

## نگاه کارشناس / ۲

### مرتضی شجاعی کارشناس خودرو:

# کاش دولت سراغ واردات خودروی دست دوم نمی‌رفت

مرتضی شجاعی به عنوان کارشناس خودرو این اعتقاد را دارد که دولت باید خودروی صفرکیلومتر وارد کرده و واردات خودروهای دست دوم را محدود کند. او در گفت‌وگو با «هم‌میهن» عنوان کرده که اگر دولت به دلیل محدودیت ارزی توان این را ندارد که خودروی ۲۰ هزار دلاری وارد کند، می‌تواند خودروهای ۱۰ هزار دلاری اما دست اول وارد کند تا مردم با چالش‌های کمتری مواجه شوند.

#### شما موافق ورود خودرو به کشور هستید؟

بندنه موافق این هستیم که واردات خودرو در گونه‌های محدود و حتماً صفرکیلومتر باشد. من اعتقاد دارم تردد بوند در بلندمدت به این روند آسیب خواهد زد. خودروهای کارکرده ما را با چالش‌های متعددی مواجه می‌کند زیرا فروش خودروی دست دوم در ایران تجربه نشده و با توجه به اینکه نزدیک به پنج سال نیز واردات خودرو ممنوع بوده، بهتر بود که دولت به سراغ واردات خودروی دست دوم نمی‌رفت.

#### چه چالش‌هایی؟ مثال می‌زنید؟

از سلامت بدنه خودرو بگیرد تا قطعاً و خدمات پس از فروش آن. قطعاً خودروهای وارداتی دست دوم، خودروهای کمیابی خواهند بود و قطعات آن در بازاری مثل ایران به مراتب گران‌تر به دست مصرف‌کننده می‌رسد و همین برای دولت چالش و نیاز ارزی ایجاد خواهد کرد. حتی ممکن است باعث قاچاق قطعات خودرو به کشور شود. به نظر من در فضایی که دولت در آن بکر عمل می‌کرده و وارداتی در کار نبوده، بهتر بود از واردات خودروی صفر کیلومتر شروع می‌کرد و آن را در یک تیراژ منطقی گسترش می‌داد.

#### با وجود تحریم‌ها و شرایط اقتصادی دولت و مردم این توان را داشتیم که

#### خودروی صفرکیلومتر وارد کنیم؟

اثر تحریم‌ها بر روی خودروی صفر یا کارکرده هیچ تفاوتی ندارد. اگر دولت با محدودیت ارز مواجه است دلیلی نداشت که خودروی لوکس وارد کند. اگر دولت توان این را ندارد که خودروی ۲۰ هزار دلاری وارد کند می‌تواند خودروهای ۱۰ هزار دلاری اما دست اول وارد کند چون هم دولت و هم مردم با چالش‌های کمتری مواجه خواهند بود. اینگونه خودروها با دوام هستند و معمولاً در خدمات پس از فروش یا مشکل چندانی مواجه نمی‌شویم. اما خودروی دست دوم دقیقاً مانند هندوانه در بسته است و در خدمات پس از فروش ما را وارد چالش خواهد کرد چون متخصص آنها را نداریم و قیمت قطعات آن نیز بالا خواهد رفت. اکنون

کارکرده» برای اجرا به دولت ابلاغ شد. به یک هفته نکشید که رئیس‌ی نیز آن را برای واردات خودروهای دست دوم که حداکثر پنج سال از عمر آنها در زمان ورود به گمرک گذشته بود را به دو وزارتخانه صمت و وزارت کشور ابلاغ کرد.

این مصوبه نیاز به آیین‌نامه‌ای داشت که براساس آن نحوه تأمین ارز مورد نیاز و شرایط واردات توسط اشخاص حقیقی و حقوقی به پیشنهاد وزارت، صنعت، معدن و تجارت یا همکاری بانک مرکزی، گمرک، سازمان حفاظت محیط زیست و سازمان ملی استاندارد ایران تهیه شود که وزارت صمت در عرض یک ماه آن را به هیئت وزیران داد. مشکل اما ارزی بود که باید به آن تخصیص پیدا می‌کرد که در همان ماه مهر، جلال رشیدی کوچی، نماینده مجلس در توییتی نوشت: «بالاخره با رایزنی‌هایی که انجام شد، توانستیم موافقت معاون اول رئیس‌جمهور را درباره ارز بگیریم. با موافقت محمد مخبر، معاون اول رئیس‌جمهور، به‌زودی و پس از تصویب آیین‌نامه واردات خودرو کارکرده در هیئت وزیران، واردات با منشأ ارز خارجی انجام خواهد شد و مشکل بانک مرکزی حل و فصل شده است.» پس از آن بود که در اواخر آذرماه، وزیر صمت از تصویب این آیین‌نامه در هیئت وزیران خبر داد. عباس علی‌آبادی درباره تأمین ارز مورد نیاز برای واردات این خودروها گفته بود: «در مورد ارزی که صرف واردات خودروهای کارکرده می‌شود، برنامه‌ریزی لازم انجام شده و هیچ نگرانی‌ای در این باره وجود ندارد که بخشی از اقتصاد به دلیل ارزی که به واردات خودروهای کارکرده اختصاص پیدا می‌کند آسیب ببیند.»

در هر حال باید این نکته را توجه داشت که ورود خودروهای دست دوم نیاز به تدبیر بیشتری دارد و عوارض و مشکلات آن بیشتر است که آن را با برخی کارشناسان حوزه خودرو در میان گذاشتیم.



برقی وارد کنیم. به نظر من قانونگذار در حال گذراندن یک دوره گیجی است و هنوز نتوانسته به تعادل برسد که با این ارزی که دارد و می‌تواند تخصیص دهد، چه خودرویی، به چه شکلی و با چه مدلی وارد کشور کند.

با توجه به مضیق ارز که دولت دارد، فکر نمی‌کنید شاید اولویت این بود که ارز را مثلاً به واردات شیر خشک که نیاز بیشتری به آن وجود دارد، اختصاص پیدا می‌کرد تا خودروی دست دوم؟

به نظر من دولت آنقدر ارز دارد که هم شیر خشک را تأمین کند و هم خودرو را. مسئله اصلی مدیریت و تخصیص درست ارز است اما اگر قرار باشد خودرو با تعداد ۶ هزار و ۷ هزار دستگاه وارد شود، بهتر است که نباید چون تأثیر منفی و معکوس آن بیشتر است. خودرو زمانی تأثیرگذار خواهد بود که حداقل ۵۰ هزار دستگاه وارد شود. این وعده‌هایی هم که داده می‌شود که ۱۰۰ هزار خودرو وارد خواهیم کرد و همین میزان ثبت سفارش شده است، فقط انتظارات را بالا می‌برد. ما در بهترین حالت و در زمانی که تحریم نبودیم ۶۰ هزار دستگاه خودرو وارد کشور کردیم. ما اگر در کشور مدیریت درست تخصیص منابع داشته باشیم در شرایط فعلی، هم خودروی می‌تواند وارد کشور شود و هم شیر خشک و گندم. واردات خودرویی هدف نه رقابتی ایجاد می‌کند و نه خلا بازار را پر می‌کند بلکه فقط تعداد محدودی خودرو وارد شده که فردا قیمتی برای تأمین قطعات و گارانتی آن به راه خواهد افتاد و در نهایت مصرف‌کننده ایرانی یک خودرو را به سه برابر قیمت دنیا خریده و هیچ خدماتی نیز دریافت نکرده است.

## فعالان خصوصی



### واردات گوشت قرمز کم شد

واردات گوشت گرم قرمز کاهش یافته زیرا دی‌ماه مصادف با عید ژانویه و تعطیل رسمی کشورهای زیادی در جهان است. رصد بازار کالاهای اساسی نشان می‌دهد حدود دو هفته است که گوشت قرمز بسته‌بندی یک کیلویی با قیمت ۳۹۰ هزار تومان و دو کیلویی به مبلغ ۷۲۲ هزار تومان در فروشگاه‌های زنجیره‌ای توزیع نمی‌شود؛ اما به جای آن ران گوشت گوسفند برزیلی منجمد هر بسته دو کیلویی با قیمت ۴۶۰ و گوشت گوساله منجمد ۳۱۵ هزار تومان در حال توزیع است. مسعود رسولی، دبیر انجمن صنعت بسته‌بندی گوشت و مواد پروتئینی کشور در این خصوص به مهر گفت: واردات گوشت گرم قرمز کاهش یافته زیرا دی‌ماه مصادف با عید ژانویه و تعطیل رسمی کشورهای زیادی در جهان است. دلیل دوم به توزیع خرد گوشت قرمز بر می‌گردد. در حال حاضر عرضه به شکل خرد انجام می‌شود.



### مذاکره ارزی بانک مرکزی ایران و عراق

دولت و فعالان اقتصادی عراق با مذاکره‌ای انجام داده‌اند در تلاش برای حل رابطه دینار و دلار در ارتباط با ایران و دیگر کشورها هستند. در این زمینه مذاکره‌ای بین بانک مرکزی ایران و بانک مرکزی عراق انجام شده است. خبرها حاکی از آن است که صرافی‌های رسمی و بانک‌های عراق هرگونه مبادله ارزی با پنج کشور از جمله ایران را منع کرده‌اند و در این شرایط تاجران ایرانی تنها می‌توانند ارز مورد نیاز خود را از بازار عراق آن هم با قیمتی گران‌تر از نرخ ارز در بازار رسمی این کشور تأمین کنند. با این حال یحیی آل اسحاق، رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و عراق در گفت‌وگو با ایلنا در واکنش به این خبر آن را امری گذرا و مسیوق به سابقه دانست و گفت: از حدود سه ماه پیش دولت عراق با هدف تنظیم رابطه بین دینار و دلار قواعدی را وضع کرده است.



### زمین برای کارکنان صنایع کشور

تا به امروز اراضی ۱۱۶ هزار واحد مسکونی در قالب صنعت شهر به کار خانجانت کشور تحویل داده شده است. محمد بلوردی، معاون سازمان ملی زمین و مسکن به باشگاه خبرنگاران جوان گفت: طرحی که موسوم شده به صنعت شهر شرایطی را فراهم می‌کند تا کارکنان و این‌گران صنایع کشور صاحب‌خانه شوند و این طرح تنها مربوط به شهرک‌های صنعتی نیست و تمام کارخانجات و صنایع کشور که تعداد زیادی نیرو داشته باشند را شامل می‌شود. به گفته وی در این طرح ابتدا کارخانجات از طریق مشاورانی که انتخاب شده‌اند اقدام به ساخت این واحدها به مجری این طرح معرفی می‌کنند. او می‌گوید: اجرائی این طرح لزوماً کنار صنایع نیست بلکه این مکان‌ها باید حتماً شرایط ایده‌آل را داشته باشند و برای اجرای این طرح باید به‌طور قطع نقاط مناسبی جهت ساخت انتخاب شود.

## نگاه کارشناس / ۳

### ساسان قربانی کارشناس صنعت خودرو:

# به جای واردات با برندهای بین‌المللی همکاری کنیم

اینکه ورود خودروهای دست دوم چه تأثیری در بازار خواهد داشت را با ساسان قربانی، کارشناس صنعت خودرو در میان گذاشتیم. او در گفت‌وگو با «هم‌میهن» عنوان کرد سیاست‌های فعلی دولت درباره خودرو اساساً کارشناسی و علمی نیست اما ذهنیت دولتمردان فقط بر واردات متمرکز است. قربانی می‌گوید این روند فقط به درد دل‌ال‌ها می‌خورد که کسب و کار پردرآمدی را برای آنان ایجاد خواهد کرد. و معتقد است مسئولانی که برای صنعت خودرو تصمیم‌گیر هستند باید به دنبال یک یا دو برند بین‌المللی بروند و با آنها همکاری کنند تا راه توسعه پیدا کنند.

#### ورود خودرو دست دوم را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

بندنه با واردات خودرو مخالف هستیم و اعتقاد داریم باید شرکت‌هایی را که قرار است از آنها خودرو وارد کنیم، مجاب کنیم که در کشور خودمان و البته به‌روز و با کیفیت تولید کنند. چرا بعد از سال‌ها مقاومت در این خصوص اکنون باید افتخار ما این باشد که خودروی دست دوم مصرف می‌کنیم؟ اینگونه تصمیمات گرفته می‌شود چون سیاست‌های فعلی ما درباره خودرو اساساً کارشناسی و علمی نیست. ما باید برای همه واردات، شرط تولید در کشور بگذاریم یعنی باید از طرف بخش خصوصی با برندهای خوب و قابل قبول برای مردم مذاکره کنیم. دولت نیز بر آن نظارت داشته باشد تا فساد و رانت جدیدی شکل نگیرد و یک سیستم نظارتی بر این فرایند اعمال شود تا برندهای جهانی دویا سه تیپ خودرو را در کشور ما مونتاژ کنند تا بحث اقتصادی بودن آن نیز توجیه داشته باشد. مثلاً فرض کنید رقمی نزدیک به ۲۰۰ هزار خودرو، آن هم در ایران تولید شود تا در کشور خودمان، ایجاد اشتغال کند. اکنون از چین و چند کشور دیگر خودرو وارد می‌شود و تنور صنعت و تولید را در آنها گرم کرده ایم و کارگران، کارشناسان و مهندسان تحصیلکرده ایرانی باید بیکار باشند و فقط به این افتخار کنیم که چند هزار خودرو وارد کرده ایم.

#### باتوجه به شرایط کشور که تحریم هستیم،

#### آیا کشورهای صاحب شرکت‌های

#### خودروسازی حاضر هستند در ایران

#### سرمایه‌گذاری کنند؟

باید بستر آن فراهم شود. وقتی دولتمردان و مسئولان می‌گویند باید خودروسازی در کشور فعال تر شود، پس باید بسترهای آن



را نیز فراهم کنند اما ذهنیت آنها فقط بر واردات متمرکز است و در این شرایط عده معدودی از موقعیت‌های ایجادشده سوءاستفاده می‌کنند و عامه مردم نیز دل به این خوش می‌کنند که خودروی خارجی استفاده می‌کنند. به نظر من، تفکر سیستم اقتصادی و صنعتی کشور بر مبنای توسعه تولید نیست فقط شعار آن داده می‌شود. متأسفانه سیستمی که مجری فرامین مقام معظم رهبری است خیلی به دنبال توسعه نیستند و کارهای صوری و ظاهری انجام می‌دهند و تنها آمار و عدد اعلام می‌کنند اما در عمل مسیر حرکت‌مان در جهت توسعه صنعتی و توسعه تولید نیست. من اعتقاد دارم مسئولان عالی‌رتبه که برای صنعت خودروی کشور تصمیم‌گیر هستند اگر واقعاً به دنبال یک یا دو برند بین‌المللی بروند و با آنها همکاری کنند، قطعاً راه توسعه را پیدا خواهند کرد؛ همانگونه که در خیلی از جاهای دیگر نیز پیدا کردیم.

در همین حوزه واردات خودروی دست دوم، خریداران آن در آینده مثلاً در مورد تأمین قطعات خودرو با چه مشکلاتی مواجه خواهند شد؟

وقتی یک خودرو در خارج از کشور تولید شده و به‌صورت دست دوم نیز وارد شود، قطعاً در خدمات پس از فروش با مشکل مواجه خواهد شد چون مراکز و وجود ندارد که به صورت سیستماتیک به مردم سرویس دهد. همچنین قطعات یدکی این خودروها از طرف تولیدکننده آنها گران‌تر عرضه خواهد شد و به سختی به دست مردم خواهد رسید. به‌عنوان مثال اگر خودرویی را با قیمت ۱۰ هزار دلار وارد کنیم، برند تولیدکننده و یا شرکتی که آن را وارد کشور کرده، سود اصلی خود را در فروش قطعات خواهد داشت؛ به این دلیل که قطعه به قدری نایاب و گران خواهد بود که خریدار خودروی دست دوم در طول مدت مصرف آن، قطعاً هزینه بیشتری را پرداخت می‌کند؛ عملاً مانند این است که پول یک خودروی نورا داده باشد. به‌ر حال در کشور ما چه پیش از انقلاب و چه بعد از آن در برابر ورود خودروهای دست دوم مقاومت وجود داشته و اکنون این اتفاق یک حرکت رو به جلو محسوب نمی‌شود. ورود خودروهای دست دوم در کشورهایی اتفاق می‌افتد که صنعت خودروی قوی ندارند، البته کشورهایی داریم که هم تولیدکننده خودرو هستند و هم وارد کننده اما سابقه ایران را در صنعت خودرو نداشته‌اند. متأسفانه این روند فقط به درد دل‌ها می‌خورد که کسب‌وکار پردرآمدی را برای آنان ایجاد خواهد کرد. طبیعی است با توجه به وضعیت ارزی که در کشور وجود دارد، قیمت قطعات یدکی این خودروها بسیار بالا خواهد بود.