

گزارش

تحقق بالاترین رشد تولید خودرو

در اجرای برنامه تحولی صنعت خودرو هنوز در آغاز راه هستیم



در ابتدای آغاز به کار دولت سیزدهم صنعت خودروی کشور در وضعیت نامطلوبی بود؛ به‌گونه‌ای که از سال ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۰ در عمل تولید خودرو به سالیانه زیر یک میلیون دستگاه افت کرده بود و پدیده تولید ناقص و انباشته شدن خودروها در پارکینگ خودروسازان به عارضه‌ای مزمن در صنعت خودروی کشور تبدیل شده بود.

نتیجه این عارضه، افت کیفی محصولات انبار شده در پارکینگ خودروسازان و افزایش بدهی خودروسازان به زنجیره تأمین و همچنین تقاضای انباشته شده در بازار خودروی کشور بود، طوری که عرضه غیرشفاف و قطره‌چکانی خودرو به بازار باعث رواج قرعه‌کشی و تبدیل بازار خودرو به جولانگاهی برای سوداگری شده بود.

در این میان، متقاضیانی بودند که در ۲۰ دوره پیاپی عرضه محصولات یک خودروساز شرکت می‌کردند و خودرویی به آنان تعلق نمی‌گرفت، یا آن‌که سامانه فروش یک خودروساز در عرض چند دقیقه نخست تکمیل ظرفیت را اعلام می‌کرد، این در حالی بود که ظرفیت تولید در صنعت خودروی کشور وجود داشت و فقط کافی بود که با سیاست‌گذاری درست و تزریق نقدینگی امکان بهره‌برداری از مزیت بازار برای خودروساز فراهم شود.

نقشه راه تحول صنعت خودروی ایران بر اساس برنامه تدوین شده وزارت صنعت، معدن و تجارت شامل سه مرحله اصلی شامل آماده‌سازی و احیای ظرفیت‌های موجود (نیمه دوم سال ۱۴۰۰ تا پایان سال ۱۴۰۱)، استانداردسازی همه محصولات و تمرکز بر گسترش صادرات (سال ۱۴۰۲) و تمرکز بر همکاری‌های فناورانه منطقه‌ای و بین‌المللی (سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴) است.

با طراحی برنامه تحول صنعت خودروی کشور و اجرای گام نخست آن، یکی از بالاترین رشد‌های تولید خودرو در دنیا در سال ۱۴۰۱ در صنعت خودروی کشورمان محقق شد؛ به‌گونه‌ای که با تولید یک میلیون و ۲۴۷ هزار خودرو در این سال بسیاری از ظرفیت‌های معطل در سایت‌های تولید خودروسازان به کار گرفته، جلوی تولید خودروی ناقص گرفته شد و در عرضه خودرو نیز با اجرای طرح سامانه یکپارچه نوبت‌دهی، در عمل شفافیت لازم برای مدیریت تقاضا در حوزه خودرو فراهم آمد.

مکانیزم شفاف عرضه

درباره این سامانه نیز ذکر چند نکته ضروری است. نخست آن‌که هدف از اجرای این سامانه پاسخ به تقاضای بازار از طریق مکانیزمی شفاف برای نوبت‌دهی براساس برنامه تولید هر خودروساز است تا براساس آن بهره‌گیری از ظرفیت بازار برای توسعه صنعت خودروی کشور محقق شود.

نکته مهم این است که هم اکنون در بسیاری از کشورها فروش خودروهای نو از طریق خودروسازان براساس مکانیزم فهرست انتظار و سفارش‌گذاری تولید انجام می‌شود؛ بدین ترتیب خودروساز قادر است تا براساس ترجیحات و اقبال مشتری به یک محصول خاص، برنامه‌ریزی مناسب برای توسعه ظرفیت‌های تولید آن محصول را فراهم کند.

هم اکنون با ابتکارها و اقدام‌های انجام شده در حوزه خودرو در دولت سیزدهم، شاهد یکی از بالاترین ارقام رشد تولید در تاریخ صنعت خودروی کشور و همچنین شفاف‌سازی و ثبات در عرضه خودرو هستیم که حاصل همه آنها کاهش بی سابقه اختلاف قیمت خودرو در کارخانه و بازار است و حتی قیمت بازاری برخی خودروها از قیمت‌های کارخانه‌ای آنها کمتر شده است.

جهش سهم خصوصی

سهم تولید خودروسازان بخش خصوصی در سال ۱۴۰۰ نزدیک به ۹۵ هزار دستگاه بود، حال آن‌که در سال ۱۴۰۱ یکی از بیشترین میزان رشد خودروسازان بخش خصوصی محقق شد و با بیش از ۱۰۰ درصد رشد میزان تولیدشان به نزدیک به ۲۰۰ هزار خودرو در سال رسید؛ یعنی سهم خودروسازان خصوصی از بازار خودروی کشور از هفت درصد در سال ۱۴۰۰ به حدود ۱۵ درصد در سال ۱۴۰۱ رسید.

آمارهای برجسته

به گزارش ایرنا، آمارهای تولید حاکی است روندی که دربارۀ افزایش تولید از سال گذشته آغاز شده بود، همچنان در چهار ماهه نخست امسال نیز با شدت بیشتری تداوم یافته و برنامه افزایش عرضه خودرو و توسعه صنعت خودروی کشور در دستور کار است. به‌طوری‌که از ابتدای امسال تا پایان تیرماه حدود ۴۴۳ هزار دستگاه خودرو در کشور تولید شد که در هم‌سنجی با سال گذشته رشد ۳۰ درصدی نشان می‌دهد. از ابتدای امسال تاکنون نزدیک به ۳۶۳ هزار دستگاه خودروی سواری به صورت عبور مستقیم و کامل تولید شده که در مقایسه با ۲۵۷ هزار دستگاه تولید کامل مدت مشابه پارسال، رشد ۴۱ درصدی را نشان می‌دهد. در مدت یاد شده ۵۱ هزار دستگاه خودروی وانت در کشور تولید شده که در مقایسه با مدت مشابه پارسال از ۵۲ درصد رشد برخوردار بوده است. علاوه بر این، در چهار ماهه نخست امسال حدود ۹۹۰ دستگاه خودروی ون تولید شده که در مقایسه با مدت مشابه پارسال ۶۰ درصد رشد را نشان می‌دهد. در این مدت نزدیک به ۷۱۵ دستگاه مینی بوس و اتوبوس نیز تولید شده که در مقایسه با مدت مشابه پارسال بیاترگه سه درصد رشد است.

تولید حدود ۱۳ هزار و ۷۰۰ دستگاه انواع خودروی سنگین (کامیون، کامیونت و کشنده) و رشد ۷۷ درصد تولید در این حوزه، از دیگر آمار قابل ذکر است. علاوه بر موارد مذکور، در چهار ماهه نخست امسال بیش از ۹۰ هزار دستگاه خودرو در بخش خصوصی تولید شد که در مقایسه با تولید ۴۸ هزار دستگاه مدت مشابه پارسال، نزدیک به ۸۹ درصد رشد تولید را نشان می‌دهد.

تدابیر قابل توجه

دولت سیزدهم با آزادسازی واردات خودروهای صفرو کارکرده و همچنین برنامه‌ریزی برای افزایش تولید خودرو، شرایطی ایجاد کرده که تولید و عرضه خودرو تا حدودی متناسب شود از همین روی بینیم که مانند گذشته بازار خودرو نوسان ندارد



عکس: ایرنا

دبیرانجمن خودروسازان ایران در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی»

شورای رقابت، باعث برهم خوردن بازار خودروهای مونتاژی شد

مملکت بی حساب و کتاب نیست که شورای رقابت بخواهد باعث برهم خوردن بازار خودرو و ناراضیاتی مردم شود

گفت‌وگو

مرجان اسلامی‌فر

خبرنگار

وزیر صمت اعلام کرد: «در اقتصاد بازار وقتی تنوع و تعادل بین عرضه و تقاضا ایجاد شد همه چیز خودش تنظیم می‌شود. ما در یک ناترازی هستیم.

این ناترازی سبب شده در بعضی جاها دخالت کنیم. امیدواریم که ناترازی‌ها را به نحوی حل کنیم که دیگر نیازی به دخالت نباشد. واقعیت این است که همه چیز باید به سمت بازار برود. ما داریم به سمت اقتصاد بازار حرکت می‌کنیم.»

صحت‌های عباس علی‌آبادی نشان می‌دهد که او هم با قیمت‌گذاری خودرو از سوی شورای رقابت مخالف و معتقد است که بازار باید تعیین‌کننده قیمت‌ها باشد. کارشناسان و اساتید دانشگاه هم رویه‌ای را که شورای رقابت در پیش گرفته است، خطا می‌دانند و اعتقاد دارند که شورای رقابت به جای انحصارزدایی به دنبال انحصارگری در تعیین قیمت خودرو است. تیم جدید شورای رقابت، شرایطی را فراهم کرده است که بازار خودرو بخصوص خودروهای مونتاژی از تعادل خارج شود و در نهایت خریداران خودرو از تصمیم‌های این شورا متضرر شوند. در این خصوص با احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان ایران گفت‌وگویی انجام دادیم که در ادامه می‌آید.

● وزیر صمت اعلام کرده که قیمت خودرو باید به سمت بازار برود و وزارت صمت در تلاش است که این حوزه را به سمت اقتصاد بازار هدایت کند، بر این اساس به نظر می‌رسد که وزارت صمت مخالف قیمت‌گذاری خودرو از سوی شورای رقابت است. اتفاق‌های اخیر نشان می‌دهد که شورای رقابت در قیمت‌گذاری خودرو، چالش‌هایی را برای بازار ایجاد کرده است. شما به عنوان دبیر انجمن خودروسازان ایران چه نظری دارید؟

ما با دیدگاه وزیر صمت موافق هستیم

و می‌گویم که صنعت خودرو باید به سمتی برود که دیگر قیمت‌گذاری دستوری صورت نگیرد. وزیر صمت معرفی شده رئیس جمهور به خرد جمعی بها می‌دهد و این اتفاق بسیار خوبی برای صنعت و تجارت کشور است. وزیر صمت در کمتر از دو ماه، ۴ جلسه با خبرنگان صنعت خودرو برگزار کرد و صحبت‌های کارشناسی را شنید. در هیچ کجای دنیا مقوله قیمت‌گذاری موفق نبوده است. دولت‌های قبیل به سمت قیمت‌گذاری رفتند و هیچ‌کدام از آنها نتایج مثبتی نداشت. به عنوان مثال، در یک دوره لبنیات مشمول قیمت‌گذاری شد و دیدیم که به یکباره وزن و بسته‌بندی لبنیات تقلیل رفت. در انجمن خودروسازان بیش از ۳۷ مجموعه عضو انجمن هستند که ۱۰ الی ۱۲ مجموعه آن تولیدکننده و مونتاژکننده خودروهای سواری هستند؛ از سویی در دولت سیزدهم بعد از ۴ سال، واردات خودرو آزاد شد و مهم‌تر آنکه برای اولین بار سیاستگذاران با واردات خودروهای کارکرده موافقت کردند، این شرایط نشان می‌دهد که بازار خودرو انحصار ندارد و لذا دلیلی هم وجود ندارد که شورای رقابت با بهانه‌های واهی اعلام کند صنعت خودرو انحصاری است و باید قیمت‌گذاری در این حوزه صورت گیرد.

قیمت‌گذاری شورای رقابت مشکلات متعددی را برای خودروسازان ایجاد کرده که بخشی از آن ضرر و زیان هزاران میلیارد تومانی سهامداران خودروساز (۴۰ میلیون نفر) است. شورای رقابت باید اجازه دهد که خودرو در حاشیه بازار فروخته شود و مطمئناً در مدت ۳ الی ۴ ماه قیمت خودروها در بازار به مرور کاهش می‌شود و خریداران کاذب از بازار خارج خواهند شد. در چنین شرایطی دیگر نیازی به فروش جمعی خودرو نیست و دلان نمی‌توانند در این بازار نقش آفرینی کنند. بر اساس آمارها ۹۶ درصد از کسانی که برای خودروهای وارداتی ثبت‌نام کردند، اطلاعی از اینکه چه خودرویی تحویل خواهند گرفت، ندارند. این امر نشان می‌دهد که عطش برای خرید خودرو وجود دارد، لذا اگر بازار خودرو به شیوه اصولی مدیریت و راهبری شود دیگر شاهد خریدهای

هیجانی نخواهیم بود. فروش جمعی که از دولت گذشته آغاز شد، اشتباه بود.

● آیا شورای رقابت حاضر است از موضع خود عقب‌نشینی کند؟ این شورا تا سال پیش در قیمت خودروهای مونتاژی ورود نمی‌کرد اما از سال جاری در این حوزه ورود کرده است.

بله. شورای رقابت با مدیریت قبلی، اعتقاد داشت که خودروهای مونتاژی نباید مشمول قیمت‌گذاری شود چرا که در محصولات مونتاژی تنوع وجود دارد اما نمی‌دانیم که چرا تیم فعلی با وجود اینکه در این حوزه انحصار وجود نداشت، خودروهای مونتاژی را مشمول قیمت‌گذاری کرد. ورود این شورا سبب شد که بازار خودروهای مونتاژی بهم بریزد و مشکلات متعددی برای خریداران خودرو ایجاد شود. شورای رقابت نمی‌تواند در برابر نظرات کارشناسی مقاومت کند. مملکت بی حساب و کتاب نیست که شورای رقابت بخواهد باعث برهم خوردن بازار خودرو و ناراضیاتی مردم شود. چندی پیش سازمان ملی استاندارد ایران، جلوی توزیع داخلی و صادرات ۲۰ هزار وانت زامیاد را گرفت، رئیس‌جمهور در این حوزه ورود کرد و مجوز تمام اختیارات این حوزه را به وزیر صمت سپرد. با توجه به نگاه و سیاست‌گذاری که دولت سیزدهم دارد، شورای رقابت نمی‌تواند هر کاری را که می‌خواهد، انجام دهد. باید خودرو در حاشیه بازار به فروش رود، اکنون ۱۰۰ میلیون تومان اختلاف قیمت بین نرخ کارخانه و حاشیه بازار وجود دارد که این تنها به دلیل قیمت‌گذاری شورای رقابت است.

● قیمت خودرو طی هفته‌های اخیر ریزشی بوده است، اما چند روزی است با وجود آنکه بازار خودرو را کد است، قیمت انواع خودروها به صورت کاذب طی چند روز اخیر بالا رفت، به نظر شما چرا بازار خودرو گرفتار رفتارهای دلال‌گونه شده است؟

یکی از مجموعه‌های اثرگذار در بازار خودرو، سازمان ملی استاندارد ایران است. این سازمان از ابتدای



شورای رقابت باید اجازه دهد که خودرو در حاشیه بازار فروخته شود و مطمئناً طی ۳ الی ۴ ماه قیمت خودروها به مرور در بازار کاهش می‌شود و خریداران کاذب از بازار خارج خواهند شد. در چنین شرایطی دیگر نیازی به فروش جمعی خودرو نیست و دلان نمی‌توانند در این بازار نقش آفرینی کنند

مردامه‌های جلوی شماره‌گذاری بخش قابل توجهی از خودروها را به دلیل اجرای استانداردهای تعلیقی گرفته است. این استاندارد در ۵۰ درصد خودروهای اروپایی اجرا نمی‌شود، حتی در کشورهایی مثل برزیل، هند و چین که جزو تولیدکنندگان بزرگ خودرو هستند این امر الزامی نیست. درآمد سرانه ما یک دهم درآمد سرانه اروپا است ضمن اینکه اجرای این استانداردها برای هر خودرو هزار دلار ارزبری دارد، از آنجا که ما برای تولید خودرو و قطعات تولیدی آن با محدودیت ارز مواجه هستیم سازمان ملی استاندارد ایران باید در این بخش بازنگری داشته باشد. همین امر سبب شده ۱۴ روز خودروهای تولید داخل شماره‌گذاری نشود. حال سؤال این است که جریمه تأخیر در تحویل خودرو و ناراضیاتی مردم را چه کسی باید پاسخ دهد؟ معتقدم عدم شماره‌گذاری خودروها طی ۱۴ روز بر بازار خودرو اثر گذاشته و باعث شده افزایش خودرو در بازار صورت گیرد. ضمناً سرعت لاک‌پشتی در واردات خودرو هم تأثیرگذار است. قرار بود سال گذشته ۱۰۰ هزار دستگاه و تا خردادماه سال جاری ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو وارد کشور شود اما هنوز این امر محقق نشده است لذا این امر هم از دیگر دلایل افزایش قیمت خودرو در بازار است. چنین مواردی می‌تواند برای سودجویان بازار یک فرصت باشد تا قیمت‌ها را افزایش دهند.

✂

برش

حذف فروش جمعی منجر به رشد قیمت‌ها نمی‌شود؟

دولت سیزدهم با آزادسازی واردات خودروهای صفرو کارکرده و همچنین برنامه‌ریزی برای افزایش تولید خودرو، شرایطی ایجاد کرده که تولید و عرضه خودرو تا حدودی متناسب شود از همین روی می‌بینیم که مانند گذشته بازار خودرو نوسان ندارد، لذا حذف فروش جمعی خودرو نمی‌تواند مشکلی را در بازار خودرو پدیدار کند. وقتی بازار به سمت رقابتی شدن در حال حرکت است، اگر خودروساز و مونتاژکاری بخواهد گرانفروشی کند، به طور قطع محصولش خریدار ندارد و او نیز مجبور می‌شود قیمت محصولات خود را کاهش دهد. در همه کشورها چنین فرمولی وجود دارد.

