

منتفی شدن آزادسازی قیمت خودرو



شناسه خبر : ۱۳۰۱۸۸ یکشنبه ۱۷ دی ۱۴۰۲ - ۱۷:۲۶

روز گذشته صورتجلسه‌ای رسانه‌ای شد که نشان می‌دهد خودروسازان برای افزایش دوباره قیمت و البته بهتر بگوییم، آزادسازی قیمت‌ها خیز برداشته‌اند.

به گزارش موج خبر، روز گذشته صورتجلسه‌ای رسانه‌ای شد که نشان می‌دهد خودروسازان برای افزایش دوباره قیمت و البته بهتر بگوییم، آزادسازی قیمت‌ها خیز برداشته‌اند. آنطور که برخی از اعضای انجمن قطعه‌سازان مدعی شده‌اند، در جلسه آذرماه که موضوع مطالبات قطعه‌سازان هم در آن بررسی شده، ادعا شده که معاون اول رئیس‌جمهور و وزیر صمت، به صورت تلویحی با آزادسازی قیمت خودرو موافقت کردند.

همچنین عنوان شده برای آنکه مطالبات معوق قطعه‌سازان پرداخت شود، ایران خودرو و سایپا می‌توانند به صورت مجزا ۶۰ هزار دستگاه خودرو را ۵ درصد ارزان‌تر از نرخ بازار آزاد در بازار به فروش برسانند؛ این اتفاق (فروش خودرو در حاشیه بازار) نقدینگی خودروسازان را تأمین می‌کند و در نهایت خودروسازان می‌توانند بخشی از بدهی‌های خود را پرداخت کنند.

این در حالی است که قطعه‌سازان در آن نشست به دنبال این بودند که سیاست‌گذاران شرایطی را فراهم کنند که خودروسازان از طریق بورس کالا و تسهیلات بانکی، بتوانند نقدینگی خود را تقویت کنند تا حداقل بخشی از معوقات

خودروسازان پرداخت شود.

براساس اطلاعات منابع آگاه، خودروسازان ۵۰ همت بدهی به قطعه‌سازان دارند که سررسید بیش از ۱۲ همت آن از ۱۲۰ روز گذشته است و لذا قطعه‌سازان برای عبور از چالش‌های خود نیاز به آن دارند که خودروسازان زودتر بخشی از بدهی‌های خود را پرداخت کنند.

پیشنهاد فروش ۱۲۰ هزار خودرو در حاشیه بازار

یک مقام آگاه در انجمن قطعه‌سازان به «ایران اقتصادی» گفت: در نشست آذرماه و پس از آنکه پیشنهاد بورس کالا و تسهیلات بانکی رد شد، خودروسازان و برخی از مقام‌های مسئول در وزارت صمت، گفتند که فروش ۱۲۰ هزار خودرو در حاشیه بازار، راهکار برون‌رفت از مشکلات فعلی است.

همچنین در آن جلسه، قطعه‌سازان از خودروسازان پرسیدند که عدد ۶۰ هزار دستگاه بر چه اساسی است؟ خودروسازان و نماینده وزارت صمت عنوان کردند که تعداد یاد شده مازاد پیش‌بینی تولید است و هیچ مشکلی برای تعهدات قبلی پیش نمی‌آید.

ترفندی برای کسب سودهای کلان

اگر این صحبت‌ها و ادعاها درست باشد، چند سؤال و ابهام جدی پیش می‌آید و به نظر می‌رسد که سیاست‌گذاران و دستگاه‌های نظارتی بایستی با جدیت بیشتری وضعیت ایران خودرو و سایپا را بررسی کنند. در حالی که ایران خودرو طی ۹ ماهه سال جاری ۶ درصد کاهش تولید داشته و حداکثر افزایش تولید سایپا هم ۲ درصد بوده، چگونه قرار است هر کدام از خودروسازان با بدهی بالا به قطعه‌سازان و معوقات در تحویل، تا پایان سال جاری بتوانند ۶۰ هزار دستگاه خودرو مازاد تولید داشته باشند.

این موضوع از سه رویکرد خارج نیست. یک اینکه در آن جلسه خودروسازان می‌خواستند از قطعه‌سازان وقت بخرند دوم اینکه خودروسازان برای آزادسازی قیمت خودرو گام برداشتند و می‌خواهند از این طریق بدهی خود را پرداخت کنند و سوم اینکه میزان تولید و عرضه اعلام شده از سوی دو شرکت ایران خودرو و سایپا دروغ است و دو مجموعه با مدیریت عرضه می‌خواهند قیمت خودرو در بازار را بالا نگه دارند و با آزادسازی قیمت‌ها به سودهای کلان برسند.

تلاش برای حذف سامانه یکپارچه

گویا اعتماد وزارت صمت به گزارش‌های تولید و عرضه خودروسازان سبب شده که طی چند وقت اخیر شاهد خبرهای متعدد و بعضاً متناقض در صنعت خودرو باشیم. به عنوان مثال در حالی که گفته می‌شود بازار خودرو انحصاری است، انواع و اقسام فشارها وارد می‌شود تا شورای رقابت کنار گذاشته شود.

اخیراً هم دیدیم که با نامه‌نگاری‌های خودروسازان، اعلام قیمت‌های نهایی به سازمان حمایت و وزارت صمت واگذار شده است. گویا خودروسازان برای آزادسازی قیمت‌ها در حال گذر از سدها هستند. در نامه‌هایی که طی چند وقت اخیر به وزیر صمت ارسال شده، خودروسازان از وضعیت خوب تولید گفتند و خواسته آنها حذف سامانه یکپارچه خودرو بوده است.

هیاهوی دو غول خودروساز

اگر وضعیت تولید خوب است و در پارکینگ خودروسازان تجمع خودرویی وجود دارد، چرا سایپا و ایران خودرو، خودروهای خود را با تأخیر تحویل می‌دهند؟ چرا خودروسازان، ثبت‌نام‌کنندگان را تحت فشار قرار می‌دهند که خودروهای خود را تغییر دهند و محصولات پیشنهادی خودروساز را خریداری کنند؟ ایران خودرو اگر ۶۰ هزار دستگاه خودروی مازاد دارد، چرا تنها در مرحله اول سامانه یکپارچه خودرو ثبت‌نام و عنوان کرده است که تا پایان سال هیچ فروشی نخواهد داشت؟

تناقض ایجاد شده نشان می‌دهد که خودروسازان با هیاهو، نامه‌نگاری و مظلوم‌نمایی می‌خواهند قیمت محصولات خود را گران کنند و در این مسیر از هیچ کوششی دریغ نمی‌کنند. برخی از قطعه‌سازان عنوان می‌کنند که خودروسازان می‌گویند چرا سود حاشیه بازار باید عاید سفته‌باز شود، لذا این اعداد باید نصیب خودروساز شود. از این‌رو پرواضح است که خودروسازان با عرضه قطره‌چکانی خودرو می‌خواهند بازار خودرو را تشنه نگه دارند و با آزادسازی قیمت‌ها، به گرانفروشی خود رسمیت ببخشند.

خودروسازها تمایلی به تحویل ندارند

بنا به گفته منوچهر منطقی معاون حمل‌ونقل وزارت صنعت، «دو خودروساز بزرگ محصولاتشان را تا پایان ۱۴۰۳ در سامانه یکپارچه برای فروش، نوبت‌دهی کرده‌اند و برای اینکه این نوبت‌دهی را تمدید کنند، باید به این نوبت‌ها پاسخ دهند و ظرفیت آینده را محاسبه کنند و بر مبنای آن عرضه بالا داشته باشند.» حال این مجموعه‌ها چطور می‌خواهند در

سال جاری ۱۲۰ هزار خودرو بفروشند؟ آیا به خلاف تمام ادعاها در نبود تولید، خودروها در پارکینگ موجود است اما خودروسازها تمایلی به تحویل ندارند و در این طرح می خواهند با قیمتی بالاتر به فروش برسانند.

با اتفاقات صورت گرفته وضعیت بازار خودرو بشدت سردرگم و افزایشی شده است؛ با توجه به درخواست آزادسازی قیمت ها، به نظر می رسد که وضعیت پیش آمده برای خودروسازان خبر خوبی است چرا که می توانند محصولات خود را گرانتر بفروشند. در ادامه به جدولی اشاره شده که در آن قیمت کارخانه، بازار و حاشیه بازار (محاسبه ۵ درصد) آمده است.

براساس آن جدول هر خودرو تقریباً برای خودروساز بنا به نوع محصول حداقل ۲۷ میلیون تومان و بیش از ۳۷۵ میلیون تومان سود دارد. در این میان سخنگوی شورای رقابت در واکنش به خبر عرضه ۱۲۰ هزار خودرو با نرخ ۵ درصد زیر قیمت حاشیه بازار اعلام کرد که هر گونه عرضه خودرو خارج از دستورالعمل ۵۴۳ شورای رقابت غیرقانونی است.

قیمت انواع خودرو در بازار و محاسبه با ۵ درصد کمتر از حاشیه بازار (قیمت بر اساس تومان است)				
مدل خودرو	قیمت مصوب شورای رقابت	قیمت بازار	عرضه با ۵ درصد کمتر از نرخ بازار	میزان سود خودروساز
پژو پارس سال LX	۲۷۵ میلیون و ۲۰۰ هزار	۶۸۵ میلیون	۶۵۰ میلیون و ۷۵۰ هزار	۳۷۵ میلیون و ۵۵۰ هزار
پژو ۲۰۶ تیپ ۳ پانوراما	۲۵۹ میلیون	۵۳۵ میلیون	۵۰۸ میلیون و ۲۵۰ هزار	۲۴۹ میلیون و ۲۵۰ هزار
پژو ۱۴۰۷ اتوماتیک ۵ TU	۶۰۲ میلیون و ۷۳۵ هزار	۸۵۰ میلیون	۸۰۷ میلیون و ۵۰۰ هزار	۲۰۴ میلیون و ۷۶۵ هزار
تارا اتوماتیک	۶۸۱ میلیون و ۴۳۴ هزار	۷۹۰ میلیون	۷۵۰ میلیون و ۵۰۰ هزار	۷۰ میلیون
رانا پلاس سقف شیشه ای	۳۴۳ میلیون و ۵۵۷ هزار	۵۶۵ میلیون	۵۳۶ میلیون و ۷۵۰ هزار	۱۹۳ میلیون و ۱۹۳ هزار
دنا پلاس اتوماتیک توربو	۶۹۲ میلیون و ۱۶۶ هزار	۸۴۵ میلیون	۸۰۲ میلیون و ۷۵۰ هزار	۱۱۰ میلیون و ۵۸۴ هزار
دنا پلاس دنده ای ساده	۳۴۹ میلیون و ۸۰۰ هزار	۶۶۵ میلیون	۶۳۱ میلیون و ۷۵۰ هزار	۲۸۱ میلیون و ۹۵۰ هزار
ساینا اس DA	۳۲۳ میلیون و ۷۵۷ هزار	۳۷۰ میلیون	۳۵۱ میلیون و ۵۰۰ هزار	۲۷ میلیون و ۷۴۳ هزار
شاهین G	۴۳۵ میلیون و ۱۹۹ هزار	۵۹۵ میلیون	۵۶۵ میلیون و ۲۵۰ هزار	۱۳۰ میلیون و ۵۱ هزار
کوییک پلاس اتوماتیک	۳۳۶ میلیون و ۸۱۷ هزار	۴۴۵ میلیون	۴۲۲ میلیون و ۷۵۰ هزار	۸۵ میلیون و ۹۳۳ هزار
کوییک دنده ای DA	۲۸۱ میلیون و ۵۹۲ هزار	۳۵۸ میلیون	۳۴۰ میلیون و ۱۰۰ هزار	۵۸ میلیون و ۵۰۸ هزار
کوییک S استاندارد ۸۵ گانه	۲۸۷ میلیون و ۹۶۶ هزار	۳۶۸ میلیون	۳۴۹ میلیون و ۶۰۰ هزار	۶۱ میلیون و ۶۳۴ هزار

هیچ تغییری رخ نداده است

سپهر دادجوی توکلی سخنگوی شورای رقابت با بیان اینکه هر گونه عرضه خارج از مصوبه یادشده تخلف است و هیچ تغییری در این رویکرد رخ نداده است، افزود: در این بازار انحصاری دستورالعمل های شورای رقابت نافذ است که این

دستورالعمل هم در مصوبه ۵۴۳ آمده است. همه تغییرات و افعال و هر چیزی که ارزیابی می کنیم در چهارچوب مصوبه ۵۴۳ شورای رقابت اتفاق افتاده و می افتد. اختیارات شورای رقابت از نظر قانون قابل تفویض و واگذاری نیست. پس اینکه بگوییم اختیارات شورای رقابت واگذار شده و یا شورای رقابت از بازار خودرو شانه خالی کرده ناشی از عدم اشراف به موضوعات است؛ یعنی چون اطلاعی در این خصوص نیست این مباحث مطرح می شود.

او تصریح کرد: تمام این اصلاحات براساس مصوبه ۵۴۳ انجام می شود؛ یعنی اینکه طبق مصوبه براساس فرمولی که شورای رقابت از ابتدا تنظیم کرده بود و سازمان حمایت محاسبه کرده الان هم همان اتفاق می افتد. یعنی براساس فرمول شورای رقابت و قوانین رقابت پذیری و... طبق همان استاندارد انجام می شود.

بنابراین تنها اتفاق جدیدی که می افتد، این است که تنظیم گر فنی مسئولیت بیشتری را به عهده می گیرد. تنظیم گر فنی که همان وزارت صمت است ابلاغیه ها را به ترتیبی که خود می داند، صادر می کند.

تلاش برای خروج از گرداب کمبود نقدینگی

مازیار بیگلو، دبیر انجمن قطعه سازان نیز روز گذشته در خصوص جزئیات صورتجلسه فروش ۱۲۰ هزار دستگاه خودرو تا پایان سال با قیمت ۵ درصد زیر حاشیه بازار اظهار داشت: جلسه ای مشترک با حضور وزیر صمت و خودروسازان برگزار شد در این جلسه قرار شد تا مشکل نقدینگی دو خودرو ساز از طریق عرضه ۱۲۰ هزار دستگاه در بازار تأمین شود. از آنجا که زمینه عرضه خودرو در بورس کالا هنوز فراهم نشده است این امر می توانست راهکار مناسبی باشد.

دبیر انجمن قطعه سازان ادامه داد: از تاریخ آن جلسه یک ماه گذشته است و با خبرهایی که پیگیر آن هستیم این کار انجام شدنی نیست، هرچند در این صورتجلسه موضوعاتی مطرح شده بود تا خودروسازان از گرداب عدم نقدینگی رها شوند. او با بیان اینکه سیستم بانک مرکزی نیز اجازه دریافت تسهیلات از محل اعتبارات بانکی را نمی دهد، گفت: ۵۰ همت بدهی ۲ خودروساز به قطعه سازان است که تنها ۱۲ تا ۱۳ همت آن پرداخت شده است در صورتی که بدهی خودروسازان تا پایان سال پرداخت نشود قطعه سازان در تأمین هزینه ها به مشکل برمی خورند. بیگلو ادامه داد: عرضه ۱۲۰ هزار خودرو که قرار بود زیر قیمت ۵ درصد در بازار صورت گیرد، در شرایطی که اکنون بازار خودرو ریزشی است، باعث می شد تا قیمت خودرو ریزشی تر شود و کمک می کرد که ۴۰۰ هزار خودرو که به جهت کسب سود بالاتر دپو شده است نیز آزاد شود.

شفاف سازی یک صورتجلسه

براساس صورتجلسه یاد شده که تاریخ آن به نهم آذرماه برمی گردد، به منظور کاهش قیمت خودرو در بازار آزاد مقرر شده تا وزارت صمت زمینه قانونی لازم برای فروش محصولات مازاد بر تعهدات سامانه یکپارچه نوبت دهی خودرو شرکت های ایران خودرو و سایپا در حاشیه بازار را از طریق نمایندگی های دو شرکت به نحوی فراهم کند که این شرکت ها نسبت به افزایش تولید خودروهایی که در بازار دارای تفاوت قیمت بالاتری هستند به میزان ممکن و حداقل ۶۰ هزار دستگاه تا پایان سال جاری اقدام و این محصولات را در حاشیه بازار و با نرخ ۵ درصد کمتر از نرخ بازار به ترتیبی به فروش برسانند که تا پایان سال جاری فاصله قیمت هر یک از محصولات در بازار آزاد با قیمت مصوب به حداقل برسد.

همچنین در بخش دیگر این صورتجلسه به منظور توقف زیاندهی شرکت های سایپا و ایران خودرو مقرر شد وزارت صمت اقدامات قانونی لازم برای افزایش قیمت محصولات زیانده این دو خودروساز و ترجیحاً اعمال سود حدود ۲.۵ درصد برای این محصولات آنان را در کوتاهترین زمان ممکن به عمل آورد. هم اکنون فاصله قیمت مصوب برخی خودروها با بازار بالای ۱۰۰ میلیون تومان است، که در صورت صحت ادعای انجمن مذکور به معنای صدور مجوز گران فروشی به خودروسازان است.

انتهای پیام/