

زنگ خطر تحریم جدید برای قطعات وارداتی خودرو



تحریم در میانه قراردادهای می‌تواند بخشی از قراردادهای منعقدشده را با مشکل مواجه کند و خودروسازان برای تأمین قطعات نیازمند مسیرهای جایگزین شوند

خودروهای جدید، حساس تر از محصولات قدیمی

یکی از تفاوت‌های مهم صنعت خودرو امروز با سال‌های گذشته، تغییر ماهیت محصولات است. خودروهای جدید به‌طور متوسط از نظر الکترونیکی پیچیده‌تر شده‌اند و تعداد سامانه‌های کنترلی و تجهیزات الکترونیکی در آنها افزایش یافته است.

ورود خودروهای مجهز به جعبه‌دنده‌های خودکار، سامانه‌های کمک‌راننده، نمایشگرهای پیشرفته، تجهیزات ارتباطی و سامانه‌های مدیریت موتور، وابستگی صنعت به زنجیره‌ای از فناوری‌های تخصصی را افزایش داده است. در خودروهای قدیمی‌تر، امکان ساخت یا جایگزینی بسیاری از قطعات در داخل ساده‌تر بود. اما در خودروهای جدید، حتی اگر بدنه، موتور یا بسیاری از قطعات مکانیکی در داخل تولید شوند، بخشی از سامانه‌های الکترونیکی همچنان ممکن است نیازمند واردات باشند.

این مسئله اهمیت بیشتری پیدا می‌کند، زیرا تولید برخی قطعات الکترونیکی نیازمند سرمایه‌گذاری سنگین، فناوری تخصصی و بازار بزرگ برای توجیه اقتصادی است. بنابراین نمی‌توان انتظار داشت تمام این قطعات در کوتاه‌مدت در داخل کشور تولید شوند.

تحریم چگونه می‌تواند قیمت خودرو را تحت تأثیر قرار دهد؟

اثر تحریم بر قیمت خودرو لزوماً به معنای افزایش مستقیم قیمت خودرو در روزهای نخست نیست. میان ایجاد محدودیت در تأمین و اثر آن بر بازار، یک فاصله زمانی وجود دارد.

در مرحله نخست، شرکت‌ها ممکن است از موجودی انبار استفاده کنند. پس از آن، خرید از مسیرهای جایگزین انجام شود. اگر مسیر جدید هزینه بیشتری داشته باشد، هزینه تأمین افزایش می‌یابد. در مرحله بعد، در صورت کاهش عرضه یا افزایش زمان تولید، فشار بیشتری بر بازار وارد خواهد شد. از این منظر، مهم‌ترین متغیر برای بازار خودرو نه صرفاً عنوان تحریم، بلکه میزان اختلال واقعی در جریان قطعات است.

اگر مسیرهای جایگزین بتوانند نیاز تولید را تأمین کنند، اثر تحریم بیشتر در افزایش هزینه‌ها و پیچیده‌تر شدن فرآیند تجارت نمایان خواهد شد. اما اگر محدودیت به حدی برسد که برخی قطعات کلیدی به‌موقع تأمین نشوند، احتمال اثرگذاری بر تیراژ و تحویل خودرو افزایش پیدا می‌کند.

در این شرایط، بازار ممکن است حتی پیش از آنکه کاهش تولید در آمارهای رسمی منعکس شود، نسبت به احتمال کاهش عرضه واکنش نشان دهد.

سخن پایانی

تحریم ایران خودرو و سایپا را نمی‌توان صرفاً یک رویداد سیاسی یا تجاری دانست؛ این اتفاق در صورت تداوم و گسترش محدودیت‌ها، می‌تواند آزمونی برای میزان تاب‌آوری زنجیره تأمین صنعت خودرو باشد. نکته مهم آن است که صنعت خودرو ایران پیش از این نیز تجربه تحریم را پشت سر گذاشته و برای ادامه فعالیت، شبکه‌ای از مسیرهای جایگزین ایجاد کرده است. بنابراین انتظار توقف ناگهانی تولید صرفاً بر مبنای اعمال تحریم، با واقعیت پیچیده زنجیره تأمین خودرو همخوان نیست.

با این حال، این به معنای بی‌اثر بودن تحریم نیز نخواهد بود. افزایش هزینه مبادله، دشوارتر شدن انتقال پول، طولانی شدن مسیر تأمین، افزایش نیاز به سرمایه در گردش و بالا رفتن ریسک واردات، مجموعه عواملی هستند که می‌توانند در میان‌مدت بر هزینه تولید و سرعت تحویل خودرو اثر بگذارند.

در این میان، نقطه تعیین‌کننده میزان وابستگی واقعی صنعت به خارج است؛ وابستگی‌ای که تنها با شمارش قطعات وارداتی مشخص نمی‌شود و باید زنجیره مواد اولیه، تجهیزات، فناوری و قطعات مورد استفاده در تولید داخلی را نیز دربر بگیرد. اگر مسیرهای جایگزین تجارت همچنان فعال بمانند، اثر تحریم احتمالاً بیشتر در افزایش هزینه و پیچیده‌تر شدن فرآیند تأمین ظاهر خواهد شد. اما اگر فشار جدید به تأمین‌کنندگان خارجی و شبکه واسطه‌های تجاری نیز سرایت کند، ریسک اختلال در تولید و تأخیر در تحویل خودرو افزایش می‌یابد.

از این منظر، مهم‌ترین درس تحریم جدید برای صنعت خودرو، نه صرفاً تلاش برای دور زدن محدودیت‌ها، بلکه کاهش وابستگی‌های پنهان، متنوع کردن منابع تأمین و حرکت به سمت داخلی‌سازی واقعی است؛ مسیری که می‌تواند تعیین‌کننده صنعت خودرو در برابر موج‌های بعدی محدودیت تا چه اندازه تاب‌آوری خواهد داشت.

خودرو و قطعه

شروین اشیدری: وزارت خزانه‌داری امریکا روز پنجشنبه ۱۱ اکتبر (۹ مهر) نام

۵ خودروساز بزرگ ایران را در فهرست تحریم‌های خود قرار داد. ایران خودرو، ایران خودرو دیزل، سایپا، پارس خودرو و زامیاد شرکت‌هایی هستند که در این فهرست آمده‌اند. تحریم مستقیم خودروسازان بزرگ کشور را می‌توان یکی از تازه‌ترین حلقه‌های فشار بر صنعتی دانست که طی سال‌های گذشته، بخش قابل توجهی از فعالیت خود را با سازوکارهای جایگزین، واسطه‌ها و مسیرهای غیرمستقیم تجارت پیش برده است. ایران خودرو و سایپا پیش از این نیز با محدودیت‌های ناشی از تحریم مواجه بوده‌اند و به همین دلیل، اثر تحریم جدید را نمی‌توان صرفاً با معیار توقف یا ادامه تولید سنجید. مسئله مهم‌تر، افزایش هزینه مبادله، طولانی‌تر شدن مسیر تأمین، دشوارتر شدن نقل‌وانتقال پول و افزایش ریسک برای حلقه‌های مختلف زنجیره خودرو است.

در چنین شرایطی، صنعت خودرو با یک پرسش اساسی روبه‌رو است: آیا ساختار فعلی زنجیره تأمین می‌تواند فشار جدید را جذب کند یا آنکه محدودیت‌های تازه، خود را با فاصله زمانی در کاهش تولید، افزایش هزینه، رشد قیمت تمام‌شده و تأخیر در تحویل خودرو نشان خواهد داد؟

بررسی ساختار تولید خودرو نشان می‌دهد پاسخ این پرسش ساده نیست. بخش قابل توجهی از قطعات خودرو در داخل کشور تولید می‌شود، اما داخلی‌سازی به معنای قطع کامل وابستگی به خارج نیست. حتی یک قطعه‌ای که در داخل تولید می‌شود ممکن است در فرآیند تولید خود به مواد اولیه، تراشه، تجهیزات، ماشین‌آلات، قالب، مواد شیمیایی یا مجموعه‌های وارداتی وابسته باشد. به همین دلیل، نقطه آسیب‌پذیر زنجیره تأمین لزوماً قطعه‌ای نیست که مستقیماً از خارج خریداری می‌شود.

مسئله اصلی، وابستگی پنهان است

قطعات یک خودرو تأمین‌کننده داخلی داشته باشد، اما نبود یک قطعه کوچک و تخصصی می‌تواند امکان تکمیل خودرو را از بین ببرد. از همین رو، اثر تحریم بر صنعت خودرو الزاماً به شکل کاهش فوری تیراژ ظاهر نمی‌شود. نخستین نشانه‌ها ممکن است در افزایش زمان تأمین قطعه، رشد موجودی احتیاطی، افزایش هزینه حمل، تغییر تأمین‌کننده و افزایش هزینه‌های مالی مشاهده شود و پس از آن، در صورت استمرار محدودیت، به تولید و تحویل خودرو منتقل شود.

چرا چین برای زنجیره خودرو اهمیت بیشتری پیدا کرده است؟

پس از خروج بسیاری از شرکت‌های اروپایی و آسیایی از بازار ایران، چین به مهم‌ترین شریک تجاری صنعت خودرو تبدیل شده است. این تغییر اگرچه بخشی از خلا ناشی از خروج شرکت‌های خارجی را پر کرده، اما به معنای حذف ریسک تحریم نیست. وابستگی بیشتر به یک مبدأ تجاری، خود به‌تنهایی می‌تواند ریسک‌هایی ایجاد کند. صنعت خودرو زمانی انعطاف‌پذیرتر است

صنعت خودرو ایران؛ اولین بخشی که تحریم شد

وی افزود: بنابراین در شرایط جدید ممکن است بخشی از این فرآیند با مشکل مواجه شود، اما نمی‌توان گفت که این تحریم‌ها به‌تنهایی موجب توقف فعالیت خودروسازان خواهد شد. به نظر می‌رسد برای بخش‌هایی که تحت تأثیر قرار می‌گیرند، راهکارهایی از طریق شرکت‌های واسطه وجود داشته باشد.

کدام قطعات بیشتر در معرض تحریم قرار دارند؟

عضو انجمن همگن قطعه‌سازان کشور درباره میزان وابستگی خودروهای داخلی به قطعات وارداتی اظهار کرد: تعداد قطعات مورد استفاده در خودروهای داخلی بسته به نوع خودرو، جعبه‌دنده و تجهیزاتی که روی آن نصب شده متفاوت است و می‌تواند از حدود ۲ هزار قطعه تا حدود ۵ هزار قطعه متغیر باشد.

وی ادامه داد: البته بخش قابل توجهی از این قطعات از داخل تأمین می‌شود و نباید تصور کرد تمام این قطعات وارداتی هستند. بخش عمده نیاز تولید از طریق قطعه‌سازان داخلی تأمین می‌شود.

کریمخان گفت: با این حال، برخی قطعات و مجموعه‌ها همچنان وابستگی بیشتری به واردات دارند. برای نمونه، جعبه‌دنده‌های خودکار و برخی قطعات و تجهیزات الکترونیکی از جمله مواردی هستند که واردات آنها می‌تواند در صورت تشدید محدودیت‌های تجاری با مشکل مواجه شود. وی افزود: این قطعات در صورت ایجاد اختلال در مسیر واردات می‌توانند تأثیر مستقیم‌تری بر روند تولید داشته باشند، چراکه جایگزینی یا تأمین سریع برخی از این مجموعه‌ها در داخل کشور امکان‌پذیر نیست.

احتمال تأخیر در تحویل خودروها

کریمخان با اشاره به قراردادهای موجود میان خودروسازان و تأمین‌کنندگان خارجی گفت: تحریم در میانه قراردادهای می‌تواند بخشی از قراردادهای منعقدشده را با مشکل مواجه کند و خودروسازان در زمینه تأمین برخی قطعات نیازمند پیدا کردن مسیرهای جایگزین شوند.

وی افزود: به همین دلیل، یکی از آثار احتمالی این وضعیت می‌تواند افزایش زمان تأمین قطعات و در نتیجه ایجاد تأخیر در تحویل برخی خودروها باشد. این فعال صنعت قطعه ادامه داد: برای مثال، در زمینه واردات برخی مجموعه‌ها مانند جعبه‌دنده، قطعات و محموله‌هایی در مسیر واردات قرار دارند و اگر محدودیت جدیدی ایجاد شود، طبیعتاً باید برای ادامه تأمین آنها از مسیرهای دیگری استفاده کرد.

طی سال‌های تحریم، سیاست داخلی‌سازی به یکی از محورهای اصلی صنعت خودرو تبدیل شده است. این سیاست از یک سو موجب توسعه ظرفیت تولید برخی قطعات در داخل شد و از سوی دیگر، در مواردی به جای حذف وابستگی خارجی، شکل وابستگی را تغییر داد. به بیان دیگر، ممکن است یک مجموعه قطعه در داخل کشور مونتاژ شود، اما بخش‌هایی از آن همچنان از خارج وارد شود. در چنین شرایطی، در آمار داخلی‌سازی، قطعه داخلی محسوب می‌شود، اما زنجیره تولید آن همچنان در معرض اختلالات خارجی قرار دارد. این موضوع به‌خصوص در قطعات الکترونیکی، سامانه‌های کنترلی، تجهیزات مربوط به جعبه‌دنده‌های خودکار، برخی مواد اولیه خاص و قطعاتی که فناوری ساخت آنها پیچیده‌تر است اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

در واقع، صنعت خودرو را باید مجموعه‌ای از زنجیره‌های به‌هم‌پیوسته دانست. اختلال در یک حلقه کوچک نیز می‌تواند در نهایت کل فرآیند تولید را تحت تأثیر قرار دهد. خودروساز ممکن است برای بخش عمده

بابک کریمخان، عضو انجمن همگن قطعه‌سازان کشور، با اشاره به تحریم‌های جدید علیه ایران خودرو و سایپا به گفت: صنعت خودرو ایران پیش از این نیز با تحریم مواجه بوده و در واقع صنعت خودرو از نخستین بخش‌هایی بوده که تحت تأثیر تحریم‌ها قرار گرفته است.

وی افزود: بنابراین اصل تحریم برای صنعت خودرو موضوع جدیدی نیست، اما اینکه به‌طور مشخص ایران خودرو و سایپا هدف تحریم قرار گرفته‌اند، در درجه نخست زمانی می‌تواند اثر بیشتری داشته باشد که شرکت‌های خارجی طرف قرارداد این دو خودروساز نیز با مشکل مواجه شوند و نتوانند قطعات و تجهیزات مورد نیاز را در اختیار آنها قرار دهند.

ایجاد مشکل در واردات مستقیم قطعات

کریمخان با اشاره به ارتباط خودروسازان داخلی با شرکت‌های خارجی اظهار کرد: ایران خودرو و سایپا بخشی از نیازهای خود را به‌صورت مستقیم، به‌ویژه از چین، تأمین می‌کنند و اگر شرکت‌هایی که به‌صورت مستقیم با این خودروسازان همکاری دارند، تحت تأثیر تحریم‌ها قرار بگیرند، واردات مستقیم برخی اقلام و قطعات می‌تواند با مشکل مواجه شود.

وی گفت: البته بخش قابل توجهی از قطعات مورد نیاز ایران خودرو و سایپا توسط قطعه‌سازان داخلی تأمین می‌شود و این بخش از تولید همچنان می‌تواند به فعالیت خود ادامه دهد. در این میان، وارداتی که مربوط به خودروهای وارداتی یا خودروهایی است که قطعات آنها به‌صورت کامل از خارج تأمین می‌شود، ممکن است بیشتر تحت تأثیر قرار بگیرد.

این عضو انجمن همگن قطعه‌سازان کشور افزود: با این حال، حتی در این بخش نیز می‌توان از ظرفیت شرکت‌های واسطه استفاده کرد و بخشی از مشکلات احتمالی را از این مسیر برطرف کرد. در شرایط فعلی، بخش عمده ارتباطات خارجی صنعت خودرو ایران با چین است و بنابراین نحوه همکاری شرکت‌های چینی با خودروسازان و قطعه‌سازان ایرانی اهمیت زیادی دارد.

قطعه‌سازان همچنان بخش مهمی از نیاز خودروسازان را تأمین می‌کنند

کریمخان با اشاره به نقش قطعه‌سازان داخلی در زنجیره تأمین خودرو گفت: خودروسازان علاوه بر خرید مستقیم برخی قطعات، از قطعه‌سازان داخلی نیز استفاده می‌کنند. در برخی موارد نیز قطعه‌سازان، بخشی از قطعات مورد نیاز را از خارج وارد کرده، در داخل کشور مونتاژ یا تکمیل و سپس به خودروساز تحویل می‌دهند.