

«وطن امروز» از نظر کارشناسان درباره مزایا و معایب واردات خودروهای نو کار کرده گزارش می‌دهد

واردات، گره کور خودرو را باز می‌کند؟

موافقان واردات خودرو بر این باورند این تصمیم می‌تواند ضمن متعادل کردن قیمت، رقابت پذیری در این بازار را افزایش دهد اما مخالفان معتقدند این موضوع در صورت عدم مدیریت می‌تواند منجر به افزایش نرخ ارز شود



گروه اقتصادی: اردیبهشت ۹۷ بود که به دلیل از سرگیری تحریم‌های آمریکا علیه اقتصاد ایران، برای واردات بسیاری از کالاها، از سوی دولت محدودیت‌هایی در نظر گرفته شد. در میان کالاهای ممنوع‌الورود، خودرو نیز از جمله اقلامی بود که واردات آن ممنوع شد. به این ترتیب از سال ۹۷ تا پایان سال ۱۴۰۰ هیچ خودروی خارجی جدیدی به کشور وارد نشد. این اتفاق باعث شد تا قیمت خودرو در بازار داخلی افزایش قابل توجهی پیدا کند تا اینکه در اواسط سال ۱۴۰۰ موضوع واردات خودرو در قالب یک طرح در کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی مطرح و پس از بررسی‌های متعدد، طرح واردات خودرو برای سال ۱۴۰۱ از سوی نمایندگان مجلس تصویب شد؛ مصوبه‌ای که به دولت اجازه داد در سال ۱۴۰۱ تا سقف ۷۰ هزار دستگاه خودروی سواری به کشور وارد کند. براساس این مصوبه، این امکان فراهم شد که هر شخص حقیقی و حقوقی بتواند به ازای صادرات خودرو یا قطعات یا سایر کالاها و خدمات مرتبط با انواع صنایع نیرو محرکه (معادل ارزش صادراتی) یا از طریق واردات بدون انتقال ارز، نسبت به واردات خودروی تمام‌برقی یا دونیروی (هیبریدی) یا واردات خودروی بنزینی یا گازسوز با برچسب انرژی B و بالاتر یا دارای شاخص ایمنی ۳ ستاره یا بالاتر براساس گواهی‌های استاندارد معتبر اقدام کند. ناگفته نماند در تبصره ۵ این مصوبه نیز موضوع واردات خودروهای دست دوم و تا ۳ سال کارکرده پیش‌بینی شد. در واقع واردات خودروهای کارکرده طی یکی دو سال گذشته چندین بار توسط افراد مختلف مطرح شد اما هر بار با مخالفت عده‌ای مواجه می‌شد تا اینکه با آزادسازی واردات خودرو در سال ۱۴۰۱، بار دیگر ورود خودروهای کارکرده خارجی به کشور مورد توجه قرار گرفت و بالاخره بعد از کشمکش‌های فراوان، در بهار ۱۴۰۲، مجلس با لایحه واردات خودروی کارکرده نیز موافقت کرد تا شاید با این روش، بازار برتلاطم خودرو در کشور کمی آرام شود.

موافقان و مخالفان واردات خودرو
البته موضوع واردات خودروهای کارکرده (دست دوم) در حالی به تصویب کمیسیون صنایع مجلس رسید که در همان ابتدای تصویب آزادسازی و از سرگیری واردات خودرو به کشور، وزیر صنعت، معدن و تجارت، ضمن اعلام خیر آزادسازی واردات خودرو تصریح کرد: بخشنامه ممنوعیت واردات اردیبهشت سال ۱۴۰۱ به اتمام رسید، دیگر تمدید نخواهد شد و واردات همچون روال سابق طبق ضوابط قبل انجام می‌شود اما این نکته را فراموش نکنیم که واردات خودروهای دست‌دوم همچنان ممنوع خواهد بود.

قبل از تصویب طرح آزادسازی واردات خودرو، فضای دوگانه‌ای در میان تصمیم‌گیران و کارشناسان کشور ایجاد شد. طرفداران طرح آزادسازی واردات خودرو معتقد بودند آزادسازی واردات التیهات بازار خودرو را آرام می‌کند و از طرف دیگر گروه‌های مصرف برای انتخاب ماشین مدنظرشان قدرت انتخاب بیشتری دارند. همچنین واردات باعث می‌شود اتومبیل‌های باکیفیت بیشتری در دسترس عموم قرار گیرد و در نتیجه همه اینها به کاهش ۵۰ تا ۸۰ درصدی قیمت ماشین‌های خارجی می‌انجامد و این فضای رقابتی منجر به تعادل در بازار عرضه و تقاضا می‌شود.

اما مخالفان طرح آزادسازی واردات خودرو نظر دیگری داشتند. آنها معتقد بودند اگر واردات ماشین آزاد شود قطعاً بین تاجر واردکننده و خودروسازان اختلاف ایجاد می‌شود. این تاجر با انحصار قیمت‌گذاری می‌تواند در بازار خودرو قدرت و سرعت عمل را به دست بگیرد. یکی دیگر از علل مخالفت این دسته از کارشناسان آماده نبودن زیرساخت‌های گمرکی برای اجرایی کردن این طرح است اما آنچه از جمع‌بندی نظر موافقان و مخالفان حاصل می‌شود به چند نکته مهم اشاره دارد؛ نخست آنکه آنها هیچ اشاره‌ای به پایین آمدن قیمت خودروی داخلی نمی‌کنند و اختلاف نظر آنها فقط بر سر توازن قدرت واردکننده و تولیدکننده است. با این وجود اجرای طرح واردات خودرو بی‌شک تأثیر خود را بر بازار خودروی کشور خواهد گذاشت.

افزایش رقابت، کاهش قیمت
به گفته دبیر انجمن واردکنندگان خودرو، واردات خودروهای کارکرده، همان تصمیمی است که نمایندگان مردم در مجلس در جهت حمایت از مردم و معیشت خانواده‌ها اتخاذ کرده‌اند و این اتفاق قطعاً تأثیر مثبتی در کاهش قیمت خودرو در بازار خواهد داشت. مهدی دادفر معتقد است این قانون تلاش می‌کند با افزایش رقابت، قیمت را کاهش و عرضه خودرو را افزایش دهد و با اجرای این طرح می‌توان بهترین خودروهای کم کارکرد مدل ۲۰۱۷ تا ۲۰۲۰ را با کمترین قیمت به کشور وارد کرد.

نگاهی به وضعیت مصرف خودرو در کشورهای دیگر نشان می‌دهد در بسیاری از کشورها با گذشت یک سال از عمر خودرو، قیمت خودرو افت ۳۰ درصدی، با گذشت ۲ سال ۵۰ درصدی و با گذشت ۳ سال

افت ۶۰ تا ۷۰ درصدی دارد. به عبارت دیگر می‌توان خودروی ۴۰ هزار دلاری را به قیمت ۱۵ هزار دلار خریداری و وارد کرد. به این ترتیب مشتری می‌تواند با احتساب عوارض، تعرفه و سایر هزینه‌ها، خودروی مدل ۲۰۱۹ یا ۲۰۲۰ وارداتی با کارکرد کمتر از ۲ سال را با پرداخت یک‌میلیارد تومان خریداری و استفاده کند. دادفر در این رابطه می‌گوید: در طرح واردات خودروی کارکرده انحصار واردات خودرو، از مسیر نمایندگی‌های مجاز یا برخی اشخاص و شرکت‌ها، شکسته شده و هر فرد حقیقی و حقوقی می‌تواند نسبت به واردات خودرو اقدام کند. این اقدام خوبی است، زیرا بازار خودروی ایران به دلیل انحصار در واردات با برخی التیهات روانی مواجه بوده است. این قانون توزیع برابر فرصت واردات خودرو به همه افراد، البته به شرط تأمین ارز است و هیچ فشاری را بر منابع ارزی کشور تحمیل نمی‌کند.

به گفته وی، اکنون نیز مالکان خودروهای خارجی هزینه دریافت سرویس‌های دوره‌ای، دریافت خدمات و تأمین قطعات را به نرخ بازار آزاد می‌پردازند. علاوه بر این، یکی از تاجر خودروی خارجی را وارد می‌کند، طبیعتاً سراغ واردات خودرویی می‌رود که شبکه خدمات پس از فروش آن در داخل کشور وجود داشته باشد. اگرچه شبکه خدمات پس از فروش خودروهای خارجی به ارائه این خدمات الزامی ندارد اما مشکل چندانی برای ارائه خدمات پس از فروش به خودروهایی که گارانتی از نمایندگی مجاز ندارند نیز وجود ندارد.

کارشناسان بازار خودرو بر این باورند که واردات خودرو، بویژه خودروهای کارکرده در کاهش قیمت خودروهای پرتیراژ داخلی موثر خواهد بود، چرا که با واردات خودرو تنوع در عرضه خودرو و قدرت انتخاب مشتریان نیز افزایش یافته و در نتیجه وقتی تنوع در انتخاب و رقابت قیمتی در بازار خودرو ایجاد شود، قیمت خودرو شکسته خواهد شد.

تأمین ارز برای واردات خودرو
در حال حاضر با توجه به موافقت نهادهای مختلف از جمله وزارت صمت، مجلس شورای اسلامی و مجمع تشخیص مصلح نظام، چنانچه بانک مرکزی نیز بایستد نهایی برای تأمین ارز لازم برای واردات را بدهد، ورود خودروهای کارکرده به کشور با هدف تنظیم بازار در کنار خودروهای نو خارجی، حتمی خواهد بود.

این در حالی است که عضو کمیسیون صنایع مجلس شورای اسلامی گفته است قرار نیست این خودروها از محل ارز دولتی وارد شود بلکه مردم می‌توانند با ارزهایی که در خانه‌های خود دارند و تا ۶۰ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود، اقدام به واردات کنند. به گفته لطفاله سیاهکلی، اگر فردی در خارج از کشور یا در منزل خود ارز دارد، می‌تواند اقدام به واردات کند؛ در حال حاضر مردم ایران در خانه‌های خود بیش از ۶۰

میلیارد دلار ارز در اختیار دارند که می‌توانند برای خرید خودرو از آن استفاده کنند. وی معتقد است دولت مکلف به ایجاد رقابت در بازار خودرو است که در ۲ بخش عملی می‌شود؛ یکی کیفیت و دیگری قیمت خودرو؛ وقتی خودرو در بورس عرضه شد، قیمت برخی مدل‌های آن به ۳ میلیارد تومان رسید، در حالی که قیمت واقعی آن ۷۰۰ میلیون تومان بود. در این شرایط و با تصویب لایحه ساماندهی خودرو در مجلس به اصلاح قانون قبلی انجامید و واردات خودروهای کارکرده را آزاد کرد، قیمت خودرو سیر نزولی می‌گیرد و کیفیت آن سیر صعودی خواهد یافت. سیاهکلی با اشاره به اینکه با این اقدام، خودرو به قیمت واقعی می‌رسد، نه آن قیمتی که دلال کف بازار تعیین می‌کند، می‌گوید: تعرفه واردات خودروی کارکرده باید از ۲۰ درصد آغاز شده و حداکثر ۱۰۰ درصد باشد و هر چه تعداد سیلندر یا قدرت خودرو بالا می‌رود، با توجه به افزایش میزان مصرف سوخت آن، دولت می‌تواند تعرفه گمرکی واردات را افزایش دهد. در این میان باید تعرفه گمرکی خودروهای وارداتی به صورت پلکانی افزایش یابد، چرا که تعرفه گمرکی ابزار مناسبی برای حمایت از تولید داخل است تا خودروسازان بتوانند ارز تهیه کرده و کیفیت تولیدی داخل را ارتقا دهند. از طرفی اگر تعرفه گمرکی واردات خودرو بر اساس مصرف بنزین باشد، بسیار خوب است و می‌توان میزان مصرف بنزین را هم مدیریت و کنترل کرد و خودروهایی که کمتر از ۶ تا ۷ درصد مصرف سوخت دارند، باید تعرفه واردات آنها زیر ۳۰ درصد باشد.

از ظرفیت‌های تولید استفاده شود
صحت‌های نماینده مجلس در حالی مطرح می‌شود که به باور برخی کارشناسان بازار خودرو، ظرفیت تولید خودرو در داخل کشور کم نیست اما از ظرفیت‌های خطوط تولیدی آنطور که باید استفاده نمی‌شود، لذا در این شرایط واردات دست دوم آن هم در شرایطی که خودروسازی در جهان به سمت برقی شدن می‌رود، سپردن فرصت تولید به دیگران است. احمد فراهادی، کارشناس اقتصاد می‌گوید: کالای مصرفی دست دوم، به هر حال دست دوم محسوب می‌شود و معمولاً مسیر آنها مهاجرت از «سرزمین‌های دست اول» به «سرزمین‌های مقصد دوم» است که این دومی، سرزمینی است که نسبت به داشته‌های خود بی‌توجه است و مسائل اقلیمی، آب و هوا و سلامتی افراد جامعه در وهله دوم اهمیت – به بهای ارزان تر بودن – قرار دارد اما نکته مهم این است که آنچه در اولویت قرار می‌گیرد، تنها تسکین آلام و کنترل شرایط است و

درمان ریشه‌ای ندارد. به گفته وی، بحث حضور خودروهای دست دوم این روزها مسیر خود را هموار کرده و احتمالاً به زودی شاهد حضور تعدادی از این خودروها در کشور خواهیم بود اما سوال اصلی این است که حضور این خودروها در بازار ایران، چه نتایجی در پی خواهد داشت؟ از سوی دیگر شاهد تغییر در صنعت خودروسازی و حرکت به سمت تولید خودروهای هیبریدی یا تمام برقی در جهان هستیم به طوری که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته یا همان «سرزمین‌های دست اول» تا چند سال آینده فروش خودروها با سوخت فسیلی را ممنوع خواهند کرد. به عبارت دیگر هر چه به گذشته بازگردیم خودروهای تولیدشده آلاینده‌تر و نالایم‌تر هستند و این خودروهای نالایم و آلاینده هر ساله مهاجرت خود را از سرزمین‌های دست اول به سمت سرزمین‌های مقصد دوم ادامه می‌دهند، مهاجرتی که می‌تواند تهدیدی برای انسان‌ها و آب و هوای یک منطقه باشد.

فرهادی می‌افزاید: بر اساس آمار موجود، در حال حاضر همه ما انسان‌ها در کره زمین نزدیک به ۱،۴ میلیارد وسیله نقلیه را در تملک داریم که اگر با همین شتاب بیش برویم، این رقم تا سال ۲۰۵۰ به ۲ برابر افزایش پیدا می‌کند؛ با رشد تولید در چند سال آینده می‌توان انتظار داشت سالانه حدود ۱۰۰ میلیون خودرو به این تعداد افزوده شود و افزایش تولید خودروهای جدید یعنی رشد مهاجرت خودروهای قدیمی. این در حالی است که استراتژی اصلی در «سرزمین‌های دست اول» جایگزینی خودروهای فسیلی با خودروهای برقی برای مقابله با گرمایش هواس.

وی تأکید کرد: اساسی‌ترین بخش این معادله این است که صادرات خودروهای دست‌دوم قدیمی یک گزینه ارزان و مطلوب برای کشورهای مقصد دوم است و در همان حال گزینه‌ای آسان برای خلاصی از شر خودروهای آلاینده برای کشورهای دست اول خواهد بود.

آلایندگی خودروهای دست دوم
بر اساس گزارش سازمان ملل که سال ۲۰۲۰ منتشر شده است، اگر تجارت جهانی خودروهای دست دوم کنترل نشود، می‌تواند عواقب بدی بر تغییرات آب و هوا، کیفیت هوا و در نتیجه سلامت عمومی داشته باشد. این مطالعه همچنین نشان داد بین سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۸، ایالات متحده، ژاپن و اتحادیه اروپایی ۱۴ میلیون خودروی سواری کارکرده صادر کرده‌اند که مقصد آنها به کشورهای در حال توسعه آفریقا، اروپای شرقی، آسیا، خاورمیانه و آمریکای لاتین بوده است. دوسوم کشورهای مورد بررسی در این مطالعه فاقد سیاست‌های کافی برای تنظیم کیفیت خودروهای وارداتی بوده‌اند. شرایط اقتصادی تاحدودی قیمت‌ها را پایین می‌آورد اما منجر به ضربه زدن به صنعت می‌شود.



میلیاردها دلار سرمایه‌گذاری شده تا خطوط تولیدی بتوانند هر ساله بیش از ۲ میلیون خودرو تولید کنند! اما آنچه در عمل اتفاق افتاده تولید خودرو در مرکز میلیون دستگاه مانده است. این به معنای استفاده نکردن از ظرفیت‌های خطوط تولیدی و فرصت تولید را در اختیار دیگران گذاشتن است. چندی پیش یکی از مدیران عامل شرکت‌های بزرگ تولید خودرو از نگاه به سیاست‌های بالادستی صحبت می‌کرد، اینکه؛ اگر آنها بگویند خودروی نو وارد کنید، ما نخستین شرکتی هستیم که واردات خودرو را پیشه خواهیم کرد و اگر بگویند خودروی دست دوم وارد کنید، باز هم ما نخستین شرکت خواهیم بود اما در حقیقت به نظر می‌رسد چنین اظهاراتی گره‌گشا نیست. بنگاه‌های بزرگ علاوه بر مسؤلیت تأمین کالاهای مورد نیاز جامعه باید بتوانند در مسیر سیاست‌گذاری‌های کلان جامعه هم مشارکت داشته باشند؛ اینکه بنگاهی فقط خود را تابع بدانند، چندان مطلوب نیست!

از سوی دیگر یک سال از موضوع مجوز واردات خودروهای نو می‌گذرد و هنوز شاهد اتفاق خاصی در این حوزه نیستیم؛ شاید دلیل این کندی، کمبود منابع ارزی و تنگناهای مناسبات بین‌المللی باشد اما هر چه باشد همان دلایل می‌تواند بر موضوع واردات خودروی دست دوم هم موثر باشد.

واردات به شرط تأمین ارز
دانشیار دانشکده مهندسی خودرو در گفت‌وگو با «وطن امروز» درباره تأثیر واردات خودرو بر وضعیت بازار خودرو در ایران می‌گوید: در طرحی که توسط نمایندگان مجلس شورای اسلامی تصویب شد، ظاهراً تمام ضوابط ممکن برای واردات خودرو برداشته شده است به غیر از ضابطه واردات خودروهای زیر ۵ سال که تأکید بر عمر کمتر از ۵ سال تولید خودرو در زمان ورود به گمرک دارد.

امیرحسین کاکایی افزود: در حال حاضر فضای جامعه به شکلی شده که اکثریت جامعه با این تصور که واردات خودرو به کاهش قیمت خودرو در کشور می‌انجامد، طرفدار اجرای هر چه سریع‌تر این مصوبه هستند، در حالی که آنچه اکنون از هر موضوع دیگری اهمیت بیشتری دارد، بحث تأمین ارز برای واردات خودرو است.

وی معتقد است: در شرایط کنونی واردات خودرو با اما و اگرها و موانع زیادی روبرو است که مهم‌ترین آن تخصیص و تأمین ارز است، چرا که در حال حاضر هیچ‌گونه مشکل قانونی برای واردات وجود ندارد و در صورت وجود و تأمین ارز، واردات انجام می‌شود. به عبارت دیگر تا زمانی که درآمد دولت

افزایش پیدا نکند، کمبود ارز وجود خواهد داشت و این امر مانعی جدی بر سر راه واردات خودرو خواهد بود. کاکایی می‌افزاید: طبق نظر نمایندگان مجلس، مصالح مملکت بر درآمد دولت ترجیح دارد در حالی که به اعتقاد کارشناسان و صاحب‌نظران اقتصادی، افزایش درآمد‌های کشور پیش‌زمینه هر تحول اقتصادی در حوزه واردات و صادرات است. نظام بانک مرکزی در حال حاضر بر مبنای تخصص بانکداری عمل می‌کند و در نتیجه تا زمانی که نتواند ارز مورد نیاز واردات خودرو را تأمین کند، امکان واردات وجود نخواهد داشت.

کاهش نرخ ارز بدون پشتوانه
دانشیار دانشکده مهندسی خودرو بر این باور است اکنون کشور در یک دوراهی تاریخی قرار گرفته؛ از یک سو بازارهای سرمایه‌گذاری از جمله بازار سرمایه، ارز و... با رکود شدیدی مواجه شده و از طرفی موضوع واردات خودرو مطرح شده است. در این میان اگر چه قیمت ارز نسبت به ماه‌های گذشته کاهش یافته و در ظاهر اتفاق مثبتی در فضای اقتصادی کشور رخ داده اما نباید فراموش کرد زمانی کاهش نرخ ارز امری دارد که پشتوانه این کاهش بر مبنای ورود ارز به کشور باشد نه مدیریت خروج ارز.

به گفته کاکایی، با فرض اینکه بانک مرکزی با واردات خودرو موافقت کند، پیش‌بینی بازار خودرو در کشور پس از واردات خودرو ۲ فرضیه را پیش رو قرار می‌دهد؛ نخست آنکه واردات خودروی دست‌دوم بازی بانک مرکزی در بازار متشکل ارزی را به هم می‌زند، چراکه به یک عده مجوز می‌دهد در عمل دلار را به هر قیمتی که بخواهند بفرشند.

از طرفی ما در کشوری زندگی می‌کنیم که با فضایسازاری خبری قیمت دلار بالا و پایین می‌شود. در حال حاضر این ذهنیت ایجاد شده است که قیمت خودرو پایین می‌آید اما بی‌شک قیمت خودروی یک عدد مشخص پایین نمی‌آید، حتی اگر خودروساز نتواند تولید خود را عرضه کند بازار به شرایط رکود می‌رود، یعنی همان اتفاقی که برای سایر بازارها از جمله مسکن رخ داد.

این کارشناس صنعت خودرو تأکید می‌کند با استدلالاتی که واردات خودروی دست‌دوم تصویب شد باید واردات لوازم خانگی نیز آزاد شود، چرا که قیمت یخچال فریزر نیز بالاست. واردات هر نوع کالا در این شرایط اقتصادی تاحدودی قیمت‌ها را پایین می‌آورد اما منجر به ضربه زدن به صنعت می‌شود.