللی گردیده است. این واحد صنعتی با سرلوحه قرار دادن شعار نوآوری و شکوفایی و با تکیه بر همت و پشتکار کارشناسان واحد تحقیق و توسعه اقدام به طراحی محصولات تولیدی خود نموده و با بهره گیری از تجارب و تخصص های موجود در کمترین زمان به طراحی و ساخت تجهیزات تولیدی و آزمایشگاهی مورد نیاز سازمان اتمام ورزیده است.

## آمار سال گذشته صادرات در بخش های مختلف



ترکیه با سهم ۵ درصدی، فدراسیون روسیه با سهم ۴ درصدی، جمهوری آذربایجان با سهم ۳ درصدی، ترکمنستان با سهم ۲ درصدی و سایر کشورها با سهم ۱۷ درصدی قرار دارند. در این میان صادرات صنعتی به چین به عنوان اولین شریک تجاری ایران محدود بوده است.

محصولات پلیمری، صنایع غذایی، صنایع شیمیایی، صنایع نساجی، پوشاک و کفش، صنایع ماشین سازی و تجهیزات، صنایع برق و الکترونیک، صنعت لوازم خانگی، خودرو و نیروی محرکه، محصولات سلولزی، صنایع دارو، صنایع ورزشی و خلاق، تجهیزات پزشکی و... همه آنچه است که ما توانسته ایم به چند کشور صادر کنیم. اما غیر دو سه مورد اول بقیه سهم بسیار اندکی دارند. کالاهای واسطه ای سهم ارزشی ۸۳،۷ درصدی و صادرات کالاهای مصرفی با سهم ۱۵،۳ درصدی و صادرات کالاهای سرمایه ای سهم ارزشی یک درصدی داشته اند.

پتروشیمی و نفت ۴۸ درصد، معدن و صنایع غذایی ۲۸ درصد، صنعت ۱۵ درصد و کشاورزی ۹ درصد صادرات ما را تشکیل داده اند در حالی که اگر امکان بازاریابی درست و سهولت در صادرات فراهم شود حداقل در بخش صنعت می توانیم رشد چهار برابری ظرف سه سال داشته باشیم و بجای آن از سهم معدن بکاهیم.

صادرات صنعتی در ۱۴۰۲ نسبت به سال قبل از لحاظ ارزشی افزایش ۱۰ درصدی و از لحاظ وزنی افزایش ۱۳ درصد داشته است، اما مقاصد صادراتی بخش صنعت همچنان محدود به چند کشور همسایه است. این در حالی است که بخش صنعت سهم ۱۵ درصدی از صادرات ۱۴۰۲ دارد و عراق با سهم ۴۵ درصدی اصلی ترین مشتری کالاهای صنعتی ایران است. بر اساس آمار صادرات بخش صنعت در ۱۲ ماهه ۱۴۰۲، ۷ میلیارد و ۶۳۲ میلیون دلار به وزن ۷۱۸۰ هزار تن بوده است.

بر اساس آمار تجارت در ۱۲ ماهه ۱۴۰۲ صادرات صنعتی ایران به ترتیب شامل: محصولات پلیمری است (حدود ۲ میلیارد دلار و سهمی در حدود ۴ درصد) صنایع غذایی (حدود ۱،۵ میلیارد دلار و سهم ارزشی ۳،۷ درصدی)، صنایع شیمیایی (حدود یک میلیارد دلار و سهم ارزشی ۲،۱)، صنایع غذایی و صنایع برق و الکترونیک است. جالب است بدانید محصولات فناوری سطح بالا تنها سهم ۰،۱ درصدی از صادرات دارد.

عراق با سهم ۴۵ درصدی اصلی ترین بازار کالای صنعتی ایران است. بعد از عراق، افغانستان با سهم ۱۰ درصدی، پاکستان با سهم ۷ درصدی، امارات متحده عربی با سهم ۷ درصدی،

## بازرگانی طلوع

بیش از ۲۰ سال فعالیت



واردکننده لوازم یدکی خودروهایی سواری هیوندای:  
 موتورس . گیربکس . بلوبندی . بدنه . الکتریکال

لوازم مصرف خود را بدون واسطه با کمترین قیمت خریداری کنید



۰۲۱-۳۳۹۴۱۸۴۶  
 ۰۲۱-۳۳۹۴۷۷۵۲  
 ۰۲۱-۳۳۹۴۶۹۴۴  
 ۰۲۱-۳۳۹۴۸۳۰۰  
 ۰۲۱-۳۳۳۳۹۹۱



۰۲۱-۳۳۹۴۳۷۶



۰۹۴-۰۸۹۳۴۴۹

- تأمین کننده قطعات،
- ✓ شرکت آسان موتور
- ✓ نمایندگی های مجاز
- ✓ تعمیرگاه های تخصصی هیوندای
- ✓ ارسال به سراسر ایران

✓ خرید مستقیم از کمپانی هیوندای کره

✓ قطعات اصلی (Genuine Parts)

WWW.TOLOPART.IR



شعبه ۱، خیابان امیرکبیر، ابتدای خیابان ملت، جنب مجتمع تجاری جاوید، پلاک ۲۳  
 شعبه ۲، خیابان امیرکبیر، پاساژ کاشانی، بالای همکف، پلاک ۶۵

## 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

SHIRAZI\_JAC\_VW\_LIFAN

@SHIVEHSABZSHIRAZI

## رکورد بی سابقه یورو

آخرین گزارش‌های منتشر شده از شاخص مدیران خرید احتمالا از اتحادیه اروپا را تقویت کرده، زیرا فعالیت تجاری منطقه یورو به بالاترین میزان خود در ۱۱ ماه گذشته رسیده است. این مورد در حالی رخ داد که شاخص مدیران خرید ترکیبی ایالات متحده به پایین‌ترین حد خود در چهار ماه گذشته رسیده است. سرمایه‌گذاران در ژاپن نیز بر روی

یورو در برابر ین به بالاترین میزان خود در ۱۶ سال اخیر رسید. ارزش یورو در برابر ین ژاپن و دلار آمریکا تقویت شد. یورو به بالاترین میزان خود در برابر ین ژاپن از ماه آگوست ۲۰۰۸ رسید و در برابر دلار به بالاترین ارزش خود از ۱۲ آوریل دست یافت.



جلسه بانک مرکزی این کشور در ۲۶ آوریل، تمرکز کردند. به نقل از بیزنس، یورو پس از رسیدن کوتاه‌مدت به ۱۶۵.۷۵، به میزان ۰.۴۴ درصد در برابر ین در ساعت چهار و ۴۳ به وقت اروپا افزایش یافت و به ۱۶۵.۶۷ رسید. یورو یک دقیقه بعد ۰.۴۵ درصد در برابر دلار افزایش یافت و به ۱۰۷۰.۴۴ رسید.

## ورود ۶۰ هزار خودروی برقی به ناوگان حمل و نقل عمومی تهران

با وزارت صمت خواهیم بود و در کل نزدیک به ۶۰ هزار خودروی برقی وارد ناوگان حمل و نقل عمومی تهران می‌شود. از هفته گذشته تاکنون قرارداد نزدیک به ۱۰ هزار خودرو با خودروسازان داخلی منعقد شده و یک هزار دستگاه خودرو و نیز هم‌اکنون در تهران است؛ این خودروها پلاک ملی گرفته‌اند و در صف دریافت پلاک تاکسی هستند. خودروهای وارداتی استانداردهای لازم را از مراجع ذی‌ربط دریافت کرده‌اند و از چند روز آینده ثبت‌نام از تاکسیرانانی که خودروی فرسوده دارند آغاز می‌کنیم. به ازای خروج یک دستگاه خودروی فرسوده، یک دستگاه تاکسی برقی جایگزین می‌شود و به محض دریافت پلاک تاکسی، این خودروها فعال می‌شوند و حتی مسیر حرکت آنها هم مشخص شده است.



قیمت میلیاردی خودروهای برقی  
وی در مورد حدود قیمت تاکسی برقی هم گفت: قیمت توسط سازمان حمایت و وزارت صمت اعلام می‌شود، اما بین یک میلیارد تا یک میلیارد و سیصد میلیون تومان براساس نوع خودرو متفاوت است. در همین راستا تسهیلاتی هم برای رانندگان از طریق شهرداری و انعقاد قرارداد با صندوق کار آفرینی امید با کارمزد پایین و بازپرداخت پنج‌ساله در نظر گرفته‌ایم و از طریق ماده ۱۲ هم یارانه‌ای از سوی دولت داده می‌شود که قیمت خودرو برای تاکسیران منطقی شود. مالکی در مورد ایستگاه‌های شارژ خودروی برقی هم اضافه کرد: هم‌اکنون ۱۵ ایستگاه در شهر تهران با ۷۴ نازل داریم که تا پایان امسال ۹۳۰ نازل دیگر در قالب ۹۶ ایستگاه نصب می‌شود. همچنین در مورد خدمات پس از فروش خودروهای برقی هم تاکید کرد: خودروسازان متعهد شده‌اند که به ازای هر ۳۳۰ خودرو یک بخش تعمیرگاهی داشته باشند، ضمن اینکه نرخ کرایه هم براساس لایحه‌ای که به شورای شهر ارسال می‌شود، مشخص می‌شود.

## تولید بیش از ۱,۶ میلیون خودرو در صورت کاهش دخالت دولت

از خودروسازان و اینکه ادامه این روند تاثیر منفی بر تیراژ تولید برجا خواهد گذاشت، خاطر نشان کرد: خودروسازان در سالی که گذشت تلاش زیادی در این زمینه انجام دادند و پرداختی‌هایی نیز از سوی ساپکو و سایپا انجام شد، هر چند مطلوب نبود. با این حال مسوولان دو خودروساز بزرگ کشور قول همکاری داده‌اند، تا پرداختی‌های امسال در بازه زمانی ۶۰ روزه انجام شود. رییس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودروی کشور تاکید کرد: با توجه به شعار سال، انتظار می‌رود دستگاه‌های مرتبط با امر تولید همراهی‌های لازم را در موضوعات تامین مالی، تامین ارز، تامین مواد اولیه تولید و غیره داشته باشند. او در پاسخ به اینکه مشارکت مردم در جهش تولید چگونه محقق می‌شود، تصریح کرد: لازم‌این امر، کاهش دخالت دولت در صنعت است و باید مدیریت امور به بخش خصوصی و غیردولتی سپرده شود؛ در این صورت رشد و جهش تولید به منصفه ظهور خواهد رسید.

رییس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودروی کشور وعده داد که مطابق برنامه ریزی انجام شده از سوی خودروسازان، امسال یک میلیون و ۶۷۰ هزار دستگاه خودرو در کشور تولید می‌شود. به گزارش قطعات خودرو، «محمد رضا نجفی منش» گفت: مطابق برنامه ریزی انجام شده، در سال جاری ۶۷۰ هزار دستگاه خودرو توسط گروه صنعتی ایران خودرو، ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو توسط سایپا و ۳۵۰ هزار دستگاه توسط خودروسازان خصوصی تولید می‌شود. او افزود: مشکلی که از همین ابتدای سال قطعه سازان با آن مواجهند، عدم تحرک کافی سامانه جامع تجارت است که در نتیجه بسیاری از کالاها در گمرکات باقی مانده و هنوز ترخیص نشده است. هر چند انتظار می‌رود در سال مین به نام «جهش تولید با مشارکت مردم»، مسوولان انجام امور را سرعت بخشند. وی در پاسخ به پرسشی در خصوص افزایش مطالبات قطعه سازان

## تبدیل هزاران مجوز کاغذی به شناسه یکتا

گفتنی است: در استان‌های مذکور به ترتیب ۳۱.۵ درصد، ۲۴.۳ درصد، ۱۸.۷ درصد و ۱۸.۴ درصد از کل پروانه‌های کسب کاغذی به شناسه یکتا تبدیل شده است. لازم به ذکر است: از ۲۵ اردیبهشت سال ۱۴۰۳ مجوزهای کاغذی بی اعتبار هستند و سامانه‌های دولتی و بانکی به فعالان اقتصادی فاقد مجوز الکترونیکی (شناسه یکتا) خدمت نمی‌دهند. بنابراین آن دسته از فعالان اقتصادی که هنوز شناسه یکتا ندارند یعنی نامشان در درگاه ملی مجوزها به نشانی [qr.mojavez.ir](http://qr.mojavez.ir) قرار ندارد، می‌توانند با گوشی همراه خود و ورود فقط ۳ کد (شماره سریال کارت ملی، شناسه اكد صنفی و کد پستی محل کسب) در درگاه ملی مجوزها ([mojavez.ir](http://mojavez.ir))، به سرعت، رایگان و غیر حضوری، مجوز الکترونیکی (شناسه یکتا) دریافت کنند.

تا روز دوم اردیبهشت، تعداد مجوزهای کاغذی که به شناسه یکتا تبدیل شده به ۴۰۱ هزار و ۴۹۰ مجوز رسیده است. اصناف تا روز مورد گزارش ۳۷۷ هزار و ۹۸۴ مجوز کاغذی را به شناسه یکتا تبدیل کرده‌اند. در میان استان‌هایی که مجوزهای کاغذی را به شناسه یکتا تبدیل کرده‌اند، رتبه‌های برتر همچنان متعلق به استان لرستان، گیلان، همدان و خراسان جنوبی است. در استان لرستان از مجموع ۵۲۵ پروانه کسب بیش از ۲۰ هزار و ۹۶۱ پروانه، در استان گیلان از ۱۲۰ هزار و ۹۹۲ پروانه کسب ۲۹ هزار و ۳۴۶ پروانه، در استان همدان از مجموع ۶۹ هزار و ۹۰۶ پروانه کسب ۱۳ هزار و ۸۰۰ پروانه و در خراسان جنوبی از مجموع ۳۳ هزار و ۱۰۲ پروانه کسب ۹۱ پروانه کسب به شناسه یکتا تبدیل شده است.



ایمیل: [info@danatejarat.com](mailto:info@danatejarat.com)

آیدی اینستاگرام: danatejarat

وبسایت: [www.danatejarat.com](http://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 ثبتي 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 تأمین کنندگان واحدهای تولیدی و صنعتی عظیم کشور از جمله: شرکت های 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 ثبتي می باشد که به صورت کاملاً خصوصی فعالیت حرفه‌ای را در زمینه تولید - واردات - صادرات قطعات یدکی خودروهای سنگین صورت می‌دهد. شرکت ثبتي 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، سپاهان، 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

فکس: ۳۳۱۱۴۷۷۸

تلفن: ۰۲۱-۳۳۹۸۳۳۲۹



## نقطه عطف اقتصاد جهانی

کریستین لاگارد معتقد است که اقتصاد جهانی در نقطه عطف قرار گرفته است. به اعتقاد کریستین لاگارد، اقتصاد جهانی هم اکنون در نقطه عطف خود قرار دارد. رئیس بانک مرکزی اروپا (ECB) با بیان این که اقتصاد جهان در نقطه عطفی است و واقعیت‌های گذشته با عدم قطعیت‌های جدید جایگزین شده‌اند، افزود که برخی موارد با قاطعیت ثابت باقی خواهند ماند. لاگارد خاطر نشان کرد که ارائه ایده‌های جدید برای رشد اقتصاد در آینده بسیار مهم است. با این حال، برای اینکه این ایده‌ها کارایی داشته باشند، جامعه باید شرایطی را ایجاد کند که در آن، این ایده‌ها در اقتصاد ما را گسترش یابند و شکوفا شوند. رئیس بانک مرکزی اروپا تأکید کرد: برای ایجاد این شرایط، اروپا باید گلوگاه‌های کلیدی در انتقال، انتشار، جاه‌طلبی را بشکند. این مورد کار آسانی نخواهد بود و اتحادیه اروپا نمی‌تواند وارد چنین مسابقاتی با ایالات متحده شود، زیرا «بازی حاصل صفر است».

## واردات ممنوعه، افزایش سود قاچاق

بازنده این ممنوعیت‌ها هستند که نه تنها بار تحریم‌های خارجی را به دوش می‌کشند که از تحریم‌های خودخواسته داخلی نیز متضرر می‌شوند.

**بازار ۲۳ میلیارد دلاری تجارت غیررسمی، همه را راضی نگه داشته و تنها بازنده بزرگان، مردم به‌عنوان مصرف‌کنندگان نهایی کالاها یا تولیدکنندگان خرد هستند**

بنابراین می‌توان انتظار داشت که با توجه به عدم تحقق هدف صرفه‌جویی ارزی و همچنین پایان بازه زمانی مورد نظر قانون برای حمایت از کالای تولید داخل، در سال پیش رو کلیه ممنوعیت‌های وارداتی حذف شده و مجدداً متن قانون اصلی کشور ملایک تصمیم‌گیری‌ها قرار گیرد

حتی ممنوعیت واردات برای برخی از بازار گانانی که تا پیش از آن واردکننده کالاها ممنوع شده بودند نیز، دارای نفع و سود بسیاری است؛ زیرا هم از تعرفه گمرکی معاف شدند و هم مدت زمان طولانی در صف تخصیص ارز نمی‌مانند. شبکه واردات و توزیع قانونی اما غیررسمی کالاها ممنوعه مانند کولبری، ته‌لنجی، ملوانی و بازارچه‌های مرزی هم که به نوعی می‌توان عنوان قاچاق قانونی به آنها داد نیز، یکی دیگر از منتفعان ممنوعیت‌های واردات هستند.

**بی‌اطلاعی مردم از کالاهای قاچاق**  
همان‌طور که اشاره شد، بخش قابل توجهی از مردم حتی از ممنوعه بودن و قاچاق بودن کالاها اطلاع دقیقی ندارند و علت آن هم وفور کالای فوق در بازار است؛ اما آنچه مردم حس می‌کنند آن است که حجم کالای تقلبی افزایش یافته و خدمات پس از فروش به‌شدت افت کرده که معمولاً در باور عمومی علت آن را نیز، تحریم‌ها و نبود برندهای خارجی در ایران می‌دانند. در حالی که واردات رسمی ایران در سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۱۳۹۶ در حدود ۱۶ درصد رشد داشته، قاچاق ورودی بیش از ۳۶ درصد رشد داشته است. بنابراین ممنوعیت واردات برای صرفه‌جویی ارزی، هدفی است که موفق نشده، اما در مقابل منافع زیادی را برای عده‌ای به همراه داشته که توانسته پس از ۵ سال همچنان دوام داشته باشد. مردم نیز بزرگ‌ترین

۱۰ میلیارد دلار افزایش یافته است. به نظر می‌رسد بازار ۲۳ میلیارد دلاری تجارت غیررسمی، همه را راضی نگه داشته و تنها بازنده بزرگ آن، مردم به‌عنوان مصرف‌کنندگان نهایی کالاها یا تولیدکنندگان خرد هستند. کالای قاچاق به قدری به سهولت در دسترس است که تولیدکنندگانی که مواد اولیه آنها در فهرست ممنوعیت‌های وارداتی قرار دارد، در صورت نیاز، به سهولت می‌توانند به آن دسترسی داشته باشند. حتی در برخی موارد ریسک اندک قاچاق به مدت زمانی طولانی انتظار برای تخصیص ارز و ترخیص کالا از گمرک نیز ارجحیت داشته و کالایی که اساساً ممنوعه نیست و تعرفه گمرکی بالایی ندارد نیز، به‌صورت قاچاق وارد می‌شود. هر چه حجم بازار قاچاق بزرگ‌تر باشد، امکان مبارزه با آن سخت‌تر است.

**گسترش فهرست کالاهای ممنوعه، به نفع همه**  
بنابراین حتی شاید گسترش فهرست کالاهای ممنوعه به نوعی به نفع همه باشد، تا مبارزه با قاچاق سخت‌تر بوده و تجارت غیررسمی سهل‌تر باشد. در کنار آن برخی از تولیدکنندگان کالای قاچاق مشابه خارجی تولید آنها ممنوع است نیز تا حد بسیار زیادی از ممنوعیت واردات منتفع می‌شوند؛ زیرا به‌رغم حجم گسترده کالای قاچاق، تمام شبکه رسمی توزیع کشور در اختیار آنها قرار دارد و کالای قاچاق باید در شبکه توزیع غیررسمی عرضه شود.



بر اساس قوانین موقت صرفه‌جویی ارزی و حمایت حداکثری از توان تولیدی و خدماتی کشور، واردات حدود ۲۰۰۰ قلم کالا تا پایان سال ۱۴۰۲ ممنوع شد. این ممنوعیت امری است که به موجب قوانین مختلف برنامه پنج‌ساله و قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور (ماده ۲۲) غیرقانونی اعلام شده بود، بنابراین بنظر می‌رسد باید رویه ممنوعیت محدود و زمان دار اعمال شده کنار گذاشته شود، تا شاهد روال طبیعی در واردات و تجارت خارجی باشیم. بر اساس اعلام ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز حجم بازار تجارت خارجی کشور، یعنی مجموع قاچاق ورودی و خروجی کالا از ۱۳۳ میلیارد دلار در سال ۱۳۹۶ به ۲۳۳ میلیارد دلار در سال ۱۴۰۰ رسیده است. یعنی حجم قاچاق در طی ۴ سال،

## رونمایی از نسخه اولیه قرارداد خرید و فروش ملک در سامانه خودنویس

**خودنویس**  
سامانه ثبت قراردادهای معاملات املاک و مستغلات کشور

عملاً ممکن نبود. در حال حاضر اگر ملکی در سامانه املاک و اسکان ثبت نشده باشد امکان استفاده از سامانه خودنویس را برای عقد قرارداد ندارد.

این سامانه رونمایی شود. سامانه ثبت معاملات املاک و مستغلات در سال ۱۳۸۸ تحت عنوان ایران املاک آغاز به کار کرد و همان زمان وزارت راه و شهرسازی سامانه را از وزارت صمت دریافت کرد و مکلف شد تا دسترسی مردم به کد رهگیری رایگان بدون مراجعه به مشاوران املاک و مستغلات را ایجاد کند. به مدت ۱۴ سال اقدام خاصی روی این سامانه ایجاد نشد و با آغاز به کار دولت سیزدهم با بررسی سامانه مقرر شد تا سامانه جدید راه اندازی شود. زیرا به روز رسانی سامانه املاک و مستغلات

قرار گرفت که آن رانوعی تصدی‌گری دولت در حوزه اصناف و مشاغل می‌دانند. با این حال هادی عباسی، معاون وزیر راه و شهرسازی بهمن سال گذشته گفت که با راه‌اندازی سامانه خودنویس، مشاوران املاک بیکار نمی‌شوند و امکان فعالیت برایشان فراهم است. اما باید به نقطه‌ای برسیم که خدمات مشاوران املاک تخصصی شود و ارتقا یابد. به‌تازگی نیز مهدی ساسانی، مدیر سامانه خودنویس گفته است: در برنامه است تا خردادماه امسال نسخه اولیه قرارداد خرید و فروش در

از خردادماه گذشته، سامانه خودنویس به نشانی [khodnevis.mrud.ir](http://khodnevis.mrud.ir) در اختیار مردم قرار گرفته و به تدریج انواع معاملات اجاره بر این سامانه بارگذاری و رفع ایراد شد. بهمن سال گذشته نیز دسترسی مشاوران املاک تهران به سامانه قدیم (سامانه املاک و مستغلات) حذف و مشاوران املاک برای ثبت قراردادهای اجاره به سامانه جدید (سامانه خودنویس) ارجاع داده شدند. این اقدام وزارت راه و شهرسازی مورد انتقاد برخی مشاوران املاک

## برخورد با کالاهای قاچاق قطعات یدکی در تهران

**شرکت تولیدی یدکی موتور ایران - اولین تولیدکننده سوپاپ انواع خودرو در ایران**

**شرکت گسترش صنعت بلبرینگ ایران - تولیدکننده انواع بلبرینگ، رولبرینگ و ساچمه**

**شرکت تولیدی یدک نوید - تولیدکننده انواع گاید و سیت سوپاپ - بوش شاتون خودرو در ایران**

دکتر: تهران، خیابان بهشتی، خیابان شهید جواد سرفراز، پلاک ۳۲  
 ☎ ۰۲۱-۸۸۷۵۲۸۶۱-۳    📠 ۰۲۱-۸۸۷۳۹۳۴۰    ✉ info@stym.com



در نشست خبری که با حضور رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان تهران برگزار شد، محمود سیجانی از چهار گروه پوشاک، لوازم خانگی، قطعات یدکی و دخانیات نام برد که مشمول نظارت بیشتری می‌شوند. او همچنین از احیای ۲۰۰ واحد تعطیل اقتصادی در سال گذشته و نیز ۴۰۰ واحد دیگر برای سال جاری خبر داد.

سیجانی افزود: برخی از این واحدها دعای بین شرکا و برخی دیگر مشکلاتی مانند ماشین‌آلات قدیمی و کمبود منابع دارند که در صورتی که تمایل داشته باشند به آنها کمک می‌شود که احیا شوند یا اینکه به دیگر متقاضیان برای احیا و گذار شوند. او ضمن اشاره به جلسات ماهانه تنظیم بازار در صمت استان تهران، از طرح‌های نظارتی در بازارهای مختلف خبر داد.

وی گفت: در این راستا در بازار شب‌عید ۲۶ نمایشگاه عرضه مستقیم کالا در استان تهران ایجاد شد، تا مردم دسترسی راحت و مستقیم به مایحتاج عمومی خود داشته باشند. سیجانی با اشاره به برگزاری جلسات شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی در استان تهران تصریح کرد: در این ارتباط مشکلات واحدهای مختلف تجاری و تولیدی با حضور مسوولان دولتی پیگیری و حل و فصل می‌شود. سیجانی اضافه کرد: در حوزه صادرات سال گذشته ۵۰ میلیارد دلار صادرات داشتیم که پیش‌بینی امسال ۲ میلیارد دلار از محل گمرکات تهران است، ضمن اینکه کالاهای این استان از سایر مرزهای استان نیز صادر می‌شود، ضمن اینکه ۱۷ درصد صادرات کشور برای صادرات تهران است.

**افزایش قیمت کالاهای وارداتی ممنوع**  
در باره تکلیف دولت بر نظارت بر بازار و جلوگیری از افزایش قیمت‌ها از جمله کالاهای اساسی بیان کرد: کالاهایی که قیمت مصوب دارند و ارز دولتی می‌گیرند، اجازه افزایش قیمت به آنها داده نمی‌شود و در این راستا بازدهی‌های منظم نظارتی انجام می‌شود و علاوه بر آن مردم می‌توانند هر گونه شکایت خود را با شماره تلفن ۱۲۴ مطرح کنند. سازمان تعزیرات حکومتی، اتاق اصناف تهران و حتی جهاد کشاورزی نیز هر کدام تکالیف مشخصی در این ارتباط دارند و ورود می‌کنند. سیجانی افزود: در کار گروه تنظیم بازار برای هر گروه کالایی مسوولیت دستگاهی مشخص شده تا در وقت صرفه‌جویی شود و هر دستگاه در محدوده خود اقدام به بازرسی و نظارت کند. رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان تهران در پاسخ به سوالی درباره مصداق کالای قاچاق گفت: هر گونه کالایی که بدون مستندات گمرکی و ثبت در سامانه انبارها در بازار عرضه شود، مصداق کالای قاچاق است که بعد از پلمب آن واحد، آن کالاها به اموال ملیکی تحویل داده می‌شود. سیجانی گفت: پوشاک، لوازم خانگی، قطعات یدکی و دخانیات گروه‌های ویژه‌ای هستند که بیشترین برخورد با عرضه قاچاق این

## تشدیدر کود بازار توسط خودروهای وارداتی

او در باره خودروهای وارداتی تریق شده به بازار و قیمت آن ها گفت: این اتومبیل ها به دلیل تعداد اندک آن ها قیمت های مناسبی ندارند. به عنوان مثال، الان قیمت خودرویی مانند تویوتا کرولا ۱۲۰۰ در بازار ۴ میلیارد تومان است؛ لذا وجود چنین اتومبیلی با این قیمت نمی تواند اثر مثبتی بر بازار خودرو بگذارد.

کرمی تاکید کرد: در ابتدای مطرح شدن موضوع واردات خودرو، دولت و مجلس اعلام کردند که یکی از اهداف واردات، کاهش قیمت در سطح بازار خواهد بود، اما با گذشت نزدیک به یک سال از واردات اولین محموله، واردات نه تنها نتوانست قیمت ها را کاهش دهد، بلکه رکود بازار را هم تشدید کرده است.

وی با اشاره به کاهش فروش ۱۱ و ۱۲ درصدی ایران خودرو و سایپا در سال ۱۴۰۲ تصریح کرد: در سال گذشته این دو شرکت ذیل سامانه یکپارچه فروش خودرو تعهداتی را در قبال متقاضیان خودرو قبول کردند، اما در نهایت نتوانستند در برخی موارد به وعده خود عمل کنند. در آن سال این دو خودروساز، یا نوع خودروهای درخواستی را تغییر دادند و یا اینکه مبلغی بیشتر از اعداد تعیین شده در سامانه را درخواست کردند. همین موضوع باعث انصراف بسیاری از آن مصرف کنندگان شد.

او همچنین در پاسخ به این سوال که خبر تغییر قیمت کارخانه ای خودروها توانسته است بخش تقاضا در بازار خودرو را بهبود دهد؟ گفت: این موضوع تاثیر چندانی در وضعیت بازار خودرو نداشته و این بازار همچنان در وضعیت رکودی سابق خود قرار دارد.



اسد کرمی، رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه داران و فروشندگان خودرو تهران، از تشدید رکود بازار توسط خودروهای وارداتی خبر داد و بیان کرد که: خودروهای وارداتی نه تنها باعث کاهش قیمت نشدند، بلکه به دلیل تعداد اندک و قیمت بالایشان رکود بازار را تشدید کرده اند.

رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه داران و فروشندگان خودرو تهران درباره وضعیت فعلی بازار خودرو اظهار کرد: این بازار به دلیل تشدید تنش های ایجاد شده در هفته های گذشته با افزایش قیمت همراه شد، اما با فروکش شدن این وقایع، الان شرایط آرامی را سپری می کند. اکنون تقریباً چند روزی است که بازار خودرو به رکود سابق خود بازگشته است.

## مهلت یک ماهه مجلس به وزارت صمت برای ارائه برنامه ارتقای ایمنی خودروها



دولت باید ۲۰ درصد خودروهای تولیدی، جایگزین خودروهای فرسوده شود.

پژمان فسر در ادامه بر لزوم کاهش ارزی و روش دقیق محاسبه داخلی سازی خودروها پرداخت و با توجه به ارزی ۳ میلیارد دلاری خودروهای مونتاژی بر لزوم کاهش ارزی خودروهای مونتاژی و حمایت از ناوگان حمل و نقل داخلی تاکید کرد.

وزارت صمت، از سوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس، ملزم به بازنگری در آیین نامه اسقاط و ارائه مدل قیمت گذاری خودروهای اسقاطی، برنامه ارتقای ایمنی خودروهای تولیدی بر اساس پلتفرم های جدید و زمان بندی کاهش ارزی خودروهای مونتاژی شد.

نصرالله پژمان فر رئیس کمیسیون اصل نود مجلس شورای اسلامی، در نشست با وزیر صمت با اشاره به حجم بالای خودروهای فرسوده در کشور گفت: با توجه به حجم بالایی از خودروهای فرسوده در کشور باید برای اسقاط و نوسازی این خودروها برنامه دقیقی ارائه شود. در همین راستا ظرف یک ماه آینده وزارت صمت باید برنامه های خود را در رابطه با اسقاط خودروهای فرسوده و ارتقای ایمنی خودروهای تولیدی بر اساس پلتفرم های جدید به این کمیسیون ارائه کند. برآوردها نشان می دهد تعداد صدور گواهی اسقاط باید سال گذشته به حدود ۲۰۰ هزار گواهی می رسید، اما وزارت صمت سال گذشته ۷۲ هزار خودرو اسقاط کرده است!

همچنین رئیس کمیسیون اصل ۹۰ مجلس تاکید کرد: طبق مصوبه

## رونق اقتصادی، نیازمند قانون ساماندهی و نظارت بر تجارت مرزی



بر اساس این قانون ۱۰ درصد کل واردات کالای سال قبل به عنوان مأخذ سال جدید شناخته می شود. یعنی اگر سال پیش چیزی حدود ۶۶ میلیارد دلار واردات داشتیم، امسال می توانیم ۱۰ درصد آن را به عنوان کالای مرزی توسط واحدهای صنفی مستقر در مناطق مرزی وارد کنیم. عضو هیأت رئیسه اتاق اصناف ایران یادآور شد: آئین نامه اجرایی آن در حال نگارش است که باید با مشارکت جمعی از این فرصت استثنایی برای تقویت اصناف استفاده کنیم. این موضوع می تواند یک رونق اقتصادی بسیار خوبی را در مرزها ایجاد کند و امیدوارم در راستای شعار سال این اقدام به عنوان یک فرصت طلایی دیده شود.

تا سوء استفاده های بسیاری در این مسیر اتفاق بیفتد و موضوع قاچاق همواره در کنار نام این استان مطرح شود. با پیگیری هایی که از سال ۱۴۰۱ آغاز کردیم، خوشبختانه در روزهای انتهایی سال ۱۴۰۲ لایحه ای در این زمینه در مجلس به تصویب رسید و پس از تأیید شورای نگهبان قانون «ساماندهی و نظارت بر تجارت مرزی (کولبری و ملوانی)» و ایجاد اشتغال پایدار مرز نشینان» برای اجرا ابلاغ شد. سامری درباره این قانون توضیح داد: بر این اساس صاحب کالاهای مرزی صرفاً اصناف مستقر در منطقه مرزی خواهند بود. با توجه به حجم عظیم و چشمگیر اصناف کالاهای، وضع این قانون یک فرصت بسیار بزرگ محسوب می شود. چراکه

رئیس اتاق اصناف مرکز استان بوشهر، رونق اقتصادی در این منطقه را منوط به اجرای قانون «ساماندهی و نظارت بر تجارت مرزی (کولبری و ملوانی)» و ایجاد اشتغال پایدار مرز نشینان» را دانست. امید سامری، عضو هیأت رئیسه اتاق اصناف ایران و رئیس اتاق اصناف مرکز استان بوشهر در نشست هم اندیشی روسای اتاق های اصناف مراکز استان ها گفت: ورود کالا از استان های مرزی به کشور موضوعی است که سالیان سال مغفول مانده بود و افراد با عنوان هایی چون کولبری و ملوانی کالاهایی را به داخل کشور می آوردند که هیچگاه صاحب این کالا مشخص نبود. همین موضوع باعث می شد

