



مدیر کل آژانس بین‌المللی انرژی اتمی بر حل و فصل مسائل پادمانی با ایران تاکید کرد

ادعای گروسی درباره ۳ سایت اتمی ایران

صفحه ۳



وضعیت تغییر قیمت‌ها در اردیبهشت ماه اعلام شد

روغن، شکر و قند در صدر گرانی‌ها

صفحه ۱۰

جانسون در خانه استیضاح می‌شود

سونامی «پارتی گیت» در حزب محافظه کار بریتانیا

صفحه ۱۱

اعتراف به شکست خوردن اجرای قانون مالیات بر خانه‌های لوکس

صفحه ۱۰

عضو کمیته علمی کرونا:

کرونا تمام نشده ماسک‌ها را کنار نگذارید

صفحه ۴

پیام تسلیت انجمن مدیران روزنامه‌های غیر دولتی در پی درگذشت مدیر مسئول روزنامه اطلاعات

صفحه ۲

در گفت‌وگو با محمدحسین مربی، مدیرعامل شرکت رینگ اسپرت عنوان شد

بازار رینگ‌های آلومینیومی رونق گرفت

✓ در دسرهای ثبت اطلاعات و مشکلات برخی قطعه‌سازان

کسه از بازار می‌آید بتوانند مواد اولیه و هزینه‌ها را تامین کنند تا تیراژ تولید را در همان آمار قبلی خود حفظ کنند. اما وقتی قیمت‌ها بالا می‌رود تاثیر در میزان خرید مواد اولیه گذاشته در نتیجه میزان فروش پایین می‌آید؛ علاوه بر اینکه سرمایه با تاخیر به واحد صنعتی برمی‌گردد. در چنین شرایطی به صورت موقت هم شده صنعتگر ناچار است بخشی از هزینه‌ها را کاهش دهد و تعدیل نیرو داشته باشد. در بحث غذا واحد صنعتی ما فقط ۸۰ درصد افزایش قیمت داشته است. در ادامه مشکلات عمومی تولید، نیکخو به مشکلات صنف لنت ترمز اشاره کرد و گفت: یکی از مشکلات این صنف وابستگی بخشی از تامین مواد اولیه به خارج از کشور است. هزینه حمل و نقل با کشتی حدوداً ۳ برابر شده و هزینه حمل و نقل از گمرک به کارخانه روند صعودی داشته است. او ادامه داد: مساله بعدی سیکل تایید ارز اختصاص داده شده از سوی بانک مرکزی است. برای گشایش باید تخصیص ارز ما تایید شود. این امر از حدود ۱۵ روز به ۴۵ روز رسیده است. ۴۵ روز زمان بسیار طولانی است و ما برای اینکه این «دیرکرد» را در تولید جبران کنیم اگر قبلاً ۵۰ تن سفارش داشتیم در حال حاضر به ۱۰۰ تن رسانده‌ایم که این گپ زمانی را به نوعی پوشش دهیم، اما این امر هم به سرمایه زیادی نیاز دارد. بنابراین این تغییرات مشکلات تولیدکنندگان را مضاعف کرده است.

سیستم آنلاین و در دسرهای آن

نیکخو با بیان اینکه ثبت اطلاعات در سیستم الکترونیک هم تبدیل به معضل دیگری برای تولید شده گفت: کارخانه ما در گذشته در بورس سهمیه داشت و کانوجو مورد نیازش را از بازار سرمایه خریداری می‌کرد. اما سهمیه قطع شد. البته پیگیر هستیم. شرکت ۳ تا ۴ ماه است که درگیر این موضوع بوده و هنوز مشکل رفع نشده است. تک به تک مشکلاتی که از سوی کارشناسان امر گفته شد پیگیری و حل شد اما همچنان سهمیه کانوجو ما قطع است. این در حالی است که تا ۴ ماه قبل، خرید ما از بورس به طور منظم انجام می‌شد. چه اتفاقی افتاده که به یکباره در این مقطع زمانی سهمیه شرکت ایران لنت قطع شده، قابل تامل است. الکترونیک شدن امور در کشور دارای دست‌اندازهای بسیاری است. این تولیدکننده لنت ترمز ادامه داد: در این چند ماه اخیر ناچاراً کانوجو را از بازار با قیمت بالا خریداری کرده‌ایم که خط تولید تعطیل نشود. آیا این نوع عملکردها را می‌توان حمایت از تولید نام گذاشت؟ امروز صنعتگر به جای اینکه به دنبال تقویت دانش و اشتغال باشد باید درگیر این مسائل حاشیه‌ای شود. بر فرض مثال اگر حتی پرونده شرکتی نقص داشته باشد نباید منجر به قطع سهمیه‌اش شود. گفتنی است شرکت ایران لنت تنها شرکت بورسی در مجموعه لنت ترمزسازهای کشور است.



تولید داخل رونق گرفت. وی اظهار کرد: در حال حاضر بیشتر خودروهای داخلی با رینگ آلومینیومی روانه بازار می‌شوند.

اما و اگرهای صادرات

مربی درباره بازار صادراتی خود گفت: رینگ‌های ایرانی به لحاظ کیفیت توان رقابت دارند اما برای تحقق صادرات چند نکته ضروری است. یکی از مشکلات، عدم امکان نقل و انتقال پول است. چالش دوم این است که شرکت‌های خارجی حاضر به بیمه کردن بارهای صادراتی ایرانی نیستند. از سوی دیگر برای ورود به خط تولید خودروساز جهانی ضرورت دارد تا آنها برای کنترل کیفیت دائمی به دلیل اینکه رینگ قطعه‌ای فوق‌ایمنی است در رفت و آمد دائمی باشند که با توجه به شرایط تحریمی، شدنی نیست. علاوه بر اینکه خودشان هم تعاملی به این امر ندارند.

چالش سرمایه در گردش

در ادامه سعیدعباس نیکخو، مدیرعامل «ایران لنت» تولیدکننده لنت ترمز درباره مشکلات این صنف گفت: نخستین آن افزایش ۵۷ درصدی دستمزد کارگران است که نسبت به سال‌های گذشته «هوجی شوک» بود. افزایش قیمت کالاهای اساسی تاثیر مستقیمی روی زندگی کارگران گذاشته است. همچنین قیمت مواد اولیه افزایش ۴۰ تا ۵۰ درصدی نسبت به سال گذشته داشته و با این افزایش‌ها، خدمات نیز بسیار گران شده است. به عنوان مثال خدماتی که تولیدکنندگان برای حمل و نقل کارکنان داشته‌اند و حتی تامین غذای آنها چند برابر شده است. اثر این تغییرات در بهای تمام‌شده کالاها خودش را نشان می‌دهد؛ افزود: تمام تلاش تولیدکننده این است که این امر منجر به تعدیل نیرو در کارخانه‌ها نشود. بسیاری از تولیدکنندگان کوچک‌تر چون نمی‌توانند زیر این فشارها دوام بیاورند خطر تعطیلی آنها محتمل است.

ایمن فعال صنعت قطعه‌ادامه داد: تولیدکنندگان باید در گردش مالی پولی

تولید داخل رونق گرفت. وی اظهار کرد: در حال حاضر بیشتر خودروهای داخلی با رینگ آلومینیومی روانه بازار می‌شوند.

افزایش تولید رینگ‌های آلومینیومی

مربی درباره برنامه تولید این شرکت در سال ۱۴۰۱ عنوان کرد: هدف‌گذاری امسال ما افزایش دو برابری تیراژ تولید نسبت به سال گذشته است. همان گونه که سال ۱۴۰۰ هم تیراژ تولید نسبت به سال قبل آن ۱۰۰ درصد افزایش یافته بود. در واقع از سال ۹۷ وضعیت تولید این شرکت روند توسعه‌ای داشته و ظرفیت تولید افزایش یافته است. این قطعه‌ساز استان فارس با بیان اینکه در حال اخذ پروانه بهره‌برداری برای خط تولید جدید هستند، ادامه داد: سه قطعه دسته موتور، اوپل مازول و فیلترآکت قرار است به سید تولیدات این شرکت اضافه شود و تولید قطعات را در واحد صنعتی خود توسعه دهیم.

آمار تولید

وی درباره آمار تیراژ سال گذشته این شرکت عنوان کرد: سال ۱۴۰۰ نور نیز حدود ۸۰۰ هزار رینگ آلومینیومی تولید و عرضه کرد. برنامه این است که امسال به یک میلیون و ۵۰۰ هزار رینگ برسد.

مربی درباره درصد داخلی‌سازی این شرکت هم یادآور شد: به تناسب افزایش شمارگان تولید، داخلی‌سازی این قطعه هم در حال انجام است. تا امروز ۹۶ درصد داخلی‌سازی انجام شده است. اما فراموش نکنیم زنجیره تامین جهانی تمام قطعات را داخلی‌سازی نمی‌کند و مشارکت و تعامل سبب شده تا بخشی از این تولیدات در سایر شرکت‌های خارج از مجموعه زنجیره تامین تولید شود. با وجود این ما بسیاری از بخش‌های مورد نیاز رینگ را در داخل بومی‌سازی کردیم تا وابستگی ارزی را کاهش دهیم. به عنوان مثال هیچ رینگ‌سازی، الیازسازی را خودش انجام نمی‌دهد اما شرکت ما به دلیل تحریم مبادرت به این کار کرد. البته برخی مواد مانند منیزیم، آمیزه‌ها و... در داخل تولید



صنعت خودروی جهان پیشرفت بسیاری کرده و با تحولات علمی در ترکیب مواد اولیه به تبع آن قطعات نیز تغییرات بسیاری داشته‌اند. تجربه کشورها در ارتقای کیفیت و ایمنی خودروها سبب شده به عنوان مثال رینگ‌های آلومینیومی جایگزین رینگ فولادی شوند.

مقاومت رینگ‌های آلومینیومی بیشتر از فولادی بوده و منجر به بهبود این قطعه فوق‌ایمنی در خودرو شده است. در ابتدا چون رینگ‌های آلومینیومی نسبت به فولادی گران‌تر بود مقاومت‌هایی برای این جایگزینی وجود داشت، از این‌رو تیراژ تولید آن را در میانه دهه ۹۰ با کاهش مواجه کرد؛ حتی برخی شرکت‌ها را به آستانه ورشکستگی رساند. اما امروز تولید و بازار رینگ‌های آلومینیومی در کشور دارای چه وضعیتی است؟ محمدحسین مربی، مدیرعامل شرکت رینگ اسپرت «نور نیز» (تولیدکننده رینگ‌های آلومینیومی در ایران) درباره وضعیت تولید این رینگ‌ها گفت: پس از گذشت زمان و تجربه کارکرد بهتر رینگ‌های آلومینیومی، بالاخره بازار پذیرفته این رینگ‌ها ایمن‌تر هستند و آمار مصرف افزایش یافته به طوری که شرکت‌ها مسا با تمام ظرفیت در حال فعالیت است.

وی افزود: «نور نیز» علاوه بر تامین رینگ‌های آلومینیومی خط تولید خودروسازان برای بازار قطعات یدکی هم تامین قطعه دارد. با افزایش نرخ ارز، قدرت رقابت و سهم رینگ‌سازان داخلی در بازار بیشتر شده و به این ترتیب

