

یادداشت

پوشش بازار لوازم یدکی با قطعات داخلی



سید مهدی کاظمی عضو هیات مدیره اتحادیه لوازم یدکی خودرو

در حال حاضر از مجموع خودروهایی که در سطح کشور تردد دارند به طور تقریبی ۸۰ درصد مربوط به محصولات داخلی و ۲۰ درصد آن مربوط به خودروهای وارداتی است و از این ۲۰ درصد خودروهای خارجی موجود در بازار نزدیک به ۵۵ درصد قطعات آنها از داخل تامین می شود زیرا قطعات

پرمصرف این خودروها به مرور زمان داخلی سازی می شوند. فعالان این بخش از بازار به دنبال تامین و پوشش قطعات لوازم یدکی از داخل هستند اما زمانی که امکانات لازم موجود نباشد و حمایت هم کم باشد به ناچار باید برخی قطعات را وارد کرد زیرا برای اینکه تولید یک قطعه صرفه اقتصادی در داخل داشته باشد باید تیراژی بین ۵۰ تا ۱۰۰ هزار داشته باشد. امروز کشور قطعه سازانی دارد که اظهار می کنند می توانند تمام قطعه (سوپاپ، رادیاتور، انواع تسمه مانند تسمه دینام و تایم) مورد نظر خودروهای داخلی و حتی خودروهای وارداتی را تامین کنند به طور نمونه کارخانه سوپاپ به کشورهای زیادی صادرات دارد.

این نشان می دهد صنعتگران به لحاظ کیفیت و نرخ خوب عمل کرده اند که می توانند به بازارهای بین المللی ورود کنند. رقابت در این بازار بسیار سخت است که برخی قطعه سازان توانسته اند از عهده آن بیایند.

تولیدکنندگان داخلی ظرفیت تولید تمام قطعات خودرو را دارند به شرطی که دولت از آنها پشتیبانی کند و تسهیلاتی از جمله ابزار و ماشین آلات را در اختیارشان قرار دهد و مشکلات بیمه و دارایی آنها رفع شود؛ به این ترتیب نه تنها در سطح کشور خودکفا می شویم بلکه می توانیم صادرات و ارزآوری نیز داشته باشیم.

اتحادیه نیز با پیگیری فراگیر کردن کد شناسا به دنبال ساماندهی وضعیت بازار است تا از ورود قطعات بی کیفیت و قاچاق جلوگیری شود و رضایت مشتریان در بالاترین آمار به دست آید. در این بحث نیاز به همراهی مدیران وزارت صنعت، معدن و تجارت و سازمان های مربوط است تا این طرح هرچه زودتر به نتیجه برسد.

محصولات کشورهای آسیای دور از مجرای رسمی و غیررسمی سهم زیادی در بازار کشور داشته و با قیمت های تمام شده پایین گوی رقابت را از تولیدکننده داخلی ربوده است



عکس: گسترش صنعت

بررسی «گسترش صنعت» از بازار لوازم یدکی

بازار، رونق نگرفته را کد شد

فاطمه امیراحمدی car@sanatnewsaper.com

بازار لوازم یدکی خودرو از بخش هایی است که نیاز به نظارت و کنترل بیشتر دولت دارد زیرا در زمینه قطعات بی کیفیت و قاچاق البته در بحث خودروهای سواری گلایه های زیادی وجود دارد. محصولات کشورهای آسیای دور از مجرای رسمی و غیررسمی سهم زیادی در بازار کشور داشته و با قیمت های تمام شده پایین گوی رقابت را از تولیدکننده داخلی ربوده است.

در کنار این امر کاهش قدرت خرید مردم باعث شده همچنان بازار حسرت سال های گذشته را بخورد.

رونق کوتاه مدت بازار

مهدی ستوده، یکی از فعالان بازار لوازم یدکی خودرو در بخش خودروهای سواری داخلی درباره وضعیت بازار در روزهای پایانی سال گفت: وضعیت بازار تقاضا همچنان خوب نیست البته هفته نخست اسفند تا حدودی شرایط بازار بهتر شد و خرید و فروش انجام می شد اما این وضعیت پایدار نبود و پس از یک هفته شرایط همچون گذشته شد. وی ادامه داد: در سال های گذشته تقاضای خرید خود را از بهمن آغاز می کردند و فروشندگان بازار خوبی داشتند اما در چند سال اخیر این اتفاق تکرار نمی شود و بازار را کد به شکل «کج دار و مریز» فعالیت دارد.

این فروشنده بازار چراغ برق گفت: با توجه به شرایط اقتصادی کشور سال هاست بازار تقاضا را کد بوده و خرید و فروش تنها در حد لازم انجام می شود.

قیمت تعیین کننده کیفیت

در چند سال اخیر یکی از موضوع های مهم در بازار لوازم یدکی ورود قطعات بی کیفیت و قاچاق بوده که در این باره ستوده گفت: به یقین قطعات بر اساس قیمتی که دارند در سطوح مختلف کیفی هستند.

وی افزود: محصولاتی با نرخ پایین تر طبیعی است در سطح کیفی قطعات نشان های معروف و

با کیفیت جهانی نخواهد بود. این خود خریدار است که با هزینه ای که می کند کیفیت محصول خود را تعیین می کند. وی افزود: هر نوع کالایی به لحاظ نرخ و کیفیت متفاوت در بازار موجود است و این گونه نیست که مشتری نتواند قطعات مطلوب را پیدا کند. خریداران، کارشناس فنی نیستند تا بتوانند قطعات بی کیفیت را از با کیفیت تشخیص دهند و ممکن است به اسم قطعات اصل کالای بی کیفیت به آنها فروخته شود و نسبت به این امر شکایت های بسیاری می شود. ستوده در توضیح این مسئله گفت: اگر متقاضی برای خرید محصولات مورد نیاز خود به فروشگاه های معتبر مراجعه کند رده های کیفی مختلف وجود دارد و به او معرفی می شود اما اگر بخواهد قطعات را با نرخ کمتر از مکان های نامعتبر تهیه کند وضعیت تغییر می کند.

وی در ادامه عنوان کرد: شرایط اقتصادی مردم به گونه ای است که تا ناچار نباشند قطعات خودرو خود را تعویض نمی کنند و این یکی از دلایل رکود بازار است.

خرج اضافه با تعویض نکردن

ستوده درباره وضعیت بازار پس از خروج خودروهای قدیمی نیز گفت: بازار قابل پیش بینی نیست اما بیشتر وضعیت اقتصادی و سطح درآمد مردم است که در رونق و رکود بازار نقش دارد.

وی تصریح کرد: هرچه سطح درآمد بالا برود خرید بیشتر است و هرچه قدرت خرید کاهش پیدا کند به همان نسبت بازار را کد خواهد شد.

او گفت: امروز شاهد هستیم که تعمیرکار تعویض قطعه را ضروری می داند اما صاحب خودرو اظهار می کند همان قطعه را ببندد و نمی خواهد هزینه کند.

مهدی ستوده: شرایط اقتصادی مردم به گونه ای است که تا ناچار نباشند قطعات خودرو خود را تعویض نمی کنند



هادی ثابت: در بخش خودروهای سنگین بازار به نسبت ثبات داشت اما با تغییر نرخ دلار روند بازار متزلزل شد



ستوده افزود: البته این امر باعث می شود او ۲ تا ۳ بار هزینه داشته باشد زیرا مشکلات بعدی او را ناگزیر به انجام این کار می کند.

بازار متزلزل

اما هادی ثابت، از دیگر فعالان بازار که در بخش خودروهای سنگین فعالیت دارد درباره وضعیت بازار گفت: در بحث خودروهای سواری معمول این است که در نزدیکی تعطیلات عید یا تابستان بازار به نسبت رونق می گیرد اما در بخش خودروهای سنگین این گونه نیست و بازار لوازم یدکی تحت تاثیر نرخ دلار و نوسانات ارزی را کدتر شده است به طوری که برخی فروشندگان فروش ندارند و بعضی دیگر نیز با افزایش قیمت، قطعات را به فروش می رسانند.

او افزود: در حال حاضر فروشندگان منتظر هستند تا پس از عید وضعیت نرخ ارز تثبیت شود. برخی اقلام در روزهای پایانی سال به دلیل نوسانات ارزی حدود ۳۰ درصد افزایش نرخ داشته زیرا تولیدکننده نیز مواد اولیه مورد نیاز را گران تر تهیه کرده بود.

وی ادامه داد: در بخش خودروهای سنگین بازار به نسبت ثبات داشت اما با تغییر نرخ دلار روند بازار متزلزل شد اما به طور کلی این گونه شده که هر سال نسبت به سال گذشته وضعیت نامناسب تر است.

کیفیت قطعات در کشنده ها

نوسازی ناوگان خودروهای سنگین یکی از بحث هایی است که دولت روی آن تاکید دارد و وزارت صنعت، معدن و تجارت برای تحقق آن پیگیری است. ثابت درباره تفاوت بازار با روند نوسازی ناوگان حمل و نقل کشنده ها گفت: نوسازی که اتفاق بیفتد فاصله ای دو ساله تا تعویض قطعاتی مانند موتور، دیفرانسیل و... وجود دارد. البته قطعات مصرفی مانند فیلتر، روغن ترمز و... نیز

هستند که مربوط به بازار لوازم یدکی نمی شوند. او گفت: نوسازی ناوگان خودروهای سنگین بی تاثیر در بازار نخواهد بود و طبیعی است به همان نسبت فروش افت داشته باشد. لازم به یادآوری است این نوسازی به این سرعت انجام نخواهد شد زیرا هزینه زیادی نیاز دارد.

ثابت درباره حضور قطعات قاچاق در بازار لوازم یدکی نیز گفت: با سختگیری هایی که گمرک نسبت به واردات در سال ۹۶ داشت حجم واردات قطعات خودروهای سنگین کاسته شد و با بحث استانداردها از ورود بسیاری از قطعات بی کیفیت جلوگیری شده است.

وی اظهار کرد: امروز الزام است لنت ترمزها بدون آزیست باشند و سختگیری های زیادی در این باره می شود. اداره استاندارد در بحث خودروهای سنگین نظارت زیادی دارد و به لحاظ کیفیت این امر تاثیر زیادی در بازار داشته و برای مدتی که ما قطعاتش را پوشش می دهیم واردات کم شده و قطعات بی کیفیت نیز کاهش یافته است.

این فعال بازار لوازم یدکی خودرو افزود: در حالی که در گذشته قطعات چینی درجه ۲ و ۳ وارد می شد امروز با نظارتی که وجود دارد و آزمایش هایی که روی قطعات می شود به این راحتی اجازه ترخیص داده نمی شود.

ثابت همچنین گفت: واردات قطعات خودروهای سنگین از کشور مادر یا کشورهای آسیای دور مانند چین و تایوان انجام می شود.

سخن آخر

با توجه به آنچه فعالان بازار لوازم یدکی عنوان کردند می توان گفت خودروهای سنگین نسبت به سواری ها وضعیت بهتری دارند و گلایه هایی که مربوط به قطعات خودروهای سبک است در کشنده ها کمتر بوده و حتی وجود ندارد. البته این موضوع نیاز به بررسی بیشتر از سوی مصرف کنندگان دارد.

همچنین بحث آزیست استفاده شده برای لنت ترمزها موضوعی است که پیش تر «گسترش صنعت» در صنعت موتورسیکلت دنبال کرده بود و سختگیری سازمان ملی استاندارد از حجم ورود این نوع لنت ترمزها کاسته است.

خبر

صنعت قطعه با بر نامه های مقطعی به نتیجه نمی رسد

صنعت قطعه با چالش های بسیاری در سال ۹۶ روبه رو بود که منجر به تعطیلی برخی کارگاه های تولیدی و ورشکستگی آنها شد و فعالیت برخی دیگر با مسکن های مقطعی ادامه یافت.

حال پرسش اینجاست که راهکار اصلی حیات قطعه سازان در سال ۹۷ چیست؟

صنعت خودرو و قطعه با فراز و نشیب هایی که داشت باعث شد صنعتگران بخش قطعه آسیب بیشتری ببینند. از ابتدای سال تاکنون به جز حذف ارز مبادله ای برای قطعه سازان و افزایش واردات قطعات، قطعه سازان با مشکلات دیگری همچون دریافت نکردن مطالباتشان از خودرو سازان و سهم کم آنها در قراردادهای خودرویی داخلی و خارجی روبه رو بودند. نقش دولت و بخش خصوصی در بهبود این صنعت قطعه چیست؟

بهرام شهرپاری، یکی از کارشناس صنعت قطعه در این باره گفت: راهکار اصلی نجات قطعه سازان از وضعیت فعلی تعامل با دنیا، گشایش بازارهای خارجی و اتصال به خودرو سازان خارجی است.

او ادامه داد: شرط اول بهبود شرایط اقتصادی و صنعتی در کشور آشتی با دنیاست چون می توان با تعامل مناسب با دنیا و خروج ایران از تحریم های اقتصادی، صنعت خودرو را به سمت خصوصی سازی پیش برد.

این کارشناس صنعت قطعه در گفت و گو با خودروکار تاکید کرد: باید بخش خصوصی به کمک قطعه سازان بیاید تا علاوه بر انعقاد قرارداد و همکاری با شرکای خارجی، تنوع و کیفیت تولیدات افزایش یابد همچنین تولید قطعات به تیراز اقتصادی برسد.

او افزود: باید در کنار افزایش تولیدات از ورود قطعات بی کیفیت جلوگیری شود و این امر نیاز به برنامه ای مدون دارد نه آنکه به شکل مقطعی عمل شود و تنها تسکینی برای مدتی معین باشد.

به گفته شهرپاری، باید فضای رقابت با خارجی ها فراهم شود و گرنه در فضای غیررقابتی اهداف مورد نظر محقق نخواهد شد.

این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به باز شدن ورودی های اقتصادی از جمله رفع تحریم ها برای همکاری هرچه بیشتر با شرکای خارجی تصریح کرد: نگاهها باید تغییر کند و بخش خصوصی نیز وارد میدان شود.

سال ۹۶ برای صنعت قطعه سال چندان پردرآمد و پرسودی نبود اما به نظر می رسد با پیگیری قراردادهای خودرویی با شرکای خارجی و قسول وزارت صنعت، معدن و تجارت به قطعه سازان برای افزایش سهم حضورشان در این قراردادهای می توان امیدوار بود سال ۹۷ سالی بهتر برای فعالان این صنعت باشد.

قیمت انواع کامیون و کامیونت			
نام خودرو	قیمت نمایندگی (تومان)	قیمت بازار (تومان)	
کامیون ایویکو-بورو کارگو	۲۵۸/۰۰۰/۰۰۰	۲۴۴/۰۰۰/۰۰۰	
کشنده ایویکو-استرالیس	۴۶۱/۰۰۰/۰۰۰	۴۳۶/۰۰۰/۰۰۰	
کامیون ایسوزو ۱۸ تن	۲۷۷/۰۰۰/۰۰۰	۲۷۵/۰۰۰/۰۰۰	
کامیون کشنده فلو جی ۶- تک محور	۲۵۳/۲۰۰/۰۰۰	۲۴۲/۰۰۰/۰۰۰	
کامیون کشنده فلو جی ۶- جفت محور	۲۶۳/۲۰۰/۰۰۰	۲۵۳/۰۰۰/۰۰۰	
کامیون کشنده اسکانیا - جی ۴۰۰	۴۶۰/۰۰۰/۰۰۰	۴۶۰/۰۰۰/۰۰۰	
کشنده کاوه - تک محور کی تی ۴۲۰	۲۶۸/۰۰۰/۰۰۰	۲۵۶/۰۰۰/۰۰۰	
کشنده کاوه - جفت محور کی تی ۴۲۰	۲۶۵/۵۰۰/۰۰۰	۲۶۱/۰۰۰/۰۰۰	
کشنده دنیز	۲۵۳/۰۰۰/۰۰۰	۲۴۵/۰۰۰/۰۰۰	
کشنده فوتون	۲۶۳/۰۰۰/۰۰۰	۲۶۵/۰۰۰/۰۰۰	
آریا کمپرسی ال کی ۱۹۲۴	۲۱۳/۰۰۰/۰۰۰	۲۱۰/۰۰۰/۰۰۰	
کامیون کشنده ولوو افاج ۴۶۰	۴۱۸/۰۰۰/۰۰۰	۴۹۰/۰۰۰/۰۰۰	
کامیون کشنده ولوو افاج ۵۰۰	۴۷۳/۰۰۰/۰۰۰	۴۸۰/۰۰۰/۰۰۰	
کامیون دانگفنگ آر ۲۷۰ تک محور باری ۴*۲	۱۸۶/۲۰۰/۰۰۰	۱۸۵/۰۰۰/۰۰۰	
کشنده داف ۱۰۵ ایکس اف	۴۲۰/۰۰۰/۰۰۰	۴۱۰/۰۰۰/۰۰۰	
نام خودرو	قیمت نمایندگی (تومان)	قیمت بازار (تومان)	
کامیونت هیوندای ۶ تن	۱۱۸/۱۵۰/۰۰۰	۱۱۹/۰۰۰/۰۰۰	
کامیونت هیوندای ۸ تن	۱۲۶/۳۵۰/۰۰۰	۱۲۶/۵۰۰/۰۰۰	
کامیونت آریا	۹۸/۳۰۰/۰۰۰	
کامیونت جک ۶ تن	۱۰۹/۴۰۰/۰۰۰	
ایسوزو ۵ تن بدون کابری	۱۰۵/۰۰۰/۰۰۰	۱۰۶/۰۰۰/۰۰۰	
کامیونت ایسوزو (۶ تن اتاق جدید)	۱۲۷/۵۰۰/۰۰۰	۱۲۶/۰۰۰/۰۰۰	
کامیونت ایسوزو کمپرسی (۶ تن اتاق جدید)	۱۲۹/۰۰۰/۰۰۰	۱۲۸/۰۰۰/۰۰۰	
کامیونت ایسوزو (۸.۴ تن اتاق جدید)	۱۳۵/۰۰۰/۰۰۰	۱۳۷/۰۰۰/۰۰۰	
کامیونت الوند ۶ تن	۸۶/۰۰۰/۰۰۰	۸۶/۰۰۰/۰۰۰	
کامیونت الوند ۸ تن	۱۰۰/۰۰۰/۰۰۰	
کامیونت ۵.۲ آمیکو-ای ام ۶	۷۵/۰۰۰/۰۰۰	
کامیونت کاپوان ۱۰۵۲ K	۷۸/۵۴۰/۰۰۰	۷۸/۵۴۰/۰۰۰	
فرتون ۶۵ تن	۱۰۳/۰۰۰/۰۰۰	۱۰۱/۰۰۰/۰۰۰	
فرتون ۶.۵ تن - خوابدار	۱۰۴/۶۰۰/۰۰۰	۱۰۳/۰۰۰/۰۰۰	
فرتون ۸.۵ تن	۱۰۶/۹۰۰/۰۰۰	۱۰۵/۰۰۰/۰۰۰	