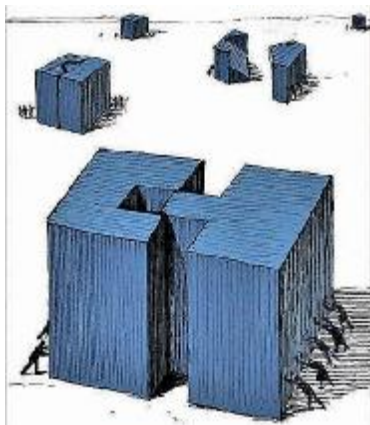


ادغام قطعه‌سازان



هرچه طرح پیشنهادی ادغام خودروسازان، با واکنش منفی بیشتر کارشناسان و دست‌اندرکاران صنعت کشور مواجه شد، به نظر می‌رسد دید مثبتی در ادغام واحدهای قطعه‌سازی وجود داشته و خیلی‌ها معتقدند برای رشد کیفی صنعت قطعه‌سازی، باید واحدهای کوچک و پراکنده این صنعت پراهمیت و زیرساختی کشور را با یکدیگر ادغام کرد. در حال حاضر حدود یک هزار و ۲۰۰ واحد قطعه‌سازی در صنعت خودرو ایران فعالیت دارند و این در شرایطی است که بسیاری از این واحدها کوچک و ضعیف به حساب آمده و از نقدینگی اندکی برخوردارند. این موضوع به اعتقاد کارشناسان، سبب شده تا کیفیت قطعات تولیدی، در سطح مناسبی قرار نداشته و صنعت قطعه‌سازی ما همپای خودروسازی مان پیش نیاید. طبق آمار انجمن قطعه‌سازان، هم اکنون تنها ۳۰

واحد بزرگ قطعه‌سازی خودرو، در کشور وجود دارد که هر کدام از آنها به ده‌ها قطعه‌ساز کوچک و متوسط دیگر کار می‌کنند و ۷۰ درصد از کل نیاز کشور به قطعات خودرو را به تولید می‌رسانند. در واقع این ۳۰ واحد، مجموعه ساز به حساب می‌آیند و متشکل از ۲۰ تا ۱۰۰ زیرمجموعه هستند. این در شرایطی است که ۳۰ مجموعه مذکور، تولیدکننده اصلی قطعات به حساب آمده و به اصطلاح «دانه درشت‌ها» در صنعت قطعه‌سازی‌اند و باقی قطعه‌سازها نه در شرایط مالی مناسبی به سر می‌برند و نه کیفیت بالایی دارند. همین موضوع، یعنی کیفیت نه‌چندان مناسب قطعات، موجبات نارضایتی خودروسازان را فراهم آورده و سبب شده تا مشتریان نیز از کیفیت خودروها چندان راضی نباشند. هر چند مشتریان، همواره خودروسازان را در این کم‌کیفیتی مقصر می‌دانند، اما مسوولان ایران خودرو و سایپا معتقدند، ۸۶٪ کیفیت تولید یک خودرو را قطعات آن تشکیل و خودروساز تنها در ۱۴٪ این داستان سهیم است و اگر خودرویی از کیفیت لازم برخوردار نیست، باید بیشتر این تقصیر را از ناحیه قطعه‌سازان دانست. قطعه‌سازانی که به اعتقاد خودروسازها، حرکت چشمگیر و آن‌چندانی برای رشد کیفیت از خود نشان نداده و پراکندگی بیش از حد واحدهای تولیدی آنها از دلایل اصلی این کم‌تحرکی قطعه‌سازان است. البته قطعه‌سازان نیز اعتقاد دارند، اگر قطعه‌ای از کیفیت لازم برخوردار نیست، این موضوع به نوع سفارش‌گذاری خود خودروسازها برمی‌گردد، در شرایطی که آنها هم توانایی تولید قطعه بنز را دارند و هم پراید؛ به اعتقاد قطعه‌سازان، خودروسازها اعتماد چندانی به آنها نداشته و این بی‌اعتمادی سبب شده تا ادغام واحدهای قطعه‌سازی تا به امروز شکل نگیرد. انجمن قطعه‌سازان حتی طی سال ۸۰ طرحی را برای ادغام واحدهای قطعه‌سازی پیشنهاد داد اما کارها، آن‌طور که باید، پیش نرفت و ادغامی تا به امروز صورت نگرفته است. در حال حاضر پراکندگی واحدهای قطعه‌سازی موجب شده تا خودروسازان داخلی بر خلاف برخی شرکت‌های خودروساز معتبر دنیا، برای تولید یک قطعه، با چند قطعه‌ساز کار کرده و به اصطلاح، سیاست «چند سوری» را به کار گیرند. این سیاست البته نکات مثبت و منفی را برای خودروسازها و قطعه‌سازان در پی داشته است. نقطه عطف این سیاست برای خودروسازها آنجا است که اگر قطعه‌سازی نتوانست قطعه مورد نظر را به موقع تولید کند، ایران خودرو و سایپا به سراغ سایر قطعه‌سازان سازنده آن قطعه می‌روند. این نقطه عطف، برای قطعه‌سازان، نکته‌ای منفی به حساب می‌آید، چراکه سبب می‌شود خودروسازها به دلیل وجود چندین قطعه‌ساز، باکی از نپرداختن طلب‌های قطعه‌سازان نداشته باشند. نکته منفی دیگر پراکندگی واحدهای قطعه‌سازی و سیاست تک سوری خودروسازها، این است که با پایدار ماندن این وضعیت، سطح کیفی قطعات تولیدی و در نتیجه خودروها

نیز مسیر رشد قابل قبولی را طی نخواهد کرد، زیرا مادامی که خودروسازها، طلب قطعه‌سازان را ندهند و قطعه‌سازها نیز با همین پراکندگی و وضعیت نقدینگی فعلی، روزگار بگذرانند، انتظار رشد کیفیت قطعات، انتظاری عبث و بیهوده به نظر می‌رسد. نگاهی به وضعیت صنعت قطعه‌سازی اروپا در گذشته و مقایسه آن با حال، از این موضوع حکایت می‌کند که اروپایی‌ها نیز دو سه دهه پیش، حال و روزی شبیه آنچه که هم‌اکنون صنعت قطعه‌سازی ما دچار آن است، داشت اما با گذشت زمان واحدهای قطعه‌سازی کوچک و پراکنده خود را در هم تنیده و ادغام کردند. این موضوع به تدریج خودروسازان اروپایی را به روش تک سورسی عادت داد و از آن سو نیز قطعه‌سازان، در مسیر رشد و توسعه قرار گرفتند. البته قطعا مقایسه حال و هوای صنعت در اروپا و ایران با توجه به شرایط سیاسی و اقتصادی، قیاسی مع الفارق است اما به هر حال می‌توان از تجربه موفق آنها استفاده کرد و درس گرفت. موضوعی که در حال حاضر در صنعت قطعه‌سازی ما مشهود به نظر می‌رسد این است که با روش‌هایی که قطعه‌سازان تا به امروز با آنها کار کرده‌اند، رشد و توسعه قابل قبول و چشمگیری از جنبه کیفی ماجرا، رخ نداده و نه خودروساز راضی است و نه قطعه‌ساز.

بی‌اعتمادی خودروسازها به قطعه‌سازان

محمدرضا نجفی منش دبیر انجمن قطعه‌سازان در زمینه پیشنهاد ادغام واحدهای قطعه‌سازی در سال ۸۰ گفت: این طرح به دلیل بی‌اعتمادی خودروسازان، به سرانجام نرسید، خودروسازان از این موضوع در هراسند که با ادغام واحدهای قطعه‌سازی، تولید قطعه تحت تاثیر قرار گرفته و آنها دچار مشکل شوند. با ادغام واحدهای قطعه‌سازی، خودروسازها دیگر برای تامین هر قطعه با چند قطعه‌ساز روبه‌رو نیستند و بیم دارند که با این محدودیت، خط تولید آنها دچار اختلال شود. به اعتقاد نجفی منش تا این بی‌اعتمادی از بین نرود، نمی‌توان انتظار ادغام واحدهای قطعه‌سازی را داشت. اظهارات نجفی منش در شرایطی است که برخی کارشناسان معتقدند باید به این بی‌اعتمادی خودروسازها به نوعی حق داد، چراکه قطعات تولیدی، از کیفیت بالایی برخوردار نبوده و اگر تولید هر قطعه با همین شرایط فعلی به دست یک قطعه‌ساز بیفتد، بیم آن می‌رود که خط تولید خودروسازان معطل قطعات بماند. به اعتقاد این کارشناسان با توجه به وضعیت مالی صنعت قطعه‌سازی، اگر روزی به دلیل کمبود یا نبود نقدینگی، واحدهای تولیدی دچار اختلال و تعطیلی شوند، در نهایت خودروسازان با مشکل تولید روبرو خواهد شد، زیرا دیگر قطعه‌سازی برای تامین قطعات در بین نیست.

داوود میرخانی رشتی دبیر پیشین انجمن خودروسازان در این زمینه می‌گوید: متأسفانه قطعه‌سازان ما بیش از آنکه مهندسی ساز باشند، کپی کار به حساب می‌آیند و این عیب آنها به خودروسازان نیز لطمه زده است. میرخانی با بیان اینکه در حال حاضر صدها واحد کوچک و پراکنده در صنعت قطعه‌سازی ما وجود دارد، می‌گوید: چند سال پیش صنعت خودرو ما تیراژی در حدود ۲۰۰ هزار دستگاه داشت و نیاز خودروسازها را قطعه‌سازان داخلی تامین می‌کردند و الان نیز که تیراژ به حدود یک و نیم میلیون رسیده، باز هم همین قطعه‌سازان، قطعات را تامین کرده‌اند، اما پرسشی که باید از قطعه‌سازان پرسید این است که آیا سرمایه آنها مطابق با افزایش تیراژشان رشد کرده یا نه؟ میرخانی با بیان اینکه پاسخ این پرسش مبهم است، می‌افزاید: بین صدها واحد قطعه‌سازی خودرو در کشور، شاید تنها ده بیست واحد مهندسی ساز و به روز داشته باشیم، ولی این دردی را دوا نمی‌کند و باید با افزایش سرمایه‌گذاری، کیفیت قطعات تولیدی را افزایش بدهیم تا اگر واحدهای قطعه‌سازی روزی با یکدیگر ادغام شدند، دغدغه تامین قطعات و خوابیدن خط تولید خودروسازان را نداشته باشیم.

ادغام. ارزانی می‌آورد

اما نکته مهم دیگری که در زمینه ادغام واحدهای قطعه‌سازی، مد نظر کارشناسان قرار دارد، کاهش قیمت تمام شده قطعات است. کارشناسان معتقدند در حال حاضر نه تنها قطعات تولیدی از کیفیت بالایی برخوردار نیستند، بلکه گران نیز از آب در می‌آیند و این موضوع یکی از عوارض پراکندگی قطعه‌سازان است. دبیر انجمن خودروسازان در این زمینه می‌گوید: انجمن بارها تاکید کرده که ساپکو (تامین‌کننده قطعات ایران خودرو) و سازه‌گستر (تامین‌کننده قطعات سایپا) به جای کار کردن با چند صد قطعه‌ساز، باید با نهایتاً ۱۰۰ قطعه‌ساز طرف باشند. احمد نعمت بخش با بیان اینکه دولت باید به ادغام قطعه‌سازان کمک کند، می‌افزاید: با ادغام قطعه‌سازان، ما با واحدهایی بزرگ و قوی روبه‌رو هستیم و این بزرگی و قدرت موجب رشد کیفی قطعات تولیدی خواهد شد. وی با اشاره به اینکه ادغام قطعه‌سازان، ارزان‌سازی قطعات تولیدی را به همراه دارد، تاکید می‌کند: در حال حاضر هر قطعه‌سازی ممکن است در روز، ۵۰۰ عدد از قطعه‌ای خاص را تولید کند و این در حالی است که اگر تمام واحدهایی که به تولید

این قطعه مشغولند با یکدیگر ادغام شوند، نه تنها تیراژ بالا می‌رود بلکه قیمت تمام شده قطعات نیز پایین خواهد آمد. به گفته نعمت بخش، با ادغام قطعه‌سازان و بزرگ و قدرتمند شدن شان، امکان همکاری آنها با شرکت‌های خارجی و ورود سرمایه از خارج به صنعت قطعه‌سازی، بیش از پیش فراهم می‌شود. دبیر انجمن قطعه‌سازان، رقابتی شدن تولید در صنعت قطعه‌سازی کشور را در گرو بزرگی و قدرت فنی قطعه‌سازان دانسته و تاکید می‌کند: قطعا با واحدهای کوچک و پراکنده فعلی نمی‌توان به قدرتمند شدن و بزرگی قطعه‌سازان امیدوار بود.

ادغام، فرهنگ می‌خواهد

اما با وجود نکات مثبتی که کارشناسان در زمینه ادغام قطعه‌سازها عنوان می‌کنند، این ادغام ممکن است برخی تبعات منفی را نیز به دنبال داشته باشد. در حال حاضر خودروسازان به دلیل آنکه با چند قطعه‌ساز کار می‌کنند، باکی از نپرداختن بدهی خود به آنها نداشته و مطمئن هستند که اگر این قطعه‌ساز، نیازشان را تامین نکرد، قطعه‌ساز دیگری برای تامین این نیاز وجود دارد. به نحوی که به گفته دبیر انجمن قطعه‌سازان، خودروسازها عادت کرده‌اند که پول قطعه‌سازها را در موعدهای مقرر ندهند. این در شرایطی است که با ادغام قطعه‌سازان و طرف شدن خودروسازها با چند واحد بزرگ قطعه‌ساز (که هر یک، قطعه‌ای خاص را به تولید می‌رسانند)، آنها دیگر نمی‌توانند نسبت به پرداخت طلب قطعه‌سازان بی تفاوت باشند، چراکه طرف حساب شان تنها یک قطعه‌ساز است و بی‌تفاوتی به مطالبات آن، ممکن است به خوابیدن خط تولید خودروسازها منجر شود. این نکته از آن جهت منفی است که با وجود وضع نابسامان مالی خودروسازان، امکان دارد با ادغام واحدهای قطعه‌سازی، باز هم اجرای بدحسابی خودروسازها ادامه یافته و این بار تولید خودرو علاوه بر مسائل کیفی، تحت تاثیر کمیت قطعات نیز قرار گیرد. قائم‌مقام سایپا در این زمینه می‌گوید: ادغام قطعه‌سازان نکات مثبتی را در پی دارد اما نباید، شرایط به گونه‌ای پیش رود که با این ادغام، قطعه‌سازان در مقابل خودروسازها موضع گرفته و حال و هوایی انحصاری پیش بیاید. محمدرضا روشنی مقدم با بیان اینکه در حال حاضر با موضوعی فراتر از بی‌اعتمادی بین خودروسازها و قطعه‌سازها روبه‌رو هستیم، تاکید می‌کند: باید فرهنگ رابطه قطعه‌ساز و خودروساز را در کشور بالا ببریم و طوری نباشد که یک قطعه‌ساز خیلی بزرگ به خودروساز دیکته کند که چه قطعه‌ای را با چه قیمتی بخرد. اگر فرهنگ صنعت ما در همین شرایط فعلی باقی بماند، ادغام قطعه‌سازان و پی‌ریزی سیاست تک سورسی برای خودروسازها، نتایج کاملا مثبتی را به خود نخواهد دید و بیم انحصارطلبی در آن می‌رود.

تحلیل SWOT

فرصتها	تهدیدات
<ul style="list-style-type: none"> افزایش قدرت رقابت با قطعه‌سازان خارجی افزایش تیراژ تولید قطعات کاهش قیمت تمام شده قطعات رشد کیفی قطعات تولیدی ایجاد شرایط مطلوب برای جذب سرمایه‌های خارجی 	<ul style="list-style-type: none"> افزایش قدرت نفوذ قطعه‌سازان جزء افزایش توقعات خط به دلیل رشد مناقشات سایپو با قطعه‌سازان و عدم تامین به موقع بوجود آمدن جو انحصار طلبی در بین قطعه‌سازان
قوت‌ها	ضعف‌ها
<ul style="list-style-type: none"> قدرت نفوذ بالای سایپو در برابر قطعه‌سازان با توجه به سیاست چند سورسی تامین قطعه 	<ul style="list-style-type: none"> فقدان فرهنگ لازم برای ادغام تنها ۲۰٪ قطعه‌سازان مهندسی ساز و بروز هستند وجود جو بی‌اعتمادی بین خودروساز و قطعه‌ساز

تهیه‌کننده: علی فلاح حسینی (۴۵۲۱)

منبع: www.donya-e-eqtesad.com; ۸۸-۶-۲۱

بمنظور صرفه جویی در مصرف کاغذ و حفظ محیط زیست؛ خواهشمند است فقط درمواقع "کاملا ضروری" از این گزارش پرینت تهیه گردد.

