

صادرات خودرو و قطعات ایران
چقدر است؟



در ۶ ماهه نخست سال ۱۴۰۴، ارزش صادرات خودرو و قطعات کشور با کاهش ۵.۷ میلیون دلاری به ۲۱.۹ میلیون دلار رسید؛ آفتی که نشانه تداوم چالش‌های صنعت خودرو در بازارهای جهانی است. به گزارش مهر، بررسی آمارهای صادراتی صنعت خودرو نشان می‌دهد مجموع ارزش صادرات خودرو و قطعات کشور در ۶ ماهه نخست سال ۱۴۰۴ به ۲۱.۹ میلیون دلار رسیده است؛ رقمی که در مقایسه با ۲۷.۶ میلیون دلار مدت مشابه سال گذشته، کاهش حدود ۵.۷ میلیون دلاری را نشان می‌دهد. این افت صادراتی از تضعیف حضور صنعت خودرو در بازارهای بین‌المللی و تداوم چالش‌هایی نظیر کاهش رقابت‌پذیری، محدودیت‌های ارزی و موانع تجاری حکایت دارد.

بر اساس این گزارش، حجم صادرات خودرو در ایران در مقایسه با میزان واردات آن همچنان بسیار محدود است. بخش عمده صادرات خودروی کشور به خودروهای سواری اختصاص دارد، اما حجم این صادرات طی سال‌های اخیر نیز در سطحی باقی مانده که تعداد آن از چند هزار دستگاه فراتر نرفته است.

همچنین بررسی روند صادرات در فاصله سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۴ نشان می‌دهد بازارهای هدف صادراتی کشور از ثبات کافی برخوردار نبوده‌اند و صادرات خودرو با نوسانات قابل توجهی همراه شده است. این وضعیت نشان‌دهنده آن است که صنعت خودروی ایران همچنان ساختاری صادرات‌محور پیدا نکرده و در صورت ادامه روند فعلی، در سال‌های آینده با چالش‌های جدی مواجه خواهد شد.

کارشناسان معتقدند با توجه به هدف‌گذاری تولید سه میلیون دستگاه خودرو در برنامه هفتم توسعه، عدم حضور پایدار در بازارهای صادراتی می‌تواند انگیزه سرمایه‌گذاری در زنجیره ارزش صنعت خودرو را کاهش دهد. در چنین شرایطی، خودروسازان به دلیل محدود بودن تقاضای داخلی و افزایش ظرفیت تولید خواهند داشت.

جزئیات صادرات قطعات

در بخش صادرات قطعات نیز داده‌ها نشان می‌دهد سهم قابل توجهی از صادرات صنعت خودرو به قطعات مرتبط با بدنه، اجزا و سایر قطعات خودرو اختصاص یافته است. با این حال، تشدید تحریم‌های بین‌المللی و افزایش ناپایداری‌های سیاسی و اقتصادی در منطقه، به‌ویژه در کشورهای عراق و سوریه، روند صادرات بدنه خودرو را با کاهش محسوسی روبه‌رو کرده است؛ به‌گونه‌ای که حجم صادرات این بخش نسبت به سال ۱۳۹۷ به کمتر از یک‌سوم رسیده است.

با وجود این، وضعیت صادرات قطعات و اجزای خودرو در مقایسه با صادرات خودرو روند پویاتری داشته است. کارشناسان یکی از مهم‌ترین دلایل این موضوع را شکل‌گیری بازار مناسب لوازم یدکی برای صنعت خودرو کشور می‌دانند؛ بازاری که تا حد زیادی تحت‌تأثیر صادرات مستقیم خودرو در سال‌های گذشته ایجاد شده است.

تحلیل‌ها همچنین نشان می‌دهد میان صادرات خودرو و صادرات قطعات رابطه‌ای مستقیم و متقابل وجود دارد. بر این اساس، تحقق اهداف صادراتی تعیین‌شده در برنامه هفتم توسعه مستلزم توسعه هم‌زمان صادرات خودرو و قطعات است؛ چراکه صنعت قطعه‌سازی به‌تنهایی توان حضور گسترده و پایدار در بازارهای بین‌المللی را نخواهد داشت.



بررسی ۵۵۵ از پیامدهای درخواست بازنگری در استانداردهای خودرویی

«کیفیت» قابل مذاکره نیست



شهاب صفایی
editor@smtnews.ir

در حالی که مزمه‌های برخی قطعه‌سازان برای تعدیل استانداردهای خودرویی، سایه‌ای از تردید بر کیفیت محصولات نهایی افکنده، سازمان ملی استاندارد با اتخاذ موضعی قاطع، هرگونه عقب‌نشینی از حقوق مصرف‌کنندگان را رد کرد. این نهاد نظارتی با تأکید بر اینکه استانداردهای ۸۵ گانه و دستورالعمل‌های ایمنی نه تنها تغییر نخواهند کرد،

بلکه مسیر سخت‌گیرانه‌تری را برای ارتقای کیفی صنعت خودرو ترسیم کرده‌اند، به گمانه‌زنی‌ها پایان داد. این تقابل میان تقاضای صنعتی برای کاهش محدودیت‌ها و اصرار حاکمیت بر حفظ شاخص‌های کیفی، پرسش‌های کلیدی را درباره آینده صنعت خودرو مطرح می‌کند: آیا می‌توان در فضای محدودیت‌های تولید، همزمان به ارتقای استانداردهای

ایمنی پایبند ماند؟ و آیا این پافشاری بر الزامات فنی می‌تواند در نهایت به بازسازی اعتماد عمومی به تولیدات داخلی منجر شود، یا خود به مانعی جدید در چرخه تولید تبدیل خواهد شد؟ در این گزارش نگاهی دارد به این تقابل و عبور صنعت خودرو از استانداردهای ۸۵ گانه و کیفیت در صنعت خودرو که در ادامه می‌خوانید.



قطعه‌سازان معتقدند زمان بر بودن فرآیندهای سازمان استاندارد سرعت تولید را کاهش داده است و نهادهای ناظر همچنان بر حفظ کیفیت محصول نهایی به‌عنوان خط قرمز صنعت خودرو تأکید دارند

به‌تازگی مجموعه‌ای از شرکت‌های فعال در زنجیره قطعه‌سازی کشور در واکنش به شرایط پیچیده حاکم بر صنعت خودرو و فشارهای فزاینده اقتصادی، با انتشار نامه‌ها و مواضع مشترک نسبت به تداوم روند فعلی تولید ابراز نگرانی کرده‌اند. در این مکاتبات، قطعه‌سازان ضمن اشاره به سخت‌تر شدن فرآیند تأمین و تولید، خواستار اصلاح برخی سازوکارهای اجرایی در زنجیره تأمین شده و بر ضرورت انعطاف‌پذیری بیشتر مقررات تأکید داشته‌اند. به گفته فعالان این بخش، افزایش هزینه‌های جانبی تولید و انباشت سرمایه در مسیر طولانی دریافت مجوزها و تأییدیه‌های کیفی، فشار قابل توجهی بر نقدینگی بنگاه‌ها وارد کرده و فعالیت بسیاری از تأمین‌کنندگان را با مخاطره مواجه کرده است.

موجب توقف‌های مکرر در خطوط مونتاژ شده است. به باور این فعالان صنعتی، تعدیل موقت برخی سخت‌گیری‌ها می‌تواند به روان‌تر شدن تولید قطعه و بهبود عرضه خودرو در بازار کمک کند؛ هرچند نهادهای ناظر همچنان بر حفظ سطح ایمنی و کیفیت محصول نهایی به‌عنوان خط قرمز صنعت خودرو تأکید دارند. **حفظ کیفیت مواد اولیه خط قرمز سازمان استاندارد** باوجود تمام فشارها برای سبک‌تر کردن قوانین، سازمان ملی استاندارد ایران هشدار داده هرگونه تلاش برای کاهش کیفیت مواد اولیه، حتی در سخت‌ترین شرایط، با مقاومت جدی این نهاد روبه‌رو خواهد شد. دلیل این موضع قاطع، وجود سیستم‌های نظارتی دقیق در آزمایشگاه‌های مرجع است. در این مراکز، از طریق نمونه‌برداری‌های تصادفی و آزمون‌های دوره‌ای، خلوص و مقاومت مواد اولیه به دقت سنجیده می‌شود تا از نفوذ قطعات بی‌کیفیت به زنجیره تأمین خودروسازان جلوگیری شود. در پاسخ به درخواست‌های مکرر برای تسهیل مقررات، مقامات ارشد استاندارد مواضع شفاف و غیرقابل انعطافی اتخاذ کرده‌اند.

بازنگری در استانداردهای خودرویی: از خواسته شبکه تامین تا چالش پیش‌روی تولید

رئیس این سازمان، پاییز گذشته تأکید کرد تمام ۸۵ استاندارد اجباری خودرو هم‌اکنون در خطوط تولید اجرا و پیش می‌شود. علاوه بر این، تدوین ۱۲۲ استاندارد جدید نیز تکمیل شده است. این اقدام نه تنها از افت کیفیت محصولات داخلی در برابر نمونه‌های خارجی جلوگیری می‌کند، بلکه در بلندمدت به نفع مصرف‌کننده تمام می‌شود.

البته اجرای این استانداردهای جدید، مشروط به تصمیم‌گیری‌های کلان آینده است و در صورت تصویب نهایی، به صورت پلکانی و زمان‌بندی‌شده اعمال خواهد شد تا به خطوط تولید شوک وارد نشود. طبق آمارهای رسمی، استانداردسازی ۱۰۰۰ قطعه پرمصرف خودرو، از سال‌های گذشته و به‌ویژه در سال ۱۴۰۳ در دستور کار جدی قرار داشته است. تاکنون حدود ۷۰۰ تا ۸۰۰ قطعه کلیدی به طور کامل استانداردسازی شده و ضوابط آنها ابلاغ شده است. همچنین، تدوین رویه‌های استاندارد برای ۲۰۰ تا ۳۰۰ قطعه باقیمانده نیز هم‌اکنون توسط کارشناسان و کمیته‌های فنی در حال پیگیری است.

صنعت خودرو بیگانه با کیفیت

مسئح فرزانه، کارشناس صنعت خودرو با اشاره به وضعیت کیفیت و استاندارد در صنعت خودرو به **۵۵۵** گفت: متأسفانه در این زمینه داده و اطلاعاتی دقیق وجود ندارد که به‌عنوان مرجع بتوان با بررسی بازار و تولیدات خودروسازان به یک جمع‌بندی رسید. با این حال می‌توان با یک نگاه مقایسه‌ای به این پرسش پاسخ داد و اینکه در مقایسه با خودروسازان مطرح جهان به نظر می‌رسد فاصله صنعت خودرو کشورمان با صنعت خودرو جهان در بحث ایمنی و استاندارد، بالا بوده و در شاخص‌های این بخش جایگاه خوب و چندان مناسبی نداریم. موضوع دیگری که در زمینه کیفیت و رعایت الزامات و استانداردهای چندگانه باید مورد توجه قرار داد، آمارهای است که سالانه از سوی نهادهایی مانند پلیس راهور درباره تصادفات جاده‌ای منتشر می‌شود. متأسفانه بخشی از آمارها مربوط به خسارت‌های جانی تصادفات به‌طور مستقیم به کیفیت خودروهای تولید داخلی و به‌ویژه ایمنی آنها مربوط است.

انتظار داشته باشیم صنعت خودرو ما از نظر ایمنی، کیفیت، ساختار فنی پیشرفت قابل‌ملاحظه‌ای داشته باشد. چنانچه در این سال‌ها نیز با کاستی‌هایی در زمینه‌های یاد شده مواجه بوده است. **کیفیت با تأییدیه استاندارد** فرزانه درباره اینکه چرا برخی خودروهای تولید داخلی با وجود کیفیت مطلوب موفق به اخذ تأییدیه استاندارد نمی‌شوند، اظهار کرد: این موضوع می‌تواند به نگاه دوگانه‌ای که سال‌های گذشته با وجود آیین‌نامه مشخص در بحث استاندارد وجود داشته، بازگردد. نمونه بارز آن در سال‌هایی که واردات خودرو انجام می‌شد و مدل‌های مختلف از خودرویی که سفارش کشورهای حوزه خلیج فارس بودند و راهی ایران می‌شدند، تجربه شد. این خودروها به‌دلیل شرایط جوی این کشورها و نبود هوای بارانی و برفی، نیاز به چراغ مه‌شکن نداشتند. پس از ثبت سفارش، فرآیند ورود این خودروها به بازار ایران نیز عملاً با همان استانداردهای مشخص بین‌المللی انجام می‌شد و پس از واردات مشکل عدم تطابق خودروهای وارداتی با استانداردهای ایران نمایان می‌شد. در ادامه با ممانعت از شماره‌گذاری این خودروها، سازمان استاندارد راهور و نهادهای مربوطه اعلام کردند که این خودروها استانداردهای داخلی کشور را پاس نمی‌کنند. در آن برهه زمانی این استدلال دستمایه طنز شد که چگونه خودرویی مانند پراید فقط به‌دلیل اینکه چراغ مه‌شکن دارد می‌تواند استانداردهای داخلی را پاس کند، اما خودرویی مانند سانتافه نمی‌تواند تأییدیه سازمان استاندارد برای تردد در کشور را بگیرد.



کیفیت را در تمام زنجیره ببینیم این کارشناس صنعت خودرو ادامه داد: فاکتورهای گوناگون در این بخش مانند حلقه‌های یک زنجیره هستند و خانواده بزرگی را به‌نام صنعت خودرو تشکیل می‌دهند. اگر هر کدام از حلقه‌های این زنجیره دچار نقص، کاستی یا کمبودی شود نمی‌توان توقع تأمین کیفیت خودروهای تولید را داشت. در ادامه همان‌طور که تولیدات داخلی با مشکل تأمین کیفیت مواجه هستند در بحث رعایت استاندارد نیز همان کاستی‌ها نمایان است، چراکه تمام این بخش‌ها به‌عنوان حلقه‌های گوناگون صنعت خودرو به هم وابسته است. مسائل صنعت خودرو را باید به‌عنوان یک زنجیره دید، با وجود نقص‌هایی در برخی از حلقه‌های زنجیره تولید، اینکه خودروها کیفیت مطلوبی ندارند و براساس شاخص‌های استاندارد تولید نمی‌شوند موضوع عجیبی نیست. فرزانه در پایان درباره راهکارهایی که با تکیه بر آن بتوان به معنای واقعی به تعیین و اجرای استانداردهای درستی در این صنعت رسید، گفت: توسعه هر صنعتی در بستر اقتصاد با رفع محدودیت‌های ناشی از تحریم میسر خواهد شد. هر زمان بتوانیم اصلاحات اساسی در سیاست‌های کلان اقتصادی و گشایش در مبادلات مالی داشته باشیم بخشی از مشکلات این صنعت حل خواهد شد. رفع این مشکلات نیز به برقراری روابط بین‌الملل برمی‌گردد.

سخن پایانی

استاندارد اجباری، نه یک انتخاب، بلکه ضرورتی انکارناپذیر برای همگام‌سازی با استانداردهای جهانی و حفظ جان شهروندان است. پیام اصلی این است که کیفیت فدای سرعت نمی‌شود و حمایت از تولید داخلی، تنها با پایبندی به بالاترین شاخص‌های ایمنی و فنی ممکن است. به‌درستی باید به این باور رسید که آینده صنعت خودرو ایران، نه در گرو کاهش استانداردها، بلکه در گرو توانمندی مهندسی داخلی برای بومی‌سازی قطعات و عبور از چالش‌های فعلی است.

این کارشناس صنعت با تأکید بر اینکه حتی اگر بهترین دانش و فناوری را نیز در داخل در اختیار داشته باشیم، عملاً نمی‌توانیم آنها را توسعه دهیم، گفت: به‌دلیل اینکه در بحث صنعت خودرو کشورها صاحب‌نامی مانند آلمان و ایتالیا، انگلیس، ژاپن و کره وجود دارند که ما در شرایط کنونی نمی‌توانیم هیچ‌گونه مرادوهای در بحث انتقال دانش و فناوری حوزه صنعت خودرو با آنها داشته باشیم.

وی با تأکید بر نیاز صنعت خودرو ایران به بروزرسانی تکنولوژی و فناوری همپای کشورهای پیشرو گفت: زمانی که این بروزرسانی در زمان مناسب با برندی یا کشوری مناسب انجام نشود، طبیعتاً نمی‌توانیم



در حال حاضر با تأکید بر استانداردهای ۸۵ گانه هم در بحث ایمنی و کیفیت هنوز نتوانسته‌ایم جایگاهی مناسبی برای صنعت خودرو کشورمان داشته باشیم