

اخبار کوتاه

بساط امضای طلایی جمع می شود

وزیر اقتصاد در واکنش به طرح تسهیل صدور برخی مجوزهای کسب و کار تاکید کرد: «تبدیل نظارت پیشینی به نظارت پسینی و ایجاد شفافیت در اخذ مجوزها و قراردادهای بانکی از رویکردهای مهم این طرح است.» به گزارش تسنیم، احسان خاندوزی در دفاع از کلیات طرح صدور برخی مجوزهای کسب و کار در صحن علنی مجلس از کاهش بسیاری از فسادها، رانت‌ها، انحصارطلبی‌ها و امضاهای طلایی با تصویب این طرح خبر داد. وزیر امور اقتصادی و دارایی در جلسه علنی روز چهارشنبه مجلس شورای اسلامی و در دفاع از کلیات طرح تسهیل صدور برخی مجوزهای کسب و کار گفت: «در سال مانع‌زدایی از تولید، تصویب طرح صدور مجوزهای کسب و کار پیام خوشی‌راز مجلس به فعالان اقتصادی مخابره می‌کند. بخش‌زیادی از فعالان اقتصادی منتظر تصویب این طرح و باز شدن غل و زنجیر از پای خود هستند.» وی افزود: «در رتبه‌بندی موانع کسب و کار یا به عبارت دیگر سهولت محیط کسب و کار، مهم‌ترین شاخص، مجوز شروع کسب و کار است و کشور ما از جهت دشواری شروع فعالیت اقتصادی رتبه ۱۷۸ را در دنیا دارد. کسب مجوز بسیار پیچیده است و دست و پای فعالان اقتصادی را می‌بندد. بسیاری از فرآیندهای ناسالم و فسادآلود در همین مسیر ایجاد می‌شود. مجلس شورای اسلامی و دولت باید با همکاری برای تسهیل صدور مجوزها گام بردارند. در سال‌های اخیر به دنبال این بودیم که برای تولید اقتصادی یک شاه کلید معرفی کنیم که قطعا افزایش سرمایه‌گذاری، رونق تولید را به دنبال خواهد داشت. متأسفانه یک سرمایه‌گذار باید ۶ ماه تا دو سال و گاهی بیشتر در فرآیندهای کسب مجوز سرگردان باشد تا مجوز شروع یک فعالیت اقتصادی را اخذ کند. در طول پنج سال گذشته رشد سرمایه‌گذاری در کشور حدود صفر بوده است. به‌عبارتی دیگر نتنها سرمایه‌گذاری صورت نگرفته بلکه اشتغالی نیز ایجاد نشده است و به‌دنبال آن تولید نیز رونقی نداشته است. دلیل این امر یکی به تحریم‌های ظالمانه خارجی بازمی‌گردد و یکی به تحریم‌های داخلی که دستگاه‌های اداری و اجرایی چوب‌لای چرخ تولیدکنندگان و سرمایه‌گذاران گذاشته‌اند. این تحریم داخلی بسیار آزاردهنده‌تر است.» خاندوزی در پایان تصریح کرد: «تصویب این طرح بسیاری از فسادها، رانت‌ها و انحصارطلبی‌ها را کنار می‌زند و امضاهای طلایی را کاهش می‌دهد.»

یکپارچه‌سازی بازار مالی روسیه و چین

استراتژی توسعه جدید روسیه نشان می‌دهد مقامات این کشور یکپارچه‌سازی بازار مالی خود با بازار مالی چین را به‌مهم‌ترین اولویت خود تبدیل کرده‌اند. به گزارش راشاتودی، استراتژی توسعه جدید روسیه نشان می‌دهد مقامات این کشور یکپارچه‌سازی بازار مالی خود با بازار مالی چین را به‌مهم‌ترین اولویت خود تبدیل کرده‌اند. در سندی که روز دوشنبه توسط کابینه وزرای روسیه و بانک مرکزی این کشور منتشر شد، آمده است: «اولویت ما توسعه یکپارچه‌سازی با بازارهای آسیا و اول از همه بازار مالی چین است. به کمک بانک مرکزی روسیه فعالیت‌های یکپارچه‌سازی بازارهای مالی روسیه و چین ادامه خواهند یافت. این سند استراتژی بازار روسیه تا سال ۲۰۳۰ با اهداف تشکیل یک زیرساخت مستقل روس-چینی برای تسهیل دسترسی سرمایه‌گذاران روسی و چینی به بازار اوراق و بازار مالی هردو کشور، تعیین می‌کند. طبق این استراتژی سهم رزهای ملی دو کشور در پرداخت‌های دو جانبه افزایش خواهد یافت. در همین زمان این سند تاکید می‌کند که روسیه به‌دنبال یکپارچه‌سازی مالی خود با سایر کشورهای آسیایی به جز چین هم است. طبق این سند استراتژیک برای افزایش نقش مسکو به‌عنوان یک مرکز مالی بین‌المللی برنامه‌هایی برای تسهیل واسطه‌های مالی روسیه با بانک‌ها و سرمایه‌گذاران خارجی طراحی شده است.

تجارت ۱۷میلیارد دلاری ایران با کشورهای اسلامی

ایران در سال جاری حدود ۱۷.۱ میلیارد دلار با کشورهای اسلامی تجارت داشته است.

به گزارش ایسنا، تازه‌ترین گزارش لطیفی-سخنگوی گمرک ایران-از وضعیت تجارت خارجی در پنج ماه ابتدایی امسال نشان از رشد ۴۰ درصدی صادرات و ۵۴ درصدی واردات از این کشورها دارد، این درحالی است که مجموع تجارت ایران با این کشورها در این دوره ۳۴.۵ میلیون تن به ارزش ۱۷.۱ میلیارد دلار بوده است. براساس این گزارش، ایران در پنج ماه نخست امسال به ۵۰ کشور اسلامی کالا صادر کرده است که حجم این صادرات ۲۷.۳ میلیون تن به ارزش ۹.۱ میلیارد دلار بوده است. ۲۲.۷ میلیون تن کالای ایرانی به ارزش ۶.۵ میلیارد دلار در مدت مشابه سال قبل (پنج‌ماه نخست سال ۹۹) به ۴۶ کشور اسلامی صادر شده بود که این میزان در پنج ماهه امسال، نسبت به مدت مشابه سال قبل از لحاظ وزنی ۲۰ درصد و از لحاظ ارزشی ۴۰ درصد رشد را در صادرات به این کشورها نشان می‌دهد. درخصوص مقاصد اصلی صادرات کالاهای ایرانی در کشورهای اسلامی نیز بیشترین میزان صادرات به عراق با ۳.۱ میلیارد دلار، امارات متحده عربی ۱.۹ میلیارد دلار، ترکیه ۱.۱ میلیارد دلار و افغانستان ۸۵۵ میلیون دلار بوده است که این چهار کشور همواره در سال‌های اخیر بین پنج کشور اصلی صادرات کشورمان به کل دنیا بوده‌اند. بعد از آن، میزان صادرات به اندونزی ۴۵۸ میلیون دلار، پاکستان ۴۲۱ میلیون دلار، عمان ۲۲۸ میلیون دلار، ازبکستان ۱۷۴ میلیون دلار، آذربایجان ۱۶۱ میلیون دلار، امارات ۵.۴ میلیارد دلار در صدر واردات پنج‌ماهه کشور بین همه کشورهای اسامی و غیراسلامی قرار دارد و ترکیه نیز با حدود ۱.۸ میلیارد دلار در رتبه دوم کشورهای اسلامی و رتبه سوم کشورهای دنیا در تامین نیازهای کشور قرار دارد.

اقتصاد

مصوبه اخیر مجلس چه تاثیری روی بازار خودرو دارد؟

دور درجا



یافت، دولت حقوق ورودی را در حدود ۴۵ درصد تعیین کرد. اما به‌طور مثال در دولت اول روحانی همان نرخ به‌عنوان نرخ پایه گمرکی درنظر گرفته شد و کلی عوارض و... روی آن اضافه شد که درنهایت با تبدیل قیمت دلار به ریال عملا قیمت ماشین وارداتی دو برابر می‌شد. پس اگر در این طرح هم همان رویه‌های قبلی پیگیری شود همان نتیجه گرفته خواهد شد. ماشین‌های اقتصادی که عمدتاً متقاضی واردات هستند خودروهایی مانند تویوتا کورولا و النترا هستند که خب خودروهای پایین‌تر از اینها دیگر ارزش واردات ندارد. این خودروها هم درحال حاضر ۸۰۰ میلیون تا یک میلیارد تومان شده‌اند اما اگر تعرفه‌ها در طرح جدید طوری شود که مثلاً همین خودروها آن هم مدل ۲۰۲۱ آن در بازار یک میلیارد شود، مناسب است، آن موقع خودروی مدل ۲۰۱۷ هم ۷۰۰ میلیون می‌شود. پس اگر تعرفه بالا باشد و قیمت دلار هم که بالای ۲۰ هزار تومان باشد همین خودروها باز هم گران‌تر می‌شوند و آن موقع ممکن است خودروهای وارداتی ایران تنزل بیشتری از شرایط فعلی پیدا کنند. مثلاً مجبور شویم روهایی که در هند تولید می‌شود را وارد کنیم.» فرید زاوه، کارشناس بازار خودرو نیز معتقد است اگر واردات انجام شود، قیمت خودروهای «بالا رده» یا همان خودروهای لوکس و گران قیمت کاهش چشمگیر قیمت را تجربه خواهد کرد و در خودروهای «میان‌رده» هم کاهش قیمت محسوس خواهد بود. وی ادامه می‌دهد: «خواناخواه این آزادسازی واردات روی قیمت خودروهای داخلی هم اثر گذار خواهد بود. البته تاثیر آزادسازی روی قیمت خودروهای داخلی مشروط به موارد مختلفی است. ازجمله اینکه باید منتظر بمانیم و بینیم شورای رقابت با مجوزی که مجلس به او داده، چه می‌کند.» زواه می‌گوید: «نشورای رقابت ممکن است تعداد خودروی محدودی را برای واردات اعلام کند. در سال‌های قبل از تحریم در این کشور مجموع عرضه خودرو شامل واردات و تولید داخل سالانه ۱۷۵ تا ۱۷۶ میلیون دستگاه بوده است. زمانی که تولید داخل کمتر از یک میلیون دستگاه است باید منتظر بمانیم و بینیم شورای رقابت اجازه واردات ۱۰۰ یا بالای ۱۰۰ هزار خودرو را می‌دهد. اگر شورای رقابت حد تعادل را آمار سال‌های ۱۳۹۵ و ۱۳۹۶ درنظر بگیرد شاید بتوان به این واردات امید بست اما اگر مجوزها محدود باشد، تاثیر آن کمتر خواهد بود.»

سقف واردات را شورای رقابت تعیین می‌کند

زنگنه در مورد اینکه سقف خودروهای وارداتی را شورای رقابت تعیین خواهد کرد، ادامه داد: «متأسفانه شورای رقابت تا به حال بابت عملکرد خود پاسخگو نبوده و حتی به کارخانه‌های ایران خودرو و سایپا نیز پاسخی نمی‌دهد. پاسخگو نبودن شورای رقابت باعث عملکرد سلیقه‌ای این شورا شده و آینده آن هم بسیار مجهول است. پس احتمال این وجود دارد که خود را رقابت در ادامه اجرای طرح سقف خودروهای وارداتی را حالا به بهانه‌های مختلف پایین بیاورد و باز هم پاسخی بابت آن ندهد. متأسفانه عملکرد شورای رقابت تا به حال قابل ارزیابی نبوده و این نهاد در دفاع از حقوق مصرف‌کننده، جدیت و برخورد قاطعی با خودروسازان ندارد.»

عرضه خودرو در بورس قابل ارزیابی نیست

زنگنه در مورد عرضه خودرو در بورس کالا نیز که در این طرح مجلس آمده، اظهار داشت: «عرضه خودرو در بورس کالانه تنها در کشور ما بلکه در بسیاری از کشورهای دیگر سابقه نداشته و اینکه افراد خودرو را به صورت کامل از بورس خریداری کنند، اتفاق بی‌سابقه‌ای است. بورس کالا در مورد کالای خرد است و مثلاً قطعات مختلفی در آن عرضه می‌شود اما تا به حال دیده نشده که یک محصول کاملی که شامل فولاد، آلومینیوم و... است در بورس عرضه شود. به نظر من عمده افرادی که در ثبت‌نام‌های خودروسازان حضور پیدا می‌کنند در آینده در بورس کالا در صف خریدهای خودروها می‌نشینند. پس قید قیمت‌گذاری را هم باید درنظر گرفت که اگر همچنان اختلاف قیمت بازار و کارخانه وجود داشته باشد، دیگر عرضه در بورس کالا هم تفاوتی ایجاد نخواهد کرد.»

ایران بفرستد به‌صورت کامل به داخل عرضه کند و سرویسی به‌مونتاز کاران ندهد. البته خود این مونتاز کارها هم ممکن است به واردکننده تبدیل شوند و درنهایت همین نیم‌بند تولیدی هم که داریم با این طرح مجلس می‌تواند کان‌لم‌یکن شده و بساطش جمع شود. سال‌هاست ما به خودروسازان خارجی می‌گویم اگر می‌خواهید به ایران بیایید باید مشارکت کنید، باید بیایید تا ۶۰ یا ۷۰ درصد داخلی‌سازی کنید، باید ۲۰ درصد صادرات داشته باشید. یعنی توسعه صنعتی. اما با این طرحی که مجلس داده فاتحه همه این صنعت‌رامی‌خواند. شما با این طرح به خارجی‌ها و هر کسی که امکان داشت یک روزی بیاید در ایران تولید کنید اجازه می‌دهید که برود با انواع ترفندها خودرو به ایران صادر کند و در مجموع هم باعث بهبود بازار با به‌معنای واقعی خواهد شد.

نکته نهم اینکه در روزهای آینده یک عده منتفع از واردات به بازار و رسانه‌ها القا خواهند کرد که قیمت خودروها پایین می‌آیند تا بتوانند مجلس و دولت را راضی کنند که زودتر واردات انجام دهند. اما گفتیم که ممکن است در خودروهای لوکس این اتفاق بیفتد اما در مورد خودروهای داخلی این امر اتفاق نخواهد افتاد. مشخص است تا زمانی که قیمت مواد اولیه، قیمت پتروشیمی، قیمت فولاد و... پایین نیاید، قیمت خودروی داخلی پایین نخواهد آمد چرا که هزینه‌های تولید بسیار سرسام‌آور است. پس خودروساز داخلی نمی‌تواند تولید خود را ارزان‌تر به دست مشتری برساند، چرا که اساساً طرح مجلس چندان فکری برای اصلاح فرآیند تولید و تکنولوژی تولید نداشته و هدفش بازار و مصرف است.»

کاکایی در پایان می‌گوید: «شما اگر تجربه تاریخی سال‌های قبل را ببینید مشاهده خواهید کرد همین آقایانی که از واردات خودرو دفاع می‌کنند رفتار اینها در ۱۰ سال اخیر از چه قرار است.» وی می‌گوید: «پیش‌بینی من این است که اجرای طرح تا تصویب و ابلاغ آیین‌نامه‌های اجرایی ممکن است به نیمه اول سال بعد یا همان فروردین سال آینده برسد و پیش‌بینی دیگر این است که این طرح با شکست روبه‌رو خواهد شد، به همان دلایلی که در بالا توضیح داده شد.»

واردات به نفع خودروهای لوکس

سپهر زنگنه، کارشناس خودرو در گفت‌وگو با «فرهیختگان» در مورد ابعاد مصوبه واردات مشروط خودرو توضیح داد: «متأسفانه بسیاری از جزئیات طرحی که مصوبه شده مانند میزان تعرفه مشخص نیست. این طرح دفعه قبل در شورای نگهبان رده‌شده بود در حال حاضر هم مشخص است که میزان تعرفه برای به تأیید رسیدن شورای نگهبان پایین نیست. در ماه‌های اخیر نیز اتفاق و تحول خاصی در اقتصاد به وجود نیامده است، بنابراین برای تأیید طرح باید تعرفه بالایی تعیین شود که مناسبه آن هم به حقوق گمرکی و... باشد که خواهد داشت. در مجموع تجربه گذشته نشان می‌دهد که بعید است تفاوت خاصی در طرح ایجاد شده باشد. یکی از مواردی که در لایحه قبلی بود و در حال حاضر مشخص نیست حذف شده یا خیر، موضوع تبصره ۵ و واردات خودروهای کارکرده (واردات خودروهای زیر سه سال کارکرد) است.

اگر این تبصره تأیید می‌شد و تعرفه هم زیر ۵۰ درصد تعیین می‌شد، می‌توانستیم امیدوار باشیم که در بلندمدت قیمت خودروها معقولانه‌تر شود. البته انتظار نمی‌رود که مثلاً ۷۰ یا ۸۰ درصد قیمت خودروهای داخلی کاهش پیدا کند، اما حبابی که در قیمت خودروهای داخلی شکل گرفته با تصویب این طرح در بلندمدت تخلیه خواهد شد.

درواقع بعضی از خودروهای داخلی بیش از اندازه گران شده‌اند، مثلاً دلار ۷ برابر شده اما بعضی خودروها بیش از ۱۱ برابر شده که با این طرح حباب این خودروها و اختلاف قیمت آنها از بین خواهد رفت. اما در کل اینکه قیمت‌ها بسیار پایین بیاید در ایران خودرو و سایپا بخواهد نظام قیمت‌گذاری خود را تغییر دهند دیگر انتظار بالایی است.» این کارشناس بازار خودرو با تاکید بر اینکه کاهش تعرفه می‌تواند بازار را به تعادل در عرضه و تقاضا برساند و در رقابتی شدن بازار موثر است، می‌گوید در دولت احمدی‌نژاد زمانی که دلار افزایش

۹۵ و ۹۶ ما گفتیم هرکسی که می‌خواهد خودرو را وارد می‌کند، ماقبول نمی‌کنیم اشخاص حقیقی واردکننده خودرو باشند. باید شرکت‌ها وارد موضوع واردات خودرو شوند. باید شرکت‌های معتبر خودرو وارد کنند. مثلاً فرض کنید وقتی شرکت تویوتا می‌خواهد به‌خاطر نقص سیستم ایمنی یا نقص شرکت ترمز یا هر چیز دیگری فراخوان جمع‌آوری محصول معیوب را دهد و خودروها را از بازار جمع کند، چرا از ایران تا کنون هیچ خودرویی جمع‌آوری نشده است. ما بررسی کردیم، نتایج نشان می‌داد که اصلاً تویوتا پشت این ماجرا نیست و واردکننده رفته است از بازار مثلاً کشورهای عربی عمان و کشورهای دیگر از بحرین این خودروها را جمع کرده و آورده است و اصلاً ارتباط و تعاملی با شرکت تویوتا ندارد. در این طرح مجلس این کار غلط یعنی سپردن واردات به اشخاص حقیقی و کنار گذاشتن شرکت‌ها دارد، رخ می‌دهد.

مورد ششم اینکه، مشکل دیگر این است که می‌گویند خودرو بیاورد. خب سوال این است که در این شرایط آیا اینها وابستگی ارزی به وجود نمی‌آورد، مصرف‌گرایی را توسعه نمی‌دهد. به هر حال این طرح دست ثروتمندان و افراد محدودی را که دلال هستند باز خواهد کرد و مشخص است مملکت را حل نکرده و وابستگی ارزی و فناوری را بیشتر می‌کند. در سال‌های قبل خودروهای لوکس به قدری وارد شدند و در خیابان‌ها ویراژ می‌دادند که صدای اعتراض مقامات عالی رتبه هم بلند شد و اعتراض کردند که چرا باید خیابان‌ها به محل نمایش ثروت صاحبان خودروهای لوکس تبدیل شود. البته من بازهم تاکید می‌کنم ثروتمندان حق دارند خوب زندگی کنند و خوش باشند و کالاهای شیک و لوکس مصرف کنند اما باید در هر کشوری یک حد تعادل و توازن رعایت شود.

مورد هفتم اینکه، آیا این خودروهای وارداتی می‌توانند روی بازار تاثیر بگذارند یا خیر. در طرح مجلس گفته شده افراد و شرکت‌ها می‌توانند تا ۴۰ هزار دلار خودرو بیاورند. تجربه سال‌های قبل به ما می‌گوید هیچ کسی نمی‌رود خودروی ۸ هزار دلاری بیاورد و همه می‌روند که خودروی ۴۰ هزار دلاری بیاورند. خب سوال این است که خودروی ۴۰ هزار دلاری قرار است بر کدام بخش از بازار تاثیر بگذارد؟ مشخص است روی خودروهای گرانیقیمت بازار که بالای یک میلیارد تومان است. پس روی بخش پایین که ما در حقیقت تمرکزمان روی همان بخش و عمده مردم بوده، این واردات تاثیر روی قیمت خودروهای این گروه هدف نخواهد گذاشت. پس حداکثر یک‌دهک از جامعه را تحت‌تاثیر قرار خواهد داد و مصرف آنها را برآورده خواهد کرد. پس این صرفاً مصرف‌گرایی است و برای عمده مردم منفعتی ندارد و کمکی برای بازار واقعی که ۹۰ درصد مردم از آن منتفع می‌شوند، ندارد. البته ما مخالف رفاه و آسایش افراد دهک‌های بالا و ثروتمندان نیستیم و خود را تهدید نمی‌کنیم. پس باید نیازهای آنها هم برطرف شود اما نکته‌ای که در اینجا وجود دارد این است که وقتی طرحی با این مختصات تصویب می‌کنید حداقل به اسم همه مردم تمام نکنید. حلالاً می‌توانید بگویید که ما می‌خواهیم ثروتمندان بهتر زندگی کنند. پس اسم آن را حمایت از صنعت و حمایت از بازار و حمایت از مردم نگذارید و حداقل اسم ساماندهی بازار خودرو هم نگذارید. بهتر است اسم آن را ساماندهی بازار خودروهای لوکس وارداتی بگذارید که نوش جان‌شان.

مورد هشتم، اینکه ما به غیر از سایپا و ایران خودرو، حدود ۲۸ شرکت دیگر را هم داریم که به‌صورت مونتاز کار می‌کنند. الان خودروسازان مختلفی هستند که خودروهایی را مونتاز می‌کنند که ۷۰۰ میلیون تومان یا ۸۰۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری می‌شود، البته در بازار یک میلیارد تومان به فروش می‌رسد. سوال این است که آیا با این طرح مجلس، قیمت این خودروی یک میلیاردری به ۵۰۰ تا ۶۰۰ میلیون تومان کاهش خواهد یافت. پاسخ خیر و منفی است. دلیل این است که با این طرح مجلس به آن خودروساز چینی که الان خودرویش در داخل مونتاز می‌شود اجازه می‌دهید با انواع ترفندها به‌جای اینکه خودرویش را به‌صورت مونتاز به



مهدی عبداللّهی
دبیر گروه اقتصاد

روز چهارشنبه نمایندگان در نشست علنی با ۱۷۲ رأی موافق، ۳۸ رأی مخالف و ۳ رأی ممتنع از مجموع ۲۴۳ نماینده حاضر در صحن علنی با اصلاحات کمیسیون صنایع و معادن در ماده ۴ طرح ساماندهی صنعت خودرو درباره واردات خودرو به‌منظور تأمین نظر شورای نگهبان موافقت کردند. ماده ۴ می‌گوید: «هر شخص حقیقی یا حقوقی می‌تواند به ازای صادرات خودرو یا قطعات خودرو یا سایر کالاهای یا خدمات مرتبط با انواع صنایع نیرومحرکه و یا از طریق واردات بدون انتقال ارز نسبت به واردات خودرو تمام‌برقی یا دنیروبی (هیبریدی) و یا واردات خودروی بنزینی یا گازسوز با برچسب انرژی (b) و بالاتر و یا دارای شاخص ایمنی سه‌ستاره و یا بالاتر بر اساس گواهی‌های استاندارد معتبر، معادل ارزش صادراتی خود اقدام کند.» در تبصره ۱ این مصوبه آمده است که واردات موضوع این ماده، نباید هیچ تعهد ارزی جدیدی برای کشور ایجاد کند. در تبصره ۲ نیز تاکید شده سقف تعداد خودروهای مجاز وارداتی، هر ۶ ماه یک‌بار توسط شورای رقابت و بر اساس میزان کمبود عرضه نسبت به تقاضای موثر خودروی سواری طی یک سال گذشته تعیین می‌شود. در تبصره ۲ هم آمده که منحصراً کردن، داشتن نمایندگی یا ارائه خدمات پس از فروش، صرفاً از خودروسازان خارجی ممنوع است. «فرهیختگان» در ادامه درخصوص کمی‌فایان مصوبه مجلس و تاثیر آن روی بازار خودرو با سه‌نفر از کارشناسان بازار خودرو گفت‌وگو کرده است. کارشناسان می‌گویند که این طرح از لحاظ قیمت، صرفاً موجب کاهش قیمت خودروهای گران‌قیمت و لوکس خارجی خواهد شد و ۹۰ درصد جامعه از این طرح منتفع نخواهند شد. فراموش کردن تولید، به‌حاشیه رفتن ورود تکنولوژی، اهمیت نحوه تأمین ارز، از بین رفتن تولیدات مونتاز کاران، افزایش پرونده‌های قضایی با واردات خودرو از سوی افراد (نه شرکت‌ها) که با عدم تأمین خدمات پس از فروش و عدم ایفای تعهدات رخ خواهد داد، از دیگر ایرادهای طرح مجلس است.

۹ ایراد طرح خودرویی مجلس

امیرحسین کاکایی، عضو هیات‌علمی دانشکده مهندسی خودروی دانشگاه علم‌وصنعت ایران و کارشناس خودرو در گفت‌وگو با «فرهیختگان» می‌گوید: «عنوان این طرح را ساماندهی بازار خودرو گذاشتند اما وقتی در محتوا ققت می‌کنیم مشکلی از تولید و صنعت را حل نخواهد کرد؛ چرا که تمرکز این طرح روی بازار و مصرف است. مورد دوم، درخصوص واردات است. این واردات با انواع شرط و شروط محدود شده است. پس اگر می‌خواهیم درمورد این طرح قضاوت کنیم باید مجموعه شرایط را با هم ببینیم. یک بخش از این واردات قرار است از محل ارزهای صادراتی خودروسازان و قطعه‌ساز تأمین شود. ظاهر این طرح قشنگ است ولی سوال مهمی که در اینجا پیش می‌آید این است که خودروسازی که در حال حاضر حدود دوا بیش از دومیلیارد دلار واردات و مصرف ارزی دارد، فرضاً اگر هم بتواند صادرات معنی داری داشته باشد آیا باید قطعه و مواد اولیه وارد کند یا خودرو. آیا باید خطوط تولید و فناوری وارد کند یا خودرو. جواب خیلی واضح است. درحقیقت این طرح ذهن مدیران صنعتی ما را منحرف می‌کند به‌جای اینکه توصیه کند که بروید فناوری بیاورید، بروید مشکلات تولید را حل کنید می‌گوید بروید کالای مصرفی بیاورید. پس این بخش ایراد بزرگی است که به این طرح وارد است.

موضوع سوم، این است که می‌گوید هرکسی صادراتی دارد که تعهد ارزی در قبال آن ندارد می‌تواند واردات خودرو انجام دهد. سوال این است که آیا در شرایط جنگ اقتصادی مسئولان فردی را می‌شناسند که ارز صادراتی داشته باشد و بابت آن تعهد ارزی نداشته باشد. همچنین می‌گویند اگر شخصی ارز در خارج داشته باشد می‌تواند خودرو وارد کند. مورد چهارم این است که هر واردات خودرو به‌طور میانگین ۱۰ سال وابستگی ایجاد می‌کند، چون باید قطعات بپایید، خدمات پس از فروش بپایید.

مورد پنجم این است که این طرح می‌گوید کسی که در خارج از ایران ارزی دارد از یک نفر تا یک سازمان می‌تواند از یک خودرو تا ۱۰ هزار خودرو بیاورد. سوال این است که آیا این چیز خوبی است که مجلس تصویب کرده هرکسی یک دستگاه یا چند دستگاه خودرو با خود بیاورد. آیا این مصوبه نابسامانی ایجاد نمی‌کند، این فرد چگونه می‌خواهد در بازار خودرو، در بازار مصرف و بازار خدمات پس از فروش پاسخگو باشد و مشکل و گره برای مردم و قوه‌قضائیه ایجاد نکند. اینکه من شخصا مخالف واردات خودروهای دست دوم بودم و اتفاقاً به‌خوبی از این طرح نیز حذف شد، دلیل این بود که ما می‌گوییم درست نیست که فردی خودرویی وارد کند که هیچ تعهدی بابت خدمات پس از فروش آن نداشته باشد که در خودروهای دست دوم این اتفاق رخ می‌داد. ما می‌گوییم هرکسی وسازمانی که خودرویی می‌آورد باید به تعهداتی که به مشتری داشته، عمل کند. پس معنی ندارد هرکسی حتی یک خودرو را بتواند خودش بیاورد. اینها افراد مشکلات حقوقی و قضایی زیادی را ایجاد می‌کند چون افراد نمی‌توانند از عهده خدمات پس از فروش و سایر تعهدات بربایند. سال‌های