

لزوم تغییر رویکرد در صنعت خودروسازی



سعید مدنی

مشاور خودروبی وزیر صنعت، معدن و تجارت

آیا ادامه همکاری با شرکت‌های بزرگ و صاحب‌نام خودروسازی جهان باعث رشد و تعالی این صنعت مادر که موتور پیشران صنعت خوانده می‌شود، خواهد شد یا حداقل بیش از آنچه تاکنون عاید ما کرده، خواهد کرد؟ آنچه مسلم است اینکه همکاری و مشارکت با شرکت‌های بزرگ باعث رشد

و توانمند شدن شرکت‌های ایرانی در زمینه تولید، مهندسی تولید، ایجاد تاسیسات و تجهیزات برای تولید و از این دست توانمندی‌ها شده که نمی‌توان منکر آن شد. ایجاد خطوط تولید بدنه، مونتاژ، خطوط رنگ و انجام بخشی از آنها در صنعت خودروی ما نهادینه شده اما آیا این مقدار توانمندی کافی است؟ به طور مسلم خیر. دست‌اندرکاران این صنعت توجه به قراردادهای منعقدشده دارند. در تمام این قراردادها موضوع انتقال دانش فنی و طراحی، صادرات و افزایش درصد ساخت داخل در بندها و تبصره‌های عریض و طویلی مطرح شده که همه عقیم مانده و به آن عمل نشده و آنچه آموخته‌ایم تنها تولید بوده و از آنجا که نشان تجاری شریک خارجی نباید خدشه‌دار شود، شیوه‌نامه‌های کنترل کیفی را ارائه داده‌اند و نظارت لازم را در این‌باره انجام می‌دهند اما نه بیشتر. بنابراین لازم است موارد را بیشتر بشکافیم و یک کالبدشکافی تحلیلی از حلقه‌های گمشده داشته باشیم. ۱- انتقال دانش فنی به بهانه اینکه امور طراحی و پژوهش و توسعه در مراکز خاص در کشور مبدا انجام می‌شود جز ارائه نقشه‌های تولیدی و مونتاژ (آن هم ناقص) یا همکاری‌های فنی و مهندسی برای اینکه قطعات آنها را حداقل خوب مونتاژ کنیم که به نشان تجاری آنها لطمه‌ای وارد نشود دستاوردی عاید خودروسازهای داخلی نکرده است. ۲- در زمینه توسعه ساخت داخلی قطعات همواره مقاومت‌هایی وجود دارد به طوری که با وجود گذشت چند دهه از تولید یک خودرو هنوز وابستگی به شرکت‌های مادر وجود دارد. در خودروهای جدید نیز به بهانه عقب‌ماندگی صنعت قطعه‌سازی داخلی مراحل توسعه ساخت داخل به‌کندی انجام می‌شود و زمانی برنامه ساخت داخل سرعت بیشتری می‌گیرد که تولید خودرو در سایر کشورها و کشور مبدا متوقف شده باشد. امتناع شرکای خارجی از اتصال قطعه‌سازان داخلی به قطعه‌سازان خارجی (vender to vendor) به بهانه مستقل بودن شرکت‌ها بوده و قادر به تکلیف آنها به همکاری با قطعه‌سازان داخلی نیستیم که این امر از معضلاتی است که روند رشد و تعالی صنعت قطعه‌سازی را کند می‌کند و در نهایت آنها ناگزیر به وارد کردن قطعات منفصله از شرکت‌های خارجی شده و در اینجا تنها کار مونتاژ را انجام می‌دهند و قطعه به نام ساخت داخلی تحویل خودروسازی‌ها می‌شود. به‌ویژه در دوره‌هایی که نرخ ارز پایین نگاهداشته می‌شود واردات قطعات ارزان‌تر از ساخت داخلی شده و تمایل به واردات افزایش می‌یابد.

تولید با تیراژ بالای یک یا چند محصول محدود برای مدت طولانی قطعه‌سازان را عقب نگه‌داشته و در نتیجه بخش طراحی و توسعه و مهندسی شرکت‌های خودروسازی نیز رشد نکرده و به مضض ورود خودروهای جدید و تقاضا برای ساخت داخل کردن قطعات به بهانه پایین بودن تیراژ و متنوع بودن آن به توجیه نداشتن سرمایه‌گذاری، در عمل آب به آسیاب خودروسازی و قطعه‌ساز خارجی ریخته می‌شود. ۳- در هیچ‌کدام از قراردادهای منعقدشده مقوله صادرات جدی گرفته نشده و با وجود اینکه مسئولیت آن به‌عهده شرکت مادر گذاشته شده به بهانه‌های مختلف اقدامی انجام نشده است.

تمامی صادرات خودروی کشور در سایه پروتکل‌های سیاسی برای محصولات قدیمی و خارج از رده و به تعداد محدودی از کشورها انجام شده که به دلیل بحرانی بودن شرایط سیاسی این کشورها همواره با تهدید تعطیلی مواجه بوده است. از آنجا که ذائقه مشتریان خودرو در سراسر دنیا متنوع شده و عمر مدل‌های خودرو کاهش یافته و با توجه به فرصت‌هایی که در چند دهه گذشته به‌دلیل مختلف از دست رفته، به‌نظر می‌رسد اگر تغییری در رویکرد این صنعت نداشته باشیم خودروسازان داخلی نسبت به تبدیل به مونتاژکاران شرکت‌های خارجی شده و ارزش‌افزوده‌های حداکثر ۲۰ درصدی در این صنعت خواهیم داشت. واردات بی‌قید و شرط خودروهای خارجی (به‌صورت CBU) در کنار تبدیل شدن خودروسازان داخلی به مونتاژکار (CKD کار) می‌تواند نقش معنی‌داری که در تولید ناخالص ملی دارد را به شدت به چالش بکشد. با توجه به این موارد به‌نظر می‌رسد باید رویکرد دیگری را در این صنعت پیگیری کرد همانطور که در کشورهای دیگر مانند کبره و به تازگی چین و مالزی و... به آن عمل شده یا در حال شکل‌گیری است. البته این بدان معنا نیست که همکاری با شرکت‌های خودروسازی به طور کامل قطع شود بلکه در کنار این شرکای خارجی باید تمرین این رویکرد جدید را آغاز کرد تا بتوان ادعای خودروساز بودن کرد و این امر امکان‌پذیر است.

از طریق همکاری یا مشارکت و یا حتی خرید بعضی از شرکت‌های گفته شده در کنار انتقال، اکتساب و توسعه فناوری، آموزش مهندسان از طریق اعزام به خارج یا آموزش داخلی، بهره‌مندی از مدیران خارجی بازنشسته دارای تجربه کار در بخش‌های مختلف خودروسازی‌ها، بهره‌مندی از مهندسان خارجی دارای تجربه کار در شرکت‌های معتبر و توسعه کمی و کیفی مراکز طراحی و پژوهشی داخلی می‌توانیم حداکثر در مدت ۵ سال تبدیل به خودروساز با نشان تجاری داخلی شویم. البته شرط اساسی و مهم، پایداری این رویکرد در توسعه صنعت است که نباید به‌هیچ وجه کند یا متوقف شود.



صنعتگران معتقدند در بخش حمایت از تولید دولت یازدهم اقدامات موثری انجام داده اما در دولت دوازدهم باید گام‌های جدی‌تری برای تکمیل برنامه‌های انجام‌شده بر داشته شود

۵ راهکار کلیدی صنعتگران به دولت دوازدهم

سعید محمد حسن سعیدزاده: پیروزی حسن روحانی در دوازدهمین انتخابات ریاست‌جمهوری با واکنش مثبت جامعه به‌ویژه اهالی صنعت مواجه شده و پیش‌بینی‌های گسترش صنعت مبنی بر واکنش‌های مثبت بازار در واکنش به انتخاب حسن روحانی محقق شده است. آنچه موجب خوشحالی صنعتگران شده امید به رفع مشکلات و

پیگیری مطالبات آنها در دولت دوازدهم با ریاست حسن روحانی است. در ۴ سال گذشته با اقدامات انجام شده موانع بزرگ تولید برطرف و تا حدودی مسیر برای حرکت به سمت پیشرفت هموار شده است. با وجود این موانعی از قبیل مشکلات بانکی، اجرا نشدن کامل قانون‌های حمایتی همچون قانون رفع موانع تولید، بهبود محیط کسب‌وکار و... اجرا

نشدن دقیق اصل ۴۴ قانون اساسی، جلوگیری از فساد و رانت گسترده در کشور، مبارزه با قاچاق، تحریک تقاضا در بازار و... هنوز صنعتگران معتقدند در موضوعات گفته شده دولت یازدهم اقداماتی انجام داده اما در دولت دوازدهم باید گام‌های جدی‌تری برداشت تا برنامه‌های انجام شده تکمیل و موانع اساسی

برطرف شود. در این مسیر نیز تدوین برنامه استراتژی بلندمدت در بخش صنعت برای روشن شدن افق چهارساله کشور برای صنعتگران از مهم‌ترین ضرورت‌هایی است که صنعتگران بر آن تاکید دارند. در همین راستا گسترش صنعت در گفت‌وگو با صنعتگران به بررسی انتظارات آنها از دولت دوازدهم به ریاست حسن روحانی پرداخته است.

تحریک تقاضا و ایجاد بازارهای داخلی و خارجی

نصرالله محمدحسین فلاح، عضو کنفدراسیون صنعت و عضو اتاق بازرگانی ایران در گفت‌وگو با گسترش صنعت ضمن ابراز خوشحالی صنعتگران از انتخاب مردم برای پیروزی حسن روحانی در انتخابات گفت: «عمده مسائلی که صنعتگران با آن مواجه هستند به ضعف در بازار برمی‌گردد

گرچه بخش بزرگی از مشکلات را تأمین مالی تشکیل می‌دهد اما مشکل اصلی ضعیف بودن بازار است که مانع رونق شده است. صنایع کشور به طور طبیعی دو بازار داخلی و صادراتی دارند. بازار داخلی به شیوه‌های مختلف می‌تواند تقویت شود. البته راهکارهای پیچیده‌ای هم طراحی شده اما باید به آنها عمل شود از جمله پولی که به‌عنوان یارانه دولت متعهد شده تأمین کند. به جای پخش و بی‌اثر شدن در جامعه به نوعی بازار داخلی به وجود بیاید. به‌طور طبیعی چون رقم یارانه به صورت مشخص در حدی نیست که برای کالاهای واسطه‌ای و سرمایه‌ای بازار ایجاد کند باید بر



کالاهای مصرفی تمرکز کرد. برای این راهکار نیز لازم است تا منابع یارانه در بخش‌های کوچک جامعه انباشته شود به‌طور مثال در تعاونی کارخانه‌ها و اداراها تجمیع شود تا رقم آن معنادار شود. در چنین شرایطی کارگر به جای خرید چند پارچه می‌تواند از طریق آن تعاونی کالاهای بزرگ‌تر را خریداری کند. از سوی دیگر اگر بدهی‌های دولت تقسیم‌بندی شود و بخشی از بدهی‌ها که قابلیت عرضه در بازار دارند را به صورت اوراق به بازار تزریق کنند تا حدودی مشکل تقاضا برطرف خواهد شد. البته بخشی از اوراق خزانه به این شکل قابلیت خرید و فروش در بازار را دارند اما رقم آن در حد ایجاد تقاضا نیست و بخش بیشتری از بدهی‌ها باید به بازار وارد شود. هزینه‌های تولید مقوله دیگری است که می‌تواند به رونق بازار کمک کند. کاهش هزینه‌ها شیوه‌های مختلفی دارد که مهم‌ترین آن بهبود فضای کسب و کار است که این کار نیز با رفع مجوزهای غیرضروری و تعدیل قوانین انجام می‌شود.

مبارزه قاطع با مفساد اقتصادی

علیرضا حائری، عضو انجمن متخصصان صنایع نساجی ایران در گفت‌وگو با گسترش صنعت درباره انتظارات صنعتگران از دولت دوازدهم گفت: «مهم‌ترین دغدغه نه تنها صنعتگران بلکه کل ساختار اقتصادی کشور مبارزه با فساد در زمینه اداری و اقتصادی است. تحقق شعارهایی همچون افزایش تولید،



اقتصادی از نظر روحی نیز جامعه را نسبت به فعالیت اقتصادی امیدوار می‌کند. از سوی دیگر به گفته وزیر صنعت، معدن و تجارت پروانه‌هایی برای احداث واحد صنعتی صادر شده که هیچ‌گاه ماشین‌آلات خط تولید در آنها نصب نشده و در برخی موارد حتی دیوار سوله نیز احداث نشده است اما تسهیلات ارزی و ریالی برای ایجاد این واحدها دریافت شده و معلوم نیست که این تسهیلات چگونه و کجا هزینه شده است. به همین دلایل است که مطالبات معوق سیستم بانکی از مرز یکصد هزار میلیارد تومان نیز فراتر رفته و بانک‌ها قادر به ارائه تسهیلات جدید نیستند و گاهی در آستانه مشکلات مالی قرار دارند. به گفته مسئولان ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، سالانه بیش از ۲ میلیارد دلار کالای قاچاق فقط از طریق گمرکات رسمی کشور به داخل وارد می‌شود. بدون شک مبارزه با قاچاق کالا کشور می‌تواند کمک موثری به اشتغال، افزایش تولید و رونق اقتصادی کند.»

اصلاح ساختار نظام بانکی کشور در جهت حمایت از تولید

عبدالوهاب سهل‌آبادی، رییس خانه صنعت، معدن و تجارت ایران و رییس اتاق بازرگانی اصفهان در گفت‌وگو با گسترش صنعت درباره انتظارات صنعتگران از دولت دوم حسن روحانی گفت: «مهم‌ترین و اصلی‌ترین خواسته صنعتگران رفع مشکلات بانکی است. حل این مشکلات بارها به شیوه‌های مختلف از دولت درخواست شده اما باوجود برخی اقدامات مشکلات اصلی هنوز پابرجاست. نرخ سود بانکی یکی از مهم‌ترین موانع بزرگ بر سر راه تولید و رقابت‌پذیری محصولات صنعتی است. محاسبات بانک‌ها برای گرفتن بهره بانکی شفاف نیست، بهره‌های مرکب که خلاف شرع و قانون است از تولیدکنندگان دریافت می‌شود. به‌طور کلی تولیدکنندگان باید تابع شرایط بانکی باشند و نمی‌توانند متمرکز بر امور صنعتی فعالیت کنند. وثیقه‌های بانکی یکی دیگر از مشکلات بانکی است،



بانک‌ها تنها وثیقه‌هایی را می‌پذیرند که سهل‌الوصول باشد و وثیقه‌های زمان اجرای طرح را نمی‌پذیرند. باوجود آنکه معاون اول رییس جمهوری در حضور بخش خصوصی دستور به رفع برخی از مشکلات بانکی داده‌اند تا تسهیلات در دسترس تولید باشد، بانک‌ها از اجرای این دستورها سر باز می‌زنند. با توجه به این عوامل ساماندهی ساختاری بانکی در جهت حمایت از تولید مهم‌ترین درخواست صنعتگران از دولت دوازدهم است. در حال حاضر هزینه‌های سربار عمده‌ترین مشکل صنایع است و بخش عمده این هزینه سربار نیز مربوط به هزینه‌های بانکی است. خوشبختانه در سال گذشته اقدامات مناسبی در زمینه هزینه‌های مالیاتی انجام و بخشودگی‌های مالیاتی برای برخی از صنایع اعمال شد اما ساماندهی مالیات ارزش‌افزوده از جمله مسائل ضروری است.

اجرای کامل قوانین حمایتی از تولید

ابوالفضل روغنی گلپایگانی، رییس کمیسیون صنعت اتاق بازرگانی ایران در گفت‌وگو با گسترش صنعت درباره خواسته بخش تولید از دولت دوازدهم گفت: «بخش‌های اقتصادی از جمله موضوعاتی است که بارها از دولت‌های مختلف درخواست شده و با توجه به شعار سال، توجه ویژه به این امر امسال حیاتی‌تر است. یکی دیگر از اساسی‌ترین مطالبات بخش خصوصی اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی است. متأسفانه اقدام جدی در دولت یازدهم نشد. البته هیچ دولتی تاکنون اقدام عملیاتی برای اجرای اصل ۴۴ به‌طور جدی انجام نداده و افزایش سهم بخش خصوصی و کوچک شدن دولت مهم‌ترین مطالبه بخش خصوصی است. دلیل بی‌توجهی به این موضوع نیز سازوکارهای اشتباه در واگذاری بخش‌های دولتی است. بنابراین امیدواریم دولت دوم آقای روحانی نسبت به اجرای اصل ۴۴ اقدام عملی انجام دهد.»



ابتدا باید دولت با هم‌اندیشی بخش خصوصی به شناسایی مشکلات و راهکارها بپردازد و در نهایت جدول زمان‌بندی راهکارها تدوین شود تا مسیر پیش‌رو تا انتهای ۱۴۰۰ مشخص شود. در حال حاضر صنعتگران با مشکلات متعددی همچون مسائل بانکی، قوانین کسب‌وکار و... دست و پنجه نرم می‌کنند که از طریق اجرای کامل قانون توسعه، قانون رفع موانع تولید، قوانین محیط کسب‌وکار و... می‌توان این مشکلات را برطرف کرد. از سوی دیگر ایجاد شفافیت در بنگاه‌های اقتصادی به‌ویژه اصناف یکی از مهم‌ترین مسائلی است که می‌تواند اصلی‌ترین بحران



تولید داخل یعنی قاچاق را کنترل کند. نوسازی خطوط تولید، ورود فناوری و... نیز از دیگر مواردی است که دولت دوازدهم در ماه‌های ابتدایی می‌تواند اقدامات موثری در بخش تولید انجام دهد. البته با توجه به اینکه دولت دوازدهم ادامه دولت مستقر است بنابراین باید از اتلاف وقت جلوگیری کرد و دولت برنامه‌های عملیاتی خود را از همین ماه‌های انتهایی دولت یازدهم شروع کند چون به طور قطع رویکردها و برنامه‌ریزی تغییر پیدا نخواهد کرد و تنها با آغاز دولت دوازدهم چند وزیر تغییر می‌کند.