



دکتر سید احمد حسینی در گفت و گویا «قطعات خودرو» مطرح کرد:
دولت و مجلس تازه نفس، می توانند نگرش حاکمیت به اصناف را تصحیح کنند

اصلاح قانون نظام صنفی، بسی جهت برخی را خوشحال کرده زیرا نتیجه‌اش با گذشته، تغییری نخواهد کرد. سید احمد حسینی رئیس اتحادیه‌ی تولید کنندگان و فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین آلات تهران و همچنین رئیس کمیسیون حقوقی اتاق اصناف تهران گفت: آب نطلیبده همیشه مراد نیست، گاهی می خواهند سرمان را ببرند.



وحید کرامتیان: چالش اصلی ما با اتحادیه نیست

وحید کرامتیان، یکی از فعالان صنف قطعات خودرو و صاحب امتیاز برند فرانکو در خصوص بازار لوازم یدکی و چالش‌های تولید و واردات گفت: بهتر است کالای خود را که با وجود چالش‌های فراوان به بازار عرضه می کنیم تحت عنوان یک برند باشد. در این حالت علاوه بر هدر رفتن نتیجه‌ی تلاش هایمان، از مصرف کننده نیز حمایت می کنیم.



شاگرد صلواتی: نمایشگاه سال گذشته با شکوه تر بود

در هفتمین نمایشگاه بین المللی قطعات خودرو که شهریور ماه جاری در شهر سنندج استان کردستان برگزار شد، شاگرد صلواتی رئیس اتحادیه‌ی ماشین آلات مرکز استان کردستان نیز حضور یافته و در خصوص شرایط و نحوه برگزاری این نمایشگاه توضیحاتی داد.

دولت باید به جایگاه نظارتی خودش باز گردد

امیر صادق پور:



ایران و عراق تلاش برای حل اختلاف ها

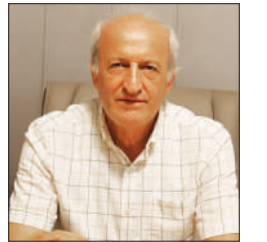
توافق نامه امینیتی
اموال بلوکه شده
راه آهن شلمچه-بصره



محمود اسدزاده:
اتحادیه اختیارات محدودی دارد



محمود اسدزاده، پیشکسوت بازار لوازم یدکی در حوزه راهسازی گفت: مشکلات و چالش‌های زیادی وجود دارند اما اگر بخواهیم دائم نگرش منفی داشته باشیم، انرژی خود را برای استفاده از امکانات موجود ...



نصوحی: با افزایش حقوق کارگران، کارفرمایان دچار مشکل نخواهند شد



حضور در بازار لوازم یدکی را به کار با خودروسازان ترجیح می دهیم

در قطعات خودرو این شماره بخوانید

۳	تشکل ها نقش آفرینان اصلی در فرآیند اصلاح اقتصاد
۳	نکاتی درباره‌ی اهمیت و لزوم سامان دهی وضعیت اتباع خارجی
۶	سعید احمد پناه: عراق، بازار خوبی برای کالاهای ایرانی است
۶	هوش مصنوعی و جایگاه آن در صنعت خودرو
۶	تأثیرات مخرب ناترازی های متعدد
۷	دستور ترخیص ۴ هزار خودرو از بندر شهید رجایی

B.E.G.CO.
بهرام الکترونیک گستر

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

دکتر سید احمد حسینی در گفت و گویا «قطعات خودرو» مطرح کرد:

دولت و مجلس تازه نفس، می توانند نگرش حاکمیت به اصناف را تصحیح کنند

زیادی به تداوم خدمت و نشستن روی صندلی هیئت مدیره دارند. این در حالی است که انتخاب مجدد این افراد منوط به کسب دو سوم آرا بوده و از طرفی با کاهش تعداد اعضای هیئت مدیره به سه نفر، عملاً شانس انتخاب مجدد آنها بسیار کم خواهد شد.

گفت: آب نطلبیده همیشه مراد نیست، گاهی می خواهند سرمان را ببرند. در اصلاحیهی قانون نظام صنفی عنوان شده، افرادی که در دو دوره قبلی عضو هیئت مدیره بودند، می توانند مجدداً انتخاب شوند. این مطلب انگار موجب خوشحالی برخی از افرادی شده که علاقه

اصلاح قانون نظام صنفی، بی جهت برخی را خوشحال کرده زیرا نتیجه اش با گذشته، تغییری نخواهد کرد. سید احمد حسینی رئیس اتحادیهی تولید کنندگان و فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین آلات تهران و هم‌چنین رئیس کمیسیون حقوقی اتاق اصناف تهران

علوم و فنون علامه طبرسی امضا شده است، گفت: بزودی دوره‌های تخصصی کارگاهی در زمینه‌ی فروشندگی لوازم یدکی و موضوعات مرتبط، برگزار خواهد شد. هم‌چنین باید اعلام کنم که برگزاری دوره‌های دانشگاهی در رشته‌های مرتبط با قطعات خودرو و نیز جزو برنامه‌های کمیسیون آموزش است. رئیس اتحادیه، عملکرد کمیسیون بازرسی را موفق دانسته و افزود: در این خصوص اقدامات بسیار موثری صورت گرفته است.

دفتر غرب و کمیسیون‌ها

سید احمد حسینی با اعلام فرار سید موسوم انتخابات دفتر غرب، ایجاد تغییرات در اعضای کمیسیون‌ها به منظور بهبود عملکرد و تقویت آن‌ها را نوید داد و افزود: در ماه‌های آینده این کارها صورت می‌گیرد و شاهد تحرک و نشاط بیشتر در عملکرد دفتر غرب و کمیسیون‌های اتحادیه که در واقع بازوان هیئت مدیره هستند، خواهیم بود.

وی که بیش از دو سال است در سمت رئیس اتحادیه به ارانه‌ی خدمت به صنف مشغول است، گفت: اساس و بنای کار هیئت مدیره در این



است که در نحوه‌ی صدور مجوزهای کسبی ایجاد شده است.

برگزاری نمایشگاه

توانمندی‌های صنف و اقتدار شبکه تامین

رئیس اتحادیه با بیان این که برای حمایت از تولید کنندگان صنفی و دیدار با اعضای صنف و کمک به انسجام و اتحاد صنفی، بناداریم در نیمه‌ی دوم امسال نمایشگاهی برگزار کنیم، اظهار داشت: امیدواریم امسال شاهد برگزاری اولین نمایشگاه اتحادیه در دوره‌ی جدید باشیم برای همین به دنبال گرفتن مجوزها و هماهنگی‌های لازم هستیم و هم‌زمان با این نمایشگاه، همایش‌هایی نیز برگزار خواهیم کرد. هدف ما این است که صدای رسای صنف بزرگ تولید کنندگان و توزیع کنندگان قطعات خودروی کشور که شبکه‌ی تامین را تشکیل داده اند، باشیم. البته ما روی موضوعات مشترک بین همه صنوف نیز تمرکز و فعالیت لازم را خواهیم داشت.

کمیسیون‌های خط اول، حل اختلاف، رسیدگی به شکایات، بازرسی سید احمد حسینی عملکرد همه‌ی کمیسیون‌های اتحادیه را خوب ارزیابی کرد و افزود: سه کمیسیون حل اختلاف، رسیدگی به شکایات صنفی و بازرسی توانسته‌اند رضایت‌مندی مردم و اعضای صنف را به میزان زیادی کسب کرده و ماموریت خود را انجام دهند. وی با اظهار امیدواری از توافقنامه‌ای که با مرکز آموزش علمی کاربردی

ابزار و فن آوری‌ها به صورت مستمر دچار تغییر و تفاوت می‌شوند. در چنین شرایطی طبیعی است که روابط شغلی و شیوه‌های کسب و کار هانیز روزآمد شوند لذا قوانین و مقررات نیز باید متناسب با تغییرات و تحولات جامعه، بازنگری و مجدداً تنظیم شوند. در خصوص قانون نظام صنفی نیز جمعی از حقوقدانان آشنا و مسلط بر امور اصناف می‌توانند زیر نظر اتاق اصناف و با تشکیل کارگروه، شرایط فعلی اصناف، نظریات نخبگان و پیشکسوتان صنف، وضعیت اقتصادی و اجتماعی کشور و قوانین متناظر را بررسی و پیش نویس قانون نظام صنفی جدید را تهیه کرده و در منظر و دید عموم فعالان صنفی و خبرگان اقتصادی قرار دهند.

چنین کاری می‌تواند قبل از پایان دوره‌ی کاری اتاق اصناف تهران صورت گرفته و این پیش‌نویس به دولت چهاردهم و مجلس دوازدهم که گویا به عقلانیت و اصلاح علمی و کارشناسانه‌ی قوانین، اعتقاد بیشتری دارند ارائه شود.

مهر ماه، زمان رونمایی از مرحله نخست برنامه اتوماسیون اتحادیه

حسینی از به نتیجه رسیدن برخی از برنامه‌های اتحادیه خبر داده و افزود: از فاز نخست برنامه‌ی اتوماسیون اتحادیه در مهر ماه رونمایی خواهد شد. البته در این مورد تاخیری پیش آمده که ناشی از تغییراتی

با سه نفر نمی‌شود یک اتحادیه بزرگ را اداره کرد

وی افزود: کاهش تعداد اعضای هیئت مدیره‌ی اتحادیه‌ها به ۳ نفر نیز از موارد بحث برانگیز این اصلاحیه است. به طور مثال مالان یک تیم هفت نفره در اتحادیه هستیم و با تقسیم کار بین خودمان و کمک گرفتن از اعضای کمیسیون‌ها، امور را پیگیری می‌کنیم. اما اگر قرار بر حضور تنها سه نفر در هیئت مدیره باشد، با وجود این همه رسته عملاً امکان استفاده از نخبگان صنف کاهش یافته و نباید انتظار چندانی برای تحول و توسعه در اداره‌ی اتحادیه و ارائه‌ی خدمت به اعضا را داشته باشیم.

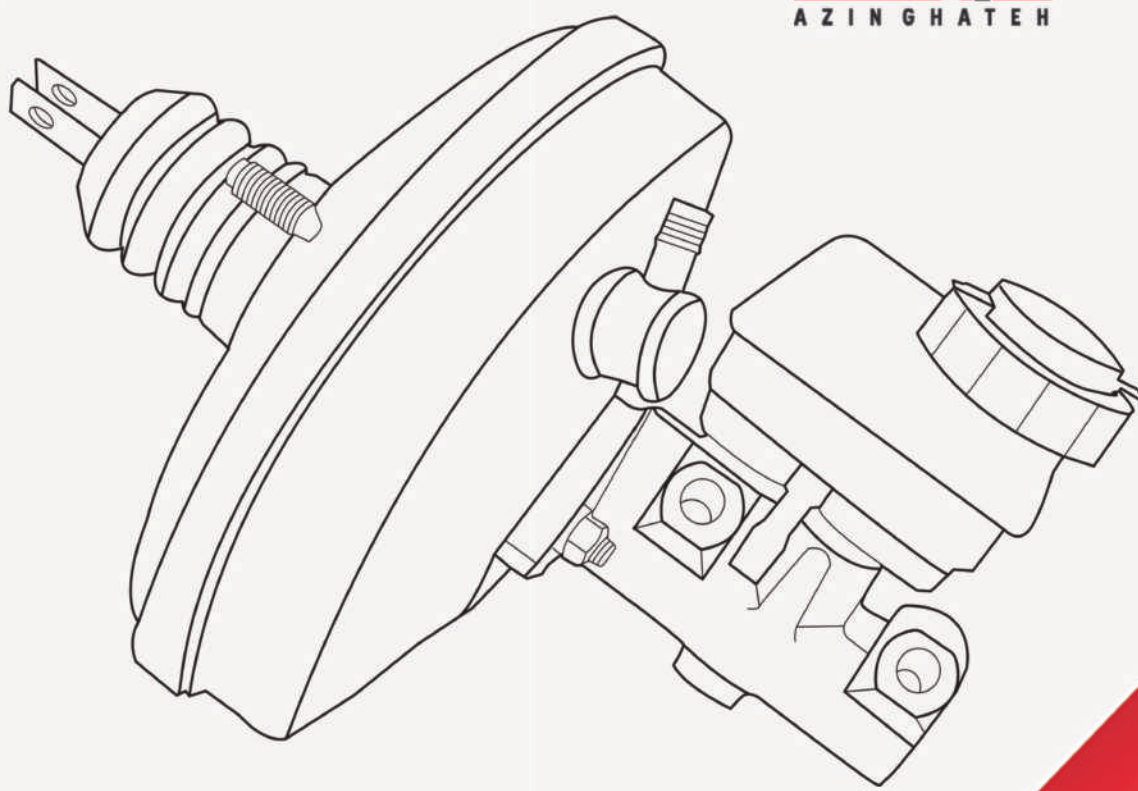
ارتباط فرد صنفی با اتحادیه قطع شده است

حسینی در ادامه با اشاره به قانون جدید صدور پروانه‌ی کسب اظهار داشت: هدف از قانون تسهیل صدور مجوزها و حذف امضای طلایی و تأیید سرت بخشیدن به فرآیند تشکیل پرونده و صدور پروانه‌ی کسب است. این دو مورد بیش از مطرح شدن در مورد اصناف، در فرآیند صدور مجوزهای دولتی دیده می‌شود و عملاً در اصناف چیزی به عنوان امضای طلایی مطرح نبوده و نیست. اکنون نظارت اتحادیه بر ورود یک عضو جدید به اتحادیه به عنوان نظارت پسینی صورت می‌گیرد. مثلاً یک فرد رونوشت (کپی) قرار داد اجاره یا مبیاعه نامه خود را بارگذاری کرده و با تکمیل فرآیند صدور مجوز، پروانه‌ی کسب در حالی می‌گیرد که در مواردی اصالت مدارک مورد بررسی قرار نگرفته است. در ادامه این روند، اتحادیه با این فرد صنفی ارتباط برقرار کرده و اگر به ایرادی برخورد کرد، ملزم به پیگیری و حتی ابطال پروانه کسب صادر شده است.

به این ترتیب، در حالی که ما صحبت از خانوادگی اصناف می‌کنیم و همکاران صنفی، خود را اعضای یک پیکر می‌دانند، عملاً انسجام و اعتماد درون صنفی دچار گسست و فروپاشی می‌شود. آقایان وقتی نیاز به همکاری، همراهی و بسیج بدنیه اصناف دارند از اتحادیه‌ها می‌خواهند که با مشارکت هم جامعه را به آرامش ترغیب کنند اما با این روش، ارتباط‌های عاطفی و پیوندهای مبتنی بر سنت‌های حسنه تداوم نخواهد داشت.

قانون نظام صنفی نیازمند باز آفرینی است

دکتر سید احمد حسینی با توضیح درباره‌ی تغییر در روش‌ها و ساز و کارهای کسب و کار بیان داشت: جامعه ایستاد نیست و نگرش‌ها، نیازها،



آذین قطعه
 AZINGHATEH

۰۲۱-۳۳۹۲۰۴۵۴
 ۰۲۱-۳۳۹۵۶۳۲۹

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

ضمانت، کیفیت، امنیت
 تولید و پخش قطعات ترمز

WWW.AZINGHATEH.COM

پذیرش نمایندگی فعال شهرستان

ایران و عراق تلاش برای حل اختلاف ها

شمال و جنوب عراق در دستور کار قرار داد. گرچه هدف فوری سفر به عراق تسهیل مسیر فعالیت بازرگانان و تولیدکنندگان ایرانی است اما رئیس جمهور گفت: در دیدارها و رایزنی های صورت گرفته با مقامات ارشد عراق، توافق کردیم که یک کارگروه تخصصی برای تدوین برنامه راهبردی جامع بلندمدت توسعه روابط میان دو کشور تشکیل شود.

مسائل حل نشده

تهران و بغداد مسائل مهم، و حل نشده های دارند که هم چنان راه حل جامعی ندارند و حل و فصل کامل آن نیازمند اراده و برنامه ریزی مبتنی از زمان معین است. دو کشور باید بتوانند فراتر از شعار و ابراز تمایل، در عمل نسبت به عینیت بخشی به کلان مسائل موجود اقدامات جدی تری را در دستور کار قرار دهند.

اموال بلوکه شده

آزادسازی ۱۱ میلیارد دلار اموال بلوکه شده ایران در عراق یکی از مسائل حل نشده است. با وجود حضور وزیر اقتصاد در این سفر خبری از توافق در این باره اعلام نشد و هم چنان بغداد منتظر چراغ سبز واشنگتن است. اما آمریکا برغم سفر دو ماه پیش فواد حسین وزیر خارجه عراق به واشنگتن و درخواست برای ارائه راه حل سریع و عادلانه برای آن جواب راهشگایی نداده است.

با این حال با توجه به جنگ اوکراین و ادعای ارسال موشک های بالستیک کوتاه برد ایران به روسیه و جنگ غزه و احتمال پاسخ ایران به اسرائیل و انتخابات پیش روی آمریکا، دستیابی به چنین فرآیندی حداقل تا چند ماه آینده در عمل دور از ذهن به نظر می رسد. گرچه اما میان دو کشور تبادلاتی با واحد پول ملی ایران و عراق صورت می گیرد اما ۱۱ میلیارد دلار بلوکه شده ایران تعیین تکلیف نشده است.

راه آهن شلمچه - بصره

تکمیل راه آهن شلمچه به بصره در داخل خاک عراق از موضوعات موثر در تبادلات بیم ایران و عراق است. پزشکین در سفر به بصره و دیدار با مردم و فعالان این کشور گفت: مصمم هستیم مسیر قطار شلمچه به بصره را با قدرت پیگیری کنیم.

ادامه در صفحه ۸



عبدالعلی مجد / خبرنگار: سفر سه روزه و پر بازدید رئیس جمهور مسعود پزشکیان به عراق به عنوان اولین قدم سیاست خارجی دولت جدید و نخستین مقصد سفر یک رئیس جمهور ایران به عراق پس از انقلاب، نشان از اهمیت عراق در حال حاضر و رویکرد «اول همسایگان» قرار دارد. در این سفر چندین اولین بار وجود داشت که هر کدام نشان از اراده ایران برای پیوند بیشتر و عمیق تر وجود دارد. شاید اگر ما بتوانیم با دولت عراق، اقلیم کردستان، مردم جنوب و شیعیان عراق خصوصاً مراجع نجف ارتباط برقرار کنیم؛ همسایه غربی شریک راهبردی مادر منطقه و گریزگاه ما از تحریمها ما شود. این برای ایران و عراق فرصت طلایی است اما دستیابی به آن جسارت، خلاقیت و مدارای فراوان از سوی همه طرفها را می طلبد. به نظر می رسد باید برای پیوند با عراق در شمال، جنوب و مرکز شیوه های متناسب در نظر گرفت. ما با عراقی ها مرز زمینی و آبی داریم؛ خویشاوندی، اشتراک مذهبی، ریشه فرهنگی و زمینه های همکاری فراوانی داریم اما سال هاست عده ای در میان ما و بیرون ما فتنه انگیزی می کنند و رابطه این دو کشور را تا سرحد جنگ پیش برده اند.

نتایج سفر به سه منطقه عراق

این سفر از بغداد آغاز شد و سپس نجف، کربلا، اربیل، سلیمانیه و در نهایت به بصره پایتخت اقتصادی عراق ختم شد. پزشکین در این سفر سه بعد سیاسی - مذهبی، قومی - امنیتی و اقتصادی - تجاری را از مرکز

نکاتی درباره اهمیت ولزوم سامان دهی وضعیت اتباع خارجی

عبدالعلی مجد - خبرنگار و پژوهشگر

- ۱- برطرف کردن خلاء های قانونی و ابهاماتی که در مورد نحوه اعطای اقامت، مهلت اقامت موقت و نحوه اشتغال اتباع خارجی وجود دارد.
- ۲- برطرف کردن خلاء های قانونی درباره اتباع خارجی که در کشور ما با ایرانی ها ازدواج می کنند.
- ۳- تصویب قوانین و مجازات های شدت بازدارنده در خصوص جرایمی که اتباع خارجی مرتکب می شوند.
- ۴- لزوم داشتن اطلاعات کافی از دلیل مهاجرت آنها خصوصاً افرادی که با اهداف مغرضانه وارد کشور مان می شوند مثلاً انگیزه های خلافاکاری یا سیاسی دارند و حتما باید طرد شوند.
- ۵- لزوم اخراج سریع افرادی که به صورت غیر مجاز وارد کشور مان شده اند (برخی صحبت از کاهش ده درصدی اتباع خارجی به صورت سالانه می کنند)
- ۶- ضرورت دریافت بارنامه های پنهان از اتباع بیگانه
- ۷- جمعیت اتباع بیگانه نباید بیش از سه درصد کل جمعیت در هر منطقه باشد.
- ۸- اما در بعضی از مناطق آسیب پذیر و محروم شاهد ماندگاری اتباع خارجی هستیم.
- ۸- تشکیل سازمان ملی مهاجرت، امری ضروری است زیرا ما کشور مهاجر پذیر هستیم. لذا این سازمان باید صفر تا صد نیازهای اتباع خارجی را برطرف کرده و هیچ کس اجازه ورود غیر قانونی به داخل کشور را نداشته باشد.

جمال کاظمینی: وارد بازار لوازم یدکی خواهیم شد

از قطعات مورد نیاز سایپا را به طور روزانه تامین می کنیم. خوشبختانه نسبت به قبل شرایط بهتری داشته و پیشرفت زیادی کرده ایم. جمال کاظمینی در پایان گفت: قصد داریم ضمن ادامه روند تولید قطعات فعلی، قطعاتی جدید نیز تولید و به بازار عرضه کرده و همراه با ادامه همکاری با شرکت های خودروسازی، در بازار لوازم یدکی خودرو نیز فعالیت کنیم. به همین منظور در این نمایشگاه شرکت کردیم. هم چنین با تاسیس دفاتر نمایندگی با نام شرکت مهندسی مشاور صنایع اتومبیل در شهرهای مختلف، ضمن عرضه محصولات خودمان به فروش قطعات سایر تولید کنندگان نیز خواهیم پرداخت.

بازار لوازم یدکی خودرو شده و در این حوزه هم فعالیت کنیم. وی افزود: بنده مدیر عامل شرکت مهندسی مشاور صنایع اتومبیل و عضو هیئت مدیره انجمن قطعه سازان تهران هستم. مجموعه ای ما با ۳۳ سال سابقه در تولید قطعات خودرو فعال بوده و ما جزو اولین تولید کنندگان قطعات خودرو هستیم که با سایپا، پارس خودرو و ایران خودرو همکاری می کردیم. البته در گذشته، مشکلاتی برای ما رخ داد و سهام داران خود را از دست دادیم. اما بعد از آن رکود توانستیم مشکلات را برطرف کرده و با شرایط بهتری به کارمان ادامه بدهیم. در حال حاضر تمامی سهام شرکت متعلق به بنده است و بخش مهمی



شرکت مهندسی مشاور صنایع اتومبیل یکی از شرکت کنندگان در هفتمین نمایشگاه بین المللی قطعات خودرو بود که در تاریخ ۱۳ شهریور ماه جاری در شهر سنندج برگزار شد. جمال کاظمینی مدیر عامل این شرکت گفت: قصد داریم ضمن ادامه همکاری با شرکت های خودروسازی، وارد

اتاق اصناف یا اتاق دولت؟

امیر صادق پور: دولت باید به جایگاه نظارتی خودش باز گردد

از یسار رفته و در بیراهه حرکت کرده و با عراق شعار می دهند که موفق شدیم. بی اعتمادی در جامعه، در بین مردم، اصناف و دولت موج می زند. کارشناسان متخصص نیستند. آنها از خود اصناف یاد می گیرند و سپس می خواهند اصناف را مدیریت کنند. اتحادیه ها دوست دارند که کاری انجام دهند اما نمی توانند زیرا راه برای آنها باز نیست.

وی برای بازگشت اعتماد مردم به دولت گفت: دولت باید به جایگاه نظارتی خودش بازگردد. اگر به همین روش فعلی عمل کند، هرگز موفق نخواهد شد از مردم و صنوف کمک بگیرد. دولت باید مدیریت صنوف را به خود اصناف واگذار کند. البته اعضای صنوف نیز ممکن است اشتباه کنند اما درصد خطای اصناف از مسئولین کم تر است. دولت باید ببذیرد که روش نظارتی و دستوری کار ساز نیست و در حال حاضر هم نمی توانند پاسخگوی این روش باشند. در نتیجه عملکر داشتهای مسئولین، مواد فاسد شدنی، مواد کم یاب و غذای دام و طیور و امثالهم چند ماه در گمرک مانده و فاسد می شوند. در سطح جامعه مدام شاهد نوسان و افزایش قیمت ها هستیم اما مسئولین پاسخگو نیستند.

صادق پور افزود: متأسفانه نثرات ما حق صحبت ندارند. آزادی بیان نداریم. نمی توانیم حرف حق و درست بزنیم. اگر کسی حرف بزند، فردا او را از کار برکنار می کنند. باید اعتماد گذشته را باز گردانند.

بی اعتمادی در جامعه، در بین مردم، اصناف و دولت موج می زند. کارشناسان متخصص نیستند. آنها از خود اصناف یاد می گیرند و سپس می خواهند اصناف را مدیریت کنند. اتحادیه ها دوست دارند که کاری انجام دهند اما نمی توانند زیرا راه برای آنها باز نیست

اتاق اصناف، نه اتاق دولت!

صادق پور در پایان گفت: اتاق اصناف ۲۰ درصد در درآمد خالص اتحادیه ها را می گیرد و از شهری به اصناف تغذیه می شود. آنها نماینده صنوف هستند اما احساس مسئولیت نمی کنند و خود را دولتی می بینند. خیلی ضعیف هستند و از اصناف دفاع نکرده و دستوری عمل می کنند. ما به آنها اختیار دادیم تا از صف حمایت کنند اما از ترس از دست دادن صندلی و مقام، سکوت می کنند.



اعتماد مردم را جلب کنند و نتیجه این شده که شاهد هستیم. در زمان جنگ، اتحادیه ها بسیار فعال بودند. اعتماد وجود داشت. امروزه حتی در بین اعضا و روسای اتحادیه نیز اعتماد وجود ندارد. در آن زمان فعالان صنفی، مشکلات مالی دو سه میلیونی با دارایی داشتند اما به جبهه ها بدون چشم داشت، کمک ۲۰ میلیونی می کردند.

کارشناس یا ناکارشناس

وی افزود: اتحادیه و اتاق اصناف نماینده صنوف هستند نه دولت. حکومت در صدد محدود کردن اتحادیه ها است. به عنوان مثال سامانه ای ملی صدور مجوزها، یکی از مهم ترین مسئولیت های اتحادیه را سلب کرده است. اتحادیه ای ما خیلی تلاش کرد و تمام سعی خود را به کار گرفت اما آن نتیجه ای که خودش نیز متصور بود، رخ نداد. متأسفانه مسئولین ما شناخت درستی از اصناف ندارند. کارشناسانی مثل کارشناسان دارایی، بازرسی و امثالهم ادعای زیادی دارند اما به مسائل واقف نیستند. برای مثال تعزیرات چه موفقیتی داشته است؟ آیا صدور جریمه های سنگین به معنای کسب موفقیت است؟ آیا این جریمه ها توانسته اند از ورود کالای قاچاق و تقلبی جلوگیری کنند؟

نمونه ای دیگر همین دستگاه های پز هستند. هر شغلی سیستم سودهی خودش را دارد. حتی در بازار لوازم یدکی خودرو، رسته ای سواری با راهسازی متفاوت است. بعضاً سودها سه الی چهار درصد است اما دارایی به این مسائل آگاه نیست. حتی در سایر صنوف نیز ما شاهد این گونه مشکلات هستیم. در صنف نانواپی، آیا داغده اصلی این بود که هر خانوار چند عدد نان می خورد؟ متأسفانه مسائل اصلی

اعتماد و همدلی از بین رفته است

صادق پور از دهه ۶۰ یاد کرده و گفت: در دهه ۶۰ و در آن شرایط جنگی، وضعیت متفاوت بود. ما با جهاد سازندگی همکاری می کردیم و همه از جان و دل ما می گذاشتند. یکی از قطعات خراب شده بود. باید آن را وارد می کردیم اما موفق نشدیم. به صورت پیوندی کار کردیم و شرط گذاشتیم که اگر کار نکرد به ما پول ندهند. ما این گونه پای کار بودیم. اما امروزه اگر آن شرایط دوباره تکرار شود، بعید است که مردم مانند آن زمان حمایت کنند. متأسفانه آفت بی اعتمادی به ما زده و دولت در این زمینه مقصر است. آنها نتوانستند

امیر صادق پور پیشکسوت و فعال صنف لوازم یدکی خودرو ورسته ی راهسازی در خصوص مشکلات کسب و کار گفت: دولت باید به جایگاه نظارتی خودش بازگشته و کار مدیریت باید به اصناف واگذار شود. این روش مدیریت نه تنها پاسخگو نبوده بلکه بی اعتمادی را نیز رواج داده است. متأسفانه اتاق اصناف نیز درست عمل نمی کند. ما به آنها اختیار دادیم تا از ما حمایت کنند اما از دولت حمایت می کنند.

برای جوان امروزی هدف مهم است نه مسیر!

امیر صادق پور ابتدا در خصوص پیشینه ی خود گفت: بنده از سال ۱۳۶۵ وارد این حوزه شدم. اوایل شرایط کار و کسب در آمد خوب بود و راضی بودیم اما رفته رفته و سال به سال اوضاع بدتر شد. در حال حاضر هزینه ی سالم کار کردن از ناسالم کار کردن بیشتر است. جوانانی که وارد این صنف شده اند از سر حرص و طمع برای رسیدن به هدفشان دست به هر کاری می زنند. این حوزه، بسیار حساس است چرا که با جان مردم سر و کار دارد. اما در سال های اخیر، فعالان و وارد کنندگان سالم و صادق قطعات خودرو یا کنار کشیده اند یا محدود کار می کنند. وی ادامه داد: ایرانی ها در بازار چین به دنبال قطعات با قیمت پایین تر هستند و به دنبال جنس ارزان می گردند. نمی گوئیم به قیمت اهمیت ندهند اما کیفیت قطعات را نیز در نظر بگیرند. البته مسائل اقتصادی و تحریم ها نیز در ورود کالاهای تقلبی و بی کیفیت تاثیر گذار هستند. در گذشته که تحریم ها نبود، کالای تقلبی نیز در بازار کمتر بود. متأسفانه خیلی ها می خواهند به هدفشان که کسب سود بیشتر است، برسند و طریق و راه رسیدن به آن اصلاً برایشان مهم نیست. آن اعتماد سابق که بین مشتری و فروشنده وجود داشت، از بین رفته است. حتی کسب و کارهایی که فعالیت سالمی دارند نیز گاهی زیر سوال می روند.

بنده از سال ۱۳۶۵ وارد این حوزه شدم. اوایل شرایط کار و کسب در آمد خوب بود و راضی بودیم اما رفته رفته و سال به سال اوضاع بدتر شد. در حال حاضر هزینه ی سالم کار کردن از ناسالم کار کردن بیشتر است

ما آخرین نسل این حوزه هستیم

صادق پور افزود: یکی از دوستان می گفت ما آخرین نسلی هستیم که این کار را ادامه می دهیم. زیرا وقتی تولید کنندگان نتواند سرمایه،

ترکیب تجربه نسل قدیم و توانمندی نسل جدید = تداوم کسب و کارهای قدیمی محمود اسدزاده: اتحادیه اختیارات محدودی دارد



محمود اسدزاده، پیشکسوت بازار لوازم یدکی در حوزه راهسازی گفت: مشکلات و چالش‌های زیادی وجود دارند اما اگر بخواهیم دائمی نگرش منفی نداشته باشیم، انرژی خود را برای استفاده از امکانات موجود از دست می‌دهیم. ما از اتحادیه توقع زیادی نداریم چرا که این تشکل نیمه دولتی در قانون جایگاه وسیعی نداشته و دارای اختیارات محدودی است.

از توزیع تا تولید

محمود اسدزاده، در خصوص پیشینه‌ی خود گفت: بنده از زمان سربازی فعالیت خود را به صورت نیمه وقت آغاز کردم. بعد از اتمام سربازی در سال ۱۳۵۸ به مدت دو سال نزد آقای پیروی که از فعالان با سابقه‌ی حوزه‌ی راهسازی بود به شاگردی پرداختم. در سال ۱۳۶۰ در خیابان قزوین مغازه‌ای گرفته و به حوزه‌ی توزیع و عرضه‌ی قطعات ماشینی آلات راهسازی وارد شدم. وی ادامه داد: در سال ۱۳۶۲ واردات این قطعات را آغاز کردیم. در ابتدا فعالیت محدودی داشتیم زیرا در آن زمان، با توجه به شرایط جامعه و ادامه‌ی جنگ، امکان فعالیت گسترده وجود نداشت. کارت بازرگانی به شکل امروزی تعریف نشده و واردات ممنوع بود. به ناچار با همان محدودیت‌ها به فعالیت و کسب تجربه پرداختیم. البته بعد از جنگ شرایط بهتر شد و از ساز و کار بهتری برخوردار شدیم. این فعال صنعتی در خصوص تولید قطعات گفت: شش سال است که وارد بخش تولید قطعات زیربندی و ماشین‌آلات راهسازی شده و بر اساس ظرفیت موجود و تکنولوژی که در اختیار داریم، تولید قطعات را آغاز کردیم. بخش عمده کار ما فلز بوده و در تولید به دو بخش تراشکاری و آهنگری تقسیم می‌شویم. باید تاکید کنم که واژه تعداد، ظرفیت تولید ما را به درستی بیان نمی‌کند. برای توضیح ظرفیت تولید مان باید از واژه تناژ استفاده کنیم. ما در سال ۷۰۰ تن تولید داریم. در واقع ۷۰۰ تن فلز فولاد را در بخش‌های تولید خود به قطعه تبدیل می‌کنیم. تعداد قطعه بر اساس

وارد این کار کردم. در سه ماه تابستان کارهای کامپیوتری و مطابق با نسل جوان را به او می‌سپردم و بعد از ورودش به دانشگاه، فضای کاری‌اش را وسیع‌تر کردم. من به فرزندم مسئولیت داده و اجازه دادم که خودش تصمیم‌گیری کند. از بالا مراقبشان بوده و نظارت می‌کردم و اگر اشتباهی می‌کردند آنها را سرزنش نکرده و با بر خوردی صحیح طوری رفتار می‌کردم تا علاوه بر کسب تجربه، از من و کارفراری نشده و نسبت به من نگاه به اصطلاح آقا بالاسری نداشته باشند. باید تاکید کنم که کار گروهی مسئله‌ای بسیار مهم بوده و من به فرزندم گوش‌زد می‌کنم که همکاری و ارتباطشان با هم را قطع نکنند. در حال حاضر یکی از آنها مسئول ارتباطات خارجی بوده و دیگری مدیریت ارتباطات داخلی را بر عهده دارد.

حفظ حرمت کسب و کار

شش سال است که وارد بخش تولید قطعات زیربندی و ماشین‌آلات راهسازی شده و بر اساس ظرفیت موجود و تکنولوژی که در اختیار داریم، تولید قطعات را آغاز کردیم. بخش عمده کار ما فلز بوده و در تولید به دو بخش تراشکاری و آهنگری تقسیم می‌شویم

محمود اسدزاده در پایان گفت: متأسفانه بعضی از جوانانی که امروزه به این حوزه وارد می‌شوند، اصول اخلاقی و حرمت‌های این کار را رعایت نکرده و به دنبال کسب درآمد از هر طریقی هستند. اما برای ما قدیمی‌های این صنف مهم است که کارمان را پاک نگه داریم. برای همین جوانان تازه وارد، باید درک کاملی از این حوزه کاری و اصول و ضوابط اخلاقی آن داشته و آنها را رعایت کنند.

نیاز بازار متفاوت می‌شود. برای مثال ممکن است ده عدد قطعه یا بیشتر ساخته شود.

راز دوام کسب و کارهای ۵۰ ساله: ادغام تجربه قدیم با توانمندی‌های جدید

وی افزود: نسل قدیم در شرایط و بستری خاص رشد کرده و یک سری ارزش‌ها دارد. ما از طریق شاگردی، کسب اعتماد و ساختن ارتباطات در این صنف رشد کرده‌ایم. در آن زمان اعتماد و ارتباط حرف اول را می‌زد. ما تجربه کسب کرده و قدم به قدم پیش رفتیم اما نسل امروز از این مسیر وارد نمی‌شود. جوان امروزی با سیستم آشناست و خیلی از ارزش‌های نسل من با او تطابق ندارد. باید به او فضا بدهیم تا بتواند خودش را نشان دهد. او با کامپیوتر بیش از آدمها در کسب و کار سر و کار دارد. به اعتقاد من ادغام تجربه‌ی نسل قدیم با توانمندی‌های نسل جدید باعث می‌شود که کسب و کارهای اصیل و با قدمت توسط وارثان ادامه یافته و از بین نروند. من پسر بزرگم را از دوران دبیرستان

انرژی منفی، سد راه پیشرفت

اسدزاده در خصوص چالش‌های این حوزه اظهار داشت: شاید برخی این تفکر من را دوست نداشته باشند اما من همیشه سعی می‌کنم به جای گلایه و انتقاد، از نکات مثبت صحبت کنم. من منکر وجود مشکلات و چالش‌ها نیستم. اما مشکلات اقتصادی همیشه وجود داشته و شرایط کار سخت است اما نگاه و انرژی منفی باعث می‌شود از نیروی ما که باید در جهت استفاده از امکانات موجود صرف‌گردد، کاسته شود. محمود اسدزاده نقش اتحادیه را موثر ندانسته و توضیح داد: بنده اتحادیه را تشکلی نیمه دولتی می‌دانم که وظیفه‌ی آن ابلاغ دستورات از بالا به پایین و اعلام گزارش از پایین به بالاست. نقش اتحادیه در ایران مانند نقش آن در سایر کشورها نیست زیرا قانون برای اتحادیه، اختیارات گسترده‌ای قائل نشده و اتحادیه صرفاً می‌تواند تأثیرات کوچکی در تصمیم‌گیری‌ها داشته باشد. البته شایان ذکر است که

طرح تابستانه

خدمات پس از فروش ایران خودرو

۱۷ لغایت پایان شهریور ۱۴۰۳ در نمایندگ‌های منتخب

تا ۳۰ درصد تخفیف در اجرت سرویس‌های دوره‌ای

www.isaco.ir

خدمات مستقیم

- ۱ خدمات هولوگرام اصالت
- ۲ خدمات پاساژ اینترنتی شناسا
- (جهت معرفی شرکتهای معتبر فعال قطعات یدکی)
- ۳ خدمات گارانتی محصولات توسط شرکت شناسا
- ۴ خدمات چاپ کد شناسه و کد رهگیری
- ۵ خدمات ثبت و اخذ کد شناسه از سامانه جامع تجارت
- ۶ خدمات کد خدمت مودیان مالیاتی
- ۷ خدمات ایران کد
- ۸ خدمات GTIN

خدمات غیر مستقیم

- ۹ استفاده از گزارشات آماری از سطح بازار
- ۱۰ دریافت مشاوره مالی و مالیاتی
- ۱۱ دریافت مشاوره تجاری و بازرگانی
- ۱۲ دریافت مشاوره حقوقی
- ۱۳ استفاده از خدمات آموزشی
- ۱۴ استفاده از خدمات بیمه
- (درمان تکمیلی و سایر بیمه‌ها اعم از ثالث، بدنه، مسئولیت و غیره)
- ۱۵ استفاده از خدمات تبلیغات در سایت شناسا
- ۱۶ استفاده از خدمات تبلیغات در اینستاگرام شناسا
- ۱۷ استفاده از خدمات تبلیغات در شناسا
- ۱۸ انجام تحقیقات در خصوص رضایت از برند
- ۱۹ ارائه گزارش از وضعیت فروش هولوگرام به مشتریان شناسا

021 33979008

T.me/shenasaco

shenasa_co

shenasa.co.ir

shenasapasaj.ir

برندسازی یعنی پاسخگویی به مصرف کننده

وحید کرامتیان: چالش اصلی ما با اتحادیه نیست

۵
قطعات
خودرو

ماهنامه سراسری
خودرو، قطعات و خدمات
شماره ۵۰ شهریور ۱۴۰۳

تلاش هایمان، از مصرف کننده نیز حمایت می کنیم. زیرا بر برندی دارای اعتبار و پشتوانه ای است که می تواند پاسخگوی مصرف کننده ی نهایی باشد.

گفت: بهتر است کالای خود را که با وجود چالش های فراوان به بازار عرضه می کنیم تحت عنوان یک برند باشد. در این حالت علاوه بر هدر نرفتن نتیجه ی

قطعات خود رو وحید کرامتیان، یکی از فعالان صنعت قطعات خودرو و صاحب امتیاز برند فرانکو در خصوص بازار لوازم یدکی و چالش های تولید و واردات

مشکل اصلی سازمان های بالادستی هستند اما من معتقد هستم که این کار به خود اتحادیه ها نیز بستگی دارد. اتحادیه ای که حق طلب باشد، سکوت نکند، پیگیر بوده و به دنبال احقاق حق باشد نتیجه ی بهتری نیز بدست می آورد. برای مثال در مورد بسته شدن ثبت سفارش، اتحادیه خیلی ایستادگی کرد و ما نیز اتحادیه را همراهی کردیم که این حمایت اعضا از اتحادیه بسیار موثر بود.

وحید کرامتیان در خصوص چالش های تولید و واردات توضیح داد: واردات و تولید، فرآیند پیچیده ای داشته و سیطره ی بسیار وسیع و چالش ها متعددی مانند گمرک، استاندارد، تخصیص ارز، بانک مرکزی و امثالهم را در بر دارد. متأسفانه با این که سیستم منظمی نداریم اما یاد گرفته ایم چگونه با مشکلات کنار بیاییم. برای مثال در اردیبهشت ماه سال جاری، تعرفه ها بسته و غیر مجاز شد. ما دچار چالش بزرگی شده و اصلاحی دانستیم که چه کاری باید بکنیم. با باز شدن دوباره ی سیستم در برج پنج و ثبت سفارش، کارخانه سه ماه زمان می خواهد تا کالا را تحویل دهد در نتیجه عملاً سال را از دست می دهیم. البته در چند سال اخیر عادت کرده ایم که هر روز صبح با یک اتفاق جدید روبرو شویم.

وی گفت: تحریم ها وجود دارد، اما خود تحریمی ها بیشتر است. اگر تعرفه ها سه ماه بسته شود، بازار دچار نوسان و افزایش قیمت می شود. در این بازار میزان تقاضا بالا است. اگر عرضه و تقاضا از تعادل خارج شود، تعادل قیمت و بازار از بین می رود. کسانی که کالا دارند، در این سه ماه به اندازه چهار سال سود کسب می کنند. بعد از باز شدن تعرفه ها نیز هجوم کالاها به بازار سبب ایجاد رقابتی که اصلاً شایسته نیست می شود. متأسفانه ما نیز مجبور به تسلیم شدن هستیم چرا که زورمان به جایی نمی رسد.

شرط اول موفقیت در این بازار، داشتن علاقه است

کرامتیان در پایان در خصوص ورود جوانان به این حوزه گفت: من همیشه به جوانان می گویم که به کاری وارد شوید که به آن علاقه دارید. من با تحصیلاتم وارد صنعت لوازم یدکی شده و تحصیل کرده این بازار هستم. در ابتدا خیلی تو ذوقم زده و می گفتند، تولید فایده ندارد. واقعا هم راست می گفتند چون ساختار تولید متفاوت است. اما من با عشق و علاقه شروع به کار کرده و با چالش ها مواجه شدم. مشکلات را به جان خریدم چون علاقه داشتم. برای همین توصیه می کنم که اگر جوانان به این حوزه علاقه دارند وارد شوند.



واردات و تولید، فرآیند پیچیده ای داشته و سیطره ی بسیار وسیع و چالش ها متعددی مانند گمرک، استاندارد، تخصیص ارز، بانک مرکزی و امثالهم را در بر دارد. متأسفانه با این که سیستم منظمی نداریم اما یاد گرفته ایم چگونه با مشکلات کنار بیاییم

پویا، قدرتمند و پیگیر بوده و بسیار دلسوزانه عمل کرده و به معنای واقعی پیگیر مشکلات، نامه ها و چالش ها هستند. من اعتقاد دارم که ما با سازمان های بالادست اتحادیه مانند وزارت صنعت، معدن و تجارت دچار چالش هستیم و مشکلات ایجاد شده از ناحیه ی آنهاست. برای مثال بنده برج دو، ثبت سفارش کالا انجام دادم اما کد ۸ رقمی بعد از گذشت سه ماه، طی چند روز گذشته به دست من رسید. در این سه ماه بار من مانده بود و سازمان می گفت مشکل از سیستم است. وی ادامه داد: اتحادیه در تمام بخش ها از جمله قاچاق کالا، اجناس تقلبی، واردات، تولید و امثالهم وارد شده و حضور دارد. البته هر چند

برند فرانکو، لنت پژو ۴۰۵ از ترکیه با قیمت ۱۴ هزار تومان می آوردیم. فروشنده می گفت که همین قطعه با همین برند ۸ هزار تومان است و در تیراژ هزار عددی عرضه می شود. من باید توضیح داده و ثابت می کردم این قطعه اصل بوده و از ترکیه وارد شده و با آن قطعه ۸ هزار تومانی تفاوت زیادی دارد.

البته باید به بازار نیز حق بدهیم. بازار یاران از بعضی از برندها ضربه خورده اند. برندهایی که در ابتدا قطعه ای اصل به بازار عرضه کردند ولی بعد از مدتی با عرضه ی قطعات بی کیفیت، مشکلات زیادی برای نمایندگی ها، فروشنده ها و مصرف کننده ها ایجاد کرده و سبب از بین رفتن اعتماد شدند. باید به این واقعیت آگاه باشیم که برندسازی در ابتدا دشوار بوده و سبب کاهش فروش می شود اما در ادامه نتیجه ی بسیار خوب و رضایت بخشی خواهد داشت. برندسازی نمونه بارز آهسته و پیوسته رفتن است.

مقصر وزارتخانه است نه اتحادیه!

این فعال حوزه ی واردات قطعات خودرو در خصوص نقش اتحادیه توضیح داد: من خارج از این سیستم با دو اتحادیه ی دیگر در دو صنعت مجزا، ارتباط تنگاتنگی دارم. انصافاً اتحادیه ی صنعت لوازم یدکی بسیار

از واردات تا تولید

وحید کرامتیان در خصوص پیشینه ی خود گفت: من متولد سال ۱۳۵۷ بوده و برند فرانکو را ۱۴ سال پیش به ثبت رساندم که فعالیتش در حوزه ی واردات قطعات یدکی خودرو است. بنده در ابتدای فعالیت در بازار تهران، در برج تهران خودرو، به طور سنتی کار می کردم. بعد از دو سه سال تصمیم گرفتم که قطعات را تحت عنوان یک برند مشخص به بازار عرضه کنم. از ابتدا ارتقاء کیفیت از شاخص های اصلی کسب و کار ما بوده و تصمیم گرفتیم ارتقاء کیفیت را با برند سازی همراه کنیم تا ماندگار شود. برای همین با ثبت رسمی برند و دریافت کارت بازرگانی، واردات را از کشور ترکیه آغاز و به کشورهای چین و هند گسترش دادیم.

وی ادامه داد: ما در سه بخش تولید، بازرگانی داخلی و واردات فعال هستیم که بخش بازرگانی داخلی تحت عنوان برند دیگری در حال فعالیت است. در چند سال اخیر نیز با توجه به سیاست حمایت از کالاهای داخلی، به بازرگانی داخلی رو آوردیم و کالاهای با کیفیتی که در ایران تولید می شود را جمع آوری کرده و تحت عنوان برند خودمان عرضه می کنیم. در حال حاضر سبد کالای ما شامل ۸۰۰ نوع کالا است.

برندسازی یعنی حفظ ارزش کالا

این فعال صنعتی در خصوص برندسازی توضیح داد: کسانی که به آینده فکر کرده و می خواهند به درستی فعالیت کنند باید به برندسازی توجه کرده و کالاهایشان را در قالب برند عرضه کنند تا ارزش آن حفظ شود. ابتدای مسیر سخت و دشوار است اما بعد نتیجه ی بسیار خوبی دارد. برند دارای پشتوانه و هویت است. یعنی پشت هر برندی، یک فرد یا مجموعه ای با اعتبار وجود دارد که در زمان لازم، پاسخگوی مصرف کننده بوده و سبب می شود که مصرف کننده نهایی ضربه نخورد. بارها شاهد عرضه ی قطعه ای به بازار بودیم که اصل یا فیک بودنش قابل تشخیص و پیگیری نبود. اما برند مشخص در قبال کالای خودش پاسخگوی مشتری است.

کرامتیان افزود: این کار مانع از ورود کالاهای تقلبی و به اصطلاح زیر پله ای که حاشیه ی سود بالایی دارد به بازار می شود. در این سه چهار سال اخیر، بازار تغییر کرده و اگر به طور خود جوش به سمت برندسازی حرکت کند، کیفیت کالاها خود به خود بالا می رود. در ابتدای فعالیت

گروه پژوهش صنعت مدرن

گروه پژوهش صنعت مدرن

نماینده پخش محصولات گروه پژوهش صنعت مدرن و کوشش رادیاتور

(تهران - صادقی)

فابریک خط تولید

خودرو	شرح کالا	قیمت (ریال)	خودرو	شرح کالا	قیمت (ریال)
پراید	رادیاتور آب پراید آلومینیومی	۶۳۱۲۰۰۰	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	ممشکن جلو	۲.۰۳۹.۳۱۰	
	رادیاتور پژو ۲۰۶ (لوله ۱۶)	۹.۳۰۰.۰۰۰	چراغ روی گلگیر جلو (بدون لامپ)	۳۲۱.۶۰۳	
	کندانسور کولر ۲۰۶	۹.۷۰۴.۰۰۰	چراغ خطر عقب (مندوفدار)	۳.۹۳۵.۴۸۴	
	رادیاتور پژو ۲۰۶ اتوماتیک	۱۲.۸۵۰.۰۰۰	چراغ نمره (بدون لامپ)	۲۶۶.۸۶۲	
	رادیاتور بخاری ۲۰۶	۴۷۴.۰۰۰	چراغ ممشکن عقب	۹۰۶.۱۵۸	
پژو ۴۰۵	رادیاتور آب ۴۰۵ (لوله ۲۱)	۱۷.۴۸۳.۰۰۰	چراغ ترمز سوم (با لامپ)	۱.۷۷۵.۱۷۱	
	کندانسور کولر پژو ۴۰۵	۹.۷۰۴.۰۰۰	چراغ جلو	۵.۹۸۵.۳۳۷	
	رادیاتور بخاری ۴۰۵ (لوله بلند جوشی)	۴.۵۰۸.۰۰۰	چراغ جلو (بهبه) موتور جدید	۶.۱۵۸.۳۵۸	
هایما اس ۷	رادیاتور آب هایما اس ۷	۳۲.۳۷۶.۰۰۰	چراغ ممشکن جلو (بدون سوکت)	۱.۹۶۸.۷۱۹	

تهران - خیابان شهید مدنی جنوبی - پلاک ۲۴۳

۰۲۱ ۲۲۲ ۳۱۴۸ - ۰۲۱ ۱۲۲ ۶۱۳۹ - ۰۲۱ ۵۶۶ ۰۱۴

NASSIRI LAVAZEM CO.

گروه صنعتی تولیدی نصیر لوازم

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

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

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

۴۰ - ۴۴۹۰۵۶۳۷
۴۴۹۰۵۶۳۵

سعید احمد پناه: عراق، بازار خوبی برای کالاهای ایرانی است

در هفتمین نمایشگاه بین المللی قطعات خودرو که از سیزدهم شهریور ماه جاری به مدت ۳ روز در شهر سنندج برگزار شد، سعید احمد پناه عضو هیئت رئیسه اتاق بازرگانی سنندج نیز حضور یافته و در خصوص وضعیت صادرات و واردات از طریق مرزهای مشترک کردستان ایران با اقلیم کردستان عراق مطالبی را شرح داد.



اهمال کاری در این حوزه، برای ما در امر واردات محصولات مانند لاستیک مشکلاتی را ایجاد کرده است. به همین جهت تاجران ترجیح می دهند از سایر مرزها استفاده کنند. البته تحریم‌ها نیز در مسیر صادرات و واردات تأثیرات بسزایی داشته‌اند.

وی گفت: از سایر مرزها بیشتر محصولات نفتی وارد و صادر می‌شود. از مرز باشماق، قطعات لوازم خانگی، مواد اولیه و به‌تازگی محصولات گرمسیری چون موز، انبه، تمر هندی و امثالهم به کشور وارد می‌شوند. واردات خودرو نیز به تازگی از این مرز آزاد شده است.

احمد پناه در خصوص چالش‌ها و مشکلات موجود افزود: عراقی‌ها

این فعال دولتی در خصوص وضعیت صادرات و واردات در کردستان توضیح داد: مرزهای باشماق و سیران بنداز راه‌های ارتباطی کردستان ایران با اقلیم کردستان عراق است که ۱۸ درصد از صادرات غیر نفتی به عراق از طریق کردستان و این مرزها انجام می‌شود که نزدیک به ۷ میلیون دلار سهم سالیانه‌ی کردستان از محل صادرات غیر نفتی است. ما برای آسان تر شدن صادرات و واردات از مرزهای باشماق و سیران بند، تفاهم نامه‌هایی با اتاق‌های بازرگانی حلبچه و سلیمانیه امضا کرده‌ایم. سعید احمد پناه افزود: یکی از چالش‌های مهم ما در مرز باشماق بحث استاندارد است. زیرا در این بخش کارشناس خبره‌ای حضور ندارد.

وی در خصوص سمت خود توضیح داد: بنده عضو هیئت رئیسه و خزانه دار اتاق بازرگانی سنندج هستم. هم‌چنین به عنوان نماینده‌ی اتاق بازرگانی سنندج در کمیته‌ی ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی حضور دارم.

سعید احمد پناه در خصوص نمایشگاه بین المللی قطعات خودروی سنندج افزود: این نمایشگاه نسبت به نمایشگاه‌های برگزار شده در شهرهایی چون تهران ضعیف‌تر بود که این امر دلایل متعددی دارد. محل فعلی برگزاری نمایشگاه، شرایط مطلوبی نداشت زیرا سالن نمایشگاه بین المللی کردستان در سال آینده افتتاح می‌شود. زمان برگزاری نمایشگاه و نزدیکی اش با زمان سایر نمایشگاه‌ها در استان‌های نزدیک و پر مخاطب نیز عامل دیگری بود و البته عدم حضور چندین کارخانه معروف در صنعت خودرو که قرار بود در این نمایشگاه شرکت کنند اما در لحظات آخر منصرف شدند.

احمد پناه گفت: در حوزه‌ی قطعات خودروی سنندج نزدیک به ۹۰۰ الی ۹۵۰ نفر فعال هستند. اطلاع رسانی هم از طریق اتحادیه انجام شد و گمان می‌کنم در نهایت غرفه داران با رضایت نسبی نمایشگاه را ترک کرده‌اند.

وی گفت: مرزهای مشترک ما با کردستان عراق، مسیر خوبی برای برقراری ارتباط تجاری با عراق و چند کشور دیگر است. خوشبختانه از این فرصت استفاده شده و ۱۸ درصد از محصولات غیر نفتی از این مسیر صادر می‌شود. هم‌چنین طبق تفاهم‌نامه‌های منعقد شده، محصولات جدیدی نیز به این چرخه اضافه خواهد شد. متأسفانه رفتار رقیبا و نوع سیاست گذاری ما باعث می‌شود که آنها در ارتباط با ایران دچار چالش شوند.

هوش مصنوعی و جایگاه آن در صنعت خودرو

کاربردهای هوش مصنوعی در زمینه‌هایی مانند بهینه سازی ایرودینامیکی، بهبود ایمنی و بهره‌وری سوخت به خودروها اجازه می‌دهد کارآمدتر، ایمن‌تر و دوستدار محیط زیست باشند.

توسعه محصول و هوش مصنوعی

هوش مصنوعی نقش مهمی در فرآیندهای توسعه محصول صنعت خودرو دارد. سیستم‌های مبتنی بر هوش مصنوعی در زمینه‌هایی مانند شخصی سازی ویژگی‌های خودرو، بهبود تجربه رانندگی و افزایش ویژگی‌های ایمنی تأثیر به‌سزایی دارند. به عنوان مثال، سیستم‌های کمک راننده می‌توانند با استفاده از فن‌آوری‌های هوش مصنوعی، با شرایط مختلف رانندگی سازگار شده و تجربه‌ی رانندگی ایمن‌تری را برای رانندگان فراهم کنند. علاوه بر این، هوش مصنوعی در توسعه‌ی فن‌آوری‌های رانندگی خودروان اهمیت زیادی دارد.

ادامه در صفحه ۷

در خط تولید شناسایی کرده و فرآیندهای کنترل کیفیت را بهینه کنند. بنابراین، ضمن افزایش کارایی تولید، با جلوگیری از رسیدن محصولات معیوب به مشتری، از نام و اعتبار برند محافظت می‌کنند. سیستم‌های مبتنی بر هوش مصنوعی می‌توانند به مدیریت موثر خطوط تولید برای افزایش کارایی در فرآیندهای تولید کمک کنند. به عنوان مثال، با استفاده از تجزیه و تحلیل داده‌ها، میزان تقاضا را پیش بینی کرده و در نتیجه با بهبود مدیریت موجودی، هزینه‌های عملیاتی را کاهش دهند. به این ترتیب صنعت خودرو می‌تواند با استفاده‌ی گسترده از هوش مصنوعی، هم فرآیندهای تولید را بهبود ببخشد و هم رضایت مشتریان را افزایش دهد.

طراحی خودرو و هوش مصنوعی

سیستم‌های مبتنی بر هوش مصنوعی نقش مهمی در فرآیندهای طراحی خودرو دارند و با تجزیه و تحلیل داده‌ها، مهندسان طراح را به سمت توسعه‌ی ابزارهای نوآورانه‌تر راهنمایی می‌کنند.

را تشخیص داده، کیفیت را بهبود می‌بخشد و در عین حال مصرف انرژی را بهینه کرده و میزان ضایعات را کاهش می‌دهد. علاوه بر این، شرکت‌های خودرو سازی از هوش مصنوعی برای تولید خودروهای شخصی سازی شده و مبتنی بر فن‌آوری روز برای برآورده کردن خواسته‌های مشتریان استفاده می‌کنند.

هوش مصنوعی نقش مهمی در توسعه‌ی فن‌آوری‌های رانندگی خودکار و بهبود ایمنی وسایل نقلیه داشته و امکان توسعه‌ی سیستم‌هایی را فراهم می‌کند که با تجزیه و تحلیل داده‌های محیطی، رانندگی را مطابق با شرایط ترافیکی بهینه می‌کند تا ایمنی و راحتی رانندگان را افزایش دهد.

تولید و هوش مصنوعی

از سیستم‌های مبتنی بر هوش مصنوعی برای تشخیص خطا در تولید و مونتاژ قطعات خودرو استفاده می‌شود. الگوریتم‌های پیشرفته‌ی پردازش تصویر می‌توانند به سرعت، قطعات معیوب را



صنعت خودرو یکی از بخش‌هایی است که هوش مصنوعی خیلی سریع وارد آن شده و به پیشرفت این بخش و حرکتش به سمت آینده‌ی نوآورتر، ایمن و پایدار کمک می‌کند. هوش مصنوعی در بسیاری از زمینه‌ها، از فرآیندهای تولید تا مطالعات تحقیق و توسعه، از سیستم‌های پشتیبانی راننده تا طراحی خودرو، کاربرد بسیار موثری داشته و در هر مرحله از صنعت خودرو از سیستم‌های مبتنی بر هوش مصنوعی استفاده می‌شود که به افزایش کارایی، بالا رفتن کیفیت تولید و تداوم پایداری کمک می‌کند. در پروسه‌ی تولید، هوش مصنوعی خطاهای تولید قطعات خودرو

تأثیرات مخرب ناترازی‌های متعدد

و کاهش هزینه‌های عمومی می‌شود که هر یک از این روش‌ها می‌تواند سایر ناترازی‌ها را تشدید کند. افزایش مالیات‌ها برای جبران کسری بودجه، فشار بیشتری بر صنایع و کسب‌وکارها وارد کرده و منجر به کاهش تولید و سرمایه‌گذاری می‌شود. کاهش سرمایه‌گذاری نیز می‌تواند منجر به کاهش تولیدات صنعتی و افزایش بیکاری شود که این امر ضمن تشدید ناترازی‌های بودجه‌ای به ناترازی‌های اجتماعی و اقتصادی نیز دامن می‌زند. استقراض بیش از حد دولت نیز می‌تواند به افزایش بدهی‌های عمومی و کاهش اعتبار دولت منجر شده و ممکن است باعث افزایش نرخ بهره و کاهش توانایی بازپرداخت بدهی‌ها توسط دولت و در نتیجه تشدید بحران‌های مالی و تورمی در کشور شود. کاهش هزینه‌های عمومی به‌عنوان راهکاری برای جبران کسری بودجه نیز می‌تواند باعث کاهش خدمات عمومی مانند بهداشت و آموزش و در نتیجه کاهش کیفیت زندگی مردم و افزایش نابرابری و نارضایتی‌های اجتماعی شود و ممکن است به نآرامی‌ها و بحران‌های اجتماعی منجر شده و ناترازی‌های بودجه‌ای و اقتصادی را تشدید کند.

انجام اصلاحات هماهنگ برای رفع ناترازی‌ها

برطرف کردن ناترازی‌های متعدد کشور، فرآیندی پیچیده و دشوار بوده و نیاز به تلاش همه‌جانبه و هماهنگ تصمیم‌گیران و سیاستگذاران و همگامی مردم برای موفقیت دارد. نمونه‌ای از این همگامی، واکنش عمومی به بحث افزایش قیمت بنزین است. وقتی صحبت از جهانی سازی قیمت بنزین و حذف سوبسیدها شد، بسیاری از مردم عنوان کردند که این اقدام باید همراه با تأمین خودروهایی با قیمت مناسب و رفع ناترازی‌های دیگر مانند کسری بودجه و اصلاح نظام بانکی باشد. این امر نشان می‌دهد که مردم می‌دانند، افزایش قیمت بنزین به تنهایی بدون رفع سایر ناترازی‌ها، نمی‌تواند موثر باشد و تنها فشار بیشتری بر اقتصاد خانوارها وارد می‌کند. در واقع انجام اصلاحات ناقص و ناهماهنگ نه تنها مشکلات را برطرف نخواهند کرد بلکه ممکن است بحران‌ها را عمیق‌تر کرده و وضعیت اجتماعی را وخیم‌تر کنند.

ناترازی انرژی و برق و تأثیرات آن

برای مثال، ناترازی برق، نمونه‌ای از ناترازی‌های متعدد و تشدیدشونده در سطح کشور است که به دلیل مصرف بالا، ناکارآمدی در تولید و توزیع انرژی و عدم سرمایه‌گذاری کافی در زیرساخت‌های انرژی به وجود آمده است. این ناترازی باعث قطعی متناوب برق واحدهای صنعتی و کاهش میزان تولید آنها می‌شود. پایین آمدن میزان تولید منجر به کاهش مقدار درآمد و حاشیه‌ی سود صنایع شده و در نتیجه باعث ناتوانی آنها در پرداخت دستمزد کارکنان، هزینه‌های بیمه و مالیات می‌شود که این امر بر ناترازی صندوق‌های بازنشستگی و ناترازی بودجه‌ای دولت اثر می‌گذارد. هم‌چنین کاهش تولیدات صنعتی به دلیل کمبود برق، منجر به افزایش هزینه‌های تولید و در نهایت افزایش قیمت کالاها و خدمات می‌شود. این افزایش قیمت‌ها می‌تواند فشار بیشتری بر مصرف‌کنندگان وارد کرده و به افزایش نرخ تورم منجر شود. هم‌چنین کاهش تولیدات صنعتی ممکن است سبب کاهش صادرات و کاهش درآمدهای ارزی کشور شود که این خود به تشدید ناترازی‌های بودجه‌ای و اقتصادی دامن می‌زند.

از دیگر موارد ناترازی تشدید شونده که در آینده‌ای نزدیک تأثیر قابل توجهی بر بودجه دولت خواهد داشت می‌توان به اصلاح قیمت حامل‌های انرژی نظیر بنزین اشاره کرد.

شناخت ساختار ناترازی‌های کشور نشان می‌دهد که اصلاح تک‌بعدی ناترازی‌ها یا آزادسازی قیمتی محدود، راه‌حلی پایدار برای رفع ناترازی‌ها نیست و بدون داشتن سیاستی مناسب و کارآمد برای مهار نرخ تورم، اصلاح تک‌بعدی قیمت حامل‌های انرژی به یک راهکار عملی تبدیل نمی‌شود. زیرا ساختار خود تشدید شونده باعث می‌شود که اصلاحات ناقص و ناهماهنگ این ناترازی‌ها در بلندمدت چندین کارساز نبوده و زمینه‌ی بازگشت این ناترازی‌ها همیشه فراهم باشد. بدون تردید ناترازی ناشی از افزایش هزینه‌های دولتی و کاهش درآمدها به دلیل مشکلات مختلف اقتصادی موجب افزایش فشار بر دولت برای تأمین منابع مالی از طریق روش‌هایی مانند افزایش مالیات‌ها، استقراض



نکته قابل توجه دیگر این است که این ناترازی‌ها تنها در امور اقتصادی وجود نداشته و در زمینه‌های اجتماعی و بخش سیاست خارجی نیز مشاهده می‌شوند. در واقع برای انجام اصلاحات اقتصادی، نیاز مهم و اساسی به بازنگری مجدد و اصلاح روابط خارجی برای مدیریت تنش‌ها و کنترل ریسک‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای و هم‌چنین رفع چالش‌های اجتماعی و همراه سازی مردم داریم و عدم توجه به پویایی ناترازی‌ها و ارتباط آن با سایر بخش‌ها، اصلاحات اقتصادی را رنج و بی‌ثمری در پی خواهد داشت.

اصلاحات اقتصادی و رفع ناترازی‌ها

روی کار آمدن دولت چهاردهم موجب شد تا بحث اصلاحات اقتصادی و رفع ناترازی‌ها مجدداً داغ شود. نکته‌ی مهم در این رابطه این است که برای رفع این ناترازی‌ها باید دید جامع و فراگیری نسبت به همه‌ی آنها داشته باشیم زیرا بسیار پویا بوده و اغلب آنها با یکدیگر ارتباط نزدیکی دارند.

نظام حکمرانی کشورمان در سال‌های اخیر با مشکلات متعددی مواجه شده که ناترازی در بسیاری از بخش‌ها از جمله این مشکلات هستند. ناترازی‌های متعددی مانند ناترازی انرژی، ناترازی آب، ناترازی بودجه، ناترازی نظام بانکی و ناترازی صندوق‌های بازنشستگی که هر کدام به یک بحران تبدیل شده و نیاز به اصلاح فوری دارند. در چنین شرایطی باید توجه داشته باشیم که این ناترازی‌ها بر روی هم تأثیر داشته و یکدیگر را تشدید می‌کنند و اگر قرار است نسبت به انجام اصلاحاتی جامع در این خصوص اقدامی شود، باید کاملاً هماهنگ و هم‌زمان صورت بگیرد

شاگرد صلوواتی: نمایشگاه سال گذشته باشکوه تر بود



در بخش تولید قطعات ترمز نسبت به سایر قطعات خودرو، تولید کنندگان جدید کمتری وارد شده و چهار الی پنج شرکت معتبر و دارای استاندارد در این حوزه که بسیار تخصصی، حساس و حیاتی بوده و مستقیماً با جان مصرف کننده ارتباط دارد، فعال هستند

از هر بخشی مانند مکانیکی، فروش قطعات، صافکاری و نقاشی و... نماینده‌ای حضور دارد. هم‌چنین با توجه به این که پروانه‌های جدید کسب و کار دارای کد شناسایی هستند، ۱۵۰ رسته در اتحادیه داریم که هر رسته شامل چندین کارشناس است. رئیس اتحادیه‌ی ماشین‌آلات مرکز استان کردستان افزود: یکی از اقدامات اتحادیه، رسیدگی به شکایات مردمی و مشکلات درون صنفی است که در این زمینه موفق عمل کرده و تعداد شکایات و پرونده‌ها از روزی ۳۰ عدد به روزانه ۶ الی ۷ عدد رسیده است. ما به طور مستقل به این شکایات رسیدگی کرده و در صورت عدم رفع مشکل، بر اساس نوع شکایت، پرونده به سازمان تعزیرات و یا اداره‌ی کل دادگستری استان ارجاع داده می‌شود. شاگرد صلوواتی در خصوص اهمیت آموزش گفت: کمیسیون آموزش در اتحادیه ما فعال بوده و در هنگام صدور مجوز رسته‌های فنی، از فرد متقاضی آزمون تخصصی گرفته می‌شود. متأسفانه در گاه ملی مجوزها باعث شده که این مسئله با چالش زیادی همراه شده و افراد بدون تخصص سنجی، پروانه کسب دریافت کنند. در صورتی که در گذشته حتماً تخصص افراد مورد آزمون قرار می‌گرفت و به هر کسی پروانه کسب داده نمی‌شد.

به گزارش قطعات خودرو، در هفتمین نمایشگاه بین‌المللی قطعات خودرو که شهریور ماه جاری در شهر سنندج استان کردستان برگزار شد، شاگرد صلوواتی رئیس اتحادیه‌ی ماشین‌آلات مرکز استان کردستان نیز حضور یافته و در خصوص شرایط و نحوه برگزاری این نمایشگاه توضیحاتی داد.

وی گفت: نمایشگاه بین‌المللی قطعات خودرو در سال گذشته با شکوه‌تر بود زیرا عواملی سبب شدند تا علی‌رغم اطلاع رسانی توسط اتحادیه، نمایشگاه امسال بازدید کنندگان کمتری به نسبت سال قبل داشته باشد.

شاگرد صلوواتی در خصوص عدم استقبال کافی از نمایشگاه گفت: شیوه‌ی اطلاع‌رسانی اشتباه بود زیرا از طریق اتحادیه در گروه واتس‌آپی انجام شد. بنده شخصاً عنوان کردم که آبروی استان در معرض خطر است. ما به مصرف کننده‌ها اعلام کردیم که در این نمایشگاه می‌توانید فروشندگان معتبر را شناخته و از قیمت اصلی قطعات آگاه شوید. به فروشندگان گفتیم که این نمایشگاه بستری است برای این که شما با تولید کنندگان موفق و خوب آشنا شوید. زیرا برگزار می‌کنیم چنین نمایشگاه‌هایی باعث می‌شود که سه گروه مصرف کننده، تولید کننده و عرضه کننده با کالاها و مواد اصل و ارجمند و قیمت واقعی آنها آشنا شوند.

صلوواتی افزود: متأسفانه وضعیت فعلی بازار نیز در عدم استقبال مردم بی‌تأثیر نبود. هم‌چنین عدم شرکت کارخانه‌ها و برندهای معتبر چون کرمان موتور و امثالهم نیز مزید بر علت شد.

وی در خصوص اتحادیه توضیح داد: بنده رئیس اتحادیه‌ی ماشین‌آلات مرکز استان کردستان هستم که طبق قانون نظام صنفی در سال ۱۳۹۶ با ادغام چهار اتحادیه تشکیل شد. امروز تمام بخش خرید و فروش قطعات خودروهای سبک و سنگین و هم‌چنین تعمیرات آنها تحت نظارت این اتحادیه بوده و چهار هزار و پانصد واحد صنفی زیر مجموعه‌ی ما قرار دارند.

صلوواتی گفت: من نمایندگی چند شرکت لاستیک‌سازی را دارم. هم‌چنین نماینده آکو باتری بوده و بنکداری باتری دارم. در سال ۱۳۹۶ اتحادیه‌ی فروشندگان لوازم یدکی خودروهای سبک با مدیریت آقای مقدمی با اتحادیه‌ی فروشندگان لوازم یدکی خودروهای سنگین با مدیریت بنده ادغام شده و یک سال بعد اتحادیه‌ی تعمیرکاران به ما اضافه شد. در موقع انتخاب رئیس اتحادیه نیز به لطف محبت اعضا، بنده به عنوان رئیس اتحادیه منصوب شدم.

وی ادامه داد: اتحادیه ما بیش از دو هزار عضو داشته و هیئت مدیره شامل ۷ عضو و یک بازرس است. در بین اعضای هیئت مدیره تقریباً

حضور در بازار لوازم یدکی را به کار با خودروسازان ترجیح می‌دهیم



در بخش تولید قطعات ترمز نسبت به سایر قطعات خودرو، تولید کنندگان جدید کمتری وارد شده و چهار الی پنج شرکت معتبر و دارای استاندارد در این حوزه که بسیار تخصصی، حساس و حیاتی بوده و مستقیماً با جان مصرف کننده ارتباط دارد، فعال هستند

باید در نظر داشته باشیم که ساخت هر قطعه نیز کار آسانی نبوده و دارای شرایطی خاص و مراحل زیادی است. تعدد و تنوع قطعات، هم‌چنین باعث سردرگمی و تردید مصرف کننده و تعمیرکار می‌شود. برای مثال سیلندر ترمز چرخ عقب پژو ۴۰۵ توسط چند شرکت تولید شده و تعمیرکار نمی‌تواند تشخیص دهد که قطعه‌ی خراب شده، تولید کدام شرکت است تا عین آن قطعه را نصب کند. متأسفانه این مسئله بدان جهت رخ می‌دهد که خودروسازها برای خرید قطعه از تولید کننده‌ها، ضوابط مشخص و تعریف شده‌ای نداشته و این کار بیشتر بر اساس روابط انجام می‌شود. برای مثال در چهل هزار عدد خودروی تولید شده، از قطعه‌ی تولیدی یک شرکت و در خودروهای بعدی تولید شده از همان مدل، تولیدات شرکت دیگری مورد استفاده قرار گرفته است. مدیر فروش آذین قطعه در خصوص تعداد و زمان تقریبی ساخت قطعات توضیح داد: در این مورد میزان تقاضا برای ما تعیین کننده است. گزارشات روزانه از بازار و مقدار تقاضای مشتریان همراه با دانش و تجربه به ما می‌گوید که یک کالا تا چه زمانی باید تولید شود. مادامی که تقاضا برای یک قطعه وجود دارد، ما آن قطعه را تولید می‌کنیم. برای مثال لوازم یدکی پیکان بعد از گذشت ۲۰ سال هم چنان جزو اقلام پر تقاضا بوده و تولید می‌شوند.

هفتمین نمایشگاه بین‌المللی قطعات خودرو، از روز ۱۳ شهریور ماه جاری و به مدت ۳ روز در شهر سنندج استان کردستان برگزار شد. در این نمایشگاه که بسیاری از تولید کنندگان قطعات خودروی ایرانی و خارجی در آن شرکت کردند، شرکت آذین قطعه که تولید کننده‌ی قطعات و لوازم جانبی سیستم ترمز خودروهای ایرانی است نیز حضور داشت. علی موسوی مدیر فروش این شرکت در رابطه با شرایط بازار قطعات یدکی گفت: از همان ابتدای کار ما به دنبال تولید قطعات و عرضه و فروش آنها در بازار لوازم یدکی بودیم. البته از کارخانه‌های خودروسازی بارها پیشنهاد همکاری دریافت کرده و در استانداردهای آنها قبول شدیم اما نتوانستیم با آنها کار کنیم.

وی افزود: پدر من، سید حسین میر موسوی بنیان‌گذار شرکت آذین قطعه است. مجموعه‌ی ما دارای ۳۵ سال سابقه بوده و از همان ابتدای بخش تولید و فروش قطعات یدکی فعالیت می‌کنیم. دفتر مرکزی و دفتر فروش ما در تهران، خیابان اکباتان است و در چند شهر بزرگ مانند تبریز، مشهد، اصفهان و شیراز نمایندگی فعال داریم. قصد داریم یک دفتر نمایندگی در سنندج تأسیس کنیم برای همین در این نمایشگاه شرکت کردیم.

موسوی ادامه داد: محصولات ما از استاندارد لازم برخوردار بوده و سایر محصولات که به تازگی در گروه اقلام ضروری قرار گرفته‌اند نیز در پروسه کسب استاندارد قرار دارند.

مدیر فروش آذین قطعه گفت: سیاست کاری ما، عرضه و فروش قطعات تولیدی در بازار لوازم یدکی است و کار با بازار را به همکاری با خودروسازان ترجیح می‌دهیم. کارخانه‌های خودروسازی اقدام به درجه‌بندی تولید کنندگان داخلی نموده و تولید کنندگان جدید در چند سال اول در درجه‌های پایین قرار می‌گیرند. نحوه‌ی تسویه حساب با خودروسازان نیز مشکل ساز بوده و گاهی یک سال طول می‌کشد بنابراین برای ما این نوع همکاری خصوصاً در شرایط فعلی منطقی و مفید نیست. این فعال صنفی افزود: در بخش تولید قطعات ترمز نسبت به سایر قطعات خودرو، تولید کنندگان جدید کمتری وارد شده و چهار الی پنج شرکت معتبر و دارای استاندارد در این حوزه که بسیار تخصصی، حساس و حیاتی بوده و مستقیماً با جان مصرف کننده ارتباط دارد، فعال هستند. شرکت‌هایی هم هستند که کالا را از تولید کنندگان زیر پله‌ای خریداری کرده و در بسته بندی و برند خود عرضه می‌کنند. موسوی در خصوص تعدد قطعات خودروها که ناشی از تنوع خودروسازان است، گفت: این مسئله دارای مزایا و معایبی است. هر چند تعدد و تنوع بالای قطعات، باعث بالارفتن میزان تقاضا و در نتیجه عرضه بیشتر می‌شود اما

همواره از وجود قوانین دست و پاگیر و بیهوده که سبب عدم ترخیص به موقع کالاها و عدم بازگشت سرمایه آنها می‌شود، انتقاد می‌کنند. در چنین شرایط اقتصادی، یک وارد کننده‌ی خودرو دلیل منطقی و عقلانی برای بلاتکلیف‌ها کردن سرمایه‌اش نمی‌تواند داشته باشد مگر این که سرمایه‌ی بلاتکلیف‌ها شده برای وی رقمی جزئی بوده و از گمرک به عنوان انباری مطمئن استفاده کرده تا با چند برابر شدن قیمت خودرو، آنها را ترخیص و سود هنگفتی به جیب بزند. ۳- با توجه به آب و هوای جنوب ایران، این خودروها بعد از ۳ سال ماندن در گمرک در چه شرایطی هستند؟ آیا بهتر نیست تمامی آنها تست شده و سپس روانه‌ی بازار خودرو شوند؟

دستور ترخیص ۴ هزار خودرو از بندر شهید رجایی

ترخیص کند.

این خبر دارای نکات عجیب و غریبی است زیرا:

- ۱- در بازدید قبلی رئیس کل دادگستری، این تعداد خودروی سبک و سنگین در کجا قرار داشتند که ایشان در بازدید مجدد متوجه آنها شده و دستورات ویژه قضایی صادر کرده‌اند؟
- ۲- تا جایی که می‌دانیم، وارد کنندگان خودروهای سبک و سنگین

مشخص شده، هم‌چنین با صدور دستور قضایی وارد کنندگان را به ترخیص بیش از ۴ هزار دستگاه خودرو سبک و سنگین موجود در گمرک شهید رجایی بندرعباس در کمترین زمان ممکن مکلف نموده و در نهایت در تماس با وارد کننده‌ی پنجاه اتوبوس شهری که از ۳ سال قبل در محوطه‌ی این گمرک به صورت بلاتکلیف به حال خود رها شده‌اند؛ توافق شده که ۳۵ دستگاه اتوبوس را در اسرع وقت

عجیب و قریب!



به گفته‌ی رئیس کل دادگستری هرمزگان، در بازدید مجدد از حوزه‌ی بنسادر، گمرکات و اموال تملیکی، تکلیف بخش عمده‌ای از تجهیزات و ماشین‌آلات راهسازی با پیگیری‌های دستگاه قضایی

هوش مصنوعی و جایگاه آن در صنعت خودرو

ادامه از صفحه ۶

وسایل نقلیه‌ی خودران برای شناسایی اشیاء در محیط اطرافش، ارزیابی شرایط ترافیکی و حرکت ایمن به الگوریتم‌های پیچیده‌ی هوش مصنوعی متکی هستند. این فن‌آوری‌ها امکان توسعه‌ی خودروهایی را فراهم می‌کند که نیاز به مداخله‌ی کمتر راننده دارند و تجربه‌ی رانندگی ایمن‌تری را در آینده ارائه می‌کنند.

بازاریابی و هوش مصنوعی

از سیستم‌های مبتنی بر هوش مصنوعی در بازار یابی محصولات خودرویی به طور فزاینده‌ای استفاده شده و انتظار می‌رود در آینده نقش مهم‌تری ایفا کنند. به لطف سیستم‌های مبتنی بر هوش مصنوعی، تحلیل عمیق ترجیحات مشتریان و ایجاد استراتژی‌های بازاریابی شخصی با استفاده از آنها امکان پذیر شده است. به عنوان مثال، الگوریتم‌های هوش مصنوعی می‌توانند تاریخچه و رفتار خرید مشتری را تجزیه و تحلیل کرده و پیشنهادات ویژه‌ای را به مشتریان بالقوه ارائه دهند. بنابراین، پتانسیل افزایش رضایت مشتری و همچنین تقویت وفاداری مشتری را دارد. علاوه بر این، استراتژی‌های بازاریابی مبتنی بر هوش مصنوعی می‌توانند به مدیریت موثر تر بودجه‌ی تبلیغات و افزایش بازدهی هزینه‌های تبلیغاتی کمک کنند.

به این ترتیب شاید در آینده‌ی نزدیک، شاهد وقوع امری که به نظر اجتناب‌ناپذیر به نظر می‌رسد یعنی در اختیار گرفتن تمامی این بخش از صنعت توسط هوش مصنوعی، خواهیم شد.

ADOXIN DISK BRAKE PADS

لنت ترمز آدوکسین



0912 300 1980

مواد اولیه و فناوری GOLD کره جنوبی

ساخت ایران

با کمبود کارگر مواجه هستیم

نصوحی: با افزایش حقوق کارگران، کارفرمایان دچار مشکل نخواهند شد

بخش تولید است. من در حوزه‌ی واردات کار نمی‌کنم و برادرم در این بخش فعال است. البته واردات نیز مشکلات خاص خودش را دارد. برای مثال، وارد کنندگان جنسی را خرید و بهایش را می‌پردازند اما کالا بعد از گذشت چهار پنج ماه به دستشان می‌رسد.

محمد نصوحی افزود: ما در بخش فروش مشکلی نداریم. برای برخی از قطعات تولیدی، قرار داد صد درصدی با فروشندگان داریم و باقی قطعات نیز در فروشگاه‌های خودمان توزیع می‌شوند.

وی در خصوص افزایش حقوق کارگران و توانایی پرداخت کارفرماها یاد آور شد: اگر حقوق کارگران دو یا سه برابر شود، کارفرماها در پرداخت آن با مشکل مواجه نخواهند شد چرا که قیمت تمام شده‌ی کالا افزایش می‌یابد اما از جهت دیگر، میزان تقاضا کم شده و مشتریان مانع قطعات را با قیمت بیشتری عرضه خواهند کرد چرا که در غیر این صورت در پرداخت قیمت کالا با چالش مواجه می‌شوند. در واقع این افزایش، تمام چرخه‌ی عرضه و تقاضا را در بر می‌گیرد.

محمد نصوحی در خصوص قیمت منابع انرژی در ایران گفت: متأسفانه علی‌رغم وجود منابع انرژی فراوان در کشورمان، قیمت تمام شده قطعات تولیدی در کشور ما نسبت به سایر کشورها بسیار زیاد است. برای مثال در کشور ترکیه، هزینه‌ی انرژی بسیار بالاست اما ما نمی‌توانیم با آنها در قیمت تمام شده رقابت کنیم. هم‌چنین در چند وقت اخیر نیز به دلیل عدم توانایی در رقابت با نمونه‌ی تایوانی، در مورد تولید یکی از قطعاتمان دچار مشکلاتی شده‌ایم. اما باید تاکید کنم، علی‌رغم افزایش قیمت تمام شده، هیچگاه از کیفیت قطعات نکاسته و همیشه در چارچوب استانداردهای خودمان که بر اساس استاندارد مرسدس بنز استوار است، فعالیت می‌کنیم و کیفیت تولیدات ما بالا بوده و درجه یک هستند.

وی در خصوص نگاه نادرست به کالای ایرانی، گفت: ما در بخش فرهنگی دچار مشکل هستیم. در کشور ما نسبت به خرید کالای ایرانی، فرهنگ سازی نشده و مردم ما آموزش‌های لازم را ندیده‌اند. در کشورمان کالاهای ایرانی درجه یک تولید می‌شوند اما مردم از این قضیه آگاهی درستی ندارند.

نصوحی افزود: نسل ما با سود ۱۰ تا ۱۵ درصدی کالاهایشان را فروخته و کاملاً راضی بودند اما جوانان امروزی به دنبال کسب سود ۵۰ تا ۶۰ درصدی از فروش هستند. این تفاوت، همراهی هم‌نسلان من با جوانان امروزی را دشوار می‌کند زیرا درک دیدگاه آنها برای من ممکن نیست. وی در خصوص عملکرد اتحادیه از گذشته تا زمان حال گفت: من نمی‌دانم تعریف اتحادیه در ایران چیست. آنچه که می‌دانم این است که اتحادیه باید برای اعضا، پشتیبان‌های باشد. متأسفانه ما در ایران هیچگاه این مفهوم را درک نکرده و تنها شاکل‌های از اتحادیه را حس کرده‌ایم. هر چند با اعضای هیئت مدیره‌ی جدید آشنا هستم اما شناخت کاملی از آنها ندارم زیرا در این زمینه اطلاع رسانی کافی انجام نشده است.



محمد نصوحی، تولید کننده و فروشنده‌ی قطعات یدکی خودروهای سنگین گفت: متأسفانه حقوق پایین کارگران باعث شده تا تولید کنندگان از نیروی کار کافی برخوردار نباشند. در حال حاضر بزرگ‌ترین چالش ما، کمبود نیروی کار و کارگر است.

محمد نصوحی در خصوص سابقه‌ی فعالیتش در حوزه‌ی قطعات یدکی خودروهای سنگین گفت: پدرم از سال ۱۳۲۶ در این حرفه، فعالیت داشت. از سال ۱۳۳۹ برادرم نیز وارد این حرفه شد و من هم از سال ۱۳۶۳ با مهاجرت به تهران، در این حوزه شروع به فعالیت کردم. قبل از آن در تبریز، نمایندگی لوازم یدکی ایران ناسیونال و رادیاتور ایران را داشتم.

وی ادامه داد: برادرم قبل از مهاجرت به تهران، در بخش تولید فعالیتش را آغاز کرده و در سال ۱۳۶۳ با کمک مهندسان ماشین سازی تبریز، مجموعه‌ی دنده‌چی را تاسیس کرد که واحدی تولیدی بود و در حال حاضر نیز همچنان فعال است. کار ما، تولید اکسل ماشین‌های سنگین و دیگر قطعات این ماشین‌هاست. البته با سایر کارگاه‌ها نیز همکاری می‌کنیم.

نصوحی، کمبود کارگر را بزرگ‌ترین چالش امروز تولید کنندگان عنوان کرده و افزود: از آنجایی که حقوق کارگران بسیار پایین است، کارگران فنی و متخصص، حاضر نیستند با دستمزد پایین کار کنند بنابراین مجبور هستیم کارگران مبتدی را استخدام کرده و به آنها پایه آموزش دهیم. متأسفانه این گروه از کارگران نیز بعد از مدتی به کارهایی چون رانندگی اسنپ که درآمد بیشتری دارد، روی می‌آورند. امروزه بزرگ‌ترین مشکلی که با آن روبرو هستیم، کمبود کارگر است.

وی گفت: تهیه و تامین مواد اولیه نیز یکی دیگر از مشکلات اساسی

ایران و عراق تلاش برای حل اختلاف‌ها

توافق امنیتی مشترک با بغداد و اقلیم کردستان



سومین مساله بین ایران و عراق توافق امنیتی مشترک با بغداد و اقلیم برای امنیت و ثبات مرزی و خلع سلاح گروه‌ها و شبه نظامیان کرد عراقی است که نقش سیاست‌های اربیل و سلیمانیه در موفقیت اجرایی آن بسیار حائز اهمیت است. دیپلماسی فعال پزشکیان در اقلیم کردستان عراق به عنوان اولین سفر یک رئیس‌جمهور ایران به این منطقه پس از انقلاب و صحبت به زبان کردی طنین بسیار خوبی در میان مردم و فعالان این منطقه انداخته و بر پیوندهای فرهنگی و زبانی مشترک تاکید دوچندانی کرده است. اقدامی که می‌تواند بر اجرای دقیق‌ترین توافق امنیتی تاثیر گذاشته و مرزهای امنیتی دو کشور را به مرزهای فرهنگی و اقتصادی تبدیل کند.

رئیس‌جمهور در سفر به اربیل و سلیمانیه و دیدار با مقامات حزب دموکرات و اتحادیه میهنی کردستان عراق گفت: امروز در کنار مرادوات اقتصادی گسترده با اقلیم کردستان، به لحاظ سیاسی نیز درک مشترک و مطلوبی میان دو طرف وجود دارد.

پزشکیان با اشاره به توافق امنیتی میان دو طرف تاکید کرد: در سال‌های اخیر برخی عناصر کوشیدند با سوءاستفاده از جغرافیای اقلیم کردستان مشکلات امنیتی برای منطقه ایجاد کنند اما مرز میان ما باید مرز صلح و آشتی باشد و هر مرزی که تبادلات تجاری در آن رونق داشته باشد، محل تردد و فعالیت تروریست‌ها نمی‌شود.

گفتنی است از زمان انعقاد قرارداد امنیتی بین ایران و عراق سه‌گام مهم برداشته شده که شامل: عقب راندن نیروهای مخالف ایران، پایش مناطق مرزی ایران و عراق و خلع سلاح نیروهای مسلح ضد ایرانی است. با این حال همچنان تاجرای کامل این توافق نامه امنیتی راه طولانی در پیش است. آنگونه که سید عباس عراقچی وزیر امور خارجه ایران هفته گذشته در گفت‌وگو با شبکه الفرات اظهار کرد: این توافق از زمان امضای آن تاکنون به خوبی اجرا شده است، ولی همچنان نیاز به بهبود و تکمیل بیشتر دارد. بنظر می‌رسد ایران از خلع سلاح کامل و دور ماندن گروه‌های مخالف ایران از مرز کردستان مطمئن نیست.

ادامه از صفحه ۳

فرزانه صادق وزیر راه و شهرسازی نیز در جریان این سفر به رسانه‌ها گفت: رایزنی و مذاکراتی با مقامات عراق برای تکمیل پروژه ریلی شلمچه بصره و تقویت مسیر جاده‌ای در دستور کار قرار خواهد گرفت. راه‌اندازی خط ریلی شلمچه - بصره ۲۰ سال گذشته مطرح بوده و در این سال‌ها همواره فرآیند پرفراز و نشیبی داشته است، اما به دلایل متعدد از حضور داعش در عراق تا نبود اعتبار و عدم توافق با عراق برای واگذاری اراضی مورد نیاز، این پروژه بارها به تعویق افتاده است. مقامات مربوطه مین‌روبی را از جمله موانع سر راه این طرح عنوان کردند و تاکید دارند: از سال گذشته با توجه به تلاش‌های صورت گرفته توانستیم تاکنون حدود ۴ کیلومتر در عمق خاک عراق مین‌روبی کنیم. هم‌چنین احداث پل بر روی اروندرود در شمال بصره در حال انجام است که ۱۷ پایه در خشکی و آب دارد و این طرح به لحاظ فنی بسیار پیچیده است. با این حال و فراتر از مشکلات فنی، از همان روز نخست، بین عراق و ایران بر سر هدف از احداث این خط آهن فرعی اختلافاتی وجود داشته است. ایران انتظار دارد این خط آهن برای انتقال مسافر و کالا و متصل کردن شبکه راه آهن ایران به خط آهن سوریه از طریق عراق احداث شود. این امر برای طرف هنوز مقبول نیست.

IREMCO
Ettehad Motor Co. Ltd Group

گروه صنعتی اتحاد موتور

اتحاد موتور با نشان تجاری IREMCO
انتخاب اول خودروسازان در ایران



مراقب بسته‌بندی‌های مشابه باشید...

AUTOMOTIVE BELT

Innovation and Performance
www.iremco.co.ir

