

#### ● خبرروز

#### بازدید وزیرصمت

#### از اولین مرکز آزمون تصادف خودرو در کشور



سید محمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت از اولین مرکز آزمون تصادف خودرو در کشور بازدید کرد. این مرکز که در غرب تهران واقع شده به انواع تجهیزات برای آزمون ضربات از اطراف به بدنه و سرنشینان خودرو مجهز شده است و برای آزمون خودروهای سواری

و وانت تا ۳/۵ تن مورد استفاده قرار می گیرد. علاوه بر آزمون تصادف خودرو، در این مرکز قطعات ایمنی خودرو نیز ارزیابی و اشکالات به سازنده‌ها اعلام می شود. براساس این گزارش؛ لحظه برخورد با چندین دوربین خاص فیلمبرداری می شود و سرعت برخورد با تجهیزات لیزری ثبت می شود. گفتنی است؛ تا کنون خودروهای تولیدی برای آزمون های تصادف باید به خارج از کشور ارسال می شد که این کار هم ارز-بسی را بالایی داشت و هم زمانبر بود. البته باید دید آیا این مرکز تصادف، استانداردهای جهانی ایمنی را پاس خواهد کرد؟ سالیان سال است که مؤسسه استاندارد مستقل و براساس یک برنامه ارزیابی مدون، ایمنی خودروهایی را که در اروپا NCAP نام مؤسسه‌ای است که در سال ۱۹۹۷ تأسیس شده است و به‌صورت یک سازمان مستقل و براساس یک برنامه ارزیابی مدون، ایمنی خودروهایی را که در اروپا تولید می‌شوند ارزیابی می کند. سی انکپ با سی ان سی ای‌پی مؤسسه ایمنی چین است که در سال ۲۰۰۶ تأسیس شد. از سال ۲۰۰۶ به بعد خودروسازان چینی موظف به تست ایمنی خودروهایشان در این مؤسسه شدند. البته تست تصادف برخی خودروهای تولید داخل در سایر کشورها انجام شد. به طور مثال، ری را ایران خودرو در اسپانیا تست شد و تست تصادف شاهین نیز به گفته مسئولان سایپا در مراکز اروپایی بوده است. سیدمحمد اتابک در بازدید ۲۴ آبان ماه از تنها مرکز تست جامع تصادف، ایمنی و کیفیت خودرو غرب آسیا در صفادشت البرز گفت: «این نامه کیفیت خودرو ناظر بر قطعه‌سازی و همخوانی قطعات در محصول نهایی، تدوین و تصویب شده است و از این پس، ارزیابی و استانداردسازی همه عوامل مؤثر در زنجیره، محصول باکیفیت را روانه بازار مصرف می کند.» او با تأکید بر استاندارد اجزاء و قطعات خودرو یادآور شد: «رود قطعه‌سازی و اتصال آن به بازارهای جهانی فرصت مناسبی برای رشد صنعت در این بخش است و پایش و اجرای استانداردهای روز، عامل پایداری اقتصاد صنایع قطعه‌سازی و تداوم حضور تولیدات ایرانی در بازارهای بین المللی است.» اتابک پایش دوره‌ای و ارزیابی کیفی قطعات و هماهنگی آن در محصول نهایی با استفاده از فناوری‌های نوین را نیاز صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور خواند و وجود مراکز تست جامع تصادف و آزمون های استاندارد ایمنی و کیفیت را از مؤلفه‌های عملی برای حضور مداوم در بازارهای بین المللی عنوان کرد. وزیرصمت، معدن و تجارت با تأکید بر آزمون ایمنی و کیفیت در خودروهای عمومی تصریح کرد: «استاندارد ایمنی در خودروهای عمومی از اولویت برخوردار است و این مرکز می تواند در اجرای آن پیش قدم شود. براساس این گزارش، مرکز آزمون و ایمنی خودرو در صفادشت البرز به عنوان بزرگ‌ترین مرکز آزمون در غرب آسیا با ۳ همت سرمایه‌گذاری در ۲۶ هزار مترمربع احداث شده است، در این مرکز مجهز به دوربین‌های پرسرعت، ریل کشنده، آدمک در سازه‌ای فلزی با دهانه ۵ و ۶ متر ه از بتن ریزی می توان تست جامع تصادف و برخورد از جلو، پشت و طرفین را (اجرا کرد).»

#### یک مدیر خودرویی در گفت و گو با «ایران» تشریح کرد

## مثلت کلیدی موفقیت صنعت خودرو

#### اعطای تسهیلات ۴۰ همتی به خودروسازان، مهمترین فرصت برای نجات زنجیره تأمین است

#### ● گفت‌وگو

#### یاسمن صادقی شیرازی

گروه خودرو

صنعت خودروی ایران در شرایطی با زیان انباشته ۳۰۰ هزار میلیارد تومانی (به گفته آرش محبی نژاد؛ دبیر انجمن صنایع همکن نیرومحرکه و قطعه‌سازان در ۲۲ شهریور اسما) و بحران کمبود نقدینگی در زنجیره تأمین دست‌وپنجه نرم می کند که وزارت صمت از پرداخت تسهیلات ۴۰ همتی به خودروسازان و قطعه‌سازان خبر داده است. امیرحسین علیزاده، از مدیران خودرویی کشور که سابقه مدیریت در خودروسازی داخلی را دارد و از افراد مورد تأیید فولکس‌واگن و تویوتا در ایران، در گفت‌وگو با «ایران» تأکید می‌کند که تزریق مستقیم منابع به زنجیره تأمین می تواند تکمیل خودروهای ناقص، بهبود کیفیت قطعات و احیای توان تولیدی قطعه‌سازان کوچک و متوسط را ممکن کند؛ اما هشدار می‌دهد که بدون اصلاح ساختار قیمت‌گذاری و ثبات اقتصادی، این حمایت‌ها نیز به سرنوشت اقدامات مقطعی گذشته دچار خواهد شد.

وزیرصمت اعلام کرده است ۴۰

همت تسهیلات برای حمایت

از خودروسازان و قطعه‌سازان

پرداخت می شود. این حجم

از تزریق منابع چه تأثیری

می تواند بر کیفیت قطعات

و خودروهای داخلی داشته

باشد؟

واقعیت این است که در ایران

بسیاری از قطعه سازان کوچک

و متوسط از کمبود سرمایه رنج

می برند. این تسهیلات چه

تأثیری بر کیفیت قطعات خواهد

داشت؟

قطعه‌سازان کوچک و متوسط به

دلیل کمبود سرمایه در گردش،

حتی توان خرید مواد اولیه را از

دست داده‌اند. از این رو، تزریق

منابع می تواند بخش زیادی

از توان تولیدی از دست رفته را

احیا کند. بر اساس گزارش مرکز

پژوهش‌های مجلس، سهم عوامل

مختلف در کیفیت خودرو به ترتیب

زیر است:

● **طراحی: ۳۶.۶ درصد**

● **تأمین قطعات: ۲۷.۲ درصد**

● **خط تولید: ۱۹.۴ درصد**

● **فروش: ۹.۳ درصد**

● **خدمات پس از فروش: ۹.۴ درصد**

بنابراین، کیفیت قطعات تقریباً

یک‌سوم کیفیت نهایی خودرو را

تعیین می کند. در سال‌های اخیر،

فرسودگی تکنولوژی، بدهی انباشته

تأثیری بر کیفیت قطعات مادر

مانند فولاد و پتروشیمی، کیفیت

مواد اولیه و در نتیجه قطعات را

تحت فشار قرار داده است. این

تسهیلات می تواند بخشی از این

زنجیره مختل شده را ترمیم کند.

روند تولید خودروسازان چه

تصویری از وضعیت امروز

صنعت ارائه می دهد؟

گزارش‌های منتشر شده در سامانه

کدال نشان می دهد، در سالی

که با شعار «سرمایه‌گذاری برای

تولید» همراه بود، تولید خودرو

۱۷ درصد کاهش داشته است.

سه خودروساز بزرگ در سه‌ماهه



تولید خودرو در ایران

اول اسما ۱۹۲ هزار و ۷۲۵ دستگاه

تولید کردند، در حالی که تولید

سال گذشته ۲۳۲ هزار و ۱۵ دستگاه

بود. این کاهش فقط ناشی از

کمبود نقدینگی نیست؛ مشکلات

ارزی، ناترازی و قطعی برق،

نوسانات اقتصادی، محدودیت

واردات قطعات، سیاست‌های

دولانه واردات خودرو و بلاتکلیفی

خصوصی‌سازی نیز نقش دارند.

ادامه این روند می تواند به تعطیلی

واحدهای تولیدی، تعدیل نیرو

و... منجر شود؛ زنگ خطری که

#### بحران قطعه‌سازان

قطعه‌سازان کوچک و متوسط به دلیل

کمبود سرمایه در گردش، حتی توان

خرید مواد اولیه را از دست داده‌اند. از این

رو، تزریق منابع می تواند بخش زیادی از

توان تولیدی از دست‌رفته را احیا کند.



برش

سیاست‌گذار باید جدی بگیرد.

مهم‌ترین دلایل کاهش تولید

خودرو در کشور به چه مسائلی

برمی گردد؟

نخستین عامل، بلاتکلیفی در

قیمت‌گذاری دستوری است؛

آخرین اصلاح قیمت‌ها مربوط

به آبان سال گذشته است. این

عدم قطعیت، نقدینگی زنجیره

تأمین را تهی کرده است. به علاوه،

قطعی برق، ناترازی انرژی و حذف

ارز نیمايي، هزینه واردات مواد اولیه

را پشت افزایش داده است. به طور

کلی، صنعت خودرو تحت فشار

سیاست‌های ناپایدار، چالش‌های

کلان اقتصادی و اختلالات زیرساختی

قرار دارد و به اصلاح سیاست‌های

اقتصادی و بازنگری در قیمت‌گذاری،

نیاز فوری احساس می شود.

آیا ساختارهای موفق جهانی

می تواند الگویی برای اصلاح

صنعت خودروی ایران باشد؟

قطعاً. در ژاپن ساختاری به نام

«کریتسو» میان تویوتا، بانک‌ها

و تأمین کنندگان، هم افزایی

نهادهی ایجاد می کند. دولت

نقش ناظر را هبدری دارد و نه

مداخله‌گر اجرایی؛ الگویی که

می تواند برای ایران کارآمد باشد.

در فولکس‌واگن نیز ساختار دو

لایه هیأت‌مدیره و هیأت‌نظارت

وجود دارد و دولت ایالت حق

وتوی را هبدری دارد.

به باور من، موفقیت صنعت

خودروی ایران به عملکرد یک مثلث

کلیدی بستگی دارد:

۱. **قطعه‌ساز**

۲. **خودروساز**

۳. **نظام بانکی**

بر همین اساس هرچه دولت‌ها این

سه ضلع را هماهنگ‌تر کنند، موفقیت

صنعت تضمین خواهد شد. مدل‌های

موفق جهانی نشان می دهد که

واگذاری تصدی‌گری به بخش

خصوصی، همراه با حفظ ابزارهای

نظارتی، ارتباط میان سیاست صنعتی و

کارایی بنگاه را تقویت می کند؛ الگویی

که می تواند اصلاحات اساسی در

#### تلاش نافرجام چری برای تکرار

### صعود رنج‌رو به «دروازه بهشت»

نمایش تبلیغاتی خودروساز چینی به حادثه‌ای جنجالی ختم شد



بسیاری از کاربران به این توضیح تردید

دارند و آن را تلاش برای کاهش فشار

افکار عمومی می دانند.

#### اهمیت تاریخی محل حادثه

«دروازه بهشت» یکی از ارزشمندترین

بناهای تاریخی چین است؛ پله‌هایی

که قرن‌ها عمر دارند و مسیرشان

به غار تایمنن با قدمت ۱۷۰۰ سال

ختم می شود. آسیب وارد شده به

این پله‌های باستانی، موضوعی

ساده نیست. انتظار می رود چری با

انتقادهای گسترده‌تری روبه‌رو شود و

احتمالاً مجبور به جبران هزینه‌های

مرمت هم خواهد شد.

#### یک تبلیغ پرریسک

#### که نتیجه معکوس داد

حادثه اخیر چری نشان داد که

بازاریابی مبتنی بر تقلید، بویژه هنگامی

که در فضایی نمادین و تاریخی انجام

می شود، می تواند به سرعت نتیجه‌ای

معکوس داشته باشد.

#### چری فالوین X3L

به ایران آمده است؟

هنوز به طور دقیق مشخص نیست

برای این خودرو چه اتفاقی رخ داد

که منجر به تخریب محوطه یک بنای

تاریخی در چین شد. شاید راننده

مهارت کافی نداشته و شاید خودرو

مشکل فنی جدی دارد. اما نکته جالب

ماجرای اینجاست، گفته قبل بود که

رسانه‌های خودرویی عکسی از گمرک

ادعای شرکت، این مشکل موجب از

ایران منتشر کردند که نشان می داد

چری فالوین X3L توسط یک شرکت

خصوصی به ایران آمده است.

#### شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا (سهامی عام)