

تشریح جزئیات طرح مجلس برای ساماندهی بازار خودرو در گفت‌وگوی «فرهیختگان» با روح‌الله ایزدخواه، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس

قیمت گذاری در بورس کالا، سلب مالکیت خودروسازان

■ دخالت‌های بی‌جای دولت عامل ضعف در صنعت خودروسازی است

■ سوداگری، بازار سیاه و مدیریت ناقص عامل قیمت بالای خودرو است

درمورد شورای رقابت، به نظر شما نباید این شورا نظارت‌پذیر شود؟

موضوع شوروی رقابت در قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل‌وچهارم(۴۴) مطرح شده است. برای آن تکالیفی تعیین شده و جایگاه قانونی است. در آن قانون آمده اگر کالایی انحصاری بود، نظام قیمت گذاری توسط شورای رقابت تعیین می‌شود. شورا این امر را تصویب کرد که خودرو هم مشمول این امر است و برای خودرو هم نظام قیمت‌گذاری تعیین کردند. ما قائل به این هستیم که شورای رقابت باید در تنظیم بازار دخالت داشته باشد، اما نقش آن را به قیمت‌گذاری تقلیل ندهیم بلکه نقش فراتری برای آن تعیین کنیم، در زمینه کنترل انحصارات و بازارهای شبه‌انحصاری نقش قانونی خود را ایفا کند اما اینکه بخواهیم شورای رقابت سه‌ماه یک‌بار قیمت بدهد، این کار به نظر من در شأن شورای رقابت نیست. این امر تخصصی و فنی است و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان را برای ایسن کار درنظر گرفته‌ایم. آنجا هیات تعیین و تصویب قیمت‌ها با دستورالعمل مصوب فعالیت می‌کند و می‌تواند به‌راحتی این کار را انجام دهد. شورای رقابت باید دخالت‌های فرابخشی داشته باشد و دخالتش در تعیین نرخ قیمت خودرو وجهی ندارد.

در این طرح اشاره‌ای به شورای رقابت شده است؟

بله، در طرح دستورالعمل و تکالیف و نقش‌هایی را تعیین کردیم اما قیمت‌گذاری را برعهده سازمان حمایت گذاشته‌ایم.

برخی ادعان دارند حقوقی‌های بورس قیمت‌ها را دستکاری می‌کنند. چه تضمینی هست در بورس کالا این اتفاق رخ ندهد؟

برای خودرو چند شاخص داریم که این اتفاق نیفتد. اولاً در توزیع خودرو اولویت با مصرف‌کننده است. اگر مزاد بر نیاز مصرف‌کننده خودرویی باقی ماند، آن‌وقت به حقوقی‌ها تعلق می‌گیرد، بنابراین اولویت را به مصرف‌کننده دادیم. ثانیاً اینکه هر نفر تنهایی می‌تواند تقاضای یک خودرو داشته باشد نمی‌تواند حجم زیادی از خودروها در یافت کند، بنابراین تقاضا ثابت است. کسی که خودرو ثبت‌نام می‌کند یک خودرو می‌تواند خریداری کند. بنابراین آنجا هم توزیع سبدي نداریم و از این جهت از انحراف بازار جلوگیری می‌شود. ثالثاً راهکار ما برای عرضه در بورس این است که هیچ‌گونه صف و قرعه‌کشی رخ ندهد بلکه پله‌های قیمتی برای خودرو تعیین شده و افراد قیمت مطلوب خود را تعیین کنند و بعد تخصیص خودرو تعلق گیرد و از قیمت‌های بالاتر تا پایین‌تر وجود داشته باشد. از این جهت به نظر می‌رسد فضای قرعه‌کشی و بحث‌های این‌چنینی در بورس کالا رخ نمی‌دهد.

به نظر شما چقدر اجماع روی این طرح وجود دارد؟ اگر به این طرح بود رای می‌آورد؟ دولت و شوروی نگهبان با این طرح موافقت دارند؟

وزارت صمت و خودروسازان، قطعه‌سازان، سازمان حمایت و استاندارد در جلسات ما حضور داشتند. پنج جلسه در کمیسیون به‌صورت مفصل برگزار شده است. این مراکز تا حد زیادی همراه شدند و بعضاً روی برخی جزئیات و نرخ‌ها و اعداد ممکن است تکانی داشته باشند که طبیعی است. اما درمورد کلیت طرح مشکلی ندارند. درمورد شورای نگهبان نیز اخیراً مقرر شد نسخه ویرایش‌شده طرح را برای آنها ارسال کنیم و به نظر می‌رسد در صحن حمایت خوبی از سوی نمایندگان صورت گیرد. اگر هم در ابتدا مخالفت‌هایی براساس پیش‌فرض‌ها وجود داشت، با شنیدن طرح، همراه شدند که امیدواریم همراهی بالایی برای تصویب آن رقم بخورد.

کارایی طرح را چقدر می‌دانید؟ به فرض که تصویب و تأیید شود، ظرف چه مدتی و به چه میزان می‌توان مشکل را با این طرح حل کرد؟

امیدوارم به لحاظ فرایند تصویب و تأیید طرح، زمان را از دست ندهیم و بتوانیم سریع عمل کنیم. اگر در فضای کشور این طرح خوب پیش برود و رسانه‌ها خوب تبیین کنند، امیدوارم پاسخ مثبتی از سوی مردم هم داشته باشیم.

آیا درمورد این طرح نکته‌ای باقی مانده است که نیاز به بیان داشته باشد؟

یکی از بحث‌های مهم ما در طرح مربوط به دو خودروساز اصلی یعنی ایران خودرو و سایپا است. این بحث چالش برانگیز شد و قوه قضائیه و سازمان نظارتی هم ورود کردند و چیزی که تا اینجا بدان رسیدیم، این است که سهام‌های لایه‌ای باید از بین رفته و عرضه شود. یعنی خودروساز مالک خود نباشد و صرفاً در حد سهام‌خانه که کمتر از ۱۰ درصد است بتواند سهامداری تودلی داشته باشد و بیشتر از آن را مانع شویم. یک عضو حقیقی و حقوقی بیشتر از ۲۰ درصد از سهام کل را نداشته باشد. البته این امر برای دو خودروساز اصلی ایران خودرو و سایپا است. آن هم برای جلوگیری از انحصار و تضاد منافع است. اینها مواردی است که در طرح پیشنهاد دادیم و ممکن است تغییراتی کند و پیشنهادهای جدیدتری ارائه شود ولی فعلاً این موارد را درنظر گرفته‌ایم.



و چه قطعه، درمقابل بتوانند واردات انجام دهند. البته واردات خودروهایی که اقتضای کشور باشد یعنی دارای تکنولوژی جدید، کیفیت مناسب، ارزان و مصرف بالایی نیز نداشته باشد.

احتکار خودرو از سوی خودروسازان چقدر صحت دارد؟ یک‌سری عکس‌ها و فیلم‌هایی از دپوی هزاران خودرو در بیابان است. این امر چقدر صحت دارد؟

اولاً دپوی خودرو را تنها خودروسازان انجام نمی‌دهند بلکه مصرف‌کنندگان را هم که خودرو خریده و نگه داشته‌اند، شامل می‌شود تا بتوانند در آینده با قیمت بالا بفروشند. یعنی خودرو را صفر نگه داشته‌اند برای اینکه از منفعت قیمتی آن استفاده کنند. اگر نتوانیم این فضای سوداگری را از بازار خارج کنیم، احتکار خودرو به‌صرفه نخواهد بود و لذا افراد برای مصرف آن را عرضه می‌کنند و نمی‌توانند خودرو را نگه دارند، چون افت می‌کند. لذا به این سمت نمی‌روند. یعنی اگر کالای مصرفی باشد، نگهداری و احتکار آن ارزشی نخواهد داشت.

وقتی به‌صورت کلان‌تر از سوی خودروسازها این اتفاق رخ دهد چطور این رویکرد را در مردم تغییر می‌دهید؟
تاجایی که ما بررسی کردیم- البته بررسی‌ها کامل نشده- بخشی به‌خاطر کمبود قطعه است و آن هم به این دلیل که همین مشکل فروش کم خودروساز به قطعه‌ساز تحمیل می‌شود و قطعه‌ساز هم پول را دیر دریافت می‌کند و در نهایت نمی‌تواند قطعه جدید تولید کند و همین‌طور به‌صورت سریالی منجر به رکود در تولید می‌شود. بخشی را نیز احتمال می‌دهیم از آنجا که خودروسازان در حالت زیان هستند، با توجه به قیمت‌های دستوری موجود، می‌خواهند خودرو را نگه دارند و با قیمت بالاتری بفروشند.

چون قیمت‌ها هر سه ماه یک‌بار به‌روزرسانی می‌شود، احتمالاً می‌خواهند با قیمت بالاتری عرضه کنند، از این جهت به نظر است که خودرو را دیرتر تحویل دهند. اینها همه آسیب‌های ناشی از بازار نامتعادل فعلی است. اگر بازار به‌سمت تعادل برود یعنی افزایش عرضه و در کنار آن کاهش قیمت رخ دهد، این مشکل هم رفع می‌شود.

دلال‌ها به خودروسازها وصلند یا جدا هستند؟
دلالی یک پدیده است و صرفاً این نیست که بگوییم چند نفر دلال هستند و می‌خواهند دلالی کنند. زمانی که خودرو یا هر کالایی تبدیل به کالای سرمایه‌ای با ارزش شود که بخواهند آن را بخرند و بفروشند و با این روش سرمایه خود را افزایش دهند، این دلالی شکل می‌گیرد. دلالی گاهی توسط مصرف‌کننده و گاهی توسط تولیدکننده و گاهی توسط واسطه‌ها که همان دلال‌ها هستند، رخ می‌دهد. بنابراین اگر بازار خودرو متعادل شود و صرفاً در حد کالای مصرفی باقی‌ماند، خودبه‌خود پدیده دلالی هم کم‌رنگ می‌شود. در طرح فعلی، عرضه در بورس در قالب بورس کالا ست و عرضه از طریق نمایندگی انجام نشده و به‌نوعی ابهامی که ممکن است روی نحوه فروش نمایندگی‌ها باشد و رانت‌های احتمالی و... باشد، خودبه‌خود از بین می‌رود. بنابراین عرضه کاملاً شفاف و از طریق بورس کالا ست. از این جهت وقتی شفافیت ایجاد شود آن ابهامی که ممکن است روی شبکه‌فروش خودروسازان باشد، برداشته می‌شود. البته نمایندگی‌ها از بین نرفته و کار خود را به‌عنوان تحویل‌دهنده خودرو همچنان انجام می‌دهند ولی فروش در بورس کالا انجام می‌شود.

حدوسط را درنظر گرفته و شرایط به گونه‌ای رقم بخورد که هم به نفع مردم و هم به نفع صنعت باشد.

قطعه‌سازان بزرگ همانند کروز و عظام که پرونده آنها در دادگاه است، چقدر در این وضعیت موثر هستند و البته چقدر می‌توان گفت خودروسازها در ایجاد این وضعیت موثر هستند؟

درمورد دادگاه، من نمی‌توانم اظهارنظر کنم و باید قوه قضائیه اظهارنظر کند که آیا تخلفی صورت گرفته یا خیر. پیگیر موضوع هستیم، ولی به هر حال شأن ما ورود به این بحث‌ها نیست و قوه قضائیه باید تعیین‌تکلیف کند. اگر جایی فساد، رانت، تخلفی رخ داده است باید آنها برخورد و به مردم هم اعلام کنند. اما درمجموع یکی از تنظیم‌گری‌های موردنیاز که از سمت دولت رخ نداد، تنظیم رابطه بین قطعه‌ساز و خودروساز هم به‌لحاظ سهامداری و هم به لحاظ ارتباطات تجاری و صنعتی است. الان قطعه‌سازان از وضعیت موجود شاک می‌هستند و می‌گویند اجحاف زیادی در حق قطعه‌ساز می‌شود؛ مثلاً پول خود را دیر از خودروسازان دریافت می‌کنند و همین امر باعث افت صنعت قطعه‌سازی می‌شود. در این طرح سعی کردیم این مساله را تا حدی حل کنیم که معاملات بین قطعه‌ساز و خودروساز هم شفاف شود.

راهکار تان به چه صورت است؟

بحث فضای اطلاعات را داریم که بدانیم اساساً منشأ قطعاتی که تولید می‌شود کجا است و چقدر ایرانی است و چه معاملاتی رخ می‌دهد. بحث افشای اطلاعات و تأمین مالی را نیز مطرح کردیم. بدین شکل که خودروسازان را ملزم به عمل برطبق قرارداد با قطعه‌سازان کردیم و برای آن جرائمی را درنظر گرفتیم که از منفعت صرف خودروساز و ضرر قطعه‌ساز جلوگیری شود.

در این طرح به بحث واردات هم اشاره شده است؟

بله، اولاً گفته‌ایم کسانی که صادرات خودرو یا قطعه انجام دهند بتوانند معادل ارزش مالی آن صادرات واردات کنند. واردات چه خودروهایی را انجام دهند؟ خودروهایی با تراز مشخص است یا خودروهای کلاس A و B یعنی خودروهای ارزان قیمت با کیفیت مشخص یا خودروهای برقی و هیبریدی که موردنیاز کشور است. پس برای جلوگیری از تحمیل فشار ارزی به کشور، واردات را منوط به صادرات کردیم. صادرات را هم به‌سمت خودروهایی هدایت کردیم که موردنیاز کشور است، نه اینکه در هر زمینه‌ای واردات صورت گیرد. البته بحث واردات خودروی دست‌دوم هم مطرح شده است. اما هنوز درمورد این موضوع به جمع‌بندی نهایی نرسیده‌ایم.

در بحث واردات، انحصار و تعرفه بالا برای واردات خودرو موثر بوده یا خیر؟ چرا با پول یک پراید الان می‌شود یک بنز خارجی خوب خرید؟

قیمت‌ها به‌خاطر سوداگری و بازار سیاه و مدیریت ناقص قطعا گزاف است و باید اصلاح شود.

یعنی اصلاح می‌شود؟

آسیب‌شناسی ما در این طرح ابتدا از بازار آشفته عرضه خودرو شروع شد و طرح را هم بر این اساس طراحی کردیم که بتوانیم قیمت را تعدیل کنیم.

تاکنون مجموعاً کمتر از یک میلیون دستگاه واردات به کشور داشتیم. لذا صفر کردن واردات امکان‌پذیر نیست و در دنیا هم رسم نیست. خودرو انواع زیادی دارد، تنوع زیادی وجود دارد و ممکن است همه ارقام را نتوانیم تولید کنیم و بخشی را وارد کنیم. ضمن اینکه گره‌زدن واردات و صادرات به نفع اقتصاد مقاومتی نیز هست. اگر نتوانیم صادرات و واردات را در یک نسبت منطقی با هم ببینیم، بهتر است. در این طرح سعی کردیم این امر را تا حدی رعایت کنیم تا افرادی که بتوانند صادرات کنند، چه خودرو

سیاست‌گذاری به این موضوع ورود کند. اگر سیاست قوی می‌بود، شاید نیازی به دخالت مجلس نداشت، ولی وقتی سیاست صنعت خودرو نداریم یا بسیار ضعیف است، مجلس احساس تکلیف می‌کند. در صنعت خودرو ما ظرفیت تولید کم نداریم و حتی پیشرفت‌های فنی ما خوب بود. الان خطوط تولیدی که در ایران داریم، به‌خطوط تولید اروپا تنه می‌زند. بنابراین مشکل فنی حادی هم در ایران نداریم. وقتی شاهد کیفیت مناسب نیستیم، بار را روی ضعف سیاست‌گذاری می‌گذاریم، نه ضعف فنی! این ناشی از این نیست که بگوییم نمی‌توانیم خودروی خوب تولید کنیم، چون برخی می‌خواهند التا کنند که اساساً نمی‌توانیم خودروساز شویم و این صنعت را ببوسیم و کنار بگذاریم و سراغ واردات برویم. این را قبول نداریم. ما می‌توانیم خودروی خوب تولید کنیم و پیشرفت به نسبت به ۴۰ سال پیش بدنبود، اما به دلیل دادن رانت زیاد به این صنعت و دخالت‌های بیجای دولت به‌جای دخالت بجا به‌عنوان متصدی، الان شاهد زیاد شدن فاصله ما با تراز ی که می‌توانستیم بدان برسیم هستیم.

انان بهترین مهندسان در دانشگاه‌های ما آموزش می‌بینند و ما می‌توانستیم همان رشد شتابانی که در موشک‌سازی و ماهواره و هوافضا داشتیم، در خودروسازی هم شاهد باشیم که چ‌سپا این امر خیلی راحت‌تر و سریعتر از صنایع دیگر رخ می‌داد. ولیکن به‌اصطلاح تعارفاتی که در فضای سیاست‌گذاری داشتیم، سیاست‌ها باید منسوط به حمایت‌ها باشد. این حمایت‌ها باید مشروط به ارتقای عملکرد خودروسازان می‌شد که نشد. در صنایع نظامی با توجه به فشار جهانی، ملزم به توسعه شدیم که مسیر آن را نیز درست پیش‌رفتیم، اما در فضای خودروسازها این دولت بود که باید این فشار را وارد می‌کرد و باید حمایت‌ها را منوط به عملکرد می‌کرد که نکرد.

راه‌حل این نیست که با نیت حل شدن مشکلات، ۵۰ سال سیاست‌گذاری و صنعت خودرو را کنار گذاشته و یکسره سراغ واردات بروید. کشورهای صنعتی مهم در دنیا همه بلااستثنا خودروسازی دارند. خودرو یک صنعت مادر است که ۴۵ رشته دیگر را با خود در فضای اشتغال و توسعه می‌کشد. از این جهت هر کشور خواهان صنعتی شدن، باید به‌سمت توسعه صنعت خودرو برود. ایران هم با همین هدف پیش رفت، اما اهمال کاری‌ها، تقصیراتی که در فضای سیاست‌گذاری رخ داد، دخالت‌های ناپجا و مدیرانی که به این صنعت از سوی دولت تحمیل می‌شد، باعث شد به اندازه‌ای که برای این صنعت خرج کردیم نتوانیم پاسخ بگیریم.

برای اصلاح شرایط فعلی باید چه کرد؟

برای اصلاح این مسیر نیازمند سیاست‌گذاری جامعی هستیم که بر اساس آن حمایت‌ها منوط به عملکرد باشد. عملکردها دقیق و شفاف و بدون هیچ رودربایستی با صنعتگران باشد. از این جهت بدنه صنعت خودرو آماده است. هم خودروسازها و هم قطعه‌سازها، مهندسان خوبی دارند و در قطعات گاهی صادرات خوبی داریم. بنابراین به‌لحاظ فنی خیلی عقب‌مانده نیستیم، بلکه رشد خوبی هم داشتیم. برای این طرح حرف همه مجموعه‌های مرتبط اعم از قطعه‌سازان، خودروسازان، وزارتخانه‌های مرتبط همچون صمت و غیره را شنیدیم و سعی کردیم مسیری را اتخاذ کنیم که به نفع کشور باشد و هیچ رانتی به هیچ‌کسی ندهیم. در حال تلاش کردیم واقعیت‌های صنعت را ببینیم و نخواهیم صفر و یکی عمل کنیم. نه اینکه بخواهیم حمایتی عمل کنیم که بی‌بید و شرط باشد و نه اینکه بگوییم می‌خواهیم در بازار و واردات کنیم و کاری به توسعه صنعت کشور نداشته باشیم. باید

زهره خواجوی

روزنامه‌نگار

بحران این روزهای بازار خودرو، همه را به تکاپو واداشته تا سر وسامانی به آن بدهند. مجلس نیز از آن مستثنا نیست که در تلاش است با تصویب طرحی وضعیت نابسامان این صنعت را بهبود بخشد. در این زمینه با روح‌الله ایزدخواه عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی و طراح طرح تحول بازار و صنعت خودرو سبک به گفت‌وگو نشستیم که م‌شروح آن را در ادامه از نظر می‌گذرانید.

۱۱۱

ارزیابی شما از وضعیت بازار خودرو به چه صورت است که بر اساس آن، طرح تحول بازار و صنعت خودروی سبک را در مجلس مطرح کردید؟

صنعت خودرو در کشور ما دارای سابقه‌ای طولانی است که ظرفیتساز ی خوبی نیز در این صنت صورت گرفته، که بر اساس آن ظرفیت تولید حدود دومیلیون و ۲۰۰ دستگاه در کشور وجود دارد و تقریباً تقاضای موثر در کشور هم همین حدود است. بنابراین امکان تولید خودرو به اندازه تقاضای واقعی در کشور وجود دارد، اما در حال حاضر شاهد بحرانی هستیم که بخشی از آن ناشی از فضای افسارگسیختگی اقتصاد کشور است که نقدینگی به بازارهای کالایی ازجمله خودرو، مسکن و بازار ارز و غیره حمله کرده و موجبات التهاب این بازارها و سوداگری را فراهم ساخته است. بخش قابلتوجه دیگر نیز ناشی از تمایل افراد برای حفظ ارزش پول و انتفاع بردن از شکاف قیمتی موجود بین بازار و کارخانه است. این از اساس بیماری است. وقتی یک کالا تبدیل به ابزاری برای سوداگری و کسب سود می‌شود، بازار ملتهب شده و شاهد نوسانات هستیم.

بنابراین یک بعد مآجر همین امر است که به بازار خودرو تحمیل شده و یک بعد هم تورم و افزایش قیمت‌ها است که باعث شده مواد اولیه خودرو گران شود و نوسان شدید در بازار خودرو را به‌وجود آورد.

با توجه به این توضیحات، محور اصلی این طرح چیست؟
در این طرح ابتدا گفتیم مساله اصلی چیست، لذا از بخش توزیع خودرو شروع کردیم. تولید کفاف تقاضا را در کشور می‌دهد، اما در توزیع و فروش، صنعت خودرو دچار آسیب است و تقاضای کاذب و سوداگرانه باعث شده بازار دچار عدم تعادل باشد. از این جهت طرح را بر این اساس آسیب‌شناسی کرده و مینا را بر اصلاح نظام توزیع خودرو گذاشتیم که ابعاد آن مختلف است.

بحث کیفیت خودرو نیز در این طرح مطرح شده است؟
بله. در این طرح عرضه خودرو در بورس کالا رکن اساسی است که بر این اساس خودروسازان باید خودروی خود را در بورس عرضه کنند. خارج از بورس کالای قاچاق تلقی شده، امکان عرضه نبوده و شماره گذاری هم نمی‌شود. در بازار بورس، عرضه و تقاضا شفاف بوده و امکان اعمال تمام ابعاد مدنظر سیاستگذار و قانونگذار در این مکانیسم وجود

دارد. بحث کیفیت و ایمنی، اسقاط خودرو، واردات و صادرات و غیره هم مطرح است. مکانیسمی بر پایه عرضه در بورس کالا گذاشته و درمجموع ابعاد مختلف مساله خودرو را در همین فضا تنظیم کردیم. برای مثال کیفیت خودروها و بحث ساخت داخل را در این مکانیسم مینا قرار داده و اعمال کردیم. در این طرح قیمت‌گذاری دستوری را حذف کرده، اما درمقابل عنوان کردیم که بعد از تعیین قیمت پایه و قرار گرفتن در بورس، مابه‌التفاوت قیمت پایه و قیمت فروش در بورس رفته و به جیب خودروساز نمی‌رود.

از آن مابه‌التفاوت چه استفاده‌ای می‌شود؟
مابه‌التفاوت در اختیار دولت قرار گرفته و به‌عنوان ابزاری برای سیاستگذاری خودرو استفاده می‌شود. دولت می‌تواند با آن مابه‌التفاوت کار کند. نحوه تخصیص و شرایط آن برعهده دولت است و بر همین اساس با این ابزار می‌تواند در حوزه خودرو هم از لحاظ کیفیت و ایمنی و هم از لحاظ مباحث بعدی، اعمال سیاست کند.

در سخنان تان به بحث قیمت خودرو و البته به کیفیت آن اشاره‌ای داشتید، وضعیت فعلی کیفیت و قیمت خودرو را ناشی از چه می‌دانید؟

اولاً اساساً در کشور سیاست صنعت خودرو نداریم. دولت سال‌های سال متصدی و ذی‌نفع در تولید خودرو بود. وقتی سیاستگذار ذی‌نفع است، تضاد منافع ایجاد می‌شود و هیچگاه سیاست‌گذاری در جای خود نمی‌نشیند. بعد از بحث خصوصی‌سازی و غیره دخالت دولت در تصدی کم شد، اما باز هم شاهد سیاستگذاری جامع و قاطع از سوی دولت نبودیم. از این جهت مجلس تشخیص داد برای پیر کردن کمبود این