

صنعت خودرو با شیب تند در حال سقوط است

[ad_1]



به گزارش خبرگزاری روابط عمومی گروه تجاری ققنوس ، احمد نعمت بخش اظهار داشت: آقای شریعتمداری موضوع قیمت گذاری را به ستاد اقتصادی سران قوا برده و به دلیل عدم عملکرد خوب شورای رقابت - که باعث شده بود هم خودروسازان زیان کنند و هم اختلاف قیمت کارخانه و بازار زیاد شود - با تغییر روش و مرجع قیمت گذاری موافقت و قرار شد این وظیفه از شورای رقابت به سازمان حمایت، کمیته خودرو و ستاد تنظیم بازار محول شود اما متأسفانه بوروکراسی، خودروسازان را به سقوط می کشاند.

وی افزود: حدود دو ماه است سازمان حمایت به بررسی اسناد و مدارک شرکت های خودروساز پرداخت و خیلی از هزینه های ما نیز رد شد. در خودرو یکی از فاکتورهایی که در نظر می گیرند این است که کل هزینه های سربار نباید 12 درصد بیش از مواد اولیه باشد در صورتیکه هزینه سربار خودروسازان خیلی بیش از این میزان است. به هر ترتیب این موضوع را رد کرده و اعلام کردند که بر اساس فرمول هیات تعیین و تثبیت قیمت ها ، بیش از 12 درصد مواد اولیه را به عنوان هزینه سربار نمی پذیرند.

وی افزود: در نهایت، قیمت ها استخراج و در کمیته خودرو نیز مصوب و به ستاد تنظیم بازار ارسال شد. متأسفانه آقای شریعتمداری -وزیر وقت صمت- تعلل کرد و به نظر می رسد آقای شریعتمداری نمی خواستند عواقب افزایش قیمت ها متوجه ایشان شود، بنابراین اعلام قیمت های جدید به دوره وزیر جدید محول شد.

وی افزود: متأسفانه آقای رحمانی نیز هنوز تصمیم قاطعی نگرفته اند و عدم تصمیم گیری یکی از مشکلات در کشور است. بعضی تصمیمات و اقدامات در کشور، پوپولیستی است. مثلاً دوستی می گفت که سه چهار سال است قیمت نان تعیین نمی شود و به گفته یکی از مسئولین مربوطه، بیش از این نمی توان از حجم نان کم کرد. مثلاً ضخامت نان بربری به ضخامت نان تافتون رسیده و ضخامت تافتون مثل نان لواش شده است! این عدم تصمیم گیری چه روشی است که در پیش گرفته اند؟!

دبیر انجمن خودروسازان ایران افزود: اگر آقایان قصد تصمیم گیری ندارند پس به استناد قانون برنامه، کمک زیان تخصیص دهند. بر اساس قانون برنامه پنجم اگر دولت به تولید کننده ای تاکید کند که محصول را با قیمتی کمتر از قیمت تمام شده ارائه دهد باید به آن تولید کننده کمک هزینه و کمک زیان تخصیص دهد. اما آیا دولت بدهکاری که برای تامین یارانه ها اصطلاحاً هشتش گرو نه است می تواند کمک کند؟

نعمت بخش افزود: هیچ عقلی حکم نمی کند که ورودی به یک صنعت از نظر افزایش قیمت آزاد باشد اما از افزایش قیمت محصول نهایی جلوگیری شود. مثلاً در اسفند 94 قیمت هر کیلو آلومینیوم 6 هزار تومان بوده که اکنون در بورس به 26 هزار تومان و در بازار آزاد حدوداً به 30 هزار تومان رسیده است.

وی افزود: شرکت های بوری نمی توانند تقلب کنند. ما 5500 میلیارد تومان زیان کرده ایم و با افت تولید مواجه بوده و نیز قادر به پرداخت بدهی قطعه سازان نیستیم و روز به روز تحلیل می رویم. مدیرعامل سایپا گفته بود که گویی در تولید هر پراید 12 تا 15 میلیون تومان پول را در داخل خودرو قرار داده و دست مردم می دهیم. وقتی نتوانیم قیمت خودرو را با یک سود معقول از مردم دریافت کنیم روز به روز ضعیف تر می شویم.

وی افزود: متأسفانه گرفتار عدم تصمیم گیری شده ایم. چرا مسئولین نظام تصمیم نمی گیرند؟ اصلاً خودروسازان را آزاد کنند. ممکن است برای مردم این تصور ایجاد شود که خودروسازان تعرفه ها را افزایش داده و مانع واردات شده اند. در صورتی که افزایش تعرفه واردات به هیچوجه خواست خودروسازان نبوده است. آقای سیف در زمان ریاست بانک مرکزی به دولت پیشنهاد دادند که چون واردات خودرو به مسائل ارزی کشور فشار وارد می کند تعرفه از 40 درصد به 55 و 70 درصد افزایش یابد. افزایش تعرفه خواست ما نیست، بهتر است تعرفه را کاهش دهند

که خودرو وارداتی نیز گران نشود و حتی واردات آزاد شود ولی قیمت خودرو داخلی را نیز آزاد کنند.

دبیر انجمن خودروسازان ایران افزود: این چه تدبیری است که اتخاذ کرده اند؟ ما روز به روز با ضرر مواجه هستیم و قطعه سازان 37 درصد تعدیل نیرو کرده اند. این صنعت با شیب 50 درجه در حال سقوط است.

وی افزود: ما بارها گفته ایم که برای تعدیل قیمت خودرو، تنها و تنها راه این است که خودروساز در زمان پیش فروش اعلام کند که خودرو را در زمان تحویل با قیمت حاشیه بازار ارائه خواهد داد. با این کار 80 درصد تقاضاهای کاذب حذف می شوند و سایت پیش فروش در 15 دقیقه پر نمی شود و مصرف کننده واقعی اقدام به خرید خودرو خواهد کرد و در واقع دلالت از خرید منصرف می شوند. در نتیجه چون تقاضا کاهش می یابد قیمت بازار نیز کاهش می یابد.

وی افزود: اقدام دوم این است که اگر قیمت یک خودرو در بازار 65 میلیون تومان است خودروساز اجازه داشته باشد از روز بعد از پیش فروش، روزانه و هفتگی تعدادی خودرو را به صورت تحویل فوری و با قیمت مثلا 64 میلیون تومان برای خودرو مذکور ارائه و تحویل فوری دهد. به این صورت قیمت بازار بعد از یک هفته از 65 میلیون تومان به 64 میلیون تومان خواهد رسید. در مرحله و هفته بعد به صورت تحویل فوری تعدادی خودرو را با قیمت 63 میلیون تومان ارائه و تحویل دهد و بنابراین قیمت بازار خودرو مذکور به 63 میلیون تومان می رسد. با ادامه این روند قیمت خودرو در بازار، واقعی شده و کاهش می یابد. ضمن آنکه پول به جیب دلالتی که مالیات نیز نمی پردازد نمی رود، خودروساز متضرر نمی شود و مردم خودرو را با قیمت بالاتر از قیمت واقعی نمی خرند.

نعمت بخش افزود: با روند فعلی، کیفیت خودرو نه تنها بهبود نمی یابد بلکه روز به روز کاهش می یابد زیرا زمانی که قیمت مواد اولیه برای قطعه ساز بالا می رود و ما خودروسازان قادر به افزایش قیمت برای قطعه سازان نیستیم از کیفیت قطعات سازان کاسته می شود. 84 درصد یک خودرو از قطعات تشکیل شده و وقتی که قطعات کیفیت نداشته باشند کیفیت خودرو نیز کاهش می یابد.

وی افزود: شرایط حال حاضر همچون کلاف سردرگمی شده که نیاز به تصمیم گیری دارد. متأسفانه در این شرایط بعضی از نمایندگان به

آقای رحمانی هشدار می دهند که در صورت تعیین قیمت خودرو به قیمت 5 درصد زیر قیمت حاشیه بازار دست به استیضاح شما می زنیم. متأسفانه این نمایندگان قصد خوشحال کردن مردم را دارند تا مردم مجدداً به آنها رای دهند در صورتیکه لازم است واقعیت ها گفته شود.

وی افزود: اگر به جدولی که میزان افزایش قیمت نهاده های تولید را نشان می دهد توجه شود سوال این است که با افزایش قیمت چند صد درصدی نهاده های تولید، خودروساز چه راهی غیر از افزایش قیمت محصول دارد؟ نمایندگان مجلس به این مسائل توجه کنند و بدون استدلال، وزیر را به استیضاح تهدید نکنند که آقای رحمانی نیز دستش برای افزایش قیمت نلرزد.

وی در خصوص جلسه مشترک هفته گذشته با حضور ریاست مجلس و جمعی از نمایندگان، وزیر صمت و نمایندگان خودروسازان و قطعه سازان گفت: در این جلسه آقای لاریجانی نیز تاکید کردند که روش فعلی صحیح نیست چراکه خودروسازان زیان می کنند و پول به دلان می رسد و لازم است قیمت ها افزایش یابد.

دبیر انجمن خودروسازان ایران افزود: ما در آن جلسه حضور نداشتیم. متأسفانه همیشه از انجمن ها -درحالیکه نیروهای آنها اکثراً باتجربه و با سابقه هستند- استفاده نمی کنند و انجمن ها را در بسیاری از موارد، مورد مشورت قرار نمی دهند و به نظر بنده این یکی از ضعف های دولت آقای روحانی است. به هر ترتیب امیدواریم به تصمیم گیری آقای رحمانی کمک شود.

نعمت بخش افزود: هم اکنون سازمان حمایت به عنوان بازوی اجرایی وزارتخانه -که اصطلاحاً مو را از ماست بیرن می کشد- قیمت ها را استخراج کرده و افزایش قیمت ها را لازم دانسته است. بنابراین دیگر جای تعلق نیست و باید اجازه افزایش قیمت داده شود. با روشی که شرح دادم هم بازار به تعادل می رسد و هم محصولات به دست مصرف کننده نهایی می رسد.

روند/درصد تغییرات قیمت مواد اصلی و ارز مورد مصرف صنعت خودرو

ریال کیلو	اسفند 94	اسفند 96	درصد تغییرات اسفند 94 به اسفند 96	شهریور 97	درصد تغییرات به اسفند 96	درصد تغییرات اسفند 94 به شهریور 97	آبان 97
آلومینیوم	61.000	107.139	76%	230.000	115%	277%	260.000
مواد پلیمری	40.000	70.000	75%	142.000	103%	255%	148.000
ورق فولادی	18.000	30.500	69%	48.000	57%	166%	49.835

605.000	172%	49%	490.000	83%	328.894	180.000	مس
30.000	229%	87%	28.000	76%	15.000	8.500	قراضه
260.000	273%	143%	280.000	53%	115.000	75.000	سرب
63.000	125%	51%	63.000	49%	41.600	28.000	فولادآلیاژی
11.112.675	56%	19%	11.112.675	31%	9.299.310	7.124.100	حداقل حقوق ماهیهانه
125.000	317%	201%	145.000	38%	48.040	34.715	دلار نرخ بازار آزاد
91.000	181%	126%	85.000	24%	37.600	30.207	دلار نرخ ارز مبادلاتی- نیما مبادلاتی- نیما

طی این مدت 3 سال شورای رقابت جمعا 12.5 درصد افزایش قیمت به خودروهای سواری داده است./خبرخودرو

[ad_2]