

افراد

فهرست

یکشنبه ۲۹ مهر ۱۴۰۲

شماره ۳۹۸۶

WWW.FDN.IR

KHTEGANDAILY

یکشنبه ۲۹ مهر ۱۴۰۲

شماره ۳۹۸۶

WWW.FDN.IR

KHTEGANDAILY

نادیا آهنجان خربنگار

۱۶ اردیبهشت شورای رقابت پس از تعلل زیاد، قیمت تعدادی از خودروهای مونتاژی را تعیین و ابلاغ کرد. قبل از این ابلاغیه، برخی مونتاژکاران برای مدتی قیمت ها را بدون مجوز این شورا افزایش داده بودند و اتفاقا در آن مدت چند هزار نفر به قیمت های بالاتر از مصوبه ۱۶ اردیبهشت، خودرو خریداری کرده بودند. با انتشار این ابلاغیه، اعتراض های خریداران بلند شد؛ چراکه آنها می گفتند خودروهای مونتاژی را بین ۱۰۰ تا ۸۰۰ میلیون تومان نسبت به قیمت گذاری جدید شورای رقابت گران تر خریداری‌اند.پس از ابلاغ مصوبه شورای رقابت، خریداران متضرر دست به دامن نهادهای مختلف دولتی و حاکمیتی شده‌اند تا اضافه دریافت خودروهای مونتاژی را از خودروساز پس بگیرند اما هنوز به نتیجه نرسیده‌اند. در یک سوی عو، خودروساز قرار دارد که می‌گوید باقیمت‌های جدید شورای رقابت متضرر شده‌اند و اگر آن اضافه مبالغ دریافتی را پس بدهد، بیش از این متضرر و حتی ممکن است تولید آنها متوقف شود. تلاش مونتاژکاران این است که اضافه دریافت را بزرگردانند اما در سوی دیگر به گفته محمد علی اسفنانی، سخنگوی سازمان تعزیرات، شاکیان خودروهای مونتاژی یکی «دو نفر نبوده‌اند و تعداد آنها به چهار هزار نفر می‌رسد. شنیده‌ها حکایت از آن دارد که شرکت‌های مونتاژکار دعوا را به دیوان عدالت اداری برده و خواستار ابطال مصوبات شورای رقابت شده‌اند تا از سر عودت اضافه مبالغ دریافتی راحت شوند. با توجه به وجود چهار هزار شاک‌ی و میانگین اضافه دریافت ۳۰ تا ۵۰ میلیون، به نظر می‌رسد این دعوا بر سر حدود ۱۴۰۰ میلیارد تومان باشد.

اصل دعوا

بر اساس گزارشی که صداوسیما در تاریخ ۲۸ مرداد ۱۴۰۲ منتشر کرده، طبق مدارک شاکیان خودروهای مونتاژی، شرکت کرمان موتور، مدیران خودرو، آرین موتور و مکت موتور شرکت هایی بوده‌اند که اقدام به پیش فروش خودرو تا قبل از ۱۶ اردیبهشت کرده‌اند. ماجرا از این قرار است که ۱۶ اردیبهشت ۱۴۰۲ قرار بود شورای رقابت قیمت خودروهای مونتاژی را اعلام کند. خودروسازان نامبرده قبل از این تاریخ اقدام به پیش فروش خودرو با مبالغ درخواستی خود کردند. شورای رقابت ۱۶ اردیبهشت این خودروها را با سود ۱۷ درصد محاسبه کرد که باعث شد قیمت کارخانه‌ای تا ۷۰۰

دعوی خودروسازان مونتاژی با ۴ هزار خریدار در دیوان آثار مهمی برآینده بازار خواهد داشت

معادله پیچیده ۱۴۰۰ میلیاردی خودروی مونتاژی

خواهد شد. وی درخصوص تکلیف مشتریانی که با قیمت های بالاتر اقدام به خرید خودرو کرده‌اند، نشان‌طنان کرد: «با توجه به قیمت‌های اعلامی شورای رقابت (مربوط به تاریخ ۱۱ بهمن ۱۴۰۰) ، هرگونه افزایش قیمت پس از آن گران‌فروشی است.» فرهیاده اظهار داشت: « علاوه بر این در صورتی‌که خودروسازان مونتاژکار عرضه خارج از شبکه داشته، خودرو عرضه نکرده یا قیمت هایشان را به روزرسانی نکرده باشند، مرتکب تخلف شده‌اند.» رئیس سازمان حمایت در نهایت می‌گوید: «مشتریان این خودروسازان، چنانچه مشکلی در زمینه قیمت‌های پرداختی خود داشته، قراردادهایشان قابل رسید باشد.» می‌توانند به سازمان حمایت، سازمان های صمت استانی، مراجع حل اختلاف و کمیته‌های منطقه‌ای در این زمینه مراجعه کنند تا با بررسی موارد، احقاق حق انجام شود.» همچنین وزارت صمت در روز ۳۱ اردیبهشت جلسه‌ای با حضور نمایندگان خودروسازهای برگزار کرد که پس از آن جلسه مدیران شرکت‌های خودروساز مونتاژی از جمله شرکت‌های بهمن، مدیران خودرو، کرمان موتور، فردا موتور و ایلیا خودرو بر اجرائی مصوبه شورای رقابت درباره قیمت‌های جدید تاکید کردند و به عبارتی این خودروسازان قیمت‌های جدید مصوب شده توسط شورای رقابت را پذیرفتند. مسئولان شورای رقابت در چندین مصاحبه تا قبل از شهریور مدعی شده‌اند اضافه دریافت مونتاژکاران بیش از سه هزار نفر شاک‌ی دارد، اما اخیرا محمدعلی اسفنانی، سخنگوی سازمان تعزیرات در گفت‌وگو با رادیو می‌گوید، تعداد شاکیان خودروسازوی مونتاژکار چهار هزار نفر و حجم پرونده ۱۲ و ۸۰۰ میلیارد تومان است.

استکفاف خودروسازان از بازگشت مبالغ اضافی

علی‌رغم آنکه شورای رقابت بنابر دستورالعمل شماره ۵۳۳ افزایش قیمت محصولات خودروسازان توسط وی را مجاز ندانست و عنوان کرد شرکت‌های خودروسازوی مگلفند با توجه به مفاد ماده ۷ قانون ساماندهی صنعت خودرو قیمت‌های فروش خودروهای تولیدی خود را شامل قیمت ابلاغی شورای رقابت، به علاوه هزینه‌های مصرف‌کننده به تفکیک به شورای رقابت اعلام کنند، خودروسازان محصولات خود را با قیمت‌های غیر مصوب عرضه‌کرده و در اکثر خودروهای خود اختلاف قیمتی بیش از ۳۰۰ میلیون تومان از رقابت دریافت کردند. به‌گونه‌ای که اختلاف قیمت شورای رقابت و کارخانه در خودرو آریزو ۶ اکلنت ۶۰۶ میلیون تومان، در ایکس ۵۵ پرو بیش از ۵۵۰ میلیون تومان و در فداتی ۵ حدود ۲۵۰ میلیون تومان شد. براساس اظهار خریداران در زمان ثبت نام نمایندگی های رسمی خودروسازان مونتاژکار، ملاک قیمت خودروهای مونتاژی را قیمت اعلامی از سوی شرکت خودروساز می دانستند و توجهی به قیمت های شورای رقابت نداشتند. حالا خودروسازان می‌گویند بازرگردانن اضافه مبالغ دریافتی آنان را با زیان روبه‌رو می‌سازد. در سویی دیگر خریداران می‌گویند این اضافه مبالغ در یافتی ناعادلانه و گرانفروشی است. درخصوص خودروهای در رنج قیمت اقتصادی، کامکان کشمشک و اختلاف قیمت وجود دارد و خودروسازها مکرر ضرر خود را عنوان می‌کنند. در نتیجه ضرری که خودروسازان برای خود عنوان می‌کنند و قیمت شورای رقابت را نمی‌پذیرند. در سمت دیگر شورای رقابت می‌گوید سود متعارف را برای آنها محاسبه کرده و ضمنا اگر این خودروها به‌طور کامل وارد



موتور محرک گرانی زمین و مسکن

به مغالطه آمیز بودن مقایسه صورت گرفته در نشست دانشگاه تهران اشاره کرد و گفت اینکه توسعه ۷۸ درصدی پهنه های سکونتگاهی را در مقابل افزایش ۱۹ درصدی جمعیت قرار می دهند، مقایسه صحیحی نیست؛ چراکه اولاً توسعه شهرها را فقط نسبت به افزایش جمعیت مقایسه کرده‌اند و تغییر بعد خانوار و افزایش خانوار را لحاظ نکرده‌اند. از سال ۸۴ تا به حال بعد خانوار تغییر کرده؛ تعداد خانواده‌ها ۵۰ درصد افزایش داشته، بنابراین نمی‌توان ادعا کرد جمعیت تنها ۱۹ درصد افزایش پیدا کرده است. ثانیاً این افزایش گسترش شهرها در کل اتفاق افتاده؟ آیا در کلانشهرها هم به این گسترش انجام شده است؟ آمار و ارقام مساحت شهرها در ۴۰ سال گذشته نشان می‌دهد که نه‌تنها مساحت کلانشهرها گسترش پیدا نکرده، بلکه کاهش هم یافته است، به‌طوری‌که تراکم جمعیتی در اهواز از ۳۰ نفر بر هکتار به ۵۶ نفر بر هکتار و تراکم جمعیتی در اصفهان از ۷۱ نفر به ۱۰۳ نفر بر هکتار رسیده است. تراکم جمعیتی مشهد از ۷۶ نفر بر هکتار به ۹۸ نفر و تراکم جمعیتی در کرج از ۲۵ نفر به ۹۸ نفر بر هکتار و در شیراز از ۶۲ نفر به ۷۹ نفر بر هکتار و در قم از ۳۴ نفر به ۹۴ نفر بر هکتار رسیده است، بنابراین طرح چنین ادعایی که صرفاً توسعه پیدا کرده‌اند و تراکم جمعیتی افزایش پیدا نکرده است، ابداً حرف کارشناسی و دقیقی نیست. در تهران هم وضعیت چندان متفاوت نیست، حتی به مراتب بدتر است؛ محدوده قانونی شهر تهران در طرح سال ۱۳۴۷، ۶۵۰ کیلومتر مربع بوده است. اما این مساحت درحال حاضر تنها تا ۷۲۰ کیلومترمربع گسترش پیدا کرده است. آن هم درحالی‌که تراکم جمعیتی سال ۶۵ که ۹۷ نفر بر هکتار بود، به ۱۴۰ نفر بر هکتار رسیده و با این حال هنوز هستند کسانی که می‌گویند تهران شهر پرتراکم نیست!

شکوهی همچنین به حبس و احتکار زمین و مداخله ناصحیح دولت در جهت افزایش تراکم جمعیتی اشاره کرد و فقط که از سال ۱۳۸۵ تا سال ۱۳۹۵ میانگین محدوده‌های کلانشهری کاهش پیدا کرده است. دلیل این کاهش مساحت هم مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری بوده که در مصوبه سال ۷۸ تحت عنوان «ضابطه جلوگیری از افزایش محدوده شهرها» گفته از تاریخ این مصوبه هرگونه افزایش در محدوده مصوب طرح‌های هادی

شوند، قیمت آنها معادل قیمت شورای رقابت خواهد بود و حتی در برخی اظهار نظرها آمده که با توجه به هزینه‌های پایین نیروی کار و انرژی، قیمت‌های تمام‌شده مونتاژکاران در ایران باید پایین‌تر از قیمت‌های جهانی باشد. این موضوع حتی باعث شده برخی رسانه‌ها و کاربران شبکه‌های اجتماعی دست به مقایسه خودروهای مونتاژی در چین و امارات و کشورهای همسایه ایران بزنند و مدعی شوند که در ایران قیمت خودرو برخلاف ادعای خودروسازان، بالاتر از منطقه است.

قراردادهایی که مشکل دارند

برخی از خریداران خودروهای مونتاژی در گفت‌وگو با خبرنگار «فرهیختگان» می‌گویند خودروساز (مونتاژی) مدعی است که در صورت برگرداندن آن مبالغ اضافی به این شرکت خسارت وارد می‌شود و ضمناً آن قراردادهایی که تا قبل از مصوبه ۱۶ اردیبهشت شورای رقابت به امضای خریداران رسیده، به لحاظ محتوایی هیچ مشکلی نداشته و با رضایت خریداران منعقد شده است. اما خریدارانی می‌گویند آن مبالغ و قرارداده‌ا در خلأ قانونی، به آنها تحمیل شده و حالا که مصوبه شورای رقابت ابلاغ شده، عملاً دریافت مبالغ اضافی به معنی گرانفروشی است. خریداران خودرو با استناد به ماده ۷ تصویب‌نامه هیات وزیران به تاریخ ۲۸ فروردین ۱۳۹۵ می‌گویند درخصوص قراردادهای فروشنده خودرو (تولیدکننده) و خریدار در این ماده آمده است: «انقادر نوع قرارداد کی حقوق و تکالیف طرفین قرارداد و مشمولان این قانون در آن رعایت نشود به استناد ماده (۱۰) قانون مدنی و مورد مشابه غیر قانونی و از درجه اعتبار ساقط است.» در سمت دیگر، ۱۸ تیر ۱۳۹۲ سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان ضمن اعلام آماجگی برای رسیدگی به تخلفات شرکت‌های خودروساز مونتاژی، اعلام کرد: «مقتضیان خریداران خودرو از شرکت‌های مونتاژی با قیمت‌های بالاتر از نرخ‌های ابلاغی شورای رقابت، می‌توانند با ارائه شکایات مستند نسبت به پیگیری آن اقدام کنند.» سازمان حمایت اعلام کرد: «۱۰- با عنایت به ابلاغ قیمت شرکت‌های خودروساز مونتاژی از تاریخ ۱۶ اردیبهشت ۱۴۰۲ توسط شورای رقابت، مقتضیان می‌توانند با ارائه شکایات مستند به قرارداد منعقده پس از تاریخ مذکور با قیمت‌های بالاتر از قیمت ابلاغی نسبت به پیگیری موضوع اقدام کنند.» در بند دوم اطلاعیه سازمان حمایت آمده: «۲۰- با توجه به عدم تعیین تکلیف مقطع زمانی قبل از تاریخ ابلاغیه ذکرشده در مصوبه شورا، موضوع از شورای رقابت استعلام شده که پس از اعلام نظر، اقدامات لازم بر این اساس انجام خواهد شد.» «حالی‌س از حدود پنج‌ماه بلا تکلیفی، خریداران می‌گویند پرونده در دیوان عدالت درحال بررسی است اما آنها از روند پرونده بی اطلاع هستند. ۱۶ مهرماه نیز حسین بنی‌ساز رئیس سازمان حمایت در گفت‌وگوی تلویزیونی با اشاره به گلايه مندی خریداران خودرو از گرانفروشی خودروسازان مونتاژی و طولانی شدن زمان رسیدگی به شکایات، اظهار کرد: «اسال ۲۲۲ پرونده گرانفروشی خودروسازان مونتاژی به سازمان تعزیرات حکومتی ارسال شده است. چنانچه خودروسازان به مصوبات شورای رقابت عمل نکنند مرتکب گرانفروشی شده‌اند و مردم می‌توانند با شکایات در سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، نسبت به پیگیری مبالغ اضافی پرداخت شده اقدام کنند.»

چه کسی قیمت تعیین می‌کند؟

اغلب کارشناسان قیمت‌گذاری دستوری رایکی از آسیب‌های صنعت و تولید در ایران می‌دانند. اما نظر شورای رقابت و تعزیرات چیز دیگری است. به گفته محمد علی اسفنانی، سخنگوی سازمان تعزیرات حکومتی زمانی شورای رقابت براساس فرمولی که داشت به‌طور کامل قیمت تعیین می‌کرد و سپس کمیسوزنی در وزارت صمت تشکیل می‌شد و در آنجا قیمت را اعلام می‌کردند. در مرحله‌ای نیز ستاد تنظیم بازار به این امر ورود کرد و سپس بحث تعیین قیمت در سازمان حمایت مطرح شد در نهایت به شورای رقابت بازگشت و ملاک کنونی برای تعیین قیمت خودرو قیمت تصویب‌شده توسط شورای رقابت است. در مصوبه ۵۳۳ شورای رقابت (مصوبه ۱۱ بهمن ۱۴۰۱) این شورا دلیل ورود به تهیه «دستورالعمل تنظیم بازار خودروی سواری» را این‌گونه ذکر می‌کند؛ با توجه به وضعیت انحصاری بازار خودرو سواری کشور براساس بالا بودن شاخص‌های تمرکز، تقاضای انباشته در بازار، ممنوعیت یا محدودیت واردات طی سال‌های اخیر، پایین بودن قدرت انتخاب مصرف‌کنندگان و… این آیین‌نامه را مصوب و ابلاغ کرده است. فارغ از اینکه برندگان و بازندگان این دعوا چه کسی باشد، اخیرا مجلس در مصوبه‌ای (چهارشنبه، ۱۹ مهر) در جز(۳) بند (ح) ماده ۴۸ لایحه برنامه هفتم توسعه مصوب کرده‌اند قیمت‌گذاری دولتی، به استنکار یا کلاه‌های اساسی یارانه‌ای و کالاهای خدمات انحصاری و عمومی ممنوع شود.

و جامع شهرها، تا زمانی که تراکم ناخالصی جمعیتی شهر براساس طرح‌های مصوب تحقق پیدا نکرده باشد، ممنوع است. بر همین اساس اتفاقی که افتاده، این بوده که سازمان‌ها و نهادها و ماکلا‌ها درون محدوده شهر زمین‌ها را زانملک کرده‌اند و عامه مردم ناگزیر شده‌اند تراکم محله‌ها را بالا ببرند و در خانه‌های کوچک‌تر و پرتراکم‌تر زندگی کنند و در آخر شورای عالی شهرسازی و معماری مصوبه می‌دهد که شهرها هنوز به تراکم مدنظر ما نرسیده‌اند پس نمی‌توان شهر را بزرگ کرد.

هزینه‌های پنهان عمودی‌سازی

افزایش تراکم جمعیتی اما هزینه‌های پنهان فراوانی نیز دارد. محمد منان ریسی باطخ چنین سوالی که چرا هزینه‌های آسیب‌های اجتماعی – فرهنگی و زیستی – محیطی در تحلیل شهرسازی عمودی و متراکم لحاظ نمی‌شود، اشاره کرد که مقایسه سرانه‌های شهرهای کم‌تراکم مثل بیز، کرمان و… با کلانشهرهایی مثل تهران، مشهد و اصفهان که طی این سالیان با رویکرد عمودی‌سازی پرتراکم شده‌اند، به‌وضوح نشان می‌دهد که سرانه‌های طلاق، نزاع، قتل و معضلات فرهنگی در شهرهای کم‌تراکم، به مراتب کمتر است. از طرفی گزارش رسمی شورای عالی شهرسازی و معماری نشان می‌دهد گلابد شهر تهران طی یک‌بازه ۵۰ ساله کاملاً تغییر کرده است؛ شش تنفسی تهران محور شمال به جنوب بوده است اما درحال حاضر به علت عمودی‌سازی متراکم‌سازی‌های گسترده این محور کاملاً مسدود شده است. در همین خصوص حدود سه‌ماه پیش وزارت بهداشت طی گزارشی اعلام کرد در یک‌بازه پنج‌ساله، ۷۵ هزار نفر به علت آلردگی هوا فوت کرده‌اند. عمده این فوتی‌ها هم به کلانشهرهایی به‌ویژه تهران تعلق داشته‌اند و نکته جالب‌توجه خسارت اقتصادی ناشی از مرگ و میر به علت آلردگی هواست که فقط در سال ۱۴۰۰، ۱۲ میلیارد دلار برآورد شده است. به عبارتی هفت تا هشت برابر بودجه شهرداری تهران که عمده‌اش از تراکم‌فروشی حاصل می‌شود، فقط خرج خسارت ناشی از مرگ و میر آلردگی هوا می‌شود که خروجی تراکم‌فروشی و متراکم‌سازی طی سالیان متعددی بوده است.

۱۶