



بسترسازی برای گرانفروشی

رفتار خودروسازان داخلی باعث شده که مونتاژکاران هم رویه خود را تغییر دهند و خودروها را با قیمت‌های بسیار بالاتر به مردم بفروشند. به عنوان مثال، محصول وانت KMC که در شرکت کرمان موتور مونتاژ می‌شود، قیمت آن در بازار سایر کشورها و حتی چین ۵۰۰ میلیون تومان است اما در ایران ۱/۵ میلیارد تومان است. چرا باید چنین اجحافی در حق مردم صورت گیرد؟ یک میلیارد تومان سود به ازای فروش هر یک دستگاه خودرو، برای کیست؟

عکس: ایسنا



عضو کمیسیون صنایع اتاق بازرگانی ایران در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی» اعلام کرد

پشتتاری مونتاژکاران در گرانفروشی خودرو

گفت‌وگو

به بازار خودرو وارد و قیمت‌ها دستخوش تغییر شود، انحصار در صنعت خودرو است. در حقیقت رقابت بین خودروسازان وجود ندارد و خودروسازان و مونتاژکاران به نحوی سیاستگذاری و برنامه‌ریزی می‌کنند که نفع مردم در آن دیده نمی‌شود. اگر صنعت خودرو انحصار نداشت به هیچ عنوان شاهد شکل‌گیری احتکار و تنش قیمتی در بازار خودرو نبودیم.

چرا انحصار هنوز در صنعت خودرو وجود دارد؟

متأسفانه چند دهه است که با وضع تعرفه‌های سنگین و حمایت‌های چندجانبه، بی‌حد و بی‌مورد، باعث شدیم که انحصار در صنعت خودرو باقی بماند. همین روال سبب شده که خودروساز به کیفیت خودروهای تولیدی خود، قیمت نهایی محصول و کیفیت خدمات پس از فروش توجه نکند. با وجود تمام حمایت‌ها، هنوز خودروساز واقعی نداریم. نه ایران خودرو و نه سایپا خودروساز نیستند. اگر حمایت دولت از آنها برداشته شود، نمی‌توانند به تولید خودرو ادامه دهند.

خودروسازان اعتقاد دارند که تعرفه واردات خودرو در ایران کم است و حتی جادارد. بیشتر خودروسازان حتی تأکید دارند که قیمت محصولاتشان با نرخ تورم بالاتر رفته است، اخیراً سایپا اعلام کرده که به میزان نرخ تورم محصولاتش را گران نکرده و حال که ۵۰ درصد گران شده است، هنوز ضرر و زیانش پوشش داده نشده است. در این خصوص چه نظری دارید؟

تعرفه واردات خودرو در ایران بالاست، اگر می‌خواهیم انحصار شکسته و رقابت بین خودروسازان ایجاد شود، ضرورت دارد که تعرفه واردات خودرو کاهش شود. از طرفی معتقدم که شورای رقابت، خود عاملی برای افزایش قیمت خودرو در کارخانه و بازار شده است. شورای رقابت در کنترل و

قیمت بنزین ارزان و خودروها در سطح پایین است، اما کرایه تاکسی بسیار بالاست. واقعاً هیچ تناسبی بین خودرو، بنزین و کرایه تاکسی‌ها وجود ندارد.

با این اوصاف باید چه کاری انجام داد؟

اگر می‌خواهیم بازار خودرو را ساماندهی کنیم و جلوی سودجویی خودروسازان را بگیریم، باید زیرساخت‌ها در حمل و نقل عمومی توسعه پیدا کند. اگر زیرساخت‌ها قوی شود، تقاضا برای خرید خودرو کاهش خواهد یافت و عملاً عرضه و تقاضا هماهنگ می‌شود و در نهایت خودروسازان به جهت تحت فشار قرار دادن تقاضا، نمی‌توانند مجوز گرانی بگیرند یا خودرو احتکار کنند. تقاضا برای خرید خودرو در ایران بسیار بالاست، اما اگر حمل و نقل عمومی توسعه پیدا کند، تقاضا برای خرید محصولات ایران خودرو و سایپا، بشدت کاهش می‌شود. اگر می‌خواهیم در بلندمدت مشکلات را حل کنیم، باید به توسعه زیرساخت‌ها بپردازیم. اما در کوتاه‌مدت باید سیاستگذاران

با شجاعت واردات خودرو را با کمترین میزان تعرفه، آزاد کنند. اگر خودروهای ما توان رقابت داشته باشند، قاعدتاً با مشابه خارجی رقابت می‌کنند و اگر توان رقابت ندارند، به طور قطع مجبور می‌شوند که محصولات خود را به روز کنند و حتی قیمت محصولات خود را کاهش دهند. تا چه زمان مردم باید بتوانند عدم پیشرفت صنعت خودرو، نداشتن تکنولوژی، نبود تنوع و قیمت‌های بالا را بپردازند؟ در حقیقت باید شرایطی فراهم شود که مردم، خودروسازان را مدیریت کنند نه اینکه خودروسازان با نحوه عرضه خودرو، با قیمت‌ها، احتکار خودرو و... مردم را مدیریت کنند. در کجای دنیا چنین موضوعی وجود دارد که پول خودرو را از مردم بگیرند و یک تا دو سال بعد خودرو را تحویل دهند؟ در حال حاضر سایپا و ایران خودرو پول گرفته و دریافت می‌کنند و اسفندماه ۱۴۰۲ (آن هم شاید) خودرو را تحویل می‌دهند. سایپا، شهرورماه برای خودروی شاهین پول گرفته و قرار است آن را اسفندماه ۱۴۰۲ تحویل دهد؛ آن هم خودروهایی که به جهت ایمنی، تکنولوژی و تنوع

نباید واردات خودرو به کشور ممنوع می‌شود. اگر واردات خودرو ادامه پیدا کرده بود، خودروسازان، این گونه در حق مردم اجحاف نمی‌شد. نکته دیگر آن است که واردات خودرو نباید توسط خودروسازان انجام شود. ضروری است که واردات خودرو توسط سایر شرکت‌ها و واردکنندگان انجام شود تا به مرور زمان از انحصار خودروسازان کاسته شود؛ حتی در مورد واردات خودروهای دست دوم نیز باید چنین سیاستی اتخاذ شود

• برهه‌ای که واردات خودرو به کشور ممنوع شد (در دولت گذشته و در سال ۱۳۹۷) خودروسازان و مونتاژکاران یکه‌تاز شدند و می‌بینیم که فشار صنعت خودرو در این سال‌ها به مردم بیشتر شد. نظرها در این خصوص چیست؟

در آن زمان، دولت گذشته تصمیم اشتباه گرفت. نباید واردات خودرو به کشور ممنوع می‌شد. اگر واردات خودرو ادامه پیدا کرده بود، خودروسازان این گونه یکه‌تازی نمی‌کردند و در حق مردم اجحاف نمی‌شد. نکته دیگر آن است که واردات خودرو نباید توسط خودروسازان انجام شود. ضروری است که واردات خودرو توسط سایر شرکت‌ها و واردکنندگان انجام شود تا به مرور زمان از انحصار خودروسازان کاسته شود؛ حتی در مورد واردات خودروهای دست دوم نیز باید چنین سیاستی اتخاذ شود. ما منکر شرایط تحریمی کشور نیستیم، این امر واقعاً آزاردهنده است اما می‌توان با وجود تمام تحریم‌ها مشکلات صنعت خودرو را حل کرد. اما شاهد ظلم مضاعف هستیم چرا که با مقوله خودتحریمی هم روبه‌رو هستیم.

آیا این انحصار در بین مونتاژکاران خودرو هم دیده می‌شود؟



بشش

رفتار خودروسازان داخلی باعث شده که مونتاژکاران هم رویه خود را تغییر دهند و خودروها را با قیمت‌های بسیار بالاتر به مردم بفروشند. به عنوان مثال، محصول وانت KMC که در شرکت کرمان موتور مونتاژ می‌شود، قیمت آن در بازار سایر کشورها و حتی چین ۵۰۰ میلیون تومان است اما در ایران ۱/۵ میلیارد تومان است. چرا باید چنین اجحافی در حق مردم صورت گیرد؟ یک میلیارد تومان سود به ازای فروش هر یک دستگاه خودرو، برای کیست؟ چرا رقابت در این شرکت‌های مونتاژکار وجود ندارد؟ خودروهای چینی‌های نر و لوس ایران شده‌اند و همواره به دنبال حمایت حداکثری از تمام دولت‌ها هستند. لذا امیدواریم که دولت سیزدهم اجازه ندهد خودروسازان رویه گذشته خود را ادامه دهند. صنعت خودرو باید وارد میدان رقابت شود در غیر این صورت پیشرفت نخواهد کرد. قیمت خودروی اس ۵۰۰ بنز حدود ۵۰ هزار پیرو (۳ میلیارد تومان) است اما در ایران قیمت این خودرو بیش از ۱۴ میلیارد تومان است. از همین رو تأکید دارم که باید تعرفه خودروهای وارداتی کاهش شود.

