

از افزایش تعرفه واردات خودرو تا تداوم تولید محصولات پرمصرف

مرز حمایت دولت از خودروسازی کجاست؟

دنیای اقتصاد: مرکز پژوهش مجلس شورای اسلامی در جدیدترین گزارش خود به نحوه حمایت دولت آمریکا از تولیدات داخلی پرداخته و طی آن، به مواردی از حمایت‌های دولتی از صنعت خودرو اشاره کرده است. کلیات این گزارش نشان می‌دهد دولت ایالات متحده در ادوار مختلف اقدام به حمایت از صنایع داخلی به خصوص خودروسازی کرده، اما این حمایت‌ها دائمی نبوده و در مقاطعی خاص انجام شده‌اند.



بخش اعظم حمایت‌های دولتی از خودروسازی آمریکا، به دوران نوزادی (اصطلاحی که مرکز پژوهش‌ها به کار برده) این صنعت برمی‌گردد. در این دوران، آمریکایی‌ها مجبور بودند برای حفظ و در ادامه، توسعه خودروسازی به‌عنوان صنعتی نوپا، برنامه‌های حمایتی در قالب کمک‌های مالی و همچنین وضع تعرفه واردات، لحاظ کنند. در واقع سیاستی که آمریکایی‌ها در قبال حمایت از خودروسازی اجرا کردند، مشابه سیاست بسیاری از کشورهای صاحب صنعت خودرو است، یعنی حمایت اولیه از صنایع نوپا و سپس رها کردن آنها در میدان رقابت.

اصل این سیاست بر پایه «حمایت منطقی از صنایع در راستای رقابت‌پذیری» است و بر این موضوع مهم تاکید می‌کند که حمایت‌های دولتی، حد و مرزی خاص دارد و نمی‌تواند تا ابد ادامه داشته باشد. اتفاقاً سیاست موردنظر در اکثر قریب به اتفاق موارد، جواب مثبت داده و خودروسازان نوپا را به غول‌های عرصه رقابت تبدیل کرده است. طبق گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، یکی از ابزارهای حمایتی اصلی دولت آمریکا از خودروسازی، تعرفه واردات خودرو است که در سال‌های دور به اجرا درآمده است. به‌عنوان مثال، در بخشی از دوران ریاست جمهوری کارتر، لابی‌هایی در راستای حمایت و مراقبت از خودروهای آمریکایی در برابر رقبای ژاپنی شکل گرفت و شرکت فورد پیشنهاد داد که برای بیش از یک میلیون خودروی وارداتی از ژاپن، محدودیت ایجاد شود.

این پیشنهاد از سوی شرکت‌های جنرال موتورز، کرایسلر و اتحادیه کارگری آمریکایی مورد حمایت قرار گرفت و در ادامه چندین سناتور جمهوریخواه، قانون محدودیت واردات خودروی ژاپنی به ۱/۶ میلیون دستگاه در سال را پیشنهاد دادند. در نهایت وزارت تجارت بین‌الملل و صنعت ژاپن، محدودیت ۱/۶۸ میلیون خودروی وارداتی به آمریکا را ایجاد کرد. بنابراین می‌توان گفت آمریکایی‌ها در گذشته با وضع تعرفه‌های سنگین، از خودروسازی خود حمایت و پس از به بلوغ رسیدن این صنعت، آن را به میدان رقابت فرستاده‌اند. نتیجه چنین رویکردی این شده که خودروسازان آمریکایی در حال حاضر جزو پیشروها در صنعت خودروی جهان به شمار می‌روند و توانسته‌اند علاوه بر بخش بزرگی از بازار داخل، بازارهای خارجی را نیز تسخیر کنند.

مرور کوتاه حمایت‌های دولتی از خودروسازی آمریکا نشان می‌دهد اگرچه استفاده دولت از ابزارهای حمایتی برای کمک به صنعت خودرو، مساله غریبی نیست، با این حال مداوم نبوده و حد و مرزی مشخص داشته و دارد. این در حالی است که در خودروسازی ایران، مرزی برای حمایت‌های دولتی از خودروسازی وجود ندارد و دولت به عناوین مختلف چتر خود را بالای سر این صنعت نگه داشته است. هرچند گمان می‌رفت در دولت‌های یازدهم و دوازدهم؛ از حجم حمایت‌های صنعت خودرو کاسته شود و مقدمات ورود خودروسازان کشور به عرصه رقابت جهانی فراهم آید، با این حال طی پنج سال گذشته شاهد انواع حمایت‌های مستقیم و غیرمستقیم دولت از این صنعت بوده‌ایم.

به‌عنوان مثال، در پاییز ۹۴ و در روزهایی که بخشی از مشتریان پیرو کمپین «خرید خودروی صفر ممنوع»، خرید خودرو را تحریم کرده بودند، دولت وارد عمل شد و برای نجات خودروسازان حدود ۱۲۰ هزار فقره وام ۲۵ میلیون تومانی در نظر گرفت. این اقدام دولت سبب شد ضمن شکست خوردن کمپین «خرید خودروی صفر ممنوع»، فروش خودروسازان به شکلی شاید بی‌سابقه اوج بگیرد. این اقدام حمایتی دولت عملاً اجازه نداد خودروسازان در مقطعی حساس از فعالیتشان، روی پای خود ایستاده و فکری به حال گرفتاری و دردسری که گریبان آنها را گرفته بود، کنند.

همین مهر ماه سال گذشته نیز دولت روی دیگری از حمایت‌های خود از صنعت خودرو را نشان داد، آنجا که با لغو مصوبه ممنوعیت شماره‌گذاری خودروهای پرمصرف، کمک بزرگی به خودروسازان کرد. طبق این مصوبه، به ازای تولید هر خودروی پرمصرف، باید یک خودروی فرسوده اسقاط می‌شد، با این حال دولت به پیشنهاد وزارت صنعت، معدن و تجارت، آن را لغو کرد تا تولید پرمصرف‌ها بدون محدودیتی خاص همچنان ادامه یابد. رفتارهای حمایتی دولت اما تنها به این موارد مربوط نبوده و در مقاطع دیگری نیز بروز کرده است. بدون شک یکی از اصلی‌ترین و پرحاشیه‌ترین اقدامات حمایتی دولت از صنعت خودرو، افزایش تعرفه واردات بود که زمستان سال گذشته رخ داد.

طبق اعلام وزارت صنعت، تعرفه خودروهای با حجم موتور ۱۵۰۰ سی‌سی که پیش‌تر ۴۰ درصد بود، به ۵۵ درصد رسید و خودروهای با حجم موتور ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ سی‌سی نیز افزایش ۳۵ درصدی تعرفه را تجربه کردند. این خودروها تا پیش از ابلاغ ضوابط جدید، با تعرفه ۴۰ درصدی وارد می‌شدند و حالا باید ۷۵ درصد تعرفه بابت آنها پرداخت می‌شد. همچنین تعرفه واردات خودروهای با حجم موتور ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی نیز که ۵۵ درصد بود، طبق ضوابط جدید، به ۹۵ درصد افزایش یافت. این اقدام دولت در شرایطی بود که کشورهای دارای صنایع خودروی پیشرفته سال‌هاست از تعرفه‌های سنگین عبور کرده‌اند.

در نهایت اما دیگر اقدام حمایتی دولت از خودروسازان را می‌توان عدم افزایش تعرفه واردات قطعه دانست. با وجود آنکه تعرفه واردات خودرو بالا رفته، تعرفه قطعات دست‌نخورده باقی مانده و این موضوع راه را برای تامین بی‌دردسر از خارج باز گذاشته است. در چنین شرایطی، خودروسازان میل

چندانی به داخلی سازی نخواهند داشت و با کمترین دردسر ممکن، اقدام به واردات می کنند و همین است که قطعات در صدر کالاهای وارداتی به کشور قرار گرفته اند.

هرچه هست، مقایسه کلی میان حمایت های دولتی از خودروسازی، در ایران و سایر کشورها نشان می دهد حمایت های دولتی از این صنعت، همواره و در همه جا وجود داشته، با این حال مانند ایران، بی حد و مرز و دائمی نبوده است. در چنین شرایطی به نظر می رسد اگر دولت خصوصی سازی واقعی را در خودروسازی انجام داده و چتر حمایتی خود را برداشته و به اصطلاح کاری به کار آن نداشته باشد، خودروسازی ایران نیز می تواند با ورود به عرصه رقابت، توسعه و پیشرفت را به معنای واقعی کلمه لمس کند.