

قطعات خودرو در تنگنای واردات



شروین اشیدری: صنعت خودرو در شرایطی وارد نیمه دوم سال شده که زنجیره تأمین آن با یکی از پیچیده‌ترین دوره‌های خود روبه‌رو است. وابستگی بخشی از تولید به مواد اولیه، قطعات، تجهیزات و نهادهایی که از مسیرهای خارجی تأمین می‌شوند، باعث شده هرگونه اختلال در حمل‌ونقل و تجارت خارجی، فراتر از یک مشکل بازرگانی عمل کند و مستقیماً به خطوط تولید سرایت کند.

در صنعت خودرو، توقف تولید لزوماً به معنای نبود تعداد زیادی قطعه نیست؛ گاهی کمبود یک قطعه کوچک، یک ماده اولیه خاص یا حتی یک جزء مورد استفاده در فرآیند تولید می‌تواند کل زنجیره را متوقف کند. همین ویژگی باعث شده مدیریت تأمین در شرایط فعلی، به یکی از مهم‌ترین متغیرهای تعیین‌کننده میزان تولید خودرو در ماه‌های پیش‌رو تبدیل شود. از سوی دیگر، افزایش هزینه‌های حمل، دشوار شدن جابه‌جایی کالا، طولانی شدن زمان تأمین و افزایش نیاز بنگاه‌ها به سرمایه در گردش، فشار مضاعفی را بر قطعه‌سازان و خودروسازان وارد می‌کند. در چنین شرایطی، مسئله تنها تأمین کالا نیست، بلکه سرعت دسترسی به آن و توان مالی بنگاه برای خرید و نگهداری موجودی نیز اهمیت پیدا می‌کند.

قیمت قطعات خودرو حداقل ۱۰۰ درصد افزایش پیدا کرده است

مسئله تأمین مواد اولیه اکنون به یکی از چالش‌های اصلی بخش تولید تبدیل شده است

زنجیره‌ای که با یک حلقه ضعیف می‌شود

در صنعت خودرو، این مسئله زمانی جدی‌تر می‌شود که فاصله میان پرداخت هزینه مواد اولیه و دریافت مطالبات از زنجیره بالادستی افزایش پیدا کند. در چنین شرایطی، حتی واحدی که سفارش تولید دارد، ممکن است به دلیل کمبود نقدینگی نتواند مواد مورد نیاز خود را در حجم کافی خریداری کند. بنابراین موجودی انبار می‌تواند زمان بخرد، اما نمی‌تواند به‌تنهایی مشکل زنجیره تأمین را حل کند.

یکی از نخستین واکنش‌های بنگاه‌های تولیدی در برابر اختلال در تأمین، افزایش موجودی انبار است. نگهداری مواد اولیه و قطعات بیشتر می‌تواند برای مدتی مانع توقف خطوط تولید شود، اما این راهکار هزینه‌های قابل توجهی دارد. قطعه‌ساز برای خرید حجم بیشتری از مواد اولیه باید نقدینگی بیشتری در اختیار داشته باشد. از سوی دیگر، هرچه مدت زمان خواب سرمایه افزایش پیدا کند، فشار مالی بر بنگاه نیز بیشتر خواهد شد.

با برخی اجزای مورد استفاده در ساخت همان قطعه از خارج تأمین شود. به همین دلیل، اختلال در تجارت خارجی می‌تواند حتی بخش‌هایی از تولید را که در ظاهر داخلی محسوب می‌شوند نیز تحت تأثیر قرار دهد. این موضوع اهمیت مدیریت زنجیره تأمین و شناسایی نقاط آسیب‌پذیر تولید را بیش از گذشته نمایان می‌کند.

موجودی انبار؛ راه‌حل موقت، نه دائمی

زنجیره تولید خودرو برخلاف بسیاری از صنایع، ساختاری به‌شدت به‌هم‌پیوسته دارد. یک خودروی کامل از هزاران قطعه و مجموعه تشکیل شده و هرکدام از این اجزا باید در زمان مشخصی در اختیار خط تولید قرار بگیرد. در چنین ساختاری، افزایش داخلی‌سازی لزوماً به معنای حذف کامل وابستگی خارجی نیست. ممکن است قطعه نهایی در داخل کشور ساخته شود، اما مواد اولیه، تجهیزات تولید، ماشین‌آلات، ابزارهای خاص

حمل‌ونقل؛ هزینه‌ای فراتر از کرایه

اختلال در مسیرهای حمل‌ونقل خارجی فقط هزینه جابه‌جایی کالا را افزایش نمی‌دهد. طولانی‌تر شدن مسیر تأمین، ریسک خواب سرمایه، هزینه بیمه، هزینه‌های جانبی ترخیص و هزینه نگهداری کالا را نیز افزایش می‌دهد. از سوی دیگر، زمانی که یک ماده اولیه به‌جای چند هفته، در بازه طولانی‌تری به دست تولیدکننده برسد، بنگاه مجبور می‌شود برای جلوگیری از توقف تولید، سفرهای خود را زودتر ثبت و حجم بیشتری از کالا را خریداری کند. این مسئله به معنای نیاز بیشتر به سرمایه در گردش است؛ موضوعی که در شرایط تورمی می‌تواند فشار مضاعفی بر قطعه‌سازان وارد کند.

فشار هزینه‌ای در حلقه‌های مختلف تولید

افزایش هزینه تولید خودرو معمولاً حاصل یک عامل منفرد نیست، مواد اولیه، انرژی، دستمزد، حمل‌ونقل، تأمین مالی، قطعات واسطه‌ای و هزینه‌های سربار همگی در قیمت تمام‌شده نقش دارند. در شرایطی که زنجیره تأمین با اختلال مواجه می‌شود، برخی از این هزینه‌ها هم‌زمان افزایش پیدا می‌کنند. برای مثال، افزایش هزینه تأمین مواد اولیه می‌تواند هزینه ساخت قطعه را بالا ببرد و افزایش هزینه حمل نیز به آن اضافه شود. در مرحله بعد، قطعه‌ساز برای ادامه فعالیت به نقدینگی بیشتری نیاز پیدا می‌کند و افزایش هزینه تأمین مالی نیز می‌تواند به هزینه‌های قبلی اضافه شود. به این ترتیب، فشار هزینه‌ای در یک نقطه از زنجیره باقی نمی‌ماند و می‌تواند در مراحل مختلف تولید خودرو بازتاب پیدا کند.

بازار خودرو در انتظار اثرات زنجیره تأمین

هرگونه کاهش پایدار در تولید خودرو می‌تواند در سمت عرضه بازار نیز اثرگذار باشد. اگر فاصله میان تولید و تقاضا افزایش پیدا کند، بازار با محدودیت بیشتری در عرضه خودرو مواجه خواهد شد. البته شدت این اثر به عوامل دیگری مانند موجودی خودرو در انبار، میزان تقاضا، سیاست‌های فروش خودروسازان و شرایط کلی اقتصاد نیز بستگی دارد. بنابراین نمی‌توان هرگونه تغییر در قیمت بازار را صرفاً به مشکلات زنجیره تأمین نسبت داد. با این حال، استمرار اختلال در تولید می‌تواند یکی از متغیرهای مهم سمت عرضه باشد؛ به‌ویژه در شرایطی که امکان افزایش سریع ظرفیت تولید وجود نداشته باشد.

چالش واردات قطعات خودرو

رئیس انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور تأکید کرد: باید هرچه سریع‌تر راهی برای حل این مسئله پیدا شود، زیرا ادامه محدودیت در تأمین مواد اولیه می‌تواند روند تولید قطعات و در ادامه تولید خودرو را با مشکل بیشتری مواجه کند.

افزایش قیمت قطعات خودرو

نجفی‌منش درباره تغییر قیمت قطعات خودرو نیز گفت: با توجه به تورم موجود، قیمت قطعات نیز متناسب با افزایش هزینه‌های تولید تعدیل می‌شود. وی افزود: در سال گذشته و امسال با تورم تولید قابل توجهی مواجه بوده‌ایم و افزایش قیمت قطعات به دلیل گران شدن نهاده‌های ورودی تولید اتفاق افتاده است.

وی تصریح کرد: در واقع موضوع این نیست که قطعات به خودی خود گران شده‌اند، بلکه افزایش قیمت مواد اولیه و نهاده‌های مورد استفاده در فرآیند تولید، هزینه تمام‌شده قطعات را بالا برده است. قیمت قطعات خودرو حداقل ۱۰۰ درصد افزایش پیدا کرده است.

کاهش تولید خودرو و تشدید آثار محدودیت‌ها

رئیس انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره تأثیر محدودیت واردات مواد اولیه و قطعات بر تولید

چرا جایگزینی واردات همیشه سریع نیست؟

در نگاه نخست ممکن است این تصور وجود داشته باشد که در صورت دشوار شدن واردات، می‌توان قطعه یا ماده اولیه مورد نیاز را به سرعت در داخل تولید کرد. با این حال، جایگزینی یک نهاده وارداتی با نمونه داخلی فرآیندی زمان‌بر است. تولیدکننده داخلی باید به فناوری، مواد اولیه مناسب، تجهیزات، دانش فنی و استانداردهای لازم دسترسی داشته باشد. علاوه بر این، برخی مواد یا قطعات باید مراحل آزمایش و تأیید کیفی را پشت سر بگذارند تا بتوانند وارد زنجیره تولید خودرو شوند. بنابراین داخلی‌سازی را نمی‌توان صرفاً با تغییر تأمین‌کننده انجام داد. در بسیاری از موارد، ایجاد ظرفیت جدید تولید، انتقال فناوری و سرمایه‌گذاری برای رسیدن به کیفیت مورد نیاز ضروری است.

ضرورت عبور از مدیریت روزمره

شرایط فعلی بار دیگر نشان می‌دهد که صنعت خودرو برای کاهش آسیب‌پذیری خود، نیازمند برنامه‌ای فراتر از تأمین روزمره قطعات است. شناسایی قطعات و مواد اولیه راهبردی، ایجاد تأمین‌کنندگان جایگزین، افزایش موجودی اقلام حساس، توسعه ساخت داخل، تنوع‌بخشی به مسیرهای تأمین و ایجاد سازوکارهای سریع‌تر برای تأمین مالی تولیدکنندگان، از جمله اقداماتی است که می‌تواند ریسک توقف تولید را کاهش دهد. در کنار این موارد، هماهنگی میان خودروساز، قطعه‌ساز، شبکه بانکی و دستگاه‌های تجاری نیز اهمیت زیادی دارد. زیرا زنجیره تولید خودرو مجموعه‌ای از واحدهای به‌هم‌پیوسته است و اختلال در یکی از حلقه‌ها می‌تواند سایر بخش‌ها را نیز تحت تأثیر قرار دهد.



وی خاطرنشان کرد: در صورتی که وضعیت موجود ادامه پیدا کند، احتمال دارد شرایط تولید تا پایان سال دشوارتر شود و محدودیت در تأمین مواد اولیه، اثر بیشتری بر زنجیره تولید خودرو بگذارد.

سخن پایانی

کاهش آسیب‌پذیری صنعت خودرو نیازمند سرمایه‌گذاری، توسعه فناوری و افزایش عمق واقعی ساخت داخل است. در نهایت، میزان موفقیت صنعت خودرو در عبور از شرایط فعلی نه فقط به ظرفیت خطوط تولید، بلکه به توان زنجیره تأمین برای رساندن مواد و قطعات مورد نیاز به این خطوط وابسته خواهد بود؛ زنجیره‌ای که در شرایط عادی کمتر دیده می‌شود، اما در زمان بحران مشخص می‌کند یک صنعت تا چه اندازه توان ادامه فعالیت دارد.

خودرو نیز اظهار کرد: آثار این شرایط شاید هنوز به‌طور کامل در تولید خودرو نمایان نشده باشد، اما به تدریج اثرات آن بیشتر خواهد شد. نجفی‌منش ادامه داد: اگر روند موجود را در چند ماه گذشته بررسی کنیم، میزان تولید نیز کاهش پیدا کرده است. در پنج تا شش ماه گذشته شاهد کاهش تولید بوده‌ایم و ادامه این شرایط می‌تواند آثار بیشتری بر صنعت خودرو و قطعه‌سازی داشته باشد.

صنعت خودرو در شرایط فعلی بیش از آنکه تنها با مسئله کمبود قطعه مواجه باشد، با چالش مدیریت یک زنجیره پیچیده تأمین روبه‌رو است. فاصله میان زمان سفارش تا دریافت کالا، هزینه تأمین مالی، محدودیت حمل‌ونقل و میزان وابستگی برخی بخش‌های تولید به نهاده‌های خارجی، همگی عواملی هستند که می‌توانند بر استمرار تولید اثر بگذارند.

در کوتاه‌مدت، افزایش موجودی اقلام حساس و ایجاد مسیرهای جایگزین می‌تواند از شدت شوک‌های مقطعی بکاهد، اما در بلندمدت