

جزئیاتی از تصویب طرح شفافیت قوای سه‌گانه در بهارستان

تصمیمات ملی مجلس شفاف می‌شود، منطقه‌ای نه

صفحه ۱۶ را بخوانید

روزنامه خبری، تحلیلی، دانشگاهی صبح ایران
صدای نخبگان، نگاه جوانان

۱۶ صفحه
۳۰۰۰ تومان

شماره مسلسل ۴۲۳۴
پنجمین ۲۹ اردیبهشت ۱۴۰۱
۱۷ شول ۱۴۴۳
۱۹ ص ۲۰۲۲
شماره ۳۵۹۶

این آمار نگران کننده را با دقت بخوانید

ساخت‌و‌کردگی نیروی کار
بلای جان ایران ۱۴۲۰

صفحه‌های ۷ و ۲

www.Fdn.ir | Thursday



اصغر فرهادی مجبور شد در کن هم درباره شائبه کپی بودن «قهرمان» توضیح دهد، توضیحاتی که بر پیچیدگی‌های ماجرا اضافه کرد

محاكمه در كن

«فرهیختگان» تشریح کرد

حکمرانی دانش بنیان صنعت خودروسازی را نجات می‌دهد

۱۶»

گزارش «فرهیختگان» از جلسه چالشی دوشنبه‌های سوهانک این هفته

گفت‌وگو و لزوم عبور از مارپیچ سکوت خودساخته

۱۶»

دقیقا مراد ما چیست؟

مخاطرات حرکت به سمت دولت حداقلی

۱۶»

» یادداشت

چرا واردات خودرو نه باعث کاهش قیمت است نه عامل تنظیم بازار

دقیقا برای حل چه مشکلی باید واردات خودرو داشته باشیم

درمی‌یابیم که نه‌تنها واردات، اکسیر نجات‌بخش مشکلات خودروسازی کشور نیست بلکه خودروهای وارداتی به علت کاهش شدید ارزش پول ملی، با بودجه خانوار ایرانی برای خرید خودرو و نیاز مصرفی خودروی آنها همخوانی داشته و به‌طور کلی توان رقابت کیفی و رقابت قیمتی با خودروهای موجود در داخل کشور را نیز ندارد. همچنین منابع ارزی کافی برای تامین ارز میزان قابل توجه خودرو که بتواند سروسامانی به عرضه خودرو بدهد، در دسترس نبوده و فشار زیادی به سایر اقلام وابسته به ارز و حتی نرخ ارز می‌آورد.

راهکار اصلی شکستن انحصار خودروسازان داخلی با تکیه بر توان، دانش و همت جوانان نخبه مهندس ایرانی است که توانایی طراحی و ساخت خودرو را داشته باشند. امتیاز مراکز کنترل فنی ویژه در استان‌های کشور به مراکز معاینه فنی برتر داده شود که درصورت تشخیص کیفیت مناسب دستور فنی باایمان بودن تردد به‌منظور پلاک‌زنی را صادر کنند. استانداردهای بررسی‌شده در این مراکز، باید تا ۱۰ درصد سختگیرانه‌تر از استانداردهای شرکت‌های خودروساز داخلی باشند. این مراکز موظفند خودروهای زیر را بررسی و کنترل کیفیت کنند: خودروهایی که توسط مردم، شرکت‌های دانش بنیان و کارگاه‌های متفرقه ساخته می‌شوند و حداقل ۳۰ درصد با خودروهای ساخت خودروسازهای داخلی و خارجی تفاوت دارند. خودروهایی که توسط مردم، شرکت‌های دانش بنیان و کارگاه‌های متفرقه تولید یا مونتاژ می‌شوند و کمتر از ۳۰ درصد با خودروهای ساخت خارج تفاوت دارند اما از اولین ساخت‌آنها در شرکت‌های خودروساز داخلی پنج سال گذشته ساخت آنها در شرکت‌های خودروساز داخلی پنج سال گذشته است و تولید آنها همچنان ادامه دارد. خودروهایی که توسط مردم، شرکت‌های دانش بنیان و کارگاه‌های متفرقه تولید یا مونتاژ می‌شوند و کمتر از ۳۰ درصد با خودروهای ساخت خارج تفاوت دارند اما از اولین ساخت‌آنها در شرکت‌های خودروساز داخلی پنج سال گذشته است و تولید آنها همچنان ادامه دارد. به‌علاوه قیمت آنها کمتر از گران‌ترین خودروی ساخت کامل داخلی است.

توسط سرمایه‌گذار خارجی تامین شود که مشخص نیست این سرمایه‌گذار چرا باید برای تقویت صنعت داخلی و بدون اجازه خارج کردن ارز حاصل از فروش سرمایه‌گذاری خارجی انجام دهد. یا باید توسط خودروساز و در ازای صادرات خودرو تامین شود که مشخص نیست خودروساز ایرانی چگونه می‌تواند با صادر کردن پنج‌هزار خودروی ارزان قیمت آن هم در شرایط صف خرید چند میلیون نفری موجود در بازار داخلی (طبق مصوبه هیات‌وزیران)، ۳۰ هزار خودرو با قیمت سه‌برابر از این منبع وارد کند؟ یا باید توسط صادرکنندگان کالاهای دیگر تامین شود که مشخص نیست این صادرکنندگان چرا باید حاضر باشند مابه‌ازای کالای صادراتی خود را صرف واردات خودرویی کنند که منابع ریالی حاصل از آن را بناسد در صنعتی به جز کسب‌وکار خود سرمایه‌گذاری کنند؟ مگر آنکه سرمایه‌گذارانی وجود داشته باشند که درصد خرید سهام شرکت‌های موجود خودروسازی و انتقال رانت موجود به خود باشند که دراین صورت نیز باید آینده‌ای پررانت‌تر را در نظام خودروسازی کشور انتظار داشت.

به‌علاوه نسبت این سیاست با سیاست‌هایی که صادرکنندگان رانتمهذب به بازگرداندن ارز حاصل از صادرات می‌کنند، چیست؟ همچنین روشن نیست که آیا امکان استفاده از منابع ریالی در صنعت خودرو، مشمول واردات دوباره خودرو هم می‌شود یا خیر؟ که اگر اینچنین باشد، منابع ریالی دوباره باید در بازار ارز داخلی به‌ارز تبدیل و صرف واردات خودرو شود که این با سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی تزامم جدی دارد. لذا به‌نظر می‌رسد این‌بنداز کنار هم قراردادن چند شعار غیرقابل اعتبارسنجی و متزامم تشکیل شده است.

همچنین باید پرسید چگونه می‌توانید برای تامین تقاضای پنج میلیون خودروی موردنیاز بازار داخل، بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار ارز را تامین کنید، بدون آنکه فشاری بر سایر سیاست‌های اقتصادی وابسته به ارز داشته باشید؟ موارد بسیار زیاد دیگری نیز در تبیین شرایط بازار خودروی کشور وجود دارد که در این مقال نمی‌گنجد. با بررسی چهار مشکل فوق درباره تاثیر واردات خودرو بر فضای بازار خودروی کشور

مشکل سوم: شکستن فضای انحصاری بازار خودرو در ایران و افزایش کیفیت و کاهش قیمت از طریق رقابتی کردن بازار

با بررسی دقیق کیفیت خودروهای کمتر از ۲۰ هزار دلاری درمی‌یابیم هیچ یک از آنها توان رقابت قیمتی و کیفیتی با هیچ‌یک از خودروهای تولیدی توسط شرکت‌های داخلی را ندارند. البته این لزوماً به‌دلیل کیفیت بسیار بالا یا قیمت بسیار پایین خودروهای داخلی نبوده بلکه دلیل اصلی این اختلاف، کاهش شدید ارزش پول ملی است که قیمت دلاری خودروهای ملی را بسیار رقابتی کرده است. همچنین برای واردات خودروهای پایین‌رده، برندها و خودروهای بسیار محدودی وجود داشته که واردات همین تعداد محدود نیز طبق مصوبه واردات خودرو و نیز عرف تجارت وارداتی خودرو توسط تعداد محدودی انحصارگر و عمدتاً توسط خودروسازان داخلی که انحصارگران تولید نیز هستند، اتفاق می‌افتد. همچنین تیراژ اینن خودروها و میزان خودروی قابل واردات از اینن تیراژ نیز باید در نظر گرفته شود که چه میزان خودروی قابل واردات در این رده قیمتی وجود دارد که می‌تواند بازار خودروی ما را به تعادل برساند؟ حسب بررسی نگارنده تیراژ موجود از این خودروها نسبتاً کمتر بوده و حتی درصورت توان واردات، میزان مدنظر ما وجود ندارد.

با وجود این نه واردات این خودروها می‌تواند قیمت خودرو در کشور را کاهش دهد و نه با ایجاد فضای رقابتی می‌تواند کیفیت خودروسازی را افزایش دهد. مگسر اینکه قیمت‌های موجود با تبنانی انحصارگران تعیین‌شده باشد و منافع فعلی آنها در واردات باعث تبنانی کاهش قیمت صوری خودرو در کشور شود.

مشکل چهارم: تامین ارز واردات خودرو

با توجه به مصوبه واردات خودروی هیات‌وزیران، برای واردات خودرو صرفاً از ارز با منشأ خارجی می‌توان استفاده کرد و از منابع ریالی حاصل از فروش در بازار داخل، صرفاً می‌توان در صنعت خودروی داخلی ایران استفاده کرد. این ارز با باید

میلیون نفر با میانگین قیمت خودروهای ۲۵۰ میلیون تومان شرکت کرده‌اند. علاوه بر آن در آخرین قرعه‌کشی خودروی هامبا که نسبتاً خودروی لوکسی در بازار ایران محسوب می‌شود، حدود ۸۰۰ هزار شرکت کننده با میانگین قیمت ۶۰۰ میلیون تومان شرکت داشته‌اند. علاوه بر آن تعداد قابل توجهی تقاضا برای تعویض خودروی فعلی برای افراد و نیز خرید خودروهای خارجی مدرن‌تر وجود دارد که عدد آن را نیز ذیل همین تعداد آورده و به آمار اضافه نمی‌کنیم.

بنابراین بازار خودروی ایران در سال ۱۴۰۱ برای رسیدن به تعادل عرضه و تقاضا با فرض تولید مجموعاً یک میلیون خودروی داخلی نیاز به حداقل ۵۲٫۲ میلیون خودروی وارداتی دارد. با بررسی قیمت‌های خودروهای خارجی و در نظر گرفتن سقف قیمتی ۲۵ هزار دلاری در می‌یابیم که برای تامین نیاز ۵۲٫۲ میلیونی، باید ۴٫۵ میلیون خودرو با قیمت میانگین مصرف کننده ۲۵۰ میلیون تومانی و رقم تقریبی ۸۰۰ هزار خودرو با قیمتی بین ۶۰۰ تا ۸۰۰ میلیون تومان وارد کنیم. ۲۵۰ میلیون تومان رقمی نزدیک به ۸۵۰۰ دلار است که با این رقم خودروی صفر در دنیا وجود خارجی ندارد. حداقل قیمت واردات خودرو در کیفیتی بین پژو پارس و دنا، خودروی «کیارو» بوده که نسخه جدید خودروی ربو فعلی موجود در بازار ایران است و قیمت در کارخانه مبدأ آن ۱۷۶۷۰ دلار است که بدون در نظر گرفتن تعرفه و صرفاً سود فروش و هزینه‌های جانبی حداقل با قیمت ۷۰۰ میلیون تومان و احتساب تعرفه حدود یک میلیارد تومان به دست مصرف کننده می‌رسد. سایر خودروها نیز در رده‌های قیمتی بالاتر قرار می‌گیرند. با وجود این خودروهای وارداتی حتی تقاضای مصرفی قشر مرفه‌تر متقاضی خودرو را نیز به سختی پوشش داده و مغروض بر ۳۰۰ هزار تقاضا برای خودروهای لوکس، هیچ کمکی به تقاضای تقریباً پنج میلیونی باقی مانده نمی‌کنند. همچنین قابل ذکر است که کیفیت خودروهای زیر ۲۰ هزار دلار عمدتاً بسیار پایین بوده و بر پلنفرم‌های کوچک تخم‌مرغی بنا شده و گاهی حتی تهویه و رادیو نیز ندارند.

سید امیر حسین حسینی
 پژوهشگر اقتصادی

۶ میلیون و ۲۰۰ هزار نفر در آخرین قرعه‌کشی خودرو شرکت کرده‌اند که از این میان بیش از چهار میلیون نفر یعنی بیش از ۶۰ درصد متقاضیان، با وجود شانس بیشتر در انتخاب سایر خودروها اما به ارزان‌ترین خودرو یعنی پژو پارس پناه آورده‌اند. تقاضای انباشته خودرو باعث شده است رسیدن به وصال خودرو به آرزویی دور دست تبدیل شود. نگارنده به صراحت و ادله طولانی مخالفتم خود را با واردات اعلام کرده است. اما امروز در این یادداشت می‌خواهیم ببینیم بناسبت چه چیزی را برای حل چه مشکلی وارد کنیم؟

مشکل اول: رانت ناشی از اختلاف قیمت بازار و کارخانه

اگر به بازار خودرو در کشورهای مختلف آشنا باشید، درمی‌یابید که دو نرخ برای قیمت خودرو مطرح است. اول نرخ msrp یا قیمت پیشنهادی کارخانه و دوم market avr که میانگین قیمت بازار است. با بررسی شرکت‌های آسیای شرقی و اروپایی از جمله کیا موتورز، هیوندا، هوندا، ولوو، فولکس واگن و… می‌بینیم گاهی اختلافی بین ۵۰۰ تا ۳۰۰۰ دلار در خودروهای رده ارزان قیمت آنها دیده می‌شود. اختلاف ریالی این عدد به نرخ ارز بازار آزاد در ایران رقمی بین ۱۵ تا ۹۰ میلیون تومان می‌شود که این اختلاف در نهایت در یک یا دو مدل از خودروهای ایرانی دیده می‌شود. در هیچ جای دنیا به مابه‌التفاوت msrp و market avr رانت گفته نمی‌شود و تا به حال نیز سیاستی برای کاهش این فاصله در هیچ کشوری در نظر گرفته نشده است.

مشکل دوم: جبران عرضه خودرو برای تامین نیاز مصرف کنندگان

ابتدا ترسیمی از صحنه متقاضیان خودرو و توان مالی آنها داشته باشیم. در آخرین قرعه‌کشی فروش فوق العاده ایران خودرو، ۶٫۲

مَضمون

رادیو مضمون با قصه‌هایی کمتر شنیده‌شده از فلسطین و اسرائیل

کاری از گروه پادکست‌های همیشه در میان و روزنامه فرهیختگان

@radiomazmoon

