ISSN 2645-5536

صنعت موتورسیکلت
Motorcycle Industry

فصلنامه اختصاصی
علوم پایه و فنی و مهندسی
خودروسازی و تعمیرات خودرو

سال دوم، شماره ۳، بهار ۱۳۹۸
۳۲ صفحه، قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

Exclusive Quarterly
Basic Sciences and Engineering
Automobile Manufacturing and
Car Repairs

VOL. 2, NO. 3
Spring 2019

Register No: 83133 New Magazine

www.motorcycleindustry.ir
Telegram.com/motorcycleindustry
Instagram.com/motorcycle.industry

2020 Suzuki Katana
First Look

PIAGGIO

Liberty ABS 150

KAVIR
Distinction in Action

کویرموتور نماینده رسمی پیاجیو ایتالیا در ایران

www.kavirmotor.com

بسم الله الرحمن الرحیم

نخستین نشریه اختصاصی صنعت موتورسیکلت در ایران

(علوم پایه و فنی و مهندسی- خودروسازی و تعمیرات خودرو)

فصلنامه اختصاصی

سال دوم، شماره ۳، بهار ۱۳۹۸

صاحب امتیاز، مدیر مسئول و سردبیر

محمدعلی نژادیان

اعضای هیات تحریریه

مهندس سیدعباس حسینی‌مجد

مهندس مجتبی انتظاری

مدیریت هنری / صفحه‌آرایی

سپیده سلیمانی

ارتباط با نشریه

۱- تهران،صندوق پستی:

۱۹۵۷۵-۵۶۵

۲- تهران، خیابان ۱۷ شهریور، خیابان کیامنش،

خیابان شکوری- کوچه مسجد شهابی- پلاک ۹

کدپستی: ۱۷۶۹۶۹۴۵۴۱

تلفن: ۳۳۴۳۸۵۸۷-۰۲۱

روابط عمومی و سازمان آگهی‌ها

۰۹۱۲۸۲۳۷۳۳۶

چاپ و صحافی

گل آذین - تهران، ابتدای جاده قدیم کرج، بالاتر

از شیر پاستوریزه، خیابان فتح ۲۱، پلاک ۱۵

تلفن: ۸- ۶۶۴۳۵۶۶۶ -۰۲۱

قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

فهرست

سرمقاله ۲

نخستین جایگاه شارژ خودرو و موتورسیکلت برقی در ایران افتتاح شد ۳

ابراز ناراحتی رهبر انقلاب از شنیدن خبر تعطیلی برخی واحدهای تولیدی! ۶

مراسم افتتاحیه دفتر جدید «انجمن صنعت موتورسیکلت ایران» ۸

افتتاح فروشگاه‌ها و نمایندگی‌های اینترنتی موتورسیکلت به زودی در سراسر ایران! ۱۰

جلسه تصمیم‌گیری برای تاسیس انجمن صنفی کارفرمایی فروشندگان صنعت موتورسیکلت ایران ۱۱

آمار شماره‌گذاری موتورسیکلت در ایران ۱۴

تحریم داخلی بیش از تحریم خارجی به تولید آسیب زد ۱۷

اصلاحیه مربوط به (شماره۱) نشریه صنعت موتورسیکلت ۱۸

بررسی سیاست صنعتی کشور هندوستان در صنعت موتورسیکلت (بخش سوم) ۲۰

بررسی نسبت آلایندگی موتورسیکلت نسبت به خودرو ۲۷

راه را اشتباه رفته‌ایم! ۲۸

حذف دائمی قیمت‌ها؛ عامل تشدید نابسامانی در بازار ۲۹

رسانه‌ها قبل از قوه قضائیه فساد را کشف کنند! ۳۰

از آزادی مطبوعات حمایت می‌کنیم! ۳۰

پیام قدردانی ۳۱

- منبع بنر سخن رهبر انقلاب، در سایت عصر انتظار است.
- کلیه منابع در ذیل هر صفحه درج شده است.
- در صورتی که جمله‌ای از فردی نوشته شده و اسم وی از قلم افتاده است، لطفا اطلاع دهد تا در شماره بعدی اعلام شود.
- اگر در هر شماره این نشریه، نسبت به اشخاص حقیقی و حقوقی نقدی صورت گرفته باشد، ایشان می‌توانند پاسخ خود را به دفتر نشریه ارسال کنند تا در شماره بعدی درج شود.

- هرگونه کپی برداری و نقل از محتوای نشریه با ذکر منبع آزاد است.
- نشریه صنعت موتورسیکلت وابسته به هیچ سازمان دولتی و غیردولتی نیست و کاملا مستقل است.
- به دلیل محدودیت تعداد صفحات، این نشریه در قبول و رد، ویراستاری و خلاصه کردن مقالات آزاد است.
- مسئولیت صحت و سقم مطالب و آگهی‌ها به عهده نویسنده و آگهی دهنده است، پس قبل از هر اطمینانی تحقیق کنید.
- نشریه صنعت موتورسیکلت برای رشد و رسیدن به اهداف خود، نیازمند رهنمودها و یاری صاحبنظران این عرصه است. ازاین‌رو، هرگونه انتقاد و پیشنهادی را ارج نهاده و استقبال می‌کنیم و پیشاپیش قدردان همه فرهیختگان ارجمند هستیم که با فکر و قلم توانای خود دعوت ما را اجابت کرده‌اند.

www.motorcycleindustry.ir
Twitter.com/motorcycle_ind
Telegram.com/motorcycleindustry
Instagram.com/ motorcycle.industry
Facebook.com/motorcycleindustry.iran
Email: motorcycle.industry@yahoo.com

سرمقاله

محمدعلی نژادیان
مدیرمسئول

یکی از اساسی‌ترین مشکلات برون صنعتی تولیدکنندگان، اجرای طرح‌های ضربتی در خصوص صنایع تولیدی است. این موضوع در صورتی است که معمولا دولت‌ها با شعار کارآفرینی و اشتغال‌زایی وارد شده ولی وقتی شروع به کار می‌کنند، به‌دلیل وجود بعضی ساختارهای غلط، خواسته و ناخواسته تصمیم‌گیری‌های آن‌ها طوری می‌شود که در عمل، بعضی اوقات برای تولید و تولیدکنندگان مانع ایجاد می‌کنند و برای حل یک معضل، مشکلات دیگری را به‌وجود می‌آورند! از طرفی ما در دوره‌ای زندگی می‌کنیم که در ایران هر سال تعداد زیادی جشنواره و سمینار برای کارآفرینی و کارآفرینان برگزار می‌شود و حتی چند سالی است که رشته دانشگاهی با عنوان «کارآفرینی»، در دانشگاه‌ها اضافه شده و «مراکز کارآفرینی» نیز در تعدادی از دانشگاه‌های خوب کشور ایجاد گردیده است. اما همچنان بدون توجه به شعارهایی که هر سال توسط رهبر انقلاب اسلامی نام‌گذاری می‌شود[1] و همچنین عدم توجه به سیاست‌های کلی نظام در خصوص اقتصاد، اشتغال و تولید، همچنان با اجرای طرح‌های درست مطالعه نشده مواجه هستیم. حال این نشریه شاید بتواند با بازتاب دادن شرایط واقعی یکی از صنایع مهم کشور، در حد خود به تصمیم‌گیری‌های مسئولان کمک کند. در واقع نیاز است اداره‌های جمهوری اسلامی ایران به‌طور مداوم بررسی شود تا هر جا از ریل انقلاب اسلامی خارج می‌شوند، به آن‌ها تذکر یا پیشنهاد داده شود و این موضوع باید توسط جامعه دانشگاهی نیز با تفکر هدایت قدرت دنبال شود.

اما موضوع مهمی که در هر دو بخش قطعه‌سازی و مونتاژ موتورسیکلت با آن مواجه هستیم، این است که در بعضی مواقع توسط مسئولان سازمان‌های دولتی تصمیم‌گیری‌های نادرستی اتخاذ می‌شود که نتیجه آن توقف‌های مکرر تولید در چند سال گذشته (به خاطر عدم کارشناسی‌های دقیق مصوبه‌ها و بخشنامه‌های دستگاه‌های دولتی) شده است و از طرف دیگر بعضی تفکرها، اقدام‌ها و رقابت‌های منفی حاکم در این صنعت، باعث شده که پیشرفت مناسبی را در آن شاهد نباشیم! ازاین‌رو، این نشریه قصد دارد به تبیین این موضوع بپردازد و موانع، مشکلات و راه‌حل‌ها را به نوبه خود بیان کند.

در نهایت سوال‌هایی که مطرح می‌شود، این است که با این اوضاع و شرایط حاکم بر صنعت موتورسیکلت، چگونه می‌توان مشکلات این صنعت را برطرف کرد و آن را در مسیر پیشرفت قرار داد؟

در این خصوص عده‌ای این عقیده را دارند که باید از این صنعت حمایت شود و عده‌ای از مسئولان نیز در عمل و یا تلویحا در بعضی مواقع، اعلام و یا اثبات کرده‌اند که اعتقادی به حمایت از این صنعت ندارند! اما، قطعا راه‌حل‌هایی برای بهبود این صنعت وجود دارد که باید متولیان و جامعه دانشگاهی به بررسی راه‌حل‌های موجود آن بپردازند. البته عده‌ای اعتقاد دارند که نمی‌شود مشکلات صنعت موتورسیکلت را حل کرد، زیرا این صنعت قربانی صنایع دیگر و ضعف‌های مدیریتی مسئولان است و چون معمولا زور کسی به صنایعی مانند خودروسازی نمی‌رسد، در نتیجه برخی مسئولان سازمان‌ها در دوره‌های مختلف برای توجیه اینکه در خصوص به فرض آلودگی هوا یا ترافیک و... تدابیر مدیریتی اتخاذ کرده‌اند، هر از گاهی با پیشنهاد یک قانون و مصوبه و صدور بخشنامه، جلوی تولید این وسیله نقلیه را می‌گیرند و به همین دلیل برخی افراد از پیشرفت و توسعه این صنعت ناامید هستند! اما، واقعیت این است که برای حل این موانع نیز راه‌حل وجود دارد که این نشریه با همین تفکر متولد شده است.

قابل ذکر است که در همین راستا، به‌زودی در سال ۱۳۹۸ اولین «پایگاه خبری- تحلیلی» برای صنعت موتورسیکلت با عنوان «موتورسیکلت نیوز»[2]، بعد از اخذ مجوزهای لازم شروع به فعالیت خواهد کرد تا علاوه بر بازتاب اخبار مهم مربوط به صنعت موتورسیکلت، از حق و حقوق این صنعت دفاع کرده تا بتواند مسیر پیشرفت خود را هموار سازد و البته اگر کم‌وکاستی در درون این صنعت نیز وجود داشته باشد، بدون هیچ چشم‌پوشی مطرح خواهد شد تا از آسیب‌های درونی نیز مصون بماند!

۱- رهبر انقلاب: شعار سال با دو منظور مطرح می‌شود: یکی جهت دادن به سیاست‌های اجرائی و عملکرد مسئولین دولتی و مسئولین حکومتی است، یکی توجیه افکار عمومی است؛ یعنی افکار عمومی توجّه پیدا کنند به این‌که چه مسئله‌ای امروز برای کشور مهم است (۱۳۹۷/۰۱/۰۱)
http://farsi.khamenei.ir/speech-content?id=39272

۲- موتورسیکلت نیوز. ر.ک:
www.motorcyclenews.ir

نخستین جایگاه شارژ خودرو و موتورسیکلت برقی در ایران افتتاح شد

به نقل از سایت مپنا، نخستین جایگاه تأمین توان خودرو و موتورسیکلت برقی در ایران، توسط «گروه مپنا»[1] در برج میلاد تهران در زمینی به مساحت بیش از ۷۰۰ متر مربع، عصر روز چهارشنبه اول خرداد ۹۸ افتتاح شد.

برای استفاده از این جایگاه، لازم است در گام نخست در سایت ایستگاه‌های شارژ خودرو برقی مپنا به نشانی www.mapev.ir ثبت نام کرده و کارت کاربری مربوط دریافت شود.

در این مراسم «پیروز حناچی» شهردار تهران با تأکید بر ضرورت فراگیر شدن خودروها و موتورسیکلت‌های برقی در راستای کاهش میزان آلاینده‌های زیست محیطی ناشی از مصرف سوخت‌های فسیلی، گفت: شهرداری تهران تلاش می‌کند با حمایت و همکاری با شرکت‌های دانش بنیاین از جمله مپنا، این رویکرد محیط زیستی را اجرایی و تقویت کند.

همکاری با مپنا و دانش‌بنیان‌ها برای بومی‌سازی منبع تغذیه خودروهای برقی

«پیروز حناچی» در اثنای بازدید از نخستین جایگاه شارژ خودرو و موتورسیکلت‌های برقی کشور در برج میلاد، خاطرنشان کرد: شهرداری تهران با همکاری شرکت‌های دانش‌بنیان مانند مپنا، بومی‌سازی منبع تغذیه خودروها و موتورسیکلت‌های برقی را در دستور کار خود قرار داده است تا تولید این وسایل حمل و نقل در کشور تسریع شده و میزان مصرف سوخت‌های فسیلی و آلاینده‌های حاصل از این شیوه مصرف کاهش یابد.

وی از تردد بیش از یکصد خودرو برقی در حال حاضر در شهر تهران خبر داد و افزود: با افتتاح جایگاه عرضه توان الکتریکی برج میلاد، از این پس موتورسیکلت‌های برقی نیز در تهران می‌توانند وسیله نقلیه خود را شارژ کنند.

حناچی تصریح کرد: شهرداری تهران آمادگی کامل دارد با همکاری شرکت مپنا و دیگر شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی، امور بومی‌سازی و تولید منابع تغذیه و باطری‌های این خودروها و موتورسیکلت‌ها را تسریع کند.

وی بر ضرورت توجه به تولید و راه‌اندازی موتورسیکلت‌های "کار" برقی در راستای کاهش میزان آلاینده‌های محیط زیستی نیز تأکید کرد.

زیرساخت‌های برقی‌سازی خودروها در کشور ما فراهم است

در ادامه، مدیرعامل گروه مپنا با اشاره به مشکلات زیست محیطی شهرهای بزرگ مانند تهران، برقی‌سازی در حمل و نقل را از جمله راهکارهای کاهش اثرات مصرف سوخت‌های فسیلی عنوان و

۱- گروه مپنا به عنوان یک شرکت تولیدی، صنعتی و بازرگانی بین‌المللی به همراه ۴۱ شرکت زیرمجموعه خود، در زمینه طراحی و احداث نیروگاه‌های حرارتی (بخار، گازی و سیکل ترکیبی) و همچنین اجرای پروژه‌های نفت و گاز و حمل و نقل ریلی و نیز در حوزه سرمایه‌گذاری خصوصی در این صنایع به صورت پیمانکار اجرایی کلید در دست (EPC) و سرمایه‌گذاری خصوصی (IPP) در سطح بازار ایران و منطقه فعالیت می‌کند. ر.ک:
https://www.mapnagroup.com

خاطرنشان کرد: برقی سازی نیازمند زیرساخت‌های مناسب است تا امکان استفاده از خودروهای برقی فراهم شود.

«عباس علی‌آبادی» گفت: امروز (چهارشنبه اول خرداد ۹۸)، اولین ایستگاه شارژ خودروهای برقی با استانداردهای مختلف افتتاح شد و امیدواریم به زودی با هماهنگی شهرداری تهران در نقاط دیگر شهر تهران و همچنین در شهرهای دیگر کشور که اعلام آمادگی می‌کنند، این فرایند تکرار شود.

رئیس هیأت‌مدیره و مدیرعامل گروه مپنا، ساخت داخل و بومی بودن را از ویژگی‌های مهم جایگاه تأمین توان برقی گروه مپنا دانست و تصریح کرد: افتتاح نخستین جایگاه در برج میلاد، حاکی از آن است که این فرآیند برای ایجاد زیرساخت‌های مناسب آغاز شده و از نظر تکنیکی کاملا امکان‌پذیر است.

وی با اشاره به ذخایر عظیم گازی در کشور گفت: می‌توانیم گاز طبیعی را در نیروگاه‌ها با سیکل ترکیبی با راندمان بالا به برق تبدیل کنیم و همین برق تولیدی در خودروها برای حمل و نقل مورد استفاده قرار گیرد، در این صورت مصرف سوخت به میزان چشمگیری کاهش خواهد یافت؛ چرا که هزینه شارژ یک خودرو با برق برای طی مسافت یکصد کیلومتر، کمتر از هزار تومان است، در حالی که در صورت مصرف سوخت بنزین برای یکصد کیلومتر، ۱۰ لیتر بنزین مصرف و با بهای کنونی، ده هزار تومان هزینه می‌شود.

دکتر علی‌آبادی، تصریح کرد: گروه مپنا آمادگی دارد تا با خودروسازها و شرکت تاکسیرانی برای ارتقاء سیستم حمل و نقل کشور همکاری کند. چرا که زیرساخت‌های برقی‌سازی خودروها در کشور ما حتی بالاتر از استانداردهای جهانی فراهم است و ۸۰ هزار مگاوات ظرفیت نصب شده و حدود ۲۰ هزار مگاوات نیروگاه در حال نصب، برای برقی‌سازی خودروها کفایت می‌کند.

دو خط تأمین توان برای خودرو و موتورسیکلت بر اساس استانداردهای بین‌المللی

شایان ذکر است، این جایگاه دارای دو خط تأمین توان برای خودرو و موتورسیکلت است که در خط یک، شارژر سریع و شارژر کند نصب شده و در خط دو نیز شارژر موتور سیکلت قرار دارد. همچنین شارژرها بر اساس استانداردهای بین‌المللی بومی‌سازی و ساخت داخل شده و کنترل و مانیتورینگ برای ارتباطات بالادستی بر اساس پروتکل OCPP صورت می‌گیرد.

در این ایستگاه، شارژر سریع خودرو برقی شامل یک خروجی شارژ AC با توان ۴۳ کیلووات قابل استفاده برای تمام خودروهای برقی استاندارد دنیا و یک خروجی شارژ سریع DC با توان ۵۰ کیلووات تحت پروتکل CHAdeMO قابل استفاده برای خودروهای شرق آسیا شامل خودروهای میتسوبیشی، کیا، نیسان و... است. همچنین این ایستگاه دارای شارژر کند خودرو برقی با توان ۷/۴ کیلووات است و می‌تواند همه خودروهای برقی استاندارد را تأمین توان نماید.

از سویی دیگر، جایگاه شارژ خودروهای برقی احداثی گروه مپنا مجهز به دو شارژر ۵/۵ کیلوواتی موتورسیکلت برقی است و به سهولت توان شارژ موتور سیکلت‌های برقی را دارد.

شایان ذکر است، در مراسم افتتاح نخستین جایگاه تأمین توان خودرو و موتورسیکلت برقی در ایران در برج میلاد تهران، شهردار تهران و جمعی از اعضای شورای اسلامی شهر تهران، نایب رئیس کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی، مدیرعامل شرکت مادر تخصصی تولید نیروی برق حرارتی، معاون وزیر نیرو و رئیس سازمان انرژی‌های تجدیدپذیر و بهره‌وری انرژی برق (ساتبا)، مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی تهران و جمعی دیگر از مدعوین با همراهی مدیران ارشد گروه مپنا حضور داشتند.

مزایا و چالش اصلی خودروهای برقی

امروزه «حمل و نقل» بخشی جدایی نشدنی از زندگی بشر بوده و از منظر انرژی حدود ۲۰ درصد کل تقاضای جهانی و از نظر میزان انتشار آلاینده کربن دی‌اکسید، حدود ۳۰ درصد از میزان انتشار این آلاینده را به خود اختصاص داده است؛ از این رو مناسب است برای ایجاد یک زیست‌بوم پایدار در موضوع حمل و نقل در دنیا نگاه ویژه‌ای صورت گیرد. با توجه به نقش عمده خودروها در این بخش، فناوری‌های بسیار متنوعی برای بهبود عملکرد آن‌ها از منظر انرژی، اقتصاد و محیط زیست ارائه شده است. مهم‌ترین فناوری ارائه شده در این زمینه انواع خودروهای الکتریکی (xEV) است.

در دیدگاه کلان انرژی، استفاده از خودرو تمام الکتریکی و هیبریدی می‌تواند بسته به نحوه تأمین برق و سوخت اولیه در اروپا، در حدود ۲ تا ۳ برابر در مصرف انرژی از «چاه تا چرخ» صرفه‌جویی نماید. به بیان دیگر، در خودرو احتراق داخلی، لازم است ۲ تا ۳ برابر، سوخت فسیلی بیشتری از چاه استخراج شود تا بتوانیم انرژی مکانیکی برابر در چرخ خودرو ایجاد نماییم.

در خودروهای الکتریکی به دلیل جایگزینی موتورهای احتراق داخلی با موتورهای الکتریکی، می‌توان از مزایایی چون کاهش حجم و وزن موتور، افزایش شتاب، بهبود راندمان تبدیل انرژی، کاهش مصرف انرژی، کاهش هزینه‌های تعمیرات و نگه‌داری، عدم مصرف انرژی در زمان آماده به کار، کاهش آلودگی صوتی و... بهره گرفت. همچنین در زمان ترمزگیری، با بهره‌گیری از موتورهای الکتریکی به عنوان مولد انرژی، می‌توان در سیکل‌های رانندگی شهری بهبود چشم‌گیری در کاهش مصرف انرژی و کاهش انتشار آلاینده‌ها داشت.

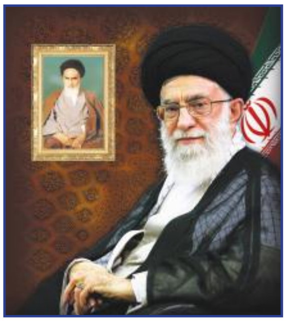
در خودروهای برقی از انرژی الکتریکی که در باتری ذخیره شده است، به عنوان یک سوخت پاک بهره گرفته می‌شود. منبع تولید انرژی الکتریکی می‌تواند از منابع تجدیدپذیر (و یا با استفاده از نیروگاه‌های متداول با بهره‌گیری از سوخت به نسبت پاک گاز) تامین شود. لذا نه تنها میزان انتشار آلاینده‌ها کاهش می‌یابد، بلکه محل انتشار آن‌ها نیز از درون شهرها به بیرون منتقل شده و سبب کاهش آثار شدید زیست محیطی و رفع چالش اساسی کلان شهرها در بحث آلودگی هوا می‌شود.

چالش اصلی برای بهره‌گیری از خودروهای الکتریکی، توسعه فناوری در زمینه‌های مختلف از جمله تجهیزات الکترونیک قدرت، موتور الکتریکی، سیستم کنترل، باتری و... به همراه توسعه زیرساخت‌های لازم برای شارژ مجدد این خودروها است. برای تحقق این مهم، شرکت گروه مپنا اقدام به توسعه این فناوری‌ها و زیرساخت‌ها از جمله ارائه کیت تبدیل خودرو احتراق داخلی به «خودرو دو توان» و ارائه انواع «ایستگاه شارژ» نموده است.

منبع: سایت مپنا[1]

1- https://www.mapnagroup.com/fa/news/mapna-news/development-of-clean-energies
https://www.mapnagroup.com/fa/features/development-of-clean-energies

ابراز ناراحتی رهبر انقلاب از شنیدن خبر تعطیلی برخی واحدهای تولیدی!



رهبر انقلاب: مسئولین محترم روی خوابیدن و تعطیل شدن کارخانه‌های تولیدی و جاهای تولیدی، خیلی باید حسّاس باشند. گاهی خبرهایی می‌رسد که واقعاً خبرهای تلخی است!

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای در دیدار اخیر مسئولان نظام[1] با تأکید بر اینکه اقتصاد کشور از زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های خوبی برخوردار است، گفتند: اقتصاد کشور از چند بیماری مزمن رنج می‌برد که اگر در شرایط تحریمی فعلی بتوان این بیماری‌ها را برطرف کرد، اقتصاد ایران حرکت جهشی خواهد کرد.

ایشان «وابستگی به نفت و خام‌فروشی»، «مداخلات غیرلازم دستگاه‌های حکومتی در مسائل اقتصادی و عدم اجرای مناسب سیاست‌های اصل ۴۴» و «تخریب فضای کسب‌وکار و قوانین دست‌وپاگیر» را از جمله بیماری‌های مزمن اقتصاد کشور برشمردند و افزودند: اصلاح ساختاری بودجه که قرار بود مجلس و دولت، در چهار ماهه‌ی اول امسال آن را انجام دهند و همچنین اصلاح نظام بانکی از دیگر کارهای مهم و اساسی است که باید انجام شوند:

یکی [از بیماری‌های مزمن اقتصاد]، مسئله‌ی تخریب فضای کسب‌وکار است؛ این پیچ و خم‌ها و دالان‌های عجیب و غریب دستگاه‌های دولتی هم که موجب می‌شود که فضای کسب و کار در جامعه تخریب بشود، یکی از مشکلات ما است.

من شنیدم که در بعضی از کشورهای دنیا برای راه انداختن یک کار تولیدی، یک نصفه‌روز مثلاً وقت لازم است؛ در اینجا خیلی مشکلات وجود دارد؛ حالا این دست دولت و دست مجلس و دست مسئولین است، بایستی فضای کسب و کار را [تسهیل کنند]. حالا من بعد راجع به تولید عرض خواهم کرد که چقدر این مسئله اهمّیّت دارد.

رهبر انقلاب با ابراز تلخ‌کامی از شنیدن خبر تعطیلی برخی واحدهای تولیدی یا کشاورزی، وزارت صنایع را به تهیه‌ی فهرست موارد مورد نیاز واحدهای تولیدی (اعم از ماشین‌آلات، قطعات و مواد اولیه) و ارائه‌ی فراخوان برای رفع این نیازها توصیه‌ی مؤکد و خاطرنشان کردند: بسیاری از این موارد در داخل کشور قابل تأمین است:

مسئله‌ی رونق تولید را باید جدّی گرفت. مسئولین محترم روی خوابیدن و تعطیل شدن کارخانه‌های تولیدی و جاهای تولیدی، خیلی باید حسّاس باشند. گاهی خبرهایی می‌رسد که واقعاً خبرهای تلخی است؛ [مثلاً] فلان کارخانه‌ی معروف با محصولات زیاد، به خاطر یک مشکلی تعطیل می‌شود. البتّه من یادداشت کرده بودم بعداً بگویم حالا همین جا [می‌گویم]؛ واقعاً [مسئولین] وزارت صنایع نگاه کنند، ببینند آن بخش‌های مورد نیاز- چه در زمینه‌ی ماشین‌آلات و قطعات، چه در زمینه‌ی کالاهای واسطه‌ای و موادّ به‌اصطلاح لازم برای تولید- کجاها کمبود دارند؛ یک فهرستی تهیّه کنند، فراخوان بدهند و از مسئولین گوناگون کشور [بخواهند]؛ حالا که وارد کردنش از خارج مشکلاتی دارد، می‌توانند خیلی از این مواد را تولید کنند. یک چیزهایی هست که هیچ ربطی هم به مسائل هسته‌ای و مانند اینها ندارد امّا روی خباثت و بدجنسی، خرید اینها را، وارد کردن اینها را ممنوع کرده‌اند و نمی‌گذارند؛ خیلی خب، در داخل تولید کنیم. جوان‌های ما آمادگی دارند، دارای ابتکارند؛ از اینها بخواهند، یک نمایشگاه‌های دائمی تشکیل بدهند، نیازها آنجا تعریف بشود، تولیدات آنجا تعریف بشود. این یک مسئله است.

■ تاکید بر سهولت کسب‌وکار

«سهولت کسب‌وکار» سومین مسئله‌ای بود که رهبر انقلاب به‌عنوان دستور کار عمومی قوا مطرح کردند و افزودند: «مقررات و قوانینِ بسیار و گاه متناقض» عملاً مانع رونق فضای کسب‌وکار شده است که باید خیلی جدی این مشکل دست‌وپاگیر را برطرف کرد:

یک مسئله‌ی سوّم که آن هم جزو چیزهای اساسی است، مسئله‌ی فضای کسب‌وکار و افزایش سهولت کسب‌وکار است که قبلاً اشاره کردم. یعنی واقعاً این قدر مقرّرات گوناگون و متناقض در این دستگاه، آن دستگاه [وجود دارد که] تولید مشکل می‌شود. ما این را دو سه مرتبه تا حالا در جلسات مسئولین دولتی هم مطرح کرده‌ایم، از آنها خواسته‌ایم؛ خب به اندازه‌ی لازم همّت نشده. من خواهش می‌کنم این قضیّه را خیلی جدّی بگیرید. کاری بکنید که کار تولیدی تشویق بشود. خب امروز همه می‌دانند نقدینگی در کشور به حدّ خیلی زیادی رسیده؛ این نقدینگی می‌تواند بلا باشد، مایه‌ی تورّم باشد، به هر جایی هجوم بکند مثل سیل ویرانگری کند، همین نقدینگی اگر هدایت بشود به سمت تولید، می‌تواند مثل یک دریاچه یا مثل یک استخر، رحمت الهی باشد؛ چرا هدایت نمی‌شود؟ یکی از عللش این است

۱- بیانات در دیدار مسئولان نظام با مقام معظم رهبری، ۱۳۹۸/۰۲/۲۴. برای اطلاعات بیشتر ر.ک:

http://farsi.khamenei.ir/speech-content?id=42512
http://farsi.khamenei.ir/news-content?id=42498

که چون تولیدکننده دچار مشکل است، صرفه‌ی خودش را در این نمی‌بیند که کار تولیدی بکند. من امسال، اوّلِ سال در سخنرانی روز عید(۲۱) گفتم: بعضی‌ها بودند که مشکلات تولید را قبول می‌کردند، محض رضای خدا! خود من دیده بودم کسی را که می‌گفت می‌توانم این سرمایه را بگذارم در بانک و از سودش استفاده کنم سپرده‌گذاری طولانی‌مدّت، دارای منافع زیاد، هیچ دغدغه‌ای هم ندارد- امّا می‌خواهم تولید کنم برای خاطر خدا؛ چون کشور به این تولید نیاز دارد. خب این جور آدمها کم هستند؛ باید کاری کنیم زیاد بشوند؛ موانع تولید را بایستی برطرف کنیم.

■ یکی از کارهای اساسی برداشتن موانع تولید

رهبر انقلاب در ادامه بیانات خود به چند راهکار اساسی اشاره کردند که یکی از آن موارد برداشتن موانع تولید بود:

چند کار اساسی را من یادداشت کرده‌ام که اینها باید مورد توجّه باشد. همه‌ی مسئولین [هم] بحمدالله اینجا تشریف دارید؛ هم نمایندگان مجلس هستید، هم مسئولین رتبه‌ی بالای دولت حضور دارید، [هم] مسئولین قوّه‌ی قضائیّه هستید؛ این کارها مربوط به شماها است. این چند کار اساسی است که اگر همه‌ی ما اینها را به عنوان یک تفکّر عام قبول بکنیم، آن وقت به همدیگر کمک می‌کنیم، هم‌افزایی می‌کنیم. یک کار اساسی، مسئله‌ی برداشتن موانع تولید است. این «رونق تولید» که ما امسال به عنوان شعار مطرح کردیم، کلید حلّ بسیاری از مشکلات اقتصادی ما است؛ تولید این جوری است.

اگر واقعاً ما بتوانیم تولید را رونق بدهیم، اگر بتوانیم موانع تولید را که خیلی هم زیاد است در کشور، از سر راه تولید برداریم- که این کار با عزم جهادی ممکن است، با به‌کارگیری جوان‌های متخصّص ممکن است- بسیاری از مشکلات [مانند] مسئله‌ی اشتغال حل می‌شود، مسئله‌ی تورّم حل می‌شود، مسئله‌ی رفاه مردمی حل می‌شود، [مسئله‌ی] درآمدهای مردم حل می‌شود، صادرات رونق می‌گیرد. تولید، مادرِ عمده‌ترین مسائل اقتصادی کشور است؛ و به نظر ما می‌شود. هر جایی که ما به جوان‌هایمان اتّکاء کردیم، اعتماد کردیم، به آنها امکانات دادیم، حدّاقل امکانات را هم [دادیم]- غالباً جوان‌ها این جوری هستند [که با] حدّاقل امکانات [کار می‌کنند]- پیش رفتیم. نمونه‌هایش را همین چندساله ملاحظه کردید. یک نمونه در این تولیدات نظامی ما است.

■ استفاده از جوانان دانشگاهی برای حل مشکلات صنایع

رهبر انقلاب، نیروی انسانی کارآمد، جوان، پرانگیزه و خستگی‌ناپذیر را ثروتی عظیم و بی‌نظیر دانستند و افزودند: هزاران گروه تحقیقاتی در داخل و خارج از دانشگاه‌ها وجود دارند که می‌توانند با ایده‌ها و فکرهای خوب و راه‌گشا، چرخه‌ی کارها در بخش صنایع و معادن و دیگر بخش‌ها را روان‌سازی و مسائل زمین‌مانده را راه‌اندازی کنند:

ما امروز بحمدالله گروه‌های تحقیقاتی متعدّدی داریم؛ شاید هزارها گروه تحقیقاتی الان در کشور هست- هم در داخل دانشگاه‌ها هستند، هم در بیرون دانشگاه‌ها- اغلب هم جوان؛ بنده با بعضی از اینها ارتباطاتی دارم، می‌آیند، می‌نشینیم، از آنها می‌پرسیم، همه باانگیزه، دارای فکرهای خوب. مواردی را اینها به ما می‌گویند که بنده که با مسائل دولت آشنا هستم، می‌دانم این [چیزی] که او می‌گوید «من می‌توانم ایجاد کنم»، درست مورد نیاز دستگاه‌های دولتی است. گاهی اوقات اتّفاق افتاده که ما اینها را به هم وصل کردیم؛ دفتر ما متصدّی این کار شدند، گفتیم اقدام کنند، این گروه تحقیقاتی را به فلان وزارتخانه وصل کردیم و کارشان راه افتاده. ما امروز از این جهت یک ثروت عظیمی داریم، ثروت بی‌بدیلی داریم: ثروت نیروهای انسانی کارآمد و پُرانگیزه. جوان، پُرانگیزه است، خسته‌نشو است، پُرحوصله است، دارای ابتکار هم هست- حالا آنهایی که بنده آشنا شده‌ام و می‌شناسم و از دور و نزدیک اطّلاع دارم- غالباً هم جوان‌های متدیّن، انقلابی، پُرشور و علاقه‌مندند. از اینها باید دستگاه استفاده کند؛ [مسئولان] وزارت صنایع باید یک برنامه‌ی روشنی ارائه کنند، آن حلقه‌های مفقوده‌ی صنایع را معلوم کنند، فراخوان بدهند، از اینها بخواهند، امکانات در اختیارشان بگذارند؛ غالباً این جور است که با پول‌های کمی اینها راه می‌افتند.[1]

۱- منبع عکس:
https://www.leader.ir/fa/content/22734

مراسم افتتاحیه دفتر جدید «انجمن صنعت موتورسیکلت ایران»

■ نویسنده: بهمن ضیا مقدم
دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت ایران

مکان جدید دبیرخانه انجمن، با حضور پیشکسوتان و بزرگان صنعت موتورسیکلت ایران، در روز سه شنبه ۱۰ اردیبهشت ۱۳۹۸ افتتاح گردید.

مراسم با قرائت آیاتی از قرآن کریم آغاز و جناب آقای جلیل مجاهد، ریاست محترم هیئت مدیره انجمن، ضمن خوش آمدگویی و تقدیر از حضور پیشکسوتان و سایر بزرگواران صنعت موتورسیکلت، در افتتاح مکان جدید دبیرخانه انجمن، با یاد و تقدیر از پیشکسوتانی همچون مرحوم «حاج آقا تفضلی» که به دیار باقی شتافته و دیگر در کنار ما نیستند، از زحمات ۱۲ ساله آقای «محمد بهروززاده» در سمت ریاست محترم هیئت مدیره و سایر همکارانی که در تاسیس انجمن تلاش فراوانی داشته‌اند تقدیر و تشکر کرده و مطالبی به شرح ذیل ابراز داشتند: «باید امروز از تمامی عزیزانی که موسسان این تشکل بوده‌اند، مخصوصا جناب آقای محمد بهروززاده که دوازده سال تلاش کردند، تقدیر نموده و امروز می‌دانم که چه خون دل‌ها خوردند و باید تشکر کنم از آقای محسن عزیزی و سایر اعضای هیئت مدیره محترم که با رای قاطع خود بنده را یاری نمودند تا بتوانیم این جابجایی را انجام دهیم و امروز رضایت همکاران را جلب نماییم.

امیدوارم این جابجایی سبب وحدت کلیه اعضای این صنعت گردد و خدا را شاهد می‌گیرم که هدف اعضای هیئت مدیره محترم و بنده جز ارتقاء اعتبار صنفی، چیز دیگری نبوده و نخواهد بود و هر چند دیر هنگام این اتفاق افتاد، اما لازم بود که انجام شود».

جناب آقای جلیل مجاهد در آخر بیان داشت که باید اقرار نمایم آن ضرب المثل معروف که می‌گوید:

دیگران کاشتند و ما خوردیم
ما بکاریم دیگران بخورند[1]

در نهایت حاضرین نیز ضمن تبریک افتتاح مکان جدید دبیرخانه انجمن، برای هیئت مدیره و صنعت موتورسیکلت ایران آرزوی موفقیت کردند.

آدرس جدید انجمن صنعت موتورسیکلت ایران: تهران، خیابان سهروردی شمالی، انتهای خیابان شهید قندی، نرسیده به خیابان عربعلی، پلاک ۷۹، طبقه سوم. تلفن: ۸۸۵۳۰۲۹۸

۱- ملک الشعرای بهار

تاریخچه انجمن صنعت موتورسیکلت ایران

■ نویسنده: محمدعلی نژادیان

انجمن صنعت موتورسیکلت ایران، تقریبا در زمان شروع رقابت‌های منفی در این صنعت شکل گرفت و به استناد بند (۵) قانون اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران در سال ۱۳۸۲ با نام «سندیکای تولیدکنندگان موتورسیکلت ایران» تشکیل شد و بر اساس سیاست‌های اتاق در تیر ماه سال ۱۳۹۲ و طی تصویب در مجمع عمومی مورخ ۱۳۹۲/۰۴/۱۱ نام آن به «انجمن صنعت موتورسیکلت ایران» تغییر یافت.

قابل ذکر است که ریاست انجمن تا سال ۱۳۹۵، آقای محمد بهروززاده بود و بعد از ایشان تا سال ۱۳۹۶ به مدت یک سال آقای ابوالفضل حجازی سکان‌دار آن شد و سپس با توجه به تصویب مجمع در سال ۱۳۹۵، قرار شد هر سال برای انتخاب ریاست انجمن رای‌گیری مجدد انجام شود. ازاین‌رو، در سال ۱۳۹۶ اعضای هیات مدیره، آقای جلیل مجاهد را به‌عنوان ریاست انجمن برگزید و تا امروز ایشان این مسئولیت را به عهده دارد.

نکته‌ای که در خصوص انجمن صنعت موتورسیکلت ایران وجود دارد، این است که همه اعضای هیات مدیره در همه دوران، تمام سعی و تلاش خود را انجام دادند ولی به دلایل متعدد، مانند نبود یک استراتژی مدون، ذهنیت منفی برخی مسئولان نسبت به موتورسیکلت و به‌طور کلی به دلایل مشکلات درون صنعتی و برون صنعتی، این انجمن با موانع متعددی مواجه بود، اما همچنان تلاش دلسوزان این صنعت، برای بهبود وضعیت انجمن و صنعت موتورسیکلت ادامه دارد.

۱- سایت انجمن صنعت موتورسیکلت ایران. ر.ک:
http://motorcyclesandika.org

افتتاح فروشگاه‌ها و نمایندگی‌های اینترنتی موتورسیکلت به زودی در سراسر ایران!

در آینده نزدیک خرید و فروش موتورسیکلت و لوازم یدکی بیشتر اینترنتی خواهد شد!

■ نویسنده: محمدعلی نژادیان

جریان رشد و افول صنایع در دنیا و مخصوصا در ایران خیلی سریع به‌واسطه فناوری‌های نوین در حال تغییر است! به‌طور مثال، با توجه به تولید خودروهای خودران، آینده صنعت خودرو جهان می‌تواند از آن شرکتی مثل (گوگل)[1] باشد که تا امروز ما فقط در اینترنت و به‌عنوان یک (موتور جستجو) آن را می‌شناختیم و این یعنی یک تغییر پارادایم[2] اساسی در صنعت خودرو در حال وقوع است!

امروزه سایت‌هایی مانند (دیجی کالا)[3] در ایران و یا (علی بابا)[4] در کشور چین، همه نوع کالایی را به صورت مجازی می‌فروشند. ازاین‌رو، در آینده نزدیک در ایران نیز به خاطر:

- اجاره بالای فروشگاه‌های تجاری
- خواب سرمایه در ملک تجاری
- بالا بودن قیمت ملک تجاری
- ترافیک شهرها
- کمبود جای پارک در شهرها و... پیش‌بینی

می‌شود در آینده، ملک‌های تجاری فقط در حد چند نمایشگاه مرکزی (متعلق به شرکت‌ها) برای نمایش محصولات خود باقی بمانند و فروشگاه‌های اینترنتی تخصصی از جمله برای موتورسیکلت ایجاد و گسترش یابد!

حال همان‌طور که ملاحظه کردید با ورود (اسنپ)[5] در ایران و (اوبر)[6] در کشورهای غربی، چه شوکی به صنف آژانس‌ها و تاکسی‌ها وارد شد! حال چیزی که جوانان فعال در صنعت موتورسیکلت باید به آن توجه بیشتری داشته باشند، این است که بعضی اتفاق‌ها و تغییرها تدریجی پیش می‌آید و بعضی تغییرات خیلی سریع رخ می‌دهد. ازاین‌رو، صنعت موتورسیکلت نیاز به هوشیاری بیشتر، خلاقیت‌ها و نوآوری‌های جدید دارد که با فکر، انگیزه و همت جوانان امروزی قابل دستیابی است! همچنین مناسب است که پیشکسوتان نیز با تجربه و سرمایه خود به‌خاطر فرزندان، نسل‌های آینده، مسئولیت اجتماعی و حتی آینده خودشان از فکرهای نو حمایت کنند! درنتیجه نیاز است فعالان صنعت موتورسیکلت تا دیر نشده، روش‌های نوین بازاریابی و فروش را فرا گرفته و از امروز به فکر پایگاه‌های مجازی برای کسب‌وکار خود باشند.[7]

1- Google

۲- پارادیم: الگو، مدل، الگواره، الگو تفکر، چارچوب فکری، چارچوب نظری و فلسفی و... (قابل ذکر است که این مفهوم با نام فیلسوف و مورخ علم، توماس کوهن، مقارن است و نخستین بار توسط وی در کتاب معروف او، ساختار انقلاب‌های علم، به کار گرفته شده‌است).
paradigm

3- https://www.digikala.com

4- https://www.alibaba.com

5- https://snapp.ir

6- Uber

۷- منبع عکس:
https://xn--80apfedmab8e4d.xn--p1ai/2017/03/korzina-iz-internet-magazina

جلسه تصمیم‌گیری برای
تاسیس انجمن صنفی کارفرمایی فروشندگان صنعت موتورسیکلت ایران

در مورخ ۱۳۹۸/۰۱/۲۴ جلسه‌ای با حضور تعدادی از نمایندگان محترم صنعت موتورسیکلت در تهران برگزار شد تا نسبت به تاسیس انجمن صنفی فروشندگان رای‌گیری شود. حال در ادامه نشریه صنعت موتورسیکلت به تعدادی از سوالات که توسط همکاران مطرح شده، پاسخ می‌دهد:

چه تعداد انجمن و اتحادیه در صنف و صنعت موتورسیکلت مستقر در تهران وجود دارد؟

از جمله تشکل‌های مربوط به موتورسیکلت عبارتند از:

۱. انجمن صنعت موتورسیکلت ایران (متعلق به تولیدکنندگان موتورسیکلت)- رئیس هیات مدیره: آقای جلیل مجاهد

۲. سندیکای تولیدکنندگان مجموعه و قطعات موتورسیکلت و دوچرخه ایران- رئیس سندیکا: آقای ماشاءاله قاسمی‌نژاد[1]

۳. اتحادیه فروشندگان موتورسیکلت و دوچرخه تهران- رئیس اتحادیه: آقای محمد خادم منصوری

اعضای حاضر در جلسه چه کسانی بودند؟

آقایان احمد خانزاده، علی بهروززاده، ایرج حیدری، ایرج باستانی، حسین جدیدیان محمدی، محمدرضا کرملو، علی کاشی، محمد رمضانی، رضا مقدمی، علیرضا غلامی، علی اشرافیان، بهنام شهریاری، فریدون شهریاری، کاظم کریمی، رضا کریمی، رضا علیزاده و محمدعلی نژادیان.

چرا تصمیم به تاسیس انجمن صنفی برای فروشندگان موتورسیکلت گرفته شد؟!

طی تماس تلفنی که در اواخر سال ۱۳۹۷ آقای «حسین جدیدیان» و اوایل فروردین امسال آقای «علی کاشی» با «محمدعلی نژادیان» داشتند، بحث تاسیس انجمن صنفی فروشندگان را با ایشان مطرح می‌کنند و آقای علی کاشی می‌گوید: «طبق صحبتی که با دیگر همکاران داشته‌ایم، به این نتیجه رسیده‌ایم که یک انجمن تاسیس کنیم تا مشکلات و موانع صنفی فروشندگان را در سازمان‌ها بتوانیم بهتر پیگیری نماییم» و در نهایت از نژادیان می‌خواهد که با توجه به بی‌طرفی ایشان، تاسیس این انجمن را به‌عهده بگیرد.

سپس آقایان جدیدیان و کاشی برای تشکیل جلسه، از دیگر نمایندگان دعوت کردند و در نهایت در تاریخ مذکور در محل دفتر آقای «احمد خانزاده» در خیابان هلال احمر تهران جلسه برگزار شد.

آیا نمایندگان به تاسیس انجمن صنفی فروشندگان رای مثبت دادند؟

1- www.simpm.ir

بله، در ابتدای این جلسه، محمدعلی نژادیان به شرح اهمیت و نیاز انجمن‌های صنفی و تفاوت آن با فعالیت اتحادیه‌ها پرداخت و بعد از توضیحات وی، حاضران نظرهای خود را بیان کردند که یکی از موارد، بحث تامین هزینه‌های مالی انجمن بود و همچنین موضوع دیگری که توسط یکی از حاضران مطرح شد، این بود که چرا آقای «محمد خادم منصوری»، رئیس اتحادیه فروشندگان موتورسیکلت و دوچرخه تهران را دعوت نکرده‌اید که نژادیان بیان داشت: اولا بنده مسئول هماهنگی نبوده‌ام و ثانیا همان اول خدمت آقایان جدیدی و کاشی عرض کردم که نظر بنده بر این است که ابتدا صحبت‌های نمایندگان را بشنویم و ببینیم چند نفر موافق و چند نفر مخالف هستند و اگر رای‌گیری مثبت بود، در نهایت با آقایان جلیل مجاهد و محمد خادم منصوری نیز یک جلسه بگذاریم و تصمیم‌گیری نهایی را اتخاذ نماییم!

در مجموع رای‌گیری صورت پذیرفت که ۱۶ نفر از حاضران در جلسه به تاسیس انجمن رای موافق دادند و صورتجلسه را امضاء کردند. البته به غیر از آقای «علیرضا غلامی» که تقریبا می‌توان گفت نظر ایشان ممتنع بود. زیرا پاسخ دقیقی را بیان نکرد و وقتی از وی سوال شد که چرا علامت موافق و مخالف را مشخص نکرده‌اید و آیا مخالف هستید؟ ایشان فرمودند: مخالف نیستند ولی (با تشکیل یک کمیته در داخل اتحادیه) موافق هستند.

نتیجه تاسیس انجمن به کجا رسید؟

محمدعلی نژادیان: بنده همیشه از هر موضوعی که باعث پیشرفت این صنف و صنعت بشود، استقبال کرده و تا انجا که در توان اینجانب بوده است یا ایده داده‌ام و یا از دیگران حمایت کرده و خواهم کرد و در برابر بی‌عدالتی هر شخص یا هر گروهی ایستاده و خواهم ایستاد! قابل ذکر است که در خصوص انجمن صنفی فروشندگان چند سال پیش این پیشنهاد را در گروه تلگرامی «بهترین‌های موتورسیکلت» مطرح کردم و زمانی که نمایندگان محترم به این نتیجه رسیدند که این کار را انجام بدهند، در حد خود تحقیقات و راهنمایی‌های لازم را ارائه کردم!

از طرفی هر چند که بسیاری از نمایندگان در سراسر ایران نسبت به تاسیس این انجمن نظر مساعد داشتند ولی با توجه به مردد شدن برخی نمایندگان به‌خاطر فشارهای اعمال شده عده‌ای از همکاران برای عدم شکل‌گیری این انجمن و با توجه به مشغله کاری و کمبود وقت اینجانب که فرصت پرداختن به مسائل حاشیه‌ای را ندارم، درنتیجه این موضوع را به خود نمایندگان محترم واگذار کردم تا هر آنچه که فکر می‌کنند برای حال و آینده آن‌ها بهتر است، انجام دهند. البته توضیحات تکمیلی برای تاسیس انجمن را نیز ارائه کردم تا هر فرد یا گروهی که قصد دارد و فکر می‌کند به صلاح صنف است، این کار را انجام دهد. از جمله:

برای تاسیس این انجمن اگر ۳ نفر از فروشندگان موتورسیکلت که چه مغازه داشته باشند و یا شرکتی که موضوع اساسنامه آن خرید و فروش موتورسیکلت باشد، می‌توانند به‌عنوان «هیات موسس» به (وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی) در خیابان آزادی مراجعه کنند و درخواست تاسیس انجمن را بدهند و اگر با تاسیس سراسری موافقت نکنند، همکاران در هر استان یا شهرستان همانند اتحادیه‌ها، به‌طور مستقل می‌توانند از طریق سازمان تعاون، کار و رفاه اجتماعی استان، یک انجمن تاسیس کنند، یعنی می‌توان در کل استان‌ها نیز انجمن تاسیس کرد و پیگیر مطالبات صنفی شد! (قابل ذکر است که هیات موسس تا تعیین هیات مدیره برقرار است و بعد از تشکیل هیات مدیره دیگر ماهیتی ندارد)!

مخالفان تاسیس انجمن چه کسانی بودند؟

محمدعلی نژادیان: زمانی که ما در جلسه بودیم طی تماسی که از اتحادیه فروشندگان موتورسیکلت و دوچرخه با آقای حسین جدیدیان برقرار شد، ایشان فرمودند که آقای محمد خادم منصوری همه نمایندگان را فردا برای کمک به سیل زده‌ها دعوت کردند و طبق بیان نمایندگان در جلسه مذکور، آقای منصوری ابراز ناراحتی خود را از تاسیس این انجمن بیان می‌کند. البته عده‌ای از همکاران نیز عنوان کردند که تعدادی از شرکت‌ها نیز پشت پرده مخالف این کار بودند و بیان داشتند که یکی از دلیل مخالفت آن‌ها این است که این انجمن باعث «اتحاد نمایندگان» خواهد شد. (البته اگر انصاف را بخواهیم در نظر بگیریم آقای منصوری در چند سال گذشته در اتحادیه فراتر از مسئولیت خود نیز قدم برداشته و هر جا اگر مشکلی پیش آمده برای برطرف کردن آن پیش قدم بوده است ولی با توجه به مشکلات روزافزون برای فروشندگان موتورسیکلت، نمایندگان به این نتیجه رسیدند که با توجه به مشغله اتحادیه، این انجمن نیز تاسیس شود. قابل ذکر است که بر خلاف اتحادیه که مسئول صدور پروانه کسب و تمدید آن است، انجمن صنفی فروشندگان هیچ مجوزی صادر نمی‌کند).

به هر حال انقدر حرف و حدیث پیش امد و انقدر حرف نادرست بیان شد که فضای صنف چند روزی متشنج بود! در نهایت به‌خاطر اتمام به حرف و حدیث‌های پیش آمده، بنده در این خصوص با جناب « آقای جلیل مجاهد» گفتگویی داشتم که ایشان به صراحت فرمودند: «از جانب بنده هیچ موضع‌گیری نشده، چون این کار مربوط به فروشندگان است»!

نژادیان در ادامه گفت: هر چه تعداد بازوهای اجرایی و قانونی برای هر صنفی اضافه شود، آن صنف بهتر می‌تواند از خود دفاع کند. به هر حال همیشه در برابر تغییرات، مقاومت هست و این موضوع طبیعی است و نباید دلسرد شد. همچنین نکته دیگر این است که امسال توسط مقام معظم رهبری سال (رونق تولید) نام‌گذاری شد و این

عنوان زمانی تحقق می‌یابد که فروش رونق بگیرد و تا فروشی نباشد، تولیدی نخواهد بود! پس با توجه به این مهم و همچنین وضعیت اقتصادی کشور و تغییر فضای کسب‌وکار در دنیا که به زودی در ایران نیز آن شرایط فراگیر خواهد شد، نیاز به تغییرات و انجام حرکت‌های جدید در سیستم فروش این صنف داریم.

در نهایت مجدد اعلام می‌کنم که بنده همیشه مدافع مطالبات صنفی به حق خواهم بود و تا آنجا که فرصت کنم هر کمکی که بتوانم با کمال میل برای تعالی صنعت و صنف موتورسیکلت انجام خواهم داد و هیچ وقت از نامهربانی‌ها ناراحت نمی‌شوم، زیرا وظیفه اجتماعی خود می‌دانم برای پیشرفت صنفی که ۲۰ سال از جوانی خود را در آن سپری کرده‌ام، صادقانه تلاش کنم و قطعا از این موضوع همه ما منتفع خواهیم شد! همچنین در حال بررسی چند طرح و ایده جدید برای صنعت موتورسیکلت هستم که به امید ایزد منان به محض رسیدن به نتیجه نهایی، مطرح خواهم کرد!

انجمن صنفی فروشندگان چه کمک‌هایی می‌تواند به صنعت موتورسیکلت داشته باشد؟

با توجه به این که آخرین زنجیره تولید، فروش است و اگر زنجیره فروش تا زمان رسیدن به مصرف‌کننده نهایی نیز به درستی و به موقع صورت پذیرد، تولید نیز رونق می‌گیرد، در نتیجه این انجمن صنفی می‌توانست برای موارد ذیل مفید واقع شود. البته هیچ تداخلی با دیگر انجمن‌ها و اتحادیه‌های صنفی ندارد، زیرا هر کدام اهداف و وظایف خود را دارند:

۱- تحقق شعار سال ۱۳۹۸ (رونق تولید) و اهمیت فرایند فروش برای این مهم

۲- شرایط خاص اقتصادی کشور

۳- تغییر سبک فضای کسب‌وکار در دنیای امروزی

۴- ارتقای سطح علمی و فرهنگی صنعت موتورسیکلت

۵- کوشش در جهت استیفای حقوق صنفی و خواست‌های مشروع و قانونی فروشندگان موتورسیکلت

۶- جمع‌آوری اطلاعات، بررسی و تحقیق درباره مشکلات، شناخت نیازها و اولویت‌ها

۷- برنامه‌ریزی برای تامین نیازها، توسعه و گسترش فعالیت‌ها

۸- ارائه نظر مشورتی و حقوقی درخصوص تهیه لوایح و طرح‌های مربوط به قوانین کار و تامین اجتماعی و مسائل رفاهی و حقوق قانونی کارفرمایان به مراجع ذیربط

قابل ذکر است که انجمن صنفی بازوی مشورتی، آموزشی و پایش دارد و مجوزی صادر نمی‌کند!

انجمن صنفی یک تشکل مدنی صنفی است. انجمن‌های صنفی از وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی مجوز می‌گیرند و به استناد ماده ۱۳۱ قانون کار فعالیت می‌کنند. این انجمن‌ها در مقام مشاوره و کمک به هم‌صنفان خود تشکیل می‌شوند، به رصد بازار می‌پردازند و پیشنهادهای خود را تدوین و تنظیم کرده و برای مراجع دارای صلاحیت می‌فرستند. انجمن‌های صنفی محلی برای صدور مجوز و نظارت نیست ولی به رصد بازار و فعالیت‌های آموزشی می‌پردازند و داشتن انجمن صنفی موجب رشد و پیشرفت صنوف است و در واقع انجمن حقی است که دولت برای اصناف قرار داده است، حتی علاوه بر (انجمن صنفی کارفرمایی) وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی (انجمن صنفی کارگری) را مجوز می‌دهد. همچنین به‌طور کلی اهداف و وظایف انجمن‌های صنفی را وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی مشخص کرده است.

ادامه دارد...

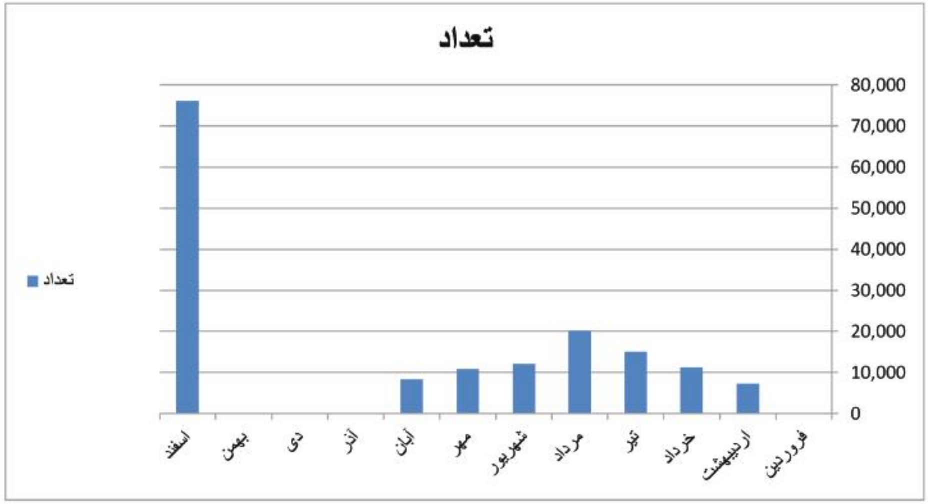
آمار شماره‌گذاری موتورسیکلت در ایران

آمار شماره گذاری موتورسیکلت در ایران (۱۳۹۷)– به تفکیک هر استان

ردیف	مراکز استان‌ها	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر	آبان	اسفند	جمع کل
۱	تهران	۲۳	۴,۳۵۴	۷,۶۰۱	۸,۱۷۴	۷,۹۹۷	۸,۲۴۹	۶,۷۲۶	۵,۳۱۶	۳۲,۴۷۱	۸۰,۹۱۱
۲	مشهد	۰	۸۸۵	۹۱۳	۸۳۲	۹۸۸	۵۴۰	۴۷۲	۱۵۸	۶,۷۴۰	۱۱,۵۲۸
۳	اصفهان	۰	۵۲۵	۶۷۴	۸۰۹	۱,۴۶۸	۴۶۰	۵۳۰	۴۱۳	۱۱,۳۶۰	۱۶,۲۳۹
۴	شیراز	۰	۰	۴۰۸	۷۵۰	۱,۱۸۳	۳۲۵	۳۲۲	۲۶۸	۴,۴۵۶	۷,۷۱۲
۵	زاهدان	۰	۱۳۵	۲۷۷	۲۵۷	۹۱۲	۶۳۱	۷۴۳	۵۱۲	۳,۰۸۷	۶,۵۵۴
۶	یزد	۴	۹۵	۰	۶۲۷	۷۱۹	۴۱۶	۲۷۶	۲۷۶	۲,۶۰۸	۵,۰۲۱
۷	بندرعباس	۰	۶۶	۷۹	۵۰۹	۷۲۶	۶۱	۲۲۶	۱۳۹	۱,۳۲۷	۳,۱۳۳
۸	اهواز	۱۲	۱۲۵	۳۳۸	۱۶۹	۴۵۲	۲۰۱	۳۶۱	۲۷۵	۲,۱۵۴	۴,۰۸۷
۹	رشت	۰	۱۰۰	۱۲۲	۵۲۴	۲۸۷	۹۱	۷۳	۸۴	۱,۱۸۲	۲,۴۶۳
۱۰	کرمان	۵	۱۰۲	۰	۳۰۰	۵۰۱	۹۹	۷۹	۴۴	۱,۱۷۶	۲,۳۰۶
۱۱	قم	۰	۲۴۵	۱۶۰	۲۲۹	۱۸۶	۱۲۰	۹۵	۳۱	۱,۵۲۵	۲,۵۹۱
۱۲	بوشهر	۰	۹۵	۱۰۰	۲۹۷	۲۰۱	۱۶۹	۷۸	۳۲۲	۸۱۴	۲,۰۷۶
۱۳	ساری	۸	۹۰	۱۷۰	۱۸۵	۳۶۳	۵۶	۱۴	۲۸	۳۷۲	۱,۲۸۶
۱۴	همدان	۰	۳۶	۳۵	۸۱	۴۱۷	۱۰۲	۱۳۷	۷۴	۹۳۸	۱,۸۲۰
۱۵	کرمانشاه	۰	۰	۰	۱۴۲	۴۲۶	۱۱۷	۹۳	۱۴	۳۸۰	۱,۱۷۲
۱۶	کرج	۲	۲۵	۰	۲۰۷	۴۱۱	۸۹	۳۷	۱۶	۳۸۱	۱,۱۶۸
۱۷	زنجان	۰	۰	۰	۶۵	۵۳۴	۷۲	۷۰	۱۴	۵۹۰	۱,۳۴۵
۱۸	تبریز	۰	۶۸	۳۳	۱۶۷	۳۴۴	۶۰	۴۹	۳	۸۵۷	۱,۵۸۱
۱۹	اراک	۲	۳۶	۸۰	۷۳	۳۶۵	۳۶	۷۷	۷۳	۴۴۸	۱,۱۹۰
۲۰	گرگان	۰	۰	۰	۱۹۱	۱۸۶	۴۶	۶۳	۷۸	۵۹۸	۱,۱۶۲
۲۱	سمنان	۰	۸۰	۷۱	۲۰	۱۸۲	۴۷	۵۹	۲۰	۲۰۴	۶۸۳
۲۲	خرم آباد	۰	۷۷	۲۶	۱۰۲	۲۱۶	۱۶	۳	۲۶	۴۴۶	۹۱۲
۲۳	قزوین	۰	۹۵	۶۴	۸۰	۱۲۳	۴۴	۱۶	۱۰	۳۲۱	۷۵۳
۲۴	شهرکرد	۰	۰	۰	۵۷	۲۸۹	۰	۳۷	۲	۳۸۴	۷۶۹
۲۵	ارومیه	۰	۰	۰	۶۲	۱۴۶	۱۶	۷۲	۲۴	۴۱۸	۷۳۸
۲۶	سنندج	۰	۰	۰	۶۶	۹۰	۵۰	۳۶	۳۰	۲۰۶	۴۷۸
۲۷	بجنورد	۰	۰	۰	۰	۱۶۷	۱۹	۵۵	۰	۴۳۸	۶۷۹
۲۸	بیرجند	۰	۰	۱۵	۱۳	۹۱	۰	۱۵	۱	۸۳	۲۱۸
۲۹	ایلام	۰	۳۰	۳۰	۱۳	۴۳	۳	۰	۰	۲۰	۱۳۹
۳۰	اردبیل	۰	۰	۰	۲	۱۰۳	۱۱	۰	۰	۴۰	۱۵۶
۳۱	یاسوج	۰	۰	۰	۳۰	۶۴	۰	۰	۷۱	۰	۱۶۵
جمع کل هر ماه		۵۶	۷,۲۶۴	۱۱,۱۹۶	۱۵,۰۳۳	۲۰,۱۸۰	۱۲,۱۴۶	۱۰,۸۱۴	۸,۳۲۲	۷۶,۰۲۴	۱۶۱,۰۳۵

۱- به دلیل این که آمار ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۷ از منابع مختلف در طی سالیان گذشته تهیه شده است و با وجود اختلاف اندک بین آن‌ها ازاین‌رو تعداد در بعضی از ماه‌ها و سال‌ها تقربی است و داشتن خطای احتمالی رد نمی‌شود!

آمار شماره‌گذاری موتورسیکلت در ایران (۱۳۹۷)– به تفکیک ماه



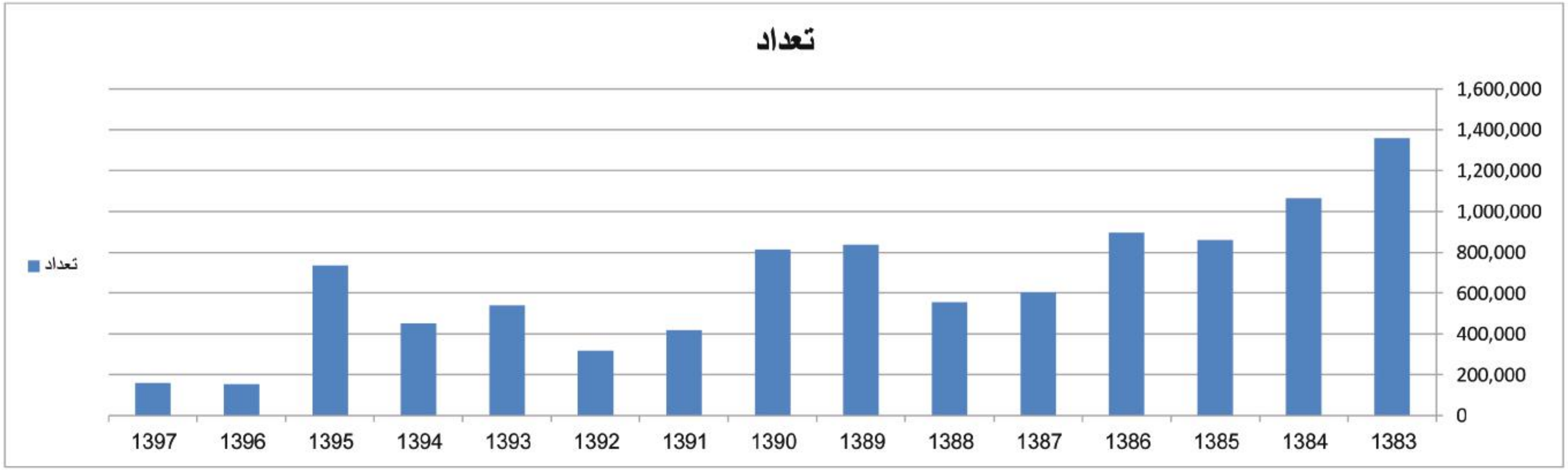
ماه	تعداد
فروردین	۵۶
اردیبهشت	۷,۲۶۴
خرداد	۱۱,۱۹۶
تیر	۱۵,۰۳۳
مرداد	۲۰,۱۸۰
شهریور	۱۲,۱۴۶
مهر	۱۰,۸۱۴
آبان	۸,۳۲۲
آذر	۰
دی	۰
بهمن	۰
اسفند	۷۶,۰۲۴
جمع کل	۱۶۱,۰۳۵

آمار شماره‌گذاری موتورسیکلت در ایران (۱۳۹۷–۱۳۸۸)

	آمار مقایسه ای شش ماهه اول سال							آمار مقایسه ای شش ماهه دوم سال							
	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	جمع کل	مهر	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند	جمع کل	جمع هر سال
۱۳۸۸	۳۶,۵۳۰	۵۴,۸۷۹	۰	۱۱۳,۵۷۶	۶۶,۳۷۴	۱۳۳,۳۵۸	۴۰۴,۷۱۷	۲۱,۳۳۲	۵۴,۰۸۱	۲,۵۴۱	۱۶,۷۰۷	۱۳,۳۸۸	۴۱,۹۸۷	۱۵۰,۰۳۶	۵۵۴,۷۵۳
۱۳۸۹	۱۱۴,۰۰۴	۱۰۱,۶۱۹	۱۰۸,۸۴۸	۱۳۰,۲۹۴	۷۲,۵۶۵	۸۰,۹۷۰	۶۰۸,۳۰۰	۶۳,۵۷۰	۴۸,۲۵۴	۲۹,۶۳۹	۳۶,۲۷۷	۲۴,۵۲۰	۲۶,۶۳۶	۲۲۸,۸۹۶	۸۳۷,۱۹۶
۱۳۹۰	۱۱۴,۶۴۷	۱۲۱,۶۷۷	۱۰۰,۰۵۲	۱۰۶,۳۶۱	۹۴,۶۷۹	۱۱۵,۶۹۴	۶۵۳,۱۱۰	۳۷,۶۷۹	۵۰,۱۳۹	۲۹,۰۴۴	۱۹,۸۱۰	۱۰,۹۲۰	۱۲,۵۰۴	۱۶۰,۰۹۶	۸۱۳,۲۰۶
۱۳۹۱	۹۲,۷۰۶	۳۹,۸۸۱	۴۱,۸۰۱	۵۴,۸۸۷	۵۹,۴۴۴	۵۴,۸۷۱	۳۴۳,۵۹۰	۲۹,۷۳۵	۶,۰۴۷	۱۴,۳۳۸	۵,۱۶۲	۸,۹۵۰	۱۰,۹۱۱	۷۵,۱۴۳	۴۱۸,۷۳۳
۱۳۹۲	۲۹,۹۲۱	۳۲,۱۷۴	۳۱,۸۷۸	۱۷,۴۹۲	۳۲,۷۷۹	۲۶,۷۱۸	۱۷۰,۹۶۲	۲۳,۷۲۸	۲۰,۴۹۰	۱۳,۰۱۰	۷,۳۹۱	۲۵,۰۶۶	۵۵,۴۹۷	۱۴۵,۱۸۲	۳۱۶,۱۴۴
۱۳۹۳	۲۵,۴۴۱	۷۱,۲۰۵	۷۱,۳۹۰	۵۱,۳۹۲	۶۱,۴۱۰	۶۴,۶۸۷	۳۴۵,۵۲۵	۱۲,۵۱۹	۳۵,۴۸۹	۱۳,۶۳۶	۷,۴۷۴	۴۰,۲۶۲	۸۳,۷۷۷	۱۹۳,۱۵۷	۵۳۸,۶۸۲
۱۳۹۴	۲۰,۸۷۸	۴۶,۷۴۶	۵۳,۴۹۶	۴۸,۷۶۶	۵۳,۷۹۹	۴۳,۵۸۶	۲۶۷,۲۷۱	۳۳,۳۱۲	۲۲,۹۶۲	۱۳,۲۱۶	۲,۴۸۵	۹,۶۷۹	۱۰۳,۹۴۶	۱۸۵,۶۰۰	۴۵۲,۸۷۱
۱۳۹۵	۴۰,۱۶۴	۵۵,۷۳۲	۶۲,۹۰۷	۵۳,۷۷۴	۶۷,۷۳۶	۷۹,۶۷۲	۳۵۹,۹۸۵	۱۵,۱۳۰	۱۱,۱۶۱	۶۱۴	۰	۹۷,۸۳۹	۲۴۸,۷۵۹	۳۷۳,۹۰۵	۷۳۳,۸۹۰
۱۳۹۶	۸,۳۶۵	۸,۴۰۴	۴,۵۶۰	۶,۲۷۵	۸,۰۲۰	۱۱,۳۰۱	۴۶,۹۲۵	۱۰,۵۰۱	۷,۵۸۸	۸,۹۲۰	۱۳,۷۷۵	۱۵,۳۱۶	۵۰,۰۴۹	۱۰۶,۱۴۹	۱۵۳,۰۷۴
۱۳۹۷	۵۶	۷,۲۶۴	۱۱,۱۹۶	۱۵,۰۳۳	۲۰,۱۸۰	۱۲,۱۴۶	۶۵,۸۷۵	۱۰,۸۱۴	۸,۳۲۲	۰	۰	۰	۷۶,۰۲۴	۹۵,۱۶۰	۱۶۱,۰۳۵

آمار شماره‌گذاری موتورسیکلت در ایران (۱۳۹۷–۱۳۸۳)

								دهه ۹۰							
سال	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷
تعداد	۱,۳۶۰,۰۰۰	۱,۰۶۴,۰۰۰	۸۶۲,۰۰۰	۸۹۵,۴۷۹	۶۰۳,۸۲۷	۵۵۴,۷۵۳	۸۳۷,۱۹۶	۸۱۳,۲۰۶	۴۱۸,۷۳۳	۳۱۶,۱۴۴	۵۳۸,۶۸۲	۴۵۲,۸۷۱	۷۳۳,۸۹۰	۱۵۳,۰۷۴	۱۶۱,۰۳۵
					ده سال گذشته										



جمع کل از سال ۸۳ تا ۹۷	۹,۷۶۴,۸۹۰
جمع کل دهه ۹۰	۳,۵۸۷,۶۳۵
جمع آمار ۱۰ سال گذشته	۵,۵۸۳,۴۱۱

مرکز پژوهش‌های مجلس اعلام کرد:

تحریم داخلی بیش از تحریم خارجی به تولید آسیب زد

مرکز پژوهش‌های مجلس با انتقاد از ناهماهنگی بین دستگاه‌های مرتبط با تولید و تجارت در سال جاری اعلام کرد: تقریباً همه فعالان اقتصادی معتقدند در ماه‌های اخیر «تحریم داخلی»، بسیار بیشتر از تحریم خارجی به فعالیت تولیدی آن‌ها آسیب زده است.

به گزارش خبرنگار اقتصادی خبرگزاری فارس،[1] مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با انتشار گزارشی با عنوان «ارزیابی فعالان کسب‌وکار از آخرین وضعیت بازارها (گزارش ۳ نشست)» اعلام کرد: منع یا کُندی ترخیص مواد اولیه از گمرک در برهه‌هایی و دستورالعمل‌های ناگهانی و متناقض به ویژه درباره تخصیص ارز و پیمان‌سپاری، فعالان اقتصادی را سردرگم کرده است تا حدی که تقریباً همه فعالان اقتصادی معتقدند در ماه‌های اخیر «تحریم داخلی»، بسیار بیشتر از تحریم خارجی به فعالیت تولیدی آن‌ها آسیب زده است.

در بخش «چکیده» این گزارش آمده است: «اطلاع از انتظارات و تجربیات نخبگان و فعالان کسب‌وکار برای مهار آثار تحریم‌ها ضروری است. در این راستا، مرکز پژوهش‌های مجلس به برگزاری سه نشست با فعالان عمده کسب‌وکار اقدام کرده است. نظرات فعالان تولید و تجارت در این سه نشست نشان می‌دهد که بسیاری از مشکلات فعلی حاکم بر بازارها ناشی از نوعی خودتحریمی و بی‌تدبیری‌هایی است که در صورت مدیریت می‌تواند بخش مهمی از صدمات ناشی از تحریم‌های خارجی را خنثی کند.

در ایام اخیر بیش از گذشته ناهماهنگی بین دستگاه‌های مرتبط با تولید و تجارت به خصوص بانک مرکزی، گمرک، کشتیرانی، وزارت صمت و وزارت جهاد کشاورزی همراه بوده است. تعدد دستورالعمل‌ها، آیین‌نامه‌ها و بخشنامه‌ها، زمان‌بر بودن ثبت سفارش و فرایندهای مربوط به ترخیص کالاها، عدم امکان برقراری ارتباطات مالی بین‌المللی وعده داده شده، محدودیت‌های حاکم بر صرافی‌ها، برخی سازوکارهای نادرست در پیمان‌سپاری‌های ارزی و عمل نکردن مسئولان مختلف به وعده‌های داده شده از عمده‌ترین مسائل، معضلات و ابهامات فعلی بیان شده توسط فعالان کسب‌وکار در مواجهه با تحریم‌هاست.

در این نشست، نمایندگان تشکل‌های تولیدی، صادراتی و وارداتی و فعالان کسب‌وکارهای مختلف اعلام کردند مشکل تأمین ارز برای واردات، مقررات در حال تغییر و زمان‌بر شدن ترخیص مواد اولیه بنگاه‌ها را در معرض خطر تعطیلی قرار داده است، به طوری که پیش‌بینی می‌شود در چند ماه آینده در صورت تغییر نکردن شرایط، با موجی از تعطیلی و بیکاری گسترده و به تبع آن کمبود برخی کالاها و افزایش قیمت‌های مرتبط با آنها مواجه خواهیم بود.

نمایندگان تشکل‌های بزرگ تولیدی کشور همچنین اعلام کردند می‌توانند مشکل تحریم‌ها را همان طور که در سال‌های گذشته توانسته بودند مدیریت کنند، اما سیاست‌های نادرست تجاری، بانک و مانند آن، دور زدن تحریم‌ها و اداره بنگاه‌ها را در عمل بسیار مشکل کرده است.

اگر دولت قوانین را اجرا کرده بود، فرصت‌های اشتغال کمتری از بین می رفت

در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس در توضیح محور دوم یعنی ضمانت اجرایی قوانین آمده است: «با وجود تصویب احکام متعدد قانونی در سال‌های اخیر، بسیاری از آن‌ها اجرا نمی‌شوند نظیر مشورت با فعالان اقتصادی قبل از اتخاذ تصمیم ناظر به تولید و سرمایه‌گذاری (مواد (۲) و (۳) قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار) منع دولت از تصمیم‌های غافلگیرکننده (ماده (۲۴) قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار).

اگر این احکام در سال‌های قبل اجرا می‌شد، چه‌بسا تولیدکنندگان در سال ۱۳۹۷ فشار کمتری متحمل می‌شدند، خطوط تولید کمتری متوقف می‌شد و فرصت‌های اشتغال کمتری از بین می‌رفت.

تعدد بخشنامه‌ها و زمانبر بودن ثبت سفارش و ... مصداق روشن خودتحریمی است

بازوی کارشناسی مجلس در توضیح محور سوم یعنی خودتحریمی و ناهماهنگی بین دستگاه‌ها اعلام کرده است: «ناهماهنگی بین دستگاه‌های مرتبط با تولید و تجارت در یک سال اخیر به وضوح مشهود بوده است. تعدد دستورالعمل‌ها، آیین‌نامه‌ها و بخشنامه‌ها، زمانبر بودن ثبت سفارش و فرایندهای مربوط به ترخیص کالاها، عدم امکان برقراری ارتباطات مالی بین‌المللی وعده داده شده و ... مصداق روشن خودتحریمی است».

۱- تحریم داخلی بیش از تحریم خارجی به تولید آسیب زد(۱۳۹۷)، خبرگزاری فارس، ۲۶/۱۲/۹۷، کدخبر: ۱۳۹۷۱۲۲۵۰۰۰۹۵۱
https://www.farsnews.com/news/13971225000951
http://rc.majlis.ir/fa/report/show/1121442

اصلاحیه
مربوط به (شماره۱) نشریه صنعت موتورسیکلت

با توجه به اینکه اعداد جداول صفحات ۵۸ و ۵۹ در نسخه چاپی (شماره۱) نشریه صنعت موتورسیکلت مربوط به مقاله «بررسی سیاست صنعتی کشور هندوستان در صنعت موتورسیکلت (بخش اول)»، در هنگام صفحه‌آرایی برعکس درج شده بود، ازاین‌رو در این شماره به شرح ذیل اصلاح می‌گردد:

سطح داخلی‌سازی در صنعت موتورسیکلت هندوستان

مطابق با آمارهای انجمن تولید کنندگان خودرو و موتورسیکلت هندوستان، داخلی‌سازی متوسط در صنایع موتورسیکلت‌سازی این کشور در برندهای تماما هندی به‌طور میانگین ۹۳/۲ درصد و در موتورسیکلت‌هایی با برند خارجی میانگین ۷۰ درصدی داشته است.[۱]

علاوه بر افزایش تولید و عمق داخلی‌سازی، وضعیت صادراتی موتورسیکلت در کشور هندوستان به حدی رسیده است که در سال ۲۰۱۰ صنایع سیکلت‌سازی این کشور ۱۸ میلیون دستگاه موتورسیکلت را صادر نمودند و این میزان در سال ۲۰۱۶ به ۲۸ میلیون دستگاه رسید که نشان از دستیابی صنایع این کشور به بازارهای جدید و همچنین مزیت صادراتی این محصولات و کیفیت مشابه کیفیت جهانی و برندسازی دارد.[۲] لذا رشد سالیانه صادرات به‌طور میانگین ۷/۲ درصد است که این میزان نسبت به رشد ۱/۵ درصدی رقبای چینی رقم بسیار بالایی محسوب می‌شود.[۳]

از طرف دیگر با توجه به ممنوعیت واردات سیکلت و قطعات منفصله که از سال ۲۰۰۰ اجرایی گردید،[۴] تمامی موتورسیکلت‌های فروخته شده در بازار این کشور ساخت داخل خواهند بود. لذا فروش موتورسیکلت در بازار هندوستان می‌تواند نشان دهنده سطح تولید سالیانه در این کشور باشد.

جدول میزان فروش موتورسیکلت در بازار داخلی کشور هندوستان بر حسب میلیون دستگاه.[۵]

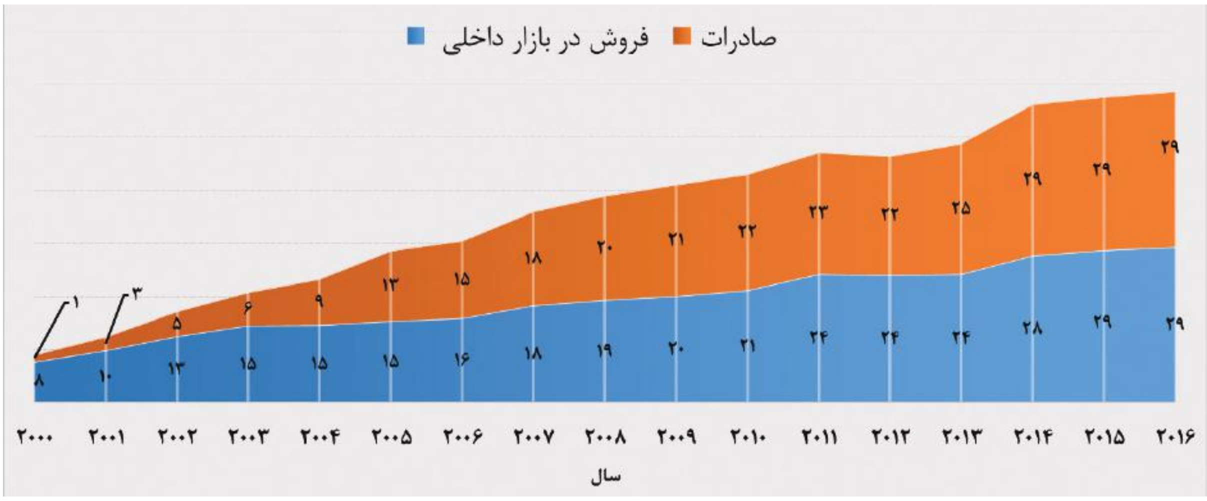
طبقه بندی	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵
تولیدات شامل ۲ چرخ	۷/۹	۸/۸	۸/۳	۸/۱	۹/۴	۹/۶
تولیدات شامل ۳ چرخ	۱۳/۳	۱۵/۴	۱۵/۸	۱۶/۱	۱۸/۴	۱۹/۲
مجموع	۲۱/۲	۲/۲۴	۱/۲۴	۲/۲۴	۸/۲۷	۸/۲۸

جدول میزان صادرات CBU صنایع سیکلت‌سازی هندوستان بر حسب میلیون دستگاه.

طبقه بندی	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵
دو چرخ	۱۸/۳	۱۹/۵	۱۹/۳	۲۰/۸	۲۴/۵	۲۴/۸
سه چرخ	۳/۶	۳/۶	۳/۱	۳/۹	۴	۴/۱
مجموع صادرات	۹/۲۱	۱/۲۳	۴/۲۲	۷/۲۴	۵/۲۸	۹/۲۸

1- International Association of Motorcycle Manufacturers annual report, 2015, (www.immamotorcycles.org)
2- International Association of Motorcycle Manufacturers annual report, 2015
۳- همان
4- History of Industrial Policy of India, Ministry of Heavy Industry Annual Report, September 2016
۵- تمامی موتورسیکلت‌های فروخته شده در بازار هند تولید داخلی این کشور بوده و قوانین محدود کننده واردات موتورسیکلت و قطعات منفصله در این کشور در حال اجرا می‌باشد.

نمودار زیر به خوبی نشان می‌دهد که از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۶، علاوه بر رشد چشمگیر تولید و فروش در داخل، صادرات نیز رشد چشمگیری داشته است، به نحوی که علاوه بر تولید و فروش ۲۸/۸ میلیون دستگاه سیکلت در بازار داخلی، نرخ صادرات نیز به ۲۸/۹ میلیون دستگاه در سال رسیده است.



نمودار مقایسه فروش داخلی و صادرات موتورسیکلت کشور هندوستان بر حسب میلیون دستگاه.

در سال ۲۰۱۶، شش درصد از GDP کشور هندوستان به صنایع دوچرخ اختصاص یافت که این رقم در نوع خود بسیار قابل توجه است. [۱]

جدول آمارهای اقتصادی هندوستان.[۲]

آمارهای اقتصادی هندوستان بر حسب میلیارد دلار	
GDP[3]	۲۲۵۰
GDP growth	% ۷/۲
PPP[4]	۸۷۲۰
مجموع صادرات	۲۷۲/۴
مجموع صادرات موتورسیکلت و قطعات منفصله	۸/۱۷۲
جمعیت کل	۱/۳ میلیارد
جمعیت شاغل در صنایع موتورسیکلت و قطعات منفصله	۲۶ میلیون نفر

از طرفی سهم صادرات موتورسیکلت و قطعات منفصله نیز در سال ۲۰۱۶ به ۳/۲ درصد از کل صادرات کشور هندوستان رسید که رقم بالایی به حساب می‌آید. [۵]

نمودار درصد صادرات موتورسیکلت و قطعات منفصله از کل صادرات کشور هندوستان.

با توجه به مستندات فوق، آنچه که امروز شاهد آن هستیم عبارت است از رشد بی‌سابقه صنایع موتورسیکلتسازی هندوستان و تاثیر چشمگیر این صنعت بر اقتصاد هندوستان.

ادامه دارد...

1- Ministry of Heavy Industry and public enterprise, Government of India annual report 2016
2- National Symbols of India”, Know India, National Informatics Centre, Government of India, retrieved 27 September 2015
3- Gross Domestic Product
4- Purchasing power parity
5- Minstry of Heavy Industry and public enterprise, Government of India annual report 2015

بررسی سیاست صنعتی کشور هندوستان در صنعت موتورسیکلت (بخش سوم)

■ مهندس سیدعباس حسینی‌مجد
(کارشناس صنعت موتورسیکلت)

اهداف و الزامات اجرایی برنامه جامع صنایع دوچرخ هندوستان

یکی از مهم‌ترین صنایعی که در برنامه جامع صنایع سنگین هندوستان برای آن برنامه‌ریزی اساسی انجام شده، صنعت موتورسیکلت است. با توجه میانگین درآمد سرانه مردم هندوستان و سهم بالای موتورسیکلت در حمل‌ونقل درون شهری این کشور، توسعه وسایل نقلیه موتوری ارزان قیمتی نظیر موتورسیکلت بسیار مورد توجه سیاست‌گذاران صنعتی این کشور قرار گرفت.

پتانسیل بالای نیروی انسانی هندوستان از یک سو و سهم بالای این کشور در تولید جهانی فولاد از سویی دیگر می‌توانست به یک مزیت اقتصادی بالقوه برای صنایع قطعه‌سازی و به تبع آن صنایع موتورسیکلت‌سازی و خودروسازی تبدیل شود. لذا تولید موتورسیکلت با دانش بومی علاوه بر اشتغال‌زایی، کاهش خام‌فروشی سنگ آهن و یا شمش آن، کاهش واردات بی‌رویه قطعات موتورسیکلت، کاهش وابستگی اقتصاد هند به کشورهای خارجی و در نهایت سهم قابل توجهی در توسعه صنعتی به همراه داشته باشد. از طرف دیگر علاوه بر بازار بزرگ داخلی هند، درآمد سرانه مردم کشورهای همسایه هند نیز می‌توانست به یک بازار بالقوه صادراتی برای محصولات هندی تبدیل شود.

مطابق با برنامه جامع صنایع سنگین از مهم‌ترین اصول و اهدافی که سیاست‌گذاران هندی با توجه به وضعیت موجود صنعت سیکلت هند در سال ۱۹۹۹ و برای یک چشم‌انداز ۱۲ ساله ترسیم نمودند می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

- تبدیل شدن هندوستان به قطب تولید موتورسیکلت در جهان
- تبدیل شدن هندوستان به یک کشور دارای فناوری و پلتفرم موتورسیکلت
- دستیابی به فناوری و توانمندی طراحی و توسعه موتورسیکلت بر مبنای پلتفرم بومی
- رشد و توسعه سیکلت‌سازان هندی به عنوان برندهای شاخص جهانی
- افزایش عمق داخلی‌سازی و اشتغال نیروی کار هندی
- جلوگیری از قاچاق قطعات موتورسیکلت
- حمایت جدی از تولیدکنندگان داخلی
- ایجاد سامانه یکپارچه تولید موتورسیکلت
- اعمال تعرفه‌های بالا بر کالاهایی که مشابه داخلی آن وجود دارد.
- تنظیم استانداردهای زیست محیطی مبتنی بر استانداردهای آلایندگی یورو

برای رسیدن به اهداف مذکور سیاست‌گذاران هندی قاعده‌گذاری خود را در هفت حوزه زیر دنبال کردند که روند اجرایی هریک از این موارد در ادامه مورد بررسی قرار می‌گیرد.

تنظیم استانداردهای آلایندگی جدید

صنایع موتورسیکلت هندوستان از سال ۱۹۹۵ تاکنون به دلیل حجم بالای تولید همواره با بحران تولید انبوه موتورسیکلت و از رده خارج نشدن آن‌ها[1] روبرو بوده‌اند.

با توجه به جمعیت بالای کشور هندوستان و حجم بالای افرادی که هر روز با موتورسیکلت به محل کار خود می‌روند و از طرفی تعداد زیاد سیکلت‌های کهنه و آلاینده، علاوه بر اثرات زیست محیطی، مصرف سوخت را نیز به شدت در کشور هندوستان افزایش داد و از این جهت دولت را با چالش بحران مصرف انرژی و آلودگی هوا روبه‌رو ساخت.

لذا دولت هند برنامه‌ریزی خود را در جهت افزایش تولید و همچنین مبارزه با آلودگی هوا در یک بستر مشخص تنظیم نمود. استراتژی ۱۲ ساله صنعت خودرو و موتورسیکلت هندوستان در چهارچوب و بستر میزان و سطح آلایندگی[2] تنظیم شده است. هوشمندی این استراتژی از این جهت است که با توجه به پیشرفت صنایع سنگین موتورسیکلت و خودرو در دنیا و کاهش آلودگی و همچنین تطبیق هرچه بیشتر با استانداردهای یورو[3]، در صورتی که صنایع موتوری بخواهند به رقابت‌پذیری جهانی برسند، لازم است میزان آلایندگی مطابق با استانداردهای آلایندگی روز اروپا باشد و در این صورت شرکت‌های تولیدکننده تلاش خود را در جهت ارتقای فناوری به کار خواهند بست. هوشمندی این تصمیم به نوعی است که علاوه بر تمرکز بر کاهش آلودگی بر ارتقای فناوری تولید و همچنین بازاریابی جهانی و صادرات نیز تاکید می‌کند. بنابر این گام اول در تنظیم برنامه

1- Mass production of motorcycles and the lack of scrapping crisis
2- Contaminant Level
3- Euro

و استراتژی ۱۲ ساله رسیدن از سطح آلودگی فعلی یعنی یورو ۱ به سطح (یوروϟ)[1] و در نهایت تا سال ۲۰۱۶ به سطح (یورو۵)[2] و (یورو۶)[3] بوده است. بر اساس برنامه ۱۲ ساله، لازم است طی دوازده سال استاندارد آلایندگی یورو ۱ موجود به سطح یورو ۴ در سال ۲۰۱۰ برسد. در نتیجه لازم است به طور متوسط هر ۲/۵ سال یک استاندارد افزایش یابد.

جدول میزان آلایندگی مجاز برای هر موتورسیکلت در سال‌های اجرای طرح

استاندارد آلایندگی	یورو ۱	یورو ۲	یورو ۳	یورو ۴
مجاز تا سال	۲۰۰۲	۲۰۰۴	۲۰۰۷	۲۰۱۲

کنترل و استانداردسازی میزان آلایندگی با یک روش ساده پیگیری می‌شود: تست هر موتورسیکلت پیش از پلاک شدن. در این صورت فروش هر موتورسیکلت در بازار داخلی منوط به رعایت استانداردهای آلایندگی خواهد بود. در همین راستا دولت هندوستان اولین برنامه استاندارد آلایندگی خود با نام INDIAN STAGE را تدوین نمود و برای سال‌های بعد این برنامه را توسعه داده و به نام BAHARAT ادامه داد که در سال‌های ۲۰۰۸ به بعد این استاندارد بهبود یافت و منطبق بر استانداردهای یورو ۴ گردید.

در نتیجه اعمال قواعد جدید در حوزه میزان آلایندگی، شرکت‌های تولیدکننده موتورسیکلت مجبور هستند برای رسیدن به این استانداردها از شکاف فناوری عبور نمایند. در نتیجه علاوه بر بهره‌مند شدن از مزایای قانونی و مشوق‌های مالیاتی می‌توانند در شرایط رقابت کنترل شده بازار هندوستان به رقابت پذیری جهانی دست یابند.

سیاست‌های تجاری

برای توانمندسازی تولیدکنندگان داخلی و رسیدن به رقابت‌پذیری جهانی، اقدامات زیر در حوزه واردات و صادرات انجام گردید:[4]

- ممنوعیت واردات انجین موتورسیکلت و گیربکس (قوای محرکه) به طور کامل یا قطعات منفصله
- ممنوعیت واردات تایر، رینگ و توپی به طور کامل یا قطعات منفصله
- ممنوعیت واردات انواع سامانه های تعلیق و ترمز به طور کامل یا قطعات منفصله
- ممنوعیت واردات موتورسیکلت کامل تا سال ۲۰۱۰

با توجه به ممنوعیت‌های فوق، هر کارخانه تولید موتورسیکلت لازم بود تجهیزات مورد نیاز خود را یا به طور مستقیم خودش تولید کند و یا از یکی از شرکت‌های تولیدکننده هندی که تا آن زمان سهم بازار خیلی کوچکی داشتند خریداری نماید. با توجه به این ممنوعیت کنترل شده واردات[5] و کنترل بسیار شدید گمرک که از طریق ایجاد سامانه یکپارچه تولید موتورسیکلت[6] ایجاد شده بود، کارخانجات کوچک هندی که تجهیزات موتورسیکلت تولید می‌کردند در طی فرآیند ۱۲ ساله و با سیاست‌های حمایتی دولت علاوه بر توسعه و رشد به رقابت پذیری جهانی رسیدند.[7]

از طرفی ممنوعیت واردات موتورسیکلت کامل و قطعات یدکی تا سال ۲۰۱۰ ادامه یافت و به منظور تحریک بیشتر تولیدکنندگان داخلی به رقابت با سیکلت‌سازان جهانی، واردات موتورسیکلت کامل با تعرفه ۶۰ درصدی آزاد گردید و تعرفه مذکور هر سال ۱۰ درصد کاهش یافته و در سال ۲۰۱۶ به نرخ ۱۰ درصد رسید و این نرخ برای سال ۲۰۱۷ نیز ۱۰ درصد خواهد بود. همچنین واردات لوازم یدکی موتورسیکلت‌های وارداتی شامل تخفیف تعرفه‌ای نخواهد شد و نرخ ثابت ۶۰ درصد بر آن‌ها اعمال می‌شود.

عدم کاهش نرخ تعرفه قطعات یدکی موتورسیکلت‌های وارداتی نیز به منظور تقویت قطعه‌سازان داخلی برای تولید لوازم یدکی سایر سیکلت‌های دنیا انجام شده است که این امر نگاه جهانی سیاست‌گذاران هندی را نشان می‌دهد.[8]

سامانه یک‌پارچه تولید موتورسیکلت

با توجه به اینکه هر موتورسیکلت از تعداد زیادی قطعه ساخته شده است، برای جلوگیری از قاچاق و واردات بی‌رویه قطعات موتورسیکلت می‌توان از یک روش ساده استفاده کرد. هر موتورسیکلت و به طور کلی هر وسیله نقلیه دارای یک شماره پلاک اختصاصی و یک سند مالکیت است. در سند مالکیت هر وسیله نقلیه مواردی از قبیل

1- Euro 4
2- Euro 5
3- Euro 6
4- India’s Strategy for Economic Integration with CLMV

1- Controlled prohibition of imports
2- Integrated system for the production of motorcycles
3-International Association of Motorcycle Manufacturers annual report, 2015, (www.immamotorcycles.org)
4- India’s Strategy for Economic Integration with CLMV

شماره شاسی و شماره موتور درج شده‌اند. علاوه بر این پیش از هر شماره شاسی و یا شماره موتور، یک شناسه اختصاصی درج شده است که کارکرد آن هماهنگ‌سازی شناسه و شماره سایر قطعات است. در نتیجه به کمک شماره موتور و شماره شاسی و همچنین شناسه‌ها کنترل و نظارت بر تولید، واردات و عرضه موتور و گیربکس موتورسیکلت می‌تواند به سادگی انجام شود و هرگونه عملیاتی قابل ردیابی خواهد بود.

در نتیجه سایر قطعات موتورسیکلت مانند سیستم‌های تعلیق و ترمز، سیستم‌های روشنایی، برق و باطری و سایر متعلقات که شماره آن‌ها در سند مالکیت وسیله نقلیه قید نمی‌شود را نیز می‌توان به کمک سامانه یکپارچه تولید موتورسیکلت ردیابی نمود.

سازوکار عملکرد سامانه یکپارچه تولید موتورسیکلت به شرح زیر است:

- هر یک از قطعات موتورسیکلت دارای یک کد اختصاصی است که در زمان تولید روی آن درج می شود. این کد شامل دو بخش است:
۱- شناسه قطعه که باید با شناسه شاسی و موتور یکسان باشد.
۲- کد قطعه که یک کد منحصر به فرد است و برای قطعاتی که وارد خط تولید می‌شود و به موتورسیکلت‌ساز تحویل می‌گردد یک کد خاص و برای قطعاتی که وارد بازار لوازم یدکی می‌شود کد خاص دیگری است.
- هر کارخانه باید تمامی قطعاتی که تولید می‌کند را به طور کامل به شناسه و همچنین شماره قطعه مجهز نماید.
- شناسه کلیه قطعات برای هر موتورسیکلتی که از کمپانی خارج می‌شود یک عدد ثابت است. به طور مثال تمامی قطعاتی که در سامانه تعلیق استفاده می‌شود دارای شناسه مشخصی هستند که این شناسه با شناسه شماره شاسی و شماره موتور و شماره گیربکس هماهنگ است.

در نتیجه شناسه شماره شاسی و شماره موتور باید با تمامی ادوات هماهنگی داشته باشد و در زمان پلاک شدن موتورسیکلت علاوه بر اینکه میزان آلایندگی آن توسط کارشناس مورد تایید قرار می‌گیرد، با توجه به شماره شاسی و شماره موتور و شناسه ها سایر قطعات موتورسیکلت به صورت بصری بازدید می‌شود. همچنین هر کارخانه باید کارخانه‌هایی که از آن‌ها قطعه و یا مواد اولیه خریداری کرده است را سالانه و به همراه شناسه و شماره‌ها به دولت هندوستان عرضه کند. به این ترتیب تأمین‌کنندگان قطعات هر شرکت لازم است به ازای هر دستگاه موتورسیکلت یک شناسه مشخص را روی محصولشان درج نمایند.

به این ترتیب و به کمک سامانه یکپارچه علاوه بر اینکه قطعات ورودی به خط تولید از قطعات ورودی به بازار لوازم یدکی تفکیک می‌شود، می‌توان عمق داخلی‌سازی هر کارخانه و هر تأمین‌کننده را به سادگی اندازه‌گیری کرد و همچنین از قاچاق لوازم یدکی جلوگیری نمود.

پس از راه‌اندازی سامانه یکپارچه تولید، واردات و قاچاق قطعات موتورسیکلت به شدت محدود گردید و با توجه به تولید محدود کارخانجات هندی در آن زمان نسبت به سایر رقبای خارجی اعم از چین و ژاپن، قیمت قطعات به شدت بالا رفت و این قطعات به نسبت تولیدات رقبا از کیفیت مطلوبی برخوردار نبودند، اما به دلیل تاکید دولت هندوستان بر صادرات که به عنوان اهرم مالیاتی- تعرفه‌ای از آن استفاده می‌کرد و همچنین یارانه‌ای که دولت هند برای واردات ماشین‌آلات مورد نیاز صنایع سنگین خود در نظر گرفته بود[۱] و از همه مهم‌تر نیاز شدید بازار در اثر ممنوعیت واردات و کنترل آن، قطعه‌سازی داخلی با رشد و توسعه چشمگیری روبرو گردید و ظرف ۱۲ ماه قیمت قطعات تولید داخلی به مرز ۱/۳ برابر قیمت قطعات وارداتی رسید.[۲]

پیشرفت صنایع قطعه‌سازی موتورسیکلت در هند پس از اجرای طرح سامانه یکپارچه به قدری زیاد بوده است که علاوه بر برندهای هندی، سایر برندهای دنیا نیز بخشی از قطعات خود را از بازار هندوستان تأمین می‌کنند. به عنوان مثال ۸۹ درصد از قطعات اصلی موجود در قوای محرکه و تعلیق موتورسیکلت‌های امریکایی هارلی دیویدسون در خاک هندوستان و توسط تولیدکنندگان هندی تامین می‌شود.[۳]

تنظیم تعداد بازیگران صنعت سیکلت

در ابتدای اجرای برنامه هندوستان داری ۳۲ تولید کننده بوده است که هریک سهم بازار کوچکی در اختیار داشتند، اما در حال حاضر این تعداد به ۱۸ رسیده است که عبارتست از:[۴]

- باجاج
- هارلی دیویدسون هند[۵]
- یاماها هند[۶]
- هوندا هند[۷]
- سوزوکی هند[۸]
- رویال انفیلد موتورز[۹]
- هرو موتورز[۱۰]
- کارخانه جات دفانکت[۱۱]
- آتول موتورز[۱۲]

1- National manufacturing policy, India government, Minstry of commerce and industry report 2011
2- National manufacturing policy, India government, Minstry of commerce and industry report 2011
۳- همان
۴- همان
5- Harley Davidson India
6-Yamaha India
7- Honda India
8- Suzuki India
9- Royal onfield motors
10- Hero motors
11- dafencat
12- Atoll motors

- ماهیندرا[1]
- TVS
- موتوگوزی هند[2]
- وسپا هند[3]
- رگال ریتور[4]
- KTM هند
- DUCATI هند
- INDIAN MOTORCYCLE INDIA
- APRILLA هند

از طرفی شرکت هایی مانند هوندا هند که از برند هوندا استفاده می‌کنند یک بخش کاملا جدا از هوندا ژاپن هستند که توسط مالکان هندی سهم بازار آن خریداری شده است.

کاهش تعداد تولیدکنندگان و افزایش سطح تولید به کمک قاعده‌گذاری در حوزه سیاست‌های تولید، اسقاط و صادرات انجام شده است. در نتیجه هر شرکت به منظور بقا در بازار هند لازم است به این سیاست‌ها پایبند باشد.

سیاست اسقاط، تولید و صادرات

علاوه بر ممنوعیت واردات قطعات، هر شرکت تولیدکننده سیکلت لازم بود حداقل میزان مشخصی موتورسیکلت را تولید و میزان مشخصی را در هر سال اسقاط نماید. این اسقاط اجباری علاوه بر نوسازی ناوگان، می‌تواند در دراز مدت به سود صنعت موتورسیکلت باشد و تولید و عرضه را به نحوی تنظیم نماید تا کارخانجات سیکلت‌سازی با افت تولید مواجه نشوند. لذا از سال ۲۰۰۰ هر موتورسیکلت تولیدی صرفا می‌توانست ۵ سال در بازار حضور داشته باشد و موتورسیکلت‌های پیش از سال ۲۰۰۰ نیز به ترتیب اولویت اعلامی در نوبت اسقاط قرار گرفتند.[5]

این تصمیم نتایج ویژه و بسیار خوبی را برجای گذاشت که عبارتند از:

- نوسازی ناوگان
- کاهش آلودگی هوا
- افزایش میزان تولید
- ارتقای تکنولوژی
- افزایش اندازه بازار

جدول نرخ مرجع تولید[6] موتورسیکلت در بازار هندوستان.

سال	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹	۲۰۱۰
سطح مجاز تولید به میلیون دستگاه	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴
میزان اسقاط اجباری به ازای تولید هر دستگاه	۵	۳	۲	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱

با توجه به جدول فوق در سال اول اجرای طرح به دلیل حجم بالای موتورسیکلت‌های فرسوده هر شرکت تولیدکننده موتورسیکلت لازم بود به ازای تولید هر یک دستگاه موتورسیکلت ۵ دستگاه موتورسیکلت را از رده خارج نماید.

از طرفی حجم بازار تولید موتورسیکلت در یک سال می‌بایست به رقم ۴ میلیون دستگاه برسد. با توجه به اینکه ۳۲ تولیدکننده در سال اول در بازار حضور داشتند و همچنین واردات قطعات اصلی ممنوع و متوقف شده بود، هر تولید کننده می‌بایست حداقل ۱۲۵ هزار دستگاه موتورسیکلت را تولید نماید.[7]

با توجه به اینکه بعضی از شرکت‌ها مانند باجاج توانایی تامین قطعات از بازار داخلی را در سال اول داشتند و توانستند علاوه بر عبور از مرز ۱۲۵ هزار دستگاه ۴۲ درصد تولید مازاد نیز داشته باشند، توانستند از بخشودگی مالیاتی برخوردار شوند.[8] همچنین سایر شرکت‌هایی که این توانایی را نداشتند با مالیات بالای ۷۰ درصد

1-Mahindra
2-Motoguzzi India
3-Vespa India
4- Regal reptor

5- National manufacturing policy, India government, Minstry of commerce and industry report 2011
۶- منظور از نرخ مرجع تیراژ تولید، حداقل تیراژی است که هر شرکت تولیدی به منظور بقا در صنعت هند لازم است تولید نماید.
7- National manufacturing policy, India government, Minstry of commerce and industry report 2011
8- National manufacturing policy, India government, Minstry of commerce and industry report 2011

روبرو شده و به طور خودکار از چرخه رقابت حذف شدند. به عنوان مثال شرکت باجاج ۵ شرکت را به مالکیت خود درآورد[1] و در نهایت تعداد تولیدکنندگان به ۲۷ عدد کاهش یافت.[2]

همچنین با توجه به رویکرد صادراتی دولت هندوستان که تمایل داشت شرکت‌های هندی تولیدکننده موتورسیکلت بازارهای جدیدی را کشف کرده محصولات خود را به این کشورها و بازارها صادر نمایند، در برنامه ۱۲ ساله خود از ابزاری جدید استفاده نمود. با توجه به اینکه اکثر موتورسیکلت‌های فرسوده در سال اول و دوم طرح بازیافت شده بودند، در سال سوم اجرای طرح تعداد موتورسیکلت‌هایی که می‌بایست اسقاط می‌شدند به شدت محدود گردید.

همچنین هر سال طبق برنامه لازم بود یک میلیون دستگاه به حجم تولید اضافه گردد. از طرف دیگر موتورسیکلت‌هایی که سال اول طرح تولید شده بودند هنوز دو سال برای تردد فرصت داشتند. در نتیجه شرکت‌های تولیدکننده موتورسیکلت با کمبود موتورسیکلت اسقاطی روبرو می‌شدند.

در برنامه جامع دولت هندوستان این مشکل با استفاده از ایجاد ابزارهای صادراتی[3] رفع شده است. به این ترتیب که هر تولیدکننده‌ای که بخواهد در بازار انحصاری هند موتورسیکلت تولید و عرضه نماید لازم است به ازای تولید هر دستگاه سیکلت یک دستگاه سیکلت اسقاط کرده و یا یک دستگاه را به صورت (CBU)[4] صادر نماید.[5]

همچنین با توجه به افزایش چشمگیر تولید از سال ۲۰۱۰ به بعد دولت هندوستان به منظور افزایش حجم صادرات تصمیم گرفت میزان اسمی اسقاط را از نسبت یک به یک به مقدار یک به دو تغییر دهد.

به این ترتیب هر شرکت موتورسیکلت سازی که بخواهد محصول تولید و یا عرضه نماید لازم است به ازای تولید هر یک دستگاه موتورسیکلت در بازار هندوستان یا دو دستگاه اقساط کند، یا یک دستگاه موتورسیکلت اسقاط و یک دستگاه صادر و یا دو دستگاه صادر نماید.[6]

جدول نرخ مرجع تولید موتورسیکلت در بازار هندوستان.

سال	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵	۲۰۱۶
سطح مجاز تولید به میلیون دستگاه	۱۵	۱۶	۱۷	۱۸	۱۹	۲۰
میزان اسقاط اجباری به ازای تولید هر دستگاه	۲	۲	۲	۲	۲	۲

1- BAJAJ activity report 2012
2- National manufacturing policy, India government, Minstry of commerce and industry report 2011

3- Export tools
4- Complete build up
5- Export tools
6- Complete build up

جدول میزان فروش، صادرات و اسقاط در بازار هندوستان.

جدول میزان فروش موتورسیکلت در بازار داخلی کشور هندوستان						
طبقه بندی	۲۰۱۰-۱۱	۲۰۱۱-۱۲	۲۰۱۲-۱۳	۲۰۱۳-۱۴	۲۰۱۴-۱۵	۲۰۱۵-۱۶
تولیدات شامل ۲ چرخ	۷/۹	۸/۸	۸/۳	۸/۱	۹/۴	۹/۳
تولیدات شامل ۳ چرخ	۱۳/۳	۱۵/۴	۱۵/۸	۱۶/۱	۱۸/۴	۱۸/۸
مجموع	۲۱/۲	۲۴/۲	۲۴/۱	۲۴/۲	۲۷/۸	۲۸/۱
تعداد اسمی موتورسیکلت که باید اسقاط شود						
سال	۲۰۱۰-۱۱	۲۰۱۱-۱۲	۲۰۱۲-۱۳	۲۰۱۳-۱۴	۲۰۱۴-۱۵	۲۰۱۵-۱۶
میزان اسقاط اسمی به ازای تولید	یک به دو	یک به دو	یک به دو	یک به دو	یک به دو	یک به دو
دو چرخ	۱۵/۸	۱۷/۶	۱۶/۶	۱۶/۲	۱۸/۸	۱۸/۶
سه چرخ	۲۶/۶	۳۰/۸	۳۱/۶	۳۲/۲	۳۶/۸	۳۷/۶
مجموع اسقاط اسمی	۴۲/۴	۴۸/۴	۴۸/۲	۴۸/۴	۵۵/۶	۵۶/۲
میزان صادرات CBU صنایع سیکلت‌سازی هندوستان						
طبقه بندی	۲۰۱۰-۱۱	۲۰۱۱-۱۲	۲۰۱۲-۱۳	۲۰۱۳-۱۴	۲۰۱۴-۱۵	۲۰۱۵-۱۶
دو چرخ	۱۸/۳	۱۹/۵	۱۹/۳	۲۰/۸	۲۴/۵	۲۴/۸
سه چرخ	۳/۶	۳/۶	۳/۱	۳/۹	۴	۴/۱
مجموع صادرات	۲۱/۹	۲۳/۱	۲۲/۴	۲۴/۷	۲۸/۵	۲۸/۹
سال	۲۰۱۰-۱۱	۲۰۱۱-۱۲	۲۰۱۲-۱۳	۲۰۱۳-۱۴	۲۰۱۴-۱۵	۲۰۱۵-۱۶
مقدار اسقاط واقعی	۲۰/۵	۲۵/۳	۲۵/۸	۲۳/۷	۲۷/۱	۲۷/۳
مجموع تولید و صادرات	۴۳/۱	۴۷/۳	۴۶/۵	۴۸/۹	۵۶/۳	۵۷

همان‌طور که آمار نشان می‌دهد، در شرایطی می‌توان به تحقیق و توسعه، دستیابی به دانش طراحی، بهینه‌سازی و مالکیت پلتفرم با توجه به استانداردهای روز دنیا دست یافت که بتوان حداقل تیراژ مشخصی را در سال تولید نمود.

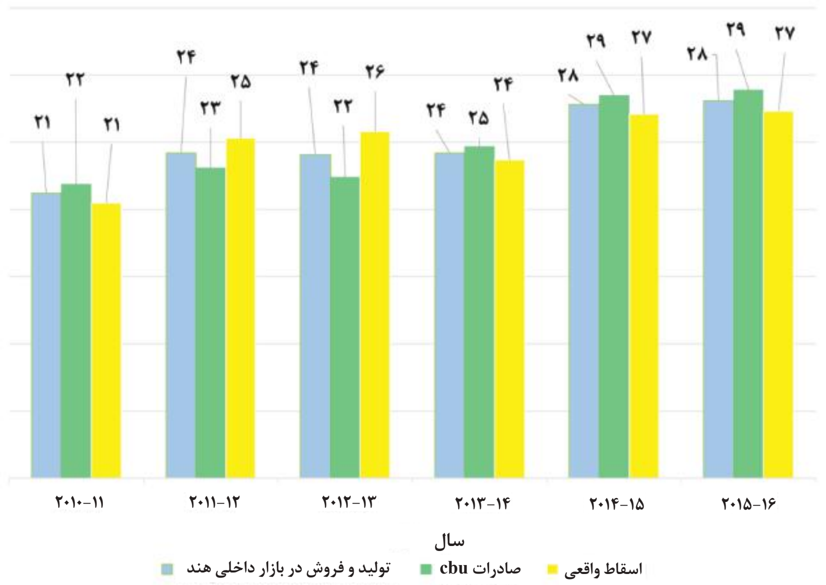
از طرفی با توجه به بررسی بازار جهانی سیکلت برای رسیدن به نقطه سربه‌سری و اقتصاد مقیاس این رقم در حدود ۱۵۰ هزار دستگاه در سال برای هر پلتفرم[۱] است و عمر هر پلتفرم قبل از توسعه حداقل سه سال خواهد بود.

در نهایت لازم است حداقل ۴۵۰ هزار دستگاه موتورسیکلت تولید شود تا این فرایند اقتصادی باشد.[۲]

لذا با تنظیم تعداد بازیگران بازار، هندوستان توانست به این مهم دست یابد.

1- Federation of Asian motorcycle manufacturers association, data base

۲- همان



نمودار تولید، اسقاط و صادرات در صنعت سیکلت هند بر حسب میلیون دستگاه.

نمودار به خوبی نشان می‌دهد که کارخانه‌جات هندی تولیدکننده موتورسیکلت به طور متوسط به سیاست‌های برنامه جامع در حوزه موتورسیکلت پایبند بوده‌اند؛ چراکه در صورت عدم پایبندی به سیاست‌های موجود در برنامه جامع شرکت مذکور با مالیات بسیار بالایی مواجه شده و این مالیات بالا شرکت را در خطر نابودی قرار خواهد داد. مطابق با شکل در بعضی از سال‌ها، میزان صادرات و یا اسقاط اجباری به ازای تولید هر دستگاه موتورسیکلت از میزان استاندارد کمتر شده است، در این صورت شرکت‌هایی که به برنامه پایبند نبوده‌اند مجبور به پرداخت جریمه مالیاتی هستند. درنتیجه شرکت‌های فعال در بازار انحصاری هند همواره خود را ملزم به رعایت سیاست‌های کلان دولت هندوستان می‌نمایند.

سیاست افزایش عمق داخلی‌سازی

علاوه بر ممنوعیت واردات قطعات اصلی، دولت هندوستان سیاست‌های حمایتی بسیاری را در جهت افزایش عمق داخلی‌سازی در برنامه جامع در نظر گرفت. در صورتی که کارخانه طراحی تولید انجین و قوای محرکه تاسیس شود، فارغ از میزانی که تولید خواهد کرد از مالیات حرفه، مالیات ارزش افزوده و مالیات غیر مستقیم دولت معاف خواهد بود. اما شامل مالیات عمومی می‌شود.[۱] همچنین به منظور دستیابی به تکنولوژی ماشین‌آلات روز دنیا می‌تواند از یارانه دولت هند برای خرید ماشین‌آلات نیز استفاده کند.[۲]

این عمل علاوه بر ترغیب قطعه‌سازان به ورود به این حوزه و با ابزار کاهش مالیات، می‌تواند زنجیره تأمین را تکمیل کرده و به ایجاد واحدهای توسعه منجر شود.

همچنین برای اندازه گیری عمق داخلی‌سازی در سال‌های ابتدای طرح از روش نرم‌افزاری زیر استفاده شده است:

دولت هندوستان برای واردات قطعات موتورسیکلت ممنوعیت و یا تعرفه‌های بالایی را در نظر گرفت. لذا واردات قانونی قطعه توسط موتورسیکلت سازان به هندوستان مقرون به صرفه نبود. از طرفی با توجه به اینکه تولید موتورسیکلت در هندوستان و ابزارهای تعرفه‌ای و مالیاتی منوط به داشتن میزان مشخصی از صادرات در هر یک از سال‌ها بود، دولت هند به منظور جلوگیری از قاچاق کالا و استفاده آن‌ها در موتورسیکلت از روش هوشمندانه اندازه گیری عمق داخلی‌سازی به کمک صادرات استفاده نمود.[۳]

با توجه به اینکه موتورسیکلت‌های هندی در بازارهای خارجی و در سال‌های آغازین اجرای طرح از مزیت رقابتی برخوردار نبوده‌اند، در صورتی که از قطعات وارداتی و از مبادی قانونی استفاده می‌شد، این واردات منجر به افزایش قیمت می‌گردید و با توجه به قیمت کمتر رقبا در بازارهای صادراتی، صادرات موتورسیکلت با این روش برای شرکت مذکور مقرون به صرفه نبود. از طرفی بازار سایر کشورها در اختیار شرکت‌های ژاپنی و یا چینی قرار داشت و لذا با توجه به فضای کسب و کار در هندوستان این ممنوعیت علاوه بر اینکه به راحتی توسط دولت قابل ردیابی بود، موتورسیکلت سازان را وادار به احداث کارخانه‌های زیرمجموعه نمود که این کارخانه‌ها قطعات اصلی را برای موتورسیکلت ساز تامین نمایند.[۴]

1- Ministery of Finance, Government of India, report 2015

۲- همان

3- National manufacturing policy, India government, Minstry of commerce and industry report 2011

4- National manufacturing policy, India government, Minstry of commerce and industry report 2011

در نتیجه علاوه بر جلوگیری از قاچاق، شرکت‌های هندی به منظور رعایت اصل صادرات در برابر تولید مجبور به استفاده از قطعات داخلی شدند.

هندوستان در شرایطی برنامه‌ریزی برای ورود به این صنعت را آغاز نمود که بیش از ۸۰ درصد از قطعات و همچنین نیمی از موتورسیکلت‌های بازار داخلی وارداتی بودند. اما در حال حاضر علاوه بر رسیدن به عمق داخلی سازی نزدیک به ۱۰۰ درصدی، در سال ۲۰۱۶ این کشور ۲۸ میلیون دستگاه موتورسیکلت را صادر نمود. این پیشرفت ۱۶ ساله در سایه ممنوعیت واردات، ایجاد مشوق های مالیاتی و تعرفه‌ای و در شرایط رقابت کنترل شده اتفاق افتاده است.

هم اکنون هندوستان دومین تولید کننده بزرگ سیکلت در جهان به حساب می‌آید و به عنوان یکی از دارندگان تکنولوژی طراحی و دانش پلتفرم به شمار می‌رود.

انتقال فناوری

دولت هندوستان در شرایطی اقدام به ممنوعیت واردات قطعات اصلی سیکلت از سایر کشورهای دنیا نمود که در گام اول هر یک از شرکت‌های داخلی‌اش را مجبور به امضای قرارداد انتقال تکنولوژی با سایر شرکت‌های خارجی نمود.[1] این انتقال فناوری به معنای همکاری مشترک نبود، بلکه هریک از شرکت‌های داخلی لازم بود بخش عظیمی از یک شرکت تحقیقاتی و یا تولیدی خارجی را به مالکیت خود درآورد. به این منظور و در چهارچوب طرح کلان صنایع هندوستان[2] به شرکت‌هایی که این عمل را انجام دهند تا ۵۰ درصد ارزش شرکت مذکور وام ۱۰ ساله پرداخت شده است.[3]

از نتایج مهم این دوره می‌توان به خرید ۶۰ درصد از سهام شرکت یاماها توسط یک شرکت هندی و تغییر نام آن به یاماهای هند[4] و همچنین خرید شدن کارخانه روسی ایج[5] توسط شرکت باجاج[6] اشاره نمود.

بررسی نسبت آلایندگی موتورسیکلت نسبت به خودرو

احتراما با توجه به اینکه در چند سال گذشته عده‌ای به دلایل مختلف این شایعه را دامن زدند که هر موتورسیکلت در حدود ۶ برابر خودرو آلودگی دارد و با توجه به مظلوم واقع شدن صنعت موتورسیکلت در موارد بسیار، بدینوسیله نشریه صنعت موتورسیکلت از (کارشناسان، تولیدکنندگان، آزمایشگاه‌های تست آلایندگی و تعیین استانداردهای موتورسیکلت، سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت صنعت، معدن و تجارت، پلیس راهور، سازمان ملی استاندارد ایران و دیگر سازمان‌های مرتبط) دعوت به عمل می‌آورد تا با تشکیل یک کمیته فنی، فرضیه‌ی آلایندگی چندین برابری موتورسیکلت نسبت به خودرو را به طور دقیق، بین محصولات صفرکیلومتر و کارکرده انواع خودرو و موتورسیکلت، آزمایش کرده تا جهت رفع هرگونه شبهه و اختلاف نظر، اثبات یا رد این فرضیه را از طریق این نشریه اعلام کنیم!

نشریه صنعت موتورسیکلت

1- National manufacturing policy, India government, Minstry of commerce and industry report 2011
2- Comprehensive program of India's Heavy Industries, Approved in 1999
3- National manufacturing policy, India government, Minstry of commerce and industry report 2011
4- Corporate information, India Yamaha Motor, archived from the original on October 6, 2013
5- EDGE
6- BAJAJ activity report 2012

راه را اشتباه رفته‌ایم!

▪ نویسنده: مهندس مجتبی انتظاری
(مدیر کنترل کیفیت شرکت توسن سپهر آسمان کویر)

توسعه موتورسیکلت‌های برقی در ایران از نگاه بسیاری از کارشناسان فعال در این حوزه، پروژه‌ای از ابتدا شکست خورده است، زیرا سازمان‌هایی که به فکر تحقق این امر بودند؛ مهم‌ترین هدف و انگیزه خود را جایگزینی این محصول با موتورسیکلت‌های آلاینده موجود در محدوده‌های مرکزی و پررفت و آمد تهران عنوان می‌کردند.[۱]

لذا نوک پیکان پروژه به سمت جامعه هدفی بود که اکثریت آن‌ها، از این وسیله نقلیه ارزان قیمت (موتورسیکلت‌های بنزینی)، برای امرارمعاش خود استفاده می‌کنند و در چنین شرایطی مسئولان به فکر جایگزین کردن موتورسیکلت‌های برقی بودند که البته قیمت بالاتری داشت و با توجه به شناخت کم مردم از این وسیله نقلیه و همچنین با عنایت به نمونه‌هایی که در چند سال گذشته با کیفیت پایین در بازار عرضه شد، تا حدی بی‌اعتمادی نسبت به موتورسیکلت‌های برقی را در جامعه به‌وجود آورد!

در پس تحلیل‌ها، قاعدتاً به عمومی‌ترین راه‌حل پناه آوردیم و اجرایی شدن و حیات این پروژه را به آن گره زدیم!

یعنی حمایت‌های دولتی از پروژه با پرداخت بلاعوض یا کمک هزینه جایگزینی موتورسیکلت‌ها.[۲]

راه‌حلی که هیچگاه در کشور ما در حمایت از فناوری‌های جدید و توسعه آن‌ها، جواب موردانتظار را نداشته است و نمونه‌های گذشته آن را می‌توان در توسعه پنل‌های فتو ولتاییک[۳] خانگی به وضوح دید و ریشه‌های آن را باید در یارانه‌های عظیم به سوخت‌های فسیلی جستجو کرد. خرید برق تضمینی از شهروندان، به‌ازای استفاده از پنل‌های خورشیدی خانگی با قیمت تعیین‌شده، اساساً جذاب نبود و مطلوبیت خاصی نیز برای عموم مردم ایجاد نمی‌کرد، حتی با پرداخت کمک هزینه خرید بلاعوض تجهیزات اولیه و خرید برق تضمینی![۴]

قاعدتاً این گونه استراتژی‌های تشویقی و حمایتی، زمانی کارآمد خواهد بود که الزامات و زیرساخت‌های آن فراهم شده باشد. از جمله: هزینه سوخت‌های فسیلی واقعی‌تر شود و آگاهی بخشی مناسب نیز در جامعه صورت گرفته باشد.

این موضوع البته در رابطه با موتورسیکلت‌های برقی، داستان متفاوتی

۱- به نقل از وب سایت دریافت تسهیلات موتورسیکلت برقی از شهرداری تهران. ر.ک:
http://31.24.238.109/Home

۲- اشاره به ثبت نام افراد حقیقی و حقوقی در سامانه ثبت نام تسهیلات موتورسیکلت برقی.

3- Photovoltaic Panels

۴- مطابق مصوبه تعرفه خرید تضمینی برق از نیروگاه‌های تجدیدپذیرو پاک، مورخه ۱۹ اردیبهشت ۹۵ توسط مقام عالی وزارت

دارد و باید آن را در نیاز پنهان جامعه برای حمل و نقل آسوده‌تر، ایمن‌تر و پاک جُست. چه بسیار کسانی که ترجیح می‌دهند در صورت وجود وسیله نقلیه مطمئن، مناسب و البته ارزان‌تر نسبت به خودرو، در ترددهای روزانه زیر ۵۰ کیلومتر از آن استفاده کنند که موتورسیکلت‌های برقی برای چنین هدفی بی‌نظیر هستند.

برنامه‌ریزی روی این بخش از جامعه هدف برای جایگزینی موتورسیکلت برقی به جای خودرو در ترددهای با مسافت کم، نه تنها نیازی به تخصیص بودجه‌های عظیم و البته ناکارآمد برای تهییج جامعه در کوتاه‌مدت را ندارد؛ بلکه در دوره میان‌مدت و بلندمدت با اثبات کارآیی‌های موتورسیکلت‌های برقی، فرهنگ استفاده از آن‌ها را به صورت صحیح نهادینه می‌سازد و فرصت ارزشمند جایگزینی تدریجی را با ناکارآمد نشان دادن موتورسیکلت‌های برقی به یکباره نمی‌سوزاند.

با نگاهی به حجم بالای خودروهای تک سرنشین و مسافت‌های کمتر از ۱۰۰ کیلومتر در روز، می‌توان امیدوار بود که در صورتی که حتی اگر ۱ درصد از حمل و نقل‌های با مسافت کوتاه با موتورسیکلت‌های برقی انجام شود، کاهش قابل توجه آلودگی و ترافیک شهری را شاهد باشیم. ازاین‌رو، لازم است به جای تبلیغات گسترده برای تخصیص اعتبارات بلاعوض برای توسعه موتورسیکلت برقی برای خریداران- که درصورت اجرایی شدن- به‌صورت بالقوه زمینه ساز ایجاد فساد و رانت نیز خواهد بود؛ با تسهیل قوانین برای تولیدکننده و ممانعت از مصوب نمودن قانون‌های کارشناسی نشده منجر به تعلیق،[۱] باعث رونق تولید موتورسیکلت‌های برقی در کشور عزیزمان شویم.

در نهایت تا زمانی که ضمن تاکید بر نقاط ضعف موتورسیکلت‌های برقی و چشم پوشی از نقاط قوت آن‌ها، این تفکر و نگرش را داشته باشیم که موتورسیکلت‌های برقی را باید جایگزین موتورسیکلت‌های بنزینی کنیم که با طی مسافت روزانه زیاد و جابجایی مسافر و کالا، ابزار امرار معاش راکبان آن هستند؛ باید پروژه توسعه موتورسیکلت‌های برقی در ایران را شکست خورده بدانیم. بیایید با ترویج فرهنگ استفاده صحیح از موتورسیکلت‌های برقی و بسترسازی مناسب برای تولید محصولات با کیفیت برقی و ارایه آن به علاقه‌مندان فعلی، این پروژه را احیا کنیم.

۱- اشاره به ماده ۲ قانون هوای پاک (اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده و جایگزینی با موتورسیکلت‌های برقی) که نهایتاً توسط هیات وزیران در تاریخ ۹۷/۱۱/۱۷ به مدت یکسال تعلیق شد.

اخبار کوتاه

حذف دائمی قیمت‌ها؛ عامل تشدید نابسامانی در بازار

عضو هیات علمی اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی گفت: حذف دائمی قیمت از سایت‌های عرضه و فروش کالا، به تشدید نابه‌سامانی در بازار منجر می‌شود و این امر نتیجه‌ای جز افزایش دزدی و فساد، در پی نخواهد داشت.

جمشید پژویان نیز در این باره به «آخرین خبر» گفت: پشت پرده تاکیداتی که بر عدم شفافیت یا عدم اعلام قیمت و قیمت‌گذاری صورت می‌گیرد؛ کسانی هستند که میلیاردها مال مردم و خزانه را غارت می‌کنند، این عده ترجیح می‌دهند که تمامی چیزها پنهان باشد و تا می‌توانند و تا دلشان می‌خواهد چپاول کنند. لذا حذف دائمی قیمت‌ها از سایت‌ها و اپلیکیشن‌های فروش کالا به تشدید دزدی و فساد، اتفاق دیگری در پی نخواهد داشت.

وی عنوان کرد: در واقع حذف دائمی قیمت‌ها در سایت‌ها و اپلیکیشن‌های فروش کالا حرکتی است که بالعکس آن در تمامی دنیا اتفاق می‌افتد، به عبارت دیگر ما گام به گام به عقب به سمت اختلال و فساد پیش می‌رویم؛ وگرنه در تمامی دنیا به ویژه کشورهای پیشرفته، یکسری روزنامه و مجله به صورت رایگان در اختیار شهروندان قرار می‌گیرد و در منازل آن‌ها تحویل می‌شود که در آن قیمت تمامی کالاها درج شده است تا خریدار بداند که از کجا می‌تواند؟ کالای مورد نظر خود را با قیمت بهتر و مناسب‌تر تهیه کند؟

وی با تاکید بر اینکه تعیین قیمت کالا مسئله پیچیده‌ای است و متاسفانه بعضا مدیران و تصمیم‌گیرندگان این حوزه به ضعف سواد و دانش اقتصادی در این رابطه دچارند، تصریح کرد: شماری از بازارهای ما باید به بازار رقابتی نزدیک شوند و عملا قیمت کالاهای مربوطه در بازار مرتبط با آن تعیین می‌شود نه آنکه مرجعی قیمت را تعیین نماید. در واقع ارگان‌های مطلع تنها قیمت‌ها را اعلام می‌کنند نه آنکه در بازار دخالت نمایند.[۱]

۱ - حذف دائمی قیمت‌ها؛ عامل تشدید نابسامانی در بازار (۱۳۹۸)، خبرگزاری فارس، ۹۸/۰۳/۰۴، کدخبر: ۱۳۹۸۰۳۰۴۰۰۰۶۸۵
https://www.farsnews.com/news/13980304000685

رسانه‌ها قبل از قوه قضائیه فساد را کشف کنند!

به نقل از ایرنا، محسنیان‌راد استاد دانشگاه ارتباطات بیان داشت که مهم‌ترین کار رسانه‌ها دیده‌بانی قدرت است و گفت: رسانه‌ها باید قبل از قوه قضائیه و دیگر نهادها و سازمان‌ها با شفاف‌سازی کاشف فساد در جامعه باشند.

به گزارش خبرنگار فرهنگی ایرنا، نشست تخصصی دفتر مطالعات و برنامه‌ریزی رسانه‌های وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی با عنوان «بررسی لایحه سازمان نظام رسانه» با حضور محمد سلطانی فر معاون مطبوعاتی وزیر ارشاد، حمید ضیایی پرور رییس دفتر مطالعات رسانه و جمعی از کارشناسان و صاحب‌نظران حوزه رسانه و مطبوعات برگزار شد.

مهدی محسنیان در این نشست گفت: نظام جامع رسانه را باید از دو نگاه عمومی و کارشناسی بررسی کرد تا به نتایج درستی درباره آن رسید. وی افزود: رسانه‌ها هم چراغ راهنما و هم آئینه و دیده‌بان جامعه هستند.[1]

1- http://www.irna.ir/fa/News/82881863

رئیس قوه قضائیه:

از آزادی مطبوعات حمایت می‌کنیم!

آیت الله سیدابراهیم رئیسی در دیدار مدیران مسئول خبرگزاری‌ها، روزنامه‌ها، نشریات و پایگاه‌های خبری با بیان اینکه رسانه‌ای که از حاکمیت مجوز گرفته، مربوط به حاکمیت است، افزود: البته آن رسانه می‌تواند نگاه و سخن خود را منتقل کند و این امر به خاطر وجود سلایق مختلف است. ایشان بیان داشت: ما رسانه‌ها را همکاران خود در اجرای عدالت نه در مقابل خود می‌بینیم و نقد رسانه‌ها می‌تواند در جهت اجرای عدالت کمک کند. بنابراین کسی با نقد هیچ مخالفتی ندارد؛ خصوصاً زمانی که آن نقد، منصفانه است و نقد منصفانه می‌تواند در بهتر دیدن مسائل و رفع مشکلات کمک کند و از آن استقبال می‌کنیم. رئیس قوه قضائیه با تاکید بر اینکه احساس عدالت در جامعه در گرو اقدامات ما و آگاهی بخشی و امید آفرینی اصحاب رسانه است، گفت: آزادی رسانه‌ها به نفع مردم و کشور است. وی با اشاره به نخستین جلسه با روسای کل دادگستری استان‌ها گفت: تاکید من از ابتدا این بوده است که باید نگاه‌ها در جهت ارتباط با رسانه‌ها، نخبگان، محافل علمی و فرهنگی و در جهت تبیین احکام و تصمیم گیری‌های قضایی برای افکار عمومی تغییر کند و این مهم باید شیوه همگان در قوه قضاییه باشد. رئیس دستگاه قضا جلسه با اصحاب رسانه را فرصتی مغتنم شمرد و افزود: دیدگاه‌ها، نظرات و صحبت‌های اصحاب رسانه و مطبوعات را شنیدم و می‌خواهیم که این ارتباط هم از طریق مرکز رسانه و هم از طریق دفتر ریاست، برقرار بماند. رئیس قوه قضاییه در ادامه با بیان اینکه وجوه مشترکی بین ما هست که نباید از ذهن دور کنیم، گفت: در این نظام، همه به رفع ناهنجاری‌های اجتماعی فکر می کنیم و فکر نمی‌کنم رسانه‌ای باشد که به کاهش آسیب‌های اجتماعی فکر نکند. باید حتماً به کاهش آسیب‌های اجتماعی فکر کرد. در جامعه، وجود ناهنجاری‌های اجتماعی برای همه با هر گرایشی مهم است.

رئیس دستگاه قضا با اشاره به سودمند بودن مطالب مطرح شده در این جلسه از جانب اصحاب رسانه گفت: نکاتی را که دوستان رسانه‌ای در این جلسه مطرح کردند، یادداشت کردم و این نکات را پیگیری می‌کنیم و افرادی که مطالب دیگری دارند می‌توانند به ما منتقل کنند.

1- http://www.hamshahrionline.ir/news/441337

پیام قدردانی

■ نویسنده: بهمن ضیا مقدم

دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت ایران

مراسم افطاری انجمن صنعت موتورسیکلت ایران در محیطی گرم، صمیمی و عرفانی در روز یکشنبه مورخ ۹۸/۰۲/۲۹ با حضور اعضاء محترم انجمن، بزرگان و پیشکسوتان این صنعت و همچنین روسای اتحادیه فروشندگان و تعمیرکاران و سندیکای تولیدکنندگان مجموعه قطعات و نیز مدیران و کارشناسان ارشد ارگان‌ها، سازمان‌ها و شرکت‌های بازرسی و سایر افراد ذیربط و همچنین سایر میهمانان گرامی که به دعوت انجمن لبیک گفتند، در هتل سیمرغ تهران برگزار شد.

متن پیام قدردانی ریاست هیئت مدیره انجمن صنعت موتورسیکلت ایران:

بسمه‌تعالی

همکاران عزیز و محترم، برپایی ضیافت افطاری در ماه مبارک رمضان با حضور و مشارکت گرم و صمیمانه شما، خاطره‌ای فراموش نشدنی را در اذهان رقم زد. از همکاری صمیمانه و حضور با شکوه شما در برگزاری این ضیافت، کمال تشکر و قدردانی را دارم. ازاین‌رو، صمیمانه از اعضاء محترم هیئت مدیره و همه میهمانان گرامی که خودشان نیز میزبان بودند و با حضور گرمشان زینت بخش محفل عرفانی انجمن شدند، صمیمانه تشکر و قدردانی نماییم.از خداوند متعال برای شما عزیزان سلامتی و تندرستی را آرزومندم.

و من الله التوفیق

جلیل مجاهد

In the name of God

The First Exclusive Magazine of the Motorcycle Industry in Iran

Exclusive Quarterly, Basic Sciences and Engineering- Automobile Manufacturing and Car Repairs

Contents

Editorial 2

The first electric car and motorcycle charging station in Iran was opened 3

Supreme leader of Iran worries about the closure of some production units 6

Opening ceremony of the new office of "Iranian Motorcycle Industry Association" 8

Online motorcycle dealerships and stores will be available soon throughout Iran........10

A Session for deciding about the establishment of the Association of Employers of Iran Motorcycle Sectors 11

Motorcycle registration statistics in Iran 14

Internal sanctions damaged production more than external sanctions 17

Modification of Motorcycle Industry Journal-first edition 18

Investigating India's Industrial Policy in the Motorcycle Industry (Part III) 20

Comparing motorcycle pollution and cars 27

We've got the wrong way 28

Permanent removal of prices;Disruptive exacerbation factor of the market 29

The media should detect corruption before the judiciary system 30

We support freedom of the press 30

Appreciated message 31

Exclusive Quarterly

VOL. 2, NO. 3, Spring 2019

Concessionaire, Managing Director and Editor in Chief

Mohammadali Nejadian

Editorial Board

M.Eng. Seyyed Abbas HosseiniMajd

Eng. Mojtaba Entezari

Art Management/ Designer Layout

Sepideh Soleimany

Contact with the publication

Iran, Tehran, Post Box: 19575-565

1- No. 9- Masjed Shahabi Alley -Shakouri St.

2- Kiyamanesh Avenue- 17 Shahrivar St. – Tehran-Iran

Post Code: 1769694541

Phone: +9821-33438587

Public relations and advertising organization

+989128237336

www.motorcycleindustry.ir
Twitter.com/motorcycle_ind
Telegram.com/motorcycleindustry
Instagram.com/ motorcycle.industry
Facebook.com/motorcycleindustry.iran
Email: motorcycle.industry@yahoo.com

- Any copying and quoting of the content of the publication is allowed with the mention of the source.
- Motorcycle industry magazine is not affiliated with any governmental or nongovernmental organization and is completely independent.
- Because of the limited number of pages, this publication may accept, reject, edit, and summarize articles.
- The responsibility for the accuracy and completeness of the content and advertisements is the responsibility of the author and the advertiser, so check it before any assurance.
- The motorcycle industry magazine is in need of guidance from experts in this field to grow and achieve its goals.Therefore, we appreciate and welcome any criticism and suggestion, and we are grateful to all the valued experts who have responded to our invitation with their thoughts and writings.

تولید اگر چنانچه به راه بیفتد، هم میتواند مشکلات معیشتی را حل کند، هم میتواند استغناء کشور از بیگانگان و دشمنان را تأمین کند، هم میتواند مشکل اشتغال را برطرف کند، هم حتّی میتواند مشکل ارزش پول ملّی را تا حدود زیادی برطرف کند. لذا من شعار را امسال این قرار دادم: **«رونق تولید»**. باید همه تلاش کنند تولید در کشور رونق پیدا کند.

۱۳۹۸/۰۱/۰۱

SUZUKI
KATANA