



بانبد رحیمی خبرنگار

صنعت خودروسازی یکی از صنایع کلیدی و استراتژیک هر کشوری است که نه‌تنها تأثیر زیادی بر اقتصاد ملی دارد، بلکه از منظر اشتغالزایی، تکنولوژی، تحقیق و توسعه، و تأمین نیازهای داخلی و صادراتی نیز اهمیت فراوانی دارد. در ایران، صنعت خودروسازی ازجمله بزرگ‌ترین صنایع تولیدی محسوب می‌شود و نقش مهمی در تأمین اشتغال و رشد اقتصادی دارد. این صنعت با دو بخش اصلی موتاژ و تولید قطعات داخلی، به‌ویژه در دهه‌های اخیر، چالش‌های زیادی را پشت سر گذاشته است.

محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو در گفت‌وگو با «فرهیختگان» از اشتباهات بزرگ دولت‌های گذشته در دخالت در قیمت‌گذاری خودروها انتقاد کرد و گفت دولت باید از قیمت‌گذاری دست بکشد و اجازه دهد خودروسازان به‌طور مستقل قیمت‌ها را تعیین کنند. او همچنین به اهمیت خصوصی‌سازی در صنعت خودرو، لزوم بهبود کیفیت و حل مشکلات تولید از طریق رقابت‌پذیری و انگیزه بیشتر برای خودروسازان اشاره کرد. نجفی‌منش افزود در صورت آزادسازی بازار و کاهش دخالت‌های دولتی، صنعت خودروسازی ایران می‌تواند به رونق و پیشرفت چشمگیری دست یابد. نجفی منش همچنین اشاره کرد که تفاوت نرخ ارز و چندانگی آن، موجب افزایش قیمت نهایی خودروها و ایجاد رانت‌های ارزی می‌شود. وی همچنین درمورد تأثیرات سیاست‌های ترامپ بر واردات قطعات خودرو به ایران و نیز وضع تعرفه‌های سنگین بر خودروهای چینی گفت این سیاست‌ها می‌تواند فرصتی برای صنعت خودروسازی ایران باشد، اما در عین حال نیاز به تقویت تولید داخلی و فناوری‌های بومی احساس می‌شود تا صنعت خودرو در برابر فشارهای خارجی مقاوم بماند. رئیس انجمن قطعه‌سازی در پاسخ به این سوال که چرا ایمنی خودروهای ایرانی پایین است، می‌گوید این موضوع ناشی از تحقیر تولید ملی بوده و خودروهای ایرانی از استاندارد بالایی برخوردارند.

■ ■ ■

**در هفته‌های گذشته، شاهد افزایش قیمت خودرو در بازار بوده ایم. این تصمیم، نظرات متفاوتی را به‌دنبال داشته است. برخی کارشناسان معتقدند این اقدام به نفع تولیدکننده است، زیرا اختلاف بین قیمت کارخانه و بازار آزاد کاهش می‌یابد و تبعات فاصله قیمتی از بین می‌رود. آیا واقعاً این تصمیم به نفع مصرف‌کنندگان و صنعت خودروسازی است؟**

یکی از اشتباهات بزرگ دولت‌های گذشته، ورود به بحث قیمت‌گذاری بوده است. در هیچ قطعه‌ای از جهان، دولت‌ها به این شکل در قیمت‌گذاری کالاها و خدمات دخالت نمی‌کنند. اگر قیمت‌گذاری به‌گونه‌ای انجام می‌شد که سودآور یا کم‌سود بود، شاید وضعیت متفاوتی داشتیم. متأسفانه در کشور ما قیمت‌گذاری با زیان همراه بوده است و اختلاف قیمت زیادی بین قیمت کارخانه و بازار آزاد ایجاد کرده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد در دوره‌ای که دولت وارد قیمت‌گذاری شد، حدود ۵۰۰ هزار میلیارد تومان (۵۰۰ همت) تفاوت قیمت بین کارخانه و بازار آزاد ایجاد شد. این اختلاف نه‌تنها به‌ضرر خودروسازان و مصرف‌کنندگان تمام شد، بلکه دولت نیز از دریافت مالیات و ارزش‌افزوده محروم شد، در نتیجه این قیمت‌گذاری غلط، عملاً مردم به دلال تبدیل شدند. هرگاه ثبت‌نام خودرو و آغاز می‌شد، به‌خصوص برای خودروهایی که بیشترین تفاوت قیمت را داشتند، صف‌های طولانی و تقاضای غیرواقعی شکل می‌گرفت. این وضعیت گمراه‌کننده باعث می‌شد مردم فکر کنند تقاضا بیشتر از عرضه است، درحالی‌که اگر قیمت‌ها واقعی بود، نه‌تنها تقاضا به این میزان نمی‌رسید، بلکه عرضه نیز می‌توانست به‌راحتی نیاز مردم را برآورده کند. با نگاهی به گذشته، در سال ۱۳۹۰ شاهد تولید یک‌میلیون و ۶۵۰ هزار دستگاه خودرو بودیم که با وجود این حجم تولید، با مشکل فروش مواجه شدند و مجبور به فروش اقساطی و با چک شدند. این درحالی است که مردم به دلیل اختلاف قیمتی به‌سرت به خرید خودرو اقدام می‌کردند، چون می‌دیدند می‌توانند خودرو را با قیمتی پایین‌تر بخرند و با قیمت بالاتر در بازار بفروشند. این وضعیت نه‌تنها به‌ضرر خودروسازان و مصرف‌کنندگان تمام شد، بلکه باعث شد برخی افراد سودجویانه از این وضعیت بهره‌برداری کنند.
باین‌حال، در شرایط اخیر، علی‌رغم افزایش قیمت دلار، قیمت خودرو و افزایش نیافته است، زیرا بازار کشتش آن را ندارد. اگر قیمت‌ها به‌طور واقعی تنظیم شوند، خودروسازان انگیزه بیشتری برای تولید خواهند داشت و تولید بیشتر به کاهش قیمت و ایجاد تعادل در بازار کمک خواهد کرد. اگر دولت دست از دخالت در قیمت‌گذاری بردارد



آموزش رانندگی و قوانین ایمنی داشته باشیم.

**آیا می‌توان گفت استاندارد ورق‌های فولادی در خودروسازی‌ها در ایران مشابه استانداردهای جهانی است؟**

به‌طور کلی، خودروسازی‌ها برای تولید خودرو از سه نوع استاندارد استفاده می‌کنند؛ استانداردهای بین‌المللی، ملی و کارخانه‌ای. در میان اینها استانداردهای کارخانه‌ای از اهمیت بیشتری برخوردارند؛ چراکه دقیق‌ترین و سخت‌گیرانه‌ترین معیارها را دارند. سپس استانداردهای ملی و بین‌المللی قرار می‌گیرند. در حال حاضر، استانداردهای کارخانه‌ای در خودروسازی‌های ایران به‌شدت بالا و تحت نظارت دقیق قرار دارند. قطعات و مواد اولیه‌ای که در تولید خودرو استفاده می‌شوند، به‌طور مستمر کنترل می‌شوند تا با استانداردهای بین‌المللی مطابقت داشته باشند. فولاد مبارکه، یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان فولاد در کشور، در میان ۱۰ فولادساز برتر دنیا قرار دارد و محصولات آن از کیفیت بسیار خوبی برخوردار است. این فولاد، علاوه بر کیفیت بالا، قیمت بالاتری نیز دارد که ناشی از همین کیفیت است. متأسفانه در جامعه ایرانی گاهی عادت داریم که موفقیت‌های داخلی را نادیده بگیریم و این باور غلط را ترویج کنیم که «ایرانی عرضه ندارد»، در حالی‌که این دیدگاه نادرست است.

**با توجه به تجربه طولانی خود در این صنعت و عضویت در تشکل‌های مرتبط، بهترین روش عرضه خودرو را چگونه می‌دانید ؟**

روش استاندارد و متداول در تمام دنیا این است که خود کارخانه تولید خودرو را انجام دهد، خود قیمت‌گذاری کرده و خود خودرو را عرضه کند. در ایران نیز ما این روش را سال‌ها تجربه کرده‌ایم. تولید خودرو در کشور ما در ابتدا بسیار محدود بود، مثلاً پیش از انقلاب تولید خودرو به ۳۰ هزار دستگاه می‌رسید. پس از انقلاب، این تعداد به ۱۰۰ هزار کاهش یافت و سپس دوباره به ۳۰ هزار رسید. اما از زمانی که خودروسازان توانستند قیمت‌گذاری را به‌طور مستقل انجام دهند، روند تولید و عرضه بهبود پیدا کرد. در ابتدا، وقتی دولت دخالت می‌کرد، صف‌های طولانی تشکیل می‌شد و مشکلات فراوانی ایجاد می‌کرد. اما پس از اینکه بازار آزاد شد و خودروسازان قادر به قیمت‌گذاری شدند، بازار سیاه از بین رفت و حتی با مازاد تولید نیز مواجه شدیم. اگر این روند ادامه یابد، صنعت خودرو به رشد خود ادامه خواهد داد. البته باید توجه داشت که برخی افراد که از وضعیت فعلی بهرمند می‌شوند، ممکن است نخواهند که این تغییرات به وقوع بپیوندد. این گروه‌ها به دنبال حفظ وضعیت موجودند، اما باید تلاش کنیم که این شیوه‌های نادرست به پایان برسند.

**قبلاً شاهد عرضه خودرو در بورس کالا بودیم. چرا این روش نتایج مطلوبی نداشت؟**

روش اصلی عرضه خودرو، همان‌طور که اشاره شد، این است که خود خودروساز خودرو را تولید، قیمت‌گذاری و عرضه کند. اگر این روش مورد قبول قرار نگیرد، می‌توان از بورس استفاده کرد؛ چراکه تمامی مواد اولیه مورد نیاز خودروسازی‌ها نظیر آلومینیوم، فولاد، مس و مواد پتروشیمی در بورس معامله می‌شوند. این روش هم می‌تواند یکی از گزینه‌ها باشد، اما بهترین روش همان است که خود خودروساز به‌طور مستقیم اقدام به تولید، قیمت‌گذاری و عرضه خودرو کند.

**یکی از موضوعاتی که در ۲ سال اخیر مدام از آن سخن گفته شد، آزادسازی واردات خودرو است. برخی‌ها می‌گویند خودروسازان نیز در ایجاد محدودیت برای واردات خودرو نقش دارند. نظر شما چیست؟**

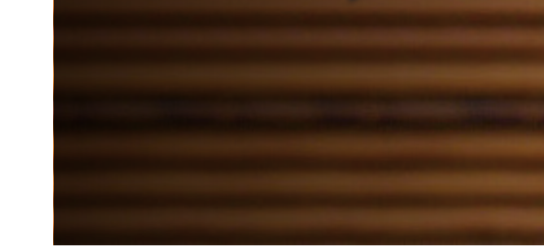
در حالی که دو سال از وعده آزادسازی واردات خودرو در ایران می‌گذرد، هنوز هیچ وارداتی صورت نگرفته است. یکی از دلایل اصلی این مسئله، محدودیت‌های ارزی است. بانک مرکزی در ابتدا به دلیل کمبود ارز از واردات جلوگیری کرد و هنوز همین مشکل پابرجاست. به‌طور کلی، برای تأمین نیازهای تولید داخل، حدود ۲ تا ۳ میلیارد دلار ارز نیاز است، اما برای واردات خودرو تنها ۷ تا ۸ میلیارد دلار ارز لازم است. این موضوع نشان می‌دهد تولید داخلی با ارزی کمتر می‌تواند تولید بیشتری داشته باشد. به همین دلیل، بسیاری از کارشناسان بر این باورند که واردات باید به صورت محدود انجام شود و به‌جای تخصیص ارز بیشتر برای واردات، اولویت به تولید داخل داده شود.

**چرا قیمت خودروهای موتاژ در ایران بالاتر از خودروهای وارداتی از چین است؟**

مسئله دیگری که در بحث خودروهای موتاژ شده در ایران

رئیس انجمن قطعه‌سازان در گفت‌وگو با «فرهیختگان»:

# احتمال شوک جدید به بازار خودرو کم است



مطرح است، تفاوت قیمت این خودروها با خودروهای وارداتی از چین به کشورهای همسایه است. به نظر می‌رسد دلیل این اختلاف قیمت، ناشی از تفاوت نرخ ارز باشد. اگر قطعات خودرو با ارز ۴۰ هزار تومانی وارد شوند و در ایران موتاژ شده و سپس با ارز ۶۰ هزار تومانی به فروش برسند، این اختلاف ارز باعث افزایش قیمت نهایی می‌شود. این چندانگی در قطعات خودرو به ایران پیچیدگی‌هایی دارد. عملکرد ترامپ در دوره نرخ ارز به ایجاد رانت منجر می‌شود. بنابراین، بسیاری از کارشناسان معتقدند ارز باید تک‌نرخ‌ی باشد تا این نوع اختلاف‌ها و رانت‌های ارزی از بین برود و قیمت خودروها در بازار به سطح منصفانه‌تری برسد.

**با توجه به پیروزی دونالد ترامپ در انتخابات آمریکا، آیا این اتفاق تأثیری بر حوزه خودرو و قطعه خواهد داشت؟**

پرمش درباره تأثیرات سیاست‌های ترامپ در رابطه با واردات قطعات خودرو به ایران پیچیدگی‌هایی دارد. عملکرد ترامپ در دوره قبلی باعث مشکلات زیادی برای ایران شد و در نتیجه، بسیاری از شرکای بین‌المللی ایران از بازار کشورمان خارج شدند. این مسئله موجب شد واردات قطعات و مواد اولیه با دشواری‌های زیادی مواجه شود. در آن زمان، تولید خودرو در ایران از ۱٫۴ میلیون دستگاه به ۸۰۰ تا ۹۰۰ هزار دستگاه خودرو کاهش یافت، اما صنعت خودرو توانست خود را بازسازی کند. در حال حاضر، صنعت خودروسازی ایران پتانسیل خوبی برای بهبود و تولید بیشتر دارد، اما باید توجه داشت که تحولات سیاسی مانند بازگشت ترامپ می‌تواند فشارهایی به این صنعت وارد کند. برای مقابله با این تهدیدات باید به تقویت تولید داخلی و بهبود فناوری‌های داخلی توجه ویژه شود تا در برابر تغییرات ناگهانی از جمله سیاست‌های ترامپ آسیب کمتری ببینیم. در مجموع، اتکا به تولیدکنندگان داخلی و افزایش همکاری با چین می‌تواند راهگشا باشد.

**آیا وضع تعرفه‌های سنگین بر خودروهای برقی چین از سوی آمریکا و اتحادیه اروپا می‌تواند فرصتی برای ایران باشد؟**

دولت ترامپ در دوره جدید احتمالاً تعرفه‌های سنگینی بر واردات خودروهای چینی وضع خواهد کرد. این موضوع ممکن است برای ایران فرصتی باشد، اما باید توجه کرد که چین به‌عنوان یک تأمین‌کننده مواد اولیه برای ایران مفید است، اما در بخش خودرو وضعیت پیچیده‌تر است زیرا چین در زمینه انتقال دانش و فناوری محدودیت‌هایی دارد و بیشتر مایل به فروش خودروهای خود است تا همکاری در زمینه فناوری. این امر می‌تواند تهدیدی برای صنعت خودرو داخلی ایران باشد زیرا در صورت ورود خودروهای چینی با قیمت پایین‌تر، تولید داخلی آسیب خواهد دید. بنابراین، ایران باید از واردات بی‌رویه قطعات مشابه ساخت داخل که به بهانه ارزان بودن وارد می‌شوند، جلوگیری کند. این امر ممکن است در کوتاه‌مدت به نفع مصرف‌کننده باشد، اما در بلندمدت آسیب‌های زیادی به صنعت داخلی وارد خواهد کرد. درنهایت باید تأکید کرد که ارزان بودن قطعات خارجی اغلب به دلیل اختلاف نرخ ارز است و اگر این تفاوت ارز از بین برود، این مزیت قیمت نیز از بین خواهد رفت. لذا توجه به تقویت صنعت داخلی و جلوگیری از آسیب به تولیدات داخلی از اهمیت بالایی برخوردار است.

**در سامانه کدال که گزارش عملکرد شرکت‌ها منتشر می‌شود، مشاهده شده که قیمت عرضه یک خودرو در بازار داخلی ۳۰ درصد بیشتر از قیمت صادراتی آن است. دلیل این موضوع چیست ؟**

این تفاوت قیمتی معمولاً به دلایل مختلفی مربوط می‌شود. یکی از این دلایل این است که هنگام صادرات، برخی هزینه‌ها و مبالغ به‌طور مستقیم کاهش می‌یابند. به‌طور مثال، هزینه‌های شماره‌گذاری برای خودروهای صادراتی اعمال نمی‌شود و همچنین هزینه‌های مربوط به گمرک و قطعات وارداتی که به خودرو اضافه شده، به تولیدکننده بازمی‌گردد. علاوه بر این، برای صادرات، هیچ هزینه‌ای بابت ارزش افزوده و خدمات پس از فروش وجود ندارد. این عوامل باعث می‌شوند که قیمت نهایی خودرو در بازار صادراتی کمتر از قیمت داخلی آن باشد. همچنین، باید توجه داشت که بخش زیادی از قیمت خودرو شامل هزینه‌های غیرمستقیم مانند هزینه‌های بانکی، تعرفه واردات، بیمه، شماره‌گذاری و... است که برای صادرات این هزینه‌ها کمتر یا حذف می‌شوند، در نتیجه قیمت صادراتی کاهش می‌یابد. به عبارت دیگر، سود حاصل از فروش خودرو در بازار داخلی به‌طور کامل به دست خودروساز نمی‌رسد و بخش قابل‌توجهی از آن به هزینه‌های مختلف اختصاص می‌یابد.

محمدامین ایمانجانی

فانم مقام مدیرمسئول:

مسعود فروغی

سرردبیر:

محمد زعیم‌زاده

تلفن و فکس:

۰۲۱)۶۲۹۹۹۴۵

کدپستی:

۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶

چاپ:

چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی

نشانی:

خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری

روبه‌روی ساختمان بورس

ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم