

یادداشت

دوران گذار در صنعت خودرو

لزوم تحول در شبکه ارزش صنعت خودرو



امیرحسین کاکایی*

همه کسب‌وکارهای رسمی و مولد در دوران سختی به سر می‌برند. آنها که کالایی را تولید می‌کنند، این روزها با موانعی روبه‌رو هستند که حتی در زمان جنگ تحمیلی هم این حد از موانع وجود نداشته است: کمبود شدید حامل‌های انرژی، تعطیلی‌های پیاپی، کمبود شدید ارز و وجود انواع موانع برای تأمین ارز از راه‌های دیگر و... که امروز همه درمورد آن می‌دانند و لزومی به تکرار آنها نیست. این تابستان از نظر من در طول دوره کاری من (بیش از ۳۰ سال) بدترین تابستانی بود که دیدم. هنوز هم تمام نشده است. سه رویداد خیلی بد احتمالا در پیش‌رو است: رفتن ذیل فصل هفتم منشور ملل متحد، حمله مجدد رژیم کودک‌کش، قطعی گسترده آب، البته ان‌شاءالله که هیچ‌کدام از این اتفاقات نیفتد، اما به هر حال ما امسال خیلی چیزها دیدیم که فکرش را هم نمی‌کردیم.

اما جدای از این مشکلات مختص کشور ما و فضای کسب‌وکاری که در آن هستیم، دنیا با چالش‌های خیلی مهمی روبه‌رو است که آن‌هم تقریباً در طول تاریخ بی‌نظیر است. تغییرات در حد پارادایم‌شفت یا همان تغییر کامل زمین بازی کسب‌وکار و حتی شیوه زندگی است. فناوری‌هایی مانند فناوری ارتباطات نسل جدید، فناوری محاسباتی و الگوریتم‌های هوش مصنوعی، فناوری‌های کاملاً جدید ساخت و تولید و حتی فناوری‌هایی که تغییردهنده فضای خلاقیت و نوآوری هستند و شاید حتی جایگزین خلاقیت به مفهومی که تاکنون می‌شناخته‌ایم، می‌شوند، همگی بنیان‌افکن هستند و قواعد را زیرورو خواهند کرد. امروز جهانی‌سازی تقریباً مرده است و جهانی چندقطبی با اقتصادی مبتنی بر اقتصاد نظارتی (و نه سرمایه‌داری) بر جهان حکمفرما می‌شود. به‌زودی و خیلی آشکار ابرشرکت‌ها بر دولت‌ها و ملت‌ها حکم خواهند راند و آنها می‌گویند که چه چیزی خوب است و چه چیزی بد. حتی آنها به دانشگاه‌ها و آموزش و پرورش می‌گویند که چه چیزی باید تدریس شود و در چه زمینه‌ای بودجه برای تحقیقات هست. هرکسی هم که همراهی نکند، حتما در چرخ گوشت اقتصاد، له خواهد شد. البته مکان‌هایی مانند کره شمالی فعلاً هستند که روزبه‌روز با دنیای مدرن مشکل بیشتر پیدا خواهند کرد و من‌و‌ی‌تر خواهند شد.

اما هرکس بخواهد در این دنیای جدید در سطح بین‌المللی خود را با دیگران مقایسه کند و در یک رفاه نسبی به سر برسد، قطعاً باید یا در این نظام جدید مزیتی بزرگ داشته باشد یا در سلسله‌مراتب پایینی هرم قدرت قرار گیرد. در این سیستم جدید فقط چین و آمریکا هستند که حرفی جدی برای گفتن دارند، چون الزامات لازم از جمله ثروت، قدرت و ساختارهای لازم را دارند. البته جاهایی مانند ژاپن، اروپا و روسیه هم بازیکنان جدی هستند، اما بازی‌گردان، خیر.

بدیهی است که هریک از این قدرت‌های امروزی سعی می‌کنند که با سرمایه‌گذاری ملی خود جایگاه خود را بالاتر ببرند. اما فعلاً در ۱۰ سال آینده، دو قطب اصلی تعیین‌کننده هستند: چین و آمریکا. بقیه باید به یکی از این دو قطب ملحق شوند؛ وگرنه هیچ‌کدام از این کشورهای مطرح در فناوری، ثروت و قدرت، توان سرمایه‌گذاری لازم را برای تبدیل‌شدن به قدرت سوم ندارند. کشورهایی مانند ما هم که اصولاً دارای فناوری خاصی در زمینه‌های اقتصادی نیستند و فقط پیرو هستند و به‌همین دلیل در بازی رقابت بین‌المللی له خواهند شد و به‌همین دلیل ما در یک دوراهی قرار داریم: یا باید بازارها را باز کرد و نظاره‌گر له‌شدن صنایع و کسب‌وکارهای مولد ما بود تا از طریق صادرات مواد خام و نیمه‌خام و حامل‌های انرژی گذران زندگی‌کنند یا همچنان درها را بسته نگه داشت. البته با زحمتی که وکلای مجلس به‌ویژه در برنامه هفتم کشیده‌اند، راه اول ظاهراً بازر است و ما در این مسیر گام نهاده‌ایم که معنی‌اش قطعاً یک فشار سهمگین سونامی‌گون است که بیشتر صنایع ما را خرد خواهد کرد.

صنعت خودروی کشور هم از این امر مستثنا نیست. اما به نظر من این صنعت دچار چالش بزرگ‌تری است و دوران گذار سخت‌تری را طی خواهد کرد. به تنه کارهایی که دولت‌ها و مجالس به‌ویژه در این هشت سال انجام دادند و ایران خودرو و سایپا را به ورطه ورشکستگی ظاهری و باطنی رساندند، امروز این دو خودروساز، نفس‌های آخر را می‌کشند و برای بقا تلاش می‌کنند. اما هم‌زمان دولت و مجلس قرش قرمز جلوی پای واردات انداخته است و چالش‌های زیاد اجتماعی درست می‌کند که کار این دو غول صنعتی را سخت‌تر می‌کند. از طرف دیگر دولت که مطمئن است دیگر نسخه‌هایش برای درمان این دو خودروساز و صنعت خودرو پاسخ نمی‌دهد، در حال واگذاری مدیریت و احتمالاً مالکیت این دو خودروساز است. بقیه خودروسازان هم که عملاً مونتاژکار هستند و کار زیادی با زنجیره تأمین داخلی ندارند، این دو خودروساز هم خودبه‌خود ناچار می‌شوند مسیر قبلی را کاملاً تغییر دهند و کمربند‌ها را محکم کنند تا بلکه بتوانند در مقابل این‌همه مشکلات داخلی و سونامی اقتصادی خارجی، مقاومت کنند.

دراین‌میان دو اتفاق بزرگ می‌افتد: قطعاً این دو خودروساز کلا پوست خواهند انداخت و کاملاً رویه‌ها و استراتژی‌های خود را تغییر خواهند داد. همچنین زنجیره تأمین دچار یک فشار عمیق خواهد شد که بعید است اکثریت آنها زیر بار این فشار تاب تحمل داشته باشند. نکته اینجاست که زنجیره تأمین باید هم‌زمان هم فشارهای داخلی را تحمل کند و هم فشارهای خارجی و هم خود را با مدیریت جدید خودروسازان منطبق کند. به عبارتی فشاری که روی قطعه‌سازان می‌آید، بیشتر از فشار روی خودروساز است.

مثلاً خودروسازی می‌تواند به‌سرعت تبدیل به مونتاژکاری حرفه‌ای شود که تنها مشکلش تأمین ارز است. اما قطعه‌ساز نمی‌تواند چنین کاری انجام دهد. قطعا چنین قطعه‌سازانی که بخواهند به سمت مونتاژ بروند، فوراً بازنده خواهند شد، چراکه در مقابل قیمت‌های جهانی امکان ندارد که بهای تمام‌شده پایین‌تری ارائه دهند. حتی قطعه‌سازانی که انرژی‌بر هستند و زمانی دارای مزیت جدی رقابتی در برابر رقبای خارجی بودند، امروز به‌تدریج از دور خارج خواهند شد.

پس بدیهی است که اتفاقاتی تاریخی در طی امسال و سال آینده برای این‌بخش از صنعت خواهد افتاد که همه دست‌اندرکاران را به چالش خواهد کشید و جز عده معدودی، بقیه از دنیای کسب‌وکار مربوطه محو خواهند شد. حال سوال اینجاست که چه باید کرد؟ این سوآلی است که اگر عمری باشد، در مقالات بعدی به آن خواهم پرداخت.

♦ **عضو هیئت‌علمی دانشکده مهندسی خودروی دانشگاه علم و صنعت ایران**



سیدمحمدحاج‌اسحاق

گزارش «شرق» از مداخلات دولت در اقتصاد انرژی و کسری برق که زندگی روزمره طبقات متوسط را هر سال با دشواری‌های بیشتری مواجه می‌کند

در دسرهای یک زندگی معمولی

وضعیت را تجربه می‌کنند یا دست‌کم درباره نوبت دوم قطع برق هیچ‌گونه اطلاع‌رسانی انجام نمی‌شود.

مداخلات دولت، عامل کسری برق

درحال حاضر چیزی معادل یک‌چهارم تا یک‌پنجم تقاضای مصرفی برق در کشور، کمبود وجود دارد و پیش‌بینی‌ها حاکی از افزایش این شکاف است. به گفته عباس علی‌آبادی، وزیر نیرو، با افزایش دما در نقاط مختلف کشور، ناترازی بزرگی میان ظرفیت تولید و مصرف برق کشور به وجود آمده و در اوج بار سال جاری پیش‌بینی می‌شود تقاضای برق به ۸۵ هزار مگاوات برسد، درحالی‌که در بهترین حالت ظرفیت تولید برق کشور ۶۵ هزار مگاوات خواهد بود و این یعنی ناترازی برق در سال جاری از ۲۰ هزار مگاوات عبور می‌کند.

دراین‌میان کارشناسان ریشه کمبود برق را مداخله گسترده دولت در بازار انرژی و قیمت‌گذاری دستوری می‌دانند که باعث روی‌گردانی سرمایه‌گذاران بخش خصوصی از سرمایه‌گذاری در صنعت برق شده است و در نتیجه رشد تقاضا متناصب با رشد عرضه پیش نرفته است و کمبود ایجاد شده است.

آرش نجفی، رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی، به «شرق» می‌گوید: «قطعی برق در پاییز و زمستان سال گذشته بیشتر از این نظر بود که دولت سیزدهم به دلیل غفلتی که در حین تبادل و تبدیل دولت به دولت صورت گرفته بود، اقدام به پرکردن ذخایر سوختی نیروگاه‌ها نکرده بود، در نتیجه ما با کمبود جدی سوخت مایع و ذخایر نیروگاه‌ها مواجه بودیم اما خوشبختانه امسال وزارت نفت و نیرو اعلام کردند که سوخت‌گیری مناسبی انجام شده، پس امید می‌رود با کاهش گرمای هوا، میزان خاموشی‌ها کمتر شود.»

البته از نگاه نجفی این امید نسبی فقط محدود به پاییز و زمستان سال جاری است و با شرایط موجود قطعاً سال آینده نیز کمتر از امسال درگیر کمبود برق و ناترازی نخواهیم بود؛ مگر اینکه یک اقدام بسیار مؤثر در حوزه کاهش و مدیریت مصرف انجام شود.

نجفی معتقد است با وجود بخرنج‌شدن موضوع ناترازی در سال‌های اخیر، دولت همچنان پای مواضع خود مبنی بر قیمت‌گذاری دستوری و مداخله در بازار انرژی ایستاده و مانع از حضور و نقش‌آفرینی بخش خصوصی در این صنعت می‌شود. او توضیح می‌دهد: «برای من عجیب است که چرا تغییری در نگاه دولت رخ نمی‌دهد. برای مثال همین حالا نوع کارکرد سائیتا، برخلاف ژست‌تی که دولت می‌گیرد و می‌گوید در تعامل با بخش خصوصی است، کارکردش با بخش خصوصی اصلاً هماهنگ نیست. اقدامی که برای خرید پنج هزار مگاوات نیروگاه خورشیدی توسط سائیتا انجام شد، مبتن این است که دولت تعامل با بخش خصوصی را کنار زده و باز هم خودش رأسا اقدام کرده است.»

رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی درباره چشم‌انداز مداخلات دولت در مسیر حل مشکل ناترازی، تأکید می‌کند که طبیعتاً برای رفع هر ناترازی لازم است که اقداماتی زمان‌بر برنامه‌ریزی و اجرا شود اما آنچه امروز ما در ساختارهای اقتصادی وزارت نیرو شاهدیم، مبتن اقدام مؤثر و اعتایی جدی به شرایط اقتصاد انرژی بخش خصوصی نیست.

او می‌گوید: «باید توانیر و شرکت‌های توزیع نوع بینش، ساختار و حکمرانی‌شان را درباره بحث برق و بخش خصوصی تغییر بدهند که نمی‌دهند. لازم است در برابر ایجاد نهاد رگولاتوری این همه مقاومت نکنند، چراکه نهاد رگولاتور برق می‌تواند بخش زیادی از مشکلات را مرتفع و نابسامانی‌ها را مدیریت کند اما ما شاهدیم که متأسفانه به‌هیچ‌عنوان حرکتی در این راستا نمی‌شود. این‌ها همه دلواپسی‌هایی هست که ما در بخش خصوصی شاهدیم که در وزارت نیرو رعایت نمی‌شود. وزارت نیرو کاستی‌های جدی مدیریتی دارد و برای بخش خصوصی بسیار نگران‌کننده است. به نظر شعدادادن کافی است و حالا دیگر همه چیز به عمل است؛ عملی که ما ملموس از دولت نمی‌بینیم.»

نجفی ادامه مداخلات دولت در صنعت برق را بر

کردن نهادهای نظارتی می‌داند که رسیدگی به افعال غلط و تصمیمات نادرست دولت را محدود به چند عزل و نصب ساده می‌داند و نمی‌گذارد اثرگذاری جدی صورت بگیرد.

مقصران منتقد!

اما جالب است که مقصران وضع موجود تبدیل به منتقد شده‌اند. در سال‌های گذشته بارها و بارها نمایندگان مجلس و حتی رئیس مجلس دولت را به کنترل بازار و قیمت‌ها تحکم کرده‌اند و حتی طرح تثبیت قیمت را به مجلس برده و تصویب کرده‌اند یا دولت‌های مختلف بارها از سرکوب بازار و کنترل قیمت‌ها گفته‌اند و این عقبه غیرعلمی و غیرکارشناسی حتی به دولت چهاردهم و اعضای کابینه آن رسیده است اما حالا همان نمایندگان و حتی رئیس مجلس و دولت منتقد ناترازی انرژی شده‌اند. در تیرماه سال ۱۴۰۱ پیام باقری، رئیس هیئت‌مدیره سندیکای صنعت برق ایران، به پایگاه اطلاع‌رسانی اتاق ایران گفت: «سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در صنعت برق رو به کاهش است، چراکه سرمایه‌گذاری در این صنعت به علت قیمت‌گذاری دستوری برای سرمایه‌گذار توجیه اقتصادی نداشته و او از بازگشت سرمایه و سود خود اطمینان ندارد.»

براساس گزارش پایگاه خبری بازار سرمایه ایران در سال‌های گذشته مصوبات متعددی برای تعیین نرخ پایه پرداخت بابت آدامگی، انرژی و الزام به تعدیل براساس تغییرات تورم و نرخ ارز تعیین شده، اما تاکنون مصوبات مذکور اجرایی نشده یا اجرای آن با تأخیر همراه بوده است.

براساس این نرخ پایه آدامگی از سال ۱۳۹۳ تا کنون تغییری نداشته و رقم ۱۸۵ ریال به ازای هر کیلووات ساعت باقی مانده است. همچنین طبق اظهارات مدیران صنعت، از سال ۱۳۹۶ تا ۱۳۹۹ نرخ‌های خرید برق بازار عمده‌فروشی ثابت و نرخ‌های سال ۱۳۹۵ (نرخ سقف بازار ۴۱۶ ریال به ازای هر کیلووات ساعت) اعمال شده است.

همچنین در حالی که نرخ دلار در هشت سال اخیر حدود ۶۰۵ تا هفت برابر شده است، نرخ خرید برق از نیروگاه‌های حاضر در بازار برق از طرف وزارت نیرو ۲۰۵ برابر شده که این موضوع نشان‌دهنده سرکوب شدید قیمت در بازار برق است.

در نهایت این موضوع منجر به روی‌گردانی سرمایه‌گذاران از توسعه ظرفیت نیروگاهی و امتناع از سرمایه‌گذاری جدید شده است.

براساس بررسی‌های منتشرشده از سوی دیوان محاسبات کشور در سال ۱۴۰۳ توان تولید نیروگاه‌های برق در کشور مجموعاً ۶۲ هزار مگاوات است و ناترازی‌های موجود به معنای نبود توانایی تولید در مقابل تقاضا است.

براساس این گزارش در سال ۱۴۰۲ میزان تقاضای برق در اوج مصرف به میزان ۸۰۵ درصد رشد کرده و به حدود ۷۲ هزار مگاوات رسیده است. این در حالی است که رشد ظرفیت اسمی نیروگاه‌ها ۱۰۲ درصد بوده است. همچنین به گفته علیرضا کلاهی‌صمدی، رئیس کمیسیون صنایع اتاق بازرگانی ایران، به اکوایران از سال ۷۸ تا اواخر دهه ۹۰ حدود ۱۵ تا ۲۰ درصد مقدار نیاز در شبکه توزیع و انتقال شبکه برق سرمایه‌گذاری انجام شد و در سه سال اخیر این میزان سرمایه‌گذاری تقریباً صفر بوده است.

گزارش

نمره منفی وزارت صمت در صنعت و بازار خودروسازی در هفته دولت رمزگشایی از سکوت درباره «سایپا» و حمله به «ایران خودرو»

هفته‌هاست وزارت صمت در دولت چهاردهم به دلیل سیاست‌های متناقض، انقباضی و به اعتقاد برخی ناظران ضد تولید و ضد صنعت در عرصه خودروسازی، آماج نقد و اعتراض است؛ اما به‌جای پاسخ، شرکت تازه‌خصوصی‌شده «ایران خودرو» را زیر ضرب گرفته است.

این رویه دو سؤال را به دنبال داشته است؛ نخست اینکه کارنامه وزارت صمت دولت چهاردهم در صنعت و بازار خودروسازی چیست؟ دوم اینکه چه عاملی پشت حملات بی‌دربی لایه‌هایی از دولت به «ایران خودرو» قرار دارد؟

کارنامه وزارت صمت در عرصه خودرو ۱. افت تولید (۳۲ درصد کاهش تولید در چهار ماه ابتدایی سال)
۲. تغییر مکرر تصمیمات در عرصه واردات خودرو
۳. تغییر مکرر تعرفه واردات خودرو
۴. ترک فعل چندماهه در کشف و اعلام قیمت خودروهای داخلی
۵. دستکاری فرمول شورای رقابت و ۲۷ درصد سازمان حمایت

۶. تهدید و تشدید برخوردهای تعزیراتی
۷. بسته‌شدن طولانی‌مدت نمادهای خودرویی در بورس
۸. بلاتکلیفی چندماهه واگذاری سایپا به بخش خصوصی
۹. سیاست دوگانه و متناقض در قبال قیمت‌گذاری خودرو و زنجیره تأمین (فولاد و...)
۱۰. افت تولید سایپا و کاهش ارزش نماد این شرکت.

اگرچه همچنان می‌توان به نقاط منفی کارنامه وزارت صمت در عرصه خودرویی مانند گلایه قطعه‌سازان و سایر اجزای زنجیره تأمین افزود، اما به اعتقاد ناظران، وضعیت شرکت سایپا به‌عنوان نماد و نمود عینی و ملموس سیاست‌ها و برنامه‌های وزارت صمت برای رونمایی از واقعیت و آنچه زیر پوست این سیاست‌ها می‌گذرد، کافی است، چراکه: هر دو خودروساز فروردین پارسل ۲۵ هزار دستگاه تولید داشتند، اما فاصله تولید میان ایران خودرو و سایپا امسال به ۱۱ هزار دستگاه رسید.

با وجود رشد ۱۶ درصدی ایران خودرو در فروردین، سایپا فروردین امسال ۲۷ درصد کاهش تولید داشت. ایران خودرو در اردیبهشت ۱۳ درصد رشد تولید داشت و سایپا روند کاهشی خود را با ۱۷ درصد ادامه داد. فاصله میان تولیدات ایران خودرو و سایپا که اردیبهشت پارسل فقط هزارو ۲۰۰ دستگاه بود، اردیبهشت امسال به ۱۵ هزار دستگاه رسید.



در خردادماه، ایران خودرو مانند فروردین و اردیبهشت به‌تنهایی اندازه تمام خودروسازان کشور تولید داشت، اما تولید سایپا با کاهش ۵۰ درصدی، نصف شد.

سایپا تیرماه را نیز با کاهش ۴۵ درصدی تولید به پایان رساند؛ آن‌هم در شرایطی که ایران خودرو نه‌تنها بیشتر از تمام خودروسازان کشور تولید داشت، بلکه تقریباً دو برابر سایپا خودرو ساخت. سایپا در ماه اخیر کمترین میزان تولید در هفت سال گذشته را تجربه کرد که ارزش نماد این شرکت در بورس را کاهش داد؛ آن‌هم درحالی‌که ایران خودرو توانست از رکوردهای هفت‌ساله بعد از برجام در رشد تولید عبور کند.

مروری کوتاه بر این آمار و اطلاعات کافی است تا بخشی از رویکردهای وزارت صمت نسبت به ایران خودرو بهتر درک شود؛ چراکه تا همین چند ماه پیش، به دلیل مدیریت پیکسان این دو کمپانی، محک و معیار ملموسی برای ارزیابی عملکرد نهادهای مسئول به‌ویژه وزارت صمت در عرصه خودروسازی وجود نداشت. ظاهراً وزارت صمت هم در واکنش به‌جای اصلاح رویه‌ها، به دنبال شکستن آینه است.