

خبر

پیشنهادهایی
برای افزایش تجارت
ایران و ترکیه

با استفاده از مسیرهای ترانزیتی و بهره‌مندی از ظرفیت‌های تجاری با ترکیه می‌توان سطح روابط با اروپا و دریافت سهم بیشتر از بازار این کشورها را ارتقا داد.

مهرداد سعادت رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و ترکیه با اشاره به اینکه رئیس‌جمهور کشورمان طی ماه آینده سفری به ترکیه خواهد داشت، خاطرنشان کرد: کمیسیون مشترک پیشنهادهایی برای ارتقای حجم تجارت و افزایش سطح روابط با این کشور آماده کرده است که در این سفر مطرح خواهد شد. همچنین اگر این پیشنهادها مطرح شود و برای رسیدن به نتیجه مورد پیگیری قرار بگیرد، فصل جدیدی برای اقتصاد دو کشور باز به وجود می‌آید.

پیگیر تجارت آزاد

رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و ترکیه تأکید کرد: مهم‌ترین بخش پیشنهادها شامل پیگیری توافق تجارت آزاد است، زیرا با رشد فناوری و روش‌های جدید تجارت در جهان تجارت ترجیحی تسهیلاتی برای ایران فراهم نخواهد کرد، اما تجارت آزاد می‌تواند مبادلات دو کشور را ارتقا دهد. وی افزود: بخش خصوصی پیگیر تجارت آزاد است، زیرا ظرفیت بسیار زیادی در این زمینه برای دو کشور وجود دارد که می‌توان آن را بالفعل است و مورد استفاده قرار داد. سعادت با بیان اینکه در زمینه سیاسی مشکلات رفع شده و موانعی در این زمینه وجود ندارد، اظهارداشت: استفاده از ظرفیت‌های ترانزیت ترکیه برای دسترسی کالاهای ایران به اروپا و آفریقا فرصتی ویژه‌ای محسوب می‌شود تا از مزیت‌های کریدور شرق به غرب بهره‌مند شویم.

وی تصریح کرد: ترکیه از نظر لجستیکی امکانات وسیعی ایجاد کرده است و در این زمینه پیشرفته بسیاری داشته و ایران باید از این فرصت برای ترانزیت، بیشترین بهره را داشته باشد.

فراهم کردن زیرساخت‌ها

رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و ترکیه اظهار داشت: از سوی دیگر با فراهم کردن زیرساخت‌های لازم از جمله گمرکات و جاده‌ها و توسعه شرایط لازم برای ترانزیت کالا منتفع شویم.

وی اظهار داشت: فعالیت اتاق بازرگانی مشترک ایران و ترکیه نسبت به طرف مقابل قابل مقایسه نیست، زیرا نمایندگی اتاق به صورت مستمر در این کشور حضور دارد و به درخواست‌های فعالان اقتصادی و تجار رسیدگی می‌کند. رئیس اتاق بازرگانی ایران و ترکیه گفت: با حمایت‌های صورت گرفته از سوی اتاق بازرگانی و همراهی دولت، از توسعه روابط تجاری با ترکیه استقبال بیشتری خواهد شد و فعالیت‌های اقتصادی میان دو کشور گسترش می‌یابد.

این خودروها تنها آپشن اضافه شده و عملاً هیچ اقدام توسعه‌ای صورت نگرفته است. زمانی تغییر خواهیم داشت که قالب خودرو هم تغییر پیدا کند. از آنجا که ما بازار محدودی (زمانی تولید یک خودرو اقتصادی خواهد بود که تولید آن به یک میلیون دستگاه برسد) داریم، خودروسازان نمی‌توانند به صورت متناوب سکو را تغییر دهند چرا که این امر (به دلیل قالب‌سازی) مشمول هزینه‌های سنگین می‌شود. لذا تغییر در چراغ، تغییر در گلگیر خودرو و... به منزله خودروی جدید نیست. درخواست پول بیشتر به اسم خودروی جدید، مصداق گران‌فروشی و اجحاف در حق مردم است.

● قطعه‌سازان چه نقشی در تولید خودرو دارند؟

خودروسازان مشکلات متعددی را برای قطعه‌سازان ایجاد کرده‌اند. خودروسازان با آنکه از چندین ماه قبل‌تر پول خودرو را از ثبت‌نام‌کنندگان سامانه یکپارچه دریافت می‌کنند، اما به قطعه‌سازان پول نمی‌دهند و لذا قطعه‌سازان برای آنکه بتوانند ادامه حیات دهند، مجبور می‌شوند وام بگیرند و این دور باطل سبب شده روزبه‌روز قطعه‌سازان ضعیف‌تر شوند و قطعات بی‌کیفیت وارد زنجیره تولید خودرو شود.

● با تغییر چراغ و ظاهر خودرو، ما خودروساز هستیم؟

خیر، ما خودروساز نیستیم. با توجه به مشکلاتی که در صنعت خودرو وجود دارد، زمانی می‌توانیم خودروساز شویم که با خودروسازان خارجی همکاری مشترک داشته باشیم. به عنوان مثال عربستان می‌خواهد خودروساز شود. در حال حاضر گروه «لوسید» می‌خواهد نخستین مرکز تولید بین‌المللی خود را در شهر اقتصادی جده، ایجاد کند. بدین جهت این مجموعه اولین کارخانه تولید خودرو در عربستان است و به عنوان دومین کارخانه تولید پیشرفته لوسید و نخستین کارخانه بین‌المللی، خودروهای برقی پیشگامانه لوسید را برای عربستان سعودی تولید و به بازارهای دیگر صادر خواهد کرد. عربستان در حالی تولید خودروهای برقی را دنبال می‌کند که مهد تولید نفت و انرژی‌های فسیلی است. ما نیز باید چنین روالی را پیش بگیریم. در حالی که سیاستگذاران و وزیر صنعت، معدن و تجارت تأکید دارند که باید تولید خودروهای برقی در دستور کار قرار گیرد چرا هنوز صاحب خودروی برقی نشده‌ایم، لذا به نظر می‌رسد برخی از بخش‌ها می‌خواهند مقاومت کنند. بنزین غیر از آنکه باعث آلودگی شدید هوا می‌شود، دولت یارانه زیادی برای آن پرداخت می‌کند لذا برای آنکه این سرمایه از دست نرود، باید به سمت تولید خودروهای برقی، هیبریدی و دیزلی برویم. در کجای دنیا قیمت یک لیتر بنزین از قیمت یک بطری آب کمتر است.

با توجه به اینکه در استان همدان ذخایر وسیع لیتیوم کشف شده است، ایران می‌تواند در حوزه خودروهای برقی کارهای بزرگی انجام دهد. چرا این امر مورد توجه قرار نگرفته است؟

بزرگ‌ترین ذخایر لیتیوم آسیا در استان همدان و در منطقه بخش قهاوند کشف شده است لذا در این حوزه می‌توان برنامه‌ریزی کرد. این معدن می‌تواند معادلات سیاسی ایران را هم تغییر دهد. برای آنکه از اقتصاد تک‌محصولی خارج شویم و همچنین میزان آلندگی در کشور کاهش پیدا کند، ضرورت دارد که استخراج از این معدن را در کنار تولید خودروهای برقی دنبال کنیم.

بیش

دغدغه
بزرگان نظام

گرفتاری دیگری که در این حوزه وجود دارد، این است که ما هنوز خودروساز خصوصی واقعی نداریم. بارها مقام معظم رهبری، رئیس‌جمهور و وزیر صمت، خواستار خصوصی‌سازی واقعی ایران خودرو و سایر شرکت‌ها شدند.

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

انحصار، چالش بنیادین صنعت خودروسازی

گفت‌وگو

در چنین شرایطی گران‌فروشی اتفاق می‌افتد و رقابتی هم وجود ندارد که بخواهد با قیمت مناسب خودرو عرضه کند. تا زمانی که خودروسازان نپذیرند خودروسازی در کشور دچار انحصار شده است، رویه فعلی ادامه پیدا خواهد کرد و عملاً پیشرفت حاصل نمی‌شود. اگر خودروسازان و مونتاژکاران بپذیرند که فعالیت‌هایشان رنگ و بوی انحصاری دارد، شاید به سایر سرمایه‌گذاران و دیگر شرکت‌های خودروسازی این فرصت را بدهند که آنها هم در این حوزه فعال شوند و حرفی برای گفتن داشته باشند. خودروسازان باید به این باور برسند که در شرایط انحصاری، خودشان هم رشد نخواهند کرد. اتفاق دیگری که در صنعت خودرو رخ داده این است که منابع ما برای خرید خودرو خارجی و همکاری تجاری، شرکت‌های رده سوم و چهارم چینی بودیم و هفته گذشته چین بودیم و این موضوع هم مورد بررسی قرار گرفت. این سؤال پرسیده شد که چرا فقط خودروسازان سوم و چهارم (و پایین‌تر) چینی با ایران همکاری می‌کنند، لذا این پاسخ داده شد که خودروسازان بزرگ چینی با برندهای معتبر دنیا همکاری دارند و به جهت تحریم و مشکلات نقل و انتقال پول، محدودیت در همکاری وجود دارد. کشور چین خودروساز خوبی است اما ورود خودروهای بی‌کیفیت چینی به کشورمان باعث شده مردم از برند چینی استقبال نکنند.

تا زمانی که خودروسازان نپذیرند خودروسازی در کشور دچار انحصار شده است، رویه فعلی ادامه پیدا خواهد کرد و عملاً پیشرفت حاصل نمی‌شود

اتفاقی نیفتاده و این امر نشان می‌دهد افرادی هستند که اجازه نمی‌دهند صنعت خودرو خصوصی شود و رشد کند. در ایران حدود ۶۸ خودروساز وجود دارد. این در حالی است که تعداد خودروسازان در کشورهای پیشرفته به تعداد انگشتان دو دست نمی‌رسد. آلمان، فرانسه، آمریکا، روسیه و... بیش از ۱۰ خودروساز ندارند. اما با وجود آنکه تعداد خودروسازان این کشورها کم است با واردات خودرو، بازار را به خوبی کنترل می‌کنند و از سوئی تولیدکنندگان داخلی هم می‌توانند نیاز بازار را تأمین کنند. اما در ایران با وجود مجوزهای زیاد برای ایجاد کارخانه خودروسازی و مونتاژکاری، چنین موضوعی وجود ندارد و همواره خودروسازان نتوانستند بر اساس نیاز بازار، عرضه داشته باشند. البته از بین ۶۸ خودروساز در کشورمان فقط ۸ واحد فعال و بقیه تنها روی کاغذ و اخذ مجوز است. بر این اساس ۸ خودروساز و مونتاژکار تعیین‌کننده نهایی بازار خودرو کشورمان هستند. در حقیقت مدیران این مجموعه‌ها با استفاده از رانت‌های دولتی، سمت و سوی بازار خودرو را مشخص می‌کنند. تا زمانی که رقابت واقعی و درست در تولید و مونتاژ خودرو شکل نگیرد، نمی‌توان به آینده صنعت خودرو امیدوار بود.

● در مقطع فعلی شرایط به‌گونه‌ای شده که خودروساز و مونتاژکار از طریق آپشن و ارتقای استانداردها، قیمت محصولات خود را گران می‌کنند. خودروساز و مونتاژکار به ارزش ۲ میلیون تومان تغییرات انجام می‌دهد، اما بر قیمت نهایی محصول بیش از ۲۰ میلیون تومان می‌افزاید. برای جلوگیری از چنین چالش‌هایی چه توصیه‌ای دارید؟

بله؛ خودروساز با نصب یک چراغ، عنوان می‌کند که آپشن جدید به محصول خود اضافه کرده است و به اسم خودروی جدید، پول بیشتری از مردم می‌گیرد. این در حالی است که در پلتفرم خودروساز، در حال فروش خودروی قبلی است؛ اما به اسم خودروی جدید محصول خود را به فروش می‌رساند. به عنوان مثال پلتفرم خودروهای پژو و پرشیا کاملاً یکی است یا با پلتفرم پرآید خودروهای ساینا و تیبا را تولید می‌کنیم، به

خودروساز با نصب یک چراغ، عنوان می‌کند که آپشن جدید به محصول خود اضافه کرده است و به اسم خودروی جدید، پول بیشتری از مردم می‌گیرد. این در حالی است که در پلتفرم خودروساز، در حال فروش خودروی قبلی است

خیلی‌ها اعتقاد دارند، دلیل تمام ناگامی‌ها در صنعت خودرو مربوط به انحصار است. یعنی اگر گران‌فروشی صورت می‌گیرد یا قطعه‌سازان با بحران نقدینگی روبه‌رو می‌شوند یا همچنان کارخانه‌ها خودروهای بی‌کیفیت و قدیمی تولید می‌کنند به جهت آن است که فقط دو خودروساز داریم و چند شرکت مونتاژکننده محصولات رده سوم و چهارم چینی. سال‌های پیش وقتی گلایه‌ای از صنعت خودرو صورت می‌گرفت، این‌گونه توجیه می‌شد که این صنعت دوران بلوغ خود را سپری می‌کند و نباید از آن توقع زیادی داشت اما این صنعت سال‌هاست که از دوران بلوغ عبور کرده و بزرگ شده است اما عملاً خروجی آن با شأن و منزلت مردم ایران رشد نکرده است. در این خصوص با جعفر سلیمانی، عضو هیأت نمایندگان و کمیسیون صنایع اتاق بازرگانی ایران، گفت‌وگویی انجام دادیم که در ادامه می‌آید.

● طی چند وقت اخیر بارها مردم نسبت به گران‌فروشی خودروسازان انتقاد کردند و خواستار پیگیری این امر از سوی سازمان‌های ذی‌صلاح شدند. به اعتقاد شما، چگونه خودروسازان و مونتاژکاران، اقدام به گران‌فروشی می‌کنند؟

مهم‌ترین دلیل این اقدام به انحصار در صنعت خودرو برمی‌گردد. در هر صنعتی وقتی انحصار شکل می‌گیرد، شاهد هر گونه رفتار غیررقابتی خواهیم بود. همچنین وقتی در واردات خودرو انحصار وجود دارد، مردم مجبور هستند از سبد محصولات خودروسازان و مونتاژکاران داخلی، خودرو خریداری کنند. لذا

