

یادداشت

موتناژ کاری هم به تخصص نیاز دارد



علی اکبر جوانروح کارشناس صنعت قطعه

هر محصول از قطعات کوچک‌تری تشکیل شده است که بنا موتناژ کالای نهایی تولید می‌شود. موتناژ تخصصی است که روی کیفیت محصولات پایانی اثر گذار است. در صنعت قطعه موتناژ مجموعه‌ای از قطعات که قطعه اصلی را تشکیل می‌دهد صنعتگر داخلی تخصص لازم را ندارد و تنها

کپی کار است. در واقع، کسی که مجموعه‌ها را می‌سازد خود طراح قطعات و مجموعه آن بوده و در این کار از دانش کافی برخوردار بوده است. برای نمونه، فردی که طراح سیستم الکترونیکی دینام است می‌تواند کار موتناژ را انجام دهد اما قطعه‌ساز ایرانی با روش مهندسی معکوس در حال فعالیت است و مبادرت به تولید همان قطعه یا قطعات می‌کند. البته در این مجموعه‌سازی و موتناژ، به نوعی روابط افراد سبب سفارش و موتناژ قطعات می‌شود که در نهایت، کیفیت لازم را نیز ندارد. سفارش دهندگان چون تصورشان این است که این نوع قطعات موتناژی به تخصص خاصی نیاز ندارد، به افراد ناآشنا با این فن سپرده می‌شود که از ساختار قطعات و نحوه کارکرد سیستم آن هیچ نوع اطلاعی ندارند. چالش دیگر این است که موتناژ یک قطعه به چند نفر سپرده می‌شود و ممکن است تلورانس یکی بالا باشد و دیگری پایین. برای رفع این مسئله باید هنگام سفارش و تقسیم کار هر بخش از تامین قطعه و در نهایت موتناژ آن درست مدیریت شود. قطعه‌ساز کار خود را درست انجام می‌دهد ضمن اینکه وقتی سخن از میلی متر در ساخت قطعات می‌شود حداقل و حداکثر خطا در نظر گرفته می‌شود و این امری طبیعی است. موتناژکننده خود باید با توجه به مهارت‌ش تشخیص دهد قطعات را چگونه با یکدیگر موتناژ کند که در این زمینه در کشور خلأ وجود دارد. انجام هر کاری ضرورت دارد به افراد خبره همان صنف سپرده شود تا عملکرد محصول از جمله قطعه دچار مشکل نشود.

روی خط خبر

ثبیت نام موفق

حدود ۱۵ هزار مشتری نهایی

معاون مدیرعامل در بازاریابی و فروش شرکت ایران خودرو ضمن تشکر از استقبال بی نظیر مشتریان از شرایط فروش این شرکت اعلام کرد: همان‌طور که از قبل اطلاع‌رسانی شده بود، بخشنامه پیش‌فروش گروه محصولات شرکت ایران خودرو فعال شد و حدود ۱۵ هزار مشتری نهایی و مصرف‌کننده واقعی موفق به ثبت نام شدند. به گزارش ایکوپرس، مصطفی خان کرمی با بیان این مطلب افزود: هدف شرکت ایران خودرو از اجرای طرح‌های پیش‌فروش گروه محصول، کم کردن انگیزه دلالتان و افزایش احتمال دستیابی مشتریان و مصرف‌کنندگان واقعی به خودرو مورد نظر خود است. ثبت نام‌کنندگان نیز در موعد مقرر برای انتخاب محصول مدنظر خود اقدام خواهند کرد. وی گفت: با توجه به مشکلاتی که در مراحل ثبت نام برای مشتریان به وجود می‌آمد، سعی کردیم با بکارگیری روش‌های جدید و همچنین اعمال محدودیت‌هایی که مسیر ثبت نام را برای مصرف‌کنندگان واقعی کوتاه‌تر می‌کند، فرآیند ثبت نام را برای مشتریان نهایی آسان کرده و دست دلالتان و سودجویان بازار را کوتاه کنیم. خان کرمی تصریح کرد: برنامه‌ریزی کرده‌ایم تا بر اساس وعده مدیریت ارشد گروه صنعتی ایران خودرو، پیش‌فروش ویژه خودروهای تولیدی را آغاز کنیم و با این اقدام بخشی از اعتماد مشتریان را پاسخ داده و نیاز بازار تامین شود.

برای تامین مواد اولیه لاستیک مشکلی نداریم

سخت‌گویی انجمن صنعت تایر ایران درباره وضعیت تامین مواد اولیه لاستیک در کشور گفت: در این زمینه مشکلی نداریم و حتی بیش از حد نیاز تایر در کشور تولید می‌شود. مصطفی تنها، مدیرعامل انجمن تایر را تشریح کرد و به شایعات گفت: قیمت گذاری از سوی انجمن انجام می‌شود و بعد از آن سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان با بررسی مستندات و مدارک لازم مصوبات را به تایید می‌رسانند. واقع سازمان حمایت همه مستندات را بررسی و ابهام‌ها را در این زمینه رفع و در نهایت نرخ مصوب انجمن را تایید می‌کند. سخت‌گویی انجمن صنعت تایر ایران در همین باره ادامه داد: سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در این زمینه همکاری خوبی با انجمن دارد و لازم است خودروسازان نیز با توجه به وضعیت بازار بیش از این با تولیدکنندگان تایر همکاری و همراهی داشته باشند. وی در واکنش به تصمیم‌های ستاد تنظیم بازار برای تامین لاستیک و لزوم ارائه برنامه ماهانه گفت: قوانینی که برای واردکنندگان تایر وضع شده به منظور جلوگیری از احتکار است. وی وضعیت تولید تایر را مطلوب دانست و افزود: دولت برای تولید لاستیک به‌ویژه در زمینه لاستیک‌های سنگین، ارز دولتی در اختیار واردکنندگان مواد اولیه قرار می‌دهد و از این جهت هیچ مشکلی وجود ندارد. به عبارت دیگر، می‌توان ادعا کرد در زمینه مواد اولیه مشکلی نداریم و حتی بیش از حد نیاز تایر در کشور تولید می‌شود.

با توجه به اینکه شبکه حمل‌ونقل به تایر وابسته است و اگر این اقلام برای خودروها فراهم نشود در کل این شبکه مشکل ایجاد خواهد شد، ترخیص مواد اولیه برای تولید تایرها سنگین به راحتی انجام می‌شود و توزیع آن هم به وسیله حواله انجام می‌شود. همچنین، تولیدکنندگان تایر از پرداخت مابه‌التفاوت مستثنای شده و این امر فرآیند تولید را بهتر خواهد کرد.

از مشکلات صنعت قطعه پرداخت نشدن به موقع مطالبات صنعتگران این حوزه از سوی خودروسازها حتی براساس مفاد قراردادهای موجود بین بین آنها است. یک‌طرفه و غیرعادلانه بودن قراردادهای موجود بین خودروساز و قطعه‌ساز واردات بسیار غیرضروری قطعات که هم ظرفیت داخلی برای تولید آنها وجود دارد و هم امکان ایجاد شرایط تولید، از دیگر مشکلات صنعت قطعه کشور است

دومین مولفه‌ای که باید در راستای حمایت از تولید داخل در دستور کار قرار داد، کاهش نرخ تسهیلات بانکی است. مسئولان بانکی و دیگر کارشناسان می‌گویند وقتی نرخ سپرده‌ها ۱۵ درصد است از این رو، نرخ تسهیلات ۱۸ درصد رقم منطقی است. این استدلال درستی نیست زیرا تمام وجوهی که در اختیار شبکه بانکی قرار دارد سپرده بلندمدت با نرخ بهره ۱۵ درصد نبوده بلکه قسمتی از آنها با این نرخ و قسمت دیگر شامل سپرده‌های کوتاه‌مدت با نرخ ۷ تا ۱۰ درصد است.

قسمت قابل توجهی هم وجوهی است که بدون پرداخت بهره در اختیار شبکه بانکی قرار گرفته است. بنابراین، اگر ترکیب این سپرده‌ها و نرخ بهره هر کدام از آنها را در نظر بگیریم نتیجه محاسبات نشان می‌دهد که با حفظ نرخ این سپرده‌ها نرخ تسهیلات می‌تواند حتی کمتر از ۱۵ درصد باشد.

سومین کاری که باید برای حمایت از تولید داخل انجام داد کاهش مالیات مستقیم است. با توجه به اجرای قانون مالیات ارزش افزوده و توجه به این نکته که دریافت این مالیات هزینه خیلی ناچیزی نسبت به مالیات‌گیری مستقیم دارد و با اصلاح این قانون از مالیات ارزش افزوده به مالیات بر مصرف و اجرای کامل و بدون هرگونه ملاحظاتی از بدو ورود یا تولید کالا تا مصرف نهایی برای یکایک افراد جامعه، دریافت آن افزایش قابل توجهی خواهد داشت. به این ترتیب، می‌توان برای کاهش مالیات مستقیم بر واحدهای اقتصادی مثل بسیاری از کشورها مبادرت کرد.

دیگر کارهایی که باید انجام شود، ساماندهی تعطیلات است. ساماندهی تعطیلات و حتی بدون کاهش آن و حفظ حداقل ۴۴ ساعت کار قانونی در هفته، بهره‌برداری از سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده در واحدهای تولیدی به جای متوسط سالانه از روزی حدود ۵ ساعت به روزی ۹ ساعت را می‌توان افزایش داد.

مسئله بعدی موضوعی است که تمام کارشناسان و فعالان صنعتی بارها عنوان کرده‌اند، ثبت در بازار و نرخ ارز. باید بپذیریم روشی که در این چند ماه انتخاب و اجرا شده نهنما ما را به نتیجه مورد نظر نرسانده بلکه شرایط را بدتر هم کرده است زیرا سالی بیش از ۴۰ میلیارد دلار ارز را در اختیار بازار و گرداندگانی برای این بازار قرار داده‌ایم که هر لحظه بازار ارز و نرخ آن دچار تلاطم و نابسامانی می‌شود، با توجه به واگذاری عملکرد این بازار بر مبنای قانون عرضه و تقاضا در عمل، دولت و سازمان‌های نظارتی هیچ‌گونه دخالت قانونی و تأثیرگذار بر عملکرد این بازار نخواهند داشت.

بنابراین، بهترین راه برای ساماندهی بازار ارز و تثبیت نرخ آن، این است که تمام ارز صادرات کالای غیرنفتی در اختیار بانک مرکزی قرار گیرد و نرخ خرید آن با انجام کار کارشناسی دقیق و حساب‌شده از سوی کارشناسان متعهد و مستقل تعیین شود. همچنین، بین نرخ خرید این ارزها با نرخ فروش تمام ارزهای موجود نزد بانک مرکزی، به افرادی که بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده برای تولید، حمایت مورد انتظار محقق می‌شود



عکس: آیدآ فریدی

یک فعال اقتصادی درباره مشکلات و چالش‌های حمایت از تولید به «گسترش صنعت» گفت:

تولید بی برنامه راه به جایی نمی‌برد

پیش گفته، ادامه تعطیلی واحدهای تولیدی، کاهش تولید و افزایش بیکاری را شاهد خواهیم بود، ضمن آنکه علاقه و جاذبه‌ای برای سرمایه‌گذاری جدید وجود نخواهد داشت.

همچنین، اگر هر کدام از این موارد به تنهایی انجام شود کارساز و تأثیرگذار نیست و باید تمام موارد به صورت همزمان، جامع و کامل انجام شود تا نتیجه مورد انتظار به دست آید.

برای برنامه‌ریزی و حمایت از تولید اعم از خودرو، قطعه و... همچنین ساماندهی و تثبیت بازار ارز باید این اقدام‌ها انجام شود.

ما در جامعه با بی‌برنامگی در تولید روبه‌رو هستیم؛ از یک طرف، برای تولید بعضی از کالاها واحدها بسیار زیادتر از حد نیاز ایجاد شده‌اند و با وجود ظرفیت خالی تولید در این واحدها، برای واردات کالاهای مشابه تولید آنها اقدام می‌شود.

از سوی دیگر، به دلیل مشکلات فراوان که تولید و تولیدکننده با آن روبه‌رو هستند و توجه نکردن و برنامه‌ریزی لازم نداشتن، علاقه سرمایه‌گذاری برای تولید کالاهای مورد نیاز که امکان تولید آنها در کشور وجود دارد هم میسر نشده است.

برای تامین و تولید کالاهای مورد نیاز کشور باید برنامه زمان‌بندی شده و قابل رصد تهیه شود و این برنامه‌ها باید بر اساس بررسی میزان نیازها، ظرفیت سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده، تعیین میزان ظرفیت و سرمایه‌گذاری‌های لازم، زمان‌بندی اجرای موارد انجام شود.

حمایت از کالاهای داخلی و تولیدکننده باید در عمل و به شکل جدی انجام شود(نه مثل آنچه درباره حمایت از تولید و تولیدکننده در بند و تبصره ۱۶ بودجه سال ۱۳۹۷ عمل شده است).

در این باره از قانون‌گذار تا مجریان قانون همگی باید مصمم به انجام کار باشند و در صورتی که کوچک‌ترین کوتاهی یا بی‌توجهی در انجام مصوبه‌های قانونی دیده شد سخت‌ترین مجازات‌ها برای اصلاح و جلوگیری از تکرار آنچه پیش آمده بدون هیچ‌گونه ملاحظاتی اعمال شود.

در راستای حمایت از تولید و رقابتی کردن کالاها پیشنهاد شما به عنوان یک صنعتگر چیست؟

حمایت‌های واقعی و تأثیرگذار دیگری که از تولید، تولیدکنندگان و مصرف‌کننده برای کاهش نرخ تمام‌شده می‌توان داشت عبارت است از: توزیع مستقیم مواد اولیه تولید واحدهای بالادستی مانند پتروشیمی، فولاد و فلزات غیرآهنی و کانی‌های فلزی آن هم بدون واسطه و خارج از مسیر بورس به مصرف‌کننده.

با حذف ارتباط قیمت‌گذاری این مواد با قیمت‌های جهانی و با قیمت‌گذاری منطقی این مواد از سوی دولت(به دلیل اینکه از منابع ملی با نرخ بسیار ارزان استفاده می‌کنند و قسمت اعظم ورودی‌های این واحدها به نرخ بسیار نازل داخلی است) نرخ تمام‌شده محصولات از جمله قطعات داخلی‌سازی‌شده خودرو کاهش می‌یابد.

فاطمه امیراحمدی  
car@sanatnewspaper.com

صنعت کشور فراز و نشیب‌های بسیاری در ۴ دهه گذشته داشته است. از یک سو دغدغه توسعه و از سوی دیگر عبور از تحریم‌های خارجی باعث شده تا تجربه‌های بسیاری از جنس آزمون و خطا در کارنامه اقتصادی و صنعتی کشور به ثبت برسد. صنایع داخلی با وجود تجربه‌های بسیار در امر تولید همچنان با برخورد با کوچک‌ترین مشکل دچار تزلزل شده و تولید با خطر تعطیلی روبه‌رو می‌شود.

در حال حاضر صنعت قطعه وضعیت نامطلوبی دارد و با تعدیل نیروهای انسانی و کوچک شدن واحدهای تولیدی روبه‌رو است. در این زمینه «گسترش صنعت» با محمود نجفی‌سپهی، فعال اقتصادی و عضو انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازی کشور گفت‌وگو کرد. وی چالش‌های تولید از جمله قطعات را وا‌کاری و به شکل کلان موضوع را تشریح کرده است که در ادامه می‌خوانید.

در شرایط کنونی چگونه می‌توان وضعیت تولید خودرو و قطعات را ساماندهی و هدایت کرد؟

برای ساماندهی تولید خودرو و قطعات آن و همچنین سایر تولیدات با توجه به شرایط فعلی حاکم بر اقتصاد کشور به لحاظ تحریم‌های داخلی و خارجی و نیز شرایط ارز، لزوم یک برنامه‌ریزی جامع همراه با مدیریت جدی و کامل واردات ضروری است.

مبارزه تأثیرگذار با قاچاق کالا و حمایت واقعی و همه‌جانبه از تولید همراه با برطرف کردن موانع مشکلات پیش روی تولید و ایجاد ثبات در بازار و نرخ ارز برای کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت امری بسیار حیاتی برای آینده، اقتصاد و ایجاد آرامش در جامعه است.

تولیدکننده امروز در بالاترین سطح کامل قرار دارد. نمی‌داند به چه قیمتی می‌تواند تولید کند و به چه قیمتی بفروشد.

آیا اگر من صنعتگر تولید کردم واردات بی‌رویه و غیرضروری قاچاق سهم بزرگی از بازار داخلی را از من نخواهد گرفت؟ آیا شرایط برای ادامه تولید وجود خواهد داشت؟ آیا برای تامین نیازهای ارزی به شکل مناسب وجود خواهد داشت؟ طرف مقابل(بخش بازرگانی و مصرف‌کنندگان) هم با تمام این‌ها و اگرها روبه‌رو است. این عوامل یکی از دلایل اصلی احتکار در انبارها، هجمه مصرف‌کنندگان برای خرید بیشتر و انبار کردن کالا، نابسامانی و افزایش شدید نرخ عرضه کالاها در بازارهای داخلی به شمار می‌رود، از این رو مراجعه متقاضیان برای دریافت ارز و انجام واردات خود خیلی بیشتر از زمانی است که ثبات در بازار وجود داشت.

اگر این اقدام‌های لازم و ضروری انجام نشود، ضمن افزایش مشکلات