

آذین قطعه
تولید کننده قطعات ترمز خودروهای داخلی
۰۲۱-۳۳۹۲۰۴۵۴ | ۰۹۳۵-۴۶۰۶۶۷۵
پذیرش نمایندگی فعال از تهران و شهرستان
WWW.azinghateh.com

قطعات خودرو

ماهنامه اختصاصی شماره پنجاه و پنج بهمن ماه ۱۴۰۳ | قیمت دوازده هزار تومان | تلفن دفتر نشریه: ۰۲۱۳۶۹۱۵۸۴۲ | همراه: ۰۹۱۲۹۰۵۴۵۶۱
«قطعات خودرو» رسانه اهل فن - توزیع سراسری بین صنوف و صنایع خودرویی کشور

NASSIRI
NASSIRI LAVAZEM CO.
گروه صنعتی تولیدی نصیر لوازم
تولید کننده قفل‌های سوئیچی خودرو
محمولات PVC، محمولات الکترونیکی
و قفل های ضد سرقت ساختمان

مشارکت مردمی در ارتقاء نظم ترافیکی
صفحه ۶

دولت عراق بین تقابل با واشنگتن و روابط با ایران در تردید است
صفحه ۶

عبور نفت از شکاف تحریم‌ها
صفحه ۶

کاهش‌ها و رشدهای صنعت خودرو تا پایان بهمن ماه
صفحه ۷

رئیس اتحادیه فروشندگان لاستیک مشهد آن را تکذیب کرد
صفحه ۷

زلنسکی: اوکراین به کمک‌های آمریکا نیاز مند است
صفحه ۷

اختلاف بنزین و متانول؛ راهکاری مؤثر برای تمامی ذی‌نفعان
در سیاست‌گذاری انرژی، لازم است تمامی حوزه‌ها به صورت یکپارچه بررسی و ارزیابی شوند. تصمیم‌گیری در زمینه بنزین،
صفحه ۸

نسخه شکست خورده کوچک‌سازی دولت

استفاده از شرکت‌های پیمانکاری تامین نیروی انسانی در دستگاه‌های دولتی ایران، که در ابتدا به منظور کوچک‌سازی دولت و کاهش هزینه‌ها آغاز شد، با مشکلات و چالش‌های جدی مواجه گردیده است. به ویژه اینکه طبق گزارش موسسه فریزر، رتبه ایران در شاخص آزادی اقتصادی کاهش یافته است، که
صفحه ۵

چالش‌های اقتصادی ایران امروز

گرفتاری‌های کسب و کارهای خودکامان
صفحه ۲

احسان حاجی حسن معمار قائم مقام مالی و اقتصادی ایران خودرو شد
عادل پیرمحمدی، در مراسم معارفه قائم مقام مالی و اقتصادی ایران خودرو، به چالش‌های پیش‌رو در حوزه
صفحه ۲

افزایش فاصله نرخ ارز آزاد و ترجیحی؛ آیا تاریخ تکرار می‌شود؟
پس از حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی، شکاف بین نرخ ارز آزاد و ترجیحی روندی افزایشی داشته و این نسبت به ۳.۲ واحد
صفحه ۳

نزول ایران و صعود عربستان در فناوری نانو
در حالی که در سال ۲۰۱۹ ایران با تولید ۱۱,۳۷۵ مقاله علمی توانسته بود جایگاه چهارم تولید مقالات علمی در سطح جهانی
صفحه ۳

کشور جدیدی در خاور میانه در حال رشد است
سوئید، با جمعیتی نزدیک به نیم میلیون نفر، یکی از مناطق مهم و ویژه سوریه به شمار می‌رود. این منطقه، از نظر
صفحه ۳

افزایش بانک‌های ارائه دهنده چک دیجیتال در ایران
چک دیجیتال به عنوان یک نوآوری مهم در سیستم بانکی کشور، به سرعت در حال گسترش و پذیرش در
صفحه ۵

هزینه تولید خودرو افزایش یافت
طبق آخرین گزارش مرکز آمار ایران، تورم نقطه به نقطه تولیدکننده در صنعت خودرو در دی ماه ۱۴۰۳ به
صفحه ۴

گروه صنعتی اتحاد موتور IREMCO Group

Ettehad Motor Co. Ltd

B.E.G.CO.
بهرام الکترونیک گستر

تکی زیمنس
مدول کنترل فن
کونیک یا CVT
کوتل ساینا
sp100 شاهین
زیمنس مشترک
بو ش tu5
zیمنس tu5
تارا
بو ش EF7
زیمنس EF7
تو3
سازم
نیسان
L90

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

چالش‌های اقتصادی ایران امروز

گرفتاری‌های کسب و کارهای خرد و کلان

عبدالعلی مجد- نویسنده در قطعات خودرو: اقتصاد ایران با چالش‌های متعددی مواجه است که در ابعاد مختلف ساختاری، حکمرانی، حقوقی، سرمایه‌گذاری، علمی، اجتماعی، بین‌المللی و زیرساختی قابل بررسی هستند. در اینجا سعی می‌کنم به عنوان یک خبرنگار مجموعه‌ای از مشکلات را مطرح کنم. لطفاً در نظرات خود را درباره این موارد مطرح کنید تا بتوانم در آینده این مقاله را بهبود دهم. شماره تماس من ۰۷۲۰۹۲۰۱۲۶ است.

الف- مشکلات ساختاری، قوانین و مقررات

بوروکراسی اداری پیچیده و دست و پاگیر:

فرآیندهای اداری طولانی و غیرشفاف مانعی جدی برای رشد اقتصادی هستند.

قوانین اقتصادی قدیمی، گنگ، ناکارآمد و متناقض:

نبود قوانین به‌روز و مشخص باعث عدم پیش‌بینی‌پذیری در اقتصاد می‌شود و فعالان اقتصادی را فرسوده و دچار روزمرگی می‌کند.

انحصارهای دولتی، شبه دولتی و رانتی:

وجود نهاد های دولتی و شبه دولتی که بازار را در اختیار دارند، رقابت سالم را از بین می‌برد نباید دولت تصدی‌گری کند و با بخش خصوصی رقابت کند. از طرفی شبه دولتی‌ها انحصار گرایانه فضای کسب و کار و قواعد بازی را برهم می‌زنند.

ضعف در حمایت از مالکیت خصوصی و کسب و کارها:

عدم امنیت حقوقی برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی مانع توسعه اقتصادی است. نتیجه سال‌ها تلاش و ابتکار تاراج می‌شود و قوانین حمایت‌گرو و مدافع حقوق مکتسبه بسیار ناکافی هستند.

اقتصاد تک محصولی و دولتی:

وابستگی شدید به نفت باعث کاهش تنوع اقتصادی شده است.

نادیده گرفتن بهره‌وری و آمایش سرزمینی:

سیاست‌های توسعه‌ای بدون توجه به ظرفیت‌های منطقه‌ای منجر به اتلاف منابع شده است.

ب- مشکلات حکمرانی و سیاست‌گذاری

سیاست‌گذاری‌های ناکارآمد و مقطعی:

تصمیم‌گیری‌های کوتاه‌مدت بدون نگاه بلندمدت، ثبات اقتصادی را مختل کرده است.

فقدان ثبات در تصمیم‌گیری‌های کلان:

تغییرات مداوم در سیاست‌های اقتصادی، سرمایه‌گذاران را دچار سردرگمی کرده است.

نبود شفافیت و فساد در مدیریت منابع:

عدم نظارت صحیح بر منابع مالی و فساد اداری، منجر به هدررفت منابع شده است.

اصرار بر اقتصاد وابسته به دولت:

دولت نقش اصلی در اقتصاد دارد خصوصاً به صورت تصدی‌گری و این مانع توسعه بخش خصوصی شده است.



مانعت از توسعه بخش خصوصی:

مانع‌تراشی، تنگ‌نظری، نگاه کمونیستی به اقتصاد و نبود حمایت کافی از کارآفرینان و کسب و کارها، رشد اقتصادی را کند کرده است.

ج- مشکلات حقوقی و قضایی

اجرای ناقص و ضعیف برنامه‌های اقتصادی:

گویا کسی برای کار برابر برنامه‌ها ارزشی قابل نیست و عدم اجرای صحیح قوانین، باعث عدم تحقق اهداف اقتصادی شده است.

طولانی و پیچیده بودن دادگاه‌های اقتصادی:

روندهای قضایی طولانی مانع از حل سریع مشکلات تجاری شده است.

حمایت ناکافی از قراردادها و حقوق کسب و کارها:

نبود ضمانت اجرایی قوی برای قراردادها و حتی مجوزها، سرمایه‌گذاری را با ریسک همراه کرده است.

فساد و نفوذپذیری در برخی نهاد های نظارتی:

برخی نهاد های نظارتی وظایف خود را به درستی انجام نمی‌دهند

د- مشکلات امنیت سرمایه‌گذاری و فضای کسب و کار

عدم پایداری اقتصادی در بازارها و نوسانات شدید اقتصادی: تغییرات ناگهانی در قیمت ارز و کالاها، ریسک سرمایه‌گذاری را افزایش داده است.

نبود برنامه و حمایت کافی از سرمایه‌گذاری:

جذب و تشویق برای سرمایه‌گذاری نیازمند برنامه ریزی و فراهم کردن زمینه‌های لازم است. سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی با موانع بسیاری مواجه هستند.

عدم امکان استفاده از وام‌های خارجی:

تحریم‌ها و مشکلات بانکی، دسترسی به منابع مالی بین‌المللی را در همه انواع دشوار کرده است.

بی‌توجهی به رفع موانع کسب و کار:

مقررات سخت‌گیرانه و فرآیندهای پیچیده، مانع رشد کسب و کارها شده است.

ه- مشکلات علمی و فرهنگی

عدم پیوند میان دانش و تولید:

دانشگاه‌ها ارتباط ضعیفی با بخش صنعت دارند.

ضعف در کارآفرینی و نوآوری:

نبود حمایت از استارت‌آپ‌ها و ایده‌های نوین، موجب کندی رشد اقتصادی شده است.

نگرش منفی نسبت به ثروت و سرمایه‌گذاری:

فرهنگ عمومی جامعه، نگاه مناسبی به سرمایه‌گذاری و کسب و کار ندارد.

آموزش ناکارآمد در رشته‌های اقتصادی و مدیریتی:

ضعف در برنامه‌های آموزشی موجب تربیت نیروی انسانی ناکارآمد شده است.

و- مشکلات اجتماعی و نیروی انسانی

کاهش امید و انگیزه در جوانان:

افراد از درون خانواده، مدرسه، و جامعه باورهای خود را می‌سازند. اگر این باورهای انرژی‌کافی برای تلاش اقتصادی نداشته باشند، بیکاری و کمبود فرصت‌های شغلی و بی‌عدالتی وجود داشته باشد، جوانان دلسرد و بی‌تفاوت خواهند شد.

کاهش اعتماد عمومی و نشاط اجتماعی:

رود. قوانین ناکارآمد باعث تداوم فساد اقتصادی می‌شود.

و بنظر می‌رسد اغلب خودشان نیز درگیر فساد شده‌اند. نبود دادگاه‌های تخصصی اقتصادی:

عدم وجود محاکم ویژه اقتصادی، رسیدگی به پرونده‌های اقتصادی توسط بازپرسان و قضاوت آشنا به اقتصاد منجر به درک بهتر از موضوع شده و رای صادر متقن تر خواهد بود.

نبود جرایم بازدارنده در مفاسد اقتصادی:

وقتی مجازات با جرم متناسب نباشد، امکان وقوع جرایم بالاتر می‌رود. قوانین ناکارآمد باعث تداوم فساد اقتصادی می‌شود.

با حکم مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو

احسان حاجی حسن معمار قائم مقام مالی و اقتصادی ایران خودرو شد



ایران خودرو



مدیرعامل، اعلام کرد: برنامه‌ها و اقدامات ما مبتنی بر استراتژی ایران خودرو خواهد بود و برای رسیدن به اهداف، نیازمند ایجاد بهبود و اصلاح در برخی موارد هستیم تا ایران خودرو به جایگاه واقعی خود در کشور برسد.

وی دانش‌آموخته مدیریت مالی در مقطع کارشناسی ارشد دانشگاه تهران است. فعالیت در شرکت‌های سرمایه‌گذاری غیر، سرمایه‌گذاری آتیه‌سبا (هلدینگ صندوق بازنشستگی کشوری)، شستا و تامین سرمایه امید و همچنین حضور در هیات مدیره و کمیته‌های حسابرسی، سرمایه‌گذاری و اعتبارات در شرکت‌های گوناگون از سوابق حرفه‌ای وی است.

ابراهیم آقاپور نیز که به عنوان مشاور مالی مدیرعامل ایران خودرو منصوب شد، قرار است به عنوان عضو موظف هیات مدیره بانک پارسیان به فعالیت خود ادامه دهد. وی دانش‌آموخته رشته مدیریت مالی در مقطع کارشناسی ارشد و دارای دکتری مدیریت کسب و کار در گرایش استراتژیک، از مدیران خوش‌نام و با سابقه مالی در شرکت‌های خودرویی و نظام بانکی کشور است. در کارنامه حرفه‌ای آقاپور، مدیریت مالی شرکت‌های ایران خودرو، سایپا، رنا و نظام بانکی کشور به ثبت رسیده است.

عادل پیرمحمدی، در مراسم معارفه قائم مقام مالی و اقتصادی ایران خودرو، به چالش‌های پیش‌رو در حوزه مالی و اقتصادی اشاره و تاکید کرد: برای رفع این چالش‌ها نیازمند طرح‌ها و اقدامات اساسی هستیم و باید از تجربه و دانش مدیران ارشد به درستی استفاده شود.

وی بر اهمیت تامین مالی مناسب برای اجرای برنامه‌ها و مدیریت صحیح شرکت‌های زیرمجموعه گروه صنعتی ایران خودرو تاکید کرد.

پیرمحمدی با قدردانی از تلاش‌های ابراهیم آقاپور قائم مقام سابق مالی و اقتصادی اظهار کرد: با توجه به تجربیات و اقدامات مثبت وی، همکاری با نامبرده در قالب مشاوره ادامه خواهد یافت.

مدیرعامل ایران خودرو در ادامه با اشاره به سوابق احسان حاجی حسن معمار قائم مقام جدید مالی و اقتصادی ایران خودرو در شرکت‌های بزرگ، ابراز امیدواری کرد: با همکاری و تعامل، شاهد اقدامات مثبت در حوزه مالی و اقتصادی ایران خودرو باشیم. حاجی حسن معمار نیز ضمن قدردانی از اعتماد هیات مدیره و

لنت سبز

تولید کننده لنت ترمزهای دیسکی LENT

گفشکی و صنعتی و موتور سیکلت

تضمین کیفیت

تضمین کیفیت و اصالت محصولات تولیدی

قابل رقابت در بازارهای جهانی

سازگار با محیط زیست

تولید شده از مواد ارگانیک و بدون آزبست

جهت حفظ سلامت محیط زیست و آلودگی

استاندارد ایران

دارای نشان ملی استاندارد ایران

با Green Lent در مکان و زمان مناسب بایستید

📞 واتس‌آپ: ۰۹۰۲۶۰۶۰۳۶

☎️ فکس: ۰۲۱۵۶۵۷۲۹۹۸

📍 تماس: ۰۲۱۵۶۵۷۲۹۹۵ الی ۷

👤 مدیر فروش ۰۹۱۲۲۸۹۱۹۹۵

آدرس کارخانه: تهران - سه راه آذران - جاده شهریار - بلوار امام خمینی - کوی حمید بلاک ۱۸

آدرس دفتر فروش: تهران خیابان انقلاب نرسیده به میدان فردوسی نیش براتی پلاک ۱۶ واحد ۱۲

افزایش فاصله نرخ ارز آزاد و ترجیحی؛ آیا تاریخ تکرار می شود؟

بررسی وضعیت نرخ ارز ترجیحی و چشم انداز آینده آن



پدیده یارانه نقدی به اقشار آسیب پذیر ارائه بسته های حمایتی مستقیم (مانند کارت های خرید کالاهای اساسی) اصلاح ساختارهای اقتصادی و کاهش وابستگی به واردات سرمایه گذاری در بخش های زیرساختی، آموزشی و ایجاد فرصت های شغلی پایدار

جمع بندی: آیا دولت آماده حذف ارز ترجیحی است؟
بررسی های انجام شده نشان می دهد که شکاف میان نرخ ارز آزاد و ترجیحی در حال افزایش است و این مسئله می تواند دولت را در آینده مجبور به اتخاذ تصمیمات جدید کند.

در شرایطی که مجلس تعدیل نرخ ارز را منتفی کرده و دولت برنامه ای برای تغییر آن ندارد، به نظر می رسد که سیاست چندنرخه همچنان ادامه خواهد داشت. اما تجربه نشان داده که در نهایت، راهی جز حرکت به سمت تک نرخی شدن ارز و اصلاح سیاست های کلان اقتصادی وجود ندارد.

آینده نشان خواهد داد که آیا دولت در مسیر اصلاحات ارزی گام برمی دارد یا همچنان به سیاست های پرهزینه و ناکارآمد گذشته پایبند خواهد ماند.

کسب و کارها به جای تمرکز بر تولید و رقابت سالم، به دنبال بهره برداری از اختلاف نرخ های ارزی خواهند بود. این وضعیت باعث می شود که سرمایه گذاری های مولد کاهش یافته و بازار دچار ناکارآمدی شود.

۳. افزایش هزینه های دولت و کاهش ذخایر ارزی

دولت برای تأمین ارز ترجیحی، مجبور است که از ذخایر ارزی خود استفاده کند یا از روش هایی مانند چاپ پول و استقرار بهره بگیرد. هر دو روش در نهایت به افزایش نرخ تورم، کاهش ارزش پول ملی و تضعیف قدرت خرید مردم منجر می شوند.

۴. تأثیرات منفی بر تولید داخلی

زمانی که دولت نرخ ارز ترجیحی را برای واردات برخی کالاها تعیین می کند، تولیدکنندگان داخلی با مشکلات جدی مواجه می شوند. زیرا در بسیاری از موارد، واردات کالاها با نرخ ترجیحی ارزان تر از تولید داخلی تمام می شود و این امر باعث ضربه خوردن به صنایع داخلی خواهد شد.

راهکارهای پیشنهادی برای حل مشکل ارز ترجیحی

کارشناسان اقتصادی معتقدند که دولت به جای تخصیص ارز ترجیحی، باید از روش های حمایتی مستقیم استفاده کند. برخی از این راهکارها شامل:

وجود ندارد. محمدرضا فرزین، رئیس کل بانک مرکزی نیز به تازگی اعلام کرده که «افزایش ۳۰ درصدی نرخ ارز ۲۸۵۰۰ تومانی برای واردات کالاهای اساسی و دارو منتفی است.» او همچنین تأکید کرده که نرخ رسمی برای واردات سایر کالاها که از طریق مرکز مبادله ارز و طلا تعیین می شود، در یک کانال مشخص تثبیت خواهد شد. اما نکته مهمی که نباید نادیده گرفته شود، کاهش تعداد کالاهایی است که مشمول دریافت ارز ۲۸۵۰۰ تومانی هستند. با حذف نرخ ارز نیمایی و تأسیس سامانه ارز تجاری، سهم کالاهای مشمول ارز ترجیحی کاهش یافته است. با این حال، هنوز ۲۰ درصد از ارز تأمین می شود که مرکز مبادله به این گروه اختصاص دارد که نشان می دهد دولت همچنان ملاحظاتی برای حذف کامل این نرخ دارد.

چرا نظام چندنرخ ارز به ضرر اقتصاد است؟

در نگاه اول، تخصیص ارز ترجیحی سیاستی است که به نظر می رسد می تواند قیمت کالاهای اساسی را کنترل کند و از اقشار ضعیف حمایت نماید. اما بررسی های اقتصادی نشان داده که این سیاست در بلندمدت نتایج منفی و پیامدهای نامطلوبی برای اقتصاد کشور به همراه دارد.

۱. ایجاد رانت و فساد

یکی از بزرگ ترین مشکلات نظام چندنرخ، ایجاد رانت و فساد گسترده در اقتصاد است. زمانی که دولت ارزی را با قیمت پایین تر از نرخ بازار عرضه می کند، برخی از فعالان اقتصادی تلاش می کنند که از این اختلاف قیمت سوءاستفاده کرده و از رانت های حاصل از آن بهره مند شوند. غلامرضا تاجگردون، رئیس کمیسیون برنامه و بودجه مجلس، اخیراً در مصاحبه ای با جماران اعلام کرده است که:

"در سال های اخیر، بیش از ۱۸ میلیارد دلار ارز ترجیحی تخصیص داده شد، اما هیچ کالایی با این نرخ ها به دست مردم نرسیده است."

این اظهار نظر نشان دهنده آن است که بخش عمده ای از ارز تخصیص یافته به جای رسیدن به مصرف کنندگان واقعی، در اختیار دلالان و واسطه ها قرار گرفته است.

۲. کاهش شفافیت اقتصادی و ناکارآمدی بازار

زمانی که یک کشور دارای نظام چندنرخ باشد، فعالیت های اقتصادی شفافیت خود را از دست می دهند و بسیاری از

محسن فاطمی - نویسنده در قطعات خودرو: پس از حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی، شکاف بین نرخ ارز آزاد و ترجیحی روندی افزایشی داشته و این نسبت به ۳.۳ واحد رسیده است. بررسی هان نشان می دهد که این روند می تواند به تکرار سرنوشت ارز ۴۲۰۰ تومانی برای ارز ۲۸۵۰۰ تومانی منجر شود. در شرایطی که دولت هنوز تصمیم مشخصی برای تعدیل این نرخ اتخاذ نکرده، اما در لایحه بودجه، افزایش آن پیش بینی شده بود.

این شرایط در حالی رخ می دهد که در گذشته، سیاست های ارزی چندنرخ مشکلات متعددی را برای اقتصاد کشور ایجاد کرده اند. بررسی تجربه حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی و تأثیرات آن بر بازار، نشان می دهد که نظام چندنرخ نه تنها باعث فساد و رانت شده، بلکه زمینه ساز افزایش تورم و کاهش قدرت خرید مردم نیز بوده است.

تحلیل آماری نرخ ارز ترجیحی و آزاد از ۱۳۹۷ تا کنون

نگاهی به آمارهای اقتصادی نشان می دهد که نسبت نرخ ارز آزاد به ارز ترجیحی در سال ۱۳۹۷، یعنی زمانی که ارز ۴۲۰۰ تومانی برای اولین بار تخصیص داده شد، در حدود ۱.۲ واحد بود. این بدان معناست که فاصله میان نرخ بازار آزاد و نرخ ترجیحی در آن زمان نسبتاً کم بود و امکان مدیریت آن وجود داشت.

اما با گذشت زمان و افزایش فشارهای اقتصادی، این شکاف به طور فزاینده ای رشد کرد. تا اردیبهشت ۱۴۰۱، این نسبت به ۷.۲ واحد رسید و دولت را مجبور کرد که ارز ۴۲۰۰ تومانی را حذف کرده و نرخ جدید ۲۸۵۰۰ تومانی را جایگزین کند.

با این حال، بررسی های جدید نشان می دهد که این نسبت بار دیگر در حال افزایش است و اکنون به ۳.۳ واحد رسیده است. اگر این روند ادامه یابد و نرخ ارز ترجیحی تعدیل نشود، احتمال دارد که مجدداً تغییرات اساسی در سیاست های ارزی کشور رخ دهد.

برنامه دولت برای سال آینده و سرنوشت نرخ ارز ترجیحی

یکی از مهم ترین سوالاتی که این روزها مطرح است، برنامه دولت برای نرخ ارز ترجیحی در سال آینده است. سازمان برنامه و بودجه در لایحه پیشنهادی خود اشاره کرده بود که این نرخ باید متناسب با تورم سالانه افزایش یابد.

با در نظر گرفتن تورم ۲۵ درصدی، پیش بینی شده بود که نرخ ارز ترجیحی در سال آینده به حدود ۲۸۵۰۰ تومانی افزایش یابد. اما بررسی ها نشان می دهد که مجلس در قانون مصوب خود، این پیشنهاد را رد کرده و برنامه ای برای افزایش این نرخ در سال آینده

نزول ایران و صعود عربستان در فناوری نانو / رشد ۱۱ پله ای عربستان در ۵ سال

جایگاه خود را به عربستان سعودی واگذار کرده است. این تغییرات می تواند نشان دهنده تغییرات گسترده در سیاست های علمی، تحقیقاتی و اقتصادی کشورها باشد و بیانگر این است که رقابت در این حوزه به شدت فشرده تر شده است.

شاهد تغییرات چشمگیری در این زمینه هستیم. ایران با تولید ۱۰،۶۶۹ مقاله، رتبه ششم را در بین کشورهای تولیدکننده مقالات علمی کسب کرده است. این کاهش چشمگیر در تعداد مقالات تولیدی به معنای از دست دادن رتبه چهارم است که

در حالی که در سال ۲۰۱۹ ایران با تولید ۱۱،۳۷۵ مقاله علمی توانسته بود جایگاه چهارم تولید مقالات علمی در سطح جهانی را به خود اختصاص دهد و در بین کشورهای پیشرفته از نظر تولید مقالات علمی قرار گیرد، متأسفانه در سال ۲۰۲۴

لنت ترمز آدوکسین

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

0912 300 1980

ساخت ایران | مواد اولیه و فناوری GOLD کره جنوبی

رسانه های عبری: کشور جدیدی در خاورمیانه در حال رشد است

سویدا، با جمعیتی نزدیک به نیم میلیون نفر، یکی از مناطق مهم و ویژه سوریه به شمار می رود. این منطقه، از نظر ترکیب جمعیتی، عمدتاً توسط دروزی ها و مسیحیان سکونت دارد. بیش از ۸۵ درصد از جمعیت سویدا را پیروان آیین دروز تشکیل می دهند و تقریباً ۱۰ درصد از ساکنان آن مسیحی هستند. برخلاف بسیاری از نقاط سوریه که در سال های اخیر دستخوش ناآرامی و درگیری های شدید شده اند، سویدا یکی از امن ترین مناطق کشور محسوب می شود و به ویژه برای مسیحیان، یکی از پایدارترین و مطمئن ترین مناطق زندگی در سوریه بوده است. امنیت و ثبات نسبی این منطقه باعث شده که در سال های اخیر، بسیاری از مسیحیان که در دیگر نقاط سوریه با تهدیدها و فشارهای مختلف مواجه بوده اند، به سویدا مهاجرت کنند. این وضعیت، نقش سویدا را به عنوان یک پناهگاه برای اقلیت های مذهبی پررنگ تر کرده و آن را به یکی از معدود مناطق خاورمیانه تبدیل کرده است که همچنان ترکیب جمعیتی متنوع خود را حفظ کرده است.

در همین راستا، برخی تحلیلگران بر این باورند که در صورت ادامه این روند و افزایش مهاجرت مسیحیان به این منطقه، سویدا می تواند به نخستین منطقه غیرمسلمان در خاورمیانه پس از اسرائیل تبدیل شود. این گمانه زنی ها به ویژه با توجه به تغییرات جمعیتی، تحولات سیاسی و جغرافیایی منطقه، اهمیت بیشتری پیدا کرده است. با این حال، آینده سویدا و ترکیب جمعیتی آن همچنان به عوامل گوناگونی از جمله تحولات داخلی سوریه و شرایط منطقه ای بستگی دارد.

چالش‌های جدید صنعت خودروسازی:

هزینه تولید خودرو افزایش یافت

داشت. در این صورت، صنعت خودروسازی کشور با بحران‌های جدی مواجه خواهد شد که تأثیرات آن نه تنها بر تولیدکنندگان بلکه بر مصرف‌کنندگان نیز نمایان خواهد شد.

عوامل موثر در افزایش هزینه‌های تولید خودرو

افزایش هزینه‌های تولید خودرو به عوامل متعددی بستگی دارد. یکی از این عوامل، حذف ارز نیما و شناور شدن نرخ ارز تجاری است. این تغییرات در سیاست‌های ارزی باعث شده که بخشی از قطعات و مواد اولیه مورد نیاز صنعت خودرو به واردات وابسته شود و بنابراین افزایش نرخ ارز تأثیر مستقیم بر هزینه‌های تولید دارد. همچنین، رشد هزینه‌های انرژی و مشکلات نقدینگی از دیگر عواملی هستند که بر افزایش هزینه‌های تولید خودرو تأثیر می‌گذارند. این عوامل، در مجموع، فشار زیادی به صنعت خودرو وارد کرده و موجب افزایش هزینه‌های تولید شده است.

چالش‌های پیش‌رو و راهکارهای پیشنهادی

چالش اصلی صنعت خودرو در سال ۱۴۰۴ ایجاد توازن بین افزایش هزینه‌های تولید و محدودیت‌های قیمت‌گذاری خواهد بود. تغییر از قیمت‌گذاری دستوری به نظارت پسینی، همراه با افزایش بهره‌وری و بهینه‌سازی فرآیندهای تولید، می‌تواند راهکارهایی برای برون‌رفت از این چالش‌ها باشد. تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد که قیمت‌گذاری دستوری منجر به ناکارآمدی تولید، کاهش کیفیت محصولات و ایجاد بازارهای غیررسمی شده است. بازنگری در شیوه قیمت‌گذاری خودرو با هدف ایجاد شفافیت، رقابت‌پذیری و حفظ حقوق مصرف‌کنندگان، امری ضروری برای بهبود وضعیت صنعت خودروسازی کشور است. در این راستا، نظارت دقیق‌تر بر قیمت‌گذاری و سیاست‌های مالی و ارزی، همراه با توجه به نیازهای بازار و تولید، می‌تواند به این صنعت کمک کند تا از بحران‌های پیش‌رو عبور کند و به مسیر رشد و پایداری برسد.



است. قیمت‌گذاری دستوری و عدم تعدیل قیمت‌ها متناسب با هزینه‌های واقعی تولید، موجب فشار بر این صنعت و ایجاد چالش‌های اقتصادی زیادی برای خودروسازان شده است.

چالش‌های بازار خودرو و ناتوانی در کنترل قیمت‌ها

بازار خودرو نیز نشان دهنده وضعیت دشواری است که خودروسازان و مصرف‌کنندگان با آن روبرو هستند. به‌رغم افزایش ۳۰ درصدی قیمت‌ها در کارخانه‌ها در آبان ماه، قیمت‌ها در بازار آزاد همچنان رو به افزایش بوده است. این شکاف قیمتی میان قیمت کارخانه‌ای و قیمت بازار آزاد، علاوه بر ایجاد رانت و ناراضی مصرف‌کنندگان، نشان دهنده عدم تعادل در عرضه و تقاضا در بازار خودرو است. این وضعیت موجب افزایش قیمت‌ها و مشکلات بیشتر برای مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان شده است.

با توجه به روند افزایشی تورم تولیدکننده، پیش‌بینی می‌شود که در نیمه اول سال ۱۴۰۴ فشار برای افزایش مجدد قیمت خودرو شدت یابد. در صورتی که قیمت‌ها مطابق با تغییرات واقعی هزینه‌های تولید تعدیل نشوند، احتمال کاهش تیراژ تولید، افت کیفیت محصولات و افزایش زیان انباشته خودروسازان وجود خواهد

طبق آخرین گزارش مرکز آمار ایران، تورم نقطه به نقطه تولیدکننده در صنعت خودرو در دی ماه ۱۴۰۳ به ۳۷.۴ درصد رسید. این میزان افزایش نسبت به تورم نقطه به نقطه آذرماه (۳۴.۹ درصد) نشان دهنده افزایش ۲.۵ واحد درصدی است که زنگ خطر جدی برای صنعت خودروسازی کشور به صدا درآورده است. این افزایش هزینه‌ها به ویژه برای خودروسازانی که با چالش‌های مختلف اقتصادی و مالی روبرو هستند، نگران‌کننده است و پیش‌بینی می‌شود که تأثیرات آن در آینده بیشتر از این باشد.

تورم در صنعت خودرو: افزایش ۳۷.۴ درصدی هزینه‌های تولید

شاخص قیمت تولیدکننده در گروه «ساخت وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم‌تریلر» در دی ماه نشان دهنده افزایش ۳۷.۴ درصدی هزینه‌های تولید خودرو نسبت به مدت مشابه در سال گذشته است. این افزایش نشان دهنده مشکلات اساسی در بخش تولید خودرو است که همچنان به طور پیوسته ادامه دارد. علاوه بر این، تورم ماهانه در این بخش در دی ماه ۲۰۴ درصد ثبت شده که اگرچه نسبت به آذرماه (۱۰۶ درصد) کاهش یافته است، اما همچنان به طور مستمر روند افزایشی هزینه‌ها را نشان می‌دهد. این وضعیت موجب نگرانی‌های زیادی برای آینده صنعت خودروسازی کشور خواهد شد.

همچنین، فاصله معنادار ۱۰.۷ واحد درصدی میان تورم نقطه‌ای (۳۷.۴ درصد) و تورم سالانه (۲۶.۷ درصد) در صنعت خودرو، گواهی است بر شتاب‌گیری هزینه‌های تولید در ماه‌های اخیر. این شکاف قیمتی نشان دهنده این است که هزینه‌های تولید در حال افزایش سریع‌تری هستند و احتمالاً در ماه‌های آینده فشار بیشتری را بر خودروسازان وارد خواهد کرد. افزایش هزینه‌های تولید می‌تواند منجر به چالش‌های جدی برای خودروسازان و حتی کاهش تیراژ تولید و افت کیفیت محصولات شود.

اثر افزایش قیمت‌ها بر بازار خودرو و سودآوری خودروسازان

در حالی که هزینه‌های تولید خودرو به طور قابل توجهی افزایش یافته، قیمت فروش محصولات خودروسازان در تاریخ ۲۸ آبان ماه امسال، پس از ۱۸ ماه فریز قیمتی، با ۳۰ درصد افزایش روبرو شد. این تغییرات قیمتی، در کنار افزایش هزینه‌های تولید، فشار زیادی به سودآوری و نقدینگی خودروسازان وارد کرده است. شکاف قیمتی

میان قیمت فروش کارخانه‌ای و قیمت بازار آزاد، علاوه بر فشار بر مصرف‌کنندگان و ایجاد ناراضی در آنها، باعث ایجاد رانت و بازارهای غیررسمی نیز شده است.

خودروسازان در این شرایط به دنبال یافتن راهکارهایی برای کاهش فاصله میان هزینه‌ها و درآمدها هستند. یکی از مدل‌های پیشنهادی آن‌ها، تعیین قیمت خودرو به صورت ماهانه و متناسب با تغییرات هزینه‌های واقعی تولید است. این تغییر شیوه قیمت‌گذاری، به ویژه در شرایط کنونی که هزینه‌ها به طور مداوم افزایش می‌یابند، می‌تواند به خودروسازان کمک کند تا فشار اقتصادی ناشی از شکاف قیمتی را کاهش دهند.

ضرب اهمیت صنعت خودرو در اقتصاد ایران

آمارهای منتشر شده نشان می‌دهد که ضربه اهمیت بخش «ساخت وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم‌تریلر» در شاخص قیمت تولیدکننده صنعتی برابر با ۱۱.۵۹ درصد است. این درصد بالانشان دهنده جایگاه ویژه این صنعت در اقتصاد کشور است و اهمیت آن را در فرآیندهای اقتصادی و تولیدی نشان می‌دهد. به‌رغم این اهمیت، صنعت خودرو با مشکلات جدی روبرو

ماهنامه قطعات خودرو

ghatatnews.ir

شماره دفتر نشریه

۰۹۱۲۹۰۵۴۵۶۱ ۳۳۹۷۳۶۱۲

ترخیص تخصصی لوازم یدکی
خودروهای سبک و سنگین

گروه ترخیص کاران جنوب

۴۰ سال سابقه

شماره ثبت: ۵۶۵۵۹۰

گمرکات:

بو شهر
خرمشهر
بندرعباس

آرامش خاطر برای شما

تهران میدان ونک، خیابان گاندی جنوبی
کوچه ۲۳، پلاک ۱۹، واحد ۳۰۳، طبقه سوم

www.tarkhiskar.com

www.gtjonoub.com



@gtjonoub



-gtjonoub

gtjonoub@gmail.com



مدیریت ۰۹۱۲۱۰۲۵۳۵۹



۸۸۷۸۳۱۵۰



۸۸۶۶۲۲۷۷-۸۸۲۰۷۲۶۰





چالش‌های فنی و فرهنگی

نیروی انسانی به وجود آورده است. علاوه بر این، جامعه ایران به طور فرهنگی دارای اجتناب از عدم اطمینان بالاست و افراد در مواجهه با عدم اطمینان شغلی احساس تهدید و نگرانی می‌کنند. این مطالعه نشان می‌دهد که «دستیابی به شغل دائم از طریق شرکت‌های پیمانکاری» به عنوان مهم‌ترین انگیزه کارکنان مطرح شده است، در حالی که ماهیت این نوع روابط استخدامی خود باعث افزایش عدم اطمینان نسبت به آینده شغلی افراد می‌شود. این عدم هم‌خوانی، همراه با شرایط ناپایدار اقتصادی مانند نرخ تورم و بیکاری، فشار زیادی به فرد شاغل و خانواده او وارد می‌کند و موجب افزایش تنش‌های اجتماعی در جامعه می‌شود.

آیا اصلاحات ممکن است؟

در حال حاضر، شاهد بروز اعتصابات، نارضایتی‌ها و تجمعات متعدد از سوی کارکنان مشمول شرکت‌های پیمانکاری تامین نیروی انسانی به دلیل احساس بی‌توجهی به وضعیت استخدامی و معیشتی خود هستیم. علاوه بر این، برون‌سپاری نیروی انسانی به جای برون‌سپاری خدمت، باعث ایجاد شکاف‌های عملکردی و کاهش کارایی در سیستم دولتی شده است. همچنین، عدم پاسخگویی و نظارت کافی بر این شرکت‌ها، به ویژه در زمینه حقوق کارکنان و کیفیت کار، باعث بروز نارضایتی‌های بیشتر و ایجاد مشکلات در فرآیند اجرای خدمات شده است. در همین راستا، این مسائل به تحمیل بار اضافی به نظام اداری کشور، افزایش هزینه‌های اجتماعی و امنیتی و کاهش اعتبار دستگاه‌های دولتی منجر شده است.

در نهایت، این گزارش بیان می‌کند که ارائه راهکارهای قانونی، نظارتی یا سیاستی برای اصلاح مقررات مربوط به شرکت‌های پیمانکاری تامین نیروی انسانی در عمل بیشتر بر رفع آثار و عواقب منفی تمرکز داشته است و توجهی به علل اصلی مشکلات نداشته است. از این رو، اهداف اولیه طرح که بر کوچک‌سازی و کاهش هزینه‌های دولت تأکید داشت، نادیده گرفته شده و هیچ برنامه یا تلاشی برای بهبود آن در راستای اهداف اصلی انجام نشده است. با توجه به هزینه‌های سنگین اجتماعی این طرح، به نظر می‌رسد که باید فعالیت شرکت‌های پیمانکاری تامین نیروی انسانی در بخش دولتی ایران محدود و با دقت بیشتری تنظیم شود تا از بروز بحران‌های اجتماعی و اقتصادی در آینده جلوگیری شود.

زمینه بوده ایم. بررسی تحولات اقتصادی در ایران نشان می‌دهد که در بسیاری از موارد، حتی زمانی که شرکت‌ها یا کارکنان دولتی ضرورتی برای فعالیت نداشتند، سیاست‌های کوچک‌سازی به صورت غیرواقعی و بدون توجه به ضرورت‌های واقعی پیاده‌سازی شده است. همچنین، در عین حال، در دولتی که قصد دارد کوچک‌سازی کند، به طور هم‌زمان بودجه شرکت‌های دولتی و سازمان‌های وابسته به دولت نیز افزایش یافته است، که این نشان‌دهنده تناقضات اساسی در اجرای این سیاست‌ها است.

دولت‌ها در ایران در بسیاری از موارد کوچک‌سازی دولت را نه به عنوان رویکردی برای افزایش کارایی و بهینه‌سازی منابع، بلکه به عنوان یک نماد سیاسی برای نشان دادن موفقیت خود در عرصه مدیریت دولتی و اقتصادی در نظر می‌گیرند. در نتیجه، در بسیاری از موارد، تحلیل‌ها و تصمیمات در این زمینه بیشتر بر اساس اهداف سیاسی و تبلیغاتی بوده است تا اهداف کارکردی و اجرایی. به عبارت دیگر، در حالی که برنامه‌های کوچک‌سازی در برخی موارد به طور قانونی اجرایی شده و تعدادی از کارکنان دولت کاهش یافته‌اند، هم‌زمان تعداد بیشتری از نیروها نیز به صورت قراردادی یا شرکتی استخدام شده‌اند که این خود به طور غیرمستقیم باعث افزایش هزینه‌های دولت و کاهش کارایی سیستم اجرایی کشور شده است. در کشورهایی که سیاست کوچک‌سازی دولت و خصوصی‌سازی بدون در نظر گرفتن شرایط اقتصادی و نهادی پیاده‌سازی شده است، شاهد تبدیل انحصارهای دولتی به انحصارهای خصوصی بوده ایم. این مسئله با وجود اینکه به طور محدود ممکن است در کوتاه مدت دستاوردهایی را به همراه داشته باشد، در بلندمدت باعث دشواری بیشتر در ایجاد رقابت و تحول‌های اقتصادی خواهد شد. در نهایت، برای حفظ توان دولت در مواجهه با بحران‌های اقتصادی و سیاسی، ضروری است که دولت، ضمن کوچک‌سازی خود، یک رویکرد منسجم و دقیق برای مدیریت پیامدهای این بحران‌ها اتخاذ کند؛ به ویژه در شرایط فعلی که کشور با فشارهای اقتصادی و تحریمی سنگینی روبه‌رو است. از آنجا که شرکت‌های پیمانکاری تامین نیروی انسانی به طور مستقیم با آسیب‌پذیرترین قشر کارکنان سروکار دارند، ادامه روند فعلی که با ساختار اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی کشور همخوانی ندارد، می‌تواند باعث ناآرامی‌های اجتماعی و بحران‌های امنیتی جدی شود که تأثیرات منفی در بلندمدت خواهد داشت.

کیوان سیدباقری - نویسنده در قطعات خودرو: استفاده از شرکت‌های پیمانکاری تامین نیروی انسانی در دستگاه‌های دولتی ایران، که در ابتدا به منظور کوچک‌سازی دولت و کاهش هزینه‌ها آغاز شد، با مشکلات و چالش‌های جدی مواجه گردیده است. به ویژه اینکه طبق گزارش موسسه فریزر، رتبه ایران در شاخص آزادی اقتصادی کاهش یافته است، که نشان‌دهنده آن است که علی‌رغم تلاش‌های متعدد در این زمینه، ساختار سیاسی و اقتصادی کشور هنوز نتوانسته است بستر مناسب و ضروری برای کوچک‌سازی دولت و تقویت بخش خصوصی را فراهم کند. این مسأله به ویژه در شرایط کنونی که کشور با چالش‌های اقتصادی و تحریمی‌های گسترده مواجه است، اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

در حال حاضر، استفاده از این شرکت‌ها در بخش دولتی به دلیل مشکلاتی چون عدم هم‌خوانی با ساختار سیاسی، فرهنگی و اجتماعی ایران، عدم وجود الزامات فنی مناسب و همچنین فرهنگ جمع‌گرایی و عدم تمایل به مواجهه با عدم اطمینان، با مشکلات بسیاری روبه‌رو است. این عدم هم‌خوانی در ابعاد ساختاری، فنی و فرهنگی باعث بروز مشکلات متعدد و تحمیل هزینه‌های اجتماعی سنگینی به کشور شده است. در نتیجه، از آنجا که هدف اولیه این طرح‌ها کاهش هزینه‌ها و بهبود کارایی سیستم دولتی بوده است، چنین رویکردی نه تنها موفق نبوده‌اند، بلکه باعث ایجاد مشکلات جدید شده‌اند که نه تنها کارایی دولت را کاهش داده، بلکه فشارهای اجتماعی و اقتصادی زیادی را به جامعه وارد کرده‌اند. بنابراین، پیشنهاد می‌شود که فعالیت این شرکت‌ها در بخش دولتی ایران به طور جدی محدود شود تا از بروز مشکلات بیشتر جلوگیری به عمل آید. مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی تحت عنوان «بررسی شرکت‌های پیمانکاری تامین نیروی انسانی در ایران»، ابعاد مختلف این مسأله را با جزئیات بررسی کرده است.

شکل‌گیری انحصار دولتی جدید

این گزارش تأکید می‌کند که ورود شرکت‌های پیمانکاری تامین نیروی انسانی در ایران به طور هم‌زمان با مطرح شدن مباحث مدیریت دولتی نوین و تلاش برای کوچک‌سازی دولت مطرح شد. اما باید توجه داشت که زیرساخت‌های لازم برای پیاده‌سازی این سیاست‌ها در ایران، به ویژه در سطوح اجرایی و مدیریتی، وجود نداشت و به همین دلیل شاهد چالش‌های زیادی در این

افزایش بانک‌های ارائه‌دهنده چک دیجیتال در ایران



چک دیجیتال به عنوان یک نوآوری مهم در سیستم بانکی کشور، به سرعت در حال گسترش و پذیرش در بین بانک‌ها و مشتریان است. این ابزار دیجیتال که در ابتدا به عنوان یک سرویس جدید در بانک‌ها معرفی شد، اکنون توانسته است به یکی از ابزارهای اصلی مبادلات مالی تبدیل شود. در حال حاضر، تعداد بانک‌هایی که خدمات چک دیجیتال را ارائه می‌دهند به ۲۴ بانک رسیده است و این روند همچنان در حال گسترش است.

ثبت بیش از ۱ میلیون چک دیجیتال

از زمان راه‌اندازی چک دیجیتال در کشور تا پایان بهمن ماه سال جاری، بیش از یک میلیون و ۲۸۰ هزار فقره چک الکترونیک در سامانه‌های بانکی کشور ثبت شده است. این رقم نشان‌دهنده استقبال گسترده از این فناوری جدید و تغییرات چشمگیر در روند مبادلات مالی است. نکته جالب توجه این است که از این تعداد چک‌های دیجیتال مبادله شده، ۹۹.۶ درصد آن‌ها به طور موفقیت‌آمیز وصول شده است که نشان‌دهنده کارایی و امنیت بالای این سیستم در تسهیل مبادلات مالی است.

بانک‌های متصل به سامانه چک دیجیتال

در حال حاضر، بانک‌های مختلفی به سامانه چک (سامانه چک امن دیجیتال) متصل شده‌اند و این خدمات را به مشتریان خود ارائه می‌دهند. این بانک‌ها شامل بانک‌های صادرات ایران، تجارت، پارسیان، رفاه کارگران، کشاورزی، پاسارگاد، قرض الحسنه رسالت، ملت، گردشگری، توسعه صادرات، توسعه تعاون، ملی ایران، سینا، شهر، اقتصاد نوین، آینده، قرض الحسنه مهر ایران، دی، خاورمیانه، صنعت و معدن، ایران زمین، سرمایه، کارآفرین و سامان هستند. این بانک‌ها با اتصال به سامانه چک دیجیتال، امکان صدور و دریافت چک‌های الکترونیکی را برای مشتریان خود فراهم کرده‌اند.

پیوستن بانک‌های جدید به سامانه چک دیجیتال

علاوه بر بانک‌های ذکر شده، بانک‌های سپه و مسکن نیز در مراحل پایانی فرآیند پیوستن به سامانه چک هستند و به زودی خدمات چک دیجیتال را به مشتریان خود ارائه خواهند داد. این امر نشان‌دهنده رشد و گسترش سریع این فناوری در نظام بانکی کشور است و پیش‌بینی می‌شود که در آینده‌ای نزدیک، اکثر بانک‌های کشور به این سامانه متصل شوند.

رونمایی از چک دیجیتال و اهداف بانک مرکزی

چک دیجیتال محصولی است که در آبان ماه سال ۱۴۰۱ توسط بانک مرکزی و شبکه بانکی کشور رونمایی شد. هدف از معرفی این محصول، تسهیل فرآیندهای مالی و کاهش نیاز به مراجعه حضوری به شعب بانک بود. این خدمت، علاوه بر کاهش زمان و



گروه صنعتی ایران زمین

بزرگترین مجموعه طلق چراغ خودرو ایرانی و خارجی در کشور

تولید کننده انواع طلق خودروهای ایرانی

وارد کننده چراغ جلو و خطر عقب و طلق چراغ خودروهای

آلمانی، کره ای، چینی، ژاپنی، فرانسوی (طلق جلو و عقب پژو ۲۰۷)

33 90 23 94

33 11 36 17

0912 080 28 83

0912 319 16 46

Iranzamin_company

اجرای طرح بازرسان افتخاری کنترل نامحسوس ترافیک:

مشارکت مردمی در ارتقاء نظم ترافیکی



سرهنگ علی اصغر شریفی، رئیس مرکز اطلاع رسانی پلیس راهور تهران بزرگ، تأکید کرد که هرگونه تغییر در ظاهر و وضعیت فنی خودرو بدون مجوز قانونی، تخلف محسوب می شود و پلیس با متخلفان برخورد خواهد کرد.

وی با اشاره به برخی تخلفات رانندگان اظهار داشت: «برخی افراد اقدام به تغییر رنگ خودرو، نصب چراغ های غیراستاندارد، دستکاری در سیستم تعلیق و کاهش ارتفاع خودرو یا حتی تغییر صدای اگزوز می کنند. این اقدامات علاوه بر غیرقانونی بودن، می توانند خطرات جدی برای سایر رانندگان و عابران پیاده ایجاد کنند.»

سرهنگ شریفی افزود: «پلیس راهور با استفاده از دوربین های نظارتی و گشت های نامحسوس، این تخلفات را شناسایی کرده و خودروهای دارای تغییرات غیرمجاز را توقیف خواهد کرد.»

وی همچنین در خصوص تغییر صدای اگزوز گفت: «برخی رانندگان، به ویژه جوانان، با دستکاری در سیستم اگزوز، صدای ناهنجار و بلند ایجاد کرده و باعث سلب آسایش عمومی می شوند. این اقدام، خصوصاً در ساعات پایانی شب، موجب آزار شهروندان می شود. طبق قانون، در بار اول جریمه ۲۰۰ هزار تومانی، در بار دوم

۴۰۰ هزار تومان و در صورت تکرار، ۶۰۰ هزار تومان جریمه در نظر گرفته شده است.»

سرهنگ شریفی در ادامه تأکید کرد: «در صورتی که چراغ های روشنایی وسیله نقلیه در شب دچار نقص فنی باشند، این موضوع به عنوان نقص فنی مؤثر در نظر گرفته شده و علاوه بر جریمه ۳۰۰ هزار تومانی، سه نمره منفی در سابقه رانندگان خودروهای شخصی ثبت خواهد شد.»

وی همچنین به ممنوعیت دودی کردن شیشه های خودرو به حدی که راننده و سرنشین قابل رؤیت نباشند، اشاره کرد و گفت: «این تخلف مشمول جریمه ۱۵۰ هزار تومانی خواهد شد.»

ماهنامه قطعات خودرو

ghatatnews.ir

شماره دفتر نشریه

۰۹۱۲۹۰۵۴۵۶۱ ۳۳۹۷۳۶۱۲

نشست اضطراری چارچوب هم پیمانی در واکنش به هشدارهای آمریکا

دولت عراق بین تقابل با واشنگتن و روابط با ایران در تردید است



وی افزود: این شرایط، دولت عراق را در موقعیت دشواری قرار داده، چرا که بغداد ابزارهای لازم برای مقابله با این چالش ها را در اختیار ندارد.

تقابل یا همکاری؟

عراق در تلاش است روابط استراتژیک خود با آمریکا را گسترش دهد و از چارچوب صرفاً امنیتی فراتر برود. از آوریل ۲۰۲۴، نشست هایی به ریاست محمد شیاع السودانی، نخست وزیر عراق برگزار شده که هدف آن توسعه همکاری ها در حوزه هایی مانند اقتصاد، انرژی و سرمایه گذاری شرکت های آمریکایی در عراق است.

اما چارچوب هم پیمانی اکنون با دو گزینه سخت روبه روست: **قطع روابط با ایران و پایان واردات گاز و برق از این کشور یا تقابل با آمریکا و پذیرش تحریم هایی که ممکن است نظام سیاسی عراق را به خطر بیندازد.**

رشید در پایان خاطر نشان کرد که دولت سودانی در تلاش است روی گاز همراه با تولید نفت سرمایه گذاری کند، اما این فرآیند زمان بر است. در همین حال، وزیر امور خارجه آمریکا به سودانی هشدار داده که صبر و اشتناک رو به پایان است.

خبرنگار شبکه سعودی الحدث در عراق گزارش داد که ائتلاف حاکم (چارچوب هم پیمانی) قصد دارد یک نشست اضطراری برگزار کند تا درباره پیام های هشدار آمیز آمریکا به بغداد که توسط مارکو روبیو، وزیر امور خارجه ایالات متحده ارسال شده، گفت و گو کند. هدف این پیام ها، دستیابی به توافق است که عراق را از تحریم های احتمالی دولت ترامپ دور نگه دارد.

این تحریم ها به درخواست های آمریکا درباره نفوذ ایران در منطقه مرتبط است؛ موضوعی که دولت ترامپ بر آن اصرار دارد. همچنین، محدودیت در استفاده از سلاح بخشی از این درخواست ها محسوب می شود.

خواسته های آمریکا از عراق

رشید، خبرنگار الحدث، در این رابطه گفت: ایالات متحده از عراق خواسته است که:

وابستگی به واردات گاز و برق از ایران را کاهش دهد.

از قاچاق دلار به ایران جلوگیری کند

فعالیت خط لوله عراق-ترکیه را احیا کند.

به شرایط قرارداد های شرکت های آمریکایی در عراق پایبند باشد تا سرمایه گذاری خارجی شفاف و بدون وابستگی به ایران در این کشور تقویت شود.

چالش های اقتصادی ایران: بررسی موانع و راهکارها

ادامه مطلب از صفحه ۲

مشکلات تولید و مصرف انرژی، آب و محیط زیست:

بحران های زیست محیطی و کمبود منابع، رشد پایدار را تهدید کرده است.

توسعه نامتوازن مناطق و عدم عدالت منطقه ای:

تمرکز سرمایه گذاری در برخی مناطق، موجب نابرابری اقتصادی و در نتیجه کاهش استفاده از همه ظرفیت ها شده است.

ضعف در زیرساخت های دیجیتال و ارتباطی:

عدم توسعه مناسب فناوری اطلاعات، مانع رشد اقتصاد دیجیتال شده است.

ضعف رسانه ای

رسانه های مستقل و مبتنی از آگاهی می توانند افکار عمومی را نسبت به شرایط و موقعیت ها کشور مطلع سازند، انرژی جمع را به حرکت در جهت تلاش برای توسعه اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و اقتصادی بکار اندازند.

در نهایت می توان گفت: حل چالش های اقتصادی ایران نیازمند اصلاحات اساسی در ساختارهای قانونی، سیاست گذاری، حکمرانی، دستگاه قضایی و فضای کسب و کار است. افزایش شفافیت، حمایت از بخش خصوصی، تقویت زیرساخت ها و ارتباطات بین المللی می تواند مسیر رشد اقتصادی کشور را هموار کند. تدوین استراتژی های بلندمدت و توجه به اقتصاد دانش بنیان نیز از الزامات پیشرفت اقتصادی پایدار خواهد بود.

عبور نفت از شکاف تحریم ها

در ماه های اخیر، صادرات نفت ایران به چین به بالاترین سطح خود از اکتبر ۲۰۲۴ رسیده و در فوریه از ۱.۷ میلیون بشکه در روز فراتر رفته است که نسبت به ژانویه ۸۶ درصد رشد داشته است. این افزایش در شرایطی رخ داده که آمریکا با تحریم های فزاینده قصد دارد صادرات نفت ایران را به کمتر از ۱۰ درصد سطح فعلی کاهش دهد. با وجود این فشارها، ایران با استفاده از راهکارهای جدیدی مانند انتقال نفت کشتی به کشتی، استفاده از ناوگان سایه و ایجاد پایانه های خصوصی در چین، مسیرهای تازه ای برای صادرات نفت خود ایجاد کرده است.

پایانه های خصوصی در چین، که به سرعت جایگاه مهمی در دریافت نفت تحریمی ایران و روسیه پیدا کرده اند، امکان کاهش هزینه های انتقال و افزایش انعطاف پذیری در تجارت نفت را فراهم کرده اند. برخی از این پایانه ها، مانند دونگ بیینگ و یانگ شان، نفتکش های تحت تحریم را پذیرش کرده و با ذخیره سازی نفت، آن را از طریق حمل و نقل ثانویه به مقصد نهایی می رسانند. در این میان، پایانه های مستقل مانند هوپو نیز نقش مهمی در دریافت نفت ایران ایفا کرده اند.

چین به عنوان بزرگترین خریدار نفت ایران، عمده محموله های دریافتی را به پالایشگاه های کوچک و مستقل اختصاص می دهد. این روند نه تنها باعث افزایش درآمدهای نفتی ایران شده، بلکه رقابت در بازار جهانی نفت را نیز تشدید کرده است. افزایش صادرات نفت ایران به چین پیامدهای گسترده ای دارد؛ از یک سو موجب تأمین منابع ارزی برای ایران شده و از سوی دیگر، با تغییر مسیرهای تجاری نفت، نقش پایانه های خصوصی در مقابله با تحریم ها را پررنگ تر کرده است.

با وجود این موفقیت ها، ایران همچنان با چالش هایی همچون تشدید تحریم ها، افزایش نظارت های بین المللی و تغییرات در بازار جهانی نفت مواجه است. با این حال، این شرایط فرصتی را نیز برای توسعه فناوری های لجستیکی، تقویت زیرساخت های حمل و نقل نفت و گسترش روابط تجاری با کشورهای مانند چین و هند فراهم کرده است. ظهور پایانه های خصوصی و راهکارهای نوین ایران برای دور زدن تحریم ها، نشان از انعطاف پذیری و عزم این کشور برای حفظ جایگاه خود در بازار جهانی نفت دارد.

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

۴۴۹۰۵۶۳۷-۴۰
۴۴۹۰۵۶۳۵

تحلیل وضعیت تولید خودرو در بزرگترین خودروسازان داخلی

کاهش ها و رشدهای صنعت خودرو تا پایان بهمن ماه

تا پایان بهمن ماه، تولید خودرو در سه شرکت بزرگ خودروساز کشور، یعنی ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو، به ترتیب به ۴۸۵ هزار و ۹۱۰ دستگاه، ۳۱۵ هزار و ۱۳۱ دستگاه و ۹۶ هزار و ۷۳ دستگاه رسید. در این میان، شرکت ایران خودرو طی ۱۱ ماه اول سال، تولید ۴۸۵ هزار و ۹۱۰ دستگاه خودرو را به ثبت رسانده است که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، که آمار تولید ۴۹۱ هزار و ۹۹۷ دستگاه بود، کاهش ۱.۴ درصدی را نشان می دهد. به این ترتیب، در مقایسه با سال گذشته، ایران خودرو ۶ هزار و ۹۰۶ دستگاه خودرو کمتر تولید کرده است.

بررسی تولیدات گروه های مختلف در ایران خودرو نشان می دهد که در ۱۱ ماه ابتدایی سال، بیشترین تعداد تولید مربوط به خانواده پژو با ۱۵۴ هزار و ۱۲۶ دستگاه بوده است. همچنین خودروهای سورن با تولید ۱۱۶ هزار و ۳۵۴ دستگاه، دنا با ۸۳ هزار و ۱۶۵ دستگاه و رانا با ۱۵ هزار و ۸۳۳ دستگاه در رتبه های بعدی قرار دارند. خودروهای تارا، هایما و سایر محصولات نیز به ترتیب ۶۴ هزار و ۲۶۴ دستگاه، ۱۴ هزار و ۸۰۸ دستگاه و ۲۹ هزار و ۱۰۱ دستگاه تولید شده اند. در حالی که تولید پژو در بهمن ماه امسال ۱۵۴ هزار و ۱۲۶ دستگاه بوده، این رقم در مدت مشابه سال گذشته ۲۵۱ هزار و ۵۹۱ دستگاه بوده است، که کاهش قابل توجهی را در تولید این گروه نشان می دهد. در شرکت سایپا نیز تا پایان دی ماه، تولید ۳۱۵ هزار و ۱۳۱ دستگاه خودرو به ثبت رسیده است. این رقم نسبت به مدت مشابه سال گذشته که تعداد تولیدات ۳۱۹ هزار و ۶۲۶ دستگاه بود، کاهش

۴ هزار و ۴۹۵ دستگاهی را به همراه داشته است. در این شرکت، بیشترین تولید متعلق به وانت ۱۵۱ با ۶۵ هزار و ۸۶۵ دستگاه و خودروهای خانواده X۲۰۰ (تیبیا، کویبک، سانبا) با ۱۹۲ هزار و ۴۴۷ دستگاه است. سایپا همچنین در بخش تولید خودروهای چانگان ۱۱ هزار و ۵۶۸ دستگاه و در تولید خودروهای آریا اتومات ۲۹ دستگاه به ثبت رسانده است. در سال جاری، برای نخستین بار در گروه تویوتا، تعداد ۳۱۱ دستگاه خودرو تولید شده است، در حالی که سال گذشته هیچ تولیدی در این گروه مشاهده نمی شد.

در بخش پارس خودرو، این شرکت در ۱۱ ماه سال، موفق به تولید ۹۶ هزار و ۷۳ دستگاه خودرو شده است که نسبت به سال گذشته، که این آمار ۹۵ هزار و ۱۳ دستگاه بود، رشد اندکی را تجربه کرده است. تولیدات پارس خودرو شامل خانواده Q۲۰۰ با ۶۱ هزار و ۴۸۰ دستگاه و خودروهای سهند با ۱۳ هزار و ۲۹۵ دستگاه است. در بخش تولید خودروهای کویبک معمولی دنده ای، تعداد ۱۰۲۳۴ دستگاه و در تولید سانبا نیز ۱۸ هزار و ۵۹۲ دستگاه به ثبت رسیده است. بخش تولید خودروهای سهند، بیشترین رشد را در پارس خودرو داشته و امسال ۱۳ هزار و ۲۹۵ دستگاه تولید شده، در حالی که سال گذشته تنها ۵۰ دستگاه تولید شده بود.

این آمارها نشان دهنده روند نزولی در برخی گروه ها و رشد در برخی دیگر از محصولات خودروسازان داخلی است که می تواند روند آینده تولید خودرو در کشور را تحت تأثیر قرار دهد.



شایعه اجاره لاستیک برای تعویض پلاک خودرو؛

رئیس اتحادیه فروشندگان لاستیک مشهد آن را تکذیب کرد



کاهش یافته و قیمت لاستیک در بازار از قیمت مصوب پایین تر است.»

رئیس اتحادیه صنف تعمیرکاران و فروشندگان لاستیک مشهد با اشاره به عدم تقاضا برای این محصول در بازار بیان کرد: «پایین تر بودن قیمت لاستیک از قیمت مصوب به دلیل کاهش تقاضا در بازار است، چراکه با افزایش قیمت ها توان خرید مردم کاهش یافته است.»

پورحسینی همچنین تصریح کرد: «پس از گذشت حدود ۵ سال از راه اندازی سامانه جامع تجارت و اعمال سختگیری های آن، نه تنها این سامانه به اهداف خود نرسیده، بلکه باعث ایجاد اختلاف قیمت بین بازار و قیمت مصوب شده است. این موضوع چالش های جدیدی برای تولیدکنندگان و مصرف کنندگان به وجود آورده است. در صورتی که سامانه جامع تجارت برای بخش مصرف کننده غیرفعال شود و قیمت گذاری دستوری حذف گردد، چرخ تولید داخلی بهبود می یابد و دیگر هیچ کس به فکر واردات نخواهد افتاد، در نتیجه از خروج ارز جلوگیری شده و بهترین حمایت از تولید داخلی صورت می گیرد.»

سید کاظم پورحسینی، رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لاستیک مشهد، در واکنش به اخبار منتشر شده مبنی بر اجاره لاستیک برای تعویض پلاک خودرو و استفاده نکردن از تایر فابریک، تأکید کرد: «اخبار منتشر شده در برخی رسانه ها در خصوص اجاره لاستیک، شایعه است و این موضوع را تکذیب می کنم.»

با افزایش چشمگیر قیمت لاستیک خودرو، بسیاری از افراد به دنبال راه حل های جایگزین برای تأمین نیاز خود هستند. یکی از این راهکارها که اخیراً در فضای مجازی تبلیغات زیادی پیرامون آن مشاهده می شود، اجاره لاستیک است. این روش به ویژه در مواقعی همچون تعویض پلاک خودرو مورد توجه قرار گرفته است. در این شرایط، برخی از دارندگان خودرو ترجیح می دهند به جای خرید لاستیک نو و پرداخت هزینه های بالای آن، تایرهای مورد نیاز خود را به طور موقت اجاره کنند. این موضوع به تدریج تبدیل به یکی از نگرانی های اصلی رانندگان شده و نیاز به بررسی جوانب آن بیش از پیش احساس می شود.

پورحسینی در ادامه به افزایش قیمت لاستیک خودرو در بازار اشاره کرد و گفت: «قیمت لاستیک خودروهای سواری در سال جاری دو بار، هر بار به میزان ۸ درصد، افزایش یافته است.»

زلنسکی: اوکراین به کمک های آمریکا نیازمند است



ولودیمیر زلنسکی، رئیس جمهور اوکراین که کشورش بیش از سه سال است درگیر جنگ با روسیه است، در جدیدترین سخنان خود به شدت بر نیاز کشورش به کمک های آمریکا تأکید کرد. او که به دلیل تغییرات موازنه قوا به سمت مسکو اکنون در شرایط دشواری قرار دارد، در سفر اخیر خود به ایالات متحده تلاش کرد تا نظر دونالد ترامپ، رئیس جمهور سابق آمریکا، را جلب کند، اما این تلاش ها با شکستی قاطع مواجه شد.

درخواست های زلنسکی از آمریکا

در حالی که سفر زلنسکی به آمریکا با تحقیرهایی در کاخ سفید همراه بود، او همچنان دست نیاز به سوی آمریکا دراز کرد. رئیس جمهور اوکراین اعلام کرد که اوکراین بدون کمک های آمریکا قادر به ادامه جنگ نخواهد بود و قطع این کمک ها تنها به نفع ولادیمیر پوتین، رئیس جمهور روسیه، خواهد بود. او به وضوح اعلام کرد که این کمک ها به عنوان یکی از اصلی ترین عوامل برای مقاومت کشورش در برابر نیروهای روسی ضروری است.

توافقنامه معدنی و ابراز آمادگی برای امضا

زلنسکی در ادامه به توافقنامه ای اشاره کرد که قرار بود در سفر وی به آمریکا امضا شود. این توافقنامه مربوط به همکاری های معدنی است و رئیس جمهور اوکراین اظهار داشت که این قرارداد اکنون آماده است و کشورش آمادگی دارد تا بار دیگر آن را روی میز بگذارد و به امضا برساند. این توافق می تواند ابزاری باشد برای تقویت روابط اقتصادی و استراتژیک میان اوکراین و ایالات متحده.

امنیت اوکراین و آینده در ناتو

رئیس جمهور اوکراین همچنین بر لزوم تضمین امنیت کشورش تأکید کرد و گفت که برای دستیابی به صلح پایدار باید وضعیت امنیتی اوکراین تضمین شود. زلنسکی اظهار داشت که بهترین ضمانت برای امنیت کشورش عضویت در سازمان ناتو است، که به گفته او آینده اوکراین را در غرب تضمین می کند. این اظهارات نشان می دهد که او همچنان به دنبال تضمین اوکراین در ناتو به عنوان راهی برای تقویت امنیت کشورش و مقابله با تهدیدات روسیه است.

تأکید بر ادامه نبرد و مقابله با روس

زلنسکی همچنین به ادامه نبردها در جبهه های شرقی اوکراین اشاره کرد و افزود که کشورش برای توقف نیروهای روسی در تلاش است تا بتواند در مورد سرنوشت خود تصمیم بگیرد و آینده اش را تضمین کند. او با قاطعیت اعلام کرد که ولادیمیر پوتین نباید هیچ شانسی برای بازگشت به سیاست های گذشته خود در اوکراین و تهدید مردم این کشور داشته باشد.

درخواست برای ضمانت های بین المللی

در پایان، رئیس جمهور اوکراین تأکید کرد که کشورش خواستار ضمانت های امنیتی از سایر کشورهاست تا مردم اوکراین بتوانند به کشور خود بازگردند و در امنیت زندگی کنند. او گفت که مواضعی که در اروپا بر سر آنها توافق شده است، به شرکای آمریکایی ارائه خواهد شد. زلنسکی همچنین تأکید کرد که صلح پایدار از طریق یک توافق مناسب برای پایان دادن به جنگ باید اولویت مشترک تمام طرف ها باشد.

فروشگاه شیرازی

SHIRAZI STORE

تهیه و توزیع کلیه قطعات اتومبیل های

جک ، گل ، لیفان و چانگان

ارسال به کلیه نقاط تهران و ایران



واحد فروش قطعات جک و گل:
۳۳۹۱۵۲۳۲ - ۳۳۱۱۳۲۹۷
۳۳۹۳۰۹۳۴
۰۹۱۲۳۳۹۵۷۰۳



واحد فروش قطعات لیفان و چانگان:
۳۳۹۲۴۰۳۴ - ۳۳۹۹۵۰۶۳



نشانی: خ ملت، پلاک ۸۴

اختلاط بنزین و متانول؛ راهکاری مؤثر برای تمامی ذی نفعان

راهکارهای جایگزین برای رفع ناترازی بنزین

و مجتمع های پتروشیمی نیز از هزینه های سنگین سرمایه گذاری مجدد برای تولید بنزین بی نیاز خواهند شد.

هر تن متانول معادل ۱۲۶۲ لیتر است. اگر خوراک به صورت هشت ماهه تأمین شود، روزانه ۳ میلیون و ۸۰۰ هزار لیتر متانول در هر مجتمع پتروشیمی تولید خواهد شد. در صورت اختصاص تولید سه مجتمع متانول ساز به پالایش و پخش برای اختلاط با بنزین، روزانه بیش از ۱۱ میلیون لیتر متانول با حدود ۱۰۰ میلیون لیتر بنزین تولیدی کشور ترکیب خواهد شد. به این ترتیب، بخش عمده کمبود بنزین جبران شده و نیاز به واردات بنزین نیز برطرف خواهد شد. از نظر اقتصادی، این راهکار به نفع شرکت پالایش و پخش و همچنین مجتمع های پتروشیمی است. در صورت اختلاط ۱۱ میلیون لیتر متانول با بنزین، حتی بدون دریافت تخفیف خوراک، و با در نظر گرفتن نرخ ۲۰ سنت بنزین برای خرید متانول، درآمد متانول سازها افزایش چشمگیری خواهد داشت. البته بعید است که شرکت پالایش و پخش، این نرخ را بپذیرد. اما در صورت تعیین قیمت ۲۰ سنت، که صرفه جویی خوبی برای پالایش و پخش نیز ایجاد می کند، درآمد سالانه متانول سازها به حدود ۹۰ میلیون دلار خواهد رسید. احتمالاً نرخ متعادل ۱۷ سنت به ازای هر لیتر متانول، طی مذاکرات میان شرکت های پالایش و پخش و شرکت ملی پتروشیمی تعیین خواهد شد.

این راهکار علاوه بر حل ناترازی بنزین، نیازی به افزایش قیمت بنزین سوپر وارداتی یا تخصیص ارز برای واردات بنزین گران قیمت ندارد. همچنین، نگرانی از افزایش عرضه مازاد متانول در بازار چین و کاهش قیمت صادراتی آن نیز برطرف خواهد شد. از این رو، پیشنهاد می شود هر چه زودتر مکانیزم تعیین قیمت متانول برای اختلاط با بنزین تدوین شده و از متانول سازهای متقاضی برای مشارکت در این طرح دعوت به عمل آید تا یکی از چالش های اساسی کشور در حوزه تأمین سوخت برطرف شود.



دست کم ۳۳ میلیون دلار است و صادرکنندگان متانول چنین هزینه ای را متحمل نمی شوند.

راهکار بهینه: اختلاط بنزین و متانول

استفاده از متانول و ال پی جی به عنوان سوخت جایگزین در ایران چندان اقتصادی نیست، زیرا نیازمند ایجاد زیرساخت های گسترده، احداث جایگاه های سوخت جدید و تغییر مخازن خودروساز است که هزینه های قابل توجهی در پی خواهد داشت. از سوی دیگر، در کوتاه مدت نیز اراده ای برای انجام این تغییرات در کشور مشاهده نمی شود.

راهکار جایگزین، اختلاط ۱۰ تا ۱۵ درصدی متانول با بنزین است. این روش، یک فرمول برد-برد برای تمامی ذی نفعان محسوب می شود؛ دولت از تأمین ارز مورد نیاز برای واردات بنزین معاف می شود، شرکت پالایش و پخش دیگر نیازی به واردات بنزین ندارد

دیگری از تخفیف ۳۰ درصدی سخن می گوید. روایت نخست، که از سوی مسئولان مرتبط مطرح شده، معتبرتر به نظر می رسد. با در نظر گرفتن همین تخفیف ۱۷ درصدی و هزینه های بالای سرمایه گذاری مجتمع MTG، این طرح چندان مقرون به صرفه نخواهد بود. حتی در مقایسه با صادرات متانول در همان بازه زمانی هشت ماهه، توجیه اقتصادی کمتری دارد.

در حال حاضر، قیمت بنزین آزاد ۳ هزار تومان است که معادل حدود ۳ سنت به ازای دلار آزاد و ۴ سنت به ازای دلار توافقی می شود. اگر شرکت ملی پالایش و پخش بخواهد بنزینی را که ۳ سنت به مردم می فروشد، با قیمت ۲۰ سنت از پتروشیمی ها خریداری کند، درآمد سالانه شرکت پتروشیمی به ۳۳ میلیون دلار خواهد رسید، در حالی که صادرات متانول با قیمت ۲۸۵ دلار و تولید دوسوم ظرفیت (هشت ماه خوراک) ۳۷ میلیون دلار درآمد ایجاد می کند. این در حالی است که هزینه احداث یک مجتمع MTG

در سیاست گذاری انرژی، لازم است تمامی حوزه ها به صورت یکپارچه بررسی و ارزیابی شوند. تصمیم گیری در زمینه بنزین، ارتباط تنگاتنگی با سیاست های حوزه گاز طبیعی و پتروشیمی دارد. امسال، با مطرح شدن مسئله ناترازی و نیاز کشور به واردات بنزین، این موضوع بیش از پیش آشکار شد. در این میان، راهکارهایی همچون استفاده از متانول به عنوان سوخت خودرو، تبدیل متانول به بنزین در مجتمع های MTG و بهره گیری از ال پی جی به عنوان سوخت جایگزین مطرح شدند تا همزمان با رفع ناترازی بنزین، ظرفیت تولید متانول و ال پی جی نیز افزایش یابد. با توجه به تبلیغات گسترده در رسانه های داخلی درباره افزایش تولید متانول و از دست رفتن بازارهای صادراتی که موجب بالا رفتن نامتناسب قیمت خوراک در داخل کشور شده، یکی از مهم ترین پیشنهادها، تبدیل متانول به بنزین است. براساس گزارش ها، شش مجتمع پتروشیمی برای ورود به این حوزه اعلام آمادگی کرده اند و حتی وزیر پیشین نفت در دولت سیزدهم عنوان کرده بود که ۵۰ درصد متانول سازها به سمت تولید بنزین حرکت خواهند کرد. اما آیا این روش از نظر اقتصادی مقرون به صرفه است؟ آیا حتی با وجود تخفیف خوراک، برای مجتمع های پتروشیمی سودآور خواهد بود؟ در نهایت، آیا این مجتمع ها بدون الزام قوی دولتی، حاضر به ورود به این حوزه هستند؟ در ادامه، به بررسی این پرسش ها پرداخته و سپس راهکاری جایگزین ارائه می شود.

بررسی اقتصادی تولید بنزین از متانول

یک مجتمع متانول که خوراک خود را با قیمت ۱۵ سنت دریافت می کند، اگر تنها هشت ماه در سال گاز تخصیص داشته باشد و قیمت متانول CFR چین نیز ۲۸۵ دلار در هر تن در نظر گرفته شود، سالانه حدود ۳۷ میلیون دلار درآمد خواهد داشت. در این محاسبه، هزینه حمل از ایران به چین نیز ۶۰ دلار در هر تن لحاظ شده است. لازم به ذکر است که طی دو سال گذشته، متوسط قیمت متانول CFR چین بیش از ۲۸۵ دلار در هر تن بوده است.

اگر چنین مجتمعی، تمام تولید خود را به بنزین تبدیل کند و خوراک را به صورت ۱۲ ماهه دریافت نماید، نهایتاً قادر به تولید سالانه ۶۶۰ هزار تن بنزین خواهد بود که معادل حدود ۲ میلیون و ۳۰۰ هزار لیتر در روز است.

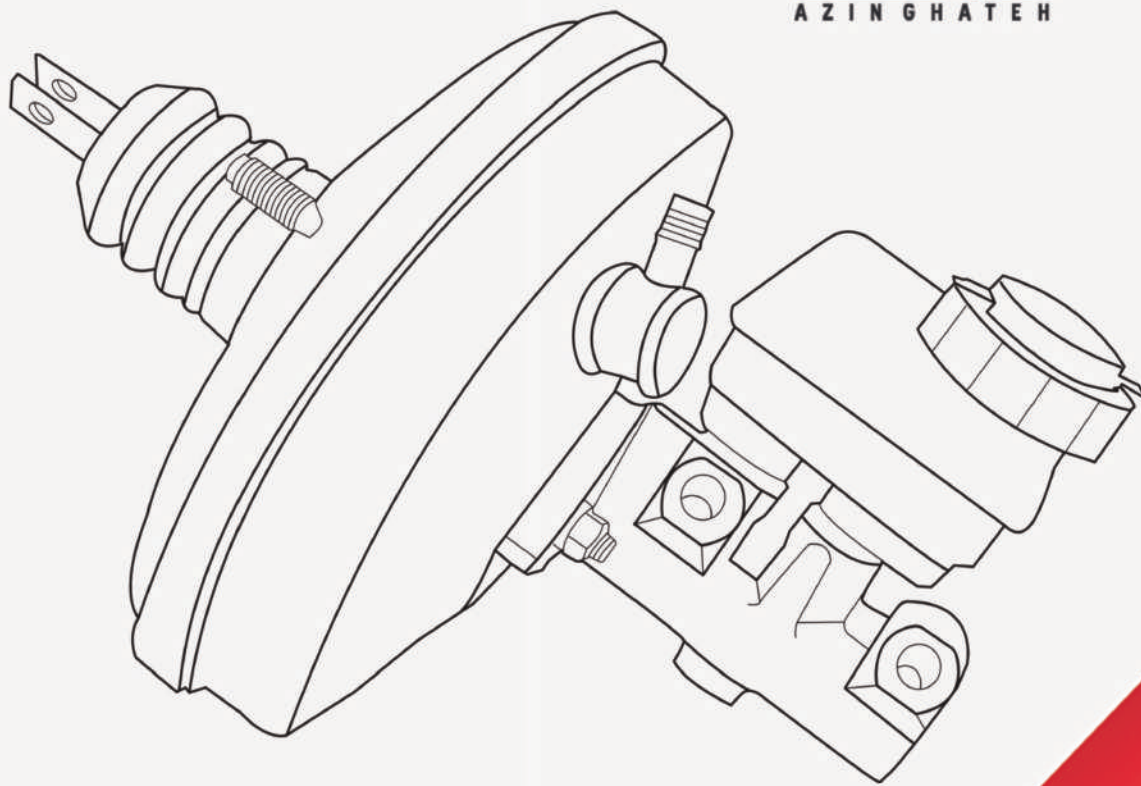
دورویات درباره میزان تخفیف خوراک سوخت برای متانول سازهای متقاضی تولید بنزین وجود دارد؛ یکی از تخفیف ۱۷ درصدی و

ماهنامه قطعات خودرو

ghatatnews.ir

شماره دفتر نشریه

۰۹۱۲۹۰۵۴۵۶۱ ۳۳۹۷۳۶۱۲



۰۲۱-۳۳۹۲۰۴۵۴

۰۲۱-۳۳۹۵۶۳۲۹

ضمانت، کیفیت، امنیت
تولید و پخش قطعات ترمز

WWW.AZINGHATEH.COM

پذیرش نمایندگی فعال شهرستان

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