

۲۰ سال سابقه در خشان در بازار لوازم یدکی خودرو  
۳۳۹۸۹۳۸۵ - ۳۳۹۸۹۵۲۳ - ۳۳۹۸۹۵۲۹

رجوع شود به صفحه ۳

تنهانشریه تخصصی قطعات خودرو در کشور

# قطعات خودرو

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

بختیار  
BakhtiarFactory.com

۴۷ ۹۵ ۹۲ ۳۳  
۳۳ ۸۳ ۹۱ ۳۳

سیدحسین بحرینیان، صنعتگر

## مدیران سیاسی تاناکجاآباد

### صنعت خودرو و امیدهای پیش رو

صفحه ۴

محسن شریفی؛ فعال در زنجیره تامین قطعات خودرو

## "منطق بازار" مشکلات راحل می کند

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

صفحه ۷

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

## فرست محدود، موضوعات نامحدود

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

صفحه ۲

پیام آصفی؛ مدیر عامل شرکت توسعه قطعه توس

## تجارت مقوم تولید

صفحه ۶

حسن بشارت نیا- صاحب امتیاز و مدیر مسئول ماهنامه قطعات خودرو

## کوچک اما مهم و مفید

صفحه ۲

چند پیشنهاد به

## انجمن صنایع لت ترمزو کلاچ

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

صفحه ۸

دکتر امیرحسین صیرفی عضو اتحادیه و نایب رئیس کمیسیون اقتصادی

## مثلت قانون، دانش و تجربه

صفحه ۸

**Franco**®

AUTO SPARE PARTS

**YELKEN**

# ODM

## بلبرینگ و کاسه نمدهای خودرویی

دارای یک سال گارانتی

10<sup>th</sup> ANNIVERSARY  
2010-2020

۱۰ سال است که در قله کیفیت با شما همراهیم

۳۳۹۷۹۷۲۱-۵

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

# سپاس - قهرمانان - سلامت  
# من - ماسک - میزنم





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

اقتصاد کلان و خرد دانشگاه پیام نور کرج / مسئول صفحه صنعت روزنامه همشهری اقتصادی ۱۳۷۸ / کارشناس و مسئول حوزه خودرویی سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران تا سال ۱۳۹۷ / حضور در معاونت امور صنایع و گروه خودرو سازی ایران خودرو تا خرداد ماه ۱۳۹۹ / سابقه بخش خصوصی کارشناس اداری - مالی بازرگانی رز (۷۸-۸۰)

دکتر سهیل معمار با ۴۴ ساله / دکتری مدیریت عالی کسب و کار (DBA) از دانشگاه شهید بهشتی سال ۱۳۹۷ / لیسانس و فوق لیسانس در رشته اقتصاد، مدرس دروس

### سرمقاله



حسن بشارت نیا - صاحب امتیاز و مدیر مسئول - ماهنامه قطعات خودرو

## کوچک اما مهم و مفید

عبارت کسب و کارهای کوچک و متوسط بیشتر شامل کسبه و تولید کنندگان خرد می شود. همان ها که کمترین تریبون را دارند و درون دولت نمایندگان پر قدرتی ندارند در یک مثال بیش از ۸۰۰۰ اتحادیه در کشور تنها از طریق بخش کوچکی از وزارت صمت به دولت متصل هستند. در واقع خانوارهای ایرانی که معیشت خود را از طریق این نوع کسب و کارها تامین می کنند گرچه سهم عمده در تولید ناخالص ملی، اشتغال زایی و تامین منابع بانک ها دارند اما سهم کوچکی از تسهیلات ارزان بانکی عایدشان می شود مثال حیرت انگیز آن تبدیل وام های (بانک مسکن؛ سال هاشعارش راهی برای خانه دار شدن بود) به وام ودیعه اجاره مسکن است. البته بانک نیز یک بنگاه اقتصادی است که با ساز و کار مشخص به قصد انتفاع فعالیت می کند و اگر بخواهد تاوان همه نا کارآمدی های مدیریتی در سایر صنایع را بدهد، تبدیل به یک بنگاه اقتصادی درمانده و بیمار خواهد شد. حال اگر برابری های گذشته بانک مرکزی خرج بیماری او را پرداخت کند، بیمار ماندن به جای

تلاش برای رفع بیماری گزینه بانک خواهد بود که هست. پرواضح است در نهایت هزینه درمان این بیمار از طریق افزایش تورم و از جیب مردم پرداخت می شود. بنابراین پیش شرط اعمال اصلاحات در نظام بانکی کشور، قبول کردن بانک به عنوان یک بنگاه اقتصادی انتفاعی است. کسب و کار اصلی بانک تولید اعتبار و نهاده اصلی آن منابع سپرده گذاران است. اما جفا کاران منابع سپرده گذاران در اختیار بنگاه های بزرگ تولیدی کشور قرار می گیرد. بنگاه هایی که بعضا که وام های ارزان قیمت را نه صرف تولید که در تامین مخارج جاری و ستادی خود و سرمایه گذاری های غیر مرتبط می کنند در نتیجه نه تولیدی می افزایند و نه برای بانک ها توانی برای تامین مالی دیگران که اتفاقاً تولید کننده و مفید هم هستند باقی می گذارند. این بنگاه ها در واقع سیاسی اقتصادی هستند و بعضا مالک بانک ها نیز شده اند. تریبون و لابی دارند و هر چه بخواهند بر سر تولید می آورند. اکنون نیز سوار بر بورس شده اند که امیدواریم آن را نیز زمین گیر نکنند در میان توصیه مالی جاد تریبون برای اصناف به عنوان نماد کسب و کارهای کوچک و متوسط و روی آوردن به تشکلهای جدید برای تعمیق نفوذ و مطالبه حقوق قانونی و مدنی است.

### دفتر ماهنامه قطعات خودرو

۰۲۱-۷۷۵۳۰۰۹۸  
۰۹۳۵۱۲۶۰۰۲۲

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

## فرصت محدود، موضوعات نامحدود

سهیل معمار با ۴۴ ساله / دکتری مدیریت عالی کسب و کار (DBA) از دانشگاه شهید بهشتی سال ۱۳۹۷ / لیسانس و فوق لیسانس در رشته اقتصاد، مدرس دروس صنایع ایران تا سال ۱۳۹۷ / حضور در معاونت امور صنایع و گروه خودرو سازی ایران خودرو تا خرداد ماه ۱۳۹۹ / سابقه بخش خصوصی کارشناس اداری - مالی بازرگانی رز (۷۸-۸۰)



اداره کل صنایع حمل و نقل علاوه بر گروه خودرو، اجزاء و قطعات دو گروه دیگر را نیز در بر می گیرد. گروه صنایع دریایی، ریلی و هوایی و گروه خدمات پس از فروش، مجموع این سه گروه حجم بسیار بزرگی از سیاست گذاری ها، برنامه ریزی ها و اجراء را شامل می شود که مدیریت آن ها نیازمند دانش وسیع، بینش عمیق و تجربه فراوان است. امیدواریم

Gostareh Sanat Karbordi  
APADANA Co.

شرکت گسترش صنعت کاربردی  
آپادانا (سهیلی خانی)

**GSK & QC**  
APADANA (Wanxiang Group)

- مورد استفاده در خط تولید (OEM)
- با بهترین کیفیت اتحادیه اروپا
- نماینده انحصاری QC (Wanxiang Group) و GSK در ایران
- دارای ۱۰۰/۰۰۰ کیلومتر یا ۲ سال ضمانت
- دارای تاییدیه کیفی از خودروسازان داخلی

فروشگاه مرکزی: تهران، خیابان امیرکبیر، کوچه ناظم الطایف پاساژ تهران، طبقه همکف، پلاک ۱۷  
تلفن: ۳۳۹۲۰۴۱۱ | فکس: ۳۳۱۱۸۴۷۶  
دفتر مرکزی: تهران، خیابان سعدی شمالی، ساختمان ۲۵۰ شماره ۶۲۹، طبقه ۵، واحد ۱  
تلفن: ۳۳۹۵۳۶۳۸ | همراه: ۰۹۱۲۱۱۴۰۹۴۲

www.gska.ir | info@gska.ir  
@gskapadana @gskapadana

سیک بختیار

بزرگترین تولید کننده سبک، میل فرمان و موج گیر خودروهای سنگین، نیمه سنگین، کشاورزی و راهسازی

B. I. F

دفتر مرکزی فروش: تهران، خیابان ملت، کوچه آذرطوس  
پاساژ مهدی، طبقه زیر همکف، پلاک ۱۲  
تلفن: ۳۳۹۱۸۳۱۳ - ۳۳۹۲۹۵۶۷ (۰۲۱)  
www.BakhtiarFactory.com



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

تنها به نظر می رسد جوزف بایدن در صورت پیروزی در انتخابات سیاست فشار بر ایران با شدت کمتر دنبال خواهد کرد تا در یک سیستم موازنه و کنترل بتواند با ایران دیپلماسی چند جانبه و خروج آمریکا از جنگ ها و چالش های پایان ناپذیر در منطقه را پیش ببرد. در این میان فرض باقیماندن ترامپ در کاخ سفید نیز تا حدی

## مرحوم برجرام آیدر صورت پیروزی جوزف بایدن آمریکا به برجرام باز خواهد گشت؟

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

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

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

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

این برنامه ای است که از سال گذشته در دستور کار روز راتخانه بوده است و ما آن را با جدیت تمام دنبال می کنیم.

الان در حال احصاء ظرفیت های ساخت داخل هستیم تا بتوانیم کاملاً واقعی توان و ظرفیت تولید داخلی را معین و تضمین کنیم بر اساس داده های بدست آمده کمک های لازم برای تامین مواد اولیه، تخصیص و تامین ارز و نقدینگی ریالی را انجام می دهیم.

بدیهی است در اقلامی که مطمئن شویم تولید داخلی نیاز کشور را تامین خواهد کرد. از واردات آن جلوگیری خواهیم نمود.

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

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

اول باید از خودمان به عنوان سیاستگذار و در وهله بعدی از خودروسازان به عنوان مجری کار انتقاد کنیم که به بخش اطلاع رسانی، واقناع افکار عمومی به اندازه کافی بهاء نداده و توجه نکرده ایم.

خوشبختانه روابط عمومی و وزارتخانه برای این موضوع برنامه ریزی کرده است. مانیز از رسانه ها انتظار همکاری داریم.

چقدر مدیریت دولت بر صنعت خودرو را در ضعف و کندی این صنعت موثر می دانید؟

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

مادر زمینه خصوصی سازی صنایع بزرگ و مشخصاً صنعت خودرو در چندین کشور مطالعه کرده ایم الگویی عملیاتی آن ها نیز حدود ۱۵ سال است.

و کلام آخر...

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

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

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

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

بنابراین گاهی واقعات هییه مواد اولیه برای ساخت محصول مطابق استاندارد غیر ممکن یا لااقل بسیار سخت است و حتی ممکن است ما مجدداً مواجه با خودرو هایی شویم که فقط به دلیل نداشتن یک قطعه کف کارخانه می مانند. بنابراین از این فرصت استفاده کرده و عرض می کنم: جهش تولید با همکاری همه وزارتخانه ها و سازمان ها و قوای سه گانه کشور امکان پذیر است.

ما نیازمند به درک متقابل از سوی سازمان استاندارد و سازمان حفظ محیط زیست هستیم.

گلایه ما بخاطری توجیهی به شرایط تحریمی است.

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

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



## کیفیت ثروت ماست

تَه‌لَهِ قَطْعَه تَوَاس  
T.G.T

## ۴۰ سال سابقه درخشان در بازار لوازم یدکی خودرو



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

تلفن: ۳۳ ۹۸ ۹۳ ۸۵ – ۳۳ ۹۸ ۹۵ ۳۳ – ۳۳ ۹۸ ۹۵ ۲۹





شرکت تولیدی و صنعتی تکلان توس

همگام با تکنولوژی

www.toklantoos.com info@toklantoos.com

دفتر فروش : ۸۸۷۱۷۱۲۳

بزرگترین تولیدکننده سیستم های کامل ترمزو کلاچ در ایران



تحت لیسانس شرکت FTE۲ (FAG) آلمان

تحت لیسانس شرکت TEVES @continental آلمان

ماهانمه سراسری خودرو، قطعات و خدمات

شماره ۵ مرداد ماه ۱۳۹۹

۴

قطعات خودرو

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

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

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

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

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



اگر مسئولان اجازه دهند مدیرانی مستقل از ذینفعان و دارای اهلیت، با تجربه کافی در اقتصاد و صنعت در مسند هدایت صنعت خودرو قرار بگیرند شاهد تولید قطعات با کیفیت خواهیم بود.

برای تهیه کائوچو خودرو به کشورهای مالزی، اندونزی و ... وابسته اند.

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

صرفه و توجیه اقتصادی داشت و کارخانه هایی برای تبدیل منابع طبیعی به مواد اولیه ای ایجاد می شد که امروز مجبور نباشیم آنها را به سختی و با هزینه بسیار زیاد وارد کنیم این رویکرد فشارهای سیاسی را کاهش می داد و هم صرفه اقتصادی داشت. در میان مدت نیز جلوی واردات گرفته می شد. به عنوان نمونه اگر سرمایه جذب شده برای چنین سایت هائی صرف ایجاد واحدهایی برای تولید مواد می مانند NBR یا EPDM و امثال آن می شد، موادی که واحدهای پتروشیمی کشور مان به دنبال تولید آن نبودند و مقامات تصمیم گیر اقتصادی نیز به آن توجه ننمودند، امروز محتاج واردات و آسیب به خطوط تولید خودرو سازی و بازار قطعات مصرف و تأیر نبودیم.

**نگاه کلان نگر**  
مسلماً اگر صنعت خودرو به درستی هدایت شود، رشد و نوآوری خواهد داشت و اقتصاد ملی را تقویت و به درون زایی آن کمک می کند. در نتیجه شرایط کاملاً ناخوشایند اقتصادی امروز به وجود نمی آمد. به طور مثال موضوع تلفات تصادفات مسئله نگران کننده و آسیب زایی از جهات مختلف اجتماعی، اقتصادی و حتی سیاسی است.



مسلماً اگر صنعت خودرو به درستی هدایت شود، رشد و نوآوری خواهد داشت و اقتصاد ملی را تقویت و به درون زایی آن کمک می کند.

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

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

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

در نگاهی دیگر از منظر اقتصادی در مقایسه با کشورهای تولید کننده خودرو، یک قطعه حسب فن آوری مورد نیاز حداکثر توسط یک یا دو و در برخی از قطعات تا چهار شرکت اما با تیراژ انبوه تولید می شود. لذا می بینیم در کشورهای در حال توسعه تولید کنندگان قوی، بزرگ و پیرانگیزه می توانند در فضای پرقابیت جهانی دوام بیاورند و با روی آوردن به

سید حسین بحرینیان، صنعتگر

مدیران سیاسی تا ناکجا آباد

صنعت خودرو و امیدهای پیش رو



که صنعت خودروی ایران در صدمقدم تحریم قرار بگیرد.

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



تحریم کنندگان می دانند ایران با داشتن منابع طبیعی فراوان و نیرو های جوان تحصیل کرده اگر فرصت یابد خودرو هایی در تر از جهانی، طراحی و تولید می کند.

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

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

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

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

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



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

# قطعات خودرو

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

بزرگترین تولیدکننده سیستم های کامل ترمز و کلاچ در ایران

تحت لیسانس شرکت FTE (FAG) آلمان    تحت لیسانس شرکت TEVES @ Continental آلمان

شرکت تولیدی و صنعتی تکلان توس

# همگام با تکنولوژی

www.toklantoos.com    info@toklantoos.com  
دفتر فروش : ۸۸۷۱۷۱۳۳

بخش خصوصی، دچار تحلیل رفتن توانمندی هایی که به وجود آمده بود، شده است. امیدواریم با تأسیس کنسرسیوم، بتوانیم در معماری راهبرد نقشه راه صنعت خودرو مشارکت مفیدی داشته باشیم. ثمرات اقتصادی خودرو سازی بسیار بیشتر از پتروشیمی و دیگر صنایع است. اگر این صنعت به درستی مدیریت شود، بسیاری از صنایع دیگر نیز رشد می کنند. متأسفانه سرمایه گذاری در قطعه سازی مشکل دیگری است که سازمان ها و دستگاه های مربوطه با آن علمی وجدی برخورد نمی کنند. با این حال، ما امیدوارانه کارمان را پی می گیریم و امید به موفقیت و دستیابی به افتخارات صنعتی برای کشورمان داریم. ■

خودرو دچار رخت شد و موجب شد تا قطعه سازان داخلی نتوانند همه ظرفیت های به وجود آمده در دهه ۷۰ را ارتقا دهند، اما خوشبختانه ذخیره های دانش موجود، در صورت انسجام، قادرند تحرك مجد در اسبب شده و مسیر پیشرفت را هموار کنند. **چه باید بکنیم؟** برای این که بتوانیم به بازار های هدف در کشورهای دیگر دست یابیم، باید صنعت قطعه سازی و خودرو سازی، قوی و کارآمد باشد، آنچه که کشور از آن رنج می برد، نداشتن راهبرد توسعه در دهه های گذشته بوده که باعث از دست رفتن فرصت های طلایی پیشرفت شد. صنعت خودرو هم به دلیل عدم تدوین راهبرد توسعه این صنعت توسط دولت ها با مشارکت واقعی ذینفعان فعال

مدیران نگاه ابزاری به صنعتگران می کنند و صرفاً برای تکمیل بیلان و رزومه خودشان سراغ تولید کنندگان می آیند، اما امروز این رفتار پذیرفتنی نیست. **صادرات قطعات خودرو** در اینجا خبر خوشی را به فعالان این بخش می دهد که با حضور بیش از ۲۲ شرکت بزرگ در قالب یک کنسرسیوم تلاشی برای صادرات قطعات خودرو شکل گرفته و تصمیم بر آن است که از فرصت های پیش رو استفاده شود، اما همانطور که می دانید ارتباطات سیاسی در توسعه صادرات نقش بسیار مؤثری دارد که امید است مسئولان همراهی کنند. از سویی همانگونه که گفته شد بر اثر خاکسترنشینی صنعت خودرو و به خصوص بخش قطعه سازی، از اوایل دهه ۸۰ به بعد، دانش و نوآوری در حال شکل گیری در صنعت

تولیدی را اعلام می کند ما چگونه باید رفتار و سیاست گذاری کنیم؟ البته جاداشت که زمان طلایی که پیش از اعمال تحریم های حداکثری داشتیم، مسئولین کشور خصوصاً مدیران صنعت خودرو برای خود اتکائی داخلی تلاش می نمودند. اما آن فرصت از دست رفت حالا باید با گفتن حقایق کامل در خصوص شرایط کشور به مردم احترام بگذاریم و یاری آنان را طلب نمائیم، همچنین با اعتماد بر تجربه و ذخیره دانش کارشناسان و جوانان وطن دوست کشورمان، مشکلات را در قالب مسئله طرح و حل کنیم. این که رسانه های دولتی به مردم امید بدهند، خوب است، اما بایستی در فضای حرفه ای، به متخصصین و فعالان صنعت واقعیت ها را بگوئیم و کمک بخواهیم و از همکاری شان استقبال کنیم و دیگر فرصت ها را از دست ندهیم. گاهی برخی

## پیشنهاد

# اتحادیه تامین کنندگان لوازم یدکی ایران

ا. عبدالحسین آزاد

شاید خیلی ها چنین عنوانی را نیاز بازار لوازم یدکی در کشور بدانند. چرا که فعالان این زنجیره از مبدأ تولید یا واردات تا نصب قطعه روی خودرو عملکرد دارند و نمی توان باتوجه به پراکندگی همه انواع خودرو در همه شهرهای کشور این صنف را بدون ارتباط سازمان یافته در کل ایران مدیریت کرد. مردم و حاکمیت تامین بازار لوازم یدکی را بر عهده زنجیره تامین قطعات یدکی می دانند. هرگاه کمبودی رخ می نمایاند یا

- تدوین اساسنامه ای مبتنی بر تامین منافع همه رسته ها و دسته ها و خصوصاً مصرف کننده نهایی
- تشکیل کمیسیون هایی با حضور افراد خوشنام از هر رسته برای کشف، احصاء و دسته بندی نیازهای هر بخش تا بتوان برای آن راهکارهای واقع گرایانه ارائه گردد.
- ایجاد ارتباط با چندین انجمن بین المللی که با همین عنوان کار می کنند و هم چنین انجمن های تخصصی حوزه لوازم یدکی در سطح منطقه ای و جهانی
- ایجاد آزمایشگاه و مرکز پژوهش ها که بتواند به اعضاء در مقاطع و موارد مختلف خدمت ارائه کند و به عنوان معین سازمان استاندارد و گمرک یا سایر مراجع عمل کند.
- ایجاد دیتابیس جامع از تولیدات، واردات (برندها)، توزیع کنندگان بزرگ دارای نام و نشان تجاری و تمامی اشخاص حقیقی و حقوقی مرتبط با زنجیره تامین حتی کسانی که به صورت سرپایی کار می کنند.
- ایجاد یک مرکز واحد رسیدگی به شکایات و گارانتی و وارانتهی قطعات، این بخش مهم ترین هدفش جلب اعتماد عمومی و تامین حقوق مصرف کنندگان است.
- ایجاد واحد بازرسی و حل اختلاف به منظور کشف افراد یا واحد های صنفی یا تولیدی که با رفتارهای غیر حرفه ای موجب آسیب دیدن همکاران می شود.
- ایجاد صندوق رفاه و تامین برای اعضاء به منظور رفع نیاز های فوری یا حمایت از آسیب دیدگان واز همه مهم تر برای سرمایه گذاری در طرح های مشارکتی

پایه های مردم سالاری و اعتماد به مردم را در جامعه تقویت کند. بی تعارف باید عرض کنم اغلب تشکل های صنفی و غیر صنفی فقط توانسته اند برای حلقه کوچکی از دست اندکاران و مدیران خود مفید باشند. دلیل اصلی آن ضعف در انجام کار گروهی و نداشتن سازماندهی است. ■



# راه بندان

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

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

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

پیام آصفی؛ مدیر عامل شرکت توسعه قطعه توس

## تجارت مَقوم تولید

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



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

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

محری، ناظر و دستگاه قضایی کارشان را درست انجام دهند در هیچ موضوعی انحراف و ناهنجاری رخ نخواهد داد. تجارت امری مفید، بخشی از اقتصاد داخلی و بین المللی یا جهانی است که از قضا در صورت سیاستگذاری و اجرای درست آن موجبات توسعه و ارتقاء کیفی تولید داخلی هم خواهد شد. نکته مهم این است که بدانیم تجارت و توزیع صرفاً به معنای خرید و فروش نیست.

در ایران ما بازاریان که جمع تجار و کسبه هستند سال های متمادی صنعت فرش، کشاورزی و صنایع دستی را مدیریت کردند.

مدل گردش مالی و مدیریت تولید در آن دوره بسیار حساب شده بود بدین معنا که بدون اینکه پول و کالا در شبکه راکد و انباشت شود از خریدار نهایی اخذ و به حلقه های بالاتر یعنی عمده فروش، بنکدار، تولیدکننده و فروشنده مواد اولیه پرداخت می شد. در واقع هزینه پول در این مدل اقتصادی به حداقل ممکن می رسید.

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

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

**در صورت تهیه یک نقشه راه کامل برای تامین نیازهای کشور می توان با سهم بندی واقع بینانه و منصفانه، هم از تولید حمایت کرد و هم تجارت هوشمندانه انجام داد.** در این صورت همواره کالاهای بروز و قابل رقابت تولید خواهد شد. حق انتخاب مصرف کننده نهایی سلب نمی شود. تنوع محصول در بازار خواهیم داشت. مراودات تجاری با سایر کشورها حفظ خواهد شد. به خوبی می دانیم ابزار تعرفه و تجارت ترجیحی، استاندارد و امثال آن نیز همواره در اختیار دولت است تا بتواند تعادل بازار و کیفیت کالاها را مدیریت کند.

**مسلمان فروشندگان و کسبه از فروش کالای داخلی خوشحال تر خواهند بود و تجار نیز مشتاق عقد قراردادهای بلند مدت و مبتنی بر منطق اقتصادی و تجاری با تولید کنندگان ایرانی هستند.**

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

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

ZEXEL

BOSCH  
تکنولوژی در خدمت زندگی  
بوش



گروه بازرگانی  
سودبر

+۹۸۲۱۳۳۹۰۹۵۰۸

گروه بازرگانی سودبر

نماینده رسمی

قطعات یدکی سنگین، راهسازی و سواری

شرکت بوش آلمان در ایران

+۹۸۲۱۳۳۹۴۶۴۶۱ +۹۸۲۱۳۳۹۷۸۰۱۷ (۱۰۶)



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

امیلاد منیعی عبارت مدیران جسور گاهی مترداف عملکردهای هیجانی و به دور از تدبیر و برنامه گرفته می شود که در حقیقت این طور نیست. در همه سازمان ها مواقعی پیش می آید که می توان آن ها را شرایط «بحرانی» نامید بحران ها ممکن است از درون سازمان یا بیرون آن ایجاد شده باشند هر چه هست باید مدیریت سازمان با



محسن شریفی؛ فعال در زنجیره تامین قطعات خودرو

## "منطق بازار" مشکلات را حل می کند



روی سخن با سیاستگذاران و مدیران اقتصادی کشور است که تصور ما بر حسن نیت و عزمشان برگردد گشایی از تنگنای معیشتی مردم است. فکر می کنیم می خواهند تولید را رونق بخشند و جهشی در تولید ایجاد کنند. لذا راه یافتی که از نظر نگارنده نسخه این روزهای اقتصاد ماست به عرض می رسد. بازار سنتی ایران منطق و الگوی بسیار منصفانه و قابل دفاعی دارد. در بازار ایران همواره حرکت کالا از مبدأ تولید یا واردات تا مقصد یعنی رسیدن به دست مصرف کننده نهایی؛ با مدیریت و راهبری توزیع کنندگان صورت گرفته

بزرگترین ضعف یک فروشنده (اعم از خرد یا کلان) این است که به مشتری بگوید؛ ندارم. اعتبار بازار به فراوانی عرضه است. اگر می بینیم در کشور علیرغم تحریم ها و ده ها مشکل ساختاری، سیاستگذاری و یا اجراء، قحطی بروز نمی کند بخش عمده آن به لطف فعالان شبکه توزیع است. شبکه ای گسترده با پیشینه ای افتخار آمیز، دلبسته به جامعه، روابط انسانی و عاطفی که دائما مورد هجمه قرار می گیرد و یک عیبش، هزار و هزار خُسنش نادیده شمرده می شود. اکنون مجال توضیح این مقال نیست.

یادداشت | عبدالعلی مجد

### بازار سرمایه (بورس)

اصل بر آن است که وقتی پولی وارد بازار سرمایه می شود دیگر از آن خارج نخواهد شد چرا که سهام خریداری شده تنها می تواند توسط شخص دیگری خریداری شود اما این بدان معنا نیست که ورود هر چه بیشتر اشخاص حقیقی یا حقوقی و ورود سرمایه هر چه بیشتر به بازار سرمایه مساوی بهبود اقتصاد باشد. خریدهای هیجانی، حباب و از همه خطرناک تر ناتوانی بنگاه های اقتصادی بورسی برای توسعه و بهبود عملکرد می تواند پیامدهای ناخوشایندی را برای اقتصاد ملی به بار آورد. بازار سرمایه در واقع بایهود تخصیص منابع، به رشد و شکوفایی اقتصاد کشور کمک می کند. مشارکت عمومی و گسترده مردم در بازار سهام، زمینه ساز توسعه مالی و درآمد توسعه اقتصادی کشور است. تحقق این مهم اما در گرو نگاه بلند مدت نسبت به سرمایه گذاری در بازار سهام و افزایش آگاهی میان تامین کنندگان سرمایه است. رونق گذرا و هیجانی بازار سهام و تقلیل نقش آن به ابزاری برای کسب سود در کوتاه مدت، بدون شک نمی تواند به تامین هدف اصلی در توسعه بازار سرمایه که دستیابی به رشد پایدار اقتصادی است، کمک کند. در شرایط فعلی که به نظر می رسد هم دولت نسبت به آزادسازی سهام عدالت و فروش بخشی از دارایی های خود در بورس اهتمام دارد و هم مجلس جدید بر رونق بازار سرمایه تاکید کرده است، از سیاستگذاران و در راس آنها دولت و مجلس انتظار می رود، رشد با ثبات بازار سرمایه را به عنوان یکی از اهداف کلی سیاست گذاری در دستور کار خود قرار دهند و سایر تصمیماتشان را در چارچوب دستیابی به این هدف کلی و ایجاد الزامات آن اتخاذ کنند.

است. بی آنکه محتاج تامین مالی از منابع بانکی یا بورس باشد. این مدل اکنون نیز می تواند احیاء شود. گرچه هم چنان بخش های بزرگی از بازار مصرف ایران کم بایش این چنین باقی مانده اند. تولید کننده هنر و تخصصش تولید است. بازرگان قدرت، جرات و تخصص تامین مواد اولیه، نهاده های تولید، کالای نیمه ساخته یا آماده مصرف را دارد. هنر بازرگان در خرید است می داند چه زمانی، چقدر و چگونه خرید کند. حلقه های بعدی تجارت یعنی بنکداران (که در حال حذف هستند)، عمده فروشان و خرده فروشان نیز می توانند رضایت مصرف کننده نهایی را جلب کنند. در این نوع از زنجیره تامین هر کس کار خود و جای خود را می داند. با ارزش ترین عنصر در اینجا مصرف کننده و رضایت اوست که در نگاه همه عوامل زنجیره ملک روزی است. در حال حاضر نسخه نیمه کاره اقتصاد دولتی و اقتصاد بازار آزاد که همزمان در کشور مادر حال اجراء است و این ممتنع الوجود با تحریف فراوان موجود است. حاصلی جز آشفتگی و ناهنجاری اقتصادی نداشته است.

تولید کنندگان، بازرگانان، کسبه خرد و کلان و مصرف کننده همگی ناراضی هستند دولت نیز هر چه می کوشد به اندازه کافی توفیق نمی یابد.

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

**گروه پژوهش صنعت مدرن**  
طراح و تولید کننده انواع چراغ خودرو

- مجهز به خطوط تزریق انواع مواد ترموپلاستیک و ترموست
- خطوط لاک زنی و آبکاری قطعات
- قالبسازی در داخل و خارج کشور
- آزمایشگاه مجهز به تست های عملکرد و دوام
- خطوط کامپندسازی مواد اولیه پلیمری
- خطوط تولید انواع دسته سیم

خیابان سه هروردی شمالی  
خیابان شهید خلیل حسینی (سورنا)  
پلاک ۸ طبقه سوم واحد ۱۲  
کد پستی: ۱۵۷۶۹۹۹۳۵  
☎ ۸۸۷۴۱۰۹ ☎ ۸۸۷۴۱۶۳۴

# لوازم یدکی بابک

## پخش انواع لوازم یدکی و باتری

ال ۹۰

پژو

پراید

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



**گروه پژوهش صنعت مدرن**  
تولیدکننده انواع چراغ و آینه اتومبیل های داخلی  
www.modernautolight.com  
صنایع چراغ اتومبیل مدرن  
دفتر مرکزی تهران: خیابان سپهر روی شمالی، خیابان شهید حسینی (سورن)، پلاک ۸، طبقه ۲ واحد ۱۲  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۳۱۶۳  
فکس: ۰۲۱-۸۸۷۴۶۱۰۹

صاحب امتیاز و مدیرمسئول: حسن بشارت نیا  
سردبیر: عبدالعلی مجد تحریریه: نگارستان حسینی، میلاد منبغی، همت الله شکری، عبدالحسین آزاد، حسین پور محمد  
بازرگانی: ناصر حیدری صفحه آرایی: هفت اقلیم هنر عکاس: خسرو حیدری ناظر چاپ: حامد بشارت نیا  
گروه رسانه ای هفت اقلیم هنر:  
ناشر ماهنامه قطعات خودرو، نشریه یدکی رسانه، ماهنامه خانه روشن سایت: yadakiresaneh.ir  
نشانی: خیابان انقلاب، خیابان صافی علیشاه، خیابان تهرانی، کوچه مرادزاده، پلاک ۱۷، واحد ۳  
تلفن: ۰۲۱-۷۷۵۳۰۰۹۸ نمابر: ۷۷۵۲۵۸۴۱

ماهانامه سراسری خودرو، قطعات و خدمات  
شماره ۵ مرداد ماه ۱۳۹۹  
**قطعات خودرو**  
توزیع: بازار لوازم یدکی، کارخانه های تولیدی، مکانیک ها و تشکل های صنفی

**چند پیشنهاد به انجمن صنایع لنت ترمز و کلاچ**  
عبدالعلی مجدا

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

چند پیشنهاد به انجمن و اعضای محترم آن داریم:

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

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

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

فرمولاسیون لنت کار کنند تا نیاز به واردات مواد اولیه به حداقل برسد.

مصرف کننده نهایی قیمت، کیفیت و در دسترس بودن برایش مهم است اما از این ها مهم تر احترام است. انجمن یا کارخانه های تولیدی می توانند به شکل بسیار سازمان یافته، حرفه ای و با استفاده از آخرین و بهترین روش ها، نرم افزارها و سخت افزارهای موجود سامان های راهنمایی، رسیدگی به شکایات و دریافت پیشنهادهای مشتریان را ایجاد و با جدیت دنبال کنند.

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

دکتر امیر حسین صیرفی عضو اتحادیه و نایب رئیس کمیسیون اقتصادی

**مثلت قانون، دانش و تجربه**

چرا برخی همکاران موفق ترند؟ چرا همه درها به روی بعضی ها بسته است؟ چرا اتحادیه ها نمی توانند به اعضای خودشان کمک شایانی بکنند؟ چرا مشکلات درون صنفی حل نمی شود؟ پاسخ به سوالاتی از این دست می تواند از منظر روانشناسی فردی یا اجتماعی پاسخ داده شود. می توان به این سوالات از جنبه تقدیرگرایی پاسخ داد و می تواند بانهگاه انتقادی و تلخ با آن ها مواجه شد. اما یک از جنبه دیگری هم می توان به موضوع پرداخت، جنبه ای که شامل واکاوی قانون و عمل ما و تسلط بر هر دو باشد. در این جامی توانیم به سه ضلع جادویی مثلث عمگرایی توجه کنیم: قانون، دانش، تجربه

**قانون**

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

**دانش**

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

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

**تجربه**

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

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

**DAYCO**  
MOVE FORWARD. ALWAYS.

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

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

کدپستی: ۵۵۶۱۹-۱۱۴۳۶  
www.drt.co.ir  
info@drt.co.ir  
تلفن: ۰۲۱-۳۳۹۸۴۴۶۷ و ۰۲۱-۳۶۶۱۳۴۸۹  
فکس: ۰۲۱-۳۶۶۱۳۴۸۹

خیابان سعدی جنوبی، خیابان اکباتان، کوچه بانک صادرات، پلاک ۳۶