



فرمول حذف سفته‌بازی در صنعت خودرو چیست؟ هزینه بالای خودروبازی در شرایطی سیاستگذار خودرو حذف قرعه‌کشی را از طرح‌های فروش خودروسازان تا پایان سال جاری وعده داده است که تحقق آن با مقررات ضد سفته‌بازی همراه خواهد بود. این مقررات در راستای حذف دلالی و سفته‌بازی در بازار خودرو در نظر گرفته شده‌اند، از جمله اینکه فروشندگان خودروهای صفر داخلی تا ۵ سال باید تا ۷۰ درصد مابه‌التفاوت قیمت کارخانه و بازار را هنگام فروش، به‌عنوان مالیات پرداخت کنند. طبق شنیده‌ها همچنین قرار است سند خودروها نیز تا دو سال در رهن شرکت‌های خودروساز باقی بماند.

طبق اعلام مسوولان وزارت صنعت، معدن و تجارت، تا انتهای امسال سیستم قرعه‌کشی از طرح‌های فروش خودروسازان حذف خواهد شد. وزارت صمت سیاست‌های جدیدی برای بازار خودرو در سال آینده و البته بعد از حذف قرعه‌کشی خودرو دارد و برای پیشبرد اهداف خود، روی کمک مجلس شورای اسلامی حساب باز کرده است.

یک منبع آگاه که نخواست نامش فاش شود، در مورد برنامه‌های وزارت صمت پس از حذف قرعه‌کشی، به خبرنگار «دنیای اقتصاد» می‌گوید: برنامه اصلی وزارت صمت این است که پس از حذف قرعه‌کشی و در صورت تصویب طرح مالیات بر درآمد اتفاقی در مجلس شورای اسلامی، از فروشندگان خودرو (احتمالا فقط آنهایی که از مسیر طرح‌های فروش خودروسازان موفق به خرید شده‌اند) مالیات دریافت شود. وی می‌افزاید: بر این اساس، فروش خودرو تا پنج سال پس از خرید از کارخانه، مشمول مالیات خواهد بود. این منبع آگاه با بیان اینکه وزارت صمت منتظر تصویب طرح مالیات بر عایدی سرمایه توسط مجلس شورای اسلامی است، تاکید کرد: در صورت تصویب طرح موردنظر، فروشندگان

خودروهای صفر داخلی باید تا ۷۰ درصد مابه‌التفاوت قیمت کارخانه و بازار آنها، مالیات بپردازند.

وی اما در مورد دیگر برنامه‌های وزارت صمت برای دوران پس از قرعه‌کشی گفت: قرار است سند خودروها تا دو سال در رهن شرکت‌های خودروساز باقی بماند؛ ضمن آنکه برای خانوارهای دارای پلاک فعال نیز محدودیت ثبت‌نام لحاظ خواهد شد. با توجه به این برنامه‌ها، مشخص است که وزارت صمت قصد دارد پس از حذف قرعه‌کشی، بازار خودرو را از مسیر ایجاد محدودیت‌های جدید تنظیم کند. این در حالی است که به جز آیتم مالیات‌ستانی، دیگر برنامه‌ها پیش‌تر نیز اجرا شده و کمک خاصی به تنظیم بازار نکرده‌اند.

دو سال پیش تقریباً همین روزها بود که شورای رقابت به قیمت‌گذاری خودرو بازگشت و در ادامه، سیستم قرعه‌کشی نیز برای طرح‌های فروش لحاظ شد. وزارت صمت و شورای رقابت دنبال این بودند که از مسیر قرعه‌کشی، بازار خودرو را تنظیم کنند و برای بالا بردن احتمال موفقیت آن، کلی محدودیت نیز برای ثبت‌نام در نظر گرفتند. این در حالی بود که رانت‌هنگفت موجود در بازار خودرو خیلی‌ها را در این دو سال وسوسه کرد تا در طرح‌های فروش خودروسازان شرکت کنند؛ موضوعی که همچنان ادامه دارد. با توجه به اعمال سیاست قیمت‌گذاری دستوری، فاصله‌ای بسیار زیاد بین قیمت کارخانه و بازار خودروها ایجاد شد و به همین دلیل، تقاضای کاذب در بازار به هوای استفاده از رانت موجود، شکل گرفت. این‌گونه شد که میلیون‌ها نفر حتی آنهایی که نیازی به خودرو نداشتند، در طرح‌های فروش ثبت‌نام کردند تا شانس خود را برای بهره‌بردن از رانت موردنظر امتحان کنند.

با توجه به اینکه قیمت‌گذاری دستوری ریشه اصلی ایجاد این رانت بود، طبعاً سیاستگذار

برای تنظیم بازار و حذف تقاضای کاذب، باید به سراغ خشکاندن این ریشه می‌رفت که خواسته یا ناخواسته نرفت. بی‌توجهی به ریشه اصلی عملاً سبب شد وزارت صمت بر سیاست‌های دستوری و ناکارآمد خود بیفزاید و محدودیت پشت محدودیت بگذارد. هیچ‌کدام از اینها اما نتوانستند کمکی به تنظیم بازار خودرو کنند و نه تقاضای کاذب پایین آمد و نه قیمت نزولی شد. هرچند از حدوداً ۸ ماه پیش شورای رقابت از قیمت‌گذاری خودرو کنار گذاشته شده، اما سیاست‌های دستوری همچنان ادامه دارد و این ستاد تنظیم بازار است که قیمت خودروها را بی‌توجه به آنچه در بازار می‌گذرد، تعیین می‌کند. با توجه به تداوم قیمت‌گذاری دستوری، اختلاف بین قیمت کارخانه و بازار خودروها نیز کماکان برقرار است و حتی تشدید هم شده است، بنابراین تقاضای کاذب کماکان ادامه دارد. در این شرایط، وزارت صمت که گویا متوجه ناکارآمدی سیستم قرعه‌کشی شده است، قصد کنار گذاشتن آن را از طرح‌های فروش خودرو دارد. این وزارتخانه می‌خواهد با رشد تولید و عرضه خودرو، فروش را به سمتی برسد که دیگر نیازی به قرعه‌کشی نباشد. در واقع این وزارتخانه به دنبال ایجاد شرایطی است که تولید و عرضه خودرو در تناسبی پایدار قرار بگیرد و هر کس هر خودرویی خواست، بدون عبور از فیلتر قرعه‌کشی و با قیمت کارخانه، آن را خریداری کند.

این هدف اما با چالش‌ها و موانع سختی مواجه است و موضوع نخست، به تولید مربوط می‌شود. جدا از اینکه اصلاً با جهش ۵۰ درصدی، عرضه و تقاضا متعادل خواهد شد یا نه، مساله دیگر اینجاست که مسیر این جهش فراهم نیست. با توجه به برنامه وزارت صنعت، معدن و تجارت، تولید سه خودرو ساز بزرگ کشور طی امسال باید به یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه برسد. این در حالی است که به گفته خود فعالان صنعت خودرو، ابزار لازم برای تحقق این تیراژ فراهم نیست. اصلی‌ترین مشکلی که بر سر راه جهش ۵۰ درصدی تولید خودرو وجود دارد، کمبود نقدینگی است. فعالان صنعت خودرو معتقدند وقتی نه تسهیلات جدیدی در اختیار آنها قرار گرفته و نه قیمت اصلاح شده است، امکان تولید یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو طی سال جاری وجود ندارد. آنها حتی هشدار

می‌دهند که با ادامه این وضع، ممکن است تولید امسال از سال گذشته نیز کمتر شود. خودروسازی و قطعه‌سازی مانند هر بنگاه اقتصادی دیگری برای ادامه حیات و تولید، نیاز به نقدینگی دارد و مسیر اصلی تامین این نقدینگی، فروش محصول به قیمت عادلانه است و در کنار آن، از تسهیلات بانکی نیز استفاده می‌شود. این در حالی است که به گفته فعالان صنعت خودرو، تسهیلات جدیدی در اختیار آنها قرار نگرفته است. از آن سو همچنین معاون حمل‌ونقل و ترابری وزارت صمت نیز اخیراً اعلام کرد فعلاً خبری از افزایش قیمت کارخانه‌ای خودروها نیست.

با این شرایط و با در نظر گرفتن چالش‌های دیگری مانند تداوم تحریم، تحقق هدف وزارت صمت مبنی بر جهش ۵۰ درصدی تولید، بعید به نظر می‌رسد و باید منتظر ماند و دید اگر این اتفاق رخ ندهد (تولید بالا نرود) آیا وزارت صمت باز هم به وعده‌اش مبنی بر حذف قرعه‌کشی عمل خواهد کرد یا این سیستم کماکان ادامه خواهد یافت.

اما هدف مهم دیگر وزارت صمت پس از حذف قرعه‌کشی این است که دلان و واسطه‌گران را از بازار خودرو بیرون کند. وزارت صمت برای این کار دل به تصویب مالیات بر عایدی سرمایه و درآمدهای اتفاقی بسته تا به واسطه آن، از جاذبه سوداگری در بازار خودرو بکاهد. بر این اساس، گویا برنامه مدنظر وزارت صمت این است که تا ۵ سال پس از خرید خودرو از کارخانه، فروش آن مشمول مالیات باشد، آن هم مالیاتی حداقل ۷۰ درصدی. به عبارت بهتر، اگر کسی که موفق به خرید خودرو از کارخانه (با قیمت دولتی) شده، قصد فروش آن را در بازار طی بازه زمانی ۵ ساله داشته باشد، باید ۷۰ درصد از مابه‌التفاوت قیمت کارخانه و بازار آن را در قالب مالیات به دولت بپردازد. به‌عنوان مثال، اگر مالک خودرویی که قیمت کارخانه‌ای آن ۱۵۰ میلیون تومان و قیمت بازارش ۳۰۰ میلیون تومان است، آن را بفروشد، باید ۱۰۵ میلیون تومان از مابه‌التفاوت موجود (۱۵۰ میلیون تومان) را مالیات بدهد. هرچند مالیات‌ستانی از فروش خودرو می‌تواند یک گام رو به جلو در کاهش تقاضای کاذب باشد، با این حال کارشناسان معتقدند همچنان بهترین مسیر برای حذف تقاضای کاذب و سوداگری در بازار خودرو، کنار گذاشتن قیمت‌گذاری دستوری

است.