

وضعیت بازار خودرو در ۱۴۰۳ سخت تر می‌شود؟

بر اساس پیش بینی های یک کارشناس صنعت خودرو، اگر روی مدار فعلی حرکت کنیم و نتوانیم جذب سرمایه خارجی داشته باشیم، به طور طبیعی شرایط سخت تر از امسال خواهد شد.

به گزارش سایت خبری پرسون، بازار خودرو یکی از مهمترین بخش های اقتصادی هر کشور است. در این بازار، خودروهای جدید یا دست دوم به فروش می‌رسند. انواع خودروهای مختلفی از جمله اتومبیل، موتورسیکلت، وانت، کامیون، اتوبوس و انواع دیگر در این بازار قابل دسترس هستند.

در حالی این روزها روند پرنوسانی را در بازار خودرو شاهد هستیم که یکی از مهم ترین گلابه های خودروسواران، بی کیفیتی خودروهای داخلی است؛ خودروهایی که حتی در یک ترافیک نیم ساعته، با مشکلات فنی روبه رو می‌شوند.

شرایط تولید خودرو در کشور چندی پیش به شکلی مورد انتقاد وزیر صنعت هم قرار گرفت و او عنوان کرد که فعالیت ۳۶ خودروساز در کشور خودروسازی نیست، بلکه خودروبازی است. عباس علی آبادی البته گفت: در خصوص کیفیت خودرو ما استانداردهای ۸۵ گانه نظیر روشنایی روز گذاشتیم که خیلی هم برای کشور ما کاربردی نیست، اما درباره استانداردهای مهم در ایمنی تکلیف کرده ایم که جدای از قیمت خودرو، باید برای همه محصولات به صورت کامل و با کیفیت بالا رعایت شود.

با این حال، وضعیت تولید خودرو در نهایت این گونه خودنمایی کرده است که در نهایت نه مصرف کننده راضی است و نه تولیدکننده و نه سیاست گذار. این که چرا این شرایط به وجود آمده و راه برون رفت از بحران صنعت خودرو چیست، محل بحث فرهاد احتشام زاد، کارشناس صنعت خودرو با خبرگزاری خبرآنلاین بود. آنچه در ادامه می‌خوانید، بخش دوم گفت و گو با فرهاد احتشام زاد در کافه خبر خبرآنلاین است.

* وزیر صنعت، معدن و تجارت چندی پیش انتقاداتی را نسبت به صنعت خودرو مطرح و عنوان کرد که ما خودروسازی نداریم، بلکه خودروبازی داریم. این در حالی است که خودرو یک صنعت دولتی است و مدیران صنایع خودروسازی را دولت منصوب می‌کند. نظر شما درباره این گونه انتقادات چیست؟

وزیر صنعت، معدن و تجارت یکی از مهم ترین سمت ها در کشور ما است، چون خرید، فروش و تولید در کشور ما در این نهاد باید تصمیم گیری شود و بسیار سمت کلیدی ای است. متاسفانه در دولت قبل تغییرات زیاد را بین وزرا شاهد بودیم که اگر اشتباه نکنم، ۵ نفر را حتی در یک دولت داشتیم که در این سمت جابه جا شدند. در این دولت هم شاهد تغییر مجدد بودیم در رابطه با مسوولی که در مسند وزارت صنعت، معدن و تجارت قرار گرفتند.

حالا این که ایشان از شرایط ناراضی هستند، من به شخصه از وزیر معذرت می‌خواهم که به عنوان یک شهروند نتوانستم خودروسازی را درست کنم. قطعا تقصیر من بوده که کیفیت خودروها پایین است، قطعا من به موقع نتوانستم ایشان را نسبت به مشکلات آگاه کنم. این که ایشان ناراحت هستند، من دلیل آن را درک نمی‌کنم، چون ایشان سیاست گذار هستند، در مسند نشستند، خودکار در اختیار ایشان است و باید تصمیم درست بگیرند. آن جا محل شعار دادن و بازی کردن با کلمات نیست. اگر واقعا معتقدند که باید کاری کنند، باید جرات داشته باشند که این کار را کنند و تصمیم بگیرند و اگر نمی‌توانیم تصمیم بگیریم، بهتر است که با مردم بازی نکنیم تا مردم فکر نکنند مقصر هستند که دولتمردان ما تصمیمات غلط می‌گیرند یا تصمیم نمی‌گیرند.

اگر من احساس می‌کنم در یک جایگاهی موثر نیستم، بزرگ ترین گناه این است که در آن جایگاه بنشینم. اگر احساس می‌کنم در این جایگاه توانمند نیستم، باید جسارت این را داشته باشم که آن صندلی را ترک کنم و صندلی را گروهان نگیرم. اگر آن مسند را گروهان گرفتم، اجازه ندارم که در آن جا با لغات بازی کنم و جامعه دچار تغییراتی که من مدعی به وجود آوردن آنها هستم، نباشد. صحبت کردن، وعده دادن، گفتاردرمانی خیلی کمکی به ما نمی‌کند.

* شما فکر می‌کنید چه اتفاقی باعث شده که مصرف کننده، تولیدکننده و سیاست گذار، هر سه از وضعیت موجود در حوزه صنعت خودرو ناراضی هستند؟

وحدت تصمیم گیری در این حوزه وجود ندارد. مافیای پنهان، سرمایه های نا آشکار، منابع نا آشکار، افراد ذینفوذ، تصمیم گیران پنهان، همه کسانی هستند که این صنعت را دچار مشکل کردند. بخش خودرو به خصوص در بخش دولتی یک صنعت بیمار است. این صنعت بیمار آزمایش خون ۶ ماهه اش شدیداً نشان می‌دهد که بیمار است. ۳۴ هزار میلیارد تومان، یعنی روزی ۱۸۳ میلیارد تومان ضرر می‌دهد و هیچ نشانه ای قوی تر از این وجود ندارد که نیاز به رسیدگی اورژانسی دارد. به جای حرف زدن باید عمل کرد.

* شما به ماجرای مافیای خودرو اشاره کردید که مساله خیلی مهمی است. ما شاهد هستیم که گاهی مجلسی ها، دولتی ها را متهم می‌کنند و گاهی هم دولت، مجلس را متهم می‌کند که مافیا در مجلس نفوذ کرده است. ماهیت این مافیا چیست؟ واقعا در ساختار تصمیم گیری نفوذ دارد؟ چطور قابل شناسایی نیست؟

یک شاخصی وجود دارد که شاخص بین‌المللی است به نام شاخص ادراک فساد. فساد قابل اندازه‌گیری نیست، چون آشکار نیست که بتوانیم اندازه‌گیری کنیم، ولی شاخص درک فساد، قابل اندازه‌گیری است. اجازه دهید به آمار بین‌المللی اشاره کنیم که شرایط ما در این شاخص بدتر شده است و این فساد دارد توسعه پیدا می‌کند و گسترده می‌شود. به طور طبیعی با یک دستمال کثیف نمی‌شود جایی را تمیز کرد. این که بخواهیم ببینیم گستردگی آن چگونه است و چه راهکاری را برای آن در نظر بگیریم، فکر می‌کنم در مورد آن خیلی صحبت شده و تصمیم‌های خاص گرفته شده، ولی خروجی آن هنوز موثر نبوده است. حل این موضوع نیاز به یک اتاق فکر دارد. ما یک زمانی معتقد بودیم که نیاز به اتاق جنگ است، اما امروز من اعتقاد دارم که نیاز به اتاق صلح داریم و متخصصان حوزه اجتماعی و اقتصادی در مسند درست در این اتاق قرار گیرند و کمک کنند.

* با توجه به شرایط فعلی، به نظر شما واردات خودرو کارکرده را باید منتفی بدانیم؟

واقعیت این است که با تجربه خیلی بدی در مناطق آزاد در آن زمان که واردات انواع خودرو حتی با الزام خدمات پس از فروش در نظر گرفته شد، روبه‌رو بودیم. یعنی با خودروهایی روبه‌رو بودیم که حداقل استانداردها برای آنها در آن زمان مشخص شده بود و نیز خودروهایی که پایدار بودن خدمات پس از فروش آنها وجود نداشت. این که دوباره تصمیم گرفته شد و این ایده مطرح شد و به صورت مورد تصویب قرار گرفت که اجرایی شود، تا حدی برای ما عجیب بود و ما را شگفت‌زده کرد. ولی اگر واردات خودروهای کارکرده مصوب و به دولت ابلاغ شده و دولت موظف به اجرای آن شده، قطعاً برنامه‌ریزی‌هایی را برای آن باید دولت در نظر گیرد که جلوی نقاط آسیب را بگیرد.

شاید مساله مشترکی که بین خودروهای کارکرده و خودروهای نو وجود دارد، بحث نیاز به منابع ارزی است که تا زمانی که درباره آن‌ها تصمیم گیری نشود، نمی‌توانیم خیلی انتظار خاصی چه در رابطه با خودروهای نو و چه برای کارکرده داشته باشیم.

* پیش‌بینی شما از روند واردات خودرو در سال ۱۴۰۳ چیست؟ فکر می‌کنید در سال آینده هم مثل امسال با تحقق ۳ هزار دستگاه خودرو یا ۲ هزار دستگاه خودرو باشیم یا تغییری اتفاق می‌افتد؟

پارامترهای کلان زیادی در این موضوع تاثیر دارند. شما می‌دانید که اقتصاد ما سیاست‌زده است و اگر بخواهیم بدون این واقعیت در مورد این موضوع صحبت کنیم، یک مقدار مسیر را اشتباه رفتیم. اما اگر روی مدار فعلی حرکت کنیم و نتوانیم جذب سرمایه خارجی داشته باشیم، به طور طبیعی شرایط سخت‌تر از امسال خواهد شد.

* پیش‌بینی شما از روند بازار خودرو در سال ۱۴۰۳ چیست؟ به‌هرحال قیمت خودرو در کشور ما نسبت به کشورهای همسایه ۳ تا ۵ برابر بالاتر است و حتی خودروهای داخلی هم قیمت کارخانه‌ای آنها نسبت به بازار خیلی پایین‌تر است. به عبارتی، نتوانستیم تعادلی را در بازار خودرو ایجاد کنیم. پیش‌بینی شما با توجه به سیگنال‌های سیاسی‌ای که وجود دارد، چیست؟

پیش‌بینی من این است که پیشرفت خودروسازان داخلی ادامه خواهد داشت. یعنی الان سهم بازار زیادی را داریم که توسط خودروسازان بخش خصوصی گرفته شده است. تنوع زیادی را وارد بازار کردند و بخش خصوصی به خوبی در این حوزه وارد شده؛ این در حالی است که معضلاتی مثل مکانیزم‌های قیمت‌گذاری یا تغییر تعرفه‌ها، نتوانسته آنها را دچار چالش بزرگی کند.

پیش‌بینی من این است که خودروسازان بخش خصوصی با قدرت بیشتری پیش خواهند رفت. اما در رابطه با خودروسازان دولتی امیدوار هستم که زمینه‌هایش فراهم شود تا آنها هم بتوانند وارد خصوصی‌سازی شوند؛ البته نه با تعریف خصوصی‌سازی که ما بارها در صنایع مختلف دیدیم که اتفاق افتاده است. این که تفاوت بین تقاضا و عرضه بتواند معنادار باشد، باید گفت که میزان تقاضا مشخص است که قریب به یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه در حال حاضر در کشور است. به طور طبیعی هر چقدر این شکاف بین یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو تقاضایی که وجود دارد، با میزان تولید کمتر شود، می‌توانیم انتظار داشته باشیم که بازار به ثبات بیشتر و دلالتی کمتری برسد. ولی اگر زیرساخت‌ها فراهم نشود، اعم از ارتباطات بین‌المللی، تخصیص ارز، تامین مواد اولیه با نرخ‌های رقابتی، خودروهای دولتی و قطعه‌سازان نیز توان معجزه نخواهند داشت و نیازمند پشتیبانی هستند که بتوانند تولید را بالا ببرند. ادامه روال فعلی، شکاف بیشتری را به طور قطع میان عرضه و تقاضا به وجود می‌آورد و کماکان این انتظار قرعه‌کشی و شانس و برنده شدن در حوزه خودرو را باید داشته باشیم.