آمارها نشان می‌دهد خودروسازان جهانی در سال ۲۰۲۲ حدود ۱۲۴ میلیارد دلار در حوزه R&D هزینه کرده‌اند که بخش عمده آن مربوط به خودروهای برقی و خودران است

آینده خودروسازی دنیا در اختیار غول‌های R&D

مهدی عبداللهی
دبیر گروه اقتصاد

رشد اقتصادی هر کشور می‌تواند تحت‌تاثیر دو عامل حاصل شود، یکی انباشت عوامل تولید شامل سرمایه فیزیکی و نیروی انسانی و دیگری افزایش سطح کارایی و بهره‌وری عوامل تولید. بهره‌وری هم در کوتاه‌مدت و هم در بلندمدت تقریبا بر تمام موضوعات اقتصادی چه خرد و چه کلان تاثیر مثبت می‌گذارد و درنهایت رشد شکوفایی و پویایی اقتصاد کشور را موجب می‌شود. براساس نظریه‌های رشد اقتصادی درون‌زا، بهره‌وری کل عوامل تابع انباشت سرمایه تحقیق و توسعه داخلی است، زیرا فعالیت‌های تحقیق و توسعه داخلی موجب تولید کالاها و خدمات قابل تجارت و استفاده موثرتر از منابع موجود و جذب فناوری پیشرفته خارجی می‌شود، این عامل نه‌تنها به خلق فناوری برای ساخت کالاهای جدید منجر می‌شود، بلکه راه‌های جدیدی را برای به‌کارگیری مولفه‌های تولید یا مواد اولیه نوظهور ایجاد می‌کند. خودروسازی ازجمله مهم‌ترین صنایعی است که دوام و ماندگاری شرکت‌های آن بیش از هر چیزی به نوآوری، بهبود کیفیت، کاهش مصرف، ایمنی و امنیت خودرو بستگی دارد. همچنین استانداردهای زیست‌محیطی از دیگر مواردی است که خودروسازان مجبورند برای ماندگاری در بازار به آن پایبند باشند. آمارها نشان می‌دهد در سال ۲۰۲۲ شرکت‌های خودروسازی در جهان ۱۲۴ میلیارد دلار در حوزه R&D هزینه کرده‌اند. این هزینه‌ها به‌طور میانگین نزدیک به ۶ درصد و در برخی خودروسازان تا ۹ درصد از درآمد فروش شرکت‌های خودروسازی بین‌المللی است، رقمی که در ایران حدود ۰٫۱۳ درصد است.

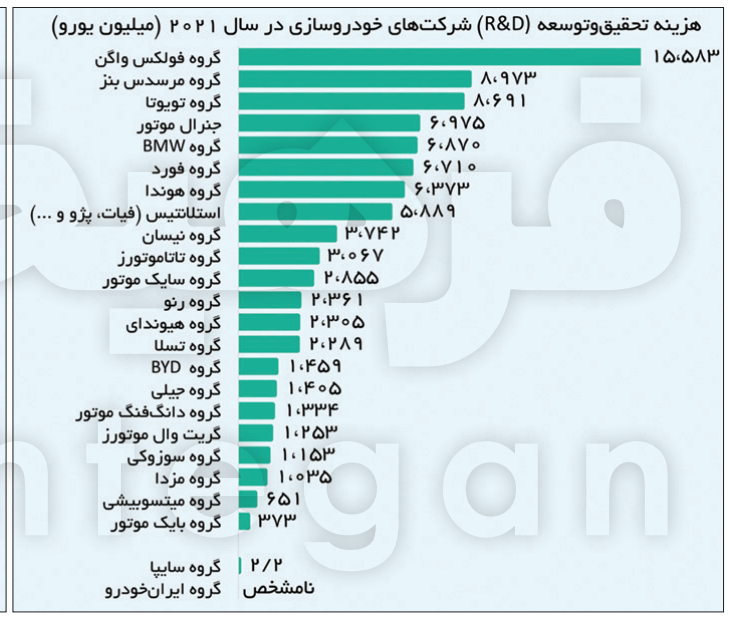
هزینه ۱۲۴ میلیارد دلاری R&D خودروسازان جهانی

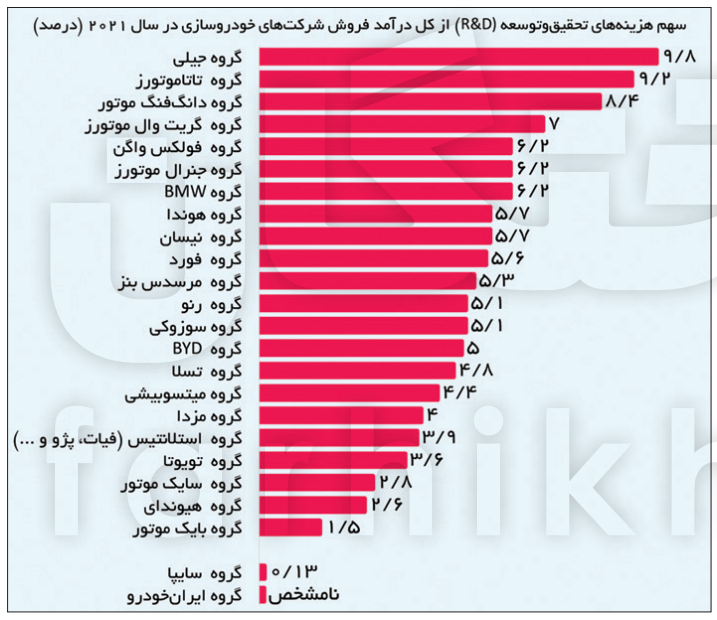
آمارها نشان می‌دهد هزینه R&D خودروسازان جهانی در سال ۲۰۲۰ حدود ۱۰۹ میلیارد دلار بوده که این مقدار در سال ۲۰۲۲ به ۱۲۴ میلیارد دلار رسیده است. در سال ۲۰۲۲، حدود ۴۸٫۴ میلیارد دلار از هزینه تحقیق و توسعه خودرو مربوط به هزینه کرد خودروسازان آمریکایی بوده که معادل ۳۹ درصد از کل هزینه‌های تحقیق و توسعه جهانی خودرو را تشکیل می‌دهد. درکنار آمریکا، خودروسازان آلمانی و چینی قرار دارند که بیشترین هزینه را در تحقیق و توسعه کرده‌اند. گزارش‌های بین‌المللی نشان می‌دهد دلیل افزایش سرمایه‌گذاری‌ها در بخش R&D عمدتا مربوط به تمایل شرکت‌های خودروسازی به توسعه حمل‌ونقل سبز (به‌دلیل سختگیری‌های کشورها و ازجمله اروپایی‌ها)، توسعه تولید خودروهای برقی و خودران بوده است.

اما درخصوص خودروسازان نیز، بررسی آمارهای صورت‌های مالی شرکت‌ها نشان می‌دهد ۱۰ شرکت برتر به‌لحاظ هزینه کرد در تحقیق توسعه به ترتیب شامل فولکس‌واگن با ۱۵٫۶ میلیارد دلار، مرسدس بنز با نزدیک به ۹ میلیارد دلار، تویوتا با ۸٫۷ میلیارد دلار، جنرال موتورز با ۶٫۷ میلیارد دلار، گروه BMW با ۶٫۸ میلیارد دلار، فورد با ۶٫۷ میلیارد دلار، گروه هوندا با ۶٫۴ میلیارد دلار، گروه استلانتیس (فیات، پژو و...) با ۵٫۹ میلیارد دلار، نیسان با ۳٫۷ میلیارد دلار و گروه تاتاموتورز هند با بیش از ۳ میلیارد دلار بوده‌اند.

سهم ۶ تا ۹ درصدی R&D از درآمد خودروسازان جهانی

اما درکنار مبلغ هزینه کرد که با تغییر حجم و مقیاس تولید و درآمد شرکت‌ها تغییر می‌کند، شاخص بهتر و مهم‌تر، سهم هزینه‌های تحقیق و توسعه از کل فروش و درآمد عملیاتی شرکت‌هاست. بررسی‌ها نشان می‌دهد در سال ۲۰۲۱ سهم هزینه‌های تحقیق و توسعه (D&R) در گروه جیلی با سهم ۹٫۸ درصدی رتبه اول را در بین خودروسازان جهانی دارد، پس از این خودروساز چینی، گروه تاتاموتورز هند با ۹٫۲ درصد دوم و گروه دانگ‌فنگ موتور چین با ۸٫۴ درصد سوم هستند. گریت‌وال‌موتورز چین با ۷ درصد چهارم، فولکس‌واگن و جنرال‌موتورز و گروه BMW هر سه با ۶٫۲ درصد، گروه هوندا و گروه نیسان هر دو با ۵٫۷ درصد و گروه فورد با ۵٫۶ درصد در رتبه‌های بعدی قرار دارند. مرسدس بنز با ۵٫۶ درصد، رنو و گروه سوزوکی با ۵٫۱ درصد، گروه BYD با ۵ درصد، گروه تسلا با ۴٫۸ درصد، گروه میتسوبیشی با ۴٫۴ و گروه مزدا با ۴ درصد در رتبه‌های بعدی قرار دارند. درمجموع شرکت‌های خودروسازی بزرگ جهان حدود ۵٫۶ درصد از درآمد فروش خود را برای R&D هزینه می‌کنند که با آنچه در شرکت‌های خودروسازی ایرانی جریان دارد، از زمین تا آسمان متفاوت است.





سهم R&D در خودروسازان ایرانی تقریبا هیچ

گرچه وزارت صمت در هدف‌گذاری‌های خود مقرر کرده که خودروسازان باید حدود یک درصد از فروش سالانه خود را به هزینه‌های R&D اختصاص دهند اما آمارهای رسمی نشان می‌دهد این برآورد و انتظار سیاستگذار نه‌تنها محقق نشده بلکه فاصله نجومی با آن دارد. برای مثال طبق اطلاعات صورت مالی گروه سایپا، مبلغ هزینه کرد این گروه برای تحقیقات، بازرسی، تست و آزمایش در سال ۱۴۰۰ حدود ۶۲ میلیارد و ۴۴۳ میلیون تومان معادل حدودا ۲٫۲ میلیون یورو یا معادل ۰٫۱۳ درصد از فروش نزدیک به ۵۰ هزار میلیارد تومانی این گروه بوده است.

اما در صورت‌های مالی گروه ایران‌خودرو برخلاف رویه صورت‌های مالی شرکت‌های خودروسازی جهانی و حتی برخلاف رویه صورت مالی گروه سایپا، ردی از هزینه کرد تحقیق و توسعه یا همان R&D دیده نمی‌شود و تنها اظهارنظرهای متناقض است که مسئولان این گروه خودروسازی در گفت‌وگو با رسانه‌ها مطرح کرده‌اند. برای مثال درحالی که ۳ مهرماه ۱۴۰۱ مدیر عامل شرکت تحقیق و توسعه فناوری‌های ایران خودرو (جتکو) می‌گوید با مشارکت معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری برای طراحی، تولید و ساخت ۳ خودروی برقی، ۴۵ میلیارد تومان هزینه کردیم. اما ۴ آبان ۱۴۰۱ علی رحیمی، معاون تحقیقات، طراحی و تکوین محصولات ایران‌خودرو از تصویب و اجرای دست‌کم ۱۹ پروژه محصولی در قالب توسعه محصولات جدید، ارتقای محصولات فعلی و توسعه سیستم‌های پلتفرمی محصولات در راستای خودکفایی و افزایش عمق ساخت داخل در دو سال اخیر خبر داده و می‌گوید بودجه ۴۵۰۰ میلیارد تومانی برای تحقیق و توسعه ظرف دو سال اخیر اختصاص یافته است. این بودجه ۴۵۰۰ میلیارد تومانی درحالی مطرح می‌شود که ردی از این رقم درشت در صورت‌های مالی گروه ایران‌خودرو دیده نمی‌شود، عددی که ۱۰۰ برابر رقم اعلامی مدیرعامل جتکو است. همچنین بررسی صورت مالی دو شرکت تحقیقاتی این گروه نیز از هزینه ۱۸۵ میلیارد تومانی آنها برای همه اقدامات خود و ازجمله تحقیقات را نشان می‌دهد. درمجموع به‌دلیل نبود اطلاعات دقیق در صورت مالی گروه ایران‌خودرو، نمی‌توان صحت هزینه کرد ۴۵۰۰ میلیارد تومانی این گروه در حوزه R&D را صحت‌سنجی کرد.

حرکت جهان به‌سمت خودروهای برقی و خودران

تغییرات آب‌وهوایی به‌یک نقطه کانونی در سطح جهانی در سیاست، تجارت و جامعه تبدیل شده است. سازندگان خودرو شاهد چالش‌ها و استانداردهای نظارتی هستند که بر تجارت تاثیر می‌گذارد، این فشار، استانداردهای مربوط به برقی‌سازی است. برای مثال قرارداد سبز اروپا (توسط کمیسیون اروپا) سیاست‌های کربن‌زدایی را تسریع می‌کند و منجر به اتخاذ اهدافی همچون کاهش دی‌اکسید کربن از ۵۵ درصد به ۴۰ درصد برای همه ناوگان اتحادیه اروپا تا سال ۲۰۳۰ می‌شود. بر این اساس خودروسازی در جهان آینده خود را در خودروهای کاملا الکتریکی می‌بیند. وسایل نقلیه الکتریکی باباتری (BEVs) برای مبارزه با تغییرات آب‌وهوایی حیاتی هستند. به این ترتیب تحرک الکترونیکی پنجره بزرگی از فرصت برای سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه را باز گذاشته و باعث رشد این صنعت در ۲۰ تا ۳۰ سال آینده خواهد شد.

براساس داده‌های نظرسنجی موسسه معتبر تحقیقاتی آی‌اچ‌اس مارکت (IHS Markit)، شرکت‌های خودروسازی چینی سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه را در کوتاه‌مدت و میان‌مدت رهبری می‌کنند. طبق این نظرسنجی، تمرکز کلیدی برای تحقیق و توسعه کوتاه‌مدت و میان‌مدت روی خودروهای برقی و خودران خواهد بود. این نظرسنجی نشان می‌دهد درحالی که در سال‌های گذشته اکثر شرکت‌های خودروسازی بودجه تحقیق و توسعه خود را برای توسعه نرم‌افزارها تجهیز می‌کردند، اما مطالعه جدید نشان می‌دهد شرکت‌های خودروسازی استراتژی تحقیق و توسعه خود را برای توسعه استانداردها/ نیازها برای مطابقت با مقررات آتی تعریف می‌کنند. بر این اساس همه شرکت‌های خودروسازی برنامه‌های بلندپروازانه‌ای برای ساخت خودروهای برقی (BEV) دارند که باید با تمام مقررات آتی اتحادیه اروپا، چین، آمریکای شمالی و سایر مناطق مطابقت داشته باشند.

براساس نتایج نظرسنجی تحقیق و توسعه ۲۰۲۱، خودروهای برقی و خودران به‌عنوان ویژگی اصلی سرمایه‌گذاری‌های تحقیق و توسعه در سال ۲۰۲۱ بوده است. سرمایه‌گذاری در حوزه فناوری باتری و سیستم‌های مدیریت هوشمند خودرو، موتورهای الکترونیکی و الکترونیک قدرت ازجمله این بخش‌ها بوده است. بر همین اساس بسیاری از شرکت‌های خودروسازی در دنیا درحال‌حاضر طیف وسیعی از وسایل نقلیه الکتریکی (EV) را در سبد محصولات خود برای تولید تا سال ۲۰۲۵ قرار داده‌اند. بررسی‌های IHS Markit نشان می‌دهد شرکت‌ها ۴۵ درصد از بودجه تحقیق و توسعه خود را صرف توسعه نرم‌افزار و ویژگی‌های مرتبط با نرم‌افزارها می‌کنند و پس از آن ۲۶ درصد را صرف توسعه معماری الکتریکی خودروها و مابقی را نیز برای توسعه قدرت خودرو و ویژگی‌های مرتبط با حرکت می‌کنند. به‌طور کلی نتایج نظرسنجی IHS Markit نشان می‌دهد تمرکز تحقیق و توسعه در صنعت خودرو درحال تغییر است، این تغییر توسعه نرم‌افزارها و معماری الکترونیکی و باتری‌های برقی را به‌دلیل نقش تعیین‌کننده آن در وسایل نقلیه آینده در خط مقدم قرار داده تا منجر به تولید و توسعه خودروهای برقی و خودران شود.

۴ دلیل بی‌توجهی شرکت‌های ایرانی به R&D

اینکه چرا شرکت‌ها و به‌ویژه خودروسازان در ایران توجه چندانی به هزینه کرد در حوزه R&D ندارند موضوعی است که برخی از پژوهشگران به آن پاسخ داده‌اند. طبق بررسی‌ها، گرچه وزارت صمت به‌عنوان سیاستگذار خودرو در سند سیاستی توسعه صنعت خودرو پیش‌بینی کرده که خودروسازان داخلی تا سال ۱۴۰۴ یک درصد از فروش خود را صرف تحقیق و توسعه کنند، اما آن‌طور که آمارهای صورت مالی خودروسازان نشان می‌دهد، سهم هزینه کرد R&D خودروسازان حدود ۰٫۱۳ تا ۰٫۱۴ درصد است. پژوهشگران می‌گویند شرکت‌ها اعم از دولتی و غیردولتی به‌ویژه شرکت‌های غیردولتی را نمی‌توان ملزم به سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه کرد، بلکه سیاستگذار برای رسیدن به اهداف پیش‌بینی‌شده باید طیف گسترده‌ای از ابزارهای سیاستی در حوزه‌های مالی و غیرمالی (منابع انسانی و اطلاعاتی و تجهیزات) را به کار گیرد. همچنین دولت باید زیرساخت‌های قانونی را اصلاح یا تقویت کند تا شرکت‌ها نسبت به انجام تحقیق و توسعه ترغیب شوند یا موانع پیش‌روی آنها برای انجام تحقیق و توسعه را بردارد. برای تعیین ابزارهای سیاستی مناسب نیز باید نخست عوامل موثر بر میزان هزینه کرد بخش کسب‌وکار در فعالیت‌های تحقیق و توسعه را شناسایی کرد سپس سیاست‌ها و ابزارهای سیاستی متناسب با آنها را تعیین کرد. ابزارهای سیاستی مناسب نیز بسته به شرایط هر کشوری متفاوت خواهند بود و نمی‌توان بسته‌های سیاستی مورد استفاده در کشورهای دیگر را عینا و بدون توجه به تفاوت عوامل موثر درمورد بخش کسب‌وکار کشورها پیاده‌سازی کرد. براساس مطالعه‌ای که توسط سپهر قاضی‌نوری و همکارانش انجام شده (منتشرشده در فصلنامه مدیریت توسعه فناوری)، بسته‌های سیاستی برای ارتقای هزینه کرد کسب‌وکارها در فعالیت‌های تحقیق و توسعه باید سه محور ۱-حفاظت از حقوق مالکیت فکری ۲-وضع استانداردها و ۳-جبران افزایش دستمزدهای نیروی انسانی را پوشش دهد. همچنین بررسی‌های دیگری نشان می‌دهد ابزارهای دولت باید شامل سیاست‌های مالی و غیرمالی باشد. درمجموع بررسی‌ها نشان می‌دهد سیاست‌ها و قوانین دولت تاثیر معناداری بر ترغیب یا عدم ترغیب شرکت‌ها به هزینه کرد تحقیق و توسعه دارد. در یک جمع‌بندی این سیاست‌ها را می‌توان در مواردی همچون ۱-سیاست‌های مالی و حمایت‌های یارانه‌ای و مالیاتی ۲-وضع استانداردهای مختلف همچون سیاست‌های ضدانحصار ۳-حفاظت از حقوق مالکیت فکری و ۴-مساله قیمت‌گذاری و دخالت دولت در بازار خلاصه کرد.

۱. درخصوص سیاست‌های مالی و حمایت‌های یارانه‌ای و مالیاتی از جمله این ابزارها می‌توان به کمک مالی بلاعوض برای انجام تحقیق و توسعه، یارانه مستقیم برای انجام تحقیق و توسعه، یارانه استخدام پرسنل تحقیق و توسعه، معافیت مالیاتی بر درآمد شرکت، اعتبارهای مالیاتی بر درآمد شرکت و اعتبارهای مالیاتی بر حقوق پرسنل تحقیق و توسعه اشاره کرد. دسترسی به منابع بیرونی برای تامین مالی مانند وام‌های بانکی نیز با استفاده از ابزارهایی نظیر ضمانت وام یا طراحی وام‌های خاص برای تحقیق و توسعه در بخش کسب‌وکار تسهیل می‌گردد. بنابراین این ابزارها نیز از گزینه‌های مهم برای قرار گرفتن در سبد سیاستی حمایتی دولت هستند. به‌طور مشابه، دسترسی کسب‌وکارها به منابع غیرمالی منابع انسانی و اطلاعاتی به‌طور معناداری بر میزان هزینه کرد آنها در فعالیت‌های تحقیق و توسعه تاثیر می‌گذارد. با توجه به این نتیجه و به‌طور مشخص، ابزارهای سیاستی نظیر بورسیه دانشجویی برای پژوهش صنعتی، حمایت مالی از جذب دانشمندان در بخش کسب‌وکار، تاسیس و کمک به اداره صحیح صندوق‌های مشاوره بومی عمدتا با هدف تدارک اطلاعات فنی و تجاری و اجرای منظم آینده‌نگری فناوری و انتشار نتایج آن می‌تواند برای افزایش دسترسی شرکت‌ها به منابع انسانی و اطلاعاتی مفید باشد.

۲. درخصوص وضع استانداردهای مختلف همچون سیاست‌های ضدانحصار (همچون بهره‌گیری فعالانه از ابزار تعرفه واردات) باید به این موضوع توجه داشت که در شرایط انحصاری، صنایع بزرگ یا کوچک به این دلیل که دغدغه‌ای برای به دست آوردن بازار یا از دست دادن آن ندارند، توجه چندانی به موضوع ارتقای کیفیت، افزایش بهره‌وری، جلب رضایت مشتری، رقابت با شرکت‌های داخلی و خارجی ندارند. در این خصوص یکی از پژوهش‌هایی که روی ۱۲۲ صنعت بزرگ ایران انجام‌شده، نشان می‌دهد که در مجموع ۵۰ درصد اقتصاد ایران انحصاری است و طبق بررسی‌های انجام‌شده روی شرکت‌های بورسی، در ۷۶ درصد از صنایع، تمرکز بالایی وجود دارد. دولت‌ها باید بیشترین تلاش برای برای انحصارزدایی را به کار گیرند که این سیاست خود در موارد زیادی منجر به ترغیب شرکت‌ها برای هزینه کرد در حوزه تحقیق و توسعه نیز می‌شود. همچنین ایجاد رقابت یا همکاری پژوهشی بین کسب‌وکارها تاثیر معناداری بر میزان هزینه کرد آنها در فعالیت‌های تحقیق و توسعه دارد. با توجه به این موضوع، اتخاذ سیاست‌های مناسب برای ایجاد رقابت مثبت بین شرکت‌ها و کاهش تسلط شرکت‌های بزرگ بر بازار داخلی، حمایت از اتحادهای تحقیق و توسعه یا کنسرسیوم‌ها، دولت، بنگاه‌ها، دانشگاه‌ها و استفاده از ابزارهای سیاستی نظیر اعطای گرنت برای تحقیق و توسعه همکارانه باید مورد توجه سیاستگذاران باشد.

۳. مالکیت فکری به حقوقی گفته می‌شود که به صاحبان آن حق بهره‌وری از فعالیت‌های فکری و ابتکاری انسان را می‌دهد. در نتیجه ارزش اقتصادی و قابلیت دادوستد دارد، ولی موضوع آن شیء یا کالا نیست. به رسمیت شناختن این حق و حفاظت از آن تاثیر مهمی بر فعالیت‌های بنگاه‌ها دارد.

۴. مساله قیمت‌گذاری و دخالت دولت در بازار نیز ازجمله مسائلی است که به دلیل تحمیل زیان به شرکت‌ها و عدم تکافوی هزینه‌ها، انگیزه تولیدکنندگان را از بین می‌برد و در این شرایط تولیدکننده تمایلی برای تولید هم ندارد چه برسد به آینده‌نگری، رقابت، افزایش بهره‌وری و هزینه کرد برای تحقیق و توسعه. به بیانی دیگر، به دلیل آنکه بنگاه از نقدینگی کافی برخوردار نیست، توان سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه به‌منظور افزایش بهره‌وری در فرآیند تولید را نخواهد داشت. این موضوع به وضوح در خودروسازی ایران قابل مشاهده است.

واردات بدون انتقال ارز؛ راهکاری برای تسهیل تجارت یا زمینه‌ساز فساد؟

محمدمهدی مسعودیان
خبرنگار

واردات بدون انتقال ارز چند سالی است که به‌عنوان راهکاری برای تامین ارز کالاهای وارداتی در شرایط محدودیت منابع ارزی، از سوی واردکنندگان مطرح می‌شود. اما بانک مرکزی همواره عدم تمایل خود نسبت به انجام این رویه را ابراز کرده و مشخص بودن منشأ تخصیص ارز برای کالاهای وارداتی را ضروری می‌داند. اهمیت این ماجرا زمانی مشخص می‌شود که بحث واردات بدون انتقال ارز مدنظر واردکنندگان خودروهای کارکرده نیز مورد توجه قرار گرفته است. قبل از بررسی موضوع باید توضیح داد؛ اصطلاح واردات بدون انتقال ارز، برای بسیاری از افراد می‌تواند فریبنده باشد زیرا ممکن است این باور ایجاد شود که واردات بدون خارج‌شدن ارز از کشور انجام می‌شود اما دراین‌خصوص باید توضیح داد به وارداتی که ارز آن از سوی بانک مرکزی تامین نمی‌شود، واردات بدون انتقال ارز اطلاق می‌شود. به عبارتی در این نوع واردات مشخص کردن منشأ تامین و تخصیص ارز موضوعیت ندارد.

روش‌های تامین ارز برای واردات بدون انتقال ارز

به‌طور منطقی، امکان تامین منابع لازم برای واردات بدون انتقال ارز، از چند طریق وجود دارد؛ ۱. سرمایه ایرانیان خارج از کشور ۲. خرید و جمع‌آوری ارز از بازار آزاد ۳. قاچاق کالا ۴. عدم بازگرداندن ارز حاصل از صادرات یا سایر تخلفات نظیر کم‌اظهاری صادراتی یا بیش‌اظهاری واردات. موافقان احیای واردات بدون انتقال ارز، معتقدند تامین‌کننده اصلی ارز در این رویه تجاری، سرمایه ایرانیان در خارج از کشور است اما بنابر دیدگاه مخالفان منابع لازم برای این نوع واردات عموما از روش‌های دیگر تامین می‌شود زیرا به نظر نمی‌رسد دریافت سود ریالی جذابیت چندانی برای ایرانیان خارج از کشور محسوب شود. از طرفی باید توجه داشت اگر برخی از فعالان اقتصادی متوجه شوند که می‌توانند با دور زدن پیمان سپاری ارزی (کم‌اظهاری در صادرات یا بیش‌اظهاری در واردات) سود بیشتری کسب کنند و فعالیت خود را از طریق واردات بدون انتقال ارز ادامه دهند این چرخه معیوب هیچ‌گاه متوقف نخواهد شد. از طرفی علاقه برخی از سودجویان برای گسترش فعالیت‌های غیرقانونی خود افزایش می‌یابد.

آغاز واردات بدون انتقال ارز در دولت سیزدهم

با این حال تدوین آیین‌نامه درخصوص واردات بدون انتقال ارز و مشخص کردن ابعاد و جزئیات آن برای واردکنندگان درخصوص تامین کالاهای اساسی و مهم، امری ضروری است. در همین راستا دفتر واردات گمرک ایران، مورخ ۱۷ اردیبهشت ۱۴۰۲، دستورالعمل جدیدی درخصوص بند ۱ ماده ۳۸ آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات (ورود کالا بدون انتقال ارز) به گمرکات کشور ابلاغ کرد. براساس این بخشنامه، شروط بند یک ماده ۳۸ آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات، عبارت است از نداشتن جنبه تجاری و ورود توسط واحدهای تولیدی دارای پروانه بهره‌برداری. همچنین براساس بند ۱ ماده ۳۸، آیین‌نامه اجرایی مذکور سقف ارزشی نداشته و بنابراین نیاز به کد رهگیری بانک مرکزی هم نخواهد بود. در این بخشنامه قید شده که تشخیص تجاری بودن کالا با گمرک است و از طرف دیگر مشروط کردن اجرای تکلیف قانونی با موضوعاتی مثل ارزش کالا و تعداد دفعات برای قطعات یدکی برخلاف خواست قانونگذار است. به نظر می‌رسد دولت سیزدهم سیاست واردات کالا بدون انتقال ارز را در پیش گرفته است. این اولین باری نیست که موضوع واردات بدون انتقال ارز به‌عنوان یکی از روش‌های غیرتعرفه‌ای مدیریت واردات کشور در شرایط محدودیت منابع ارزی از سوی ارکان و مجریان حوزه تجارت خارجی (وزارت صمت، گمرک و...) موردتوجه قرار می‌گیرد. واردات بدون انتقال ارز مانند سایر سیاستگذاری‌ها، همواره مخالفان و موافقان خود را داشته است؛ موافقان این رویه تجاری با بیان اینکه در شرایط تحریمی و محدودیت منابع ارزی بدون دریافت ارز از بانک مرکزی می‌توانند نیاز وارداتی کشور را برطرف کرده و از این رویه وارداتی حمایت می‌کنند؛ از طرفی مخالفان آن معتقدند عدم شفافیت در این روش زمینه پول‌شویی و فساد را فراهم می‌سازد.

استدلال‌های موافقان واردات بدون انتقال ارز

۱. در شرایط محدودیت‌های سخت تحریمی، ایجاد ممنوعیت‌های غیرتعرفه‌ای چون ممنوعیت واردات بدون انتقال ارز موضوعیت ندارد و کنترل‌های سختگیرانه مختص شرایط عادی است. ۲. راهکارهای بهتری برای ایجاد شفافیت در روش انتقال ارز نسبت به ممنوعیت واردات بدون انتقال ارز وجود دارد. ۳. با آزادسازی واردات بدون انتقال ارز، واردات تسهیل شده و مواد اولیه با قیمت معقول‌تری به دست تولیدکنندگان می‌رسد. ۴. اگر ارز واردات بدون انتقال ارز از بازار داخل هم تهیه شده باشد از کشور خارج شده و چه‌بهتر که اکنون با کالاهایی که موردنیاز خطوط تولیدی است، باز به چرخه اقتصاد کشور بازگردد. ۵. واردات بدون انتقال ارز می‌تواند تا حدود زیادی منجر به تسریع در ترخیص کالاهایی شود که ماه‌هاست در گمرکات و بنادر معطل تخصیص ارز و ترخیص و بعضا در معرض فساد قرار دارند و عمده آنها کالاهای اساسی یا مواد اولیه تولید هستند. ۶. سیاست‌های ارزی بانک مرکزی مانند ممنوعیت واردات بدون انتقال ارز، به سیاست‌های تجاری کشور دست‌اندازی کرده و به یک مانع غیرتعرفه‌ای برای واردات تبدیل شده است. ۷. کسی که تخلف و حتی قاچاق انجام داده دارد با دست خودش کالا به کشور وارد می‌کند، بنابراین بانک مرکزی نباید مانع از آن شود.

استدلال‌های مخالفان واردات بدون انتقال ارز

۱. استفاده از این روش، زمینه پول‌شویی را فراهم کرده و مشخص نخواهد شد که منشأ ارز واردکنندگان کجا بوده است. ضمن اینکه این روش دارای شفافیت لازم و مبتنی بر استانداردهای امروز نظام مالی جهانی نیست. ۲. واردات بدون انتقال ارز، پایش و مدیریت بازار ارز توسط بانک مرکزی را با اخلال مواجه کرده و موجب اتلاف منابع ارزی کشور خواهد شد. ۳. این رویه تجاری منجر به افزایش تقاضای بازار ارز شده و ورود و ترخیص کالاهای غیرمجاز، بی‌کیفیت و غیرضروری در گمرکات را افزایش می‌دهد. ۴. واردات بدون انتقال ارز، به‌طور همزمان انگیزه قاچاق کالا را افزایش می‌دهد و باعث تشدید عدم بازگشت ارز حاصل از صادرات می‌شود. ۵. محل تامین ارز واردات بدون انتقال ارز، از محل کم‌اظهاری صادراتی یا بیش‌اظهاری واردات تامین می‌شود.

همان‌طور که گفته شد، اعمال و اجرای سیاست واردات بدون انتقال ارز که به‌تازگی در دستورالعمل گمرک به آن اشاره شده است، موضوع جدیدی نیست و درگذشته نیز به فراخور شرایط موردتوجه قرار گرفته است. با این‌حال باید به این نکته توجه کرد که اجرای این سیاست، دارای ابعادی است که می‌تواند منجر به افزایش فساد و مشکلات اقتصادی دیگری شود. زیرا چنانچه این رویه مورد توجه قرار گیرد با تضعیف نقش و جایگاه حاکمیتی بانک مرکزی در مدیریت بازار ارز منجر به فشار بر بازار ارز شده که این موضوع هرگونه سیاست تنظیمی در حوزه تجارت خارجی و داخلی را در بلندمدت از محل تشدید نوسان در بازار ارز را با چالش مواجه می‌کند. بنابراین لازم و ضروری است هرگونه سیاستگذاری در حوزه تجاری و ارزی با درنظرگرفتن اصولی چون پیاده‌سازی نقشه ارزی تجاری، ایجاد حاکمیت و فرماندهی واحد در حوزه مدیریت بازار ارز و صیانت از منابع ارزی کشور طراحی شود.