

شناسه رهگیری طرح فرست یا تهدید؟



امیر حسین صفری / عضو کمیسیون اقتصادی اتحادیه صنفی لوازم بدکی کشور

هیات‌وزیران در جلسه ۱۷.۱۳۹۵۶ به پیشنهاد وزارت صنعت، معدن و تجارت و با همکاری ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز و نهادهای اجرایی عضو آن و به استناد اصل ۱۳۸ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و تبصره (۳) ماده (۱۳) قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز -مصوب ۱۳۹۲- و اصلاحات بعدی آن، آیین‌نامه اجرایی شناسه‌های کالا و رهگیری کالا موضوع ماده یادشده را تصویب کرد.

هدف از این طرح، رصد تمامی کالاها در طول زنجیره تامین است؛ یعنی دولت می‌خواهد تمام افسرادی که پس از تولید یا واردات کالا تا تحویل آن به مصرف‌کننده نهایی در امر خرید، فروش، حمل و نگهداری کالا فعالیت می‌کنند را رصد کند تا مبادا کالایی به‌شکل قاچاق وارد زنجیره تجاری کشور شود. این پروژه در حوزه لاستیک خودرو، لوازم خانگی و موبایل اجرا شده و ادعا می‌شود موفق بوده است. اکنون نوبت به بازار قطعات یدکی خودرو رسیده است. آیا این طرح می‌تواند در این حوزه هم موفق باشد؟ بله می‌شود اما الزاماتی دارد که باید درباره آنها کمی تامل کرد.

می‌خواهم درساره معایب و مزایای این طرح بدون هیچ‌گونه قضاوتی بگویم؛ نخست اینکه این طرح کالا را پس از ورود به زنجیره تجاری کشور رهگیری خواهد کرد و باعث این نمی‌شود کالای قاچاق اساسا وارد این زنجیره نشود. به‌عبارتی عملکرد پیشگیرانه ندارد، بلکه مبارزه‌محور است. طرح‌هایی از جنس مبارزه معمولاً نشان داده‌اند که نه‌تنها موفق نبوده‌اند، بلکه هزینه‌های مالی و حیثیتی برای افرادی که اصول قاچاقچی نیستند اما برای امرارمعاش در طول این زنجیره مجبور به دادوستد هستند، ایجاد می‌کند. دوم اینکه با یک حساب سرانگشتی از حدود ۲۲ میلیون خودرو و اینکه برای هر خودرو به صورت خیلی کم‌بینه‌انه ۱۰۰ کالا در بازار وجود داشته باشد (این عدد در واقعیت خیلی بیشتر است، چون تجار برای امنیت روند عرضه معمولاً نرخ انبارش بالا می‌دارند) این طرح با جمعیت کالایی ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون قطعه برای رهگیری در یک سال تجاری مواجه است. بماند که چه تعداد کالاهایی درحال حاضر در انبارها موجود است و چه تعدادی در سال‌های بعد از اجرایی شدن این طرح به حوزه نظارت این طرح وارد می‌شود. آیا زیرساخت سخت و نرم تولید، ذخیره، پالایش، آمایش و تحلیل ده‌ها و بلکه صدها میلیارد رمزبینه و سایر اطلاعات مرتبط با آن فراهم شده است؟

سوم اینکه بعد از اجرای این طرح با چه نیروی انسانی می‌توان این حجم کالا را رصد کرد؟ به‌جز اینکه به‌صورت اتفاقی چند مورد کشف قاچاق کنیم و گزارش‌هایی رسانه‌ای برای موفقیت پروژه بسازیم؟ چه مقدار هزینه مالی و زمانی بابت نظارت بر این کالاها پس از اجرای این طرح باید بشود تا متضمن پایداری و اثرگذاری آن باشد؟

چهارم اینکه ماهیت قطعات یدکی این است که نمی‌توان تاریخی برای زمان تقاضای مصرف آنها متصور شد؛ ما خودروهایی در ناگان کشور داریم که عمر آنها بیش از ۴۰ سال است و هنوز در بازار برای آنها قطعه تولید و تامین می‌شود. قطعات یدکی دست دوم و کارکرده کثون بازارشان رونق گرفته و آنها هم قاچاق می‌شوند. آیا برای این‌گونه کالاها هم چاره‌ای اندیشیده شده است؟

اما اگر این طرح اجرا شود چه مزایایی خواهد داشت: نخست اینکه این بازار بسیار بزرگ افزون بر ۱۲ میلیارد دلار) قابل اندازه‌گیری و مدیریت شده و از اتلاف سرمایه‌گذاری هم‌زمان بیش از نیاز چند تاجر یا تولیدکننده برای یک کالایی که ظرفیت مصرف مشخص و محدودی دارد، جلوگیری کرده و به‌نوع آن منابع مالی کشور به هدر نخواهند رفت.

دوم اینکه، رقابت‌ها در سطح عرضه عادلانه‌تر خواهد شد؛ یعنی هزینه‌های تولید یا واردات برای همه تامین‌کنندگان تقریباً به یک اندازه می‌شود و رقابت بر نحوه مدیریت کسب‌وکارها متمرکز شده و این خود باعث افزایش بهره‌وری بنگاه‌ها می‌شود و مزایای فراوان دیگری.

اما نکته اساسی این است که این طرح با این بزرگی و پیچیدگی بدون مشارکت فعالان این حوزه به هیچ عنوان میسر نخواهد شد، چراکه اجزای این طرح برای آنها هزینه‌های زیادی خواهد داشت بدون آنکه هیچ مشکوقی از طرف مجریان طرح برای آنها در نظر گرفته شده باشد؛ به‌ویژه کسانی که زودتر به اجرای این طرح در کسب‌وکار خود اقدام کنند مزیت قیمت تمام‌شده کالای خود را نسبت‌به کسانی که هنوز از طریق قاچاق تامین قطعه می‌کنند از دست خواهند داد و عملاً کسب‌وکارشان زمین خواهد خورد. اجرای هوشمندانه این طرح چالش بزرگی پیش‌روی فعالان این حوزه خواهد بود.

در مجالی دیگر مشوق‌هایی که می‌تواند به موفقیت این طرح کمک کند بیشتر صحبت خواهیم کرد.

شبوه کنونی عرضه خودرو مانند لاتاری است

نایبرئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با اشاره به ضرورت اصلاح سازکار کنونی عرضه خودرو، گفت: روش فعلی، مانند نوعی لاتاری است و افراد با فشردن یک کلید، یک شبه می‌توانند از سود چندمیلیون تومانی برخوردار شوند. کمیسیون صنایع و معادن مجلس درصدد اصلاح این روش برآمده و طرح ساماندهی عرضه خودرو که براساس آن خودرو در بورس کالا عرضه می‌شود را تدوین کرده است. علی جدی در گفت‌وگو با خانه ملت ادامه داد: در حال حاضر، فاصله قیمتی

داستان عرضه خودرو در بورس ادامه دارد

زیان مصرف‌کننده به نفع تولید

بورسی شدن خودرو نرخ کارخانه را به بازار نزدیک می‌کند

هفته گذشته موضوع عرضه خودرو و به بازار بورس در صحن علنی مجلس مطرح شد اما به نتیجه نرسید. قرار است این طرح زیر مجموعه طرح ساماندهی صنعت و بازار خودرو پیگیری شود که دوباره به اشکالاتی برخورد کرد. در ادامه قرار شد موضوع (ارائه خودرو به بورس کالا) دوباره در کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی به عنوان یکی از موارد طرح ساماندهی صنعت و بازار خودرو و چکش کاری و دوباره در صحن علنی مجلس به رأی گذاشته شود. حجت‌اله فیروزی، سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی عنوان کرد که کمیسیون صنایع اقدام به قید موضوع عرضه خودرو در بورس در مصوبه ساماندهی بازار خودرو کرده بود، نمایندگان عنوان کردند از آنجایی که عرضه در بورس در قانون ساماندهی نبوده و روند قانون‌گذاری و تشریفات وضع قانون را طی نکرده، امکان گنجاندن آن در قانون سابق وجود ندارد؛ بنابراین مصوبه ساماندهی دوباره به‌منظور اصلاح به کمیسیون ارجاع شد تا پس از رفع این ایراد به صحن و سپس به شورای نگهبان ارسال شود.



فاطمه امیراحمدی

editor@smtnews.ir

پیش‌تر **دلیل** در سلسله گزارش‌هایی به بررسی وضعیت نرخ خودرو با عرضه به بازار بورس پرداخته و نظرات مخالفان و موافقان را در این گزارش‌ها اعلام کرده بود. در ادامه **دلیل** با این موضوع که آیا عرضه خودرو به بورس کالا منجر به ساماندهی بازار خودرو می‌شود یا خیر به گفت‌وگو با کارشناسان پرداخته است. رضا آریاراد از کارشناسان حوزه خودرو در این باره به **دلیل** گفت: نخست باید پرسید چرا موضوع ورود خودرو به بورس کالا مطرح شده است؟ این موضوع در شرایط پس از تحریم‌ها مطرح شد. شرایطی که خودروسازان با وجود مشکلات بسیاری که دارند، توانستند داخلی‌سازی را ادامه دهند و با کمترین ارزیبری، خودرو داخلی‌سازی شده را به تیراژ معقول برسانند.

وی افزود: این تیراژ ممکن است تیراژ پیش از سال ۹۷ نباشد و در واقع کمتر از ظرفیت اسمی تولیدات خودروسازان باشد (در ارف ۱۴۰۴ پیش‌بینی تولید حدود ۳ میلیون خودرو شده است).

او ادامه داد: به‌طور میانگین بازار سالانه حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار خودرو تقاضا دارد. با توجه به متغیرهایی مانند نوسانات نرخ ارزی، محدودیت‌های بین‌المللی و پیچیده شدن واردات مواد اولیه مورد نیاز و... این رویه ادامه پیدا کرد و تولید اتفاق افتاد اگرچه در تیراژ محدود. اما این تولید پاسخگوی میزان نیاز تقاضا سالانه نیست.وی گفت: از سال ۹۷ تیراژ تولید بسیار پایین‌تر از کتش بازار شده است. به‌طور معمول هر سال بین ۲۰۰ تا ۴۰۰ هزار نفر که

خودرو در کارخانه و بازار موجب شده حتی افرادی که به این کالا نیز نیازی ندارند، با هدف کسب سود در طرح‌های فروش خودروسازان ثبت‌نام کنند تا بتوانند از این اختلاف نرخ بهره ببرند. جدی با بیان اینکه عرضه خودرو باید شفاف شود، اضافه کرد: قیمت‌گذاری خودرو یکی دیگر از مسائلی است که باید در صنعت خودرو اصلاح شود که این مهم با تصویب و اجرای طرح ساماندهی عرضه خودرو محقق می‌شود. هرچند ممکن است در ابتدای عرضه خودرو در بورس، این کالا

دلیل طرح عرضه خودرو در بورس

۱۸ قانون «توسعه ابزارها و نهادهای مالی جدید به‌منظور تسهیل اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی» که مصوب سال ۱۳۸۸ است به غیر از دارو که کالایی استراتژیک است تمام کالاها اگر در بورس کالا قرار بگیرند، کشف نرخ با توجه به میزان عرضه و تقاضا خواهد شد. این یک اصل اقتصادی است که تقاضاکننده و عرضه‌کننده نرخ را مشخص می‌کنند. به‌این ترتیب، نرخ آزاد خواهد شد که مطلوب و موردنظر خودروسازان هم است و بستر واسطه‌گری نیز رفع می‌شود.

این کارشناس حوزه خودرو در ادامه به مزیت این طرح اشاره کرد و گفت: نخست خودرو تولید و در فضایی مشخص در بورس کالا به‌دست مصرف‌کننده واقعی می‌رسد و هم براساس عرضه و تقاضا کشف نرخ می‌شود. آریاراد با تاکید بر اینکه این روشی مناسب با توجه به شرایط فعلی کشور است، گفت: این روش می‌تواند به خودروسازان کمک کند تا تامین نقدینگی بهتری داشته باشند و قیمت‌گذاری معقولی اتفاق افتد. در ۳ سال اخیر (پس از تحریم ۹۷) با یک حساب سرانگشتی اگر سالانه ۵۰۰ هزار خودرو تولید شود، حدود ۱۰۰ هزار میلیارد تومان بدون هیچ اظهارنامه مالیاتی و بیمه‌ای با جیب دلالت با رفته است.

ساماندهی بازار

این کارشناس با بیان اینکه در ۳ سال اخیر تولید هیچ ارزش‌افزوده‌ای برای خودروسازان نداشته، افزود: اگر

راهی برای افزایش سود کارخانجات

و بازار بسیار بالا بوده و قرار است کاری کنند که دلال‌ها حضور کمی در بازار داشته باشند و بیشتر سود به کارخانه برسد. این کارشناس حوزه بازار ادامه داد: متأسفانه جزئیات خیلی زیادی از طرح عرضه خودرو به بورس کالا منتشر نشده است. کسی اطلاعاتی از اینکه قرار است خودرو با چه فرآیندی وارد بورس کالا شود، ندارد و چه کسانی مجاز به این کار هستند؟ فقط خودروسازان با نمایندگی‌ها هم مجاز

مردم متضرر می‌شوند

پرسش این است که چه حسنی دارد، آنها را به سوی نهادی جدید سوق دهیم. او ادامه داد: نخست پرسش این است که کدام طرح ساماندهی و تنظیم بازار از پیش از انقلاب تا ۴ دهه پس از انقلاب به نتیجه رسیده است؟ چرا به‌جای ریشه‌یابی مدام در حال آزمون و خطای روش‌های گوناگون هستیم؟ ممکن است نمایندگان مجلس شورای اسلامی عنوان کنند اشکال در اجرا طرح‌هاست. اجرا را به‌عهده نمایندگان مجلس بگذاریم اما شرط گذاشته شود در صورت ناموفق بودن طرح، با کسانی که بانی طرح بودند و منجر به مشکلات عدیده برای مردم شدند قرار است چه برخوردی شود؛ زاوه با بیان اینکه چنین طرح‌هایی معضلات بسیاری را برای زندگی مردم به‌وجود می‌آورد، عنوان کرد: من به‌عنوان یک فعال اقتصادی نمی‌توانم در بورس کالا خرید کنم. چه انتظاری است که فردی با سطح سواد معمولی برای خرید یک خودرو در درس‌های این چنینی را به او تحمیل کنیم. این کارشناس ادامه داد: تنظیم بازار برای کنترل سطح قیمت‌ها نیاز دارد تا تورم کنترل شود. مشکل فعلی صنعت خودرو نحوه فروش نیست، بلکه تیراژ پایین است که باید با واردات نیاز بازار رفع شود. هنگامی که الفبای اقتصاد را نمی‌دانیم ناچاریم آزمون و خطا جلو برویم که دود آن هم به چشم مردم می‌رود.

تلاش قطعه‌سازان اتفاقی بزرگ در تولید رقم زد

دو خودروساز کشور سال خوبی را پشت‌سر گذاشتند که باید به زنجیره تامین آنها تریک گفت و امیدواریم امسال با تکیه بر درایت تیم‌های مدیریتی این صنعت مانند گذشته بر مشکلات فائق آییم. از دیگر مواردی که در این دیدار از سوی هیات‌مدیره انجمن همگن مطرح شد، اعمال نشدن بسیاری از تعدیل قیمت‌های سال ۹۹ در حساب قطعه‌سازان و درخواست اقدام هرچه سریع‌تر در این باره بود.

همکاری موثر خودروساز و زنجیره تامین

فرشاد قمیعی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو نیز در این دیدار، از قطعه‌سازان کشور برای تلاش و همتی که در سال ۹۹ رقم زدند، قدردانی کرد و گفت: آنچه در سال گذشته شاهد بودیم، مصداق کامل ایثار و جهاد از سوی زنجیره تامین بود که منجر به

امید پورمحمد از کارشناسان بازار درباره تاثیر عرضه خودرو در بورس کالا و ساماندهی بازار خودرو به **دلیل** گفت: تئوری عرضه خودرو به بورس کالا برای این است که نرخ بازار و کارخانه بهم نزدیک شود. البته این عرضه به این معنی نیست که نرخ خودرو خیلی نسبت به نرخ بازار کاهش پیدا کند، زیرا هدف این است که سود کارخانجات بیشتر شود.وی افزود: در حال حاضر، فاصله نرخ کارخانه

مردم متضرر می‌شوند

فرید زاوه از کارشناسان بازار خودرو و مخالفان عرضه خودرو به بورس بوده و معتقد است این امر کمکی به ساماندهی بازار خودرو نمی‌کند. زاوه در گفت‌وگو با **دلیل** عنوان کرد: ورود خودرو به بورس کالا فقط برای نرخ فعلی کارخانه موثر است و آن را افزایش می‌دهد.

این طرح روی کاهش نرخ بازار تأثیری ندارد. وی افزود: این امر برخی هزینه‌ها را برای خریدار برای ثبت‌نام و ورود به بورس بالا می‌برد. علاوه بر اینکه انجام عملیات را برای افراد زیادی غیرممکن می‌کند، زیرا تمام مردم ایران سواد و اطلاعات از روند امور در بورس را ندارند.او ادامه داد: طرح‌های این چنینی زیاد داریم که افراد قادر به استفاده از آنها نبوده، چراکه با فضای آن آشنا نیستند. چند نفر در ایران بورس کالا را می‌شناسند؟ چند نفر در کشور هستند که در بورس کالا معامله می‌کنند؟ حال با این طرح، تمام مردم را ملزم به خرید خودرو مورد نیاز از بورس می‌کنیم، راهکار پیشنهادی عجیبی است درحالی‌که مشکل را می‌توان راحت‌تر حل کرد. این کارشناس بازار خودرو اظهار کرد: معنی طرح عرضه خودرو به بورس کالا این است که پیشنهاددهندگان به حسابرسی سازمان حسابرسی کل کشور اعزام ندارند. در حال حاضر سازمان حسابرسی کل کشور و سازمان بورس اوراق بهادار و اداره دارایی در گیر صورت‌های مالی هستند. حال

editor@smtnews.ir

با قیمتی بیش از آنچه اکنون در کارخانه به‌فروش می‌رسد، به‌دست مصرف‌کننده برسد اما پس از مدتی زمینه کاهش نرخ فراهم خواهد شد و از سوی دیگر، تقاضای کاذب در بازار از بین می‌رود. این نماینده مجلس ادامه داد: با اصلاح نحوه کنونی عرضه خودرو، از یک سو تقاضا در این حوزه واقعی می‌شود و از سوی دیگر، خودروسازان انگیزه بیشتری برای عرضه دارند؛ در نتیجه میان عرضه و تقاضا تعادل ایجادشده و این حوزه ساماندهی می‌شود.



عکس: سازمان

تنظیم بازار برای کنترل سطح قیمت‌ها نیازمند کنترل تورم است. مشکل فعلی صنعت خودرو نحوه فروش نیست، بلکه تیراژ پایین است که باید با واردات، نیاز بازار رفع شود

خودرو وارد بورس کالا شود بازار منسجم‌تر خواهد شد و بی‌انضباطی در بازار خودرو نخواهیم داشت.

آریاراد در ادامه گفت: برخی کارشناسان خودرویی و اقتصادی مخالف عرضه خودرو به بازار بورس کالا هستند، چون معتقدند نیاز به بستر و شرایط خاصی دارد و ساز کار اداری مختص خود می‌خواهد اما باید گفت در شرایط حال حاضر این شیوه (عرضه خودرو به بورس) معقول و منطقی است و کمک بزرگی به خودروسازان و خرچه تولید می‌کند.

آینده پرخطر برای صنعت خودرو

این کارشناس حوزه خودرو یادآور شد: خودروسازان سال گذشته به تجدید ارزیابی دارایی‌های خود پرداختند و این امر منجر به خروج آنها از سواده ۱۴۱ قانون تجارت شد. این رویه هر ۵ سال یکبار قابل انجام است. حال اگر طی این مدت خودروسازانی به سوددهی نرسد نامشخص نیست صنعت خودرو چه سرنوشتی خواهد داشت. در واقع تداوم روند فعلی می‌تواند مشکلات عدیده‌ای برای آینده خودروسازی کشور رقم بزند.

آریاراد گفت: امیدواریم در آینده شاهد رفع تحریم‌ها باشیم و شرایط برقراری ارتباطات بین‌المللی برای مشارکت تحقیقات فراهم شود. این امر منجر به تولید برند مشترک بین‌المللی شده و بازار عرضه و تقاضا را بالاتس می‌کند. به‌این ترتیب، تیراژ خودروها با نرخ معقول‌تر، افزایش پیدا کرده و همه مردم می‌توانند خودروهای مناسب به‌لحاظ کیفیت و نرخ خریداری کنند.

سخن پایانی

بنا بر این گزارش، طرح عرضه خودرو به بورس کالا منجر به کاهش قیمت‌ها برای مصرف‌کننده نخواهد شد اما نرخ کارخانه و بازار را بهم نزدیک می‌کند. از سوی دیگر، براساس اظهارات کارشناسان حوزه خودرو و بازار در شرایط فعلی این امر به ساماندهی بازار خودرو کمک می‌کند. در نتیجه سودی که نصیب شرکت‌های خودروساز می‌شود می‌تواند در خط تولید تیراژ تولید را افزایش و عطش بازار را کاهش دهد. اما برخی مخالفان باز هم معتقدند بورسی شدن خودرو کمکی هم به ساماندهی بازار خودرو نمی‌کند، زیرا مشکل بازار خودرو نحوه فروش نیست، بلکه مربوط به تیراژ تولید بوده، اینکه تقاضا بیش از عرضه است. این مشکل هم با عرضه خودرو به بورس حل نشده و مشکلات مردم را برای خرید بیشتر می‌کند.

رقم خوردن اتفاقی بزرگ در تولید خودرو کشور شد. وی افزود: ما در سال گذشته در عمل نشان دادیم خودروساز و قطعه‌ساز در یک کشتی هستند و حیات هر یک به دیگری وابسته است.

امیدواریم در سال ۱۴۰۰ نیز این روال بیشتر و بهتر از سال گذشته ادامه یابد. قمیعی تولید بیش از ۵۰۱ هزار خودرو تا ۲۵ اسفند ۹۹، کاهش خودروهای ناقص به کمتر از ۲۰ هزار خودرو تا پایان فروردین ۱۴۰۰، رشد متوسط ۲۷ درصدی در تولید خودروهای دیزل در سال ۹۹ نسبت به سال ۹۸ و کاهش شدید سهم خودروهای مونتاژی در آمار تولید سال ۹۹ را به‌عنوان آمارهایی توصیف کرد که نشان‌دهنده همکاری موثر بین ایران خودرو و زنجیره تامین خود در سال گذشته است.