



شنبه 20 اردیبهشت 1393 - 07:34

گرانی خودرو؛ مقصر کیست؟

خودرو در حالی برای سومین بار و قیمتگذاری خودرو برای دومین بار موضوع برنامه مناظره شد که خودروسازان همه عوامل بجز خود را عامل گرانی خودرو برشمردند.

90 درصد شرکت‌کنندگان در نظرسنجی برنامه مناظره، انحصاری بودن صنعت خودرو را عامل گرانی خودرو دانستند

خودرو در حالی برای سومین بار و قیمتگذاری خودرو برای دومین بار موضوع برنامه مناظره شد که خودروسازان همه عوامل بجز خود را عامل گرانی خودرو برشمردند.

در حالی اولین برنامه مناظره با موضوع قیمتگذاری خودرو کلید خورده بود که پیش از این هم خودروی ملی موضوع یکی از برنامه‌های مناظره روزهای جمعه بود و دیروز هم موضوع سی و سومین برنامه مناظره به قیمتگذاری خودرو اختصاص یافت.

این در حالی است که تخصیص ارز مبادله‌ای به خودروسازان بتازگی آغاز شده، اما خودروسازان طی هفته‌های اخیر همچنان از افزایش قیمت دم می‌زنند و بر اساس همین درخواست‌ها، قیمت خودرو در سال 93 دچار تغییراتی شده است.

مهمانان مناظره دیروز با موضوع قیمتگذاری خودرو، فرهاد به‌نیا سخنگو و عضو انجمن سازندگان قطعات خودرو، سیدمحمد بیاتیان دبیر کمیسیون صنایع و معادن مجلس، احمد نعمت‌بخش دبیر انجمن خودروسازان، نادر قاضی‌پور عضو ناظر شورای رقابت و عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس و نادر هوشمندیار استاد دانشگاه بودند.

به‌نیا: بورس، قیمت مواد اولیه خودرو را گران می‌کند

فرهاد به‌نیا عضو هیات مدیره انجمن قطعه‌سازان به‌عنوان نخستین نفر و معتقد به رقابتی بودن بازار خودرو در داخل کشور، پشت تریبون برنامه این هفته مناظره قرار گرفت و اظهار کرد: حدود 50 جلسه درباره قیمتگذاری خودرو درباره رقابتی بودن و کیفیتی بودن آن داشتیم ولی هنوز با بازاری مواجه هستیم که دچار تلاطم است.

وی افزود: باید دید آیا در زمینه ورودی صنعت خودرو، مواد اولیه، ارز و دیگر هزینه‌های تولیدی، کنترل لازم را داشته‌ایم؟ در نیمه دوم سال 90 که بخشی از آن به دلیل تحریم بود با افزایش شدید قیمت مواد اولیه فولاد، پتروشیمی، روی و... مواجه شدیم و اثر شدیدی روی قیمت خودرو و دیگر تولیدات داخلی داشت.

سخنگو و عضو هیات مدیره انجمن قطعه‌سازان، تصریح کرد: آب پشت این سد جمع شد و اگر تخلیه نمی‌شد فاجعه می‌شد، این سد قیمت خودرو بود که سال‌ها اجازه نمی‌دادند قیمت خودرو توسط بازار تعیین شود و بعد از این که قیمت رقابتی شد نرخ‌ها نسبت به دهه 80 صعودی شد.

به‌نیا تاکید کرد: ما به هیچ عنوان علاقه‌ای به افزایش قیمت خودرو نداریم زیرا افزایش قیمت موجب کاهش تیراژ و مشتری می‌شود و بهمن عظیمی برای ما به وجود می‌آید؛ قیمت خودرو نباید بالا برود.

عضو هیات مدیره انجمن قطعه‌سازان ضمن تاکید بر این که ورودی‌های صنعت خودرو باید کنترل شود، گفت: ما تمام مواد اولیه را خودمان تولید می‌کنیم ولی چرا سر از بازار بورس درمی‌آورد تا موجب گرانی 30 درصدی آن مواد و در نهایت گرانی

خودرو شود.

بیاتیان: خودروهای از رده خارج به خورد مردم می‌دهیم

سیدمحمد بیاتیان دبیر کمیسیون صنایع و معادن مجلس به عنوان دومین سخنران مناظره قیمت خودرو با اعتقاد بر این که باید بازار خودرو رقابتی شود، اظهار کرد: برخلاف تمام اخبار و ادعاها باید بگوییم ما خودروساز نیستیم بلکه فقط محصولات از رده خارج کشورهای دیگر را کپی‌کاری کرده و تحت عنوان محصول داخلی به خورد مردم می‌دهیم.

وی با اشاره به این که مردم در شرایط فعلی از کیفیت خودروهای تولیدی رضایت ندارند، گفت: طی دو سال گذشته قیمت خودرو دو برابر شده است اما حقوق کارمندان 38 درصد افزایش پیدا کرده است.

دبیر کمیسیون صنایع و معادن مجلس اضافه کرد: در شرایط فعلی سود بازار خودرو فقط به جیب دلان و واسطه‌گران می‌رود. معتقدم باید بازار، قیمت خودرو را تعیین کند البته باید این نکته را متذکر شوم که هم‌اکنون بازار خودرو به هیچ عنوان رقابتی نیست.

قاضی‌پور: خودروسازان آشکار دزدی می‌کنند

نادر قاضی‌پور، عضو ناظر شورای رقابت نیز با اشاره به این که سال گذشته سال تولید ملی بود، گفت: سالانه بین 24 تا 32 هزار نفر در جاده‌ها جان خود را از دست می‌دهند که باید مشخص شود علت اصلی این آسیب از کجاست؟ آیا خودروساز مقصر است یا قطعه‌ساز؟

وی اظهار کرد: از آنجا که مدیران ایران خودرو و سایپا را دولت تعیین می‌کند بنابراین قیمتگذاری خودرو انحصاری است. خودرو را می‌فروشند، اما در زمان تحویل خلف وعده می‌کنند که این دزدی آشکار از ملت است. خدمات پس از فروش ندارند. خودرویی که در سال 93 تحویل داده شده اسنادش در سال 92 ارائه شده است که این مساله خیانت در امانت است.

به اعتقاد قاضی‌پور 8.5 درصد افزایش قیمت خودرو ناشی از نبود انضباط مالی مسئولان است. ملت اکنون پول سوءمدیریت مسئولان را پرداخت می‌کند. اگر خودرو صد میلیون تومان قیمت دارد، 8.5 میلیون تومان آن از نبود انضباط مالی مسئولان است.

احمد نعمت‌بخش دبیر انجمن خودروسازان با اشاره به این که باید راهکارهایی را برای برون‌رفت از مشکلات کنونی خودروسازان ارائه دهیم تا مسئولان تصمیم درستی درباره آن اتخاذ کنند، گفت: آقای قاضی‌پور صحبت‌های پراکنده‌ای کردند اما براساس اطلاعات سازمان ملی استاندارد فقط 1.3 درصد تصادفات رانندگی ناشی از نقص فنی وسیله است و نیروی انسانی، جاده و نبود پلیس عامل بروز تصادفات رانندگی است.

هوشمندیار: 206 در دبی 20 میلیون تومان است

نادر هوشمندیار به عنوان پنجمین سخنران پشت تریبون قرار گرفت. این استاد دانشگاه معتقد به انحصاری بودن بازار خودرو در ایران است.

وی با اشاره به این که ما خودرو تولید می‌کنیم، اما نه به صورت رقابتی، تصریح کرد: این رقابت با کیست؟ بین خودمان؟ وقتی بازار آزاد نداریم، سرمایه‌گذاری خارجی نداریم و تعرفه قیمت‌گذاری نداریم، چه رقابتی؟

وی افزود: خودروی 206 در ایران با قیمت 40 میلیون تومان تولید می‌شود، در حالی که همین الان این خودرو را با چرخه یک ساعته در دبی می‌توانید با نرخ 20 میلیون تومان خریداری کنید، تازه وام با پرداخت 3 درصد هم می‌دهند.

بخش دوم مناظره

به گزارش تسنیم، بعد از اتمام دور اول مناظره با موضوع قیمت خودرو و اعلام نظر مهمانان برنامه در این باره، نوبت به دور دوم مناظره رسید.

در این بخش قاضی‌پور مشکل اصلی را واردات قطعات از کشور چین دانست و گفت: آقای به‌نیا از حق قطعه‌سازان دفاع کنید و از خودروسازان نترسید.

به‌نیا نیز تاکید کرد: در ایران در ازای هر ده هزار نفر 10.7 کشته داریم که زیر نرم جهانی است؛ این گزارش سردار مومنی (رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا) است که خدمت آقای قاضی‌پور است.

قاضی‌پور به اظهارات متناقض سردار مومنی اشاره و تاکید کرد: یک بار گفتند به خاطر کمربند مردم می‌میرند، یک بار گفتند به خاطر قطعات است. نباید به اسم قطعه ایرانی قطعات چینی وارد کرد و به مردم فروخت. به‌نیا در ادامه به نوسانات قیمتی برخی مواد اولیه برای تولید خودرو در کشور اشاره و تاکید کرد: این افزایش قیمت برای تمام کالا و خدمات صدق می‌کند.

هوشمندیار از به‌نیا خواست تا توضیح دهد که به عنوان قطعه‌ساز چه کاری برای بهبود کیفیت محصولات قطعه‌سازی انجام داده است؟ وی همچنین به قاضی‌پور گفت، انتظار داشتید آقای رئیس‌جمهور با دوچرخه به مجلس بیاید؟

قاضی‌پور گفت: نخیر می‌توانست با پژو بیاید. چطور در دیگر کشورها از جمله بلاروس از خودروی ملی استفاده می‌کنند.

نعمت‌بخش نیز در همین ارتباط، افزایش قیمت خودرو را به اندازه دیگر کالاها ندانست و گفت: 40 درصد افزایش قیمت خودرو واقعا به جیب خودروساز نمی‌رود؛ اگر هزینه‌های اضافی را از هزینه‌های خودروساز کم کنند واقعا قیمت خودرو کم می‌شود.

قاضی‌پور در ادامه افزود: ماشین‌های چینی وارد کشور کرده‌اند که قیمت آن 70 میلیون تومان بود، ولی آقایان 100 میلیون تومان فروختند، من سوال این است که 30 میلیون تومان مابه‌التفاوت به جیب چه کسی رفت؟

دولت و خودروساز پشت پرده با هم یکی هستند

قاضی‌پور با انتقاد از افزایش قیمت پراید در بازار گفت: خودروساز نباید سیاسی‌کاری کند، دولت و خودروساز پشت پرده با هم یکی هستند؛ من که نمی‌دانم چه زمانی هیات دولت تعرفه واردات خودرو را تعیین می‌کند شما می‌دانید و سریع از این رانت اطلاعاتی استفاده می‌کنید؛ تازمانی که خودرو انحصاری است حتما باید شورای رقابت قیمت‌گذاری کند.

بیاتیان در ادامه به قدرت خرید مردم اشاره و تاکید کرد: مردم از چرخه خرید خودروی به اصطلاح تولید داخلی دارند حذف می‌شوند؛ هم‌اکنون فضا انحصاری است. اولاً تولید ملی که اصلاً نداریم؛ قطعه‌سازان یا ورشکسته شده یا ضرر روی ضرر می‌گذارند. وی گفت: برای رقابتی کردن بازار خودرو باید چینی‌ها از بازار ایران خارج شوند و خودروسازان مطرح دنیا به ایران بیایند، البته نه فقط پژو و رنو؛ باید رقابتی شود و قیمت‌گذاری به حاشیه بازار برود.

به‌نیا در واکنش به صحبت‌های قاضی‌پور، اظهار کرد: زمانی که فولاد مبارکه اجازه دارد نرخ محصولات خود را به دلخواه خود تعیین کند تکلیف خودروساز در دریافت مواد اولیه از این شرکت چیست؟

وی اضافه کرد: ما مجبوریم مواد اولیه را با قیمتی چند برابر از شرکت‌های فولاد دریافت کنیم که این امر نقش بسزایی را در افزایش قیمت خودرو دارد. سخنگوی انجمن قطعه‌سازان با درخواست از شورای رقابت مبنی بر این‌که مانع افزایش قیمت اولیه تولید خودرو شود، اظهار کرد: مهم‌ترین مشکل خودروسازان در شرایط فعلی دریافت مواد اولیه گران است.

مدیریت بین افراد خاص دست به دست شد

هوشمندیار در ادامه این مناظره تلویزیونی به بیان استدلال‌های خود در انحصاری بودن بازار خودرو پرداخت و اظهار کرد: در 25 سال گذشته افراد خاصی از نظر مدیریت در صنعت خودرو در یک زنجیره می‌چرخند؛ به نحوی که اگر مدیر ایران خودرو بخواهد یک نفر را عزل و فرد دیگری را جایگزین آن کند باید با دستگاه‌های بالا تماس گرفته و به صورت زنجیروار تغییرات شرکت‌ها را اعمال کند. دبیر انجمن خودروسازان ایران ضمن اشاره به این‌که برخی معتقدند شرکت ایران خودرو و سایپا درصد زیادی از بازار را در اختیار داشته و به همین واسطه بازار خودرو انحصاری است، اظهار کرد: در پاسخ به این افراد باید بگویم در بازار کره 75 درصد محصولات در اختیار دو شرکت کیا و هیوندایی قرار دارد آیا دولت در حوزه قیمت‌گذاری در بازار کره ورود پیدا کرده است؛ به طور حتم خیر.

در ادامه سخنگوی انجمن قطعه‌سازان خودرو اظهار کرد: به نظرم خودروسازی انحصاری نیست. اگر نرخ بهره بانکی، نرخ مواد

اولیه تولید، نرخ خدمات بیرون و اجازه انتخاب نیروی کار درست به ما داده شود و این شرایط بهبود یابد تولیدکننده خواهان کاهش قیمت هستیم؛ چرا که افزایش قیمت به نفع ما تولیدکنندگان نیست و البته به نفع مصرفکننده هم نیست.

بخش پایانی مناظره

نادر قاضی‌پور در دور سوم مناظره دو نفره که با نعمت‌بخش انجام شد، در خصوص دلایل خود برای انحصاری بودن بازار خودرو گفت: دلایل ما این است که بیشترین سهام سایپا مربوط به وزارت صنعت است و 18 درصد سهام ایران‌خودرو نیز مربوط به این وزارتخانه است و انتصابات در این دو گروه خودروسازی از سوی وزارت صنعت و به صورت سیاسی است. تعرفه‌ها بالاست و این مسائل باعث می‌شود بازار خودرو انحصاری باشد، چون مرزها باز نیست.

به گفته قاضی‌پور 96 درصد تولید خودروی کشور در دست این دو شرکت است؛ بنابراین تولید خودرو در ایران انحصاری است. وی با بیان این‌که پول نقد را از مردم می‌گیرند اما خودرو را در زمان مقرر شده تحویل نمی‌دهند، گفت: مثلاً خودرویی که باید سال 92 تحویل داده و سند بخورد، سال 93 تحویل می‌شود. تعزیرات حکومتی هم رسیدگی نمی‌کند که این تخلف است. آقای نعمت‌بخش عنوان می‌کند قیمت خودرو زیر قیمت است. من می‌گویم هر کجا زیر قیمت است، بگویید ما بخریم.

وی خطاب به نعمت‌بخش ادامه داد: شما ایران را با کره و ترکیه مقایسه می‌کنید که اصلاً قابل مقایسه نیست. چرا ایران‌خودرو بانک پارسیان را خریده؟ من به خودروسازان می‌گویم بیاید خودروساز باشید، بانکداری نکنید.

وی افزود: اگر می‌گویید زیان کرده‌اید چرا سال گذشته اعضای هیأت‌مدیره شما چند صد میلیون تومان پاداش گرفتند، اگر شرکت تحت مدیریت زیان‌ده است که نباید پاداش می‌دادید، پس مشخص است که سوددهی داشته‌اید.

این نماینده مجلس با بیان این‌که ما در مجلس و شورای رقابت ناظر هستیم، گفت: اگر ما نبودیم ایران‌خودرو و سایپا را ورشکست کرده بودید و افراد خاصی آنها را خریده بودند که ما نگذاشتیم. من فهرستی آورده‌ام که چه کسانی خودرو را وارد کرده‌اند و از آقای حیدری می‌خواهم که این را پخش کنید. وی ادامه داد: مسأله این است که شما سود بیشتری می‌خواهید، 36 سال سود بالا گرفتید و ما می‌گوییم حق ملت را کمتر به کانادا و آمریکا بفرستید. این نماینده مجلس با تأکید بر این‌که منظور من کسانی است که در خودروسازی رانت می‌برند، گفت: آقایان ع و ک هستند که 76 درصد قطعات را آنها می‌دهند که 70 درصد وارداتی است.

احمد نعمت‌بخش نیز در واکنش به اظهارات قاضی‌پور افزود: این‌که نماینده مردم در مجلس هستید دلیل نمی‌شود نگذارید من حرف بزنم. وی با بیان این‌که باید با مردم صادق باشیم خطاب به قاضی‌پور گفت: در شورای رقابت چه کار کرده‌اید تا بازار خودرو از انحصار بیرون بیاید.

شما فقط شعار می‌دهید، چرا بیخودی شعار می‌دهید، ایران‌خودرو بانک پارسیان را ده تا 15 سال پیش خرید.

دبیر انجمن خودروسازان ادامه داد: خیلی از شرکت‌های دنیا این کار را می‌کنند. اگر ایران‌خودرو بانک پارسیان را نمی‌خرید سهامداران بیشتر متضرر می‌شدند، چرا که سود سهام بانک پارسیان به کاهش ضرر کمک کرد.

وی ادامه داد: در حال حاضر اختلاف قیمت بین کارخانه و بازار زیاد است و ما (خودروسازان) در مظان اتهام قرار داریم.

با پایان برنامه مناظره 90 درصد از شرکت‌کنندگان به انحصاری بودن صنعت خودروی رای داده و آن را یکی از عوامل اصلی گرانی خودرو ارزیابی کردند.

20 درصد تولید خودروسازان تحویل فوری می‌شود

سخنگوی شورای سیاستگذاری خودرو با اشاره به مصوبات جدید این شورا از برنامه ضربتی خودروسازان برای تنظیم بازار خبر داد و گفت: دست‌کم 20 درصد تولید کارخانه‌ها به صورت تحویل فوری عرضه شود. به گزارش شبکه تولید و تجارت ایران، ساسان قربانی در حاشیه جلسه شورای سیاستگذاری خودرو که با حضور وزیر صنعت، معدن و تجارت و مدیران عامل شرکت‌های خودروسازی تشکیل شد، افزود: طبق آمار موجود، برنامه‌ریزی‌ها در ماه‌های گذشته نتیجه داده و مقرر شده است افزایش تولید با برنامه‌های ضربتی که شرکت‌های خودروسازی خواهند داشت در ماه‌های بعد ادامه یابد.

وی اظهار کرد: از سوی دیگر مقرر شد در جهت تنظیم بازار و پاسخ به نیازهای مردم، دست کم 20 درصد تولید کارخانه ها به صورت تحویل فوری انجام شود.

سخنگوی شورای سیاستگذاری خودرو ادامه داد: روش های جلوگیری از تصادفات جاده ای نیز موضوعی بود که در شورای سیاستگذاری صنعت خودرو مطرح و قرار شد آموزش رانندگان و آشنایی کامل آنها با ویژگی خودرو در دستور کار شرکت های تولیدکننده خودروهای سنگین یعنی اتوبوس و کامیون قرار گیرد.

قربانی گفت: در این نشست وزیر صنعت، معدن و تجارت بر ایجاد یک مرکز آزمون جاده ای خودرو تاکید کرد و مقرر شد که ایجاد این مرکز سریعاً با همکاری شرکت های خودروسازی با هدف ارتقای کیفیت خودروهای داخلی و همین طور کمک به طراحی محصولات جدید و آزمون آنها و در نهایت ارائه خدمات در سطح بین المللی دنبال شود.