تاوان جهش ۱۲۰۰ درصدی کرایه حمل بر گرده قطعه‌سازان

لنت‌های زیرپله‌ای با جان مردم بازی می‌کنند!



امروز خودرو به عنوان یک وسیله نقلیه برای جابه‌جایی نیاز به مراقبت مستمر دارد. در این میان، توجه به قطعات مصرفی خودرو، لوازمی که به واسطه استهلاک طبیعی در دوره‌های زمانی مشخص نیاز به تعویض دارند، از اهمیت حیاتی برخوردار است زیرا ایمنی خودرو به این امر مهم برمی‌گردد. غفلت از این قطعات نه‌تنها هزینه‌های سنگین تعمیرات را به دنبال دارد، بلکه مستقیماً با جان سرنشینان و امنیت ترافیکی جامعه گره خورده است. در بین تمامی قطعات مصرفی، لنت‌ترمز جایگاه ویژه‌ای دارد. استفاده از لنت‌های بی‌کیفیت، تقلبی یا فرسوده، خط ترمز را به شدت افزایش داده و در شرایط بحرانی، می‌تواند فجایع جبران‌ناپذیری را رقم بزند. سال‌هاست که با فشار تحریمی و کاهش قدرت خرید مردم و حتی صاحبان خودروهای گران‌قیمت، بازار زیرپله‌ای‌ها گرم شده است. این امر برای لنت‌ترمز که بخشی از ایمنی خودرو به آن برمی‌گردد هشداردهنده است. به گفته فعالان بازار لوازم یدکی بخشی از تجهیزات موجود در بازار، ورودی آنها مشخص نیست اما به دلیل قیمت پایین این قطعات، با وجود آگاهی از خطر آنها توسط افراد خریداری می‌شوند. در شرایطی که وضعیت اقتصادی خانواده‌ها به مرز هشدار رسیده است، افراد دیگر بلندمدت فکر نمی‌کنند و به دنبال مدیریت لحظه‌ای هستند. در حال حاضر، تولید و بازار لنت‌ترمز چه وضعیتی دارد؟

اقلام مصرفی مانند رزین دارای تاریخ انقضا هستند

مسعود حسن‌پور، دبیر انجمن تولیدکنندگان لنت‌ترمز و کلاچ ایران با اشاره به تأمین مواد اولیه و محدودیت‌های نگهداری مواد اولیه مورد نیاز تولید این قطعه مصرفی خودرو در گفت‌وگو با تجارت‌نیوز گفت: برخی اقلام مصرفی مانند «رزین» دارای تاریخ انقضا بوده و حداکثر امکان دپوی آن‌ها دو تا سه ماه است؛ چرا که پس از آن فاسد شده و قابلیت استفاده خود را از دست می‌دهند. وی افزود: پیش‌تر، رزین مورد نیاز کشور هم توسط ۳ تا ۴ واحد تولید داخلی تامین و هم از کشورهای هند، چین، ترکیه و اروپا وارد می‌شد. اما با تشدید تحریم‌ها در سال‌های اخیر، تامین از اروپا به طور کامل متوقف و واردات از هند نیز طی یکی دو سال گذشته قطع شده است. همچنان که رزین وارداتی از ترکیه هم کیفیت مطلوبی ندارد. به مرور زمان، تامین این ماده منحصراً به چین محدود شده بود که محاصره دریایی جلوی واردات آن را نیز گرفته و تولیدکنندگان به اجبار به رزین با درجه کیفی پایین‌تر ترکیه رضایت داده‌اند؛ البته شرکت تولیدکننده داخلی نیز خود با مشکل واردات مواد اولیه فنول مواجه است. دبیر انجمن تولیدکنندگان لنت‌ترمز و کلاچ ایران با اشاره به تنگناهای جدید لجستیکی تصریح کرد: پس از آغاز محاصره دریایی از سال گذشته، واردات از مبدأ چین بسیار دشوار شده چرا که مسیرهای جایگزین زمینی یا ریلی (مانند مسیرهای قزاقستان یا پاکستان) ظرفیت بالایی برای تامین نیاز صنعت را در خود ندارند. وی در خصوص مسیرهای جایگزین و جهش بی‌سابقه هزینه‌های حمل‌ونقل ادامه داد: برخی بازرگانان و تولیدکنندگان ناچارند کالا را از طریق دریا به ترکیه ارسال کرده و سپس به صورت زمینی وارد کشور کنند. در حالی که هزینه حمل دریایی مستقیم با کانتینر از چین کمتر از ۲ هزار دلار بود، در مسیر دورزننده از طریق ترکیه این مبلغ به حدود ۲۵ هزار دلار رسیده است؛ یعنی هزینه‌های لجستیک با افزایشی در حدود ۱۲۰۰ درصدی (۱۲ تا ۱۳ برابر) مواجه شده که فشار سنگینی بر قیمت تمام شده وارد می‌کند.

■ در حال حاضر ذخایر و دپوی گرافیت در انبارها ته کشیده است

حسن‌پور در بخش دیگری از اظهارات خود به وضعیت مواد معدنی از جمله «گرافیت» اشاره کرد و گفت: مواد معدنی برخلاف رزین تاریخ انقضا ندارند و می‌توان آن‌ها را برای مدت طولانی نگهداری کرد، اما متاسفانه معدن گرافیت در ایران وجود ندارد. از حدود ۲۰ سال پیش و همزمان با ممنوعیت مصرف آزبست، صنعت لنت‌سازی ناچار به استفاده از ترکیبی از مواد جایگزین شد که گرافیت یکی از ارکان اصلی آن است. این ماده که در صنایع دیگری چون تولید مداد و لوازم آرایشی و بهداشتی نیز کاربرد دارد، بسته به فرمولاسیون لنت، بین ۲۰ تا ۴۰ درصد ارزش این قطعه را تشکیل می‌دهد؛ با این حال، در حال حاضر ذخایر و دپوی گرافیت در انبارها ته کشیده و اصطلاحاً «کفگیر به ته دیگ خورده است». در کشور ما، به دلیل نبود امنیت زنجیره تامین و نااطمینانی‌های موجود، تولیدکنندگان ناچار به دپو و انبار کردن مواد اولیه هستند این مسئول صنفی و صنعتی با اشاره به اصول مدرن تولید صنعتی تاکید کرد: در اصول نوین تولید صنعتی، انبارداری و دپوی مواد اولیه توجیه‌پذیر نیست و سیستم به گونه‌ای طراحی شده که همزمان با سفارش‌دهی، ورودی و خروجی جریان داشته باشد تا قیمت تمام شده محصول افزایش نیابد. اما متاسفانه در کشور ما، به دلیل نبود امنیت زنجیره تامین و نااطمینانی‌های موجود، تولیدکنندگان ناچار به دپو و انبار کردن مواد اولیه هستند که این امر نیز اکنون با موانع و بن‌بست‌های جدی روبه‌رو شده است.

بیش از ۱۰۰ واحد تولیدی لنت‌ترمز در کشور فعال هستند

دبیر انجمن تولیدکنندگان لنت‌ترمز و کلاچ ایران در ادامه تشریح چالش‌های این صنعت، با اشاره به تنوع فرمولاسیون‌ها و گستردگی کاربرد لنت‌ترمزها تصریح کرد: طرح این پرسش که «چند درصد مواد اولیه وابستگی ارزی دارد» به صورت کلی پاسخ دقیقی ندارد؛ چرا که بیش از ۱۰۰ واحد تولیدی لنت‌ترمز در کشور فعال هستند و هر کدام فرمولاسیون مختص به خود را دارند. برای ساخت یک لنت‌ترمز، بسته به نوع آن، حدود ۱۷ تا ۱۸ نوع ماده معدنی و شیمیایی با یکدیگر ترکیب می‌شوند و ممکن است یک ماده معدنی در فرمولاسیون یک کارخانه موجود باشد اما در واحدی دیگر اصلا استفاده نشود.

■ بین ۱۵ تا ۲۰ درصد از ارزش مواد اولیه تولید وارداتی است

وی اضافه کرد: با این وجود، به صورت حدودی می‌توان برآورد کرد که بین ۱۵ تا ۲۰ درصد از ارزش مواد اولیه تولید هر لنت‌ترمز مربوط به مواد اولیه وارداتی است؛ رقمی که بسته به نوع کاربرد محصول – اعم از لنت موتورسیکلت، خودروهای سواری، نیمه‌سنگین، سنگین و حتی لنت‌های صنعتی – متغیر است. همچنین لنت‌ترمزها صرفاً خودرویی نیستند، بلکه در ماشین‌آلات صنعتی نظیر دستگاه‌های چاپ، نساجی، پرس، چرخ‌خیاطی و حتی توربین‌های بادی نیز کاربرد دارند و هر کدام فرمولاسیون تخصصی خود را می‌طلبند.

حسن‌پور درباره وضعیت واردات مواد اولیه مورد نیاز گفت: وضعیت بنادر و مسیرهای دریایی مشخص است؛ با توجه به خطرات موجود، واردات از طریق بنادر جنوبی کشور نظیر بندر عباس، بندر شهید رجایی یا بوشهر تقریبا به صفر رسیده است.

در چنین شرایطی، ناچار به استفاده از مسیرهای جایگزین هستیم؛ نظیر مسیرهای ریلی از چین به سمت قزاقستان و ترکمنستان (یا عبور از دریای خزر و جمهوری آذربایجان) و یا دور زدن مسیر و تخلیه کالا در بنادر مرسین ترکیه و بارگیری زمینی آن به سمت ایران. هرچند این مسیرها جایگزین شده‌اند، اما هزینه‌های سرسام‌آوری به همراه داشته و بهای تمام شده تولید را به شدت افزایش داده‌اند.

■ بیشتر مواد اولیه از چین تامین می‌شود

وی با اشاره به موانع ساختاری صادرات در کشورهای مبدا تصریح کرد: در حال حاضر بیشتر مواد اولیه مورد نیاز از چین و مقدار محدودی از ترکیه تامین می‌شود؛ این در حالی است که حتی کشورهایی نظیر هند نیز جلوی صادرات را گرفته‌اند. برای واردات اقلامی چون «گرافیت» از چین – به دلیل کاربردهای دوگانه و مصارف نظامی آن – موانع اداری نفس‌گیری وجود دارد. تولیدکننده باید تاییدیه‌های متعددی از اتاق بازرگانی ایران، وزارت امور خارجه، سفارت چین در تهران و اتاق بازرگانی چین اخذ کند و تازه پس از آن، تولیدکننده خارجی موفق به دریافت مجوز دولتی برای ارسال بار به ایران شود؛ بوروکراسی سنگینی که تا چند سال پیش به هیچ وجه وجود نداشت.

وی با هشدار نسبت به تهدید اشتغال در این صنعت اعلام کرد: این زنجیره از موانع و گرفتاری‌ها باعث شده است تا بسیاری از خطوط تولید ما زمین‌گیر شوند. از مجموع بیش از ۱۰۰ تولیدکننده لنت‌ترمز در سطح کشور، در حال حاضر حدود ۵۰ درصد با توقف‌های روزانه و تعطیلی‌های یک‌هفته‌ای مواجه‌اند. تداوم این وضعیت و ناگزیر شدن واحدهای تولیدی به تعدیل نیرو، فشار معیشتی جبران‌ناپذیری را به کارگران شاغل در این بخش وارد خواهد کرد که نیازمند مداخله و چاره‌اندیشی فوری مسئولان است.

■ حدود ۵ درصد از کل تولید لنت‌ترمز کشور صرف خطوط تولید خودروسازان می‌شود

دبیر انجمن تولیدکنندگان لنت‌ترمز و کلاچ ایران در بخش دیگری از ارزیابی خود از حجم بازار این صنعت، با اشاره به آمار ناوگان حمل‌ونقل کشور، میزان تقاضای سالانه برای لنت‌ترمز در کشور را تشریح کرد و گفت: در حال حاضر حدود ۲۵ میلیون خودروی سواری پلاک‌شده، بین ۴ تا ۵ میلیون خودروی سنگین و نیمه‌سنگین و حدود ۱۵ میلیون موتورسیکلت در کشور در حال تردد است که هر کدام بر اساس میزان پیمایش، نیازمند تعویض دوره‌ای لنت‌ترمز هستند.

حسن‌پور با اشاره به نحوه محاسبه تقاضای سالانه افزود: به عنوان مثال، برای ۲۵ میلیون خودروی سواری، سالانه به طور متوسط به ۲۵ میلیون دست لنت‌ترمز جلو نیاز است؛ لنت‌ترمزهای عقب نیز اگرچه مصرف کمتری دارند و شاید مثلاً هر دو سال یک‌بار تعویض شوند، اما در خودروهایی نظیر تاکسی‌ها که پیمایش بالایی دارند، این بازه زمانی به هر ۶ ماه یک‌بار کاهش می‌یابد. در خصوص موتورسیکلت‌ها و خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین نیز روند مشابهی برقرار است، با این تفاوت که خودروهای سنگین به دلیل وزن بالا و تعداد محورها، مصرف بیشتر و بازه‌های تعویض کوتاه‌تری (نظیر هر ۶ ماه) دارند.

وی در تفکیک سهم بازار خطوط تولید (OEM) و بازار لوازم یدکی (Aftermarket) تصریح کرد: مجموع تولید سالانه خودروسازان بزرگ کشور یعنی ایران‌خودرو و سایپا به همراه سهم ۱۰ تا ۲۰ درصدی سایر خودروسازان، رقمی در حدود یک میلیون دستگاه در سال است. بر این اساس، فقط حدود ۴ تا ۵ درصد (معادل یک‌بیست‌ام تا یک‌بیست‌وپنجم) از کل تولید لنت‌ترمز کشور صرف خطوط تولید خودروسازان می‌شود و نزدیک به ۹۵ درصد از حجم بازار (حدود ۲۰ تا ۲۵ برابر بخش خودروسازی) مربوط به تامین نیاز بازار لوازم یدکی و قطعات مصرفی است که بخش عمده آن توسط تولیدکنندگان داخلی پوشش داده می‌شود.

تعویض دوره‌ای لنت‌ترمز تابع میزان پیمایش است

دبیر انجمن تولیدکنندگان لنت‌ترمز و کلاچ ایران در پاسخ به این پرسش که آیا افزایش سن ناوگان و فرسودگی خودروها تاثیری بر میزان مصرف لنت‌ترمز دارد یا خیر، توضیح داد: میزان مصرف لنت‌ترمز ارتباطی مستقیم با فرسوده بودن یا صفر کیلومتر بودن خودرو ندارد و مصرف آن تا حدودی برای هر دو دسته یکسان است.

این مسئول صنفی و صنعتی با بیان اینکه میزان مصرف لنت‌ترمز بیش از هر چیز به کارکرد و میزان پیمایش (کیلومتر طی شده) خودرو بستگی دارد، افزود: برای مثال، ممکن است یک لنت‌ترمز برای خودروی صفر کیلومتر به عنوان تاکسی به‌کار گرفته شود و به دلیل تردد شهری بالا، بسیار بیشتر از یک خودروی شخصی کار کند؛ بنابراین شاخص اصلی در تعیین زمان تعویض لنت‌ترمز، میزان کارکرد و استانداردهای مصرفی است و به طور میانگین هر خودرو سالانه به یک بار تعویض لنت‌ترمز نیاز دارد. دبیر انجمن تولیدکنندگان لنت‌ترمز و کلاچ ایران در ادامه به یکی از چالش‌های خطرناک بازار این قطعه یعنی رواج تولیدات زیرپله‌ای و اقلام تقلبی اشاره کرد و نسبت به مخاطرات آن برای ایمنی شهروندان هشدار داد.

حسن‌پور با تاکید بر اینکه لنت‌ترمز جزو ۵ قطعه فوق‌ایمنی خودرو به شمار می‌رود، گفت: این قطعه خودرو دارای استاندارد ملی اجباری است و تولیدکنندگان موظف به اخذ آن هستند؛ واحدهای دارای پروانه استاندارد به صورت ماهانه، دوماهانه و فصلی توسط سازمان ملی استاندارد مورد ارزیابی و بازرسی قرار می‌گیرند. با این حال، متاسفانه بخش بزرگی از بازار در تسخیر کارگاه‌های کوچک و اصطلاحاً «زیرپله‌ای» است که بدون دریافت مجوز و استاندارد، به تولید محصولات بی‌کیفیت مشغول‌اند.

وی با اشاره به محدودیت‌های نظارتی دستگاه‌های مربوطه، افزود: سازمان ملی استاندارد وظیفه شناسایی این واحدها را بر عهده دارد، اما به دلیل محدودیت در تعداد نیرو و پرسنل و وسعت کشور، امکان نظارت و رصد دقیق تمامی کارگاه‌های غیرمجاز وجود ندارد. تولیدکنندگان غیرقانونی اساساً فرآیند اخذ استاندارد را طی نکرده‌اند تا نام و نشانی از آن‌ها در دفاتر سازمان ثبت نشود؛ چرا که از بازرسی‌های دوره‌ای گریزانند.

وی درباره ترفندهای این واحدها، تصریح کرد: کارگاه‌های زیرپله‌ای بدون داشتن هزینه‌های سربار واحدهای رسمی و بدون دغدغه بازرسی، با جعل برندهای مطرح داخلی و خارجی و حتی سوءاستفاده از نشان استاندارد، محصولات غیرمعتبر خود را روانه بازار می‌کنند؛ وضعیتی که علاوه‌بر ضربه به تولیدکنندگان شناسنامه‌دار، امنیت جانی رانندگان و سرنشینان خودروها را به طور جدی به مخاطره می‌اندازد.

دبیر انجمن تولیدکنندگان لنت‌ترمز و کلاچ ایران در بخش پایانی سخنان خود، با اشاره به ناکارآمدی برخی ابزارهای کنترلی در برابر تخلفات و انتقاد شدید از عملکرد نهادهای دولتی و حمایتی، نسبت به شکسته‌شدن کمر صنعت تولید لنت‌ترمز زیر بار فشارهای داخلی و خارجی هشدار داد.

حسن‌پور درباره راهکارهای رهگیری قطعات گفت: اگرچه طرح شناسنامه‌دار کردن قطعات و شناسه کالا که از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) اجرا شد، طرحی مثبت بود، اما کنترل و نظارت بر اجرای آن در سطح کشور بسیار دشوار است. واحدهای تولیدی غیرقانونی و اصطلاحاً «زیرپله‌ای» که به جعل تمام ارکان مجهز هستند، حتی شناسه‌های یک‌بارمصرف و کدرهگیری را هم به راحتی کپی و تقلب می‌کنند. وی با ابراز گلایه شدید از رویکرد نهادهای دولتی در شرایط بحرانی فعلی در حوزه اقتصاد تصریح کرد: گلایه اصلی ما از دولت، سازمان تامین اجتماعی و اداره امور مالیاتی این است که در شرایط کاملاً غیرعادی کنونی، نه تنها هیچ‌گونه حمایتی از تولیدکننده انجام نمی‌دهند، بلکه مطالبات خود را با سخت‌گیرانه‌ترین روش‌ها پیگیری می‌کنند. اداره مالیات گویی با رویکردی تنبیهی عمل می‌کند و از هیچ مطالبه‌ای کوتاه نمی‌آید؛ سازمان تامین اجتماعی نیز به محض کوچک‌ترین تاخیر یا بدهی، حساب‌های بانکی واحدهای تولیدی را مسدود کرده و به بلوکه کردن اموال آن‌ها اقدام می‌کند. این مسئول صنفی و صنعتی با اشاره به تلاش طاقت‌فرسای تولیدکنندگان برای حفظ نیروی کار، افزود: بسیاری از کارخانه‌ها با وجود توقف بخشی از خطوط تولید و زیان‌دهی، با تمام توان تلاش کرده‌اند تا کارگران خود را حفظ کنند تا نیروی ماهر از دست نرود، اما سازمان تامین اجتماعی و دارایی به این شرایط بی‌توجهند. این نگاه نشان می‌دهد که در کنار فشارهای سنگین تحریم‌های خارجی، بوروکراسی و نهادهای داخلی نیز بار مضاعفی بر دوش تولید گذاشته‌اند.

با ادامه این روند، کمر تولیدکنندگان زیر بار فشارها در حال شکستن است / اقتصاد صنعتی مانند دکمه نیست که با یک بار خاموش و روشن شدن به حالت اول برگردد

حسن‌پور در پایان با هشدار نسبت به غیرقابل بازگشت بودن تعطیلی واحدهای صنعتی تاکید کرد: با ادامه این روند، کمر تولیدکنندگان زیر بار فشارها در حال شکستن است؛ خطوط تولید متوقف شده و واحدهای باقی‌مانده نیز تنها تا سقف مشخصی توان مقاومت دارند. باید توجه داشت که اقتصاد صنعتی مانند دکمه نیست که با یک بار خاموش و روشن شدن به حالت اول برگردد؛ اگر زنجیره تولید و اشتغال در این صنعت پاره و کارخانه‌ای ورشکست شود، دیگر به راحتی قابل ترمیم و بازگشت به چرخه فعالیت نخواهد بود و خسارات جبران‌ناپذیری به همراه خواهد داشت.