

صنعت معدن تجارت

صنعت خودرو

پیمانی سال ۱۴۰۱



استقبال از لاکچری ها



TIGGO PRO MAX



ENJOY YOUR
FIRST CLASS

WWW.FOWNIX.COM

FOWNIX.OFFICIAL

2.0 TGDI ENGINE | 7 SPEED WET DCT TRANSMISSION | AWD SYSTEM |
7 SEATS FULL SIZE CROSSOVER | ADVANCED DRIVER ASSISTANCE
SYSTEM (ADAS) | COOL BOX | MOBILE WIRELESS CHARGER | FRONT
POWER SEATS | SEATS COOLER AND HEATER SYSTEM | DUAL AIR
CONDITIONER | 24.6 INCH DISPLAY | EPS | EPB & AUTO HOLD | 360°
CAMERA VIEW | VOICE COMMAND | ABS | EBD | ESP | TCS | HAC | HDC |
TPMS

FIAT



صنایع خودرو سازی پارسیان موتور

صنایع خودرو سازی پارسیان موتور
فروش و خدمات پس از فروش فیات در ایران

DUICATO

THE PERFECT FORMULA

فیات دوکاتو با تیراژ ۱۸۰,۰۰۰ دستگاه در سال، محصول کشور ایتالیا و برنده‌ی بیش از ۶ جایزه جهانی برترین ون و میانی‌پوس سال دنیا با فروش و خدمات پس از فروش صنایع خودرو سازی پارسیان موتور

9 - SPEED
Automatic Transmission
(8 - SPEED Manual)

TURBO

4x4 AWD

EURO 6



- دارای ابعاد متنوع از ۸ الی ۱۷ متر مکعب فضای بار و مسافر
- کاربری‌های گوناگون: تشریفات VIP، آمبولانس، کمپر، حمل بار، حمل دارو و تجهیزات پزشکی و ...



تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱ - ۸۸۵۰۰۲۲۲

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید مطهری، روبروی خیابان فجر (جم)، پلاک ۲۱۷، ساختمان پارسیان موتور. کارخانه: منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان، خیابان توسعه ۲



WWW.PARSIANMOTOR.COM



PARSIANMOTOR_OFFICIAL



PARSIAN_MOTORS



PARSIANMOTOR

اعلام و پرداخت خسارت آنلاین



اعلام و پرداخت آنلاین خسارت شخص ثالث و بدنه در پرتال شرکت بیمه کوثر

www.kins.ir



مسیر خرید سبز است

فرصت خرید لاماری ایما، تنها در بورس کالا

لاماری ایما EAMA 1.5T

WWW.LAMARI.IR



تحول شگرف در صنعت موتور سیکلت کشور

شماره گذاری موتور سیکلت با حجم ۴۰۰ سی سی برای اولین بار در کشور

این تحول شگرف در صنعت موتورسیکلت را به حضور جامعه موتورسیکلت سوار تبریک عرض می‌نماییم. گروه صنعتی کویرموتور وظیفه خود می‌داند از تمام سازمان‌ها و ارگان‌های مربوطه از جمله وزارت محترم صنعت، معدن و تجارت، سازمان محترم ملی استاندارد، سازمان محترم محیط زیست، پلیس راهور ناچا و... که در این مسیر ما را یاری نمودند تقدیر و تشکر کند.

ترافیک در کلان‌شهرها و آلاینده‌های زیست‌محیطی، کاهش معضلات جای پارک خودرو و در نهایت ایجاد فرهنگ موتورسواری، با هدف پاسخگویی به نیاز مخاطبین ایرانی و تأمین خواسته اقشار مختلف جامعه در ایران به عمل آورده است. از همین رو کویر موتور با افتخار اعلام می‌نماید پس از ۴ سال پیگیری مستمر، برای اولین بار شماره‌گذاری موتورسیکلت با حجم ۴۰۰ سی سی در کشور صورت گرفت.

کویرموتور به عنوان یکی از شرکت‌های برتر در صنعت موتورسیکلت ایران با بیش از ۶۶ سال تجربه در زمینه موتورسیکلت و با چشم‌انداز تغییر نگرش جامعه به موتورسیکلت و پاسخ به نیازهای مشتریان با شعار تمایز در حرکت برای عرضه بهترین موتورسیکلت‌های با کیفیت در ایران، تلاش خود را برای جایگزینی خودروهای تک و دو سرنشین در راستای سیاست کاهش ارزبری، کاهش مصرف سوخت، کاهش حجم



KAVIR
Distinction in Action



سمنار صنعت



شناسنامه

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی سمنار

مدیر مسئول: ناصر بزرگمهر

مدیر بازرگانی: میلاد محمدی

دبیر ویژه نامه: شهریار خادمی

گرافیکست و صفحه آرا: فائزه مزینانی

ویراستار: نگار جمالزاده

همکاران: سهیل فرزین، شروین اشیدری

بازرگانی: فاطمه احمدپور، مجید مدنی، امیرحسین حبیبی،

فریبا کربلایی، زهرا ملکی

ناظر چاپ: بیژن بهادری



ارتباط با ما

تلفن: ۸۲۱۹۰ - فکس: ۸۸۷۱۳۷۳۰

تلفن مرکزی آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۲۷۳۲

فکس مرکزی آگهی‌ها: ۸۸۷۲۴۲۱۱

امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵

توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۱۰۵۳۰۸

نشانی: تهران، خیابان قائم مقام فراهانی، کوچه آزادگان شماره ۲۶

کد پستی: ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱

آگهی: ads@smtnews.ir

ویژه نامه‌ها: mag@smtnews.ir

فهرست

- ۶..... انحصار در صنعت خودرو باید شکسته شود.....
- ۷..... دو شرط حذف قیمت‌گذاری دستوری.....
- ۸..... چو دزدی با چراغ آمد، گزیده‌تر برد کالا.....
- ۱۰..... عرضه خودرو در بورس کالا، خوب یا بد؟.....
- ۱۲..... تحول نظام بانکداری با بانک‌های خصوصی.....
- ۱۴..... از هشت فرمان تا واقعیت.....
- ۱۵..... مردم در حوزه خودرو گروگان گرفته شده اند.....
- ۱۶..... گم در میان واقعیت و رویا.....
- ۱۸..... واردات بهانه‌ای برای جبران زیان انباشته خودروسازان.....
- ۲۰..... تازه‌واردی از کره جنوبی.....
- ۲۱..... اروپایی‌های جذاب در راه ایران.....

انحصار در صنعت خودرو باید شکسته شود



سیدرضا فاطمی امین

وزیر صنعت، معدن و تجارت

نرخ ارز از پنج مسیر بر بازارهای کشور تأثیر می‌گذارد. یکی از این تأثیرات بر مواد اولیه است؛ مثلاً در خصوص محصولی مانند خودرو حدود ۱۰ تا ۲۰ درصد از قطعات آن را متناسب با نوع خودرو وارد کشور می‌کنیم. وقتی که قیمت دلار افزایش می‌یابد، قیمت تمام‌شده خودرو نیز بالا می‌رود، ولی این قیمت تمام‌شده با قیمتی که اکنون در بازار است، متفاوت است. نکته مهم این است که از این مسیر قیمت خودرو در بازار در حال افزایش نیست. ما امروز یک قیمت تولید کننده داریم و یک قیمت بالاتر از قیمت تولید کننده است. آنچه که در این دو ماه خیلی در این بازار آشفتگی ایجاد کرده قیمت‌های بازار است. قیمت‌های بازار به دنبال افزایش قیمت قطعات بالا نرفته است، بلکه از آنجا که عرضه و تقاضای خودرو در بازار متوازن نیست، خودرو به نادرستی تبدیل به یک کالای سرمایه‌ای شده و افرادی که می‌خواهند ارزش پول خود را حفظ کنند به سراغ خرید خودرو می‌روند. پس وقتی قیمت دلار افزایش پیدا می‌کند قیمت خودرو نیز بالا می‌رود. اگر دلار نیز پایین بیاید قیمت خودرو نیز کاهش پیدا می‌کند. در سال‌های گذشته نیز دقیقاً قیمت‌های بازار با قیمت ارز بالا رفته و با قیمت ارز نیز پایین آمده است.

بمحمدالله حدود ۵ ماه است که شرکت‌های صنعتی و معدنی بورسی که نیمی از تولید را عهده دار هستند رشد ۶ درصد و بیشتر را ثبت کرده‌اند. در آبان ماه نیز این رشد تکرار شد. در مجموع داده‌ها نشان می‌دهند که بخش تولید و صنعت در حال حرکت است.

ضمن اینکه قصد داریم طی سال جاری و سال آینده با اضافه کردن ۱۲ خودرو جدید به سبد محصولات خودرویی کشور تمام خودروهای قدیمی را از رده خارج کنیم. البته خودروسازان تولید و طراحی ۱۲ محصول جدید را طی ماه‌های گذشته در دستور کار خود قرار دادند و طی این مدت از سه محصول تولیدی با نام‌های شاهین، آریا و اطلس نیز رونمایی شد.

وزارت صمت بیش از ۲۵ درصد تولید ناخالص

داخلی کشور را به‌عهده دارد و متولی ۲۷ صنعت و بخش اقتصادی کشور است که خودرو فقط یکی از آنهاست اما آن‌قدر مورد توجه قرار گرفته که سایر بخش‌های صنعت و معدن را تحت‌الشعاع قرار داده است. یکی از وظایف وزارت صمت جلوگیری از تعطیلی واحدهای تولیدی است، در همین راستا سامانه پایش موجب پیشگیری از توقف فعالیت واحدهای تولیدی می‌شود، همچنین این سامانه از تخلفات و مفسده‌ها و انحرافات مالی هم جلوگیری می‌کند.

اکنون برنامه بزرگ دولت، متصل کردن جریان کالا در کشور به جریان مالی است با این اتصال، جلوی بسیاری از سوءاستفاده‌ها و اقدامات پنهانی گرفته می‌شود و از انحراف جریان کالا در کشور جلوگیری می‌شود که کاملاً به‌نفع تولید تمام خواهد شد، به این ترتیب وزارت صمت به یک وزارت دانش‌بنیان تبدیل خواهد شد به‌گونه‌ای که با در اختیار داشتن داده‌های گسترده، اقدام به تحلیل آنها و سپس بر مبنای تحلیل‌ها برنامه‌ریزی درست کند.

در بودجه سال گذشته قرار بود ۱۰ هزار میلیارد تومان حقوق دولتی معادن وصول شود اما توانستیم ۱۹ هزار میلیارد تومان وصول کنیم چرا که به‌سراغ بدهی‌های گذشته رفتیم، امسال هدف را ۴۰ هزار میلیارد تومان قرار دادیم.

روند حرکتی صنعت، مثبت است اما با انباشتگی تورم در کشور مواجهیم. سال‌های متمادی تورم بالا در کشور حاکم بوده که سبب شده است بین درآمد و هزینه مردم، فاصله ایجاد شود. مردم کشورمان ۴ سال تورم بالای ۳۰ درصد را تحمل کرده‌اند. دولت سیزدهم تلاش می‌کند با یارانه، بخشی از این فاصله را جبران کند اما بهترین راهکار، ایجاد تولید و اشتغال است که به‌طور جدی در حال پیگیری است. خوشبختانه آمارهای اقتصادی بیانگر حرکت مثبت کلان اقتصاد است اما همچنان به‌علت انباشتگی تورم، طعم این رشد مثبت به مردم نمی‌رسد اما به‌زودی محقق خواهد شد.

به مردم عزیز ایران حق می‌دهم که نگران معیشت باشند اما این نوید را می‌دهم که تمام تلاشمان را می‌کنیم و با تسهیل کسب‌وکارها و رفع موانع، وضعیت تولید را بهتر کنیم و برآورد ما این است که در آینده نزدیک اوضاع اقتصاد بهتر خواهد شد. در ۹ ماه نخست امسال تقریباً به‌اندازه ۱۲ ماه سال گذشته، خودرو تولید شده است که با توجه به مسائل مزمن چنددهه‌ای صنعت خودرو اولویت‌های این صنعت را می‌توان این‌گونه برشمرد: اول باید انحصار در صنعت خودرو شکسته شود، برای همین هدف، خودروسازان کوچک را تقویت می‌کنیم و امسال سهم آنها از تولیدات خودرو تاکنون ۲ برابر شده است، از سوی دیگر واگذاری خودروسازان را پیگیری می‌کنیم و طرح سوم هم واردات است که عرضه ۲۰۰ هزار خودروی خارجی طی ۶ ماه را برنامه‌ریزی کرده‌ایم.

در سال ۱۳۸۲ که واردات خودرو آزاد شد ۲ سال طول کشید تا واردات انجام شود اما این بار در ۲ ماه واردات خودرو شروع شده است و از این پس محموله‌های متعدد خودروهای وارداتی را شاهد خواهیم بود. همچنین ۲۷ هزار دستگاه خودرو ثبت سفارش شده است که بخش زیادی از آنها با قیمت ۱۰ هزار دلار یا کمتر هستند و خودروهای اقتصادی محسوب می‌شوند. امید است با عرضه خودروهای وارداتی و ایجاد رقابت در بازار، به‌تدریج قیمت خودروهای تولید داخل و خودروهای کارکرده پایین خواهد آمد و کل بازار تنظیم خواهد شد.

مشکل صنعت خودرو را می‌توان در عدم توازن بین عرضه و تقاضا دانست چنین مشکلی در صنعت لوازم خانگی وجود ندارد زیرا آن‌قدر عرضه و تولید لوازم خانگی بالا رفته است که دیگر هیچ کمبودی در بازار وجود ندارد و امسال با وجود افزایش نرخ ارز، دیگر کسی به‌دنبال خرید سرمایه‌ای لوازم خانگی نمی‌رود، اما در مورد خودرو چون عرضه کمتر از تقاضاست، فضای سرمایه‌ای در بازار آزاد ایجاد شده است، این در حالی است که قیمت خودرو در بازار به علت رواج سوداگری بالا رفته است.

راهکار رفع معضل خودرو افزایش عرضه و کنترل تقاضا با تصویب مالیات بر عایدی سرمایه دانست که امیدواریم نمایندگان مجلس هرچه سریع‌تر این طرح را تصویب کنند. مالیات بر عایدی سرمایه، مالیات ضد دلالی است و دلالان باید نگران اجرای این نوع مالیات باشند و مردم نباید نگران باشند. البته باید بیان کرد که تولید خودرو در آذربایجان رکوردشکنی کرد که در ۵ سال اخیر بی‌سابقه بوده است. این امید را می‌توان داد که طی ۶ ماه آینده ۷۰۰ هزار خودروی داخلی عرضه خواهد شد و ۲۰۰ هزار خودروی وارداتی هم عرضه خواهد شد که در قالب طرح‌های فروش فوری یا پیش‌فروش چندماهه خواهد بود. این حجم از عرضه، بسیاری از تقاضا را پاسخ خواهد داد و آشفتگی موجود را رفع خواهد کرد.

در این میان نیاز است که بر نقش بورس کالا در ایجاد شفافیت در بازار مواد اولیه اشاره کرد که برای کاهش قیمت تمام‌شده محصولات، راهکار اصلی مهار قیمت مواد اولیه است. در وزارت صمت، در محصولاتی مثل فولاد و سیمان، با عرضه آنها در بورس کالا توانستیم به‌شدت تورم تولیدکننده در این صنایع را پایین بیاوریم.

با اقداماتی همچون حذف سهمیه‌بندی‌ها و کنترل سودهای مازاد، در یک سال اخیر در قیمت محصولات فولادی ثبات ایجاد شده است، این در حالی است که در اوایل سال جاری در جهان قیمت محصولات فولادی به‌شدت افزایش پیدا کرد به‌طوری که قیمت میلگرد در ایران نصف قیمت میلگرد در ترکیه شده بود، بنابراین علت ثبات قیمت محصولات پایین‌دستی همچون لوازم خانگی، کنترل قیمت مواد اولیه آنها در بخش محصولات فولادی بوده است.

دو شرط حذف قیمت گذاری دستوری



عبدالله توکلی لاریجانی

مدیرکل دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت
صنعت خودروسازی کشور به عنوان مهمترین صنعت کشور پس از صنعت نفت و یکی از صنایع با بیشترین رشد در پس از انقلاب محسوب می شود، به گونه ای که همه زیرساخت های مرتبط با طراحی و توسعه محصول و همچنین توسعه زنجیره تامین در پس از انقلاب شکوهمند اسلامی محقق شد. این صنعت با پاسخ به نیاز بازار داخلی سالیانه از خروج ۱۲ میلیارد دلار ارز از کشور جلوگیری می کند.

از سوی دیگر بنا به بسیاری از تحلیل های بین المللی مزیت های رقابتی فراوانی در این صنعت نظیر نیروی مهندسی و متخصص فراوان، زیرساخت های تولید خودرو، انرژی و نیروی کار ارزان و بازارهای گسترده منطقه نشان از قابلیت های این صنعت برای دستیابی به اهداف تعیین شده در سال ۱۴۰۴ را دارد. البته زمانی می توان از وضعیت مطلوب در این صنعت دفاع کرد که در حوزه قیمت، کیفیت و تولید رقابت پذیر شویم.

در واقع توان تصاحب بازارهای منطقه ای و جهانی را داشته باشیم. در خودروسازی فرآیند توسعه محصول، یک فرآیند سه ساله است. اگر این فرآیند در هر نقطه ای قطع شود و با خیالی خوش تصور کنیم با واردات محصول خارجی و بومی سازی آن می توانیم دانش فنی را تصاحب کنیم، مسیر اشتباهی را طی کرده ایم. برای مثال خودروسازی چین رشد بسیار خوبی در این صنعت داشته است. این در حالی است که از نظر زمانی نقطه شروع آن، بعد از کشور ما بود.

این کشور شرکای خارجی فراوانی داشت. مرکز طراحی خود را با چهار برابر مراکز ما در بخش تحقیق و توسعه گسترش داد و در عین حال محصولات را با نشان های خود به بازارهای منطقه فرستاد. در واقع آنها دریافتند به جای تکیه بر محصولات خارجی، به طراحی و توسعه محصولات با برندها و توان دانش خود باید تکیه و آن را در دستور کار خود قرار دهند.

در کشور ما هم از این منظر مزیت هایی وجود

دارد در واقع ایران تنها دانشکده و پژوهشکده خودروی منطقه را دارد؛ یعنی نیروی انسانی کارآمد برای صنعت خودروسازی در کشور تربیت می شود، همچنین کشور ما بیشترین فارغ التحصیلان رشته مهندسی و نیرو کار ارزان در برابر کشورهای منطقه را دارا هستیم و ما می توانیم با بهره مندی از این ظرفیت ها، جایگاه واقعی خود را در زمینه خودروسازی در منطقه کسب کنیم.

ناگفته نماند صنعت خودروی کشور در سال های گذشته به دردهای مزمنی نظیر شکنندگی جریان تولید، تلاطم بازار، کیفیت پایین محصولات و غیره مبتلا شده بود، به گونه ای

که به نظر می رسید گره ناگشودنی در صنعت خودروی کشور وجود دارد. نقشه راه تحول صنعت خودروی ایران بر اساس برنامه تدوین شده وزارت صمت، معدن و تجارت، شامل سه مرحله اصلی است.

مرحله نخست، آماده سازی و احیای ظرفیت های موجود (نیمه دوم ۱۴۰۰ تا پایان ۱۴۰۱) است که در آن حل مسائل و اصلاح ساختار بنگاه ها، بالفعل کردن ظرفیت های موجود، دستیابی به ترکیب مناسب تولید و تعریف و آغاز پروژه های سرمایه گذاری پیش بینی شده است.

مرحله دوم، استانداردسازی همه محصولات و تمرکز بر

گسترش صادرات (سال ۱۴۰۲) است که با حذف محصولات قدیمی، تولید محصولات منطبق بر استانداردهای ۸۵ گانه و دستیابی به کیفیت رقابتی اجرایی می شود. در مرحله سوم در سال های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ بر ارتباطات خارجی تمرکز شده و از طریق بهره برداری از فرصت خارجی و گسترش بازارهای صادراتی مبتنی بر محصولات رقابتی و همچنین جذب سرمایه گذاری خارجی بر مبنای مزیت های ایجاد شده در صنعت خودروی داخلی برنامه ریزی خواهد شد. در مجموع می توان گفت اصلاح صنعت خودرو در سه بخش طراحی شده که گام اول احیای ظرفیت موجود، گام دوم به روزرسانی پلتفرم و گام سوم هم تقویت ارتباطات جهانی است. ما باید بتوانیم فضای رقابتی را در صنعت خودروی کشور ایجاد کنیم تا مصرف کننده امکان انتخاب درست را داشته باشد؛ این موضوع راه حل غایی در صنعت خودروسازی کشور است.

با الگوبرداری از بهترین مدل هایی که در صنعت خودرو در دنیا وجود دارد، باید یک نگاه آسیب شناسانه به وضعیت صنعت خودروی

کشور داشت و آسیب های موجود را شناسایی کرد؛ در واقع اگر عارضه هایی مانند کیفیت پایین، قیمت بالا و غیررقابتی بودن محصول، عدم ایمنی و... را کنار هم قرار داده و به ریشه ی این مسائل توجه کنیم به درستی به کمبود عنصر دانش بنیان در این صنعت پی می بریم.

خودروسازان در تلاشند تا کلید طراحی و توسعه خودرو را شخصی کنند، یعنی بتوانند طراحی و توسعه پلتفرم های سازه های بومی را در اختیار داشته باشند. در حقیقت در زنجیره صنعت خودرو، دانش فنی ارزش آفرین و ضامن پایداری تولید خودرو است.

از طرف دیگر باید در زمینه دستور گذاری قیمتی نیز چاره ای دوباره اندیشید. در این زمینه باید دو نکته در نظر گرفته شود. نخست اینکه در صنعت خودرو در حالت ایزوله قیمت ها نباید خیلی بالا بروند که مزیت رقابتی در این صنعت از بین برود، بنابراین اگر در این صنعت محصولات به دلایل مختلف زبان ده هستند باید ریشه های این زبان شناسایی شود و قسمتی که یک خودرو در یک کلاس می تواند رقابت پذیر باشد افزایش قیمت قابل قبول است در غیر این صورت قیمت گذاری دستوری و سرکوب قیمت اشتباه است.

همچنین باید بتوانیم برای بخش های مختلف بازار محصول داشته باشیم یعنی برای خودروهای اقتصادی هم فکری کنیم و برای خودروهای زیر ۲۰۰ میلیون تومان هم برنامه ای داشته باشیم. متأسفانه بعد از اینکه خودروی پراید از رده خارج شد، اغلب خودروسازان به خودروهای SUV های مونتاژی اقبال نشان دادند، چراکه حاشیه سود بیشتری و با طبقه مرفه جامعه سروکار دارد. در حالی که قواعد گذاری باید به گونه ای باشد که برای همه بخش ها راه حل مناسب داشته باشیم. یعنی آزادسازی قیمت و بحث تعرفه ها پیش نیازهایی هستند که در یک قوائد مشخص، مورد توجه قرار گرفته است.

پس وجود خودروهای اقتصادی و رقابت پذیر بودن محصولات خودروسازان مقدمه ای برای برداشتن قیمت های دستوری است، در غیر این صورت برداشتن قیمت های دستوری نتیجه بخش نخواهد بود. می توان با کمک واردات توازی در بازار ایجاد کرد البته این واردات نباید به گونه ای باشد که عواید آن به طبقه خاصی برسد. وارداتی که عواید آن به قشر کم درآمد نیز برسد، از اهدافی باید باشد که همواره مدنظر قرار گیرد.

قواعد گذاری باید به گونه ای باشد که برای همه بخش ها راه حل مناسب داشته باشیم. یعنی آزادسازی قیمت و بحث تعرفه ها پیش نیازهایی هستند که در یک قوائد مشخص، مورد توجه قرار گرفته است

واکنش ۳ نماینده مجلس به عرضه خودرو در بورس کالا:

چو دزدی با چراغ آمد، گزیده تر برد کالا...



بگیرد که قابلیت اجرا داشته باشد. متأسفانه سیاست‌هایی که آقای فاطمی امین تا کنون اخذ کرده است بیشتر کادو پیچ شده بود و بیشتر الفاظ زیبا بود تا راه‌حلی مناسب برای بهبود بازار خودرو.

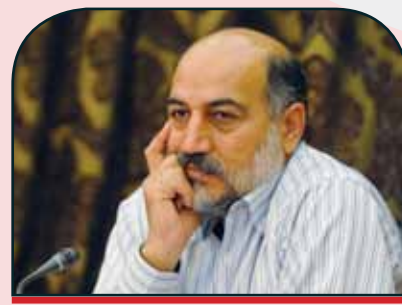
■ عرضه خودرو در بورس راهگشا نیست

مهدی عسگری عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس نیز در گفت‌وگو با خبرنگار صمت درباره عرضه خودرو در بورس کالا، گفت: در شرایطی که رقابت جدی در حوزه خودرو وجود ندارد، عرضه خودرو در بورس راهگشا نیست و تنها قیمت را به صورت کاذب افزایش می‌دهد و به نوعی به آن رسمیت می‌بخشد.

پیش از این هم در بازار آزاد، قیمت‌های بالاتر از کارخانه موجود بود اما زمانی که عرضه خودرو با قیمت‌های بیشتر در بورس انجام می‌شود در واقع به آن رسمیت بخشیده می‌شود و به تعبیری می‌توان گفت گران‌فروشی رسمی‌تری نسبت به بازار آزاد صورت گرفته است.

نماینده مردم کرج، اشتهاورد و فردیس در مجلس شورای اسلامی افزود: زمانی که رقابت در بازار خودرو وجود ندارد و این حوزه انحصاری است، روش‌هایی مانند عرضه خودرو در بورس، سیاست‌هایی صحیح و منطقی برای کشف قیمت نیست.

وی با بیان اینکه اگر پیشنهادی که کمیسیون صنایع و معادن مجلس برای اصلاح عرضه خودرو در بورس داده بود، اجرایی می‌شد، بخشی از قیمت کاذب از بین می‌رفت، به تشریح پیشنهاد کمیسیون متبوعش پرداخت و اضافه کرد: بر اساس این پیشنهاد برای مازاد قیمت خودروی عرضه شده در بورس تدبیر شده بود به این معنا که مازاد قیمت خودرو در بورس نسبت به بهای پایه و سود منطقی در اختیار خودروسازان قرار نمی‌گرفت و به طور مثال درصدهای ۱۵۰ الی ۲۰۰ برای تحقیق و توسعه در حوزه خودروسازی و بخش دیگر به منظور تقویت حمل‌ونقل عمومی به کار گرفته می‌شد، زیرا اگر خودروساز بداند با عرضه کمتر خودرو در بورس، سود بیشتری به دست می‌آورد، انگیزه‌ای برای افزایش تولید ندارد اما زمانی که مازاد قیمت پایه نصیب خودروساز نشود، مشوقی برای رشد تیراژ تولید ایجاد



به دنبال بازگشت تحریم‌ها علیه ایران، صنایع متعدد داخلی از جمله صنعت خودروسازی با کمبودهای متعددی مواجه شد که در نتیجه آن‌ها، تولید و عرضه خودرو به بازار به شدت افت پیدا کرد. در این میان ممنوعیت واردات خودرو نیز به عنوان یک عامل تقویت‌کننده باعث شد خودرو نه به عنوان یک محصول مصرفی، بلکه به عنوان یک کالای سرمایه‌ای مورد توجه خریداران قرار گیرد. تیراژ پایین خودروسازان و از سوی دیگر شمار روزافزون مشتریان باعث شد تعادل میان عرضه و تقاضا در بازار خودرو از بین برود و بستر مناسبی برای فعالیت واسطه‌گران و دلالان فرصت‌طلب به وجود آید و از همه مهم‌تر، قیمت خودروها به طور نجومی افزایش پیدا کند.

این‌گونه بود که عرضه خودرو در بورس کالا به عنوان یک راه‌حل بالقوه جهت جلوگیری از فعالیت دلالان و تعیین قیمت خودرو در بستری شفاف و متناسب با عرضه و تقاضا، در اردیبهشت سال ۱۴۰۱ مطرح و در تیرماه سال جاری عملیاتی شد.

خبرنگار صمت پیرامون این موضوع گفتگویی با ۳ تن از نمایندگان مجلس ترتیب داده و نظر آنها را در خصوص نتایج این طرح جویا شده است.

■ ورود خودرو به بورس خاصیت ندارد

سپاهکلی در این گفتگو اظهار داشت: دولت در این مدت در حوزه تولید و واردات خودرو اقدامات و تلاش زیادی انجام داد. مجلس نیز در این میان اصلاحاتی را در طرح ساماندهی بازار خودرو انجام داد. واردات خودرو یکی از این اصلاحات بود. از طرفی تولید خودرو، واردات و سایر مسائل را تعیین تکلیف کرد. اما آنچه که برای بهبود وضعیت صنعت خودرو حائز اهمیت است بررسی میزان عرضه و تقاضا است. آنچه که باعث شده ما در کنترل بازار ناتوان باشیم کم بودن میزان عرضه نسبت به تقاضاست.

وی افزود: مردم از میزان کم عرضه ناراضی هستند. علاوه بر آن قیمت و کیفیت خودرو نیز موجب نارضایتی مردم است. در ایام اخیر قیمت خودرو با رشد وحشتناکی روبرو شده است. سابق بر این قیمت خودروها حدود ۱۰ الی ۱۵ درصد تغییر می‌کرد اما پس از گذشت مدتی و

ورود خودرو به بورس رشد قیمت در این بازار افسارگسیخته شد. ورود خودرو به بورس نیز خاصیتی نداشت و تنها پول بیشتری را از جیب مردم خارج و به جیب خودروساز روانه کرد. در این میان خودروسازان نیز کیفیت خودروها را بالا نبردند. اینکه مردم این خودروها را خریداری می‌کنند به این علت است که چاره دیگری ندارند. عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی همچنین گفت: قبل از ورود خودرو به بورس کالا پول مردم در جیب دلال بود و الان این پول به جیب تولیدکننده می‌رود.

برای مردم چه فرقی دارد که پولشان در جیب دلال می‌رود یا خودروساز؟ آنها در صورت توانایی خرید خودرو ندارند. هر دو این افراد به غلط، غیرقانونی و غیرشرعی از جیب مردم می‌خورند. در ضمن من معتقد نیستم که با عرضه خودرو در بورس پای دلال از بازار خودرو بریده شده است بلکه دلال در بورس مصداق شعر معروف سنایی بزرگ است که می‌گفت: «چو دزدی با چراغ آمد گزیده‌تر برد کالا...». حال این دزد با چراغ وارد شده و از آنجا که خودش قیمت‌گذاری می‌کند مطمئن است که خودرو به خودش خواهد رسید. سپاهکلی افزود: با عرضه خودرو در بورس کالا دو گروه سود کردند. سابق بر این فقط دلال سود می‌کرد اما امروز هم دلال و هم خودروساز در جیب مردم دست کرده‌اند.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی خاطرنشان کرد: ما ادعای خودروسازان مبنی بر افزایش تولید خودرو را باور نداریم. به عقیده ما خودروهای کف پارکینگ وارد بازار شده‌اند نه محصولات جدید. متأسفانه دولت هنوز نتوانسته بازار خودرو را ساماندهی کند؛ چرا که در هر دو مؤلفه تولید و واردات موفق عمل نکرده است. اگر در این موارد اتفاقات خوبی رقم بخورد از تب‌وتاب بازار کاسته خواهد شد.

سپاهکلی در ادامه با تأکید بر اینکه با این تعداد واردات خودرو نمی‌توان تأثیری روی بازار گذاشت، خاطرنشان کرد: ما معتقدیم خودرو باید در بخش‌های پنج هزار و ده هزار تایی وارد کشور شود. امسال بودجه واردات خودرو دو برابر شد و به عدد ۲ میلیارد دلار رسید.

با این عدد می‌توان حدود ۱۵۰ الی ۲۰۰ هزار خودرو وارد کرد. اتفاقی که امروزه شاهد آن هستیم این است که در بهترین حالت ۱۵۰ دستگاه خودرو وارد کشور شده است. این موضوع بسیار خنده‌دار است و ضعف مدیریت این حوزه را نمایان می‌کند. وزارت صمت نتوانسته سازوکار لازم برای واردات خودرو را فراهم کند. نکته اینجاست که میزان قاچاق خودرو به کشور از میزان واردات آن بیشتر است.

وی در پایان گفت: برنامه‌های وزیر صمت در خصوص ساماندهی بازار خودرو باید و باید تغییر پیدا کند. وزیر باید سیاست‌هایی را در پیش

چالش‌های متعدد و موانع بسیاری جدی مواجه است.

وی در ادامه افزود: ضمن افزایش نرخ خودرو ما همچنان در زمینه کیفیت کالا با مشکلات متعددی روبه‌رو هستیم. اکنون خودروها گران، فاقد استانداردهای جهانی و در کیفیت پایین وارد بازار می‌شوند.

واردات خودرو یکی از راهکارهایی بود که برای رفع این دست از چالش‌ها مطرح شد اما این امر آن‌طور که باید و شاید اجرا نشد. به‌عبارت دیگر، ما واردات گسترده‌ای را انجام ندادیم و همین امر سبب شد تا محصولات وارداتی محدودی که به بازار خودرو تزریق شدند تنها برای دهک‌های بالای جامعه مناسب باشند زیرا بازار ارز در شرایط پرتلاطمی به سر می‌برد.

بدون تردید قیمت ارز تأثیر مستقیمی بر قیمت نهایی محصولات وارداتی می‌گذارد و این‌گونه است که ما در نهایت شاهد محصولاتی هستیم که در دسترس عموم قرار ندارند.

عضو هیئت‌علمی دانشگاه مراغه در پایان خاطرنشان کرد: اگر شرایط موجود را مورد بررسی قرار دهیم به این نتیجه دست خواهیم یافت که واردات خودرو نمی‌تواند ثبات لازم را به این بازار ببخشد؛ یعنی نمی‌توان آن را راهکاری کارآمد و سودمند تلقی کرد. در مجموع می‌توان گفت این چنین وارداتی نقشی در کاهش قیمت خودرو نخواهد داشت.

عرضه خودرو در بورس کالا راهکاری نوین برای ایجاد ثبات در بازار است باید تمامی جوانب این راهکار را سنجید و اگر اقداماتی در این زمینه انجام می‌دهیم در راستای حفظ منافع آحاد جامعه باشد و بهره‌مند شدن دهک‌های پایین جامعه از خودروهای باکیفیت را اولویت اصلی قرار دهیم.



این نماینده مردم در مجلس یازدهم افزود: در واقع در کنار واردات خودروهای دست دوم و خودروهای نو باید مسیر انتقال تکنولوژی نیز دیده شود البته این موضوع زمان‌بر است اما باید برای آن برنامه‌ریزی کرد تا با انتقال تکنولوژی خودروهای باکیفیت در داخل ساخته شود.

■ راهکاری نوین برای ایجاد ثبات در بازار

در ادامه سید علی موسوی نماینده مجلس شورای اسلامی و رئیس کمیسیون مشترک خدمت و محرومیت‌زدایی درباره وضعیت صنعت خودروسازی کشور اظهار کرد: روند این صنعت آن‌طور که ما انتظار داشتیم پیش نمی‌رود.

ما درصدد بودیم تا قیمت این کالا کاهش یابد و آحاد مردم کشور به‌ویژه دهک‌های پایین جامعه توانایی خرید خودرویی باکیفیت با قیمتی معقول را داشته باشند اما با توجه به شرایطی که اکنون بازار خودرو دارد، درمی‌یابیم که نه‌تنها در راستای تحقق این امر نتوانسته‌ایم پیش برویم، بلکه شاهد روند صعودی قیمت کالاهای این بازار هستیم.

حتی قیمت برخی از خودروها در برهه‌های کوتاه‌مدت به صورتی جهشی افزایش یافته و این گزاره به این معناست که بازار صنعت خودرو با

می‌شود.

نماینده مردم در مجلس یازدهم ادامه داد: در حال حاضر برای واردات خودرو حدود یک میلیارد یورو اعتبار پیش‌بینی شده است که با این اعتبار حدود ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو وارد می‌شود، واردات این تعداد خودرو تأثیر جدی در بازار و ایجاد تعادل در عرضه و تقاضا ندارد و از آنجا که این خودروها نیز در بورس عرضه می‌شود، خود این خودروها نیز قیمت بالایی پیدا می‌کنند.

■ شرط افزایش ۵ برابری واردات خودرو

عسگری ادامه داد: پیشنهاد می‌شود در شرایط فعلی خودروهای دست دوم وارد کشور شود در واقع با ضوابط مناسبی می‌توان خودروهایی که پیش از این سابقه ارائه خدمات پس از فروش در کشور را داشته و حداکثر ۵ ساله از عمر آن‌ها می‌گذرد را وارد کرد، قیمت این خودروها در برخی موارد در کشورهای اطراف حدود یک پنج قیمت خودروهای نو است بنابراین اگر برای واردات این خودروها برنامه‌ریزی شود، واردات خودرو ۵ برابر می‌شود و حدود ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو وارد کشور می‌شود که واردات این تعداد خودروی باکیفیت، کم‌مصرف و با قیمت مناسب تأثیر جدی بر بازار می‌گذارد. اگر دولت و وزارت صمت این پیشنهاد را بپذیرد و این مسیر را دنبال کند در سال ۱۴۰۲ می‌توان تعدیل جدی در عرضه و تقاضا و حتی کیفیت خودرو ایجاد کرد.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس تصریح کرد: انتقال تکنولوژی یکی دیگر از موضوعاتی است که در واردات خودرو حتماً باید مورد توجه قرار گیرد، اگر بخواهیم در درازمدت وضعیت تولید و عرضه خودرو به ثبات برسد و از شوک‌های فعلی خارج شویم باید مسیر انتقال تکنولوژی برای برندهایی که درصدد واردات آن هستیم، باز شود.



در گفتگوی صمت با کارشناسان بازار سرمایه مطرح شد:

عرضه خودرو در بورس کالا، خوب یا بد؟

موضوع بودند و هستند آن را نوع جدیدی از دلایلی می‌دانند و معتقدند که باز هم خودرو به دست مصرف‌کننده واقعی نمی‌رسد.

ورود خودرو به بورس کالا حرف و حدیث‌های زیادی را در به همراه داشته و عده‌ای موافق و آن را چون راهکاری برای کنترل بازار می‌دانند، ولی در مقابل عده‌ای مخالف این

تومان است، نمی‌توان قطع به یقین گفت که بورس کالا بر عرضه خودرو تأثیر مثبت گذاشته است، زیرا در حال حاضر در شرایط معمولی قرار نداریم. این کارشناس بازار سرمایه در ادامه اظهار کرد: بنده در سال‌های گذشته به دفعات زیاد، محضر ریاست جمهوری، معاون اول ریاست جمهوری و وزیر اقتصاد و رئیس سازمان بورس، بستر کالا را بستر بسیار مناسبی برای عرضه کالاهای اساسی به دلیل شفاف شدن قیمت و مسیر بعد از خرید معرفی کرده‌ام، به این معنا که بورس کمک می‌کند که خریدار بفهمد کالایی که خریده چه روندی را طی می‌کند. باید با صبر و حوصله و آموزش بیشتر سعی کنیم تنوع این بستر را بالا ببریم تا بتوانیم فرآیندهای اقتصادی را در کشور برای سرمایه‌گذاری تعریف کنیم که تأثیر کمتری از تورم داشته باشد. مرادی در پاسخ به این سؤال که آیا با تداوم عرضه خودرو در بورس کالا، می‌توانیم شاهد کاهش قیمت خودرو باشیم یا خیر، اظهار کرد: قطعاً همین‌طور است، تصور من این است که اگر اندکی شرایط ارزی کشور آرام شود و آرامش نسبی داشته باشد قطعاً همین‌طور خواهد بود.

کما اینکه در برخی از خودروها مشاهده می‌کنیم عطش اولیه گرفته شده است و قیمت‌ها کمی متعادل‌تر معامله می‌شود و اگر خودروهای وارداتی هم وارد این سیکل شود بستری که به واسطه شفاف‌سازی قیمت‌ها ایجاد شده به مرور زمان منجر به کاهش قیمت خودرو می‌شود.

وی ادامه داد: کما اینکه برخی از کشورها که در مسیر توسعه قرار داشتند، خرید برخی از کالاها به منزله سرمایه‌گذاری بود و بورس کالا بسیار خوب توانست گره از کارشان باز کند. امید است مسکن هم در بورس کالا و هم فرابورس تعریف و اشباع شود. اما تمامی این موارد منوط به آرامش نسبی بازار ارز کشور است که وضعیت خوبی ندارد.

وی در مورد اینکه در زمینه عرضه خودرو در بورس کالا چه نکته‌ای مغفول مانده است که می‌تواند مثر باشد، اظهار کرد: مهم‌ترین بخشی که می‌توان به آن اشاره کرد قابلیت بورس در بحث عرضه‌کنندگان و فشار بر عرضه‌کنندگان است. اگر ما کمی بیشتر در این حوزه پیشروی کنیم و تجارب خود را افزایش دهیم، کشورمان از این تلاطم‌ها خارج می‌شود

مناقشه وجود دارد. بستری است که شفاف‌سازی مناسبی در پی دارد، اما این که بورس کالا رویکردش به بازار مثبت باشد یا خیر به این بستگی دارد که جهش قیمتی در بورس کالا رخ می‌دهد. پس در نتیجه باید در ابتدا این جهش قیمتی را خودروساز حس کند.

ضمن اینکه خودروساز می‌تواند مدعی باشد که تأثیری در آن جهش ندارد و مسئولیت را به عهده مصرف‌کنندگان بسپارد و دوم این که مکانیسم بورس کالا برای خودروساز بسیار بهتر از مکانیسم قرعه‌کشی است از این جهت که در بورس کالا می‌تواند از روش‌های نوین بهره برد. ناگفته نماند که بستر بورس کالا برای دولت هم مفید است و در نتیجه این محل را تقویت می‌کند و از آن برای تأمین کالاهای اساسی نیز استفاده می‌کند؛ همین‌طور برای شفاف‌سازی قیمت‌ها می‌توان از این مکانیسم استفاده کند.

وی ادامه داد: البته اکنون ما با توجه به جهش قیمت ارز در شرایط ویژه‌ای به سر می‌بریم و وضعیت بازارها متلاطم است. اما اگر در بستر آرامی بودیم قطعاً قیمت‌گذاری با رشد پایینی روبرو می‌شد و قیمت‌های خودرو بسیار نزدیک‌تر به قیمت واقعی می‌شد. من از این بسترسازی استقبال می‌کنم و امیدوار هستم عاملی برای تقویت بورس اوراق بهادار شود و جاذبه‌ای برای مردم پیش بیاید که در این بازار، سرمایه‌گذاری کنند، به دلیل این که بورس کالا بازاری است که تأثیر کمتری بر تورم دارد و مانند بازارهای موازی به سمت جلو و به سمت بالا شتاب نمی‌دهد. مرادی در پاسخ به این سؤال که به عقیده شما تجربه عرضه خودرو در بورس کالا چه آموزه‌ها و یافته‌هایی می‌تواند برای خودروسازان داشته باشد و بازنده اصلی عرضه خودرو در بورس کالا چه کسانی هستند، اظهار کرد: دلال‌ها تا حدود بسیار زیادی در این بازار محدود شده‌اند و این به منفعت مصرف‌کنندگان است. خودروسازان نیز می‌توانند راحت‌تر عرضه را انجام دهند.

موضوعی که برای ما به عنوان فعالان بازار سرمایه یا افرادی که نگاه اقتصادی دارند می‌تواند مهم باشد این است که تنوع در این بازار بسیار کمک‌کننده است و جا انداختن آن هم مجدد کمکی برای توسعه فرآیندهای اقتصادی می‌شود که در نتیجه منجر به تورم نمی‌شود. توصیه من این است که برای کمک به سرمایه‌گذاری بیشتر در این بخش تنوع عرضه‌ها را در بورس کالا افزایش دهیم. البته با توجه به شرایط ویژه‌ای که در بازار دلار کشور حاکم است و نرخ دلار مدام در حال جابجایی در کانال‌ها بالای ۴۰ هزار



اوایل دولت دوازدهم، آمریکایی‌ها با بدعهدی تمام، تعهدات برجای خود را زیر پا گذاشتند و با روی کار آمدن ترامپ به‌طور رسمی و یکجانبه از برجام خارج شدند.

در چنین شرایطی با بالا گرفتن شدت تحریم‌ها و کارشکنی‌های شرکت‌های خودروساز خارجی و عدم همکاری با صنایع داخلی کشور، میزان تولیدات خودروسازان داخلی به‌خصوص دو غول خودروسازی،

به دلیل کمبود قطعات و برخی مسائل دیگر به شدت با کاهش مواجه شد؛ به طوری که طبق آمارهای رسمی تولید ۱ میلیون و ۷۰۰ هزار تایی خودرو که در دولت اول روحانی صورت می‌گرفت در روزهای پایانی دولت وی با کاهش چشم‌گیر ۱ میلیونی به حدود ۶۰۰ تا ۷۰۰ هزار خودرو در سال رسید. وضعیتی که مشخصاً نمی‌توانست متوسط تقاضای سالانه کشور، که حدود ۱ میلیون خودرو است را تأمین کند.

با یک نگاه کارشناسی ساده مبرهن است که وقتی میزان تقاضای یک کالا فراتر از میزان عرضه آن باشد و در این میان به هر دلیلی اجازه افزایش قیمت کالا از سوی نهاد قیمت‌گذار صادر نشود، راهکاری جز قرعه‌کشی برای نهاد متولی عرضه کالا باقی نمی‌ماند. ماجرای خودرو هم از این قاعده مستثنا نبود و در سال‌های اخیر اگر شانس با فرد متقاضی خودرو، یار بود و نام وی در قرعه‌کشی درمی‌آمد می‌توانست صاحب خودرو شود، در غیر این صورت احتمالاً مجبور به رجوع به بازار آزاد و پرداخت مبلغی بود که از قیمت پایه کارخانه، بسیار بیشتر بود.

پس از جلسات متعددی که سازمان بورس با خودروسازان و وزارت صمت برگزار کرد بالاخره ایده‌ای جدید تحت عنوان عرضه خودرو در بورس کالا متولد شد. سرانجام عرضه خودروهای کارا، فیدلیتی و دیگنیتی در تاریخ ۱۸ خرداد سال جاری شروع شد، هرچند که به دستور معاون صنایع حمل و نقل وزیر صمت، این عرضه به طور موقت متوقف شد و تصمیم نهایی آن به شورای عالی بورس واگذار شد، اما در نهایت پس از کش‌وقوس‌های فراوان در ۲۱ تیر امسال عرضه خودرو در بورس کالا به طور رسمی، به تصویب شورای عالی بورس رسید.

البته این امر هم مخالفان و هم موافقان بسیاری دارد. در همین راستا ما در صمت با سه کارشناس بازار سرمایه گفتگو داشتیم.

خودرو عاملی برای تقویت بورس اوراق بهادار به‌نام مرادی کارشناس بازار سرمایه در گفتگو با صمت در مورد موضوع یاد شده اظهار کرد: به نظر من بورس کالا بستر مناسبی برای عرضه کالا به خصوص برای کالاهایی است که در محل قیمتشان



می‌توانیم در بورس عرضه کنندگان را ملزم به توضیحات بیشتر و شفاف‌سازی قیمتی و اضافه کردن حق انتخاب به مردم کنیم. بورس فضای مناسبی برای رقابتی کردن است.

مخالفت مافیا با عرضه خودرو در بورس کالا

در ادامه احسان بیگی دیگر کارشناس بازار سرمایه در مورد

موضوع یاد شده اظهار کرد: بورس کالا بستر خوبی است زیرا از طریق آن واسطه‌های عرضه کالا حذف می‌شود. آن‌ها تلاششان این است که از این اتفاق جلوگیری کنند، کما این که مدتی است اعتراضاتی در مورد این که خودرو در بورس کالا عرضه می‌شود صورت گرفته که من نام این مخالفان را مافیا می‌گذارم. این مافیا قدرت دارد و می‌تواند تصمیم‌گیری کند. لذا با تمام توان تلاش می‌کند تا عرضه خودرو در بورس کالا با مشکل روبرو شود. همانند مشکلاتی که برای عرضه خودروی دنا به وجود آمد که وزیر اقتصاد را مجبور کرد در اقدامی مثبت مستقیماً نامه بزند و عرضه خودروی دنا را از ۵ هزار به ۱۰ هزار دستگاه رساندند. امیدوارم که در ادامه این رویکرد ادامه‌دار باشد و قیمت خودرو واقعی شود. زیرا نسبت به بازارهای جهانی، کیفیت و قیمت خودرو در ایران طبیعی نیست.

وی در پاسخ به این سؤال که به نظر شما چه کسانی برندگان و بازندگان اصلی عرضه خودرو در بورس کالا هستند، اظهار کرد: برندگان مصرف‌کنندگان هستند، به طور کلی خودرو با این قیمت توجیه اقتصادی ندارند اما در حال حاضر ناچار هستیم که از این خودرو استفاده کنیم. وقتی مصرف‌کننده در بورس کالا می‌تواند ۴۰ درصد زیر قیمت بازار، خودرو خریداری کند، برنده این اتفاق محسوب می‌شود. و بازندگان یعنی همان مافیا نفع‌شان در این است که از عرضه خودرو در بورس کالا جلوگیری کنند. بیگی در پایان اظهار کرد: اگر عرضه خودرو در بورس کالا به تعداد محدود باشد، نمی‌توان به این بازار خوش بین و امیدوار بود اما اگر تقاضا در بورس کالا افزایش یابد، رقابت افزایش پیدا می‌کند و سبب می‌شود که بازار آزاد با قیمت‌ها هماهنگ شود.

۷۵۰۰ میلیارد تومان سود مصرف‌کننده و تولیدکننده

مهدی دلبری دیگر کارشناس بازار سرمایه در مورد عرضه خودرو در بورس کالا و مزایای آن اشاره

کرد و افزود: صنعت خودرو حدود ۲.۷ درصد از ارزش بازار بورس و فرابورس را تشکیل می‌دهد که در این میان این صنعت به عنوان صنعت یازدهم در بازار سرمایه محسوب می‌شود.

وی اظهار داشت: سابقه قیمت‌گذاری در صنعت خودرو نشان از آن دارد که این صنعت در پنج سال مالی گذشته حدود ۷۰

هزار میلیارد تومان زیان و حدود ۷۳ هزار میلیارد تومان زیان انباشته داشته است.

دلبری با تأکید بر اینکه این مسئله نشان می‌دهد که سیاست‌گذاری‌ها در این صنعت طی پنج سال گذشته به سمت ضرر و زیان سهامداران شرکت‌ها بوده است، گفت: چنین اتفاقی باعث عدم تعریف طرح توسعه، ثبات اشتغال این صنعت در یک سطح، خروج سهامداران از این صنعت شده است که همین امر زمینه‌ساز از بین رفتن قدرت چانه‌زنی در برابر مشتریان خواهد شد.

این کارشناس بازار سرمایه ادامه داد: قیمت‌گذاری محصولات و کالاها در بستر رقابتی، سیاستی است که به درستی در بورس کالا

و در چند ماه اخیر در دستور کار قرار گرفت که عملاً همین امر باعث سوق پیدا کردن خریداران واقعی و مصرف‌کنندگان نهایی به سمت استفاده از مکانیزم بورس کالا شد.

وی به تأخیر ورود صنعت خودرو در بورس کالا اشاره کرد و افزود: صنایعی مانند فلزات اساسی، پتروشیمی، سیمان و دیگر صنایع در گذشته در رینگ‌های مختلف بورس کالا حضور پیدا کردند و از منافع این سازوکار بازار و فضای رقابتی و شفاف بورس بهره‌مند شدند.

دلبری معتقد است: در همین مدت کوتاه که تیراژ پایینی از محصولات خودروسازها به رینگ بورس کالا ورود کرده معادل هفت هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان منافع بین مشتریان، سهامداران و دولت توزیع شد.

این کارشناس بازار سرمایه خاطرنشان کرد: تا قبل از ورود صنعت خودرو به بورس کالا بخش کوچکی از منافع این صنعت به جیب سهامدار ورود می‌کرد و اختلاف قیمتی که در گذشته وجود داشت باعث

ورود منافع به جیب دلالان و سوداگران شد. وی با بیان اینکه مشتریان بر اساس نوع محصول توانستند کالای موردنظر خود را به صورت ارزان‌تر از بازار غیررسمی در بورس کالا خرید کنند، گفت: مکانیزم بورس کالا کمک کرد تا خودرو به‌موقع در اختیار مشتریان قرار بگیرد و تضامنی که بورس کالا و سازمان بورس دریافت کرد، خودروسازان را مجبور کرد تا در زمان مقرر خودرو را تحویل مشتریان دهند. این کارشناس بازار سرمایه با بیان اینکه دولت جزو دسته سومی است که از ورود خودرو به بورس کالا نفع برده است، افزود: پرداخت مالیات از سوی شرکت‌هایی که وارد مدار سود شدند می‌تواند کمک‌کننده به وضعیت بودجه دولت باشد.

وی تأکید کرد: اگر تیراژ بالاتری از خودرو وارد بورس کالا شود سود به دست آمده بیشتر خواهد شد و منفعت بیشتری را در اختیار خودروساز، مصرف‌کننده، دولت و سهامداران قرار خواهد داد.

دلبری با تأکید بر اینکه نگاه بازار همیشه به آینده بوده است، گفت: اگر این مسیر به همین صورت طی شود و دست دلالان از این بازار بزرگ قطع خواهد شد و می‌توان امیدوار به تعریف سازی طرح توسعه‌ای صنعت خودرو، پیاده‌سازی فناوری خارج کشور در صنعت خودرو و ارتقای

کیفیت در این صنعت باشیم. این کارشناس بازار سرمایه با اشاره به اینکه روند تولید و فروش صنعت خودرو نشان از آن دارد که این صنعت در آخر ماه بزرگ‌ترین صنعت از لحاظ فروش بوده است، گفت: به صورت سنتی صنعت فلزات اساسی و پتروشیمی جز صنایعی بودند که از لحاظ مبلغ فروش به عنوان صنایع بزرگ بازار شناخته شده بودند.

وی ادامه داد: اگر بر اساس ارقام سال گذشته که این صنعت حدود ۱۷۵ هزار میلیارد تومان فروش داشته یک سود حداقل ۲۰ درصدی را لحاظ کنیم انتظار بازار این است که حدود ۳۰ تا ۳۵ هزار میلیارد تومان سود نصیب سهامداران شود.

دلبری در پایان با تأکید بر اینکه در این میان رسانه‌ها نقش مهمی دارند که اعداد و ارقام واقعی را به مردم، دولت، مجلس منتقل کنند، گفت: همیشه رانت‌خواران و دلالان در سیاست‌گذاری‌ها دخیل بودند اکنون هم در این میان در حال انجام اقداماتی هستند تا مسیر عرضه خودرو از بورس کالا تغییر کند.



گفت و گوی صمت با دو مجری برگزاری نمایشگاه حوزه خودرو کشور؛

افول سلیقه مخاطبان ایرانی

نمایشگاه‌های خودرو ایران «بین‌المللی» نیستند

خاصی که بر صنعت خودروی کشور ما حاکم است دو خصوصیت شادابی و پویایی را از نمایشگاه‌های خودرو کشور گرفته است. محصولات کاملاً چینی تنها مهمانان خارجی نمایشگاه‌های خودرو در کشور ما هستند و در کنار این خودروها تولیدات مونتاژی قرار دارند. از این گونه نمایشگاه‌ها نمی‌توان به عنوان یک نمایشگاه بین‌المللی خوب با تنوع برندینگ بالا یاد کرد. اگر شرایط به گونه‌ای فراهم شود که مانند سال ۱۳۹۶ که با رفع تحریم‌ها ما شاهد حضور حجم زیادی از خودروسازان خارجی از جمله رنو، سیتروئن، پژو، فولکس واگن و سایر برندهای چینی در نمایشگاه خودرو تهران باشیم، قطعاً نمایشگاه برای مخاطب بسیار جذاب‌تر خواهد بود و سطح استانداردها بهتر رعایت خواهد شد.

□ قدرت پیش‌بینی نداریم

این برگزارکننده نمایشگاهی در ادامه خاطرنشان کرد: نباید فراموش کرد که با توجه به شرایط حاکم بر کشور ما به هیچ عنوان قدرت پیش‌بینی نداریم که در اردیبهشت سال ۱۴۰۲ ما قادر به برگزاری نمایشگاه خودرو تهران خواهیم بود یا خیر. ما تمام برنامه‌ریزی‌های لازم برای برگزاری این رویداد در اردیبهشت ماه سال آینده را انجام

نیز با لطمات زیادی مواجه شوند. «صمت» پیرامون این موضوع گفت و گویی با دو تن از مجریان برگزاری نمایشگاه‌های صنعت خودرو ترتیب داده است که در ادامه مطالعه خواهید کرد:

□ عنوان «بین‌المللی» از نمایشگاه خودرو برداشته شده است

علیرضا عاجزی یکی از مدیران برگزاری نمایشگاه خودرو در کشور در این خصوص، اظهار کرد: نمایشگاه‌ها همواره در شرایط شکوفایی و پویایی یک صنعت، شکل و شمایل یک رویداد استاندارد را به خود می‌گیرد. متأسفانه صنعت خودروی کشور ما بنا به دلایل مختلف مانند رکود، تأثیر تحریم‌ها، عدم ثبات در نرخ‌ها، کیفیت پایین و... همیشه دچار نوسانات شدید در خصوص برگزاری نمایشگاه بوده است. ما دو سال به دلیل شیوع ویروس کرونا و دو سال به علت اعمال تحریم‌های ظالمانه به کشور که صنعت خودرو را نیز در بر گرفت از برگزاری نمایشگاه بین‌المللی خودرو در کشور دور بودیم. وی افزود: از طرفی موضوع انحصار و شرایط



حضور در نمایشگاه از مهم‌ترین ابزارهای بازاریابی برای تولیدات داخلی، شناخت بازارهای جدید و ارزیابی آنها و نوعی خودارزیابی از وضعیت کمی و کیفی کالای تولیدی و قدرت رقابت در مواجهه با بازارهای بین‌المللی است. یکی از مهم‌ترین دستاوردهای هر نمایشگاه ارتباطات مؤثر، گسترده و پایداری است که بین تجار و

فعالان اقتصادی در نمایشگاه‌ها شکل می‌گیرد و منجر به همکاری‌های گسترده و دراز مدت می‌شود، همکاری‌هایی که می‌تواند به توسعه صادرات و تبادلات علمی، تجاری، فناوری و حتی فرهنگی کمک کند.

یکی از رویدادهای همواره پرمخاطب ایران و جهان نمایشگاه‌های مربوط به صنعت خودرو است. این رویداد در کشور ما نیز همواره علاوه بر متخصصان صنعت خودرو مورد اقبال از طرف مخاطبان عام نیز قرار می‌گرفت اما اعمال تحریم‌ها از یک‌سو و وضعیت کنونی صنعت خودرو و گرانی افسار گسیخته در این بازار از سوی دیگر دست‌به‌دست هم دادند تا نمایشگاه‌های خودرو



و رقابتی به طور کامل از رویدادهای نمایشگاهی حذف شده است.

نوروزی سپس به فضای محدود و دلسردکننده بازار خودرو در کشور اشاره کرد و افزود: این امر باعث ایجاد حاشیه امن برای داخلی سازها شده و حالا مشتریها دیگر حق انتخاب چندانی ندارند. با توجه به فروشهای بلندمدت، قرعه‌کشی‌های به وجود آمده و عدم فروش به‌روز خودرو، حالا دیگر خودروسازان احساس نیازی برای حضور در نمایشگاه‌ها ندارند و خیالشان از بابت فروش محصولاتشان راحت است. در این زمینه حتی با کمبود محصول به میزان تقاضای بازار نیز مواجه می‌شوند.

این برگزارکننده رویدادهای حوزه خودرو تاکید کرد: بی‌شک نمایشگاه، محیطی است که در آن بازدیدکنندگان با محصولات روز دنیا و فناوری‌های عرضه شده در هر حوزه آشنا می‌شوند و در واقع می‌توانند نسبت به معیارهای خود محصول یا محصولاتی را تهیه کنند.

نبود شرایط مساعد برای پاسخ به نیازهای روز مشتریان

وی نبود شرایط مساعد برای پاسخ به نیازهای روز مشتریان را نیز چالش بعدی بازار آشفته صنعت خودرو عنوان کرد و گفت: تعریف آپشن در کشور ما تقریباً به طور کامل عوض شده است. با توجه به این که در نمایشگاه‌های سطح کشور برندهای روز صنعت خودروسازی حضور نداشته و بسیاری از مصرف‌کنندگان اطلاعاتی راجع به فناوری‌های قابل استفاده در خودروهای جدید ندارند، کوچک‌ترین تغییرات در محصولات داخلی، برای مصرف‌کننده خوشایند است و آنها را ترغیب به خرید می‌کند.

نوروزی در پایان اظهار کرد: وقتی فضایی برای مقایسه در رویدادهای نمایشگاهی وجود ندارد، بی‌تردید سلیقه مخاطب نیز تحت تأثیر قرار گرفته و قدرت انتخابش محدودتر می‌شود.

شاهد ورود ارز به چرخه اقتصاد کشور و صنعت نمایشگاهی خواهیم بود. بدون حضور خارجی‌ها در نمایشگاه، نمی‌توان عنوان «بین‌المللی» را به رویدادها اطلاق کرد. این طور که به نظر می‌رسد ما کم‌کم باید این عنوان را از رویدادهای نمایشگاهی حذف کنیم و بیشتر به جنبه ملی آن تکیه کنیم.

در نبود غول‌های خارجی، داخلی‌ها جولان می‌دهند

مسلم نوروزی مدیرعامل شرکت آرتا نمانگر اردبیل و برگزارکننده رویدادهای خودرویی در برخی استان‌های کشور ضمن ابراز نارضایتی از بازار خودرو در کشور به صمت گفت: وضعیت امروز صنعت خودرو که به واسطه تحریم‌ها، رکود و افزایش افسار گسیخته قیمت‌ها در بحران قرار گرفته، متأسفانه اثر مستقیم بر برگزاری رویدادهای نمایشگاهی حوزه خودرو در همه استان‌ها داشته است. همان طور که می‌دانید تقریباً در هر یک از استان‌های کشور یک رویداد بین‌المللی در حوزه صنعت خودرو برگزار می‌شود. این کارشناس صنعت نمایشگاهی به کمرنگ شدن فضای رقابت و رونمایی از برندها و محصولات جدید در رویدادهای نمایشگاهی اشاره کرد و اظهار کرد: در گذشته هر یک از این رویدادها میزبان مشارکت‌کنندگانی از کشورهای خارجی بودند و مجموعه‌های خودروساز و قطعه ساز داخلی نیز برای مقابله با شرکای خارجی با بهترین و با کیفیت‌ترین محصولات خود در نمایشگاه شرکت می‌کردند.

وی همچنین تاکید کرد: امروز با توجه به تحریم‌ها و کاهش بسیار شدید واردات خودرو، شرکت‌های داخلی رقبای خارجی خود را در داخل کشور از دست داده‌اند و این فضای پویا



داده‌ایم؛ تولیدکنندگان و مونتاژ کنندگان داخلی و همچنین شرکت‌های واردکننده خودرو نیز از هم‌اکنون برای حضور در این رویداد اعلام آمادگی کرده‌اند اما نکته اینجاست که مشخص نیست این آمادگی در سال ۱۴۰۲ وجود خواهد داشت یا نه.

امروزه شرایط فروش خودروها محدودتر شده و به ازای هر محصول تولید شده در کارخانه‌های تولید خودرو در کشور، ۱۵ متقاضی خرید وجود دارد. طبیعتاً در چنین شرایطی اقبال به نمایشگاه‌ها کمتر خواهد بود.

عاجزی همچنین گفت: با تمام این تفاسیر امیدواریم که با رفع تمام این مشکلات و چالش‌های موجود، در یک فضای آزاد و خارج از هرگونه انحصار و رانت صنعت خودرو کشور به پویایی دست پیدا کند. این پویایی موجب خواهد شد که ما یک نمایشگاه زنده و به معنای واقعی «بین‌المللی» را برگزار کنیم.

ریزش چشمگیر مخاطبان به دلیل نبود برندهای خارجی

وی در ادامه کاهش چشمگیر علاقه‌مندان و بازدیدکنندگان نمایشگاه خودرو را شاخصه اصلی نبود برندهای خارجی در این نمایشگاه دانست و گفت: ما قبل از برگزاری نمایشگاه اطلاعات آن رویداد را در اختیار رسانه‌ها قرار می‌دهیم؛ بنابراین کسی که قصد بازدید از نمایشگاه را دارد پیش از هر چیز مطلع می‌شود که کدام شرکت‌ها در این نمایشگاه حضور دارند. بخش عمده‌ای از عدم حضور برندهای خارجی موجب ریزش چشمگیر مخاطب در بازدید از نمایشگاه می‌شود. درآمد‌های ریالی کفاف هزینه‌های شرکت‌های برگزارکننده را نمی‌دهد. با ورود برندهای خارجی در نمایشگاه‌ها ما



از هشت فرمان تا واقعیت



رشیدی کوچی، عضو کمیسیون امور داخلی مجلس گفت: آقای رئیسی یک دستور بدهد، کفایت می‌کند و آن هم این است که به جد بر آزادسازی واردات خودرو تاکید و قیمت براساس تعرفه تنظیم شود.

شیوه عرضه آن در بورس کالا به معنای سپردن بازار خودرو به دست دلالان است. از همان ابتدا با آیین‌نامه‌های تدوین شده، مشخص بود که صرفاً می‌خواهند بازار خودرو را در اختیار واسطه‌گران قرار دهند. متأسفانه امروز شاهد این اتفاق نامبارک هستیم. امیدوارم مجریان این روش را اصلاح کنند.

■ سرنوشت ۸ فرمان رئیس‌جمهور در صنعت خودرو

رشیدی کوچی در پاسخ به این سوال که فرمان ۸ ماده‌ای رئیس‌جمهور تا کجا به مرحله اجرایی رسید، گفت: اگر شما چیزی از روند این ۸ فرمان دانسته‌اید، من نیز همان را فهمیدم. کار تنها با صدور فرمان پیش نخواهد رفت. آقای رئیسی یک دستور دهد، کفایت می‌کند تا بازار خودرو شرایط آرامی را تجربه کند. آن هم این است که به جد بر آزادسازی واردات خودرو تاکید و قیمت بر اساس تعرفه تنظیم شود.

وی در پایان خاطرنشان کرد: خودروی دسته دوم با آن استانداردهای لازم خود، اگر وارد شود بر بازار خودرو و قیمت آن تاثیر گذار خواهد بود. برای مثال، الان خودروی لکسز LX ۵۷۰ تولید ۲۰۱۳ یا ۲۰۱۴ در ایران ۱۸ میلیارد تومان قیمت گذاری شده است.

دقیقاً همین مدل خودرو در کشورهای حوزه خلیج فارس، مثلاً در کشور امارات، در بهترین شرایط بین ۳۵۰ تا ۴۰۰ میلیون تومان قیمت دارد. رسماً عده‌ای در حاکمیت وجود دارند که با تصمیمات اشتباهی که در حوزه مسئولیتشان می‌گیرند، به بدخواهان این ملت کمک می‌کنند.

بورس کالا کاملاً رایگان است و متقاضیان می‌توانند به این دست از مراکز مراجعه کنند.

رئیس‌جمهور نیز در اسفند سال گذشته از ۸ فرمان برنامه بلندمدت خود در حوزه خودرو رونمایی کرده است. افزایش تولید خودرو، عرضه خودروی اقتصادی، توقف تولید خودروهای قدیمی، تولید خودروهای برقی، شفافیت

در عرضه خودرو، حذف قرعه‌کشی خودرو، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، استفاده از قطعات باکیفیت در تولید خودرو و واگذاری مدیریت شرکت‌های خودروسازی به بخش غیردولتی جزء ۸ فرمان رئیسی در حوزه صنعت خودرو است. حال این سوال مطرح می‌شود که کدام یک از این ۸ فرمان به مرحله اجرایی رسیده و کدام در حد حرف باقی‌مانده است؟ با توجه به وضعیت حال حاضر به جرئت می‌توان گفت درصد کمی از اهداف موردنظر، اجرایی شده است. برای واکاوی بیشتری این امر، خبرنگار صمت با جلال رشیدی کوچی نماینده مردم مرودشت و عضو کمیسیون امور داخلی و شوراها در مجلس به گفتگو نشسته است که در ادامه می‌خوانیم.

■ واردات خودرو به شیوه اصولی پیش نمی‌رود

جلال رشیدی کوچی، عضو کمیسیون امور داخلی مجلس گفت: واردات خودرو با محدودیت‌های موجود که در حال حاضر شاهدشان هستیم و



خرید خودرو در ماه‌های اخیر و آن‌هم در این بازار ملتهب، به آرزویی دور تبدیل شده است. وضعیت بازار خودرو به قدری پیچیده و شبیه به کلافی سردرگم شده است که کمتر کسی از آن سردر می‌آورد. طبق وعده وزیر صمت با حذف قرعه‌کشی خودرو بازار باید به وضعیت متعادل‌تری برسد اما جهش‌های چند ۱۰

میلیونی قیمت انواع خودرو، وضعیت دیگری را نشان می‌دهد.

عرضه خودرو در بورس کالا از ۲۸ اردیبهشت‌ماه سال جاری آغاز شد. بر اساس آمار منتشر شده خودروسازان و مصرف‌کنندگان نهایی خودروها، با سودآوری در این بازار مواجه شده‌اند. طبق این آمار ۲ هزار و ۶۲۰ میلیارد تومان سود عاید خودروسازان از طریق بورس کالا شده است. خریداران خودرو نیز در پی خرید خودرو از بورس کالا به دلیل خرید ارزان‌تر، سود ۲ هزار و ۷۷ میلیارد تومانی به دست آوردند. بنابراین با عرضه خودرو در بورس کالا و حذف واسطه‌ها، سود حاصل از فروش خودرو نصیب خودروسازان و خریداران شده است. با این وجود بازهم فراوانند افرادی که از جزئیات و چگونگی خرید خودرو از بورس کالا آگاهی کافی ندارند و برخی با سوءاستفاده از این ناآگاهی، مشاغل کاذب ایجاد کرده‌اند اما فعالان بازار سرمایه و کارگزاری‌ها همچنان تاکید می‌کنند که مراحل درخواست خرید خودرو در

مردم در حوزه خودرو گروگان گرفته شده اند



زیرا خودروهای داخلی نه تنها از کیفیت و استاندارد لازم برخوردار نیستند بلکه قیمت آن‌ها نیز نامناسب است.

نماینده مردم تربت جام در مجلس شورای اسلامی گفت: عرضه خودرو در بورس کلاهبرداری نوینی است

درحالی‌که هر فردی می‌تواند به کشورهای همسایه مراجعه کرده و بهترین برند خودروها را با قیمت کمتر از یک میلیارد تومان خریداری کند، اما با قیمت در کشور ناچار است دنا پلاس خریداری کند!

وی با بیان اینکه بخشی از مصوبه مجلس را مجمع تشخیص مصلحت غیرقانونی ورود کرد و سروته آن را زد و بخشی دیگر را وزارت صمت با تدوین آئین‌نامه، تصریح کرد: وزارت صمت آئین‌نامه واردات را به نفع خودروسازان تدوین کرده است.

این نماینده مردم در مجلس یازدهم تصریح کرد: عملاً هیچ کس صدای مردم و ما را نمی‌شنود و این موضوع به دلیل ضعف مجلس است؛ این مجلس نه توانایی در قانون‌گذاری دارد و نه در نظارت. با حرف نمی‌شود کاری کرد، کار فعلی نماینده مجلس توثیق کردن، نطق کردن و اعتراض کردن است.

عضو کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس تصریح کرد: مجمع تشخیص مصلحت نظام براساس کدام پایه و اصل حقوقی مطرح می‌کند که قانونی که در مجلس در جریان بررسی است، خلاف سیاست‌های کلی نظام است؛ جایگاه مجمع تشخیص مصلحت نظام باید در این کشور مشخص شود؛ اگر این نهاد، قانونگذار مجلس سنا است پس مجلس عوام را تعطیل کنند تا مجلس سنا قانون‌گذاری کند اما اگر جایگاه قانون‌گذاری ندارد به چه دلیلی به قانون مجلس ورود می‌کند باید تکلیف این موضوعات مشخص شود. وی ادامه داد: میلیاردها میلیارد تومان خسارت به دلیل کیفیت پایین خودروها به کشور وارد می‌شود زیرا مصرف سوخت خودروهای داخلی بیش از اندازه است.

ما به عنوان نماینده مردم از اداره امور خودروسازی ناراضی هستیم و در این وضعیت وزیر صمت، مجمع تشخیص و مجلس که دخالت نمی‌کند و امور را رها کرده مقصر است، مجلس باید در راس امور باشد اما اکنون در جریان و قمر امور هم نیست.

عضو کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس تصریح کرد: مجلس باید به این موضوع ورود کند، تا در وهله اول واردات خودرو آزاد شود، البته نه با شیوه فعلی که تعداد محدودی شرکت، خودرو وارد کنند و خودروهای وارداتی در بورس عرضه شود و با این روش قیمت خودروی ۸۰۰ میلیونی به ۲ میلیارد تومان برسد

بلکه واردات خودرو باید همانند سایر کشورها انجام شود به این معنا که به همه خودروسازان جهانی اجازه داده شود در ایران نمایندگی تاسیس کنند، در این شرایط یا خودروسازان داخلی می‌توانند با شرکت‌های خارجی رقابت کنند یا نمی‌توانند و در صورتی که این شرکت‌ها نتوانند با خودروسازان خارجی رقابت کنند باید به این پرسش پاسخ داده شود که چه اصراری برای تولید کالایی که طی ۴۰ سال نتوانسته کیفیت لازم و قیمت مناسب را داشته باشد، داریم؟

وی با بیان اینکه پلیس راهور، سازمان محیط زیست و نمایندگان مردم در مجلس کیفیت خودروهای تولیدی را قبول ندارند، ادامه داد: نمایندگان نمی‌توانند بپذیرند که این ظلم در حق مردم شود اما هیچ کس صدایشان را نمی‌شنود و این وضعیت در برابر مجلس و دستگاه‌های نظارتی انجام می‌شود. این نماینده مردم در مجلس یازدهم افزود: وزارت صمت با تدوین آئین‌نامه واردات خودرو و سازوکار این موضوع رانت جدیدی ایجاد کرده است و به نوعی کلاهبرداری و دور زدن قانون است؛ چرا باید شرکت‌های خاصی امکان واردات داشته باشند؟ واردات خودرو باید به گونه‌ای باشد که هر فردی که از نظر مالی توانایی دارد، بتواند خودرو وارد کند.

رحیمی جهان آبادی اضافه کرد: از سوی دیگر چرا خودروهای وارداتی باید در بورس عرضه شود؟



جلیل رحیمی جهان آبادی درباره عرضه خودرو در بورس، گفت: عرضه و تولید خودرو در کشور رانت غیرقابل قبولی برای خودروسازان ایجاد کرده است که این موضوع موجب شد، مجلس شورای اسلامی با تلاش واردات خودرو را آزاد کند اما مجمع تشخیص مصلحت نظام با این قانون مخالفت کرد و سر و ته آن را زدند، به گونه‌ای که خروجی این قانون واردات تعداد محدودی خودرو بود.

نماینده مردم تربت جام، تایباد، باخرز و صالح آباد در مجلس شورای اسلامی افزود: عرضه خودرو در بورس کلاهبرداری جدید است زیرا خودروهای داخلی نه تنها از کیفیت و استاندارد لازم برخوردار نیستند بلکه قیمت آن‌ها نیز نامناسب است.

وی با بیان اینکه قیمت هر خودرو با عرضه در بورس حدود ۱۰۰ تا ۱۵۰ میلیون تومان افزایش پیدا کرد و هیچ‌کس پاسخگوی این موضوع نیست، اضافه کرد: در دنیا شیوه فروش خودرو مشخص است؛ مردم با مراجعه به خودروسازی‌ها خودروی موردنظر خود را میان برندهای مختلف انتخاب و خودروی موردنظر خود را به صورت نقدی یا اقساطی با قیمت مناسب خریداری می‌کنند اما متأسفانه در کشور ما مافیایی در این حوزه وجود دارد که نه اجازه فعالیت به خودروسازان جهانی در ایران را می‌دهد، نه اجازه می‌دهد واردات خودرو آزادانه انجام شود، به نظر می‌رسد مردم در این حوزه گروگان گرفته شده‌اند. این نماینده مردم در مجلس یازدهم با بیان اینکه این وضعیت صنعت و بازار خودرو ظلمی آشکار در حق مردم بوده و آسیب اساسی به منافع مردم است، ادامه داد: ما مردم را از ابتدایی‌ترین امکاناتی که می‌توانند داشته باشند یعنی داشتن خودروی باکیفیت محروم می‌کنیم.

گم در میان واقعیت و رویا



امیرحسین کاکایی در گفتگو با صمت گفت: ما با افزایش هرروزه استانداردها مجبور به حذف خودروهایی چون پراید، تیبا، سمند و ... از خط تولید هستیم. درعین حال درآمد افراد جامعه رشدی پیدا نمی‌کند و امکان خرید خودرو برای مردم از دست می‌رود. اکنون ۸۰ درصد مردم عادی توانایی خرید خودرو ندارند.

وضعیت نابسامان صنعت خودرو گریباگیر زندگی آحادی از مردم جامعه شده است. خودرو دیگر محصولی لوکس به شمار می‌آید نه وسیله‌ای مصرفی و بی‌گمان همین امر، یکی از دلایل افزایش رانت در این بازار است. از طرفی کیفیت محصولات این بازار رشدی ندارد اما هرروزه شاهد افزایش قیمت‌ها هستیم باز باین حال آحاد مردم جامعه توانایی خرید این دست از محصولات بی‌کیفیت را نیز ندارد. در چنین شرایطی مسئولان از واردات میلیون دلاری خودرو، عرضه این محصول در بورس کالا، افزایش صادرات و در نهایت اقداماتی این‌چنینی سخن به میان می‌آورند؛ این رویکردها به‌ظاهر کارآمد هستند اما در عمل، از تاثیر آنها بر افزایش ثبات در این بازار خبری به گوش نمی‌رسد و حداقل شاهد به واقعیت پیوستن این راهکارها نیستیم. درباره چندوچون این طرح‌ها، وضعیت صنعت خودروسازی و پیش‌بینی آینده این حوزه با امیرحسین کاکایی، عضو هیئت‌علمی دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت، به گفتگو نشستیم.

■ راه خروج از بحران

امیرحسین کاکایی درباره عوامل خارجی تاثیرگذار بر عدم موفقیت صنعت خودرو گفت: پیش از هر نکته‌ای، باید تعریف مشخص و روشنی از عوامل خارجی داشته باشیم. منظور از عوامل بیرونی چیست؟ آیا منظور عوامل خارج از کشور مانند تحریم‌هاست و یا موانعی که در داخل کشور وجود دارند؟ بی‌شک، عوامل خارجی مانند تحریم‌ها تاثیری مستقیم بر صنعت دارند و نمی‌توان اثر آنها را کتمان کرد اما سیاست‌گذاری درست در شرایطی این‌چنینی مهم‌ترین امری است که ما می‌توانیم به‌واسطه آن تاثیر این دست از عوامل بیرونی را به حداقل رسانیم. درواقع، ما به سیاست‌گذاران خوب نیازمندیم تا بتوانیم از بحران‌ها خارج شویم؛ اما سیاست‌گذار خوب کیست؟ کسی که بتواند بهترین تصمیمات را در کوتاه‌ترین زمان ممکن در شرایط بحران اتخاذ کند. با توجه به این تعریف، به‌جرت می‌توانم بگویم که ما در سه دهه گذشته در حوزه سیاست‌گذاری عملکرد مطلوبی از خود به‌جای نگذاشته‌ایم زیرا ما همواره با بی‌برنامگی و نوسانات متعدد در برنامه‌های کلان و جزئی کشور روبه‌رو بوده و مرز میان واقعیت و رویا را از دست داده‌ایم. به‌عبارت‌دیگر، نتوانستیم اهداف و رویاهای خود را با واقعیت پیوند دهیم

و رویاپردازی‌های خود را به نام راهبرد و استراتژی به خورد صنعت و مردم جامعه داده‌ایم. همچنین نتوانسته‌ایم امکانات لازم را برای پیشبرد اهداف تامین کنیم و از واقعیت موجود به دور افتاده‌ایم. در ابتدای کار و پس از جنگ تحمیلی ناجوانمردانه ما برنامه‌های توسعه‌ای مناسبی را در دستور کار داشتیم اما تمامی این برنامه‌ها نیمه‌کاره رها شدند و وضعیت صنعت خودروسازی تبدیل شده به آنچه اکنون شاهدش هستیم.

این تحلیلگر صنعت خودرو گفت: متولیان صنعت کشور به‌جای تمرکز سرمایه بر یک بخش و توسعه آن، هم‌زمان برنامه‌های متعددی را در پیش گرفتند و سبب پخش سرمایه شدند و به علت تعدد برنامه و عدم سرمایه و تمرکز کافی تمامی طرح‌ها در نیمه راه رها شدند. دولت در سالی که گذشت وعده افزایش ۱.۵ برابری تولید و خبر از واردات و صادرات یک‌میلیاردی دلاری داد و ما شاهد بوده‌ایم که در همین برهه، ارتباطات ما با سایر کشورها محدود و محدودتر شده است. علاوه بر آن، در همین مدت‌زمان با کمبود گاز و برق دست‌وپنجه نرم می‌کنیم یعنی صنعتگران

ما امسال به علت کمبود انرژی، به‌طور مجموع حداقل یک ماه از تولید مفید عقب افتادند. حال سوال اینجاست در شرایطی این‌چنینی چگونه می‌توان تولید را ۱.۵ برابر افزایش داد؟ واردات لازم انجام نشد و اکنون ما شنوای وعده ۲ میلیارد دلاری واردات برای سال جدید هستیم. هنگامی که ما ارز لازم را در اختیار نداریم و روابط اقتصادی ایران با سایر کشورها به محدودترین حالت خود درآمده، این وعده‌ها چگونه عملی می‌شوند؟ بدون تردید این اهداف تحقق نخواهند یافت و به همین علت است که باور دارم واقعیت با تئوری و رویاپردازی‌های ما سنجیتی ندارد.

عضو هیئت‌علمی دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت درباره عرضه خودرو در بورس کالا اظهار کرد: عرضه خودرو در بورس کالا اقدامی مهم و سودمند است اما ۷۰ درصد خودروهای کشور مشمول این طرح نیستند. برای مثال دولت طرح حمایتی برای افزایش جمعیت در نظر گرفته است و طبق این طرح ۵۰ درصد خودروها به خانواده‌هایی که دارای

سه فرزند هستند تعلق می‌گیرد و با این دست از تدابیر نسنجیده دیگر سوال پیش نمی‌آید که چرا صنعت رشدی نداشته است زیرا برنامه‌های در حال اجرا تمام آنچه که لازم است را برای ما شفاف و روشن می‌سازند. عرضه خودرو می‌تواند در بورس انجام شود و دولت، بر توسعه صنعت و رفع موانع تولید تمرکز کند. برای مثال ما از استانداردهای یورو ۵ در داخل کشور برخورداریم اما بنزین متناسب با آن را در اختیار نداریم و این‌گونه هزینه‌های گزافی را به مردم متحمل می‌کنیم؛ یعنی ما با افزایش هرروزه استانداردها مجبور به حذف خودروهایی چون پراید، تیبا، سمند و ... از خط تولید هستیم. درعین حال درآمد افراد جامعه رشدی پیدا نمی‌کند و امکان خرید خودرو برای مردم از دست می‌رود. اکنون ۸۰ درصد مردم عادی توانایی خرید خودرو ندارند. خودروسازان مقصر این امر نیستند بلکه اقتصاد کلان کشور با بحران مواجه است. حال چرا اقتصاد با مشکل مواجه است زیرا صنعت کشور به‌طور کلی رشدی در سالیان اخیر نداشته است. هر شخص که ذره‌ای از سواد اقتصادی بهره برده باشد با نگاهی اجمالی به وضعیت صنعت خودروسازی از عمق فاجعه باخبر می‌شود و درمی‌یابد که این دست از طرح‌ها با ظاهری شکل تنها مانع توسعه هستند.

■ راهکاری برای نجات صنعت خودرو

وی تاکید کرد: راهکارها و سخنان مطلوبی مانند طرح خودروی اقتصادی برای عبور از چالش‌های صنعت خودروسازی بیان می‌شوند اما به علت عدم سنجش تمامی جوانب، این طرح‌ها راه به جایی نخواهند برد. اکنون برای اجرای طرح خودروی اقتصادی، پنج طرح اعلام شده است؛ یعنی ایران خودرو به‌نوبه خود دو خودرو، سایپا نیز به همین منوال و وزارتخانه نیز یک خودروی دیگر برای طرح اقتصادی پیشنهاد کرده‌اند. از طرف دیگر باید بدانیم که در شرایط کنونی کشور قیمت یک خودرو در صورتی اقتصادی می‌شود که در خوش‌بینانه‌ترین حالت ممکن در تیراژی بیش از یک‌میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه قرار داشته باشد. با در نظر گرفتن این دو مورد درمی‌یابیم که بدون تردید امکان ندارد که ۵ خودروی معرفی شده برای این طرح که با کیفیت‌های متفاوت تولید می‌شوند هم‌زمان با یک رنج قیمت و ارزان تولید و روانه بازار شوند. درمجموع می‌توان گفت که این طرح و طرح‌های این‌چنینی تنها رویاپردازی است.

میتوان حوزه خودروهای لوکس و گران‌قیمت را به دست بازار سپرد اما در بخش خودروهای ارزان قیمت دولت یک تادو خودرو را انتخاب و به مدت یک سال بر افزایش تیراژ دو دستگاه انتخابی تمرکز کند و در نهایت قیمت تمام‌شده آن را بر مبنای دلار پایین آورد



تمرکز کند تا افراد جامعه از وضعیت اسفناک بازار خودرو رهایی یابند.

فاجعه در راه است

عضو هیئت علمی دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ضمن ابراز نگرانی از چشم انداز صنعت خودرو گفت: افزایش نرخ ارز، کمبود انرژی، تعدد در تصمیم گیری، بی برنامه گی و اموری از دست سبب می شود تا آینده ای روشن در انتظار صنعت خود را نباشد. این امر در حوزه واردات اکنون قابل مشاهده است؛ دولت نمی تواند واردات خودرو را آن طور که باید و شاید انجام دهد و به همین علت موانع فنی را به نوعی از میان برداشته است؛ یعنی آن طور که باید استانداردها را رعایت نمی کند. برای مثال در خصوص استاندارد آلایندگی دیگر نیازی نیست که خودروهای وارداتی از یورو پنج و یا شش برخوردار باشند. اموری از این دست و تصمیمات نسنجیده این چنینی یعنی فاجعه ای در راه و اتفاقات بدی در حال وقوع است؛ البته فعالیتهای بسیاری انجام شده و طبق آمار تولید رشد داشته اما زیان نیز به همان میزان افزایش یافته است.

بازار سرمایه در چند سال اخیر از وضعیت مطلوبی برخوردار نبوده زیرا صنعت و تولید ما زیان ده بوده و این گونه سرمایه های سرگردان وارد بازارهایی مانند خودرو می شوند و در نهایت قیمت این کالا به طور دائم دستخوش نوسان می شود و از کیفیت نیز در این حوزه اثری نیست. با ادامه این روند نه تنها صنعت خودروسازی، بلکه اقتصاد کشور در نهایت زمین گیر می شود.

وی در پایان خاطرنشان کرد: امید می رود وزارت صمت در رابطه با عرضه خودرو در بورس کالا، ثبات رویه بیشتری داشته باشد و از طرف دیگر در طرح های توسعه ای خود بازنگری لازم را انجام دهد. همچنین، انتظار می رود نمایندگان مجلس و متولیان این حوزه، در راستای رفع موانع تولید و توسعه اقدامات لازم را انجام دهند. در مجموع با توجه به شرایط کنونی همان طور که پیش تر اشاره شد نمی توان حداقل آینده نزدیک این صنعت را روشن دانست.

تمامی پروژه های نیمه تمام اقتصادی را در حال حاضر باید تعطیل کرد زیرا ما منابع محدودی در اختیار داریم و نمی توانیم تمامی این پروژه ها را هم زمان به اتمام رسانیم. اجرای پروژه های متعدد به این معناست که ما منابع محدود خود را با سرمایه گذاری در بخش های مختلف از دست می دهیم و در آخر نه تنها منبعی برایمان باقی نمی ماند بلکه هیچ پروژه تمام شده و سودآوری در دست نخواهیم داشت. اتفاقی که در سالیان اخیر شاهدش بودیم و هم سرمایه از دست داده ایم و هم نتوانسته ایم پروژه های توسعه ای کشور را به بلوغ لازم رسانیم. صنعت خودروسازی کشور نمونه بارز این دست از پروژه های متعدد است. می خواهیم کیفیت را افزایش دهیم و هم زمان خودروی جدید تولید می کنیم. نه کیفیت لازم اجرا و نه خودروی جدید و در خوری وارد بازار می شود و تنها شاهد افزایش قیمت هستیم. اکنون دو شرکت ایران خودرو و سایپا ۸۰ هزار میلیارد تومان در ضرر هستند و همچنان بر عرضه و فروش خود پافشاری می کنند. این دست از اقدامات دیگر پاسخگوی نیازهای کشور نیست و شرایط را وخیم تر خواهد کرد.

به جرئت می توانم بگویم که در سه سال گذشته هیچ مانع تولیدی در کشور از میان برداشته نشده است و حتی اگر این امر اتفاق افتاده باشد جای آن، سه مانع جدید تراشیده شده است. باید با ثبات در راستای حل مشکلات گام برداریم. همان طور که پیش تر اشاره شد در شرایط تحریمی بهتر آن است که دولت به مدت چند سال تنها بر تولید دو خودروی با کیفیت پرتیراژ

ما در سه دهه گذشته در حوزه سیاست گذاری عملکرد مطلوبی از خود به جای نگذاشته ایم زیرا ما همواره بابی برنامگی و نوسانات متعدد در برنامه های کلان و جزئی کشور روبه رو بوده و مرز میان واقعیت و رویا را از دست داده ایم.

کاکایی درباره راهکارهای عملی جهت برون رفت از مشکلات صنعت خودروسازی گفت: برای عبور از مشکلات صنعتی پیش از هر اقدامی باید سیاسیون از تصمیم گیری در حوزه اقتصادی خودداری کنند و فعالان و اقتصاددانان پا عرصه حضور گذارند. باین حال اگر سیاسیون همچنان می خواهند برای عرصه اقتصادی کشور تصمیم گیرنده باشند حداقل بر اساس معیارهای اقتصادی، نه سیاسی تصمیم گیرند. برای مثال اگر بنا بر این امر است که صادراتی انجام شود، عملیاتی سودآور باشد. چرا ما همچنان باید صادراتمان را به ونزوئلا ادامه دهیم در حالی که پول خودروساز ما را نمی دهد؟ و یا چرا همین امر برای کشور ارمنستان نیز اجرا می شود؟ این مثال ها تنها برای یک سال اخیر

است. اگر صادرات ما سودآور نیست یعنی تصمیم بر اساس معیارهای سیاسی اخذ شده است. این گونه از تصمیمات باید از میان رود و صادراتی را در پیش گیریم که برای کشور ارزآوری داشته باشد. اگر توانستیم در وهله نخست راهکارهای خود را بر اساس معیارهای اقتصادی اخذ کنیم آنگاه می توانیم اقدامات موثری در زمینه های عملیاتی نیز انجام دهیم. قیمت گذاری دستوری یکی دیگر از موانعی در مسیر توسعه است که باید از میان برداشته شود. در مجموع بر این باور هستم راهکاری که می توان در این شرایط اخذ کرد این است که حوزه خودروهای لوکس و گران قیمت را به دست بازار سپرد اما در بخش خودروهای ارزان قیمت دولت یک تا دو خودرو را انتخاب و به مدت یک سال بر افزایش تیراژ دو دستگاه انتخابی تمرکز کند و در نهایت قیمت تمام شده آن را بر مبنای دلار پایین آورد. این کارشناس صنعت خودرو در ادامه افزود:

صمت بررسی کرد:

واردات بهانه‌ای برای جبران زیان انباشته خودروسازان

را افزایش می‌دهند. او تاکید کرد: بنابراین تا این فرآیند اصلاح نشود، واردات اثر خاصی بر بازار خودرو نخواهد داشت. جمالی اضافه کرد: متأسفانه شرکت‌های خودروساز خصوصی کشور هم تا امروز عملکرد خوبی نداشته‌اند.

با سطح درآمد پایینی که افراد دارند و حتی توان خرید خودرو داخلی را ندارند، قرار است خودروساز، محصولی اقتصادی وارد کند که قیمت آن با حقوق و عوارض گمرکی، حدود ۵۰۰ میلیون تومان خواهد شد. در واقع واردات هم می‌شود رانت اقتصادی برای گروهی که سرمایه در اختیار دارند و خودروها را خریداری می‌کنند و با سود کلانی در بازار به مردم می‌فروشند.

او درباره شرکت‌های خصوصی خودروساز داخلی افزود: این گونه نیست که این شرکت‌های خودروساز به معنای واقعی خصوصی باشند. این شرکت‌ها هیأت‌انمایی دارند که ممکن است متشکل از استاندارد و... باشد؛ ضمن اینکه سهم آنها در بازار بسیار ناچیز است.

وی ادامه داد: تا هنگامی که زنجیره فساد و رانت از بین نرود، شرکت خودروساز دولتی باشد یا خصوصی تفاوتی نمی‌کند. واردات انجام شود یا نشود در بهبود شرایط تولید و فروش تاثیری زیادی ندارد. جمالی تاکید کرد: به شرطی که زنجیره بهم پیوسته سلامت باشد و فسادزایی شود، شرکت‌های خودروساز می‌توانند کارآمد باشند.

این کارشناس صنعت خودرو یادآور شد: اگر کل فرآیند تولید و عرضه، یک زنجیره بهم پیوسته تصور شود، هدف از تولید خودرو از تامین قطعات گرفته تا تبدیل آن به یک مجموعه و عرضه محصول نهایی به بازار، تامین خودرو برای مردم جامعه است؛ نه سرمایه‌داران که به یکباره ۱۰۰ خودرو خریداری کرده و در پارکینگ نگهداری می‌کنند تا با قیمت بالاتر در بازار معامله کنند.

او تصریح کرد: در این زنجیره، ضعیف‌ترین حلقه، مردم عادی هستند؛ آیا آنها با چند سال کار کردن و با وامی که زندگی روزمره‌شان به گرو گرفته نشود، می‌توانند یک خودرو خریداری کنند؟ اگر قرار باشد یک فرد، بخش اعظمی از درآمدش را برای وام بپردازد، خودرو اقتصادی چه معنایی خواهد داشت؟ آیا واردات با هدف تنظیم‌گری بازار آیا محقق می‌شود؟

جمالی گفت: با درآمدهای فعلی، خرید خودرو، حتی ارزان‌قیمت شدنی نیست. پایین‌ترین نرخ خودرو اگر ۲۰۰ میلیون تومان باشد، یک فرد باید چند سال کار کند تا بتواند یک خودرو اقتصادی خریداری کند.

آیا افراد می‌توانند با حقوق ۶ ماه خود، ارزان‌ترین خودرو موجود در بازار را خریداری

زیرساخت‌های لازم از فرآیند فروش گرفته تا خدمات پس از فروش مشخص باشد.

وی افزود: اگر خودروساز که دارای زنجیره تامین است به موضوع واردات ورود می‌کند، به این دلیل است که از زیرساخت‌های مناسبی در عرضه و خدمات پس از فروش برخوردار است. در این باره یا به‌طور مستقیم خود موضوع واردات برخی مدل‌ها را انجام می‌دهد یا به‌طور غیرمستقیم در این بخش فعالیت دارد؛ اما نکته اینجاست شرکتی که پس از سال‌ها خدمات پس از فروش در وضعیت مناسبی نیست و تراز تجاری مثبتی ندارد، در واقع با زیان روبه‌رو بوده و به بانک‌های بزرگ بدهکار است، به فرآیند واردات ورود می‌کند. بنابراین اتفاق خاصی رخ نمی‌دهد. واردات برای این است که شرکت‌های خودروساز نتوانسته‌اند قیمت خودرو را

در بازار منطقی کنند و قیمت تمام‌شده محصولات آنها بالاست.

رد گم کردن

جمالی ادامه داد: قیمت خودرو وارداتی قرار است زیر ۱۰ هزار دلار باشد که حدود ۳۰۰ میلیون تومان خواهد بود. با حقوق و عوارض گمرکی و سود واردکننده، قیمت تمام‌شده چقدر می‌شود؟ اگر این خودرو در بازار با قیمت ۶۰۰ میلیون تومان به‌فروش برسد؛ یعنی فقط رد گم کردن از عدم‌توانمندی خودروسازان در کنترل قیمت خودرو در بازار است.

این کارشناس حوزه خودرو تصریح کرد: در نهایت هم دیگر مشخص نخواهد شد، خودروساز بهره‌ور تولید می‌کند یا خیر. چنین فرآیندی (ورود خودروساز بدهکار به موضوع واردات) مسیر تولید و فروش را غیرشفاف‌تر کرده و عملکرد خودروسازان مبهم‌تر خواهد شد.

جمالی با بیان اینکه ساختار باید تغییر کند، عنوان کرد: بنا بر سهم ناچیزی که دولت در شرکت‌های بزرگ خودروساز دارد، اعمال‌نظر کرده و افراد خود را با قابلیت مناسب یا بدون‌قابلیت موردانتظار در سمت‌های مدیریتی قرار می‌دهد. اگر خصوصی‌سازی واقعی رخ دهد، بحث هزینه-منفعت برای

شرکت‌ها مفهوم داشته و مهم تلقی می‌شود. اما برای مدیر دولتی که چند صباحی می‌آید و می‌رود، این موضوع محلی از اعراب ندارد. در این میان، حتی گاهی همراه با مدیر دولتی، گروهی می‌آیند و هنگام رفتن تعدادی از این افراد می‌مانند و هزینه سربار شرکت تولیدی

پس از آزادسازی واردات خودرو در پایان اردیبهشت‌ماه امسال، در مرحله نخست ۷ شرکت متقاضی واردات خودرو از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت تایید شده و مجوز واردات دریافت کردند.

در حال حاضر این تعداد به بیش از ۱۰ شرکت رسیده که برخی از آنها شرکت‌های خودروساز خصوصی هستند. به گفته کارشناسان، فرآیند تولید با تجارت متفاوت بوده و به‌نظر می‌رسد این سیاست در ادامه مشکلاتی را در فرآیند تولید به‌وجود آورد؛ موضوعی که پیش‌تر هم برای قطعه‌سازان تجربه شده و قطعات چینی به‌نام تولید ایران عرضه می‌شد.

واردات خودرو از طریق شرکت‌های خودروساز، نیاز به آسیب‌شناسی دارد و باید مشخص شود اگر واردات به معنای انتقال تکنولوژی است،

این امر مهم چه زمانی روی محصولات داخلی نمود پیدا خواهد کرد؟

اولویت با خودروهای ارزان‌تر است

امید قالیباف، سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت درباره رفع اشکالات بیان شده از سوی مجلس شورای اسلامی به گفت: اشکالات از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت رفع شده و ثبت‌سفارش محصولات از سوی شرکت‌های تاییدشده در حال انجام است.

در این راستا، اولویت واردات با خودروهای کمتر از ۱۰ هزار دلار است و در بخش نخست، شرکت‌ها ثبت‌سفارش محصولات را آغاز کرده‌اند. وی افزود: تامین ارز موردنیاز که یک میلیارد یورو تعیین شده، بنا بر تصمیم بانک مرکزی در حال پیگیری است. این مبلغ ممکن است از طریق واردات بدون انتقال ارز انجام شود، ارز حاصل از صادرات یا استفاده از رمزارزها باشد یا حتی سایر منابع پولی که به تایید بانک مرکزی برسد.

قالیباف در ادامه سخنان خود اضافه کرد: قرار است حدود ۹۰ هزار خودرو سواری در رده قیمتی ۱۰ تا ۲۰ هزار یورو وارد شود تا بازار عرضه و تقاضا به تعادل برسد.

چراپی ورود خودروساز به موضوع واردات

فضل‌الله جمالی از کارشناسان صنعت خودرو درباره آسیب‌شناسی واردات از سوی خودروسازان به صمت گفت: طبیعی است که برای واردات کالایی مانند خودرو باید تمام



کنند؟

■ واردات و سرمایه‌های سرگردان

جمالو با بیان اینکه واردات، دردی را از مصرف‌کننده واقعی درمان نمی‌کند، بیان کرد: واردات با عنوان خودرو اقتصادی، به‌نفع واردکننده و افرادی که دارای سرمایه سرگردان هستند، خواهد بود. هنگامی که چرخه درست حرکت نمی‌کند دوباره اثر سوء آن برای مردم جامعه خواهد بود.

واردات باید به‌گونه‌ای باشد که برای هیچ کدام از نظام‌های تولید و خدمات رانت ایجاد نکند. زمانی این‌گونه می‌شود که ایران در WTO پذیرفته شود و نظارت جهانی وجود داشته باشد؛ آن زمان خودروساز داخلی در شرایط رقابتی ناچار به تولید خواهد بود و اگر نتواند محصولی رقابتی تولید و عرضه کند باید تعطیل شود، در حالی که امروز این‌گونه نیست.

■ تجارت به شرط تولید

در ادامه حسن کریمی‌سنجری از دیگر کارشناسان صنعت خودرو درباره واردات خودرو از سوی شرکت‌های خودروساز به گفت: در دوره وزیر صنعت، معدن و تجارت در دولت یازدهم، واردکنندگان مجاب شده بودند برای تمدید مجوز واردات خودروشان، باید خط تولید راه‌اندازی کنند؛ بنابراین می‌توان گفت از گذشته تولید به تجارت مرتبط بوده است.

وی افزود: در شکل جدید واردات، ورود خودرو خارجی به بازار منوط به انتقال تکنولوژی شده؛ بنابراین باید خودروساز باشید تا بتوانید موفق به انتقال تکنولوژی شوید. از این‌رو

شرکت‌های خودروساز هم مجاز به واردات خودرو شده‌اند. این کارشناس حوزه خودرو با بیان اینکه وقتی واردات خودرو محدود است، انتقال تکنولوژی معنا ندارد، گفت: مهم‌ترین هدف دولت، تنظیم‌گری بازار است. قرار است عرضه خودرو تقویت شده تا قیمت‌ها کنترل شود.

کریمی‌سنجری عنوان کرد: شرکت‌های خودروساز، با توجه به اهداف تعیین‌شده، شرایط مناسب‌تری برای واردات خودرو دارند، اما با واردات محدود در رده قیمتی ۱۰ هزار دلار، تعداد بسیار کمی خودرو می‌توان وارد کرد. او اظهار کرد: فراموش نکنیم که روند تولید و تجارت از یکدیگر جدا هستند و قوانین تجارت در هر کشوری متفاوت است و در این میان، با توجه به شرایط تحریمی کشور چون شرکت مادر در ایران نمایندگی ندارد که خودرو صادر کند، واردات از طریق بازرگانان و دلال‌ها انجام می‌شود.

■ انحصار واردات

سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تاکید دارد که مجلس درباره نوع خودروهای وارداتی، هیچ انحصاری قائل نشده و انتظار می‌رود واردات خودرو متناسب با مطالبات مردم انجام شود.

روح الله عباسپور با اشاره به گام مجلس در راستای واردات خودرو درباره روند اجرای قانون بیان کرد: مجلس قانون واردات خودرو را تصویب

کرد که سازکار واردات خودرو نیز در این قانون دیده شده و دولت وظیفه دارد واردات خودرو را انجام دهد و با افکار مردم در زمینه واردات خودرو بازی نکند.

■ واردات در چارچوب قانون

سخنگوی کمیسیون صنایع مجلس در ادامه با بیان اینکه آیین‌نامه اجرایی نوشته شده برای واردات خودرو اشکالاتی دارد، اظهار کرد: رئیس مجلس ۳ ایراد را به این آیین‌نامه وارد دانست و در نامه‌ای به دولت ابلاغ کرد.

ما انتظار داریم وزارت صنعت، معدن و تجارت هرچه سریع‌تر اشکالات را رفع و به سرعت برای واردات خودرو اقدام کند.

نماینده مردم بوئین‌زهرا در مجلس شورای اسلامی، تصریح کرد: ایجاد محدودیت و انحصار در واردات خودرو نظر مجلس نیست.

قطعا اگر بنا باشد در واردات نیز انحصار ایجاد شود، مجلس ورود خواهد کرد و از قانون خود دفاع می‌کند. از سوی دیگر درباره نوع خودروهای وارداتی نیز مجلس در قانون قائل به واردات خودرو از کشورهای خاصی نشده و واردات خودرو باید متناسب با مطالبات مردم انجام شود.

بنابر این گزارش، برخی کارشناسان معتقدند پروژه واردات خودرو با عنوان ورود خودروهای اقتصادی برای تنظیم‌گری بازار، بهانه‌ای برای جبران زیان انباشته شرکت‌های خودروساز باشد. علاوه بر اینکه با توجه به شرط ورود خودرو (انتقال تکنولوژی) شرکت‌های خودروساز گزینه‌های مناسب

برای واردات خودرو به شمار می‌روند.



روزگار خودرو نسل هفتم هیوندای النترا را بررسی می کند؛

تازه واردی از کره جنوبی



نوعی دیسکی خنک شونده و در چراغ‌های عقب هم به صورت دیسکی است. این خودروی ۱۳۲۰ کیلوگرمی مصرف سوختی برابر با ۷.۴ لیتر در هر صد کیلومتر به صورت ترکیبی دارد که در این بخش هم عدد قابل قبولی است.

■ امکانات رفاهی

خودروهای کره‌ای معمولاً در بخش امکانات شرایط قابل قبولی دارند و النترا هم از این قاعده مستثنی نیست. از جمله آپشن‌های مهم النترا می‌توان به سیستم ورود و خروج و استارت بدون کلید، سیستم تهویه اتوماتیک دوال، گرمکن و سردکن صندلی‌های، سنسور نور و باران، رادار حرکت بین خطوط، سنسور فشار باد تایرها، ۶ ایربگ، سیستم کنترل پایداری و سیستم کنترل کشش اشاره کرد. با توجه به این موارد می‌توان گفت النترا در بخش امکانات رفاهی شرایط خوبی نسبت به رقبای خود دارد.

■ سخن پایانی

هیوندای النترا سابقه نسبتاً طولانی حضور در ایران دارد و مردم هم استقبال خوبی از آن کردند. حال تعداد محدودی از نسخه ۲۰۲۳ این خودرو به کشور راه یافته که باید منتظر عرضه آن‌ها در بورس باشیم. نکته مهم درباره خودروهای وارداتی قیمت آن‌ها است. قیمت نسخه پایه این خودرو ۲۰ هزار و ۵۰۰ دلار است که به پول ایران حدود ۹۰۰ میلیون تومان خواهد شد. اما باید منتظر ماند و دید که این خودرو با چه قیمتی در بورس کالا کشف قیمت می‌شود. با توجه به این که قیمت نسخه‌های کارکرده النترا در بازار قیمت‌های بالای یک میلیارد تومان دارد نمی‌توان انتظار داشت که این خودرو قیمت زیر ۱ میلیارد تومان داشته باشد. این نکته را نیز باید گفت که با توجه به این که النترا از پیشران تنفس طبیعی بهره می‌برد از بابت تعمیرات هم مشکلی برای آن وجود نخواهد داشت.

هم به نوعی غول مرحله آخر است که هیوندای برای طراحی آن سنگ تمام گذاشته است. اولین نکته‌ای که در طراحی نسل هفتم النترا جلب نظر می‌کند نوع خاص جلوپنجره آن است. جلوپنجره مشبک بزرگ و چراغ‌های کشیده باعث ایجاد یک ظاهر اسپرت شده است. در نمای کناری هم استفاده از خطوط تیز و شکسته باعث شده این خودرو از کنار هم زیبا به نظر برسد. در نمای عقب هم خطوط شکسته ادامه دارد و چراغ‌ها به صورت یکپارچه به همدیگر وصل شده‌اند. به طور کلی می‌توان گفت طراحی النترا جدید به نوعی است که می‌تواند همه را راضی کند حتی افرادی که سخت پسند هستند.

■ مشخصات فنی

زیر کاپوت نسل هفتم النترا یک پیشران ۲ لیتری تنفس طبیعی ۴ سیلندر قرار دارد که می‌تواند حداکثر توان ۱۵۷ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۱۹۱ نیوتن متر تولید کند. این توان از طریق یک گیربکس ۶ سرعت اتوماتیک به محور جلو منتقل می‌شود. ۲ نکته مهم درباره این خودرو استفاده از پیشران تنفس طبیعی به جای توربو و گیربکس اتوماتیک AT به جای سی وی تی یا دو کلاچه است.

این موارد به خصوص برای مشتریان خودرو در ایران از اهمیت بالایی برخوردار است. بحث مهم دیگری که در بخش فنی مطرح می‌شود مدت زمان لازم برای رسیدن سرعت خودرو به صد کیلومتر بر ساعت است. این خودرو می‌تواند در مدت زمان ۹.۸ ثانیه به سرعت صد کیلومتر بر ساعت برسد که یک عدد نسبتاً قابل قبول محسوب می‌شود.

سیستم تعلیق این خودرو در محور جلو از نوع مک فرسون و در محور عقب از نوع نیمه مستقل پیچشی است. ترمزها هم در چرخ‌های جلو از

هیوندای جزو برندهایی است که در ایران به صورت کامل شناخته شده است و خودروهای آن را مردم به عنوان محصولات بادوام بازار می‌دانند. محصولات هیوندای از گذشته در ایران مونتاژ می‌شدند و برخی نیز به صورت وارداتی به کشور راه پیدا کردند. یکی از پرطرفدارترین مدل‌های هیوندای که به دور قبیله واردات به ایران راه یافت مدل النترا بود. حال نسخه ۲۰۲۳ این خودرو نیز به تعداد محدود به کشور وارد شده است. به همین بهانه قصد داریم به نقد و بررسی آخرین نسخه النترا بپردازیم.

■ سرگذشت النترا

النترا سدانی کامپکت محبوب هیوندای است که تولید نسل اول آن از سال ۱۹۹۰ شروع شد. البته این نکته را باید گفت که النترا بانام آوانته نیز در ایران مونتاژ شد. در زمان تولید آوانته در ایران، این خودرو به عنوان یک محصول لوکس تلقی می‌شد و به دلیل کیفیت بالا و کم استهلاک بودن طرفداران زیادی پیدا کرد. هنوز هم نسخه‌های کارکرده آوانته در ایران خواهان زیادی دارد. النترا به حدی موفق بود که حتی در سال ۲۰۱۱ به عنوان خودروی سال آمریکای شمالی شناخته شد. از جمله رقبای معروف النترا هم می‌توان به شورولت کروز، مزدا ۳، تویوتا کمری و فولکس واگن جتا اشاره کرد. حال نسل هفتم النترا با مدل ۲۰۲۳ به ایران راه یافته که به نظر می‌رسد بتواند بازهم طرفداران زیادی را به سمت خود جذب کند.

■ طراحی

نسل‌های قدیمی هیوندای به خصوص آوانته‌های موجود در ایران طراحی جذاب و همه پسندی نداشتند اما این روند از تولید نسل پنجم تغییر کرد. هیوندای از نسل پنجم به حدی زیبا و دارای طراحی پخته شد که توانست همه عاشقان خودرو را به سمت خود بکشاند. نسل هفتم این خودرو

روزگار خودرو دو محصول فیات برای واردات را بررسی می کند؛

اروپایی های جذاب در راه ایران



تولید شده است. پیشرانهای که احتمال ورود آن به ایران وجود دارد همان مدل ۱.۲ لیتری است که توان تولید ۶۹ اسببخار و ۱۰۲ نیوتن. متر گشتاور را دارد. گیربکس این خودرو نیز احتمالاً از نوع ۵ سرعت اتوماتیک خواهد بود.

امکانات رفاهی

با توجه به این که در مورد فیات تیپو با یک خودروی اقتصادی مواجه هستیم نمی توان انتظار یک کابین خاص و لوکس را از آن داشت. طراحی کابین این خودرو تا حد زیاد ساده است اما در کنار آن شاهد استفاده از مواد باکیفیت هستیم. از جمله امکانات رفاهی این خودرو می توان به سیستم تهویه اتوماتیک دوال، گرمکن صندلی های جلو، مانیتور لمسی، سنسور پارک و دوربین دید عقب، ۶ ایربگ و سیستم استارت استاپ اشاره کرد.

در مورد فیات ۵۰۰ هم باید گفت باوجود اینکه با یک خودروی هاچبک جمع و جور مواجه هستیم اما فضای داخل کابین آنچنان هم کوچک نیست. ضمن این که طراحی کابین به گونه ای است که در عین سادگی به شدت جذاب به نظر می رسد. این خودرو در بخش امکانات رفاهی به آپشن های نظیر مانیتور لمسی، دوربین دید عقب، سانروف و سنسور عقب مجهز است.

سخن پایانی

قیمت فیات تیپو در محدوده ۱۶ الی ۲۰ هزار یورو قرار دارد. اگر بخواهیم کف قیمت این خودرو را به پول ایران حساب کنیم به مبلغی در حدود ۷۰۰ میلیون تومان خواهیم رسید. در مورد فیات ۵۰۰ هم قیمت آن در محدوده ۱۵ هزار یورو قرار دارد که حدود ۶۶۰ میلیون تومان خواهد شد. البته تمامی این اعداد به صورت تخمینی است و باید منتظر ورود این محصول به کشور و کشف قیمت آن در بورس باشیم. آنچه مشخص است با توجه به سابقه خوب برند فیات در ایران و اروپایی بودن آن احتمال استقبال از محصولات آن به شدت بالا است.

می کند. در نمای کناری اما طراحی کاملاً ساده است و اینجا همان بخشی است که تا حدودی متوجه خواهید شد که با یک خودروی اقتصادی سروکار دارید. لازم به ذکر است که رینگ ها هم از نوع ۱۷ اینچی است. در بخش عقب اگر به چراغ ها نگاه کنید ظاهری شبیه حرف C را دارد و نکته قابل توجه دیگر در این بخش وجود ندارد. طراحی تیپو در نسخه هاچبک تا حدی زیباتر است اما آنچه ایرانی ها باید منتظر آن باشند همین نسخه سدان است.

صحبت درباره طراحی فیات ۵۰۰ هم خالی از لطف نیست. با نگاهی به ظاهر آنچه در بخش جلو و چه عقب شاهد احیای یک خودروی کوچک و نوستالژیک است. فیات این خودرو را که متعلق به دهه ۵۰ است دوباره به روز و روانه بازار کرد. چراغ های جدا از هم در بخش جلو یکی از جذاب ترین بخش های طراحی این خودرو است. به طور کلی می توان گفت اگر از عاشقان خودروهای هاچبک باشید قطعاً این محصول می تواند نظر شما را به خود جلب کند.

مشخصات فنی

فیات تیپو در بازارهای جهانی با پیشرانهای مختلف بنزینی، دیزل و هیبریدی عرضه می شود که قاعدتاً نسخه بنزینی آن به ایران راه خواهد یافت. در نسخه های بنزینی شاهد یک پیشران توربو و دو پیشران تنفس طبیعی هستیم. پیشران ۱.۴ لیتری تنفس طبیعی توان تولید ۹۵ اسببخار و گشتاور ۱۲۷ نیوتن. متر را دارد. نسخه توربو از همین پیشران هم وجود دارد که می تواند حداکثر توان ۱۲۰ اسببخار و حداکثر گشتاور ۲۱۵ نیوتن. متر را تولید کند. یک پیشران دیگر از نوع ۱.۶ لیتری تنفس طبیعی هم وجود دارد که ۱۰۸ اسب بخار توان و ۱۵۲ نیوتن. متر گشتاور را ارائه می دهد. این پیشران را شاید بتوان محتمل ترین گزینه برای بازار ایران دانست که مجهز به یک جعبه دنده ۶ سرعت اتوماتیک است. فیات ۵۰۰ با دو پیشران ۱.۲ لیتری و ۱.۴ لیتری

این روزها بحث واردات خودرو جدی شده و شاهد ورود محصولات جدید به کشور هستیم. یکی از خودروسازانی که می توان منتظر ورود محصولات آن باشیم فیات است. آن طور که به نظر می رسد دو خودروی فیات تیپو و ۵۰۰ به زودی به کشور وارد خواهند شد. پیش از این نیز فیات ۵۰۰ در تعداد محدودی به کشور راه یافته بود و حال باید منتظر نسخه ۲۰۲۳ آن بود. در ادامه قصد داریم به معرفی و بررسی دو محصول انتخابی از فیات برای بازار ایران بپردازیم. با روزگار خودرو همراه باشید.

سرگذشت فیات تیپو و ۵۰۰

تیپو را شاید بتوان یکی از معروف ترین محصولات فیات ایتالیایی دانست. این خودرو در حقیقت یک محصول اقتصادی است که تولید آن از سال ۱۹۸۸ شروع شد و تا سال ۲۰۰ ادامه داشت. اما سپس تولید این خودرو متوقف شد و دوباره در سال ۲۰۱۵ شاهد رونمایی از نسخه جدید آن در استانبول ترکیه بودیم. از آن پس تیپو با سرمایه گذاری مشترک کشور ترکیه با فیات ایتالیا به تولید رسید. لازم به ذکر است که تیپو در نسخه های سدان، استیشن و واگن به تولید می رسد.

اما درباره فیات ۵۰۰ باید گفت که با یک هاچبک جمع و جور شهری مواجه هستیم؛ خودرویی که سابقه حضور در ایران را هم دارد. تولید این خودرو از سال ۱۹۵۷ شروع شد و به زودی فیات ۵۰۰ توانست با ظاهر خاص و جذاب خود به یک هاچبک معروف و جذاب تبدیل شود.

طراحی

باوجود اینکه تیپو یک خودروی اقتصادی محسوب می شود اما فیات در بخش طراحی خارجی آن به خوبی عمل کرده است. در بخش جلو شاهد چراغ های کشیده ای هستیم که دی لایت ها هم در بالای آن قرار دارد. جلوپنجره و هم چنین اطراف مه شکن ها به رنگ مشکی طراحی شده که جذابیت خودرو را بیشتر

جشنواره کریستال

تبلیغات با قیمت استثنایی

صنعت معدن تجارت

گسترش نیوز
پایگاه خبری

درج ۲ نوبت آگهی ۴ کادری در پر تیتراژ ترین
روزنامه صنعتی کشور

تولید ۲ عدد محتوای ۸۰۰ کلمه ای و انتشار در
پایگاه خبری گسترش نیوز

باز نشر ۲ عدد محتوای ۸۰۰ کلمه ای در
روزنامه صمت

درج بنر سی روزه در پایگاه خبری گسترش نیوز

درج یک صفحه پوستر در اولین ویژه نامه صمت

درج بنر در سایت صمت و روزگار معدن
و روزگار ما

شماره بازرگانی ۳-۸۸۷۲۲۷۳۲-۰۲۱

ایمیل ADS.SMTNEWS@GMIL.COM

سایت ها
WWW.SMTNEWS.IR
WWW.GOSTARESH.NEWS
WWW.ROUZEGAREMADAN.COM

دردانه های وارداتی



کیا پگاس



هیوندای
انفرا



کیا سونت



کیا سراتو



چانگان یونی تی



کیا سلتوس



چانگان

سی اس ۳۵ پلاس

بیمه پدنه کیلومتری



5
km

12
km

8
km

XSS PRO



مدیران خودرو



www.mvmco.ir

مدیران خودرو... ایده آل



**1.5 TURBO
ENGINE**

موتور ۱.۵ لیتری توربو شارژ



**9 CVT
GEARBOX**

گیربکس CVT ۹ سرعته



دارای ۶ عدد کیسه هوا



شارژر بی سیم با توان بالا



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

ایکس ۵۵ پرو

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرفی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلانتری باغ فیض، پلاک ۲۷/۱



کرمان موتور



تاریخچه پلتفرم PS1



۱۳۹۷ آغاز تولید خودروی J4 در شرکت کرمان موتور



۱۳۹۸ سرمایه گذاری جهت افزایش عمق ساخت داخل قطعات و مجموعه ها - استقبال مصرف کنندگان از خودروی J4 و افزایش سهم بازار این خودرو



۱۳۹۹ عقد قرارداد با شریک خارجی و خرید پلتفرم و انتقال دانش فنی - آغاز فرآیند انتقال کامل کلیه قالب های قطعات بدنه و تزئینات از چین به شرکت کرمان موتور - آغاز پروژه توسعه نسخه الکتریکی پلتفرم و عقد قرارداد با شرکت مکو مپنا جهت توسعه قوای محرکه تمام برقی



۱۴۰۰ افزایش درصد ساخت داخل خودروی J4 به بیش از ۴۰٪ - آغاز فرآیند بومی سازی پلتفرم خریداری شده J4 با همراهی شرکای تجاری داخلی و شکل گیری تدریجی PS1 - آغاز پروژه فیس لیفت پلتفرم PS1



۱۴۰۱ طراحی نمای خارجی و داخلی خودروی جدید که بر مبنی پلتفرم بومی سازی شده PS1 به بازار عرضه خواهد شد و عقد قرارداد قالب سازی با شرکت های بین المللی افزایش عمق ساخت داخل J4 به بیش از ۷۰٪

