

بررسی وضعیت صنعت خودرو در سال‌های اخیر و راهکارهای متخصصان برای بهبود آن

خودروسازی چگونه متحول می‌شود؟

نظام ناکارآمد تأمین مالی، کم توجهی به تحقیق و توسعه و عدم ثبات در سیاست‌های خودروسازان نشان‌دهنده مسیر دشوار دولت سیزدهم برای اصلاح صنعت خودروسازی است

حتی توانست از شرکت‌هایی که وعده دادند و رفتند، تقاضای غرامت کند.

افزایش ۶۰۰ درصدی قیمت خودرو

در این میان اما شرکت‌های چینی در دولت‌های یازدهم و دوازدهم با باقی ماندن در ایران، حتی در دوره تحریم، طوری جای پای خود را محکم کردند که حتی در صورت کنار رفتن احتمالی تحریم‌ها در آینده پیش رو نیز خودروسازان اروپایی کاری دشوار برای به دست گرفتن دوباره بازار ایران خواهند داشت. حسن روحانی در حالی دولت را به ابراهیم رئیسی تحویل داده است که طبق آمارهای به دست آمده، زبان انباشته ۳۰ هزار میلیارد تومانی خودروسازان، بدهی بیش از ۵۰ هزار میلیارد تومانی آنها به قطعه‌سازان، فاصله چند ده میلیون تومانی میان قیمت رسمی و قیمت بازار، عدم رضایت مردم از کیفیت و قیمت محصولات داخلی، ممنوعیت واردات و افزایش چند صد درصدی قیمت برخی خودروها و معمای قیمت‌گذاری دستوری، تنها بخشی از میراثی است که وزارت صمت و مسئولان اقتصادی دولت سیزدهم در بخش خودرو با آن مواجه هستند. در کنار این موارد از افزایش بی‌محابای قیمت خودرو طی ۸ سال دولت‌های یازدهم و دوازدهم نیز نباید غافل شد. نگرانی‌ها در خصوص قیمت انواع خودروهای تولیدی ۲ خودروساز بزرگ کشور در نخستین و آخرین سال دولت روحانی نشان می‌دهد که مراد ۹۲ تا پایان تابستان ۱۴۰۰ خودروهای داخلی به طور متوسط ۶۱۰ درصد رشد قیمت داشته‌اند. بارزترین و محسوس‌ترین رشد قیمت نیز مربوط به خودروی پراید بود که با رشد بیش از ۷۰۰ درصدی، بالاترین افزایش قیمت را تجربه کرد. پژو ۴۰۵ نیز با ۶۵۸ درصد، دومین خودرو با بیشترین افزایش قیمت در دولت روحانی بود. سمند، پژو پارس، پژو ۲۰۶، سمند سورن، پژو ۲۰۷ و تیبا نیز به طور میانگین از ۵۱۰ تا ۶۵۰ درصد افزایش قیمت را تجربه کردند.



زهره فریدزاده‌گان: صنعت خودروسازی ایران در یکی، دو سال اخیر چالش‌های متعددی را از سر گذرانده و با فراز و فرودهای فراوانی روبه‌رو بوده است. این صنعت با داشتن سهم ۲۰ درصدی از ارزش افزوده کل بخش صنعت و سهم ۴ درصدی از تولید ناخالص داخلی، از جایگاه مهمی در اقتصاد ملی برخوردار است. این در حالی است که با وجود گذشت نیم‌قرن از تأسیس صنایع خودروسازی در ایران، این صنعت هنوز به بلوغ و شکوفایی لازم نرسیده و همچنان مانند یک کودک نابالغ، نیازمند حمایت‌های همه‌جانبه است. یکی از مهم‌ترین موانع یا به بیان بهتر، یکی از چالش‌های اصلی صنعت خودروسازی در ایران، سیاست‌زدگی این صنعت است؛ به حدی که طی چند دهه گذشته، این صنعت متحمل هزینه‌های زیاد ناشی از فشارهای سیاسی و در نتیجه کاهش کارایی شده است. مشروط نبودن حمایت‌های دولت نیز که منجر به بی‌انگیزگی سرمایه‌گذاران برای سرمایه‌گذاری بویژه در بخش طراحی محصول بوده، مزید بر علت شده و موجب عقب‌ماندگی صنعت خودروسازی ایران در بازار رقابت جهانی شده است. نظام قیمت‌گذاری دستوری نیز عامل دیگری برای بی‌میلی شرکت‌های خودروسازی به ایجاد نوآوری، بهره‌وری و افزایش کیفیت محصولات و عمل‌آزمایی برای ورود خودروسازان به بازار رقابتی بوده است. به طور کلی، نوسانات نرخ ارز، نظام ناکارآمد تأمین مالی و تحریم‌های بین‌المللی به عنوان چالش‌های کلان صنعت خودروسازی از یک سو و کم‌توجهی به تحقیق و توسعه، عدم ثبات در سیاست‌های خودروسازان، دیدگاه خودروسازان به همکاری با خودروسازان جهانی و سرمایه‌گذاری در امور غیرمرتبط با کسب‌وکار شرکت‌های خودروسازی را می‌توان از عمده‌ترین مشکلات صنایع خودروسازی در ایران عنوان کرد. آنچه مسلم است صنعت خودروسازی در ایران صنعتی درگیر مسائل پیچیده است که ارائه یک نسخه کلی بدون در نظر گرفتن شبکه ارتباطی میان صنایع وابسته، چندان کارساز نخواهد بود. در این گزارش قصد داریم نیم‌نگاهی به وضعیت صنعت خودروسازی ایران بیندازیم و مروری بر راهکارهای کوتاه‌مدت و میان‌مدت برای بهبود این وضعیت داشته باشیم.

مسیر دشوار دولت سیزدهم در صنعت خودروسازی

با توجه به آنچه گفته شد، دولت سیزدهم مسیر دشواری را برای درمان زخم‌های صنعت خودروسازی کشور پیش رو دارد. با این حال وزرات صمت از زمان آغاز به کار سیدرضا فاطمی‌امین اعلام کرده دولت سیزدهم تولید یک میلیون و ۲۵۰ هزار دستگاه خودرو در سال جاری را هدفگذاری کرده است. بر این اساس نیز برآورد شده ۱۵۰ هزار دستگاه توسط شرکت‌های خودروسازی بخش خصوصی و حدود یک میلیون و ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو نیز در شرکت‌های خودروسازی دولتی تولید می‌شود. اگر قرار باشد هدفگذاری وزارت صمت برای تولید یک میلیون و ۲۵۰ هزار دستگاه خودرو در سال جاری محقق شود، در واقع میزان تولید خودرو در سال ۱۴۰۰ باید در مقایسه با سال ۹۹ بیش از ۳۰ درصد افزایش یابد. طبق آمارهای ارائه شده از سوی وزارت صمت، سال ۹۹ معادل ۹۵۰ هزار دستگاه انواع خودرو در کشور تولید شده است. تولید یک میلیون و ۲۵۰ هزار خودرو تا پایان سال ۱۴۰۰ در حالی برای نخستین سال دولت سیزدهم هدفگذاری شده است که ناگفته نماند، وزیر صمت دولت سیزدهم از اواسط شهریور سال جاری سکنداری این وزارتخانه را به عهده گرفته است. با این حال طبق آمار وزارت صمت، خودروسازان در ۶ ماه نخست امسال ۲۶۵ هزار و ۲۶۰ دستگاه انواع خودرو تولید کرده‌اند که این میزان نسبت به مدت مشابه سال قبل حدود ۴ درصد رشد داشته است و در صورتی که در ۶ ماه دوم سال جاری نیز وضعیت تولید خودرو به همین منوال پیش رود، تا رسیدن به مرز هدف‌گذاری شده یعنی تولید یک میلیون و ۲۵۰ هزار دستگاه خودرو تا پایان امسال، همچنان فاصله‌ای معادل ۳۲۰ هزار دستگاه وجود دارد.

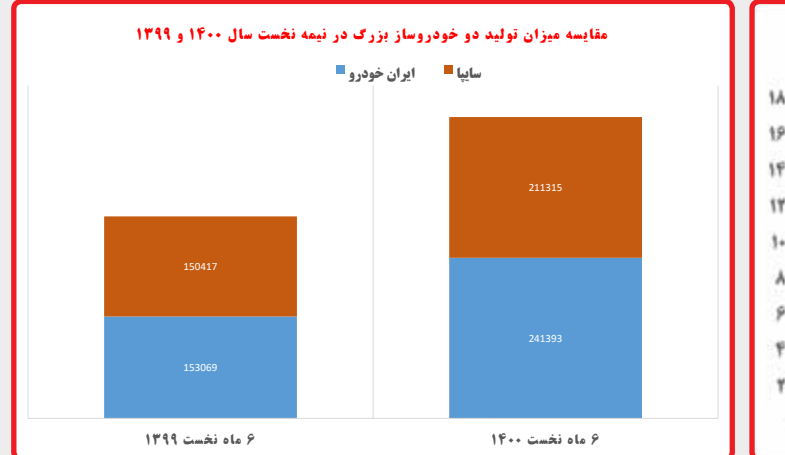
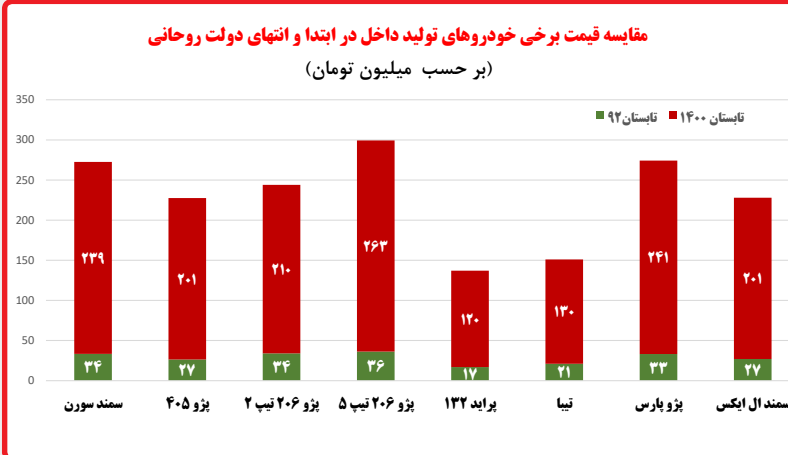
رویداد مجلس به بحث واردات خودرو

اولیل شهر یور سال جاری، نمایندگان مجلس شورای اسلامی با اصلاحات کمیسیون صنایع و معادن در ماده ۴ طرح ساماندهی صنعت خودرو درباره واردات خودرو با هدف تأمین نظر شورای نگهبان موافقت کردند. در ماده ۱۴ این طرح آمده است هر شخص حقیقی یا حقوقی می‌تواند به ازای صادرات خودرو یا قطعات خودرو یا سایر کالاها یا خدمات مرتبط با انواع صنایع نیرو محرکه که با از طریق واردات بدون انتقال ارز نسبت به واردات خودروی تمام‌برقی یا دیزلی (هیبریدی) یا واردات خودروی بنزینی یا گازسوز با برچسب انرژی B و بالاتر یا دارای شاخص ایمنی ۳ ستاره یا بالاتر بر اساس گواهی‌های استاندارد معتبر، معادل ارزش صادراتی خود اقدام کند. در تبصره یک این مصوبه آمده است: واردات موضوع این ماده، نباید هیچ تعهد ارزی جدیدی برای کشور ایجاد کند. در تبصره ۲ نیز تأکید شده سقف تعداد خودروهای مجاز وارداتی، هر ۶ ماه یک بار توسط شورای رقابت و بر اساس میزان کمبود عرضه نسبت به تقاضای موثر خودروی سواری طی یک سال گذشته تعیین می‌شود. در تبصره ۳ هم آمده منحصر کردن، داشتن نمایندگی یا ارائه خدمات پس از فروش، صرفاً از خودروسازان خارجی ممنوع است.

اگر چه به باور برخی کارشناسان اصلاح موادی از این طرح موجب بروز مشکلاتی در صنعت خودروسازی کشور می‌شود و همچنان ابهاماتی در نحوه تخصیص ارز برای واردات دارد اما به اعتقاد برخی دیگر از صاحب‌نظران، این طرح مزایایی نیز دارد که در دست‌رمان به بهبود وضعیت صنعت خودرو در کشور کمک می‌کند.

تلاش می‌کنند از این فرصت به بهترین شکل استفاده کنند. جالب است در دوره اجرای برنامه، روحانی وعده داده بود «دولت ایران آماده است سهم شرکت‌های خودروسازی خود را به شرکت‌های خارجی بفروشد. علاوه بر اینکه سایت‌های خودروسازی در اختیار خارجی‌ها قرار داده می‌شود تا آنها بتوانند به شکل مستقل در ایران به تولید خودرو بپردازند» وعده نخست دولت روحانی در واگذاری سهام هیچ‌گاه محقق نشد و در پایان دوره ۸ ساله او،

نه تنها خارجی‌ها سهامدار خودروسازان ایرانی نشدند که مدیریتی این خودروسازی‌ها نیز هیچگاه از دست دولت خارج نشد. در قراردادهای مشترک نیز هیچ تغییر مهمی رخ نداد. حتی پس از چند ماه مشخص شد حضور شرکت‌هایی مانند فیات و فولکس واگن نیز اساساً در ایران ممکن نیست. قراردادهای تولید مشترک با پژو و رنو نیز راه به جایی نبرد. رنو که اعلام کرده بود می‌خواهد با در اختیار گرفتن سایت تولید، خود مستقلاً در ایران خودرو



عضو هیأت علمی دانشکده مهندسی خودروی دانشگاه علم و صنعت در گفت‌وگو با «وطن امروز»:

صنعت خودرو را از سیاسی‌بازی نجات دهید

می‌شود. این در حالی است که متأسفانه تصمیمات اشتباه و نادرست گذشته، تولید را در کشور بشدت تضعیف کرده است.

منافع ملی، ملاک سیاست‌گذاری در صنعت خودرو باشد

عضو هیأت علمی دانشکده مهندسی خودروی دانشگاه علم و صنعت با اشاره به دیدگاه خودروسازان کشور به نوع همکاری با خودروسازان خارجی می‌گوید: در حال حاضر خودروسازان چین مهم‌ترین و اصلی‌ترین همکاری خودروسازان داخلی هستند اما باید به این نکته توجه کرد که چینی‌ها قرار نیست شرک را رهبردی خودروسازان ایرانی به لحاظ توسعه فناوری و بازار خودرو در ایران باشند، چرا که چینی‌ها نیز همانند تمام کشورهای در فکر تأمین منافع خود هستند. وی می‌افزاید: در طول سال‌های همکاری خودروسازان ایرانی و چینی با یکدیگر، چینی‌ها هیچ‌گاه حاضر به سرمایه‌گذاری در ایران نبوده و حتی برای تولید محصول در ایران، اقدام به اعزام نیروهای چینی به ایران می‌کنند. این امر نشان می‌دهد روابط اقتصادی ما با چین در حوزه صنعت خودروسازی، تنها محدود به تأمین بوده است. در نتیجه در سال‌های پیش‌رو، باید این نکته مدنظر سیاست‌گذاران صنعت خودروسازی قرار داشته باشد که همه کشورها به دنبال منافع ملی خودشان هستند و سعی می‌کنند بیشترین سود را از همکاری با طرف مقابل کسب کنند. کاکایی تأکید می‌کند: در حال حاضر قطعه‌سازان چینی در حال همکاری با ما هستند و این همکاری‌ها نیز موفقیت‌آمیز بوده است، لذا ضروری است روابط صنعتگران ایرانی و چینی روزبه‌روز استوارتر شود. منتها مشروط به اینکه منافع ملی کشور ملاک این همکاری در برنامه‌ریزی دولت‌مداران قرار گیرد.

یک برنامه منسجم برای سال‌های آینده است. ناگفته نماند این ۲ مؤلفه باید هم‌زمان با هم در صنعت خودروسازی وجود داشته باشد. عضو هیأت علمی دانشکده مهندسی خودروی دانشگاه علم و صنعت ایران می‌گوید: متأسفانه صنعت خودروسازی از بی‌برنامگی و نبود افراد متخصص و دلسوز رنج می‌برد. به گفته وی اینکه مقام معظم رهبری شعار امسال را «رهولید؛ پشتیبانی‌ها، مانع‌زدایی‌ها» اعلام کرده‌اند، جای بسی تأمل دارد، چرا که نشان می‌دهد موانع موجود در بخش تولید کشور به حدی افزایش یافته که عالی‌ترین مقام کشور به این موضوع ورود کرده و شرط موفقیت تولید را رفع موانع تولید دانسته‌اند. علاوه بر این، شعار امسال گویای آن است که تولید نیازمند پشتیبانی و حمایت است. وی می‌افزاید: این در حالی است که در ۶ ماه نخست سال جاری، نه تنها مشکلات تولید حل نشده، بلکه مشکلات گمرکی، ارزی، تأمین و تولید قطعات نیز با معضلات متعددی روبه‌رو شده و فشارهای مضاعفی را به تمام صنایع کشور وارد کرده است. در حالی که مانع‌زدایی باید جزو وظایف اصلی تمام ارگان‌ها و سازمان‌ها در کشور باشد، بسیاری از سازمان‌ها به جای بسترسازی برای رشد تولید، مانع‌تراشی می‌کنند. کاکایی ادامه می‌دهد: وقتی صنایعی مانند خودروسازی یا صنعت لوازم خانگی رشد کرده و تولید افزایش پیدا می‌کند، به این معناست که در آمد ملت افزایش یافته است. در این شرایط طبیعتاً رقابت ایجاد می‌شود و ارزش پول ملی افزایش یافته و تورم نیز کنترل

پوپولیستی و حرف‌های مبتنی بر اصول سیاسی می‌داند و می‌گوید: صنعت خودروسازی در سال‌های گذشته به قدر کافی از محل وعده‌های عوام‌فریبانه آسیب دیده و اکنون وقت آن است با معیارهای اقتصادی مبتنی بر محاسبات واقعی و اندازه‌گیری‌های تخصصی، چالش‌های این صنعت برطرف شود. به گفته وی متأسفانه صنعت خودرو در ایران یک صنعت سیاست‌زده است، لذا کلید گشایش در این صنعت، جدایی این صنعت از سیاسی‌بازی و برنامه‌های سیاسی است. نتیجه اتفاقاتی که در سال‌های گذشته در صنعت خودروسازی رخ داده، امروز این صنعت را بشدت تحت فشار قرار داده و موجب افزایش تنش در صنعت خودروسازی شده است. در این میان نارضایتی مردم هم از این صنعت افزایش یافته است. وی معتقد است وزیر صمت در دولت سیزدهم برنامه‌های قابل توجهی را برای بهبود صنعت خودرو در دستور کار قرار داده است و بر اساس آن امکان تحقق تولید یک میلیون و ۲۵۰ هزار دستگاه خودرو تا پایان سال وجود دارد، منتها باید دید برای تحقق وعده‌هایی که درباره تولید بیش از ۲ میلیون خودرو در سال‌های پیش رو داده شده، چه برنامه‌ریزی‌هایی شده است.

جای خالی نگاه اقتصادی به صنعت خودرو

کاکایی ادامه می‌دهد: مهم‌ترین اصل در حل معضلات صنعت خودروی ایران، نگاه اقتصادی به این صنعت است. معتقدم صنعت خودرو نیازمند یک جراحی بزرگ است و این جراحی بزرگ نیز نیازمند شجاعت و برخورداری از

در اینکه صنعت خودروسازی ایران درگیر دست‌اندازهای بلند و کوتاهی است، شکی نیست و واضح است رفع ایرادات و چالش‌های این صنعت، یک‌شبه محقق نمی‌شود، بویژه در شرایط کنونی اقتصاد ایران که کسری بودجه، تورم، نوسانات نرخ ارز و صدها معضل اقتصادی دیگر از دولت گذشته به دولت کنونی ارث رسیده است. اصلاح ساختارهای صنعت بزرگ مانند خودروسازی نیازمند ابزار و ادواتی است که امید می‌رود به همت دولتمردان دولت سیزدهم محقق شود.

امیرحسین کاکایی، عضو هیأت علمی دانشکده مهندسی خودروی دانشگاه علم و صنعت ایران و کارشناس خودرو در گفت‌وگو با «وطن امروز» مهم‌ترین راهکار حل بحران صنعت خودرو و بهبود وضعیت این صنعت را اجتناب از وعده‌های