

## خودرو و قطعه

در گفت و گوی فعالان صنعت قطعه با **سازمان** مطرح شد

## صادرات قطعه به شرط روز آمدی

برخی کشورها از جمله چین و ترکیه، صنعت خودرو خود را نخست از قطعه‌سازی آغاز کردند. امروز حتی برخی کشورها فقط روی صنعت قطعه متمرکز هستند. برخی کارشناسان عنوان کرده‌اند اگر ایران از صنعت قطعه به سوی خودروسازی حرکت می‌کند، موفق‌تر ظاهر می‌شود، درحالی که امروز به دلیل تحریم و کمبود قطعات، خودروها ناقص تولید می‌شود. برای تجاری‌سازی بعضی از مدل‌های مونتاژی گاه چند ماه خط تولید معطل یک یا چند قطعه مانند کاتالیست می‌ماند. قطعه‌سازی ایران در دهه ۷۰ آغاز به کار کرد و از عمر آن حدود ۲ دهه می‌گذرد اما با این پیشینه هنوز به جایگاه مورد انتظار در بازارهای جهانی دست نیافته است. ترکیه در صنعت قطعه از ایران پیشی گرفت و به‌زودی شاهد خواهیم بود که قطعات هندی هم عرصه را برای قطعات ایرانی تنگ‌تر کند. این در حالی است که برای افق ۶۰۴ میلیارد دلار صادرات در این حوزه در نظر گرفته شده بود. با آغاز دوباره نهضت داخلی‌سازی، ایران چندتر می‌تواند در این حوزه یعنی صادرات موفق باشد. فرمانده نیروی زمینی ارتش با بیان اینکه در حوزه قطعه‌سازی به خودکفایی رسیده‌ایم، عنوان کرده بود، نیروی زمینی توانمندی و توانایی لازم را دارد که در حوزه قطعه‌سازی به کشورهای دوست کمک کند. حال با این ظرفیت و امکانات در صنایع دفاعی، صنعت قطعه کشور می‌تواند در مشارکت با این بخش به سوی بازارهای جهانی حرکت کند.



عکس: آیدیا فریدی

## داخلی‌سازی قطعات ادامه دارد



استاندار جهانی تولید و عرضه کند. حتی با اطمینان می‌توان گفت کیفیت قطعات تولیدی داخل با کیفیت محصولات اروپایی برابری می‌کند و قیمت آنها از قطعات تولیدی چین هم پایین‌تر است. یزدان بخش با بیان اینکه این فرصت، شانس بزرگی برای صنعت کشور است، گفت: تحقق صادرات فقط نیازمند بستر است؛ بنابراین درخواست قطعه‌سازان از مسئولان این است که این فضا را در اختیار صنعتگران قرار دهند.

## پاشنه آشیل تولید

با این توانمندی هنوز شاهدیم که خودروهای ناقص تجاری نشده در کارخانجات بزرگ کشور موجود است که یکی از معضلات بازار خودرو را رقم زده است. یزدان بخش در این باره توضیح داد: در یک خودرو ممکن است یک پیچ یا یک قطعه که سهم آن از ۱۰۰ درصد فقط یک‌دهم درصد است، آن را تجاری نکنند و به راحتی یک قطعه جزئی خودرو

پیمان یزدان بخش از فعالان صنعت قطعه در این باره به **سازمان** گفت: داخلی‌سازی و عمق ساخت داخل از سالهاست همزمان با سن قطعه‌سازی در کشور انجام می‌شود و نهضت تعمیق ساخت داخل در دور جدید مربوط به تکمیل باقی درصد ساخت داخل خودروهاست. وی افزود: در برخی مدل‌ها تا ۹۰ درصد تعمیق ساخت داشتیم و هم‌اکنون در درصدهای پایانی برای قطع وابستگی در حال انجام کار هستیم. این فعال صنعت قطعه در بحث صادرات اظهار کرد: یکی از بسترهای صادرات، زمینه همکاری اقتصادی بین دو کشور است که ما از مسئولان کشوری و دولتی درخواست می‌کنیم به قطعه‌سازان کمک کنند تا این صنعتگران بتوانند از فضاهای ایجادشده در حوزه سیاسی اقتصادی استفاده کرده و محصولات را حداقل به این کشورها صادر کنند. قطعه‌سازان استقبال می‌کنند و منتظر چین فرصت‌هایی هستند. او ادامه داد: صنعت قطعه این توانمندی را دارد که محصولاتش را در کلاس و

## صادرات زمانبر



در ادامه نادر خلدی یکی از دیگر از فعالان صنعت قطعه با اشاره به نیروی کار و انرژی ارزان کشور به **سازمان** گفت: به‌طور قطع، صنعت قطعه کشور امکان و ظرفیت صادرات را تولید کرده و در حال حاضر به اگر ارتباطات بین‌المللی برقرار بود، صادرات محصولات ادامه می‌داشت. وی افزود: تحقق صادرات در کوتاه‌مدت بعید است نه از بابت که صرفه اقتصادی ندارد، برعکس صادرات با شرایط فعلی به‌نفع تولید است، زیرا نیروی کار و انرژی در کشور بسیار ارزان است و قطعات با قیمت تمام‌شده پایین‌تری حتی نسبت به چین و ترکیه تولید و عرضه می‌شود. این فعال صنعت قطعه درباره کیفیت و امکان صادرات گفت: قطعات تولیدی داخل دارای کیفیت است اما هر کارخانه و خودروسازی کیفیت و استانداردهای خاصی را برای محصولات خود تعریف می‌کند. گاهی مشتری چون محصول را در مدت کوتاه و نیز ارزان می‌خواهد از قطعه‌ساز کیفیت خیلی بالا طلب می‌کند. قطعه‌ساز بر اساس درخواست و سفارش مشتری محصولات را تولید کرده و در اختیار خودروساز قرار می‌دهد. او تصریح کرد: صنعتگر داخلی در هر سطحی از کیفیت و استاندارد که مشتری بخواهد قطعات را می‌تواند تولید و تامین کند؛ این ظرفیت در صنعت قطعه کشور وجود دارد.

## ضرورت صادرات برای موفقیت

خلدی با بیان اینکه ما در خودروسازی موفق نخواهیم بود، گفت: ترکیه و چین ابتدا قطعه‌سازان خوبی بودند،

مزیت رقابتی می‌تواند داشته باشد. او ادامه داد: برندسازی در سایه قدرت رقابت شکل می‌گیرد که بخشی مربوط به کیفیت و قسمتی هم مربوط به قیمت تمام‌شده محصول است. به این ترتیب، می‌توانیم مشتری‌هایی در سطح بین‌المللی جذب کنیم. این فعال صنعت قطعه اظهار کرد: با این شیوه قیمت‌گذاری در صنایع بالادستی تولید شاهدیم که شرکت فولاد با سود بالا سال مالی خود را می‌بندد، درحالی که خودروساز و به تبع قطعه‌ساز با زیان انباشته روبه‌رو است. این شرایط رقابت در عرصه بین‌المللی را سخت می‌کند.

یزدان بخش در پایان گفت: امیدوارم دولت و نهادهای مسئول دست‌کم برای صنعت خودرو، در بازار کشور همسایه روسیه بستری برای صادرات فراهم کند که بازار بسیار بزرگ و بکری است که مغفول مانده. در این میان، قطعه‌سازان نیز درخواست دارند زیرساخت‌ها انتقال یابد و صادرات به این کشور همسایه را از دست ندهیم.

## حفظ بازارهای بین‌المللی



گذشته است؛ بنابراین آنچه در داخل تولید می‌شود قابلیت صادرات نداشته و صنعتگر برای شرکت‌های خارجی براساس سفارش آنها قطعه‌ها را تولید و تامین کند. رون با بیان اینکه ایران در تولید برخی قطعات مانند سوپاپ، بوش موتور و پرس‌های متالورژی پودر (سیستمی است که دنده را به شکل پودر تولید می‌کند) بسیار قوی است، افزود: صادرات این قطعات به برخی کشورهای همسایه ادامه دارد. علاوه‌بر این در تولید قطعات ماشین‌آلات کشاورزی مانند تراکتور هم قطعه‌سازان کشور فعال هستند. عضو اتحادیه صنف فروشندگان لوازم یدکی درباره افق ۱۴۰۴ صنعت قطعه مبینی بر صادرات ۶ میلیارد دلاری قطعه هم گفت: با روند فعلی شدنی نیست، چراکه ماشین‌آلات مورد استفاده در این صنعت قدیمی بوده و توانسته‌ایم فناوری خود در این بخش روزآمد کنیم. رون در پایان اظهار کرد: تولیدکننده داخلی باید از این فرصت استفاده کرده و با افزایش کیفیت محصولات خود، رضایت مشتریان را جلب کند که وقتی تحریم‌ها برطرف و دوباره دروازه باز شد رغبت به خرید محصولات داخلی از سوی مقاضیان بیشتر باشد.

نادر رون یکی از تولیدکنندگان و تامین‌کنندگان قطعات بازار لوازم یدکی درباره صادرات قطعات به بازارهای بین‌المللی در گفت‌وگو با **سازمان** گفت: با اینکه الکترونیک که نرخ ارز افزایش پیدا کرده و این امر سبب‌شده تولید نسبت به واردات مزیت پیدا کند، به‌طور طبیعی باید صادرات افزایش یابد اما برای استفاده از چنین موقعیتی لازم است برنامه‌ریزی شده و زیرساخت‌ها فراهم شود. وی افزود: با شروع تحریم‌ها، صادرات قطعات کشاورزی ادامه دارد اما بیشترین میزان این صادرات به شرکت‌های همسایه و کشورهای همجوار محدود می‌شود. در تولید برخی اقلام مانند مواد اولیه نیز کشور به‌لحاظ نیروی کار و انرژی ارزان، مزیت نسبی دارد در نتیجه نرخ تمام شده برخی قطعات نسبت به رقیبان خارجی و حتی چینی‌ها، پایین‌تر است. این فعال صنعت قطعه در ادامه به برخی مشکلات موجود در امر تولید و صادرات اشاره کرد و گفت: بخشی از فناوری‌های موجود در صنایع داخلی مربوط به دهه‌های پیش است. علاوه‌بر این، از دیگر مشکلات ما در حوزه قطعه این است که قطعات داخلی ویژه خودروهایی بوده که از زمان تولید آنها سال

سپس وارد خودروسازی شدند. ما نیز از این بستر است که می‌توانیم صادرات خودرو داشته باشیم. در این باره ضرورت دارد قطعاتی صادر شود که نگر و انرژی‌بر است؛ قطعاتی مانند ریخته‌گری، دایکست، اما قطعات های‌تک و الکترونیک که معمولاً فناوری بالایی نیاز دارند و نفر در آنها دخیل نیست، قطعاتی وارداتی بوده که امکان تولید در کشور وجود ندارد اگر تولید شوند گران‌تر از مشابه خارجی بوده که امکان صادرات نخواهد داشت. این فعال صنعت قطعه در ادامه سخنان خود در بحث صادرات گفت: برای صادرات حتی این قطعات در بلندمدت به مشکل برخورد خواهیم کرد، زیرا فناوری به سرعت در جهان در حال تغییر است و ما اگر قطعات را نتوانیم با فناوری بروز تولید کنیم قیمت آن بالا رفته و در ادامه صادرات به بازارهای جهانی با مشکل روبه‌رو خواهد شد. او اضافه کرد: وقتی در بازار جهانی برند معتبری شویم، قیمت محصولات بالاتر می‌رود و در این شرایط رقابتی مانند چین و هند پیدا می‌شوند. قطعه‌سازان هندی هم در بخش قطعات ریخته‌گری داخلی قوی هستند. ما باید بتوانیم با فناوری خود را ادامه و گسترش بازارمان قیمت‌ها را کاهش داده و فعالیت داشته باشیم. خلدی با بیان اینکه ضرورت دارد با سود حاصل از صادرات برای توسعه همین صنعت هزینه کرد، گفت: این در حالی است که برخی کارخانه‌دارها با سود حاصل از فروش به‌دنبال خرید زمین و سرمایه‌گذاری در حوزه غیرصنعتی هستند. آنها باید با کمک دولت و تسهیلات ارزانی قیمت، فناوری جدید را کسب و خود را روزآمد کنند.

## قطعات ماشین‌آلات کشاورزی و بازار خارجی



اما به‌دلیل وجود نیروی انسانی و انرژی ارزان در کشور تولید این قطعات و ماشین‌آلات به‌صرفه است. این موضوع حتی درباره قطعات خودروهای سنگین هم صدق می‌کند. اکبر پورپایدار در توضیح بیشتر درباره این موضوع اظهار کرد: تولید قطعاتی که نیروی انسانی و ساعت‌های بیشتری را درگیر می‌کند، در ایران به‌صرفه است. در این میان، چون بیشتر قطعات خودروهای سواری به‌طور اتوماتیسون تولید شده و خط تولید آنها باتیک است، نرخ آنها در کشورهای صنعتی بسیار رقابتی است. علاوه‌بر این کیفیت آنها هم در سطح مطلوبی قرار دارد. او افزود: نبود ماشین‌آلات روز سبب شده تولید قطعات خودروهای سواری در ایران رقابتی نباشد و به همین دلیل هم ما مزیتی در صادرات این قطعات (خودروهای سواری) نداریم. او با بیان اینکه بیشتر صادرات در حوزه قطعات مربوط به ماشین‌آلات کشاورزی است، گفت: در خودروهای سنگین هم همین‌گونه است و به‌عنوان مثال، اگر شرکت ولوو بخواهد قطعات مورد نیازش را به قطعه‌سازان ایرانی سفارش دهد، هزینه تولید آن بسیار پایین می‌آید. اکبر پورپایدار درباره فعالیت قطعه‌سازان تبریزی در تولید قطعات سنگین و ارزآوری آنها خاطر نشان کرد: بیشتر صادرات در بخش قطعات نیمه‌ساخته و ریخته‌گری است اما درباره ماشین‌آلات کشاورزی صادرات متنوع‌تر و قرار بود بین یک تا ۲ میلیون تیراژ داشته باشیم و بخشی از آنها به بازار تونس برود اما با شروع تحریم‌ها این قرارداد را فسخ کردند.



در ادامه عباس سلیمیان یکی از فعالان صنعت قطعه به **سازمان** گفت: برخی قطعه‌سازان می‌توانند به راحتی هر قطعه‌ای را تولید و تامین کنند. سلیمیان درباره تامین قطعات برای خط تولید خودروسازان جهانی افزود: با توجه به مشکلات مربوط به مرادوات بانکی این امر شدنی نیست، علاوه‌بر اینکه خودروسازان برای تامین قطعات خود قراردادهای بزرگ می‌بندند. البته مشکل بانکی و جابه‌جایی پول برای قطعات لوازم یدکی هم وجود دارد اما صنعتگر ایرانی به‌جای پول قطعات یدکی ماشین‌آلات را خریداری کرده یا پول را با واسطه یک یا چند کشور دیگر جابه‌جایی می‌کند. او یادآور شد: تولیدکننده برای عبور از شرایط سخت تاگزیر باید راهکارهای جدید پیدا کند. به‌عنوان مثال، برخی تولیدکنندگان صادرات را به‌طور چمدانی و به‌واسطه کشور سوم انجام می‌دهند. سلیمیان معتقد است اگر تحریم به‌وجود نمی‌آمد قطعه‌سازان ایرانی می‌توانستند بزرگ‌ترین قطعه‌ساز در خاورمیانه باشند. پیش‌تر قطعه‌سازان زیادی به فرانسه و سایر شرکت‌های خودروساز جهانی قطعه صادر می‌کردند. به‌عنوان مثال، سیتروئن با ما قرارداد بست و نمونه‌ها مورد تایید آنها قرار گرفت و قرار بود بین یک تا ۲ میلیون تیراژ داشته باشیم و بخشی از آنها به بازار تونس برود اما با شروع تحریم‌ها این قرارداد را فسخ کردند.

## صادرات خودرو و قطعات

## از رویا تا واقعیت



امیر حسن کاکایی / عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت

همه می‌دانیم که صادرات، کلید موفقیت توسعه اقتصاد و صنعت کشور است. صادرات از چند منظر موضوع مهمی است. نخست این‌که وقتی صادرات داریم؛ یعنی کالایی رقابت‌پذیر در سطح جهانی داریم و کالای رقابت‌پذیر یعنی کالای با کیفیت و قیمت مناسب. برای صادرات، باید به دانش و فناوری روز مسلح باشیم. پس وقتی صادرات داریم یعنی در حال سرمایه‌گذاری روی تحقیق و توسعه هستیم. اگر این امر را جدی گرفتیم؛ یعنی سیستم پویایی از منابع انسانی را در کشور به کار می‌گیریم و منابع انسانی خودبه‌خود به سمت رقابت‌پذیری گام بر می‌دارند. از طرفی صادرات یک توازن ارزی برای هر صنعتی ایجاد می‌کند. بدیهی است که صنعتی مانند خودرو، ارزیز بوده و هیچ کشوری نیست که خودروسازی کاملاً مستقل داشته باشد. حداقل وابستگی، ورود برخی مواد اولیه است. به‌مانند که صنعت خودرو رقابت‌پذیر، حتی در آلمان و ژاپن، صنعتی است که قطعات و مجموعه‌ها را از قطعه‌سازان و مجموعه‌سازان جهانی رقابت‌پذیر تامین می‌کند که منحصر به یک کشور نیست؛ بنابراین صادرات یک توازن مناسب برای آن کشور و صنعتش ایجاد می‌کند. بدین ترتیب صادرات، اولویت اصلی دولت‌ها و صنایع اصلی در هر کشور پیشرفته است و برای ما هم سال‌هاست در ظاهر در اولویت قرار گرفته است، اما با وجود این واقعیت و درک لزوم آن، در سال‌های اخیر، عملاً صادرات در صنعت خودرو، بیشتر شبیه یک شوخی است. یکی از دلایل ظاهری این وضعیت، نداشتن محصول جدید متناسب با بازارهای صادراتی در نظر گرفته می‌شود. اما واقعیت این است که این وضعیت ناشی از دلایل ساختاری متعددی است. ماجرای مرغ و تخم‌مرغ است؛ وقتی صادرات نداریم و بازار داخلی، تشنه است؛ نیازی به تحقیق و توسعه هم نداریم. وقتی تحقیق و توسعه نداریم، محصول صادراتی نداریم. اما ما در مقطعی محصول صادراتی هم داشتیم و صادرات خوبی هم پیدا کردیم. اما چرا ادامه نیافت؟ به‌نظر می‌رسد چند موضوع مهم را جدی نگرفتیم. صادرات زمین‌بازی حرفه‌ای‌هاست. هر چند سیاست در صادرات خودرو نقش جدی بازی می‌کند اما مهارت‌های مدیریتی، فروش و حتی طراحی هم برای ادامه صادرات مهم است. متأسفانه ما این مهارت‌ها و دانش‌ها را دست‌کم گرفتیم. ورود به یک بازار جدید خودرو، کار بسیار سخت و طاقت‌فرسایی است. بازاریابی و ایجاد اطمینان در مشتری، حتی با داشتن بهترین خودروها، نیازمند استفاده از هنر و فناوری در فروش و تصویرسازی و برندسازی است. وقتی یک بازار اولیه به‌وجود آمد، باید با قدرت در آن بازار ماند. متأسفانه ما در ایران، صادرات را یک شوخی می‌دانیم و در نتیجه در کشور هر وقت مشکلی به‌لحاظ تولید ایجاد شده است یا اینکه بازار داخلی خیلی رونق می‌گیرد، به راحتی بازار صادراتی را فراموش می‌کنیم. بدین ترتیب شرکت‌های ما به‌عنوان شرکت‌های بی‌تعهد و بی‌مسئولیت شناخته می‌شوند.

یونس اکبر پور  
پایدار؛ نبود  
ماشین‌آلات  
روز سبب شده  
تولید قطعات  
خودروهای  
سواری در ایران  
رقابتی نباشد و  
به همین دلیل  
هم ما مزیتی در  
صادرات این  
قطعات نداریم

نادر رون؛ در  
تولید برخی  
اقلام در کشور  
به‌لحاظ نیروی کار  
و انرژی ارزان،  
مزیت نسبی  
داریم؛ در نتیجه  
نرخ تمام‌شده  
برخی قطعات  
برای ما نسبت به  
رقیبان خارجی  
پایین‌تر است

نادر خلدی؛  
صنعتگر داخلی  
در هر سطحی  
از کیفیت و  
استاندارد که  
مشتری بخواهد  
قطعات را  
می‌تواند تولید  
و تامین کند؛  
این ظرفیت در  
صنعت قطعه  
کشور وجود دارد

نادر خلدی؛  
صنعتگر داخلی  
در هر سطحی  
از کیفیت و  
استاندارد که  
مشتری بخواهد  
قطعات را  
می‌تواند تولید  
و تامین کند؛  
این ظرفیت در  
صنعت قطعه  
کشور وجود دارد