گزارش خبر
NEWSREPORT

کد خبر: ۴۵۳۶۶۷
سه شنبه ۶ مهر ۱۴۰۰ ۹:۰۴

آزاد سازی واردات با کدام خودرو کلید می خورد؟

رئیس شورای رقابت -نهادی که نقش اصلی را در قیمت‌گذاری خودرو و تحولات بازار دارد- با اعلام حمایت از آزادسازی واردات خودرو، این اتفاق را عامل «تولید رقابتی و افزایش کیفیت خودروهای داخلی» دانست. به گفته وی، تمرکز این شورا بر ورود خودروهایی خواهد بود که برای عامه مردم قابل استفاده باشد و نباید انتظار ورود خودروهای لوکس و گران‌قیمت را داشت.

به گزارش خبرنگاران صنعت و تجارت گزارش خبر، شیوا معتقد است که ورود خودروهای پرتقاضا به ایران می‌تواند سبب ایجاد رقابت در بازار خودروی کشور شود. او در عین حال از موافقت خودروسازان با واردات گفت.استارت واردات با کدام خودرو؟شورای رقابت برای تهیه دستورالعمل واردات خودرو اعلام آمادگی کرد. اعضای کمیسیون صنایع و معادن مجلس در ماده ۴ اصلاحی طرح ساماندهی خودرو، شورای رقابت را به عنوان ناظر و تنظیم‌گر بازار خودرو معرفی کرده است.

در تبصره ۲ این ماده، مقرر شده که سقف تعداد خودروهای وارداتی مجاز هر شش ماه یکبار توسط شورای رقابت و براساس میزان کمبود عرضه نسبت به تقاضای موثر خودروهای سواری طی یک‌سال قبل مشخص شود. این تبصره به نوعی آزادسازی واردات خودرو را مشروط و محدود می‌کند به طوری‌که برخلاف گذشته، واردات تنها با اعمال نظر شورای رقابت صورت خواهد گرفت.

پیش از این واردکنندگان حقوقی و بعضا حقیقی با ثبت‌سفارش و اخذ مجوز از سازمان توسعه تجارت و نهادهای نظارتی و استاندارد قادر به ورود هر تعداد خودرو بودند این در شرایطی است که حالا شورای رقابت تعیین‌کننده تعداد و نوع خودروهای وارداتی است.

دخالت این شورا در قیمت‌گذاری خودروهای داخلی سال‌هاست که با انتقادهای فراوانی از سوی کارشناسان اقتصادی و دست‌اندرکاران صنعت خودرو روبه‌رو است به طوری‌که زیان تولید و انباشته خودروسازان را ناشی از ورود این شورا به قیمت‌گذاری محصولات داخلی می‌خوانند.

حالا شورای رقابت قرار است ناظر بر ورود خودروهای خارجی به کشور هم باشد، موضوعی که باز هم مخالفان زیادی را به صف کرده است. مخالفان تاکید دارند نظارت شورای رقابت، واردات را محدود و مشروط می‌کند، حال آنکه موافقان معتقدند شورای رقابت می‌تواند به عنوان تنظیم‌گر بازار عمل کند.

اما از زمان علنی شدن اصلاحیه ماده ۴ طرح ساماندهی که بر آزادسازی واردات به طور محدود و مشروط خودرو تاکید دارد و همچنین در نظر گرفتن نقش نظارتی شورای رقابت در این زمینه، این شورا هیچ‌گونه اظهارنظری درباره ورود خودرو نکرده، این در شرایطی است که روز گذشته رضا شیوا، رئیس شورای رقابت در فایل صوتی که برای رسانه‌ها ارسال شد، نظرات خود را درباره مصوبه مجلس عنوان کرد.

وی پیش از این نیز در اظهاراتی نسبت به توقف واردات خودرو انتقاد کرده بود و حالا نیز در فایل صوتی خود فاش کرده چندین بار طرح آزادسازی واردات را به دولت دوازدهم فرستاده بود.

شیوا همچنین تاکید کرده که آزادسازی واردات مخل اقتصاد مقاومتی و خروج بی‌رویه ارز نیست و حتی می‌تواند به بازار رقابتی و تامین خودرو بازار کمک کند. اما مهم‌ترین بخش از اظهارات وی به نوع و تیراژ خودروهای وارداتی که مجوز ورود خواهند گرفت برمی‌گردد و اینکه شیوا صراحتا اعلام کرده مجوز واردات به هر خودرویی را نخواهد داد.

چه خودروهایی وارد خواهند شد؟

آنچه از ظواهر امر پیداست، شورای رقابت هم از مصوبه مجلس شگفت‌زده شد و سکوت رئیس این شورا را باید به حساب همین سورپرایز مجلس برای وی خواند.

همان‌طور که عنوان شد انتقادهای زیادی به حضور این شورا در تعیین قیمت محصولات داخلی است، حال این شورا در کنار مسوولیت قیمت‌گذاری، مسوولیت واردات را نیز به عهده دارد.

رضا شیوا در فایل صوتی خود فاش کرده که موضوع واردات خودرو که این روزها در جریان است، بحث تازه‌ای نیست و در دولت قبل چند بار این طرح از سوی شورای رقابت به هیات وزیران ارسال شد.

رئیس شورای رقابت عنوان کرده در طرح‌های ارسالی به دولت، دیدگاه شورای رقابت این بوده که برای رقابتی کردن بازار خودرو باید واردات انجام شود. شیوا اما اعتقاد به واردات مشروط دارد، چرا که در اظهارات خود تاکید کرده اگر قرار بر آزادسازی ورود خودروهای خارجی باشد، واردات باید ضابطه‌مند انجام شود.

تاکید وی بر ضابطه‌مندی واردات این سوال را مطرح می‌کند که چه خودروهایی برای ورود به کشور مدنظر رئیس شورای رقابت است؟

شیوا در این زمینه عنوان کرده تمرکز باید بر ورود خودروهایی باشد که عموم مردم بتوانند از آن استفاده کنند.

چرا که ورود این دست خودروها می‌تواند سبب ایجاد رقابت در بازار خودروی کشور شود. بنابراین نظر شورای رقابت روی واردات خودرویی است که برای بیشتر مصرف‌کنندگان قابل دسترس باشد و خودروهای لوکس که قیمت بالاتری دارند و به دنبال آن مصرف‌کننده کمتری نیز در داخل خواهند داشت مدنظر نیست.

بدین ترتیب با توجه به اظهارات شیوا اگر قرار بر آزادسازی واردات باشد، نباید برخلاف گذشته در انتظار ورود خودروهای لوکس و لاکچری باشیم و آنچه مدنظر رئیس شورای رقابت برای واردات است خودروهایی با قیمت متوسط و پرتیراژ خواهد بود.

رضا شیوا اما در ادامه به دلایل تصویب ماده ۴ در مجلس پرداخته و عنوان کرده که نمایندگان مجلس با توجه به شرایط کنونی بازار و خودروسازی‌های کشور به واردات ورود کرده‌اند. وی در ادامه تاکید کرده که بازار خودروی کشور یک بازار انحصاری است و در دولت‌های گذشته وزرایی که سکاندار هدایت وزارت صمت بودند یا مدیران ارشد سازمان گسترش با تلاش‌های فراوان هم نتوانستند بازیگران جدیدی را وارد این بازار کنند.

حفظ منابع ارزی

در مصوبه مجلس بر واردات بدون انتقال ارز تاکید شده است و هدف از این مصوبه نیز ممانعت از خروج بی‌رویه ارز عنوان شده است. طی سه سال نیز ساماندهی منابع ارزی و جلوگیری از خروج ارز، دلیل توقف واردات خوانده شده است. حالا اما شیوا با نگاهی به عملکرد شرکت‌های خودروساز داخلی

تاکید دارد که آزادسازی واردات در مقابل واردات قطعه چندان ارزبری ندارد.
وی در فایل صوتی خود گفته است که بررسی عرضه‌کنندگان خودرو در بازار نشان می‌دهد از جمع حدود ۲۰ شرکت فعال تنها دو شرکت خودروساز هستند و بقیه مونتاژکار محسوب می‌شوند. در واقع شرکت‌هایی که خودرو را به صورت CKD وارد می‌کنند و در داخل مونتاژ می‌کنند، خودروساز محسوب نمی‌شوند.
وی ادامه داده که نکته‌ای که باید به آن توجه کرد این است که مخالفان واردات خودرو استفاده از منابع ارزی را برای واردات خودرو در شرایط فعلی صحیح نمی‌دانند این در حالی است که شرکت‌های مونتاژکار برای واردات خودرو به صورت CKD نیز ارز هزینه می‌کنند.
بنابراین مونتاژکاران نیز از منابع ارزی داخلی برای واردات خود استفاده می‌کنند و حساب و کتاب آنها نیز خیلی روشن نیست. وی افزوده است که آنها قیمت‌هایی روی محصولات خود می‌گذارند که معلوم نیست چگونه تعیین شده است.

اقتصاد مقاومتی و واردات خودرو
بحث تعارض طرح ساماندهی صنعت خودرو با قانون بالادستی اقتصاد مقاومتی چندان مورد توجه شورای نگهبان نبود و اعضای این شورا تضادی بین طرح یاد شده با قانون اقتصاد مقاومتی ندیدند.
اما به گفته هادی طحان نظیف، سخنگوی شورای نگهبان بنابر گزارش مجمع تشخیص مصلحت نظام، موادی از مصوبه مجلس درباره آزادسازی واردات خودرو مغایر با قانون شناخته شد. بر اساس اظهارات سخنگوی شورای نگهبان هیات عالی نظارت مجمع تشخیص مصلحت نظام طی نامه‌ای به شورای نگهبان ماده ۱۰ این طرح که قبلا توسط شورا تایید شده بود را مغایر با سیاست حمایت از تولید ایرانی و اقتصاد مقاومتی تشخیص داده است.
مغایرت ماده ۱۰ طرح ساماندهی صنعت خودرو با قوانین بالادستی حمایت از تولید ایرانی و اقتصاد مقاومتی در شرایطی مورد توجه هیات عالی مجمع تشخیص مصلحت قرار گرفته که رضا شیوا، رئیس شورای رقابت معتقد است ایجاد یک بازار رقابتی از مسیر واردات نه تنها منافاتی با قانون اقتصاد مقاومتی ندارد که سبب تحکیم و بهتر اجرا شدن این قانون خواهد شد.
شیوا معتقد است اگر بخواهیم از تولید داخل حمایت کنیم و محصولاتی را که در داخل تولید می‌کنیم مورد قبول مصرف‌کنندگان باشد چاره‌ای نداریم که به سمت یک بازار رقابتی حرکت کنیم. به نظر این مقام مسوول اگر بخواهیم اقتصاد مقاومتی به خوبی اجرا شود و این مدل اقتصادی منافع مصرف‌کنندگان را نیز تامین کند باید جهت دهی به بازار به گونه‌ای باشد که سبب تشدید رقابت در بازار شود.
رئیس شورای رقابت تاکید می‌کند هدف از اقتصاد مقاومتی تولید محصولات با کیفیت است و برای این منظور باید چارچوب‌های ایجاد یک بازار رقابتی را مدنظر قرار دهیم. او ادامه می‌دهد در یک بازار انحصاری کیفیت، کارآیی و قیمت به نوعی مغفول خواهد ماند.
بنابراین برای اجرای درست قانون اقتصاد مقاومتی باید ملزومات ایجاد رقابت در بازار را پیاده‌سازی کنیم. شیوا تاکید می‌کند تنها در بازار رقابتی است که کیفیت افزایش پیدا می‌کند، کارآیی بیشتر می‌شود و قیمت کاهش می‌یابد.
رئیس شورای رقابت می‌گوید نبود بازار رقابتی باعث می‌شود تولید در جا بزند، کیفیت آن طور که باید و شاید رشد نکند و مساله قیمت نیز آن طور که مدنظر مصرف‌کننده است، پیش نمی‌رود، اما در یک بازار رقابتی می‌توانیم از نظر کیفیت و بهره‌وری رشد کنیم و تنها در این چنین بازاری است که قیمت‌ها به حداقل می‌رسند و منافع مصرف‌کننده تامین می‌شود.

ایجاد بازار رقابتی از مسیر واردات
مصوبه مجلس برای برداشتن قفل واردات خودرو به کشور سبب ایجاد رقابت در بازار خودرو خواهد شد. کارشناسان معتقدند در شرایط حاضر، رقابت حلقه مفقوده بازار خودرو است. به نظر آنها بازار خودروی کشور تبدیل به یک بازار انحصاری شده و در آن منافع مصرف‌کنندگان چندان مورد توجه قرار نمی‌گیرد.
کارشناسان با اشاره به طرح مجلس می‌گویند اگر معبر جدیدی که نمایندگان مجلس برای واردات خودرو به کشور طراحی کردند، باز شود این مساله می‌تواند شرایط را برای شکستن انحصار بازار خودرو و ایجاد یک بازار رقابتی بیش از پیش فراهم کند. مساله انحصار در بازار خودرو مورد توجه روح‌الله ایزدخواه، نماینده موافق آزادسازی واردات خودرو نیز قرار دارد. این نماینده مجلس در زمان بررسی طرح در صحن علنی مجلس گفت طرح سامان‌دهی صنعت خودرو قیمت خودروهای خارجی را می‌شکند.
این نماینده عضو کمیسیون صنایع در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به سهم خودروهای وارداتی از واردات گفت کل واردات خودرو کمتر از سه درصد کل واردات کشور در ۱۵ سال اخیر بوده است. به نظر ایزدخواه طرح سامان‌دهی واردات خودرو اثر روانی بازار خودرو را تعدیل می‌کند. این نماینده تاکید می‌کند در شرایطی که واردات قاعده‌مند نیست شاهد هستیم که برخی از خودروهای خارجی تا هشت برابر نرخ جهانی در بازار داخل معامله می‌شود.
کارشناسان تاثیر ممنوعیت واردات روی قیمت خودرو در بازار را از آسیب‌های جدی این مساله عنوان می‌کنند. آنها می‌گویند در شرایطی که مسیر ورود خودرو به کشور مسدود است شاهد شکل‌گیری یک بازار انحصاری هستیم و در این بازار انحصاری آن افرادی که خودرو در اختیار دارند به نوعی دست بالا را داشته و به قیمت‌سازی می‌پردازند.
رضا شیوا هم به آفت بازار انحصاری و تاثیر آن روی قیمت خودرو تاکید می‌کند و می‌گوید نبود بازار رقابتی باعث می‌شود مساله قیمت آن طور که مدنظر مصرف‌کننده است، تعیین شود زیرا قیمت‌ها در بازار انحصاری و غیررقابتی به دلخواه دارندگان خودرو و بر خلاف نظر مصرف‌کنندگان تعیین می‌شود. رئیس شورای رقابت معتقد است تنها در یک بازار رقابتی می‌توانیم علاوه بر رشد کیفیت و بهره‌وری شاهد کاهش قیمت‌ها باشیم و قطعا این اتفاق‌ها به نفع مصرف‌کننده خواهد بود.
کارشناسان می‌گویند آزادسازی واردات خودرو باعث می‌شود کلان بازار خودرو از موهبت کاهش و واقعی شدن قیمت بهره‌مند شود. آنها می‌گویند برداشتن قفل از در واردات خودرو به کشور و ورود تدریجی محصولات جدید باعث می‌شود در یک بازه زمانی کوتاه شاهد شکل‌گیری رقابت در بازار خودرو باشیم. کارشناسان اولین اثر ایجاد رقابت در بازار خودرو را تخلیه حباب قیمتی می‌دانند و گام بعدی را حرکت در جاده واقعی‌سازی قیمت‌ها در این بازار می‌خوانند.