

گزارش

هزار پرونده صنعت لاستیک در تعزیرات

از ابتدای امسال تا نیمه مهرماه جاری، تعداد یک هزار و ۹۴ پرونده مربوط به لاستیک خودرو و موتورسیکلت تشکیل شده که ۷۹۲ پرونده در حوزه کالا و خدمات و ۳۰۲ پرونده مربوط به قاچاق لاستیک بود.

شهرام محسنی، مدیرکل روابط عمومی سازمان تعزیرات حکومتی درباره رسیدگی پرونده‌های احتکار لاستیک خودرو و موتورسیکلت، گفت: متخلفان این پرونده‌ها در مجموع به پرداخت ۲۴ هزار و ۸۷۳ میلیارد ریال جزای نقدی محکوم شدند.

چالش‌های قابل تأمل

به گزارش ایرنا، در چند ماه اخیر، نوسانات قیمت و کاهش عرضه و توزیع بموقع لاستیک باعث شده که مشکلاتی از جمله افزایش قیمت‌های زیاد و گاهی چند نرخی شدن این محصول را در بازار شاهد باشیم.

تشکیل پرونده برای محترکان

مدیرکل بازرسی کالاهای سرمایه‌ای بازار سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، ششم مهر در گفت‌وگویی اظهار داشت: بازرسان سازمان حمایت و بازرسان صنعت، معدن و تجارت استان‌ها در نیمه نخست امسال حدود ۷ هزار و ۴۰۰ بازرسی از واحدهای تولیدی، عمده‌فروش و خرده‌فروش لاستیک خودرو داشتند و حدود ۲ هزار و ۹۸۰ پرونده تخلف در این زمینه تشکیل شده ضمن اینکه از ۶ یا ۷ ماه قبل در همه کارخانه‌های تولیدی، بازرس مقیم مستقر شده است که وظیفه رصد روند توزیع شرکت‌ها را برعهده دارد تا توزیع دچار نقص نباشد و احیاناً احتکاری توسط واحدهای تولیدی انجام نشود.

قاسم پالوج افروز: در نیمه اول امسال ۷۰ پرونده احتکار و امتناع از عرضه در حوزه لاستیک داشتیم که برای واحدهای عمده‌فروش، خرده‌فروش و نمایندگی‌هایی که احتکار لاستیک داشتند، پرونده تشکیل شده است.



افت اندک تولید تایر

صنعت تایر متشکل از ۱۳ واحد تولیدی است. مجموع تولید کارخانه‌های عضو این انجمن، سالانه حدود ۳۰۰ هزار تن است درحالی که نیاز کشور سالانه بین ۴۰۰ تا ۴۵۰ هزار تن تخمین زده می‌شود. کارخانه‌های تایرسازی از ابتدای امسال تا پایان تیر، ۸۴ هزار و ۵۱۴ تن انواع تایر تولید کردند. این میزان تایر مشتمل بر هفت میلیون و ۹۲۱ هزار ۸۶۴ حلقه تایر سواری، وانتی، اتوبوسی، کشاورزی، راه‌سازی و صنعتی است. تولید تایر در این مدت در هم‌سنجی با پارسل از نظر وزنی با افت ۲ درصدی و از نظر تعداد حلقه با کاهش ۳ درصدی همراه شده است. در چهار ماهه امسال ۵۳ هزار و ۲۲۴ تن تایر سواری در کشور تولید شد که در مقایسه با مدت مشابه پارسل بدون تغییر ماند. با توجه به آمارها، تولید تایر سواری حدود ۶۳ درصد از مجموع تولید تایرسان را تشکیل می‌دهد. تولید تایر وانتی در این مدت با افت ۵ درصدی به هفت هزار و ۶۸۲ تن رسید همچنین تا پایان تیر امسال، ۱۵ هزار و ۷۲۷ تن تایر باری اتوبوسی (شامل ۹ هزار و ۲۶۶ تن تایر رادیال و ۶ هزار و ۴۶۲ تن تایر بایاس) تولید شد که در مجموع نسبت به پارسل افت ۸ درصدی داشته است. همچنین تولید ۶ هزار و ۹۹۰ تن تایر کشاورزی (افت ۶ درصدی) و یک هزار و ۷۸۱ تن تایر راه‌سازی و صنعتی (رشد ۳۱ درصدی) از دیگر آمارهای چهارماهه ابتدایی امسال شرکت‌ها و کارخانه‌هاست.

کلاهبرداری بانام فروش لاستیک دولتی

این مسائل در حالی مطرح است که از چندی پیش فروش لاستیک دولتی به صورت اینترنتی وسیله‌ای برای سوءاستفاده کلاهبرداران شده است تا با ارائه قیمت‌های کمتر از بازار و وعده تحویل در منزل، مردم را سردرگم کنند. براساس این گزارش، تفاوت قیمت لاستیک دولتی و بازار آزاد بهانه‌ای شده است تا کلاهبرداران از این فرصت استفاده کنند و سایت‌هایی را با ادعای فروش اینترنتی لاستیک دولتی در فضای مجازی ایجاد کنند و با وعده‌های عرضه فروش لاستیک‌های احتکار شده به نرخ دولتی و یا سوءاستفاده از شرکت‌های تولیدکننده لاستیک و بردن نام آنها مردم را فریب دهند.

در این سایت‌ها قیمت لحظه‌ای لاستیک‌های دولتی چندین شرکت با نرخ دولتی اعلام می‌شود و محدودیتی در تعداد و انواع لاستیک‌ها وجود ندارد. این سایت‌های کلاهبردار با همین نام کانال‌هایی در شبکه‌های مجازی راه‌اندازی کرده‌اند که در آن به تبلیغ لاستیک‌های دولتی با قیمت پایین‌تر از کارخانه و قیمتی کاذب می‌پردازند. به عنوان مثال قیمت فروش یک حلقه لاستیک پراید در این سایت‌ها به ارزش ۶۷۰ هزار تومان است. قیمت‌های ارائه شده لاستیک‌ها در این سامانه‌ها با کمتر از قیمت کارخانه و حتی قیمت دولتی به قدری فاحش است که تعجب کاربران و خریداران را به همراه داشته است. همچنین امکان خرید اقساطی به صورت دوماهه برای فروش لاستیک دولتی در این سایت‌های کلاهبردار نیز یکی دیگر از ترفندهاست. در مقابل سایت‌های مجازی، شرکت‌های تاپرساز داخلی فروش اینترنتی محصولات خود با قیمت مصوب دولتی آغاز کرده‌اند تا لاستیک‌ها با قیمت مصوب دولتی مستقیماً به دست مصرف‌کننده نهایی برسد.

هدف از اجرای طرح فروش لاستیک‌های دولتی به صورت اینترنتی این است تا هر خریدار با ارائه برگ سبز خودرو در سال بتواند ۲ حلقه لاستیک خریداری کند و دلان نتوانند اقدام به خرید و فروش و کلاهبرداری و اختلال بازار کنند. براین اساس، متقاضیان برای خرید لاستیک‌های دولتی می‌توانند با مراجعه به سایت فروش شرکت‌های رسمی تایرسازی، برای خرید با قیمت کمتر از نمایندگی‌ها و بازار و بدون واسطه اقدام کنند.

گفت‌وگوی «ایران اقتصادی» با استاد یک دانشگاه در خصوص صنعت خودرو:

بازار خودرو آرام خواهد شد

انحصار صنعت خودرو به چه کسانی سود می‌رساند؟

در انتظار شفاف‌سازی

چه بسا منافعی که به جهت افزایش قیمت خودرو در بازار است، برای خودروسازان عایدی داشته باشد. شاید هم افرادی که متناسب به تولیدکنندگان هستند، از این فاصله قیمت کارخانه و بازار بهره‌مند شوند. اگر اینچنین نیست چرا خودروسازان، خودروهای آماده شده و کامل را به متقاضیان و ثبت‌نام‌کنندگان تحویل نمی‌دهند؟ چرا خودروها مدتی در پارکینگ‌ها می‌ماند تا قیمت‌ها در بازار افزایشی شود؟

منابع مالی و عدم تجاری‌سازی خودرو که حتی بارها شاهد دپوی قطعات و خودروی کامل و بدون نقص قطعه، در انبار و پارکینگ خودروسازان بودیم، فروش خودرو از طریق سامانه یکپارچه خودرو صورت گیرد تا بهتر بتوان بازار خودرو را کنترل کرد.

قاعدتاً اگر خودروها با فوریت تجاری‌سازی و خودروهای کامل به جای پارکینگ‌ها به مردم تحویل داده شود، بازار خودرو آرام می‌شود و تصمیم‌گیران نیز دیگر به دنبال روش‌های شفاف فروش خودرو نخواهند بود. بارها شاهد بودیم که خودرو در پارکینگ خودروسازان بوده و توقف عرضه، رخ داده است لذا بازار از فعالیت انحصارگونه خودروسازان، متأثر و قیمت‌ها افزایشی شده است. از همین رو نباید شرایطی فراهم شود که خودروسازان از مزیت انحصاری خود با هدف گرانی خودرو، بهره‌مند شوند.

از آنجا که تولید خودرو انحصاری است، بازار رقابتی هم وجود ندارد. اما اگر عرضه خودرو چه به لحاظ تولید داخل، مونتاژ و واردات افزایش پیدا کند، دیگر نیازی نیست که روش‌های مختلف برای کنترل بازار و فروش، اعمال شود.

باید پذیرفت که در حال حاضر، تولید و مونتاژ خودرو از سوی تعداد محدودی از بنگاه‌ها انجام می‌شود و تا زمانی که به این شکل باشد، انحصار در صنعت خودرو وجود خواهد داشت. اگر رقابت در این حوزه شکل گیرد، شاهد کاهش قیمت انواع خودروها در بازار خواهیم بود. بر این اساس قرار نبود، شورای رقابت قیمت‌گذاری خودروهای داخلی و مونتاژی را انجام دهد، این شورا بایستی سازگاری



برش

گفت‌وگو

صنعت خودرو یکی از صنایع پرحاشیه کشور است. یک روز خریداران با کاهش عرضه خودرو از سوی خودروسازان روبه‌رو می‌شوند، روز دیگر افت کیفیت می‌شود بلای جان مردم. اما این روزها احتکار خودرو است که بشدت مردم را آزار می‌دهد. در حالی که خودروسازان، تعداد قابل توجهی خودرو آماده دارند با بهانه‌هایی چون استاندارد و شماره‌گذاری از عرضه محصولات خود جلوگیری می‌کنند و ترجیح می‌دهند خودروهایشان در پارکینگ‌ها بماند تا بتوانند مجوز افزایش قیمت را از شورای رقابت بگیرند. اما چرا خودروسازان برخلاف منافع مردم حرکت می‌کنند؟ و چرا تولید خودرو بر اساس هدف‌گذاری‌های ابتدای سال نیست؟ در این خصوص با ایمان زنگنه، عضو انجمن اقتصاددانان ایران و استاد دانشگاه گفت‌وگویی انجام دادیم که در ادامه می‌آید.

بزرگ‌ترین چالش اصلی صنعت

خودرو چیست؟ آیا حذف سامانه یکپارچه خودرو که خودروسازان با جدیت به دنبال آن هستند، می‌تواند بازار خودروی کشور را آرام کند؟ آن هم در شرایطی که در سایر روش‌های فروش، خودروسازان ضمن بدعهدی، از فروش خودرو امتناع کردند. آیا می‌توان به چنین خودروسازانی اعتماد کرد؟

مسأله‌ای که باعث شده سیاست‌گذاران به دنبال شیوه‌های جدید برای عرضه خودرو به متقاضیان باشند، انحصاری است که صنعت خودروسازی کشور دارد. تصمیم‌گیران به این نتیجه رسیدند، با توجه به محدودیت‌هایی که خودروسازان در عرضه ایجاد می‌کنند به بهانه‌های فنی (کمبود قطعات به دلیل تحریم، نداشتن



برش

آیا با واردات خودرو، مشکلات این حوزه برطرف می‌شود؟

واردات خودرو اتفاق بسیار خوبی است و قطعاً می‌تواند بر بازار اثرگذار باشد، اما میزان واردات بسیار مهم است در شرایطی که مردم به خودرو نیاز دارند، واردات ۱۰۰ تا ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو نمی‌تواند بازار بهم ریخته صنعت خودرو را ساماندهی کند. از سویی با این حجم از واردات، خودروساز هم احساس خطر نمی‌کند و رقابتی هم شکل نخواهد گرفت. اگر بازار خودرو رقابتی شود، فروش بر اساس عرضه و تقاضا و همچنین بورس کالا می‌تواند بهترین نتیجه را داشته باشد. در زمانی که خودروساز مزیتی از طریق سامانه خود برای عرضه خودرو نداشت، سازگار بورس بسیار شفاف و سلامت می‌توانست عرضه خودرو را انجام دهد. با اطمینان می‌گویم که سازگار فروش خودرو در بورس کالا درست است.



راهبرد

قابل تأمل

بهترین راهکار این است که خودرو از مقوله سرمایه‌گذاری خارج و دوباره در لیست کالاهای مصرفی قرار گیرد. تحقق این امر مستلزم آن است که عرضه خودرو چه به لحاظ تولید، مونتاژ و واردات با تقاضای واقعی برابر شود و همچنین در این حوزه ضرورت دارد که نظارت‌ها افزایش پیدا کند



عکس: ایرنا

برای برخی‌ها داشت، جذابیت نداشتند باشد. بازار اکثر بخش‌ها چون خودرو آرام خواهد شد. همچنین با توجه به اینکه بانک مرکزی به دنبال کنترل و ساماندهی نقدینگی است، این امیدواری ایجاد شده که دیگر مردم به دلیل سرمایه‌گذاری، وارد بازار خودرو نشوند و حتی اعتقاد دارم این نگاه در مورد دلار هم اتفاق خواهد افتاد.

احتکار خودرو که طی چند هفته اخیر از سوی ایران خودرو و سایپا رخ داده، تنها توجیهی که می‌توان برای آن گفت افزایش قیمت است. آیا این امر به منزله انحصار ۱۰۰ درصدی در صنعت خودرو است؟ به هر حال وقتی فاصله قیمت کارخانه و بازار، کاهش پیدا می‌کند، خودروسازان با شرایط بسیار سختی می‌توانند مجوز افزایش قیمت بگیرند. شهادت این خصوص چه نظری دارید؟

همه این موارد نشان می‌دهد که ما سلامت و شفافیت در عرضه خودرو نداشته‌ایم. در روش فروش خودرو به صورت قرعه‌کشی (از دولت گذشته آغاز شد) شاهد فسادهای مختلفی بودیم، فسادهایی که باعث شد حق مردم و متقاضیان واقعی خودرو، تضییع شود. نبود شفافیت در این بخش مربوط خودروسازان است. اگر خودروسازان در آن برهه زمانی گزارش‌های فروش را می‌دادند، به طور قطع شاهد فساد در این حوزه نبودیم. اگر فروش خودرو شفاف و سلامت باشد، به طور قطع قیمت خودرو در بازار کاهش خواهد یافت. چه بسا منافعی که به جهت افزایش قیمت خودرو در بازار است، برای خودروسازان عایدی داشته باشد. شاید هم افرادی که متناسب به تولیدکنندگان هستند، از این فاصله قیمت کارخانه و بازار بهره‌مند شوند. اگر اینچنین نیست چرا خودروسازان، خودروهای آماده شده و کامل را به متقاضیان و ثبت‌نام‌کنندگان تحویل نمی‌دهند؟ چرا خودروها مدتی در پارکینگ‌ها می‌ماند تا قیمت‌ها در بازار افزایشی شود؟

برای اینکه از شرایط موجود و منفعت‌طلبی‌ها فاصله بگیریم چه توصیه‌ای دارید؟

بهترین راهکار این است که خودرو از مقوله سرمایه‌گذاری خارج و دوباره در لیست کالاهای مصرفی قرار گیرد. تحقق این امر مستلزم آن است که عرضه خودرو چه به لحاظ تولید، مونتاژ و واردات با تقاضای واقعی برابر شود و همچنین در این حوزه ضرورت دارد که نظارت‌ها افزایش پیدا کند.

خودروسازان انحصاری و مونتاژگران، هر ساله از ابزارهایی که داشتند برای افزایش قیمت محصولات خود استفاده کردند و حتی در تصویب برخی از قوانین مرتبط با حوزه خود، اثرگذار بودند. حتی دیدیم که اردیبهشت ماه سال جاری، وزیر صمت به جهت مباحث مرتبط با صنعت خودرو و حواشی آن، استیضاح شد.