

تحقق شعارهای دولت
در حمایت از تولیدجعفر نصیری
فعال صنعت قطعه

با توجه به برنامه‌های دولت و تمرکز بر موضوع اقتصاد مقاومتی و حمایت از تولید، به طور قطع جریان تولید در ماه‌های آینده نسبت به سال گذشته بهتر خواهد بود.

با تحقق شعارهایی که در حمایت از تولید مطرح می‌شود پیش‌بینی این است اوضاع تولیدکنندگان قطعات نیز بهتر

از سال‌های گذشته دنبال شود. با توجه به بهبود جریان تولید در صنعت قطعه در ۴ سال گذشته اگرچه قطعه‌سازان به لحاظ نقدینگی و تولید در این سال‌ها شرایط خوبی نداشته اما امروز شرایط نسبت به گذشته بهتر شده است.

در حال حاضر آمار ورود قطعات قاچاق به کشور کاهش به نسبت خوبی داشته و این ناشی از اقدامات دولت برای مبارزه با قاچاق کالا است، باید با ادامه برنامه‌ها در این امر مهم شاهد شکوفایی تولید داخل باشیم.

همچنین به‌منظور بهبود شرایط مالی قطعه‌سازان به لزوم ارائه تسهیلات کم‌بهره در تولید، دولت هم‌زمان با اختصاص تسهیلات باید نرخ بهره‌های بانکی را کاهش دهد چراکه بعید است ارائه تسهیلات با بهره‌های کنونی تأثیری در شرایط نقدینگی تولیدکنندگان داشته باشد.

قطعه‌سازان در این سال‌ها شرایط خوبی نداشتند و همچنان که امروز نیز وضعیت ایده‌آلی ندارند اما دور از انصاف است که نگوییم در این ۴ سال دولت نسبت به رفع مشکلات تولیدکنندگان و پرداخت مطالبات قطعه‌سازان حرکت‌های مثبتی انجام داد چراکه امروز نسبت به چند سال گذشته شرایط بهتری در این صنعت به‌وجود آمده است.

امضای قراردادهای و تفاهمنامه‌ها در دولت یازدهم آغاز شد در حالی که سال‌های ۹۰ تا ۹۴ با رکود روبه‌رو بودیم باید این امر در ادامه برای صنعت قطعه و خودرو سرعت گیرد چراکه اشتیاق سرمایه‌گذاران خارجی برای ورود به بازار ایران زیاد است. امیدواریم در دولت آینده شاهد تحقق اهداف و برنامه‌های در نظر گرفته شده برای این صنایع در کشور باشیم.

همچنین لازم به یادآوری است سال ۹۵ تیراز تولید و شرایط پرداخت‌ها بسیار بهتر از سال‌های قبل انجام شد و کمک زیادی به واحدهای تولیدی کرد.

در سال‌های قبل به‌طور کلی پول چندان برای تأمین قطعه به قطعه‌ساز پرداخت نمی‌شد اما امروز خودروساز با مدیریت در پرداخت مطالبات، تلاش دارد چرخه تولید قطعه‌ساز نیز حفظ شود.

انتظار می‌رود با ادامه شرایط کنونی به شرایط مطلوب دهه ۸۰ قطعه‌سازان و خودروسازان بازگردیم. بنابراین دولت دوازدهم باید برنامه جدی برای صنعت خودرو و قطعه داشته باشد و باید مسیر حرکت به جلو ادامه داشته باشد.

مزایای گیربکس جدید
محصولات تولیدی رنو در ایران

شرکت رنو پارس قرار است به زودی از نسل جدید گیربکس‌های دستی در همه خودروهای رنو که در ایران تولید می‌شوند استفاده کند. گیربکس جی‌اچ‌کیو (JHQ) نسل نو گیربکس‌های دستی در دنیا است و مزایای زیادی نسبت به گیربکس جی‌اچ‌۳ (۳JH) دارد که تا پیش از این در محصولات یادشده استفاده شده است. گیربکس جی‌اچ‌کیو هم‌اکنون در ساندرلو استپ‌وای استفاده می‌شود و قرار است از این پس در نسخه‌های دستی خودروهای تندر ۹۰، تندر ۹۰ پلاس و ساندرلو نیز به کار گرفته شود. در ادامه به مهم‌ترین مزایای این گیربکس جدید نسبت به نمونه قبلی اشاره می‌شود.

طول عمر بیشتر گیربکس پوسته محافظه دیفرانسیل گیربکس جی‌اچ‌کیو از نوع بسته است (closed differential housing) بنابراین اگر آسیب ببیند گردگیر پولوس، روغن گیربکس تخلیه نمی‌شود و آسیبی متوجه گیربکس نخواهد شد. به زبان ساده‌تر می‌توان گفت در مدل جدید نگهداری ساده‌تر و طول عمر آن بیشتر است.

عملکرد بهتر پدال کلاچ پدال کلاچ در مدل جی‌اچ‌کیو به حالت هیدرولیک تبدیل شده است. این مسئله باعث شده طول عمر سیستم پدال کلاچ بیشتر شود و هنگام گرفتن کلاچ، فشار کمتری به پا وارد شود.

مصرف کمتر روغن گیربکس مصرف روغن گیربکس در مدل جی‌اچ‌کیو مقدار قابل توجهی کاهش یافته، به طوری که از ۳/۴ به ۲/۳ لیتر رسیده است. این مسئله منجر به کاهش آلایندگی زیست‌محیطی می‌شود و برای مصرف‌کننده نیز صرفه اقتصادی دارد.

آسان‌تر شدن تعویض دنده تعویض دنده در گیربکس جی‌اچ‌کیو از حالت میله اتصال به مدل کابلی تبدیل شده که این امر تعویض دنده را برای راننده آسان‌تر می‌کند.

دیپکته وزارتخانه به قراردادهای خارجی این است که برای همکاری باید ضمن مشارکت، محصولات در داخل تولید شود زیرا قرار نیست محصول کامل وارد شده و نیروی انسانی داخل بیکار باشد



مدیرعامل چرخشگر در گفت‌وگو با «گسترش صنعت»

مدیرعامل چرخشگر در گفت‌وگو با «گسترش صنعت» با تشریح دستاوردهای برجام خبر داد

انعقاد ۳ قرارداد بومی‌سازی سیستم ترمز و گیربکس

فاطمه امیراحمدی
car@sanatnewspaper.com

به دلیل کارآفرینی و توسعه و رشد ۲۰۰ درصدی در مدت ۳ سال، این واحد تولیدی توانست امسال برای نخستین‌بار نمونه ملی شود. در این‌باره گسترش صنعت به سراغ حسن وفادار، مدیرعامل این شرکت رفت و درباره قراردادهای توافق‌نامه‌های این قطعه‌ساز داخلی گفت‌وگویی انجام داد که در ادامه می‌خوانید.

چرخشگر در سال گذشته در زمینه تولید گیربکس قراردادی با یکی از تولیدکنندگان آلمانی منعقد کرد. براساس این قرارداد گیربکس چه خودروهای داخلی‌سازی می‌شود؟

سال گذشته ۳ اتفاق بزرگ در این شرکت صنعتی رخ داد؛ نخستین رویداد امضای تفاهمنامه با شرکت تی‌آر‌دبلیو (TRW) بود که در جهت توسعه محصولات و بازار قرار شد سیستم‌های ترمز خودروهای سواری را با مشارکت این شرکت خارجی تولید کند. قرارداد این شرکت (تی‌آر‌دبلیو) که شریک تجاری زداف (ZF) آلمان است به شکل مشارکتی و سرمایه‌گذاری ۵۰-۵۰ امضا شده و خط تولید این قطعه از انگلیس به ایران منتقل خواهد شد و براساس فرمایش رهبر معظم انقلاب مبنی بر اقتصاد مقاومتی، تولید و اشتغال، تعدادی از جوانان کشور مشغول به کار می‌شوند.

از این‌رو در این قرارداد از برنامه راهبردی مشارکت استفاده و اعلام کردیم تولید ما (برای خودروسازان داخلی از جمله ایران خودرو و سایپا) و فناوری از طرف خارجی باشد.

امروز قطعه‌سازان با توجه به تجربه‌ای که از همکاری‌های گذشته خود دارند اعلام می‌کنند واردات نخواهیم داشت بلکه باید با سرمایه‌گذاری، تولید در داخل انجام شود.

بنابراین تفاهمنامه امضا شده و برای سال ۹۶ تبدیل به عقد قرارداد خواهد شد که مقدمات اولیه در حال انجام است و باید در ادامه، در مدت ۶ ماه برای انتقال فناوری تبدیل به قرارداد شود.

با توجه به آنچه بیان شد به ثمر نشست این تفاهمنامه در ۶ ماه دوم امسال خواهد بود؟
بله، تولید سیستم ترمز محصول این قرارداد مشترک است که باید برای ۶ ماه دوم منتظر تولید آن باشیم.

با توجه به پیشینه این شرکت که تنها در بحث تولید گیربکس فعالیت داشته، چطور برای تولید سیستم ترمز تفاهمنامه همکاری امضا کرده است؟

این شرکت برای نخستین‌بار اقدام به تولید سیستم ترمز کرده و به دلیل توانمندی از سوی طرف خارجی انتخاب شده است ضمن آنکه این واحد تولیدی به لحاظ تجهیزات نیز ماشین‌آلات لازم را در اختیار دارد. کارشناسان آلمانی با سفر به ایران حدود ۱۵ شرکت را ادیت کردند و تنها این شرکت به لحاظ فناوری، نیروی آموزش‌دیده و متخصص، سیستم مدیریت و کیفیتی موردتایید قرار گرفت.

سال ۹۵ برخی قطعه‌سازان با چند قرارداد میدان‌دار رقابت بودند و با مذاکرات مستمر همکاری‌های فراملی خود را توسعه دادند. شرکت چرخشگر از جمله قطعه‌سازان فعال کشور است که پیشینه طولانی از سال ۱۳۴۸ تا امروز در صنعت قطعه دارد. این واحد تولیدی با نام لیلاندموتورز به بهره‌برداری رسید که موتور اتوبوس‌های دو طبقه قدیمی را تولید می‌کرد اما در دهه ۷۰ تغییر کاربری داد و تولید گیربکس و سیستم فرمان از جمله محصولات این شرکت شد.

چه امری باعث شد شرکتی که تولیدکننده گیربکس است از سوی کارشناسان خارجی برای تولید قطعه‌ای دیگر مورد بازدید و ارزیابی قرار گیرد؟

این شرکت در تولید پوسته، دنده و... برای گیربکس فعالیت دارد براین اساس دارای دستگاه‌ها و ماشین‌آلاتی است که می‌تواند در امر تولید سیستم ترمز نیز فعالیت داشته باشد زیرا تنها خط مونتاژ متفاوت خواهد بود. ضمن اینکه گسترش واحدهای تولیدی و توسعه محصولات از برنامه‌های آینده این شرکت است.

آیا تیراژ مشخص بوده و قرار است سیستم ترمز برای کدام خودروها تولید شود؟

تولید سیستم ترمز برای خودروهای سواری گروه پژو و رنو خواهد بود و تأمین قطعه موردنظر مدل‌های جدید خانواده پژو یعنی ۲۰۰۸، ۲۰۰۸ نیز انجام خواهد شد. خطی که در کشور به بهره‌برداری می‌رسد باید توان تولید سالانه یک‌میلیون سیستم ترمز را داشته باشد.

این شرکت برای پشتیبانی خدمات پس از فروش و بازار لوازم یدکی نیز تعهدی دارد؟

بله، در این زمینه این واحد تولیدی، شرکتی (زرین فناوری چرخشگر) در اختیار دارد که فعالیت آن پشتیبانی خدمات پس از فروش است. ضمن آنکه شرکت تی‌آر‌دبلیو در دنیا به عنوان شرکت پشتیبان زداف (ZF) در بحث خدمات پس از فروش شناخته می‌شود. اگر این نشان، خودرویی تولید کند و در کشوری به فروش برسد شرکت موظف به ارائه سرویس به آن است.

از این‌رو این شرکت خارجی همواره فناوری روزآمدی در اختیار دارد چراکه در غیراین صورت قادر به پاسخگویی بازار امروز خود در دنیا نخواهد بود. در نتیجه با مشارکتی که این شرکت با طرف ایرانی دارد این قانون شامل شرکت ما نیز می‌شود.

این شرکت در سال ۹۵ توانست ۳ قرارداد منعقد کند. قرارداد دوم مربوط به تولید چه قطعه‌ای است؟

این قرارداد به‌طور مستقیم با زداف (ZF) آلمان است که بهمن سال گذشته برای تولید گیربکس به شکل ۱۰ ساله امضا شد. البته لازم به یادآوری است این قرارداد از سال‌ها پیش از سوی این شرکت پیگیری می‌شد اما به نتیجه نمی‌رسید تا اینکه برجام و باز شدن فضای سیاسی کشور باعث شد مذاکرات طولانی این شرکت به ثمر بنشیند و خارجی‌ها با شرایط به‌وجودآمده بازار ایران را مساعد ارزیابی‌کنند

بیشتر به دنبال واردات به شکل سی‌کی‌دی هستند اما حمایت‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت باعث شده هدف آنها تغییر کند. دیپکته وزارتخانه به قراردادهای خارجی این است که برای همکاری باید ضمن مشارکت، محصولات در داخل تولید شود زیرا قرار نیست محصول کامل وارد شده و نیروی انسانی داخل بیکار باشد.

از این‌رو برای انعقاد قرارداد باید اولویت نخست، ساخت داخل و اشتغالزایی برای نیروی کار ایرانی باشد. این روند باعث شده شرکت یادشده ناگزیر به مشارکت با شرکت ایرانی بوده و قرارداد ۱۰ ساله منعقد شود و سهام طرف‌های قرارداد نیز اینگونه است که ۱۷ درصد سرمایه‌گذاری با شرکت زداف، ۵۸ درصد گروه صنعتی ایران خودرو، ۱۰ درصد بیمه ایران و باقی سهام نیز از سوی سایر سرمایه‌گذاران مردمی در بورس تأمین می‌شود.

برای این ۱۷ درصد سرمایه‌گذاری قرارداد منعقد شده که شامل ۵ گروه اتوبوس، مینی‌بوس، کامیونت، ون، کشنده‌ها می‌شود. همچنین بومی‌سازی گیربکس شامل گیربکس‌های دنده‌ای و اتومات می‌شود. گیربکس‌های اتوماتیک اکولایف و تراکسون برای اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری است که در دنیا برای نخستین‌بار لیسانس آن به کشور ایران داده شده است و امروز هیچ کشوری جز آلمان و ایران این قطعه را تولید نمی‌کنند.

این گیربکس روزآمد است و با توجه به ظرفیت بازاری که در داخل کشور وجود داشت با حمایت وزارت صنعت، معدن و تجارت توانستیم برای انتقال فناوری با این شرکت قرارداد منعقد کنیم.

تیراژ این قرارداد برای گیربکس چه میزان خواهد بود؟
تمام این ۵ گروه گیربکس، به‌طور نمونه گیربکس اتومات اکولایف ۵ نوع و تراکسون نیز ۶ نوع است و در این کار ۳ مجموعه و گروه دیگر کشنده‌ها، مینی‌بوس و کمپرسی است که آنها نیز ۳ دسته هستند.

اگر تمام انواع گیربکس را برای قرارداد احتساب کنیم نزدیک به ۳۰ نوع گیربکس قرار است در ایران و این شرکت تولید شود.

تیراژ گیربکس اتومات برای اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری ۵ هزار دستگاه در سال خواهد بود در حالی که تیراژ تولید در کشور سالانه ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه است و بیشتر از این توان تولید وجود ندارد و این شرکت در واقع تمام ظرفیت را در نظر گرفته و دو برابر برنامه تولید دارد.

برجام و باز شدن فضای سیاسی کشور باعث شد مذاکرات طولانی این شرکت به ثمر بنشیند و خارجی‌ها با شرایط به‌وجودآمده بازار ایران را مساعد ارزیابی‌کنند

قرار است برای تولید این سیستم ترمز و گیربکس چه میزان سرمایه‌گذاری خواهد شد؟
برای تولید این سیستم ترمز و گیربکس ما حدود ۲۰۰ میلیارد تومان نیاز داریم. این سرمایه‌گذاری را ما به‌طور مشترک با طرف ایرانی انجام می‌دهیم. ما ۱۰ درصد سرمایه‌گذاری می‌کنیم و طرف ایرانی ۹۰ درصد را تأمین می‌کند. این سرمایه‌گذاری را ما به‌طور مشترک با طرف ایرانی انجام می‌دهیم. ما ۱۰ درصد سرمایه‌گذاری می‌کنیم و طرف ایرانی ۹۰ درصد را تأمین می‌کند.



قرار است سالانه از هرنوع گیربکس‌های دیگر نیز حدود ۱۵ هزار دستگاه تولید شود در حالی که در این بحث کشور سالانه شاید ۱۰ هزار دستگاه گیربکس تولید کند اما چرخشگر ظرفیت بالاتری را در نظر گرفته و برنامه‌ریزی کرده است.

سومین قرارداد این شرکت با چه شرکتی است؟

قرارداد سوم که پس از برجام و برداشتن نسبی تحریم‌ها در دی سال گذشته به امضا رسید و اجرایی شد تولید داخل گیربکس‌های ال ۹۰ است که پیش از این وارد می‌شد.

تیراژ این گیربکس برای ال ۹۰ چه میزان خواهد بود؟

قرارداد تولید ۳۰۰ هزار گیربکس در سال منعقد شده که برای حدود ۶۰ نفر اشتغالزایی خواهد شد و در حدود ۴۰ شرکت پیمانکار از جمله بخش ریخته‌گری و... با همکاری خواهند داشت.

این امر به بهره‌برداری کامل رسیده و تولید گیربکس ال ۹۰ در این شرکت آغاز شده است، همچنین لازم به یادآوری است خط تولید این قطعه به‌طور کامل اتوماتیسون و ضد خطاست. دو قرارداد نخست نیز برای سال ۹۶ به بهره‌برداری می‌رسد البته کار آغاز شده و نتایج برای نیمه دوم امسال خواهد بود.

آیا برای تولید سیستم ترمز و انواع گیربکس‌ها در قرارداد دوم و حتی گیربکس ال ۹۰ برنامه‌ای برای صادرات پیش‌بینی شده است؟

برای تمام مواردی که توضیح داده شد ۳ سال ساخت داخل تعریف شده؛ فاز نخست مونتاژ، فاز دوم ساخت دنده و شست و فاز سوم ساخت پوسته است.

این ۳ فاز در واقع حدود ۷۰ درصد گیربکس را شامل می‌شود و به این ترتیب ۷۰ درصد گیربکس داخلی‌سازی خواهد شد. محدودیتی در قرارداد برای ساخت داخل وجود ندارد و حتی می‌توانیم صد درصد بومی‌سازی کنیم که این مسئله به توان داخلی برمی‌گردد.

در بحث صادرات نیز محدودیتی وجود ندارد و در قرارداد زداف پیش‌بینی شده ایران می‌تواند به تمام کشورهای دنیا به جز کشورهایی که زداف در آن کشور کارخانه دارد (برزیل) گیربکس صادر کند. اگر نیاز داخل به‌طور کامل پوشش داده شود در ادامه می‌توانیم برای صادرات اقدام کنیم.

یکی از مزیت‌ها و امتیازاتی که در اختیار کشور بوده روزآمدی تمام محصولات است زیرا تولید آن برای نخستین‌بار در دنیا آغاز شده است.

تا چه اندازه احتمال دارد، تا زمانی که قراردادها به بهره‌برداری کامل برسد فناوری تولید نیز متحول شود؟

دوره عمر گیربکس‌ها حدود ۱۰ سال است. این نوع گیربکس‌ها تولید سال ۲۰۱۵ یا ۲۰۱۶ میلادی است و حتی تراکسون ساخت ۲۰۱۷ بوده و چند ماه از تولید آن در زداف می‌گذرد. این شرکت برای گیربکس‌های قدیمی قراردادی امضا نکرده تا بتواند در بحث صادرات قدرت بیشتری داشته باشد.