روزنامه
اقتصاد سرآمد

دوشنبه- ۲ آذر ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۶۴۲ - قیمت: ۱۵۰۰۰۰تومان

www.Eghtesadsaramad.ir | eghtesadsaramad | @Eghtesadsaramad

سرآمد گزارش می‌دهد؛

«خیرآب قشم» برگزیده جایزه «میراث زنده و آب ۲۰۲۶» یونسکو

تأمین مالی جمعی در خدمت امنیت آبی بزرگ‌ترین جزیره خلیج فارس

۵

سرآمد تحلیل می‌دهد؛

رویکرد محتاطانه مالزی در مناقشات دریای چین جنوبی

بررسی دلایل سیاست ملایم کوالالامپور در دریای چین جنوبی

۷

سرآمد گزارش می‌دهد؛

ظرفیت بنادر شمالی روی کاغذ «گره‌های عملیاتی» در واقعیت!

ظرفیت اسمی بنادر شمالی توان عملیاتی متناسب ندارند

۳

روایت سرآمد از دسترسی مردم به خزر

توسعه پیاده‌راه‌های ساحلی در کنار حریم ۶۰ متری دریا

از پیاده‌راه ساحلی کلار آباد تا آزادراه چالوس ـ رامسر و اتصال قزوین به تنکابن

۸

مقاله

پدافند غیرعامل یکپارچه

مرتضی فاخری

۲

یادداشت

«تعرفه واردات خودرو» حاشیه امن برای مونتاژ

امید ایرانی- سیاست‌گذاری تجاری در حوزه خودرو، همواره یکی از پرمناقشه‌ترین عرصه‌های اقتصاد ایران بوده است؛ عرصه‌ای که در آن تصمیم‌های تعرفه‌ای نه‌تنها بر قیمت و کیفیت خودرو اثر می‌گذارند، بلکه به‌طور مستقیم بر مصرف سوخت، ترازارزی و کیفیت محیط زیست کشور تأثیر می‌نهند. در ماه‌های اخیر، مصوبه‌ای در سطح سران قوا به تصویب رسیده که کف تعرفه واردات همه انواع خودروهای وارداتی را ۱۰۰ درصد تعیین کرده و تنها خودروهای تمام‌برقی را از این قاعده مستثنا ساخته است. این تصمیم، در نگاه نخست ممکن است اقدامی حمایتی از تولید داخلی و کاهش‌دهنده ارزبری کشور تلقی شود، اما بررسی دقیق‌تر آمارها و روندهای جهانی نشان می‌دهد که چنین سیاستی می‌تواند پیامدهایی معکوس و پرهزینه برای اقتصاد و صنعت خودرو به همراه داشته باشد. تحلیل این مصوبه، نیازمند واکاوی هم‌زمان سه مؤلفه کلیدی است: ترکیب واردات خودرو در سال‌های گذشته، روند جهانی گذار به فناوری‌های کم‌مصرف، و رفتار تولیدکنندگان داخلی در فضای حمایتی تعرفه‌ها. در ادامه، هر یک از این مؤلفه‌ها به‌تفصیل بررسی می‌شود تا تصویری روشن از پیامدهای این سیاست ترسیم گردد.

بر اساس آمارهای منتشرشده، کل واردات خودرو در پنج سال اخیر، با همه بحث‌ها و حاشیه‌های رسانه‌ای خود، تنها ۱۷۰ هزار دستگاه بوده است. این رقم در مقایسه با تعداد خودروهای مونتاژی تولیدشده در همین بازه زمانی، یعنی نزدیک به یک میلیون دستگاه، حدود یک‌ششم است. چنین اختلافی زمانی معنادارتر می‌شود که توجه کنیم ارزبری هر خودروی وارداتی با ارزبری یک خودروی مونتاژی تفاوت چشمگیری ندارد؛ زیرا در هر دو حالت، بخش عمده ارزش افزوده از خارج تأمین می‌شود. در واقع، ادعای صرفه‌جویی ارزی از طریق جایگزینی واردات کامل با مونتاژ، در عمل چندان مستند نیست. علاوه بر این، در فرآیند واردات قطعات منفصله برای مونتاژ، امکان بیش‌اظهاری قیمت یا اصطلاحاً «آورپرایس» وجود دارد که می‌تواند به خروج ارز از کشور به شکلی پنهان و کنترل‌نشده دامن بزند. این در حالی است که به نظر می‌رسد فضای حمایتی ایجادشده پیرامون مونتاژ، مجال طرح چنین نقدهایی را محدود کرده و اجازه نمی‌دهد ارزبری واقعی این بخش به‌درستی مورد بررسی و محاسبه قرار گیرد. نسبت شش‌برابری مونتاژ به واردات، در شرایطی که ارزبری هر دو مسیر کمابیش یکسان است، نشان می‌دهد که سیاست‌گذاری موجود بیشتر به باز تولید ساختاری انجامیده که در آن، منافع گروه‌های ذی‌نفوذ بر ملاحظات کلان اقتصادی و زیست‌محیطی اولویت یافته است.

ادامه در صفحه ۴



اینفوگرافیک: اقتصاد سرآمد

