

ساختار اقتصادی کشور چالاک نیست



رضا رضایی
کارشناس صنعت خودرو

در حال حاضر صنعت قطعه سبزی می‌کند. کسبانی که در این شرایط فعالیت‌شان را ادامه دهند، بسیار توانمند خواهند شد و به طور قطع از ریزش تعداد فعالان این صنعت کاسته خواهد شد.

برجم و حضور همتایان بین‌المللی به عنوان شریک،

چه در صنعت خودرو و چه در صنعت قطعه سبب شد تا سرمایه‌گذاری‌های بسیاری در این دو حوزه انجام شود. به طور نمونه، یکی از واحدهای صنعتی نزدیک به ۲۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری کرد که با آغاز تحریم‌ها پروژه‌ها نیمه‌کاره رها شد. اگر این طرح‌ها به نتیجه می‌رسید شرایط بسیار مطلوبی برای قطعه‌سازی رقم می‌خورد. در این راستا، طرف خارجی هم سرمایه‌گذاری داشت اما ضرر اصلی متوجه شرکت‌های ایرانی است زیرا نسبت به شریک بین‌المللی خود سرمایه‌گذاری بیشتری داشتند. امروز ۵۰۰ تا ۶۰۰ خوشه صنعتی تأمین‌کننده قطعات صنعت خودرو هستند. بنابراین، صنایعی استراتژیک در کشور به شمار می‌روند. صنعت خودرو مقام سوم را در تولید ناخالص داخلی کشور دارد.

یکی از ضعف‌های مدیریتی کشور این است که پیش‌بینی نداریم. از نظر ساختار سازمانی و فعالیت پنگاهی در اقتصاد و صنعت باید به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که کمترین چالش را داشته باشیم. اقتصاد کلان کشور که رفاه جامعه را رقم می‌زند افزایش تولید همراه با محصولاتی کیفی و رقابتی است. پایان دهه ۷۰ تا ۸۰ به صنعت خودرو و قطعه رسیدگی شد. در نتیجه، توسعه اتفاق افتاد اما کم‌کم عرضه بیماری از ناحیه عملکرد بانک‌ها، بیمه و... نمود پیدا کرد. از سوی دیگر، نرخ مواد اولیه، دستمزدها و... افزایش یافت به طوری که هزینه یک پنگاه دو برابر شد. این در حالی است که در صنعت خودرو نمی‌توان قیمت‌ها را افزایش داد. بزرگ‌ترین نیاز هر پنگاه اقتصادی نقدینگی است که در شرایط امروز باید دو برابر شود. امروز چالش تولید نیاز به نقدینگی ۲ برابر است زیرا اجناس نقد شده و بانک در مقایسه با گذشته تأمین نقدینگی نمی‌کند. در کنار این امر، قطعه‌سازان مشکلات افزون‌تری دارند زیرا خودروسازان در زمان پرداخت مطالبات تجدیدنظر نمی‌کنند در حالی که قطعه‌ساز باید مواد اولیه مورد نیاز خود را نقد بخرد. در نتیجه، فضای متلاطم برای پنگاه‌های قطعه‌سازی به وجود آمده است. ساختار اقتصادی کشورها صنعتی چالاک است اما برای ما این‌گونه نیست. هر چه آنها در برنامه‌ریزی با سرعت عمل می‌کنند ما در شرایط بحرانی بیشتر متحیر و سرگردان می‌شویم.

بازار خودرو قفل است

رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران گفت: پیش‌بینی می‌کنیم با توجه به رشد شدید نرخ خودرو در ماه‌های گذشته، این بازار دیگر کششی برای افزایش نرخ به دلیل رشد نرخ ارز در بازار آزاد، نخواهد داشت. سعید مومتمنی در گفت‌وگو با ایسنا اظهار کرد: تجربه سال‌های گذشته نشان داده که هر زمان نوسان‌های شدید در نرخ ارز داشته‌ایم قیمت‌ها در بازار خودرو نیز به سرعت از این نوسان‌ها تأثیر گرفته و به دنبال آن بازار هم از فروشنده و هم از خریدار خالی و به اصطلاح، قفل شده است. وی با بیان اینکه در شرایط نوسان‌ها رو به بالای نرخ ارز، فروشندگان خودرو به دلیل احتمال افزایش قیمت‌ها از فروش خودداری می‌کنند، خاطر نشان کرد: در مقابل خریداران نیز نوسان‌های صعودی نرخ ارز را دائمی و ماندگار نمی‌دانند و منتظر می‌مانند تا انتهای بازار ارز رفع و قیمت‌ها کاهش یابد. رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران ادامه داد: چنین وضعیتی موجب قفل شدن بازار خودرو می‌شود به‌گونه‌ای که نه فروشندگان تمایل به فروش و نه خریداران تمایلی به خرید دارند؛ اتفاقی که این روزها با نوسان‌های بازار ارز در بازار خودرو رخ داده است. وی افزود: در این شرایط نکته قابل توجه این است که به دلیل رشد شدید قیمت‌ها در بازار خودروهای وارداتی که نرخ آنها ارتباط مستقیمی با نرخ ارز دارد، از اینجا به بعد رشد نرخ ارز در بازار آزاد تأثیر تومسی کمتری بر نرخ این محصولات خواهد داشت زیرا قیمت‌ها در بازار خودرو در ماه‌های گذشته تا حد ممکن افزایش یافته و دیگر کششی برای افزایش بیشتر قیمت‌ها وجود ندارد.

این فعال بازار خودرو با بیان اینکه امیدواریم مسئولان مربوط نوسان‌های نرخ ارز را مهار و از رشد بی‌رویه قیمت‌ها در بازار آزاد جلوگیری کنند، تصریح کرد: در صورتی که نرخ ارز در بازار آزاد برای مدت‌زمان طولانی به ثبات برسد، فروشندگان و خریداران خودرو اقدام به تحلیل شرایط برای خرید و فروش خودرو می‌کنند و این بازار از رکود و حالت قفل شدن خرید و فروش خارج می‌شود. مومتمنی خاطر نشان کرد: در شرایط فعلی به دلیل نوسان نرخ ارز به هیچ‌وجه خریداری در بازار خودرو وجود ندارد و به دلیل همین خالی بودن بازار از خریدار است که پیش‌بینی می‌کنیم حتی در صورت ادامه‌دار بودن روند صعودی نرخ ارز در بازار آزاد نیز، شاهد اثر تومری جدیدی در بازار خودرو نباشیم.



عکس: مهدی کاوه‌ای

گزارش «گسترش صنعت» از وضعیت واحدهای صنعتی نشان داد

آرای متضاد در تولید

کند. وی به فضای ناسالم تولید اشاره کرد و گفت: صنعتگر برای تأمین سرمایه در گردش و نقدینگی مورد نیاز، به سمت بانک‌ها هدایت می‌شود اما در نهایت تنها کسانی می‌توانند از این تسهیلات استفاده کنند که بتوانند با رانت بیش از ارزش وثیقه خود وام دریافت کنند. او اظهار کرد: با ادامه این روند حیات تولید ادامه پیدا نمی‌کند و محصولات از طریق تجارت تأمین می‌شود.

فرار از خطر

جوآنرود درباره فضای تولیدی و تجاری ایران گفت: متأسفانه برخی مسئولان اقتصادی معتقدند برگشت سرمایه در تجارت زودتر از تولید اتفاق می‌افتد و با دانش ناقص خود اعلام می‌کنند نقدینگی در اقتصاد ایران بیش از توان تولید داخلی افزایش یافته است. ناگزیر ارزش پول ملی باید کاهش یابد. غافل از آنکه افزایش نقدینگی بر اثر کاهش ارزش پول ملی به وجود می‌آید و این جریان از آغاز انقلاب در هر دولتی پیگیری شده تا اینکه ارزش پول ملی ما در حال حاضر از ۷۰ ریال در مقابل هر دلار به ۲ هزار برابر کاهش پیدا کرده است. هرچه ارزش پول ملی کاهش یابد نقدینگی بیشتری نیاز است.

وی افزود: از طرف دیگر، کاهش بهره بانکی به جای حمایت از تولید در جهت افزایش نرخ ارز و کاهش ارزش پول ملی انجام می‌شود به این صورت که کاهش بهره بانکی با افزایش نرخ ارز از طرف بانک مرکزی مصادف شده و به طور مشخص با هدف هدایت سرمایه به سمت خرید ارز و بالا بردن نرخ آن با هدف از بین بردن تولید اتفاق می‌افتد. بنابراین، با کاهش ارزش پول ملی نه تنها نقدینگی پایین نمی‌آید بلکه عدد آن افزایش یافته و حرکت اقتصاد را کندتر می‌کند یا به حد توقف می‌رساند. قطعه‌سازان و تولیدکنندگان از این امر مستثنا نیستند مگر آنهایی که بتوانند با رانت قیمت‌های خود را اصلاح و ارزش آن‌ها را افزایش دهند.

جوآنرود در پایان اظهار کرد: در این موقعیت طبیعی است برخی برای حفظ دارایی خود، سرمایه‌شان را به کشورهای دیگر که دارای ثبات اقتصادی هستند، منتقل کنند.

حضور مجتمع صنعتی اسفراین در نمایشگاه قالب و ابزار ساپکو



مجتمع صنعتی اسفراین در ششمین نمایشگاه تخصصی قالب و ابزار ساپکو حضور پیدا کرد. به گزارش ایدرونیوز، ششمین نمایشگاه قالب و ابزار ساپکو شامل دو بخش قالب و ابزار بوده و حضور هر سال شرکت مجتمع صنعتی اسفراین در این نمایشگاه نشان‌دهنده همراهی با صنعتگران کشور و همگام بودن با این عرصه است. گفتنی است این نمایشگاه در محل شرکت ساپکو در حال برگزاری است.

کرده‌ایم. نمونه‌ای از ماشین‌جوش حدود یک دهه پیش از ایتالیا خریداری شد. امروز همان ماشین را بهتر و انرژی کمتر در داخل ساخته‌ایم. کاظم‌زاده در این باره افزود: در حال حاضر می‌توانیم سفارش قبول کنیم و برای سایر همکاران فعال در صنعت نیز این ماشین را با یک‌نیم نرخ مشابه خارجی بسازیم.

تولید یا تجارت

در حالی که برخی قطعه‌سازان با آینده‌نگری سعی می‌کنند حرکت رو به جلوی خود را حفظ کنند بعضی دیگر ناگزیر به حذف شدن هستند. برخی صنعتگران با نگرانی نسبت به آینده سعی در حفظ موقعیت و سرمایه خود می‌کنند. چیزی که مسلم است اینکه تولید به‌ویژه در حوزه خودرو و قطعه بسیار سخت شده است. در ادامه وضعیت تولید قطعات و تأمین نیاز خودروسازان، علی‌اکبر جوآنرود به «گسترش صنعت» گفت: با توجه به حجم ثبت‌نام خودرو در کشور به نظر می‌رسد روند تولید بدون افت تیراژ ادامه پیدا کند. از این رو، قطعه‌سازان و زنجیره تأمین هم باید هم‌راستی خودروسازان حرکت کنند. وی ادامه داد: به طور قطع نمی‌توان منکر شد که تولید روزهای سختی را در پیش دارد. برخی تولیدکنندگان به کشورهای با ثبات اقتصادی پناه برده‌اند تا حاصل یک عمر تلاش‌شان از بین نرود. او گفت: در حال حاضر با کاهش ارزش پول ملی، تمام سرمایه در گردش تولیدکنندگانی که کلای خود را عرضه می‌کنند و هزینه آن را نمی‌توانند در مدت ۳ تا ۶ ماه دریافت کنند، نابود شده است. سود اندک تولید و اندوخته‌های این صنعتگران برای توسعه، تعمیرات، جبران بخشی از خسارت‌های وارد شده بر اثر کاهش ارزش پول ملی و زیان انباشته مانند بیماری سرطان، آنها را به سمت نابودی کشانده است.

جوآنرود ادامه داد: از سوی دیگر، با توجه به استقبال مردم برای جلوگیری از کاهش سرمایه خود و ثبت‌نام برای پیش‌خرید خودروها به طور قطع تولید خودرو با تیراژهای بالاتر باید ادامه پیدا کند.

او تأکید کرد: فلسفه ایجاد صنعت قطعه داخلی‌سازی بود که به مرور با توجه به سلیقه مشتری و فناوری‌های روز طرح‌های مختلف قطعات ترمیم داخلی خودرو از جمله رودری انجام و اجرا شد. در این راستا، سعی ما نوآوری و خلاقیت است. برای توسعه صنعتگر ناگزیر است نگاهی به خودروهای جدید داشته باشد و با آن نگاه به تأمین قطعات خودروهای داخلی بپردازد. این فعال صنعت قطعه اظهار کرد: نگاه نباید تنها به بازار داخل باشد بلکه فناوری بسیار مهم است و به‌ویژه در زمینه اشتغال‌زایی و آموزش نیروی انسانی متخصص که در ارتقای کیفی محصولات بسیار راهگشا است.

ساخت ماشین آلات تولید در داخل

صنعت خودرو کشور در یکی دو سال گذشته به سوی تولید خودروهای جدید با طراحی پلتفرم‌های بومی رفته است. کاظم‌زاده درباره تأمین قطعات ترمیم داخلی خودروهای جدید گفت: بیش از ۹۰ درصد محصولات خودروهای داخلی در این شرکت تولید می‌شود. همچنین، در زمینه برخی خودروهای مونتاژی فعالیت داریم. تولید رودری خودروهای جدید از جمله کوپیک و خودروهای پلتفرم SP ۱۰۰ در دستور کار این شرکت قرار دارد.

او درباره تحول و توسعه محصولات بومی کشور گفت: در زمینه داشبورد در حال کار روی نوع خاصی به نام «سافت‌داچ» هستیم. مزیت این داشبورد این است که رویه‌ای که مستری با آن

در تماس است نرم است و حتی نوع دوخت و رنگ متفاوتی با انواع امروزی دارد. تمام تلاش‌ها تنها در راستای تأمین رضایت مشتریان است.

این فعال صنعت یادآور شد: حتی با وجود تحریم، برای توسعه، پژوهش‌های تعریف کرده‌ایم که تا سال ۱۴۰۱ تولید محصولات ما حداقل دو و نیم برابر خواهد شد.

وی درباره فعالیت‌های سخت‌افزاری این شرکت گفت: به نوعی با آینده‌نگری نسبت به وضعیت تحریمی کشور، در حوزه تجهیزات و ماشین‌آلات ورود

فاطمه امیراحمدی
car@sanatnewspaper.com

بیش از یک ماه از شروع مرحله نخست تحریم‌ها گذشته که رئیس‌جمهوری آمریکا با نشانه گرفتن صنعت خودرو، بخش تولید را با چالش روبه‌رو کرده است. پناه بردن واحدهای صنعتی به وام و تسهیلات بانکی خطر نابودی را برای آنها بیشتر کرده است اما هستند فعالانی که با آینده‌نگری و مدیریت، توانسته‌اند به سلامت از این برهه سرنوشت‌ساز عبور کنند.

از یک سو، باید تولیدکننده برای روزهای سخت راهکار داشته باشد و از سوی دیگر، دولت‌مردان هم باید فضای کسب‌وکار مناسب را برای چنین موقعیت‌هایی فراهم کنند.

امروز صنعت خودرو و به دنبال آن، زیرمجموعه‌های آنها با سختی در حال فعالیت هستند و مشخص نیست برای ۶ ماه پایانی سال چه سرنوشتی خواهند داشت. برخی درباره افت تیراژ سخن می‌گویند و بعضی دیگر مدعی هستند با توجه به پیش‌بینی‌های‌شان، تولید را افزایش خواهند داد و اجازه نمی‌دهند تحریم‌ها اختلالی در تولیدشان به وجود آورد. اما به هر حال نمی‌توان منکر شرایط سخت آینده شد. خروج از این وضعیت تدبیر دولت و مدیران دولتی را می‌طلبد که چگونه سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی کنند.

خلاقیت و نوآوری داخلی

مصطفی کاظم‌زاده، یکی از فعالان صنعت قطعه در این باره به «گسترش صنعت» گفت: شرکت‌های قطعه‌ساز برای خودکفایی صنعت خودرو کشور به وجود آمده‌اند و مهم‌ترین هدف بومی‌سازی قطعات خودروها در داخل بود. وی که در زمینه تولید و تأمین رودری خودرو فعالیت دارد، عنوان کرد: به مرور زمان با توجه به اینکه مستری نیاز دارد تغییر را ببیند و دوست دارد که زیبایی بیشتری در خودرو خود داشته باشد طراحی‌های مختلف رودری در کشور آغاز شد و طرح‌هایی که امروز مستری روی رودری‌های پژو به‌ویژه در پژو پارس می‌بیند محصولی است که با مشارکت شرکت برنز و گروه صنعتی ایران خودرو تولید شد.



علی‌اکبر جوآنرود

در شرایط امروز طبیعی است برخی برای حفظ دارایی خود، سرمایه‌شان را به کشورهای دیگر که دارای ثبات اقتصادی هستند، منتقل کنند.

هیچ سازمانی در خواست اسقاط خودرو ندارد

در برابر میزان تولیدات خود بودند این کار را انجام نمی‌دهند. وی تصریح کرد: با شدت گرفتن آلودگی هوا در کشور دولت در سال ۹۵ تصویب کرد که به ازای تولید هر خودرویی که مصرف بنزین آن بیش از ۸ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است باید یک خودرو اسقاط شود.

اما نخستین حکم محمد شریعتمداری، وزیر صنعت، معدن و تجارت پس از رای اعتماد از مجلس درخواست لغو این مجوز بود که معاون اول نیز با آن موافقت کرد. وی گفت: از زمانی که واردات خودرو ممنوع شده میزان اسقاط خودرو فرسوده به حداقل رسیده است و با آغاز فصل سرد که دوباره آلودگی هوا تشدید شد و مسئولان به فکر از رده خارج کردن این خودروها می‌افتند در حالی که می‌شد علاج کار را قبل از واقعه انجام داد. رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط کشور افزود: تا پیش از اینکه واردات خودرو خارجی آزاد بود ما سالانه ۳۰۰ تا ۴۵۰ هزار خودرو اسقاط می‌کردیم اما اکنون با وجود تعطیلی ۵۰ درصد از مراکز اسقاط و بیکاری مستقیم ۳

رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط کشور گفت: به تمام سازمان‌ها نامه دادیم که از ۲۱۵ مرکز اسقاط خودرو نیمی از آنها به طور کامل تعطیل شده‌اند و اگر تغییری در روند موجود به وجود نیاید بقیه هم تا پایان سال تعطیل خواهند شد.

حسین گودرزی در گفت‌وگو با ایسنا درباره آخرین وضعیت اسقاط خودروهای از رده خارج شده در کشور گفت: فعالیت این مراکز در سراسر کشور به حداقل رسیده است و آن مراکزی که هنوز در حال کار هستند فقط با ۵ درصد ظرفیت خود کار می‌کنند.

رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط کشور گفت: این در حالی است که همین ۵ درصد نیز به فروش نمی‌رسد و اکنون ۵۰ هزار خودرو اسقاط شده انباشت شده است. گودرزی یادآور شد: تا پیش از این نیز فقط واردکنندگان ملزم به خریداری گواهی اسقاط بودند و خودروسازان داخلی با توجه تصریح قانون مصوب سال ۸۶ که ملزم به اسقاط ۳۰ درصد خودروهای فرسوده