



گام دوم دولت برای واردات خودرو تعرفه واردات خودرو کاهش یافت

درحالی که آیین نامه واردات خودرو هنوز رسماً اعلام نشده، دولت گام دوم را برای تنظیم بازار (از ناحیه آزادسازی واردات خودرو) برداشته و دست به اصلاح نظام تعرفه‌ای زده است.

دولت می‌گوید به دنبال تنظیم بازار خودرو است و در این مسیر، روی واردات خودروهای اقتصادی حساب باز کرده است. در این راستا، دولت هفته گذشته گام نخست را با آزادسازی واردات خودرو (پس از چهار سال ممنوعیت) برداشت و حالا در گام دوم و برای تسهیل واردات تعرفه را کاهش داده است. طبق اطلاعاتی که در اختیار «دنیای اقتصاد» قرار گرفته، هیات وزیران به پیشنهاد وزارت صنعت، معدن و تجارت اصلاحات تعرفه‌ای را برای ۴۴۰ قلم کالا در نظر گرفته که خودرو و قطعات نیز جزو آنها به شمار می‌رود. بر این اساس، سود بازرگانی ۴۱ درصدی برای واردات خودروهای ۱۰۰۰ تا دوهزار سی‌سی، به ۲۸ درصد و سود بازرگانی خودروهای زیر هزار سی‌سی نیز به یک درصد کاهش پیدا کرده است. بنابراین با توجه به حقوق ورودی چهار درصدی، از این پس خودروهای دارای حجم موتور ۱۰۰۰ تا دو هزار سی‌سی، با تعرفه ۳۲ درصدی (۲۸ درصد سود بازرگانی به علاوه چهار درصد حقوق ورودی) و خودروهای زیر هزار سی‌سی با تعرفه پنج درصدی (یک درصد سود بازرگانی به علاوه چهار درصد حقوق ورودی) امکان واردات خواهند داشت. البته با توجه به تغییر قیمت ارز مرجع در گمرک از ۴۲۰۰ به ۲۳۰۰۰ تومان، تعرفه واردات خودرو نیز بر اساس ارز ۲۳ هزار تومان محاسبه خواهد شد.

کاهش تعرفه واردات خودرو، اعتراض خودروسازان را به دنبال داشته، چه آنکه آنها

می‌گویند اولاً این موضوع با عرف تعرفه‌ای این سال‌ها نمی‌خواند و ثانیاً به تولید داخل ضربه خواهد زد. تعرفه در سال‌هایی که واردات آزاد بوده، همواره به عنوان سپری محکم از خودروسازان محافظت کرده است. حالا نیز که واردات آزاد شده، خودروسازان انتظار داشتند دولت دست به تعرفه‌ها نزند؛ اما فعلاً خلاف آنچه توقع آنها بود، رخ داده است. دولت می‌گوید به دنبال تنظیم بازار خودرو از محل واردات است؛ بنابراین اگر می‌خواهد به این هدف برسد، راهی جز تسهیل ورود خودرو در انواع مختلف ندارد. در حال حاضر واردات خودرو دو عامل بازدارنده کلی را در مقابل خود می‌بیند، یکی تعرفه و دیگری قیمت ارز. البته پای مسائلی مانند محدودیت قیمت و حجم موتور نیز در میان است که به اندازه دو عامل موردنظر اثرگذار نیستند. در بین این دو عامل، دولت نمی‌تواند چندان روی مساله ارز مانور دهد، زیرا نوسان بازار ارز به مسائل سیاسی به‌خصوص سرنوشت برجام گره خورده و تعیین تکلیف آن دست دولت به‌تنهایی نیست.

این در حالی است که دولت برای مانور در عرصه تعرفه دست بازتری دارد، زیرا از نظر قانونی می‌تواند نسبت به کم و زیاد کردن آن اقدام کند. از همین رو وزارت صمت به دولت پیشنهاد اصلاح تعرفه را داده و هیات وزیران نیز با آن موافقت کرده است. با توجه به تعدیل تعرفه، حالا انتظار می‌رود خودروهای خارجی در سطحی گسترده‌تر و متنوع‌تر وارد کشور شوند، موضوعی که چشم خودروسازان را ترسانده است. آنها تا پیش از این ماجرا موضعی منفی در قبال واردات خودرو نداشتند، اما حالا چون بیم آن را دارند که بازارشان در نتیجه ورود محصولات خارجی به خطر بیفتد، در مقابل اقدام تعرفه‌ای دولت جبهه گرفته‌اند. البته در ظاهر حرف اصلی آنها این است که طبق عرف سال‌های گذشته، تعرفه واردات خودرو باید متناسب با تعرفه قطعات تغییر کند. در این مورد، دبیر انجمن خودروسازان با ارسال نامه‌ای به وزیر صنعت، معدن و تجارت، خواستار تجدیدنظر در حکم تعرفه‌ای دولت درباره خودرو شده است. احمد نعمت‌بخش در این نامه تاکید کرده که در نظام تعرفه‌گذاری، معمولاً کالای نهایی دارای بیشترین میزان تعرفه است، بنابراین تعرفه قطعات باید کمتر از آن باشد. وی با اشاره به تعیین تعرفه پنج‌درصدی برای واردات

خودروهای زیر هزار سی‌سی، تاکید کرده که تعیین این رقم با اصول مورد اشاره همخوانی ندارد. دبیر انجمن خودروسازان در نهایت از وزیر صمت خواسته که یا در تعرفه پنج‌درصدی خودروهای زیر هزار سی‌سی تجدیدنظر شده یا وزارت صمت تعرفه قطعات سی‌کی‌دی و مواد اولیه را به نحوی که سبب رغبت سرمایه‌گذاران برای تولید خودروهای زیر هزار سی‌سی شود، تعیین کند.

در واقع تاکید دبیر انجمن خودروسازان این است که تعرفه واردات خودرو (به عنوان محصول نهایی و کامل) نباید از تعرفه واردات قطعات و مواد اولیه بیشتر باشد. از همین رو یا باید در تعرفه پنج‌درصدی واردات خودروهای زیر هزار سی‌سی تجدیدنظر صورت گیرد یا نسبت به تعدیل تعرفه واردات قطعات اقدام شود. هرچند طبق لیست اعلامی، تعرفه واردات قطعات نیز به ۱۰ درصد کاهش یافته، با این حال دبیر انجمن خودروسازان معتقد است با توجه به تغییر نرخ ارز مرجع در گمرک، هزینه واردات قطعات در مقایسه با گذشته، حتی بیشتر نیز می‌شود. احمد نعمت‌بخش به «دنیای اقتصاد» می‌گوید: «قبلا تعرفه واردات قطعات، ۲۰ درصد بود که برای محاسبه میزان آن به ریال، ارز ۴۲۰۰ تومان ملاک قرار می‌گرفت. به عنوان مثال، اگر مجموعه قطعه‌ای پنج‌هزار دلار قیمت پایه‌اش بود، رقم حاصل از تعرفه آن با توجه به ارز ۴۲۰۰، حدوداً چهارمیلیون و ۲۰۰ هزار تومان از آب درمی‌آمد. حالا اگر رقم حاصل از تعرفه همان جنس پنج‌هزاردلاری را با تعرفه جدید محاسبه کنیم، به عددی بیش از ۱۱ میلیون تومان می‌رسیم. بنابراین کاهش تعرفه هرچند در ظاهر به نفع ماست، اما چون قیمت ارز مرجع از ۴۲۰۰ به ۲۳ هزار تومان رسیده، هزینه واردات را بیشتر کرده است.» وی تاکید می‌کند: «به همین دلیل از وزارت صمت خواسته‌ایم در موضوع تعرفه خودرو تجدیدنظر کند.» نعمت‌بخش می‌افزاید: «طبق عرف و اصول مربوطه، تعرفه واردات محصول نهایی (خودرو) نباید از رقم تعرفه قطعات و مواد اولیه کمتر باشد، بنابراین باید در مصوبه موردنظر اصلاحات لازم صورت بگیرد.»

اظهارات دبیر انجمن خودروسازان در حالی مطرح می‌شود که برخی کارشناسان معتقدند با توجه رشد قیمت ارز، اثر کاهش تعرفه بر تولید داخل، تعدیل شده است. به گفته آنها،

تعرفه در مقایسه با آخرین سال واردات (۱۳۹۷) کمتر از ۱۵ درصد کاهش را (طبق مصوبه هیات وزیران برای امسال) به خود می‌بیند، حال آنکه قیمت ارز تقریباً هفت برابر شده است. طبعا اگر قیمت ارز این‌چنین رشد نکرده بود و در این شرایط تعرفه نیز پایین می‌آمد، تولید داخل از محل وفور واردات ضربه می‌خورد، اما در حال حاضر رشد قیمت ارز تا حد زیادی ضرب کاهش تعرفه را خواهد گرفت.

قیمت خودرو آزاد می‌شود؟

اما افزایش قیمت ارز در این سال‌ها هرچند به ابزاری برای مانور در میدان تعرفه تبدیل شده، با این حال، هزینه تولید را نیز بالا برده است. بنابراین با وجود آنکه افزایش قیمت ارز در ماجرای کاهش تعرفه به نوعی کمک‌حال تولیدکنندگان داخلی به‌خصوص خودروسازان بوده، اما خود هزینه‌های تولید را به شدت افزایش داده، آن هم در شرایط قیمت‌گذاری دستوری. طبق ادعای خودروسازان، قیمت‌گذاری دستوری اجازه نداده و نمی‌دهد هزینه تولید با قیمت تمام‌شده متناسب باشد، به همین دلیل آنها در این سال‌ها همواره زیان دیده‌اند. خودروسازان می‌گویند حالا که واردات آزاد شده و تعرفه هم کاهش پیدا کرده، پس دولت باید سایه سیاست‌های دستوری را نیز از سر خودروسازی بردارد. دولت در سال‌هایی که واردات آزاد بوده، سعی کرده با استفاده از ابزار تعرفه از خودروسازان داخلی حمایت کند؛ با این حال از آن سو به واسطه قیمت‌گذاری دستوری، درآمدزایی و تامین نقدینگی آنها را دچار چالشی بزرگ کرده است. هرچند کاهش تعرفه قطعا مطلوب شهروندان است و در صورت تدوین آیین‌نامه‌ای منطقی، می‌تواند به افزایش رقابت در بازار خودرو و همچنین بالا رفتن سرانه کیفیت منجر شود، اما اگر بناست تولید نیز نفعی از این ماجرا ببرد (سطح کیفی خودروها ارتقا یابد) بهتر است دولت سیاست‌های دستوری را در این صنعت به‌خصوص در حوزه قیمت کنار بگذارد. دولت البته در این سال‌ها می‌توانست تعرفه واردات خودرو را تدریجی و به صورت پلکانی کاهش دهد تا خودروسازان رفته‌رفته با آن وفق پیدا کنند، اما به دلایل مختلف این اقدام را انجام نداد.

حالا هم خیلی دیر نشده و دولت می‌تواند با لغو سیاست‌های دستوری در حوزه خودرو، پروسه تنظیم بازار را تکمیل کند به نحوی که هم هوای مصرف‌کننده را داشته باشد و هم تولیدکننده را. با لغو قیمت‌گذاری دستوری، خودروسازان اگر بهانه و اعتراضی هم به ماجرای واردات و کاهش تعرفه داشته باشند، قانع و راضی خواهند شد، زیرا آزادسازی قیمت امتیاز بزرگی در قبال آزادی واردات و تعدیل تعرفه به شمار می‌رود. خودروسازان به احتمال فراوان بدشان نمی‌آید دولت سیاست «حمایت» از صنعت خودرو را به سمت «عدم‌دخال»ت» ببرد، زیرا در این صورت، آنها حداقل بابت تامین نقدینگی (به دلیل آزادسازی قیمت) خیال‌شان راحت خواهد شد. طبق وعده‌ای که خودروسازان داده‌اند، با آزادسازی قیمت، علاوه بر رشد تولید و عرضه، کیفیت نیز بالا خواهد رفت، بنابراین فضا برای رقابت با خودروهای وارداتی بازتر خواهد شد. این وسط مشتریان نیز منتفع می‌شوند، زیرا با تنوع خودرو در بازار مواجه خواهند بود. ضمن آنکه خودروسازان با توجه به آزادسازی قیمت، دیگر بهانه کمبود تولید و عرضه را نخواهند داشت. هرچه هست، حالا که دولت گام‌های ابتدایی را برای تنظیم بازار به واسطه آزادی واردات و کاهش تعرفه برداشته، بهتر است قیمت‌گذاری دستوری را نیز بردارد تا اثرات مثبت پروسه‌ای که آغاز شده، بیشتر شود.

امکان واردات خودروی زیر هزار سی سی

با توجه به کاهش تعرفه واردات خودرو، حالا این پرسش برای شهروندان ایجاد شده که این موضوع تا چه اندازه روی بازار و منحنی قیمت تاثیر خواهد گذاشت. در این مورد، فرید زاوه کارشناس خودرو به «دنیای اقتصاد» می‌گوید: «اگر آن‌طور که می‌گویید، واردات خودرو با حداقل محدودیت و به دور از انحصار آزاد شود، می‌توان حتی در رده محصولات زیر هزار سی سی نیز خودرو وارد کرد.» وی با بیان اینکه برندهای مختلفی در دنیا خودروهای زیر هزار سی سی تولید می‌کنند، می‌افزاید: «به عنوان مثال نیسان، فیات و حتی رنو خودروهایی در این محدوده موتور دارند که می‌توان آنها را وارد کرد، هرچند البته قیمت برخی از این خودروها پایین نیست.» به گفته زاوه، با واردات امثال فیات پاندا، رنو ساندر

(مدل زیر هزار سی سی) و محصولاتی از نیشان و دیگر خودروسازان، می‌توان بازار خودرو را به سمت رقابت برد، زیرا ورود چنین محصولاتی، خودروسازان داخلی را به اصطلاح به فکر خواهد انداخت.