

توان و قابلیت خدمات پس از فروش واردکنندگان خودرو توسط وزارت بازرگانی، مجوز واردات داده می‌شود.

### سخن واردکننده

آقای علی نوریانی، مدیر عامل نمایندگی رسمی شرکت بی ام و (BMW) در ایران که واردات خودروهای ساخت این شرکت به ایران را بر عهده دارد، در گفت‌وگو با خبرنگار «اقتصاد ایران»، به مشکلات پیش‌روی واردکنندگان خودرو اشاره کرده و می‌گوید: بخشی از نیاز کشور به خودروی وارداتی، توسط برخی از مجراهایی تأمین می‌شود که به دلیل عدم پرداخت کامل تعرفه و حقوق گمرکی، قیمت تمام شده خودرویشان، به مراتب کمتر از شرکت‌های واردکننده رسمی می‌باشد. این موضوع سبب شده تا شرکت‌های واردکننده خودرو نتوانند کلیه محصولات وارداتی خود را به فروش برسانند.

نوریانی می‌افزاید: در سال ۸۴ بالغ بر هزار دستگاه خودرو بی ام و در سال ۸۵ حدود دو هزار دستگاه دیگر از این خودرو را وارد کردیم، اما تنها موفق به فروش ۱۵۰۰ دستگاه از این خودروها شدیم. در مقابل، برخی مجراهای وارداتی غیررسمی به دلیل بهره‌گیری از حمایت برخی از نهادهای دولتی و نپرداختن سهم اعظم تعرفه‌ها، فروش قابل توجهی داشته‌اند. البته برای حل این مشکل، مذاکراتی با گمرک صورت گرفته است که امیدواریم با تداوم آن بتوانیم چنین مشکلاتی را برطرف کنیم. اما به اعتقاد بنده، هیچ نهادی مقصر نیست و این مسأله ریشه در ناآگاهی برخی نهادها و مدیران دارد.

وی با اشاره به این که در سال‌های گذشته با برقراری تعامل جدی میان واردکنندگان رسمی و مجاز خودرو و نهادهای دولتی مسؤول، بخش عمده‌ای از مشکلات اجرایی واردکنندگان خودرو برطرف شده است، تأکید می‌کند: در شرایط فعلی اگر جلوی واردات غیررسمی و قاچاق گرفته نشود، تداوم فعالیت واردکنندگان رسمی، غیراقتصادی خواهد شد. به موازات، دولت نیز از درآمد قابل توجهی که از طریق واردات خودرو کسب می‌کند، محروم خواهد شد.

### واردات ماه به ماه خودرو

در سال گذشته بیشترین تعداد واردات خودرو در مهر ماه انجام شده است. در این ماه، تعداد دو هزار و ۸۰۱ دستگاه خودرو به ارزش ۳۰ میلیون و ۱۶ هزار دلار وارد کشور گردید. در مقابل کمترین تعداد واردات خودرو به فروردین ۸۵ اختصاص دارد. در فروردین سال گذشته ۶۰ دستگاه به ارزش یک میلیون و ۷۲۱ هزار دلار وارد کشور شد. از سوی دیگر، در سال گذشته ۴۷۲ درصد خودروهای وارداتی از امارات روانه ایران گردید. بدین ترتیب، در سال ۸۵ تعداد ۸ هزار و ۷۲۳ دستگاه خودرو به ارزش ۱۲۸ میلیون و ۲۳۱ هزار دلار به کشورمان وارد شده است. پس از امارات، ژاپن دومین مبدا

## کم خدمتی پس از فروش

واردات خودرو طی سه ماهه نخست سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۷۹ درصد افزایش یافته است.



پس از سال‌ها ممنوعیت ورود خودروهای خارجی به ایران، از سال ۱۳۸۴ واردات رسمی و محدود خودرو براساس ماده ۱۱۵ قانون برنامه سوم توسعه، مجدداً از سر گرفته شد. در این میان، اگرچه آزادسازی واردات خودرو با اهدافی چون کسب درآمد برای دولت، ایجاد رقابت در بازار خودروی داخل و افزایش قدرت انتخاب مصرف‌کنندگان ایرانی صورت گرفت، اما نتوانست اهداف مذکور را به خوبی تأمین کند. این در حالی است که دولت

تعرفه سنگین ۹۰ درصدی واردات خودرو را همچنان حفظ کرده است.

### چهره واردکنندگان

در سال گذشته در مجموع ۲۲ هزار و ۱۷۴ دستگاه انواع خودرو به ارزش ۴۷۳/۱ میلیون دلار به کشور وارد شد که ۹ هزار و ۹۷ دستگاه (معادل ۴۳/۸ درصد) خودروهای وارداتی توسط ۱۰ فرد حقیقی یا مؤسسه حقوقی صورت گرفته است. بر اساس ماده یک آیین‌نامه ضوابط فنی واردات خودرو، واردات این کالا (به استثنای مواردی که به تصویب هیأت وزیران می‌رسد)، منوط به وجود نمایندگی رسمی خدمات پس از فروش در ایران می‌باشد. تعیین ضوابط و آیین‌نامه‌های مربوط به نمایندگی‌ها و نظارت بر فعالیت آنها نیز بر عهده وزارت بازرگانی گذاشته شده است. بدین ترتیب، یکی از پیش شرط‌های الزامی برای واردات خودرو به کشور، ارائه خدمات پس از فروش می‌باشد، هرچند این مهم تاکنون با کم توجهی مسؤولان روبه‌رو شده است. آقای ایرج

ندیمی، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی، در این خصوص به خبرنگار «اقتصاد ایران»، می‌گوید: آن طور که انتظار می‌رفت، خودروهای وارداتی از پشتیبانی و خدمات پس از فروش لازم و استاندارد برخوردار نبوده و نمایندگی‌های ذیربط به سرویس‌دهی و پوشش خدماتی متناسب با ضمانت‌نامه‌ها نمی‌پردازند.

آقای محسن شاطرزاده، معاون اقتصادی وزارت صنایع و معادن، در رابطه با ضعف خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی، می‌گوید: بر اساس دستورالعمل وزارت صنایع که دو سال پیش به تصویب رسید، ارائه خدمات گارانتی و سرویس پس از فروش، وجود نمایندگی‌های مجاز با لوازم یدکی کامل حداقل به مدت ۱۰ سال، از شرایط واردات خودرو می‌باشد.

به گفته وی، تطبیق شرایط واردات با آیین‌نامه‌های موجود، از وظایف وزارت صنایع به شمار می‌آید. اما صدور مجوز واردات خودرو را وزارت بازرگانی بر عهده دارد. لذا پس از کنترل

## خودروهای ۸۶

بیشترین خودروی وارداتی در بهار امسال، از امارات صورت گرفته است.

در بهار سال جاری، کمترین میزان واردات خودرو به فروردین ماه اختصاص داشت. در این ماه تعداد ۷ هزار و ۴۱۵ دستگاه خودرو به ارزش ۸۵۱ هزار و ۴۰۷ میلیون ریال وارد کشور گردید که نسبت به فروردین سال گذشته ۸۷ درصد افزایش نشان می‌دهد. همچنین حدود ۳۸/۵ درصد مجموع واردات خودرو به ایران در سه ماهه اول سال جاری از امارات صورت گرفته است. کویت نیز دومین صادرکننده خودرو به ایران در بهار ۸۶ محسوب می‌شود.

به گزارش واحد اطلاعات و اخبار «اقتصاد ایران»، طی سه ماهه نخست سال جاری ۷ هزار و ۱۵ دستگاه خودرو به ارزش ۱۵۱ میلیون و ۲۰۷ هزار دلار وارد کشور شده است که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، به لحاظ تعداد ۱۰/۸ درصد و به لحاظ ارزش ۷۹ درصد افزایش نشان می‌دهد. لازم به ذکر است، در سه ماهه نخست ۱۳۸۵، تعداد ۴ هزار و ۸۲۲ دستگاه خودرو به ارزش ۷۳ میلیون و ۲۵۶ هزار دلار وارد کشور گردید.

## انجمن اقتصاددانان ایران

## بیمه‌ها بر لبه تیغ

دکتر مهدوی: معمولا افرادی که از حقوق بیمه‌ای بالایی برخوردارند، در فعالیت‌های خود احتیاط بیشتری هم دارند.



بیمه‌ای می‌تواند در تداوم فعالیت شرکت‌های بیمه مؤثر واقع شود.

این استاد دانشگاه ادامه داد: طی دهه اخیر، تحقیقات متعددی در خصوص عدم تأثیرگذاری نرخ‌های حق بیمه بر بیمه‌گذاران صورت گرفته است. یک اقتصاددان آمریکایی در سال ۱۹۹۰ شاخص بیمه‌ای ایالت نگزاس را بر مبنای اطلاعات سال ۱۹۸۵ مورد مطالعه قرار داد. نتایج مطالعات وی نشان داد که ۴۰ درصد افرادی که تصادف کرده بودند، کمربند ایمنی خودروی خود را بسته بودند. در مقابل، تنها ۳۳ درصد افرادی که از حقوق بیمه‌ای خوبی برخوردار نبودند و یا اصلا بیمه نداشتند، کمربند ایمنی بسته بودند. به عبارت دیگر، افرادی که بیمه داشتند، جوانب احتیاط را بیشتر رعایت کرده‌اند.

دکتر مهدوی با بیان این که گسترش بیمه عمر، شاخصی برای توسعه کشورها می‌باشد، افزود: در اکثر کشورهای جهان، حق بیمه پرداختی برای بیمه عمر ۶۰ درصد و برای بیمه‌های دیگر ۴۰ درصد است. اما در کشورهای توسعه یافته، نرخ‌های بیمه عمر به مراتب بالاتر است. برای مثال، حق بیمه عمر در ژاپن ۷۳ درصد و برای بقیه بیمه‌ها ۲۷ درصد می‌باشد. ولی در ایران حق بیمه عمر تنها حدود ۷ درصد از کل بیمه‌ها است و همین عامل هم یکی از شاخص‌های عقب ماندگی بازار مالی کشورمان می‌باشد، در کشورهای توسعه یافته این شرکت‌های بیمه عمر هستند که به عنوان سرمایه‌گذار وارد بازار بورس می‌شوند و به آن رونق می‌بخشند.

وی در پایان تصریح کرد: همان‌طور که در تئوری انتخاب معکوس ذکر شد، شرکت‌های بیمه با خطر ریسک زیادی روبه‌رو هستند. بنابراین اگر این شرکت‌ها متوسط حق بیمه خسارت جامعه را محاسبه کنند، متضرر می‌شوند، چرا که در این شرایط، افراد خوش ریسک از بازار بیمه خارج شده و در عوض، افرادی که ریسک بالاتری دارند، در بازار باقی می‌مانند که نتیجه چنین وضعیتی، زیان‌دهی و ورشکستگی شرکت‌های بیمه خواهد بود. ■

در اولین جلسه تابستانه انجمن اقتصاددانان ایران که پنجشنبه ۲۸ تیرماه سال جاری در اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران برگزار شد، دکتر غدیر مهدوی، اقتصاددان و عضو هیأت علمی دانشگاه تهران، به نقد و بررسی صنعت بیمه و چالش‌های نرخ‌گذاری در این صنعت پرداخت.

این استاد دانشگاه با استناد به تحقیقی که در سال ۱۹۷۶ توسط دکشلیبر و استیگلیتز با عنوان «شرایط تقاضای بیمه تحت اطلاعات نامتقارن» تهیه شد، تصریح کرد: در این تحقیق که در نهایت به بازار بیمه تحت شرایط انتخاب معکوس می‌انجامد، متقاضیان بیمه به سطوح ریسکی مختلف تقسیم شده‌اند. در این مدل، افرادی که سطح ریسک بالاتری دارند، خدمات بیمه‌ای بیشتری تقاضا می‌کنند. اما شرکت‌های بیمه در فرآیند قیمت‌گذاری حق بیمه‌های خود، ریسک کل جامعه را در نظر می‌گیرند. لذا افرادی که از سطح ریسک بالاتری برخوردارند، در تعیین نرخ خسارت لحاظ نمی‌شوند. بدین ترتیب، متوسط نرخ خسارت بیمه‌شوندگان با ریسک بالا، از متوسط نرخ خسارت کل جامعه بیشتر خواهد بود. البته در برخی موارد، پیش‌بینی شرکت بیمه از نرخ حق بیمه نادرست از آب درمی‌آید که به این شرایط در مدل یاد شده، Adverse Selection یا انتخاب معکوس می‌گویند.

عضو هیأت علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران، افزود: از حدود ۱۰ تا ۱۲ سال پیش، انتقادات و تردیدهایی در خصوص این مدل به وجود آمد انتقاد اساسی اول به مدل انتخاب معکوس، در نظر نگرفتن ارتباط معکوس بین ریسک‌پذیرها و ریسک‌گریزها می‌باشد، زیرا آنهایی که محتاط‌ترند، سطح ریسک پایین‌تری دارند و افرادی که سطح ریسک بالاتری دارند، تقاضای بیشتری برای خرید بیمه دارند. بنابراین شرکت‌های بیمه باید حق بیمه را بالاتر از متوسط تخمین خود در نظر بگیرند. انتقاد دوم نیز به احتیاط‌ها اشاره دارد. در واقع، افرادی که ریسک بالاتری دارند و بیمه بیشتری خریداری می‌کنند، نسبت به کل جامعه، احتیاط بیشتری در فعالیت‌های خود انجام می‌دهند. اما این مسأله در مدل انتخاب معکوس مورد توجه قرار نگرفته است.

دکتر مهدوی با بیان این که منطقی است افرادی که از سطح ریسک بالاتری برخوردارند، حق بیمه بیشتری بپردازند، خاطر نشان کرد: حق بیمه و قیمتی که شرکت‌های بیمه در شرایط رقابتی و بر اساس متوسط نرخ خسارت کل جامعه محاسبه می‌کنند، عملا کمتر از رقم واقعی است، چرا که شرکت‌های بیمه به ویژه در کشورهای جهان سوم از جمله ایران، با ریسک‌های بالایی مواجه هستند. از این رو، بالا بردن نرخ خدمات

خودروهای وارداتی می‌باشد. در سال گذشته تعداد ۳ هزار و ۶۵۰ دستگاه خودرو به ارزش ۵۴ میلیون و ۸۹۷ هزار دلار از ژاپن به ایران وارد شده است. سهم ژاپن از کل واردات در سال گذشته معادل ۲۲/۷ درصد بوده است. آلمان نیز سومین صادرکننده خودرو به ایران در سال ۸۵ بوده است. سهم این کشور از کل واردات خودروی کشورمان در سال گذشته، تعداد یک هزار و ۱۱۷ دستگاه به ارزش ۴۸ میلیون و ۴۶۸ هزار دلار می‌باشد. در سال گذشته از استرالیا نیز تعداد ۸۹۶ دستگاه خودرو به ارزش ۱۵ میلیون و ۲۲۵ هزار دلار به ایران وارد شده است. لذا استرالیا چهارمین صادرکننده خودرو به ایران در سال ۸۵ می‌باشد. در مجموع، ۹۸/۳ درصد واردات خودروی کشور در سال گذشته از ۱۰ کشور جهان انجام شده است.

## ارزان‌ترین و گران‌ترین

خودروی گلف پاناما مدل ۲۰۰۶، ارزان‌ترین خودروی وارداتی به کشور در سال ۸۵ بود. ارزش این خودرو چهار هزار و ۸۵ دلار بود که از کشور ژاپن و از طریق گمرک بوشهر وارد و ترخیص شد. در مقابل، خودروی سواری بنز نقره‌ای مدل S530 ساخت سال ۲۰۰۶ شرکت بنز آلمان، با ارزش ۱۰۵ هزار و ۴۲۹ دلار، گران‌ترین خودروی وارداتی به کشور در سال ۸۵ بوده است. این خودرو از طریق گمرک جنوب تهران ترخیص گردیده است.

## مالیات خودروهای وارداتی

تحقق درآمد دولت از محل مالیات واردات خودرو در سال ۸۵ نسبت به رقم مصوب بودجه، معادل ۱۰۱ درصد بوده است. به گزارش واحد اطلاعات و اخبار «اقتصاد ایران»، درآمد دولت از محل مالیات واردات خودرو در سال گذشته به ۴ تریلیون و ۳۰ میلیارد ریال بالغ گردید که نسبت به درآمد ۲ تریلیون و ۵۸۸ میلیارد ریالی سال ۸۴ حدود ۵۶ درصد رشد نشان می‌دهد.

## تعرفه واردات خودرو

با وجودی که قرار بود تعرفه واردات خودرو در سال ۸۶ نسبت به سال گذشته، ۱۰ درصد کاهش یابد، اما از ابتدای سال جاری نیز تعرفه ۹۰ درصدی اعمال شده است. آقای محمود ابطحی، نایب رییس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، در این باره به خبرنگار «اقتصاد ایران» می‌گوید: تعرفه، ابزار کنترلی در اختیار دولت است تا از یک سو برای حمایت از تولید داخلی و از سوی دیگر، با متعادل کردن قیمت‌ها در بازار داخلی، از مصرف‌کننده حمایت کند.

ابطحی با اشاره به این که مجلس از سال ۸۲ به صورت جدی تعرفه‌های وارداتی به ویژه خودرو را در دست بررسی دارد، یادآور شد: تعرفه واردات خودرو طی سال‌های گذشته از ۱۳۰ درصد به ۹۰ درصد کاهش یافته است. ■