

بازار خودرو و ضرورت حاکمیت اقتصادی دولت

امیرحسین مهدوی



آن است که توپتا campy ۱۵۶۷۰ دلار، نیسان ماکزیم ۱۳۲۰۰ دلار و هوندا اکورد ۱۳۷۰۰ دلار به فروش رسیده‌اند. بهای این خودروها در تهران با تعرفه مفروضی در بالا آستانه رقابت قابل قبولی را تا قیمت فروش تولیدات داخلی حفظ می‌کنند علاوه بر اینکه بهای صادراتی هم می‌توانند موجب افزایش گسترده‌ای هم برای این تولیدات بشوند.

پروژه واردات محدود و مشروط می‌تواند در شرایط رقابتی به شرکت گزاری خارجی که تمایل به سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو ایران را از خود نشان داده‌اند، سبزه شود. دولت می‌تواند اعطای این امتیاز را به سرمایه‌گذاری و راه‌اندازی خطوط تولید یا کارخانجات قطعه‌سازی مشروط نماید، تا علاوه بر بستن منافذ رانت خوار، «رقابت در تولید» به عنوان بایدهای رقابت در واردات» مطرح می‌شود را عملی گرداند. ابتکار عمل حاکمیت اقتصادی کشور در مدیریت فرصت‌ها و توجه به وجوه ترافیکی و زیست محیطی نوسازی ناوگان سواری در این برهه حساس بسیار تعیین‌کننده خواهد بود.

تعمیم‌گیری‌ها گذشته نشان‌دهنده جنگ جهانی اول و دوم است داد که از فزاینده اقتصاد و تولیدات دیگران سرمایه‌های جهان هم علی‌رغم آزادی همه‌جانبه بازارهای کار و پول و سرمایه و دخالت حداقلی دولت در اقتصاد به درازانی به آسیب‌نهاد تولیدات انجامد به گونه‌ای «دیگر» می‌نگرد. دولت داخلی نیز می‌باید در شرایط حاضر از هر دو منظر آزادسازی تولیدات حمایت از بخش خصوصی و تولیدات دولتی و جامعه مدنی اقتصادی را مدخل بگیرد.

خودروهای فرسوده اعتباری معادل شصت هزار دستگاه هستند را در اختیار دولت قرار می‌دهد تا این مسیر سوخت مصرفی این تعداد خودرو هم به کمتر از نصف کاهش یابد. آونگ خطر رشد بی‌محایای مصرف ظایر هیدروکربوری کشور با رسیدن رقم واردات بنزین به یک چهارم صادرات غیرنفتی در پایان برنامه به صدا درخواهد آمد. آن را زودتر بشنوم...

قیمت‌ها

بررسی وزنی ترکیب تولید سالانه بیش از ۳۵۰ خودروی داخلی نشان

نوع خودرو	مقدار مصرف (لیتر در ۱۰۰ کیلومتر)	تعداد خودرو با عمر ۱۰-۲۰ سال	تعداد خودرو با عمر ۲۰-۳۰ سال	تعداد خودرو با عمر ۳۰-۴۰ سال	جمع
پیکان	۱۳٫۹	۳۳۴۰۷۳	۲۵۶/۵۷	۸۲/۶۹۱	۶۷۲/۳۲۱
سواری وارداتی	۱۵٫۸	۱۰۲/۲۸۰	۱۶۰/۱۳۳	۱۴۳/۴۱۲	۲۷۶/۸۸۸
ژیان	۶٫۴	۸۳/۱۳۸	۱۷۱/۱۶۴	۱۳۷/۱۲۲	۱۲۱/۹۵۵
انواع جیپ	۱۳٫۷	۸۱/۲۰	۲۵۰/۶۸	۸۷/۳۰	۴۱۹/۹۸
رنو	۸٫۳	۳۶/۸۴۵	۳۳/۴۰۴	۰	۳۹/۸۵۸
آریا و شامین	۱۶٫۳	۰	۲۰۳/۵۵	۱۳۷/۸۸۸	۳۵/۱۹۳
انواع لنشور	۱۶٫۷	۵۰/۹۳	۱۵۳/۳۵۶	۲/۳۸۱	۲۵۰/۳۰
انواع شورت	۱۶٫۸	۸۲/۲۵	۵۸۰	۰	۹/۵۵۵
انواع بیوک	۱۷٫۹	۱۶۰	۰	۰	۹/۲۸۸
کابلاک	۱۸/۹۳	۰	۱۰	۰	۱/۸۲۹
جمع:		۵۳۳/۵۶۰	۵۵۵/۵۲۹	۱۳۶/۸۲۶	۱/۱۳۴/۱۱۵

می‌دهد که واردات محسوسدود خودروهای کم حجم و کم مصرف با تعرفه مورد تأیید وزیر صنایع-جهانگیری عدد نو تا صد درصد را پیشنهاد کرده بود- در عین وارد نیاوردن لطمه جدی کیفیت عرضه رقابتی چون پو پارس و ۴۰۵ و زانتیا و دوسوی بلو خواهد بخشد. نرخ فروش ابرارده‌های این کلاس در ماه مارس در دبی حاکی از

می‌رساند و هزینه ترده‌های کش‌نشین و غیر ضروری را کاهش می‌دهد. مرور جدول نشانگر آن است که بیش از ۸۶ درصد از خودروهای فرسوده، قریب به دو برابر برخی از خودروهای «قیمت» داخلی نظیر سیندا P.K، پراید و ماتیو بنزین می‌سوزانند.

محاسبات اولیه نشان می‌دهد که تخصیص ۵۰ درصد از تعرفه واردات نسبی از شکاف نیاز و تولید داخل به وام‌های کم بهره و طولی مدت خرید خودرو، علاوه بر آنکه بازار سواری‌های کم مصرف داخلی را تا

امانت‌نامه در شرایط فعلی اقتصاد ایران با وجود تصلب و انحصار بازار پول و نظام دستوری تعیین قیمت ارز و دیگر نامحکونی‌های ساختاری، عدم

تحقق گزینه‌های پیشین بازار و چون واقعی کردن قیمت‌ها و مقررات زدی از مسیر تجارت و تبادل ارز پول اجازه بازکردن کامل دروازه‌های ورود را نمی‌دهد. در این شرایط آزادمنود واردات بیش از یک میلیارد دلار از کالای کم‌طی‌های گذشته از جمله «تابوهای وارداتی به شمار می‌رفته نیاز به «مهندسی» این پروژه را ضروری می‌نماید. به افراز آمارهای وزارت صنایع و معادن فاصله (BAP) موجود میان تقاضای داخلی خودرو و توان تولید دو کارتل ایران خودرو و سایپا و شرکت کرمان موتور، مرتب، کیش خودرو، شهاب خودرو، عدد

فواصل نیم میلیون و ۳۸۰ هزار، یعنی در حدود ۱۲۰ هزار دستگاه در سال را به دست می‌دهد. واردات هدفمند این تعداد خودرو علاوه بر رقابتی کردن فضا و بهبود احتمالی کیفیت تولیدات داخلی و حرکت به سوی آزادی انتخاب مصرف‌کننده در صورت هدایت درآمد می‌تواند به تسکین یک درد اساسی و ملی نیز بینجامد.

فرسودگان

تردد بیش از ۱۲ میلیون خودرو فرسوده (جدول) در کوچه و خیابان‌های شهرها باعث تنزل کیفیت

جدول خودروی سواری فرسوده و مصرف سوخت آنها

نوع خودرو	مقدار مصرف (لیتر در ۱۰۰ کیلومتر)	تعداد خودرو با عمر ۱۰-۲۰ سال	تعداد خودرو با عمر ۲۰-۳۰ سال	تعداد خودرو با عمر ۳۰-۴۰ سال	جمع
پیکان	۱۳٫۹	۳۳۴۰۷۳	۲۵۶/۵۷	۸۲/۶۹۱	۶۷۲/۳۲۱
سواری وارداتی	۱۵٫۸	۱۰۲/۲۸۰	۱۶۰/۱۳۳	۱۴۳/۴۱۲	۲۷۶/۸۸۸
ژیان	۶٫۴	۸۳/۱۳۸	۱۷۱/۱۶۴	۱۳۷/۱۲۲	۱۲۱/۹۵۵
انواع جیپ	۱۳٫۷	۸۱/۲۰	۲۵۰/۶۸	۸۷/۳۰	۴۱۹/۹۸
رنو	۸٫۳	۳۶/۸۴۵	۳۳/۴۰۴	۰	۳۹/۸۵۸
آریا و شامین	۱۶٫۳	۰	۲۰۳/۵۵	۱۳۷/۸۸۸	۳۵/۱۹۳
انواع لنشور	۱۶٫۷	۵۰/۹۳	۱۵۳/۳۵۶	۲/۳۸۱	۲۵۰/۳۰
انواع شورت	۱۶٫۸	۸۲/۲۵	۵۸۰	۰	۹/۵۵۵
انواع بیوک	۱۷٫۹	۱۶۰	۰	۰	۹/۲۸۸
کابلاک	۱۸/۹۳	۰	۱۰	۰	۱/۸۲۹
جمع:		۵۳۳/۵۶۰	۵۵۵/۵۲۹	۱۳۶/۸۲۶	۱/۱۳۴/۱۱۵

هوای شهر و استانداردهای شهرنشینی شده است. این اتمیبل‌ها بیش از ۷۰ درصد از آلاینده‌های هوای پایتخت و دیگر شهرهای آلوده چون اراک، اصفهان و مشهد را تولید می‌کنند و باعث افزایش روز به روز شمار مرگ و میر سالخورده‌گان کم‌هوش گردگان بیگانه‌های شهرنشین می‌شوند. از دیگر سو عرضه بار بار فرسوده‌های سوخت‌هم به فرایندگی آلاینشی این خودروها مدم

حالا دیگر صحبت از چرایی واردات خودرو همان قدر تکراری و ملال‌آور است که شنیدن توپجیات صاحبان دو کارتل خودرو سازی.

اما در هیاهوی ساختن سمند و مخالفتی که در روز افتتاح خط تولید این تصویر خودروهای دست دوم خارجی را بر صفحه اول روزنامه می‌نشانند، کمتر اعتنا به وجوه واقعی و «شبدی» واردات خودرو می‌شود. نمایندگان طرف تولیدکننده داعیه دار اسطوره‌های «ملی‌اند و مدعی ساخت آنچه «سال‌ها دل صنعت ایران طلب می‌کرد» و هواداران واردات نیز بی‌توجه به واقعیت‌ها و توان ارزی اقتصاد کشور، از آزادسازی کامل تجارت دفاع می‌کنند. چه آنکه شاید تجارت آزاد» با تکیه بر اندک موجودی حساب مازاد ذخیره ارزی سهل الوصول‌ترین

تیر بخشی آزادسازی سیاسی و اقتصادی کشور باشد و بتواند جالباً پیش از حصول «بازار پول آزاد»، «قیمت گذاری آزاد»، «بیان آزاد»، «بانک مرکزی آزاد» و «احراز آزاد» وارداتی چهار برابر صادرات به وقوع بپیوندد. (سال جاری میزان صادرات غیرنفتی به حدود پنج میلیارد دلار واردات به بیش از ۲۰ میلیارد دلار خواهد رسید. اما در حقیقت آن چیزی که خودرو سازان اسطوره‌خواه به کلی به فراموشی سپرده‌اند، حقایق و قوانین اقتصاد امروز ایران است که بعضاً از خلال قواعد بازار گاهی از تودرتوی تصمیم‌گیری‌ها به برنامه‌ریزان مرکزی،

این سازه به چندان قوازه را خلق کرده‌اند. نگاه آمیالی از دو زاویه قیمت - لب کلام تجویز کنندگان واردات - و حفظ بازار به مثابه شیشه معمر تولیدات داخلی نشان می‌دهد که واردات هدفدار خودرو در افق سه سال پایانی برنامه سوم هم ممکن است هم لازم‌آباد شرکت‌های قطعه و واردات فراموش کرد قوانین تولیدی صادرات عوارض رنگارنگ تئوین مالیات، تعرفه مواد خام وارداتی معاف می‌باشند گواهی دیگر بر لزوم فراهم آوردن میدان رقابت از یک سو و تسطیع جاده تولید از سر بار برداشتن موانع متعدد با اندکی آن به شمار می‌رود.