

مطالعه و اجر ای استاندار دهای جدید

تاکیدات وزارت صنعت، معدن و تجارت و... از اهداف مورد نظر این تشکل صنفی است.

دبیر انجمن صنفی صنعت تابر با اشاره به شرایط فعلی، گفت: به‌روزآوری استانداردهای ملی برای تایرهای سنگین(باری-اتوبوسی) بر اساس استانداردهای جدید در حال نهایی شدن امریکا و تدوین استانداردهای ملی برجسب(Labeling) بر اساس استانداردهای اتحادیه اروپا(ECE) با همکاری سازمان ملی استاندارد کشور از اهداف در حال تحقق از سوی کمیته است.

محمودیان درباره برنامه‌های آینده این تشکل صنفی گفت: بررسی و واکاوی مفهوم تایر سبز، استاندارد مواد اولیه، فرآیند تولید و محصول نهایی، ارائه استاندارد جدید تایرهای باری و اتوبوسی با توجه به استانداردهای جدید، بررسی استانداردهای هشتادوپنچ‌گانه خودروسازان در موارد مرتبط با تایر، بررسی استانداردهای مرتبط با عمر تایر در زمان مصرف، مکاتبه و مذاکره با سازمان ملی استاندارد برای همگون‌سازی استانداردهای ملی موجود تایر و... از اهدافی است که این صنعت در حال پیگیری و انجام آنها است.



همچنین، خسرو محمودیان، دبیر انجمن صنفی صنعت تابر با موضوع «اقدام‌های انجمن درباره تدوین استانداردهای نوین تابر» به تشکیل کمیته بررسی استانداردهای انجمن صنفی تابر کشور اشاره کرد و گفت: این کارگروه در اردیبهشت ۹۲ تشکیل شد. در ادامه، با تاکید بر ضرورت تقویت رابطه با سازمان ملی استاندارد مقرر شد در زمینه بکارگیری ابزار غیرعرفهای برای محدودیت واردات تایر و نیز بررسی و تدوین استانداردهای مصرف تابر اقدام شود. در نتیجه، نام کارگروه به «کمیته دائمی سیاست‌گذاری و ترویج قوانین و استانداردها» تغییر کرد. این کمیته نیز مشغول مطالعه استانداردهای جدید تایرهای باری و اتوبوسی در حال تدوین امریکا است. در ادامه، وی اهداف این کمیته را این‌گونه تشریح کرد: اشاعه مفاهیم و ملزومات استاندارد در سطح شرکت‌های تولیدکننده تایر در کشور، همگام شدن تاپرسازان داخلی با تاپرسازان جهانی برای رفع موانع صادراتی در آینده، همگام شدن تاپرسازان داخلی با استانداردهای روز اروپا و امریکا به منظور بهبود کیفیت تایرهای داخلی، به‌روزرسانی استانداردهای ملی مورد نیاز با توجه به



ظرفیت تولید تایر سیمی سنگین ۲۰هزار تن افزایش می‌یابد

واردات تایرهای سنگین با تعرفه ۵ درصدی

فاطمه امیراحمدی؛ نشست «آشنایی با استانداردهای نوین‌تایر» از سوی «شرکت مهندسی و تحقیقات صنایع لاستیک» در مرکز تحقیقات صنایع لاستیک برگزار شد. در این برنامه محمدرضا تقی گنجی رییس انجمن صنفی صنعت تابر، خسرو محمودیان دبیر این انجمن، ناصر امامی رییس کمیته استاندارد انجمن، سعید تاجیک قائم‌مقام مدیرعامل و معاونت فنی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران(ISQI) و سعید تقوایی مدیرعامل مرکز تحقیقات صنایع لاستیک سخنرانی کردند. محور بحث‌های مطرح‌شده در این نشست استانداردهای جدید تدوین‌شده در دنیا و ایران بود.

کیفیت، خواسته مشتری

یا باسود بسیار ناچیزی در حال فعالیت هستند در حالی که با بهره‌های بانکی که برای صنعت وجود دارد، برای ادامه حیات صنعتگر باید سود معقولی از تولید خود داشته باشد. باتمام این مشکلات همچنان تاپرسازان در حال خدمات‌دهی به خودروسازان بوده و ۴۰ تا ۵۰ درصد محصولات سورش‌های خودروسازی فقط برای خط تولید تامین می‌شود. تقی گنجی با بیان اینکه تاپرسازان مشکلاتی نیز با خودروسازان دارند،افزود: چالش‌های موجود زیرمجموعه‌ها با خودروسازان ناشی از مشکلاتی است که به خودروسازان نیز تحمیل شده به طوری که مشکلات مالی عام بوده و تمام صنایع را درگیر خود کرده‌است. او تصریح کرد: واحدهای صنعتی به لحاظ سرمایه در گردش به‌شدت در فشار هستند. حتی با اختصاص یافتن ارز ۴۲۰۰ تومانی، تولیدکننده پول خرید آن را ندارد.

سود بازار برای کیست

تقی گنجی با اشاره به عملکرد نادرست بانک‌ها خاطر نشان کرد: بانک‌ها در کشور به نوعی خود را از چرخه اقتصاد حذف کرده‌اند در حالی که در سایر کشورها با تسهیلاتی که بانک‌ها می‌پردازد یکی از نهادهای روان‌کننده کارها و امور مالی به شمار می‌روند. یکی از وظایف بانک‌ها با توجه به نگهداشت سرمایه مردم نزد خود، کمک به بخش تولید و تجارت است که این امر در ایران دیده نمی‌شود. وی با اشاره به شرایط حساس کشور ادامه داد: کشور به تاپر نیاز دارد و ظرفیت تولید داخل پاسخگوی ۸۰ درصد از نیازها است. از سوی دیگر، در این شرایط برخی افراد از این فضا سودجویی می‌کنند. در حالی که تایرهای داخلی به طور مثال، برای برآید هر خفت تاپر بین ۱۶۰ تا ۱۷۰ هزار تومان است در بازار با نرخ ۴۰۰ هزار تومان معامله می‌شود. سود این تفاوت نرخ به جیب چه کسی یا کسانی می‌رود؟ او اظهار کرد: سازمان‌های نظارتی اعم از سازمان بازرسی کل کشور و تعزیرات حکومتی در این باره به وظایف خود درست عمل نکرده‌اند. تصور مردم این است که چون نرخ دلار افزایش یافته به همان نسبت تاپر هم گران شده در حالی که این‌گونه نیست. برای نمونه، کافی است فردی به جای خرید یک جفت تاپر که به آن نیاز دارد چند حلقه بیشتر بخرد؛ این امر خود به‌خود زمینه‌ساز کمبودها در بازار می‌شود. او به برخی شرکت‌های بازرگانی احتکارکننده اشاره کرد و گفت: حتی در این شرایط برخی نمایندگان، تاپرها را از کارخانه‌دار خریداری و به‌جای عرضه، در انتظار افزایش قیمت‌ها انبار می‌کنند. این مسئله جای تاسف دارد.

خبر خوش به کامیون‌داران

تقی گنجی در ادامه با بیان مشکلات خودروهای سنگین، گفت: در زمینه تولید تایرهای سنگین تنها یک تولیدکننده داخلی فعالیت دارد که بین ۴۰ تا ۵۰ درصد بازار را پوشش می‌دهد. در کنار این موضوع قرار است تا پایان سال ۲۰هزار تن افزایش شود اما همچنان برای پاسخگویی به تقاضاها، به واردات نیاز داریم. گفتنی است در بحث تولید تایر خودروهای سنگین ۲نوع تایر سیمی ونخی وجود دارد که در ایران تاکنون یک شرکت تولیدکننده تایرهای سیمی (بارز) وجود داشت و از بهمن ماه یک شرکت دیگر نیز تولید این نوع تایر را به‌سبب تولیدات خود اضافه می‌کند. براساس برنامه‌ریزی‌ها، ظرفیت تولید این‌نوع تایر تا پایان سال ۲۰هزار تن افزایش خواهد یافت. او درباره افزایش نرخ تایرها و گلابه کامیون‌داران عنوان کرد: تحمیل نرخ چندبرابری تایر به کامیون‌داران فاجعه است زیرا محصولات داخلی با نرخ زیر ۲ میلیون تومان عرضه می‌شود اما در نهایت رانندگان ناگزیر به تأمین آن با نرخ ۴ تا ۵ میلیون تومان هستند. تقی گنجی افزود: صاحبان خودروهای سنگین، در ماه‌هاه‌باری جابه‌جایی محصولات در تردده هستند و باید هر ۶ ماه لاستیک‌ها را تعویض کنند. با این قیمت‌های چندبرابری حق دارند که معترض باشند. انجمن مخالف واردات بود اما در شرایط امروز لازم است واردات انجام شود. با پیگیری‌های انجام‌شده، قرار است با اختصاص ارز ۴۲۰۰ تومانی و تعرفه ۵ درصدی تایرهای سنگین وارد شود.

در آغاز نشست، محمدرضا تقی گنجی، رییس انجمن صنفی صنعت تابر با موضوع «اِهبردهای انجمن صنفی صنعت تاپر در جهت اعتلای کیفیت محصول» سخنرانی کرد و گفت: راهبرد یا استراتژی، مفهومی است که از عرصه نظامی نشأت گرفته و سپس در سایر عرصه‌ها از جمله اقتصاد، تجارت، سیاست و... به کار گرفته می‌شود. در واقع، راهبردها ابزاری هستند که سازمان می‌تواند به واسطه آنها به اهداف بلندمدت خود دست یابد. همچنین تصمیم‌ها و فعالیت‌های یکپارچه در راستای توسعه راهبرد موثر،

اجرا و کنترل نتایج، مدیریت راهبردی خواهد بود. وی افزود: مدیریت راهبردی با تکیه بر ذهنیتی پویا، آینده‌نگر و جامع‌نگر، راهکار بسیاری از مسائل سازمانی امروز است. او در ادامه به مولفه‌های کیفی محصولات پرداخت و گفت: کیفیت یک محصول یا خدمات، در واقع همان چیزی است که مشتری از تولیدکننده می‌خواهد. برای دستیابی به این امر نخست باید محصول از حداقل سطح کیفی بر خور دار باشد. به منظور ارزیابی سطح کیفی محصول، باید استانداردهای دقیقی تدوین شود، ضمن آنکه محصولات ارائه شده باید از کیفیت کافی بر خور دار و با قیمت رقابتی باشند.

اهداف کمی و کیفی

تقی گنجی در ادامه به اهداف تعیین‌شده برای آینده اشاره کرد و گفت: اهداف کمی صنعت تاپر برای چشم‌انداز ۱۴۰۴ دستیابی به جایگاه نخست تولید تاپر در منطقه، رسیدن به سقف تولید سالانه ۸۲۰ هزار تن انواع تاپر در کشور و همچنین، صادرات ۳۰ درصد از تولیدات کشور است. وی درباره اهداف کیفی این صنعت در این افق افزود: حذف کامل تایرهای «بی‌اس» از چرخه تولید، افزایش طول عمر و عملکرد تایرها، ارتقای کیفیت تولید و خدمات پس از فروش، تولید تایرهای نسل جدید دوستدار محیط‌زیست با مصرف سوخت کمتر، حرکت به سوی ساخت لاستیک متناسب با استانداردهای جدید و نسل جدید خودرو از اهداف کیفی افق ۱۴۰۴ است. او ادامه داد: ارتقای واحدهای تحقیق و توسعه برای دریافت و بومی‌سازی فناوری و نیز حمایت از سرمایه‌گذاری خارجی در زمینه توسعه کیفی از دیگر اهداف این صنعت در آینده خواهد بود. وی در ادامه درباره دلایل توسعه‌نیافتن این صنعت در کشور گفت: تحریم‌ها، بی‌ثباتی اقتصادی، دخالت نهادهای سیاسی در بنگاه‌های اقتصادی، ورود بی‌ثائیر یا کم‌تاثیر بخش‌های دولتی و حاکمیتی در صنعت تاپر به عنوان سهام‌دار، بهای تمام‌شده بالا و غیر رقابتی، بهره‌وری نامناسب نیروی انسانی، فرسودگی خطوط تولید و... از جمله عواملی است که صنعت تاپر را به رشد مورد انتظار رهنمون نکر.

منتقد هزینه پرداخت ارز دولتی را هم ندارد

تقی گنجی در ادامه به مشکلات کنونی این صنعت اشاره کرد و گفت: در شرایط فعلی کشور با کمبود برخی محصولات از جمله تاپر روبه‌رو است. با جدی شدن تحریم‌ها متوجه خواهیم شد با عنوان حمایت از کالای ایرانی، صنعت بزرگ قابل انکای کمتری در کشور داریم. وی یادآور شد: تولیدکنندگان برای صنعت تاپر زحمت‌های زیادی کشیدند و ظرفیت تولید سالانه ۳۰۰ هزار تن را در کشور تجربه کرده‌ایم. او درباره کیفیت محصولات اضافه کرد: تمام تلاش‌ها در راستای ارتقای کیفیت است و مولفه‌های استاندارد ی مورد استفاده در صنعت تاپر کشور برگرفته از استانداردهای اروپا است. وی اظهار کرد: در حال حاضر محصولات تولیدی کشور در سطحی پایین‌تر از تایرهای گره‌ای نیست به طوری که باید گفت تایرهای ایرانی به لحاظ کیفیت در سطح لاستیک‌های گره‌ای اما پایین‌تر از نرخ تایرهای چینی به بازار عرضه می‌شود. وی با اشاره به افزایش قیمت تاپر در بازار گفت: برای بسیاری این پرسش ایجاد شده که با این وضعیت چرا تایرها با نرخ بالایی عرضه می‌شود؟ تولیدکننده بر اساس نرخ سنتوری که شورای رقابت اعلام می‌کند محصول را به فروش می‌رساند به طوری که پس از ۴ سال فقط ۱۰ درصد، به قیمت‌ها افزوده شده اما گرانی ناشی از فعالیت دل‌لان در بازار به وجود آمده است. او ادامه داد: تولیدکنندگان بدون سود

اروپا و امریکا است.

او گفت: با وجود اینکه استانداردهای

جدید در امریکا با گذشت چند سال هنوز نهایی نشده است(در حالی که ۶۷ درصد حمل‌ونقل امریکا با کامیون‌ها انجام می‌شود) به شکل غیررسمی در برخی از کشورها از جمله چین برای تولیدات داخل و واردات در حال اجرا است. ایران نیز تدوین مولفه‌های جدید را آغاز کرده و حتی یکی از تاپرسازان داخلی آزمون محصولات را با استانداردهای جدید دنبال می‌کند.

امامی معتقد است به لحاظ زیست‌محیطی و تفاوت دما، آب و هوای ایران مشابه آب و هوای امریکا است. از این رو،

استانداردهای امریکا به نسبت مولفه‌های اروپایی برای کشور ما کارآمدتر است. رییس استاندارد انجمن صنفی صنعت تاپر به اجباری شدن برخی استانداردها اشاره کرد و گفت: اولویت‌های استاندارد ی آینده بر اساس ۳ موضوع میزان سوخت، صدا و ترمزگیری است. این استانداردها تاکنون اختیاری بود اما از آغاز دی ۹۷ اجباری خواهد شد. همچنین، فقط ۲۰ درصد استانداردهای هشتادوپنچ‌گانه



وی گفت: فلسفه تغییر استانداردها به سه سال برمی‌گردد که مشکلات زیادی در حمل‌ونقل به وجود آمد و حوادثی در این زمینه اتفاق افتاد. استانداردهای امریکا برای تایرهای سواری، واتی و باری-اتوبوسی در آغاز دهه ۴۰ خورشیدی(۷۰ م) تدوین شده بود و بیش از ۳۰ سال بدون بازنگری اجرا می‌شد. از این‌رو، ارتقای استانداردهای تایرهای سواری-واتی در اولویت نخست قرار گرفت.

این فعال صنعت تاپر تصریح کرد: ایران نیز در نیمه دهه ۸۰ به این موضوع ورود کرد و تغییر مولفه‌های استانداردهای کلید خورد. امروز استانداردهای تدوین‌شده برای خودروهای سواری ترکیبی از مولفه‌های

سلامت انسانی و زیست‌محیطی استانداردها

۲۲ ردیف استاندارد ی جدید از آغاز دی ۹۷ اجباری شود. این کارشناس حوزه استاندارد تاکید کرد: از این تاریخ رعایت استانداردهای هشتادوپنچ‌گانه برای تولید تمام خودروها الزامی خواهد بود.

او درباره فواید مولفه‌های استاندارد ی گفت: رعایت استانداردهای جدید در مراحل طراحی خودرو، احتمال تصادف را کاهش می‌دهد، ضمن آنکه رعایت استانداردها

در ساخت چراغ‌ها و وسیله هشداردهنده صوتی و نصب آنها، از بروز خطر و حوادث احتمالی برای سائران در جاده می‌کاهد. تاجیک افزود: رعایت مولفه‌های جدید در مراحل طراحی و ساخت قنوا ی محرکه خودرو، میزان مجاز آلاینده‌های شیمیایی، صوتی و مغناطیسی را کنترل می‌کند که تمام این موارد کمکی به سلامت جامعه است.



سعید تاجیک، قائم‌مقام مدیرعامل و معاونت فنی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران با موضوع استانداردهای هشتادوپنچ‌گانه خودرو و روش‌های آزمون، سخنران بعدی بود. او با بیان پیشینه فعالیت این شرکت در صنعت خودرو گفت: شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران از دهه ۷۰ به دنبال ارزشیابی کیفی خودرو، ارزیابی خدمات پس از فروش و اندازه‌گیری رضایت مشتریان به موضوع استانداردهای خودرویی ورود کرد. در ادامه، رسیدگی به شکایت مشتریان نیز در دستور کار این شرکت قرار گرفت.

وی به اجباری شدن مولفه‌های استاندارد ی پرداخت و گفت: پیش از دی ۹۶ حدود ۹۲ ردیف مولفه‌های استاندارد ی قدیمی وجود داشت که به آن، ۵۲ ردیف استاندارد جدید اضافه شد. از اول تیر ۹۷ نیز ۲ ردیف جدید به ۶۱ استاندارد قبلی افزوده شد و در نهایت قرار است

الزام بروز رسانی مواد اولیه

استانداردسازی و فناوری تایرها با دعوت از سازندگان موضوع استاندارد تایرها را از ابتدا(مواد اولیه) تا انتها(محصول نهایی و تایر) مطالعه و دنبال می‌کند. وی افزود: متقدم آن‌قدر که خودروسازان توانسته‌اند زیرمجموعه‌های خود را به دنبال خواسته‌های خود بکشاند سازندگان قطعات از جمله تایر توانسته‌اند زیرمجموعه‌های خود از جمله تولیدکنندگان



مواد اولیه را به دنبال خود برای بروزرسانی بکشاند. تقوایی گفت: وقتی تجارت فراگیر شود و واردات اتفاق بیفتد امروز که استانداردهای مواد اولیه اختیاری است برای رقابت، اجباری خواهد شد. از این‌رو، برای ادامه فعالیت‌ها در کشور به این موضوع باید توجه ویژه شود.

وی تصریح کرد: امروز ناگزیر به رعایت مولفه‌های استاندارد ی جدید هستیم. نباید فراموش کرد ایران کشوری دنباله‌رو است و خود خالق فناوری نیست در حالی که قوانین استاندارد ی فناوری را به دنبال دارد. این ضعف کشور در صنایع است. تقوایی همچنین با بیان فراملی نبودن صنعت تاپر کشور گفت: ضعف صنعت تاپر، ملی بودن آن است و اینکه توانسته برندهای خود را فراتر از مرزها گسترش دهد. این به دلیل نوع نگاه ماست که درون‌گرا هستیم.

خودروسازان موفق‌تر از قطعه‌سازان
مدیرعامل مرکز تحقیقات صنایع لاستیک به کارهای انجام‌شده در این مرکز پرداخت و گفت: مرکز تحقیقات صنایع لاستیک برای

در نهایت، سعید تقوایی، مدیرعامل مرکز تحقیقات صنایع لاستیک موضوع‌های مطرح‌شده در زمینه تاپر را جمع‌بندی کرد گفت: امروز در تعریف استانداردها، نگاه‌ها تغییر کرده و استانداردهای کیفی جایگزین استانداردهای عمومی شده است. به این ترتیب، با توسعه فناوری، سطح ایمنی محصولات افزایش یافته است. وی افزود: در ادامه بازنگری‌ها، استانداردهای کیفی جامع‌تر و از کالا به خدمات پس از فروش راه یافته است و تمام نهاده‌های تولید را دربرمی‌گیرد. به طور نمونه، در زمینه تولید تایر، انواع استانداردها برای مواد اولیه و نیز نهاده‌های انرژی وجود دارد و حتی امروز استانداردها در بحث نیروی انسانی نیز مطرح است، ضمن آنکه تاثیرپذیری استانداردها و فناوری از یکدیگر زمینه رقابت‌پذیری را در شرکت‌های تولیدی فراهم می‌کند.

قیمت تاپر در بازار افزایش یافت

است. برای مثال، لاستیک پراید بیش از ۳۴۰ هزار تومان به بازار عرضه می‌شود. سعادت‌نژاد دلیل افزایش نرخ لاستیک را هماهنگ نبودن واردکننده و تولیدکننده دانست و خاطرنشان کرد: مواد اولیه تولید در ماه‌های گذشته برای تولید قابل قبول و باکیفیت ثبت سفارش شده است و کمبودی در بازار وجود ندارد.

چند سال، تولید داخلی جایگزین واردات شود. رییس اتحادیه فروشندگان لاستیک در پاسخ به این پرسش که آیا نرخ محصولات ویژه وسایل نقلیه شخصی با وجود رفع نیاز ۱۰۰ درصدی از طریق تولید داخلی رشد داشته است، گفت: نرخ محصولات داخلی در زمینه وسایل نقلیه شخصی طی چند وقت اخیر رشد دو برابری را تجربه کرده

بیش از دو برابر افزایش یافته است و تا زمانی که تولید داخلی توان رفع نیاز حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای را نداشته باشد، نرخ محصولات افت نخواهد کرد و این موضوع زمان‌بر است. او تاکید کرد: برای دستیابی به فناوری تولید لاستیک حمل‌ونقل جاده‌ای و رفع نیاز بازار به واسطه تولید داخلی باید سرمایه‌گذاری مناسب شود تا در طول

واردات تامین می‌شود، خاطرنشان کرد: نبود فناوری تولید لاستیک‌های حمل‌ونقل جاده‌ای به صورت گسترده در بین تولیدکنندگان، عاملی شده تا در راستای رفع نیاز بازار از واردات کمک گرفته شود. سعادت‌نژاد خاطرنشان کرد: در پی رشد نرخ ارز و افزایش تقاضا برای لاستیک‌های حمل‌ونقل جاده‌ای نرخ این دست لاستیک به

تولیدات داخلی در زمینه لاستیک مربوط به لاستیک خودروهای شخصی است و لاستیک خودروهای حمل‌ونقل جاده‌ای که خودروهای مسافربری و باربری آن را تشکیل می‌دهند فقط به میزان ۳۰ تا ۳۵ درصد نیاز بازار تولید می‌شود. وی با اشاره به اینکه بیش از ۶۰ درصد نیاز بازار به لاستیک خودروهای حمل‌ونقل جاده‌ای از طریق

رییس اتحادیه فروشندگان لاستیک از افزایش دو برابری نرخ لاستیک‌های ایرانی و وارداتی در بخش ناوگان سبک و سنگین خبر داد و گفت: با توجه به نیاز ۶۰ درصدی ناوگان جاده‌ای به واردات لاستیک، باید از دولتی به این بخش اختصاص یابد. در این باره، داوود سعادت‌نژاد، رییس اتحادیه فروشندگان لاستیک به ایستا گفت: در حال حاضر