

# تحلیلی بر سونامی افزایش قیمت خودروهای وارداتی

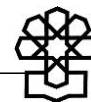
معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی  
دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن

کد موضوعی: ۳۱۰  
شماره مسلسل: ۱۵۷۷۸  
بهمن‌ماه ۱۳۹۶

## به نام خدا

### فهرست مطالب

۱.....	چکیده
۲.....	مقدمه
۲.....	۱. بررسی وضعیت صنعت خودرو ایران براساس شاخص‌های تولید و واردات
۲.....	۱-۱. شاخص تولید
۴.....	۱-۲. شاخص واردات
۱۳.....	۲. کالبد شکافی افزایش قیمت خودروهای وارداتی
	۲-۱. توقف ثبت سفارش برای نمایندگی‌های غیررسمی (گری مارکت‌ها) در پی ابلاغ دستورالعمل
۱۳.....	ساماندهی بازار ارز و حمایت از تولید داخلی در تاریخ ۱۳۹۵/۱۰/۱۲
	۲-۲. توقف ثبت سفارش خودرو در اوایل تیرماه سال ۱۳۹۶ و شرط بازگشایی آن تا زمان تصویب
۱۴.....	دستورالعمل و ضوابط واردات خودرو و همچنین نحوه همکاری با شرکت‌های خودروساز خارجی
۱۴.....	۲-۳. ابلاغ دستورالعمل جدید واردات خودرو به شماره ۱۲۵۵۷۳ مورخ ۱۳۹۶/۱۰/۹
۱۶.....	۲-۴. ابلاغ اصلاحیه اسقاط خودروهای فرسوده
۱۷.....	۲-۵. نوسان نرخ ارز
۱۸.....	۳. آنالیز قیمت خودروهای وارداتی
۱۹.....	۴. موانع تعرفه‌ای دولت
۲۰.....	نتیجه‌گیری
۲۱.....	ارائه راهکار
۲۲.....	منابع و مآخذ



## تحلیلی بر سونامی افزایش قیمت خودروهای وارداتی

### چکیده

هدف اصلی این گزارش بررسی و تحلیل وضعیت موجود تولید و واردات خودروهای سواری و عوامل مؤثر بر این حوزه به خصوص در پی افزایش قیمت‌های اخیر است. نتایج به دست آمده نشان می‌دهد، پنج شوک اصلی شامل توقف ثبت سفارش برای نمایندگی‌های غیررسمی (گری مارکت‌ها) در تاریخ ۱۳۹۵/۱۰/۱۲، توقف ثبت سفارش خودرو در اوایل تیرماه سال ۱۳۹۶، ابلاغ دستورالعمل جدید واردات خودرو در تاریخ ۱۳۹۶/۱۰/۹، ابلاغ اصلاحیه اسقاط خودروهای فرسوده در مردادماه سال ۱۳۹۶ و نوسان نرخ ارز طی سال جاری، موجب سونامی قیمتی خودروهای وارداتی شدند.

به نظر می‌رسد هدف اصلی دولت از افزایش تعرفه خودرو علاوه بر جلوگیری از خروج منابع ارزی، افزایش سهم ۶/۵ درصدی از بازار داخل خودروهای ساخت داخل با دامنه قیمتی بالاتر از ۷۵ میلیون به نفع صنعت خودروسازی کشور است تا بتواند جذابیت لازم را برای ورود شرکت‌های طرف قراردادهای جدید خودرویی منعقد شده و در حال انعقاد، فراهم سازد.

پیشنهاد می‌شود به دلیل مغایرت بخش‌هایی از مصوبه جدید واردات خودرو هیئت وزیران به شماره ۱۲۵۵۷۳ مورخ ۱۳۹۶/۱۰/۹ با قوانین موجود از جمله ماده (۲۲) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور و اهداف قانون هوای پاک از یک طرف و تبعات افزایش تعرفه در میان مدت و بلندمدت به صورت کاهش رقابت‌پذیری صنعت خودروسازی، کاهش کیفیت، آلاینده‌گی، مصرف سوخت بالا و ... از طرف دیگر، طرح ضوابط واردات خودرو و تعرفه‌گذاری تدوین شود و تعیین میزان حقوق ورودی با توجه به شاخص‌هایی از قبیل رعایت مقتضیات منابع ارزی، حمایت از صنعت خودروی کشور، حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان، افزایش رقابت‌پذیری و کیفیت خودروهای ساخت داخل، کاهش آلاینده‌گی، کاهش مصرف سوخت و غیره به خود دولت واگذار شود.

## مقدمه

صنعت خودروسازی 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.<sup>۱</sup> این صنعت با توجه به سهم بالا در ارزش افزوده و ایجاد اشتغال، یکی از صنایع مهم در اقتصاد هر کشور است.<sup>۲</sup>

موضوع واردات خودروهای سواری همواره دارای حساسیت‌های خاص و ویژه‌ای بوده است. برخی کارشناسان واردات این کالا را به‌عنوان کالای لوکس و غیرضروری تلقی کرده و آن را برای تولید داخلی عاملی مخرب به‌شمار می‌آورند 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 اختلاف‌نظرهایی در خصوص میزان حقوق ورودی این کالا و یا وضع محدودیت‌های مقداری در واردات خودرو وجود دارد.

لذا در این مطالعه در بخش اول به بررسی وضعیت صنعت خودرو ایران براساس شاخص‌های تولید و واردات پرداخته می‌شود؛ در بخش دوم موضوع دلایل افزایش قیمت خودروهای وارداتی مورد بررسی و تحلیل قرار خواهد گرفت؛ در بخش سوم کنترل مرزهای وارداتی با اعمال موانع تعرفه‌ای تحلیل می‌شود و در انتها نتیجه‌گیری و پیشنهادها ارائه خواهد شد.

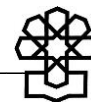
### ۱. بررسی وضعیت صنعت خودرو ایران براساس شاخص‌های تولید و واردات

#### ۱-۱. شاخص تولید

مطابق آمارهای ارائه شده در جدول ۱، تولید انواع خودروهای ساخت داخل طی سال‌های اخیر روند پرنوسانی را تجربه کرده، به‌گونه‌ای که در سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ با تداوم روند کاهشی، تولید به پایین‌ترین میزان یعنی ۷۳۷ هزار دستگاه رسید. در سال ۱۳۹۳ با رشد بیش از ۵۰ درصدی تولید خودرو، صنعت خودرو ایران توانست به جمع کشورهای خودروساز با تیراژ تولید بالای یک میلیون دستگاه برگردد، اما این روند پایدار نبود و در سال ۱۳۹۴ با کاهش ۱۳ درصدی مواجه شد. در سال ۱۳۹۵، صنعت خودروسازی کشور توانست مجدداً با تولید ۱۳۵۰ هزار دستگاه و با رشد ۳۸ درصدی نسبت به سال ۱۳۹۴ مجدداً به جمع کشورهای خودروساز بالای یک میلیون دستگاه برگردد. رشد حدود ۱۸ درصدی تولید خودرو در ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۶ نشان‌دهنده ادامه روند صعودی تیراژ تولید در داخل کشور است.

۱. کالبدشکافی واردات خودرو سواری، مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۲.

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



این روند نوسانی می‌تواند شرایط رکود تورمی و غیرتورمی اقتصاد در سال‌های اخیر، وابستگی تولید به قطعات وارداتی و سهم مونتاژ در صنعت خودروی کشور، عدم پایداری به یک استراتژی مشخص خودرو و دیگر پارامترهای مهم در حوزه اقتصاد و صنعت کشور باشد.

جدول ۱. آمار تولید خودروهای سواری، وانت، اتوبوس، مینی‌بوس و کامیون کشنده طی سال‌های ۱۳۹۱ تا ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۶

محصول	واحد سنجش	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۹ ماهه اول سال ۱۳۹۶
انواع سواری	هزار دستگاه	۷۸۸/۴	۶۲۴/۷ (-۲۰/۸)	۹۵۸/۳ (۵۳/۴)	۸۹۲/۳ (-۶/۹)	۱۲۵۵/۲ (۴۰/۷)	۱۰۳۵/۵ (۱۷/۵)
وانت	هزار دستگاه	۱۱۸/۳	۱۰۴/۷ (-۱۱/۴)	۱۵۰/۹ (۴۴/۲)	۷۵/۲ (-۵۱/۵)	۷۷/۷ (۳/۳)	۵۵/۳۵ (-۵/۷)
اتوبوس و مینی‌بوس	دستگاه	۱۰۵۸	۵۰۵ (-۵۲/۳)	۹۲۷ (۸۳/۶)	۱۳۰۸ (۳۰/۲)	۲۲۱۰ (۶۹)	۲۰۷۴ (۶۵/۶)
کامیون کشنده	دستگاه	۱۶۴۰۰	۷۱۰۰ (-۵۶/۸)	۲۰۹۷۷ (۱۹۵)	۹۹۱۵ (-۵۲/۷)	۱۵۰۲۲ (۵۱/۵)	۱۰۷۳۴ (۱۸/۱)
مجموع	هزار دستگاه	۹۲۴/۱۶ (-۴۵)	۷۳۷ (-۲۰/۲)	۱۱۳۱/۱ (۵۳/۵)	۹۷۸/۷ (-۱۳/۵)	۱۳۵۰/۱ (۳۸)	۱۱۰۳/۶ (۱۶/۱)

مأخذ: گزارش عملکرد وزارت صنعت، معدن و تجارت طی سال‌های ۱۳۹۱ تا ۱۳۹۵، آمار مقایسه‌ای ماهیانه تولید انواع خودرو سال ۱۳۹۵-۱۳۹۶ دفتر صنایع خودرو و نیرو محرکه وزارت صنعت، معدن و تجارت. توضیح: اعداد داخل پرانتز بیانگر درصد تغییرات نسبت به سال قبل است.

میزان تولید خودرو در ایران در قیاس با تولید جهانی طی سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۶ میلادی نشان می‌دهد نوسانات اتفاق افتاده به چه میزان روی سهم ایران در تولید جهانی خودرو اثرگذار بوده است. براساس جدول ۲، در سال ۲۰۱۳، سهم ایران از تولید جهانی خودرو به پایین‌ترین میزان خود، یعنی ۰/۸۴ درصد طی سال‌های اخیر رسید. اگرچه روند نزولی تولید خودرو در سال ۲۰۱۵ مجدداً اتفاق افتاد، اما در سال ۲۰۱۶ با رشد ۱۸/۶ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۵ توانست به سهم قبلی خود یعنی ۱/۲ درصد از کل تولید جهانی بازگردد.

جدول ۲. جایگاه جهانی ایران در تولید خودرو طی سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۶

عنوان	۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵	۲۰۱۶
جایگاه ایران در بین کشورهای تولیدکننده خودرو	۱۸	۲۰	۱۸	۲۰	۱۸
میزان تولید داخلی (دستگاه)	۱۰۰۰۰۸۹	۷۴۳۶۸۰	۱۰۹۰۸۴۶	۹۸۲۳۳۷	۱۱۶۴۷۱۰
تغییر نسبت به سال قبل (درصد)	-۳۹/۳	-۲۵/۶	۴۶/۷	-۹/۹	۱۸/۶
سهم از کل تولید جهانی (درصد)	۱/۱۸	۰/۸۴	۱/۲	۱/۰۸	۱/۲

مأخذ: سایت انجمن جهانی خودرو - <http://www.oica.net>

## ۱-۲. شاخص واردات

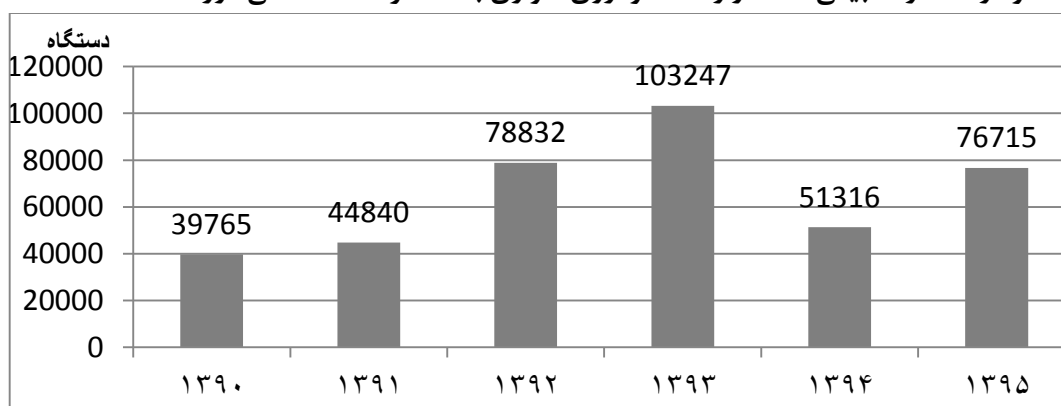
براساس جدول ۳ و نمودارهای ۱ و ۲، روند واردات خودروی سواری به کشور، طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۳ افزایشی و به بیشترین مقدار خود، یعنی ۱۰۳۲۴۷ دستگاه رسید، اما در سال ۱۳۹۴ با کاهش ۵۰ درصدی مواجه شد که دلیل این موضوع، ممنوعیت واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی‌سی بوده است. در سال ۱۳۹۵ روند واردات خودرو با افزایش ۴۹ درصدی نسبت به سال ۱۳۹۴ مجدداً ادامه پیدا کرد.

## جدول ۳. واردات خودروی سواری با ردیف تعرفه ۸۷۰۳ از سال ۱۳۹۰ تا ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۶

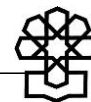
سال	تعداد	درصد تغییرات تعداد نسبت به سال قبل	ارزش ریالی (میلیارد ریال)	ارزش دلاری واردات خودرو (میلیون دلار)	وزن واردات خودرو (هزار تن)	میانگین قیمت هر خودروی سواری وارداتی (دلار)
۱۳۹۰	۳۹۷۶۵	-۷/۸	۸۹۸۹	۸۲۸	۶۴	۲۰۸۲۲
۱۳۹۱	۴۴۸۴۰	۱۲/۷۶	۱۸۰۱۰	۱۰۸۹	۷۲	۲۴۲۸۶
۱۳۹۲	۷۸۸۳۲	۷۵/۸	۴۰۰۸۹	۱۶۲۱	۱۱۸	۲۰۵۶۲
۱۳۹۳	۱۰۳۲۴۷	۳۱	۵۶۳۱۱	۲۱۲۶	۱۵۸	۲۰۵۹۱
۱۳۹۴	۵۱۳۱۶	-۵۰	۳۶۲۹۵	۱۲۳۱	۸۳	۲۳۹۸۸
۱۳۹۵	۷۶۷۱۵	۴۹	۶۳۱۲۸	۲۰۰۸	۱۲۰	۲۶۱۷۴
۹ ماهه اول ۱۳۹۶	۵۶۰۷۶	درصد تغییرات تعداد واردات خودرو نسبت به ۹ ماهه سال قبل: ۱۳ درصد		۱۴۹۰	-	۲۶۵۷۰

مأخذ: محاسبات تحقیق براساس آمار و اطلاعات سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران.

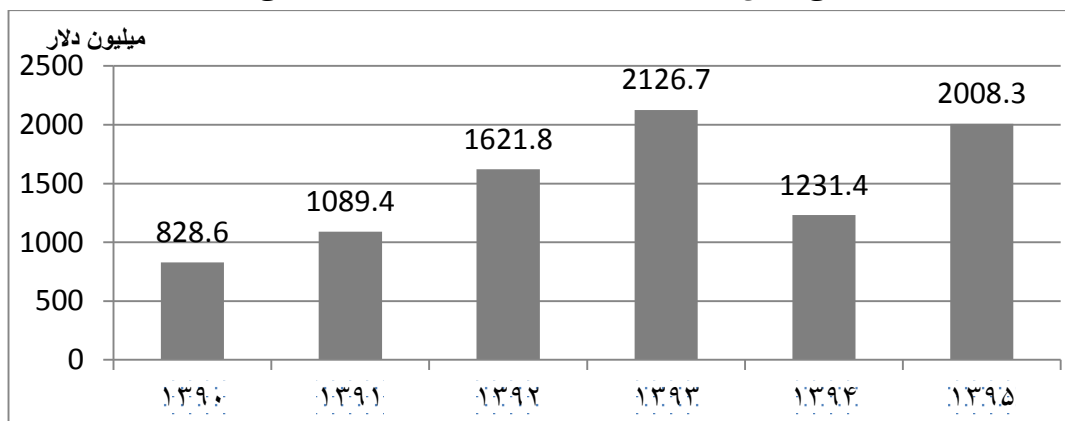
## نمودار ۱. آمار تطبیقی تعداد واردات خودروی سواری با کد تعرفه ۸۷۰۳ طی دوره ۱۳۹۰-۱۳۹۵



مأخذ: محاسبات تحقیق براساس آمار و اطلاعات سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران.



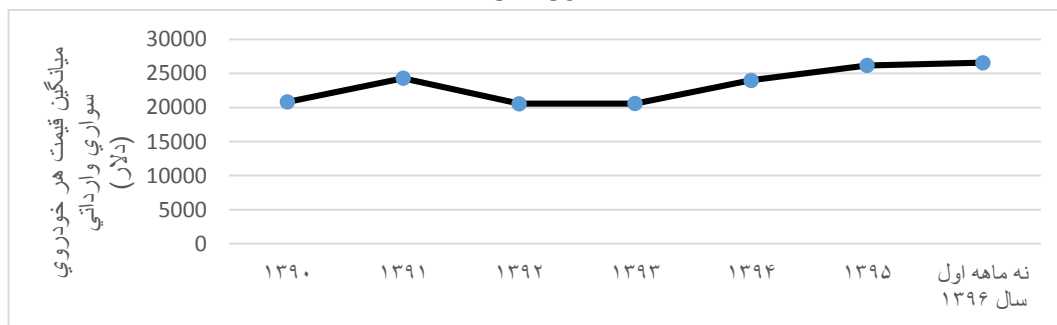
نمودار ۲. آمار تطبیقی ارزش واردات خودرو سواری با کد تعرفه ۸۷۰۳ طی دوره ۱۳۹۵-۱۳۹۰



مأخذ: همان.

مطابق نمودار ۳، طی سال‌های مورد مطالعه میانگین قیمت خودروهای وارداتی حدود ۲۳ هزار دلار بوده که از سال ۱۳۹۳ روند افزایشی داشته به‌گونه‌ای که در سال ۱۳۹۵ متوسط قیمت خودروهای وارداتی به بیش از ۲۶ هزار دلار رسیده و این روند افزایش در هفت‌ماهه اول سال ۱۳۹۶ ادامه یافته است. در مجموع طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۶ بیش از ۱۰ میلیارد دلار صرف واردات خودروی سواری به کشور شده است.

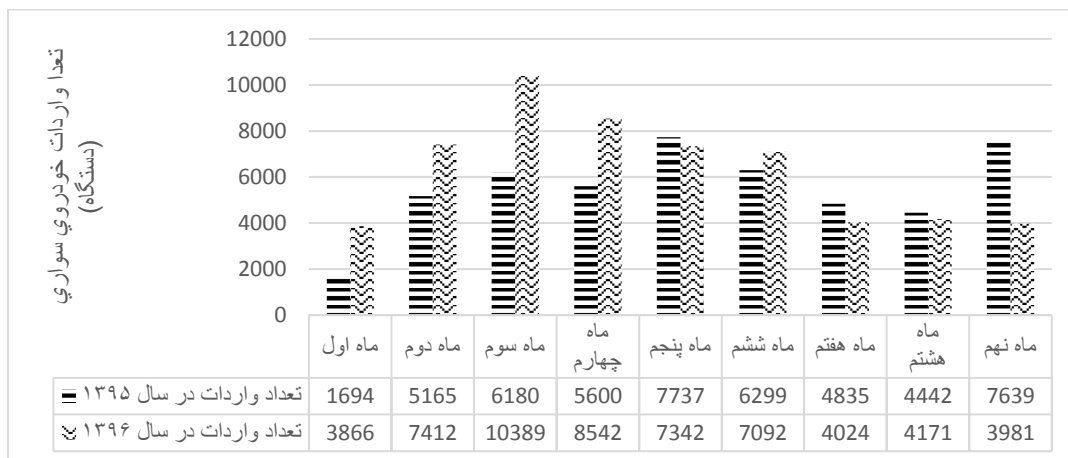
نمودار ۳. روند تغییر متوسط قیمت خودروهای سواری وارداتی با کد تعرفه ۸۷۰۳ طی دوره ۱۳۹۰ تا ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۶



مأخذ: همان.

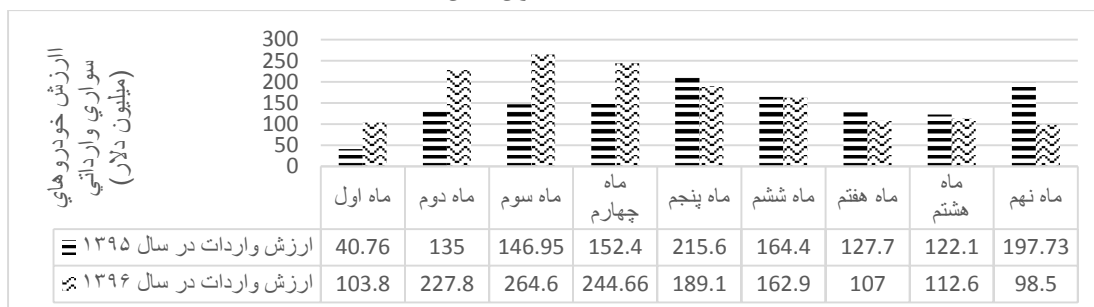
با توجه به آمار تطبیقی تعداد و ارزش واردات خودروی سواری در ۹ ماهه اول سال‌های ۱۳۹۵ و ۱۳۹۶ در نمودارهای ۴ و ۵، به‌دلیل آنکه در دی‌ماه سال ۱۳۹۵ واردات خودرو توسط نمایندگان غیررسمی (گری مارکت) ممنوع شد، اما ثبت سفارش‌های انباشت شده تا قبل از این ممنوعیت گری مارکت‌ها، بیشتر در حجم واردات چهارماهه اول سال ۱۳۹۶ خود را نشان داد که حتی با وجود کاهش واردات در سه ماه مهر، آبان و آذر سال ۱۳۹۶ به نسبت سال ۱۳۹۵، باز هم رشد ۱۳ درصدی حجم واردات خودرو در دوره‌های ۹ ماهه اول ۱۳۹۶ به نسبت سال ۱۳۹۵ را نشان می‌دهد.

نمودار ۴. آمار تطبیقی تعداد واردات خودروی سواری با کد تعرفه ۸۷۰۳ طی دوره ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۶ نسبت به ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۵



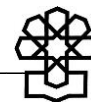
مأخذ: همان.

نمودار ۵. آمار تطبیقی ارزش واردات خودروی سواری با کد تعرفه ۸۷۰۳ طی دوره ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۶ نسبت به ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۵



مأخذ: همان.

مطابق جدول ۴ و نمودار ۶، در سال ۱۳۹۲ نسبت تعداد خودروهای سواری وارداتی به تعداد خودروی تولید شده در کشور با کاهش بیش از حد تولید داخل به بیشترین مقدار رسید. در سال ۱۳۹۵ با وجود افزایش ۴۰ درصدی تولید خودروی سواری در کشور نسبت به سال ۱۳۹۴، تعداد خودروهای سواری وارداتی نسبت به تعداد خودروی تولید شده افزایش پیدا کرد که این امر حاکی از رشد واردات خودرو به کشور بوده است. اما با توجه به توقف ثبت سفارش در اوایل تیرماه امسال و حذف گری مارکت‌ها در دی‌ماه سال قبل، این نسبت در ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۶ با کاهش یک درصدی نسبت به سال ۱۳۹۵ روبه‌رو بوده است.

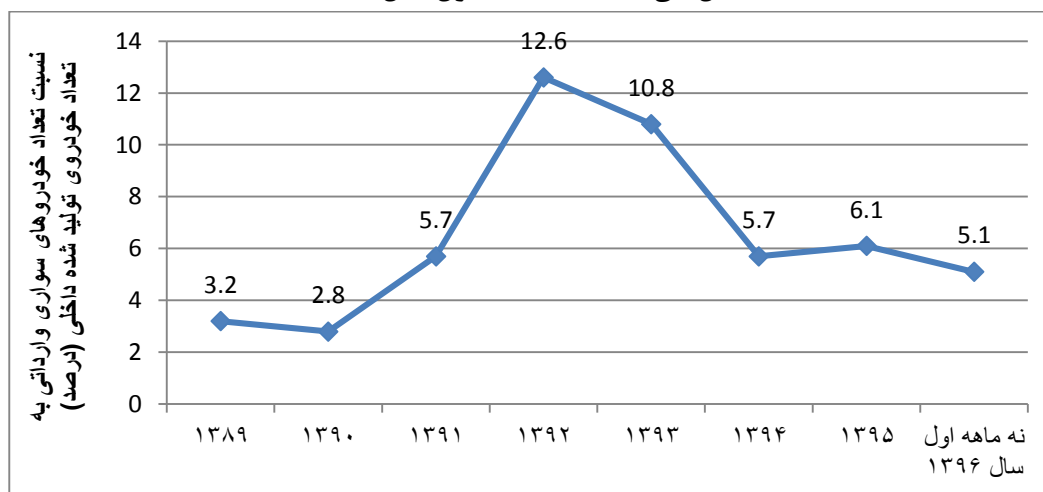


جدول ۴. نسبت تعداد خودروهای سواری وارداتی به تعداد خودروی تولید شده طی سال‌های ۱۳۸۹ تا ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۶

سال	تعداد خودروی تولید شده (هزار دستگاه)	تعداد خودروی سواری وارداتی (دستگاه)	نسبت تعداد خودروهای سواری وارداتی به تعداد خودروی تولید شده (درصد)
۱۳۸۹	۱۳۵۹/۶	۴۳۱۳۶	۳/۲
۱۳۹۰	۱۴۲۰/۶	۳۹۷۶۵	۲/۸
۱۳۹۱	۷۸۸/۴	۴۵۰۹۹	۵/۷
۱۳۹۲	۶۲۴/۷	۷۸۶۷۳	۱۲/۶
۱۳۹۳	۹۵۸/۳	۱۰۳۲۴۷	۱۰/۸
۱۳۹۴	۸۹۲/۳	۵۱۳۱۶	۵/۷
۱۳۹۵	۱۲۵۵/۲	۷۶۷۱۵	۶/۱
۹ ماهه اول سال ۱۳۹۶	۱۱۰۳/۶	۵۶۰۷۶	۵/۱

مأخذ: محاسبات تحقیق براساس آمار و اطلاعات سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران.

نمودار ۶. روند تغییر نسبت تعداد خودروهای سواری وارداتی به تعداد خودروی تولید شده طی سال‌های ۱۳۸۹ تا ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۶



مأخذ: محاسبات تحقیق براساس آمار و اطلاعات سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران.

### الف) کشورهای عمده مبدأ وارداتی خودروی سواری به کشور

مطابق جدول ۵، بررسی آمار واردات خودرو طی سال‌های اخیر نشان می‌دهد رتبه اول در تعداد و ارزش واردات خودروی سواری از کشورهای عمده مبدأ وارداتی خودروی سواری را به کشور امارات متحده عربی در اختیار دارد. در سنوات اخیر به‌طور متوسط بیش از ۷۰ درصد خودروهای وارداتی از طریق این کشور وارد

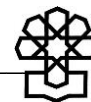
شده است. نکته قابل توجه، جایگاه چین در چند سال اخیر بوده است. چین با سهم ۳/۷ درصدی از کل واردات خودروی سواری به کشور در سال ۱۳۹۱ و با ارزش وارداتی ۱۷/۲ میلیون دلاری، جایگاه سوم در میان کشورهای اصلی واردکننده مستقیم خودرو به کشور را به خود اختصاص داده است. این سهم در سال ۱۳۹۲ به بیشترین میزان خود، یعنی ۱۶/۲ درصد به ارزش ۱۳۵/۹ میلیون دلار رسید. در سال ۱۳۹۳ اگرچه سهم چین از بازار وارداتی خودروی سواری کاهش ۴ درصدی داشت، اما ارزش خودروهای وارداتی از کشور چین به بیشترین میزان خود، یعنی ۱۳۸/۱ میلیون دلار رسید.

در فضای پسابرجام و در سال ۱۳۹۴، سهم چین به شدت کاهش یافت و به رقم سال ۱۳۹۱ برگشت و بعد از کره جنوبی در جایگاه سوم قرار گرفت. در سال ۱۳۹۵ سهم چین در بازار وارداتی خودروی سواری ایران به حدود ۱/۳ درصد و ارزش کمتر از ۱۴ میلیون دلار رسید. در وضعیت پسابرجام به مرور و از سال ۱۳۹۵، کشورهای اروپایی توانستند خود را به عنوان کشورهای عمده مبدأ وارداتی خودروی سواری به کشور مطرح کنند که از آن جمله می‌توان به آلمان به عنوان کشور سوم در سال ۱۳۹۵ و فرانسه به عنوان سومین کشور عمده مبدأ وارداتی خودروی سواری به ایران در ۹ ماهه نخست سال ۱۳۹۶ اشاره کرد. این روند نشان می‌دهد در صورت وجود رقبای جدی برای واردات خودرو از برندهای معتبر دنیا، واردات از چین چندان مورد استقبال قرار نمی‌گیرد و در حقیقت تقاضا برای واردات خودرو از چین در بازار ایران نسبت به قیمت و کیفیت، از حساسیت بالایی برخوردار است و به راحتی توسط خودروهای رقیب خارجی قابل جایگزینی است.

جدول ۵. کشورهای عمده مبدأ وارداتی خودروی سواری به کشور براساس تعرفه ۸۷۰۳

سال	رتبه	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۹ ماهه اول سال ۱۳۹۶
رتبه اول (تعداد-دستگاه) (سهم از کل) (ارزش دلاری-میلیون دلار)	امارات (۶۰۶۱۱) ۷۶/۹ (درصد) (۱۳۵۸)	امارات (۸۵۲۲۷) ۸۲/۵ (درصد) (۱۸۵۴)	امارات (۳۶۸۲۹) ۷۲ (درصد) (۸۹۰/۴)	امارات (۵۱۵۴۹) ۶۷ (درصد) (۱۲۳۸)	امارات (۳۸۵۵۴) ۶۹ (درصد) (۱۰۱۱/۷۸)		
رتبه دوم (تعداد-دستگاه) (سهم از کل) (ارزش دلاری-میلیون دلار)	کره جنوبی (۱۲۴۸۴) ۲۸ (درصد) (۲۳۰)	چین (۱۲۷۵۳) ۱۶/۲ (درصد) (۱۳۵/۹)	چین (۱۲۷۵۰) ۱۲/۳ (درصد) (۱۳۸/۱)	کره جنوبی (۸۲۲۵) ۱۶ (درصد) (۱۸۷/۱۶)	کره جنوبی (۱۲۹۰۶) ۱۶/۸ (درصد) (۳۱۴/۳۶)	کره جنوبی (۵۶۰۲) ۱۰ (درصد) (۱۴۱/۷)	
رتبه سوم (تعداد-دستگاه) (سهم از کل) (ارزش دلاری-میلیون دلار)	چین (۱۶۶۴) ۳/۷ (درصد) (۱۷/۲)	کویت (۲۴۸۰) ۳/۱ (درصد) (۵۶/۹)	کویت (۱۸۱۶) ۱/۸ (درصد) (۴۴/۶)	چین (۳۰۷۳) ۶ (درصد) (۳۷/۷)	آلمان (۲۶۹۹) ۳/۵ (درصد) (۱۶۴/۴)	فرانسه (۲۶۶۶) ۴/۷ (درصد) (۵۳/۹۶)	

مأخذ: محاسبات تحقیق براساس آمار و اطلاعات سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران.

**ب) خودروهای برتر وارداتی**

خودروی توسان IX35 بیشترین سهم تعداد واردات خودروهای سواری به کشور در سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ را به خود اختصاص داده است. نکته قابل توجه رشد تعداد واردات خودروهای جیلی به‌عنوان یک برند چینی به کشور است. جیلی در سال ۱۳۹۱ با سهم ۳/۹ درصدی از کل واردات ارزش ۱۷/۸ میلیون دلاری داشته است. در سال ۱۳۹۲ با رشد بیش از ۵ برابری و رسیدن به سهم ۱۱/۷ درصدی و ارزش ۹۸ میلیون دلاری پس از توسان IX35 جایگاه دوم خودروهای وارداتی به کشور را به خود اختصاص داد. اما از سال ۱۳۹۳ جایگاه و سهم جیلی در واردات خودرو رو به افول رفت به طوری که در سال‌های ۱۳۹۳ و ۱۳۹۴ به ترتیب ۵ و ۳/۱۶ درصد از سهم واردات را به خود اختصاص داده است. براساس اطلاعات به‌دست آمده از سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۹۵ این سهم به صفر نزدیک شده است. از دیگر نکات حائز اهمیت، رشد واردات محصولات شرکت رنو به ایران است به‌گونه‌ای که در سال ۱۳۹۵ با سهم ۱۴/۸ درصدی از کل واردات و در ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۶ نیز با سهم ۲۶ درصدی از کل واردات، رتبه اول واردات به کشور را به خود اختصاص داده است.

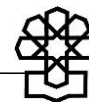
بررسی جدول ۶ نشان می‌دهد خودروهای توسان IX35، هیوندایی سانتافه، کیا اسپورتیج، اپتیما، تویوتا لکسوس، سراتو، النترا، انواع محصولات رنو، انواع محصولات میتسوبیشی و بی ام و از بیشترین سهم در واردات برخوردار بوده‌اند.

**جدول ۶. ده خودروی برتر در آمار واردات خودروهای سواری وارداتی به کشور**

طی سال‌های ۱۳۹۱ تا هفت‌ماهه اول سال ۱۳۹۶

سال	ردیف	نام خودرو	تعداد (دستگاه)	سهم تعدادی از کل واردات (درصد)	ارزش دلاری (میلیون دلار)
۱۳۹۱	۱	توسان IX35	۳۵۲۹	۷/۸	۶۲/۷
	۲	سوناتا	۳۴۱۲	۷/۶	۵۸/۲۵
	۳	پرادو	۳۳۴۹	۷/۴	۷۶/۷
	۴	سراتو	۲۵۵۵	۵/۶	۳۲/۶
	۵	تویوتا لندکروز	۲۳۹۸	۵/۳	۶۹/۹۵
	۶	اپتیما	۲۰۰۱	۴/۴	۳۵/۹
	۷	جیلی	۱۷۷۵	۳/۹	۱۷/۸
	۸	هیوندا آزرا	۱۷۷۲	۳/۹	۳۹/۱
	۹	اسپورتیج	۱۶۲۰	۳/۶	۳۰/۹
	۱۰	هیوندا وراکروز IX55	۱۵۸۱	۳/۵	۴۰/۶
۱۳۹۲	۱	توسان IX35	۹۳۵۰	۱۱/۹	۱۷۳/۸
	۲	جیلی	۹۲۲۲	۱۱/۷	۹۸
	۳	سانتافه	۷۲۹۲	۹/۳	۱۶۱/۵
	۴	کیا اسپورتیج	۵۵۴۳	۷	۱۱۱/۶
	۵	النترا	۵۲۷۲	۶/۷	۸۳/۷

سال	ردیف	نام خودرو	تعداد (دستگاه)	سهم تعدادی از کل واردات (درصد)	ارزش دلاری (میلیون دلار)
۱۳۹۳	۶	سوناتا	۴۸۳۱	۶/۱	۹۷/۸
	۷	کیا اپتیما	۳۹۸۰	۵	۸۱/۹
	۸	تویوتا کمری	۲۴۲۷	۳/۱	-
	۹	تویوتا RAV4	۱۷۹۴	۲/۳	۴۵/۱
	۱۰	سراتو	۱۷۳۶	۲/۲	۲۷/۸
	۱	هیوندایی سانتافه	۱۶۳۲۵	۱۵/۸	۳۵۷/۶
	۲	توسان IX35	۱۰۲۳۱	۱۰	۱۹۶/۵
	۳	هیوندا النترا	۹۱۰۶	۸/۸	۱۴۶/۰۷
	۴	کیا اسپورتیج	۷۳۰۷	۷	۱۴۹/۶
	۵	جیلی	۵۱۸۵	۵	۶۳/۴
۱۳۹۴	۶	کیا اپتیما	۴۹۰۶	۴/۷	۱۰۳/۷
	۷	تویوتا RAV4	۴۶۰۸	۴/۵	۱۲۱/۱
	۸	هیوندایی سوناتا	۴۵۳۱	۴/۴	۹۴/۲
	۹	کیا سراتو	۲۶۹۴	۲/۶۱	۴۷/۹
	۱۰	انواع میتسوبیشی	۲۱۹۵	۲/۱	۴۳/۵۵
	۱	هیوندایی سانتافه	۸۵۲۱	۱۶/۶	۲۲۵/۶
	۲	توسان IX35	۲۵۶۲	۵	۵۴/۵
	۳	کیا سراتو	۲۱۹۶	۴/۳	۴۰/۰۶
	۴	کیا اسپورتیج	۱۹۸۹	۳/۹	۴۱/۶۴
	۵	کیا اپتیما	۱۹۳۸	۳/۸	۴۱/۸
۱۳۹۵	۶	جیلی	۱۶۳۰	۳/۱۶	۲۱/۴
	۷	هیوندا النترا	۱۴۷۴	۲/۹	۲۴/۵۴
	۸	انواع سواری BMW	۱۲۹۰	۲/۵	۸۰/۳۵
	۹	تویوتا یاریس	۷۷۷	۱/۵	۱۱/۶۵
	۱۰	هیوندایی سوناتا	۵۸۰	۱/۱۳	۱۳/۷
	۱	انواع سواری رنو	۱۱۳۷۷	۱۴/۸	۱۵۷/۲
	۲	هیوندا سانتافه	۸۴۸۰	۱۱	۲۳۷/۲
	۳	توسان IX35	۴۹۵۸	۶/۵	۱۲۶/۱۵
	۴	انواع خودروی سانگ یانگ کره جنوبی	۴۰۷۵	۵/۳	۴۳
	۵	کیا اپتیما	۳۷۵۷	۴/۹	۸۷/۳
۱۳۹۵	۶	کیا سورنتو	۳۳۰۴	۴/۳	۹۴/۹
	۷	انواع خودروی میتسوبیشی	۳۱۹۳	۴/۱۶	۶۹/۷
	۸	تویوتا لکسوس	۳۱۹۰	۴/۱۵	۱۶۹/۸
	۹	هیوندای سوناتا	۳۱۰۳	۴	۸۲/۲
	۱۰	سراتو	۲۷۸۰	۳/۶	۵۲/۷
	۱	انواع سواری رنو	۱۴۶۰۶	۲۶	۲۸۳

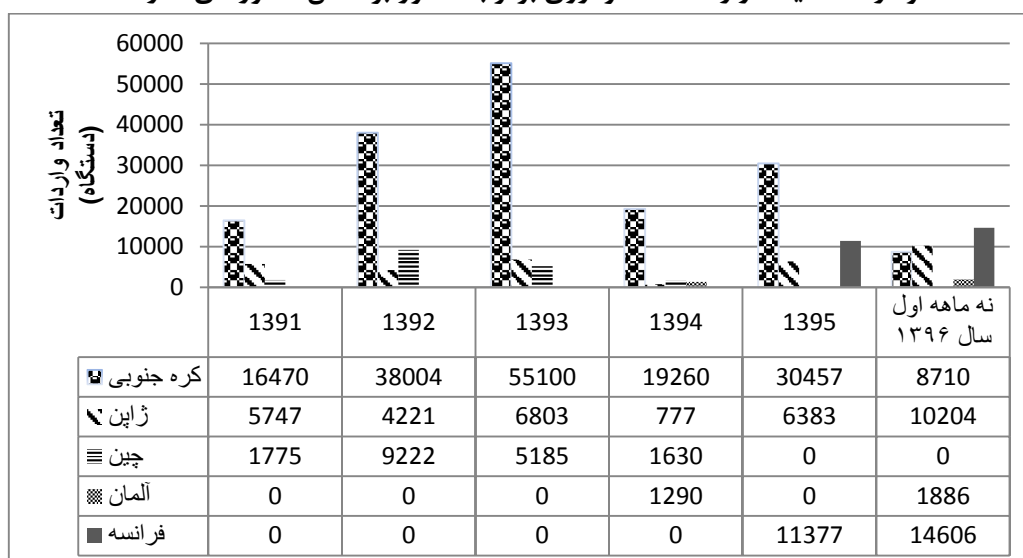


سال	ردیف	نام خودرو	تعداد (دستگاه)	سهم تعدادی از کل واردات (درصد)	ارزش دلاری (میلیون دلار)
	۲	انواع خودروی نیسان	۴۹۵۲	۸/۸	۹۹/۶
	۳	هیوندایی سانتافه	۲۷۵۱	۴/۹	۷۹/۴۷
	۴	انواع خودروی میتسوبیشی	۲۱۴۸	۳/۸	۴۳
	۵	انواع خودروی سانگ یانگ	۲۰۳۳	۴/۱	۲۱/۷
	۶	توسان IX35	۲۰۲۱	۳/۶	۵۲
	۷	هیوندای سوناتا	۱۹۰۵	۳/۴	۵۵/۷
	۸	بی ام و	۱۸۸۶	۳/۳	۱۲۹/۴
	۹	تویوتا لکسوس	۱۸۰۱	۳/۲	۹۷/۵
	۱۰	تویوتا پریوس	۱۳۰۳	۲/۳	۳۵/۸۶

مأخذ: همان.

مطابق نمودار ۷، بررسی آمار واردات ده خودروی برتر از لحاظ تعداد به کشور براساس کشورهای سازنده نشان می‌دهد تمایل مصرف‌کننده در شرایط رقابتی فعلی به سمت خودروهای اروپایی و ژاپنی بیشتر شده است به‌گونه‌ای که در ۹ ماهه نخست سال ۱۳۹۶ خودروهای فرانسوی و ژاپنی با پیشی گرفتن از بعضی خودروهای کره‌ای در ده اولویت برتر انتخاب از میان خودروهای وارداتی بوده‌اند. از طرفی خودروهای ساخت کشور آلمان در سه سال اخیر در جمع ده اولویت انتخاب مصرف‌کننده داخلی قرار گرفته‌اند. اگرچه می‌توان گفت خودروهای فرانسوی به‌خصوص رنو در دامنه قیمتی حدود ۱۰۰ و زیر ۱۰۰ میلیون تومان توانسته به خوبی در بازار ایران جا باز کند.

نمودار ۷. مقایسه واردات ده خودروی برتر به کشور براساس کشورهای سازنده



مأخذ: محاسبات تحقیق براساس آمار و اطلاعات سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران.

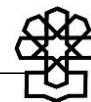
### ج) وضعیت واردات خودروهای هیبریدی

وجود مزیت‌هایی همچون طرح ترافیک رایگان و حقوق ورودی پایین گمرکی، مصرف‌کننده را متمایل به استفاده از فناوری‌های جدید کرده بود. همان‌گونه که در جدول ۷ و نمودار ۸ نشان داده می‌شود طی چند سال اخیر به خصوص از سال ۱۳۹۳ استقبال از خودروهای هیبریدی به شدت افزایش یافته به گونه‌ای که سهم واردات خودروی هیبریدی از ۰/۱ درصد در سال ۱۳۹۳ به سهم ۸/۶ درصدی در سال ۱۳۹۵ رسید، اما با اتخاذ تصمیماتی همچون حذف طرح ترافیک رایگان از ابتدای سال ۱۳۹۶ و دریافت ۵۰ درصد هزینه طرح ترافیک برای خودروهای هیبریدی و همچنین زرمه تصمیمات دولت در ارتباط با افزایش تعرفه وارداتی این خودروها که در دستورالعمل جدید واردات خودرو به واقعیت پیوست همگی موجب کاهش روند واردات این نوع خودروهای دوستدار طبیعت و کم‌مصرف در ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۶ شد. این چنین سیاستگذاری‌هایی موجب کاهش اعتماد و استقبال مشتریان داخلی به فناوری‌های جدید شده و مسیر صحیحی که می‌توانست تا حدودی به کاهش آلودگی هوا و مصرف سوخت منجر شود را با مشکل مواجه خواهد ساخت.

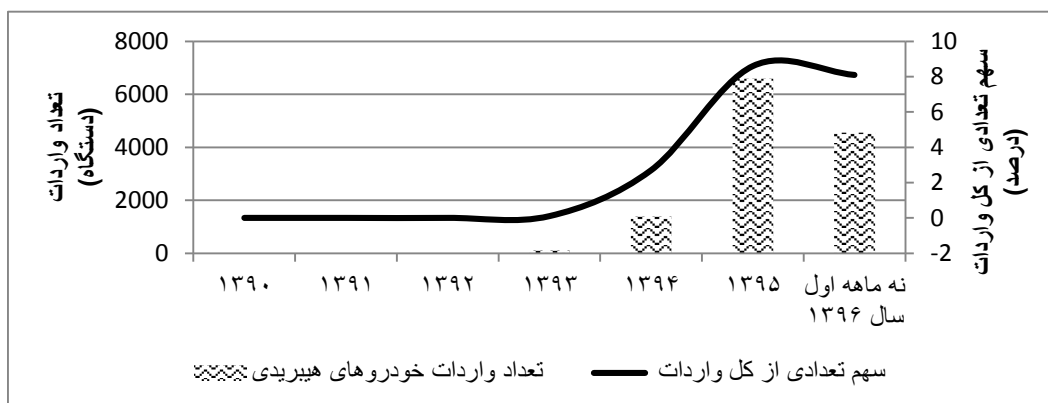
جدول ۷. وضعیت واردات خودروهای هیبریدی طی دوره ۱۳۹۰ تا ۹ ماهه اول ۱۳۹۶

سال	تعداد	سهم تعدادی از کل واردات سال مربوطه (درصد)	ارزش دلاری (میلیون دلار)
۱۳۹۰	۰	۰	۰
۱۳۹۱	۲	۰	۰/۰۶۱
۱۳۹۲	۲	۰	۰/۰۶۱
۱۳۹۳	۱۱۱	۰/۱	۴/۱۶
۱۳۹۴	۱۳۹۲	۲/۷	۵۸/۲۲
۱۳۹۵	۶۵۹۱	۸/۶	۲۴۴/۳
۹ ماهه اول سال ۱۳۹۶	۴۵۵۱	۸/۱	۱۷۱/۱۶

مأخذ: محاسبات تحقیق براساس آمار و اطلاعات سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران.



## نمودار ۸. وضعیت واردات خودروهای هیبریدی طی دوره ۱۳۹۰ تا هفت‌ماهه اول ۱۳۹۶



مأخذ: محاسبات تحقیق براساس آمار و اطلاعات سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران.

## ۲. کالبد شکافی افزایش قیمت خودروهای وارداتی

در ادامه پنج شوک اصلی که موجب سونامی قیمتی خودروهای وارداتی شدند ارائه می‌شود:

### ۲-۱. توقف ثبت سفارش برای نمایندگی‌های غیررسمی (گری مارکت‌ها) در پی ابلاغ

#### دستورالعمل ساماندهی بازار ارز و حمایت از تولید داخلی در تاریخ ۱۳۹۵/۱۰/۱۲

بند «۶» این دستورالعمل: «شرط ثبت سفارش خودرو و سایر کالاهای بادوام به تشخیص وزارت صنعت، معدن و تجارت منوط به داشتن نمایندگی مجاز و خدمات پس از فروش خواهد بود و ضروری است در اسرع وقت واردات خودرو و کالاهای مشمول بدون پیش‌شرط مذکور ممنوع گردد».

از تاریخ ۱۳۹۵/۱۰/۱۵ کلیه دسترسی‌های ثبت سفارش واردکنندگان غیرنمایندگی در سایت ثبت سفارش غیرفعال شد و تنها نمایندگان رسمی برندها امکان ثبت سفارش داشتند. براساس اطلاعات واردات خودروها در ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۵، سهم واردکنندگان غیرنمایندگی ۵۱ درصد و سهم نمایندگان رسمی ۴۹ درصد از کل واردات بوده است. این اقدام باعث شد ۵۱ درصد از منابع تأمین خودرو از بازار خودرو به یکباره حذف و شوک قیمتی در بازار خودروهای وارداتی ایجاد شود.

در ادامه چند مورد از عواقب ساماندهی بازار واردات خودرو در اثر حذف گری مارکت‌ها به شرح زیر ارائه می‌شود:

- ایجاد بحران عرضه خودرو در ماه‌های پایانی سال به‌واسطه شوک روانی ناشی از حذف گری مارکت‌ها در پایان بازه ۶ ماهه اعتبار ثبت سفارش‌ها و افزایش قیمت خودروهای وارداتی،
- عدم وجود رقابت‌پذیری در قیمتگذاری خودروها،
- افزایش زمان تحویل خودرو و در پی آن نارضایتی مشتریان،
- کاهش تنوع خودروهای وارداتی و آپشن‌های آنها.

## ۲-۲. توقف ثبت سفارش خودرو در اوایل تیرماه سال ۱۳۹۶ و شرط بازگشایی آن تا زمان تصویب دستورالعمل و ضوابط واردات خودرو و همچنین نحوه همکاری با شرکت‌های خودروساز خارجی

مهمترین دلایل توقف ثبت سفارش خودرو افزایش بی‌رویه واردات خودرو در چهار ماه ابتدایی سال و بحث انتقال داده‌ها و به‌روزرسانی سایت اعلام شده است. نتایج چنین تصمیماتی موجب ایجاد دومین شوک قیمتی در بازار خودروهای وارداتی شد.

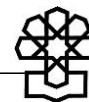
### ۲-۳. ابلاغ دستورالعمل جدید واردات خودرو به شماره ۱۲۵۵۷۳ مورخ ۱۳۹۶/۱۰/۹

در این دستورالعمل، حقوق ورودی واردات افزایش یافت. به‌طوری که حقوق ورودی خودروهای با حجم موتور ۱۵۰۰ سی‌سی از ۴۰ درصد به ۵۵ درصد افزایش یافت، خودروهای با حجم موتور ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ سی‌سی نیز با افزایش ۳۵ درصدی به ۷۵ درصد رسید و تعرفه واردات خودروهای با حجم موتور ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ سی‌سی از ۵۵ درصد به ۹۵ درصد افزایش یافت. نکته قابل توجه اینکه تعرفه خودروهای هیبریدی که تا پیش از این با هر نوع پیشران‌های تنها شامل چهار درصد سود بازرگانی می‌شدند، از این پس متناسب با حجم پیشران (حجم موتور) دارای حقوق ورودی بین ۲۵ تا ۶۵ درصد خواهند شد.

از جمله نکات مهم در این دستورالعمل می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- در تبصره «۱» ماده (۱۳) مصوبه هیئت وزیران مورخ ۱۳۹۶/۱۰/۹، واردات خودرو توسط اشخاص حقیقی و حقوقی غیر از نمایندگی رسمی در صورت عقد قرارداد ارائه خدمات پس از فروش واردکننده با نمایندگی رسمی براساس ضوابط تعیین شده از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت امکان‌پذیر شده است. این درحالی است که دستورالعمل مورخ ۱۳۹۵/۱۰/۱۲ و توقف ثبت سفارش برای نمایندگی‌های غیررسمی (گری مارکت‌ها) که با هدف ساماندهی بازار صورت گرفته بود، شوک قیمتی در بازار خودروهای وارداتی را به‌وجود آورد. شایان ذکر است که تا پیش از دستورالعمل مورخ ۱۳۹۵/۱۰/۱۲ براساس تفاهمنامه‌های منعقد شده بین نمایندگی‌های غیررسمی و رسمی، نمایندگی‌های غیررسمی قادر بودند با پرداخت سه درصد از ارزش دلاری خودروی وارداتی با نرخ دلار غیرمرجع، خودروهای وارداتی خود را توسط نمایندگی رسمی گارانتی کنند. این موضوع بیانگر تصمیمات شتابزده و ساماندهی بازار واردات خودرو با روش شوک‌درمانی است که تبعات سوء آن بر مصرف‌کننده تحمیل شده است.

- در تبصره «۲» ماده (۱۳)، مبنای ارزش قیمتی خودرو را برای ممنوعیت واردات آن اعمال کرده است. در این تبصره ثبت سفارش و واردات خودروهای سواری با ارزش بیش از ۴۰ هزار دلار ممنوع شده که این موضوع با ماده (۲۲) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مغایرت دارد، زیرا براساس این ماده قانونی، برقراری موانع غیرتعرفه‌ای و غیرفنی ممنوع شده است.



- در تبصره «۳» ماده (۱۳)، ثبت سفارش و واردات خودروهای سواری با حجم موتور بالاتر از ۲۵۰۰ سی سی ممنوع شده است که این محدودیت نیز با ماده (۲۲) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مغایرت دارد. البته ذکر این نکته حائز اهمیت است که در این دستورالعمل موارد استثنایی همچون دستورالعمل‌های قبلی با تصویب هیئت وزیران، هم در مورد خودروهای بنزینی، دیزلی و هم هیبریدی بالای ۲۵۰۰ سی سی مجاز دانسته شده است.
- حقوق ورودی خودروهای سواری مطابق ماده (۱۴) این دستورالعمل، هم برای خودروهای سواری بنزینی و دیزلی و هم هیبریدی نسبت به حقوق ورودی قبلی تغییر کرده است. موارد مذکور در جدول ۸ قابل مشاهده است.

جدول ۸. تغییرات حقوق ورودی واردات خودروهای سواری بنزینی، دیزلی و هیبریدی

سال	حجم موتور (سی‌سی)	سهم واردات به ترتیب سهم (درصد)	حقوق ورودی پیشین (درصد)	حقوق ورودی جدید (درصد)	مقدار رشد (درصد)
سال ۱۳۹۵ + ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۶	۱۵۰۰-۲۰۰۰	۴۷	۴۰	۷۵	۳۵
	۲۰۰۰-۲۵۰۰	۳۴	۵۵	۹۵	۵۰
	۱۰۰۰-۱۵۰۰	۸	۴۰	۵۵	۱۵
	<b>خودروهای سواری بنزینی و دیزلی</b>				
	۱۵۰۰-۲۰۰۰	۵	۴	۷۵	۳۱
	۲۰۰۰-۲۵۰۰	۴	۴	۶۵	۶۱
	۱۰۰۰-۱۵۰۰	۱	۴	۲۵	۲۱
	<b>خودروهای هیبریدی</b>				
			۴	۴۲	

مأخذ: محاسبات تحقیق براساس آمار گمرک جمهوری اسلامی ایران و انجمن واردات خودرو.

به‌طور متوسط حقوق ورودی در خودروهای سواری بنزینی و دیزلی از ۴۵ به ۷۵ درصد و در خودروهای هیبریدی از ۴ به ۴۲ درصد افزایش یافته است. اما با احتساب ضریب وزنی واردات در هر گروه براساس واردات سال ۱۳۹۵ و ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۶، حقوق ورودی در خودروهای بنزینی از ۴۶ به ۸۱ درصد و در خودروهای هیبریدی از ۴ به ۴۶ درصد افزایش یافته است.

وضع حقوق ورودی برای خودروهای هیبریدی با توجه به قیمت بالای آنها در مقایسه با خودروهای بنزینی مشابه از جذابیت استفاده از این خودروها به شدت می‌کاهد. این در حالی است که در «ماده (۹) قانون هوای پاک» مصوب ۱۳۹۶/۵/۱۱ و ابلاغ مورخ ۱۳۹۶/۵/۲۳، وزارت کشور موظف شده است با همکاری وزارتخانه‌های صنعت، معدن و تجارت و امور اقتصادی و دارایی (گمرک جمهوری اسلامی ایران)، زمینه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهری با اولویت شهرهای بالای دویست هزار نفر جمعیت را ظرف مدت پنج سال از محل منابع درآمدی ماده (۶) این قانون از طریق کمک بلاعوض، یارانه، تسهیلات یا صفر کردن سود بازرگانی واردات

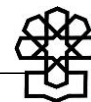
خودروهای برقی - بنزینی (هیبریدی) و خودروهای الکتریکی و موتورسیکلت برقی، به انجام برساند. در تبصره همین ماده خودروهای برقی - بنزینی، موتورسیکلت و خودروهای الکتریکی تولید داخل از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف شده است. بنابراین این نوع سیاستگذاری‌ها نشان از عدم همسویی دولت در جهت‌گیری‌های قانونی در زمینه صنعت خودروی کشور دارد که عملاً باعث ایجاد شوک‌های قیمتی در بازار خودروهای وارداتی و تأثیرات نامطلوب در بازار خودروهای داخلی خواهد شد.

#### ۴-۲. ابلاغ اصلاحیه اسقاط خودروهای فرسوده

طرح خروج خودروهای فرسوده در سال ۱۳۷۷ به تصویب رسید، اما اقدامات جدی برای اجرای آن از سال ۱۳۸۵ و با تشکیل ستاد تبصره «۱۳» و پس از آن ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت آغاز شد. در راستای نقش‌پذیری جدی عرضه‌کنندگان خودرو در خردادماه سال ۱۳۸۸ آیین‌نامه از رده خارج کردن خودروهای فرسوده تصویب گردید. در جدول ۹ اصلاحات مربوط به سال‌های ۱۳۹۰، ۱۳۹۲ و ۱۳۹۶ ارائه شده است. در مصوبه اسقاط خودروهای فرسوده مردادماه سال ۱۳۹۶ تعهد واردکنندگان برای اسقاط خودروهای فرسوده به‌ازای بازه‌های کمتر از ۵ لیتر، ۵ تا ۶، ۶ تا ۷، ۷ تا ۸ و بالاتر از ۸ لیتر مصرف بنزین در ۱۰۰ کیلومتر به‌ترتیب صفر، ۲، ۴، ۶ و ۸ دستگاه و برای خودروسازان داخلی در مورد مصرف بالاتر از ۸ لیتر یک خودرو فرسوده در نظر گرفته شده است. البته خودروسازان داخلی از انجام همان یک دستگاه اسقاط در سال جاری نیز شانه خالی کردند.

دو نکته در ارتباط با مصوبه جدید هیئت دولت حائز اهمیت است: یکی، نبود موتورسیکلت‌سازان در کنار خودروسازان داخلی برای اسقاط وسایل نقلیه فرسوده، به‌رغم اینکه میزان آلاینده‌ی موتورسیکلت‌ها در تهران به اندازه‌ای است که یک موتورسیکلت کاربراتور پیچ برابر یک خودروی یورو ۲ آلودگی ایجاد می‌کند.<sup>۱</sup> از طرفی افزایش ۵۰ و ۱۰۰ درصدی تعداد خودروهای اسقاطی به‌ترتیب به‌ازای خودروهای وارداتی با مصرف ۷ تا ۸ و ۸ تا ۱۰ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر، موجب افزایش قیمت حداقل ۶ تا ۱۲ میلیون تومانی (۳ میلیون تومان برای هر برگه اسقاط) این خودروها شده است.

۱. مصاحبه دکتر وحید حسینی، خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران (ایرنا)، ۱۳۹۳، اسفندماه ۱۳۹۵.



## جدول ۹. خلاصه تصمیمات سال‌های اخیر در خصوص اسقاط خودرو فرسوده

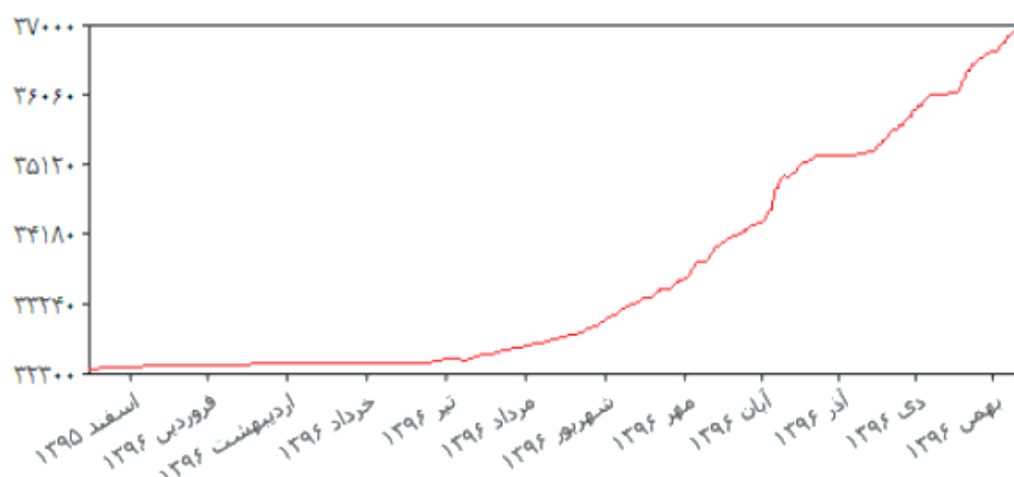
۱۳۹۶		۱۳۹۲		۱۳۹۰		۱۳۸۸		مصرف بنزین در ۱۰۰ کیلومتر
واردات Euro 6	تولید Euro 4	واردات	تولید	واردات	تولید	واردات	تولید	
۰		۱		۱		یک دستگاه	۳۰ درصد آمار تولید	کمتر از ۵ لیتر
۲		۱		۱				۵ تا ۶ لیتر
۴	۰	۴	۰	۲				۶ تا ۷ لیتر
۶		۴		۲				۷ تا ۸ لیتر
۸		۴		۲				۸ تا ۱۰ لیتر
۸	۱	۶	۱	۳	۱			بالاتر از ۱۰

مأخذ: مصوبات سال‌های ۱۳۸۸، ۱۳۹۰، ۱۳۹۲ و ۱۳۹۶ هیئت دولت در ارتباط با اسقاط خودروهای فرسوده.

## ۲-۵. نوسان نرخ ارز

نمودار ۹ نوسان نرخ ارز طی یک سال گذشته را نشان می‌دهد. در ابتدای تیرماه ۱۳۹۶ نرخ ارز ۳۲۴۹۳ ریال بود که در بهمن‌ماه با افزایش ۱۳/۷ درصدی نسبت به تیرماه به بیشترین میزان خود ۳۶۹۵۴ ریال رسید. افزایش نرخ ارز از دیگر شوک‌های قیمتی به بازار خودروهای وارداتی بود.

نمودار ۹. نوسان نرخ ارز طی یک سال گذشته



مأخذ: بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران.

### ۳. آنالیز قیمت خودروهای وارداتی

با آنالیز قیمت تمام شده خودروهای وارداتی، می‌توان هزینه‌ها را به پنج گروه اصلی تقسیم کرد:

۱. هزینه خرید خودرو،
۲. حقوق گمرکی و عوارض مربوطه،
۳. شماره‌گذاری خودرو،
۴. اسقاط خودروهای فرسوده،
۵. سود نماینده رسمی.

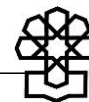
با احتساب مصوبه جدید دولت برای واردات خودرو و همزمان مصوبه افزایش تعداد اسقاط خودرو، قیمت تمام شده خودروهای وارداتی با مطالعه افزایش قیمت ۱۵ مدل خودرو که دارای بیشترین سهم واردات بوده و کماکان قابلیت ورود به کشور را براساس دستورالعمل جدید دارند، مورد بررسی قرار گرفته که نتایج آن در جدول ۱۰ ارائه شده است.

جدول ۱۰. آنالیز قیمتی خودروهای وارداتی قبل و بعد از دستورالعمل جدید مورخ ۱۳۹۶/۱۰/۹ و اصلاحات اسقاط خودروهای فرسوده در مردادماه ۱۳۹۶

سرفصل هزینه	بر مبنای دستورالعمل قبل از توقف ثبت سفارش در تیرماه ۱۳۹۶	بعد از دستورالعمل جدید مورخ ۱۳۹۶/۱۰/۹ و اصلاحات اسقاط خودروهای فرسوده در مردادماه ۱۳۹۶
هزینه خرید خودرو* (شامل قیمت خرید در بندر کشور مبدأ (FOB) + بیمه + کرایه حمل (سیف (Cif))	۱۰۰ درصد	۱۰۰ درصد
حقوق گمرکی و عوارض و مالیات مربوطه (علاوه بر حقوق و عوارض گمرکی، برای هر خودروی وارداتی باید هزینه‌های جانبی دیگری مانند مالیات بر ارزش افزوده، مالیات علی‌الحساب، عوارض هلال‌احمر، عوارض خاص واردات خودرو و هزینه استاندارد پرداخت گردد)	۴۵ درصد	۷۵ درصد
شماره‌گذاری خودرو (شامل عوارض راهنمایی و رانندگی، هزینه نقل و انتقال دارایی و عوارض شهرداری)	۱۳ درصد	۱۴ درصد
هزینه اسقاط خودروهای فرسوده	۱۲ درصد	۱۶ درصد
سود شرکت نماینده رسمی	۱۴ درصد	۱۷ درصد
میزان افزایش قیمت تمام شده برای مشتریان	۱۸۴ درصد	۲۲۲ درصد

مأخذ: محاسبات تحقیق براساس اطلاعات و آمار انجمن واردکنندگان خودرو.

\* ارزش خرید خودرو از شرکت خارجی به‌عنوان عددی ثابت، مبنای محاسبه تغییرات قرار گرفته است.



افزایش نرخ ارز در این مدت نیز از جمله عوامل تأثیرگذار بر جهش قیمتی خودروهای وارداتی بود. متوسط قیمت ۱۵ مدل خودرو مورد مطالعه براساس دستورالعمل قبل از توقف ثبت سفارش در تیرماه ۱۳۹۶ برابر با ۲۳۰ میلیون تومان بوده است، بر مبنای افزایش‌های صورت گرفته به طور متوسط در این خودروها جهش ۸۹ میلیون تومانی اتفاق افتاده است. ذکر این نکته حائز اهمیت است که ممنوعیت خودروهای بالای ۴۰ هزار دلار باعث شده خودروهایی که دیگر مجوز ورود به کشور را ندارند، بعضاً با افزایش قیمت بیش از ۱۰۰ درصد مواجه شوند.

#### ۴. موانع تعرفه‌ای دولت

در تحلیل اهداف دولت در افزایش تعرفه‌های خودروهای وارداتی باید گفت:

**تحلیل اول** - آمار خودروهای ساخت داخل و وارداتی سال ۱۳۹۵ بر مبنای سهم بازار در گروه قیمتی مطابق جدول ۱۱ نشان می‌دهد سهم خودروهای تولید داخل در خودروهای زیر ۵۰ میلیون تومان ۸۲/۶ درصد، خودروهای با دامنه قیمتی ۵۰ تا ۷۵ میلیون ۵/۵ درصد، خودروهای بالای ۷۵ میلیون تومان حدود ۶/۵ درصد و برای خودروهای وارداتی نیز این سهم حدود ۵/۴ درصد است.

#### جدول ۱۱. سهم بازار در گروه‌های قیمتی برای خودروهای ساخت داخل و وارداتی در سال ۱۳۹۵

نوع خودرو	دسته قیمتی	سهم بازار در دسته قیمتی (درصد)
خودروهای ساخت داخل	زیر ۵۰ میلیون تومان	۸۲/۶
	بین ۵۰ تا ۷۵ میلیون تومان	۵/۵
	۷۵ تا ۱۰۰ میلیون تومان	۳/۹
	بالاتر از ۱۰۰ میلیون تومان	۲/۶
خودروهای وارداتی	-	۵/۴

مآخذ: محاسبات تحقیق براساس گزارش بازرسی کیفیت و استاندارد ایران در سال ۱۳۹۵ و گزارش عملکرد وزارت صنعت، معدن و تجارت در سال ۱۳۹۵.

به نظر می‌رسد هدف دولت، با توجه به قراردادهای جدید خودرویی منعقد شده و در دست انعقاد که شامل تولید خودروهای ساخت داخل با دامنه قیمتی بالاتر از ۷۵ میلیون تومان می‌شوند، تصاحب سهم بازار این خودروها توسط تولید داخلی است و بر این اساس به دنبال آن است تا با اعمال موانع تعرفه‌ای، سهم خودروهای وارداتی در بازار داخل را به خصوص در بازه قیمتی زیر ۱۵۰ میلیون تومان کاهش داده و در نتیجه سهم خودروهای بالای ۷۵ میلیون تومانی که قرار است بر مبنای قراردادهای جدید خودرویی منجر به تولید داخل شوند را به سهم بالای ۱۰ درصد برساند.

**تحلیل دوم** - در دلایل توجیهی مصوبه هیئت وزیران در زمینه واردات خودرو در مورخ ۱۳۹۶/۱۰/۹

براساس اظهارات نمایندگان دولت در کمیسیون‌های تخصصی مجلس شورای اسلامی آمده است که دلیل تصویب آن، عمدتاً معطوف به کمبود منابع ارزی کشور و اتخاذ راه‌حل‌های کاهش خروج ارز است.

### نتیجه‌گیری

- طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۳ روند واردات خودروی سواری به کشور افزایشی و به بیشترین مقدار خود یعنی ۱۰۳۲۴۷ دستگاه رسید، اما در سال ۱۳۹۴ با کاهش ۵۰ درصدی مواجه شد که دلیل این موضوع، ممنوعیت واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی‌سی بوده است. در سال ۱۳۹۵ روند واردات خودرو با افزایش ۴۹ درصدی نسبت به سال ۱۳۹۴ مجدداً ادامه پیدا کرد. رشد حجم واردات چهارماهه اول سال ۱۳۹۶ به دلیل ثبت سفارش‌های انباشت شده تا قبل از ممنوعیت گری مارکت‌ها در دی‌ماه سال ۱۳۹۵ بوده است. حجم واردات خودرو در دوره‌های ۹ ماهه اول ۱۳۹۶ به نسبت سال ۱۳۹۵، ۱۳ درصد رشد نشان می‌دهد.

- پنج شوک اصلی که موجب سونامی قیمتی خودروهای وارداتی شدند عبارتند از:

۱. توقف ثبت سفارش برای نمایندگی‌های غیررسمی (گری مارکت‌ها) در پی ابلاغ دستورالعمل ساماندهی بازار ارز و حمایت از تولید داخلی در تاریخ ۱۳۹۵/۱۰/۱۲،
۲. توقف ثبت سفارش خودرو در اوایل تیرماه سال ۱۳۹۶،
۳. ابلاغ دستورالعمل جدید واردات خودرو به شماره ۱۲۵۵۷۳ مورخ ۱۳۹۶/۱۰/۹،
۴. ابلاغ اصلاحیه اسقاط خودروهای فرسوده،
۵. نوسان نرخ ارز.

- براساس مطالعه انجام گرفته روی ۱۵ مدل خودرو وارداتی که بعد از دستورالعمل نیز امکان ورود به کشور را دارند مشخص شد مطابق دستورالعمل قبل از توقف ثبت سفارش در تیرماه ۱۳۹۶ قیمت متوسط این ۱۵ مدل برابر با ۲۳۰ میلیون تومان بوده است که بعد از دستورالعمل جدید مورخ ۱۳۹۶/۱۰/۹ و اصلاحات اسقاط خودروهای فرسوده مردادماه ۱۳۹۶ به‌طور متوسط ۸۹ میلیون تومان جهش قیمتی در این خودروها اتفاق افتاده است.

- با توجه به قراردادهای جدید خودرویی منعقد شده و در دست انعقاد که شامل تولید خودروهای ساخت داخل با دامنه قیمتی بالاتر از ۷۵ میلیون تومان است و این دامنه قیمتی، تنها سهم ۶/۵ درصدی از بازار داخل را در اختیار دارد که برای ورود شرکت‌های طرف قرارداد و رسیدن به اهداف مدنظر از جذابیت بسیار پایینی برخوردار است، لذا می‌توان اینگونه تحلیل کرد که دولت در نظر دارد تا با اعمال موانع تعرفه‌ای، سهم خودروهای وارداتی را در بازار داخل کاهش داده و در نتیجه سهم خودروهای بالای ۷۵ میلیون تومانی که قرار است براساس قراردادهای جدید خودرویی منجر به تولید داخل شوند را افزایش دهد، اما دلایل توجیهی نمایندگان دولت برای افزایش تعرفه‌ها را عمدتاً معطوف به کمبود منابع ارزی کشور و اتخاذ راه‌حل‌های کاهش خروج ارز دانسته است.



از جمله مواردی که به وضوح عدم همگرایی سیاست‌های دولت در ارتباط با واردات خودروهای وارداتی را نشان می‌دهد، می‌توان به مواردی همچون ابلاغ اصلاحیه اسقاط خودروهای فرسوده به منظور کاهش مصرف سوخت و کاهش آلودگی هوا از یک سو و افزایش تعرفه‌های خودروهای هیبریدی وارداتی در مصوبه جدید واردات خودرو از سوی دیگر اشاره کرد که عدم نگاه جامع دولت به کاهش آلودگی هوا را نشان می‌دهد و در نهایت مصرف‌کننده به اجبار باید هزینه تصمیمات غیرجامع و متزلزل دولت را بپردازد. لذا به دلیل مغایرت بخش‌هایی از این مصوبه با قوانین موجود از یک طرف و تبعات افزایش تعرفه در میان‌مدت و بلندمدت به صورت کاهش رقابت‌پذیری صنعت خودروسازی، کاهش کیفیت، آلاینده‌گی، مصرف سوخت بالا و ... از طرف دیگر، ضرورت دارد این موضوع در قالب دو راهکار پیگیری شود:

**راهکار اول -** این راهکار جنبه تقنینی ندارد و از طریق ارجاع مصوبه هیئت وزیران به هیئت تطبیق مجلس شورای اسلامی قابل انجام است تا پس از اثبات موارد مغایرت با قوانین مطرح شده در این گزارش از طریق رئیس محترم مجلس شورای اسلامی موارد مغایرت مصوبه به دولت جهت اصلاح ابلاغ شود.

**راهکار دوم -** در این راهکار جنبه تقنینی مطرح است. بدین صورت که طرح با مشخصات کلیدی زیر با هدف تصویب ضوابط واردات خودرو و تعرفه‌گذاری تدوین شود و تعیین میزان حقوق ورودی باید به خود دولت واگذار شود، تا با توجه به شاخص‌هایی از قبیل رعایت مقتضیات منابع ارزی، حمایت از صنعت خودروی کشور، حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان، افزایش رقابت‌پذیری و کیفیت خودروهای ساخت داخل، کاهش آلاینده‌گی، کاهش مصرف سوخت و غیره میزان حقوق ورودی خودرو را تعیین کند.

مشخصات کلیدی طرح:

- حقوق ورودی خودروهای سواری به صورت پلکانی و هدفمند حداکثر تا سقف حقوق ورودی ۵۵ درصد تعیین شود.
- به منظور افزایش رقابت‌پذیری خودروهای تولید داخل به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که حقوق ورودی خودروهای سواری روند کاهشی داشته باشد تا در سال پایانی سند چشم‌انداز سال ۱۴۰۴ حداکثر به ۲۰ درصد برسد.
- خودروهای سواری تمام هیبریدی (Fully-Hybrid) تنها مشمول سود بازرگانی شوند.

**منابع و مأخذ**

۱. گزارش عملکرد وزارت صنعت، معدن و تجارت طی سال‌های ۱۳۹۱ تا ۱۳۹۵.
۲. آمار مقایسه‌ای ماهیانه تولید انواع خودرو سال‌های ۱۳۹۵-۱۳۹۶، دفتر صنایع خودرو و نیرو محرکه وزارت صنعت، معدن و تجارت.
۳. سایت انجمن جهانی خودرو - <http://www.oica.net>
۴. آمار و اطلاعات سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۶.
۵. گزارش بازرسی کیفیت و استاندارد ایران در سال ۱۳۹۵.
۶. کالبدشکافی واردات خودروی سواری، مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۳.
۷. سازمان توسعه تجارت ایران، نگاهی به صنعت خودرو در ایران و جهان، دفتر توسعه صادرات کالا، خردادماه ۱۳۹۲.
۸. بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران.
۹. خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران (ایرنا).



شماره مسلسل: ۱۵۷۷۸

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: تحلیلی بر سونامی افزایش قیمت خودروهای وارداتی

نام دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت)

تهیه و تدوین: سعید شجاعی

مدیر مطالعه: علی اصغر اژدری

ناظران علمی: حسین افشین، مهدی فقیهی

متقاضی: محمدرضا صباغیان (نماینده محترم مجلس شورای اسلامی)

ویراستار تخصصی: \_\_\_\_\_

ویراستار ادبی: \_\_\_\_\_

واژه‌های کلیدی: \_\_\_\_\_



تاریخ انتشار: ۱۳۹۶/۱۱/۲۹