

کیهان بررسی می کند

ماfiای خودرو مانع ورود خودروهای برقی به تهران

گالیا توانگر

این روزها بحث مافیای خودرو در حوزه های مختلف شنیده می شود و مسئولان و مردم نسبت به این موضوع گلایه مند هستند. حتی رهبر انقلاب نیز در ۱۹ اردیبهشت ماه با بیان اینکه قاچاق و واردات بی رویه کالاهایی را که تولید داخلی و با کیفیت دارند، خنجری بر قلب تولید کشور است، افزودند: «البته خودروسازها از این حرف سوءاستفاده نکنند، زیرا وضع آنها تعریفی ندارد و مقصود، آن جاهایی است که تولید خوب و با کیفیت دارند.»

وقتی بحث مافیای خودرو پیش می آید، برخی تصورشان این است که با حذف فرد یا افرادی زنجیره مافیای خودرو شکسته شده و بازار به وضع حسنه ای می رسد، اما مافیای خودرو به جز اشخاص شامل برخی نواقص مزمن در بدنه تولید، نبود بازار رقابت، تلفات نداشتن به استانداردها و نیز مطالبات مردم است.

نظر کارشناسان خودرو در مقابله با زنجیره مافیا

رضا عبدالله زاده، یک نماینده کارشناسان خودرو می گوید: «زمانی که شکاف عمیقی میان قیمت خودرو در بازار و تحویلی کارخانه وجود دارد، ایجاد شدن یک شبکه مافیا کاملاً طبیعی به نظر می رسد.»

وی در ادامه می گوید: «این که شخص یا اشخاصی بخواهند خودروها را از کارخانه خریداری کنند و با نرخ بالاتر در بازار بفروشند، به یک رویه تبدیل شده است. البته برخی ها شاید تشکیلاتی کار کنند؛ یعنی با روش های خاصی که دارند، تعداد بسیار زیادی خودرو را بتوانند خریداری و سود هنگفتی را کسب کنند. عنوان چنین شبکه ای را می توان مافیای بازار خودرو گذاشت. یعنی مافیایی فاقد تشکیلات سازمانی، با قواعد نانوشته و حضور محسوس.»

گلایه از مافیای خودرو از بهارستان تا بهشت

بحث فعالیت مافیای خودرو به گونه ای است که محمدباقر قالیباف، رئیس مجلس نیز درباره اقدامات مافیای خودرو در سوم آذرماه امسال گفته است: «قریب به دو سال است قانون واردات خودروی کارکرده را تصویب کردیم، چرا نمی گذارند؟ چطور می شود بیش از ۸ میلیارد دلار در سال قطعه وارد می کنند ولی این جا که می خواهد خرید خودرو بشود می گویند برای واردات خودرو پول نیست؟» البته اخیراً پای مافیای خودرو به موضوعات شهری نیز باز شده است و سخنگو و شهردار تهران نسبت به فعالیت این مافیا در بحث واردات خودرو در قرارداد چین با شهرداری انتقاد کردند.

گفتنی است که تهران حداقل به ۷ هزار اتوبوس جدید نیاز دارد؛ اما سال ها بود که تعداد اتوبوس های فعال پایتخت سال به سال کاهش پیدا می کرد. برای حل این معضل، شهرداری تهران ابتدا به سراغ تولیدکنندگان داخلی اتوبوس رفت و با توجه به ظرفیت تولیدی آنها، تعداد هزار و ۸۰۰ اتوبوس دیزلی، ۵۰۰ اتوبوس برقی و ۶۰۰ مینی بوس و ون (ویژه توان یابان) پیش خرید کرد و سپس به سراغ قرارداد مفصل با چین رفت.

عبدالمطهر محمدخانی، سخنگوی شهرداری تهران با اشاره به مسائل مرتبط با تجارت بین الملل و مسیرهای گمرکی هفته قبل در نشست خبری متذکر شد: «در طول مسیر واردات، رد پای مافیای خودرو در داخل کشور کاملاً مشهود است؛ تفاوت قیمت ۸۰ هزار یورویی بین اتوبوس های خریداری شده و نمونه های مشابه داخلی که به زیان بیت المال بود، نشان دهنده مشکلات جدی در این حوزه است.»

و می خواهیم به مردم بگویم چه دستگاه هایی در کار هستند که نمی گذارند مشکل ترافیک و آلودگی هوای تهران حل شود.»

وی در ادامه گفته بود: «وقتی قیمت تمام شده اتوبوس های برقی چینی خریداری شده بسیار ارزان تر از قیمت های داخلی است؛ معلوم است به مذاق مافیای خودرو خوش نمی آید. نمی توان جان مردم را به خاطر پر شدن جیب عده ای به گروگان گرفت و از این رو به زودی درباره دست های پشت پرده با مردم صحبت خواهیم کرد.»

سنگ اندازی به نهضت برقی سازی

حمل و نقل عمومی تهران

در رابطه با «نهضت برقی سازی ناوگان حمل و نقل عمومی تهران» هم ظاهراً خبرهایی از سنگ اندازی افرادی که شبیه مافیای خودرو هستند، شنیده می شود. شهرداری تهران قرار است به واسطه قرارداد چین ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی، ۲۷ هزار تاکسی و ۱۰

سخنگوی شهرداری تهران: در طول مسیر واردات، رد پای

مافیای خودرو در داخل کشور کاملاً مشهود است؛ تفاوت قیمت

۸۰ هزار یورویی بین اتوبوس های خریداری شده و نمونه های

مشابه داخلی که به زیان بیت المال بود، نشان دهنده مشکلات

جدی در این حوزه است.

هزار دستگاه ون وارد تهران کند و شاید به گفته شهردار تهران این مسئله به مذاق برخی خوش نمی آید. کمالینکه مهدی بابایی، عضو شورای شهر تهران در ۱۳ آبان ماه طی نامه ای به مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران خواستار آشکار سازی اسامی مخالفان لایحه برقی سازی پایتخت شد.

البته مهدی بابایی در گفت و گو با کیهان درباره مفاد این نامه و در پاسخ به این سؤال که آیا مافیای خودرو در این ماجرا نقش داشته اند، اظهار داشت: «نامه ای که به آقای چمران فرستاده بودم جدا از مافیای خودرو بود. به هر حال طیفی از همکاران ما در شورا رای به برقی سازی حمل و نقل عمومی نداده بودند و من خواهش کردم که در جهت شفاف سازی این موضوع اعلام شود و شاید این موضوع ربطی به مافیای خودرو نداشت.»

عضو شورای شهر تهران اما در ادامه افزود: «به هر حال در حوزه مافیای خودرو شاهد فشارهایی بودیم که دولت اجازه واردات خودرو ندهد، اما با اتفاقی که شهرداری تهران رقم زد، برای بیش از ۳ هزار دستگاه اتوبوس داخلی قرارداد بسته شد، اما چون خودروسازان داخلی توان بیشتری در این عرصه نداشتند، در دولت شهید رئیسی مجوز واردات صادر شد. ضمناً

این نکته وجود دارد که با واردات خودروی برقی ما می توانیم در سیاهه انتشار آلودگی هوا سهم اتوبوس را در آلودگی که سهمی ۸ تا ۱۰ درصدی دارد، کاهش دهیم.»

ضرورت ارتقای استانداردهای خودرو و بازار رقابتی

به نظر می رسد در کنار نقش مافیای خودرو در حوزه حمل و نقل، بد نیست به افزایش قیمت خودرو نیز اشاره کرد. خودروسازهای داخلی به ویژه دو خودروساز اصلی، به همراه شرکت های وابسته آنها، هرگاه بحث رفع انحصار واقعی واردات خودرو و رقابتی کردن بازار خودرو ایران مطرح شد، پای کارگرانی که برای آنها کار می کنند را به میان می کشند. در پاسخ به این حرکت خطرناک، مجتبی قاسمی، عضو هیئت علمی دانشگاه شهید بهشتی می گوید: «در تولید خودرو، اشتغال هدف نیست، بلکه تولید هدف است؛ ولی خودروسازان بتی به نام اشتغال درست کرده اند و از شاغلین به عنوان سپر انسانی استفاده می کنند.»

در رابطه با مقابله با مافیای خودرو، فرهاد نیک، کارشناس خودرو نیز به کیهان می گوید: «وظیفه دولت انهدام زنجیره مافیاست. وقتی یک خودروی کارکرده حدوداً ۱۰ ساله خارجی که تا چند ماه قبل با نرخ ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیون فروخته می شود، حالا به بالای دو میلیارد تومان افزایش نرخ داشته است. به طور طبیعی چنین افزایش قیمتی، بانی ایجاد مافیا خواهد بود. اختلاف قیمت موجود، سودی است که به مافیا می رسد، اما باید توجه داشت که دولت وظیفه اصلی را در متوقف کردن مافیای دارد.»

وی در ادامه اضافه می کند: «دولت باید از خودروسازان بخش خصوصی و دولتی برنامه بگیرد و برنامه ها را پایش کند. تفاوتی ندارد و در هر دو حوزه دولت می تواند اعمال نفوذ کند؛ چرا که قدرت دولت در زمینه کسب استانداردهای ایمنی، کیفیت، محیط زیست و... قابل اعمال است. اما زمانی که خود دولت به صورت مستقیم وارد گود شده باشد، ارگان های نظارت و کنترل نیز عملاً نمی توانند مدیریتی داشته باشند. تا زمانی که خصوصی سازی صورت نگیرد و ارتباطات خارجی ما در حوزه خریدهای فنی و مشارکت در تولید، به سطح حسنه ای نرسد، نمی توان به تغییر محسوس امیدوار بود.»

در رابطه با دخالت افراد در حوزه واردات خودرو به شهر تهران نیز به نظر می رسد لازم است که دستگاه های نظارتی نقش موثرتری برای رفع معضل عدم توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی تهران بکشند و دستگاه های مختلف نسبت به توسعه حمل و نقل عمومی در پایتخت یاری رسانی کنند تا شاهد اتفاقات مؤثر و خبرهای خوش در تهران باشیم.