واردات خودرو در محاصره تصمیمات متناقض

شروین اشیدری: **بازار خودروهای وارداتی در حالی با موجی از ابهام و بلاتکلیفی مواجه شده که تعدد بخشنامه‌ها، تغییر مقررات و تصمیمات بعضا متناقض دستگاه‌های اجرایی، امکان برنامه‌ریزی را از فعالان این حوزه گرفته است. از اختلاف‌نظر درباره تعرفه‌های واردات و محدودیت ثبت سفارش گرفته تا توقف هزاران دستگاه خودرو در گمرکات، مجموعه‌ای از چالش‌ها شکل گرفته که هزینه آن در نهایت به خریداران منتقل می‌شود. در چنین شرایطی، این پرسش مطرح است که آیا سیاست‌گذار همچنان واردات خودرو را ابزاری برای تنظیم بازار و افزایش رقابت می‌داند یا نگاه درآمدی و جبران کسری بودجه بر این سیاست غلبه کرده است؟**



در حال حاضر حدود ۱۲ هزار و ۸۰۰ دستگاه خودرو در گمرکات متوقف شده‌اند و باید مشخص شود مسئولیت این توقف بر عهده کدام دستگاه است

اگر هدف دولت حمایت از مصرف‌کننده و تنظیم بازار است، باید شرایطی فراهم شود که عرضه خودرو افزایش پیدا کند و رقابت میان واردکنندگان و تولیدکنندگان شکل بگیرد

چرا واردات خودرو به سیاستی بلندمدت نیاز دارد؟

تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که واردات خودرو نمی‌تواند با تصمیمات مقطعی و برنامه‌های کوتاه‌مدت به اهداف تعیین‌شده برسد. فعالیت در این حوزه به سرمایه‌گذاری قابل‌توجه، برنامه‌ریزی برای تأمین ارز، ایجاد شبکه خدمات پس از فروش و تأمین قطعات نیاز دارد. بنابراین، هرگونه تغییر ناگهانی در ضوابط می‌تواند محاسبات اقتصادی واردکنندگان را برهم بزند و انگیزه حضور آنها را کاهش دهد. از سوی دیگر، مصرف‌کننده نیز برای تصمیم‌گیری درباره خرید خودرو به چشم‌اندازی نسبتاً روشن از عرضه و قیمت‌ها نیاز دارد. در چنین شرایطی، تدوین یک نقشه راه مشخص و پایدار برای واردات، می‌تواند به جای شوک‌های مقطعی، به شکل‌گیری بازاری رقابتی‌تر و قابل پیش‌بینی‌تر کمک کند.

واردات خودرو و چالش بازگشت رقابت به بازار

طواردات خودرو در سال‌های اخیر همواره با این وعده همراه بوده که از طریق افزایش تنوع محصولات و ایجاد رقابت میان خودروهای داخلی و خارجی، زمینه تعدیل قیمت‌ها و ارتقای کیفیت فراهم شود.

با این حال، تحقق این هدف صرفاً به صدور مجوز واردات یا اعلام آمار ورود خودرو محدود نمی‌شود. آنچه اهمیت دارد، استمرار عرضه، حضور شرکت‌های متعدد و فراهم شدن امکان انتخاب برای مصرف‌کننده است.

در بازاری که بخش قابل‌توجهی از عرضه در اختیار تعداد محدودی از تولیدکنندگان قرار دارد، واردات می‌تواند نقش مهمی در تغییر مناسبات رقابتی ایفا کند؛ البته به شرط آنکه سیاست‌گذاری‌ها به جای محدود کردن بازیگران، زمینه حضور بیشتر آنها را فراهم کند.

نبود ثبات در مقررات واردات خودرو



مهدی دادفر، عضو انجمن واردکنندگان خودرو، با انتقاد از تعدد تصمیمات متناقض دولت در حوزه واردات خودرو، معتقد است نبود ثبات در مقررات و مشخص نبودن سیاست‌های تجاری، فعالان اقتصادی و مصرف‌کنندگان را با سردرگمی مواجه کرده است.

به گفته وی، واردات خودرو در شرایط فعلی میان دو هدف متفاوت یعنی تنظیم بازار و جبران کسری منابع مالی دولت گرفتار شده و مشخص نیست سیاست‌گذار دقیقا چه هدفی را دنبال می‌کند. از یک سو، مسئولان از تداوم واردات، کاهش قیمت‌ها و دسترسی مردم به خودروهای اقتصادی سخن می‌گویند و از سوی دیگر، افزایش تعرفه‌ها، هزینه اسقاط و حقوق گمرکی و محدودیت‌های اجرایی، هزینه واردات را افزایش می‌دهد. دادفر همچنین با اشاره به توقف حدود ۱۲ هزار و ۸۰۰ دستگاه خودرو در گمرکات کشور هشدار می‌دهد که هزینه این تصمیمات در نهایت به مصرف‌کننده منتقل خواهد شد. وی پیش‌بینی می‌کند در صورت اصلاح نشدن سیاست‌های فعلی، قیمت خودروهای وارداتی علاوه بر افزایش‌های اخیر، بین ۲۰ تا ۲۵ درصد دیگر نیز افزایش پیدا کند.

تصمیمات متناقض دولت و از بین رفتن امکان برنامه‌ریزی اقتصادی

دادفر با تاکید بر اهمیت حاکمیت قانون و ثبات تصمیمات اقتصادی به صمت گفت: حاکمیت قانون، حکمرانی اقتصادی و اعتبار تصمیمات دولت برای واردکنندگان و تمام فعالان اقتصادی اهمیت بسیار زیادی دارد.

یک تاجر چگونه می‌تواند برای فعالیت خود برنامه‌ریزی کند، در شرایطی که با تصمیمات خلق‌الساعه بخش‌های مختلف دولت مواجه است؟ گاهی تصمیمات دستگاه‌های مختلف با یکدیگر متناقض است و گاهی نیز هم‌راستا نیستند. در چنین شرایطی اساسا امکان تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی از فعال اقتصادی گرفته می‌شود.

وی افزود: مسئله فقط واردکنندگان نیستند و در نهایت حقوق مصرف‌کننده نیز در این فرآیند تضییع می‌شود. زمانی که فعال اقتصادی نمی‌داند قرار است با چه مقرراتی فعالیت کند، نمی‌تواند برای تامین کالا، ثبت سفارش، تخصیص منابع مالی و زمان ورود محصول برنامه مشخصی داشته باشد. نتیجه این وضعیت، افزایش هزینه‌ها و انتقال آن به بازار است؛ هزینه‌ای که در نهایت مصرف‌کننده باید پرداخت کند.

این عضو انجمن واردکنندگان خودرو با اشاره به مسئولیت وزارت صنعت، معدن و تجارت و سازمان توسعه تجارت در این زمینه اظهار کرد: دستگاه اجرایی نمی‌تواند صرفا تصمیم بگیرد، اما مسئولیت آثار و تبعات تصمیم خود را نپذیرد. وزارت صمت و سازمان توسعه تجارت باید نسبت به سیاست‌هایی که اعلام می‌کنند و پیامدهای اجرایی آنها پاسخگو باشند.

دادفر ادامه داد: آنچه از سوی وزارت صمت به‌عنوان هدف‌گذاری اعلام شده، استمرار واردات خودرو است. سخنگوی وزارتخانه نیز اعلام کرده که واردات خودرو متوقف نشده است.

از سوی دیگر، درباره افزایش تعرفه‌ها نیز موضوعاتی مطرح شده، اما تا زمانی که تصمیمات از سوی مرجع قانونی ابلاغ نشود، نمی‌توان آن را مبنای قطعی فعالیت تجاری قرار داد.

این اختلاف میان مواضع و تصمیمات اجرایی، بازار را سردرگم می‌کند و در نهایت خریدار و مصرف‌کننده بیشترین آسیب را می‌بینند.

واردات خودرو؛ ابزار تنظیم بازار یا جبران کسری بودجه؟

عضو انجمن واردکنندگان خودرو با انتقاد از مشخص نبودن هدف نهایی سیاست‌گذار در حوزه واردات گفت: هنوز تکلیف این موضوع مشخص نشده است که واردات خودرو قرار است ابزار تنظیم بازار باشد یا ابزاری برای جبران کسری بودجه دولت. نمی‌توان از یک طرف وعده کاهش قیمت، عرضه خودروهای اقتصادی و متناسب با درآمد مردم را مطرح کرد و از طرف دیگر با افزایش تعرفه، افزایش نرخ اسقاط و حقوق گمرکی و اضافه شدن هزینه‌های مختلف، قیمت تمام‌شده واردات را بالا برد.

وی افزود: باید مشخص شود این سیاست‌ها چگونه قرار است در کنار یکدیگر قرار بگیرند. از یک طرف درباره کاهش قیمت خودرو و افزایش عرضه صحبت می‌شود و از طرف دیگر، هزینه‌های واردات افزایش پیدا می‌کند. حتی بحث ایجاد بازار خرید و فروش سهمیه واردات و عرضه این سهمیه‌ها در بورس کالا نیز مطرح شده است. اگر قرار باشد مجوز یا سهمیه واردات خودرو نیز به کالایی برای خرید و فروش تبدیل شود، نتیجه آن افزایش دوباره هزینه‌ها خواهد بود. دادفر تصریح کرد: در چنین شرایطی باید پرسید هزینه این سیاست‌ها را چه کسی پرداخت می‌کند؟ پاسخ روشن است؛ مصرف‌کننده نهایی. وقتی تعرفه و هزینه‌های جانبی افزایش پیدا می‌کند و مجوز واردات نیز به یک کالای قابل معامله تبدیل می‌شود، نمی‌توان انتظار داشت قیمت خودرو کاهش پیدا کند. اگر هدف دولت تنظیم بازار است، باید موانع عرضه را کاهش دهد، نه اینکه با ایجاد محدودیت‌های جدید، هزینه واردات را افزایش دهد.

محدودیت واردات و سردرگمی فعالان اقتصادی

وی با اشاره به ابهامات ایجادشده درباره محدودیت‌های ثبت سفارش و مسیرهای واردات خودرو اظهار کرد: در روزهای گذشته درباره توقف ثبت سفارش از برخی مبادی و همچنین محدودیت مسیر واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور صحبت‌هایی مطرح شده است. مسئله اینجاست که وقتی درباره توقف یک مسیر یا محدودیت یک روش واردات اطلاع‌رسانی می‌شود، برداشت عمومی در بازار به سمت ممنوعیت کلی واردات خودرو می‌رود.

دادفر افزود: مسئله اصلی ما باز یا بسته بودن سامانه ثبت سفارش نیست. موضوع این است که فعال اقتصادی باید بداند براساس کدام قانون، با چه تعرفه‌ای، در چه زمانی و با چه شرایطی می‌تواند فعالیت کند. وقتی این اطلاعات روشن نباشد، واردکننده نمی‌تواند برای فعالیت خود برنامه‌ریزی کند و نتیجه آن افزایش ریسک و هزینه‌های تجاری خواهد بود.

وی ادامه داد: نمی‌توان از یک طرف اعلام کرد واردات خودرو ادامه دارد و از طرف دیگر، مسیرهای اجرایی آن با ابهام و محدودیت مواجه باشد. این وضعیت باعث می‌شود حتی واردکننده‌ای که سرمایه و امکان تامین خودرو را در اختیار دارد، نتواند درباره زمان ورود و هزینه نهایی محصول تصمیم بگیرد.

توقف ۱۲ هزار و ۸۰۰ خودرو در گمرکات؛ چه نهادی پاسخگو است؟

دادفر با اشاره به توقف تعداد قابل توجهی از خودروهای وارداتی در گمرکات کشور گفت: در حال حاضر حدود ۱۲ هزار و ۸۰۰ دستگاه خودرو در گمرکات متوقف شده‌اند و باید مشخص شود مسئولیت این توقف بر عهده کدام دستگاه است و چه نهادی باید برای رفع این مشکل اقدام کند.

وی افزود: خودروها تا زمانی که هزینه‌های مربوطه پرداخت نشود و مراحل قانونی و اداری آنها تکمیل نشود، امکان ورود به بازار را پیدا نمی‌کنند. در نتیجه، سرمایه واردکننده برای مدت طولانی درگیر فرآیندهای گمرکی باقی می‌ماند. باید پرسید اگر در این مدت حادثه‌ای رخ دهد یا خودروها به دلیل توقف طولانی در معرض تابش آفتاب، بارندگی و سایر شرایط محیطی آسیب ببینند، چه نهادی مسئول جبران خسارت خواهد بود؟

این عضو انجمن واردکنندگان خودرو ادامه داد: ما در شرایط خاص اقتصادی و حتی شرایط جنگی قرار داریم و توقف خودروها در محوطه‌های گمرکی می‌تواند هزینه‌های بیشتری به فعالان اقتصادی تحمیل کند. فرض کنید واردکننده خودرویی را خریداری کرده و قرار بوده در زمان مشخصی آن را وارد بازار کند، اما به دلیل تصمیمات و فرآیندهای اداری، خودرو چند ماه در گمرک باقی می‌ماند. در این مدت هزینه انبارداری و نگهداری افزایش پیدا می‌کند و سرمایه واردکننده نیز بلااستفاده می‌ماند.

دادفر تصریح کرد: آیا واردکننده باید تمام این هزینه‌ها را از جیب خود پرداخت کند؟ طبیعتا چنین اتفاقی نمی‌افتد. وقتی خودرو با هزینه بیشتری ترخیص می‌شود، این هزینه‌ها در قیمت نهایی محاسبه خواهد شد و در نهایت مصرف‌کننده باید آن را بپردازد. بنابراین، دولت نمی‌تواند هزینه تصمیمات و تاخیرهای خود را به واردکننده و خریدار منتقل کند و در عین حال انتظار داشته باشد قیمت خودرو در بازار کاهش پیدا کند.

افزایش تعرفه‌ها با وعده عرضه خودروی اقتصادی در تضاد است

دادفر با اشاره به تناقض میان سیاست‌های اعلامی دولت و تصمیمات اجرایی در حوزه واردات خودرو گفت: اگر هدف دولت حمایت از مصرف‌کننده و تنظیم بازار است، باید شرایطی فراهم شود که عرضه خودرو افزایش پیدا کند و رقابت میان واردکنندگان و تولیدکنندگان شکل بگیرد. نمی‌توان از یک طرف درباره خودروی اقتصادی و متناسب با قدرت خرید مردم صحبت کرد و از طرف دیگر، با افزایش تعرفه‌ها و هزینه‌های جانبی، قیمت نهایی خودرو را بالا برد.

وی افزود: اگر هدف اصلی دولت تامین منابع مالی و جبران کسری بودجه است، باید این موضوع به‌صورت شفاف اعلام شود. در آن صورت، بحث واردات خودرو و سیاست‌های مالی دولت دو موضوع متفاوت خواهند بود. اما نمی‌توان هدف تامین بودجه را با شعار تنظیم بازار، حمایت از مصرف‌کننده و کاهش قیمت خودرو مطرح کرد.

دادفر تاکید کرد: تنظیم بازار خودرو از مسیر افزایش عرضه و ایجاد رقابت اتفاق می‌افتد. هرچه موانع واردات کمتر باشد و خودروهای بیشتری با شرایط مشخص وارد بازار شوند، امکان رقابت افزایش پیدا می‌کند. در مقابل، افزایش تعرفه، محدودیت‌های اجرایی و فروش مجوز واردات نه‌تنها به تنظیم بازار کمک نمی‌کند، بلکه می‌تواند به افزایش قیمت‌ها منجر شود.

پیش‌بینی افزایش ۲۰ تا ۲۵ درصدی قیمت خودروهای وارداتی

این عضو انجمن واردکنندگان خودرو در پاسخ به پرسشی درباره چشم‌انداز قیمت خودروهای وارداتی تا پایان سال گفت: اگر دولت تصمیمات اخیر خود را اصلاح کند و به همان روند قبلی بازگردد، می‌توان انتظار داشت بازار به شرایط متعادل‌تری برسد. پیش از این نیز با وجود بالا بودن قیمت خودروها نسبت به قدرت خرید مردم، روند واردات در حال انجام بود و بازار مسیر نسبتا قابل پیش‌بینی‌تری را طی می‌کرد. وی افزود: با چند مصوبه و تصمیم جدید، ساختار فعالیت تجار، خریداران و فعالان بازار خودرو دچار اختلال شد. اگر دولت این تصمیمات را اصلاح کند و آثار آنها را برطرف سازد، می‌توان انتظار داشت بازار تا حد زیادی به شرایط حدود یک ماه قبل بازگردد. دادفر ادامه داد: اما اگر این اصلاحات انجام نشود، شرایط بازار به مراتب دشوارتر خواهد شد. در حال حاضر قیمت‌هایی در بازار مطرح شده که از نظر ما بسیار بالا و نگران‌کننده است. به اعتقاد من، بخشی از افزایش قیمت‌های اخیر در بازار تثبیت خواهد شد و علاوه بر آن، احتمال افزایش ۲۰ تا ۲۵ درصدی دیگر قیمت خودروهای وارداتی نیز وجود دارد.

دولت باید هزینه تصمیمات خود را بپذیرد

دادفر در جمع‌بندی صحبت‌های خود با تاکید بر ضرورت بازنگری در سیاست‌های واردات خودرو گفت: دولت باید هزینه تصمیمات خود را بپذیرد، نه اینکه هزینه تصمیماتش را به واردکننده و مصرف‌کننده منتقل کند. نمی‌توان با تصمیمات متناقض، فرآیند واردات را مختل کرد و سپس انتظار داشت فعالان اقتصادی و مردم تبعات آن را تحمل کنند.

وی خاطرنشان کرد: تنظیم بازار خودرو از مسیر افزایش عرضه و رقابت اتفاق می‌افتد، نه از طریق افزایش تعرفه، ایجاد محدودیت و فروش مجوز واردات. اگر سیاست‌گذار به دنبال کاهش قیمت و حمایت از مصرف‌کننده است، باید ابتدا ثبات و پیش‌بینی‌پذیری را به مقررات بازگرداند. فعال اقتصادی باید بداند براساس چه قانونی و با چه هزینه‌ای می‌تواند فعالیت کند. تا زمانی که این شرایط فراهم نشود، نه واردکننده امکان برنامه‌ریزی خواهد داشت و نه مصرف‌کننده می‌تواند به ثبات قیمت‌ها امیدوار باشد.

سخن پایانی

در مجموع، آینده واردات خودرو در ایران بیش از آنکه به اعلام آمار و تعیین اهداف کمی وابسته باشد، به کیفیت سیاست‌گذاری و ثبات تصمیمات اجرایی گره خورده است.

واردات زمانی می‌تواند به تنظیم بازار، افزایش رقابت و بهبود شرایط خرید مصرف‌کنندگان منجر شود که مسیر ورود خودرو شفاف، هزینه‌های جانبی قابل پیش‌بینی و امکان فعالیت برای واردکنندگان فراهم باشد.

در غیر این صورت، حتی با وجود صدور مجوزها و اختصاص منابع ارزی، موانع اداری و مقررات متغیر می‌توانند مانع تحقق اهداف این سیاست شوند. آنچه امروز بازار خودرو به آن نیاز دارد، نه تغییرات پی‌درپی در مقررات، بلکه یک برنامه منسجم و بلندمدت است؛ برنامه‌ای که منافع مصرف‌کننده را در اولویت قرار دهد و واردات را از یک فرآیند پرابهام به ابزاری مؤثر برای ایجاد رقابت در بازار تبدیل کند.

وزارت راه و شهرسازی
اداره کل راه و شهرسازی جنوب استان سیستان و بلوچستان (ایرانشهر)

نوبت دوم

وزارت راه و شهرسازی
اداره کل راه و شهرسازی جنوب استان سیستان و بلوچستان (ایرانشهر)

فراخوان مناقصه عمومی همزمان با ارزیابی کیفی (فشرده)

اداره کل راه و شهرسازی جنوب استان سیستان و بلوچستان ایرانشهر در نظر دارد پروژه های ذیل را :

موضوع پروژه	محل اجرا	مبلغ برآورد اولیه (ریال)	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه (ریال)	زمان بازگشایی پاکت‌ها	فهرست بهاء
تهیه، حمل و نصب نیوجرسی مفصلی (بتنی) در باند دوم محور پلیس‌راه چابهار – سه‌راهی ریمدان از کیلومتر ۰+۰۰۰ الی ۹+۵۰۰	چابهار	۳۵۱,۵۱۱,۱۶۵,۵۸۶	۱۷,۵۷۵,۵۵۸,۲۷۹	۱۴۰۵/۰۹/۱۰ ساعت ۰۸:۱۵ صبح	بخشنامه تجمیعی (فهرست بهاء واحد پایه راه، باند فرودگاه و راه‌آهن سال ۱۴۰۴)
آماده‌سازی سایت نهضت ملی مسکن (۵۰ هکتار) شهرستان کنارک	کنارک	۹۹۰,۱۷۶,۰۵۶,۱۹۲	۴۵,۱۸۳,۵۲۱,۱۲۴	۱۴۰۵/۰۹/۱۰ ساعت ۰۸:۳۰ صبح	بخشنامه تجمیعی (فهرست بهاء واحد پایه راه، باند فرودگاه و راه‌آهن سال ۱۴۰۴)

به صورت مناقصه عمومی یک‌مرحله‌ای همزمان با ارزیابی کیفی (فشرده) از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

مهلت دریافت اسناد مناقصه از سایت: ساعت ۸ صبح مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۹ الی ۷ بعدازظهر مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۳

آخرین مهلت بارگذاری اسناد در سایت جهت شرکت در مناقصه: ساعت ۸:۰۰ صبح مورخ ۱۴۰۵/۰۹/۱۰

ضمنا پاکت الف به آدرس: استان سیستان و بلوچستان - شهر ایرانشهر - خیابان کشاورز شمالی- اداره کل راه و شهرسازی جنوب استان سیستان و بلوچستان (ایرانشهر)- دبیرخانه اداره کل تحویل گردد.

کدپستی : ۹۹۱۶۷۱۸۵۸۷ تلفن: ۳۷۲۱۳۱۰۳-۰۵۴

حداقل پایه مورد نیاز: بر اساس بخشنامه شماره ۶۹۴۳۲ مورخ ۱۳۹۴/۴/۳۰ سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور

موضوع: حداکثر ظرفیت کاری مجاز پیمانکاران

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۲۰ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۸/۲۳

اداره ارتباطات و اطلاع‌رسانی اداره کل راه و شهرسازی جنوب استان سیستان و بلوچستان (ایرانشهر)