

خیر واردات خودرو به بازار لاکچری هارسید



فرهنگیختگان

روز گذشته سامانه یکپارچه خودروهای وارداتی با عرضه ۱۰ مدل خودروی بزرگ برای صرفاً متقاضیان مرحله اول (ثبت نامی های اسفند سال ۱۴۰۱) به مدت سه روز بازگشایی شده است. براساس اطلاعات منتشرشده در سامانه یکپارچه خودروهای وارداتی، ثبت نام جدیدی در این مرحله انجام نشده و انتخاب خودرو در سامانه صرفاً برای ثبت نام کنندگان مرحله اول بوده که در اسفند سال ۱۴۰۱ با بلوکه کردن ۵۰۰ میلیون تومان در حساب وکالی خود برای ثبت نام اقدام کرده و نوبت دهی شده بودند. براساس این اطلاعیه، در این دور از عرضه خودروهای وارداتی از بین ۱۰ محصول عرضه شده، پنج خودروی وارد شده دارای قیمت قطعی در مبادی ورودی و همچنین پنج خودروی وارد شده دارای قیمت علی الحساب در مبادی ورودی و برای مشتریان عرضه شده است. نگاهی به قیمت های اعلامی نشان می دهد بدون در نظر گرفتن هزینه ها و عوارض قانونی پس از ترخیص از قبیل: ۱- بیمه شخص ثالث، ۲- مالیات بر ارزش افزوده، ۳- هزینه های شماره گذاری، ۴- اسقاط خودروی فرسوده، ۵- کرایه حمل و...، قیمت اغلب خودروهای بین ۱٫۷ تا ۲٫۲ میلیارد تومان است که با اضافه شدن هزینه های مذکور، قیمت ها به ۲٫۵ تا ۳٫۵ میلیارد تومان خواهد رسید. نکته قابل تأمل اینکه ارقام مذکور درحالی است که وزارت صمت با شعار واردات خودروهای اقتصادی وارد میدان شد و مدعی بود می توان برای عموم مردم خودروهای اقتصادی (قیمت های بین ۴۰۰ تا ۷۰۰ میلیون تومان) وارد کرد. بر این اساس ایده اولیه واردات خودروی اقتصادی بی نتیجه بوده است. البته همان طور که از قیمت ها مشخص است، واردات این خودروها برای خریداران خودروهای میان رده و بالاتر از منافع چشمگیری خواهد داشت؛ چراکه قیمت آنها حتی با اضافه شدن عوارض و مالیات، بازهم ۵۰ درصد زیر قیمت بازار سیاه فعلی خودروهای وارداتی در بازار است.

قیمت های ۲/۵ تا ۲/۵ میلیارد تومانی

براساس اطلاعیه سامانه یکپارچه عرضه خودروهای وارداتی، قیمت های فروش محاسباتی قطعی خودروهای وارداتی در مبادی ورودی بدون در نظر گرفتن هزینه های جانبی، برای چندین برند بین ۱٫۷ میلیارد تومان تا ۲٫۲ میلیارد تومان است. در اطلاعیه سامانه یکپارچه عرضه خودروهای وارداتی آمده است قیمت های مذکور (در جدول) قیمت فروش محاسباتی قطعی خودروهای وارداتی در مبادی ورودی و برآورد قیمت فروش محاسباتی علی الحساب در مبادی ورودی بوده و باید به این مبالغ، مبالغ دیگری هم افزود. براساس این اطلاعیه، قیمت مندرج در جدول شماره ۱، قیمت قطعی در مبادی ورودی بوده و هزینه ها و عوارض قانونی پس از ترخیص از قبیل ۱- بیمه شخص ثالث، ۲- مالیات بر ارزش افزوده، ۳- هزینه های شماره گذاری، ۴- اسقاط خودروی فرسوده، ۵- کرایه حمل و... نیز به قیمت های فوق اضافه می گردد که واردکنندگان با رعایت آیین نامه اجرایی قانون حمایت از مصرف کنندگان خودرو می توانند نسبت به دریافت آن اقدام نموده و در موعد مقرر نسبت به تحویل خودرو اقدام نمایند.

این موضوع در خصوص جدول شماره ۲ نیز صدق می کند. طبق توضیحات سامانه یکپارچه عرضه خودروهای وارداتی، قیمت علی الحساب اعلام شده، قیمت در مبادی ورودی بوده و هزینه ها و عوارض قانونی پس از ترخیص از قبیل مالیات بر ارزش افزوده، هزینه های شماره گذاری، اسقاط خودروی فرسوده، کرایه حمل و... در هنگام صدور فاکتور نهایی به قیمت های قطعی و مصوب اضافه خواهد شد.

این هزینه ها در برآورد کلی شامل حداقل ۶ میلیون تومان بیمه شخص ثالث، بین ۱۷۰ تا ۲۲۰ میلیون تومان مالیات بر ارزش افزوده (معادل ۱۰ درصد)، بین ۳۵ تا ۷۰ تا ۱۷۰ میلیون تومان گواهی اسقاط خودروی فرسوده و بین ۱۰ تا ۱۵ میلیون تومان کرایه و سایر هزینه های جانبی خواهد بود. به عبارتی، این هزینه های جانبی حداقل بین ۲۵۰ تا ۳۰۰ میلیون تومان به قیمت های قطعی خرید در مبادی ورودی اضافه خواهد کرد و بر این اساس قیمت نهایی این خودروها احتمالاً بین ۲ تا ۲٫۵ میلیارد تومان خواهد بود.

در خصوص گواهی اسقاط خودروی فرسوده این نکته لازم به ذکر است که طبق اظهارات مهران سالاری، رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل در حال حاضر ارزش یک گواهی اسقاط ۲۵ میلیون تومان است اما در آیین نامه مرزبندی شد؛ به عنوان مثال اگر خودروی بین ۲۵ تا ۲۵۰ سال سن داشته باشد سه گواهی می گیرد. وی در مورد خودروهای وارداتی نیز می گوید برای اخذ گواهی اسقاط از خودروهای وارداتی، میزان ارزشی و رتبه انرژي آنها ملاک قرار گرفته است؛ به عنوان مثال اگر قیمت خودرو تا ۱۵ هزار یورو و رتبه انرژي آن بالاترین سطح باشد یک گواهی و اگر قیمت خودرو بالاتر از ۱۵ هزار یورو و سطح رتبه انرژي نیز پایین تر باشد ۵۳ گواهی اسقاط نیاز است.

خودروهای وارداتی نصف قیمت بازار سیاه

در اینجا باید گوشزد کنیم که واردات خودروهای بالای ۱۰ تا ۱۵ هزار دلار گرچه ادعای واردات خودروهای اقتصادی را نقض می کند، اما یک اثر مثبت روی بازار خودروهای میان رده و بالاتر خواهد داشت. موضوع از این قرار است که قیمت خودروهای خارجی در بازار کشور بعضاً تا دو برابر قیمت خودروهایی است که در حال حاضر قیمت آنها برای عرضه در سامانه یکپارچه عرضه خودروهای وارداتی اعلام شده است. برای مثال، درحالی در پلتفرم دیوار قیمت تویوتا کرولا مدل ۲۰۲۳ به قیمت ۳ میلیارد و ۹۶۰ میلیون تومان آگهی شده، اما قیمت قطعی این خودرو در مبادی وارداتی کشور بدون در نظر گرفتن رقم ۲۵۰ تا ۳۰۰ میلیون تومان عوارض و مالیات و گواهی اسقاط، حدود ۲ میلیارد تومان ذکر شده است. به نظر می رسد اگر واردات این خودروها تداوم داشته باشد، عطش بازار کمی برطرف خواهد شد و قیمت های فضایی و تحلیلی بازار سیاه خودروهای میان رده و بالاتر خواهد بود و کاهش خواهد یافت. البته ممکن است با کاهش واردات و واردات قطره چکانی، همین خودروهای وارداتی فعلی نیز پس از ترخیص به عنوان یک رانت چند میلیارد تومانی وارد بازار سیاه شود و جیب خریداران حساسی پرپول شود. در هر حال، باید منتظر گشایش های جدی در واردات این خودروها بود تا پیرامون بازار سیاه چند میلیاردی شکل نگیرد و یک تعادلی بین عرضه و تقاضای آنها ایجاد شود.

واردات خودروهای ۲ تا ۳ میلیاردی به جای خودروهای اقتصادی!

پس از کش و قوس های زیاد، سرانجام در ۲۱ اردیبهشت ماه سال ۱۴۰۱ سیدرضا فاطمی امین، وزیر سابق صمت اعلام کرد واردات خودرو در دولت به تصویب رسیده و در ۲۶ مرداد نیز اعلام کرد آیین نامه واردات خودرو به تصویب هیات وزیران رسیده و بالاخره آیین نامه واردات خودرو بعد از گذشت چند ماه در تاریخ سوم شهریور ۱۴۰۱ از سوی محمد مخبر، معاون رئیس جمهور ابلاغ شد. در آیین نامه مذکور که توسط هیات وزیران در جلسه ۲۶ مرداد ۱۴۰۱ به پیشنهاد وزارت صمت تصویب شد، آمده است واردات خودرو با قیمت زیر ۲۰ هزار یورو (فوب) مجاز است. البته در همین آیین نامه آمده اولویت واردات با خودروهای زیر ۱۰ هزار یورو (فوب) است. با آزادسازی واردات خودرو در سال ۱۴۰۱، مسئولان وزارت صمت وعده دادند خودروهای اقتصادی به عنوان گزینه ای مناسب برای اقتضای بازار مالی متوسط، به بازار ایران راه پیدا کنند. سیدرضا فاطمی امین، وزیر وقت صمت، ۲۱ اردیبهشت ۱۴۰۱ در این خصوص عنوان کرد: «هم اکنون خودروهای اقتصادی که در سبد تولید خودروسازان قرار دارند از کیفیت مناسبی برخوردار نیستند و تولید آنها باید متوقف شود». وی افزود: «تمرکز بر واردات خودروهای اقتصادی در راستای تامین این نوع خودروهاست که وضعیت مطلوبی در سبد محصولات شرکت های خودروسازی داخلی ندارند و در راستای حمایت با درآمد متوسط و کم درآمد جامعه است». ۲۸ شهریور ۱۴۰۲ نیز مهدی ضیغمی، مجری طرح واردات خودرو وزارت صمت، معدن و تجارت در خصوص واردات خودروهای اقتصادی گفت: «اولویت واردات صمت، قطره و باران خودروهای اقتصادی با حدود قیمت ۱۰ هزار یورو است. هم اکنون بسیاری از خودروهای وارداتی در همین محدوده قیمتی است، به گفته ضیغمی، واردات خودرو با قیمت پایین در صورت رعایت استانداردهای لازم محیط زیستی مانعی ندارد. نگاهی به آمار و ارقام سال های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ نشان می دهد در آن دو سال تعریف خودروهای اقتصادی در محدوده قیمتی بین ۳۵۰ تا ۲۵۰ میلیون تومان و اگر قیمت های بازار را در نظر بگیریم، بین ۵۰۰ تا ۶۵۰ میلیون تومان بوده است. بر این اساس، برخلاف ادعای وزارت صمت مبنی بر واردات خودروهای اقتصادی با قیمت کمتر از ۵۰۰ میلیون برای وارداتی ترخیص شده در سال ۱۴۰۲ نزدیک به ۲۰ هزار دلار بوده عمدتاً بین ۳۰ تا ۳۲ میلیارد تومان برآورد می شود که با احتساب هزینه های مازاد، قیمت ها تا ۲٫۵ و حتی ۳ میلیارد تومان نیز خواهد رسید.

علاقه عجیب خودروسازان خصوصی به واردات لوکس

طبق داده هایی که گمرک ایران منتشر کرده، در سال ۱۴۰۲ تعداد ۱۱ هزار و ۲۳۶ دستگاه خودروی سواری به ارزش ۲۲۳ میلیون و ۸۶۱ هزار دلار از گمرکات کشور ترخیص قطعی شده است. بررسی ها نشان می دهد میانگین قیمت خودروهای وارداتی ترخیص شده در سال ۱۴۰۲ نزدیک به ۲۰ هزار دلار بوده است. طبق آمارهای گمرک، درحالی طی سال ۱۴۰۲ میانگین قیمت خودروهای وارداتی گروه سایپا حدود ۱۲ هزار دلار بوده که این میزان برای هفت شرکت شامل کرمان خودرو، بهمن موتور، صنایع اتومبیل سازی فردا، کرمان موتور، شرکت راسا موتور خاورمیانه، ایران خودرو و ایساکو کیش حدود ۱۹ هزار دلار، برای شرکت ماموت خودرو بیش از ۲۱ هزار دلار، برای شرکت معین خودرو ۲۲

اقتصاد

سه شنبه ۸ خرداد ۱۴۰۳
شماره ۴۱۴۹
WWW.FDN.IR
FARHIKHTEGANDAILY

سه شنبه ۸ خرداد ۱۴۰۳
شماره ۴۱۴۹
WWW.FDN.IR
FARHIKHTEGANDAILY

سه شنبه ۸ خرداد ۱۴۰۳
شماره ۴۱۴۹
WWW.FDN.IR
FARHIKHTEGANDAILY

مدیر مسئول:
محمد امین ایمانجانی
قائم مقام مدیر مسئول:
مسعود فروغی
سرمدین:
محمد زعیف زاده
تلفن و فکس:
۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۹۵
کد پستی:
۱۱۳۵۳۳۱۱۶
چاپ:
چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
نشانی:
خیابان حافظ، پایین تر از جمهوری
روبه روی ساختمان بورس
ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم

۱۶

جدول شماره دو: قیمت فروش محاسباتی قطعی خودروهای وارداتی در مبادی ورودی

ردیف	نام شرکت	نشان تجاری	مدل	قیمت فروش قطعی هر دستگاه خودرو در مبادی ورودی - تومان
۱	برسایش	Toyota	Levin 1200 cc 2024	۲,۰۶۹,۴۴۰,۰۰۰
۲	برسایش	Toyota	Levin 1800 cc Hybrid 2024	۱,۹۷۳,۶۴۰,۰۰۰
۳	معین خودرو ایرانیان	Honda	Veze1 2023	۲,۰۳۵,۹۰۰,۰۰۰
۴	پارس ساتر هوشمند	Skoda	SuperB	۲,۲۲۴,۲۴۰,۰۰۰
۵	آمیتیس گستر نگاه پیشگام	NISSAN	Sylphy	۱,۷۵۷,۸۴۰,۰۰۰

جدول شماره سه: برآورد قیمت فروش محاسباتی علی الحساب در مبادی ورودی

ردیف	نام شرکت	نشان تجاری	مدل	قیمت فروش علی الحساب هر دستگاه خودرو در مبادی ورودی - تومان
۱	معین خودرو ایرانیان	Toyota	Levin 1200 cc 2023	۲,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۲	معین خودرو ایرانیان	Toyota	Levin 1800 cc Hybrid 2023	۱,۹۵۰,۰۰۰,۰۰۰
۳	معین خودرو ایرانیان	Toyota	Corolla 1200 cc 2023	۲,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۴	معین خودرو ایرانیان	Toyota	Corolla 1800 cc 2023	۱,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۵	کوشا خودرو نگین	KIA	K5 1500 CC	۱,۹۵۰,۰۰۰,۰۰۰
۶	آذر یورد سال	Honda	City	۱,۷۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۷	آریا کار	Toyota	Corolla 1200 cc 2023	۲,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۸	آریا کار	Toyota	Levin 1800 cc Hybrid 2023	۱,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۹	پارس ساتر هوشمند	Skoda	Super B	۱,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۱۰	آمیتیس گستر نگاه پیشگام	NISSAN	Sylphy	۱,۶۰۰,۰۰۰,۰۰۰

توضیح: براساس اطلاعیه وزارت صمت، به قیمت های جدول باید هزینه ها و عوارض قانونی پس از ترخیص از قبیل: بیمه شخص ثالث، مالیات بر ارزش افزوده، هزینه های شماره گذاری، اسقاط خودروی فرسوده، کرایه حمل و... اضافه شود.

جدول شماره یک: میانگین قیمت خودروهای وارداتی واردکنندگان مختلف در ۲ ماهه نخست سال ۱۴۰۳

شرکت واردکننده	تعداد (دستگاه)	ارزش (دلار)	متوسط قیمت هر دستگاه (دلار)
معین خودرو ایرانیان	۱,۰۹۷	۲۴,۶۷۲,۴۵۲	۲۲,۴۹۱
کرمان موتور	۵۰۱	۹,۱۰۸,۸۶۱	۱۸,۱۸۱
بهمن موتور	۲۵۴	۵,۱۲۰,۷۸۵	۲۰,۱۶۱
مکت موتور	۱۸۳	۳,۵۳۲,۸۶۶	۱۹,۳۰۵
رهام تجارت پاک	۱۳۰	۳,۰۷۷,۹۵۸	۲۳,۶۷۷
مجمع صنعتی آریین پارس موتور	۱۱۲	۲,۵۸۹,۰۹۱	۲۳,۱۱۷
پارس خودرو	۱۸۹	۱,۸۵۳,۷۱۹	۹,۸۰۸
شرکت گروه آمیتیس گستر نگاه پیشگام	۸۲	۱,۸۳۹,۷۳۰	۲۲,۴۳۶
ماموت خودرو	۵۵	۱,۲۷۹,۷۴۹	۲۳,۲۶۸
صنایع اتومبیل سازی فردا	۴۹	۱,۳۰۰,۲۰۷	۲۴,۴۹۴
سایر واردکنندگان حوزه های اداری و خدماتی (وزارت بهداشت، هلال احمر، محیط زیست و...)	۴۶۷	۱۵,۱۱۷,۸۲۰	۳۲,۳۷۲
مجموع	۳,۱۱۹	۶۹,۳۹۳,۲۳۸	۲۲,۲۴۹

مشارکت عمومی - خصوصی در پازل جهش تولید



سیدمهدی زیناتی
رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل هیئت مدیره سیاست پژوهی و مطالعات راهبردی حکمت

پس از اعلام شعار سال توسط رهبر معظم انقلاب، توجهات زیادی از اهالی رسانه گرفته تا دانشگاهیان به سمت تبیین و پرشمردن مشخصه های مشارکت مردم جلب شد. این اتفاق از آن رو بود که معظم له همواره بر «فراهم سازی زمینه های مشارکت مردم در اقتصاد» و «نشان دادن راه های مشارکت مردم در اقتصاد» تأکید داشته و دارند. نگارنده معتقد است «مشارکت مردم در اقتصاد» کلید واژه ای پرتکرار در کلام رهبری بوده و به دلیل سال ها سهل انگاری و غفلت نهادها و مسئولان ذی ربط نسبت به تحقق آن، این بار در شعار سال رخ نمایانده تا بلکه بهانه ای شود برای گذار آن از حرف به عمل. تأکید بر جلب مشارکت مردم به عنوان یک الزام مهم در جهش تولید، نه تنها از جنس اراده یک ایده نو و نو مسیری تازه پیش پای سیاستگذار نیست، بلکه نوعی اتمام حجت پس از سالیان متمادی تأکید بر لزوم شرکت دادن مردم در مدیریت اقتصاد است. بند ۱ سیاست های کلی اقتصاد

مقاومتی چیزی جز تأکید بر فراهم سازی زمینه های مشارکت مردم در اقتصاد نیست؛ بنابراین اینکه پس از حدود ۱۱ سال همچنان بر این کلید واژه تأکید می شود، کمی غصه دار و نشان از عملکرد ضعیف دستگاه های اجرایی در تحقق این مهم است و از طرفی به ما گوشزد می کند که توصیه جلب مشارکت مردم در اقتصاد، قدمتی بیش از یک دهه دارد. در عرض آنچه که در سال های اخیر شاهد بودیم صرفاً اعطای تعدادی تسهیلات به امید افزایش اشتغال و تولید بود؛ مسیری غیرکارآمد و راحتی که از جنس تفکر و تأمل و مراقبت نبود و همه ظرافت سیاستی آن در ابلاغ یک دستور به شبکه بانکی خلاصه می شد. مشارکت مردم قطعاً وجوه مختلفی دارد و این یادداشت نیز درصدد پرشمردن آنها نیست، بلکه به دنبال ذکر یک مثال از همین کارهای مهم بر زمین مانده است و بنا دارد یکی از موارد مهم مشارکت را که توسط دستگاه های مربوطه مورد غفلت قرار گرفته بار دیگر پررنگ کند.

مشارکت عمومی - خصوصی یکی از ظرفیت های مهم و البته یک تکه کوچک از پازل بزرگ «جهش تولید» است که متأسفانه در سال های

اخیر به شکل ابهام انگیزی مسکوت مانده است. در آذرماه سال ۱۳۹۷ بود که لایحه مشارکت عمومی - خصوصی برای طی مراحل قانونی به مجلس ارسال شد. این لایحه پس از کش و قوس های فراوان در مجلس دهم راه به جایی نبرد و در مجلس یازدهم هم به نظر می رسد تصویب کلیات آن، تنها اتفاقی بود که برای لایحه مشارکت عمومی - خصوصی رخ داد. پس از آن نه مجلس شورای اسلامی و نه سازمان برنامه بودجه که متولی اصلی پیشبرد این موضوع است نتوانستند قدم مثبت دیگری در این زمینه بردارند. اینکه علت مسکوت ماندن این لایحه در سال های اخیر چیست نیازمند دسترسی به اطلاعاتی است که دست نگارنده از آنها کوتاه است اما آنچه مشخص است فقدان همت کافی در پیמודن مسیر تصویب لایحه مشارکت عمومی - خصوصی است. مشارکت عمومی - خصوصی ظرفیت بالقوه و فوق العاده ای است که بهره گیری از آن می تواند موجبات گسترش زیرساخت ها و تسریع رشد اقتصادی را فراهم کند. مرکز پژوهش های مجلس در دی ماه ۱۳۹۸ در گزارشی به بررسی لایحه مشارکت عمومی - خصوصی پرداخت و با پرشمردن نقاط قوت و ضعف این لایحه، رفع نقاط ضعف آن را نیازمند

پی نوشت:

۱) بیانات در دیدار مسئولان نظام ۱۴۰۲/۱/۱۵

۲) بیانات در دیدار مسئولان نظام ۱۴۰۳/۱/۱۵

۳) اظهار نظر کارشناسی درباره لایحه مشارکت عمومی - خصوصی (ویارایش دوم)، شماره ۱۷۲۸-۳۰

صرف زمان و اجماع سازی بر سر مشکلات موجود در لایحه دانست. ۳ هشت ماه بعد، در شهریور ۱۳۹۹، سخنگوی کمیسیون عمران مجلس یازدهم از تصویب کلیات لایحه مشارکت عمومی - خصوصی خبر داد و اذعان داشت این لایحه به منظور رفع برخی ابهامات به کمیسیون تخصصی ارجاع شده است. اکنون پس از گذشت حدوداً چهار سال از این خبر، به نظر می رسد گام مهم دیگری در مسیر به ثمر رساندن موضوع مشارکت عمومی - خصوصی برداشته نشده است. پیگیری این موضوع، یک دستورکار مهم برای سازمان برنامه بودجه و مجلس سیزدهم است با این امید که بتوانند یک گره مهم از مسائل رشد اقتصادی ایران را بگشایند.