

یادداشت

کاهش سهم واردات قطعات با حمایت‌های ملی



جعفر نمجو

فعال صنعت قطعه کشور

حمایت از تولید داخل یکی از سیاست‌های راهبردی هر دولتی است اما اینکه برنامه‌ها در این زمینه باشد در عمل مشخص می‌شود. حمایت نکردن از تولیدکنندگان داخلی در سال‌های اخیر باعث رشد ورود کالاهای چینی به کشور شده به طوری که هم‌اکنون سهم بازار خودروهای چینی در ایران افزایش یافته است. با افزایش ورود خودروهای چینی به کشور، به دنبال آن جریان ورود قطعات چینی نیز افزایش یافته چرا که هنوز داخلی‌سازی آنها در داخل آغاز نشده است.

به جرات می‌توان گفت هم‌اکنون نزدیک به ۸۰ درصد از سهم بازار قطعات در کشور مربوط به قطعات چینی است و برای آنکه این سهم در کشور کاهش یابد به معنای واقعی حمایت از تولید داخل محقق شود که تنها راهکار به ترتیب افزایش تعرفه قطعات و واقعی و تک‌نرخ شدن نرخ ارز است. با اقدامات دولت در حال حاضر آمار ورود قطعات قاچاق به کشور افت به نسبت مناسبی داشته است و باید این برنامه تداوم داشته باشد تا به هدف موردنظر برسیم.

با شعارهای حمایت از تولیدی که از سوی مسئولان عنوان می‌شود امید است اسام، شاهد شرایط بهتری برای قطعه‌سازان و سایر بخش‌های تولیدی در کشور باشیم. چنانچه ۵۰ درصد از این شعارها محقق شود انتظار می‌رود شرایط بهتری را در حوزه تولید و قطعه‌سازی کشور شاهد باشیم.

هرچند همچنان وضعیت قطعه‌سازان به لحاظ نقدینگی و تولید به حالت عادی برگشته اما بی‌انصافی است اگر نگوییم که در این مدت روند تولید رو به بهبود بوده و هم‌اکنون شرایط بهتری نسبت به ۴ سال گذشته در صنعت قطعه و خودروسازی کشور رقم خورده است. با رفع برخی مشکلات این شرایط می‌تواند تداوم داشته باشد و حتی پیش‌تر از برنامه‌های دیده شده حرکت کنیم. اگر اراده ملی پشتیبان حمایت از تولیدات داخلی باشد می‌توان امیدوار بود بازار به نفع کالاهای ایرانی سمت و سو پیدا کند.

دیدگاه

اعلام برنامه‌ها از سوی دولت دوازدهم برای صنعت قطعه



محسن رزم‌خواه

عضو انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرویی

بکارگیری ماشین‌آلات پیشرفته تولید در صنعت قطعه همچنان دغدغه اصلی تولیدکنندگان است زیرا تحقق این امر نیازمند فراهم کردن زیرساخت‌های مناسب در این صنعت بوده تا توان ماشین‌سازی، دانش فنی و تحقیق و توسعه صنعتگران داخلی ارتقا یابد.

اگر تولیدکنندگان داخلی اقدام به فراهم‌سازی

زیرساخت‌های تولید ماشین‌آلات پیشرفته صنعت قطعه نکنند به ناچار باید از توان طرف‌های خارجی استفاده شود قطعه‌سازان داخلی ماشین‌آلات پیشرفته را از شرکت‌های خارجی قطعه‌سازی خریداری کنند.

صنعت قطعه ایران همچون سایر صنایع نیازمند توجه ویژه‌ای از سوی دولت و مسئولان است و ارتقای دانش فنی و توان تولید داخلی از اهمیت بسزایی برخوردار است تا توسعه این صنعت را در آینده نزدیک شاهد باشیم.

به کار نرفتن ابزارآلات و ماشین‌آلات پیشرفته تولید یکی از ضعف‌های اصلی صنعت قطعه کشور است و سرمایه‌گذاری چندانی روی این بخش انجام نشده بنابراین برای ارتقای سطح کیفی قطعات تولیدی لازم است اقدام به ورود ماشین‌آلات پیشرفته شود تا تحول در این صنعت رخ دهد و طرف‌های خارجی ترغیب به همکاری با قطعه‌سازان ایرانی شوند.

دستیابی به توان تولید قطعات با کیفیت از طریق استفاده از ماشین‌آلات پیشرفته تولید نیازمند حمایت‌های دولت و همکاری بانک‌هاست.

در مدت ۳ دهه گذشته موفقیت چشمگیری در این صنایع رخ نداده و امیدواریم در دولت جدید توجه به توسعه صنایع خودرو و قطعه در اولویت برنامه‌ها قرار گیرد چراکه این صنایع بخش مهمی از اقتصاد کشور را تشکیل می‌دهند. برای رسیدن به افق ترسیم شده در صنعت قطعه باید دولت دوازدهم به طور روشن و مشخص برنامه‌های خود را برای ادامه تولید در این صنعت بیان کند تا صنعتگران نیز با دانستن برنامه‌های دولتی بتوانند بهتر برنامه‌ریزی داشته باشند. پلاگتیفی و روشن نبودن آینده صنعت قطعه باعث می‌شود انجام هر اقدامی برای رشد و ارتقای این صنعت به تأخیر افتد و قطعه‌سازانی که می‌توانند در این بستر سرمایه‌گذاری کنند سرمایه خود را به خطر نیندازند.

بنابراین برای پویایی وضعیت واحدهای تولیدی، دولت باید از آغاز کار خود برنامه‌هایش را در صنعت خودرو و قطعه به طور مشخص بیان کند.

صنعت خودرو



«گسترش صنعت» وضعیت بازار موتورسیکلت‌ها را در گفت‌وگو با تولیدکنندگان بررسی کرد

فروش؛ چالش انژکتوری‌ها

که در حال حاضر با قیمت مناسب به چین سفارش داده شده است. این فعال صنعت موتورسیکلت ادامه داد: باقی قالب‌ها در داخل ساخته شدند و خود این شرکت در حال ساخت آنهاست. به این ترتیب در ادامه تولید انبوه موتورسیکلت‌های برقی در این شرکت آغاز می‌شود. وی درباره قالب‌های داخلی و خارجی نیز عنوان کرد: ۷۵ درصد قالب‌ها در داخل ساخته شده و تنها ۲۵ درصد که مربوط به قالب‌های سنگین است از خارج تهیه می‌شود. علت آن ارزان‌تر تمام شدن آن است. او در پاسخ به این پرسش که آیا در ادامه قالب‌های سنگین در داخل ساخته خواهد شد؟ گفت: ساخت آنها در داخل با توجه به افزایش هزینه

انرژی، بیمه، حقوق و دستمزد کارگر و... صرفه اقتصادی ندارد. صفایاری درباره روند کار تولید موتورسیکلت‌های برقی توضیح داد: بدنه موتورسیکلت‌های برقی به‌طور کامل در شرکت انجام شده، فیکسچرها ساخته و بدنه‌ها برای جوشکاری آماده شده است. او ادامه داد: برای تحویل موتورسیکلت برقی آخرین مذاکرات با شهرداری تهران (۲هزار و ۵۰۰ دستگاه) و شهرداری اصفهان (۵هزار دستگاه) برای عملیاتی شدن قرارداد انجام و قرار شد در آذر براساس جدول بندی به‌طور همزمان موتورسیکلت‌ها تحویل داده شود.

صفایاری در پاسخ به این پرسش که چرا این شرکت به‌طور مستقیم وارد بازار نمی‌شود؟ گفت: تسهیلات یک‌میلیون و ۸۰۰ هزار تومانی که قرار است شهرداری به خریداران بپردازد باید مشخص باشد. از این رو به ازای هر دستگاه که به شهرداری تحویل داده می‌شود یک‌میلیون و ۵۰۰ هزار تومان به این شرکت پرداخت و هنگام فروش این مقدار از هزینه نهایی کاسته می‌شود. البته این شرکت ۳ میلیون تومان به‌عنوان لیزینگ بدون کارمزد در ۳۶ قسط در اختیار خریداران می‌گذارد و با رای‌زنی با یکی از بانک‌ها قرار شد ۵ میلیون تومان وام ۴ درصد نیز پرداخت شود. وی درباره قیمت موتورسیکلت‌های برقی این شرکت گفت: موتورسیکلت برقی ۶ کیلووات ۱۵ میلیون تومان و ۸ کیلووات ۱۷ میلیون تومان است. صفایاری در پایان گفت: بودجه این امر (موتورسیکلت برقی) را نهاد ریاست جمهوری در اختیار شهرداری به‌عنوان بانی هوای پاک قرار داده است از این رو متقاضیان برای خرید باید از سایت شهرداری موضوع را پیگیری و ثبت‌نام کنند.



علیرضا عابدینی؛ متوقف شدن پلاک‌گذاری موتورسیکلت کاربراتور

محمدجواد صفایاری؛ ثبت‌سفارش انجین کاربراتورهای از سوی برخی تولیدکنندگان باعث شد موتورسیکلت‌های انژکتوری با چالش فروش روبرو شوند



فاطمه امیراحمدی
car@sanatnewspaper.com

با توجه به تنوع بازار موتورسیکلت در سال ۹۶ و حضور موتورسیکلت‌های برقی با حمایت بخش‌های دولتی و پرداخت تسهیلات ویژه به خریداران، طبیعی است انتظار داشته باشیم رقابت در بازار این وسیله نقلیه افزایش یابد اما گفته‌ها حاکی از آن است که بازار بهار موتورسیکلت‌ها چندان پررونق نیست.

کاربراتورهای در صف فروش

علیرضا عابدینی، مدیر اجرایی یکی از تولیدکنندگان موتورسیکلت درباره بازار این محصول گفت: سال ۹۶ سالی استثنایی است زیرا در پایان سال گذشته با حجم بالای تولید مواجه بودیم که روانه بازار شد و اگر شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتور میسر سال ۹۵ متوقف نمی‌شد و فروش عادی در بازار این نوع وسیله نقلیه ادامه می‌یافت برای سال ۹۶ بازار خالی و آماده فروش موتورسیکلت‌های انژکتوری بود.

وی افزود: با توجه به اینکه بازار ملول از موتورسیکلت‌های کاربراتور است که در اسفند سال ۹۵ شماره‌گذاری شده، هنوز حجم بالایی از این نوع موتورسیکلت در بازار وجود دارد. همچنین با توجه به اختلاف قیمت ۲۵۰ تا ۶۵۰ هزار تومانی موتورسیکلت‌های انژکتوری و کاربراتور طبیعی است مصرف‌کننده متمایل به خرید موتورسیکلتی باشد که ارزان‌قیمت‌تر باشد از این رو اقبال به سایر موتورسیکلت‌ها از جمله انژکتوری نداشته باشد. صاحبان موتورسیکلت از افراد کم‌درآمد هستند و قیمت محصولات برای آنها بسیار مهم است.

این تولیدکننده موتورسیکلت در ادامه گفت: اسفند ۹۵ تولیدکنندگان به شکل انبوه انجین‌های باقی مانده در انبارها را تولید و روانه بازار پایان سال کردند. نمایندگی‌ها دستگاه‌ها را خریداری و در انبارها نگه داشتند. در نتیجه باید منتظر بود این حجم به فروش برسد تا بازار آماده ورود موتورسیکلت‌های جدید باشد. اگر با این وضعیت، موتورسیکلت انژکتوری وارد بازار شود چه اتفاقی می‌افتد؟ موتورسیکلت‌های انژکتوری در اختیار نمایندگی‌ها با قیمت ۵۰۰ هزار تومان بالاتر باقی می‌ماند و به این ترتیب سرمایه‌ها در انبارها دیو می‌شود.

او ادامه داد: از آنجا که هدف رساندن موتورسیکلت با قیمت مناسب به دست خریدار است، ضروری بود نخست انجین را با قیمت مناسب وارد کنیم اما سایر قطعات داخلی‌سازی شده است.

پیش‌بینی تولید سال ۹۶

مدیرعامل شرکت جهان‌رو در پاسخ به این پرسش که تولید این شرکت سال ۹۵ چه تعداد بود و پیش‌بینی تولید برای سال ۹۶ چه میزان است؟ گفت: از آنجا که این شرکت در سال ۹۵ مشکل پلاک‌گذاری داشت موتورسیکلت انژکتوری تولید اما پلاک‌گذاری نشد و ثبت‌سفارش انجین کاربراتورهای از سوی برخی تولیدکنندگان داخلی باعث شد موتورسیکلت‌های انژکتوری با چالش فروش مواجه شود.

وی ادامه داد: در سال ۹۵ حدود ۶۰۰ هزار انجین کاربراتور وارد شد که با رای‌زنی مدیران این صنعت نیمی از آنها مجوز ساخت و پلاک دریافت کردند اما این شرکت که از سال گذشته به‌طور کامل به سمت تولید موتورسیکلت انژکتوری رفته بود نتوانست موتورسیکلتی وارد بازار کند اما پیش‌بینی می‌شود سال ۹۶ بیش از ۳۰۰ هزار دستگاه تولید و روانه بازار شود.

تحویل موتورسیکلت‌های برقی در آذر

این شرکت برای نخستین بار به‌طور صددرصدی تولید موتورسیکلت برقی را در داخل آغاز کرد. در مدت چند سال دو نوع موتورسیکلت برقی طراحی و برای تولید انبوه آنها قالب‌ها سفارش داده شده است. صفایاری در این باره گفت: بخشی از قالب‌ها مرکب بوده و ساخت آنها زمانبر بوده و به هزینه زیادی نیاز داشت که به خارج از کشور سفارش داده شد و تا پایان بهار ۹۶ تحویل دادند. او توضیح داد: قالب‌های مرکب ممکن است برای ۳ تا ۴ قطعه یک شکل به‌طور نمونه چپ و راست از کاور موتورسیکلت نیاز باشد که همزمان تولید می‌کند. این قالب بزرگ و سنگین بوده و به هزینه زیادی احتیاج دارد

عابدینی اظهار کرد: متوقف شدن پلاک‌گذاری به مدت ۴/۵ ماه باعث شد پروژه انژکتوری به چالش کشیده شود. بارها این مسئله به مسئولان مطرح و در نهایت در روزهای پایانی سال تا حدودی موانع رفع شد.

تولید انبوه موتورسیکلت‌های انژکتوری

یکی دیگر از تولیدکنندگان داخلی که از سال گذشته تولید موتورسیکلت‌های انژکتوری خود را آغاز کرده است از چالش انژکتوری‌ها در مقابل حجم وارد شده کاربراتورهای در پایان سال گذشته گفت. محمدجواد صفایاری، مدیرعامل این شرکت تولیدی به گسترش صنعت گفت: موتورسیکلت‌های انژکتوری این شرکت استاندارد را دریافت کرده و مجوز شماره‌گذاری گرفته است. سفارش‌ها گرفته شده و بر اساس تعداد ثبت‌نام شده‌ها دستگاه‌ها پلاک ۹۶ شده و به بازار عرضه می‌شود. او افزود: قطعات این موتورسیکلت‌ها ابتدا به شکل سی‌کی‌دی برای ۵۰۰ دستگاه وارد اما در ادامه تمام قطعات به‌طور کامل داخلی‌سازی شده و قالب قطعات پلاستیک این موتورسیکلت در داخل ساخته شد و تنها انجین وارد می‌شود. وی درباره برنامه این شرکت برای بومی‌سازی انجین انژکتوری‌ها نیز گفت: این شرکت خط تولید انجین کاربراتور را در یکی از استان‌ها راه‌اندازی کرده البته هنوز به مرحله بهره‌برداری نرسیده بود که با متوقف شدن ساخت کاربراتورهای این پروژه متوقف شد. بنابراین خط تولید انجین وجود دارد و در حال مذاکره هستیم که بتوانیم خط انجین انژکتوری را در همین کارخانه راه‌اندازی کنیم. صفایاری تصریح کرد: در شرایط حاضر این تولید صرفه اقتصادی ندارد زیرا به ماشین‌آلات سنگین و دستگاه‌های سی‌ان‌سی نیاز دارد که ابتدا باید دستگاه‌ها سفارش و خریداری شود. امروز با این تیراز توضیحی وجود ندارد که آن را در داخل تولید کنیم اما توانایی بالایی در این زمینه در بین افراد و کارشناسان این شرکت وجود دارد.

قیمت انواع خودروهای داخلی و وارداتی

نام خودرو	قیمت نمایندگی (تومان)	قیمت بازار (تومان)	نام خودرو	قیمت نمایندگی (تومان)	قیمت بازار (تومان)
سمند سورن ای‌ال ایکس توربو کد ۵۸۲۰۲	۳۸۷۹۳/۰۰۰	۴۱۶۰۰/۰۰۰	هیوندای ولستر ۶ ایربگ ۲۰۱۶	۱۲۴/۵۰۷/۰۰۰	۱۳۸/۰۰۰/۰۰۰
دنا با موتور ای‌اف ۷	۴۲/۶۸۰/۰۰۰	۴۳/۵۰۰/۰۰۰	هیوندای النترا ۲۰۰ نیوفیس کامل ۲۰۱۷	۱۴۷/۲۲۶/۰۰۰	۱۴۳/۰۰۰/۰۰۰
پژو ۴۰۵ اس‌ال ایکس کد ۲۲۰۰۹	۳۱/۳۸۱/۰۰۰	۳۲/۲۰۰/۰۰۰	هیوندای سوناتا ال‌اف هیبرید جی‌ال‌اس پلاس	۱۶۱/۲۵۸/۰۰۰	۱۶۵/۰۰۰/۰۰۰
پژو پارس اسپرت ایکس‌ال ایکس	۴۵/۳۳۰/۰۰۰	۵۲/۵۰۰/۰۰۰	هیوندای توسان ۲۰۱۷ - کامل نیوفیس + اتوپارک	۱۹۴/۹۵۰/۰۰۰	۱۹۱/۰۰۰/۰۰۰
پژو ۲۰۷ جدید	۴۲/۰۵۱/۰۰۰	۴۲/۳۰۰/۰۰۰	هیوندای سانتافه دی‌ام - کامل نیوفیس + اتوپارک ۲۰۱۷	وارداتی	۲۳۶/۰۰۰/۰۰۰
پژو ۲۰۶ صندوقدار وی‌کد ۲۷۴۳	۳۸/۸۴۹/۰۰۰	۳۸/۵۰۰/۰۰۰	کیا پیکانتو ۲۰۱۷	۸۴/۰۰۰/۰۰۰
رنو کچپر ۲۰۱۷	۱۰۹/۹۸۱/۰۰۰	۱۱۶/۰۰۰/۰۰۰	کیا ریو صندوقدار ۲۰۱۷	۱۰۹/۸۵۰/۰۰۰	۱۱۱/۰۰۰/۰۰۰
سوزوکی ویتارا اتومات کلاس ۱۰	۱۴۶/۹۸۱/۰۰۰	۱۴۳/۰۰۰/۰۰۰	کیا ریو هاچ بک - کامل ۲۰۱۷	۱۰۹/۸۵۰/۰۰۰	۱۱۱/۰۰۰/۰۰۰
هایما ۷ اس توربو کامل اتوماتیک	۹۴/۹۸۱/۰۰۰	۹۰/۷۰۰/۰۰۰	کیا اسپریتج کامل ۲۰۱۷ نیوفیس کیوال	۱۹۹/۲۴۴/۰۰۰	۲۰۳/۰۰۰/۰۰۰
سایپا ۱۵۱ اس‌ای	۱۹/۳۱۴/۰۰۰	۱۹/۰۰۰/۰۰۰	کیا اپتیما جی‌اف کامل ۲۰۱۷ - اتاق جدید جی‌تی‌تراندر	وارداتی	۱۹۸/۰۰۰/۰۰۰
تیبا-۲ هاچ بک ای‌ایکس (تنوع رنگ)	۲۷/۷۱۸/۰۰۰	۲۷/۶۰۰/۰۰۰	کیا سورنتو اتاق جدید ۲۰۴ کامل	وارداتی	۲۲۳/۰۰۰/۰۰۰
چانگان اس‌اس ۳۵ (موتانی) - اتوماتیک	۶۵/۹۰۰/۰۰۰	۶۷/۰۰۰/۰۰۰	تویوتا پریوس ۲۰۱۶ - کامل با هداپ	۱۵۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۴۴/۰۰۰/۰۰۰
کیا سراتو ۲۰۰۰ - اتوماتیک	۹۱/۰۷۸/۰۰۰	۹۰/۶۰۰/۰۰۰	تویوتا پریوس ۲۰۱۷ کامل	۱۶۲/۰۰۰/۰۰۰	۱۵۳/۰۰۰/۰۰۰
برلیانس اچ ۳۲۰ - اتوماتیک	۵۱/۸۶۲/۵۰۰	۵۴/۰۰۰/۰۰۰	لکسوس تی ۲۰۰ ان‌ایکس هفت کلید-اف اسپرت ۲۰۱۷	۳۹۸/۰۰۰/۰۰۰	۳۷۰/۰۰۰/۰۰۰
برلیانس اچ ۳۳۰ - اتوماتیک	۵۴/۳۴۶/۰۰۰	۵۶/۵۰۰/۰۰۰	لکسوس اچ ۲۰۰ سی‌تی هیبریدی - کامل ۲۰۱۶	۲۰۵/۰۰۰/۰۰۰	۲۰۷/۰۰۰/۰۰۰