خواب سرمایه در ایستگاه‌های ترخیص

مارپیچ واردات خودرو

شروین اشیدری: **خودرو همچنان وارد کشور می‌شود، اما باز بودن مسیر ترخیص الزاما به معنای فراهم بودن امکان ثبت‌سفارش تازه، دسترسی به ارز و تداوم عرضه در ماه‌های آینده نیست. گزارش دیوان محاسبات از عملکرد سال ۱۴۰۴، تصویری روشن از همین فاصله ارائه می‌کند: در برابر ثبت‌سفارش ۲۱۲ هزار و ۲۳۰ دستگاه، ۶۲ هزار و ۷۰۸ خودرو با تأمین ارز وارد شد. اکنون نیز بحث واگذاری سهمیه ثبت‌سفارش از مسیر مزایده، در کنار محدودیت بعضی رویه‌های وارداتی، پرسشی مهم پیش روی سیاست‌گذار گذاشته است: آیا قرار است واردات به ابزاری پایدار برای افزایش رقابت تبدیل شود یا هر بار در یکی از ایستگاه‌های اداری متوقف بماند؟ برای پاسخ، باید به‌جای شمارش مجوزها، مسیر واقعی خودرو از ثبت‌سفارش تا تحویل به مصرف‌کننده را دنبال کرد.**



شکاف ۱۵۰ هزار دستگاهی چه می‌گوید؟

بر اساس گزارش دیوان محاسبات کشور، در سال ۱۴۰۴ برای واردات ۲۱۲ هزار و ۲۳۰ دستگاه خودرو ثبت‌سفارش انجام شد، اما تعداد خودروهای واردشده در چارچوب عملکرد گزارش‌شده به ۶۲ هزار و ۷۰۸ دستگاه رسید؛ یعنی حدود ۳۰ درصد تعداد ثبت‌شده. همچنین در برابر دو میلیارد یورو پیش‌بینی‌شده برای این بخش، میزان ارز تأمین‌شده ۹۴۰ میلیون یورو، معادل ۴۷ درصد آن رقم، گزارش شده است. این داده‌ها نشان می‌دهد صدور مجوز و تحقق واردات دو مرحله متفاوت‌اند. با این حال، اختلاف ۱۴۹ هزار و ۵۲۲ دستگاهی را نباید بی‌درنگ «خودروی خریداری‌شده و تحویل‌نشده» نامید؛ بخشی از ثبت‌سفارش‌ها ممکن است هنوز به خرید، تأمین ارز یا حمل منتهی نشده باشند.

اهمیت این تفکیک برای بازار بسیار زیاد است. ثبت‌سفارش، بیش از آنکه از عرضه امروز خبر بدهد، اجازه آغاز یک فرایند تجاری است. خریدار اما با خودرویی مواجه می‌شود که از گمرک عبور کرده، شماره‌گذاری شده و موعد تحویل مشخصی دارد. اگر آمار این مراحل در کنار یکدیگر منتشر نشود، هر عددی می‌تواند روایتی متفاوت بسازد: سیاست‌گذار از حجم مجوزهای صادرشده سخن بگوید، واردکننده از پرونده‌های در انتظار ارز و مصرف‌کننده از کمبود خودرو در نمایشگاه. گزارش اقتصادی دقیق باید این سه روایت را در یک زنجیره قرار دهد، نه اینکه یکی را جای دیگری بنشاند.

هزینه نامرئی انتظار

واردات خودرو، حتی پس از صدور مجوز، مجموعه‌ای از تعهدات مالی و زمانی برای بنگاه ایجاد می‌کند. واردکننده باید برای خرید خارجی، حمل، بیمه، تشریفات گمرکی، استانداردها، شماره‌گذاری و خدمات پس از فروش برنامه‌ریزی کند. هر مرحله‌ای که زمان آن نامعلوم باشد، سرمایه را برای مدت بیشتری درگیر می‌کند. این خواب سرمایه، به‌ویژه وقتی تأمین مالی گران است، می‌تواند به هزینه نهایی افزوده شود؛ حتی اگر هیچ تعرفه تازه‌ای وضع نشده باشد.

از منظر اقتصاد بنگاه، نامطمئن بودن زمان تخصیص ارز یا اعتبار ثبت‌سفارش، تصمیم خرید را نیز تغییر می‌دهد. شرکتی که نمی‌داند سه ماه دیگر با چه مقرراتی روبه‌رو خواهد شد، یا خرید را به تعویق می‌اندازد، یا برای پوشش ریسک خود حاشیه اطمینان بیشتری در قیمت لحاظ می‌کند. بنابراین ثبات مقررات فقط خواسته واردکنندگان نیست؛ بخشی از سازوکار کنترل هزینه برای مصرف‌کننده است. در مقابل، بازکردن ثبت‌سفارش بدون تعیین ظرفیت ارزی نیز راه‌حل پایداری نیست و ممکن است تنها بر شمار پرونده‌های منتظر بیفزاید.

تخصیص ارز؛ گره‌ای پیش از گمرک

بحث ارز در واردات خودرو صرفاً اختلافی بر سر یک ردیف بودجه نیست. سیاست‌گذار با منابع محدود و نیازهای هم‌زمان تولید، دارو، کالاهای اساسی و دیگر واردات روبه‌رو است. در چنین شرایطی، اولویت‌بندی منابع ارزی ضرورتی قابل فهم است؛ اما اولویت‌بندی زمانی به تصمیمی قابل پیش‌بینی تبدیل می‌شود که سهم هر بخش، زمان‌بندی تأمین و تکلیف پرونده‌های ثبت‌شده مشخص باشد. فاصله میان ارز پیش‌بینی‌شده و عملکرد گزارش‌شده در سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد اتکا به رقم مندرج در مجوزها، بدون اطمینان از امکان تأمین مالی، تصویر دقیقی از عرضه آینده نمی‌دهد.

البته افزایش تخصیص ارز هم به‌تنهایی کافی نیست. اگر استاندارد، حمل یا ترخیص با تأخیر روبه‌رو باشد، خودرو با وجود تأمین ارز همچنان به بازار نمی‌رسد. به همین دلیل، سنجش عملکرد واردات باید مرحله‌به‌مرحله باشد: چه تعداد پرونده ثبت شده، برای چند دستگاه ارز تأمین شده، چه تعداد خرید و حمل شده، چند دستگاه ترخیص شده و سرانجام چند خودرو به خریدار تحویل داده شده است؟ انتشار منظم این داده‌ها، بحث واردات را از جدال بر سر اظهارات پراکنده به ارزیابی عملکرد تبدیل می‌کند.

پرونده جانبازان

واردات خودرو برای جانبازان، علاوه بر بعد تجاری، با تعهدات مشخص اداری و انتظار متقاضیان پیوند خورده است. طبق گزارشی از ابلاغیه سازمان توسعه تجارت به تاریخ ۲۷ اردیبهشت ۱۴۰۵، ایجاد ثبت‌سفارش جدید از محل رویه مورد اشاره تا اطلاع بعدی متوقف شد؛ در عین حال، امکان ویرایش یا تمدید بعضی سفارش‌های قبلیِ دارای تأمین ارز برقرار ماند. بنابراین تعبیر همه پرونده‌های جانبازان متَوقف شده‌اند به همان اندازه نادقیق است که گفته شود هیچ محدودیتی در این مسیر وجود ندارد.

مسئله اساسی برای متقاضی، تعیین تکلیف پرونده خودش است: آیا مشمول سهمیه است؟ ثبت‌سفارش معتبر دارد؟ تأمین ارز آن انجام شده؟ قرارداد خرید در چه مرحله‌ای است و چه کسی پاسخ‌گوی زمان تحویل خواهد بود؟ اطلاع‌رسانی یکسان درباره این مراحل، هم از شکل‌گیری انتظار بی‌پشتوانه جلوگیری می‌کند و هم مانع آن می‌شود که متقاضی برای دریافت پاسخ، میان نهادهای مختلف سرگردان بماند. در این بخش، اعلام یک تاریخ تحویل واقع‌بینانه ارزشمندتر از وعده‌ای کلی درباره «باز بودن مسیر واردات» است.

ترخیص امروز، تضمین عرضه فردا نیست

جریان واردات در سال ۱۴۰۵ به‌طور کامل قطع نشده است. یک گزارش آماری منتشرشده درباره شش‌ماهه نخست سال، ورود ۲۷ هزار و ۱۳۱ دستگاه خودرو را ثبت کرده است. اما این رقم به‌تنهایی درباره سلامت مسیر واردات در نیمه دوم سال داوری نمی‌کند: خودروهایی که امروز وارد می‌شوند، ممکن است بر پایه سفارش‌های ماه‌های قبل خریداری شده باشند.

همچنین مقایسه مستقیم عملکرد شش‌ماهه با کل یک سال، بدون بررسی روند ماهانه، نتیجه قابل اتکایی درباره شتاب‌گرفتن یا کندشدن واردات به دست نمی‌دهد.

برای ارزیابی آینده، شاخص مهم‌تر تعداد پرونده‌های تازه‌ای است که هم‌زمان ثبت‌سفارش معتبر، منبع ارز روشن و امکان طی‌کردن مراحل بعدی را دارند.

اگر این ورودی کاهش یابد، بازار ممکن است برای مدتی همچنان شاهد ترخیص خودرو باشد، اما چند ماه بعد با افت عرضه روبه‌رو شود. چنین تأخیری تشخیص مسئله را دشوار می‌کند؛ زیرا درست زمانی که مانع تازه شکل می‌گیرد، آمار گمرک هنوز از رسیدن خودروهای قبلی حکایت دارد.

از همین رو، عبارت «واردات ادامه دارد» پاسخ کامل به نگرانی فعالان بازار نیست، همان‌طور که وجود محدودیت در یک رویه نیز به‌معنای توقف تمام واردات نیست.

مزایده سهمیه؛ شفافیت با چه قیمتی؟

یکی از بحث‌های مطرح‌شده، واگذاری سهمیه ثبت‌سفارش واردات خودرو از طریق مزایده در بورس کالاست. گزارش منتشرشده در مهر ۱۴۰۵ تصریح می‌کند که جزئیات اجرایی این طرح در آن زمان نهایی نشده بود. بنابراین نمی‌توان آن را به‌عنوان سازوکاری اجراشده توصیف کرد. موضوع بحث، فروش سهمیه یا امتیاز ثبت‌سفارش است، نه لزوما عرضه خود خودرو در بورس؛ تفاوتی که در تحلیل آثار قیمتی اهمیت دارد. مزایده می‌تواند توزیع یک سهمیه محدود را از تصمیم‌های غیرشفاف اداری به فرایندی قابل مشاهده منتقل کند. اما شفافیت واگذاری، به‌خودی‌خود به معنای ارزان‌تر شدن خودرو نیست. اگر واردکننده برای دستیابی به سهمیه مبلغی بپردازد، آن مبلغ به هزینه ورود به بازار اضافه می‌شود و بسته به شدت رقابت و کشش تقاضا، ممکن است بخشی از آن در قیمت نهاییِ منعکس شود. از سوی دیگر، بنگاه‌های بزرگ‌تر معمولاً توان مالی بیشتری برای پیشنهاد قیمت و تحمل خواب سرمایه دارند؛ در نتیجه، طراحی نامناسب مزایده ممکن است حضور شرکت‌های کوچک‌تر را دشوار کند.

پرسش اصلی این نیست که بورس کالا برای خودرو «مناسب» است یا «نامناسب»؛ پرسش این است که چه چیزی به مزایده گذاشته می‌شود و هدف سیاست‌گذار چیست. اگر سهمیه‌ای کمیاب فروخته شود، مزایده قیمت آن کمیابی را آشکار می‌کند، اما خود کمبود را از میان نمی‌برد. برای داوری درباره طرح باید روشن شود درآمد حاصل از فروش سهمیه به کجا می‌رود، سقف تمرکز سهمیه نزد هر شرکت چیست، تعهد تحویل چگونه تضمین می‌شود و آیا هزینه پرداختی در قیمت‌گذاری نهایی قابل انتقال به خریدار خواهد بود یا نه. بدون پاسخ به این پرسش‌ها، «شفافیت» ممکن است به نامی تازه برای یک هزینه قدیمی تبدیل شود.

تجربه گذشته را درست بخوانیم

هشدار درباره بازگشت به دوره ممنوعیت واردات، زمانی معتبر است که سابقه تاریخی آن دقیق روایت شود. محدودیت ثبت‌سفارش خودروهای با حجم موتور بالای ۲۵۰۰ سی‌سی، برخلاف آنچه گاهی گفته می‌شود، نخستین‌بار در سال ۱۳۹۴ آغاز نشد؛ مقام وقت سازمان توسعه تجارت در سال ۱۳۹۳ اعلام کرده بود ثبت‌سفارش این گروه از مهر ۱۳۹۱ ممنوع بوده و محدودیت آن بعداً گسترده‌تر شده است. در مقابل، ممنوعیت فراگیر واردات خودروی کامل در تیر ۱۳۹۷، در قالب تصمیم مربوط به گروه چهارم کالایی ابلاغ شد. این دو، از نظر دامنه و زمینه اجرایی، یک رویداد واحد نبودند.

اکنون نیز نمی‌توان شرایط را بدون قید و شرط با سال ۱۳۹۷ برابر دانست؛ واردات خودرو انجام می‌شود و ممنوعیت سراسریِ مشابه آن مقطع اعلام نشده است. آنچه می‌تواند یادآور گذشته باشد، نه یکسان بودن متن مقررات، بلکه احتمال شکل‌گیری زنجیره‌ای از محدودیت‌هاست: دشوارشدن ثبت‌سفارش جدید، نامعلوم بودن تأمین ارز و افزایش هزینه یا زمان ورود. این تمایز برای گزارش‌نویسی اهمیت دارد. مقایسه تاریخی باید به فهم سازوکار کمک کند، نه اینکه با یک عنوان هشداردهنده، تفاوت شرایط امروز و گذشته را پنهان سازد.

طولانی شدن فرآیندهای اداری و تعیین ارزش گمرکی خودروها می‌تواند به توقف طولانی‌مدت آنها در اماکن گمرکی و افزایش هزینه‌های نگهداری و انبارداری برای مالکان منجر شود

ماندگاری خودروها در محوطه‌های گمرکی و قرار گرفتن آنها در معرض شرایط جوی مختلف از جمله تابش آفتاب و بارش باران، می‌تواند موجب آسیب‌دیدگی و کاهش ارزش خودروها شود

دستورالعمل جدید گمرک برای ترخیص خودروهای وارداتی

مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو، با اشاره به دستورالعمل جدید گمرک برای ترخیص خودروهای وارداتی گفت: فراهم شدن امکان ترخیص خودرو پیش از تعیین نهایی ارزش گمرکی، تصمیمی مثبت در راستای کاهش توقف خودروها در گمرک، جلوگیری از تحمیل هزینه‌های اضافی به مالکان و تسهیل فرآیند واردات خودرو است.

وی اظهار کرد: بر اساس دستورالعمل جدید گمرک، در مواردی که خودروهای وارداتی فاقد شناسه ارزش (TSC) در بانک اطلاعات ارزش گمرک ایران باشند، امکان ترخیص خودرو پیش از اعلام نظر کارگروه مربوطه و با رعایت ضوابط تعیین‌شده فراهم شده است.

دادفر افزود: طولانی شدن فرآیندهای اداری و تعیین ارزش گمرکی خودروها می‌تواند به توقف طولانی‌مدت آنها در اماکن گمرکی و افزایش هزینه‌های نگهداری و انبارداری برای مالکان منجر شود. در حالی که اجرای این دستورالعمل می‌تواند زمینه ترخیص سریع‌تر خودروها و کاهش هزینه‌های تحمیلی به صاحبان آنها را فراهم کند.

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با بیان اینکه این رویه می‌تواند بخشی از مشکلات مالکان خودروهای وارداتی را برطرف کند، گفت: در این روش، صاحب خودرو با ارائه تعهد مبنی بر پرداخت مابه‌التفاوت احتمالی حقوق ورودی، می‌تواند پیش از اعلام نظر نهایی کارگروه، فرآیند ترخیص خودروی خود را دنبال کند.

وی ادامه داد: این موضوع به معنای نادیده گرفتن حقوق دولت نیست، بلکه تلاش شده است میان تسهیل امور مردم و رعایت الزامات قانونی تعادل برقرار شود.

دادفر با تاکید بر ضرورت اجرای هماهنگ این دستورالعمل از سوی دستگاه‌های مسئول تصریح کرد: انتظار می‌رود اجرای این تصمیم ضمن حفظ حقوق دولت، به کاهش هزینه‌های تحمیلی و تسریع فرآیند ترخیص خودروهای وارداتی ایرانیان مقیم خارج از کشور منجر شود.

وی همچنین با اشاره به تبعات توقف طولانی‌مدت خودروها در گمرک خاطرنشان کرد: ماندگاری خودروها در محوطه‌های گمرکی و قرار گرفتن آنها در معرض شرایط جوی مختلف از جمله تابش آفتاب و بارش باران، می‌تواند موجب آسیب‌دیدگی و کاهش ارزش خودروها شود. از این رو، تسریع در فرآیند ترخیص می‌تواند از بروز بخشی از این خسارت‌های مالی جلوگیری کند.



دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در پایان گفت: تسریع در ترخیص، علاوه بر کاهش هزینه‌های انبارداری و جلوگیری از توقف طولانی‌مدت خودروها در گمرک، موجب می‌شود مالکان سریع‌تر به خودروهای خود دسترسی پیدا کنند و سرمایه آنها برای مدت طولانی درگیر فرآیندهای اداری و گمرکی باقی نماند.

سخن پایانی

آزمون اصلی سیاست واردات خودرو، شمار مجوزهای صادرشده یا تعداد خودروهای نشسته در بندر نیست؛ فاصله‌ای است که میان تصمیم اداری و تحویل واقعی به خریدار باقی می‌ماند. داده‌های سال ۱۴۰۴ نشان داد این فاصله قابل‌توجه است و نمی‌توان آن را با یک آمار ثبت‌سفارش یا یک خبر ترخیص توضیح داد. برای کوتاه‌کردن آن، سیاست‌گذار باید ظرفیت ارزی قابل تحقق را اعلام کند، وضعیت سفارش‌های قبلی را به تفکیک مرحله روشن سازد و پیش از افزودن هزینه‌ای تازه به مسیر واردات، اثر آن را بر قیمت و رقابت بسنجد. پرونده‌های دارای تعهد مشخص، از جمله درخواست‌های جانبازان، نیز به پاسخ‌گویی جداگانه و زمان‌بندی معتبر نیاز دارند. بازار خودرو بیش از وعده گشایش یا هشدار ممنوعیت، به قواعدی نیاز دارد که بتوان بر اساس آنها خرید کرد، تأمین مالی انجام داد و خودرو را در موعد معلوم تحویل گرفت. تنها در این صورت است که واردات از یک خبر مقطعی، به عاملی قابل سنجش برای افزایش انتخاب مصرف‌کننده تبدیل می‌شود.