

## امید قطعه‌سازان

## برای دستیابی به شر ایط بهتر



بهرام شهر یاری  
فعال صنعت قطعه

آغاز سال جدید نویدبخش روزهای خوبی برای صنعت و به‌ویژه قطعه‌سازی کشور خواهد بود چنانچه انتظار می‌رود در سال ۹۶ تحولات مطلوبی در این بخش از صنعت کشور به‌دست آید. از این‌رو به آینده صنعت خودرو و قطعه ایران خوشبین هستیم چراکه زیرساخت‌هایی که در این حوزه از صنعت فراهم شد

شرایط بهتری در صنعت خودرو ایران را نوید می‌دهد. البته متغیرها و دلواپسی‌های زیادی برای دستیابی به شرایط بهتر وجود دارد که بخش مهمی از آن به تاثیر مسائل سیاسی در اوضاع اقتصادی کشور بازمی‌گردد. به‌طور عموم تحولات سیاسی در جریان همکاری‌ها و برنامه‌های اقتصادی کشور تاثیر زیادی دارد. امروز نداشتن ثبات اقتصادی یکی از موانع مهم برای برنامه‌ریزی‌های بلندمدت در بخش‌های مختلف به‌ویژه سرمایه‌گذاری و نیز ورود سرمایه‌گذاران خارجی در بخش‌های صنعتی به‌ویژه خودروسازی و قطعه‌سازی است. همکاری‌ها و مشارکت‌های سرمایه‌گذاری که در صنعت خودرو و قطعه‌سازی شکل گرفته زمانی به نتیجه مطلوب دست می‌یابد که سرمایه‌گذار خارجی احساس امنیت کند. از این‌رو ضروری است تضمین‌های لازم برای ورود سرمایه‌گذاران خارجی در کشور فراهم شود و امید است در آینده نزدیک این مشکلات برطرف شود. یکی از چالش‌های دیگر صنعت قطعه، نداشتن برنامه‌ریزی و معیاری دقیق برای امر تولید است و همین مسئله مانع بزرگی در مسیر رشد این صنعت به‌وجود آورده است. تاکنون تمام برنامه‌ریزی‌ها و ظرفیت‌سازی‌ها در این صنعت براساس معیار و تولیدات گذشته بوده و معیار و برنامه خاصی برای وضعیت جدید مشخص نشده است. همچنین نقدینگی و پرداخت نکردن به‌موقع مطالبات قطعه‌سازان از دیگر موانع کنونی در این صنعت بوده که انتظار می‌رود در سال جدید این مشکل قطعه‌سازان نیز رفع شود و از سرگردانی که در این راستا ایجاد شده، رها شوند. در صنعت زمانی چرخه تولید مطلوب حرکت خواهد کرد که تولیدکننده با عرضه محصول خود برگشت سرمایه داشته باشد در حالی که وضعیت امروز صنعت قطعه به‌گونه‌ای دیگر در حال حرکت است.

## در پیچه

## کد رهگیری

## برای قطعات پر مصرف

سختگویی اتحادیه صنف فروشندگان لوازم یدکی اتومبیل و ماشین‌آلات ضمن اشاره به بهبود بازار قطعات یدکی معتقد است هر سال جریان بازار قطعات یدکی در آخرین ماه سال و همزمان با ورود به سال جدید، تغییر کرده و سطح فروش قطعات در بازار نسبت به ماه‌های گذشته بهبود می‌یابد و امسال نیز همین امر شرایط بهتری را در بازار فروش قطعات ایجاد کرد این در حالی است که گزارش میدانی گسترش صنعت از خاموش بودن بازار حکایت دارد. سید مهدی کاظمی با اشاره به امکان تغییر و افزایش قیمت قطعات یدکی در سال جدید معتقد است که تاکنون جز قطعاتی که به طور مقطعی در بازار کمیاب می‌شوند در سایر قطعات افزایش قیمتی رخ نداده است.

این در حالی است که در سال گذشته به دلیل افزایش عرضه و افت تقاضا، شاهد کاهش قیمت برخی از قطعات بودیم از این رو انتظار می‌رود در سال جدید با توجه به اوضاع کلی بازار تغییری در قیمت‌ها وجود نداشته باشد. کاظمی در این باره عنوان می‌کند احتمال عرضه قطعات کمی از سوی برخی فروشندگان لوازم یدکی در بازار وجود دارد به‌طوری که این امر باعث ارجاع شکایت‌های بسیاری به اتحادیه لوازم یدکی شده است اما به نظر می‌رسد رکود بازار و کسادی فروش حتی در این بخش نیز تاثیر داشته به‌طوری که فعالان و فروشندگان قطعات در بازار لوازم یدکی مشکل اساسی بازار را افت فروش و کاهش تقاضا عنوان می‌کردند و معتقد بودند در این شرایط حتی بازار این قطعات نیز رونق زیادی ندارد.

بر اساس برنامه‌های در نظر گرفته شده در انجمن‌های صنعت قطعه و رایزنی‌های انجام شده بین کارشناسان امر قرار است برای افزایش سهم قطعه‌سازان داخلی از بازار لوازم یدکی این معضل را پیگیری کنند زیرا بر اساس آنچه این انجمن‌ها اعلام می‌کنند سهم قطعه‌سازان ایرانی از بازار لوازم یدکی تنها ۱۰ تا ۱۵ درصد بوده و با برنامه‌های تدوین شده قرار است به ۲۵ درصد برسد.

کاظمی همچنین به نصب کد رهگیری بر روی قطعات پر مصرف اشاره کرد و آن را اقدامی در جهت کاهش عرضه قطعات تقلبی دانست؛ اینکه جلسات متعددی سال گذشته با حضور کارشناسان وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و... برگزار و برنامه‌هایی به منظور شناسنامه‌دار کردن قطعات و نصب کد رهگیری روی قطعات پر مصرف تدوین شد که این موضوع نیازمند تصویب هیات وزیران برای ابلاغ به سازمان ملی استاندارد و گمرکات است. اجرای این طرح، به‌طور قطع موجب کاهش قطعات قاچاق و عرضه قطعات باکیفیت خواهد شد.

## صنعت خودرو

## صنعت



برای موفق شدن در آمد صادرات صنعت کشور باید به سمت تولید محصولاتی بروند که ارزش افزوده بیشتری دارد

کارشناسان در گفت‌وگو با «گسترش صنعت» با اشاره به توانایی تولید قطعات ارزش‌آور عنوان کردند

## ایران ژاپن خاورمیانه در صنعت خودرو می‌شود

ندارد و تنها با یک نمونه پروژه پایان می‌یابد اما گاهی با همکاری و همراهی دولت، صنعت و دانشگاه و نیز با سرمایه‌گذاری مناسب خط تولیدی راه‌اندازی می‌شود که فعالیت‌های پژوهشی تنها با یک نمونه پایان نگیرد زیرا باقی ماندن در یک نمونه مطالعاتی هدررفت سرمایه، زمان و انرژی است درحالی که خروجی به همراه ندارد.

بازرس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازی کشور تاکید کرد: امروز ترجیح تولیدکنندگان سرمایه‌گذاری روی محصولاتی است که دارای ارزش افزوده بالایی باشند زیرا با این کار نه تنها صنعت مادری مانند صنعت خودرو رشد خواهد کرد بلکه سایر صنایع نیز رشد می‌کنند و چه‌سپا این صنعت می‌تواند راهگشای دانش علمی کشور نیز باشد اما تحقق این امر مستلزم کار گروهی است. امروز با ورود خودروهای جدید و خودروسازان بین‌المللی و تلاش برای انعقاد قراردادهای هوشمند این راه بازتر شده و ضروری است از فرصت به‌دست آمده بهترین بهره‌برداری را داشت.

رضایی در پایان به آرای کارشناسان بین‌المللی صنعت خودرو درباره وضعیت صنعت ایران اشاره کرد و گفت: تحلیل بسیاری از کارشناسان اروپایی پس از دیدن بازار ایران، توانمندی کشور است به طوری که آنها معتقدند ایران می‌تواند ژاپن خاورمیانه باشد به‌شرط آنکه نقشه راه در یک سیاست‌گذاری کلان رصد شود. از این‌رو سیاست صنعت خودرو و قطعه کشور برای اقیانوس ۱۴۰۴ اغراق آمیز نبوده و در برخی برنامه‌ها پیشگام در برخی دیگر عقب بوده و در برخی از آنها همگام با برنامه‌ریزی‌ها حرکت می‌کنیم.

## تولید قطعات خودروهای روز دنیا

بهرام طیبی، یکی از فعالان صنعت قطعه درباره قطعات ارزش‌ور نیز به گسترش صنعت گفت: نخست باید ارزیابی کرد خودروهایی که در کشور تولید می‌شود در خارج از کشور نیز تولید دارند یا خیر؟ امروز بسیاری از مدل‌هایی که در کشور تولید می‌شود خارج از مرزهای ایران تولید ندارد. وی افزود: بنابراین در این‌باره باید خودروسازان به سمت تولید خودروهایی حرکت کنند که روزآمد هستند و در سایر کشورها ترند دارند برای نمونه امروز در آلمان بنز تولید می‌شود که در بیشتر کشورها در رفت‌وآمد است.

مدیرعامل شرکت پل استرا صنعت ادامه داد: قطعه‌سازان ایرانی باید به دنبال تولید قطعات خودروهایی باشند که مصرف عمومی دارند مانند

تویوتا، هیوندا، کیا و... به این ترتیب تولیدکنندگان می‌توانند بخشی از قطعات این خودروهایی که مشتری بین‌المللی دارد را تولید و تامین کنند. این فعال صنعت قطعه ادامه داد: درحالی که در بین قطعه‌سازان داخلی، تولیدکنندگان بسیار نادری هستند که قطعات خود را به کشورهای اروپایی صادر می‌کنند، آمار در این‌باره بسیار ناچیز است.

طیبی به نقش دولت برای رونق صنعت اشاره کرد و گفت: بسیاری از موانع در این راه با کمک و حمایت دولت از بین خواهد رفت.

همواره این پرسش مطرح می‌شود، قطعاتی که در ساخت آنها به خودکفایی صدرصدی برسیم و به دنبال آن صادرات در صنعت قطعه رونق بگیرد کدام قطعات هستند؟ ایران برای آنکه از صنعت قطعه ارزش‌آوری داشته باشد باید در برخی اقلام جدی که بازار جهانی مطلوبی در اختیار دارند سرمایه‌گذاری و تولید داشته باشد چراکه ارزش افزوده در این بخش است اما با این وجود این پرسش مطرح می‌شود که امروز توانمندی و ظرفیت صنعت قطعه کشور در تولید و خودکفایی کدام قطعات است؟

یک سلسله از قطعات کپی شوند پاسخگو خواهد بود زیرا مصرف عمومی دارند و تغییرات زیادی در مدل‌های خودروبی آنها وجود ندارد. اما برخی از قطعات بنا بر نیاز تغییر می‌کنند و باید در آن صاحب دانش شد در غیر این صورت قادر به تغییر آنها نخواهید بود مانند باتری که با وجود تولید داخل نیاز به توسعه و کار زیادی دارد. در واقع توان داخلی وجود دارد و تولیدکنندگان داخل روی آن کار کرده‌اند و ظرفیت داخل نیز پاسخگو است اما همچنان حجم زیادی واردات برای آن وجود دارد. چرا؟ به دلیل بحث‌های کیفی، قیمتی و تنوعی. یا در امر تولید لنت ترمز، توانمندی در کشور وجود دارد که حتی صادرات نیز خواهند داشت و در بازارهای بین‌المللی حرفی برای گفتن دارند اما وقتی استانداردها تا حدودی تغییر می‌کند و بحث تیراژ پیش می‌آید نیاز به سرمایه‌گذاری بیشتری خواهد بود.

او تاکید کرد: بنابراین در بخشی ظرفیت مطرح است و در جایی دیگر کیفیت محصول. از این‌رو می‌بینیم که برخی قطعات ارزش‌افزوده زیادی به همراه دارند؛ قطعاتی که ارزش مواد اولیه آن ۲۰ تا ۳۰ درصد است و برنامه و طراحی بعدی آن بین ۷۰ تا ۸۰ درصد ارزش‌افزوده به‌دنبال خود دارد. از این‌رو هراتدازه روی این بخش از قطعات در کشور سرمایه‌گذاری شود برد کرده‌ایم. همان‌طور که در بالا اشاره شد دو راه وجود دارد؛ یا در داخل از صفر به دانش موردنظر دست یابیم که زمان زیادی نیاز دارد و باید دانشگاه‌ها وارد شوند و صنعت از آن حمایت کند؛ یا از راه‌های میانبری استفاده شود که یکی از آنها کاری است

که خودروسازان امروز در حال انجام آن هستند. از این‌رو هنگام انعقاد قراردادها با طرف خارجی عنوان می‌شود سازندگان خود را به قطعه‌سازان ایرانی مرتبط کنند که این بهترین راه داخلی‌سازی قطعات خودروبی به همراه انتقال فناوری است.

این فعال صنعت قطعه به فعالیت‌های نخست شرکت‌های بزرگ قطعه‌سازی بین‌المللی اشاره کرد و گفت: خودروساز بزرگی مانند تویوتا در

ابتدای راه با کپی‌رایت فعالیت خود را آغاز کرد و به‌مرور با سرمایه‌گذاری به جایگاه امروز دست یافت.

او افزود: برای ورود به مباحث دانش‌بنیان معنی وجود ندارد به‌شرط آنکه آموزش‌ها و تخصص‌ها هدفمند باشند. بنابراین سرمایه‌گذاری برای طرح‌هایی که تنها در حد نمونه‌سازی باقی می‌مانند برای صنعت و تولید آسیرسان خواهد بود.

سبب این نمونه ممکن است خودروبی برقی با سرمایه‌گذاری در یکی از دانشگاه‌ها ساخته شود که دومی

به‌سادگی قابل دستیابی نیست. وی در ادامه عنوان کرد: در این محصولات رشته‌های الکترونیک، مکانیک، آیتی و مخابرات دخالت دارند که تمام این امور در کنار یکدیگر قطعات‌های تک را تشکیل می‌دهند. برای نمونه می‌توان به سیستم‌ای سی‌یو (ECU) در خودرو اشاره کرد که به کامپیوتر خودرو معروف است. او گفت: این نوع قطعات جزو محصولاتی هستند که در دنیا فرانس‌های اصلی آن به بیش از ۵ تا ۶ مورد نمی‌رسد شرکت‌هایی که صاحب فناوری هستند و ایده‌های نو دارند. این شرکت‌ها در شکل کلان صاحب دانش بوده و آنچه به آنها سفارش داده می‌شود، توانایی تولیدش را دارند.

مدیرعامل شرکت آذین الکترونیک پیشرو اشاره کرد: البته زمانی است که کشوری در حد بومی و انتظار خود آن را توسعه می‌دهد و در این صورت می‌توان به ۴۰۰ شرکت و در برخی قطعات حتی به بیش از یک هزار فرانس رسید. برای نمونه مجموعه‌ای مانند تویوتاموتورز هر موتوری که به آنها سفارش داده شود قادر به تولید آن هستند و یک موتورساز مانند مگاموتور در حد محصولاتی چون پراید و تیا کار را پیش می‌برد. در نتیجه شرکتی در حد انتظارهای بین‌المللی فعالیت دارد و شرکت دیگری بر اساس انتظارهای داخلی تولید می‌کند.

او افزود: تویوتاموتورز سرمایه‌گذاری کلان داشته و دانش طراحی موتور را در اختیار دارد در نتیجه وسعت فعالیت او بین‌المللی بوده و تنها براساس نیاز داخل خود سرمایه‌گذاری نداشته است.

عضو انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازی کشور در ادامه تاکید کرد: در قطعات‌های تک مصرف‌کننده به‌دنبال نشان (برند)‌های معتبر است در نتیجه تولید برخی قطعات تنها برای بازار داخلی خواهد بود بنابراین باید دید در این بخش به لحاظ اقتصادی سرمایه‌گذاری منطقی است و ارزش‌تر از واردات خواهد بود یا خیر؟ البته تحلیل‌های اقتصادی نیز باید در کنار مطالب بیاید.

این فعال صنعت قطعه در ادامه افزود: به‌رحال بخش قابل توجه‌ای از محصولات نیازمند ساخت داخل نیستند و ساخت داخل نیز چند مرحله دارد: نخست در اختیار داشتن دانش طراحی که پس از مدتی شما را قادر می‌کند تغییرات لازم را در ادامه ساخت داشته باشید. دیگری ساخت داخل تنها بر اساس قطعه موجود است که همان کپی‌رایت خواهد بود.

## قطعاتی با ارزش افزوده بالا

رضایی به انواع کپی‌کاری در تولید محصولات اشاره کرد و گفت: اگر

فاطمه امیراحمدی  
car@sanatnewspaper.com

امید رضایی، فعال صنعت قطعه در این‌باره به گسترش صنعت گفت: در تولید شیشه خودرو توانمندی‌هایی در بین تولیدکنندگان داخلی وجود دارد که می‌تواند انتظارها را در این زمینه برآورده کند.

## تولید قطعاتی که توجیه اقتصادی ندارند

او افزود: اگر بخواهیم استانداردهای موجود در صنعت قطعه به استانداردهای خاص بین‌المللی برسد نیازمند بهبود تجهیزات و ماشین‌آلات هستیم. برای نمونه کیفیت محصول برای تامین شیشه ساندررو با آنچه برای تولید شیشه‌های خودروهای معمولی تولید می‌شود متفاوت خواهد بود. همچنین در قطعاتی مانند دسته سیم، تولید سیم و روکش آن که از جنس مس است تا حدودی به لحاظ استانداردهای بین‌المللی توانمندی در کشور وجود دارد. سیم سطوح مختلفی دارد و برای سیم‌های دارای دامنه تحمل دمای بالا نیاز به فناوری خاصی دارد.

این تولیدکننده قطعه ادامه داد: همین سیم زمانی که دسته‌سیم می‌شود که کانکتور، سرسیم و قطعات دیگر در آن قرار می‌گیرد که به‌طور عمده قطعات وارداتی هستند علت این است که نه تنها در ایران بلکه در سایر کشورها نیز روند همین‌گونه است. برای نمونه بهترین تولیدکنندگان کانکتور در دنیا بسیار محدود هستند در نتیجه تمام کشورهای صنعتی در امر تولید خودرو آن را می‌خرند زیرا تولید آن توجیه اقتصادی ندارد.

بازرس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازی کشور تصریح کرد: این قطعه استاندارد‌های خاص خود را دارد و خودروسازان بر اساس آن استانداردها، کانکتور را تعریف کرده‌اند، اگر هر صنعتگری خواهد از ابتدا تمام استانداردها را دنبال و با سرمایه‌گذاری سنگین تولید کند، منطقی به نظر نمی‌رسد.

او گفت: برخی از قطعات نیاز به سرمایه‌گذاری دوباره ندارند زیرا محدود بوده و قیمت آنها نیز به شکل بین‌المللی تعیین می‌شود.

## روش‌های دستیابی به قطعات‌های تک

رضایی درباره قطعاتی که ارزش‌افزوده به همراه دارند نیز اظهار کرد: قطعاتی که ارزش‌افزوده داشته و برای کشور ارزش‌آوری دارند و حتی گاهی در سیاست‌های دولت نیز دیده می‌شود، قطعات دانش‌بنیان هستند. فرانس‌های این قطعات در دنیا برای رسیدن به فناوری محدود است و برای دستیابی به آن دو راه وجود دارد: نخست اینکه در داخل سرمایه‌گذاری کلانی برای آن انجام شود و به شکل بومی صاحب این دانش شویم که در اینجا ارتباط صنعت و دانشگاه بسیار با اهمیت خواهد بود زیرا فناوری است که



امید رضایی

قطعاتی که ارزش افزوده داشته و برای کشور ارزش‌آوری دارند قطعات دانش‌بنیان هستند



بهرام طیبی

قطعه‌سازان ایرانی باید به دنبال تولید قطعات خودروهایی باشند که مصرف عمومی دارند