

گرفتاری های امروز، دغدغه های فردا

صنعت قطعه سازی خودرو: مشکلات و انتظارات



تقریباً از سال ۱۳۷۰ به بعد بود که صنعت قطعه سازی خودرو حرکت هایی را شروع و سعی کرد همگام با خودروسازی کشور، به پیش برود. در آن زمان، عمده فعالیت های قطعه سازان خودروی کشور، منحصر به تولید قطعات پیکان بود. در واقع، یک مهندسی معکوس انجام می شد. اما با فعالیت های شرکت سایپو و سازه گستر، ساخت قطعات خودروهای جدید در دستور کار قطعه سازان قرار گرفت.

آمده و تمرین ورود به بازارهای جهانی به خوبی انجام شده است. به ویژه این که در منطقه ای قرار گرفته ایم که به غیر از ترکیه هیچ رقیبی نداریم. از سوی دیگر، این امکان برای قطعه سازان وجود دارد که به فروشنده تکنولوژی به کشورهای همسایه بدل شوند. البته برای رسیدن به چنین جایگاهی باید زمان بیشتری صرف توسعه قطعه سازی شود.

نماینده قطعه سازان با اشاره به درخواست اعطای مبلغ یک هزار و ۱۳۵ میلیارد تومان اعتبار به قطعه سازان، تصریح می کند: چنانچه روش اجرایی اختصاص این مبلغ به صورت وام به شرکت های تأمین کننده قطعات تعیین شود، تمام مشکل نقدینگی قطعه سازان برطرف و آنها اقساط معوقه خود به سیستم بانکی را پرداخت خواهند کرد.

بدقولی دولت گریبان قطعه سازان را گرفت

دولت نهم به قطعه سازان وعده داده بود برای برطرف شدن مشکلاتشان به آنها ۱۱۳۵ میلیارد تومان کمک کند. با وجود این که رییس جمهور موافقت خود را با اعطای این کمک اعلام کرده است، اما این پول هنوز پرداخت نشده است. این در حالی است که این مبلغ جدا از ۱۵۰ میلیارد تومانی است که وزیر صنایع وعده پرداخت آن به قطعه سازان راداده است. بر اساس مصوبات شورای پول و اعتبار، مقرر شده سقف مجموع اعتباراتی که بانک ها می توانند به گروه ایران خودرو و سایپا اعطا کنند، از اعتبارات اختصاصی به شرکت های زیرمجموعه آنها منفک شود. به این ترتیب، شرکت های زیرمجموعه می توانند بدون این که معطل گروه ایران خودرو و سایپا شوند، به طور مستقیم وام بانکی دریافت کنند. در همین راستا، مقرر شده ۱۳۰ میلیارد تومان از طریق بانک های تجارت و سپه مستقیماً به قطعه سازان اختصاص یابد تا بخشی از مشکلات آنها حل شود. این در حالی است که بنا به اظهارات قطعه سازان، هم اکنون وضعیت مالی آنها مطلوب نبوده و از این لحاظ به شدت تحت فشار قرار دارند؛ به ویژه این که پرداخت پول قطعه سازان از سوی خودروسازان نیز با تأخیر انجام می شود. به موازات، بانک ها هم برای دریافت پولشان به آنها فشار وارد می کنند. به گفته رییس انجمن قطعه سازان، بدهی مجموع دو خودروساز بزرگ کشور به قطعه سازان حدود هزار میلیارد تومان است.

چندی پیش مسعود نوبری، مدیرعامل یک شرکت قطعه سازی، صراحتاً از استنثار قطعه سازان توسط خودروسازان گفته بود. به اعتقاد نوبری، خودروسازان در قرارداد اولیه، پرداخت پول قطعه سازان را بین ۶۰ تا ۹۰ روز تعیین می کنند، اما برگشت پول بیش از این تاریخ به تأخیر می افتد. این در حالی است که اگر یک قطعه دارای ایراد باشد، تمام محصولات برگشت داده می شود. ولی اگر خودروسازان به تعهدات مالی خود عمل نکنند، جرأت نمی کنیم حرفی به زبان بیاوریم، زیرا رابطه شان را با ما قطع می کنند. نوبری حتی از حاکمیت روابط سیاسی بر قطعه سازی خبر داده و

طور کلی متوقف شده است. بسیاری از قطعه سازان نیز برای پروژه های توسعه ای خود به مشکل برخوردند، زیرا در پیچ و خم دریافت وام های بانکی مانده و دچار بحران تأمین منابع مالی هستند.

قربانی افزایش قیمت مواد اولیه را مشکل دیگر صنعت قطعه سازی دانسته و تصریح می کند: در حال حاضر اکثر شرکت ها با بحران رو به رو هستند، زیرا بسیاری از آنها در تأمین مواد اولیه مشکل دارند. از سوی دیگر، خودروسازان توان پرداخت طلب قطعه سازان را ندارند. این در حالی است که طی چهار سال گذشته، قطعه ساز بهای تولیدات خود را افزایش نداده است، اما بسیاری از هزینه های تولید مانند دستمزد کارگر و بهای مواد اولیه به شدت افزایش یافته است. در پی این بحران ها، قطعه سازان تصمیم گرفتند روش های جدید مهندسی را پیش بگیرند تا به گونه ای بحران های به وجود آمده را خنثی کنند.

وی با تأکید بر این که راه اندازی واحدهای تحقیق و توسعه در کارخانه های تولیدی یک نیاز ضروری به شمار می آید، می گوید: بسیاری از برندهای مطرح جهانی صنعت قطعه سازی در اروپا فعالیت می کنند، اما اگر مشکلات مالی صنعت قطعه سازی کشور از میان برود، ظرف پنج سال آینده ایران می تواند به یکی از قطب های صنعت قطعه سازی جهان بدل شود. در حال حاضر مهندسی ساخت در کشور وجود دارد و تمام قطعه سازان می دانند باید چه چیزی تولید کنند. به علاوه، حضور نیروی انسانی جوان و تحصیل کرده موجب شده تا فرآیند نوآوری در تولید قطعه با شتاب بیشتری دنبال شود. اما این پتانسیل ها باید به درستی هدایت شوند.

وی دیگر مزیت قطعه سازان داخلی را شرایط جغرافیایی کشور اعلام کرده و می افزاید: کشور ما پلی است میان اروپا و آسیا و این مهم ترین مزیت تولید کنندگان داخلی به حساب می آید. در حال حاضر بستر سازی برای صنعت قطعه سازی به وجود

شرکت های خودروسازی نیز ساخت قطعات را به صورت مهندسی معکوس انجام می دادند. یعنی قطعه را دریافت و آن را مونتاژ می کردند و بر اساس نقشه هایی که طراحی می شد، شروع به ساخت می کردند.

فاز بعدی که قطعه سازی وارد آن شد، تولید قطعات سمند بود. اما در سمند، قطعه ای وجود نداشت تا روش مهندسی معکوس روی آن صورت گیرد. به همین دلیل، قطعه ساز می بایست خود را به یک روش مهندسی مجهز می کرد تا با خودروساز هماهنگ شود. این مرحله، نقطه عطفی در صنعت قطعه سازی به حساب می آید، چراکه قطعه سازان با تکنولوژی روز دنیا تولید می کردند. کم کم با تولید خودروهای روز دنیا مانند پژو ۲۰۶ و چند نمونه دیگر، نقایص به تدریج از بین رفت. در این مقطع، دیگر قطعه ساز بر اساس نمونه سازی به دنبال تولید نمی رود، بلکه مطابق یکسری نقشه های رایانه ای، تولید انجام شود.

آقای قربانی، نماینده قطعه سازان ایرانی، در خصوص روند رشد قطعه سازان داخلی می گوید: «ما هزینه سنگینی برای رسیدن به این نقطه پرداخته ایم. گرچه گهگاهی صدای ناموزون حمایت از واردات از سوی برخی مراجع تصمیم گیر، خستگی راه پیموده را بر تن و جان ما می گذارد، اما راه صنعت خودروسازی ایران دیگر کار کردن با قطعات وارداتی نیست.»

وی در خصوص مشکلات قطعه سازان به خبرنگار «اقتصاد ایران» می گوید: در یک سال اخیر از چند جبهه به قطعه سازان فشار وارد آمده است. مشکل اول این که، شبکه بانکی به هیچ وجه سیاست حمایت از تولید را در پیش نگرفت. البته به صورت شعار حرف های زیادی زده شد، اما هیچ گاه این گفته ها به صورت عملیاتی در نیامده است. همه می دانند برای قطع وابستگی به کشورهای دنیا باید تولید را توسعه داد. اما همکاری بانک ها در طول دو سال گذشته با واحدهای تولیدی بسیار کمتر شده و به همین دلیل، فعالیت های چند شرکت قطعه سازی به

از بانک‌ها چه خبر؟

● اولین خودپرداز سیار بانک صادرات ایران به راه افتاد. به منظور دسترسی و استفاده آسان مردم از خدمات نوین بانکی و جلب رضایت هرچه بیشتر مشتریان، اولین خودپرداز سیار بانک صادرات ایران (Mobile ATM) راه‌اندازی و شروع بکار کرد. به گزارش روابط عمومی بانک صادرات ایران، خودپرداز سیار این بانک که متشکل از ۲ دستگاه ATM با تجهیزات مورد نیاز جانبی از قبیل آنتن ماهواره و سیستم‌های تأمین برق می‌باشد، بر روی یک دستگاه خودروی سواری تعبیه و نصب شده و این خودپرداز سیار بدون نیاز به برق شهری و خطوط ارتباطی زمینی، قابلیت سرویس دهی به کلیه دارندگان سپهر کارت و دارندگان کارت بانک‌های عضو شبکه شتاب را در هر مکانی و در کوتاه‌ترین زمان ممکن خواهد داشت.

● علیرضا حیدرآبادی پور، عضو هیأت مدیره بانک سپه و ناظر بر اعتبارات این بانک در گفت‌وگو با خبرنگاران اعلام کرد: در راستای اجرای بند ۲ ماده ۱۰ قانون برنامه چهارم توسعه و همگام با سیاست‌های دولت خدمتگذار و چارچوب سند چشم‌انداز بیست ساله کشور، بانک سپه آمادگی دارد با پذیرش و بررسی طرح‌های کشاورزی در سراسر کشور، تسهیلات در قالب عقود اسلامی کوتاه‌مدت به طرح‌های کشاورزی پرداخت کند. علیرضا حیدرآبادی پور افزود: متقاضیان برای اخذ تسهیلات می‌توانند به شعب بانک سپه در سراسر کشور مراجعه کنند.

● بانک اقتصاد نوین اسفند ماه یک‌هزار میلیارد ریال اوراق گواهی سپرده منتشر می‌نماید. معاون بازاریابی و ارتباط با مشتریان بانک اقتصاد نوین گفت: در چهارمین مرحله فروش اوراق گواهی سپرده بانک اقتصاد نوین، تمام ۵۰۰۰ میلیارد ریال اوراق عرضه شده به فروش رفت. حسین درویش‌ها افزود: بانک اقتصاد نوین از اسفند ماه ۱۳۸۴ مجوز فروش ۳ هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال اوراق گواهی سپرده از بانک مرکزی دریافت کرد که تاکنون ۲ هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال از این اوراق عرضه شده است. درویش‌ها گفت: اوراق گواهی سپرده بانک اقتصاد نوین، بی‌نام و قابل انتقال به غیر است و سود علی‌الحساب ۱۶ درصدی آن به صورت روزشمار هر سه ماه یکبار پرداخت می‌شود.

● مشتریان بانک ملی ایران می‌توانند صورتحساب تسهیلات خود را از طریق اینترنت دریافت کنند. به گزارش روابط عمومی بانک ملی ایران، مشتریانی که تمایل دارند از این خدمت اینترنتی بانک ملی استفاده کنند، باید با مراجعه به سایت بانک ملی و انتخاب لینک خدمات اینترنتی، بعد از وارد کردن شناسه کاربری و رمز انتخاب گزینه عملیات تسهیلات، شماره تسهیلات و کد شعبه را وارد کنند. مشتریانی که تاکنون به عضویت خدمات اینترنتی سایت بانک ملی در نیامده‌اند، باید برای دریافت صورتحساب اینترنتی تسهیلات بعد از عضویت در بخش خدمات اینترنتی این سایت از طریق انتخاب گزینه کاربر جدید، مشخصات خود را در فرم تعبیه شده این بخش ثبت کنند.

بوده است که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۳۷۵ درصد افزایش نشان می‌دهد.

جهانی شدن قطعه‌سازی

در جهان امروز، بازار خودرو و قطعه، بازاری با رقابت فشرده و حضور شرکت‌های بزرگ است که بی‌شک الزامات و بایسته‌های خاص خود را دارد. لذا کشورهای در حال توسعه برای حضور در این بازار و کسب سهمی شایسته از آن و رقابت با غول‌های این صنعت، کاری بسیار دشوار در پیش دارند. در هنگامه تولید رقابتی و عصر مشتری محوری، برخورداری از مزیت‌های حیاتی نظیر کیفیت و قیمت، اصلی‌ترین ارکان بقای تولیدکنندگان محصول و ارابه‌دهندگان خدمت به شمار می‌آید. از این رو، آینده صنعت خودرو، قطعه و مجموعه‌سازی کشور با توجه به حضور ناگزیر شرکت‌های فعال ایرانی در بازارهای جهانی و بقا در آن، نیازمند بررسی و بازنگری سیاست‌ها و راهکارها می‌باشد.

در این میان، صنعت قطعه‌سازی کشور به عنوان پیش‌نیاز صنعت خودروسازی، با فرصت‌ها و چالش‌های بی‌شماری روبه‌رو است. طی سال‌های اخیر به ویژه با تسریع روند جهانی شدن، بزرگ‌ترین چالش این صنعت، جهانی شدن و دستیابی به استانداردهای بین‌المللی در زمینه‌های رقابتی است و صرفاً با افزایش کیفیت و کاهش قیمت در افق روشن جهانی‌سازی و همسو با الزامات جامعه جهانی قرار خواهد گرفت.

مهندس شیوپور، مدیرعامل شرکت سایپکو، در مورد وضعیت صنعت قطعه‌سازی در کشور به خبرنگار ما می‌گوید: صنعت خودروی ایران در شرایط کنونی و در مواجهه با بازارهای به شدت رقابتی، با فرصت‌ها و تهدیدهای بی‌شماری مواجه بوده و ناگزیر از اتخاذ رویکردی جامع در این زمینه است. به اعتقاد وی، مهم فرصت‌های صنعت خودروی ایران را می‌توان در مواردی چون وفور منابع ارزی ناشی از منابع عظیم خدادادی، برخورداری از بازار رو به رشد داخلی و خارجی و تولید با تیراژ بالا توسط خودروسازان داخلی خلاصه کرد. در مقابل، تهدیدهای مختلفی گریبانگیر صنعت خودروی کشور است که از آن جمله می‌توان به حذف موانع غیرتعرفه‌ای و کاهش تدریجی موانع تعرفه‌ای، آزادسازی تدریجی واردات، حضور خودروسازان خارجی، اشباع بازار و کاهش قیمت خودروها، تشدید نیاز صنعت خودرو به ارز، حرکت سرمایه‌گذاری‌های خارجی منطقه به سمت چین، هند و تایلند، نامساعدبودن و ریسک بالای محیط کسب و کار صنعت خودروی کشور، احتمال کاهش تقاضای خودروی داخلی در کوتاه‌مدت، دخالت‌های مستقیم دولت در صنعت خودرو، سختگیرانه شدن الزامات قانونی، افزایش هزینه‌های تولید و مهاجرت نیروی انسانی کارآمد به خارج از کشور اشاره کرد.

گفته بود: "به صنعت قطعه‌سازی با نگاه اقتصادی نگرینسته نمی‌شود و مسایل سیاسی بر این صنعت حکمفرماست."

آنچه مشخص است، قطعه‌سازان با مشکلات زیادی دست به گریبان هستند و در این میان، عدم تعهد دولت به پرداخت کمک‌های مالی به آنها، باعث تشدید مشکلات قطعه‌سازان شده است.

نوآوری با ال - ۹۰

عده‌ای معتقدند ورود ال-۹۰ به ایران، تحولی اساسی در صنعت قطعه‌سازی کشور به وجود آورده و به نوعی، اولین زمینه‌های ایجاد نوآوری و خلاقیت را در این صنعت ایجاد کرده است. این خودرو از آن نظر دارای اهمیت است که طبق قرارداد باید همزمان با اجرای پروژه، حدود ۵۰ تا ۶۰ درصد قطعات مورد نیاز در داخل کشور ساخته شود، اما تا پیش از آن، معمولاً خودروساز، اتومبیلی را به کشور وارد می‌کرد و پس از آن، اجزایی را که امکان ساخت آنها در داخل وجود داشت، به قطعه‌سازان واگذار می‌کرد.

ساسان قربانی، عضو هیأت مدیره انجمن قطعه‌سازان، معتقد است: تیراژ بالای قطعات خودروی ال-۹۰ موجب شده تا فرآیند مهندسی ساخت در بسیاری از تولیدات گسترش یافته و فرصت‌های صادراتی برای قطعه‌سازان به وجود آید.

صادرات قطعه

سال گذشته قطعه‌سازان خودرو وعده داده بودند که حداقل ۳۰۰ میلیون دلار از محل صدور قطعات، درآمد ارزی نصیب کشور خواهند کرد. اما تنها نیمی از رقم فوق (۱۵۰ میلیون دلار) از محل صدور قطعات خودرو نصیب کشور شد.

رییس انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودروی ایران، دلیل عدم تحقق این میزان را انحصار بازارهای خودروی جهان دانسته و می‌گوید: سهم بازار خودرو در جهان هزار میلیارد دلار است که اگر ایران حداقل یک درصد از این سهم را به خود اختصاص دهد، باید سالانه ۱۰ میلیارد دلار از محل صدور قطعات خودرو درآمد نصیب کشور شود.

بر اساس گزارش گمرک کشور، در هشت ماهه نخست سال جاری لوازم و قطعات وسایط نقلیه ۰/۶ درصد از کل صادرات غیرنفتی را به خود اختصاص داده است. بر اساس این گزارش، امارات متحده عربی عمده‌ترین خریدار قطعات وسایط نقلیه از کشورمان بوده است. در این مدت، هفت میلیون و ۶۵۱ هزار دلار قطعات وسایط نقلیه به این کشور صادر شده است. فرانسه نیز با سه میلیون و ۸۱۷ هزار دلار در رتبه دوم قرار دارد.

در مجموع، در هشت ماهه نخست سال جاری ۲۰ میلیون و ۳۵۸ هزار دلار انواع لوازم و قطعات وسایط نقلیه به ۵ کشور جهان صادر شده است. میزان کل صادرات خودرو و قطعات یدکی در هشت ماهه نخست سال جاری نیز ۲۳۵ میلیون و ۴۹۵ هزار دلار