

وقتی رقابت به شعار بدل می‌شود

صنعت خودروی ایران، بازی شطرنجی با مهره‌های بی حرکت



صنعت خودروی ایران در چرخه انحصار، سیاست‌های ناکارآمد و فقدان رقابت واقعی گرفتار شده است. در حالی که رقابت در بازارهای جهانی، نوآوری و کیفیت را به ارمغان می‌آورد، در ایران این مفهوم به طنزی تلخ بدل شده است. ساختارهای معیوب، تعرفه‌های پیچیده و تنظیم‌گری ضعیف، بازار را به جای پویایی، به سوی رکود و انحصار سوق داده است. تولیدکنندگان داخلی، پشت سپر حمایت‌های دولتی، انگیزه‌ای برای بهبود کیفیت یا کاهش قیمت ندارند. از طرفی واردات بی‌برنامه خودرو به جای تعادل، آشوب بیشتری به بار آورده است. مصرف‌کنندگان ایرانی، گرفتار گزینه‌های محدود و محصولاتی زیر استانداردهای جهانی هستند و در این بازار ناکارآمد سرگردانند. این گزارش، با تکیه بر تحلیل‌های امیرحسین کاکایی، استاد مهندسی خودروی دانشگاه علم و صنعت، ریشه‌های این بحران و موانع پیش روی صنعت خودروی ایران را کاوش می‌کند.

مفهوم رقابت در بسیاری از صنایع، نیروی محرکه نوآوری، بهبود کیفیت و کاهش قیمت‌هاست، اما در صنعت خودروی ایران، این مفهوم بیش از آنکه واقعی باشد، به شعاری توخالی می‌ماند. ساختارهای ناکارآمد، سیاست‌گذاری‌های پرتناقض و ضعف در تنظیم‌گری، بازار را به جای رقابتی شدن، به بستری برای انحصار و بقا تبدیل کرده‌اند. در این فضا، تولیدکنندگان داخلی نه انگیزه‌ای برای ارتقای کیفیت دارند و نه تلاشی برای کاهش هزینه‌ها می‌کنند. از سوی دیگر، واردات خودرو به دلیل اجرای نادرست، به جای ایجاد تعادل، خود به عاملی برای تشدید مشکلات بدل شده است.

در نبود بازاری شفاف و رقابتی، مفاهیمی چون انتخاب آزاد، دسترسی عادلانه و رضایت مصرف‌کننده به حاشیه می‌رود. مشتری ایرانی با گزینه‌های محدودی مواجه است و اغلب ناچار به پذیرش محصولاتی می‌شود که از نظر کیفیت، خدمات پس از فروش و ارزش اقتصادی، فاصله زیادی با استانداردهای جهانی دارند. این وضعیت، خودروسازان را به جای پاسخ‌گویی به نیازهای بازار، به جست‌وجوی بقا در سایه حمایت‌های دولتی می‌کشاند.

نظام تعرفه‌ای پیچیده و متغیر که قرار بود ابزاری برای حمایت هدفمند از تولید داخلی باشد، به مانعی برای بهبود بهره‌وری تبدیل شده است. تولیدکنندگانی که پشت دیوارهای بلند تعرفه‌ای پناه گرفته‌اند، نه با رقابتی خارجی روبه‌رو می‌شوند و نه در رقابت داخلی انگیزه‌ای برای پیشرفت دارند. در این فضا، ظرفیت‌های نوآوری، توسعه فناوری و ارتقای بهره‌وری نادیده گرفته می‌شود و صنعت خودرو از حوزه‌ای پویا به چرخه‌ای تکراری و ناکارآمد تنزل می‌یابد.

خصوصی‌سازی ایران خودرو: قضاوت زودهنگام

امیرحسین کاکایی، استاد مهندسی خودروی دانشگاه علم و صنعت، در گفت‌وگو با هفته‌نامه «آینه‌نو» درباره خصوصی‌سازی ایران خودرو می‌گوید: «هنوز برای قضاوت زود است. مدیریت جدید این شرکت، با احتساب تعطیلات نوروز و شرایط خاص کشور در فروردین، تنها حدود دو ماه است که فعالیت خود را آغاز کرده است. فرایندهای اولیه مانند تعیین مسئولیت‌ها و جاگیری افراد در ساختار مدیریتی زمان‌بر بوده و ماه اسفند صرف رسیدگی به مشکلات اولیه و بدیهی شده که چالش‌هایی جدی به همراه داشته است.» کاکایی اشاره می‌کند: «از اوایل بهمن ماه، تخصیص ارز متوقف شده بود و این مسئله همراه با بحران نقدینگی، فشار سنگینی بر ایران خودرو و سایپا وارد کرد. در برخی موارد، منابع مالی با بهره‌های بیش از ۴۰ درصد تأمین شده که عمق بحران مالی را نشان می‌دهد.» او می‌افزاید: «نمی‌توان شرکت‌هایی مانند ایران خودرو یا سایپا را به‌صورت مستقل تحلیل کرد، بلکه باید زنجیره تأمین آن‌ها را نیز در نظر گرفت. برای مثال، ممکن است در تهران مشکلی نباشد، اما قطعی برق در شهرستان‌ها بر تأمین قطعات تأثیر مستقیم دارد.»

سیاست‌گذاری ناهماهنگ

با وجود رشد تولید خودرو در اسفندماه، کاکایی تأکید می‌کند که قضاوت نهایی هنوز زود است. نوسانات تولید در بازه‌های کوتاه‌مدت، نتیجه ناهماهنگی‌های سیاست‌گذاری است. وقتی تخصیص ارز انجام می‌شود، تولید به‌طور ناگهانی افزایش می‌یابد، اما با توقف آن تولید نیز افت می‌کند. بنابراین، تغییرات یک یا دو ماهه نمی‌تواند تصویر دقیقی از وضعیت کلی ارائه دهد. با این حال، عملکرد بخش خصوصی تا کنون قابل قبول بوده و امید است که این روند تداوم یابد.

کاکایی به اصل ۴۴ قانون اساسی اشاره می‌کند که دو بال دارد: واگذاری تصدی‌گری به بخش خصوصی و اصلاح نظام تنظیم‌گری و حکمرانی. استاد مهندسی خودروی دانشگاه علم و صنعت توضیح می‌دهد: «تا زمانی که سیاست‌گذاری‌ها علیه تولید عمل کنند و کسی برای اصلاح آن‌ها اقدام نکند، نمی‌توان انتظار جهش معناداری در تولید داشت. حتی اگر تولید افزایش یابد، این رشد گاهی با هزینه‌های سنگین محقق می‌شود که خود جای تأمل دارد. ایران به تولید با کیفیت و اقتصادی نیاز دارد، نه صرفاً افزایش آماری به هر قیمتی.»

طنز تلخ رقابت در خودروسازی

کاکایی با صراحت می‌گوید: «صحت از رقابت در صنعت خودروی ایران به طنزی تلخ می‌ماند. واردات خودرو، برخلاف انتظار، رقابتی برای ایران خودرو و سایپا ایجاد نمی‌کند، زیرا این واردات تنها بخش خاصی از جامعه را هدف قرار می‌دهد. با توجه به قیمت بالای خودروهای وارداتی و شرایط اقتصادی کشور، این خودروها برای عموم مردم قابل

دسترس نیست. حتی پیش از آزادسازی واردات، به لطف رشد شرکت‌های مونتاژ کار، بازار خودروهای کلاس متوسط شاهد تنوع، رقابت قیمتی و خدمات پس از فروش بود.» واردات کنونی، به دلیل اجرای بی‌برنامه و تصادفی، نه تنها وضعیت را بهبود نمی‌بخشد، بلکه احتمالاً آن را بدتر می‌کند. کاکایی هشدار می‌دهد که نبود مدارک لازم، تغییرات مداوم قوانین و تسهیل بیش از حد مسیر واردات، بازار را در آینده با انبوهی از خودروهای مشکل‌دار مواجه خواهد کرد. او به خودروهای وارداتی هفت سال پیش اشاره می‌کند که اکنون به دلیل نبود قطعات یدکی و خدمات پس از فروش، در صف تعمیرات هستند. این مشکلات زمانی رخ داد که واردات با نظارت انجام می‌شد و حالا که نظارتی وجود ندارد، شرایط نگران‌کننده‌تر است.

خودروهای کشنده، فاجعه‌ای غیراستاندارد

استاد مهندسی خودروی دانشگاه علم و صنعت به نمونه‌ای از واردات خودروهای کشنده اشاره می‌کند و ادامه می‌دهد: «مجزور ورود خودروهای با عمر ۱۵ تا ۲۰ سال صادر شده است. این واردات بدون نظارت فنی و اصولی انجام می‌شود و نه تنها غیراستاندارد، بلکه خطرناک است. کاربرد کلمه رقابت در این شرایط بیشتر به طنز شبیه است. رقابت واقعی یعنی خریدار بتواند در یک بازار شفاف، خودروی مطلوب خود را با قیمت مناسب و اطمینان از خدمات پس از فروش تا ده سال آینده تهیه کند. چنین شرایطی در بازار کنونی وجود ندارد.»

بازیگران جدید واردات

کاکایی توضیح می‌دهد: «خودروسازان داخلی نیز به تدریج وارد حوزه واردات شده و به بازیگران بزرگ این میدان تبدیل شده‌اند. در چهار تا پنج سال گذشته، خودروسازان بزرگ تحت فشار بوده‌اند، در حالی که شرکت‌های مونتاژکار با سرعت رشد کرده‌اند. دلیل این امر، قوانین ضد تولید داخلی و شرایط اقتصادی است که تنها به نفع واردات عمل می‌کند. او یادآور می‌شود: «در بهترین حالت، نقطه بهینه تولید داخلی حدود ۲۰ درصد داخلی‌سازی است. تغییرات نگران‌کننده اخیر در تعرفه‌ها، امکان رقابت واقعی را از بین برده است. در نهایت، همه چیز به میزان ارز موجود و توانایی جمع‌آوری خودرو در بازارهای جهانی بستگی دارد که با مشکلات متعددی همراه است.»

کیفیت خودروهای وارداتی، چالش آینده

به باور کاکایی، کیفیت و اصالت خودروهای وارداتی از جمله مسائل مهمی است که در آینده مشکلات جدی ایجاد خواهد کرد. خودروهایی که بدون بررسی دقیق وارد می‌شوند، ممکن است تقلبی یا غیراستاندارد باشند. این موضوع مصرف‌کنندگان را با چالش‌های بزرگی مواجه خواهد کرد. نبود نظارت کافی در فرایند واردات، پیامدهای بلندمدتی برای بازار و مصرف‌کنندگان به همراه دارد.

عمیق‌تر شدن رکود

استاد مهندسی خودروی دانشگاه علم و صنعت بیان می‌کند: «رکود کنونی در بازار خودرو در سال جاری عمیق‌تر خواهد شد. نوسانات نرخ ارز به‌ویژه دلار، باعث شده مردم از خرید و فروش خودرو خودداری کنند. بسیاری به امید کاهش قیمت‌ها، دارایی‌های خود مانند خودرو یا طلا را نمی‌فروشند. دلالتان هم در حال جمع‌آوری این کالاها هستند، زیرا از تورم قطعی آگاهند.» اقبال متوسط تحت فشار اقتصادی و روانی شدیدی قرار دارند. این فشارها به دلالتان و بازیگران بزرگ بازار امکان می‌دهد از شرایط به نفع خود بهره‌برداری کنند. این کارشناس می‌گوید: «نباید گول برخی اقدامات را خورد. چیزی به نام رونق واقعی در بازار وجود ندارد. ما با یک رکود جدی و عمیق مواجهیم. شدت این رکود به نتیجه مذاکرات با آمریکا بستگی دارد.»

مذاکرات سیاسی تعیین‌کننده بازار

اگر مذاکرات با آمریکا کوتاه و مثبت باشد، ورود پول‌های نفتی و کالاهای خارجی از جمله خودرو، می‌تواند قیمت‌ها را به‌ظاهر کاهش دهد. با این حال حتی در بهترین سناریو، این فرایند چندماه تا یک سال طول می‌کشد. بنابراین، بازار خودرو در سال جاری در هر صورت در رکود خواهد بود، اما اگر مذاکرات به نتیجه نرسد، وضعیت کاملاً متفاوت می‌شود. در این حالت، مردم برای حفظ ارزش دارایی‌های خود به خرید سکه و طلا هجوم می‌برند، زیرا این کالاها قابل حمل‌تر و امن‌تر از خودرو است. در سناریویی که مذاکرات بدون نتیجه مثبت یا منفی، طولانی شود، رکود عمیق‌تر خواهد شد. استاد مهندسی خودروی دانشگاه علم و صنعت توضیح می‌یابد: «پلاتکلیفی اقتصادی زبان‌بازتر است، زیرا تولید کاهش می‌یابد، درآمد کارگران و فعالان تولید کم می‌شود و قدرت خرید مردم افت می‌کند. این زنجیره معیوب کل اقتصاد را درگیر می‌کند. در چنین شرایطی، تنها خریداران واقعی اقدام به خرید خودرو می‌کنند.» با توجه به افزایش تولید خودرو در سال‌های اخیر، عرضه در بازار بیش از تقاضاست. بنابراین، نباید در کوتاه‌مدت انتظار جهش در تقاضا یا قیمت را داشت، مگر اینکه شرایط کلان اقتصادی تغییر کند. کاکایی ادامه می‌دهد: «اگر مذاکرات طولانی شود، رکود کل اقتصاد را فرا خواهد گرفت. عدم قطعیت، موتور گردش اقتصاد را متوقف می‌کند.»

جایگاه ضعیف خودرو در بحران

در شرایط پلاتکلیفی بین جنگ و صلح، مردم ترجیح می‌دهند دارایی‌های خود را به کالاهای قابل حمل و قابل فروش تبدیل کنند. خودرو در چنین شرایطی، به دلیل کارایی پایین در حفظ سرمایه، جایگاه چندان‌نی ندارد. کاکایی این وضعیت را به‌شدت نگران‌کننده می‌داند. صنعت خودروی ایران در گردابی ناکارآمدی، انحصار و سیاست‌های معیوب گرفتار است. بدون اصلاحات ساختاری، تنظیم‌گری مؤثر و ایجاد بازاری رقابتی، این صنعت نمی‌تواند به پویایی برسد و پتانسیل‌های عظیم خود را بیش از پیش به هدر خواهد داد. سخنان کاکایی، هشدارى روشن به تصمیم‌گیران است: ادامه این مسیر، مصرف‌کنندگان را نامیدتر و اقتصاد را شکننده‌تر می‌کند. زمان آن رسیده که سیاست‌گذاران، با کنار گذاشتن شعارهای توخالی، به‌سوی اصلاحات واقعی گام بردارند تا صنعت خودرو به جای طنزی تلخ، به موتور محرکه‌ای برای اقتصاد ایران بدل شود.



حمیدرضا بیانی‌نیا کاشانی

مترجم

انحصار تعرفه‌های غیرهدفمند و واردات بی‌برنامه، صنعت خودرو را به بن‌بست رسانده است

کمبود ارز و چالش خودروسازان

تخصیص نیافتن ارز به قطعه‌سازان، زنگ خطری برای صنعت خودروسازی ایران است و می‌تواند تولید را به لبه پرتگاه بکشانند. توقف جریان ارز به‌عنوان شریان حیاتی تأمین قطعات خارجی، زنجیره تولید را فلج و خودروسازان را در تنگنای بوروکراسی و ناکارآمدی گرفتار کرده است. در حالی که ذخایر قطعات رو به اتمام است، فقدان ارز و موانع اداری، تولید را تهدید و هزینه‌ها را به مصرف‌کنندگان منتقل می‌کند. این گزارش، تبعات این بحران و شکنندگی زنجیره تولید را بررسی می‌کند.

عدم تخصیص ارز به قطعه‌سازان، تولید خودرو در ایران را در معرض توقف قرار داده است. تصور کنید زنجیره تولیدی با ارزش ۱۰۰ دلار در جریان است. اگر تنها یک دلار آن به ماده اولیه خارجی وابسته باشد و تأمین نشود، کل زنجیره ۹۹ دلاری فرو می‌پاشد. در صنعت خودروسازی، ذخایر قطعات یا پاپی -موجود در انبارها یا در حال حمل- معمولاً برای سه ماه کافی است. برخی شرکت‌ها تا شش ماه ذخیره دارند، اما برای مواد اولیه خاص، این امکان وجود ندارد. از بهمن‌ماه تاکنون، تخصیص ارز به قطعه‌سازان متوقف شده و این ذخایر در حال اتمام است.

خودروهایی با شش هزار قطعه، به یک جزء وابسته‌اند؛ نبود حتی یک قطعه، خط تولید را متوقف می‌کند. فعالان صنعت در تلاشند اما ارز، کلید حل این معضل است. نبود آن، نگرانی‌های عمیقی ایجاد کرده است. در سال‌های گذشته، خودروسازان از ماه‌های اردیبهشت و خرداد برای جبران کسری‌های ناشی از کمبود برق تاسیسات و گاز زمستانه استفاده می‌کردند و ذخیره‌های برای آینده می‌ساختند. امسال این فرصت طلایی از دست رفت.

شرکت‌های خارجی نمی‌توانند خطوط تولید خود را برای تأخیر پرداخت‌های ایران متوقف کنند. برخی، به‌صورت اعتباری یا امانی، قطعات را ارسال کرده‌اند و این کالاها اکنون در گمرکات ایران خاک می‌خورند، چراکه ارز تخصیص نیافته است. این تأخیر، مشکلات قانونی ایجاد کرده و کالاهای در معرض اتهام قاچاق قرار دارند. صادرکنندگان خارجی که به اعتبار طرف ایرانی اعتماد کرده‌اند، دچار تردید شده‌اند و واردکنندگان ایرانی زیر فشارند. این وضعیت، اعتماد متقابل در زنجیره تأمین جهانی را تضعیف می‌کند. بوروکراسی اداری به جای کاهش، هر روز گسترش می‌یابد. تولیدکنندگان که انتظار تسهیل موانع را دارند، با دیوارهای بلندتری از مقررات مواجه‌اند. این طنز تلخ، پایداری زنجیره تولید را به خطر انداخته است. راه‌حل‌های مقطعی نمی‌توانند این بحران را درمان کنند. وقتی دسترسی به ارز، شریان حیاتی تأمین مواد اولیه، قطع می‌شود، برنامه‌ریزی‌های کلان صنعتی بی‌اثر می‌مانند. مدیران به جای تمرکز بر نوآوری یا بهره‌وری، درگیر جلسات اضطراری برای تأمین قطعات کوچک‌اند.

تأخیر در تخصیص ارز و بوروکراسی، هزینه‌های تولید را بالا برده و قیمت تمام‌شده خودرو را افزایش می‌دهد. این بار، مستقیماً بر دوش مصرف‌کنندگان می‌افتد. بازار داخلی توان جذب قیمت‌های بالاتر را ندارد و تولیدکنندگان را وادار به ادامه تولید با سود کم یا حتی زیان می‌کند. این وضعیت، ساختار مالی شرکت‌ها را فرسوده و نیروی کار را بی‌انگیزه می‌سازد. کارگران به‌عنوان سرمایه اصلی صنعت، در نبود امنیت شغلی و چشم‌انداز مثبت، انگیزه خود را از دست می‌دهند و افت کیفیت و بهره‌وری رقم می‌خورد. بدون تخصیص فوری ارز و اصلاح بوروکراسی، زنجیره تولید خودروی ایران در خطر فروپاشی است. توقف خطوط تولید نه تنها خودروسازان، بلکه اقتصاد کلان را متأثر خواهد کرد. تصمیم‌گیران باید پیش از آنکه دیر شود، اقدام کنند.

در قیمت‌گذاری نیست. سازمان حمایت تأکید کرده واردکنندگان همچنان ملزم به ارائه مستندات و رعایت ضوابط قیمت‌گذاری هستند. وزارت صمت نیز با تأیید خبر، هدف این تغییر را تسهیل فرایند خرید اعلام کرده است. کارشناسان معتقدند این اقدام می‌تواند مسیر واردات خودرو را هموارتر کند و به تحرک بازار خودروهای خارجی بینجامد.

در پی مصوبه جدید شورای رقابت، خودروهای وارداتی از شمول دستورالعمل تنظیم بازار این شورا خارج شدند. طبق ابلاغیه رسمی سازمان حمایت مصرف‌کنندگان، شرط نداشتن پلاک فعال برای خریداران حذف شده، اما عرضه در سامانه یکپارچه و نظارت قیمتی همچنان پابرجاست. این تصمیم که به مدیران ۳۶ شرکت واردکننده اعلام شده، به معنای آزادی کامل

وارداتی‌ها خارج از مقررات شورای رقابت