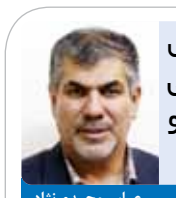
یادداشت

استانداردهای آلایندگی و خودرو



عباس مجیدی‌نژاد
رئیس انجمن صنفی مراکز معاینه فنی خودرو

گازهـای گلخانـه‌ای، مجموعـه گازهایی اسـت که مقداری از انرژی خورشـید را در جو زمین نگه می‌دارند و باعـث گرم شـدن جـو زمین می‌شـوند. بخـار آب، دی‌اکسـید نیتـروژن و متان گازهـای گلخانه‌ای اصلی به‌شـمار می‌رونـد. اگر این گازها در جـو نبودند، انرژی گرمایی خورشید دوباره به فضا برمی‌گشت. اثر گلخانه‌ای بـه افزایـش دمای کره زمیـن به‌دلیل وجـود گازهای گلخانه‌ای در جو زمین گفته می‌شـود. یکی از علل این آلودگی زیست‌محیطی، خودروها بوده و درواقع سومین منبع تولیدکننده گازهای گلخانه‌ای در جهان خودروها هستند. از اجزای اصلی تشکیل‌دهنده گازهای گلخانه‌ای می‌توان به دی‌اکسـیدکربن (CO_2)، متان (CH_4) و اکسـید نیتروژن (NO_2) اشاره کرد. براساس اطلاعات آمـاری، بیش از ۲۰ درصد گازهای گلخانه‌ای به‌وسـیله خودروهای آلاینده تولیدشده‌اند. وجود گازهای آلاینده به‌ویژه CO_2 سـبب بیماری‌های تنفسی، قلبی و ریوی خواهد شد. مقررات بین‌المللی مربوط به انتشار گازهای گلخانه‌ای در سال ۱۳۴۹ خورشیدی به تصویب رسیده اسـت اما نخستین استاندارد اتحادیه اروپا که به‌نام یورو یک شـناخته می‌شود، سال ۱۳۷۱ معرفی شد. براساس این استاندارد بود که تغییراتی در کاتالیست خودروهای جدیـد به‌وجـود آمـد و در انگلیس اجباری شـد، زیرا اتحادیه اروپا به کاهش انتشـار گازهای گلخانه‌ای تاکید داشـت و باید با استفاده از سـوخت استاندارد از میزان آلایندگی‌های خودرویی کاسـته می‌شد. درحال‌حاضر این اسـتانداردها با کمک سـازمان SMMT (انجمن سـازندگان موتور و فروشندگان خودرو) تاثیر مثبتی بر میزان آلایندگی هوا داشـته و این سازمان ادعا کرده هر ۵۰ خودرو تولیدشده فعلی به‌اندازه یک خودرو تولیدشده دهه ۷۰ میلادی (۴۵ خورشـیدی) آلاینده است. برای این مدعا از این آمار اسـتفاده کرده‌اند: سـوخت بنزینی ۶۳ درصد و دیزل به میزان ۸۲ درصد، مونوکسـیدکربن کمتری را نسبت به سال ۱۳۷۲ تولید می‌کنند. سوخت بنزینی از سـال ۱۳۸۰ تاکنـون ۵۰ درصد هیدروکربن کمتـری را تولید می‌کند. میزان تولید اکسـید نیتروژن از سـال ۱۳۸۰ تاکنون ۸۴ درصد کاهش یافته اسـت. میزان تولید تیتانیوم به‌وسـیله سـوخت دیزل از سـال ۱۳۷۲ به میزان ۹۶ درصد کاهش یافته اسـت. از سـال ۱۳۷۱ تا ۱۳۹۳ این استانداردها به‌طور سختگیرانه‌تری اجباری شـده و آخرین اسـتاندارد یورو ۶ اسـت که در صـورت تخطـی از این اسـتانداردها جرایم سـنگینی برای خودروسـازان در نظر گرفته شـده اسـت. رعایت استانداردهای خودرو در تمامی شهرهای گوناگون اروپا الـزام بوده و در صورت رعایت نکـردن آنها جریمه‌های گوناگونی برای خودروهای آلاینده وضع شـده اسـت. با کد و برچسب رنگی که روی خودروها چسبانده می‌شود استاندارد آنها در انتشار آلایندگی‌ها قابل‌شناسایی است. این سیسـتم درحال‌حاضر در برخی از شهرهای فرانسه راه‌اندازی شـده و اگر شما با وسیله نقلیه بدون برچسب یا خودرویی که عبور و مرور آن در روز خاص ممنوع اسـت، وارد شـهر شـوید جریمه خواهید شد، مهم‌تر از همه، اگر تاریخ ساخت خودرو شما پیش از ۱۳۷۱ باشد که با اسـتانداردهای انتشار آلاینده یورو مطابقت ندارد، مجاز به ورود داخل شـهرها نیسـتید. در استانداردهای یورو فقط به خودرو توجه نشـده، بلکه سـوخت مصرفی هم دارای اهمیت بسزایی در کاهش آلایندگی هواست. در استاندارد یورو یک نخستین قطعه اجباری کاتالیست بـود امـا به انحنای گوناگون خودروسـازان از نصب این قطعه خودداری می‌کردند. دیگر مورداستفاده از قطعات با برندهای گوناگون و عملکردهای متفاوت در زمان‌های متولـی بوده برای مثال، یکـی از مهم‌ترین این قطعات حسـگر اکسـیژن اسـت. در موتور احتراق داخلی این حسـگر نسبت اکسـیژن موجود در گازهای خروجی از اگزوز را اندازه‌گیری می‌کند. مقادیر حاصل برای مدیریت موتور در سیستم‌های سوخت‌رسانی انژکتوری و کنترل آلاینده‌هـای حاصـل از احتـراق مـی‌رود. درواقع این حسگر میزان غنی یا رقیق بودن نسبت سوخت به هوای ارسال‌شده به موتور را اندازه‌گیری می‌کند. با استفاده از داده حسـگر یک سیستم کنترلی، بازخورد حلقه بسته مقدار سـوخت ارسال‌شـده به موتور را اصلاح می‌کند و داده‌هـای گوناگونی از تفاوت قطعات به‌دسـت‌آمده در نتیجـه عملکرد سیسـتمی را هم متفـاوت می‌کند. در خدمات پس از فروش و وجود قطعات غیراستاندارد این مـوارد معضلات زیادی را بـرای آلایندگی هوا به‌همراه دارد. شـهروندان نبایـد اختـلاف چندمیلیونی تومانی قطعات را متقبل شوند، بلکه این از وظایف کارخانه‌های سـازنده خودرو اسـت که خودرو منطبق بر اسـتاندارد تعیین‌شـده به مشـتریان تحویل دهد. چالش دیگری که محیط‌زیسـت را با خطر جدی روبه‌رو کرده و امروز به‌عنوان سـوخت پاک تبلیغ می‌شود دوگانه‌سوز کردن خودروها به‌شـکل کارگاهی اسـت. دوگانه‌سـوز کردن خودروها با اسـتفاده از نسل نخست حتی خودروهای با استاندارد یورو ۲ را به خودروهای ماقبل الزام استاندارد یـورو تبدیل می‌کند. البته در این فرآیند نوع آلایندگی زیسـت‌محیطی متفاوت می‌شـود. در اسـتانداردهای بنزینی خطر دی‌اکسیدکربن بیشتر است.

بلاتکلیفی بیمه رانندگان تاکسی

مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور از عدم‌همکاری تامین اجتماعی در بروزرسـانی فهرست بیمه رانندگان ناوگان تاکسیرانی کشور خبر داد.

به‌گزارش ایسـنا، مرتضی ضامنی، مدیرعامل اتحادیه تاکسـیرانی‌های شهری کشـور در تشـریح آخرین وضعیت بیمه رانندگان تاکسی با ابراز تاسـف از اینکه تامین اجتماعی همکاری لازم در این حوزه ندارد، افزود: با وجود قول‌هایی که از سـوی مدیرعامل این سازمان در رسانه ملی داده شـد و جلسات بسـیاری هم برای حل این مشـکل برگزار و تفاهمی نیز میان تامین اجتماعی و سـازمان شهرداری‌ها منعقد شد اما همچنان این مهم محقق نشـده اسـت. وی تاکید کرد: از آبان فهرست پایلوت ۷ هزار نفری حذفی‌های بیمه رانندگان تاکسی و فهرست رانندگان تاکسی واجد شـرایطی که باید بیمه آنها اضافه شـود، تحویل تامین اجتماعی شـده، امـا تاکنون هیـچ اتفاقی در این زمینه نیفتاده اسـت. مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور در بخش دیگری از صحبت‌های خود درباره بسته‌های معیشـتی رانندگان تاکسـی همزمان با ایام نوروز گفت: بسته معیشـتی و پرداخت تسهیلات را باید دولت به تصویب برساند که تاکنون چیزی در این زمینه به ما ابلاغ نشده است.

گفتنی اسـت امسـال سال دشـواری برای تاکسـیداران بود و اپیدمی ویـروس کرونا آنها را بـا خطرات جدی روبه‌رو کرده بـود؛ از این‌رو بیمه آنها موضوع مهمی است که نیاز به پیگیری و رسیدگی از سوی مسئولان امر دارد.

حذف شورای رقابت از فرآیند قیمت‌گذاری خودرو جدی شد

دعوا بر سر قیمت

کشف نرخ خودرو بر پایه قیمت ۴ مدل پرتیراژ

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

طرح سـاماندهی بازار خودرو پس از سـال‌ها هنوز نهایی نشـده اسـت. این طرح در هر دوره مجلس (دهم و یازدهم) بازبینی و مواردی به آن اضافه و دوباره به رأی گذاشته شد. درنتیجه این روند، وضعیت نابسامان بازار خودرو تا امروز ادامه دارد. با شـروع مجلس یازدهم، اعضای کمیسـیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی از همان ابتدا موضوع تولید و بازار خودرو را مورد توجه قرار دادند و در نهایت هم کمیته خودرو تشـکیل شـد. یکی از راهکارهایی که این کمیته برای ساماندهی وضعیت بازار خودرو ارائه داد، عرضه خودرو در بورس بود. اگر فروش خودرو از مسیر بورس کالا در مجلس و شورای نگهبان نهایی شود، شورای رقابت دیگر دخل و تصرفی در قیمت‌گذاری محصولات خودرویی نخواهد داشت و نرخ خودروها در بورس کشف می‌شود.

عکس: صمت

پیشنهاد بورسی شدن خودرو

سال‌هاست انتقادهایی درباره نحوه قیمت‌گذاری خودرو از سـوی شورای رقابت و زمزمه‌هایی مبنی بر حذف شورای رقابـت از روند قیمت‌گـذاری خودرو مطرح اسـت. از نگاه کارشناسـان شـورای رقابت، بازار خودرو هنـوز در مرحله انحصـار قرار دارد و به‌ویژه با ممنوعیت واردات و با اسـتناد به این موضوع باید دسـتورالعمل مربوط به فروش خودرو از سـوی شورای رقابت تعیین شـود. با این وجود، نمایندگان مجلس به‌دنبال حذف شـورای رقابت از روند قیمت‌گذاری خـودرو هسـتند، به نحـوی که براسـاس مصوبـه جدید کمیسیون صنایع و معادن مجلس، شورای رقابت از فرآیند قیمت‌گذاری خودرو حذف شود. کمیسیون صنایع و معادن مجلس، ماده ۴ طرح تحول صنعت و بازار خودرو اعاده شده از شـورای نگهبان را اصلاح کرده که براسـاس آن مقرر شد خودروهای تولیدشـده داخلی در بورس عرضه شـوند. در این ماده، نرخ پایه عرضه خودرو در بورس از سـوی سازمان حمایـت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان تعیین شـده و سـازکار تحقق این مهم باید در بورس مهیا شـود. علاوه‌بر عرضه خودرو در بورس، مسائلی مانند کیفیت، بومی‌سازی، قطعه‌سازان، خدمات پس از فروش و... نیز در این طرح مورد بحث قرار گرفته است.

خودرو بورسی می‌شود؟

فرهاد طهماسبی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسـلامی درباره روند طرح ساماندهی صنعت و بازار خودرو به صمت گفت: این هفته جلسه‌ای درباره خودرو در کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تشکیل نشـد، زیرا نمایندگان درگیر طـرح بودجه ۱۴۰۰ بودند اما موضوع طرح ساماندهی صنعت و بازار خودرو در کمیسیون در حال بررسـی بـود و هنوز به جمع‌بندی نهایی نرسـیده اسـت. وی افزود: نظر بیشـتر اعضای کمیسـیون صنایع و معادن بر حذف شـورای رقابت از روند قیمت‌گذاری خودرو است. طهماسـبی درباره حذف شـورای رقابت و آشفتگی بیشـتر بازار به‌لحاظ قیمتی هم گفت: ایـن احتمال وجود دارد که با حذف شـورای رقابت بازار خودرو آشفته‌تر از قبل شود. این نماینده مجلس یازدهم با اشاره به تعیین راهکار، با تلفیقی از نظر شورای رقابت و عرضه خودرو در بورس افزود: این‌گونه عمل کردن همچون سوپاپ اطمینانی خواهد بود که بازدارنده هر نوع سوءاسـتفاده از این مسئله (افزایش نرخ خودرو) می‌شـود. در واقع شورای رقابت می‌تواند به‌عنوان کنترل‌کننده قیمت در بازار خودرو عمل کند. طهماسـبی با بیان اینکه نرخ پایه از سـوی شـورای رقابت تعیین شـود، اظهار کرد: این شـورا می‌تواند با بررسی هزینه‌ها و نرخ تمام‌شـده برآوردی داشته باشد. در ادامه متقاضی در بازار سـهام انتخـاب می‌کند که خودرو را با چه قیمتی خریداری کند.

فرهاد طهماسبی: نظر بیشتر اعضای کمیسیون صنایع و معادن بر حذف شورای رقابت از روند قیمت‌گذاری خودرو است

ساماندهی و تعدیل قیمت

طهماسـبی در پاسخ به این پرسش که براساس مذاکرات مطـرح در کمیسـیون، سـاماندهی بـازار خـودرو ملاک رأی‌گیری است یا همراه با ساماندهی بازار، کاهش قیمت‌ها هم مدنظر است، گفت: ملاک عمل، ساماندهی بازار خودرو همـراه با کاهش نرخ خودرو اسـت تـا مصرف‌کننده طبقه ضعیـف و متوسـط رو به پاییـن بتواند راحت‌تر خودرودار شـوند. منتقدان بورسی شدن خودرو معتقدند نرخ خودرو در بازار کشـف شـده و قرار اسـت دوباره همین نرخ در بـورس به‌جای کف بازار تعیین شود.

مشورت با فعالان بازار

این نماینده مجلس شورای اسلامی در پاسخ بـه این پرسـش که آیا برای بررسـی موضوع سـاماندهی صنعت و بازار خودرو از مشـاوره کارشناسـان بورس و بازار کمک گرفته شـده، گفت: با توجه بـه مذاکرات، کفه طرح سـاماندهی صنعت و بازار خودرو به سـوی بورسـی شدن خودرو سـنگین‌تر است اما ممکن است هنگام رأی‌گیری و نهایی شدن طرح، اتفاق دیگری رخ دهد.

موضوع بورسی شدن خودرو از سوی قطعه‌سازان مطرح شد. آنها عنوان کردند اگر قرار است قیمت‌گذاری دستوری برای خودرو انجام شـود باید برای مـواد اولیه داخلی مورد مصرف خودروسـازی هم این‌گونه باشد یا خودرو هم مانند این محصولات در بورس عرضه شـود. طهماسبی در پاسخ بـه این پرسـش که چـرا مجلس به این سـو نرفت که نرخ مواد اولیه تولید داخـل را برای صنعتگران داخلی از جمله خودروسـازان تعدیل کند، گفت: موضـوع عرضه در بازار فولاد هم مطرح است. فشاری که از سوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس بـرای کاهش نرخ فولاد به وزارت صنعت، معدن و تجارت وارد می‌شـود برای کاهش نرخ تمام شـده است.

طهماسـبی در پایان در پاسـخ به این پرسـش که نظر شـما درباره بورسـی شـدن خودرو چیسـت، گفت: باید سـخن نمایندگان بازار، بورس و تولیدکننده را بشنویم بعد جمع‌بندی متعارف داشته باشیم که نه تولیدکننده متضرر شود و نه مردم تحت فشار قرار گیرند.

ارائه ۴ مدل خودرو به بورس

در ادامه صمت به‌سـراغ مصطفی صفار یکی از کارشناسـان بورس رفت. صفار بانگاه خوش‌بینانه به بورسـی شـدن خودرو، گفت: درحال‌حاضر مشخص نیست نرخ خودروها در سـایت‌ها از سـوی چه کسـانی تعیین می‌شـود؛ از این‌رو شاهد نوسانات بسیاری در بازار خودرو هستیم. در عمل عرضه و تقاضا براساس مدیریت این سـایت‌ها انجام می‌شـود. وی افزود: اگر دسـت‌کم ۲ خودرو پرتیراژ از هر دو خودروسـاز بزرگ وارد بورس شـود و باقی مدل‌ها هم به نسبت همان دو محصول کشف نرخ می‌شـوند. در بورس قیمت‌گذاری کمی شفاف می‌شود. نرخ باقیمانده خودروهای براساس مابه‌التفاوت نرخ مورد نظر شورای رقابت و نرخ کشف شده در بازار سـهام تعیین می‌شـود. صفار در ادامه یادآور شد: با این روند برای خودروسـاز فرصتی به‌وجود می‌آید تا اوراق سـلف موازی چاپ کند و بـدون پیش‌فروش تامین مالی کننـد. وی گفت: عرضه و تقاضا در بازار خودرو با دلالی همراه اسـت و دلالان سـود زیادی از این بازار می‌برند. بورس این دلالی را حذف می‌کند. به گفته این کارشـناس بازار سرمایه، عنوان می‌شـود مواد پتروشیمی و فولادی هم در بورس عرضه می‌شود و این امر منجر به افزایش قیمت‌ها و رانت در این محصولات شده است. این عضو کمیسـیون صنایع و معادن در این‌بـاره اظهار کرد: نرخ فولاد بر پایه دلار و جهانی اسـت و چون صادر می‌شود، نرخ جهانی روی این محصولات تاثیر دارد. اما خودرو وارد نمی‌شود و صادرات به آن معنا ندارد. پس فضا برای هر دو متفاوت اسـت. وقتی دلالی در بازاری معنا پیدا نکند حتما نرخ خودرو پایین می‌آید؛ بنابراین خودرو وارد بورس شود دلالی حذف شده و هر کس که توان مالی دارد؛ یعنی پول محصول را در دست دارد، می‌تواند مبادرت به خرید کنـد. درحال‌حاضر متقاضیان خودرو، پول ندارند و مانند بلیت بخت‌آزمایی ثبت‌نام می‌کنند، اگر برنده شوند چون پول در دست ندارند فرد دیگری پول را می‌پردازد و سود را بین خود نصف می‌کنند.

مصطفی صفار: اگر دست‌کم ۲ خودرو پرتیراژ از هر دو خودروساز بزرگ وارد بورس شود، باقی مدل‌ها هم به نسبت همان دو محصول کشف نرخ می‌شوند

عرضه خودرو در بورس نشدنی است

فرید زاوه یکی از کارشناسان حـوزه خـودرو در گفت‌وگو با صمت عنـوان کـرد: خریدن یک خودرو در بورس نشـدنی اسـت کجای دنیا خـودرو در بورس خرید و فروش می‌شـود که ما در ایـران بخواهیم آن را تجربه کنیم. چرا برای رفع یک مشـکل آن را پیچیده‌تر می‌کنیـم. در این سـوءمدیریت‌ها مردم بیشـتر دچار مشـکل می‌شـوند. او افزود: نرخ خودرو در بازار تعیین می‌شود و در این‌باره باید اجازه داد تولید رقابتی و واردات آزاد شـده تا در نهایت بازار از انحصار خارج شود. خودرو را وارد بـورس کنیم تا چه اتفاقی بیفتد؟ جز این اسـت که روند کار پیچیده‌تر می‌شـود و فردی که یک خودرو می‌خواهد باید وارد بورس شـده و کد کارگزاری دریافت کنـد و برای آن هزینه مـازاد بپردازد؛ علاوه‌بر این، برای سـایر روندهای بورس، بایـد هزینه جداگانه‌ای پرداخت شـود. چرا باید مسائل را پیچیده‌تر کنیم؟ درواقع عرضه یک محصول در بورس زمانی معنا دارد که نگران کشف قیمت هسـتیم. زمانی نرخ در بازار کشـف شـده و همه بـا همان نرخ محصول را خریـداری می‌کنند، بردن آن محصـول به بورس چـه مزیتـی دارد؟ زاوه در واکنش بـه این موضوع کـه ورود خودرو به بازار سـرمایه برای تولیدکننده دارای حسن است که می‌تواند محصولش را با نرخ بالاتر از قیمتی که شـورای رقابت تعیین می‌کند، به‌فروش برسـاند، گفت: اگر پژو ۲۰۶ در بورس از سـوی سازنده ۵۰۰ میلیون تومان تعیین نرخ شود آیا کسی آن را خریـداری می‌کند؟ حتـی اگر در بازار این نرخ تعیین شود مگر کسی آن را خواهد خرید؟

عرضه خودرو در بورس قابل درک نیست

در ادامـه سیدحسـین بحرینیـان، عضـو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سـازان کشور درباره عرضه خودرو در بورس به صمت گفت: قابل درک نیسـت که چـرا خودرو باید در بورس عرضه شـود و مـن مخالف این امر هسـتم. البتـه زمانی که مولفه‌های تشـکیل‌دهنده نرخ تمام‌شـده براسـاس اصـول و نظام درسـتی نباشـد، صنعتگران حوزه خـودرو دیگر چاره‌ای ندارنـد جز اینکه این پیشـنهاد را ارائه دهند. او افزود: در قوه مجریه و در سـطح جامعه هیچ توجهی به این موضوع که خـودرو محصولی از زیرشـاخه‌های گوناگون بوده که روزانه قیمت‌شان در حال تغییر است، نمی‌شود. مثال بارز آن نرخ مواد پتروشـیمی، ارز، فولاد، مس و... اسـت. وقتی در این‌بـاره درکی وجود ندارد، چـاره‌ای نداریم جز اینکه بخواهیـم خـودرو هم در بورس عرضه شـود و همان‌طور کـه نرخ ورق فـولاد در بورس تعیین می‌شـود و در حال افزایش اسـت، خودرو هم همین‌گونه باشد. بحرینیان در پاسـخ به این پرسـش که چرا از راه منطقـی و قانونی به موضوع نرخ خودرو رسـیدگی نمی‌شود، گفت: راه قانونی چیسـت؟ فولاد مبارکه نرخ ورق فولادی را به‌طور رسمی بـر پایه قیمتی کیلویی ۱۲ هـزار تومان اعلام می‌کند که انتهای سـال گذشـته کیلویی ۸ هزار تومان بود. این امر هم براساس مصوبات جاری است، اما خودرو باید قیمتش ثابـت بمانـد، در کدام قانـون اقتصادی این‌گونه نوشـته شـده اسـت. سرپرسـت وزارت صنعت، معدن و تجارت نشسـت‌های بسیاری با قطعه‌سازان داشـت و در این‌باره عنوان شد که قرار است مواد اولیه با قیمتی پایین‌تر برای صنعتگران تامین شود. عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سـازان کشور در این‌باره گفـت: این طـرح هنوز اجرایی نشـده اسـت و نرخ مواد تشـکیل‌دهنده خودرو به‌طور رسـمی بالا می‌رود، اما نرخ خـودرو ثابت می‌ماند؛ علاوه‌بر این، تغییر نرخ خودروها نسـبت به نرخ پایه سـال ۹۶ و ۹۷ است. برای تعیین نرخ یک معادله ساده وجود دارد اینکـه از زمانی که نـرخ خودرو مصوب شد تا امروز روند صعودی نرخ مواد اولیه و ارز سنجیده شود و در ادامه اعلام کنند نرخ خودرو چقدر تغییر داشـته است. بحرینیان در ادامه با بیان اینکه نمی‌توان به این سـادگی گفت عرضه خودرو در بـورس خوب اسـت یا خیر، گفت: اساسـا من مخالف این موضوع هسـتم، زیرا تعیین نرخ محصول خودروسـاز باید دسـت خودش باشـد. در جهان مرسـوم نیسـت که نـرخ خودرو را نهادی غیـر از تولیدکننده تعیین کند. این صنعتگر در واکنش به این موضوع که عنوان می‌شود بازار خودرو انحصاری اسـت؛ از این‌رو نرخ آن باید تحت‌کنترل باشـد، گفت: این یک تفسـیر اشـتباه است. مشکل جای دیگر است. نیروی مازاد در خودروسازی بسیار مشکل‌ساز شده اسـت. هزینه‌های سربار سـایت‌های زیانده، چالش دیگر صنعت خودرو کشـور اسـت و... همه عاملی شده‌اند کـه هزینه‌های تمام‌شـده واحدهای تولیـدی را افزایش داده‌اند. اینکه عنوان می‌شـود بازار خودرو انحصاری است، سخن درستی نیست، زیرا ممنوعیت واردات به کمبود ارز برمی‌گردد. مگر در دولت‌های قبل خودرو وارد نمی‌شـد؟ بسیاری از خودروسازان در کشور نمایندگی داشتند و چه بسـیار واحدهای خودرویی که به‌نام خودروسازی تاسیس شـدند، اما دغدغه داخلی‌سازی نداشتند. در نتیجه کاری که دو خودروسـاز بزرگ کشـور در تولید و داخلی‌سازی انجـام دادنـد کار بزرگی بود، اگرچـه به‌دلایلی که در بالا آمد، ناکارآمد اسـت. به‌عنوان مثال، شرکت رنو پارس بین ۸۰ تا ۱۰۰ هزار خودرو در سـال تولید می‌کرد، اما جمع نیروهایـش به ۸۰ نفر هم نمی‌رسـید. حال شـرکت‌های تامین‌کننـده خودروسـازان داخلـی ماننـد سازه‌گستر، ساپکو، مگاموتور و... چه تعداد نیرو و با چه تیراژ تولیدی دارند؟ یا اینکه بدنه رنگ‌شده از شـرکت مادر برای فلان سایت در فلان استان فرسـتاده می‌شود برای مونتاژ، چرا؟ این عملکرد در کجـای منطق اقتصادی گنجانده می‌شـود. با تمـام این هزینه‌های سـربار چگونه انتظار داریم نرخ خودرو هم دسـتوری باشد. ضمن اینکه رفتن خودرو به بورس هم مشکلی را حل نمی‌کند.

سخن پایانی

بنابر این گزارش بورسـی شـدن خـودرو محتمل اسـت. این در حالی اسـت که این موضوع برای این مطرح شد که خودروساز از ضرر خود گلایه‌مند بود و عنوان می‌کرد میلیاردها تومان به‌دلیل قیمت‌گذاری دستوری متضرر شده‌اند. پس مطرح شدن خودرو در بورس شاید به‌نفع تولیدکننده باشد از این جهت که نـرخ محصولاتش افزایش یابـد و جبران هزینه‌های سـربار و زیان‌هایش شـود اما این موضوع نمی‌تواند به‌نفـع مصرف‌کننـده و خریدار باشـد، زیرا وضعیت قیمت‌ها به مراتب افزایش بیشـتری از بازار خواهند داشـت. این سخن برخی قطعه‌سازان است که عنوان می‌کنند موضوع بورسـی شـدن خودرو فقط به‌نفع خودروسـاز بوده و نفعی برای مردم به‌عنوان مشتری این محصـولات ندارد. در واکنش این موضوع برخی صنعتگـران عنوان می‌کنند، چـرا باید زیان از جیب صنعتگر باشد که بار تولید را بر دوش می‌کشد. مردم مخیر به خریدن و نخریدن هستند.