

## تصمیم با ماست که کدام راه را انتخاب کنیم



سیدمحمد بحرینیان  
صنعتگر و پژوهشگر

برخی مسئولان صنعتی معتقدند چرا باید استعداد های متعدد موجود در کشور را با محدود کردن صنایع نادیده بگیریم. اگر استعداد وجود دارد باید در تمام صنایع فعالیت داشته باشیم.

این استدلال هم از بسنخ همان سخنان بزرگ شده که زده می‌شود. از این سخنان بزرگ شده زیاد داریم. مثلا می‌گویند مجوز کسب‌کار را آزاد کنید. پرسش این است که آیا قرار است رقابت مخرب در کشور راه‌اندازی کنیم یا می‌خواهیم رقابت در سطح جهانی داشته باشیم؟ و از چه منابعی باید نیازهای این کسب‌کارها تامین شود؟ آیا ز نفت که متعلق به کل جامعه است؟ آیا رقابت در سطح جهانی، با کوتوله‌پروری شدنی است؟ حتی کار به جایی می‌رسد که گاهی می‌گویند می‌خواهیم رقابت ایجاد کنیم. پس واردات عجیبی مواجه می‌شویم که پاسخ مشخص است. مثلا پرسش می‌شود چرا ما می‌توانیم موشک بسازیم، اما نمی‌توانیم خودرو بسازیم؟ نمی‌خواهند به این واقعیت توجه کنند که در صنعت دفاعی، یک فرماندهی واحد وجود دارد و منابع مالی قابل توجه. اما در صنعت خودرو یک مویز است و چهل قلندر. یک دوست محقق می‌گفت با تحقیقی که انجام داده بیش از ۱۰۰ نقطه تصمیم‌گیری در کشور برای صنعت خودرو وجود دارد. قطعا از چنین وضعیتی پیشرفت به‌دست نمی‌آید. هر فرد به خود اجازه می‌دهد بدون

ماز اشتباهات و تجربیات گذشته که هزینه سنگینی بر دوش کشورمان گذاشته، درس عبرت نمی‌گیریم. گاهی تقلیل‌گرایانه برای تحقیر صنعت خودرو با پرسش‌ها و تشبیهات عجیبی مواجه می‌شویم که پاسخ مشخص است. مثلا پرسش می‌شود چرا ما می‌توانیم موشک بسازیم، اما نمی‌توانیم خودرو بسازیم؟ نمی‌خواهند به این واقعیت توجه کنند که در صنعت دفاعی، یک فرماندهی واحد وجود دارد و منابع مالی قابل توجه. اما در صنعت خودرو یک مویز است و چهل قلندر. یک دوست محقق می‌گفت با تحقیقی که انجام داده بیش از ۱۰۰ نقطه تصمیم‌گیری در کشور برای صنعت خودرو وجود دارد. قطعا از چنین وضعیتی پیشرفت به‌دست نمی‌آید. هر فرد به خود اجازه می‌دهد بدون استدلال‌های متفن و مستند، حال یا مسئول، قانون‌گذار و کارشناس نما دربار، همه چیز و همینطور صنعت خودرو اظهار نظرهایی کنند که بسیاری از آنها بی‌پایه است. مثلا خیلی راحت ادعا می‌کنند که از صنعت خودرو ایران کاملا حمایت کرده‌ایم با حمایت می‌شود. علاوه‌بر اینکه این صحبت واقعیت تمام و کامل ندارد، اما هیچ کدام به خود زحمت نمی‌دهند که مستندا مشخص کنند که چه حمایتی انجام شده و مقایسه‌ای با آن کشورهایی که در زمینه خودرو، حسرت پیشرفت‌شان را می‌خوریم، داشته باشند که چه حمایت‌هایی را آنها انجام داده‌اند. بیم آن می‌رود که این مقایسه، به‌دنبال خود شرم بیآورد.

### راهکار چیست؟

براهار دو دهه گذشته راهکاری را که مورد نظر من بود، ارائه کرده‌ام. اینشتین می‌گوید «به هنگام رویارویی با مشکلات اساسی، نمی‌توانیم از همان سطح تفکری که آن مشکلات را به وجود آورده‌ایم، آنها را برطرف کنیم.» تصمیم‌گیری اقتصادی از سوی نخبگان منتخب و مستقل از دولت‌ها و مجالس گرفته شود. راه‌حل مسئله را شریک آسیایی‌ها فهمیدند. نخبگان‌شان را یکجا جمع کردند، یعنی خرده‌دانش‌ها را کنار هم گذاشتند و بعد شدند انبار. زاین و سپس به تاسی از آن گروه نوبی، مازی، سنگاپور و تایوان راه‌حل‌های کم و بیش مشابهی را پیش گرفتند. چین هم تجربه همه این کشورها را در خود جمع کرده و تقریبا همان راه‌حل‌ها را پیش گرفت. شاهدیم که در حال حاضر علوم و فنون و اقتصاد چین با پای‌امریکا در حال حرکت است اما ما گرفتار خودشیفتگی شده‌ایم و نمی‌خواهیم راه‌حل فائق آمدن بر ضعف دانش، نابلدی و بدسوادی را درک کنیم. تمام تجارب بیش از یک سده گذشته نشان از آن دارد که سایر اثر ضعف‌های مزمن، دانش و توانایی مذاکره اقتصادی را نداردیم. همین مورد اخیر یعنی پرچام مثال خوبی است. بخش سیاسی پرچام - نه اینکه مشکل نداشته باشد، کمتر عیب داشت - اما کسی نمی‌تواند بپذیرد که در بخش اقتصاد ما توانا بودیم. مصداق‌های فراوانی هم به عینه برای بخش اقتصادی آن وجود دارد. از سوی دیگر، نبود اهلیت حرفه‌ای بسیاری از تصمیم‌گیران اقتصادی مصائب سنگینی را بر دوش ملتمان گذاشته است. خیلی از سوءمدیریت‌ها، ناکارآمدی‌ها و عدم اهلیت تصمیم‌گیران اقتصادی را پشت تحریم‌ها پنهان می‌کنند. نمی‌خواهم بگویم تحریم بی‌اثر بوده که اگر این حرف گفته شود خیلی ساده‌لوحانه است، اما اتفاقا حدود ۳۰ درصد مشکلات فعلی مربوط به تحریم است. لیکن سهم عمده ۷۰ درصدی مربوط به ضعف مدیریت اقتصادی و اتلاف منابع کشور است. در هیچ‌یک از صنایع داخلی برنامه‌ریزی اصولی نداشته‌ایم. فقط به‌پناه رقابت مباردت به راه‌اندازی واحدهای صنعتی می‌کنیم، در حالی که نمی‌دانیم رقابت چیست؟

صنعت ما امروز درگیر از دیداد کارخانه‌های بی‌کیفیت است که بسیاری از آنها مونتاژ کار هستند. اینکه نامید باشیم خیر. دوباره باطمینان کامل و قاطعانه می‌گویم این کشور مشکل لاینحل ندارد. می‌توانیم جهش در تولید و فناوری داشته باشیم، به‌شرط اینکه عده‌ای نخه را بدون وابستگی دولتی انتخاب کنیم و اجازه دهیم برای اقتصاد تصمیم‌گیری کنند. البته نخبگان باید منتخب باشند و نه منتصب. در غیر این صورت، همان گونه که در گفتار اینشتین مشخص شده، روش اجرایی نظام فعلی اقتصاد کشور، توانایی و قابلیت حل این معضلات و مشکلات سنگین را که خودش به وجود آورده ندارد. حال تصمیم‌گیری با ماست که کدام راه را انتخاب کنیم.

# خودرو و قطعه

editor@smtnews.ir

اقتصادی بزرگ را یکی از روش‌های عمده سرمایه‌گذاری در جهان عنوان کرد و افزود: بررسی‌ها و مطالعات تطبیقی نشان می‌دهد سایر کشورها نیز از طریق سرمایه‌گذاری شرکت‌های بزرگ و مهم به رشد اقتصادی چشمگیری دست یافته‌اند. وی ادامه داد: منابع مالی از آورده بنگاه، منابع صندوق توسعه ملی و شبکه بانکی اعم از ربالی و ارزی، جلب مشارکت سایر بنگاه‌های برتر و استفاده از ظرفیت‌های بازار سرمایه در قالب صندوق پروژه، تشکیل شرکت سهامی عام پروژه و انتشار اوراق بدهی تامین خواهد شد.

## بازار خودرو بار کود به استقبال نوروز می‌رود

# دیگر خبری از نوسانات روزانه و بازار پر هیجان نیست



نایب رئیس اتحادیه نمایندگان داران و فروشندگان خودرو تهران، ضمن اشاره به ثبات نرخ خودرو در بازار طی دو هفته اخیر، روزهای پایانی بازار در سال جاری را کساد و بی‌مشتري خواند

آخرین روزهای سال جاری در حال سپری شدن است و این در حالی است که برخلاف روال دوسال گذشته و پیش از آن بازار خودرو در این ایام رونق چندانی ندارد. سال گذشته ظهور و بروز کرونا، مشتری را از بازار خودرو پایان سال گرفت. سال جاری نیز علاوه بر این ویروس، روند نزولی قیمت‌ها که از آبان آغاز شده و تاکنون ثبات خود را حفظ کرده، بازاری متفاوت و بدون مشتری رقم زد.

به عبارت دیگر، حال و هوای این روزهای بازار خودرو در سایه برخی پارامترها دچار دگرگونی شده است. کاهش نرخ ارز به‌عنوان اصلی‌ترین پارامتر تاثیرگذار، انتخابات امریکا، روند متداول فروش‌های خودروسازان در قالب پیش‌فروش و فروش فوق‌العاده، آمار افزایشی تولید خودرو و همچنین عذرخواهی وزیر صنعت، معدن و تجارت از بابت وضعیت صنعت، بازار و کیفیت خودرو و همچنین با وعده افزایش تولید و شکستن انحصار خودرو، سبب شده ریزش قیمت‌ها که از چند هفته پیش آغاز شده بود، این روزها با شیب تندی که به سبب نرخ ارز رخ داده، در سراسر سبب قرار گیرد.

## اکنون بازار خودرو ۳ قیمتی است

کیفیت نیز بالا خواهر رفت و نرخ پایین می‌آید. وزیر صنعت، معدن و تجارت از برنامه‌ریزی برای افزایش ۹۰۰ هزار خودرو تا پایان سال جاری از سوی سایپا و ایران خودرو خبر داد و اظهار کرد: ضمن اینکه با فعال کردن شرکت‌های خصوصی ممکن است ۱۰۰ هزار خودرو دیگر نیز از سوی آنها تولید شود که در این صورت به‌طور قطع شرایط بازار خودرو بهتر نیز خواهد شد.



در این شرکت‌ها کرده‌ایم، به نایب از مسئولان قبلی از مردم عذرخواهی کرد. رزم‌حسینی تاکید کرد: اکنون در بازار خودرو ۳ قیمتی هستیم.

یک نرخ شورای رقابت، یک نرخ تمام شده به ادعای خودروسازان و یک نرخ بازار است. وی ابراز امیدواری کرد که بتوان انحصار را شکسته و رقابتی در بازار خودرو ایجاد کرد که بدین ترتیب، علاوه بر این، کاهش نسبی دلار سبب شد کاهش قیمت‌ها در بازار خودرو چشمگیر باشد. بررسی‌ها نشان می‌دهد خودروهای داخلی حدود ۳۰ تا ۵۰ میلیون تومان کاهش نرخ را تجربه کرده‌اند. پیش از این نیز فعالان این بازار پیش‌بینی کرده بودند که با کاهش نرخ ارز و تثبیت آن، نرخ خودرو نیز در بازار ریزش خواهد کرد. در گروه محصولات

## بازار خودرو در رکود

درباره آخرین وضعیت بازار خودرو در آخرین هفته سال جاری، نایب رئیس اتحادیه نمایندگان داران و فروشندگان خودرو تهران نیز گفت: طی دو هفته اخیر آرامشی نسبی بازار خودرو را فراگرفته است و دیگر خبری از نوسانات روزانه

و بازار پر هیجان نیست، چرا که طی دو هفته اخیر نرخ ارز نیز به ثبات رسیده و نوسان کمتر از ۵۰ تومان داشته است. وی ضمن تاکید بر اینکه برخلاف رسم هر ساله بازار خودرو در روزهای پایانی سال، سال جاری بازار خودرو در رکود به سر می‌برد، گفت: در حال حاضر تنها مشتری واقعی و مصرف‌کننده واقعی که نیاز مصرفی فوری به خودرو دارد، در بازار وجود دارد. دیگر خرید خودرو به جهت سرمایه‌گذاری انجام نمی‌شود. البته که خرید به جهت سرمایه‌گذاری نیز در روزهای پایانی سال (به جهت سال ساخت خودرو) منطقی نبوده و برای سرمایه‌گذار، این چند روز پایانی صرفه اقتصادی نخواهد داشت. نایب رئیس اتحادیه نمایندگان داران و فروشندگان خودرو تهران ادامه داد: خوشبختانه نقش دلان در بازار خودرو کمرنگ شده و سرمایه خود را از بازار خودرو خارج و در بازارهای دیگر مشارکت می‌کنند؛ در حقیقت بازار خودرو جذابیت سابق را ندارد. در حال حاضر فروشنده در بازار بیشتر از خریدار

## سخن پایانی

نگه داشته تا قیمت‌ها را در بازار خود بالا نگه داشته و طمع سودهای کلان دارند، نشوند. اما فعالان بازار خودرو معتقدند ادامه روند نزولی نرخ ارز و ثبات آن، تحقق افزایش تولید خودروسازان و مدیریت صنعت خودرو و بازار آن سبب خواهد شد که روند نزولی قیمت‌ها در بازار خودرو ادامه‌دار باشد.

علاوه بر این، کاهش نسبی دلار سبب شد کاهش قیمت‌ها در بازار خودرو چشمگیر باشد. بررسی‌ها نشان می‌دهد خودروهای داخلی حدود ۳۰ تا ۵۰ میلیون تومان کاهش نرخ را تجربه کرده‌اند. پیش از این نیز فعالان این بازار پیش‌بینی کرده بودند که با کاهش نرخ ارز و تثبیت آن، نرخ خودرو نیز در بازار ریزش خواهد کرد. در گروه محصولات

## ریزش قیمت‌ها و نگرانی دلان

ایران خودرو، به‌طور مثال در پرتیراها، پژو ۲۰۶ تیپ ۲ که تا ۲۶۰ میلیون تومان هم پیش رفته بود، اکنون به زیر ۲۱۰ میلیون تومان رسیده با سمنند LX که هفته گذشته بیش از ۲۱۰ میلیون تومان تعیین نرخ شده بود، حال با کاهش بیش از ۱۰ میلیون تومانی مواجه شده است. پژو ۴۰۵ نیز که تا ۲۲۰ میلیون تومان هم افزایش

## آرامش مطلق در بازار خودرو

طبق اعلام رئیس اتحادیه نمایندگان داران و فروشندگان خودرو تهران در وضعیت بازار خودرو و تغییرات آن نسبت به هفته گذشته، بازار همچنان آرام بوده و ریزش قیمت‌ها ادامه دارد؛ این در حالی است که سطح معاملات کاملا به صفر رسیده و هیچ خریداری در بازار نیست.

سعید مومتمنی در گفت‌وگو با ایسنا، ضمن تاکید بر اینکه بازار خودرو در حال حاضر در آرامش مطلق به سر می‌برد، اظهار کرد: در حقیقت بازار در خواب کامل فرو رفته، چرا که معاملات به نقطه صفر رسیده است و تا زمانی که نرخ ارز در میلیی مشخص، ثابت نماند، مشتری خرید خود را انجام نمی‌دهد و منتظر کاهش ریزش قیمت‌ها می‌ماند تا خودرو مورد نظر خود را در ارزان‌ترین حالت ممکن خریداری کند. رئیس اتحادیه نمایندگان داران و فروشندگان خودرو تهران ادامه داد: از سوی دیگر، فروشنده در بازار بسیار است و می‌خواهد خودرو در اختیار را بفروشد اما خریداری وجود ندارد، بنابراین با توجه به اینکه معامله‌ای انجام نمی‌شود، درصد ریزش، پس از همان ۱۰ درصد علاوه برای کاهش ۳۲ درصدی آبان ماه به بعد، هنوز عدد مشخص ندارد و هفته آینده دقیق‌تر می‌توان در مورد میزان کاهش نرخ صحبت کرد اما روند نزولی قیمت‌ها همچنان ادامه دارد. وی افزود: به‌طور مثال، سمنند LX و پژو ۴۰۵ GLX در کانال ۱۷۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۶ تیپ ۲ در محدوده ۱۸۰ تا ۱۸۲ میلیون تومان قرار دارند. همچنین در گروه محصولات سایپا، پراید حدود ۹۵



موتمنی تاکید کرد: چنانچه نرخ ارز به مدت دو هفته در یک نرخ تثبیت شود، بازار مجدد فعال شده و معاملات از سر خواهد گرفته شد و راحت‌تر می‌توان درباره تغییرات آن صحبت کرد. زمانیکه در ماه‌های گذشته ارز در کانال ۲۵ هزار تومان برای مدتی ایستاد، با حضور فروشنده و خریدار در بازار معاملات انجام می‌شد؛ اکنون خریدار منتظر کاهش بیشتر در قیمت‌هاست؛ بنابراین خرید خود را انجام نمی‌دهد. این مقام صنفی در پاسخ به اینکه آیا نرخ خودروها به زیر نرخ کارخانه‌ای آنها نیز رسیده، گفت: فقط در محصولات مدیران خودرو، کاهش قیمت‌ها حتی تا به زیر نرخ کارخانه‌ای دیده می‌شود، اما هنوز برای محصولات پرتیراژ دو خودروساز اصلی این اتفاق نیفتاده است. مومتمنی همچنین در پاسخ به اینکه آیا با اعلام نرخ خودرو مشمول تغییر فرمول قیمت‌گذاری و اعلام اعمال قیمت‌های جدید مصوب شورای رقابت در بهمن ماه، این امکان وجود دارد که شاهد نوسان افزایشی یا تغییرات عمده در بازار خودرو باشیم نیز تصریح کرد: فعلا بازار به همین شکل نزولی پیش‌بینی می‌شود و تا پایان سال جاری، افزایش نرخ در بازار خودرو نخواهیم داشت و احتمال کاهش بیشتر وجود دارد و افزایش قیمتی نخواهیم داشت.

می‌خواهند تا قیمت‌ها را پایین نیاورید که «ما دارندگان خودروها» متحمل زیان نشویم. برخی از آنها در فضای مجازی از یکدیگر می‌خواهند تا خودروهای خود را به قیمت‌های پایین عرضه نکنند تا سبب ضرر و زیان دارندگان خودرو، همان‌هایی که به تعداد بالا خودرو در پارکینگ‌ها و نمایشگاه‌ها

این در حالی است که به گفته فعالان بازار خودرو، خریداری در بازار نیست. ضمن اینکه از سوی دیگر ریزش قیمت‌ها در بازار که به طور تقریبی از هفته گذشته آغاز و از روز گذشته شیب تندی به خود گرفته، فروشندگان و دارندگان خودرو و به‌ویژه دلان این بازار را به شدت نگران کرده است. این احساس خطر از زیان به حدی است که از یکدیگر