

کالبدشکافی واردات خودرو سواری

معاونت پژوهش‌های اقتصادی
دفتر: مطالعات اقتصادی

کد موضوعی: ۲۲۰
شماره مسلسل: ۱۳۹۵۲
مهرماه ۱۳۹۳

به نام خدا

فهرست مطالب

۱.....	چکیده
۲.....	مقدمه
۴.....	۱. نگاهی به آمار واردات خودرو سواری.....
۱۰.....	۱-۱. واردات خودروهای ۱۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی سی
۱۲.....	۱-۲. نیم نگاهی به وضعیت تولید خودرو در کشور.....
۱۴.....	۱-۳. میزان واردات قطعات منفصله جهت تولید خودروهای سواری مشمول ردیف ۸۷۰۳.....
۱۶.....	۲. تعیین نرخ تعرفه توسط مجلس شورای اسلامی.....
۱۹.....	۳. تعرفه اسمی خودرو
۲۲.....	۴. قوانین و مقررات مربوط به واردات خودرو
۲۳.....	جمع بندی و نتیجه گیری.....
۲۴.....	راهکارها و توصیه های سیاستی.....
۲۵.....	منابع و مأخذ



کالبدشکافی واردات خودرو سواری

چکیده

هدف اصلی این گزارش تجزیه و تحلیل و شناسایی آسیب‌ها و چالش‌های موجود در واردات خودروهای سواری است. نتایج به‌دست آمده نشان می‌دهد، سهم ارزش دلاری واردات خودرو در پایان سال ۱۳۹۲ حدود ۶ درصد از ارزش واردات دلاری کل کشور بوده هرچند که سهم وزنی واردات خودرو از وزن کل واردات کشور طی سال‌های ۱۳۸۹ تا پایان سال ۱۳۹۲ همچنان زیر یک درصد از واردات کل کشور بوده است. به‌علاوه در سال ۱۳۹۲ واردات خودرو سواری به بیش از ۷۸ هزار دستگاه رسیده که نسبت به سال ۱۳۹۱ بیش از ۷۴ درصد رشد داشته است. از منظر درصد تغییرات ارزش دلاری نسبت به سال قبل نیز این رقم قابل توجه است به‌طوری که در سال ۱۳۹۲ ارزش دلاری واردات خودرو نسبت به سال ۱۳۹۱ بیش از ۱۷۴ درصد رشد داشته است و این بدان معناست که درآمد دولت که از ناحیه حقوق ورودی اخذ می‌شود در واردات خودرو افزایش قابل توجهی یافته است.

با توجه به ضعف‌ها و چالش‌هایی که بازار تولید خودروهای داخلی دارند و ضعف آنها در تأمین نیاز مصرف‌کنندگان و مشکلات کیفیت تولید آنها، واردات خودرو سود و منافع بالایی برای عده‌ای از واردکنندگان خودرو داشته است. تخصیص ارز مبادله‌ای برای واردات خودرو و عدم کنترل قیمت فروش خودروهای وارداتی توسط سازمان‌های ذی‌ربط و سوءاستفاده واردکنندگان از این خلأ و فروش آنها با ارز آزاد منجر به ایجاد رانت برای آنها شده است.

شرکت‌ها و واردکنندگانی طی سال‌های ۱۳۹۰-۱۳۹۲ هر ساله بیش از ۱۰۰۰ دستگاه خودرو وارد کرده‌اند. از طرفی در سال ۱۳۹۲ بیش از ۵۷ درصد واردات خودرو توسط ۱۷ شرکت، در سال ۱۳۹۱ بیش از ۲۵ درصد واردات خودرو توسط ۶ شرکت و در سال ۱۳۹۰ حدود ۶۹ درصد واردات خودرو توسط ۷ شرکت صورت گرفته است.

مقدمه

صنعت خودروسازی یکی از صنایع مهم در اقتصاد هر کشور است. این صنعت به دلیل دارا بودن حلقه‌های پیشین و پسین و گسترده بودن زنجیره تأمین آن در برخی از کشورها جزء صنایع مادر و استراتژیک به حساب می‌آید.^۱

به عبارت دیگر صنعت خودرو به دلیل ارتباط با بیش از ۶۰ صنعت دیگر به «صنعت صنایع» یا «لکوموتیو صنایع» مشهور است. در ساخت خودرو، مجموعه‌ای از تکنولوژی‌های فلزی، پلاستیک، شیمیایی، چوب، پارچه، عایق، شیشه، الکتریکی، الکترونیکی، متالوژی، طراحی، مدیریت، اقتصاد و... دخالت دارند. این صنعت در میان ۲۸ صنعت دیگر به لحاظ پیوندهای پسین دارای رتبه ۲ و از نظر پیوندهای پیشین حائز رتبه ۱۹ است.^۲

در اغلب کشورها ضریب فناوری در این صنعت به شدت در طول زمان تغییر یافته و در بیشتر شرکت‌ها بخش تحقیق و توسعه این صنعت بسیار فعال است.^۳

از ویژگی‌های حائز اهمیت این صنعت ایجاد ارزش‌افزوده بالا و ایجاد اشتغال قابل توجه است. با نگاهی به دنیای خودرو مشاهده می‌شود که سیر تحول در این صنعت بسیار شتابان است. صنعت خودرو بخش عمده‌ای از مجموعه فعالیت‌های اقتصادی را دربرمی‌گیرد و پیوند عمیقی با سایر بخش‌های اقتصادی دارد. در بسیاری از کشورها توسعه این صنعت به سبب گستردگی و زنجیره‌های وسیع آن به عنوان یکی از بهترین راه‌ها برای دستیابی به هدف رشد سریع صنعتی مورد توجه قرار گرفته است. وجود و ادامه حیات این صنعت با توجه به جنبه‌ها و آثار اقتصادی گسترده آن از قبیل ظرفیت بالقوه نسبتاً بالای ایجاد اشتغال و ارزش‌افزوده و در برخی موارد نیز ایفای نقش پیشرو در توسعه اقتصادی کشورها می‌تواند برای هر کشوری از جمله مهمترین ابزار حصول به اهداف موردنظر باشد.^۴

گفته شده است، به ازای تولید هر دستگاه خودرو، دو شغل در کشور ایجاد می‌شود که ۱۷ درصد آن اشتغال مستقیم (خودروسازی و قطعه‌سازی) و ۸۳ درصد اشتغال غیرمستقیم (صنایع بالادستی و فعالیت‌های پایین‌دستی) است.^۵

۱. محمدنبی شهیکی تاش و عماد کاظم‌زاده، پاییز ۱۳۹۲.

۲. سازمان توسعه تجارت ایران، نگاهی به صنعت خودرو در ایران و جهان، دفتر توسعه صادرات کالا، گروه برق و مکانیک، خردادماه ۱۳۹۲.

۳. پیشین.

۴. پیشین.

۵. ماهنامه صنعتی، مهندسی، اقتصادی و فرهنگی صنعت خودرو، سال ۱۴، شماره ۱۵۲، مردادماه ۱۳۹۰.



عوامل ذیل موجب می‌شود برای تأمین نیازهای داخلی، واردات خودرو به‌عنوان بازاری در

کنار بازار تولید خودروهای داخلی شکل گیرد. این عوامل عبارتند از:

نامناسب بودن خدمات پس از فروش خودروهای داخلی، عدم رضایتمندی مصرف‌کنندگان به دلیل عدم رعایت حقوق مصرف‌کنندگان داخلی، افزایش قیمت‌های مکرر در طول یکسال، تحمیل هزینه‌های اضافی ناشی از هزینه‌های غیرمرتبط با تولید توسط برخی از مدیران صنعت خودروسازی بر دوش مردم، وجود نقص فنی و کیفیت پایین در تولید،^۱ تأخیر در تحویل به موقع خودرو، بالا بودن تعداد قطعات معیوب، مصرف غیراستاندارد سوخت، پایین بودن ایمنی (فقدان ترمز ضدقفل و کیسه هوا)، بالا بودن قیمت در مقایسه با خودروهای مشابه خارجی، عدم پاسخگویی به نیاز بازار و ایجاد رانت و دلالتی و عدم تحول در تکنولوژی تولید به دلیل استفاده از فناوری قدیمی، کنترل نامناسب کیفیت در مراحل مختلف تولید، رقابت انحصاری در بازار به علت تعرفه بالای خودروهای وارداتی، کم بودن دوره گارانتی و ...

به اعتقاد برخی از کارشناسان خودروهایی که تحت عنوان خودروی ملی تولید شده‌اند، صرفاً نوعی کپی‌برداری و حاصل دستکاری در شکل و شمایل خودروهای خارجی هستند و اختلاف نظرها در خصوص ملی بودن یا مونتاژکاری و چینی‌سازی طی سال‌های اخیر با وجود تحریم‌ها تا جایی است که امروزه سرنوشت تولید خودروهای ملی با چالش مواجه شده است. از نظر این منتقدان خودروی ملی به معنای واقعی تولید نشده، زیرا خودرویی را می‌توان خودروی ملی نامید که هم طراحی و ساخت قطعات آن داخلی باشد و هم اینکه هرگونه تغییر در آن صرفاً به درخواست خودروساز ایرانی بستگی داشته باشد. البته برخی از صاحب‌نظران نیز عقیده دارند که ساخت خودروی ۱۰۰ درصد ملی و بدون همکاری با دیگر کشورها به دلیل نداشتن صرفه به مقیاس بسیار مشکل است.

براساس گزارش سازمان توسعه تجارت، کشور ایران طی سال ۲۰۱۱ از ۶۰ میلیون دستگاه خودروی تولید شده در جهان با تولید ۱/۴ میلیون دستگاه خودرو سهم ۲/۳ درصدی از بازار جهان را به خود اختصاص داده و در بین ۳۹ تولیدکننده خودرو در جهان در جایگاه ۱۲ قرار دارد.^۲

براساس سند چشم‌انداز توسعه بیست‌ساله کشور تا سال ۱۴۰۴ صادرات خودرو و قطعات آن

۱. طبق ماده (۲) قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی - داخلی مصوب ۱۳۸۹/۲/۲۶، وزارت صنایع و معادن مکلف شده، از طریق مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی و با استفاده از ظرفیت‌های قانونی، استانداردهای موضوع ماده (۱) این قانون را اعمال و از تولید یا ورود خودروها و قطعات خودرویی غیراستاندارد جلوگیری کند. همچنین نیروی انتظامی مکلف است خودروهایی را شماره‌گذاری کند که تأییدیه مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران را اخذ کرده باشد. متأسفانه این امر تاکنون حاصل نشده و این موضوع یکی از دلایل خرید خودروهای وارداتی است.

۲. سازمان توسعه تجارت ایران، نگاهی به صنعت خودرو در ایران و جهان، دفتر توسعه صادرات کالا، گروه برق و مکانیک، خردادماه ۱۳۹۲.

باید به ۲۰ میلیارد دلار برسد که برای رسیدن به این هدف باید مواردی همچون: ارتقای کیفیت محصولات و قطعات متناسب با نیاز مصرف‌کننده خارجی و متوازن با سطح استانداردهای جهانی، تنوع بخشی به محصولات، تنوع خدمات پس از فروش و تأمین قطعات و رعایت خواست مشتری به‌ویژه تلاش در جهت واقعی شدن قیمت تمام شده محصولات و رقابت‌پذیر نمودن آنها و ... مدنظر قرار گیرد.^۱

موضوع واردات خودروهای سواری از خارج کشور همواره دارای حساسیت‌های خاص و ویژگی‌های بوده است. برخی کارشناسان واردات این کالا را به‌عنوان واردات کالای لوکس و غیرضروری تلقی کرده و آن را عاملی مخرب برای تولید داخلی قلمداد کرده و برخی دیگر به این موضوع به‌عنوان عاملی برای ایجاد رقابت در بازار خودرو و افزایش کیفیت تولید داخل نگاه می‌کنند و آن را یک ضرورت برای پاسخ‌دهی به تقاضای داخلی می‌دانند. به همین دلیل همواره اختلاف نظرهایی درخصوص میزان نرخ حقوق ورودی این کالا و محدودیت‌های مقداری و توقف‌هایی که در ثبت سفارش این کالا به‌وجود می‌آید وجود داشته و دارد.

از طرفی در شرایط فعلی نیز با توجه به رهنمودهای مقام معظم رهبری (مدظله العالی) مبنی بر سوق یافتن به سمت اقتصاد مقاومتی، حساسیت‌هایی برای واردات خودروهای سواری وجود دارد.^۲

در این مطالعه ضمن بررسی اجمالی بازار واردات خودرو و نرخ تعرفه اسمی تلاش خواهد شد به نکاتی درخصوص میزان واردات خودرو طی سال‌های اخیر اشاره شود.

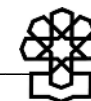
۱. نگاهی به آمار واردات خودرو سواری

کلیه کالاهای وارداتی توسط نظام هماهنگ توصیف و کدگذاری کالا طبقه‌بندی شده و در بخش‌های مختلفی از این نظام به قطعات خودرو سواری، لوازم یدکی و قطعات منفصله و انواع دیگر خودرو شامل خودروهای سنگین، راهسازی و... اشاره شده است. با این حال آنچه به‌عنوان خودرو سواری نهایی به بازار مصرف کشور وارد می‌شود در ردیف ۸۷۰۳ قرار گرفته که در این بخش به برخی از عوامل مربوط به بخش خودرو سواری اشاره می‌شود.

۱. پیشین.

۲. بیانات مقام معظم رهبری (مدظله العالی) در جمع رئیس‌جمهور و اعضای هیئت دولت به مناسبت هفته دولت مورخ ۱۳۹۳/۶/۵؛ محور سیزدهم از ۱۵ توصیه رهبر انقلاب به دولت روحانی عبارت بود از:

۱۳. پرهیز از واردات بی‌رویه و تأثیر منفی آن بر تولید داخلی «موضوع واردات، فقط از طریق تعرفه حل نخواهد شد. دولت باید درخصوص واردات کالاهای غیرضروری و تجملی سخت‌گیری بیشتری انجام دهد و اعمال قدرت کند».



جدول ۱. واردات خودرو سواری با ردیف تعرفه ۸۷۰۳ از سال ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۲

سال	تعداد	درصد تغییرات تعداد نسبت به سال قبل	ارزش ریالی (میلیارد ریال)	ارزش دلاری واردات خودرو (میلیون دلار)	سهم ارزش دلاری واردات خودرو از ارزش دلاری واردات کل کشور (درصد)	درصد تغییرات ارزش دلاری نسبت به سال قبل	وزن واردات خودرو (هزار تن)	سهم وزن واردات خودرو از وزن کل واردات (درصد)	نرخ حقوق ورودی اسمی بجز مالیات بر ارزش افزوده	میانگین نرخ ارز محاسباتی برای دریافت حقوق ورودی (ریال)	میانگین قیمت هر خودرو سواری وارداتی (دلار)	درصد تغییرات میانگین قیمت هر خودرو سواری وارداتی نسبت به سال قبل
۱۳۸۹	۴۳,۱۳۶	-	۹,۱۳۴	۸۹۴	۱/۳۸۷	-	۷۰	۰/۱۵	۹۰	۱۰,۲۱۸	۲۰,۷۲۵	-
۱۳۹۰	۳۹,۷۶۵	-۷/۸۱	۹,۰۰۴	۸۳۰	۱/۳۳۴	-۷/۱۶	۶۴	۰/۱۷	۹۰	۱۰,۸۵۰	۲۰,۸۷۳	۰/۷۱
۱۳۹۱	۴۵,۰۹۹	۱۳/۴۱	۱۸,۲۱۷	۱,۰۹۹	۲/۰۳۲	۳۲/۴۱	۷۲	۰/۱۸	۹۰	۱۶,۵۷۳	۲۴,۳۶۹	۱۶/۷۵
۱۳۹۲	۷۸,۶۷۳	۷۴/۴۵	۴۰,۰۴۷	۱,۶۲۰	۵/۹۳۷	۴۷/۴۱	۱۱۸	۰/۳۵	۷۵,۴۰	۲۴,۷۲۱	۲۰,۵۹۲	-۱۵/۵۰

مأخذ: محاسبات محقق براساس بخش آمار و اطلاعات سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران (<http://www.irica.gov.ir>) و آمار دریافتی از گمرک جمهوری اسلامی ایران با شماره نامه ۲۲/۲۵۳۹۲/۲۱۸۴۷۰ مورخ

۱۳۹۲/۱۱/۰۹ و آمار دریافتی از گمرک جمهوری اسلامی ایران با شماره نامه ۲۲/۲۵۳۹۳/۴۸۱۵۳ مورخ ۲۱/۰۳/۱۳۹۳.

مطابق جدول ۱ بجز سال ۱۳۹۲، حدود ۴۰ هزار دستگاه خودرو سواری به صورت سالیانه به کشور وارد شد که ارزش تقریبی سالیانه آن حدود ۱ میلیارد دلار بوده است. در سال ۱۳۹۲ واردات خودرو سواری به بیش از ۷۸ هزار دستگاه رسید که نسبت به سال قبل بیش از ۷۴ درصد رشد داشته است. از منظر درصد تغییرات ارزش دلاری نسبت به سال قبل نیز این رقم قابل توجه است به طوری که در سال ۱۳۹۲ ارزش دلاری واردات خودرو نسبت به سال ۱۳۹۱ بیش از ۴۷ درصد رشد داشته و بدان معناست که درآمد دولت از ناحیه اخذ حقوق ورودی افزایش یافته است. همچنین سهم ارزش دلاری واردات خودرو نسبت به کل واردات کشور با افزایش فزاینده‌ای در طول سال‌های اخیر مواجه بوده به طوری که از ۱/۴ درصد واردات کل کشور در سال ۱۳۸۹ به ۵/۹ درصد در سال ۱۳۹۲ رسیده یعنی در پایان سال ۱۳۹۲ حدود ۶ درصد ارزش واردات دلاری کل کشور را خودرو سواری تشکیل داده است.

به علاوه سهم وزنی واردات خودرو از وزن کل واردات کشور از ۰/۱۵ درصد در سال ۱۳۸۹ به ۰/۳۵ درصد در سال ۱۳۹۲ رسیده است و همچنان زیر یک درصد از واردات کل را دربر می‌گیرد.

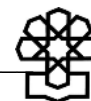
از تقسیم ارزش ریالی واردات خودرو به ارزش دلاری، نرخ حاصل می‌شود که در سال ۱۳۹۱ حدود ۱۶،۵۷۳ ریال و در سال ۱۳۹۲ حدود ۲۴،۷۲۱ ریال بوده است. فارغ از اینکه واردکننده خودرو، ارز مورد نیاز برای خرید خود را با چه نرخ تهیه کرده باشد در زمان اظهار خودرو به گمرک، برای تبدیل ارزش دلاری به ارزش ریالی و اخذ ۴۰ یا ۷۵ درصد آن به عنوان حقوق ورودی، بابت هر یک دلار واردات در سال ۱۳۹۲ حدود ۲۴،۷۲۱ ریال به طور متوسط پرداخت کرده که تقریباً معادل نرخ ارز مبادلاتی است.^۱

علی‌رغم اینکه در نیمه اول سال ۱۳۹۲ کشور با بحران‌های زیادی برای تأمین ارز مورد نیاز واردات کالاهای اساسی و دارو روبرو بود خودروهای لوکس با ارز مرجع وارد کشور شد که این مطلب نیز در گزارش رئیس هیئت تحقیق و تفحص از خودروسازان نیز اشاره شده که حدود ۳ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان خودرو لوکس با ارز مرجع وارد کشور شده است.^۲

البته به هنگام فروش خودرو در بازار، مبنای فروشندگان خودروهای وارداتی نرخ ارز بازار

۱. ماده (۱۴) قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰/۸/۲۲: ماده (۱۴) - ارزش گمرکی کالای ورودی در همه موارد عبارت است از ارزش بهای خرید کالا در مبدأ به اضافه هزینه بیمه و حمل و نقل (سیف) به اضافه سایر هزینه‌هایی که به آن کالا تا ورود به اولین دفتر گمرکی تعلق می‌گیرد که از روی سیاهه خرید یا سایر اسناد تسلیمی صاحب کالا تعیین می‌شود و براساس برابری نرخ ارز اعلام شده توسط بانک مرکزی در روز اظهار است.

2. <http://www.alef.ir/vdchxnix23nx6d.tft2.html?231833>: <http://www.tabnak.ir/fa/news/>



آزاد است درحالی که واردات این خودروها با ارز مبادله‌ای صورت گرفته است. این رقم زمانی که به دست مصرف‌کننده نهایی می‌رسد افزایش قابل توجهی خواهد داشت.^۱ زیرا واردکننده علاوه بر حقوق ورودی که شامل سود بازرگانی و حقوق پایه (حقوق گمرکی) است هزینه‌هایی همچون هزینه پلاک‌گذاری شامل مالیات، عوارض شماره‌گذاری، عوارض شهرداری و...، هزینه اسقاط خودرو که بسته به خودروهای وارداتی از ۱ تا ۶ دستگاه خودروی فرسوده باید اسقاط شود، هزینه حمل و نقل به داخل کشور، حق‌الزحمه ترخیص کار، مالیات بر ارزش‌افزوده (VAT)، سود فروشنده و برخی از هزینه‌های جانبی مانند بیمه‌نامه شخص ثالث و بیمه بدنه و... را نیز اضافه می‌نماید.

همچنین درخصوص نرخ ارز، مبنای محاسبه گمرک برای تبدیل معادل ارزش دلاری به ریال، باید به این نکته توجه شود که منظور از این نرخ، نرخ برابری ارز در روز اظهار کالا به گمرک است و نه روز ثبت سفارش و نه روز ترخیص کالا.

میانگین قیمت هر خودروی سواری وارداتی طی سال‌های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ تقریباً ثابت بوده (نزدیک به ۲۰ هزار دلار برای هر خودروی وارداتی) که این رقم با یک رشد کاهشی در سال ۱۳۹۲ از رقم ۲۴،۳۶۹ دلار در سال ۱۳۹۱ به رقم ۲۰،۵۹۲ دلار در سال ۱۳۹۲ رسیده و نزدیک به ۱۵/۵ درصد کاهش داشته است.

آمارهای دریافتی از گمرک نشان می‌دهد شرکت‌ها و واردکنندگانی که طی سال‌های ۱۳۹۰-۱۳۹۲ بالای ۱۰۰۰ دستگاه خودرو وارد کرده‌اند بدین شرح است:

در سال ۱۳۹۲ بیش از ۵۷ درصد واردات خودرو توسط ۱۷ شرکت، در سال ۱۳۹۱ بیش از ۲۵ درصد واردات خودرو توسط ۶ شرکت و در سال ۱۳۹۰ حدود ۶۹ درصد واردات خودرو توسط ۷ شرکت صورت گرفته است.

در بررسی شرکت‌ها و نمایندگی‌های اصلی واردات خودرو می‌توان به مواردی ازجمله شرکت‌های شبم تجارت آراد، آلوارس دانه، اختر تابان آبادان، استوار تجارت کوشا، آیدین تجارت ماهرخ، تابان فلزصبا، سیار تجارت تبریز، مروارید درخشان بوشهر، فیروزتجارت عماد، ایرتویوتا (تویوتا)، پرشیا خودرو (بی‌ام‌و)، اطلس خودرو (کیا موتورز)، ستاره تجارت ایران (دایملر کرایسلر)، معین موتور (پورشه)، نگین خودرو (رنو)، سیف خودرو (فوجی) و (سوبارو)، توسعه بین‌الملل لوتوس (فیات) اشاره کرد. این فهرست تنها شامل برخی از شرکت‌هایی است که در سال‌های ۱۳۹۰، ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ اقدام به واردات خودروهای سواری مجاز کرده‌اند.

همچنین مطابق با جدول ۲ بیشترین تعداد خودروی وارداتی طی سال ۱۳۹۲ به ترتیب عبارتند از:

۱. نامه دریافتی از شورای هماهنگی انجمن‌های تخصصی صنایع همگن تولیدکنندگان قطعات خودرو کشور مورخ ۱۳۹۳/۷/۲ به شماره نامه ۲۰/۹۳۱۶۱۷.

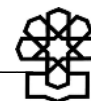
توسان IX35، جیلی، سانتافه، النترا، کیا اسپورتیج، سوناتا، کیا اپتیما، تویوتا کمری، تویوتا RAV4، سراتو، انواع بنز، BMW528i و هوندا آکورد، هیوندا I20، ام جی، اکتیون، جنسیس، و لوستر، یاریس و ...

جدول ۲. بیشترین تعداد خودروی وارداتی طی سال ۱۳۹۲

ردیف	نام	تعداد	سهم تعدادی از کل واردات
۱	توسان IX35	۱۰,۵۸۳	۱۳/۴۵
۲	جیلی	۹,۲۲۲	۱۱/۷۲
۳	سانتافه	۷,۲۷۰	۹/۲۴
۴	النترا	۵,۲۷۳	۶/۷۰
۵	کیا اسپورتیج	۵,۰۸۰	۶/۴۶
۶	سوناتا	۴,۷۹۶	۶/۱۰
۷	کیا اپتیما	۳,۹۸۰	۵/۰۶
۸	تویوتا کمری	۲,۴۲۷	۳/۰۸
۹	تویوتا RAV4	۱,۷۵۷	۲/۲۳
۱۰	سراتو	۱,۷۳۴	۲/۲۰
۱۱	انواع بنز	۱,۴۰۶	۱/۷۹
۱۲	BMW528I	۱,۲۵۲	۱/۵۹
۱۳	هوندا آکورد	۱,۱۴۵	۱/۴۶
۱۴	هیوندا I20	۱,۰۴۹	۱/۳۳
۱۵	ام جی	۱,۰۰۸	۱/۲۸
۱۶	اکتیون	۸۸۹	۱/۱۳
۱۷	جنسیس	۸۴۵	۱/۰۷
۱۸	ولوستر	۸۳۵	۱/۰۶
۱۹	یاریس	۸۱۶	۱/۰۴
۲۰	میتسوبیچی	۷۸۱	۰/۹۹

مأخذ: آمار دریافتی از گمرک جمهوری اسلامی ایران با شماره‌نامه ۲۲/۲۵۳۹۲/۴۸۱۵۳ مورخ ۱۳۹۲/۳/۲۱ و آمار دریافتی از شورای هماهنگی انجمن‌های تخصصی صنایع همگن تولیدکنندگان قطعات خودرو کشور مورخ ۱۳۹۲/۶/۰۲ با شماره‌نامه ۲۰/۹۳۱۶۱۷.

مطابق جدول ۳ از لحاظ قیمت واحد نیز گران‌ترین خودروهای وارداتی به ترتیب عبارتند از: BMW650، BMWX5، پورشه، مازراتی، BMWX6، تویوتا لندکروز، لکسوس، BMWZ4، ســــنتینال، BMW528I، BMWX3، BMW328I، BMW520I، ولوستر، BMWX1، BMW320I، پرادو، جنسیس، هیوندا ix55، موهای و ...



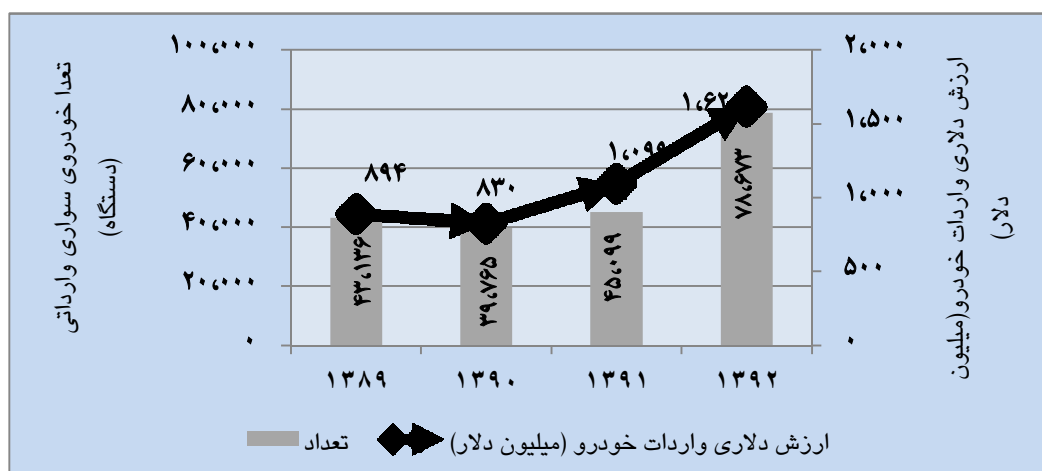
جدول ۳. گرانترین خودروهای وارداتی طی سال ۱۳۹۲

ردیف	نام	متوسط قیمت واحد (ریال)
۱	BMW X5	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۲	BMW 650	۱۱,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۳	پورشه	۱۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۴	مازراتی	۹,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۵	BMW X6	۶,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۶	تویوتا لندکروز	۴,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۷	لکسوس	۴,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۸	BMW Z4	۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۹	سنتینال	۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۱۰	BMW 528I	۳,۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۱۱	BMW X3	۳,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۱۲	BMW 328I	۳,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۱۳	BMW 520I	۲,۷۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۱۴	ولستر	۲,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۱۵	BMW X1	۲,۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۱۶	BMW 320I	۲,۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۱۷	پرادو	۲,۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۱۸	جنسیس	۲,۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۱۹	هیوندا ix55	۲,۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۲۰	موهاوی	۲,۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰

مأخذ: همان.

مطابق نمودار ۱، آمارهای دریافتی از گمرک نشان می‌دهد تعداد خودرو سواری وارداتی در سال ۱۳۹۰ نسبت به سال ۱۳۸۹ حدود ۸ درصد (۸٪) کاهش داشته است، ولی به دلیل حاشیه سود مناسب این بازار آمار سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ مؤید بیش از ۱۳ و ۷۴ درصد افزایش نسبت به دوره مشابه سال قبل بوده است.

نمودار ۱. تعداد و ارزش دلاری خودروهای وارداتی طی سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۲



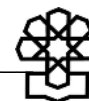
مأخذ: محاسبات محقق براساس بخش آمار و اطلاعات سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران (<http://www.irica.gov.ir>) و آمار دریافتی از گمرک جمهوری اسلامی ایران با شماره نامه ۲۲/۲۵۳۹۲/۲۱۸۴۷۰ مورخ ۱۳۹۲/۱۱/۰۹ و آمار دریافتی از گمرک جمهوری اسلامی ایران با شماره نامه ۲۲/۲۵۳۹۳/۴۸۱۵۳ مورخ ۱۳۹۳/۰۳/۲۱.

بررسی آمار واردات خودرو در سنوات اخیر نشان می‌دهد بیشترین تعداد و ارزش واردات خودرو از کشور امارات متحده عربی بوده است، بعد از آن کشورهای چین، کره جنوبی، کویت، عمان قرار دارند که این رقم در سال‌های مختلف متفاوت بوده است. در مجموع طی سال‌های ۱۳۸۹-۱۳۹۲ بیش از ۴/۴ میلیارد دلار صرف واردات خودرو شده است.

۱-۱. واردات خودروهای ۱۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی‌سی

براساس آمار و اطلاعات سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران، میزان واردات خودروهای سواری ۱۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی‌سی از رتبه هفتم در پنج ماهه نخست سال ۱۳۹۲ به رتبه دوم در پنج ماهه نخست سال ۱۳۹۳ رسیده است. همچنین میزان واردات خودرو طی پنج ماهه نخست سال ۱۳۹۳ از نظر وزنی حدود ۲۰۲ درصد و از نظر ارزشی حدود ۲۰۴ درصد نسبت به مدت مشابه سال ۱۳۹۲ رشد داشته است. از نظر تعداد نیز حدود ۴۳۹۸۶ دستگاه خودرو وارد کشور شده که نسبت به مدت مشابه حدود ۱۵۷ درصد رشد داشته است.^۱

۱. آمار و اطلاعات سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران (<http://www.irica.gov.ir>).



جدول ۴. تعداد و ارزش و سهم واردات خودروی سواری در سال ۱۳۹۲ و پنج‌ماهه نخست سال ۱۳۹۳

حجم موتور (سی سی)	سال	پنج ماهه نخست سال ۱۳۹۳
۱۰۰۰	تعداد (دستگاه)	۱۶
	سهم تعدادی (درصد)	-
	ارزش (میلیارد ریال)	۲
	سهم ارزشی (درصد)	۰/۰۰۵
۱۵۰۰-۱۰۰۰	تعداد (دستگاه)	۲,۴۷۵
	سهم تعدادی (درصد)	۵/۶۳
	ارزش (میلیارد ریال)	۷۵۴
	سهم ارزشی (درصد)	۳/۴۰
۳۰۰۰-۱۵۰۰	تعداد (دستگاه)	۴۱,۲۵۴
	سهم تعدادی (درصد)	۹۳/۸۳
	ارزش (میلیارد ریال)	۲۱,۱۲۸
	سهم ارزشی (درصد)	۹۵/۲۲
سایر	تعداد (دستگاه)	۲۵۷
	سهم تعدادی (درصد)	۰/۵۸
	ارزش (میلیارد ریال)	۳۰۵
	سهم ارزشی (درصد)	۱/۳۸

مأخذ: آمار دریافتی از گمرک جمهوری اسلامی ایران با شماره نامه ۴۸۱۵۳/۲۵۳۹۳/۲۲ مورخ ۱۳۹۳/۲/۲۱، آمار و اطلاعات سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران. <http://www.irica.gov.ir>

مطابق جدول ۴ از ۷۸۶۷۳ دستگاه خودروی وارداتی در سال ۱۳۹۲:

۵/۸ درصد مربوط به خودروهای با حجم سیلندر ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ سی سی با (کد تعرفه ۸۷۰۳۲۲۰۰) و سهم ارزشی ۳/۲۳ درصد از کل ارزش واردات خودرو و نرخ حقوق ورودی اسمی (بجز مالیات بر ارزش افزوده) ۴۰ درصد؛

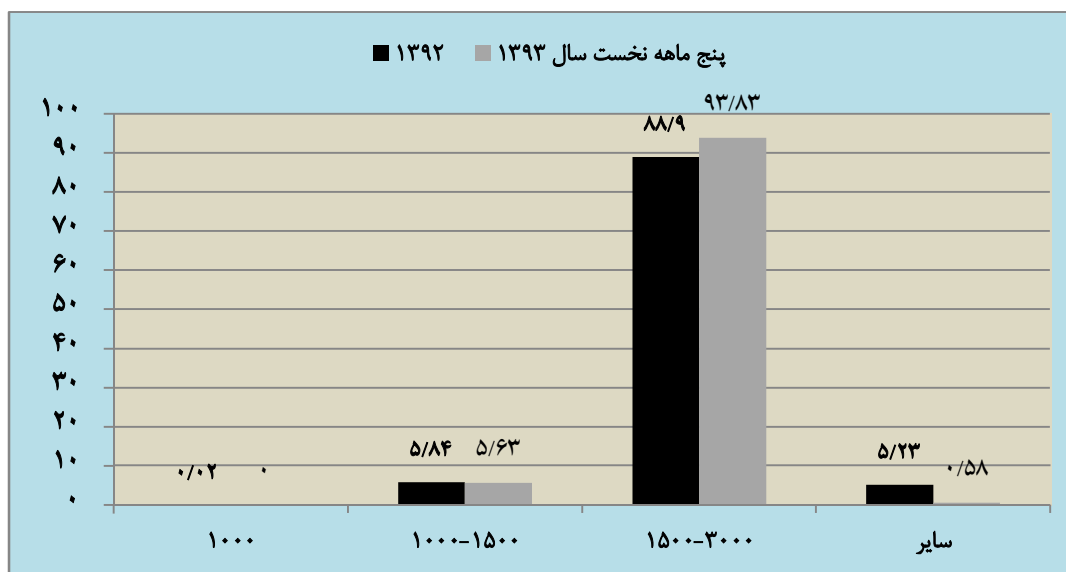
بیش از ۸۸/۹ درصد مربوط به خودروهای با حجم سیلندر (قدرت موتور) ۱۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی سی با (کد تعرفه ۸۷۰۳۲۳۰۰ و ۸۷۰۳۳۲۰۰) و سهم ارزشی ۸۷/۵۸ درصد از کل ارزش واردات خودرو و نرخ حقوق ورودی اسمی (بجز مالیات بر ارزش افزوده) ۴۰ درصد؛

۵/۲۳ درصد مابقی به خودروهای با حجم سیلندر بیشتر از ۳۰۰۰ سی سی با (کد تعرفه ۸۷۰۳۲۴۰۰) و سهم ارزشی ۹/۱۹ درصد از کل ارزش واردات خودرو و نرخ حقوق ورودی اسمی (بجز مالیات بر ارزش افزوده) ۷۵ درصد تعلق داشته است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت بیشترین واردات خودرو مربوط به خودروهای با حجم سیلندر (قدرت موتور) ۱۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی سی است. با توجه به اینکه نرخ حقوق ورودی اسمی (بجز مالیات بر ارزش افزوده) برای خودروهای با قدرت موتور ۱۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی سی با خودروهای با قدرت موتور ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ سی سی یکسان و

معادل ۴۰ درصد بوده، واردات خودروهای با قدرت موتور ۱۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی‌سی بازار بیشتری داشته است.

همچنین در پنج‌ماهه نخست سال ۱۳۹۳ از ۴۳۹۸۶ دستگاه خودروی وارداتی بیش از ۹۳/۸۳ درصد مربوط به خودروهای با حجم سیلندر (قدرت موتور) ۱۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی‌سی و سهم ارزشی ۹۵/۲۲ درصد بوده که بیشترین واردات را به خود اختصاص داده است.

نمودار ۲. سهم تعدادی واردات خودروی سواری در سال ۱۳۹۲ و پنج‌ماهه نخست سال ۱۳۹۳ (درصد)



مأخذ: همان.

همان‌گونه که در نمودار ۲ مشاهده می‌شود بیشترین تعداد خودروهای وارداتی مربوط به حجم ۱۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی‌سی می‌باشد که در پنج‌ماهه نخست سال ۱۳۹۳ نیز با ۵ درصد افزایش نسبت به سال ۱۳۹۲ سهمی حدود ۹۴ درصد را به خود اختصاص داده است.

۱-۲. نگاهی به وضعیت تولید خودرو در کشور

براساس گزارش دریافتی از شورای هماهنگی انجمن‌های تخصصی صنایع همگن تولیدکنندگان قطعات خودرو کشور سهم فروش و میانگین قیمت خودروهای سواری داخلی در سال ۱۳۹۲ به ترتیب ۶۵ درصد و ۲۷۶،۷۸۸،۲۶۲ ریال و سهم فروش و میانگین قیمت خودروهای سواری وارداتی در سال ۱۳۹۲ به ترتیب ۳۵ درصد و ۱،۱۸۰،۴۶۸،۶۱۱ ریال بوده است. علاوه بر این ارزش ریالی بازار خودرو در سال ۱۳۹۲ اعم از خودروهای سواری داخلی و وارداتی رقمی بالغ بر ۲۶۶



هزار میلیارد ریال بوده است.^۱ آمار تولید انواع خودرو در طی سال‌های ۱۳۸۹-۱۳۹۲ به خوبی نشان‌دهنده وضعیت خودروسازان است. مطابق جدول ۵ و براساس آمار دریافتی از شورای هماهنگی انجمن‌های تخصصی صنایع همگن تولیدکنندگان قطعات خودرو کشور نشان‌دهنده کاهش در تولید خودرو طی سال‌های ۱۳۹۰-۱۳۹۲ بوده است به طوری که تعداد خودروی تولید شده در سال ۱۳۹۱ نسبت به سال ۱۳۹۰ با افت ۴۵ درصدی و در سال ۱۳۹۲ نسبت به سال ۱۳۹۱ با افت ۲۱ درصدی روبرو بوده است.

بجز کاهش در میزان تولیدات خودرو طی سال‌های فوق معایب ذیل مرتبط با تولیدات داخلی موجب شده است، واردات خودرو به‌عنوان بازاری در کنار بازار خودروهای داخلی شکل گیرد. این عوامل عبارتند از:

نامناسب بودن خدمات پس از فروش خودروهای داخلی، عدم رضایتمندی مصرف‌کنندگان به‌دلیل عدم رعایت حقوق مصرف‌کنندگان داخلی، افزایش قیمت‌های مکرر در طول یک‌سال، تحمیل هزینه‌های اضافی ناشی از هزینه‌های غیرمرتبط با تولید توسط برخی از مدیران صنعت خودروسازی بر دوش مردم، وجود نقص فنی و کیفیت پایین در تولید،^۲ تأخیر در تحویل به‌موقع خودرو، بالا بودن تعداد قطعات معیوب، مصرف غیراستاندارد سوخت، پایین بودن ایمنی (فقدان ترمز ضدقفل و کیسه‌های هوا)، بالا بودن قیمت در مقایسه با خودروهای مشابه خارجی، عدم پاسخگویی به نیاز بازار و ایجاد رانت و دلالتی و عدم تحول در تکنولوژی تولید به‌دلیل استفاده از فناوری قدیمی، نامناسب بودن کیفیت تولید، ایجاد تغییرات مکرر توسط خودروسازان نسبت به کاهش دوره گارانتی و تجهیزات همراه خودرو و ...

۱. آمار دریافتی از شورای هماهنگی انجمن‌های تخصصی صنایع همگن تولیدکنندگان قطعات خودرو کشور مورخ ۱۳۹۳/۰۶/۰۲ شماره نامه ۲۰/۹۳۱۶۱۷.

۲. طبق ماده (۲) قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی - داخلی مصوب ۱۳۸۹/۲/۲۶، وزارت صنایع و معادن مکلف شده، از طریق مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی و با استفاده از ظرفیت‌های قانونی، استانداردهای موضوع ماده (۱) این قانون را اعمال و از تولید یا ورود خودروها و قطعات خودرویی غیراستاندارد جلوگیری کند. همچنین نیروی انتظامی مکلف است خودروهایی را شماره‌گذاری کند که تأییدیه مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران را اخذ کرده باشد. متأسفانه این امر تاکنون حاصل نشده و این موضوع یکی از دلایل خرید خودروهای وارداتی است.

جدول ۵. میزان تولید خودروی سواری در کشور طی سال‌های ۱۳۸۹-۱۳۹۲

سال	تعداد خودروی سواری تولید شده	درصد تغییرات تعداد خودروی سواری تولید شده نسبت به مدت مشابه سال قبل	تعداد خودروی سواری وارداتی	نسبت تعداد خودروی سواری وارداتی به تعداد خودروی تولید شده
۱۳۸۹	۱,۳۵۹,۵۹۳	-	۴۳,۱۳۶	۳/۲
۱۳۹۰	۱,۴۲۰,۶۱۲	۴	۳۹,۷۶۵	۲/۸
۱۳۹۱	۷۸۸,۳۹۰	-۴۵	۴۵,۰۹۹	۵/۷
۱۳۹۲	۶۲۴,۷۴۹	-۲۱	۷۸,۶۷۳	۱۲/۶

مأخذ: آمار دریافتی از شورای هماهنگی انجمن‌های تخصصی صنایع همگن تولیدکنندگان قطعات خودرو کشور مورخ ۱۳۹۳/۷/۴ با شماره نامه ۲۰/۹۳۱۶۱۷

۳-۱. میزان واردات قطعات منفصله جهت تولید خودروهای سواری مشمول ردیف ۸۷۰۳

به دلیل اهمیت صنعت خودرو و ماشین‌آلات راهسازی در جداول تعرفه گمرکی ضمیمه کتاب قانون واردات و صادرات، یک فصل مجزا (فصل ۹۸) تحت عنوان قطعات منفصله (C.K.D) ماشین‌آلات راهسازی، خودرو و سایر ماشین‌آلات توسط واحدهای تولیدی ایجاد و یک نرخ یکسان (Flat Rate) برای آن تعیین شده است. البته این فصل مختص کشور ایران است و خارج از ۹۷ فصل کنوانسیون سیستم هماهنگ، توصیف و کدگذاری کالا توسط کنوانسیون HS^۱ می‌باشد. لازم به ذکر است تعداد طبقات تعرفه‌ای قطعات منفصله جهت تولید خودروهای سواری مشمول ردیف ۸۷۰۳ شامل تعرفه‌های: ۱۰، ۱۲، ۱۵، ۱۸، ۲۲، ۲۶، ۳۲ و ۴۰ درصد می‌باشد که با افزایش عمق ساخت داخل، این نرخ کاهش می‌یابد.

جدول ۶. میزان واردات قطعات منفصله جهت تولید خودروهای سواری مشمول ردیف ۸۷۰۳

طی سال‌های ۱۳۸۹-۱۳۹۲

سال	وزن (هزار تن)	ارزش (میلیون دلار)	میانگین قیمت یک کیلو کالا (دلار)	سهم		درصد تغییرات	
				وزن	ارزش	وزن	ارزش
۱۳۸۹	۶۹	۹۵۲	۱۳/۸	۱/۴۸	۰/۱۵	~	~
۱۳۹۰	۱۲۵/۴	۱۶۰۴/۴	۱۲/۸	۲/۵۹	۰/۳۲	۶۹	۸۲
۱۳۹۱	۹۴/۶	۸۹۰/۵	۹/۴	۱/۶۷	۰/۲۵	-۴۴	-۲۵
۱۳۹۲	۳۸/۵	۳۳۳/۱	۸/۷	۰/۶۶	۰/۱۲	-۶۳	-۵۹

مأخذ: آمار و اطلاعات سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران (<http://www.irica.gov.ir>).



ارقام جدول ۶ نشان می‌دهد میانگین قیمت یک کیلو کالا (دلار) به تدریج از سال ۱۳۸۹ تا سال ۱۳۹۲ نزولی بوده است که می‌تواند گویای واردات و احتمالاً به‌کارگیری قطعات با ارزش و کیفیت پایین‌تر در خودروهای ساخته شده داخلی باشد.

ازسوی دیگر سهم وزنی واردات قطعات منفصله جهت تولید خودروهای سواری طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۲ رو به کاهش بوده است و بر اساس جدول ۵ میزان تولید خودرو طی مدت فوق‌الذکر نزولی بوده است. به‌عبارت دیگر با کاهش میزان واردات قطعات منفصله جهت تولید خودروهای سواری میزان تولید خودروی داخلی نیز کاهش یافته است و این نشان می‌دهد علی‌رغم اینکه گفته می‌شود خودروی ملی در کشور ساخته شده ولی متأسفانه همچنان از میزان وابستگی به واردات قطعات منفصله کاسته نشده است.

با گذشت حدود نیم قرن از شکل‌گیری صنعت خودروسازی در ایران، تکذیب توقف تولید خودروهای مونتاژی در حالی به یک دغدغه برای خودروسازان تبدیل شده که با توجه به اهمیت تولید ملی، تاکنون اتفاق قابل توجهی در جهت بومی‌سازی این صنعت صورت نگرفته است.

به‌طوری که طی سال‌های اخیر خودروسازان ایرانی شعار «تولید خودروی ملی» را جزء برنامه‌های خود اعلام کرده‌اند، اما در عمل، اتفاق قابل قبولی رخ نداده و بیشتر تولید محصولات مونتاژی و تحت لیسانس خودروسازان خارجی صورت پذیرفته است. در نتیجه وابستگی خودروسازان ایرانی به شرکت‌های خارجی باعث شده تا با بروز کوچک‌ترین اتفاق، تأمین قطعات این‌گونه خودروها با مشکل روبرو شود و توقف خط تولید اتفاق بیافتد.

این در حالی است که در زمان انعقاد قراردادهای تولید خودروهای تحت لیسانس، طرف ایرانی افزایش داخلی‌سازی قطعات خودروهای تولیدی را همواره در گفته‌های خود مطرح کرده اما این هدف نیز در عمل چندان محقق نشده است. به‌گونه‌ای که با بروز یک اتفاق ساده، تولید این محصولات به مرز توقف می‌رسد و یا کاهش می‌یابد.

نگاهی به وضعیت تولید خودرو در ایران نشان‌دهنده وابستگی این صنعت به شرکت‌های خارجی است، در عین حال خودروسازان ایرانی شرکای خارجی خود را منحصر به تولیدکنندگان یک یا دو کشور کرده و این شرکای خارجی از انحصار قابل توجهی در تأمین قطعه شریک ایرانی برخوردارند.

درخصوص دلایل پایین بودن تیراژ تولید خودروسازان نیز می‌توان به چند مورد اشاره کرد که یکی از آنها برخی مشکلات در تأمین قطعات وارداتی است که اگر در طول سال‌های گذشته به موضوع داخلی‌سازی توجه می‌شد، حال خودروسازان کمتر با این مشکل روبرو می‌شدند و افزایش تیراژ تولید باعث افزایش بهره‌وری در شرکت‌های خودروساز می‌شد، اما گاهی اوقات کاهش

عرضه خودرو توسط خودروسازان برخی اهداف مانند بالا بردن قیمت در بازار و یا جلب رضایت دولت برای افزایش قیمت کارخانه‌ای خودرو را دنبال می‌کند که در چنین مواردی لازم است بازرسی دقیق در مورد برنامه فروش و عملکرد شرکت‌های خودروساز صورت گیرد.

عده‌ای وجود برخی فشارها مانند تحریم را به‌عنوان یکی از دلایل این عقب‌ماندگی صنعت خودروسازی ایران مطرح کنند ولی در رد این ادعا باید به موفقیت صنایع دفاع و هسته‌ای که بیشترین فشار ناشی از تحریم‌ها را تحمل کرده‌اند، اشاره کرد.

در اینجا این سؤال مطرح می‌شود که چرا مدیران صنعت خودروسازی طی سال‌های گذشته به فکر افزایش توان تولید و دستیابی به دانش فنی تولید قطعه و خودرو نبوده‌اند تا امروز اینقدر محتاج شرکت‌های خارجی نباشیم؟ و مگر تحریم‌ها موضوع جدیدی است که حال خودروسازان با اشاره به آن در پی جلب حمایت دولت یا گرفتن مصوبه افزایش قیمت هستند؟ مهمترین دلیلی که می‌توان برای مشکلات موجود در تولید خودرو در کشور به آن اشاره کرد نبود مدیریت صحیح در این صنعت است که اگر این مشکل وجود نداشت، تأمین قطعات و تولید با تمام ظرفیت در شرکت‌های خودروسازی صورت می‌گرفت و مشتریان برای تحویل خودروی خود مجبور نبودند ماه‌ها سرمایه خود را در اختیار این شرکت‌ها قرار دهند و خودروی خود را با تأخیر تحویل بگیرند. در حال حاضر یکی از مهمترین و اساسی‌ترین مباحث در بحث اقتصاد مقاومتی، درونزایی، خوداتکایی و تأکید بر تولید داخل است بنابراین در جریان اجرای این سیاست، خودروسازان نیز باید تولید خودروی ملی را مورد توجه جدی‌تری قرار دهند.

۲. تعیین نرخ تعرفه توسط مجلس شورای اسلامی

مجلس شورای اسلامی با توجه به وظیفه نظارتی خود می‌تواند همواره بر چگونگی تعیین نرخ حقوق ورودی از طرف دولت نظارت کند. از این‌رو در زمان بررسی لایحه بودجه در برخی از سال‌ها نمایندگان مجلس به تعیین نرخ حقوق ورودی خودروی سواری می‌پردازند. در بحث تعیین نرخ تعرفه خودروهای وارداتی لازم است به موارد ذیل توجه شود.

۱. مطابق بند «د» ماده (۱) قانون امور گمرکی^۱ مصوب ۱۳۹۲/۸/۲۲، نرخ تعرفه یا همان نرخ

۱. بند «د» ماده (۱) قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۲/۸/۲۲:

«د - حقوق ورودی: حقوق گمرکی معادل چهار درصد (۴٪) ارزش گمرکی کالا به اضافه سود بازرگانی که توسط هیئت وزیران تعیین می‌شود به‌علاوه وجوهی که به موجب قانون، گمرک مسئول وصول آن است و به واردات قطعی کالا تعلق می‌گیرد ولی شامل هزینه‌های انجام خدمات نمی‌شود.»



حقوق ورودی از دو قسمت تشکیل شده است:

الف) حقوق پایه که نرخ ثابت و حداقلی است. این نرخ که میزان آن ۴ درصد ارزش کالای وارداتی است توسط قانون مصوب مجلس شورای اسلامی تعیین می‌شود و تا زمان تغییر و یا اصلاح قانون ثابت است.

ب) سود بازرگانی که نرخ متغیر است و دولت می‌تواند با استفاده از ابزار کمیسیون ماده (۱) آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات در زمان مقتضی به تغییر آن اقدام کند. این نرخ ابزار سیاستگذاری دولت در امر تنظیم بازار است و به همین دلیل تعیین آن نیز برعهده دولت است.

۲. دولت در زمان ارائه لایحه بودجه، درآمد ناشی از مالیات بر واردات و اجزای آن را مشخص می‌کند، عوامل زیر در میزان درآمدی که دولت می‌خواهد از طریق وصول حقوق ورودی از خودرو اخذ کند مؤثر هستند:

- ثبات در نرخ تعرفه خودرو حتی با وجود ثبات نرخ ارز، تغییر در بهای سیف کالا (CIF)^۱ و یا تغییر نرخ ارز نیز می‌تواند منجر به افزایش یا کاهش حقوق ورودی گردد.

- روند واردات خودرو در طول سال‌های گذشته و تقاضای بالقوه داخلی، زیرا براساس آن دولت پیش‌بینی می‌کند اگر روند واردات ادامه داشته باشد به چه درآمدی دست می‌یابد. شایان ذکر است به علت لزوم شماره‌گذاری داخلی در صورت افزایش تعرفه امکان واردات قاچاق وجود نخواهد داشت.

- کاهش نرخ تعرفه واردات می‌تواند بخش عمده‌ای از نیاز بازار داخلی را از طریق واردات خودرو تأمین کند و موجب افزایش درآمد دولت ناشی از حقوق ورودی گردد. هرچند در این صورت تولید داخلی با چالش‌هایی مواجه خواهد شد ولی می‌توان با اتخاذ سیاست‌های هدایتی ضمن حمایت از تولید، در راستای ارتقای کیفیت محصولات و خدمات مربوطه گام برداشت.

در این راستا مجلس شورای اسلامی با توجه به وظیفه نظارتی خود می‌تواند همواره بر چگونگی تعیین نرخ حقوق ورودی از طرف دولت نظارت کند و ضوابطی را در جهت نحوه تعیین نرخ حقوق ورودی خودروی سواری در جهت حفظ حقوق مصرف‌کنندگان و حمایت از تولید وضع نماید.

۳. در تجارت بین‌الملل به کوشش یا اقدام دولت برای محافظت از تولیدکنندگان داخلی در برابر واردات حمایت^۲ گفته می‌شود. هدف آن است تا به تولیدات داخلی در رقابت با محصول مشابه

۱. ماده (۱۴) قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰/۰۸/۲۲ - ارزش گمرکی کالای ورودی در همه موارد عبارت است از ارزش بهای خرید کالا در مبدأ به اضافه هزینه بیمه و حمل و نقل (*Cost, Insurance and Freight (CIF)*) به اضافه سایر هزینه‌هایی که به آن کالا تا ورود به اولین دفتر گمرکی تعلق می‌گیرد که از روی سیاهه خرید یا سایر اسناد تسلیمی صاحب کالا تعیین می‌شود و براساس برابری نرخ ارز اعلام شده توسط بانک مرکزی در روز اظهار است.

خارجی صدمه وارد نشود. اعمال سیاست‌های حمایتی عمدتاً از طریق وضع نرخ‌های بالای تعرفه‌ای انجام می‌شود و دارای آثار و تبعات متعددی است به همین دلیل باید در زمان اصلاح و تغییر نرخ‌های تعرفه به دلایل وضع آن توجه کرد^۱ و شاخص‌های موردنظر را مورد بررسی قرار داد. برخی از این شاخص‌ها عبارتند از:

- حجم واردات،
- ارز خارج شده از کشور به واسطه واردات،
- میزان وابستگی مصرف داخلی به واردات،
- حجم تولیدات داخلی،
- میزان سرمایه‌گذاری در تولیدات داخلی،
- میزان وابستگی مصرف داخلی به تولیدات داخلی،
- میزان ارزبری محصولات تولید داخلی،
- میزان صادرات تولیدات داخلی،
- میزان ارزآوری محصولات صادر شده،
- میزان وابستگی درآمدهای دولت به حقوق ورودی اخذ شده،
- میزان فعلی نرخ تعرفه که بیانگر میزان حمایت از صنایع داخلی است،
- جایگاه صنعت مذکور در اقتصاد کشور از نظر میزان ارزش‌افزوده ایجاد شده،
- میزان ارتباط صنعت با صنایع بالادستی،
- میزان ارتباط صنعت با صنایع پایین‌دستی،
- میزان اشتغال‌زایی صنعت،
- تعداد بیکاران و نرخ بیکاری در کشور،
- وجود یا عدم وجود موانع غیرتعرفه‌ای،
- اختلاف قیمت تمام شده کالاهای داخلی با قیمت فروش محصولات مشابه وارداتی،
- تفاوت بهره‌وری تولید داخلی با تولیدات خارجی،
- تفاوت کیفیت تولیدات داخلی با کالاهای وارداتی،
- میزان دامپینگ محصولات مشابه خارجی،
- و...

۱. فتح‌اله تاری، سعید غلامی‌باغی و سیدخشیار سیدشکری، طرح پژوهشی نقش تعرفه‌ها در واردات و نظام مناسب در تعیین تعرفه کالاهای وارداتی، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات اقتصادی، گروه بازرگانی، پاییز ۱۳۸۷.



تعداد این شاخص‌ها منحصر به موارد فوق نیست و برای دستیابی به نرخ تعرفه بهینه باید موارد متعدد دیگری نیز موردنظر قرار گیرد به دلیل همین پیچیدگی و دخالت عوامل متعدد است که معمولاً تعیین قطعی نرخ‌ها به دولت سپرده شده و فرض بر این است که دولت، حسب سیاست‌های دیکته شده توسط مجلس و با انجام مطالعات کارشناسی و توجه به نکات فوق به تعیین نرخ مطلوب و بهینه اقدام می‌نماید.

۳. تعرفه اسمی خودرو

خودروی سواری در جدول ضمیمه قانون مقررات واردات و صادرات^۱ ذیل ردیف تعرفه شماره ۸۷۰۳ و باعنوان اتومبیل‌های سواری و سایر وسایل نقلیه موتوری که اساساً برای حمل اشخاص طراحی شده است - (غیر از آنهایی که مشمول شماره ۸۷۰۲ می‌شوند) همچنین اتومبیل‌ها از نوع استیشن^۲ و اتومبیل‌های کورسی^۳ بازمی‌گردد که در ذیل فصل ۸۷ باعنوان وسایل نقلیه زمینی غیر از نواقل روی خط راه‌آهن یا تراموای و اجزا و قطعات و متفرعات آنها از قسمت ۱۷ با عنوان وسایل نقلیه زمینی، هوایی، آبی و تجهیزات ترابری مربوط به آنها - قرار گرفته است.

در بررسی اجزای ردیف ۸۷۰۳ موارد زیر مشاهده می‌شود:

۱. وسایل نقلیه مخصوص برف و بازی گلف و همانند (کد تعرفه ۸۷۰۳۱۰۰۰).

۲. وسایل نقلیه دارای موتور پیستونی درون‌سوز تناوبی جرقه‌ای - احتراقی:

- با حجم سیلندر (قدرت موتور) تا ۱۰۰۰ سی‌سی (کد تعرفه ۸۷۰۳۲۱۰۰)،

- با حجم سیلندر ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ سی‌سی (کد تعرفه ۸۷۰۳۲۲)،

- با حجم سیلندر ۱۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی‌سی (کد تعرفه ۸۷۰۳۲۳)،

- با حجم سیلندر بیشتر از ۳۰۰۰ سی‌سی (کد تعرفه ۸۷۰۳۲۴).

۳. وسایل نقلیه دارای موتور پیستونی درون‌سوز تراکمی - احتراقی (دیزل نیمه‌دیزل):

- با حجم سیلندر تا ۱۵۰۰ سی‌سی (کد تعرفه ۸۷۰۳۳۱)،

- با حجم سیلندر ۱۵۰۰ تا ۲۵۰۰ سی‌سی (کد تعرفه ۸۷۰۳۳۲)،

- با حجم سیلندر بیشتر از ۲۵۰۰ سی‌سی (کد تعرفه ۸۷۰۳۳۳).

۴. سایر (کد تعرفه ۸۷۰۳۹).

۱. قانون مقررات صادرات و واردات (مصوب ۱۳۷۲/۷/۴) مجلس شورای اسلامی و آیین‌نامه اجرایی آن به ضمیمه جداول مقررات صادرات و واردات سال‌های ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۳، اداره کل مقررات صادرات و واردات، شرکت چاپ و نشر بازرگانی، وزارت بازرگانی، سال‌های ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۳.

2. Station Wagon

3. Racing Cars

همان‌طور که مشاهده می‌شود تفکیک خودروی سواری در ردیف‌های کالایی در نظام هماهنگ طبقه‌بندی و کدگذاری کالا (HS)^۱ براساس نوع مصرف، نوع موتور و قدرت موتور تقسیم‌بندی شده و این امکان وجود دارد که با توجه به انواع مختلف خودرو نرخ‌های متفاوتی اختیار کرد. علی‌رغم امکان متفاوت لحاظ کردن نرخ تعرفه برحسب حجم موتور و...، نرخ تعرفه اسمی در سال‌های ۱۳۸۴ تا سال ۱۳۹۱ در تمامی انواع خودرو سواری تقریباً رقمی ثابت و حدود ۹۰ درصد و در سال ۱۳۹۲ برای انواع خودروی سواری معادل ۴۰ و ۷۵ درصد و در سال ۱۳۹۳ نیز بسته به نوع خودرو ارقامی معادل ۴، ۳۲، ۴۰، ۵۵ و ۷۵ درصد غیر از مالیات بر ارزش‌افزوده در نظر گرفته شده است.

براساس رهنمودهای مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) در بازدید از نمایشگاه توانمندی‌های صنعت خودروسازی مورخ ۱۳۸۹/۱/۹ اتخاذ سیاست‌های ارتقای کیفیت تولیدات داخلی تنها کاهش تعرفه نیست که در پی آن قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی مورخ ۱۳۸۹/۲/۲۶ تصویب گردید. اما متأسفانه علی‌رغم گذشت چندین سال به دلیل نداشتن ضمانت اجرایی، ارتقای کیفی محقق نشد و به نظر می‌رسد لازم است ضمن تعیین مشوق‌ها، سازوکارهای متعدد و هم‌افزا، سیاست‌های تعرفه‌ای نیز برای دستیابی به این مهم اتخاذ شود.

تغییرات ایجاد شده در طبقه‌بندی تعرفه واردات خودرو طی سال‌های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ عمدتاً به دلیل افزایش نرخ ارز در دوره گذشته بوده است. زیرا علی‌رغم ثبات ارزش خودرو وارداتی، به ازای هر دلار ارزش خودروی وارداتی لازم است، حقوق ورودی دریافتی به دلیل بالا رفتن معادل ریالی آن به دو یا سه برابر افزایش یابد. برای کنترل افزایش شدید قیمت‌ها در بازار ناشی از افزایش نرخ ارز محاسباتی، کارشناسان مربوطه چاره را در کاهش حقوق ورودی یافتند و در این مسیر تعداد طبقات متفاوت تعرفه‌ای را نیز افزایش دادند، که در جدول ۷ ملاحظه می‌شود.

1. The Harmonized Commodity Description and Coding System (HS)



جدول ۷. بررسی روند نرخ تعرفه اسمی انواع خودرو سواری (ردیف ۸۷۰۳) در طول سالهای ۱۳۷۹ تا ۱۳۸۷

سال	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳
نرخ حقوق ورودی اسمی	۱۱۵	۱۱۵	۱۰۰	۱۶۵، ۱۶۰ و ۱۷۰*	۱۶۵	۱۰۰	۹۰	۹۰	۹۰	۹۰	۹۰	۹۰	۹۰	۴۰	۷۵
					۱۴۵										۴
					۱۴۷										۳۲
					۱۵۵										۴۰
					۱۶۵										۵۵
					۱۷۵										۷۵
					۱۸۵										

مأخذ: جداول ضمیمه قانون مقررات صادرات و واردات سالهای ۱۳۷۹ تا ۱۳۹۳، اداره کل مقررات صادرات و واردات، شرکت چاپ و نشر بازرگانی، وزارت بازرگانی، سالهای ۱۳۷۹ تا ۱۳۹۳.

* حقوق ورودی خودرو سواری، سواری کار و وانت در سال ۱۳۸۲ تا ارزش سیف چهل و چهار میلیون ریال به ترتیب ۱۷۰ درصد، ۱۶۵ درصد ۱۶۰ درصد ارزش است و به ازای هر بیست و دو میلیون ریال مازاد بر چهل و چهار میلیون ریال ارزش سیف، ۱۰ (ده) واحد به درصد حقوق ورودی اضافه می‌شود.

سیاست نرخ‌های تعرفه مختلف در کشورهای دیگر نیز مورد استفاده قرار گرفته است. برای مثال^۱ در ۱۲ ژانویه سال ۲۰۰۹ براساس مصوبه دولت فدراسیون روسیه در خصوص تغییر تعرفه‌های گمرکی واردات خودرو، تعرفه گمرکی براساس عمر تولید خودرو شامل عمرهای کمتر از ۳ سال، بین ۳ تا ۵ سال و بالای ۵ سال و برحسب قیمت خودرو و براساس قدرت موتور خودرو سواری برحسب سانتی‌متر مکعب در طبقات متفاوت تقسیم‌بندی شد.

هرچند استفاده از معیارهای مختلف، تعیین نرخ حقوق ورودی خودرو را تا اندکی پیچیده می‌کند. ولی ملاک‌های سیاستگذاری مناسبی را به اجرا می‌گذارد. مثلاً زمانی که تعرفه برحسب قیمت خودروی وارداتی در نظر گرفته شود، می‌توان برای خودروهای لوکس و با قیمت بالا، تعرفه‌های بزرگتری در نظر گرفت تا بدین ترتیب انگیزه این‌گونه واردات کاهش یابد و یا مثلاً از قدرت موتور ماشین برحسب سانتی‌متر مکعب که دربرگیرنده بسیاری از موارد مانند قیمت، مصرف بنزین و... است، برای طبقه‌بندی تعرفه خودروهای وارداتی سود برد.

۱. مطالب ارسالی از طرف وزارت صنایع، پیوست نامه مورخ ۱۳۸۸/۱/۱۶ جناب آقای قادری نماینده محترم مجلس شورای اسلامی با شماره ثبت ۸۲/۲۶۷ مورخ ۱۳۸۸/۱/۱۸.

۴. قوانین و مقررات مربوط به واردات خودرو

ورود اتومبیل به‌ویژه اتومبیل سواری از لحاظ مقررات و تشریفات گمرکی نسبت به سایر کالاها شرایط ویژه‌ای دارد:

الف) طبق ماده (۱۴) قانون امور گمرکی^۱ مصوب ۱۳۹۰/۸/۲۲ ارزش گمرکی کالاها در بدو امر براساس فاکتور و سایر اسناد تسلیمی صاحبان کالا است ولی تعیین ارزش گمرکی خودرو استثنائاً طبق تبصره «۶» قانون چگونگی محاسبه وصول حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو^۲ مصوب ۱۳۷۱/۱۰/۲ در کمیته‌ای مشترک متشکل از نمایندگان گمرک ایران و وزارت صنعت، معدن و تجارت و براساس لیست‌های صادره توسط سازندگان خودرو ممهور به مهر اتاق بازرگانی و کنسولگری محل تعیین و به گمرک ابلاغ می‌شود.

ب) به دلیل اهمیت درآمد گمرک از ناحیه حقوق ورودی خودرو، این رقم در لایحه بودجه و نیز در آمارهای اعلام شده توسط گمرک به صورت جداگانه اعلام می‌شود.

رویه حاکم بر اعطای مجوز، مبنی بر اعمال ضوابط فنی، تعیین سقف و تأیید مارک و مدل خودرو برای امکان ثبت سفارش مبتنی بر آیین‌نامه ضوابط فنی واردات خودرو (مصوب ۱۳۸۲/۴/۰۱) با اصلاحات و الحاقات بعدی، قانون حمایت از مصرف‌کننده خودرو (مصوب ۱۳۸۶/۰۳/۲۳) و آیین‌نامه اجرایی آن (مصوب ۱۳۸۸/۰۸/۰۱) و اصلاح آیین‌نامه ضوابط فنی واردات خودرو (مصوب ۱۳۹۰/۱۱/۱۶) است.

براساس مقررات فوق خودروی سواری کالای مجاز مشروط محسوب شده و در صورت احصای مواردی از قبیل اخذ گواهی ثبت سفارش، گواهی تأیید امکان ارائه خدمات پس از فروش، تجهیز تعمیرگاه‌ها و انبار قطعات، گواهی عدم آلاینده‌گی محیط زیست، گواهی سازمان استاندارد و گواهی سازمان بهینه‌سازی سوخت خودرو ورود آن به کشور بلامانع است.

۱. ماده (۱۴) - ارزش گمرکی کالای ورودی در همه موارد عبارت است از ارزش بهای خرید کالا در مبدأ به اضافه هزینه بیمه و حمل‌ونقل (سیف) به اضافه سایر هزینه‌هایی که به آن کالا تا ورود به اولین دفتر گمرکی تعلق می‌گیرد که از روی سیاهه خرید یا سایر اسناد تسلیمی صاحب کالا تعیین می‌شود و براساس برابری نرخ ارز اعلام شده توسط بانک مرکزی در روز اظهار است.

۲. تبصره «۶» قانون چگونگی محاسبه وصول حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین‌آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها مصوب ۱۳۷۱/۱۰/۰۲ با اصلاحات و الحاقات بعدی - در صورتی که ارزش سیف خودروها و ماشین‌آلات راهسازی وارداتی براساس سیاهه خرید و یا سایر اسناد تسلیمی صاحب کالا کمتر از قیمت صادراتی شرکت سازنده خودرو مربوطه با در نظر گرفتن کلیه تجهیزات و لوازم اضافه نصب شده بر روی آنها باشد در محاسبه و وصول حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات موضوع این قانون قیمت اخیرالذکر ملاک عمل قرار خواهد گرفت. قیمت صادراتی ماشین‌آلات راهسازی و خودروهایی که براساس تبصره «۱۴» این قانون ورود آنها به کشور مجاز می‌باشد هر سال پس از استعلام کتبی از شرکت‌های مربوطه و مقایسه با قیمت‌های جهانی همان خودرو و یا ماشین راهسازی توسط وزارت صنایع سنگین و گمرک جمهوری اسلامی ایران تعیین خواهد شد.



شایان توجه است که علی‌رغم احصای موارد فوق، واردات خودرو در سنوات اخیر روند باثباتی نداشته^۱ و به فراخور زمان به صورت‌های مختلف از جمله واردات با شناسنامه، واردات با کارت بازرگانی، واردات در مقابل صادرات، واردات از طریق اشخاص مربوط به نمایندگی رسمی، واردات توسط اشخاص مورد تأیید با استناد به پیش‌فاکتور خاص، واردات از طریق جانبازان، سهمیه مربوط به ساکنان برخی جزایر جنوبی و... متغیر بوده و همین امر به بی‌ثباتی شرایط بازار و ایجاد انحصار در مواقع خاص منجر شده است.

به عبارت دیگر قوانین و مقررات مربوط به واردات خودرو از ثبات نسبی برخوردار نبوده و همین تغییر ضوابط و سیاست‌ها می‌تواند زمینه‌ساز بی‌ثباتی در بازار، ایجاد رانت برای عده‌ای از واردکنندگان و تغییرات غیرمنطقی قیمت‌ها شود.^۲

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

بررسی‌های انجام شده در این مطالعه حاوی نکاتی به شرح زیر است:

۱. در سال ۱۳۹۲ حدود ۷۶ هزار دستگاه خودروی سواری با ارزش تقریبی ۱/۶ میلیارد دلار به کشور وارد شده و در سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۱ سالیانه حدود ۴۰ هزار دستگاه وارد شده که ارزش تقریبی سالیانه آن حدود ۱ میلیارد دلار و در مجموع طی ۴ سال ۱۳۸۹-۱۳۹۲ ارزش واردات خودرو حدود ۴/۴ میلیارد دلار بوده است. هرچند واردات خودروی سواری در سال ۱۳۹۰ نسبت به سال ۱۳۸۹ حدود ۸ درصد (۸٪) کاهش داشته است، ولی به دلیل حاشیه سود مناسب این بازار آمار سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ واردات خودرو بیش از ۱۳ و ۷۴ درصد افزایش نسبت به دوره مشابه سال قبل داشته است.

۲. درصد تغییرات ارزش دلاری نسبت به سال قبل در سال ۱۳۹۲ رقم قابل توجهی است به طوری که در سال ۱۳۹۲ ارزش دلاری واردات خودرو نسبت به سال ۱۳۹۱ بیش از ۱۷۴ درصد رشد داشته است و این بدان معناست که درآمد دولت در ذیل فصل ۸۷ باعنوان وسایل نقلیه زمینی غیر از نواقل روی خط راه‌آهن یا تراموای و اجزا و قطعات و متفرعات آنها از قسمت ۱۷ با عنوان وسایل نقلیه زمینی، هوایی، آبی و تجهیزات ترابری مربوط به آنها قرار دارد، افزایش قابل توجهی یافته است.

۳. هرچند رویه حاکم بر واردات خودرو مستند به آیین‌نامه ضوابط فنی واردات خودرو

۱. صورتجلسه مورخ ۱۳۹۰/۲/۸ مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با حضور نمایندگان گمرک جمهوری اسلامی ایران، وزارت صنایع وقت و وزارت بازرگانی وقت.

۲. گزارش «بررسی ابعاد مختلف ثبت سفارش خودرو»، براساس درخواست مورخ ۱۳۹۰/۱/۲۴ جناب آقای دهدشتی نماینده وقت مردم آبادان در دوره هشتم مجلس شورای اسلامی.

(مصوب ۱۳۸۲/۰۴/۰۱) با اصلاحات و الحاقات بعدی، قانون حمایت از مصرف‌کننده خودرو (مصوب ۱۳۸۶/۰۳/۲۳) و آیین‌نامه اجرایی آن (مصوب ۱۳۸۸/۰۸/۰۱) و اصلاح آیین‌نامه ضوابط فنی واردات خودرو (مصوب ۱۳۹۰/۱۱/۱۶) است با این حال مقررات مربوط به واردات خودرو و برخی از تصمیمات از جمله عدم اجازه ثبت سفارش خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی‌سی در سنوات اخیر زمینه‌ساز بروز بی‌ثباتی در بازار بوده و سبب ایجاد رانت برای عده‌ای از واردکنندگان و تغییرات غیرمنطقی قیمت‌ها شد.

۴. در سال ۱۳۹۲ بیش از ۲۱ درصد واردات خودرو توسط ۱۱ شرکت، در سال ۱۳۹۱ بیش از ۲۲ درصد واردات خودرو توسط ۹ شرکت و در سال ۱۳۹۰ حدود ۴۰ درصد واردات خودرو توسط ۷ شرکت صورت گرفته است.

۵. بررسی آمار واردات خودرو در سنوات اخیر نشان می‌دهد بیشترین تعداد و ارزش واردات خودرو از کشور امارات متحده عربی بوده است و بعد از آن کشورهای چین، کره جنوبی، کویت، عمان قرار دارند.

۶. می‌توان نتیجه گرفت بیشترین واردات خودرو به خودروهای با حجم سیلندر (قدرت موتور) ۱۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی‌سی مربوط است. با توجه به اینکه نرخ حقوق ورودی اسمی (بجز مالیات بر ارزش‌افزوده) برای خودروهای با قدرت موتور ۱۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی‌سی با خودروهای با قدرت موتور ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ سی‌سی یکسان و معادل ۴۰ درصد بوده، واردات خودروهای با قدرت موتور ۱۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی‌سی برای فروشنده سود بیشتری داشته است.

راهکارها و توصیه‌های سیاستی

۱. استفاده از ابزارهای اقتصادی مانند مالیات بر تفاوت قیمت تمام شده خرید و قیمت فروش و نظارت بر نحوه تعیین قیمت فروش در راستای کنترل قیمت‌ها.
۲. عدم تخصیص ارز به واردات خودروی با نرخ کمتر از قیمت بازار به منظور جلوگیری از هرگونه رانت‌خواری و سوءاستفاده و امکان نظارت بر عملکرد واردکنندگان و دستگاه‌های متولی با توجه به کمبود منابع ارزی و شرایط اقتصاد مقاومتی.
۳. ساماندهی نظام حاکم بر تعیین تعرفه (نرخ حقوق ورودی) خودرو سواری با جهت‌دهی ورود خودروهایی با حجم موتور و میزان مصرف اندک به جای واردات خودروهای لوکس و گران قیمت و ایجاد رقابت در فضای تولید ملی با سیاستگذاری توسط دولت و مجلس شورای اسلامی،
۴. بازنگری در آیین‌نامه ضوابط فنی واردات خودرو (مصوب سال ۱۳۸۲)، قانون حمایت از



مصرف‌کننده خودرو (مصوب سال ۱۳۸۶) و آیین‌نامه اجرایی آن (مصوب سال ۱۳۸۹) با هدف ثبات در بازار، ایجاد رقابت و حذف رانت برای عده‌ای از واردکنندگان و جلوگیری از تغییرات غیرمنطقی قیمت‌ها.

۵. الزام خودروسازان به اجرای ماده (۲) قانون ارتقای کیفی خودرو توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت با مکانیسم عدم تأیید استاندارد توسط مؤسسه استاندارد و جلوگیری از پلاک‌گذاری توسط نیروی انتظامی و استفاده از حداکثر توان نظارتی مجلس شورای اسلامی برای وضع قوانین با ضمانت اجرای مطمئن و اثرگذار به همراه جرائم احتمالی.

۶. به‌کارگیری طبقات تعرفه‌ای متفاوت با استفاده از معیارهای مختلف از قبیل قدرت موتور خودرو، میزان مصرف سوخت، قیمت خودرو و ...

منابع و مأخذ

۱. آمار و اطلاعات سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران <http://www.irica.gov.ir>
۲. آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از مصرف‌کننده خودرو، مصوب سال ۱۳۸۹ هیئت وزیران.
۳. آیین‌نامه ضوابط فنی واردات خودرو، مصوب سال ۱۳۸۲ هیئت وزیران.
۴. سازمان توسعه تجارت ایران، نگاهی به صنعت خودرو در ایران و جهان، دفتر توسعه صادرات کالا، گروه برق و مکانیک، خردادماه ۱۳۹۲.
۵. تاروی فتح‌اله، سعید غلامی‌باغی و سیدخشیایار سیدشکری. طرح پژوهشی نقش تعرفه‌ها در واردات و نظام مناسب در تعیین تعرفه کالاهای وارداتی، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات اقتصادی، گروه بازرگانی، پاییز ۱۳۸۷.
۶. قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری و وصول عوارض و سایر وجوه از تولیدکنندگان کالا، ارائه‌دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی، مصوب ۱۳۸۱/۱۰/۲۲ مجلس شورای اسلامی.
۷. قانون حمایت از مصرف‌کننده خودرو، مصوب سال ۱۳۸۶ مجلس شورای اسلامی.
۸. قانون مالیات بر ارزش‌افزوده، مصوب جلسه ۱۳۸۷/۲/۱۷ کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی طبق اصل هشتادوپنجم قانون اساسی و تصویب آزمایشی و پنج‌ساله آن توسط مجلس، تأیید ۱۳۸۷/۳/۲ شورای نگهبان.
۹. قانون مقررات صادرات و واردات (مصوب ۱۳۷۲/۷/۴) مجلس شورای اسلامی و آیین‌نامه اجرایی آن به ضمیمه جداول مقررات صادرات و واردات سال‌های ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۳، اداره کل مقررات صادرات و واردات، شرکت چاپ و نشر بازرگانی، وزارت بازرگانی، سال‌های ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۳.
۱۰. ماهنامه صنعتی، مهندسی، اقتصادی و فرهنگی صنعت خودرو، سال ۱۴، شماره ۱۵۲، مردادماه ۱۳۹۰.
۱۱. محاسبات محقق براساس بخش آمار و اطلاعات سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران (<http://www.irica.gov.ir>) و آمار دریافتی از گمرک جمهوری اسلامی ایران با شماره نامه ۲۲/۲۵۳۹۲/۲۱۸۴۷۰ مورخ ۱۳۹۲/۱۱/۰۹ و آمار دریافتی از گمرک جمهوری اسلامی ایران با شماره‌نامه

۱۳۹۳/۰۳/۲۱ مورخ ۲۲/۲۵۳۹۳/۴۸۱۵۳

۱۲. شهیکی‌تاش، محمدنبی و عماد کاظم‌زاده. «ساختار بازار خودروی سواری در ایران»، فصلنامه

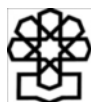
سیاست‌های مالی و اقتصادی، سال اول، شماره ۳، پاییز ۱۳۹۲.

۱۳. مصوبه مورخ ۱۳۹۱/۷/۸ هیئت وزیران در خصوص لزوم قیمتگذاری و ممنوعیت صادرات کالاهای

وارداتی با نرخ ارز مرجع و محصولات تولید که این کالاها در تولید آن به‌کار رفته‌اند.

۱۴. آمار دریافتی از شورای هماهنگی انجمن‌های تخصصی صنایع همگن تولیدکنندگان قطعات خودرو کشور

مورخ ۱۳۹۳/۰۶/۰۲ با شماره نامه ۲۰/۹۳۱۶۱۷.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۳۹۵۲

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: کالبدشکافی واردات خودرو سواری

نام دفتر: مطالعات اقتصادی (گروه بازرگانی)

تهیه و تدوین: حسین هرورانی

ناظر علمی: فتح‌اله تاری

اظهار نظر کننده خارج از مرکز: سید محمود بهشتیان

مقتضای: معاونت پژوهش‌های اقتصادی

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی:

۱. خودرو سواری

۲. تعرفه خودرو

۳. حجم موتور

۴. سود بازرگانی



تاریخ انتشار: ۱۳۹۳/۷/۲۹