



عکس: ایرنا

عضو هیأت نمایندگان اتاق بازرگانی ایران در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی»:

واردات خودروهای کارکرده نباید دست دلان بيفتد

گفت‌وگو

هفته گذشته سخنگوی دولت خبر داد که واردات خودرو به‌شرطی که سال ساخت آن از ۲۰۱۹ به بالا و استانداردهای مدنظر را داشته باشد برای همه ایرانیان مجاز است. براساس آیین‌نامه ابلاغ شده سن خودروهای وارداتی کارکرده باید بین سه تا ۵ سال باشد و دارا بودن استانداردهای روز اروپا و استانداردهای جهانی نیز از شروط واردات خودروهای کارکرده است. همچنین حجم موتور این خودروها باید کمتر از ۲۵۰۰ سی‌سی باشد. در این میان واردکنندگان می‌توانند از کشورهای مختلف از جمله ژاپن، کره جنوبی و کشورهای اتحادیه اروپا اقدام به واردات خودرو کنند. نکته دیگر این است که فرایند واردات خودرو کارکرده توسط اشخاص به این صورت است که فرد، خودرو کارکرده را وارد گمرک می‌کند و سپس با پرداخت حقوق گمرکی و حقوق ورودی می‌تواند خودروی خود را ترخیص کند؛ لذا عموم مردم برای استفاده شخصی

می‌توانند با کد ملی که در گمرک شناسایی می‌شود اقدام به واردات خودروی کارکرده کنند. اما این امر موافقان و مخالفان متعددی دارد. مخالفان بیشتر کسانی هستند که در دولت روحانی به ممنوعیت واردات خودرو موافقت کردند. این افراد با ایجاد انحصار برای خودروسازان و مونتاژکاران مردم را مجبور کردند که طی ۵ سال هر آنچه که خودروسازان و مونتاژکاران عرضه می‌کنند را خریداری کنند. برخی‌ها هم از سردلسوزی عنوان می‌کنند که خرید خودروی کارکرده در شأن مردم ایران نیست. اما موافقان این طرح (اکثر مردم) تعدادشان خیلی بیشتر است و در لیست موافقان قرار گرفتند. آنها واردات خودروهای کارکرده را خروج از انحصار خودروسازان و مونتاژکاران تعبیر می‌کنند. در این خصوص بابوالفضل روغنی گلپایگانی، کارشناس اقتصادی و عضو هیأت نمایندگان اتاق بازرگانی ایران گفت‌وگویی انجام دادیم که در ادامه می‌آید.

● واردات خودروهای کارکرده به کشور چگونه ارزیابی می‌کنید؟ این موضوع موافقان و مخالفان

زیادی دارد. برخی‌ها اعتقاد دارند که حرکت به این سمت اشتباه است چرا که خودروی دست‌دوم در شأن مردم ایران نیست و برخی دیگر بر این باور هستند که واردات خودروهای کارکرده می‌تواند به آرایش بازار و ثبات قیمت‌ها کمک کند. نظر شما چیست؟

هر اتفاقی که برای جامعه رخ می‌دهد و بواسطه آن مردم می‌توانند احساس رضایت کنند، قطعاً کار خوب و قابل‌تحمیلی است. اول از همه باید بگویم که شأن مردم ایران، این نیست که خودروی دست دوم چه در صنعت و چه سواری خریداری کنند؛ منتهی چه کنیم که ایران با تحریم‌های ظالمانه و موانع ارزی روبه‌رو است. همچنین کشور به جهت نوع فعالیت خودروسازان داخلی و کاهش تیراژ تولید و کیفیت آنها، مشکلاتی دارد. این موارد باعث شده که ما تسلیم به واردات خودروهای دست دوم شویم. خودروسازان داخلی به جهت تیراژ تولید و کیفیت نتوانستند، تقاضای بازار و خواسته‌های مردم را محقق کنند. این امر (که کاری خودروسازان داخلی و عدم پایبندی به برنامه‌ها)

خسارت مالی و جانی قابل توجهی به کشور وارد می‌کنند. خودروسازان داخلی در دورانی که فضا برای فعالیت داشتند و سیاستگذار درهای واردات خودرو را بسته بود، نتوانستند از دو بعد کیفیت و کمیت برنامه‌های توسعه‌ای خود را عملیاتی کنند. البته این عدم تحقق، انتقاد جدی کارشناسان است که به خودروسازان وارد است چرا که توقع می‌رفت در دوره‌ای که واردات خودرو ممنوع بود و آنها هیچ رقیبی نداشتند، تولید و کیفیت خودروهای داخلی بهبود پیدا کند. اما متأسفانه شرکت‌های خودروساز مسیر قبلی خود را ادامه دادند. اگر خودروسازان در مسیر درست قرار گرفته بودند، مرزهای کشور به روی خودروهای کارکرده باز نمی‌شد و مردم از خرید خودروهای کارکرده خارجی استقبال نمی‌کردند. ولی به جهت کیفیت پایین خودروهای داخلی،

اگر خودروسازان در مسیر درست قرار گرفته بودند، مرزهای کشور به روی خودروهای کارکرده باز نمی‌شد و مردم از خرید خودروهای خارجی استقبال نمی‌کردند. ولی به جهت کیفیت پایین خودروهای داخلی، مردم حاضر هستند و ترجیح می‌دهند خودروی ۵ سال کارکرده خارجی را به جای صفر کیلومتر داخلی خریداری کنند. خودروهایی که قرار است وارد کشور شود از سال ۲۰۱۹ به بعد است و قاعدتاً این خودروها از لحاظ کیفیت و امنیت وضعیت بسیار خوبی دارند و مهم‌تر اینکه خودروهای کارکرده از نظر قیمتی هم خیلی مناسب‌تر هستند؛ البته این امر مشروط به آن است که بازار این بخش در اختیار سفته‌بازان قرار نگیرد چرا که فعالیت‌های دلال‌گونه باعث می‌شود که قیمت این خودروها برای مردم گران تمام شود. شما می‌توانید لکسوس سال ۲۰۲۰ را اکنون ۳۰ میلیارد تومان قیمت‌گذاری شده را در بدترین شرایط با قیمت حدود ۴ میلیارد تومان وارد کشور کنید. واردات خودروهای کارکرده می‌تواند به رشد و پیشرفت صنعت خودروی کشور کمک کند. با واردات خودروهای کارکرده، عملاً یک رقیب جدی برای خودروسازان ایرانی ایجاد خواهد شد و خودروسازان به صورت واقعی به سمت بهبود کیفیت محصولات خود حرکت خواهند کرد. موضوع دیگری که در این خصوص باید متذکر شوم این است که خودرو در دسته کالاهای ضروری برای مردم نیست. در حال حاضر ضرورت دارد که ارز کشور صرف دارو، کالاهای اساسی و مواد اولیه شود؛ لذا اگر قرار است ارز از کشور برای واردات خودرو، خارج شود درست نیست اما آن‌طور که اعلام شده در واردات خودروهای کارکرده، ارزی از کشور خارج (در آیین‌نامه آمده است) ارز واردات خودروهای کارکرده باید براساس ضوابط بانک مرکزی از محل ارز حاصل از صادرات کالا و خدمات و با ارز سرمایه‌گذاری خارجی و تمام ارزی‌ها که به تأیید بانک مرکزی دارای منشأ خارجی است، باشد) نخواهد شد. در عین حال چندی پیش یک خبرا رئیس کل بانک مرکزی داد که تأمل برانگیز است. گفته شده که در خانه‌های مردم حداقل ۲۰ میلیارد دلار ذخیره‌سازی شده است که بعید می‌دانم این صحبت درست نباشد. حال ممکن است این عدد کمتر یا بیشتر باشد اما خیلی از مردم برای آن‌که ارزش پول خود را حفظ کنند، ارز خریداری می‌کنند. بر این اساس آزادسازی واردات خودروهای کارکرده می‌تواند فعل و انفعالات جدیدی را در بازار ایجاد کند. آن قشری که می‌توانند و منابع ارزی در خانه خود اندوخته کردند می‌توانند برای واردات خودرو

مردم حاضر هستند و ترجیح می‌دهند خودروی ۵ سال کارکرده خارجی را به جای صفر کیلومتر داخلی خریداری کنند. خودروهایی که قرار است وارد کشور شود از سال ۲۰۱۹ به بعد است و قاعدتاً این خودروها از لحاظ کیفیت و امنیت وضعیت بسیار خوبی دارند و مهم‌تر اینکه خودروهای کارکرده از نظر قیمتی هم خیلی مناسب‌تر هستند؛ البته این امر مشروط به آن است که بازار این بخش در اختیار سفته‌بازان قرار نگیرد چرا که فعالیت‌های دلال‌گونه باعث می‌شود که قیمت این خودروها برای مردم گران تمام شود. شما می‌توانید لکسوس سال ۲۰۲۰ را اکنون ۳۰ میلیارد تومان قیمت‌گذاری شده را در بدترین شرایط با قیمت حدود ۴ میلیارد تومان وارد کشور کنید. واردات خودروهای کارکرده می‌تواند به رشد و پیشرفت صنعت خودروی کشور کمک کند. با واردات خودروهای کارکرده، عملاً یک رقیب جدی برای خودروسازان ایرانی ایجاد خواهد شد و خودروسازان به صورت واقعی به سمت بهبود کیفیت محصولات خود حرکت خواهند کرد. موضوع دیگری که در این خصوص باید متذکر شوم این است که خودرو در دسته کالاهای ضروری برای مردم نیست. در حال حاضر ضرورت دارد که ارز کشور صرف دارو، کالاهای اساسی و مواد اولیه شود؛ لذا اگر قرار است ارز از کشور برای واردات خودرو، خارج شود درست نیست اما آن‌طور که اعلام شده در واردات خودروهای کارکرده، ارزی از کشور خارج (در آیین‌نامه آمده است) ارز واردات خودروهای کارکرده باید براساس ضوابط بانک مرکزی از محل ارز حاصل از صادرات کالا و خدمات و با ارز سرمایه‌گذاری خارجی و تمام ارزی‌ها که به تأیید بانک مرکزی دارای منشأ خارجی است، باشد) نخواهد شد. در عین حال چندی پیش یک خبرا رئیس کل بانک مرکزی داد که تأمل برانگیز است. گفته شده که در خانه‌های مردم حداقل ۲۰ میلیارد دلار ذخیره‌سازی شده است که بعید می‌دانم این صحبت درست نباشد. حال ممکن است این عدد کمتر یا بیشتر باشد اما خیلی از مردم برای آن‌که ارزش پول خود را حفظ کنند، ارز خریداری می‌کنند. بر این اساس آزادسازی واردات خودروهای کارکرده می‌تواند فعل و انفعالات جدیدی را در بازار ایجاد کند. آن قشری که می‌توانند و منابع ارزی در خانه خود اندوخته کردند می‌توانند برای واردات خودرو

اقدام کنند. بنابراین اگر ارز از منابع اصلی کشور نباشد، هیچ مشکلی ندارد؛ ارز اصلی کشور باید صرف توسعه اقتصادی شود. ● واردات خودروهای کارکرده چه مشکلی می‌تواند برای کشور و صنعت خودرو ایجاد کند؟ واردات خودروهای کارکرده معایبی هم دارد. خودروسازان و قطعه‌سازان از این امر آسیب خواهند دید. این مجموعه‌ها هنوز نتوانستند در فضای رقابتی قرار گیرند، بر این اساس با واردات خودروهای کارکرده، خودروسازان توان رقابت نخواهند داشت. بر این اساس توصیه می‌کنم که در گام اول آزادسازی واردات خودروهای کارکرده، کشنده تریلی و خودروهای بزرگ وارد شود. دلیل این است که شبکه حمل و نقل بسیار بی‌بهره، نامطمئن و پراز چالش است. در حال حاضر می‌بینیم که کالاهای اساسی با قیمت بالا به دست مردم می‌رسد، مصرف سوخت بالا است و... قاعدتاً این موارد به دلیل ضعف شبکه حمل و نقل است. بدین جهت حرکت در این مسیر می‌تواند در اولویت سیاستگذاران قرار گیرد و بعد از آن واردات خودروهای کارکرده سواری مدنظر قرار گیرد. امیدوارم فضای اقتصادی و ارزی کشور به گونه‌ای پیش برود که مردم بتوانند نسبت به واردات خودروهای کارکرده اقدام کنند. منتهی این امر نباید اولویت باشد که ارز حاصل از صادرات به سمت واردات خودروهای کارکرده

برود؛ چرا که همه مردم نمی‌توانند از این موضوع استفاده کنند، طیف خاصی خواهند توانست خودروی کارکرده خریداری کنند ولی کاهش قیمت جا به جایی و حمل‌ونقل می‌تواند منجر به کاهش هزینه‌های سرریز شود و این امر برای تمام مردم مضر باشد.

● این نگرانی وجود دارد که خودروهای کارکرده هم در بازار ایران گران تمام شود، این احتمال وجود دارد؟

به نظر می‌رسد حداقل پولی که برای واردات خودرو نیاز است، ۲۵ هزار دلار می‌باشد. در دنیا خودروهایی که ۳ الی ۵ سال از عمرشان گذشته باشد، حتی خودروهای ۵۰ هزار دلاری، ۱۰ هزار دلار می‌شوند. بنزاس ۵۰۰ در آلمان، ۵۰ هزار یورو وقتی چهار سال از عمر این خودرو می‌گذرد همین خودرو، ۲۰ هزار دلار می‌شود. در کشورهای اروپایی واقعاً این‌گونه است. تحت هیچ شرایطی نباید واردات خودروهای کارکرده دست دلان بیفتد چرا که دوباره شاهد گرانی در این حوزه خواهیم بود. واردات خودروهای کارکرده به وضعیت موجود کمک خواهد کرد و می‌تواند منجر به افزایش بهره‌وری خودروسازان و خارج شدن پول (ارز) از خانه‌های مردم شود. همچنین سبب ایجاد رقابت و خوشحالی مردم خواهد شد. نگاه منفی به این امر ندارم اما واردات خودرو به مقدماتی نیاز دارد که به آن اشاره شده است.

به نظر می‌رسد خودروسازان و مونتاژکاران با واردات خودروهای کارکرده موافق نیستند و در این خصوص سدهایی را ایجاد خواهند کرد. آیا چنین خواهد شد؟

خودروسازان ایرانی به مردم مدیون و بدهکار هستند. خودروسازان خیلی در حق مردم ظلم و از سویی مشکلات بزرگی را هم برای کشور ایجاد کردند. طی چند سال اخیر دیدیم که واردات خودرو به کشور ممنوع شده بود و خودروسازان بهترین شرایط را داشتند اما هیچ اقدامی در راستای بهبود انجام ندادند. در حقیقت طی ۵ سال بازار در انحصار خودروسازان و مونتاژکاران بود. این مجموعه‌ها از دولتی و ارزی نیمایی می‌گرفتند و قطعات وارد می‌کردند اما قیمت خودرو را به نرخ بازار می‌فروختند. یعنی یک خودروی بی‌کیفیت داخلی با قیمت گزاف در اختیار مردم قرار می‌گرفت. مساله بعدی اینکه بازار خودروی کشور به انواع خودروها نیاز دارد؛ خودروهایی که هم قشر پایین جامعه و هم بالا بتوانند خریداری کنند. بعضاً خودروهای چینی برای افرادی که بضاعت بالایی ندارند، مناسب است اما مونتاژکاران در حق مردم ظلم کردند. یک خودرویی که حدود ۱۵ تا ۲۰ هزار دلار است را مونتاژکاران، ۵۰ تا ۶۰ هزار دلار به مردم می‌فروشدند؛ آنهم در شرایطی که از ارز رانتی استفاده می‌کنند. قیمت تمام شده خودروی کی‌ام سی، ۵۰۰ میلیون تومان است اما در بازار ایران دو میلیارد تومان به فروش می‌رسد. وقتی انحصار ایجاد می‌کنیم و درهای واردات را می‌بندیم، رانت خواران و فرصت‌طلبان، سودجویی می‌کنند. مردم ایران لیاقت دارند از خودروهای بسیار مناسب بهره‌برند اما بسته شدن فضای واردات و ایجاد انحصار باعث شده که مردم به اجبار خریدار خودروهای بی‌کیفیت داخلی شوند. نمونه دیگر اینکه در کشورهای اروپایی، برند پژو ممنوع است اما در ایران این برند در چند مدل قدیمی خلاصه شده است. متأسفانه خودروهای بی‌کیفیت (نامطمئن، مصرف سوخت بالا و...) وارد ایران شده است. چین هم برندهای خوبی دارد منتهی مونتاژکاران ما بی‌ارزش‌ترین مدل و برند را وارد کشور می‌کنند. متأسفانه خودروسازان و مونتاژکاران ادعا دارند که با وجود این همه رانت و حمایت زان ده هستند، واقعاً نمی‌توان قبول کرد که این مجموعه‌ها زان می‌دهند. با واردات خودروهای کارکرده فضا باز می‌شود و شاید خودروسازان و مونتاژکاران به خود پایبند و روبه گذشته و تکراری خود را کنار بگذارند.



گزارش خبری

بریکس و شانگهای؛ درهای گشوده شده‌ای که نباید از دست برود

اوج‌گیری تجارت با پیمان‌های منطقه‌ای

ایران در سه سال اخیر جمعاً بیش از ۱۱.۹ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خارجی مستقیم جذب کرده که اگر همین مسیر در سال‌های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ با جدیت ادامه یابد، رکورد سال ۱۴۰۲ در جذب سرمایه خارجی طی سال جاری و سال آینده شکسته خواهد شد.

براساس گزارش وزارت امور اقتصادی و دارایی، عمدتاً شکل‌گیری پیمان‌ها و مجامع اقتصادی به منظور کاهش اثرگذاری چند کشور به اصطلاح قدرتمند بر سرنوشت اقتصادی کشورهای دیگر است که پیمان بریکس یکی از این معاهدات بود. همچنین یکی از مهم‌ترین وقایع سال ۱۴۰۲ برای ایران، عضویت ایران در گروه بریکس بود. عضویت در بریکس یک گام مهم برای در هم تنیدن روابط اقتصادی ایران با قدرت‌های نوظهور عضو بریکس بوده چین، هند و روسیه محسوب می‌شود. پذیرفتن عضویت ایران در پیمان بریکس به این معنا است که به‌رغم اینکه جمهوری اسلامی ایران در تحریم‌های ایالات متحده آمریکا قرار دارد اما برای تکمیل پازل چند جانبه‌گرایی در دنیا یک اقتصاد کاملاً آماده و مستعد است،

سهام بریکسی‌ها از تجارت ایران

طبق گزارش‌های موجود در سال جاری، چین با ۲.۲ میلیارد دلار، عراق ۱.۶ میلیارد دلار و امارات متحده عربی یک میلیارد

دلار، سه مقصد اول صادراتی ایران در دو ماهه ۱۴۰۳ بوده‌اند که هر سه کشور عضو اصلی پیمان بریکس هستند. میزان صادرات کشور با احتساب نفت خام و نفت کوره، خدمات فنی مهندسی و تجارت چمدانی به ۱۶.۲ میلیارد دلار رسیده است. میزان صادرات غیرنفتی کشور هم در دو ماهه امسال با افزایش ۳.۸ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته، به ۸ میلیارد دلار رسیده است. همچنین میزان وزنی صادرات غیرنفتی در دو ماهه امسال ۲۲.۵ میلیون تن بوده که از افزایش ۸.۵ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل برخوردار بوده است. بر اساس اعداد منتشر شده می‌توان نتیجه گرفت میزان واردات کالا به کشور در دو ماهه اول امسال ۹ میلیارد دلار بوده که بنابراین کسری تجاری غیرنفتی در این مدت به حدود یک میلیارد دلار رسیده است. در این میان چین با ۲.۲ میلیارد دلار، عراق ۱.۶ میلیارد دلار، امارات متحده عربی یک میلیارد دلار، ترکیه با ۷۲۹ میلیون دلار، پاکستان ۳۸۳ میلیون دلار، افغانستان ۳۵۱ میلیون دلار و هند با ۲۰۲ میلیون دلار، ۷ کشور عمده مقصد

صادراتی ایران در دو ماهه ۱۴۰۳ بودند. واردات ایران از ۱۰ کشور عضو بریکس در سال گذشته ۹.۱ میلیون تن کالا، ۱۶ میلیارد دلار بوده که ۶۳ درصد وزن و ۶۶ درصد ارزش کل واردات ایران را به خود اختصاص داده است. بر اساس اطلاعات مربوط به کشورهای حوزه منطقه غرب آسیا، ایران رتبه چهارم در جذب سرمایه مستقیم خارجی را بعد از کشورهای امارات، عربستان و ترکیه کسب کرده است. این رتبه در حالی است که سه کشور مذکور با یک دهم دشواری‌های ورود سرمایه و موانع تحریمی و مشکلات بانکی ایران مواجه نیستند.

ایران در سه سال اخیر جمعاً بیش از ۱۱.۹ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خارجی مستقیم جذب کرده که البته با توجه به اینکه بسیاری از مسیرها به تازگی در بریکس و شانگهای گشوده شده است؛ تداوم آنها در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ این رکورد شکنی را همچنان زنده نگه خواهد داشت و این نقطه شروعی برای سرمایه‌گذاری خارجی در کشور است. قبلاً سرمایه‌گذاری خارجی فقط در برخی حوزه‌های خاص متصور بود ولی اتفاقاً بیشتر سرمایه‌گذاری خارجی سال گذشته و جمهوری اسلامی ایران در سایر حوزه‌های غیرنفتی است و اینکه گفته می‌شد برخی کشورهای

ویژه مثل سرمایه‌گذاران چینی به خاطر مسائل تحریمی و FATF نخواهند آمد ولی در عمل چنین نشد. متوسط صادرات غیرنفتی به ۵۰ میلیارد دلار در دولت سیزدهم رسیده و از صادرات غیرنفتی مهم‌تر، مساله ترانزیت در گمرک رانت و این نشانگر عدم انزوای دولت به حساب می‌آید. در این حوزه از ۱۱.۵ میلیون تن، ترانزیت کشور به ۱۸ میلیون تن رسیده که بالاترین عدد ثبت شده ترانزیت از خاک همسایگان است. همچنین هر تن ترانزیت ۷۰ دلار درآمدزایی دارد که معادل هر بشکه نفت است.



عکس: ایرنا

بر اساس اعداد منتشر شده می‌توان نتیجه گرفت میزان واردات کالا به کشور در دو ماهه اول امسال ۹ میلیارد و ۸۰ میلیون دلار بوده که بنابراین کسری تجاری غیرنفتی در این مدت به حدود یک میلیارد دلار رسیده است