یادداشت

سهم تولید داخل در صنعت موتورسیکلت

ابوالفضل حجازی
رییس انجمن تولیدکنندگان صنعت موتورسیکلت ایران

با توجه به وضعیت امروز صنعت موتورسیکلت تولیدکنندگان درتلاش هستند سهم داخلی‌سازی آن را افزایش دهند. هم‌اکنون ۵۰ تا ۷۰درصد از موتورسیکلت‌های موجود در کشور در داخل تولید می‌شود اما لازم است این سهم در سال «اقتصاد مقاومتی؛ تولید، اشتغال» افزایش یابد.

در راستای دستیابی به این هدف و به منظور افزایش تولید قطعات در داخل، برنامه‌ریزی با همکاری دانشگاه‌ها و انجمن تولیدکنندگان انجام شده که این مسیر را هموارتر می‌کند.

یکی از مواردی که به این امر کمک می‌کند جلوگیری از ورود موتورسیکلت‌های خارجی به کشور است. انجمن تولیدکنندگان موتورسیکلت همواره در راستای سیاست‌های کشور حرکت کرده از این‌رو امسال نیز در راستای تحقق شعار سال، برنامه‌ریزی کرده و سیاست توجه به تولید داخل و جلوگیری از ورود کالاهای مشابه داخل را جزو دستور کاری خود قرار خواهد داد. با توسعه و جذب سرمایه‌گذاری مشترک و همکاری با همتایان خارجی می‌توان بخش مهمی از اهداف داخلی‌سازی تولید در صنعت خودرو را محقق کرد. با نقش سرمایه‌گذاری بر جریان تولید در این صنعت با بهبود روابط و در راستای پذیرش برجام، سال گذشته دو تفاهمنامه همکاری با شرکت‌های خارجی منعقد شد که البته تاکنون به قرارداد و نتیجه قطعی نرسیده است. شرکت‌های اروپایی و همچنین شرکت‌های چینی و هندی در این سال‌ها تعامل مطلوبی در حوزه تولید موتورسیکلت با ایران داشته‌اند و که در ادامه امیدواریم همکاری‌ها به مشارکت بینجامد.

البته تولیدکنندگان داخلی همزمان با حرکت در مسیر داخلی‌سازی و ارتقای توان تولید و جذب سرمایه، باید نسبت به طراحی و تولید محصولات جدید اقدام کنند تا به اهداف با سهولت بیشتری رسید.

دیدگاه

افزایش توانمندی‌های قطعه‌سازان در سال ۹۶

رضا رضایی
رییس انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودویی

همکاری‌های دوجانبه ایران و صنعت خودرو و قطعه جهان در حال توسعه است براساس توافق‌های انجام شده در جریان همکاری‌های جدید شرکت پژو و گروه صنعتی ایران‌خودرو از تمام قطعه‌سازان توانمند داخلی استفاده شده و قرارداد همکاری با آنها منعقد می‌شود.

نزدیک به یک‌هزار و ۲۰۰ قطعه‌ساز در کشور فعالیت دارند که ضروری است برخی واحدهای کوچک و متوسط در جهت افزایش توان خود با یکدیگر ادغام شوند. در صنعت خودروی دنیا چنین رویه‌ای که با یک‌هزار و ۲۰۰ تامین‌کننده قرارداد همکاری داشته باشند، وجود ندارد و به‌طور عموم شرکت‌ها در کشورهای پیشرفته با حداکثر ۳۰ تا ۴۰ شرکت توانمند همکاری دارند. چنانچه روندی که امروز در صنعت خودرو دنیا وجود دارد در ایران نیز دنبال شود جریان تعمیق همکاری‌ها توسعه یافته و قطعه‌سازان کوچک با ادغام و تشکیل شرکت‌های تیروان ضمن افزایش توان بالقوه خود به کل صنعت قطعه کمک بسیاری کرده‌اند. همچنین بی‌شک جریان تحقیق و توسعه، مهندسی تولید و نیز صادرات صنعت قطعه حرکتی رو به جلو بوده و برای توسعه این صنعت کارساز است. البته مفهوم ادغام واحدهای قطعه‌سازی کوچک، به معنای حذف این شرکت‌ها نیست بلکه هدف ادغام افزایش توانمندی‌ها در قالب شرکت‌های بزرگتر برای گسترش همکاری با همتایان خارجی و حضور در زنجیره تامین محصولات جدید است.

امروز خط تولید پژو ۲۰۰۸ نخستین محصول مشترک شرکت ایکاپ آغاز شده و گروه صنعتی ایران‌خودرو در راستای تولید این محصول جدید در تلاش است امسال با توانمندسازی قطعه‌سازان و افزایش مهارت در زنجیره تامین، گام بزرگتری در مسیر ارتقای تولید و توسعه سهم قطعه‌سازان داخلی در کشور بردارد. امروز قطعه‌ساز و خودروساز در یک خانواده قرار دارند و هدف مشترکی را دنبال می‌کنند که انتظار می‌رود امسال شاهد تغییرات مطلوبی در حوزه قطعه‌سازی کشور باشیم. خودروساز بدون وجود قطعه‌سازان توانمند و دارای فناوری و دانش فنی روزآمد، پیشرفت نخواهد کرد. اما به‌طور قطع امسال، بی‌تردید سال افزایش توانمندسازی قطعه‌سازان داخلی خواهد بود. نشست‌های بسیاری با کمیسیون‌های اقتصادی و صنایع مجلس شورای اسلامی برای رفع مشکلات و موانع صنعت خودرو انجام شده که تاکید اعضای کمیسیون‌ها توانمندسازی قطعه‌سازان در مسیر منطقی و مهندسی است و اینکه مجلس شورای اسلامی از هیچ همکاری کوتاهی نخواهد کرد. امید است با برنامه‌ریزی و نقشه راه درست، مسیری که در این چند سال موجب شد تا قطعه‌سازی در کشور تضعیف شود در جریان منطقی قرار گیرد و امسال، سال خیز توانمندسازی قطعه‌سازان باشد.

عکس: مهدی علوی

۱ – برنامه توسعه اقتصادی منطقه‌ای
۲ – تمرکز بر رشته‌های رقابتی
۳– دعوت از سرمایه‌گذاران خارجی
۴– برنامه برای رفع مشکلات نقدینگی
۵– بازنگری قوانین برای حضور سرمایه گذاران
۶ – وام‌های بلند مدت با سود اندک
۷–تضمین نوسانات نرخ ارز

قطعه‌سازان بر ضرورت تدوین «برنامه توسعه اقتصادی منطقه‌ای» و «بیمه نوسانات ارزی» تاکید کردند

۲راهکار محوری صنعت قطعه به دولت جدید

فاطمه امیراحمدی
car@sanatnewspaper.com

بهرام شهریاری: برنامه توسعه اقتصادی از هر امری واجب‌تر است باید مشخص شود در چه منطقه‌ای، چه تولیدی و در چه اندازه باشد

سیامک مقتدری: امروز دغدغه صنعتگر نباید قیمت فولاد یا ارز باشد بلکه باید بر تولید، بهره‌وری، ارتقای فناوری متمرکز شود

سند چشم‌انداز ۲۰ساله ایران، سندی برای تبیین افقی درجهت توسعه ایران در زمینه‌های مختلف فرهنگی، علمی، اقتصادی، سیاسی و اجتماعی است. اجرای این چشم‌انداز از سال ۱۳۸۴ در قالب ۴ برنامه توسعه ۵ساله انجام خواهد شد.

از اهداف و افق چشم‌انداز، دست‌یافتن به جایگاه نخست اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه آسیای جنوب غربی (شامل آسیای میانه، قفقاز، خاورمیانه و کشورهای همسایه) با تاکید بر جنبش نرم‌افزاری و تولید علم، رشد پرشتاب و مستمر اقتصادی، ارتقای نسبی سطح درآمد سرانه و رسیدن به اشتغال کامل است. برای روند تسریع تولید، انتظار صنعتگران از دولت دوازدهم دولتی که تا ۱۴۰۰ سکان‌دار کشور است، چیست؟

دسته‌بندی منطقه‌ای برای صنایع

بهرام شهریاری، عضو انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرویی درباره انتظار قطعه‌سازان از دولت دوازدهم در عمل و اجرا گفت: اگر به این بحث در شکل کلان نگاه شود درخواست صنعتگران از دولت دوازدهم این است که پیش از هر امری برنامه توسعه اقتصادی را بر اساس مناطق مختلف کشور تنظیم کند. به طور نمونه در بحث صنعت خودرو و قطعه در هر شهر و استانی که قرار است یک شرکت راه‌اندازی شود باید نخست ارزیابی کرد آیا این امر صرفه اقتصادی دارد؟ آیا هر رشته صنعتی باید در هر منطقه‌ای فعالیت داشته باشد؟ در شکل کلان آیا فعالیت در تمام رشته‌ها در کشور ضروری است؟

وی ادامه داد: به نظر می‌رسد باید در رشته‌های مشخصی که برای اقتصاد کشور مزیت رقابتی بیشتری دارد، متمرکز شد و مشخص کرد خودکفایی دارای چه مشخصه‌هایی است؟ منطقی این است که با ارزیابی ظرفیت‌های موجود این موضوع بررسی شود باید در چه زمینه و حوزه‌هایی تولید داخلی داشته باشیم و ضروری است در چه رشته‌هایی واردات کنیم. او تاکید کرد: باید دید در حوزه‌ای که فعالیت داریم آیا قابلیت صادرات دارد و در کنار واردات تعادل برقرار باشد. این مولفه، مهم نیست برای کدام صنعت به‌کار می‌رود، می‌تواند در صنعت قطعه یا صنعت کشاورزی باشد. این دسته‌بندی برای داشتن برنامه‌های اجرایی ضروری است.

این فعال صنعت قطعه معتقد است برنامه توسعه اقتصادی از هر امری واجب‌تر است بنابراین باید مشخص شود در چه منطقه‌ای، چه تولیدی و در چه اندازه و تیراژی باشد. به این ترتیب باید بر این اساس برنامه‌ریزی شود و از سرمایه‌گذاران خارجی برای مشارکت در صنعت کشور دعوت به عمل آورد.

شهریاری تصریح کرد: این دعوت به این مفهوم است که تولیدکننده داخلی بتواند کالای خود را صادر کند. زمانی که سرمایه‌گذار خارجی سرمایه‌گذاری می‌کند به‌دنبال سود است بنابراین می‌توان شرایطی فراهم کرد که محصولات با کیفیت بالا و قیمت رقابتی تولید و سپس صادر شود.

عضو انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرویی در ادامه به اهمیت بخش خصوصی در تولید اشاره کرد و گفت: برای تحقق این امر باید بخش خصوصی وارد شود. بنابراین برنامه توسعه اقتصادی متشکل از نوع سرمایه‌گذار، نوع صنایعی که باید تولید شود، اندازه تولید و... است که به ما در رسیدن به توسعه کمک می‌کند.

او گفت: درخواست واقعی یک صنعتگر به عنوان نماینده‌ای از قشر قطعه‌ساز از دولت دوازدهم پرداخت تسهیلات و حمایت‌های اینچنینی نیست بلکه دسته‌بندی در اولویت فعالیت در صنایع مختلف و بر اساس مناطق کشوری است.

شهریاری اظهار کرد: امروز باید مانع پراکندگی صنایع در مناطق مختلف کشور شد زیرا یکی از عوارضی که این پراکندگی دارد هزینه حمل‌ونقل بیشتر برای صنعت است به همین دلیل نمی‌توان در تیراژ اقتصادی تولید و ادامه فعالیت داشت. باید واحدهای کوچک و متوسط به خودروسازان و قطعه‌سازان بزرگ تبدیل شوند تا با ورود سرمایه‌گذاران خارجی سهمی از بازار آنها به‌دست آوریم.

تضمین نوسانات ارزی برای صنعتگران

پس از شنیدن برنامه‌هایی در گفت‌وگوهای نامزدهای انتخاباتی، مردم منتظر تبدیل حرف به عمل خواهند بود. هر اندازه به این سخنان جامه عمل پوشانده شود از شعارها فاصله گرفته‌ایم و اهداف تعیین شده در برنامه‌ها محقق خواهد شد. در ادامه گسترش صنعت سراغ سیامک مقتدری، مشاور انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازی کشور رفت. وی درباره خواسته‌های صنعتگران قطعه‌ساز از دولت دوازدهم درباره تسریع روند تولید اظهار کرد: بحثی که راجع‌به تولید وجود دارد این است که برنامه‌ها از حالت شعار خارج و در عمل اجرا شود. برای رسیدن به این مرحله لازم است دولت در بحث نقدینگی، انعقاد قراردادها، اصلاح و بازنگری قوانین برای حضور سرمایه‌گذاران خارجی و... بسترها را فراهم کند.

البته برخی از این امور در دولت یازدهم به انجام رسید و در صنعت قطعه تولیدکنندگانی که به‌لحاظ توانمندی در سطح مطلوبی قرار داشتند، توانستند با همتایان بین‌المللی خود ارتباط برقرار کنند و چه‌بسا همکاری‌هایی که به‌دلیل فشار تحریم‌ها قطع شده بود دوباره از نو آغاز شد.

این فعال صنعت قطعه در توضیح موارد اعلام شده گفت: در بخش نقدینگی انتظار تولیدکنندگان این است که روند وام‌دهی بانک‌ها به صنعتگران متفاوت از سایر افراد باشد. وام‌های بلندمدت با سود پایین‌تر روند تولید را در داخل بهبود می‌بخشد و در ادامه می‌توانیم امیدوار باشیم بازار منطقه را نیز در دست بگیریم. مشکل امروز کشور این است که وام‌های داده شده با درصد بالایی از بازپرداخت‌ها به صنعتگران داده می‌شود. وی ادامه داد: در بحث حضور خارجی‌ها لازم است تضمینی برای نوسات ارزی کشور داده شود زیرا خارج از ایران نوسانات ارزی بیمه می‌شود. سیستم بانکی کشور اجازه نمی‌دهد که وام و اعتبار خارجی بگیریم و در آینده بخواهیم آن را تامین کنیم و در ادامه صنعتگر نمی‌داند کار به چه شکلی انجام خواهد شد. در خارج از کشور نوسانات ارزی را بیمه می‌کنند.

مشاور انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازی درباره نوع بیمه کردن نوسانات ارزی گفت: به‌طور نمونه اگر قراردادی بین صنعتگر انگلیسی و چینی اتفاق بیفتد که خدماتی به یکدیگر در آینده دوری ارائه دهند اگر نوسانات پوند نسبت به یوان تغییر کند تضمین و بیمه شده که طرف قرارداد آن را بپردازد.

وی توضیح داد: زمانی که صنعتگر می‌پذیرد یک سال دیگر تعهدات خود را پرداخت کند آیا به نرخ همان زمان پرداخت می‌شود یا مشخص نیست در آینده با چه نرخی باید پرداخت شود. ازاین‌رو یکی از موانع برای جذب سرمایه‌گذاران خارجی و نیز فعالیت داشتن تولیدکنندگان ایرانی در سطح بین‌الملل این موضوع است.

این فعال صنعت قطعه گفت: در واقع امروز دغدغه صنعتگر نباید این باشد که قیمت فولاد یا ارز افزایش و کاهش یافته است، نرخ بهره این است و... . تولیدکننده باید بر تولید، بهره‌وری، ارتقای فناوری و... متمرکز باشد. صنعتگر نگران این است که فردا چه خواهد شد و چه تغییراتی به‌وجود می‌آید که باید خود را با این نوسانات خارج از بحث تولید هماهنگ و منطبق کند.

مقتدری اظهارامیدواری کرد: صنعتگر از اینکه با انتخاب دولت دوازدهم کارها ادامه خواهد داشت خوشحال است زیرا این دولت پشتیبان صنعت و تولیدکنندگان است و باید اتاق فکری تشکیل شود که مدیران دولتی و نیز نماینده صنعتگران نظرهای خود را ارائه دهند و چالش‌ها و موانع از دل مسائل بیرون کشیده شده و عمیق‌تر به آن پرداخته شود و برای رفع آن چاره‌اندیشی کرد تا به این ترتیب خواست‌های صنعتگران نیز محقق شود.

قیمت انواع خودرو های داخلی و وارداتی

نام خودرو	قیمت نمایندگی (تومان)	قیمت بازار (تومان)
سمند سورن ای‌ال‌ایکس توربو. کد۵۸۲۰۲	۳۸/۷۹۳/۰۰۰	۴۱/۸۰۰/۰۰۰
دنا با موتور ای‌اف۷	۴۲/۶۸۰/۰۰۰	۴۳/۷۰۰/۰۰۰
پژو ۴۰۵ اس‌ال‌ایکس.کد۲۲۰۰۹	۳۱/۳۸۱/۰۰۰	۳۲/۴۰۰/۰۰۰
پژو پارس اتوماتیک.ای‌ال‌ایکس	۴۵/۳۳۰/۰۰۰	۵۲/۵۰۰/۰۰۰
پژو ۲۰۷ جدید	۴۲/۰۵۱/۰۰۰	۴۲/۴۰۰/۰۰۰
پژو ۲۰۶ صندوقدار وی۸.کد۲۷۴۳۰	۳۸/۸۴۹/۰۰۰	۳۸/۵۰۰/۰۰۰
رنو کپچر ۲۰۱۷	۱۰۹/۹۸۱/۰۰۰	۱۱۶/۰۰۰/۰۰۰
سوزوکی ویتارا اتومات کلاس۱۰	۱۴۶/۹۸۱/۰۰۰	۱۴۳/۰۰۰/۰۰۰
هایما اس۷ توربو کامل اتوماتیک	۹۴/۹۸۱/۰۰۰	۹۱/۰۰۰/۰۰۰
سایپا ۱۵۱ اس‌ای	۱۹/۳۱۴/۰۰۰	۱۹/۰۰۰/۰۰۰
تیبا۲-هاچ بک ای‌ایکس (تنوع رنگ)	۲۷/۷۱۸/۰۰۰	۲۷/۶۰۰/۰۰۰
چانگان سی‌اس۳۵ (مونتای)-اتوماتیک	۶۵/۹۹۰/۰۰۰	۶۷/۰۰۰/۰۰۰
کیا سراتو ۲۰۰۰-اتوماتیک	۹۱/۰۷۸/۰۰۰	۹۲/۶۰۰/۰۰۰
برلیانس اچ۳۲۰ -اتوماتیک	۵۱/۸۶۲/۵۰۰	۵۳/۹۰۰/۰۰۰
برلیانس اچ۳۳۰ -اتوماتیک	۵۴/۳۴۶/۰۰۰	۵۶/۸۰۰/۰۰۰

نام خودرو	قیمت نمایندگی (تومان)	قیمت بازار (تومان)
هیوندای ولستر. ۶ ایربگ۲۰۱۶	۱۲۴/۵۰۷/۰۰۰	۱۳۸/۰۰۰/۰۰۰
هیوندای النترا ۲,۰ نیوفیس کامل۲۰۱۷	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.اتوپارک۲۰۱۷	وارداتی	۲۳۸/۰۰۰/۰۰۰
کیا پیکانتو ۲۰۱۷	.....	۸۵/۰۰۰/۰۰۰
کیا ریو صندوقدار ۲۰۱۷	۱۰۹/۸۵۰/۰۰۰	۱۱۱/۰۰۰/۰۰۰
کیا ریو هاچ بک - کامل ۲۰۱۷	۱۰۹/۸۵۰/۰۰۰	۱۱۲/۰۰۰/۰۰۰
کیا اسپرتیج کامل ۲۰۱۷ نیوفیس کیو ال	۱۹۹/۲۴۴/۰۰۰	۲۰۳/۰۰۰/۰۰۰
کیا اپتیما جی‌اف کامل ۲۰۱۷ - اتاق جدید جی‌تی+رادار	وارداتی	۱۹۶/۰۰۰/۰۰۰
کیا سورنتو اتاق جدید ۲,۴ کامل	وارداتی	۲۲۰/۰۰۰/۰۰۰
تویوتا پریوس ۲۰۱۶-کامل با هداپ	۱۵۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۴۴/۰۰۰/۰۰۰
تویوتا پریوس ۲۰۱۷ کامل	۱۶۲/۰۰۰/۰۰۰	۱۵۴/۰۰۰/۰۰۰
لکسوس تی ۲۰۰ ان‌ایکس هفت کلید-اف اسپرت ۲۰۱۷	۳۹۸/۰۰۰/۰۰۰	۳۷۰/۰۰۰/۰۰۰
لکسوس اچ ۲۰۰ سی‌تی هیبریدی-کامل ۲۰۱۶	۲۰۵/۰۰۰/۰۰۰	۲۰۷/۰۰۰/۰۰۰