



کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «ایران» عنوان کرد

صنعت خودرو در دولت سیزدهم دوباره احیا شد

خودروسازان باید روی پای خود بایستند و به توانایی‌های موجود کشور تکیه کنند

گفت‌وگو

صنعت خودرو در دولت گذشته بشدت شکننده شد. به گونه‌ای که شهریورماه سال ۱۴۰۰، بیش از ۱۷۰ هزار خودرو با نقص قطعه در پارکینگ خودروسازان بود، تعهدات معوق شرکت‌های خودروساز سر به فلک کشیده بود، روز به روز بر فاصله قیمت خودرو در کارخانه و بازار افزوده می‌شد، بازار با کمبود خودرو روبه‌رو شده بود، حداکثر تولید خودروسازان کمتر از ۸۰۰ هزار دستگاه بود و مهم‌تر اینکه زیان انباشته خودروسازان به حدود ۱۲۰ هزار میلیارد تومان رسید. از این‌رو دولت سیزدهم با صنعتی روبه‌رو شد که سرپا نگهداشتن آن با اما و اگرهای متعددی روبه‌رو بود. با تمهیداتی که وزارت صمت داشت و تکالیفی که بر عهده خودروسازان گذاشت، تولید خودرو در اولین سال فعالیت دولت رئیسی به بیش از ۷۶۴ هزار دستگاه خودرو رسید و در عین حال ۱۷۰ هزار خودروی ناقص هم تکمیل کاری شد. سال ۹۹ در دولت روحانی حدود ۷۴۲ هزار دستگاه خودروی کامل و ۲۵۰ دستگاه خودروی ناقص، تولید شده بود. بدین جهت صنعت خودرو در دولت سیزدهم از تعطیلی نجات پیدا کرد و از آن مدت تاکنون، تولید خودروافزایشی شده است. اما هنوز چالش‌هایی در تولید خودرو وجود دارد که ضرورت دارد با فوریت مورد بررسی قرار گیرد. در این خصوص با سعید مدنی، کارشناس صنعت خودرو، گفت‌وگویی انجام دادیم که در ادامه می‌آید.

● دولت گذشته، ارزشی برای دولت سیزدهم گذاشت که منجر به استیضاح وزیر صمت شد. صنعت خودرو از سال ۹۷ با بحران‌های جدی روبه‌رو شد، بحران‌هایی که میزان

تولید را ۶۰ درصد کاهش داد و روز به روز بر تیراژ خودروهایی که به جهت کمبود قطعه، امکان تجاری‌سازی نداشتند، افزوده می‌شد. در حال حاضر بخش قابل توجهی از مشکلات خودرو، حل شده است اما به اعتقاد شما چگونه می‌توان در مدت کوتاه عرضه و تقاضای خودرو را هماهنگ کرد؟

یکی از موضوعاتی که بایستی دنبال شود و به نظر می‌رسد که دولت سیزدهم می‌خواهد آن را عملیاتی کند، کاهش مداخله در امور خودروسازان است. حتی ۱۲ اسفندماه سال ۱۴۰۰، در ۸ فرمان خودرویی رئیس جمهور که به وزارت صمت ابلاغ شد، بر ضرورت واگذاری سهام خودروسازان تأکید شد. بر این اساس با تکیه بر اصل ۴۴ قانون اساسی، مسیر راهی که رئیس جمهور تعیین کرده و همچنین نظر کارشناسان و صاحب‌نظران اقتصادی اگر خودروسازان به صورت کامل خصوصی شوند، مشکلات این حوزه تا حد قابل توجهی حل خواهد شد و شرکت‌های خودروساز چابک‌تر می‌توانند به فعالیت خود ادامه دهند. البته این گفته به منزله آن نیست که دولت، خودروسازان را کنار بگذارد و بر روند فعالیت آنها نظارت نکند. زمانی که شرکت‌های خودروساز، خصوصی شدند، دولت باید بر فعالیت‌ها، سیاست‌ها و عملکرد خودروسازان مانند سایر کشورها، نظارت و کنترل داشته باشد. طی ۱۰ سال گذشته صنعت خودرو با چالش‌های جدی روبه‌رو شد و متأسفانه مشکلات آن ریشه‌ای حل نشد.

برای آنکه عرضه و تقاضا در بازار خودرو هماهنگ و برابر شود، دو راهکار وجود دارد. اول باید دید که فضای سیاسی کشور چگونه پیش می‌رود؟ اگر روابط رو به بهبود است قاعدتاً برنامه افزایش تولید خودرو در یک قالب و چهارچوب

خواهد بود؛ بر این اساس باید به فکر توسعه محصول، استفاده از ظرفیت جهانی، صادرات و... باشیم. از آنجا که زیرساخت‌های صنعت خودرو در کشور فراهم است خیلی از خودروسازان جهانی، تمایل دارند که با خودروسازان ایرانی همکاری داشته باشند. حال اگر عکس این موضوع باشد، طبیعتاً باید روی پای خود بایستیم و به توانایی‌های موجود کشور تکیه کنیم. در چنین شرایطی قطعاً می‌توان افزایش تولید را محقق کرد. اما برای تحقق چنین امری ضرورت دارد که فرایند قیمت‌گذاری را کنار گذاشته تا ضمن توسعه صنعت خودرو، از زیان انباشته آنها جلوگیری شود. اگر قیمت‌گذاری (توضیح روزنامه ایران: شایان ذکر است که شورای رقابت در دولت گذشته با وجود افزایش نرخ تورم، کمبود مواد اولیه و تحریم‌های سخت علیه صنعت خودرو اجازه نداد که قیمت کارخانه‌ای خودرو واقعی شود و همین رفتار سبب کاهش ۶۰ درصدی تولید خودرو، فاصله قیمت کارخانه و بازار، ریزش سهام خودروسازان در بورس، بهم ریختگی بازار خودرو، دل‌پروری و کاهش کیفیت خودروهای تولید داخل شود). وجود نداشت اکنون زیان انباشته‌ای که مطرح می‌شود (توضیح روزنامه ایران: برخی منابع خبری زیان انباشته ایران خودرو و سایپا را بین ۱۲۰ تا ۱۳۵ هزار میلیارد تومان عنوان کردند) عملاً سود خودروسازان بود و شرکت‌های خودروسازی با این بودجه می‌توانستند برنامه‌های توسعه‌ای، تنوع محصول، ارتقای کیفیت و افزایش تیراژ تولید را دنبال کنند. معتقدم اگر در مقطع فعلی دولت از قیمت‌گذاری خارج شود، این امر می‌تواند به نفع صنعت و بازار خودرو باشد. با زیان انباشته موجود، تصمیم یاد شده می‌تواند به صنعت خودرو کمک کند.

بنابراین توصیه می‌کنم که در فاز اول، با پلن‌های موجود، افزایش تولید خودرو را در دستور کار قرار دهیم به گونه‌ای که تیراژ تولید به حداقل یک میلیون و ۸۰۰ هزار دستگاه برسد. طبق چشم‌انداز ۱۴۰۴، میزان تولید خودرو می‌بایست به بیش از ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه می‌رسد که بنا به دلایل مختلف محقق نشد. برای آنکه رشد تولید خودرو محقق شود، خودروسازان به نقدینگی نیاز دارند تا بتوانند از قطعه سازان داخلی و خارجی، قطعه خریداری کنند. زمانی که نقدینگی موجود نباشد، خودروساز چاره‌ای جز کاهش تولید ندارد. از این‌رو می‌توان منابع مالی در اختیار خودروسازان گذاشت تا آنها از بحران عبور کنند. بانک‌ها نیز به شرکت‌های خودروساز تنفس یک‌الی دو ساله بدهند تا آنها بتوانند پول خود را به سمت زنجیره تأمین ببرند. تولید یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه تا یک میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال جاری چندان دور از دسترس نیست و در صورتی که وزارت صمت برنامه‌ریزی مدونی داشته باشد می‌توان امیدوار بود که تا پایان سال این عدد محقق شود. بنابراین اگر قیمت‌گذاری دستوری حذف شود، قیمت بازار کاهش پیدا می‌کند و حاشیه سود خودروساز داخلی بالا می‌رود و در اینجا دولت باید دخالت کند و بگوید که با توجه به حاشیه سود بالا، خودروساز ملزم به افزایش تولید است. البته مشکلات خودروسازها با آزادسازی قیمت در کوتاه مدت حل نمی‌شود اما به هر حال امیدوی برای حل مشکلات ایجاد می‌شود.



ضرورت برنامه‌ریزی صمت

تولید یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه تا یک میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال جاری چندان دور از دسترس نیست و در صورتی که وزارت صمت برنامه‌ریزی مدونی داشته باشد می‌توان امیدوار بود که تا پایان سال این عدد محقق شود

یادداشت

ورود به نسل چهارم انقلاب صنعتی

امیرخرمی شاد

معاون وزیر صمت و رئیس هیأت عامل ایمیدرو



عملکرد سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران (ایمیدرو)، به عنوان پال توسعه‌ای وزارت صمت معدن و تجارت در بخش معدن و صنایع معدنی تنها به راهبری در سرمایه‌گذاری در بخش فلزات اساسی محدود نشده بلکه حوزه‌های زیرساختی و توسعه دانش را نیز دربر می‌گیرد.

سرمایه‌گذاری ۲۳ میلیارد دلاری

«ایمیدرو» طی مدت ۲۰ سال فعالیت خود تلاش کرده با بهره‌گیری از توان بخش خصوصی و نقدینگی جامعه، توسعه معدن و صنایع معدنی را رقم زند به طوری که میزان سرمایه‌گذاری در این بخش تا پایان سال گذشته به ۲۳٫۹ میلیارد دلار رسید که این رقم سرمایه در ۲۰۲ طرح جریان یافته و رشد اشتغال، ارزآوری، کمک به استقلال صنعتی کشور و درآمدزایی برای مناطق معدنی را به ارمغان آورده است. همچنین راهبردی پروژه‌های زیرساختی از جمله خطوط انتقال آب از سواحل جنوبی به صنایع معدنی استان‌های جنوبی و مرکزی از جمله هرمزگان، کرمان ویزد (خط یک)، و خطوط بدی برای انتقال آب به مرکز و نوار شرقی کشور از جمله برنامه‌های این سازمان در این حوزه است. علاوه بر این با توجه به چالش‌های تأمین برق صنایع و معادن، از دو سال گذشته برنامه احداث حداقل ۱۰ هزار مگاوات ظرفیت جدید نیروگاهی (بین وزارتخانه‌های صمت و نیرو) آغاز شده که ایمیدرو راهبر آن شده است. تاکنون نیروگاه نخست در سمنان وارد مدار تولید شده و نیروگاه دوم در شرکت فولاد مبارکه (اولین واحد گازی در مبارکه) نیز آماده پیوستن به مدار تولید برق است. طبق برنامه‌ریزی صورت گرفته مقرر شده تا پایان امسال ۱۰۰۰ مگاوات ظرفیت جدید نیروگاهی از نگاهنامه فوق، تکمیل و راه‌اندازی شود.

تحول دیجیتال و هوشمندسازی معادن

حرکت بر مدار دانش و فناوری روز از دیگر برنامه‌های راهبردی جدید ایمیدرو است. تاکنون با کمک مراکز دانشگاهی، سند ورود به نسل چهارم انقلاب صنعتی تدوین شده و در ادامه، محورهای استراتژی‌های آن نیز مشخص شده‌اند. این سند، تحول دیجیتال و هوشمندسازی معادن و صنایع معدنی را به همراه خواهد داشت. در این میان، توجه به عناصر و مواد معدنی با ارزش افزوده بالا و استراتژیک که آینده صنایع را رقم خواهند زد در قالب «نقشه راه عناصر و مواد معدنی استراتژیک و حیاتی» در برنامه‌های اصلی ایمیدرو جای گرفته است. عناصری از جمله لیتیوم، کبالت، وانادیم، نیکل، منگنز و... در این فهرست قرار دارند.

بومی‌سازی و تمرکز بر بخش خصوصی

ایمیدرو تاکنون تولید مواد معدنی باارزشی همچون بوهمیت - که پایه تولید انواع کاتالیست- است را در مرکز تحقیقات غرب (آذرشهر)، کلید زده و آن را در اختیار شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی قرار داده است. علاوه بر این پروژه انتقال دانش تولید پایه و کاتالیست HDS (نفتا) اکسترد نیز با همکاری جهاد دانشگاهی (در مرکز فوق) به ثمر رسیده و تولید آن انجام شده است. در ادامه این مسیر، برنامه پیش رو بومی‌سازی کامل خط تولید هیدرات‌های ویژه و راه‌اندازی آن در سال جاری است. ارائه این تصویر از مجموعه برنامه‌ها و اقدامات ایمیدرو، تنها به همراهی بخش خصوصی، تشکل‌ها، مراکز دانشگاهی و کمک‌های وزارت صمت و دولت بوده است. این سازمان تلاش می‌کند که تسهیلات شرایطی برای استفاده از دانش روز در بخش معدن و صنایع معدنی کشور باشد.

● برخی‌ها زیان انباشته خودروسازان را تا ۳۵۰ هزار میلیارد تومان هم عنوان کردند، آیا چنین عددی می‌تواند واقعیت داشته باشد؟

صحت از ۱۵۰ تا ۱۶۰ هزار میلیارد تومان زیان انباشته خودروسازان است. در حساب‌های مالی خودروسازان که در سال ۱۴۰۱ انجام شد، زیان انباشته خودروسازان ۱۲۰ هزار میلیارد تومان مطرح شد. خودروسازان منهای این عدد بدهی‌های سنگینی به قطعه‌سازان، بانک‌ها و... دارند که احتمال دارد با این اعداد میزان ضرر و زیان خودروسازان به ۳۵۰ هزار میلیارد تومان برسد. (توضیح روزنامه ایران: از آنجا که در دولت روحانی، شورای رقابت اجازه افزایش قیمت خودرو را نداد و کاهش تولید رخ داد، شرکت‌های خودروساز با زیان ۱۲۰ هزار میلیارد تومانی روبه‌رو شدند. سال ۹۹ حدود ۷۴۲ هزار دستگاه خودروی کامل و ۲۵۰ دستگاه خودروی ناقص، در سال ۹۸ کمتر از ۵۸۲ هزار دستگاه خودروی کامل و ۲۵۰ دستگاه خودروی ناقص و در سال ۹۷ حدود ۷۵۶ هزار دستگاه خودروی کامل و ۲۰۰ هزار دستگاه خودروی ناقص تولید شد، این در حالی است که در دولت رئیسی یعنی سال ۱۴۰۰، بیش از ۷۶۴ هزار دستگاه خودروی کامل و ۲۰۰ دستگاه ناقص و سال گذشته یک میلیون و ۳۴۸ هزار دستگاه خودرو تولید شد و قرار است امسال تولید خودرو از یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه فراتر برود.) به هر ترتیب زیان ۱۵۰ هزار میلیارد تومانی خودروسازان عدد بزرگی است، یعنی ۳ میلیارد دلار و این به معنای آن است که با پول یاد شده می‌توان دو کارخانه با ظرفیت تولید ۲ میلیون دستگاه خودرو، ایجاد کرد. متأسفانه طی یک دهه گذشته عملاً خودروسازان نه محصول چندانی جدیدی به بازار عرضه کردند و نه حاشیه سود خوبی داشتند که بتوانند روی افزایش تولید کار کنند و نه قطعه‌سازان توانستند بموقع به نقدینگی خود برسند و انباشت شد

● آیا با شرایط تحریمی که صنعت خودرو دارد، می‌توان امیدوار بود به حضور شرکت‌های خارجی در کشور بود؟

بله، همان‌طور که عنوان کردم، صنعت خودروی ایران زیرساخت‌های مناسبی دارد، از این‌رو اگر ارتباطات بین‌المللی کشور بهتر شود، خودروسازان خارجی تمایل به همکاری مشترک و سرمایه‌گذاری در ایران دارند. خودروسازان خارجی ترجیح می‌دهند در کشوری سرمایه‌گذاری کنند که امکانات خوبی دارد و لذا از حضور در کشورهایی که زیرساخت خودرویی ندارند، حذر می‌کنند. قطعاً صنعت خودرو برای پیشرفت نیازمند همکاری و تعامل با سایر خودروسازان، قطعه‌سازان و شرکت‌های پیشرو در حوزه خودرو است. برون‌رفت صنعت خودرو از مشکلات فعلی بدون بهبود روابط خارجی ممکن نیست. بدون بهبود روابط دیپلماتیک ممکن است به نواوری‌هایی دست پیدا کنیم، اما این توفیقات جزئی است و برای آنکه بتوانیم ایده‌ها و پیشرفت‌ها را تجاری‌سازی کنیم؛ باید با دیگر کشورها ارتباط داشته باشیم.