

صنعت خودرو در هفته‌ای که گذشت

# مصوبه‌های سریالی تکلیف صنعت را روشن نمی‌کند



فاطمه امیر احمدی: صنعت خودرو روزهای پرتنش را پشت‌سر می‌گذارد. شواهد نشان می‌دهد قرار است تغییراتی در سیاست‌های قیمتی به وجود آید. در تحلیل آشفته‌گی بازار، خودروسازان از سوی نهادهای نظارتی متهم به اختفا و عرضه کم می‌شوند در حالی که خودروسازان این نابسامانی را ناشی از کمبود قطعه و فعالیت دلالان و سوداگران بازار می‌دانند.

از طرف دیگر، صنعت قطعه به دلیل وضعیتی که دارد و دپو شدن محصولاتش در گمرکات(البته بخشی از آن تریخیص شد) نتوانست قطعات مورد نیاز خط تولید را در زمان مقرر تولید کند و تحویل دهد. هر بخش استدلال‌های خود را برای این آشفته‌گی می‌آورد که در نهایت زنجیره‌ای از کم‌کاری‌ها از دیروز تا امروز به‌دست می‌آید؛ عده‌ای خواب‌بده‌اند و بعضی اطلاعات و آمار غلط داده‌اند و نتیجه وضعیت امروز این صنعت است. «گسترش صنعت» هفته دوم شهریور را با تیتراهای «بازنگری در سیاست‌های صنعتی ضروری است»، «داستان احتکار خودرو چیست؟»(البته بنا بر گفته کارشناسان درباره خودروهای پیش‌فروش شده کلمه «احتکار» درست نیست و باید به جای آن از واژه «اختفا» استفاده شود زیرا احتکار برای محصولی است که فروخته نشده است)، «اگر تولید ادامه پیدا کرده به دلیل عشق به وطن است» و «پیش‌فروش فوری خودروها، از طرح تا اجرا» به پایان رساند که در ادامه مروری بر آنها خواهیم کرد.

## چرایی بی‌بازاری



به اذعان بسیاری از کارشناسان، صادرات زمینه‌ساز توسعه است. خودروسازان و قطعه‌سازان بازار فرامرزی محدودی دارند که با دور جدید تحریم‌ها مورد تهدید است اما اگر ایران نیز مانند ترکیه بازار بین‌المللی جدی در این باره داشت به طور قطع در این شرایط آسیب کمتری می‌دید. جواد مرزبان‌راد، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت درباره چرایی نداشتن بازارهای جهانی معتقد است: صنعتگر شناخت کافی نسبت به روش‌های صادراتی ندارد. در این باره یک مجموعه‌ای تخصصی شکل گیرد که مسئولیت تعریف‌شده آن صادرات محصولات شرکت‌های کوچک و متوسط باشد. چنین شرکت‌هایی هنوز به وجود نیامده‌اند. شاید این کوتاهی متوجه وزارت صنعت، معدن و تجارت باشد که چنین فعالیتی را به طور متمرکز تا امروز آغاز نکرده است. وی در ادامه چالش‌های موجود برای صادرات، به کم‌کاری نمایندگان ایرانی در خارج از کشور اشاره کرد و گفت: برخی از سفیران و نمایندگان ما در وزارت امور خارجه، در زمینه معرفی و صادرات کالای ایرانی فعالیت مطلوبی در کشورهای مختلف ندارند. عمده

فعالیت آنها مربوط به بخش واردات است. وزارت امور خارجه باید بخش‌های اقتصادی فعال‌تری داشته باشد که بتواند در زمینه صادرات فعالیت کرده و صنعتگر ایرانی را وارد بازارهای جهانی کند. او همچنین افزود: از سوی دیگر، هم‌اکنون خودروسازان قادر به تامین بازار داخل نیستند؛ صادرات که بخشی کلان‌تر است و نیاز به برنامه‌ریزی بلندمدت دارد. آنها چون شرایط مختلف را پیش‌بینی نمی‌کنند، نمی‌توانند نسبت به تعهدات خود درست عمل کنند همین موضوع سبب شده تا اعتبار خود را نزد مشتریان خود از دست بدهند. مرزبان‌راد در ادامه به استراتژی تولید پرداخت و گفت: یک شرکت تولیدکننده قوی باید برای همه شرایط سناریوی جداگانه داشته باشد. نمی‌توان بدون پیش‌بینی حرکتی را آغاز کرد و در رویارویی با شرایطی خاص، به فکر برنامه‌ریزی افتاد. متأسفانه استراتژی مدون برای تمام شرایط پیش‌روی این صنعت با توجه به موقعیت کشور پیش‌بینی نشده است. شاید علت آن به آینده‌نگر نبودن مدیران برگردد که همچنان نگاه‌شان به گذشته است.

## احتکاری در کار نیست



هم‌چنین محمود نوایی، رییس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در واکنش به اخبار احتکار خودرو از سوی تولیدکنندگان، به شانات گفت: بر اساس گزارشی که خودروسازان داده‌اند، تعدادی از خودروهای تولیدشده هنوز به مرحله تکمیل نرسیده‌اند و تولیدکننده مجبور است این خودروها را تا کامل شدن فرآیند تولید در انبار نگه دارد. او گفت: دلیل وارد نشدن این خودروها به بازار

## از حرف تا عمل



هم‌چنین به گزارش ایرنا، در حالی که از روزهای گذشته شرکت سایپا اعلام کرد که پیش‌فروش خودرو را از چهارشنبه انجام می‌دهند، عده زیادی در پای رایانه نشستند تا در ساعت تعیین شده، ثبت‌نام کنند اما بار دیگر حکایت گذشته تکرار شد و در سایت درج شد که ظرفیت تکمیل شده است.

بررسی میدانی خبرنگار ایرنا نشان می‌دهد هیچ‌یک از متقاضیان خرید این خودروها، نتوانسته‌اند ثبت‌نام کنند و شرکت سایپا اعلام کرده متقاضیان در مرحله بعدی می‌توانند برای خرید اینترنتی اقدام کنند. در حالی که تا ساعت ۹ و ۵۹ دقیقه و ۳۰ ثانیه، سایت سایپا برای فروش اینترنتی در دسترس بود، از این لحظه به بعد سرعت این سایت بسیار کند شد به طوری که چند ثانیه بعد شرکت سایپا اعلام کرد مرحله نخست پیش‌فروش اینترنتی انجام شده است. شرکت سایپا در سایت فروش خود اعلام کرده بود که «در برنامه‌های فروش ویژه که با هجوم گسترده کاربران برای خرید تعداد محدودی خودرو روبه‌رو است، اصل موفقیت بر سرعت استوار است، به این معنی که کاربرانی موفق به خرید می‌شوند که زودتر از دیگران وارد درگاه فروش شده، اطلاعات مورد نیاز را با سرعت بیشتری تکمیل کرده و سریع‌تر وارد درگاه‌های بانکی شوند.» با وجود اینکه سایت سایپا همچنان اجازه خرید را به متقاضیان نمی‌دهد، عده زیادی به دنبال خرید اینترنتی خودروهای این شرکت هستند.

## توسعه‌نیافتگی در سطح کلان



عبدالله توکلی‌لاهیجانی از دیگر کارشناسان این حوزه توسعه‌نیافتگی کشور را در این موضوع بی‌تأثیر ندانست و گفت: در سطح کلان، ریشه‌های ناتوانی در صادرات خودرو و قطعات را نمی‌توان از ریشه‌های توسعه‌نیافتگی صنعتی کشور جدا کرد.

فضای کسب‌وکار کشور فضای بالنده‌ای برای تولید صنعتی نیست. اگر بخواهیم جستار عمیق‌تری داشته باشیم باید به سیاست‌گذاری‌های صنعتی کشور هم‌چنین نگاه کرد. البته در خودروسازی ظرفیت‌های مناسبی در کشور ایجاد شده اما برای نتیجه گرفتن در این عرصه باید فضای کسب‌وکار کشور نیز در خدمت تولید مهندسی قرار گیرد.

## التهاب بازار نتیجه ۲۰ درصد وابستگی



این در حالی است که فعالان بازار خودرو معتقدند عرضه خودرو از سوی نمایندگی‌هایی که پیش‌خرید کرده‌اند قطره‌چکانی انجام می‌شود اما این موضوع از سوی رییس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان رد شد. احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان ایران هم در گفت‌وگو با ایسنا عنوان کرد: متأسفانه در آشفته‌گی پیش‌آمده برخی آدرس غلط داده و می‌گویند که خودروسازان محصولات خود را احتکار کرده‌اند.

در حالی که بر اساس قانون، ۱۸ درصد سود مشارکت به پیش‌پرداخت واریزی مشتریان به شکل روزشمار تا روز تحویل خودرو پرداخت می‌شود و علاوه بر این، در صورت تاخیر تحویل خودرو، به شکل روزشمار ۱۲ درصد جریمه تاخیر در تحویل خواهد داشت. در نتیجه، منطقی نیست خودروسازان خودرو را احتکار و از تحویل آن به مشتریان خودداری کنند و از سوی دیگر، سود ۳۰ درصدی به مشتریان پرداخت کنند. وی همچنین در گفت‌وگو با «گسترش صنعت» در واکنش به اختفای خودروها عنوان کرد: معاون نظارت سازمان ملی استاندارد گفت: خودروسازان در تولیدات خود موظف به رعایت استانداردهای هشنادوپنچ‌گانه بوده و خودروهای از قبل تولید شده نیز طی ۲ سال ملزم به رعایت این استانداردها خواهند بود. به گزارش ایرنا، وحید مردنی‌مقدم با بیان اینکه استانداردهای هشنادوپنچ‌گانه برای خودروهای وارداتی اعلام و در حال انجام است، افزود: از سال ۹۵ استانداردهای پنجاهوپنچ‌گانه خودروهای داخلی به ۸۵ مورد تغییر کرد و در شورای عالی استاندارد و شورای سیاست‌گذاری خودرو مصوب و اعلام شد. مردنی‌مقدم در ادامه همچنین با اشاره به جایگاه‌های سی‌ان‌جی در کشور عنوان کرد: ۲ هزار و ۷۰۰ جایگاه سی‌ان‌جی در کشور وجود دارد که بیش از ۲ هزار و ۴۰۰ مورد، ارزیابی و نظارت و برخی از آنها پلمب و تعطیل شدند. نظارت همچنان در حال انجام است.

## الزام رعایت استانداردهای هشنادوپنچ‌گانه

معاون نظارت سازمان ملی استاندارد گفت: خودروسازان در تولیدات خود موظف به رعایت استانداردهای هشنادوپنچ‌گانه بوده و خودروهای از قبل تولید شده نیز طی ۲ سال ملزم به رعایت این استانداردها خواهند بود. به گزارش ایرنا، وحید مردنی‌مقدم با بیان اینکه استانداردهای هشنادوپنچ‌گانه برای خودروهای وارداتی اعلام و در حال انجام است، افزود: از سال ۹۵ استانداردهای پنجاهوپنچ‌گانه خودروهای داخلی به ۸۵ مورد تغییر کرد و در شورای عالی استاندارد و شورای سیاست‌گذاری خودرو مصوب و اعلام شد. مردنی‌مقدم در ادامه همچنین با اشاره به جایگاه‌های سی‌ان‌جی در کشور عنوان کرد: ۲ هزار و ۷۰۰ جایگاه سی‌ان‌جی در کشور وجود دارد که بیش از ۲ هزار و ۴۰۰ مورد، ارزیابی و نظارت و برخی از آنها پلمب و تعطیل شدند. نظارت همچنان در حال انجام است.

## روایت‌هایی از اختفای خودرو



بوده و امری عادی است. هاشم یکه‌زارع، مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو، در نشست خبری دوشنبه شب اعلام کرد از ۱۹۰۰ خودرو موجود در انبار سایت این خودروساز در شیراز ۵۲۶

خودرو تکمیل و تحویل مشتری شده است. وی در این باره تأکید کرد: همچنین سایر خودروهای ناقصی در مدت‌زمان کوتاه تکمیل و به صاحبان آن تحویل می‌شود.

## تعهد به وطن



ضعیف و ضعیف‌تر شده است. رضایی اظهار کرد: درحال‌حاضر شفاف‌سازی وجود ندارد و مشخص نیست فردا قرار است چه اتفاقی بیفتد. از مسئولان انتظار حمایت وجود دارد؛ اینکه فضای کسب‌وکار امن برای صنعتگر به وجود آید.

به طور نمونه، قوانین حداقل برای ۶ ماه ثابت باقی بماند. در ادامه، محمد شهری، عضو هیات‌مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرویی گفت: چند مولفه روی نرخ تمام‌شده تأثیر دارد که نوسان‌های نرخ در این شرایط باید پرسید ساخت داخل چقدر توجیه اقتصادی دارد؟

رضا رضایی، یکی از تولیدکنندگان صنعت قطعه درباره وضعیت تولید در واحدهای صنعتی گفت: قطعه‌ساز به لحاظ تمهیدی که به خودروساز و مردم دارد در حال فعالیت بدون سود است. برخی صنایع مانند شکلات‌سازی اگر دو روز محصول به بازار عرضه نکنند اتفاق خاصی نمی‌افتد اما صنعت قطعه بر اساس تعهدی که به خودروسازی دارد و خودروساز نیز بر اساس تعهدش به مشتری باید فعالیت پیوسته داشته باشد.

وی افزود: قطعه‌سازان پس از اتفاقات دهه ۹۰ با تمام توان سعی کردند در کنار خودروساز باقی بمانند اما متأسفانه از سال ۹۱ به بعد مشکلات اقتصادی دشواری‌های بسیاری را به وجود آورده است. بانک‌ها و سرمایه‌های برای صنعتگر باقی مانده است و سرمایه‌های پستی‌بان نبوده و خودروساز هم در زمان تحریم چون دچار آسیب شد از به‌رورز کردن قیمت‌ها و حتی پرداخت هزینه‌ها ناتوان ماند. دیرکرد پرداخت‌ها به حدود یک سال رسیده، در نتیجه، بدنه صنعت قطعه از سال ۹۱ به این سو به لحاظ اقتصادی

آشفته‌گی بازار خودرو، دولت و مجلس شورای اسلامی را درگیر موضوع کرده است. این مسئله تا آنجا پیش رفته که موضوع استیضاح وزیر صنعت، معدن و تجارت مطرح است. این روزها انبارهای اختفای خودرو در شهرهای مختلف(تهران، آذربایجان شرقی، کرمانشاه، شیراز و...) از سوی پلیس کشف و رسانه‌ای شده است. در حالی که به گفته مدیران عامل خودروسازی این تعداد خودرو در انبارها تولید روزانه کارخانه‌ها

شرایط امروز اقتصادی فشار زیادی بر واحدهای صنعتی کوچک‌تر آورده و به طور قطع به تعطیلی واحدهای خرد بسیاری منجر می‌شود. کارخانجات بزرگ‌تر، با تعدیل نیرو و کوچک شدن به تولید تا مدت‌زمانی معین ادامه می‌دهند اما با کاهش سرمایه ثابت و سرمایه در گردش دیگر نمی‌توان انتظار ادامه فعالیت‌ها از آنها داشت.

صنعت قطعه به عنوان صنعتی خصوصی وضعیت مناسبی ندارد. تعدیل نیرو در واحدهای صنعتی در حال روی دادن است و دغدغه فردا، اندیشه امروز تولیدکننده شده است.

رضا رضایی، یکی از تولیدکنندگان صنعت قطعه درباره وضعیت تولید در واحدهای صنعتی گفت: قطعه‌ساز به لحاظ تمهیدی که به خودروساز و مردم دارد در حال فعالیت بدون سود است. برخی صنایع مانند شکلات‌سازی اگر دو روز محصول به بازار عرضه نکنند اتفاق خاصی نمی‌افتد اما صنعت قطعه بر اساس تعهدی که به خودروسازی دارد و خودروساز نیز بر اساس تعهدش به مشتری باید فعالیت پیوسته داشته باشد.

وی افزود: قطعه‌سازان پس از اتفاقات دهه ۹۰ با تمام توان سعی کردند در کنار خودروساز باقی بمانند اما متأسفانه از سال ۹۱ به بعد مشکلات اقتصادی دشواری‌های بسیاری را به وجود آورده است. بانک‌ها و سرمایه‌های برای صنعتگر باقی مانده است و سرمایه‌های پستی‌بان نبوده و خودروساز هم در زمان تحریم چون دچار آسیب شد از به‌رورز کردن قیمت‌ها و حتی پرداخت هزینه‌ها ناتوان ماند. دیرکرد پرداخت‌ها به حدود یک سال رسیده، در نتیجه، بدنه صنعت قطعه از سال ۹۱ به این سو به لحاظ اقتصادی

عشق به وطن بوده است. هاشم یکه‌زارع، مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو، در نشست خبری دوشنبه شب اعلام کرد از ۱۹۰۰ خودرو موجود در انبار سایت این خودروساز در شیراز ۵۲۶ خودرو تکمیل و تحویل مشتری شده است. وی در این باره تأکید کرد: همچنین سایر خودروهای ناقصی در مدت‌زمان کوتاه تکمیل و به صاحبان آن تحویل می‌شود.

به طور نمونه، قوانین حداقل برای ۶ ماه ثابت باقی بماند. در ادامه، محمد شهری، عضو هیات‌مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرویی گفت: چند مولفه روی نرخ تمام‌شده تأثیر دارد که نوسان‌های نرخ در این شرایط باید پرسید ساخت داخل چقدر توجیه اقتصادی دارد؟