

صنعت خودرو در تنگنا

کاهش ارزش واردات و افزایش تعرفه‌ها به ۱۰۰ درصد

«محدودیت‌های تأمین ارز برای واردات خودرو عملاً رقابت را کاهش داده و باعث می‌شود بازار داخلی تنها در اختیار تولیدکنندگان داخلی قرار گیرد. این مسئله نه‌تنها کیفیت محصولات داخلی را بهبود نمی‌بخشد، بلکه قیمت خودروهای داخلی را نیز به طور چشمگیری افزایش می‌دهد.»

او افزود: «بنابراین از مجمع تشخیص می‌خواهیم در این تصمیمات تجدید نظر صورت گیرد؛ چراکه وجود تعرفه‌های سنگین، عملاً واردات را محدود و دسترسی مردم به خودروی با کیفیت را دشوار می‌سازد.» معصومی اضافه کرد: «اگر تعرفه‌ها به صورت پلکانی کاهش یابد و در مقابل نیز به صورت منطقی و مدیریت‌شده ارز برای واردات خودرو تخصیص یابد، این موضوع هم نیاز بازار را تأمین و عرضه و تقاضا را متعادل می‌کند و هم به پیشرفت و رقابتی شدن صنعت خودرو یاری می‌رساند.» این عضو کمیسیون اصل ۹۰ مجلس بیان کرد: «اگر این اصلاحات رخ دهد، رقابت در صنعت خودرو بیشتر می‌شود که نتیجه آن ارتقای کیفیت تولیدات داخلی و تغییر قیمت‌ها در بازار خواهد بود.»

برنامه‌ریزی برای سامان‌دهی بازار خودرو

سعید مدنی، کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «آتی‌نو» با اشاره به اینکه واردات خودرو با توجه به وضعیت بازار اجتناب‌ناپذیر است، گفت: «برای تنظیم بازار، واردات خودرو همیشه باید صورت گیرد اما این کار شرایطی دارد. زمانی که واردات به صورت کلی آزاد بود، سالی ۶۰ تا ۷۰ هزار دستگاه خودرو به کشور وارد می‌شد اما در حال حاضر این مسئله با محدودیت‌های فراوانی روبه‌روست.»

او با تأکید بر اینکه واردات برای رقابت‌پذیری صنعت خودرو از اهمیت بسزایی برخوردار است، افزود: «در کنار این مسئله ضروری است به وضعیت سه خودروساز بزرگ کشور که امروز بیش از ۷۰ درصد بازار را در اختیار دارند، رسیدگی شود. آن‌ها در حال حاضر با زبان دهی فراوانی روبه‌رو هستند که این مسئله باعث شده تولیدکنندگان نتوانند از تمام ظرفیت خود برای تولید استفاده کنند.»

مدنی ادامه داد: «طی دو، سه سال اخیر عمده ارز اختصاص یافته به صنعت خودرو به تولیدکنندگان مونتاژی اختصاص یافت. در حالی که خودروسازان داخلی به سختی نیازهای ارزی خود را تهیه می‌کردند. در این وضعیت لازم است یک برنامه‌ریزی اصولی انجام شود تا از یک طرف واردات اجرایی شده و از سوی دیگر، خودروسازان داخلی و مونتاژی بتوانند فعالیت‌های تولیدی خود را دنبال کنند.»

این کارشناس صنعت خودرو توضیح داد: «در چنین وضعیتی است که بازار خودرو می‌تواند سروسامانی بگیرد. در غیر این صورت همچنان روال فعلی ادامه می‌یابد که نتیجه آن جز افزایش قیمت‌ها برای مصرف‌کننده نخواهد بود.»

به عنوان مثال مزدا اگر در چین تولید می‌شود، در وهله نخست تحت نظارت شرکت مزداست و در مرحله بعد به خاطر بازار بسیار بزرگ صادراتی به عراق و بازار بیش از یک میلیارد نفری داخل چین است. بنابراین یکی از دلایل رشد صنعت خودرو در چین، مزیت‌های قیمتی با صرفه اقتصادی و حمایت دولت از صادرات است.»

مجید جلیلی، دیگر کارشناس بازار خودرو درباره خودروهای چینی در نمایشگاه خودروی تهران، گفت: «این محصولات به‌خاطر طراحی‌های پیشرفته و صرفه اقتصادی مورد استقبال قرار گرفته‌اند.» او افزود: «هرچند بعضی از خودروهای چینی دارای کیفیت مناسبی نیستند اما برخی دیگر کیفیت خوبی دارند. این امر بستگی به قرارداد مونتاژ کاران با شرکت‌های چینی دارد. شرکت‌های داخلی در ابتدا اقدام به واردات قطعات خودروها کرده و بعد از فرایند مونتاژ، این خودروها را در بازار عرضه می‌کنند.»

این کارشناس خودرو با اشاره به اینکه حضور خودروهای مونتاژی چینی در نمایشگاه خودرو طبیعی است، اضافه کرد: «مونتاژ کاران باید در موضوع خدمات پس از فروش برنامه‌ریزی داشته باشند.»

برنامه‌ریزی داشته باشند. ارزش هسنتند، توضیح داد: «از آنجایی که برای مونتاژ خودروها قطعات به‌صورت سسی کی دی وارد می‌شود، چنانچه عمق ساخت داخل بالای ۲۰ درصد باشد مونتاژ کاران تعرفه بهیچینی می‌گیرند که بیشتر آن‌ها در ایران از این مسئله بهره‌مند می‌شوند.»



ممکن است به دلیل بالا رفتن هزینه‌های گمرکی و کاهش تقاضای مصرف‌کنندگان، فعالیت خود را کاهش داده یا متوقف کنند. این وضعیت نه‌تنها بازار خودروهای خارجی را تحت تأثیر قرار می‌دهد، بلکه به کاهش رقابت در صنعت خودرو منجر می‌شود.

تأثیر بر بازار خودروهای داخلی

با کاهش ورود خودروهای خارجی، بخشی از تقاضای بازار به سمت خودروهای داخلی سوق پیدا می‌کند. این افزایش تقاضا می‌تواند موجب افزایش قیمت خودروهای داخلی شود؛ چراکه عرضه محدود و تقاضا همچنان بالاست. همچنین، کاهش رقابت میان خودروهای داخلی و خارجی، انگیزه برای ارتقای کیفیت در صنعت خودروسازی داخلی را کاهش می‌دهد. حضور خودروهای خارجی عاملی برای ارتقای سطح کیفی محصولات داخلی قلمداد می‌شود. علاوه بر این، افزایش وابستگی به تولید داخلی، انحصار در بازار را تشدید می‌کند که این موضوع پیامدهایی مانند کاهش حق انتخاب برای مصرف‌کنندگان، افزایش قیمت‌ها و ضعف در خدمات پس از فروش را در پی دارد. یکی از مهم‌ترین تبعات این خط‌مشی‌ها، افزایش فشار مالی بر خریداران خودرو است. با توجه به افزایش قیمت خودروهای خارجی و تأثیر آن بر قیمت خودروهای داخلی، مصرف‌کنندگان مجبورند هزینه بیشتری برای خرید خودرو پرداخت کنند. بالا رفتن تعرفه واردات موجب افزایش هزینه‌های جانبی و خدمات پس از فروش خودروهای خارجی خواهد شد که در نهایت، این هزینه‌ها نیز به مصرف‌کنندگان تحمیل می‌شود.

مجمع در مصوبه خود تجدید نظر کند

سید کریم معصومی، نماینده فومن و شفت در مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با «آتی‌نو» با تأکید بر اینکه چنین سیاست‌هایی فضای رقابتی صنعت خودرو را محدود و انحصار را در این صنعت تشدید می‌سازد، گفت:

مصوبه مجلس در تعرفه ۶۰ درصدی واردات خودرو محل ایراد شورای نگهبان و هیئت عالی نظارت نبود و فقط به دلیل اعتراض دولت به این موضوع، رأی‌گیری صورت گرفت.»

او افزود: «استدلال دولت این بود که با تخصیص دو میلیارد پیورو برای واردات خودرو، اعمال تعرفه ۶۰ درصدی برای واردات، باعث کاهش منابع بودجه می‌شود؛ لذا با پیشنهاد دولت و تشخیص اعضای مجمع، موضوع تعرفه واردات رأی‌گیری شد و مصوبه مجلس در تعرفه ۶۰ درصدی تغییر و به ۱۰۰ افزایش پیدا کرد.»

کاهش ارزش واردات و تأثیر آن بر بازار خودرو

کاهش میزان ارز تخصیص یافته برای واردات، مستقیماً بر میزان عرضه خودروهای خارجی در بازار تأثیر گذاشته و جریان واردات را کندتر می‌سازد. با کاهش عرضه در حالی که تقاضا همچنان بالا باقی می‌ماند قیمت خودروهای وارداتی افزایش می‌یابد. در ادامه این مسئله می‌تواند زمینه‌ساز رشد بازار غیررسمی و واسطه‌گری شود؛ چراکه دسترسی به خودروهای خارجی محدودتر خواهد شد. این کاهش منجر به کاهش تنوع خودروهای وارداتی و افت کیفیت در بازار می‌شود. بسیاری از مصرف‌کنندگان به دلیل امکانات، فناوری‌های جدید و استانداردهای بالاتر، تمایل به خرید خودروهای خارجی دارند اما با محدود شدن واردات، این امکان کاهش یافته و انتخاب‌های کمتری برای خریداران باقی می‌ماند.

افزایش تعرفه واردات

افزایش تعرفه از ۶۰ به ۱۰۰ درصد، مستقیماً هزینه تمام‌شده واردات خودرو را افزایش می‌دهد. این مسئله باعث خواهد شد که قیمت نهایی این خودروها نیز به میزان قابل توجهی بالا برود و در نتیجه، دسترسی به آن‌ها برای بسیاری از خریداران دشوارتر شود. از سوی دیگر، افزایش تعرفه‌ها می‌تواند بر فعالیت واردکنندگان نیز تأثیر منفی داشته باشد. بسیاری از شرکت‌های واردکننده

رامین بیات

روزنامه نگار

گزارش

سیاست‌گذاری‌ها در بازار و صنعت خودرو همواره دستخوش تغییرات فراوانی بوده و این مسئله نارضایتی مشتریان را نیز در پی داشته است. در این رابطه، بعد از اینکه واردات خودرو برای مدت طولانی متوقف بود، مقرر شد این مسئله تسهیل شود اما بر اساس اعلام محسن زنگنه، نایب‌رئیس کمیسیون تلفیق لایحه بودجه ۱۴۰۴، با رأی مجمع تشخیص مصلحت نظام میزان ارز تخصیصی برای واردات خودرو در سال آینده به دو میلیارد پیورو کاهش یافت و تعرفه واردات نیز با افزایش ۴۰ درصدی، ۱۰۰ درصد تعیین شد.

زنگنه با اشاره به اینکه مجلس تصویب کرده بود میزان ارز تخصیصی برای واردات خودرو در سال آینده سه میلیارد و ۳۰۰ میلیون پیورو باشد، افزود: «این موضوع مورد ایراد هیئت عالی نظارت قرار گرفت و موضوع به مجمع تشخیص ارجاع شد. در نهایت مجمع به همان لایحه دولت رأی داد. یعنی میزان ارز تخصیصی برای واردات خودرو در سال آینده دو میلیارد پیورو خواهد بود.» نایب‌رئیس کمیسیون تلفیق لایحه بودجه ۱۴۰۴ ادامه داد: «مجلس در مصوبه خود تعرفه واردات خودرو را به ۶۰ درصد کاهش داد که با رأی مجمع دوباره به همان لایحه دولت یعنی تعرفه صددرصدی در سال آینده برگشت.» زنگنه بیان کرد: «استدلال کمیسیون تخصصی مجمع این بود که دولت امکان تخصیص سه میلیارد و ۳۰۰ میلیون پیورو را ندارد و ممکن است این موضوع به منابع ارزی فشار وارد کند و دولت برای تأمین ارز از سایر محل‌ها دچار مشکل شود.»

او توضیح داد: «طبق آمار بانک مرکزی در سال گذشته ۸.۸ میلیارد پیورو ارز به واردات قطعات خودرو، نزدیک به چهار میلیارد دلار برای گوشی‌های همراه و بیش از پنج میلیارد دلار برای واردات شمش طلا اختصاص داده شده است.»

این نماینده مجلس گفت: «استدلال ما این بود که قرار نیست سه میلیارد و ۳۰۰ میلیون پیورو از جیب دولت برای واردات خودرو داده شود، بلکه این همان ارز بازگشتی صادرکنندگان است که دولت آن‌ها را مجبور به واردات موبایل و شمش طلا می‌کند؛ لذا این امکان وجود دارد که بخشی از این ارز را به واردات خودرو تخصیص داد.» زنگنه یادآور شد: «علاوه بر این در مصوبه مجلس تأکید شده که ارز تخصیصی از منابع مورد تأیید بانک مرکزی باشد، یعنی این مسئله می‌تواند از محل ارز در اختیار ایرانیان خارج از کشور مشروط به داشتن کارت اقامت صورت گیرد. علی‌رغم تمامی این استدلال‌ها و با رأی‌گیری صورت گرفته، مجمع به سه میلیارد و ۳۰۰ میلیون پیورو ارز برای واردات خودرو رأی نداد و همان پیشنهاد لایحه دولت یعنی تخصیص دو میلیارد پیورو به تصویب رسید.»

نایب‌رئیس کمیسیون تلفیق گفت: «همچنین موضوع تعرفه واردات خودرو در مجمع رأی‌گیری شد، حال اینکه

مسعود خانی

مجرى طرح‌های بهینه‌سازی مصرف برق

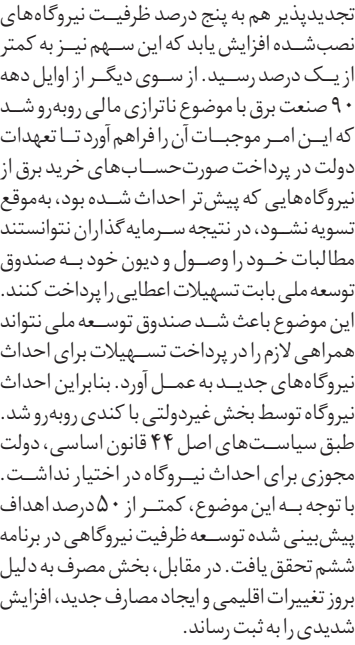
بازداشت

ساختمان‌های سبز راهکار کاهش مصرف انرژی

در سال‌های اخیر، ناترازی در تولید و مصرف برق در کشور به یک معضل جدی تبدیل شده است. در چنین شرایطی مدیریت بهینه انرژی از اهمیت بسزایی برخوردار است. با وجود این، همچنان شاهد بالا بودن شدت مصرف انرژی در کشور هستیم. این مسئله در قیاس با سایر کشورهای جهان، ریشه در پایین بودن تعرفه برق مصرفی و بی‌انگیزگی صنایع و بخش‌های اداری و خانگی در ارتقای فناوری و استفاده از تجهیزات برقی کم‌مصرف دارد.

در این شرایط برنامه ششم توسعه، احکام متعددی در خصوص ایجاد ظرفیت جدید نیروگاهی و بهینه‌سازی مصرف در خود داشت. در آن برنامه پیش‌بینی شده بود مصرف انرژی در ساختمان‌ها از طریق به کارگیری اصول بهینه‌سازی مصرف انرژی شامل استفاده از پنجره‌های دوجداره، عایق‌بندی پوسته خارجی و سقف ساختمان‌ها و...، سالانه پنج درصد کاهش یابد اما تقریباً اقدام مؤثری در این زمینه انجام نشد. حتی در ساختمان‌هایی که خود دولت در قالب مسکن مهر و مسکن ملی احداث کرد، مبحث ۱۹ مقررات ملی ساختمان که درباره بهینه‌سازی مصرف انرژی در ساختمان‌هاست، چندان مورد توجه قرار نگرفت. در خصوص علت عدم تحقق این هدف‌گذاری نیز باید گفت از آنجایی که توجه به الزام‌های بهینه‌سازی مصرف انرژی، قدری هزینه ساخت را افزایش می‌دهد و تمرکز نظارتی دستگاه‌های ناظر از قبیل شهرداری و نظام مهندسی، بیشتر بر مقوله ایمنی ساختمان است و کمتر به بهینه‌سازی انرژی توجه می‌کنند، اهداف پیش‌بینی شده حاصل نشد. در مقابل،

یکی از مهم‌ترین عواملی که می‌تواند مدیریت بهینه انرژی در ساختمان را محقق سازد، بهره‌گیری از سیستم‌های مدیریت انرژی ساختمان و ساختمان سبز است. این سامانه‌ها به عنوان ابزاری مؤثر برای کاهش مصرف انرژی در ساختمان‌ها کارایی مهمی دارند. آن‌ها با سه هدف عمده کاهش مصرف انرژی و رسیدن به محیط زیست سالم، افزایش حفاظت و ایمنی تجهیزات و ساکنان ساختمان‌ها و هوشمندسازی تجهیزات در راستای نیل به ساختمان‌های سبز، طراحی و ساخته شده‌اند. سامانه فوق، با هوشمندسازی سیستم‌های روشنایی، گرمایش و سرمایش ضمن کاهش مصرف انرژی، باعث افزایش سطح رفاه ساکنان ساختمان می‌شود. همچنین پیشرفت تکنولوژی‌های تحت‌ب و امکان کنترل این سیستم از طریق اینترنت و شبکه، امکان اتصال خانه‌های هوشمند به شهرهای دیجیتال را فراهم می‌سازد. علی‌رغم این موضوعات، تاکنون تلاشی برای کاهش و مدیریت مصرف برق در کشور صورت نگرفته است. بر اساس حکم برنامه ششم، وزارت نیرو مکلف شد با جلب مشارکت بخش غیردولتی از طریق قراردادهای BOT و BOO، ظرفیت جدید نیروگاهی معادل ۲۵ هزار مگاوات ایجاد کند که در عمل کمتر از نصف این رقم تحقق یافت. علاوه بر این، قرار بود سهم نیروگاه‌های تجدیدپذیر هم به پنج درصد ظرفیت نیروگاه‌های نصب‌شده افزایش یابد که این سهم نیز به کمتر از یک درصد رسید. از سوی دیگر از اوایل دهه ۹۰ صنعت برق با موضوع ناترازی مالی روبه‌رو شد که این امر موجبات آن را فراهم آورد تا تعهدات دولت در پرداخت صورت‌حساب‌های خرید برق از نیروگاه‌هایی که پیش‌تر احداث شده بود، به‌موقع تسویه نشود، در نتیجه سرمایه‌گذاران نتوانستند مطالبات خود را وصول و دیون خود به صندوق توسعه ملی بابت تسهیلات اعطایی را پرداخت کنند. این موضوع باعث شد صندوق توسعه ملی نتواند همراهی لازم را در پرداخت تسهیلات برای احداث نیروگاه‌های جدید به عمل آورد. بنابراین احداث نیروگاه توسط بخش غیردولتی با کندي روبه‌رو شد. طبق سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی، دولت مجوزی برای احداث نیروگاه در اختیار نداشت. با توجه به این موضوع، کمتر از ۵۰ درصد اهداف پیش‌بینی شده توسعه ظرفیت نیروگاهی در برنامه ششم تحقق یافت. در مقابل، بخش مصرف به دلیل بروز تغییرات اقلیمی و ایجاد مصارف جدید، افزایش شدیدی را به ثبت رساند.



گزارش

ششمین نمایشگاه بین‌المللی خودروی تهران در حالی به کار خود در محل

دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی شهر آفتاب پایان داد که بیشترین تعداد خودروهای عرضه شده در آن چینی بود. در این نمایشگاه که از هشتم تا دوازدهم بهمن‌ماه با حضور ۴۰ شرکت خودروسازی و صنایع وابسته برگزار شد، انواع خودروهای چینی از جمله فونیکس، یوآن‌پلاس، بی‌وی‌دی‌هان، سانگ پلاس و دلفین، ام‌وی‌ام X77، هونگچی E-QM5، هاوال H6، هونگچی H5 بنزینی، بی‌وی‌دی QIN-L، فیدلیتی الیت، فیدلیتی پرایم، KMC X5، تیگو ۸ پرومکس، آرپرو ۶ پیرو و... به نمایش درآمد. در این رابطه، شرایط تحریمی و تولید خودروهای با صرفه اقتصادی چینی، پای خودروهای مونتاژی و وارداتی را بیش از پیش به کشورمان باز کرده است. از سویی تنوع رنگ، طراحی، ابعاد و اندازه خودروهای مونتاژی از مهم‌ترین جلوه‌های بصری این نمایشگاه بود که به جذب بازدیدکنندگان و معرفی آخرین و برترین دستاوردهای صنعت خودرو انجامید. عرضه خودروهای سنگین، کامیونت و حتی موتورسیکلت نیز از جلوه‌های دیگر این نمایشگاه بود.

مجتبی نظری، کارشناس صنعت خودرو درباره برگزاری این نمایشگاه گفت: «خودروسازان معتبر جهانی تولیدات خود را به اقصی نقاط جهان صادر می‌کنند اما ایران به‌خاطر شرایط تحریمی نمی‌تواند از ظرفیت این خودروها استفاده کند.»

او افزود: «خودروسازی یکی از نخستین صنایعی بود که

ششمین نمایشگاه بین‌المللی خودروی تهران

سیطره خودروهای چینی در شهر آفتاب



به عمل آوردیم، مشاهده کردیم روسیه نیز تحریم شده و در خطوط تولیدی آن حتی یک نفر هم فعالیت نمی‌کرد، در حالی که ایران توانسته با تحریم‌ها مقابله کند و خط تولید و مونتاژ را ارتقا دهد.»

نظری بیان کرد: «زمانی ۱۵۰ خودروساز در چین حضور داشتند و با بارانه‌های دریافتی اقدام به مونتاژ می‌کردند. بسیاری از خودروسازان بزرگ دنیا در این کشور خط تولید دارند و چینی‌ها اقدام به مونتاژ تحت نظارت می‌کنند.