سرآمد اقتصاد
دوشنبه - ۲ آذر ۱۴۰۵ - سال دوازدهم - شماره ۲۶۴۲

«سرآمد» تحلیل می‌دهد؛

«تعرفه واردات خودرو» حاشیه امن برای مونتاژ

تداوم روند کنونی، بی‌اعتنایی به وضعیت مصرف سوخت



گروه اقتصاد - 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، تراز ارزی 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 بازتولید ساختاری انجامیده که در آن، منافع گروه‌های ذی‌نفوذ بر ملاحظات کلان اقتصادی و زیست‌محیطی اولویت یافته است.

نکته دوم که در تحلیل این مصوبه اهمیت محوری دارد، ترکیب خودروهای وارداتی در سال‌های اخیر است. آمارها نشان می‌دهد سهم خودروهای برقی و هیبریدی در میان خودروهای وارداتی، در سال گذشته بالای ۵۰ درصد و در سال جاری بالای ۶۰ درصد بوده است. این ارقام حاکی از آن است که سیاست‌های تشویقی برای خودروهای برقی و کم‌مصرف، در عمل بسیار مؤثر واقع شده و توانسته‌اند الگوی واردات را به سمت فناوری‌های پاک‌تر سوق دهند. اثر این تغییر ترکیب، تنها در کاهش آلودگی هوا خلاصه نمی‌شود؛ بلکه بعد اقتصادی مهمی نیز دارد. خودروهای برقی و هیبریدی، در صورت تردد متوسط، از محل کاهش واردات بنزین، سالانه حداقل هزار دلار صرفه‌جویی ارزی برای کشور ایجاد می‌کنند. اگر این خودروها به‌عنوان تاکسی و با تردد بالا مورد استفاده قرار گیرند، این صرفه‌جویی سالانه به حدود سه برابر رقم مذکور افزایش می‌یابد. به بیان دیگر، هر خودروی برقی یا هیبریدی که وارد می‌شود، نه‌تنها یک کالای مصرفی، بلکه یک ابزار سیاستی برای کاهش وابستگی به واردات فرآورده‌های نفتی و بهبود تراز پرداخت‌ها است. بنابراین، هر تصمیمی که به کاهش سهم این خودروها در سبد واردات منجر شود، در واقع دستاوردهای ارزی و زیست‌محیطی قابل توجهی را از میان برمی‌دارد و کشور را به الگوی واردات پرمصرف گذشته بازمی‌گرداند. با این حال، مصوبه اخیر سران، کف تعرفه ۱۰۰ درصدی را برای همه انواع خودروهای وارداتی تعیین کرده و تنها خودروهای تمام‌برقی را استثنا کرده است. این تصمیم در حالی اتخاذ شده که بازار جهانی به‌سرعت به سمت خودروهای برقی با گستره پیمایش افزوده، یعنی خودروهای EREV، حرکت می‌کند؛ خودروهایی که از هیبریدی‌های متعارف کاملاً متمایزند و در دسته خودروهای برقی قرار می‌گیرند. این نوع خودروها با ترکیب موتور بنزینی کوچک و باتری قابل شارژ، امکان پیمایش طولانی‌تر با مصرف سوخت بسیار پایین را فراهم می‌کنند و در بسیاری از کشورها به‌عنوان راهکار گذار به برقی‌سازی کامل شناخته می‌شوند. اعمال تعرفه ۱۰۰ درصدی بر این دسته از خودروها، در عمل به معنای توقف واردات خودروهای هیبریدی و EREV خواهد بود؛ خودروهایی که به‌دلیل مصرف سوخت بسیار پایین، طبق قانون نیز مقرر شده بود تعرفه آن‌ها تشویقی باشد. بنابراین، مصوبه اخیر نه‌تنها با روند جهانی هم‌سو نیست، بلکه با منطق قانونی و سیاستی پیشین نیز در تضاد قرار می‌گیرد. توقف واردات این خودروها، در حالی رخ می‌دهد که بسیاری از کشورهای در حال توسعه، با اتخاذ سیاست‌های تعرفه‌ای ترجیحی، در حال جذب فناوری‌های کم‌مصرف و ایجاد زیرساخت‌های شارژ هستند؛ مسیری که ایران با مصوبه اخیر، عملاً در جهت معکوس آن گام برداشته است.

پیامد دیگر این سیاست، ایجاد ارجحیت برای مونتاژ در برابر واردات است. وقتی تعرفه واردات خودروهای کامل به‌طور چشمگیری افزایش می‌یابد و در همان حال، واردات قطعات منفصله برای مونتاژ از حمایت تعرفه‌ای برخوردار می‌ماند، انگیزه اقتصادی برای فعالان بازار به سمت مونتاژ سوق می‌یابد. اما مسئله اینجاست که کیفیت خودروهای مونتاژی، در بسیاری از موارد، به‌طور محسوس پایین‌تر از خودروهای وارداتی هم‌قیمت است. نتیجه این ترجیح، نه ارتقای کیفیت صنعت خودرو، بلکه افزایش مصرف بنزین در ناوگان خودرویی کشور خواهد بود؛ زیرا خودروهای مونتاژی با فناوری قدیمی‌تر و موتورهای کم‌بازده‌تر، به‌طور متوسط سوخت بیشتری مصرف می‌کنند. به این ترتیب، سیاستی که ظاهراً برای حمایت از تولید داخلی طراحی شده، در عمل به زیان محیط زیست و تراز انرژی کشور تمام می‌شود. علاوه بر این، وابستگی مونتاژکاران به قطعات وارداتی، آن‌ها را در برابر نوسانات نرخ ارز و اختلالات زنجیره تأمین آسیب‌پذیرتر می‌کند و به افزایش قیمت تمام‌شده محصول نهایی می‌انجامد. در چنین شرایطی، مصرف‌کننده ایرانی ناچار است بهای خودرویی را بپردازد که هم کیفیت پایین‌تری دارد و هم هزینه نگهداری و سوخت آن بیشتر است؛ وضعیتی که رفاه خانوار را به‌طور مستقیم تحت تأثیر قرار می‌دهد.

نکته سوم که تصویر کامل‌تری از این وضعیت ارائه می‌دهد، رفتار تولیدکنندگان داخلی خودرو در فضای حمایتی است. شواهد نشان می‌دهد که این تولیدکنندگان نیز در حال حرکت به سمت مونتاژ هستند و تلاش محسوسی برای افزایش درصد ساخت داخل از خود انجام نمی‌دهند. سودهایی که بزرگ‌ترین خودروساز کشور نشان داده است، عمدتاً از محل افزایش شدید قیمت محصولات بوده و نه از محل ارتقای بهره‌وری یا نوآوری فناورانه. در چنین فضایی، هیچ انگیزه واقعی برای کاهش مصرف بنزین خودروها یا ارتقای فناوری وجود ندارد؛ زیرا حاشیه امن ایجادشده توسط تعرفه‌های بالا، رقابت را از میان برمی‌دارد و تولیدکننده را از فشار بهبود کیفیت و کارایی معاف می‌کند. تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که حمایت تعرفه‌ای بدون الزامات عملکردی مشخص، به‌ندرت به ارتقای فناوری منجر شده و بیشتر به تثبیت ساختارهای ناکارآمد کمک کرده است. در واقع، تعرفه بالا به‌جای آنکه ابزاری برای توسعه صنعتی باشد، به سازوکاری برای انتقال هزینه به مصرف‌کننده و تثبیت الگوی تولید ناکارآمد تبدیل شده است. این وضعیت، در بلندمدت، توان رقابت‌پذیری صنعت خودرو در بازارهای جهانی را نیز تضعیف می‌کند و آن را در چرخه‌ای از حمایت مستمر و ناکارآمدی فزاینده گرفتار می‌سازد.

حتی اگر در توجیه این مصوبه گفته شود که با افزایش تعرفه، ارزبری کشور کاهش یافته یا درآمد ریالی قابل توجهی برای دولت ایجاد شده که به کاهش کسری بودجه و مهار تورم کمک می‌کند، باید به یک نکته بنیادی توجه کرد: اثر این مصوبه بر افزایش قیمت همه انواع خودروهای مونتاژی و تولید داخل، آن‌قدر زیاد است که از همین محل، تورم جدی به اقتصاد تحمیل می‌شود. خودرو به‌عنوان یک کالای واسطه‌ای و سرمایه‌ای در بسیاری از فعالیت‌های اقتصادی نقش دارد و افزایش قیمت آن، به‌طور زنجیره‌ای بر هزینه‌های حمل‌ونقل و توزیع اثر می‌گذارد. بنابراین، درآمد ریالی حاصل از تعرفه، در مقابل فشار تورمی ناشی از افزایش قیمت خودرو، دستاورد خالص چندان روشنی ندارد. به بیان دقیق‌تر، سیاستی که برای مهار تورم طراحی شده، خود به یکی از منابع تورم تبدیل می‌شود. از سوی دیگر، کاهش واردات خودروهای کم‌مصرف به معنای افزایش مصرف بنزین و در نتیجه، افزایش نیاز به واردات فرآورده‌های نفتی است؛ امری که تراز ارزی کشور را در میان‌مدت تحت فشار قرار می‌دهد و ادعای صرفه‌جویی ارزی را به‌طور جدی زیر سؤال می‌برد. بنابراین، توجیه مالی این مصوبه نیز در برابر تحلیل دقیق اقتصادی چندان پایدار نیست و نمی‌تواند هزینه‌های گسترده آن را توجیه کند.

جمع‌بندی این تحلیل نشان می‌دهد که مصوبه تعرفه‌ای اخیر، در یک نگاه کلان، حاشیه امنی برای مونتاژکاران و تولیدکنندگان داخلی ایجاد می‌کند، اما این حاشیه امن به بهای بی‌اعتنایی به مصرف سوخت، توقف واردات خودروهای کم‌مصرف و هیبریدی، و تضعیف انگیزه‌های فناورانه در صنعت خودرو تمام می‌شود. مسیر جایگزین، طراحی سیاست تعرفه‌ای تفکیکی است که خودروهای برقی، هیبریدی و EREV را با تعرفه تشویقی همراه کند و در همان حال، واردات خودروهای پرمصرف را با محدودیت مواجه سازد. چنین رویکردی می‌تواند هم‌زمان اهداف کاهش ارزبری، کاهش مصرف سوخت و ارتقای کیفیت ناوگان خودرویی را محقق سازد. بدون این تفکیک، سیاست تعرفه‌ای به ابزاری برای تثبیت وضع موجود تبدیل می‌شود؛ وضعیتی که در آن، مصرف سوخت بالا، کیفیت پایین و وابستگی ارزی، به‌جای کاهش، بازتولید می‌شوند. تجربه جهانی نشان می‌دهد که کشورهایی که توانسته‌اند صنعت خودروی خود را در مسیر توسعه فناورانه قرار دهند، همواره تعرفه را با الزامات عملکردی و مشوق‌های فناوری همراه کرده‌اند و نه به‌جای آن. بنابراین، بازنگری در مصوبه اخیر و اتخاذ رویکردی تفکیکی و فناوری‌محور، نه یک انتخاب اختیاری، بلکه ضرورتی اجتناب‌ناپذیر برای آینده صنعت خودرو، امنیت انرژی و سلامت اقتصاد ایران است.

اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک جنوب شرق اصفهان

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۲۲۱۰۰۱۱۳۳۹ مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۰ هیات اول/دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک جنوب شرق اصفهان تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای محمد مهدی فرزام مقدم به شناسنامه شماره ۳۵۰ کدملی ۱۲۹۱۰۰۷۱۱۳ صادره فرزند حسن در ششدانگ یک قطعه زمین باکاربری کشاورزی بدون درج اعیانی به مساحت ۱۴۸۱/۱۶ مربع مجزا شده از پلاک شماره ۳ فرعی از ۱۲۱ اصلی واقع در اصفهان بخش ۲۰ حوزه ثبت ملک جنوب شرق اصفهان تأئید (انتقال عادی مع الواسطه از طرف اصغر و عباس شهدادیان که به موجب سند ۷۲۳۳ مورخ ۱۳۳۱/۰۹/۱۸ دفتر ۹ به عنوان مالک رسمی قسمتی از پلاک می باشد)محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی میشود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشندمی توانند دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۹/۲ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۱۷ شناسه آگهی: ۲۳۳۱۶۵۳

مهدی صادقی وصفی رییس ثبت اسناد و املاک

اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک جنوب شرق اصفهان

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و مـاده ۱۳ آئین نامه قانون تعییـن تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی برابر رای شـماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۲۲۱۰۰۱۱۲۱۱ مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۸ هیات اول/دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک جنوب شرق اصفهان تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی خانم دارا شهنواز به شناسنامه شماره ۱۹۶۹ کدملی ۱۲۸۸۱۵۸۸۰۷ صادره فرزند داریوش در ششدانگ یک قطعه زمین باکاربری کشاورزی بدون درج اعیانی به مساحت ۹۴۲/۶۶ مترمربع مجزا شده از پلاک شماره ۹۷ اصلی واقع در اصفهان بخش ۲۰ حوزه ثبت ملک جنوب شرق اصفهان تأئید (انتقال عادی و مع الواسطه از طرف تاج محمد میرزائی که به موجب سند ۱۴۳۲۱۳ مورخ ۱۳۹۵/۱۲/۰۸ دفترخانه ۲۱ اصفهان به عنوان مالک رسمی قسمتی از پلاک می باشد)محرز گردیده است.لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی میشود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشندمی توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض،دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. شناسه آگهی: ۲۳۳۱۶۳۵ تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۹/۰۲ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۱۷

مهدی صادقی وصفی رییس ثبت اسناد و املاک

قوۀ قضائیه - سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
اداره ثبت اسناد و املاک استان مازندران
آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۱۰۰۰۴۰۱۷۲۶۱ - ۱۴۰۵/۰۶/۱۰ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مستقر در ثبت اسناد و املاک بابل تصرفات مالکانه بلامعارض خانم سیده صدیقه ابراهیم‌نژادشیروانی فرزند سیدابراهیم در ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۸۴۴ مترمربع پلاک ۱۱۶۹ فرعی ۱۰ -اصلی واقع در بخش شش بابل - واقع در جاده حبیبی - روستای اطاقسرا - محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مرجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. شناسه آگهی: ۲۳۱۴۱۱۴

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۱۷ - تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۰۲

یعقوب شوبکلائی - کفیل اداره ثبت اسناد و املاک بابل