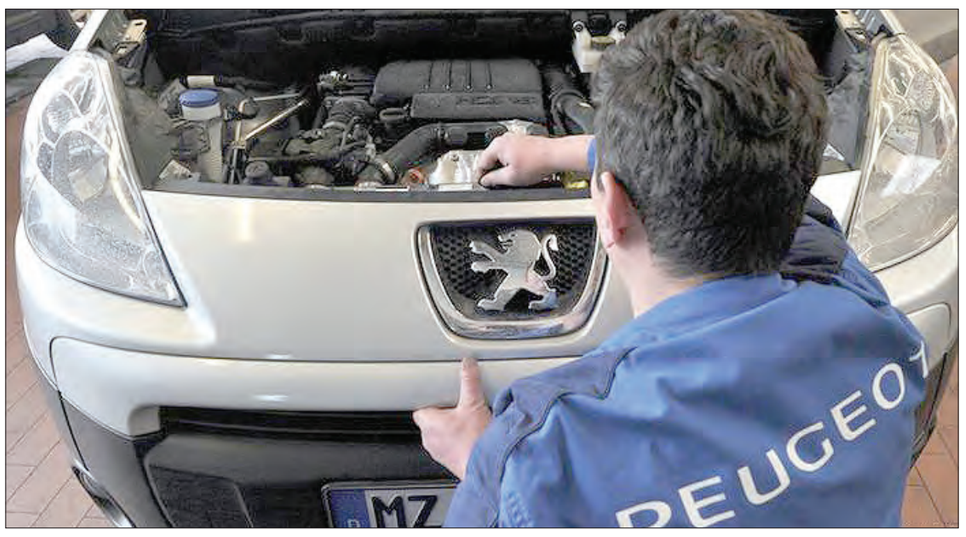
خراسان روزنامه صبح ایران
دوشنبه ۵ مهر ۱۳۹۵ . ۲۴ ذی‌الحجه ۱۴۳۷ . شماره ۱۹۳۶۲

معاون وزیر صنعت خبر داد:
کاهش سهم خودروهای مونتاژ در بازار کشور

معاون وزیر صنعت با اشاره به سهم ۷ تا ۸ درصدی خودروهای مونتاژ در بازار کشور گفت: در ۴ ماهه ابتدای امسال سهم خودروهای مونتاژ در بازار کشور کاهش یافته است. محسن صالحی نیا در گفتگو با مهر در پاسخ به این پرسش که استراتژی وزارت صنعت در تولید خودروهای مونتاژی که اغلب چینی هستند، چیست، گفت: استراتژی ما همکاری در توسعه پلتفرم ها و استفاده بیشتر از ساخت داخل است.

با کاهش سهم داخلی سازی قطعات از ۴۰ به ۲۰ درصد در شروع ساخت خودروهای مشترک ایران خودرو و پژو رقم خورد:

اولین دبه در قرارداد پژو



زمستان سال ۱۳۹۴ آقای نعمت زاده وزیر صنعت، معدن و تجارت و یکه زارع مدیرعامل ایران خودرو هر کدام در نشست های خبری جداگانه ای امضای قرارداد با پژو در آینده ای نزدیک را اعلام کردند. سرانجام با سفر رئیس جمهور و هیئت همراه شامل وزیر صنعت و اقتصاد و...، قرارداد همکاری مشترک پژو با ایران خودرو به امضای طرفین رسید.

هر چند از همان ابتدا وزیر صنعت و مدیرعامل ایران خودرو اعلام کردند که این قرارداد محرمانه است ولی برخی از جزئیات آن را طی چند مصاحبه مطرح کردند. از مهمترین بخش های قرارداد تعیین تکلیف میزان داخلی سازی خودروها طی سال های تولید آن در ایران بود. به گزارش تسنیم وزیر صنعت در تاریخ ۱۱ اردیبهشت ۹۵ اظهار داشت: «قطعه سازان شرکت پژو باید با قطعه سازان داخلی ما همکاری و انتقال فناوری کنند و ما از ۴۰ درصد قطعه سازی داخلی شروع می کنیم تا در مدت ۲ سال به ۸۰ درصد برسیم.» [۱]

علاوه بر این طبق بخشنامه ای که وزارت صنعت، معدن و تجارت دو سال گذشته در رابطه با نحوه همکاری مشترک خودروسازان داخلی و خودروسازان خارجی صادر کرد، همکاری دو خودروساز باید با حداقل داخلی سازی ۴۰ درصد شروع شود.

در تاریخ ۲۷ شهریور قناتی مدیرکل خودرو و نیرومحرکه وزارت صنعت، آغاز تولید خودروهای پژو با ساخت داخل ۲۰ درصد را اعلام کرده و عدول از ۴۰ درصد داخلی سازی به ۲۰ درصد را به گردن قطعه سازان انداخته و اظهار کرده است: «آن ها آمادگی تولید قطعات را ندارند.» [۲]

این در حالی است که نجفی منش، دبیر انجمن قطعه سازان طی مصاحبه ای در فروردین ۹۵ اظهار می کند: «اگر نقش قطعه سازان در این قراردادها نادیده گرفته شود، طبیعتا صنعت خودرو پیشرفتی نخواهد داشت. پیش شرط وزارت صنعت برای تامین ۴۰ درصد قطعات از تأمین کنندگان داخلی است که قرار است در بلند مدت به ۸۰ درصد داخلی سازی در قرارداد پژو برسیم و به اعتقاد من قطعا به این هدف خواهیم رسید» . همچنین حمیدرضا صمدی، مدیرعامل شرکت آورند پلاستیک و عضو انجمن قطعه سازان ایران می گوید: «صنعت قطعه سازی ما در دوران تحریم ها، ارتقای سخت افزاری لازم را داشته است بنابراین اگر تولید محصولات جدید با ۳۰ درصد ساخت داخل انجام شود ما شاهد شروع تحول خواهیم بود اما اگر اجباری برای افزایش این سهم نباشد، نباید منتظر اتفاق ویژه ای باشیم.» [۳]

آقای قناتی در حالی ناتوانی قطعه سازان ایرانی را اعلام کرده اند که خودروهای جدید پژو بر روی پلتفرم ۲۰۶ تولید خواهند شد، که بیش از ۷۰ درصد از قطعات آن از جمله قطعات موتور که جزو پیچیده ترین قطعات خودرو هستند، هم اکنون داخل کشور تولید می شود.

لازم به ذکر است در محاسبه میزان داخلی سازی خودروها، مونتاژ، رنگ و تایر خودروها مجموعا ۱۴ درصد داخلی سازی را به خود اختصاص می دهد. با این حساب طبق اظهارات آقای قناتی اگر تولید با داخلی سازی ۲۰ درصدی صورت گیرد تنها ۶ درصد از قطعات خودروهای تولیدی پژو از قطعات ایرانی بهره خواهند برد. از همین رو تفاوت این مشارکت با وارد کردن خودروهای جدید پژو به صورت کامل (CBU) تنها ۶ درصد خواهد بود.

هر چند مدیران شرکت مشترک ایران خودرو و پژو مدعی شده اند که عدد ساخت داخل را به تدریج افزایش خواهند داد ولی با توجه به سابقه سنگ اندازی های پژو در داخلی سازی قطعات که در دور قبلی همکاری با این خودروساز مشاهده شد، بیم آن می رود که قطعه سازان که حلقه اصلی ایجاد ارزش افزوده و اشتغال زایی در صنعت خودرو هستند با چالش جدی مواجه شوند.

با توجه به آن که یکی از برنامه های مهم وزارت صنعت برای تولید در ایران خودرو، تولید مشترک با پژو و جایگزینی خودروهای قدیمی همچون ۴۰۵ می باشد و در شرایطی که قطعه سازان ایرانی از آمادگی کامل برای داخلی سازی ۴۰ درصدی و بالاتر خبر می دهند، آیا این وزارتخانه قصد دارد در آینده بخش قابل توجهی از قطعه سازان ایرانی را از تولید خارج و بیکار نماید؟ مسئله جالب توجه دیگر این است که مدیرعامل سایپا در دفتر وزیر صنعت تفاهم نامه ای برای فروش به روزترین خط تولید سایپا در کاشان و واگذاری آن به شرکت پژو - سیتروئن امضا کرده است. این موضوع، این سوال را باقی می گذارد که آیا با فروش کارخانه سایپا کاشان به پژو و در صورت اجرای روند حذف قطعه سازان، قرار است که برنامه تولید خودرو در کشور صرفا به یک برنامه نمایشی تبدیل شود و صرفا خودرو در کشور مونتاژ شده و سایر اجزای زنجیره تولید، از جمله قطعه سازی حذف گردد؟!

[1] http://donya-e-eqtesad.com/SiteKhan/1005969
[2] http://donya-e-eqtesad.com/news/1068991
[3] http://forsatnet.ir/news/%D9%85%D8%B3%DB%8C%D8%B1-%D8%AA%D9%88%D8%B3%D8%B9%D9%87-%D9%82%D8%B7%D8%B9%D9%87%E2%80%8C-%D8%B3%D8%A7%D8%B2%DB%8C-%D9%87%D9%85%D9%88%D8%A7%D8%B1-%D9%85%DB%8C%E2%80%8C-%D8%B4%D9%88%D8%AF.html

قرارداد سرمایه گذاری ۳۲۰ میلیون یورویی ژاپن در صنعت پتروشیمی ایران

اولین قرارداد تامین سرمایه صنایع پتروشیمی ایران در دوره پسابرجام به ارزش ۳۲۰ میلیون یورو با یک شرکت ژاپنی امضا شد. به گزارش مهر، اولین قرارداد تامین منابع مالی از بازارهای بین المللی به شکل کوتاه مدت (یوزانس) در بزرگترین هلدینگ پتروشیمی ایران امضا شد. بر این اساس با معرفی فرصت های سرمایه گذاری صنعت پتروشیمی ایران در کنفرانس های بین المللی مختلف همچون کنفرانس ژنو، وین، برلین و فرانکفورت این ظرفیت ها توانست اعتماد موسسات بیمه صادراتی و اعتباردهندگان بین المللی و بانک ها را به صنایع پتروشیمی ایران جلب کند.

در نهایت، اولین قرارداد تامین منابع مالی در قالب یوزانس از ژاپن و تحت پوشش بیمه صادراتی NEXI و قرارداد منعقده با «ماروبنی» در اول سپتامبر در توکیوی ژاپن به مبلغ ۳۲۰ میلیون یورو به امضا رسید.

از سوی دیگر، پیش بینی می شود با توجه به مذاکرات و توافق های اولیه انجام گرفته، حجم این قرارداد با افزایشی حدود دو برابری به ۶۴۰ میلیون یورو برسد.

در همین حال، پتروشیمی هلدینگ خلیج فارس، اعلام کرده است: تامین منابع مالی در قالب یوزانس تا سقف یک میلیارد یورو و تامین میان مدت برای مبلغ حدود ۵۰۰ میلیون یورو در سال جاری محقق خواهد شد. قراردادهای تامین مالی مذکور، بدون وثیقه گذاری قراردادهای صادراتی امضا شده است.

بازرسانه‌های جهان

تاثیر منفی شدید افزایش سن جمعیت بر اقتصاد اروپا

کارشناسان صندوق بین المللی پول طی تحقیقی اعلام کردند افزایش سن جمعیت اروپا در حال تشدید است و با رسیدن کارگران به سن بازنشستگی، نرخ بهره وری و تولید در کشورهای اروپایی در حال کاهش است. آنگونه که فارس گزارش کرده، صندوق بین المللی پول اعلام کرده است: طی ۲ دهه آینده تعداد افراد بین ۵۵ تا ۶۴ سال در اروپا بیش از ۳۰ درصد افزایش خواهد یافت و از ۱۵ تا ۲۰ درصد در شرایط کنونی به حدود ۳۰ درصد خواهد رسید که همین امر به بروز مشکلات جدی در اقتصاد اروپا منجر خواهد شد. همچنین اعلام شده است که تاثیر افزایش سن کارگران در میان کشورهای اروپایی متوازن نیست به گونه ای که بزرگترین تاثیرات آن در کشورهایی نظیر اسپانیا، یونان، پرتغال و ایتالیاست که کمترین توان را برای مقابله با آن دارند.

بزرگترین شرکت‌های پتروشیمی جهان در کشورهای بدون نفت!

در رتبه بندی ۲۰۱۶ میلادی موسسه بین المللی مطالعات شیمیایی از بزرگترین شرکت های پتروشیمی جهان، باسف آلمان با ۷۶۵۵۴ میلیون دلار فروش در جایگاه نخست قرار دارد و شرکت های سایونوپک چین با ۵۰۲۳۸ میلیون دلار و داو کمیکال آلمان با ۴۸۷۷۸ میلیون دلار فروش در رده های دوم و سوم قرار گرفته اند. به گزارش مهر، به نقل از این موسسه هم اکنون سابیک عربستان سعودی بزرگترین شرکت پتروشیمی منطقه خاورمیانه بوده و بعد از این شرکت عربی، هلدینگ پتروشیمی خلیج فارس ایران در جایگاه دومین شرکت پتروشیمی خاورمیانه قرار گرفته است.

سرگیجه قیمتی طلای سیاه

قیمت نفت طی چند روز گذشته نوسانات زیادی در بازه ۴۵ تا ۵۰ دلار تجربه کرده است. مذاکرات، دیدارها و چانه زنی های تولیدکنندگان نفت برای اجرای تثبیت عرضه نفت در آستانه نشست الجزایر (که ۵ تا ۸ مهرماه برگزار خواهد شد و تولیدکنندگان در حاشیه آن جلسه ای غیررسمی در مورد مدیریت بازار نفت خواهند داشت) افزایش یافته است. در این میان اخبار متناقض درباره مواضع طرفین مذاکرات باعث سردرگمی بازار شده است. آنگونه که پایگاه اینوستینگ گزارش کرده قیمت نفت بعد از جهش قابل توجه در روز پنج شنبه گذشته دوباره روند نزولی گرفته و در آخرین معاملات دیروز حدود ۴۶/۵ دلار معامله شد. آخرین قیمت اعلام شده از سبد نفتی اوپک نیز ۴۳/۳ دلار است که مربوط به آخر هفته گذشته است.

دیدگاه

داخلی سازی پلتفرم، چالش عمده قرارداد سایپا با سیتروئن

چهارشنبه گذشته، جمالی مدیر عامل سایپا در حاشیه مراسمی اظهار کرد: با بررسی قراردادهای شرکت های چینی علی رغم پیشرفت این کشور با طرف های خارجی خود، مشخص شده که تعداد مفاد قید شده در این همکاری ها از قرارداد سایپا و طرف خارجی کمتر است که این موضوع نشان دهنده موفقیت سایپا در مذاکرات و انعقاد قرارداد مناسب است. مسئله قابل توجه این است که یکی از شروط مهمی که دولت چین برای قرارداد تولید مشترک خودروسازان خارجی با خودروسازان چینی در نظر گرفته بود، در اختیار گذاشتن پلتفرم های قدیمی خودروسازان خارجی به خودروسازان چینی بود. این شرط مهم موجب شد که خودروسازان چینی بتوانند با توسعه پلتفرم های قدیمی برندهای معتبر، خودروهای برند خود را تولید کنند و آن ها را توسعه دهند و این مسئله یکی از عوامل پیشرفت سریع خودروسازان چینی است. از همین رو، مبنای قرارداد دولت و خودروسازان چینی با خارجی ها، ایجاد ابزاری برای حرکت به سمت تولید پلتفرم داخل و فعال کردن ظرفیت های خودروسازان و قطعه سازان چینی بوده است. این در حالی است که قرارداد گروه خودروسازی سایپا با پژو - سیتروئن، تنها محدود به مونتاژ خودروهای چند سال گذشته این شرکت است و طی این قرارداد، کارخانه سایپا کاشان، که به روزترین کارخانه گروه سایپاست، به شرکت فرانسوی پژو - سیتروئن واگذار شده و تنها خودروهای این شرکت خارجی در این کارخانه مونتاژ می شود. تجربه ۲۵ سال مونتاژ محصولات پژو به خوبی ثابت کرده است که این قراردادهای مونتاژ کاری نه تنها هرگز سودی به حال توسعه خودروهای برند داخلی ندارد، بلکه مانع آن نیز هست. چرا که اولا سرمایه شرکت های خودروسازی داخلی محدود است و با اختصاص سرمایه قابل توجه و خط مونتاژ به محصولات مونتاژی دیگر سرمایه ای برای تولید داخلی باقی نمی گذارد این در حالی است که همواره دلیل اصلی خودروسازان برای عدم تولید پلتفرم، نبود سرمایه لازم بوده است و مونتاژ کاری این امر را تشدید می کند. ثانیا بازار داخلی خودرو به سختی جوابگوی تولیدات داخلی برای رسیدن به تیراژ اقتصادی است چه رسد به آن که طبق قرارداد سایپا با پژو - سیتروئن، بخشی از این بازار به خودروهای مونتاژی اختصاص یابد. بنابراین نه تنها قرارداد اخیر سایپا با پژو - سیتروئن، قرارداد سودمندتری نسبت به قراردادهای چینی ها با خودروسازان خارجی، برای توسعه خودروسازی شان نیست، بلکه کاملا در جهت مخالف آن و تضییع کننده توسعه خودروسازی داخلی در طولانی مدت و تکرار راهی است که بیش از دو دهه خودروسازی کشور در مسیر آن حرکت کرده است و اگر قرار بود توسعه صنعت خودروسازی کشور از این مسیر بگذرد، ۲۵ سال مدت زمان مناسبی برای اثبات این امر بود.

منبع: تسنیم