

## گزارش اقتصادی: چرا تعرفه واردات قطعه متناسب با تعرفه خودرو افزایش نیافت؟

دولت در شرایطی اوایل دی‌ماه امسال ضوابط جدید واردات خودرو را ابلاغ و طی آن، تعرفه ورود خودرو به کشور را افزایش داد که تعرفه قطعات هنوز تغییری نکرده و به قوت خود باقی است.

این در حالی است که طبق عرف موجود، هر گاه تعرفه واردات خودرو کامل (CBU) تغییر کند، به تبع آن باید تعرفه قطعات اعم از CKD و SKD نیز بازنگری شود. با این حال و با وجود گذشت دو ماه از ابلاغ تعرفه های جدید خودرو، هنوز قطعات با تعرفه های قبلی وارد می شوند و وزارت صنعت، معدن و تجارت برنامه خاصی برای اعمال تغییرات لازم در آن، اعلام نکرده است. جدای از بحث عرف موجود مبنی بر رعایت فاصله منطقی بین تعرفه واردات خودرو و قطعه، مساله دیگر اینجاست که عدم تغییر تعرفه واردات قطعه (با توجه به افزایش تعرفه واردات خودرو)، تبعات منفی خاص خود را به دنبال دارد و می تواند به زیان تولید داخل تمام شود. در واقع پایین ماندن تعرفه واردات قطعات، بیشتر به سود واردکنندگان و همچنین شرکت های مونتاژکار چینی در ایران، تمام شده و در مقابل، قطعه سازان و تا حدی خودروسازان داخلی را متضرر خواهد کرد. البته در کنار این مسائل، طبعاً پایین ماندن تعرفه واردات قطعات، به خروج هرچه بیشتر ارز از کشور نیز خواهد انجامید، چه آنکه طبق آخرین آمارها، قطعات خودرو در صدر واردات به کشور قرار دارند. برای بررسی تبعات پایین ماندن تعرفه واردات قطعه، باید حساب خودروسازان نیمه دولتی و بخش خصوصی را از یکدیگر جدا کنیم. در حال حاضر سه خودروساز بزرگ و نیمه دولتی کشور شامل ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو، با حجم بالایی از داخلی سازی مشغول تولید هستند و در مقابل، شرکت های بخش خصوصی که بیشتر مدل های چینی را مونتاژ می کنند، با داخلی سازی پایینی فعالیت دارند. آمارها نشان می دهند بیشتر فعالان در بخش خصوصی صنعت خودرو کشور را خودروسازان چینی تشکیل می دهند که اتفاقاً میل چندانی به افزایش داخلی سازی نداشته و به طور متوسط بیش از 75 درصد از قطعات موردنیاز آنها از طریق واردات تامین می شود. به عبارت بهتر، خودروسازان چینی علاوه بر اینکه خود بخشی از بازار خودرو ایران را به واسطه محصولات مونتاژی شان در اختیار گرفته اند، عملاً منافع کسب و کار قطعه سازان این کشور را نیز تامین کرده اند. در واقع به جای آنکه فعالیت خودروسازان چینی در بخش خصوصی صنعت خودرو ایران به نفع تولید داخل تمام شود، منفعت و سود قطعه سازان چینی را به دنبال داشته و اشتغالی که باید در صنعت قطعه کشورمان ایجاد می شد، نصیب چشم بادامی ها شده است.

خودروسازان چینی در این سال ها با فراغ بال و بی آنکه فشاری سنگین را از ناحیه وزارت صنعت، معدن و تجارت ایران بابت داخلی سازی احساس کنند، به واردات قطعه و مونتاژ محصولات خود مشغول بوده و هم خود نفع برده اند و هم قطعه سازان آنها. این در شرایطی است که طبعاً اگر هزینه واردات قطعه برای خودروسازان چینی در ایران، بالا می رفت، آنها مجبور بودند برای کاهش هزینه های خود روی به قطعه سازان ایرانی آورده و بخش قابل توجهی از نیاز خود را از این طریق تامین کنند. در چنین شرایطی، قطعه کسب و کار قطعه سازان داخلی از ناحیه تامین قطعات خودروهای چینی، رونق می یافت و اشتغال بیشتری در صنعت قطعه کشور شکل می گرفت. اما جدای از مونتاژکاران چینی در خودروسازی ایران، واردکنندگان و حتی برخی قطعه سازان داخلی نیز به دلیل پایین ماندن تعرفه واردات قطعات، سودی کلان از این ناحیه برده اند. در این بین، هستند قطعه سازانی که تولید را به نوعی رها کرده و خود تبدیل به واردکننده قطعه شده اند. با چنین اتفاقاتی، اصلاً عجیب نیست که آمارها از صدرنشینی قطعات در جدول کالاهای وارداتی به ایران حکایت دارند. طبعاً وقتی تعرفه واردات قطعه پایین است، این موضوع آنقدر برای واردکنندگان و برخی قطعه سازان نماها جذابیت دارد که سرمایه خود را در این مسیر به کار گیرند. بر کسی پوشیده نیست که پروسه تولید در فضای اقتصادی ایران، کاری پر دردسر است و بنابراین وقتی ابزارهای حمایتی نیز درست کار نکنند، بیش از پیش از جذابیت تولید کاسته شده و در مقابل واردات تقویت می شود. این در شرایطی است که اگر تعرفه واردات قطعه همزمان و متناسب با افزایش تعرفه واردات خودرو بالا برود، قطعه از جذابیت های واردات قطعه کم خواهد شد و در مقابل، انگیزه تولید داخل افزایش می یابد.

اما مساله دیگر در ماجرای تعرفه قطعات، خروج ارز از کشور است. از آنجاکه پایین ماندن تعرفه، به جذابیت واردات می افزاید، طبیعی است که میل به واردات قطعه افزایش یافته و در نتیجه ارز بیشتری از کشور خارج خواهد شد؛ بنابراین اگر تعرفه قطعات در حدی منطقی افزایش یابد، در ازای آن با کاهش میل به واردات مواجه خواهیم شد و این موضوع به معنای کاهش خروج ارز از کشور (از ناحیه صنعت قطعه) است. در کنار این موضوع البته بحث اشتغال زایی در قطعه سازی کشور هم مطرح است، زیرا متناسب شدن تعرفه واردات قطعه (با توجه به افزایش تعرفه واردات خودرو)، کاهش ورود قطعات خارجی را در پی دارد و به تبع آن، تقاضا برای قطعات داخلی بالا رفته و در نتیجه با اشتغال پایدار و حتی اشتغال زایی بیشتر در صنعت قطعه کشور روبه رو خواهیم بود.

در این مورد محمدرضا نجفی منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازی کشور می گوید: پایین بودن تعرفه قطعات سبب شده خیلی ها به دنبال واردات برون، در حالی که این تعرفه باید در راستای حمایت از تولید داخل افزایش یابد. وی با بیان اینکه در حال حاضر قطعات با تعرفه ای بین 15 تا 26 درصد وارد کشور می شوند، می افزاید: برای حمایت از تولید داخل و افزایش اشتغال و همچنین بهبود داخلی سازی (به خصوص در خودروهای جدید)، پیشنهادی از سوی قطعه سازان مبنی بر افزایش تعرفه واردات قطعه، تهیه شده و قرار است در اختیار دولت قرار گیرد.

نجفی منش تاکید می کند: طبق این پیشنهاد، تعرفه واردات قطعات برای خودروهای تا 30 درصد ساخت داخل، معادل تعرفه واردات همان خودرو خواهد بود. وی می افزاید: برای خودروهای با ساخت داخل 30 تا 50 درصد نیز نصف تعرفه واردات خودرو کامل (حدود 40 درصد) در نظر گرفته شده و خودروهای با ساخت داخل 50 تا 80 درصد نیز تعرفه ای 32 درصدی برای واردات قطعات آنها لحاظ شده است. نجفی منش ادامه می دهد: خودروهایی که ساخت داخل بالای 80 درصد دارند نیز 20 درصد تعرفه بابت واردات قطعات آنها در نظر گرفته شده است. به گفته وی، برای واردات قطعات به صورت مجزا نیز تعرفه ای 32 درصدی پیشنهاد شده است. (دنیای اقتصاد)