

روی خط خبر

برنامه سیتروئن برای عرضه محصولات جدید در ایران

در شرایطی که سایپا و سیتروئن هنوز به‌طور رسمی برنامه مشترک خود برای عرضه محصولات جدید به بازار کشور را اعلام نکرده‌اند، گفته می‌شود دوطرف بر سر عرضه دو محصول اولیه به توافق رسیده‌اند. این دو شرکت پس از توافق هسته‌ای و برجام، تفاهمنامه همکاری مشترک با یکدیگر امضا کرده و قرار است در سال جاری وارد فاز اجرایی شوند. به گزارش خودروکار، انطور که یک منبع آگاه عنوان می‌کنند، سایپا و سیتروئن قصد دارند در فاز نخست همکاری مشترک، دو محصول شامل مدل‌های سسی ۴ و سی ۳ ایکس‌آر را روانه بازار کنند. به گفته او، این دو خودرو ابتدا از طریق واردات روانه بازار ایران خواهند شد و پس از انجام بازاریابی لازم، تصمیم نهایی درباره تولید آنها گرفته می‌شود. این منبع آگاه تاکید می‌کند عرضه مدل سسی ۴ در اولویت قرار دارد و این محصول به احتمال فراوان نخستین خودرو تولیدی جدید سیتروئن در ایران و در قالب همکاری مشترک با سایپا خواهد بود. به گفته او همچنین مدل سسی ۳ ایکس‌آر که پس از سسی ۴ عرضه خواهد شد نیز جزو محصولات تولیدی سیتروئن در ایران خواهد بود، هرچند این موضوع بستگی به میزان استقبال مشتریان از مدل‌های وارداتی آن دارد. اظهارات این منبع آگاه در شرایطی است که براساس توافق سایپا و سیتروئن، مالکیت ۵۰ درصد از سایت کاشان سایپا به خودروساز فرانسوی واگذار خواهد شد. در واقع سیتروئن با خرید نیمی از سایپای کاشان (که یکی از مجهزترین سایت‌های تولیدی در خودروسازی کشور است) در عمل وارد سه‌اماداری در صنعت خودرو ایران خواهد شد تا وعده دولت مبنی بر فروش سهام به شرکت‌های خودروساز خارجی، رنگ تحقق به خود بگیرد.

اظهار نظر جدید ترامپ درباره خودروسازان آلمانی

رییس‌جمهور آمریکا نظر خود درباره خودروسازان آلمانی را فاش کرد و ممکن است تنها به اظهار نظر بسنده نکند. به گزارش پایگاه خبری خودرو نوینس، ترامپ باز هم موج دیگری در صنعت خودروسازی درست کرده و آن انتقاد از نشان (برندهای آلمانی) به دلیل فروش بیش از حد محصولات خود در بازار آمریکا است. روزنامه آلمانی اشپیلگل، در گزارش اختصاصی خود نوشته است که آقای رییس‌جمهور در جلسه پشت درهای بسته که با مقامات اتحادیه اروپا داشت، سخنان تند و تیزی را به خودروسازان آلمانی اظهار کرده است. اشپیلگل می‌گوید که ترامپ در این جلسه، این سخنان را گفته است: آلمانی‌ها بد هستند، بسیار بد. ببینید که آنها چطور میلیون‌ها خودرو به آمریکا می‌فروشند! افتضا! ما جلوی این اتفاق را می‌گیریم. مقامات دولتی ترامپ اعلام کردند که او این سخنان را به دولت آلمان یا مردم این کشور زده بلکه از نبود تعادل در معاملات اقتصادی انتقاد کرده است. رویترز در گزارش خود نوشته که میزان صادرات آلمان به آمریکا در فصل نخست ۲۰۱۷، ۱۵۷ میلیارد دلار بوده و البته مشخص نیست از این رقم، چه مقداری مربوط به بازار خودرو است. ترامپ در ژانویه هم تهدید کرده بود که ۳۵ درصد مالیات برای خودروهای آلمانی خواهد گذاشت. البته به احتمال زیاد منظور او خودروهای آلمانی تولیدشده در داخل آمریکا مانند کارخانه بامو در منطقه اسپارتانبرگ نبوده است. ترامپ برنامه مشخصی برای اظهارات جدید خود ارائه نداد و درباره خودروهای آسیایی که وضع مشابهی دارند، صحبتی نکرده است. از آنجایی که آلمان بخشی از اتحادیه اروپاست، اعمال تغییرات بدون شامل شدن در دیگر کشورهای عضو اتحادیه، بسیار سخت به نظر می‌رسد. این روند در صورت به ثمر نشستن این صحبت‌ها و نداشتن خروجی عملی، می‌تواند به ضرر ترامپ تمام شود. او در چند ماه گذشته تنها تهدید کرده است و با وجود انتقادهایی که به خودروهای آمریکایی دارد، خود صاحب کلکسیون بی‌شماری از خودروهای خارجی است و گفته شده بیش از هر نشان (برند) دیگری، او علاقه و گرایش زیادی به محصولات مرسدس‌بنز دارد.

تدوین سیاست‌های همسودر صنعت خودرو

عضو هیات‌مدیره خانه صنعت، معدن و تجارت ایران معتقد است صنعت خودرو ایران باید با جریان خودروسازی در دنیا حرکت کند چراکه در غیراین صورت از حوزه صنعت عقب مانده و توسعه و پیشرفتی در این صنعت حاصل نخواهد شد. آرمان خالقی در گفت‌وگو با خبر خودرو اظهار کرد: با تداوم همکاری خودروسازان با شرکای خارجی شاهد ورود این صنعت به زنجیره تولید جهانی خواهیم بود و بی‌تردید استفاده از الگوی روز جهانی با توجه به مزیت‌های موجود، می‌تواند صنعت خودرو و قطعه‌سازی را وارد بازار رقابت جهانی کند. وی گفت: در شرایطی که همچنان تامین منابع مالی جزو نیاز مهم واحدهای تولیدی است، جذب سرمایه‌های خارجی کمک خوبی به صنعت کشور خواهد بود.

وی در ادامه با توجه به ادامه فعالیت دولت قبل در ۴ سال آینده بر لزوم اتخاذ تصمیمات کلان و جدی‌تری در صنعت خودرو تاکید و اظهار کرد: در جریان سیاست‌گذاری‌های جدید دولت لازم است همه بخش‌های تولیدی از خودروساز و قطعه‌ساز در این زنجیره و تصمیمات جدید مور توجه قرار گیرند. وی تصریح کرد: دولت دوازدهم باید مجموعه‌ای از سیاست‌ها را با توجه به جریان اقتصاد مقاومتی در صنعت خودرو و قطعه‌سازی تدوین کند تا آسیب‌پذیری اقتصاد در مقابل جریانات بیرونی و داخلی به حداقل ممکن برسد.



احمد نعمت‌بخش

تجربه گذشته نشان می‌دهد فروش خودرو در حاشیه بازار افزایش قیمت آتچناتی که شاهد به هم ریختگی بازار شود را به همراه نداشته است



عکس: گسترش صنعت

«گسترش صنعت» به بهانه تعیین قیمت خودروهای سواری در ماه آینده بررسی کرد

انحصار قیمت‌گذاری با دستاویز انحصار

شرکت‌های خودروساز سپرده شود زیرا تجربه گذشته نشان می‌دهد فروش خودرو در حاشیه بازار افزایش قیمت آتچناتی که شاهد به هم ریختگی بازار شود را به همراه نداشته است. آنچه قیمت‌گذاری خودروهای سواری در سال جاری را متفاوت از سال‌های گذشته می‌کند، کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان است. در حال حاضر بازار کثشش افزایش قیمت ندارد اما

می‌دهد در آن شرایط سالانه بیش از ۲ تا ۳ درصد افزایش قیمت خودرو نداشته‌ایم. نعمت‌بخش ادامه داد: این موضوع نیز در نامه‌ای که به محمدباقر نوبخت رییس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور نوشته شد مورد تاکید قرار گرفت که در آن زمان شاهد شیب ملایم قیمت‌ها در بازار خودرو بوده‌ایم و به نظر می‌رسد بهترین روش این است که کار قیمت‌گذاری به

میترا ممسنی car@sanatnewspaper.com

بی انظباطی‌های اقتصادی دولت‌های نهم و دهم که در نهایت باعث تورم شدید و به هم ریختگی اقتصاد از جمله در بازار خودرو شد، از طرف دیگر رانتهای مدیران این دولت از طریق برخی بنگاه‌های دولتی، تولید و قیمت‌گذاری این محصولات را در معرض نوسانات بالایی قرار داد از این رو برای فرار این مشکلات شورای اقتصاد موظف به دست‌بندی کالاها و قیمت‌گذاری شد که بر این اساس در ۱۹ دی سال ۹۰، خودرو سواری در فهرست کالای انحصاری قرار گرفت و قیمت‌گذاری آن به شورای رقابت سپرده شد بدون آنکه مفهوم عملی و اجرایی انحصار رعایت شده باشد.

حال با گذشت بیش از ۵ سال از این روند، هرسال در اردیبهشت شورای رقابت با مستنداتی که از شرکت‌های خودروساز دریافت کرده، اقدام به قیمت‌گذاری جدید خودروها می‌کند. روندی که به گفته فعالان صنعت خودرو در هیچ جای دنیا معمول نبوده و تنها منجر به ضرر و زیان خودروسازان خواهد شد.

مذاکرات انجام شده با شورای اقتصاد مبنی بر خروج خودرو سواری از فهرست کالای انحصاری شورای اقتصاد اظهار کرد: بارها با دلایل مشخص اعلام کردیم که دست از سر قیمت‌گذاری صنعت خودرو برداشته شود چراکه انجام بنج مارکتینگ از بازارهای خودرو دنیا نشان می‌دهد در هیچ کدام از بازارها، قیمت‌گذاری در صنعت خودرو انجام نمی‌شود.

تکرار تجربه موفق دهه ۷۰

احمد نعمت‌بخش در گفت‌وگو با گسترش صنعت افزود: در حال حاضر برخی اقتصاددانان معتقدند از آنجا که دو خودروساز بزرگ یعنی ایران‌خودرو و سایپا درصد بالایی از تولیدات داخل کشور را به عهده دارند، طبیعی است این دو خودروساز، تعیین‌کننده تیراژ و قیمت خودرو خواهند بود، بنابراین بازار خودروی سواری ایران انحصاری است.

وی افزود: ماهیت صنعت خودرو تولید در تیراژ بالاست و شرکت‌های تولیدکننده خودرو در هر کشور محدود هستند، بررسی تجربه سایر کشورها نشان می‌دهد در تمام دنیا وضعیت به همین شکل است به طوری که برای نمونه در بازار کره، هیوندای و کیا ۷۵ درصد سهم بازار را در اختیار دارند و بخش زیادی از بازار خودرو فرانسه نیز در اختیار شرکت‌هایی همچون پژو سیتروئن و رنو بوده و در آمریکا نیز جنرال موتورز و فورد بیشترین سهم را از بازار این کشور در اختیار دارند اما با این وجود شاهد قیمت‌گذاری صنعت خودرو در این کشورها نیستیم.

دبیر انجمن خودروسازان ایران با تاکید بر اینکه نگاهی به تجربیات سایر کشورها کار را تا اندازه زیادی راحت می‌کند، اظهار کرد: تجربه گذشته دهه ۷۰ که بر اساس آن، شورای اقتصاد فروش خودرو را در حاشیه بازار آزاد اعلام کرد، نشان

با این حال به رسم هرسال افزایش قیمت‌ها باید اجرایی شود اما نعمت‌بخش در این باره معتقد است که خودروسازان همواره سعی کرده‌اند افزایش قیمت چندانی روی محصولات خود اعمال نکنند و به مصرف‌کننده و وضعیت مالی او توجه داشته و دارند. وی اظهار کرد: با این وجود به دلیل افزایش قیمت مواد اولیه از یکسو و افزایش ۱۲ درصدی دستمزدها، افزایش قیمت تا اندازه‌ای اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. برای نمونه مقایسه قیمت‌های سال ۹۴ نسبت به سال ۹۵ نشان می‌دهد در این مدت شاهد افزایش قیمت ۳۴ درصدی مس، ۱۱ درصدی آلومینیوم، ۱۴ درصدی مواد پلیمری، ۳۴ درصدی کاتوچوی مصنوعی و ۴۷ درصدی کاتوچوی طبیعی و سایر مواد اولیه صنعت خودرو بوده‌ایم به طوری که فولاد مبارکه در مقطع زمانی ۳۵ روزه، نسبت به افزایش ۲۰ درصدی قیمت محصولات فولادی در نهمین ماه سال ۹۵ اقدام کرد و فولاد آلیاژی یزد که مواد اولیه قطعه‌سازان را تامین می‌کند نیز در یک سال ۹ درصد افزایش قیمت داشته که با این شرایط، خودروساز ناگزیر به افزایش قیمت نهایی خواهد بود.

بی‌تائیری کاهش تورم بر کاهش هزینه‌ها

این کارشناس صنعت خودرو با تاکید بر اینکه در هیچ جای دنیا صنعتی وجود دارد که قیمت‌گذاری ورودیه کالا به آن صنعت آزاد باشد اما اجازه افزایش قیمت به محصول نهایی داده نشود، تصریح کرد: با این حال خودروسازان سعی می‌کنند تا حدودی با کاهش هزینه‌ها و افزایش تولید، افزایش قیمت مواد اولیه را جبران کنند اما زمانی که افزایش قیمت مواد اولیه فراتر از تصور می‌شود و از سوی دیگر شاهد افزایش حقوق و دستمزد کارگرها حداقل تا ۱۲ درصد هستیم، خودروساز ناگزیر به افزایش قیمت خودرو خواهد بود.

قیمت مواد اولیه در حالی افزایش یافته که آمار گویای کاهش نرخ تورم است اما به طور قطع با تورم ۱۰ درصدی نیز همچنان شاهد گران تمام شدن قیمت کالاها هستیم؛ موضوعی که دبیر انجمن خودروسازان نیز بر آن اذعان دارد.

نعمت‌بخش با اشاره به اظهارات مطرح شده مبنی بر تاثیر کاهش تورم بر قیمت‌گذاری صنعت خودرو نیز گفت: با اینکه تورم کاهش‌یافته و از ۱۵ تا ۲۰ درصد به ۱۰ درصد رسیده اما با این حال این تورم وجود داشته و هنوز منفی نشده است، بنابراین با این میزان تورم نیز شاهد اعداد و ارقامی هستیم که افزایش قیمت خودرو را اجتناب‌ناپذیر می‌کند اما نکته ضروری توجه به قدرت خرید مردم است که باید با پیش‌بینی راهکارهایی همچون فروش لیزینگی و ارائه تسهیلات ارزان‌قیمت از سوی بانکها نسبت به افزایش قدرت خرید مصرف‌کنندگان اقدام کرد.

دبیر انجمن خودروسازان ایران در نهایت یادآور شد: شورای رقابت هرسال به طور مستقیم با شرکت‌های خودروساز وارد مذاکره شده و پس از انجام بررسی‌های لازم، در نهایت افزایش قیمت خودرو را اعلام می‌کند.

بر رفتار انحصارگر تاکید کرده است. انحصارگر باید نه تنها بتواند در عمل با دامپینگ قیمت‌ها جلوی ورود تولیدکننده یا واردکننده جدید به بازار را بگیرد بلکه باید بتواند در عمل با کاهش مصنوعی تیراژ تولید، قیمت فروش را افزایش دهد تا اندازه‌ای وضعیت موجود در صنعت خودرو نشان می‌دهد دو خودروساز بزرگ هیچ‌گاه نسبت به انجام این روند اقدام نکرده‌اند. در پایان این نامه عنوان شده که محدود نگه داشتن قیمت کارخانه نه تنها باعث محدود شدن قیمت واقعی خودروی سواری در بازار نمی‌شود، بلکه تنها به آشفتنگی و رانت‌جویی بازار دامن زده، حتی در عمل رانت حاصل را که به صدها میلیارد تومان می‌رسد به جیب دلان می‌ریزد. همچنین محدود نگه داشتن قیمت خودروی سواری، همزمان با افزایش هزینه‌های تولید ناشی از تداوم تورم حداقل ۱۵ درصدی باعث تداوم ضرر خودروسازان و به دنبال آن یک هزار قطعه‌ساز خواهد شد. از این‌رو تداوم این امر باعث کاهش تولید، کاهش اشتغال در قطعه‌سازان، تعطیلی و ورشکستگی بسیاری از آنها خواهد شد. همانطور که تجربه چند سال گذشته نشان می‌دهد سودده نبودن تولید، عامل اصلی نداشتن بودجه کافی برای سرمایه‌گذاری دوباره در تولید محصولات جدید، نوسازی ماشین‌آلات و ارتقای کیفیت می‌شود.

در بخشی از نامه انجمن خودروسازان ایران که در سال ۹۳ به شورای اقتصاد ارسال شده آمده که انحصاری دانستن این صنعت و احاله قیمت‌گذاری آن به شورای رقابت در چند سال گذشته، باعث آشفتنگی و به هم ریختگی بازار خودرو و وارد کردن ضرر و زیان هنگفت ۶ هزار میلیارد تومانی به خودروسازان و به دنبال آن به هزار واحد قطعه‌ساز بزرگ و کوچک شده است. این در حالی است که این شورا در سال ۷۳ مصوب کرد که خودرو در حاشیه بازار به فروش برسد. همچنین این شورا در سال ۷۷، تعیین قیمت خودرو در حاشیه بازار را به عهده وزیر صنایع و معادن وقت گذاشت که اجرای عملی آن از سوی کمیته خودرو زیر نظر مستقیم وزیر انجام می‌شد که اجرای مصوبات یادشده تا سال ۸۵ عامل ثبات و آرامش بازار خودرو بود و با وجود افزایش ۲۳۸ واحدی منحنی شاخص قیمت‌ها، شاخص قیمت خودرو تنها ۱۴ واحد افزایش یافت.

در ادامه این نامه تعریفی از انحصار آمده که بر اساس آن، انحصار به معنای وضعیتی در بازار است که سهم یک یا چند بنگاه یا شرکت تولیدکننده، خریدار و فروشنده از عرضه و تقاضای بازار به میزانی باشد که قدرت تعیین قیمت یا مقدار را در بازار داشته باشد، یا ورود بنگاه‌های جدید به بازار یا خروج از آن با محدودیت مواجه باشد. همانطور که مشهود است قانون‌گذار

