



«فرهیختگان» آمار تولید ۷ماهه را بررسی کرد

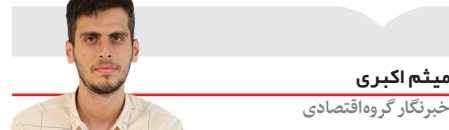
رشد ۳۵ درصدی تولید خودرو در مهرماه

شبکه مسائل صنعت خودرو به شکل به هم پیوسته‌ای با هم در ارتباط بوده و اقداماتی نظیر ورود خودروهای جدید به بازار اما با همان کیفیت، موضوع استفاده از همان پلتفرم‌ها اما با قیمت‌های افزایشی چند درصدی برای جبران زبان‌های انباشته خودروسازان را در ذهن متبادر می‌کند.

به فرآیند تولید بستگی دارد. در این خصوص هم مقاومت خودروسازان در برابر ارائه مستندات تامین‌کنندگان قطعات به سازمان استاندارد و نهادهای ناظر وجود دارد که امکان شناسایی و تایید فنی سازندگان آن را ناممکن می‌سازد، حال آنکه حدود ۳۰ درصد از بازار لوازم یدکی را قطعات قاچاق و تقلبی تشکیل می‌دهند. خلاصه آنکه

از آنجا اهمیت دارد که زمان زیادی تا پایان سال نماند و افزایش تولیدات در حدی نیست که بتوان پیش‌بینی جبران این عقب‌ماندگی را در این مدت داشت. اما مساله دیگر در کنار موضوع تولید، موضوع کیفیت خودروهای تولیدی است که بنا به اظهارات وزیر صمت ۷۰ درصد کیفیت خودروهای تولیدی به قطعات آن و تنها ۳۰ درصد

رشد ۵۰ درصدی خواسته‌شده توسط رئیس‌جمهور در اسفند سال گذشته، به‌جز در میان خودروسازان بخش خصوصی که رشد تولید ۱۴۵ درصدی را ثبت کرده‌اند، در شرکت ایران خودرو با رشد ۲۶ درصدی (یا به روایت آمار انجمن خودروسازان رشد ۱٫۲ درصدی) و سایپا رشد ۲٫۸ درصدی به‌وقوع نپیوسته است. این موضوع



بررسی آمار تولید خودرو در دوشرکت ایران خودرو و سایپا و همچنین شرکت‌های بخش خصوصی نشان می‌دهد

افزایش تولید کمتر از وعده

یازدهم اسفند سال گذشته و طی بازدید سرزده رئیس‌جمهور از شرکت ایران خودرو، هشت فرمان برای تحول و جهش کمی‌وکیفی در این حوزه به خودروسازان ابلاغ کرد که مسئولیت نظارت بر حسن اجرای فرامین صادره برعهده معاون اول رئیس‌جمهور گذاشته شد. بند اول این هشت فرمان مساله افزایش تولید بود که براساس آن تولید خودرو در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ حداقل ۵۰ درصد افزایش یابد. البته مساله خودرو آنقدر دارای اهمیت است که علاوه‌بر دستور رئیس‌جمهور، یکی از محورهای مشترک نمایندگان موافق استیضاح وزیر صمت بوده است به‌طوری که مسائلی مانند تعداد تولید، کیفیت، تملل در تهیه و ابلاغ آیین‌نامه واردات و سهمیه بودن شرکت‌های تولید خودرو و مونتاژکار در واردات به کرات توسط نمایندگان مجلس در این خصوص مطرح شد که نشان‌دهنده بغرنج بودن این بخش و نیاز به اجرای یک برنامه تحولی برای تغییر فضای حاکم بر این بخش را بیش از پیش لازم می‌دارد. اما هم‌اکنون و با بررسی آمار هفت‌ماهه تولید دو خودروساز ایران خودرو و سایپا، خودروسازان خصوصی مشاهده می‌شود که رشد تکلیفی تولید در ایران خودرو و سایپا تاکنون محقق نشده به‌شکلی که تولید خودرو توسط ایران خودرو ۲۶ درصد رشد داشته که تنها نیمی از خواسته رئیس‌جمهور را محقق ساخته است (البته آمار انجمن خودروسازان رشد تنها ۱٫۲ درصدی را نشان می‌دهد). اما وضعیت در سایپا به‌مراتب از ایران خودرو در رشد تولید بغرنج‌تر است چرا که این شرکت در طی هفت‌ماهه ۱۴۰۱ تنها ۲٫۸ درصد به تولیدات سال گذشته خود افزوده است و نمی‌توان آمیدی داشت تا به افزایش ۵۰ درصدی طی پنج ماه آینده برسد. البته تولید خودرو در میان خودروسازان بخش خصوصی، با رشد ۱۴۵ درصدی همراه بوده است اما این رشد با درنظر گرفتن سهم بازار این خودروسازان در مقایسه با ایران خودرو و سایپا نمی‌تواند پاس‌خوگی عقب‌ماندگی‌های تولیدی و پاس‌خوگی تقاضای بازار باشد چرا که تا مهرماه ۱۴۰۰، تقریباً ۹۶ هزار دستگاه از ۶۲۷ هزار دستگاه تولیدی معادل ۱۵ درصد را خودروسازان خصوصی در اختیار داشتند. مطابق با گزارش انجمن خودروسازان از وضعیت تولید خودرو در کشور حجم تولیدات در شرکت‌های خودروسازی خصوصی طی هفت‌ماهه ۱۴۰۱ نسبت به مدت مشابه سال قبل، از ۳۹ هزار و ۱۲۸ دستگاه به ۹۵ هزار و ۸۰۵ دستگاه افزایش داشته که نشان‌دهنده رشد ۱۴۵ درصدی در این حوزه است. از سویی بیشترین سهم در رشد ۱۴۵ درصدی خودروسازان خصوصی متعلق به خودروهای سواری است به‌صورتی که تولید ۷۲ هزار و ۷۴۹ دستگاه خودروی سواری از مجموع ۹۵ هزار و ۸۰۰ دستگاه متعلق به بخش خصوصی، از سهم ۷۶ درصدی خودروهای سواری از کل تولیدات تا مهر سال ۱۴۰۱ حکایت دارد. پس از خودروهای سواری، تولید وانت سهم ۱۴ درصدی از کل تولید شرکت‌های خودروسازی خصوصی را برعهده داشته و پس از وانت نیز تولید ۸ هزار و ۵۰۰ دستگاه از انواع کامیونت، کامیون و کشنده سهم ۹ درصدی را برای این نوع از تولیدات به ارمغان آورده است. از نگاه درصد رشد تولید در هر گروه از محصولات تا پایان مهرماه ۱۴۰۱ نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۰، بیشترین رشد مربوط به تولید اتوبوس با رشد ۲۵۳ درصدی، گروه کامیونت، کامیون و کشنده با ۲۱۵ درصد، ون ۱۹۰ درصد و سواری ۱۷۲ درصد بوده همچنین کمترین میزان تولید نیز مربوط به گروه مینی‌بوس و میدل‌باس با رشد ۱۸ درصدی است.

دور زدن کیفیت با این ترفند خودروسازان

مساله افزایش کیفیت و ایمنی خودروهای تولید به‌عنوان موضوع چالشی صنعت خودروسازی بوده است چنانکه بنا به اظهارات وزیر صمت: «به‌طور کلی ۷۰ درصد کیفیت خودرو به قطعه و ۳۰ درصد به مونتاژ و تولید نهایی بستگی دارد اما اگر روابط خودروساز و قطعه‌ساز درست نباشد و خودروساز به‌موقع پول قطعه‌ساز را ندهد، قطعه‌ساز نیز به دلیل زبان کیفیت قطعات را کاهش می‌دهد و خودروساز نیز چون نمی‌تواند خط تولید را متوقف کند، همان قطعه‌ی بی‌کیفیتی را استفاده می‌کند.» لذا هفتمین فرمان از هشت فرمان رئیس‌جمهور به خودروسازان مربوط به موضوع قطعات بوده که برای رفع نگرانی در این حوزه باید هرگونه استفاده از قطعات با کیفیت پایین در مونتاژ خودرو از ابتدای سال ۱۴۰۱ مطلقاً ممنوع می‌شد و دستگاه‌های مسئول موظفند با عرضه قطعات یدکی تقلبی و قاچاق به‌ویژه قطعات پرمصرف و موثر بر ایمنی خودرو نیز مقابله کنند. اما گویی با گذشت بیش از نیمی از سال همچنان نهادهای مسئول در این حوزه نظیر سازمان استاندارد از اوضاع راضی نیستند. برای مثال رئیس سازمان ملی استاندارد با اعلام اینکه خودروساز تمایلی به اعلام منابع تامین‌کننده قطعات خود ندارد، گفت: «ما سه شرط برای تغییر تاییه‌های استاندارد به خودروساز اعلام کرده‌ایم تا تغییرات در تاییه‌های یک‌ماهه استاندارد اعمال شود. یکی از شروط سازمان ملی استاندارد این است که خودروساز باید زنجیره تامین قطعات را اعلام کند تا ما به‌عنوان مرجع تاییدکننده استاندارد‌ها از کیفیت آن و عملکرد آنها مطلع باشیم. اما در حال حاضر حتی یک شرط نیز اجرایی نشده است.» وی در ادامه با بیان اینکه در کار تولیدی باید برنامه‌ریزی و ثبت سفارش‌ها و تامین کالا به‌صورت بلندمدت و کوتاه‌مدت تعریف شود در تشریح مسئولیت این سازمان در قبال کیفیت قطعات اظهار داشت: «ما به‌عنوان مرجع صادرکننده نشان استاندارد باید بدانیم زنجیره تامین قطعات خودرو چه تولیدکنندگانی هستند تا بتوانیم پیش‌شرط‌های قانونی برای صدور نشان استاندارد را اجرایی کنیم. اما خودروساز تمایلی به اعلام تامین‌کنندگان قطعات ندارد. تا زمانی که پیش‌شرط‌های سازمان استاندارد اجرایی نشود تاییه‌های استاندارد یک‌ماهه صادر خواهد شد و خودروساز موظف است هر ماه براساس قانون قبل از شماره‌گذاری خودروها تاییه‌های استاندارد را دریافت کند.» این موارد نشان می‌دهد علی‌رغم تاکیدات رئیس‌جمهور در ارتقای ایمنی خودروها با افزایش کیفیت قطعات همچنان خودروسازان از این بار مسئولیت شانه خالی می‌کنند. کم‌اینکه این موضوع محدود به تولید خودرو نیز نمانده و حتی در بازار لوازم قطعات یدکی طبق برآورد وزیر صمت ۳۰ درصد از این قطعات قاچاق تقلبی هستند به‌طوری که به‌عنوان نمونه وزیر صمت می‌گوید: «مواردی را در اراک پیدا کردیم که واحدی این کمک‌فترهای دست‌دوم را مرتب رنگ می‌کرد و با بسته‌بندی شکل عرضه می‌کرد و با جان مردم بازی می‌کند.»

رشد تولید در سایپا تقریباً هیچ

براساس گزارش انجمن خودروسازان، شرکت خودروسازی سایپا تا پایان مهرماه سال ۱۴۰۱ مجموعاً ۲۵۱ هزار و ۸۳۷ دستگاه تولید کرده که از این تعداد ۲۰۴ هزار و ۱۲۷ دستگاه معادل ۸۱ درصد از تولیدات جزء گروه خودروهای سواری و ۱۹ هزار و ۷۱۰ درصد از محصولات به تعداد ۴۶ هزار و ۸۷۴ عدد متعلق به محصولات وانت این شرکت بوده است. البته این شرکت تولیداتی به تعداد ۸۶۳ دستگاه متعلق به گروه کامیونت، کامیون‌ها و کشنده نیز داشته که در مقایسه با حجم تولیدات در گروه سواری و وانت از سهم کمی برخوردار است.

بررسی روند رشد سه گروه محصول تولیدی این شرکت یعنی خودروهای سواری، وانت و گروه کامیون، کامیونت و کشنده‌ها نشان می‌دهد تا مهرماه سال ۱۴۰۱، تولید خودروهای سواری ۴ درصد کاهش به‌نسبت مهر ۱۴۰۰ روبه‌رو شده و این موضوع از آنجا واجد اهمیت است که خودروهای سواری دارای سهم ۸۱ درصدی از کل تولیدات این شرکت است و تغییر کاهشی با افزایشی در میزان تولیدات آن می‌تواند اثر زیادی بر کل تولید شرکت سایپا بگذارد. چنانکه این اتفاق در تولید این شرکت رخ داده و علی‌رغم افزایش ۴۶ درصدی تولید وانت و ۳۶ درصدی تولید کامیون، کامیونت و کشنده، رشد کلی محصولات این شرکت تنها ۲٫۸ درصد بوده و تولیدات این شرکت از ۲۴۴ هزار و ۹۶۴ دستگاه تا پایان مهر ۱۴۰۰ با رشد ۶ هزار و ۸۷۳ عددی به ۲۵۱ هزار و ۸۳۷ دستگاه رسیده است.

اختلاف ۳۶ هزار عددی در آمار ایران خودرو

گزارش تولید ایران خودرو در سامانه کدال تا مهرماه ۱۴۰۰ نشان می‌دهد این شرکت ۳۰۴ هزار و ۶۹۹ دستگاه خودرو تولید کرده که خودروهای سواری با سهم ۹۹٫۶ درصدی، تولید غالب این شرکت هستند و مقدار باقی‌مانده متعلق به سایر محصولات این شرکت به تعداد هزار و ۲۴۳ عدد است. اما انجمن خودروسازان در گزارش آمار تولید این خودروساز حجم تولید را ۲۷۸ هزار و ۸۰۰ دستگاه خودرو ذکر کرده است که حاکی از اختلاف ۲۵ هزار و ۸۶۹ عددی میان آمار منتشره شرکت ایران خودرو در سامانه کدال و اطلاعات انجمن خودروسازان دارد. پیگیری‌های خبرنگار «فرهیختگان» از انجمن خودروسازان حاکی از آن است که آمار مذکور آمار اعلامی وزارت صمت بوده و در واقع میان آمار وزارت صمت و آمار این خودروساز، اختلاف فاحش تقریباً ۲۶ هزار دستگاهی مشاهده می‌شود که نیاز به توضیح مسئولان این خودروسازی و وزارت صمت دارد. همچنین در بررسی رشد تولید محصولات این شرکت نیز اختلاف مشاهده می‌شود. به‌صورتی که روند رشد تولید طبق اطلاعات ایران خودرو در سامانه کدال طی هفت‌ماهه ۱۴۰۱ نسبت به هفت‌ماهه ۱۴۰۰ رشد ۲۶ را نشان می‌دهد اما طبق آمار انجمن خودروسازان رشد تولیدات این شرکت تنها ۱٫۲ درصد است. از سویی دیگر آمار تولید این شرکت در گروه خودروهای سواری طبق آمار وزارت صمت با ۲ درصد کاهش و در اطلاعات بارگذاری شده در سامانه کدال ۲۵ درصد افزایش داشته‌ است که تفاوت ۲۶ درصدی این آمار در دو منبع مختلف مساله‌ای کوچک نبوده حال آنکه این اعداد حاصل از عملکرد یک گروه خودروسازی است.

رشد ۱۴۵ درصدی تولید بخش خصوصی باوجود تحریم‌ها

همان‌گونه که در بخش آمار تولید خودروسازان اشاره شد تولید خودرو در بخش خصوصی -علی‌رغم رشد اندک در بخش دولتی- رشد خوبی را تجربه کرد. این موضوع از آن جهت دارای اهمیت است که بخشی از تولیدات بخش خصوصی مربوط به خودروهای مونتاژی است و بالطبع به واردات قطعات و موارد واسطه از خارج کشور تکیه دارد که علی‌رغم ادعاهای فعالان بازار خودرو مبنی بر اثرگذاری تحریم‌ها و عدم امکان ارتباط با طرف‌های خارجی این شرکت‌ها توانسته‌اند نسبت به سال قبل رشد ۱۴۵ درصدی در تولیدات را داشته باشند. لذا به نظر می‌رسد یکی از دلایل این موضوع به مساله نوع مدیریت در این خودروسازی‌ها باز می‌گردد و حتی درخصوص خودروسازان غیرخصوصی که ادعای تولید قسمت زیادی از بخش‌های خودرو را در داخل دارند با اهمیت‌تر است. البته موضوع واگذاری دو خودروساز بزرگ کشور تنها در ادبیات مدیریتی این بخش متوقف نمانده بلکه آخرین عزم جدی درخصوص آن به فرمان هشتم رئیس‌جمهور به خودروسازان باز می‌گردد تا واگذاری مدیریت دولتی شرکت‌های خودروسازی ایران خودرو و سایپا سریعاً به بخش غیردولتی تعیین تکلیف شود. مساله‌ای که برای انجام آن این دو خودروساز موظف هستند سه شرط سازمان خصوصی‌سازی را که عمدتاً درخصوص تعهدات، تسهیلات و ارتباطات مالکیتی با اجزای دولت است را برطرف سازند. اتفاقی که با گذشت دو ماه از التیماتوم رئیس‌جمهور، تاکنون تحقق نیافته است.

ماجرای دعوای پلیس و خودروسازان بر سر کیفیت

کیفیت خودروهای تولیدی جزء موارد مهم در میان دستورات رئیس‌جمهور بود. این موضوع که همواره در میان خودروسازان، پلیس راهور و سازمان استاندارد محل مناقشه است به‌نوعی حکایت از وضعیت مبهم و بدون سامان این قضیه دارد. از سویی خودروسازان با ادعای اینکه تولیدات قدیمی و کم‌کیفیت خود را از رده خارج می‌کنند به تولید خودروهای جدیدتر می‌آورند که در مقابل نیروی انتظامی و سایر نهادهای ذی‌ربط مدعی‌اند این کار تنها محملی برای افزایش قیمت بوده تا افزایش کیفیت. در این خصوص سردار حسینی، جانشین پلیس راهور ناجا معتقد است: «خودروسازها یک پسوند مانند اس و پلاس به اسم خودروها اضافه می‌کنند و به اسم محصول برتر، پول گزاف‌تری می‌گیرند و دوباره مجوز استاندارد هم دریافت می‌کنند در حالی که هیچ تغییر خاصی رخ نداده است.» در سمتی دیگر نیز امید قالیباف، سخنگوی وزارت صمت درخصوص اظهارنظر جانشین رئیس پلیس راهور درباره فرسودگی و عدم کسب استانداردهای لازم خودروهای تولید داخل گفت: «پلیس راهور بهتر است در گام اول ترافیک شهری و جاده‌ای را برطرف کند تا مردم بتوانند با آرامش رانندگی کنند و در گام دوم به کیفیت خودرو بپردازند.» هرچند سازمان استاندارد این شائیه (ادعای پلیس) را رد می‌کند اما در نامه اخیر شرکت خودروسازی سایپا به اداره نظارت بر ناشران بورس، به شکل غیرقابل باوری مدیران سایپا تایید کرده‌اند که تغییر ترکیب محصولات آنها با هدف خارج کردن محصولات زیان‌ده (تیباً معمولی، تیباً ۲ و ساینّا) از خط تولید و افزایش در تولید سایر محصولات بوده و این اقدام موجب بهبود روند زبان عملیاتی طی دوره جاری شده است.