



محمدمهدی شکروزاده عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو

صنعت خودرو به معنای خودروسازی و قطعه‌سازی تحت‌فشار زیادی قرار دارد و همین امر سبب‌شده چشم امید فعالان این صنعت به سیاست‌های گشایشی دولت سیزدهم باشد. سیاست‌های که بتواند آنها را از ورطه فعلی رها و به سمت و سویی هدایت کند که قطعه‌سازان در چشم‌انداز کاری خود می‌بینند.

برای تحقق این چشم‌انداز، نخستین انتظار قطعه‌سازان از دولت سیزدهم این است که سیاست و برنامه مدون و مشخصی برای صنعت خودرو داشته و از همه مهم‌تر آنکه برنامه ارائه‌شده، واقع‌بینانه و قابل اجرا باشد. از سوی دیگر، سیاست‌گذاران خود را ملزم به اجرای آن بدانند. اگر چنین امری در دستور کار دولت قرار گیرد، به طور قطع صنعت خودرو و قطعه توسعه داشته و پیشرفت خواهند کرد.

منفعت سیاست‌های شفاف، روشن، واقع‌بینانه و پایدار این خواهد بود که سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی بتوانند، تمایل و انگیزه برای سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو پیدا می‌کنند و این همان چیزی است که در خودروسازی و قطعه‌سازی به آن نیاز دارند. اما هنگامی که برخی از سیاست‌گذاری‌ها غلط باشد که از نمونه‌های آن می‌توان به قیمت‌گذاری خودرو از سوی نهادی دیگر غیر از تولیدکننده اشاره کرد، سرمایه‌گذار جرأت و جسارت سرمایه‌گذاری پیدا نمی‌کند و این امر مانع جدی بر سر راه توسعه این صنعت پیشران در کشور شده است.

انتظار دیگری که قطعه‌سازان کشور از دولت سیزدهم دارند، این است که در زمینه واردات قطعات نظارت بیشتری انجام شود. فعال بخش خصوصی که وارد حوزه تولید در صنعت قطعه شده، آینده خوبی را برای این بخش متصور بوده و سعی کرده با هدف جلوگیری از خروج ارز از کشور و حرکت به سمت خودکفایی سرمایه‌گذاری کند، بنابراین ضرورت دارد این بخش مورد حمایت جدی سیاست‌گذار و وزارت صنعت، معدن و تجارت قرار گیرد.

طرح نهضت تعمیق ساخت داخل با تلاش زنجیره تامین و فعالان صنعت قطعه در حال اجراست و در این راستا سرمایه‌گذاری زیادی انجام‌شده، بنابراین نباید با واردات بی‌رویه این سرمایه‌ها با چالش مواجه شوند.

اگر دولت سیزدهم، سیاست‌های خود را در قبال صنعت خودرو و زنجیره تامین آن شفاف و روشن بیان کند، آینده خوبی در انتظار این بخش خواهد بود، زیرا قطعه‌سازان بر این انگیزه خودکفایی تمام تلاش خود را در شرایط سخت تحریمی به‌کار بستند تا تولید بدون وقفه ادامه داشته باشد.

با تحقق سیاست‌های کلان در صنعت خودرو می‌توان پیش‌بینی‌های مثبت و خوشبینانه‌ای برای اقتصاد کشور داشت اما اگر چنین اتفاقی رخ ندهد و برخی سیاست‌های غلط گذشته ادامه پیدا کند، این صنعت با چالش‌های جدی‌تری روبه‌رو خواهد شد.

شرایط و رویه فعلی فشارهای زیادی را بر قطعه‌ساز وارد کرده و این امر نگران‌کننده است.

هنگامی که کشور با محدودیت ارزی روبه‌رو می‌شود از زنجیره تامین و تولیدکنندگان قطعات خودرو خواسته می‌شود که به سمت خودکفایی و سرمایه‌گذاری در این حوزه حرکت کنند، و در این میان، وعده‌ها و مشوق‌های حمایتی زیادی داده می‌شود، اما زمانی که وضعیت ارزی کشور دوباره بهبود پیدا می‌کند، سیاست‌گذار تمام تعهدات و وعده‌های خود را فراموش و سرمایه‌گذار را به حال خود رها می‌کند. در حالی که سرمایه‌گذاری مالی و زمانی زیادی صرف شده که خود باری بر دوش اقتصاد و صنعت کشور بوده است.

اگر می‌خواهیم در صنعت قطعه پیشرفت کنیم و توسعه مورد انتظار محقق شود باید تمام بخش‌ها در کنار یکدیگر قرار گیرند و سیاست‌گذار و مدیران ارشد دولتی تولید و فعالان اقتصادی را تنها نگذارند. اگر تلاش‌ها در راستای خودکفایی و کاهش وابستگی صنعت خودرو دیده شود، بخشی از راه توسعه را رفته‌ایم.

یادداشت

راه پیشرفت صنعت خودرو

حذف قیمت‌گذاری دستوری بی‌معناست

عضو هیات‌رئیس مجلس با بیان اینکه خودروسازان باید با افزایش تیراژ تولید عطرش بازار خودرو را بر طرف کنند، اظهار کرد: هر چند وزارت صنعت، معدن و تجارت سخن از حذف قیمت‌گذاری دستوری خودرو می‌گوید اما حذف قیمت‌گذاری جایی معنا دارد که تسهیلاتی برای واردات در نظر گرفته شود. علیرضا سلیمی در گفت‌وگو با خانه ملت درباره توقف طرح فروش فوری خودروسازان، گفت: قیمت‌های زیگزاگی و افزایش و کاهش بهای خودرو موجب آسیب به بازار و متضرر شدن مردم می‌شود؛ هر چند وزارت صنعت،

خودرو و قطعه

editor@smtnews.ir

تولید اتوبوه و باکیفیت بر طرف کرد، ادامه داد: در اعلام سیاست‌ها باید به گونه‌ای عمل شود که شوک قیمتی به بازار وارد نشود. عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با بیان اینکه برخی مسائل خارج از صنعت خودرو بر بازار خودرو اثر گذار است، اضافه کرد: نقدینگی موجود در کشور هر بار به سمت یکی از بازارهای مسکن، خودرو، ارز، طلا و... حرکت می‌کند و در شرایط کنونی که حرف از ساخت یک میلیون مسکن به میان آمده، سرمایه‌های سرگردان به سمت بازار خودرو حرکت کرده است.

بورس هم دردی از بازار خودرو دوانمی کند

ماه گذشته از جیب مردم به جای رفع هزینه‌های سربار



معضل امروز بازار خودرو کاهش عرضه است. در واقع کمبود تیراژ تولید و کاهش حجم عرضه به بازار سبب‌شده نرخ در بازار روند افزایشی داشته باشد. راهکار این معضل هم افزایش تولید است، نه کشف نرخ در بورس

شفاف شدن قرارداد بین طرفین است. در این میان، ضمن اینکه هر دو طرف به تعهدات عمل می‌کنند، خودروساز نیز از ۲۰ درصد معافیت بر عملکرد به میزان کالایی که در بورس فروخته‌شده استفاده می‌کند. وی گفت: با ورود خودرو به بورس کالا، نرخ خودرو در بورس رقمی بین نرخ کارخانه‌ای آن و بازار خواهد بود.

واکاوی معضل بازار در بخش عرضه

افزایش پیدا کند تا نقدینگی بیشتر به خودروسازی تزریق شود. این در حالی است که برخی مواقع اتفاقاً عرضه قطره‌چکانی می‌شود تا نرخ خودرو به سقف مورد نظر برسد. خلخالی گفت: با توجه به روند فعلی حاکم بر تولید حتی عرضه خودرو مشکل‌گشا نخواهد بود و به‌طور قطع به‌نفع مصرف‌کننده تمام نخواهد شد. در واقع به‌نوعی خودروساز با پیش کشیدن سخن عرضه خودرو در بورس به‌دنبال خارج شدن از قیمت‌گذاری دستوری است. وی اضافه کرد: یکی از اهداف شرکت‌های خودروساز نزدیک کردن نرخ کارخانه به نرخ بازار است تا بتواند زیان‌های خود را پوشش دهد. **چاره‌ای جز قیمت‌گذاری وجود ندارد** این کارشناس صنعت خودرو در ادامه سخنان خود با بیان اینکه خودروسازی صنعتی دولتی است و دولت باید به فکر مردم باشد، گفت: به‌طور قطع اگر نرخ کارخانه افزایش پیدا کند به تناسب آن نرخ بازار هم روند صعودی خواهد داشت.

سال گذشته خودروسازان با رقم‌های ۱۱ تا ۱۵ هزار میلیارد تومان زیان انباشته روبه‌رو بودند اما با عرضه خودرو به بورس مشکلی از وضعیت فعلی آنها حل نمی‌کند. این مدرس دانشگاه خاطرنشان کرد: مسئله بورسی شدن خودرو به‌نوعی دور زدن قیمت‌گذاری دستوری است اگرچه برای شرایط عادی قیمت‌گذاری دستوری علاقه نیست اما با توجه به جنگ اقتصادی فعلی کشور چاره‌ای جز این امر وجود ندارد.

بر خودردهای سیاسی خلخالی در ادامه به گلایه گفت: کدام دولت در سال اول مدیریت خود نرخ کالاها را افزایش داد که شرکت‌های خودروساز انتظار افزایش نرخ محصولات‌شان را دارند. دولت سیزدهم به‌دنبال ثبات در بازار است و این امر با افزایش نرخ خودرو منافات دارد؛ از این‌رو برخوردهای سیاسی و فشار به دولت برای بالا رفتن نرخ خودرو بازخورد خوبی نداشته و راهکار مناسب برای جبران زیان‌های انباشته صنعت خودرو نیست.

سخن پایانی

اینکه با آزمون‌وخطا نمی‌توان به موفقیت دست یافت، عنوان کردند بورس محلی برای عرضه کالاهاى موردنیاز تولید (مواد اولیه) است که با تناژ بالا عرضه و خریداری می‌شود؛ تا به امروز معامله خودرو در بازار سرمایه در هیچ کشوری تجربه نشده است. بنابراین برای دستیابی به نتیجه در شرایط تحریمی فعلی بهتر است از راهکارهای آزمون‌شده استفاده و شرکت‌های خودروساز را مجاب به افزایش تیراژ کرد. در صورت ترمد مدیریت‌ها باید تغییر کند.

مشمول قیمت‌گذاری و تحت نظارت نهادهای دولتی هستند و سایر خودروهایی که مشمول قیمت‌گذاری دستوری نمی‌شوند. جهرمی دربارہ مزایایی عرضه خودرو در بورس کالا گفت: با عرضه خودرو در بورس کالا، فاصله قیمتی بین بورس و بازار نصب کارخانه و منجر به شفاف شدن فرآیند فروش می‌شود. وی تصریح کرد: یکی دیگر از مزایای عرضه خودرو در بورس کالا،

فرصت‌ها و تهدیدهای قیمت‌گذاری آزاد

نخفی‌منش با بیان اینکه راهکار حل مشکل بازار خودرو، بورسی کردن محصولات نیست، ادامه داد: اگر قیمت‌گذاری آزاد شود دیگر شاهد صف‌های طولانی برای خرید خودرو به نرخ کارخانه نخواهیم بود زیرا بسیاری در صف ثبت‌نام و قرعه‌کشی هستند تا از مابه‌التفاوت نرخ کارخانه و بازار سود یک‌شبه کسب کنند. رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در ادامه با اشاره به مزیت بعدی آزادسازی نرخ خودرو افزود: در این صورت، فقط خریدار واقعی برای خرید اقدام می‌کند و به‌مرور نرخ بازار نیز اصلاح‌شده و قیمت‌ها روند کاهشی خواهد داشت. به این ترتیب در مدت ۲ تا ۳ ماه می‌توان امیدوار بود نرخ بازار فروکش کند. این فعال صنعت قطعه با بیان اینکه عرضه خودرو در بورس هیچ سابقه‌ای در جهان ندارد، گفت: چرا باید در کشور با توجه به وضعیت آشفته‌بازار خودرو راهکارهایی را تجربه کنیم که در هیچ کشوری سابقه اجرا نداشته است. نجفی‌منش عنوان کرد: بورس بازاری برای عرضه و خرید با تناژ بالانست. به عنوان مثال، خریدار متقاضی خرید بالای ۱۰۰ هزار تنی است. حال پرسش این است که چرا یک فرد برای خرید یک خودرو باید فرآیند دشوار خرید از بورس طی کند.

فرصت‌ها و تهدیدهای قیمت‌گذاری آزاد

نخفی‌منش با بیان اینکه راهکار حل مشکل بازار خودرو، بورسی کردن محصولات نیست، ادامه داد: اگر قیمت‌گذاری آزاد شود دیگر شاهد صف‌های طولانی برای خرید خودرو به نرخ کارخانه نخواهیم بود زیرا بسیاری در صف ثبت‌نام و قرعه‌کشی هستند تا از مابه‌التفاوت نرخ کارخانه و بازار سود یک‌شبه کسب کنند. رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در ادامه با اشاره به مزیت بعدی آزادسازی نرخ خودرو افزود: در این صورت، فقط خریدار واقعی برای خرید اقدام می‌کند و به‌مرور نرخ بازار نیز اصلاح‌شده و قیمت‌ها روند کاهشی خواهد داشت. به این ترتیب در مدت ۲ تا ۳ ماه می‌توان امیدوار بود نرخ بازار فروکش کند. این فعال صنعت قطعه با بیان اینکه عرضه خودرو در بورس هیچ سابقه‌ای در جهان ندارد، گفت: چرا باید در کشور با توجه به وضعیت آشفته‌بازار خودرو راهکارهایی را تجربه کنیم که در هیچ کشوری سابقه اجرا نداشته است. نجفی‌منش عنوان کرد: بورس بازاری برای عرضه و خرید با تناژ بالانست. به عنوان مثال، خریدار متقاضی خرید بالای ۱۰۰ هزار تنی است. حال پرسش این است که چرا یک فرد برای خرید یک خودرو باید فرآیند دشوار خرید از بورس طی کند.

تهداب بازار چگونه از بین می‌رود؟

محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در باره وضعیت نرخ خودرو عرضه‌شده به بورس گفت: در این‌باره باید دید نتیجه جلسه تصمیم‌گیران چیست اما آنچه مهم است عرضه خودرو در بازار سرمایه نیست. برای ساماندهی بازار خودرو باید اجازه داده شود، نرخ خودرو را تولیدکننده با توجه به نرخ بازار تعیین کند. وی افزود: هر قدر دخالت در حوزه نرخ خودرو بیشتر باشد، شرایط بگریج‌تر از وضعیت فعلی خواهد شد؛ بنابراین توصیه فعالان صنعت خودرو این است که دولت در قیمت‌گذاری خودرو مانند سایر کالاها دخالتی نداشته باشد. اگر این‌گونه نشود، التهاب بازار از بین می‌رود. او اظهار کرد: هر چه دخالت دولت در این فرآیند بیشتر باشد، امکان اصلاح در این حوزه کمتر خواهد بود.

رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه

در این راستا و به گفته معاون عملیات و نظارت بر بازار بورس کالای ایران، خودروهایی که مشمول قیمت‌گذاری نیستند، منعی برای عرضه در بورس کالا ندارند و مذاکراتی برای عرضه این خودروها در بورس کالا انجام شده است. جواد جهرمی درباره عرضه خودرو در بورس کالا عنوان کرد: در این روند، خودرو به دو بخش تقسیم می‌شود؛ بخش اول، خودروهایی که

محمدرضا نجفی‌منش: توصیه فعالان صنعت خودرو این است که دولت در قیمت‌گذاری خودرو دخالتی نداشته باشد

انتظار دیگری که قطعه‌سازان کشور از دولت سیزدهم دارند، این است که در زمینه واردات قطعات نظارت بیشتری انجام شود. فعال بخش خصوصی که وارد حوزه تولید در صنعت قطعه شده، آینده خوبی را برای این بخش متصور بوده و سعی کرده با هدف جلوگیری از خروج ارز از کشور و حرکت به سمت خودکفایی سرمایه‌گذاری کند، بنابراین ضرورت دارد این بخش مورد حمایت جدی سیاست‌گذار و وزارت صنعت، معدن و تجارت قرار گیرد.

ابوالفضل خلخالی: خودروساز با پیش‌کشیدن موضوع عرضه خودرو در بورس به‌دنبال خارج شدن از روند قیمت‌گذاری دستوری است

افزایش پیدا کند تا نقدینگی بیشتر به خودروسازی تزریق شود. این در حالی است که برخی مواقع اتفاقاً عرضه قطره‌چکانی می‌شود تا نرخ خودرو به سقف مورد نظر برسد. خلخالی گفت: با توجه به روند فعلی حاکم بر تولید حتی عرضه خودرو مشکل‌گشا نخواهد بود و به‌طور قطع به‌نفع مصرف‌کننده تمام نخواهد شد. در واقع به‌نوعی خودروساز با پیش کشیدن سخن عرضه خودرو در بورس به‌دنبال خارج شدن از قیمت‌گذاری دستوری است. وی اضافه کرد: یکی از اهداف شرکت‌های خودروساز نزدیک کردن نرخ کارخانه به نرخ بازار است تا بتواند زیان‌های خود را پوشش دهد. **چاره‌ای جز قیمت‌گذاری وجود ندارد** این کارشناس صنعت خودرو در ادامه سخنان خود با بیان اینکه خودروسازی صنعتی دولتی است و دولت باید به فکر مردم باشد، گفت: به‌طور قطع اگر نرخ کارخانه افزایش پیدا کند به تناسب آن نرخ بازار هم روند صعودی خواهد داشت.

فرصت‌ها و تهدیدهای قیمت‌گذاری آزاد

نخفی‌منش با بیان اینکه راهکار حل مشکل بازار خودرو، بورسی کردن محصولات نیست، ادامه داد: اگر قیمت‌گذاری آزاد شود دیگر شاهد صف‌های طولانی برای خرید خودرو به نرخ کارخانه نخواهیم بود زیرا بسیاری در صف ثبت‌نام و قرعه‌کشی هستند تا از مابه‌التفاوت نرخ کارخانه و بازار سود یک‌شبه کسب کنند. رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در ادامه با اشاره به مزیت بعدی آزادسازی نرخ خودرو افزود: در این صورت، فقط خریدار واقعی برای خرید اقدام می‌کند و به‌مرور نرخ بازار نیز اصلاح‌شده و قیمت‌ها روند کاهشی خواهد داشت. به این ترتیب در مدت ۲ تا ۳ ماه می‌توان امیدوار بود نرخ بازار فروکش کند. این فعال صنعت قطعه با بیان اینکه عرضه خودرو در بورس هیچ سابقه‌ای در جهان ندارد، گفت: چرا باید در کشور با توجه به وضعیت آشفته‌بازار خودرو راهکارهایی را تجربه کنیم که در هیچ کشوری سابقه اجرا نداشته است. نجفی‌منش عنوان کرد: بورس بازاری برای عرضه و خرید با تناژ بالانست. به عنوان مثال، خریدار متقاضی خرید بالای ۱۰۰ هزار تنی است. حال پرسش این است که چرا یک فرد برای خرید یک خودرو باید فرآیند دشوار خرید از بورس طی کند.

رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه

عکس: آیدان فریدی