

از ابلاغیه پر حاشیه خودروهای پلاک منطقه‌ای گزارش می دهد

تردد «آزاد»!



خودروهای پلاک مناطق آزاد سال‌هاست که به یکی از جذاب‌ترین و البته بحث‌برانگیزترین موضوعات حوزه حمل‌ونقل و بازار خودرو در ایران تبدیل شده‌اند. خودروهایی که با ظاهری متفاوت، کیفیت بالاتر و قیمت‌هایی گاه پایین‌تر از بازار داخلی شناخته می‌شوند، همیشه نگاه‌ها را به خود جلب کرده‌اند. در سال‌های اخیر، محدودیت‌های متعدد درباره ورود، تردد و استفاده از این خودروها در سرزمین اصلی، موجب

شکل‌گیری قوانین پیچیده و بعضاً متناقضی شده بود؛ قوانینی که حالا با انتشار خبر آزاد شدن تردد خودروهای پلاک مناطق آزاد در سراسر کشور، دوباره به صدر اخبار بازگشته‌اند.

بر اساس ابلاغیه‌های جدید پلیس راهور، خودروهای دارای پلاک مناطق آزاد کیش، قشم، اروند، چابهار و ماکو می‌توانند تا اطلاع ثانوی در محورهای کشور تردد کنند؛ تصمیمی که بسیاری آن را یک تحول مهم در

خودروهای پلاک منطقه آزاد چه هستند؟

خارجی تبدیل شدند. همین موضوع باعث شد خودروهای پلاک منطقه آزاد به نمادی از خودروهای مدرن‌تر و باکیفیت‌تر تبدیل شوند.

چرا خودروهای منطقه آزاد محبوب شدند؟
محبوبیت خودروهای مناطق آزاد چند دلیل مهم دارد. نخست اینکه بسیاری از این خودروها از نظر کیفیت ساخت، امکانات رفاهی و ایمنی، فاصله قابل توجهی با خودروهای تولید داخل دارند. دوم اینکه در برخی دوره‌ها، قیمت این خودروها نسبت به خودروهای مشابه در بازار سرزمین اصلی کمتر بود. از سوی دیگر، تنوع خودروهای موجود در مناطق آزاد بسیار بیشتر از بازار داخلی است. خودروهایی که شاید هرگز امکان واردات رسمی به کشور را پیدا نکردند، در مناطق آزاد تردد می‌کنند. همین مسئله باعث شده این خودروها برای علاقه‌مندان به خودرو جذابیت ویژه‌ای داشته باشند. علاوه بر این، بسیاری از ساکنان مناطق آزاد برای فعالیت اقتصادی، گردشگری و حمل‌ونقل روزمره از

مناطق آزاد تجاری در ایران با هدف توسعه اقتصادی، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و رونق تجارت شکل گرفتند. مناطقی مانند کیش، قشم، اروند، چابهار، انزلی، ماکو و ارس از جمله مهم‌ترین مناطق آزاد کشور به شمار می‌روند. یکی از امتیازهای مهم این مناطق، امکان واردات خودرو با تعرفه‌های متفاوت و تسهیل‌شده نسبت به سرزمین اصلی است.

خودروهایی که در این مناطق وارد می‌شوند، پلاک مخصوص همان منطقه را دریافت می‌کنند و به همین دلیل به آن‌ها خودروهای پلاک منطقه آزاد گفته می‌شود. این خودروها عمدتاً وارداتی هستند و بسیاری از آن‌ها از برندهای مطرح ژاپنی، کره‌ای، آلمانی و آمریکایی محسوب می‌شوند.

در واقع، زمانی که واردات خودرو به کشور با محدودیت‌های شدید همراه شد، مناطق آزاد به یکی از معدود مسیرهای ورود خودروهای

تفاوت پلاک مناطق آزاد با پلاک ملی

پلاک خودروهای مناطق آزاد از نظر ظاهری با پلاک ملی تفاوت دارد. رنگ و طراحی این پلاک‌ها متفاوت است و نام منطقه آزاد نیز روی آن درج می‌شود. اما تفاوت اصلی در نوع مالکیت و قوانین گمرکی است. خودروهای پلاک ملی عوارض و مالیات کامل واردات را پرداخت کرده‌اند، اما خودروهای مناطق آزاد تحت مقررات خاص گمرکی وارد شده‌اند و هزینه واردات آن‌ها متفاوت است. به همین دلیل، انتقال این خودروها به سرزمین اصلی همواره با پیچیدگی‌های قانونی همراه بوده است. در بسیاری از موارد، برای تبدیل پلاک منطقه آزاد به پلاک ملی باید هزینه‌های سنگین گمرکی پرداخت شود.

آخرین تصمیم درباره تردد سراسری

در روزهای اخیر، انتشار خبر آزاد شدن تردد خودروهای مناطق آزاد در سراسر کشور، توجه افکار عمومی را جلب کرد. طبق اعلام پلیس راهور، خودروهای دارای پلاک مناطق آزاد کیش، قشم، اروند، چابهار و ماکو تا اطلاع ثانوی امکان تردد در محورهای کشور را دارند.

رئیس پلیس راهور فراجا اعلام کرده که این تصمیم در شرایط ویژه کشور اتخاذ شده و تا زمان باگشت کامل شرایط به وضعیت عادی ادامه خواهد داشت. با این حال، برخی مقام‌های محلی نسبت به انتشار خبر آزادسازی کامل تردد واکنش نشان دادند و تاکید کردند که هنوز دستورالعمل دائمی و جامع برای همه مناطق صادر نشده است. همین موضوع نشان می‌دهد که هنوز ابهام‌هایی درباره آینده این تصمیم وجود دارد و احتمال تغییر در مقررات همچنان مطرح است.

مزایای آزاد شدن تردد خودروهای مناطق آزاد

آزاد شدن تردد این خودروها چند مزیت مهم دارد. نخست اینکه ساکنان مناطق آزاد دیگر محدودیت‌های گذشته را تجربه نمی‌کنند و می‌توانند آزادانه‌تر در کشور تردد داشته باشند. دوم اینکه این تصمیم می‌تواند به رونق گردشگری و تجارت در مناطق آزاد کمک کند. بسیاری از فعالان اقتصادی معتقدند محدودیت‌های تردد، بخشی از جذابیت سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد را از بین برده بود. سوم اینکه بازار خودرو نیز ممکن است تحت تاثیر این تصمیم قرار بگیرد.

افزایش حضور خودروهای خارجی در جاده‌های کشور می‌تواند نگاه مردم به کیفیت خودروهای داخلی را دوباره تغییر دهد.

سخن پایانی

خودروهای پلاک مناطق آزاد سال‌هاست که در مرز میان قانون، اقتصاد و خواسته‌های اجتماعی قرار گرفته‌اند. از یک سو، این خودروها نماد دسترسی به خودروهای مدرن و باکیفیت هستند و از سوی دیگر، همواره با محدودیت‌ها و چالش‌های قانونی روبرو بوده‌اند.

اکنون با انتشار خبر آزاد شدن تردد این خودروها در سراسر کشور، بار دیگر بحث درباره آینده بازار خودرو، واردات و سیاست‌های حمل‌ونقل داغ شده است. هرچند هنوز مشخص نیست این تصمیم تا چه زمانی ادامه خواهد داشت، اما بدون تردید می‌تواند تاثیر مهمی بر نگاه مردم، بازار خودرو و حتی سیاست‌گذاری‌های آینده داشته باشد.

آنچه مسلم است، خودروهای مناطق آزاد دیگر فقط یک موضوع محلی نیستند؛ بلکه به بخشی از معادلات مهم اقتصاد خودرو در ایران تبدیل شده‌اند؛ معادلاتی که همچنان در حال تغییر و بازتعریف هستند.

سیاست‌گذاری حمل‌ونقل و بازار خودرو می‌دانند.

اما خودروهای پلاک منطقه آزاد دقیقاً چه خودروهایی هستند؟ چه تفاوتی با خودروهای پلاک ملی دارند؟ چرا ورود آن‌ها به کشور همیشه محل اختلاف بوده است؟ آیا این خودروها می‌توانند به‌طور دائمی در سراسر ایران تردد کنند یا این تصمیم موقتی است؟ در این گزارش، صفر تا صد ماجرای خودروهای پلاک مناطق آزاد را بررسی می‌کنیم.

این خودروها استفاده می‌کنند و خودروهای منطقه آزاد بخشی از هویت اقتصادی این مناطق شده‌اند.

قوانین اولیه تردد خودروهای مناطق آزاد

در سال‌های گذشته، خودروهای پلاک مناطق آزاد فقط اجازه تردد در محدوده همان منطقه را داشتند. به‌عنوان مثال، خودرویی با پلاک کیش نمی‌توانست آزادانه در تهران یا سایر استان‌ها رفت‌وآمد کند. البته در برخی شرایط، مجوزهای موقت برای خروج این خودروها صادر می‌شد. این مجوزها معمولاً محدود به زمان مشخص و مسیرهای خاص بودند. دارندگان خودرو باید عوارض پرداخت می‌کردند و پس از پایان مهلت، خودرو را به منطقه آزاد بازمی‌گرداندند. یکی از دلایل اصلی این محدودیت‌ها، جلوگیری از ورود گسترده خودروهای خارجی به بازار سرزمین اصلی بود. دولت‌ها نگران بودند که آزاد شدن کامل تردد این خودروها، تعادل بازار خودرو و سیاست‌های تعرفه‌ای را برهم بزند.

نگرانی‌ها و انتقادات

در کنار مزایا، برخی کارشناسان نسبت به تبعات این تصمیم هشدار می‌دهند. مهم‌ترین نگرانی، ایجاد نابرابری در بازار خودرو است. منتقدان می‌گویند وقتی واردات خودرو برای عموم مردم دشوار است، آزاد شدن تردد خودروهای مناطق آزاد می‌تواند نوعی تبعیض تلقی شود.

از سوی دیگر، برخی معتقدند افزایش تعداد خودروهای خارجی در کشور ممکن است بر بازار خودرو داخلی فشار وارد کند. خودروسازان داخلی سال‌ها تحت حمایت تعرفه‌ای فعالیت کرده‌اند و افزایش حضور خودروهای خارجی می‌تواند رقابت را سخت‌تر کند. همچنین ابهام در وضعیت بیمه، مالیات و تخلفات رانندگی این خودروها یکی دیگر از چالش‌های موجود است.

آیا امکان خرید خودروهای منطقه آزاد برای همه وجود دارد؟

در حالت کلی، خرید خودروهای پلاک منطقه آزاد برای ساکنان همان مناطق ساده‌تر است. اما برای ساکنان سرزمین اصلی، قوانین متفاوتی وجود دارد. افرادی که در مناطق آزاد اقامت ندارند، معمولاً نمی‌توانند به‌راحتی مالک این خودروها شوند یا از آن‌ها به‌صورت دائمی در سرزمین اصلی استفاده کنند. به همین دلیل، بازار خرید و فروش این خودروها همیشه با محدودیت‌هایی همراه بوده است. البته در سال‌های اخیر، برخی افراد با استفاده از مجوزهای خاص یا قراردادهای وکالتی اقدام به استفاده از این خودروها کرده‌اند؛ موضوعی که خود به یکی از حاشیه‌های بازار تبدیل شده است.

رفع دغدغه مصرف‌کننده

مهدی دافرو، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو، با اشاره به مصوبه اخیر مبنی بر صدور مجوز تردد خودروهای دارای پلاک منطقه آزاد در سرزمین اصلی، این اقدام را گامی بزرگ در جهت رفع دغدغه مصرف‌کنندگان دانست؛ با این حال، وی پیش‌بینی کرد که به دلیل تضاد منافع سوداگران، این تصمیم ممکن است به زودی با مقاومت و یا حتی لغو مواجه خواهد شد. دافرو در تشریح تاثیرات این تصمیم بر بازار خودرو اظهار داشت: رفع دغدغه ذهنی مردم برای دسترسی به یک خودروی باکیفیت و با قیمت متناسب، بدون حباب و تورم، کار چندان پیچیده‌ای نیست. تصمیم اخیر سردار حسینی در خصوص خودروهای مناطق آزاد دقیقاً یک مدل موفق برای حل این معضل است. برای مصرف‌کننده واقعی تفاوتی ندارد که خودرو پلاک ملی داشته باشد یا پلاک منطقه‌ای؛ دغدغه اصلی مردم استفاده و بهره‌برداری از یک خودروی مناسب است.

مقاومت سوداگران و پیش‌بینی لغو زودهنگام مصوبه

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با تاکید بر بزرگی این اقدام به مصوبه گفت: سردار حسینی کاری را انجام داد که در چندین دولت گذشته، شاید بالغ بر ۸ دولت، توانایی اجرای آن وجود نداشت. با این وجود، پیش‌بینی من این است که به زودی با این طرح مقابله خواهند کرد.

وی افزود: دلیل این مخالفت‌ها کاملاً روشن است؛ اجرای این طرح باعث متضرر شدن بسیاری از سوداگران و واسطه‌هایی می‌شود که از حباب و دلالتی بازار خودرو سود می‌برند.

اختلاف فاحش هزینه‌های شماره‌گذاری

دافرو در خصوص واکنش احتمالی بازار به این مصوبه (در صورت لغو) تصریح کرد: اگر این دستور ملغی نشود، به طور قطع شاهد افزایش نسبی قیمت خودروهای دارای پلاک منطقه آزاد خواهیم بود؛ چرا که تقاضا برای آن‌ها افزایش می‌یابد. با این حال، باید توجه داشت که قیمت تمام‌شده پلاک منطقه آزاد تفاوت بسیار زیادی با پلاک ملی دارد.

آینده خودروهای مناطق آزاد

کارشناسان معتقدند آینده خودروهای مناطق آزاد به سیاست‌های کلان واردات خودرو بستگی دارد. اگر دولت مسیر واردات رسمی خودرو را تسهیل کند، احتمالاً فاصله میان خودروهای پلاک ملی و مناطق آزاد کمتر خواهد شد. اما اگر محدودیت‌های وارداتی ادامه پیدا کند، خودروهای مناطق آزاد همچنان جایگاه ویژه‌ای در بازار خواهند داشت و هر تصمیم درباره تردد آن‌ها می‌تواند تاثیر زیادی بر بازار خودرو بگذارد. برخی تحلیلگران نیز معتقدند آزاد شدن موقت تردد این خودروها ممکن است مقدمه‌ای برای بازنگری گسترده‌تر در قوانین واردات خودرو باشد.

سه‌شنبه
۱۲ خرداد ۱۴۰۵
۱۶ دی‌ماه ۱۴۴۷
۲ زون ۲۰۲۶
شماره ۲۰۶۶
پایه ۲۲۸۲

صنعت

اصناف؛ ستون فقرات اشتغال کشور



مهدی بهرامیان - معاون حقوقی اتاق اصناف ایران

امروزه بخش خدمات با سهم ۵۴.۲ درصدی از کل اشتغال کشور، بزرگ‌ترین بخش اشتغال‌زای اقتصاد ایران محسوب می‌شود و اصناف، بازاریان و واحدهای خرد اقتصادی که، بدنه اصلی این بخش را تشکیل می‌دهند. بیش از سه و نیم میلیون واحد صنفی فعال و حدود ۷.۸ میلیون شاغل مستقیم در این حوزه، جایگاه اصناف را به عنوان بزرگ‌ترین شبکه اشتغال بخش خصوصی کشور تثبیت کرده است. از این رو هرگونه تغییر در شرایط اقتصادی، قدرت خرید خانوارها و فضای کسب‌وکار، مستقیماً بر وضعیت اشتغال در این بخش یعنی بدنه اصلی جامعه اثر می‌گذارد.

اگرچه طبق برخی آمارها نرخ رسمی بیکاری در کشور همچنان در محدوده قابل کنترل قرار دارد، اما واقعیت‌های موجود در بازار کار نشان می‌دهد که اقتصاد ایران با پدیده‌ای فراتر از بیکاری رسمی و آماری مواجه است. آنچه امروز بیش از هر چیز نگران‌کننده است، کاهش کیفیت و پایداری اشتغال است. بسیاری از واحدهای صنفی برای جلوگیری از تعطیلی کامل، ناچار به کاهش ساعات فعالیت، جایگزینی قراردادهای تمام‌وقت با پاره‌وقت و محدود کردن جذب نیروی جدید شده‌اند. به همین دلیل می‌توان گفت بازار کار کشور در شرایطی قرار گرفته که آثار آن هنوز به‌طور کامل در آمارهای رسمی منعکس نشده و آثار آن در فرآیندهای زمانی در جامعه محسوس خواهد بود.

در ماه‌های اخیر، مجموعه‌ای از عوامل اقتصادی و روانی ناشی از جنگ تحمیلی، تحریم‌ها و غیره، فضای فعالیت کسب‌وکارها را تحت تأثیر قرار داده است. نوسانات بازار، ابهام نسبت به آینده اقتصادی، افزایش هزینه‌های تولید و توزیع، رشد هزینه‌های اجاره، مالیات و انرژی و همچنین کاهش قدرت خرید مردم، موجب شده بسیاری از واحدهای صنفی با افت محسوس فروش مواجه شوند. در چنین شرایطی، نخستین واکنش بنگاه‌های کوچک و متوسط، توقف توسعه فعالیت‌ها و کاهش هزینه‌های نیروی انسانی است.

بررسی وضعیت اصناف نشان می‌دهد برخی رشته‌های صنفی مانند فروشندگان مواد غذایی، نانوبایی‌ها و خدمات تعمیراتی همچنان از ثبات نسبی برخوردارند چرا که، در زمره نیازهای اساسی مردم قرار می‌گیرند. در مقابل، صنوفی که وابستگی بیشتری به تقاضای مصرفی و خریدهای غیرضروری دارند، از جمله پوشاک، لوازم خانگی، خدمات زیبایی و برخی خدمات فرهنگی و تفریحی، با کاهش مراجعه مشتریان و افت درآمد روبرو شده‌اند. که طبیعتاً استمرار این وضعیت می‌تواند در میان‌مدت آثار جدی‌تری بر اشتغال این بخش‌ها بر جای بگذارد.

در کنار بخش سنتی بازار، اقتصاد دیجیتال نیز که به یکی از مهم‌ترین بسترهای اشتغال کشور تبدیل شده است. طی سال‌های اخیر هزاران کسب‌وکار خانگی، فروشگاه آنلاین، استارت‌آپ و واحد صنفی توانسته‌اند از طریق فضای مجازی، پلتفرم‌ها و غیره بازار خود را توسعه دهند. با این حال اختلال در دسترسی پایدار به اینترنت و محدود شدن ارتباطات بین‌المللی، مستقیماً بر فعالیت این کسب‌وکارها اثر گذار بود. اینترنت امروز صرفاً یک ابزار ارتباطی نیست، بلکه زیرساخت اصلی اشتغال، بازاریابی، فروش و صادرات خدمات محسوب می‌شود. هر تصمیمی که این زیرساخت را تحت تأثیر قرار دهد، در نهایت بر بازار کار و معیشت میلیون‌ها نفر اثر گذار خواهد بود.

از سوی دیگر، اقتصاد کشور همچنان با چالش‌های ساختاری در حوزه اشتغال مواجه است. عدم انطباق نظام آموزشی با نیازهای واقعی بازار کار، کمبود مهارت‌های تخصصی در حوزه‌های نوین، ضعف هماهنگی میان سیاست‌های اقتصادی، مالیاتی، بیمه‌ای و اشتغال و همچنین رقابت نابرابر میان بخش خصوصی و برخی نهادهای عمومی، از جمله مشکلاتی است که ظرفیت اشتغال‌زایی اقتصاد را محدود و دچار سردرگمی کرده است.

در چنین شرایطی، حفظ اشتغال موجود باید به اولویت نخست سیاست‌گذاری اقتصادی کشور تبدیل شود. حمایت هدفمند از کسب‌وکارهای خرد و متوسط، تأمین سرمایه در گردش واحدهای صنفی، استمهال تعهدات مالیاتی و بانکی در شرایط بحرانی، تسهیل فعالیت کسب‌وکارهای دیجیتال، کاهش موانع اداری و ایجاد سازوکارهای حمایتی برای حفظ نیروی کار، از جمله اقداماتی است که می‌تواند از تعمیق مشکلات بازار کار جلوگیری کند.

واقعیت آن است که اصناف و بخش خدمات، ستون فقرات اشتغال کشور هستند. هرگونه تضعیف این بخش صرفاً یک مسئله اقتصادی نیست، بلکه پیامدهای اجتماعی گسترده‌ای نیز به همراه خواهد داشت. امروز شاید با جهش چشمگیر در نرخ بیکاری مواجه نباشیم، اما کاهش امنیت شغلی، افت درآمد واقعی و افزایش اشتغال ناپایدار زنگ خطری است که باید جدی گرفته شود. حمایت از اصناف، حمایت از اشتغال، تولید و معیشت میلیون‌ها خانوار ایرانی است و این موضوع نیازمند تصمیم‌گیری سریع، هماهنگ و مبتنی بر واقعیت‌های موجود اقتصاد کشور است.



شروین اشیدری
editor@smtnews.ir



برای
مصرف‌کننده
واقعی تفاوتی
ندارد که
خودرو پلاک
ملی داشته
باشد یا پلاک
منطقه آزاد؛
دغدغه اصلی
استفاده از
یک خودروی
مناسب است



رفع دغدغه
ذهنی مردم
برای دسترسی
به یک خودروی
باکیفیت
و با قیمت
متناسب، بدون
حباب و تورم،
کار چندان
پیچیده‌ای
نیست