گزارش خبری

خودروسازان گرفتار هزینه‌های لجستیک و قیمت‌گذاری دستوری



یک کارشناس صنعت خودرو با اشاره به افزایش سهم هزینه‌های لجستیک واردات قطعات از ۲ تا ۳ درصد به ۱۵ تا ۲۰ درصد ارزش کالا، نسبت به تشدید فشار بر زنجیره تامین و تولید خودرو هشدار داد و با انتقاد از تداوم قیمت‌گذاری دستوری و مداخلات دولتی، حذف بروکراسی‌های اداری و اصلاح شیوه مدیریت صنعت خودرو را از ضرورت‌های عبور از شرایط موجود و حفظ تداوم تولید دانست. به گزارش ایسنا، صنعت خودروی کشور این روزها یک مقطع زمانی پرالتهابی از چالش‌های درون‌زا و برون‌زا را تجربه می‌کند و سایه سنگین سیاست‌گذاری‌های مداخله‌گرانه، بحران‌های لجستیکی و ناترازی‌های ساختاری، بیش از هر زمان دیگری تاب‌آوری فعالان این حوزه را به آزمون کشیده است.

در شرایطی که زنجیره تامین قطعات با موانع فزاینده در مرزهای زمینی و هزینه‌های رو به رشد واردات روبه‌روست، تداوم رویکردهای دستوری و تنش‌های قیمتی در بازار، فاصله میان نیازهای واقعی تولید و تصمیمات کلان اقتصادی را عمیق‌تر کرده، فضایی که گذار از بحران‌های موجود را بیش از پیش نیازمند بازنگری اساسی در رویکردهای فعلی مدیریتی می‌سازد.

در این راستا، حسین مقیسه ، کارشناس صنعت خودرو اظهار کرد: باید وضعیت صنعت خودرو کشور را هم راستا با وضعیت اقتصادی و شرایط کلان اقتصاد کشور در نظر گرفت چراکه صنعت خودرو از اقتصاد کشور منفک نیست. با این حال و با وجود تنگناها و مشکلات عدیده، صنعت خودروی کشور همچنان به فعالیت خود ادامه می‌دهد و با وجود چالش‌های سخت و مشکلات شدید لجستیکی که نمونه بارز آن را در کیلومترها صف کانتینرهای عازم ایران در مسیرهای آسیای میانه و به‌ویژه در فصل سرما شاهد هستیم، این صنعت در تلاش برای ادامه فعالیت خود است.

وی افزود: بی شک، محاصره‌های اقتصادی و تبعات جنگ، بخشی از زیرساخت‌های تولید قطعه را با چالش جدی و صنعت قطعه‌سازی را نیز دچار بحران کرده است، بسیاری از قطعاتی که پیش‌تر تولید داخل بودند، امروز ناچاریم مواد اولیه و قطعات مورد نیاز را از کشورهایی همچون چین و از طریق مرزهای زمینی تامین کنیم که همین مسئله زمان ترخیص آن‌ها را روزبه‌روز طولانی‌تر می‌کند.

این کارشناس صنعت خودرو تصریح کرد: از سوی دیگر هزینه لجستیک که پیش‌تر به ازای ارزش کالا حدود ۲ تا ۳ درصد بود، با شرایط فعلی و پیش‌بینی‌های انجام‌شده، به ۱۵ درصد رسیده و احتمالا تا ۲۰ درصد نیز افزایش داشته باشد و خودروسازان ما در زنجیره تامین بین ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ دلار به ازای هر خودرو واردات کالا دارند و برخی این پرسش را مطرح می‌کنند که چرا این موارد داخلی‌سازی نمی‌شود؛ پاسخ این است که ارزش اقتصادی ندارد و امکان تولید داخل برخی از این اقلام وجود ندارد.

مقیسه گفت: هزینه لجستیک واردات کالا برای خودروسازها نیز رشد بالایی داشته و این هزینه در نهایت بر پیکره صنعت خودرو تحمیل می‌شود، اما سیاست‌گذاری که سال‌هاست با رویکرد اشتباه، مداخله‌گرانه و تصدی‌گرایانه عمل کرده و قیمت دستوری را اعمال کرده و یا مدیران ناکارآمد را بر صنعت خودرو تحمیل کرده‌اند امروز، پاسخگوی این شرایط نیستند.

وی ادامه داد: در این میان، نهادهای متعدد نیز در صنعت خودرو حضور دارند، صنعتی که بیش از هر بخش دیگری در جلوی چشم مردم قرار دارد و مصرف‌کنندگان روزانه با آن در ارتباطند. مردم خودروهای روز دنیا را با قیمت‌های مشخص می‌بینند، اما در داخل، خودروساز ناچار است با توجه به قیمت‌های دستوری عمل کند و نهادهای متولی و تصمیم‌گیر بیشتر در غالب تصدی گر در این صنعت عمل می‌کنند که بار سنگینی را به بخش قطعه‌سازی و زنجیره نهایی خودروسازی تحمیل کرده و موانعی از جمله برخوردهای تعزیراتی و ایجاد پیچیدگی‌های بانکی و مالی برای اصلاح گردش مالی خودروساز ادامه دارد.

این کارشناس صنعت خودرو در پایان تاکید کرد: امروز کشور در شرایط بحران نه جنگ و صلح قرار دارد و مدیریت این دوره با مدیریت شرایط عادی متفاوت است؛ به عبارتی مدیریت بحران نیازمند مدیرانی است که تمام بروکراسی‌ها را حذف کنند تا تولید تاب‌آور بتواند به حیات خود ادامه دهد، اما متاسفانه امروز شاهد آن هستیم که در این شرایط، نه تنها بروکراسی‌ها کاهش نیافته، بلکه بیشتر نیز شده است.

صمت از موانع واردات خودرو در سال جاری گزارش می‌دهد

واردات خودرو در سراشیبی

شهناز صفایی
editor@smtnews.ir

قرار بود خودروهای وارداتی رقیب خودروسازان داخلی شوند، قیمت‌ها را مهار کنند و به خریداران حق انتخاب بدهند؛ اما آنچه امروز در بازار خودرو دیده می‌شود، فاصله معناداری با این وعده‌ها دارد. واردات ادامه دارد، اما نه آن‌قدر گسترده که انحصار را به چالش بکشد و نه آن‌قدر روان که بتواند معادلات بازار را تغییر دهد. حالا سایه جنگ، نااطمینانی اقتصادی، هزینه‌های سنگین تجارت خارجی و پیچیدگی‌های اداری نیز به موانع قدیمی اضافه شده‌اند تا مسیر ورود خودرو بیش از پیش دشوار شود. در این میان، مسئله فقط کمبود خودروهای وارداتی نیست؛ پرسش اصلی این است که آیا اساسا اراده‌ای برای تبدیل واردات به ابزار رقابت وجود دارد؟ اظهارات کارشناس بازار خودرو، نشان می‌دهد مشکل را باید فراتر از محدودیت‌های ارزی و شرایط جنگی جست‌وجو کرد؛ جایی که درآمدزایی دولت بر تنظیم بازار سایه انداخته است. صمت در این گزارش نگاهی دارد به وضعیت واردات خودرو در سال جاری که در ادامه می‌خوانید.



واردات خودرو در پیچ‌وخم جنگ و نااطمینانی

واردات خودرو در سال‌های اخیر قرار بود راهی برای شکستن انحصار، افزایش رقابت و متعادل کردن قیمت‌ها در بازار داخلی باشد؛ مسیری که با وجود فرازونشیب‌های فراوان، هنوز نتوانسته به نتیجه‌ای متناسب با انتظارات مصرف‌کنندگان برسد. حالا شرایط جنگی و نااطمینانی‌های اقتصادی نیز بر دشواری‌های این مسیر افزوده است. در چنین فضایی، واردات خودرو دیگر فقط به ثبت سفارش و تخصیص ارز محدود نمی‌شود، بلکه مجموعه‌ای از عوامل به‌هم‌پیوسته، از وضعیت تجارت خارجی و حمل‌ونقل بین‌المللی گرفته تا هزینه بیمه، انتقال پول و تأمین قطعات، بر سرنوشت آن اثر می‌گذارند.

رقابت در سایه محدودیت‌ها

در شرایطی که فعالان اقتصادی با چشم‌انداز نامطمئن تجارت و تغییرات هزینه‌ای روبه‌رو هستند، طبیعی است که برنامه‌ریزی برای واردات نیز با احتیاط بیشتری دنبال شود. افزایش ریسک حمل‌ونقل، دشواری نقل‌وانتقال مالی، احتمال طولانی شدن مسیر تأمین و نوسان نرخ ارز می‌تواند نرخ تمام‌شده خودروهای وارداتی را بالا ببرد. این موضوع در نهایت فاصله میان نرخ خودرو در مبدأ و بهای آن در بازار داخلی را بیشتر می‌کند؛ فاصله‌ای که مصرف‌کننده باید هزینه آن را بپردازد.

از سوی دیگر، در شرایط جنگی، اولویت‌های ارزی و تجاری کشور نیز ممکن است دستخوش تغییر شود. منابع ارزی محدودتر از گذشته باید میان نیازهای ضروری و سایر واردات تقسیم شوند و همین مسئله می‌تواند روند تأمین ارز خودرو را تحت‌تأثیر قرار دهد. در این میان، حتی اگر واردات به‌طور کامل متوقف نشود، کند شدن فرآیندها و کاهش پیش‌بینی‌پذیری بازار می‌تواند عرضه را با اختلال مواجه کند. با این حال، کنار گذاشتن واردات نیز راه‌حل مناسبی برای مدیریت بازار نیست. هرچه مسیر ورود خودروهای خارجی محدودتر شود، امکان شکل‌گیری رقابت واقعی کاهش می‌یابد و بازار بیش از گذشته به عرضه تولیدکنندگان داخلی وابسته خواهد ماند. مسئله اصلی، نه واردات بی‌ضابطه و نه توقف آن، بلکه ایجاد سازوکاری پایدار و شفاف است که در آن تأمین ارز، تعرفه‌ها، ضوابط واردات و فرآیند ترخیص قابل پیش‌بینی باشد.

در نهایت، واردات خودرو زمانی می‌تواند به تنظیم بازار کمک کند که از یک سیاست مقطعی و پرنوسان به برنامه‌ای مستمر تبدیل شود. جنگ و نااطمینانی‌های ناشی از آن، ضرورت بازنگری در شیوه اجرای این سیاست را بیشتر کرده است؛ چراکه در بازاری که با کمبود رقابت و حساسیت شدید نسبت به نرخ ارز روبه‌روست، هر اختلال در مسیر واردات می‌تواند مستقیما بر نرخ و انتخاب مصرف‌کننده اثر بگذارد.

واردات خودرو بدون اعلام ممنوعیت رسمی، زیر فشار سیاست‌گذاری‌ها به خاموشی تدریجی نزدیک می‌شود

واردات به تنظیم بازار کمک نکرده است



مسیح فرزانه، کارشناس و فعال بازار خودرو در پاسخ به این پرسش که چرا واردات خودرو با وجود تداوم در امسال نتوانسته انحصار بازار را بشکند و رقابت جدی ایجاد کند، گفت: نگاهی که طی چهار سال گذشته به موضوع واردات خودرو، از مصوبات و قوانین گرفته تا آیین‌نامه‌ها و سایر تصمیمات سیاستی، وجود داشته، اساسا در راستای تنظیم‌گری بازار نبوده است. بخش قابل‌توجهی از این سیاست‌ها با هدف تأمین بخشی از کسری بودجه دولت و با رویکرد درآمدزایی تدوین شده و این نگاه همچنان ادامه دارد.

وی افزود: به همین دلیل، واردات خودرو در عمل نتوانسته نقش مؤثری در تنظیم بازار ایفا کند؛ چراکه اساس سیاست‌گذاری در این حوزه بر مبنای ایجاد رقابت و متعادل کردن بازار شکل نگرفته است. زمانی که نگاه درآمدزایی بر سیاست‌های وارداتی غلبه داشته باشد، نمی‌توان انتظار داشت واردات به هدف اصلی خود، یعنی افزایش رقابت و ایجاد تعادل در بازار خودرو، دست پیدا کند.

ترکیبی از بروکراسی و شرایط خاص کشور

فرزانه درباره دلایل محدود بودن تعداد خودروهای وارداتی در امسال نیز اظهار کرد: ترکیبی از بروکراسی‌های اداری و شرایط خاص کشور در شکل‌گیری وضعیت فعلی واردات نقش داشته‌اند. البته فعالان این حوزه، مانند بسیاری از فعالان اقتصادی و تجاری کشور، همواره تلاش کرده‌اند مسیرهای جایگزینی برای عبور از محدودیت‌های بین‌المللی پیدا کنند.

وی ادامه داد: فعالان تجاری برای اینکه بتوانند موانع موجود را پشت سر بگذارند، گاهی مسیرهایی را انتخاب می‌کنند که هزینه بیشتری دارند، اما در نهایت امکان رساندن محصول به بازار را فراهم می‌کنند. با این حال، نباید از یک موضوع مهم غافل شد و آن اینکه نوع نگاه سیاست‌گذاران به واردات خودرو به سمتی حرکت می‌کند که گلوگاه ورود خودرو به کشور به‌تدریج تنگ‌تر می‌شود.

این فعال بازار خودرو تأکید کرد: با ادامه این روند، تکرار تجربه سال ۱۳۹۷ و توقف واردات خودرو چندان دور از ذهن نیست. همان‌طور که در سال ۱۳۹۴ نیز با ممنوعیت ورود خودروهای با حجم موتور بالای ۲۵۰۰ سی‌سی مواجه شدیم، اکنون هم با سرعت گرفتن محدودیت‌ها و سنگ‌اندازی‌ها در مسیر واردات، احتمال خاموشی تدریجی این جریان وجود دارد. بنابراین، اگر با همین فرمان حرکت کنیم، متوقف شدن واردات در آینده نزدیک اتفاق عجیبی نخواهد بود.

تعرفه و هزینه‌های جانبی، عامل گرانی واردات

فرزانه در پاسخ به پرسشی درباره تأثیر افزایش تعرفه‌ها و محدودیت‌های ارزی بر دشوارتر و گران‌تر شدن واردات خودرو گفت: به اعتقاد من، محدودیت ارزی کد اشتباهی درباره واردات خودرو است و به‌تنهایی نمی‌تواند توضیح دقیقی برای مشکلات واردات خودرو باشد و مطرح کردن آن به‌عنوان عامل اصلی، آدرس اشتباهی است. طی دو سال گذشته هیچ ارزی از سوی سیاست‌گذار و نهادهای مربوطه به فعالان حوزه واردات خودرو تخصیص داده نشده است.

وی افزود: واردکنندگان یا ارز مورد نیاز خود را از محل ارز حاصل از صادرات و از طریق بازار مبادله، از صادرکنندگان تأمین کرده‌اند یا از منابع ارزی موجود در خارج از کشور برای خرید خودرو استفاده کرده‌اند و خودرو را به کشور آورده‌اند.

این کارشناس بازار خودرو با تأکید بر نقش تعرفه‌ها در افزایش نرخ خودروهای وارداتی تصریح کرد: تعرفه نقش بسیار مهم و تعیین‌کننده‌ای در این زمینه دارد. در کنار آن، مالیات‌ها و سایر هزینه‌های مرتبط نیز اثرگذاری قابل‌توجهی دارند. مجموع این عوامل، در کنار نرخ ارز، افزایش ریسک فعالیت اقتصادی و هزینه‌های نقل‌وانتقال پول، موجب شده واردات خودرو دشوارتر و نرخ تمام‌شده آن بیشتر شود.

واردات به‌تنهایی مشکلات خودروسازی را حل نمی‌کند

فرزانه درباره اینکه آیا واردات در یک ساختار درست می‌تواند خودروسازان داخلی را به کاهش نرخ و ارتقای کیفیت محصولات وادار کند، گفت: زمانی که واردات با سیاست‌گذاری مشخص و با هدف تنظیم بازار انجام نشود، طبیعتا نمی‌تواند کمک مؤثری به افزایش کیفیت و کاهش نرخ خودروهای داخلی داشته باشد.

وی ادامه داد: وقتی درباره وضعیت خودروسازی داخلی صحبت می‌کنیم، باید مجموعه‌ای از مشکلات را در نظر بگیریم؛ از تأمین مواد اولیه و وضعیت قطعه‌سازی گرفته تا مسائل و مشکلات خودروسازان، حمل‌ونقل، مسائل ارزی و سیاست‌گذاری‌های غیرکارشناسی که شرایط فعلی صنعت خودرو را رقم زده‌اند. بنابراین، نمی‌توان تمام مشکلات این صنعت را صرفا با واردات برطرف کرد.

این فعال بازار خودرو با اشاره به تجربه سال‌های گذشته اظهار کرد: یکی از دوره‌هایی که واردات خودرو شرایط نسبتا متعادل‌تر و مستمرتری داشت، دهه ۱۳۹۰ تا سال ۱۳۹۷ بود؛ یعنی دوره‌ای که در نهایت با توقف واردات به پایان رسید و سوت پایان واردات خودرو به نوعی زده شد. در آن سال‌ها، شرکت‌های واردکننده به‌تدریج خدمات پس از فروش متفاوتی ارائه کردند و این موضوع با توجه به کیفیت متمایز خودروهای وارداتی، بر رفتار خودروسازان داخلی نیز اثر گذاشت.

فرزانه افزود: خودروسازان داخلی، حتی شرکت‌های بخش خصوصی، با مشاهده شرایط رقابتی بازار به این نتیجه رسیدند که باید در حوزه خدمات پس از فروش و تکریم مشتری گام‌های جدی‌تری بردارند. در واقع، رقابت ایجادشده در آن دوره توانست تا حدی استانداردهای خدمات‌رسانی در بازار خودرو را ارتقا دهد.

وی در ادامه درباره تأثیر واردات بر نرخ خودروهای داخلی گفت: در حوزه نرخ نمی‌توان به همین سادگی میان خودروهای وارداتی و داخلی رابطه مستقیم برقرار کرد؛ زیرا این خودروها لزوما در یک گروه قیمتی و شرایط ارزش‌گذاری مشابه قرار ندارند. با این حال، افزایش نرخ خودروهای وارداتی همواره بر نرخ خودروهای داخلی و مونتاژی اثرگذار بوده است.

این کارشناس بازار خودرو خاطرنشان کرد: نمی‌توان به‌صورت کلی نتیجه گرفت که واردات در صورت اجرای درست حتما به کاهش نرخ و افزایش کیفیت خودروهای داخلی منجر می‌شود؛ چراکه عوامل و مؤلفه‌های اثرگذار بر نرخ و کیفیت در این دو بخش متفاوت هستند. با این حال، تجربه گذشته نشان داده که واردات می‌تواند در حوزه خدمات، رقابت و توجه به حقوق مشتریان اثر مثبت داشته باشد.

تا پایان سال نباید منتظر معجزه واردات بود

فرزانه در پاسخ به این پرسش که برای اثرگذاری واقعی واردات بر تنظیم بازار، در ماه‌های باقی‌مانده از سال چه تصمیماتی باید در حوزه تعرفه، ارز و تسهیل فرآیند واردات اتخاذ شود، گفت: به اعتقاد من، واردات خودرو تا پایان سال نیز با سیاست‌گذاری فعلی به سمت تنظیم بازار حرکت نخواهد کرد و نباید انتظار تغییر چشمگیری در این حوزه داشته باشیم.

وی تأکید کرد: به نظر می‌رسد نگاه کلان سیاست‌گذاران این نیست که به‌صورت رسمی اعلام کنند واردات خودرو متوقف شده است، بلکه گلوگاه ورود خودرو به کشور به‌تدریج تنگ‌تر می‌شود؛ به‌گونه‌ای که در نهایت واردات عملا انجام نشود یا توجیه اقتصادی آن برای فعالان این حوزه به پایین‌ترین سطح ممکن برسد.

این فعال بازار خودرو در پایان گفت: باید واقعیت‌های موجود را بپذیریم و انتظارات خود را با شرایط فعلی هماهنگ کنیم. با ادامه روند کنونی، نمی‌توان تا پایان سال انتظار معجزه در حوزه واردات خودرو داشت؛ چه در زمینه تعرفه‌ها و چه در موضوع تأمین ارز و تسهیل فرآیندهای اجرایی. مسئله اصلی این است که سیاست‌گذاری باید به‌گونه‌ای تغییر کند که واردات از یک مسیر پرهزینه و محدود، به ابزاری واقعی برای تنظیم بازار تبدیل شود؛ در غیر این صورت، روند فعلی همچنان ادامه خواهد داشت.

نگاه درآمدزای دولت به واردات، فرصت رقابت و تنظیم بازار خودرو را از بین برده است

سخن پایانی

بازار خودرو ایران سال‌هاست میان وعده رقابت و واقعیت انحصار سرگردان است. هر بار که صحبت از واردات به میان می‌آید، امیدی در دل مصرف‌کنندگان شکل می‌گیرد که شاید انتخاب‌های بیشتری داشته باشند و قیمت‌ها از مدار یک‌طرفه افزایش خارج شود؛ اما در عمل، مسیر ورود خودرو چنان پرپیچ‌وخم می‌شود که اثر آن بر بازار به حداقل می‌رسد. جنگ و محدودیت‌های ناشی از آن، بدون تردید فشار تازه‌ای بر تجارت خارجی وارد کرده‌اند، اما نمی‌توان تمام ناکامی واردات را به شرایط اضطراری نسبت داد. بخشی از مشکل به تصمیم‌هایی بازمی‌گردد که به جای تسهیل تجارت و تقویت رقابت، هزینه و ریسک فعالیت را افزایش می‌دهند. واقعیت این است که واردات قرار نیست به‌تنهایی صنعت خودرو کشور را متحول کند یا همه مشکلات نرخ و کیفیت را از میان ببرد؛ اما حذف تدریجی آن نیز راه را برای تداوم شرایط غیررقابتی هموار می‌کند. مصرف‌کننده در نهایت میان گزینه‌های محدود، قیمت‌های بالا و کیفیت مورد انتظارش گرفتار می‌ماند. اگر قرار است بازار خودرو از این چرخه خارج شود، باید واردات از یک امتیاز محدود و پرهزینه به سیاستی شفاف، مستمر و رقابت‌ساز تبدیل شود. وگرنه تغییر دولت‌ها، آیین‌نامه‌ها و شعارها هم چیزی از انحصار کم نخواهد کرد.