

# بازار سیاه نوظهور

## هشدار کارشناسان: با اجرایی شدن مصوبه واردات خودروهای دست دوم بازاری بزرگ برای فروش قطعات کمیاب و گران ایجاد خواهد شد



چرا بهبود اوضاع باید ناراحت کننده باشد؟

معاون وزیر کار می‌گوید، کاهش نرخ بیکاری به کام منتقدان تلخ آمد. او در حالی این نسبت را به منتقدان می‌دهد که گویی هیچ‌یک از نقدهای مربوط به اشتغال را به درستی نخوانده است. آنچه عمدتاً در نقدها بیان می‌شود نمایندگی نکردن نرخ بیکاری از واقعیت‌های بازار کار است. حتی دوساعت کار در هفته نیز در آمارهای اشتغال به عنوان شاغل محسوب می‌شود. مشاغل ناقص و کم کیفیت هم شغل به حساب می‌آید. بنابراین وقتی از آمار کاهش نرخ بیکاری صحبت می‌شود، نمی‌توان از آن برداشت کرد که وضعیت اشتغال و به تبع آن، درآمد افراد بهبود یافته است. اغلب فقرا بیکار نیستند اما از محل شغل خود نمی‌توانند نیازهای اساسی خود را تأمین کنند. این یعنی شغل‌هایی با دستمزدهایی پایین، بدون امنیت لازم و بدون داشتن پوشش بیمه‌ای مسبب سقوط خانوارها به زیر خط فقر شده است. دولت تأکید دارد که سالانه یک میلیون شغل ایجاد می‌کند. در غیاب مراکز آمار رسمی و معتبر در خصوص برآورد شغل‌های ایجاد شده، با اتکا به سامانه طراحی شده جدید مبتنی بر کدهای بیمه‌ای، آمارهایی اعلام می‌شود که نشان می‌دهد دولت در این هدف تا حدودی موفق عمل کرده است اما به ابهاماتی که در اهداف محقق شده دولت وجود دارد؛ از جمله اینکه این شغل‌های ایجاد شده چه کیفیتی دارد؟ با چه دستمزدها و درآمدی نیروی کار به کار گرفته شده‌اند؟ درآمد ایجاد شده چقدر از هزینه‌های خانوار را توانسته پوشش دهد، و اینکه آیا این شغل‌ها به مثابه به استثمار گرفتن نیروی کار است یا خیر؟ پاسخ داده نمی‌شود. با این حال معاون توسعه کارآفرینی و اشتغال وزارت کار می‌گوید: کاهش نرخ بیکاری همزمان با افزایش نرخ مشارکت اقتصادی در دولت سیزدهم نشان از رونق بازار کار دارد. آمارها و تحلیل‌ها نشان می‌دهد وضعیت بازار کار رو به بهبود است. اما برخی رسانه‌ها تلاش دارند خبر شیرین کاهش نرخ بیکاری را به کام مردم تلخ کنند. محمود کریمی بیان‌کننده در تشریح جزئیات گزارش مرکز آمار ایران از کاهش نرخ بیکاری در پاییز ۱۴۰۲، اظهار کرد: مرکز آمار چهار بار در سال نتایج مربوط به طرح آمارگیری نیروی کار ارائه می‌دهد و ما نیز باید هر فصل را با زمان مشابه در سال قبل از آن مقایسه کنیم. آخرین گزارش مرکز آمار مربوط به بازه زمانی یک سال منتهی به پاییز ۱۴۰۲ است. او افزود: گزارش مرکز آمار ایران نشان می‌دهد نرخ بیکاری کل کشور در پاییز امسال به ۷/۶ درصد رسیده که کمترین نرخ بیکاری در پاییزهای بعد از پیروزی انقلاب اسلامی است؛ علاوه بر این نرخ مشارکت اقتصادی نیز ۵/۵ درصد افزایش داشته است. معاون وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی گفت: زمانی می‌توان رونق بازار کار را تأیید کرد که نرخ بیکاری کاهش یابد و نرخ مشارکت اقتصادی افزایش یابد. اگر کاهش نرخ بیکاری متأثر از کاهش مشارکت اقتصادی باشد نمی‌توان آن را خیلی قابل توجه دانست. معاون وزیر کار اظهار کرد: هیچ گزاره آماری، تحلیلی و کارشناسی وجود ندارد که بیانگر بدتر شدن وضعیت بازار کار در دولت سیزدهم باشد اما برخی رسانه‌ها بی‌انصافانه خبر کاهش نرخ بیکاری را به کام مردم تلخ کردند. کریمی بیان‌کننده تصریح کرد: کاهش نرخ بیکاری و افزایش نرخ مشارکت اقتصادی اتفاقی است که در سه فصل سال ۱۴۰۲ رخ داده و کاهش نرخ بیکاری در سه فصل سال جاری هم‌راستا با افزایش نرخ مشارکت اقتصادی بوده است. این کاهش نرخ بیکاری نشان از رونق بازار کار دارد و به هیچ شکل نمی‌توان گفت این کاهش نرخ بیکاری متأثر از خروج نیروی کار است. وی با بیان اینکه خالص اشتغال ایجاد می‌کند در کل سال ۱۴۰۱ نیز مثبت بوده است، خاطر نشان کرد: فصل بهار ۱۴۰۲ تعداد ۲۲۸ هزار نفر خالص اشتغال ایجاد داشتیم که در تابستان به ۹۰۷ هزار نفر رسید. آخرین آمار مربوط به فصل پاییز، حکایت از ۷۰۶ هزار اشتغال ایجاد دارد.



علی ایوبی

گزارشگر هم‌میهن

بعد از پنج سال ممنوعیت واردات خودرو، موافقت با واردات خودروی دست دوم بازار سیاهی برای تأمین قطعات ایجاد خواهد کرد. صرف نظر از چگونگی تأمین ارز واردات خودروی دست دوم در شرایطی که دولت برای تأمین ارز کالاهای اساسی در تنگناست، ورود محصولی که احتمال تعویض تمامی قطعات آن وجود دارد، اجحاف به مصرف کننده محسوب می‌شود. امروز کم نیست تعداد خودروهای صفری که از کارخانه‌های

داخلی بیرون می‌آیند و در همان بدو خروج با مشکل قطعات مواجه می‌شوند. این مشکلات در مورد خودروهای دست دوم به مراتب بیشتر خواهد بود.

برخی فعالان بازار از احتمال تعویض قطعات این خودروها پیش از ورود به مرز و حتی لب مرز خبر می‌دهند و می‌گویند، حتی امکان دستکاری کیلومتر کارکرد این خودروها نیز وجود دارد. بنابراین تضمینی درباره آنچه به مصرف کننده تحویل داده می‌شود، نمی‌توان داد. واردات خودروهای دست دوم، بازار لوازم خانگی مرزهای غربی را تداعی می‌کند که شاید ارزان تر به مشتری فروخته شود اما اینکه از بین فروخته شده‌ها چند درصد قابل استفاده خواهد بود را کسی نمی‌داند.

تحلیلگران بازار خودرو هشدار می‌دهند با توجه به امکان تعویض قطعات، بازار سیاه بزرگی پس از ورود خودروهای دست دوم ایجاد خواهد شد.

واردات خودرو دست دوم را می‌توان از دستبخت‌های دولت سیزدهم و مجلس یازدهم دانست که تلاش کردند با این شیوه بازار صنعت خودرویی در کشور را به زعم خود سامان دهند اما سوال اینجاست که آیا باید در ماه‌های آینده منتظر پیامدهای غیرقابل پیش‌بینی این تصمیم باشیم؟ آیا دولت ارز کافی برای اینگونه واردات دارد و آیا فکری برای تعامل با برندهای خودروهای وارداتی برای خدمات پس از فروش و تهیه قطعات آن کرده است؟

اولین روزهای اردیبهشت بود که ابراهیم رئیسی «لایحه الحاق موادی به قانون ساماندهی صنعت خودرو» را به بهارستان فرستاد و بعد از تصویب نمایندگان در ماه اول تابستان به تأیید شورای نگهبان رسید و در نهایت ۲۸ تیرماه توسط محمدباقر قالیباف، رئیس مجلس قانون «الحاق موادی به قانون ساماندهی صنعت خودرو» مربوط به واردات خودروهای



حدود ۸ هزار خودرو به کشور، آن هم در مقابل تقاضای یکونیم میلیون دستگاه خودرو توسط مردم، عملاً یک شوخی بیش نیست. قیمت خودروهای وارداتی بالای یکونیم میلیارد تومان است که در بازار آزاد به دو برابر هم می‌رسد. مطمئن باشید اینگونه نخواهد بود که ما خوشحال شویم رقیبی برای خودروهای داخلی مثل دنا، پژو ۲۰۷ و پارس وارد کشور شده است. قطعاً نیز کف قیمت این خودروها با ارزان‌ترین برندها بیشترین کارکرد حداقل یکونیم میلیارد تومان خواهد بود.

تأثیر آن بر روند قیمت خودرو در کشور چگونه خواهد بود؟

واردات خودرو باید پیوسته و انبوه باشد، شما نگاهی به بازار بیندازید؛ وقتی تویوتا کرولا وارد شد تعداد آن کم بود و یا هیوندای مدل ۲۰۲۳ با قیمت حدود ۴ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان قیمت می‌خورد، سیگنالی است که بازار می‌دهد تا مدل‌های قدیمی آنها نیز گران شود و به همین نسبت قیمت خودروی مونتاژی و داخلی نیز بالا می‌رود و جریانی ایجاد می‌کند که همه خودروها گران شود. پس مسئله مهم این است که با چه قیمتی خودرو را به دست مصرف کننده برسانیم. اگر خودروی سال ۲۰۱۸ وارد کنیم که قیمت آن از قیمت واقعی آن در خارج از کشور بالاتر باشد قطعاً باعث گرانی در دیگر محصولات داخلی خواهد شد.

همچنین ما دچار شلختگی در تصمیم‌گیری برای واردات خودرو هستیم. یک روز گفته می‌شود می‌خواهیم واردات خودرو انجام دهیم تا رقابت ایجاد شود اما بعد می‌گوییم نه، مسئله ما پر کردن خلأ کمبود خودرو در بازار است و بر روی کمیت تمرکز می‌کنیم تا بازار به تعادل برسد اما اکنون بعد از حدود دو سال کشمکش به اینجاسیده‌ایم که حدود ۸ هزار دستگاه خودرو وارد کنیم اما دوباره می‌گوییم نه، کم از را بدهیم و خودروی

خودرویی که در سال ۲۰۲۱ تولید شده به کشور وارد شود، در حالی که امکان آموزش‌های مناسب برای تعمیر و نگهداری آنها برای نمایندگی آنها وجود نداشته، چه باید کرد؟ این گونه مسائل داستان واردات خودروی دست دوم را پیچیده می‌کند. اگر در این زمینه مدیریت قوی صورت بگیرد، می‌تواند تأثیرگذاری خوبی داشته باشد اما با مدیریت متوسط نیز دچار ضررهای زیادی خواهیم شد و روند بازار خودرو را دچار چالش خواهد کرد.

شاید در ذهن مدیران ما این باشد که ورود خودروهای دست دوم باعث رقابت در داخل شود. شما این را قبول دارید؟

در تصمیم‌گیری‌های سیاسی و اقتصادی کشور در چهار دهه اخیر، هیچ اتفاق خاصی رخ نداده که آن را رقابت با خودروساز داخلی که خودروهای عامه مردم را تولید می‌کنند، بدانیم. اکنون نیز واردات خودروی دست دوم به صورت محدود انجام شده و گفته شده این خودروها قرار است برای قشر متوسط جامعه باشد. واردات

بابک صدرايي کارشناس صنعت خودرو:

## دچار شلختگی در واردات خودرو هستیم

واردات خودروهای دست دوم نیاز به مدیریتی دارد که بازار را دچار مشکل نکند. بابک صدرايي، کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «هم‌میهن» به این نکته اشاره کرده اما گفته واردات اینگونه خودروها در کشور دچار شلختگی در تصمیم‌گیری است. او می‌گوید، بیشتر از آنکه موافق ورود خودروی دست دوم باشد دلواپس و نگران است و واردات خودرو بی‌هدف نه رقابتی ایجاد می‌کند و نه خلأ بازار را پر خواهد کرد.

ورود خودروهای دست دوم چه چالش‌هایی را ایجاد خواهد کرد؟

موافق ورود خودروهای دست دوم هستیم اما بیشتر از آن دلواپس و نگران این هستیم که این طرح چگونه اجرا شود؛ چون مانند تیغ دولبه است. اگر مدیریت کنترل نداشته باشیم و خودروهای معيوب یا خودروهایی که بدنه و موتور آنها با هم تفاوت داشته باشد و به اصطلاح وصله و پینه هستند وارد شود و یا میزان کیلومتر مصرفی آنها دستکاری شده باشد که در کشورهای اطراف ماکزی هستند که آن را انجام می‌دهند، قطعاً مصرف‌کننده را دچار مشکل می‌کند. اما اگر کنترل واقعی صورت بگیرد که مثلاً یک خودروی تویوتا، هیوندای یا نیسان وارد شود و مطمئن باشیم زیر پنج سال کار کرده و مصرف کیلومتر مناسبی داشته و صحت این خودرو توسط مراکز ذی‌ربط تأیید شود، می‌تواند طرح خوبی باشد.

مسئله مهم دیگر این است که سال‌هاست نمایندگی برندهای خودرو در ایران آموزش مناسب برای مدل‌های جدید تولیدی آن شرکت را ندیده‌اند؛ مثلاً اگر

این وضعیت را در موضوع حجاب هم می‌بینیم که آخرین مورد آن و پس از گذشت حدود شش ماه، حالا دولت به یادش افتاده که بگوید در لایحه حجاب دخالت چندانی نداشته است؛ در حالی که وظیفه دولت بوده که از لایحه خود دفاع نموده و در مجلس بر آن تأکید کند، ولی هیچ حضور مؤثری نداشته و حالا می‌خواهد شانه از زیر بار مسئولیت آن خالی کند. نتیجه این وضع چیست؟ چوب‌هر دو سیاست‌گذاری متناقض را خوردن و از نان هیچ‌کدام نصیبی نبردن نتیجه آن است. این الگویی از سیاست‌گذاری در حوزه‌های گوناگون است؛ سیاست‌هایی که هزینه‌های آن قطعی و بزرگ و منافع آن احتمالی و کوچک خواهد بود.