تولید خودرو بیش از یک‌سوم آب رفت

خودرو ساز در صف قطعه، قطعه‌ساز در صف پول



شروین اشیدری: **در بازار خودرو، کمبود را معمولا با قیمت می‌سنجند. در کارخانه، گاهی با قطعه‌ای که نرسیده است. خودرویی که بیشتر اجزایش روی خط نصب شده تا وقتی همان قطعه آخر نرسد، آماده تحویل نیست. اگر قطعه‌ساز هم پول سفارش قبلی را نگرفته باشد، ساخت سفارش بعدی به مسئله‌ای فراتر از ظرفیت کارخانه تبدیل می‌شود. کارنامه نیمه نخست ۱۴۰۵ ابعاد این گرفتاری را نشان می‌دهد: تولید انواع خودرو به ۳۴۲ هزار و ۵۹۳ دستگاه رسید، ۳۴.۷ درصد کمتر از مدت مشابه پارسال. افت در بخش سواری عمیق‌تر بود و از ۳۵ درصد گذشت. جنگ و اختلال در تامین مواد اولیه و حمل‌ونقل، فشار تازه‌ای به صنعت وارد کرد اما همه گره‌ها تازه نبودند. تاخیر در پرداخت بدهی‌ها، دشواری تأمین ارز و کندی ورود برخی اقلام، از قبل هم توان تولید را محدود کرده بود.**

جنگ و زنجیره‌ای که از قبل مشکل داشت!

برای دیدن اثر جنگ بر صنعت خودرو، لازم نیست فقط به محوطه کارخانه خودروساز نگاه کنیم. پیش از آنکه قطعه‌ای به خط مونتاژ برسد، باید ماده اولیه‌اش فراهم شود، قطعه‌ساز آن را بسازد و محموله در موعد مقرر تحویل داده شود. بخشی از این مسیر به تأمین‌کنندگان فولاد و مواد پلیمری و بخشی به حمل‌ونقل و واردات وابسته است. اختلال در هر حلقه می‌تواند برنامه حلقه بعدی را تغییر دهد. حتی اگر کارخانه خودرو و واحد قطعه‌سازی هر دو آماده کار باشند، دیر رسیدن ماده اولیه یا قطعه وارداتی کافی است تا تولید یک محصول طبق برنامه پیش نرود.

در روزهای عادی، کارخانه می‌تواند بخشی از تأخیر را با موجودی انبار جبران کند. اما وقتی زمان رسیدن محموله بعدی معلوم نیست، موجودی انبار از یک ضربه‌گیر به یک شمارش معکوس تبدیل می‌شود. خرید بیشتر هم راه‌حل رایگانی نیست؛ پولی که صرف ذخیره مواد و قطعات می‌شود تا زمان مصرف و فروش محصول در انبار می‌ماند. درست همین‌جاست که اختلال ناشی از جنگ به مسئله بدهی و نقدینگی وصل می‌شود. واحدی که برای پرداخت هزینه سفارش جاری مشکل دارد، امکان کمتری برای خرید پیشگیرانه دارد؛ حتی اگر بداند وقفه بعدی چقدر برایش گران تمام می‌شود.

با این حال، جنگ توضیح همه افت نیست. تأخیر پرداخت به تأمین‌کنندگان، اختلاف بر سر قیمت قطعات و دشواری تهیه ارز، مسائلی نبودند که تازه در ۱۴۰۵ به وجود آمده باشند. از سوی دیگر، اختلاف شدید عملکرد شرکت‌ها هم نشان می‌دهد یک توضیح کلی برای همه کافی نیست. کارخانه‌ای که قطعات یک محصول را از چند مسیر تأمین می‌کند، با کارخانه‌ای که برای تکمیل همان محصول به یک تأمین‌کننده یا یک محموله وابسته است، در برابر اختلال یکسان عمل نمی‌کند. جنگ فشار را بیشتر کرد؛ میزان آسیب به آمادگی هر زنجیره هم بستگی داشت.

پولی که باید به خط برگردد

در برآورد صنفی اعلام‌شده در شهریور ۱۴۰۵، مجموع مطالبات قطعه‌سازان از صنعت خودرو ۱۷۰ همت اعلام شد؛ یعنی ۱۷۰ هزار میلیارد تومان. از این میزان، حدود ۷۰ همت به سررسید رسیده بود. این دو عدد را نباید با هم جمع کرد یا کل ۱۷۰ همت را بدهی معوق خواند. رقم بزرگ‌تر مجموع مطالبات اعلام‌شده است و رقم کوچک‌تر، بخشی از همان مطالبات که موعد پرداختش فرارسیده بود. این برآورد همچنین تصویری از زمان اعلام آن است، نه صورت‌حساب به‌روز همه خودروسازان.

ماجرای پشت این عدد برای یک قطعه‌ساز ساده است؛ باید پیش از تحویل قطعه، پول مواد اولیه، دستمزد و هزینه تولید را بپردازد. اگر پول سفارش قبلی دیر برسد، برای سفارش تازه یا باید اعتبار بگیرد، یا از موجودی‌اش مصرف کند، یا تولید را با منابع کمتری پیش ببرد. گرفتن اعتبار هم هزینه دارد. اگر در فاصله تحویل قطعه تا وصول پول، قیمت مواد بالا برود، ممکن است مبلغی که بابت فروش قبلی دریافت می‌شود، دیگر برای خرید همان مقدار مواد کافی نباشد. به همین دلیل، حتی تسویه بدهی پس از یک وقفه طولانی لزوما توان خرید قطعه‌ساز را به نقطه قبلی برنمی‌گرداند.

آنچه برای یک خودروساز در ترازنامه یک ردیف بدهی است، برای تأمین‌کننده پولی است که باید بابت خرید بعدی خرج شود. این فشار در زنجیره می‌چرخد: قطعه‌ساز پرداخت به فروشنده مواد را عقب می‌اندازد یا خریدش را کم می‌کند؛ فروشنده هم ممکن است فقط نقدی بفروشد. اگر کمبود قطعه تحویل خودرو را به تأخیر بیندازد، وصول بخشی از درآمد خودروساز نیز می‌تواند عقب بیفتد و پرداخت بعدی دوباره دشوارتر شود. در چنین چرخه‌ای، افزایش سفارش روی کاغذ الزاماً تولید بیشتری نمی‌آورد؛ گاهی فقط تعهدی تازه به تعهدهای قبلی اضافه می‌کند.

۱۶۵ هزار سواری کمتر

در شش‌ماهه نخست ۱۴۰۴، کارخانه‌های کشور ۵۲۴ هزار و ۶۶۷ دستگاه انواع خودرو تولید کردند. یک سال بعد، عدد تولید در همین بازه به ۳۴۲ هزار و ۵۹۳ دستگاه رسید؛ یعنی ۱۸۲ هزار و ۷۴ دستگاه کمتر. بخش عمده این فاصله به خودروهای سواری برمی‌گردد: تولید سواری از ۴۶۱ هزار و ۹۹۱ دستگاه به ۲۹۶ هزار و ۴۰۹ دستگاه رسید. به بیان ساده، از هر ۱۰ دستگاهی که از تیراژ صنعت کم شد، حدود ۹ دستگاه سواری بود. تولید سواری در نیمه نخست ۱۴۰۵ به پایین‌ترین سطح در میان نیم‌سال‌های نخست ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۵ رسید.

رد افت را می‌شود در آمار بهار هم گرفت اما نه با یک شدت در همه کارخانه‌ها. ایران‌خودرو در سه‌ماهه نخست، ۱۰۳ هزار و ۲۲۰ دستگاه انواع خودرو تولید کرد؛ ۱۳.۸ درصد کمتر از بهار ۱۴۰۴. تولید گروه سایپا در همین دوره با افتی حدود ۴۶ درصدی به ۴۳ هزار و ۴۳۹ دستگاه رسید.

در بخش خصوصی، تولید انواع خودرو با کاهش ۶۲.۲ درصدی به ۱۹ هزار و ۹۰۷ دستگاه رسید. این فاصله‌ها مهم‌اند: همه تولیدکنندگان در یک اقتصاد و زیر فشار شرایط عمومی مشابه کار می‌کنند، اما ترکیب محصولات، شیوه تأمین قطعه و توان مالی‌شان یکسان نیست. میانگین صنعت، تفاوت حال‌وروز کارخانه‌ها را پنهان می‌کند.

آمار مهر هم اجازه نمی‌دهد افت تولید را فقط به هفته‌های ابتدایی سال نسبت دهیم.

در نخستین ماه پاییز، ۵۵ هزار و ۸۴۶ دستگاه سواری تولید شد؛ ۴۰.۹ درصد کمتر از مهر پارسال و ۱۰.۵ درصد کمتر از شهریور امسال. این ارقام کارنامه کل سال نیستند، اما یک نکته را روشن می‌کنند که تا مهرماه، فاصله تولید سواری با سال قبل همچنان محسوس بود. اینکه چه سهمی از این فاصله به جنگ، چه سهمی به کمبود قطعه و چه سهمی به مشکلات مالی مربوط است، از جدول تیراژ به‌تنهایی معلوم نمی‌شود.

۳سه واردات متفاوت زیر یک عنوان

عبارت «ممنوعیت واردات» در بحث خودرو دست‌کم سه موضوع را با هم مخلوط می‌کند: واردات خودروی کامل، واردات مجموعه‌قطعات برای مونتاژ و واردات مواد اولیه یا اجزای موردنیاز قطعه‌ساز. تأخیر در ورود خودروی کامل، عرضه آن خودرو را در بازار به تعویق می‌اندازد. نرسیدن مجموعه‌قطعه، برنامه تولید یک مدل مونتاژی را تغییر می‌دهد.

معطلی یک ماده اولیه نیز ممکن است تولید قطعه‌ای را تحت تأثیر قرار دهد که مصرف‌کننده‌اش بیش از یک خودروساز است. وقتی این سه موضوع زیر یک نام می‌روند، معلوم نمی‌شود برای رفع مشکل باید سراغ مقررات واردات خودرو رفت یا سراغ پرونده یک قلم کالای تولیدی. محدودیت قانونی هم با دشواری عملی واردات فرق دارد. ممکن است ورود کالایی مجاز باشد اما ثبت سفارش آن زمان ببرد، ارز در موعد لازم تأمین نشود یا محموله پس از رسیدن، منتظر تکمیل تشریفات ترخیص بماند. برای خط تولید، نتیجه فوری می‌تواند یکسان باشد: قطعه به‌موقع نمی‌رسد.

برای تصمیم‌گیر اما تفاوت تعیین‌کننده است. اصلاح یک بخشنامه، پرونده معطل تخصیص ارز را خودبه‌خود حل نمی‌کند؛ همان‌طور که تأمین ارز، جای ترخیص یا حمل کالا را نمی‌گیرد. شواهد موجود از وجود این گلوگاه‌ها حکایت دارد، نه از ممنوعیت سراسری واردات همه قطعات خودرو. افت تولید بخش خصوصی، به‌ویژه در خودروهای مونتاژی، حساسیت به این وقفه‌ها را برجسته می‌کند. اگر اجزای ضروری یک مجموعه کامل نرسد، کارخانه لزوما نمی‌تواند کمبود را با خرید از بازار داخل جبران کند. قطعه جایگزین باید با محصول سازگار باشد و آزمون‌های فنی و کیفی را بگذراند. قطعه‌ساز داخلی هم برای شروع تولید به سفارش قابل اتکا، مواد اولیه، ابزار و سرمایه نیاز دارد. داخلی‌سازی می‌تواند وابستگی را در بلندمدت کم کند اما برای محموله‌ای که قرار بوده همین ماه به خط برسد، همیشه جانشین فوری نیست.

خریدار افت تولید را کجا می‌بیند؟

خریدار افت تولید را روی برچسب قیمت می‌بیند اما افت ۳۵.۸ درصدی تولید سواری به این معنا نیست که قیمت همه خودروها باید به نسبت مشخصی بالا برود. قیمت بازار علاوه بر عرضه، به نرخ ارز، قدرت خرید، موجودی فروشندگان و انتظار خریداران هم وابسته است. ممکن است عرضه مدلی کم شود، اما ضعف تقاضا اجازه جهش قیمت ندهد. در مقابل، اگر متقاضیان یک مدل پرطرفدار جانشین مناسبی پیدا نکنند، کاهش عرضه همان مدل می‌تواند اثر بیشتری بر قیمتش بگذارد. عدد کل تولید جهت فشار بر بازار را نشان می‌دهد؛ قیمت تک‌تک خودروها را پیش‌بینی نمی‌کند.

برای کسی که قبلا ثبت‌نام کرده، شاید مهم‌ترین عدد اصلا قیمت روز بازار نباشد؛ تاریخ تحویل است. تعداد خودروی تولیدشده، تعداد خودروی تحویل‌شده و تعداد تعهدهای عقب‌افتاده سه شاخص جداگانه‌اند.

آمار تولید به ما نمی‌گوید کدام مدل، در چه زمانی و به کدام خریدار تحویل شده است. ممکن است تیراژ یک شرکت در مجموع بهتر شود، اما خریداران محصولی که با کمبود قطعه روبه‌روست همچنان منتظر بمانند. انتشار منظم آمار تحویل و تعهدهای معوق به تفکیک مدل، برای این خریداران از اعلام یک عدد کلی درباره رشد تولید مفیدتر است.

از سوی دیگر اگر قطعه‌ای در کارخانه دیر برسد، آیا در بازار یدکی هم کمیاب می‌شود؟ شبکه تأمین قطعات خط تولید با بازار خدمات پس از فروش یکی نیست، هرچند ممکن است در برخی اقلام به تأمین‌کننده مشترک وابسته باشند. بنابراین، از کاهش تیراژ نمی‌توان کمبود عمومی لوازم یدکی را نتیجه گرفت. آنچه برای مصرف‌کننده اهمیت دارد، دسترسی به قطعه استاندارد برای مدل مشخص و زمان انتظار برای تعمیر آن است؛ اطلاعاتی که جدول تولید به‌تنهایی نمی‌دهد.

کدام گره را باید اول باز کرد؟

از منظر تولید، اولویت لزوماً گران‌ترین محموله نیست؛ قطعه‌ای است که نبودش بیشترین تعداد خودرو را از تکمیل و تحویل بازمی‌دارد. اگر گلوگاه به ثبت سفارش، ارز یا ترخیص مربوط باشد، پیگیری پرونده همان اقلام ممکن است سریع‌تر از یک تغییر گسترده در مقررات نتیجه بدهد. اگر قطعه در داخل ساخته می‌شود اما تأمین‌کننده پول خرید مواد ندارد، باز شدن مسیر واردات پاسخ مستقیم آن مشکل نیست. برنامه مؤثر باید برای هر قلم مشخص کند مشکل در خرید ماده اولیه است، در حمل و ترخیص است یا در پرداخت پول سفارش. سرعت از همین تشخیص درست شروع می‌شود. در بخش مالی، تسویه بخشی از مطالبات سررسیدشده می‌تواند تولید را از فشار فوری خارج کند، اما اثرش به نحوه پرداخت سفارش‌های بعدی بستگی دارد. اگر سازوکار خرید خودروساز همچنان قطعه‌ساز را ناچار کند هزینه چند ماه تولید را از جیب خود بپردازد، بدهی دوباره جمع می‌شود. زمان‌بندی روشن تسویه، تفکیک مطالبات سررسیدشده از بقیه بدهی و قراردادهایی که زمان پرداخت و نحوه تعدیل قیمت در آنها مشخص باشد، به تأمین‌کننده امکان برنامه‌ریزی می‌دهد. برای سنجش نتیجه هم شاخص روشنی وجود دارد: آیا پس از پرداخت، سفارش تازه به ساخت قطعه و تحویل خودرو انجامیده یا فقط مانده بدهی در یک مقطع پایین آمده است؟ بازیابی پایدار را هم نباید از روی یک ماه بهتر اعلام کرد. بخشی از افزایش مقطعی تحویل ممکن است نتیجه تکمیل خودروهایی باشد که پیش‌تر منتظر قطعه مانده‌اند؛ اتفاقی مفید، اما متفاوت از توان تولید و تحویل مستمر.

نشانه بازگشت صنعت به روال عادی این است که سه تغییر هم‌زمان دیده شود؛ فاصله تیراژ با سال قبل کمتر شود، تعهدهای عقب‌افتاده کاهش یابد و قطعه‌ساز برای تأمین سفارش تازه دوباره در صف وصول پول سفارش قبلی نایستد. بهتر شدن یکی از این سه شاخص، به‌تنهایی به معنای پایان مشکل نیست.

سخن پایانی

کارنامه نیمه نخست ۱۴۰۵ یک هشدار روشن دارد؛ خودروسازی ایران در برابر اختلال تازه، حاشیه امن چندانی نداشت. جنگ، تأمین و حمل را دشوارتر کرد؛ موانع ارزی و اداری، دسترسی به بعضی اقلام را کند کرد و مطالبات وصول‌نشده، توان قطعه‌ساز را برای جبران وقفه‌ها محدود کرد.

هیچ‌کدام از این عوامل به‌تنهایی تمام افت تولید را توضیح نمی‌دهد و رفع یکی هم لزوما خط را به روال عادی برنمی‌گرداند. اگر قطعه از گمرک بیرون بیاید، اما سفارش بعدی پول نداشته باشد، وقفه فقط به ماه بعد منتقل می‌شود.

اگر بدهی تسویه شود اما قطعه ضروری در راه بماند، خریدار همچنان منتظر است. برای مردم، خبر خوب آن روزی نیست که یک آمار بالاتر روی کاغذ بنشیند بلکه روزی است که خودروی ثبت‌نامی در موعد مقرر تحویل شود. آن موعد، در نهایت آزمون واقعی کارنامه تولید است.