

تحریم‌های ظالمانه و صنعت خودرو



امیرحسین کاکایی
عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت

بیش از دو سال است که از نقض برجام از سوی امریکای جنایتکار می‌گذرد. مذاکرات پسا برجام در صنعت خودرو زودتر از همه شروع شد. ایجاد شرکت ایکاپ از سوی ایران خودرو و شروع تولید پژو ۲۰۰۸ به فاصله کمتر از یک سال و برنامه ریزی برای تولید انبوه دو خودرو دیگر با بیش از ۶۰ درصد داخلی سازی و صادرات همزمان ۲۰ درصد تولید، یک دستاورد بزرگ بود. از آن مهم تر خود قرارداد بود که از سوی مدیران شجاع و کارآزموده منعقد شد.

به بهانه این قرارداد حدود ۲۰۰ میلیون یورو تجهیزات صنعتی وارد کشور شد (بعنوان سرمایه طرف خارجی) و در کنار آن مجوز ساخت خودروهای جدید روی پلتفرم یادشده (که در آن در حال بهره برداری از همان بندهای قرارداد هستند). البته بعد از آن هم سبتروتن مشابه همین اقدام را با سایپا کرد و همین حدود سرمایه هم آنها آوردند. پشت سر آن هم حداقل ۳ شرکت هیوندای، فولکس واگن و میتسوبیشی به طور مستقیم اقدام به شروع مذاکرات برای سرمایه گذاری برای تولید به عنوان پایگاه منطقه ای کردند.

رنو هم می خواست به طور مستقیم سرمایه گذاری کند. اگر همین برجام نصف نیمه هم ادامه می یافت، ما سال ۹۸ شاهد جهش تولید و عرضه بیش از ۵۰ مدل خودرو جدید به بازار ایران بودیم و سال ۹۹ را با جهش اساسی فناوری و صادرات آغاز می کردیم. سال ۱۴۰۰ هم طبق برنامه ها یک سال فوق العاده برای صنعت خودرو کشور می شد.

این اوضاع رویایی تنها بخشی از چیزی است که دولت قول آن را داده بود. او از نظر اقتصادی درست محاسبه کرده بود و قبول داده بود. اما به هر حال به قول موش سراسپیز در کارتون راتاتوی، آنچه قابل پیش بینی است، قابل پیش بینی نبودن آینده است. بله. ترامپی آمد و خودی هایی هم برای نشان دادن اقتدار، موشکی به هوا پرتاب کردند و خلاصه زمین و زمان دست به دست هم داد و برجام از سوی آن مرد دیوانه نما، پاره شد. حال بعد از دو سال، همان آدم که حقوق بین الملل را قبول ندارد، می خواهد از مکانیسم ماشه استفاده کند. جواش را در فضای حقوق بین الملل مشاهده کردیم. اما قبل از اینکه به خواهیم به اثرات اجرایی احتمالی مکانیسم ماشه برسیم، می خواهیم کمی به عقب برگردم تا ببینیم در چه وضعی هستیم. از حدود ۶ ماه قبل از اینکه وی برجام را پاره کند، مسئولان ما به استقبال رفتند و دلار گران شد؛ بعد هم خود تحریمی ها علیه صنعت خودرو کشور. خوب نتیجه واضح بود:

یک صنعت رو به نابودی و بازاری آشفته و سیاستمدارانی که فقط وعده وعید به خورد مردم می دهند و در نهایت مردمی که مات و مبهوت به عملکرد آنها نگاه می کنند و سرخورده از گرانی ها و کمبودها، آرام و متین به آینده میهم خود می اندیشند. آب که از سر گذشت چه یک وجب چه صد وجب. حالا ما در بزرگترین تحریم های تاریخ معاصر هستیم. البته عالمان سیاست (نه سیاستمداران) باید پیش بینی کنند چه می شود. معضل اصلی ما بعد از تحریم ها رفتار سیاست گذاران است که در هیاهو و جنجال به تکرار اشتباهات گذشته ادامه می دهند و در هر روز حرف جدیدی می زنند و از آن تصمیمات کلیدی که باید بگیرند و اجرا کنند، فرار می کنند. متأسفانه در سیاست گذاری صنعتی ما سیاست بر دوش اقتصاد سوار است. در حالی که در کشورهای پیشرفته، اقتصاد بر سیاست سوار است. همین آقای ترامپ را نگاه کنید که چگونه با زیر پا گذاشتن قوانین سیاسی، دنبال باور شدن اقتصاد کشورش است. فکر می کنم بیش از ۵ سال است که وزیر امور خارجه ما که خیلی هم زحمت می کشد، قرار است معاونت اقتصادی فعالی را در آن وزارتخانه راه بندازد. رئیس کل بانک مرکزی هم که خودرو سازان را یک بار اضافه برای خود و کشور می بیند. وزیر دارایی هم که مسئولانی را در گمرک نشانده است

که قطعه ساز و خودرو ساز را بسان قاچاقچیانی حرفه ای نگاه می کند. فعلا در اذهان سیاستمداران و دولتمردان فرض بر این است که خودرویی ها رانتخوارند، مگر عکس آن ثابت شود. در چنین شرایطی برای صنعت خودرو فرقی نمی کند که مکانیسم ماشه چیست و امریکا می تواند چه اقدامی علیه این صنعت انجام دهد. به اندازه کافی خودی ها می زنند. البته تا اینجا کار سربازان و افسران مبارز صنعت خودرو همچنان سنگر را حفظ کرده اند و با دشمن بیرونی و ستون پنجم می جنگند. بماند که از مردم هم فحش می خورند. اما همچنان به راهی که می روند، ایمان دارند و در حال مقاومت هستند و حتی بعضا بدون مهمات (بخوانید سرمایه) پیشرفت های کرده اند (تعمیق داخلی سازی و ارتقای خودروهای موجود و ارائه خودروهای جدید).

در هفته دفاع مقدس هستیم. یادمان نرود اگر در ۸ سال دفاع مقدس پیروز شدیم، حمایت همه جانبه مردم از جبهه و جنگ بود که به رزمندگان و افسران و البته سیاستمداران دلگرمی می داد. الان هم حواسمان باشد که سرانجام این ارتش صنعتی، با این همه نارضایتی مردم و سیاست گذاری های غلط، روزی خسته می شود و لشکر دشمن با تانک های واردات در این جنگ غلبه می کند. اما همان طور که اگر لشکر عراق آبادان و خرمشهر غلبه می کرد، به کبیر و صغیر رحم نمی کرد و به پیشروی خود در خاک مقدس ما تا خود تهران ادامه می داد، اگر لشکر واردات غلبه کند، فکر نکنید که فقط صنعت خودرو و نان خورهای آن نابود می شوند. اگر این صنعت به هر دلیلی ورشکسته شود، کل نظام اقتصادی کشور فرو می پاشد. علاوه بر اینکه شاید موقتا نرخ خودروها پایین بیاید اما با افزایش تقاضای ارز و کاهش تولید ملی، ارزش ریال با سرعت بیشتری سقوط خواهد کرد که در نهایت یعنی دوباره گران شدن همه چیز.

خودرو و قطعه

بررسی وضعیت صنعت خودرو به دنبال شرایط جدید برجام

«مدیریت» بیش از رفع تحریم کار ساز است



عکس: سمن

با خروج امریکا از برجام، همتایان خارجی یکی یکی بار سفر از ایران را بستند و رفته رفته، خودروسازان برای ادامه فعالیت با چالش هایی روبه رو شدند. اما با گذشت زمان و برنامه ریزی برای ادامه فعالیت، تولید نیز تا حدودی به وضعیت عادی برگشت. با این همه، همچنان کمبود عرضه و تولید خودروهای ناقص یکی از معضلات این صنعت است.

به گزارش **سمن** در تنگناهای سیاسی و اقتصادی صنعتگران همدل تر وارد مشارکت های داخلی شده و بیشتر داخلی سازی قطعات خودرو در این دوره ها انجام می شود؛ بنابراین به نظر می رسد بیش از تحریم این مدیریت باشد که در رونق یا عقب ماندگی صنعت نقش داشته باشد.

حسن کریمی سنجری از کارشناسان حوزه خودرو در گفت و گو با قدس آنلاین به این پرسش که «عامل اصلی وضعیت فعلی صنعت خودرو تحریم است یا مدیریت» توضیح داده که در ادامه مشروح آن را می خوانید.

● **به نظر شما آیا شرکت های خودروساز داخلی، برنامه و اراده ای برای اصلاحات و بهبود دارند؟ اگر پاسخ مثبت است راهکار آنها چیست؟**

این شرکت ها با مدیریت دولت اداره می شوند و با وجود اینکه دولت مدعی است سهمی کمتر از ۲۰ درصد در این شرکت ها دارد اما اغلب اعضای هیات مدیره و همین طور مدیرعامل این شرکت ها را باید از دولت تعیین می کند. اینکه چرا این امر رخ داده نیاز به زمان دیگری دارد. اما می خواهم بگویم دولت همه کاره این شرکت هاست. بنابراین هرگونه اصلاحی که مدنظر شما یا جامعه است را باید از دولت انتظار داشته باشیم. البته اصلاح در این شرکت ها به تنهایی نمی تواند خودروسازی کشور را به ساحل امن هدایت کند. اصولا تولید رقابتی در کشور نیازمند ایجاد یک فضای کسب و کار مناسب است. فضایی که در آن، ساختار بانک، سیاست گذاری ارزی و پولی و در یک کلام مسیر توسعه اقتصادی کشور کاملا مشخص باشد.

● **ما هنوز تکلیف بسیاری از مقولات اساسی مانند دستیابی به توسعه یا جذب شریک بین المللی یا جهاد خودکفایی را نمی دانیم و این شرایط است که برای ما تکلیف سازی می کند. معتقدم اگر می خواهیم خودروسازی تکلیفش روشن شود، حاکمیت باید مشخص کند آیا خودروسازی برای کشور مهم است یا خیر؟**

وقتی صحبت از اهمیت خودروسازی در سطح حاکمیت می کنم، منظرم این است که ساختار حکمرانی در جمهوری اسلامی به نحوی است که برای حمایت پایدار از یک استراتژی، حمایت دولتی به تنهایی مؤثر نیست. یکی از دلایلی که صنعت موشکی کشور توانسته به موفقیت های نسبی دست پیدا کند، برخورداری از حمایتی در سطح حاکمیت است. بنابراین اگر فکر می کنیم خودروسازی می تواند برای کشور ارزش های هم تراز صنعت موشکی داشته باشد، باید از یک راهبرد توسعه کلان حاکمیتی برخوردار شود. مهم ترین اصلاح همین است. البته این را به این دلیل می گویم، چون با مختصات جمهوری اسلامی سازگار است.

به عقیده من هر برنامه ای که برای توسعه در این کشور طرح ریزی می شود باید با مختصات سیاسی و اقتصادی جمهوری اسلامی سازگار باشد؛ در غیر این صورت منجر به توفیق نخواهد شد. بنابراین مهم ترین اصلاح در خودروسازی کشور این است که حاکمیت باید تکلیف خود را با این صنعت مشخص کند در غیر این صورت، این شرکت ها در هر دولتی مثل گوشت قربانی بین گروه های گوناگون سیاسی دست به دست می شوند و در هر دوره نیز به عنوان ابزار قدرت مالی و بز سیاسی از آنها استفاده می شود.

معمولا هم اقدامات اساسی هر دوره مدیریتی از سوی مدیر بعدی یا رد می شود یا دنبال نمی شود. یک مدیر دنبال پلتفرم می رود یکی دنبال گسترش سایت های خارجی و دیگری راه توسعه را در افزایش سطح مشارکت و واردات می بیند و نهایت این مردمند که همواره از نتایج این تصمیمات بی بهره هستند.

به اعتقاد من، مسیر توسعه در خودروسازی کدام روشن است. در ۵۰ سال گذشته در جهان هدف خودروسازی از دو راه بیشتر دنبال نشده یا جذب سرمایه و دانش فنی در قبال واگذاری ظرفیت بازار و نهادهای تولید ارزان که در واقع این مسیر راحت ترین روش توسعه است چین و ترکیه از جمله کشورهایی هستند که این مسیر را دنبال کردند.

دومین روش استفاده از ظرفیت های داخلی، مهندسی معکوس و بازاریابی است. دستیابی به توسعه از این طریق با ریاضت همراه است. مالزی

حسن کریمی سنجری

قراردادهای خودرویی باید به ایجاد شرکت های تولید قطعات اصلی خودرو بینجامد؛ یعنی اگر می خواهیم با پژو قرارداد ببندیم این شرکت باید در کشور کارخانه موتور سازی و گیربکس سازی تاسیس و مرکز طراحی موتور و گیربکس ایجاد کند. قرار نیست تا ابد خودروهای طراحی شده پژویی ها را تولید کنیم

درست آن است که تا می توان باید شرایط را برای تولید و عرضه خودرو تسهیل و از سوی دیگر، شرایط ایجاد تقاضاهای خرید خودرو به سبب سود را سخت کرد.

روش جدید پیش فروش خودرو یعنی قرعه کشی، اتفاقا باعث شد تقاضاهای بیشتری برای بهره مندی از سود یا یارانه در نظر گرفته شده برای خودرو به منضم ظهور برسد. ۶ میلیون تقاضا برای فقط ۲۵ هزار خودرو، سرخوردگی مردم پس از قرعه کشی مهم ترین نتیجه این روش بود. البته نیازمند واقعی و غیرواقعی قرعه کشی، اتفاقا باعث شد تقاضاهای بیشتری برای بهره مندی از سود یا یارانه در نظر گرفته شده برای خودرو به منضم ظهور برسد. ۶ میلیون تقاضا برای فقط ۲۵ هزار خودرو، سرخوردگی مردم پس از قرعه کشی مهم ترین نتیجه این روش بود. البته نیازمند واقعی و غیرواقعی خیلی مهم نیست، آنچه اهمیت داشت آن است که این روش نتوانست توزیع عادلانه مورد نظر سیاست گذار خودرو را دنبال کند و از سویی هم نتوانست بازار خودرو را آرام تر از قبل کند.

● **در دوره برجام شرایط خودرو و سرمایه های در داخل ایران آمد اما پس از خروج امریکا از برجام همه سرمایه گذاران کشور را ترک کردند و هزینه هایی به ما تحمیل شد. در موضوع خودرو هم به همین شکل است؛ در اینکه اقتصادها به یکدیگر وابسته و در هم تنیده هستند، تردیدی نیست اما پرسش این است باید چگونه عمل کنیم تا سرمایه گذاران خارجی نتوانند به راحتی کشور را ترک کنند؟**

این وضعیت برای روسیه هم رخ داد. شرکت های خارجی که در آنجا سرمایه گذاری کرده بودند، وقتی در ژوئیه ۲۰۱۴ روسیه از سوی اروپایی ها تحریم شد؛ به دلیل سرمایه های زیادی که در این کشور داشته، حاضر به ترک روسیه نشدند، هر چند در مقطعی به دلیل تورم این کشور، خطوط تولید خود را در روسیه تعطیل کردند اما روسیه را ترک نکردند و با وجود ادامه تحریم ها کم کم شروع به تولید کردند. ما اینجا با شرکت پژو قرارداد بستیم اما یک ریال آورده به کشور نداشت.

قراردادی هم که قرار بود به حضور مستقیم رنو در کشور بینجامد، به دلایلی که روشن است، محقق نشد. برای همین پیش از شروع تحریم پژویی ها ایران را ترک کردند.

اینجا هم باز ردپای دولت وجود دارد، در واقع دولت دنبال تولید خودرو است اما دنبال این نیست که این خودرو با چه هزینه ای تولید شود، مسائل اقتصادی در مدیریت های دولتی مفهومی ندارد، شرکت ها سرتپا می مانند، چون دولت می خواهد و هزینه اش را می پردازد، البته از جیب مردم.

فکر می کنید این پول هایی که با عنوان وام به خودروسازها می دهند از کجا تامین می شود؟ از خزانه و به عبارت بهتر از جیب مردم و مردم هم به شکل تورم باید تاوان این پرداخت را بدهند. یعنی درست است که ۲۵ هزار نفر خودرو به نرخ یارانه ای می گیرند اما همه مردم باید از طریق افزایش تورم عمومی کشور زیان دولت در پرداخت این یارانه را بپردازند. بنابراین این قراردادها تا زمانی که منجر به ورود سرمایه و افزایش ریسک طرف خارجی نشود باعث ماندگاری سرمایه گذار نمی شود. موضوع بعدی اینکه قراردادها باید به ایجاد شرکت های تولید قطعات اصلی خودرو بینجامد؛

گروه صنعت
editor@smtnews.ir



آنهايي که پول هاي بادآوردهاي را با بخل و بخشش ارز ۴۲۰۰ تومانی به دست آورده اند ممکن است بخواهند با واردات کامیون یا هر خودرو دسته دوم

دیگری که به لحاظ تحریم واردات آنها ممنوعیتی ندارد، بخشی از این ارزها را وارد کشور کنند



بی تفاوتی خودروساز به سودآوری فضایی را ایجاد کرده که باعث شده قطعه سازها سودآوری خود را از مسیری جز تولید رقابتی دنبال کنند