

نگاه

خودروسازی امروز مانند دهه ۶۰



میر خانی رشتی

● در ۱۵ سال گذشته، ساده‌ترین کاری که دولت در قبال خودروسازان انجام داده، توقف قیمت‌های تولیدات آنها بوده است. در این ۱۵ سال، شاخص قیمت‌ها از ۱۰۰ به ۸۰۰ رسیده و هشت برابر شده و ۸۰۰ درصد رشد داشته است. اما شاخص قیمت خودرو در این سال‌ها، از ۱۰۰ به ۱۴۵ رسیده است. در همه این سال‌ها، دولت با ثابت نگه‌داشتن قیمت‌ها، اجازه کسب سود را از خودروساز گرفته و با این تصمیم، خودروسازان را به راه کج، راهنمایی کرده است. با شرایط تحمیلی دولت و عدم کسب سود، خودروسازان امکان سرمایه‌گذاری‌های جدید را نخواهند داشت و به دنبال آن نیز قطعه سازان هم سود نمی‌برند و برای جبران این وضع، کیفیت تولیدات یا ثابت می‌ماند یا سافتنزل پیدا می‌کند؛ زیرا امکان استفاده از طراحی و ماشین‌آلات جدید و ارتباط با دانش فنی روز دنیا را نخواهد داشت. فشار اصلی تثبیت قیمت‌ها، روی قطعه سازان است که ۸۰ درصد قطعات خودرو را ساخته و در کارخانه‌های خودروسازی مونتاژ می‌شود. در این شرایط، قطعه سازان، برای ادامه حیات خود چاره‌ای ندارند که یا از مواد اولیه یا کیفیت پایین استفاده کنند یا قطعه‌ها را از چین تهیه کنند.

در سال جاری و با افزایش فشارها اعم از عدم رایبه تسهیلات مصوب به خودروسازان، عدم بهره‌مندی از ارز ارزان و ناتوانی در گشایش ارزی، موجب شده که میزان تولید خودرو در کشور به نصف برسد. بخشی از قطعه‌سازان، با تعدیل نیرو، همچنان سعی دارند به فعالیت‌شان ادامه دهند، اما برخی نیز مجبور به تعطیلی شده‌اند.

وضعیت امروز صنعت خودروسازی، مشابه سال ۶۵ است که کل صنعت کشور دچار رکود شده بود. راه نجات صنعت خودروسازی، نقدینگی است که از سال گذشته به تنایوب، قول پرداخت آن داده شده، اما هنوز خبری از آن نیست. امروز خودروسازان برای حفظ قدرت پیشین خود، ۳۰ برابر گذشته به نقدینگی نیاز دارند. اما تاکنون به آن توجهی نشده است. این در حالی است که مسوولان دولتی، این خطر را حس کرده‌اند؛ اما کاری برای نجات آن انجام نمی‌دهند. در شرایطی که این وضع ادامه پیدا کند و همچنان قول وعده‌های پرداخت پول و تسهیلات، تحقق پیدا نکند، میزان تولید کنونی، باز هم ۵۰ درصد کاهش خواهد داشت.

گروه اقتصادی: چهارشنبه هفته گذشته جلسه مشترکی بین خودروسازان و وزارت صنایع برای حل و فصل مشکلات خودروسازان تشکیل شد. درخواست هزار میلیاردتومان تسهیلات مصوب دولت، اصلی‌ترین درخواست خودروسازان برای گذر از بحران و ورشکستگی بود. این درخواست سال گذشته دوهزار میلیاردتومان بود که با پرداخت نصف آن موافقت شده بود که تاکنون به آنها پرداخت نشده و امروز مدیران خودروسازی از تعطیلی کارخانه‌ها و بیکاری کارگران سخن می‌گویند.

تولید سال گذشته ایران ۱/۵ میلیون دستگاه خودرو بود و رتبه سیزدهم جهانی را داشت که امسال در بهترین حالت با تولید ۶۰۰ هزار دستگاه، ۴۵درصد کاهش تولید داشته است و این روند کاهش ادامه دارد به طوری که در اردیبهشت امسال خبرگزاری فارس اعلام کرد خط تولید ۲۰۶ متوقف شده است. البته ایران خودرو این خبر را تکذیب کرد اما طبق گفته منابع آگاه میزان تولید خودرو ۲۰۶ در ماه گذشته حدود هشت دستگاه بوده است. همزمان با این کاهش تولید، قیمت‌ها نیز افزایش پیدا کرده است. البته خودروسازان آن را متعلق به بازار می‌دانند و چشم به دولت برای تعیین قیمت دارند. دولت نیز می‌گوید با توجه به منافع مصرف‌کننده قیمت‌ها را تعیین می‌کند اما قیمت‌های بازار همه به ضرر مصرف‌کننده است. می‌گویند سودش را دلال می‌برد. دلال‌هایی که به موقع خرید می‌کنند و به قول محمود نادی، فعال بازار خودرو، افرادی با استفاده از رانت، تولیدات را دپو کرده و با افزایش کاذب قیمت‌ها، خودروها را وارد بازار می‌کنند به نحوی که قیمت‌ها در طول یک روز تا دو میلیون تومان هم نوسان دارد، اما نمی‌توان خودرو را تهیه کرد و تحویل مشتری داد.

بزرگ‌ترین صنعت کشور از نظر سطح و میزان اشتغال، تیراژش به نصف رسیده، خط تولید ۲۰۶ متوقف شده، روابط ایران و شرکت پژو برهم خورد، کمبود نقدینگی دارند و حتی افزایش ۱۰۰درصدی قیمت‌ها هم وضع را بهتر نکرد. در کنارشان، قطعه‌سازان طلبکار هستند که اگر اعلام ورشکستگی و تعطیلی نکرده باشند، تولیدی هم ندارند.

با کاهش تولید، دولت برای حفظ تعادل بازار، تعرفه ۹۰درصدی را ا نصف کرده است. البته دولت این تعرفه ۴۵درصدی را اکنون به نرخ ارز مبادلاتی (۲۴۰۰ تومان) محاسبه می‌کند و سود خود را کامل می‌گیرد و فرای از سودش را تخفیف نداده است. کاهش تولید، تنها تأثیرش افزایش قیمت نبوده؛ بلکه واحدهای مرتبط را نیز درگیر کرده است. قطعه‌سازان به دلیل طلب‌هایی که از خودروسازان داشتند و نتوانستند آن را وصول کنند، دچار خسران شدند.

اقتصادی

درخواست مدیران خودروسازی از دولت:

هزار میلیارد تومان؛ نیاز خودروسازی

بهناز جلالی‌پور



بود که تنها ۳۰درصد آن را دریافت کردند و این موضوع، نقدینگی آنها را کاهش داد و از این رو قادر به پرداخت طلب قطعه‌سازان نبودند.»

به گفته او، فشار بانک‌ها از سال گذشته بر واحدهای تولید خودرو افزایش یافته و طبق بخشنامه‌ای واحدهایی که اقساط معوقه دارند، مشمول دریافت تسهیلات نمی‌شوند. در همین حال، افزایش نرخ ارز نیز بر مشکلات تولیدکننده‌ها اضافه شد و اکثر قطعه‌سازان و خودروسازان نتوانستند ارز مرجع دریافت کنند. سایه تحریم علاوه بر افزایش قیمت مواد اولیه که به گفته دبیر انجمن سازندگان قطعات خودرو، به میزان دو تا سه برابر بوده، ثبت سفارش را نیز فلج کرد. به اینها طولانی شدن قیمت‌گذاری خودرو توسط دولت را نیز باید اضافه کرد. قیمت‌گذاری‌ای که از نظر بخش خودرو باید براساس حاشیه سود بازار تعیین شود تا به جای آنکه سود نصیب دلالان شود، به خودروسازان برسد. اکنون به دلیل تفاوت قیمت تحویل کارخانه با بازار، تنها پنج‌درصد خریداران مصرف‌کننده نهایی هستند. نجفی‌منش، می‌گوید: «خودروسازان زیان سنگینی متحمل شده‌اند. کمک‌های مصوب به خودروسازان، بانسک مرکزی می‌ماند. در شرایطی که راه‌های دوزدن تحریم‌ها را آموخته‌ایم. اکنون باید اراده‌ای برای ماندن صنعت خودروسازی شکل بگیرد. در غیر این صورت با زیان سنگینی که خودروسازان متحمل شده‌اند و ادامه این وضع، ورشکستگی نزدیک است.» حالا خودروسازان، از دولت کمک می‌خواهند. این درخواست در شرایطی است که دولت سال‌ها

شرایط را به نفع این بخش تعیین کرد و تغییر داد و بازار را به انحصار آنها درآورد تا توان رقابتی پیدا کنند.

از نظر عزت‌الله اکبری، رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس، توان رقابتی، در خودروسازان وجود ندارد و به همین دلیل کافی است تا دولت کمک‌حال این بخش نباشد. او می‌گوید: «در شرایطی که کشور در تلاش برای عضویت در سازمان تجارت جهانی است، باید تولیداتش قابلیت رقابت داشته باشد. هدف دولت از کمک‌های چندین‌ساله، توانمندی صنعت خودروسازی بوده‌اما اکنون این صنعت چه قدم عملی برداشته غیر از اینکه دایم چشم به کمک‌های دولتی دارد؟» او، در عین حال از قطعه‌سازان حمایت می‌کند و فعالیت‌شان را قابل دفاع می‌داند، اما مدیریت خودروسازی را زیر سوال می‌برد که به دلیل ضعف نتوانسته ابتکار عمل داشته باشد و اکنون دچار مشکل شده و قطعه‌سازان را نیز تبعیض کرده است. اکبری، می‌گوید: «کنون دولت خود مشکل دارد و خودروسازان نیز نمی‌توانند از عهده مدیریت خود برآیند، پس وقت آن است که بخش خصوصی وارد شود؛ زیرا مدیریت دولتی تاکنون نتوانسته سطح انتظارات از این بخش را برآورده کند» در همین حال، خودروسازان و دولت هر دو درخصوص سقف تولید، نحوه قیمت‌گذاری و رایبه تسهیلات به یکدیگر قول‌هایی داده‌اند. این قول شامل همان هزارمیلیارد تومانی است که مصوب شده است.

کاهش تولیدات و افزایش سه برابری صادرات

یکی از محسنتات افزایش قیمت ارز، رونق صادرات است. هرچه واردات در این شرایط مضر است، «بازار صادرکنندگان خودرو طبیعتاً باید سکه باشد.» اما، آنها هم خیلی شاد نیستند. دبیر انجمن سازندگان قطعات خودرو، می‌گوید: «در شرایطی که کاهش تولید نیز داشته‌ایم، اما صادرات‌مان نسبت به سال گذشته سه برابر شده است.» معقول آن است که خودروسازان تمرکز بیشتری بر بازارهای خارجی داشته باشند تا فشارهای داخلی را با صادرات و درآمد حاصل از آن جبران کنند. اما نجفی‌منش می‌گوید: «دولت این فرصت و اجازه را نمی‌دهد که همه تولیدات راهی بازارهای خارجی شود تا سودآور باشد.» البته مهم‌ترین بازار خودروی ایران هم‌اکنون عراق است که طبق آمار گمرک ۲۲ هزار خودرو در ۹ ماهه امسال به این کشور صادر شده است. به غیر از این، صادرات خودرو به دیگر کشورها تنها شامل ۶۰۰ عدد است.

به هر رو، حتی برای دولت نیز که سال‌ها هزینه تقویت این بخش را کرده، وضعیت کنونی قابل قبول نیست. صنعتی که در دوره میانی‌سالی است، هنوز برای گام برداشتن نیازمند دستگیری است.

به راحتی سینجر

تنها تولید کننده یخچال فریزر در ایران با استفاده از گاز R600

مصرف انرژی به اندازه یک لامپ ۶۰ وات

مجوز صادرات به ۳۰ کشور اروپایی

خازنی برد الکترونیکی هوشمند

طبقات منسب و جانار در یخچال و فریزر

۱۲ سال تجربه و سابقه در تولید محصولات

