

خبر

سه‌م دلار از ذخایر ارزی جهان کمتر از نصف شد

بخش اقتصاد–در شرایطی که مسدود کردن بی‌سابقه سرمایه‌های بانک مرکزی روسیه توسط دولت بایدن موقعیت دلار را به عنوان ارز ذخیره دنیا به خطر انداخته، استفاده از سیاست اقتصادی آمریکا به عنوان یک سلاح علیه متحدانش می‌تواند پیامدهای جدی به دنبال داشته باشد. به گزارش خبرآنلاین،روزنامه آمریکایی واشنگتن تایمز با هشدار نسبت به تبعات سیاست تحریم آمریکا بر جایگاه دلار در اقتصاد جهانی نوشت: سه‌م دلار از ذخایر جهانی ارز از ۷۳ درصد در سال ۲۰۰۱ به ۴۷ درصد در سال ۲۰۲۲ رسیده است. جانت یلن وزیر خزانه‌داری آمریکا اخیرا هشدار داده بود شدن کشورهای از دلار یک امر طبیعی است. بنابراین انتظار می‌رود ارزش دلار به عنوان یک سرمایه ذخیره در جهان رو به کاهش باشد. به نقل از واشنگتن تایمز، اما در واقع سیاست‌های دولت بایدن کشورها را روز به روز از دلار آمریکا دورتر می‌کند. بیش از یک سال است تحریم‌های بی‌سابقه آمریکا علیه روسیه به تلافی آغاز جنگ با اوکراین، کشورهای دوست آمریکا از برزیل گرفته تا عربستان را از دلار دور کرده و به سمت ائتلاف بریکس سوق داده است. بریکس ائتلافی متشکل از کشورهای ضد دلار به رهبری چین است.

.....●●●●●

میلیاردرهایی که از نردبان دیگران بالا رفتند

بخش اقتصاد– تقریبا همه میلیاردرهای آمریکایی، موسس یا وارث ثروت خانوادگی هستند اما فوربس ۲۶ نفر از ۷۶۰ میلیاردر آمریکایی را شناسایی کرده که با بالا رفتن از نردبان شرکت، به موفقیت رسیدند. به گزارش ایسنا، تقریبا همه میلیاردرهای آمریکا، با یک شرکت بسیار موفق تاسیس کردند یا ثروت هنگفتی را به ارث بردند. اما تیم کوک، مدیرعامل اپل، جیمی دیمون، مدیر عامل بانک جی پی مورگان، و استیو بالمر، مدیرعامل سابق مایکروسافت، از معدود موارد استثنا هستند.

مجله فوربس تنها ۲۶ نفر را در فهرست ۷۶۰ میلیاردر آمریکایی خود شناسایی کرد که نه کارآفرین هستند و نه از خانواده ثروتمندی آمدند، اما با این حال، موفق شدند با کار در شرکت‌هایی که ایجاد نکرده بودند، دارایی خالص ۱۰ رقیمی را جمع آوری کنند. مسیرهای آنها به سمت ثروتهای هنگفت، از استخدام شدن به عنوان کارمندان اولیه یا مدیران عامل در شرکت‌های بزرگ فناوری، با بالا رفتن از نردبان های شرکتی در صندوقهای تأمینتی، شرکت‌های سرمایه گذاری خصوصی و بانکهای سرمایه گذاری، متغیر است.

طبق شاخص میلیاردرهای بلومبرگ، بالمر با ثروت حدود ۱۴۳ میلیارد دلار که عمدتا به دلیل سهام حدود چهار درصدی او در مایکروسافت است، در راس این عده به چشم می خورد. وی برای اولین بار در سال ۱۹۸۰، به عنوان دستیار بیل گیتس، رئیس وقت مایکروسافت، به این غول نرم افزاری پیوست و از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۴، مدیرعامل این شرکت بود.

بالمر در رتبه ششم فهرست بلومبرگ قرار دارد، تنها یک رتبه و ۳ میلیارد دلار پس از بنیانگذار مایکروسافت، ایستاده است.

اریک اشمیت، مدیرعامل سابق گوگل، (۲۱ میلیارد دلار)، چارلز سیومونی، معمار نرم افزاری ارشد سابق مایکروسافت، (۷.۳ میلیارد دلار)، جف روچیلد، نایب رئیس سابق فیس بوک، (۵.۷ میلیارد دلار)، و جف اسکول، رئیس سابق فروشگاه اینترنتی EBAY، (۴.۳ میلیارد دلار) هم در فهرست میلیاردرهایی دیده می شوند که برای دیگران کار کردند. از دیگر چهره های سابق می توان به شریل سندبرگ، مدیرعامل سابق متا، (۲ میلیارد دلار) و مگ ویتمن، مدیرعامل سابق EBAY (۳ میلیارد دلار) اشاره کرد.

مدیران فناوری در فهرست فوربس شامل فرانک اسلوتمن، مدیر عامل استو فلیک (۳.۵ میلیارد دلار)، تیم کوک اپل (۲.۱ میلیارد دلار)، سافرا کاتز، مدیرعامل اوراکل (۱.۸ میلیارد دلار) و لیزا سو، رئیس شرکت ای دی (۱.۱ میلیارد دلار)، هستند.

نخنگان دنیای مالی هم در این فهرست حضور دارند و چهره هایی نظیر رمزی مسلم، مدیرعامل شرکت وریتاس کپییتال (۹ میلیارد دلار) تا جیمی دیمون جی پی مورگان (۲ میلیارد دلار) و لوید بلانک فین، مدیرعامل سابق گلدمن ساکس (۱.۲ میلیارد دلار) را در برمی گیرند. بر اساس گزارش بیزنس اینسایدر، تنها دو نفر در فهرست فوربس، خارج از دنیای فناوری و مالی بوده اند که شامل تور پترزون (۲.۴ میلیارد دلار)، مدیر سابق شرکت بازرگانی زغال سنگ گلنکور و پل ساویل، رئیس اجرایی و مدیرعامل سابق شرکت ساختمان سازی ان وی آر هستند.

.....●●●●●

تولید نیروگاه‌های بادی در اروپا از گازسوزها جلو زد

بخش اقتصاد– تولید نیروگاههای بادی در اروپا برای نخستین بار در سال میلادی گذشته، از نیروگاه‌های گازسوز جلو زد و انتشار کربن این منطقه را کاهش داد. داده‌های اندیشکده امبر (EMBER) نشان داد تولید برق با استفاده از سوخت فسیلی در اروپا، در سال ۲۰۲۳، به میزان ۱۹ درصد کاهش یافت و در این راستا، تولید برق با استفاده از گاز، ۱۵ درصد و تولید برق زغال سوز، ۲۶ درصد کاهش یافت. هم‌زمان، داده‌ها نشان می‌دهند که برق بادی، ۱۳ درصد رشد کرد و ۱۸ درصد از کل سید برق اروپا به حساب آمد. دیو جوزف، مدیر بینش جهانی اندیشکده اقلیمی امبر در مصاحبه ای گفت: اروپا در مسیر حذف تدریجی زغال‌سنگ است و ما اکنون چهار سال متوالی کاهش تولید گاز داشته ایم که معتقدیم ادامه پیدا خواهد کرد. این گزارش نشان داد کاهش تولید برق با استفاده از سوخت‌های فسیلی و افزایش تولید با استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر و هسته‌ای، منجر به کاهش ۱۹ درصدی انتشار کربن صنعت برق شد.

طبق این داده‌ها، نیروگاه‌های گازسوز، تقریبا ۱۷ درصد از برق اروپا را در سال ۲۰۲۳ تأمین کردند و در مقابل، نیروگاه‌های زغال سوز، اندکی بیش از ۱۲ درصد را تأمین کردند.

نیروی هسته‌ای با سهم حدود ۲۳ درصدی، بزرگ‌ترین منبع تولید برق در سال میلادی گذشته بود، در حالی که سهم انرژی خورشیدی ۹ درصد بود. به طور کلی، سهم انرژی‌های تجدیدپذیر در تولید برق، به رکورد ۴۴ درصد در سال ۲۰۲۳ رسید.

{اقتصاد}

رمزگشایی عضو انجمن واردکنندگان خودرو از دلایل عدم اجرای وعده‌های واردات

چرا واردات خودرو عملی نشد؟



مریم فکری – زهرا علی‌اکبری

از زمان آزادسازی واردات خودرو، وزارت صمت وعده‌های زیادی برای واردات داد که از جمله مهم‌ترین آنها واردات ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال ۱۴۰۱ و ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال ۱۴۰۲ بود. همچنین مهدی ضیغمی، رییس سازمان توسعه تجارت نیز تأکید کرد که از خرداد ۱۴۰۲ به این سو شاهد انبوه واردات خودروهای خارجی خواهیم بود. اما حالا آمارهای گمرک نشان می‌دهد که تنها ۲ درصد از وعده واردات ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو محقق شده است. این موضوع حالا باعث شده که به باور فرهاد احتشام‌زاد، عضو انجمن واردکنندگان خودرو، مردم دچار این ابهام شوند که موضوعاتی که بیان می‌شود و واقعیت‌های عینی با تصورات ذهنی‌شان متفاوت است. آنچه در ادامه می‌خوانید، مشروح گفت‌وگو با فرهاد احتشام‌زاد در کافه‌خبر خبرگزاری خبرآنلاین است.

◆ به نظر شما چه اتفاقی افتاد که با وجود قول‌ها و وعده‌هایی که داده شد، برنامه واردات خودرو بعد از دو سال به تحقق نرسید؟ چه مشکلاتی وجود داشته است؟

اگر اجازه دهید، ابتدا به سال ۹۷ برگردیم که واردات خودرو ممنوع شد. ما در سال ۹۶ با بستن سایت ثبت‌سفارش خودرو روبه‌رو شدیم. در ابتدا مطرح شد که مشکل از سایت است، اما بعدها گفتند مشکل از سایت نیست و وزارتخانه راسا تصمیم گرفته بود که ثبت‌سفارش خودرو را ممنوع کند. بعد از پیگیری‌هایی که آن زمان انجمن واردکنندگان انجام داد، در نهایت در سال ۹۷ تصمیمی توسط سران قوا گرفته شد که واردات خودرو به واسطه محدودیت‌های ارزی ممنوع شود.

اما دو سال پیش به‌واسطه تفاوت زیادی که بین عرضه و تقاضا در بازار به‌وجود آمد، مجلس مصوب کرد واردات خودروی نو انجام شود و این موضوع به واردات خودروهای کارکرده نیز توسعه پیدا کرد که با شرایط مشخص، اجازه واردات خودروهای کارکرده وجود داشته باشند. حالا این‌که مبنای این تصمیم‌ها چه بود و آیا درست بوده یا اشتباه، با توجه به این‌که این‌تصمیم‌ها در قوه‌مقننه گرفته شده، به طور طبیعی باید گفت بررسی‌ها، پژوهش‌ها و مطالعات لازم روی آن انجام شده است. اما آنچه که برای ما در آن مقطع علامت سوال شده بود، این بود که از سال ۹۷ تا سال ۱۴۰۱ چه اتفاقی افتاد که ما بحران ارزی‌مان برطرف شد. اگر آن زمان واردات خودرو به واسطه محدودیت‌های ارزی ممنوع شد، آیا الان اتفاق جدیدی افتاده است که ما با رفع موانع ارزی روبه‌رو شده‌ایم. استنباط ما این بود که فعلا برنامه‌ریزی‌های کلان‌تری در خصوص واردات خودرو صورت گرفته است. برای همین هم همه واردکنندگانی که در گذشته به خاطر یک تصمیم یک‌شبه، پرسنل خود را از دست داده بودند، هزینه‌های زیادی کرده بودند و اعتبارشان نزد مشتری‌هایشان خدشه‌دار شده بود و با انبوهی از مشتریان ناراضی روبه‌رو بودند، دوباره به بازار امیدوار شدند. بر همین اساس، از سال گذشته واردات خودرو توسط بعضی از شرکت‌هایی که در این حوزه فعال بودند، با اشتیاق زیادی شروع شد و همه امیدوار بودند که تصمیم جدید، نویدبخش تغییرات بزرگ و زمینه سرمایه‌گذاری مناسبی خواهد بود.

به این ترتیب، هدف‌گذاری واردات ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال گذشته و ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو به عنوان هدف امسال مشخص شد. آنچه که در ردیف بودجه ۲۳ هزار میلیارد تومان در نظر گرفته شد، با در نظرگیری ارز گمرکی، متوسط تعرفه‌ها، نویدبخش واردات بین ۵۰ تا ۲۰۰ هزار دستگاه بود. اما نکته این‌جاست که براساس اعلام رسمی گمرک، ظرف ۸ ماهه امسال ۳ هزار و ۴۰۰ دستگاه بیشتر وارد نشده است. این تعداد نسبت به برنامه ۳۰۰ هزار خودرو، اصلا نمایه خوبی نیست و درصد مناسبی را نشان نمی‌دهد.

◆ چرا به این‌جا رسیدید؟

آنچه که بعضا به طور مشترک همه می‌شنویم، مشکل ارزی است، اما در ابتدا به نظر می‌رسید این مشکل ۲ سال پیش برطرف شده که تصمیم گرفته‌اند واردات خودرو را آزاد کنند. ظاهرا پیش‌بینی‌هایی انجام شده بود که آن پیش‌بینی‌ها تحقق پیدا نکرده است.

آنچه که امروز در سطح مردم به‌وجود آمده، متأسفانه ناشی از انتظاراتی بود که برای واردات خودرو داشتند. شاید مردم انتظار نداشتند با چنین شرایطی روبه‌رو شوند. انتظار نداشتند زمانی که مطرح می‌شود خودروی کارکرده قرار است بیاید و همه با شوق و ذوق دنبال خودروهای کارکرده در کشورها اطراف بودند، حالا با این شرایط روبه‌رو شوند که عملا یک پیام روشن به آنها داده شود که خیلی انتظاری نداشته باشید و اگر الان از کنترل ما خارج شده، دیگر نمی‌توانیم کاری کنیم و کس دیگری مسوول آن است و آن هم مشکلات خاص خود را دارد و الان امکان‌پذیر نیست. کمالین‌که هیچ دستورالعمل عملیاتی درباره واردات خودروهای کار کرده ندیدیم که فرآیند را مشخص کند. در این‌جا ممکن است مردم دچار این ابهام شوند که موضوعاتی که بیان می‌شود و واقعیت‌های عینی با تصورات ذهنی‌شان متفاوت است. این تضاد باعث می‌شود که میزان اجتماعی شدن افراد کاهش پیدا کند. حالا این‌که چرا واردات خودرو طرف این دو سال انجام نشد، باید بگویم داستان به این ترتیب است که همان‌طور که کسی نفهمید چرا واردات خودرو ممنوع شد و چرا بعد از آن، نوید باز شدن آن داده شد و الان هم نتیجه خروجی‌ها نشان می‌دهد که هنوز اتفاق خاصی نیفتاده است.

◆ غیر از کمبود ارز، برخی می‌گفتند امکان خرید مستقیم از

کمپانی‌ها وجود ندارد. در نتیجه باید از بازار کشورهای اطراف خرید کنیم که همین مساله باعث شده قیمت خودرو در بازار کشورهای همسایه یا جاهایی که برای خرید خودرو وارد می‌شویم، افزایش پیدا کند. یک چنین منعی وجود داشت؟

این‌که کشور ما تحت تحریم‌های بین‌المللی قرار دارد، یک واقعیت است. این‌که صنعت خودرو هنوز در راس موضوعاتی است که دچار تحریم هستیم، بله، وجود دارد. ولی به این معنا نیست که قابلیت تأمین وجود ندارد؛ چراکه در سال‌هایی که بیشترین تعداد واردات را داشتیم، تعداد واردات ۶۰ تا ۷۰ هزار خودرو بوده است. زمانی که تولید سه ماهه یک خودروساز چینی یک میلیون دستگاه است، صحبت کردن از این‌که یک درخواست ۶۰ تا ۷۰ هزار خودرویی سالانه، بازار را دچار نوسان می‌کند، یک مقدار دور از ذهن و غیرواقعی است. در حال حاضر بیشترین هزینه‌ای که به خودروهای وارداتی وارد می‌شود، سرفصل‌های داخلی است.

قیمت‌هایی که خرید می‌کنیم، شاید بعضا به واسطه تحریم‌ها، طولانی‌تر شدن مسیر حمل و یا حتی تغییر اسناد و مستندات، دچار افزایش قیمت شود، ولی به نسبت هزینه‌های داخلی که برای آن در نظر گرفته شده، می‌توان گفت سهم بسیار ناچیزی دارد.

◆ یعنی ما امکان خرید مستقیم از کمپانی‌ها را داریم؟

بله، یک‌سری از کمپانی‌ها هستند که امکان خرید مستقیم از آنها وجود دارد. قابلیت حمل مستقیم از آن کشورها هم به کشور ما وجود دارد. البته به طور طبیعی هر چقدر نگرانی بازارهای جهانی را کمتر داشته باشند، برایشان بازار ایران جذابیت بیشتری دارد؛ چراکه تیراژ کمتری دارند و خیلی نگران از دست رفتن تیراژشان در سطح بین‌المللی نیستند. پیش‌تر هم زمانی که ما تحریم بودیم، مسیرهای غیرمستقیم تحت‌نظر شرکت‌های مادر و با هدایت مستقیم خود آنها انجام می‌شد. این فرآیندی است که واردکنندگان ما به کرات روی کالاهای مختلف یا آن روبه‌رو هستند و موضوع جدیدی نیست که نخواهد نگران‌کننده باشد که قابلیت تأمین وجود ندارد.

به‌رحال هر فروشنده‌ای دنبال بازار مصرف است. ما بهترین بازار مصرف را در کشور داریم و مردم ما جزو بهترین مشتری‌هایی هستند که در دنیا وجود دارند. شاید در منطقه خاورمیانه، ایران یکی از سه کشوری باشد که خودروهایی که انتخاب می‌کنند، تماما قول آپشن است. ما می‌بینیم حتی اگر یک نفر موبایلی را می‌خرد، می‌خواهد دوربین آن بالاترین کیفیت، بیشترین حافظه و بالاترین قابلیت‌های اتصال را داشته باشد؛ بعضا شاید حتی به این امکانات نیاز هم نداشته باشد، ولی مردم ما در انتخاب خود دنبال بهترین و باکیفیت‌ترین هستند. این آرزوی هر فروشنده‌ای است که با یک چنین مشتری‌ای روبه‌رو شود که کالای کاملی را از او بخواهد.

خودروسازان در تمام دنیا دارند هزینه تحقیقات پرداخت می‌کنند و هزینه این تحقیقات در مصرف، خود را نشان می‌دهد. بر این اساس، اصلا به این شکل نیست که قابلیت تأمین برای تجار ما وجود نداشته باشد. بیشترین تحریمی که ما با آن روبه‌رو هستیم، واقعا پیچ و خم‌های داخلی و اداری است تا ارتباطات بین‌المللی.

◆ یک اتفاق عجیب در بحث واردات خودرو، قیمت‌هایی بود که اعلام شد. قرار بود خودروهای ۷۰۰، ۸۰۰ میلیون تومانی بیاید و صحبت از خودروهای اقتصادی بود، اما همان خودروهای ۷۰۰، ۸۰۰ میلیون تومانی با قیمت‌های بالای ۲ میلیارد تومان عرضه شد. چه اتفاقی افتاد که قیمت این خودروها تقریبا ۴، ۳ برابر شد؟

به طور قطع مسوولان ما که صحبت اشتباه نمی‌کنند؛ اما بعضا کسانی دارند نظر می‌دهند که در این زمینه دانش و اطلاعات کافی ندارند. فرآیند واردات در کشور مشخص است و این فرآیند جدید نیست و بارها و بارها روی کالاهای مختلف و حتی روی خودرو اتفاق افتاده است.

نزدیک به ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو طی دورانی که واردات خودرو آزاد بوده، وارد شده است؛ هر چند سهم آن نسبت به تولید داخل و تعداد خودروهای در هر حال تردد کم است، ولی ما می‌دانیم زمانی که واردات انجام می‌شود، بخشی از قیمت تمام شده، فقط قیمت خرید است، بخش عمده‌ای از آن، وابسته به حقوق ورودی است که شامل حقوق گمرکی و سود بازرگانی می‌شود. بخش دیگر نیز هزینه‌های مرتبط با آن است. الان بیش از ۲۰ سرفصل هزینه‌ای در نظر گرفته می‌شود؛ مثل عوارض گمرکی، خودروی اسقاط، هزینه بازرسی، هزینه استاندارد و … این‌قدر سرفصل این موضوعات زیاد است که ۲۰ آیتم این‌جا اضافه می‌شود. به طور طبیعی وقتی به قیمت خرید، گروه دیگری از معیارها اضافه می‌شود، این‌ها باعث می‌شود عملا دلاری که خریداری می‌شود اگر یک خودروی تعرفه به طور متوسط ۹۰ درصدی را در نظر بگیرید– دلار ۵۰ هزار تومانی عملا در قیمت نهایی حدود ۱۲۰ هزار تومان شود. در شرایطی که کمبود کالا وجود دارد، این ۱۲۵ هزار تومان، براساس پارامترهای رسمی، قیمت رسمی‌ای است که وجود دارد؛ بدون احتساب مالیات بر ارزش افزوده. حالا این خودرو به بازار می‌آید، به واسطه کمبود کالا که هنوز عرضه و تقاضا با یکدیگر برابر نیستند، قیمت دیگری پیدا می‌کنیم.

ما شاهد هستیم که هم تولیدات داخلی و هم واردات، نسبت به برنامه‌ها عقب هستند، بنابراین بازار دچار یک شکاف بین عرضه و تقاضا است و به همین دلیل، خودرو تبدیل به یک کالای خاص می‌شود که متقاضی‌های بیشتری برای آن وجود دارد. ما می‌بینیم حتی روی این قیمت‌ها و بعضا مجددا روی

سال بیست و ششم/ شماره ۶۴۵۴

رمزگشایی عضو انجمن واردکنندگان خودرو از دلایل عدم اجرای وعده‌های واردات

چرا واردات خودرو عملی نشد؟

قیمت تمام شده، ۵۰ تا ۱۰۰ درصد افزایش قیمت داریم و این بار دیگر کالایی که در اختیار افراد می‌گیرد، مکانیزم قیمت‌گذاری روی آن وجود ندارد. در این‌جا کسی که با بحران جدی روبه‌رو می‌شود، خریدار نهایی است که یک کالا را با هزینه قریب به ۴ برابری باید خرید کند و در نهایت هم سالانه به اسم خودروی لوکس، بابت آن مالیات بپردازد. اگر این کالا تبدیل به یک کالای لوکس تبدیل شده، به‌خاطر هزینه‌های زیادی است که خودمان برای آن تعریف کردیم، این واقعا به این معنا نیست که یک خودروی لوکس باشد. کشورهای دیگر را که نگاه می‌کنیم و زمانی که خودروها و قیمت‌ها را مقایسه می‌کنیم، تفاوت‌ها برای مردم عجیب می‌شود.

◆ یعنی خودرویی که در ایران خودروی لوکس محسوب می‌شود، در حقیقت خودروهای مصرفی در کشورهای اطراف است؟

خودروهای اقتصادی در کشورهای اطراف است.

◆ با توجه به سطح درآمدی که قشر متوسط کشور دارد، از نظر شما یک خودروی اقتصادی باید چه معیاری داشته باشد؟

اجازه دهید در این رابطه صحبت نکنم، چون چند پارامتر در این‌جا وجود دارد؛ مثل خط فقر و توانایی درآمدی.

◆ شما عنوان کردید که واردکننده باید چند سرفصل هزینه‌ای را پرداخت کند که باعث می‌شود قیمت ارز واردات خودرو از ۵۰ هزار تومان به حدود ۱۲۵ هزار تومان برسد. این آیتم‌ها را به ما می‌گویید؟

این یکی از موضوعاتی که سازمان‌های مختلف دچار استنباط‌های مختلف از آن هستند. بعد از حقوق ورودی، مواردی که به آن وارد است، هزینه‌های انبارداری، حمل، باربری، بازرسی، استاندارد، خودروی فرسوده، مالیات شماره‌گذاری، عوارض شماره‌گذاری، هلال‌احمر، بودجه سنواتی، هزینه پلاک، بیمه شخص ثالث، هزینه‌های بانکی و کارمزد بانکی و… است.

◆ این خیلی مساله مهمی است. به‌رحال این آیتم‌ها قیمت ارز واردات خودرو را ۲ تا ۲.۵ برابر می‌کند؛ به خصوص که وقتی خودروها وارد بازار می‌شوند، یک افزایش قیمتی دیگری هم دارند. شما یک قیاسی در رابطه با خودروهایی که در ایران وارد شده، با قیمت‌های کشورهای همسایه می‌توانید داشته باشید؟

الان یک خودروی خوب –اجازه دهید بگویم خودروی لوکس، چون خیلی از این خودروها بعضا خودروی لوکس حساب نمی‌شوند، خودروهای خوب در منطقه هستند– با قیمت ۳ تا ۵ برابر در کشور به فروش می‌رود. اگرچه نوید باز شدن خودروهای وارداتی در بازار و شوق ناشی از افزایش واردات و تنوع خودرو باعث شد که فشار تقاضا کم شود، ولی هر چه مرور زمان بیشتر می‌شود و آن برنامه‌ها تحقق پیدا نمی‌کند، این انتظار کم‌کم از بین می‌رود و مردم ناامید می‌شوند نسبت به آن اتفاقاتی که قرار بود بیفتد. به طور قطع مشکلات زیادی در این فرآیند وجود دارد، ولی عدم استفاده از نظرات متخصصان حوزه و بخش خصوصی، کم‌کان یکی از موضوعاتی است که وجود دارد. اگر چه در دوره‌های مختلف ریاست‌جمهوری روی آنها تأکید شده که حتما از نظر تخصصی بخش خصوصی استفاده شود و حتی در قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار به عنوان یک قانون برای دولت الزام شده، ولی بعضا می‌بینیم درگیری‌های بخش خصوصی و دولت این‌قدر گسترده و پراکنده است که از فاز تخصصی خود خارج شده است.

ما از کسانی که در این فضای بازار بین‌المللی به صورت واقعی، بدون پشتوانه دولتی و از جیب خودشان فعالیت می‌کنند، استفاده نمی‌کنیم و نظر متخصص و تجار را نمی‌گیریم. بر همین اساس، خروجی کار صحیح نمی‌شود و به همین دلیل، انتظار دستاورد هم نباید داشته باشیم.

◆ شما به تعریف خودروی لوکس اشاره کردید. در دنیا خودروها با چه حد قیمتی خودروی لوکس محسوب می‌شوند؟

در همه جای دنیا، ملاک لوکس بودن یک کالا قیمت است. برای مثال، در هیچ کجای دنیا به شما نمی‌گویند که سایز کفش بالای ۴۳ برای آقایان، کفش لوکس است. مشخصه‌های فنی یک محصول هیچ‌گاه ملاک لوکس بودن به تنهایی نیست. ما در کشورمان خودروی بالای ۲ هزار و ۵۰۰ سی‌سی را لوکس محسوب کرده‌ایم؛ یعنی حجم موتور ملاک لوکس بودن شده است. بعد دیدیم که خودروهای سوپرلوکسی وارد کشور شدند که این خودروها نه‌تنها حجم موتورشان کم بود، بلکه هیبریدی هم بودند و از تعرفه‌های تشویقی هم استفاده کردند، اما این خودرو در دنیا سوپرلوکس است. تعریف اشتباه و اصرار به تعریف اشتباه، باعث شد که بباییم تبصره‌های دیگری نیز در نظر بگیریم. برای مثال، در واردات بگویییم تعریف واردات خودروی لوکس را که بالای ۲ هزار و ۵۰۰ سی‌سی گذاشتیم، نمی‌توانیم تغییر دهیم. حالا یک پارامتر دوم در نظر می‌گیریم که واردات خودروهای بالای ۲۰ هزار یورو ممنوع است. اما ملاک لوکس بودن خودرو در تمام دنیا قیمت خودرو است. به طور متوسط در دنیا خودروی بالای ۱۰۰ هزار دلار لوکس محسوب می‌شود و هر چقدر این رقم بالاتر می‌رود، مالیات و عوارضی که بابت این خودرو یک شهروند باید پرداخت کند، بیشتر می‌شود.

غیر از تعریف خودروی لوکس برای واردات، یک تعریف خودروی لوکس در بودجه را هم داریم که خودروهای بالای ۳ میلیارد تومان مشمول پرداخت مالیات می‌شوند. با توجه به رقمی که شما گفتید که خودروهای بالای ۱۰۰ هزار دلار در دنیا لوکس محسوب می‌شوند، بر این اساس خودروهای ۳ میلیاردی در ایران، در جهان لوکس محسوب نمی‌شوند؛ و به طور قطع خودروهای اقتصادی هستند. خودروهای ۲ میلیارد تومانی را اگر بخواهیم با قیمت امروز بازار ارز آزاد حساب کنیم، یعنی ۶۰ هزار دلار. خودروی ۶۰ هزار دلاری، خودروی لوکس حساب نمی‌شود؛ به عنوان یک خودرو بالاتر از کلاس اقتصادی حساب می‌شود، ولی خودروی لوکس نیست. ما به سطح درآمد در جامعه و خط فقر که نگاه کنیم، این‌ها عواملی هستند که احتمالا در تعیین میلیارد تومان نقش داشتند.

◆ یک نکته‌ای که وجود دارد، این است که این خودروهایی که در بازار ایران ۳ میلیارد تومان است، ۵، ۴ سال پیش اصلا چنین قیمتی نداشتند. یعنی ۶۰ هزار دلاری نیستند. این‌ها خودروهایی هستند که به دلیل تورم و ممنوعیت واردات خودرو، به این قیمت رسیدند و هیچ‌کدام خودروی ۶۰ هزار دلاری نیستند. از این منظر، نگاه شما را می‌خواهم بدانم که این خودروها در دنیا لوکس هستند یا خودروی اقتصادی و مصرفی به شمار می‌روند؟

در کشور ما خودرو، یک کالای سرمایه‌ای حساب می‌شود و همیشه به عنوان کالای سرمایه‌ای به آن نگاه شده، نه کالای مصرفی. این‌که چه اتفاقی باعث شده که این سطح را مشخص کنیم، باید این را در نظر داشته باشیم که طی سال‌های اخیر به طور متوسط سالانه تورم ۵۰ درصدی داشتیم. اگرچه افزایش درآمدها کمتر از این بوده و حتی سود بانکی کمتر از این بوده، ولی تورم واقعی که با آن روبه‌رو هستیم، تورم ۵۰ درصدی است. در کنار این، ما مواردی چون بالا رفتن هزینه‌های دولت را می‌بینیم که منجر به این شده که درآمد دولت افزایش پیدا کند. اگر رشد زیادی در بودجه ۱۴۰۳ نسبت به بودجه ۱۴۰۲ در بخش هزینه‌های دولت می‌بینیم، در کنار آن می‌بینیم که بخش عمده‌ای از این هزینه‌ها قرار است از محل مالیات تأمین شود. این افزایش مالیات نشان می‌دهد که دامنه گروه مخاطبان مالیاتی گسترده‌تر شود. ملاک گسترده‌تر کردن آنها دیگر این نیست که مبنای محاسباتی داشته باشد، شما از عدد نهایی مجبور هستید به عدد پایه برسید.