

## شکندگی توسعه در صنعت خودرو ایران



عبدالله توکلای لاهیجانی کارشناس صنعت خودرو

وقتی با نشانه‌های عارضه‌ای مواجهیم، ضروری است با شناسایی دقیق نشانه‌ها به تعریف روشن مسئله بپردازیم و سپس با شناسایی ریشه‌های به‌وجودآورنده مسئله، روی روش‌های حل و مهار مسئله متمرکز شویم. بدیهی است اگر در همان گام نخست، نشانه‌ها را به رسمیت نشناسیم و لوجوانه مشغول پاک کردن آنها شویم، مسئله همچنان به قوت خود باقی خواهد ماند.

صنعت خودرو، حال و روز مناسبی ندارد، بسیاری، کاهش میزان تولید و افزایش قیمت‌ها را به شرایط تحریم ربط می‌دهند اما بی‌شک ریشه این میزان از شکندگی و ناپایداری در شرایط صنعتی کشور را باید در کاستی‌های ناشی از راهبردهای بلندمدت به‌کارگرفته در این صنعت جست‌وجو کرد، کاستی‌هایی که حتی اگر تحریم‌ها نیز نبود دیر یا زود، صنعت خودرو کشور را دچار بحران می‌کرد. حال اگر بپذیریم ریشه وضعیت جاری، شکندگی و ناپایداری صنعت خودرو کشور است، می‌توان با تمرکز بر عوامل به‌وجودآورنده این وضعیت به حل ریشه‌های مسئله پرداخت. در اینجا به اختصار به دوریشه اصلی به‌وجودآورنده وضعیت جاری اشاره می‌شود: الف- تسلط الگوی توسعه خودکفایی محصول خارجی به جای الگوی طراحی و توسعه محصولات با برند خودی؛ اگر به تاریخچه صنعت خودرو کشور نگاه کنیم، الگوی مسلطی از توسعه بیش از باقی‌الگوها خودنمایی می‌کند و آن هم گسترش داخلی‌سازی یک محصول خارجی در طول زمان (خودکفایی محصول) و سپس در خوشبینانه‌ترین حالت، توسعه محصولات جدید بر پایه محصول داخلی‌سازی شده است. اما اجرای این الگو، دیگر به‌دلایل تغییر و تحولات حادث در مدل کسب‌وکار حاکم بر صنعت خودرو جهان، قابل تداوم نیست. یعنی در صنعت خودروسازی جهان، انتقالی اساسی در نوع نگاه به زنجیره تامین، از رویکرد تسلط‌جویانه خودروساز به زنجیره‌تامین (Adversarial) به رویکرد تعاملی (collaborative) رخ داده است، مدل حاکم بر صنعت خودرو جهان رابطه‌ای تعاملی است که بر اساس استراتژی برون‌سپاری خودروسازان (TIERING) شکل گرفته است؛ بنابراین این خودروساز نیست که تولیدکننده و صاحب تمام قطعات و زیرمجموعه‌هایش است، بلکه خودروساز با اتحاد استراتژیکی که با قطعه‌سازان خود ایجاد کرده، عملاً شرکتی پایدار را در طراحی و توسعه محصول بنا می‌کند؛ یعنی خودروساز تضمین می‌کند که با برند خود بتواند مثلاً یک میلیون خودرو را در بازارهای هدف خود بفروشد و به‌واسطه قرار دادهای تضمین خریدی از با زنجیره می‌توان گفت رویای خودسپاری تامین‌مجموعه‌های مشخصی به تیراژ تعیین شده می‌بیند، هر یک از قطعه‌سازان در طراحی و توسعه سیستم‌های مرتبط، شریک می‌کند بنابراین دیگر نمی‌توان از خودروساز خارجی انتظار داشت در قراردادی با خودروساز داخلی، امکان داخلی‌سازی میزان بالایی از زنجیره ارزش را متعدد شود، زیرا لازم است خودروساز خارجی حافظ منافع شرکای استراتژیک خود یعنی قطعه‌سازان خارجی باشد و از این‌رو می‌توان گفت رویای دستیابی به میزان بالای داخلی‌سازی در قراردادهای خودرویی پس از برجام نیز عملاً غیرقابل تحقق بود. پس واقع‌چیست؟ بی‌شک واقع‌حل در سرمایه‌گذاری روی طراحی و توسعه محصولات با برند خودی به جای تکیه بر داخلی‌سازی محصولات خارجی است، شاید به همین دلیل است که با وجود آنکه همه‌گوی‌های خودروسازی دنیا در بازار چین حضور دارند و نه تولید در داخل چین می‌پردازند، خودروها و موتوآنها به سبب سود مصنوعی ایجادشده از تفاوت تعرفه‌های بین موتوآز صرف و واردات خودرو تکمیل‌شده (CBU) می‌دهد. در حالی که سهم موتوآز نرخ خودرو برای خودروهای بر تیراژ، کمتر از ۷ درصد است (یعنی ارزش افزوده موتوآز در زنجیره ارزش خودرو کمتر از ۷ درصد است.) میزان تعرفه واردات قطعه به یکبار به میزان ۶۰ درصد کمتر می‌شود، این یعنی ما برای موتوآزکاری صرف مشوق قائل شده‌ایم، حال آنکه موتوآز خودرو عملاً ارزش افزوده چندانی در داخل کشور ندارد (نه شغل قابل ملاحظه‌ای ایجاد می‌کند، نه زمینه را برای توسعه‌های آینده و بلندمدت فراهم می‌کند و نه حتی به انتقال دانش فنی می‌انجامد.) و البته بسیاری از عناصر زنجیره ارزش که در کشور به‌وجود آمده‌اند (مانند قالب‌سازان و…) از دایره زنجیره ارزش بیرون می‌مانند. هر دو عامل ریشه‌های یادشده سبب‌شده خودروسازان به جای تکیه بر طراحی و توسعه محصولات با برند خودی که همانا رمز پایداری تولید، عرضه و توسعه صنعتی پایدار است، به تولید و موتوآز محصولات خارجی روی‌بیاورند، بنابراین نشانه‌هایی که با آن مواجه هستیم، میراث سیاست‌گذاری صنعتی کشور است، پاک کردن نشانه‌ها با تاوانی که مصرف‌کننده می‌پردازد، مسئله‌ای که صنعت خودرو کشور با آن مواجه است را تغییر نخواهد داد، تحریم‌ها تنها نشانه‌های عارضه را پررنگ‌تر به ما نمایانده‌اند. از این‌رو می‌توان به تحریم‌ها به‌عنوان فرصتی برای بازنگری استراتژیک در برنامه‌های توسعه صنعتی کشور، نگریست، فرصتی که به گمان نگارنده می‌تواند با خودباوری و مسولیت‌پذیری بیشتر درپچه‌های به سمت احیای صنعت خودرو کشور با تکیه بر طراحی و توسعه محصولات داخلی باشد.

# خودرو و قطعه

## عرضه قطره چکانی راهکار خودروسازان برای گرانی

نایبرئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه هر چه خودروهای کف پارکینگ دیرتر تکمیل و به بازار عرضه شود، سودآوری بیشتری برای خودروسازان دارد، گفت: وزیر صنعت، معدن و تجارت فعلاً به‌جای برنامه‌ریزی برای افزایش تیراژ تولید، در گام نخست برای تکمیل خودروهای موجود در پارکینگ خودروسازان اهتمام ورزد.

سیدجواد حسینی‌کیا در گفت‌وگو با خانه ملت درباره عرضه نشدن خودرو اظهار کرد: خودروسازان به‌دنبال افزایش نرخ خودرو هستند و برای تحقق این مهم راهکارهای مختلفی دارند که یکی از این راه‌ها

**در گفت‌وگوی مصاحبه با عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس بررسی شد**

# واردات خودرو در بزرگراه تردید

**مصوبه واردات خودرو دوباره بر گشت خورد**

**طرح «ساماندهی صنعت و بازار خودرو» پس از رفت‌وبرگشت‌هایی در انتظار ابلاغ و اجراست؛ اجرای به مخالفان و موافقانی دارد. برخی از اجرای نشنن طرح می‌گویند و اینکه حجم صادرات خودرو و قطعه، آمار بالایی نبوده که به ازای ارز حاصل از آن، خودرو وارد شود. البته در این باره برخی مسئولان دولتی هم عنوان کرده‌اند در حوزه واردات، مسئله خارج کردن بازار از انحصار و رقابتی کردن بازار خودرو بوده است. عضو هیات‌رئیس‌ه مجلس شورای اسلامی هم بیان کرده بود، نمایندگان مجلس شورای اسلامی نیز به این امر که ارز حاصل از صادرات در صنعت خودرو عدد بالایی نخواهد بود که بتوان به تعداد موردنیاز بازار، خودرو وارد کرد، معتقدند این طرح فرصتی ۳ تا ۴ ساله برای صنعت خودرو است تا در اتقای کیفی محصولات و کاهش قیمت تمام‌شده خودرو تلاش کند. در صورت تحقق این امور، خودروساز می‌داند واردات انجام خواهد شد.**



گفت‌وگو



فاطمه امیراحمدی

editor@smtnews.ir

ابتدای هفته، سخنگوی شورای نگهبان اعلام کرد این شورا با ماده ۴ (موضوع واردات خودرو) طرح ساماندهی صنعت و بازار خودرو مخالفتی ندارد و ایرادهای گذشته که مربوط به منشأ ارز بود، رفع شده است. پیش‌تر هنگامی‌که طرح واردات خودرو (اوایل پاییز) در مجلس در حال تصویب بود، خبرهایی از اعتراض بانک مرکزی بر یکی از بندهای آن حکایت داشت؛ اینکه بانک مرکزی واردات

#### آیا پس از اصلاح بند ۴، طرح ساماندهی صنعت و بازار خودرو همچنان از سوی برخی نهادها دارای ابهام است؟

این مصوبه با نام «ساماندهی بازار خودرو» سال‌ها درگیر تدوین و اصلاح بوده و ماه‌های پایانی مجلس دهم بالاخره نهایی و برای شورای نگهبان ارسال شد. این شورا ایراداتی به بند ۴ مصوبه مجلس قبل داشت در نتیجه مصوبه بر گشت خورد و پیگیری این طرح در مجلس یازدهم ادامه یافت. ایرادات شورای نگهبان در کمیسیون صنایع و معادن موردبررسی قرار گرفت و اصلاح شد. با رفع ایرادات، راهکارهایی برای واردات خودرو هم پیشنهاد شد.

در ادامه مصوبه پس از نهایی شدن و رأی آوردن مجدد برای شورای نگهبان ارسال شد. شورا ایرادی به مصوبه وارد نکرد اما چند ابهام در این زمینه مطرح کرد. یکی از پیشنهادها برای واردات خودرو، استفاده از ارزی بود که منشأ داخلی نداشت. هدف این بود که ایرانیان مقیم خارج، چنانچه تمایل به سرمایه‌گذاری در کشور دارند، این امر از حوزه واردات خودرو انجام شود. البته در این باره بانک مرکزی به مسئله اعتراض و اظهار نگرانی کرد.

#### مدیران بانک مرکزی نگران بودند افرادی ارزهای موجود در بازار را جمع‌آوری و باورش‌هایی به خارج از کشور منتقل کنند و در ادامه با استفاده از همین ارزهای داخلی، خودرو وارد شود. نگرانی از این باب بود که توازن

ارزی در کشور بهم بریزد؛ بنابراین بخش واردات بدون منشأ ارز داخلی از طرح حذف شد. ابهامات شورای نگهبان بررسی و پس از رأی‌گیری در صحن علنی مجلس دوباره برای تایید به شورای نگهبان ارسال شد.

بر همین اساس چند روز پیش، سخنگوی شورای نگهبان اعلام کرد ابهامات رفع شده و این شورا ایراد قانون اساسی و شرعی نسبت به طرح ندارد. گفتنی است شورای نگهبان از دو منظر مصوبات مجلس ششورای اسلامی را موردبررسی قرار داده و تایید یارد می‌کند؛ نخست اینکه مصوبه مجلس مغایر با قانون اساسی نباشد و دیگر اینکه با شرع مقدس تضاد نداشته باشد.

#### صحبت‌هایی مطرح است که هیات عالی نظارت مجمع تشخیص مصلحت نظام نسبت به اصل موضوع واردات خودرو ایراد گرفته و در واقع مخالف واردات خودرو است. این موضوع چقدر حقیقت دارد؟

سخنگوی شورای نگهبان اعلام کرد مصوبه از نظر شورا تایید شده است. اما مطلبی از سوی هیات عالی نظارت مجمع تشخیص مصلحت نظام مطرح شده است و این هیات که بر اجرائی سیاست‌های کلی که در مجمع به تصویب می‌رسد، نظارت دارد، موضوعی را موردپرسش قرار دادند که دربارہ آن از سوی مجلس به شورای نگهبان توضیحات کاملی ارائه شد.

#### ابهامی که از سوی هیات عالی نظارت مطرح‌شده مربوط به کدام بخش از طرح واردات خودرو بوده است؟

این ایراد مربوط به مصوبه قبلی مجلس شورای اسلامی بوده که پیشنهاد شده بود واردات بدون انتقال ارز انجام شود. آنها در این باره گفته بودند واردات به این شکل مغایر با سیاست‌های کلی کشور است. در حال حاضر چه این

عرضه نکردن خودرو است، درحال حاضر حدود ۸۰ هزار خودرو در پارکینگ خودروسازان وجود دارد و شرکت‌های خودروسازی اهتمام ویژه‌ای برای تکمیل این خودروها ندارند.

این نماینده مجلس یازدهم با بیان اینکه هرچه خودروهای کف پارکینگ دیرتر تکمیل و به بازار عرضه شود، سودآوری بیشتری برای خودروسازان دارد، افزود: این شرکت‌ها به مشتری‌مداری و جلب رضایت مردم بی‌توجه هستند و فقط به بنگاهداری توجه می‌کنند. وی اضافه کرد: از آنجا که تولید داخلی نمی‌تواند پاسخگوی نیاز

editor@smtnews.ir

بازار باشد، باید با واردات مدیریت‌شده، از یک‌سو عرضه خودرو به بازار را افزایش داد و از سوی دیگر، انحصار بازار را از بین برد. با تحقق این مهم خودروسازان نیز ناچار هستند کیفیت خودروهای تولید داخل را ارتقا دهند.

حسینی تصریح کرد: وزیر صنعت، معدن و تجارت فعلاً به‌جای برنامه‌ریزی برای افزایش تیراژ تولید به میزان ۳ میلیون خودرو، در گام نخست برای تکمیل خودروهای موجود در پارکینگ خودروسازان اهتمام ورزد، زیرا باعرضه این تعداد خودرو تا حدودی عطش بازار کاهش می‌یابد.



عکس: مصاحبه

خودرو) شنیده می‌شود که مسئله واردات خودرو را در دست‌اندازی دیگر قرار داده است. حال باید دید در نهایت سرنوشت ماده ۴ طرح ساماندهی صنعت و بازار خودرو چه خواهد شد؟ در ادامه گفت‌وگوی باحجت‌اله فیروزی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در راستای واردات خودرو داشت که در ادامه می‌خوانید.

شاید برخی در کوتاه‌مدت این تصور را داشته باشند که این امر (واردات خودرو) به ضرر تولید است اما در بلندمدت واردات خودرو به نفع تولید خواهد بود، زیرا تولیدکننده می‌داند در کنارش رقیبی وجود دارد و اگر نتواند در کیفیت، تنوع و نرخ رضایت مشتریان را جلب نکند، دیگری جای او را می‌گیرد. به این ترتیب در متناصب‌سازی قیمت، انجام به موقع تعهدات، کیفیت، استاندارد و… در رقابت حاصل می‌شود.

**● با طرح واردات خودرو قرار است هم نیاز بازار داخل تامین شود هم این بازار از انحصار خارج‌شده و رقابتی شود. اما این پرسش پیش می‌آید که وقتی واردکننده خودرو، در مجموعه خودروساز، زنجیره تامین یا قطعه‌سازان نیز حضور دارند به‌راحتی قادر به مدیریت بوده که مثلاً چه خودرویی با چه قیمتی وارد شود. آیا این شیوه عملکرد، انحصار در انحصار ایجاد نمی‌کند؟ بسترسازی برای رفع رانت و ایجاد تعهد برای خودروساز انجام شده است؟**

مصوبه مجلس هیچ انحصاری برای خودروساز و قطعه‌ساز ایجاد نکرده، اینکه مثلاً منحصراً قطعه‌ساز می‌تواند خودرو وارد کند یا خودروساز فقط می‌تواند خودرو صادر و در قبل آن خودرو وارد کند، گفته شده هر شخص حقیقی و حقوقی می‌تواند خودرو یا قطعه صادر کند. بارها عنوان شده و تولیدکنندگان گلايه داشته‌اند که محصولاتی دارند اما فرصت صادرات ندارند؛ یعنی تولیدکنندگانی هستند که توان صادرات را با وجود داشتن محصولات مناسب برای بازار جهانی در اختیار ندارند.

بازرگانی امری تخصصی است. شاید در کوتاه‌مدت گام‌های اولیه صادرات و واردات خودرو را خودروسازان یا قطعه‌سازان بر دارند اما به نظر می‌رسد این امر در بلندمدت در قالب مصوبه مجلس به‌دست بازرگانان بیفتند، کسانی که تخصص بازرگانی و تجاری دارند.

پس از سال‌ها که کشور با محدودیت واردات مواجه بوده، با این مصوبه فضای جدیدی باز می‌شود و قطعا افراد گوناگون در این حوزه وارد می‌کنند. به هر حال، حوزه خودرو موضوع جذابی برای سرمایه‌گذاری است و معتقدم این جذابیت سبب می‌شود واردات از انحصار خودروسازان و قطعه‌سازان خارج شود.

### سخن پانی

خانه ملت باید با این هیات وارد شور شوند و نظرات هیات عالی نظارت بر مجمع نیز شنیده و لحاظ شود. درباره رفع ابهاماتی که شورای نگهبان به طرح اول مجلس یازدهم داشت، نمایندگان خانه ملت بدون مشورت طرح در مجلس بررسی کردند و رأی گذاشتند. این نماینده خانه ملت افزود: قرار است شورای مجلس شورای اسلامی، گفت‌وگو و ارزینی با هیات عالی نظارت مجمع داشته باشد و امیدواریم با رفع ابهامات، سرنجام طرح از سوی دولت ابلاغ شود.

به مجلس برگشت خورد. در نهایت هم باحذف این بند به‌عنوان یکی از شروط واردات خودرو، طرح مجدد برای شورای نگهبان ارسال شد. در ادامه سخنگوی شورای نگهبان با بیان اینکه ابهامات رفع شده، اعلام کرد از نظر شورای نگهبان طرح ایراد و ابهامی ندارد. اما سخنانی حاکی از مخالفت شورای عالی هیات نظارت مجمع تشخیص مصلحت نظام با اصل موضوع (واردات

سلوح گوناگونی از بسیار باکیفیت تا بسیار بی کیفیت با قیمت‌های متفاوت تولید قطعه یا هر محصول دیگری دارند. امروز بازار لوازم یدکی خودرو از قطعات به نسبت کم‌کیفیت چینی پر شده و در خودروهای داخلی استفاده می‌شود، چطور است که نمی‌توانیم قطعات خوب داخلی را

وارد بازارهای یدکی جهانی کنیم؟ مجلس در بازدهیایی

که از برخی واحدهای تولید قطعه داشت، کیفیت برخی از محصولات در سطح مطلوبی بود. قطعات باکیفیت تولید داخل، حتماً بازار خواهند داشت. معتمدفر فرصتی که مجلس شورای اسلامی برای واردات خودرو به وجود آورده، ابتدا ممکن است تمام سلیقه‌ها را تامین نکند اما ظرفیت خوبی در صادرات برای صنعتگران به‌ویژه قطعه‌سازان فراهم کرده است. یکی از ایراداتی که قطعه‌سازان همیشه داشته‌اند این بوده که خودروسازان با قطعه‌سازان خاصی قرارداد می‌بندند و بیشتر تامین قطعات موردنیاز خط تولید از سوی قطعه‌سازان خاص انجام می‌شود. اگر این سخن صحت داشته باشد، باید سایر قطعه‌سازان ظرفیت تولید را متمرکز بر صادرات کنند. به این ترتیب در قبال این ظرفیت داخلی، صادرات داشته و واردات خودرو را انجام دهند. در ادامه این قطعه‌سازان می‌توانند رقیب خودروسازان شوند و تکاپوی بیشتری برای افزایش تیراژ و ارتقای کیفی محصولات داشته باشند؛ بنابراین فرصت مغتنمی برای صنعت قطعه کشور خواهد بود. علاوه بر

اینکه در صادرات خودرو هم همچنان بازارهایی داریم. در عراق، افغانستان و… صادرات خودرو انجام می‌شود. سال‌هاست خودروهای ایرانی در این کشورها تردد دارند و می‌توانیم از ظرفیت بازار این کشورها هم برای افزایش صادرات قطعه بهره ببریم؛ بنابراین در حوزه خودرو هم می‌توانیم ظرفیت‌هایی را ایجاد کنیم. با نیازسنجی از بازار این کشورها می‌توان مدل‌های موردنظر را برای آنها تولید و تامین کنیم.

در حوزه واردات خودرو نباید نگاه فقط در حوزه تنظیم بازار باشد و اینکه خلأ عرضه و تقاضا پر شود. یکی از اهداف این موضوع بود که درست است. اما موضوع دیگر در نظر گرفتن سلیقه مردم بوده که به هر حال برخی به‌دنبال خرید خودرویی متفاوت از آنچه در داخل ساخته می‌شود، هستند. در این راستا می‌توان مردم را منع و مجبور کرد از محصولات داخلی استفاده کنند.

در بازار خودرو، تنوع سلیقه وجود دارد و باید به هر ترتیب این سلیقه‌ها پاسخ داده شود. موضوع دیگر هم مسئله ایجاد رقابت در بازار داخل است. خودروسازان داخل مانند سایر صنایع باید در بازار احساس رقابت

هنگام چاپ این گزارش، اخبار حکایت از برگشت مجدد طرح واردات خودرو به مجلس را دارد. در این باره فیروزی به گفت‌و گفت: سخنگوی شورای نگهبان اعلام کرده ابهامات و ایرادات رفع شده و قاعدتاً طرح باید ابلاغ می‌شد اما موضوع از سوی هیات عالی نظارت مجمع تشخیص مصلحت نظام با بیان اینکه ابهامات همچنان وجود دارد، دوباره به مجلس برگشته است. اعتقاد من، این تصور اشتباه است، زیرا در حال حاضر قطعات خودروهای داخلی از نوع چینی، بسیار بهتر است. شورای نگهبان نسبت به مصوبات مجلس، نمایندگان