

یادداشت

توسعه بازار نیازمند آینده‌نگری



امیرالله امینی
عضو هیات علمی
دانشکده اقتصاد دانشگاه
علامه طباطبایی

این واقعیتی انکارناپذیر است که در شرایط رکود اقتصادی بیشترین آسیب را تولیدکننده و بخش عرضه می‌بینند. در این شرایط برای مصرف‌کننده استفاده از محصولات وارداتی صرفه اقتصادی بیشتری دارد که این زنگ خطری برای صنعت از جمله صنعت قطعه است. این آسیب‌ها ناشی از رکود، تورم، نرخ ارز، بهره بالا، مسائل مالیاتی و دیگر عواملی است که قدرت

رقابت را از تولیدکننده داخل می‌گیرد و سهم بازار او را کاهش می‌دهد. از دیگر عوامل آسیب‌پذیری صنعت قطعه این است که قطعات ساخت ایران در شبکه جهانی راه نیافته است. بنابراین راه خروج از بحران اصلاح ساختارهای داخلی است؛ اینکه همه امور در خدمت تولید باشد ذهن و فکر مسئولان سیاست‌گذار به سمت تولیدمحوری برود تا انگیزه لازم ایجاد شود. در بحث صادرات نرخ تمام‌شده به دلیل تورم بالاست از این رو، توان رقابت از قطعه‌ساز گرفته شده است. برای راهایی از این فضا باید تقاضا ایجاد شود. از سوی دیگر، دست برای وارد کردن قطعه زیاد است و واردات قطعات نیز مسئله‌ای است که نیاز به بررسی ابعاد مختلف آن دارد؛ قاچاق کالاها، تعرفه آنها و... برنامه‌ها نیاز به اصلاح دارد تا بعد تولید پررنگ‌تر شده و کنار آن با کاهش برخی چالش‌ها مانند بهره‌های بانکی و... تلاش شود محصولات با نرخ رقابتی عرضه شود که امکان همراهی در شبکه جهانی را داشته باشد. تجهیز بخش‌های تحقیق و توسعه می‌تواند بسیار راهگشا باشد که در صنعت ناپایده گرفته شده و هزینه‌ای که برای آن باید در نظر گرفت به دلیل مشکلات مالی و کمبود نقدینگی انجام نشده است. نگاه به آینده باعث می‌شود تا نوع تفکر در تولید تغییر کند زیرا پیشرفت و توسعه یکی از الزامات فعالیت‌های تولیدی است. رمز ماندگاری برخی نشان‌ها در بازارهای جهانی به همین امر برمی‌گردد که از سوی تولیدکننده داخلی نادیده گرفته شده است.

خبر

افزایش تولید محصولات با محوریت ارتقای کیفی



رییس انجمن مدیریت اجرایی کشور گفت: حمایت در حوزه معافیت‌های مالیاتی و تسهیلات ارزان‌نرخ می‌تواند برای صنعت خودرو جزو حمایت‌های اصولی باشد که تاثیر بسزایی بر شکوفایی صنعت خودرو کشور خواهد داشت. به گزارش سایپانیوز، حسین

وظیفه‌دوست، رییس انجمن مدیریت اجرایی کشور و استاد دانشگاه علوم تحقیقات به همراه تعدادی از استادان و دانشجویان مقطع دکتری بازاریابی و فروش با هدف تعامل بیشتر دانشگاه و صنعت از خطوط تولید شرکت سایپا بازدید کرد. در حاشیه این بازدید وظیفه‌دوست گفت: در بازدید از خطوط تولید سایپا شاهد توان و انگیزه کارگران ایرانی در خطوط تولید هستیم که با انگیزه بالا در حال تولید خودرو هستند و به طور قطع اگر کارگر ایرانی را باور داشته باشیم شاهد موفقیت‌های بیشتر در صنعت خواهیم بود. وی گفت: با توجه به تغییر رویکرد در سکان مدیریت مجموعه سایپا در راستای افزایش تولید و کیفیت‌محوری، امروز شاهد رشد چشمگیر تولید باکیفیت با حضور متخصصان و کارگران ایرانی در این خودروسازی بزرگ کشور هستیم. این استاد دانشگاه گفت: این خودروساز نشان داده که در حوزه صادرات نیز شرایط بهتری نسبت به رقیبان دارد و با این توان و ظرفیتی که در مجموعه سایپا هست می‌توان گفت روز به روز شاهد رشد چشمگیر تولید باکیفیت و حضور قدرتمند در بازارهای صادراتی منطقه خواهیم بود. رییس انجمن مدیریت اجرایی کشور درباره نوسان‌های ارزی گفت: با افزایش مواد اولیه و نهاده‌های تولید بسیاری از شرکت‌ها ناگزیر هستند که در کالاهای خود افزایش نرخ داشته باشند و در صنعت خودرو نیز با توجه به وابستگی بسیاری از قطعات مورد نیاز به نرخ ارز، افزایش نرخ خودروها منطقی است. وی با بیان اینکه یکی از مواردی که به توجه ویژه در صنعت خودرو نیاز دارد خدمات فروش و پس از فروش است، گفت: به طور قطع در صورت خدمات‌دهی ویژه و مناسب‌تر در آینده‌های نوسان‌دار شاهد افزایش رضایت مشتری ایرانی از صنعت داخلی و حمایت هرچه بیشتر هموطنان از این صنعت پیشرفت‌ناز و قدرتمند خواهیم بود. او تاکید کرد: در چند سال گذشته معدود مدیرانی سکان هدایت مجموعه سایپا را برعهده داشته‌اند که از جنس صنعت باشند. مدیریت فعلی سایپا شرایط قطعه‌سازان را به خوبی درک می‌کند و کسی که پله پله در صنعت و کسب‌وکار رشد کند در هدایت مجموعه موفق‌تر خواهد بود. وی افزود: مدیرعامل سایپا علاوه بر درک درست از وضعیت قطعه‌سازان، نگاه ویژه‌ای نیز به مشتریان و سهامداران دارد و در مدت مدیریت قاسم‌چهرودی با تصمیم‌های درست و تولید محصولات باکیفیت و متنوع در راستای رشد و ارتقای این مجموعه کسب رضایت مشتریان را دنبال کرده است. وظیفه‌دوست درباره تعرفه خودروهای وارداتی و حمایت از صنعت خودرو گفت: حمایت‌های دولت و مجلس شورای اسلامی باید اصولی باشد. بنابراین حمایت در حوزه معافیت‌های مالیاتی و تسهیلات ارزان‌نرخ می‌تواند برای صنعت خودرو جزو حمایت‌های اصولی باشد که تاثیر بسزایی بر شکوفایی صنعت خودرو کشور خواهد داشت.



منصور معظمی

رفتار ما با شرکت‌هایی که به تعهدات خود عمل نکنند متفاوت از گذشته خواهد بود. بنابراین اگر قراردادی بسته می‌شود شرکت‌ها ناگزیر به پایبندی به تعهدات خود هستند و هر یک از طرف‌ها باید به وظایف خود درست عمل کنند

به شکل «سی‌کی‌دی» و تعطیلی صدها واحد تولیدی-صنعتی با تعطیلی بیش از ۵۰۰ واحد قطعه‌سازی و از بین بردن ۲۰ هزار فرصت شغلی و همچنین بارانت و فساد اداری ثروت‌های کلان به دست آوردند. حجازی در تشریح راهکارهای برون‌رفت از این وضعیت صنعت موتورسیکلت به تشکیل گروه کارشناسی اشاره کرد و گفت: بر مبنای شعار سال باید وزارت صنعت، معدن و تجارت گروه کارشناسی تشکیل دهد اما نه به کمک انجمن صنعت موتورسیکلت زیرا این انجمن حامی صنعتگران نبوده و بی‌طرف نیست. همان افرادی که از فرصت‌ها برای منافع خود استفاده کردند امروز نیز این انجمن را در اختیار دارند و با لابی‌هایی که در اداره‌جات برای خود به دست آورده‌اند اجازه نمی‌دهند مسیر تولید به شکل واقعی طی شود. همچنین لازم است دولت ارز را برای موتورسیکلت‌های «سی‌کی‌دی» ممنوع کند و بر اساس برنامه‌های دهه ۸۰ نیز فقط قطعاتی که در داخل قابل ساخت نیستند مانند کمک‌ها، تویی، کیلومترشمار و اینچین که ۴۵ درصد موتورسیکلت را تشکیل می‌دهند، وارد شوند. برای باقی قطعات امکان ساخت در کشور فراهم است و تولید می‌شوند.

محصولات جدید و افزایش ارزش سهام

شرکت‌های خودروسازی پس از موج خصوصی‌سازی در کشور، بخش عمده‌ای از سهام‌شان در سید سهامداران قرار گرفت که این موضوع سبب شد تا این شرکت‌ها در صورت اوراق بهادار، جایگاهی استراتژیک پیدا کنند و جزو یکی از صنایع مهم در بازار سرمایه شوند که با توجه به تاثیر صنعت خودرو در ایجاد اشتغال و ارزش‌افزوده در کشور بسیار مورد اهمیت قرار دارد. در بحث خودروهای جدید ولید هلالات، یکی از کارشناسان بخش بورس درباره تاثیر آنها بر نرخ سهام خودروسازان گفت: محصولات دارای حاشیه‌های سود متفاوتی هستند. محصولات در در نظام قیمت‌گذاری هستند و شوروی ملی رقابت نرخ آنها را تعیین می‌کند(خودروهای زیر ۵۰ میلیون تومان) به طور عمده دارای حاشیه سود اندک هستند اما محصولات جدید که مبلغ فروش زیادی دارند حاشیه سود بسیار متفاوتی از سایر محصولات مانند پژو ۲۰۶ یا ۴۰۵ خواهند داشت. بنابراین محصولات جدید هر قدر تیراژ بیشتری داشته باشند، روی حاشیه سود خودروساز تاثیر زیادی خواهد داشت. هر قدر خودروساز بتواند سهم این محصولات را در سبد کالایی خود افزایش دهد، سود بیشتری دریافت خواهد کرد و به همان نسبت ارزش سهام آن خودروساز بالاتر می‌رود.

رویکرد خودروسازان بین‌المللی

سیدمصطفی صغاری از دیگر کارشناسان بورس در این باره ادامه داد: واقعیت این است که خودرو در اقتصاد، کالایی لوکس به شمار می‌رود و این امر به درآمد خانوارهایی که برای خرید اقدام می‌کنند، بستگی دارد. از سوی دیگر، تنوع تولید در صنعت خودرو موضوع مهمی است و این‌گونه نیست که خودرو به هر قیمتی فروخته شود و باید در بازار رقابتی ارزش آن برآورد شود. واقعیت این است که ایران خودرو رقیبان بیشتری دارد و جوینت‌نچر شدن آن با شرکت پژو تاثیر زیادی بر نرخ سهام آن دارد. مدل‌های جدیدی که این شرکت در حال ساخت آنها در کشور است در آینده نشان می‌دهد(هنگامی که محصولات وارد بازار شوند) که چقدر روی حاشیه سود آن تاثیر مثبت داشته است. البته رویکرد شرکت پژو بر آینده صنعت خودرو تاثیر بسیاری دارد. وی تصریح کرد: یکی از صنایعی که در برنامه از آن نام برده می‌شود، خودرو است و طبیعی است هر تصمیمی از سوی شرکای اروپایی گرفته شود، روی درآمد صنعت خودرو کشور تاثیر دارد.



عکس: مهدی کاوه‌ای

«گسترش صنعت» مهم‌ترین رویدادهای خودرویی هفته گذشته را بررسی کرد

صنعت خودرو از انعقاد قرارداد تا بازار سهام

افزود: در گذشته با وجود تحریم ورود برخی قطعات، واردات خودرو بسیار راحت بود. اما در قراردادهای جدید طرف خارجی دیگر نمی‌تواند به راحتی عقب‌نشینی کند زیرا به لحاظ مالی درگیر همکاری شده و سرمایه‌گذاری کرده است. تجربه‌های گذشته در قراردادهای جدید لحاظ شد. بنابراین مسائل گذشته به این راحتی دیگر نمی‌تواند از سوی شرکای بین‌المللی اتفاق بیفتد. کاکایی در ادامه اشاره کرد: همچنین برنامه‌های توسعه‌ای در صنعت خودرو دیده شده که در ۲ سال گذشته باعث جهش بزرگی در این صنعت شده است. صنعت خودرو در حال ورود به لابه‌های عمیق‌تر این صنعت به طور خاص توسعه قطعه‌سازان بوده که به قراردادهای بیشتر در سطح بین‌الملل نیاز دارد.

داخلی‌سازی قوای محرکه تجاری‌ها

در ادامه، زمانی که امریکا نسبت به برنامه سخنان ضد و نقیضی اعلام کرد یکی دیگر از قراردادهای خودرویی ایران در ایدرو منعقد شد و ماموت و عقاب‌افشان ۲ خودروساز فعال داخلی در بحث خودروهای تجاری، توافقنامه همکاری با اسکانیای سوئدی را امضا کردند. در این مراسم که با حضور منصور معظمی، معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت و رییس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و پیتر شولپوم، قائم‌مقام مدیرعامل شرکت اسکانیا برگزار شد، معظمی با اشاره به سخنان رییس جمهوری گفت: رییس جمهوری، طرحی را مبنی بر نوسازی ناوگان حمل‌ونقل شهروندان سنگین کشور اعلام کرد زیرا امروز تعداد قابل توجهی از تردهای کشور مربوط به خودروهای سنگین است. این امر علاوه بر مصرف بالای سوخت باعث آلودگی بسیار محیط‌زیست شده است. وی ادامه داد: با توجه به مشکلات آلودگی هوای کشور و ظهور فناوری‌های نو در صنعت خودرو و همچنین از آنجا که یکی از وظایف دولت فراهم کردن شرایط مناسب برای زندگی بهتر شهروندان است، این امر مهم در دستور کار قرار گرفت. بنابراین تصمیم گرفته شد ۲۰۲ هزار و ۵۰۰ وسیله نقلیه سنگین در بازه زمانی ۳ ساله جایگزین خودروهای فرسوده و آلاینده شود. معظمی به صرفه‌جویی انرژی در این بستر پرداخت و بیان کرد: می‌توان گفت به این شکل به طور متوسط ۱۳ میلیون لیتر سوخت در روز ذخیره شده است. به عبارتی، سالانه حدود ۴ میلیارد لیتر سوخت ذخیره می‌شود. مدیرعامل ایدرو درباره منابع مالی این پروژه توضیح داد: برای این طرح از محل صرفه‌جویی انرژی، سرمایه‌گذاری خواهد شد. رییس هیات‌عامل ایدرو گفت: ساخت داخل قطعات، یکی از نکته‌های بسیار مهم این توافقنامه به شمار می‌رود که با سرمایه‌گذاری شرکت اسکانیا و طرف ایرانی انجام خواهد شد. معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت اظهار کرد: سال‌ها است تولیدکننده خودرو

همکاری‌ها ادامه دارد

با رفتارهای دوگانه امریکا به نظر می‌رسد این بار صنعت خودرو با تجربه بیشتر دچار سختی‌های اوایل دهه ۹۰ نشده و حرکت رو به جلوی خود را حفظ کند. منصور معظمی، رییس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) در گفت‌وگو با «گسترش صنعت» درباره رفتار دوگانه امریکا با برجام و تاثیر آن بر قراردادهای صنعت خودرو معتقد است که اقدام‌های امریکایی نمی‌تواند هیچ تاثیری بر قراردادهای خودرویی داشته باشد. او گفت: قراردادهایی که تا امروز بسته شده وارد مرحله اجرایی شده و فعالیت‌ها نیز آغاز شده است. رییس هیات‌عامل ایدرو افزود: معتقدم اتفاق خاصی در این زمینه نخواهد افتاد زیرا اگر تغییری در این روند رخ دهد این شرکت‌های خارجی هستند که فرصت‌های حاصل شده خود را از دست می‌دهند. به این ترتیب که بازار ایران را با تمام ظرفیت‌های آن از دست می‌دهند. معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت ادامه داد: ضمن آنکه رفتار ما با شرکت‌هایی که به تعهدات خود عمل نکنند متفاوت از گذشته خواهد بود. بنابراین اگر قراردادی بسته می‌شود شرکت‌ها ناگزیر به پایبندی به تعهدات خود هستند و هر یک از طرف‌ها باید به وظایف خود درست عمل کند. معظمی ادامه داد: ایران فرصت‌های زیادی دارد که یکی از این راهکارها ممنوعیت واردات است. به این ترتیب آنها بازار ایران را از دست خواهند داد.

جهش صنعت خودرو

همچنین در بخش دانشگاهی، یکی از استادان مهندسی خودرو به تجربه صنعت خودرو ایران اشاره و تاکید کرد: ایران به شرایط قیل بازمی‌گردد. امیرحسین کاکایی، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت ادامه داد: تحریم‌های ظالمانه امریکا در گذشته حتی شامل قطعه‌سازان نیز شده بود زیرا آنها به درستی دریافتند که خودرو، صنعتی کلیدی برای ایران است. او

گردد: اسکانیا در بازار خودروهای سنگین ایران پیشینه زیادی دارد. در سال‌های گذشته، همکاری اسکانیا در ایران به همراه شرکای تجاری خود(ماموت و عقاب‌افشان) توسعه زیادی درگیر همکاری شده و سرمایه‌گذاری اصلی این شرکت به شمار می‌رود. او تصریح کرد: برای داخلی‌سازی قطعات، تعهد سنگینی به طرف ایرانی داده‌ایم در حالی که در گذشته نیز اقدام‌های موثری در زمینه بومی‌سازی قطعات خودروهای سنگین انجام شده است. این همکاری قرار است در فاز گسترده‌تر ادامه پیدا کند زیرا علاقه‌مندی دولت ایران برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل خودروهای سنگین، روند همکاری را تقویت می‌کند. شولپوم در ادامه، به استانداردهای جدید اشاره کرد و گفت: چون دولت ایران در زمینه آلودگی خودروها استانداردهای جدیدی را مطرح کرده است، شرکت اسکانیا نیز تصمیم دارد در این زمینه، فناوری‌های نو طراحی کند. طرح نوسازی تجاری‌ها در ایران باعث شد شرکت اسکانیا در ادامه همکاری خود در گام دوم، سرمایه‌گذاری مشترکی با طرف‌های ایرانی داشته باشد. داخلی‌سازی قطعات این خودروها و نیز آموزش تامین‌کنندگان برای تولید قطعات باکیفیت و دارای استاندارد جهانی، روندی زمانبر و طولانی بوده و نمی‌خواهیم در زمینه کیفیت محصولات، اعتماد مشتریان را از دست بدهیم. بر همین اساس، به ایدرو پیشنهاد کردیم در ارتقای کیفی فناوری تامین‌کنندگان، همکاری‌های نزدیک‌تری شود.

از صادرات تا واردات

موتورسیکلت به عنوان یکی از صنایع بومی موضوعی دیگر بود که «گسترش صنعت» در هفته جاری پیگیر آن شد. ابوالفضل حجازی، عضو هیات‌مدیره انجمن تولیدکنندگان موتورسیکلت درباره شکل‌گیری این صنعت در کشور گفت: صنعت موتورسیکلت در ایران از دهه ۴۰ با مونتاژ آغاز و در دهه ۵۰ بخشی از قطعات داخلی‌سازی شد. به طور نمونه، شرکت «ایران دوچرخ» ساخت بسیاری از قطعات را مانند قطعات بدنه، باک، زین، طوقه و اگزوز در فاصله دهه ۵۰ و آغاز دهه ۶۰ در کارخانه خود آغاز کرد. این روند تا دهه ۷۰ ادامه یافت. پس از پایان جنگ تحمیلی و در دوره ریاست‌جمهوری مرحوم هاشمی‌رفسنجانی شرایط کشور جهش زیادی در بحث ورود فناوری، جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی داشت و در این زمان شرکت‌های موتورسیکلت‌سازی رشد و توسعه زیادی پیدا کردند. در این دوره بود که بخش خصوصی نیز وارد شد. وی معتقد است خطا در صنعت موتورسیکلت از ابتدای دهه ۸۰ آغاز شد که به یکباره تعداد کارخانه‌ها افزایش چشمگیری داشت و به ۲۲۰ کارخانه رسید و برای این امر سرمایه‌گذاری هنگفتی شد. او گفت: ضرورت داشت وزارت صنایع سابق مگری این امر بود سرمایه‌ها را به این سو هدایت می‌کرد که ۱۰ یا ۲۰ مجموعه فعال به شکل شرکت سهامی به وجود می‌آمد. اگر این‌گونه می‌شد با آن حجم از سرمایه، امروز یکی از بزرگترین کارخانجات صنعت موتورسیکلت را به لحاظ تامین بازار داخل، داخلی‌سازی قطعات، صادرات، فناوری و دانش روزآمد در جهان داشتیم. عضو هیات‌مدیره انجمن تولیدکنندگان موتورسیکلت خاطر نشان کرد: از ۲۲۰ کارخانه امروز به ۳۰ تولیدکننده رسیده‌ایم که به دلیل ورشکستگی و از دست دادن سرمایه بسیاری تغییر شغل دادند و فقط گروهی به ثروت‌های بادآورده دست یافتند. این گروه با وارد کردن موتورسیکلت‌هایی



ابوالفضل حجازی

لازم است دولت ارز را برای موتورسیکلت‌های «سی‌کی‌دی» ممنوع کند و بر اساس برنامه‌های دهه ۸۰ فقط قطعاتی که در داخل قابل ساخت نیستند وارد شوند

ایران، بازاری استراتژیک

پیتر شولپوم، قائم‌مقام مدیرعامل شرکت اسکانیا در بازارهای استراتژیک یکی دیگر از سخنرانان این نشست بود. وی عنوان