

جراحی خودروسازی در روزهای سخت



دولت چهاردهم عزم خود را برای انجام برخی واگذاری خودروسازان جزم کرده و تلاش دارد از این مسیر بخشی از مشکلات مالی خود را مدیریت کند

دولت می‌تواند از طریق قانون‌گذاری، سیاستگذاری، تصمیم‌گیری‌های کلان و ایجاد مشوق‌های مناسب، مسیر فعالیت خودروسازان را اصلاح و زمینه رشد این صنعت را فراهم کند

صنعتی گرفتار میراث گذشته

وابسته دارد، صنعتی نیست که دولت بتواند در قبال مشکلات آن تصمیمی ناگهانی اتخاذ کند. هرگونه تغییر در ساختار این صنعت می‌تواند زنجیره‌ای از پیامدها را در قطعه‌سازی، حمل‌ونقل، خدمات پس از فروش و بازار کار ایجاد کند. به همین دلیل، دولت چهاردهم در شرایطی وارد حوزه خودرو شد که بیش از هر چیز به مدیریت یک ساختار پیچیده نیاز داشت؛ ساختاری که اصلاح آن بدون ایجاد شوک در بازار و تولید امکان‌پذیر نیست.

سایه محدودیت‌های ارزی بر خطوط تولید

یکی از مهم‌ترین اتفاقات این دوره، استمرار مشکلات مربوط به تأمین ارز بود. خودروسازی حتی در صورت افزایش ظرفیت تولید داخلی، همچنان برای تأمین بخشی از مواد اولیه، قطعات، تجهیزات و فناوری به ارتباط با خارج از کشور نیاز

خودروهای کم‌مصرف؛ فرصتی که نباید از دست برود

باشد یا زیرساخت‌های لازم برای آن فراهم نشود، نمی‌توان انتظار داشت صنعت به صورت خودکار به سمت این محصولات حرکت کند.

دولت چهاردهم و ضرورت تغییر نقش سیاستگذار

یکی از مهم‌ترین درس‌هایی که از وضعیت صنعت خودرو می‌توان گرفت، ضرورت تغییر نقش دولت است. دولت باید تنظیم‌کننده بازار، ایجادکننده زیرساخت و سیاستگذار صنعتی باشد و فضای رقابتی مناسبی برای فعالیت بنگاه‌ها فراهم کند. در مقابل، مدیریت روزمره شرکت‌های خودروسازی و دخالت در تمام تصمیم‌های عملیاتی، می‌تواند انعطاف بنگاه را کاهش دهد. خصوصی‌سازی واقعی نیز زمانی معنا پیدا می‌کند که دولت از مدیریت مستقیم فاصله بگیرد و در عوض، بر شفافیت، رقابت،

یکی از مسائلی که در دوره اخیر اهمیت بیشتری پیدا کرد، مصرف بالای سوخت خودروهای داخلی است. ایران در سال‌های اخیر با رشد قابل توجه مصرف بنزین مواجه بوده و این مسئله به یکی از چالش‌های مهم اقتصادی کشور تبدیل شده است. در چنین شرایطی، صنعت خودرو دیگر نمی‌تواند صرفاً بر افزایش تعداد خودروهای تولیدی تمرکز کند. نوع خودرو و میزان مصرف سوخت آن نیز باید بخشی از سیاست صنعتی کشور باشد. حرکت به سمت خودروهای هیبریدی، پلاگن‌هیبرید و در مراحل بعدی خودروهای برقی می‌تواند بخشی از فشار موجود بر مصرف سوخت را کاهش دهد.

امسا این تغییر نیز نیازمند سیاستگذاری است. اگر تولید خودروهای کم‌مصرف برای خودروساز صرفه اقتصادی نداشته

رضا آریاراد، کارشناس حوزه خودرو، با اشاره به شرایط ویژه کشور در دوره فعالیت دولت چهاردهم، به **سنت** گفت: دولت پزشک‌باز در شرایطی فعالیت خود را آغاز کرد که کشور علاوه بر تحریم‌ها، با جنگ و محدودیت‌های شدید مالی و ارزی، مشکلات حمل‌ونقل و دشواری در جابه‌جایی کالا مواجه بود و طبیعی است که چنین شرایطی صنعت خودرو را نیز تحت تأثیر قرار دهد.

وی افزود: محدودیت‌های ایجادشده در حوزه تأمین ارز، حمل‌ونقل بین‌المللی و دسترسی به مواد اولیه و قطعات، اثر مستقیمی بر صنعت خودرو گذاشته و کاهش تولید در سال‌های اخیر نیز بخشی از پیامدهای همین شرایط است.

فشار متعاقب بر زنجیره خودروسازی

آریاراد با اشاره به مشکلات ایجادشده در مسیر تأمین مواد اولیه اظهار کرد: برای درک ابعاد محدودیت‌های ایجادشده کافی است به وضعیت حمل‌ونقل و واردات مواد اولیه نگاه کنیم. در گذشته امکان واردات حجم بسیار بالاتری از مواد اولیه از طریق حمل‌ونقل دریایی وجود داشت، اما امروز بخش قابل توجهی از این فرآیند از مسیرهای زمینی و مرزی انجام می‌شود که طبیعتاً ظرفیت بسیار پایین‌تری دارد.

وی گفت: چنین تغییری نشان می‌دهد محدودیت‌های ناشی از شرایط ژئوپلیتیکی و جنگ تنها به یک بخش محدود نشده و کل زنجیره تولید را تحت تأثیر قرار داده است. این کارشناس حوزه خودرو ادامه داد: وقتی مواد اولیه و قطعات با محدودیت وارد کشور می‌شوند، طبیعی است که تولیدکننده نیز با مشکل مواجه شود. بنابراین کاهش تولید خودرو را نمی‌توان بدون در نظر گرفتن وضعیت ارزی، حمل‌ونقل بین‌المللی و شرایط سیاسی و

دارد.

محدودیت در دسترسی به منابع ارزی و دشواری انتقال پول، هزینه تمام‌شده تولید را افزایش می‌دهد. قطعه‌ساز نیز برای خرید مواد اولیه با هزینه بیشتری مواجه می‌شود و این افزایش هزینه در نهایت به زنجیره تولید خودرو منتقل خواهد شد. در چنین شرایطی، سیاستگذار با یک دوگانه دشوار روبه‌رو است؛ از یک سو باید ارز مورد نیاز صنعت را تأمین کند و از سوی دیگر، منابع ارزی کشور محدود است و بخش‌های مختلف اقتصادی برای دریافت ارز با یکدیگر رقابت می‌کنند. این وضعیت باعث شد سیاست ارزی به یکی از متغیرهای تعیین‌کننده در صنعت خودرو تبدیل شود. هر تغییر در شیوه تخصیص ارز یا مقررات مربوط به واردات، می‌تواند برنامه تولید خودروساز و قطعه‌ساز را تغییر دهد.

کیفیت، ایمنی و رعایت حقوق مصرف‌کننده نظارت کند.

نسخه کوتاه‌مدت برای یک مشکل چند دهه‌ای وجود ندارد

یکی از اشتباهات رایج در سیاستگذاری خودرو، انتظار برای نتیجه فوری است. صنعتی که طی چند دهه با مشکلات متعدد مواجه شده، نمی‌تواند ظرف چند ماه اصلاح شود. تغییر ساختار مالکیت، اصلاح نظام مالی، توسعه فناوری، بازسازی زنجیره قطعه‌سازی، اصلاح رابطه با مشتری، افزایش کیفیت و کاهش مصرف سوخت، همگی پروژه‌هایی زمان‌بر هستند. به همین دلیل، دولت پزشک‌باز اگر بخواهد مسیر اصلاح صنعت خودرو را ادامه دهد، نیازمند یک برنامه چندساله با اهداف مشخص و قابل اندازه‌گیری است؛ برنامه‌ای که با تغییر دولت یا تغییر مدیران کنار گذاشته نشود.

صنعت خودرو تحت تأثیر عوامل مختلف

ایران خودرو و سایپا همچنان بازیگران اصلی بازار

آریاراد با اشاره به جایگاه ایران خودرو و سایپا در بازار کشور گفت: بر اساس گزارش‌های منتشرشده از سوی مرکز پژوهش‌های مجلس، دو خودروساز بزرگ کشور بخش قابل توجهی از بازار خودرو را در اختیار دارند و سهم آنها در مجموع حدود ۶۰ درصد برآورد شده است. وی افزود: شرکت‌های مونتاژی نیز سهم قابل توجهی از بازار را در اختیار دارند و در کنار خودروسازان بزرگ، بخش مهمی از عرضه خودرو در کشور را تأمین می‌کنند. بنابراین هرگونه تصمیم درباره ساختار خودروسازی باید با در نظر گرفتن وزن این شرکت‌ها در بازار انجام شود.

تغییرات عجولانه می‌تواند هزینه اجتماعی داشته باشد

این کارشناس حوزه خودرو با هشدار نسبت به تصمیم‌های شتاب‌زده در صنعت خودرو گفت: هر تغییری که بر اثر اشتباه محاسباتی انجام

شود و بدون بررسی همه جوانب باشد، می‌تواند پیامدهای اجتماعی داشته باشد و نارضایتی‌ها را افزایش دهد. وی افزود: امیدوارم برای تصمیم‌گیری درباره آینده صنعت خودرو، بررسی‌های کارشناسی جدی انجام شده باشد و برای این موضوع اتاق فکر مشخصی شکل گرفته باشد.



آریاراد در پایان گفت: حمایت از صنعت خودرو نیز نباید صرفاً به معنای پرداخت کمک مالی باشد. دولت می‌تواند از طریق قانون‌گذاری، سیاستگذاری، تصمیم‌گیری‌های کلان و ایجاد مشوق‌های مناسب، مسیر فعالیت خودروسازان را اصلاح و زمینه رشد این صنعت را فراهم کند.

سخن پایانی

تولید بیشتر یا واردات بیشتر نیست؛ مسئله، انتخاب یک مسیر پایدار برای آینده این صنعت است. مسیری که در آن تولیدکننده بتواند رقابت کند، مصرف‌کننده محصول باکیفیت‌تری دریافت کند، منابع ارزی کشور هدفمند مصرف شود و صنعت خودرو از وابستگی به تصمیم‌های مقطعی فاصله بگیرد. دولت چهاردهم در شرایطی سخت‌سکان این صنعت را در دست گرفت و بخشی از مأموریت آن حفظ جریان تولید و جلوگیری از عمیق‌تر شدن بحران بود. اما ادامه مسیر نیازمند تصمیم‌هایی فراتر از مدیریت روزمره است؛ تصمیم‌هایی که بتواند خودروسازی ایران را از یک صنعت گرفتار مشکلات قدیمی به صنعتی رقابت‌پذیر، کم‌مصرف و فناورانه تبدیل کند.

آگهی مشفودی مدارک خودرو

بدین وسیله به اطلاع می‌رساند برگ سبز خودروپراید سواری نوع سواری سایپا تیپ ۱۳۱SX مدل ۱۳۹۰ سوخت بنزین رنگ سفید روغنی موتور ۴۴۲۴۱۵ به شماره شاسی ۳۹۷۱۲۱۰۳۴۱۲۲۹۰ و VIN :IRPC901V126397121 به شماره پلاک ۳۵ع۳۱ ایران ۴۵ به‌نام مصطفی محمدی نام پدر ماشالا شماره‌ملی ۴۹۷۲۰۰۵۳۵۰ مفقود و از درجه اعتبار ساقط می‌باشد.