

رد پای بحران قطعه ونفش کروز آشکار است؛

چرا سایپا خودرو تحویل نمی‌دهد؟



تجمع نمی‌شوند؟ آیا سایپا به تنهایی مسئول این وضعیت است یا عوامل دیگری نیز در شکل‌گیری این بحران نقش دارند؟

تمام راه‌ها به کروز ختم می‌شود
بخش مهمی از زنجیره تأمین قطعات صنعت خودروی ایران به شرکت کروز وابسته‌است. خودروسازان داخلی و حتی بسیاری از مونتاژکاران برای تأمین بخشی از قطعات خود ناگزیر به همکاری با این شرکت هستند.

تأپیش از سال ۱۴۰۳، روال همکاری

خبر ناقص بودن خودروهای سایپا نیز دست کم دو سال است که به یکی از موضوعات ثابت اخبار خودرویی تبدیل شده‌است. در نتیجه، مهم‌ترین دلیل تأخیر در تحویل خودروها، تکمیل نشدن آن‌ها به دلیل کمبود قطعات

عنوان می‌شود. این در حالی است که از منظر اقتصادی نیز تگه‌داشتن خودروهای ناقص در پارکینگ‌ها برای سایپا صرفه‌ای ندارد و هزینه‌های انبارداری را افزایش می‌دهد. بنابراین پرسش اصلی این است که چرا خودروها

تجمع خریداران معترض، پارکینگ‌های مملو از خودروهای ناقص و تأخیرهای چندماهه در تحویل خودرو، سایپا را به یکی از بحرانی‌ترین مقاطع فعالیت خود، رسانده‌است.

امیرحسین جعفری در رویداد ۲۴ نوشت: سایپا این روزها زیر فشار خریدارانی قرار دارد که هنوز خودروهای خود را تحویل نگرفته‌اند. ویدئوهای متعددی از اعتراض مشتریان در فضای مجازی منتشر شده و برخی می‌گویند از چند ماه تا حتی یک یا دو سال در انتظار تحویل خودرو مانده‌اند. حتی تعدادی از کسانی که سال گذشته موفق به دریافت خودرو شده‌اند، می‌گویند پس از حدود هشت ماه انتظار، خودرویی ناقص تحویل گرفته‌اند.

نیز دست کم دو سال است که به یکی از موضوعات ثابت اخبار خودرویی تبدیل شده‌است. در نتیجه، مهم‌ترین دلیل تأخیر در تحویل خودروها، تکمیل نشدن آن‌ها به دلیل کمبود قطعات

عنوان می‌شود. این در حالی است که از منظر اقتصادی نیز تگه‌داشتن خودروهای ناقص در پارکینگ‌ها برای سایپا صرفه‌ای ندارد و هزینه‌های انبارداری را افزایش می‌دهد. بنابراین پرسش اصلی این است که چرا خودروها

تجمع خریداران معترض، پارکینگ‌های مملو از خودروهای ناقص و تأخیرهای چندماهه در تحویل خودرو، سایپا را به یکی از بحرانی‌ترین مقاطع فعالیت خود، رسانده‌است.

امیرحسین جعفری در رویداد ۲۴ نوشت: سایپا این روزها زیر فشار خریدارانی قرار دارد که هنوز خودروهای خود را تحویل نگرفته‌اند. ویدئوهای متعددی از اعتراض مشتریان در فضای مجازی منتشر شده و برخی می‌گویند از چند ماه تا حتی یک یا دو سال در انتظار تحویل خودرو مانده‌اند. حتی تعدادی از کسانی که سال گذشته موفق به دریافت خودرو شده‌اند، می‌گویند پس از حدود هشت ماه انتظار، خودرویی ناقص تحویل گرفته‌اند.

نیز دست کم دو سال است که به یکی از موضوعات ثابت اخبار خودرویی تبدیل شده‌است. در نتیجه، مهم‌ترین دلیل تأخیر در تحویل خودروها، تکمیل نشدن آن‌ها به دلیل کمبود قطعات

عنوان می‌شود. این در حالی است که از منظر اقتصادی نیز تگه‌داشتن خودروهای ناقص در پارکینگ‌ها برای سایپا صرفه‌ای ندارد و هزینه‌های انبارداری را افزایش می‌دهد. بنابراین پرسش اصلی این است که چرا خودروها

تجمع خریداران معترض، پارکینگ‌های مملو از خودروهای ناقص و تأخیرهای چندماهه در تحویل خودرو، سایپا را به یکی از بحرانی‌ترین مقاطع فعالیت خود، رسانده‌است.

امیرحسین جعفری در رویداد ۲۴ نوشت: سایپا این روزها زیر فشار خریدارانی قرار دارد که هنوز خودروهای خود را تحویل نگرفته‌اند. ویدئوهای متعددی از اعتراض مشتریان در فضای مجازی منتشر شده و برخی می‌گویند از چند ماه تا حتی یک یا دو سال در انتظار تحویل خودرو مانده‌اند. حتی تعدادی از کسانی که سال گذشته موفق به دریافت خودرو شده‌اند، می‌گویند پس از حدود هشت ماه انتظار، خودرویی ناقص تحویل گرفته‌اند.

نیز دست کم دو سال است که به یکی از موضوعات ثابت اخبار خودرویی تبدیل شده‌است. در نتیجه، مهم‌ترین دلیل تأخیر در تحویل خودروها، تکمیل نشدن آن‌ها به دلیل کمبود قطعات

عنوان می‌شود. این در حالی است که از منظر اقتصادی نیز تگه‌داشتن خودروهای ناقص در پارکینگ‌ها برای سایپا صرفه‌ای ندارد و هزینه‌های انبارداری را افزایش می‌دهد. بنابراین پرسش اصلی این است که چرا خودروها

تجمع خریداران معترض، پارکینگ‌های مملو از خودروهای ناقص و تأخیرهای چندماهه در تحویل خودرو، سایپا را به یکی از بحرانی‌ترین مقاطع فعالیت خود، رسانده‌است.

پایگاه خبری «اسب بخار» در گزارشی نوشته بازدید اخیر ذبیح‌الله خدائیان، رئیس سازمان بازرسی کل کشور، از پارکینگ‌های مملو از خودروهای ناقص سایپا، تنها یک بازدید نظارتی نبوده، بلکه تصویری روشن از بحران عمیق زنجیره تأمین دومین خودروساز کشور ارائه کرده‌بحرانی که سال‌ها پشت‌واژه‌هایی مانند «تحریم» و «بدهی قطعه‌سازان» پنهان‌مانده بود. این گزارش تأکید می‌کند که اگر چه دعوت رئیس سازمان بازرسی از طرفین برای همکاری و حل اختلاف، اقدامی مثبت است، اما نباید پایان این پرونده تلقی شود و لازم است ابعاد مختلف آن به‌طور دقیق بررسی شود.

خرید سهام سایپا زنبیل گذاشته است. تصاحب ۴۳ درصد سهام دومین خودروساز کشور، انگیزه‌ای است که به‌باور برخی منتقدان، می‌تواند زمینه‌ساز ایجاداختلال در بازار قطعات باشد.

البته اگر روایت کروز را مبنای قرار دهیم، این شرکت احتمالاً مشکلات

برخی فعالان صنعت خودرو، از جمله مدیران و کارشناسان نزدیک به سایپا، معتقدند کروز با کاهش عرضه قطعات، عملاً شرایط تولید را به زیان سایپا تغییر داده‌است. بر اساس یکی از گزارش‌های منتشرشده، پرداخت‌های سایپا به کروز به ۱۳۷ درصدافزایش یافته، اما در مقابل،

عرضه قطعات از سوی کروز به این شرکت ۵۱ درصد کاهش داشته‌است.

اگر این ادعاها درست باشد، کاهش تولید سایپا می‌تواند به افزایش سهم ایران خودرو در بازار منجر شود؛ موضوعی که به اعتقاد منتقدان، روند خصوصی‌سازی ایران خودرو را موفق‌تر جلوه می‌دهد و هم‌زمان این گزاره را تقویت می‌کند که سایپا به دلیل ساختار نیمه‌دولتی خود ناکارآمد است و باید به بخش خصوصی واگذار شود.

منابع آگاه می‌گویند در این صورت، کروز در ابتدای صف متقاضیان اصلی

خواهد گفت که در چنین شرایطی، ناچار بوده‌اولویت تأمین را به ایران خودرو اختصاص دهد.

روود نهادهای نظارتی
پرونده اختلاف میان سایپا و کروز دیگر صرفاً یک اختلاف تجاری میان دو شرکت نیست و آثار آن به میلیون‌ها مصرف‌کننده و کل بازار خودرو سرایت کرده‌است.

پایگاه خبری «اسب بخار» در گزارشی نوشته بازدید اخیر ذبیح‌الله خدائیان، رئیس سازمان بازرسی کل کشور، از پارکینگ‌های مملو از خودروهای ناقص سایپا، تنها یک بازدید نظارتی نبوده، بلکه تصویری روشن از بحران عمیق زنجیره تأمین دومین خودروساز کشور ارائه کرده‌بحرانی که سال‌ها پشت‌واژه‌هایی مانند «تحریم» و «بدهی قطعه‌سازان» پنهان‌مانده بود. این گزارش تأکید می‌کند که اگر چه دعوت رئیس سازمان بازرسی از طرفین برای همکاری و حل اختلاف، اقدامی مثبت است، اما نباید پایان این پرونده تلقی شود و لازم است ابعاد مختلف آن به‌طور دقیق بررسی شود.

چرا سایپا جایگزینی برای کروز پیدا نمی‌کند؟

در حال حاضر حدود ۱۷ درصد قطعات مورد نیاز سایپا توسط کروز تأمین می‌شود. بنابراین نخستین پرسشی که مطرح می‌شود این است که اگر این شرکت در تأمین قطعات اختلال ایجاد کرده، چرا سایپا از سایر قطعه‌سازان استفاده نمی‌کند؟

بررسی‌های رویداد ۲۴ در گفت و گوبا برخی فعالان صنعت خودرو که از نزدیک با فعالیت‌های سایپا آشنا هستند نشان می‌دهد سایپا مدعی است که هر شرکتی که این خودروساز برای جایگزینی کروز به‌سراغ آن رفته، پیش از آن به نوعی تحت مالکیت یا نفوذ کروز قرار گرفته‌است. حتی در برخی موارد نیز گفته می‌شود شرکت‌های قطعه‌سازی یا چراغ سبز کروز همکاری محدودی با سایپا داشته‌اند و عملاً امکان جایگزینی کامل را از این خودروساز گرفته‌اند. در مواردی هم شرکت‌ها یا چراغ سبز کروز به سایپا قطعه داده‌اند و به این ترتیب باز هم مسیر پیدا کردن پلت‌فرناتسو واقعی را برای سایپا بسته‌اند.

در چنین شرایطی، تنها راه باقی‌مانده برای سایپا، ایجاد خطوط تولید جدید یا توسعه شبکه تأمین مستقل است؛ راهکاری که هم زمان‌بر است و هم سرمایه‌گذاری سنگینی می‌طلبد.

اکنون سایپا با حدود ۵۲ هزار

تجمع خریداران معترض، پارکینگ‌های مملو از خودروهای ناقص و تأخیرهای چندماهه در تحویل خودرو، سایپا را به یکی از بحرانی‌ترین مقاطع فعالیت خود، رسانده‌است

خودروی ناقص و سرمایه‌ای نزدیک به ۴۰ هزار میلیارد تومان که در پارکینگ‌ها متوقف‌مانده، ناچار است هر چه سریع‌تر راهکاری برای خروج از این بحران پیدا کند. در غیر این صورت، هر چه وضعیت این شرکت بحرانی‌تر شود، ارزش آن برای متقاضیان خرید، از جمله کروز، کرمان موتور، بابک زنجانی و دیگر بازیگران علاقه‌مند، جذاب‌تر خواهد شد.

چرا همه خواهان خرید یک شرکت زیان‌ده هستند؟

بر اساس برخی گزارش‌ها، زیان خالص سایپا در ۹ ماهه سال ۱۴۰۴ به حدود ۲۵.۷ هزار میلیارد تومان رسیده‌است. زیان عملیاتی این شرکت نیز حدود ۱۷.۷ هزار میلیارد تومان و زیان انباشته آن نزدیک به ۷۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود. اگر کل گروه سایپا را در نظر بگیریم، مجموع زیان انباشته از مرز ۱۰۰ هزار میلیارد تومان عبور کرده‌است. با وجود این وضعیت، این پرسش همچنان باورجاست که چرا شرکت‌هایی مانند کروز یا سایر متقاضیان، همچنان برای خرید سایپا رقابت می‌کنند؟

برخی کارشناسان صنعت خودرو معتقدند پاسخ این سؤال در ارزش واقعی سایپا نهفته‌است؛ شرکتی که با وجود زیان‌های سنگین، همچنان از ظرفیت تولید، شبکه فروش، سهم بازار، دارایی‌های گسترده و مجوزهای انحصاری برخوردار است. از نگاه این کارشناسان، متقاضیان خرید به خوبی می‌دانند که ریشه بحران فعلی چیست و در صورت در اختیار گرفتن مدیریت داشته‌ان، راه خروج از آن نیز می‌شناسند. با این حال، پرسش مهم‌ترین این است که اگر کروز، به عنوان بزرگ‌ترین قطعه‌ساز کشور، مالک سایپا نیز شود، آیا بازار خودرو ایران با انحصاری گسترده‌تر سایپا بسته‌اند.

در چنین شرایطی، تنها راه باقی‌مانده برای سایپا، ایجاد خطوط تولید جدید یا توسعه شبکه تأمین مستقل است؛ راهکاری که هم زمان‌بر است و هم سرمایه‌گذاری سنگینی می‌طلبد.

اکنون سایپا با حدود ۵۲ هزار

خواهد گفت که در چنین شرایطی، ناچار بوده‌اولویت تأمین را به ایران خودرو اختصاص دهد.

روود نهادهای نظارتی
پرونده اختلاف میان سایپا و کروز دیگر صرفاً یک اختلاف تجاری میان دو شرکت نیست و آثار آن به میلیون‌ها مصرف‌کننده و کل بازار خودرو سرایت کرده‌است.

پایگاه خبری «اسب بخار» در گزارشی نوشته بازدید اخیر ذبیح‌الله خدائیان، رئیس سازمان بازرسی کل کشور، از پارکینگ‌های مملو از خودروهای ناقص سایپا، تنها یک بازدید نظارتی نبوده، بلکه تصویری روشن از بحران عمیق زنجیره تأمین دومین خودروساز کشور ارائه کرده‌بحرانی که سال‌ها پشت‌واژه‌هایی مانند «تحریم» و «بدهی قطعه‌سازان» پنهان‌مانده بود. این گزارش تأکید می‌کند که اگر چه دعوت رئیس سازمان بازرسی از طرفین برای همکاری و حل اختلاف، اقدامی مثبت است، اما نباید پایان این پرونده تلقی شود و لازم است ابعاد مختلف آن به‌طور دقیق بررسی شود.

خرید سهام سایپا زنبیل گذاشته است. تصاحب ۴۳ درصد سهام دومین خودروساز کشور، انگیزه‌ای است که به‌باور برخی منتقدان، می‌تواند زمینه‌ساز ایجاداختلال در بازار قطعات باشد.

البته اگر روایت کروز را مبنای قرار دهیم، این شرکت احتمالاً مشکلات برخی فعالان صنعت خودرو، از جمله مدیران و کارشناسان نزدیک به سایپا، معتقدند کروز با کاهش عرضه قطعات، عملاً شرایط تولید را به زیان سایپا تغییر داده‌است. بر اساس یکی از گزارش‌های منتشرشده، پرداخت‌های سایپا به کروز به ۱۳۷ درصدافزایش یافته، اما در مقابل، عرضه قطعات از سوی کروز به این شرکت ۵۱ درصد کاهش داشته‌است.

اگر این ادعاها درست باشد، کاهش تولید سایپا می‌تواند به افزایش سهم ایران خودرو در بازار منجر شود؛ موضوعی که به اعتقاد منتقدان، روند خصوصی‌سازی ایران خودرو را موفق‌تر جلوه می‌دهد و هم‌زمان این گزاره را تقویت می‌کند که سایپا به دلیل ساختار نیمه‌دولتی خود ناکارآمد است و باید به بخش خصوصی واگذار شود.

منابع آگاه می‌گویند در این صورت، کروز در ابتدای صف متقاضیان اصلی

خواهد گفت که در چنین شرایطی، ناچار بوده‌اولویت تأمین را به ایران خودرو اختصاص دهد.

خرید سهام سایپا زنبیل گذاشته است. تصاحب ۴۳ درصد سهام دومین خودروساز کشور، انگیزه‌ای است که به‌باور برخی منتقدان، می‌تواند زمینه‌ساز ایجاداختلال در بازار قطعات باشد.

خبر اقتصادی

آمریکا ۱۳۰ میلیون دلار تتر متعلق به بانک مرکزی ایران را مسدود کرد
وزیر دارایی آمریکا، مسدودشدن «بیش از ۱۳۰ میلیون دلار» از دارایی‌های دیجیتال جمهوری اسلامی خبر داد. اسکاوت بنت، در شبکه اجتماعی ایکس نوشت: «دفتر کنترل دارایی‌های خارجی وزارت دارایی آمریکا، چندین کیف پول (wallet) مرتبط با بانک مرکزی ایران را تحریم کرد که منجر به مسدودشدن بیش از ۱۳۰ میلیون دلار شد.» وی در ادامه نوشته‌است: «ما همچنان با قطعیت در پیول راندنیل خواهیم کرد و منابع دسترسی رژیم ایران به عواید حاصل از برنامه‌های درآمد غیرقانونی آن خواهیم شد»

سیلوی ذخیره گندم در هویزه هدف قرار گرفت

معاون امنیتی و انتظامی استانداری خوزستان از حمله دشمن به یک سیلوی ذخیره گندم در شهرستان هویزه و یک نقطه در دشت آزادگان خبر داد. ولی الله حیاتی، افزود: «خوشبختانه تاکنون این حملات هیچ گونه آسیب جانی در پی نداشته‌است.» به گفته وی، بررسی‌ها و اقدامات لازم در این زمینه در حال انجام است و اخبار تکمیلی متعاقباً اطلاع عموم خواهد رسید.

انتقاد از فیش حقوقی ۳۰۰ میلیونی کارمند ایران خودرو

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس از پرداخت حقوق ۳۰۰ میلیونی به کارمندان ایران خودرو انتقاد کرد. فتح‌الله توسلی، گفت: در ماهی ۳۰۰ میلیون تومانی یک کارمند خودرو سازی، در حالی که فرماندار ۲۵۰۳ میلیون و کارگزار نیز ۲۵۰۲ میلیون تومان حقوق می‌گیرند، ندهند، بی‌تناسبی شدید در نظام پرداخت است؛ این نابرابری، نارضایتی عمومی را افزایش داده و با کیفیت پایین خودروها نیز همخوانی ندارد.

عضو کمیسیون بهداشت مجلس: کشت غیرمجاز خشکاش ۹ هزار به ۴۲ هزار هکتار رسید

عضو کمیسیون بهداشت مجلس با هشدار نسبت به افزایش کشت غیرمجاز خشکاش در کشور، گفت: رشد این کشت از ۹ هزار هکتار به ۴۲ هزار هکتار، در کنار حذف شربت اپیم از کلینیک‌ها و اجرایی نشدن موبه کمیسیون برای بر خورد با عطاری‌های عرضه‌کننده داروهای مخدر، بازار غیرقانونی را تقویت کرده‌است. به گزارش ایلنا، سید محمد جمالیان افزود: افزایش چند برابری کشت غیرمجاز خشکاش بدون وجود تقاضا امکان‌پذیر نیست. وقتی تولیدکننده به سمت این کشت رفته، یعنی در کشور نیازی وجود داشته‌است. اگر برای این نیاز برآمده‌ریزی نکنیم، این بازار از مسیر جاذب فعالیت‌های غیرقانونی تأمین خواهد شد و طبیعتاً امکان نظارت کامل بر آن نیز وجود نخواهد داشت.

پاک‌نژاد: نفت ایران طبق سازوکارهای پیشین فروخته می‌شود

وزیر نفت اعلام کرد که فروش نفت کمکان در چهار چوب‌های پیشین ادامه دارد. به گزارش وزارت نفت، محسن پاک‌نژاد، وزیر نفت در گفتگویی درباره وضع صادرات نفت خام با توجه

به بدهی دشمن بیان کرد: از ابتدای معافیتهای ۶۰۰ هزار تن تحریم‌های نفتی ایران که در پنجاهم تقاهنامه اسلام‌آباد ارائه شد، با توجه به سوابق بدهی‌های آمریکایی‌ها بنابر این گزارش، گذشته که همدان گذشته ساختارهای تحریمی برای اورژن درن، مقابله و اثر کردن محدودیت‌ها در حوزه تجارت نفت حفظ کنیم او را برهم نزنیم.

افت ۳۰ هزار واحدی شاخص کل بورس در پایان هفته

پایان معاملات، شاخص کل بورس با افت ۸۴۸ هزار و ۸۴۸ واحدی معادل ۰.۶۳ درصد، در سطح ۴ میلیون و ۸۹۳ هزار واحد ایستاد. در مقابل، شاخص هم‌وزن با رشد ۲ هزار و ۷۲۹ واحدی معادل ۰.۲۱ درصد، با ارتفاع یک میلیون و ۳۲۶ هزار واحد رسید. اختلاف عملکرد این دو شاخص نشان می‌دهد که با وجود افزایش فشار فروش، نمانده‌های کوچک همچنان وضعیت بهتری نسبت به شرکت‌های بزرگ شاخص ساز داشته‌اند. معاملات در روز چهارشنبه نسبت به روزهای پر التهاب نیمه دوم بازار مانع از تثبیت روند مثبت شد. با این حال، عملکرد بهتر نمادهای کوچک نسبت به سهم‌های بزرگ نشان می‌دهد که هنوز در برخی بخش‌های بازار، تقاضا از استحکام بیشتری برخوردار است.

معاون وزیر راه و شهرسازی خبر داد: آغاز ساخت پروژه ریلی افغانستان توسط ایران

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران از آغاز اجرای پروژه ساخت خط آهن هرات- مزارشریف در خاک افغانستان توسط شرکت‌های ایرانی خبر داد و گفت: این پروژه با سرمایه‌گذاری دولت افغانستان و با هدف تکمیل کریدور ریلی ایران- افغانستان، چن اجرای خواهد شد. جبارعلی ذاکری، که در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی ایلنا اظهار داشت: جمهوری اسلامی ایران و افغانستان در چارچوب توسعه همکاری‌های اقتصادی و ترانزیتی، اجرای پروژه احداث مسیر ریلی هرات- مزارشریف را در دستور کار قرار داده‌اند؛ پروژه‌ای که نقش مهمی در اتصال شبکه ریلی دو کشور و در ادامه پیوند آن با مسیرهای منطقه‌ای به چین خواهد داشت.

ژاپن به دنبال مسرهای جایگزین تنگه هرمز برای واردات نفت

رئیس انجمن نفت ژاپن می‌گوید که پالایشگاه‌های آن کشور در پی تنوع‌بخشیدن به منابع واردات نفت و حمایت از طرح‌های توسعه خطوط لوله‌ای هستند که تنگه هرمز را دور می‌زنند؛ شونجی کیوتو گفت که ایجاد مسیر عملی برای انتقال نفت باغی بدون عبور از تنگه هرمز، مهم‌تر از جایگزین کردن نفت خاورمیانه با نفت مناطق دیگر است. به گفته او، امارات متحده عربی و عربستان سعودی از دولت ژاپن خواسته‌اند در طرح‌های توسعه خطوط انتقال نفت جایگزین مشارکت یا از آن حمایت کند.