

تقاضای دلار آب رفت

اصلاح سیاست‌های ارزی که از دی‌ماه سال گذشته با حذف نرخ‌های ترجیحی و حرکت به سمت یکپارچه‌سازی تالارهای ارزی آغاز شد، نشانه‌هایی از تغییر رفتار فعالان بازار را نمایان کرده است. کاهش فاصله میان نرخ‌های رسمی و بازار، افست تقاضای غیرواقعی و استقبال محدود از عرضه اسکناس بانک مرکزی، از مهم‌ترین نشانه‌های این تغییر هستند.

به گزارش ایرنا؛ نظام چندنرخ‌ی ارز طی دهه‌های گذشته یکی از چالش‌های ساختاری اقتصاد ایران بوده است. این نظام با هدف حمایت از کالاهای اساسی و مدیریت منابع ارزی شکل گرفت، اما فاصله میان نرخ‌ها به مرور زمینه ایجاد رانت، تقاضای مازاد و انحراف در تجارت خارجی را فراهم کرد.

وقتی اختلاف نرخ، تقاضا می‌سازد

یکی از مهم‌ترین آثار اصلاح سیاست ارزی را می‌توان در تغییر رفتار تقاضا مشاهده کرد. کیوان کاشفی، عضو هیات رئیسه اتاق بازرگانی ایران، با اشاره به اجرای سیاست تکنرخی شدن ارز از دی‌ماه سال گذشته، از کاهش تقاضای روزانه ارز از حدود ۶۰۰ میلیون دلار به حدود ۲۰۰ میلیون دلار خبر داده بود.

این کاهش می‌تواند نشان دهد بخشی از تقاضای پیشین نه برای تأمین نیاز واقعی اقتصاد، بلکه با هدف استفاده از اختلاف نرخ‌ها ایجاد می‌شد. شهریار صادقی، پژوهشگر اقتصاد کلان و اقتصاد پولی، نیز معتقد است اختلاف قابل توجه میان قیمت دولتی و بازار می‌تواند افرادی را که پیش از آن تقاضایی در بازار آزاد نداشتند، وارد بازار کند و به شکل‌گیری مازاد تقاضا و رانت منجر شود.

از همین رو، در رویکرد جدید بانک مرکزی، سهم بیشتری از معاملات بر مبنای نرخ‌های توافقی انجام می‌شود تا تقاضا به نیازهای واقعی اقتصاد نزدیک‌تر شود.

تجربه نرخ‌های متعدد چه نتیجه‌ای داشت؟

پیش از اجرای سیاست‌های جدید، برخی واحدهای بزرگ اقتصادی از جمله پتروشیمی‌ها و فولادی‌ها موظف بودند ارز خود را در تالار اول با نرخ‌هایی پایین‌تر از بازار آزاد عرضه کنند. فاصله میان نرخ عرضه و قیمت بازار، در مواردی انگیزه عرضه را کاهش می‌داد و حتی برخی بنگاه‌ها ترجیح می‌دادند ارز خود را وارد بازار نکنند یا آن را به واردات اختصاص دهند.

در چنین شرایطی، کاهش انگیزه عرضه در کنار افزایش تقاضای ناشی از ارز ارزان‌تر، فشار بیشتری بر منابع ارزی وارد می‌کرد. در مقابل، نزدیک شدن نرخ‌ها به واقعیت بازار می‌تواند انگیزه عرضه‌کنندگان برای ورود ارز به بازار را افزایش دهد. به این ترتیب، اصلاح سیاست ارزی می‌تواند هم‌زمان تقاضای غیرواقعی را کاهش و عرضه ارز را تقویت کند.

تأمین ارز کالاهای اساسی ادامه دارد

حرکت به سمت نرخ‌های توافقی به معنای حذف حمایت ارزی از کالاهای اساسی، دارو و تجهیزات پزشکی نیست. سیاستگذار همچنان تأمین ارز برای نیازهای حیاتی اقتصاد را دنبال می‌کند.

مهدی گودرزی، معاون ارزی بانک مرکزی، از تأمین بیش از ۱۷ میلیارد دلار ارز از ابتدای سال برای بخش‌های صنعت، کشاورزی، دارو و بهداشت خبر داده است. همچنین فاصله زمانی میان تخصیص و تأمین ارز که در گذشته گاهی به شش ماه یا بیشتر می‌رسید، اکنون به حداکثر دو هفته کاهش یافته است.

آزمون سیاست جدید در بازار اسکناس

یکی از مهم‌ترین نشانه‌های تغییر رفتار بازار در عرضه اسکناس بانک مرکزی نمایان شده است. هفته گذشته بانک مرکزی آمادگی خود را برای تخصیص ۵۰۰ میلیون دلار اسکناس به شبکه بانکی اعلام کرد، اما تا پایان دوره اعلام‌شده تنها ۲۰ میلیون دلار از این میزان توسط متقاضیان خریداری شد. این استقبال محدود می‌تواند نشانه‌ای از کاهش تقاضای احتیاطی و سفیدپازانه باشد. خرید تنها ۲۰ میلیون دلار از بسته ۵۰۰ میلیون دلاری نشان می‌دهد با دسترسی به ارز توافقی، انگیزه هجوم به منابع ارزی بانک مرکزی کاهش یافته است. تداوم عرضه اسکناس به میزان هزار یورو برای هر کد ملی در سال و اصلاح دستورالعمل تخصیص ارز به متقاضیان حقوقی نیز نشان می‌دهد سیاستگذار به دنبال مدیریت بازار و واقعی‌تر کردن تقاضاست.

عبور از مدیریت صف به مدیریت بازار

اکنون منطق مداخله ارزی در حال تغییر است. هدف صرفاً پایین نگه داشتن مصنوعی نرخ ارز با تزریق منابع نیست، بلکه سیاستگذار تلاش می‌کند با مدیریت بازار، نوسانات را کنترل و شکاف‌های رانتی را کاهش دهد.

بر اساس اعلام رئیس کل بانک مرکزی، از دی‌ماه سال گذشته تاکنون حدود ۷.۱ میلیارد دلار خرید و ۳ میلیارد دلار فروش از انجام شده و از مجموع حدود ۴.۱ میلیارد دلار به ذخایر اسکناس بانک مرکزی افزوده شده است.

این تغییر رویکرد در شرایطی اهمیت دارد که سیاستگذار هم‌زمان با محدودیت منابع ارزی، باید میان کنترل بازار و تأمین نیازهای ضروری اقتصاد تعادل برقرار کند. کاهش تقاضای کاذب، در صورت تداوم، می‌تواند فشار بر منابع ارزی را کمتر کند و امکان تخصیص هدفمندتر منابع را افزایش دهد. البته کاهش تقاضا به تنهایی به معنای ثبات پایدار بازار نیست و عوامل دیگری مانند شرایط تجاری، وضعیت درآمدهای ارزی و سیاست‌های مالی نیز بر روند بازار اثر گذارند.

سخن پایانی

مجموع این تحولات را می‌توان نشانه عبور سیاستگذار از مدیریت صف و تخصیص ارز ارزان به سمت مدیریت بازار و عرضه هدفمند دانست. در مدل قبلی، فاصله میان نرخ رسمی و بازار، انگیزه دسترسی به ارز ارزان و در نتیجه تقاضای رانتی را افزایش می‌داد.

در صورت همراهی اصلاح سیاست ارزی با استمرار تأمین ارز کالاهای اساسی و دارو، انضباط مالی و اصلاح رویه‌های تجاری، می‌توان انتظار داشت بخشی از رانت و تقاضای غیرواقعی بازار کاهش یابد. در نهایت، هدف اصلی این سیاست باید حرکت به سمت بازاری باشد که در آن منابع ارزی بر اساس نیاز واقعی اقتصاد تخصیص پیدا کند و مداخله سیاستگذار به جای ایجاد صف و رانت، بر مدیریت نوسانات و تأمین نیازهای ضروری متمرکز باشد.

خودرو و قلمعه

editor@smtnews.ir

واردات خودرو در تله ارز



واردات خودرو در ایران در حالی همچنان با موانع مختلف دست‌وپنجه نرم می‌کند که یکی از مهم‌ترین چالش‌های این بخش، تأمین ارز است. اگرچه طی سال‌های اخیر مسیر واردات خودرو دوباره باز شده، اما بازگشت خودروهای خارجی به بازار به معنای حل شدن مشکلات این حوزه نیست. محدودیت منابع ارزی، دشواری تخصیص ارز، اختلاف میان نرخ‌های مختلف و افزایش نرخ ارز، همگی دست به دست هم داده‌اند تا هزینه واردات افزایش یابد و سرعت ورود خودرو به کشور با محدودیت مواجه شود. در چنین شرایطی، افزایش نرخ ارز فقط یک اتفاق در بازار ارز نیست؛ بلکه اثر آن به‌سرعت به بازار خودرو منتقل می‌شود. هرچه قیمت ارز بالاتر برود، هزینه خرید خودرو در خارج از کشور، حمل‌ونقل، بیمه و سایر هزینه‌های وابسته به واردات نیز برای فعالان این حوزه افزایش پیدا می‌کند. نتیجه نیز می‌تواند افزایش قیمت تمام‌شده خودرو و کاهش قدرت خرید مصرف‌کننده باشد.

ارز؛ گلوگاه اصلی واردات خودرو

حمل‌ونقل، بیمه، خدمات بانکی، هزینه‌های گمرکی و برخی دیگر از هزینه‌های تجارت خارجی نیز می‌توانند تحت تأثیر نرخ ارز قرار گیرند. به همین دلیل، ممکن است قیمت یک خودرو در بازار جهانی تغییری نکرده باشد، اما قیمت تمام‌شده آن برای واردکننده ایرانی افزایش پیدا کند. این افزایش هزینه در نهایت خود را در قیمت فروش خودرو نشان می‌دهد.

در شرایطی که بازار خودرو از قبل نیز با تورم و افزایش هزینه‌های تولید مواجه است، رشد نرخ ارز می‌تواند فشار مضاعفی بر قیمت‌ها وارد کند.

این مسئله برای بازار خودرو اهمیت زیادی دارد؛ چراکه هرگونه تأخیر در تأمین ارز، در نهایت به تأخیر در ورود خودرو و کاهش عرضه منجر می‌شود.

افزایش نرخ ارز؛ افزایش مستقیم قیمت تمام‌شده

مهم‌ترین اثر رشد نرخ ارز بر واردات خودرو، افزایش هزینه خرید است. وقتی قیمت خودرو در بازار جهانی به دلار یا سایر ارزهای خارجی تعیین می‌شود، افزایش نرخ ارز در داخل به‌صورت مستقیم هزینه ریالی خرید خودرو را بالا می‌برد.

اما ماجرا فقط به قیمت خرید خودرو محدود نمی‌شود. هزینه

فاصله نرخ‌های ارزی و افزایش ریسک واردات

خواهد بود.

در چنین فضایی، بخشی از این ریسک به قیمت خودرو منتقل می‌شود. به عبارت دیگر، واردکننده فقط قیمت خودرو را محاسبه نمی‌کند، بلکه نااطمینانی ناشی از نرخ ارز و مقررات ارزی را نیز در تصمیم اقتصادی خود لحاظ می‌کند.

محدودیت ارز و کاهش سرعت ورود خودرو

کمبود منابع ارزی می‌تواند اثر دیگری نیز بر بازار داشته باشد و آن، کاهش سرعت واردات است. هرچه تخصیص ارز با تأخیر بیشتری انجام شود، روند خرید، حمل و ترخیص خودرو نیز طولانی‌تر خواهد

هزینه حمل‌ونقل؛ فشار دیگری بر وارد کنندگان

مواجه است؛ از قیمت خودرو در بازار جهانی گرفته تا نرخ ارز، حمل‌ونقل، بیمه، حقوق ورودی، مالیات و سایر هزینه‌های مرتبط.

چرا افزایش نرخ ارز فقط مشکل واردکننده نیست؟

ممکن است در نگاه اول، افزایش نرخ ارز مسئله‌ای مربوط به واردکننده و شرکت‌های فعال در تجارت خارجی به نظر برسد، اما آثار آن بسیار گسترده‌تر است.

وقتی هزینه واردات افزایش پیدا می‌کند، قیمت خودروهای وارداتی نیز بالا می‌رود. افزایش قیمت خودروهای خارجی

افزایش ۶۰ درصدی دستمزدها و رشد قیمت نهاده‌های تولید

ترخیص خودروها متوقف شود تا مشخص شود تعرفه جدید قرار است چگونه اعمال شود.

وی افزود: از روز سه‌شنبه ترخیص خودروها متوقف شده و حتی خودروهایی که وارد کشور شده و آماده ترخیص بوده‌اند نیز در گمرکات نگه داشته شده‌اند. این وضعیت عملاً شرایط بازار را برهم می‌زند و باعث ایجاد نگرانی و بی‌ثباتی می‌شود.

دادفر تصریح کرد: وزارت صمت نیز در حال تلاش است تا از اجرای چنین تصمیمی جلوگیری شود، چراکه افزایش تعرفه می‌تواند امنیت روانی بازار، قیمت تمام‌شده خودرو و وضعیت کلی بازار را تحت تأثیر قرار دهد.

با تعرفه ۱۰۰ درصدی، خودرو اقتصادی دیگر مفهومی ندارد

وی با انتقاد از افزایش احتمالی تعرفه اظهار کرد: اجرای چنین تصمیمی یک فاجعه عظیم در بخش خودرو، چه در حوزه خودروهای داخلی، چه مونتاژی و چه وارداتی، رقم خواهد زد.

دادفر گفت: وقتی هزینه واردات و قیمت خودرو به شکل قابل توجهی افزایش پیدا کند، سرمایه‌های مردم نیز به سمت بازار خودرو هجوم می‌آورد و در نتیجه شاهد افزایش بیشتر قیمت‌ها خواهیم بود. وی افزود: خودروهای اقتصادی با چنین شرایطی دیگر مفهومی نخواهند داشت.

از یک طرف دولت چنین تصمیمی را اتخاذ می‌کند و از طرف دیگر موضوع مالیات بر عایدی سرمایه را مطرح می‌کند. نمی‌توان خودرویی را که مثلاً ۴ میلیارد تومان قیمت دارد، به دلیل افزایش هزینه‌ها به ۱۰ میلیارد تومان رساند و بعد گفت فردی که این خودرو را دارد، مشمول مالیات بر عایدی سرمایه می‌شود.

کالا برگ چه ارتباطی با واردات خودرو دارد؟

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با انتقاد از استدلال مطرح‌شده برای افزایش تعرفه گفت: واقعاً مشخص نیست کالا برگ چه ارتباطی

سخن پایانی

روند در نهایت می‌تواند کاهش عرضه، افزایش قیمت تمام‌شده و کوچک‌تر شدن قدرت خرید مصرف‌کنندگان باشد.

بنابراین، اگر سیاست‌گذار به دنبال ساماندهی بازار خودرو و افزایش عرضه است، باید هم‌زمان با سیاست واردات، مسیر تأمین ارز، نرخ محاسباتی، زمان تخصیص منابع و ثبات مقررات را نیز مشخص و قابل پیش‌بینی کند. در غیر این صورت، واردات خودرو همچنان در حلقه‌ای از ثبت سفرش، انتظار برای تخصیص ارز، افزایش هزینه‌ها و رشد قیمت گرفتار خواهد ماند.

شد.

این موضوع در شرایطی که بازار انتظار ورود حجم مشخصی از خودروهای خارجی را دارد، اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. اگر خودروهای وعده داده‌شده به‌موقع وارد نشوند، عرضه واقعی کمتر از انتظار بازار خواهد بود.

کاهش عرضه نیز می‌تواند زمینه افزایش قیمت را فراهم کند. در بازار خودرو ایران، انتظارات نقش مهمی در تعیین قیمت دارند و حتی احتمال کاهش واردات یا تأخیر در ورود خودرو می‌تواند بر رفتار فروشندگان و خریداران اثر بگذارد.

بنابراین، مسئله ارز در واردات خودرو صرفاً یک موضوع مالی برای شرکت‌های واردکننده نیست؛ بلکه مستقیماً با قیمت خودرو برای مصرف‌کننده ارتباط دارد.



با واردات خودرو دارد. یک روز گفته می‌شود واردات خودرو باعث آلودگی هوا می‌شود، روز دیگر گفته می‌شود واردات خودرو باعث افزایش مصرف بنزین می‌شود و حالا برای تأمین متعددی مواجهه کالا برگ، سراغ واردات خودرو آمده‌اند.

وی افزود: در موضوعات مختلف نیز واردات خودرو بهانه قرار می‌گیرد؛ یک‌جا گفته می‌شود برای حمایت از تولید، واردات خودرو باید محدود شود، جای دیگر برای حمایت از قطعه‌سازان همین موضوع مطرح می‌شود و حتی در بحث اسقاط خودروهای فرسوده نیز واردات خودرو مطرح است.

دادفر ادامه داد: تقریباً هر جا که قرار است منابعی تأمین شود یا مشکلی حل شود، به واردات خودرو نگاه می‌کنند و می‌گویند باید از این پخش درآمد کسب شود. در حالی که واردات خودرو خودش با مشکلات و هزینه‌های متعددی مواجه است.

نامه انجمن وارد کنندگان به رئیس جمهوری

وی درباره موضع انجمن واردکنندگان خودرو گفت: ما نیز با این افزایش تعرفه مخالفت کرده‌ایم و به رئیس‌جمهوری نامه نوشته‌ایم. از امروز هم نامه‌ای خطاب به آقای محسن اژهای، از اعضای شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا، ارسال کرده‌ایم تا ان‌شاءالله از اجرای این تصمیم جلوگیری شود.

دادفر تأکید کرد: اجرای تعرفه ۱۰۰ درصدی می‌تواند یک فاجعه عظیم برای بخش خودرو ایجاد کند و آثار آن فقط به خودروهای وارداتی محدود نخواهد شد، بلکه بازار خودروهای داخلی و مونتاژی را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد.

یکی از دلایل افزایش قیمت خودرو، نرخ تورم کشور است

بازار

بانک مرکزی پیشنهادی را در کمیسیون اقتصادی دولت مطرح کرده است تا برای تأمین کسری منابع کالا برگ، نرخ تعرفه واردات خودرو افزایش پیدا کند

مهدی دادفر با اشاره به عوامل اثرگذار بر افزایش قیمت خودرو به این گفت: یکی از دلایل افزایش قیمت خودرو، نرخ تورم کشور است.

زمانی که افزایش دستمزدها برای حقوق پایه ۶۰ درصد و برای سایر حقوق‌ها ۴۵ درصد است، طبیعتاً هزینه‌های تولید نیز افزایش پیدا می‌کند. وی افزود: در کنار افزایش دستمزدها، برخی نهاده‌های تولید از جمله مس، آلومینیوم، آهن و مواد شیمیایی و پلیمری نیز با افزایش قیمت جهانی مواجه شده‌اند و از سوی دیگر، مشکلات ناشی از جنگ و محدودیت‌های ایجادشده، شرایط را برای تولید و واردات دشوارتر کرده است.

دادفر ادامه داد: موضوع دیگر، محدودیت منابع ارزی است. بحث ارز، عرضه و تقاضا و اختلاف نرخ‌ها نیز در این زمینه مؤثر است.

جش هزینه حمل‌ونقل کانتینری

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با اشاره به افزایش شدید هزینه حمل‌ونقل کالا گفت: باید افزایش ریسک و هزینه حمل‌ونقل را نیز در نظر گرفت. در گذشته برای حمل هر کانتینر با کشتی حدود ۳ تا ۴ هزار دلار پرداخت می‌کردیم، اما امروز هزینه حمل همان کانتینر به حدود ۱۶ تا ۲۲ هزار دلار رسیده است.

وی تأکید کرد: وقتی همه این عوامل را کنار یکدیگر قرار می‌دهیم، مشخص می‌شود که قیمت تمام‌شده خودرو تحت تأثیر مجموعه‌ای از عوامل افزایش پیدا کرده است.

مخالفت صمت با افزایش تعرفه واردات خودرو

دادفر درباره موضوع افزایش تعرفه واردات خودرو به ۱۰۰ درصد گفت: بانک مرکزی پیشنهادی را در کمیسیون اقتصادی دولت مطرح کرده است تا برای تأمین کسری منابع کالا برگ، نرخ تعرفه واردات خودرو افزایش پیدا کند.

وی افزود: وزارت صمت با این پیشنهاد مخالفت کرده و هم در قالب مکاتبه و هم در جلسه اعلام کرده است که با افزایش تعرفه واردات خودرو موافق نیست. بسیاری از اعضای جلسه نیز با این موضوع مخالفت کردند، اما بانک مرکزی و سازمان برنامه و بودجه بر اجرای این پیشنهاد تأکید داشتند و عنوان می‌کردند که این موضوع خواسته رئیس‌جمهوری است و باید انجام شود.

دادفر ادامه داد: در نهایت این کمیته افزایش تعرفه را تصویب نکرد، اما اکنون موضوع در حال پیگیری است تا برای بررسی به شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا برده شود.

توقف ترخیص خودروها در گمرک

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با اشاره به اتفاقات اخیر در گمرکات گفت: از هفته گذشته به گمرکات اعلام شده که فعلاً