

برجام برای صنعت خودرو معجزه نخواهد کرد

امیرحسین کاکایی گفت: اگرچه تحریم‌ها مشکلات متعددی برای شرکت‌های خودروساز به همراه داشته؛ اما فقط بخشی از مشکلات خودروسازان مربوط به تحریم بوده و بخش عمده مشکلات این صنعت ناشی از سیاست‌گذاری‌های نادرست و سیاسی‌کاری در این صنعت است. در صورت اصلاح سیاست‌گذاری‌ها، می‌توان خوشبین بود حتی در صورت تداوم تحریم‌ها، زبان‌دهی شرکت‌های بزرگ خودروساز کاهش یابد.

به گزارش خبرنگاران گروه بورس، بانک و بیمه گزارش خبر، روند معاملات سهام گروه خودرویی به اخبار مربوط به مذاکرات گره خورده است. هر خبر مثبتی این گروه را سبز می‌کند و کوچکترین خبر منفی و احتمال عدم توافق، قامت سهام‌های این گروه را سرخ می‌کند! امیرحسین کاکایی کارشناس ارشد صنعت خودرو در گفت‌وگو با خبرنگار سنا در این خصوص بیان کرد: اگرچه تحریم‌ها مشکلات متعددی برای شرکت‌های خودروساز به همراه داشته؛ اما فقط بخشی از مشکلات خودروسازان مربوط به تحریم بوده و بخش عمده مشکلات این صنعت ناشی از سیاست‌گذاری‌های نادرست و سیاسی‌کاری در این صنعت است.

وی اضافه کرد: در مورد دو شرکت ایران خودرو و سایپا دولت سیاست متناقضی در پیش گرفته و از یک سو به دنبال خصوصی سازی این دو شرکت است و از سوی دیگر برای این دو شرکت تصمیماتی اتخاذ می‌کند که برای صنعت هزینه‌بر است. افزایش مدت زمان گارانتی، وعده تولید خودروی جدید توسط این شرکت‌ها، برگزاری نمایشگاه در کشورهای خارجی مثل ونزوئلا و... از جمله این تصمیمات است. ضمن اینکه مجدداً بحث واردات مطرح شده و وعده‌ای تصور می‌کنند واردات سودآور خواهد بود، حال آنکه تجربه نشان داده واردات خودرو توسط این دو شرکت نیز زیان به همراه داشته است. نتیجه سیاست‌گذاری‌های نادرست، زیان انباشته حدوداً ۱۱۰ هزار میلیارد تومانی و بدهی تقریباً ۱۷۰ هزار میلیارد تومانی (بدهی بانکی و بدهی به قطعه‌سازان و...) دو شرکت ایران خودرو و سایپا بوده و هزینه این سیاست‌گذاری‌های نادرست از جیب سهامداران این دو شرکت پرداخت می‌شود. این کارشناس صنعت خودرو ضمن تأکید بر اینکه رفع تحریم‌ها معجزه صنعت خودرو نخواهد بود، اظهار کرد: اولین گام در راستای کاهش مشکلات خودروسازان پرهیز از سیاسی‌کاری و فعالیت با مبانی اقتصادی است. تولید خودرو در شرایطی توجیه اقتصادی خواهد داشت که تولید انبوه و در تیراژ بالا (بیش از یک میلیون دستگاه) صورت بگیرد، اما بالاترین تیراژ تولید پراید حدود ۵۰۰ هزار دستگاه بوده و بدتر آن که همان خودروی پراید هم با چند مدل قطعه متفاوت تولید شده است! عدم ثبات سیاست‌گذاری‌ها و تمرکز بر روی تنوع محصول و تولید با تیراژ محدود، فرصت سودآوری را از خودروسازان گرفته است. علاوه بر این، تولید با تیراژ محدود موجب شده سرمایه‌گذاری در حوزه قطعه‌سازی هم جذاب نباشد.

وی در ادامه افزود: بخش قابل توجهی از متقاضیان خودرو در کشورمان به دنبال خودروی ارزان و با کیفیت هستند و باید اجازه دهیم خودروسازان روی تولید دو الی سه مدل خودروی ارزان قیمت در تیراژ بالا تمرکز کنند تا تولید خودروهای ارزان قیمت توجیه اقتصادی داشته باشد. در کنار تولید انبوه خودروهای ارزان قیمت، باید دست خودروسازان را برای تولید خودروهای جدید هم باز گذاشت تا علاوه بر تأمین نیاز تمام سلاطین بازار، سودآوری هم ایجاد شود. در مقابل خودروسازان به جای آن که فقط به تولید خودرو به عنوان محلی برای شناسایی درآمد نگاه کنند، خدمات پس از فروش را توسعه دهند.

کاکایی با اشاره به اهمیت بازار خدمات پس از فروش برای افزایش سودآوری خودروسازان، بیان کرد: در کشور ما ۲۶ میلیون دستگاه خودرو در حال تردد است که از این تعداد حدود ۱۶ میلیون دستگاه تحت پوشش خدمات پس از فروش قرار دارند. ساماندهی خدمات پس از فروش، این حوزه را سودآور خواهد کرد و یکی از سودآورترین بخش‌های صنعت خودرو در همه جای دنیا خدمات پس از فروش است. ۹۰ درصد بازار خودرو کشور در اختیار ایران خودرو و سایپا است؛ ولی سهم این دو شرکت از بازار لوازم یدکی و خدمات پس از فروش فقط ۱۰ درصد این بازار است. ارزش بازار لوازم یدکی بیش از ۳۰ درصد ارزش بازار خودرو است و این ارزش روز به روز افزایش می‌یابد و متأسفانه این حوزه سودآور از نگاه سیاست‌گذاران در صنعت خودرو مغفول مانده است. صنعت خودرو در کشور ما پتانسیل‌های زیادی از جمله بازار فروش، نیروی انسانی متخصص و... دارد و در صورت اصلاح سیاست‌گذاری‌ها می‌توان خوشبین بود، حتی در صورت تداوم تحریم‌ها، زبان‌دهی این دو شرکت کاهش یابد.

منبع: پایگاه خبری بازار سرمایه ایران(سنا)