

نگاه کارشناس ۱/

امیرحسین کاکاوند استاد دانشگاه علم و صنعت:

خودرو سیاسی شده است

بنزین یورو پنج تولید نمی کند، خودروساز چگونه کالای خود را به بازار ارائه دهد؟ دولت خودروساز را مجبور می کند که بدون توجه به کیفیت، تیراژ تولید خود را افزایش دهد؛ به همین دلیل هم هست که خودروهای کارنکرده این چنین مشکلاتی دارند که حتی نمایندگی هم قادر به رفع آن نیست.

آزادسازی صنعت خودرو می تواند راه حل رفع این مشکل باشد؟

بله آزادسازی، مهم ترین گامی است که سیاست گذار باید بالاخره آن را بردارد. کیفیت خودروها، پایین است زیرا دولت سر جای خود نیست. سیاست های دولت و مجلس، سیاست های درستی نیستند. موضوع واردات نمی تواند مشکل خودرو را حل کند. اصلاً فرض کنید که همین فردا واردات هر نوع خودرو برای همه مردم آزاد شود، وقتی ما نمی توانیم ارز مورد نیاز واردکننده را تأمین کنیم، چگونه خودرو وارد کنیم؟ اصلاً خودرو هم وارد کردیم، مگر مشکل صنعت خودروی کشور تنها با واردات حل می شود؟ در برهه کنونی، هم مردم و هم حاکمیت از خودروساز ناراضی هستند.

ولی در این بازار انحصاری چاره ای جز تن دادن به خرید خودرو بی کیفیت داخلی برای خریدار باقی نمانده است.

اگر خودروساز، کالای بی کیفیت تولید می کرد و از قبل آن سود می برد، کاملاً حق با شما بود؛ اما ایران خودرو و سایپا که دو خودروساز مطرح کشورند، هر دو در ضرر هستند؛ با این حال مجبور به تولید هستند. مردم بدون در نظر گرفتن نقش کلیدی دولت در مشکلات صنعت خودرو، خودروساز را مسبب همه مشکلات می دانند. خود مسئله تحریم هم نقش کلیدی در کاهش کیفیت خودرو دارد. تحریم یعنی خودروساز داخلی نمی تواند قطعه با کیفیت را بخرد یا اگر می تواند هم این قطعه را با قیمت بالاتری تهیه کند. خودروساز به مواد اولیه، قطعات و فناوری های به روز دنیا دسترسی ندارد. معلوم است که در چنین شرایطی، تولید داخلی، کیفیت تولید کالای مشابه در خارج را ندارد. حتی کشوری مانند کره جنوبی هم با ما همکاری نمی کند.

یعنی می گویند واردات بدون عوارض مشکلات را حل نمی کند؟

در این موقعیت، شاید واردات بتواند به صورت مقطعی مشکل صنعت خودرو و خودروساز را حل کند اما اینکه بگوییم اگر خودروی خارجی وارد شود، رقابت افزایش می یابد، لزوماً درست نیست. ما ۳۷ عضو رسمی در انجمن خودروسازی کشور داریم، برخی دیگر نیز پروانه خودروسازی دارند و هنوز خودروساز نشده اند؛ اما همچنان رقابت وجود ندارد و انحصار در دست چند خودروساز است.

پیشنهاد شما به سیاست گذار برای حل این مشکل چیست؟

سیاست گذار باید همزمان سیاست های آزادسازی و خصوصی سازی را به صورت موازی انجام دهد. همچنین لازم است که دولت بتواند نظام خود را یکپارچه کند. اگر قرار است خودروساز خودرو را با استانداردهای یورو پنج، ارائه دهد، بنزین یورو پنج هم می خواهد. اگر وزارت نفت نتواند این نیاز را تأمین کند، مسئله دولت است. الان ورق فولاد، تحریم است و خودروساز باید این ورق را از فولاد مبارکه بخرد اما فولاد مبارکه هم انحصاری و نیمه دولتی است. نظام اقتصادی بسامان، باید به گونه ای برنامه ریزی کند که رقابت در همه صنایع به وجود بیاید. صنایعی مانند فولاد و آلومینیوم که مواد اولیه تولید خودرو را تحویل می دهند، همه انحصاری و دولتی هستند. ترکیبی از آزادسازی قیمت خودرو، خصوصی سازی اقتصاد و تنظیم گری درست، صنعت خودرو و همه اقتصاد کشور را نجات می دهد. حدود ۳۳ نهاد مختلف در حاکمیت بر صنعت خود برزیم خود نظارت و در واقع دخالت می کنند. هر یک از این نهادها هم خواسته هایی دارند که با نهاد دیگر متناقض است. وقتی ارز یک قیمت ندارد، خودروساز چگونه رقابت کند؟ ارز اکثر خودروسازها به نرخ شهر یورو محاسبه می شود که تفاوت قیمتی زیادی با ارز اسمال دارد. مردم هم برای خودرو صرف می بندند؛ زیرا چاره دیگری برای حفظ دارایی خود ندارند. تفاوت میان خودروی کارخانه و خودرو در بازار، معنادار و محسوس است. دولت و مجلس توان کارشناسی بسیار پایینی دارند. کدام یک از نمایندگانی که مدعی آزادسازی واردات هستند می توانند ادعا کنند مشکل صنعت خودرو در نتیجه مشکل مردم را حل کردند؟ اصلاً کدام یک می دانند که آزادسازی واردات خودرو بدون پشتوانه ارزی بدون معناست و قرار نیست رقابتی شکل بگیرد؟ اگر وکلای مجلس مشکلات صادرات، صنعت و ارز را حل کنند؛ مشکل واردات هم خود به خود حل می شود. واضح است که در سال بعدی که خودرو به کشور وارد شده است هم کسانی که این خودروها را خریدارند، با مشکلات خدمات بعد از فروش آن مواجه شده اند. سیاست گذار باید مشکلات را از اساس حل کند.



نگاه کارشناس ۲/

مسیح فرزانه کارشناس خودرو مطرح کرد:

آزادسازی قیمت برای جبران ضرر خودروساز

وبی کیفیت شود، اوپاوری می کند؛ «قیمت گذاری دستوری اشتباه است؛ اما باید دید در کدام نظام اقتصادی از قیمت گذاری دستوری و سرکوب قیمت ها حرف می زنیم. البته، مسئله قیمت گذاری به وزارت صمت و سازمان حمایت سپرده شده است. شاید آزادسازی قیمت خودرو، پول را از دست دلالتان جمع کند اما سه خودروساز دولتی ما زبان انباشته و دیون زیادی دارند. براساس آمارهای نه چندان جدید، دیون آن ها بیش از ۵۰۰ همت-هزار میلیون تومان- است. یکی از راه هایی که بتوانند در کوتاه مدت، ضرر انباشته و دیون آنان را جبران کنند یا دست کم سرعت تولید ایجاد بدهی را بکاهد، آزادسازی قیمت خودرو است. پول را از دست مشتری جمع می کنند و سود نصیب خودروساز می شود. خودروساز هم مجبور است همه این پول را خرج بدهی های خود کند. حداقل من بعید می دانم که بتواند پول به دست آمده را برای خدمات پس از فروش هزینه کند. رزمه های آزادسازی قیمت خودرو نیز برای راحت تمام کردن سال جاری برای دولت و خودروساز است.»

وقتی تولیدکننده به جای اولویت دهی کیفیت مجبور باشد میزان تیراژ تولید را افزایش دهد، چنین مشکلاتی عجیب نیست. بزرگ ترین معضل خودروسازی این است که مسئله خودرو سیاسی شمرده می شود. امیرحسین کاکاوند، استاد دانشکده مهندسی خودرو در دانشگاه علم و صنعت در گفت و گو با هم میهن گفت: «اگر خودروساز بخواهد به دلیل نبود قطعه ای که به هر دلیل به دستش نرسیده، خط تولید را متوقف کند یا خودروهای مشکل دار را در انبار نگه دارد، به احتکار متهم می شود. مشکلات صنعت خودرو، مشکلات فنی و اقتصادی است اما متأسفانه تبدیل به مشکلات سیاسی اجتماعی شده است.»

بسیاری از خریداران خودرو، از نقص قطعات خودروی صفر گلیه دارند. آیا این اتفاق در صنعت خودروی جهان نیز معمول است؟

چنین آمار و وجود ندارد زیرا این مشکلات، در صنعت خودروسازی جهان معمول نیست. اما واقعیت این است که نیازی نیست به آمارهای جهانی مراجعه کنیم. مراجعه مردم به نمایندگی ها و خودروسازی ها، نسبت به سال های گذشته، به طور معناداری افزایش یافته است. با وجود اینکه یکی از هشت فرمان ابراهیم ریسی، گارانتی خودروهای عرضه شده به بازار از ابتدای سال ۱۴۰۱ یا حداقل سه سال کارکرد یا پیمایش ۶۰ هزار کیلومتر بود؛ اما مردم هنوز هم از خدمات بعد از فروش ناراضی هستند. نکته کلیدی این است که مراجعه مردم به نمایندگی ها، کم نباشد. خودروسازان هم گارانتی محصولات را به این معنا گرفتند که هر چندبار که به آن ها مراجعه کنند، باید پول بیشتری پرداخت کنند. بعد از چنین فرماتی، کیفیت محصولات یا خدمات دهی به مشتریان تفاوت چندانی نکرد. اتفاقی که در عمل رخ داد، افزایش هزینه های خودروساز و ناراضیایی بیشتر مردم بود. بیشتر مردم حتی حاضر هستند که خدمات را در ازای پول دریافت کنند اما بعد از یکبار مراجعه مشکل آنان حل شود. ما شاهد این هستیم که هم خودروهای تولیدی و هم خودروهای مونتاژی، در دسرهایی که گفتید را داشتند. آمارها نیز نشان می دهد که هیچ چیز فرق نکرده است؛ چه سابقاً بهتر هم شده باشد.

ریشه این مشکل کجاست؟

واقعیت و ریشه اصلی این است که سیاست گذاران، قواعد اقتصاد و قواعد فنی را قبول ندارند و حتی با آن مبارزه می کنند. آنان می خواهند تنها به صورت دستوری مشکل را حذف کنند که امکان پذیر نیست. وقتی تولیدکننده به جای اولویت دهی کیفیت مجبور باشد میزان تیراژ تولید را افزایش دهد، چنین مشکلاتی عجیب نیست. اگر خودروساز بخواهد به دلیل نبود قطعه ای که به هر دلیل به دستش نرسیده، خط تولید را متوقف کند یا خودروهای مشکل دار را در انبار نگه دارد، به احتکار متهم می شود. مشکلات صنعت خودرو، مشکلات فنی و اقتصادی است اما متأسفانه تبدیل به مشکلات سیاسی- اجتماعی شده است. بزرگ ترین معضل خودروسازی این است که مسئله خودروسازی شمرده می شود؛ اما مشکلات واقعی در دنیای اقتصاد و صنعت است. امسال هفتمین سالی است که خودروساز مجبور به تحمل سنگین ترین مشکلات ناشی از تحریم است؛ مشکلاتی که صنعت خودروسازی کشوری مانند روسیه را فلج کرد و خودروسازی در این کشور را تقریباً تعطیل کرد. ایران خودرو و سایپا در دوران تحریم با مشکلات زیادی به تولید خودرو ادامه دادند.

در تمام سال های تحریم، دولت از خودروساز حمایت کرد؛ شاهد حرف شما چیست؟

شاهد حرف من، بیش از ۱۸۰ هزار میلیارد تومان زبان انباشته خودروسازان است. خودروسازان برای ادامه روند تولید با وجود زبان باز هم خودرو تولید کردند. این یعنی خودروساز و صنعت گر هر کاری می توانسته کرده است اما مشکل از جایی دیگر است. همزمان با ارتقای استانداردهای جهانی خودروی یورو چهار، تبدیل به خودروی یورو پنج شده است. آنچه که امروز شاهدان هستیم و به نمایندگی های خودرو هر رسیده است، حاصل چندین سال سیاست گذاری اشتباه و اقتصاد تکلیفی است.

چرا مشکلات فروش خودرو با سامانه یکپارچه حل نشد؟

متقاضی خودرو در سامانه یکپارچه هم زیاد است. خودرو در سامانه فروش عرضه می شود و قیمت آن با قیمت بازار تفاوت زیادی دارد. از آن سو، سازمان استاندارد، با بر گلولی خودروساز می گذارد اما کسی نمی گوید بر فرض خودروساز، خودرو را با استانداردهای روز تحویل داد، وقتی خودروی یورو پنج تولید می شود اما وزارت نفت



مسیح فرزانه، کارشناس خودرو به روزنامه هم میهن توضیح می دهد: «آزادسازی قیمت خودرو باعث فشار بر مردم می شود. زبان انباشته خودروسازان و همچنین کسورات بودجه باعث می شود که نتوانیم نسبت به آزادسازی قیمت خودرو آن هم در زمانی که خودروسازان دولتی هستند، خوش بین باشیم». به عقیده فرزانه، چنین سیاستی یعنی دولت قصد دارد کسری بودجه خود و زبان انباشته خودروساز را از جیب مردم جبران کند. مسیح فرزانه، می گوید: «آزادسازی قیمت خودرو یعنی دولت قرار است کسری ها را با منابع مردم، جبران کند. در چهار سال اخیر، وقتی تحریم ها شدت گرفت قطعه سازان هم نتوانستند قطعه با کیفیت تأمین کنند. به همین دلیل هم وقتی این خودروها تحویل مشتری داده می شد، مشکلات زیادی داشت. بازار خودرو هم امسال با کسری بیشتری مواجه شد. قرار بود که خودروسازان بیش از یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه ماشین تولید کنند اما تیراژ تولید یک میلیون هم نرسید. تقاضای زیاد برای خرید خودرو هم موجب شد که ماشین تولید خودرو، کند.

فعالان خصوصی



افزایش ناگهانی مدت گارانتی

اتحادیه فناوران رایانه به افزایش ناگهانی مدت گارانتی اعتراض کرد. محمدرضا فرجی تهرانی، رئیس اتحادیه فناوران رایانه تهران از افزایش ناگهانی مدت گارانتی خبر داد و گفت: امیدواریم مسئولان مربوطه به زودی درباره کاهش سقف گارانتی برای اقلام زیرمجموعه اتحادیه فناوران رایانه که ماهیت آن به صورت کلی با کالاهای لوازم خانگی متفاوت است، اقدام کنند. او به ایسنا گفت: در تمام دنیا گارانتی تمام کالاهای آی تی ۱۲ ماه است، اما در ایران سقف گارانتی کالاهای ۱۸ ماه در نظر گرفته شده و این موضوع به زمانی باز می گردد که گارانتی ها زیرمجموعه سازمان حمایت نبود. پیگیری های بسیاری از سوی اتحادیه صورت گرفت، اما درست زمانی که منتظر نتیجه مثبت بودیم، گارانتی ها به سامانه جامع گارانتی واگذار شد. این در حالی است که در جلسه ای که با حضور اتحادیه های فعال در زمینه الکترونیک شامل لوازم خانگی، موبایل، آی تی و... برگزار شد، اعتراض خود را در رابطه با این موضوع اعلام کردیم.



اثرات گواهی سپرده خاص

اجرای درست طرح سپرده خاص، می تواند به شرایط فعلی اقتصاد کمک کند. سیدعلی حسینی، عضو اتاق بازرگانی در گفت و گو با برنامه رادیو اقتصاد با اشاره به گواهی سپرده خاص با نرخ سود سپرده سسی درصد با هدف تأمین هزینه مراکز تولیدی از سرمایه های در گردش از سوی بانک مرکزی گفت: هر جا که بانک مرکزی برای کنترل نقدینگی وارد شود، اثر مثبت خود را خواهد گذارد. زمانی که دلار در یک ثبات نسبی بود می توانیم سرمایه های سرگردان را این سمت جلب کنیم. او افزود: سود ۳۰ درصدی جذابیت بالایی دارد و امیدواریم که در دوره های زمانی مختلف این کار را انجام دهیم. ۲۳ درصد بالاترین میزان سود بانکی است و این ۷ درصد می تواند کمک بالایی به مسئله جذب سرمایه های خرد کند. عضو اتاق بازرگانی کشور بیان کرد: بانک مرکزی می خواهد سرمایه ها را با این تضمین به نظام بانکی بازگرداند ولی امیدواریم به جای بانکها، سرمایه های خرد وارد این جریان شود.



لوازم خانگی گران نشد

قیمت لوازم خانگی هیچ تغییری نکرده و مثل سابق است. اکبر پازوکی، رئیس اتحادیه فروشنندگان لوازم خانگی تهران در گفت و گو با خبرگزاری مهر، در مورد وضعیت عرضه لوازم خانگی از سوی تولیدکننده به نمایندگی های فروش اظهار کرد: هر ساله در بهمن ماه تمامی تولیدکنندگان باید حقوق به اضافه پاداش و عیدی بدهند بنابراین نیاز به نقدینگی دارند و با توجه به وضعیت بازار، تمام تولیدکنندگان به دنبال نقدینگی هستند از این رو هر نوع کالایی در بازار موجود است و کمبودی در بازار نداریم. او افزود: اینکه می گویند تولیدکننده کالا به نمایندگی ارائه نمی دهد فقط شایعه ای است تا به طریقی مردم را به سمت فروشگاه های خاصی بکشاند. این مقام صنفی در مورد قیمت های لوازم خانگی ادامه داد: قیمت ها هیچ تغییری نکرده و مثل سابق است و تا این ساعت خبری از گرانی نداریم. پازوکی به قدرت پایین خرید مردم اشاره کرد و افزود: به دلیل پایین بودن قدرت خرید، رکود بر بازار حاکم است.

مسالمت آمیزش با ماشین، تنها یک سال طول کشیده است؛ زیرا بعد از آن، عرفان تصمیم می گیرد ماشین را بفروشد و یک ماشین کارکرده بخرد؛ ماشینی که قبل از خرید همه چیز آن را خودش دیده و مطمئن است خرابی ندارد.

ماشینی که چرخش نمی چرخد

معمولاً وقتی کسی ماشین جدید می خرد به او می گویند که «الهی چرخش برایت بچرخد». اصلاً ماشین است و چرخش. هنوز هم خیلی از قدیمی ها ماشین را چهار چرخه می خوانند. آقارضا، ۳۲ سال سن دارد. خانواده آن ها هم ته جیب شان را برای خرید خودرو تکانشده بودند و دیگر چیزی برای هزینه تعمیر باقی نمانده بود. آقا رضا می گوید همان هفته اول یکی از چرخ های ماشین تریکد. او حتی به نمایندگی هم سر می زند اما جوابی دریافت نمی کند. آقا رضا می گویند: «بین نمایندگی ها خیلی شلوغ شده اند. همه هم ماشین های نو گرفته اند و حالا شکایت دارند. اگر همین الان وقت نمایندگی بگیری، تازه دو سه هفته دیگر، می توانی ماشین را به آنها نشان دهی. تازه آن موقع هم باید دید که آن ها مشکل تو را حل می کنند یا همه چیز را ز سرشان بازی می کنند. من که هر چقدر توضیح دادم، کسی محل نداد.» می پرسم به نظرش در نمایندگی، کدام ماشین ها مشکل بیشتری داشتند؟ جواب می دهد: «ماشین های پرتیراژ» بعد هم ادامه می دهد: «این خودروهای جدید تارا و دنا خیلی مشکلات ابتدایی دارند؛ مثلاً یک بار رفته بودم نمایندگی و صاحب یک دنا شکایت عجیبی داشت. ماشین دنا بی که خریده بود گیره تنظیم در پیچه های کولر نداشت. منم داشتم فکر می کردم که چرا ماشین، گیره ای که به در پیچه کولر جهت می دهد، ندارد. این مورد خیلی خوب در ذهنم مانده زیرا هم عجیب بود و هم اینکه فرد مجبور شده بود از شرق تهران به نمایندگی شهر قدس، بیاید. فقط همین نمایندگی بود که آن خدمات را ارائه می داد.» البته که این ها تنها شرح برخی از خیل روایت های تحویل نصفه نیمه ماشین های صفر کارخانه ای است. مثلاً فرد دیگری از تعویض سه باره چراغ جلوی ماشین صفرش شکایت داشت. دیگری می گفت که کلید بالابر شیشه اش از همان اول کار خراب تحویل داده شده است. فرد دیگر به شکایت داشت که لنت و دیسک ماشین، کلی خرج روی دستش گذاشته است. تازه همه این ها در وضعیتی است که اگر خودرو در ایده آل ترین حالت خود باشد، باز هم فرد خریدار باید پول زیادی برای جاگداری روکش صندلی، روکش فرمان، رنگ مناسب چرخ ها و مواردی از این قبیل خرج کند. اما خودروهای خارجی همه این موارد را در کارخانه تجهیز می کنند. بسیاری معتقدند که خودرو ساز ایرانی کالای با دوا می مانند خودرو را تبدیل به یک سیستم یک سال مصرف کرده که خریدار، عطایش را به لقایش می بخشد. بعضی آیت می های که جزو تشکیلات ثابت خودروهای خارجی است، در ایران آپشن به حساب می آید؛ خدماتی مانند سنسور دنده عقب یا آینه برقی و بالابر برقی شیشه.

بی کیفیت بودن قطعات، شایعه است

مسئله بی کیفیت بودن قطعات خودرو، ماجرابی است که قطعه سازان به خوبی می توانند به آن پاسخ دهند. محمدرضا نجفی منش، رئیس انجمن صنایع همگن قطعه سازی معتقد است که اصلاً قطعه بی کیفیت در خودروها به کار برده نمی شود. زیرا حتی اگر قطعه ساز، قطعه بی کیفیت بخرد، خودروساز نمی تواند خودرو بسازد. او در گفت و گو با هم میهن می گویند: «در هر خودرو، سه هزار قطعه به کار گرفته می شود؛ ممکن است که از هر ۱۰۰ خودرو، کمتر از پنج تا مشکلاتی داشته باشد. این کاملاً نرمال است و مختص به ایران هم نیست.» نجفی منش ادامه می دهد: «درست است که خودروسازها میزان زیادی زبان انباشته دارند اما این به معنای آن نیست که قطعه بی کیفیت می خردند. دولت دست و پای ما را بسته، قطعه ساز کالای مصرفی مورد نیاز خود را با بالاترین قیمت می خرد و به پایین ترین قیمت به مردم می فروشد، اما باز هم از کیفیت خود نکاسته است.» او اظهار می کند: «علاوه بر نظارت های دولتی که ما قطعه سازان با آن مواجه هستیم، خودروسازان هم محصولات بی کیفیت را نمی خردند. اصلاً اگر قطعه بی کیفیت باشد که ماشین را نمی رود که بخواهد به این ماجرا برسد. از سوی دیگر هم خدمات بعد از فروش نمایندگی ها هم برای همین مواقع است. نمایندگی ها خدمات بعد از فروش را در چنین مواردی به طور رایگان در اختیار مشتری می گذارند.»

هر چه فریاد دارید بر سر خودروساز بکشید؟

شاید در وهله اول، مسبب همه این مشکلات، خودروساز به نظر برسد اما اگر عمیق تر به ماجرا نگاه کنیم، بازم به دولت می رسیم. دولت، بارها عنوان کرده که داعیه دار تحول صنعتی و توسعه اقتصادی کشور از مسیر توسعه صنایع است. حتی در برهه هایی، مدعی شد که خودروی ایرانی، طرفداران خارجی هم دارد. این ادعا که توسط دولت مطرح شده بود، آن قدر جلورفت که ایران در دهه ۸۰ چند کارخانه خودروسازی در کشورهای مختلف تأسیس کرد. ولی در نهایت آنچه برای کشور به جا ماند، نه تولید در خارج بود و نه حتی ارتقای کیفیت تولیدات داخلی کشور. زبان انباشته، صف خریداران و ممنوعیت واردات تنها دستاوردهای دولت در راستای حمایت از تولیدات صنعتی داخلی بود. کارخانه های ایرانی در خارج هم هر یک به دلیلی از کار افتادند و سرمایه گذاری های چندصد میلیون دلاری ایران در خارج از مرزهای کشور، بی نتیجه ماند. کشورهای همسایه حتی خواهان صادرات ماشین های داخلی به کشورشان نیستند. اما کیست که نداند صنعت خودرو با مغالطه های بسیار و همچنین سیاسی کاری های شدید، تبدیل به قتل گاه منابع بازرشی از جمله سرمایه در گردش، انرژی و مواد اولیه شده است؟ تازه در آخر کار هم خریدار از خرید خود راضی نیست و هم خودروساز معتقد است کالایش را زیر قیمت فروخته است.