



مروری بر تحلیل کارشناسان از صنعت خودرو در هفته گذشته

توان خودروسازی در نبود برنامه بلند مدت هدر می‌رود

به سوءمدیریت و رانت‌های سازمانی است اما اگر منصفانه قضاوت کنیم، نمی‌توانیم رفتار نسنجیده خودمان را نادیده بگیریم. در برخورد با شرایطی که همدلی و همبستگی را می‌طلبد به‌گونه‌ای عمل می‌کنیم که به چالش‌ها بیشتر دامن زده می‌شود. وضعیت تحریمی به جای آنکه فرصتی برای استفاده بهینه از محصولات را فراهم کند به کالاندوزی منجر شده است. فرهنگ انبارداری سر درازی در بازار کشور دارد. وضعیت امروز به قول یکی از صنعتگران به قدری عجیب است که با وجود داشتن

فاطمه امیراحمدی: فرهنگ هر ملتی در رفتار مردم تبلور دارد. این مسئله زمانی ملموس‌تر است که آنها در شرایط دشواری قرار بگیرند. برخی ملت‌ها استفاده درست را می‌شناسند و در شرایط بحرانی صرفه‌جویی را سرلوحه رفتار جمعی خود قرار می‌دهند. در کنار این نوع برخورد، افراد و ملت‌هایی هستند که بیشتر با اندیشه راحت‌طلبی، خود اموراتشان را مدیریت می‌کنند.

بخشی از به‌هم‌ریختگی بازار(ارز، طلا، خودرو و اقلام مصرفی) مربوط

دنبال‌رو بودن، قطعه‌ساز را از کسب فناوری باز داشت

باشد یا خودش ایده‌پردازی کرده و جدا از سیاست‌های خودروسازی به تولید و تامین سایر بازارهای خودرویی بپردازد. وی افزود: در کنار این موضوع باید توجه داشت برخی مدل‌های خودرو از سوی قطعه‌سازان روزآمد شدند. برای مثال، وقتی قطسی براید کوره‌ای وارد ایران

شد جلوآمبر دیجیتال نداشت، شبکه کنترل پنل وسط این مدل الکترونیکی نبود و... بلکه این دانش فنی و مهندسی قطعه‌ساز تدوین که باعث ارتقای این مدل در کشور شد. حتی در قطعات تزئینی هم همین‌گونه بود. این نشان می‌دهد قطعه‌ساز ایرانی توانمندی لازم را در این زمینه دارد.

رضایی همچنین در رد سودهی صنعت قطعه گفت: قطعه‌سازی که دنبال‌رو خودروساز است و بخش زیادی از بازارش مربوط به خط تولید داخل است مطالبات چندماهه و حتی یک‌ساله دارد. در این شرایط چگونه می‌تواند سودی داشته باشد در حالی که حقوق کارگانش را ۲ تا ۳ ماه است که نتوانسته پرداخت کند؟

یکی از کارشناسان صنعت خودرو معتقد است صنعت قطعه خصوصی است و با آنکه در عمل، سود خودروسازی به جیب آنها می‌رود، مسئولیت عملکرد خود را در حوزه تقص‌های کیفی و مهندسی نمی‌پذیرند. در این فضا که سیاست‌گذاری درستی

وجود ندارد، قطعه‌ساز بخش خصوصی، کم‌ترین هزینه را دربره مهندسی و کیفیت انجام می‌دهد اما هیچ‌گاه در منظر افکار عمومی مورد قضاوت قرار نمی‌گیرند. امید رضایی، عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازی کشور در پاسخ به این ادعا گفت:

قطعه‌ساز دنبال‌رو خودروساز است. وقتی یک قطعه‌ساز شروع به سرمایه‌گذاری برای ورود به زمینه ساخت محصولات می‌کند باید از کانال‌های مورد تایید خودروساز و یک سلسله الزامات این صنعت که تعریف شده عبور کند تا بتواند به عنوان زنجیره تامین در صنعت خودرو فعالیت داشته باشد مگر اینکه از ابتدا سیاست خود را تعریف و مشخص کند؛ اینکه می‌خواهد دنبال‌رو

کار تولیدکننده شده مکاتبه و مذاکره

زمینه فرصت‌سوزی است که از سوی مدیران تحمیل شد. وی گفت: مهم‌ترین مسئله این است که فرصت‌ها را از دست می‌دهیم بدون اینکه از آنها استفاده بهینه کنیم. زمان طلایی شرکت‌ها در این شرایط همان فاصله ۲۱ فروردین تا ۱۳ آبان است که مرحله دوم تحریم‌ها

آغاز می‌شود. صنعتگران می‌توانستند مواد اولیه مورد نیاز را در حد توان و نقدینگی خود وارد کنند تا اشتغال حفظ شود و فعالیت‌ها حداقل تا پایان سال روند عادی خود را ادامه دهد. اما این فرصت در عمل، به دلیل بخشنامه‌های گوناگون، تصمیم‌گیری دیر هنگام و سردرگمی‌ها که همچنان ادامه دارد و دامنه آن به تامین مواد اولیه داخلی هم رسیده، در حال از دست رفتن است. او گلایه کرد: امروز کار تولیدکننده این شده که از صبح تا شب مذاکره و مکاتبه داشته باشد در حالی که وظیفه او تولید است، باید انرژی خود را برای فعالیت صنعتی صرف کند نه برای مکاتبه و مذاکره به منظور رفع مسائل و مشکلات به وجود آمده. نقص کار کجاست، مشخص نیست. وی گفت: مسئولان عنوان می‌کنند تولید عبادت است، پس چرا حرمت تولیدکننده نگه داشته نمی‌شود؟ قاسم‌نژاد همچنین اظهار کرد: پس از ۴ دهه فعالیت در شرایط دشوار اعم از شرایط جنگ و تحریم، از مسائل و مشکلات امروز سردر نمی‌آورم.



همچنین درباره صنعت خودرو همان‌طور که بارها اعلام شد و در گزارش‌ها آمد نرخ خودروها به طور ناگهانی افزایش زیادی داشتند. در فاصله چند هفته شکاف بزرگی از نرخ کارخانه تا نرخ بازار شکل گرفت. ابتدا این امر برای خودروهای وارداتی بود

اما خودروهای داخلی نیز در امان نماند و بازی سودگران در بازار، قیمت‌ها را چند برابر کرد. شهریور ماه این موضوع برای قطعات خودرواز جمله محصولات جانبی نیز تکرار شد. حمید قاسم‌نژاد، مدیرعامل شرکت فومن شیمی گفت: مجوزی که برای افزایش نرخ محصولات روغنی داده شد عددی کمتر از ۱۰ درصد بود. سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، موافقت کرده با توجه به بالا رفتن هزینه‌های مواد اولیه، قیمت محصولات روغنی افزایش چند درصدی داشته باشد. به نظر می‌رسد سرنوشت بازار خودرو برای قطعات و محصولات آن هم در حال تکرار است زیرا با وجود اینکه شورای رقابت اجازه افزایش کمتر از ۱۰ درصد را برای خودروها صادر کرد در عمل، برخی از آنها افزایش ۱۰برابری داشتند. البته بخشی از مشکل به کاهش عرضه برمی‌گردد. کمبود مواد اولیه باعث شد تا تیراژ افت کند و به همان نسبت سودجویی شخصی برخی، بازار را به‌هم بریزد. قاسم‌نژاد معتقد است بزرگ‌ترین مشکل در این

صنعت خودرو

بخشی از به‌هم‌ریختگی بازار(ارز، طلا، خودرو و اقلام مصرفی) مربوط به سوءمدیریت و رانت‌های سازمانی است اما اگر منصفانه قضاوت کنیم، نمی‌توانیم رفتار نسنجیده خودمان را نادیده بگیریم. در برخورد با شرایطی که همدلی و همبستگی را می‌طلبد به‌گونه‌ای عمل می‌کنیم که به چالش‌ها بیشتر دامن زده می‌شود.

تجربه دوران دفاع مقدس و سال‌های تحریم، با آغاز دور جدید تحریم‌ها همچنان بسیاری از بازارها با بحران و آشفتگی مواجه شده است. در این راستا، «گسترش صنعت» هفته سوم شهریور را با تیرهای «قطعه‌ساز دنباله‌رو خودروساز است»، «اصلاح ساختار مالکیت بنگاه‌ها در راستای توسعه صنعتی»، «چرا حرمت تولیدکننده حفظ نمی‌شود؟» و «واردات تاپرهای سنگین با تعرفه ۵ درصدی» درباره وضعیت کنونی صنعت خودرو گزارش داد که در ادامه مروری بر آنها خواهیم کرد.

تغییر ساختار مالکیتی بنگاه‌ها



یکی از عادت‌های مدیران کشور تجویز نسخه‌های کوتاه‌مدت است. مُسکنی که برای مدتی درد را ساکت می‌کند. مشکلات و چالش‌ها آنها را از برنامه‌های بلندمدت که زمینه‌ساز توسعه است غافل کرده است. در حالی که ما در برنامه‌های

۲۰ ساله کارآمد نبوده‌ایم کشورهای آسیای دور برنامه یکصد ساله می‌نویسند. مجلس شورای اسلامی به عنوان مجری قانون‌گذار یکی از کانال‌های حرکت به سوی برنامه‌های بلندمدت است. خودرو به عنوان صنعتی استراتژیک نیاز دارد برای توسعه برنامه‌های بلندمدت تدوین کند. رضا انصاری، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی درباره برنامه‌های بلندمدت مجلس برای صنعت خودرو گفت: به طور معمول ما در کشور برنامه‌های بلندمدت تدوین نمی‌کنیم. یکی از نقطه‌ضعف‌های کشور به‌ویژه در صنعت، خلأ برنامه‌ریزی بلندمدت است. عمده نگاه برای رفع چالش‌ها کوتاه‌مدت و میان‌مدت بوده و از همین نقطه هم آسیب دیده‌ایم. در برنامه‌ریزی بلندمدت اگر بخواهیم نگاه کارشناسانه برای ساماندهی به وضعیت صنایع از جمله خودرو داشته باشیم این است که باید ساختار مالکیت بنگاه‌ها را اصلاح کنیم و به این سو برویم که فضای تولید و بازار خودرو در کشور به معنای واقعی رقابتی شود.

با وجود تولید، کمبود تاپر داریم



از دیگر بازارهای پرچالش داخلی، بازار تاپرهای خودروهای سنگین است. ظرفیت تولید این نوع تاپرها در کشور پایین بوده به طوری که در زمینه تولید تاپرها نیاز داریم واردیال تا امروز تنها یک شرکت فعالیت داشته است. در ادامه برای پوشش نیاز بازار قرار است تا پایان سال شرکت «آرویل تاپر» نیز با ظرفیت ۲۰ هزار تنی بخشی دیگر از نیاز بازار را پوشش دهد. با این وجود، هنوز کمبودهایی در زمینه فعالیت با این واردات تامین شود. هفته گذشته در جلسه هیات‌وزیران، با کاهش ورودی و سود بازرگانی لاستیک‌های خودروهای سبک موافقت شد و در ادامه قرار است تاپر خودروهای سنگین نیز با ارز ۴۲۰ تومانی و تعرفه ۵ درصدی وارد شود. محمدرضا تقی‌گنجی، رییس انجمن صنفی صنعت تاپر در این باره گفت: در زمینه تولید تاپرهای سنگین تنها یک تولیدکننده داخلی فعالیت دارد که بین ۴۰ تا ۵۰ درصد نیاز بازار را پوشش می‌دهد. در کنار این موضوع قرار است تا پایان سال سازنده‌ای دیگر ظرفیت ۲۰ هزار تنی به این حجم اضافه کند. گفتنی است در زمینه تاپر دو نوع لاستیک بایاس(نخی) و رادیال(سیمی) داریم که نسل تاپرهای نخی برای خودروهای سواری به پایان رسیده است. در زمینه خودروهای سنگین با وجود خودکفایی در تولید لاستیک‌های نخی حرکت به سوی رادیال‌ها به کندی است. هم‌اکنون ۱۰ هزار تن تولید تاپر سیمی در کشور داریم که سالانه‌ای خط تولید جدید این ظرفیت به ۳۰ هزار تن در راه است. کمبود تاپرهای خودروهای سنگین و افزایش قیمت‌ها اعتراض کامیون‌داران را به دنبال داشت. تقی‌گنجی

یادداشت

بهبود فضای کسب‌وکار وظیفه‌ای حاکمیتی



محمدرضا نجفی
عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی

اسلامی

امروز مهم‌ترین کار برای صنعت که باید حاکمیت اعم از دولت و مجلس شورای اسلامی انجام دهند بهبود فضای کسب‌وکار است، به این معنی که موانع خارج از اراده تولیدکننده که تولید را سخت کرده است برداشته شود.

این کار باید در مجموعه حاکمیت ادامه پیدا کند تا صنعت دسترسی به بازارهای هدف برای صادرات و خدمات‌دهی خود داشته باشد و بتواند ملزومات تولید از جمله سرمایه، تجهیزات و ماشین‌آلات، فناوری و دانش فنی را به دست آورد. به این ترتیب، ضمن دسترسی به نهاده‌های تولید به بازارهای هدف نیز برسد. این مهم‌ترین مسئله‌ای است که در صنعت به شکل کلان و در صنعت قطعه به شکل خُرد نیاز است.

اگر روال تولید در داخل روان شود، تولیدکننده می‌تواند به بازارهای بین‌المللی دسترسی یابد و ۳۰ تا ۴۰ درصد تولیدات خود را صادر کند. در چنین شرایطی مقیاس اقتصادی تولید افزایش می‌یابد.

در نتیجه، نرخ تمام‌شده کاهش یافته و با رقابتی‌تر شدن تولید، دسترسی به تجهیزات و فناوری نیز ممکن می‌شود. همین امر خود بر تیراژ تاثیرگذار است. تمام این موارد به سیاست‌های اقتصاد مقاومتی کشور کمک می‌کند.

از ایسن رو، مهم‌ترین وظیفه حاکمیت بهبود فضای کسب‌وکار در کشور است، به این معنا به شکل خرد کمیسیون و به معنای جامع‌تر مجلس شورای اسلامی، در این راستا همنا و همراه دولت هستند، چنان‌که در برنامه ششم توسعه نیز گام‌های مهمی برای بهبود وضعیت تولید برداشته شده است.

یکی از موانع تولید، هزینه‌های مالی تحمیل‌شده بر آن است اما معتقدم بیش از تمام مولفه‌ها این مقیاس اقتصادی و بازده و بهره‌وری تولید است که بر کاهش قیمت‌ها اثر می‌گذارد.

در نتیجه، مهم‌ترین کار در این امر دسترسی به بازار فراملی است. بنابراین، بازاریسازی برای محصولات ضروری است.

صادرات، مجرای است که می‌توانیم از این طریق تیراژ تولید را افزایش دهیم و تولید در مقیاس اقتصادی داشته باشیم. این وظیفه حاکمیت است تا با مستعد کردن فضا به تولیدکننده کمک کند محصولات خود را صادر کند. از این رو، با بهبود فضای کسب‌وکار تمام مولفه‌های مورد انتظار صنعتگران و در شکل خرد قطعه‌سازان تحقق می‌یابد.

خبر

فر اخوان ایچرو بر برای مشارکت در تولید و مونتاژ موتورسیکلت برقی



سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران برای مشارکت و سرمایه‌گذاری در اجرای طرح تولید و مونتاژ موتورسیکلت برقی در استان خراسان رضوی فراخوان داد.

به گزارش ایدرونیوز، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) در راستای تحقق سیاست‌های اقتصاد مقاومتی، افزایش بهره‌وری انرژی، صرفه‌جویی در مصرف سوخت و کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از موتورسیکلت‌های بنزینی و همچنین توسعه صنعت داخلی و حمایت از سرمایه‌گذاری صنعتی در مناطق کمتر توسعه‌یافته، برای اجرای طرح تولید و مونتاژ موتورسیکلت برقی در استان خراسان رضوی(شهرستان تربت حیدریه) از سرمایه‌گذاران دعوت می‌کند.

براساس این فراخوان، ایدرو در صورت تمایل سرمایه‌گذار منتخب به مشارکت، حداکثر به میزان ۳۰ درصد در این طرح مشارکت خواهد کرد و حمایت‌های عملیاتی و اجرایی در پیشبرد طرح را برای سرمایه‌گذاران منتخب و برخوردار از توانمندی‌های فنی، مالی و مدیریتی انجام می‌دهد.

تمامی اشخاص حقوقی غیردولتی که مایل به اجرای این طرح به صورت مستقل یا مشارکت با سایر سرمایه‌گذاران ذی‌صلاح هستند، می‌توانند با مراجعه به سایت سازمان به نشانی www.idro.ir (بخش اطلاع‌رسانی – فراخوان عمومی) یا بنا مراجعه حضوری ضمن کسب اطلاعات تکمیلی درباره این طرح، برای دریافت و تکمیل فرم‌ها، اطلاعات و مدارک و مستندات مرتبط با این فراخوان اقدام کنند.

گفتنی است، در ایین فراخوان سرمایه‌گذاران و تولیدکنندگانی که امکان افزایش ساخت داخل محصول را داشته‌ای دارای شریک خارجی صاحب صلاحیت برای تامین قطعات و مجموعه‌های کلیدی موتورسیکلت برقی باشند، در اولویت قرار دارند.