

نمره ۲۰ دولت چهاردهم در واردات خودرو



واردات خودرو در ایران طی سال‌های گذشته هیچ‌گاه صرفاً یک موضوع تجاری نبوده است؛ این پرونده همواره در نقطه تلاقی سیاست ارزی، درآمدهای گمرکی، حمایت از تولید داخل، تنظیم بازار، تحریم‌ها و البته مطالبه مصرف‌کنندگان برای دسترسی به خودروهای متنوع‌تر قرار داشته است. به همین دلیل، هر دولتی که روی کار آمده، ناگزیر با این پرسش روبه‌رو بوده که با خودروهای خارجی چه کند؛ درها را ببندد، واردات را محدود کند یا با تعریف سازوکاری مشخص، بخشی از نیاز بازار را از مسیر واردات پاسخ دهد. دولت مسعود پزشکیان نیز در حالی سکان امور را در دست گرفت که پرونده واردات خودرو از قبل باز شده بود، اما هنوز به یک سیاست باثبات و قابل پیش‌بینی تبدیل نشده بود. واردات پس از سال‌ها ممنوعیت از سر گرفته شده بود، آیین‌نامه‌ها تغییر کرده بودند، مسیرهای مختلفی برای واردات تعریف شده بود و همزمان محدودیت‌های ارزی و تحریمی، اجرای سیاست واردات را دشوار می‌کرد. در سال‌های فعالیت دولت چهاردهم، این وضعیت پیچیده‌تر نیز شد. از یک سو سیاستگذار تلاش کرد جریان ورود خودروهای خارجی را ادامه دهد و از سوی دیگر محدودیت منابع ارزی، تغییرات تعرفه‌ای، مقررات متغیر و اولویت‌بندی‌های ارزی باعث شد آنچه روی کاغذ به‌عنوان آزادسازی واردات یا تسهیل واردات مطرح می‌شد، در عمل با موانع متعددی روبه‌رو باشد. حتی در سال ۱۴۰۵ نیز دولت اعلام کرده جریان واردات متوقف نشده و برای امسال ورود حدود ۸۵ هزار دستگاه خودرو پیش‌بینی شده است؛ با این حال، وزارت صمت همزمان از دشواری تأمین ارز، اثرگذاری تحولات سیاسی و امنیتی بر بازار و نیاز به اصلاح ساختار تعرفه‌ها سخن گفته است. در چنین شرایطی، بررسی عملکرد دولت پزشکیان در حوزه واردات خودرو، بدون توجه به فضای اقتصادی و سیاسی کشور، تصویر کاملی به‌دست نمی‌دهد. مسئله فقط این نیست که چند خودرو وارد شده یا چند دستگاه در صف ورود قرار گرفته‌اند؛ پرسش مهم‌تر این است که آیا دولت توانسته یک مسیر روشن، پایدار و قابل پیش‌بینی برای واردات ایجاد کند یا خیر.

دولتی که واردات را از صفر شروع نکرد

واردات بیشتر ارزی می‌آورد؟
یکی از مهم‌ترین اهدافی که معمولاً برای واردات خودرو مطرح می‌شود، افزایش عرضه و ایجاد رقابت است. منطق اقتصادی این سیاست روشن است: وقتی مصرف‌کننده تنها میان تعداد محدودی از خودروهای داخلی و مونتاژی انتخاب نداشته باشد و خودروهای خارجی نیز در بازار حضور پیدا کنند، فشار رقابتی افزایش پیدا می‌کند.
اما در ایران، واردات به تنهایی برای کاهش نرخ کافی نیست.
اگر تعداد خودروهای وارداتی محدود باشد، تعرفه بالا باشد، نرخ ارز افزایش پیدا کند و هزینه‌های جانبی نیز سنگین باشند، اثر واردات بر نرخ نهایی محدود خواهد شد.
از سوی دیگر، اگر واردات با وقفه انجام شود، بازار نمی‌تواند روی عرضه مستمر حساس کند. بازار زمانی از واردات اثر پایدار می‌گیرد که مصرف‌کننده بتواند خودرو خارجی نه به‌صورت مقطعی، بلکه در یک فرآیند منظم و قابل پیش‌بینی وارد خواهد شد.

جنگ و تحریم؛ متغیری خارج از اختیار دولت
با این حال، نمی‌توان همه مشکلات واردات خودرو را به سیاست داخلی نسبت داد. دولت پزشکیان در دوره‌ای فعالیت کرده که اقتصاد کشور با فشارهای خارجی، تحریم‌های بانکی، مشکلات انتقال ارز و محدودیت‌های حمل‌ونقل مواجه بوده است. این شرایط، واردات را برای بخش خصوصی نیز دشوار می‌کند. واردکننده باید بتواند پول را به‌فروشنده خارجی منتقل کند، خودرو را خریداری کند، حمل‌ونقل را انجام دهد و در نهایت آن را به ایران برساند. هر اختلال در یکی از این مراحل، زمان و هزینه واردات را افزایش می‌دهد.

وزارت صمت نیز در توضیح وضعیت واردات ۱۴۰۵ به محدودیت‌های ارزی و حمل‌ونقل بین‌المللی و همچنین مشکلات ناشی از شرایط منطقه‌ای اشاره کرده است. بنابراین بخشی از کندی واردات را باید در شرایط بیرونی جست‌وجو کرد؛ هرچند این مسئله مسئولیت سیاستگذار داخلی برای ایجاد ثبات و کاهش بروکراسی را از بین نمی‌برد.

نمره ۲۰ به دولت پزشکیان در شرایط جنگی



وارد کشور شود و این خودروها با چه سازوکاری وارد خواهند شد. البته تلاش‌هایی در این زمینه در حال انجام است و باید واقعیت‌های موجود را نیز در نظر گرفت. وی تأکید کرد: من نه در این طرف ماجرا هستم و نه در طرف دیگر و تلاش می‌کنم موضوع را واقع‌بینانه ببینم. با این حال، وقتی شرایط جنگی را در نظر می‌گیریم، معتقدم می‌توانست تصمیم‌های بهتری در حوزه واردات خودرو اتخاذ شود.

تصمیم‌های اقتصادی و اثر آن بر بازار خودرو

دادفر در ادامه با اشاره به برخی تصمیم‌های اقتصادی که از سوی نهادهای مختلف اتخاذ می‌شود، گفت: در برخی موارد تصمیم‌های اقتصادی برای جبران مسائل دولت، اثر مستقیمی بر بازار خودرو می‌گذارد و می‌تواند بازار را با شوک مواجه کندوی افزود: افزایش تعداد دفعات گزاری و تغییر مداوم سیاست‌ها از جمله مواردی است که می‌تواند بازار خودرو را تحت تأثیر قرار دهد و هزینه تصمیم‌های ناپایدار در نهایت به فعالان بازار و مصرف‌کنندگان منتقل شود. دبیر انجمن واردکنندگان خودرو خاطرنشان کرد: مسئله اصلی این است که در شرایط فعلی، تعدد محدودیت‌ها و تغییر مداوم تصمیم‌ها، امکان برنامه‌ریزی را از فعالان حوزه واردات خودرو گرفته است. حتی اگر تلاش برای واردات وجود داشته باشد، تا زمانی که قواعد و فرآیندها ثبات نداشته باشند، نمی‌توان انتظار داشت بازار خودرو به یک شرایط قابل پیش‌بینی برسد.

سخن پایانی

دارد. سیاستی که تکلیف ارز، تعرفه، ثبت سفارش، واردات خودروهای نو و کار کرده، خدمات پس از فروش و نحوه عرضه را برای چند سال روشن کند. اگر دولت بتواند چنین چارچوبی ایجاد کند، واردات خودرو می‌تواند از یک تصمیم مقطعی به یک ابزار واقعی برای افزایش رقابت و تنظیم بازار تبدیل شود. اما اگر تصمیم‌ها همچنان پراکنده و کوتاه‌مدت باقی بمانند، حتی ورود ده‌ها هزار خودرو نیز ممکن است نتواند اثر مورد انتظار را بر بازار بگذارد.

پرونده واردات خودرو در دولت پزشکیان را نمی‌توان با یک جمله موفق یا ناموفق جمع‌بندی کرد. این دولت در شرایطی کار خود را ادامه داد که واردات خودرو از سال‌های قبل دوباره آغاز شده بود، اما هنوز از یک سیاست پایدار فاصله داشت. در ادامه نیز تحریم، محدودیت ارزی، نوسانات بازار، تغییر مقررات و اختلاف‌نظر درباره تعرفه‌ها، مسیر واردات را پیچیده‌تر کرد. واقعیت این است که بازار خودرو بیش از آنکه به وعده واردات گسترده نیاز داشته باشد، به یک سیاست مشخص نیاز

یکی از نکات مهم در ارزیابی عملکرد دولت چهاردهم این است که پرونده واردات خودرو پیش از آغاز به کار این دولت دوباره فعال شده بود. بنابراین پزشکیان با بازاری مواجه شد که پس از یک دوره طولانی ممنوعیت، دوباره در حال تجربه ورود خودروهای خارجی بود. با این حال، باز شدن مسیر واردات به معنای عادی شدن آن نبود. فرآیند واردات از همان ابتدا به مجموعه‌ای از مجوزها، سقف‌های ارزی، ضوابط فنی، استانداردها، خدمات پس از فروش و مقررات گمرکی وابسته بود. در ادامه نیز مسیرهای مختلفی برای واردات خودروهای نو و کار کرده تعریف شد و هر یک الزامات خاص خود را پیدا کردند. برای نمونه، در سازوکارهای مربوط به واردات سال ۱۴۰۴، موضوع استفاده از منابع ارزی حاصل از صادرات، سقف ارز تخصیصی و شیوه ثبت سفارش در کنار الزامات مربوط به خدمات پس از فروش و استانداردها قرار گرفت. به این ترتیب، دولت پزشکیان میراث‌دار یک سیاست نیمه‌کاره بود؛ سیاستی که اصل واردات را پذیرفته بود اما هنوز درباره ابعاد، سرعت و نحوه اجرای آن اجماع کاملی وجود نداشت.

مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو، با ارزیابی عملکرد دولت چهاردهم در حوزه واردات خودرو، عملکرد این دولت را در مقایسه با دولت‌های گذشته مثبت ارزیابی کرد، اما در عین حال نسبت به تعدد بخشنامه‌ها، تغییر مداوم مقررات و نبود ثبات در تصمیم‌گیری‌های این حوزه انتقاد داشت. به گفته او، شرایط جنگی و تحریمی کشور باعث شده است ارزیابی عملکرد دولت در حوزه واردات خودرو با دولت‌های پیشین نیازمند توجه به تفاوت شرایط باشد. دادفر با اشاره به شرایط کشور در زمان آغاز به کار دولت چهاردهم به **مهمله** گفت: اگر عملکرد دولت پزشکیان در واردات خودرو را با دولت‌های قبل مقایسه کنیم، به این دولت نمره ۲۰ می‌دهم. وی افزود: باید شرایطی را که دولت چهاردهم در آن فعالیت خود را آغاز کرد، در نظر گرفت. از همان روزهای ابتدایی آغاز به کار دولت، کشور با حوادث و اتفاقات مختلفی مواجه شد و عملاً دولت در شرایطی وارد میدان شد که کشور در وضعیت جنگی قرار داشت. دبیر انجمن واردکنندگان خودرو ادامه داد: وقتی دولت در شرایط جنگی فعالیت می‌کند، طبیعتاً نمی‌توان انتظار داشت که حتی یک دستگاه خودرو وارد کشور شود. بنابراین اگر قرار باشد عملکرد دولت پزشکیان را با دولت‌های گذشته مقایسه کنیم، با توجه به شرایط موجود، ارزیابی من از عملکرد این دولت بسیار مثبت است.

انتقاد از آشنگی در تصمیم‌گیری‌ها

دادفر در ادامه با تفکیک شرایط کلی کشور از نحوه مدیریت حوزه خودرو اظهار کرد: اگر بخواهیم عملکرد دولت را از منظر انسجام سازمانی، نظام تصمیم‌گیری و آنچه می‌توان قوه عاقله تصمیم‌گیری در حوزه خودرو نامید بررسی کنیم، شرایط به‌شدت نامنظم و غیر قابل پیش‌بینی است. وی گفت: امروز با فضای صدمه‌زده عدم‌اطمینان و عدم قطعیت مواجه هستیم و فعالان اقتصادی نمی‌توانند برای آینده برنامه‌ریزی کنند. علت هم این است که تقریباً هر روز با یک بخشنامه، مصوبه، قاعده یا فرآیند جدید مواجه می‌شویم. وی افزود: این تصمیم‌ها آثار بسیار زیادی بر نرخ تمام‌شده خودرو و نحوه عرضه خودروهای وارداتی دارد و در نهایت هزینه بیشتری را به مردم تحمیل می‌کند.

ثبت سفارش جدید همچنان انجام نشده است

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو درباره آخرین وضعیت ثبت سفارش خودرو نیز گفت: در حال حاضر ثبت سفارش‌های قدیمی برای ویرایش باز است، اما ثبت سفارش جدید همچنان انجام نشده و تغییری در این زمینه

شروین اشیدری
editor@smtnews.ir



دولت پزشکیان و پازل پیچیده واردات خودرو

مرتضی مصطفوی
کارشناس صنعت خودرو

صنعت خودرو ایران طی سال‌های گذشته همواره درگیر مجموعه‌ای از چالش‌های اقتصادی، سیاستی و مدیریتی بوده است؛ چالش‌هایی که با تغییر دولت‌ها لزوماً از بین نرفته و در بسیاری از موارد شکل تازه‌ای پیدا کرده‌اند. در این میان، واردات خودرو معمولاً یکی از نخستین راهکارهایی بوده که برای ایجاد رقابت، تنظیم بازار و کنترل قیمت‌ها مطرح شده است؛ با این حال، تجربه سال‌های اخیر نشان می‌دهد که مسئله بازار خودرو بسیار پیچیده‌تر از میزان واردات است. مشکل صنعت و بازار خودرو را نمی‌توان صرفاً به موضوع واردات خودرو تقلیل داد. مسئله خودرو در ایران بسیار گسترده‌تر از این موضوع است و برای بررسی دقیق آن باید مجموعه‌ای از عوامل مؤثر بر این صنعت را همزمان در نظر گرفت. به طور کلی، مشکلات صنعت خودرو را می‌توان در سه سطح اقتصاد کلان، سیاست‌های صنعتی و سطح بنگاه مورد بررسی قرار داد. تا زمانی که در هر سه سطح، یک سیاست جامع، منسجم و هماهنگ وجود نداشته باشد، نمی‌توان انتظار داشت تصمیم‌های مقطعی بتوانند مشکلات این صنعت را برطرف کنند. در سطح اقتصاد کلان، مهم‌ترین مسئله نبود ثبات اقتصادی و نوسانات نرخ ارز است. صنعت خودرو به دلیل وابستگی قابل توجه به ارز، مواد اولیه و قطعات وارداتی، به‌شدت از تغییرات نرخ ارز تأثیر می‌پذیرد. از طرف دیگر، بازار خودرو نیز عملاً به بازاری دلاری تبدیل شده و همین مسئله باعث می‌شود هرگونه افزایش نرخ ارز، خود را با فاصله‌ای کوتاه در قیمت خودرو نشان دهد.

در چنین شرایطی، حتی اگر سیاستگذار تصمیم به افزایش واردات خودرو بگیرد، نمی‌توان انتظار داشت این اقدام به‌تنهایی موجب کاهش قیمت‌ها شود. وقتی متغیر اصلی یعنی نرخ ارز ثبات ندارد، قیمت خودرو نیز در معرض تغییر دائمی قرار خواهد داشت و واردات نمی‌تواند به تنهایی این معادله را تغییر دهد؛ از سوی دیگر، حکمرانی در صنعت و بازار خودرو نیازمند یک ساختار واحد و مؤثر است. زمانی که نهادهای مختلف با سیاست‌ها و تصمیم‌های متضاد وارد این حوزه می‌شوند و یک نظام نظارتی یکپارچه و هوشمند وجود ندارد، نتیجه چیزی جز به‌هم‌ریختگی و راهش‌دگی بازار نخواهد بود. سیاست‌های جزیره‌ای و گاهی متناقض، علاوه بر اینکه امکان برنامه‌ریزی را از فعالان صنعت می‌گیرد، می‌تواند زمینه شکل‌گیری رانت را نیز فراهم کند. وقتی منابع محدودی مانند ارز، مجوز تولید یا مجوز واردات در شرایطی توزیع می‌شوند که سازوکار مشخص و شفاف و وجود ندارد، بخشی از منابع و امکانات به جای آنکه به افزایش بهره‌وری و توسعه صنعت منجر شود، می‌تواند در مسیرهای دیگری قرار بگیرد. به همین دلیل، افزایش واردات خودرو به‌تنهایی نمی‌تواند مشکل بازار را حل کند.

حتی اگر واردات افزایش پیدا کند یا مجوزهای جدیدی برای تولید خودرو صادر شود، تا زمانی که مشکلات اصلی در سه سطح اقتصاد کلان، سیاست صنعتی و بنگاه‌داری برطرف نشده باشد، این اقدامات ممکن است صرفاً به بازتوزیع رانت یا ایجاد رانت‌های جدید منجر شود. برای درک بهتر این موضوع کافی است نرخ ارز را در نظر بگیریم. اگر خودرویی با دلار ۱۸۰ هزار تومان وارد کشور شود و چند روز بعد نرخ ارز به ۲۵۰ هزار تومان برسد، این پرسش مطرح می‌شود که چنین وارداتی با چه چشم‌اندازی می‌تواند به کاهش قیمت خودرو در بازار کمک کند؟ در شرایطی که قیمت جایگزینی خودرو دائماً در حال افزایش است، کاهش مقطعی قیمت به واسطه واردات بسیار دشوار خواهد بود. تجربه ما‌ها و سال‌های اخیر نیز نشان داده حتی در دوره‌هایی که واردات خودرو وضعیت بهتری داشته، اتفاق قابل توجه و پایداری در جهت کاهش قیمت خودرو رخ نداده است. بنابراین نمی‌توان سیاست واردات را به عنوان نسخه مستقل برای حل مشکلات بازار خودرو معرفی کرد. در دولت پزشکیان نیز مسئله خودرو باید با همین نگاه جامع مورد بررسی قرار گیرد. دولت چهاردهم اگر بخواهد در حوزه خودرو به نتیجه برسد، نمی‌تواند تمام تمرکز خود را صرفاً روی افزایش واردات واردات بگذارد. واردات تنها یک بخش از پازل صنعت خودرو است و بخش‌های مهم دیگری مانند سیاست ارزی، نحوه قیمت‌گذاری، ساختار تولید، مدیریت بنگاه‌ها، رقابت‌پذیری و نظام نظارت نیز باید همزمان مورد توجه قرار بگیرند. ثبات اقتصادی، سیاست صنعتی مشخص، نحوه حکمرانی بر بازار و شیوه مدیریت بنگاه‌ها باید در کنار یکدیگر دیده شوند. بدون این هماهنگی، حتی تصمیم‌هایی که در ظاهر می‌توانند به نفع بازار خودرو باشند، ممکن است به دلیل مشکلات موجود در سایر بخش‌های اقتصاد، اثر گذاری لازم را نداشته باشند. در نهایت، مسئله اصلی خودرو نه فقط کمبود واردات است و نه صرفاً تعداد خودروهایی که وارد کشور می‌شوند. مشکل اصلی را باید در نبود یک سیاست جامع و هماهنگ برای کل صنعت و بازار خودرو جست‌وجو کرد. تا زمانی که این پازل بزرگ به صورت یکجا دیده نشود، افزایش واردات یا صدور مجوزهای جدید تولید، به تنهایی نمی‌تواند تحول پایدار و معناداری در صنعت خودرو ایجاد کند.

وقتی شرایط جنگی را در نظر می‌گیریم، معتقدم دولت می‌توانست تصمیم‌های بهتری در حوزه واردات خودرو اتخاذ شود

در برخی موارد تصمیم‌های اقتصادی برای جبران مسائل دولت، اثر مستقیمی بر بازار خودرو می‌گذارد و می‌تواند بازار را با شوک مواجه کند

آگهی ابلاغ صورت مجلس افراز

۴ الف ۱۵۲

: بطول ۴/۴۲ متر جای درب و دیوارپست به محل تعریض کوچه . حقوق ارتفاقی ندارد و در سهم و تصرف محمدرضا غنی شادیدان فرزند نظر دارد بها طبق ارزیابی ۱۶۰ میلیون ریال می‌باشد.

حدود و مشخصات قسمت باقیمانده پس از کسر قطعات افزاری قبلی و فعلی بشرح پرونده ثبتی و در سهم سایر مالکین مشاعی قرار دارد. لذا مراتب طبق ماده ۱۶ آئین‌نامه قانون افراز و فروش املاک مشاع و ۲ قانون افراز و فروش املاک مشاع و ۱۷ آئین‌نامه اسناد رسمی لازم‌الاجرا قانون ثبت آگهی می‌گردد و تا چنانچه اعتراضی نسبت به عملیات افزاری دارند می‌توانند از تاریخ انتشار این آگهی ظرف مدت ده روز اعتراض خود را کتبا به دادگاه زابل (محل وقوع ملک) تسلیم و گواهی لازم اخذ و به این اداره ارائه نمایند در غیر اینصورت پس از گذشت مدت قانونی و ارائه گواهی لازم اخذ و به این اداره ارائه نماید توسط متقاضی افراز مبنی بر نرسیدن اعتراض سند مالکیت قطعی افزاری با حدود و مشخصات فوق صادر خواهد گردید.

پیرو اخطاریه افرازی به شماره ۶۸۷۴ مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۱۰ درخواست کتبی محمدرضا غنی شادیدان پلاک ۱۹ _اصلی واقع در بخش ۵ سیستان شهر زهک که سهم آن به موجب صورت مجلس افراز شماره ۱۰۹/۱۲۶۶ مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۲۵ افراز و حدود و مشخصات قطعات افزاری بدین نحو؛

*** قطعه افرازی :** شش‌دانگ یک باب منزل مساحت کلی ۲۸۴ مترمربع پلاک ۱۱۶۳ فرعی از ۱۹- اصلی مجزی شده از اصلی مذکور واقع در بخش ۵ سیستان شهر زهک کوچه منشعبه از خیابان مطهری می‌باشد.

*** با حدود اربعه:** شمالاً: اول بطول ۸/۱۱ متر دیوارپست به پلاک ۱۹ - اصلی دوم که شرقی است بطول ۷۷ متر سوم ۲۲/۶۴ متر تماماً دیوارپست به باقیمانده پلاک ۱۹- اصلی شرقاً: بطول ۹/۹۵ متر دیوار به دیوار باقیمانده پلاک ۱۹- اصلی جنوباً: اول به طول ۱۰/۴۴ متر دوم بطول ۱۰/۶۰ متر سوم که غربی است بطول ۹۶ متر چهارم بطول ۹/۴۸ متر تماماً دیوار به دیوار باقیمانده پلاک ۱۹- اصلی غرباً

تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۵/۲۱

ثبت اسناد و املاک شهرستان زهک