گزارش خبر
NEWSREPORT
کد خبر: ۴۵۳۹۴۴
چهارشنبه ۲۸ مهر ۱۴۰۰ ۱۰:۵۰

واردات خودرو در ترافیک مجلس و شورای نگهبان

این روزها طرح ساماندهی صنعت خودرو در رفت و آمد بین مجلس و شورای نگهبان است؛ در حالی که موضوع واردات خودروهای جدید به بحث داغ روز تبدیل شده، برخی اجرای آن را دور از دسترس می‌پندارند، اما موافقان، انجام آن را موجب کاهش شدید قیمت خودروی خارجی و رفع انحصار خودروسازان داخلی می‌دانند.

به گزارش خبرنگاران صنعت و تجارت گزارش خبر، طرح ساماندهی بازار خودرو در مجلس دهم مطرح شد، اما ایرادی که شورای نگهبان به ماده ۴ آن وارد کرد و آن را مغایر با اقتصاد مقاومتی و اصل ۱۱۰ قانون اساسی برشمرد، سبب شد تا این ماده برای اصلاح به کمیسیون صنایع و معادن مجلس برگشت داده شود.

اکنون و در این دوره از مجلس شورای اسلامی کمیسیون صنایع و معادن مجلس، ماده ۴ را مورد اصلاح قرار داده است. ماده ۴ این طرح خود دارای چهار تبصره است به گونه‌ای که بر اساس آن هر شخص حقیقی یا حقوقی می‌تواند در مقابل صادرات خودرو، قطعات خودرو یا سایر کالاها و خدمات مرتبط با انواع صنایع نیرومحرکه یا از طریق واردات بدون انتقال ارز نسبت به واردات خودروی تمام برقی یا هیبریدی یا واردات خودروی بنزینی یا گازسوز با برچسب انرژی B و بالاتر یا دارای شاخص ایمنی سه ستاره یا بالاتر برحسب گواهی‌های استاندارد معتبر معادل ارزش صادراتی خود اقدام کند.
در تبصره یک این ماده آمده است که نباید هیچ تعهد ارزی جدیدی برای دولت ایجاد شود همچنین سقف تعداد خودروهای مجاز وارداتی، هر ۶ ماه یک بار توسط شورای رقابت و براساس میزان کمبود عرضه نسبت به تقاضای موثر خودروی سواری طی یک سال گذشته تعیین می‌شود.
طرح ساماندهی صنعت خودرو که چند بار در تردد بین مجلس و شورای نگهبان بود، روز ۳۱ شهریورماه نیز در شورای نگهبان بررسی شد. اعضای شورای نگهبان نسبت به مصوبه در برخی موارد ابهاماتی داشتند. به‌طور مثال درباره «واردات بدون انتقال ارز» ابهاماتی مطرح شد، زیرا شیوه های مختلفی را در بر می‌گرفت و از مجلس خواسته شد که موضوع مقداری دقیق‌تر و شفاف‌تر شود.
رفت و برگشت طرح ساماندهی صنعت خودرو بین مجلس و شورای نگهبان در حالی ادامه دارد که «سیدرضا فاطمی‌امین» وزیر صنعت، معدن و تجارت معتقد است: تا پایان سال واردات خودرو کار اشتباهی است، زیرا حجم زیادی از منابع ارزی را درگیر کرده و قیمت ارز افزایش پیدا می‌کند.
وی گفت: در شرایط عادی زمانی که تراز ارزی تجاری کشور متعادل است، واردات خودروهای خارجی می‌تواند مفید باشد و به نوعی فضای رقابتی ایجاد خواهد کرد، اما در حال حاضر حداقل تا پایان امسال زمانی که به یک توازنی برسیم در تراز خارجی، این واردات اشتباه است، زیرا حجم زیادی از منابع درگیر خواهد شد و قیمت ارز افزایش پیدا خواهد کرد و تورم ایجاد می‌کند که برای کل جامعه مضر است.
این در حالی است که موافقان واردات معتقدند: اجرایی شدن این طرح می‌تواند منجر به تکان اساسی در بازار خودرو شده و به ضرر دلالان و سودجویانی شود که محاسبات حاکی است خودروهای خارجی را با قیمت های کذایی به مشتریان می‌فروشند.
به گفته آنان، حتی در صورت افزایش نرخ دلار تا کانال ۳۰ هزار تومان نیز می‌توان انتظار داشت با آزادسازی واردات، قیمت‌های فعلی بازار خودرو کاهشی بین ۴۰ تا ۸۰ درصد را تجربه کند.
لزوم جلوگیری از ضربه‌پذیری تولید داخل
در این پیوند، «آرش محبی‌نژاد» دبیر انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان کشور در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی ایرنا افزود: ممنوعیت واردات خودرو که در سه سال گذشته شاهد آن بوده‌ایم، یک تصمیم مقطعی و ناشی از نبود ارز کافی در کشور بود.
به گفته این مقام صنفی، روح قوانین و مقررات حاکم بر واردات باید بر جلوگیری از ضربه‌پذیری تولید داخل باشد و اجازه دادن واردات خودرو نیز باید در همین راستا دیده شود.
وی به ارائه بسته جامع ساماندهی واردات خودرو از سوی این انجمن به دولت و مجلس اشاره کرد و گفت: گزینه‌هایی همچون واردات خودرو در قبال صادرات خودرو یا قطعات، فقط بخشی از این بسته جامع است و سایر بخش‌های این بسته مسکوت مانده است.
محبی‌نژاد خاطرنشان‌کرد: معتقدیم اگر همه موارد بسته جامع ساماندهی واردات با هم تصویب نشود، این طرح ابتر می‌ماند؛ به‌طور مثال در طرح فعلی و واردات خودرو در قبال صادرات خودرو و قطعه، مشخص نیست تعرفه واردات قرار است چگونه تعیین شود؟
وی با فاجعه‌بار خواندن بخش دوم این طرح که واردات خودرو با ارز متقاضی یا بدون انتقال ارز را اجازه داده، گفت: در سال‌های گذشته با وجود اینکه بارها و بارها تولیدکنندگان برای واردات مواد اولیه، اجزا، قطعات و ماشین‌آلات مورد نیاز خود درخواست استفاده از ارز متقاضی را داشتند، اما هیچ‌وقت این اجازه داده نشد.
دبیر انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان کشور اضافه‌کرد: این در حالی است که این درخواست بنا به شرایط تحریم‌ها و با توجه به اینکه امکان نقل و انتقال پول از طریق نظام بانکی، سیستم سوئیفت و روال عادی نبود، داده شده بود و هیچ بار اضافه‌ای از نظر ارزی برای کشور نداشت.
وی خواستار ممنوعیت واردات از کشورها و شرکت‌هایی شد که صنعت خودرو ما را تحریم کردند و افزود: در سال‌های اخیر شاهد بودیم در مقاطع مختلف و به بهانه‌های متفاوت برخی شرکت‌ها و کشورهای تولیدکننده مواد اولیه، قطعات و خودرو ساخته شده به تبعیت از تحریم‌های قدرت‌های استکباری، صنعت خودروی ما را در کل زنجیره تأمین تا تولید و توزیع خودرو تحریم و از تامین حداقل مایحتاج قطعه‌سازان و خودروسازان جلوگیری کردند.
دبیر انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان کشور ادامه‌داد: تجربه تلخ سال ۹۲ که منجر به انبوه واردات خودرو ساخته شده و قطعات بازار یدک از کشورهایی مثل کره جنوبی که حتی از تامین ورق فولادی یا محصولات پتروشیمی برای صنعت خودرو ما خودداری می‌کردند، نباید تکرار شود.
این مقام صنفی بیان‌داشت: نسبت به نرخ تورم، نرخ ارز و تفاوت آن با نرخ واقعی و نرخ بهره‌های بانکی داخلی و تفاوت آن با نرخ های بین‌المللی، کف تعرفه واردات باید به گونه‌ای تعیین شود که از ضربه‌پذیری تولید داخل در رقابت با واردات جلوگیری کند.

وی در همین راستا، جلوگیری از فرار تعرفه‌ای و قاچاق قطعات خودرو و نظارت کیفی بر قطعات وارداتی شناسنامه‌دار توسط نمایندگی‌های شرکت‌های خارجی را خواستار شد.
محبی‌نژاد ابراز امیدواری‌کرد: مجموعه اقدامات دستگاه دیپلماسی، اقتصادی و صنعتی کشور و همچنین استفاده از فناوری‌های جدید، فضای مناسبی را برای بهبود کسب و کار و مشارکت با خودروسازان و قطعه‌سازان مطرح بین‌المللی ایجاد کرده و باید به سمتی پیش برویم که منجر به تولید مشترک خودرو و حتی تولید خودرو با برند خارجی در داخل کشور شود.
وی ادامه‌داد: این همکاری‌ها باید به گونه‌ای باشد که سازندگان خارجی موظف به تولید درصد عمده‌ای از قطعات در داخل کشور باشند تا هم از پتانسیل عظیم قطعه‌سازی کشور استفاده بهینه شده و هم مسیر به‌روز شدن این صنعت با آخرین تکنولوژی‌های جدید در تولید خودرو هموار شود.
این مقام صنفی خاطرنشان‌کرد: با چنین رویکردی در کنار بهره‌مندی مردم از تولیدات به‌روز جهان، راه صادرات نیز باز خواهد شد و به جامعه جهانی تولیدکنندگان خودرو خواهیم پیوست.
خروج صادرات قطعه از مزیت رقابتی
همچنین، «مازیار بیگلو» دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو به ایرنا گفت: ما به‌طور کلی هیچ مخالفتی با واردات خودرو نداریم و برای صنعت قطعه‌سازی کشور نیز مثبت ارزیابی می‌شود، اما در شرایط فعلی که با تراز ارزی منفی در کشور مواجهیم و این تراز منفی در بخش صنعت خودرو و قطعه بسیار بیشتر است، واردات را به صلاح نمی‌بینیم.
وی یادآورشد: در شرایط کنونی که خودروسازان خودروهای جدیدی را به سبد محصولات خود افزوده‌اند و این خودروها از قطعات های‌تک (High Tech - با فناوری بالا) و جدید بیشتری بهره می‌برند، نیاز به ارزبری در صنعت خودروسازی بالاتر نیز رفته است.
بیگلو گفت: امروز صادرات قطعه از «مزیت رقابتی» خود خارج شده است، زیرا در سال‌های گذشته نتوانستیم مواد اولیه مورد نیاز آن را به‌درستی قیمت‌گذاری کنیم و مواد اولیه گران‌تر از قیمت‌های جهانی به دست قطعه‌سازان می‌رسد، این در حالی است که به‌طور نمونه چینی‌ها ۴۰ درصد یارانه روی مواد اولیه داخلی‌شان پرداخت می‌کنند.

۷۵۰ میلیون دلار، آخرین گردش مالی صادرات قطعات
این مقام صنفی بیان‌داشت: امروز عمده صادرات قطعات ما شامل قطعات خام ریخته‌گری، رادیاتورها و قطعات تزئینی است و مطابق آخرین آمارها در سال ۹۸ گردش مالی صادرات قطعه ایران کمتر از ۷۵۰ میلیون دلار در سال بود که به‌طور عمده به عراق و سوریه و به مقدار کمتر به ونزوئلا که سایت‌های ایران‌خودرو و سایپا در آن کشورها فعال بودند، ارسال می‌شد.
به گفته وی، در یک دهه گذشته کمبود نقدینگی بیشترین تأثیر منفی را بر روی صنعت قطعه‌سازی کشورمان بر جای گذاشت، به‌طوری که قطعه‌سازان توانی برای ایجاد خطوط جدید یا سرمایه‌گذاری‌های جدید نیافتند.
بیگلو ادامه‌داد: پس از برجام قرار بود شرکت رنو برای سایت کشور الجزایر خود همکاری‌هایی با قطعه‌سازان برتر ایرانی داشته باشد و حتی تور بازدید قطعه‌سازان از این سایت هماهنگ شد و مقرر بود برای خودروهای جدید خود در این سایت از توان خودروسازان ایرانی بهره‌مند شود، اما این طرح نیز عقیم ماند.
وی تصریح‌کرد: امروز قطعه‌سازان ایرانی نیاز خودروسازان داخلی را با دشواری تامین می‌کنند، زیرا در زمینه تامین نقدینگی و خطوط جدید و ماشین آلات و تجهیزات خود با مشکل مواجه‌اند.
دبیر انجمن قطعه‌سازان خودرو ایران، صادرات قطعات به میزانی که بتوان در قبال آن به واردات خودرو پرداخت را منتفی برشمرد و افزود: مگر اینکه خودروسازان به تولید انبوه خودرو به قصد صادرات بپردازند، همچنان که اکنون ایران‌خودرو و سایپا رایزنی‌هایی برای حضور در کشورهای سنگال و لبنان برای سی.کی.دی‌کاری و صادرات خودرو آغاز کرده‌اند.
وی ادامه‌داد: در این صورت صادرات این دو خودروساز به خودروهای در کلاس C و اقتصادی که مخاطب بالایی نیز ندارد منحصر می‌شود و در بازار کشورهای یاد شده باید بتوانند با شرکت‌های بزرگی همچون پژو، رنو و تویوتا رقابت کنند که کار ساده‌ای نیست.
بیگلو تاکید کرد: دست‌کم در شرایط کنونی مقدار اندک صادرات خودرو کفاف واردات خودرو را نخواهد داد و نمی‌توان به آن دل بست.
به گزارش ایرنا و برپایه آمارهای سامانه کدال بورس، بررسی آمار عملکرد خودروسازان داخلی حاکی از صادرات ۱۹۵ دستگاه خودروی کامل (CBU) و ۹۶۰ دستگاه اس. کی. دی (SKD یا قطعات نیمه‌کامل) توسط گروه سایپا در نیمه نخست سال ۱۴۰۰ است.
دبیر انجمن قطعه‌سازان خودرو کشور در ادامه به مخالفت بانک مرکزی با واردات خودرو در شرایط فعلی به دلیل محدودیت‌های ارزی اشاره کرد و افزود: در حالی که کشور برای تامین ارز دارو، مواد اولیه، مواد غذایی، کنجاله، گوشت و غیره با مشکل روبه‌رو است طبیعی است که نمی‌تواند اولویت تأمین ارز به واردات خودرو بدهد.
وی در ادامه به گزینه «بدون انتقال ارز» اشاره کرد که در طرح واردات خودرو به آن اشاره شده است و گفت: گزینه بدون انتقال ارز حدود چهار سال است که بسته شده و اگر دولت می‌خواست با این گزینه موافقت کند، منطقی بود که برای واردات مواد اولیه تولیدی باز می‌شد.
این مقام صنفی اضافه‌کرد: در این صورت فقط خودرو نیست که از گزینه بدون انتقال ارز باید استفاده کند، بلکه نیاز است تا خدمات پس از فروش آن نیز در ادامه از این گزینه بهره‌مند شود.
وی تصریح‌کرد: با توجه به سیاست‌های کلان اتخاذ شده در زمان تحریم‌ها به نظر نمی‌رسد طرح واردات خودروهای خارجی نیز به نتیجه برسد.
به گزارش ایرنا، چندی پیش «غلامرضا شریعتی» رئیس سازمان ملی استاندارد ایران در نشستی خبری اعلام‌کرد: هرچند معتقدم در شرایط فعلی، واردات خودرو فشار به منابع ارزی کشور وارد خواهد کرد، اما در صورت تصویب این طرح در مجلس و شورای نگهبان، خودروهای وارداتی باید از استانداردهای ۸۵گانه برخوردار باشند و در غیر این صورت اجازه ورود نخواهند داشت.
همچنین «رضا شیوا» رییس شورای رقابت نیز خاطرنشان‌کرد: هرچند محدودیت منابع ارزی را قبول داریم، اما همین خودروهای داخلی و مونتاژی نیز ارزبری دارند و قیمت‌های‌شان کنترل‌شده نیست، در این زمینه اگر خودروهای پرتیراژ خارجی تا سه سال ساخت با تعرفه وارداتی منطقی که عامه مردم قادر به خرید آن‌ها هستند وارد شود، بدون فشار بر منابع ارزی به تعادل در بازار خواهد انجامید.