

یادداشت



راهکارهای افزایش میزان ساختوساز



طبق برآورد کارشناسان تا ۳۰ سال آینده جمعیت ایران به ۱۰۵ میلیون نفر می‌رسد و نیاز به مسکن مرتباً افزایش پیدا خواهد کرد. در حال حاضر شکاف عمیق قدرت خرید درمقابل قیمت‌ها، کمبود ساخت‌وساز، نرخ بالای نهاده‌های ساختمانی، بدمسکنی و تورم بلندمدت قیمت مسکن این هشدار را می‌دهد که بخش مسکن چالش دولت چهاردهم به حساب آمده و برون‌رفت از این وضعیت نیازمند راهکارهایی است که باید آن‌ها را مورد توجه قرار داد. تورم مسکن در میان مدت و بلندمدت هیچ‌گاه پایین‌تر از تورم عمومی نبوده، به‌طوری‌که طبق آمارها در ۵۰ سال گذشته دومین رتبه تورم به این بازار تعلق داشته و با اختلاف، بالاتر از اوراق عمومی افزایش قیمت را تجربه کرده است. همچنین در یکی دو سال گذشته به دلایل مختلف نظیر کاهش قدرت خرید مردم یا رکود سنگین در بازار، فنر قیمت‌ها در بازار مسکن فشرده شده است. با توجه به اینکه در حال حاضر تورم مسکن بالای ۲۰ درصد از تورم عمومی عقب مانده، این احتمال وجود دارد که قیمت مسکن در ماه‌های آتی دستخوش تغییر و تحول شود. در سه سال اخیر نهاده‌های تولید مسکن که معمولاً با مصالح و آهن و هزینه ماشین‌آلات و دستمزد شناخته می‌شوند، به‌مراتب تورمی بالاتر از تورم عمومی داشته‌اند. در چنین شرایطی باید اقتصاددستوری از بخش مسکن و ملزومات آن برای همیشه حذف شود. در مقابل، ضرورت دارد که محدودشدن دولت به نظارت و تسهیل‌گری و تمرکز بر واردات دانش و فناوری‌های نوین برای سازندگان داخلی رویکرد غالب باشد. همه موارد فوق با اولویت اجرای سند آمایش سرزمینی در سطح ملی و استانی می‌تواند در دستور کار قرار گیرد. در خصوص زمین به عنوان مهم‌ترین و اصلی‌ترین نهاده تولید مسکن نیز باید گفت که حجم زمین ثابت است و بیشتر از این وجود ندارد. همچنین درصد کمی از مساحت کشور قابل ساخت‌وساز است. در همان بخش‌ها هم در دولت‌های قبل نسبت به توسعه زیرساخت‌هایشان کار کمی صورت گرفته و توسعه افقی شهرها و حتی ایجاد شهرهای جدید تقریباً منتهی قلمداد می‌شود. این درحالی‌است که مسکن کالایی مثل خودرو نیست که بتوان دست‌دوم یا با شرایط و تسهیلات ویژه آن را وارد و با‌زار تولید و عرضه داخلی را دچار شوک و دگرگونی کرد. چینی‌ها که به ارزان‌سازی مسکن و فناوری‌های کاهنده هزینه تولید آن شهره هستند، بدون احتساب هزینه زمین و جواز، برای نهضت ملی مسکن قیمت ساخت هر مترمربع بنای کل را در محدوده ۳۰۰ دلار اعلام کرده‌اند که با کسر حداقل ۳۰ درصد مشاعات، قیمت تمام‌شده هر متر بنای مفید طبق عرف معاملاتی ایران، اصلاً تفاوتی با خروجی سازندگان سنتی ایرانی ندارد. همچنین در سه سال گذشته بانک‌ها نتوانستند به تکالیف مالی خود در بخش پرداخت تسهیلات تولید مسکن ملی عمل کنند. از طرف دیگر بخش خصوصی با کاهش قدرت خرید جامعه و از بین رفتن قدرت نقدشوندگی در صنعت ساختمان و تولید مسکن، هر روز از این بازار بیشتر فاصله می‌گیرد. تبیین پارامترهای انگیزشی برای بازگشت بخش خصوصی به فضای تولید مسکن ازطریق معافیت‌های مالیاتی و تسریع و تقسیط صدور پروانه ساختمان هم الزامی به حساب می‌آید، چراکه تورم در کلان اقتصاد و تأخیر در شروع عملیات ساختمانی ناشی از تعلل در صدور پروانه‌ها، خود موجب تفاوت فاحش در قیمت تمام‌شده واقعی پروژه‌ها با محاسبات اولیه می‌شود. ضوابط و رویه‌های شهرداری‌ها، به‌خصوص در مورد صدور پروانه ساخت، بسیار طولانی است. در این شرایط سرمایه‌گذاران و سازندگان با مشکلات زیادی دست‌وپنجه نرم می‌کنند. عوامل تشویقی توأم با اختیار و آزادی عمل مثل معافیت‌های مالیاتی، عوارض ساختمانی و یارانه اقلام و نهاده‌های ساختمانی و تقسیط مابقی، به علاوه تأمین زمین رایگان یا اقساطی برای به تحرک درآوردن هزاران تعاونی غیرفعال موجود در رسته ساختمان می‌تواند طرح شود و به مرحله اجرا آید.

اقتصاد

مدیرعامل اسبق گروه صنعتی ایران خودرو تشریح کرد

تأثیر ورود خودروهای کارکرده بر بازار داخلی



● از این بحث قدری فاصله بگیریم. در مورد واردات و تولید خودروهای برقی هم، این‌روزها بحث‌های فراوانی در گرفته است. وضعیت این خودروها را به‌صورت کلی در کشور چگونه ارزیابی می‌کنید؟ با توجه به اهمیت روزافزون خودروهای برقی در جهان، لازم است که کشورمان نیز به این روند بپیوندد. در حال حاضر، ما در مرحله‌ای هستیم که باید‌ها و نیاید‌های توسعه خودروهای برقی را به خوبی درک نکرده‌ایم، ادبیات صنعتی لازم برای این حوزه به اندازه کافی شکل نگرفته و به‌تازگی مسئولیت مستقیم برای مدیریت حوزه خودروهای برقی در وزارت صمت ایجاد شده است. با توجه به این موضوع همچنان عده‌ای به‌دنبال تدوین سیاست‌های مناسب برای توسعه کسب‌و کار خودروهای برقی در ایران هستند اما رشد تعداد خودروهای برقی سرعت گرفته و این روند نمی‌تواند نادیده گرفته شود. به‌طوری‌که امروز خودروهای برقی در سال ۲۰۲۳، نزدیک به ۱۵ درصد خودروهای تولیدی سراسر جهان را به خود اختصاص داده‌اند و انتظار می‌رود در سال ۲۰۲۴ این میزان به ۱۸ درصد افزایش یابد.

● چالش تولید خودروهای برقی شامل چه مواردی است؟ از اولین خودروی برقی که توسط آئیوس ایستوان (مهندس مجارستانی) در سال ۱۸۲۸ ساخته شد تا به امروز، این صنعت با چالش‌های زیادی روبه‌رو بوده است. در ابتدا، محدودیت‌هایی نظیر عمر کم باتری، قیمت بالای سوخت و عدم تطابق سلیقه مصرف‌کنندگان با خودروهای برقی وجود داشت. به‌مرور زمان، این مشکلات یا حل شده‌اند یا به دلیل مسائل محیطی، کاهش یافته‌اند. یکی از مسائل مهم در مورد استفاده از خودروهای برقی، کاهش آلودگی هوا و حفظ محیط‌زیست به حساب می‌آید. با این

مزایا و معایب واردات اتومبیل‌های دست دوم



داشت با توجه به شرایط تعیین شده، وارد کشور می‌کند و دولت هم تعرفه‌های مربوط به گمرک، مالیات و عوارض را از واردکننده می‌گیرد. فعالان بازار خودرو می‌گویند که در حال حاضر خودروهای داخلی ۳۰ تا ۴۰ میلیون و خودروهای چینی ۷۰ تا ۸۰ میلیون تومان کاهش قیمت داشته‌اند. بنابراین این روند کاهشی و ورود خودروهای جدید به افت قیمت‌ها در بازار و کاهش تورمی که طی سال‌های گذشته شاهد بودیم، کمک کرد. طرح آزادسازی واردات خودروهای کارکرده، حدود ۱۵ درصد بر کاهش قیمت خودروها تأثیر گذاشت، به‌طوری‌که با این تغییرات، قیمت خودروهای داخلی به قیمت کارخانه نزدیک‌تر و در

● توسعه خودروهای برقی چه تأثیری بر خودروهای احتراقی می‌گذارد؟ در خودروهای برقی، نیاز به قطعات مختلف مانند ترمز و روغن موتور کم می‌شود. این تغییرات تأثیرات بزرگی بر صنایع مرتبط با خودروهای احتراقی می‌گذارد. علاوه بر این، به دلیل تغییرات ساختار این خودروها نسبت به محصولات احتراقی، عمر برخی قطعات چندین برابر می‌شود. از طرفی، مصرف برخی قطعات و محصولات در صنعت خودروی کشور حذف شده یا کاهش می‌یابد. به‌طور مثال لنت ترمز که در خودروهای درون سوز بیشترین مصرف را دارد، در این محصولات کمترین استهلاک را خواهد داشت. ورق پدنه در این خودروها تغییرات عمده‌ای خواهد داشت و برای سبک‌سازی این محصولات باید به تولید ورق‌های آلومینیومی بدنه خودرو توجه ویژه‌ای شود.

● بر این اساس، هزینه نگهداری برقی‌ها از خودروهای احتراقی کمتر خواهد بود؟

بله، در این زمینه هزینه تولید باتری‌ها و خودروهای برقی در حال کاهش است. این موضوع روند به کارگیری از خودروهای برقی را به‌صرفه‌تر می‌کند. در حال حاضر، هزینه نگهداری خودروهای برقی نسبت به خودروهای احتراقی به شدت کاهش یافته است. به عنوان مثال، هزینه نگهداری اتوبوس‌های برقی نسبت به اتوبوس‌های دیزلی بسیار کمتر است. همچنین هزینه راهبری خودروهای برقی به یک‌سوم هزینه استفاده از خودروهای احتراقی رسیده است. این افت هزینه‌ها موجبات آن را فراهم آورده تا بهره‌بردن از خودروهای برقی به عنوان یک گزینه اقتصادی و محیط‌زیستی مورد توجه قرار گیرد.

● دستیابی به توسعه متوازن در حوزه خودروهای برقی از چه مسیری می‌گذرد؟ یک الزام وجود دارد و آن حرکت به سمت توسعه خودروهای برقی است. در این رابطه می‌توانیم از فرصت‌های موجود برای کاهش فاصله با خودروسازی روز دنیا بهره‌برداری کنیم. برای این منظور، می‌بایست برنامه‌های آموزشی و فرهنگ‌سازی برای استفاده و نگهداری از خودروهای برقی تدوین شود. این برنامه‌ها شامل دوره‌های آموزشی برای کاربران و همچنین کارکنان بخش‌های خدماتی و فنی به حساب می‌آید. حساسیت خودروهای برقی به گرما و سرما، چگونگی خاموش‌شدن آن‌ها در مواقع اضطراری و کنترل‌های امنیتی مرتبط با این خودروها و آشنایی دستگاه‌های امداد و نجات با فناوری‌های جدید این نوع خودروها باید مورد توجه قرار گیرد. تولیدکنندگان داخلی باید به سمت تولید و توسعه فناوری‌های مرتبط با خودروهای برقی حرکت کنند. این شامل تولید باتری‌ها، موتورهای الکتریکی و سایر قطعات مورد نیاز است. با توجه به این چالش‌ها و فرصت‌ها، این امکان فراهم آمده تا به یک توسعه پایدار در صنعت خودروی برقی دست یابیم و فاصله خود را با خودروسازی روز دنیا کاهش دهیم.

اما حال در مورد خودروهای دست‌دوم، آیین‌نامه موجود به هیچ عنوان شفاف نیست و ابهامات زیادی در مورد آن وجود دارد.»

او افزود: «موضوعاتی نظیر چگونگی تأمین ارز، خدمات پس از فروش و تأمین قطعات، استاندارد‌ها، تعرفه و...، ازجمله مسائلی هستند که در مورد آن‌ها شفافیت وجود ندارد. از سویی وزیر صمت با واردات خودروهای دست‌دوم موافق نبود. در چنین شرایطی بود که ابلاغ آیین‌نامه واردات صورت گرفت.»

این کارشناس صنعت خودرو ادامه داد: «به اعتقاد من، تمامی جوانب امر در این موضوع مورد سنجش قرار نگرفت. درحالی‌که گفته می‌شود بانک مرکزی باید منشأ ارز را مورد تأیید قرار دهد، مشخص نیست که این منابع چگونه تأمین خواهد شد. مردم عادی به‌سختی می‌توانند ارز به‌دست بیاورند. اگر تقاضا برای دلار به‌منظور واردات زیاد باشد، مشخص نیست که بانک مرکزی با چه منابعی می‌خواهد بازار را کنترل کند تا تلاطمی ایجاد نشود.»

مدنی توضیح داد: «مورد بعدی که باید در زمان تدوین آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده به آن توجه می‌شد، کنترل کیفیت این نوع خودروها و پاسخگویی به استانداردهای هشتادوپنج‌گانه‌ای است که دولت به خورروسازان تکلیف کرده و همچنان بر اعمال آن مؤلفه‌ها اصرار دارد. این مسئله هم از شفافیت برخوردار نیست.»

او با تأکید بر اینکه بحث خدمات پس از فروش از اهمیت بسزایی برخوردار است، گفت: «با توجه به تنوع نوع اتومبیل‌های وارداتی، ارائه خدمات پس از فروش برای آن‌ها یک امر حیاتی به نظر می‌رسد، زیرا پس از گذشت مدتی، این خودروها با استهلاک روبه‌رو می‌شوند و به خدمات فنی و مکانیکی نیاز دارند.»



آزادسازی واردات خودروهای دست‌دوم بحث‌های فراوانی را در مورد اثرات آن در بازار خودرو به‌وجود آورده است. در همین مدت کم، نرخ‌ها به‌خصوص در خودروهای خارجی نزولی شده و همین موضوع امید برای ادامه این روند را تشدید کرده است. در چنین شرایطی موضوعاتی نظیر تأمین ارز، خدمات پس از فروش و تأمین قطعات خودروهای دست‌دوم، با ابهام روبه‌رو شده که باید به آن‌ها پاسخ داد. مهدی خطیبی، مدیرعامل اسبق گروه صنعتی ایران خودرو در گفت‌وگو با «آینه‌نو» به این موضوعات پرداخته است.

● به عقیده شما آیا واردات می‌تواند به کاهش قیمت خودرو منجر شود؟ صددرصد! همین الان هم در خودروهای کلاس بالای خارجی قیمت‌ها کاهش پیدا کرده است.

● آیا مردم از این امکان سود می‌برند؟ بله، مردم به‌دنبال کیفیت و قیمت هستند. آن‌ها وقتی بتوانند خودروهای با کیفیت خارجی را با قیمت مناسب بخرند، استقبال نیز صورت خواهد گرفت.

● یکی از ابهامات آیین‌نامه واردات موضوع تأمین ارز است. نظر شما در این باره چیست؟ از بابت مسئله تأمین ارز مشکلی وجود ندارد. من قبل از این هم عنوان کرده بودم که باید به مسئولان بانک مرکزی گفته شود که ما اصلاً به ارز آن‌ها احتیاجی نداریم و از طریق ارز صادرات، ارزهای در اختیار اشخاص و ایرانیانی که می‌خواهند دلار و یورو خود را در داخل تبدیل به ریال کنند، ارز لازم برای واردات خودروهای نو و کارکرده را تأمین می‌کنیم.

● بحث خدمات پس از فروش خودروهای دست‌دوم در ایران به چه صورت پیش می‌رود؟ در بحث خدمات پس از فروش در وهله اول، شخص باید مطالعه کند که آیا برای خودروی مورد نظرش در ایران خدمات ارائه می‌شود یا نه و بر این اساس تصمیم بگیرد. از سویی، شرط و شروطی برای شرکت‌ها گذاشته‌اند. در وهله دوم لازم است مردم ما در این زمینه یک رفتار حرفه‌ای از خود بروز دهند که من معتقدم همین‌طور خواهد شد. از سویی خودروهای وارداتی، می‌بایست در فرایند همولوگیت (تایید خودرو توسط دولت) قرار گیرد.

● گام‌های بعدی بعد از واردات در صنعت خودرو کدام‌اند؟ سه اقدام اصلی در صنعت خودرو شامل لغو قیمت‌گذاری دستوری، خصوصی‌سازی اصولی و درست و آزادسازی واقعی واردات به حساب می‌آید که البته سومی را انجام دادند. امیدواریم بقیه محورها نیز به خوبی انجام شود.

گزارش

دولت سیزدهم آخرین گام را برای واردات خودروی دست‌دوم را برداشت. بر این اساس، واردات خودرو به‌شرط مدل ۲۰۱۹ به بالا برای همه ایرانیان آزاد شد. لزوم رعایت استانداردهای روز اروپا در واردات خودروهای دست‌دوم قطعی و ورود خودروهای پلاک منطقه آزاد به سرزمین اصلی بلامانع است. ابلاغ آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۱ الحاقی به قانون ساماندهی صنعت خودرو، مصوب ۱۴۰۲ مجلس شورای اسلامی نیز توسط محمد مخبر، سرپرست ریاست جمهوری به وزارتخانه‌های صنعت، معدن و تجارت و امور اقتصادی و دارایی برای اجرا صورت پذیرفت.

برخی از کارشناسان صنعت خودرو معتقدند، آزادسازی واردات خودروهای مدل ۲۰۱۹ به بالا، باعث شکستن انحصار بازار خودرو می‌شود. در همین چندروز که خبر ابلاغ آیین‌نامه توسط دولت اعلام شده، شاهد تغییر رفتار بازار خودرو و کاهش قیمت‌ها هستیم. همچنین این موضوع مورد استقبال مصرف‌کنندگان خودرو قرار گرفت. قطعاً شکستن انحصار به مذاق بعضی‌ها خوش نمی‌آید، مخصوصاً شرکت‌های مونتاژکننده داخلی که در سال‌های گذشته به سبب فضای بسته بازار موجبات رشد افسارگسیخته قیمت‌ها را فراهم آوردند. به همین دلیل ذی‌نفعان انحصار بازار خودرو از این اقدام دولت انتقاد کردند. به گفته این دست کارشناسان، باید به خودرو نگاه کالایی و مصرفی داشته باشیم. مثلاً اگر کسی به مسافرت خارجی رفته و یک کالایی وارد کرده که در فرودگاه گمرک عوارض و مالیات آن را پرداخت کند، مشکلی وجود ندارد. در موضوع خودرو هم باید به همین روش عمل کنیم. هرکس هر خودرویی دوست