

◀ **استحق ارزانی**

گروه اقتصادی – پس از آزادسازی واردات خودرو در سال ۱۴۰۱ وزیر وقت صنعت و عدله داد که خودروهای اقتصادی به عنوان خودروهایی که عموماً مردم توانایی خرید آنها را داشته باشندواردبازار ایران خواهد شد.

سید رضا فاطمی امین وزیر وقت صمت اردیبهشت ماه ۱۴۰۱ در این خصوص توضیح داده بود که «عمده خودروهای داخلی در محدوده اقتصادی از کیفیت مطلوبی برخوردار نیستند، زیرا پلنفرم‌های قدیمی دارند و مردم از کیفیت آنها رضایتی ندارند و باید از خطوط تولید خارج شوند،بر این اساس واردات خودروهای اقتصادی به منظور دسترسی اقشار متوسط با درآمد کمتر جامعه و همچنین ارتقای کیفی صنعت خودروی کشور در دستور کار قرار خواهد گرفت.»

پس از گذشت دو ماه که واردات خودرو رنگ و بوی جدی تری به خود گرفته؛ منوچهر منطقی معاون وقت وزیر صمت در مرداد ۱۴۰۱ اعلام کرد که واردات خودروهای اقتصادی در دو دهه گذشته؛ او در تیر ماه امسال گفته بود که «برای افزایش بهره‌وری خودروسازان داخلی باید خودروهایی در مقیاس ارزان‌تر وارداتی در اختیار مردم موجود در این حوزه را احصا کرده است.مقررات با واردات خودرواز یک سوبازار تنظیم و ازسوی دیگربستر رقابتی شدن قیمت خودروهای داخلی بامحصول خارجی فراهم شود.»برای تحقق این اهداف، در مرحله نخست واردات خودروهایی در دستور کار قرار خواهد گرفت که نیازهای مذکور را تأمین کنند.البته خودروهایی گران قیمت تر نیز وارد می شوند اما برای شروع، کار را از جایی آغاز می کنیم که به بخشی که بیشترین مساله را دارد رسیدگی کنیم.»

منطقی همچنین در آبان ماه سال ۱۴۰۱ نیز دوباره در مورد خرید خودروی اقتصادی این‌طور گفت که «خودروی اقتصادی، در حدود ۱۰ تا ۷ هزار دلار قیمت داشته، ضمن اینکه فرایند فروش

اقتصادی اقساطی نیز برای آنهاپیش بینی شده‌است، نکته قابل توجه آنکه منطقی حتی به تولید خودروهای اقتصادی داخلی نیز اشاره و تاکید کرده بود که «دو خودروساز بزرگ کشور در حال کار روی خودروهای اقتصادی هستند و نیمه دوم سال ۱۴۰۲ محصول آنها به بازار عرضه می شود،این نیاز در حال حاضر مقرر است بسا واردات تأمین شود.» امید قابلیاب اقتصادگویی وقت وزارت صمت هم با تکف تولید و عرضه ۳۰۰هزار خودروی اقتصادی داخلی از نیمه دوم سال ۱۴۰۲ ر ادامه بود.

از سویی دیگر نیز مهدی ضیغمی رئیس کل سابق سازمان توسعه تجارت ایران وده داده بود که «از اواخر خرداد ۱۴۰۲ شاهد واردات انبوه خودروهای خارجی به کشور خواهیم بود.» در واقع وعده‌های وزارت صمت در حوزه واردات خودرو و عرضه خودروهای اقتصادی به قادی جدی بیان می شد که مصرف کنندگان از بازار خودرو عقب نشینی کرده و منتظر ورود خودروهای اقتصادی با کف قیمتی ۲۰۰ تا ۵۰۰میلیون تومان بودند!

حتی این وعده‌ها در دوره عباس علی آبادی وزیر سابق صمت نیز ادامه داشت؛ او در تیر ماه امسال گفته بود که «برای افزایش بهره‌وری خودروسازان داخلی باید خودروهایی در مقیاس ارزان‌تر وارداتی در اختیار مردم قرار گیرد. پیش از ایسن واردات برای خودروهایی که قیمت آنها بالاتر از ۱۰ هزار دلار بوده است صورت می گرفت، اکنون در تلاش هستیم تا زمینه واردات خودروهای قیمت مناسب و باکیفیت را فراهم کنیم.»

با این حال حدود دو سال از این ماجرامی گذرد و نه تنها خودروی اقتصادی وارد نشد بلکه هنوز برنامه‌ای برای تولید خودروهای اقتصادی داخلی هم از سوی مسئولان منتشر نشده است.

رویا فروشی …

نکته قابل توجه آنکه مسئولان وزارت صمت در ابتدا تاکید داشتند که خودروهای وارداتی اقتصادی زیر ۵۰۰ میلیون تومان خواهند بود و در ادامه و با توجه به افزایش نرخ ارز اعلام کردند که این خودروها در محدوده یک

میلیارد تومان عرضه خواهند شد. با این حال پس از اعلام قیمت قطعی برخی خودروهای وارداتی مشخص شد که نه تنها خودروی اقتصادی وارد نشده بلکه هیچ قربانی هم باواژه «اقتصادی» و وعده‌هایی که داده می شد، ندارد. همان‌طور که اشاره شد واردات خودروهای اقتصادی از ابتدای پروسه رفع ممنوعیت واردات خودرو، یکی از کلیدواژه‌های سیاست گذار در این زمینه



تعرفه واردات خودروی ۳۰ سال چه تغییری کرد؟

رویا فروشی با نام «واردات خودروی اقتصادی»!

■ **یکی از کلیدواژه‌های سیاستگذار از ابتدای آزادسازی واردات خودرو «واردات خودروهای اقتصادی» بود اما این وعده تا به امروز و پس از گذشت بیش از ۲ سال هنوز جامه عمل نپوشیده است و از طرفی روند تغییرات میزان تعرفه واردات خودروهای اقتصادی، عدم وجود انسجام در تصمیمات را نشان می دهد.**

بود، تا جایی که در آئین نامه واردات خودرو که سوم شهریور سال ۱۴۰۱ ابلاغ شد روی این موضوع تاکید شده و حتی برای خودروهای وارداتی سقف قیمتی در نظر گرفته شده بود. بر این اساس سقف ورود خارجی‌ها ۲۰ هزار یورو در نظر گرفته شد. همچنین عنوان شده برای واردات خودروهای زیر ۱۰

رکود مسکن ۱۳ ساله شد؛

یک قرن و نیم انتظار برای خرید خانه!

انجمن انبوسازان مسکن دربارہ وضعیت ساخت و ساز و بازار مسکن می گوید:

بازار مسکن یک بازار کاملاً اقتصادی است و مولفه‌های عرضه و تقاضا در بازارهای اقتصادی همیشه خود را نشان می دهد. وی می افزاید: شاید امروز شرایط ما به نحو مطلوبی نباشد، اما همین کمبود تولید مسکن در کشور و انباشت تقاضا باعث خواهد شد که در آینده مجدداً قیمت‌های حوزه مسکن و ساختمان تغییر کند.

این کارشناس بازار مسکن تصریح می کند: در این شرایط ایجاد می کند که برنامه‌ریزی کنیم و ببینیم در طول سه سال گذشته با وجود این که هر روز می گفتند یک تعداد واحد را برنامه‌ریزی کرده‌ایم، اما شرایط دیگری را در بازار شاهد بودیم. پروانه‌های ساختمانی هم که بیرون آمد، دیدیم مثل چند سال گذشته، تولید مسکن

وعده‌ها و برنامه‌ریزی‌ها به دنبال آن بود که با واردات خودروهای خارجی ارزان قیمت به نوعی بازار خودرو را تسخا حدی رقابتی کند و در نهایت قیمت‌های نجومی را بشکند، اما در عمل خودروهای وارداتی نه تنها صفت اقتصادی را یدک نمی‌کنشند، بلکه هیچ‌کدام حتی در محدوده یک‌میلیارد تومان هم نیستند و قیمت نهایی برخی خودروهای وارداتی تسازدیک ۴ صربابرای اهداف پوپولیستی بوده یا واقعیت داشته، محقق نشده و در ادامه نیز محقق نخواهد شد، چرا که با توجه به قیمت‌های اعلام‌شده عمده خریداران خودروهای وارداتی افراد متمول خواهند بود که پیش از ایسن نیز خریدار خودروهای خارجی بودند. بر این اساس با عرضه خودروهای وارداتی می توان گفت که مصرف‌کنندگان خودرو در بازار ایران به سه دسته تقسیم می‌شوند؛ عمده خریداران با توجه به تمکن مالی خود باید خودروهای داخلی که بین ۳۰۰ تا ۷۰۰ میلیون تومان قیمت دارند را بخرند. دسته دوم مصرف‌کنندگانی هستند که تمایلی به خرید خودروی داخلی ندارند، اما توان خرید خودروی وارداتی را هم ندارند. بنابراین به سمت خرید خودروهای مونتاژی با قیمت‌هایی در محدوده ۸۰۰ میلیون تا ۲میلیارد میلیون تومان سوق داده می‌شوند. دسته سوم هم خریداران خودروهای وارداتی هستند که برای خرید این محصولات باید در کمترین حالت ممکن مبلغی بالای ۲ میلیارد و ۵۰۰میلیون تومان بپردازند.

بنابراین بر خلاف برنامه‌ریزی و وعده‌های فراوانی که داده‌شد، به نظر می‌رسد باید روی عرضه خودروهای وارداتی اقتصادی و رقابتی شدن بازار خودروی کشور خط بطلان بکشیم و این سیاست را عملاً شکست خورده بدانیم. در ۶ ماهه امسال بیش از ۲۲ هزار مستگاه خودرو سواری از گمرکات ترخیص قطعی

و وارد کشور شده و ارزش این تعداد خودرو وارداتی به کشور نیز بیش از ۴۳۸ میلیون دلار بوده است. **سرنوشت تعرفه واردات خودرو؛ تعرفه طی ۱۰ سال چه تغییری کرد؟**
اما با بررسی روند تغییرات میزان تعرفه واردات خودرو و اعمال ممنوعیت بر آن در دوره‌های مختلف، علاوه بر عدم وجود انسجام در تصمیمات اتخاذشده در دوره‌های

بنابراین بر خلاف برنامه‌ریزی و وعده‌های فراوانی که داده‌شده، به نظر می‌رسد باید روی عرضه خودروهای وارداتی اقتصادی و رقابتی شدن بازار خودروی کشور خط بطلان بکشیم و این سیاست را عملاً شکست خورده بدانیم.

مختلف ردهای وضعیت منابع ارزی کشور و درآمدهای گمرکی دولت به عنوان ریشه تصمیمات در بازه‌های زمانی متفاوت به صورت جدی دیده می‌شود.
آن‌طور که مرکز پژوهش‌های مجلس گزارش داده بعد از پیروزی انقلاب و با شروع جنگ تحمیلی واردات خودرو به ایران ممنوع شد. در ادامه و از اواخر دهه ۶۰ واردات خودرو به ایران آزاد شد اما در سال ۱۳۳۳ و با بروز مشکلات ارزی دولت تصمیم به ممنوعیت واردات خودرو به کشور گرفت.

از این تاریخ تا سال ۱۳۸۳ واردات خودرو به کشور همچنان مجاز نبود تا اینکه سال ۱۳۸۳ دولت تصمیم می‌گیرد با وضع تعرفه سنگین یعنی ۱۷۰ درصد واردات خودرو به کشور را آزاد کند و مقرر شد که سالیانه تعرفه واردات خودرو ۲۰ درصد کاهش یابد تا بازار داخلی برای ورود به سازمان تجارت جهانی آماده شود؛ اما کاهش ۲۰ درصدی تعرفه تنها در سال ۱۳۸۴ اعمال شد و سپس از آن در فاصله سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۸ تعرفه واردات تنها ۱۰ درصد کاهش یافت به طوری که در اوایل دهه ۱۳۹۰ شمسی تعرفه به

پیش فروش ساختمان دقت کنید.
اما با قانونی که وضع کردیم، پیش فروش ساختمان را به ناسر انجام آید بر دیم.
دبیر انجمن انبوسازان مسکن ادامه می دهد: با وجود این که انباشت ۵ میلیونی از متقاضیان مسکن در کشور وجود داشته، آمدین مالیات‌های سنگین برای حوزه مسکن و ساختمان وضع کردیم. در عین حال، در حوزه مسکن و ساختمان قوانینی مثل بیمه اجتماعی کارگران را وضع کردیم که البته حق کارگران است پوشش بیمه‌ای پیدا کنند، اما هزینه‌ها را سنگین کردیم.
پورحاجت تصریح می کند: در حوزه خدمات‌مهندسی هم که متأسفانه باید ببینیم می‌کند: نمی‌توانیم خرید مسکن را باید در خواب باید ببینسد. ما باید برنامه‌ریزی کنیم. دبیر انجمن انبوسازان مسکن یادآور می‌شود: حقوق و دستمزد، کاهش توان پس انداز، تسهیلات بانکی، ساختار بانکی و مجموعه قوانین مزاحم، همگی دست به دست هم داده‌اند که سطح دسترسی مردم را کاهش دهد و این موضوع باید حل شود.

رئیس پیشین اتاق ایران:

پیمان‌های بین‌المللی با وجود تحریم‌ها آورده اقتصادی ندارد

فزهرست سیاه اف‌ای تی اف تاکید می‌شود.
وی افزود: با همه اینها اما همچنان در تحریم هستیم و امکان پیوستن ایران به سازمان تجارت جهانی هنوز ممکن نیست و در این شرایط پیوستن به پیمان‌های دوجانبه و توافق‌های منطقه‌ای چندجانبه از جمله اتحادیه اقتصادی اوراسیا توسط دولت‌مردان ایرانی دنبال می‌شود، هر چند این پیمان‌ها و توافق‌نامه‌ها نیز هنوز نهایی نشده تا امتیازات حاصل از آن برای مردم عایدی داشته باشد و همچنین تحریم‌های مرتبط با نظام بانکی، حمل و نقل، بیمه، کشتیرانی و خدمات بندری، نقش اساسی در افزایش هزینه‌ها دارد و در واردات به ایران و صادرات از کشور اختلالات جدی ایجاد می‌کند.

کاهش واردات کالا‌های اساسی مانند مواد غذایی و دارو‌ها باعث شده تا قیمت این محصولات در کشور افزایش یابد و رشد هزینه‌های تولید نیز به افزایش قیمت‌ها منجر شود.
داخلی منجر شده و این امر قدرت

غیر این صورت انباشت تقاضای سال‌های گذشته، شرایط بدی را برای افزایش قیمت مسکن ایجاد خواهد کرد.

رکود مسکن ۱۳ ساله شده است

پورحاجت در ادامه در پاسخ به این پرسش که با توجه به این که گفته می‌شود رکود مسکن تقریباً ۱۳ ساله شده و عملاً این رکود عمیق تر هم شده است، آیا امیدوی به بازگشت رونق به بازار مسکن وجود دارد؟ می‌گوید: سیاست گذاری حوزه مسکن از سال ۸۸ تاکنون تغییر پیدا کرده و متأسفانه ادغام وزارت مسکن و شهرسازی با وزارت باع‌ث شد که شرایط مناسبی برای حوزه مسکن برنامه‌ریزی نشود؛ مضاف بر این که بعد از آن هم اگر توجه کرده باشید، مجموعه قوانین مختلفی را در حوزه مسکن می‌کند، ما باید برنامه‌ریزی کنیم که شرایط تولید برای بخش خصوصی تسهیل شود تا وی می افزاید: شما به قانون

اقتصاد کیش

۹۰درصد رسید.
در سنال ۱۳۹۲ دلیل کاهش افزایش بیش از دو برابری نرخ ارز، تعرفه واردات خودرو کاهش پیدا کرد.
بنابراین تعرفه اسمی خودروهای وارداتی بنا بر حجم موتورشان بین ۴۰ تا ۷۵درصد انتخاب شد.
در این سال سی سی را ممنوع اعلام کرد.
در سال ۱۳۹۶ و با پیش‌بینی که برای افزایش نرخ ارز صورت گرفته بود در نهایت دولت تصمیم گرفت که مجدداً تعرفه‌های واردات خودرو را افزایش دهد.

در جریان افزایش تعرفه‌ها طبق ابلاغیه معاون اول رئیس جمهور خودروهای با حجم موتور تا ۱۵۰۰ سی سی که تعرفه واردات آنها ۴۰درصد تعیین شد، ۷۵درصد شدند.
همچنین تعرفه واردات خودروهای با حجم موتور ۲۰۰۱ سی سی تا ۱۵۰۰ سی سی که تعرفه واردات آنها ۴۰درصد بود مشمول

تعرفه ۵۵درصدی شد و خودروهای با حجم موتور ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی سی که تعرفه قبلی آنها ۴۰درصد تعیین شد بود، در ضوابط جدید مشمول تعرفه ۷۵درصدی شدند.
همچنین تعرفه واردات خودروهای با حجم موتور ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی سی که قبلاً ۵۵درصد بود، ۹۵درصد تعیین شد.
در نهایت در اردیبهشت سال ۱۳۹۷ و با توجه به مشکلات تأمین ارز دولت تصمیم به ممنوعیت واردات خودروهای سواری گرفت.

در نهایت نیز پس از آزادسازی واردات خودرو در سال ۱۴۰۱ مجدد تعرفه‌های جدیدی برای خودروهای خارجی تعیین شد که طبق آخرین به‌روزرسانی‌ها تیر ماه ۱۴۰۳ –تعرفه واردات از ۱۷۱ تا ۱۷۱۱درصد تعیین‌شده؛ عنوان نمونه تعرفه ورودی خودروهای بنزنی به این شرح است:
بنزنی از ۱۰۰۰ سی سی تا ۱۶درصد، بنزنی، ۱۰۰۱ تا ۱۵۰۰ سی سی ۶۶درصد، بنزنی، ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی سی ۹۱درصد، بنزنی ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی سی ۱۳۱درصد، بنزنی ۲۵۰۱ تا ۳۰۰۰ سی سی ۱۶۱درصد و بنزنی بالاتر از ۳۰۰۰ سی سی ۱۷۱درصد.

پاسخ به این سوال که یک مشکلاتی که در حال حاضر در بازار مسکن وجود دارد، بالا بودن هزینه‌ها و قیمت‌هاست. آیا در این شرایط امکان شکست قیمت مسکن وجود دارد؟ می‌گوید: به نظر می‌رسد در اقتصادی که ۴۰درصد تورم وجود دارد، نباید دنبال شکست قیمت باشیم.
پورحاجت درباره این که تا چه اندازه مسکن از دسترس مردم خارج شده است و آیا آماری وجود دارد؟ عنوان می‌کند: آمار دقیقی رصد نمی‌شود، اما آنچه از کف جامعه برداشت می‌شود، شرایط خوبی نیست. وی در پاسخ به این سوال که آیا می‌توان گفت که مردم دیگر باید خرید مسکن را در خواب ببینند؟ خاطر نشان می‌کند: نمی‌توانیم خرید مسکن را باید در خواب باید ببینسد. ما باید برنامه‌ریزی کنیم. دبیر انجمن انبوسازان مسکن یادآور می‌شود: حقوق و دستمزد، کاهش توان پس انداز، تسهیلات بانکی، ساختار بانکی و مجموعه قوانین مزاحم، همگی دست به دست هم داده‌اند که سطح دسترسی مردم را کاهش دهد و این موضوع باید حل شود.



اما واقعیت این است که هیچ‌گاه این توافقات به نتیجه قابل‌اعتنایی نینجامیده است.

وی یادآور شد: در دو سال اخیر به تجارت آزاد با اتحادیه و اوراسیا مانور فراوان داده شده و حتی از آن استفاده‌های تبلیغاتی و سیاسی نیز شده و در سایه آن بر عضویت در بریکس و شانگهای نیز تاکید شده است اما همه اینها آورده اقتصادی برای ایران نداشته است و بنابراین نمی‌توان از این توافقات برای یادآور ارزشمند یاد کرد زیرا واضح است که تجارت بدون تبادل بانکی معنا ندارد در این شرایط پاک کردن صورت مساله و تاکید به موضوعی مانند تجارت آزاد این امر را به موضوعی شانگ‌هو تبدیل می‌کند.



شعبه ۱: نوبنیاد ۳، مرکز فرید آرین، طبقه اول

شعبه ۲: صدف، مرکز فرید بساک، طبقه همکف

۰۹۰۲۲۹۹۲۰۹۹

۰۷۴ ۴۴۴۵۴۹۶۳

hany_tahrir

هانی تحریر جایزه بزرگ!!!