



۲۲

### خودروهای خارجی در سربالایی قیمت

اقتصاد ایران در سال ۱۳۹۷ با تشدید تکانه‌های ارزی مواجه شد و پس از ابداع و ابلاغ دلار ۴۲۰۰ تومانی، ممنوعیت‌های متنوع وارداتی نیز در دستور کار قرار گرفت که تأثیر تکانه‌های اقتصادی در برخی بازارها را تشدید کرد

■ شنبه ۲۷ دی ۱۴۰۱ ■ ۲۴ جمادی الثانی ۱۴۴۴ ■ سال سی‌ویکم ■ شماره ۸۶۹۲

### توقف واردات، قیمت سانتافه را ۱۲ برابر کرد

سیاست ممنوعیت واردات خودرو با هر هدفی که اتخاذ شد، در بازار خودرو پیامدی جز افزایش سرسام‌آور قیمت‌ها نداشت. در ۵سال گذشته خودرو بیش از پیش به کالایی سرمایه‌ای تبدیل شده است

۲۴



# همیشه برای اقتصاد



# رونمایی از فهرست خودروهای وارداتی

به گفته مدیر کل دفتر صنایع خودروی و وزارت صمت، خودروهای فیات، سنات، اشکودا، فولکس و ب ام و به ایران می آیند

بعد از ۵سال ممنوعیت و ۵ماه معطلی، خودروهای خارجی حالا به یک قدمی بازار ایران رسیده‌اند. هفته گذشته نخستین محموله وارداتی در بورس کالا پذیرفته شد و فروش آنها بر اساس اعلام

**فرخنده رفائی**  
روزنامه‌نگار

غیر از خودروهای چانگان و کیا که با اعلام پذیرش در بورس عرضه آنها نهایی شد، واردات چه خودروهایی و از چه کشورهایی تا به حال قطعی شده است؟ اطلاع‌رسانی در خصوص جزئیات محصولات وارداتی بر عهده خود بنگاه‌های واردکننده است اما به‌طور کلی می‌توان گفت برندهای اروپایی، کره‌ای، ژاپنی و چینی همگی در محصولات وارداتی جای دارند.

از فیات به‌عنوان نخستین اروپایی بازار خودرو نام برده شده، کدام برند و کدام کشور اروپایی دیگر هست که به‌طور قطع از بازار ایران سهم خواهد داشت؟

علاوه بر فیات، محصولات نظیر سنات، بامو و محصولات اقتصادی فولکس واگن و اشکودا نیز در فرایند واردات کارشان را آغاز کرده‌اند و طبیعتاً پس از انجام الزامات خدمات پس از فروش و سایر الزامات مرتب‌می‌توانند واردات محصولات را انجام دهند.

هفته گذشته ۲۱۱۴۰ دستگاه خودرو در بورس کالا پذیرفته شد اما گفته شد فقط ۱۰۰دستگاه وارد شده، تناقض میان رقم اعلام‌شده برای ثبت سفارش و تعداد واردات از کجا می‌آید؟

فرایند واردات به‌گونه‌ای است که واردکننده ضمن آنکه به سرعت محصولات نمایشگاهی یا محصولاتی که براساس آن مجوزهای سازمان‌های استاندارد و محیط‌زیست را دریافت کرده، به کشور وارد می‌کند به‌طور همزمان سفارش‌گذاری محصولات را نیز نزد طرف خارجی به‌میزان مدنظر انجام می‌دهد. پس در این مرحله میزان ثبت سفارش انجام‌شده نشان می‌دهد واردکنندگان برای عرضه این تعداد خودرو به بازار آمادگی دارند. اینکه تعداد خودروهای واردشده به کشور در محموله‌های اولیه کم بوده به این دلیل است که این خودروها در مرحله نخست صرفاً به‌منظور عرضه در نمایشگاه‌ها و کلینیک‌های تخصصی برای برآورد بازار و طی کردن الزامات سازمان‌های محیط‌زیست و استاندارد وارد شده‌اند و کل خودروهای خریداری‌شده در محموله‌های بعدی وارد کشور خواهند شد. در نتیجه متفاوت بودن رقم ثبت سفارش با میزان خودروهای واردشده در مرحله نخست به کشور ناقص هم‌دیگر نیستند.

آیا در صد خاصی از کل واردات

وزارت صمت تا یکی دو هفته آینده انجام خواهد شد. با این حال، هنوز ابهامات زیادی در این زمینه وجود دارد که تا زمان رسیدن پای این خارجی‌های به‌نسبت جذاب به بازار بر طرف نخواهد شد.

از خودروهایی که هفته گذشته در بورس پذیرفته شدند از جمله به‌طور مثال کیا سراتو بالای ۲۰هزار دلار است. چرا سقف آیین‌نامه رعایت نشده است؟

امکان ثبت سفارش خودروهایی با قیمت بالاتر از ۲۰هزار دلار وجود ندارد. همه خودروهای وارد شده با رعایت این سقف قیمت خریداری شده‌اند. از سوی دیگر، پذیرش خودروها در بورس بر پایه ریالی انجام می‌شود و بر قیمت آن نیز سازمان حمایت از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان نظارت دارد.

**سقف منابع برای واردات سال آینده در بودجه چقدر پیش‌بینی‌شده است؟** برای سال جاری سقف یک میلیارد یورو در مصوبه هیأت وزیران ذکر شده اما برای سال آینده هنوز سقفی نهایی نشده است اگر چه وزارت صمت، معدن و تجارت مصمم است تا با تداوم واردات خودرو، بازار خودرو را به سمت رقابتی‌شدن پیش ببرد و خودرو را از شکل کالای سرمایه‌ای خارج کند.

**عرضه خودرو در بورس سوال برانگیز شد. آیا فروش خودرو در بورس کالا متوقف خواهد شد؟** واگر بله، آیا با توجه به الزامات آیین‌نامه این توقف شامل وارداتی‌ها هم خواهد بود؟

درخصوص خودروهای وارداتی سازوکار روشنی برای عرضه خودروها در بورس در آیین‌نامه واردات پیش‌بینی شده و اشکالاتی که در عرضه خودروهای داخلی در بورس وجود دارد، تصحیح شده است. بنابراین عرضه خودروهای وارداتی کم‌اکان در بورس کالا انجام می‌شود و الا ن نیز بسیاری از واردکنندگان درخصوص

پذیرش این خودروها در بورس اقدام کرده‌اند اما برای خودروهای تولید داخلی تا هفته گذشته از کل تولید سال گذشته با هماهنگی شورای رقابت در نظر گرفته خواهد شد.

**یکی از نقدهایی که به شیوه فروش خودرو در بورس وارد شده افزایش قیمت به دلیل**

**ساز و کار مزایده‌ای کشف‌قیمت است که این مشکل در باره وارداتی‌ها پررنگ‌تر**

خواهد بود، چه تدبیری در این خصوص اندیشیده شده است؟ اتفاقاً در حوزه مرتبط با واردات از ابتدا سازوکار عرضه در بورس پیش‌بینی شد که کسی نتواند پولی به جیب بزند، زیرا در این چارچوب کشف قیمت به‌طور شفاف انجام می‌شود. واردکننده سود منصفانه ۱۵درصدی خود را می‌گیرد و قیمت پایه خودرو بر این اساس تعیین می‌شود، مابقی هر چه بود به خزانه واریز می‌شود تا انگیزه‌ای برای افزایش قیمت وجود نداشته باشد. **نرخ‌گذاری خودروهای تولید داخل بعد از این چگونه خواهد بود؟ آیا ورود دوباره شوهرای رقابت به‌معنای بازگشت قیمت‌گذاری دستوری است؟**

در حوزه تولید داخل، وزارت صمت در تلاش است با شورای رقابت به سازوکاری مشترک برای تعیین قیمت خودروهای داخلی دست پیدا کند، اما توجه به این نکته ضروری است که عملکرد این شورای رقابت با دوره‌های قبلی متفاوت است و قرار نیست به شیوه گذشته قیمت تکلیفی و سرکوب قیمت در دستور کار باشد. سیستم قیمت‌گذاری خودرو آسیب‌شناسی شده و به‌دنبال راه‌حلی هستیم که هم تولید آسیب نبیند و هم تفاوت زیاد بین قیمت کارخانه و بازار ایجاد نشود.

**ارزیابی شما از تأثیر واردات بر بازار و قیمت خودرو چیست؟**

با توجه به افزایش تولید و روند منظم عرضه خودرو به بازار و همچنین عرضه خودروهای وارداتی، پیش‌بینی می‌شود با ریزش قیمت‌ها در بازار خودرو تا پایان سال مواجه شویم، بنابراین طبعاً خودرو نمی‌تواند کالای مناسبی برای سرمایه‌گذاری محسوب شود.

شما می‌دانید که میزان تولید خودروسازان داخلی تا هفته گذشته از کل تولید سال گذشته فراتر رفت و رکورد تولید ماهانه خودرو در آذرماه بعد از ۵سال شکسته شد، بنابراین امسال به‌طور قطع با ورود کالا اقدامی منم نمی‌شود. بر همین و تثبیت جریان

خودروسازان فرانسوی بدهدی فراوانی در پاسخ به تعهدات ایجاد شده در مقاطع مختلف زمانی داشته‌اند و خودروسازان بزرگ داخلی به‌عنوان شرکای راهبردی ایشان از این بدهعیدی زیان فراوان دیده‌اند، بنابراین همه‌چیز به نحوه جریان این زیان‌ها و ارائه برنامه روشنی در این خصوص و اجتناب از تکرار آن بستگی دارد.

### کاهش فروش اشکودا



تحويل خودروهای اشکودا فولکس‌واگن برای چهارمین سال متوالی در سال ۲۰۲۲ کاهش یافت. این خودروساز چک اعلام کرد: واحد فولکس‌واگن اشکودا در سال ۲۰۲۲ به دلیل کمبود قطعات، مشکلات زنجیره تامین و جنگ در اوکراین شاهد کاهش ۱۶٫۷درصدی تحويل جهانی بود. اما انتظار دارد امسال بهبود یابد. تحويل جهانی اشکودا در سال ۲۰۲۲ به ۷۳۱هزار و ۳۰۰ خودرو کاهش یافت که بیشترین کاهش در روسیه ثبت شد با ۸۰درصد کاهش. محتاطانه خوش‌بین هستیم که وضعیت در ماه‌های آینده بهبود یابد.

اگر قرار باشد دولت و مجلس در یک‌سال با واردات موافقت کنند و در سال دیگر دوباره دروازه واردات بسته شود، چرخه بی‌تعادلی ادامه خواهد یافت. گام نخست این است که چشم‌انداز واردات خودرو بر اساس قوانین کوتاه‌مدت و یا بودجه ستوانی ترسیم نشود و دست‌کم در قالب برنامه هفتم توسعه، چشم‌انداز روشن‌تر نشود به‌گونه‌ای که شوک به بازار وارد نشود. البته این تصمیم در میان‌مدت به‌موازنه بین سیاست‌های ارزی و تجاری بستگی زیادی دارد چنان‌که بیم آن می‌رود در تنگنای ارزی، دوباره سیاستگذاری به سمت اعمال محدودیت در بازار داخلی و خارجی سوق پیدا کند. با این توصیف واردات مقطعی و بدون چشم‌انداز میان‌مدت ۵ساله، نقش قرص مسکن را خواهد داشت نه داروی نجات.

گام دوم برای ایجاد تعادل در بازار خودرو این است که برنامه‌ای دست‌کم ۵ساله به اجرا گذاشته شود به‌گونه‌ای که دولت متعهد بماند در این ۵سال هرگز وارد معرکه قیمت‌گذاری دستوری و بازگشت به نظام فرقه‌کشی نخواهد شد و اجازه می‌دهد هم خودروسازان داخلی و هم واردکنندگان در یک رقابت کامل نسبت به عرضه محصولات‌شان در بازار اقدام کنند و حق انتخاب در رقابت به مصرف‌کنندگان داده شود. لازمه پایبندی به چنین تعهدی در دولت و البته مجلس، تعهد به آزادسازی بازار خودرو خواهد بود. نهادهای مجری و سیاستگذار باید بپذیرند که هزینه مداخله سیاستگذاران در بازار خودروهای داخلی و خارجی باعث شکل‌گیری رانت و برهم خوردن تعادل بین عرضه و تقاضا می‌شود.

بهر روز مجبسی نجم‌آبادی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس گفت: هیچ‌کدام از نمایندگان مجلس مخالف عرضه خودرو در بورس نیستند. بورس کالا بهترین گزینه برای عرضه خودروهای وارداتی است.



بهر روز مجبسی نجم‌آبادی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس گفت:

در حوزه عرضه خودروهای داخلی کنار گذاشته شود و به‌جای آن سطح تقاضای خودروی کثرت جامعه مورد هدف قرار گیرد. این هدف‌گذاری البته به سیاستگذاری صنعت و بازار خودرو بستگی دارد و پرا واضح است که تعیین سقف قیمت برای واردات خودرو با هدف پوشش نیلز حداکثری جامعه در عمل ناپدیده گرفته می‌شود. افزون بر این ممکن است با تعیین سقف قیمت ارزی خودروهای وارداتی، عملاً دست واردکنندگان برای واردات خودروهای باکیفیت و پوشش‌دهنده نیلز حداکثری جامعه محدود به چند کشور یا محصول خاص شود.

گام چهارم اما مهم‌ترین مولفه اقتصادی در بازار خودرو به سطح انتظارات تورمی جامعه و شکل‌گیری تقاضای سرمایه‌گذاری بازمی‌گردد. واقعیت این است که بخشی از تقاضای موجود در بازار خودرو نه مصرفی بلکه سرمایه‌گذاری است که از آن به‌عنوان تقاضای سفته‌بازانه یا سوداگری یاد می‌شود. کاهش انگیزه سرمایه‌گذاری و تقاضاهای سوداگری در بازار خودرو با دخالت یا قیمت‌گذاری ممکن نخواهد بود و هزینه آن بیش از نفع احتمالی است. چنان‌که در اقتصاد، پول مسیر خود را مثل آب پیدا می‌کند و مدیریت بازار خودرو تنها در گروی یک رقابت سالم، آزاد و شفاف ممکن است. در غیر این صورت هرگونه ایجاد مانع در بازار از جمله بازار خودرو به شکل‌گیری رفتارهای متضاد با هدف سیاستگذاران از جمله فروش و کالتی خودرو یا اجاره کارت ملسی و… تبدیل خواهد شد و عملاً مصرف‌کننده ناتوان از خرید خودرو، فرصت و امتیاز ایجاد شده توسط دولت را با دریافت سود اندک در اختیار دیگران قرار می‌دهد.

برون رفت صنعت و بازار خودرو از جاده‌های انحرافی و پر از دست‌اندازهای ایجاد شده در نتیجه مداخله دولت‌های این است که دنبال راه‌های موث و گذرا و تجویز قرص‌های مسکن نباشیم و به رقابت تن‌دهیم. انتقادهای خودروسازان داخلی به‌دلیل افت کیفیت محصولات‌شان یا ارائه خدمات‌شان محصول همین رویکرد مخرب مداخله‌جویانه است. صنعت خودرو و البته بازار خودرو بابت دخالت‌های رنگارنگ بنه بی‌بانه حمایت از مصرف‌کننده آسیب‌های بسیار دیده و آنها را در جاده زیان قرار داده است. البته قصور و خطای خودروسازان در این سال‌ها وساختار سرمایه‌گذاری، مالکیت و مدیریتی آنها هم بر وخامت حال آنها و شدت انتقاد روشن صنعت و غیرقابل انکار.

واقعیت این است که نمی‌توان صنعت خودروی داخلی را تعطیل کرد و نه وضع ارزی کشور اجازه خواهد داد تا واردات استمرار یابد یا حداقل به‌طور کامل واردات آزاد شود. البته در این بین پایان دادن به عرضه خودرو در قالب لاتاری و عرضه در بورس کالا و باز شدن مسیر واردات خودرو نشانه آشکاری از یک تغییر موقت دارد ولی مشروط به اینکه ذهن سیاستگذاران را روشن کند و باعث پایان دوران طولانی مداخله در صنعت و بازار خودرو شود. آیا مجلس و دولت آمادگی روشن کردن چراغ سیاستگذاری صنعت خودرو در جاده شفافیت و رقابت سالم را دارند، به فکر داروی نجات هستند یا قرص‌های مسکن بیشتر؟

**رضا کر بلانی**  
روزنامه‌نگار

## واردات، قرص مُسکن یا داروی نجات؟

آیا واردات خودروهای خارجی شکاف بین تقاضا و عرضه و اختلاف قیمت در بازار را از بین می‌برد؟ پاسخ به این پرسش به استمرار واردات و البته افزایش تعداد خودروهای خارجی وارد شده به کشور بستگی دارد؛ در نتیجه تعیین سقف واردات در هر سال مستلزم این است که نیازی با تقاضای خرید خودرو به درستی شناسایی شود.

پرواضح است که شکسته‌شدن بن‌بست واردات خودروهای خارجی، بسیاری را امیدوار کرده که نظم به بازار خودرو بازگردد و از سوی دیگر با تغییر سازوکار عرضه خودروهای داخلی و وارداتی هم این انتظار قوت گرفته که رانت ناشی از شکاف قیمت برداشته خواهد شد. اما روی دیگر سکه تنظیم واقعی بازار خودرو، متعادل شدن کفه عرضه و تقاضاست.

اگر قرار باشد دولت و مجلس در یک‌سال با واردات موافقت کنند و در سال دیگر دوباره دروازه واردات بسته شود، چرخه بی‌تعادلی ادامه خواهد یافت. گام نخست این است که چشم‌انداز واردات خودرو بر اساس قوانین کوتاه‌مدت و یا بودجه ستوانی ترسیم نشود و دست‌کم در قالب برنامه هفتم توسعه، چشم‌انداز روشن‌تر نشود به‌گونه‌ای که شوک به بازار وارد نشود. البته این تصمیم در میان‌مدت به‌موازنه بین سیاست‌های ارزی و تجاری بستگی زیادی دارد چنان‌که بیم آن می‌رود در تنگنای ارزی، دوباره سیاستگذاری به سمت اعمال محدودیت در بازار داخلی و خارجی سوق پیدا کند. با این توصیف واردات مقطعی و بدون چشم‌انداز میان‌مدت ۵ساله، نقش قرص مسکن را خواهد داشت نه داروی نجات.

گام دوم برای ایجاد تعادل در بازار خودرو این است که برنامه‌ای دست‌کم ۵ساله به اجرا گذاشته شود به‌گونه‌ای که دولت متعهد بماند در این ۵سال هرگز وارد معرکه قیمت‌گذاری دستوری و بازگشت به نظام فرقه‌کشی نخواهد شد و اجازه می‌دهد هم خودروسازان داخلی و هم واردکنندگان در یک رقابت کامل نسبت به عرضه محصولات‌شان در بازار اقدام کنند و حق انتخاب در رقابت به مصرف‌کنندگان داده شود. لازمه پایبندی به چنین تعهدی در دولت و البته مجلس، تعهد به آزادسازی بازار خودرو خواهد بود. نهادهای مجری و سیاستگذار باید بپذیرند که هزینه مداخله سیاستگذاران در بازار خودروهای داخلی و خارجی باعث شکل‌گیری رانت و برهم خوردن تعادل بین عرضه و تقاضا می‌شود.

گام سوم هم این است که هرگونه سیاست سهمیه‌بندی چه در حوزه واردات خودرو و چه در حوزه عرضه خودروهای داخلی کنار گذاشته شود و به‌جای آن سطح تقاضای خودروی کثرت جامعه مورد هدف قرار گیرد. این هدف‌گذاری البته به سیاستگذاری صنعت و بازار خودرو بستگی دارد و پرا واضح است که تعیین سقف قیمت برای واردات خودرو با هدف پوشش نیلز حداکثری جامعه در عمل ناپدیده گرفته می‌شود. افزون بر این ممکن است با تعیین سقف قیمت ارزی خودروهای وارداتی، عملاً دست واردکنندگان برای واردات خودروهای باکیفیت و پوشش‌دهنده نیلز حداکثری جامعه محدود به چند کشور یا محصول خاص شود.

گام چهارم اما مهم‌ترین مولفه اقتصادی در بازار خودرو به سطح انتظارات تورمی جامعه و شکل‌گیری تقاضای سرمایه‌گذاری بازمی‌گردد. واقعیت این است که بخشی از تقاضای موجود در بازار خودرو نه مصرفی بلکه سرمایه‌گذاری است که از آن به‌عنوان تقاضای سفته‌بازانه یا سوداگری یاد می‌شود. کاهش انگیزه سرمایه‌گذاری و تقاضاهای سوداگری در بازار خودرو با دخالت یا قیمت‌گذاری ممکن نخواهد بود و هزینه آن بیش از نفع احتمالی است. چنان‌که در اقتصاد، پول مسیر خود را مثل آب پیدا می‌کند و مدیریت بازار خودرو تنها در گروی یک رقابت سالم، آزاد و شفاف ممکن است. در غیر این صورت هرگونه ایجاد مانع در بازار از جمله بازار خودرو به شکل‌گیری رفتارهای متضاد با هدف سیاستگذاران از جمله فروش و کالتی خودرو یا اجاره کارت ملسی و… تبدیل خواهد شد و عملاً مصرف‌کننده ناتوان از خرید خودرو، فرصت و امتیاز ایجاد شده توسط دولت را با دریافت سود اندک در اختیار دیگران قرار می‌دهد.

برون رفت صنعت و بازار خودرو از جاده‌های انحرافی و پر از دست‌اندازهای ایجاد شده در نتیجه مداخله دولت‌های این است که دنبال راه‌های موث و گذرا و تجویز قرص‌های مسکن نباشیم و به رقابت تن‌دهیم. انتقادهای خودروسازان داخلی به‌دلیل افت کیفیت محصولات‌شان یا ارائه خدمات‌شان محصول همین رویکرد مخرب مداخله‌جویانه است. صنعت خودرو و البته بازار خودرو بابت دخالت‌های رنگارنگ بنه بی‌بانه حمایت از مصرف‌کننده آسیب‌های بسیار دیده و آنها را در جاده زیان قرار داده است. البته قصور و خطای خودروسازان در این سال‌ها وساختار سرمایه‌گذاری، مالکیت و مدیریتی آنها هم بر وخامت حال آنها و شدت انتقاد روشن صنعت و غیرقابل انکار.

واقعیت این است که نمی‌توان صنعت خودروی داخلی را تعطیل کرد و نه وضع ارزی کشور اجازه خواهد داد تا واردات استمرار یابد یا حداقل به‌طور کامل واردات آزاد شود. البته در این بین پایان دادن به عرضه خودرو در قالب لاتاری و عرضه در بورس کالا و باز شدن مسیر واردات خودرو نشانه آشکاری از یک تغییر موقت دارد ولی مشروط به اینکه ذهن سیاستگذاران را روشن کند و باعث پایان دوران طولانی مداخله در صنعت و بازار خودرو شود. آیا مجلس و دولت آمادگی روشن کردن چراغ سیاستگذاری صنعت خودرو در جاده شفافیت و رقابت سالم را دارند، به فکر داروی نجات هستند یا قرص‌های مسکن بیشتر؟