

مُسکن بی اثر واردات خودرو در تب میلیار دی



شروین اشیدری: ماجرای واردات خودرو در پاییز ۱۴۰۵ دیگر نه حکایت ورود اتومبیل به کف خیابان، بلکه روایت یک شعیده‌بازی مالی تمام‌عیار در شبکه بانکی و درگاه‌های دولتی است. در شرایطی که سیاست‌گذار اقتصادی وعده داده بود با درهای باز گمرک، انحصار چنددهه‌ای جاده مخصوص فرو بریزد و خودروهای اقتصادی به دست طبقه متوسط برسد، ثبت‌نام‌های تازه در سامانه یکپارچه اتونوین با پیش‌شرط انجماد ۵۰۰ میلیون تومانی در حساب‌های وکالتی، بیش از آنکه گرهی از بازار مصرف باز کند، تله‌ای برای جمع‌آوری سپرده‌های ارزان‌قیمت از حساب‌های خرد مردم شده است. هم‌زمان، با دستور تازه مسعود پزشکیان مبنی بر توقف ترخیص مدل‌های لوکس و مقاومت سرسختانه بانک مرکزی در صدور شناسه ساتا برای پرونده‌های بدون انتقال ارز بند ۹ ماده ۳۸، خریداران در برابر یک حقیقت تکان‌دهنده قرار گرفته‌اند: خودرویی که در آن سوی خلیج فارس ۲۰ هزار دلار قیمت دارد، در سامانه‌های دولتی پس از عبور از گردنه عوارض و اسقاط، ناگهان با برچسب‌های ۵ تا ۱۴ میلیارد تومانی به متقاضیان ایرانی فروخته می‌شود.

تغییر مداوم استدلال‌ها بر ای محدود کردن واردات، نه‌تنها پاسخ‌گویی به تقاضای بازار را به تعویق می‌اندازد، بلکه موجب افزایش نااطمینانی در میان فعالان این حوزه می‌شود

برخی اقدامات و اختلال‌ها در روند واردات می‌تواند مانع تحقق درآمدهای پیش‌بینی‌شده دولت شود

شعبده تعرفه؛ وقتی فوب به پلاک می‌رسد

بزرگ‌ترین گره ذهنی متقاضیان این است: چرا سدان‌ها و کراس‌اوورهای میان‌رده جهانی که در کشورهای همسایه با قیمت‌های ۱۵ تا ۲۵ هزار دلار عرضه می‌شوند، هنگام ورود به کشور قیمتی فضایی پیدا می‌کنند؟ نگاهی به ارقام نهایی عرضه‌های مهرماه پاسخ را روشن می‌کند: تویوتا کرولا کراس هیبرید با بهای حدود ۸.۹ میلیارد تومان، هاوال H۹ با رقمی نزدیک به ۱۴ میلیارد تومان و مدل‌هایی نظیر تویوتا راو۴ با برچسب ۱۴.۵ میلیارد تومان ثبت سفارش شدند. این ارقام نجومی ریشه در جدول پیچیده عوارض، تعرفه‌ها و حقوق ورودی دارد که دولت بر دوش واردکننده و مصرف‌کننده بار کرده است.

بر اساس مصوبات نهایی مجلس و آیین‌نامه‌های اجرایی بند «ر» تبصره یک، حقوق ورودی خودروهای وارداتی به صورت پلکانی از ۲۰ درصد برای موتورهای زیر ۱۵۰۰ سی‌سی آغاز و برای حجم‌های بالاتر تا ۱۵۵ و حتی ۱۹۰ درصد افزایش می‌یابد. اگرچه خودروهای هیبریدی و برقی مشمول تعرفه‌های ۴ تا ۱۵ درصدی هستند، اما محاسبه ارزش گمرکی بر اساس نرخ ارز بازار مرکز مبادله طلا و ارز، پایه ریالی قیمت را در همان گام نخست به عرش می‌رساند. ماجرا به همین جا ختم نمی‌شود؛ ۱۰ درصد مالیات بر ارزش افزوده که بر سرجمع ارزش افزای و حقوق ورودی کشیده می‌شود، در کنار ۱۰ درصد عوارض واردات خودرو، یک درصد سهم جمعیت هلال‌احمر، عوارض پسماند و نیم‌درصد هزینه استاندارد، فاکتور خودرو را متورم می‌کند. پایان‌بخش این جدول پرهزینه، بحران گواهی اسقاط است؛ بر اساس قانون ساماندهی صنعت خودرو، هر خودروی سواری وارداتی موظف به ارائه ۳ تا ۶ برگ گواهی اسقاط است که با تعیین نرخ ۶۰ میلیون تومانی برای هر فقره، تا سقف ۳۶۰ میلیون تومان هزینه نقد به خودروها تحمیل می‌کند. به تمام این‌ها ۱۰ درصد هزینه شماره‌گذاری پلیس راهور و ۳ درصد عوارض شهرداری را که اضافه کنیم، مشخص می‌شود دست‌کم ۶۰ تا ۷۰ درصد قیمت نجومی خودروهای سامانه، نه بهای کیفیت ساخت مهندسان بین‌المللی، بلکه سهم دولت و دستگاه‌های بوروکراتیک از بازار است.

پارادوکس آماری

مقایسه ارقام واقعی ترخیص با نیاز بازار، شکافی عمیق را آشکار می‌کند. طبق آمار رسمی گمرک، در طول ۱۲ ماهه سال ۱۴۰۴ در مجموع ۶۷ هزار دستگاه خودروی سواری به ارزش ۱.۵ میلیارد یورو وارد شد؛ در حالی که طبق آخرین اظهارات مدیران وزارت صمت، در نیمه نخست سال ۱۴۰۵ مجموع ورود خودرو تنها به حدود ۱۷ هزار دستگاه رسیده است. این یعنی در طول یک سال، کل تیراژ ترخیص‌شده حتی کفاف نیاز مصرفی سه هفته کشور را هم نمی‌دهد. با احتساب این حجم ناچیز عرضه در برابر تقاضای چندصدهزار نفری جامعه، ابزار واردات کارکرد تنظیمی خود را از دست داده است. خودروهای وارداتی به جای آنکه با ورود گسترده به بازار، قیمت دنا، تارا و مونتاژی‌های چینی را بشکنند، خود به کالاهایی فوق‌سرمایه‌ای بدل شده‌اند که دست طبقه متوسط ایرانی هرگز به آن‌ها نخواهد رسید؛ چرخه‌ای معیوب که در آن سامانه‌های ثبت‌نام صرفاً نقش توزیع‌کننده رانت و کانال انجماد موقت نقدینگی را بازی می‌کنند.

بلیت ۵۰۰ میلیونی برای بخت آزمایی ۳درصدی

خود را در بانک‌های مسدود کردند. هرچند مدیران وزارت صمت مدام تأکید می‌کنند این پول‌ها مستقیماً به خزانه‌داری یا حساب شرکت‌های واردکننده نمی‌رود، اما سمت نادیده‌گرفته‌شده این فرایند، رانت سرشاری است که در قالب رسوب چندروزه هزاران میلیارد تومان نقدینگی در حساب‌های سپرده جاری، به حساب سود و ترازنامه شبکه بانکی ریخته می‌شود؛ آن هم در حالی که بخش عمده متقاضیان ناکام، دست‌خالی و با ارزش کاهش‌یافته پولشان به نقطه صفر بازمی‌گردند.

از ۱۱۰ هزار نفر و در مراحل دیگر تا ۱۱۹ هزار نفر دارایی‌های نقدی خود را وکالتی کردند. حتی در آرام‌ترین دوره‌های تابستان سال جاری، بیش از ۳۰ هزار متقاضی برای دستیابی به تنها ۸۰۰ دستگاه خودروی ترخیص‌شده، سرمایه خود را به خواب سپردند؛ معادله‌ای تلخ که شانس برنده شدن یک متقاضی را به زیر ۳ درصد رساند.

در مرحله‌ای اخیر مهرماه نیز با اضافه شدن خودروهایی چون هاوال، تویوتا و جی‌ای‌سی، ده‌ها هزار متقاضی مجدداً حساب‌های

صحنه عرضه خودروهای خارجی در درگاه اتونوین این روزها به یک سالن حراج بسیار گران‌قیمت شباهت دارد که متقاضی برای تماشای تابلوهای آن هم باید هزینه بدهد. سازوکار مسدودسازی ۵۰۰ میلیون تومان برای ورود به سامانه، رویکردی است که ابتدا با توجیه پالایش خریداران واقعی بر سر کار آمد، اما با گذشت زمان تبدیل به شریان تأمین نقدینگی ارزان برای بانک‌های عامل شد. آمارهای ادوار گذشته نشان می‌دهد این قفل مالی چه ابعادی به خود گرفته است؛ در دوره یازدهم بیش

قفل نامرئی بانک مرکزی بر پرونده‌های بند نهم

با استناد به مخاطرات ناشی از برهم خوردن تعادل بازار آزاد ارز داخل، سد محکمی در برابر این پرونده‌ها ایجاد کرده است. تحلیل کارشناسان بانک مرکزی این است که بسیاری از مدعیان واردات با ارز اشخاص، در حقیقت منابع خود را از کف بازار آزاد تهران جمع‌آوری کرده و پس از واردات، با فروش خودرو به ریال، دوباره سود خود را تبدیل به اسکناس خارجی کرده و از کشور خارج می‌کردند. این چرخه مخرب سبب شد که بانک مرکزی از صدور «شناسه ساتا» خودداری کند و سامانه کنسولی میخک نیز در بخش

ضلع پنهان و بسیار جنجالی پرونده واردات که پشت هیاهوی ثبت‌نام‌ها پنهان مانده، ماجرای خودروهای بدون انتقال ارز است. در سامانه جامع تجارت، گزینه‌ای تحت عنوان «بدون انتقال ارز - از محل بند ۹ ماده ۳۸ آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات» تعریف شد تا راهی برای استفاده از ارزهای با منشأ خارجی اشخاص حقیقی و ایرانیان خارج از کشور باز شود. با این حال، گزارش‌ها و ابلاغیه‌های سازمان توسعه تجارت حاکی از آن است که این درگاه عملاً به گذرگاهی مسدود بدل شده است. بانک مرکزی

برخی از وارد نشدن خودرو سود می‌برند

با تأمین دارو و کالاهای اساسی گفت: ممنوعیت یا محدود کردن واردات خودرو لزوماً به معنای هدایت منابع مالی واردکنندگان به سمت تأمین دارو و تجهیزات پزشکی نیست. وی افزود: واردکننده‌ای که با منابع ارزی شخصی خود اقدام به خرید و واردات خودرو می‌کند، در صورت توقف فعالیتش الزاماً به سراغ واردات دارو یا کالاهای اساسی نخواهد رفت. بنابراین، نمی‌توان بدون بررسی سازوکارهای تأمین مالی و تجاری هر بخش، محدودیت واردات خودرو را راهکاری مستقیم برای حل مشکلات بازار دارو دانست.

دادفر تأکید کرد که مسائل مربوط به تأمین دارو و تجهیزات پزشکی باید در چارچوب زنجیره تأمین همان بازار بررسی شود و سیاست‌گذاری در حوزه واردات خودرو نیز به سازوکار مشخص و شفاف نیاز دارد.

انتقاد از محدودیت واردات خودرو با ارز شخصی

سخن پایانی

است و قیمت پایانی محصول نیز با انواع و اقسام عوارض به اوج می‌رسد. بن‌بست امروز حاصل بی‌اعتنایی به سازوکار بدیهی بازار است؛ تا زمانی که سیاست‌گذار ارز مورد نیاز واردات را به طور شفاف، مستمر و بدون رانت تأمین نکند و از تعرفه‌گذاری‌های سنگین مالیاتی دست نکشد، سامانه اتونوین چیزی جز یک بخت‌آزمایی نمایشی برای جمع‌آوری نقدینگی و تثبیت ارقام میلیاردی در بازار خودرو نخواهد بود.

واردات خودرو در وضعیت فعلی بیش از آنکه یک طرح اقتصادی معطوف به منافع مصرف‌کننده باشد، به پناهگاهی برای فرار از ناترازی‌های درآمدی دولت و دست‌اندازی به پس‌اندازهای خرد شهروندان تبدیل شده است. سیاست‌گذاری که مدعی بود با واردات، خودرو را از یک کالای سرمایه‌ای به کالای مصرفی تبدیل می‌کند، عملاً سازوکاری ساخته که در آن شرط اولیه شانس خرید، حبس ۵۰۰ میلیون تومان پول نقد



دادفر در ادامه با اشاره به بحث‌های مطرح‌شده درباره محدودیت واردات خودروهای کارکرده و خودروهای متعلق به ایرانیان خارج از کشور، از احتمال محدودتر شدن مسیری واردات انتقاد کرد.

وی گفت: زمانی که افراد با منابع مالی و ارز شخصی خود برای واردات خودرو اقدام می‌کنند، محدود کردن این فعالیت با استناد به کمبود منابع ارزی نیازمند توضیح روشن و اقناع‌کننده است.

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو افزود: تعدد اظهارنظرها از سوی دستگاه‌های مختلف درباره ضوابط واردات و احتمال اعمال محدودیت‌های تازه، فضای تصمیم‌گیری را برای واردکنندگان دشوارتر می‌کند و بر نااطمینانی بازار می‌افزاید.