

صنعت خودرو و مشکلاتش

"بازار ۶ میلیاردی به جای ۷۰ میلیونی!"

گفت‌وگوی «اقتصاد ایران» با آقای سعید موحدی، معاون اقتصادی شرکت عصر بهمن

اقتصاد ایران: آقای موحدی!

وضعیت صنایع کشور را - به خصوص صنعت خودرو - چطور ارزیابی می‌کنید؟
به طور کلی، وضعیت صنعت در ایران مطلوب نیست. گروه بهمن به عنوان یک هلدینگ، با مسایل زیادی در درون و بیرون اقتصاد مواجه است. وقتی مشکلات، درون سازمانی باشند، حل شلنی‌اند، اما وقتی برون سازمانی می‌شوند،



دیگر به راحتی حل نمی‌شوند. در حال حاضر، ما سازوکار حمایتی از بخش صنعت نداریم؛ به ویژه آن که کشور ما در شرایط بحرانی به سر می‌برد و تحریم‌ها به اوج رسیده‌اند. این شرایط سبب شده‌اند که بخش بیرونی بنگاه‌ها با مخاطرات جدی مواجه شوند. مثلاً در حال حاضر، انتقال ارز و گشایش اعتبار به سختی صورت می‌گیرد. البته اگر چه تحریم، کارها را به صورت کامل متوقف نمی‌کند، اما به دلیل گران‌تر کردن قیمت کالاها، توجیه اقتصادی را از فعالیت‌های تولیدی می‌گیرد. حال اگر در داخل سیستم هم با فشارهایی روبه‌رو باشیم، وضعیت سخت‌تر خواهد بود. الان سیاست‌های بانکی و ارزی در بسیاری از صنایع تهدید آمیز عمل می‌کنند.

صنعت، موتور محرک اقتصاد است و خودرو یکی از صنایع مهم کشور محسوب می‌شود. زنجیره اشتغالزایی حاصل از این صنعت، گواهی این مطلب است. در کشورهای پیشرفته به ازای هر هزار نفر، ۸۰۰ تا ۹۰۰ خودرو وجود دارد که این رقم در ایران در حدود ۱۵۰ دستگاه است. تجربه کشورهای توسعه یافته نشان می‌دهد که ما در ابتدای مسیری هستیم که آنها تجربه کرده‌اند. در حال حاضر، درصد قابل توجهی از ناوگان حمل و نقل کشور فرسوده است که این امر، هم مصرف سوخت را بالا می‌برد و هم محیط زیست را آلوده می‌کند. نو سازی این ناوگان، یک فرصت طلایی برای صنعت خودرو محسوب می‌شود. البته در کنار فرصت‌های صنعت خودرو، تهدیدهایی هم وجود دارند. تولید با تیراژ زیر یک میلیون، عملاً غیراقتصادی است. با این حال، بسیاری از کارخانه‌های ایرانی کمتر از این تیراژ تولید می‌کنند. در عین حال، به دلیل عدم برخورداری از دانش تولید و طراحی خودرو، هنوز یک وابستگی استراتژیک به دنیای

خارج داریم. البته نمی‌خواهم مسأله خودکفایی را مطرح کنم و معتقدم هر جایی که مزیت رقابتی در آن حاکم باشد، باید به آن سمت حرکت کرد. بررسی‌ها نشان داده‌اند عموم دهک‌های درآمدی در ایران به خرید خودروهای ارزان قیمت تمایل دارند که این مسأله تهدیدی برای سازندگان خودروهای لوکس و گران محسوب می‌شود.

نکته دیگر آن است که طبق برنامه ریزی‌های صورت گرفته، باید در افق ۱۴۰۴ حدود ۳ میلیون خودرو تولید و بخش عمده‌ای از آن صادر شود. صنعت خودرو، یک صنعت پیشرو در طراحی و استقرار نظام‌های نوین مدیریتی است و در عین حال، همواره نیازمند حمایت دولتی از طریق وضع تعرفه‌ها بوده است. شاید بسیاری بر این عقیده باشند که دولت با وضع تعرفه، یک نوع حمایت مصنوعی از خودرو سازان انجام می‌دهد، اما در این رابطه باید چند مسأله را در نظر داشت. در دنیا نرخ تورم زیر ۵ درصد است، اما ایران به طور متوسط با تورم ۲۰ تا ۲۵ درصدی در سنوات گذشته مواجه بوده است. یعنی تولید کننده ایرانی سالی ۱۵ درصد از تولید کننده خارجی عقب است. از سوی دیگر، نرخ هزینه‌های مؤثر مالی در ایران حدود ۲۵ درصد بوده که در جهان کمتر از ۵ درصد است. در اینجا هم ما ۲۰ درصد از خودرو ساز خارجی عقب هستیم. حال اگر بین این ۳۵ درصد (۱۵ درصد ناشی از تورم و ۲۰ درصد به دلیل هزینه‌های مالی) و نرخ تعرفه، تناظری برقرار کنید، خواهید دید که تولید کننده ایرانی چندان هم منتفع نمی‌شود. مضاف بر این که عمده تعرفه دریافتی توسط دولت جذب می‌شود، نه خودرو ساز داخلی.

اقتصاد ایران: چرا بحث تحقیق و توسعه (R&D) در صنایع کشور و بالاخص صنعت خودرو چندان رواج نیافته است؟

تحقیق و توسعه در صنعت خودرو مستلزم سرمایه گذاری بسیار سنگینی است و اساساً به همین دلیل است که بحث مقیاس اقتصادی یا ارفاق‌ها مطرح می‌شود. صنعت خودرو تا به حال نیازی به R&D احساس نکرده است. با این وجود، خودرو سازان - علی‌الخصوص ایران خودرو و سایپا

- نزدیک به ۱۰ سال است که در این زمینه فعالیت می‌کنند. در خصوص ماحصل تلاش آنها نمی‌توان به صورت قطعی اظهار نظر کرد، ولی به عقیده من نتیجه کارهای صورت گرفته قابل قبول بوده است، چرا که حداقل، این شجاعت را داشته‌اند که به سمت تولید قطعاتی مثل موتور حرکت کنند. اگر خودرو سازان مطرح جهان را با هم مقایسه کنیم، شاید از بُعد سخت افزاری تفاوت معنا داری با یکدیگر نداشته باشند، ولی نکته کلیدی، بحث طراحی است. همین موضوع سبب شده تولید کنندگان مطرح، دانشی را داشته باشند که بر مبنای آن استاندارد سازی کنند. فرق ما با کشوری مثل کره - که همزمان با ایران توسعه صنعت خودرو را آغاز کرده - در همین قضیه است. کره‌ای‌ها روی تحقیق و توسعه و مهندسی معکوس سرمایه گذاری کرده‌اند و این اقدام آنها باعث شده از ما جلوتر باشند. امروز ما اول راهی هستیم که کره پشت سر گذاشته و من یقین دارم، در یک افق ۱۰ تا ۱۵ ساله، تقریباً به مؤلفه‌های یک صنعت خودروی نسبتاً حرفه‌ای دست خواهیم یافت.

اما در خصوص این که چرا سرمایه گذاری کافی در صنعت خودرو انجام نشده، در درجه اول می‌توان به فرهنگ صنعتی کشور اشاره کرد که چندان تحقیق و پژوهش در آن جایی ندارد. عامل دیگر، دغدغه‌های صنعتگران در زمینه‌هایی مانند جریان تولید، مدیریت نقدینگی و پاسخگویی به نهادهای مختلف است که این مشکلات، عملاً فرصت تفکر و برنامه ریزی را از تولید کنندگان می‌گیرند. اگر شما روند و چگونگی رشد کشورهایی چون ژاپن، چین، هند و کره را نگاه کنید، متوجه می‌شوید که دولت‌های این کشورها، کمک‌های شایانی را در بخش تحقیق و توسعه انجام داده‌اند.

لازم به ذکر است که در پارادایم‌های جدید، شرایط به کلی متفاوت است. مثلاً مؤلفه‌های سازمان تجارت جهانی - که کشورمان دیر یا زود باید به آن ملحق شود - به گونه‌ای است که یک دو گانه فرصت و تهدید را پیش روی صنعتگران قرار می‌دهد. در این حالت، دیگر بازار ما یک بازار ۷۰ میلیونی نبوده، بلکه یک بازار ۶ میلیاردی خواهد بود و رقبای ما ۴ یا ۵ خودرو ساز نیستند، بلکه ممکن است ۵۰ خودرو ساز مهم باشند. مطمئن باشید در این زمان، باز هم فرصت‌ها بر تهدیدها می‌چربند و منافع صنعت خودرو کماکان حفظ خواهند شد.

اقتصاد ایران: در حال حاضر، میانگین هزینه تولید برای شرکت‌های خودرو ساز بزرگ کشور نظیر سایپا، ایران خودرو و گروه بهمن چقدر برآورد می‌شود؟

تقریباً ۸۰ درصد از هزینه‌های تولید در صنعت خودرو به مواد اولیه و قطعات منفصله (CKD) اختصاص دارد و متوسط هزینه‌های دستمزد و سربار در کل این صنعت، حدود ۵ درصد است. بنابراین هزینه قطعات اهمیت زیادی

تولید و تکنولوژی در صنعت مس

طلای سرخ

دارد. حال شاید این سؤال پیش بیاید که چرا هزینه تمام شده در صنعت خودرو این قدر بالا است؟ واقعیت مسلم این است که اصل سود و ارزش افزوده، مربوط به بخشی است که یک ذهنیت به عینیت تبدیل می‌شود و آن هم در هر صنعت، مربوط به بخش طراحی است.

در حال حاضر، بخش عمده بهای تمام شده، مربوط به بخش طراحی (تبدیل دانش به محصول) است. بخش دوم، به تیراژ اندک تولید و سرشکن شده هزینه کل به تعداد کمتری محصول مرتبط است. بهره‌وری پایین در حوزه‌های نیروی کار و مدیریت، عامل دیگری است که بار هزینه‌های تولید را زیاد می‌کند. همچنین نرخ تورم و هزینه‌های مالی، سال به سال بر قیمت تمام شده محصولات می‌افزایند. طبیعتاً در چنین شرایطی، اهدافمان باید متناسب با توانمندی‌هایمان باشند. ما نمی‌توانیم به فکر صادرات باشیم، ولی جامعه تولید کننده محلی را بر تن صنعتگرانمان بپوشانیم. برای این که صادرات داشته باشیم، باید مؤلفه‌های صنعتمان مشابه کشورهای چون برزیل، ترکیه و حتی روسیه باشند. یعنی همه شرایط، رقابتی شده و تمام موانع از مقابل صنعتگران برداشته شوند. در این صورت، تولید کنندگان مجبورند قیمت‌هایشان را رقابتی کنند.

اقتصاد ایران: تأثیر هدفمند سازی یارانه‌ها بر بازار خودرو چگونه خواهد بود؟

تبعات هدفمندی یارانه‌ها بر صنعت خودرو از دو بُعد مستقیم و غیرمستقیم قابل بررسی هستند. اثرات مستقیم هدفمندی بر این صنعت زیاد نیستند، چرا که هزینه‌های انرژی در بخش خودرو نقش چندانی ندارند. نکته حایز اهمیت، اثرات غیرمستقیم هدفمند کردن یارانه‌ها بر این صنعت است. همان طور که می‌دانید پایه بدنه خودروها، مبتنی بر فولاد بوده و صنعت فولاد به شدت انرژی‌بر است. بنابراین با اصلاح قیمت حامل‌های انرژی، هزینه مواد اولیه و قطعات صنعت خودرو بالاتر خواهد رفت. پیش‌بینی من این است که چند ماه بعد از جهش قیمتی ابتدای هدفمندی، دچار رکود توری خواهیم شد؛ یعنی تقاضا برای کالاها به دلیل رشد قیمت‌ها کاهش خواهد یافت. در این حالت، صنعتگر یا باید متحمل زیان شود و یا بر قیمت‌های قبلی خود پافشاری کند. من فکر می‌کنم بین ۶ تا ۹ ماه زمان خواهد برد که سطح قیمت‌ها با سطح تقاضا هماهنگ شده و بعد از آن، رشد اقتصادی را مجدداً تجربه کنیم. در این سناریو، تولید کنندگانی که خودروی ارزان می‌سازند، ممکن است در گام‌های اول هدفمندی با آفت تقاضا و فروش مواجه شوند، اما این اتفاق، شاید در مورد خودروهای لوکس نیفتد.

اقتصاد ایران: متشکریم.

پتانسیل‌های کشورمان به مراتب بیشتر از اقدامات صورت گرفته در صنایع مس می‌باشند.

ایران که به نیمه نخست امسال مربوط است، کل استخراج مس در این مدت ۴۹ میلیون و ۹۶۲ هزار و ۳۰۹ تن بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۹ درصد رشد داشته است. از سوی دیگر، سنگ سولفیدی با تولیدی به میزان ۱۸ میلیون و ۹۵۵ هزار و ۸۳۲ تن، رشد ۷ درصدی را نسبت به نیمه اول پارسال تجربه کرده است. علاوه بر این، میزان کنسانتره، آند و کاتد تولیدی در ۶ ماهه



اظهارات مسئولان اجرایی کشور و همچنین تحولات اخیر از افزایش تلاش دولت برای گسترش صنعت مس حکایت می‌کنند. افتتاح معدن مس دره‌زار کرمان با ذخیره یکصد میلیون تنی که در خرداد امسال صورت گرفت، نقطه آغاز این تلاش‌ها در سال ۸۹ به حساب می‌آید. همچنین سه معدن جدید شامل چاه فیروزه، چاه مسی و ایجو با مجموع ذخایر ۱۵۰

میلیون تن و عیار بیش از ۰/۴ درصد در ۱۳ مهر ماه افتتاح شده‌اند و در عین حال، راه‌اندازی دو معدن دیگر در نیمه دوم امسال در دستور کار قرار دارد.

علی‌اکبر محرابیان، وزیر صنایع و معادن، در این زمینه تأکید کرده تا ۳۶ ماه آینده، ظرفیت تولید مس کاتدی از ۲۱۰ هزار به ۲۵۰ هزار تن خواهد رسید. در همین رابطه و به گفته مدیر عامل شرکت ملی صنایع مس ایران، هم‌اکنون ۲۴ نقطه در حال اکتشاف هستند که تا پایان سال به ۶۵ نقطه افزایش می‌یابند. اردشیر سعده‌محمدی با اشاره به این که در حال حاضر ۴ هزار میلیارد تومان پروژه در بخش‌های مختلف صنعت مس در دست اجرا قرار دارد، خاطر نشان کرده، با برنامه ریزی‌ها و پروژه‌های تعریف شده در این صنعت، ظرف ۴ سال آینده، ایران با تولید ۳/۵ درصد مس دنیا، به دهمین تولید کننده این فلز در جهان تبدیل خواهد شد.

مجموعه این تحولات و اظهارات، برنامه ریزی گسترده دولت را برای بهره‌برداری بیشتر از معادن نشان می‌دهد؛ معادنی که به دلیل قدمت بهره‌برداری از آنها، عیارشان به زحمت به ۰/۴ درصد می‌رسد.

اوضاع و احوال مس

در حال حاضر، ایران حدود ۲/۲ میلیارد تن از ذخایر مس دنیا را در اختیار داشته و هفدهمین تولید کننده این فلز محسوب می‌شود. معادن سرچشمه و میدوک در استان کرمان و معدن سونگون در استان آذربایجان شرقی، عمده‌ترین ذخایر مس ایران را در خود جای داده‌اند و عمده مس تولیدی کشور از دل همین معادن بیرون می‌آید. بر اساس آخرین آمار منتشر شده توسط شرکت ملی صنایع مس

نخست امسال به ترتیب حدود ۴۵۱/۷، ۱۴۱/۷ و ۱۱۰/۲ هزار تن بوده است. از دیگر محصولات مسی می‌توان به مفتول و بیلت و اسلب (شمش) اشاره کرد. در سال ۸۸ رقمی معادل ۶۴ هزار و ۱۵۰ تن مفتول تولید شده که این میزان در ۵ ماهه آغازین امسال ۱۹ هزار و ۱۴۰ تن اعلام شده است. در عین حال، میزان بیلت و اسلب تولیدی در سال ۸۸ و نیمه اول ۸۹ صفر بوده که حکایت از توقف تولید این محصول دارد. بررسی‌ها نشان می‌دهند که آخرین شمش‌های تولیدی مس مربوط به سال ۸۷ و با رقمی معادل ۵۷۳ تن بوده که البته در همان سال هم نسبت به سال ۸۶، با ۸۳ درصد کاهش رویه‌رو شده است. کاهش قیمت و نبود تقاضا برای شمش مس از اصلی‌ترین دلایل این رخداد بوده‌اند.

از سوی دیگر، شرکت ملی صنایع مس ایران به عنوان متولی کلیه فعالیت‌های صنعت مس، ۹۴۷ میلیون و ۹۰۰ هزار دلار انواع محصولات مسی و جانبی را صادر کرده که این رقم، رشد ۸۳ درصدی را نسبت به سال ۸۷ نشان می‌دهد. مس کاتدی، عمده‌ترین محصول صادراتی این شرکت بوده است. همچنین میزان فروش داخلی محصولات مس در سال گذشته بیش از ۷ هزار و ۳۷۰ میلیارد ریال بوده که از ۱۲ درصد رشد نسبت به سال قبل آن حکایت می‌کند.

اقتصادی‌تر و تمیزتر

با وجود آن که دستاوردهای اخیر صنعت مس و پیشرفت‌های انجام گرفته بسیار مطلوب‌اند، اما نباید موضوع مدیریت ذخایر و بهره‌برداری صحیح از آنها را از یاد برد. مقایسه استخراج سالانه معادن مس (حدود ۹۵ میلیون تن) و کل ذخایر قطعی و احتمالی (حدود ۲/۲ میلیارد تن)