

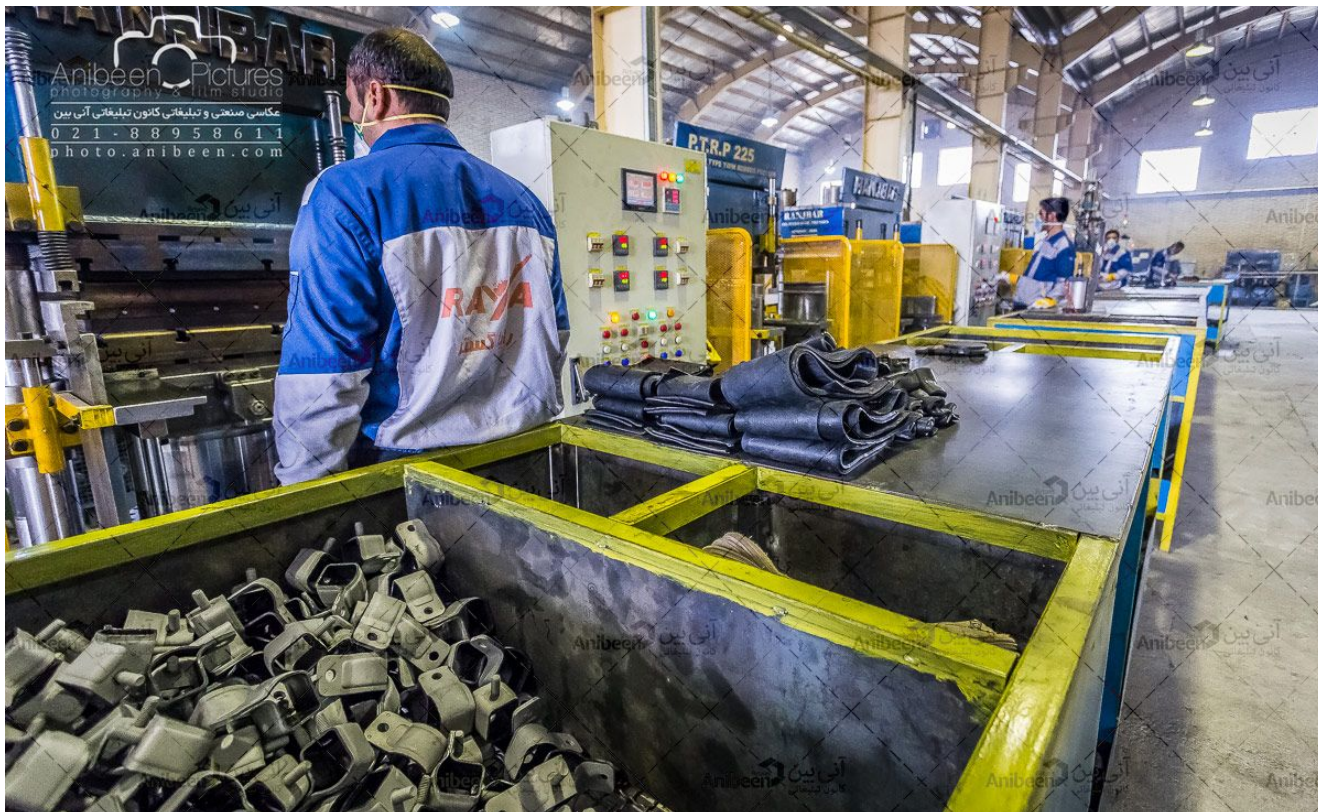
# درگیری تازه قطعه سازان و خودروسازان بر سر قیمت ها؛ یک گام دیگر به سمت ورشکستگی - دیجیاتو

غزاله زاهدی | شنبه، ۲۲ دی ۱۳۹۷

صنعت خودرو با مشکلاتی مواجه است و بسیاری از مواد اولیه افزایش قیمت را تجربه کرده اند. خروج کامل دولت از قیمت گذاری و بازار تولیدات بخش خودرو اتفاق مهمی است که باید مد نظر قرار گیرد.

تغییر قیمت شرکتی خودروها در حالی با تاخیر بسیار نسبت به تغییر نرخ ارز و هزینه های تولید توسط خودروسازان اعمال می شود که هنوز هم بسیاری از مسئولان نسبت به آن اظهار بی اطلاعی می کنند.

اعلام قیمت های جدید نیز نه به صورت یک جا بلکه در هر پیش فروش یا فروش فوری از سوی خودروساز برای سه، چهار خودرو اعلام می شود. این موضوع سبب شده است تا خودروسازان به رغم تغییر قیمت بیشتر محصولات خود، رقم قراردادهای قطعه سازان را تغییر ندهند و این موضوع را به سال آینده موکول کنند. در این میان، برخی قطعه سازان نگران هستند که خودروسازان در سال آینده تفاوت قیمت های سال جاری را محاسبه نکنند و برخی دیگر نیز می گویند حتی در صورت مصمم بودن خودروساز به پرداخت این مابه التفاوت، به تعویق انداختن این موضوع تا سال دیگر باعث از پای درآمدن قطعه سازان کوچک تر و ضرر و زیان منجر به تعدیل گسترده نیرو حتی برای قطعه سازان بزرگ می شود. با توجه به شرایط اقتصادی به وجود آمده طی ماه های گذشته، تعیین تکلیف قیمت خودروها و رسیدن به نرخ منطقی تنها راه حل مدیریتی کوتاه مدت برای بازار خودروست.



## از برنامه استخدام 400 نفری تا تعدیل 30 درصدی نیرو!

علی آذری، مدیرعامل شرکت سازه سیم در این باره می‌گوید: «40 درصد سیم‌های تولیدی ما از مس تشکیل شده که قیمت آن حدود دو برابر افزایش یافته اما این افزایش را خودروساز هنوز در قیمت خرید خود از ما لحاظ نکرده است.»

وی می‌افزاید: «تجمع مطالبات ما از خودروسازان و تولید همراه با ضرر و زیان از یک سو و کاهش تولید خودرو به حدود یک سوم قبل از سوی دیگر، باعث شده است نه تنها طرح توسعه ما و برنامه‌ای که برای استخدام 400 نیرو داشتیم محقق نشود، بلکه 30 درصد از نیروی انسانی خود را نیز از دست داده‌ایم.»

آذری ادامه داد: «روکش سیم‌های تولید در گرید T2 ایرانی است اما برای گریدهای T3 و T4 نیازمند واردات گرانول هستیم که مانع تراشی‌های داخلی مشکلاتی را این مسیر به 3 ویژه برای گرید T3 ایجاد کرده است.»

ابراهیم حسن‌پور، عضو هیات‌مدیره این شرکت نیز با بیان این‌که کاستی و گندی پرداخت‌های خودروسازان به قطعه‌سازان موجب بدهکار شدن ما به شرکت‌های همکار شده است، اظهار داشت: «این در حالی است که در دوران برجام خطوط تولید ما برای همکاری با کرمان موتور در مونتاژ خودروهای هیوندای کره انتخاب شده بود و قرار بود برای تولید دسته سیم با یک قطعه‌ساز کره‌ای جوینت‌ونچر تشکیل دهیم.»



## توان فنی مهندسی قطعه سازان داخلی را دست کم نگیرید

شهرام پسندیده، مدیر کارخانه پلیمر سازه آپویش نیز قطعه سازان را قربانی سیاسی شدن موضوع قیمت گذاری خودرو می داند و می گوید: «وحشت دولت از اثرات تورمی تغییر قیمت رسمی خودروها در حالی بوده که قیمت مواد اولیه از جمله پتروشیمی سه برابر شده و تعلق در این موضوع موقعیت شغلی حدود 600 هزار نفر نیروی انسانی فعال در این حوزه را به خطر انداخته و موجب بیکاری نزدیک به نیمی از آن ها شده است.»

وی با بیان این که فولکس واگن این کارخانه را برای تولید داشبورد محصولات خود در ایران برگزیده بود و رنو نیز توانمندی ما را برای تولید داشبورد خودرو سیمبل تایید کرده بود، گفت: «ما در حال حاضر 120 نفر نیرو داریم و داشبورد خودرو رانا و نسل جدید داشبورد پژو پارس را تولید می کنیم که از سال های 92 و 93 به بازار آمده اند و قالب جلو آمپر خودروهای بسیاری همچون پژوهای 405، پارس، 206، 207، تیبا و... نیز محصول ما است.»

وی افزود: «تولید جلو آمپر خودرو دنا را هم در برنامه داریم که قالب آن در حال ترخیص از گمرک است و به حدود 200 قالب تزریق و ابزار مخصوصی که قابلیت قرارگیری در ماشین آلات تولیدی ما را دارند، افزوده خواهد شد.»



پسندیده ادامه داد: «ما حدود 200 قطعه کوچک و بزرگ پلیمری و الکترونیکی را برای کارخانه‌های زیر مجموعه گروه خود تولید می‌کنیم، اما در حال حاضر که خودروسازان نمی‌توانند از همه ظرفیت موجود در قطعه‌سازی بهره ببرند، تنها 60 درصد ظرفیت تولید ما فعال است.» به گفته وی، تولید قطعه با هزینه سه برابر قبل و فروش آن به خودروساز با قیمت قبلی، فعالیت قطعه‌سازان کوچک‌تر را طی ماه‌های گذشته متوقف کرده و ادامه این روند برای قطعه‌سازان بزرگ نیز دیگر ممکن نخواهد بود.

هرچند که دولت تلاش فراوانی در راستای جبران کمبود قطعات و رفع مشکلات قطعه‌سازی انجام داده است اما صنعت خودروسازی کشورمان همچنان با کمبود قطعه روبرو بوده و نبود مواد اولیه و افزایش قیمت‌ها سبب شده که قطعه‌سازان برای انجام تعهدات خود دچار مشکل شوند و به عبارت دیگر خطوط تولید خودرو همچنان با کمبود مواجه است.

[دیجیاتو](#)