

در انتظار خودروی پر کیفیت

این بند به ضرر منافع کشور است - آن را حذف کنیم. وی با تأکید بر این که نباید این بند لغو شود تصریح کرد: حمایت از تولیدات داخلی با جلوگیری از واردات بی‌رویه حاصل خواهد شد. طبق اظهارات وی بر اساس آمارهای موجود، مجموع واردات خودرو در کشور، تقاضای یک درصد از بازار را هم تأمین نمی‌کند.

تعرفه واردات خودرو، نیازمند قانون مجزا

در همین حال، یک عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، با بیان این که بر اساس آمارهای به دست آمده طی سال گذشته، واردات و صادرات خودرو با هم برابر بوده است، گفت: با وضعیت اقتصادی موجود در جهان، به طور طبیعی انگیزه واردات با کاهش تعرفه افزایش می‌یابد. علی‌اصغر یوسف‌نژاد معتقد است صنعت خودرو به دلیل تأثیر گذاری بالا بر رشد اقتصادی کشور، باید دارای قانون مجزا باشد.

وی تصریح کرد: در قانون بودجه ۸۹ تعرفه کاهش واردات به صورت یک ساله بسته شده است. این امر برای آن است که سرمایه‌گذاران برای سرمایه‌گذاری نیاز به برنامه مشخص دارند، بنابراین لازم است این تعرفه به یک قانون تبدیل شود که در ۵ تا ۷ سال، نتیجه مورد نظر را برآورده کند. وی همچنین طرح یک فوریتی ارتقای کیفیت خودروهای داخلی را در دو بخش مطرح کرد و افزود: قسمت اول افزایش کیفیت خودرو، دارای یک ماده و دو تبصره بوده و قسمت دوم، مختص تعرفه‌ها می‌باشد. اما احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودرو سازان، به عنوان عضوی از خانواده خودرو سازی، تصمیم نمایندگان را مبنی بر کاهش یکباره ۲۰ درصدی تعرفه واردات خودرو، تصمیمی عجولانه دانست و توضیح داد: در سال ۸۲ تعرفه واردات خودروی کامل ۱۶۸ و قطعات منفصله ۶۸ درصد بود که در سال ۸۳ آمار تعرفه واردات خودرو در دو مرحله به ۱۲۷ و ۱۳۰ درصد رسید، اما تعرفه واردات قطعات منفصله همچنان ۶۸ درصد باقی ماند. در سال ۸۴ تعرفه واردات خودروی کامل به ۱۰۰ درصد و قطعات منفصله به ۶۴ درصد رسید. در سال ۸۵ تعرفه واردات خودروی کامل به ۹۰ درصد کاهش یافت، در حالی که تعرفه واردات قطعات منفصله در رقم ۶۴ درصد ثابت مانده بود. بنابراین اگر یکباره تعرفه واردات به ۷۰ درصد کاهش یابد، کمتر کسی تمایل به استفاده از خودروهای داخلی پیدا می‌کند. بنا بر اظهارات نعمت‌بخش، خودرو سازان معتقدند در این شرایط، تعرفه اجزای تولید خودرو هم باید کاهش یابد و در واقع این دو تعرفه باید به نوعی متعادل شوند که البته به استناد قانون بخشی از مقررات مالی دولت، مصوب سال ۸۱ چنین امری ممکن نیست.

وی در ادامه با بیان این که طبق سخنان مقام معظم رهبری، برای ارتقای کیفیت خودروها راه‌های دیگری هم وجود دارند گفت: خودرو سازان معتقدند باید طی یک برنامه پنج ساله در کمیسیون ماده یک، تعرفه تمام کالاها اعلام شود تا تولید کنندگان و صنعتگران، چشم‌انداز پنج ساله

گام بعدی باید اجرایی شدن قانون حمایت از مصرف کننده خودرو باشد.

فلسفه و منطقی که برای افزایش واردات مطرح می‌شود، بالا بردن کیفیت محصولات داخلی است، اما برای این هدف گزینه‌های بهتری هم وجود دارند که یکی از آنها اعمال سیاست‌ها و ضوابطی برای بالا بردن کیفیت محصولات داخلی است. تأکید حضرت آیت‌الله خامنه‌ای بر رشد کیفی محصولات داخلی، خانه ملتی‌ها را بر آن داشت تا در اولین روزهای کاری سال ۸۹ یک فوریت طرح ارتقای کیفیت و ایمنی خودروهای داخلی را به تصویب برسانند. بر این اساس



مقرر شد طرح ارتقای کیفیت و ایمنی خودروهای داخلی به کمیسیون صنایع و معادن ارجاع شود. این طرح پس از آن که در کمیسیون مزبور مورد تأیید قرار گرفت، در صحن علنی مجلس بررسی شد و به تصویب نمایندگان رسید.

برخی از اعضای کمیسیون صنایع و معادن مجلس، همزمان با جدی شدن بحث افزایش مجدد تعرفه واردات خودرو اعلام کردند بسیاری از آنها از ابتدا با کاهش تعرفه واردات خودرو در شرایط کنونی مخالف بوده‌اند. با این وجود مصطفی کواکبیان، نماینده سمنان، به عنوان یکی از مخالفان طرح مزبور نسبت به طرح ارتقای کیفی تولید خودروی داخلی انتقاد کرده و حذف جزء (د) بند ۱۵ قانون بودجه سال ۸۹ را که بیان داشته "به منظور ایجاد بازار رقابتی و ارتقای کیفیت خودروهای سواری ساخت داخل، حقوق ورودی واردات خودروی سواری در سال ۸۹ به میزان ۷۰ درصد تعیین می‌گردد" منطقی ندانسته است. این عضو کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس، با انتقاد از بودجه ۸۹ اظهار داشت: برای حذف بندهای لازم است دولت متمم بیاورد یا آن که در نهایت پس از ۶ ماه - که نتیجه گرفتیم

قانون بودجه سال ۸۹ در حالی به تصویب رسید که نمایندگان مجلس به کاهش ۲۰ درصدی تعرفه واردات رأی دادند؛ امری که به اعتقاد بسیاری از کارشناسان صنعت خودرو، گامی در جهت ارتقای سطح کیفی خودروهای ساخت داخل بود. اما تنها ۲۷ روز پس از تصویب این قانون، اولین مهر اصلاح بر قانون بودجه ۸۹ نشست. به این ترتیب، مجلسی‌ها طرحی دو فوریتی را امضا کردند که افزایش ۲۰ درصدی تعرفه واردات خودرو را تأیید می‌کرد. این

امر که به معنای افزایش مجدد تعرفه واردات خودرو به ۹۰ درصد است، بازگشت به خانه اول تعبیر شد؛ آن هم در شرایطی که برنامه چهارم توسعه، دولت را مکلف کرده بود طی یک برنامه پنج ساله، تعرفه واردات خودرو را به ۲۲ تا ۲۰ درصد کاهش دهد. با این وجود، از سال ۸۵ تاکنون تعرفه واردات خودرو معادل ۹۰ درصد اعمال شده است. به طور کلی، اگر چه کارشناسان صنعت خودرو تولید در شرایط رقابتی و کاهش تعرفه ورودی خودروها را عامل ارتقای سطح کیفی خودروهای داخلی عنوان می‌کنند، اما عده‌ای مخالف کاهش تعرفه واردات خودرو هستند. این مخالفت به گونه‌ای

بود که پس از تصویب آن، وزارت صنایع، ریاست جمهوری و مقام معظم رهبری از آن انتقاد کردند که دلیل عمده آن به شرایط اشتغال در این حوزه برمی‌گشت.

از همین رو، به دنبال بازدید نوروژی رهبر معظم انقلاب از یکی از خودرو سازی‌های کشور و تأکید ایشان بر ارتقای کیفیت تولیدات داخلی، گام‌های اولین اصلاح بودجه ۸۹ برداشته شد. رهبر انقلاب در این بازدید از سیاست‌های واردات خودرو و بعضی از تصمیماتی که در این زمینه گرفته شده ابراز ناخرسندی کرده و خاطر نشان کردند:

تعرفه خودرو و قطعات منفصله درصد

سال	خودرو	قطعات
۸۲	۱۶۸	۶۸
۸۳	۱۳۰-۱۴۷	۶۸
۸۴	۱۰۰	۶۴
۸۸ - ۸۵	۹۰	۶۴

منبع: ماهنامه «اقتصاد ایران» از گمرک

خود را بدانند. به گفته وی، در دولت قبل پیش‌بینی شده بود که در طول برنامه چهارم، تعرفه کلیه کالاها برای پنج سال آینده تنظیم شود که این طرح اگر چه در کمیسیون ماده یک تصویب شد، اما به دلیل مشکلات ارزی توسط دولت نهم اجرایی نشد.

عجز خودرو سازان

در کنار مطالب فوق، علی خاکساری، کارشناس صنعت خودرو، با این توضیح که بر اساس قانون قرار بود در طول برنامه چهارم توسعه و به صورت پلکانی تعرفه واردات خودرو کاهش یابد و در پایان آخرین سال برنامه این تعرفه به ۲۲ درصد برسد، اظهار داشت: این امر مانند دیگر وعده‌هایی که دو شرکت بزرگ خودرو سازی ایران به آن عمل نکردند، نادیده گرفته شد. وی یادآور شد: تعیین تعرفه ۷۰ درصدی برای خودروهای وارداتی در سال ۸۹، هیچ‌گونه اجحافی در حق خودرو سازی داخلی نیست. این کارشناس صنعت خودرو تأکید کرد: اگر طی ۲۰ سال گذشته کشور نتوانسته صنعت خودرو سازی خود را گسترش و توسعه دهد، قطعاً طی ۱۰ سال آینده نیز با مدیریت کنونی به جایگاه مطلوبی دست نخواهد یافت. واقعیت این است که سیاست‌گذاری و تأکید بر ساخت خودروی داخلی از همان ابتدا در کشور به درستی پایه‌ریزی نشده است.

خاکساری در تشریح راهکارهای ارتقای کیفیت تولیدات داخلی توضیح داد: انحصار در صنعت خودرو سازی کشور طی ۱۵ سال گذشته موجب شده تا دو تولید کننده خودرو در ایران امکان حرکت به سمت افزایش کیفیت و رقابت سالم را نداشته باشند. این کارشناس صنعت خودرو ادامه داد: همان طور که بارها به این مسأله اشاره شده، سیاست‌های صنعت خودروی ایران و سیاست‌های پیش روی مدیران دو شرکت بزرگ خودرو سازی (ایران خودرو و سایپا)، بی‌تردید ظلم در حق اقتصاد، محیط زیست و منابع طبیعی کشور به شمار می‌روند. به اعتقاد وی، در راستای افزایش کیفیت خودروهای تولید داخل و مناسب شدن قیمت آنها لازم است صنعت خودرو با مدیریت صحیح، اصولی و فنی، طبق اهداف منطقی اقتصادی هدایت شود و تولید کشور در شرایطی رقابتی انجام گیرد.

وی با اشاره به سخنان مقام معظم رهبری در ارتباط با ارتقای کیفیت تولیدات داخلی اظهار داشت: به طور قطع، رهنمودهای ایشان در افزایش کیفیت خودرو و تغییر سیاست‌های کنونی خودرو سازان داخلی مؤثر خواهند بود، اما تقریباً هیچ‌یک از تولیدات دو خودرو ساز بزرگ کشور از لحاظ فنی سلامت کامل ندارند.

همچنین با توجه به بیانات صریح، روشن و هشدار دهنده رهبری در ارتباط با ضرورت ارتقای سطح کیفیت تولیدات خودروی داخلی و اجرایی کردن قانون حمایت از مصرف کنندگان خودرو مصوب ۲۳ خرداد ۸۶ طرح مذکور با قید دو فوریت و امضای ۱۴۵ نفر از نمایندگان

به مجلس تقدیم گردیده بود که در صورت تصویب نهایی این طرح، دولت مکلف می‌شود ظرف مدت سه ماه، سازوکارهای لازم را جهت ارتقای سطح کیفی تولید

خودروهای داخلی تهیه و به کلیه تولید کنندگان خودرو در داخل کشور ابلاغ کند. ■

تولید، سرمایه‌گذاری و مصرف گاز در ایران

زین ساز و برگ صادرات

ارزیابی آقای حسن منتظر تربتی، مدیر همانگی و نظارت بر تولید شرکت ملی گاز

متفاوتی دارد. اصلاح فرهنگ مصرف، تغییر الگوهای رفتاری در مکان‌های عمومی و خصوصی و به موازات آن، تغییر معماری منازل مسکونی، استفاده از عایق‌ها

و مصالح مناسب و بهره‌گیری از تجهیزات با راندمان بالا در یک فرآیند طولانی مدت و با هماهنگی و همکاری سازمان‌های مختلف دولتی و خصوصی از عوامل مؤثر در کاهش مصرف گاز می‌باشند، البته بحث هدفمندی یارانه‌های انرژی که کنترل مصرف و اصلاح الگوهای مصرف انرژی در کشور خواهد بود، می‌تواند زمینه‌ساز شرایط مساعدی در



سال ۸۸ را می‌توان یکی از سال‌های موفق برای شرکت ملی گاز دانست؛ موفقیتی که نتیجه اقدامات مثبت این شرکت طی سال‌های گذشته در بهره‌برداری

از پروژه‌های خطوط لوله سراسری چهارم، ششم و هشتم، بهره‌برداری از ایستگاه‌های تقویت فشار جدید و همچنین رفع مشکلات سرشاخه‌های شبکه از طریق بهره‌برداری از خط لوله سوم آذربایجان و بخش‌هایی از خط لوله شمال شرق (پارچین-میامی) و خط لوله پنجم تهران بود.

افزایش ۱/۵ درصدی دمای هوای کشور در فصول سرد

سال گذشته، در مقایسه با سال ۸۷ نیز موضوعی بود که هر چند تأثیر چندانی بر فعالیت‌های بخش تولید نداشت، اما این امکان را فراهم کرد که در بخش توزیع با مشکلات کمتری مواجه باشیم. نتیجه این که در سال ۸۸ میزان تولید گاز، معادل ۱۱ درصد از سطح تولید سال پیش از آن رشد یافت. لذا آزادی عمل بیشتری برای تزریق گاز به بخش‌های عمده مخازن نفتی فراهم آمد. البته توفیقات حاصله در بحث گازرسانی و شبکه‌گازی کشور، تنها به تولید و مصرف داخلی ختم نمی‌شوند. از بُعد صادرات نیز در سال گذشته موفقیت‌هایی کسب شد. به عنوان مثال، صادرات گاز به ترکیه در سال ۸۸ از وضعیت مطلوبی برخوردار بود و ما توانستیم به کلیه تعهدات قراردادی خود به ترکیه جامه عمل بپوشانیم. به طور کلی، حجم صادرات گاز در سال ۸۸ نسبت به ۸۷ از رشدی معادل ۴۰ درصد برخوردار بود و پیش‌بینی می‌شود تأمین گاز صادراتی در سال جاری مطابق با شرایط قراردادی و بدون محدودیت صورت پذیرد. البته ایجاد توازن در مصرف و به موازات آن، تقویت بحث صادرات مسأله مهم دیگری است.

کنترل مصرف و یا به عبارت دیگر مدیریت مصرف گاز جنبه‌های مختلف و نیاز به سازوکارهای

بحث صادرات گاز ایجاد کند، چرا که ارزانی قیمت حامل‌های انرژی، شرایطی را فراهم آورده تا شدت مصرف در کشور ما به صورتی کاملاً غیرطبیعی بالا باشد.

بهره‌مندی از توان داخلی

موضوع مهم دیگر که در شرایط تحریم در راستای تقویت وظایف شرکت ملی گاز نیازمند بررسی آن هستیم، بهره‌مندی از توان داخلی کشور است.

نقش سرمایه و تکنولوژی به عنوان یک عامل محرک و تأثیرگذار در بخش توسعه صنایع تولید غیرقابل انکار است. در این راستا به نظر اینجانب با استفاده از مکانیزم‌های مناسب می‌توان سرمایه‌های داخلی و درآمد‌های وزارت نفت را به سمت پروژه‌های تولید سوق داد. همچنین در رابطه با تکنولوژی‌های مورد نیاز به جز موارد بسیار معدود، بیشتر تجهیزات مرتبط با صنعت گاز از طریق مهندسی مجلد و با استفاده از فناوری‌های جدید و تلاش متخصصان داخلی در کارخانه‌ها و صنایع داخلی کشور قابل ساخت می‌باشند. لذا بیش از هر چیز به اراده و عزم استفاده از سرمایه و توان داخلی نیازمندیم و باید مکانیزم‌های سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را تقویت کنیم.