قطعات
خودرو
ماهنامه سراسری خودرو، قطعات و خدمات

دوره جدید | شماره ۳ | بهار ۱۳۹۸ | قیمت: ۲۵۰۰۰ تومان

سال ۹۸ برای لنتی‌ها چگونه خواهد بود؟

سیدعباس نیکخو، محمد محمدی دوستدار، فرشید شاه‌محمدی، مسعود امینی، رضا پیل‌افکن، سیدعلی لاجوردی، فرزاد صدری، ناصر فلاح‌پور، نادر روان

همه چیز درباره لنت ترمز و بازار بزرگ ۱۵۰۰ میلیارد تومانی

گزارش سالانه بازار جهانی لنت ترمز

تکنولوژی آینده لنت ترمز

گرانی فقط به دلار ربط ندارد

لنت ترمز ضمانت ندارد

استانداردی که ماله کشی می شود؟

آیا می‌توانیم همه لنت مصرفی‌مان را تولید کنیم؟

ممنوعیت واردات فساد ایجاد می کند

با وجود مشکلات نمی‌توانیم به صادرات فکر کنیم

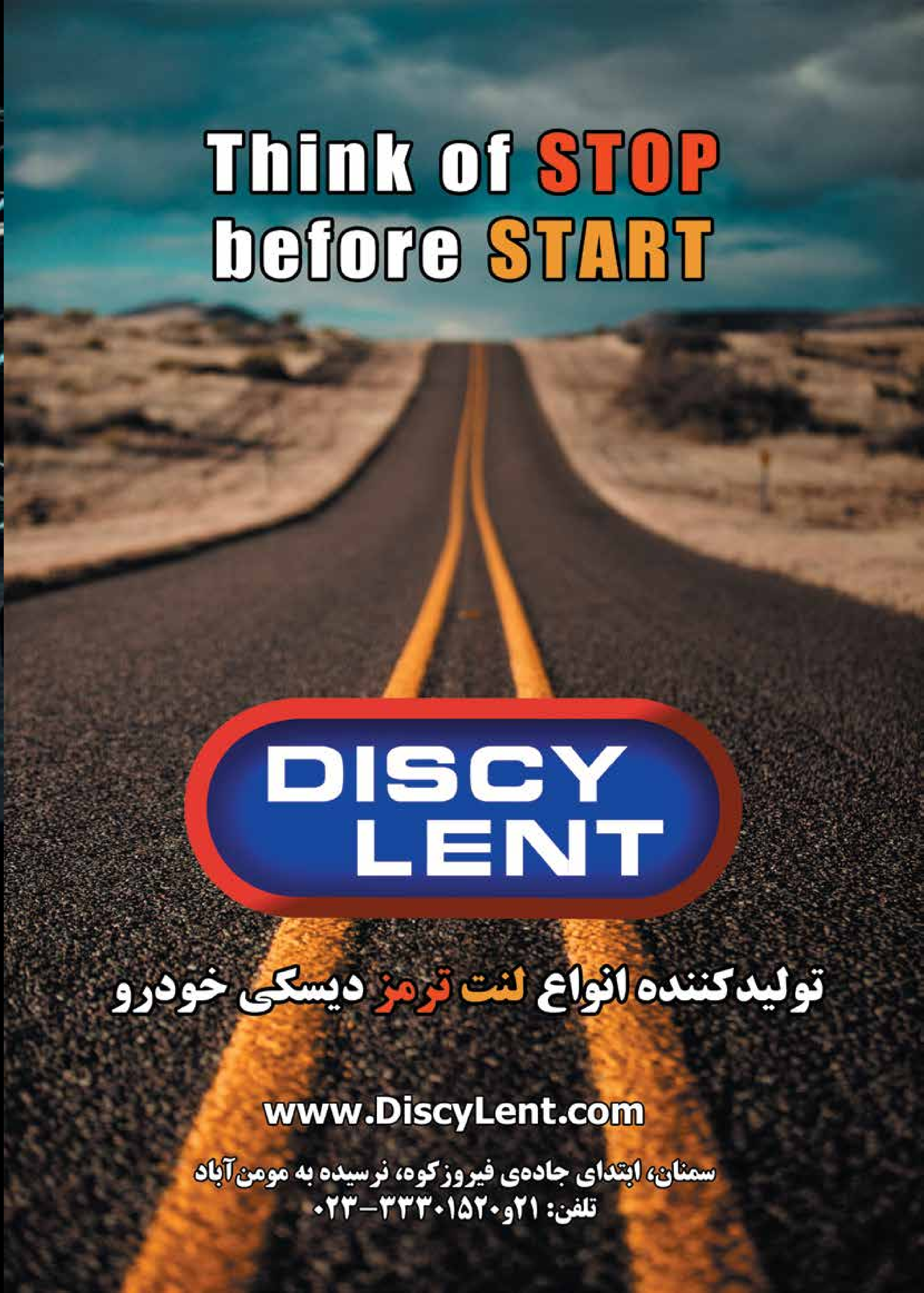
جان مردم با انحصار به خطر افتاده است

لنت‌های دفن شده کارخانه‌ای را نجات دادند

انجمن صنایع تولید لنت ترمز و کلاچ
روئین صنعت نوین
تولید کننده انواع لنت ترمز
با تکنولوژی و دانش روز
دارای گواهینامه استاندارد ملی ایران
و گواهینامه های بین المللی
عضو انجمن صنایع تولید
لنت ترمز و کلاچ ایران
دوستدار محیط زیست
ACCREDIA
L'ENTE ITALIANO DI ACCREDITAMENTO
جاده کرج - شهریار ، هفت جوی ، خیابان صنعتگران ، خیابان جهادگران
تلفکس : ۵۰-۴۶۸۹۲۶۴۷-۰۲۱
www.roeensanat.com

چیزی با ارزش تر از ایمنی نیست،
درخرید لنت بیشتر دقت کنید!
CERMANTEX
PLASTEX
FRICTION PRODUCTS
دارای استانداردهای روز اروپا
ISO-TS
E1-90R
ASBESTOS FREE
E11-90R
ISO
لنت ترمز و لنت کلاچ پلاس تکس در خط تولید و خدمات پس از فروش ایران خودرو
ایمن در تمام راه ها

Hi-TEC
BRAKE PADS
DONGWOO BRAKE
The best choice for safety
Asbestos Free
KOREA-TEC
Brake Pad
KTD3004
TS 16949
NON ASBESTOS MATERIAL
نماینده فروش: ۰۲۱-۳۳۹۱۴۶۷۳


Think of STOP
before START
DISCY LENT
تولیدکننده انواع لنت ترمز دیسکی خودرو
www.DiscyLent.com
سمنان، ابتدای جاده‌ی فیروزکوه، نرسیده به مومن‌آباد
تلفن: ۰۲۳-۳۳۳۰۱۵۲۰و۲۱

شماره ثبت ۷۹۲۰۹
قطعات خودرو
ماهنامه سراسری خودرو، قطعات و خدمات

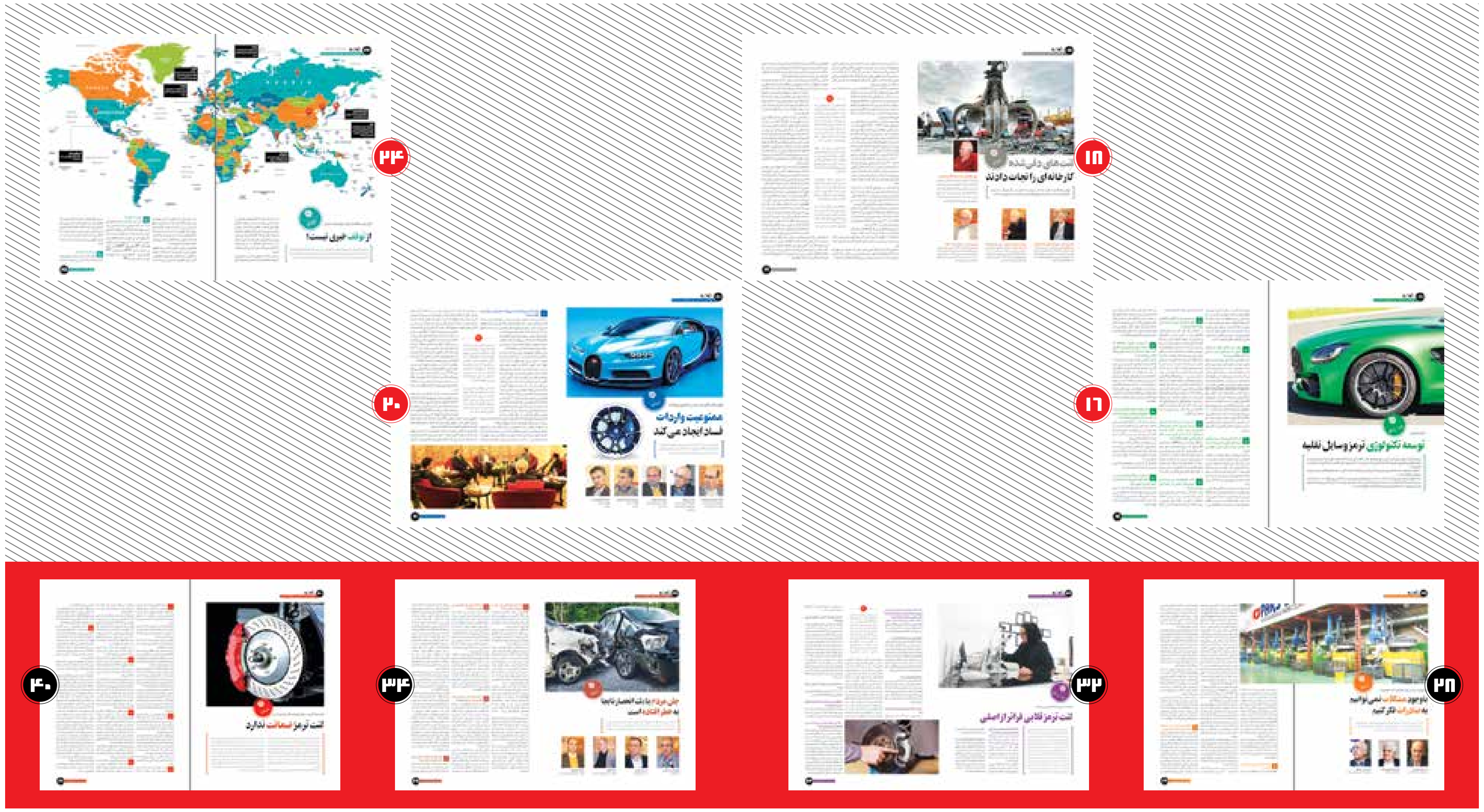
صاحب امتیاز و مدیرمسئول: حسن بشارت نیا
سردبیر: حمید باباوند
دبیر تحریریه: زهرا راد
تحریریه: شاهده یوسفی، حسین صرافی
نرگس رسولی، همت الله شکری، عبدالعلی مجد
عکاس: خسرو حیدری
گرافیک: حامد صادقی
ناظر چاپ: حامد بشارت نیا
توزیع و اشتراک: امین میرزایی
مدیربازرگانی: ناصر حیدری ۰۹۱۲۵۰۱۶۳۱۲

با تشکر از: حاج غلامرضا بخشی زاده، علی اکبر بخشی، محمدرضا ملاکی، علیرضا نیک آئین، نادر روان، حاج سیدحسین لاجوردی، حاج سیدعلی لاجوردی، محمد محمدی دوستدار، رضا آفاقی، حسین سفندار، لطف الله مرادی، علیرضا دوست محمدی، سیدعباس نیکخو، پرویز لطفعلیان، محمودعسگری، جهانبخش درخشان، فریدون راستی، محمدرضا اشجعی، حسن کامرانی، رازمیک مهرابی، حمیدرضا امیری مقدم، محمدجواد اسکافی، حسین ملکوتی، مسعود ملکوتی، مرتضی ده بزرگی، مجتبی آریان فر، محمد صادقی، مجید اسدی، فرزاد صدری، شهریار پیشگاه، محمدرضا نجفی منش، عباس مومنی کربکندی
کانون آگهی و تبلیغات اقلیم سبز: شماره ثبت–۱۰۶۲۹، ناشر ماهنامه قطعات خودرو، نشریه یدکی رسانه؛ ماهنامه خانه روشن، نشریه استادمکانیک، سایت yadakiresaneh.ir سایت ghatatnews.ir، کانال khaneroshanir@
لیتوگرافی و چاپ: خجسته نوین، چهارراه کالج، کوچه هلال احمر، پلاک ۲ – تلفن: ۶۶۷۴۱۸۹۵
نشانی: خیابان انقلاب–خیابان صفی علیشاه–خیابان تهرانی–کوچه مرادزاده–پلاک ۱۷ واحد ۳
تلفن: ۷۷۵۳۰۰۹۸ – نمابر: ۷۷۵۲۵۸۴۱

بنام خداوند مهربان

مدیر مسئول
حسن بشارت نیا

ما رسانه تخصصی هستیم. سهمی از بازار تولید، واردات یا فروش نداریم. ما قرار است بازار را رصد کنیم؛ نیازها را بگوییم؛ فسادها را فریاد بزنیم و کاری کنیم که حوزه قطعات خودرو در برج شیشه‌ای بنشیند. آنها که پاک زندگی می کنند و به قواعد حرفه‌شان احترام می گذارند ما را به خاطر این تلاش دوست خواهند داشت و از ما حمایت خواهند کرد؛ چون می‌دانند که این شفافیت چقدر در تسریع حرکت آنها موثر است اما آنها که خلاف این مسیر می‌روند کسانی هستند که در تاریکی زندگی می کنند؛ فقط خلاف کارها تاریکی را دوست دارند؛ در تاریکی می‌شود دزدید؛ می‌شود قاچاق کرد، می‌شود تقلب کرد و .... ما آمده‌ایم که سر تا پای بازار قطعات خودرو را غرق نور کنیم. ناگفته پیداست این مسئولیت چقدر مهم است، چقدر می‌تواند به بهتر شدن وضعیت کمک کند.
ما به عنوان رسانه صنفی تلاش می کنیم تا هر روز با فعالان صنف ارتباط گسترده و پیوسته داشته باشیم. موضوعات و مسائل درونی و پیرموانی صنف قطعات و صنعت خودرو را ببینیم و ریشه‌های آن را واکاوی کنیم. با حلقه‌های قبل و بعد حرف بزنیم و با چشمی بازتر از چشم های معمول موضوعات را دنبال کنیم.
ما برای تحلیل وضعیت صنف و صنعت خودرو و قطعات خودرو داده‌های میدانی روزآمد را جست‌وجو می کنیم و می‌یابیم.
مطمئن هستیم در این مسیر همه‌ی کسانی که نور را دوست دارند به کمک ما خواهند آمد. عاشقان نور می‌توانند در هر کجای این چرخه ایستاده باشند. با هر توانی می‌توانند به ما کمک کنند و اساسا همین قطرات هستند که موج می‌سازند. چشم امید به آن کسانی است که با حمایتهای خودشان کمک می کنند تا ما بهتر دیده شویم و بهتر عمل کنیم.



۶ واردات — آیا می‌توانیم همه لنت مصرفی‌مان را تولید کنیم؟
۷ اقتراح — سال ۹۸ برای لنتی‌ها چگونه خواهد بود؟
۱۵ گزارش — تشکیل انجمن مستقل واردات، تولید و توزیع لنت
۱۶ گفت و گو — توسعه تکنولوژی ترمز وسایل نقلیه
۱۸ میزگرد — لنت‌های دفن‌شده کارخانه‌ای را نجات دادند
۲۰ میزگرد — ممنوعیت واردات فساد ایجاد می کند
۲۴ گزارش — از توقف خبری نیست!
۲۷ ساخت — لنت سازی در ایران مزیت نسبی دارد
۲۸ میزگرد — باوجود مشکلات نمی‌توانیم به صادرات فکر کنیم
۳۱ گزارش — گرانی فقط به دلار ربط ندارد
۳۲ گفت و گو — لنت ترمز قلابی فراتر از اصلی
۳۴ میزگرد — جان مردم با یک انحصار نابجا به خطر افتاده است
۳۷ یادداشت — اهمیت لنت ترمز در خودرو
۳۸ گفت و گو — مزیت لنت ایرانی قیمت پایین است
۴۰ ضمانت — لنت ترمز ضمانت ندارد

۱/۵۰۰،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ تومن

سردبیر
حمید باباوند

بازار لنت بازار بزرگی است؛ بعضی‌ها مدعی هستند درآمد نهایی این بازار بزرگتر از ۱۵۰۰ میلیارد تومن است. تعداد فعالان عرصه تولید لنت بر اساس مجوزهای وزارت صنعت، معدن و تجارت بیش از ۱۴۰ واحد است که برخی از آنها صوری است. برخی راه اندازی نشده اند و بعضی به تعطیل کشیده شده‌اند و درنهایت تنها حدود ۴۰ شرکت فعال وجود دارد. تعداد همه وارد کننده‌های لنت ترمز شاید قابل احصاء نباشد اما آن ها که رسمی و شناسنامه دار هستند کمی بیش از تعداد تولید کننده ها است. محدودیت واردات در سال گذشته چالش بزرگی برای مصرف کننده‌ها ایجاد کرد. چه کسانی از این چالش رضایت داشتند؟ فروشندگان لنت چقدر توانستند سهم درآمدشان را از این بازار بزرگ افزایش دهند؟ حذف واردکنندگان به سود تولیدکنندگان تمام شد؟ آیا وجود کالای تقلبی بهتر از کالای وارداتی است؟ حاشیه سود این بازار بزرگ برای هر کدام از بازیگران این عرصه چقدر است؟ تلاش کردیم تا در این شماره بازار لنت را در حد بضاعت و مقدوراتمان واکاوی کنیم. پاسخ بسیاری از این پرسش‌ها در لابه‌لای این صفحات داده شده است. لطفا بخوانید و نظرتان را به ما بگویید.

واردات

واردات، تولید، توزیع

آیا می‌توانیم همه لنت مصرفی‌مان را تولید کنیم؟

بارها شنیده‌ایم که ظرفیت تولید لنت در کشور به گونه‌ای است که نه تنها می‌توانیم نیاز تمامی خودروهای موجود در کشور را اعم از سنگین و سبک و تمامی مصارف غیرخودرویی-نظیر ماشین‌آلات راه‌سازی، کشاورزی، موتورهای زمینی، قطارها، بالابرها، چاه‌های نفت و ...-برطرف کنیم که می‌توانیم صادرات هم داشته باشیم و حداقل در کشورهایی که خودروهای ایرانی استفاده می‌شود، لنت ایرانی نیز به‌کار بسته‌شود. اما در عمل می‌بینیم بازار لوازم یدکی حتی برای خودروهایی مثل پراید نیز به لنت های خارجی روی خوش نشان می‌دهد از طرفی خودروسازان داخلی نیز در بسیاری از محصولات‌شان لنت خارجی را ترجیح می‌دهند.

آیا ادعای تولیدکنندگان نادرست است؟
آیا در اقتصاد نفتی ما واردات بر تولید ارجح است؟
آیا دلالان بازار از توزیع تولیدات داخلی جلوگیری می کنند؟
آیا سیاست‌های غلط یا مقررات ناهماهنگ دست و پای تولید کننده را بسته است؟
آیا فسادی در مدیریت تامین قطعات در مجموعه های خودرو سازی وجود دارد؟

پاسخ به این سوالات و پرسش های دیگری از این دست نیازمند تحقیقات جامع است اما نمی‌توانیم انکار کنیم که بالاخره منطق بازار ترجیح داده لنت خارجی حضور داشته باشد و مصرف شود. حتی در شرایطی که دلار گران و گرانتر می‌شود.

در این خصوص توزیع کنندگان لنت و عموم فعالان شبکه توزیع لوازم یدکی به موارد زیر اشاره می کنند:

اول ـ کارکردن با تولیدکنندگان داخلی نه فقط در لنت که در همه اقلام کم و بیش با مشکل وفاداری روبه‌رو است. یعنی وقتی برند تولیدکننده داخلی در بازار جا افتاد مشتریان جدید را بر نماینده اولیه ترجیح می‌دهند. پایبندی لازم به قول و قرارها را ندارند و به بهانه توسعه بازار یا تغییر روش‌های فروش زحمات و سرمایه‌گذاری‌های نمایندگان اولیه به کلی فراموش می‌شود.

دوم ـ تولیدکننده ایرانی بی‌نظم است و نمی‌شود روی او حساب کرد. گاهی فشار می‌آورد که سفارش بگذارید و خرید کنید و درست زمانی که بازار تشنه است نمی‌تواند جنس مورد نیاز را تامین کند.

سوم ـ محصول تولیدکننده‌های داخلی کیفیت ثابت ندارد یعنی کالای ایرانی شانسی است؛ گاه آن‌قدر خوب است که از نمونه خارجی هم بهتر است و گاه اصلاً قابل استفاده نیست.

چهارم ـ تولیدکنندگان ایرانی در تولید و بسته بندی خلاقیت ندارند و کالاهای‌شان را نیز روزآمد و بهینه‌سازی نمی کنند.

البته انتقاد از تولیدکنندگان داخلی گاهی بزرگ‌نمایی می‌شود و نباید به همه تعمیم داده شود. تولیدکنندگان در پاسخ به این انتقادات در مواردی اساساً اشکال وارده را نابجا می‌دانند و یا توزیع‌کننده با پیدا کردن یک دستمال می‌خواهد قیصریه را به آتش بکشد. در برخی موارد هم انتقاد را وارد می‌دانند اما دلیل می‌آورند که حق دارند و معذورند و عموما در خصوص تامین مواد اولیه و تامین نقدینگی دچار بحران‌هایی می‌شوند که از اراده و قدرت آنها خارج است.

تولیدکنندگان نیز انتقاداتی از واردکنندگان و شبکه توزیع دارند بطور مثال در اغلب موارد واردکنندگان پیش‌پرداخت قابل توجهی به طرف خارجی می‌دهند و الباقی را هم قبل از بارگیری تسویه می کنند یعنی عملا در تمام مدت بارگیری، حمل و ترخیص تمام پول کالا پرداخت شده است در حالی که به تولیدکننده ایرانی بعد از تحویل جنس در چند مرحله پول می‌دهند یا اینکه در موضوع واردات به صورت اعم سودهای حاشیه‌ای وجود دارد و بعضا واردکنندگان بیش تر به همین منافع توجه دارند تا اصل تجارت که منشاء این سودهای حاشیه‌ای نیز غالباً نوعی فساد است. دیگر اینکه واردکنندگان بی ونام نشان بیش از تجار رسمی و متخصص بازار را در اختیار دارند. این امر به واردات کالای بی کیفیت یا غیر اصلی نیز منجر شده است.

اما آنچه امروز می‌توان گفت این است:

دسترسی به منابع ارزی کشور بسیار محدود و واردات دچار انواع مشکلات شده است. قیمت ارز بالا رفته و در مجموع رغبت به استفاده از تولید داخل افزایش یافته است. گرچه حتما تولید در داخل هم سخت‌تر شده اما فرصتی است که شاید بتوان در کالای بدون جایگزینی مثل لنت کشور را از واردات این قطعه فوق ایمنی بی‌نیاز کرد.

اقتراح

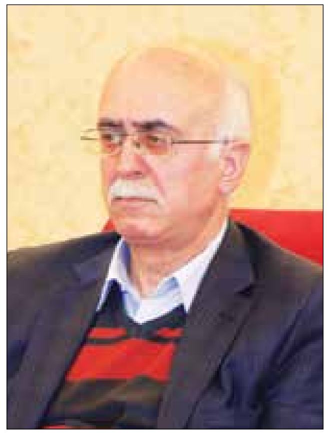
سال ۹۸ برای لنتی‌ها چگونه خواهد بود؟

لنت یکی از مهم‌ترین قطعات خودرو است که ایمن بودن آن حافظ جان انسان‌هاست. در چندماه اخیر، این بخش از خودرو توجه‌های زیادی را به خود جلب کرده است؛ از همان زمانی که ثبت سفارش برای واردات لنت به ایران متوقف شد و تولیدکنندگان داخلی تنها تأمین‌کنندگان لنت ترمز و لنت کلاچ شدند. این ممنوعیت در ابتدا، به‌عنوان یک فرصت تلقی و تلاش شد تا ظرفیت تولید داخلی افزایش یابد و با حذف شدن کالای خارجی، خلأیی در بازار ایجاد نشود؛ اما از وقتی انبارهای برخی تولیدکنندگان از مواد اولیه خالی و اجناس غیر استاندارد تولیدشده در کارگاه‌های زیرزمینی با قیمت پایین به بازار وارد شدند، آینده در نگاه بیشتر تولیدکنندگان لنت در ایران رنگ‌ولعاب گذشته‌اش را از دست داد. تعدادی از مهم‌ترین تولیدکنندگان لنت و همچنین برخی فعالان حوزه واردات لنت در گفت‌وگوهایی، فرصت‌ها و تهدیدهای این صنف را در شرایطی که ارز گران شده و تحریم‌های جدیدی علیه ایران اجرا شده است، بیان کردند.

سیدعباس نیکخو

عضو هیأت مدیره شرکت ایران لنت

مشکل تامین مواد اولیه



با توجه به شرایط کنونی در حوزه تولید لنت، نگرانی‌هایی برای شروع سال ۱۳۹۸ از برخی جنبه‌ها وجود خواهد داشت؛ مهم‌ترین زمینه این است، برای این‌که بتوانیم تولید را در حد متعارف ادامه دهیم، باید مواد اولیه به‌موقع تامین شود و انواع مواد اولیه در دسترس تولیدکننده باشد.

بخشی از مواد اولیه مورد نیاز تولید لنت به ایران وارد می‌شود و با توجه به این‌که نقل‌وانتقال پول با مشکل مواجه شده و همکاری با شرکت‌های خارجی برای خریدن مواد اولیه تحت تاثیر تحریم‌ها قرار گرفته، در سال ۹۸ با مشکل مواجه خواهیم شد و لازم است دولت و مسوولان روش‌ها و ترفندهایی را برای جبران این گرفتاری‌ها در پیش بگیرند.

اکنون بازار از جنبه‌ی تأمین و فروش محصولات، بد نیست و در سال ۹۸ هم ماشین‌ها به لنت ترمز و لنت کلاچ نیاز خواهند داشت. همچنین با توجه به محدودیت‌هایی که با اعمال تحریم‌ها برای کشور ایجاد شده است، طبیعتا تولیدکنندگان داخلی بازار بیشتری می‌توانند داشته باشند. در این شرایط، اگر نگرانی‌ها رفع شوند، ظرفیت تولیدکنندگان پاسخگوی نیاز بازار خواهد بود.

اگر تولیدکنندگان این‌گونه سیاستگذاری کنند که در هر شرایطی، محصول خود را تولید کنند و به بازار بدهند، حتی در صورت کاهش کیفیت، تولید ادامه می‌یابد؛ اما من چنین روشی را نمی‌پسندم.

لنت ترمز جزو قطعات فوق ایمنی در خودرو است و مستقیما با امنیت سرنشینان سروکار دارد و شایسته نیست، اگر محدودیت وجود دارد، به این سمت هدایت شویم که لنت را با هر کیفیتی تولید کنیم.

رسالت تولیدکنندگان معتبر و مسؤولیت‌پذیر باید این باشد که حتی اگر مواد اولیه‌ای را که به‌سختی تأمین می‌شوند یا به کشور وارد نمی‌شوند، جایگزین می‌کنند، کیفیت استاندارد لنت خدشه‌دار نشود.

من به‌عنوان تولیدکننده به یکسری مواد اولیه ورودی به کارخانه نیاز دارم و نمی‌توان همه‌ی مواد لنت را جایگزین کرد. مثلا گرافیت امکان جایگزینی دارد، اما رزین فنول باید از کشورهای دیگر تأمین شود، البته رزین در ایران تولید می‌شود، اما فنول ماده‌ای وارداتی است و کشورهایی که به ما فنول می‌دادند، تحت تاثیر تحریم، یا فنول را نمی‌فروشند یا به‌سختی این ماده را تأمین می‌کنند.

صنعت تولید لنت ترمز در ایران به‌لحاظ تحقیق و توسعه و دانش فنی، خودکفاست. باید به خودمان زحمت بدهیم و با وجود این‌که ممکن است در تیراژ تولید تأثیر داشته باشد، با جایگزینی مناسب برخی مواد، کیفیت محصولات را در حد استاندارد حفظ کنیم. استاندارد ملی ایران کف کیفیت را تأمین می‌کند و اگر لنت تولید داخل نمی‌تواند ۹۵ درصد مطلوبیت از نظر مردم را داشته باشد، حداقل باید متعهد باشیم که تحت هر شرایطی، ویژگی‌های تعریف‌شده برای استاندارد بودن لنت را رعایت کنیم.

مهم‌ترین نکته این است که دولت و مسؤولان کشور ترفندها و روش‌هایی را برای جبران خسارت‌ها بیندیشند و کاری کنند که تولیدکنندگان داخلی دچار توقف تولید نشوند.

محمد محمدی دوستدار

عضو هیات مدیره شرکت «تجارت پیشگان یاسین»

انبارهای خالی و قاچاق

لنت ترمز یک قطعه‌ی ایمنی است، به این معنی که به‌شکل مستقیم با جان انسان‌ها سروکار دارد. هر خودرو قطعاتی دارد که اگر ایراد داشته باشند، یا کیفیت‌شان مطلوب نباشد، خسارت مالی وارد می‌کنند، اما اقلامی مانند لنت و سیستم ترمز اگر معیوب باشند، خطرات جانی برای سرنشین‌های خودرو و مردم خواهند داشت.

بحث دیگر درباره لنت ترمز، حوزه محیط زیست است؛ مواد به‌کار رفته در لنت ترمز، سایشی است و در هوا پخش می‌شود. بنابراین خیلی مهم است که برای جلوگیری از سرطان و سلامت بودن ریه‌ها به آن‌ها توجه شود. خوشبختانه اکنون «آزبست» از لنت ترمز حذف شده، ولی هنوز فلزهای سنگین مانند روی و سرب در لنت‌ها به‌کار می‌روند و سلامت مردم را تهدید می‌کنند.

شرکت ما در گذشته، لنت تولید می‌کرد و حالا به‌شکل تخصصی در زمینه واردات لنت ترمز و کلاچ فعالیت می‌کند.

امسال شرایط ویژه‌ای در ایران ایجاد و جلوی واردات لنت گرفته شد. از طرف دیگر، تولیدکنندگان داخلی ابتدا می‌گفتند، می‌توانند نیاز بازار در زمینه لنت را تأمین کنند، ولی متأسفانه از بازار عقب مانده‌اند. حالا یک خلأ در بازار ایجاد شده است.

ما جلسه‌هایی با اتحادیه، وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان تعزیرات و سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان داشته و مجوزهایی را گرفته‌ایم تا لنت را وارد کنیم. در حال حاضر، لنت کلاچ را به کشور وارد می‌کنیم و گرفتن مجوز واردات لنت ترمز در مراحل پایانی است، چون خط تولید کارخانه «ایران خودرو» در حال خوابیدن بود و ما نیز تأمین‌کننده کارخانه ایران خودرو، شرکت کروز و مگاموتور هستیم.

شرکت ما تلاش کرد برای تعطیلات نوروزی، لنت استاندارد را به بازار عرضه کند تا سلامت مردم در سفرهای بین شهری و تعطیلات تابستان حفظ شود.

یک شرکت فرانسوی که در کشور مراکش مستقر است، با ما همکاری می‌کند و قطعات مورد نیاز ماشین‌های سنگین را نیز از هند وارد می‌کنیم. از چین هم واردات داریم که تحت لیسانس شرکت مراکشی است.

با توجه به سابقه‌ی همکاری ما با شرکت مراکشی، پرداخت‌ها معمولا با چهارماه تأخیر انجام می‌شد، یعنی کالا به کشور می‌آمد، در بازار توزیع می‌شد و چهارماه بعد پول آن را پرداخت می‌کردیم و همین مهلت پرداخت را برای مشتری‌های‌مان در ایران می‌گذاشتیم، به نوعی سرمایه‌گذاری خارجی را به ایران آورده بودیم؛ اما با شرایطی که حالا در زمینه‌ی ثبت سفارش ایجاد کرده‌اند، اول باید پول را در بانک واریز کنیم، یعنی باید کالا را نقدی بخریم، به همین دلیل فشاری از نظر نقدینگی به ما و مشتری‌ها وارد شده است و دیگر نمی‌توانیم با چک مدت‌دار کالاها را بفروشیم. این معضلی است که نمی‌دانم بر چه اساس و چه سیاستی، مدیران کشور ایجاد کرده‌اند.

اکنون مواد اولیه‌ی مورد نیاز برای تولید لنت تحریم است، مگر این‌که به‌شکل میکس‌شده وارد شود که در آن صورت، باید در دمای مشخص و مدت زمان کوتاهی مصرف شود. بسیاری از مواد لازم برای تولید لنت استاندارد، کاربردهای دوگانه در صنایع نظامی دارد و سال‌هاست که تحریم شده است.

به همین دلیل، شرکت ما نتوانست تولید لنت را ادامه دهد و در زمینه واردات فعال شد. ما از گذشته، لنت را با کارت بازرگانی‌مان وارد کرده‌ایم و حتی در زمان ریاست جمهوری احمدی‌نژاد و تحریم ایران، تعهد دادیم که لنت‌هایی که وارد می‌کنیم، در صنایع نظامی استفاده نخواهند شد و این را از ما قبول کردند. تا امروز نیز مشکلی به‌دلیل تحریم‌ها در حوزه واردات نداشته‌ایم و مشکلات در خود ایران ایجاد شده است.

از اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۷ اتفاق‌هایی رخ داد که به کسب‌وکار ما صدمه زد و تصمیم‌های عجولانه‌ای گرفته شد، بدون این‌که زیرساخت‌های تولید در داخل کشور فراهم شده باشد. تصمیم‌های عجولانه شامل سیاست‌های ارزی کشور بود که البته فقط به حوزه لنت مربوط نیست، بلکه در تمام صنایع، دولت سیاست‌های ارزی‌ای گذاشت تا ارز کمتری از کشور خارج شود، از طرفی خواستند برای تولیدکنندگان داخلی فرصت مناسبی فراهم شود؛ اما باید قبل از این‌گونه تصمیم‌ها به زیرساخت‌ها نیز توجه می‌شد.

تولیدکنندگان داخلی برای تأمین مواد اولیه مشکل دارند، چون برخی مواد اولیه اصلی برای تولید لنت مانند «رزین» از کشورهای دیگر وارد می‌شود، که آن هم مشکلات خاص خود را دارد.

براساس آماری که ما ارائه کرده‌ایم، اگر چهار کارخانه‌ی اصلی تولیدکننده لنت در کشور، حتی با همان ظرفیت اسمی‌ای که اعلام کرده‌اند و با ۱۰۰ درصد توان خود کار کنند، بیشتر از ۴۵ درصد نیاز بازار را نمی‌توانند تأمین کنند. پیش از این، ظرفیت‌ها سنجیده نشده بود و میزان مصرف مشخص نبود.

اکنون انبارها در حال خالی شدن است و هیچ توجیهی ندارد که یک دست لنت ترمز پراید که نوروز سال گذشته ۲۰هزار تومان بود، حالا ۷۰هزار تومان باشد، یا قیمت لنت هیوندا و تویوتا که در گذشته ۸۰هزار تومان بود، الان به حدود دو میلیون تومان برسد. متأسفانه قاچاق هم در این حوزه پررنگ شده و با وجود این‌که لنت ترمز یک قطعه سنگین است، اما قاچاق آن گسترش یافته است. در این میان، حق و حقوق دولت هم ضایع می‌شود، چون مالیات و عوارض گمرکی داده نمی‌شود، وقتی هم که کالای قاچاق وارد می‌شود، بر استانداردها و کیفیت آن نظارت نمی‌شود.

فرشید شاه‌محمدی

مدیرعامل شرکت برین‌ساز

نیاز جدی‌تر به دانش فنی

براساس آمار موثق، تا پیش جهش قیمت ارز ۷۰ درصد لنت مورد نیاز کشور از طریق واردات تأمین و ۳۰ درصد بقیه توسط تولیدکننده‌های ایرانی تهیه می‌شد. به این ترتیب، بخش عمده‌ای از سرمایه‌ی ملی به هدر می‌رفت.

پس از افزایش قیمت ارز، بازاری که برای خارجی‌ها ایجاد شده بود، به سمت تولیدکننده‌های داخلی آمد و فرصتی برای ما فراهم شد تا فروش بهتری داشته باشیم.

البته اکنون ما با خطر کمبود مواد اولیه برای تولید لنت مواجه هستیم

و ممکن است مواد وارداتی به‌دست تولیدکننده‌ها نرسد و تولید کلا متوقف شود. در صنعت تولید لنت، ماده‌ای به نام «گرافیت» به‌کار می‌رود و چون این ماده در انرژی هسته‌ای هم کاربرد دارد، جزو اقلام تحریمی است و امکان دارد به‌شدت مورد توجه تحریم‌کنندگان قرار بگیرد و صنعت لنت‌سازی از این نظر، صدمه جدی ببیند.

اگر بتوانیم گرافیت را با ماده‌ای دیگر جایگزین کنیم، یا با اتکا بر دانش شرکت‌ها، برخی مواد مورد نیاز را تغییر دهیم، ممکن است بتوانیم لنتی با کیفیت مناسب تولید کنیم و خود را از وابستگی‌ها نجات دهیم؛ ولی امکان دارد این کار مقدور نباشد، یا کیفیت محصول را کم کند.

ما در شرکت خودمان، از بخش «تحقیق و توسعه» خواسته‌ایم موادی را که احتمالا با تحریم‌ها وارد کشور نمی‌شوند، ایرانی کند یا به شرکت‌هایی نزدیک شود که می‌توانند خلأ را پر کنند.

اصولا قرار نیست همه‌چیز را در داخل کشور تولید کنیم؛ مثلا مردم امروزی سبزی خوردن را در باغچه‌شان نمی‌کارند یا کره درست نمی‌کنند. کشوری مانند آمریکا که سابقه‌ی زیادی در تحریم کردن دارد، می‌داند که تحریم عوارض منفی بسیار ناگوار و عمیقی روی صنعت خواهد داشت. به همین دلیل، اسلحه تحریم را برای ما کشیده است.

مطلب دیگر، گران شدن قیمت فرآورده است؛ وقتی قیمت‌ها افزایش می‌یابد با توجه به این‌که قدرت خرید مردم به‌شدت پایین آمده، امکان دارد بازار فروش ما در سال آینده به‌شدت افت کند.

دو پدیده بر صنعت خودروسازی سایه افکنده است؛ امکان دارد کشورهای دیگر به صنعت خودروسازی ایران قطعه ندهند که در نتیجه‌ی آن، این صنعت از رونق می‌افتد. یکی دیگر، گران شدن بنزین است که در آن صورت، استفاده از خودرو و تولید آن کم خواهد شد.

صنعت لنت در سطوح مختلف به‌اندازه کافی در ایران سرمایه‌گذاری کرده و آمادگی دارد که بازار داخلی را پر کند و حتی صادرات داشته باشد، به‌شرط آن‌که این تهدیدها که پیش‌بینی کرده‌ایم، تولید لنت را در کشور متوقف نکند.

وقتی لرزش‌هایی در بازار فروش مواد اولیه ایجاد شد، ما کارخانه‌دارها مقداری از مواد را انبار کردیم، هر مقدار که نقدینگی داشتیم، به مواد اولیه تبدیل و برای شش‌ماه شرایط را برای خودمان ایمن کردیم؛ اما نمی‌دانم در ماه‌های آینده، بازرگانی که مواد اولیه را به کشور می‌آورد می‌تواند به کار خود ادامه دهد یا خیر. این موضوع کاملا برای من مبهم است و به سیاست خارجی کشور بستگی دارد.

در حال حاضر، برخی کشورهای اروپایی تلاش می‌کنند، سوئیفت اروپایی برای ایران ایجاد کنند، اما مشخص نیست زورشان به آمریکا می‌رسد یا خیر.

همچنین مشخص نیست تنبیه‌هایی که آمریکا برای کشورها در نظر گرفته، چقدر عمق نفوذ خواهد داشت؛ آیا شرکت‌های کوچک چینی، شرکت‌های ترکیه‌ای و شرکت‌های روسی را هم شامل می‌شود؟ اگر شرکت‌های کوچک خارجی مرعوب سیاست‌های آمریکا شوند، وضع ما خیلی بد خواهد شد؛ اما اگر این شرکت‌ها از زیر تیغ تحریم‌ها فرار کنند و جریمه نشوند، ممکن است بتوانیم به کار خود ادامه دهیم. این موضوع به‌شدت به نحوه‌ی اجرای تحریم‌ها وابسته است و مطمئنم حتی اقتصاددان‌های برجسته هم نمی‌توانند بگویند اقتصاد ایران سال بعد چه شرایطی خواهد داشت.

البته حقیقت این است و تجربه نشان داده که در دوران تحریم‌های سنگین، اقتصاد ایران رشد منفی خواهد داشت و در آن صورت همه‌ی ما زیان خواهیم کرد. تحریم‌کنندگان نیز به‌دنبال ایجاد همین آسیب‌ها هستند. شرکت‌های خصوصی که معمولا کوچک و آسیب‌پذیرند تحمل مالی و زمانی چندانی ندارند که در مقابل این طوفان‌ها خود را با شرایط تطبیق دهند.

حمیدرضا امیری مقدم

رئیس هیات مدیره شرکت ایران لنت

شعار رونق تولید، رویکرد پر رنگ امسال

سال ۹۸ آغاز فشارهای عظیم بر صنعت کشور است و این امر موجب شده نگاه به داخل جدی شود.الان لنت سازان اعتماد به نفس بیشتری پیدا کرده اند و به سمت ابداع و نوآوری های بیشتر رفته اند. ما تمرکز زیادی بر دانش مواد داریم چراکه نیاز به واردات مواد نقطه ضعف بزرگ صنعت لنت است. مثلا فنول که پایه تولید رزین است مطلقا وارداتی است و اگر روند تامین آن دچار مشکل شود، لنت سازی مختل خواهد شد.

موضوع دیگر در صنعت لنت سازی، نوسازی و بازسازی خطوط تولید است تا تولید ما بهره وری حداکثری داشته باشد. برخی کارخانه های لنت سازی ایران قدمتی بیش از کارخانه های خودرو سازی دارند.

صنعت لنت سازی بسیار اشتغال زا است و این اهمیت زیادی دارد اما باید بهره وری و افزایش دانش تولید رویکرد اصلی ما باشد. نکته جالبی که وجود دارد این است که در لنت سازی قاعده صفر ویک حکم فرماست یعنی مواد اولیه یا باید تبدیل به لنت شوند یا ضایعات خواهند بود. حد وسط ندارد چون لنت قطعه فوق ایمنی است.

رضا پیل‌افکن

مدیرعامل شرکت بهین‌سازان امن چهارچرخ

نیاز به ثبات قیمت‌ها

متوقف شدن واردات لنت، به تولیدکنندگان داخلی کمک کرد. اگر شرایط به همین شکل ادامه یابد، دو مشکل خواهیم داشت؛ یکی نوسان قیمت و دیگری تأمین مواد اولیه. برخی مواد اولیه وارداتی هستند و در بازار پیدا نمی‌شوند. خود ما، هر ماه که مواد اولیه مورد نیاز را تهیه می‌کنیم، مطمئن نیستیم که ماه بعد هم بتوانیم مواد را تأمین کنیم. کمبود مواد اولیه، مشکل گرانی و نوسان قیمت را هم ایجاد کرده و این موضوع، تولیدکنندگان را آزار می‌دهد. اگر قیمت‌ها ثبات داشته باشد، آینده خوبی خواهیم داشت؛ اما شرایط کنونی سخت است.

اگر مواد اولیه در اختیار باشد و قیمت‌ها ثبات داشته باشند، تولیدکنندگان لنت می‌توانند از پس نیاز جامعه برآیند.

زمانی که واردات لنت آزاد بود، بیش از ۶۰ درصد تولید داخل از طریق واردات تأمین می‌شد. حالا تولیدکنندگان داخلی با ۱۰۰ درصد ظرفیت خود کار می کنند و به نظر من، برخی تولیدات داخلی با اجناس وارداتی از نظر کیفیت تفاوتی ندارد، حتی از آن‌ها بهتر هم هستند.

لنت‌های چینی به‌دلیل قیمت پایین‌شان به‌فروش می‌رفتند و نه کیفیت‌شان.

یک مورد که با آن درگیر هستیم، این است که قبلا کسانی با یک برند خاص، لنت خود را می‌فروختند، آن‌ها حالا به سمت تولیدکنندگان داخلی آمده‌اند و می خواهند سفارش خود را با همان برند تولید کنند تا مشتری‌هایی که برای یک برند تقلبی قیمت پایین داشتند، از دست ندهند. تولیدکنندگان زیرپله‌ای با این افراد همکاری می کنند، هرچند تعدادشان کم است و اگر وضعیت به همین شکل ادامه یابد، آن‌ها از سیستم پخش خارج خواهند شد.

در حال حاضر که تولیدکنندگان داخلی با ۱۰۰ درصد ظرفیت خود کار می کنند، تعداد تأمین‌کنندگان مواد اولیه کم است و نمی‌توانند جوابگو نیازها باشند؛ این یک مشکل است.

بحث دیگر واردات مواد اولیه است که مشکل عمومی در کشور است. ما اکنون با کمبود مواد وارداتی مواجه هستیم. پیش‌بینی من این است که چون تقاضا از طرف تولیدکنندگان برای مواد اولیه بیشتر شده، احتمالا تأمین‌کنندگان مواد اولیه، مشکل را برطرف خواهند کرد.

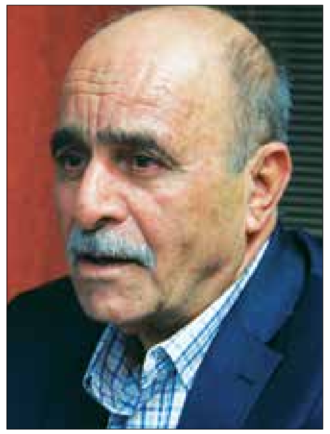
گرافیت ماده‌ای است که در تولید لنت به‌کار می‌رود. پیش از این، بخشی از گرافیت از چین وارد می‌شد و بخشی هم از هند. اکنون برای تأمین گرافیت مشکل داریم و در بازار نیست. ابتدای امسال، گرافیت کیلویی ۵هزار تومان بود و حالا قیمت آن به حدود ۲۲هزار تومان رسیده است. از سوی دیگر، برخی تأمین‌کنندگان به این دلیل که قیمت گرافیت در حال افزایش است، این ماده را نمی‌فروشند. با توجه به این‌که چنین موادی فقط در تولید لنت استفاده نمی‌شوند و در دیگر صنایع هم کاربرد دارند، احتمالا این مشکل برطرف خواهد شد.

من به آینده‌ی تولید لنت در داخل کشور خوش‌بین هستم. اگر از بازار تولیدات داخلی حمایت شود، دلیلی ندارد به‌جای اقلامی که با کیفیت خوب تولید می‌شوند، واردات لنت داشته باشیم.

سیدعلی لاجوردی

مدیرعامل شرکت لنت پارس

نیازمند نگاه خاص مسئولان



اگر روند کنونی در ماه‌های آینده ادامه یابد، سال آینده مشکلات عدیده‌ای در حوزه تولید لنت خواهیم داشت؛ البته نیاز نیست تا سال آینده صبر کنیم، چون مشکلات از همین حالا شروع شده‌اند.

وارد کردن لنت به ایران ممنوع شد، به امید این‌که از تولید داخلی حمایت شود؛ اما متاسفانه نه‌تنها تولیدکنندگان داخلی حمایت نمی‌شوند، بلکه حدود ۵۰ - ۶۰ کانتینر حامل مواد اولیه مورد نیاز برای تولید لنت، در گمرک مانده‌اند و به‌شکل قطره‌چکانی ترخیص می‌شوند! در واقع، ما باید سلسله‌مراتب متعددی را طی کنیم تا کانتینرها از گمرک بیرون بیایند و مواد به‌دست تولیدکننده برسند.

این مشکل قبلا در گمرک وجود نداشت. از زمانی که تحریم‌ها آغاز شد، محدودیت ارزی به‌وجود آمد و ارز گران شد، تولیدکنندگان مجبور شدند برای گرفتن مواد مورد نیازشان، مجوزهایی را بگیرند. مثلا ۳۵ سال است که ما یک ماده اولیه را سالی چندبار وارد می‌کنیم و جزو مواد اولیه اصلی مورد نیازمان است، حالا دو کانتینر از آن ماده، چندماه در گمرک مانده و برای ترخیص از ما مجوزهای مختلفی مانند مجوز وزارت دفاع، مجوز اسلحه و مهمات، مجوز صنعت و ... را می‌خواهند. چندماه است که ما ترخیص این مواد را پیگیری می کنیم و گذشته از این‌که مواد به کارخانه نرسیده است، در گمرک هم به آن هزینه می‌خورد.

این مشکل فقط گریبانگیر تولیدکنندگان لنت نیست، بلکه مشکل بیشتر تولیدکنندگان است. دیگر مشکل تولیدکنندگان، بخصوص در زمینه لنت ترمز، این است که متاسفانه خودروسازان هیچ تعهدی نسبت به پرداخت پول ندارند؛ مثلا قبلا تعهد کرده‌اند که دو ماهه پول قطعات را بپردازند و بعد از گذشت یک سال هنوز پرداخت نکرده‌اند و اصلا احساس مسوولیت نمی‌کنند. در این شرایط، مثلا اگر دو میلیارد تومان را باید یک سال پیش پرداخت می‌کردند، حالا ارزش آن پول، یک‌سوم و حتی کمتر شده و با آن، دیگر نمی‌توان مواد مورد نیاز را خرید و در تولید مشکل ایجاد می‌شود. اگر این گونه مشکلات حل نشوند، سال ۱۳۹۸ که هیچ، در چندماه آخر امسال هم به مشکل برمی‌خوریم.

به نظر من، اگر مسوولان با همین عینک، به تولیدکننده نگاه کنند، مشکلات حل نمی شود و هر روز هم بیشتر می‌شود و در مجموع، پیش‌بینی من این است که در تولید لنت به مشکل برمی خوریم.

درباره متوقف کردن واردات لنت هم می‌توانم بگویم که اگر قبلا کالا را به بازار می‌دادند و چک چندماهه می گرفتند، امروز بازار فراهم شده است؛ اما اگر یک تاکسی سال آینده بخواهد لنت عوض کند، به‌جای ۲۰ - ۳۰ تومان، باید دو تا سه برابر پول بپردازد، چون کمبود خواهیم داشت، البته نه این دلیل که عرضه نیست، چون اگر تولیدکنندگان داخلی عرضه کنند، عرضه بیش از تقاضا خواهد بود، ولی کو مواد اولیه؟ کو حمایت برای تولید؟ اگر برخی همکاران من می گویند که قطع شدن واردات لنت شرایط را بهتر کرده، در واقع شرایط برای آنها بهتر شده یا برای من بهتر شده، چون امروز آنقدر مشکل در حوزه تولید وجود دارد که هر کسی هرچه تولید کند و متاسفانه با هر کیفیتی، می‌تواند در بازار عرضه کند و پول نقد بگیرد

اکنون در بازار ده‌ها برند لنت ترمز وجود دارد، اما همه آن لنت‌ها توسط کارخانه‌های مجاز و معتبر تولید نمی‌شوند، بلکه بیشترشان توسط کارگاه‌های زیرپله‌ای که قبلا ما با آن‌ها جنگ می کردیم، تولید می‌شوند. آن‌ها را نمی‌توان کنترل کرد و هرچه تولید کنند، خریده می‌شود.

درست است که جلوی واردات لنت را گرفته‌اند، ولی نه آن‌طور که قرار بود انجام شود، اگر دست تولیدکنندگان داخلی را باز بگذارند، به آن‌ها ارز و امکانات لازم برای تولید را بدهند، واردات اصلا مطرح نمی‌شود. اکنون به تعداد کافی تولیدکننده و عرضه‌کننده داریم، ولی امکانات لازم برای تولید مانند ارز، مواد اولیه و ... را نداریم. در شرایطی که گره‌هایی در مسیر تولید وجود دارد، دست کم اجازه دهند، کالاهایی که در گمرک هستند، ترخیص شوند. من برای این‌که کالایی را که پول آن را داده‌ام و ماه‌هاست در گمرک خوابیده، به چرخه تولید برسانم، باید پارتی‌بازی کنم، نماینده مجلس را ببینم تا کالایی را که هیچ مشکل قانونی‌ای ندارد، از گمرک ترخیص کنم. البته همیشه گمرک مشکل نیست، عوامل دیگری هستند که باید مجوزها را صادر کنند. به هر حال، به گمرک دستور داده‌اند که اجازه خروج کالاها را با ارائه مجوزهای متعدد بدهد و گرفتن همین مجوزهاست که برای من مشکل به‌وجود می‌آورد.

گروهی از مواد هم هستند که در تولید لنت به‌کار می‌روند و باید از کشورهای دیگر وارد شوند، برای این کار، وزارت صنایع باید مجوز بدهد، باید ارز بدهد و اگر ندارد، می‌تواند بگوید از ارز نیمایی استفاده کنید، در هر حال، باید تکلیف را روشن کند. نه این‌که ما اسیر شویم تا یک بانک به ما ارز بدهد. به‌تازگی بانک «ملت» از طرف آمریکا تحریم شد و شرکت ما چند ثبت سفارش داشت که برگشت. این مسائل در ارتباط با تحریم است که نمی‌توان کاری برای آن کرد؛ ولی در بخش‌های دیگر که می‌توانند با تولیدکننده همکاری کنند.

درباره فروش مواد اولیه به ایران ممکن است برخی کشورها با وجود تحریم‌ها، محدودیت‌هایی داشته باشند، اما یک تولیدکننده برای این‌که ۳۰۰ نفر پرسنل خود را حفظ کند، از کانال‌های مختلف، تحریم را پشت سر می گذارد و مواد مورد نیاز خود را وارد می کند. ما همه این کارها را کرده‌ایم و مواد را تا پشت در کارخانه آورده‌ایم، اما اجازه نداریم به چرخه تولید وارد کنیم!

فرزاد صدری

رییس هیات مدیره شرکت صنایع گورت اصفهان

نیاز بیشتر به نقدینگی

تولیدکنندگان لنت تلاش می‌کنند، با وجود برخی مشکلات، خود را روی پا نگه دارند. مسلما چالش‌هایی پیش روست، اما فرصت‌هایی هم وجود دارد.

شرایط تحریم باعث شد که کارخانه‌های لنت‌سازی که تعطیل شده بودند، فعالیت خود را دوباره شروع کنند. من حدس می‌زنم، عرضه و رقابت در زمینه کیفیت لنت‌ها بیشتر شود.

تمام قطعه‌سازان شرایط سخت گذشته را تجربه کرده‌اند و صرف نظر از مسائل مربوط به ارز و تحریم‌ها، احساس کرده‌اند که باید روی کیفیت کالاها کار کنند و خود را به سطح مطلوب برسانند.

تولیدکنندگان لنت با مشکلاتی مانند فشار نقدینگی و این‌که نسبت به سال گذشته، سه برابر بیشتر به سرمایه‌ی در گردش نیاز دارند، مواجه هستند. همچنین کمبود مواد اولیه وارداتی دارند که جایگزین آن باید در ایران ساخته شود.

کشورهایی مانند ترکیه و هند به توسعه و پیشرفت تکنولوژی رسیده‌اند و ما هم باید برای بقا، خود را به‌روز کنیم. البته آن کشورها، پشتیبانی‌های قوی‌ای دارند که ما فاقد آن‌ها هستیم؛ مثلا دانشگاهی در ازمیر (ترکیه) هست که هرگاه معدن و پلیمر جدیدی در ترکیه تولید شود، پروژه‌هایی به دانشجویان داده می‌شود تا کاربرد آن پلیمر در ساخت قطعه‌ای مانند لنت ترمز بررسی شود. همچنین مواد اولیه در آن کشورها، با میکروسکوپ‌های الکترونیکی و دستگاه‌هایی بسیار پیشرفته‌تر از آنچه در اختیار ما یا حتی سازمان استاندارد ایران است، بررسی می‌شوند و نتایج تحقیقات در اختیار تولیدکنندگان قرار می گیرد.

کشور هند نفت ندارد، ولی ماده‌ی «کشو» را که در تولید لنت ترمز به کار می‌رود و همچنین رزین‌های پیشرفته را تولید می کند. تولیدکنندگان در آن کشورها، پشتوانه‌های علمی، تحقیقاتی و حمایت دولت‌ها را دارند و می‌توانند کالاهای خود را به‌روزرسانی کنند. در حالی که سیستم و دانش ما در ایران، قدیمی است و جوابگو نیست.

کار تخصصی ما، تولید لنت ترمز برای خودروهای سنگین است. همان‌طور که می‌دانید، بخش عمده‌ای از جابه‌جایی‌ها در ایران از طریق جاده انجام می‌شود. یک زمانی حداکثر سرعت کامیون‌ها و تریلی‌ها در جاده ۸۰ کیلومتر بر ساعت بود و آن‌ها موظف بودند، روی باند اول جاده حرکت کنند؛ اما حالا در اروپا، کامیون‌هایی با ۴۰ تن وزن، حدود سرعت ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت سرعت دارند. بنابراین بسیار سخت است که با مواد و تکنولوژی ۲۰ سال پیش، برای چنین ماشین‌هایی لنت ترمزی تولید کرد که استانداردهای امروز دنیا را پاس کند.

مسلما یکی از مشکلات در ایران، نبود پشتوانه علمی است. سال‌هاست که سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، تغییر نام داده و بودجه‌ای برای انجام کارهای تحقیقاتی ندارد و نمی‌تواند روی مواد تحقیق کند. البته استانداردهای خوبی در سازمان استاندارد تعریف شده، ولی متولی پیگیری آن‌ها کیست؟ وزارت صنایع؟ من که چنین چیزی ندیده‌ام. این در حالی است که سازمان استاندارد ایران حدود ۲۵ سال پیش، محققان خوبی در اختیار داشت که به‌روز بودند و بودجه تحقیقاتی داشتند. از سوی دیگر، بیشتر پایان‌نامه‌هایی که دانشجویان ارائه می کنند، ترجمه‌های ناقص یا دوباره‌کاری هستند!

ایران شرایط آب‌وهوایی بسیار خاصی دارد؛ کشور ما چهارفصل است و گرم‌ترین نقطه‌ی زمین در ایران است که در تابستان تا ۷۵ درجه سانتیگراد گرم می‌شود. در ایران، مسیری مانند جاده‌ی برازجان تا بوشهر وجود دارد که حدود ۱۵۰ کیلومتر سرازیری بسیار گرم است و در حالت عادی، تابستان تا حدود ۵۵ درجه سانتیگراد گرم می‌شود. در حالی که همزمان، در جاده‌های خلخال شاید دمای هوا به زیر صفر برسد! لنت‌سازان برای اروپا با شرایط آب‌وهوایی معتدل و مرطوب راحت‌تر می‌توانند قطعه بسازند، در مقایسه با ایران که لنت‌ها باید برای شرایط بسیار گرم و سرد مناسب باشند.

در همین حال، بالاترین آمار تصادف جاده‌ای دنیا به ایران تعلق دارد. تولیدکننده به‌تنهایی نمی‌تواند تمام مشکلات را حل کند، هرچند برای بقای خودش تلاش می کند.

تحریم، کمبود ارز و افزایش قیمت ارز باعث شده که پدیده قاچاق تا حدی حل شود، مشکلی که سال‌ها کسی نمی توانست آن را حل کند. اکنون قاچاق لنت به ایران کم شده است و امیدوارم همین روند ادامه یابد.

همچنین امیدوارم تاثیر این موضوع بر بازار داخلی کشور مثبت باشد و تولیدکنندگان بدانند که این شرایط ممکن است موقتی باشد و در صورت تغییر شرایط، تولیدکنندگان باید با کالاهای هندی یا چینی رقابت کنیم؛ البته گذشت آن زمانی که با کالاهای کره‌ای رقابت می کردیم، ما ۳۰ سال پیش با کالاهای ژاپنی رقابت می کردیم!

متاسفانه شرایط کشور در زمینه تامین مواد اولیه برای تولید لنت نیز تاثیر گذاشته است. مثلا برخی کارخانه‌ها انواع رزین را تولید می کنند، آن‌ها برخی مواد مورد نیاز خود را از پتروشیمی می گیرند، اما «فنول» که از «بنزن» به‌دست می‌آید، ماده‌ای است که باید به ایران وارد شود. ۸۰ درصد تولیدات پتروشیمی اصفهان، بنزن است و به‌راحتی می‌توان بنزن را به فنول تبدیل کرد، ما این کار را در آزمایشگاه‌مان کرده‌ایم، اما این کار ما نیست، کار ما لنت‌سازی است. سال‌ها در این‌باره صحبت شده که فنول در ایران تولید شود، ولی این ایده هنوز عملی نشده است. وقتی قرار است فنول به کشور وارد شود، بخشی که مواد اولیه لنت‌سازان را تامین می کند، در شرایط کنونی دچار مشکل می‌شود. هرچند مقداری فنول به ایران وارد شده است، اما کسانی که این کار را انجام داده‌اند، نمی‌دانند اگر فنول تمام شود، چطور می‌توانند این ماده را دوباره وارد کنند. این است که می گوییم، مواد اولیه تولید لنت با چنگ و دندان به‌دست می آید!

در تولید لنت، قطعاتی مانند تیغه‌های الماسی برش، ساب و سنباده حداقل باید کیفیت کره‌ای داشته باشند. مثال دیگر این‌که برای فرآوری «کائوچو» به ماده نیاز است که اصطلاح فنی آن «دوای پخت» است. این ماده دو نوع چینی و هندی دارد. با توجه به قراردادهایی که دولت برای مبادله نفت و کالا براساس روپیه می‌بندد، امیدوارم برای تامین این‌گونه مواد، مشکل خاصی در سال آینده ایجاد نشود. از نظر من، مشکل وقتی پیش می‌آید که مبادله نفت و روپیه به این منجر شود که کالاهایی که در ایران تولید می‌شوند، وارد شوند، مانند واردات چادر مشکی یا سنگ قبر که قبلا انجام می‌شد. چنین روندی باعث خرد شدن تولیدات داخلی می‌شود، چون آن کالاها با دلار ۴۲۰۰ تومان عرضه می‌شوند و سیستم توزیع نیز بازار سالمی در ایران ندارد و امکان دارد دوباره کارخانه‌ها تعطیل شوند.

موضوع دیگر این است که دو یا سه برابر شدن قیمت‌ها برای مردم بسیار سخت است. برخی تصور می کنند در این میان، پولی گیر تولیدکننده می‌آید، اما این‌طور نیست، چون تولیدکننده مواد اولیه را گران می‌خرد. مثلا ما ماده‌ای به نام «پشم آهن» را مصرف می کنیم، وقتی دلار گران

شد و میلگردی که سال قبل ۲۵۰۰ تومان بود، ۷۵۰۰ تومان است، تولیدکننده هم قیمت‌ها را بالا می‌برد. تا جایی که من از دیگر لنت‌سازان خبر دارم، تولیدکنندگان داخلی به دنبال ارتقای کیفیت محصولات‌شان هستند. البته به مردم هم حق می‌دهم که تولید داخلی را نخرند، به هر حال مشکلاتی مانند بی‌دقتی، کنترل کیفیت نامناسب و خطاها باعث شده، جنس بی‌کیفیت به دست مردم برسد که این قابل تحمل نیست، بخصوص وقتی کالا گران است.

نشود، کل صنعت خودروسازی می‌خوابد، چون بسیاری از قطعات به رزین پایه فنول نیاز دارند.

با وجود این‌که ایران منبع عظیم نفتی دارد، اما فنول را از کشور کره جنوبی وارد می‌کند. در حالی که می‌توانند برنامه‌ریزی کنند که فنول در ایران تولید شود. البته قبلا طرح‌هایی در این زمینه مطرح بوده که کنار گذاشته شده و اگر همین حالا برای تولید فنول اقدام کنند، چند سال طول می‌کشد تا به نتیجه برسند؛ اما به هر حال، هیچ‌وقت دیر نیست.

ناصر فلاح‌پور
مدیرعامل شرکت بوکان لنت

خطر افت کیفیت

تولیدصنعتی پیچیدگی خاص خود را دارد و ۹۰ درصد کار آن به سیاستگذاری در حوزه صنعت و اقتصاد کشور وابسته است. این حوزه، کار خود را انجام می‌دهد، اما این کار تحت تاثیر مسائل اقتصادی در کشور است. به نظر من، سال آینده می‌تواند فرصت خوبی برای تولیدکنندگان لنت در ایران باشد.

تولیدکنندگان باید به سمت استفاده از مواد مرغوب داخلی بروند. البته چند ماده مانند گرافیت یا فنول هستند که ممکن است برای وارد کردن آن‌ها مشکل داشته باشیم. «گرافیت چرب» ماده‌ای است که در تولید لنت به کار می‌رود و در ایران وجود ندارد. این نوع گرافیت از کشور چین وارد می‌شود و امکان دارد سوداگری‌هایی در این پروسه انجام شود، همان‌طور که همین حالا می‌بینیم قیمت برخی مواد پنج برابر شده، در شرایطی که قیمت ارز دو یا سه برابر شده است. در زمینه‌ی فولاد هم ممکن است مشکل پیش بیاید، چون ما فولاد را از چین وارد می‌کنیم که فولاد خوبی است؛ اما با توجه به این‌که واردات محدود شده، بروز مشکل محتمل است، یعنی فقط بحث تامین مواد اولیه مطرح نیست، موضوع دستگاه‌ها هم است و این‌که قالب‌ها از فولاد ساخته می‌شوند. برای تولید لنت در داخل کشور، اگر این مواد به‌دست تولیدکنندگان نرسند، به‌شدت مشکل خواهیم داشت؛ یا نمی‌توان قطعات را تولید کرد، و یا جنس تولیدشده فوق‌العاده بی‌کیفیت خواهد بود که در این صورت، با جان مردم بازی می‌شود. نمی‌دانم برنامه‌ای برای حل این مشکلات در دولت وجود دارد یا خیر؛ اما مسلما می‌توانند در این زمینه برنامه تعریف کنند. یکی از موارد، بحث تولید فنول در ایران است. البته فقط تولیدکنندگان لنت به فنول نیاز ندارند و اگر فنول به ایران وارد

نادر روان
مدیرعامل شرکت دانا تجارت توانا

عقب افتادن از نیاز بازار

لنتی‌ها سال ۱۳۹۸ را با کمبود مواد اولیه آغاز خواهند کرد، چون بیشتر مواد اولیه‌ی مورد نیاز برای تولید لنت وارداتی است.

به‌موقع نبودن ثبت سفارش‌ها، صادر نشدن به‌موقع مجوزها و تخصیص نیافتن به‌موقع ارز از جمله دلایل ایجاد این شرایط است. ریشه تمام این مسائل در داخل کشور است و قوانینی که حالا درباره ثبت سفارش یا صدور مجوزها وجود دارند، در سال‌های قبل نبودند.

امسال لنت‌سازان داخلی اعلام کردند که می‌توانند به اندازه نیاز جامعه تولید کنند، در حالی که بیشتر از ۲۷ درصد ظرفیت موجود نمی‌توانند تولید کنند و ۷۳ درصد ظرفیت باقی‌مانده در بازار، دچار خلأ شده است که پیش از این، از طریق کالاهای وارداتی به آن پاسخ داده می‌شد. البته هر زمان که برای رفع این خلأ اقدام کنند، چندماه طول می‌کشد تا خلأ برطرف شود. برخی ماشین‌ها هستند که ساخت لنت برای آن‌ها در داخل کشور مقرون‌به‌صرفه نیست. تعداد این ماشین‌ها کم است و تولید لنت برای آن‌ها توجیه اقتصادی ندارد. برای تولید لنت ماشین‌های سواری جدید مانند رنوهای جدید یا کامیونت‌هایی که تازه به ایران وارد شده‌اند، سرمایه‌گذاری نشده و ظرفیتی هم وجود ندارد. در واقع، لنت مشترک برای ماشین‌ها وجود ندارد و هر ماشینی باید لنت خود را مصرف کند.

به علاوه، ترمزهای هیدرولیک که شامل صفحه‌هایی در کنار یکدیگر هستند، وارداتی‌اند. این لنت ترمزها از سیستم‌های مرسوم پیشرفته‌تر و قوی‌ترند و معمولا در ماشین‌های صنعتی و تراکتور استفاده می‌شوند. حالا واردات این نوع از لنت ترمز دچار وقفه شده و قیمت آن بالا رفته است. تولیدکنندگان داخلی این لنت‌ها را تولید نمی‌کنند.

گزارش

تشکیل انجمن مستقل واردات، تولید و توزیع لنت

«صنایع تولید لنت ترمز و کلاچ» نام انجمنی است که با حضور مهم‌ترین فعالان صنعت تولید لنت، سال‌هاست جلسه‌هایی را باهدف بررسی مشکلات و تعیین راهکارهای موثر برای تنظیم بازار برگزار کرده و طرف مشورت وزارت صنعت، معدن و تجارت بوده است. حالا گروهی دیگر که در واقع واردکننده لنت ترمز و کلاچ از کشورهای دیگر هستند، می‌گویند صدای‌شان شنیده نمی‌شود و ارتباط‌شان با مسؤولان برقرار نیست. از مدتی پیش، گروه دوم که نماینده شاخص آن‌ها محمدرضا ملاکی است، جلسه‌هایی را باهدف تشکیل انجمنی گسترده‌تر با حضور نمایندگانی از میان تولیدکنندگان برگزار کرده است. درباره‌ی این ایده و راهی که تا کنون پیموده شده، محمد محمدی دوستدار - عضو هیات مدیره شرکت «تجارت پیشگان یاسین» - این‌گونه توضیح داد:

جلساتی در اتحادیه برگزار شد و تصمیم این بود که گروهی شامل نمایندگان تولیدکنندگان و واردکنندگان تشکیل شود تا باهم همکاری کنیم و سهم بازار، میزان تولید، میزان واردات و ... در آنجا بررسی شود؛ اما متأسفانه از سوی تولیدکنندگان با ما همکاری نشد و برگزاری آن جلسه‌ها ادامه نیافت. ما در آن جلسه‌ها اعلام کردیم که میزان مصرف داخلی چقدر است و تولید اسمی تولیدکنندگان فعال را هم لیست کردیم. در آماری که ما ارائه کردیم، حدود ۴۵ تا ۴۷ درصد تولید لنت در داخل کشور انجام می‌شود و حدود ۱۰ درصد واردات در این حوزه نقش دارد. اینجا یک سوال پیش آمد؛ حدود ۴۵ درصد بقیه‌ی کالاهای مورد نیاز از کجا تأمین می‌شود؟ برای این‌که این موضوع شفاف شود، پیشنهاد شد که با یکدیگر همکاری کنیم و آمار و ارقام شفاف شود. صحبت درباره تشکیل یک کارگروه بود که هر هفته جلسه داشته باشد و موارد بررسی و درباره آن‌ها تصمیم‌گیری شود. در حال حاضر یک انجمن تولیدکنندگان وجود دارد که طرف مشورت وزارت صنعت، معدن و تجارت است. دوستان نخواستند مجوز تصمیم‌گیری و امکانی را که داشتند، به چنین کارگروهی منتقل کنند. به همین دلیل، جلسات ادامه پیدا نکرد و اتحادیه باید این موضوع را پیگیری کند.

نمی‌خواهیم تشتت آرا در این صنف ایجاد شود و ما انجمن واردات تشکیل دهیم و با انجمن تولیدکنندگان مشکلی پیش بیاید. با هدف تأمین کالاهای بازار و با نظارت اتحادیه باید انجمن واردات، تولید و توزیع لنت تشکیل شود، این انجمن می‌تواند مرکز خوبی برای تصمیم‌گیری درباره لنت باشد.

می‌خواهم یک مثال بزنم؛ انجمن تولیدکنندگان اعلام کرد که می‌تواند لنت کلاچ مورد نیاز برای کشور را تأمین کند. سپس مجوز واردات لنت لغو شد، اما به ۲۰ روز نرسید که مثلا سه شیفت کاری در خط تولید شرکت «شایان صنعت» که به کارخانه ایران خودرو وصل است، به یک شیفت کاری رسید. چون لنت نداشتند که به کارخانه بدهند، از ما خواستند که لنت را از مسیر هوایی به کشور بیاوریم. ما کالا را هوایی وارد کردیم و قیمت آن سه برابر شد! یک دست لنت دیسک و صفحه کلاچ که ما به «ایران خودرو» می‌دادیم، مثلا ۱۰هزار تومان بود و حالا ۴۷هزار تومان شده و دلیل آن نیز همین سیاست‌های نادرست است. در واقع، هزینه‌هایی که به‌دلیل یک تصمیم‌گیری اشتباه تحمیل شد، از جیب مردم رفت. اگر پیش از اتخاذ چنین تصمیمی باهم مشورت می‌کردیم، ما میزان مصرف داخلی را می‌دانستیم و می‌توانستیم اعلام کنیم، تولیدکنندگان نیز ظرفیت تولید را اعلام می‌کردند و می‌شد فهمید که واردات را نمی‌توان متوقف کرد و با در پیش گرفتن شیوه‌ای مانند افزایش تولید داخلی و کاهش واردات کار را جلو می‌بردیم. همکاری و هماهنگی بین تولیدکنندگان و واردکنندگان امری ضروری است. مردم چه گناهی کرده‌اند که لنت ترمز پژو را باید حدود ۱۲۰هزار تومان بخرند؟! در شرایطی که نهایت قیمت آن، ۳۵هزار تومان بود.

دوستان چون از ظرفیت بازار اطلاع نداشتند، حالا برای تأمین مواد اولیه‌ی تولید لنت به‌شدت مشکل دارند و حتی برای مواد اولیه، بازار سیاه ایجاد و قیمت آن چهار یا پنج برابر شده است. دلیل آن نیز این است که بدون پیش‌بینی زیرساخت‌ها تصمیم‌گیری شد.

تا امروز، انبارهای تأمین‌کنندگان، تولیدکنندگان و واردکنندگان و همچنین جنس‌هایی که در مغازه‌ها بود، بازار را کشانده، اما از این به بعد کمبودها خود را نشان می‌دهد و با افزایش سفرها در پایان سال، کمبودها نمایان‌تر می‌شود و حتی بازار سیاه قطعات خودرو ایجاد خواهد شد. در حالت خوشبینانه، با پول بیشتر می‌توان کالای باکیفیت خرید و در حالت بدبینانه، کارگاه‌های زیرزمینی که راه افتاده‌اند، از این وضعیت سوءاستفاده خواهند کرد.

گفت و گو

آینده ترمز:

تکنولوژی آینده لنت ترمز

ترمزها یکی از مهم ترین اجزا ایمنی خودروها هستند. تعجب آور نیست که صنعت تولید لنت ترمز با توجه به وجود فناوری های نوین و پیشرفته پتانسیل رشد زیادی دارد تا ایمنی وسایل نقلیه، رانندگان و سرنشینان را تامین کند.

"با توجه به وجود سیستم های نوین ترمز و الکتریکی برای کمک به رانندگان، سیستم های فعلی ترمز به زودی منقرض خواهند شد.»

جمله فوق را پروفسور یورگن استاکمر، استاد انستیتو فناوری خودروی دانشگاه فنی وین گفته است. مجله لنت، در این شماره با او که یکی از برجسته ترین کارشناسان صنعت خودروسازی است درباره آخرین پیشرفت‌های طراحی و تولید سیستم های ترمز و آینده آن گفت و گو کرده است.

یورگن استاکمر: من یکی از معدود مهندسان واقعی خودرو هستم. مهندسی خودرو را از دو جنبه فنی و هنری مطالعه کرده ام در حالی که اکثر همکارانم فقط در بخش فنی مهارت دارند. در طول سه دهه گذشته، در دو بخش فنی و هنری صنعت خودرو با شرکت های دایملر کرایسلر، آئودی، اوپل و مرسدس بنز همکاری کرده ام و به خوبی از نیازهای متقابل دو طرف با خبرم.

مهم ترین چالش های سازندگان اصلی سیستم های ترمز و تامین کنندگان قطعات چیست؟

جلب اطمینان شرکت های خودروسازی و حفظ ایمنی خریداران خودرو یکی از مهم ترین مسائل است. مجبوریم در آینده ترمزهایی تولید کنیم که در لحظه عمل کنند. ترمزهای فعلی توانایی این کار را ندارند و برای انجام دادن وظیفه شان به چند ثانیه زمان نیاز دارند. به نظرم، قدم بعدی ابداع و توسعه سیستم ترمز شخصی و کارآمدتر از ESP (Electronic Stability Program) برنامه پایداری الکترونیک است. چالش مهم دیگر محبوبیت و استفاده گسترده از خودروهای الکتریکی و خودران است. به اعتقاد من، سیستم های ترمز برای هماهنگ شدن با این نوع خودروها به قطعاتی نیاز خواهند داشت که در کمتر از ۱۲۰ میلی ثانیه عمل کنند. در آینده سیستم های ترمز مکانیکی الکتریکی می توانند سریع تر شوند. پس از آن تغییری بزرگ و دشوار در پیش خواهد بود: تبدیل ترمزهای مکانیکی الکتریکی به الکتریکی ژنراتوری

شرکت های بزرگ، سیستم های ترمز الکتریکی زیادی تولید کرده اند، چرا در عرضه شان به بازار تعلل می کنند؟

دو دلیل کلی باعث این تعلل شده است. ۱-قابلیت اطمینان و ایمنی اهمیت بسیار زیادی دارد و تامین کنندگان نمی خواهند با عرضه سیستم ترمز الکتریکی به بازار خود را در معرض خطر قرار بدهند. ۲-هزینه توسعه بسیار بالا است. برای احداث خط تولید یک سیستم ترمز جدید دست کم به چند صد میلیون یورو سرمایه گذاری نیاز است.

امروز تنها سه سیستم ترمز الکترو مکانیکی در بازار وجود دارد که توسط مهندسانی که از دانشگاه فنی وین فارغ التحصیل شده اند طراحی و تولید شده است. خوشبختانه دو سیستم ترمز الکترو مکانیکی قابلیت پیشرفت دارند و بلافاصله پس از تامین سرمایه مورد نیاز ارتقا خواهند یافت.

دو سیستم ترمز الکترو مکانیکی قابل ارتقا برگ برنده شرکت های تولید کننده هستند؟

به احتمال زیاد. فکر کنم ترمز های الکترو مکانیکی پس از تبدیل شدن به الکتریکی ژنراتوری بازار را قبضه خواهند کرد. از دو دهه گذشته تا کنون تقاضا برای افزایش قدرت ترمزها بیشتر و بیشتر شده است. امروزه، خودروهایی که موتورشان پانصد اسب بخار قدرت دارند، در رقابت های ورزشی حرفی برای گفتن نخواهند داشت، اما برای متوقف شدن به دیسک های ترمز سرامیکی و فیبر کربن پیشرفته عاری از آزبست شش تا هشت پیستونی نیاز دارند. هم از این رو، شرکت های بزرگ تولید کننده سیستم های ترمز -بوش، دایملر، زیمنس و ... - ترمزهای الکترو مکانیکی و ژنراتوری عرضه و بازار را قبضه خواهند کرد. نتیجه این کار ادغام یا نابود شدن شرکت های کوچک خواهد بود. نکته مهمی که برای اکثر کارشناسان بی اهمیت است، محبوبیت روز افزون خودروهای هیبرید است. این تحول و استفاده از سیستم های ترمز برقی، ترمزهای فعلی را منسوخ خواهد کرد. دوباره باید تاکید کنم که سیستم ترمز الکترو مکانیکی می تواند تاثیر بسیار زیادی بر آینده صنعت ترمز بگذارند.

با برخی از سیستم های بازیابی انرژی جنبشی که در خودروهای هیبریدی وجود دارند آشنا هستیم. ترمزهای آینده به این نوع سیستم های بازیابی انرژی مجهز خواهند شد؟

شما فکر می کنید سیستم ERS (سیستم کنترل الکترونیکی که در چرخ های عقب بر محور عقب خودروهای فرمول یک نصب می شوند) روزی در خودروهای عادی نصب شوند، درسته؟ بعضی از وسایل نقلیه به دلیل رعایت مقررات مصرف سوخت در اتحادیه اروپا و آمریکا به این سیستم مجهز خواهند شد اما تا متداول شدن این سیستم در خودروهای عادی راهی طولانی در پیش است.

تاثیر تکنولوژیک این سیستم بر خودروهای حاضر در رقابت های ورزشی چیست؟

تولید کنندگان دیسک های سرامیکی و فیبر کربن، روغن موتور و ... پس از بررسی عملکرد محصولات شان در رقابت های اتومبیل و موتورسیکلت رانی کیفیت تولیدات شان را ارتقاء می دهند. اگر چنین رقابت هایی برگزار نمی شدند، بخش بزرگی از پیشرفت های تکنولوژیک در صنعت ترمز و انتقال شان به خودروهای عادی اتفاق نمی افتاد. با این وجود، باید به خاطر داشته باشیم که انتقال کامل تکنولوژی ترمز خودروهای فرمول یک به خودروهای عادی به دلیل محدودیت های فنی ناممکن است.

با توجه به طبیعت محافظه کار صنعت، جنس نوآوری اش تکاملی است. تولید کنندگان در آینده نوآوری های انقلابی خواهند کرد؟

به این سوال می توانم پاسخ ساده ای بدهم: نه. اما اجازه بدهید موضوع را عمیق تر بررسی کنیم. فکر می کنم خودروهای هیبریدی و الکتریکی در بلند مدت فقط از ترمز مکانیکی الکتریکی استفاده کرده و از ژنراتورهای چرخ ها برای تامین انرژی مورد نیاز خودرو استفاده کنند. در نتیجه ترمزهای آینده در ترکیب با موتورهای الکتریکی سبک و ارزان تر خواهند شد. چون کاهش هزینه یکی از مهم ترین وظایف مهندسان است، بنابراین تنها تکامل و نوآوری های محدودی مشاهده خواهد شد.

ترمز های ضد قفل انقلابی در صنعت خودروسازی بودند. چیزی مثل ترمز ضد قفل در آینده معرفی خواهد شد؟

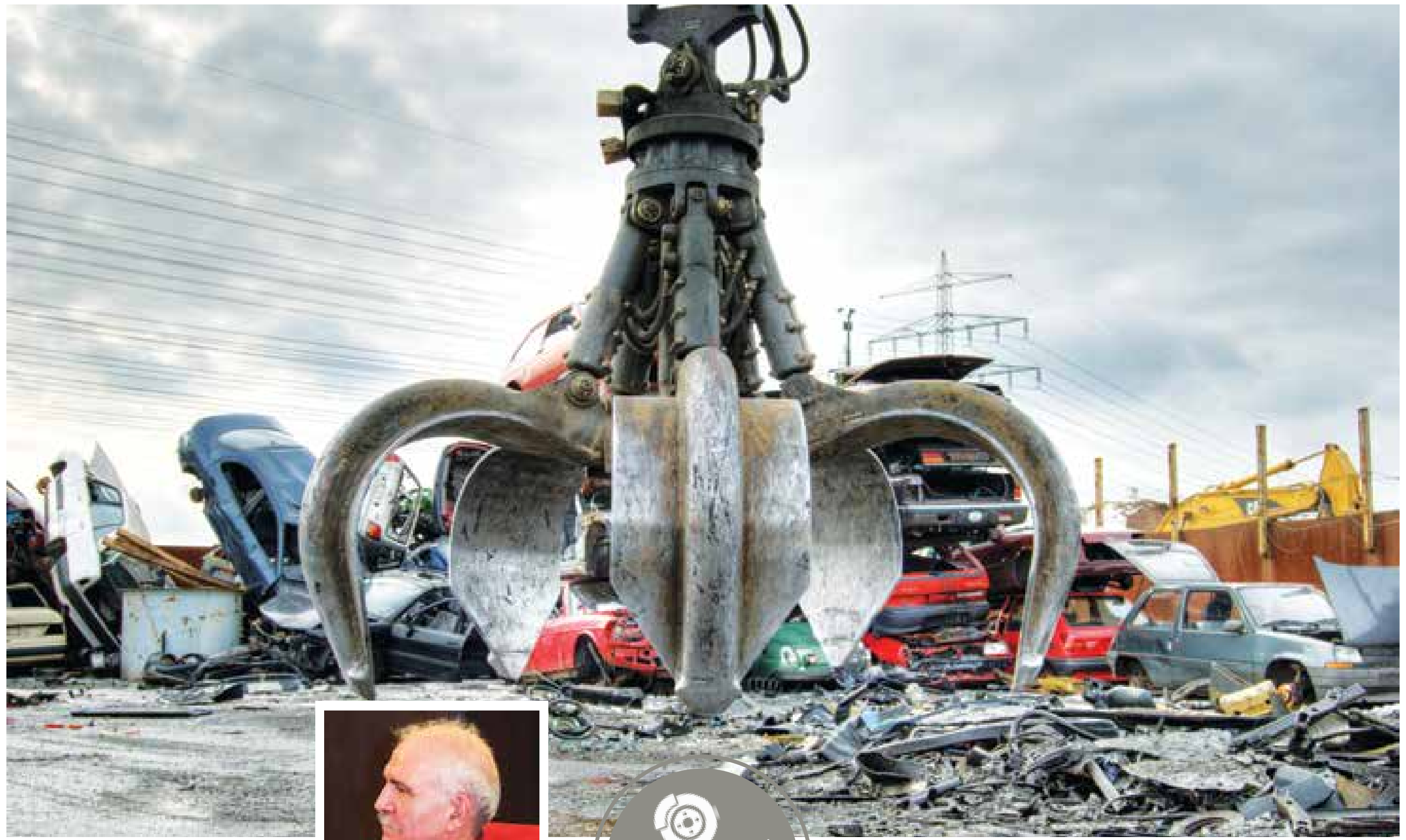
سیستم ترمزی که در شرایط اضطراری بدون دخالت راننده عمل می کند انقلاب محسوب نمی شود چون آن را می توانید به راحتی خریداری کنید. این سیستم در مرسدس بنز کلاس اس به صورت استاندارد ارائه می شود.

من می خواهم به مقاله ای که در سال ۱۹۱۷ توسط یکی از کارشناسان مهندسی نوشته شده بود اشاره کنم. او نوشته بود:» تحولات صنعت خودرو به جایی رسیده اند که تحول جدید غیر ممکن است. «

البته نظر آن کارشناس و متخصصانی که امروزه چنین می اندیشند اشتباه بوده و است.

به نظرم دیدگاه عادلانه ای است. اغلب افراد نمی توانند آینده ای که تجربه نشده را تصور کنند.

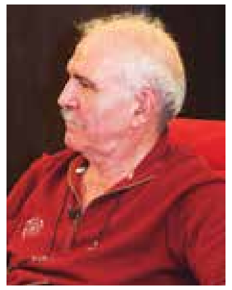
بله. هنگام کار با وسایل نقلیه کلاسیک از میزان دانش و مهارت مهندسان گذشته شگفت زده می شوم. اما برخی اوقات از خودم می پرسم «چرا این کار ساده را انجام نداده اند؟ « تکامل تا ابد ادامه خواهد داشت.



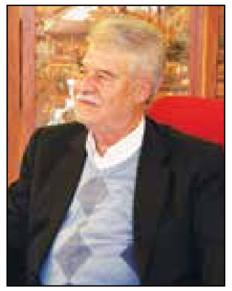
میزگرد

لنت‌های دفن‌شده
کارخانه‌ای را نجات دادند

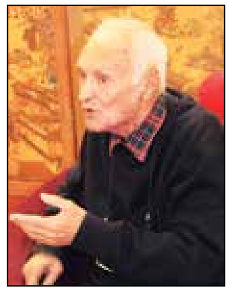
چهار پیشکسوت تولید لنت در ایران با حضور در یک میزگرد به مرور خاطرات‌شان از نخستین سال‌های پاگرفتن این صنعت در کشور پرداختند.



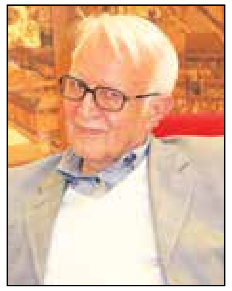
پرویز لطفعلیان –موسس کارخانه ترمز ماشین
هم که از ۱۷ سالگی کار کرده است، گفت: می خواستم از کارخانه «ایران لنت» مقداری جنس بگیرم، اما آن‌ها جنس شان را به ما نمی دادند، اما تصادفی مقدار کمی از مواد آنها به دستم رسید و با بررسی آن، کار را شروع کردیم. سال ۱۳۵۰ با لنت آشنا شدم و از ۱۳۵۷ با چسباندن لنت روی کفشک، تولید را آغاز کردم.



محمود عسگری –دبیر انجمن تولیدکنندگان لنت ترمز و کلاچ – یکی از حاضران در این نشست بود. او با اشاره به این که از سال ۱۳۶۳ با کار در «لنت ترمز ایران» فعالیتش را شروع کرده است، گفت: من در طول ۲۵ سالی که در کارخانه لنت ترمز بودم، به‌عنوان عضو هیأت مدیره و مدیر کارخانه فعالیت کرده‌ام.



محمدرضا (پرویز) اشجعی – مدیر تولید کارخانه لنت ترمز ایران – در ابتدای سخنانش از جواد منبتی - موسس نخستین کارخانه تولید لنت در ایران - به‌عنوان پایه‌گذار این صنعت یاد و اظهار کرد: منبتی که شوهرخواهرم بود، از سال ۱۳۲۳ لنت‌کوبی می کرد، من هم از همان زمان با لنت آشنا شدم.



فریدون راستی - پایه‌گذار شرکت «تلدا»
نیز با بیان این‌که از سال ۱۳۵۱ تا کنون در صنعت یدکی اتومبیل فعالیت کرده است، ادامه داد: از همان ابتدا، لنت برایم جذابیت داشت و سال ۱۳۵۹ لنت‌سازی را بومی کردم. شرکت ما سال ۱۳۶۰ نخستین لنت دیسکی استاندارد را در کشور تولید کرد.

در ادامه این نشست، اشجعی درباره استاندارد بودن لنت‌های داخلی، توضیح داد: تا پیش از دور دوم ریاست جمهوری آقای روحانی، هر لنتی که تولید می کردیم استاندارد بود، یعنی اگر خاک را در کارخانه به لنت تبدیل می کردیم، محصول نهایی نشان استاندارد داشت؛ اما دولت روحانی معنی نشان استاندارد را عوض کرد و گفت محصولات باید براساس اصول استاندارد در دنیا بررسی شوند.

او همچنین با تأکید بر این که دانشگاه‌ها باید به این صنعت کمک کنند، گفت: یکی از مشکلاتی که ما داریم این است که مواد زیر پرس باید زمان هواخوری داشته باشند تا گازها خارج شوند و لنت ترک نخورد. دانشگاه‌ها می‌توانند پروژه‌ای را تعریف و بررسی کنند که چطور این گازها به عناصر مثبت تبدیل شوند یا حداقل به چیزی تبدیل شوند که آسیب‌رسان نباشد. این کار در دنیا هنوز انجام نشده است.

همچنین عسگری با یادآوری شرایط کشور در سال‌های جنگ (۱۳۶۲ - ۱۳۶۳) اظهار کرد: آن زمان، کشور مشکلات ارزی داشت، مواد مورد نیاز تولید لنت هم از خارج می‌آمد، شرایط به‌گونه‌ای شد که لنت در بازار نبود و حتی کامیون‌دارها برای خریدن لنت جلوی کارخانه صف می کشیدند. در آن دوران، ما از طریق کارگرهای کارخانه «ایران لنت» فهمیدیم که لنت‌هایی که استاندارد «تکستار» (کارخانه آلمانی) را نداشتند در گودالی به عمق ۲۰ متر در زمین پشت کارخانه دفن شده‌اند. ما حدود ۲۰۰ تن لنت را از زیرزمین بیرون آوردیم. بعد لنت‌کوب‌ها می‌آمدند و از شرکت به‌شکل کیلویی لنت می‌خریدند. آن چاله، شرکت را نجات داد، چون بی‌پول بود و با فروش لنت‌های دفن‌شده در زمین، نقدینگی ایجاد شد و شرکت توانست خود را نجات دهد.

او ادامه داد: در سال‌هایی که لنت در بازار نبود، شرکت واحد اتوبوسرانی زمین‌گیر شده بود. آن‌ها بخشی از سهیمه‌ی ارزی‌شان را به کارخانه «ایران لنت» دادند تا مواد اولیه وارد و لنت تولید کند. به این ترتیب بود که لنت مورد نیاز اتوبوس‌ها تأمین شد.

عسگری در پاسخ به این پرسش که «ایران لنت» قبل و بعد از انقلاب چه تعداد لنت تولید می کرد؟ گفت: ظرفیت اولیه که در پروانه بهره‌برداری کارخانه قبل از انقلاب بود ۳۰۰ تن بود. بعد از انقلاب، این میزان در پروانه بهره‌برداری به ۳۵۰۰ تن رسید.

راستی هم با یادآوری این که کارخانه‌ها در سال های دفاع مقدس سهمیه ارزی داشتند، گفت: سهیمه کارخانه ما ۵۰۰هزار دلار بود و باید با آن مواد اولیه و حتی ماشین‌آلات مورد نیاز را می‌خریدیم. به همین دلیل، شرایط کار برای ما خیلی سخت بود.

عسگری با اشاره به شرایط کنونی کشور، بیان کرد: حدود سه - چهار ماه است که کارخانه‌های داخلی تولیدکننده‌ی رزین، فنول را که ماده‌ای وارداتی است، ندارند و برای تهیه‌ی رزین فنولیک مشکل پیدا کرده‌اند.

> **اشجعی:** در سال‌هایی که لنت در بازار نبود، شرکت واحد اتوبوسرانی زمین‌گیر شده بود. آن‌ها بخشی از سهیمه‌ی ارزی‌شان را به کارخانه «ایران لنت» دادند تا مواد اولیه وارد و لنت تولید کند. به این ترتیب بود که لنت مورد نیاز اتوبوس‌ها تأمین شد

> **عسگری:** حدود سه – چهار ماه است که کارخانه‌های داخلی تولیدکننده‌ی رزین، فنول را که ماده‌ای وارداتی است، ندارند و برای تهیه‌ی رزین فنولیک مشکل پیدا کرده‌اند

> **راستی:** صدا موضوعی نسبی است و در دنیا هم این مشکل حل نشده است. تولید صدا فقط هم به لنت مربوط نیست، بلکه به خود ماشین هم بستگی دارد

> **لطفعلیان:** ممکن است یک لنت روی یک ماشین صدا نداشته باشد، ولی همان لنت روی ماشینی دیگر صدا دارد. این ایراد لنت نیست و به عوامل مختلفی بستگی دارد

لطفعلیان نیز با تأکید بر این که تولیدکننده بیشترین ضربه را از ثابت نبودن سیاست‌های دولت می‌خورد، ادامه داد: ممنوع کردن واردات لنت یک مشکل شده، با وجود این که این صنعت را قدری رو به جلو هل داد، اما وقتی مواد اولیه برای تولید لنت نداریم چه فایده‌ای دارد؟

عسگری نیز با اشاره به این که آزبست از سال ۱۳۹۰ از فرآیند تولید لنت حذف شد، اظهار کرد: بعد از ممنوع شدن استفاده از آزبست باید جایگزینی برای آن پیدا می کردیم. روی فرمولاسیون‌های جدید کار شد، اما مشکلاتی را مانند ترک خوردن همچنان وجود داشت. با وجود این که فرمولاسیون جایگزین در نهایت پیدا شد، اما این فرمولاسیون چندان خوب نبود. البته مواد خوب برای جایگزینی وجود دارد، اما برای ما بسیار گران است. بعد از حذف آزبست، مواد اولیه ما بیشتر از خارج تأمین شد.

در ادامه این نشست، اشجعی به بیان خاطراتی از دوران حضورش در کارخانه «لنت ترمز ایران» پرداخت و گفت: وقتی کارخانه راه‌اندازی شد، همه مواد معدنی آن از خارجی می‌آمد. این برای من آزاردهنده بود و می گفتم چرا ماده‌ای مثل کربنات کلسیم که در تمام ایران وجود دارد، باید وارد شود. به همین دلیل، من تأمین مواد معدنی کارخانه را برعهده گرفتم، برای این کار تعداد زیادی گونی با رنگ‌های مختلف خریدم و مواد معدنی را در آن‌ها ریختم. به این ترتیب می توانستم به کارگرهایی که بی‌سواد بودند، بگویم که فلان ماده‌ی معدنی را از کدام گونی رنگی بردارند.

او همچنین با اشاره به این که جواد منبتی خودش لنت‌کوب بود و بعدها به تاجر بزرگی در حوزه لنت تبدیل شد، افزود: منبتی با همه لنت‌کوب‌ها ارتباط داشت و به آن‌ها جنس می‌داد، به همین دلیل بعد از راه‌اندازی کارخانه‌اش، بازار را هم در اختیار داشت.

راستی نیز درباره تولیدن کردن لنت بی‌صدا در ایران، اظهار کرد: صدا موضوعی نسبی است و در دنیا هم این مشکل حل نشده است. تولید صدا فقط هم به لنت مربوط نیست، بلکه به خود ماشین هم بستگی دارد.

لطفعلیان در این‌باره گفت: ممکن است یک لنت روی یک ماشین صدا نداشته باشد، ولی همان لنت روی ماشینی دیگر صدا دارد. این ایراد لنت نیست و به عوامل مختلفی بستگی دارد. حتی صدا دادن لنت روی دو پراید متفاوت است، چون دیسک مشابه یکدیگر ندارند. در همین زمینه، اشجعی توضیح داد: کارخانه‌ها با هر نوع آلیاژی، دیسک تولید می کنند و همین دیسک‌ها، مهم‌ترین عامل تولید صدا هستند.

او سخنانش را با ارائه پیشنهادی به پایان رساند و گفت: خوب است که صنایع لنت نشریه‌ای داشته باشد تا اطلاعات علمی دست‌اندرکاران این صنعت بالا برود. اکنون وقتی می‌خواهند کیفیت لنتی را بررسی کنند مثلا آن را روی زمین می‌اندازند یا دندان می‌زنند، بو می کنند و ... هرقدر اطلاعات علمی در این حوزه بیشتر شود، به نفع تولیدکنندگان، مصرف‌کنندگان، بازار و تجار خواهد بود.

میزگرد

تولیدکنندگان لنت بازار را تأمین می‌کنند

ممنوعیت واردات فساد ایجاد می‌کند

میزگرد بررسی شرایط بازار لنت ترمز پس از ممنوعیت ورود این کالا به کشور از ۲۲ اردیبهشت ماه ۱۳۹۷ امسال، با حضور تعدادی از واردکنندگان و برخی فعالان عرصه تولید برگزار شد.

محمد محمدی دوستدار
عضو هیات مدیره شرکت تجارت پیشگان یاسین

عباس نیکخو
عضو هیات مدیره شرکت ایران لنت و مشاور شرکت لنت پارس

محمدرضا ملاکی
فعال در حوزه لوازم یدکی و لنت ترمز

علیرضا دوست‌محمدی
فعال در صنعت خودرو

حشمت‌الله مرادی
فعال در صنعت خودرو

تولیدکننده و واردکننده می‌توانند هم‌زمان در بازار لنت رقابت کنند؟

در ابتدای این نشست، محمد محمدی دوستدار - عضو هیات مدیره شرکت تجارت پیشگان یاسین - که به گفته‌ی خودش ۳۵ سال پیش به بازار قطعات خودرو وارد شده و در حوزه بازرگانی به‌شکل تخصصی در زمینه لنت کلاچ و ترمز کار کرده است، گفت: تولیدکننده و واردکننده در کنار یکدیگر و با دیدن سهم مصرف‌کننده به‌گونه‌ای که امکان انتخاب داشته باشد، می‌توانند کار کنند. فعالیت هریک به‌تنهایی، انحصار ایجاد می‌کند و بیشترین مشکل را برای مصرف‌کننده درپی خواهد داشت.

عباس نیکخو - عضو هیات مدیره شرکت ایران لنت و مشاور شرکت لنت پارس - نیز با اشاره به این‌که حدود ۳۰ سال در این حوزه فعالیت کرده است، اظهار کرد: کشور ما ناچار به تقویت تولید ملی است. در زمینه لنت ترمز، یک‌سوم پتانسیل‌های بالقوه ما هنوز بالفعل نشده است. تولیدکننده به شرایط مساعد برای رقابت نیاز دارد. اکنون کنترل کافی براساس شرایط تعریف‌شده از سوی نهادهای ذی‌ربط روی بازار لنت نیست و تولیدکننده و واردکننده نمی‌توانند خودشان بازار را کنترل کنند.

علیرضا دوست‌محمدی نیز با اشاره به این‌که سابقه فعالیتش در صنعت خودرو حدود ۲۱ سال است و ابتدا تولیدکننده بوده و در سال‌های بعد، واردکننده‌ی لنت شده است، بیان کرد: برخی تولیدکنندگان هنوز با روش‌های قدیمی لنت تولید می‌کنند و کیفیت جدیدی خلق نکرده‌اند. در حال حاضر، شرکت «ایران‌خودرو» هیچ‌کدام از لنت‌های تولید داخل را تأیید نکرده است و باید پرسید، در این شرایط چرا واردات لنت را ممنوع کرده‌اند؟

در پاسخ به سخنان دوست‌محمدی درباره تأیید نشدن لنت‌های داخلی توسط ایران‌خودرو، نیکخو با نام بردن از چند شرکت ایرانی که لنت‌های آن‌ها برای ساخت خودرو استفاده می‌شود، اظهارات دوست‌محمدی را رد کرد. در ادامه این بحث، محمدی دوستدار درخواست کرد که از «ایران‌خودرو» درباره استفاده از لنت‌های تولید داخل استعلام گرفته شود و توضیح داد: سیستم تأییدیه‌ی «ایران‌خودرو» سختگیرانه است، پنج سال طول کشید تا خود ما توانستیم از آن‌ها تأییدیه بگیریم. شرکت پژو که آن زمان در «ایران‌خودرو» بود، به هیچ‌کدام از تولیدکنندگان ایرانی تأییدیه نداد، دلیلش هم موضوع استفاده از فلزهای سنگین در ساخت لنت بود. تولیدکنندگان ایرانی بعد از حذف آزبست از لنت، جایگزین مناسبی نداشتند و برای تولید از فلزات سنگین استفاده کردند. فرانسوی‌ها برای ماشینی مانند پژو ۲۰۶ به تولیدکنندگان داخلی تأییدیه ندادند، البته بحث لنت کفشکی عقب جداست، چون «آسیا لنت» و «تلدا» برای این محصول تأییدیه گرفته‌اند.

> محمد محمدی دوستدار: تولیدکننده و واردکننده در کنار یکدیگر و با دیدن سهم مصرف‌کننده به‌گونه‌ای که امکان انتخاب داشته باشد، می‌توانند کار کنند. فعالیت هریک به‌تنهایی، انحصار ایجاد می‌کند و بیشترین مشکل را برای مصرف‌کننده درپی خواهد داشت

> عباس نیکخو: کشور ما ناچار به تقویت تولید ملی است. در زمینه لنت ترمز، یک‌سوم پتانسیل‌های بالقوه ما هنوز بالفعل نشده است. تولیدکننده به شرایط مساعد برای رقابت نیاز دارد

نیکخو در ادامه این سخنان، اظهار کرد: شرکت «لنت پارس» گواهی‌نامه‌ای دارد که نشان می‌دهد سال ۱۳۷۴ آزبست را از لنت حذف کرده است. بقیه تولیدکنندگان نیز تا سال ۱۳۸۹ مجبور به حذف آزبست شدند و امروزه لنت با نبودن آزبست و فلزات سنگین تولید می‌شود و به کیفیت مطلوب نیز رسیده است.

محمدی دوستدار با بیان این‌که من معنی تولید بدون تحقیق و توسعه را نمی‌فهمم، گفت: کارخانه‌ای که واحد تحقیق و توسعه و نوآوری در تولید ندارد، با واردکننده تفاوت نمی‌کند. من کاری با برندهایی که زیرپله‌ای تولید می‌شوند یا کالاهای قاچاق ندارم، تولیدکننده‌ای که شفاف کار می‌کند باید به‌دنبال تحقیق و توسعه باشد و تا وقتی کالای یک کارخانه صادر نشود، تولید بازخورد کاملی ندارد. در واقع، رویکرد تولید باید صادرات به بازارهای شفاف باشد، نه بازارهای آشفته‌ای مانند افغانستان و عراق.

او همچنین به افزایش قیمت لنت بعد از ممنوعیت واردات اشاره و اظهار کرد: یک لنت تولید داخلی که قبلا ۲۰هزار تومان بود، حالا دوبرابر قیمت دارد، و یا یک لنت وارداتی که ۳۰هزار تومان بود، حالا بیشتر از ۱۵۰هزار

> حشمت‌الله مرادی: تولید به دید بلندمدت نیاز دارد، اما دید بلندمدت مدت‌هاست از اقتصاد، برنامه‌ریزی و مدیریت کشور رخت بربسته است. به همین دلیل، همه ما تمایل داریم که بازرگان شویم. امروزه تمام بازرگانان خلع سلاح شده‌اند و بازرگانی حتی برای دولت هم تعطیل شده، تغییر قوانین در شش‌ماه گذشته آنقدر نسنجیده بوده که کلاف سردرگمی با ارزهای مختلف ایجاد شده و کسی نمی‌داند فرآیند چرخش پول چطور است

تومان شده است، به‌وفور هم کالا به کشور قاچاق می‌شود.
حشمت‌الله مرادی که به گفته خودش، ۲۵ سال در زمینه قطعات خودرو فعالیت داشته و یک واحد لنت‌سازی را تحت لیسانس شرکتی کره‌ای راه‌اندازی کرده است، با اشاره به این‌که تولید و واردات می‌توانند مکمل یکدیگر باشند، ادامه داد: برای تولید به واردات مواد اولیه نیاز داریم؛ اما حالا واردات قفل شده و برای تأمین اقلام وارداتی مانند رزین و گرافیت باید بسیار تلاش کنیم که در نتیجه آن، رسالت اصلی فراموش می‌شود.
او با بیان این‌که حدود یک‌ونیم سال پیش در حال نزدیک شدن به داشتن یک بازار رقابتی در کشور بودیم، گفت: تولید به دید بلندمدت نیاز دارد، اما دید بلندمدت مدت‌هاست از اقتصاد، برنامه‌ریزی و مدیریت کشور رخت بربسته است. به همین دلیل، همه ما تمایل داریم که بازرگان شویم. امروزه تمام بازرگانان خلع سلاح شده‌اند و بازرگانی حتی برای دولت هم تعطیل شده، تغییر قوانین در شش‌ماه گذشته آنقدر نسنجیده بوده که کلاف سردرگمی با ارزهای مختلف ایجاد شده و کسی نمی‌داند فرآیند چرخش پول چطور است. قوانین خلق‌الساعه به هر دو گروه تولیدکننده و بازرگان آسیب می‌زند.

محمدرضا ملاکی - مدیرعامل شرکت آفورتیس - هم با بیان این‌که از حدود ۲۳ سال پیش در حوزه قطعات خودرو فعال بوده است، تأکید کرد: تولید و واردات دو مکمل یکدیگرند. تولید ملی باید تقویت شود، اما چه تولیدی و چطور؟ حمایتی که تا کنون از تولید ملی شده، پراز اشتباه بوده است.

او با اشاره به این‌که اکنون مشخص نیست یک تولیدکننده با چه نرخ ارزی باید محاسباتش را انجام دهد، گفت: اگر بخش خصوصی مشکلاتش را آنالیز نکند، دولت هیچ‌وقت نمی‌تواند تصمیم ایده‌آل ذی‌نفعان را بگیرد. نیازسنجی صحیح و مطالعه‌شده و همچنین توان‌سنجی صحیحی در کشور نداریم. هیچ کسی نمی‌گوید نباید از تولید حمایت شود، اما یک حمایت منطقی نیاز است.

کارخانه‌های داخلی چقدر ظرفیت و توانایی استفاده نشده دارند که ما را از واردات بی‌نیاز کنند؟

نیکخو با بیان این‌که حتما به واردات نیاز هست، اظهار کرد: ابتدا باید هر پتانسیلی را که در کشور وجود دارد، فعال کنیم، بعد به‌عنوان مکمل، اقدام به واردات کنیم.
پیش از این، برخی کارخانه‌ها با ۱۰ درصد ظرفیت‌شان کار می‌کردند. به هر دلیلی، اقلام وارداتی فرصت رقابت را از ما می‌گرفتند. ظرفیت تولید لنت در کشور ۱۲۰هزار تن است، درحالی‌که سال گذشته ۲۵هزار تن لنت در ایران تولید شد.

چرا مصرف‌کننده باید هزینه تحقیق و توسعه تولیدکننده را بپردازد؟

مرادی با تأکید بر این‌که اکنون مشکلاتی در حوزه تولید لنت وجود دارد که باید برای آن‌ها راه حل پیدا کنیم، گفت: هزینه پیدا کردن راه حل را از جیب مردم می‌پردازیم، مردمی که جیب‌شان سوراخ است و رونقی ندارد. نیکخو در پاسخ به این سخنان که شرایط به‌گونه‌ای است که هزینه‌ها از جان و مال مردم پرداخت می‌شود، اظهار کرد: شرکت ما (ایران‌لنت) ۵۶ سال سابقه تولید دارد، مگر می‌شود محصول من به مصرف‌کننده آسیب بزند، ولی من ۵۶ سال دوام بیاورم؟! من کالایم را تضمین می‌کنم، کدام کالای خارجی می‌تواند تضمین واقعی بدهد؟ وقتی رسالت استاندارد ملی ایران به‌درستی تحقق نمی‌یابد، جای تولید ملی به‌درستی در بودجه طراحی نمی‌شود، منِ فعال اقتصادی که باید زیر این چتر باشم، نمی‌توانم از پس مسائل برآیم.

مهم‌ترین موضوع پیش‌رو در بازار لنت چیست؟ چه راهکاری برای عبور از بحران دارید؟

مرادی مهم‌ترین چالش پیش‌رو را ثابت نبودن نرخ ارز دانست و ادامه داد:
موضوع دوم، تعدد و مبهم بودن قوانین مربوط به بازرگانی است که خیلی پیچیده شده‌اند. راه حل نیز ثبات نرخ ارز، ثبات تورم و روشن شدن مسیر بازرگانی است تا به فرآیند تولید کمک شود. وجود دید بلندمدت به تولیدکننده کمک می‌کند که برای رسیدن به توسعه سرمایه‌گذاری کند.
او با اشاره به این‌که در زمینه تأمین مواد اصلی تولید لنت تلاش‌هایی شده است، گفت: این موضوع، یکی از زمینه‌های بهبود شرایط و سرمایه‌گذاری برای همه لنت‌سازان است. لنت‌سازان فرمولاسیون‌هایی را خریده یا خودشان به آن‌ها رسیده‌اند، اما این مقوله همچنان به توسعه نیاز دارد. نیکخو نیز درباره مهم‌ترین چالش‌ها، توضیح داد: اکنون تسهیلات کافی برای تأمین ارتباطات لازم بین‌المللی فراهم نیست. سیاستگذاران باید در این زمینه کمک کنند. با رفع این مشکل، بسیاری از معضلات فنی حل و احساس امنیت برای سرمایه‌گذاری و توسعه ایجاد شود.
ملاکی نیز با بیان این‌که ما به‌جز تحریم بیرونی، یک تحریم داخلی هم داریم، ادامه داد: مولفه‌های اقتصادی ما پایدار نیستند، زنجیره‌ی تأمین در تولید به‌شدت ضعیف است و تولیدکنندگان برای تأمین مواد اولیه هزارویک معضل دارند. برای حمایت از تولید ملی باید ساختاری از قبل فراهم شود.
به علاوه، یک سیستم توزیع سنتی نیز در بازار لنت داریم. او درباره پیشنهادهایش برای حل مشکلات، گفت: باید بنگاه‌های مسئول ایجاد شوند. بخش خصوصی باید تقویت شود، بخش خصوصی ضعیف نمی‌تواند انسجام داشته باشد و نیازهایش را به سیاستگذار اعلام کند. در کشور سند بالادستی نداریم، البته سندهایی هستند ولی با شرایط روز همخوانی ندارند. باید نیازسنجی دقیق انجام و توان تولید داخلی پایش شود تا بتوان سیاستگذاری کرد تا دچار کمبود کالا در بازار نشویم که این، خیلی بدتر از گرانی کالاست.
نیکخو در ادامه به ارائه آماری از ظرفیت تولید و میزان مصرف لنت در ایران پرداخت و گفت: با توجه به آمار مربوط به اواخر سال ۱۳۹۶ مصرف لنت در کشور حدود ۶۶هزار تن است، ما ۷۵هزار تن ظرفیت بالفعل برای تولید داریم و اگر ظرفیت‌ها با کمک نهادهای ذی‌ربط تأمین شوند، توانایی پوشش بازار مصرف لنت را داریم.
پس از ارائه این آمار، ملاکی خواست تا مرجع آن‌ها اعلام شود و از نیکخو پرسید: با چه محاسباتی به این آمار رسیده‌اید؟ ما هم محاسبه کرده‌ایم و اعداد ما با آنچه تولیدکنندگان ارائه می‌کنند، مغایر است. ما به این آمار نیاز داریم تا بتوانیم به زبانی مشترک برسیم.
نیکخو مبنای محاسبه آمار لنت مصرفی را تعداد ماشین‌هایی دانست که پلاک ایران دارند و گفت: منابع آماری ما وزارت صنعت و معدن، وزارت راه و همچنین راهنمایی و رانندگی بودند. آمار لنت مصرفی بیشتر از این میزان هم نمی‌تواند باشد.
ملاکی با تأکید بر این که قرار است از جیب مردم هزینه نکنیم، ادامه داد: امروز فضایی انحصاری ایجاد کرده‌ایم، بعد می‌گوییم مردم هزینه‌ی تحقیق و توسعه تولید من را بدهند، تا من بزرگ شوم.

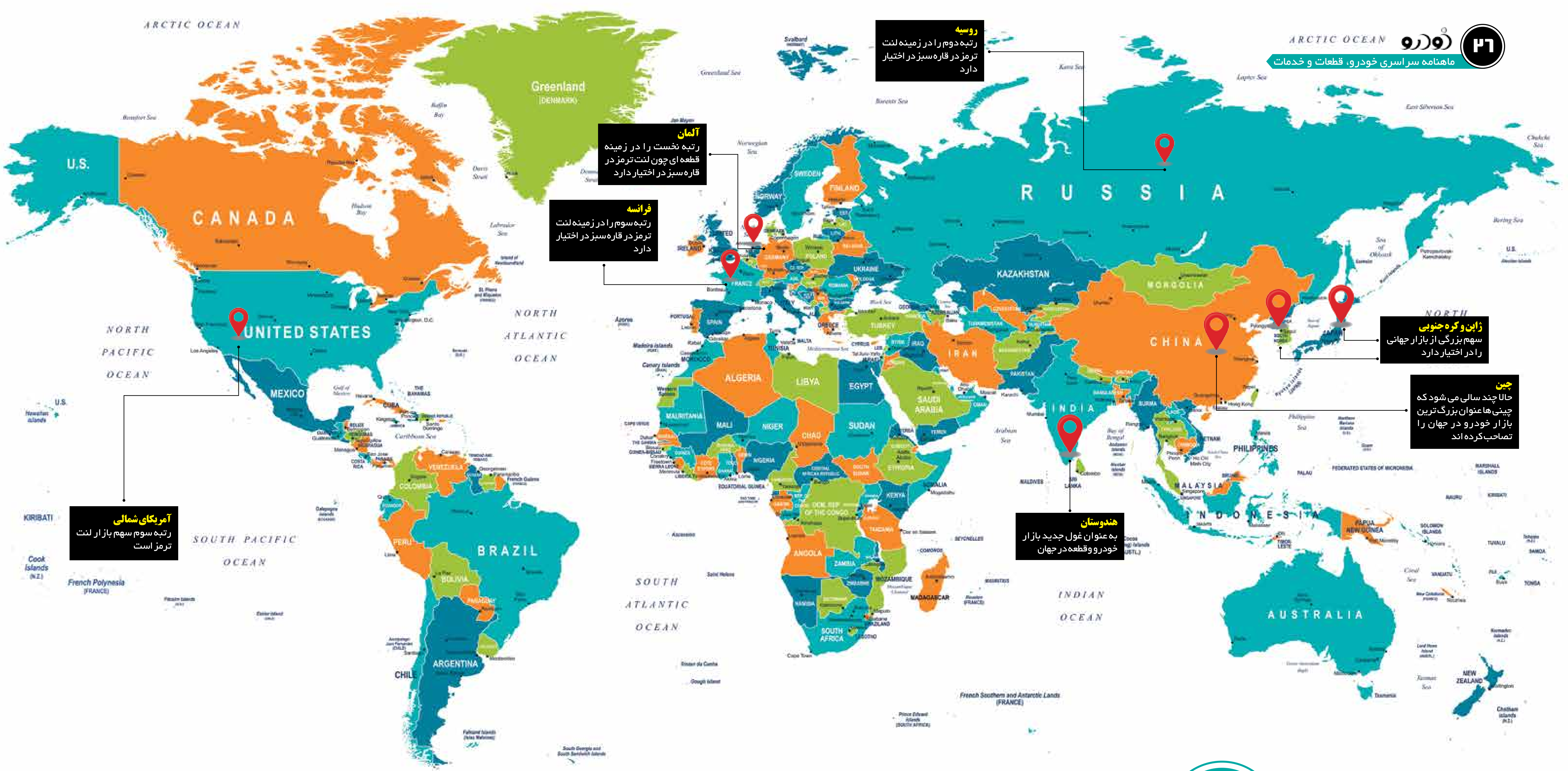
> محمدرضا ملاکی: اگر بخش خصوصی مشکلاتش را آنالیز نکند، دولت هیچ‌وقت نمی‌تواند تصمیم ایده‌آل ذی‌نفعان را بگیرد. نیازسنجی صحیح و مطالعه‌شده و همچنین توان‌سنجی صحیحی در کشور نداریم

> دوست‌محمدی: نبود ثبات، مشکلاتی را ایجاد کرده است. بزرگ‌ترین مشکل هم این است که صنایع ما به‌سختی به‌روزرسانی می‌شوند و در نتیجه، کیفیت کاهش و قیمت افزایش می یابد

نیکخو در پاسخ گفت: وقتی میزان تولید را بالا بردم، هزینه‌های سرشکن و سربار پایین آمد و قیمت کاهش پیدا کرد.
ملاکی با نشان دادن چند نمودار، به آمار خودروهای فعال اشاره و بیان کرد: براساس آمار ما، ۲۱ میلیون و ۵۰۰هزار خودرو در کشور فعال است. همین‌جا حدود پنج میلیون خودرو با هم اختلاف آماری داریم، آن هم براساس اطلاعات یک مرجع مشترک. اگر آمار را مصادره کنیم، باید منتظر عواقب هر تصمیمی که می‌گیریم، باشیم. اگر آمار شما درست است، چرا اکنون کمبود لنت در بازار داریم؟
نیکخو در این‌باره گفت: ۳۰ تا ۴۰ درصد تولید من انبار می‌شود، هرچند من با این کار مخالفم. البته تضمین می‌کنم هر سفارشی که داشته باشید از تولیدکننده برای شما تأمین کنم.
دوست‌محمدی خطاب به نیکخو پرسید: پس شما به‌عنوان تولیدکننده مشکل تأمین مواد اولیه ندارید؟ اگر خیر، پس چرا به‌دنبال حمایت دولت هستید؟
نیکخو پاسخ داد: دولت باید به رفع موانع کار تولید بپردازد. نقل و انتقال پول با منابع خارجی باید راحت‌تر انجام شود.

حاشیه سود تولیدکننده برای حمایت از مصرف‌کننده چقدر کاهش یافته است؟

نیکخو درباره حاشیه سود محصولاتش، توضیح داد: هزینه‌ها و قیمت مواد اولیه ۳/۵ برابر افزایش یافته، اما محصولات ما بین ۲ تا ۲/۵ برابر افزایش قیمت داشته‌اند و تلاش کرده‌ایم، اختلاف این دو را از محل افزایش تولید جبران کنیم. او همچنین در پاسخ به این‌که آیا حقوق کارمندان هم زیاد شده است؟ گفت: خیر. ما در شش‌ماهه‌ی اول سال، به ازای هر سهم، سه تومان سود داشتیم. به‌عبارت دیگر، در مجموع معادل یک درصد سود داشته‌ایم. در ادامه‌ی این میزگرد، دوست‌محمدی درباره‌ی مشکلات پیش‌رو در بازار لنت، گفت: نبود ثبات، مشکلاتی را ایجاد کرده است. بزرگ‌ترین مشکل هم این است که صنایع ما به‌سختی به‌روزرسانی می‌شوند و در نتیجه، کیفیت کاهش و قیمت افزایش می‌یابد. برخی تولیدکنندگان نیز به سودجویی خودشان فکر می‌کنند. از سوی دیگر، می‌دانیم که ایجاد هرگونه محدودیت در هر حوزه‌ای، رانت و فساد به‌دنبال دارد.
او با اشاره به این‌که در ماه‌های آینده می‌خواهد به عرصه‌ی تولید لنت وارد شود، افزود: قیمت لنت ترمز ۲/۵ تا ۳ برابر شده، اما معدل کیفیت آن به سمت پایین است. اکنون نارضایتی‌ها از لنت ترمز روبه‌افزایش است، قاچاق هم به‌شدت وجود دارد. به نظر من، شرایط بازار لنت باید آزاد و رقابتی باشد.
محمدی دوستدار نیز در همین زمینه، گفت: سیاستگذاری‌های کلان کشور باید با رعایت حقوق مصرف‌کننده، پایدار باشند. برای سیاستگذاری باید از متخصصان (تولیدکننده و واردکننده) کمک گرفته شود، نه این‌که مسئولان پشت درهای بسته تصمیم بگیرند. روزی که مسئولان واردات لنت را ممنوع کردند، هیچ اطلاعات آماری از میزان مصرف لنت ترمز در کشور نداشتند. در طول ۴۰ سال گذشته، همواره برای رونق گرفتن تولید داخل، انحصار ایجاد کرده‌اند، اما این کار نتیجه عکس داده است و ما روزبه‌روز از دنیا عقب مانده‌ایم.



گزارش

گزارش سالانه بازار جهانی لنت ترمز

از توقف خبری نیست!

روزهای پایانی هر سال معمولا روزهای پر ترافیکی برای کارشناسان و تحلیلگران اقتصادی و صنعتی است تا با بررسی تولید و بازار فروش، آخرین وضعیت بخش های مختلف صنعت را شناسایی کنند و درباره آینده، برآوردها و پیش بینی های قابل اتکایی را ارائه دهند.

لنت ترمز نیز یکی از اجزای مهم و مصرفی در حوزه ایمنی خودرو است و از جمله شاخص های قابل توجه در تحلیل سالانه بازار خودرو محسوب می شود. طبیعتا این قطعه پرمصرف نیز تحت تاثیر نوسانات اقتصادی قرار می گیرد و بررسی بالا و پایین رفتن قیمت و میزان تولید آن از جنبه های مختلف، در ترسیم چشم اندازهای مربوط به بازار خودرو نقش خواهد داشت.

بر همین مبنا بازار جهانی لنت ترمز خودرو نیز از جهات مختلف متاثر از شاخص های اقتصادی است مثل نرخ رشد، فروش، درآمد، سهم بازار میان رقبا و ابعاد کلی بازار. این گزارش نتایج باارزشی را پس از جست و جو در فاکتورهای پویای بازار جهانی لنت ترمز به دست آورده که شامل عوامل موثر در بازار، محدودیت ها، چالش ها، فرصت های سرمایه گذاری آینده، روند بازار معاصر و تهدیدات موجود است.

همچنین ارزیابی بنیادی بر اساس روند نوظهور جهانی شدن، زیاده روی به نسبت ظرفیت تولید و تحقیق در مورد افزایش حجم تولید محصول در گزارش بازار جهانی لنت ترمز بررسی شده است.

فهرست غول ها

لنت ترمز خودرو از جمله محصولاتی است که در ابعاد متفاوتی در دنیا ساخته می شود از این جهت که از کارگاه های کوچک تا کمپانی های بزرگ به تولید آن مشغول هستند. با این حال غول های این بخش از صنعت قطعه سازی خودرو عبارتند از: آکی بونو، فدرال موگول، هولدینگ ZF، هولدینگ MAT، بوش، گروه نی شینبو، برمبو، ATE، سومیتومو، ITT کورپوریشن، اکدلکو، فراس-له، هیوندای موبیس و کنور بریمس AG.

بررسی های اولیه در مورد بازیگران اصلی بازار جهانی لنت ترمز عموما متمرکز بر تصویر کلی کمپانی ها، درآمد سالانه، تقاضا، حاشیه فروش و جنبه های رشد و توسعه شرکت هاست که کمک می کند دیگر بازیگران بازار لنت ترمز بینش دقیق تری از این کسب و کار به دست آورند.

پراکندگی بازارها

تولید لنت ترمز در سراسر جهان وجود دارد و نقشه پراکندگی این صنعت به اندازه

جغرافیای زمین است اما در حجم تولید و سهم بازار تفاوت های زیادی وجود دارد. به طور کلی در بحث تولید و بازار جهانی این قطعه، ۵ منطقه کلی در نظر گرفته شده است که سه تای اول اکثریت سهم بازار را در اختیار دارند. تقسیم بندی مناطق جهان در بازار لنت ترمز تفاوت هایی با تقسیم بندی قاره ای دارد به این شکل: آمریکای شمالی، اروپا، آسیا پاسیفیک، آمریکای جنوبی، خاور میانه و آفریقا

این تقسیم بندی البته در شکل دیگری نیز قابل بررسی است و آن ابعاد بازار در این مناطق است. در نگاه اول می توان حدس زد که بر اساس گسترد گی خودروسازان در مناطق مختلف دنیا، فهرست تولید و فروش را می توان مرتب کرد. گزارش ها نشان می دهد که بزرگ ترین سهم بازار نه در قاره آمریکا و اروپا که در خاور دور است.

آسیا- پاسیفیک در صدر

با توجه به تجمع خودروسازان بزرگ دنیا در شرق دور قابل پیش بینی بود که این بخش از دنیا در بازار لنت ترمز بر صدر بنشیند. حالا چند سالی می شود که چینی ها عنوان بزرگ ترین بازار خودرو در جهان را تصاحب کرده اند و در نزدیکی آنها هم دو کشور ژاپن و کره جنوبی، سهم بزرگی از بازار جهانی را در اختیار دارند. در این بین باید حساب ویژه ای نیز روی هندوستان به عنوان غول جدید بازار خودرو وقطعه در جهان باز کرد که در محدوده شرقی جهان جای می گیرد.

در عین حال با توجه به تمرکز بسیار زیاد جمعیت جهان در آسیای شرقی، می توان حدس زد که بازار فروش لوازم یدکی در این بخش از جهان نیز سهم بزرگی را در اختیار گرفته است. هر چند در آسیای شرقی تعداد خودروهایی که در هر چهار چرخ و از ترمز دیسکی بهره می برند کمتر از بازارهای اروپایی و آمریکایی است اما به هر حال تولید و فروش این قطعه در این بخش از جهان بیش از نقاط دیگر است.

ناگفته پیداست که چین در این منطقه نیز صدرنشین سهم بازار است. چینی ها حدود ۲۹ میلیون دستگاه در سال خودرو تولید می کنند که بیشتر آن در بازار داخلی این کشور فروخته می شود. ژاپنی ها در تعقیب چین هستند چون تامین کننده اصلی خودرو در بسیاری از بازارهای جنوب شرق آسیا محسوب می شوند. رتبه سوم تولید لنت ترمز در این منطقه هم هندوستان است چون یکی از رو به رشدترین خودروسازان منطقه محسوب می شود و کمپانی های بزرگ خودروسازی و قطعه سازی جهان سرمایه گذاری های گسترده ای در این کشور کرده اند. به طور کلی یکی از عوامل بسیار مهم در تولید انبوه قطعه در شرق آسیا، تولید ارزان و رقابتی در کشورهایی مثل چین و هندوستان است که نهایتا محصول نهایی آنها را در سراسر دنیا با استقبال روبرو کرده است.

بزرگ ترین بازیگران صنعت لنت ترمز در این منطقه عبارتند از: هیوندای موبیس، آکی بونو، نیسان کوگیو، آیسین سی کی و کنور- بریمس که از ۱۷,۵ تا ۵ درصد بازار را در اختیار دارند.

ارزش بازار لنت ترمز در منطقه آسیا پاسیفیک در سال ۲۰۱۳ حدود ۵,۱ میلیارد دلار بود اما این عدد در سال ۲۰۱۸ به ۷,۹ میلیارد دلار رسیده است.

اروپای نه چندان متحد

منطقه اروپا صاحب دومین سهم بزرگ از بازار جهانی لنت ترمز است. اروپا بعد از بحران اقتصادی سال ۲۰۰۹ که گریبانگیر همه این قاره شد، در زمینه تولید قطعات و خصوصا لنت ترمز تنزل کرد و مدت ها زیر سایه این بحران قرار داشت. البته با رشد کمپانی های خودروسازی و قطعه سازی در سال های اخیر به نظر می رسد که در آینده وضعیت اروپا بهبود خواهد یافت اما شاید نتواند دوباره رتبه اول ساخت لنت ترمز را باز پس گیرد.

همانطور که بازار آلمان در زمینه فروش خودرو رتبه اول اروپا را در کسب کرده، در زمینه قطعه ای چون لنت ترمز نیز این کشور دست بالا را در قاره سبز در اختیار دارد. روسیه و فرانسه به ترتیب رتبه های دوم و سوم را در این بازار بزرگ در اختیار دارند. رشد روسیه به دلیل افزایش فروش خودروهای اقتصادی در این کشور است که متوسط آن از دیگر بازارهای قاره بالاتر است. با این وصف فرانسه با وجود تولید خودروهای به روزتر رشد آهسته ای در بازار لنت ترمز دارد.

یکی از مشخصات بازار خودرو در اروپا فروش پر تعداد خودروهای سواری در این قاره است و طبعا این بخش از بازار، سهم بیشتری از لنت ترمز را به خود اختصاص می دهد. از سوی دیگر بازار اروپا در سگمنت خودروهای سبک تجاری (LCV) نیز سهم قابل توجهی دارد که شاید در قیاس با نقاط دیگر جهان مشهودتر است.

ارزش بازار لنت ترمز خودرو در اروپا در سال ۲۰۱۳ حدود ۵,۰۲ میلیارد دلار بود که با ۵,۵ درصد رشد متوسط سالانه این رقم به حدود ۶,۵۷ میلیلارد دلار در سال ۲۰۱۸ رسیده است.

آمریکا از نوع شمالی

روزگاری آمریکای شمالی به عنوان بزرگ ترین بازار خودرو در جهان شناخته می شد و طبعا در بسیاری از شاخص ها نیز در صد جدول قرار داشت اما چند سالی است که این بازار بزرگ در برابر آسیایی ها قافیه را باخته است. نکته دیگر این که تعدادی از تولیدکنندگان بزرگ آمریکا در بخش قطعه سازی، سراغ سرمایه گذاری در نقاط دیگر دنیا رفتند. با این وصف تحلیلگران اعتقاد دارند که ممکن است با اعمال سیاست های جدید در این کشور و تشویق کمپانی های آمریکایی برای بازگرداندن سرمایه های خود به داخل کشور، سهم بازار یانکی ها در بازار لنت ترمز روند صعودی با شیب تندی را تجربه کند. آمریکای شمالی هم اکنون در رتبه سوم سهم بازار لنت ترمز است اما بهبود شرایط اقتصادی در این کشور و افزایش درآمد سرانه در کانادا و ایالات متحده این احتمال را افزایش می دهد که آنها بتوانند دست کم به رتبه دوم دست پیدا کنند.

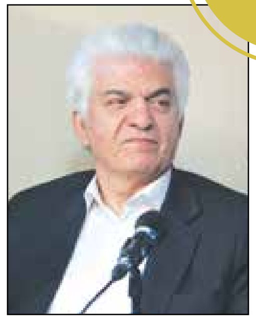
نکته قابل توجه دیگر این است که استانداردهای جدید ایمنی در آمریکا نیز تاثیر مهمی در این موضوع داشته چون طبق قوانین جدید، سیستم ترمز خودروها در آمریکا باید در مسافت کوتاه تری خودرو را متوقف کند و طبعا سیستم ترمز کارآمدتر قیمت بیشتری نیز خواهد داشت. به این ترتیب فروش قطعه ای چون لنت ترمز در آمریکای شمالی با محدودیت بیشتر و صرف هزینه بالاتر صورت می گیرد و مثل بازارهای جدید و ارزان دنیا رونق نخواهد داشت. در عین حال حضور بیشتر قطعه سازان امریکایی در کشور مکزیک و کاهش هزینه در تولید می تواند سرعت بازگشت رونق به بازار را در آینده افزایش دهد. برخی از تحللگران نیز معقدند که کانادا هنوز به طور کامل از زیر سایه بحران اقتصادی سال ۲۰۰۹ بیرون نیامده و اگر این اتفاق بیفتد باز هم شرایط بهتری در انتظار بازار قطعه و لنت ترمز در آمریکای شمالی وجود خواهد داشت. دو سال پیش سهم آمریکای شمالی در بازار جهانی لنت ترمز حدود ۱۷,۸ درصد بود اما آمار حاکی از رشد این عدد تا ۱۸,۱۲ درصد تا پایان سال ۲۰۱۸ خواهد بود.

ارزش بازار لنت ترمز در منطقه آمریکای شمالی در سال ۲۰۱۳ حدود ۳,۶۹ میلیارد دلار بوده اما این عدد در سال ۲۰۱۸ با رشد ۷,۵ درصدی به ۵,۳۰ میلیارد دلار رسیده است.

ساخت

محمدرضا نجفی منش، مدیرعامل آسیا لنت

لنت سازی در ایران مزیت نسبی دارد



ما از نظر تولید کمی خودرو در جهان رتبه خوبی داریم و کشور می تواند با توجه به تعداد خودروهای در حال حرکت و خودروهای تولیدی در کارخانجات خودروسازی و نگاه راهبردی به بازار منطقه روی تولید لنت ترمز خودرو و در پی آن انواع دیگر لنت سرمایه گذاری کرده و آنرا بخشی اشتغال زا و موثر در افزایش سرانه تولید ناخالص ملی ببیند.

کارخانه آسیا لنت طی دوسال اخیر فضای عمومی و ساختمانی خود را بهسازی کرده و سالن های جدید احداث کرده ایم.

همزمان آزمایشگاه شرکت با بکارگیری تجهیزات بیشتر و نیروی متخصص تر توسعه یافته است ما آموزش پرسنل را به عنوان یک راهبرد در نظر گرفته و برای آن برنامه ریزی کرده ایم.

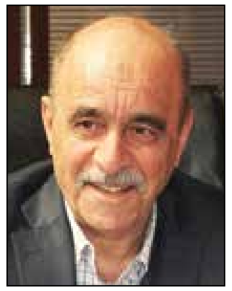
واحد تحقیق و توسعه شرکت بسیار فعال شده است و در صدد هستیم اقلام، کیفیت و روش های های خود را ارتقاء بخشیم. ایجاد واحد پرسکاری که می تواند خط تولید آسیا لنت را تامین و به سایر تولید کنندگان نیز قطعه بدهد و همچنین واحد رنگ پودری اقدامات دیگری برای کامل تر شدن توانایی‌های شرکت است.

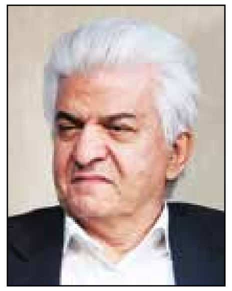
میزگرد

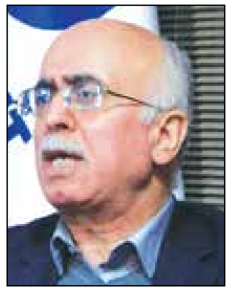
در میزگرد بررسی شرایط تولید لنت مطرح شد

باوجود مشکلات نمی‌توانیم به صادرات فکر کنیم

میزگرد بررسی شرایط تولید لنت ترمز و بازار این محصول در ایران با حضور سیدعلی لاجوردی -مدیرعامل شرکت لنت پارس -، سیدعباس نیکخو -عضو هیات مدیره شرکت ایران لنت - و همچنین محمدرضا نجفی‌منش - مدیرعامل آسیا لنت - برگزار شد.


سیدعلی لاجوردی
مدیرعامل شرکت لنت پارس


محمدرضا نجفی‌منش
مدیرعامل آسیا لنت


سیدعباس نیکخو
عضو هیات مدیره شرکت ایران لنت

در این نشست، لاجوردی که از سال ۱۳۶۲ با تأسیس «لنت پارس» به‌عنوان مدیرعامل و سهامدار در آنجا مشغول به کار است، با اشاره به این‌که پیش از انقلاب وارد کننده قطعات خودرو بود و بعد از انقلاب در زمینی به وسعت حدود ۱۳هزار مترمربع در کاشان، شرکت خود را تأسیس و با وارد کردن ماشین‌آلات از کانادا، تولید لنت را آغاز کرد، گفت: پیش از انقلاب کارمند یکی از شرکت‌های وابسته ایران خودرو (PLP) بودم که بعدها به «ایساکو» تبدیل شد، آن زمان قطعات پیکان را وارد و عرضه می‌کردیم. در سال‌های بعد با سه آیتم لنت پیکان، بنز و شورلت تولید را شروع کردیم و امروز دوهزار آیتم لنت ترمز را تولید می‌کنیم.

او با اعتقاد به این‌که اکنون عرضه‌ی لنت در کشور بیشتر از تقاضاست و نیازی به واردات نداریم، تأکید کرد: اگر کسی می‌خواهد قطعه‌ای را وارد کند، به ما اعلام کند که چه چیزی را به چه تعدادی نیاز دارد تا در کوتاه‌ترین مدت، کالا را به او تحویل دهیم.

تولیدکنندگان توان صادرات لنت را دارند؟

نیکخو با اشاره به این‌که سابقه‌اش در صنعت قطعات خودرو به حدود ۳۰ سال می‌رسد و بخش عمده‌ی تجربه‌اش در زمینه تولید لنت بوده است، اظهار کرد: برای شناخت جایگاه واقعی‌مان و استفاده درست از مزیت‌ها باید واقع‌نگر باشیم و شرط انصاف را رعایت کنیم. برای تولید محصول صنعتی با قیمت مناسب و کیفیت روبه ارتقا باید ظرفیت‌های کمی تولید صنعتی را به حد اقتصادی برسانیم، سپس رشد دهیم و هرچه تولید بیشتر می‌شود، کیفیت هم باید ارتقا یابد.

مدیرعامل ایران لنت ادامه داد: اکنون همه پارامترها را برای ارتقای کمی و کیفی تولید لنت ترمز در کشور داریم و اگر به‌درستی از آن‌ها استفاده کنیم، می‌توانیم محصولی با کیفیت و با قیمت مناسب را که بتواند با مشابه‌های خارجی‌اش رقابت کند، در اختیار مشتری قرار دهیم. البته برخی می‌گویند اگر واردات لنت نداشته باشیم، شاید این صنعت دچار کرختی شود، درحالی‌که با وجود فعالیت بیش از ۴۰ شرکت تولیدکننده‌ی لنت حتما رقابت هم ایجاد می‌شود، چرا پتانسیل مالی را باید در جهتی هزینه کنیم که برای کشور ماندگار نیست؟! بیاییم ارز را در جهت تقویت تکنولوژی همین شرکت‌های تولیدکننده خرج کنیم.

محمدرضا نجفی‌منش نیز با اشاره به سابقه ۳۰ ساله‌اش در زمینه قطعه‌سازی و این‌که از حدود سال ۱۳۶۲ کار در آسیا لنت را آغاز کرده است، گفت: اولین قطعه‌ای که از ایران صادر شد، فنر تولید شرکت من در سال ۱۳۷۴ بود.

مدیرعامل آسیا لنت درباره وجود ظرفیت برای صادرات محصولات داخلی، اظهار کرد: این ظرفیت وجود دارد، اما تاکنون بیشتر توجه ما به بازار داخلی بوده، بخصوص حالا که حجم تقاضا زیاد شده است. البته بازارهایی که خودروهای ایرانی در آن‌ها عرضه می‌شود، زمینه‌های خوبی برای صادرات هستند. ما نیز به‌عنوان نخستین تلاش، می‌خواهیم در نمایشگاهی در عراق حضور یابیم و بعد هم به کشورهای آفریقایی می‌رویم.

در این‌باره نیکخو اضافه کرد: کارخانه‌های تولید لنت ترمز سابقه‌ی صادرات به کشورهای متعدد را دارند. شاید امروز به‌خاطر نیاز به وجود ارتباطات سیاسی و دیپلماتیک بهتر با جهان، این کار کمتر شده باشد، اما کشورهایی مانند رومانی، لبنان، سوریه، افغانستان، عراق، یمن، آفریقای جنوبی، نیجریه و امارات جزو بازاری هستند که قبلا در آن‌ها کار کرده‌ایم.

لاجوردی نیز درباره همین موضوع گفت: ما از حدود ۲۰ سال پیش، تجربه صادرات محصولات‌مان را داشته‌ایم و لبنان نخستین بازاری بود که در این حوزه به‌دست آوردیم؛ اما اکنون بازار داخل، ما را به خود مشغول کرده، چون در زمینه تولید مشکلاتی داریم؛ مسائل اداری، مشکلات گمرکی، مشکل ثبت سفارش، تهیه مواد اولیه و ... اجازه نمی‌دهد مدیر یک شرکت به صادرات فکر کند.

او یکی از دغدغه‌های اساسی هر تولیدکننده‌ای را تهیه مواد اولیه دانست و ادامه داد: با وجود این‌که «ارز نیمایی» و «ارز دولتی» در کشور مطرح شده، اما تولیدکننده اگر بخواهد به کارش ادامه دهد، باید ارز آزاد بخرد. ما بیشتر مواد اولیه‌مان را با ارز آزاد تهیه می‌کنیم، چون اگر منتظر «ارز نیمایی» باشیم، پرسنل بی‌کار و تولید متوقف می‌شود. دولت باید همه را آزاد کند و تشریفات ثبت سفارش و بانک و خرید ارز را بردارد و بگوید با ارز آزاد مواد اولیه بیاورید، اما برای کنترل شرایط از گمرک استفاده کند.

وی در این‌باره توضیح داد: اکنون دست کم پنج‌ماه طول می‌کشد که کالا از پشت مرز به انبار ما برسد؛ مواد اولیه به‌خاطر مسائل پیش پا افتاده‌ای در گمرک می‌ماند. گمرک کالا را نگه می‌دارد و می‌گوید باید مشکل‌تان با بانک حل شود و درحالی که گفته‌اند ارز نباید دست اشخاص باشد، اما بانک به ما می‌گوید، باید ارز بخری و به من بدهی!

در این‌باره نجفی‌منش با اشاره به این‌که رییس کمیسیون تسهیل کسب‌وکار اتاق بازرگانی تهران است، بیان کرد: گمرک هم مقصر نیست، چون به آن‌ها گفته‌اند که این‌گونه کار کنند؛ اما همین شرایط، دست‌انداز ایجاد می‌کند. فضای کسب‌وکار در ایران خیلی مشکل دارد و متأسفانه مجموعه قوانین و مقررات ما دست‌وپاگیر است.

جلوگیری از واردات لنت، سبب ایجاد انحصار و زمینه‌ساز فساد می‌شود؟

در ادامه‌ی این میزگرد، نیکخو با تأکید بر این‌که انحصار باید درست تعریف شود، گفت: اگر یک گروه خاص یکسری امکانات را بگیرد و سیاست و قیمت بازار را تعریف کند، انحصار ایجاد می‌شود؛ ولی در صنعت تولید لنت، چنین انحصاری اتفاق نیفتاده و جلوگیری از واردات لنت به هیچ عنوان به معنی ایجاد انحصار نیست. اکنون شرکت‌هایی از کره جنوبی و آلمان در ایران واحد تولید لنت دارند. از سوی دیگر، با این همه تولیدکننده‌ی فعال ایرانی، مگر می‌شود انحصار شکل بگیرد؟! این‌که تولیدکنندگان داخلی همدیگر را تحت فشار می‌گذارند، نشان می‌دهد که انحصار در

این صنعت وجود ندارد. لاجوردی نیز در همین زمینه، اظهار کرد: ۴۲ کارخانه تولید لنت ترمز داریم، درحالی که اگر فقط دو کارخانه سه شیفت کار کنند، کل نیاز کشور تأمین شود؛ آیا نام این انحصار است؟ قبل از محدود شدن واردات لنت ترمز، عده‌ای مجوز واردات می گرفتند و ۹ درصد و مالیات هم پرداخت نمی کردند، من چطور می‌توانستم با آن‌ها رقابت کنم؟

او با اعتقاد به این که در ایران کمبود قانون داریم، توضیح داد: ۱۸ سال است که محصول ما به‌شکل زیرپله‌ای تولید و در بسته‌بندی شرکت ما عرضه می‌شود؛ اما دست ما به جایی نمی‌رسد. وقتی تولیدکننده‌ی این محصول را پیدا می کنیم و به مقام قضایی تحویل می‌دهیم، یک میلیون و ۵۰۰ هزار تومان جریمه می‌شود و بعد دوباره کارش را شروع می کند!

در ادامه این سخنان، نیکخو نیز اظهار کرد: اگر به‌دنبال ایجاد فضای رقابتی سالم و شفاف هستید، باید اصالت جنس داخلی روشن شود. عرضه‌کننده و تولیدکننده باید شرایط مساوی اقتصادی، اجتماعی و مقررات قانونی در بازار داشته باشند؛ وقتی این موارد وجود ندارد، اگر واردات داشته باشیم، آیا کشور در عرصه‌ی کلان اقتصادی‌اش دچار خودزنی نیست؟! ما خودزنی می کنیم که فضای کلاسیک رقابت آزاد در کشور فراهم شود.

او ادامه داد: اکنون کیفیت محصول، با آنچه اظهار می‌شود مطابقت ندارد. برندهایی که در بازار با عنوان «بهترین برند» شناخته می‌شوند، به زحمت استانداردهای ما را پاس می کنند و چون مصرف کننده اسم خارجی را می‌پسندد،

> **نیکخو: اگر یک گروه خاص یکسری امکانات را بگیرد وسیاست و قیمت بازار را تعریف کند، انحصار ایجاد می‌شود؛ ولی در صنعت تولید لنت، چنین انحصاری اتفاق نیفتاده و جلوگیری از واردات لنت به هیچ عنوان به معنی ایجاد انحصار نیست. اکنون شرکت‌هایی از کره جنوبی و آلمان در ایران واحد تولید لنت دارند. از سوی دیگر، با این همه تولیدکننده‌ی فعال ایرانی، مگر می‌شود انحصار شکل بگیرد؟! این‌که تولیدکنندگان داخلی همدیگر را تحت فشار می‌گذارند، نشان می‌دهد که انحصار در این صنعت وجود ندارد**

تولید داخلی به اسم خارجی به بازار می‌آید. مثلا در سال ۱۳۹۵ لنتی مشابه محصول ما در بازار فروخته شد که براساس ارزیابی من، پنج برابر ما فروش داشت؛ اما یک فاکتور رسمی نداشت، به این ترتیب مالیات عملکرد و مالیات بر ارزش افزوده پرداخت نمی کرد، تابع مقررات شهرداری و ... نبود و طبیعتا می‌توانست ۳۰ درصد زیر قیمت، محصول خود را بفروشد. درحالی که من قبل از رسیدن کالا به بازار باید مالیات و بیمه پرسنل، عوارض شهرداری، مالیات دارای، ارزش افزوده و ... را پرداخت کنم، بعد کالایم با آن محصول بی‌هویت وارد رقابت می‌شود. اکنون کالایی در چین تولید و در ایران با نام برندی آلمانی فروخته می‌شود، چون قانون کپی‌رایت نداریم، مقابله با انحصارها نداریم، جلوی تقلب و قاچاق هم گرفته نمی‌شود. در این شرایط، تولیدکننده با قابلیت‌هایش نمی‌تواند عرض اندام کند.

نجفی‌منش هم با اشاره به لزوم ایجاد شغل برای جوانان در کشور، تأکید کرد: پنبه وارد کردن کالایی را که در ایران تولید می‌شود، باید از گوش بیرون کرد.

لاجوردی نیز با گله کردن از خودروسازان داخلی، گفت: یکی از خودروسازسان با من قرارداد ۱۲۰ روزه بسته، اما یک‌ونیم سال است که پول من را نداده است! هر دو خودروسازان ایران بی‌رحمانه با تولیدکننده برخورد می کنند، کجای این شرایط انحصار ایجاد می کند؟!

نیکخو پس از این که لاجوردی به این موضوع اشاره کرد که روی خودروی خارجی‌اش لنت ایرانی بسته است، گفت: من نیز از سال ۱۳۷۲ که درگیر این صنعت بوده‌ام، بدون وقفه لنت ترمز ایرانی مصرف کرده‌ام و حتی نمونه‌های آزمایشی شرکتم را روی ماشین پژوپارس خودم می‌بندم.

در ادامه این سخنان، نجفی‌منش هم با اشاره به این که خودرواش و لنت روی آن، هر دو تولید داخل هستند، گفت: یک تاجر ژاپنی کالای کشورش را صادر و مواد اولیه وارد می کند، درحالی که ایران مواد اولیه را صادر و کالای ساخته‌شده را وارد می کند.

گزارش

گشت و گذاری میان فروشندگان و خریداران لنت

گرانی فقط به دلار ربط ندارد

درخشان یک از قدیمی های بازار تهران که به طور تخصصی فقط لنت خودرو عرضه می کند در خصوص وضعیت لنت ترمز وعرضه آن به خبرنگار مجله قطعات خودرو می گوید: کیفیت لنت های داخل در حد مطلوب نیست اما نمیشه همه را یکجا رد کرد. برخی ها در حد خطرناک است وقابل قبول نیست اینها از نظر کیفی بسیار نامرغوب هستند ولی سرجمع کارخانه‌داران نمی توانند بازار را تامین کنند.

وی می افزاید: متاسفانه لنت عقب نیسان بوده و با وجود اینکه توسط شرکتی معتبر تولید شده ما فروختیم مصرف کننده برد استفاده کرد وبسیار زود برگرداند چون خیلی زود خراب شدومن هم چون نمی توانم سابقه کاریم رابخاطر چند لنت خراب کنم‌ان را پس گرفتم تا به شرکت برگردانم.

وی تاکید می کند: برخی تولیدکنندگان ازآهن کهنه برای تولید لنت ترمز استفاده می کنند و رعایت حداقل استانداردها را نمی کنند. این فروشنده با سابقه بازار تهران می گوید: در خصوص ماشین های خارجی الان کالای نداریم. ماشین های خارجی که وزن بالا دارند لنت ترمز ایرانی جواب نمی دهند واردات هم نیست والان کالا نداریم آنها هم از تولیدات ایرانی استفاده نمی کنند.

وی با بیان این مطلب که الان میزان عرضه وتقاضا اصلا همخوانی ندارد می گوید: عده ای فکر می کنند گرانی کالا مربوط به دلار است در حالی که اینگونه نیست بلکه چون کالا نیست مجبورند لنت ترمز خارجی را با قیمت چندین برابر بخرند.

شرکت های ایرانی پنج بار وبیشتر قیمت رابالا بردند برخی شرکت‌های ایرانی آهن کهنه را برای تولید لنت ترمز استفاده می کنند که موجب تصادف می‌شود درخشان در خصوص لنت ترمز مترو هم می افزاید:در مترو هم دقت کنید صدا وبوی تعفن می آید که ناشی از آهن ومتعلقات غیراستانداردی است که در تولید لنت ترمز قطار مترواستفاده می شود. وی با ذکر مثالی می گوید: بارها اتفاق فتاده که حتی مدیر فروش کارخانه تولیدی لنت ترمز ومدیرعامل همان کارخانه تولید حاضرنیستند از محصولات تولید خودشان استفاده کنند ودر بازار دنبال لنت ترمز خارجی برای ماشین خود می آیند خوب وقتی خودتان استفاده نمی کنید چرا اصلا تولید می کنید. در فروشگاهش نوشته ای نصب شده که روی آن نوشته شده است "لنت ترمز فروخته شده ضمانت ندارد " وی می گوید: مابه مشتری صادقانه می گویم که کالای که دارد میبرد از چه جنسی است تا بداند چه کالای می خرد زیرا لنت ترمز با جان مردم مرتبط است ومعتقدم هر کالای می فروشم درسلامتی خریدار من هم سهیم هستم. مسعود ملکوتی دیگر فروشنده بازار تهران هم در خصوص عرضه لنت ترمزبه خبرنگار مجله قطعات یدکی می گوید: در حال حاضر با کمبودهای زیادی مواجه ایم بخصوص خوردوهای که تازه تولید شدند محصول یدکی ندارند و شرکت های ایرانی تولید مطلوب ندارند . وی اضافه می کند: از اردیبشهت ماه ۹۷ لنت ترمز وارد نشده است کیفیت های لنت های ایرانی غیر از یکی دو شرکت تولیدی بقیه کیفیتی ندارند که مورد رضایت مردم باشد .

وی در خصوص میزان استفاده مردم از تولیدات داخلی هم می گوید: برای اینکه قیمت دلار بالا رفت استقبال مردم از لنت های ایرانی خوب شده است واین به اجبار است حتی الان به خاطر قیمت است. اگر قیمت مساوی باشد ومحصول خارجی در بازار تولید داخلی استفاده نمی کنند.

این فروشنده بازار تهران می گوید: عرضه وتقاضا همخوانی ندارد ولی در ماههای اخیر عرضه کم شد قبلا خریدهای هیجانی بود افزایش قیمت هم به میزان افزایش قیمت دلار بوده است والان ایرانی ها هم گران شده است. وی در خصوص قطعات یدکی خودروهای خارج هم می گوید: برای خودروهای خارجی که به میزان زیاد در داخل مصرف می شود لنت ترمز ایرانی وجود دارد در حالی که باید لنت ترمزشان از کشورهای تولید کننده خودرو باشد ولی بازار به دلیل حذف واردات با مشکل مواجه اند.

گفت و گو

استانداردی که ماله‌کشی می‌شود؟

لنت ترمز قلابی فراتر از اصلی

استاندارد معیاری است برای شناخت کیفیت کالا. وقتی معیارهای دقیقی برای ارزیابی کالا معین شد آن وقت می‌شود درجه‌ی کیفی کالا را شناخت و به دیگران معرفی کرد. از سوی دیگر رعایت استاندارد در طول زمان ضامن حفظ کیفیت کالا است. لنت ترمز نیز استانداردهای خاص خود را در ایران دارد. این استانداردها لزوما با معیارهای دیگر کشورها مطابق نیست و بر اساس ویژگی‌های کشور ما تعریف شده است. یکی از اتفاقات عجیب در حوزه استاندارد این است که برخی از شرکت‌ها خودشان آزمایشگاه استاندارد دارند و قضاوت درباره‌ی کیفیت کالای‌شان بر عهده‌ی خودشان است. برای بررسی استاندارد لنت ترمز با میترا علیپور مدیرعامل شرکت معیار آزمای پژواک صنعت(میص) گفت‌وگو کرده‌ایم.

>استاندارد کیفیت لنت ترمز چه سالی و با چه معیاری تدوین شده است؟

استاندارد تست ضریب اصطکاک در سال ۷۰ تدوین و در سال ۸۹ به روزرسانی شده است. استاندارد ۲۷۹۸ هم در سال ۷۱ تدوین و در سال ۸۹ بازنگری شده است. استاندارد ۵۸۲۳ و دیگر استانداردها هم به تشویقی و غیراجباری هستند که در سال ۹۵ تدوین شده‌اند.

استاندارد ۲۷۹۸ و ۵۸۶ که ضروری هستند تنها چسبندگی لنت روی حامل را ارزیابی می‌کنند در حالی که بسیاری از استانداردهای تشویقی بسیار حیاتی‌تر از این دو استاندارد اجباری هستند.

>استاندارد ۵۸۶ از کجا آمده است؟

ابتدا نامشخص بود که از کجاست البته می‌گفتند از امریکا و اروپاست ولی مفهوم این استاندارد و مبنای آن نامشخص بود. هر کشوری باید بر اساس جغرافیای خودش استاندارد ملی داشته باشد. ما آب و هوای مختلفی در کشورمان داریم بنابراین استاندارد ملی ما باید بتواند متناسب این شرایط باشد و امنیت مصرف کننده را تامین کند.

>احتمالا امریکا نیز مانند ما با شرایط آب و هوایی مختلف درگیر است؛ چرا آن استانداردها را نمی‌توانیم مستقیم استفاده کنیم؟

استاندارد جاده‌سازی، فرهنگ رانندگی، اخلاق و رفتارهای فردی در استفاده از خودرو و قطعات در کشور ما شبیه هیچ کشوری نیست. به همین دلیل است که در دو سال اخیر ۱۰ استاندارد مختلف ایجاد شده است.

>ناظر اجرای این استانداردها کیست؟

سازمان استاندارد است. ولی در گمرگات این نظارت در حد صفر است. آزمایشگاه‌های ناظر اجرای استاندارد، نتیجه آزمایش تولیدات را به صورت محرمانه به سازمان اعلام می‌کنند. اداره استاندارد مناطق هم روی نتایج نظارت دارند البته شرکت‌های بازرسی هم وجود دارند که نظارت و نمونه‌گیری می‌کنند. سازمان استاندارد به کسانی که تخلف کرده باشند امتیاز منفی می‌دهد و با افزایش امتیاز منفی پروانه تولید آن شرکت تعلیق می‌شود.

>نتیجه‌ی تعلیق چیست؟

متاسفانه هیچ، چون شرکت‌ها به صورت زیرزمینی به فعالیت‌شان ادامه می‌دهند. متولی خاصی هم برای برخورد این موضوع مهم نداریم. متاسفانه موقعی که بازرسان به سراغ شرکتی می‌روند که به صورت کاملا روشن، لنت ترمز غیراستاندارد تولید می‌کند؛ اصلا اهمیتی نمی‌دهند و حتی در را هم باز هم نمی‌کنند.

>شرکت شما از چه زمانی وارد بحث استاندارد شد؟

شرکت میص از سال ۹۴ به عنوان آزمایشگاه مستقل کنترل کیفیت محصولات تولیدی و وارداتی و مشاور واحدهای تولید لنت خودرو تشکیل شد. من از سال ۶۸ با سمت مدیر تحقیق و توسعه یکی از شرکت‌های تولید خودرو وارد این عرصه شده بودم. یکی از فعالیت‌های شرکت بهبود کیفیت و ساخت لنت ترمز بود که بعدها تا ۷۰۰ نوع لنت را تولید کرد اعم از لنت ترمز کفشکی، قطاری و حتی جرثقیل. طی کارم متوجه شدم که استانداردها به روز نیست و به همین دلیل نقاط ضعف را به موسسه استاندارد اعلام می‌کردم و به مرور با کمک یک شرکت دیگر بخشی از استانداردهای تولید لنت ترمز را به روز کردیم. سال ۹۰ نیز برای کمک به تدوین استاندارد لنت ترمز، آزمایشگاهی در آن شرکت دایر کردیم. دو سال بعد آن‌جا تعطیل شد اما من با توجه به نیازی که می‌دیدم و ارتباطی که با شرکت‌های ایران خودرو و سایپا داشتم این آزمایشگاه مستقل را تاسیس کردم.

> من هرروز دارم از مترو استفاده می‌کنم و متاسفانه مشکلات مترو را لمس می‌کنم. نقایص، آلودگی هوا و آلودگی صوتی ترمز مترو بسیار حاد است. مردم فکر می‌کنند افراد ناشی راننده قطار هستند در حالی که اینگونه نیست بلکه استانداردهای خاص لنت ترمز قطار مترو اجرا نمی‌شود

>کیفیت تولیدات داخلی را چطور ارزیابی می‌کنید؟

انواع لنت ترمز دیسکی، کفشکی و قطاری و هرچه که مورد نیاز است را می‌توانیم در داخل کشور تولید کنیم ولی این که تا چه حد از مواد و دانش روز برای تولید استفاده می‌شود و نظارت بر تولید چگونه است جای بحث دارد. باید تاکید کنم از ابتدای سال ۹۷ به شدت با افت کیفیت تولید لنت ترمز مواجه‌ایم. کیفیت لنت‌های وارداتی و داخلی در برخی موارد بسیار نزدیک است. شرکت‌های بزرگ مطابق استاندارد جهانی تولید می‌کنند اما مشکل اینجاست که بیشتر از حدود ۵۰ شرکت رسمی، شرکت‌های غیررسمی و غیرقانونی در تولید لنت ترمز فعالیت هستند. شاید اگر جلوی تولیدهای غیراستاندارد را بگیریم؛ بازار با بحران مواجه شود اما به نظرم بازار مصرف اگر آسیب ببیند بهتر از این است که جان مردم در جاده‌ها آسیب ببیند.

>کدام قسمت از تولیدات داخلی مشکل دارند؟

الان در کنار هرنوع فیبری فقط یک نوع رزین استفاده می‌کنیم که کاملا خطرناک است.

>چگونه می شود یک لنت استاندارد از انواع جعلی تشخیص داد؟

یک لنت سالم باید نشان استاندارد و شماره ده رقمی تولید داشته باشد که می توان با ارسال از طریق پیامک از اصلی یا جعلی بودن آن مطلع شد.

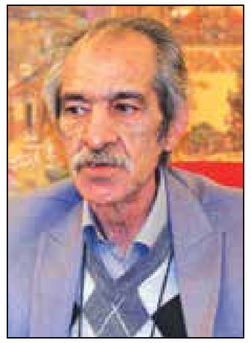
> آیا این استانداردها در زمینه لنت ترمز قطارهای مترو هم وجود دارد؟

من هرروز دارم از مترو استفاده می‌کنم و متاسفانه مشکلات مترو را لمس می‌کنم. نقایص، آلودگی هوا و آلودگی صوتی ترمز مترو بسیار حاد است. مردم فکر می‌کنند افراد ناشی راننده قطار هستند در حالی که اینگونه نیست بلکه استانداردهای خاص لنت ترمز قطار مترو اجرا نمی‌شود و هیچ سازمان نظارتی هم بر تولید این لنت‌های ترمز نظارت ندارد. معلوم نیست که باید منتظر ماند تا حادثه‌ای ایجاد شود و بعدش ببینیم چه کسی جوابگو است که البته جوابگو هم نخواهد بود زیرا نهاد ناظری در این حوزه نیست. ما در این بخش استاندارد داریم ولی نظارت نیست. انگار باور ندارند آنها هم اگر استاندارد را رعایت نکنند احتمال خطرآفرینی وجود دارد.

میزگرد

جان مردم با یک انحصار نابجا به خطر افتاده است

میزگرد بررسی شرایط تولید لنت ترمز و بازار این محصول در ایران با حضور جهانبخش درخشان – فروشنده لنت –، حسین سپنتا – تأمین کننده لنت ترمز و کلاچ –، رضا حسن‌زاده آفاقی – مدیرعامل شرکت آفاق خودرو – و محمدرضا ملاکی – مدیرعامل شرکت آفورتیس – برگزار شد.



جهانبخش درخشان
فروشگاه دار

حسین سفندار
وارد کننده انواع لنت

رضا آفاقی
فعال در حوزه لنت‌های سرامیکی

محمدرضا ملاکی
فعال در حوزه لوازم یدکی و لنت ترمز

آیا تولیدکنندگان نیاز بازار را می‌توانند تأمین کنند؟

جهانبخش درخشان با اشاره به این‌که از سال ۱۳۵۸ تا کنون در زمینه فروش لنت کار کرده است، گفت: تولیدکنندگان داخلی توان تأمین لنت ماشین‌های سبک و سنگین را از نظر کیفیت و کمیت ندارند.

رضا آفاقی – وارد کننده لنت‌های سرامیکی – نیز معتقد است: تکنولوژی کارخانه‌های داخلی به حدود ۵۲ سال پیش متعلق است و محصولات آن‌ها از نظر کیفیت، با محصولات خارجی خیلی تفاوت دارد.

محمدرضا ملاکی – فعال حوزه لنت – هم با بیان این‌که امیدواریم تولیدکنندگان داخلی بتوانند نیاز بازار را تأمین کنند، ادامه داد: نیاز کشور به لنت، بیش از ۱۸۰هزار تن است، تولید اسمی کشور در شرکت‌های دارای پروانه تولید (بدون درنظر گرفتن نشان استاندارد) ۹۱هزار تن است. بر این اساس، ۵۰ درصد کسر تولید داریم. البته این آمار به خودروهای چهارچرخ مربوط است و شامل موتورسیکلت، ماشین‌های کشاورزی، ماشین‌های راهسازی و.... نیست.

درخشان در ادامه این سخنان یادآوری کرد: در ماشین‌های صنعتی از لنت استفاده می‌شود و اگر لنت نامرغوب باشد، باعث قطع عضو کارگر خواهد شد. در واقع، خطر ماشین‌های صنعتی کمتر از تصادف‌های جاده‌ای نیست. این در حالی است که لنت‌های ساخت ایران برای کارهای صنعتی، بخصوص جرثقیل‌های بزرگ مناسب نیستند.

سفندار هم با طرح این پرسش که صنعتی که این‌طور گرفتار بالا بردن تیراژ است، چطور می تواند به کیفیت توجه کند؟ گفت: اکنون بیشتر مردم از محصولات تولیدکنندگان زیرپله‌ای استفاده می کنند. خطر این لنت‌ها در حوادثی مانند تصادف اتوبوس دانشگاه آزاد، کاروان راهیان نور یا تصادف دو اتوبوس در اتوبان قم دیده می‌شود.

ملاکی با اشاره به این‌که براساس آمار سایت وزارت صمت ۸۵ شرکت‌های لنت‌ساز پروانه تولید دارند، اظهار کرد: این شرکت‌ها ۲۵ درصد نیاز کشور را پوشش می‌دهند. تولیدکنندگان داخلی روی خودروهای با تیراژ بالا از سایپا یا ایران‌خودرو تمرکز دارند و طیف وسیعی از خودروها را پوشش نمی‌دهند.

به کدام آماری که یافته شده می توان استناد کرد؟

آفاقی با بیان این‌که من واردکننده لنت بودم و در ماه‌های گذشته کمبود را در بازار احساس کرده‌ام، گفت: تولیدکنندگان داخلی از نظر تکنولوژی و کیفیت مشکل دارند. ما با کشورهای مختلف صحبت کرده‌ایم که تکنولوژی مورد نیاز را به ایران بیاوریم تا وضعیت کمی بهبود یابد. سفندار نیز با تأکید بر این‌که پیدا کردن آمار مستند در صنعت کشور واقعا دشوار است، ادامه داد: مطمئن‌ترین مرجع برای استناد، مصرف سوخت است که براساس آن، به عدد ۱۸۷هزار تن مصرف لنت ترمز در ایران می‌رسیم.

ملاکی با اعتقاد به این‌که عمده‌ی مشکلات کشور به‌دلیل نبودن آمار قابل اتکاست، توضیح داد: در کتاب پنج ساله‌ی آمار، جدول‌های مربوط به دو – سه سال اخیر حوزه‌ی خودرو خالی و سفید است! وقتی مرکز آمار ایران از داده‌پردازی عقب است، چطور می‌توان برای آینده برنامه داشت؟! البته ما درباره لنت ترمز تلاش کردیم پایش‌هایی را انجام دهیم تا اندازه‌ی بازار لوازم یدکی ایران را بدانیم. همچنین قرار است کارگروهی برای پایش آمارها تشکیل شود.

آیا به تولیدکننده سفارش لنت داده و دست خالی مانده‌اید؟

درخشان در این‌باره توضیح داد: من ساخت کالایی را به یک کارخانه داخلی سفارش دادم، اما بعد از چندماه پولم را پس داد و گفت نمی‌تواند جنس را بزند. تعداد مرجوعی‌ها بهترین شاخص برای نشان دادن کیفیت کالاست، من از ۱۰ کارخانه‌ی داخلی کالا می گیریم، اما بسیاری از آن‌ها به‌دلیل خوب نبودن ترمزگیری، سوت زدن و ... مرجوع می‌شوند. نمونه دیگر این‌که ۱۰۰۰ دست لنت برای ترمز «تراکتور رومانی» می‌خواهم، ولی هیچ کارخانه‌ای تا کنون نتوانسته آن را بزند، در طول چهار روز گذشته حتی نتوانسته‌اند قیمت بدهند.

او افزود: اگر کسی می‌گوید فلان لنت ایرانی، دو سال کار کرده، این خطرناک‌ترین چیز است و بیشتر تصادف‌ها به همین دلیل رخ می‌دهد. هر کارخانه‌داری که ادعا دارد، لنتش ایراد ندارد، بیاید من اجناس مرجوعی‌اش را به او نشان دهم. مشکل دیگر این است که مکانیک‌ها فقط جعبه‌ها را می‌شناسند، درحالی‌که تمام لنت‌ها با نام «تکستار» یا «گلد» به‌شکل زیرپله‌ای (غیرمجاز) تولید شده‌اند. آفاقی با بیان این‌که بیشتر کارخانه‌ها لنت خودروهای داخلی را تولید می کنند، گفت: دارندگان خودروهای لوکس یا غیرایرانی از کجا باید لنت تهیه کنند؟ ما استفاده از لنت ایرانی را برای ماشین‌های گران پیشنهاد کرده‌ایم، اما مردم استفاده نمی‌کنند.

او با تاکید بر این‌که مشتری برای خریدن کالا باید حق انتخاب داشته باشد، اظهار کرد: اکنون مشکل جنس تقلبی کارگاه‌های زیرپله‌ای و کالاهای قاچاق‌شده را داریم. تولیدکنندگان داخلی نیز از نظر کیفیت و زمان تحویل مشکل دارند. به‌علاوه، یکی از مشکلات عدیده این است که تعویض‌کنندگان لنت فقط جعبه‌ی کالاها را می‌شناسند، به همین دلیل است که مکانیک برای من و شما تصمیم می گیرد که چه لنتی را مصرف کنیم.

سفندار با بیان این‌که کسی روی آمار ۱۸۷هزار تنی نیاز بازار به لنت شک نکرده است، ادامه داد: تولید داخل در خوشبینانه‌ترین حالت، ۱۰۷هزار تن است و در این‌جا ۸۰هزار تن کسری وجود دارد که اجازه نمی‌دهد کسی به کیفیت کالا فکر کند.

ملاکی نیز با اشاره به این‌که از میان ۸۵ واحد تولیدی فقط ۴۰ واحد فعال هستند، گفت: تأمین مواد اولیه با کیفیت پایدار بسیار مهم و در شرایط فعلی، خیلی سخت است. تولید لنت شبیه آشپزی است، اگر مواد اولیه مقداری تغییر کند، محصول متفاوت می‌شود. در شرایط فعلی اقتصادی نیز تولیدکنندگان در مضیقه هستند. همچنین آن‌ها به مسائلی مانند تحقیق و توسعه و به‌روزرسانی تکنولوژی و ماشین‌آلات کمتر پرداخته‌اند و انجام این کار یک‌شبه ممکن نیست. حالا باید تصمیم بگیریم که این هزینه را از جان مردم بدهیم، یا پلکانی بالا برویم تا این صنعت قوام پیدا کند؟!

او همچنین گفت: از تولیدکننده خواسته‌ایم محصولی را با یک کیفیت پایدار تحول دهد، اما یک‌ماه بعد گفت، کنترل کیفیت پایدار برایش مشکل است.

چرا تولیدکنندگان داخلی تمایل دارند انحصار ایجاد شود؟

درخشان با اعتقاد به این‌که تولیدکنندگان داخلی به‌دنبال سود بیشتر هستند، به بیان یک مثال پرداخت: لنتی که چهار سانتی‌متر

طول دارد دوبرابر لنتی با طول ۱۵ سانتی‌متر قیمت دارد، چون اولی در بازار نیست! تولیدکننده به‌دنبال کالای با سود بالا می‌رود، نه تأمین نیاز بازار؛ اما تاجر جنسش را جور می‌آورد.

او همچنین گفت: متأسفانه با وجود این‌که در دنیا، فرمول ساخت لنت هر ماشین با دیگری متفاوت است، اما در ایران، لنت‌ها از پراید تا تریلی با یک فرمول ساخته می‌شوند.

در این‌باره، سپنتا نیز با بیان این‌که تولیدکننده ایرانی رقابت‌گریز است و هم‌سطح تولیدکننده بین‌المللی حرکت نمی‌کند، اظهار کرد: تعرفه لنت ترمز و کلاچ هشت برابر شده، اما این صنعت هنوز رشد نکرده است. ایران اقلیم خطرناکی دارد و ما اکنون به‌خاطر یک انحصار نابجا، جان و سرمایه مردم را به خطر می‌اندازیم؛ آیا تولیدکننده‌ای که بی‌ام‌دبلیو سوار می‌شود لنت خودش را می‌اندازد؟

ملاکی با اشاره به این‌که حمایت از تولید ملی هیچ‌وقت در کشور دغدغه نبوده است، گفت: حمایت‌ها خیلی منطقی نبوده و سند راهبردی مشخصی برای این صنعت نداشته‌ایم. فضای انحصاری شیرین است و رانت و سود می‌آورد؛ اما در فضای رقابتی، تحقیق و توسعه شرط می‌شود، نیروی انسانی ثروت می‌شود، ارتقای تکنولوژی، فرآیندها و بهره‌وری «باید» می‌شود، سپس کل صنعت ارتقا می‌یابد، بدون رقابت فقط عده‌ای سود به‌دست می‌آورند.

اکنون ماشین‌آلات کارخانه‌های داخلی فرسوده هستند، چون تکنولوژی جدید اصلا مورد نیاز نبوده است.

چرا از ظرفیت افشاگری در رسانه‌ها استفاده نشده است؟

سفندار با بیان این‌که صنف ما خاموش است، گفت: این دومین‌بار است که ممنوعیت ورود لنت در کشور تجربه می‌شود؛ از ابتدای سال ۱۳۶۰ واردات لنت به کشور انجام نشد. در سال ۱۳۶۲ این موضوع در هیأت دولت مطرح شد و با وجود ۱۰ برابر شدن قیمت ارز، قیمت لنت ۵۰ برابر شده بود. شرایط به‌گونه‌ای بود که حتی مسافران با خودشان لنت به ایران می‌آورند. با اولین گشایش ارزی در بهار ۱۳۶۳ آنقدر سفارش برای واردات لنت ثبت شد کارخانه‌های داخلی که تا حدود سال ۱۳۷۰ بی‌کار بودند. مطمئنم که در این دوره نیز واردات لنت آزاد می‌شود و در آینده، کارخانه‌ها رکود را احساس خواهند کرد.

ملاکی هم در این‌باره اظهار کرد: بخش خصوصی کمتر از خودش دفاع کرده و نیاز است که تشکل‌ها قوی شوند. رسانه‌ها و بخش خصوصی هر دو باید به یکدیگر کمک کنند.

چه کسانی از این وضعیت در بازار سود می کنند؟

درخشان با تأکید بر این‌که سود روی نبودن یک کالا در بازار است، ادامه داد: وقتی کالای خارجی بود، رقابت ایجاد می‌شد، سودها هم پایین‌تر بود. در شرایط فعلی، سود من به‌عنوان فروشنده فرقی نکرده است.

آفاقی نیز اظهار کرد: کالای ایرانی حاشیه سود بهتری دارد. پس از بالا رفتن قیمت دلار، من سودی جزیی را روی کالا می‌کشیدم تا مردم بتوانند آن را بخرند، در حالی که حاشیه سود کالاهای ایرانی از گذشته خیلی بهتر شده است.

سفندار هم در این زمینه معتقد است: هرچه کالا ارزان‌تر باشد، سود فروشنده بیشتر می‌شود و کالاهای وارداتی این حالت را ندارد. وقتی شرایط شفاف نباشد، شبکه‌ی توزیع می‌تواند سوءاستفاده کند.

ملاکی با بیان این‌که اکنون در نظام تولید و توزیع شاهد اختلال هستیم، گفت: با افزایش نرخ ارز، دستمزدها و ... همیشه افرادی برای سودجویی در نظام توزیع پیدا می‌شوند.

اهمیت لنت ترمز در خودرو

محمد محمدی دوستدار
عضو هیات مدیره شرکت
تجارت پیشگان یاسین

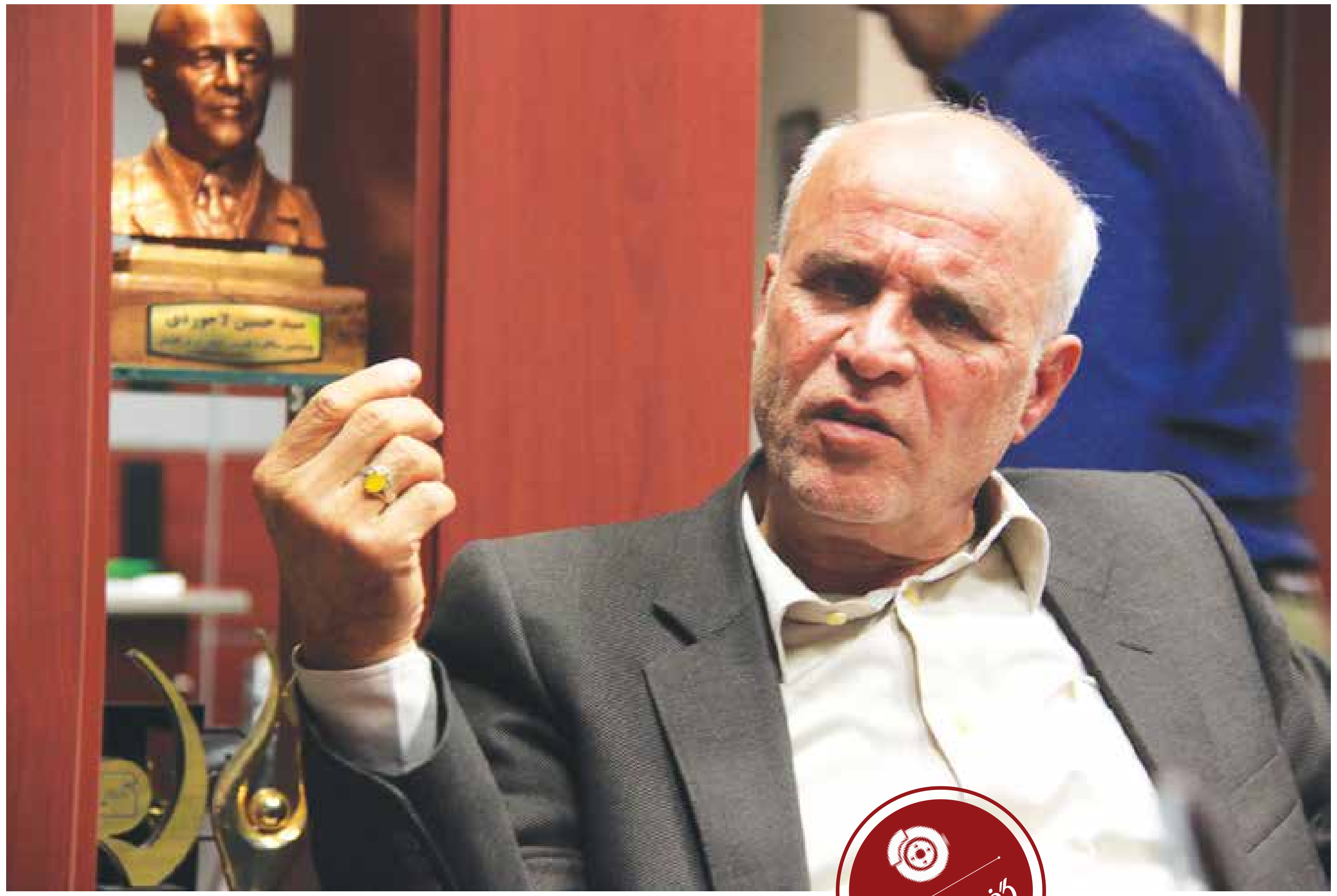
خودرو همراه سرنشین‌های آن حدود یک تن (یک‌هزار کیلوگرم) وزن دارد. وقتی راننده با سرعت ۸۰ کیلومتر بر ساعت در سطحی صاف حرکت می‌کند، با دیدن مانع، پدال ترمز را فشار می‌دهد. با این کار، ماشین باید در فاصله پنج متری از مانع متوقف شود تا با آن برخورد نکند.

یک شتاب منفی باید ایجاد شود تا جسمی که با یک تن وزن و سرعت ۸۰ کیلومتر بر ساعت در حال حرکت است، در طول پنج متر متوقف شود. برای این کار، ۷۰ درصد بار روی چهار لنت جلویی است و ۳۰ درصد بقیه روی لنت‌های عقب که باید فشار ایجاد کنند.

در این فرآیند چند اتفاق می‌افتد، یکی ضریب اصطکاک است که لقمه‌ها باید بتوانند ماشین را نگه دارند. موضوع دیگر، حرارت ایجادشده است که مثلا در مسیرهای کوهستانی بعد از چند ترمز به ۲۶۰ درجه سانتیگراد در ماشین‌های سواری و ۳۶۰ درجه سانتیگراد در ماشین‌های سنگین می‌رسد. برای ایجاد شتاب منفی و خلاف جهتی که لنت می خواهد روی دیسک چرخ ایجاد کند، با فشاری که روی لقمه لنت می‌آید، مواد نباید از آهن لنت کنده شوند. بنابراین چسبندگی مواد لنت و آهن خیلی مهم است.

این مولفه‌ها در یک لنت استاندارد بسیار مهم هستند، تا سفرها برای سرنشین‌ها یا مردمی که از خیابان یا جاده عبور می‌کنند، ایمن باشند.

اکنون که کمبود لنت ترمز در بازار ایجاد شده و بسیاری از کارگاه‌های غیرمجاز فعال شده‌اند و حتی روی آهن‌های کهنه مواد مخلوط می‌کنند، مصرف‌کنندگان باید به قطعه‌ای که می‌خرند، دقت کنند و نهادهای نظارتی هم دقیق‌تر عمل کنند.



گفت و گو

مدیرعامل «جهان ترمز»:

مزیت لنت ایرانی قیمت پایین است

سیدحسین لاجوردی، مدیرعامل شرکت «جهان ترمز» معتقد است که مزیت کالای ایرانی در بازار جهانی، قیمت تمام‌شده آن است، چون کارگر در کشور ما نسبت به بسیاری از کشورها ارزان است.

سیدحسین لاجوردی – مدیرعامل شرکت «جهان ترمز» – دیگر مزیت صادرات لنت از ایران را نزدیک بودن به بازارهای هدف دانست و گفت: لنت‌های ایران به کشورهایی مانند افغانستان، عراق، سوریه، کامرون، قرقیزستان و ... صادر می‌شوند و این برای تولیدکننده داخلی فرصت است. «جهان ترمز» بزرگ‌ترین صادرکننده لنت ترمز در ایران است، من هم حدود ۳۵ سال در زمینه‌ی تولید لنت ترمز سابقه دارم و کارم را از سال ۱۳۶۲ در «لنت پارس» شروع کردم.

او درباره این‌که چطور محصولات خارجی توانستند گوی سبقت را از «ایران لنت» که پیش از انقلاب، در مقایسه با جنس خارجی فروش بیشتری داشت، بگیرند و مصرف‌کنندگان لنت‌های خارجی را بیشتر پسندیدند، توضیح داد: «ایران لنت» پیش از انقلاب لنت‌هایی را از جنس آزبست تولید می‌کرد. در سال‌های بعد، استفاده از آزبست ممنوع شد و «ایران لنت» هم برای تولید لنت بدون آزبست، تحقیق و بررسی کرد تا فرمولاسیون جایگزینی را پیدا کند؛ اما این کار مدتی طول کشید و در این مدت، نمایندگان «ایران لنت» و بازرگانان فروشنده لنت ترمز، لنت‌های خارجی و بخصوص لنت‌های چینی را به ایران وارد کردند. در این شرایط، مصرف‌کنندگان به سمت لنت خارجی گرایش پیدا کردند و «ایران لنت» به همین دلیل ضعیف شد.

مدیرعامل «جهان ترمز» در پاسخ به این پرسش که پس ممنوع شدن واردات لنت به ایران و در نبود رقیب خارجی، آیا استفاده از لنت داخلی از سر اجبار نیست؟ گفت: فکر نمی‌کنم، چون تعداد تولیدکنندگان داخلی زیاد است. همچنین توصیه شده که تولیدکنندگان داخلی کارخانه‌ها را توسعه دهند و کمبودها را در بازار را مرتفع کنند. من به‌عنوان مسوول انجمن تولیدکنندگان لنت ترمز و لنت کلاچ بارها به تولیدکنندگان گفته‌ام که اکنون فرصت خاصی است، اجازه ندهید خارجی‌ها دوباره در بازار داخل نفوذ کنند.

او همچنین در پاسخ به پرسشی دیگر مبنی بر این‌که وقتی لنت خارجی در بازار بود تولیدکنندگان داخلی در کدام عرصه‌ی رقابتی (کیفیت، قیمت و توزیع) با لنت‌های خارجی مشکل داشتند و به پای آن‌ها نمی‌رسیدند؟ اظهار کرد: ممنوع شدن واردات لنت ترمز یک دفعه انجام شد، هرچند ما سال‌ها به‌دنبال آن بوده‌ایم. بعد از ایجاد شدن مشکلات ارزی در کشور، فرصتی پیدا شد تا داخلی‌ها بازار را تأمین کنند. در این میان، تولید چند کالا مشکل داشت، از جمله لنت‌های دیسکی کامیون‌های جدید و لنت کلاچ، که خوشبختانه این مشکل‌ها برطرف شده است و با ماشین‌آلاتی که وارد شده، تا اواسط بهمن امسال مشکلی در زمینه تأمین لنت کلاچ در کشور نخواهیم داشت. البته مشکل تولیدکنندگان لنت در زمینه واردات مواد اولیه، تأمین ارز و نقدینگی است که آن‌ها نیز در اولین فرصت مرتفع می‌شوند.

لاجوردی درباره این‌که سالانه حدودا چه تعداد لنت ترمز و کلاچ در کشور مصرف می‌شود؟ گفت: آمار ما دقیق نیست، چون آمار قاچاق را نمی‌دانیم و لنت‌های تقلبی هم تولید می‌شوند. قرار بود انجمن تولیدکنندگان لنت ترمز و کلاچ از سوی موسسه تحقیقات صنعتی و استاندارد مسوول شود تا بازار را از کنترل و متقلبان را معرفی کند، اما با وجود پیش رفتن در این زمینه، موضوع عقیم ماند و من توقع دارم که این کار عملیاتی شود چون لنت، قطعه‌ای فوق ایمنی است و باید در کنترل باشد.

او همچنین با اشاره به این‌که اکنون ۳۵ تولیدکننده فعال داخلی داریم، اظهار کرد: قبلا نیمی از این کارخانه‌ها تعطیل بودند؛ اما با ممنوع شدن واردات لنت، همه فعال شده‌اند و اشتغال‌زایی می‌کنند. البته باز هم آمار دقیقی از تعداد شاغلان در این صنعت در دست نیست؛ اما ما در «جهان ترمز» ۱۵۰ نفر نیرو داشتیم و حالا حدود ۳۲۰ نفر نیرو داریم و تصور می‌کنم دیگر واحدهای تولیدی لنت به همین میزان توسعه یافته باشند.

> بیشتر تولیدات داخلی برای خودروهای سبک ایرانی مانند پراید، مگان، رانا، پژو و .... مصرف می‌شوند. قبلا خودروسازان داخلی از لنت‌های خارجی استفاده می‌کردند و بزرگ‌ترین اشتباه‌شان نیز همین بود. اکنون با ممنوعیت واردات لنت، خودروسازان سخت در فشار هستند

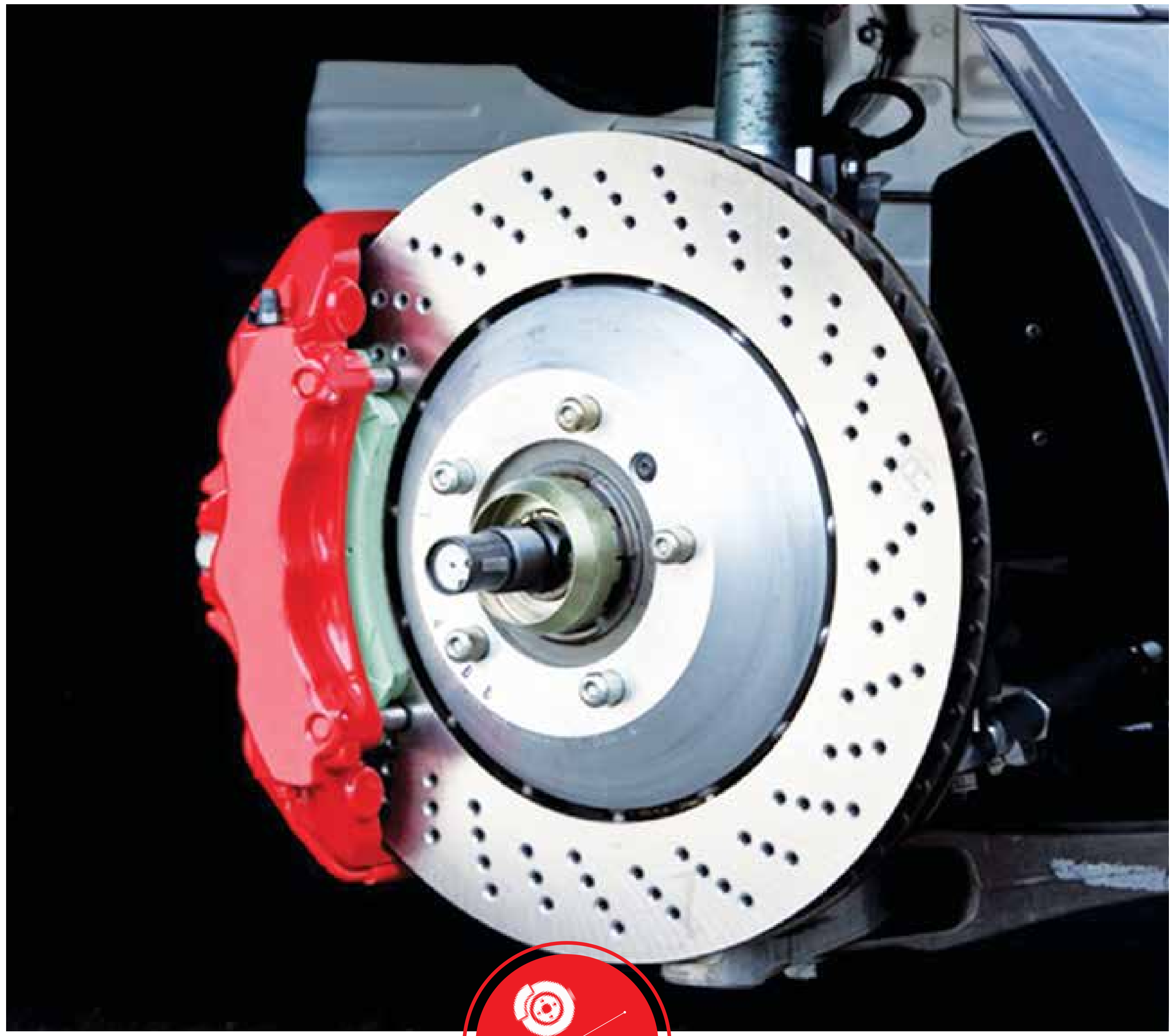
وی افغانستان و قرقیزستان را مهم‌ترین بازارهای «جهان ترمز» برای صادرات لنت دانست و درباره قیمت محصولات خارجی در مقایسه با تولیدات داخلی در بازار ایران، گفت: قیمت لنت‌های خارجی هم‌ردیف قیمت ما یا ۱۰ تا ۱۵ درصد بالاتر بود. فروشندگان محصولات خارجی سودزایی داشتند و رغبت نمی‌کردند برای فروش محصولات داخلی فرهنگ‌سازی کنند. البته برخی محصولات تولید داخل، کیفیت خارجی‌ها را نداشتند؛ ولی حالا دانش مورد نیاز را به‌دست آورده‌ایم و در زمینه‌هایی که ضعف داشتیم، قوی‌تر از محصولات خارجی‌ها شده‌ایم.

او همچنین توضیح داد: بیشتر تولیدات داخلی برای خودروهای سبک ایرانی مانند پراید، مگان، رانا، پژو و .... مصرف می‌شوند. قبلا خودروسازان داخلی از لنت‌های خارجی استفاده می‌کردند و بزرگ‌ترین اشتباه‌شان نیز همین بود. اکنون با ممنوعیت واردات لنت، خودروسازان سخت در فشار هستند.

وی با اشاره به این‌که با خودروسازان بارها مذاکره کرده است، اظهار کرد: آن‌ها قبلا می‌گفتند به‌جز فلان برند خارجی، اجازه بستن چیز دیگری را نداریم و ما را از خودشان می‌راندند. حالا تولیدات داخلی کیفیت نسبی دارند و همه استاندارد هستند. خودروسازان برای بهتر شدن شرایط باید با تولیدکنندگان تعامل و صبر می‌کردند تا کیفیت کالاها به درجه‌ی خوب برسد.

در ادامه، این سوال از لاجوردی پرسیده شد: کشوری مانند آلمان برای ارتقای صنعتش، باری روی دوش مصرف‌کننده نمی‌گذاشت و از مردم نمی‌خواست کالای بی‌کیفیت مصرف کنند تا کالاهای داخلی به درجه مطلوب برسند. حالا ما در ایران برای به‌دست آوردن بازار داخلی تلاش می‌کنیم، اما توقع داریم مصرف‌کننده زیر بار فشار این کار برود، آیا صنعت با این‌گونه حمایت‌ها می‌تواند پیشرفت کند؟ آیا نباید نگران آسیب دیدن بیشتر باشیم؟

او نیز در پاسخ گفت: این سیاست فقط توسط تولیدکنندگان نمی‌تواند عملی شود، دولت، بخصوص وزارت صنعت، معدن و تجارت باید تولیدکنندگان را بازی دهد و پشت درهای بسته تصمیم‌گیری نکند. لاجوردی در ادامه به بیان خاطراتش از شروع کارش در صنعت تولید لنت و بویژه تلاش‌هایش برای صادر کردن لنت به کشورهای مختلف پرداخت و با بیان این‌که در آغاز، بارها برای صادرات تلاش کرد، اما اقداماتش ناموفق بود، اضافه کرد: زمانی که به «جهان ترمز» آمدم، بعد از چندبار تلاش برای صادرات لنت، کالای خود را ۲۰ درصد زیر قیمت تمام‌شده به بازار عرضه کردم. خریدار بعد از این‌که قیمت را دید، یک محموله سفارش داد. وقتی هم که کیفیت کالا را تست و بررسی کرد، طولی نکشید که محموله دوم را درخواست کرد.



ضمانت

گشت و گذاری در میان فروشندگان و خریداران

لنت ترمز ضمانت ندارد

بازار هنوز ملتهب است. کسی نمی‌داند که جنسش را باید بفروشد یا نه؟ کسی از فردای بازار خبر ندارد. عده‌ای منتظر معجزه نشسته‌اند برای کاهش قیمت‌ها و عده‌ای تصور می‌کنند هنوز عددهای بالاتر را هم می‌توانند ببینند. حتی قیمت تولیدات داخلی هم تابع قیمت ارز است. کاسب‌ها صبح به صبح از هم می‌پرسند «امروز دلار چند؟» احساس می‌کنند اصحاب کهف هستند. هر قیمتی را که می‌شنوند یک بار با قیمت آخرین خریدشان مقایسه می‌کنند و احتمالا سرشان سوت می‌کشد؛ این را می‌شود از نگاه گیج و مبهوت‌شان فهمید.

شاید حالا که قیمت‌ها بدجور توی ذوق خریدار می‌زند؛ موضوع ضمانت برایشان جدی‌تر شده باشد. می‌خواهند بدانند در برابر این همه پول بی‌زبانی که از حسابشان خارج می‌شود چه کالایی را دریافت می‌کنند و لنت ترمز حساسیت بیشتری برایشان دارد. این کالای به ظاهر ساده با جان خودشان و اطرافیان‌شان کار دارد. کافی است جنس نامرغوب باشد؛ آن وقت یا باید خودش را در قعر گورستان ببیند یا پشت میله‌های زندان. از آن طرف انتظار دارد هر محصولی که از استاندارد اجباری بهره می‌برد دارای ضمانت و گارانتی باشد اما فروشگاه های لوازم یدکی، کارت ضمانت همراه لنت نمی دهند و در فاکتورشان هم «با ضمانت» نمی نویسند. کدام سازمان یا مسئولی جوابگوی تبعات فروش لنت ترمز بدون ضمانت است؟

مسعود ملکوتی فروشنده بازار تهران در خصوص عرضه لنت ترمز به خبرنگار مجله قطعات خودرو می گوید: در حال حاضر با کمبودهای زیادی مواجه‌ایم به خصوص خوردوهایی که تازه تولید شده‌اند محصول یدکی ندارند.

وی اضافه می کند: از اردیبشهت ماه ۹۷ لنت ترمز وارد نشده است کیفیت های لنت های ایرانی غیر از یکی دو شرکت تولیدی بقیه کیفیتی ندارند که مورد رضایت مردم باشد.

ملکوتی می گوید: وقتی قیمت دلار بالا رفت استقبال مردم از لنت‌های ایرانی خوب شد. این اجبار است نه انتخاب.

این فروشنده بازار تهران اضافه می کند: عرضه و تقاضا همخوانی ندارد ولی در ماه‌های اخیر عرضه کم شد. خریدهای هیجانی هم به موضوع افزایش قیمت دلار اضافه شد و حسابی قیمت‌ها بالا رفت، الان ایرانی‌ها هم گران شده است.

وی در خصوص قطعات یدکی خودروهای خارجی هم می گوید: برای خودروهای خارجی که به میزان زیاد در داخل مصرف می‌شود لنت ترمز ایرانی وجود دارد در حالی که باید لنت ترمزشان از کشورهای تولید کننده خودرو باشد ولی بازار به دلیل حذف واردات با مشکل مواجه است.

تاکسی و اتوبوس بین شهری و شهری، مینی بوس، کامیون و تریلرها بیشتر مصرف کننده لنت ترمز هستند. رانندگان این قبیل خودروهای عمومی در حقیقت اگر در انتخاب لنت ترمز اشتباهی بکنند جان و مال عده بیشتری از مردم آسیب می‌بینند اما در شرایط کنونی آنها با چه نوع لنت ترمزی سر و کار دارند؟

محمدرضا قدمی از رانندگان قدیمی تاکسی تهران است که سال ۱۳۵۵ کارش را شروع کرده. او به خبرنگار قطعات یدکی می گوید: من از زمانی که پیکان داشتم تا الان از لنت ترمز ایرانی پارس استفاده می کنم که در ابتدا نامش چیز دیگری بود.

وی می‌افزاید: مجبورم هر سه ماه یک بار لنت ترمز ماشینم را عوض کنم در نتیجه باید به فکر جیبم هم باشم و لنت ترمز ایرانی که قیمتش مناسب‌تر و کیفیتش هم بد نیست را استفاده می کنم اما الان فروشندگان دیگر حتی ضمانت هم نمی کنند به همین دلیل باید زود به زود عوض کنم.

این راننده تاکسی در ادامه می‌افزاید: لنت ترمزهای خارجی برای تاکسی صرفه اقتصادی ندارد.

اما در مقابل این راننده تاکسی آرش حسین‌خان راننده دیگری است که می گوید: من فقط از لنت ترمز تکسار که ایران‌خودرو تولید می کند سالیان سال است استفاده می کنم.

او می‌افزاید: من هر هشت ماه یک جفت لنت ترمز عقب یا جلو عوض می کنم و برای من کیفیت مهم است زیرا اگر کالای داخلی بخرم شاید کمی قیمتش کمتر باشد ولی هرسه ماه باید عوض کنم که در طول نه ماه دوتا سه برابر یک جفت لنت خارجی باید پول بدهم. این راننده جوان می گوید: با لنت ترمز ایرانی وقتی ترمز می گیرم معلوم نیست کجا توقف می کنم و صوت می کشند اما لنت ترمز خارجی اینگونه نیست.

وی در خصوص ضمانت لنت ترمز خارجی می گوید: مگر لنت ترمز داخلی را الان ضمانت می کنند که خارجی را ضمانت کنند؟

محمدرضا رستم‌زاده راننده تاکسی دیگر هم در خصوص لنت ترمز در تاکسی گفت: من تا قبل از اینکه دلار بالا برود و قیمت لنت ترمز پرواز کند همیشه لنت خارجی استفاده می کردم اما الان چندماه است از لنت ترمز ایرانی استفاده می کنم.

وی در خصوص کیفیت لنت ترمزهای مصرفی می گوید: واقعیت این است که لنت ترمزهای داخلی اصلا کیفیت خارجی اصل را ندارند هرچند بسیاری از لنت ترمزهای با مارک خارجی به طور قلابی در ایران تولید و فقط مارک خارجی دارند ولی اگر لنت ترمز خارجی قیمتش مناسب و کیفیتش هم به طور واقعی خارجی باشد استفاده از آن برای رانندگان تاکسی بسیار بهتر و صرفه اقتصادی بیشتری هم دارد.

علی انصافی رئیس اتحادیه مسافربری استان تهران در خصوص استفاده اتوبوس‌ها از لنت ترمز می گوید: اکثر رانندگان از لنت ایرانی استفاده می کردند چون ازبست داشت محیط زیست جلوی تولیدش را گرفتند البته لنت خوبی بود. لنت وارداتی در حال حاضر بسیار گران شده رانندگان قادر به خرید نیستند به همین جهت هر لنت ترمز ایرانی که در بازار هست اجبارا خریداری و مصرف می کنند و اما اینکه چه اتفاقی می‌افتد را باید منتظر ماند و دید.

وی تصریح می کند: به طور قطع رانندگان کیفیت را بر قیمت ترجیح می‌دهند اما وقتی در بازار همه کالا تولید داخل و با کیفیت یکسان وجود دارد پس فرقی نمی کند چه برندی باشد.

سیدحسن هاشمی رئیس اتحادیه صنف دارندگان ماشین‌های کمپرسی و راه‌سازی نیز در همین خصوص می گوید: استفاده از لنت ترمز از سوی رانندگان کامیون های کمپرسی بیشتر سلیقه‌ای است.

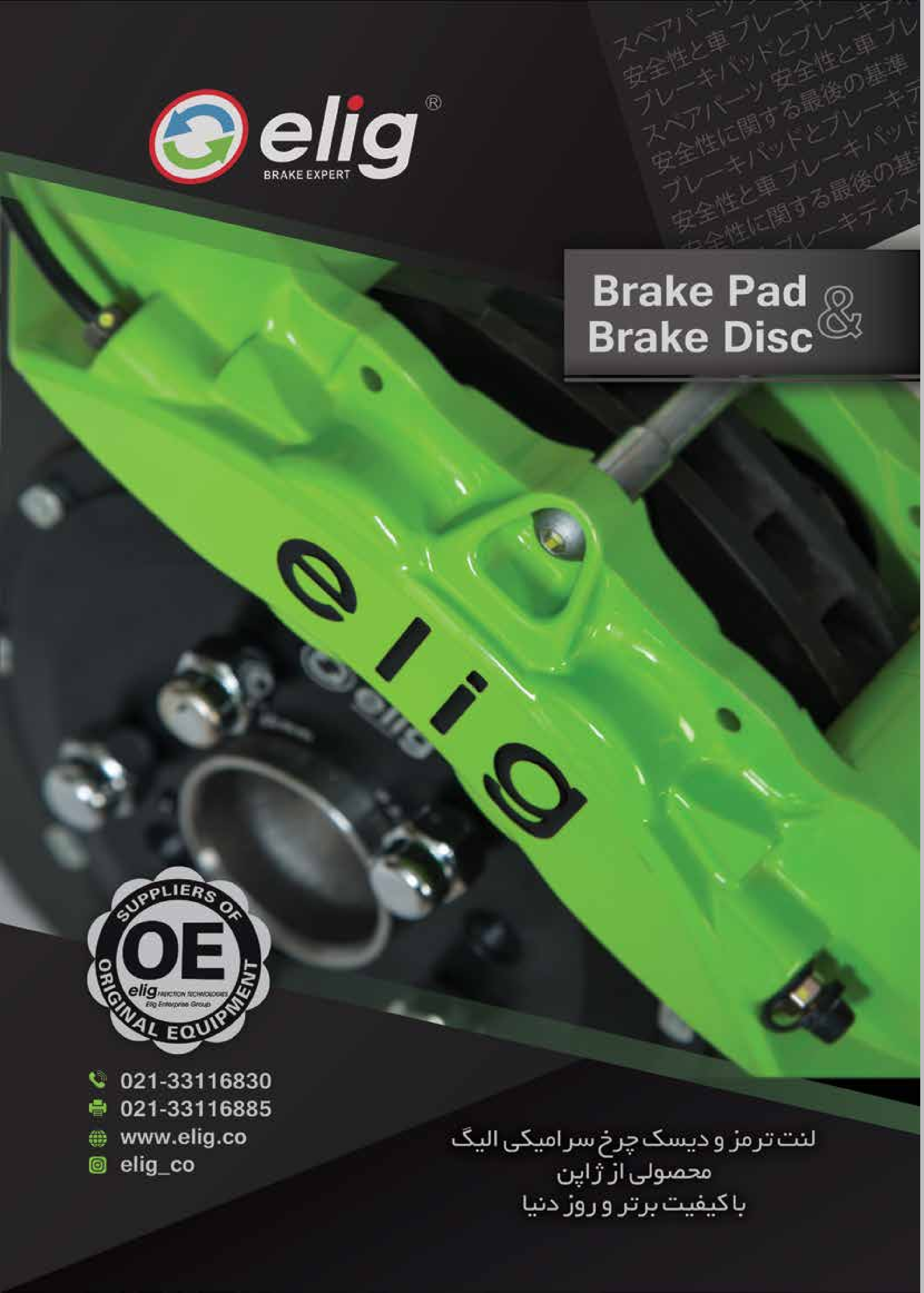
وی می‌افزاید: کیفیت لنت ترمز و نقدینگی جیب راننده نقش مهمی در استفاده از انواع لنت دارد ولی به طور قطع اگر قیمت مناسب باشد، رانندگان از لنت خارجی استفاده می کنند اما وقتی الان که نیست مجبورند از کالای ایرانی استفاده کنند.

حسین احمدی‌زاده رییس اتحادیه موسسات و شرکت‌های حمل و نقل کالای برون شهری نیز می گوید: اگر رانندگان لنت خارجی اصل با کیفیت در بازار پیدا کنند به طور قطع از آن استفاده می کنند در غیر این صورت مجبورند از کالای ایرانی استفاده کنند تا خودرو راه برود. وی اضافه می کند: ترجیح رانندگان به استفاده از لنت ترمز دیسکی خارجی است اما برای لنت‌های کاسه‌ای معمولا از تولیدات داخل استفاده می کنند.

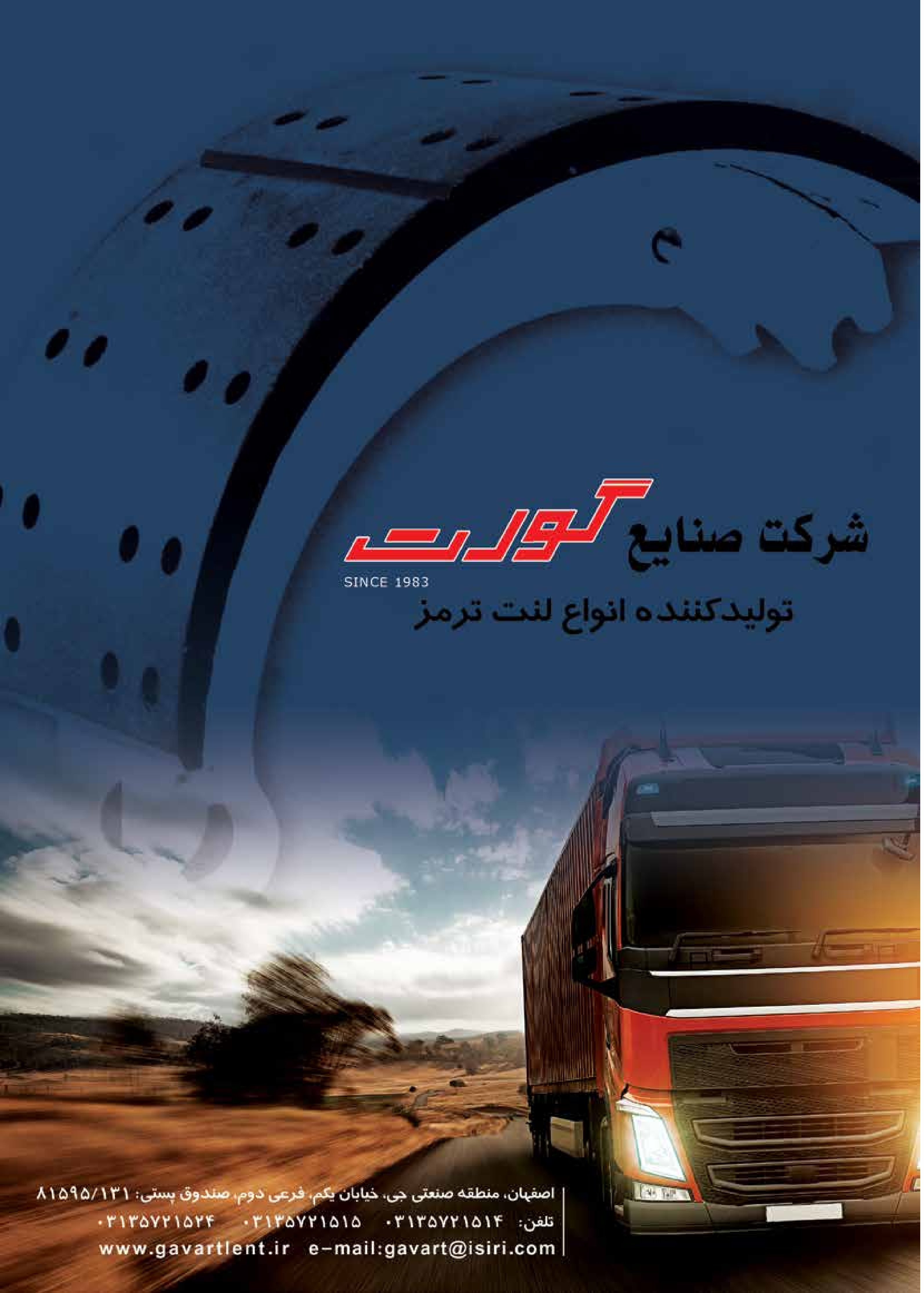
احمدی‌زاده همچنین تصریح می کند: با توجه به این که درآمد رانندگان کم شده است آنها اول اقتصادی فکر می کنند تا بتوانند کارشان را پیش برند.

موضوع لنت ترمز به این زودی‌ها کهنه نمی‌شود. لنت ترمز می‌تواند به بحران‌های غیرقابل کنترل اجتماعی منجر شود. وقتی مسئولین درباره‌ی تصادفات کشور گزارش می‌دهند همیشه بخشی از تقصیر به عهده‌ی راننده و بخش دیگر مربوط به جاده است؛ هیچ وقت در این گزارش‌ها وسیله‌ی نقلیه سهمی از تصادف ندارد؛ فرض کنید اگر روزی قاعده‌ی این گزارش‌ها تغییر کند؛ خودروها چه سهمی از تصادفات را خواهند داشت؟ فرض کنید اگر گزارشی منتشر شود که بگوید که در فلان تصادف مهیب راننده فقط ده درصد تقصیر داشت و جاده بیست درصد اما هفتاد درصد تقصیر به عهده شرکت خودروسازی بود که استانداردهای ایمنی خودرو را تعیین نکرده بود و سودجویان سوداگر با ارائه‌ی لنت‌های نامناسب این حادثه دلخراش را رقم زدند! اولیای دم چه برخوردی خواهند کرد با مقصرینی که راحت پشت میزهای‌شان نشسته‌اند و از مزایای این فرصت‌ها استفاده می کنند؟ این نمونه‌ای از ده‌ها مورد بحرانی است که می‌شود به آن فکر کرد. فکر کنید اگر رانندگان وسایل نقلیه سنگین تصمیم بگیرند با لنت نامطمئن سفر نکنند چه می‌شود؟ فکر کنید اگر بخش مهمی از ناوگان حمل و نقل عمومی شهری به خاطر نداشتن لنت مناسب متوقف شود؛ چه اتفاقی می‌افتد؟

کاش مدیران برنامه‌ریز و متصدی امور فراموش نکنند که لنت ترمز به سادگی می تواند بحران اجتماعی درست کند.


elig
BRAKE EXPERT
Brake Pad & Brake Disc
SUPPLIERS OF OE ORIGINAL EQUIPMENT
elig FRICTION TECHNOLOGIES
Elig Enterprise Group
021-33116830
021-33116885
www.elig.co
elig_co
لنت ترمز و دیسک چرخ سرامیکی الیگ
محصولی از ژاپن
با کیفیت برتر و روز دنیا

موسسه
اقلیم سبز
ناشر نشریات تخصصی
رنو؛ از پنج تا تندر
Continental
The Future in Motion
SYNOLEX
5W-30 SN
HYUNDAI
HPC AUTOMOTIVE SPARE PARTS
AUTOMOTIVE GENUINE PARTS
بازرگانی امین



Franco®

www.franco.ir

ABS

ISO 9001

ANTI ASBESTOS

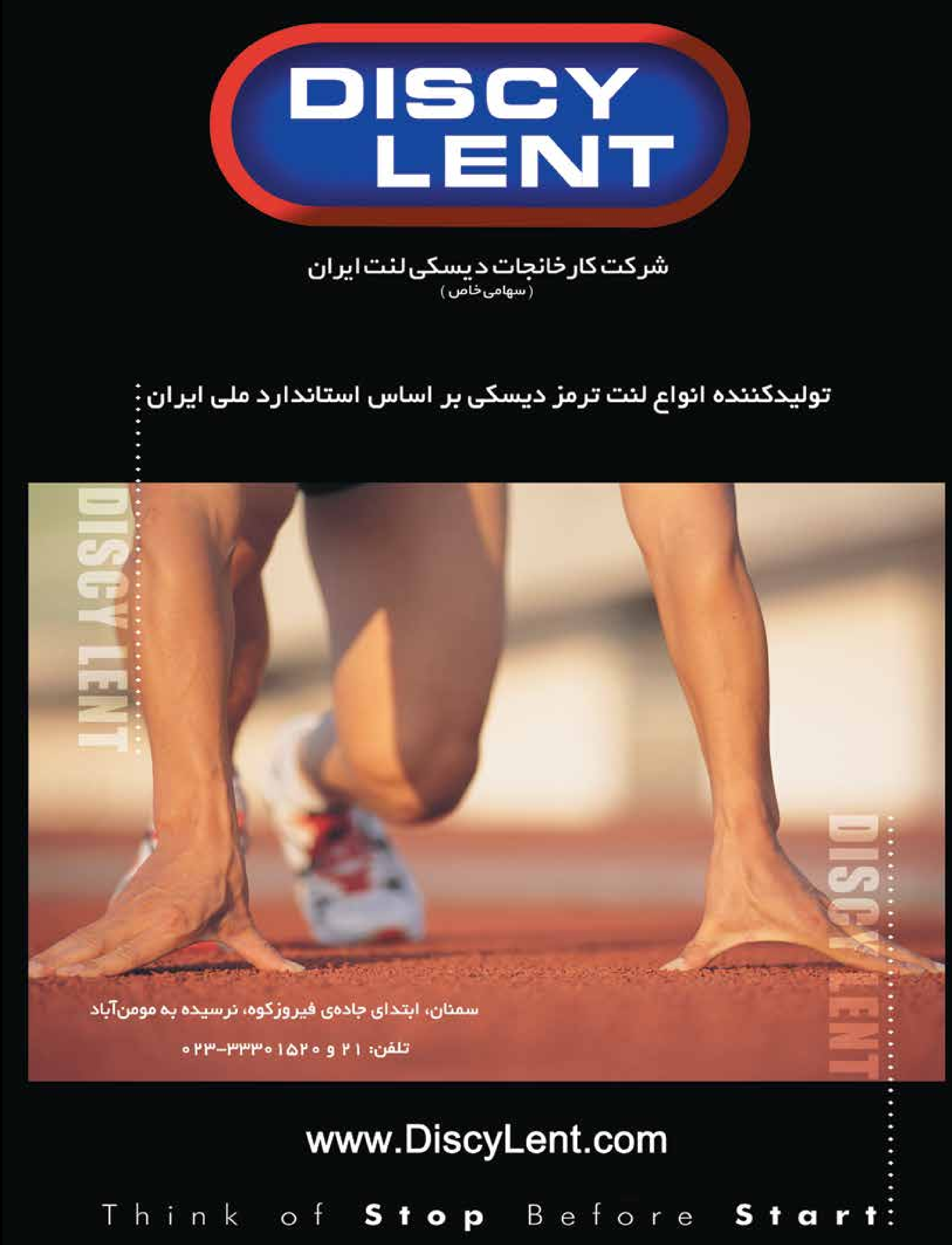
TSE

BRAKE PADS
BRAKE SHOES
لنت جلو
لنت عقب

High Lent
Razmehr Co. PJS

High Lent
Razmehr Co. PJS

تاسیس ۱۳۶۲
Asia
Asbestos-Free Brake Pads, Shoes & Lining Manufacturer
Asia Lent
بیش از ۳۰ سال تجربه تولید لنت ترمز در داخل کشور
بدون آزبست
شایسته احراز دریافت:
گواهینامه استانی رعایت حقوق مصرف کنندگان
تامین کننده خطوط تولید شرکت های خودروسازی ایران
ZAMYAD
NISSAN
SAIPA
IKCO
Saipa Yadak
مزدا یدک
دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، ابتدای بلوار آفریقا، ساختمان شماره ۵، طبقه دوم، واحد ۶
WWW.ASIALENT.COM
INFO@ASIALENT.COM
تلفن: ۲-۸۸۶۵۰۰۷۱
فکس: ۸۸۷۹۳۸۲۰



DISCY LENT
شرکت کارخانجات دیسکی لنت ایران
(سهامی خاص)
تولیدکننده انواع لنت ترمز دیسکی بر اساس استاندارد ملی ایران
سمنان، ابتدای جاده‌ی فیروزکوه، نرسیده به مومن‌آباد
تلفن: ۰۲۳-۳۳۳۰۱۵۲۰ و ۲۱
www.DiscyLent.com
Think of Stop Before Start

آفورتیس
لنت ترمز

AFORTIS Brake