

یادداشت

سامانه اتوماسیون بهره‌وری تولید را افزایش می‌دهد



مهدی مطلب‌زاده

نایب‌رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان کشور

اتوماسیون کردن تولید از هدررفت زمان جلوگیری کرده و فعالیت‌ها با خطای کمتری جلو می‌رود. نگهداری اتوماسیون دارای اهمیت بسیاری است که به نیروی انسانی خاص نیاز دارد. واحدهای تولیدی کشور می‌توانند با استفاده از سامانه‌های اتوماسیون در سطح متوسط گام‌هایی را برای افزایش بهره‌وری خود بردارند. به این ترتیب، می‌توانیم برای حفظ

کیفیت، تولید یکسان داشته باشیم و نیز با کاهش نیروی انسانی در این بخش، افراد برای حفظ این خطوط به کار گمارده شوند. امروز نیروهای انسانی که در حال تولید هستند بیشتر کار پدی انجام می‌دهند و به آموزش‌های حرفه‌ای نیاز دارند. با آموزش آنها می‌توان برای حفظ و نگهداری و نیز طراحی سامانه از آنها استفاده کرد. کار در شرکت‌های تولید اتوماسیون ظرفیت مناسبی است تا توسعه و اشتغال با هم اتفاق بیفتد. زمانی که برای این فناوری در داخل بازار وجود داشته باشد تولید آن نیز در کشور اتفاق خواهد افتاد. این خود زمینه اشتغال می‌شود؛ اتفاقی که در دنیا نیز رخ داده است. برای تولید انبوه می‌توان از این سامانه استفاده کرد اما برای رفتن به آن سو به لحاظ شرایط آموزش، کشور دچار چالش‌هایی است. امروز بعضی از تولیدکنندگان قطعات به این سمت رفته‌اند اما این مسئله خیلی چشمگیر نیست زیرا به دلیل کمبود نقدینگی صنعتگر نمی‌تواند به تحقیق و توسعه واحد تولیدی خود بپردازد. در نتیجه، به دنبال گرفتن فناوری جدید نبوده و روند فعلی خود را ادامه می‌دهد. این مسئله باعث فلج فکری و حرکتی صنعت قطعه کشور شده است. فراهم بودن فضا به لحاظ سرمایه‌ای تولیدکننده را ترغیب می‌کند برای افزایش بهره‌وری واحد صنعتی خود به این سو حرکت کند و این به نفع تولید کشور است. درحال حاضر کمبود نقدینگی توجه به این موضوع‌ها را به کما برده است.

روی خط خبر

پیش‌قراردادهای خودروسازی شامل غرامت نمی‌شود

عضو هیات‌ریسه کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گفت: وقتی توافق‌های خودروسازی طرف ایرانی و فرانسوی در مرحله قرارداد و پیش‌قرارداد باقی مانده باشد طرف ایرانی نمی‌تواند شکایتی برای دریافت غرامت از طرف فرانسوی داشته باشد. سیدجواد حسینی‌کیا در گفت‌وگو با ایسنا با بیان اینکه قاعده قراردادهای اقتصادی کشور، این است که پیش‌بینی‌های لازم برای فسخ احتمالی یک‌جانبه قرارداد از سوی طرف‌ها در متن قرارداد دیده می‌شود، اظهار کرد: طبیعی است در قرارداد همکاری خودروسازان فرانسوی (رنو، پژو و پژوسیتروئن) و ایرانی نیز باید چنین پیش‌بینی‌هایی شده باشد. به بیان روشن‌تر، اگر طرف فرانسوی به دلیل تحریم‌های آمریکا قصد ترک ایران را داشته باشد یعنی قرارداد را یک‌طرفه فسخ کرده، باید به طرف تجاری خود جرایم سنگین یا غرامت پرداخت کند. وی گفت: اگر همکاری خودروسازان فرانسوی و ایرانی در حد توافق‌های اولیه یا پیش‌قرارداد بوده باشد با خروج طرف فرانسوی و ادامه نیافتن همکاری طبیعی است نمی‌تواند سرمایه‌گذاری‌های فیزیکی انجام‌شده در خاک ایران را از کشور خارج کند. حسینی‌کیا با اشاره به اظهارات وزیر سابق صنعت، معدن و تجارت گفت: کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی بارها از وزارتخانه و خودروسازان خواست تا متن قراردادهای خود با طرف فرانسوی را در اختیار کمیسیون قرار دهند اما عنوان می‌شد «در حد توافق‌های اولیه و پیش‌قرارداد است و اجازه دهید وقتی به مرحله قرارداد رسید، شما را در جریان قرار می‌دهیم». این اتفاق نیفتاد و امروز هم این موضوع که خودروسازان فرانسوی ایران را ترک می‌کنند، قوت گرفته است.

انجمن واردکنندگان خودرو همر اه با دولت

به گزارش «گسترش صنعت» به نقل از روابط‌عمومی انجمن واردکنندگان خودرو، انجمن واردکنندگان خودرو کشور به منابه سربازان بخش خصوصی در جبهه اقتصادی به عنوان اصلی‌ترین اهرم برای افزایش کیفی محصولات تولیدی داخلی، زمینه‌سازی حضور شرکت‌های تولیدکننده خارجی با هدف تجارت و تولید در راستای افزایش رضایتمندی آحاد جامعه ضمن اعلام پیروی و استقبال از منویات و رهنمودهای رهبر معظم انقلاب، آمادگی خویش را برای هماهنگی و تعامل با دولت جمهوری اسلامی به منظور غلبه بر مشکلات ایجاد شده به‌ویژه در حوزه خودرو وارداتی و رفع نابسامانی از این بازار اعلام می‌کند. انجمن آمادگی ایجاد وحدت رویه اقتصادی و برون‌رفت از این شرایط اعلام کرده و تأکید دارد واردکنندگان در حال بسترسازی لازم برای تولید هم‌زمان خودروهای خارجی در کشور و تلاش برای حفظ ارتباط با شرکت‌های بین‌المللی هستند که می‌تواند فرصت لازم برای حفظ موقعیت‌های شغلی و گردش اقتصادی موجود در این عرصه را فراهم سازد و این مهم نیازمند حمایت همه‌جانبه دولت از بخش خصوصی است. انجمن واردکنندگان خودرو به عنوان یک تشکل مدنی ضمن اعلام برائت از عده‌ای سودجو اعلام می‌کند در شرایط سخت و بحرانی ناشی از تحریم‌های ناجوانمردانه خارجی تمام همت خود را برای توسعه کسب‌وکار داخلی و حفظ اشتغال ایجاد شده در این بنگاه‌های اقتصادی ضمن صیانت از اصول حرفه‌ای تجارت به کار خواهد گرفت.



ارش محبی‌نژاد

انجمن همگن کشور قطعه‌سازان را تشویق و ترغیب به عقد قرارداد با دانشگاه می‌کند زیرا واحدهای صنعتی کوچک که نیاز کمی دارند و به لحاظ اقتصادی نمی‌توانند مراکز تحقیق و توسعه مجزا داشته باشند؛ از ظرفیت دانشگاه که چنین بستری را در خود مهیا دارد، می‌تواند در قبال هزینه‌های کمتر کمک بگیرند

بهره‌گیری لازم را داشته باشند. این حرکت به نفع دانشگاه و صنعت خواهد بود.

این فعال صنعت قطعه کشور افزود: همچنین، در نهایت این همکاری در دو شکل خواهد بود؛ دانشگاه طراحی را انجام و در اختیار قطعه‌ساز قرار می‌دهد. البته تفاوتی نمی‌کند این عمل از سوی دانشگاه باشد یا صنعت بلکه مهم بومی‌سازی دانش فنی است که نیاز صنعت را به شرکت‌های خارجی کمتر می‌کند. دوم اینکه دانشگاه باید به کمک قطعه‌ساز بیاورد تا صنعتگر بتواند مراکز تحقیق و توسعه خود را تقویت کند و توان طراحی قطعات را داشته باشد.

این عضو هیات‌مدیره انجمن تأکید کرد: برای توسعه، امضای تفاهنامه بین صنعت و دانشگاه اجتناب‌ناپذیر است. در همین راستا، در حال مذاکره با سایر دانشگاه‌ها هستیم که عقد تفاهنامه با دانشگاه علم و صنعت یکی از آنها است.

فرهنگ‌سازی طرح‌های علمی صنعتی

محبی‌نژاد در پاسخ به این پرسش که تفاهنامه در شکل کلان بسته شده یا بخشی و جزئی است، گفت: این موضوع به شکل کلان دیده شده است. انجمن، قطعه‌سازان را تشویق می‌کند برای همکاری با دانشگاه‌ها پیشقدم شوند. البته در این فاصله دو قرارداد بین قطعه‌سازان و دانشگاه علم و صنعت پیرو امضای تفاهنامه بسته شده است. وی خاطر نشان کرد: اگر صنعتگر از این موضوع‌ها اطلاع یابد و برای عملیاتی شدن آن تشویق شود به طور قطع می‌تواند بهره ۱۰۰ درصدی داشته باشد، ضمن آنکه این حرکت فرهنگ‌سازی کرده و در شرایط فعلی ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است.

این فعال صنعت قطعه طراحی، تحقیق و توسعه، تربیت نیروی انسانی متخصص قطعه‌سازی، برگزاری سمینارها و دوره‌های تخصصی، راه‌اندازی و تکمیل مراکز پژوهشی، نوشتن پایان‌نامه‌هایی در حوزه طراحی، استفاده از امکانات آزمایشگاهی دانشگاه برای بهینه‌سازی و شبیه‌سازی و همچنین، بازدهی‌های علمی متقابل بین دانشگاه و واحدهای صنعتی را اقدام‌های پیش‌بینی شده در این تفاهنامه برشمرد.

به طور معمول انجام کارهای پژوهشی دانشگاه‌ها طولانی است که وی در توجیه این موضوع گفت: نیاز به طراحی در صنعت قطعه این موضوع را توجیه می‌کند. تفاهنامه‌ها دارای زمان و هزینه هستند و امیدواریم این نوع همکاری‌ها به ۱۲۰۰ فعال صنعت قطعه کشور تسری پیدا کند. محبی‌نژاد در پایان گفت: هدف کاهش وابستگی و افزایش خودکفایی و استقلال صنعت خودرو کشور است که با این نوع همکاری‌ها محقق می‌شود.

شد. وی در ادامه افزود: انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرویی درخواست دارد وزارت صنعت، معدن و تجارت و دولت در این زمینه اقدام عاجل کنند و حداقل ارز آن دسته از قطعه‌سازانی که در خواست دریافت ارز کرده‌اند را با سرعت بیشتری تأمین کنند. به‌نیا در پایان خاطر نشان کرد: بنگاه‌های تولیدکننده مواد اولیه داخلی مانند فولاد مبارکه، پتروشیمی، مس و آلومینیوم در شرایط کنونی بیشتر صادرکننده هستند تا تأمین‌کننده بنابراین مدیران دولتی باید در این زمینه اعمال قانون کرده تا این مواد در داخل با نرخ مناسب تریق شود. جای تعجب است که در این زمینه دستور، قانون یا حتی نظارت کافی اعمال نمی‌شود.



پیرو تفاهنامه انجمن قطعه‌سازان و دانشگاه علم و صنعت

۲ قرارداد از سوی قطعه‌سازان امضا شد

ساز کار همکاری‌های علمی صنعتی بزرگ در کشور فراهم نیست

مطلوب به دست آید. تلاش برای انعقاد قرارداد

چندی پیش انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان کشور با دانشگاه علم و صنعت برای همکاری مشترک تفاهنامه امضا کرد. با وجود اینکه تاکنون تفاهنامه‌های بسیاری در این زمینه بسته شده اما هنوز بخش صنعت و دانشگاه به ارتباط تقویت‌شده و پیش‌برنده یا یکدیگر نرسیده‌اند. با این حال، به تازگی دو قرارداد در زمینه تفاهنامه یادشده به امضا رسیده که این موضوع می‌تواند نویدبخش بهبود ارتباط دانشگاه و صنایع باشد.

ارش محبی‌نژاد، دبیر این انجمن درباره جزئیات این قرارداد به «گسترش صنعت» گفت: اصل تفاهنامه مبتنی بر توان طراحی داخلی قطعات است. با توجه به شرایطی که صنعت خودرو کشور دارد و ضرورت افزایش بومی‌سازی، لازم است در حوزه‌های دانش فنی و امکان تحقیق و توسعه قطعات مختلف توانمندی‌ها در داخل به وجود آید و از ظرفیت‌ها استفاده شود.

وی افزود: در قالب این تفاهنامه پروژه‌های پژوهشی کاربردی مورد نیاز صنعت قطعه تبیین و تشریح شده و سپس با همکاری مشترک به مرحله اجرا در خواهند آمد. دبیر انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان کشور درباره محورهای این تفاهنامه گفت: نیروی انسانی متخصص در حوزه‌های مختلف برای تمام بخش‌های مورد نیاز این صنعت با همکاری دانشگاه تربیت می‌شود. مراکز آموزشی پژوهشی به شکل مشترک راه‌اندازی می‌شود.

انجمن، قطعه‌سازان را تشویق و ترغیب به عقد قرارداد با دانشگاه می‌کند زیرا واحدهای صنعتی کوچک که نیاز کمی دارند و به لحاظ اقتصادی نمی‌توانند مراکز تحقیق و توسعه مجزا داشته باشند، می‌توانند از ظرفیت دانشگاه که چنین بستری را در خود دارد در قبال هزینه‌های کمتر کمک بگیرند و همراه با طرح‌های پژوهشی واحدهای صنعتی پروژه‌ها را تعریف کنند و به مرحله اجرا درآورند.

وی در ادامه این محورها، اضافه کرد: موضوع پایان‌نامه‌ها در مقاطع کارشناسی و کارشناسی ارشد برای صنعت قطعه تعریف می‌شود. با توجه به مسائل موجود در این صنعت، دانشجویان می‌توانند

و با سرمایه‌گذاری می‌توانند کار را جلو برند. این کارشناس صنعت خودرو تصریح کرد: واقعیت این است که باید این اجماع شکل بگیرد و در این زمینه دانشگاه بسیار کمک‌کننده است. دانشگاه‌ها می‌توانند کمک‌نظری دهند و نقاط کلیدی برای عبور از تحریم‌ها با کمک نهادهای علمی شناسایی شود. بدین ترتیب، نقشه راه تدوین و هر نقطه کلیدی با بهره‌رترین روش به اجرا در آید.

فراهم نبودن زمینه فعالیت‌های بزرگ

کابایی در کنار ظرفیت موجود در دانشگاه از فراهم نبودن سازکارهای موجود برای پروژه‌های بزرگ خبر داد و گفت: برای تحقق این امر در شکل کلان سازکار لازم در دانشگاه هنوز فراهم نشده است. به طور نمونه، بستن قرارداد با دانشگاه در کنار تمام اعضای هیات‌علمی مرتبط با موضوع کمتر محقق شده است.

چالش‌های موجود برای ارتباطات صنعتی علمی این است که دانشگاه به مفهوم کل سیستم روی موضوع متمرکز نشده است.

این عضو هیات‌علمی دانشگاه علم و صنعت ادامه داد: برای ارتباط با دانشکده‌ها و مراکز پژوهشی ضعف‌های اساسی وجود دارد. یکی از راهکارهای رفع این موضوع این است که فعالیت‌ها تجزیه و تحلیل و کارها به اجزایی کوچک که به تعداد تک‌تک اعضای هیات‌علمی تقسیم شود. این مدرس دانشگاه افزود: در برخی از موارد پروژه‌های بزرگ تعریف می‌شود اما دانشگاه‌ها

نمی‌توانند کارهای بزرگ را به مرحله اجرا درآورند. در دوره‌ای (پایان دهه ۶۰ و آغاز دهه ۷۰) صنعت خودرو مشکلات بسیاری داشت اما موضوع به طور جدی در دستور کار صنعتگران و دانشگاهیان قرار گرفت و گام‌های بزرگی برداشته شد. باید همت کنیم تا بتوانیم دوباره جهش بزرگی را در صنعت خودرو کشور تجربه کنیم. ظرفیت‌های بسیاری در دانشگاه وجود دارد اما اراده و همکاری جمعی در این زمینه متأسفانه دیده نمی‌شود.

کابایی تأکید کرد: استنادان بزرگی در دانشگاه‌ها فعالیت دارند که به بخش‌های مختلف صنعتی مشاوره می‌دهند اما توجه داشته باشیم کارها نباید نمایشی باشد. برای این امر مهم باید ارتباط‌های بین‌بخشی و نظام‌مند بین صنعت و دانشگاه به وجود آید، پروژه‌های بزرگ تعریف شود و از دل آنها نتیجه‌های

مشکل روند کند تخصیص ارز روبه‌رو شده‌اند. این امر تولید قطعه‌سازان را تحت‌الشعاع قرار داده است. وی تصریح کرد: قطعه‌سازان برای جلوگیری از توقف تولید خودروسازان مجبور شدند با ارز آزاد مواد اولیه مورد نیاز خود را تأمین کنند که این موضوع فشار زیادی را به آنها تحمیل کرد. از سوی دیگر، به دلیل موافقت نکردن شورای رقابت با افزایش نرخ درخواستی خودروها، خودروسازان نیز افزایش نرخ مطلوب قطعه‌سازان را نپذیرفتند. او افزود: مجموع این عوامل باعث شده است که بسیاری از بنگاه‌های تولیدی از یک سو با کمبود نقدینگی و از سوی دیگر با زیان انباشته روبه‌رو باشند. سختگویی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های

فاطمه امیراحمدی car@sanatnewspaper.com

در دنیای امروز فناوری یکی از عامل‌های مهم برای ایجاد ثروت و توانایی کشورها بوده و ابزاری قدرتمند در توسعه ملی به شمار می‌رود. تعامل نیروی انسانی، ماشین‌آلات، سازمان و دانش فنی موجب رشد و توسعه اقتصادی صنعتی در هر کشوری است.

نیروی انسانی به عنوان سرمایه ملی هر کشوری، نقش محوری و بنیادی در این توسعه دارد. استفاده از بهترین و روزآمدترین ماشین‌آلات بدون نیروی انسانی متخصص و ماهر ممکن نیست. اینجاست که اهمیت دانشگاه بیش از پیش روشن می‌شود. اگر نیروی انسانی متخصص بتواند دانش و مهارت خود را در عرصه تولید و صنعت به کار برد موجب پیشرفت خواهد شد. بنابراین، ارتباط صنعت و دانشگاه در هر کشوری می‌تواند تأثیری تعیین‌کننده در رشد اقتصادی آن کشور داشته باشد.

داخلی‌سازی بدون صرفه اقتصادی

امیرحسین کاکایی، عضو هیات‌علمی دانشگاه علم و صنعت درباره همکاری صنعت و مراکز علمی از جمله دانشگاه به «گسترش صنعت» گفت: به طور قطع همکاری بین صنعت و دانشگاه از گام‌های مثبتی است که کشورها برای توسعه خود برمی‌دارند. حرکت به این سو بیش از آنکه جنبه تبلیغی داشته باشد باید در عمل دیده شود، ضمن آنکه نتیجه‌ها در پایان فرایند تولید برای مصرف‌کننده ملموس می‌شود.

وی تأکید کرد: ضروری است ارتباط صنعت و دانشگاه جدی گرفته شود به‌ویژه در شرایط امروز که احتمال اعمال تحریم‌های دوباره علیه صنعت خودرو وجود دارد. این عضو هیات‌علمی دانشگاه خاطر نشان کرد: بیش از این موضوع، توجه به داخلی‌سازی قطعات واجب است. داخلی‌سازی ممکن است لزوماً نتیجه اقتصادی نداشته باشد. به عبارت دیگر، نباید انتظار داشته باشیم قطعه‌ای رقابتی تولید و به بازار عرضه شود. با این حال، بومی‌سازی قطعات در شرایط فعلی به معنی توجه به راهکارهای کلیدی و راهبردی برای عبور از تحریم‌ها خواهد بود.

از این رو، داخلی‌سازی برخی قطعات که صرفه اقتصادی ندارد باید در دستور کار قرار گیرد. وی افزود: نخستین گام در این زمینه داشتن نقشه راه است؛ اینکه چه قطعاتی و با کدام فناوری برای ادامه‌دار بودن خط تولید در صنعت خودرو باید مهیا شود.

او گفت: در موضوع‌های عملی، صنعتگران بهتر از کارشناسان مراکز علمی از جمله دانشگاه عمل می‌کنند

سختگویی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرویی کشور درباره راهکار جلوگیری از روند کاهش تولید خودرو اظهار کرد: دولت باید هر چه زودتر و پیش از اعمال تحریم‌ها ارز مورد نیاز قطعه‌سازان را در اختیار آنها قرار دهد تا مسوا اولیه مورد نیاز خود را به مقدار زیاد وارد و دیو کنند. در این صورت روند کاهش تولید قطعه و خودرو در آینده به حداقل می‌رسد. فرهاد به‌نیا در گفت‌وگو با خبر خودرو بیان کرد: افزایش نرخ ارز و مواد اولیه موجب شده بسیاری از قطعه‌سازان برای دریافت ارز برای تهیه مواد اولیه مورد نیاز به سامانه «نیما» مراجعه کنند. تعداد زیادی از صنعتگران برای دریافت ارز مراجعه کرده‌اند و با