گپ

رئیس اتحادیه فروشندگان خودروی تهران در گفت‌وگو با همشهری:

متقاضیان واقعی برای خرید خودرو صبر نکنند

بازار خودرو ۳ماه پرنوسان را پشت سر گذاشته و افزایش روزبه‌روز قیمت خودرو همچنان ادامه دارد. روند رو به رشد قیمت خودرو از مهرماه با افزایش نرخ ارز آغاز شد اما با تثبیت آن، بازار خودرو آرام نگرفت و همچنان قیمت‌ها رو به افزایش است. از سوی دیگر تبلیغات و اخبار منتشر شده از نزدیک شدن خودروهای خارجی به بازار حکایت دارد. همشهری در گفت‌وگو با سعید مؤتمنی، رئیس اتحاد به نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو وضع کنونی بازار و تغییرات احتمالی آن پس از آغاز واردات را بررسی کرده است.

بازار خودرو در ۳ماه گذشته شاهد رشد قیمت زیادی بوده و خریداران واقعی بلاتکلیف هستند؛ دلیل این نوسان‌ها چیست؟

مهم‌ترین دلیل افزایش قیمت محدودیت عرضه است. نبود تعادل بین عرضه و تقاضا در سال‌های اخیر باعث شده به فرعر رکود شدید بازار قیمت‌ها همواره رو به بالا باشد و محرکی هم برای کاهش قیمت‌ها وجود ندارد. مقایسه قیمت‌ها نشان می‌دهد این سال قیمت انواع خودرو در مقایسه با آبان سال گذشته، ۳۰ تا ۵۰ درصد افزایش داشته؛ بیشترین رشد قیمت خودرو هم در یکی، ۳ماه گذشته رخ داده است. در طول ۳ماه اخیر قیمت برخی خودروها تا ۱۶ درصد بالا رفته، به‌طور مثال ۲۰۶ تیپ ۲ که ۴۰۰ میلیون تومان قیمت داشت به ۵۳۰ میلیون تومان رسیده است. دنا پلاس اتومات ۱۵ میلیون تومانی به ۶۰۰ میلیون تومان رسید. از سوی دیگر عرضه خودروها در بورس کالا هم در این رشد قیمت تأثیرگذار بوده است؛ وقتی یک خودروی ۱۱۵ میلیون تومانی را در بورس کالا ۳۵ میلیون تومان عرضه می‌کنند و قیمت خرید آن به ۳۹۰ میلیون تومان می‌رسد، قطعا نرخ بازار اثرگذار خواهد بود.

برای اصلاح روبه عرضه خودرو در بورس پیشنهادهای‌تان چیست؟

اگر عرضه خودرو در بورس به‌صورت یومیه انجام شود قیمت‌ها روبش پیدا می‌کند اما این اتفاق نمی‌افتد؛ خودروسازان امروز ۱۰۰ دستگاه از یک خودرو را می‌فروشند و تا ۳ماه بعد عرضه دیگری انجام نمی‌شود. در شرایط محدودیت عرضه طبیعی است که نمی‌توانیم نیاز بازار را تامین کنیم و فاصله زیاد بین عرضه و تقاضا قیمت‌ها را بالا خواهد برد.

گفته می‌شود خودروهای وارداتی تا یک‌ماه آینده به بازار وارد می‌شوند؛ تأثیر واردات خودرو را بر بازار داخلی چگونه می‌بینید؟ چقدر می‌توان به ساماندهی و کاهش قیمت در بازار خودرو امیدوار بود؟

تا جزئیات واردات مشخص نشده و تعرفه واردات تعیین نشده، نمی‌توانیم از چگونگی تأثیر واردات بر قیمت‌های بازار برآورد قطعی داشته باشیم. باید قیمت تمام‌شده کالا را تمام هزینه‌های مشتری مد نظر قرار داد. قیمت‌ها در بازار اثر گذار خواهد بود.

بی‌راهی اصلاح رویه عرضه خودرو در بورس پیشنهادهای‌تان چیست؟

اگر عرضه خودرو در بورس به‌صورت یومیه انجام شود قیمت‌ها روبش پیدا می‌کند اما این اتفاق نمی‌افتد؛ خودروسازان امروز ۱۰۰ دستگاه از یک خودرو را می‌فروشند و تا ۳ماه بعد عرضه دیگری انجام نمی‌شود. در شرایط محدودیت عرضه طبیعی است که نمی‌توانیم نیاز بازار را تامین کنیم و فاصله زیاد بین عرضه و تقاضا قیمت‌ها را بالا خواهد برد.

گفته می‌شود خودروهای وارداتی با نرخ ارز واقعی وارد می‌شوند؛ تأثیر واردات خودرو را بر بازار داخلی چگونه می‌بینید؟ چقدر می‌توان به ساماندهی و کاهش قیمت در بازار خودرو امیدوار بود؟

در این صورت هر پیش‌بینی‌ای امکان خطا دارد و من هیچ اظهارنظری نمی‌کنم. من باید بدانم مثلا هیوندای ۲۰ که قیمت جهانی آن ۱۳ تا ۱۴ هزار دلار است، با همین حدود قیمت به‌دست مشتری می‌رسد یا با قیمت ۲۷ هزار دلار؟ خیلی راحت می‌شود جدول گمرکی را منتشر کرد تا همه مجبور مشخص شود تا خریدار یک پیکر بازار هستند بتوانند ببینند با واردات، کدام مشتری‌ها از آن می‌شود، اما امروز این شفافیت وجود ندارد. بازها اعلام شده این تعداد خودرو تا پایان سال وارد می‌شود. طبق برآوردهای اولیه‌ای که از زمانبندی واردات وجود داشت، قرار بود خودروهای وارداتی تا آذر وارد شوند اما در ۲ روه به پایان است و خودرویی وارد نشده است. اگر مطمئن بودم فلان ماشین وارداتی ۴۰۰ میلیون تومان تمام می‌شود می‌شد تأثیرات احتمالی را پیش‌بینی کرد اما اگر قرار ماشین ۴۰۰ میلیون تومانی با قیمت ۳میلیارد تومان عرضه شد مسلما نتیجه چیز دیگری خواهد بود. مثل همین چیزی که هم‌اکنون برای خودروهای مونتاژی چینی در حال وقوع است. صحبت‌ها از بازار است ولی اینها فقط گفتار درمانی است و با گفتار درمانی نمی‌توان بازار را ساماندهی کرد. الان نوع ماشین قابل مشخص نیست، تیراژ واردات هر ماشین مشخص نیست، قیمت تمام‌شده معلوم نیست و از این گذشته همین خودروهایی را که طی یک، ۲سال گذشته در حال مونتاژ بوده، هنوز نتوانسته‌ایم ساماندهی کنیم. خودروی چینی با ۱۵ تا ۲۰ میلیارد تومان قیمت در بورس مشتری می‌رسد در حالی که قیمت چینی این خودروها بسیار کمتر است.

بعضی کارشناسان معتقدند قیمت زیر ۲۰هزار دلاری تعیین شده در آیین‌نامه، با حذف خودروهای شاسی‌بلند از فهرست واردات، قیمت این نوع خودروها را در بازار افزایش داده است؛ درست است؟

افزایش قیمت در تمام مدل‌های خودرو اتفاق افتاده، فرقی نمی‌کند شاسی‌بلند باشد یا نباشد. مگر قیمت جهانی لامبای که شرکت ایران‌موتور با قیمت یک‌میلیارد تومان می‌فروشد، چقدر است؟ قیمت جهانی دیگینسی و فیدلیتی چقدر است؟ این خودروهای‌مالای ۲۰هزار دلار هستند؟ اصلا واردات شاسی‌بلند هم وجود دارد، اگر شاسی بلندهای شرکت‌های هیوندا و کیا را نمی‌توانند وارد کنند محصولات چینی را که می‌توانند وارد کنند.

وضع کنونی بازار خودرو را چگونه می‌بینید؟

بازار خودرو آشفته است. قیمت‌ها در یک ماه گذشته رو به افزایش بوده و اگر قیمت‌های امروز را با مدت مشابه سال گذشته مقایسه کنید، ۳۰ تا ۵۰ درصد رشد قیمت در تمام خودروها اعم از وارداتی، تولید داخلی و مونتاژ مشاهده می‌کنیم.

توصیه شما به خریداران واقعی خودرو چیست؛ مردم شاکی بخرند یا که کماکان قیمت‌ها افزایش پیدا کند؟

خودرو یک کالای مصرفی است و بیشتر مردم برای رفع نیاز می‌خرند. توصیه من به متقاضی واقعی این است که هر زمان تصمیم به خرید گرفت، خرید خود را متناسب با سلیقه و بودجه‌اش انجام دهد چون می‌خواهد استفاده کند و برای صبوری نکند و چنین شرایطی یک روز هم یک روز است. اما اگر کسی بخواهد خودرو را برای سرمایه‌گذاری بخرد قرار است صورت خود را از صورت حساب روند تحولات بازار را رصد کرده و خودش بهتر می‌داند چه زمانی دست به خرید بزند.

چشم‌انداز بازار خودروهای خارجی پس از واردات

مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با همشهری از حاشیه‌ها و احتمالات بازار خودروهای وارداتی سخن گفته است

گفت‌وگو

محدودیت و ممنوعیت واردات خودرو بعد از ۵سال برداشته شد. چند هفته‌ای است که تبلیغات خودروهای خارجی بر بیلبوردهای شهر دیده می‌شود. شهر بورس امسال با ابلاغ آیین‌نامه واردات خودرو، کارشناسان و فعالان این حوزه انتقادهایی را به مفاد آن وارد کردند که برخی از آنها با نذر کردن مجلس رفع شد اما برخی از ایرادها و ابهام‌ها همچنان باقی است؛ ابهام‌هایی که به اعتقاد کارشناسان، روند واردات را با دشواری‌هایی مواجه کرده است. انجمن واردکنندگان خودرو نهادی است که سخنگوی آن بارها اعلام کرده کاستی‌ها و موانع موجود در آیین‌نامه، واردکنندگان بخش خصوصی را نسبت به مشارکت در فرایند واردات بی‌میل کرده است. همشهری درباره این مشکلات و آینده فرایند واردات خودرو با مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو به گفت‌وگو نشسته است.

وزارت صمت، در مسیر واردات خودرو، بر سفارش خودروهای زیر ۱۰هزار یورو متمرکز شده بود اما برندهایی که در یکی دو هفته اخیر سخن از ورودشان به کشور به میان آمده در محدوده قیمتی بالاتر و بین ۱۵ تا ۲۰هزار یورو هستند. واردات چگونه قرار است به تحقق هدف تنظیم بازار کمک کند؟

ابتدا ذکر این نکته ضروری است که ما به‌عنوان یک تشکل خصوصی طی ۶-۵سال گذشته توانسته‌ایم یک خواسته کوچک و محدود را که داشتن خودروی خارجی ارزان قیمت و متناسب با درآمدهای مردم است، با مقاومتی نامحدود از قدر پیگیری کنیم که تهیه‌تار در سال ۱۴۰۱، به این قضا برسیم که دولت یکی از افتخارات خود را عملی کردن واردات خودرو بداند. امروز وزارت صمت با موضوع واردات خودرو در حال تبلیغات برای خود است. مقاومت شدیدی در برابر واردات خودروی خارجی، به‌روز و ارزان قیمت وجود داشت اما حالا بعد از چند سال تلاش، وزارت صمت به این نتیجه رسیده که باید از واردات دفاع کند و به آن افتخار هم می‌کند. قبلا حتی صحبت درباره واردات خودرو قبیح و زشت بود اما از آن قدر گفتیم و رسانه‌ها نوشتند تا سرانجام مسئولان به این نتیجه رسیدند که باید خودرو وارد کنند. امروز این خواسته جامه عمل پوشیده اما هنوز به نقطه بهینه خود نرسیده است یعنی هنوز به جایی نرسیده که اطلاق ۱۰۰درصدی در اختیار همه مردم قرار گیرد. فعلا مخالفان دیروز واردات، با یک بخش از این خواسته موافق شده‌اند و تبلیغات می‌کنند که مردم، دارایم خودرو وارد می‌کنیم اما این مدنظر ما نبود.

هدف شما چه بود؟

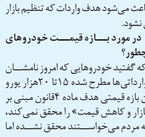
مدنظر ما این بود که خودروهای به‌روز و متناسب با قدرت خرید مردم وارد کشور شود. ما ۶سال است که روی موضوع شناور بودن تعرفه واردات خودرو، به‌عنوان موضوعی که می‌تواند این هدف را تأمین کند، کار می‌کنیم. حرف ما این است که تعرفه متناسب با ارزش خودرویی باشد که وارد می‌شود. این قدر درباره این موضوع گفتیم و نوشته شد که امروز می‌بینیم نمایه‌ای از آن در این نوع از واردات هست؛ به این شکل که گفته می‌شود خودرو بیاید، فروش سرود، بعد ۱۵ درصد آن به‌عنوان سود، به وارد کننده برسد و مابقی آن تعرفه محسوب شود. البته این هدف ما نبود اما همین که متوجه شدند می‌شود به این شیوه کار کرد، یک گام مثبت است.

یعنی فقط اهداف تعرفه‌ای را دنبال می‌کردید؟

نه، هدف دیگر ما این بود که از خودرویی که کم‌آلاینده یا کم‌مصرف است یا قیمت پایین‌تری دارد، تعرفه پایین‌تری گرفته شود تا همه بتوانند وارد کنند. درباره موضوع «همه» بتوانند وارد کنند» هم ماده ۴قانون حمایت از مصرف کننده محدودیتی داشت که می‌گفت واردات خودرو صرفا برای شرکت‌های نمایندگی که خدمات پس از فروش بدهد، مجاز است. الان این تابو شکسته شده و متوجه شده‌اند که می‌شود وارد کننده نماینده هم نباشد یا خدمات پس از فروش به شکل دیگری ارائه شود. قبلا می‌گفتند شما حداقل باید ۲۰ نمایندگی داشته باشید، می‌توانید تصور کنید چه سرمایه عظیمی نیاز داشت؟ الان به این قانع شده‌اند که فقط نمایندگی شرکت در ایران باشد! ما هنوز به این قانع نشده‌اند که همه مردم می‌توانند ماشین وارد کنند و این بسیار مهم است؛ هدف ما این بود که من یا شما اگر می‌خواهیم با توجه به میزان درآمدمان ماشینی را وارد کنیم این اجازه را داشته باشیم. این خواسته را هنوز نتوانسته‌ایم محقق کنیم و همین است که باعث می‌شود هدف واردات که تنظیم بازار بود محقق نشود.

در مورد بازه قیمت خودروهای وارداتی چطور؟

همانطور که گفتید خودروهایی که امروز نامشان به‌عنوان وارداتی‌ها مطرح شده ۱۵ تا ۲۰هزار یورو است و این بازه قیمتی هدف ماده ۴قانون مبنی بر «تنظیم بازار و کاهش قیمت» را محقق نمی‌کند. یعنی آنچه مردم می‌خواستند محقق نشده اما همین که وارداتِ انجام گرفته و دیگر لازم نیست شما نماینده‌گی تأیید شده داشته باشید و از یکسری از فرایندهای قدیمی را کاهش داده‌اند خیلی مهم است و یک گام مثبت تلقی می‌شود. همین که گفته می‌شود نیاز نیست خودروی یورو ۴وارد کنیم یک قدم ۹ و به جلو است. ۴سال سر این موضوع جنگیدیم



از میان برندهای جهانی هیوندایی و کیا احتمالا وارد می‌شود و مابقی هرچیزی وارد شود چینی خواهد بود. تا جایی که اطلاع دارم مذاکرات برای خرید کیا پیکانتو و هیوندا اکسنت انجام شده و واردات خواهیم داشت

که وقتی بنزین یورو ۴به زور تولید می‌کنیم و این بنزین عملا از استانداردهای بین‌المللی خارج است، به چه دلیل باید خودروی یورو۴وارد کنیم؟ در سال ۱۳۹۵ وقتی خودروهای یورو۴وارد شد، اسیب دید. به‌روزترین خودرو دنیا به ما مصرف این بنزین شاتون می‌زد و موتورش می‌ترکید. بنزین یورو۴ تا به‌حال حتی یک‌بار وارد ایران نشده که کسی آن را ببیند چه رسد به اینکه توزیع شود. بعد، با این شرایط واردات خودروی یورو۴قانون شده بود! حالا از این قانون عدول کرده‌اند و این دستاورد خوبی است اما هنوز آنچه می‌خواهیم یعنی واردات خودرو به‌روز و متناسب با درآمد مردم محقق نشده است. تجربه نشان داده باید برای این هدف بسیار تلاش کنیم.

چرا این هدف محقق نشده؟

چون ثابت شده سیاستگذار در صنعت خودروسازی تابع استراتژی اسب مرده است؛ سیاستگذاری این است که به جای اینکه از اسب مرده پیاده شود، یکی می‌گوید سوار کار و اعوض کنیم، یکی می‌گوید استانداردهای مرده بودن اسب را تغییر دهیم، یکی می‌گوید شلاق قوی‌تر بیاوریم تا این اسب را حرکت دهیم، دیگری می‌گوید تحقیق کنیم ببینیم تکنیک‌های خارجی‌ها برای استفاده از اسب مرده چیست و یکی می‌گوید این اسب را رنگ جدیدی بزنیم و... اما دولت باید به این نتیجه برسد که این اسب مرده است و باید فکر دیگری کرد! این فکر شاید منجر به واردات نشود، باید جور دیگری فکر کرد. کار را به بخش خصوصی سپرد تا در فضای رقابت جهانی به این موضوعات دست پیدا کند. دولت برای دستیابی به این هدف چابک نیست، کرخت است و شوراها و کمیسیون‌ها که برای ایجاد هماهنگی در هر زمینه‌ای تشکیل می‌شود بیشتر باعث ناهماهنگی می‌شود.

ایرادهای زیادی به آیین‌نامه واردات گرفته شده که برخی اصلاح شده‌اند اما بعضی از بندها و مفاد قانونی هنوز سدی در مسیر واردات است. ارزیابی شما از آیین‌نامه چیست؟

این آیین‌نامه در ابتدا از سرتا پا ایراد بود.

چه ایراداتی؟

یک ایراد نرخ تعرفه بود که باید در هیأت وزیران تعیین می‌شد نه در یک شورای هماهنگی. مشکل دیگر بحث ماده ۴قانون حمایت بود که خودش یک پارادوکس است چرا هر ایرانی نباید بتواند یک خودرو به پسول تهیه آن را دارد به انتخاب خودش خودرو وارد کند؟ مشکل بعدی الزام به انتقال تکنولوژی بود. ما باید واقعیت‌ها را بگوییم و واقعیت این است که موضوع به وزارتخانه رطبی پیدا نمی‌کند. این قانون ۳سال قبل در اسفندماه که در مجمع تشخیص مصلحت نظام نظر ما را درباره این قانون پرسیدند، عده‌ای معتقد بودند واردات در ازای صادرات انجام شود و در امدهای حاصل هم وارد تولید شود. در آن زمان من مخالفت کردم و یکی از نماینده‌های مجلس گفت تنها کسی که مخالف واردات بود، دبیر انجمن واردکنندگان بود. درحالی که این کار اصلا واردات نبود، به این کار می‌گویند تولید تشویقی. من آن زمان مخالفت کردم چون این موضوع ایراد داشت، گفتیم این چه صادرات و چه واردات است، یعنی اگر یک نفر بخواهد از خارج از کشور در ایران سرمایه‌گذاری کند باید پول خود را ببرد در ایران خودرو و سایپا؟! بعد که مخالفت‌ها بالا گرفت این را اصلاح کردند اما در متن دست از آن فضای تولیدی برنداشتند. الان در ماده ۴این قانون نوشته واردات به ازای صادرات اما نوشته باید به تولید منجر شود و طبیعتا وارد نخاته باید رعایت قانون مجبور است موضوع را به شکل انتقال تکنولوژی مطرح کند.

مگر مشکل انتقال تکنولوژی چیست؟

ببینید، همین موضوع انتقال تکنولوژی خیلی جای سؤال است؛ شما کلا یک سقف بودجه یک‌میلیارد یورویی قرار بده و در بازه ۱۰ تا ۱۰۰هزار یورویی می‌توانید خرید کنید که نهایتا می‌شود حداقل ۱۵۰ حداکثر ۱۰۰هزار دستگاه خودرو. حال شما با این تعداد خرید باید انتقال تکنولوژی انجام دهید. کدامیک از شرکت‌هایی که خودروهایشان برای واردات به ایران درحال تبلیغ است مثل اشکودا و هیوندا و کیا، حاضر می‌شود به ازای انتقال ۱۰۰هزار دستگاه یا حتی ۵۰هزار دستگاه خودرو حق انتقال تکنولوژی بدهد؟ امکان‌پذیر شد در این فرایند، مشتریان با درنظر گرفتن قیمت پایه اعلام شده در اطلاعیه عرضه هر خودرو، نسبت به ثبت سفارش به‌صورت رقابتی اقدام کرده و یک روز قبل از عرضه خودرو سفارش اولیه ما مبلغ مورد نظر خود را برای شرکت در رقابت خرید از طریق سامانه خرید آنلاین بورس کالا، کارگزاری خود به بورس کالا ارسال می‌کنند. البته جزئیات عرضه خودروهای مختلف در بورس کالا متفاوت است و ملاک‌مبرای پیش‌پرداخت، زمان تحویل و... برای هر خودرو متغیر است اما شرایط کلی این فرایند برای همه عرضه‌ها یکسان بوده و باید رعایت شود.

۱ متقاضیان به‌ازای میزان مبلغ پایه و درصد وجه قیمت پایه اعلام شده برای هر خودرو در حساب و کالتی نزد بورس مانده و از زمان ثبت و ارسال سفارش تا زمان اعلام نتایج، این مبلغ در حساب وکالتی مسدود خواهد شد.

۲ همانند فرایند قرعه‌کشی خودروهای داخلی، ثبت و ارسال سفارش متقاضی در بورس کالا نیز به‌منزله برنده شدن در رقابت نیست و متقاضیان باید تا زمان اعلام نتایج منتظر بمانند. بدیهی است در خودروهای عرضه شده به بالاترین پیشنهادهای ارائه شده اختصاص خواهد یافت.

۳ نکته قابل توجه اینکه قیمت پایه پیشنهادی شرکت خودروساز در عرضه بورس کالا، هزینه‌های جانبی فروش و شماره‌گذاری خودرو مانند مالیات و عوارض شماره‌گذاری خودرو، ۹ درصد مالیات ارزش افزوده بر مبنای قیمت نهایی فروش، هوشمندسازی کارت خودرو، حمل وقل پستی، تولید پلاک، شماره‌گذاری و بیمه شخص ثالث را در برنمی‌گیرد و متقاضیان خرید خودرو در بورس کالا باید با توجه به قیمت پایه اعلام شده شرکت خودروساز و هزینه‌های جانبی خودرو قیمت پیشنهادی خود را اعلام کنند.

بعد از اعلام برندگان رقابت بورس کالا، افراد منتخب در رقابت خرید می‌توانند به هر دلیلی از خرید یا تکمیل وجه انصراف دهند اما در این صورت موظفند مطابق بند «د» مبلغ ارزش کل معامله را به‌عنوان هزینه فسخ و ۵ درصد ارزش کل معامله را به‌عنوان هزینه کارمزد ۳سر معامله پرداخت کنند. به‌عبارت‌دیگر هر معامله یک خودرو در بورس کالا به ازای هر ۱۰۰ میلیون تومان ارزش معامله، ۵میلیون تومان هزینه فسخ در بر خواهد داشت.

۵ منتخبان رقابت خرید خودرو در بورس کالا، بعد از مشخص شدن نتایج ۳روز کاری مهلت دارند تا باقی‌مانده ارزش معامله را به‌حساب وکالتی خود واریز کنند تا بورس کالا آن را به نفع شرکت فروشنده خودرو پرداخت کند. در غیراین صورت، ازروز چهارم به ازای هر روز تأخیر، معادل ۰٫۲۵ درصد از ارزش کل معامله به‌عنوان جریمه محاسبه خواهد شد.

۶ اگر برندگان رقابت فروش خودرو در بورس کالا پس از پایان روز ششم برای تکمیل وجه تأخیر داشته باشند، معامله آنها فسخ می‌شود و معادل ۵درصد ارزش کل معامله به‌عنوان هزینه فسخ معامله از حساب وکالتی آنها کسر خواهد شد.

عکس: همشهری/ محمدعلی باز

گذشته از این، خودروی ۱۰هزار یورویی حتی مدل ۲۰۲۲، چه تکنولوژی‌ای برای انتقال می‌تواند داشته باشد؟ خودروی ۱۰هزار یورویی یک خودروی اقتصادی کوچک درکلاس خودروهای بسیار کوچک است و اصلا نباید انتظار داشت تکنولوژی روز دنیا را در آن ببینیم که همین فرایندی اقتصادی با توجه به نرخ تعرفه و عوارض و بازار انحصاری خودروسازان داخلی عملا اجازه پیدا نمی‌کند با همان قیمت خارج از کشور وارد ایران شود. با نرخ دلار ۳۵هزار تومانی خودروی ۱۰هزار یورویی می‌شود ۳۵۰میلیون تومان. آیا این خودرو را به من و شما ۳۵۰میلیون تومان خواهند داد؟ حتی ۵۰۰میلیون تومان هم نمی‌دهند.

کشف قیمت خودرو در بورس هم یکی از مواردی است که فعالان بازار معتقدند باعث افزایش قیمت نهایی می‌شود. نظر شما چیست؟

عرضه خودرو در بورس یک داستان مهندسی شده دارد؛ می‌گفتند صنعت خودروسازی دچار زیان است و دلیل آن هم تعیین قیمت دستوری است. همه یک‌صدا می‌گفتند که قیمت‌گذاری باید آزاد باشد و خودروساز باید بتواند تولیدات خود را با هر قیمتی که خواست بفروشد. اینجا ما مدعی شدیم که آزادی قیمت باید در فضای بازار اقتصادی باشد، شما هم قیمت آزاد می‌خواهید و هم انحصار مطلق دارید و این منطقی نیست. برای اینکه اینها را فراری بدهند، ۲تکنیک به‌کار گرفتند؛ یکی اینکه خودروهای دارای قیمت‌گذاری دستوری را از رده خارج کنند که تولید این خودروها را به بهانه طولانی شدن سال ساخت متوقف کردند. تعداد دیگری را که باقی ماندند، گفتند در بورس عرضه می‌کنیم تا در بورس کشف قیمت و رقابتی شود. این سیاست برای جبران زیان خودروسازان به‌کار گرفته شد بدون اینکه به جیب مردم فکر شود. حالا خودروی وارداتی به‌عنوان یک رقیب در حال وارد شدن به میدان است که اگر وارد کنندگان آن را با احتساب هزینه‌هایش به‌صورت آزاد در بازار به فروش برسانند، قیمت آن به قیمت خودروهایی که قیمت‌شان در بورس، به آزاد، بلکه را هشده، طعنه می‌زند. مردم هم دارای قوه تشخیص هستند و این به زیان خودروهای داخلی است. پس وارداتی‌ها در بورس عرضه می‌شوند و برای شان قیمت پایه‌ای تعیین می‌شود که حداقل بالاتر از قیمت عرضه خودروهای داخلی باشد. خودبه‌خود و نهایتا باز خودروی ارزان قیمت به‌دست مردم نخواهد رسید.

پس وارداتی که در حال انجام است با توجه به قیمت نهایی خودروها نمی‌تواند تقاضای بخش زیادی از مردم را پاسخ دهد، در نتیجه دستاورد واردات در کوتاه‌مدت و درازمدت برای مصرف کنندگان چه خواهد بود؟

همین که سیاستگذاران متوجه شدند خواسته مردم داشتن خودروی زیر ۱۰هزار یورو است و باید دست از مقاومت در برابر واردات بردارند، دستاورد است. اگر من هنوز درباره آمدن خودروها سؤال دارم و هنوز نگفتم که اطمینان دارم امسال خودرویی به کشور وارد شود، چون پیچ و خم‌های زیادی برای وارد کنندگان ایجاد کرده‌اند. تنها نقطه قوت این ماجرا که می‌شود به آن تکیه کرد این است که چون بزرگ‌ترین صمت قول داده امسال واردات انجام دهد، پس حتما تعدادی خودرو را در بازار وارد می‌کنند.

قیمت خودروهای خارجی موجود در بازار به‌شدت بالا رفته و این اعتقاد وجود دارد که واردات خودروهای خارجی جدید ممکن است اثر کاهشی بر قیمت آنها داشته باشد، شما چنین اعتقادی دارید؟

به هیچ عنوان چنین تأثیری نخواهد داشت. این هایی که الان می‌خواهند ماشین وارد کنند مگر چه کسانی هستند؟ مگر جز این است که همین شرکت‌های هستند که هم‌اکنون در حال عرضه خودرو هستند؟ آزادی عمل در واردات که ابتدای بحث اشاره کردیم که هم‌اکنون وجود ندارد که هر کسی خواست بتواند ماشین وارد کند، همان کسانی که الان در حال عرضه خودرو هستند می‌خواهند واردات انجام دهند، به‌نظر شما کدام‌یک از این شرکت‌ها در حال‌حاضر یک ماشین تولید می‌کند ۲میلیارد تومان کنارش یک ماشین وارد می‌کند با قیمت ۲۰۰میلیون تومان؟ هیچ‌کس این کار را نمی‌کند، پس بازار در اختیار انهاست. دوم اینکه واردات زمانی در قیمت خودروی خارجی اثر می‌گذارد که آزادی واردات خودروهای ۲،۵۰۰سی‌سی و همینطور آزادی واردات خودروهای زیر ۲،۵۰۰سی‌سی بدون محدودیت ارزی وجود داشته باشد. در چنین شرایطی است که حباب بازار می‌شکند. ما الان خودروی بالای ۲هزار یورو نداریم و این یعنی خودروی بالای ۲،۵۰۰سی‌سی اصلا وارد اورد نمی‌شود، هیبرید و برقی وارد نخواهد شد. تنها ماشین‌هایی که وارد می‌شوند همین هاچ‌بک‌ها و خودروهای کوچک کلاس C است. واردات این قبیل خودروها نه تنها اثر کاهشی روی قیمت خودروهای موجود ندارد بلکه قیمت را بالاتر هم خواهد برد. یعنی شما اگر امروز خودروی شاسی بلند بخری برنده‌تر تا اینکه فردا بخری، چون اصلا چنین خودرویی نخواهد آمد. شما وقتی خودروی بالای ۲،۵۰۰سی‌سی داشته باشی در نبود رقیب ارزش بیشتری پیدا می‌کند.

پس به‌نظر شما قیمت‌ها در بازار همچنان رو به افزایش خواهد بود؟

بله قطعا. کدام بازار در حال کاهش است که بازار خودرو باشد؟ یک بازار از ثبات دارد. همین الان ببینید در بازار سکه و طلا چه خبر است. تازه ما در حال نزدیک شدن به پایان سال هستیم.

با همه اما و اگرها واردات روی روال افتاده، شما واردات کدام خودروها را قطعی و نهایی می‌دانید؟

از میان برندهای جهانی هیوندایی و کیا احتمالا وارد می‌شود و مابقی هرچیزی وارد شود چینی خواهد بود. تا جایی که اطلاع دارم مذاکرات برای خرید کیا پیکانتو و هیوندا اکسنت انجام شده و واردات خواهیم داشت و پیگیری و پیشبینی می‌کنم.

نظر تان درباره تبلیغات خودروهای چینی برخی از خودروهای خارجی چیست؟

بخشی از تبلیغاتی که تابه‌حال انجام شده و خودروهایی که نامشان برای واردات مطرح شده احتمال ضعیفی برای واردات دارند. به‌طور مثال نام تویوتا هیلاس مطرح شده، من طرف خارجی این برندها را می‌شناسم و می‌دانم که اقتصادی کار می‌کنند اما سیاسی فکر می‌کنند و اصلا وارد بازی‌هایی که ما فکر می‌کنیم، نمی‌شوند. البته خودروسازی‌های ملی رنو و پژو که در عرضه هستند می‌خواهند واردات انجام دهند، به‌نظر شما کدام‌یک از این شرکت‌ها در حال‌حاضر یک ماشین تولید می‌کند ۲میلیارد تومان کنارش تشخیص هستند و این به زیان خودروهای داخلی است. پس وارداتی‌ها در بورس عرضه می‌شوند و برای شان قیمت پایه‌ای تعیین می‌شود که حداقل بالاتر از قیمت عرضه خودروهای داخلی باشد. خودبه‌خود و نهایتا باز خودروی ارزان قیمت به‌دست مردم نخواهد رسید.

پس وارداتی که در حال انجام است با توجه به قیمت نهایی خودروها نمی‌تواند تقاضای بخش زیادی از مردم را پاسخ دهد، در نتیجه دستاورد واردات در کوتاه‌مدت و درازمدت برای مصرف کنندگان چه خواهد بود؟

همین که سیاستگذاران متوجه شدند خواسته مردم داشتن خودروی زیر ۱۰هزار یورو است و باید دست از مقاومت در برابر واردات بردارند، دستاورد است. اگر من هنوز درباره آمدن خودروها سؤال دارم و هنوز نگفتم که اطمینان دارم امسال خودرویی به کشور وارد شود، چون پیچ و خم‌های زیادی برای وارد کنندگان ایجاد کرده‌اند. تنها نقطه قوت این ماجرا که می‌شود به آن تکیه کرد این است که چون بزرگ‌ترین صمت قول داده امسال واردات انجام دهد، پس حتما تعدادی خودرو را در بازار وارد می‌کنند.

قیمت خودروهای خارجی موجود در بازار به‌شدت بالا رفته و این اعتقاد وجود دارد که واردات خودروهای خارجی جدید ممکن است اثر کاهشی بر قیمت آنها داشته باشد، شما چنین اعتقادی دارید؟

به هیچ عنوان چنین تأثیری نخواهد داشت. این هایی که الان می‌خواهند ماشین وارد کنند مگر چه کسانی هستند؟ مگر جز این است که همین شرکت‌های هستند که هم‌اکنون در حال عرضه خودرو هستند؟ آزادی عمل در واردات که ابتدای بحث اشاره کردیم که هم‌اکنون وجود ندارد که هر کسی خواست بتواند ماشین وارد کند، همان کسانی که الان در حال عرضه خودرو هستند می‌خواهند واردات انجام دهند، به‌نظر شما کدام‌یک از این شرکت‌ها در حال‌حاضر یک ماشین تولید می‌کند ۲میلیارد تومان کنارش آزاد را نخواهند داشت و یک کارگروه با مسئولیت وزارت صنعت، معدن و تجارت و عضویت وزارت امور اقتصادی و دارایی و سازمان برنامه و بودجه موظف است نرخ سود بازرگانی خودروهای وارداتی بر حسب ارزش (فوب) را به‌گونه‌ای تأمین کند که مابه‌التفاوت قیمت پایه با قیمت پایانی در بورس کالا معادل سود عادلانه باشد و این کارگروه است که اجازه تعیین قطعی در زمان فروش را خواهد داشت.

سیاست دولت و مجلس

دولت و مجلس این است که خودرویی وارد شود که بتواند نیاز بخش قابل توجهی از اقشار جامعه متوسط را تامین کند و به همین دلیل اولویت با خودروهای تا سقف ۱۰هزار یورو خواهد بود. البته این به‌معنای قیمت نهامشده نیست زیرا قیمت نهامشده برای مصرف کننده نهایی به میزان سود بازرگانی، حقوق گمرکی و البته نوسان قیمت از بستگی خواهد داشت. با این حال وظیفه وزارت صمت این است که با هدف توسعه تولید خودروهای اقتصادی با حداکثر ۱۰هزار یورو علاوه بر پیش‌بینی مشوق‌های سرمایه‌گذاری و تولید، اقدامات مورد نیاز برای هدایت بخشی از واردات به سمت تولید و افزایش ساخت داخل را به عمل آورد. برنامه ساخت داخل وارد کنندگان موضوع این بند باید به تأیید سازمان صنعت، معدن و تجارت برسد. سال اینجاست که سرانجام خودرویی وارد خواهد شد که مردم توان خرید و سوار شدن آن را داشته باشند! با اینکه ارزهای صادراتی به وارداتِ خودروهایی اختصاص می‌یابد که باید میل طبقات با درآمد بالای جامعه خواهد بود؟ براساس آزاده و تصمیم دولت، از این پس واردات خودروهای سواری به‌صورت سرمایه‌گذاری خارجی از اهم با تأیید سازمان صنعت، معدن و تجارت برای استفاده در شبکه حمل‌وقل عمومی مجاز بوده و واردات خودرو برای شاهرگداری در مناطق ازاد اقتصادی - صنعتی منحصر به خودروهای دو نیروی (هیبرید) یا تمام برقی است و هزینه سرمایه‌گذاری و راه‌اندازی ایستگاه‌های شارژ هم بر عهده وارد کنندگان است.

ابهام اسقاط

با گذشت تنها چند ماه از ابلاغ این قانون ایرادها به تدریج نمایان شده که یکی از آنها چالش واردات خودرو به شرط اسقاط خودروهای فرسوده است. چرا که قانون فعلی می‌گوید، وارد کنندگان خودرو موظفند به ازای واردات هر خودرو به تناسب مصرف و نوع سوخت، علاوه بر پرداخت عوارض گمرکی، گواهی اسقاط خودروی معادل را دریافت کنند که تعداد گواهی اسقاط به تناسب مصرف سوخت و قیمت خودروی وارداتی توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت با همکاری سازمان ملی استاندارد ایران تعیین می‌شود. این دست‌اندازِ باعث شد تا ۱۴شهریور امسال دولت در لایحه‌ای خواهان اصلاح قانون سامانه‌دهی صنعت خودرو شود و هدف از این لایحه هم مدیریت عرضه و تقاضا در بازار خودروهای سواری و کنترل قیمت به‌دلیل