

## یادداشت

## ضرورت کنترل واردات خودروهای لوکس



فواد نیک‌سروش کارشناس صنعت خودرو

بعضی اوقات تصمیمات مثبتی گرفته می‌شود که می‌تواند منشأ یک انقلاب باشد. انقلابی که شاید بتواند مسیری را تغییر داده و آن را به بهترین مکان هدایت کند. سال گذشته در زمینه واردات خودرو تصمیمات سازنده مهمی از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت اتخاذ شد که در نوبه

خود به نوعی می‌توانست انقلابی در حوزه واردات در کشور باشد اما به طور معمول سدهای قدرتمند بی‌شماری وجود دارد که می‌تواند یک تصمیم را به کل از بین برده یا به کندی پیش ببرد. سال گذشته تصمیمات مهمی مانند مالیات علی‌الحساب واردات کالا، گرفته شده نمایندگی خودرو از شرکت مادر یا واردات در ازای صادرات خودرو و قطعه و مواردی از این دست دریافت که تا حدودی نیز اجرایی شد. یکی از این تصمیمات صادرات قطعه و خودرو بود که به معنای دقیق‌تر برای کشور ارزش‌آفر است. متأسفانه واردات خودرو آنهم در کلاس لوکس چیزی نیست که مناسب شرایط کنونی کشور باشد. به عبارت دیگر کشور با توجه به امکاناتی که مهم‌ترین آن نیروی کار خیره است در اختیار دارد، همانطور که پس از برجام به اثبات رسیده می‌تواند جایگاهی برای تولید نشان(برند) گوناگون خودرویی و درنهایت امکان صادرات به منطقه و حتی دورتر را داشته باشد. واردات بی‌رویه به‌ویژه در کلاس لوکس خودرویی به هیچ عنوان سود و منفعتی جز خروج ارز در مقیاسی بزرگتر و در اندازه یک نشان(برند) لوکس دستاوردی برای ما نخواهد داشت. همانطور که این روزها شاهد هستیم به‌تازگی اتفاق‌های بسیار

زیبایی در صنعت خودرو رخ داده است. شرکت‌های بسیاری از نشان(برند)های آسیایی و اروپایی در کشور سرمایه‌گذاری می‌کنند تا تولید مشترک داشته باشند و این دقیقاً مسئله‌ای است که کشور در جهت رشد صنعت خودرو و البته اشتغالزایی و در آینده صادرات و ارزش‌آوری به آن نیازمند است. حال واردات را در مقابل خواهیم داشت، وارداتی که در مرحله نخست، ارز بسیاری از کشور خارج کرده و شاید درآمدی ریالی برای دولت از محل حقوق و عوارض گمرکی و شماره‌گذاری داشته باشد اما برآیند ارزی و ریالی به هیچ عنوان به سمت درآمد ریالی نخواهد بود زیرا ارزی است که در ایران با حجم پایین صادرات غیرنفتی و دیگر موارد مانند گردشگری و نه به راحتی بلکه گرانیهاتر از فروش آن و تبدیل به ریال است، دریافت می‌شود. وقتی بستر تولید در کشور وجود دارد و حتی شاهد این روند در این سال‌ها بوده‌ایم چه نیازی به حضور نشان(برند)های لوکس از طریق واردات است. در گذشته در قراردادی یکی از نشان(برند)های لوکس آلمانی در ایران تولید می‌شد که شاید باز هم این امکان فراهم شود. در واقع اگر قرار است نشان(برند) لوکس باشد بهتر است تولید شود. در غیراین صورت نبودن آن نه تنها هیچ آسیبی برای صنعت خودرو و کشور نداشته، چه‌سا منفعت‌های بی‌شماری خواهد داشت. البته هیچ شخصی مخالف حضور خودروهای مختلف و متنوع در کشور نیست اما در شرایطی که کشور نیاز بیشتری به حفظ ارز داشته و تهیه آن به آسانی نیست درنتیجه شاید مانند سال‌های دور و البته با شرایط جدید پسابرجامی بهتر باشد تا سعی در تولید خودروهای گوناگون شود. هم‌اکنون خودروهای مختلفی وارد کشور می‌شود که برخی از آنها در گروه خودروهای لوکس و در بازه قیمتی حدود ۴هزار دلار تا ۱۰۰هزار دلار هستند.

برخی گروه‌ها نیز در محدوده ارزان‌تری قرار دارند که گاهی در برخی مدل‌ها در ایران تولید می‌شوند. مهم‌ترین و برجسته‌ترین نکته‌ای که در واردات خودروهای متنوع وجود دارد، مسائل ایمنی و مصرف سوخت و آلایندگی است. که به‌طور تقریبی می‌توان عنوان کرد به جز برخی نشان(برند)ها چینی، تمامی نشان(برند)های آسیایی و اروپایی که وارد کشور می‌شوند تمامی این موارد را به همراه داشته‌اند یعنی هم ایمنی ۴ ستاره یا ۵ ستاره داشته و هم نرخ مصرف سوخت و آلایندگی پایینی دارند. حال با این توصیف که نیاز به این صفات در خودروهایی با قیمت زیر ۴۰ هزار دلار به‌دست می‌آید چه نیازی به پرداخت بالاتر و خروج ارز بیشتر به گروه خودروهای لوکس‌تر بوده که بازهم همین موارد را به همراه دارند. البته بیشتر نشان(برند)های اروپایی و آسیایی در این چند سال اخیر پیشرفت‌های وسیعی در صنعت خودروهای برقی و هیبریدی داشته‌اند. بنابراین واردات این گروه خودروها از هر برندی به کشور و البته با رعایت محدودیت‌ها و قوانین مناسب و نه به هر قیمتی، تنها وارداتی است که می‌تواند مثبت باشد چرا که کاهش مصرف سوخت و کاهش بسیار زیاد آلایندگی مهم است و می‌تواند در کنار مشکل خروج ارز برآیند مثبتی داشته باشد. البته با پیشرفت فناوری داخلی می‌توان از این واردات بی‌نیاز شده و به‌تدریج تولید اینگونه محصولات را در کشور داشته باشیم. هم‌اکنون کشورهای بسیاری هستند که در کنار تولید محصولات متنوع واردات داشته‌اند. بنابراین اگر چنین قانونی در کشور اجرایی شود و افزایش مالیات و عوارض به ازای افزایش ارزش ارزی خودرو در کنار قانون پیشین حجم موتور، اجرایی شود می‌تواند به دور از منع واردات برای نشان(برند)های گوناگون، از واردات بی‌رویه خودروهای لوکس جلوگیری کرده و خروج ارز را کنترل کند.

در هر صورت شیوه‌نامه‌های هوشمندانه‌ای که سال گذشته از سوی هیات دولت صادر شد در صورت اجرای کامل و همچنین اجرای قوانین مالیاتی جدید می‌تواند کشور را از واردات خودروهای لوکس نجات بخشد.

برگ برنده چینی‌ها مسائلی مانند قیمت و تنوع محصول است و عملکرد آن در بیش از یک دهه نشان داده که توانایی خاصی در این دو مقوله دارند؛ محورهایی که نقاط ضعف خودروسازان اروپایی است

در بررسی «گسترش صنعت» از سهم خودروسازان آسیایی در بازار ایران مشخص شد

# قیمت بالای خودروهای کره‌ای به نفع چینی‌ها



فرید ز اوه: خودروهای کره‌ای با قیمت تمام شده‌ای وارد بازار شده که حتی با نمونه خارجی مشابه خود نیز رقابت نمی‌کنند

عبدالله بابایی: امکان رقابت با چینی‌ها وجود دارد و در صورت مدیریت صحیح از سوی کره‌ای‌ها، بازار ایران رقابت نمی‌کنند



میترا ممسنی  
car@sanatnewspaper.com

در میانه‌های دهه ۱۳۸۰ بود که حضور چینی‌ها در

بازار خودرو ایران قطعی شد و آنها توانستند با عرضه محصولاتی متناسب با سلیقه مصرف‌کنندگان ایرانی، جای پای خود را در ایران به راحتی محکم کنند.

هم‌زمان با اعمال تحریم‌ها و محدودیت‌هایی برای خودروسازان ایران در همکاری با شرکت‌های اروپایی، خودروسازان چینی در کنار حضور پررنگ‌تر خود با تنوع تولید و افزایش تیراژ و همچنین تامین قطعات برای خودروسازان داخلی، به همکار درجه یک خودروسازان تبدیل شدند و در این شرایط بود که سهم بزرگی از بازار خودرو ایران در اختیار چینی‌ها قرار گرفت. پس از برجام و به واسطه بازگشت خودروسازان معتبر دنیا به ایران این شبهه وجود داشت که بازار چینی‌ها به حاشیه برود اما روند فعلی نشان می‌دهد خودروسازان چینی هنوز هم با استقبال زیادی مواجه هستند.

در این شرایط و در کنار حضور خارجی‌ها در صنعت خودرو ایران، کره‌ای‌ها دیگر همکار صنعت خودرو ایران شدند و گسترش این همکاری به جایی رسید که اقدام به تولید خودرو در ایران کردند. در دهه گذشته هیوندای در ایران محصولاتی همچون آواتسه و رونا را در داخل تولید می‌کرد اما به‌دنبال برخی تحریم‌های خارجی و ترک این خودروساز تولید این خودروها متوقف شد اما در پسابرجام با حضور دوباره هیوندای در ایران، تولید خودروهای آی ۱۰ و آی ۲۰ آغاز شد و براساس پیش‌بینی‌ها اکسنت نیز به زودی در ایران به تولید خواهد رسید. از آنجا که کره‌ای‌ها نامی درخشان در میان مصرف‌کنندگان ایرانی داشتند، این انتظار می‌رفت تا حضور چینی‌ها در بازار ایران کم‌رنگ و کم‌رنگ‌تر شود اما با ورود نخستین خودروی کره‌ای به بازار این پیش‌بینی اشتباه از آب درآمد.

کره‌ای‌ها آنچنان که باید، نتوانستند حضوری قوی در بازار ایران داشته باشند و عرضه دو محصول آی ۱۰ و آی ۲۰ با قیمتی‌هایی در تراز قیمت سسی‌بی‌یو این خودروها نشان داد، هنوز راه زیادی برای رسیدن به جایگاه خودروهای چینی در بازار ایران دارند.



عکس:گسترش صنعت

که وارد بازار شده‌اند، خودروهای چینی نیز در بازار موجود است، اظهار کرد: در چنین شرایطی و مشابه بودن قیمت خودروهای کره‌ای و چینی، شاهد تداوم عملکرد و حضور خودروهای چینی در بازار هستیم

چراکه خودروهای کره‌ای در حال عرضه در بازار ایران، از لحاظ سطح امکانات فول آپشن نبوده و امکانات به نسبت پایین‌تری نسبت به خودروهای چینی دارند.
**تعارف روشی برای توسعه صنعت نیست**
این کارشناس صنعت خودرو ادامه داد: از لحاظ کلاس خودرویی نیز تفاوت‌های زیادی وجود دارد و می‌توان با مبلغی که برای یک مدل هیوندا پرداخت می‌شود، نسبت به خرید یک اس یو وی چینی اقدام کرد. زاوه با تأکید بر اینکه نگاه مشتری تنها به قیمت نیست، افزود: امکانات و آپشن‌ها نیز از موارد اصلی است که مشتری به آن توجه می‌کند و به طور قطع در صورت ادامه روند فعلی از سوی خودروساز کره‌ای در ایران، شاهد هیچ تاثیری روی خودروهای چینی و کم‌رنگ شدن بازار آن نخواهیم بود.

وی در پاسخ به اینکه پیش‌بینی‌ها حاکی از عرضه خودروهای کره‌ای پایین‌تر از قیمت سسی‌بی‌یو آن بوده است اظهار کرد: عرضه خودروهای کره‌ای تولید شده در ایران به بازار با قیمت‌های بالا نشان داد که دیوار تعارفه، روشی برای توسعه صنعتی نیست و هیچ کمکی به اقتصادی شدن هیچ صنعتی نخواهد کرد.
**کره‌ای‌ها جایگزین خوبی برای چینی‌ها**
اما در عین حال نظرات متفاوتی نیز وجود دارد و برخی معتقدند در مقایسه خودروهای کره‌ای و چینی، بازار به خودروهای کره‌ای روی خوش نشان خواهد داد و امکان رقابت بین آنها افزایش خواهد یافت. عبدالله بابایی، کارشناس صنعت خودرو نیز با تأکید بر اینکه قیمت خودرو، با توجه به نوع عرضه آن متفاوت خواهد بود، گفت: در بازارهایی که خودروهای

**۲ راهکار موفقیت کره‌ای‌ها در بازار ایران**
فرید زاوه، کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با گسترش صنعت با تأکید بر اینکه اگر سیاست خودروسازان کره‌ای در ایران تکرار روند فعلی باشد، هیچ تأثیرگذاری بر بازار نخواهد داشت، گفت: تداوم سیاست تولید، اجرا و مدیریت پروژه فعلی تأثیری بر بازار نخواهد گذاشت چراکه هزینه‌های تولید تاکنون مناسب تمام نشده و محصول نهایی با قیمت تمام شده بالایی روانه بازار می‌شود.

وی با بیان اینکه درحال‌حاضر خودروهای کره‌ای با قیمت تمام شده‌ای وارد بازار شده که حتی با نمونه خارجی مشابه خود نیز رقابت نمی‌کنند، افزود: در این شرایط نه‌تنها تأثیری در بازار خودروهای چینی نمی‌گذارند، بلکه اقبالی در بازار داخلی نیز پیدا نخواهند کرد.

این کارشناس صنعت خودرو، افزایش عمق ساخت داخل و مدیریت هزینه‌های تولید را از راهکارهای موفقیت خودروسازان کره‌ای در بازار ایران دانست و تصریح کرد: در صورت افزایش عمق ساخت داخل و مدیریت هزینه‌های تولید و توان استفاده بهینه از تخفیف‌های تعرفه‌ای، توان کاهش قیمت تا اندازه زیادی وجود دارد در این شرایط می‌توان امیدوار بود بازار کم‌کم تغییر جهت داده و تمایل به خرید خودروهای کره‌ای افزایش یابد، به طور قطع در این شرایط حتی سازنده‌های چینی نیز باید نسبت به کاهش قیمت محصولات خود اقدام کنند.

زاوه یادآور شد: البته توجه به این نکته ضروری است که تولیدکننده خودروهای چینی در ایران با تولیدکننده خودروهای کره‌ای در ایران منافعی یکسانی داشته و به‌طور قطع در بحث مدیریت رقابت داخلی به‌گونه‌ای عمل خواهد کرد که متضرر نشود. وی با بیان اینکه هم‌اکنون معادل قیمتی خودروهای کره‌ای

## صنعت خودرو از خواب زمستانی بیدار می‌شود

حالی که اگر نگاه علمی داشته باشیم می‌بینیم نمایندگی‌های خودرو از بدنه وزارت صنعت، معدن و تجارت و دولت بوده و نوک پیکان مبارزه با رقبای خارجی هستند و نیاز به حمایت بیشتر دارند.

● **رقابت در بازار خودرو کشور را چگونه ارزیابی می‌کنید و آیا این رقابت کافی است؟**

در حال حاضر در ایران برخلاف دیگر کشورهای رقابت بازار خودرو سالم نیست و صنعت خودرو ایران در حال حاضر سنگ زیرین آسیاب است و فشار آن بر اقشار مختلف جامعه وارد می‌شود و این در حالی است که خودروساز و بدنه خودروسازی کشور و نمایندگی‌ها به این موضوع راضی نیستند اما به علت ساختار نادرست وسیاست‌گذاری ناصحیح در آذهان مردم خودروساز مقصر جلوه داده می‌شود بنابراین تنوع و رقابت فعلی در کشور حتی ۰/۱ حداقل مقدار لازم هم نیست.

● **با وجود چنین مشکلاتی در صنعت خودرو راه‌حل شما برای بهبود کمی و کیفی خودروسازان چیست؟**

صنعت خودروی کشور باید به طور کامل خصوصی شود و از درآمدهای غیرنفتی این صنعت برای بروزرسانی و توانمند شدن آن استفاده کرد.

کره‌ای جایگزین خودروهای چینی می‌شوند، به‌طور

قطع استقبال زیادی از این خودروها خواهد شد و

مصرف‌کننده خودرو کره‌ای را به خودرو چینی ترجیح

خواهد داد.

وی با بیان اینکه بی‌شک ورود خودروهای کره‌ای به بازار در کاهش استقبال از محصولات داخلی بی‌تأثیر است، افزود: از آنجا که قیمت‌گذاری این خودروها با محصولات داخلی در یک بازه قرار ندارد، بنابراین نمی‌توان تصور کرد که بازار خوبی را در اختیار بگیرند. بابایی ادامه داد: در زمینه خودروهای چینی که اختلاف قیمتی زیادی با خودروهای کره‌ای ندارند، می‌توان پیش‌بینی کرد که امکان رقابت با چینی‌ها وجود دارد و در صورت مدیریت صحیح از سوی کره‌ای‌ها، بازار ایران در اختیار آنها قرار خواهد گرفت.

این کارشناس صنعت خودرو تصریح کرد: باید این نکته را در نظر داشت که با ورود خودروهای جدید که با تفاهم با شرکت‌های اروپایی به بازار وارد می‌شوند و قیمت‌گذاری درستی نیز برای آنها تعریف شده، نمی‌توان تصور بود که خودروهای کره‌ای رقیبی برای این دست از خودروها خواهند بود و تنها رقیب اصلی آنها، چینی‌ها هستند که با حضور پررنگ کره‌ای‌ها این حضور دچار خدشه خواهد شد.

### سخن آخر

این اظهارات در حالی است که به نظر می‌رسد چینی‌ها حتی با وجود رقبای فعلی و آینده خود در بازار خودرو ایران، قصد عقب کشیدن نداشته و به دنبال رقابت و ماندن در این بازار هستند. بی‌شک برگ برنده چینی‌ها در این شرایط، مسائلی مانند قیمت و تنوع محصول است و عملکرد آن در بیش از یک دهه نشان داده که توانایی خاصی در این دو مقوله دارند؛ محورهایی که نقاط ضعف خودروسازان اروپایی است. هرچه هست، باید منظر ماند و دید با داغ‌تر شدن رقابت در بازار خودروی ایران، چینی‌ها چه سرنوشتی در بازار ایران خواهند داشت و آیا رو به افول می‌روند یا همچنان جایگاه خود را در این بازار حفظ می‌کنند. آنچه مسلم است، اینکه خودروسازان کره‌ای برای حضور قوی‌تر در بازار ایران نیازمند مدیریت بیشتر بر هزینه‌های خود هستند تا بتوانند در بازار رقابتی که قیمت، حرف نخست را می‌زند، موفق عمل کنند.

همچنین کانال‌های واردات و صادرات خودرو و قطعه بدون محدودیت در

اختیار خودروساز قرار گیرد و سعی شود دانش فنی خودروسازان موفق دنیا خریداری و در ایران پیاده‌سازی شود.

● **آیا اطلاعات مردم درباره خدمات نمایندگی‌های خودرو کافی است؟در کدام مورد اطلاع‌رسانی ناکافی مشاهده می‌شود؟**

خیر، مردم از خدماتی که در نمایندگی‌ها قابل دسترسی است به طور کامل مطلع نیستند و ندانستن این موضوع باعث شده دید عموم مردم از نمایندگی‌ها خلاف واقع باشد و به نظر می‌رسد این، نیازمند آموزش همگانی است.

● **حضور دولت در صنعت خودروی ایران چه تأثیری بر این صنعت داشته است؟**

بهتر است دولت از دور صنعت خودرو را حمایت کند و در سیاست‌گذاری و انتخاب نوع محصول تولیدی و وارداتی و انتخاب کشور طرف قرارداد و موارد مشابه وارد میدان نشود؛ به نظر می‌رسد بهتر است صفر تا صد واردات، قطعه‌سازی، مشابه‌سازی، مونتاژ، تولید و قیمت‌گذاری ازسوی خودروساز البته با رعایت الزامات وزارت صنعت، معدن و تجارت انجام شود.