



اهمیت زنجیر تاهمین برای توسعه

رضارضایی
فعال صنعت خودرو

صنعت خودرو یکی از صنایع استراتژیک در جهان به‌شمار می‌رود؛ صنعتی که لکوموتیو حدود ۶۰ صنعت دیگر بوده و از آن به‌عنوان صنعت پیشران نام برده می‌شود. چند سالی است صنعت خودرو کشور با چالش‌های بسیاری همراه شده است. کمبود نقدینگی، تحریم‌ها، نوسانات بسیار بازار ارز و مواد اولیه و... فعالیت در این صنعت را با معضلاتی روبه‌رو کرده که تولید را تهدید می‌کند.

واقعیت این است که با شرایط موجود نمی‌توان در صنعت قطعه به موفقیت رسید و توسعه موردانتظار را محقق کرد؛ بنابراین برای عملیاتی شدن اهداف، نیازمند تحول در این حوزه هستیم. به نظر می‌رسد دولت سیزدهم متوجه این نکته مهم شده که صنعت قطعه از صنعت خودرو، مهم‌تر است. اقتدار اقتصادی هر کشوری، پس از اقتدار نظامی که ابزار مهم بازدارندگی برای دفاع از کشور و سرزمین به‌شمار می‌رود، از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است.

پس از انقلاب اسلامی، تحریم‌ها علیه ایران آغاز و در سال‌های اخیر با روی کار آمدن دولت ترامپ، نخستین بخشی که موردتحریم واقع شد، صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور بود، چراکه می‌دانستند شاه‌رگ حیاتی اقتصاد هر کشوری صنعت خودرو و به‌ویژه قطعه‌سازی آن است.

در دهه‌های گذشته، چین طبق یک برنامه کارآمد و استراتژی بلندمدت، آینده صنعت خودرو خود را تعریف و براساس آن، راهبرد و سیاست بلندمدت خود را برای توسعه و تقویت آن تعیین کرد. چین متوجه این نکته مهم بود که برای قوی بودن در صنعت خودرو باید قطعه‌سازی توانمندی در اختیار داشت تا صنعت خودرو به پشتوانه آن قدرت و توانایی تولید بالایی داشته باشد؛ بنابراین کنترل و نظارت بر برنامه بلندمدت در دستور کار چینی‌ها قرار گرفت. سپس با یک ساختار نظارتی و در قالب اقتصاد رقابتی، بخش خصوصی را وارد میدان کرد. شرایط رقابتی در طول چند دهه عاملی شد که خودروسازی چین با تولید بیش از ۳۰ میلیون خودرو از نظر تعداد تولید، رتبه نخست جهان را به خود اختصاص داده است. متأسفانه در کشور بعد از انقلاب و با وقوع جنگ تحمیلی این صنعت با مشکلات عدیده روبه‌رو شد و موضوع توسعه به کما رفت. پس از پایان جنگ نیز آن‌طور که باید و شاید به این صنعت مهم و استراتژیک و البته پیشران توجه چندانی نشد.

بخش خصوصی انتظارات مهمی از دولت دارد و باید در این زمینه سیاست‌گذاری شود و دولت برنامه‌های مدون و مشخص را از سوی خبرگان طراحی کرده و درعین‌حال، تقاضای ضعف و قوت این صنعت را شناسایی و وااوی کند.

ایران با جمعیتی ۶۰۰ تا ۷۹۹ میلیون نفری همسایگان ظرفیت خوبی در بازاریابی دارد. از این‌رو باید به بازار منطقه توجه داشت و بازارهای مصرف را برای این صنعت شناسایی کرد.

قوانین مداخله‌گر و موانع را از میان برداشت و قوانین تشویقی را وضع کرد تا بخش خصوصی با انگیزه، قدرت و اطمینان خاطر به عرصه تولید قطعات و همچنین به‌روز کردن تولیدات این صنعت روی آورد.

به نظر می‌رسد دولت جدید متوجه این نکته مهم شده که قطعه از خودرو مهم‌تر است و با شرایط وضع موجود نمی‌توان در این صنعت به کارایی رسید؛ بنابراین باید در مسیر تحول گام برداشت و با اصلاح قوانین از مشکلات عبور و به بهبود وضعیت فعلی کمک کرد.

وزیر صنعت، معدن و تجارت در نخستین بازدید خود از کارخانه ایران‌خودرو عنوان کرد که باید به مرور تمامی موانع و مشکلات صنعت خودرو و قطعات آن برداشته شود؛ بنابراین با قول‌هایی که مسئولان و مدیران دولتی داده‌اند، امیدواریم آینده بهتری در انتظار صنعت خودرو و همچنین قطعه‌سازی که پیش‌نیاز اساسی تولید خودرو است، باشد.

توسعه صنعت خودرو به‌عنوان صنعتی پیشران می‌تواند به پیشرفت صنایع همراه آن نیز کمک بسیاری کند و به‌این‌ترتیب می‌توان به آینده این صنعت امیدوار بود.

جریمه سنگین در انتظار مراکز معاینه فنی متخلف

سختگوی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی از تعیین جریمه سنگین برای مراکز معاینه فنی متخلف به‌منظور اطمینان از صحت عملکرد فنی و ایمنی وسایل نقلیه در کمیسیون متبوع خود خبر داد. عبدالجلال ایری در گفت‌وگو با خانه ملت در تشریح نشست کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، گفت: این جلسه کمیسیون ادامه رسیدگی به لایحه اصلاح قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت بود که نمایندگان اعضای کمیسیون و نهادهای مانند

کارشناسان به آزادسازی واردات خودرو خوشبین نیستند

سایه روشن واردات خودرو

منوعیت واردات فاصله قیمت خودرو داخلی و خارجی را ۱۰ برابر کرد

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

پس از کش‌وقوس‌های بسیار درباره واردات خودرو در یک سال اخیر، در نهایت ظاهراً واردات خودرو آزاد شده است. تیر ۹۷ پیش از آغاز تحریم‌ها با پیش‌بینی کمبود ارز، وزیر وقت صنعت، معدن و تجارت، واردات خودرو را ممنوع اعلام کرد. البته با توجه به شرایط پیش‌آمده در ثبت‌سفارش‌ها، این ممنوعیت خیلی پیش از تاریخ یادشده اعمال و حدود ۱۴ هزار خودرو در گمرکات کشور دپو شد. رایزنی‌ها در ۳ خالی اخیر منجر به ترخیص تعداد زیادی از این خودروها شد اما در نهایت همچنان بیش از ۲ هزار خودرو در گمرکات کشور سرگردان باقی مانده است. فشار نمایندگان مجلس با توجه به کمبود عرضه و آشفستگی بازار، زمینه تصویب واردات در ماده ۴ طرح «ساماندهی صنعت و بازار خودرو» فراهم شد. البته واردات به‌ازای صادرات خودرو، قطعات، قوای محرکه و خدمات فنی مهندسی خواهد بود. آیا این مصوبه امسال اجرایی خواهد شد و با توجه به وضعیت تیراژ تولید صادرات خواهیم داشت؟ آیا با ورود خودروهای خارجی و پوشش کمبود بازار، قیمت محصولات تعدیل خواهد شد؟ پیش‌بینی کارشناسان خیلی خوشبینانه نیست؛ به چند دلیل که در ادامه می‌خوانید.

رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس با اشاره به نشست نمایندگان مجلس با اعضای مجمع تشخیص مصلحت نظام، دیدگاه مجلس درباره طرح ساماندهی صنعت خودرو را تشریح کرد. به گفته این نماینده

مجلس، در این جلسه مجمع تشخیص، کلیات ماده ۴ طرح ساماندهی صنعت خودرو را تصویب کرد. عزت‌الله اکبری تالارپشتی به خانه ملت گفت: پیش از این، شورای نگهبان به ماده ۴ طرح یادشده ایراد گرفته بود که مجلس

انحصار در انحصار

می‌کنیم و معتقدیم این اهرم‌ها باید برای تنظیم‌گری بازار و ایجاد رقابت، در اختیار دولت‌ها باشد. هر شیوه دیگری، راه به بیراهه رفتن است و پیامد آن اگر امروز نمود پیدا نکند در یکی، دو سال آینده بروز خواهد کرد. این مسئله در اقتصاد جهان آزموده شده است. وی تأکید کرد: آنچه براساس منطق ریاضی و محاسبات علمی و پژوهشی به اثبات رسیده را نمی‌توان با سلیقه شخصی تغییر داد.

واردات به‌ازای صادرات: آری یا خیر؟

دادفر درباره رایزنی اعضای انجمن واردکنندگان خودرو با نمایندگان کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، گفت: پیش‌تر صحبت شده بود و انجمن حتی در مجمع درباره ضعف‌های مصوبه، استدلال‌هایش را بیان کرد. تدوین قانون براساس واردات به‌ازای صادرات، به لحاظ عدد و رقم درست نیست. اقتصاد کار آزمایشگاهی نیست که بتوان با آزمون‌وخطا جلو رفت. برای تصویب چنین طرحی باید نخست برآورد می‌شد در چند سال اخیر چقدر صادرات داشته‌ایم؟ اوج صادرات در حوزه خودرو و قطعه به ۵ میلیون دلار هم نمی‌رسد. حال قرار است با این عدد، چه خودرویی و به چه تعداد وارد کنیم.

یک اصل هم در صنعت می‌گوید نخست باید نیازمندی بازار داخل تأمین، سپس مسازد آن صادر شود، در حالی که موضوع واردات امروز خودرو مربوط به کمبود تیراژ تولید و عرضه است.

چرا واردات منوط به شرط‌وشرط شد

این نماینده مجلس یازدهم عنوان کرد: اگر با

انقضای این مصوبه سران قوا، مصوبه جدیدی ارائه نشود که رصدها حاکی از این است که مصوبه جدیدی نخواهیم داشت، مصوبه مجلس جزیی از یک کل خواهد بود. اصل بر آزادسازی است و کسانی که می‌توانند صادرات داشته باشند می‌توانند خودرو وارد کنند.

فیروزی تصریح کرد: تحلیل‌ها مبنی بر نقد این مسئله یعنی صادرات به ازای واردات در حالی که تیراژ تولید پایین است و مطرح کردن موضوع انحصار در انحصار برای خودروسازی، درست است اما ناچاریم بازار صادرات تعریف و برای این صادرات هم محصولات باکیفیت تولید کنیم تا بتوانیم با خودروهای خارجی وارد رقابت شویم؛ بنابراین با هدف ارتقای کیفیت محصولات و تقویت صنعت خودرو، چنین شرطی تعیین شد.

این عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در ادامه سخنان خود به نکته دیگری اشاره کرد و گفت: از سوی دیگر، هر خودرویی وارد کشور شود، نیاز به خدمات و تأمین قطعات یدکی دارد و باید ارائه خدمات پس از فروش به آن بدون مشکل باشد و در شرایط فعلی چون نمی‌توان نمایندگی در کشور دائر کرد باید دفتر خدمات ایجاد شود تا خدمات موردنیاز خودروهای وارداتی را فقط در تهران، بلکه در تمام شهرهای کشور

سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و پلیس راهور ناچار پیرامون موارد مختلف آن به بحث و بررسی پرداختند.

این نماینده مردم در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: ۱۶ ماده از لایحه اصلاح قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت موردبررسی قرار گرفته و به تصویب رسیده است. یکی از مهم‌ترین مصوبات این جلسه کمیسیون عمران، تصویب ماده ۱۴ لایحه یادشده درباره نظارت بر عملکرد مراکز معاینه فنی خودروهای سبک، سنگین و

موتورسیکلت‌ها بود.

سختگوی کمیسیون عمران مجلس تصریح کرد: به‌منظور اطمینان از صحت عملکرد فنی و ایمنی وسایل نقلیه و پایش کنترل آلاینده‌های هوا و صدا، نظارت بر مراکز معاینه فنی وسایل نقلیه سبک و سنگین و موتورسیکلت‌ها افزایش پیدا می‌کند؛ بنابراین در صورت مشاهده و احراز تخلف در مراکز یادشده، جریمه نقدی و سپس تعلیق پروانه فعالیت در انتظار این مراکز خواهد بود.



با واردات خودرو در سال‌های قبل به‌ویژه سال ۹۴، تولید داخل رونق خوبی داشت و فاصله قیمتی مثلاً پژو ۲۰۶ با سانتافه ۵ برابر بود (پژو ۲۰۶، ۷۰ میلیون تومان خریدوفروش می‌شد و سانتافه ۳۵۰ میلیون تومان) در حالی‌که امروز این فاصله قیمتی (پژو ۲۰۶، ۳۵۰ میلیون و سانتافه ۳ میلیارد تومان قیمت‌گذاری شده‌اند.) ۱۰ برابر شده است

تصویب کلیات

بر مصوبه خود اصرار کرد؛ بنابراین برای تعیین تکلیف این موضوع، مصوبه به مجمع تشخیص مصلحت نظام ارسال شد. مجمع کلیات ماده ۴ طرح ساماندهی خودرو را تصویب کرد اما از آنجا که برخی معتقد بودند این موضوع ایراداتی

واردات همچنان در هاله‌ای از ابهام

دادفر در پاسخ به این پرسش که پیش‌بینی می‌کنید ثبت‌سفارش برای واردات خودرو از چه زمانی آغاز شود، گفت: با توجه به شرایط تعیین شده، واردات اتفاق نخواهد افتاد؛ حداقل امسال خودرویی وارد نخواهد شد، چون از فرآیندی حداقل صحبت می‌شود که تحقق واردات را نشدنی می‌کند.

او گفت: فرآیند برای واردات خودروهای خارجی ایده‌آل چیده شده و این در حالی است که با ایده‌آل نمی‌توان بازار را هدایت کرد.

این کارشناس حوزه خودرو یادآور شد: ایده‌آل باید برای رسیدن باشد، نه قانونی برای اجرا. نمی‌توان قانون ایده‌آل گذاشت، بلکه قانون باید براساس واقعیت باشد تا عملیاتی شود.

منوعیت و فاصله قیمتی

دادفر درباره پیشنهاد انجمن برای واردات خودرو اظهار کرد: با رعایت قوانین و مقررات ثابت سال ۹۴ که اوج بازار رقابتی خودرو کشور بود، باید حرکت کرد. در این سال، نمایندگی‌ها و گری‌مارکت‌ها هر دو در واردات خودرو فعال بودند و در نهایت بین ۷۰ تا ۱۰۰ هزار خودرو با وجود تیراژ ۱.۳ تا ۱.۴ خودرو وارد شد. با واردات، تولید داخل در سال ۹۴ رونق خوبی داشت و فاصله قیمتی مثلاً پژو ۲۰۶ با سانتافه ۵ برابر بود (پژو ۲۰۶، ۷۰ میلیون تومان خریدوفروش می‌شد و سانتافه ۳۵۰ میلیون تومان بود)، در حالی که امروز این فاصله قیمتی ۱۰ برابر شده است. (پژو ۲۰۶ ۳۰۰ میلیون

ارائه دهد.

او ادامه داد: شاید اینکه این خدمات باید سراسری باشد و خودروسازان در تمام استان‌ها نمایندگی دارند سبب شد واردات برعهده خودروسازها قرار گیرد اما در این میان، مشکل این است که شرکت‌ها به سمت رانت حرکت کرده و برای رسیدن به خواسته‌های خود محدودیت ایجاد کنند.

در این‌باره نهادهای نظارتی باید کنترل و نظارت داشته باشند و وزارت صنعت، معدن و تجارت به‌عنوان متولی و ناظر بر روند کلی صنعت کشور باید این موضوع را مدیریت کند. فیروزی اظهار کرد: در واقع مصوبه مجلس و شروط آن در شرایط انتخاب بین بد و بدتر بود که ناچار باید یکی را می‌پذیرفتیم و زمانی این‌س طرح به تصویب رسید که واردات به‌طور کامل ممنوع بود.

از منافع‌نگری تا خدمات‌دهی

با توقف تولید سمند، تیا و پژو ۴۰۵ تا پایان سال، عملاً خودروهای ارزان‌قیمت و مشمول قیمت‌گذاری از خط تولید خارج می‌شوند؛ بنابراین باقی خودروها از سوی سازنده قیمت‌گذاری خواهند شد. در این شرایط، شاید انگیزه‌ای برای صادرات و جبران زیان انباشته وجود نداشته باشد؛ در نتیجه این شروط به‌طور غیرمستقیم این سیگنال را می‌دهد که محدودیت یا به‌نوعی ممنوعیت ادامه خواهد داشت.

و سانتافه ۳ میلیارد تومان

قیمت‌گذاری شده‌اند.)

وی ادامه داد: هر ایرانی بالای ۱۸ سال، حق دارد یک خودرو به سلیقه خود داشته باشد. همچنین افراد باید این اختیار را داشته باشند که بتوانند خودرو موردعلاقه خود را خریداری کنند.

ضرورت حفظ شرایط رقابتی

یکی از دغدغه‌های تولیدکنندگان این است که نباید کالایی مشابه محصولات تولید داخل وارد شود. به‌عنوان مثال، تولیدکنندگان کفش عنوان می‌کنند اگر قرار است وارداتی انجام شود باید کفش‌های لاکچری و گران‌قیمت وارد شوند. اما از نگاه مصرف‌کننده، موضوع قیمت و کیفیت مسئله مهمی است. دادفر در این‌باره گفت: به‌طور قطع، اگر محصولات تولید داخل به لحاظ کیفیت و قیمت قابل رقابت با کالا مشابه خارجی باشند، نخستین انتخاب هر شهروند ایرانی، کالای داخلی خواهد بود، حتی اگر در کنار این مثلاً کفش ایرانی، کفش خارجی هم در ویترین فروشگاه وجود داشته باشد. این موضوع برای تمام کالاها، از جمله خودرو صادق است. دبیر انجمن واردکنندگان خودرو افزود: البته هر بازاری باید تعدادی اهرم تعادلی به نفع تولید داخل داشته باشد و همه به این امر اذعان دارند اما صناعی که هزینه زیادی برای آنها صرف شده و شرایط رقابتی ندارند باید با صنعتی که دارای مزیت رقابتی است، جایگزین شوند. این اصل اقتصاد است.



فیروزی در این‌باره اظهار کرد: با این ذهنیتی که درباره خودروسازها در کشور شکل گرفته که بیشتر منافع‌نگر هستند تا خدمات‌ده، باید

برنامه‌ها به این سمت باشد که مشکلات حل شود، زیرا به هر حال در یک شرایط ایده‌آل قرار نداریم که گزینه‌های زیادی داشته باشیم و باید از بین گزینه‌های محدود، یکی را بپذیریم.

سخن پایانی

بنابر این گزارش، امسال هم بازار خودرو با نوسانات عرضه و تقاضا مواجه خواهد بود و محدودیت واردات همچنان ادامه خواهد داشت، اگرچه در ظاهر واردات خودرو آزاد شده و در نتیجه فاصله قیمتی خودروها نیز بیشتر خواهد شد. در این میان، براساس سخنان دبیر شورای عالی مناطق آزاد مقرر شده ۲۰۰۰ خودرو خارجی با موافقت رئیس‌جمهوری به کیش و قشم وارد شود. البته شهردار تهران هم به‌دنبال دریافت مجوز برای واردات حدود هزار اتوبوس بوده و قرار است این عدد بیشتر شده و حتی ممکن است برای نوسازی ناوگان تاکسیرانی نیز تعدادی خودرو وارد شود.