

صنعت خودرو در هفته‌ای که گذشت

صنعت خودرو

در زنجیره تغییرات لحظه‌ای

فاطمه امیراحمدی: سال ۹۷ روزهای پرچالشی را برای صنعت خودرو رقم زده است؛ تغییر قوانین، تصویب بخشنامه‌ها و آیین‌نامه‌های مختلف به نوسان‌های ارزی، مشکلات گمرک، تورم و... اضافه شد. مقولاتی که هر سال صنعتگر را درگیر و روند تولید را دشوار کرده بود. بازار افسارگسیخته خودرو که زمانی، قیمت‌هایش سیر صعودی دارد و گاهی نزولی، اگر وضعیت تولیدکننده را نادیده بگیریم سردرگمی متقاضیان را به وجود می‌آورد. در این بین، برخی به نرخ دستوری اشاره می‌کنند و بعضی به عملکرد خودروسازان در این بازار برای آنکه نرخ محصولات خود را افزایش دهند. همچنین، ممنوعیت واردات خودرو از آغاز تیر امسال برخی از برنامه‌های تدوین شده را به کما برد. اسقاط خودروها از آن جمله بود. حال پرسش این است که انحصاری شدن بازار داخل، کیفیت و استانداردها را در چه وضعیتی قرار داده است؟ از خودرو که بگذریم، صنعت قطعه به عنوان بخش خصوصی وضعیت به مراتب پرفرنگ‌تری دارد. برخی از سازندگان بزرگ با سرمایه‌گذاری هنگفتی که در این صنعت دارند با ناامیدی امروز خود را به فردا می‌رسانند. کمبود نقدینگی از آغاز دهه ۹۰ این صنعت را کوچک و کوچک‌تر کرده است. خودروسازان به دلیل مشکلات مالی خود قادر به پرداخت مطالبات و بدهی قطعه‌سازان نبوده و گاهی دیرکرد پرداخت به یک سال هم می‌رسد. درحال حاضر نیز دپو شدن محصولات و درخواست مابه‌التفاوت نرخ ارز دولتی دریافت شده و ارز آزاد، سرمایه‌های تولید را به جیب دولت سرازیر می‌کند. صنعت خودرو کشور با توجه به شرایط سیاسی و اقتصادی موجود، به لحاظ استانداردی و کیفی جایگاه مطلوبی نداشته به طوری که بنا بر گفته کارشناسان مراکز فنی، حتی خودروهای نوشاره نیز نمی‌توانند برخی از آزمون‌های معاینه فنی را بگذرانند. هفته سوم مرداد «گسترش صنعت» روزهای پرگلابه‌ای از سوی صنعتگران، نسبت به قوانین و عملکرد مدیران دولتی داشت و هر یک از تولیدکنندگان به بخشی از گره‌های صنعتی اشاره کردند. «قیمت واقعی، متقاضی کاذب را حذف می‌کند»، «برنامه‌ای برای تغییر استانداردهای اجباری وجود ندارد»، «مطالبات معوقه به کندی پرداخت می‌شود»، «فقط ۶۰ درصد نوشاره‌ها معاینه فنی برتر دریافت کردند» و «عطای دپوشده‌ها به لقای بخشیده شد» موضوع‌های این هفته بود که مروری بر آنها خواهیم داشت.



عکس: مهدی کاوه‌ای



سید نواب حسینی‌منش

معصوم نجفیان

مهدی مطلب‌زاده

نیره پیروزبخت

شاپور سامعی

سعید صبوری

احمد نعمت‌بخش

یک بام و دو هوای قیمت گذاری

یکی از موضوع‌های بحث‌برانگیز در صنعت خودرو تعیین نرخ از سوی شورای رقابت است. صنعتگران از آن به عنوان «نرخ دستور» نام می‌برند و معترض هستند در حالی که نرخ مواد اولیه ۲ تا ۳ برابر شده نرخ خودرو و در پی آن، نرخ قطعات افزایش بسیار ناچیزی داشته است.

احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان ایران در این باره گفت: یکی از چالش‌های اساسی بازار خودرو این است که با آغاز پیش‌فروش خودروها، سرمایه‌های سرگردان موجود در بازار به این سو هدایت می‌شوند و با وجود محدود بودن عرضه متقاضیان کاذب بسیاری برای خرید در صف قرار می‌گیرند.

به طور نمونه، قرار است ۵۰ هزار خودرو پیش‌فروش شود اما ۵۰ هزار نفر برای خرید اقدام می‌کنند. در چنین شرایطی احتمال موفقیت هر فرد یک به ۱۰۰ خواهد بود.

دبیر انجمن خودروسازان ایران پیشنهاد کرد: اگر خودروساز هنگام پیش‌فروش محصولات، اعلام کند نرخ خودروها هنگام تحویل بر اساس حاشیه بازار تعیین شود تمام آمار مربوط به متقاضیان کاذب(پول‌های سرگردان) از بین می‌رود.

اگر مسئولان دولتی بپذیرند که نرخ خودرو در حاشیه بازار نه از سوی شورای رقابت تعیین شود به طور قطع نرخ خودرو تعدیل می‌شود. نعمت‌بخش اعلام کرد: انجمن خودروسازان ایران جلسه‌هایی با رئیس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران(ادرو) داشت و پیشنهاد خود را ارائه داد.

امیدواریم دولت این درخواست را بپذیرد و

عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و خودروسازی کشور مدعی شد: کسانی که مواد اولیه را با دلار دولتی وارد کرده‌اند در بازار آزاد با نرخ امروز ارز به فروش می‌رسانند.

صبوری افزود: در نتیجه، واحدها با زیان در حال فعالیت هستند. با توجه به بزرگ و کوچکی واحدهای صنعتی این زیان بین ۴۰ تا ۱۰۰ درصد است.

در خواست‌های نامتعارف دولتی

در میانه این هفته انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرویی نشست خبری داشت و به گلابه خودتحریمی‌ها(قوانین جدید) پرداخت.

شاپور سامعی، نایب‌رئیس انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرویی با اشاره به روزهای دشوار قطعه‌سازان در پی وضع قوانین جدید، گفت: بسیاری از این مصوبه‌های جدید ضدتولید بوده و اجازه استمرار به فعالیت‌ها نمی‌دهند. حدود یک هفته است که آیین‌نامه‌های جدید مانع ترخیص کالاهای واردشده به گمرکات شده است.

این نوع برخوردها و آنچه از آغاز سال با تغییر قوانین و مصوبه‌ها در صنعت کشور رخ داد سبب شد تا صنعتگر نتواند تولید مستمر داشته باشد.

تیراژ تولید خودروسازان در ۵ ماه نخست سال نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۵۰ درصد افت داشت و این در ادامه چالش عرضه را به وجود آورد. درحال حاضر ۳ شرکت هلدینگ تولیدی شیفت‌های کاری خود را کاهش داده‌اند به طوری که فقط ۳ روز در هفته فعالیت دارند.

سامعی درباره گره‌هایی که روز به روز در این صنعت محکم‌تر می‌شود، گفت: با توجه به وضعیت واحدهای تولید و کمبود نقدینگی که از سال‌ها قبل از سوی صنعتگران اعلام شده، قطعه‌سازان منابع مالی کافی برای پرداخت مابه‌التفاوت و ترخیص محصولات در اختیار ندارند و عطای آن را به لقای می‌بخشند.

ارتقای کیفی خودروها

سازمان ملی استاندارد ایران اسفند ۹۵ اعلام کرد که تعداد استانداردهای خودرویی از ۵۵ به ۸۵ مورد افزایش یافته است. بر اساس این مصوبه، اگر خودرویی قادر به گذراندن تعداد استانداردهای تعریف‌شده تا هر یک از زمان‌بندی‌های اعلامی نباشد، تولیدش متوقف می‌شود. همچنین، پلیس راهور ناجا از شماره‌گذاری آنها خودداری خواهد کرد. آیا با وجود شرایط تحریمی استانداردهای اجباری هشتادوپنج‌گانه خودرویی همچنان ادامه خواهد یافت؟ نیره پیروزبخت، رئیس سازمان ملی استاندارد ایران در این باره پاسخ داد: درحال حاضر برنامه‌ای برای تغییر وجود ندارد زیرا موضوعی است که از پیش به خودروسازان اعلام شده بود. مذاکراتی با وزارت صنعت، معدن و تجارت و خودروسازان انجام شد. خوشبختانه بسیاری از خودروهایی که امروز به دست مصرف‌کننده می‌رسد دارای شرایط مناسب استاندارد بر اساس مولفه‌های هشتادوپنج‌گانه است. امیدواریم باقی خودروها نیز بتوانند خود را به این سطح از کیفیت برسانند. وی در ادامه افزود: با توجه به شرایط تحریمی موجود اگر خودروسازان به سوی استانداردهای خودروها

گام‌های مثبتی بردارند، می‌توان زمان بیشتری برای تحقق ۱۰۰ درصدی استانداردها به آنها اعلام کرد. رئیس سازمان ملی استاندارد ایران گفت: در چند ماه گذشته ۸ مدل خودرو که نتوانستند مصرف سوخت خود را بر اساس استانداردها از آغاز تیر ۹۷ کنترل کنند و نیز ۳ مدل که استانداردهای شصت‌ودوگانه را نداشتند متوقف شدند. بنابراین انتظار داریم از سال آینده خودروهایی که در بازار عرضه می‌شوند به لحاظ کیفیت متفاوت بوده و از مطلوبیت بیشتری برخوردار باشند.

موتورسیکلت نیز به عنوان یکی از وسایل نقلیه، آلاینده‌ی زیادی دارد. قدیمی بودن مدل‌ها و دستکاری میزان سوخت آنها سبب شده تا بنزین بیشتری بسوزد و تولید کربن کنند. پیروزبخت در این باره گفت: موارد استاندارد جدید به مولفه‌های پیشین اضافه شده و از ۱۷ به ۲۵ مورد افزایش یافته است. تحول‌ها در این صنعت آغاز شده و بر اساس هماهنگی سازمان حفاظت محیط‌زیست و وزارت صنعت، معدن و تجارت تولید ۴۲ مدل که استانداردهای لازم را نداشتند، متوقف شد.

بانک ملی، از پیش‌تازان حمایت از تولید کالای ایرانی و صنعت داخلی



گروه صنعت: بانک ملی در راستای فرامین رهبر معظم انقلاب و در حمایت از تولیدات داخلی با ایجاد تسهیلات و تزریق نقدینگی به کارخانه‌ها و کارگاه‌های تولید داخلی از تعطیلی کارخانه‌های صنعتی و افزایش نرخ بیکاری جلوگیری به عمل آورده است. بانک ملی با ارائه بسته‌های ریالی و ارزی توانسته است در شرایط فعلی بازار اقتصادی و شرایط تحریم، در حمایت از صنایع تولید داخلی گام‌های اساسی بردارد. یکی از شرکتهای تولیدی داخلی، گروه صنعتی شرکت آذین‌خودرو است که در این سال‌ها با حمایت بانک ملی که یکی از حامیان اصلی این گروه صنعتی است، در اجرای بومی‌سازی و صرفه‌جویی ارزی تولید قطعات و ترمیم داخلی خودرو از آن حمایت‌های شایسته‌ای شده است.

رضا رضایی، پدر صنعت قطعه ایران در سال ۱۳۷۲ گروه صنعتی آذین‌خودرو را تاسیس کرده و با استفاده از فناوری مهندسی معکوس در بومی‌سازی قطعات تزئینی خودرو گام‌های موثری برداشته است. این گروه صنعتی با تولید ۱۷۰۰ قطعه تاکنون توانسته است ۷۵ درصد از سهم تولیدات داخلی را در صنایع خودروسازی داخلی به خود اختصاص دهد. همچنین، این واحد صنعتی توانسته است با ساخت داخل قطعات داخلی و تزئینی خودرو بری ۵ هزار نفر اشتغال مستقیم و برای ۴ هزار نفر اشتغال غیرمستقیم ایجاد کند.

آذین‌خودرو درحال حاضر ۶۶ درصد از قطعات تزئینی محصولات گروه صنعتی ایران‌خودرو و ۳۳ درصد از قطعات تزئینی تولیدات گروه صنعتی سایپا را تأمین می‌کند. بانک ملی در سال‌های

ششماه معمول این است که با تحویل کالایی هزینه آن پرداخت شود. این روند در خودروسازی دارای زمان‌بندی مشخصی است. به طور عموم از یک تا ۴ ماه تعیین می‌شود اما با کاهش نقدینگی در واحدهای صنعتی هزینه‌ها حتی با دیرکرد یک‌ساله پرداخت می‌شود. وقتی سرمایه در گردش به کارخانه‌ها برنگردد طبیعی است ادامه فعالیت ممکن نخواهد بود زیرا تسهیلات بانکی تا حدودی می‌تواند کمک‌کننده باشد. با ادامه یافتن آن کمر تولید زیر بار هزینه‌ها خم خواهد شد. مهدی مطلب‌زاده، نایب‌رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازی کشور درباره روند پرداخت مطالبات معوقه قطعه‌سازان گفت: پرداخت‌ها از سوی شرکت‌ها سازگستر در حال انجام است اما این موضوع از سوی خودروساز دیگر با مشکلاتی همراه شده است. پرداخت‌های شرکت سایکو نسبت به گذشته رضایت‌بخش نبوده و قول‌هایی داده شده اما عملی نمی‌شود.

این در حالی است که معصوم نجفیان، مدیرعامل شرکت سازگستر در این باره عنوان کرد: با توجه به اینکه مرادوات خودروساز و قطعه‌ساز روزانه و هفتگی است تزریق مالی در حال انجام بوده اما پرداخت‌ها متفاوت است. برای سازندگان بزرگ پرداخت‌ها در قالب خرید دین است و برای همکاران صنعتگران کوچک و متوسط پرداخت‌ها به شکل نقدی انجام می‌شود. مطلب‌زاده در پاسخ به این موضوع از متوقف شدن خرید دین از سوی خودروسازان خبر داد و گفت: یکی از مولفه‌های پرداخت بدهی‌ها از سوی خودروسازان به قطعه‌سازان بزرگ خرید دین بود. درحال حاضر این امر تا حدودی دچار افت شده و مشخص نیست عاقبت صنعت قطعه چه خواهد شد. شرکت سایپا به دلیل پرداخت‌های هفتگی خود خرید دینش را متوقف کرده و شنبده‌ها حکایت

به گفته مدیران ارشد این گروه صنعتی، این کارخانه توانایی تولید این سقف برای تمامی خودروهای تولید داخل بنا بر نیاز کارخانه‌های داخلی را دارد. درحال حاضر با بومی‌سازی این قطعه از خودرو، افزون‌بر ۸۰ میلیون یورو برای کشور صرفه‌جویی ارزی به دنبال دارد.

همچنین، در گروه صنعتی سایپا در تولید خودرو رهام ۷ درصد از قطعات داخلی این خودرو را این شرکت تولید و تأمین می‌کند.

حال امیدواریم با ارائه بسته‌های حمایتی و تسهیلات ارزی بیشتر به وسیله بانک ملی و دیگر بانک‌ها در حفظ و توسعه شرکتهای صنعتی که در امر اشتغالزایی و آرزواری کمک شایانی به کشورمان می‌کنند برنامه‌های بهتری در نظر گرفته شود تا در این شرایط اقتصادی و جهانی از خطر ورشکستگی و بیکاری کارگران جلوگیری کنند.

حق با متقاضی است یا سازنده؟

از توقف خرید دین از سوی گروه صنعتی ایران‌خودرو دارد. همچنین گلابه‌هایی از سوی متقاضیان درباره تحویل نشدن خودرو پیش‌فروش شده در زمان مقرر وجود دارد. پرسش این است که چرا با وجود مشکلات صنعتی همچنان پیش‌فروش‌ها ادامه دارد؟ نجفیان درباره این موضوع توضیح داد: شرکت سایپا به شکل تعهدی فروش دارد. روش پیش‌فروش خودرو به دلیل جریان نقدینگی در تمام دنیا امری عادی است. از این رو، تعهدات ایجاد شده از سوی خودروساز بیش از حد استانداردها نیست. تولید ادامه دارد و مشکلی درباره تولید و تحویل خودرو وجود ندارد. وی ادامه داد: تعهدات همیشه وجود داشته و آمار پیش‌فروش‌ها از ۸۰ تا ۱۲۰ هزار خودرو است زیرا بخشی از منابع مالی مورد نیاز از این طریق به دست می‌آید.

مدیرعامل شرکت سازگستر در پاسخ به این پرسش که خودروساز چگونه می‌تواند با وجود کمبود مواد اولیه و قطعات مورد نیاز به تعهدات خود سر زمان مقرر عمل کند، گفت: به هر حال تناسبی بین تولید و پیش‌فروش‌ها از سوی خودروساز رعایت می‌شود و سازندگان تمام سعی خود را به کار گرفته‌اند که به تعهدات ایجادشده عمل کنند. در حالی که آمارها نشان می‌دهد تولید خودروها در سال ۹۷ با افت همراه بوده است، نجفیان گفت: تولید تا امروز نسبت به زمان مشابه سال گذشته جلوتر بوده و بر اساس ام‌پی‌اس(برنامه تولید خودروساز است. وزارت صنعت، معدن و تجارت الزاماتی دارد که به شکل سالانه به خودروساز ابلاغ می‌کند. خودروساز نیز بر اساس قدرت و ظرفیتی که دارد برنامه سالانه خود را تدوین کرده و فعالیت دارد.

همچنین این برنامه‌ها به شکل روزانه، ماهانه و سالانه پایش می‌شود) وزارت صنعت، معدن و تجارت برنامه‌ها محقق شده است.

نوشماره‌های رددشه

نیز آماده است، باید به سامانه «سیمفا» متصل شود و در این باره باید وزارت کشور اقدام کند. درباره استقرار آن در حال رایزنی هستیم و به احتمال زیاد در منطقه ۴ راه‌اندازی خواهد شد. وی ادامه داد: آمارها نشان می‌دهد از حدود ۲۵۰ تا ۲۶۰ هزار خودرویی که در طرح ترافیک ثبت‌نام کرده‌اند حدود ۱۳۰ هزار خودرو معاینه فنی برتر را دریافت کرده‌اند. البته برخی خودروهای نوشاره نتوانستند برگه معاینه فنی برتر دریافت کنند. از حدود ۵۰ هزار خودرو زیر ۴ سال ساخت بیش از ۴۰ درصد رد شدند.