

## مجموعه‌سازی مکالمه‌های جدید در صنعت قطعه



امید رضایی  
کارشناس صنعت قطعه

امروز ناچار به تغییر هستیم و شرایط ایجاب می‌کند هر امری را روزآمد دریافت کرده و دنبال کنیم که در این میان مجموعه‌سازی مکالمه‌های جدید در صنعت قطعه دنیا خواهد بود.

در فصل جدید تولید کشور در صنعت خودرو و قطعه، ادغام قطعه‌سازان داخلی مطرح شده و نشان‌دهنده این

است صنایع به این بلوغ حرفه‌ای رسیده‌اند که این خود فتح باب بزرگی است. امروز نوعی پوست‌اندازی در صنایع خودرو و قطعه در حال رخ دادن است که پیش از این بسیاری از کشورها به این سمت رفته بودند حتی در آسیا، کره و کشورهای زیادی این مهم را در صنعت قطعه داخلی خود انجام داده‌اند. بنابراین در این بستر نه تنها رقابت وجود دارد بلکه از توانمندی یکدیگر در جهت تحلیل و ارتقای صنعت در مجموعه خود استفاده می‌کنند.

حرکت به گونه‌ای است که اگر بخواهیم خودروسازی قوی داشته باشیم باید قطعه‌سازی کشور قوی باشد و در کنار یکدیگر و همسو با سیاست‌های حرفه‌ای حرکت کنند.

زمانی که خودروسازان بزرگ جهان سرمایه‌گذاری مشترک (جوینت‌ونچر) را در دنیا دنبال می‌کنند به‌طور قطع قطعه‌سازان خود را نیز همراه می‌کنند. پیش‌تر تعریفی اشتباه از این مسئله وجود داشت که سرمایه‌گذاری مشترک باید با یک همتای خارجی انجام شود در حالی که این امر می‌تواند بین نهادهای مختلف در داخل اتفاق بیفتد و حتی لازم نیست شرکتی با شرکتی هم‌تا قرارداد ببندد برای نمونه شرکت تولیدی کوچکی که در مقیاس پایین در حال حرکت است می‌تواند با جهاد دانشگاهی یا یک دانشگاه وارد همکاری و سرمایه‌گذاری مشترک شود. یکی از دیدگاه‌های تحول ممکن است مشارکت مالی و غیرمالی تولیدکنندگان کوچک با مجموعه‌های دیگر باشد که دانشگاه بهترین گزینه در این امر خواهد بود زیرا از هر شرایطی برای ارتباط با صنعت برای انجام پروژه‌های جدید استقبال می‌کند و بنا بر شرایط کار درصدها تعیین می‌شود.

بنابراین باید دیدگاه‌های موجود و سنتی را اصلاح کرده و فرصت‌های به‌دست آمده تلنگری باشد تا با شیوه‌های جدید به رفع مسائل و چالش‌های خود بپردازیم.

باید دانشگاه‌های اقتصادی روی این محورها ایده دهند و خلاقیت داشته باشند و تحلیل کنند. باید نگاه دانشگاهی و کارشناس صنعتی هم‌زمان وجود داشته باشد و نظرات مختلف دیده شود تا نقاط ضعف و قوت‌ها مشخص شده و با اعتماد بیشتر گام برداشته شود. برای نمونه مشارکت یک تولیدکننده با تولیدکننده‌ای دیگر در استان یا شهری دیگر، می‌تواند آنها را در تامین مواد اولیه کمک کند و بی‌واسطه محصول خود را با بهره‌وری بالاتر تولید کنند. در نتیجه ضرورت امروز صنعت قطعه تحول در نوع نگاه‌هاست، امروز زمانی است که باید از راه‌ها و شیوه‌های جدید ترسید و خطر کرد تا نتایج مطلوبی به‌دست آرد.

## دیدگاه

### ضرورت دارد قطعه‌سازان کوچک دیده شوند

امروز بالا بودن هزینه‌های تولید خودرو یکی از نگرانی‌های فعالان این صنعت را رقم زده و آنها باید برای افزایش قیمت‌های خود با دلیل و مدرک این ادعا را ثابت و رضایت‌شورای رقابت را به‌دست آورند.

در چند ماه پایانی سال ۹۵ قیمت مواد اولیه قطعه‌سازان حدود دو برابر افزایش داشت، همچنین قیمت جهانی فلزات در ماه‌های گذشته رشد کرد در حالی که در مدت ۳ سال قطعات تغییر قیمتی نداشتند و قطعه‌سازان قیمت‌های خود را افزایش ندادند.

در تمام دنیا با افزایش قیمت مواد اولیه، قیمت محصولات تولیدی افزایش یافته اما این اتفاق در چند سال گذشته درباره قطعات خودرو داخلی در کشور رخ نداده است. همچنین با توجه به اینکه پرداخت محصولات تحویل داده‌شده از سوی قطعه‌سازان به خودروسازان به‌موقع انجام نمی‌شود و باوجود بهره‌های بالای بانکی، قطعه‌سازان نتوانسته‌اند به‌درستی توسعه وارد می‌کنند.

امروز بسیاری از کارخانه‌های کوچک قطعه‌سازی هنگام فشار تحریرها تعطیل شده‌اند و برخی نیز در آستانه ورشکستگی قرار دارند و اگر فکر اساسی برای این امر نشود ممکن است بحران‌های بزرگ‌تری در این صنعت و صنعت خودرو کشور اتفاق بیفتد.

یکی از چالش‌های موجود در صنعت قطعه نامتوازن بودن قیمت‌ها در حوزه قطعه‌سازی است برای نمونه ممکن است کارخانه‌های خودروسازی در برخی موارد قیمت‌های مناسبی به بعضی از شرکت‌های بزرگ قطعه‌سازی پرداخت کنند اما از آنجایی که شرکت‌های کوچکتر قدرت کمتری دارند ناچار دریافتی‌های پایین‌تری دارند که برای روشن نگه‌داشتن موتور متحرک این صنعت لازم است تمام قطعه‌سازان توانمند حضوری فعال در صنعت و تولید قطعه داشته باشند.

## صنعت خودرو

## صنعت



قطعه‌سازان با تشریح شرایط داخلی سازی قطعات تاکید کردند

# آینده‌نگری، نیاز سرمایه‌گذاری در تولید قطعات

زمانی تولید تمام قطعات در کشور ضرورت داشت زیرا شرکت‌های خارجی حاضر به فروش قطعات خود نبودند اما اگر شرایط مطلوب باشد قطعاتی که ارزش افزوده بیشتری دارند جزو اولویت‌های نخست تولید قطعه‌سازان داخل قرار خواهد گرفت، از این رو این مسئله به فضای اقتصادی و سیاسی کشور برمی‌گردد.

عنوان می‌شود کشور در برخی خودروهای قدیمی مانند پیکان به خودکفایی بیش از ۸۵ درصدی رسیده است. طالب در پاسخ به این پرسش که آیا لازم است با برآورد کلی نسبت به شرایط کلی سیاسی و اقتصادی کشور، مدل‌های جدید نیز وارد همین روند تولید شوند، گفت: نخست باید روشی برای دسته‌بندی قطعات داشته باشیم زیرا ممکن است برخی قطعات وابستگی ایجاد کند و اگر امروز روی این قطعات سرمایه‌گذاری شود در آینده صنعت به این نیاز خواهد داشت. به این ترتیب باید دورنمای صنعت دیده شود. برای نمونه اگر امروز صنعت قطعه روی قطعات الکترونیک سرمایه‌گذاری کند ضرر نخواهد کرد و شاید سرمایه‌گذاری زیادی لازم باشد و کشورهای پیشرو این قطعات را در این امر باقیمت پایین‌تر در اختیار ایران بگذارند اما از آنجا که روند صنعت خودرو در جهان به سوی الکترونیک شدن در حال حرکت بوده صلاح است در برخی قطعات ورود جدی داشته باشیم.

معاون پیشین مهندسی و تکوین محصول سازه‌گستر افزود: تصمیم در این باره با یک عامل نخواهد بود و عوامل مختلف تاثیر دارند. برای نمونه ضرورتی برای تولید برخی قطعات نیست زیرا می‌توان آنها را از سایر شرکت‌های خارجی تهیه کرد از این رو به‌سادگی قابل تصمیم‌گیری نیست و باید دسته‌بندی و اولویت‌بندی شود.

طالب به عوامل مختلف اشاره کرد و گفت: بستگی به سیاست‌های کشور، فناوری آینده، انرژی، بحث‌های ارزی و مالی و توجیه اقتصادی دارد حتی باید توجه داشت شاید سرمایه‌گذاری برای تولید قطعه‌های امروز توجیه اقتصادی نداشته باشد اما آینده فناوری در حال حرکت به آن سمت است از این رو ضرورت امروز کشور به شمار می‌رود.



علی جهان افروز:  
قطعات مربوط به فناوری که اشتغال‌زایی مناسبی دارد، باید داخلی‌سازی شوند

محمود طالب:  
اگر امروز صنعت قطعه روی قطعات الکترونیک سرمایه‌گذاری کند ضرر نخواهد کرد



فاطمه امیراحمدی  
car@sanatnewspaper.com

۸۰ درصد باقی قطعات مربوط به فناوری می‌شوند و مهندسان را مشغول می‌کنند. جهان افروز معتقد است نوک‌تیزی صنعت کشور، خودروسازی است و آنچه به‌عنوان تولید انبوه و مصرف عام دارد پیشرفته‌تر از صنعت خودرو در کشور نیست امری که مکانیزم و انواع صنایع و روش‌های تولیدی در آن به کار رفته است. از این رو باید شرایطی برای آن به وجود آورد که رشد و توسعه داشته باشد و مردم از کالای داخلی استفاده کنند. با مونتاژ فناوری پیشرفت اتفاق نمی‌افتد، فناوری در حال رشد است و باید با آنها حرکت کرد.

او گفت: سال ۹۵ کشور از نظر تعداد خودرو در دنیا رتبه ۱۷ را داشت، اگر نشان (برند‌ها) و مدل‌های جدید تولید و موتورهای بهینه در دستور کار قرار گیرد این روند حفظ می‌شود و در منطقه صادرات نیز خواهیم داشت.

### ضرورت سرمایه‌گذاری برای تولید قطعات الکترونیکی

در ادامه محمود طالب، یکی از کارشناسان صنعت قطعه به گسترش صنعت گفت: منطق علم اقتصاد و تجارت این است محصولی که ارزش اقتصادی دارد و می‌توان با قیمت رقابتی تولید کرد، باید تولید شود و قرار نیست در دنیا هر کشوری تمام محصولات موردنیاز خود را به‌طور اختصاصی تولید کند. به‌رحال محدودیت منابع وجود دارد و تولید باید به سستی حرکت کند که توجیه بیشتری داشته باشد. وی افزود: منطقی این است که اولویت گذاشته و برآورد شود به چه میزان منابع وجود دارد و کالایی که بیشترین صرفه اقتصادی را دارد و می‌تواند برگشت سرمایه داشته باشد در کشور ساخته شود. البته زمانی که در شرایط سیاسی قرار می‌گیریم تمام این بحث‌ها کنار می‌رود و اولویت استقلال است.

تولید خود را ادامه دهد. این فعال صنعت قطعه ادامه داد: خودروسازان خارجی هر ۳ سال یک‌بار تغییر کلی در خودرو به وجود می‌آورند اما برای تامین نظر مشتری هر سال تغییرات جزئی به‌اصطلاح تغییر چهره (فیس‌لیفت) در چراغ، سپر و... خودرو ایجاد می‌کنند اما تغییرات در موتور، گیربکس و... طولانی‌مدت بوده و ممکن است هر یک دهه تغییراتی به‌وجود آید.

مدیر تولید شرکت ریخته‌گری دقیق فولادپر تصریح کرد: از این رو امروز در کشور قطعات مهمی مانند گیربکس، موتور، جلوبندی و... در حال تولید است که تولید آنها نیز توجیه اقتصادی دارد. امروز مشکل اساسی واردات بی‌رویه برخی قطعات است که در کشور تولید می‌شود. خودروهای چینی خیابان‌ها را پر کرده در حالی که کیفیت مطلوبی ندارند. تجربه دو دهه استفاده از خودروهای داخلی مانند سمند و پژو نشان می‌دهد این خودروها بدون مشکل حدود ۴۰۰ هزار کیلومتر قادر به تردد هستند و حتی هنگام فروش با افت قیمت کمی به فروش می‌رسند. این در حالی است که خریداران خودروهای چینی از خرابی قطعات خودروهای خود بسیار گلایه‌مند هستند که قطعات آن‌ها نیز بسیار گران است.

او با تاکید بر اینکه صرفه اقتصادی تنها در صادرات نیست، تصریح کرد: یک خودرو داخلی، خدمات پس از فروش مناسبی دارد، قطعات یدکی قابل تامین بوده و فعالیت کارخانه‌ای در ایران زنجیره‌ای از افراد را مشغول کرده است. از این رو باید سعی کنیم در کشور روی تمام رشته‌ها فعالیت داشته باشیم. قطعات جزئی مانند کیلومترشمار، پمپ انژکتور، فندک خودرو و... که در تمام خودروها یکسان است و یک شرکت در دنیا برای تمام خودروها اقدام به تولید می‌کند نیاز به سرمایه‌گذاری و احداث کارخانه ندارد

برخی کارشناسان معتقدند نیاز است در داخلی‌سازی خودروها به خودکفایی ۹۰ تا صددرصدیست اما برخی دیگر هزینه کردن و صرف وقت برای داخلی‌سازی تمام قطعات را نقطه آسیب برای صنعت خودرو و قطعه کشور عنوان می‌کنند زیرا به اعتقاد آنها نیازی برای سرمایه‌گذاری روی برخی قطعات در داخل نیست زیرا تعدادی قطعه‌ساز محدود بین‌المللی تمام نیاز خودروسازان جهانی را تامین می‌کنند.

### ضرورت داخلی‌سازی قطعات مربوط به فناوری

علی جهان افروز، یکی از فعالان صنعت قطعه در این باره به گسترش صنعت گفت: این روند به سیاست‌های کلان کشور بستگی دارد. به‌طور قطع نیاز نیست تمام قطعات در داخل تولید شود و برخی قطعات جزئی نیاز به سرمایه‌گذاری در داخل ندارد و می‌توان از خارج تامین کرد اما سرمایه‌گذاری که برای برخی قطعاتی در کشور انجام شده تنها به این دلیل که قیمت آن ارزان‌تر تمام می‌شود است، گاهی دیده می‌شود به دلیل شتاب برای تولید، فرصت قالب‌سازی برای تولید قطعات جدید به قطعه‌ساز داده نمی‌شود و ترجیح به واردات است که این مسئله توجیه منطقی ندارد. از این رو برای قطعاتی مانند گیربکس، تایر و... سرمایه‌گذاری شده و تولیدکنندگان بزرگی داریم که قابلیت و توانمندی لازم را دارند و نیاز به واردات نیست. واحدهای قطعه‌سازی زیادی زیرمجموعه آنها هستند که می‌توانند نیاز خودروسازان را در داخل تامین کنند.

او افزود: امروز شرکت مگاموتور در امر تولید گیربکس و موتور فعالیت دارد یا شرکت نیرومحرکه مجموعه بزرگی است که گیربکس‌های خانواده پژو را تولید می‌کند و برای تولید این قطعات در داخل تنها زمان و سرمایه لازم است تا قطعه‌ساز فرصت کافی برای تولید آن‌ها داشته باشد و از سوی دیگر نیاز دارد سرمایه در گردش در اختیار داشته تا بتواند روند

### قیمت انواع خودروهای داخلی و وارداتی

نام خودرو	قیمت نمایندگی (تومان)	قیمت بازار (تومان)
هیوندای ولستر. ۶ ایربگ ۲۰۱۶	۱۲۴/۵۰۷/۰۰۰	۱۳۸/۰۰۰/۰۰۰
هیوندای النترا ۲۰ نیوفیس کامل ۲۰۱۷	۱۴۷/۲۲۶/۰۰۰	۱۴۵/۰۰۰/۰۰۰
هیوندای سوناتا ال‌اف هیبرید جی‌ال‌اس پلاس	۱۶۱/۲۵۸/۰۰۰	۱۶۵/۰۰۰/۰۰۰
هیوندای توسان ۲۰۱۷ - کامل نیوفیس + اتوپارک	۱۹۴/۹۵۰/۰۰۰	۱۹۳/۰۰۰/۰۰۰
هیوندای سانتافه دی‌ام. کامل نیوفیس اتوپارک ۲۰۱۷	.....	۲۳۸/۰۰۰/۰۰۰
کیا پیکنتو ۲۰۱۷	.....	۸۵/۰۰۰/۰۰۰
کیا ریو صندوقدار ۲۰۱۷	۱۰۹/۸۵۰/۰۰۰	۱۱۱/۰۰۰/۰۰۰
کیا ریو هاج بک - کامل ۲۰۱۷	۱۰۹/۸۵۰/۰۰۰	۱۱۲/۰۰۰/۰۰۰
کیا اسپریتج کامل ۲۰۱۷ نیوفیس کیو ال	۱۹۹/۲۴۴/۰۰۰	۲۰۳/۰۰۰/۰۰۰
کیا اپتیمای جی‌اف کامل ۲۰۱۷ - اتاق جدید جی‌تی‌رادر	.....	۱۹۶/۰۰۰/۰۰۰
کیا سورنتو اتاق جدید ۲.۴ کامل	.....	۲۲/۰۰۰/۰۰۰
تویوتا پریوس ۲۰۱۶ - کامل با هدآپ	۱۵۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۴۴/۰۰۰/۰۰۰
تویوتا پریوس ۲۰۱۷ کامل	۱۶۳/۰۰۰/۰۰۰	۱۵۴/۰۰۰/۰۰۰
لکسوس تی ۲۰۰ ان‌ایکس هفت کلید-اف اسپرت ۲۰۱۷	۳۹۸/۰۰۰/۰۰۰	۳۷۰/۰۰۰/۰۰۰
لکسوس اج ۲۰۰ سی‌تی هیبریدی-کامل ۲۰۱۶	۰۰۰/۰۰۰/۲۰۵	۲۰۷/۰۰۰/۰۰۰

نام خودرو	قیمت نمایندگی (تومان)	قیمت بازار (تومان)
سمند سورن ای‌ال‌ایکس توربو. ۲۰۲۲	۳۸/۷۹۳/۰۰۰	۴۱/۸۰۰/۰۰۰
دنا با موتور ای‌اف ۷	۴۲/۶۸۰/۰۰۰	۴۳/۶۰۰/۰۰۰
پژو ۴۰۵ ای‌ال‌ایکس-کد ۲۲۰۰۹	۳۱/۳۸۱/۰۰۰	۳۱/۹۰۰/۰۰۰
پژو پارس اتوماتیک-ای‌ال‌ایکس	۴۵/۳۳۰/۰۰۰	۵۲/۵۰۰/۰۰۰
پژو ۲۰۷ جدید	۴۲/۰۵۱/۰۰۰	۴۲/۵۰۰/۰۰۰
پژو ۲۰۶ صندوقدار وی‌کد ۲۷۴۲	۳۸/۸۴۹/۰۰۰	۳۸/۵۰۰/۰۰۰
رنو کچجر ۲۰۱۷	۱۰۹/۷۸۱/۰۰۰	۱۱۶/۰۰۰/۰۰۰
سوزوکی ویتارا اتومات کلاس ۱۰	۱۴۶/۹۸۱/۰۰۰	۱۴۳/۰۰۰/۰۰۰
هایما اس ۷ توربو کامل اتوماتیک	۹۴/۹۸۱/۰۰۰	۹۱/۰۰۰/۰۰۰
سایبا ۱۵۱ اس‌ای	۱۹/۳۱۴/۰۰۰	۱۹/۰۰۰/۰۰۰
تیبا ۲-هاج یک‌ایکس (تنوع رنگ)	۲۷/۷۱۸/۰۰۰	۲۷/۶۰۰/۰۰۰
چانگان سی‌اس ۳۵ (مونتاژ)-اتوماتیک	۶۵/۹۹۰/۰۰۰	۶۷/۰۰۰/۰۰۰
کیا سراتو ۲۰۰۰-اتوماتیک	۹۱/۰۷۸/۰۰۰	۹۲/۶۰۰/۰۰۰
برلیانس اج ۳۳۰-اتوماتیک	۵۱/۸۲۵/۰۰۰	۵۳/۹۰۰/۰۰۰
برلیانس اج ۳۳۰-اتوماتیک	۵۴/۳۴۶/۰۰۰	۵۶/۸۰۰/۰۰۰