



تاریخ: ۹۳/۱۰/۲۸

شماره: ۹۳۱۰/۱۵۹۹

پیوست: ۶ صفحه

جناب آقای دکتر نوبخت

معاون محترم رییس جمهور و رییس محترم سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور

با سلام؛

احتراماً، همانگونه که مستحضرید **صنعت خودرو** در کشور با سابقه ای نزدیک به نیم قرن، یکی از فعال ترین بخش های صنعت در کشور بوده و با اشتغال نزدیک به **هشتصد هزار نفر** به طور مستقیم و غیر مستقیم در این صنعت و صنایع وابسته، نقش بسزایی در چرخه اقتصادی کشور ایفا می نماید. روند رشد و پیشرفت این صنعت شاید با هیچیک از بخش های دیگر صنعتی کشور قابل مقایسه نباشد. به نحوی که رسانه های اقتصادی به آن اشاره کرده اند:

یکی از عوامل موثر رشد ۴ درصدی تولید ناخالص داخلی کشور در سال جاری، افزایش تیراژ تولید صنعت خودرو به میزان ۶۵ درصد در سال جاری بوده است.

متأسفانه **انحصاری** دانستن این صنعت و احاله قیمت گذاری آن به شورای رقابت در چند سال گذشته، موجب **آشفته گی و بهم ریختگی بازار خودرو** و وارد نمودن ضرر و زیان هنگفت ۶۰۰۰ میلیارد تومانی به خودروسازان و به تبع آن به یکهزار واحد قطعه ساز بزرگ و کوچک شده است، در حالیکه شعار اصلی دولت **خروج از رکود** می باشد.

لذا خواهشمند است با توجه به **استنادات پیوست** و با عنایت به این واقعیت که امر قیمت گذاری (آنهم از نوع غیر واقعی آن) **در هیچ یک از کشورهای دنیا** در دهه های اخیر مسبوق به سابقه نمی باشد. موافقت و دستور فرمایید موضوع در اولین جلسه شورای اقتصاد در جهت **خارج نمودن خودروی سواری** از فهرست **کالاهای انحصاری** (مصوبه شماره ۴۸۰۰۷/۱۲۹۲۵ مورخ ۹۱/۲/۳ شورای اقتصاد) مطرح، تا پس از تصویب، این صنعت بتواند بر اساس شرایط واقعی عرضه و تقاضای بازار، بر پویایی و حیات اقتصادی خود ادامه دهد.

احمد نعمت بخش
دبیر انجمن خودروسازان ایران

۱ - سابقه امر

۱-۱- شورای محترم اقتصاد در سال ۷۳ طی مصوبه شماره ۱۱۱/م خ/۳۴ مورخ ۷۳/۱۲/۱۴ مقرر

نمود خودرو در حاشیه بازار بفروش برسد.

۱-۲- شورای محترم اقتصاد در سال ۷۷ طی بند ۳ مصوبه شماره ۱۰۰/م/۳۴ مورخ ۷۷/۱۰/۱۶ تعیین قیمت

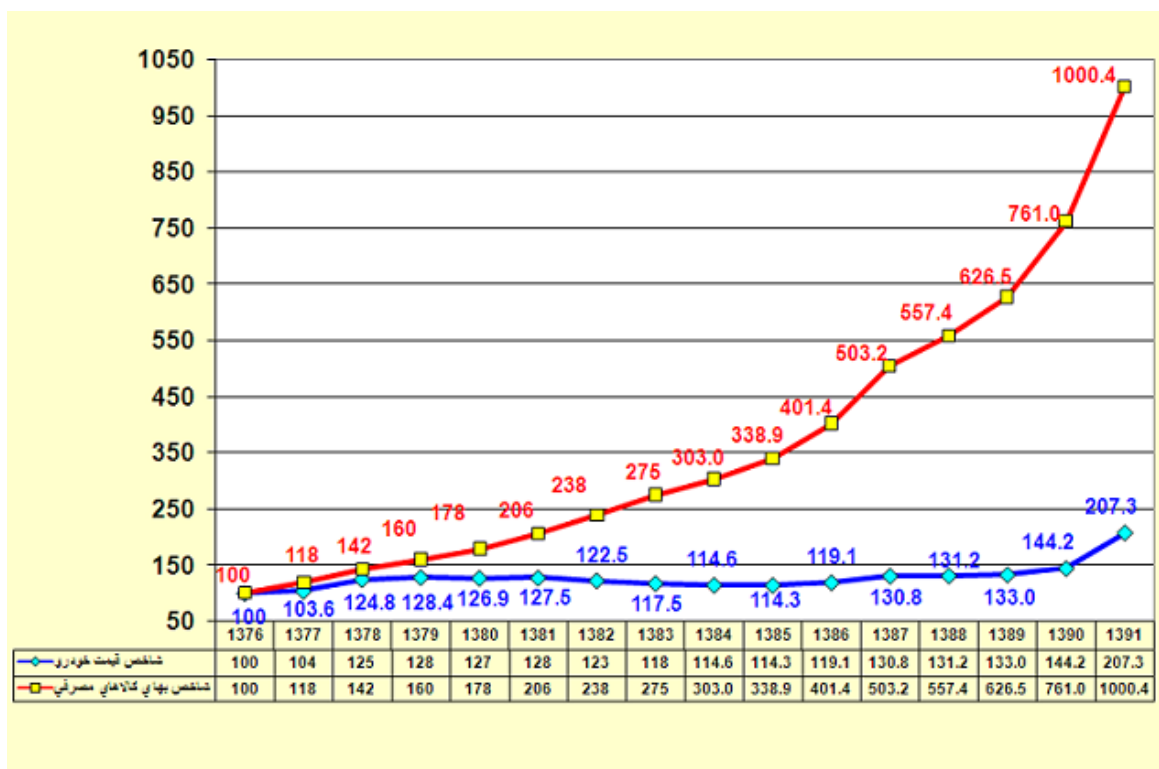
خودرو در حاشیه بازار را بر عهده وزیر صنایع و معادن گذارد که اجرای عملی آن توسط کمیته

خودرو زیر نظر مستقیم وزیر محترم صورت می پذیرفت.

۱-۳- اجرای مصوبات مذکور تا سال ۸۵ عامل ثبات و آرامش بازار خودرو بود. همانطور که

در نمودار زیر ملاحظه می گردد، علیرغم افزایش ۲۳۸ واحدی منحنی شاخص قیمتها، شاخص

قیمت خودرو فقط ۱۴ واحد افزایش یافت.



۱-۴- بی انضباطی های اقتصادی دولت های نهم و دهم باعث بروز تورم شدید و بهم ریختن

اقتصاد، و از جمله بازار خودرو گردید. دولت وقت برای کنترل اوضاع، شورای محترم اقتصاد را

موظف به دسته بندی کالاها و قیمت گذاری آنها نمود.

۱- ۵- متاسفانه شورای محترم اقتصاد در جلسه مورخ ۹۰/۱۰/۱۹ خودرو سواری را در لیست کالاهای انحصاری، قرارداد و امر قیمت گذاری به شورای رقابت سپرده شد، بدون آنکه مفهوم عملی و اجرایی انحصار رعایت شده باشد. نتیجه اجرای قیمت گذاری شورای رقابت، ضرر و زیان ۶۰۰۰ میلیارد تومانی خودروسازان در سالهای ۹۱ و ۹۲ گردید.

۲- دلایل رد انحصاری بودن خودروی سواری

۲- ۱- در بند ۱۲ ماده یک قانون اصل ۴۴ قانون اساسی، تعریف انحصار بشرح زیر آمده است:

" ۱۲- انحصار: وضعیتی در بازار که سهم یک یا چند بنگاه یا شرکت تولید کننده، خریدار و فروشنده از عرضه و تقاضای بازار به میزانی باشد که قدرت تعیین قیمت و یا مقدار را در بازار داشته باشد، یا ورود بنگاههای جدید به بازار یا خروج از آن با محدودیت مواجه باشد."

همانطور که مشهود است قانون گزار بر رفتار انحصارگر تاکید کرده است. انحصارگر باید نه تنها دو ویژگی یاد شده را داشته باشد بلکه قدرت اجرای آن را هم داشته باشد. یعنی:

الف- بتواند در عمل با دامپینگ قیمتها جلوی ورود تولید کننده یا وارد کننده جدید به بازار را بگیرد

ب- بتواند در عمل با کاهش مصنوعی تیراژ تولید، قیمت فروش را بالا ببرد.

با نگاهی به واقعیت ها و وضعیت صنعت خودرو در کشور که در ذیل به برخی از آنها اشاره می گردد، می توان دریافت که علیرغم سهم بالای بازار دو خودروساز بزرگ، اما عملاً هیچکدام اقدام به دو خلاف یاد شده نکرده اند:

۲- ۲- خودروسازان داخلی هیچگاه با دامپینگ قیمتها برای ورود تولید کنندگان و وارد کنندگان جدید محدودیت ایجاد نکرده اند.

الف- افزایش تعداد تولید کنندگان / شرکت های وارد کننده خودروی سواری

سال ۹۳	سال ۸۰	
۱۷	۷	تعداد تولید کنندگان
۲۱	۴	تعداد شرکتهای وارد کننده

روندافزایش در تعداد تولیدکنندگان و واردات کنندگان خودرو به هیچ عنوان موید ایجاد محدودیت برای ورود شرکت های جدید به بازار نمی باشد.

ب- میزان تعرفه واردات خودرو از ۹۰٪ در سال ۸۹ به ۴۵٪ در سال ۹۰ و ۴۰٪ در سال ۹۱ کاهش یافته. در حالیکه تعرفه قطعات منفصله برای تولید کننده داخلی از ۲۶٪ شروع میشود. اختلاف ۱۴٪ تعرفه بین CBU و CKD در مقایسه با بسیاری از کشورهای دیگر بسیار اندک می باشد.

نام کشور	تعرفه درصد	مالیات فروش	تعرفه و مالیات اضافه بر سازمان
پاکستان	۱۰۰٪	۱۷٪	عوارض کالاهای داخلی (۱۰٪) تعرفه تنظیمی واردات (CIF ۵۰٪)
مصر	۱۳۵٪	۴۵٪	
تایلند	۸۰٪	۷٪	
ویتنام	۷۰٪	۱۰٪	مالیات ویژه فروش (۳۰)
ونزوئلا	۴۰٪	۱۲٪	
آرژانتین	۳۵٪	۲۱٪	عوارض کالاهای داخلی (۱۱.۱۱٪) دستمزد آماری (CIF ۰.۵٪)
برزیل	۳۵٪	بستگی به قوانین استانی دارد	دستمزد فرودگاهی ۵۰٪ دستمزد انبار (CIFD ۱٪) دستمزد انجام امور (BRL ۰.۰۱۵ per KG) دستمزد اظهارنامه (BRL ۳۰.۰۰۰) IPI (CIF ۵۵٪) PIS PASEP COFINS tax ((۹.۲۵٪ (CIF * (۱ + ICMS%) * (Duty% + IPI% * (۱ + Duty%)))) / (۰.۹۰۷۵ * (۱ - ICMS%)))
مالزی	۳۰٪	۱۰٪	عوارض کالای داخلی (۱.۰۵٪)
هندوستان	۱۲۵٪	بدون مالیات	هزینه های تحویل (CIF ۱٪) حقوق گمرکی جبرانی (۳۰٪) (هزینه های تحویل (CIFD + CESS شامل (۳٪ تعرفه + تعرفه گمرکی جبرانی) تعرفه جبرانی اضافی شامل (۴٪) (CIFD + هزینه های تحویل هزینه های جبرانی (CESS+))

ضمن اینکه کشورهایی مانند برزیل، کره و... حتی ژاپن با وضع عوارض و مالیات با نامهای مختلف، در عمل محدودیت های بسیار بیشتری را اعمال می کنند.

کشورهای استفاده کننده	نوع محدودیت
ژاپن، کره، تایوان، هند	مقررات فنی
ژاپن، چین، روسیه، کره و تایلند	رویه های هومولوگیشن
اندونزی، مالزی، هند	رویه های گمرکی
هند، مالزی، روسیه، تایلند، تایوان	تأییدیه های گمرکی
ژاپن، چین، کره، روسیه، هند، اکوادور، پاکستان، کلمبیا، مالزی	ساختار مالیاتی
استرالیا، اندونزی، فیلیپین	مالیات خودروهای لوکس
چین، خاور نزدیک، اندونزی، تایلند، روسیه، هند	قوانین دارائیهای نامشهود
چین، هند، مالزی	قوانین سرمایه گذاری

بنابراین تعرفه های ایران بالا نبوده و مانع ورود وارد کنندگان به بازار نشده است.

ج- رابطه ماهیت صنعت خودرو با تعداد محدود عرضه کننده عمده در هر بازار: در طول دهه های اخیر، ضرورت، بلکه اجبار خودروسازان جهانی به رعایت مقیاس اقتصادی تولید باعث شده تا خودروسازان مجبور باشند تیراژ خود را به حداقل یک میلیون دستگاه و به بالا برسانند. یعنی اصولاً ماهیت صنعت خودرو تیراژ تولید بسیار بالا می باشد. این امر باعث شده تا در اکثر کشورهای سازنده خودرو حداکثر دو یا سه خودروساز بومی، اکثر سهم بازار و عرضه را به خود تخصیص دهند.

- در آمریکا اکثر سهم بازار در دست ۳ گروه جنرال موتور، فورد و کرایسلر می باشد.
- در فرانسه اکثر سهم بازار در دست ۲ گروه خودروساز پژو-سیتروئن و رنو می باشد.
- در کره اکثر سهم بازار در اختیار ۲ شرکت کیا و هیوندای می باشد.
- در آلمان اکثر سهم بازار در اختیار ۳ شرکت خودروساز فولکس، بی.ام.و. و بنز می باشد.

در این کشورهای سرمایه داری، این تعداد محدود تولید کنندگان داخلی به عنوان انحصار تلقی نگردیده اند.

د- افزایش میزان عرضه و تنوع: طی ۱۳ سال گذشته میزان عرضه و تنوع سواری (تعداد تولید، تعداد برند و تعداد مدل) رشد قابل ملاحظه ای داشته است که این مطلب نیز خود علاوه بر رد محدودیت در

ورود به بازار صنعت خودرو، نشان می دهد که با وجود تعدد و تنوع برندها و مدل های خودرو، امکان

تعیین قیمت از سوی خودروسازان بر اساس قیمت دلخواه عملاً امکان پذیر نمی باشد.

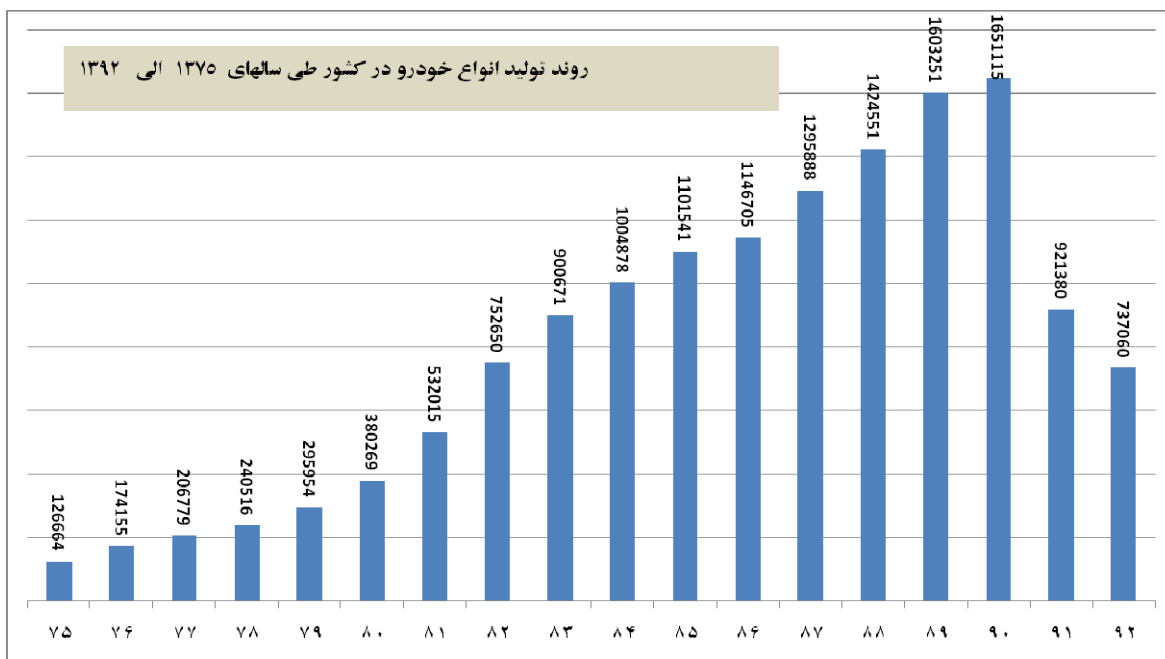
۱۳۹۳	۱۳۸۰	
یک میلیون دستگاه	۳۲۰ هزار دستگاه	تعداد تولید خودروی سواری
۱۹	۱۰	تعداد برند
۵۷	۲۰	تعداد مدل

۳-۲- خودروسازان داخلی هیچگاه با کاهش مصنوعی تیراژ تولید، قیمت فروش / بازار را بالا نبرده اند.

الف- نمودار زیر نشان می دهد که از سالهای اولیه دهه ۸۰ تا کنون میزان تیراژ تولید مستمراً رو به افزایش

بوده است، به غیر از دو سال ۹۱ و ۹۲ که اعمال تحریم ها و بحران شدید اقتصادی کشور

عامل کاهش تولید تمام اقلام تولیدی - صنعتی شده بود.



ب- در تمام طول عمر پنجاه ساله صنعت خودرو همیشه قیمت خودرو تحت نظر وزارت صنایع و

معادن تعیین و کنترل میشده است.

در ادوار گذشته قیمت گذاری سازمان حمایت به روش COST PLUS (قیمت تمام شده به علاوه

سود عادلانه) انجام می شده.

و در دهه ۷۶-۸۶ قیمت گذاری توسط کمیته خودرو بر اساس ۳٪ کمتر از قیمت حاشیه بازار صورت می گرفته است. و میزان تیراژ تولید (کاهش یا افزایش) **هیچگونه اثری در قیمت گذاری نداشته است.** فلذا هیچ خودروسازی عملاً نمی توانسته توسط کاهش تیراژ، قیمت فروش خودرو را افزایش دهد، هر چند قیمت بازار شاهد اختلاف قیمت بوده باشد. بنابراین امکان **دامپینگ قیمت** برای **جلوگیری از ورود تولید کننده** یا وارد کننده جدید وجود نداشته است.

۳- با توجه به موارد برشمرده مشخص میشود که هیچ یک از دو ویژگی مورد نظر قانون گذار در بند ۱۲ ماده یک قانون اصل ۴۴ قانون اساسی در مورد خودروسازان سواری داخلی **موضوعیت نداشته و اطلاق انحصاری بودن** بلا موضوع می باشد

۴- توجه مسئولین محترم را به **چند واقعیت** جلب می نماید:

الف- محدود نگه داشتن قیمت کارخانه نه تنها باعث محدود شدن قیمت واقعی خودروی سواری در بازار نمی گردد، بلکه تنها به **آشفته گی و رانت جویی** بازار دامن زده، و حتی در عمل رانت حاصله را که سر به **صدها میلیارد تومان** می شود را به جیب **دلالتان** می ریزد و با تاسف فراوان نتیجه وجود و تداوم چنین **جو فساد آلودی** عامل تحریک و ترغیب عوامل فساد میشود که مبارزه با آن بسیار سخت و دشوار است.

ب- محدود نگه داشتن قیمت خودروی سواری، همزمان با بالا رفتن هزینه های تولید ناشی از **تداوم تورم حداقل ۱۵ درصدی** باعث تداوم ضرر خودروسازان و به تبع آن یک هزار قطعه ساز خواهد شد. همانگونه که در سالهای **۹۱ و ۹۲** شرکتهای تولید کننده خودرو بورسی نه تنها نتوانستند هیچگونه **سودی بین سهامداران** توزیع نمایند بلکه دچار **زیان ۶ هزار میلیارد تومانی شدند.**

ج- تداوم این امر باعث کاهش تولید، کاهش اشتغال در قطعه سازان، تعطیلی و ورشکستگی بسیاری از آنها خواهد شد.

د- تجربه چند سال گذشته نشان می دهد که سود ده نبودن تولید، عامل اصلی نداشتن بودجه کافی برای **سرمایه گذاری مجدد برای تولید محصولات جدید**، نوسازی ماشین آلات و ارتقاء کیفیت میشود.