



ت.ج.ت
 ۲۰ سال سابقه در خشان در بازار لوازم یدکی خودرو
 رجوع شود به صفحه ۳
 ۳۳۹۸۹۳۸۵ - ۳۳۹۸۹۵۲۳ - ۳۳۹۸۹۵۲۹

تنهانشریه تخصصی قطعات خودرو در کشور

قطعات خودرو

توزیع: بازار لوازم یدکی، کارخانه های تولیدی، مکانیک ها و تشکل های صنعتی



سبیک
 بختیار
 B.I.F
 BakhtiarFactory.com

سیدحسین بحرینیان، صنعتگر
مدیران سیاسی تاناکجاآباد
صنعت خودرو و امیدهای پیش رو
 صفحه ۴

مدیرکل صنایع حمل و نقل معاونت امور صنایع وزارت صنعت، معدن و تجارت

فرصت محدود، موضوعات نامحدود

سهیل معمارباشی باحکم مدرس خیابانی (سرپرست وزارت صمت) سخنان مدیرکلی صنایع حمل و نقل معاونت امور صنایع وزارت صنعت، معدن و تجارت را برعهده گرفته است. این سمت همزمان با طوفان های تحریم، افزایش نرخ ارز، کمبود مواد اولیه به وی داده شده است ناگفته نماند که طوفان هایی هم درپیش است.



صفحه ۲

محسن شریفی؛ فعال در زنجیره تامین قطعات خودرو

"منطق بازار" مشکلات را حل می کند



بزرگترین ضعف یک فروشنده این است که به مشتری بگوید؛ ندارم. اعتبار بازار به فراوانی عرضه است. اگر می بینیم در کشور علیرغم تحریم ها و ده ها مشکل ساختاری، سیاستگذاری و یا اجراء، قحطی بروز نمی کند....

صفحه ۷



پیام آصفی؛ مدیر عامل شرکت توسعه قطعه توس

تجارت مقوم تولید

صفحه ۶

سرفصله

حسن بشارت نیا- صاحب امتیاز و مدیرمسئول ماهنامه قطعات خودرو

کوچک اما مهم و مفید

صفحه ۲

چند پیشنهاد به انجمن صنایع لنت ترمز و کلاچ

به اعتقاد انجمن لنت و کلاچ ممنوعیت واردات لنت خون تازه ای در این صنعت وارد کرده است....

صفحه ۸

دکتر امیرحسین صیرفی عضو اتحادیه و نایب رئیس کمیسیون اقتصادی

مثلث قانون، دانش و تجربه

صفحه ۸



Franco®
 AUTO SPARE PARTS



YELKEN

ODM

بلبرینگ و کاسه نمدهای خودرویی

دارای یک سال گارانتی




10th ANNIVERSARY
 2010-2020
 ۱۰ سال است که در قله کیفیت با شما همراهیم

۳۳۹۷۹۷۲۱-۵

تهران، خیابان اکباتان، کوچه نفیسی
 پاساژ نفیسی، طبقه اول، پلاک ۲۴

سپاس - قهرمانان - سلامت
 # من - ماسک - میزمنم



مرحوم برجرام آیا در صورت پیروزی جوزف بایدن آمریکا به برجرام باز خواهد گشت؟

عبدالحسین آزادهیچ نشانه ای در مانیفست حزب دموکرات دال بر بازگشت آمریکا به برجرام وجود ندارد.

تنها به نظری رسید جوزف بایدن در صورت پیروزی در انتخابات سیاست فشار بر ایران باشد کمتر ادنیال خواهد کرد تا در یک سیستم موازنه و کنترل بتواند با ایران دیپلماسی چند جانبه و خروج آمریکا از جنگ ها و چالش های پایان ناپذیر در منطقه رایش ببرد. در این میان فرض باقیماندن ترامپ در کاخ سفید نیز تا حدی

شبهه همین سناریو خواهد بود. آمریکا به وضوح مایل است تنش ها با ایران و کل منطقه کاهش یابد. پرواضح است از آمریکا نمی توان انتظار انصاف یا پایبندی دائمی به توافقات داشت اما می توان با تعامل متوازن (همان چیزی که در برجرام از آن غافل بودیم) به روابط اقتصادی و سیاسی عادی با اکثر کشورهای جهان دست یافت.

یادداشت | حسین پور محمد

راه حل

اگر بخواهیم مشکلی را به شکل ریشه ای حل کنیم، باید راه حل از جنس مشکل باشد. مثلاً اگر امروز مشکلات اقتصادی گریبان مردم را گرفته است نمی توانیم باروش ها و ابزارهای غیر اقتصادی مسائل را حل کنیم. اقتصادی دستوری یعنی تلاش برای حل مشکلات اقتصادی از راه سیاسی یعنی مسکن دادن به بیماری که نیاز به جراحی فوری دارد.

ما قائل به راه سازی اقتصاد نیستیم اما اصرار بر گرفتن نتیجه در کوتاه مدت یعنی ارزان فروشی منابع و خالی کردن پشتوانه های کشور، مردم همراه هستند نشان داده اند که با دولت همکاری و همدلی می کنند اما این جاده باید دوطرفه باشد.

مردم باید بتوانند نظرات خود را از طرق قانونی مثل تشکل های صنفی، رسانه های مستقل و مراجع مستقیم به مسئولان بیان کنند. اقتصاد بدون تجارت، بدون تولید و بدون بازار بی معناست. اما باید توجه داشته باشیم اهمیت با تولید، کار و سرمایه است نه تولید کننده یا تاجر یا سرمایه داری یا کارفرمایا کارگر، اگر کار ارزش باشد هم کارگر و هم کارفرما به حقوق و بالندگی می رسند.

سیاستگذار باید کمک کند کار، تولید و سرمایه به شکل متوازن و مکمل هم رشد کنند. هیچکدام فدای دیگری نشوند. راه حل مشکلات اقتصادی استفاده از علم اقتصاد و ابزارهای آن است.

بعضی از دوستان هم بی انصافانه موج سواری می کنند. چرا این طور شده است؟

اول باید از خودمان به عنوان سیاستگذار و در وهله بعدی از خودروسازان به عنوان مجری کار انتقاد کنیم که به بخش اطلاع رسانی، واقناع افکار عمومی به اندازه کافی بهاء نداده و توجه نکرده ایم. خوشبختانه روابط عمومی وزارتخانه برای این موضوع برنامه ریزی کرده است. مانیز از رسانه ها انتظار همکاری داریم.

چقدر مدیریت دولت بر صنعت خودرو ادرضعف و کندی این صنعت موثر می دانید؟

برنامه راهبردی دولت خصوصی سازی است اما در صنایع حساس و مهم نظیر خودرو که احتمال تبانی و انحصارگرایی سودجویانه بخش خصوصی می رود قانون دولت را مکلف کرده طی فرآیند و برنامه بلند مدت این کار را انجام دهد و البته سهم دولت طی سال های گذشته مرتباً کاهش پیدا کرده است.

مادر زمینه خصوصی سازی صنایع بزرگ و مشخصاً صنعت خودرو در چندین کشور مطالعه کرده ایم الگویی عملیاتی آن هانیز حدود ده سال است.

کلام آخر...

ضمن تشکر از شما باریگر تا کید می کنم برنامه ما سازماندهی امکانات و ظرفیت های موجود در راستای تحقق اهداف وزارت صمت برای توسعه صنایع حمل و نقل به ویژه صنعت خودرو و قطعه سازی، توسعه صنایع ریلی، دریایی و هوایی با بهره گیری از توان علمی و تخصصی منابع انسانی کشور است. ان شاء الله با همکاری و همدلی بتوانیم از ظرفیت های کشور بهره ببریم و جهش تولید را شاهد باشیم.

ما استقبال می کنیم و سعی خواهیم کرد از طریق اتحادیه از ظرفیت های ایشان نیز استفاده کنیم.

در خصوص کیفیت محصولات و همکاری با سازمان استاندارد چگونه عمل خواهید کرد؟

در این جاده مسئله وجود دارد اول این که ما هم به دنبال کیفی سازی و رعایت الزامات قانونی استاندارد و محیط زیست هستیم اما از طرفی مواجه با تحریم های ظالمانه و هدفمندی هستیم که اتفاقاً صنعت خودرو سازی در کانون توجهات تحریم کنندگان قرار دارد.

بنابراین گاهی واقعات تهیه مواد اولیه برای ساخت محصول مطابق استاندارد غیرممکن یا لاقابل بسیار سخت است و حتی ممکن است ما مجدداً مواجه با خودروهایی شویم که فقط به دلیل نداشتن یک قطعه کف کارخانه می مانند. بنابراین از این فرصت استفاده کرده و عرض می کنم: جهش تولید با همکاری همه وزارتخانه ها و سازمان ها و قوای سه گانه کشور امکان پذیر است. ما نیازمند به درک متقابل از سوی سازمان استاندارد و سازمان حفظ محیط زیست هستیم. گلایه ما بخاطری توجهی به شرایط تحریمی است.

در خصوص قیمت خودرو نیرگوبیا درخواست افزایش قیمت خودرو در تابستان را دارید؟

بازنگری در قیمت ها خواسته خودروسازان است. صنعت خودرو کشور افتخار آمیز است و تلاش هایی در آن صورت گرفته که مردم در جریان کامل آن نیستند این صنعت راهبردی، ۶۵ صنعت دیگر را همزمان فعال می کند اما شرایط به گونه ای شده است که اگر کسی از صنعت خودرو دفاع کند مورد هجمه قرار می گیرد و بالعکس هر که انتقاد می کند محبوب می شود.

اطلاعات و شرایط محیطی را بخوبی می دانند و در صورت تعامل با نهادهای مدنی می توانند کارها را روان و سریعتر و براساس سیاست ها و برنامه های دولت اجرا کنند. گرچه مادر نظرداریم با کمک همین تشکل ها کمیته های تخصصی تشکیل دهیم و از نظرات ایشان در سیاستگذاری ها استفاده کنیم.

این کار می تواند در میان مدت اعضای تشکل ها را نیز فعال و منجمد تر کند و اثربخشی سیاست ها را دوچندان نماید.

برنامه موسوم به نهضت داخلی سازی را تا چه عملیاتی می بینید؟

این برنامه ای است که از سال گذشته در دستور کار وزارتخانه بوده است و ما آن را با جدیت تمام دنبال می کنیم. الان در حال احصاء ظرفیت های ساخت داخلی هستیم تا بتوانیم کاملاً واقعی توان و ظرفیت تولید داخلی را معین و تضمین کنیم براساس داده های بدست آمده کمک های لازم برای تامین مواد اولیه، تخصیص و تامین ارز نقدینگی ریالی را انجام می دهیم. بدیهی است در افلامی که مطمئن شویم تولید داخلی نیاز کشور را تامین خواهد کرد. از واردات آن جلوگیری خواهیم نمود.

در صنف لوازم یدکی تامین کنندگانی هستند که به صورت کارگاهی یا «مدیریت تولید محصول» کار می کنند (تولید بدون کارخانه) این افراد چون نیاز بازار را به خوبی می شناسند و مستقیماً با مصرف کننده در ارتباط هستند تولیدات با کیفیتی دارند و سهم بزرگی از بازار را در اختیار دارند اما در انجمن تولید کنندگان عضو نیستند لذا ظرفیت ایشان مغفول می ماند آیا برای استفاده از توان آن ها نیز برنامه ای دارید؟



کیفیت ثروت ماست

تولید قطعه ت.ج.ت
T.G.T.

۴۰ سال سابقه درخشان در بازار لوازم یدکی خودرو



تهران، خیابان ملت، کوچه قدیم نوایی، کوچه سلیمان زاده، پلاک ۲ واحد ۱

تلفن: ۳۳۹۸۹۳۸۵ - ۳۳۹۸۹۵۳۳ - ۳۳۹۸۹۵۲۹



سیدحسین بحرینیان، صنعتگر

مدیران سیاسی تا ناکجا آباد صنعت خودرو و امیدهای پیش رو



صنعت خودرو یکی از پنج صنعت برتر در کشورهای توسعه یافته دنیاست. فعالان اقتصادی و سیاستمداران این صنعت را به عنوان یکی از صنایع استراتژیک اقتصاد خود برزیده اند، زیرا صنعت خودرو پیوندی بسپین و پیشین بسیاری در خود در ارتباط با دیگر بخش ها از جمله بخش کشاورزی و خدمات ایجاد می کند و اثرات فزاینده ای بر اقتصاد کشورها دارد. انجمن صنایع خودرو آلمان اعلام می کند، از هر شش اشتغال یک شغل در صنعت خودرو و از هر ۴ یورو مالیات، یک یورو متعلق به صنایع خودرو این کشور است یا بانک توسعه کره جنوبی در گزارش ۲۰۰۸ خود آورده: حدود ۱۰ درصد اشتغال آن کشور وابسته به صنعت خودرو است. انجمن صنایع خودرو جهان (OICA) نیز در گزارش سال ۲۰۱۹ خود با ارائه آمار اعلام کرده، به طور متوسط ۵ درصد اشتغال جهان در ساخت صنعتی (Manufacture) به طور مستقیم در بخش خودرو و قطعه سازی بوده و تخمین زده به ازای هر یک شغل مستقیم، پنج شغل به صورت غیرمستقیم وابسته این بخش صنعتی است.

تحقیقات مستند انجام گرفته توسط دفتر پژوهش های اقتصاد و توسعه اتاق مشهد با شرایط ناخوشایندی که بر اثر محدودیت های شدید حاصل از بی انضباطی مالی در سال های اول دهه ۷۰ گریبان کشور را گرفت، قانون موسوم به خودرو بدون هرگونه تمهیدات راهبردی و تأمین های مالی لازم تصویب شد. اما نتایج حاصل از این اقدام ناقص برای کشور مفید بود.

سهم ارزش افزوده صنعت از کل ارزش افزوده ساخت صنعتی از ۳ درصد در سال ۷۱ یعنی سال تصویب این قانون به ۱۱٫۵۸ درصد در سال ۸۰ افزایش یافت. بر اساس جداول داده ستانده سال ۸۰ مرکز آمار سهم صنعت خودرو از کل مالیات کشور به حدود ۲۶ درصد رسید. طبق آمار سهم مالیات های غیرمستقیم تأمین شده توسط صنعت خودرو در سال ۸۹ به ۵۸٫۵ درصد رسید. (فقط در کارگاه های ۱۰ نفری بیشتر) در همین سال رتبه ایجاد اشتغال صنعت خودرو بین همه صنایع مورد مطالعه به ۳ رسید. همین طور در بسیاری از شاخص ها رتبه های قابل تأملی را به دست آورد. این ارقام نشان دهنده اثرات اقتصادی صنعت خودرو بر اقتصاد کلان کشور است. از سوی دیگر، این موضوع ظرفیت این بخش را ثابت می کند که می تواند به سهم خود گره گشای مسائل اقتصادی کشور باشد. ریچارد نفیو عضو تیم برنامه ریز تحریم ها علیه ایران، در کتاب «هنر تحریم ها» به نکته قابل تأملی اشاره کرده که «هدف اصلی تحریم ها، مشاغل حوزه تولید بود» و اضافه می کند: ارزش های حاصل از اجبار در تصویب قانون موسوم به خودرو و دستاوردهای حاصل از آن موجب شده

که صنعت خودروی ایران در صدمه مقدم تحریم قرار بگیرد. **ایران پراز سرمایه های مغفول**
تحریم کنندگان می دانند ایران با داشتن منابع طبیعی فراوان و نیروهای جوان تحصیل کرده اگر فرصت یابد خودروهایی در ترز جهانی، طراحی و تولید می کند. درصد قابل توجهی از مواد خام صنعتی در داخل کشور وجود دارد که اگر از آنها مواد اولیه مورد نیاز صنعت، استخراج و تولید شود، به طور حتم می توانیم تحریم ها را کم اثر کنیم. اما اراده ای برای آن در کشور وجود ندارد، چرا که می توان از راه آسان خوری و میانبر

مانند خام فروشی، در مدت زمان کوتاه تری ثروت های بیشتری از این نوع مواد تقریباً مجانی به دست آورد. بنابراین عده ای با این تفکر، نه به دنبال تولید واقعی، بلکه به دنبال فروش ثروت های طبیعی برای کسب سود گزاف هستند تا بتوانند یک شبه ره صدساله را طی کنند.

مدیران سیاسی در خودرو سازی
نه صنعت خودرو و نه صنایع دیگر در کشور با مدیرانی که تنها سابقه سیاسی دارند به جایی نمی رسند. شعار همه دولت ها، حمایت از صنعت خودرو سازی بوده، اما بدون تمهیدات لازم، بسیاری از مدیرانی که در رأس این صنعت قرار گرفتند (به جز معدودی از ایشان که این صنعت را به حرکت در آوردند) عموماً با تصمیم مقامات ارشد اقتصادی کشور با ملاحظات سیاسی انتخاب شدند. در حال حاضر صنعت خودرو در استان های متعدد دارای سایت های تولیدی است که به هیچ وجه صرفه اقتصادی ندارند. راهبرد خودرو سازان بزرگ جهان، جمعیت سایت های تولیدی است، اما مدیران سیاسی صنعت خودرو با توجه به توصیه ها، ناچار به ایجاد سایت های تولیدی خودرو بدون توجه اقتصادی شدند. حتی خودرو سازان ایرانی مجبور شدند، مبتنی بر خواسته مقامات سیاسی در چند کشور مانند نروژ و لاروس سایت تولیدی بزنند که با منطبق اقتصادی نادرست بود و آثار مخرب آن را امروزه وضوح می بینیم. در گزارش اخیر تحقیق و تفحص خودرو توسط مجلس شورای اسلامی اثراتش بیان شده است. بهتر بود به جای این سایت ها، سایت های بزرگی که

فن آوری های بهتر و با تکیه بر ارتقا عمق دانش و تحقیقات نوآورانه می توانند به کیفیت بهتر با تولید انبوه و سود مناسب برسند. اما در کشور ما وضعیت فرق دارد تولید کنندگان متعددی برای یک قطعه وجود دارند که موجب شده واحدهای بزرگ و توانمند کمتر ایجاد شوند و در نظارت روشمند، قابل اعتماد و اثربخش، رقابت بر سر قیمت باشد نه کیفیت پرواضح است که تحقیق و توسعه جای خود را به کپی برداری، فیک سازی و ده ها فساد دیگری دهد. این وضعیت کارخانه ها و تولید کنندگان بزرگ را تضعیف و درگیر زیر پله ای های می کند. نتیجه این گونه رویه های در پیش گرفته شده، نارضایتی به حق مردم و عقب ماندگی از جهان است.

مدیریت مبتنی بر اصول علمی اقتصاد و صنعت
اگر مسئولان اجازه دهند مدیران مستقل از ذینفعان و دارای اهلیت، با تجربه کافی در اقتصاد و صنعت در مسند هدایت صنعت خودرو قرار بگیرند شاهد تولید قطعات با کیفیت خواهیم بود. در چنین صورتی با اطمینان می توان حجم قابل اعتنائی از مواد اولیه مورد نیاز را در کشور فراهم کرد و به طور حتم نیاز باقی مانده شرایط تاب آوری این صنعت را فراهم می آورد تا در سطح کلان - ترمسيله حل شود.

لازم به ذکر است برخی افراد بدون مطالعه می گویند مواد اولیه لازم در کشور وجود ندارد، این سخن نمی تواند صحت صد درصدی داشته باشد. شاید سود جویی برخی منشأ آن باشد. همانطور که اشاره کردم، حجم قابل قبولی مواد اولیه صنایع خودرو سازی به راحتی در داخل کشور قابل تهیه است. برای نمونه مواد اولیه مورد نیاز در صنایع لاستیک سازی مانند NBR که با سرمایه گذاری هدفمند در صنایع پتروشیمی و پالایشگاه های کشور قابل تأمین است، در حال دود شدن است. کافی است برنامه و همت داشته باشیم و با همین منابع در حال هدرفت ثروت تولید کنیم و در صنعت لاستیک سازی کشور خود کفا، بلکه صادر کننده باشیم.

لازم است اشاره کنم هیچ کشوری در جهان نمی تواند به طور کامل تمام قطعات خودرو را در داخل کشور خود بسازد، حتی کشورهایی مانند آمریکا، آلمان و ژاپن هم

چرا که منجر به جرح یا قتل و شروع یک فاجعه و روند تخریبی برای خانواده ها، نظام درمانی، بیمه، دادگستری، پلیس و... می شود. باید همه عوامل موثر در این حوادث را مدیریت و اصلاح کرد که نیاز به کار تحقیقاتی و تخصصی و مسئولیت پذیری همه دستگاه ها دارد.

دروازه های باز برای ورود قطعات
ایران یکی از کشورهای مهم برای صادر کنندگان قطعات خودرو دنیاست. دفتر پژوهش هادر بررسی لیست منتشر شده بانک مرکزی در خصوص حجم ارز و نام دریافت کنندگان حقیقی و حقوقی، مشاهده کرده فقط تولید کنندگان خودروهای سواری و تجاری دارای پروانه بهره برداری از وزارت صمت شامل تولید کنندگان واقعی یا انبهای که فقط ظاهر تولیدی دارند ولی عملیات و وارداتی را مونتاژ می کنند؛ در سال های ۹۸-۹۷ که کشور گرفتار مصائب تأمین ارز بود بیش از ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار ارز مصرف کرده اند. این برآورد اولیه هنوز شامل ارز مورد مصرف وارد کنندگان خودرو، قطعات خودرو و همچنین ارز مصرفی مواد اولیه قطعه سازان خودرو نمی شود.

مصائب قطعه سازان
بر اساس مستندات دفتر پژوهش ها، با توجه به فواید این صنعت، کشورها نه تنها برای خودرو بلکه برای تولید قطعات خودرو مشوق های قابل توجهی ارائه می کنند. در حالیکه در کشور ما مشوق ها برای ساخت صنعتی واقعی، هیچگاه منطبق بر برنامه دیده نشده، در مقابل بیش از چند منابع ارزی و بانکی صرف فعالیت های نامولد یا خام فروشی منابع طبیعی شده است که حیرت انگیز است. در ایران بخش قطعه سازی نه تنها در تأمین منابع بانکی با محدودیت های طاقت فرسای روبه روست، بلکه صنعت خودرو را نیز به صورت غیرمستقیم و ناعادلانه تأمین مالی می کند. به این ترتیب تولید قطعه با هزینه روزانه (نقدی) انجام می شود. اما دریافت وجه قطعات با تأخیر و انباشت مطالبات و در دسرهای فراوان صورت می پذیرد. در نتیجه بازدهی سرمایه در تولید کاهش می یابد.

جنگ اقتصادی
به یاد دارم مادرم در دوران جنگ تحمیلی به ما صابون می داد که رنده کنیم تا بتواند بجای پودر لباسشویی استفاده کند. حال اگر قبول داریم که در دوران جنگ اقتصادی هستیم، باید حداقل در صنعت خودرو هوشمندانه عمل کنیم. در چنین شرایطی سازمان هایی مانند سازمان استاندارد به گونه ای تصمیم گیری می کنند که گویی تحریمی در کشور وجود ندارد و بدون درک شرایط جنگ اقتصاد خواستار اعمال استانداردهای بیشتر هستند. به طور مثال اجزائی مانند آبی سی (میکروکنترلرها) که دارای فن آوری بسیار پیشرفته بوده و به عنوان قطعات مورد مصرف در محصولات هم چون ایربگ، ای بی اس، مرکز پردازش اطلاعات موتور (ECU) و امثال آن به کار می روند جزء قطعات تحریمی هستند. با این وصف چنین الزاماتی و موجب توقف و مصائب بیشتر برای صنعت خوروسازی است. باید عرض کنم بیم آن می رود که برخی به دنبال نشان دادن چهره ای محبوب از خود در سطح جامعه هستند و با اتکاء به مضامین عوام گرایانه که مبتنی بر واقعیت نیست به دنبال استفاده از صورت قانون متعلق به شرایط عادی هستند. آیا با اینگونه عمل نمودن در زمین طراحی شده تحریم کنندگان بازی نمی کنیم؟ در حالی که ریچارد نفیو هدف گذاری کاهش قریب به ۵۰۰ هزار نفری شاغلین



بخش خصوصی، دچار تحلیل رفتن توانمندی‌هایی که به وجود آمده بود، شده است.

امیدواریم با تأسیس کنسرسیوم، بتوانیم در معماری راهبردی نقشه راه صنعت خودرو مشارکت مفیدی داشته باشیم. ثمرات اقتصادی خودرو سازی بسیار بیشتر از پتروشیمی و دیگر صنایع است.

اگر این صنعت به درستی مدیریت شود، بسیاری از صنایع دیگر نیز رشد می‌کنند.

متأسفانه سرمایه‌گذاری در قطعه سازی مشکل دیگری است که سازمان‌ها و دستگاه‌های مربوطه با آن علمی و جدی برخورد نمی‌کنند. با این حال، ما امیدوارانه کارمان را پی می‌گیریم و امید به موفقیت و دستیابی به افتخارات صنعتی برای کشورمان داریم. **۱**

خودرو دچار خوت شد و موجب شد تا قطعه سازان داخلی نتوانند همه ظرفیت‌های به وجود آمده در دهه ۷۰ را ارتقا دهند، اما خوشبختانه ذخیره‌های دانش موجود، در صورت انسجام، قادرند تحریک مجدد در اسباب شده و مسیر پیشرفت را هموار کنند.

چه باید بکنیم؟

برای این که بتوانیم به بازارهای هدف در کشورهای دیگر دست یابیم، باید صنعت قطعه سازی و خودرو سازی، قوی و کارآمد باشد، آنچه که کشور از آن رنج می‌برد، نداشتن راهبرد توسعه در دهه‌های گذشته بوده که باعث از دست رفتن فرصت‌های طلایی پیشرفت شد.

صنعت خودرو هم به دلیل عدم تدوین راهبرد توسعه این صنعت توسط دولت‌ها با مشارکت واقعی ذینفعان فعال

مدیران نگاه‌بازاری به صنعتگران می‌کنند و صرفاً برای تکمیل بیلان و رزومه خودشان سراغ تولیدکنندگان می‌آیند، اما امروز این رفتار پذیرفتنی نیست.

صادرات قطعات خودرو

در اینجا خبر خوشی را به فعالان این بخش می‌دهم که با حضور بیش از ۲۲ شرکت بزرگ در قالب یک کنسرسیوم تلاشی برای صادرات قطعات خودرو شکل گرفته و تصمیم بر آن است که از فرصت‌های پیش‌رو استفاده شود، اما همان‌طور که می‌دانید ارتباطات سیاسی در توسعه صادرات نقش بسیار مؤثری دارد که امید است مسئولان همراهی کنند.

از سویی همان‌گونه که گفته شد بر اثر خاکسترنشینی صنعت خودرو و به خصوص بخش قطعه سازی، از اوایل دهه ۸۰ به بعد، دانش و نوآوری در حال شکل‌گیری در صنعت

تولیدی را اعلام می‌کند ما چگونه باید رفتار و سیاستگذاری کنیم؟ البته جاداشت که زمان طلایی که پیش از اعمال تحریم‌های حداکثری داشتیم، مسئولین کشور خصوصاً مدیران صنعت خودرو برای خود اتکائی داخلی تلاش می‌نمودند. اما آن فرصت از دست رفت حالا باید با گفتن حقایق کامل در خصوص شرایط کشور به مردم احترام بگذاریم و یاری آنان را طلب نماییم، همچنین با اعتماد بر تجربه و ذخیره دانش کارشناسان و جوانان وطن دوست کشورمان، مشکلات را در قالب مسئله طرح و حل کنیم.

این که رسانه‌های دولتی به مردم امید بدهند، خوب است، اما بایستی در فضای حرفه‌ای، به متخصصین و فعالان صنعت واقعیت‌ها را بگوییم و کمک بخواهیم و از همکاری‌شان استقبال کنیم و دیگر فرصت‌ها را از دست ندهیم، گاهی برخی

پیشنهاد

اتحادیه تامین کنندگان لوازم یدکی ایران

عبدالحسین آزاد

شاید خیلی‌ها چنین عنوانی را نیاز با بازار لوازم یدکی در کشور بدانند. چرا که فعالان این زنجیره از مبدأ تولید یا واردات تا نصب قطعه روی خودرو عملکرد دارند و نمی‌توان با توجه به پراکندگی همه انواع خودرو در همه شهرهای کشور این صنف را بدون ارتباط سازمان یافته در کل ایران مدیریت کرد.

مردم و حاکمیت تامین بازار لوازم یدکی را بر عهده زنجیره تامین قطعات یدکی می‌دانند. هرگاه کمبودی رخ می‌نماید یا

گرانی به وجود می‌آید علت را از مدیران همین زنجیره سوال می‌کنند. حتی خودروسازان نیاز گاهی برای تامین قطعات خط به فعالان زنجیره تامین مراجعه می‌کنند. پس تشکیل اتحادیه سراسری تامین کنندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین‌آلات ایران کاری مفید است که پیش‌نیاز حل برخی از مشکلات و معضلات نیز هست.

مقصود از واژه «تامین» تولید، واردات و توزیع است. چنین اتحادیه‌ای می‌تواند در برگیرنده همه اتحادیه‌های لوازم یدکی شهرستان‌ها و انجمن‌های تولید کنندگان و سایر فعالانی که در هیچ تشکلی عضو نیستند اما در همین بازار کار می‌کنند؛ باشد. این اتحادیه یکپارچگی موجب کمک به تولید داخلی و شفافیت بازار خواهد شد. ورود اجناس بی‌نام نشان یا فیک را هم مانع خواهد شد. چند پیش‌نیاز برای تشکیل چنین اتحادیه‌ای وجود دارد که به اختصار بدان اشاره می‌شود. پیش از آن عرض کنم امکان قانونی تشکیل چنین اتحادیه‌ای چند روش وجود دارد.

۱

تدوین اساسنامه ای مبتنی بر تامین منافع همه رسته‌ها و دسته‌ها و خصوصاً مصرف‌کننده نهایی

۲

تشکیل کمیسیون‌هایی با حضور افراد خوشنام از هر رسته برای کشف، احصاء و دسته‌بندی نیازهای هر بخش تا بتوان برای آن راهکارهای واقع‌گرایانه ارائه گردد.

۳

ایجاد ارتباط با چندین انجمن بین‌المللی که با همین عنوان کار می‌کنند و هم چنین انجمن‌های تخصصی حوزه لوازم یدکی در سطح منطقه ای و جهانی

۴

ایجاد آزمایشگاه و مرکز پژوهش‌ها که بتواند به اعضاء در مقاطع و موارد مختلف خدمت ارائه کند و به عنوان معین سازمان استاندارد و گمرک یا سایر مراجع عمل کند.

۵

ایجاد دیتابیس جامع از تولیدات، واردات (برندها)، توزیع کنندگان بزرگ دارای نام و نشان تجاری و تمامی اشخاص حقیقی و حقوقی مرتبط با زنجیره تامین حتی کسانی که به صورت سرپایی کار می‌کنند.

۶

ایجاد یک مرکز واحد رسیدگی به شکایات و گارانتی و وارانتهی قطعات، این بخش مهم‌ترین هدفش جلب اعتماد عمومی و تامین حقوق مصرف‌کنندگان است.

۷

ایجاد واحد بازرسی و حل اختلاف به منظور کشف افراد یا واحد‌های صنفی یا تولیدی که با رفتارهای غیر حرفه‌ای موجب آسیب دیدن همکاران می‌شود.

۸

ایجاد صندوق رفاه و تامین برای اعضاء به منظور رفع نیازهای فوری یا حمایت از آسیب دیدگان و از همه مهم‌تر برای سرمایه‌گذاری در طرح‌های مشارکتی

پایه‌های مردم سالاری و اعتماد به مردم را در جامعه تقویت کند. بی‌تعارف باید عرض کنم اغلب تشکل‌های صنفی و غیر صنفی فقط توانسته‌اند برای حلقه کوچکی از دست‌اندرکاران و مدیران خود مفید باشند. دلیل اصلی آن ضعف در انجام کار گروهی و نداشتن سازماندهی است. **۲**

اگر بخواهیم در خصوص این موضوع کمی دقیق‌تر صحبت کنیم باید بگوییم مجموعه‌های مردم‌نهاد چنانچه بتوانند در درون خود به وفای و کارآمدی برسند به راحتی از سوی دولت‌مردان به رسمیت شناخته شده و ماموریت‌های ملی نیز به ایشان سپرده خواهد شد. ماموریت‌هایی که وزن تشکل‌ها و اثربخشی ایشان را به خوبی نمایان می‌کند و می‌تواند

PLASTEX
FRICTION PRODUCTS
پلاس تکس
حامی محیط زیست



CERMANTEX
In Control. Always.



CERMANTEX
ازمن تکس
شرکت تجارت پیشگان یاسین
۰۲۱-۶۶۹۵۸۸۳۵

راه بنندان

احسین پور محمد اشما وقتی با ترافیک سنگین مواجه می شوید، انتخابتان چیست؟ صبر می کنید؟ بوق می زنید؟ گریزگاهی می جوید و با چند خلاف کوچک فرامی کنید؟ ...

ریسک ها اصل در کسب و کارهای با دوام منطقی نیست. اگر یک فروشنده آرام و مطمئن باشید خیلی بهتر نتیجه می گیرد تا اینکه بازیگر پرهیجان و ریسک پذیر باشید. کسانی که در راه بنندان ها بوق می زنند، جلوی دیگران می بیچند، عجله می کنند تنه به خودشان کم می کنند بلکه فقط گره کور می زنند کاسب آرام، مطمئن و با دانش همیشه موفق است.

در بازار کسب و کار معمولاً راه بنندان هایی ایجاد می شود. گاهی حتی راه قفل می شود. برخورد احساسی می تواند شما، همکاران و مشتریان را ناامید کند. اما صبر، جست و جوی راه های جدید بدون آسیب رساندن به دیگران همواره جواب داده است. نوسانات قیمت دلار و نگاه به منحنی بلند مدت تغییرات نشان می دهد قله ها و دره ها به یک اندازه خطرناکند. پذیرش اینگونه

پیام آصفی؛ مدیر عامل شرکت توسعه قطعه توس

تجارت مقوم تولید

در نگاه برخی عوام فریبان، تجارت دست اندازی بر سر راه تولیدکنندگان داخلی است. اینان به خیال جلب حمایت کارگران و فعالان بخش تولید که به زعم ایشان رای دهندگان بیشتری نسبت به بازرگانان هستند؛ داد سخن سرمی دهند و حرف را تا آن جا بالا می ببرند که تاجر را سود جویی بی اخلاق، بی اهمیت به منافع ملی و مردم کشورشان و حتی همدستان دشمنان و بیگانگان معرفی می نمایند.



پیش از هر چیز منافع شخصی برایش اولویت دارد. کم ندیده ایم مردم فریبانی که با همدستی تولید کنندگان فیک زمین و زمان را بهم دوخته اند؛ پول، امکانات و انحصار گرفته اند و تولیدی هم تحویل نداده اند که هیچ، تولید در حال انجام را هم متوقف کرده اند. از این گذشته همه می دانیم اگر قانون،

از دیدگاه علم اقتصاد و حتی سیاست و حکمرانی به هیچ وجه این طور نیست که تجارت سدره تولید باشد. نخست بد نیست به مغالطه و انحراف ذهنی عمومیت یافته اشاره کنم: آنچه مهم است تولید و کار است نه تولید کننده که شخصی حقیقی یا حقوقی یا حتی دولتی است و بیش و

فعلی سببه اولیه آن ها کسب و تجارت بوده است؛ بگذریم. جمع بندی کنم:

در صورت تهیه یک نقشه راه کامل برای تامین نیازهای کشور می توان با سهم بندی واقع بینانه و منصفانه، هم از تولید حمایت کرد و هم تجارت هوشمندانه انجام داد.

در این صورت همواره کالاهای بروز و قابل رقابت تولید خواهد شد. حق انتخاب مصرف کننده نهایی سلب نمی شود. تنوع محصول در بازار خواهیم داشت.

مراودات تجاری با سایر کشورها حفظ خواهد شد. به خوبی می دانیم ابزار تعرفه و تجارت ترجیحی، استاندارد و امثال آن نیز همواره در اختیار دولت است تا بتواند تعادل بازار و کیفیت کالاها را مدیریت کند.

مسلمانان و کسبه از فروش کالای داخلی خوشحال تر خواهند بود و تجار نیز مشتاق عقد قراردادهای بلند مدت و مبتنی بر منطق اقتصادی و تجاری با تولیدکنندگان ایرانی هستند.

ادامه این مسیر سبز و پویا فروش کالای تولید شده کشور در بازارهای جهانی توسط تجار ایرانی خواهد بود. کافی است منطقی، منصف و با برنامه باشیم. یادآور می شوم فرمایش مقام رهبری راد ابتدای سال جاری و نامگذاری سال ۱۳۹۹ بنام سال جهش تولید که می تواند چراغ راهی باشد برای تجار، تولید کنندگان و کسبه که اگر دولت پیش نیازهای لازم را فراهم سازد می توانیم با نگاه به بازار داخلی، منطقه ای و جهانی تولید انبوه و کیفی داشته باشیم.

تولید کننده متخصص تولید است اما تجارت و فروش کار تخصصی بازرگانان و کسبه است دولت ناظر و حامی است این سه ضلع می توانند مثلث توسعه صنعتی کشور را بسازند.

مجری، ناظر و دستگاه قضایی کارشان را درست انجام دهند در هیچ موضوعی انحراف و ناهنجاری رخ نخواهد داد. تجارت امری مفید، بخشی از اقتصاد داخلی و بین المللی یا جهانی است که از قضا در صورت سیاستگذاری و اجرای درست آن موجبات توسعه و ارتقاء کیفی تولید داخلی هم خواهد شد.

نکته مهم این است که بدانیم تجارت و توزیع صرفاً به معنای خرید و فروش نیست.

در ایران ما بازاریان که جمع تجار و کسبه هستند سال های متمادی صنعت فرش، کشاورزی و صنایع دستی را مدیریت کردند. مدل گردش مالی و مدیریت تولید در آن دوره بسیار حساب شده بود بدین معنا که بدون اینکه پول و کالا در شبکه را کد و انباشت شود از خریدار نهایی اخذ و به حلقه های بالاتر یعنی عمده فروش، بنکدار، تولید کننده و فروشنده مواد اولیه پرداخت می شد. در واقع هزینه پول در این مدل اقتصادی به حداقل ممکن می رسید.

پس از ایجاد بانک ها و شروع تولیدات صنعتی در کارخانه ها و ورود برخی درباریان به بازار این سامانه از هم گسیخته شد. هر چند همین حالا نیز در صنف خودمان برخی همکاران صاحب درایت، دانش و همیت ملی توانسته اند خوشه های تولیدی با کمک کارگاه های کوچک و متوسط ایجاد کنند و کالای با کیفیت ایرانی به بازار عرضه کنند البته گاهی لازم است به طور مقطعی با کارخانه های خارجی همکاری کنند اما توانسته اند؛ انتقال تکنولوژی دهند یا برای تکمیل یک قطعه منفصله خود رو ترکیبی از تولید ایرانی و خارجی راه کار بسته اند. این تولید کنندگان بدون کارخانه در مدت بسیار قابل قبولی تبدیل به تولید کنندگان صاحب نام خواهند شد همان طور که بسیاری از تولید کنندگان

ZEXEL

BOSCH

تکنولوژی در خدمت زندگی



گروه بازرگانی سودبر

نماینده رسمی

گروه بازرگانی
سودبر

قطعات یدکی سنگین، راهسازی و سواری
شرکت بوش آلمان در ایران

(۱۰۶) +۹۸۲۱۳۳۹۷۸۰۱۷ +۹۸۲۱۳۳۹۶۶۴۶۱ +۹۸۲۱۳۳۹۰۹۵۰۸

آن مواجهه شده و به بهترین نحوه از آن عبور کند. مدیر جسور به خود و کارکنان جرات ایجاد تغییرات متناسب می‌دهد و وی با درک صحیح از «موقعیت» سازمان و اوضاع روحی کارمندان در وهله نخست راه «ارتباط اعتماد ساز با نیروها و جلب مشارکت سرمایه‌های انسانی» را در پی می‌گیرد.

امیلاد منبئی عبارت مدیران جسور گاهی مترداف عملکردهای هیجانی و به دور از تدبیر و برنامه گرفته می‌شود که در حقیقت این طور نیست. در همه سازمان‌ها مواقعی پیش می‌آید که می‌توان آن‌ها را شرایط «بحرانی» نامید بحران‌ها ممکن است از درون سازمان یا بیرون آن ایجاد شده باشند هرچه هست باید مدیریت سازمان با



یادداشت | عبدالعلی مجد

بازار سرمایه (بورس)

اصل بر آن است که وقتی پولی وارد بازار سرمایه می‌شود دیگر از آن خارج نخواهد شد چرا که سهام خریداری شده تنها می‌تواند توسط شخص دیگری خریداری شود اما این بدان معنا نیست که ورود هرچه بیشتر اشخاص حقیقی یا حقوقی و ورود سرمایه هرچه بیشتر به بازار سرمایه مساوی بهبود اقتصاد باشد. خریدهای هیجانی، حباب‌ها و همه خطرناک تر ناتوانی بنگاه‌های اقتصادی بورسی برای توسعه و بهبود عملکرد می‌تواند پیامدهای ناخوشایندی را برای اقتصاد ملی به بار آورد. بازار سرمایه در واقع بایهود تخصیص منابع، به رشد و شکوفایی اقتصاد کشور کمک می‌کند. مشارکت عمومی و گسترده مردم در بازار سهام، زمینه‌ساز توسعه مالی و درآمد توسعه اقتصادی کشور است. تحقق این مهم اما در گرو نگاه بلندمدت نسبت به سرمایه‌گذاری در بازار سهام و افزایش آگاهی میان تأمین‌کنندگان سرمایه است. رونق گذرا و هیجانی بازار سهام و تقلیل نقش آن به ابزاری برای کسب سود در کوتاه مدت، بدون شک نمی‌تواند به تأمین هدف اصلی در توسعه بازار سرمایه که دستیابی به رشد پایدار اقتصادی است، کمک کند. در شرایط فعلی که به نظرمی رسد هم دولت نسبت به آزادسازی سهام عدالت و فروش بخشی از دارایی‌های خود در بورس اهتمام دارد و هم مجلس جدید بر رونق بازار سرمایه تأکید کرده است، از سیاست‌گذاران و در راس آنها دولت و مجلس انتظار می‌رود، رشد با ثبات بازار سرمایه را به عنوان یکی از اهداف کلی سیاست‌گذاری در دستور کار خود قرار دهند و سایر تصمیماتشان را در چارچوب دستیابی به این هدف کلی و ایجاد الزامات آن اتخاذ کنند.

است. بی‌آنکه محتاج تأمین مالی از منابع بانکی یا بورس باشد. این مدل اکنون نیز می‌تواند احیاء شود. گرچه هم چنان بخش‌های بزرگی از بازار مصرف ایران کم‌بیش این چنین باقی مانده‌اند. تولیدکننده هنر و تخصصش تولید است. بازرگان قدرت، جرات و تخصص تأمین مواد اولیه، نهاده‌های تولید، کالای نیمه ساخته یا آماده مصرف را دارد. هنر بازرگان در خرید است می‌داند چه زمانی، چقدر و چگونه خرید کند. حلقه‌های بعدی تجارت یعنی بنکداران (که در حال حذف هستند)، عمده فروشان و خرده فروشان نیز می‌توانند رضایت مصرف‌کننده نهایی را جلب کنند. در این نوع از زنجیره تأمین هر کس کار خود و جای خود را می‌داند. با ارزش‌ترین عنصر در اینجا مصرف‌کننده و رضایت اوست که در نگاه همه عوامل زنجیره ملوک روزی است. در حال حاضر نسخه نیمه کاره اقتصاد دولتی و اقتصاد بازار آزاد که همزمان در کشور ماحول اجرا است و این ممتنع الوجود با تحریف فراوان موجود است. حاصلی جز آشفتگی و ناهنجاری اقتصادی نداشته است.

تولیدکنندگان، بازرگانان، کسبه خرده‌فروشان و مصرف‌کننده همگی ناراضی هستند دولت نیز هرچه می‌کوشد به اندازه کافی توفیق نمی‌یابد.

«رفاه» را وزارت اقتصاد می‌سازد اگر دولت به نقش‌نظارتی و حمایتی خود بسنده کند و اجازه دهد منطق بازار حاکم شود. شبکه تأمین و توزیع می‌تواند مبادی داخلی تولید را به حداکثر ظرفیت خود برساند و در صورت نیاز واردات را نیز به شکل شایسته انجام دهد. این کار می‌تواند واسپاری امور به مردم و تسهیل سیاست خصوصی سازی باشد. امری که از آن به جراحی اقتصادی تعبیر می‌شود و تاکنون چندان موفق نبوده و سرعت لازم را نیز نداشته است.»

محسن شریفی؛ فعال در زنجیره تأمین قطعات خودرو

"منطق بازار" مشکلات را حل می‌کند



روی سخن با سیاست‌گذاران و مدیران اقتصادی کشور است که تصور ما بر حسن نیت و عزمشان بر گره‌گشایی از تنگنای معیشتی مردم است. فکر می‌کنیم می‌خواهند تولید را رونق بخشند و جهشی در تولید ایجاد کنند. لذا راه یافتی که از نظر نگارنده نسخه این روزهای اقتصاد ماست به عرض می‌رسد. بازار سنتی ایران منطق و الگوی بسیار منصفانه و قابل دفاعی دارد. در بازار ایران همواره حرکت کالا از مبداء تولید یا واردات تا مقصد یعنی رسیدن به دست مصرف‌کننده نهایی؛ با مدیریت و راهبری توزیع‌کنندگان صورت گرفته

بزرگترین ضعف یک فروشنده (اعم از خرده یا کلان) این است که به مشتری بگوید؛ ندارم. اعتبار بازار به فراوانی عرضه است. اگر می‌بینیم در کشور علی‌رغم تحریم‌ها و همه‌امشکل ساختاری، سیاست‌گذاری و یا اجراء، قحطی بروز نمی‌کند بخش عمده آن به لطف فعالان شبکه توزیع است. شبکه ای گسترده با پیشینه‌ای افتخارآمیز، دلبسته به جامعه، روابط انسانی و عاطفی که دائماً مورد هجوم قرار می‌گیرد و یک عیبش، هزار و هزار خشن نادیده شمرده می‌شود. اکنون مجال توضیح این مقال نیست.

گروه پژوهش صنعت مدرن
طراح و تولیدکننده انواع چراغ خودرو

- مجهز به خطوط تزریق انواع مواد ترموپلاستیک و ترموست
- خطوط لاک‌زنی و آبکاری قطعات
- قالبسازی در داخل و خارج کشور
- آزمایشگاه مجهز به تست‌های عملکرد و دوام
- خطوط کامپندسازی مواد اولیه پلیمری
- خطوط تولید انواع دسته‌سیم

خیابان سه‌هرودی شمالی
خیابان شهید خلیل حسینی (سورنا)
پلاک ۸ طبقه سوم واحد ۱۲
کد پستی: ۱۵۷۶۹۹۶۹۳۵
☎ ۸۸۷۴۳۱۶۳۲۴ ☎ ۸۸۷۴۶۱۰۹

لوازم یدکی بابک

پخش انواع لوازم یدکی و باطری

پراید

پژو

ال ۹۰

نشانی: شیراز، گود گویم، نبش زیتون ۸ جنب املاک ایران زمین
جواد لطیف شاهی ۰۹۱۷۱۲۰۵۶۹۹

گروه پژوهش صنعت مدرن
تولیدکننده انواع چراغ و آینه اتومبیل های داخلی
www.modernautolight.com

MODERN
Industry Research Group

صنایع چراغ اتومبیل مدرن
دفتر مرکزی: تهران، خیابان سهیل شمالی، خیابان شهید حسینی (سورنا)، پلاک ۸، طبقه ۴ واحد ۱۴
تلفن: ۴-۸۸۷۴۳۱۶۳
فکس: ۰۹-۸۸۷۴۶۱۰۹

صاحب امتیاز و مدیرمسئول: حسن بشارت نیا
سردبیر: عبدالعلی مجد تحریریه: نرگس حسینی، میلاد منیعی، همت الله شکری، عبدالحسین آزاد، حسین پور محمد
بازرگانی: ناصر حیدری صفحه آرایی: هفت اقلیم هنر عکاس: خسرو حیدری ناظر چاپ: حامد بشارت نیا

گروه رسانه ای هفت اقلیم هنر:
ناشر ماهنامه قطعات خودرو، نشریه یدکی رسانه، ماهنامه خانه روشن سایت: yadakiresaneh.ir
نشانی: خیابان انقلاب، خیابان صفا علیشاه، خیابان تهرانی، کوچه مرادزاده، پلاک ۱۷، واحد ۳
تلفن: ۷۷۵۳۰۰۹۸ نمابر: ۷۷۵۲۵۸۴۱

ماهنامه سراسری خودرو، قطعات و خدمات
شماره ۵ مرداد ماه ۱۳۹۹

قطعات خودرو

توزیع: بازار لوازم یدکی، کارخانه های تولیدی، مکانیک ها و تشکل های صنفی

دکتر امیرحسین صیرفی عضو اتحادیه و نایب رئیس کمیسیون اقتصادی

مثلث قانون، دانش و تجربه



چرا برخی همکاران موفق ترند؟ چرا همه درها به روی بعضی ها بسته است؟

چرا اتحادیه هانمی توانند به اعضای خودشان کمک شایانی بکنند؟ چرا مشکلات درون صنفی حل نمی شود؟

پاسخ به سوالاتی از این دست می تواند از منظر روانشناسی فردی یا اجتماعی پاسخ داده شود. می توان به این سوالات از جنبه تقدیرگرایی پاسخ داد و می تواند با نگاه انتقادی و تلخ با آن ها مواجه شد. اما یک از جنبه دیگری هم می توان به موضوع پرداخت، جنبه ای که شامل واکاوی قانون و عمل ما و تسلط بر هر دو باشد. در این جامی توانیم به سه ضلع جادویی مثلث عمگرایی توجه کنیم: قانون، دانش، تجربه

قانون

قانون نظام صنفی ما پر است از ظرفیت هایی که از آنها اصلاً استفاده نشده یا اینکه بطور مطلوب برای ارتقای صنف و بهبود فضای کسب و کار اعضای آن بهره برداری نشده است. یکی از این فرصت ها که به دلیل فشار شرایط سخت دوسال گذشته اتحادیه از آن استفاده کرده و نتایج مطلوبی هم برای اعضایش بدست آورد. تشکیل کمیسیون اقتصادی مطابق بند «ط» ماده ۳۰ قانون نظام صنفی است.

دانش

مدیریت کسب و کارهای صنفی نیز مانند شرکت های بزرگ نیازمند استفاده از تفکرات، روش ها و راهبردهای علمی است. دیگری می توان باروش های سنتی صرفاً قیمت خرید را بعلاوه

یک سود مشخص کرد و کالا را فروخت. فضای رقابتی به حدی شدید شده که کسبه نیازمند شناخت و بکارگیری مدل های جدید کسب و کار هستند تا بتوانند دوام بیاورند.

تجربه

عصر تجربه همیشه اهمیت داشته است. حتی در الگوهای پیشرفته مدیریت، تجربه جایگاه ویژه ای دارد به زبان خودمانی تجربه «فوت کوزه گری» است و البته اهمیت والایی دیگری نیز دارد که عبارت از پختگی (تسلط بر فکر و احساس) است. اکنون به دلیل شرایط سخت اقتصادی که همه ما از آن رنج می بریم نیازمند بکارگیری این مثلث هم در سطح کسب و کارهای شخصی خودمان هستیم و هم در سطح مدیریت صنف.

در شرایط سخت حاصل از شیوع ویروس کوید-۱۹ و همچنین تحریم های ظالمانه و ناعادلانه تحمیل شده بر کشورمان چاره ای نداریم جز استفاده بهینه از منابع داخلی کشور که البته شاید این اجبار ما را به خود آورد و فرصت های مغفول مانده را برای آینده عملیاتی کند. هیئت مدیره اتحادیه فروشندهگان قطعات خودرو و ماشین آلات تهران با کمک اتحادیه های سایر شهرها که مسئولیت سرپا نگهداشتن ناوگان ۲۲ میلیونی خودروی کشور را به عهده دارد نمی تواند بدون دانش، استفاده مدبرانه از ظرفیتهای قانون نظام صنفی و تجمیع تجارب اعضای خود این بازار را در تلاطم های داخلی و بیرونی به سلامت به ساحل برساند امید است فرآیند بکارگیری نخبگان صنفی در اتحادیه تسهیل و روشمند شود، توجه حداکثری به دانش و قانون به عنوان دو ضلع دیگر مثلث طلایی کارایی و اثربخشی نهادینه شود در این وضعیت مسلماً به حد مطلوبی از بهره وری نیز دست خواهیم یافت.

عبدالعلی مجد

چند پیشنهاد به انجمن صنایع لنت ترمز و کلاچ

فرمولاسیون لنت کارکنند تا نیاز به واردات مواد اولیه به حداقل برسد.

چند پیشنهاد به انجمن و اعضای محترم آن داریم:

به اعتقاد انجمن لنت و کلاچ

ممنوعیت واردات لنت خون تازه ای در این صنعت وارد کرده است. این انجمن نوید داده و اعلام داشته است با توجه به نظارت سازمان ملی استاندارد بر تولیدات کارخانه های لنت و از طرفی تشکیل و تقویت واحدهای تحقیق و پژوهش کارخانه های مزبور برای دستیابی به کیفیت بالاتر در آینده چندان دورتر شاهد تحولی در تولید لنت خواهیم بود. هم چنین اظهار خوشحالی کرده اند که مردم و بنکداران به تولیدات ایرانی روی آورده اند و با توجه به ممنوعیت واردات لنت اگر برند خارجی در بازار دیده یقیناً محصول تولیدی کارگاه های زیرپله ای تولید لنت است که تولید فیک می کنند یا از طرق غیرقانونی و به صورت قاچاق وارد کشور شده اند. با فرض صحت مطالب یاد شده می توانیم امیدوارم باشیم لااقل در بخش لنت و کلاچ اولاً خودکفایی حاصل خواهد شد، در ثانی تولیدکنندگان با عرق ملی محصولات با حداکثر کیفیت ارائه خواهند کرد در این وضعیت

بازرگانان می توانند به شمدار تامین نقدینگی، تهیه مواد اولیه و حتی انتقال تکنولوژی از طریق تامین قالب، ماشین آلات و تجهیزات تولید و کنترل کیفیت کمک کنند. بسیاری از واردکنندگان بزرگ لنت در سال های گذشته مستقیماً درگیر تولید در کشورهای جنوب شرق آسیا بوده اند لذا اطلاعات و امکانات ذی قیمتی دارند که می توانند در یک فرآیند مشارکتی به تولیدکننده ایرانی منتقل کنند.

بازرگانان می توانند به شمدار تامین نقدینگی، تهیه مواد اولیه و حتی انتقال تکنولوژی از طریق تامین قالب، ماشین آلات و تجهیزات تولید و کنترل کیفیت کمک کنند. بسیاری از واردکنندگان بزرگ لنت در سال های گذشته مستقیماً درگیر تولید در کشورهای جنوب شرق آسیا بوده اند لذا اطلاعات و امکانات ذی قیمتی دارند که می توانند در یک فرآیند مشارکتی به تولیدکننده ایرانی منتقل کنند.

تبلیغات به معنای معرفی و تقویت برند کاری مفید و خوب است اما در کالاهایی نظیر لنت اطمینان بخشی و اعتماد سازی مهم تر است. بنابراین انجمن و اعضای آن می توانند با کمک رسانه های مختلف اعم از تخصصی و عمومی به اطلاع رسانی و اقناع افکار عمومی و برانگیختن حس همیاری فعالان شبکه توزیع و مصرف کنندگان نهایی مبادرت نمایند.

در موضوع تامین نقدینگی هیچ نوع تامین مالی دیگری (وام یا بورس) همانند تامین از سوی بازرگانان ایرانی نخواهند بود چون علاوه بر برآوردن در واقع تضمین خرید نیز خواهد بود.

شرکت های دانش بنیان یا دانشمندان و محققین علاقمندی در کشور وجود دارند که در یک فرآیند برد-برد می توانند روی

DAYCO
MOVE FORWARD. ALWAYS.

شرکت دایا ریتون تسمه تنها نماینده انحصاری و رسمی دایکو ایتالیا در ایران
ارائه دهنده انواع تسمه های تایمینگ، تسمه های شیاری، تسمه سفت کن، واترپمپ و هرزگرد

HABIBI GROUP

Daya Rhyton Tasmeh ■ P.J.S.C. ■ Reg. No.: 451932
دایا ریتون تسمه ■ سهامی خاص ■ شماره ثبت: ۴۵۱۹۳۲

خیابان سعدی جنوبی، خیابان اکباتان، کوچه بانک صادرات، پلاک ۳۶
تلفن: ۹ و ۳۳۹۸۴۴۶۷ فکس: ۳۶۶۱۳۴۸۹
کدپستی: ۱۱۴۳۶-۵۵۶۱۹
www.drt.co.ir info@drt.co.ir