

دیدگاه

شماره: ۱۵۹	موضوع: شواهدی در ضرورت تعیین مجدد حدود حمایت از صنایع خود رو سازی
تاریخ: ۱۳۹۱/۰۴/۰۳	
تهیه و تنظیم: محمد رضا صادقی فروشانی	
توضیح اجمالی: <p>قبلا در یکی از دیدگاهها بحق عنوان شده بود که صنعت خودروسازی کشور برای بقای خود به قابلیت های رقابتی بالایی نیاز دارد . برخورداری از بازارهای جهانی و استفاده از مزیت صرفه تولید ناشی از مقیاس و همچنین بهره گیری از راهبرد سکوی مشترک جهت کاهش هزینه ها از تدابیر قابل اتخاذ قلمداد شده است . البته ارتقاء و بهبود فناوری های تولید در جهت افزایش کارایی فعالیتهای مرتبط با صنعت خودروسازی برای حصول به سطوح بالاتر کمی و کیفی تولید، پیش ن یاز اجرای چنین امری خواهد بود . افزایش کارآمدی نیز مستلزم عزم و خواست عمومی سیاستگذاران، مدیران و مشتریان می باشد . اما حمایت گرای بیش از اندازه و ایجاد نوعی شرایط انحصاری با استفاده از دیوارهای تعرفه ای ، امکان افزایش کارایی و کارآمد شدن صنایع خودرو سازی را مخدوش و عزم و خواست مدیران و سیاستگذاران را دچار نخوت و سستی نموده است. بگونه ای که تکلیف مشتریان با صنعتی که (فارغ از سهام خصوصی شده یا شبه خصوصی آن) توسط مدیران دولتی اداره می شود آشکار نیست از یک طرف واردات خودرو به دلیل تعرفه بالای وضع شده با قیمت های بالا و بصورت کنترل شده یا قطره چکانی صورت میگیرد و از سوی دیگر بواسطه همین شرایط و قرار داشتن خودرو سازان در شرایط انحصار و مصونیت قیمتی و مدیریتی ، آنها قیمت گذاری خودروهای تولید داخل را نیز با پشتگرمی به دیوارهای تعرفه ای بعضا بصورت غیر واقعی تعیین می نمایند و گویا کمتر انگیزه ای برای افزایش کارایی و کارآمدی مدیریتی و هزینه ای برای خود متصورند . بعنوان مثال مقایسه قیمت و ویژه گی های دواتومبیل سواری وارداتی و تولید داخل به شرح زیر شاهد این مدعا است که علیرغم کیفیت و آپشن های نسبتا برابر و قابل رقابت ، مشابه آن در نمونه تولید داخلی ، با قیمت بالاتر عرضه می شود :</p>	
نکات کلیدی: <p>قیمت رسمی اتومبیل سواری نیسان تینا، تولید شرکت پارس خودرو ۸۰ میلیون و پانصد هزار تومان می باشد درحالیکه قیمت اتومبیل سوناتا (تقریبا با همین ویژه گی ها و مشخصات) ساخت شرکت هیوندای کره جنوبی ۷۸ میلیون تومان می باشد . همین مقایسه فنی و قیمتی را می توان برای اتومبیل پژو ۲۰۶ تیپ ۵ تولید داخل و اتومبیل سواری مزدا ۲ مثال زد که علیرغم تشابه نسبی ویژه گیها و شرایط، شرکت تولیدکننده در محاسبات مربوط به قیمتگذاری مزدا ۲ احتمالا بجای رقابت آن با قیمتهای ۲۰۶ تیپ ۵ ، قیمت آنرا با اتومبیل های مشابه وارداتی نظیر تویوتا یاریس وارداتی تنظیم نموده است .</p> <ol style="list-style-type: none">۱ - فلسفه و ضرورت افزایش حمایتهای تولیدی از سوی قانونگذار به این منظور بوده است که شرکتهای داخلی کارآمد شوند و با افزایش کارایی و کاهش قیمت تمام شده ضمن ارتقای کیفیت ، قیمت های نسبی پایین تر یا مناسب تری را به مشتریان و مصرف کنندگان پیشنهاد دهند.۲ - چنانکه شرکتهای داخلی در حدی از شرایط حمایتی قرار گیرند که دیوارهای تعرفه ای (وبدون محدودیت زمانی) آنها را آنچنان در حصن حصینی از امنیت قرار دهد که نه تنها هیچگونه تلاشی برای افزایش کارایی فنی و مدیریتی (در جهت کاهش قیمتها و هزینه ها) نمایند بلکه قیمتهای تولیدات خود را بجای هزینه های واقعی، براساس قیمتهای کالاهای وارد شده با تعرفه های فوق الاشاره تنظیم و تعیین نمایند در این صورت هدف قانون گذار به ضد خود تبدیل گردیده است .۳ - بنظر می رسد دولت و مجلس بجای در گیر نمودن خود و شرکتهای خودروسازی با مقوله قیمتگذاری و بازرسی های ادواری از تبعات ت صمیمات مرتبط با آن ، مناسب تر باشد در باز تنظیم دیوار تعرفه ای و منطقی کردن حمایتها از صنعت خودروسازی اقدام نمایند تا قابلیت های رقابتی به تدریج و در یک برنامه زمانبندی شده خود را به صنایع خود رو سازی تحمیل نمایند۴ - بدیهی است هر چه این مهم، دیر تر اجرا شود مشکلات صنعت خودروسازی متراکم تر و دیر هنگام تر حل خواهد شد لذا پیشنهاد می شود در این شرایط که خودرو سازان مانند شرایط سالهای گذشته در رابطه با پیش فروش خودرو در شرایط ایده آل قرار ندارند ، حمایت مالی از صنعت قطعه سازی به جای حمایت تعرفه ای از شرکتهای خودروسازی بایستی در اولویت قرار گیرد . تا از محل کاهش هزینه های قطعه سازی اندک اندک قیمتهای شرکتهای خودرو سازی مدیریت شوند و آندسته از شرکتهای خودروسازی و همچنین قطعه سازی هایی که مطابق اصل صرفه ناشی از مقیاس فعالیت نمی کنند تغییر موضوع فعالیت دهند .	
تأیید رئیس گروه مشاوران:	تأیید رئیس موسسه: