



## بحران در صنعت خودروسازی

### چرا مردم خودروی داخلی نمیخرند؟ مشکل چیست؟ تبلیغات سوء، کیفیت پائین، قیمت بالا، یا عدم نیاز؟

مهندس میرمجید قائمی

کمپین راه انداخت». وی در مورد قیمت خودرو گفت: «هرچیزی قیمت خودش را دارد. معلوم است که کیفیت پراید با خودرویی که ۱۵۰ سال سابقه دارد یکسان نیست». اظهارات وی در مورد خدمات نامطلوب پس از فروش هم شنیدنی است: «من نعمت‌زاده مسئول تولید نیستم، وزیر صنعت هستم!» احمد نعمت‌بخش رئیس انجمن خودروسازان به شدت از خودروسازان دفاع می‌کند و در این وانفاسی بحران فروش خودرو بجای عذرخواهی و تلاش در جهت تامین نظر مشتریان و تشویق خودروسازان به تعدیل قیمت خودرو و ارائه بسته‌های تشویقی جهت ترغیب مردم به خرید خودرو از شیوه‌ای دیگر استفاده می‌کند و سعی دارد با تهدید به افزایش قیمت‌ها مردم را نگران قیمت خودرو در آینده کند تا مثل سال‌های گذشته برای خرید خودرو صف بکشند ولی اخبار رسیده حاکی از صف کشیدن مردم در نمایندگی‌ها برای انصراف



از پیش خریدهای خود است. البته ایشان در یک مصاحبه در پاسخ سؤال خبرنگار شبکه خبر که آیا حاضرند پراید سوار شوند می‌گوید: «نه‌خیر، مگان سوار می‌شوم» و در چرایی آن پاسخ می‌دهند که موضوع شخصی است. از طرف دیگر خبر می‌رسد که تعدادی از کارگران خودروسازی نگران از موقعیت شغلی خود در مقابل مجلس دست به تظاهرات زده‌اند و از نمایندگان ملت درخواست

این روزها موضوع روگردانی مردم از خرید خودروهای ساخت داخلی به مسائلی عمومی در سطح جامعه و رسانه‌ها، دولت و ملت و مجلس تبدیل شده است. از آنجائی که خودرو نقش برجسته‌ای در اقتصاد کشور دارد و از طرف دیگر امروزه جزو مایحتاج اولیه اکثریت جامعه محسوب می‌شود، بنابراین بررسی موضوع و شناخت ریشه‌های مشکل و آسیب‌شناسی معضل برای رسیدن به راه‌حلی منطقی از اهمیت خاصی برخوردار است.

نبود تقاضا باعث شده انبار خودروسازان پُر شود به طوری که طبق گفته آقای ترکان در انبار فقط یک خودرو ساز تعداد ۸۰ هزار خودرو انباشته شده است و آنها هم ساده‌ترین راه‌حل یعنی کاهش تیراژ تولید را انتخاب کرده‌اند، به طوری که خبر می‌رسد دو خودرو ساز بزرگ با کمتر از نصف ظرفیت کار می‌کنند. از طرف دیگر ظاهراً فرصتی پیش آمده تا مردم ناراضی خود را از قیمت و کیفیت و خدمات بعد از فروش خودروهای داخلی ابراز کنند و کمپین تحریم خودرو در شبکه‌های اجتماعی به راه افتاده که مردم را تشویق به نخریدن خودرو می‌کنند. در مقابل، خودروسازان و وزارت صنایع توجه چندانی به علل و ریشه‌های بروز بحران ندارند و بیشتر به معلول می‌پردازند تا به علت! وزیر صنایع در یک نشست خبری راه‌اندازی کمپین «خودروی داخلی نخریم» را «خیانت، یک عمل ضدانقلابی، حرام و مغایر مصالح ملی» عنوان کرد. گرچه بعداً گفته شد که رئیس جمهور به وزیر صنایع تذکر داده که «باید رفتار ما با منتقدان محترمانه باشد». آقای نعمت‌زاده هم در یک برنامه تلویزیونی از مردم عذرخواهی کرد ولی تأکید نمود که «کمپین یعنی مبارزه سازمان یافته با تولید داخلی که گناهی بزرگ است و هرکس چنین

کمپینی راه بیندازد مغایر منافع ملی عمل کرده است». وی افزود: «خودروسازی حدود ۲۰ درصد ارزش افزوده ایجاد می‌کند و ۳/۵ درصد تولید ناخالص داخلی کشور و ۱۲ درصد اشتغال بخش صنعت به خودروسازی اختصاص دارد که همه اینها نشان می‌دهد باید از تولید داخلی حمایت کرد. به جای این کمپین باید برای کیفیت، رضایت مشتری، کاهش قیمت و خرید کالاهای داخلی

طوری که عمر مفید خودرو امروزه در سطح جهان کمتر از ۱۰ سال است و حتی مردم ترجیح می‌دهند آن را برای چند سال اجاره یا لیز کنند. در ضمن با توجه به هزینه‌های بالای خودروها در زمینه تحقیق و توسعه و تغییر مدل‌ها در فواصل زمانی کوتاه، سود خودروها در تیراژ بالای تولید نهفته است و آنها مردم را تشویق به تعویض خودرو در کوتاه‌ترین زمان می‌کنند. سیاست دولت‌ها نیز تلاش در جهت کاهش قیمت خودروهای جدید و افزایش قیمت سوخت برای تشویق به خرید خودروهای جدید با مصرف سوخت کمتر و آلایندگی کمتر است. به همین دلیل است که خودروهای کوچک حتی در کشورهای پیشرفته هم قادر به رقابت با خودروهای بزرگ نیستند و اغلب به خانواده خودروهای بزرگ می‌پیوندند. اما آمار در ایران چه می‌گوید؟ تعداد کل خودروهای سواری در کشور حدود ۱۲ میلیون دستگاه است که ۴ میلیون آن فرسوده است و باید هرچه سریع‌تر از رده خارج شوند. طبق این آمار فقط ۴۰ درصد خانواده‌های ایرانی دارای خودروی شخصی هستند و این رقم می‌تواند در سال‌های آتی تا ۸۰ درصد هم برسد که مدت زمان رسیدن به آن بستگی به رشد اقتصادی و بالا رفتن سطح زندگی مردم و تناسب قیمت خودرو با درآمد بخش عمده جامعه خواهد داشت. با توجه به اینکه بخشی از خودروها عمومی است و بسیاری از خانواده‌ها هم نیاز به بیش از یک خودرو دارند پیش‌بینی می‌شود که نیاز به خودرو نه تنها کم نشود بلکه در صورت گشایش اقتصادی

حمایت از صنعت خودروسازی نموده‌اند و تعدادی از نمایندگان هم طرح تعرفه ۱۰۰۰ درصدی برای خودروهای وارداتی را به صحن مجلس برده‌اند! نوروززاده رئیس هیئت عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع که اداره کننده صنایع خودروسازی بزرگ کشور محسوب می‌شود، می‌گوید: «قیمت خودرو نه تنها کاهش نمی‌یابد بلکه باید افزایش یابد. قیمت چه چیزی کم شده تا قیمت خودرو کم شود. کالاهای دیگر هم باید گران شود!» مسلماً سخن گفتن با مشتریان با چنین ادبیاتی نشان از یک مدیریت غیرمسئولانه و رانتی دارد که در جهان صنعتی امروز راه به جایی نمی‌برد و اتفاقاً علت اصلی عقب‌ماندگی صنعت ما در مقایسه با کشورهای مثل کره و برزیل و امثال آن در همین نکته نهفته است. آیا واقعا کمپین عمومی و تبلیغات سوء واردکنندگان خودرو باعث بحران فروش خودروهای داخلی شده است یا اینکه واقعیت‌های دیگری علل تعیین کننده هستند؟

آیا بازار اشباع شده و مردم نیازی به خودرو ندارند؟ آیا باید خودرو ارزان شود تا مردم حاضر به خرید خودرو شوند؟ آیا باید کیفیت بهبود یابد تا چرخ خودروسازی به گردش در آید؟ یا اینکه واقعیت‌های اقتصادی دیگری عامل بحران است؟ همه این عوامل قابل بررسی است ولی یک نکته قطعی است و آن اینکه با در نظر گرفتن قیمت تمام شده خودرو که در ایران بیشتر از استانداردهای جهانی است راه‌حلی که خودروسازان انتخاب کرده‌اند یعنی کاهش تیراژ تولید و حفظ قیمت‌ها باعث خواهد

شد قیمت تمام شده باز هم بیشتر شود و خودشان بیش از پیش در این باتلاق فرو روند و قطعه‌سازان را هم دنبال خود بکشند و در نهایت اقتصاد ملی و مردم باید تاوان آن را بدهند! با توجه به وجوه مختلف و درهم تنیده موضوع

از کیفیت محصولات و تولید و تولیدکننده گرفته تا واردات و واردکنندگان و مصرف‌کنندگان و سلیقه آنها و در کنار آن ارگان‌های حاکمیتی و متولیان امر نظارت بر تولید و قیمت‌ها و خدمات، جا دارد موضوع از وجوه مختلف زیر ذره بین قرار گیرد:

## ۱- عدم نیاز:



واقعیت اینست که خودروی سواری طی سال‌های اخیر به مرور از یک وسیله لوکس و سرمایه‌ای به یک کالای ضروری و مصرفی خانواده‌ها تبدیل شده است بدین معنی که نه تنها همه مردم نیاز به تهیه آن دارند در عین حال با توجه به پیشرفت سریع تکنولوژی ساخت خودروها و تغییرات مداوم در مدل‌ها و آپشن‌ها و افزایش امکانات و ایمنی خودروها و در عین حال کاهش مصرف سوخت و آلایندگی و در کنار آن هزینه بالای قطعات و تعمیرات، مردم تمایل به جایگزینی خودروی خود با مدل جدید در فاصله زمانی کوتاهی دارند به

## فراموشی قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو

برخی از خودروسازان با اطمینان از بایگانی شدن این قانون، در جاده بی‌کیفیتی تخته گاز می‌روند

حتی افزایش هم خواهد یافت. طبق بررسی‌های به عمل آمده نیاز بازار ایران در حال حاضر حداقل ۱/۵ میلیون دستگاه در سال است که ظرفیت فعلی خودروسازان کشور در همین حدود است و تنها حدود ۱۰ درصد نیاز بازار از خارج تامین می‌شود و ۹۰ درصد تولید داخل هم در انحصار دو خودروساز بزرگ کشور است که تولیدکننده واقعی و صاحب برند محسوب می‌شوند. خودروسازان دیگر کوچکند و صرفاً به مونتاژ خودرو با ظرفیت تولید محدود می‌پردازند و برای تحقیق و توسعه و طراحی و یا ابداع و برندسازی و قطعه‌سازی هزینه نمی‌کنند. یعنی در واقع سود آنها از تفاوت تعرفه ورود قطعات و خودروی آماده حاصل می‌شود. در کنار این دو خودروساز بزرگ بیش از هزار کمپانی کوچک قطعه ساز احداث شده‌اند که همانطور که حیات و ممات دو خودروساز بزرگ در رونق بازار داخلی است نفس این قطعه‌سازها هم به حیات این دو خودروساز وابسته است.

امروزه در دنیا هیچ خودروسازی قادر به ادامه حیات با اتکا به بازار داخلی نیست حتی خودروسازان چینی هم علیرغم بازار داخلی بزرگ ۲۰ میلیونی در سال چشم به صادرات دوخته‌اند و تلاش دارند با انواع سیاست‌های تشویقی جای پای خودروهای خود را در کشورهای دیگر باز کنند به طوری که صادرات آنها به ایران در سال گذشته دو برابر شده

## ۲- تبلیغات سوء



آیا همان‌طور که برخی مسئولان و مدیران خودروسازی مدعیند تبلیغ سوء بدخواهان و یا واردکنندگان خودرو و یا سردمداران ضد ملی کمپین تحریم خرید خودروی داخلی باعث بحران شده است؟ یا به قولی موضوع سیاسی است و در اتاق فکر یک جناح مخالف دولت چین آشی پخته شده است؟ یا بر اساس برخی شایعات نقشه



خود خودروسازهاست که با مظلوم‌نمائی و حتی اعزام تعدادی کارگر به در مجلس جهت تظاهرات و درخواست کمک به خودروسازان به منظور تامین امنیت شغلی سعی در جلب کمک‌های بیشتر دولت دارند طوری که روز بعد تعدادی از نماینده‌ها طرح افزایش تعرفه ورود خودرو به ۱۰۰۰ درصد را تهیه می‌کنند. واقعیت اینست که گرچه تبلیغ سوء و شایعات و کمپین بی‌اثر نیست ولی هرگز نمی‌تواند تعیین کننده باشد. چرا که اصولاً مردم همواره دنبال کالای با کیفیت و با قیمت مناسب و منطقی هستند. مسلماً همه هموطنان فرش ایرانی را با طیب خاطر با چند برابر قیمت خارجی می‌خرند. مردم شیرآلات بهداشتی برند ایرانی را با دو سه برابر قیمت بر مشابه چینی آن ترجیح می‌دهند به طوری که برخی تولیدکنندگان داخلی محصولات چینی را بنام خود به فروش می‌رسانند. بنابراین ادعای اینکه مردم به کالای خارجی علاقمندند و یا اینکه با شعارهای ضد تولید ملی همونوا شده‌اند دور از واقعیت است.

## ۳- کیفیت خودروهای داخلی



چند روزی‌ست که خبری از فولکس واگن جزو عناوین خبری مهم رسانه‌های جهانی شده است. به دلیل تفاوتی که بین نتایج تست‌های انجام شده در آمریکا روی میزان آلایندگی خودروهای دیزل این کمپانی با مقادیری که خودرو در حین تست نشان می‌دهد رسوائی بزرگی برای کمپانی فولکس واگن پیش آمده به طوری که سهام آن و خانواده سرشناسش مثل آئودی، پورشه، بنتلی به یک سوم تنزل پیدا کرده و ورشکستگی این کمپانی معظم را تهدید می‌کند. حتی باعث افت ارزش سهام دیگر خودروسازان آلمانی مثل بنز و بی‌ام‌و هم شده است. رئیس کمپانی فولکس واگن استعفا داده و سایر اعضای هیئت مدیره نیز ناچار به کناره‌گیری شده‌اند. بزرگترین کمپانی خودروسازی جهان با جریمه ۱۸ میلیارد دلاری

است. اما خودروسازان ایرانی صرفاً با حمایت‌های بی‌دریغ دولت و با در انحصار گرفتن بازار کشور توانسته‌اند در یک بازار بی‌رقیب رشد کنند و سوء مدیریت‌ها لاپوشانی شود چرا که برای سالیان طولانی ورود خودرو کلا ممنوع بود و در سال‌های اخیر هم صرفاً با تعرفه‌های سنگین آزاد شده است که متأسفانه همین نازپروردگی امروز بلای جان خودروسازان ما شده است. برای سال‌های طولانی هر چی تولید کردند و با هر قیمتی عرضه کردند مردم برایش صف کشیدند و پول پیش پرداخت کردند. دو خودروساز بزرگ آنچنان غرق در نقدینگی بودند که ایران خودرو برای ۱۶۰ شرکت و سایپا ۹۰ شرکت جانی سرمایه‌گذاری کردند بدون اینکه توجیه اقتصادی داشته باشد حتی بانک خریدند و در چندین کشور خارجی خط تولید راه انداختند که هیچکدام اقتصادی نبوده است. اما وضعیت گذشته قابل دوام نیست و به بن‌بست رسیده است. ناچار باید تعادلی برقرار شود و خودروسازان باید با بهبود کیفیت و ملاحظه سلیقه و نیاز مشتریان و تطبیق قیمت‌ها با بازار جهانی بتوانند در آینده بخش عمده‌ای از محصولات خود را صادر کنند. در عین حال به جرات می‌توان گفت که بازار داخل هم هنوز اشباع نشده و تقاضاها روزه‌روز متراکم‌تر می‌شود و با تغییر در اوضاع، تقاضاهای متراکم آزاد خواهد شد و خودروسازان هم به امید چنین روزی به انتظار نشسته‌اند و همچنان از موضع قیم‌مانانه با مردم برخورد می‌کنند. متأسفانه خودروسازان به جای برخورد ریشه‌ای و برندسازی و به روزسازی خودروها و هدف‌گیری صادرات، از یک طرف به دولت جهت حمایت‌های بیشتر فشار می‌آورند و از طرف دیگر تولید خودروهای داخلی را متوقف و به واردات و یا مونتاژ خودروهای چینی روی می‌آورند. دولت هم به قصد حفظ تولید اخیراً قول ۲۰۰ میلیارد تومان از محل یارانه‌های تولید به آنها داد که مورد اعتراض نمایندگان مجلس واقع شد.

اعمال می‌کنند و پس از اطمینان از کیفیت قطعات از آنها در مراحل بعدی استفاده می‌کنیم. اگر محصول نهائی مراحل آزمایشی را از لحاظ ایمنی و استاندارد با موفقیت نگذراند اجازه تولید انبوه و عرضه داده نمی‌شود». گلبایگانی مدیر شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد که وظیفه کنترل کیفیت خودروها را بر عهده دارد می‌گوید: «خودروسازان طبق قانون موظفند همه استانداردهای ایمنی روز دنیا را که در استانداردهای ملی هم اعمال می‌شود رعایت کنند. در غیر این صورت اجازه شماره‌گذاری داده نمی‌شود. این شرکت به عنوان بازاری اجرایی وزارت صنایع برای ارزیابی سطح کیفی خودروهای داخلی و خدمات پس از فروش آنها محسوب می‌شود اما منتقدان می‌گویند که این شرکت دولتی با مبلغ ناچیز ۱۶ میلیارد تومان به بخش خصوصی واگذار شده که به جای بازرسی و نظارت و عملکرد قاطع، به عنوان مشاور شرکت‌ها حاضر می‌شود! به نظر می‌رسد روند کار معکوس است یعنی به جای اینکه تولید خودرو در دست بخش خصوصی باشد و وزارت صنایع به‌عنوان یک ارگان حاکمیتی بر کیفیت و ایمنی محصولات با قاطعیت نظارت داشته باشد، دولت هم نقش تولید کننده دارد و هم تعیین کننده قیمت و بخش خصوصی نظارت بر کیفیت محصول و خدمات می‌کند! با این حال دبیر انجمن خودروسازان معتقد است: «بازرسان مؤسسه دولتی استاندارد، کل فرایند تولید را در خط تولید خودروسازان کنترل می‌کنند. معاون کیفیت سایپا هم می‌گوید استاندارد بودن یک خودرو با سطح کیفیت آن متفاوت است. به گفته غزائی هم‌اکنون استانداردهای ۵۵ گانه اروپائی در کشور اجرا می‌شود و در سال‌های اخیر نظارت‌های سازمان ملی استاندارد بیشتر هم شده است. کیفیت چند شاخه دارد که یکی کیفیت عملکرد خودروست که از سوی سازمان‌های نظارتی به‌صورت نمونه‌برداری کنترل می‌شود. به‌عنوان مثال ممکن است نقصی در خودرو ایجاد شود که ربطی به استاندارد آن نداشته و مربوط به نقص عملکرد قطعه باشد. در این موارد اگر نقص، موردی باشد محموله قطعه توقیف شده و کاملاً چک می‌شود و اگر نقص فراگیر باشد برای رفع آن فراخوان صورت می‌گیرد. وی می‌افزاید: «در خودروسازی بعد از انقلاب دولت هم نقش تولیدکننده و هم نقش نظارت‌کننده را ایفا کرده است درحالی‌که در دنیا شرکت‌ها خصوصی بوده و حاکمیت نقش نظارتی در حوزه ایمنی و محیط زیست اعمال می‌کند. بنابراین اگر بخواهیم در دنیا موفق شویم دولت باید بر حداقل‌های ایمنی و آلاینده‌گی نظارت کند اما رضایت مشتری از کیفیت از رقابت شرکت‌ها در

در امریکا مواجه است و موظف شده برای هر خودرو ۳۷۵۰۰ دلار خسارت بپردازد. درحالی‌که به دلیل یک عدم انطباق که هیچ خطر جانی برای سرنشینان ندارد خودروساز معتبر و خوش سابقه‌ای با چنین چالشی مواجه است در کشور ما هنوز بحث بر سر ساده‌ترین نکات ایمنی خودروهاست به‌طوری‌که طی فقط ۳ روز در شهریورماه این خودروها ۱۰۰ کشته و ۱۷۰۰ زخمی در جاده‌ها به جای گذاشته‌اند. طبق آمار پزشکی قانونی در ۵ سال گذشته ۱۰۰ هزار نفر در جاده‌ها کشته شده‌اند که مطمئناً بخش عمده‌ی آن دلیل ایمنی ضعیف خودروهاست تا جایی‌که حتی وزیر بهداشت و پلیس‌راه هم مستاصل شده‌اند. وزیر بهداشت می‌گوید: «مگر می‌شود خودروی غیر استاندارد را روانه جاده‌ها کرد و انتظار تصادف نداشت؟». رئیس پلیس راهور هم از مهلت‌های متعددی که به خودروسازها داده شده تا کیفیت خودروها و تجهیزات ایمنی آنها را مطابق با استانداردها ارتقا دهند و بی‌توجهی خودروسازها سخن می‌گوید. داستان کامیون‌های هوو هنوز از خاطرها نرفته که ۳۳۰ کشته فقط در یک سال بدلیل نقص ترمزها بجا گذاشت و شرکت ایران خودرو هنوز ۶۰۰۰ شاکای دارد! رئیس هیئت تحقیق و تفحص از صنعت خودرو هم معتقد است: «باید نهادی مستقل و خارج از صنعت خودروسازی آنها را ارزیابی کند» علی‌لواضحه می‌کند: «در مراحل تولید خودرو ردپائی از نیروهای استاندارد برای نظارت و کنترل دیده نمی‌شود. باید این روند اصلاح شود و اگر خودروساز بخواند بر کار خود نظارت کند حساسیت لازم را نخواهد داشت. مجلس در قبال فرصتی که از طریق محدود کردن واردات و تعرفه‌های سنگین ورود خودرو برای خودروسازان داخلی ایجاد کرد قانون ارتقای کیفی خودرو را در سال ۸۹ تصویب کرد. بعد از ۲ سال و اهمال وزارت صنایع در اجرای قانون، مجلس در سال ۹۱ تحقیق و تفحص از عملکرد صنایع خودروسازی را تصویب کرد و بعد از ۱/۵ سال نتیجه آن در مجلس قرائت شد که حاکی از رانت‌ها و سوء مدیریت‌های فراوان در صنعت خودروسازی

# معمای کیفیت قطعات خودرو

کشور بود اما راهکارهای ۵۰ گانه‌ای به خودروسازان ابلاغ شد. اما ۹ ماه بعد رئیس هیئت تحقیق و تفحص اعلام کرد که جلسات متعدد با وزیر صنایع نشان داد که مسئولان وزارت صنایع اراده‌ای برای ایجاد تحول اساسی در صنعت خودرو ندارند. رئیس شورای رقابت در تایید مشکلات می‌گوید در ۲ سال اخیر ضریب کیفیت خودرو همچنان منفی است. با این حال معاون کیفیت ایران خودرو می‌گوید: «۶ گروه تولیدی با ما همکاری می‌کنند و دستورالعمل‌های استاندارد قطعات خودرو را با جدیت

کشور شد. وی اضافه می‌کند: «اکنون قطعات چینی بی‌کیفیت به وفور در بازار وجود دارد و خودروسازها هم از این قطعات استفاده می‌کنند. این اتفاق حتی برای قطعات مهم و حساسی مثل آی‌ام‌اس (مغز خودرو) که مثلاً باید متعلق به شرکت زیمنس باشد نیز رخ داد و با قطعات مشابه چینی جایگزین شد که موجب ایجاد دردسر برای خودروسازها و مشتریان شده است. البته تعدادی از قطعه‌سازان داخلی هم بنام تولید داخل قطعات چینی وارد می‌کنند و با برند خود عرضه



می‌کنند! اگر همین الان کاپوت یک خودروی داخلی را بالا زده و از نمایندگی مجاز سهم قطعات چینی در تولید این خودرو را سؤال کنیم واقعیت‌های دیگری آشکار می‌شود.»  
مسلم است که حلقه گمشده‌ای وجود دارد که باعث شده در ۲ سال اخیر بازرسی قطعات خودرو دور زده شود و عرضه خودرو به هر قیمتی سرلوحه برنامه‌های خودروسازان شود که می‌توان گفت بزرگترین ضربه را به تولید داخل زده است.  
مسلم نمی‌توان همه تقصیرات را به گردن تحریم‌ها انداخت چرا که تحریم خودرو و قطعات خودرو فقط مدت کوتاهی برقرار بوده است. چه عاملی باعث شد که در شرایطی که صنایع لاستیک‌سازی با بحران فروش مواجهند خودروسازان رو به استفاده از لاستیک‌های بی‌کیفیت و خطرناک چینی آوردند. متأسفانه خودروسازان حتی به کیسه‌های هوا هم رحم نکردند و حداقل تعداد کیسه هوا را که ۲ عدد است به یک کیسه کاهش دادند.  
اما عدم توجه به بازار و سلیقه و نیاز مشتریان فقط به کیفیت هم ختم نمی‌شود. به‌عنوان مثال در حالی که اگر ۲۰ سال پیش بازار روی خوش به خودروهای اتوماتیک نشان نمی‌داد امروزه کاملاً برعکس است و همه خواهان خودروی اتوماتیک حتی با قیمت ۱۰ درصد گرانتر هستند ولی عرضه خودروی اتوماتیک داخلی تقریباً صفر است. این‌را مقایسه کنید با خودروهای

بازار حاصل می‌شود.»  
با همه این ادعاها واقعیت اینست که کیفیت خودروهای داخلی مرتباً رو به کاهش بوده و مردم حتی مدل ده سال قبل یک خودرو را به مدل‌های جدید آن ترجیح می‌دهند!  
علیرغم اینکه سرمایه‌گذاری هنگفتی در صنایع خودروسازی کشور صورت گرفته و امروزه خطوط تولید خودروسازان بزرگ مجهز به مدرن‌ترین تجهیزات رباتیک خودروست ولی چرا خروجی آنها رضایت‌بخش نیست؟ چرا خودروهای جدید با برند ایرانی که بیش از ده سال تحقیق و توسعه و هزینه‌های هنگفت صرف آنها شده تا به تولید رسیده‌اند نه شکل و ظاهر و امکانات به‌روز دارند و نه از کیفیت مناسب برخوردارند؟  
متأسفانه مسئولان وزارت صنایع و مدیران شرکت‌های خودروسازی بطور مداوم از سهم تحریم‌ها در کمبود قطعات کیفی و ورود قطعات غیراستاندارد به خط تولید و شبکه خدمات پس از فروش

صحبت می‌کنند اما چگونگی ورود این قطعات به خط تولید و شبکه قطعات یدکی با وجود نظارت‌های مورد ادعای سازمان ملی استاندارد، خودروسازان و شرکت‌های قطعه‌سازی به یک معادله چند مجهولی تبدیل شده و هر یک از این دستگاه‌ها تلاش دارند توپ را به زمین دیگری بیندازد. معاون نظارت بر اجرای استانداردهای سازمان ملی استاندارد می‌گوید: «تعداد ۴۲ قطعه مشمول استاندارد اجباری چه در واردات و چه تولید داخل بر عهده سازمان ملی استاندارد است اما همه قطعات مشمول استاندارد اجباری نیست و نظارت بر این قطعات از طریق اندازه‌گیری توان موتور که جزو استانداردهای اجباری ۵۲ گانه است اعمال می‌شود». مرندی مقدم اضافه می‌کند: «در مجموع نظارت بر رعایت استاندارد ۷۰ تا ۸۰ درصد قطعات خودرو بر عهده خود شرکت‌های خودروسازی است». سخنگوی انجمن قطعه‌سازان می‌گوید: «نظارت بر کیفیت قطعات در شرکت‌های قطعه‌سازی وجود دارد. در هنگام استفاده در خط تولید نیز توسط خودروسازان و پس از نصب توسط نماینده وزارت صنعت از نظر عملکردی بررسی می‌شود. بنابراین تقصیر نباید به گردن قطعه‌ساز بیفتد. فرهاد سینا تأکید می‌کند: «با جدی شدن تحریم‌ها، برای جلوگیری از کاهش تیراژ تولید خودرو، فشار به قطعه‌سازان برای تامین قطعه بیشتر شد و چون بسیاری از قطعه‌سازان به دلیل مشکلات مالی در سال‌های ۹۱ و ۹۲ تعطیل شده بودند، شرکت‌های خودروسازی برای تامین قطعه به هر شیوه‌ای متوسل شدند و بسیاری از این قطعات بدون هیچ کنترلی وارد

مدعی بوده‌اند که تولید داخل علاوه بر اشتغال‌زایی ارزبری بسیار کمتری در مقایسه با خودروی وارداتی دارد ولی با افزایش نرخ ارز قیمت خودروها هم سه برابر افزایش یافت. گرچه وزیر صنایع معتقد است که هر خودرو بیشتر از ۲۰۰۰ دلار ارزبری ندارد و افزایش قیمت خودرو به دلیل گران شدن ارز نیست بلکه به دلیل تورم داخلی است. اما می‌توان ادعا کرد که با در نظر گرفتن مدل و کیفیت و امکانات و آپشن‌ها از یک طرف و درآمد متوسط متقاضیان عمده خودرو از طرف دیگر و همچنین در مقایسه با سایر اقلام ضروری زندگی، قیمت خودرو گران است و در یک بازار سالم رقابت بین قیمت و کیفیت تعیین نمی‌شود. در عین‌حالی که امکان خرید قسطی و تسهیلاتی آسان و کم هزینه معمول در سایر کشورها در ایران مقدور نیست. متأسفانه به دلیل تسلط مدیریت‌های ناکارآمد و سیاسی در طول سالیان طولانی بر صنایع خودروسازی هزینه تمام شده خودرو در ایران بسیار بالاست. قطعه‌سازان نیز تنها سطح و وسعت دارند و فاقد عمق هستند و آنها هم به همان درد خودروسازان مبتلایند و نه تنها قادر به عرض اندام در بازارهای جهانی نیستند بلکه زمانی هم که قافیه تنگ می‌شود همانطور که خودروسازان به واردات خودروهای درجه چندم چینی روی می‌آورند، آنها هم دست به دامن واردات قطعات بی کیفیت چینی می‌شوند. کشور ترکیه بدون اینکه سابقه چندانی در صنعت خودروسازی داشته باشد امروزه فقط بیش از ۵ میلیارد یورو قطعه صادر می‌کنند و بسیاری از خودروهای وارداتی خودروسازهای اروپایی به ایران در ترکیه تولید می‌شود، درحالی که قیمت انرژوی در ترکیه ۱۰ برابر و هزینه نیروی کار نیز چند برابر کشور ماست. قطعه‌سازان در کشورهای پیشرفته با تیراژ میلیونی تولید می‌کنند ولی در کشور ما تیراژ تولید حدود ۲۰۰ هزار قطعه در سال است که به دلیل هزینه‌های سربار تولید و همچنین وجود واسطه‌ها بین تولید و مصرف و هزینه بالای پول در گردش، قیمت تمام شده قطعه هم بالاست. هزینه‌های جانبی خودروسازها هم به دلیل ضعف مدیریت و سرمایه‌گذاری در بخش‌های زیانده و همچنین بهره‌وری پایین نیروی کار، بالاتر از حد استاندارد است. هرچه جلوتر می‌رویم شرایط بدتر شده و خطوط تولید از کار خواهد افتاد و خودروسازان ما برای بقای خود به سمت واردکننده خودروها بصورت سی‌کی‌دی (واردات قطعات منفصله) و مونتاژ در داخل و حتی بصورت سی‌پی‌یو (واردات خودروهای آماده) پیش خواهند رفت و صنعت خودروسازی ما به زاینده‌ای از صنایع درجه چندم خودروسازهای خارجی تبدیل خواهد شد. این رویکرد متأسفانه حاکی از ناتوانی خودروسازان و گامی به عقب پس از ۵۰ سال تلاش و سرمایه‌گذاری هنگفت در این صنعت مهم محسوب می‌شود.

ملاحظه می‌شود که با وجود مزیت‌های مهم در کشور از جمله ارزانی انرژوی و نیروی کار، خودروسازان علیرغم حمایت‌های وسیع دولت قادر به اقتناع بازار از نظر قیمت و کیفیت نیستند و به جای تلاش در جهت استفاده از تکنولوژی روز دنیا برای تامین

وارداتی از کره و چین که همگی اتوماتیک هستند و کیسه‌های هوای متعدد دارند و بسیاری آپشن‌های مختلف که بدون هزینه اضافی به مشتریان عرضه می‌کنند. ملاحظه می‌شود که از این بی‌توجهی خودروسازان داخلی حتی خودروسازان درجه چندم آسیائی بیشترین بهره را می‌برند. شهردار تهران در یک برنامه تلویزیونی می‌گوید: «وقتی قرار است من بنزین با قیمت آزاد بخرم چرا خودرویی بخرم که مال ۴۰ سال پیش است و صدی ۱۱ مصرف بنزین دارد؟ ماشین روز می‌خرم که کلی امکانات و آپشن و ایمنی بالا دارد و صدی ۵ مصرف دارد. ۴ تا لاستیک زیر فرغون می‌گذارند و می‌گویند خودروست». متأسفانه در همکاری با خودروسازهای خارجی هم در گذشته کوتاهی‌های زیادی صورت گرفته به طوری که آنها فقط به فروش خودرو پرداخته‌اند و هر موقع اراده کرده‌اند به راحتی شریک ایرانی‌شان را ترک کرده‌اند و عملاً هیچگونه سرمایه‌گذاری برای تحقیق و توسعه در ایران و تولید خودروهای به‌روز نکرده‌اند و به هیچکدام از تعهدات خود مبنی بر صادرات خودرو از ایران عمل نکرده‌اند و خطوط تولید هم صرفاً مونتاژ مدل‌های خارج از رده آنها بوده است. فورد آمریکا امتیاز تولید خودروی خارج از رده فورد فیستا را به کمپانی کی‌ای کره واگذار می‌کند. کیا هم بعد از سال‌ها تولید و خارج شدن آن از گردونه تولید امتیاز دست دوم آنرا به ایران می‌دهد که بیش از ۲۰ سال است بنام پراید گرفتارش هستیم و هنرمان فقط ابداع انواع ویرایش‌های ظاهری آن بوده در حالی که تولیدات امروز حتی کیفیت اجداد آنرا هم ندارند! آقای نعمت‌زاده در دیدار با هیئت تجاری فرانسوی گفت: «هر چند ۶ میلیون خودروی پژو در جاده‌های ایران تردد می‌کنند اما مردم ما از عملکرد پژو ناراضی هستند. پژو ۴۰ سال است که با ایران کار می‌کند اما ما همچنان باید مصرف‌کننده محصولات قدیمی شما باشیم!» در عین حال وزیر بازرگانی فرانسه از مشاهده تعداد زیادی ماشین فرانسوی در ایران شوکه شد چرا که حتی در خود فرانسه هم این تعداد خودروی فرانسوی نباشد. در آمریکا و کانادا هیچ اثری از خودروی فرانسوی دیده نمی‌شود!

### ۴- قیمت خودروهای داخلی



در قبال حمایت‌هایی که دولت از خودروسازان داخلی در قبال واردات خودرو می‌کند در سالیان طولانی به دلیل محدودیت تولید و کمی عرضه در مقابل تقاضا علیرغم درخواست و اصرار خودروسازان به آزادسازی قیمت خودرو، تعیین قیمت به یک شورای دولتی تحت عنوان شورای رقابت سپرده شده است.

گرچه قیمت‌های تعیین شده توسط این شورا همواره به نفع خودروسازان بوده ولی به دلیل محدودیت تولید و عدم ورود خودرو از خارج قیمت خودروهای داخلی در بازار همواره بیشتر از قیمت‌های مصوب بوده است. اما الان که قیمت‌ها در بازار به زیر قیمت‌های مصوب رفته خودروسازان حاضر به کاهش آن و تبعیت از بازار نیستند. علیرغم اینکه خودروسازان همواره

ایمی و کیفیت بیشتر و ارائه آپشن‌ها و امکانات مشتری‌پسند و در عین حال قیمت‌های منطقی و رقابتی با افزایش تیراژ تولید و سعی در صادرات خودرو، برعکس اقدام به کاهش تولید می‌نمایند و با به خطر انداختن امنیت شغلی کارکنان خود باعث ضربه خوردن اقتصاد ملی هم می‌شوند. در این جنگ قیمت و کیفیت افشاری از مردم که توانایی دارند اقدام به خرید خودروی خارجی دلخواه خود با قیمت ۲ تا ۳ برابر مشابه داخلی آن می‌کنند

ولی این رقم بیش از ده درصد نیاز بازار نیست و عمده متقاضیان خودرو در حال انتظار هستند و امید دارند که در شرایط پساتحریم خودروی خارجی را با قیمت‌های کمتر خریداری کنند. اما اینکه این آرزو چقدر امکان تحقق دارد به پارامترهای متعددی بستگی دارد که قابل پیش‌بینی نیست.

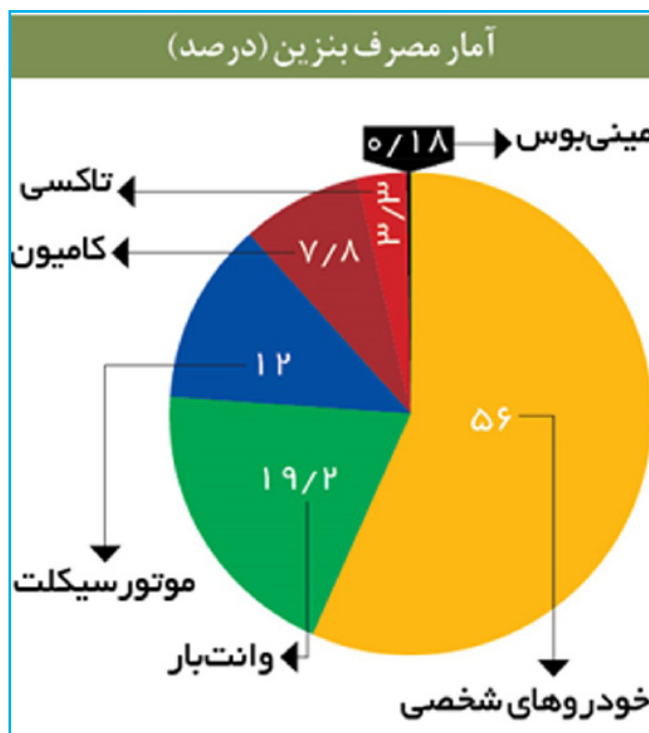
## راه حل چیست؟

ظرفی در جائی نوشته بود که مشکل خودرو در کشور ما اینست که نمی‌توان خودرو را قاچاقی وارد کرد وگرنه اگر این امکان وجود داشت مثل سایر اقلام مهم مثل لوازم‌خانگی و صوتی و تصویری، یا موبایل و پارچه و پوشاک مساله حل بود و این چنین سرمایه‌گذاری عظیمی هم صورت نمی‌گرفت و مردم هم با قیمت‌های مناسب به انواع متنوع خودرو دسترسی داشتند. این گفته گرچه طنز تلخی است ولی بیانگر واقعیت‌هایی است که

دقت در آن می‌تواند برای مسئولین و تصمیم‌سازان مفید باشد. مطمئناً با مدیریت و برنامه‌ریزی و سیاست‌های درست امکان سرمایه‌گذاری و پیشرفت در بخش‌های یادشده نیز وجود داشته و از آن غفلت شده است و شاید امروزه میلیون‌ها فرصت شغلی

در این رشته‌ها از بین رفته است و ما صرفاً به یک مصرف‌کننده تبدیل شده‌ایم. اما خوشبختانه در صنعت خودروسازی و صنایع وابسته به آن سرمایه‌گذاری خوبی صورت گرفته و از قبل آن پیشرفت‌های زیادی هم در صنایع متالورژی، فولاد سازی و مواد غیرفلزی و حتی صنایع مادر مثل ریخته‌گری و آهنگری و قالب‌سازی و غیره صورت گرفته و متخصصین و نیروهای فنی زیادی پرورش یافته‌اند که باید همه این دستاوردها را پاس داشت و صنعت خودرو را به راه درست هدایت کرد.

متأسفانه سیاست‌های غلط گذشته باعث عقب‌ماندگی و درجا زدن این صنعت مهم شده است که نتیجه‌اش این شده که در شرایط رکود تورمی جاری با بحرانی عمیق مواجه شده است که بیمار به قوی‌ترین مسکن‌ها هم پاسخ نمی‌دهد و نیاز به عمل جراحی دارد. واقعیت اینست که بحران اقتصادی فراگیر است و منحصر به این صنعت نیست ولی چون خودرو جزو اقلامی است که مستقیماً با اقتصاد خانواده‌ها در ارتباط است به‌صورت مشکلی عمومی و مساله روز خود را نشان می‌دهد وگرنه بحران‌های شاید وسیع‌تر در بازار بورس، صنایع پتروشیمی، صنایع فولاد، معادن، مسکن و غیره هم وجود دارد. ارزش کل بورس در ۲۰ ماه اخیر ۶۵ میلیارد دلار نزول کرده است و به باور اقتصاددانان رکود عمیق‌تری حداقل تا زمان اجرائی شدن برجام در راه است و احتمال عمیق‌تر شدن بحران صنعت خودروسازی حداقل تا یک سال آینده وجود دارد. اما چه باید کرد؟ به‌نظر می‌رسد که خودروسازان اشتباهات گذشته را تکرار می‌کنند و به جای استفاده از فرصت و با تمرکز روی کیفیت



## انتقاد وزارت نفت از خودروهای داخلی

**پایگاه خبری وزارت نفت در گزارشی با عنوان سرمایه‌هایی که در خیابانها هدر می‌روند آمار مصرف بنزین در کشور را اعلام کرد. بر این اساس تقریباً ۱۰۰ درصد مصرف بنزین کشور در بخش حمل و نقل است. دو خودرو ساز اصلی ایران شامل ایران خودرو و سایپا در تولید خودروهایی با گرید بالای انرژی موفق عمل نکرده‌اند و رتبه انرژی بسیاری از تولیدات آنها فراتر از G نیست.**

راه است و احتمال عمیق‌تر شدن بحران صنعت خودروسازی حداقل تا یک سال آینده وجود دارد. اما چه باید کرد؟ به‌نظر می‌رسد که خودروسازان اشتباهات گذشته را تکرار می‌کنند و به جای استفاده از فرصت و با تمرکز روی کیفیت

کامل دریافت می‌کنند و خریداران هم از دستیابی به خودرو با پرداخت فقط ۲۰ درصد قیمت آن و بقیه در اقساط چهار ساله خوشحالند. ولی واقعیت این است که هزینه‌های این نوع معامله از منابع عمومی پرداخت می‌شود به طوری که علیرغم اصرار فروشندگان به ادامه طرح، بانک مرکزی ناچار شد در سقف ۱۲۵ هزار دستگاه طرح را متوقف کند. متأسفانه این رویکرد هم برای صنعت بحران زده خودروسازی مسکنی موقتی همراه با دست نوازش دولت به این صنعت نازپرورده بود که باز هم باعث تداوم سیاست‌های غلط در اداره این صنعت خواهد شد. اگر مشکلات ریشه‌ای حل نشود و به نوآوری و کیفیت بهای لازم داده نشود مشکل در چند ماه آینده با انباشت مجدد خودروهای بی‌کیفیت این بار به صورت حادثی خود را نشان خواهد داد. در عین حالی که مشکلات عدیده‌ای هم برای ارگان‌های دیگر از جمله سیستم بانکی و قوه قضائیه و پلیس و تاکسیرانی به دلیل انبوه چک‌های برگشتی و تراکم شدید مسافرکش‌های شخصی و نزاع‌های خیابانی ایجاد خواهد شد. از طرف دیگر به نظر می‌رسد که تسهیلات ارائه شده وام خودرو جذاب‌تر از خود خودروهای انباری بود و بعید نیست که به زودی شاهد سرازیر شدن این اتومبیل‌ها با قیمت‌های کمتر به بازار با فروش‌های و کالتهی و قولنامه‌ای می‌شویم که باعث به هم ریختن بیشتر بازار و بهره‌برداری از وام‌ها در بازارهای دیگر و در عین حال افزایش رکود فروش توسط خودروسازها خواهد شد و معلوم نیست این بار آنها خواهان چه دست نوازشی از طرف دولت خواهند شد!

برندهای خود و به‌روز کردن آنها و افزایش تیراژ تولید و تلاش برای بازاریابی جهانی، در راه‌اندازی خطوط مونتاژ و یا وارد کردن خودروهای آماده با یکدیگر مسابقه گذاشته‌اند. خودروسازان اولاً باید به کرامت مشتریان احترام بگذارند و با ادبیاتی سنجیده‌تر و مشتری‌مآبانه و امروزی گفتگو کنند و خدمات ارائه دهند. سپس تمام تلاش خود را بکار گیرند تا از ورود قطعات بی‌کیفیت و غیر استاندارد به زنجیره تولید و شبکه خدمات پس از فروش جلوگیری کنند و منتظر بازرسان و کنترل‌های دولتی نباشند چرا که قریب ۸۰ درصد قطعات یک خودرو اصلاً شامل استاندارد اجباری نیست ولی خودروسازان باید برای جلب و اقناع مشتری، خودشان ناظر کیفیت آن باشند. همزمان باید متناسب با کشش بازار قیمت‌ها را تعدیل کنند. نمی‌توان گفت چون تورم وجود دارد و همه‌چیز گران می‌شود پس باید خودرو هم گران شود و اگر نخریدند تولید را متوقف می‌کنم! باید توجه داشته باشند که راه نجات در تداوم چرخه تولید است. در شرایط حاضر بسیاری از اقلام دیگر هم با کاهش قیمت مواجهند مثل آهن و میلگرد و سیمان و مسکن و غیره که تولیدکننده‌ها ناچارند قیمت‌های خود را با بازار منطبق سازند تا چرخ تولید بچرخد. همزمان باید مشابه خودروسازان خارجی تسهیلات جذاب برای مشتریان فراهم نمایند. با اولین نشانه‌های بروز بحران در چین و روسیه کمپانی‌های خودروسازی بلافاصله قیمت‌ها را تا ۳۰ درصد کاهش دادند و خودرو با اقساط تا ۷ سال بدون بهره و با پیش‌پرداخت بسیار جزئی و با خدمات مجانی ۱۰ ساله در اختیار مشتریان قرار می‌دهند. این یک اصل اقتصاددست که در شرایط

بحرانی باید بازار را تحریک کرد. ای کاش دولت تدبیر و امید هم تدبیری بکار می‌برد و به‌جای یارانه نقدی بن خرید خودرو و اقساط مشابه به مردم می‌داد و پول آنرا بصورت اقساطی در اختیار تولیدکنندگان قرار می‌داد. در ادامه باید راهی را رفت که کشورهای دیگر حتی تازه‌کارتر از ما مثل کره و مالزی و برزیل و چین و ترکیه در صنعت خودرو تجربه کرده و موفق بوده‌اند. خودروسازها باید بهای زیادی به تحقیق و توسعه بدهند و در قراردادهای با کمپانی‌های خارجی هوشمندانه عمل کنند. به زمان ارزش قائل شوند و طرح‌های جدید را سریع‌تر به تولید برسانند. راهی که چین فقط چند سال است که شروع کرده و امروز نزدیک به ده میلیون خودروی روز با برند چینی تولید می‌کند.

سیاست پرداخت وام ۲۵ میلیون تومانی دولت ظاهراً نفسی در تن نزار صنعت خودروسازی دمیده و با استقبال خودروسازان و مردم مواجه شد. خودروسازان ابراز رضایت می‌کنند که نامرغوب‌ترین تولیدات انبار شده‌ی چند ماهه خود را بدون تعدیل قیمت و افزایش کیفیت و حتی تقبل هزینه‌های پرداخت قسطی به فروش می‌رسانند و وجه آن را بلافاصله به‌طور

