

سه شنبه

● ۲۴ بهمن ۱۳۹۶
 ● ۲۶ جمادی‌الاول ۱۴۳۹
 ● ۱۳ فوریه ۲۰۱۸

خود کفایی به شرط تیراژ

شاید اگر تعامل واقعی در صنعت خودرو کشور شکل گیرد بسیاری از مشکلات و ضعف‌ها در مدت کوتاه‌تری و با صرف انرژی کمتری قابل رفع باشد. همکاری‌ها براساس نیازهای دو طرف و اجبارهای مدیران بالاتر انجام می‌شود و اگر هریک از تولیدکنندگان ناگزیر به پیروی از قوانین نبودند راه خود را از مسیری دیگر پی می‌گرفتند. امروز خودروسازان خصوصی براساس الزام وزارت صنعت، معدن و تجارت مبنی بر داخلی‌سازی خودروهای وارداتی وارد مذاکره با قطعه‌سازان شده‌اند و بومی‌سازی برخی قطعات آغاز شده است.

۵

همکاری‌ها در فضایی از تعامل شکل می‌گیرد و تفاهم به‌وجود می‌آید؛ امری که امروز بیش از هر چیز در صنعت خودرو کشور نیاز است. مشکلات داخلی هر صنعت باعث شده بین بخش‌های مختلف فاصله افتاده و هر بخش تنها به‌دنبال راهکارهایی برای برون‌رفت از چالش‌های خود باشد. صنعت خودرو متشکل از خودروسازان و قطعه‌سازان کشور است که دچار این چالش هستند از این‌رو بدبینی‌هایی بین این دو بخش به‌وجود آمده که هریک دیگری را متهم به ایجاد جدایی می‌کند. این در حالی است که مشکلات هر دو بخش از یک جنس بوده و ضعف‌ها نیز یکی است.

کارشناسان و فعالان با تشریح برنامه‌های صنعت خودرو در سال‌های آینده اعلام کردند

هدف گذاری‌های مشروط صادرات خودرو

۴



عکس: گسترش صنعت

جزئیات طرح دو فوریتی کاهش تعرفه وارداتی‌ها با امضای ۲۱۷ نماینده

می‌تواند با مشارکت سرمایه‌گذاران و تولیدکنندگان داخلی انجام شود که به اشتغال و صادرات در کشور کمک می‌کند و اگر بتوانیم خودروهای باکیفیت و فناوری روز دنیا تولید کنیم می‌توانیم این تولیدات را به کشورهای خاورمیانه و حوزه خلیج فارس صادر و به ارزیابی و اشتغالزایی کشور کمک کنیم. پارسیایی با بیان اینکه ۲۱۷ نماینده مجلس این طرح دو فوریتی برای کاهش تعرفه خودروهای وارداتی را امضا کرده‌اند، افزود: نماینده‌ها از این وضعیت بی‌نظمی و بی‌سروسامان بازار خودرو چه خودروهای داخلی و چه خودروهای وارداتی نگران و خواهان ساماندهی بازار خودرو کشور هستند. رییس کمیته اقتصادی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: امیدوارم با رای بالای نمایندگان این طرح دو فوریتی تصویب شود.

وارداتی ۵۵ درصد باشد و بسته به قیمت و حجم موتور و مابقی مولفه‌هایی که باید در نظر گرفته شود حداکثر ۵۵ درصد باشد اما هم‌اکنون دولت ۷۵ درصد را پیشنهاد داده است. پارسیایی با اشاره به یکی از مواد دیگر این طرح افزود: پیشنهاد دیگر این بود که سالانه ۵ تا ۱۰ درصد از عوارض وارداتی خودرو کاهش یابد که تا پایان سند چشم‌انداز این تعرفه به ۲۰ درصد کاهش یابد که البته باز این تعرفه ۲۰ درصدی از تمام کشورهای بیشتر است اما این کاهش تعرفه باعث می‌شود خودروسازان داخلی به خود بیایند و اگر احساس فضای رقابتی کنند، کیفیت افزایش و قیمت کاهش می‌یابد یا خدمات بیشتر می‌شود. وی با بیان اینکه ماده دیگر این است که دولت باید زیرساخت‌ها را فراهم کند تا فناوری روز دنیا بتواند در کشور سرمایه‌گذاری کند، افزود: این سرمایه‌گذاری

های کلاتشهرها مربوط به خودرو است و همچنین دلیل بخشی از تصادفات جاده‌ای که سالانه افزون بر ۱۷ هزار کشته و حدود ۳۰۰ هزار مجروح و مصدوم برجای می‌گذارد ناشی از ناامن بودن خودروهاست. ممکن است این تصادفات ناشی از خطای انسانی باشد اما خودرو ناامن منجر به کشته شدن و مصدومیت افراد خواهد شد. نماینده مردم شیراز در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه نمایندگان به این نتیجه رسیده‌اند که قانونی در این‌باره وضع شود تا هر روز با بخشنامه شاهد وضعیت نابسامان این بازار نباشیم، افزود: این طرح دو فوریتی در معاونت قوانین مجلس در حال سپری کردن مراحل قانونی خود است تا به هیات‌ریسه ارجاع شود. وی در تشریح مفاد این طرح دو فوریتی ادامه داد: یکی از مفاد این طرح آن است که سقف تعرفه خودروهای

از تولید داخل را پس دهند که هیچ تغییر و تحولی نمی‌خواهد در آن به وجود آید و مطابق با صنعت مشابه خود در دنیا حرکت کند. پارسیایی با بیان اینکه تهیه طرح دو فوریتی پیشنهاد شده با هدف مشخص شدن تکلیف وضعیت صنعت خودرو در کشور است، گفت: دولت امسال تعرفه واردات خودرو را بین ۱۵ تا ۶۱ درصد افزایش داده و هیچ دلیل منطقی پشت این افزایش تعرفه وجود نداشت که در نهایت قرار است مردم هزینه آن را بپردازند بنابراین براساس این افزایش تعرفه و پرونده‌ای که در کمیسیون اصل ۹۰ وجود دارد به این نتیجه رسیدیم که طرحی ارائه شود تا قانون در این‌باره وضع شود. وی با تأکید بر اینکه دو چالش ملی کشور مربوط به بحث خودرو است، یادآور شد: عامل ۸۰ درصد آلاینده‌گی

رییس کمیته اقتصادی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس، مفاد طرح دو فوریتی ۲۱۷ نماینده برای کاهش تعرفه خودروهای وارداتی را تشریح کرد. بهرام پارسیایی در گفت‌وگو با خانه ملت با بیان اینکه در واردات خودرو و همچنین تولید خودروهای داخلی انحصار به وجود آمده، گفت: در حال حاضر تاوان این انحصار را مردم پرداخت می‌کنند یعنی فضای رقابتی به بهانه حمایت از تولید داخل یا سایر بهانه‌ها گرفته شده است. رییس کمیته اقتصادی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی با تأکید بر اینکه حمایت از تولید داخلی خوب است اما باید مشخص شود که چند سال ۱۰ سال، ۲۰ سال، ۳۰ سال یا ۴۰ سال قرار است حمایت انجام شود، افزود: قرار نیست مردم تا زمانی تاوان حمایت

پرداخت ۴ هزار میلیارد ریال تسهیلات به قطعه‌سازان

در راستای حمایت از قطعه‌سازان صنعت خودرو و تقویت توان مالی تولیدکنندگان قطعات خودرو از طریق پرداخت تسهیلات، روند همکاری گروه خودروسازی سایپا با بانک مهر اقتصاد از سوی مدیران ارشد این دو مجموعه تشریح شد. مهدی محمدرضایی، معاون مالی و اقتصادی گروه خودروسازی سایپا گفت: تقویت توان مالی قطعه‌سازان از الزامات مورد تأکید مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا و یکی از مهم‌ترین اقداماتی است که با همکاری بانک مهر اقتصاد انجام شده است. وی افزود: به کمک ابزار مالی خرید دین با همکاری بانک مهر اقتصاد کمک قابل توجهی به قطعه‌سازان شده که این ابزار نوین مالی برای تقویت همه صنایع در کشور موثر و مفید خواهد بود. محمدرضایی با اشاره به اینکه بیش از ۸۷۰ سازنده و تولیدکننده قطعات خودرو از طریق شرکت‌های سازه‌گستر و مگاموتورز در زنجیره تأمین گروه سایپا حضور دارند، گفت: حمایت از قطعه‌سازان داخلی و تقویت توان مالی آنان در راستای اقتصاد مقاومتی انجام شده که حاصل این حمایت مالی، ثبت رکورد تولید خودرو در ۶ سال گذشته در گروه سایپا به تیراژ ۳ هزار و ۳۰۰ دستگاه در روز است. معاون مالی و اقتصادی گروه خودروسازی سایپا تصریح کرد: در پرداخت تسهیلات به قطعه‌سازان، سایپا حمایت لازم را در قالب تضمین بازپرداخت تسهیلات از قطعه‌سازان می‌کند و قطعه‌سازان این‌باره دغدغه‌ای نخواهند داشت چون طرف حساب و متعهد بانک مهر اقتصاد، گروه خودروسازی سایپاست و رویکرد سایپا حمایت واقعی از قطعه‌سازان در راستای رونق تولید در بخش قطعه‌سازی و تولید خودرو است. وی گفت: تاکنون ۲۹۲ قطعه‌ساز توانستند از تسهیلات مربوط استفاده کنند و ۱۸۵ قطعه‌ساز در حال تشکیل پرونده برای دریافت تسهیلات هستند و مابقی نیز به محض ارائه درخواست از این تسهیلات بهره‌مند خواهند شد. در ادامه مجتبی جمشیدیپور، رییس اداره اعتبارات بانک مهر اقتصاد گفت: در دو ماه گذشته بنا به درخواست گروه خودروسازی سایپا در تفاهنامه‌ای تا امروز مبلغ ۴ هزار و ۴۴۳ میلیارد ریال تسهیلات به قطعه‌سازان طرف قرارداد و زیرمجموعه گروه سایپا پرداخت شده است.

پلاتکیفی وارداتی‌ها در نیمه دوم سال



می‌افزاید: بازار پس از ابلاغ مصوبه جدید واردات داشت خوب پیش می‌رفت. مشتریان تاحدودی به قیمت‌های جدید عادت کرده بودند اما پس از اعلام حکم دیوان عدالت اداری بازار با شوک بسیار بدی روبه‌رو شد. درحال حاضر تقاضا برای خرید خودروهای وارداتی معلق مانده است. این کارشناس درباره زمان انتظار ۳ تا ۶ ماهه دیوان عدالت اداری مبنی بر بیان حکم نهایی درباره تعرفه و چگونگی واردات خودروهای وارداتی می‌گوید: این زمان بسیار زیاد است. همانطور که اعلام تعرفه‌های جدید گمرکی به ۶ ماه زمان نیاز نداشت، این موضوع اعلام رای نهایی از سوی دیوان عدالت اداری نیز به ۳ ماه زمان نیازی ندارد و می‌توانند این موضوع را در مدت بسیار کوتاهی تعیین تکلیف کنند.

خودروکار می‌گوید: بر اساس اعلام وزارت صنعت، معدن و تجارت، حکمی که دیوان عدالت اداری ابلاغ کرده به رویت وزیر نرسیده است از این رو به دلیل اینکه همه واردکنندگان خودرو زیر نظر این وزارت فعالیت می‌کنند، تا زمان ابلاغ دستور رسمی از سوی این وزارتخانه نمی‌توانند در شرایط فروش و پیش‌فروش خود تغییر ایجاد کنند به همین دلیل ملاک واردکنندگان همچنان واردات براساس آخرین مصوبه رسمی دولت است که به‌تازگی ابلاغ شد. او تأکید می‌کند: با این وجود بسیاری از واردکنندگان به مشتریان خود اعلام کردند در صورت بروز هرگونه تغییر در تعرفه‌های واردات، مابه‌التفاوت نرخ پرداختی به آنها عودت داده خواهد شد. او در توضیح شرایط پیش‌آمده در بازار خودروهای وارداتی پس از ابلاغ حکم دیوان عدالت اداری

سال ۹۶ برای شرکت‌های واردکننده خودرو، سال پر چالش و دشواری بود. خوشحالی باز شدن سایت ثبت سفارش پس از ۶ ماه چندان دوام نیاورد چراکه رای دیوان عدالت اداری مبنی بر بازگشت واردات خودرو به تعرفه‌های پیشین بار دیگر بازار خرید خودروهای وارداتی را در شوک و خلسه فرو برد. ابلاغ مصوبه واردات جدید دولت پس از ماه‌ها بسته بودن سایت ثبت سفارش هرچند برای واردکنندگان و مشتریان نهایی بسیار گران تمام شد اما داشت کم‌کم برای خود جا باز می‌کرد که شعبه ۳ دیوان عدالت اداری رای به اجرای نشدن مصوبه جدید واردات خودرو و بازگشت واردات خودرو به تعرفه‌های پیشین داد. این مهم باعث شد خریداران بالقوه به امید ارزان شدن خودروهای وارداتی از خرید خودرو در مهم‌ترین وقت سال یعنی نوروز پا پس کشیده و در انتظار ارزانی‌های احتمالی آینده بمانند. اما آیا این انتظار منطقی است؟ آیا خرید خودرو وارداتی در این لحظه خفناست و خریداران باید خرید خود را به تعویق بیندازند؟ آنچه در این میان سدی مانند بسته بودن سایت ثبت سفارش واردات خودرو را به همراه داشته بیانات دیوان عدالت اداری مبنی بر صدور رای نهایی در طول ۳ تا ۶ ماه آینده است. این زمان بسیار طولانی بدون شک واردکنندگان و مشتریان نهایی را متضرر خواهد کرد. علی شکوهی، کارشناس صنعت خودرو در این‌باره به