



بازار خودروهای خارجی با چه فرمولی آزاد می‌شود؟ اولین سناریوی واردات خودرو

پس از کش و قوس‌ها و گمانه‌زنی‌های فراوان، دولت سرانجام رای به آزادسازی واردات خودرو پس از چهار سال ممنوعیت داد و حالا همه در انتظار ابلاغ آیین‌نامه اجرایی از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت و از سرگیری ورود خودرو به کشور هستند.

غروب چهارشنبه گذشته، علی بهادری جهرمی، سخنگوی دولت، خبر تصویب کلیات طرح آزادسازی واردات خودرو را داد و پس از آن، وزیر صمت نیز ضمن تایید خبر آزادی واردات، تاکید کرد مصوبه موردنظر این هفته نهایی خواهد شد. هر چند با اعلام این خبر، طلسم واردات خودرو در دوران تحریم، شکسته و گام نخست برای تنظیم بازار (هدفی که ممنوعیت واردات خودرو با توجه به آن لغو شده) برداشته شد، با این حال میزان اثرگذاری آن بر بازار و منحنی قیمت، وابستگی مستقیم به شرایط و سازوکار واردات دارد.

در واقع اینکه آزادی واردات واقعا به تنظیم بازار منجر خواهد شد یا تنها بساط رانت را برای افراد و شرکت‌ها و حتی نهادهایی محدود فراهم خواهد کرد، در گرو مسائلی مانند محدود کردن یا نکردن واردات (از حیث تعداد، مدل، قیمت و...)، میزان تعرفه و عوارض و مالیات و همچنین اعتمادزایی است.

از همین رو «دنیای اقتصاد» دو سناریو را برای آینده واردات خودرو پیش‌بینی می‌کند؛ نخست اینکه تنها در راستای جلب رضایت عمومی (البته در ظاهر)، وارداتی محدود در دستورکار قرار می‌گیرد و افراد، نهادها و شرکت‌هایی خاص از آن منتفع می‌شوند، بی‌آنکه اثر چندانی بر بازار بگذارد. سناریوی دوم نیز این است که دولت واقعا با نیت تنظیم بازار،

آیین‌نامه‌ای منطقی را با حداقل محدودیت تدوین و ابلاغ می‌کند و در پی آن، بازار نیز در حدی ملموس، آرامش و کاهش قیمت را تجربه خواهد کرد.

پیش از آنکه به بررسی این دو سناریو بپردازیم، ابتدا نگاهی می‌اندازیم به گمانه‌زنی‌های مطرح‌شده در مورد پیش‌نویس اولیه آیین‌نامه واردات خودرو که اتفاقاً با واکنش‌هایی منفی از سوی واردکنندگان و کارشناسان مواجه شده است. به گفته منابع آگاه، در پیش‌نویس اولیه آیین‌نامه واردات، دو موضوع در نظر گرفته شده که به اعتقاد کارشناسان، اثرگذاری آن بر بازار را به حداقل ممکن خواهد رساند. موضوع نخست این است که دولت برای واردات سقف قیمتی در نظر گرفته، و دوم اینکه گویا بناست بخشی از سود حاصل از واردات صرف تولید شود. در باب موضوع نخست اعداد مختلفی مطرح می‌شود، به نحوی که برخی گمانه‌زنی‌ها از سقف هفت‌هزاردلاری قیمت حکایت دارد و برخی نیز می‌گویند سقف قیمتی بین ۱۷ تا ۲۰ هزار دلار لحاظ شده است. در این بین، سقف هفت‌هزاردلاری با واکنش تند برخی نمایندگان مجلس نیز روبه‌رو شد و آنها این عدد را توهین به شهروندان دانسته و وزیر صمت را تهدید به استیضاح (در صورتی که عدد موردنظر را اصلاح نکند) کرده‌اند. این البته در حالی است که منابع آگاه به «دنیای اقتصاد» می‌گویند، دولت سقف ۲۰ هزاردلاری را برای واردات در نظر گرفته، هرچند این عدد قطعی نشده است. هرچه هست، اگر این گمانه‌زنی‌ها در مورد آیین‌نامه واردات صحت داشته باشد (سقف قیمتی محدود و تزریق بخشی از سود واردات به تولید)، به نظر می‌رسد سناریوی نخست عملی خواهد شد. در این سناریو، واردات بسیار محدود خواهد بود؛ چه آنکه با توجه به قیمت‌های جهانی، نمی‌توان تعداد قابل‌توجهی (آن قدر که به تنظیم بازار کمک کند) خودرو وارد کرد. طبق این سناریو، احتمالاً سهم اعظم واردات خودرو نصیب افراد، نهادها و شرکت‌هایی خاص (حتی خودروسازان) خواهد شد. بنابراین نه تنها بازار تنظیم نخواهد شد و کاهش قیمت چندانی رخ نخواهد داد، بلکه با انحصار واردات نیز مواجه می‌شویم. نکته دیگر اینجاست که رخ دادن سناریوی نخست، به معنای تلاش دولت برای جلب رضایت مخالفان واردات خودرو است. در واقع دولت با محدود کردن واردات می‌خواهد دل

مخالفان را نیز به نوعی به دست بیاورد، حال آنکه این جلب رضایت می‌تواند به شکست پروژه «تنظیم بازار از مسیر آزادی ورود خودرو» منجر شود.

در گذشته سقف قیمتی واردات خودرو ۴۰ هزار دلار بود، ضمن آنکه محاسبه تعرفه نیز با ارز ۴۲۰۰ صورت می‌گرفت و در چنین فضایی بالغ بر ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو وارد کشور شد. حال پرسش اینجاست که وقتی قیمت‌های جهانی خودرو بالا رفته، قیمت ارز در کشور روند صعودی شدیدی را تجربه کرده و ملاک محاسبه تعرفه نیز ارز نیمایی است، چرا دولت به جای آنکه سقف قیمتی را بالا برده یا حداقل حفظ کند، آن را پایین آورده است؟ آیا تعیین سقف ۲۰ هزار دلاری برای واردات خودرو (اگر صحت داشته باشد و تصویب شود) پیامی جز این دارد که دولت به دنبال وارداتی محدود و توأم با انحصار است؟ نگرانی دولت در ماجرای آزادی واردات خودرو این بود که ممکن است به دور زدن سیاست‌های کلی نظام به خصوص اقتصاد مقاومتی و حمایت از تولید داخل متهم شود. این در حالی است که انتقادات صریح رهبر انقلاب از خودروسازان، عملاً خیال دولت را بابت آزادسازی واردات راحت کرد. اتفاقاً با توجه به بیانات مقام رهبری و تاکید ایشان بر لزوم عرضه کالای باکیفیت، به نظر می‌رسد واردات خودرو با کمترین محدودیت، می‌تواند به رفع این دغدغه کمک کند.

بنابراین اگر دولت به دنبال تنظیم بازار خودرو از محل واردات و جلب رضایت شهروندان است، عملاً از ناحیه سیاست‌های کلی نظام مانع خاصی را مقابل خود نمی‌بیند و حالا که طلسم واردات خودرو در مقطع فعلی شکسته شده، بهترین فرصت است تا با تدوین آیین‌نامه‌ای منطقی و با حداقل محدودیت، بازار خودرو را به سمت آرامش و کاهش قیمت برد. کارشناسان و فعالان عرصه واردات معتقدند اگر دولت به واقع به دنبال تنظیم بازار خودرو از محل واردات است، باید آیین‌نامه‌ای با حداقل محدودیت به خصوص در بخش قیمت تدوین کرده و در مراحل بعد به سمت اصلاح نظام تعرفه‌ای نیز برود. طبعاً اگر قرار باشد با آیین‌نامه وزارت صمت، وارداتی پریسک، گران و محدود لحاظ شود، اولاً خیلی‌ها به این ماجرا ورود نخواهند کرد و ثانیاً بازار از این ناحیه تنظیم نخواهد شد.

بنابراین بهتر است دولت در تدوین آیین‌نامه موردنظر، نظرات واردکنندگان و کارشناسان را دریافت کرده و همچنین جسارت به خرج بدهد و تا حد امکان محدودیت خاصی برای ورود خودرو اعمال نکند. در کنار اینها، البته اعتمادسازی و اصلاح نظام تعرفه‌ای نیز دو اقدام مهم دیگری است که دولت باید در راستای بالا بردن اثرگذاری واردات بر بازار و حتی صنعت خودرو (از حیث ایجاد رقابت) انجام دهد.

واردات محدود، خنثی و رانت‌زاست

اما شایعات و گمانه‌زنی‌هایی که در مورد اعمال محدودیت‌های مختلف برای واردات خودرو مطرح شده، نگرانی کارشناسان و فعالان عرصه واردات را مبنی بر عدم اثرگذاری واردات بر تنظیم بازار خودرو به دنبال داشته است.

مواردی مانند تعیین سقف هفت‌هزاردلاری قیمت و حجم حداکثر ۱۰۰۰ سی‌سی، از جمله شایعاتی است که درباره آیین‌نامه واردات خودرو مطرح می‌شود، هرچند بیشتر آنها توسط نمایندگان مجلس مطرح و البته تکذیب نیز شده است. طبق آنچه منابع آگاه به «دنیای اقتصاد» می‌گویند، سقف فعلی در نظر گرفته شده برای واردات خودرو، بین ۱۷ تا ۲۰ هزار دلار است که هرچند خیلی بیشتر از شایعه سقف قیمت هفت‌هزاردلاری است، اما از نظر کارشناسان و فعالان عرصه واردات، باز هم نمی‌تواند کمک خاصی به تنظیم بازار کند.

در این مورد، فرید زاوه، کارشناس خودرو، به «دنیای اقتصاد» می‌گوید: «با توجه به گمانه‌زنی‌ها درباره سقف قیمتی و همچنین الزام واردکنندگان به پرداخت بخشی از سودشان به بخش تولید، خیلی به اثرگذاری آن بر بازار خودرو خوش‌بین نیستم.»

زاوه با بیان اینکه شنیده می‌شود دولت در پیش‌نویس آیین‌نامه واردات، سقف قیمت، ۲۰ هزاردلاری را در نظر گرفته، می‌گوید: «علاوه بر این، ظاهراً واردکنندگان باید بخشی از سود خود را به تولیدکنندگان بدهند، موضوعی که نه قانونی است و نه اصلاً امکان اجرای آن در مسیری هموار وجود دارد.»

وی در پاسخ به اینکه واردات خودرو در چه صورت می‌تواند به تنظیم بازار و کاهش قیمت کمک کند، می‌گوید: «اگر واردات در قالب قبلی و با کمترین محدودیت آزاد شود، می‌توانیم امیدوار به کاهش شدید قیمت در بازار خودروهای خارجی و تعمیم آن به بازار خودروهای داخلی باشیم؛ با این حال گذاشتن سقف قیمتی و سهم کردن تولیدکنندگان در سود واردکننده‌ها، اثرگذاری واردات را به شدت کاهش خواهد داد.» زاوه با بیان اینکه هرچه واردات محدودتر شود، ریسک ورود به این عرصه نیز افزایش خواهد یافت، تاکید می‌کند: «با سقف ۲۰ هزاردلاری، خیلی‌ها ریسک واردات را نمی‌پذیرند، چون مشتری این مدل خودروها طبقه متوسطی است که با توجه به تورم، در تامین هزینه‌های جاری زندگی هم به چالش خورده و شاید دیگر خودروی خارجی اولویتش نباشد.»

این کارشناس اما چالش دیگر در عرصه واردات را بی‌اعتمادی به دولت عنوان می‌کند. به گفته وی، واردکنندگان با توجه به تصمیمات خلق‌الساعه چشم‌شان ترسیده و تا مطمئن نشوند که واردات خودرو برای مدتی مشخص دوام خواهد داشت، به این ماجرا به شکلی جدی ورود نخواهند کرد.

به گفته زاوه، دولت اگر می‌خواهد اثرگذاری واردات خودرو بر بازار و منحنی قیمت را به حداکثر برساند، باید سه اقدام کلی را انجام دهد؛ نخست اینکه آیین‌نامه‌ای با حداقل محدودیت تنظیم کند؛ دوم اینکه به سمت اعتمادسازی برود و مثلاً اعلام کند واردات خودرو برای مدتی مشخص (فرضا چهار سال) به طور قطع آزاد است و تحت هیچ شرایطی ممنوع نمی‌شود. گام سوم نیز این است که دولت به سمت اصلاح نظام تعرفه‌ای برود و با کاهش تعرفه، مسیر را برای واردات بیشتر (متناسب با نیاز بازار) باز کند. زاوه همچنین پیشنهاد می‌دهد که وزارت صمت آیین‌نامه واردات خودرو را قبل از نهایی شدن و ابلاغ، به رای عمومی بگذارد و نظرات کارشناسان و فعالان عرصه واردات را نیز اخذ و با توجه به نتایج حاصل از این نظرسنجی‌ها، آیین‌نامه را نهایی و ابلاغ کند. وی همچنین تاکید می‌کند که بهتر است دولت ترجیحا تاییدیه شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا را نیز برای مصوبه واردات خودرو بگیرد تا به اصطلاح محکم‌کاری کند. زاوه این را هم می‌گوید که

اگر محدودیت برای واردات لحاظ شود — از جمله در نظر گرفتن سقف قیمت — تعداد واردات به ۵۰ هزار دستگاه در سال نیز نخواهد رسید.

اما دبیر انجمن واردکنندگان خودرو نیز در مورد آینده بازار خودرو پس از واردات، به «دنیای اقتصاد» می‌گوید: «با گمانه‌زنی‌هایی که مطرح شده، احتمالاً وارداتی در سطح حداقلی خواهیم داشت.» وی با بیان اینکه فعلاً پیش‌نویس آیین‌نامه واردات قطعی نیست و باید به تصویب هیات دولت برسد، می‌گوید: «نمی‌توان انتظار داشت واردات خودرو در سطح ماقبل ممنوعیت را شاهد باشیم، زیرا گمانه‌زنی‌ها از اعمال محدودیت در واردات حکایت دارند.»

دادفر با بیان اینکه احتمالاً واردکنندگان بزرگ به ماجرا ورود نخواهند کرد، می‌افزاید: «نمی‌توان انتظار داشت با توجه به گمانه‌زنی‌های مطرح‌شده (مانند سقف قیمت ۲۰هزاردلاری) محصولاتی مثل شاسی‌بلند و خودروهای اروپایی وارد کرد.»

وی تأکید می‌کند: «با توجه به گمانه‌زنی‌های فعلی و تأکید وزارت صمت بر واردات خودروی اقتصادی، احتمالاً بازار خودرو در محدوده قیمتی ۷۰۰ میلیون تومان تا یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان تحت پوشش واردات قرار خواهد گرفت.» وی در نهایت تأکید می‌کند در صورت قرار دادن سقف قیمتی محدود در آیین‌نامه واردات، احتمالاً شاهد واردات خودروی چینی به کشور نیز خواهیم بود. اما یکی از واردکنندگان متفرقه (گری مارکت) نیز به «دنیای اقتصاد» می‌گوید: «در گذشته ثابت شده که محدودیت‌ها سبب ایجاد فساد در عرصه واردات خودرو شده است، بنابراین بهتر است دولت در تدوین آیین‌نامه، حداقل محدودیت را به‌خصوص در عرصه قیمت لحاظ کند.»