

علل نابسامانی بازار خودرو چیست؟

با وجود اینکه از ابتدای سال روند افزایش قیمت خودرو نسبتاً کند بود، اما در یک ماه گذشته باوجود رکود حاکم بر بازار، قیمت خودروها افزایش شدیدی یافته است. کارشناسان نظرات مختلفی درباره علت افزایش قیمت خودرو دارند: برخی از جمله وزیر صمت معتقدند افزایش قیمت خودرو در بازار ناشی از افزایش قیمت ارز

بررسی شرایط صادرات و واردات صنعت خودرو در کشور نشان از آن دارد که بیش از آنکه صادرات و واردات خودرو در کشور تابعی از شرایط و راهبرد مشخص برای صنعت خودروسازی باشد، تابعی از اقتضائات سیاسی و سیاست‌های کلان

اقتصادی کشور و فشارهای بیرونی مثل تحریم‌ها و توافق‌هایی نظیر بر جام و... بوده است. به عبارتی سیاست‌های تجاری صنعت خودروسازی کشور سیاست‌هایی درون‌زا و متناسب با شرایط کشور و با هدف افزایش رقابت‌پذیری تولیدات خودروهای

داخلی نبوده، بلکه بیشتر سیاست‌هایی بیرون‌زا و تابعی از اقتضائات و پیشامدهای خارج از کنترل دولت بوده است. این در حالی است که تجربه کشور کره جنوبی نشان می‌دهد سیاست‌ها و راهبردهای صنعت خودروسازی در عین توجه توانان به

سیاست‌های بومی صنعت خودروسازی و تقویت داخلی‌سازی و فناوری خودروهای داخلی، بازارهای صادراتی را هم در نظر داشته باشد و سیاست‌های وارداتی قاعده‌مند را نیز در کنار خود به‌کار گیرد.

درون‌زایی و برون‌گرایی سواد اقتصادی

سعید سعید

حسین زاده | قدس

در گزارشات مختلفی به آسیب‌شناسی و پیش‌بینی سیاست‌های خودرویی دولت پرداخته است که در ادامه به برگزیده آن‌ها اشاره می‌شود.

رانت بدون رقابت؛ در واردات بدون راهبرد کلان خودرو

چهارشنبه ۱۶ شهریورماه قدس در گزارشی با عنوان «واردات خودرو نیازمند راهبردهای کلان است» به این نکته اشاره شد که واردات خودرو الزاماً منجر به کاهش قیمت خودروهای داخلی نمی‌شود و جامعه هدف این سیاست، دهک‌های پایین و متوسط درآمدی و مصرف‌کننده واقعی نیست، بلکه مشمول دهک‌های درآمدی بالا شده و تقاضای سوداگری را در بازار خودرو بالا می‌برد. همچنین اشاره شد این سیاست اثرات واقعی و بلندمدتی بر صنعت خودروسازی نداشته، بلکه اثرات کوتاه‌مدت و روانی در بازار دارد و درنهایت رانت‌هایی برای گروه‌ها و افراد خاص دارد. در پایان بر این نکته تأکید شد که: تجربه جهانی نشان می‌دهد سیاست ایجاد رقابت فقط از طریق واردات بدون تغییرات نهادی و ساختاری در صنعت موردنظر، تنها موجب هدررفت منابع ارزی، ایجاد رانت و... می‌شود و مشکلات و مسائل اصلی صنعت خودروسازی و دو شرکت خودروساز اصلی کشور یعنی ایران‌خودرو و سایپا با این سیاست‌های مقطعی حل نخواهد شد.

یادداشت

آزادسازی تولید خودرو؛ چرا و چگونه؟

زهرا طوسی |

مجلسی‌های می‌گویند سیاست آن‌ها در مقطع فعلی واردات خودرو است و اگر این مهم اتفاق بیفتد تأثیر مستقیمی در تعدیل قیمت و ارتقای کیفیت خودرو دارد. آن‌ها وزیر صمت را به‌خاطر این مسئله استیضاح کرده و برای بار دوم نیز از وی خواسته‌اند تا به توضیح سیاست‌های خویش در این باره بپردازد. افکار عمومی به یاد دارد که دولت سیزدهم وعده ارزانی و عدالت در قیمت‌گذاری خودرو و افزایش تولید خودرو ملی را داده است، ولی تصمیمات تیم اقتصادی دولت به هر شکل نتوانسته وعده‌های فوق را محقق کند: واردات خودرو در شرایط بحران ارز، عرضه خودرو در بورس کالا و گران‌سازی آن و ابلاغ حذف قیمت‌گذاری دستوری در سند تحول دولت. در حال حاضر نیز خصوصی‌سازی خودروسازی با ۳۶ هزار میلیارد تومان رانت در واگذاری باقیمانده سهام خودروسازان در حال انجام است. با این تفاسیر لازم است دولت تیم اقتصادی خودش را برای تحقق وعده‌های خودرویی جراحی کند. امیرحسین حسینی، کارشناس اقتصادی درخصوص راهکارهای عملیاتی‌سازی وعده‌های دولت چند راهکار ساده ارائه می‌کند: ۱- دستور لغو واردات خودرو به علت ملاحظات ارزی، عدم ذی‌نفع بودن عموم مردم از خودروهای وارداتی. ۲- دستور لغو عرضه خودرو در بورس کالا و تعیین قیمت عادلانه و توافقی برای حمایت

حسین عباسی‌فر | بازار خودروهای سواری دنیا به چند دسته تقسیم می‌شوند: ۱- خودروهای اقتصادی مثل تیویوتا، هوندا، کیا، هیوندای، جیلی، فورد، فولکس واگن و... ۲- خودروهای لوکس مثل بنز، بی ام و، پورشه، لکسوس، آئودی؛ ۳- خودروهای اسپرت مثل فورد موستانگ، دوچ چلنجر و شورولت کامارو که البته خیلی زیاد نیستند و در واقع پایه گروه بعدی هستند، مثل خودروهای سوپر اسپرت مانند فراری، لامبورگینی، استون مارتین و... ۵- تیونینگ و سفارشی‌سازی و ۶. کارکرده. این تولیدات در سه

انجام می‌شود: کارخانه‌ای (مقیاس بزرگ)، کارگاهی (مقیاس متوسط) و دستی (کوچک‌مقیاس). هر کدام از این سطوح هم اقسام مختلف دارند که از آن می‌گذرم. اما چند نکته: رمز دانش خودرو در خودروهای دست‌ساز است. تمام خودروسازی‌های دنیا در هر سطحی که باشند مجوزهایشان پسینی است. یعنی دولت کاری به تولید ندارد، ولی بعد از تولید با بررسی استانداردها پلاک می‌کند به جز ایران و چند کشور محدود. در تمام کشورهای دارای صنعت خودرو (تولید نه مونتاژ) به مدت محدود ابتدا رقابت داخلی ایجاد شده است، اما در

سطح انجام می‌شود: کارخانه‌ای (مقیاس بزرگ)، کارگاهی (مقیاس متوسط) و دستی (کوچک‌مقیاس). هر کدام از این سطوح هم اقسام مختلف دارند که از آن می‌گذرم. اما چند نکته: رمز دانش خودرو در خودروهای دست‌ساز است. تمام خودروسازی‌های دنیا در هر سطحی که باشند مجوزهایشان پسینی است. یعنی دولت کاری به تولید ندارد، ولی بعد از تولید با بررسی استانداردها پلاک می‌کند به جز ایران و چند کشور محدود. در تمام کشورهای دارای صنعت خودرو (تولید نه مونتاژ) به مدت محدود ابتدا رقابت داخلی ایجاد شده است، اما در

گزارش

لغو واردات خودرو، توقف عرضه خودرو در بورس، وضع مالیات، تعیین قیمت عادلانه و آزادسازی تولید خودرو

راهکارهای اصلاح بازار خودرو چیست؟

اینکه عرضه خودرو در بورس کالا شفاف نیست و کاملاً در دست انحصارگران، کارگزاری‌ها و فعالان حرفه بازار سرمایه است، می‌افزاید: عرضه خودرو در بورس تثبیت و تقویت دلالتی بود؛ چرا که در بورس کارگزاری‌ها چند هزار گد دارند و در سفارش‌های مختلف از این گد‌ها استفاده می‌کنند. ولی در رسانه‌ها این مسئله چگونه بازتاب داشت؛ گفتند کاهش قیمت ۵۰ میلیونی خودرو! در حالی که وقتی نگاه می‌کردیم می‌دیدیم، پژو ۱۸۰ میلیونی به ۴۰۰ میلیون تومان رسیده است، چرا می‌گویند کاهش قیمت؟ چون قیمت واهی که خود این دلال‌ها و مافیا در بازار ایجاد کردند را ملاک گرفته‌اند و می‌گویند در بورس زیر این قیمت عرضه شده است.

نفع مردم و دولت در جیب خودروسازان و دلالان

وی با اشاره به اینکه بورس و خودرو در کشور

نظام‌های سرمایه‌داری معمولاً سریع بازار الیگوپولی می‌شود(انحصار چندگانه) و اجازه ورود مردم به این بازار را داده نمی‌شود. صنعت خودرو فقط ساخت خودرو نیست: از دانشگاه گرفته تا قطعه‌سازی و فروش و بازاریابی و خدمات و ... را شامل می‌شود. در ایران به علت دارا بودن منابع طبیعی و مواد اولیه و نیز نیروی کار متخصص و بی‌کار باید علاوه بر نگاه دانش‌بنیانی به صنعت خودرو نگاه اشتغال‌آفرینی هم داشته باشیم. تیونینگ در صنعت خودرو در رده خودروسازی قرار می‌گیرد و ایران در این زمینه ظرفیت فوق‌العاده‌ای دارد. از مجموع نکات طرح

شده نتیجه می‌گیریم: باید حق مهندسان و جوانان و تولیدکنندگان و سرمایه‌گذاران و کارگران ایرانی داده شود و آن این است که به راحتی بتوانند خودرو استاندارد تولید کنند و پلاک‌شود. واردات در کوتاه مدت انگیزه تولید و سرمایه‌گذاری را خواهد گرفت. به مدت پنج سال انحصار تولید خودرو از ایران خودرو و سایپا گرفته شود و این دو شرکت هم در قالب تعاونی فراگیر ملی به مردم واگذار شوند. اجازه تولید و مونتاژ هر نوع خودرو، به گروه‌های تولیدی داده شود و اگر نتوانستند در عرض پنج سال به سطح رقابت برسند واردات به شکل مدیریت شده آزاد شود.

را داریم، آیا این کار را برای افزایش رقابت و شکستن انحصار انجام می‌دهیم یا برای ارزان شدن خودرو یا ارتقای کیفیت این محصول؟ اگر بازار را بررسی کنیم به خاطر کاهش تولید خودرو داخلی و ممنوعیت چندین ساله واردات خودرو، عملاً عرضه خودرو به شدت محدود بوده است. از سوی دیگر در سمت تقاضا نیز در حال حاضر یک تقاضای انباشته چند میلیون خودرویی داریم: شامل ۶ میلیون نفری که متقاضی خودرو ۲۰۰ تا ۳۰۰ میلیونی هستند، به علاوه تعداد زیادی از افرادی که قصد تعویض یا ارتقای خودرو خود را در محدود ۶۰۰ تا ۷۰۰ میلیونی دارند. اگر در این آمار به همان ۶ میلیون اکتفا کنیم و سالی یک میلیون تولید خودرو داشته باشیم، باز هم ۵/۲ میلیون تقاضا برای خودروهای حدود ۲۵۰ میلیونی تومانی بی‌جواب مانده است. چقدر خودرو برای این تعداد می‌توانیم وارد کنیم؟ پرسش نخست این است که آیا خودرو ۲۵۰ میلیونی در دنیا موجود است؟ که پاسخ قاطعانه خیر است. اختلاف قیمت کارخانه تا بازار چند علت دارد: قیمت بازار ناشی از تقاضای انباشته‌ای است که چند سال اخیر داشتیم و عقلایی نیست که با راهکارهای قیمتی و ناعادلانه نظیر آزادسازی قیمت خودرو و عرضه در بورس، واردات و خصوصی‌سازی بخواهد حل شود، مگر اینکه دولت با ابزار مالیات برعایدی سرمایه خودرو به مدیریت این بازار بپردازد.

واردات نجات بخش یا هدر دادن منابع ارزی

وی با طرح این پرسش که چرا واردات خودرو نه موجب کاهش قیمت و نه عامل تنظیم بازار است، می‌گوید: چرا قصد واردات خودرو

مقدمه

تصمیماتی ازجمله عرضه خودرو در بورس، واردات خودرو و حذف قیمت‌گذاری دستوری. در پرونده امروز نگاهی به گزارش‌های کارشناسی پیشین روزنامه قدس در این حوزه می‌شود و در گزارش‌های دیگر، راهکارهای اصلاحی برای برون‌رفت از وضعیت فعلی و اصلاح بازار خودرو ارائه خواهد شد.



انتظار قیمت مناسب برای خودروهای وارداتی محال است

مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو ضمن تأکید بر اینکه در بازاری که ارزان‌ترین خودروهای داخلی آن رقمی بیش از ۲۵۰ میلیون تومان دارند، چگونه می‌توان از خودرو خارجی انتظار قیمت مناسب و البته کاهش التهاب بازار و قیمت‌ها را داشت، معتقد است گره بازار خودرو دیگر به همین راحتی‌ها باز نخواهد شد.

اقتصاد



حاشیه

مطالبات

خودرویی از وزیر صمت و اقتصاد

امیرحسین حسینی می‌گوید: این روزها وزیر صمت را در مجلس به‌خاطر مخالفتش با یک سری سیاست‌ها و وزیر اقتصاد را به‌خاطر موافقتش با همان سیاست‌ها می‌خواهند مورد سؤال قرار دهند، چون نمی‌دانند مقصر این ماجرا کیست. وزیر صمت مسئول قیمت‌گذاری دستوری است و مخالف عرضه خودرو در بورس کالاست، حال به خاطر افزایش قیمت خودرو در بورس که در حیطه وظایف او نیست و اتفاقاً ذی‌نفع قیمت‌گذاری دستوری است، در مجلس مورد مؤاخذه قرار می‌گیرد. از آن طرف وزیر اقتصاد که دارد مطالبه مجلس یعنی قیمت بازار را دنبال می‌کند باز هم مورد مخالفت قرار می‌گیرد که چرا خودرو گران است.