

دلالتان نفوذی در خودروسازی‌ها سود می‌برند

ماfiای خودرو را معرفی کنید

نماینده مجلس خواستار رصد دقیق عملکرد

ایران خودرو و سایپا شد

بازار خودرو بار دیگر زیر تیغ انتقادهای تند رفته است. یک عضو هیئت رئیسه کمیسیون اصل نود مجلس گفته است: «واردات خودرو در دست دلالتان و مافیای بازار خودروست.» به گفته این نماینده، واردات خودرو از سوی یکسری دلال و مافیای فعال در خودروسازی‌های داخلی صورت می‌گیرد که سود فراوانی از آن می‌برند اما خودرو با قیمت واقعی به دست مردم نمی‌رسد، تشکیل تیم نظارتی جهت رصد عملکرد خودروسازی‌ها ضروری است. این اظهارات، زنگ خطری برای سیاستگذاران است تا از کلی‌گویی فاصله بگیرند و به مصداق‌های دقیق‌یب بپردازند. بازار خودرو فقط جیب مردم را خالی نمی‌کند، بلکه اعتماد عمومی را نیز زیر سؤال می‌برد. محمد سبزی قول داد بررسی وضعیت بازار در دستور کار کمیسیون اصل نود قرار گیرد. این اقدام می‌تواند نقطه عطفی در صنعت خودرو باشد، مشروط بر آنکه از شعار به عمل گذار کنند.

صنعت خودرو، این کشتی غرق‌شده در طوفان ناکارآمدی، سال‌هاست اسیر چرخه‌ای معیوب شده است. تولید داخلی کیفیت پایینی دارد، واردات محدود است، قیمت‌ها سر به فلک می‌کشد و مردم در صف‌های طولانی ثبت‌نام، چشم‌انتظار تحویل خودرو می‌مانند. در این میان، صدای اعتراض‌ها بلندتر می‌شود، اما راه‌حل‌ها همچنان در حد شعار باقی می‌مانند. محمد سبزی، عضو کمیسیون اصل نود، اخیراً از واقعیتهی سخن گفته است که بسیاری آن را حس می‌کنند، اما کسی مصادیق آن را مطرح نمی‌کند.

به گفته این نماینده مجلس «واردات خودرو توسط دلالتان و مافیای

فعال در خودروسازی‌های داخلی صورت می‌گیرد.» مافیا، واژه‌ای

است که سال‌هاست در ادبیات اقتصادی تکرار می‌شود، اما کمتر

کسی مصادیق آن را مشخص کرده است. سبزی، به عنوان عضوی از

کمیسیون اصل نود که وظیفه نظارت بر اجرای صحیح قوانین را بر عهده

دارد، در جایگاهی نیست که مانند مردم عادی، صرفاً کلی‌گویی کند. او

باید نام ببر، مدرک ارائه دهد و مسیر پول را ردیابی کند.

صنعت خودروی ایران از دهه ۵۰ شمسی با تأسیس ایران خودرو و سایپا، پایه‌گذاری شد. در آن زمان، هدف خودکفایی و اشتغال‌زایی بود، اما با گذشت زمان، انحصار شکل گرفت، رقابت از بین رفت و کیفیت فدای کمیت شد. خصوصی‌سازی ایران خودرو در دهه ۸۰ قرار بود این انحصار را بشکند، اما نتیجه عکس داد. پس از واگذاری، نظارت مؤثر از دست رفت. سهامداران جدید، خودروسازی‌ها، پسندیدند واردات را تا توسعه بلندمدت. در نتیجه زبان انباشته امروز به هزاران میلیارد تومان می‌رسد.

حالا واردات را اضافه کنید. از سال ۱۳۹۷، واردات خودرو ممنوع شد تا تولید داخلی حمایت شود. اما این ممنوعیت، بازار سیاه را تقویت کرد. خودروهای خارجی با قیمت‌های نجومی وارد می‌شدند، آن هم از مسیرهایی که کمتر کسی از جزئیاتش خبر دارد. پس از لغو نسبی ممنوعیت در سال ۱۴۰۱، قرار بود بازار سامان بگیرد، اما نشد. سبزی می‌گوید دلالتان نفوذی در خودروسازی‌ها، پسندیدند واردات را می‌چاپند، خودرو را با حاشیه سود چند صد درصدی می‌فروشند و مردم همچنان قربانی هستند.

چگونه این اتفاق می‌افتد؟ مثلاً شرکتی مجوز واردات ۱۰ هزار خودرو دریافت می‌کند. این مجوز، به ظاهر برای خودرو ساز است، اما در عمل، به شرکت‌های واسطه وگذار می‌شود. این واسطه‌ها اغلب با مدیران ارشد خودروسازی‌ها ارتباط دارند. خودرو وارد می‌شود، اما به جای فروش مستقیم به مصرف‌کننده، در انبارها دیو می‌شود تا قیمت بازار بالا برود. سپس با قیمت‌های آزاد فروخته می‌شود. سود این وسط به جیب دلالتان می‌رود. معمولاً این را مافیا می‌نامند، چون یک شبکه سازمان‌یافته است، اما کسی نمی‌گوید این مافیا چه کسانی هستند. اما چرا نظارت وجود ندارد؟ کمیسیون اصل نود، دیوان محاسبات، سازمان بازرسی کل کشور و حتی وزارت صمت، همه ادعای نظارت دارند. اما در عمل، گزارش‌های عملکرد دشان نشان می‌دهد بیشتر به آمار می‌پردازند تا ریشه‌یابی. سبزی پیشنهاد تشکیل تیم نظارتی مشترک را داده است. تیمی که از نمایندگان مجلس تشکیل شود. این تیم باید دسترسی کامل به اسناد مالی، قراردادهای واردات و لیست حقوق مدیران داشته باشد.

یکی از نکات جالب اظهارات سبزی، اشاره به حقوق‌های نجومی مدیران سایپاست. شرکتی که سال‌هاست زیان‌ده است، چگونه می‌تواند حقوق‌های چند صد میلیونی پرداخت کند؟ این پول از کجا می‌آید؟ طبعاً از جیب مردم. وقتی یک خودرو ساز، یک ماشین با هزینه تولید مثلاً ۲۰۰ میلیون تومان را به قیمت ۵۰۰ میلیون می‌فروشد، این حاشیه سود، به جیب مدیران و دلالتان می‌رود و مردم عادی صرفاً صف‌های ثبت‌نام را می‌بینند که گاهی یک سال طول می‌کشد و خودروهایی که تحویل می‌شود، این‌ها کیفیت‌شان پایین است. اما مافیای معرفی نشود، مشکلات حل نمی‌شود. اما معرفی مافیا، کار ساده‌ای نیست. نیاز به شجاعت دارد، کمیسیون اصل نود می‌تواند تحقیق و تفحص کند و می‌تواند اسناد را رو کند و حتی می‌تواند مدیران را احضار کند اما تاکنون چنین اقدامی صورت نگرفته است. چرا؟ شاید چون منافع زیادی در میان است. طبق برخی گزارش‌ها، زبان انباشته ایران خودرو و سایپا در پایان سال ۱۴۰۳، بیش از ۲۰۰ هزار میلیارد تومان بوده است. این عدد، معادل بودجه عمرانی چند استان است. در همین حال، واردات خودرو در سال ۱۴۰۲، کمتر از ۵۰ هزار دستگاه بوده است. این در حالی است که نیاز بازار، بیشتر از این است. فاصله بین عرضه و تقاضا، زمینه‌ساز دلالی می‌شود.

راه‌حل چیست؟ اول، شفافیت. تمام قراردادهای واردات باید عمومی شود. نام شرکت واردکننده، تعداد خودروها، قیمت تمام‌شده و قیمت فروش، همه باید در سامانه‌ای آنلاین قابل دسترسی باشد. دوم، رقابت. انحصار ایران خودرو و سایپا باید شکسته شود. شرکت‌های خصوصی واقعی و نه خصولتی، باید وارد میدان شوند. سوم، نظارت هوشمند. استفاده از فناوری بلاک‌چین برای ردیابی زنجیره تأمین می‌تواند جلوی دیو و احتکار را بگیرد. چهارم، حمایت از مصرف‌کننده. تشکل‌های مستقل مصرف‌کننده باید حق شکایت دسته‌جمعی داشته باشند.

سبزی قول داده است بررسی بازار خودرو در کمیسیون اصل نود در دستور کار قرار گیرد. این فرصت طلایی است. اگر کمیسیون، گزارش جامعی ارائه دهد، با نام‌ها، اعداد و مدارک می‌تواند تحول ایجاد کند. اما اگر دوباره به کلی‌گویی بسنده کند، فقط یک خبر دیگر خواهد بود که فراموش می‌شود. مردم سال‌هاست برای یک خودرو مناسب، هزینه‌های گزاف می‌پردازند. مافیای خودرو، هر که باشد، باید معرفی شود، مجلس، دولت و با دیگر قوا، باید دست به دست هم دهند تا این غده سرطانی را از پیکره اقتصاد خارج کنند. در نهایت، اگر صنعت خودرو و اصلاح نشود، مشکلات عمیق‌تر خواهد شد.

۱۲ گزارش یک

سعیده زمانی

در حالی که کیفیت اینترنت به دغدغه اصلی کاربران تبدیل شده است و وعده‌های قبلی اپراتورها برای بهبود خدمات عملی نشده، حالا دوباره در خواست افزایش ۷۵ درصدی تعرفه‌ها روی میز وزارت ارتباطات قرار گرفته است: اقدامی که از نگاه بسیاری، بیشتر به گروکشی شبیه است تا توسعه زیر ساخت. ■ ■ ■

اپراتورها زمزمه افزایش تعرفه‌ها را آغاز کرده در توجیه نیازشان، مقرون به صرفه نبودن بهای خدمات را پیش کشیده‌اند. پیش از این در سال ۱۴۰۲ که اینترنت گران شد اپراتورها وعده بهبود کیفیت اینترنت را داده بودند که در نهایت تأثیری بر کیفیت خدمات ایجاد نشد. در شرایطی که هزینه‌های تمام‌شده برای کاربران در اغلب کشورها به دلایل تکنولوژیک و زیرساختی بیش از ۷۰ درصد کاهش داشته است، اپراتورها اصرار بر این دارند که اگر تعرفه‌ها افزایش پیدا نکند، دچار عقب ماندگی و ناترازی شده و امکان توسعه در زیرساخت‌ها نخواهیم داشت. این حرف اگرچه از نگاه تومری، منطقی است اما به نظر می‌رسد اپراتورها در حال گروکشی هستند و از شرایط غبارآلود و غیر شفاف تعرفه‌گذاری و انحصار ترافیکی سوءاستفاده می‌کنند تا از طریق چانه زنی به سود بیشتری دست پیدا کنند.

■ **فششار اپراتورها برای گرانی ۷۵ درصدی اینترنت**

حمید فتحاح، رئیس سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی در باره افزایش تعرفه‌های اینترنت گفت: تقاضای اپراتورهای ارتباطی برای افزایش تعرفه به واسطه موضوعاتی مانند افزایش هزینه، در سال‌های اخیر دائماً روی میز وزارت ارتباطات و سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی بوده است.

وی افزود، درواقع به واسطه افزایش قابل توجه هزینه‌های اپراتورها عمده درآمد آنها در زمینه خدماتی است که به کاربران ارائه می‌کنند، این درخواست به صورت دائم ارائه می‌شود. در این راستا اخیراً مکاتبه مشترکی را مدیران عامل اپراتورهای ارتباطی سیار ارسال کردند که در آن درخواست افزایش تعرفه‌های اینترنت به میزان بیش از ۷۵ درصد داشتند. معاون وزیر ارتباطات تأکید کرد: همانگونه که پیشتر تأکید شده است با توجه به شرایطی که در کشور داریم مانند موضوعات معیشتی و توجه به موضوع کیفیت دسترسی و مستندات و مدارک از سوی اپراتورها، افزایش تعرفه عملاً امکان‌پذیر نیست.

فتحاحی گفت: بنابراین جلسات کارشناسی با نمایندگان اپراتورهای ارتباطی در سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی برگزار و مستندات و مدارک از سوی آنها ارائه شده است که تصمیم نهایی در این زمینه گرفته

می‌شود. لازم است با توجه به شرایط ویژه معیشت مردم و نیازی که اپراتورها برای نگه داشتن این شبکه ارتباطی دارند، یک تصمیم درست گرفته شود.

■ **گرانی‌های نقد، وعده کیفیت نسبه**

سیدستار هاشمی، وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات نیز اپراتورها عمده درآمد آنها در زمینه خدماتی است که به کاربران ارائه می‌کنند، این درخواست به صورت دائم ارائه می‌شود. در این راستا اخیراً مکاتبه مشترکی را مدیران عامل اپراتورهای ارتباطی سیار ارسال کردند که در آن درخواست افزایش تعرفه‌های اینترنت به میزان بیش از ۷۵ درصد داشتند. معاون وزیر ارتباطات تأکید کرد: همانگونه که پیشتر تأکید شده است با توجه به شرایطی که در کشور داریم مانند موضوعات معیشتی و توجه به موضوع کیفیت دسترسی و مستندات و مدارک از سوی اپراتورها، افزایش تعرفه عملاً امکان‌پذیر نیست.

فتحاحی گفت: بنابراین جلسات کارشناسی با نمایندگان اپراتورهای ارتباطی در سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی برگزار و مستندات و مدارک از سوی آنها ارائه شده است که تصمیم نهایی در این زمینه گرفته

می‌شود. لازم است با توجه به شرایط ویژه معیشت مردم ر نمی‌پذیریم اما مسیر هم نباید به سمتی برود که منجر به ناترازی در حوزه ارتباطات شود.

وی افزود، البته انگیزه برای سرمایه‌گذاری در این بخش

انجمن تجارت الکترونیک به صورت پیوسته و هر چند ماه گزارشی در باره وضعیت اینترنت منتشر می‌کند. این گزارش‌ها با استناد بر معیارهای مختلف از جمله سرعت، کیفیت و میزان دسترسی کاربران به اینترنت تهیه می‌شود. طبق این گزارش، اینترنت ایران از نظر سرعت و کیفیت جزء پایین‌ترین کشورها بوده و در یک رده ۱۲۹ با قیمت ۱/۵۰ دلار به ازای هر گیگابایت داده قرار دارد.

ناتمعارف به سبب هزینه‌های مردم ر نمی‌پذیریم اما مسیر هم نباید به سمتی برود که منجر به ناترازی در حوزه ارتباطات شود. وی افزود، البته انگیزه برای سرمایه‌گذاری در این بخش

می‌شود. لازم است با توجه به شرایط ویژه معیشت مردم و نیازی که اپراتورها برای نگه داشتن این شبکه ارتباطی دارند، یک تصمیم درست گرفته شود.

سیدستار هاشمی، وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات نیز

اپراتورها عمده درآمد آنها در زمینه خدماتی است که به

کاربران ارائه می‌کنند، این درخواست به صورت دائم ارائه

می‌شود. در این راستا اخیراً مکاتبه مشترکی را مدیران

عامل اپراتورهای ارتباطی سیار ارسال کردند که در آن

درخواست افزایش تعرفه‌های اینترنت به میزان بیش

از ۷۵ درصد داشتند. معاون وزیر ارتباطات تأکید کرد:

همانگونه که پیشتر تأکید شده است با توجه به شرایطی

که در کشور داریم مانند موضوعات معیشتی و توجه به

موضوع کیفیت دسترسی و مستندات و مدارک از سوی

اپراتورها، افزایش تعرفه عملاً امکان‌پذیر نیست.

فتحاحی گفت: بنابراین جلسات کارشناسی با نمایندگان

اپراتورهای ارتباطی در سازمان تنظیم مقررات و

ارتباطات رادیویی برگزار و مستندات و مدارک از سوی

آنها ارائه شده است که تصمیم نهایی در این زمینه گرفته

پیشنهاد عجیب بازوی پژوهشی مجلس

مردم را جریمه کنید تا پول ایمنی راه‌ها تأمین شود!

مرکز پژوهش‌های مجلس پیشنهاد کرده است بودجه ایمنی جاده‌ها از محل جرایم رانندگی تأمین شود. این پیشنهاد مغایر با فلسفه بازدارندگی جرایم

و تشویق مسئولان به استقبال از تخلف رانندگی است



نادیده می‌گیرد. ایران ما، کشوری با منابع طبیعی غنی، ظرفیت‌های صنعتی و انسانی گسترده و موقعیت راهبردی جغرافیایی است. آیا منطقی است برای تأمین بودجه ایمنی راه‌ها، دست در جیب مردم کنیم و به جرایم رانندگی وابسته شویم؟ این نگاه، خلایقیت و تلاش در یافتن منابع مالی پایدار را تضعیف می‌کند و توسعه زیرساخت‌ها را به تخلفات مردم گره می‌زند. یکی از نمودهای عینی این نگاه خزانه‌محور، عملکرد برخی دوربین‌های جاده‌ای است. داستان دوربین‌های محور تهران- فیروزکوه، در منطقه گیلاوند و هشت‌بهشت، نمونه‌ای تأمل‌برانگیز است. رانندگان با راه گزارش داده‌اند این دوربین‌ها حتی در شرایط عادی و بدون تخلف، جریمه ثبت می‌کنند. آیا این اتفاق، تصادفی است؟ یا بخشی از سازوکاری است که برای تأمین درآمد طراحی شده است؟ وقتی جریمه‌ها به ابزاری برای کسب درآمد تبدیل می‌شوند، تعجبی ندارد دوربین‌ها، حتی در نبود تخلف، فعال شوند. این رفتار، فلسفه وجودی جرایم را به سخره می‌گیرد. جرایم رانندگی باید صرفاً برای بازدارندگی اعمال شوند و در عوض، دولت از منابع عمومی، مالیات‌ها و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای بهبود نیاز به زیرساخت‌ها استفاده کند. مثلاً، ۹۰۰ همتی که

سال‌های ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵ بر گردید، می‌بینید هر یک از اپراتورهای ما چیزی حدود یک تا ۱/۲ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری می‌کردند. این روند در سال‌های بعد کند شده و همین موضوع بر کیفیت خدمات تأثیر گذاشته است.

■ **قیمت بالا و کیفیت پایین**

بحران کیفیت اینترنت در ایران ریشه‌ای چندلایه دارد و ماه گزارشی در باره وضعیت اینترنت منتشر می‌کند. این گزارش‌ها با استناد بر معیارهای مختلف از جمله سرعت، کیفیت و میزان دسترسی کاربران به اینترنت تهیه می‌شود. طبق این گزارش، اینترنت ایران از نظر سرعت و کیفیت جزء پایین‌ترین کشورها بوده و در حائز اهمیت تبدیل شده و گلايه‌ها نسبت به آن در حال افزایش است.

انجمن تجارت الکترونیک به صورت پیوسته و هر چند ماه گزارشی در باره وضعیت اینترنت منتشر می‌کند. این گزارش‌ها با استناد بر معیارهای مختلف از جمله سرعت، کیفیت و میزان دسترسی کاربران به اینترنت تهیه می‌شود. طبق این گزارش، اینترنت ایران از نظر سرعت و کیفیت جزء پایین‌ترین کشورها بوده و در یک کلام باید گفت وضعیت اینترنت در کشور هیچ حرفی در مقایسه با جهان و حتی منطقه ندارد. در زمینه قیمت نیز ایران در بین ۲۳۷ کشور جهان در رده ۱۲۹ با قیمت ۱/۵۰ دلار به ازای هر گیگابایت داده قرار دارد.

■ **وزارت ارتباطات از نقش منفعل فاصله بگیرد**

طبق پژوهش خردنامه مرکز تحلیل اجتماعی «متا» و مؤسسه «سپهرا» بیش از ۹۲ درصد از کاربران مخالف گرانی اینترنت بودند و در این میان نیز بیش از ۶۶ درصد از کاربران اعتقاد داشتند افزایش قیمت اینترنت در سال ۱۴۰۲ تأثیری بر کیفیت خدمات نداشته که این بار خواهد تأثیری در کیفیت اینترنت داشته باشد.

با توجه به کیفیت پایین اینترنت اگر مانند اغلب کشورهای جهان نمی‌توان مطالبه کاهش تعرفه‌ها را از اپراتورها داشت، حداقل گران نشدن آن را می‌توان انتظار داشت. کارشناسان تأکید دارند اپراتورها همچنان در فضای انحصار و نبود رقابت واقعی فعالیت می‌کنند و تازمانی که نظام تعرفه‌گذاری شفاف و مبتنی بر کیفیت خدمات شکل نگیرد، هر افزایش قیمتی صرفاً فشار بیشتری بر کاربران وارد و بدون نتیجه، چرخه نارضایتی را تکرار خواهد کرد.

وزارت ارتباطات بعنوان نهاد ناظر و متولی، باید از نقش منفعل در برابر فششار اپراتورها فاصله بگیرد و با ایجاد سازوکار شفاف تعرفه‌گذاری، کیفیت خدمات را به شخص اصلی تصمیم‌گیری تبدیل کند.

خودروهای ایمن و فرهنگ‌سازی دارد، اما وقتی بودجه این اقدامات به جرایم وابسته می‌شود، تمرکز از پیشگیری به جریمه‌گذاری منتقل می‌شود. اینجاست که باید پرسید چرا ۲۰ هزار میلیارد تومان پیشنهادی، واقعاً صرف بهبود ایمنی خواهد شد؟ یا بخشی از آن، در پیچ‌وخم دیوان‌سالاری و پروژه‌های غیر ضروری گم می‌شود یا دچار سرشونت مبهم ۹۰۰ هزار میلیارد تومان در آمد حاصل از مالیات بر ارزش افزوده می‌شود.

برای برون‌رفت از این وضعیت، باید نگاه‌مان را تغییر دهیم. جرایم رانندگی باید به ابزار بازدارندگی بازگردند و بودجه ایمنی راه‌ها، باید از محل منابع پایدار مانند مالیات بر سوخت، عوارض جاده‌ای یا هفمند یا مشارکت بخش خصوصی تأمین شود. در عین حال، شفافیت در عملکرد دوربین‌ها و فرایند جریمه‌گذاری ضروری است، چرا که مردم باید بدانند جریمه‌ها برای چیست و چگونه صرف می‌شود. گزارش‌های دقیق و عمومی از محل هزینه‌کرد جرایم، شاید اعتماد را بازگرداند.

علاوه بر این، باید به ظرفیت‌های بالقوه کشور توجه کنیم. ایران با موقعیت ترانزیتی منحصربه‌فرد می‌تواند از درآمدهای ترانزیتی برای بهبود زیرساخت‌های جاده‌ای استفاده کند. سرمایه‌گذاری در راه‌آهن و حمل‌ونقل عمومی می‌تواند بشار ترافیکی جاده‌ها را کاهش دهد و نیاز به جریمه‌گذاری را کم کند. آموزش رانندگان از طریق فرهنگ‌سازی رسانه‌ای، تأثیر بیشتری از جریمه‌های میلیونی دارد و مهم‌تر از همه، طراحی راه‌های دسترسی شفاف یا کالیبراسیون دقیق عمل می‌کنند، به ابزاری برای جریمه‌های بی‌دلیل تبدیل می‌شوند. راننده‌ای که در محور تهران- فیروزکوه با سرعت مجاز حرکت می‌کند، اما به دلیل نقص فنی دوربین جریمه می‌شود، چه احساسی پیدا می‌کند؟ آیا این جریمه، او را به رعایت بیشتر قوانین ترغیب می‌کند یا به بی‌اعتمادی و خشم؟ که قطعاً مورد دوم صدمی می‌کند.

این وضعیت، ریشه در یک مشکل عمیق یعنی فقدان نگاه سیستمی به ایمنی راه‌ها دارد چه آنکه ایمنی، تنها با جریمه و دوربین به دست نمی‌آید و انتظار داشت جاده‌ایمان ایمن شوند یا اعتماد مردم به قوانین باز گردد.