

واردات در سال جهش تولید؟

واردات خودرو؛ بهانه جلسات چراغ خاموش مجلس و دولت!

خبرهایی از تشکیل جلسات محرمانه برای یافتن راه حلی جهت واردات خودرو توسط صمتی ها به گوش می رسد.

به گزارش سایت خبری پرسون، سال ۹۷ بود که بدنبال خروج آمریکا از برجام، ایران تحریم شد و پس از آن کشور ارز کافی برای واردات نداشت. پس از آن به دلیل کمبود ارز، واردات خودرو ممنوع شد و از آن سال تاکنون خودرویی وارد کشور نشده است.

حالا چند وقتی است که صحبت آزاد سازی واردات خودرو مطرح شده و مدتی پیش با همکاری گمرکات کشور تعدادی خودرو که در گمرک مانده بود، ترخیص شد و آنطور که مشخص است وزیر جدید صمت با آزاد سازی واردات خودرو موافق است و این در شرایطی است که کشور ارز کافی برای خرید اقلام اساسی ندارد چه برسد که تامین کالای غیر ضروری! حالا در این بین انجمن تخصصی واردکنندگان خودرو برای واردات این جنس اصرار می ورزند و شاید به نوعی به دنبال اعمال قدرت نیز هستند.

دست و پا زدن برای بررسی موضوع واردات در کمیته خودرو

مهدی دادفر دبیر انجمن واردکنندگان خودرو، با اشاره به فعالیت مثبت وزیر صمت جدید، گفت: آقای رزم حسینی نگاه بسیار دقیقی دارد و بسیار مناسب فعالیت می کند. اکنون دستور داده که مشکلات واردات خودرو در کمیته خودرو بررسی شود که خود این تصمیم نشان دهنده این است که دیگر با جنجال قرار نیست کار انجام شود و کارها بهتر از گذشته پیش خواهد رفت.

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو بیان کرد: نگاه وزیر جدید صمت این است که خودرو انحصاری است و قصد دارد واردات خودرو را آزاد کند که نگاه کاملاً منطقی دارد.

بیشتر بخوانید؛

بورس کالا مکانیزمی مناسب برای قیمت گذاری خودرو

در زمان های گذشته که واردات خودرو آزاد بود و تجار به راحتی خودرو وارد می کردند، خودروسازان کشور دچار ضعف بودند و از این رو تولیدات داخلی به شدت ضعیف بود و تنوع محصولات هم نداشتیم. به گفته کارشناسان صنعت خودرو اگر بناست واردات خودرو آزاد شود، باید اقداماتی صورت گیرد که اول از همه باید ارز مورد نیاز را تامین کرد که در شرایط کنونی این کار امکان پذیر نیست.

اثرات منفی آزادسازی واردات خودرو بر خودروسازان

علی قاسمیان کارشناس صنعت خودرو، در مورد موضوع واردات خودرو گفت: اصولاً یکی از موضوعاتی که اتحاد جامعه بر روی آن اتفاق نظر دارند داشتن یک خودروی با کیفیت و در عین حال شیک و زیبا و همچنین برخورداری از حق انتخاب و تنوع بالا حین خرید خودرو است. یکی از ابزارهایی که می تواند در تحقق این هدف اثرگذار باشد اتصال به بازارهای خودروی جهانی و تولید کنندگان متنوع با رویکردها و دیدگاه های مختلف در توسعه خودرو است.

او ادامه داد: بالطبع ایران نیز از این موضوع مستثنی نیست؛ بنابراین در حالت معمولی یعنی در صورتیکه شرایط کشور ما نیز به مانند دیگر کشورهای دنیا باشد، واردات خودرو به کشور ما نیز می تواند مثبت و مفید باشد. اما نکته آنجا است که به خصوص در سال های اخیر، شرایط کشور ما با دیگر نقاط دنیا متفاوت است؛ بنابراین اگر واردات خودرو به کشور ما تحت شرایطی که به برخی از آن ها در ادامه اشاره می گردد صورت نگیرد نه تنها مفید نخواهد بود که آسیب های جبران ناپذیری را ممکن است موجب شود.

این کارشناس صنعت خودرو بیان کرد: در ابتدا باید توجه داشت در صورتی که قرار است واردات خودرو صورت بگیرد، این کار باید طی یک برنامه ریزی طولانی مدت و اطلاع قبلی خودروساز صورت بگیرد. بدین معنی که به عنوان مثال یک مدت ده ساله به خودروساز بدهیم و او را مطلع کنیم که ده سال دیگر واردات خودرو به کشور تحت یک برنامه مشخص صورت خواهد گرفت.

قاسمیان ادامه داد: در اینجا خودروساز باید مطلع باشد که قرار است با چه کلاس خودرویی رقابت کند؟ آیا خودروهای دست دوم نیز شامل واردات می

شوند یا فقط خودروهای نو قرار است وارد شود؟ یا مثلاً وضعیت گمرکی چه خواهد بود؟ آیا قرار است مالیات گمرکی صفر شود یا صرفاً درصد آن کم شود؟ اگر قرار است کم شود چند درصد قرار است کم شود؟ یا بعنوان مثال قرار است با چه شیئی طی چند سال بعد به صفر درصد برسد. به هر حال وضع مالیات گمرکی در همه جای دنیا یک راهکار پذیرفته شده برای رونق تولید داخل و اشتغالزایی است.

این کارشناس صنعت خودرو گفت: موضوع دیگری که باید مد نظر قرار گیرد این است که اگر دولت می خواهد واردات خودرو از یک کشور خارجی را آزاد کند، آیا این توانمندی را نیز دارد که ارتباط خودرو ساز را با قطعه سازان، موسسات آزمون و مجموعه های علمی و تحقیقاتی همان کشور آزاد کند؟ اینکه ما به خودرو ساز مهلت بدهیم که طی یک بازه چندساله کارشناسی شده، خود را به سطح کیفی یک سری خودروهای هدف وارداتی برساند در صورتی منصفانه خواهد بود که طی این چند سال شرایط و زیرساخت هایی را فراهم کنیم که خودرو ساز بتواند با راحتی، بدون فوت زمان و پرداخت هزینه های چندبرابری و مشکلات ناشی از تحریم، برخی از نیازهای خود که در داخل کشور امکان تامین آن وجود ندارد را با شرکت ها و موسسات مرتبط درجه یک خارجی مرتفع کند.

او افزود: در غیر اینصورت، برقراری یک ارتباط یک طرفه از خارج به داخل بدون امکان ارتباطات ضروری از داخل به خارج و دسترسی به زنجیره تأمین جهانی، جنگ نابرابری است که منجر به نابودی تولید داخل، بیکار شدن خیل کارشناسان و کارگران شاغل در صنعت خودروسازی و شکست صنعت خودروسازی به عنوان یکی از قوی ترین لوکوموتیوهای صنعت کشور خواهد شد.

این کارشناس صنعت خودرو گفت: نکته دیگر این است که حالا اگر فرض کنیم زمان، تسهیلات و دسترسی های لازم به خودروساز داده شد و خودروساز تحرک لازم را برای حضور در عرصه رقابت جهانی از خود نشان نداد. خوب طبیعی است که حق برخورداری از یک خودروی با کیفیت و جذاب و تنوع بالا در انتخاب محصول را نباید از مشتری داخلی سلب کرد و بایستی رویای داشتن یک خودروی بعضاً معمولی خارجی برای مردم را به واقعیت تبدیل کرد.

او ادامه داد: اما در این حالت حاکمیتی که می خواهد واردات را آزاد کند باید طی همان مدتی که به خودروساز فرصت تغییر داده بود و فرضاً نتیجه ای نگرفت، برنامه ریزی های لازم را انجام داده و زیرساخت های لازم را فراهم کرده باشد تا از این حجم عظیم سرمایه و ماشین آلات که در زنجیره تامین و تولید خودرو وجود دارد از یک سو و حجم کم نظیر نیروی کاری که در این صنعت شاغل هستند و ارتزاق می کنند، به خصوص مدیران، کارشناسان و کارگران متخصص و دلسوز، به بهترین نحو در یک مسیر تولیدی دیگر استفاده کند تا از این رهگذر آسیبی به وضعیت اشتغال و تولید داخل وارد نیاید.

واردات خودرو مساوی است با افزایش نرخ ارز

میلاد بیگی کارشناس صنعت خودرو، گفت: در آزاد سازی واردات خودرو نکته ای که وجود دارد و آن این است که در شرایط فعلی کشور بحث ارز بسیار پررنگ است، یعنی با شرایطی مواجه هستیم که فروش نفت کم شده است و فشار و تقاضا برای ارز بالا رفته و از این ناحیه افزایش قیمت ارز داریم.

این کارشناس صنعت خودرو تشریح کرد: وقتی تقاضا برای خودرو وارداتی افزایش یابد، در واقع ارز بیشتری از کشور خارج شد و نیاز به ارز بیشتری داریم و این موضوع موجب می شود قیمت ارز افزایش یابد و به دنبال این افزایش، قیمت تمام محصولات افزایش خواهد یافت.

بیگی با بیان اینکه یکی از علت هایی که ممنوعیت واردات داریم، مسئله کمبود ارز است، گفت: اگر امکان شناسایی دقیق وجود داشته باشد، می توان به ارز حاصل از صادرات خودرو فکر کرد، یعنی باید اجازه دهیم که خودروسازان اگر خودرویی صادر کردند، با ارز حاصل از صادرات، امکان واردات داشته باشند.

او بیان کرد: واردات باید در سطح مناسبی صورت گیرد تا به کمک آن به توسعه صنعت خودرو رسید. برنامه واردات مناسب این است که اگر مشکل ارزی نداشته باشیم، با همین تعرفه ۱۰۰ درصدی، برنامه جامع داشته باشیم که تا ۱۰ سال تعرفه ۱۰۰ درصدی داشته باشیم و از سال یازدهم تعرفه ها به صورت پلکانی کاهش پیدا کند، تا اینکه تعرفه به ۲۰ درصد برسد.

آزادسازی سنگی در برابر تولید داخل

حال از طرفی قطعه سازان نیز این آزادسازی را سنگی در برابر تولید داخل می دانند و منتقد هستند اگر ارزی که قرار است در واردات صرف شود به فعالان صنعت خودرو داده شود، آن ها توان سیراب کردن بازار داخل را خواهند داشت.

به گفته مازیار بیگلو دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو ایران، قطعه سازان با واردات خودرو مخالفتی ندارند، اما در شرایطی که تولید یک میلیون و ۲۰۰ هزار خودرو در یک سال، در مجموع ۲ میلیارد دلار ارز لازم دارد که همین رقم هم تامین نمی شود، چگونه می توانند ارز واردات خودرو را تامین کنند؟

او گفت: قطعه سازان با واردات خودرو مخالفتی ندارند چراکه در صورت آزاد شدن واردات، می توانند در تامین قطعه و لوازم یدکی و خدمات پس از فروش آن خودروها مشارکت داشته باشند که این موضوع باعث رشد سطح قطعه سازی کشور می شود.

بازار خودروهای وارداتی حدود دو سال گذشته با تغییرات پی در پی سیاست‌ها روبرو بود؛ بسته شدن ۶ ماهه سامانه ثبت سفارش، افزایش تعرفه‌های گمرکی آن، تغییر نرخ ارز و یکسان سازی آن، سبب شده تا در این بازار جهش قیمت‌ها را مشاهده کنیم.

بازار خودروهای وارداتی دست دوم نیز از این تغییرات بی‌تاثیر نبود و بی‌آنکه رونقی در آن ایجاد شده باشد، دچار حباب قیمتی شده و هر کس در آن قیمتی را اعلام می‌کند.

منبع: باشگاه خبرنگاران جوان