

انجمن مدیران صنایع



گزارش کارشناسی در خصوص

مشکلات حوزه صنعت و معدن

«مطالعه موردی: خودروهای تجاری»

واحد پژوهش - آبان ۱۳۸۸ - گزارش شماره ۳۶

۱- مقدمه

صنعت از جمله بخش‌های مولد در اقتصاد کشور است که در ایجاد اشتغال دارای اهمیت اساسی است. دستیابی به هدف توسعه صنعتی و ایجاد اشتغال در این بخش به برنامه‌ریزیهای دقیق و سنجیده‌ای نیاز دارد. حصول به این مهم وقتی امکان پذیر است که صنعت و بنگاه‌های فعال در آن دارای شرایطی برابر با دیگر بخش‌ها باشند تا بتوانند به فعالیت خود ادامه دهند.

ایجاد توسعه صنعتی و گسترش فعالیت‌های صنعتی در کشور از سال‌های پس از انقلاب مورد توجه سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان کشور قرار گرفته است. ملاحظه برنامه‌های توسعه چهارگانه کشور از سال ۱۳۶۸-۱۳۸۸ این واقعیت را نشان می‌دهد که در طول این سالها بخش صنعت از فراز و نشیب‌های بسیاری برخوردار بوده است و به رغم پشت سر گذاشتن چهار برنامه توسعه پنج ساله، این بخش هنوز نتوانسته است جایگاه واقعی خود را در میان بخش‌های دیگر کسب کند و این مقایسه، زمانی مشکلات بخش صنعت کشور را بیشتر نشان می‌دهد که این بخش با بخش صنعت کشورهای هم‌ردیف و حتی پایین‌تر از ایران در حدود ۲۰ تا ۳۰ سال پیش مورد توجه قرار گیرد. دلیل اصلی این موضوع مشکلات فراوانی است که صنعت از آن رنج می‌برد. در راستای سلسله گزارشها مربوط به مشکلات صنعت در این گزارش سعی شده است اهم مشکلات صنعت خودروسازی مورد توجه قرار گیرد و راه‌حلهای لازم نیز ارائه شود.

۲- مشکلات

بی‌شک مهمترین مشکل در هر صنعتی (پس از تکنولوژی تولید، بازاریابی و فروش که مسائل توجیهی و راه اندازی هستند) را میتوان تامین نقدینگی دانست که این مشکل در تمام دوره عمر یک بنگاه اقتصادی وجود داشته و خواهد داشت. بدیهی است، مسئله نقدینگی ترجمه و خلاصه تمام مشکلات دیگر است و اگر صورتهای مالی بنگاهها به همراه فعالیت عملیاتی آنها درست بررسی شود، میتوان مشاهده کرد که اثرات تمام مسائل در شاخصهای مالی بروز خواهد کرد. به طور خلاصه در هر صنعتی می‌توان به مسایل زیر اشاره کرد:

۲-۱- افزایش دوره سفارش گذاری و تامین و تدارک کالا:

این دوره در هر صنعتی متفاوت است ولی اثر آن در تمام صنایع یکسان است. مهمترین اثر این فعالیت راكد شدن نقدینگی به شکل کالای در راه، انبار و خط تولید است.

۲-۲- افزایش دوره عملیات تولید و نگهداری محصول:

این دوره هم در هر صنعتی متفاوت است ولی اثر مهم آن راكد کردن نقدینگی بصورت محصول نیمه‌ساخته، ساخته و انبار شده است.

۲-۳- دوره فروش و طولانی شدن و دوره کسب منابع حاصل از

فروش:

فروش محصولات در شرایط رکود اقتصادی برای اکثر کالاها با مشکل وصول حاصل از فروش مواجه میشود. در دیگر شرایط، فروش کالاهای سرمایه‌ای گران قیمت هم بصورت نقدی مشکلات خود را دارد. به عبارت دیگر صنعت به منظور نقد کردن بهای محصولات خود باید

دوره‌ای را به انتظار بنشیند که اثر این امر هم در کسری نقدینگی بروز خواهد کرد .

۲-۴- ریسک نوسانات عملیاتی:

بهر صورت هر بنگاه اقتصادی با نوساناتی در هر بخش از عملیات خود مواجه خواهد شد (مانند خرید فصلی و غیر منظم مشتریان ، مشکلات گشایش اعتبار ، مشکلات وصول مطالبات ، مشکلات غیر قابل پیش‌بینی داخلی، مشکلات غیر قابل پیش‌بینی محیطی و سیاسی و...) که هر کدام از این نوسانات ریسک تحقق منظم برنامه‌ها و جریان نقدینگی را افزایش میدهد که این امر اثرش را در کسری نقدینگی و نیازمندی مضاعف به منابع بانکی خواهد گذاشت .

۲-۵- مشکلات سیستم بانکی:

چند سالی است که سیستم بانکی به منظور اعطاء اعتبار، رفتار انقباضی دارد که آثار این امر در صنعت را بصورت محدودیت در اعطاء و یا رشد اعتبارات بانکی میتوان ملاحظه کرد. همچنین منابع بانکی علاوه بر مقدار، از نظر نرخ و وثائق هم بگونه‌ای سخت‌گیرانه به صنعت ارائه می‌شود. حال اگر قرار باشد تولیدکننده بخواهد برای رشد خود برنامه‌ریزی کند قطعاً با این روند، نخواهد توانست منابع کافی برای برنامه‌هایش کسب کند. این روند آنقدر سخت‌گیرانه اعمال میشود که حتی آثار ناشی از تورم در کسری نقدینگی بنگاههای صنعتی و اقتصادی هم منظور نمیشود و لذا نتیجه آن ایجاد مانع برای تامین نقدینگی و سرمایه در گردش به منظور جبران آثار تورمی و نیز اجرای برنامه‌های رشد است. سیستم بانکی مشکل دیگری را هم به صنعت تحمیل مینماید

که تحت عنوان اجبار به استفاده از اعتبارات کوتاه مدت نام برده میشود . بدیهی است با چرخه عمر عملیات طولانی در برخی از صنایع، اعتبارات کوتاه مدت قادر به حل تمام مسئله مشکل نقدینگی نخواهد بود و حتی مشکل جدیدی را به شرکتهای صنعتی تحمیل می کند و بالا جبار تمام دیون بنگاه از نوع جاری و کوتاه مدت میشود که این موضوع از نظر استانداردهای رتبه بندی اعتباری برای هر بنگاه امتیاز منفی تلقی میشود و البته مدیریت مالی در بنگاهها را از موضوعی برنامه ای به موضوعی جاری و روزمره تبدیل می کند .

۳- مشکلات محیط سیاسی:

یکی از مشکلات کلان بنگاههای صنعتی ناشی از آثار متغیرهای سیاسی بر موضوعات مالی است. قطعاً نمونه های بیشماری را در سالهای اخیر میتوان در هر بنگاهی مشاهده کرد که بدلیل مسائل سیاسی با مشکلاتی مواجه شده که نتیجه آن اگر سوخت منابع نبوده باشد، حتماً منجر به رکود منابع بنگاهها شده است.

۳- برخی راهکارها

مشکلات فوق در اکثر بنگاههای صنعتی کشور مشترک است که این موضوع در صنعت خودرو بصورت اعم و خودرو تجاری بصورت اخص (بدلیل اجبار در فروش طولانی مدت ، ناکارآمد شدن لیزینگها، منابع نقدینگی، دوره طولانی سفارشات تدارک کالا و نهایتاً نیاز به منابع تسهیلات بلندمدت بانکی) از شدت بیشتری برخوردار است . از اینرو بنظر میرسد با تمرکز بر ضرورت دسترسی به منابع فراوان و با هزینه قابل

قبول میتوان راه حل‌های زیر را مطرح کرد. انتظار می‌رود دولت نسبت به عملی کردن آنها مساعدت لازم را بعمل آورد.

۱. اولویت دادن به صنایع بزرگ در برنامه ریزی برای تخصیص منابع بانگی:

اگر تولید در بنگاه‌های اقتصادی فعال تقویت نشود قطعاً با کاهش درآمد شرکت‌های بزرگ، چرخه اقتصاد مختل خواهد شد و نتیجتاً فضای فعالیت برای بنگاه‌های تازه تاسیس هم تنگ و سخت خواهد شد. لذا پیشنهاد میشود در برنامه ریزی به منظور استفاده از منابع سیستم بانگی اولویت با صنایع فعال باشد تا با ادامه فعالیت و رشد آنها بازار برای صنایع کوچکتر باز شود و فعالیت آنها توجیه اقتصادی کافی را کسب کند. این موضوع هم در کوتاه‌مدت و هم در بودجه سال ۱۳۸۹ و هم در برنامه توسعه پنج ساله قابل تعریف است.

۲. سهل‌گیری در برخورد با بنگاه‌های صنعتی:

اگر به آمار معوقه‌های بانکها مراجعه شود احتمالاً با این حقیقت روبرو خواهیم شد که نه تنها صنعت (خصوصاً صنایع بزرگ غیر دولتی) کمترین مشکل را برای بانکها ایجاد کرده بلکه با توجه به چرخه تجدید وام آنها قطعاً از جمله معتبرترین مشتریان هم خواهند بود (به عنوان مثال این موضوع در مورد شرکت ایران خودرو دیزل مصداق عینی دارد).
با این ترتیب انتظار می‌رود که:

الف- بانکها به منظور وصول اقساط معوق صنایع، تسهیلات بیشتری قائل شوند و حتی‌المقدور نسبت به استمهال آنها برای دوره‌های بلندمدت و با



فاصله زمانی تنفس حداقل ۴ ماهه (با اخذ هزینه‌های مربوطه) مشکل نقدینگی صنایع را کاهش دهند.

ب- بانکها در اعطاء تسهیلات به شرکتهای خوش حساب، محدودیت اعمال نکنند و با توجه به افزایش تورم و تغییر در مقدار فروش سالانه آنها اعتبارات لازم را برای اینگونه شرکتهای افزایش دهند.

ج- اگر بپذیریم که تولید، خالصترین فعالیت و پایه تمام فعالیتهای اقتصادی است، آنگاه میتوان نتیجه گرفت که کمک به تولید، کمک به اقتصاد است و مستقیماً آثار آنرا در اقتصاد مشاهده خواهیم کرد. لذا پیشنهاد میشود حداقل برای مشتریان خوش حساب، نرخ وامها را در حد امکان با مصوبات دولت همسان کرده و برای این منظور از منابع بانک مرکزی هم میتوان کمک گرفت.

۳. تبدیل دیون کوتاه مدت به دیون بلندمدت:

با توجه به اینکه چرخه زمانی عملیات تولید در برخی شرکتهای مثل تولیدکنندگان خودرو تجاری، بسیار طولانی است (برای این صنعت کوتاهترین زمان حدود یکسال و بلندترین زمان حدود ۵۰۰ روز ثبت شده است. در شرکت ایران خودرو دیزل این زمان در سال ۱۳۸۷ معادل ۳۳۰ روز بود). به این ترتیب پیشنهاد میشود بانکها حداقل ۵۰ درصد اعتبارات صنعت را برای دوره‌های بازپرداخت ۱۸ ماهه، ۲۴ ماهه و بیشتر در نظر بگیرند.

۴. حمایت تعرفه ای در مقابل فشارهای سیاسی خارجی:

اگر بپذیریم که صنعت همپای دولت در عرصه‌های سیاسی حضور دارد و در واقع بخشی از اقتدار ملی هر کشوری در گرو قدرت اقتصادی و



صنعتی آن کشور است و نیز قبول کنیم که مشکلات سیاسی کشور بصورت‌های مختلفی به صنعت هم تحمیل می‌شود آنگاه میتوان نتیجه گرفت که صنعت کشور هم در تعاملات سیاسی صدمه خواهد دید، لذا با این شرایط سیکل تکامل صنعت هم مختل خواهد شد. با توجه به این تبعات، انتظار می‌رود دولت با حمایت‌های غیر مستقیم از طریق نظام تعرفه‌ای زمان بیشتری را به منظور بازسازی فشارهای ناشی از برخی تحریمها ایجاد کند.

۵. حمایت در مقابل بحران اقتصادی:

بی‌شک هر کشوری در جهان کنونی پیوندهایی با اقتصاد جهانی دارد و از آثار بحران جهانی اقتصادی هم متاثر میشود که شدت آن میتواند متفاوت باشد. با توجه به کاهش تجارت جهانی ناشی از کاهش درآمدهای کشورها (در کشور ما با تغییر قیمت نفت این تاثیر به سرعت منتقل میشود) صنعت خودرو تجاری کشور دچار بحران شده است. انتظار می‌رود با مساعدتهایی، این بحران را در این صنعت بتوان تخفیف داد.

۶. مشارکت با برخی شرکتهای بزرگ صنعتی برای حل مشکلات:

با توجه به مشکلات مصرف بالای سوخت در خودروهای تجاری، برخی از شرکتهای بزرگ آمادگی لازم برای مشارکت در این فرایند را دارند. به عنوان مثال شرکتهای ایران خودرو دیزل می‌توانند در موضوع جایگزینی خودروهای فرسوده با بالاترین نقش در کنار دولت نقشی ایفا کنند. در صورتیکه برای شروع گردش کار در سیکل اعطاء کمکهای نقدی دولت بجای نظام بانکی از این شرکت استفاده شود، شرکت ایران خودرو دیزل قادر خواهد بود تمام ظرفیت خود را هم به اجرای این طرح



تخصیص دهد، مشروط به آنکه با همان شرایطی که اعتبارات به مشتریان داده میشود به این شرکت داده شود. با این اقدام نه تنها بانکها از ارائه تسهیلات خرید خودرو که در تخصص آنها نیست، آزاد خواهند شد، بلکه منابع دولت، مشکلات تولید کننده و مصرف کننده را همزمان حل خواهد کرد.

۷. فعال سازی شرکتهای لیزینگ بعنوان واسطه های کمک فروش در

صنعت خودرو تجاری:

تاکنون بخشی از بار اعطاء اعتبارات کمک خرید خودروهای تجاری از طریق شرکتهای لیزینگ تامین می شد، لیکن با بروز مشکلات تامین اعتبار شرکتهای لیزینگ، فعالیت آنها در این زمینه کاهش یافت. چنانچه دولت از طریق سیستم بانکی این شرکتهای را فعال کند بخشی از بار توسعه بازار، توسط آنها حل خواهد شد.^۵



شناسنامه تولید

تهیه و تدوین: دکتر مصطفی پارسا

معاون مالی و اقتصادی شرکت ایران خودرو دیزل

و

عضو کمیته مشکلات صنعت انجمن مدیران صنایع