



اقدامی به نفع مردم

مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو درباره واردات خودروهای کارکرده گفته است: «یقیناً واردات خودروی دست دوم بسیار به نفع مردم خواهد بود و منجر به کاهش شدیدی قیمت‌ها در بازار خودرو خواهد شد. حمایت از تولید نباید به وسیله نارضایتی و افزایش هزینه خانواده (از منظر خرید خودرو) باشد، بنابراین به راهکار دیگری برای حمایت از تولید نیاز است که گویی پیدا شده است.» یکی از موضوعات اساسی بازار خودرو قیمت نجومی انواع خودروهای غالباً بی‌کیفیت است که باعث نارضایتی مردم شده است و تقریباً روزی نیست که اطرافیان و افراد مختلف نسبت به آن گله و شکایت نکنند. طبیعاً برآیند چنین گله‌گذاری و شکایت‌هایی همان نارضایتی اجتماعی است که مع‌الاسف امروز وضعیت خوبی ندارد و سیاستگذار با راهکارهای مختلف می‌تواند نسبت به رفع زمینه‌های نارضایتی اجتماعی کمک کند.



رفتار دوگانه وزارت صمت

وزارت صمت که متولی اصلی صنعت خودرو به شمار می‌رود و وضعیت فعلی بازار خودرو دست‌پخت این وزارتخانه است، درباره واردات خودروهای کارکرده رفتاری دوگانه در پیش گرفته است، به طوری که از یک طرف خود را موافق چنین موضوعی جا می‌زند و از دیگر سو نسبت به این رهیافت ان‌قالت می‌آورد. به زعم کارشناسان ورود مجلس شورای اسلامی به موضوع واردات خودروهای کارکرده می‌تواند وزارت صمت را از بلاتکلیفی و رفتارهای دوگانه خارج کند چه آنکه یک تکلیف قانونی تعیین کننده است. از طرفی برخی کارشناسان معتقدند مهم‌تر از تصویب قانون، نظارت بر اجرای آن است چه آنکه درباره واردات خودرو با آنکه قانون وجود داشت ولی عملی نشد و این ضعف مجلس را هم نشان می‌دهد که نتوانست از حقوق مردم دفاع کند.



داستان حواله‌های توزیعی

مهدی خطیبی، مدیرعامل گروه خودروسازی ایران خودرو گفته است این گروه «هیچ مخالفتی با واردات خودرو ندارد، اما با واردات خودروی دست دوم موافق نیستیم و از نظر کارشناسی با این موضوع مخالف هستیم؛ ضمن اینکه به لحاظ سیاستگذاری دلیل این موضوع را نمی‌دانم.» این اظهارات در حالی است که ایران خودرو بزرگ‌ترین شرکت انحصاری تولید خودرو در کشور است و قطعاً وضعیت فعلی کیفیت خودروهای تولیدی ایجاب می‌کند سکوت کند چه آنکه هرگز در مقام مطالبه‌گری نیست بلکه باید پاسخگو باشد. دوم آنکه در عصر ممنوعیت واردات خودرو، این شرکت‌های خودروسازی چه گلی بر سر بازار خودرو زدند که این روزها درباره وارد شدن یا نشدن خودرو سخن بگویند. سوم درباره حواله‌های توزیعی در بین کارکنان این شرکت است که رزم‌مهای آن مطرح بود هرگز پاسخی داده نشد و بهتر است درباره آن نیز صحبت شود. و نهایتاً درباره چیزی که اطلاع نداریم بهتر است سکوت کنیم؛ مثل همین علل واردات خودروهای کارکرده.



شرایط واردات خودروی دست دوم

موضوع واردات خودروهای وارداتی دست دوم در حالی مطرح شده و کمیسیون تلفیق مجلس نیز به آن چراغ سبز نشان داده است که هنوز سرانجام آن مشخص نیست چه آنکه مصوبه کمیسیون تلفیق باید در صحن علنی مجلس شورای اسلامی نیز تصویب شود و از آنجایی که تصمیمات صحن نسبت به تصمیمات کمیسیون‌های تخصصی سیاسی است، احتمال تغییر این تصمیم وجود دارد. با این حال برخی رسانه‌ها شروطنی را برای واردات خودرو در نظر گرفته‌اند؛ از جمله اینکه: ۱. واردات خودرو از نشان‌های مختلف، منوط به داشتن خدمات پس از فروش در کشور باشد. ۲. عمر خودرو نباید بالای پنج سال باشد. به زعم این رسانه‌ها شروط یادشده از قاچاق قطعات ماشین‌های دست دوم جلوگیری می‌کند. برخی‌ها نیز معتقدند به‌جای اصرار به خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی، مقداری هم به کیفیت خدمات پس از فروش خودروهای داخلی فکر کنید.

«جوان» ابعاد واردات خودروهای کارکرده را واکاوی می‌کند

کار بازار به «خودروهای کارکرده» کشید

عملی نشدن قول وزیر «صمت» در خصوص واردات خودرو که از اسفند سال گذشته مطرح کرده بود، تأثیر بدی روی بازار خودرو گذاشت

همه سال‌هایی که واردات خودرو آزاد بود، به‌رغم آزاد بودن به صورت میانگین ۶۰ الی ۷۰ هزار خودرو وارد شد، بنابراین واردات خودرو رقیب خودروهای داخلی نخواهد بود

خودرو رسیده بود، یعنی نگرانی از آن بابت که اینها رقیب خودروهای داخلی شوند، نداریم.»

واردات خودرو؛ امری لازم

مدنی خاطر نشان می‌کند: «در هر شرایطی واردات خودرو در کنار بقیه فعالیت‌هایی که باید خودروسازان انجام دهند واجب و لازم است تا بتواند فضای رقابتی را ایجاد کند. در حال حاضر فضای رقابتی به‌دست سازندگان بخش خصوصی آن‌هم عمدتاً با مونتاژ خودروهای چینی انجام می‌شود، ولی واقعیت این است که در این فضا نیز مشکل داریم به دلیل اینکه در شرایط حاضر فقط مونتاژ صورت می‌گیرد آن هم با قطعات وارداتی از یک کشور؛ اگر بین دو، سه کشور امکان واردات داشتیم و تولیدات خود را انجام می‌دادیم در یک فضای رقابتی رشد می‌کردند و تأثیر روی قیمت خودروهای داخلی داشت. به هر



مهم‌ترین دلیل برای ورود خودروهای کارکرده مشخص نشده است، اما شاید به این دلیل باشد که خودروهای وارداتی ارزان‌تر است یا اینکه می‌تواند بازار رقابتی بسا خودروهای ساخت داخل ما ایجاد کند. از طرفی قیمت خودروهای دست دوم معمولاً خیلی پایین‌تر از خودروهای نو وارداتی است. اگر این خودروها خدمات پس از فروش در ایران داشته باشند و مشکل از تعمیرات برای آنها ایجاد نشود، قیمت‌ها یک سوم تا یک دوم پایین‌تر از خودروهای نو به چشم می‌آید

حال واردات در کنار افزایش تولید خودروسازان و محصولات جدید و توسعه تولید لازم است.»

ضرورت اصلاح هم‌زمان امورات اقتصادی

مدنی تصریح می‌کند: «بسیاری از ایرانیان خارج از کشور به ارقام فروش ارز در کشورهای مختلف دسترسی دارند که می‌توانست بخشی از واردات با آن انجام شود تا هم قطعه‌سازان و هم واردکننده‌های خودرو بتوانند واردات انجام دهند، به طوری که هم قطعات و هم خودرو وارد کنند. متأسفانه دولت می‌گوید این تراز ارزی ما و کنترل ارز در کشور را بالا می‌برد و ارز را می‌فروشند و با ریسال وارد بازار ارز می‌کنند. وظیفه دولت، بانک مرکزی و سیستم مالی کشور است که بتوانند این را کنترل کنند و گزینه در شرایطی که در جنگ اقتصادی هستیم واردات بدون انتقال ارز یک مزیت برای ما خواهد بود که الان محدودیت داریم. متأسفانه قبیل نکرند به دلیل اینکه سیستم اقتصادی ما فشل است و امکان کنترل این امور را ندارد. از عواقب این امر بیم دارند و به این دلیل کار خوب را نمی‌خواهند انجام دهند. همچنین بنا بود ارز اختصاص دهند که با مشکل تأمین ارز و مشکلات دیگر مواجه شدند و به هزینه‌های شب‌بد خوردند که هزینه دولت در شب‌بید زیاد می‌شود. باید قبول کنیم که مسائل اقتصادی از ابعاد مختلف به هم وصل هستند و نمی‌توان یکی را درست کرد و گفت دیگری هم درست می‌شود. همه اینها هم‌زمان با هم باید اصلاح و درست شود. واردات خودرو می‌تواند به این صنعت کمک کند.



است، اما شاید به این دلیل باشد که خودروهای وارداتی ارزان‌تر است یا اینکه می‌تواند بازار رقابتی با خودروهای ساخت داخل ما ایجاد کند. از طرفی قیمت خودروهای دست دوم معمولاً خیلی پایین‌تر از خودروهای نو وارداتی است. اگر این خودروها خدمات پس از فروش در ایران داشته باشند و مشکل تعمیرات برای آنها ایجاد نشود، قیمت‌ها یک سوم تا یک دوم پایین‌تر از خودروهای نو به چشم می‌آید. البته اگر زیر پنج سال کار کرده باشد که می‌تواند رقابت ایجاد کند اما وضعیت خودروهای نو به این شکل نیست و به این راحتی نمی‌تواند با خودروهای داخلی رقابت کند و قیمت آنها بالا خواهد بود گرچه تأثیر روی خودروهای داخلی خواهد داشت.»

واردات خودرو رقیب داخلی نمی‌شود

مدیرعامل پیشین گروه خودروسازی سایپا معتقد است: «منی توانم بازارها را با توجه به محدودیتی که در تولیدات خودروهای داخلی داریم و اخیراً نیز کمتر شده است، مدیریت کنیم. حداقل این است که خودروهای چینی نیز وارد بازار شده و قدری سلاقی مختلف را تأمین می‌کند، ولی همیشه تجربه نشان داده است طی سال‌هایی که واردات خودرو آسان بود و اشخاص حقیقی و حقوقی می‌توانستند وارد کنند، عملاً به شکلی بازار داخل و برخی از سلاقی تأمین می‌شد. همچنین به‌رغم آزاد بودن واردات خودرو در آن سال‌ها، تعداد واردات به صورت میانگین ۷۰-۶۰ هزار خودرو بود. شاید یک سال به ۷۰-۶۰ هزار

می‌توانست برای تنظیم بازار اتری بخش باشد، ولی این اتفاق نیفتاد و با تغییرات نرخ ارزی که خورد، به نظر می‌رسد باعث افزایش بسیار قیمت خودرو شود. به نظر می‌آید قولی که وزیر «صنعت، معدن و تجارت» از اسفند سال گذشته در خصوص واردات خودرو داده بود، باید به موقع عمل می‌شد. در غیر این صورت اثرات خود را روی بازار خواهد گذاشت. در حال حاضر تعداد محدودی خودرو وارد شده است و اخیراً شنیدم ۵۰-۶۰ مورد دیگر نیز گشایش اعتبار شده و قرار است وارد شود.»

تأثیر منفی بقول وزیر صمت بر بازار خودرو

مدنی می‌افزاید: «معمولاً وقتی قولی داده می‌شود و بازار به امید ورود یک‌سری خودروست، ولی این قول و وعده نیز مثل بقیه انجام نمی‌شود، تأثیر بدی روی بازار می‌گذارد. شاهد بودیم واردات خودرو از سال ۹۲ تقریباً قطع شده بود که تأثیراتی روی این بازار و ساخت داخل نیز گذاشته شد. در حال حاضر مسئولیت اصلی را دولت بر عهده دارد که آن زمان راحت‌تر می‌توانست وارد کند اما عملاً واردات به تعدادی که قرار بود صورت گیرد، انجام نشد. به هر حال تأثیر وارد در قیمت خودروهای داخلی و خارجی خواهد داشت.»

چراپی واردات خودروهای کار کرده

مدنی درباره واردات خودروهای کارکرده خارجی که اخیراً نیز کمیسیون تلفیق بودجه ۱۴۰۲ به آن چراغ سبز نشان داده است، می‌گوید: «مهم‌ترین دلیل برای ورود خودروهای کارکرده مشخص نشده

شوریدگی و پریشانی بازار خودرو به‌قدری مسجل و مسلم است که نیازی به منطق «صغری کبری» چیدن ندارد و تحقیقاتی چنین بازارها

و بی‌فیدوبندی که در آن آب سر بالا می‌رود و قورباغه ابوطی می‌خواند، «مدیریت ضعیف و تعارض منافع» است که باعث شده است قیمت

خودرو در لحظه تغییر کند و با همان شتابی که قیمت‌ها در حال افزایش است، کیفیت تولید و کمیت عرضه هم کاهش یابد. البته این ضعف مدیریتی نه فقط در بازار خودرو بلکه در حوزه لوازم خانگی و گرانی اقلام اساسی و دیگر حوزه‌ها هم قابل مشاهده است، اما نکته اینجاست که برای ساماندهی حوزه خودرو، اختیارات راهگشایی در اختیار وزارت صمت قرار گرفته بود اما نتوانست یا نخواست از آن به نفع مردم استفاده کند؛ قید اول به «ضعف مدیریت» و قید دوم نیز به «تعارض



منافع» برمی‌گردد که هر کدام داستانی خارج از حوصله این گفتار دارد. عجالتاً راه برورن‌ترده از این مختصه و تأمین نیاز مردم موضوع مهمی است که مورد واکاوی قرار گرفته است. واردات خودرو یکی از راه‌های تأمین بخشی از نیاز بازار خودرو بود که اختیارات آن نیز در سطح گسترده به وزارت صمت داده شد و پس از آنکه وزارت صمت ماه‌ها درباره این موضوع گفتار درماتی کرد و شعار داد نهایتاً از حدود ۱۰۰ هزار خودروی وعده داده شده برای واردات، چندصد دستگاه وارد شد و کوه واردات خودرو موش زاپاید؛ حال واردات خودروهای کارکرده

نمی‌توانیم بازارها را با توجه به محدودیتی که در تولیدات خودروهای داخلی داریم و اخیراً نیز کمتر شده است، مدیریت کنیم. حداقل این است که خودروهای چینی نیز وارد بازار شده و قدری سلاقی مختلف را تأمین می‌کند

وزارت «صمت» مقصر واردات خودرو



تصویر آرشیوی است

بود. اگر الان نقصی در واردات خودرو وجود دارد به دولت و وزارت صمت برمی‌گردد. نیاز انباشته امروز مردم ۴ میلیون خودرو بوده که خارج از توان خودروسازان داخلی است. به خاطر تبدیل خودرو به کالای سرمایه‌ای، ۸۰ میلیون ایرانی متقاضی خودرو هستند. راه‌حل مشکل خودرو، واردات خودرو بدون محدودیت و با تعرفه کم است.»

یادداشت

«واردات خودرو» ضامن کمک به صنعت خودرو

انجام است یا خیر، قطعاً وزارت صمت در سال جاری با جدیت به دنبال این بود که واردات اتفاق افتد، اما اینکه این امر چقدر سهل‌الوصول است پارامترهای مختلفی در آن تأثیر دارد. یکی از این پارامترها میزان خودرویی است که در دنیا تولید می‌شود. در دنیا تقاضای خودرو یک تقاضای انباشته است به دلیل اینکه در سال‌های گذشته پدیده کرونا و تولید پایین‌تر داشتیم و این تقاضای انباشته وجود داشت. همینطور در بخش عرضه به دلیل بحرانی که داشتیم باز عرضه در دنیا کاهش داشت. تقاضا هم انباشته است، در نتیجه اینکه اگر خودروسازان تولیدی کشورهای خارجی به دست ما برسند ممکن است از زمانی که بازارگان ما ثبت سفارش انجام می‌دهد تا زمانی که خودرو به دست ما برسد یک بازه شش ماهه طول بکشد. موضوع دیگر چالش‌هایی است که استانداردهای داخل کشور و الزامات محیط زیستی در این باره محدودیت ایجاد کرده است. این امر قدری سختگیرانه است، در نتیجه خیلی از خودروها امکان ورود به داخل کشور ندارند. بحث روش انتقال ارز نیز مطرح است که باعث می‌شود فرآیند واردات مسائلی داشته باشد که باید بدان پرداخت و آنها را حل و فصل کرد. در هر صورت واردات موضوعی است که می‌تواند به صنعت خودروی ما کمک کند و تمام کارشناسان و فعالان این حوزه به این موضوع معتقد هستند. در مقابل مسئله واردات چالش‌هایی دارد که کار را به راحتی قابل انجام نخواهد کرد.

ابوالفضل خلغالی

عضو هیئت علمی دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت

پدیده واردات می‌تواند به صنعت خودرو کمک کند. این کمک از چند منظر شکل می‌گیرد. اول، در حوزه خودروهای تولید داخل فرآیند قیمت‌گذاری مورد توجه بیشتر قرار می‌گیرد که برای خودروسازان ما چالش است، ولی وقتی واردات انجام شود خودرویی با قیمت ۴ هزار دلار است مردم می‌فهمند خودرویی با این قیمت و با این کیفیت در دنیا وجود ندارد. بنابراین خودروسازان آسوده‌خاطرتر می‌توانند با قیمت درست محصول خود را بفروشند. این اولین اثری است که خودروساز نیز از آن حمایت می‌کند. موضوع دوم، وقتی خودروی وارداتی، وارد کشور می‌شود رقابتی بین خودروی وارداتی و خودروی داخل کشور شکل می‌گیرد و این می‌تواند به کیفیت محصولات داخلی کمک کند که در این رقابت اصلاح شوند. موضوع بعدی این است که وقتی خودرو وارد می‌کنند به بخش عرضه کمک می‌کنند و این بخش عرضه تقویت می‌شود. در نتیجه عرضه و تقاضا فاصله کمی خواهد داشت و التهاب از بازار خارج می‌شود و ثبات ایجاد خواهد شد. این ثبات برای تولیدکننده داخلی مفید است. در نتیجه باید به دقت بررسی کنیم که میزان عرضه و تقاضا چه فاصله‌ای دارد و سعی کنیم این فاصله را با واردات پرنماییم. اینکه این واردات به راحتی قابل