

## صنعت و بازار خودروی ایران

## تعرفه بقا

## دستیابی به توفیقات خودرویی در ایران، تنها با حمایت‌های بی‌دریغ دولت و هزینه‌های ناگزیر مصرف‌کننده داخلی امکان‌پذیر است.

تحولات اخیر صنعت و بازار خودرو از کاهش اقبال به خودروهای داخلی حکایت می‌کند و به نظر می‌رسد که این صنعت در رقابت با محصولات خوش رنگ و لعاب خارجی - حتی با اعمال تعرفه ۹۰ درصدی - به تدریج قافیه را می‌بازد. در این بین، ظاهراً دیواری کوتاه‌تر از مصرف‌کننده ایرانی وجود ندارد که باید جور سیاست‌های دولت و عدم رقابت‌پذیری محصولات



داخلی را با پرداخت بهای بیشتر بکشد و مثلاً پرایدی را که در افغانستان یک میلیون و ۷۰۰ هزار تومان به فروش می‌رسد، با قیمت ۸ میلیون تومان خریداری کرده و تا چند سال هم به پرداخت اقساط توأم با بهره آن مشغول باشد.

## کم‌تعداد و کم‌ارزش

بر اساس آخرین آمار مربوط به ۴ ماهه امسال، واردات خودرو در این ملت حدود ۱۶ هزار و ۲۹۸ دستگاه و به ارزش ۳۱۷ میلیون دلار بوده که این رقم نسبت به مدت مشابه سال قبل، از حیث ارزش و تعداد به ترتیب ۱۳۶ و ۱۳۹ درصد رشد داشته است. در مقابل، صادرات خودرو در همین مدت ۸ هزار و ۹۹۹ دستگاه و به ارزش ۵۷ میلیون دلار بوده که این میزان در مقایسه با ۴ ماهه اول سال ۸۸ از لحاظ ارزش و تعداد به ترتیب ۱۱ و ۱۸ درصد کاهش را نشان می‌دهد. آمار مذکور مبین این موضوع است که در ۴ ماه ابتدایی سال ۸۹، متوسط ارزش هر خودرو صادراتی و وارداتی به ترتیب ۶ هزار و ۳۳۱ دلار و ۱۹ هزار و ۴۵۰ دلار است که اختلاف این دو عدد نیازی به توضیح ندارد. همچنین در مدت مذکور، کل ارزش واردات خودرو ۵/۶ برابر ارزش صادرات آن بوده است. همگی این آمار به خوبی از بهای اندک خودروهای ایرانی و کاهش استقبال از آنها در بازارهای جهانی حکایت می‌کنند.

در حال حاضر، عمده خودروهای وارداتی کشور به سه کشور کره جنوبی، ژاپن و آلمان تعلق دارند؛ به طوری که طی سال ۸۸ از مجموع ۴۱ هزار و ۶۱۰ دستگاه خودروی وارد شده به کشور، کره جنوبی با دو براند کیا و هیوندای و تعداد ۲۶ هزار و ۷۲۴ دستگاه (معادل ۶۴/۳۳ درصد)، ژاپن با براند تویوتا و زیر مجموعه‌اش لکسوس به تعداد ۸ هزار و ۳۳۵

همچنین در راستای تبصره ۱۳ مدیریت حمل و نقل و سوخت، برای اولین شماره‌گذاری ۵ درصد سهم واردکننده و ۵ درصد سهم مصرف‌کننده در نظر گرفته شده است. علاوه بر این، ۱۰ درصد سود واردکننده حقیقی و حقوقی در کنار هزینه‌های مربوط به بیمه، شماره‌گذاری، حمل و نقل و ثبت سفارش، تعرفه‌ای نزدیک به ۱۳۰ درصد را برای واردات خودرو رقم می‌زند. طبیعی است این رقم منجر به ۲/۳ برابر شدن قیمت خودروی وارداتی شده که در نهایت این مازاد از جیب خریدار پرداخت و به خزانه دولت واریز می‌گردد.

علاوه بر موارد مذکور، واردکنندگان موظفند به ازای خودروهایی با مصرف کمتر از ۶ لیتر، بین ۶ تا ۱۰ لیتر و بیش از ۱۰ لیتر، به ترتیب یک، ۲ و ۳ خودروی فرسوده را از رده خارج کنند که این موضوع با احتساب ارزش ۱/۵ میلیون تومانی هر خودرو فرسوده، بین ۱/۵ تا ۴/۵ میلیون تومان دیگر به قیمت خودروی وارداتی می‌افزاید.

از سوی دیگر، حتی در کشورهای بزرگ تولیدکننده خودرو مانند آلمان و ژاپن شاهد اعمال تعرفه برای واردات نیستیم و تنها به دریافت گمرک و مالیات بر ارزش افزوده اکتفا می‌شود. در کشور کره تعرفه مذکور ۱۰ درصد تعیین شده و در بسیاری از کشورهای جهان و همسایه ایران این نرخ از ۲۰ درصد تجاوز نمی‌کند. واضح است که تولیدکنندگان بزرگ و مطرح دنیا برای در اختیار داشتن و حفظ بازارها و همچنین رقابت با دیگر تولیدکنندگان، نیازی به اعمال تعرفه ندارند و کیفیت محصولاتشان است که به عنوان عامل اصلی تصاحب بازارهای جهانی نقش آفرینی می‌کند. کما این که در کشور ما، با وجود عوارض سنگین واردات، روز به روز استقبال از برندهای وارداتی بیشتر شده و خریداران حاضرند با پرداخت بهای بیشتر - هرچند غیرواقعی - خودروی مرغوب‌تری را سوار شوند.

## طرحی نو باید

صنعت خودروی کشور دیر یا زود محتاج تغییر و تحولات اساسی در تمام زمینه‌ها اعم از میزان تولید، نوع و کیفیت محصولات، نحوه قیمت‌گذاری، میزان مصرف و مواردی از این دست می‌باشد. بر اساس آمار وزارت صنایع و معادن، بیشترین خودروهای سواری تولیدی در ۵ ماه نخست امسال به ترتیب شامل پراید نسیم و صبا، پژو ۲۰۶، پراید دوگانه سوز، انواع پژو ۴۰۵ اعم از انژکتوری و دوگانه سوز، سمند، پژو پارس، پژو روآ و تندر ۹۰ است. مسلماً با ورود محصولات خارجی و همچنین الزامی شدن رعایت استانداردهای جدید، اکثر خودروهای مذکور در آینده نزدیک، جذابیت خود را حائقل در بازارهای جهانی از دست خواهند داد و تداوم حضورشان در بازار داخلی تنها با وضع تعرفه سنگین واردات میسر خواهد بود. این مسایل در کنار آزاد شدن قریب‌الوقوع قیمت بنزین و سوخت و متعاقباً افزایش تقاضا برای خودروهای کم‌مصرف، خودروسازان را ناگزیر به ارتقای کیفیت محصولاتشان خواهد کرد. ■

دستگاه (معادل ۲۵/۳۰ درصد) و آلمان با دو براند بی‌ام‌و و بنز به تعداد یک هزار و ۸۵۳ دستگاه (معادل ۱۲/۶۲ درصد) مهمترین خودروهای وارداتی ایران هستند. البته صادرکنندگان عمده خودرو به ایران در ۴ ماهه اول امسال به ترتیب کره جنوبی (۵۰ درصد)، امارات (۱۹ درصد) و ژاپن (۸ درصد) بوده‌اند. در سوی دیگر قزیه، عراق، سوریه و ترکیه به ترتیب ۷۶، ۱۹ و ۱/۶۴ درصد از

کل خودروهای صادراتی ایران را وارد کرده‌اند. گفتنی است ایران تاکنون در ۷ کشور مصر، ونزوئلا، سنگال، بلاروس، چین، آذربایجان و سوریه خط تولید راه اندازی کرده و قطعات منفصله برای ساخت و مونتاژ خودرو (CKD) را به این کشورها صادر می‌کند. بر اساس گزارش گمرک، صادرات قطعات CKD در سال ۸۸ در مقایسه با سال ۸۷، از لحاظ وزن و ارزش به ترتیب ۶۵/۴۹ و ۷۱/۷۸ درصد کاهش داشته است. طبیعی است که کاهش صادرات قطعات به معنی کاهش تولید خودرو در سایت‌های مذکور و متعاقباً از دست رفتن بخشی از بازار این کشورها است.

## عملاً، تعرفه ۱۳۰ درصدی!

مسئولان کشور به خوبی می‌دانند که حذف و کاهش تعرفه واردات - همان طور که بسیاری از صنایع و تولیدات کشور را به ورطه نابودی کشانده - به ورشکستگی خودروسازان داخلی خواهد انجامید و به همین خاطر، تعرفه ۹۰ درصدی را در این زمینه وضع کرده‌اند. در حال حاضر، برای وارد کردن یک خودروی علاوه بر ۹۰ درصد مذکور، حدود ۱۰ درصد عوارض گمرکی و حقوق ورودی اخذ می‌شود.

