



«وطن امروز» بررسی کرد چگونه قیمت پرآید ۱۲۰۰ درصد در ۱۰ سال گذشته رشد کرد؟

جعبه‌سیاه پرواز پرآید

مسئول تحقیق و تفحص از صنعت خودروسازی در مجلس نهم در گفت‌وگو با «وطن امروز»: ساختارهای فنی، مالی و تشکیلاتی صنعت خودرو غلط است

گروه اقتصادی: سال ۷۲ خودرویی کم‌مصرف، با شتاب بالا و مناسب شهرهای شلوغ به صورت رسمی وارد ایران شد که آن روزها در بین خودروهای موجود در بازار ایران، خودرویی بسیار مرفقی و پیشرفته بود و تنها قشر پردرآمد به آن دسترسی داشتند. بیش از ربع قرن از آن تاریخ می‌گذرد و حالا پرآید ارزان‌ترین خودروی تولید داخل است، با این وجود قیمت آن تا حدی بالا رفته است که برای دهک‌های متوسط دست‌نیافتنی شد و به نظر می‌رسد پرآید دوباره به دوران شکوهش بازگشته است. پرآید به دلیل سابقه و تجربه‌ای که در بازار خودروی کشور به دست آورده، پیش‌از بازار هم هست، این اگر قیمت پرآید رونق صعودی به خود بگیرد، دیگر خودروها نیز بدون معطلی این مسیر را به سرعت طی می‌کنند، حتی اگر عرضه آن خودرو با تقاضا

هماهنگ باشد. این خودرو در سال‌های حضور خود در ایران قیمت‌های متفاوتی به خود دیده و روزهای پرهیجانی را تجربه کرده است اما برای پرآید در سال جاری یک اتفاق جدید رخ داده است؛ امسال برای نخستین قیمت پرآید مرز ۱۰۰ میلیون تومان را رد کرده، اتفاقی که شاید تا همین سال گذشته هم باور نکردنی قلمداد می‌شد. شاید در یک کلام بتوان گفت پرآید سال ۹۹ پرواز کرد. پرآید در ادبیات اقتصادی بازار خودرو نماد قیمت است، به همین بهانه به بررسی عوامل این پرواز پرداخته‌ایم. ۳ عنصر بی‌اعتنایی به تحقیق و توسعه، اهتمام نداشتن به تولید داخل و توزیع ناعادلانه از اصلی‌ترین عوامل شرایط کنونی بازار خودرو است. البته به تمام این عوامل باید ۲ کانالیزور ناکارآمدی مدیران و ضعف اقتصادی را نیز اضافه کرد.

بی‌اعتنایی به تحقیق و توسعه

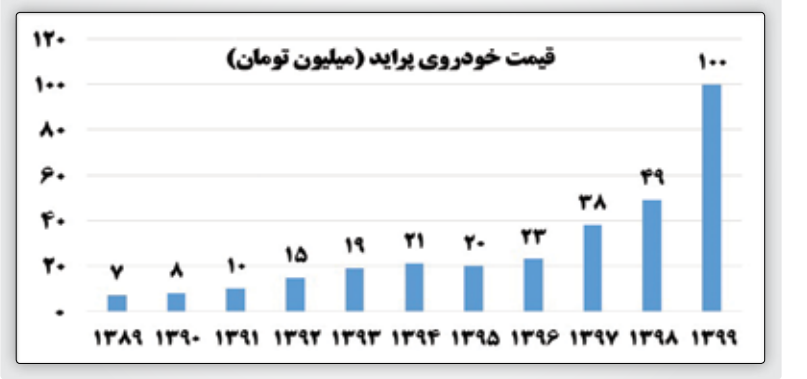
موتور پیش‌از هر صنعتی واحد تحقیق و توسعه آن است. در دنیا خودروسازان بزرگ هزینه‌های زیادی را صرف این واحدها می‌کنند. طبق برآوردها صنعت خودرو ایجادشده در خودروهایی داخلی نشان داده میلیارد دلار را در این واحدها سرمایه‌گذاری می‌کند. نتایج این سرمایه‌گذاری‌ها را می‌توان به وضوح در تولیدات این شرکت‌ها دید. در ایران اما شرکت‌های خودروسازی هنوز اهمیت واحدهای تحقیق و توسعه را بدرستی درک نکرده‌اند و اعتقادی به سرمایه‌گذاری در این واحدها ندارند. این امر موجب شده واحدهای تحقیق و توسعه در شرکت‌های خودروسازی، صرفاً به تغییرات ظاهری بپردازند و بیشتر در شکل ظاهری این خودروها دست ببرند. از دیگر دلایل این اتفاق می‌توان به عقب بودن دانش واحدهای تحقیق و توسعه خودروسازها از دانش روز دنیا اشاره کرد. این نشان از عدم بهره‌گیری این صنعت از متخصصان داخلی و دانش‌آموختگان خنجه فارغ‌التحصیل رشته مهندسی خودرو است. البته از آنجا که



خودروسازان داخلی نیازی به افزایش کیفیت و رقابت‌پذیری ندارند، توجهی هم به بخش تحقیق و توسعه نمی‌کنند. به همین دلیل حتی در فراز داده‌هایی که با خودروسازهای دنیا منعقد می‌کنند، گاهی در جهت انتقال تکنولوژی و بومی‌سازی آن بر نمی‌دارند. این موضوع تا حدی اساتید متخصص دانشگاه در حوزه خودرو را آزرده کرده است که آرزوی می‌کنند صنعت خودروسازی ما تحریم شود، زیرا پس از تحریم شدن دست‌نیاز خود را به سوی دانشگاه و متخصصان داخلی دراز می‌کنند. غفلت خودروسازان از واحدهای تحقیق و توسعه در میزان تخصیص هزینه به این بخش‌ها می‌توان دید. وزارت صنعت، معدن و تجارت در یک پیش‌بینی اعلام کرد امیدوار است تا سال ۱۴۰۰،

خودروسازان یک درصد از فروش خود را صرف تحقیق و توسعه کنند. سهم پایین واحدهای تحقیق و توسعه از منابع درآمدی، خود را در کیفیت و تغییرات ایجادشده در خودروهایی داخلی نشان داده است. این در حالی است که خودروسازان اروپایی به طور متوسط ۴ درصد از گردش مالی خود را صرف تحقیق و توسعه می‌کنند که رقم بسیار بالایی محسوب شده و سالانه به بیش از ۲۰ میلیارد یورو می‌رسد. شرکت‌های ژاپنی رکورد هزینه‌برای تحقیق و توسعه را شکسته و ۳ شرکت خودروساز توپوتا، هوندا و نیسان در صدر شرکت‌های برتر در زمینه تحقیق و توسعه در آن کشور قرار گرفته‌اند. همچنین می‌توان به هزینه ۵۱ درصدی شرکت جی‌ام، هزینه ۵ درصدی رسو و هزینه ۴۷ درصدی فورد در تحقیق و توسعه اشاره کرد. میزان هزینه تحقیق و توسعه در این شرکت‌ها، رابطه مستقیمی با کیفیت و میزان فروش محصولات آنها دارد. خودروسازان جهانی بر این باورند که این اقدام در درازمدت هزینه کمتری را به شرکت‌ها تحمیل می‌کند.

با توجه به کاهش درآمدهای حاصل از صادرات نفت و برای قطع وابستگی کشور به آن، باید تقویت تولید داخلی بیش از گذشته مورد توجه قرار گیرد. توجهی که شاید کمی دیر باشد اما می‌تواند در بحث صنعت خودروسازی راهگشا باشد. اگر چنین رویکردی در داخل کشور شکل بگیرد، ما هم می‌توانیم مرحله به مرحله به پیشرفت‌ها و تکنولوژی خودروهایی روز دنیا برسیم و تولیدات باکیفیت‌تری داشته باشیم؛ خودروهایی که به‌طور حتم می‌توانند برای خود جایگاهی در بازار دنیا هم پیدا کنند. فعالان صنعت خودرو معتقدند ایجاد بسترهای تحقیق و توسعه در شرایط فعلی صنعت خودرو بیش از هر چیزی الزامی است.



توزیع محدود، فروش رانتی

«تعیین قیمت» و «تخو ع عرضه» همواره ۲ موضوع پرچالش بازار خودرو در ایران بوده است. هیچ‌گاه منطبق ثابتی برای تعیین قیمت خودروهایی داخلی وجود نداشته و ندارد. در بازه‌های زمانی مختلف بخش‌های تصمیم‌گیر اقتصادی متعددی وظیفه قیمت‌گذاری را در صنعت خودروی کشور بر عهده داشته‌اند. با توجه به دولتی بودن این صنعت، میزان عرضه و تقاضا تاکنون شاخصی برای قیمت نبوده است، البته با توجه به اینکه عرضه‌کننده این بازار انحصاری است، اساساً چنین اقدامی غیرممکن به نظر می‌رسد. در هر صورت آنچه هویداست مصرف‌کنندگان همواره از قیمت خودرو ناراضی بوده‌اند و با کمال تعجب حتی تولیدکنندگان هم از قیمت‌های تعیین شده ناراضی هستند.

طی سال‌های اخیر دولت راه‌های بسیاری را برای قیمت‌گذاری خودرو امتحان کرده است. سپردن قیمت به بازار و مرجع قرار دادن حاشیه بازار، استفاده از ظرفیت شورای رقابت و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان، سپردن قیمت به دست تولیدکنندگان و هیچ‌کدام از این راه‌ها تاکنون گره قیمت خودرو را در کشور باز نکرده است. از سبوی دیگر نحوه عرضه خودرو هم طی سال‌های اخیر دستخوش تغییرات متعددی شده است؛ از قرعه‌کشی گرفته تا ثبت‌نام اینترنتی، تخصیص خودرو به گروه‌های خاص و... که در همه این روش‌ها مشتری باز هم احساس ناراضی‌تاری کرده است.

به نظر می‌رسد حل بحران تعیین قیمت و نحوه عرضه تا مادامی که صنعت خودروسازی ایران انحصاری است، حل نخواهد شد. در شرایط کنونی خودروسازها هرچه تمایل داشته باشند محصولات خود را به فروش می‌رسانند و هیچ‌گونه نظارتی روی آن وجود ندارد و در صورت کوچک‌ترین فشاری تولید دستخوش تغییر می‌شود. در شرایط کنونی وزارت صمت ۲ خودروساز بزرگ کشور را ملزم



علی‌علی‌ا، مسئول تحقیق و تفحص از صنعت خودروسازی در مجلس نهم در گفت‌وگو با «وطن امروز»:

نرسیدن قطعه‌ها و انبار خودروها حاصل ناکارآمدی وزارت صمت است

سپطوح ارشد مدیریت صنایع خودروسازی است. وی افزود: علاوه بر ناکارآمدی مدیریتی، ساختارهای معیوب هم در به وجود آمدن وضع موجود صنعت خودرو در کشور موثر است. تا این ساختار معیوب وجود دارد، هر مدیر دارای تجربه، دانش و تخصص هم که بیاید، در این ساختار هضم می‌شود و توانایی اصلاح وضعیت کنونی صنعت خودرو را ندارد. علی‌لو در ادامه در رابطه با انتشار تصاویری مبنی بر انبار کردن خودرو توسط خودروسازان گفت: اگر انبار کردن خودرو با هدف افزایش قیمت و ایجاد عطش در بازار باشد که قطعاً خیانتی برای سودجویی بیشتر است. مسؤولان ما اظهار می‌کنند انبار کردن این خودروها به دلیل عدم تامین قطعات لازم از سبوی قطعه‌سازان است اما این حرف کاملاً اشتباه است، زیرا حل این مشکل کار سختی نیست. اگر دید منفی را کنار بگذاریم و انبار کردن خودرو به دلیل عدم توان تامین قطعه را درست فرض کنیم باز هم این نشان از بی‌عرضگی مدیران این صنعت دارد.

وی تأکید کرد: وقتی به مردم می‌گوییم خودروها را به دلیل کمبود قطعه عرضه نمی‌کنیم، آنها از خودشان می‌پرسند پس این همه سازمان‌های عریض و طویل، وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان گسترش و انجمن قطعه‌سازان و سایر سازمان‌ها وقتی نمی‌توانند کمبود قطعه را حل کنند پس

کلاف سردرگم مدیریت صنعت خودروسازی

مسأله مدیریت صنایع خودروسازی کشور یکی از مهم‌ترین محورهای مطرح در حوزه مسائلی این بخش به شمار می‌رود. سوءاستفاده مدیران صنعت خودروسازی از قانون ممنوعیت واردات خودرو باعث تشدید انحصار در این بخش شده است. بی‌توجهی خودروسازان به حقوق مصرف‌کنندگان در بازار انحصاری خودروی کشور، ناراضی‌تاری مردم از خودروهایی داخلی را به بار آورده است. با نگاهی به سازوکار و اشخاص حاضر در مدیریت شرکت‌های خودروسازی، یکی از عوامل مدیریت ناسامان این صنعت مشخص می‌شود. حضور بدون محدودیت سهامداران و مدیران شرکت‌های خودروسازی در نهادهای مختلف حاکمیت اعم از دولت، مجلس و... امکان قانونگذاری و اجرای قوانین مرتبط با این حوزه را به حداقل رسانده است. حضور آزاد مدیران و سهامداران شرکت‌های خودروسازی در حوزه سیاست‌گذاری و اجرای قانون باعث بروز پدیده تعارض منافع در مدیریت این حوزه شده است. تضاد منافع شخصی برخی مقامات

با منافع ملی یکی از عواملی است که مدیریت صنعت خودرو در کشور را به چالش کشیده است. این مسأله باعث شده انگیزه برخی مدیران کشور برای هدایت خودروسازان در مسیر درست متزلزل شود. از همین رو است که تقریباً هیچ‌گاه قانونی جدی برای تحول خودروسازی کشور و عزمی راسخ برای اجرای قوانین این حوزه وجود نداشته است. همین مسأله، زمینه را برای درجا زدن صنعت خودروسازی در کشور فراهم کرده است. ممنوعیت واردات خودرو در کشور با هدف حمایت از تولید داخل انجام شد، با این حال چندی پس از ممنوعیت واردات خودرو، سطح داخلی‌سازی در صنعت خودروسازی چندان پیشرفتی نداشته



خارجی در میان مردم رونق گرفته است. این مقایسه‌ها به وضوح قیمت غیرواقعی خودروهایی کشور را نشان می‌دهد. حتی مقایسه تولیدات با کمترین سطح کیفیت داخلی با برخی از نشان‌های شناخته‌شده خارجی هم حاکی از قیمت بالای محصولات داخلی نسبت به تولیدات خارجی است. مقایسه تولیدات داخلی با خودروهایی خارجی، ذهن‌ها را به سمت ریشه هزینه‌های افسارگسیخته تولید خودرو در کشور هدایت می‌کند. با وجود حمایت‌های مختلف کشور از صنعت خودروسازی با هدف دستیابی کشور به سطح بالای صنعت خودروسازی، این هدف هنوز محقق نشده است.

آخرین قیمت خودروهایی داخلی در بازار

خودرو	قیمت (تومان)	خودرو	قیمت (تومان)
پرآید ۱۱۱	۱۱۳,۰۰۰,۰۰۰	پارس LX	۲۳۸,۰۰۰,۰۰۰
پرآید ۱۳۱	۹۹,۰۰۰,۰۰۰	تیپا صندوق‌دار	۱۱۹,۰۰۰,۰۰۰
پرآید ۱۳۳	۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	تیپاهاچبک	۱۲۵,۰۰۰,۰۰۰
پرآید ۱۵۱	۱۰۳,۰۰۰,۰۰۰	نامعمولی	۲۶۵,۰۰۰,۰۰۰
۲۰۶ تیپ ۲	۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰	رانا	۲۰۶,۰۰۰,۰۰۰
۲۰۶ تیپ ۵	۲۴۷,۰۰۰,۰۰۰	سمنند EFV	۲۰۸,۰۰۰,۰۰۰
۴۰۵ بنزینی	۱۸۱,۰۰۰,۰۰۰	کویبک	۱۳۹,۰۰۰,۰۰۰

ایراد داشته باشد، این صنعت مثل یک سیاه‌چاله می‌شود که هر چه پول در آن بریزند آن را می‌بلعد و این خرجه تمامی ندارد. مسؤولان گفتند اگر قیمت خودرو را فلان مبلغ اضافه کنیم دیگر مشکل صنعت خودروسازی حل می‌شود. بنده در جواب گفتم اگر ۱۰ برابر این مقدار هم شما قیمت‌ها را افزایش دهید، باز مشکل این صنعت حل نمی‌شود. همین امروز هم اگر قیمت‌های نجومی این خودروها را ۲ برابر کنید باز هم چاله مالی این شرکت‌ها پر نمی‌شود.

علی‌لو درباره مشکلات شرکت‌های خودروسازی گفت: زبان‌های انباشته ایران خودرو از ۱۵ سال پیش هنوز پرداخت نشده، اسامال و دارایی‌های راكد آنها هنوز تعیین تکلیف نشده و قریب به ۱۵۰ شرکت آقماری شدیداً زیان‌ده دارند. همچنین هزینه‌های مالی این شرکت‌ها بسیار بالاست که یکی از دلایل این است که تمام این شرکت‌ها هیأت‌مدیره و مدیرعامل‌هایی دارند که به‌رغم زیان‌ده بودن شرکت‌شان، حقوق‌های بسیار زیاد و پاداش‌های مختلف دریافت می‌کنند. شرکتی مثل توپوتا که یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های خودروسازی دنیا است، نزدیک به ۱۸ شرکت آقماری دارد. پس شرکت ایران خودرو چه نیازی به ۱۵۰ شرکت آقماری دارد. تمام این موارد یک سیاه‌چاله را به وجود می‌آورد که هر چقدر هم نقدینگی به آن تزریق شود باز هم وضعیت آن تغییری نمی‌کند. وی در انتها تأکید کرد: راهکار خارج شدن این شرکت‌ها از وضعیت فعلی، تعیین تکلیف شرکت‌های زیان‌ده آقماری، زبان انباشته و دارایی‌های راكد شرکت و کاهش هزینه‌های مالی آنهاست.

به چه دردی می‌خورند؟ عضو کمیسیون صنایع و معادن دوره نهم مجلس شورای اسلامی در ادامه افزود: مسؤولان این حوزه هم وقتی نمی‌توانند پاسخ درستی برای ناکارآمدی خود پیدا کنند، تحریم را بهانه می‌کنند. در بحث قطعه‌سازی هیچ‌گاه تحریم دخالتی نداشته است، زیرا ما در بخش‌های بسیار حساس‌تر از صنعت خودرو نظیر صنایع نظامی، صنایع فضایی و صنایع هسته‌ای‌مان، تحریم را با تولید خودمان دور زده‌ایم تا وارد کردن آن قطعات از طریق دور زدن بخش‌های بازرگانی. ما در خیلی از حوزه‌ها تحریم را شکست دادیم پس چرا در صنعت خودرو توان انجام این کار وجود ندارد؟ مدیران بی‌برنامه، گوش به فرمان و بی‌عرضه مانع از اصلاح ساختار صنعت خودرو می‌شوند. علی‌لو درباره چشم‌انداز اصلاح وضعیت صنعت خودروسازی بیان کرد: در این دولت با توجه به نوع نگرش و مدیریت آن، امکان اصلاح وضعیت صنعت خودرو وجود ندارد. مردم عزیز باید یک سال تحمل کنند به این امید که دولت آینده یک دولت انقلابی و تحول‌خواه باشد و بتواند کل ساختار صنعت کشور را که صنعت خودروسازی هم بخشی از آن است اصلاح کند.

وی در توضیح ایرادات ساختاری این صنعت گفت: ساختارهای ذیل صنعت خودروسازی نظیر ساختارهای فنی، مالی و تشکیلاتی از اساس غلط است. وقتی این ساختارها

