

چگونه اقتصاد را به برجام گره نزنیم؟



آرش محبی‌نژاد
 دبیر انجمن منابع
 همکن قطعه‌سازان

شرطی کردن اقتصاد و گره زدن آن به مباحث مختلف و بخصوص مسائل سیاسی نمی‌تواند برای اقتصاد کشور ثمره خوبی داشته باشد. سرعت تغییر استراتژی‌ها، تصمیم‌ها، مقررات و قوانین با تغییر عوامل پیرامونی منطبق نیست. در حقیقت عایق کاری اقتصاد داخلی نسبت به عوامل پیرامونی نیاز به تصمیمات فوری دارد؛ برای اینکه سرنوشت اقتصاد و تولید به مسائل سیاسی گره زده نشود، ضرورت دارد با یکسری از راهکارها اقتصاد را از سیاست ایزوله کرد.

بر این اساس اقتصاد ایران و بخصوص تولید باید از عوامل پیرامونی و بین‌المللی فاصله داشته باشد؛ این سیاست که همه منتظر به‌مانیم تا نتیجه مذاکرات و برجام چه می‌شود، غلط و اشتباه است. نباید دست روی دست گذاشت و منتظر ماند که در عرصه بین‌الملل چه تصمیم‌هایی اتخاذ می‌شود. تأثیرپذیری اقتصاد از مسائل سیاسی کلان کشور و توافق‌هایی که صورت می‌گیرد و در سطح پایین‌تره اقتصاد داخلی از نوسان نرخ ارز متأثر می‌شود. بدین جهت روش‌های فنی و تخصصی وجود دارد که اقتصاد از نوسان نرخ ارز با تغییرات شرایط پیرامونی تا حد زیادی ایزوله به‌مانند یا غیر وابسته شود. در این میان مهم‌ترین بخش انعطاف‌پذیری بخش خصوصی است که متأسفانه در معادلات و ساختار حاکمیت کشور کمترین نقش را دارد. رهبر معظم انقلاب نیز تأکید کردند که اقتصاد نباید وابسته به مسأله و موضوعی باشد. حال اگر بخواهیم به فرمایشات رهبر معظم انقلاب جامه عمل بپوشانیم و سرنوشت کشور را معطل برجام و سایر تصمیم‌های سیاسی نکنیم، ضرورت دارد ارکان حاکمیتی، بخش خصوصی را تقویت کنند و از تصمیم‌ها و مشاوره آنها بهره ببرند.

پیشنهاد مشخص ما این است که از ظرفیت بالقوه بخش خصوصی و بخصوص جوانان متخصص و هوشمند کشور استفاده شود و سیاست‌گذاری در قالب یک فرآیند، توسط نخبگان کشور و در یک بستر مناسب انجام شود. برای آنکه اقتصاد ایران ایزوله شود، باید به فعالان بخش خصوصی، تشکل‌های مردم‌نهاد، انجمن‌ها، سندیکاها و حتی شرکت‌های مطرح بخش خصوصی فضا داد تا آنها وارد فضای اقتصاد کشور شوند. این گفته‌ها در شرایطی است که در قوانین بالادستی کشور موضوع واگذاری امور غیرحاکمیتی به بخش خصوصی دیکته شده است. این موضوعات نباید روی کاغذ به‌مانند و باید تمام بخش‌ها درصدد اجرای آن باشند.

در بخش‌هایی که قانون وجود دارد، توصیه می‌کنم که به سمت اجرای آن برویم اما در برخی از بخش‌ها خلأ قوانین وجود دارد که امیدواریم دولت سیزدهم نسبت به تنظیم قوانینی که جای خالی است، اقدام کند و از حجم انبوه قوانین دست‌وپاگیر بکاهد. دولت باید به سمتی حرکت کند که تنها نقش حاکمیتی، حمایتی و نظارتی داشته باشد و اجازه دهد بخش خصوصی در راستای منافع ملی گام بردارد و تصمیم بگیرد. اگر سیاست یاد شده مورد توجه قرار نگیرد، اقتصاد و بخصوص تولید نمی‌تواند در برابر موضوعات سیاسی و نوسانات نرخ ارز ایزوله باقی بماند.

نوسان در قیمت حبوب

طی چند روز گذشته قیمت حبوب در بازار تا حدودی افزایش داشته است. گفته می‌شود عمده‌ترین دلیل افزایش قیمت، رشد تقاضا برای ماه پایانی سال است. در این میان رشد قیمت تب ۲ تا ۵ درصد بوده و دو محصول پایه و عدس بیشترین گرانی را داشته‌اند. به گزارش «ایران»، فعالان بازار اعتقاد دارند که این رشد قیمت، موقتی است و با کاهش خرید مردم قیمت‌ها به قبل از ۱۵ بهمن ماه برمی‌گردد. البته در حبوب بسته بندی هنوز رشد قیمتی اتفاق نیفتاده و بیشترین افزایش مربوط به حبوب فله‌ای است. به نظر می‌رسد یکی از دلایلی که باعث شده، حبوب بسته بندی در فروشگاه‌ها افزایش قیمت را تجربه نکنند، الزام تولیدکنندگان به درج قیمت تولیدکننده است. این طرح اکنون مانعی شده تا سیستم عرضه، نتواند قیمت‌ها را تغییر دهد.

حبوب بسته بندی	قیمت (به تومان است)
لوبیا سفید (۹۰۰ گرم)	۴۷ هزار و ۹۰۰
لوبیا قرمز (۸۰۰ گرم)	۴۹ هزار و ۵۰۰
نخود (۹۰۰ گرم)	۵۲ هزار و ۹۰۰
ماش (۹۰۰ گرم)	۵۳ هزار و ۵۰۰
عدس (۸۰۰ گرم)	۵۵ هزار
لوبیا قرمز (۹۰۰ گرم)	۴۹ هزار و ۵۰۰
لپه (۹۰۰ گرم)	۵۷ هزار و ۵۰۰
ماش (۹۰۰ گرم)	۵۶ هزار

حمایت از دانش بنیان‌های مستقر در شهرک‌های صنعتی

علی رسولیان، مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران با بیان اینکه حمایت از شرکت‌های دانش بنیان در اولویت کاری این سازمان قرار دارد، گفت: حرکت به سمت دانش بنیان کردن واحدهای تولیدی و صنعتی از راهبردهای مهم سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران است و در این زمینه امسال ۵۱ واحد صنعتی در سراسر کشور توسط این سازمان دانش بنیان شده‌اند. او ادامه داد: علاوه بر این، به ۱۳ شرکت دانش بنیان در شهرک‌های صنعتی کشور زمین واگذار شده و اولویت اصلی در واگذاری زمین در سال آینده نیز این شرکت‌ها خواهند بود. /ایرنا

شکر با قیمتی مصوب با قیمت آزاد فراوان است

قاسمعلی حسینی، دبیر اتحادیه بانکداران مواد غذایی با اشاره به افزایش قیمت شکر از ابتدای سال تاکنون گفت: شکر با قیمت آزاد در بازار به وفور یافت می‌شود ولی با نرخ مصوب محدود است. در حال حاضر قیمت شکر در بازار برای صنف و صنعت ۱۳ هزار و ۵۰۰ تومان است که البته با ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده به حدود ۱۴ هزار و ۵۰۰ تومان می‌رسد. اگر شکر گران به دست مصرف‌کنندگان می‌رسد، این موضوع ناشی از کمبود نیست بلکه گرانفروشی رخ می‌دهد.

الزام «اینماد» از ۱۱ سال قبل

محمد جواد هادی، معاون مرکز توسعه تجارت الکترونیکی با اشاره به مطالبی که در ماه‌های اخیر با عنوان اجباری شدن اینماد و مشابه آن مطرح می‌شود، گفت: الزام مجوز نماد اعتماد الکترونیکی (اینماد) از حدود ۱۱ سال قبل وجود داشت. /ایرنا

صنوف متخلف تعطیل می‌شوند

مصطفی گراشی، عضو اتاق اصناف گفت: رعایت دستورالعمل‌های بهداشتی توسط صنوف را با شدت پیگیری و کنترل می‌کنیم امیدواریم آن را به ۸۰ درصد افزایش دهیم و در صورت عدم رعایت این دستورالعمل‌ها، واحدهای صنفی متخلف در روزهای پیش و بعد از عید تعطیل می‌شوند. امیران

کارشناسان از چرایی بی کیفیت بودن خودروهای داخلی با «ایران» صحبت کردند

خودرو ایرانی، آش کشک خاله است؟

۱۱ عاملی که سبب شد خودروهای داخلی بی کیفیت به‌مانند

کیفیت موضوعی مغفول واقع شده در اکثر بخش‌های تولیدی و بخصوص دو حوزه خودرو و لوازم خانگی است. از آنجا که مردم برای کالاهای یاد شده هزینه زیادی پرداخت می‌کنند، پایین بودن کیفیت تحت هیچ شرایطی برای آنها قابل قبول نیست، در این میان کالاهایی که با قیمت ارزان‌تر به دست مردم می‌رسند، با آنکه کیفیت لازم را ندارند، اما خیلی مورد نقد قرار نمی‌گیرند و صحبتی از آنها نمی‌شود. خودرویی کیفیت تهدید بزرگی برای جان مردم محسوب می‌شود که در این میان هرگونه کوتاهی خانواده‌ها را دغدغه‌ار می‌کند. حادثه خوزستان که اخیراً رسانه‌ای شد، مصداق همین امر است؛ در این سانحه بیش از ۵۰ خودرو تصادف کردند، ولی هیچ ایرگی‌یاز نشد. مدیران خودروسازی و وقتی علت باز نشدن ایربگ خودروها را تصادف از عقب دانستند و تأکید کردند که اگر سانحه از جلو بود، ایربگ خودروها باز می‌شد هر چند که به گفته پلیس، تصادف‌هایی که از جلو اتفاق افتاده هم ایربگ آزاد نشده است.

اما قطعاً مقصر این اتفاقات تنها خودروساز نیست، بلکه بخش‌هایی چون وزارت صمت، سازمان ملی استاندارد و قطعه‌ساز هم دخیل هستند. زمانی که مقام معظم رهبری به درستی و بحق از کیفیت خودروها گلایه کردند، تنها خودروساز سیبل واقع شد و سایر بخش‌ها تأکید بر کیفیت کردند اما تاکنون اعلام نشده است این مجموعه‌ها برای ارتقای کیفیت خودروها، چه برنامه‌هایی دارند؟

یکی از ضلع‌های اثرگذار در کیفیت خودرو، سازمان ملی استاندارد است. به نظر می‌رسد این سازمان بیش از هر زمان دیگری باید جدی‌تر وارد این مقوله شود و دیگر در برابر قطعه‌سازان و خودروسازان کوتاه نیاید.

وزارت صمت نیز باید برنامه کیفی‌سازی شرکت‌های خودروسازی و قطعه‌سازی را با جدیت دنبال کند و نقش یک مجموعه نظارتی را داشته باشد تا موضوع ارتقای کیفیت در بین قطعه‌سازان و خودروسازان نهادینه شود.

مجموعه دیگر قطعه‌سازان هستند که به واسطه تولید بخشی از آنها خودرویی کیفیت تولید و روانه بازار می‌شود. به نظر می‌رسد این بخش با دو چالش عمده مواجه است؛ اول آنکه در صنعت قطعه‌سازی، انحصار هست و اجازه داده نمی‌شود که سایر قطعه‌سازان به صورت مستقیم با خودروسازان همکاری کنند. نکته دوم آنکه قطعه‌سازان به دلیل طلب‌های میلیاردی که از خودروسازان دارند، به دنبال کاهش هزینه‌های خود هستند و همین امر سبب می‌شود روز به روز از کیفیت قطعات خودرو کاسته شود. طی سال‌های گذشته صنعت خودرو، یکی از صنایعی بوده که همواره از سوی دولت مورد حمایت قرار گرفته است؛ اما با آنکه این صنعت می‌بایست در خاورمیانه یکه تازی می‌کرد و برای صادرات نقشه راه تدوین می‌شد، اکنون دربارہ کیفیت پایین آن صحبت می‌شود. البته با وجود حمایت‌های دولتی، برخی از تصمیم‌های اشتباه دولت گذشته هم سبب شد که این روزها بی کیفیتی و عدم تنوع خودرویی دامنگیر صنعت خودرو شود.

علت هرگونه کم کاری را تحریم می‌دانستند.

خودروسازان به دنبال تولید روزانه است

محمدرضا نجفی منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور گفت: صنعت خودرو از ۴ معضل بزرگ رنج می‌برد که امیدواریم دولت سیزدهم با توجه به سمت اصلاح‌موردی که در ادامه عنوان خواهد شد، حرکت کند. اولین و بزرگ‌ترین چالش صنعت خودرو، دولتی بودن آن است. در حقیقت تعیین مدیران خودروسازی توسط دولت باعث می‌شود مدیران نگاه عمیق، بلندمدت و توسعه‌ای نداشته تمام بخش‌ها موظف هستند که برای ارتقای کیفی محصولات خود برنامه‌ریزی جامع و پیوسته‌ای داشته باشند. صنعت خودرو طی سال‌های گذشته با سخت‌ترین تحریم‌ها روبه‌رو بوده است و همین امر عاملی شد تا نتوانیم نسبت به کیفیت برنامه‌ریزی جدی داشته باشیم ولی اکنون باید تمام بخش‌های مرتبط همکاری کنند تا خودروهای کیفی‌تر وارد بازار شوند.

برای آنکه شاهد کیفیت مطلوب‌تر در خودروهای تولید داخل باشیم، نیازمند برنامه‌ریزی و تغییرات سنگین ماشین‌آلات هستیم و حتی باید پلت فرم‌های جدید طراحی کنیم. نکته دوم که باعث شده کیفیت خودرو اولویت اول نباشد، زبان ۱۰۰ هزار میلیارد تومانی خودروسازان است که این امر نشأت گرفته از قیمت‌گذاری دستوری خودرو است. در چنین شرایطی خودروساز تنها به دنبال تولید روزانه است و قطعاً ارتقای کیفیت در دستور کار قرار نمی‌گیرد. زمانی مدیران خودروسازی می‌توانند بر کیفیت تمرکز کنند که دیگر دغدغه کمیت ندارند، اما اکنون چنین امری وجود ندارد. نکته بعدی

نکته دوم که باعث شده کیفیت خودرو اولویت اول نباشد، زبان ۱۰۰ هزار میلیارد تومانی خودروسازان است که این امر نشأت گرفته از قیمت‌گذاری دستوری خودرو است. در چنین شرایطی خودروساز تنها به دنبال تولید روزانه است و قطعاً ارتقای کیفیت در دستور کار قرار نمی‌گیرد. زمانی مدیران خودروسازی می‌توانند بر کیفیت تمرکز کنند که دیگر دغدغه کمیت ندارند، اما اکنون چنین امری وجود ندارد. نکته بعدی



که باعث شده کیفیت خودرو پایین باشد، عدم واگذاری شرکت‌های خودروسازی به بخش خصوصی واقعی است. بخش خصوصی می‌تواند بسیار موثرتر تولید داشته باشد همان‌گونه که اکنون شرکت‌های خصوصی خودروهای خوبی تولید و مونتاژ می‌کنند.

تغییر ماشین‌آلات برای رسیدن به خودروهای کیفی

ابراهیم احمدی، عضو انجمن قطعه‌سازان گفت: برای آنکه کیفیت خودروهای تولید داخل ارتقا پیدا کند، باید کارهای بزرگی انجام شود. اول از همه باید پذیرفت که کیفیت موضوعی نسبی است و هیچ زمان پایانی برای آن وجود ندارد. لذا تمام بخش‌ها موظف هستند که برای ارتقای کیفی محصولات خود برنامه‌ریزی جامع و پیوسته‌ای داشته باشند. صنعت خودرو طی سال‌های گذشته با سخت‌ترین تحریم‌ها روبه‌رو بوده است و همین امر عاملی شد تا نتوانیم نسبت به کیفیت برنامه‌ریزی جدی داشته باشیم ولی اکنون باید تمام بخش‌های مرتبط همکاری کنند تا خودروهای کیفی‌تر وارد بازار شوند.

برای آنکه شاهد کیفیت مطلوب‌تر در خودروهای تولید داخل باشیم، نیازمند برنامه‌ریزی و تغییرات سنگین ماشین‌آلات هستیم و حتی باید پلت فرم‌های جدید طراحی کنیم. نکته دوم که باعث شده کیفیت خودرو اولویت اول نباشد، زبان ۱۰۰ هزار میلیارد تومانی خودروسازان است که این امر نشأت گرفته از قیمت‌گذاری دستوری خودرو است. در چنین شرایطی خودروساز تنها به دنبال تولید روزانه است و قطعاً ارتقای کیفیت در دستور کار قرار نمی‌گیرد. زمانی مدیران خودروسازی می‌توانند بر کیفیت تمرکز کنند که دیگر دغدغه کمیت ندارند، اما اکنون چنین امری وجود ندارد. نکته بعدی

ناگوار است.

قطعه‌سازان، مقصر بی‌کیفیت بودن خودروها نیستند

بهرام شهریاری، عضو انجمن قطعه‌سازان خودرو گفت: بارها این موضوع را عنوان کرده‌ام که دلیل بی‌کیفیت بودن خودروها، خودروسازان هستند نه قطعه‌سازان. قطعه‌سازان با حجم انبوهی از بدهی روبه‌رو شده‌اند که دلیل اصلی آن خودروسازان هستند و همین امر سبب شده که روند توسعه‌ای در مجموعه‌های قطعه‌ساز به سرعت دنبال نشود. اما دلیل اصلی این که خودروها کیفیت لازم را ندارند، به تکنولوژی آنها برمی‌گردد. خودروهای موجود قدیمی شده‌اند و به همین دلیل نمی‌توان از قطعاتی استفاده کرد که تکنولوژی بالایی دارند. از طرفی مهار قیمت و قیمت‌گذاری

دستوری هم سبب شده که تولید خودرو هم در شرکت‌های خودروسازی با چالش مواجه شود، در چنین شرایطی خودروساز به دنبال تأمین منابع مالی برای تولید خودرو است و طبیعی است که کیفیت به دغدغه روز خودروسازان تبدیل نشود. زمانی که صنعت خودرو تحریم نشده بود، قطعه‌سازان وارد زنجیره تأمین قطعات خودرو محصولات رنو و پژو شده بودند و این به منزله آن است که در این حوزه پیشرفت کرده‌ایم.

چرا خودروهای بی‌کیفیت هستند؟

۱- عدم رقابت شرکت‌های خودروسازی
 ۲- تحریم صنعت خودرو
 ۳- ضعف مدیران در ارتقای کیفیت خودرو
 ۴- ممنوعیت واردات خودرو
 ۵- کم کاری سازمان ملی استاندارد
 ۶- انحصار در صنعت قطعه‌سازی
 ۷- عدم توجه قطعه‌سازان به کیفیت خودرو
 ۸- عدم همکاری قطعه‌سازان ایرانی با شرکت‌های خارجی
 ۹- انحصار در شرکت‌های خودروسازی
 ۱۰- نبود سازمان ناظر بر کیفیت خودرو و قطعات خودرو
 ۱۱- دولتی بودن شرکت‌های خودروسازی.

با برگزاری کمیسیون‌های مشترک اقتصادی صورت می‌گیرد

توسعه همکاری‌های اقتصادی با ازبکستان و قزاقستان



اقتصاد قزاقستان در سال‌های اخیر با رشد قابل توجهی همراه بوده است

در هفته جاری دو کمیسیون مشترک اقتصادی با ازبکستان و قزاقستان در تهران برگزار می‌شود و قرار است بخش خصوصی دو کشور در نشست و همایش‌های اقتصادی و درباره فرصت‌های همکاری و توسعه روابط با یکدیگر گفت‌وگو کنند.

توسعه روابط با کشورهای همسایه، از آغاز به کار دولت سیزدهم، در دستور کار قرار گرفته است. از این رو سازمان توسعه تجارت به عنوان وصل کننده تجار داخلی با سایر کشورها و بخصوص کشورهای همسایه به دنبال برگزاری جلسات و نشست‌هایی است که در راستای آن بتوان سطح همکاری‌های اقتصادی را با کشورهای همسایه افزایش داد.

محمد امیرزاده عضو هیأت نمایندگان اتاق بازرگانی ایران درباره توسعه روابط اقتصادی با ازبکستان و قزاقستان، به ایران اظهار داشت: بارها عنوان شده است که ایران بایستی از پتانسیل کشورهای منطقه بیشترین استفاده را داشته باشد و سعی کند حجم صادرات خود را به این کشورها افزایش دهد. نباید اجازه دهیم کشورهایی چون ترکیه و چین بازارهای همسایه ایران را متعلق به خود کنند. او افزود: تجارت با کشورهای همسایه برای هر دو طرف سوددهی مناسبی دارد چرا که هزینه حمل و نقل بشدت کاهش پیدا می‌کند و این امر می‌تواند در صادرات ارزش‌شوندی داشته باشد.

روز گذشته نیز محمدرضا کریم‌زاده، مدیرکل دفتر اروپا و امریکای سازمان توسعه تجارت ایران از برگزاری اجلاس کمیسیون مشترک ایران و ازبکستان با مسئولیت وزارت صنعت، معدن و تجارت (سازمان توسعه تجارت ایران) طی روزهای آینده خبر داد و گفت: مقررات

«ایران» بررسی کرد

۳ برند لوازم خانگی همچنان قیمت‌ها را کاهش ندادند



در صنعت لوازم خانگی چه می‌گذرد؟

اشتغال	گردش مالی	واحدهای فعال
۳۰۰ هزار نفر	۶ میلیارد دلار	۵۰۰ واحد

گفت: پایه سامانه جامع تجارت فعال شد تا واحدهای تولیدی، در آنجا فاکتور خود را بر مبنای ساختار تشکیل دهنده هر محصول ارائه دهند. همچنین بر مبنای ساختار تشکیل دهنده هر محصول برای هر برندی از ابتدای آذر ماه کارگروه‌های رصد بازار وزارتخانه تشکیل شده و تک تک برندها رصد می‌شوند. مدیرکل دفتر صنایع لوازم خانگی و اداری وزارت صمت در رابطه با کیفیت محصولات لوازم خانگی تولیدی هم گفت: ۱۰۰ درصد واحدهای تولیدی، کیفیت به افزایش ۱۰۰ تا ۱۲۰ درصدی برخی از محصولات از جمله یخچال سایید و دو قلو، تصریح کرد: در مورد لباسشویی تولید بالاتر بود و خوشبختانه افزایش قیمت بالایی را نداشتیم و این افزایش قیمت تا ۲۰ تا ۳۰ درصد در سال بوده است. وی با بیان اینکه از ابتدای شهریورماه، ۷۰ درصد بازار لوازم خانگی در اختیار برندهای کره‌ای بود، گفت: از سال

قرار بود تولیدکنندگان لوازم خانگی که محصولات خود را بدون مجوز سازمان حمایت افزایش دادند، تا ۲۳ بهمن ماه نسبت به اصلاح قیمت‌های خود اقدام کنند، در این میان ۵ برند همکاری کردند و ۳ برند همچنان بر قیمت‌های فعلی خود اصرار دارند. روز گذشته مدیرکل دفتر صنایع لوازم خانگی و اداری وزارت صنعت گفت: سامانه هوشمند ثبت سفارش ما، ارتباط مستقیمی با رضایت مشتری و اتفاقاتی که افتاده است دارد و قطعاً در تأمین مواد اولیه، تأمین ارز و ثبت سفارش آنها تأثیرگذار خواهد بود ضمن آنکه تخلفات واحدهای تولیدی از طریق سازمان حمایت و تعزیرات نیز پیگیری می‌شود.

محمد وصالی قمصری ادامه داد: از هفته دوم و سوم دی ماه برخی از واحدهای تولیدی بسته به روالی که هر سال داشتند بین ۱۲ تا ۱۳ درصد افزایش قیمت دادند.

مدیرکل دفتر صنایع لوازم خانگی و اداری وزارت صنعت در پاسخ به این پرسش که آیا مردم می‌توانند انتظار داشته باشند که قیمت‌ها کاهش پیدا کند، گفت: مردم باید از ما توقع داشته باشند که این اتفاق بیفتد؛ با پیگیری‌های صورت گرفته در این زمینه، ما تلاش می‌کنیم تا به اندازه حد و حدود کاهش قیمت دادند. او با اعلام اینکه برندهای متخلف به مسیر همکاری برگشتند، گفت: برندهایی که با ما همکاری نکردند شاید دو تا سه برند، بیشتر نباشند که البته محصول کالای منتخب (یخچال، ماشین لباسشویی، تلوویزیون و اجاق گاز) ما هم نیستند.

او با بیان اینکه پیش از تحریم‌ها، ۷۰ درصد بازار لوازم خانگی در اختیار برندهای کره‌ای بود، گفت: از سال

تنگ

گزارش ویژه