یادداشت

جایگزین گران‌سازی بنزین

وحید عظیم‌نیا
دبیر گروه اقتصادی

اظهارات اخیر رئیس مجلس در جلسه علنی درباره قیمت بنزین و لزوم «تدبیر» برای جبران شکاف میان قیمت خرید و فروش آن، بار دیگر زنگ خطر طرح موضوع حساس گرانی بنزین را به صدا درآورده است.

این سخنان، هرچند در قالب دغدغه بهینه‌سازی مصرف سوخت و اجرای برنامه هفتم مطرح شده است، اما چنین رویکردی بدون توجه به تبعات اجتماعی، اقتصادی و زیرساختی، با منطق حکمرانی عاقلانه همخوانی ندارد.

گرانی بنزین، به‌ویژه در شرایط کنونی که زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی، تولید خودروهای کم‌مصرف و فرهنگ‌سازی مصرف بهینه همچنان مغفول مانده است، نه تنها گرهی از مشکلات باز نمی‌کند، بلکه می‌تواند آتش نارضایتی‌ها را شعله‌ور سازد.

راهکار مدیریت مصرف بنزین، همان گونه که طی دو سال گذشته بارها در روزنامه «جوان» مطرح کرده‌ایم، تخصیص عادلانه بنزین به کد ملی افراد است.

این طرح که مبتنی بر عدالت اجتماعی و اقتصادی طراحی شده است، پیشنهاد می‌کند روزانه یک‌لیتر بنزین یارانه‌ای (به قیمت هزارو ۵۰۰تومان) به هر کد ملی اختصاص یابد، یعنی هر فرد در ماه ۳۰لیتر بنزین یارانه‌ای دریافت کند. برای یک خانواده چهارنفره، این میزان به ۱۲۰لیتر در ماه می‌رسد که با توجه به الگوی مصرف اکثر خانوارهای ایرانی، نیازهای روزمره را پوشش می‌دهد. بنزین مازاد بر این سهمیه می‌تواند با قیمتی بالاتر (مثلاً قیمت تمام‌شده یا نزدیک به آن) عرضه شود. این کار هم جلوی مصرف بی‌رویه را می‌گیرد، هم منابع مالی برای سرمایه‌گذاری در بهینه‌سازی سوخت فراهم می‌کند و هم فشار اقتصادی را از دوش اقشار کم‌درآمد برمی‌دارد.

چرا این طرح عادلانه است؟ چون وضعیت فعلی یارانه بنزین به شدت ناعادلانه است. طبق گزارش‌های اخیر مراکز پژوهشی معتبر، ۵۰درصد خانوارهای ایرانی اصلاً خودرو ندارند و عملاً از یارانه بنزین هیچ بهره‌ای نمی‌برند. ۳۵درصد خانوارها فقط یک خودرو دارند، ۱۱درصد دو خودرو، ۳درصد سه خودرو و تنها یک درصد بیش از سه خودرو.

در سیستم فعلی، آن یک‌درصدی که چند خودرو دارند، بیشترین سود را از یارانه بنزین می‌برند، در حالی که نیمی از مردم که خودرو ندارند، هیچ سهمی از این یارانه کلان ندارند.

طرح تخصیص بنزین به کد ملی این نابرابری را اصلاح می‌کند و خانواده‌ای که خودرو ندارد، می‌تواند سهمیه بنزین خود را بفروشد یا به دیگری واگذار و از منافع مالی آن استفاده کند.

از آن طرف، کسانی که مصرف بالایی دارند، مثل خانواده‌های مرفه با چند خودرو، باید برای بنزین مازاد هزینه بیشتری بپردازند که خودش انگیزه‌ای برای کاهش مصرف است. این طرح به نفع بیش از هفت دهک جامعه یعنی اکثریت مردم است.

در بسیاری از شهرهای کشورمان، به‌ویژه شهرهای کوچک و مناطق محروم، حمل‌ونقل عمومی یا وجود ندارد یا آنقدر فرسوده است که نمی‌شود روی آن حساب کرد.

در تهران که پایتخت است، مترو و اتوبوس‌ها در ساعات شلوغی پر از جمعیت هستند و خیلی‌ها ترجیح می‌دهند با ماشین شخصی رفت‌وآمد کنند. حالا اگر بنزین گران شود، این مردم چه کنند؟ اتوبوس و مترو که جوابگوی نیازشان نیست؟ تاکسی‌های گران که خودشان هم از گرانی بنزین ضربه می‌خورند؟ یا شاید انتظار این است که مردم پیاده راهی محل کار و زندگی‌شان شوند؟

بدون بهبود ناوگان حمل‌ونقل عمومی، بدون تولید خودروهای کم‌مصرف و استاندارد و بدون آموزش و فرهنگ‌سازی برای مصرف بهینه، گرانی بنزین فقط یک چیز یعنی فشار بیشتر بر مردمی دارد که همین حالا هم زیر بار تورم و مشکلات اقتصادی کمرشان خم شده است.

تجربه‌های تلخ گذشته درس‌هایی برای امروز ما دارند. فراموش نکرده‌ایم که افزایش ناگهانی قیمت بنزین در سال ۱۳۹۸ چه تبعاتی داشت! حالا که هنوز زخم‌های آن روزها تازه است، چرا باید دوباره همان مسیر اشتباه را رفت؟

رئیس محترم مجلس که از جایگاه قانونگذاری سخن می‌گوید، باید به جای پیچیدن نسخه گرانی، دولت را به اجرای تکالیف قانونی‌اش در برنامه هفتم ملزم کند. مثلاً چرا ناوگان حمل‌ونقل عمومی نوسازی نمی‌شود؟ چرا خودروهای پرمصرف هنوز در خیابان‌ها جولان می‌دهند؟ چرا مشوق‌های لازم برای تولید خودروهای برقی و هیبریدی فراهم نشده است؟

اینها همان تکالیفی است که اگر اجرا شوند، مصرف سوخت کاهش می‌یابد و نیاز به گرانی بنزین کمتر می‌شود.

یک نکته دیگر اینکه گرانی بنزین فقط به افزایش هزینه سوخت خلاصه نمی‌شود. وقتی بنزین گران شود، قیمت همه‌چیز از کرایه تاکسی و اتوبوس گرفته تا قیمت مواد غذایی و کالاهای اساسی بالا می‌رود و این به معنی تحمیل تورم بیشتر به مردم است. طرح تخصیص بنزین به کد ملی می‌تواند بدون ایجاد شوک تورمی، هم عدالت را برقرار کند و هم مصرف را مدیریت کند. این طرح حتی می‌تواند اعتماد مردم به سیاستگذاری‌ها را برگرداند، چون نشان می‌دهد دولت و مجلس به فکر اقشار کمتربرخوردار هم هستند.

آقای رئیس، بنزین آتش‌زاست! بازی با قیمت آن بدون پشتوانه عقلانی و زیرساختی، مثل راه رفتن روی لبه پرتگاه است. مردم، همین حالا هم بار سنگین مشکلات اقتصادی را به دوش می‌کشند. به جای افزودن به این بار، راهکاری عادلانه و منطقی را دنبال کنیم.

تخصیص بنزین به کد ملی، راهی است که هم عدالت را برقرار، هم مصرف را مدیریت و هم از التهابات اجتماعی پیشگیری می‌کند. مجلس به عنوان خانه ملت، باید صدای مردم و نه بلندگوی گرانی باشد.

نکته دیگر آنکه مسئولان، حق ندارند درباره قیمت کالا و خدماتی که در اختیار مردم قرار می‌دهند منت بگذارند، چه آنکه وظیفه اصلی آنها، تأمین رفاه عمومی است و اگر در این مسیر هم گرهی است، باز متوجه مدیریت آنهاست.

مردم مالیات می‌دهند و در سختی‌ها همراهی می‌کنند، پس بحق انتظار دارند دولت و مجلس به جای نق زدن، راهکارهای عادلانه ارائه کنند.

گفتن اینکه بنزین را گران می‌خریم و ارزان می‌فروشیم، بیشتر شبیه بلندگو کردن صدای ناتوانی در مدیریت منابع است.

مسئول به ماهو مسئول، موظف است زیرساخت‌های لازم را برای زندگی بهتر مردم فراهم کند. اگر بنزین یارانه‌ای فشار بر بودجه می‌آورد، چرا به جای گرانی، طرح‌های عادلانه مثل تخصیص بنزین به کد ملی اجرا نمی‌شود؟ چرا ناوگان حمل‌ونقل عمومی نوسازی نمی‌شود؟ چرا خودروهای پرمصرف هنوز در خیابان‌ها جولان می‌دهند؟ اینها وظایف دولت و مجلس است، نه لطفی که به مردم می‌کنند. نق زدن درباره هزینه‌ها و ان‌قلت آوردن از سختی‌های مدیریت، مشکلی را حل نمی‌کند و بیشتر اعتماد مردم را خدشه‌دار می‌کند، پس بهتر است به جای توجیه کم‌کاری‌ها، به تکالیف قانونی عمل کنند.

جان کلام آنکه، گران‌سازی بنزین بدون زیرساخت‌های لازم، مثل بازی با آتش است. طرح تخصیص بنزین به کد ملی، راهکاری عادلانه است که به نفع بیش از هفت دهک جامعه تمام می‌شود. به جای فشار بر مردم، دولت و مجلس باید به اجرای تکالیف قانونی اهتمام داشته باشند.

گزارش یک

بهناز قاسمی

رصد روزانه تولید و تأمین کالاهای اساسی

تولید و تأمین کالاهای اساسی هم صاحب «کمیته ویژه» شد

معاون برنامه‌ریزی و امور اقتصادی وزارت جهاد کشاورزی: کمیته ویژه‌ای به ریاست وزیر جهاد کشاورزی تشکیل شده است که روزانه وضعیت تولید و تأمین کالاهای اساسی را به طور جدی رصد می‌کند

در روزهایی که کالاهای سبد معیشت مردم با افزایش قیمت همراه شده است و مجلس با ارائه راهکارهایی مانند توزیع مستمر کالابرگ و ثبات قیمت کالاهای مشمول کالابرگ، دولت را همراهی می‌کند، از وزارت جهاد کشاورزی خبر می‌رسد که کمیته ویژه‌ای به ریاست وزیر جهاد کشاورزی تشکیل شده است که روزانه وضعیت تولید و تأمین کالاهای اساسی را به طور جدی رصد می‌کند. با توجه به قیمت‌های گران گوشت قرمز، مرغ و تخم‌مرغ در بازار، رشد قیمت میوه و صیفی‌جات، شیر، لبنیات و دیگر کالاهای اساسی، به نظر می‌رسد وزارت جهاد برای مدیریت بازار و رصد روزانه آن به برنامه‌ریزی دقیق‌تری نیاز دارد، زیرا تا زمانی که قیمت‌ها متعادل نشود و مردم نمود آن را در سفره‌های خود نبینند، تشکیل ده‌ها کمیته ویژه در وزارت جهاد نمی‌تواند راهگشا باشد. قطعاً عبور از تحریم‌های فعلی به تغییر رویکرد وزارت جهاد کشاورزی و در رأس آن دولت نیاز دارد.

دانیال شایگان | ایکوایران

رصد قیمت‌های اقلام سبد معیشت خانوار از روند صعودی قیمت‌ها حکایت دارد که هر کدام به بهانه‌ای با گرانی مواجه شده‌اند؛ مرغ و تخم‌مرغ به دلیل کمبود نهاده و گرانی قیمت، گوشت قرمز به دلیل کمبود نهاده دامی و کاهش واردات، شیر، لبنیات و حبوبات به بهانه افزایش قیمت ظروف بسته‌بندی و هزینه‌های تولید که متأسفانه هفتگی ۴۰ تا ۵۰هزار تومان گران می‌شود.

برنج به دلیل کمبود تولید، احتکار واسطه‌ها و دلالان، روغن، قند و شکر و سایر اقلام بهداشتی نیز به دلیل بالا رفتن هزینه‌های تولید هر دوهفته با افزایش قیمت مواجه می‌شوند.

به استثنای نهاده‌های دامی و طیور که بخشی از آن با واردات تأمین می‌شود و ارز ترجیحی به آن اختصاص می‌یابد، مابقی اقلام بدون اتکا بر واردات تولید و قیمت‌گذاری می‌شود، اما برخی تولیدکنندگان به طمع سود بیشتر برای افزایش قیمت محصول تولیدی‌شان با سایر کالاها رقابت می‌کنند.

اوضاع زمانی بغرنج می‌شود که به این شرایط بی‌ثبات قیمت‌ها که تولیدکنندگان دامن زده‌اند، دپوی خانگی کالاهای مصرفی و ضروری مردم نیز اضافه شود؛ اتفاقی که متأسفانه دولت بعد از فعال شدن مکانیسم ماشه، اوضاع اقتصادی و تأمین سفره مردم را به درستی برای افکار عمومی جامعه تشریح نکرد و رسانه‌های معاند با بولدکردن موضوع و آسیب‌شناسی نادرست، نگرانی‌هایی را در سطح جامعه به وجود آوردند.

کنشگران معتقدند اکنون که تحریم‌های امریکا و اروپا به وضعیت قبل از برجام برگشته، ضروری است دولت با توجیه مردم از وضعیت موجود اقتصادی، با قطع وابستگی به خارج از مرزها با تکیه بر توان تولیدکنندگان داخلی در بخش صنعت و کشاورزی با آرامش از تنگناهای پیش آمده عبور کنیم.

مشکلات اجرایی باید از میان برداشته شود

آلبرت بغزیان، استاد دانشگاه و اقتصاددان در گفت‌وگو با «جوان» در خصوص چگونگی عبور از تحریم‌ها و بالا بردن تاب‌آوری اقتصادی کشور می‌گوید: آنچه باعث بروز گرانی‌ها شده مشکلات اجرایی و عدم‌رصد بازار است. متأسفانه وزارت جهاد کشاورزی به دلیل تناقضات آماری که در تولید، مصرف و واردات دارد، نمی‌تواند به خوبی بازار را مدیریت کند و با اینکه اقلام سبد معیشت داخلی هستند اما با هر خبری در حوزه بین‌الملل و خارجی دچار نوسان قیمت می‌شوند.

وی تأکید می‌کند: به عنوان مثال صنایع لبنی با گران شدن ارز مدعی هستند ظروف بسته‌بندی نیز گران می‌شود، پس باید قیمت‌ها را گران کنیم. اگر متولی بازار با دقت وضعیت تولید و قیمت‌ها را رصد کند، دیگر این صنایع جرئت افزایش قیمت را به خود نمی‌دهند. وقتی جریمه گران‌فروشی اندک است، این صنایع ترجیح می‌دهند گران‌فروشی کنند و بخش کمی از سودشان را جریمه بپردازند.

بغزیان می‌افزاید: باید دولت و وزارتخانه‌های مرتبط با معیشت مردم نسبت به گذشته رویکردشان را تغییر دهند و با اصلاح ساختار سنتی و قدیمی‌شان خود را برای مقابله با پس‌لرزه‌های فعال‌سازی مکانیسم ماشه آماده کنند.

معاون اقتصادی وزیر جهاد: بازار را روزانه رصد می‌کنیم

اکبر فتحی، معاون برنامه‌ریزی و امور اقتصادی وزارت جهاد کشاورزی در گفت‌وگو با صداوسیما درباره نحوه کارکرد کمیته اضطراری که در این وزارتخانه زیر نظر وزیر جهاد تشکیل شده است، می‌گوید: تأمین کالاهای اساسی جزو رسالت و وظایف ذاتی وزارت جهاد کشاورزی است که طبق بیانات رهبر معظم انقلاب، تأمین، تولید و توزیع حدود ۱۰کالا همچون گندم، برنج، روغن، شکر، حبوبات، گوشت قرمز، گوشت مرغ، تخم‌مرغ و لبنیات که قوت غالب مردم هستند، به طور مستمر و منسجم مورد تأکید قرار گرفته است.

وی افزاید: همچنین یکسری کالاهای حساس مانند سیب‌زمینی، گوجه فرنگی و پیاز که در سفره روزانه مردم نقش دارند، نیاز است مدیریت دقیقی بر تأمین و توزیع آنها صورت گیرد.

فتحی تأکید می‌کند: پس از بیانات رهبر معظم انقلاب، حساسیتی در زمینه تأمین کالاهای اساسی ایجاد شد، وزیر جهاد کشاورزی دستور تشکیل کمیته ویژه‌ای به ریاست خود را صادر کرد که به صورت روزانه و منسجم برگزار می‌شود و موضوعات را رصد می‌کنند. برخی از این کالاهای اساسی مانند گندم در داخل تولید می‌شوند که نیاز به واردات آنچنانی ندارد، اگر هم وارداتی انجام می‌شود به واسطه تکمیل ذخایر و کیفیت گندم تولید داخلی است تا گندم داخلی را با پروتئین بالا اختلاط بدهیم.

معاون برنامه‌ریزی و امور اقتصادی وزارت جهاد کشاورزی به اقدامات انجام‌شده برای رصد و کنترل تولید داخلی اشاره می‌کند و می‌گوید: حتی بخش عمده برنج، بیش از ۹۰درصد گوشت قرمز، گوشت مرغ ۱۰۰درصد و تخم‌مرغ ۱۰۰درصد در داخل کشور تولید می‌شود که مورد رصد قرار می‌گیرند.

در حوزه نهاده‌های تولید، برنامه‌ریزی‌های لازم برای تأمین مواد اولیه انجام شده است تا تولیدکنندگان داخلی با کمترین دغدغه بتوانند محصولات خود را تولید کنند، بخشی از نهاده‌ها وارداتی است، بنابراین به صورت روزانه تصمیم می‌گیریم از چه مبادی‌ای چه کالاهایی تأمین شود، زیرا تنوع کشورهای تأمین‌کننده زیاد است.

اکبری در پاسخ به برخی ابهامات مبنی بر اینکه این وزارتخانه در راستای صرفه‌جویی ارزی، واردات را محدود کرده است، می‌گوید: برخی ابزارها مانند منابع مالی و منابع ارزی در اختیار وزارت جهاد کشاورزی نیست، برنامه‌ریزی برای واردات بر اساس نیاز کشور و کاهش انحصار در بازار صورت گرفته است، بنابراین از توان بخش خصوصی برای تأمین این نهاده‌ها استفاده می‌شود.

معاون برنامه‌ریزی و امور اقتصادی وزارت جهاد کشاورزی، یکی از فرایندهای این کمیته را تسریع در روند تأمین نهاده‌ها برای تولید داخلی و تأمین کالاهای وارداتی می‌داند و می‌گوید: در حوزه روغن، عمده نیاز کشور از محل واردات تأمین و بر اساس سرانه مصرف پیش‌بینی‌های لازم برای واردات انجام می‌شود. بخشی از روغن مورد نیاز کشور از واردات دانه‌های روغنی برای فعالیت کارخانه‌های روغن‌کشی و بخشی دیگر از واردات روغن خام است.

اکبری با بیان اینکه همکاری دستگاه‌های مختلف و بانک مرکزی برای تأمین منابع مالی و ارزی بسیار مهم و مؤثر بوده است، می‌افزاید: برنامه‌ریزی‌های لازم برای تأمین این کالاها از جمله روغن و برنج انجام شده است و ذخایر استراتژیک و عرضه روزانه در فروشگاه‌ها انجام می‌پذیرد.

> آلبرت بغزیان، استاد دانشگاه و اقتصاددان: آنچه باعث بروز گرانی‌ها شده مشکلات اجرایی و عدم‌رصد بازار است. متأسفانه وزارت جهاد کشاورزی به دلیل تناقضات آماری که در تولید، مصرف و واردات دارد، نمی‌تواند به خوبی بازار را مدیریت کند و با اینکه اقلام سبد معیشت داخلی هستند اما با هر خبری در حوزه بین‌الملل و خارجی دچار نوسان قیمت می‌شوند

گزارش ۲

سعیده زمانی

نقاب مونتاژ بر چهره واردات خودرو

کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «جوان»: مونتاژ خودرو در کشور به مسیری کم‌ارزش و کم‌بازده تبدیل شده است

در حالی که واردات خودرو همچنان محدودیت‌های قانونی و ارزی جدی دارد، برخی مونتاژکاران با استفاده از مجوز تولید، بخش اعظم قطعات خودرو را به کشور وارد و در پوشش مونتاژ به بازار عرضه می‌کنند و الزام داخلی‌سازی ۲۰درصدی تنها در حد خط جوشکاری، مونتاژ خودرو و رنگ کردن بدنه صورت می‌گیرد. این رویه، نه تنها فلسفه حمایت از تولید داخلی را زیر سؤال برده است بلکه به نوعی دور زدن قانون در سایه خلأهای نظارتی به شمار می‌رود که به خروج ارز از کشور و تولید غیرمولد منجر می‌شود.

در سال‌های اخیر الگوی غالب خودروسازان کشور مونتاژ بوده و این مسئله مانع تقویت توان طراحی، ارتقای دانش فنی و ایجاد ارزش افزوده در داخل کشور شده است. کارشناسان سیاست‌های تعرفه‌ای در واردات قطعات خودرو را عامل تشویقی برای مونتاژکاران عنوان می‌کنند. بر اساس آمار گمرک جمهوری اسلامی ایران، میزان ارزبری مربوط به خودرو در سال ۱۴۰۱، بیش از ۵میلیاردو ۷۶۰میلیون دلار و در سال ۱۴۰۲ با افزایش ۳۱/۸۹درصدی ۷میلیاردو ۵۹۸میلیون دلار است. با توجه به این آمار، تنها پنج شرکت خودروساز خصوصی برای تولید ۱۴۴هزارو ۱۶۴دستگاه خودروی سواری مونتاژی در سال ۱۴۰۱، بیش از ۱/۹میلیارد دلار ارز دریافت کرده‌اند.

در سال ۱۴۰۲ نیز بر اساس همین آمار، این پنج شرکت برای تولید ۲۴۷هزارو ۵۴دستگاه خودرو، بیش از ۳/۳میلیارد دلار ارز دریافت کرده‌اند که در این صورت هر خودرو نیز به طور متوسط بیش از ۱۳هزار دلار ارزبری داشته است.

تولید غیرمولد و تداوم وابستگی

مرکز پژوهش‌های مجلس به تازگی در گزارشی به این موضوع پرداخته است. در گزارش بازوی پژوهشی مجلس بیان شده است که سیاست مونتاژ ابتدا می‌توانست ابزاری موقت برای افزایش تیراژ و داخلی‌سازی باشد، اما نبود سازوکارهای توسعه‌ای، این مسیر را به تداوم وابستگی و تولید غیرمولد تبدیل کرد، به‌گونه‌ای که فقط در سال ۱۴۰۲، میزان کل ارزبری صنعت خودرو به حدود ۸میلیاردو ۸۸میلیون دلار رسید که از این میزان، بیش از ۳/۵میلیارد دلار صرف واردات قطعات تمامی محصولات مونتاژی در کشور شده است. در این گزارش آمده است: این حجم از تخصیص منابع ارزی، در حالی صورت گرفته است که بازده فناورانه، تولیدی و صادراتی متناظری برای آن قابل مشاهده نیست و تداوم این روند، وابستگی ساختاری کشور به واردات و ارز خارجی را در یکی از مهم‌ترین بخش‌های صنعتی نهادینه خواهد کرد. در عمل، روابط خارجی صنعت خودرو عمدتاً به واردات قطعه محدود مانده و از توسعه دانش فنی و زنجیره تأمین غفلت شده است، ازاین‌رو اصلاح الگوی تعاملات بین‌المللی در گرو بازنگری جدی در سیاست‌ها و ساختار حاکم بر روند طی شده در چند سال گذشته است.

در ادامه این گزارش تصریح شده است: ساختار تعرفه موجود در خصوص مونتاژ خودروهای سواری در حال حاضر این اجازه را به مونتاژکاران می‌دهد که با سرمایه‌گذاری بسیار محدودتر نسبت به تولید خودرو و صرفاً با افزایش داخلی‌سازی تا سطح حدود ۲۰درصد محدودیت‌های موجود در مسیر واردات خودرو را دور بزنند. در این گزارش تأکید شده است: مدل تعرفه‌گذاری واردات قطعات منفصله انگیزه‌ای برای حرکت از مونتاژکاری به‌سمت طراحی و توسعه برند داخلی ایجاد نمی‌کند. هدف از این تعرفه‌گذاری پلکانی تأکید بر افزایش داخلی‌سازی است، درحالی‌که ناظر و اعمال‌کننده قانون نگاهی به مسیر تولید قطعات تولیدشده در داخل کشور ندارد.

پیشنهاد افزایش تعرفه قطعات خودرو

در بخش پیشنهادات هم به اصلاح نظام تعرفه واردات قطعات خودروهای مونتاژی اشاره شده و آمده است: به‌منظور ایجاد توازن در سود تولید و مونتاژ پیشنهاد می‌شود تعرفه واردات قطعات خودروهای مونتاژی با داخلی‌سازی حدود ۲۰درصد، معادل تعرفه واردات خودروهای کامل وارداتی تعیین شود و ضروری است ساختار پلکانی تعرفه واردات قطعات به‌گونه‌ای بازنگری و اصلاح شود که اولاً با هر میزان مشخصی از افزایش داخلی‌سازی، تخفیف تعرفه‌ای متناسب در نظر گرفته شود و ثانیاً در سطوح بالاتر داخلی‌سازی، به‌دلیل نیاز به سرمایه‌گذاری بیشتر و پیچیدگی‌های فنی، میزان تخفیف تعرفه‌ای به‌صورت تصاعدی افزایش یابد.

با اجرای این اقدام، خودروسازان ترغیب خواهند شد به‌منظور حفظ سهم بازار خود با افزایش سطح داخلی‌سازی قیمت تمام‌شده محصولات خود را کاهش دهند، همچنین پیشنهاد می‌شود به منظور اجرای سیاست‌های تعرفه‌ای و نظارت دقیق بر تعیین درصد داخلی‌سازی، ابتدا، الگو و شیوه‌ای مشخص برای سنجش دقیق میزان داخلی‌سازی از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت تدوین شود. محور بعدی افزایش سود مصوب مشروط به افزایش داخلی‌سازی است و در توضیح آن بیان شده است: به‌منظور افزایش انگیزه و تقویت توان مالی خودروسازان در راستای داخلی‌سازی، پیشنهاد می‌شود مشروط به افزایش داخلی‌سازی (با تأکید بر قطعات با ارزش افزوده بالا) سود مصوب محصولات تولیدی افزایش یابد. صدور مجوز تولید جدید مشروط به رعایت کف تیراژ تولید و داخلی‌سازی از دیگر محورهای این گزارش است. در توضیح آن ذکر شده است: به منظور جلوگیری از تشدید کاهش صرفه به مقیاس، پیشنهاد می‌شود صدور مجوز برای ایجاد خودروسازان جدید، مشروط به آغاز تولید با حداقل داخلی‌سازی ۴۰درصد و تیراژ سالانه حداقل ۱۰۰هزار دستگاه در قالب یک پلتفرم مشخص شود. محور بعدی تدوین مشوق‌های صادراتی است تا خودروسازان مجاز شوند با ارز حاصل از صادرات خودرو قطعات مورد نیاز خود را با تعرفه ترجیحی وارد کنند.

هزینه نسبتاً برابر مونتاژ و واردات

هزینه مونتاژ یک خودرو در داخل کشور با ارزبری‌ای که دارد، به طور میانگین تنها ۷درصد کمتر از واردات همان خودرو تمام می‌شود، بنابراین مونتاژ الزاماً به معنای کاهش ارزبری یا حمایت از تولید داخل نیست. سهیل رشیدی، کارشناس صنعت خودرو در این باره با اشاره به تمایل دولت به مونتاژ خودرو به جای واردات به «جوان» گفت: بر اساس آمارها، مجموع ارز واردات خودرو و ماشین‌آلات در سه ماهه ابتدایی سال جاری کمتر از ارز قطعات منفصله برای خودروهای مونتاژی بوده است و تداوم این روند و در حاشیه قرار گرفتن واردات نشان می‌دهد سیاستگذار با مونتاژ به بهانه داخلی‌سازی مشکلی ندارد.

وی با اشاره به اینکه مونتاژ در اصل می‌تواند سکوی پرتاب کشورها به سمت خودروساز شدن باشد، تأکید کرد: در ایران مونتاژ نه به فرصت، بلکه به مسیری کم‌ارزش و کم بازده تبدیل شده است. رشیدی با انتقاد از نبود راهبرد صنعتی منسجم افزود: سیاستگذار واردات را به طور کامل متوقف کرده اما در عوض، بهای سنگینی به مونتاژ داده است. این کارشناس صنعت خودرو تصریح کرد: چنین رویکردی نه به ارتقای فناوری و رقابت‌پذیری صنعت خودرو کمک می‌کند و نه مصرف منابع ارزی کشور را در مسیری بهینه قرار می‌دهد.

سیاست‌های دوگانه برای اختصاص ارز خودرویی

اواخر سال گذشته و در بحبوحه بررسی قانون بودجه امسال محمدباقر قالیباف، رئیس مجلس گفته بود، در حال حاضر بانک مرکزی سالانه حدود ۸میلیارد دلار برای واردات قطعات خودرو تخصیص می‌دهد، اما وقتی نوبت به واردات خودرو می‌رسد، ادعا می‌کند ارزی برای این منظور در دسترس نیست. مجلس برای مدیریت این وضعیت تدبیری اندیشیده و مقرر کرده است هر میزان ارز به قطعات می‌دهد، نصف آن را هم به خودرو بدهد. با توجه به گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس تاکنون این تدبیر به اهداف اعلامی خود نرسیده است.