

نظام بانکی می تواند پشتیبان توسعه صنعت خودروسازی باشد

اشاره:

صنعت خودرو از صنایع عمده و بزرگ در جهان محسوب می شود که میلیاردها دلار سرمایه گذاری را جذب و میلیون ها نفر را به اشتغال فراخوانده است. در همین حال با پیشرفت علوم و فناوری. نوآوری ها و ابتکارات. تنوع سلیقه مشتریان مختلف در بازارهای گوناگون و... رقابت فشرده ای در این صنعت وجود دارد. این رقابت فشرده در دهه ۱۹۹۰ سبب شد که چندین شرکت بزرگ خودروسازی جهان برای تقسیم بازارها میان خود. کسب سهم بیشتر و... در یکدیگر ادغام شوند. در ایران نیز صنعت خودرو نزدیک به نیم قرن سابقه فعالیت دارد. اما هنوز جایگاهی در بازارهای جهانی و منطقه ای کسب نکرده و حتی در تأمین نیاز بازار داخلی نیز به حد خودکفایی نرسیده. این در حالی است که تمایل به استفاده از خودروهای ساخته شده وارداتی به ویژه از کشورهای اروپایی و شرق آسیا در میان مشتریان وجود دارد.

با این وجود صنعت خودرو ایران در چند سال اخیر توسعه درخور توجهی داشته و بخش اعظم نیازهای بازار داخلی را تأمین و در بازارهای منطقه برای صدور حضور یافته است. این پیشرفت ها برای اقتصاد ایران درخور توجه است و در این مقاله به بررسی این روند می پردازیم.

| | | |
|---|---|--|
| بر اساس برآورد وزارت صنایع و معادن. میزان تقاضا برای تولیدات مختلف صنعت خودرو تا سال ۱۳۸۲ به ۴۸۶۳۳۰ دستگاه می رسد که شامل انواع خودرو مانند اتوبوس. مینی بوس. کامیون. سواری. وانت. وانت دودیفرانسیل و ون می باشد. | سال ۱۳۷۸ (پایان دومین برنامه پنج ساله توسعه اقتصادی کشور) به ۳۳۳۱۰۰ دستگاه در سال ۱۳۷۹ و سپس به ۳۷۵۳۰۰ دستگاه در سال ۱۳۸۰ افزایش یافته و در سال جاری نیز به ۴۲۹۱۷۰ دستگاه می رسد. | سال آینده افزایش می یابد. در حالی که ظرفیت اسمی آن ۶۵۰۰ دستگاه در سال است. |
| برآورد تقاضای صنعت خودرو نشان می دهد که مجموع تقاضا برای تولیدات آن از ۲۹۲۴۸۰ دستگاه در | بر اساس این برآورد. تقاضا برای اتوبوس از ۶۳۰۰ دستگاه در سال گذشته به ۷۰۰۰ دستگاه در سال جاری و سپس به ۷۷۰۰ دستگاه در | تقاضا برای مینی بوس از ۴۵۰۰ دستگاه در سال گذشته به ۵۲۰۰ دستگاه در سال جاری و ۶۰۰۰ دستگاه در سال آینده افزایش خواهد یافت. اما ظرفیت اسمی تولید آن سالانه ۱۰۵۰۰ دستگاه برآورد شده است. |

در زمینه کامیون، میزان تقاضا از ۹۸۰۰ دستگاه در سال ۱۳۸۰ به ۱۱۲۷۰ دستگاه در سال جاری و ۱۲۹۶۰ دستگاه در سال آینده افزایش می‌یابد. اما ظرفیت اسمی تولید آن ۳۳۰۰۰ دستگاه در سال برآورد می‌شود.

تولید انواع خودرو سواری بر اساس این برآورد در سال جاری با تقاضای ۳۲۰ هزار دستگاه و در سال آینده با ۳۶۸ هزار دستگاه مواجه خواهد شد. در حالی که سال گذشته میزان تقاضای آن ۲۸۰ هزار دستگاه برآورد شده و ظرفیت اسمی تولید آن ۱۸۸ هزار دستگاه اعلام شده است.

در زمینه میزان تقاضا برای وانت، برآورد وزارت صنایع و معادن حاکی است که از ۵۷۰۰۰ دستگاه در سال گذشته به ۶۵۰۰۰ دستگاه در سال جاری و ۷۴۰۰۰ دستگاه در سال آینده افزایش خواهد داشت. اما ظرفیت تولید آن ۵۵۰۰۰ دستگاه در سال است.

این برآورد نشان می‌دهد که تقاضا برای وانت دودیفرانسیل از ۱۱۵۰۰ دستگاه در سال گذشته به ۱۳۰۰۰ دستگاه در سال جاری و سپس به ۱۵۰۰۰ دستگاه در سال آینده می‌رسد. حال آن که ظرفیت اسمی تولید آن ۱۴۰۰۰ دستگاه در سال برآورد می‌شود.

وزارت صنایع و معادن میزان تقاضا برای ون در سال جاری را ۷۷۰۰ دستگاه و در سال آینده

۹۶۰۰ دستگاه برآورد کرده که نسبت به سطح تقاضای سال گذشته به میزان ۶۲۰۰ دستگاه افزایش دارد. اما از ظرفیت اسمی تولید آن به میزان سالانه ۱۰ هزار دستگاه کمتر است.

بررسی و مقایسه ارقام مذکور نشان می‌دهد در برخی زمینه‌ها در حال حاضر مزاد ظرفیت اسمی نسبت به برآورد تقاضای داخلی وجود دارد که می‌بایست بازاریابی برای صدور آن جهت بهره‌گیری از ظرفیت موجود صورت پذیرد، اما در برخی تولیدات کسری ظرفیت اسمی نسبت به تقاضا مشاهده می‌شود که می‌تواند از طریق سرمایه‌گذاری برای توسعه ظرفیت تولید داخلی یا واردات تأمین گردد تا از افزایش غیرمعمول قیمت خودروها در بازار داخلی بر اثر کمبود عرضه جلوگیری شود.

آمارهای یادشده حکایت از آن دارد که در زمینه ظرفیت اسمی تولید اتوبوس، سواری و وانت میزان تقاضا بیش از ظرفیت اسمی است. به ویژه در زمینه خودروهای سواری این تفاوت بسیار چشمگیر است. اما در زمینه مینی‌بوس، کامیون، وانت دودیفرانسیل (در سال آینده) و ون مزاد ظرفیت اسمی نسبت به تقاضای بازار داخلی مشاهده می‌شود. برای بهره‌گیری از ظرفیت اسمی کارخانه‌های تولید این گونه خودروها بازاریابی صادراتی الزامی است.

نگاهی به آمار عملکرد بخش تولید در صنایع خودروسازی نشان می‌دهد که در فاصله سال‌های ۸۰-۱۳۷۶ در زمینه برخی انواع خودرو، میزان تولید بیش از ظرفیت اسمی بوده است. آمار متشره از سوی دفتر صنایع ماشین‌سازی و نیرومحرکه وزارت صنایع و معادن حاکی است. در حالی که ظرفیت اسمی صنعت خودروسازی ۳۰۷۵۰۰ دستگاه در سال است که از رقم ۳۱۷۰۰۰ دستگاه اعلام شده از سوی وزارت صنایع و معادن کمتر است. میزان تولید در سال گذشته به ۳۷۹۳۶۷ دستگاه رسید که از ظرفیت اسمی صنعت ۲۴/۳ درصد بیشتر است.

تولید انواع خودرو از ۱۷۴۰۷۱ دستگاه در سال ۱۳۷۶ به ۲۰۶۶۹۸ دستگاه در سال ۱۳۷۷ و سپس به ۲۴۰۱۵۰ دستگاه در سال ۱۳۷۹ افزایش یافت. تولید سال گذشته انواع خودرو در ایران نسبت به سال ۱۳۷۹ حدود ۳۳/۵ درصد بیشتر بود.

این آمار نشان می‌دهد که از ابتدای فعالیت صنعت خودرو در ایران تا پایان سال گذشته در مجموع ۴ میلیون و ۷۰۳ هزار و ۷۷ دستگاه خودرو در کشور تولید شده است.

در حال حاضر بخش اعظم ظرفیت صنایع خودروسازی کشور (بیش از ۶۰ درصد) به تولید انواع خودروی سواری اختصاص دارد و بیشترین کمبود عرضه نیز (حدود ۳۳

درصد، ظرفیت اسمی نسبت به میزان برآورد تقاضا در سال (۱۳۸۰) در همین بخش مشاهده می‌شود.

شرکت‌های ایران خودرو، پارس خودرو، سایپا، کرمان خودرو، کیش خودرو و گروه بهمن از سازندگان خودروهای سواری می‌باشند. ایران خودرو در سال گذشته ۱۲۸۴۶۷ دستگاه سواری پیکان، ۲۳۲۶۹ دستگاه پژو ۴۰۵، ۲۹۵۰۱ دستگاه پژو آردی، ۷۸۴۳ دستگاه پژو پارس، ۱۱۷ دستگاه پژو استیشن و ۱۳۴۵ دستگاه سمند (خودروی ملی) تولید کرد که در مجموع ۱۹۰۵۴۲ دستگاه خودروی سواری تولید داشت.

پارس خودرو نیز ۱۰۵۷۶ دستگاه سپند، ۱۴۱۲ دستگاه مونتاژ نسیم و صبا (پراید) و ۲۰۸ دستگاه ماکیما تولید کرد که مجموع تولید آن ۱۲۱۹۶ دستگاه رسید.

سایپا در سال گذشته ۸۱۹۲۹ دستگاه نسیم و صبا (پراید) و ۳۳۷۰ دستگاه زانتیا تولید کرد که مجموع تولید آن به ۸۵۲۹۹ دستگاه رسید که از تولید ۶۶۳۸۳ دستگاه (شامل نسیم و صبا) در سال ۱۳۷۹ بیشتر بود.

کرمان موتور با تولید ۱۱۵۱۶ دستگاه خودروی سی‌یلو و ۴۹۳۱ دستگاه ماتیز، در مجموع ۱۶۴۴۷ دستگاه خودروی سواری تولید و به بازار عرضه کرد که از سطح تولید ۱۰۱۷۰ دستگاه در سال ۱۳۷۹ بیشتر بود.

کیش خودرو ۲۳۸ دستگاه سیناد و گروه بهمن ۱۹۴۸ دستگاه سواری مزدا تولید و عرضه کردند.

در این گزارش ظرفیت تولید ایران خودرو سالانه ۸۰ هزار دستگاه، پارس خودرو ۱۵ هزار دستگاه، سایپا ۲۵ هزار دستگاه، کرمان موتور ۴۸ هزار دستگاه، کیش خودرو ۵ هزار دستگاه و گروه بهمن ۱۵ هزار دستگاه اعلام شده که در مجموع به ۱۸۸ هزار دستگاه در سال (انواع خودروی سواری) می‌رسد. با این وصف ایران خودرو و سایپا به مراتب بیش از ظرفیت اسمی خود تولید داشتند، اما پارس خودرو، کرمان موتور، کیش خودرو و گروه بهمن هنوز نتوانسته‌اند به ظرفیت اسمی برسند.

گزارش آماری دفتر صنایع ماشین‌سازی و نیرومحرکه در زمینه تولید اتوبوس حاکی است، در حالی که ظرفیت اسمی تولید این نوع خودرو سالانه ۷ هزار دستگاه است، مجموع تولید آنها در سال گذشته به ۱۳۹۱ دستگاه رسید که از تولید سال ۱۳۷۹ به میزان ۲۴۶۸ دستگاه و سال ۱۳۷۸ به میزان ۳۸۶۱ دستگاه به مراتب کمتر بود.

براساس این گزارش تولیدی خودرو کار در سال گذشته ۲۰۰ دستگاه اتوبوس بنز شهری، ۲۸۲ دستگاه اتوبوس بنز شهری و ۱۲۰ دستگاه شاسی اتوبوس بین شهری تولید کرد. ظرفیت اسمی این کارخانه

سالانه ۵۰۰۰ دستگاه است و سطح تولید آن در سال گذشته به مراتب از این ظرفیت کمتر بود و حتی نسبت به سال ۱۳۷۹ کاهش چشمگیری داشت. تولید اتوبوس ولوو با ظرفیت اسمی ۵۰۰ دستگاه در شرکت رانیران در سال گذشته به ۳۱۸ دستگاه بالغ شد. رزین خودرو نیز با ظرفیت اسمی ۵۰۰ دستگاه اتوبوس در سال گذشته تولیدی نداشت، در حالی که در سال ۱۳۷۹ این شرکت ۶۰۰ دستگاه اتوبوس تولید کرد.

شهاب خودرو با ظرفیت اسمی ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس در سال گذشته فقط ۴۵۲ دستگاه تولید داشت و ۱۹ دستگاه شاسی اتوبوس شهاب نیز تولید و عرضه کرد.

با وجود تقاضای فزاینده برای تجهیز ناوگان شهری و بین‌شهری، از ظرفیت تولید اسمی سالانه ۷۰۰۰ دستگاه انواع اتوبوس، فقط در مجموع ۱۳۹۱ دستگاه در کارخانه‌های اتوبوس‌سازی تولید شد. بررسی عوامل فقدان دستیابی به ظرفیت اسمی تولید این نوع خودروها با توجه به تقاضای فزاینده تجهیز و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی شهری و بین‌شهری حایز اهمیت است.

به عقیده دست‌اندرکاران صنعت خودرو، فقدان قدرت خرید برای متقاضیان این نوع خودرو و نیز فقدان تقاضا از سوی شرکت‌های حمل و نقل شهری و بین‌شهری سبب شده که

نزدیک به ۷۰ درصد ظرفیت تولید مورد استفاده قرار نگیرد. در حالی که بخش حمل و نقل درون شهری و نیز ناوگان جاده‌ای بین شهری در کشور با کمبود خودروهای نو مواجه است.

بررسی آمار عملکرد بخش تولید مینی‌بوس نشان می‌دهد که شرکت ایران‌خودرو دیزل با ظرفیت تولید سالانه ۷۵۰۰ دستگاه انواع مینی‌بوس. در سال گذشته فقط ۴۱۲ دستگاه مینی‌بوس بنز و ۲۵۴ دستگاه مینی‌بوس هیوندا و در مجموع ۶۶۶ دستگاه تولید داشت که نسبت به مجموع تولید ۲۱۰۵ دستگاه سال ۱۳۷۹ سطح تولید آن به یک‌سوم کاهش یافت.

شرکت زامیاد نیز با ظرفیت تولید سالانه ۴۰۰۰ دستگاه. در سال گذشته فقط ۲۷۸ دستگاه مینی‌بوس ایویکو تولید کرد.

در همین حال، در سال گذشته وانت دودبفرانسیل تولید نشد. بر اساس آمارهای یادشده صنعت خودروسازی در بخش مینی‌بوس با ظرفیت تولید سالانه ۱۴۰۰۰ دستگاه در سال گذشته فقط ۵۰۸۳ دستگاه انواع مینی‌بوس تولید داشت که این رقم نشانگر فقدان بهره‌گیری از حدود ۶۰ درصد ظرفیت تولید در این بخش است.

در خصوص تولید امبولانس نیز در سال گذشته فقط ۸۰ دستگاه از سوی گروه بهمن تولید

شد که نسبت به تولید ۳۷۰ دستگاه در سال ۱۳۷۹ از سوی شرکت‌های ایران‌خودرو. رزین خودرو و گروه بهمن. کاهش چشمگیری داشت.

آمار تولید انواع ون در سال گذشته به ۷۶۴ دستگاه رسید که نسبت به تولید ۹۰ دستگاه سال ۱۳۷۹ افزایش چشمگیری داشت. ایران‌خودرو دیزل ۵۵۶ دستگاه و سایپا ۲۰۸ دستگاه امبولانس در سال ۱۳۸۰ تولید کردند.

کارشناسان و دست‌اندرکاران صنعت خودرو با پیش‌بینی افزایش تقاضا تا سطح ۵۰۰ هزار دستگاه شامل انواع خودرو در سال ۱۳۸۳ عقیده دارند که سرمایه‌گذاری برای توسعه ظرفیت تولید به ویژه در بخش خودروی سواری جهت پاسخگویی به تقاضای داخلی و نیز واقعی شدن قیمت‌ها در بازار داخلی را الزامی می‌دانند.

آنها عقیده دارند که تحویل خودرو به متقاضیان می‌بایست حداکثر ظرف شش ماه انجام شود، اما عوامل گوناگونی در تأخیر تحویل خودرو اثر دارد که سبب می‌شود بهای خودرو در بازار داخلی با نوسان و روند افزایشی مواجه شود.

دست‌اندرکاران این صنعت با اشاره به بهره‌جویی صنایع خودروسازی پیشرفته جهان از ۸۰ درصد سرمایه در گردش به

صورت اعتبارات بانکی کم‌بهره ۲ تا ۳ درصد که قدرت رقابت آنها را در بازارهای بین‌المللی تقویت می‌کند، اظهار می‌دارند که صنعت خودروسازی ایران بخش اعظم سرمایه در گردش خود را از محل پیش‌فروش تولیدات با نرخ سود ۲۲ درصد تأمین می‌کند.

این تفاوت چشمگیر در سود منابع کسب شده، سبب می‌شود که قیمت تمام شده خودرو در ایران در سطح بالایی قرار گیرد. از سوی دیگر افزایش سالانه هزینه دستمزد و خدمات عمومی (آب، برق، گاز و...) بر رشد روزافزون قیمت تمام شده خودرو می‌انجامد، تا جایی که یک دستگاه خودرو سواری کلاس پایین که می‌بایست به قیمت ۴۰ میلیون ریال عرضه شود، تا سطح حدود ۶۰ میلیون ریال عرضه می‌شود. این امر بر بازار خودرو اثرگذار است.

در حالی که صنایع خودروسازی کشور به ویژه تولیدکنندگان خودروهای سواری به سمت تولید خودروهای کلاس متوسط و بالا پیش می‌روند، بازار داخلی نیاز بیشتری به خودروهای کلاس پایین دارد، زیرا عموم مردم از قدرت خرید ۱۰ تا ۳۰ میلیون تومان برای یک دستگاه خودروی سواری برخوردار نیستند. این روند می‌تواند به تداوم افزایش

بهای خودروهای کلاس پایین در بازار داخلی بینجامد.

از سوی دیگر، با توجه به مسایل زیست محیطی و ضرورت مبارزه با آلودگی هوا به ویژه در شهرهای بزرگ، ضرورت دارد که در تنظیم برنامه تولید خودروها به ویژه سواری، بازنگری صورت یابد و خودروهای سازگار با محیط زیست که آلودگی کمتر و مصرف سوخت پایین‌تری دارند، مورد توجه قرار گیرد.

دست‌اندرکاران صنعت خودرو تأکید دارند که تبدیل کاربراتور به انژکتور و تولید خودروهای انژکتوری که می‌تواند در مصرف بنزین صرفه‌جویی بیشتری ایجاد کند، نیازمند تربیت نیروی انسانی ماهر برای تعمیرات و ارائه خدمات پس از فروش مناسب و گسترده است. این امر سبب شده که تولید خودروهای انژکتوری با کندی و گشایش توقف روبرو شود.

اما برخی کارشناسان عقیده دارند که با ارائه آموزش‌های کوتاه‌مدت (شش‌ماهه) به مسؤولان و فعالان در بخش تعمیرات می‌توان این حرکت اساسی برای حفاظت محیط زیست را تقویت کرد و کندی مسؤولان شرکت‌های خودروسازی در این زمینه قابل توجه نیست.

در همین حال شماری از علاقه‌مندان به آزادسازی واردات خودرو با انگشت نهادن بر مسایل زیست محیطی و نیز کمبود عرضه در

بازار داخلی و اشکالات فنی خودروهای تحویلی، اظهار می‌دارند. تا زمانی که رقابت حدی میان سازندگان داخلی با آزادسازی واردات به وجود نیاید، اعمال آنها در زمینه اصلاحات فنی همچنان تداوم خواهد داشت.

به عقیده کارشناسان، سرمایه‌گذاری برای توسعه ظرفیت در بخش‌های موردنیاز با بهره‌گیری از فناوری روز و سازگار با محیط زیست، به مراتب صرفه اقتصادی بیشتری نسبت به آزادسازی واردات خودرو برای اقتصاد ملی به همراه خواهد داشت. این امر نه تنها رشد فناوری، توسعه بخش‌های تحقیق و توسعه، طراحی‌های نو و اشتغال‌زایی را به دنبال دارد، بلکه از هزینه‌های بعدی مربوط به واردات خودروهای ساخته شده (تأمین قطعات یدکی) جلوگیری خواهد کرد.

این کارشناسان با اشاره به پیشرفت‌های حاصله در سازهای اخیر در صنعت خودرو، به ویژه در زمینه طراحی و ساخت قطعات بر ضرورت استفاده از استانداردهای بین‌المللی در این صنعت تأکید و عقیده دارند که با استفاده از فناوری روز و رعایت استانداردها می‌توان صنعت خودروسازی کشور را به جایگاه مناسب در سطح منطقه ارتقا داد، از سرمایه‌گذاری‌های ملی در این بخش صیانت کرد و اشتغال مناسب و مولدی را تضمین نمود.

کارشناسان با اشاره به مزایای ظرفیت تولید در برخی زمینه‌ها، به ویژه اتوبوس و مینی‌بوس، تأکید دارند که ارائه تسهیلات مناسب بانکی، به متقاضیان سبب خواهد شد که روند تجهیز و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی شهری و بین شهری تسریع. حفاظت از محیط زیست با استفاده از ناوگان مجهز و نو میسر و اشتغال مناسبی نیز ایجاد شود.

در همین حال بازاریابی برای صدور تولیدات این بخش به کشورهای منطقه سبب خواهد شد که از سرمایه‌گذاری انجام شده برای ظرفیت‌سازی در این بخش استفاده مناسب صورت گیرد.

به عقیده عموم دست‌اندرکاران صنعت خودرو، کمبود اعتبارات بانکی مهم‌ترین معضل صنعت برای تأمین سرمایه در گردش و رشد تولید است که به فقدان استفاده از ظرفیت‌های نصب شده در برخی تولیدات و نیز کمبود عرضه نسبت به تقاضا در برخی دیگر انجامیده است. در هر صورت آزادسازی واردات خودرو نمی‌تواند در بلندمدت برای توسعه صنعت و تأمین بازار داخلی راهگشا باشد، بلکه می‌بایست به صنعت داخلی و رفع معضلات آن توجه داشت.