

ضرورت تضمین خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی

هستند. در حال حاضر از عمر برخی وارداتی‌هایی که در بازار خرید و فروش می‌شوند، بیش از ۱۵ سال می‌گذرد و هزینه‌ای به غیر از بنزین، تعویض لاستیک، روغن و لنت ندارند. این در حالی است که در مورد خودروهای داخلی از موتور تا فرمان و سایر بخش‌های خودرو و مشکل وجود دارد. برای خودروهای داخلی گارانتی اهمیت قابل توجهی دارد، اما درباره خارجی‌ها با ایجاد تعمیرگاه‌های کوچک و زنجیره‌ای می‌توان در سراسر کشور خدمات ارائه کرد.

شماتت خواهند کرد. قرار بود برای انجام واردات انتقال فناوری صورت گیرد که این بند را نیز برداشتند و به نوعی تسهیل واردات اتفاق افتاد. تأمین قطعات یدکی نیز یکی از مهم‌ترین الزامات برای خودروهای وارداتی به حساب می‌آید. شرکت‌های واردکننده موظف به تأمین و نگهداری قطعات یدکی اصلی و با کیفیت برای خودروهای وارداتی هستند. این تأمین باید به گونه‌ای باشد که مشتریان در صورت نیاز بتوانند سریعاً به قطعات یدکی دسترسی پیدا کنند. الزامات تأمین قطعات یدکی شامل مواردی نظیر تأمین قطعات یدکی به مدت حداقل ۱۰ سال پس از تولید خودرو، استفاده از قطعات یدکی اصلی و مورد تأیید تولیدکننده و ایجاد شبکه‌ای از فروشگاه‌ها و نمایندگی‌ها برای عرضه قطعات یدکی در سطح کشور است. در چنین شرایطی موضوع نظارت بر خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی از اهمیت بسزایی برخوردار خواهد بود. «

او با اشاره به اینکه ضوابط و مقررات باید برای ارائه گارانتی و واراننتی به شکل شفاف و دقیق، اجرا شود، توضیح داد: «بدین ترتیب حقوق مصرف‌کنندگان تضمین و نظارت مستمر و فعال بر ارائه‌دهندگان خدمات پس از فروش نیز دنبال می‌شود. رعایت این ضرورت‌ها نقش مهمی در جلب اعتماد مصرف‌کنندگان و افزایش رضایت آن‌ها ایفا می‌کند،

او با بیان اینکه خودروهایی که به کشور آمده‌اند، از بازار کشورهای دیگر و با واسطه جمع‌آوری شده‌اند، یادآور شد: «ممکن است این خودروها، اصلی نباشد. در مورد قطعات نیز احتمال تقلبی بودن بالاست. در مورد این که اذعان داشته‌اند، خودروهای وارداتی در ایران ۲٫۵ برابر کشورهای همسایه قیمت دارند، لازم است بدانیم که برای تأمین قطعات و... هزینه‌ها شاید تا ۱۰ برابر نیز نسبت به کشورهای دیگر بالا برود. با وجود شک درباره قطعات تقلبی، موضوع واردات خودرو پیچیده‌تر می‌شود. زمانی که یک خودرو به سرزمینی وارد شد، تا ۱۰ سال وابستگی به همراه می‌آورد، این نکته بسیار مهم است و باید مورد نظر قرار گیرد.»



ورود، این موضوع ابهام جدی دارد. «این استاد دانشگاه با اشاره به اینکه واردات چند عددی کمکی به صنعت خودرو نمی‌کند، گفت: «همواره خودروسازان مطرح جهانی با توجه به نقص فنی که برخی از تولیدات آن‌ها دارند، فراخوان زده و این محصولات را جمع‌آوری می‌کنند، اما همیشه برای خریدار ایرانی سؤال پیش می‌آید که چرا هیچ‌وقت فراخوانی در کشور ما رخ نداده است. به دلیل اینکه خودروها از طریق واسطه وارد کشور شده، نه از شرکت مادر، هیچ فراخوانی در ایران صورت نمی‌گیرد.»

لزوم اخذ ضمانت از واردکنندگان

کاکایی گفت: «به عقیده من می‌بایست تعهدات و ضمانت‌های لازم از واردکنندگان گرفته شود و استانداردها نیز مورد سؤال گیرد. اینکه فقط ماشین وارد کنیم، اما زیر ساخت‌های آن فراهم نباشد، در آینده تبعات دارد. همین مردمی که امروز از واردات خوشحال هستند، مسئولان را به‌خاطر سهل‌انگاری در این زمینه

این روزها تب واردات خودرو بسیار داغ است و با اصلاح آیین‌نامه آن نیز واردات تسهیل شده، اما نکته مهم بحث گارانتی و تأمین قطعات و خدمات پس از فروش این خودروهاست. بنابر گفته کارشناسان، به دلیل تعداد اندک مدل‌های وارد شده، احتمال دارد مشکلاتی برای خریداران در این زمینه به‌وجود آید. کارشناسان صنعت خودرو معتقدند کیفیت خودروهای خارجی در قیاس با خودروهای ساخت داخل، بسیار بهتر

بسیار بهتر است. کارشناسان صنعت خودرو معتقدند کیفیت خودروهای خارجی در قیاس با خودروهای ساخت داخل، بسیار بهتر



بازار خودروی کشور مشتاق خودروهای خارجی است، حتی اگر گارانتی آن محدود باشد. همچنان مشتری برای خودروهای وارداتی وجود دارد، اما این امر نباید عاملی برای سوءاستفاده شرکت‌های واردکننده خودرو به حساب آید. واردکنندگان ملزم به ارائه خدمات هستند. برای سروسامان دادن به این موضوع، ضرورت دارد که سازمان حمایت در این حوزه ورود کند و اجازه ندهد واردکنندگان خودرو نسبت به خودروهای وارداتی بی‌تعهد باشند.

الزام خدمات پس از فروش

با توجه به اینکه واردات در حال گسترش است، باید بحث خدمات پس از فروش جدی گرفته شود و شرکت‌ها در این زمینه به تعهدات خود جامه عمل بپوشانند. گارانتی خودرو به‌طور کلی شامل خدماتی از قبیل تعمیر و نگهداری، تأمین قطعات یدکی، ارائه مشاوره فنی و داشتن شبکه‌ای از تعمیرگاه‌های مجاز در سطح کشور است. در کشورمان، شرکت‌های واردکننده خودرو موظف به ارائه خدمات پس از فروش مناسب و در دسترس هستند. امیرحسین کاکایی، کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «آتی‌نو» در همین رابطه گفت: «زمانی که می‌گویند خودروهای وارداتی می‌بایست از استانداردهای لازم برخوردار باشند، به این معنا نیست که از محصولات داخلی پایین‌تر هستند، بلکه باید با توجه به شرایط کشورمان از جهات مختلف کالبره شده، تا با محیط تطبیق داده شوند. اینکه تعداد معدودی خودرو وارد شود، یعنی واردات صورت گرفته، قابل قبول نیست.»

او افزود: «ما وقتی از صنعت خودرو و واردات آن صحبت می‌کنیم، به مجموعه رفتارهای خودرو و مصرف‌کننده در یک کشور اشاره داریم که مؤلفه‌های زیادی را در بر می‌گیرد. به عنوان مثال در همین

انتشار فهرست صد واردکننده برتر سال ۱۴۰۲ توسط گمرک نشان می‌دهد که در سال گذشته جمع کل واردات ایران رقمی بالغ بر ۶۶۰۲ میلیارد دلار بوده و شرکت‌های مذکور جمعاً ۲۴ میلیارد دلار این ارز را به خود اختصاص داده‌اند. همچنین از مجموع کل ارز تخصیص یافته در سال گذشته ۵ میلیارد و ۳۷۸ میلیون یورو به صنعت خودروسازی تعلق گرفت. یعنی اینکه هشت درصد از جمع کل مصارف

تخصیص و سهم تولیدکننده‌های اصلی یعنی ایران خودرو و سایپا از این میزان بسیار کم بوده است. طبق این داده‌ها شرکت‌های مونتاژکار در سال گذشته رقمی در حدود ۳۰۱ میلیارد دلار ارز گرفته‌اند که این میزان ۶۷ درصد از کل ارز صنعت خودروسازی را در بر می‌گیرد. انتقاد اصلی به دادن ارز به شرکت‌های مونتاژکار این است که چرا با وجود آن مشکلات بازار خودرو حل نشده باقی مانده؟ برخی بر این باورند که اگر این میزان ارز به واردات خودرو داده می‌شد، روند عرضه و تقاضا در بازار به تعادل می‌رسید و قیمت‌ها افت می‌کرد. اصغر خسروشاهی، نایب‌رئیس انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو گفت: «توسعه خودروهای مونتاژی به یکی از تهدیدهای مجموعه صنعت خودرو کشور تبدیل و متأسفانه روند تولید آن‌ها با سرعت زیاد افزایشی شده، به گونه‌ای که مونتاژکاران ۱۰۰ درصد رشد تولید خودروها را نسبت به سال گذشته داشته‌اند. براین پایه منابع ارزی زیادی که باید در اختیار تولید و تولیدکننده داخلی قرار گیرد، به سمت مونتاژکاری رفته، توزیع منابع ارزی برای تولیدکننده کاهش داشته و تولید داخل نمی‌تواند رشد داشته باشد.»

میزان ارزبری هر خودروی مونتاژی

احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان پیرامون روند اعطای ارز به مونتاژکاران در سال ۱۴۰۲ گفت: «این شرکت‌ها سال گذشته مشکلی در دریافت ارزی نداشته‌اند و موفقیت آن‌ها در افزایش تولید هم خود گواهی بر این موضوع است.» او در پاسخ به این سؤال که ساخت هر خودروی مونتاژی چه میزان ارزبری دارد، توضیح داد: «این موضوع بستگی به نوع خودرو دارد، اما به‌طور میانگین میزان ارزبری هر خودرو بین ۱۲ تا ۱۵ هزار دلار محسوب می‌شود. در حال حاضر سیاست وزارت صمت این بوده که ارز خودروسازانی

ماشین‌آلات و تجهیزات با مشکلات فراوانی دست‌وپنجه نرم می‌کنند.»

این کارشناس صنعت خودرو اضافه کرد: «با چنین سیاستی، چندین هزار قطعه‌ساز کشور نیز با مشکل و معضل روبه‌رو شدند. نتیجه آن نیز کاهش تولید خودرو در کشور است. بنابراین باید مسئولان توضیح دهند که اختصاص بیش از ۳ میلیارد دلار برای مونتاژکاران، در حالی که تولیدکنندگان داخلی با مشکل حاد نقدینگی برای تأمین ملزومات تولید مواجه بودند، به چه دلیل رخ داد.»

مدنی با تأکید بر ظرفیت تولید سالانه ۱٫۸ میلیون دستگاه خودرو در ایران خودرو و سایپا، گفت: «همواره هدف تولید ۱٫۵ میلیون دستگاه خودرو در کشور در نظر گرفته می‌شود، اما به دلایل مختلف این مسئله در سال‌های گوناگون رقم نخورده است. یک دلیل آن را می‌توان چنین برشمرد که برای تولید این تعداد خودرو، مبلغی در حدود ۳٫۵ میلیارد دلار ارز نیاز است، در صورتی که در سال گذشته تنها دو میلیارد دلار آن به سازندگان داخلی اعطا شد.»

مدیرعامل اسبق سایپا ادامه داد: «یکی از مهم‌ترین مشکلات دو خودروساز بزرگ و شبکه تأمین در سال جاری، عدم تخصیص ارز به حساب می‌آید. با افزایش سهمیه ارزی شرکت‌های مونتاژ، تولیدات آن‌ها در سال گذشته به شکل قابل توجهی افزایش یافت. با این حال، به‌خاطر ظرفیت پایین تولید در شرکت‌های خودروسازی خصوصی، این بهبود تولیدات تأثیر چندانی بر افزایش کلی تولید نگذاشته است.»

او تأکید کرد: «با اینکه رشد ارزبری و بالارفتن تولیدات خودروسازان بخش خصوصی باعث شده سهم خودروهای مونتاژی در تولید به ۲۵ درصد برسد، اما تولید ۱٫۵ تا ۱٫۷ میلیون دستگاه خودرو در کشور نیازمند توزیع به‌موقع ارز و حل مشکلات نقدینگی دو خودروساز بزرگ قلمداد می‌شود.»



سیاست ارزی در صنعت خودرو

سعید مدنی، مدیرعامل اسبق سایپا و کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «آتی‌نو» با اشاره به اینکه، ممنوعیت واردات، یک تقاضای انباشته حدود ۵۰۰ هزار دستگاهی را در بازار خودرو طی این سال‌ها ایجاد کرد، گفت: «سیاست وزارت صمت این بود که به جای واردات کامل، (CBU) «دستگاه تمام ساخته‌شده» انجام شود. یعنی خودروها به صورت (CKD) «تمام منقصل» وارد و در داخل کشور مونتاژ و بعد روانه بازار شوند. از این طریق ارزش افزوده‌ای نیز به‌زعم آن‌ها ایجاد می‌شد.»

او افزود: «در چنین وضعیتی نزدیک به ۷۰ درصد ارز تخصیصی صنعت خودرو به سمت مونتاژکاران چینی رفت و آن‌ها یک رشد ۱۰۰ درصدی در تولید را رقم زدند. این درحالی است که دو خودروساز بزرگ کشور -ایران خودرو و سایپا- که بین ۸۰ تا ۹۰ درصد تولید خودرو را برعهده دارند، در تأمین ارز برای واردات مواد اولیه و همچنین

را زودتر تخصیص دهد که از عمق داخلی سازی بیشتری برخوردار باشند.»

عباس علی‌آبادی، وزیر صمت نیز با اشاره به اینکه تلاش داریم بهره‌وری را در ظرفیت‌های کشور افزایش دهیم و در استفاده از منابع ارزی هم همین گونه است، گفت: «از شرکت‌ها خواسته‌ایم که پیش‌برنامه‌ای ارائه دهند و بگویند ارز را برای چه کاری نیاز دارند. این مسئله امکان دارد به ایجاد کسودت در برخی تولیدکنندگان بینجامد و احساس کنند روند تقسیم ارز کند شده، اما به نظر من این کار برای استفاده بهتر از منابع ارزی طبیعی است.»

هم‌اکنون در بهترین حالت ممکن میانگین عمق داخلی‌سازی این نوع خودروها بین ۲۰ تا ۳۰ درصد به حساب می‌آید. عدد مورد نظر حداکثر داخلی‌سازی آن‌هاست، زیرا این مؤلفه برای برخی شرکت‌ها کمتر از ۲۰ درصد برآورد می‌شود.

گزارش



رئیس انجمن تولیدکنندگان و صادرکنندگان سنگ آهن

معادن سنگ آهن همانند همه معادن مشکلات چندوجهی دارند. حوزه سنگ آهن به‌عنوان نخستین زنجیره تولید فولاد، با مشکلات و چالش‌های مختلفی روبه‌رو بوده که می‌توان به قوانین سختگیرانه‌ای چون بازگشت ارز، عدم وجود زیرساخت‌ها و همچنین به‌روز نبودن ماشین‌آلات اشاره کرد. همچنین کمبود ماشین‌آلات و سوخت و گازفویل در معادن به‌ویژه سنگ آهن همچنان پابرجاست. امروز ظرفیت تولید سنگ آهن سالانه بین ۱۰۰ تا ۱۰۶ میلیون تن و شامل همه نوع سنگ آهن است که قابلیت تبدیل به کنسانتره و در نهایت فولاد را دارد. این درحالی است که کشور نیازمند افزایش تولید داخل در بخش معادن به‌خصوص سنگ آهن بوده و حدود ۴ تا ۵ سال زمان می‌برد تا تولیدکنندگان داخلی به شرایطی دست یابند که تولیدات آن‌ها قابلیت رقابت به لحاظ قیمتی و فنی و خدمات پس از فروش را داشته باشد.

طی برنامه هفتم توسعه باید به رشد ۱۳ درصدی در حوزه معادن دست یابیم. در این برنامه بیشترین رشد برای توسعه معادن به میزان ۱۳ درصد و توسعه صنعت به میزان ۸٫۵ درصد قرار داده شده که برای دستیابی به این موضوع نیازمند ماشین‌آلات به‌روز و تأمین سوخت هستیم. برای رسیدن به این اهداف استقلال و هویت مجزای بخش معدن ضروری به‌شمار می‌آید. در صورتی که این حوزه استقلال خود را باز یابد، شاهد رشد تولید و جذب سرمایه‌گذاری و تأمین نیاز داخلی خواهیم بود. اگر چنین نگاهی به معدن وجود داشته باشد، با مشکلاتی چون تعدد قوانین، کمبود ماشین‌آلات و سرمایه‌گذاری مواجه نخواهیم شد. ۹۰ درصد سرمایه مورد نیاز حوزه معدن توسط خود معادن تأمین می‌شود.

بنابراین، کشور نیازمند سیاست‌های حمایتی هدفمند و مؤثر برای ارتقای بخش معدن و صنایع معدنی و توجه ویژه به حفظ و جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در معادن بزرگ مقیاس است. انتظار می‌رود در آینده، راهکارهای مربوط به واگذاری فعالیت‌ها به بخش خصوصی عملیاتی شود؛ چراکه آمادگی لازم برای کمک به حوزه معدن به‌ویژه صنعت سنگ آهن را دارد. بنابرین، بهتر است قبل از هر تصمیمی، جلساتی با نمایندگان بخش خصوصی برگزار کرد و در این‌باره از نظرات آن‌ها نیز بهره‌مند شد. از سویی برای جذب سرمایه‌گذاری‌های بیشتر، نیازمند همکاری و تعامل انجمن سنگ آهن با بازار سرمایه و تعامل بورس کالا با تشکل انجمن‌ها و زنجیره فولاد هستیم. بر این اساس، صنعت فولاد یکی از زنجیره‌های مهم تولید در کشور محسوب می‌شود که سهم عمده‌ای در تولید ناخالص داخلی کشورمان دارد.

با تلاش دولت از نظام قیمت‌گذاری دستوری عبور کردیم و به سازوکار عرضه و تقاضا در بورس کالا رسیدیم. این مکانیسم برای شرکت‌های سنگ آهنی یکی از مطمئن‌ترین و بهترین شوه‌های تخصیص منابع به حساب می‌آید. این سال‌ها همکاری مطلوبی میان فعالان صنایع و بورس کالا شکل گرفت و شرایط مناسبی برای رشد تولید و تعادل بازار فراهم آمد که امیدواریم در سال جاری نیز چنین رویه مطلوبی ادامه یابد. شرکت‌های معدنی شرایط قبل از ورود به بورس کالا و تبعات آن برای تولید و بازار را دیده‌اند، برای همین از شفافیت ایجاد شده به‌واسطه عرضه در بورس کالا حمایت می‌کنند. دولت اگر به بخش خصوصی، بدنه تولید و مهم‌تر از همه به بازار اعتماد کند، نتیجه مثبت آن را به وضوح خواهد دید؛ همان‌طور که سال گذشته شرایط بهتر بازارها و تعادل مناسب قیمت‌ها در زنجیره فولاد را مشاهده کرد. البته ذکر این نکته ضروری است که امروز همه بازیگران زنجیره فولاد بازار سرمایه را جدی گرفته و سعی کرده‌اند در این بازار حضور یابند و خرید و فروش و تأمین مواد اولیه‌شان را از طریق بورس کالا انجام دهند. بورس کالا هم با ایجاد زمینه‌های لازم، محیطی کاملاً اختصاصی برای محصولات آهن و فولاد در کشور فراهم آورده است.