

در نشست انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو عنوان شد

از بهبود عملکرد ایران خودرو تا تشدید بحران در سایپا

زنجیره تامین زیر فشار سیاست‌های ناکارآمد و کمبود نقدینگی

شهناز صفایی: لید نشست انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با محوریت بررسی صورت‌های مالی خودروسازان بزرگ و تشریح مهم‌ترین چالش‌های زنجیره تامین خودرو برگزار شد؛ نشست‌ی که در آن فعالان صنعت قطعه، ضمن ارائه تصویری متفاوت از عملکرد مالی ایران خودرو و سایپا، از تشدید فشار هزینه‌های تولید، کمبود نقدینگی، مطالبات معوق قطعه‌سازان، مشکلات تخصیص ارز، افزایش هزینه انرژی و لجستیک و پیامدهای قیمت‌گذاری دستوری بر تولید گفتند. اعضای انجمن همچنین تأکید کردند که تداوم این شرایط، در کنار ناترازی انرژی و کاهش تولید، نه تنها توان مالی قطعه‌سازان بلکه استمرار فعالیت کل زنجیره خودرو را تحت تأثیر قرار داده و اصلاح سیاست‌گذاری، تأمین مالی و ساختار تصمیم‌گیری صنعت را به ضرورتی فوری تبدیل کرده است.

به گزارش **سایت خبری**، محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در نشست خبری با اصحاب رسانه با اشاره به افزایش هزینه نهاده‌های تولید، گفت: نرخ مواد اولیه‌ای مانند آلومینیوم و فولاد از سال ۱۳۹۶ تاکنون رشد بسیار زیادی داشته، در حالی که افزایش نرخ ارز در همین مدت به‌مراتب کمتر بوده؛ بنابراین نرخ خودرو متناسب با رشد هزینه نهاده‌های تولید افزایش نیافته است. از سال ۱۳۹۶ تا امروز نرخ برخی نهاده‌های تولید حدود ۶۵ برابر شده، در حالی که نرخ دلار در همین بازه حدود ۳۹ برابر یافته و نرخ خودرو ۲۵ برابر رشد کرده که می‌توان اثر قیمت‌گذاری دستوری را در این موضوع به‌درستی درک کرد و این ارقام نشان می‌دهد رشد هزینه نهاده‌های تولید بسیار بیشتر از رشد نرخ ارز است.

نجفی‌منش در ادامه اظهار کرد: پیشنهاد ما این است که خودروسازان حداقل ۱۰ درصد از فروش خود را به پرداخت مطالبات قطعه‌سازان

بپردازند. وی افزود: در شرایط فعلی نمی‌توان با همان ابزارها و رویکردهایی که در دوران عادی و صلح مورد استفاده قرار می‌گرفت، صنعت را اداره کرد؛ چراکه در شرایط جنگی، هم باید نگاه و سیاست‌ها تغییر کند و هم ابزارهای مورد استفاده برای تأمین مالی تغییر یابد و از سوی دیگر یکی از درخواست‌های ما این است که خودروسازان پرداخت مطالبات قطعه‌سازان را تسریع کنند و با توجه به تورم موجود، تأخیر در پرداخت مطالبات به معنای از دست رفتن بخش زیادی از ارزش واقعی مطالبات قطعه‌سازان است.

■ **مطالبات قطعه‌سازان و ضرورت اصلاح شیوه تأمین مالی**

نجفی‌منش در ادامه اظهار کرد: پیشنهاد ما این است که خودروسازان حداقل ۱۰ درصد از فروش خود را به پرداخت مطالبات قطعه‌سازان

نداشته و زیان انباشته گروه نیز افزایش محدودی در حدود ۱۰ همت داشته در ادامه اظهار کرد: نکته مهم‌تر آن است که زیان انباشته شرکت اصلی ایران خودرو حدود ۱۲۰ همت باقی مانده و بر اساس این وضعیت، شرکت اصلی مسئول ماده ۱۴۱ نشده است. در نتیجه، از این منظر، مسئله ورشکستگی شرکت اصلی ایران خودرو مطرح نیست. این عملکرد در شرایطی ثبت شده که ایران خودرو در سال ۱۴۰۴ با نهادهای ذی‌نفعان مختلف در تعامل بوده و مدیریت این مجموعه، با وجود انتقادات و اعتراضات موجود نسبت به عملکرد شرکت، توانسته است عملکردی متمرکز و منسجم ارائه دهد. حتی در مقایسه با خودروسازان خصوصی و شرکت‌های فعال در حوزه واردات خودرو به‌صورت CBU، ایران خودرو عملکرد متفاوتی داشته است. در سال ۱۴۰۴، در میان خودروسازان کشور، مجموعه‌ای که توانسته باشد تیراژ تولید خود را نسبت به سال ۱۴۰۳ افزایش دهد، وجود نداشته و ایران خودرو با رشد ۴ درصدی تولید، عملکرد متمایزی را ثبت کرده است. این تفاوت عملکرد، ضرورت تفکیک میان مدیریت دولتی و مدیران دولتی را نیز نشان می‌دهد. نقد موجود متوجه اشخاص نیست؛ مسئله اصلی، ساختار مدیریت، شیوه تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری است. بسیاری از مدیرانی که در ساختار دولتی فعالیت می‌کنند، می‌توانند مدیران توانمندی باشند، اما ساختار مدیریتی و نحوه تصمیم‌گیری می‌تواند بر نتیجه عملکرد آنها اثر مستقیم داشته باشد. تجربه ایران خودرو نشان می‌دهد تغییر در ساختار مدیریت و ایجاد انسجام در تصمیم‌گیری می‌تواند عملکرد مجموعه را تغییر دهد.

■ **خطر ورشکستگی بیخ گوش سایپا**

دبیر انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در ادامه به وضعیت مالی شرکت خودروسازی سایپا اشاره کرد و افزود: در مقابل، صورت‌های مالی گروه سایپا وضعیت متفاوتی را نشان می‌دهد. فروش گروه صنعتی سایپا از ۱۷۰ همت به ۱۴۰ همت کاهش یافته که معادل ۱۸ درصد افت فروش ریالی است. در شاخص تعدادی نیز کاهش ۴۰ درصدی تولید و فروش مشاهده می‌شود. کاهش تولید و فروش سایپا تنها به خودروساز محدود نمی‌شود و مستقیماً به کل زنجیره تأمین این مجموعه، از جمله قطعه‌سازان، منتقل می‌شود؛ زیرا کاهش تولید و فروش خودروساز، به معنای کاهش سفارش، تولید و فروش در بخش قابل توجهی از زنجیره تأمین است.

وی ادامه داد: در همین حال، هزینه مالی سایپا با حدود ۴ همت افزایش، از ۱۳۵ درصد در سال ۱۴۰۳ به ۱۹۳ درصد رسیده است. افزایش نسبت هزینه مالی به فروش، فشار قابل توجهی بر ساختار مالی شرکت وارد کرده است. بدهی جاری نیز از ۲۷۷ همت به ۳۷۰ همت و جمع کل بدهی از ۲۹۵ همت تقریباً به حدود ۴۰۰ همت افزایش یافته است. نسبت بدهی جاری به فروش از ۱۶۲ درصد به ۲۶۴ درصد و نسبت کل بدهی به فروش نیز از ۱۷۳ درصد به ۲۸۲ درصد رسیده است. این ارقام برای صنعتی که با محدودیت نقدینگی، ناترازی انرژی و فشارهای متعدد بر زنجیره تأمین

آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور نیز در این نشست خبری با بیان اینکه فعالان صنعت قطعه و خودرو در سال‌های اخیر، در شرایطی دشوار و همراه با فشارهای متعدد اقتصادی، محدودیت‌های دولتی و ناترازی انرژی، تلاش کرده‌اند حداقل ظرفیت‌های موجود در زنجیره صنعتی کشور حفظ کنند، در ادامه اظهار کرد: استمرار تولید در شرایط سخت کنونی، حاصل فعالیت شبانه‌روزی تولیدکنندگان، قطعه‌سازان و خودروسازانی است که تلاش کرده‌اند با وجود محدودیت‌ها، چرخه تولید را متوقف نکنند. با این حال، ادامه این مسیر بدون اصلاح ساختار تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری، می‌تواند هزینه‌های سنگین‌تری به صنعت تحمیل کند.

به گزارش **سایت خبری**، وی افزود: یکی از چالش‌های اساسی صنعت خودرو، نبود فرماندهی، تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری متمرکز و منسجم است. تجربه برخی حوزه‌های صنعتی کشور نشان داده تمرکز در سیاست‌گذاری و وجود یک فرماندهی مشخص می‌تواند در شرایط بحرانی، سرعت تصمیم‌گیری و توان حل مسئله را افزایش دهد. صنعت خودرو نیز برای عبور از شرایط فعلی به چنین انسجامی نیاز دارد. قطعه‌سازان و خودروسازان، به‌عنوان نیروهای اصلی این صنعت، ظرفیت آن را دارند که در یک ساختار منسجم، بخش مهمی از مشکلات موجود را مدیریت کنند؛ به‌ویژه آنکه شرایط کنونی صنعت خودرو را باید بخشی از یک جنگ اقتصادی دانست که آثار آن مستقیماً بر تولید، سرمایه‌گذاری، اشتغال و زنجیره تأمین اثر می‌گذارد.

محبی‌نژاد با اشاره به صورت‌های مالی حسابرسی‌شده خودروسازان در سال ۱۴۰۴ ادامه داد: براساس صورت‌های مالی حسابرسی‌شده ایران خودرو توانسته عملکرد بهتری نسبت به سایر خودروسازان ثبت کند. فروش گروه صنعتی ایران خودرو با ۵۷ درصد رشد ریالی، تا پایان سال ۱۴۰۴ به ۵۵۲ همت رسیده است. تولید و فروش این مجموعه از نظر تعداد نیز ۴ درصد افزایش داشته است؛ بنابراین رشد عملکرد ایران خودرو تنها ناشی از افزایش ارزش ریالی فروش نبوده و در شاخص تعدادی نیز رشد ثبت شده است.

دبیر انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور افزود: در شاخص‌های مالی نیز روند عملکرد ایران خودرو قابل توجه است. نسبت هزینه مالی به فروش از ۶۶ درصد به ۴۳ درصد کاهش یافته است. بدهی جاری این مجموعه از ۲۹۶ همت به ۳۹۴ همت افزایش یافته، اما نسبت بدهی جاری به فروش از ۸۴ درصد به ۷۱ درصد کاهش پیدا کرده است. همچنین جمع کل بدهی از ۳۱۴ همت به ۴۲۹ همت رسیده، اما نسبت آن به فروش از ۸۹۵ درصد به ۷۷٫۷ درصد کاهش یافته است. این ارقام نشان می‌دهد که ارزیابی وضعیت مالی بنگاه صرفاً با بررسی اعداد مطلق بدهی امکان‌پذیر نیست و نسبت بدهی به فروش نیز باید به‌عنوان یکی از شاخص‌های اصلی عملکرد مورد توجه قرار گیرد. محبی‌نژاد با اشاره به اینکه سرمایه ایران خودرو تغییر قابل توجهی



هزینه تولید ۶۵ برابر شد، نرخ خودرو فقط ۲۵ برابر

گفت: تعیین تکلیف و پرداخت مطالبات قطعه‌سازان از موضوعات مهمی است که باید به صورت جدی دنبال شود. اگر نقدینگی موردنیاز زنجیره تأمین نبود، قطعه‌ساز نیز می‌تواند به فعالیت خود ادامه دهد و تولید را حفظ کند.

■ **قیمت‌گذاری دستوری؛ عامل شکاف میان تولید و بازار**

رئیس انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو گفت: یکی دیگر از مشکلات صنعت خودرو، نظام قیمت‌گذاری است. تجربه سال‌های گذشته نشان داده که فاصله میان نرخ کارخانه و بازار می‌تواند به ارقام بسیار بزرگی برسد. در هیچ‌یک از کشورهای بزرگ خودروساز چنین شکاف قیمتی میان نرخ تولیدکننده و بازار وجود ندارد. اگر نرخ خودرو به شکل منطقی و متناسب با هزینه‌های واقعی تولید تعیین شود و نظارت نیز به‌گونه‌ای باشد که خودروساز نتواند هزینه اضافی از مصرف‌کننده دریافت کند، می‌توان به تعادل در بازار امیدوار بود.

اختصاص دهند و برآورد ما این است که حدود ۹۰ درصد قطعه‌سازان ممکن است حجم خرید محدودی داشته باشند، اما همین پرداخت‌های منظم می‌تواند فشار نقدینگی را از تعداد زیادی از قطعه‌سازان گرفتار کاهش دهد. رئیس انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به نقش نظام بانکی در تأمین نقدینگی صنعت گفت: بانک‌ها نیز باید متناسب با شرایط جدید عمل کنند و نمی‌توان با همان ابزارهایی که در زمان عادی مورد استفاده قرار می‌گرفت، در شرایط جنگی نیازهای تولید را تأمین کرد. در گذشته، بانک‌ها حدود ۹۰ درصد فروش سال قبل را مبنای پرداخت تسهیلات قرار می‌دادند، اما با توجه به افزایش تورم و رشد قیمت‌ها، این میزان دیگر پاسخگوی نیاز تولید نیست و در شرایط فعلی، برای تأمین مالی واقعی تولید، این رقم باید به شکل چشمگیری افزایش یابد.

فعال صنعت قطعه با اشاره به مطالبات قطعه‌سازان از خودروسازان

دوراهی سخت صنعت خودرو

مواجه است، هشدار جدی محسوب می‌شود. تداوم چنین روندی، بدون اصلاح ساختار مدیریتی و تصمیم‌گیری، می‌تواند بحران مالی را در سطح بنگاه به بحران در کل زنجیره صنعت خودرو تبدیل کند. مسیر مشخصی نیست، علاوه بر اینها در بخش زیان انباشته نیز شرایط سایپا نگران‌کننده است. زیان انباشته گروه از حدود ۱۴۰ همت به ۲۰۰ همت افزایش یافته و حدود ۶۰ همت رشد داشته است یعنی ۶۰ همت زیان انباشته بیشتر. زیان انباشته شرکت اصلی نیز از ۷۱ همت به ۹۶ همت رسیده و نسبت زیان انباشته به سرمایه از ۲۳ درصد به ۵۹ درصد افزایش یافته که همین شرکت را مشمول ماده ۱۴۱ می‌کند و ورشکسته است. محبی‌نژاد در مقایسه عملکرد دو خودروساز بزرگ گفت: با این کارنامه به نظر ما دولت در صنعت خودرو مردود شده است. مقایسه عملکرد دو خودروساز بزرگ کشور نشان می‌دهد که مسئله اصلی صنعت خودرو صرفاً کمبود منابع یا فشارهای بیرونی نیست؛ بلکه کیفیت مدیریت، ساختار تصمیم‌گیری و نحوه سیاست‌گذاری نیز نقش تعیین‌کننده‌ای دارد. استمرار وضعیت فعلی در سایپا با توجه به رشد بدهی، افزایش هزینه مالی، کاهش تولید و فروش و رشد زیان انباشته، نیازمند بازنگری جدی در مدل مدیریت این مجموعه است. از همین منظر، واگذاری سایپا به بخش خصوصی می‌تواند یکی از راهکارهای اصلاح ساختار باشد، اما خصوصی‌سازی صرفاً با انتقال مالکیت محقق نمی‌شود. این واگذاری باید در چارچوب یک برنامه مشخص و جامع انجام شود تا مشکلات موجود به بخش خصوصی منتقل نشود. سندن چهاربخشی پیشنهادی انجمن قطعه برای واگذاری سایپا می‌تواند مبنایی برای تعیین تکلیف مشکلات جاری، نحوه خصوصی‌سازی و الزامات مدیریتی این واگذاری باشد. محبی‌نژاد افزود: البته در کنار آن، تعیین تکلیف شورای سیاست‌گذاری صنعت خودرو نیز اهمیت دارد. مشخص نیست چرا این شورا منحل شده و چرا سازوکار منسجمی برای سیاست‌گذاری این صنعت ایجاد نشده است.

■ **ناکارآمدی مدیریت دولتی در خودروسازی**

محبی‌نژاد با بیان اینکه این کارنامه نشان‌دهنده ناکارآمدی مدیریت دولتی در خودروسازی است، اظهار کرد: دولت اگر مسئولیت مدیریتی یک بنگاه را می‌پذیرد، باید مسئولیت نتایج آن را نیز قبول کند. نمی‌توان در برابر چنین صورت‌های مالی و چنین زیان‌هایی، مسئولیت را نپذیرفت. حتی رئیس‌جمهوری نیز اخیراً بر واگذاری سایپا تأکید کرده و ما نیز سال‌هاست بر ضرورت واگذاری تأکید داریم، اما اگر قرار است خصوصی‌سازی انجام شود، باید به شکل صحیح و شفاف صورت گیرد. دبیر انجمن صنایع همگن نیرو محرکه افزود: دولت در سایپا حدود ۱۸ درصد سهام دارد، اما با استفاده از ساختار سهامداری موجود، عملاً ۱۰۰ صدی گروه را در اختیار گرفته است و اگر امکان جمع‌بندی میان نهادهای مختلف حاکمیتی برای یک خصوصی‌سازی کامل وجود ندارد، حداقل باید اجازه داده شود بخش خصوصی مدیریت سایپا را در اختیار بگیرد. در مجموع درآمد عملیاتی ایران خودرو و سایپا

در سال ۱۴۰۴ حدود ۷۰۰ همت بوده و با احتساب سایر خودروسازان، این رقم به حدود ۱۱۵۰ همت می‌رسد.

■ **شکاف ۱۶۰۰ همتی بازار خودرو!**

وی در ادامه با اشاره به وضعیت بازار خودرو اظهار کرد: برآورد ما از شکاف بازار خودرو در حداقل حالت، حدود ۸۰۰ همت و در بیشترین حالت حدود ۱۶۰۰ همت است و این شکاف به معنای تفاوت نرخ خودرو از زمان تحویل از کارخانه تا رسیدن آن به مصرف‌کننده نهایی است و بخشی از این فاصله قیمتی به حلقه‌های واسطه‌ای منتقل می‌شود که خودرو را از کارخانه دریافت کرده و در بازار به فروش می‌رسانند و در حداقل برآورد، این شکاف که حدود ۸۰۰ همت است که تقریباً با کل بدهی صنعت خودرو برابری می‌کند. مطالبات تعیین تکلیف شده سررسید گذشته نیز حدود ۷۰ همت است که حدود ۴۵ همت آن مربوط به سایپا و حدود ۲۵ همت آن مربوط به ایران خودرو است.

محبی‌نژاد با اشاره به آمار تولید خودرو در اسمال اظهار کرد: در سه ماه نخست اسمال تولید انواع خودرو در بخش سواری حدود ۳۵ درصد و مجموع تولید انواع خودرو حدود ۲۴ درصد از نظر تعدادی کاهش داشته است. همچنین سال گذشته از ۱۲ میلیارد دلار ارز اختصاص یافته به صنعت خودرو فقط ۳۵ میلیارد دلار آن به صنعت داخلی خودروسازی اختصاص یافته و ایران خودرو، سایپا و سایر خودروسازان در سال ۱۴۰۴ در مجموع حدود یک میلیون و ۵۸۰ هزار دستگاه خودرو تولید کرده‌اند و سهم ارزش فروش سایر نسبت به خودروسازان داخلی ۶۵ درصد است و در حالی که سهم تعداد تولید آنها نسبت به دو خودروساز داخلی تنها ۲۵ درصد است و سوال اصلی این است که این ارز دقیقاً به چه بخش‌هایی تخصیص یافته و چه میزان از آن وارد تولید داخل شده است.

محبی‌نژاد در ادامه اظهار کرد: اگر گفته می‌شود ۱۲ میلیارد دلار ارز به صنعت خودرو اختصاص یافته، باید مشخص شود این رقم به چه کسانی، برای چه مصارفی و در چه حوزه‌هایی اختصاص یافته است. ما با واردات مخالف نیستیم و بارها نیز اعلام کرده‌ایم که واردات می‌تواند انجام شود، اما ارز مربوط به واردات نباید به حساب تولید داخل گذاشته شود.

دبیر انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره تعدیل نیروی ۱۰۰ هزار نفری در صنعت قطعه‌سازی، گفت: آمار حدود ۱۰۰ هزار نفر همچنان پابرجاست، اما تلاش کرده‌ایم با استفاده از روش‌هایی مانند کاهش شیفت‌های کاری و تعداد روزهای کاری، از تعدیل بیشتر نیروها جلوگیری کنیم. بخش قابل توجهی از این نیروها که در مقطعی تعدیل یا تعلیق شده‌اند، همچنان به امید بازگشت به کار هستند و کاهش تولید خودرو باعث شده بخش قابل توجهی از ظرفیت تولید قطعه‌سازی کشور بلااستفاده بماند البته ما تلاش کرده‌ایم از تعدیل نیروی انسانی جلوگیری کنیم؛ چراکه نیروی انسانی سرمایه صنعت است و اگر این نیروها از صنعت خارج شوند، جایگزین کردن آنها دشوار خواهد بود.

عدم تخصیص ارز مانع بزرگ صنعت

همچنین در این نشست، مهدی صادقی خزانه‌دار انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور، نسبت به روند تخصیص ارز به تولیدکنندگان گلایه کرد و گفت: بیش از ۱۰ ماه است که تخصیص ارزی برای هیچ تولیدکننده و قطعه‌ساز صورت نگرفته است و این مشکل دست و پای زنجیره تأمین را برای خرید مواد اولیه تولید بسته است.

وی در ادامه با اشاره به عدم امکان تأمین ارز آزاد از سوی تولیدکنندگان تأکید کرد: در وضعیت کنونی قطعه‌سازان حتی نمی‌توانند ارز آزاد تهیه کنند؛ شرایطی که عملاً دست و پای ما را برای تأمین مواد اولیه بسته است و از سوی دیگر هزینه لجستیک و حمل‌ونقل چندین برابر شده است. از این جهت باید گفت شرایط قطعه‌سازان، شرایط خوبی نیست. به گفته این عضو انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور، به دلیل مشکلات ارزی و توقف چندماهه در تخصیص ارز، هم‌اکنون بسیاری از مواد و قطعات مورد نیاز شرکت‌ها پشت مرزها معطل مانده‌اند و حتی در برخی اوقات نمی‌دانیم موادی که از سه ماه قبل آمده، اصلاً کجاست.

■ **از تخصیص ارز تا ضعف دسترسی به داده‌های تولید**

دوست‌زاده افزود: یکی از مهم‌ترین محورهای کاری این شورا باید سیاست‌های مالی و تجاری باشد؛ چراکه در همین حوزه، به‌ویژه در موضوع ثبت سفارش، مسائل متعدد و فرساینده‌ای شکل گرفته و فعالان صنعت می‌توانند راهکارهای واقعی و اجرایی برای حل آنها ارائه دهند. همچنین برخی از تصمیماتی که پیش از بررسی دقیق ابلاغ می‌شوند، لازم است پیش‌تر ارزیابی و اصلاح شوند. دوست‌زاده ادامه داد: پایین بودن سقف اختیارات بانک‌های استانی سبب شده بخش زیادی از پرونده‌ها و درخواست‌هایی که از این سقف فراتر می‌روند، به تهران و مرکز ارجاع داده شوند. این موضوع نیز در عمل، سرعت و کیفیت فرآیند تصمیم‌گیری را تحت‌تأثیر قرار داده و موجب کندی و بروز اختلال در روندها می‌شود.

دوست‌زاده همچنین گفت: دسترسی به اطلاعات مربوط به تولید، مطالبات، اشتغال و سرمایه‌گذاری نیز از دیگر مسائل مهم است و حتی در شرایطی که کشور در وضعیت جنگی قرار دارد، باید داده‌های دقیق و به‌موقع برای تصمیم‌گیری در دسترس قرار بگیرد. شاید این موضوع برای برخی عجیب به نظر برسد، اما واقعیت این است که ما به‌عنوان فعالان صنعت، حتی به آمار روزانه تولید هم دسترسی نداریم.