

آزادسازی واردات خودرو درمان نیست سیاست روشن و تحول مدیریت لازم است

اشاره:

بحث آزادسازی واردات خودرو، چند سالی است که به‌طور پراکنده در محافل گوناگون مطرح و هر بار نیز با واکنش سریع مدیران صنایع خودروسازی کشور روبه‌رو می‌شود. بحث حمایت از صنایع داخلی، هزینه‌های ارزی واردات خودرو و قطعات یدکی آنها و در همین حال حمایت و حفاظت از حقوق مصرف‌کنندگان از محورهای اصلی است که در خصوص آزادسازی واردات خودرو بیان می‌شود و هر یک از جنبه‌های گوناگون حایز اهمیت است.

با توجه به نقش کلیدی صنعت خودرو در ایجاد اشتغال (به‌طور مستقیم و غیرمستقیم)، سهم این صنعت در تولید ناخالص داخلی و... موضوع واردات خودرو را با پیچیدگی‌های مختلفی روبه‌رو نموده است. با توجه به این موضوع که در قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور به رفع موانع غیرتعرفه‌ای (ممنوعیت‌های واردات) و تبدیل آنها به تعرفه‌های گمرکی تأکید شده است، آزادسازی واردات خودرو تا پایان برنامه سوم تقریباً قطعی به‌نظر می‌رسد، هر چند که مسئولان اقتصادی دولت بارها تأکید کرده‌اند که از واردات خودرو حمایت نمی‌کنند. در این میان موضوع اصلی بررسی عرضه و تقاضای بازار، مقایسه‌های قیمت و کیفیت، حمایت عقلایی و اقتصادی از صنعت داخلی و حفاظت از حقوق مصرف‌کنندگان، محیط زیست و مصرف منطقی فرآورده‌های نفتی به ویژه بنزین به عنوان کالای مکمل خودرو می‌باشد که کمتر مورد توجه کارشناسان اقتصادی قرار گرفته است.

در این مقاله قصد داریم وضعیت بازار خودرو و مزایا و مضار آزادسازی واردات خودرو را مورد بررسی قرار دهیم.

بر اساس برآورد کارشناسان، تقاضای بازار برای خودروهای سواری تا پایان برنامه سوم (سال ۱۳۸۳) به ۵۰۰ هزار دستگاه در سال خواهد رسید.	خودروسازی در سال ۱۳۸۰ به حدود ۳۸۰ هزار دستگاه رسید.	ویژه خودروهای سواری که متقاضی بیشتری دارند، بیش از حد واقعی آن باشد و بخش قابل توجهی از نقدینگی جامعه به این بازار هدایت شود.
بر اساس گزارش سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، تولید انواع خودرو در شرکت‌های	بدین ترتیب ۲۰ هزار دستگاه کمبود در بازار وجود دارد. این کمبود سبب می‌شود که قیمت خودرو به	این امر با توجه به سود بیشتر پیش‌خرید خودرو (با تحویل دوساله) نسبت به سپرده‌گذاری در

بانک‌ها، سبب می‌شود که همواره شرکت‌های خودروساز از پیش‌فروش محصول دو سال آینده خود آسوده‌خاطر باشند و به همین جهت تلاش زیادی در خصوص بهینه‌سازی این صنعت و ارتقای کیفیت تولیدات آن صورت نگیرد.

اما بررسی زیان‌های جانبی کیفیت خودروهای تحویلی به مردم نشان می‌دهد که ممنوعیت ورود خودرو یکی از عواملی است که صنایع خودروسازی را از رقابت ایمن ساخته و خسارات زیادی نیز برای محیط زیست، اقتصاد کشور (اتلاف انرژی) و مصرف‌کنندگان (جانی و مالی) به بار می‌آورد. اما نمی‌توان گفت چاره کار فقط آزادسازی واردات خودرو است. این امر فقط می‌تواند انگیزه ارتقای کیفیت را در صنایع خودروسازی بیدار کند و بسیاری از مشتریان آنها را به سوی خرید خودروهای خارجی سوق دهد.

چنانچه هزینه واردات هر دستگاه خودرو سواری حدود ۱۰ هزار دلار منظور شود. سالانه بابت واردات ۵۰ تا ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو (مطابق با تقاضای بازار)، می‌بایست ۵۰۰ میلیون تا یک میلیارد دلار ارز از کشور خارج شود و تقریباً یک سوم این رقم نیز صرف واردات قطعات آن شود که در یک دوره ده‌ساله هزینه‌ای به میزان ۵ تا ۱۰ میلیارد دلار (به‌طور مستقیم) و ۲ تا ۳/۵

میلیارد دلار (به‌طور غیرمستقیم برای واردات قطعات یدکی) و در مجموع ۷ تا ۱۳۵ میلیارد دلار به اقتصاد کشور تحمیل خواهد کرد.

براساس برآورد منابع دولتی. سالانه ۸۰۰ میلیون دلار صرف واردات بنزین می‌شود. چنانچه بهینه‌سازی صنایع خودرو مورد تأکید قرار گیرد و خودروهای با موتور انژکتوری و سازگار با محیط زیست طراحی، تولید و عرضه گردد. دست‌کم می‌توان ۴۰۰ میلیون دلار صرفه‌جویی ارزی داشت که در یک دوره ۱۰ ساله به ۴ میلیارد دلار خواهد رسید.

با توجه به بارانه‌های انرژی. به ویژه بنزین. در حال حاضر نه تنها صنایع خودروسازی، بلکه مصرف‌کنندگان خودرو به این مقوله اساسی یعنی اتلاف انرژی توجهی ندارند و دولت نیز با ملاحظات خاص خود در تعیین قیمت بنزین. به اتلاف این سرمایه ملی کمتر توجه می‌کند.

آنچه مسلم است. حفاظت از محیط زیست و رعایت حقوق مصرف‌کنندگان می‌بایست به عنوان یک اصل اساسی مورد توجه قرار گیرد. خسارات جانی و مالی ناشی از آلودگی‌های زیست محیطی به ویژه هوا. کمتر با اعداد و ارقام قابل قیاس و طرح می‌باشد. آلودگی هوا به ویژه در شهرهای بزرگ. نه تنها منجر به مرگ بیماران قلبی می‌شود.

بلکه هزینه‌های بهداشتی. درمانی را افزایش داده و حتی کودکان را با کندی ذهن روبه‌رو می‌سازد که برای آینده کشور زیانبار است.

در همین حال خسارات جانی و مالی مصرف‌کنندگان شماری از خودروهای ساخت داخل بر اثر تصادفات ناشی از نقص فنی خودروها نیز قابل توجه است که تقریباً در ایران نادیده گرفته می‌شود. از این رو نمی‌توان گفت که صرف حمایت از تولید داخلی و ممنوعیت واردات خودرو. امری عقلایی و اقتصادی است. از سوی دیگر راه‌اندازی خطوط جدید تولید خودرو در مقیاس‌های کوچک (از ۱۰ تا ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال) که در سال‌های اخیر شاهد آن بوده‌ایم نیز پاسخگو نیست. زیرا که تولید انبوه صرفه‌جویی‌های ناشی از مقیاس کلان را به همراه دارد.

به نازگی صنایع خودروسازی کشور به لحاظ بیم از آزادسازی واردات خودرو و برای تضمین بقای خود. به پیش‌فروش قسطی انواع خودرو مبادرت ورزیده‌اند که برخی محاسبات در خصوص برخی از این خودروها با توجه به خواب سرمایه سپرده‌گذار برای دریافت خودرو. نشان می‌دهد که قیمت این خودروها تا ۵۰ درصد بیش از قیمت امروز آنهاست. این اقدام نیز با وجود استقبال شماری از مصرف‌کنندگان. عقلایی به نظر

برخی کارشناسان عقیده دارند که وجود شرکت‌های مختلف خودروسازی در ایران با حجم تولید محدود سبب شده است که بنیبه رقابت هر کدام از آنها به تنهایی تخفیف پیدا کند و به طور مستقیم سرمایه‌گذاری در بخش تحقیق و توسعه که عامل اصلی ارتقای کیفیت و توان رقابت است، را هدف قرار دهد. از این رو ادغام صنایع خودروسازی و فروش سهام آنها در بازار بورس، یک راه‌حل پیشنهادی است که می‌تواند توان رقابت مجموعه این صنعت را ارتقا دهد.

با وجود آنکه کارشناسان اقتصادی، هر گونه تحمیل شرایط به مصرف‌کنندگان را خلاف قاعده بازار رقابتی قلمداد می‌کنند، با این حال عقیده دارند که توقع اکثر مصرف‌کنندگان ایرانی از صنایع خودروسازی، توقعی به جا و منطقی است و صنایع یادشده باید بدان پاسخ مثبت دهند. ارتقای کیفیت و رعایت استانداردهای بین‌المللی که خواست واقعی مشتریان است، نه تنها به تقویت صنایع خودروسازی می‌انجامد، بلکه هزینه‌های جانی و مالی حال و آینده را کاهش خواهد داد.

در حال حاضر فقط خودروهای ساخت سال ۱۳۸۰ از معاینه فنی معاف هستند، در حالی که دارندگان همین خودروها نیز در یک سال نخست حرکت خودرو بارها به تعمیرگاه‌های مجاز برای رفع اشکالات فنی مراجعه می‌کنند. تاکنون بررسی دقیقی روی علل

توجه قرار دهد تا بتواند توان رقابت خود را تقویت کند و از آزادسازی واردات بیمی نداشته باشد و به راهکارهایی نظیر پیش‌فروش (نقدی و قسطی) و... متکی نباشد.

از سوی دیگر، راه‌اندازی کارخانه‌های متعدد خودروسازی با حجم تولید کم نیز درمان قطعی نیست، چرا که تلاش برای کاهش قیمت تمام شده با بازنگری در صنعت خودرو و تولید در مقیاس وسیع ثمربخش خواهد بود.

در بسیاری از کشورهای صاحب‌نام صنعت خودرو، منبع اصلی تأمین نیازهای سرمایه‌گذاری این بخش، بانک‌ها هستند، در حالی که در ایران، پیش‌فروش خودروها مورد توجه قرار گرفته است. از سوی دیگر صنایع معتبر خودروسازی جهان، فروش اقساطی خودرو با کمترین بهره را یگانه راه تضمین حیات خود قلمداد می‌کنند. با این وجود انبوهی تولید و محدودیت تقاضا در بازارهای جهانی سبب شده که این صنایع با مزاد ظرفیت تولید روبه‌رو شوند و حرکت برای ادغام صنایع بزرگ خودروسازی جهان که در اواخر دهه گذشته شدت و حدت داشت، بیانگر پیش‌بینی و دوراندیشی نسبت به رکود نسبی این صنعت بوده است تا خسارات وارده بر آن تا حد ممکن بر اثر تقویت بنیه رقابت و تقسیم بازارها، کاهش یابد.

نمی‌رسد. زیرا در حال حاضر نیز بهای خودروهای ساخت داخل، به لحاظ نبود رقیب خارجی گران‌تر از حد واقعی است. دولت نیز در این میان منافعی دارد که به صورت مابه‌التفاوت قیمت و همچنین مالیات شرکت‌های خودروساز دریافت می‌کند. البته این منافع در صورت آزادسازی واردات خودرو از خودروهایی مذکور به صورت حقوق گمرکی و سود بازرگانی دریافت و تأمین خواهد شد.

با این حال نمی‌توان گفت که آزادسازی واردات خودرو که به طور مسلم در سال‌های اولیه با سهمیه‌بندی صورت خواهد گرفت و واردات آن از ۳۰ تا ۱۰۰ هزار دستگاه در سال تخمین زده می‌شود، چاره تمام مشکلاتی است که فراروی صنعت خودرو و مصرف‌کنندگان آن است. واردات می‌تواند ۱۰ تا ۳۰ درصد تقاضای بازار داخلی را تأمین کند.

چنانچه مباحث اصلی یعنی حفاظت محیط زیست، حقوق مصرف‌کنندگان و مقابله جدی با اتلاف انرژی مدنظر باشد، مشاهده می‌شود که آزادسازی واردات در واقع دردی را دوا نخواهد کرد و می‌بایست به صنعت داخلی توجه جدی داشت. این صنعت می‌بایست تلاش برای ارتقای کیفیت، رعایت استانداردهای قابل قبول بین‌المللی و کاهش قیمت تمام شده را مورد

مراجعه این گونه خودروها صورت نگرفته، در حالی که با یک بررسی سه‌ماهه می‌توان به سهولت نقص‌های اساسی را شناسایی و درصدد رفع آنها برآمد.

به عقیده برخی کارشناسان، خودروی تولیدی باید از کیفیتی برخوردار باشد که دست‌کم در سه سال نخست حرکت نیاز به معاینه فنی، به‌خصوص در زمینه مصرف سوخت و آلودگی ناشی از آن نداشته باشد. اما به گفته یکی از مصرف‌کنندگان، معاینه فنی پیکان ساخت سال ۱۳۷۹ که به تازگی صورت گرفته، نشان از وجود بیش از ۲۰ نوع نقص فنی در این خودرو داشته است.

به نظر نمی‌رسد که حمایت از صنایع خودروسازی که چنین خودروهایی را تحویل مشتریان می‌دهند، به هیچ‌وجه منطقی و عقلایی باشد، اما انتظار می‌رود که مسؤولان دولتی به نکات اصلی ضعف صنعت خودروسازی در کشور انگشت‌گذارند و صنایع یادشده را مجبور سازند که نقص‌های فنی خودروها را برطرف ساخته و استانداردهای بین‌المللی را رعایت کنند.

تقاضای بازار برای خودروی باکیفیت در سال‌های آینده به لحاظ مسایل زیست‌محیطی بیش از پیش افزایش خواهد یافت. چنانچه خودروهای بیش از ۲۰ سال قدمت از رده خارج شوند، جایگزینی آنها، عرضه بیشتر را طلب می‌کند و لذا

توسعه صنعت خودرو می‌بایست از همه سو مورد توجه باشد. با توجه به هزینه سنگین واردات خودرو و قطعات یدکی آنها، به نظر نمی‌رسد که این آزادسازی بتواند به تمام نیازهای منطقی کشور پاسخ دهد و لذا بازنگری در صنعت خودرو برای بهینه‌سازی آن ضروری است.

وزیر صنایع و معادن در حاشیه همایش بین‌المللی مراکز تحقیق و توسعه صنایع و معادن به خبرنگاران گفت: وزارت صنایع و معادن، سیاست‌های صنعت خودروی کشور را در دست تدوین دارد که در حال نهایی شدن است.

اسحاق جهانگیری تأکید کرد: در این سیاست‌ها برای وضع موجود خودروهای کشور و نقش آینده دولت و بنگاه‌های اقتصادی در توسعه این صنعت، پیش‌بینی‌هایی شده است.

وی تولید خودرو با کیفیت مطلوب را عمده‌ترین محور این سیاست‌ها ذکر کرد و افزود: باید تلاش شود ضمن حمایت از تولید داخلی، کالایی با کیفیت مرغوب در اختیار مشتری قرار گیرد.

جهانگیری درباره «سند ملی خودرو» که چندی پیش انجمن خودروسازان به وزارت صنایع و معادن ارایه کرده، گفت: تاکنون داشتن سند ملی برای صنعت خودرو مرسوم نبوده است و این مسأله را انجمن در قالب گزارشی به هیأت دولت ارایه کرد. در این گزارش تمهیداتی برای دولت و خودروسازان پیش‌بینی شده است.

وزیر صنایع و معادن در پاسخ به پرسشی در خصوص این که آیا تأیید نکردن سند ملی خودرو به معنای حمایت از واردات خودرو نیست، گفت: هدف ما دستیابی به صنعتی پویا است که رضایت مردم را تأمین کند و به هیچ‌عنوان از واردات خودرو حمایت نمی‌کنیم. سیاست‌های صنعت خودرو را بنگاه نمی‌تواند تعیین کند. بلکه این مسأله از اختیارات دولت است.

در این مصاحبه مطبوعاتی، جهانگیری به نکته اساسی صنعت خودرو تأکید کرد و گفت: لازمه پیشرفت و توسعه اقتصادی در هر کشوری، تحقیق و پژوهش علمی است و هیچ جامعه‌ای توسعه نمی‌یابد، مگر آنکه تحقیق و توسعه را در صدر برنامه‌ها قرار دهد.

در حال حاضر فقط ۰/۵ درصد از ارزش تولید ناخالص داخلی ایران برای تحقیق و توسعه اختصاص می‌یابد که در واقع تمام این وجوه نیز در همین زمینه صرف نمی‌شود. در حالی که در کشورهای پیشرفته ۲/۵ تا ۳ درصد ارزش تولید ناخالص داخلی صرف تحقیق و پژوهش می‌شود. نتیجه تحقیقات نه تنها دستیابی به فناوری‌های نوین، بلکه تولید اقتصادی با هزینه تمام شده کمتر است که توان رقابت بنگاه‌های اقتصادی را بیشتر می‌کند.

وزیر صنایع و معادن تصریح کرد: این که ما سهم ۰/۵ درصدی تحقیق را از تولید ناخالص داخلی به یک یا ۲ درصد افزایش دهیم،

نداهایی که در گوشه و کنار کشور در خصوص راه‌اندازی خطوط جدید تولید در استان‌های مختلف یا انتقال خط تولید پیکان و مایلی از این دست به گوش می‌رسد، ندهایی نیست که پاسخ منطقی به نیازهای جامعه باشد و مسکن‌های کم‌اثری است که در بلندمدت نه درمانی برای صنعت خودرو کشور خواهد بود و نه به تقاضاهای مصرف‌کنندگان و مردمی که طالب محیط زیست سالمی هستند، پاسخ می‌دهد.

مدیریت کنونی صنعت خودرو کشور، انگیزه و مسؤلیت واقعی برای پاسخگویی به تقاضاهای منطقی جامعه ندارد و لذا ضرورت دارد که این مدیریت در راستای منافع اقتصادی صنعت و پاسخ به مشتری‌سالاری متحول گردد و تهدیدهایی نظیر آزادسازی واردات خودرو نمی‌تواند منافع ملی را تأمین کند، بلکه ممکن است میلیاردها دلار از کشور خارج و صرف واردات کالایی مصرفی با طول عمر حداکثر بیست سال شود. لذا تحول در مدیریت صنعت خودرو و اتخاذ سیاست جامع در زمینه خودرو ضرورتی غیرقابل انکار است که می‌تواند ضمن حفظ منافع ملی، اشتغال مناسب و مولد، بهره‌وری بیشتر از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده و رضایت خاطر عموم مردم را فراهم سازد.

دورنمایی از آینده در اختیار می‌گذارد. حتی اگر واردات خودرو همچنان مسدود بماند، ضرورت دارد که حمایت از صنایع داخلی راه و شیوه‌ای عقلایی به خود بگیرد و ضمن ارتقای کیفیت، رضایت مشتریان را نیز مدنظر قرار دهد.

به نظر می‌رسد که واردات خودرو چنانچه آزاد شود، با محدودیت سهمیه‌بندی روبه‌رو خواهد شد و میزان سهمیه از کمبود کنونی بازار فراتر نخواهد رفت، اما ضرورت دارد که سرمایه‌گذاری‌های لازم برای بهینه‌سازی صنعت خودرو تأمین شود، چرا که هزینه آن به مراتب کمتر از هزینه واردات خودرو در یک دوره چندساله خواهد بود.

اگر خودروسازان داخلی مجبور به بهینه‌سازی خودروها (از نظر کیفیت و میزان مصرف سوخت) شوند و منابع لازم برای سرمایه‌گذاری در این بخش تأمین گردد، حمایت واقعی و منطقی از صنعت خودرو و قطعه‌سازان صورت خواهد گرفت و در عین حال ملاحظات زیست محیطی و منافع مصرف‌کنندگان رعایت و از بروز خسارات سنگین جانی و مالی در آینده جلوگیری خواهد شد.

با این وصف، انتظار می‌رود که سیاست صنعت خودرو، سیاستی جامع و همه‌سونگر باشد تا بتواند منافع تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان و جامعه را تأمین نماید.

دلیل بر این نخواهد بود که از تحقیق و توسعه علمی مطلوبی برخوردار شده‌ایم، بلکه باید علت اصلی گرایش نداشتن به تحقیق علمی مشخص شود.

وی، فقدان احساس نیاز مسؤولان، بخش صنعت و بنگاه‌های اقتصادی کشور به تحقیق و پژوهش علمی، تأمین نبودن نظام اطلاع‌رسانی تحقیقات و نبود ارتباط منطقی میان صنعت و دانشگاه را از علل گرایش نیافتن به رویکرد جدی تحقیق و توسعه علمی در کشور دانست و افزود: اگر به خروجی‌های بخش تحقیقات به خوبی پرداخته نشود که چه بخشی از نیازهای واقعی صنعت را می‌تواند برطرف کند، به طور قطع برای رسیدن به سطح مطلوب توسعه اقتصادی کشور، فرصت بسیار زیادی لازم خواهیم داشت.

جهانگیری تأکید کرد: واحدهای تحقیق و توسعه باید در جهت افزایش قدرت رقابت بنگاه‌های اقتصادی به منظور حضور آنها در بازارهای جهانی تلاش کنند. باید کیفیت مطلوب، کاهش هزینه تولید، ارتقای بهره‌وری نیروی انسانی و سرمایه، مورد توجه جدی قرار گیرد. با وجود آنکه سیاست‌های صنعت خودرو به طور کامل هنوز اعلام نشده و انتظار می‌رود تا پایان امسال روشن گردد، اما برخی کارشناسان عقیده دارند که روشن شدن این سیاست، بسیاری از مسایل را حل خواهد کرد و دست‌کم