



جمهوری اسلامی ایران  
وزارت امور اقتصادی و دارایی  
ستاد بکارى حوزه علمیه و وزارت امور اقتصادی و دارایی

# بررسی سیاست‌های تخصیص ارز بخش خودرو مبتنی بر عملکرد تولید، مونتاژ و واردات خودرو در سال ۱۴۰۲





# بررسی سیاست‌های تخصیص ارز بخش خودرو مبتنی بر عملکرد تولید، مونتاژ و واردات خودرو در سال ۱۴۰۲

گزارش سیاستی

نویسنده:

سیدامیرحسین حسینی



تاریخ چاپ: تیرماه ۱۴۰۳

# بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

عنوان: بررسی سیاست‌های تخصیص ارز بخش خودرو مبتنی بر عملکرد تولید، مونتاژ و

واردات خودرو در سال ۱۴۰۲

نویسنده: سیدامیر حسین حسینی

ارزیاب: دکتر حمیدرضا مقصودی

گروه پژوهشی: ستاد همکاری حوزه علمیه و وزارت امور اقتصادی و دارایی

صفحه آرایی: جلال جوانمرد

واژه‌های کلیدی: واردات خودرو، مونتاژ، حمایت از تولید، ارتقاء کیفیت، تقویت صنعت داخلی

شناسه گزارش: ۴۰۳۰۴۲۱۲۳۱۷

تاریخ نشر: تیرماه ۱۴۰۳

حقوق معنوی این اثر متعلق به ستاد همکاری حوزه علمیه و وزارت امور اقتصادی و دارایی است و استفاده از آن با ذکر مأخذ بلامانع است.

جهت دریافت گزارش‌های سیاستی به سایت [www.sahwa.ir](http://www.sahwa.ir) مراجعه کنید.

مطالب این نوشتار الزاما نظرات رسمی وزارت امور اقتصادی و دارایی و ستاد همکاری حوزه علمیه و وزارت امور اقتصادی و دارایی نمی باشد.

## فهرست

- ۱ ..... چکیده مدیریتی
- ۲ ..... مقدمه
- ۴ ..... ۱- واردات خودرو
- ۶ ..... ۲- واردات قطعات خودرو
- ۷ ..... ۳- تولید خودرو
- ۱۰ ..... ۴- مقایسه تطبیقی و اثرگذاری بر بازار خودرو
- ۱۲ ..... جمع بندی و نتیجه گیری
- ۱۳ ..... توصیه های سیاستی



## بررسی سیاست‌های تخصیص ارزش بخش خودرو مبتنی بر عملکرد تولید، مونتاز و واردات خودرو در سال ۱۴۰۲

باسمه تعالی

### چکیده مدیریتی

بنابر گزارش رسمی وزارت صنعت، معدن و تجارت در فروردین ۱۴۰۲، میانگین قدرت خرید ۸۵٪ مردم ایران جهت خرید خودرو در دهک ۱ تا ۵ درآمدی، عددی بین ۱۲۰ الی ۴۹۵ میلیون تومان معادل ۱۸۰۰ دلار الی ۷۷۵۰ دلار می باشد و طبق این گزارش کمتر از ۵٪ متقاضیان خودرو در کشور توان مالی خرید خودروهای وارداتی را که میانگین قیمتی آنها بیش از یک میلیارد تومان است را دارند و عملاً واردات خودروی فعلی علیرغم استفاده از منابع عمومی ارزی کشور اما هیچ تناسبی با تامین نیاز عمومی مردم برای خرید خودروی باکیفیت و ارزان قیمت نداشته و در عین حال هیچ گونه رقابت کیفی و قیمتی نیز با مدل های اقتصادی تولیدی داخل ایجاد نمی کند.

میانگین قیمتی سبد تولید خودروهای داخلی حدود ۴۵۰ میلیون تومان و میانگین قیمتی سبد خودروی مونتازی ۱/۵ میلیارد تومان است.

میانگین قیمتی خودروهای وارداتی جهت فروش به مردم بدون احتساب حقوق ورودی گمرک و سودبازرگانی و سود واردکنندگان، رقم میانگین ۱۷/۶۵۶ دلار یا با احتساب آخرین نرخ بازار غیررسمی در ۲ اردیبهشت ۱۴۰۳، ۱ میلیارد و ۱۱۴ میلیون تومان می باشد.

با احتساب میزان میانگین ارزشبری خودروهای تولید ملی، می توان گفت در صورت جایگزینی سیاست حمایت و تقویت تولید ملی به جای واردات مستقیم خودرو، با میزان ارزش تخصیصی به واردات خودرو، می توان بین ۲ تا ۴ برابر خودروی داخلی با قیمت بسیار پایین تر به بازار عرضه نمود.



## بررسی سیاست‌های تخصیص ارز بخش خودرو مبتنی بر عملکرد تولید، مونتاز و واردات خودرو در سال ۱۴۰۲

### مقدمه

یکی از مصارف ارزی کشور که بخش مهمی از مصارف ارزی را نیز به خود اختصاص می‌دهد مربوط به تولید و مونتاز خودرو در داخل کشور می‌باشد. در گزارش حاضر تلاش شده به بررسی این مساله پردازیم که با توجه به تخصیص ارز به صنعت خودرو در سه بخش تولید داخلی، مونتاز و واردات، عملکرد تخصیص ارز به صنعت خودرو در سال ۱۴۰۲ تخصیص بهینه ای که در آن هم منافع عموم مردم رعایت گردد و هم پاسخگویی تولید کنندگان به نیاز بازار را در پی داشته باشد چیست؟

از این رو در این گزارش ابتدا به آمار واردات خودرو، قطعات خودرو و تولید خودرو در ایران می‌پردازیم و سپس با مقایسه تطبیقی اثرگذاری آن بر بازار خودرو به نتیجه گیری در خصوص رویکرد تخصیص ارز به خودرو و اثر آن بر بازار خودرو خواهیم پرداخت.

علیرغم هدفگذاری تولید ۲/۱ میلیون خودرو در سال ۱۴۰۲، در نهایت ۸۵۶/۳۳۸ خودرو در کشور تولید شد که حدود ۳۵٪ کمتر از پیش بینی و برنامه ریزی و ۸٪ بیشتر از تولید سال ۱۴۰۱ بود. این میان سهم مونتازکاران کشور با رشد ۷۲٪ نسبت به سال گذشته، ۲۵۱/۰۵۷ و حدود ۲۵٪ کل تولید خودروی سواری کشور بوده است. این در حالی است که تولید خودروهای حمل و نقل عمومی از جمله اتوبوس نسبت به سال قبل ۳۶٪، تولید مینی بوس ۴۶٪ و تولید ون ۳٪ علیرغم نیاز کشور کاهش پیدا کرده است.

در سال ۱۴۰۲، مجموعاً ۲۳۶/۱۱ خودرو با ارزش بیش از ۲۲۳ میلیون دلار وارد کشور شده است که میانگین قیمتی خودروهای وارداتی جهت فروش به مردم بدون احتساب حقوق ورودی گمرک و سودبازرگانی و سود واردکنندگان، رقم میانگین ۶۵۶/۱۷ دلار یا با احتساب آخرین نرخ بازار غیررسمی در ۲ اردیبهشت ۱۴۰۳، ۱ میلیارد و ۱۱۴ میلیون تومان می‌باشد که صرفاً متناسب با قدرت خرید گروه‌های پردرآمد جامعه بوده و سختی با نیاز و تقاضای عمومی ندارد. همچنین بیشترین حجم واردات توسط شرکت‌های



## بررسی سیاست‌های تخصیص ارز بخش خودرو مبتنی بر عملکرد تولید، مونتاز و واردات خودرو در سال ۱۴۰۲

خودروسازی و مونتازکار داخلی بوده است که استدلال رقابتی شدن کیفیت و قیمت تولید ملی را رد می‌کند و به طور کلی واردات انتفاع بیشتری از تولید را نصیب این شرکت‌ها می‌نماید.

در ۱۲ ماهه منتهی به سال ۱۴۰۲، واردات انواع «اجزاء و قطعات خودرو»، ۷/۶ میلیارد دلار بوده است که نسبت به سال قبل، رشدی در حدود ۳۲٪ را تجربه کرده است. این درحالی است که تولید خودرو صرفاً ۸ درصد افزایش پیدا کرده است. از این میان حدود ۲/۴۵ میلیارد دلار مربوط به مونتازکاران و حدود ۵/۱۵ میلیارد دلار مرتبط با قطعات مورد نیاز بخش تولید و خدمات پس از فروش می‌باشد.

مطابق آمار تولید خودرو در سال ۱۴۰۲، برخلاف نیمه اول سال که با رشدهای بالا نسبت به مدت زمان سال گذشته همراه بود، اما در نیمه دوم سال ۵ ماه رشد منفی تولید را پشت سر گذاشت که این کاهش تولید با جایگزینی سبد خودروهای تولید ملی اقتصادی با خودروهای گران قیمت مونتازی و وارداتی همراه بوده است.

این موضوع به خوبی خود را در شاخص تورم ماهیانه خرید وسایل نقلیه نیز نشان می‌دهد به نحوی که بر خلاف تورم منفی نیمه اول سال؛ اما نیمه دوم سال به ویژه در فصل زمستان با روند تورم قابل توجه همراه بوده است.

«مدیران خودرو» برای مونتاز خودروهای چینی با ۸۹ درصد رشد نسبت به سال گذشته، بیشترین ارز را به خود اختصاص داده (بیش از یک میلیارد دلار) و البته بیشترین خودروی چینی را مونتاز کرده است (۱۴۸ هزار خودرو). در میان قطعه سازان نیز «کروز» با ۳۰۱ میلیون دلار واردات، بیشترین واردات قطعه را داشته است.





بررسی سیاست‌های تخصیص ارز بخش خودرو مبتنی بر عملکرد تولید،  
مونتاز و واردات خودرو در سال ۱۴۰۲

۱- واردات خودرو

| واردکنندگان عمده                                | تعداد خودروی<br>وارد شده | میانگین<br>قیمت | مجموع ارزش (دلار) | مبدا                               |
|-------------------------------------------------|--------------------------|-----------------|-------------------|------------------------------------|
| سایپا                                           | ۲۳۴۹                     | ۱۲/۱۸۸          | ۲۸/۶۳۱/۰۲۹        | چین - آلمان                        |
| ماموت خودرو                                     | ۱۱۴۴                     | ۲۱/۳۹۲          | ۲۴/۴۷۲/۵۰۲        | امارات متحده عربی                  |
| شرکت تجارت بین المللی و پشتیبانی<br>کرمان خودرو | ۱۰۰۰                     | ۲۰/۷۹۵          | ۲۰/۷۹۵/۶۷۸        | امارات متحده عربی                  |
| معین خودرو ایرانیا                              | ۹۸۰                      | ۲۲۰۱۰           | ۲۱/۵۷۰/۲۳۹        | آلمان                              |
| بهمن موتور                                      | ۷۶۹                      | ۲۱/۹۴۴          | ۱۶/۸۷۵/۳۶۱        | امارات متحده عربی<br>چین           |
| پارس خودرو                                      | ۶۰۷                      | ۹/۹۴۰           | ۶/۰۳۳/۹۵۱         | چین                                |
| صنایع اتومبیل سازی فردا                         | ۵۶۹                      | ۲۲/۷۴۱          | ۱۲/۹۳۹/۷۰۹        | امارات متحده عربی<br>هنگ کنگ - چین |
| ایران خودرو                                     | ۵۰۸                      | ۱۴/۲۴۲          | ۷/۲۳۵/۳۶۸         | هنگ کنگ - چین                      |
| کرمان موتور                                     | ۴۹۹                      | ۱۸۳۸۳           | ۹/۱۷۳/۳۵۵         | چین                                |
| ایساکو کیش                                      | ۴۵۰                      | ۱۴/۸۶۶          | ۶/۶۸۹/۷۰۱         | هنگ کنگ                            |
| شرکت راسا موتور خاور میانه                      | ۴۴۵                      | ۱۶/۳۱۹          | ۷/۲۶۱/۹۵۷         | امارات متحده عربی                  |
| مکت موتور                                       | ۲۱۹                      | ۱۹/۵۴۹          | ۴/۲۸۱/۲۵۹         | امارات متحده عربی<br>چین           |
| کوشا خودرو نگین                                 | ۲۱۸                      | ۲۲/۴۰۷          | ۴/۸۸۴/۹۴۱         | امارات متحده عربی<br>هند           |
| مجتمع صنعتی آراین پارس موتور                    | ۱۴۴                      | ۲۳/۴۰۷          | ۳/۳۷۰/۶۵۱         | امارات متحده عربی                  |
| صنایع خودرو سازی پارسیان موتور مانلی            | ۱۰۲                      | ۲۳/۳۹۲          | ۲/۳۸۶/۰۸۰         | ترکیه                              |
| بازرگانی جهان نوین آریا                         | ۸۴                       | ۱۲/۷۶۴          | ۱/۰۷۲/۲۴۹         | امارات متحده عربی                  |
| بازرگانی مانی مهر آتی کالا                      | ۵                        | ۵۷/۷۹۹          | ۵۲۰/۱۹۱           | روسیه                              |
| مجموع واردکنندگان عمده                          | ۱۰/۰۹۲                   | ۱۷/۶۵۶          | ۱۷۸/۱۸۶/۰۰۰       |                                    |
| کل واردات                                       | ۱۱/۲۳۶                   | ۱۹/۹۲۳          | ۲۲۳/۸۶۱/۰۰۰       |                                    |

جدول ۱ سهم واردات خودرو به تفکیک شرکت

ماخذ: گمرک جمهوری اسلامی ایران



## بررسی سیاست‌های تخصیص ارز بخش خودرو مبتنی بر عملکرد تولید، مونتاز و واردات خودرو در سال ۱۴۰۲

با توجه به جدول شماره ۱، در سال ۱۴۰۲، مجموعاً ۱۱/۲۳۶ خودرو با ارزش بیش از ۲۲۳ میلیون دلار وارد کشور شده است که از این میان، حدود ۲۵۰ خودرو جهت استفاده نهادهای دیپلماتیک اعم از سفارتخانه ها و ۴۸۰ عدد خودرو جهت مصارف دستگاه‌های نظامی بوده است و مابقی جهت امور تجاری و مصرف عمومی مردم وارد گردیده است.

میانگین قیمتی خودروهای وارداتی جهت فروش به مردم بدون احتساب حقوق ورودی گمرک و سودبازرگانی و سود واردکنندگان، رقم میانگین ۱۷/۶۵۶ دلار یا با احتساب آخرین نرخ بازار غیررسمی در ۲ اردیبهشت ۱۴۰۳، ۱ میلیارد و ۱۱۴ میلیون تومان می باشد.

این ارقام در حالی است که عمده خودروهای وارداتی از نوع basic و low option (با امکانات کم) بوده و حائز کیفیت مطلوب و مورد اشاره در تبلیغات عمومی نبوده و از تولیدات مونتاژی درجه پایین تر نسبت به مبدا اصلی کارخانجات مطرح خودروسازی می باشد.

با احتساب میزان میانگین ارزبری خودروهای تولید ملی، می توان گفت در صورت جایگزینی سیاست حمایت و تقویت تولید ملی به جای واردات مستقیم خودرو، با میزان ارز تخصیصی به واردات خودرو، می توان بین ۲ تا ۴ برابر خودروی داخلی با قیمت بسیار پایین تر به بازار عرضه نمود.

بنابر گزارش رسمی وزارت صنعت، معدن و تجارت در فروردین ۱۴۰۲ (جدول شماره ۲)، میانگین قدرت خرید ۸۵٪ مردم ایران جهت خرید خودرو در دهک ۱ تا ۵ درآمدی، عددی بین ۱۲۰ الی ۴۹۵ میلیون تومان معادل ۱۸۰۰ دلار الی ۷۷۵۰ دلار می باشد و طبق این گزارش کمتر از ۵٪ متقاضیان خودرو در کشور توان مالی خرید خودروهای وارداتی را دارند و عملاً واردات خودروی فعلی علیرغم استفاده از منابع عمومی ارزی کشور اما هیچ تناسبی با تامین نیاز عمومی مردم برای خرید خودروی باکیفیت و ارزان قیمت نداشته و در عین حال هیچ گونه رقابت کیفی و قیمتی نیز با مدل های تولیدی داخلی ایجاد نمی کند.



## بررسی سیاست‌های تخصیص ارز بخش خودرو مبتنی بر عملکرد تولید، مونتاز و واردات خودرو در سال ۱۴۰۲

| دهک | حد پایین<br>(میلیون تومان) | حد بالا<br>(میلیون تومان) | بدبینانه<br>پیش‌بینی تقاضا | محتمل<br>پیش‌بینی تقاضا | خوشبینانه<br>پیش‌بینی تقاضا |
|-----|----------------------------|---------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| ۱   | ۱۲۰                        | ۱۷۵                       | ۲۴۴۹۴۵                     | ۲۸۶۶۷۸                  | ۳۵۳۸۱۱                      |
| ۲   | ۱۷۵                        | ۲۰۹                       | ۴۱۶۳۳۰                     | ۴۸۷۲۶۰                  | ۶۰۱۳۶۶                      |
| ۳   | ۲۰۹                        | ۲۶۰                       | ۲۹۲۲۴۸                     | ۳۴۲۰۳۸                  | ۴۲۲۱۳۶                      |
| ۴   | ۲۶۰                        | ۳۱۵                       | ۱۹۶۳۹۱                     | ۲۲۹۸۵۰                  | ۲۸۳۶۷۶                      |
| ۵   | ۳۱۵                        | ۴۹۵                       | ۴۶۹۷۳                      | ۵۴۹۷۵                   | ۶۷۸۴۹                       |
| ۶   | ۴۹۵                        | ۷۹۹                       | ۹۶۰۱۱                      | ۱۱۲۳۶۸                  | ۱۳۸۶۸۳                      |
| ۷   | ۷۹۹                        | ۹۴۱                       | ۲۰۹۶۱                      | ۲۴۵۳۳                   | ۳۰۲۷۷                       |
| ۸   | ۹۴۱                        | ۱۰۹۵                      | ۱۷۹۴۹                      | ۲۱۰۰۷                   | ۲۵۹۲۶                       |
| ۹   | ۱۰۹۵                       | ۱۴۵۰                      | ۵۳۴۰                       | ۲۶۵۱                    | ۷۷۱۳                        |
| ۱۰  | ۱۴۵۰                       | به بالا                   | ۱۲۸۵۱                      | ۱۵۰۴۰                   | ۱۸۵۶۲                       |

جدول ۲ قدرت خرید تقاضای مردم برای خودرو

ماخذ: وزارت صنعت، معدن و تجارت

## ۲- واردات قطعات خودرو

واردات قطعه موتبازی

| واردکنندگان عمده            | تعداد خودروی موتباز شده | مجموع ارزش واردات (دلار) |
|-----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| صنایع خودرو سازی مدیران     | ۱۴۸/۶۷۸                 | ۹۹۳/۲۷۵/۷۸۰              |
| کرمان موتور                 | ۵۸/۳۴۱                  | ۵۷۹/۱۰۵/۶۰۵              |
| بهمن موتور                  | ۲۳/۱۴۷                  | ۳۱۹/۴۴۹/۱۶۴              |
| مجمع صنعتی آراین پارس موتور | ۹/۴۴۴                   | ۱۱۵/۳۴۸/۴۹۹              |
| صنایع اتومبیل سازی فردا     | ۸/۲۶۲                   | ۹۶/۴۴۹/۱۶۴               |

جدول ۳ واردات قطعات خودرو به تفکیک شرکت

ماخذ: گمرک جمهوری اسلامی ایران

طبق جدول شماره ۳، در ۱۲ ماهه منتهی به سال ۱۴۰۲، واردات انواع «اجزاء و قطعات خودرو»،

۷/۶ میلیارد دلار بوده است که نسبت به سال قبل، رشدی در حدود ۳۲٪ را تجربه کرده است.

از این میان حدود ۲/۴۵ میلیارد دلار مربوط به مونتازکاران و حدود ۵/۱۵ میلیارد دلار مرتبط با قطعات

مورد نیاز بخش تولید و خدمات پس از فروش می باشد.



## بررسی سیاست‌های تخصیص ارزش بخش خودرو مبتنی بر عملکرد تولید، مونتاز و واردات خودرو در سال ۱۴۰۲

از میان کل سهم واردات «اجزاء و قطعات خودرو»، شرکت‌های مونتاژکار «صنایع خودروسازی مدیران» و «کرمان موتور» مجموعاً با سهم ۲۳/۵٪ و ارزش دلاری ۱/۷۲ میلیارد دلاری بیشترین سهم واردات را به خود اختصاص داده‌اند.

شرکت کروز با ۳۰۱ میلیون دلار در میان قطعه‌سازان خودروهای داخلی بیشترین سهم واردات را به خود اختصاص داده است.

همچنین بیش از ۷۰٪ سهم واردات خودرو از مبدا کشور چین بوده است و پس از آن امارات متحده عربی، آلمان و ترکیه قرار داشته‌اند.

شایان ذکر است، در سال گذشته ۶۶ میلیارد دلار کالا وارد کشور شده است که حدود ۸۰۴ میلیارد دلار آن به واردات اجزاء و قطعات خودرو و موتورسیکلت اختصاص داشته است که نزدیک به ۱۳٪ سهم کل واردات کشور را شامل می‌گردد.

رشد واردات قطعات خودرو حاکی از آن است که علاوه بر گسترش سهم مونتاژکاران خودروهای چینی در سبد تامین و تولید خودروی کشور، از اهتمام خودروسازان داخلی به کاهش وابستگی ارزی نیز کاسته شده است و واردات قطعات خودروهای داخلی نیز روند صعودی دارد.

### ۳- تولید خودرو

طبق گزارش رسمی وزارت صنعت، معدن و تجارت (جدول شماره ۴)، علیرغم هدفگذاری تولید ۲/۱ میلیون خودرو در سال ۱۴۰۲، اما ۱/۳۳۸/۸۵۶ خودرو در کشور تولید شد که حدود ۳۵٪ کمتر از پیش‌بینی و برنامه ریزی این وزارت خانه بود.

| نوع محصول | تولید انواع خودرو- بخش دولتی و خصوصی (دستگاه) |
|-----------|-----------------------------------------------|
|-----------|-----------------------------------------------|



## بررسی سیاست‌های تخصیص ارز بخش خودرو مبتنی بر عملکرد تولید، مونتاز و واردات خودرو در سال ۱۴۰۲

| تجمیعی تا ماه اسفند |         |         | ماه اسفند |        |        |                         |
|---------------------|---------|---------|-----------|--------|--------|-------------------------|
| درصد رشد            | ۱۴۰۲    | ۱۴۰۱    | درصد رشد  | ۱۴۰۲   | ۱۴۰۱   |                         |
| ۶٪                  | ۱۱۳۱۹۰۶ | ۱۰۷۰۷۸۷ | ۴٪        | ۹۵۴۲۲  | ۹۱۴۴۰  | سواری                   |
| ۳۲٪                 | ۱۶۶۳۰۳  | ۱۲۵۶۳۳  | ۲۱٪       | ۱۴۳۰۱  | ۱۱۸۲۹  | وانت                    |
| -۳٪                 | ۳۰۷۰    | ۳۱۶۶    | ۲۳٪       | ۱۵۶    | ۱۲۷    | ون                      |
| -۴۶٪                | ۶۰۲     | ۱۱۱۴    | -۴۲٪      | ۶۶     | ۱۱۴    | مینی بوس و میدل باس     |
| -۳۶٪                | ۸۹۶     | ۱۳۹۱    | -۵۸٪      | ۵۵     | ۱۳۱    | اتوبوس                  |
| ۵٪                  | ۳۶۰۸۳   | ۳۴۳۲۹   | -۲۳٪      | ۲۹۰۰   | ۳۷۶۸   | کامیونت، کامیون و کشنده |
| ۸٪                  | ۱۳۳۸۸۵۶ | ۱۲۳۶۴۲۰ | ۲٪        | ۱۰۹۰۶۱ | ۱۰۷۴۰۹ | جمع کل خودرو (دستگاه)   |

جدول ۴ میزان تولید خودرو به تفکیک نوع محصول

ماخذ: وزارت صنعت، معدن و تجارت

از این تعداد، ۹۰۶/۱۳۱ خودروی سواری تولید شد که سهم ایران خودرو و سایپا ۸۴۹/۸۸۰ دستگاه و حدود ۷۵٪ بوده و سهم مونتاژکاران کشور با رشد ۷۲٪ نسبت به سال گذشته، ۲۵۱/۰۵۷ و حدود ۲۵٪ کل تولید خودروی سواری کشور بوده است. این در حالی است که تولید خودروهای حمل و نقل عمومی از جمله اتوبوس نسبت به سال قبل ۳۶٪، تولید مینی بوس ۴۶٪ و تولید ون ۳٪ علیرغم نیاز کشور کاهش پیدا کرده است.

میانگین قیمتی سبد تولید خودروهای داخلی حدود ۴۵۰ میلیون تومان و میانگین قیمتی سبد خودروی مونتاژی ۱/۵ میلیارد تومان است.

با بررسی نسبت تخصیص ارز به خودروهای تولید ملی و خودروهای مونتاژی در می یابیم که در صورت جایگزینی سیاست تولید به جای مونتاژ، مطابق جدول شماره ۵، سناریوهای متفاوتی می توان تصور کرد. در صورتی که کل ارز تخصیص یافته به تولید خودروی داخلی اختصاص یابد، مجموع خودرو عرضه شده ۱۰۷ میلیون خودرو برآورد می شود.

| تولید و مونتاژکنندگان عمده | مونتاژ | تولید داخل | واردات خودرو | مجموع خودرو عرضه شده |
|----------------------------|--------|------------|--------------|----------------------|
|----------------------------|--------|------------|--------------|----------------------|



## بررسی سیاست‌های تخصیص ارز بخش خودرو مبتنی بر عملکرد تولید، مونتاز و واردات خودرو در سال ۱۴۰۲

|             |             |             |             |                     |
|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|
| وضعیت موجود | ۲۴۵۰        | ۵۱۵۰        | ۲۲۳         | ۱۳۵۰۰۹۲<br>دستگاه   |
|             | میلیون دلار | میلیون دلار | میلیون دلار |                     |
|             | ۲۵۱۰۵۷      | ۱۰۸۷۷۹۹     | ۱۱۲۳۶       |                     |
|             | دستگاه      | دستگاه      | دستگاه      |                     |
| سناریو اول  | صفر         | ۷۸۰۰        | صفر         | ۱۷۰۰۰۰۰۰۰<br>دستگاه |
|             | میلیون دلار | میلیون دلار | میلیون دلار |                     |
|             | صفر         | ۱۷۰۰۰۰۰۰۰   | صفر         |                     |
|             | دستگاه      | دستگاه      | دستگاه      |                     |
| سناریو دوم  | صفر         | ۵۸۰۰        | ۲۰۰۰        | ۱۳۰۰۰۰۰۰<br>دستگاه  |
|             | میلیون دلار | میلیون دلار | میلیون دلار |                     |
|             | صفر         | ۱۲۰۰۰۰۰۰۰   | ۱۰۰۰۰۰۰     |                     |
|             | دستگاه      | دستگاه      | دستگاه      |                     |
| سناریو سوم  | ۱۶۵۰        | ۵۱۵۰        | ۱۰۰۰        | ۱۳۰۵۷۹۹<br>دستگاه   |
|             | میلیون دلار | میلیون دلار | میلیون دلار |                     |
|             | ۱۶۸۱۰۰۰     | ۱۰۸۷۷۹۹     | ۵۰۰۰۰۰      |                     |
|             | دستگاه      | دستگاه      | دستگاه      |                     |

جدول ۵: پیش بینی تامین خودرو در سیاست های مختلف صنعتی

این در حالی است که از نیمه دوم سال ۱۴۰۲، تولید خودروهای داخلی با افت چشمگیر مواجه و ۱۰ خودروی اصلی اقتصادی مورد استفاده مردم کشور با توقف تولید روبرو گردید و به جای آن سبد خودروهای مونتازی کشور با قیمت هایی چندبرابر و نامتناسب با قدرت خرید عمومی مردم، رشد بالایی را به خود دید.

| تولید و مونتازکنندگان عمده | تعداد خودروی تولید شده | رشد رشد تولید نسبت به سال قبل |
|----------------------------|------------------------|-------------------------------|
| ایران خودرو                | ۵۱۶/۷۱۰                | -۵                            |
| سایپا                      | ۳۶۴/۱۲۶                | -۴                            |
| خودروسازی مدیران           | ۱۴۸/۶۷۸                | ۶۰                            |
| کرمان موتور                | ۵۸/۳۴۱                 | ۱۲۴                           |
| گروه بهمن                  | ۲۳/۱۴۷                 | ۵۳                            |
| مجمع صنعتی آرین پارس موتور | ۹/۴۴۴                  | ۱۴۷                           |
| صنایع اتمی سازی فردا       | ۸/۲۶۲                  | ۳۵                            |
| مجموع تولید و مونتاز عمده  | ۱/۱۲۸/۶۰۸              |                               |
| کل تولید خودروی سواری      | ۱/۱۳۱/۹۰۶              |                               |

جدول ۶: تولید خودرو به تفکیک شرکت

ماخذ: وزارت صنعت، معدن و تجارت

بررسی وضعیت شرکت های خودروسازی کشور نشان می دهد که در سال ۱۴۰۲ در جدول ۶،



## بررسی سیاست‌های تخصیص ارز بخش خودرو مبتنی بر عملکرد تولید، مونتاز و واردات خودرو در سال ۱۴۰۲

خودروسازان تولیدی ایران خودرو با ۵٪- و سایپا با ۴٪- دچار افت تولید نسبت به سال قبل شدند در حالی که شرکت‌های مونتاژکار مدیران با ۶۰٪، کرمان موتور با ۱۲۴٪، گروه بهمن با ۵۳٪، پارس موتور با ۱۴۷٪ و صنایع اتومبیل سازی فردا با ۳۵٪ رشد تولید همراه بودند.

این آمار به خوبی نشان می‌دهد همزمان با این کاهش رشد تولید خودروی سواری و عدم بهره‌برداری از هیچ یک از خودروهای جدید تولید ملی مثل ریرا، آریا، پاژ، سیلک، کادیلا و... علیرغم وعده وزارت صمت همزمان با توقف تولید خودروهای اقتصادی و افت تولید سایر خودروهای داخلی، موج جدیدی از سیگنال سفته‌بازی بر خودرو را به بازار صادر و دلالتان را برای ایجاد حاشیه سودی جدید و نجومی در خودرو آماده ساخت. این روند تمرکز بر واردات و افت تولید باعث تاخیر در تعهدات خودروسازان شده و این روند ادامه‌دار نیز خواهد بود.

این اقدامات باعث حذف تقریباً ۸۰ درصد تقاضا از بازار خودروی صفر شده و آنان را به سمت بازار خودروهای کارکرده اقتصادی سوق می‌دهد که منجر به شوک قیمتی خودروهایی مثل پراید، تیبا و... میشود. در صورت استمرار این سیاستها، بازار خودرو که ایامی باثبات و نزولی را سپری میکرد مجدداً وارد التهابات بلندمدت خواهد شد.

### ۴- مقایسه تطبیقی و اثرگذاری بر بازار خودرو

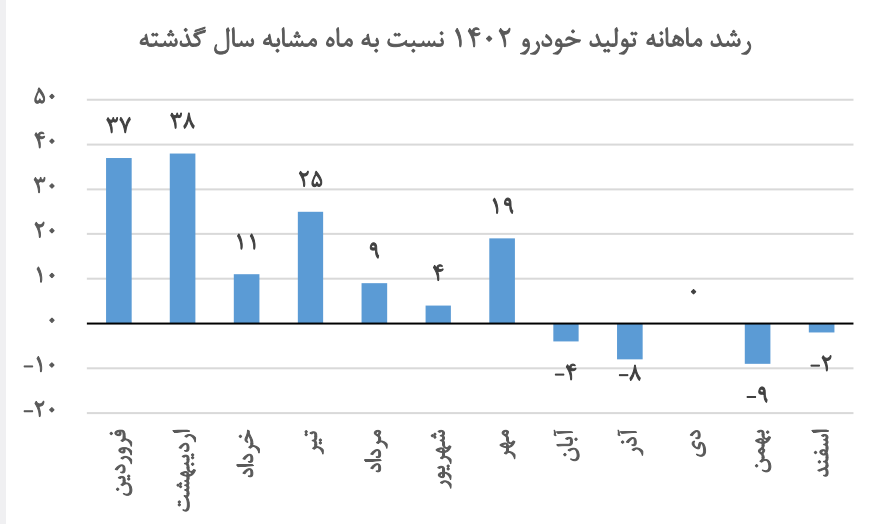
مطابق آمار تولید خودرو در سال ۱۴۰۲ در شکل ۱، بر خلاف نیمه اول سال که با رشدهای بالا نسبت به مدت زمان سال گذشته همراه بود، اما نیمه دوم سال ۵ ماه رشد منفی تولید را پشت سر گذاشت که این کاهش تولید با جایگزینی سبد خودروهای تولید ملی اقتصادی با خودروهای گران قیمت مونتاژی و وارداتی همراه بوده است.

رشد ماهانه نقطه به نقطه ۳۷ و ۳۸ درصدی در دومانه ابتدایی سال ۱۴۰۲ و پشت سر گذاشتن ۷ ماه رشد



## بررسی سیاست‌های تخصیص ارز بخش خودرو مبتنی بر عملکرد تولید، مونتاز و واردات خودرو در سال ۱۴۰۲

مثبت متوالی باعث ثبات بازار، کاهش قیمت بازار، کاهش فاصله قیمت کارخانه و بازار و در نهایت کاهش التهاب و در نتیجه کنترل فضای سوداگری و سفته بازی در بازار خودرو و ایجاد آرامش در بازار آن شده بود.



شکل ۱: رشد ماهانه تولید خودرو

ماخذ: وزارت صنعت، معدن و تجارت

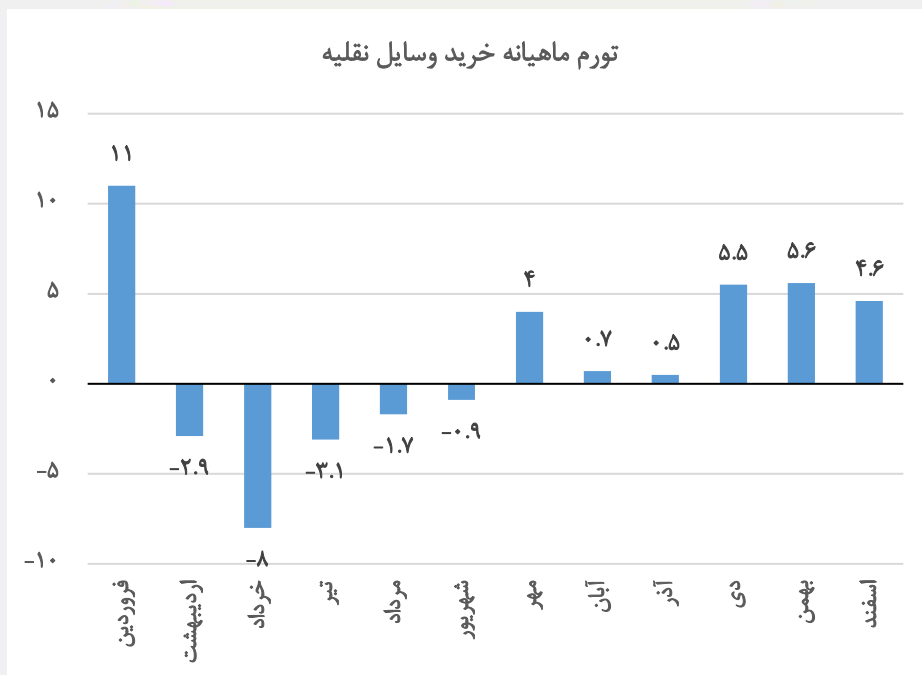
این موضوع به خوبی خود را در شاخص تورم ماهیانه خرید وسایل نقلیه در شکل شماره ۲ نیز نشان می دهد به نحوی که بر خلاف تورم منفی نیمه اول سال؛ نیمه دوم سال به ویژه در فصل زمستان با روند تورم قابل توجه همراه بوده است.

به نحوی که دوفصل اول سال ۱۴۰۲ به غیر از فروردین با تورم منفی همراه بوده و همزمان با کاهش رشد تولید از مهر ماه روند صعودی تورم ماهیانه خرید وسایل نقلیه آغاز و میانگین تورم ماهیانه فصل زمستان بیش از ۵٪ بوده است.





## بررسی سیاست‌های تخصیص ارزش بخش خودرو مبتنی بر عملکرد تولید، مونتاز و واردات خودرو در سال ۱۴۰۲



شکل ۲ تورم ماهانه خرید وسایل نقلیه

ماخذ: مرکز آمار ایران

### جمع بندی و نتیجه گیری

علیرغم هدفگذاری تولید ۲/۱ میلیون خودرو و رشد تولید متناسب با هدفگذاری در ۶ ماهه اول سال ۱۴۰۲ و تورم ماهیانه منفی خرید وسایل نقلیه در این بازه زمانی، اما با تغییر ریل سیاستگذاری پس از تحولات سیاسی در سطح وزارت صمت، عملکرد شش ماهه دوم نزولی بوده و باعث گردید تا همزمان با افت تولید، تولید خودروهای مونتاز و جایگزین بخش قابل توجهی از سهم خودروهای تولید داخلی شده و با توقف تولید ۱۰ مدل خودروی اقتصادی داخلی، بازار خودرو دچار التهاب گردید.

علیرغم نیاز ویژه کشور به تقویت و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی، اما تولید خودروهای حمل و



## بررسی سیاست‌های تخصیص ارز بخش خودرو مبتنی بر عملکرد تولید، مونتاز و واردات خودرو در سال ۱۴۰۲

نقل عمومی از جمله اتوبوس نسبت به سال قبل ۳۶٪-، تولید مینی بوس ۴۶٪- و تولید ون ۳٪- کاهش یافت. هیچ یک از خودروهای جدید تولید ملی مثل ریرا، آریا، پاژ، سیلک، کادیلا و.. علیرغم وعده وزارت صمت هنوز به تولید انبوه نرسید.

واردات قطره‌چکانی خودروهای گران قیمت و ایجاد عطش در بازار، همزمان با توقف تولید خودروهای اقتصادی و افت تولید سایر خودروهای داخلی، موج جدیدی از سیگنال سفته‌بازی بر خودرو را به بازار صادر و دلالان را برای ایجاد حاشیه سودی جدید و نجومی در خودرو آماده ساخت.

این روند تمرکز بر واردات و افت تولید باعث تاخیر در تعهدات خودروسازان شده و این روند ادامه‌دار نیز خواهد بود. این اقدامات باعث حذف تقریباً ۸۰ درصد تقاضا از بازار خودروی صفر شده و آنان را به سمت بازار کارکرده سوق می‌دهد که منجر به شوک قیمتی خودروهایی مثل پراید و تیا و.. می‌شود.

### توصیه های سیاستی

برای جلوگیری از نابسامانی، باید روند اولویت بخشی به واردات و مونتاز متوقف شود و سیاست حمایت از تولید ملی و تقویت کیفیت و کاهش قیمت آن متناسب با منافع مردم در اولویت قرار گیرد. در شرایط فعلی که کشور با محدودیت های ارزی مواجه است، روند فعلی تخصیص ارز به فرایندهای دارای ارزبری بسیار بالاتر و قیمت تمام شده بیشتر مثل واردات و مونتاز نسبت فرایندهای با ارزبری کمتر و قیمت تمام شده پایین تر، باعث عدم تحقق اهداف سیاستگذار ارزی در کنار سیاستگذار صنعتی کشور گردیده است و نامتناسب با نیازهای جامعه در موضوع خودرو می باشد. از این رو نیاز است تا اولویت تخصیص ارز کشور به فرایندهای تولید محور تغییر یابد.





مقام معظم رهبری دامت‌طوله:

«فراوانی و ارزانی چیز خیلی خوبی است، اما از آن مهمتر و بهتر، رشد صنعت داخلی است؛ قوام گرفتن صنعت داخلی است؛ بدترین گزینه برای بالا بردن کیفیت داخلی این است که ما راه را برای مصنوعات خارجی باز کنیم...»

(بیانات در بازدید از توانمندی‌های صنعت خودروسازی؛ ۱۳۸۹/۰۱/۰۹)

برای جلوگیری از نابسامانی صنعت خودرو، باید روند اولویت بخشی به واردات و مونتاژ متوقف شود و سیاست حمایت از تولید ملی و تقویت کیفیت و کاهش قیمت آن متناسب با منافع مردم در اولویت قرار گیرد.

در شرایط فعلی که کشور با محدودیت های ارزی مواجه است، روند فعلی تخصیص ارز به فرایندهای دارای ارزشی بسیار بالاتر و قیمت تمام شده بیشتر مثل واردات و مونتاژ نسبت فرایندهای با ارزشی کمتر و قیمت تمام شده پایین تر، باعث عدم تحقق اهداف سیاستگذار ارزی در کنار سیاستگذار صنعتی کشور گردیده است و نامتناسب با نیازهای جامعه در موضوع خودرو می باشد. از این رو نیاز است تا اولویت تخصیص ارز کشور به فرایندهای تولید محور تغییر یابد.