

افت و خیز صادرات و واردات خودرو

مسیر واردات از طریق ارز حاصل از صادرات خودرو و قطعه در حالی مورد توجه نمایندگان مجلس قرار گرفته که آمارهای گمرک در دو بخش صادرات و واردات نشان‌دهنده عدم سنخیت صادرات با واردات خودرو به کشور است. به عبارت دیگر مسیر صادرات خودرو و قطعه نمی‌تواند آن طور که باید و شاید بار تامین ارز مورد نیاز برای واردات خودرو را به دوش بکشد.

به گزارش سایت خبری پرسون، ماده ۴ اصلاحی طرح ساماندهی خودرو دو مسیر برای واردات در نظر گرفته است، به طوری که هر شخص حقیقی یا حقوقی می‌تواند به ازای صادرات خودرو یا قطعات و خدمات مرتبط با انواع صنایع نیرو محرکه اقدام به واردات خودرو کند یا از مسیر دوم یعنی واردات بدون انتقال ارز این فعل را انجام دهد. با تصویب این طرح در مجلس شورای اسلامی حالا بسیاری از منتقدان با تایید واردات به ازای صادرات، اشکالاتی به واردات از طریق بدون انتقال ارز وارد کرده‌اند و این مسیر را بستر ساز عدم نظارت بانک مرکزی در روش تامین مالی واردکنندگان و ورود ارز نامشروع به چرخه تامین کالا و اقتصاد کشور می‌خوانند.

هر چند برخی از طراحان ماده ۴ اصلاحی کمیسیون صنایع و معادن و همچنین برخی از نمایندگان مجلس عنوان کردند که برای واردات بدون انتقال ارز، سازوکاری تعریف خواهد شد که از ورود ارز نامشروع به چرخه اقتصاد کشور جلوگیری شود با این حال این مسیر همچنان دلوپسان خود را دارد. در شرایط حاضر اما واردات در ازای صادرات خودرو، قطعات یا سایر کالاها و خدمات مرتبط با انواع صنایع نیرومحرکه به نظر کم‌هزینه‌تر از مسیر واردات بدون انتقال ارز به نظر می‌رسد.

اما با نادیده گرفتن هزینه‌های این روش، این سوال مطرح است که به فرض حذف مسیر واردات بدون انتقال ارز آیا صادرات می‌تواند پاسخگوی نیاز بازار محصولات خارجی باشد؟ آنچه مشخص است با توجه به کیفیت و کمیت محصولات تولیدی در بخش خودرو و قطعه، صادرات هیچ جایگاهی در خودروسازی و قطعه‌سازی‌های کشورمان نداشته و صادرات اندک سالانه نیز بیشتر به کشورهای دوست و استراتژیک ایران انجام شده است.

بنابراین واردات در ازای صادرات آن هم در شرایط کنونی که کیفیت بسیاری از محصولات به واسطه تحریم و خروج شرکای خارجی افت کرده و تولید نیز از دو سال گذشته روند نزولی به خود گرفته، اگر ناممکن نباشد بسیار سخت به نظر می‌رسد. در این بین آمار صادرات خودروسازان طی دو دهه گذشته نشان می‌دهد دو خودروساز بزرگ کشور در این زمینه پیش‌تاز هستند و صادرات منحصر در اختیار این دو شرکت است.

بخش خصوصی کشور کارنامه‌ای در صادرات ندارد و قطعه‌سازان نیز انگشت شمار قطعاتی را به دیگر کشورها ارسال می‌کنند. بنابراین اگر واردات در ازای همین میزان اندک صادرات خودروسازان نیمه دولتی، به این شرکت‌ها واگذار شود چه اتفاقی رخ خواهد داد؟ قبل از پاسخ به این سوال به آمارهای واردات و صادرات خودرو که توسط گمرک ایران منتشر شده، نگاهی می‌اندازیم.

طبق آمار یاد شده صادرات خودرو از سال ۹۶ تا نیمه نخست ۱۴۰۰ به طور میانگین حدود ۱۲۰ میلیون دلار بوده است. قیمت خودروهای وارداتی طی سال‌های ۹۳ تا ۹۶ (واردات خودرو از سال ۹۷ به بعد ممنوع بوده است) به طور میانگین حدود ۲۵ هزار دلار بوده و میانگین ارزش کل واردات نیز یک میلیارد و ۸۷۸ میلیون دلار برآورد شده است.

به این ترتیب طبق آمار گمرک ارزش صادرات خودرو و قطعه کشور با ارزش واردات فاصله محسوسی دارد و خودروسازان در خوش‌بینانه‌ترین حالت اگر صادرات خود را به ۱۵۰ میلیون دلار تا آخره ۱۴۰۰ برسانند، بخش اندکی از سهم بازار وارداتی‌ها را خواهند داشت. پس اگر واردات بدون انتقال ارز که منتقدان ایراداتی را متوجه آن کرده‌اند، مورد توجه قرار نگیرد، بنابراین واردات در ازای صادرات تنها مسیر ورود خودرو به کشور معرفی خواهد شد. این مسیر با توجه به کیفیت و کمیت محصولات تولیدی خودروسازان و قطعه‌سازان، همان‌طور که عنوان شد مسیری ناهموار خواهد بود. با این حال بسیاری از دست‌اندرکاران صنعت خودرو و کارشناسان معتقدند که ورود خودرو از این راه به‌طور حتم می‌تواند انگیزه خوبی برای فعالان صنعت خودرو و قطعه ایجاد کند. انگیزه‌ای که منجر به ارتقای کیفیت و کمیت محصولات تولیدی شود. از دیگر سو اما برخی نگران شکل‌گیری انحصاری دیگر در بازار محصولات وارداتی هستند.

این عده معتقدند که در صورت حذف واردات بدون انتقال ارز؛ واردات خودرو از طریق واردات به ازای صادرات مورد توجه قرار خواهد گرفت که این مسیر بسیار پرچالش خواهد بود. همان‌طور که عنوان شد در شرایط کنونی تنها دو خودروساز بزرگ کشور هستند که به‌طور نیم بند اقدام به صادرات می‌کنند. بنابراین اگر این مسیر تنها راه ورود خودرو به کشور شود، خودروسازان به عنوان تنظیم‌گر بازار خودرو عمل خواهند کرد و واردات محدود و گرانی انجام می‌دهند. از سوی دیگر واردات نیز به طور انحصاری در اختیار تولیدکنندگان قرار خواهد گرفت.

شاید با توجه به آمار صادرات خودروسازان، تمایلی برای واردات نداشته باشند. اما واردات در ازای صادرات می‌تواند وجه مثبتی هم داشته باشد و اینکه خودروسازان از این مسیر می‌توانند با توجه به مشکلات نقدینگی که دارند تا حدودی مشکلات خود را رفع کنند. همان‌طور که عنوان شد واردات در ازای صادرات می‌تواند انگیزه قوی برای تولیدکنندگان خودروی کشور ایجاد کند تا از این مسیر منتفع شوند. خودروسازان کشور پیش از این نیز اقدام به ورود خودروهای خارجی می‌کردند و با این مسیر چندان هم بیگانه نیستند، بنابراین اگر واردات در ازای صادرات برای تولیدکنندگان ایجاد انگیزه کند و در این

مسیر قدم بردارند از یکسو می‌توانند تا حدودی مشکلات نقدینگی خود را برطرف کنند و از سوی دیگر در جهت ارتقای کیفیت محصولات تولیدی خود گام بردارند.

بررسی وضعیت واردات خودرو به کشور طی سال‌های ۹۳ تا ۹۶ نشان می‌دهد که در مجموع حدود ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار صرفه واردات بیش از ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو شده است. واردات در سال ۹۳ چه به لحاظ ارزش هزینه شده و چه به لحاظ تعداد خودروی وارد شده در قله قرار دارد. در این سال در مجموع بیش از ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار از منابع ارزی کشور صرف واردات خودرو شده است.

با صرف این میزان دلار حدود ۱۰۲ هزار و ۴۰۰ دستگاه خودرو به کشور وارد شده است. سال ۹۴ اما بر خلاف سال ۹۳ واردات خودرو به نوعی در کف قرار دارد. در مجموع بیش از یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار به واردات خودرو اختصاص پیدا کرده و ۵۱ هزار و ۵۰۰ دستگاه خودرو نیز به کشور وارد شد. داده‌های آماری گمرک نشان می‌دهد طی ۴ سال پایانی واردات خودرو به کشور به طور میانگین حدود یک میلیارد و ۸۷۸ میلیون دلار برای واردات بیش از ۷۵ هزار دستگاه خودرو اختصاص پیدا کرده است.

اما حال نگاهی به وضعیت صادرات طی سال‌های ۹۶ تا ۵ ماه ابتدایی سال جاری نشان می‌دهد طی حدود ۴ سال و نیم در مجموع بیش از ۵۷۲ میلیون دلار خودرو و قطعات از گمرک کشور به مقاصد صادراتی ارسال شده است. در بازه زمانی ذکر شده، سال ۹۸ به نوعی سقف صادرات خودرو و قطعه را تشکیل می‌دهد. در این سال در مجموع ۱۴۱ میلیون دلار خودرو و قطعات به کشورهای مقصد بارگیری شده است.

سال گذشته نیز شاهد کمترین میزان صادرات در این بخش بوده‌ایم. در سال ۹۹ در مجموع بیش از ۱۱۸ میلیون دلار خودرو و قطعه صادر شده است. طی پنج ماهه‌ای که از سال ۱۴۰۰ گذشته در مجموع صادرات حدود ۴۹ میلیون و ۵۰۰ هزار دلار محقق شده است. با توجه به میزان صادرات خودرو و قطعه طی ۵ ماه ابتدای سال جاری بعید است که حجم ارزی صادرات در این سال بتواند رکورد صادراتی سال ۹۸ را بشکند.

محركی برای ارتقای کیفیت

همان‌طور که عنوان شد واردات خودرو از مسیر ارز حاصل از صادرات قطعه و خودرو دو وجه متفاوت برای خودروساز دارد. به طوری که اگر تنها این مسیر مورد پذیرش قرار گیرد و امکان استفاده از ارز اشخاص و ارزهای بدون منشأ برای واردات خودرو به رسمیت شناخته نشود این مساله خود تبدیل به انحصاری جدید برای شرکت‌های خودروساز می‌شود. حال آنکه وجه مثبت آن می‌تواند ایجاد انگیزه برای خودروساز در جهت رفع مشکلات نقدینگی باشد.

در شرایط فعلی شاهد هستیم که خودروسازان بازار داخل را به صورت انحصاری در اختیار دارند و چنانچه این مسیر نیز برای واردات تعریف شود آن گاه شاهد حضور بدون رقیب شرکت‌های خودروساز داخلی در این زمینه نیز خواهیم بود. با این حال سعید مدنی، مدیرعامل پیشین سایپا در این ارتباط می‌گوید با فرض تعریف استفاده از ارز حاصل از صادرات برای واردات خودرو باز هم شرکت‌های خودروساز در شرایط فعلی چندان نمی‌توانند از این مسیر استفاده کنند.

این کارشناس خودرو ادامه می‌دهد هم اکنون خطوط تولید خودروسازان در کشورهای همسایه نیاز به‌روزرسانی دارد، بنابراین این امکان برای خودروسازان وجود ندارد تا بخواهند خودرو به صورت SKD صادر کرده تا در خطوط تولید خود در کشور مقصد محصولات خود را مونتاژ کنند و به فروش برسانند. مدنی می‌گوید صادرات خودرو نیز به صورت CBU با توجه به کیفیت محصولات تولیدی و عدم رقابت با محصولات حاضر در بازار کشورهای همسایه (حتی رقابت با محصولات دست دوم) نیز نمی‌تواند خیلی عملیاتی شود.

مدیرعامل پیشین سایپا تاکید می‌کند بنابراین ایجاد انحصار از این مسیر ممکن به نظر نمی‌رسد. مدنی معتقد است البته پیش‌بینی استفاده از ارز حاصل از صادرات خودرو و قطعه برای واردات خودرو می‌تواند مشوق خوبی باشد تا زنجیره خودروسازی را به نوعی تحریک کند تا به بازارهای صادراتی بیش از پیش فکر کند. این کارشناس خودرو معتقد است برای اینکه زنجیره خودروسازی بتواند در این مسیر به خوبی حرکت کند ابتدا باید چالش‌های تحریمی که به نوعی دست و پای زنجیره خودروسازی را بسته، بر طرف شود.

به اعتقاد وی عدم امکان همکاری با خودروسازان بین‌المللی از یک طرف و همچنین محدودیت در نقل و انتقال مالی باعث شده خودروسازان ما برای تامین بازار داخل با چالش‌های متعددی روبه‌رو باشند، بنابراین در این شرایط فکر کردن به بازارهای صادراتی امکان‌پذیر نیست. مدنی می‌گوید تکیه بر توان داخلی، همکاری با برندهای بین‌المللی و جذب سرمایه از منابع داخلی و خارجی می‌تواند سه ضلع مثلثی باشد که سبب شود تا زنجیره خودروسازی کشور بتواند به تولید صادرات‌محور فکر کند.

فرید زاوه، کارشناس خودرو نیز به خبرنگار ما می‌گوید چنانچه تنها زنجیره خودروسازی بتواند از ارز حاصل از صادرات برای واردات خودرو استفاده کند این می‌تواند یک بازار انحصاری برای آنها به وجود آورد، اما اگر امکان واگذاری منافع حاصل از صادرات به اشخاص دیگر باشد دیگر شاهد انحصار در این زمینه نیستیم. به اعتقاد این کارشناس خودرو شرکت‌های فعال در زمینه تولید قطعات خودرو این امکان را دارند که بیش از خودروسازان به صادرات محصولات خود فکر کنند و آنچه سبب می‌شود قطعه‌سازان در این زمینه آن‌طور که باید و شاید موفق نباشند نه نبود بازار صادراتی بلکه نبود تولیدکننده قدر در کشور است. این کارشناس خودرو تاکید می‌کند تولید صادرات محور با وجود اینکه گزینه جذابی به حساب می‌آید، اما با توجه به شرایط فعلی که زنجیره خودروسازی کشور با آن درگیر است و انواع و اقسام چالش‌ها در این مسیر وجود دارد چندان امکان‌پذیر نیست.

زاوه می‌گوید اگر قرار است به صادرات خودرو و قطعه برای واردات به عنوان یک گزینه اثرگذار فکر کنیم باید پیش از هر اقدامی در سطح کلان سه عامل تحریم‌های بین‌المللی، قوانین مرتبط با FATF و تحریم‌های داخلی مانند رتبه‌بندی بانک‌ها را حل‌وفصل کنیم. به نظر این کارشناس خودرو فعال شدن خودروسازان در مسیر صادرات می‌تواند بخشی از هزینه‌های مالی آنها را پوشش داده و مسیر جدیدی برای کسب درآمد آنها به وجود آورد.

