

پیش‌بینی رونق صنعت قطعه بایک تصمیم



محمدرضا منصور
عضو کمیسیون صنایع و معادن شورای اسلامی

سازمان توسعه تجارت در ابتدای اسفند ۹۵ با ابلاغ شیونامه‌ای به شرکت‌ها اعلام کرد «ثبت سفارش واردات قطعات منفصله مربوط به خودروهایی که داخلی‌سازی آنها کمتر از ۲۰ درصد هستند، مشمول تعرفه گمرکی خودروهای کامل «سی‌بی‌یو» است» که به طور قطع این شیونامه دولت درباره تعرفه گمرکی قطعات خودروهایی منجر به رونق جریان قطعه‌سازی کشور خواهد شد. در راستای این شیونامه شرکت‌ها ناگزیر خواهند بود تا بخشی از قطعات را از داخل تامین کرده و نسبت به افزایش داخلی‌سازی تلاش بیشتری کنند.

شرکت‌هایی که با کمتر از ۲۰ درصد داخلی‌سازی محصولات خود را تولید و عرضه می‌کنند در عمل کمکی به جریان تولید داخلی نخواهند کرد و این آسیب‌رسان به محصولات داخلی است؛ اینکه درصد داخلی‌سازی ارتباط مستقیمی با میزان تعرفه و نرخ ارز اختصاصی به قطعات داشته باشد منطقی است و می‌تواند در حرکت داخلی‌سازی خودروها نقش موثری داشته باشد.

با اجرای این شیونامه و الزام قانونی پیش‌بینی می‌شود رونق به واحدهای قطعه‌سازی بازگردد هرچند در این جریان بعد کیفیت در تولید نیز باید مورد توجه بیشتری قرار گیرد. در تمام دنیا نقش تیراژ انبوه در صرفه اقتصادی مسئله‌های روشن است از این رو با توجه به دغدغه تیراژ تولید در جریان اجرای این شیونامه و اینکه این قانون به ضرر شرکت‌های خودروساز نشود باید نسبت به تیراژ تولید در این زمینه نیز فکری اساسی کرد.

چنانچه شرکت‌ها به قانون داخلی‌سازی کمتر توجه کنند با پرداخت تعرفه و نرخ ارز بیشتر قیمت آنها افزایش یافته اما برای حضور در بازار ناگزیر خواهند بود به‌جای افزایش قیمت از بخشی از سودشان صرف‌نظر کنند و این امر مشکلی دیگر در تولید و خودکفایی در صنعت خودرو و قطعه خواهد بود. از این رو ضروری است تولیدکنندگان داخلی با هوشیاری و برنامه‌ریزی دقیق مسیر کیفی‌سازی محصولات خود را دنبال کرده و مسیر تولید را بر اساس سودآوری پیگیری کنند.

همچنین لازم به یادآوری است در راستای اجرای این شیونامه، رقابت در داخل برای شرکت‌ها بسیار سخت‌تر خواهد شد و این امر باعث ارتقای کیفی و استفاده از فناوری روزآمدتر در بین تولیدکنندگان شده و بستر را برای صادرات مهیا خواهد کرد.

دیدگاه

حمایت‌های دولت و نوسازی خط تولید صنعت قطعه



علی‌اکبر جوانمرد
فعال صنعت قطعه

درحالی‌که امسال باید قطعه‌سازان قطعات موردنیاز مدل‌های جدید را تولید و

خط تولید خودروسازان را پشتیبانی کنند بخش زیادی از تجهیزات و ماشین‌آلات قطعه‌سازی فرسوده بوده و برای ادامه فعالیت نیاز به نوسازی دارند.

شرکت‌های قطعه‌ساز دولتی در سال‌های گذشته توانسته‌اند نسبت به ورود تجهیزات و ماشین‌آلات پیشرفته اقدام کنند اما قطعه‌سازان خصوصی هنوز از ماشین‌آلات قدیمی برای تولید استفاده می‌کنند و توان خرید این تجهیزات را به دلیل قیمت بالا و نبود سرمایه‌گذاری و حمایت دولتی ندارند.

صنعت قطعه در شرایط کنونی و تحولاتی که در صنعت خودروی کشور به وجود آمده است نیاز بیشتری به ورود ماشین‌آلات پیشرفته و تجهیزات نوین دارد و امید است با سرمایه‌گذاری‌های موردنیاز، رویه تولید در واحدهای تولیدی قطعه‌سازان بهبود یابد.

خرید ماشین‌آلات پیشرفته و تجهیزات نوین قطعه‌سازی سرمایه‌زیادی می‌خواهد که نیاز به حمایت‌های دولتی دارد و با سرمایه‌گذاری در این صنعت می‌توان شاهد پیشرفت آن در آینده نزدیک بود.

تجهیزات کنونی قطعه‌سازی توان تولید قطعات در حد استاندارد را دارند اما به دلیل فرسودگی ماشین‌آلات تیراژ آن پایین است. از این رو برای افزایش کیفیت در روند تولید نیاز به تحول در این صنعت است که دولت باید ورود کرده و اقدام به واردات ماشین‌آلات پیشرفته کرده و با ارائه تسهیلات، زمینه را برای ترغیب سرمایه‌گذاران فراهم کند.

البته با افزایش تیراژ تولید قطعات و ارتقای سطح کیفی محصولات می‌توان در ادامه به مقوله صادرات قطعه پرداخت و از این بستر اقدام به ورود تجهیزات نوین به‌طور روزآمد کرد اما در مرحله نخست باید دولت تسهیلات لازم را در اختیار قطعه‌سازان قرار دهد تا با افزایش تیراژ این امر محقق شود.

دانشگاه‌های کشور به‌لحاظ رشد علمی به جایگاه مطلوبی دست یافته‌اند و می‌توانند موتور محرک صنعت باشند اما مسائلی چون اعتماد نکردن صنعت برای سرمایه‌گذاری در دانشگاه و نبود نهادهایی که این دو ساختار را پیوند دهد چالش‌های این دو نهاد است

خواسته دانشگاهی‌ها از فعالان صنعت قطعه و خودرو

توسعه در سایه همکاری با دانشگاه



عکس: مهدی داوی

موردنیاز واقع خواهد شد. به‌این ترتیب باید پروژه‌های ۱۰ ساله تعریف شده و صنعت آن برای مطالعه و تحقیق در اختیار دانشگاه گذاشته شود تا پس از یک دهه، نتیجه مطلوب به‌دست آید.

وی افزود: البته تامین سرمایه این پژوهش نیز برای صنعت داخل فراهم نیست. حال اگر پذیرفته شود حتی خود دانشگاه با هزینه خود ضمن مطالعه، گیربکس اتومات را طراحی کند، به‌طورقطع خودروساز از آن برای خودروهای خود استفاده نمی‌کند زیرا مراحل زیادی برای تایید آن وجود دارد تا سازمانی بین‌المللی، باید استاندارد این گیربکس بومی را تایید کند، ضمن آنکه نیازی از سوی صنعت تعریف نمی‌شود.

مشهدی در پاسخ به این پرسش که در فضای ایجادشده برای حرکت به‌سوی تغییر و تحول در ساخت خودروها آیا هنوز این بستر فراهم نشده است، گفت: با ورود هم‌تایان خارجی حتی فضا به‌مراتب به سمت استفاده از آنچه به صورت آماده وجود دارد، رفته است و تفکر استفاده از مراکز علمی و دانشگاه‌ها برای طراحی و ساخت از بین رفته و در نتیجه فضا بسته‌تر است.

این عضو هیات علمی دانشکده مهندسی خودرو در پاسخ به این پرسش که آیا این امکان وجود دارد که یک دهه تولید خودروهای جدید متوقف و تولید مدل‌های قدیمی ادامه داشته باشد تا در این فاصله پژوهش‌ها انجام شود نیز گفت: نزدیک به نیم دهه است که تولید خودروهای هیبریدی مطرح‌شده اما صنعت خودرو این پروژه را برای دانشگاه‌های داخلی تعریف نکرده تا شاهد توسعه چنین امری باشیم.

از این رو باید نیازهای آینده پیش‌بینی شود و پروژه‌ها و بودجه‌ها برای دانشگاه‌ها تعریف شوند و به‌طورجدی به دنبال آن باشند اما متأسفانه در بخش صنعت تحقیقات بنیادی مطرح نیست و تنها به بازار خود می‌اندیشند.

این نقطه مقابل اقدامات دانشگاهی است و با این‌گونه تفکر شانس همکاری بین علم و صنعت از بین می‌رود درحالی‌که چنین پروژه‌هایی امروز در صنایع پیشرفته دنیا در حال پیگیری و انجام است.



امید رضایی: شرکت تولیدی کوچکی که امروز نگران بقای خود است باید با یکی از دانشگاه‌های فعال سرمایه‌گذاری مشارکتی داشته باشد



بهروز مشهدی: پژوهش دانشگاه مطالعات پایه‌ای بوده و برای مسائلی است که یک دهه بعد موردنیاز واقع خواهد شد

صنعت داخل نیازی به دانشگاه ندارد

گسترش صنعت در ادامه به سراغ یکی از استادان دانشگاه مهندسی خودرو رفت و نظر وی را درباره فراهم شدن بستر ارتباط صنعت و دانشگاه با باز شدن فضای کسب‌وکار صنعتی که صنعت خودرو و قطعه یکی از این صنایع هستند، جویا شد. چراکه امروز لحظه‌به‌لحظه فناوری جدید به صنایع روزآمد و در ارتباط با صنعت و دانشگاه اضافه می‌شود. صنعتگران معتقدند ممکن است دانشگاه در امری پژوهش و مطالعه داشته باشد و حتی به نتیجه مطلوب برسد و نمونه‌ای ساخته شود اما محدود بوده و نمی‌توان با نمونه‌هایی محدود به نتیجه مطلوب رسید زیرا فناوری به‌دست‌آمده با صنعتگران به اشتراک گذاشته نمی‌شود و فرض بر این است که دانشگاه برای خود کار می‌کند.

بهروز مشهدی، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت معتقد است امکان دارد در امری پژوهش و نمونه‌ای ساخته شود اما به‌طورقطع این روند از روی نیاز نبوده که خودروساز احساس نیاز کرده و آن تبدیل به پروژه شود بلکه ممکن است وزارت علوم و تحقیقات بودجه‌ای داشته و برای مطالعه در اختیار دانشگاه قرار دهد.

وی افزود: در نتیجه این‌گونه نیست که نیازی در صنعت خودرو تعریف و سپس با دانشگاه ارتباط برقرار شود و به توافق نهایی برای تولید برسند. این مدرس دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت در ادامه تأکید کرد: دانشگاه نمی‌تواند نیاز امروز یا ۶ تا حتی ۲ سال بعد صنعت خودرو را پاسخ دهد و طراحی و ساخت به‌طور نمونه گیربکس اتومات، در مدت ۶ ماه امکانپذیر نیست. پژوهش‌هایی که دانشگاه انجام می‌دهد، مطالعات پایه‌ای بوده و برای مسائلی است که یک دهه بعد

به شرکت‌های بزرگ شوند. امروز شرایط ایجاد می‌کند همه امور روزآمد شده و مجموعه‌سازی یک مکالمه جدید در صنعت قطعه باشد. وی اظهار کرد: پیش‌تر یک تعریف اشتباه از این مسئله وجود داشت که براساس آن سرمایه‌گذاری مشترک به معنای وارد مذاکره و شریک شدن با هم‌تای خارجی بود در حالی که می‌توان در این مشارکت از توان داخلی استفاده کرد. برای نمونه شرکت تولیدی کوچکی که امروز نگران بقای خود است باید با جهاد دانشگاهی یا یکی از دانشگاه‌های فعال در این حوزه همکاری و سرمایه‌گذاری مشارکتی داشته باشد. دانشگاه نیز با دانش فنی پیش می‌آید و در واقع تمام آردگاه‌ها پول نیست. دانشگاه از هر شرایطی برای ارتباط با صنعت برای انجام پروژه‌های جدید استقبال می‌کند. در نتیجه چنین مشارکت‌هایی با درصدهای مشخص و بنا بر شرایط کار می‌تواند محقق شود. مدیر شرکت آذین الکترونیک پیشرو افزود: برای قطعه‌سازان کوچک هزاران ایده وجود دارد تا توانمندتر شده و از گردونه رقابت حذف نشوند زیرا برای ورود به تجارت آزاد چاره‌ای جز تغییرات و اصلاح روند نیست.

این فعال صنعت قطعه به نگاه صنعتی در این امر اشاره کرد و گفت: اگر هماهنگی و مشارکت در نگاه ارتباطات، غیرصنعتی باشد بی‌شک پاسخگو نخواهد بود و کسی حاضر نیست با اعتبار خود خطر کند. از این رو باید دانشگاه‌های اقتصادی روی این محورها ایده داده و خلاقیت داشته باشند و تحلیل کنند. نگاه دانشگاهی و کارشناس صنعتی باید در کنار یکدیگر باشد تا نظرات مختلف دیده شده و نقاط ضعف و قوت به‌طور کامل مشخص شود. رضایی گفت: نگاه‌ها باید تغییر کند و خوشختانه این تابی شکسته شده که این اتفاق خوشایندی است زیرا در این صورت به راه‌های زیادی دست پیدا خواهیم کرد.

فاطمه امیراحمدی
car@sanatnewspaper.com

سال‌هاست رابطه صنعت و دانشگاه با چالش‌های جدی روبه‌رو بوده و این دو ساختار نتوانسته‌اند ارتباطی پویا در راستای اهداف یکدیگر داشته باشند. دانشگاه‌های کشور به‌لحاظ رشد علمی و کیفیت آموزشی به جایگاه مطلوبی دست یافته‌اند و بیشتر در مرزهای دانش قرار دارند که می‌تواند مزیتی برای صنعت به‌شمار رفته و موتور محرک صنعت باشد اما مسائلی چون اعتماد نکردن صنعت برای سرمایه‌گذاری در دانشگاه و نبود نهادهایی که این دو ساختار را پیوند دهد از مسائل و چالش‌هایی است که سر راه این دو نهاد قرار دارد.

تجهیز به علم روز دنیا برای کارآفرینی در صنعت

امید رضایی، عضو انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازی کشور درباره چالش امروز صنایع در کشور گفت: امروز فاصله زیادی بین صنایع کوچک و بزرگ وجود دارد که واقعیتی انکارناپذیر است. متأسفانه امروز سرعت تغییرات در امر توسعه و نوآوری بسیار بالاست و در صورت تعلل گردونه را بخته‌ایم از این رو هر واحد تولیدی باید خود را بزرگ و به‌روز نگه داشته و آینده‌نگر باشد.

او افزود: خوشبختانه درها باز شده و سیاست‌های دولتی که مدتی پیش یارانه به واردات خودرو می‌داد و به شکل انحصاری بازار خودرو را نگه داشته بود از بین رفته است و امروز رقابت حرف نخست را می‌زند و اگر خودروساز داخلی حرفی برای گفتن دارد باید در میدان رقابت باشد. بنابراین مشتری باید حق انتخاب داشته باشد که امروز این اتفاق افتاده است از این رو برای تحقق رشد باید انحصارها را بشکنیم.

عضو انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازی کشور در ادامه به نقش علم در صنعت اشاره کرد و گفت: اگر بخواهیم کارآفرین صنعتی باشیم باید خود را به علم روز دنیا تجهیز کنیم. در این راستا بسیاری از مجموعه‌های دولتی به این جمع‌بندی رسیده‌اند تا واحدهای تولیدی داخلی ادغام و تبدیل

قیمت انواع خودروهای داخلی و وارداتی

نام خودرو	قیمت نمایندگی (تومان)	قیمت بازار (تومان)
هیوندای ولستر. ۶ ایربک ۲۰۱۶	۱۲۴/۵۷/۰۰۰	۱۳۸/۰۰/۰۰۰
هیوندای النترا ۲۰۱۷. نیوفیس کامل	۱۴۷/۲۲۶/۰۰۰	۱۴۴/۰۰/۰۰۰
هیوندای سوناتا ال‌اف هیبرید جی‌ال‌اس پلاس	۱۶۱/۳۵۸/۰۰۰	۱۶۵/۰۰/۰۰۰
هیوندای توسان ۲۰۱۷. کامل نیوفیس اتوپارک	۱۹۴/۹۵۰/۰۰۰	۱۹۱/۰۰/۰۰۰
هیوندای سانتافه دی‌ام. کامل نیوفیس اتوپارک ۲۰۱۷	وارداتی	۲۳۶/۰۰/۰۰۰
کیا پیکانتو ۲۰۱۷	۸۴/۰۰/۰۰۰
کیا ریو صندوقدار ۲۰۱۷	۱۰۹/۸۵۰/۰۰۰	۱۱۱/۰۰/۰۰۰
کیا ریو هاج بک - کامل ۲۰۱۷	۱۰۹/۸۵۰/۰۰۰	۱۱۱/۰۰/۰۰۰
کیا اسپریتج کامل ۲۰۱۷. نیوفیس کیوال	۱۹۹/۲۴۴/۰۰۰	۲۰۳/۰۰/۰۰۰
کیا اپتیما جی‌اف کامل ۲۰۱۷. اتاق جدید جی‌تی‌رادر	وارداتی	۱۹۶/۰۰/۰۰۰
کیا سورنتو اتاق جدید ۲،۴ کامل	وارداتی	۲۳۳/۰۰/۰۰۰
تویوتا پریوس ۲۰۱۶. کامل با هداب	۱۵۰/۰۰/۰۰۰	۱۴۴/۰۰/۰۰۰
تویوتا پریوس ۲۰۱۷. کامل	۱۶۲/۰۰/۰۰۰	۱۵۴/۰۰/۰۰۰
لکسوس تی ۲۰۰ ان‌ایکس هفت کلید-اف اسپرت ۲۰۱۷	۳۹۸/۰۰/۰۰۰	۳۷۰/۰۰/۰۰۰
لکسوس ایچ ۲۰۰ سی‌تی هیبریدی-کامل ۲۰۱۶	۰۰/۰۰/۳۰۵	۲۰۷/۰۰/۰۰۰

نام خودرو	قیمت نمایندگی (تومان)	قیمت بازار (تومان)
سمند سورن ای‌ال‌ایکس توربو. کد ۵۸۲۰۲	۳۸/۷۹۳/۰۰۰	۴۱/۶۰۰/۰۰۰
دنا با موتور ای‌اف ۷	۴۲/۶۸۰/۰۰۰	۴۲/۷۰۰/۰۰۰
پژو ۴۰۵ اس‌ال‌ایکس. کد ۲۲۰۰	۳۱/۳۸۱/۰۰۰	۳۲/۴۰۰/۰۰۰
پژو پارس اتوماتیک-ای‌ال‌ایکس	۴۵/۳۳۰/۰۰۰	۵۲/۵۰۰/۰۰۰
پژو ۲۰۷ جدید	۴۲/۰۵۱/۰۰۰	۴۲/۰۰۰/۰۰۰
پژو ۲۰۶ صندوقدار وی‌ا. کد ۲۷۴۳۰	۳۸/۸۴۹/۰۰۰	۳۸/۵۰۰/۰۰۰
رنو کیپر ۲۰۱۷	۱۰۹/۹۸۱/۰۰۰	۱۱۶/۰۰/۰۰۰
سوزوکی وینتار اتومات کلاس ۱۰	۱۴۶/۹۸۱/۰۰۰	۱۴۳/۰۰/۰۰۰
هایما اس ۷ توربو کامل اتوماتیک	۹۴/۹۸۱/۰۰۰	۹۰/۸۰۰/۰۰۰
سایپا اس‌ای ۱۵۱	۱۹/۳۱۴/۰۰۰	۱۹/۰۰/۰۰۰
تیباز-هاج بک ای‌ایکس (تنوع رنگ)	۲۷/۷۱۸/۰۰۰	۲۷/۶۰۰/۰۰۰
چانگان سی‌اس ۳۵ (مونتاژ-اتوماتیک)	۶۵/۹۹۰/۰۰۰	۶۷/۰۰/۰۰۰
کیا سراتو ۲۰۰۰-اتوماتیک	۹۱/۰۷۸/۰۰۰	۹۲/۶۰۰/۰۰۰
برلیانس ایچ ۳۳۰-اتوماتیک	۵۱/۸۶۲/۵۰۰	۵۳/۹۰۰/۰۰۰
برلیانس ایچ ۳۳۰-اتوماتیک	۵۴/۳۴۶/۰۰۰	۵۶/۸۰۰/۰۰۰