

## چگونه از بازار داخلی حمایت کنیم؟



حبیب‌الله محمودیان  
نایب‌رئیس انجمن  
تولیدکنندگان قطعات  
موتورسیکلت و دوچرخه

امروز میدان مبارزه قطعه‌سازان صنعت موتورسیکلت با بازار گمرک قطعات منفصله است. تولیدکنندگان قطعات خود توزیع و عرضه قطعات را برعهده دارند در حالی که طرف خارجی برای ورود کالاها برای خود کارگزار ایرانی دارد و برای فروش محصولات خود از آنها حمایت مالی می‌کند. اگر روی نقاط قوت و ضعف دو طرف تولیدکننده داخلی و خارجی مطالعه شود اصل مسئله این است که تولیدکننده خارجی از تمام موقعیت‌ها و نیز فضای مجازی برای تبلیغ و فروش محصولات خود بهره می‌برد و کارگزار داخلی نیز او را در این امر حمایت می‌کند در حالی که شرکت‌های بازرگانی داخلی در توزیع کالاها ایرانی، صنعتگر داخلی را همراهی نمی‌کنند. به طور نمونه، شرکت‌های مادر چینی در اقدامی برای پشتیبانی ممکن است ۷۰۰ تا ۸۰۰ قلم از قطعات موتورسیکلت‌هایی را که هنوز به مصرف نرسیده است به شرکت ایرانی بفروشند که بازی رقابت را به نفع خود تمام کنند. به این ترتیب، تولیدکننده داخلی را برای بومی‌سازی قطعه از میدان رقابت خارج می‌کنند. همچنین، اختلاف مالی بین ایران و چین مزید بر علت است زیرا نرخ بهره در کشور بالا است اما برای تولیدکننده چینی این گونه نیست. از سوی دیگر، فروشندگان داخلی ترجیح می‌دهند با کارگزار خارجی وارد همکاری شوند. این امر به چند دلیل برمی‌گردد؛ نخست اینکه سبد کالایی آنها کامل است و دیگر اینکه مشوق‌هایی دارند که در کنار اعتبار به آنها داده می‌شود. دلیل ورشکستگی بسیاری از واحدهای تولیدی ما اکنون ضعف در تولید نبوده بلکه این عوامل به کاهش توان رقابت آنها در بازار داخل منجر شده است. مدیران ما تفکر تجاری و بازاری ندارند. امروز به جرات می‌توان مدعی شد قطعات موتورسیکلت داخلی به لحاظ کیفیت بالاتر و از نظر نرخ پایین‌تر هستند. در این زمینه مکانیسم توزیع بسیار تاثیر دارد و تولیدکنندگان خارجی به‌ویژه چینی‌ها با توجه به شناختی که از بازارهای جهانی دارند، می‌دانند کجا باید وارد شوند و در بازار چه عملکردی داشته باشند. این رمز موفقیت آنها است.

## خبر

## صدور مجوز ۳ خودرو برای ورود به بازار

در مرحله دوم اجرای استانداردهای هشتادوپنج‌گانه خودرویی، خط تولید هیچ خودرویی متوقف نشد و ۳ خودرو جدید نیز مجوز ورود به بازار دریافت کردند. به گزارش ایسنا، در حالی اجرای استانداردهای هشتادوپنج‌گانه خودرویی در ۳ مرحله از سوی سازمان ملی استاندارد ایران کلید خورده است که آغاز تیر امسال، دومین مرحله از اجرای طرح پیش‌گفته اعلام شده بود و خودروسازان مکلف بودند با رعایت ۶۳ استاندارد تعیین‌شده مجوز تولید و عرضه به بازار دریافت کنند. این در حالی است که در مرحله نخست اجرای این طرح در آغاز دی سال گذشته ۶۱ استاندارد از سوی سازمان ملی استاندارد ایران تعیین شده بود که ۲۵ خودرویی سواری و سنگین جاده‌ای موفق به رعایت استانداردهای مربوط نشدند و خط تولید آنها توقیف شد.

حالا بنا بر اعلام سازمان ملی استاندارد ایران، خط تولید هیچ خودرویی در مرحله دوم اجرای استانداردهای هشتادوپنج‌گانه خودرویی متوقف نشده و علاوه بر این، ۳ خودرو «سیتروئن»، «وانت امیکو» و «FAW» مجوز ورود به بازار ایران را گرفتند و توانستند استانداردهای هشتادوپنج‌گانه را پاس کنند.

نکته قابل اشاره اینکه فقط دربره خودروهای تولیدی داخل کشور که از قبل خط تولید آنها وجود داشته، زمان‌بندی ۳ مرحله‌ای مدنظر قرار گرفته است که در این مرحله هیچ‌یک از این خودروها با توقف خط تولید روبه‌رو نشدند؛ هر چند که در مرحله نخست ۲۵ خودرو با توقف خط تولید روبه‌رو شدند.

اما خودروهای وارداتی و خودروهای جدید تولیدی موظف به رعایت استانداردهای هشتادوپنج‌گانه از همان آغاز دی سال گذشته شدند که ۳ خودرو سیتروئن، وانت امیکو و FAW در این مقطع زمانی موفق به دریافت مجوز برای ورود به بازار ایران شدند.

علاوه بر این، درباره استانداردهای مصرف سوخت، سازمان ملی استاندارد رعایت استانداردهای سوختی را از آغاز تیر امسال مدنظر قرار داده که جدا از استانداردهای هشتادوپنج‌گانه خودرویی است و در این مرحله از نظر سازمان ملی استاندارد ایران، ۸ خودرو از گردونه تایید خارج و اسامی آنها برای اقدام‌های بعدی به وزارت صنعت، معدن و تجارت و نیز پلیس راهبر ناجا ارسال شده است.

گفتنی است، ۴ دی سال گذشته تولید و واردات برخی از خودروهای غیراستاندارد از جمله خودروهای MVM ۳۱۵ سدان، MVM ۵۵۰، تیگو ۵، سایپا ۱۳۱ و سایپا ۱۳۲ دوگانه‌سوز، سایپا ۱۴۱ بنزینی و دوگانه‌سوز، آریو ۱۵۰۰ سی‌سی، پژو پارس با موتور XUM، وانت تک‌کابین و دوکابین مزدا بنزینی و دوگانه‌سوز، کارا ۱۷۰۰ (بنزینی و دوگانه‌سوز)، آسا B۵۰F، لیفان ۶۲۰، لیفان X۵۰، لیفان X۶۰، جک J۵ و هیوندای i۱۰z دستور کار خودروسازان خارج شد.

از سال ۹۳ تا ۹۶ در مدت ۴ سال ۲۹۸ هزار خودرو وارد و ۶ میلیارد و ۲۶۱ میلیون دلار پرداخت شد

فاطمه امیراحمدی  
car@sanatnewspaper.com

نشست خبری انجمن واردکنندگان خودرو، روز گذشته در محل این انجمن برگزار شد. انجمن واردکنندگان خودرو ۳۳ عضو دارد و بیش از ۸۰ درصد برندهای رسمی فعال (۱۸ عضو) در کشور عضو آن هستند. ممنوعیت واردات خودرو و التهاب موجود در بازار، بسیاری از کارشناسان و فعالان این حوزه را درگیر خود کرده است. انجمن واردکنندگان خودرو به عنوان یک ضلع از موضوع صنعت خودرو برای شفاف‌سازی برخی شبهه‌ها در این نشست با بیان برخی مشکلات به پرسش‌های اهالی رسانه پاسخ داد.

## تأخیر شفاف‌سازی

به گزارش خبرنگار «گسترش صنعت»، در آغاز نشست، کوروش مرشدسلوک، عضو هیات‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو در جمع خبرنگاران گفت: مجمع سالانه این انجمن ماه گذشته برگزار شد و اعضای هیات‌مدیره جدید انتخاب شدند. اساس فعالیت هیات‌مدیره جدید تعامل با دولت با توجه شرایط سخت اقتصادی کشور است. سیاست‌های کشور در اعمده مسئله واردات به همراهی و همکاری بخش خصوصی نیاز دارد که این انجمن با این باور همکاری و تعامل با دولتمردان و سازمان‌های ذی‌ربط را در دستور کار خود قرار داده است.

وی با قهردانی از رئیس‌جمهوری برای ورود به موضوع ثبت سفارش‌ها و واردات غیرقانونی خودروها گفت: شفاف‌سازی به اعمده مسئله واردات و در پی آن، از حجم شایعه‌ها کاسته می‌شود.

او افزود: مسئله واردات خودروهای غیرقانونی مربوط به ۶ ماه گذشته است و انتظار داشتیم وزارتخانه پیش از به وجود آمدن وضعیت فعلی به موضوع رسیدگی کند. مسئله با تأخیر شفاف‌سازی شد و همین امر به بازار شایعه‌ها دامن زد، واردات غیرقانونی گسترش یافت و به نوعی تمام واردکنندگان خودرو متهم به فعالیت غیرقانونی شدند.

این عضو هیات‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو ادامه داد: به طور قطع بین متخلفان و کسانی که در فضای سالم در چارچوب قانون و همکاری با وزارتخانه فعالیت دارند تفاوت هست. با همه به تمام واردکنندگان مسئله کارآفرینی این گروه زیر سوال می‌رود.

این فعال بازار خودرو به همراهی انجمن با دولت اول روحانی در مسئله تولید خودروهای جدید و انعقاد قراردادهای اشاره کرد و گفت: این همکاری اعضا برای حل مشکلات بازار خودرو ادامه دارد.

## فراموشی عوامل تخلف

مرشدسلوک در ادامه خاطر نشان کرد: همیشه به مسئله تخلف می‌پردازیم در حالی که عوامل تخلف فراموش می‌شود. بی‌ثباتی قوانین و مقررات، در نظر نگرفتن نظر کارشناسان و فعالان آن حوزه و ابلاغ دستورهای ناگهانی از عوامل زمینه‌ساز این نوع تخلف‌ها است. در شرایط کنونی باید به این مولفه‌ها توجه شود.

وی تصریح کرد: فضا را آلوده می‌کنیم و تنها به دنبال متخلف هستیم. اگر ثبات قانونی وجود داشته باشد و از نظر کارشناسی که در آن حوزه تجربه دارند، استفاده شود از تصمیم‌های شتاب‌زده جلوگیری و آسیب‌ها نیز کمتر



## در نشست خبری انجمن واردکنندگان خودرو مطرح شد

## جولان اسقاطی‌ها با ممنوعیت واردات

مربوط به خودروهای خارجی است. بسیاری از کشورهای خودروساز دنیا که ۶ تا ۷ شرکت سازنده دارند سهمی از بازار خودرو خود را به وارداتی‌ها اختصاص داده‌اند.

وی درباره آمار واردات سال ۹۶ کشور گفت: ۴/۶ درصد از بازار خودرو کشور مربوط به وارداتی‌ها بود و به ازای هر خودرو بین ۵۵ تا ۹۵ درصد تعرفه گرفته می‌شد.

این عضو هیات‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو در پایان گفت: به این ترتیب، درآمد دولت در قبال واردات خودرو ۱۰ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان در سال می‌شود.

## افزایش دوباره قیمت‌ها

در ادامه نشست، اعضای هیات‌مدیره انجمن به پرسش‌های خبرنگاران پاسخ دادند. مرشدسلوک در پاسخ به پرسشی درباره حباب قیمتی بازار خودرو گفت: میزان حباب نرخ خودروهای وارداتی در بازار با توجه به نوع برند متفاوت است. در این زمینه خودروهایی که تعداد بیشتری در بازار موجودی دارند میزان حباب کمتر و خودروهایی که عرضه آن در بازار محدود است، میزان حباب بیشتر خواهد بود.

وی اضافه کرد: برخی برندهای خاص به دلیل موجودی اندک آنها، نرخ نداشته و عرضه‌کنندگان مختلف قیمت‌های متفاوتی اعلام می‌کنند. او اشاره کرد: خودرو به یک کالای سرمایه‌ای تبدیل شده و مردم برای سرمایه‌گذاری و نه نیاز واقعی، خرید می‌کنند.

پیشنهاد انجمن این است که برای از بین رفتن حباب نرخ خودروهای وارداتی و متعادل شدن قیمت‌ها، دولت اجازه واردات ۲۰ هزار خودرو ثبت سفارش شده در گذشته را بدهد تا بتوان با مدیریت نیاز امسال بازار را تامین کرد.

وی در پاسخ به پرسشی درباره احتکار خودرو از سوی شرکت‌های واردکننده خودرو، گفت: تمام فرآیند واردات خودرو در کنترل سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان است و امکان احتکار وجود ندارد.

## بزرگنمایی‌های آماری

همچنین مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در پاسخ به اینکه به تازگی اعلام شد تعداد قابل توجهی خودرو اپتیمیا پارکینگ یکی از بازارهای بزرگ در حال ساخت، نگهداری می‌شود، اظهار کرد: ۲۷۰ خودرو اپتیمیا دو سال در پارکینگ یک مجتمع تجاری بوده که برای حمل‌ونقل آن مجموعه تهیه شده است. با این حال، ۲۷۰ دستگاه را ۲ هزار و ۶۰۰ خودرو اعلام کردند که بزرگنمایی بوده و صحت ندارد.

## زیان زنجیره‌ای از کسب و کارها

در ادامه، علی عزیزی از دیگر اعضای هیات‌مدیره انجمن با اشاره به اینکه با ممنوعیت واردات خودرو زنجیره‌ای از کسب‌وکار دچار ضرر و زیان می‌شود، گفت: بازار خودرو همواره پس از بازار ارز و طلا تحت تاثیر شرایط اقتصادی بوده و پیش‌بینی می‌شود این بازار پس از وقفه‌ای کوتاه، دوباره با رشد نرخ روبه‌رو شود. در حال حاضر سرمایه‌ها بین بازارهای بی‌شمار در حال گردش است و بازارها با نوسان همراه هستند. در پایان نیز عنوان شد انجمن واردکنندگان خودرو در جلسه‌های دولتی حضور داشته و همواره نظرهای خود را اعلام کرده اما سخنان آنها در تصمیم‌گیری‌ها لحاظ نشده است.

می‌شود.

این عضو هیات‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو به شرایط موجود اشاره کرد و گفت: امروز باید بتوانیم از حجم مشکلات بازار خودرو کم و به مصرف‌کننده کمک کنیم.

**مردم خواهان خودروهای ارز دولتی**  
مرشدسلوک در ادامه گفت‌وگوی خود با اهالی رسانه به موضوع ارز پرداخت و گفت: همه‌هایی از دریافت ارز دولتی از سوی واردکنندگان خودرو مطرح می‌شود؛ نخست اینکه سال گذشته هیچ‌یک از واردکنندگان خودرو ارز دولتی دریافت نکردند زیرا مشمول این قانون نبودند.

وی ادامه داد: چند ماه پیش اسحاق جهانگیری، معاون اول رئیس‌جمهوری از تک‌نرخ شدن ارز خبر داد و اعلام کرد که کمبودی برای دریافت ارز تک‌نرخ وجود ندارد. بنابراین، برای گرفتن آن اولویتی اعلام نشد.

سامانه «نیما» راه‌اندازی و قرار شد فعالیت‌ها از این طریق برای گرفتن ارز تک‌نرخ و واردات ادامه پیدا کند.

او گفت: ثبت سفارش انجام شد و میزان ارز تخصیص‌یافته به واردکنندگان خودرو ۱۵ درصد و باقی ظرفیت ثبت سفارش دارای خلأ ارزی بود. واردکنندگان برای پاسخگویی به مشتریان، می‌توانند مطالبه ۸۵ درصد باقی ارز تک‌نرخ را داشته باشند.

به گفته این فعال بازار خودرو، ۳ تا ۶ شرکت واردکننده فقط ۸۰ خودرو با ارز دولتی وارد کردند در حالی که همه‌ها در این باره بسیار گسترده است.

امروز مردم متقاضی خودروهایی با ارز دولتی در بازار هستند و باید پاسخگو بود.

## نیاز سالانه کشور

مرشدسلوک در ادامه این موضوع با قطعیت هر گونه واردات خودرو با ارز دولتی و فروش با ارز آزاد را از سوی اعضای انجمن واردکنندگان خودرو رد کرد و گفت: واردات با ارز دولتی و فروش با ارز آزاد در بازار خودرو با توجه به نظارت هفتگی وزارت صنعت، معدن و تجارت و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان ممکن نیست.

وی برای شفاف‌سازی بیشتر به سلسله ارقامی در این حوزه اشاره کرد و گفت: از سال ۹۳ تا ۹۶ در مدت ۴ سال ۲۹۸ هزار خودرو وارد شد. به عبارتی، سالانه ۷۰ دستگاه می‌شود.

بارها به مدیران و مسئولان دولتی اعلام شد بازار کشتش بیش از این تعداد (۷۰ هزار خودرو در هر سال) را ندارد (البته این امر برای



علی عزیزی

بازار خودرو همواره پس از بازار ارز و طلا تحت تاثیر شرایط اقتصادی بوده و پیش‌بینی می‌شود این بازار پس از وقفه‌ای کوتاه، دوباره با رشد نرخ روبه‌رو شود



مهدی دادفر

۲۷۰ خودرو اپتیمیا دو سال در پارکینگ یک مجتمع تجاری بوده در حالی که این تعداد را ۲ هزار و ۶۰۰ خودرو اعلام کردند که بزرگنمایی بوده است



کوروش مرشدسلوک

۳ تا ۶ شرکت واردکننده فقط ۸۰ خودرو با ارز دولتی وارد کردند در حالی که همه‌ها در این باره بسیار گسترده است. امروز مردم متقاضی خودروهایی با ارز دولتی در بازار هستند