



سازمان صنایع کوچک و شهرک های صنعتی ایران عصای دست صنعت؛ پر از چالش

چالش های نمایشگاه و غرفه داران

نوزدهمین نمایشگاه قطعات خودروی تهران، در شرایطی برگزار می شود که بخش بزرگی از تولیدکنندگان داخلی از وضعیت موجود در کسب و کار خود، ناراضی هستند. آنها که فروش خود را از ابتدای سال تاکنون حتی ضعیف تر از سال گذشته می بینند، حالا با مشکلات مجموعه خود دست به گریبان هستند و دیگر مجالی برای اندیشیدن به شرکت ...
صفحه ۲

به جای چین، مردم ایران را لحاظ کنید

نوزدهمین نمایشگاه بین المللی قطعات، لوازم و مجموعه های خودرو، از تاریخ ۲۹ خرداد تا اول تیرماه، برگزار خواهد شد. این در حالی است که هر ساله انتقاداتی به برگزاری آن می شود. مانند آنچه در نمایشگاه های دیگر هم شاهد آن هستیم. در این زمینه با محمدمین سلوکی، مدیر فروش شرکت بالین تک، به عنوان یکی ...
صفحه ۳

انگیزه های برای شرکت در نمایشگاه نیست

نوزدهمین نمایشگاه بین المللی قطعات، لوازم و مجموعه های خودرو، امسال از تاریخ ۲۹ خرداد تا اول تیر در محل دائمی نمایشگاه های بین المللی تهران برگزار خواهد شد. نمایشگاهی که هر سال برگزار می شود، اما مثل همه نمایشگاه ها، نه بازدیدکننده ها و نه غرفه داران، کاملاراضی نیستند. دلایل این نارضایتی اما تنها ...
صفحه ۴



تولیدکننده های کوچک توان شرکت در نمایشگاه را ندارند؛
هزینه بالای نمایشگاه توجیهی برای ما ندارد

تغییر در زمان بندی نمایشگاه باعث می شود شرکت کنندگان را جا بمانند

نمایشگاه قطعات، لوازم و مجموعه های خودرو، امسال نیز نسبت به سال گذشته تغییر در زمان برگزاری داشت. این نمایشگاه که در سه سال اخیر با جابه جایی زمان برگزاری، سبب سردرگمی برخی ...
صفحه ۲

گوش شنوایی برای اعتراض ها نیست

مدیر بازرگانی شرکت پادما، رسولی، که چندین دوره سابقه حضور در نمایشگاه را دارند، در گفت و گو با ماهنامه قطعات خودرو گفت: ...
صفحه ۳

در قطعات خودرو این شماره بخوانید	
۵	جای رشد دارد، اما راضی بودیم
۵	برگزاری همزمان نمایشگاه های مرتبط
۶	کارفرما از روز اول باید کارگرا بیمه کند
۶	خط پایان پژو پارس
۶	پاداش کاهش مصرف برق
۷	صبر کردن در چنین بازاری توصیه نمی شود
۷	صدور نخستین پروانه استاندارد اجباری خدمات پس از فروش خودرو



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

گروه صنعتی اتحاد موتور





B.E.G.CO.
بهرام الکترونیک گستر

(مهندس بهادری) ۰۹۱۲ ۱۱۱ ۳۲۲۱
۰۲۱ - ۴۰ ۳۳ ۱۸ ۶۴ - ۹
bahramelectronicgostar
www.bahramelectronicgostar.com

چالش‌های نمایشگاه و غرفه‌داران

■ بهار مشفق / خبرنگار

نوزدهمین نمایشگاه قطعات خودروی تهران، در شرایطی برگزار می‌شود که بخش بزرگی از تولیدکنندگان داخلی از وضعیت موجود در کسب‌وکار خود، نارضاضی هستند. آنها که فروش خود را از ابتدای سال تاکنون حتی ضعیف‌تر از سال گذشته می‌بینند، حالا با مشکلات مجموعه خود دست به گریبان هستند و دیگر مجالی برای اندیشیدن به شرکت در نمایشگاه برایشان نمی‌ماند. آنها هنوز در پرداخت دستمزد کارگر و تامین مواد اولیه مشکل دارند، دیگر چه رسد به هزینه‌های بالای نمایشگاه.

البته همه به این صورت نیستند. برخی تولیدکننده‌ها و پخش کننده‌های بزرگ هم هستند که این رقم‌ها برایشان عددی نیست. همان‌ها که بهترین بخش نمایشگاه را دارند.

یکی از تولیدکنندگان قطعات خودرو، درباره عدم حضور خود در نمایشگاه گفت: باز خوردی که از نمایشگاه داشتیم خیلی بالا نبوده و به همین دلیل تصمیم گرفتیم که دیگر در نمایشگاه شرکت نکنیم. محمدرزم پوش، مدیر شرکت اراک یک نیز به عنوان بازدیدکننده‌ای که هر سال در نمایشگاه حضور دارد به "قطعات خودرو" گفت: من به عنوان بازدیدکننده‌ای که این نمایشگاه مرتبط با فعالیتیم است، از آن راضی هستم. به خصوص بخش لوازم بدنه، که مستقیماً به رسته من مربوط است. همکاران مادر بخش‌های مختلف چه تولیدکننده و چه پخش کننده‌های بزرگ در این نمایشگاه غرفه دارند و حضور پررنگی دارند.

نظرات شرکت کننده‌ها و هم چنین بازدیدکننده‌های این نمایشگاه، متفاوت است، اما آنچه بیش از دیگر مسائل به چشم می‌آید و نقطه مشترک نارضاضی است، مثلاً از جانمایی غرفه‌ها توسط برگزارکننده است.

■ ضعف‌های سایت نمایشگاه و مشکلات ثبت نام

طاهری، کارمند فروش شرکت پولاسا بیان اینکه در نمایشگاه امسال شرکت نکرده‌است، انتقاداتی به برگزارکنندگان آن داشت و گفت: گلايه ما از برگزارکنندگان نمایشگاه است. بحث غرفه و فضایی که به ما اختصاص داده شده بود.

وی درباره نحوه ثبت نام و سایت نمایشگاه نیز افزود: بنظر من سایتی که برای نمایشگاه در نظر گرفته می‌شود، باید قوی تر از اینی که هست



باشد. سایت هنوز جای کار دارد. این سائیتی که می‌بینید باتوجه به حجم کار و اعتبار نمایشگاه همخوانی ندارد. مثلاً شما حتی یک فروشگاه کوچک را هم وقتی سایت آن را می‌بینید شکل و شمایل بهتری دارد، اما این سایت حتی در بخش آپلود و دانلود هم نواقصی دارد. دسترسی لازم را به ما نمی‌دهد و ضعف‌هایی دارد.

■ نگاه رتبه بندی شده به شرکت‌ها

این عضو شرکت پولاسا درباره برخورد برگزارکنندگان با شرکت‌ها نیز گفت: برگزارکنندگان نمایشگاه یک سری رتبه‌بندی‌هایی دارند که براساس آن برای شرکت‌ها تمایز قائل می‌شوند. فضای مناسب‌تر را به افراد خاص می‌دهند.

وی همچنین به عنوان شرکتی که تقریباً ۱۰ دوره گذشته را در نمایشگاه شرکت داشته‌اند، درباره فضای دریافتی غرفه‌ها در ادامه بیان کرد: در نهایت بعد از مراحل ثبت درخواست، ما نصف مساحتی را که می‌خواستیم دریافت کردیم.

طاهری با بیان اینکه بازدیدکننده‌ها در دوره‌های مختلف خوب بودند، گفت: فقط زمان کرونا بود که کمی از حجم بازدیدکننده‌ها کاسته شد،

گفته یکی از کارشناسان امور نمایشگاه شرکت ایدرو، هر سال بر تعداد آنها افزوده می‌شود. همین مساله سبب می‌شود که به هر غرفه فضای محدودی اختصاص داده شود.

شرکت‌های ایدرو با اعلام اینکه گلايه غرفه‌داران را صحیح می‌داند، تنها دلیل کم شدن مترها را تعداد روبه‌افزایش شرکت کننده‌ها می‌داند. کارشناسان این شرکت معتقدند که اغلب غرفه‌داران، هنوز ترجیح می‌دهند که در همان دوسال اولی که از دوره اول نمایشگاه در آنجا برگزار می‌شد حضور داشته باشند و این در حالی است که هر سال یک ظرفیتی دارد و همه نمی‌توانند آنجا باشند.

این در حالی است که برگزارکنندگان نمایشگاه، مشارکت را به حدی بالا و روبه‌افزایش می‌دانند، که حتی فضای کافی برای همه آنها وجود ندارد. اما مساله زمان و تاریخ نمایشگاه هم مطرح است که هر سال جابه‌جایی می‌شود و این تصمیم‌گیری‌ها از عهده برگزارکنندگان هم خارج است و تنها از طریق نهادهای بالایی اعمال می‌شود. نمایشگاهی که سه سال قبل در آن برگزار شد، سال گذشته به مراد و امسال هم در اواخر خرداد برگزار خواهد شد. این تغییرات دلایل متعددی دارد که گویا قرار نیست بازگو شود.

مساله دیگری که در این میان وجود دارد، عدم تبلیغات و اطلاع‌رسانی از نمایشگاه و باز خورد آن است، به صورتی که هر چه جست‌وجو کردیم، مطلب جالب توجهی درباره نمایشگاه‌های سال گذشته، ثبت و نوشته

نظرات شرکت کننده‌ها و همچنین بازدیدکننده‌های این نمایشگاه، همچون همه نمایشگاه‌ها متفاوت است، اما آنچه بیش از دیگر مسائل به چشم می‌آید و نقطه مشترک است، نارضاضی از جانمایی غرفه‌ها توسط برگزارکننده است

نشده بود. تنها همان اخبار کوتاهی که فلان وزیر آمد و فلان معاون رفت! حتی برگزارکنندگان هم اجازه انتشار و یا بازگو کردن گزارش‌های مربوط به نمایشگاه را نداشتند و در جواب سوالات ما تنها گفتند که با ارسال نامه کتبی و انجام سلسله مراتب اداری می‌توانید گزارش را اگر اجازه داده شود، دریافت کنید.

در گفت‌وگو با یکی از تولیدکنندگان قطعات خودرو؛

تغییر در زمان بندی نمایشگاه باعث می‌شود شرکت کننده‌ها جا بمانند



■ عبدالعلی مجد / خبرنگار

مثال، این مطلبی است که خودم در میان همکاران دیدم. همکاری هستند که هر سال در یک فضا و سالن مشخص غرفه دارند، وقتی از آنها پرسیدم که چه کاری انجام دادید که هر سال همان فضای سال قبل را دارید، آنها گفتند کدخدای ما می‌بینیم و کارمان را پیش می‌بریم که معنای آن واضح است. این مساله جالبی نیست.

زمان برگزاری نمایشگاه در سه سال اخیر جابه‌جا شده‌است. نظر شما در این مورد چیست؟

بنظر من این یکی از مهمترین مسائلی است که شرکت کننده‌ها و همچنین بازدیدکننده‌ها با آن درگیر هستند. قبلاً در آن ماه برگزار می‌شد، سال گذشته در مردادماه برگزار شد و امسال هم که در خرداد.

این مساله سبب می‌شود که همکاران ما برای ثبت نام دچار مشکل شوند و زمان راز دست بدهند. من خودم امسال دوسال را دیدم که به دلیل آنکه گمان می‌کردند نمایشگاه دیرتر برگزار می‌شود، زمان کافی نداشتند و نتوانستند شرکت کنند.

متأسفانه اطلاع‌رسانی و تبلیغات کافی هم نمی‌شود. آیا در همان دوره‌ای که شرکت کردید، بازدیدکننده‌های خارجی هم بودند؟

در غرفه‌های محصولات داخلی، کمتر بازدیدکننده خارجی داریم. اما در کل نمایشگاه می‌دیدم. البته بیشتر چینی‌ها بودند. چرا در دو دوره اخیر نمایشگاه قطعات خودرو شرکت نکردید؟

ما دلیل اصلی شرکت نکردنمان به دلیل مسائل حقوقی است. چون ری‌برندینگ کردیم، مشکلات ثبتی داریم. هنوز از نظر حقوقی آمادگی شرکت در نمایشگاه را نداریم.

نمایشگاه قطعات، لوازم و مجموعه‌های خودرو، امسال نیز نسبت به سال گذشته تغییر در زمان برگزاری داشت. این نمایشگاه که در سه سال اخیر با جابه‌جایی زمان برگزاری، سبب سردرگمی برخی بازدیدکنندگان و شرکت کنندگان شده‌است، معلوم نیست که سال آینده چه زمانی برگزار شود.

در گفت‌وگو با رضاحامدی، مدیرعامل شرکت سازش گستر، که دوسال پیش در نمایشگاه بین‌المللی قطعات لوازم و مجموعه‌های خودرو شرکت کرده بود، به برخی از انتقادات اشاره کردند. هرچند وی معتقد است که از خود نمایشگاه راضی بودند و در مجموع باز خورد خوبی داشت.

آخرین دوره‌ای که در نمایشگاه بین‌المللی قطعات، لوازم و مجموعه‌های خودرو شرکت کردید کی بود؟

دوسال پیش در نمایشگاه شرکت کردیم.

آیا در کل از نمایشگاه راضی بودید؟

از خود نمایشگاه راضی بودیم، اما از امکانات آن خیر. اما از باز خوردی که داشت راضی بودیم.

دلایل نارضاضی شما چه بود؟

دوسال پیش که شرکت کردیم، چندبار هزینه‌ها اجاره غرفه را تغییر دادند، حالا ما تاجایی که اطلاع دارم، مبلغ دقیق اجاره غرفه را اعلام نکرده‌اند. همچنین یک سری التزامات و تضامینی از شرکت کننده‌ها دریافت می‌کنند، که با توجه به پشتوانه تولیدکنندگان برای همه مقدور نیست. مساله دیگر اینکه روش تعیین غرفه‌ها اصلاً مشخص نیست، به‌طور

فروشگاه شیرازی

SHIRAZI STORE

تهیه و توزیع کلیه قطعات اتومبیل‌های

جک ، گل ، لیفان و چانگان

ارسال به کلیه نقاط تهران و ایران

JAC

واحد فروش قطعات جک و گل:

۳۳۹۱۵۲۳۲ - ۳۳۱۱۳۲۹۷

۳۳۹۳۰۹۳۴

۰۹۱۲۳۳۹۵۷۰۳

CHANGAN

واحد فروش قطعات لیفان و چانگان:

۳۳۹۲۴۰۳۴ - ۳۳۹۹۵۰۶۳

LIFAN

نشانی: خ ملت، پلاک ۸۴

SHIRAZI_JAC_VW_LIFAN

@SHIVEHSABZSHIRAZI

در گفت و گو با مدیر فروش شرکت بالین تک:

به جای چین، مردم ایران را لحاظ کنید

■ شفق محمد حسینی / خبرنگار

نوزدهمین نمایشگاه بین‌المللی قطعات، لوازم و مجموعه‌های خودرو، از تاریخ ۲۹ خرداد تا اول تیرماه، برگزار خواهد شد. این در حالی است که هر ساله انتقاداتی به برگزاری آن می‌شود. مانند آنچه در نمایشگاه‌های دیگر هم

شاهد آن هستیم.

در این زمینه با محمد امین سلوکی، مدیر فروش شرکت بالین تک، به عنوان یکی از بزرگترین تولیدکننده سرسیلندر خودرو در ایران، درباره نمایشگاه قطعات خودرو گفت و گو کردیم.

به عنوان یکی از تولیدکننده قطعات خودرو در ایران در نمایشگاه مر تبط با محصولات خود شرکت می‌کنید؟

خیر

دلیل عدم مشارکت شما در نمایشگاه امسال چیست؟

بخاطر نوع برخورد و رفتاری که در نمایشگاه سال گذشته با ما و دیگر شرکت‌های تولیدکننده شد، امسال تصمیم گرفتیم تا در نمایشگاه شرکت نکنیم.

یعنی از شرایط برگزاری رضایت نداشتید؟

ما به عنوان بزرگترین تولیدکننده سرسیلندر خودرو در ایران، تقریباً کامل‌ترین سبد محصول را داریم. اما سال گذشته به دلایل فراوانی که عرض خواهیم کرد، بسیار آزرده شدیم.

از بابت فضای نمایشگاه، سالن و متر، آنچه می‌خواستیم و برای آن درخواست داده بودیم، در نهایت تبدیل به فضایی دیگر شد و ما اصلاً راضی نبودیم.

شما اعتراضی نکردید؟

چرا حتی صورت جلسه‌ای را برای ارائه به وزارت صمت تنظیم کردیم که در نهایت برخی از دوستان به دلیل تبعات احتمالی آن، از ارائه و پیگیری این مسائل خودداری کردند.

برخی از این مشکلات را نام می‌برید؟

بله. تا چند روز مانده به نمایشگاه، شما هنوز نمی‌دانید که در کدام سالن هستیم. باینکه یک ماه قبل از آغاز نمایشگاه در سایت نمایشگاه ثبت نام کرده و مثلاً برای ۱۵۰ متر در سالن ۳۸۸ درخواست داده بودیم، دلیل مهم آنهم این است که بازدیدکننده‌ها عادت دارند که به یک جای مشخص بروند و اگر شما هر سال در غرفه متفاوتی باشید، شما را پیدا نخواهند کرد. اما یک سری شرکت‌ها هستند، بخاطر رانت‌هایی که دارند، می‌توانند غرفه‌های ثابت و فضاهای بهتر و مناسب‌تر را دریافت کنند. ما سال گذشته یک ماه قبل از برگزاری نمایشگاه، با مراجعه و ثبت نام در سایت نمایشگاه، درخواست غرفه‌ای ۱۵۰ متری در سالن ۳۸۸ داده بودیم و براساس همان متر از اسناد و ضمانت‌نامه‌های لازم را تنظیم کرده و مبلغ مورد نظر را پرداخت کردیم اما در نهایت، چند روز قبل نمایشگاه، به طور ناگهانی ما را در سالن ۵ و فضایی ۷۰ متری به ما اختصاص دادند.

این مساله چه تاثیری در اهداف شما داشت؟

ما به عنوان شرکت کننده، براساس متر اژی که درخواست کردیم، برای آن فضا برنامه‌ریزی کردیم، اما در نهایت فضایی گوشه و کنج در سالتی



نامناسب را دریافت کردیم. بدترین جای سالن، در گوشه‌ای که سقف شیروانی داشت و ما نمی‌توانستیم ارتفاع بگیریم. در حالی که ما جزیره می‌خواستیم و فضای ما بسیار نامناسب بود.

بقیه غرفه‌داران هم این مشکلات را داشتند؟

بله. اما مساله دیگری که هست، این است که از شرکت‌های تولیدکننده‌ای که در نمایشگاه شرکت دارند مبلغ‌های کلانی را برای تبلیغات می‌گیرند، البته این مساله اختیاری است، به این صورت که اگر شما مثلاً حدود ۲ میلیارد برای تبلیغات بپردازید، که می‌گویند این برای تبلیغات محیطی است، جای غرفه بهتری را هم دریافت می‌کنید. مثلاً می‌گویند اگر این مبلغ را پرداخت کنید ما پکیجی را در اختیار شما قرار می‌دهیم، شامل تبلیغات در محوطه که بالن، تابلوها و تکرار در رادیو را در برمی‌گیرد که در کنار آن فضای غرفه شما هم از گوشه به جزیره انتقال پیدا می‌کند.

حال برخی از شرکت‌ها مجبورند که برای بهتر دیده شدن این مبلغ مازاد را پرداخت کنند. این در حالی است که همه تولیدکننده‌ها از عهده این هزینه‌ها بر نمی‌آیند.

خود ما به خاطر این مسائل بسیار اذیت شدیم. بخاطر فضای نامناسبی که در سالن داشتیم، همان سال گذشته می‌خواستیم کنسل کنیم، اما

به دلیل هزینه‌ای که پرداخت کرده بودیم، در حدود ۲ میلیارد تومان، مجبور بودیم که شرکت کنیم.

از شرایط برگزاری امسال اطلاعی دارید؟

ما امسال به دلیل تجربه تلخ سال گذشته خوشحالیم که شرکت نکردیم. چرا که در تماس با همکارانی که شرکت کردند، وضعیت امسال حتی از سال قبل هم بدتر شده است.

امسال هم مثل سال‌های گذشته سه غرفه اصلی را به چینی‌ها اختصاص دادند.

مساله دیگری هم که همکاران به آن اشاره کردند، این است که هم زمان نمایشگاه دیگری هم در کنار این نمایشگاه برگزار می‌شود که این خود چندان جالب نیست.

پس با این حساب تعداد سالن‌ها کمتر شده است.

بله. سالن‌های نمایشگاه ۷ سالن بیشتر نیست. بیشتر بیرون از سالن‌ها هستند. سال گذشته سالن‌ها بیشتر بود. امسال تقریباً نصف شده است.

وضعیت بازدید از نمایشگاه در سال گذشته به چه صورت بود؟

بازدید خوب بود. هم بازدیدکننده خارجی و هم داخلی.

چرا زمان نمایشگاه مرتب تغییر می‌کند؟

تا ۲ سال پیش، نمایشگاه در آبان ماه برگزار می‌شد. اما از سال گذشته،

۳ قطعات خودرو ماهنامه سراسری خودرو، قطعات و خدمات شماره ۴۸ تیر ۱۴۰۳

بخاطر چینی‌ها، چون همزمان با نمایشگاه خودروی چین می‌شود، نمایشگاه را در انتهای مرداد برگزار کردند. امسال باز هم زودتر شد و به انتهای خرداد رسید.

این تغییر مداوم چه تاثیری روی مخاطبان می‌گذارد؟

مسئله این مساله مخاطب را سردرگم می‌کند. در عین حال گرما روی بازدیدکنندگان اثر می‌گذارد. مساله دیگر هم این است که سال گذشته روزهای برگزاری نمایشگاه، وسط هفته بود. که این خود مساله جالبی نبود. به نظر من بهتر است که به جای چین، مردم ایران لحاظ شوند.

دوره‌های قبل تر به چه صورت بود؟

سال‌های قبل تر زمان مناسب‌تری بود. یکی دوروز تعطیلی داشتیم.

بازدید از نمایشگاه چگونه بود؟

با وجود تمام این مسائل، همان پارسال هم بازدیدکننده‌ها می‌آمدند. اما زمانی باشد که هوا بهتر باشد، مسلماً بازدیدکننده‌های بیشتری مراجعه می‌کنند.

بازدیدکننده‌های خارجی هم حضور داشتند؟

بله اما اغلب بازدیدکننده‌های خارجی چینی‌ها بودند.

وضعیت غرفه‌داران خارجی چگونه است؟ آیا از همه کشورها حضور دارند؟

خیر. تا جایی که من اطلاع دارم، امسال هم مثل سال گذشته، سالن‌های خوب در اختیار چینی‌هاست.

شرایط غرفه‌ها به چه صورت است؟

باتوجه به اینکه سال‌ها کمتر شده است. بیشتر مجبور به غرفه‌زدن در فضای باز هستند، که فضای باز هم به سبب غرفه‌سازی، هزینه‌های بیشتری را به غرفه‌داران تحمیل می‌کند. در حالی که در سال‌ها هزینه غرفه و دکورسازی کمتر است.

چرا تعداد سالن‌ها کمتر شده است؟

امسال اما این نمایشگاه همزمان با نمایشگاه دیگری شده است که همین از دلایل کم شدن سالن‌هاست.

شما برای بازدید از نمایشگاه شرکت می‌کنید؟

ما خودمان هر سالی که شرکت نکردیم، حتماً به عنوان بازدیدکننده حضور داشته و داریم. چرا که فضایی است که می‌توانیم در مورد اشتراکات خود با دیگر همکاران تعامل کنیم. هر چند که برخی از دوستان رغبتی به حضور ندارند. البته بیشتر از تولیدکننده‌ها، بازرگانان به خاطر پرزنت کردن خود در نمایشگاه به عنوان بازدیدکننده حضور دارند.

جابه‌جایی مدام زمان نمایشگاه قطعات خودرو باب طبع مخاطبان و غرفه‌داران نیست؛

گوش شنوایی برای اعتراض‌ها نیست

این مساله فعالیتمار را محدود می‌کند. ما فضای ۲۰۰ متری می‌خواستیم که در نهایت غرفه‌ای ۱۰۰ متری در اختیار ما قرار گرفت.

آیا اعتراض کردید؟

بله. ما اعتراض خود را به طور مستقیم با برگزارکنندگان در میان می‌گذاریم. شخصاً بارها این مسائل را مطرح کردیم اما تاثیری نداشته است. زیرا تصمیم‌گیری‌ها ماه‌ها پیش از برگزاری گرفته می‌شود.

مشکلات دیگر نمایشگاه از نظر شما چیست؟

از جمله مسائلی که ما به آن معترض هستیم می‌توان به زمان برگزاری نمایشگاه اشاره کرد. ۳۰ پار در ۳ دوره اخیر، این زمان جابه‌جا شد. ابتدا در آبان، دوره قبل در مرداد و این دوره هم که در خرداد قرار است برگزار شود.

این جابه‌جایی‌ها چه تاثیری روی مخاطبان دارد؟

قطعا این جابه‌جایی‌ها مخاطب را هم درگیر می‌کند. مخاطبی که برای بازدید زمانی را از پیش تعیین می‌کند، باتوجه به زمان برگزاری نمایشگاه در دوره‌های قبل، ناگهان امسال زمان متفاوتی را می‌بیند و همین سبب می‌شود که برنامه‌ریزی‌هایش به هم بخورد.

یک مساله دیگر ساعت برگزاری است. سال گذشته نمایشگاه قطعات خودرو به خاطر فصل گرما افت مخاطب داشت. به دلیل اینکه از ۸ صبح تا ۳ بعدازظهر است. عملاً از ساعت ۱۲ تا ۳ مخاطب اگر بیاید هم اذیت می‌شود. اما ما این مسائل را بیابان می‌کنیم و اعتراض می‌کنیم، ولی گوش شنوایی نیست.

عملاً از ساعت ۱ تا ۳ هم درگیر ناهار و استراحت هستند. این در حالی است که می‌شود ساعت‌های خنکی و ۴ به بعد هم استفاده کرد. آن وقت مخاطبان هم راضی تر بودند.

بازدیدکننده‌های خارجی حضورشان به چه صورت بود؟

آنچه من در سال‌های گذشته دیدم، اغلب از چین بودند. حتی غرفه‌های زیادی هم در نمایشگاه به آنها اختصاص داده شده بود.

با این وجود در نمایشگاه‌های آینده هم شرکت خواهید کرد؟

ما به همه این مسائل معترض هستیم. اما مجبور شدیم که امسال شرکت کنیم. هر چند برای باز خورد بهتر مخاطب و ارائه خدماتی با کیفیت بهتر، بهتر است که این اعتراض‌ها شنیده شود و راهکارهایی در نظر گرفته شود. در غیر اینصورت، سال بعد اگر دوباره فضا را محدودتر کنند، قطعاً ما هم شرکت نخواهیم کرد.

امسال همزمان با نمایشگاه قطعات خودرو، نمایشگاه تقویت، تزئین خودرو و خدمات وابسته هم برگزار می‌شود، بنظر شما برگزاری همزمان این دو نمایشگاه ضرورت دارد؟

بنظرم مخاطب‌های این دو نمایشگاه متفاوت است و این کار باعث می‌شود از فضای تخصصی فاصله بگیریم. در نهایت کمکی به اهداف هیچکدام از نمایشگاه‌ها نخواهد کرد.



ما به عنوان یک شرکت چندبخشی، که شامل قطعات سواری، سنگین و راه‌سازی می‌شویم، امسال به دلیل فضای محدودی که در اختیارمان قرار دادند، مجبور به حذف بخش‌های مربوط به قطعات سنگین و راه‌سازی شدیم

مدیر بازرگانی شرکت پادما، رسولی، که چندین دوره سابقه حضور در نمایشگاه را دارند، در گفت و گو با ماهنامه "قطعات خودرو" گفت:

برخی از غرفه‌دارانی که سال‌های گذشته در نمایشگاه حضور داشتند، از این مساله ناراضی هستند که مطابق آن متر از فضای برای که در سایت ثبت نام می‌کنند، مکان مورد نظر خود را دریافت نمی‌کنند. آیا شما هم این مشکل را دارید؟

این مساله صحیح است، اما در دستورالعملی که در سایت برای ثبت نام نمایشگاه آمده است، توضیح می‌دهد که صددرصد همان فضایی که می‌خواهید، به شما تعلق نمی‌گیرد.

اما متأسفانه هر سال دارد این فضا کوچکتر می‌شود.

به عنوان مثال ما به عنوان یک شرکت چندبخشی، که شامل قطعات سواری، سنگین و راه‌سازی می‌شویم، امسال به دلیل فضای محدودی که در اختیارمان قرار دادند، مجبور به حذف بخش‌های مربوط به قطعات سنگین و راه‌سازی شدیم.

Advertisement for Ariamadco featuring a car, a person on a bicycle, and text: هفتمین نمایشگاه صنعت خودرو سنندج قطعات یدکی و صنایع وابسته دومین نمایشگاه موتورسیکلت، دوچرخه و صنایع وابسته ۱۳ لغایت ۱۶ شهریور ۱۴۰۳ www.ariamadco.com محل دائمی نمایشگاه بین‌المللی کردستان برگزار کننده: شرکت آریا ماد غرب ۰۹۱۸۴۴۲۵۷۹۷ ۰۳۳۱۶۱۶۲۲-۰۸۷

در فروش این اقدام را انجام می دهد. اما وقتی تغییری در فروش ایجاد نشود شناخته شده نباشد، با وجودی که در این سال ها کمتر کسی را می بینم که برود. وقتی چشمگیر نباشد من هم مسلما پشیمان می شوم. البته با دوستانی مشورت کردم که آنها مرا ترغیب کردند که شرکت نکنم. باتوجه به شرایط موجود، منطقی تر است که شرکت نکنم. قبلا شاید بهتر بود.

دلیل این مشارکت حداقلی تولیدکننده ها از نظر شما چیست؟
حالا باتوجه به هزینه های آنچنانی برای غرفه های خاص، که غرفه های مخصوص را به نوب چشمی ها می دهند. باتوجه به هزینه طراحی دکوراسیون، غیر از اجاره غرفه و هزینه های جانبی کنار آن، و اینکه باز خورد چندانی را هم دریافت نمی کنی، مسلما انگیزه ات برای گرفتن غرفه کم می شود.

به نسبت چندسال گذشته برای من تولیدکننده چندان جذاب نیست.

وضعیت بازار لوازم یدکی چگونه است؟

مافروشگاه و سایت خود را داریم. باتوجه به شرایط دلار، وضعیت بازار خوب نیست.

الان دست مردم پول نیست. قبلا قدرت خرید مردم بهتر بود. الان راحت نمی توانند خرید کنند و دست به عصا راه می روند.

من حتی خودم را بخواهم مثال بزنم، قبلا اگر قطعه ای از خودروی شخصی خودم صدامی داد، حتما می رفتم و آن بخش را کامل تعویض می کردم، اما الان این کار را نمی کنم.

مثلا شخصی که خودروی خود را ۷۰ تا ۷۵ میلیون خریده بود، حالا همان خودرو یک میلیارد قیمت دارد. شاید فرد خوشحال باشد که قیمت خودرویش بالا رفته است، اما در کنار آن قطعاتش هم بسیار گران شده است. مثلا لنتی که می خرید ۵۰ هزار تومان، حالا ۵ میلیون شده است.

این است که با بالا رفتن تورم، در هزینه های معمولی خودروی خود هم مانده اند، دیگر چه برسد به خرید قطعات اصلی و تعمیر مرتب لوازم خودرو. مثلا یک کارمند مگر چقدر در ماه درآمد دارد که بتواند یک لنت ۵ میلیونی بخرد؟ آیا توانش را دارد؟ این است که در کل شرایط جالبی برای هیچکس نیست. انگیزه های نداریم. حالا این وسط نمایندگان هزینه ای است که به زحمتش نمی آرد. آن هم در شرایطی که مردم در هزینه های روزمره خود هم مانده اند.

به بهانه نوزدهمین نمایشگاه قطعات خودرو؛

انگیزه ای برای شرکت در نمایشگاه نیست



در گذشته وضعیت نمایشگاه چگونه بود؟

قبلا شرایط بهتر بود. مثلا ده سال پیش وضعیت بهتر بود. دوستان ما در چراغ برق هم قبلا برای بازدید می آمدند، اما حالا در میان آنها هم کسی دیگر علاقه ای برای بازدید ندارد.

خود من چندسالی هست که دیگر برای بازدید هم نمی روم.

شما به عنوان یک تولیدکننده قطعات خودرو، در نمایشگاه قطعات خودروی تهران، امسال شرکت می کنید یا نه؟

من قصد شرکت کردن با برند خودم را داشتم اما نهایت پشیمان شدم. برای من تولیدکننده، باتوجه به شرایط اقتصادی و اینکه بازدیدکننده چندانی ندارد، خیلی انگیزه ای باقی نمی ماند که بخواهم در نمایشگاه شرکت کنم.

کسی که غرفه می گیرد و در نمایشگاه شرکت می کند، به انگیزه تغییر

چرا؟

تبلیغات بسیار ضعیف است. قبلا خیلی ها ذوق داشتند و شرکت می کردند و برای بازدید می رفتند. اما در حال حاضر انگیزه های هم وجود ندارد.

من حتی نمایشگاه های خارجی زیادی را هم برای بازدید می رفتم. آن زمان قیمت دلار مناسب بود، حتی مردم علاقمند به تکنولوژی هم توان مالی برای بازدید از نمایشگاه های خارجی را داشتند. اما حالا شرایط متفاوت شده است.

دلیل این بی انگیزگی را چه می دانید؟

باتوجه به شرایط اقتصادی، مردم درگیر کارهای روزمره خود هستند. کاسبی ضعیف شده است.

قبلا شرایط اقتصادی بهتر بود، مثلا در نمایشگاه های خودروی خارجی، ماضمن بازدید از نمایشگاه، هم سیاحت می کردیم و هم سرمایه گذاری می کردیم. اما حالا با توجه به شرایط دلار و درآمدهای ضعیف، دیگر انگیزه و توانی برای شرکت نمی ماند.

دلار ۷ سال پیش ۳۷۰۰ تومان بود. من به نمایشگاه فرانکفورت رفتم و با کارخانه ای قرارداد هم بستم. اما باتوجه به شرایط حاکم بر بازار و وضعیت گمرک و قیمت دلار... امروز، امکانش وجود ندارد.

امسال هم برای نمایشگاه های خارجی دعوت نامه فرستادند، اما شرایط رفتنش با توجه به هزینه های بالا و اینکه باز خوردی هم ندارد، توان خرید کردن هم نداریم. یک زمانی شما با ۲۰ تا ۲۵ میلیون می رفتید و خریدی هم انجام می دادید، اما امروز آنقدر هزینه هایش بالاست که اصلا شدنی نیست.

استقبال از نمایشگاه های داخلی به چه صورت است؟

از نمایشگاه داخلی هم استقبال چندانی نمی شود. من باتوجه به اینکه برند خود را ثبت کردم، می خواستم با برند خود اقدام به فروش کنم، اما باتوجه به شرایط موجود، هم شرایط اقتصادی و هم بازدیدکننده های اندک داخلی و خارجی، ترجیح دادم که شرکت نکنم.

عبدالحسین آزاد

نوزدهمین نمایشگاه بین المللی قطعات، لوازم و مجموعه های خودرو، امسال از تاریخ ۲۹ خرداد تا اول تیر در محل دائمی نمایشگاه های بین المللی تهران برگزار خواهد شد. نمایشگاهی که هر سال برگزار می شود، اما مثل همه نمایشگاه ها، نه بازدیدکننده ها و نه غرفه داران، کاملاً راضی نیستند.

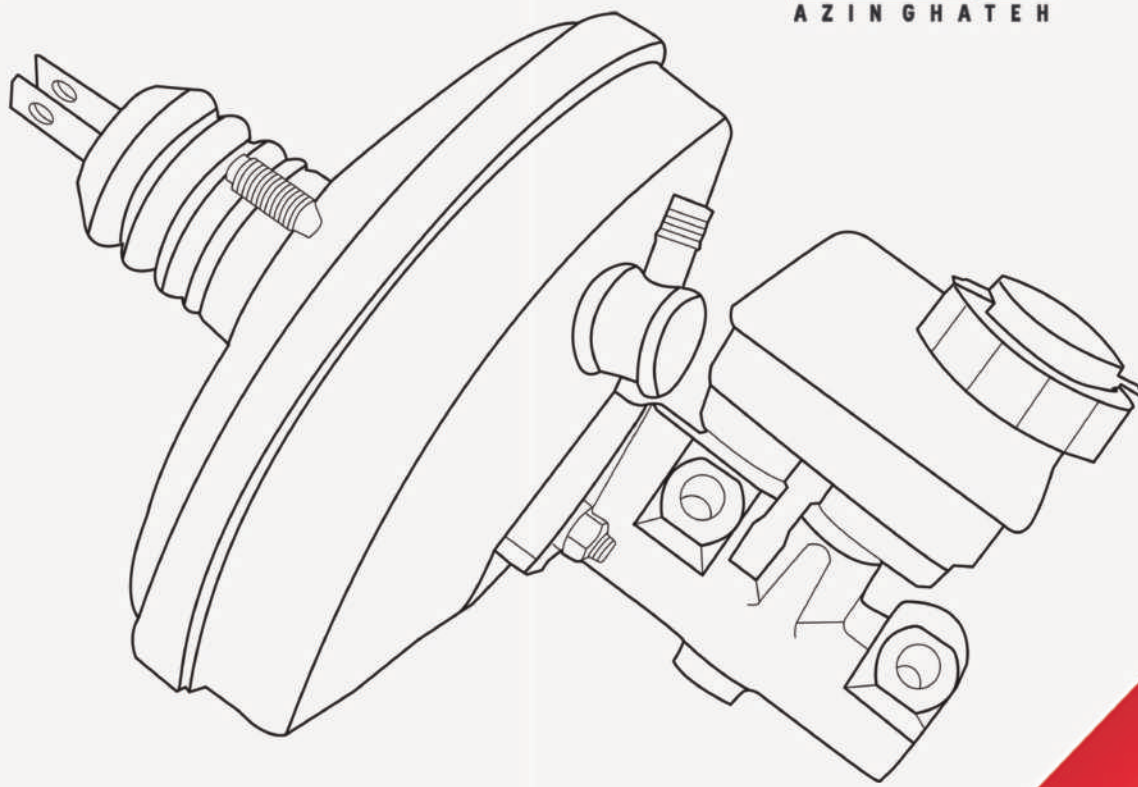
دلایل این نارضایتی اما تنها مربوط به امسال و سال گذشته نیست. شاید نیاز است که برگزار کنندگان نمایشگاه، با دقت بیشتری دلایل این نارضایتی را بررسی کنند. اما آنچه که همه تقریباً با آن موافق هستند، این است که با گذشت سال ها و هر چه جلوتر رفتیم، شرایط بهتر نشده است.

مهم ترین دلیل آن وضعیت اقتصادی است که دائم در نوسان است و قیمت دلاری که مدام بالاتر رفته است.

در همین زمینه با علی اسماعیلی، صاحب یکی از فروشگاه های قدیمی چراغ برق، فروشگاه تکنوپارت، درباره وضعیت نمایشگاه و دلیل روبه افول بودن آن به گفت و گو نشستیم که در زیر می خوانید.

شما به عنوان یکی از فعالان در حوزه قطعات خودرو، آیا از نمایشگاه قطعات خودروی تهران، هر سال بازدید می کنید؟
قبلا هر سال می رفتم، اما چندسالی هست که دیگر برای بازدید هم نمی روم.

کسی که غرفه می گیرد و در نمایشگاه شرکت می کند، به انگیزه تغییر در فروش این اقدام را انجام می دهد. اما وقتی تغییری در فروش ایجاد نشود و شناخته شده نباشد، با وجودی که در این سال ها کمتر کسی را می بینم که برود. وقتی چشمگیر نباشد من هم مسلما پشیمان می شوم. البته با دوستانی مشورت کردم که آنها مرا ترغیب کردند که شرکت نکنم. باتوجه به شرایط موجود، منطقی تر است که شرکت نکنم. قبلا شاید بهتر بود.



۰۲۱-۳۳۹۲۰۴۵۴
۰۲۱-۳۳۹۵۶۳۲۹

ضمانت، کیفیت، امنیت
تولید و پخش قطعات ترمز

WWW.AZINGHATEH.COM

پذیرش نمایندگی فعال شهرستان

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

تعامل ایران و عربستان ضامن پایداری منطقه

سرپرست وزارت امور خارجه ایران در ادامه رایزنی‌های خود در روسیه، با وزیر خارجه عربستان سعودی دیدار و گفت‌وگو کرد.

فیصل بن فرحان وزیر امور خارجه عربستان سعودی و علی باقری سرپرست وزارت امور خارجه کشورمان در حاشیه نشست مشترک وزرای خارجه کشورهای عضو بریکس و کشورهای در حال توسعه دیدار و گفتگو کردند.

سرپرست وزارت امور خارجه مسیر مناسبات دو کشور در دوره دکتر رئیسی و دکتر امیر عبداللّه‌پان را مسیری رو به جلو توصیف و تاکید کرد: اطمینان داریم اراده ایران و عربستان تحکیم و تقویت روابط همه جانبه است و این اراده بر همه ابعاد مناسبات دو کشور جاری است.

باقری با اشاره به مواجهه دو کشور با تحولات و پدیده‌های متنوع



در سطح منطقه و جهان تاکید کرد: تعامل و همبستگی بین ایران و عربستان نه تنها به نفع دو کشور، بلکه تضمین کننده ثبات و امنیت

پایدار در منطقه است.

همچنین فیصل بن فرحان وزیر خارجه عربستان سعودی گفت: تلاش برای پی گیری و تقویت روابط نیرومند دو کشور تضمین کننده ثبات و امنیت در منطقه است.

علی باقری کنی، سرپرست وزارت امور خارجه کشورمان که به روسیه سفر کرده، با حضور در این نشست، مواضع و سیاست جمهوری اسلامی ایران را تشریح کرد.

وی در این نشست گفت: جمهوری اسلامی ایران با تأکید بر آمادگی برای ارائه الگوی اقتصاد مقاومتی، اعلام می‌کند اکنون زمان آن فرا رسیده است تا بریکس و کشورهای دوست، الگوی کاربردی برای استقلال مالی، پولی و بانکی، از سازو کارهای مبتنی بر نظام یک‌جانبه‌گرایی را به طور جدی در دستور کار خود قرار دهند.

پنجشنبه‌ها تعطیل نمی‌شود

بخش خصوصی در هیات عالی نظارت مجمع تشخیص مصلحت نظام در هشتم خرداد ماه، کلیت طرح از موضوعیت ساقط شد، بدین ترتیب فارغ از نظر شورای نگهبان، خوشبختانه بررسی لایحه دولت و مصوبه مجلس از دور خارج خواهد شد.

وی همچنین بیان کرد: نظر هیات عالی نظارت نه تنها مخالفت با تعطیلی شنبه که اساساً مخالف با افزایش تعطیلات هفتگی بود. همچنین مشخص شد که دولت سیزدهم نیز اصراری برای به نتیجه رساندن لایحه پیشنهادی خود ندارد. همچنین در این هیات مورد تاکید قرار گرفت که پنجشنبه جزئی از تعطیلات رسمی کشور نیست و همه سازمان‌ها و دستگاه‌های دولتی مکلف به ارائه خدمات از جمله خدمات تجاری هستند.

وی افزود: صرف نظر کردن قانونگذار از تعطیلی روز پنجشنبه و ممانعت از ایجاد خسارت، برای بخش خصوصی اقتصاد کشور به منزله یک موفقیت چشمگیر است.



آسیب به دنبال داشت. به گفته نجفی عرب، ابتدا با پیگیری‌ها نظر کمیسیون اجتماعی مجلس تغییر کرد و بحث تعطیلی پنجشنبه که مدنظر دولت بود، منتفی و شنبه جایگزین شد، اما در قدم بعدی و در پیامد حضور بنده به عنوان نماینده

اسقاط ۶۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده

رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل با اشاره به اسقاط ۶۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده از ابتدای امسال ابراز امیدواری کرد که اسقاط خودروهای فرسوده در این سال زده شود. مهران سالاری، رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل گفت: خوشبختانه مشوق‌های خوبی برای اسقاط خودروهای فرسوده در آیین‌نامه ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو در نظر گرفته شد که هم برای مراکز اسقاط و هم دارندگان خودرو جذاب‌ها دارد.

افزایش یک روز تعطیل در کنار جمعه، خبری است که در یک سال گذشته بارها تأیید و تکذیب شده است. برخی روز پنجشنبه را مناسب می‌دانستند و عده‌ای دیگر گفتند شنبه، حالا رئیس اتاق بازرگانی تهران، بعد از منتفی شدن تعطیلی شنبه، پنجشنبه را هم منتفی دانست.

محمود نجفی عرب، رئیس اتاق بازرگانی تهران در جلسه هیات نمایندگان اتاق بازرگانی تهران گفت: اتاق‌های بازرگانی تلاش خود را برای جلوگیری از تصویب لایحه افزایش تعطیلی که مخل کسب و کار بود را با رویکرد و نگاه ملی به کار گرفتند.

در این میان، موضع اولیه اتاق بازرگانی مخالفت با افزایش تعداد روزهای تعطیل و به ویژه تعطیلی روز پنجشنبه بود که در صورت تحقق می‌توانست با کاهش دادن روزهای کاری مشترک با اغلب کشورهای سه روز در هفته، آسیب‌های جبران ناپذیری را به همراه داشته باشد. طبق بررسی‌های انجام شده این اقدام، سالانه بین ۸ تا ۱۰ میلیارد دلار

دانا تجارت توانا

Perkins®

www.danatejarat.com

ماهنامه سراسری خودرو، قطعات و خدمات شماره ۴۶ اردیبهشت ۱۴۰۳

جای رشد دارد، اما راضی بودیم

نوزدهمین نمایشگاه بین‌المللی قطعات، لوازم و مجموعه‌های خودرو

International Auto Parts Exhibition

18-21 JUN 2024 | 1403 خرداد ماه

برگزاری نمایشگاه‌های بین‌المللی مختلف، قطعاً باعث تعامل و رشد ارتباط و اتحاد اصناف مختلف خواهد شد، تا همه اهل فن در کنار یکدیگر، به راهکارهایی برای چالش‌های موجود بپردازند. نمایشگاه بین‌المللی قطعات، لوازم و مجموعه‌های خودروی تهران، با وجود انتقادهایی که به آن می‌شود، هر سال برگزار می‌شود. در نهایت همه شرکت‌کننده‌ها و بازدیدکنندگان معتقدند که برگزاری آن نکات مثبت زیادی دارد، که در کنار انتقادات، بهتر است دیده شود.

علی اکبری، مدیرعامل شرکت جهان ایرانیان، درباره حضور در نمایشگاه بین‌المللی قطعات خودرو، گفت: در دوره‌های گذشته شرکت کردم و از نمایشگاه راضی بودم. امسال به دلیل شلوغی کاری فرصت شرکت در نمایشگاه را نداشتم.

وی درباره میزان رضایت از حضور مستمر در نمایشگاه افزود: اینطور نیست که صدر صدر راضی باشیم. بالاخره هر نمایشگاهی ایراداتی را هم دارد. اما به طور کل نسبتاً راضی بودیم. دوره‌های خیلی خوب بود و دوره‌هایی شاید کمتر.

وی با بیان اینکه همچنان فضا و ظرفیت این نمایشگاه جای رشد دارد، افزود: ما با توجه به اینکه فضای نمایشگاه افزایش یافته است، راضی بودیم.

نماینده پخش محصولات گروه پژوهش صنعت مدرن و کوشش رادیاتور

گروه پژوهش صنعت مدرن

گروه پژوهش رادیاتور

تهرانیان - صادق

خودرو	شرح کالا	قیمت (ریال)	خودرو	شرح کالا	قیمت (ریال)
پراید	رادیاتور آب پراید آلومینیومی	۶.۳۱۲.۰۰۰	پژو ۲۰۶	چراغ جلو (بدون موتور)	۵.۸۸۷.۵۸۶
	رادیاتور بخاری پراید	۲.۲۲۴.۰۰۰		چراغ جلو (موتوردار)	۷.۷۹۱.۷۸۹
	رادیاتور بخاری تیبیا (لوله ۲۳)	۳.۶۵۳.۰۰۰		چراغ خطر عقب (هاج بک)	۳.۹۳۵.۴۸۴
پژو ۲۰۶	رادیاتور پژو ۲۰۶ (لوله ۲۶)	۱۱.۸۹۲.۰۰۰	مه‌شکن جلو	۲۰.۳۹۳.۱۰۱	
	رادیاتور پژو ۲۰۶ (لوله ۱۶)	۹.۳۰۰.۰۰۰	چراغ روی گلگیر جلو (بدون لامپ)	۳۲۱.۶۰۳	
	رادیاتور پژو ۲۰۶ کندانسور کولر	۹.۷۰۴.۰۰۰	چراغ خطر عقب (مهندقدار)	۳.۹۳۵.۴۸۴	
پژو ۴۰۵	رادیاتور پژو ۲۰۶ اتوماتیک	۱۲.۸۵۰.۰۰۰	چراغ نمره (بدون لامپ)	۲۶۶.۸۶۲	
	رادیاتور پژو ۲۰۶	۴۷۴.۰۰۰	چراغ مه‌شکن عقب	۹۰۶.۱۵۸	
	رادیاتور آب ۴۰۵ (لول)	۱۷.۴۸۳.۰۰۰	چراغ ترمز سوم (با لامپ)	۱.۷۷۵.۱۷۱	
پژو پارس	کندانسور کولر پژو ۴۰۵	۹.۷۰۴.۰۰۰	چراغ جلو	۵.۹۸۵.۳۳۷	
	رادیاتور بخاری ۴۰۵ (لوله بلند جوشی)	۴.۵۰۸.۰۰۰	چراغ جلو (بهنه) موتور جدید	۶.۱۵۸.۳۵۸	
	رادیاتور آب هایما اس ۷	۳۲.۳۷۶.۰۰۰	چراغ مه‌شکن جلو (بدون سوکت)	۱.۹۶۸.۷۱۹	

توسرویس نیونکس

تلفن: ۰۲۱-۶۶۱۱۴۳۵۵ / ۰۲۱-۶۶۱۱۴۱۹۳ / ۱۵۰۲/۳۳۸/۶۷۱۳

www.nikaatis.ir

شماره مجوز: ۱۵۰۲/۳۳۸/۶۷۱۳

سیاست تازه شرکت نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران:

برگزاری همزمان نمایشگاه‌های مرتبط

چهارمین نمایشگاه بین‌المللی خدمات خودرو، تقویت، تزئین و تجهیزات وابسته

4th AUTO SERVICE & TUNEX 2024

محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران

18-21 June 2024 | ۲۹ خرداد الی ۱ تیر ۱۴۰۳

توسرویس نیونکس

www.nikaatis.ir

شماره مجوز: ۱۵۰۲/۳۳۸/۶۷۱۳

وی درباره دلیل این همزمانی افزود: دلایل این مساله می‌توان به این اشاره کرد که از تعداد بازدیدکننده‌هایی که تنها سبب شلوغی سالن‌ها شده‌اند، کاسته می‌شود و تنها آنها که برای هدفی معین آمده‌اند، بازدید می‌کنند. به این دلیل تصمیم گرفتند نمایشگاه‌هایی که مخاطبانشان از یک جنس هستند را همزمان برگزار کنند.

حال باید دید که تأثیر این همزمانی به چه صورت خواهد بود، آیا رضایت غرفه‌داران بیشتر می‌شود یا اینکه این مساله هم به گلايه‌های آنها می‌افزاید.

امسال چهارمین نمایشگاه بین‌المللی خدمات خودرو، تقویت، تزئین و تجهیزات وابسته، در تاریخ ۲۹ خرداد تا اول تیر، در سالن ۵ نمایشگاه بین‌المللی تهران، به‌طور همزمان با نوزدهمین نمایشگاه قطعات، لوازم و مجموعه‌های خودرو برگزار می‌شود. این همزمانی سیاستی است که از امسال، توجه ویژه‌ای به آن شده است.

باتوجه به اشتراک موضوعی این دو نمایشگاه، برگزار کنندگان تصمیم به برگزاری آن‌ها در کنار هم گرفتند.

نمایشگاه خدمات خودرو، تقویت، تزئین و تجهیزات وابسته، که امسال چهارمین دوره آن برگزار می‌شود، شامل انواع خودروها، از سواری گرفته تا حمل‌بار، آفرود و موتورسیکلت می‌شود.

از موارد ارائه‌دهنده در این نمایشگاه می‌توان به تجهیزات بیرونی خودرو، سیستم صوتی و تصویری، تیونینگ و تقویت موتور، اپلیکیشن‌ها و استارت‌آپ‌های خدماتی و... اشاره کرد.

هر چند همزمانی این دو نمایشگاه برای بازدیدکنندگان علاقمند به خودرو خالی از لطف نیست، اما برخی همزمانی این دو نمایشگاه در کنار هم را چندان جالب نمی‌دانند.

برای مخاطب عام، این دو نمایشگاه می‌تواند جالب توجه باشد، اما مخاطب خاصی که دنبال تامین اهداف خود در سالن‌های نمایشگاه می‌گردد را قطعاً کمی سردرگم خواهد کرد. البته نمایشگاه تزئینات خودرو، تنها یک سالن را شامل می‌شود.

البته این از سیاست‌های برگزار کنندگان است که از امسال تصمیم به برگزاری همزمان نمایشگاه‌های مرتبط در کنار هم گرفته‌اند و این تنها نمایشگاه خودرو را شامل نمی‌شود.

در همین راستا، ابراهیمی، مدیرستاد برگزاری چهارمین نمایشگاه خدمات خودرو به ماهنامه «قطعات خودرو» گفت: در نهایت این وزارت صمت و سازمان توسعه هستند که تصمیم می‌گیرند نمایشگاه‌ها در چه تاریخی و به چه صورتی برگزار شود، که از امسال به سمت همزمانی برگزاری نمایشگاه‌های مرتبط رفته است. این تنها شامل نمایشگاه‌های خودرو نمی‌شود و همه نمایشگاه‌ها را در بر می‌گیرد.

تاریخ	نرخ بازار	نرخ نیونکس	تغییرات	نرخ نیونکس	تغییرات
۱۴۰۳/۰۳/۱۶	۳۳.۶۴	۳۳	۰.۶۴	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۳/۱۹	۳۳.۶۱	۳۳	۰.۳۱	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۳/۲۲	۳۳.۶۲	۳۳	۰.۳۲	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۳/۲۵	۳۳.۵۶	۳۳	۰.۵۶	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۳/۲۸	۳۳.۵۵	۳۳	۰.۵۵	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۳/۳۱	۳۳.۵	۳۳	۰.۵	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۴/۰۳	۳۳.۵	۳۳	۰.۵	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۴/۰۵	۳۳.۵۱	۳۳	۰.۵۱	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۴/۰۸	۳۳.۵۲	۳۳	۰.۵۲	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۴/۱۱	۳۳.۵۲	۳۳	۰.۵۲	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۴/۱۴	۳۳.۵۲	۳۳	۰.۵۲	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۴/۱۷	۳۳.۵۲	۳۳	۰.۵۲	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۴/۲۰	۳۳.۵۲	۳۳	۰.۵۲	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۴/۲۳	۳۳.۵۲	۳۳	۰.۵۲	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۴/۲۶	۳۳.۵۲	۳۳	۰.۵۲	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۴/۲۹	۳۳.۵۲	۳۳	۰.۵۲	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۵/۰۱	۳۳.۵۲	۳۳	۰.۵۲	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۵/۰۴	۳۳.۵۲	۳۳	۰.۵۲	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۵/۰۷	۳۳.۵۲	۳۳	۰.۵۲	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۵/۱۰	۳۳.۵۲	۳۳	۰.۵۲	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۵/۱۳	۳۳.۵۲	۳۳	۰.۵۲	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۵/۱۶	۳۳.۵۲	۳۳	۰.۵۲	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۵/۱۹	۳۳.۵۲	۳۳	۰.۵۲	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۵/۲۲	۳۳.۵۲	۳۳	۰.۵۲	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۵/۲۵	۳۳.۵۲	۳۳	۰.۵۲	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۵/۲۸	۳۳.۵۲	۳۳	۰.۵۲	۳۳	۰
۱۴۰۳/۰۵/۳۱	۳۳.۵۲	۳۳	۰.۵۲	۳۳	۰

اعلام نرخ جدید سود بانکی

بر اساس آمار منتشر شده از سوی بانک مرکزی، نرخ بهره بین بانکی در هفته منتهی به چهارشنبه ۱۶ خردادماه به ۲۳.۶۴ درصد رسید.

طبق آمار بانک مرکزی، میانگین وزنی نرخ بهره بین بانکی در هفته‌ای که گذشت نسبت به هفته قبل تراز ۲۳.۶۱ درصد به ۲۳.۶۴ درصد در هفته منتهی به چهارشنبه ۱۶ خردادماه رسید.

پاداش کاهش مصرف برق



قرعه کشی ها شرکت داده می شوند. اجرای این برنامه با هدف اولیه کاهش ۱۵ درصد مصرف برق طی ۲۱ هفته است و امید است پس از سپری شدن این مدت، مصرف بهینه برق جزئی از رفتار روزمره مردم ایران شود.

آن بر خور دار شوند. امسال وزارت نیرو و شرکت تولید، انتقال و توزیع نیروی برق ایران با هدف فرهنگ سازی مدیریت بهینه مصرف اقدام به راه اندازی کمپینی به نام با انرژی کرده اند. در این کمپین ۸۰ نوع جایزه شامل جدیدترین خودروهای داخلی به تعداد ۳۰۰ هزار خودرو، لوازم برقی کم مصرف، لوازم الکترونیکی، گوشی های هوشمند تلفن همراه، اینترنت و سایر جوایز است. مشترکانی که در بازه زمانی نیمه خرداد تا آخر شهریور نسبت به رعایت مصرف بهینه اقدام کنند، علاوه بر آنکه از جوایز به صورت هفتگی به بقیه قرعه بر خور دار می شوند ماهانه نیز در

دیگری از ساعت ۲۰ تا ۲۳ شب است. مشترکان صنعت برق باید توجه داشته باشند که در این ساعت ها نباید از وسایل پر مصرف مانند استفاده از اتو، استفاده از ماشین ظرف شویی و لباس شویی، روشن گذاشتن چراغ های بدون نیاز استفاده کنند. همچنین در این ساعت ها بهتر است دمای کولرهای گازی را تنظیم کرده و به دمای آسایش (۲۴ تا ۲۶ درجه) برسانند و نیز از دور کند کولرهای آبی استفاده کنند. مشترکان می توانند با نصب برنامه کار بردی با انرژی از این آدرس (<https://ba-energy.ir>) از میزان مصرف خود آگاه شده و با رعایت موارد خواسته شده از جوایز هفتگی و ماهانه

قرار است به مشترکانی که در ساعت اوج مصرف برق، از وسایل پر مصرف برقی استفاده نکنند، پاداشی تعلق گیرد. با افزایش دمای هوا هر سال مصرف برق نیز افزایش چشمگیری پیدا می کند. همین مساله در سال های گذشته، سبب قطعی منطقه ای برق در کشور شد. این مساله سبب شده است تا توجه بیشتری به مدیریت مصرف برق شود. وسایل سرمایشی نامناسب این فصل، بار شبکه برق کشور را بالا برده است. اوج مصرف برق، در دو بازه زمانی در هر روز شدت می گیرد. هر چه در این ساعت ها از وسایل برقی کمتر استفاده شود مشترکان می توانند از جوایز بهره مند شوند. دو بازه زمانی اوج مصرف، یکی از ساعت ۱۲ ظهر تا ۱۸ عصر و

خط پایان پژو پارس



■ محسن فاطمی / خبرنگار

سازمان ملی استاندارد در حالی ۳۱ خردادماه از زمان حذف پژو پارس از تولید اعلام کرده است که برخی ثبت نام کنندگان هم چنان امیدوار به ادامه تولید این محصول هستند. مرداد سال گذشته، شرکت ایران خودرو با دستور سازمان ملی استاندارد توقف خط تولید این خودرو را اعلام و سورن پلاس را به عنوان خودروی جایگزین معرفی کرد. این شرکت طبق اظهار سازمان ملی استاندارد مبنی بر اینکه پژو پارس تا نیمه اسفندماه فرصت تولید خواهد داشت، نسبت به توسعه خط تولید سورن پلاس برنامه ریزی کرده بود. اما سازمان ملی استاندارد با توجه به تعهد تحویل ۱۷۲ هزار و ۴۱۸ دستگاه پژو پارس توسط ایران خودرو، به سرعت از موضع خود عقب نشینی کرد و از کیفیت این خودرو تا بهار سال آینده اظهار رضایتمندی کرد.

حالا سازمان مذکور پایان خردادماه از زمان توقف تولید پژو پارس اعلام کرده این در شرایطی است که ایران خودرو و چندی پیش در فراخوانی از ثبت نام کنندگان پژو پارس در سامانه یکپارچه، خواست که محصولی جایگزین انتخاب کنند؛ اما ظاهراً نیسی از ثبت نام کنندگان در این زمینه اقدام و نیسی دیگر به امید تداوم تولید این خودرو، برای انتخاب محصول جایگزین مردد هستند.

حال شنیده می شود سازمان ملی استاندارد ظاهراً قصدی برای ارائه مجوز دوباره ندارد. خروج محصولات قدیمی در دولت سیزدهم جدی تر دنبال شد و سازمان ملی استاندارد با عزم بیشتر، خودروسازان را ملزم به خروج این محصولات از چرخه تولید کرد. حالا خروج پژو پارس قرار است به عنوان دستاورد دولت سیزدهم شناخته شود و سازمان ملی استاندارد دیزل در این زمینه اصرار دارد.

ایران خودرو بر اساس آخرین خبرها، سه خودروی جایگزین در نظر گرفته است. تا، ۲۰۷ و سورن پلاس خودروهایی هستند که به عنوان محصولات جایگزین پژو پارس معرفی شده اند. ایران خودرو با در نظر گرفتن تسهیلات ۱۰۰ میلیونی و هم چنین تخفیف ۱۵ میلیون تومانی برای سورن پلاس، بیشتر مقاضیان را ترغیب به خرید این محصول کرده است. ایران خودرو اوایل سال گذشته قیمت پژو پارس را ۵۰ درصد افزایش داد؛ با این حال هم چنان بر خرید این محصول قدیمی تقاضا وجود دارد.

از سوی دیگر شنیده می شود که تامین قطعه برای پژو پارس نیز در خطوط تولید با مشکلاتی همراه شده است و این مساله بیشتر ایران خودرو را ترغیب به خارج کردن پژو پارس از خط تولید کرده است.

کارفرما از روزا اول باید کارگر را بیمه کند



و از سال لیست بیمه حداقل دوماهه است و از طرفی نمی توانیم به ادامه همکاری کارگران و کارمندان قبل از سه ماه مطمئن باشیم. اضافه کردن نام جدید و اعلام ترک کار نیز امری پیچیده و چالشی است. بنابراین ترجیح می دهیم پس از اطمینان از تثبت همکاری، نام کارگران جدید را وارد فهرست بیمه کنیم.

گفتنی است: در حال حاضر اغلب شرکت های تولیدی در شهرهای صنعتی تهران با مشکل استخدام کارگر روبرو هستند بطوری که اغلب ناچار به استفاده از کارگران خارجی بدون مجوز کار (افغانه) هستند. حقوق پرداختی و مزایایی که به کارگران افغانستانی تعلق می گیرد؛ تقریباً دوبرابر پایه حقوق وزارت کار در سال ۱۴۰۳ است. بنابراین اغلب کارفرمایان حاضرند حقوق، مزایا، سنوات، عیدی و حق بیمه کارگران خود را بپردازند اما هم چنان با کمبود کارگر مواجه هستند. مهم ترین دلیل نبود کارگر ایرانی به ناتوانی در تامین هزینه مسکن در شهر تهران و حومه برمی گردد.

بر اساس بند الف ماده ۴ قانون تأمین اجتماعی، کلیه افرادی که به هر عنوان در مقابل دریافت مزد یا حقوق کار می کنند، مشمول قانون تأمین اجتماعی هستند. در ماده ۱۴۸ قانون کار نیز کارفرمایان کارگاه های مشمول این قانون مکلف شده اند که بر اساس قانون تأمین اجتماعی، نسبت به بیمه کردن کارگران واحد خود اقدام کنند. این در حالی است که خیلی از جویندگان کار، به دلیل اینکه تامین معیشت خود را بر بیمه شدن ارجح می دانند، توجه چندانی به این مطالبه برحق خود از کارفرمان نمی کنند. کارفرمایان نیز اغلب در ماه های نخست شروع به کار کارگران تمایلی به بیمه کردن کارگران ندارند. حالا هادی ابوی، نماینده کارگران در شورای عالی کار، با اشاره به اینکه بیمه شدن کارگر از روز اول کار الزامی است گفت: حتی در دورانی که کارفرما مدت زمان آزمایشی برای آغاز کار را در نظر می گیرد، کارگر باید حقوق، مزایا و بیمه داشته باشد.

ابوی افزود: کارفرمایان باید از روز اول شروع به کار، نسبت به بیمه کردن کارگران واحد خود اقدام کنند، اما به دلایلی هم چون پرداخت حقوق کم و هم چنین برای پرداخت نکردن سنوات و عیدی، کارگران خود را بیمه نمی کنند. در حال حاضر مشاهده می کنیم با وجود قوانین محکم در الزام بیمه شدن کارگران اما باز هم برخی کارفرمایان قوانین را زیر پا می گذارند.

این در حالی است که طبق ماده ۳۹ قانون تأمین اجتماعی، کارفرما موظف است تا پایان آخرین روز ماه بعد حق بیمه و اسامی بیمه شدگان را به سازمان تأمین اجتماعی ارائه دهد و در غیر این صورت جریمه می شود.

اما در پاسخ به پرسش ما درباره اظهار نظر هادی ابوی، نماینده کارگران در شورای عالی کار، برخی کارفرمایان می گویند: اولاً فرآیند نام نویسی

تولید کننده های کوچک توان شرکت در نمایشگاه را ندارند؛

هزینه بالای نمایشگاه توجیهی برای ما ندارد

ندارد. دلایلش هم این است که عملاً عرضه کننده و تقاضا دهنده واقعی حضور ندارند.

از همکاران خود خبر دارید که شرکت می کنند یا نه؟ آنها که خودشان برند هستند، شرکت می کنند. البته برخی از همکاران شرکت می کنند. بالاخره با دیگر برندها گفت و گو می کنند و آشنا می شوند. اما برای ما سودی ندارد.

پس به عقیده شما شرکت کنندگان اصلی در نمایشگاه چه کسانی هستند؟

بیشترین حضور را تولید کنندگان بزرگ دارند. تولید کننده های بزرگ، با توجه به حجم کاریشان از پس هزینه های نمایشگاه برمی آیند. همچنین بخش کننده های بزرگ سهم پر رنگی در نمایشگاه دارند. برخی از آنها حتی نمایندگانشان هم در نمایشگاه حضور دارند. بعضاً حتی کسانی هستند که تولید کننده نیستند و برندی را از چین وارد و همان را پخش می کنند.

شما از آنچه در نمایشگاه مشاهده کردید در همه این سال ها راضی بودید؟

من برای ۱۵ سال هر سال به عنوان بازدید کننده می رفتم. اما در مجموع راضی نیستم و می شد کارهای بهتری انجام داد. مثلاً می بینیم که هر سال کاتالوگ هایی پخش می شود و بازدید کننده ها هم می آیند و می روند، اما توضیح جامعی به آنها داده نمی شود. همه که فقط برای دریافت هدایای تبلیغاتی نمی آیند. شاید لازم باشد افراد آموزش دیده و کارشناسان، یک سری توضیحات کامل تری به بازدید کنندگان مشتاق دهند.

دلیل این نارضایتی را چه می دانید؟

بالاخره در هر نمایشگاهی عده ای راضی و برخی دیگر ناراضی هستند. درباره نمایشگاه قطعات خودرو هم به همین صورت است. یکی از این دلایل را می توان در جایه جایی مداوم و تغییرات هر ساله دانست. در ده سال گذشته، تعداد شرکت کنندگان و غرفه ها متفاوت بوده است. مثلاً یکسال ۳ طبقه سالن میلاد پر بود و سالی دیگر، خالی.

دلیل این تغییرات از نظر شما چیست؟

بنظرم بستگی به شرایط اقتصادی جامعه، این مساله مدام تغییر می کند. بستگی به حجم نقدینگی و گردش کار دارد. هر چه رونق بیشتر باشد، آدم های بیشتری هم می آیند.

آینده نمایشگاه را چگونه می بینید؟

با توجه به وضعیت اقتصادی جامعه، در حال حاضر به سمتی می رویم که شرایط جالبی نیست. شاید دیگر کار تولید، توجیه اقتصادی نداشته باشد. تولید کننده ها توان رقابت را ندارند. به طوری که شاهدیم همکاران ما با این بازار خراب، تغییر شغل می دهند. مثلاً خرید و فروش زمین می کنند. شاید ما هم با این بازاری که داریم مجبور به همین کار شویم.



■ محسن فاطمی / خبرنگار

نمایشگاه بین المللی قطعات خودرو، مطابق هر سال در محل دائمی نمایشگاه های بین المللی تهران برگزار می شود. هر چند که هر سال با تغییراتی روبه روست. جابه جایی های زمانی، از جمله این تغییرات است که باعث بی انگیزگی علاقمندان به شرکت در نمایشگاه شده است.

البته آنها که به طور تخصصی و برای هدف های از پیش تعیین شده خود، هر سال در این نمایشگاه شرکت می کنند، حتماً با تغییر زمان، بازهم برای بازدید می آیند، این میان شاید از آن جمعیت شاعوری که تنها برای بازدید و نه با هدف مشخصی می آیند، کم شود.

بی شک تولید کنندگان سهم بزرگی در نمایشگاه های تخصصی را دارند، اما همه آنها توان شرکت در آنها را ندارند. با توجه به هزینه های فراوان اجاره بها و دکوراسیون و تبلیغات و... در گفت و گو با آقای شمس، مدیر شرکت بازرگانی کاربیز قم، از وی درباره عدم حضورشان در نمایشگاه پرسیدیم، که در زیر می خوانید.

شما به عنوان یک تولید کننده لوازم خودرو در نمایشگاه قطعات خودرو شرکت می کنید؟

خیر. ما بودجه کافی برای شرکت در نمایشگاه را نداریم. همین که بتوانیم از عهده تامین مخارج روزانه خود، از اجاره و هزینه مواد اولیه و حقوق کارگر بر آییم، خودش کافی است.

با توجه به اینکه هزینه های نمایشگاه بسیار بالاست. هزینه های جانبی بسیاری دارد. مثلاً شما اجاره غرفه را می دهید، هزینه دکور را دارید، باید تبلیغات انجام دهید و همه اینها بسیار است. ما همه توانمان را برای خرید ماشین آلات گذاشتیم. هر چند در بلندمدت قصد شرکت در نمایشگاه را داریم اما به این زودی و با این بازاری که حالا شاهدش هستیم امکانش نیست.

وضعیت خرید و فروش در بازار به چه صورت است؟

در دوماه اخیر بازار قفل شده است. سفارش ها به صفر رسیده است. خرید ندارند و مشتری های ثابت هم می گویند که با قبلی هنوز نرفته است که بخواهیم دوباره جنس بخریم.

شما به عنوان بازدید کننده در نمایشگاه امسال شرکت می کنید؟

خیر. من تا یک مقطعی به عنوان بازدید کننده شرکت می کردم، تا چند سال پیش، اما دیگر شرکت نمی کنم چون منفعتی برای من

Perkins®

نگاه اجمالی بر شرکت دانا تجارت توانا

ایمیل: info@danatejarat.com

آیدی اینستاگرام: [danatejarat](https://www.instagram.com/danatejarat)



www.danatejarat.com



نام بازرگانی: دانا تجارت توانا



و تراکتور در ایران محسوب می گردد و تاکنون با افتخار با وجود بیش از ۱۰۰۰ مشتری ثابت و نماینده های خود در تمام نقاط ایران مشغول به فعالیت می باشد. شرکت ثبتی دوم، دانا تجارت توانا با نماد اختصاری (D.T.T) است که در سال ۱۳۸۴ فعالیت گسترده حرفه ای خود را در زمینه واردات و صادرات - تولید قطعات یدکی خودرو و اجناس خودروهایی سنگین ریلی - زمینی - دریایی به صورت عمده در داخل و خارج از کشور آغاز و تاکنون نیز به عنوان یکی از تأمین کنندگان واحدهای تولیدی و صنعتی عظیم کشور از جمله: شرکت های نفتی، پتروشیمی، پالایشگاه ها، بنادر، شرکت های فولادی، ایران خودرو، سایپا، نفت ایران و... فعالیت می نماید. افتخار ما در این است در سه دهه گذشته بیشترین سعی در داخلی سازی و استفاده از توانمندی واحدهای تولیدی داخلی بوده است و بسیاری از قطعات در حال حاضر با کیفیت بسیار قابل قبول در داخل تولید می گردد که تحت برندهای (D.T.T) یا (TF) به بازار داخلی عرضه می گردد.

شرکت دانا تجارت توانا با نماد اختصاری دی تی تی (D.T.T)، تشکیل شده از دو شرکت ثبتی می باشد که به صورت کاملاً خصوصی فعالیت حرفه ای را در زمینه تولید - واردات - صادرات قطعات یدکی خودروهای سنگین صورت می دهد. شرکت ثبتی اول، تهران فرگوسن با نماد اختصاری "تی اف (TF)" است که در سال ۱۳۷۰ تأسیس و فعالیت خود را در حوزه واردات - تولید - پخش و فروش قطعات یدکی لیکتراک های بلغاری (بالکانکار)، مونتاز و ساخته شده در شرکت لیکتراک سازی ایران، لیکتراک های دوو، نیوتا، 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 تأمین کنندگان اصلی قطعات یدکی لیکتراک

فکس: ۳۳۱۱۴۷۷۸

تلفن: ۰۲۱-۳۳۹۸۳۳۲۹

بر خلاف پیشنهاد وزیر صمت، کارشناس بازار خودرو معتقد است: **صبر کردن در چنین بازاری توصیه نمی‌شود**

از سوی دیگر، برخی کارشناسان به نبود زیرساخت‌های لازم و عدم برنامه‌ریزی و بودجه‌بندی مشخص برای شارژ خودروهای برقی اشاره می‌کنند و در عین حال بعيد می‌دانند که حتی عرضه فراوان این خودروها بتواند قیمت بازار را کاهش دهد.

عرضه خودروهای برقی و فروش آن در سامانه، این روزها از مهم‌ترین خبرهای بازار خودرو است. تاجایی که وعده‌ها خبر از افزایش عرضه خودروهای برقی می‌دهد. همین مساله بر بازار خودرو نیز تاثیر گذار شده است.



بازار خودرو در سال جاری تحت تاثیر عوامل ثابتی مانند قیمت ارز و همچنین کاهش تولید خودروسازان قرار گرفته است و این نشان می‌دهد در نیمه دوم سال احتمالاً بارش قیمت مواجه خواهیم شد. این در حالی است که وزیر صمت در اظهار نظری خطاب به مردم خواسته بود برای خرید خودرو و عجله نکنند. این صحبت‌ها در حالی مطرح می‌شوند که در سال جاری میزان واردات خودرو، تولید و... تا امروز تغییر قابل توجهی نداشته و مشخص نیست تحت چه شرایطی قرار است بازار خودرو ایران تغییر کند. در همین زمینه با حسن قاضیان، کارشناس بازار خودرو به گفت‌وگو پرداختیم.

وزیر صمت گفته است برای خرید خودرو عجله نکنید. این مساله را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا قرار است شاهد تغییری در بازار خودرو باشیم؟

طی سال‌های اخیر این جمله را از افراد مسئول و غیرمسئول بسیاری شنیده‌ایم. واقعیت این است برای خرید خودرو نمی‌توان منتظر تایید افراد ماند. بارها تاکید شده اگر واقعا به خودرو احتیاج دارید یا قرار است خودرو خود را از تقاضای بازار با سرعت این کار را انجام دهید، قطعاً خرید خودرو در امروز بهتر از فردا خواهد بود. بنابراین برای افرادی که خودرو احتیاج دارند، صبر کردن در چنین بازاری توصیه نمی‌شود. روند بازار نشان داده است که قیمت خودرو حتی اگر در زمان‌هایی روند کاهشی به خود بگیرد، دوباره به قیمت قبل باز خواهد گشت. در نتیجه این صحبت که برای خرید خودرو عجله نکنید، با توجه به شرایط موجود نمی‌تواند کمکی به مشتری بکند.

چرا نمی‌توان انتظار کاهش قیمت خودرو داشت؟
مهم‌ترین دلیل برای کاهشی نبودن قیمت خودرو و عدم انتظار ریزش قیمت‌ها در بازار، نرخ ارز است. واقعیت این است که قیمت ارز ممکن

کاهش پیدا کند؟ به هر حال بازار نیازمند عرضه خودرو است. وقتی تولید خودرو کاهش پیدا کند، یعنی تعداد خودروهایی که فاکتور می‌شود هم روند کاهشی خواهد داشت. در این صورت قیمت‌ها در بازار افزایش پیدا خواهد کرد. هر چند معمولاً در ماه‌های نخست سال وضعیت تولید کمی نابسامان است، اما در سال جاری روند تولید شرایط خوبی را طی نمی‌کند. تامین ارز برای واردات قطعات و مواد اولیه تحت تاثیر سیاست‌های بانک مرکزی شرایط خوبی ندارد و بسیاری از فعالان حوزه خودرو و قطعات اظهار کرده‌اند که در سال جاری هیچ ارزی دریافت نکرده‌اند. این در حالی است که سال گذشته در همین مدت، حداقل یک بار ارز به بسیاری از همین تولیدکنندگان، ارز تخصیص داده شده

است گاهی شیب نزولی به خود بگیرد، اما این شیب همیشگی نیست و به لحاظ اقتصادی نیز اتفاقی رخ نداده که مابزه‌ای آن رشد ارزش پول ملی و کاهش قیمت ارز باشد. هر بار که ارز بر اثر برخی اخبار کاهش پیدا کرده، دوباره میل به صعود و بازگشت به نقطه قبلی داشته است. در نتیجه قیمت خودرو نیز کاهشی تحت تاثیر دلار روند کاهشی در پیش نخواهد گرفت. ضمن این که علاوه بر قیمت دلار، بحث تولید و تیراژ آن نیز مطرح است. وزیر صمت در ابتدای سال بحث تولید ۱.۷ میلیون دستگاه خودرو را مطرح کرد. اما آمار تولید در اردیبهشت نشان از کاهش چشمگیر تولید در دو خودرو ساز بزرگ کشور به عنوان تامین‌کننده اصلی در بازار خودرو دارد. با این روند چگونه قرار است قیمت خودرو

بود. بنابراین مجموع اقدامات برای تولید و واردات نشان از روند مناسبی ندارد و نمی‌توان گفت قیمت‌ها در بازار خودرو کاهش پیدا خواهد کرد یا آن قدر تولید افزایش پیدا می‌کند قیمت خودرو ریزشی خواهد شد. حداقل تا این زمان از سال نشانه‌ای از بهبود در وضعیت صنعت و بازار خودرو دیده نمی‌شود.

در هفته‌های گذشته سامانه برای فروش خودروهای برقی باز شد. گفته می‌شود بیش از ۱۴۰ هزار نفر خواهان خرید این خودروها بودند، اما در نهایت کمتر از ۱۰ درصد آن‌ها به خودرو برقی خواهند رسید. آیا این تقاضا در بازار هم وجود خواهد داشت؟

بخشی از این افراد با هدف این که سود قابل توجهی پس از دریافت این خودروها به دست خواهند آورد، به سامانه مراجعه کرده‌اند. شاید اگر فروش این خودروها توسط شرکت‌های واردکننده انجام می‌شد، با این استقبال مواجه نمی‌شدیم. زیرا هر بار قرعه‌کشی برگزار شده است، بسیاری افراد با این فکر که احتمالاً بازار این خودروها سودده خواهد بود به آن وارد می‌شوند. هر چند بازار خودرو ما از هیچ قانونی تبعیت نمی‌کند و ممکن است این خودروها هم وارد بازار گسترده دلالی شوند، اما از هر نظر که بررسی می‌کنیم، می‌بینیم شرایط برای بهره‌برداری از این خودروها فراهم نیست. البته همه این ۱۴۰ هزار نفر هم دلال نبوده و واقعا به دنبال خودرویی متفاوت هستند، به ویژه آن که چند سالی خودرو وارد کشور نشده و خودروهایی که در این مدت وارد شده‌اند، اغلب دارای آپشن کم و موتور ضعیفی بودند. در هر صورت خیلی نمی‌توان انتظار داشته باشیم که بازار خودروهای برقی در کوتاه‌مدت رونق چشمگیری داشته باشد، اما با افزایش عرضه و توسعه زیرساخت این خودروها هم پادرسیر خودروهای معمولی خواهند گذاشت.



خدمات پس از فروش

و با متخلف مطابق ماده ۴۰ قانون مذکور برخورد می‌شود. طاهری اضافه کرد: با تصویب شورای عالی استاندارد، در راستای حصول اطمینان از کیفیت خدمات ارائه شده، تعیین حداقل سطح کمی و کیفی خدمات عرضه شده توسط نمایندگی‌های مجاز عرضه کنندگان خودرو و همچنین حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان و جلب رضایت مشتریان، این استاندارد مشمول مقررات استاندارد اجباری شد. مدیر کل استاندارد استان تهران با اشاره به فعالیت بیش از ۵۰ شرکت عرضه و ارائه‌کننده خدمات پس از فروش خودرو در استان تهران، گفت: بر اساس مصوبات شورای عالی استاندارد، این شرکت‌ها باید برای دریافت پروانه کاربرد نشان استاندارد اجباری برای خدمات خود از طریق ثبت درخواست و مراجعه به اداره کل استاندارد استان تهران اقدام کنند.

مدیر کل استاندارد استان تهران از صدور نخستین پروانه استاندارد اجباری خدمات پس از فروش خودرو در کشور خبر داد. محمد حسین طاهری مدیر کل استاندارد استان تهران گفت: با اجرای اجباری استاندارد خدمات پس از فروش خودرو، نخستین پروانه استاندارد در این خصوص، توسط اداره کل استاندارد استان تهران صادر شد. وی گفت: استاندارد خدمات پس از فروش خودرو بر اساس استاندارد ملی ایران به شماره ۱۹۱۱۷ از تاریخ ۱۳ آبان ۱۴۰۲ اجباری شد و مطابق ماده ۱۵ قانون تقویت و توسعه نظام استاندارد، هر گاه اجرای استاندارد کالا یا خدماتی مشمول مقررات استاندارد اجباری باشد، تولید، توزیع، تمرکز و عرضه آن کالا و یا خدمت بدون مجوز استاندارد ممنوع است

صدور نخستین پروانه استاندارد اجباری خدمات پس از فروش خودرو

لنت ترمز آدوکسین

Ultra Premium Non asbestos formula
Low noise & dust
Responsive pedal feel

Korean Raw Materials and Technology

0912 300 1980

سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران عصای دست صنعت؛ پر از چالش

مطابق با داده‌های سال‌های اخیر، صنعت در تامین حدود یک سوم در آمد ناخالص داخلی ایران سهم دارد (کشاورزی کمتر از ده درصد و خدمات حدود نیمی از کل درآمد) و این در حالی است که کمتر از بیست درصد از اشتغال مردمان در ایران، در این بخش است به این معنی که نقش بالایی توسط تکنولوژی، ماشین آلات، اتوماسیون و منابع غیر انسانی وجود دارد (حدود ۱۵ درصد)

مفیدی برای خروج شهرک‌ها از وضعیت کنونی بردارند. اما زیاد هم جای تعجب نیست زیرا صنایع کوچک و متوسط و شهرک‌های صنعتی، قسمتی از اقتصاد بی ثبات ایران هستند؛ که در بستر بزرگ‌تر اقتصاد و صنعت خسته و در مانده موجود قرار گرفته‌اند. بدون تردید ارتباط ساختاری - اداری و به عبارتی ارتباط سلسله مراتبی اقتصادی - صنعتی میان شرکت‌ها و مراکز دولتی، با سختی‌هایی مواجه است. شرکت‌ها و مراکز پشتیبان معمولاً در دسترس نیستند؛ یا خدمات در دسترس ندارند. ماشین آلات، تجهیزات و خطوط واحدهای تولیدی، هم چون پیشینه و مسایل حمل و نقل عمومی (هواپیما، بالگرد، قطار، مترو، اتوبوس، کامیون، کشتنه، تاکسی، کشتی، شناور و آسانسور) فرسوده‌اند و بازسازی یا نوسازی نشده‌اند.

از سویی دیگر مشکلاتی در تامین مواد اولیه، زیرساخت‌ها، شبکه توزیع و فروش داخلی و بازارهای صادراتی و در صورت صادرات، بازگرداندن پول و در صورت وصول پول، به کار بردن آن و ندادن یا دادن آن به دولت و گرفتن معادل ریالی، و تامین نیروی انسانی ماهر وجود دارد.

در موضوعات اجتماعی و مسائلی فرهنگی نیز شاهد نابسامانی‌های زیادی هستیم. فرهنگ کار، فرهنگ مصرف، سرمایه‌گذاری، پس‌انداز، مشارکت‌های اجتماعی، تبلیغات، اطلاع‌رسانی، امور خیریه، روابط فرد با سازمان، بخشی‌نگری و بی‌توجهی به آینده همگی باید با عزم و اراده ملی اصلاح و بازآفرینی شوند. مسئله محوری دیگر موضوع آموزش است. آموزش‌های عمومی، مهارت‌های فردی، دانشی و بینشی، آموزش‌های فنی و تخصصی همگی موجب تربیت نیرو، منابع و سرمایه انسانی، مورد نیاز جامعه در بخش اقتصادی و دیگر بخش‌ها خواهند شد. نظام آموزش‌های عمومی، آموزش مدرسه‌ای و دانشگاهی نیازمند تحول، جهش و سرمایه‌گذاری است. بدون انسان سالم، پیرانگیزه، خلاق، مسئولیت‌پذیر و کوشا نمی‌توانیم در هیچ جنبه‌ای رشد کنیم.

رفت و آمد کارگران، اختصاص زمین، مسائل محیط زیستی، تامین اجتماعی، اسناد مالکیتی، روشنایی شهرک‌ها و بروز اختلاف‌ها و نزدیک به نیمی دیگر، سرمایه‌ای است. مانند: پذیرفته نشدن قرارداد شرکت‌ها توسط بانک‌ها البته که مفروض است یا وضعیت تاریک و تیره باشد یا این که در روند طبیعی آزمون و خطا؛ و این دست موارد عادی است، با این حال ما با رویکردی کارکرد محور به این موارد می‌پردازیم که چگونه با گذشت شش دهه از تاسیس این مجموعه و با وجود گذشت دو دهه از آخرین و بیشترین انسجام ممکن، و این که یک دهه و نیم می‌گذرد از یکی از سه طرح اصلی توان‌افزایی اقتصادی دولت‌های نهم و دهم که حمایت از بنگاه‌های زودبازده (صنایع کوچک و متوسط)، هنوز چنان که رئیس مرکز پژوهش‌های مجلس در زمستان سال پیش گفته، پس از زمین و سرمایه، مشکلات بعدی، مربوط به تخصیص آب، برق، گاز، تلفن، اینترنت، پساب، چاه‌های کشاورزی است؟

■ آیا این به این معناست که هنوز در مرحله نخست هستیم؟ آیا افزایش مداوم قیمت زمین و تجهیزات (مطابق با تورم و سوء مدیریت جاری)، سبب شده واحدهای تولیدی، نیاز نداشته باشند زحمت تولید به خود دهند و همان زمین و تجهیزات را اگر حفظ کنند، به بهره کافی می‌رسند، چنان که در بخش‌های دیگر می‌بینیم؟ به ویژه که در شرایط تحریم هستیم و تکنولوژی و نیروورزیده به کشور وارد نمی‌شود و از سویی کالاهای ریز و درشت، کم کیفیت و ارزان قیمت از چین می‌رسد؟

به این دردها بایست افزود، کاهش سرمایه‌گذاری و کمبود تشکیل سرمایه ثابت، رویه‌های ناشفاف و دائمی تغییر دولت‌ها، دور بودن از توسعه یافتگی روش‌ها و فن‌آوری‌های روز. گفته می‌شود منابع بانک صنعت و معدن که نیم قرن پیش تاسیس شد، حالا با مشکل درآمد منفی مواجه است و صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک با دو دهه پیشینه و مورد حمایت هجده بانک کشور از پشتیبان‌هایی بوده‌اند که می‌توانست‌اند گام‌های



شهرک صنعتی تحت مدیریت سازمان مزبور قرار دارد. اصفهان با ۸۰ شهرک و خوزستان با ۷۰ شهرک بیشترین سهم را دارا هستند. از این روی سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی، سازمانی توسعه‌ای شناخته می‌شود، یقیناً مشکلاتی هم دارد. در ساختار و مبانی، در کارآمدی و اثر بخشی نیازمند بازنگری و بروز رسانی مستمر است. این نوشتار که در سه قسمت ارائه می‌شود، می‌خواهد به بهانه شصتمین سال گشت تاسیس این سازمان که در گذر زمان، هر چه متمرکزتر شده مثلاً مواردی را از وزارت خانه‌های اقتصاد و کشاورزی اخذ کرده تا منسجم‌تر شود؛ به شکل انتقادی به مواردی از جمله این که چگونه با وجودی که مجمع عمومی سازمان از یک پنجم هیئت دولت تشکیل شده، یا در حالی که رئیس سازمان و رئیس هیئت مدیره آن، معاون وزیر صنعت معدن تجارت است، گرفتار چالش‌های متعددی شده است. از جمله چنان که مرکز پژوهش‌های مجلس می‌گوید: حدود نیمی از مشکلات سازمان، زیربنایی است؛ مانند جانمایی خطا و ناپیدا بودن حدود برخی شهرک‌ها، ضعف در سرویس دهی شهرداری‌ها برای

به طور جزئی‌تر از سهم صنعت در تولید ناخالص ملی، سهم صنایع کوچک از کل صنعت، حدود چهل درصد است و صنایع متوسط مانند کارخانه‌های با تولید و توزیع منطقه‌ای ده در صد و صنایع بزرگ مثل خودروسازی، داروسازی و صنایع غذایی پنجاه درصد نقش دارد. تا همین جا می‌توان سهم کشاورزی بسیار کمتر از ظرفیت اقلیمی ایران است. بخش خدمات نیز بیش از میانگین جهانی اشتغال ایجاد کرده، حال اگر با استفاده از فن‌آوری و خصوصاً هوشمندسازی بخش خدمات با کمک ابزار و ساده‌سازی فرآیندها می‌تواند منابع انسانی مازاد خود را به صنعت و کشاورزی منتقل کرده و تعادل بهتری در تولید ایجاد شود.

در ایران، با الگوگیری از غرب، سازمان دهی مکانی صنایع کوچک و متوسط از دهه‌ها پیش ۱ کوشیده شده به شکل استانی و شهرستانی، در چارچوب شرکت‌های دولتی و شهرک‌های صنعتی صورت گیرد. با این شرط که دست کم بیست کیلومتر از شهرها فاصله داشته باشد. هدف از این کار توسعه صنعتی و متمرکز شدن تولیدات صنعتی و البته دور نگه داشتن این مجموعه‌ها از فضای مسکونی شهری است. به امید این که شهروندان از آلاینده‌های صنایع مصون باشند. هم چنین بی‌نیاز شدن آن واحدهای صنعتی از اخذ مجوزهای متعدد از ادارات و معافیت از ضوابط شهرداری‌ها و ایجاد خوشه‌های تولید و خودگردان شدن است.

در این بین مزایای دیگری هم مدنظر است، از جمله بهره‌مندی بهتر از آب، برق، گاز، تلفن و اینترنت و سازماندهی پساب و ضایعات و مهم‌تر این که، واحدهای صنعتی می‌توانند با یک‌دگر در فضایی نزدیک به هم، تبادل و اشتراک ظرفیت، تجربه و تولید داشته باشند. کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و انبارداری، امکان نظارت و هدایت‌های راهبردی و آموزش حین کار از جمله اهداف هستند. آخرین فایده قابل ذکر در این جا، نوعی از معافیت مالیاتی است.

گفتنی است از شصت سال پیش یعنی آغاز شکل‌گیری سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران تا به حال ۲۲ مدیر کل سکان هدایت این سازمان را بر عهده گرفته‌اند. اکنون، نزدیک به پانصد

۱- ناگفته نماند برداشتن گام‌ها برای توسعه صنعتی ایران، در ادامه فعالیت‌های شورای اقتصاد بود که در دوره رضا شاه کار می‌کرد و بیش از یک سوم بودجه عمومی کشور صرف ایجاد و توسعه صنایع و معادن می‌شد. اکنون افزون بر ۸۰٪ صرف امور جاری می‌شود و ۲۰٪ امور عمرانی، پس از آن در دوره محمدرضا شاه، ابوالحسن ابتهجاش رشتی (عمومی هوشنگ ابتهجاش) که دانش آموخته از پاریس بود و سال‌ها مدیر عامل بانک ملی و سرپرست معاونت و مشاور صندوق بین‌المللی پول بود، از سال ۱۳۳۰ شروع به برنامه‌ریزی برای توسعه ایران کرد و در میان برنامه‌های او، سازماندهی به کسب و کارها و به ویژه در صنایع کوچک، متوسط و بزرگ بود.
۲- شصت سال پیش، درآمد کل ایران، ۴ میلیارد دلار بود و حالا ۴۰۰ میلیارد - عراق یک و نیم میلیارد بود حالا ۳۰۰ میلیارد؛ دو برابر ایران رشد درآمد کل داشته - جمعیت ایران ۲۱ میلیون بود و حالا ۸۹ میلیون؛ جمعیت عراق ۷ میلیون بود و حالا ۴۴ میلیون - جمعیت ایران، ۴۵ برابر، جمعیت عراق، ۶،۵ برابر شد کرده است.

مهندس بهادری) ۰۹۱۲ ۱۱۱ ۳۲۲۱
۰۲۱ - ۴۰ ۳۳ ۱۸ ۶۴ - ۹
bahramelectronicgostar
www.bahramelectronicgostar.com

www.ghataatnews.ir