



ضرورت بررسی درست اهلیت

برای آنکه واگذاری خودروسازان درست اتفاق بیفتد، قانونگذار بایستی اهلیت شرکت خریدار خودروساز را به درستی و دقیق بررسی کند تا مبادا واگذاری خودروسازان، مانند سایر واگذاری‌ها شود

عکس: ایرنا

• دولت سیزدهم از ابتدای فعالیت خود تأکید بر خصوصی سازی صنعت خودرو داشت. وزیر سابق صمت و وزیر فعلی صمت پرواگذاری سهام خودروسازان و خروج دولت از این حوزه تأکید داشتند. اما به نظر می‌رسد که بدنه خودروسازان و حتی مدیران فعلی چندان موافق خصوصی سازی نیستند. اما مهم‌تر اینکه برخی از شرکت‌های قطعه‌ساز که به صورت انحصاری در حال فعالیت هستند می‌خواهند انحصار خودروسازی را هم داشته باشند. مانند گروه بهمن که با ایجاد شرکت‌های صوری به سه کرسی ایران خودرو دست یافت. آیا این امر نگران‌کننده نیست؟

هرگونه انحصار برای فعالیت تولیدی و به خصوص برای مردم خطرناک است، چرا که دوباره صنعت خودرو درجا می‌زند. اما اگر قطعه‌ساز به صورت واقعی سرمایه‌گذار است و می‌خواهد در راستای توسعه صنعت خودرو گام بردارد، چه ایرادی دارد که یک قطعه‌ساز، مدیر خودروساز شود. اما در این میان مهم‌ترین نکته آن است که هیچ انحصاری نباید شکل بگیرد، چرا که در چنین شرایطی به جای توسعه و پیشرفت، صنعت خودرو با شدت و سرعت بیشتری زمین می‌خورد. بشدت با انحصار مخالف هستیم و این نظر تمام تولیدکنندگان و فعالان اقتصادی است. انحصارگر بازار را خفه می‌کند و اجازه نمی‌دهد سایر صنایع رشد کنند. اگر سرمایه‌گذار واقعی باشد، با برنامه‌ریزی نسبت به خرید سهام خودروسازان اقدام می‌کند و تولید خودروهایی اقتصادی و به روز را در دستور کار خود قرار می‌دهد. حتی قطعه‌ساز اگر می‌بیند که قطعه شرکت دیگر از مجموعه خودش برتر است بدون شک باید قطعه شرکت دیگر را خریداری کند، در چنین شرایطی انحصاری هم شکل نمی‌گیرد و زنجیره تأمین به صورت مطلوب می‌تواند فعالیت کند. اگر چنین امری حاکم نشود، قاعداً عقل در تولید صنعتی جاری نیست. برای آنکه واگذاری خودروسازان درست اتفاق بیفتد، قانونگذار بایستی اهلیت شرکت خریدار خودروساز را به درستی و دقیق بررسی کند تا مبادا واگذاری خودروسازان، مانند سایر واگذاری‌ها شود. شرکت‌های عظام و کروز به دنبال سهام ایران خودرو و سایپا هستند. اما بحث این است که کدام مجموعه و چه روشی می‌تواند صنعت خودروسازی را توسعه دهد. اگر قطعه‌سازانی چون کروز، عظام و... فعالیت خود را توسعه دادند و می‌دانند که می‌توانند در ابعاد بین‌المللی فعالیت کنند، نباید نگران باشند که کدام مجموعه مالک ایران خودرو و یا سایپا می‌شود. اگر به هر دلیلی در دوران پسا خصوصی سازی، قطعه‌سازی نتوانست کالای خود را به رقیب خود که صاحب خودروساز است، بفروشد می‌تواند وارد بازار صادراتی شود. اما این به شرطی است که خودروسازان بزرگ، خود را وابسته به خودروسازان داخلی ندانند و بتوانند در زنجیره تأمین جهانی قرار گیرند. مشکل این است سود و ضرری که قطعه‌سازان و خودروسازان دارند حاصل اقتصاد دستوری است که از سال‌های گذشته گریبان اقتصاد کشور را گرفته است و امیدواریم که دولت سیزدهم این مشکلات را حل کند.

قائم‌مقام خانه صنعت، معدن و تجارت ایران در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی» مطرح کرد

ضربه انحصار قطعه‌سازی به صنعت خودرو

دولت سیزدهم باید سعی کند که در دوره سیاستگذاری خود فضایی را فراهم سازد که دو شرکت خودروساز به صورت واقعی و البته به اهلیت واگذار شوند

گفت‌وگو

۲۰

درصد

در حال حاضر سیاستگذار زیر ۲۰ درصد سهامدار خودروسازان است، اما مدیریت کامل را بر عهده دارند

+

رئیس جمهور اسفندماه دو سال پیش، خواستار خصوصی سازی صنعت خودرو شد و در بند ۸ فرمان ۸ ماده‌ای خود تأکید کرد که واگذاری مدیریت دولتی شرکت‌های خودروسازی باید به سرعت تعیین تکلیف شود. اما از آن روز و مهلت زمانی ۶ ماهه که آیت الله سید ابراهیم رئیسی داده بود ماه‌ها می‌گذرد و هنوز اقدام عملی برای واگذاری خودروسازان صورت نگرفته است. به خصوص اینکه شنیده می‌شود پشت این مقاومت‌ها در برابر واگذاری‌ها، برخی از قطعه‌سازان و مدیران خودروساز هستند. قطعه‌سازان می‌خواهند خودشان سهامدار شوند و مدیران خودروساز هم برای آنکه بیشتر در اتاق مدیریت باقی بمانند، تمایلی به واگذاری ندارند. در این خصوص با «آرمان خالقی»، قائم‌مقام و عضو هیأت مدیره خانه صنعت، معدن و تجارت ایران گفت‌وگویی انجام دادیم که در ادامه می‌آید.

اگر بخواهیم در صنعت خودرو ماندگار شویم و رقابت داشته باشیم، چند موضوع را باید مورد توجه قرار دهیم. مصلحت اقتصاد ما داشتن صنعت خودرو است؛ صنعتی که رو به توسعه، سودآور و قاعداً آبرورکننده نیاز مصرف‌کننده باشد. این سؤال مطرح است که آیا قرار است ما خودرو با کیفیت تولید

کنیم که با تکنولوژی روز دنیا برابری کند و قیمت آن مناسب باشد؟ اگر چنین امری در دستور کار خودروسازان قرار گیرد، منابع ملی اتلاف نمی‌شود و در حق خریدار خودرو اجحافی صورت نمی‌گیرد. قطعاً خودروسازان می‌توانند در چنین شرایطی فعالیت کنند. به هر حال ما خودروسازی نیستیم که به تازگی وارد این عرصه شده باشیم. بیش از ۷۰ سال سابقه خودروسازی در کشور وجود دارد و این به معنای آن است که صنعت خودرو ایران، نوپا نیست. ما حتی از کشور چین هم سابقه بیشتری در صنعت خودرو داریم. در حقیقت ایران از خیلی از کشورها در صنعت خودرو جلوتر بوده است. اما چه اتفاقی افتاده که صنعت خودرو ایران نتوانسته رضایت مردم را کسب کند؟ و چرا خودروسازان ایرانی، نتوانستند مانند خودروسازان جهانی پیشرفت کنند و یا حتی خودرو در تیراژ بالا تولید کنند؟ این امر قطعاً به نوع مدیریت در صنعت خودروسازی برمی‌گردد. از ابتدای جنگ تحمیلی، مشکلات جدی در صنعت خودروسازی پدیدار و البته قبل از آن هم مشکلات اولیه این صنعت با دولتی شدن صنعت خودرو آغاز شد. این روند با افزایش تحریم‌ها نیز ادامه پیدا کرد. بر این اساس، دولت‌های گذشته هم به دولتی بودن خودروسازان ادامه دادند. باید تأکید کنم که ما در واگذاری بنگاه‌های دولتی خودروساز به بخش خصوصی به‌رغم تأییداتی که قانون خصوصی سازی داشته است تاکنون نه

درست عمل کردیم و نه موفق. این موضوع در مورد دو خودروساز یعنی ایران خودرو و سایپا صدق می‌کند.

• دولت سیزدهم چه نگاهی به واگذاری خودروسازان دارد؟

در حال حاضر سیاستگذار زیر ۲۰ درصد سهامدار خودروسازان است، اما مدیریت کامل را بر عهده دارد. البته دولت سیزدهم و حتی در ۸ فرمان رئیس‌جمهور (در بند ۸) که ۱۵ اسفند ماه ۱۴۰۰ ابلاغ شد تأکید شد که واگذاری مدیریت دولتی شرکت‌های خودروسازی ایران خودرو و سایپا حداکثر ظرف ۶ ماه آینده به بخش غیردولتی تعیین تکلیف شود. حاصل مدیریت و بنگاهداری دولتی که طی سال‌های گذشته بوده باعث زیان دهی، عدم بهره‌وری، عدم سود،

درج‌ازند... شده است. بر این اساس، دولت سیزدهم باید سعی کند که در دوره سیاستگذاری خود فضایی را فراهم کند که دو شرکت خودروساز به صورت واقعی و البته به اهلیت واگذار شوند.

شرکت‌های خودروساز به دلیل مدیریت دولتی ناگوار آمد، بهره‌وری ندارند. این مهم حتی باعث شده مدیران خودروساز از فناوری‌های قدیمی استفاده کنند. عدم استفاده از خلاقیت‌های جدید، ضایعات بالا در تولید و گلابه‌های متعدد مردمی هم از دیگر چالش‌های صنعت خودرو است. این در حالی است که مردم ایران شایسته خودروهای بهتر و به روزتری هستند. مانند خیلی از کشورهایی که دیرتر از ما وارد صنعت خودرو شدند اما اکنون به کشورهای صادرکننده خودرو تبدیل شده‌اند.

✂

برش

در صنعت قطعه‌سازی انحصار شکل گرفته است و حضور این مجموعه‌ها در خودروسازی، باعث نگرانی خیلی‌ها شده است، نظر شما چیست؟

انحصار در قطعه‌سازی از مدت‌ها قبل شکل گرفته است. در برخی از قطعات خودرو، برخی از قطعه‌سازان به صورت انحصاری تولید دارند. لذا خودروسازان مجبور هستند ناز قطعه‌سازان را بکشند تا خطوط تولیدشان از کار نیفتد. این گروه حتی زودتر مورد تسویه مالی قرار می‌گیرند و همین امر سبب شده که آنها بسیار قوی‌تر از سایر قطعه‌سازان شوند.



چالش برجسته در توسعه پایدار خودروسازی

گزارش

این بخش و راهکارهای رفع آن، با محمود نجفی عرب، رئیس اتاق تهران، به بحث و تبادل نظر پرداختند.

محمودرضا نجفی منش، رئیس انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودروی استان تهران و رئیس کمیسیون بهبود محیط کسب‌وکار و رفع موانع تولید اتاق تهران، در این جلسه از طلب ۶۰ هزار میلیارد تومانی قطعه‌سازان کشور از دو شرکت ایران خودرو و سایپا خبر داد و با بیان اینکه عدم پرداخت مطالبات قطعه‌سازان، به کندی رشد و توسعه این صنعت و همچنین تهدید اشتغال‌زایی در این بخش انجامیده گفت: با سیاست قیمت‌گذاری دستوری خودروهایی تولیدی در کشور، علاوه بر خودروسازان، قطعه‌سازان نیز دچار مشکل و تنگنای اقتصادی شده‌اند.

وی با تأکید بر اینکه طی سال‌های اخیر، خودروسازان با زیان و ضرر به تولید پرداخته‌اند، افزود: برخی سیاست‌های دولت در فروش خودرو باعث ایجاد صف طولانی خرید خودرو شده و عملاً مصرف‌کنندگان نیز دچار مضیقه شده‌اند.

نجفی منش آزادسازی قیمت خودرو را یکی از راهکارهای رفع مشکلات صنعت خودرو و قطعه‌سازی برشمرد و یادآور شد: برای توسعه پایدار این صنعت، باید شرکت‌های خودروسازی در ایران خصوصی شوند و واردات خودروهای دست‌اول خارجی به کشور نیز آزاد شود.

در این جلسه، دیگر اعضای انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودروی استان تهران نیز به طرح جدی‌ترین مشکلات

واحدهای تولیدی این صنعت پرداختند و در این زمینه، تصریح کردند: قطعه‌سازان در حالی همچنان چشم‌انتظار دریافت مطالبات خود از خودروسازان هستند که امکان دریافت تسهیلات بانکی به دلیل سرفصل شدن اعتبار این شرکت‌ها نزد بانک به دلیل عدم تسویه چک‌های خودروسازان و نیز بالا بودن سود تسهیلات، مقدور نیست. همچنین به گفته قطعه‌سازان، زمان انتظار واحدهای قطعه‌ساز در صف تخصیص ارز به ۱۰۴ روز رسیده است و بسیاری از واحدهای تولیدی این بخش به تالار دوم سوق داده می‌شوند که تأمین ارز از این محل نیز با مشکلاتی مواجه است.

همچنین به گفته نمایندگان شرکت‌های قطعه‌ساز خودرو، تعداد نیروی کار مستقیم در این صنعت رقمی نزدیک به ۵۵۰ هزار نفر

است، در حالی که به دلیل مشکلات نقدینگی، بخشی از واحدهای قطعه‌سازی در آستانه تعطیلی و تعدیل نیروی کار قرار گرفته‌اند. پس از طرح مسائل و مشکلات قطعه‌سازان، رئیس اتاق تهران نیز از آمادگی این اتاق برای رسیدگی فوری به مشکلات این واحدها و طرح آن در جلسات شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی استان تهران با



حضور مسئولان دولتی، خبر داد و با تأکید بر اینکه بخش عمده‌ای از مشکلات صنایع کشور ناشی از سیاست قیمت‌گذاری دستوری است، به اضافه شدن موضوع منع دولت در قیمت‌گذاری در برنامه هفتم توسعه اشاره کرد و یادآور شد: راهبرد اتاق تهران در دوره دهم هیأت نمایندگان، حذف کامل قیمت‌گذاری دستوری از اقتصاد کشور است.