



رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده گفت: همه خودروهای وارداتی برای شماره گذاری باید گواهی اسقاط داشته باشند. به گزارش مهر به نقل از سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، مهرازان سالاریه رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده با اشاره به اصلاحیه قانون ساماندهی صنعت خودرو گفت: بر این اساس همه شرکت‌های واردکننده خودرو اعم از نو و کار کرده بجز کامیون‌های مشمول بند ۳۰ قانون احکام دائمی که بخشی مشمول ارائه گواهی اسقاط و بخشی پرداخت وجه هستند، مابقی مکلف به ارائه گواهی اسقاط هستند. وی افزود: این دسته از واردکنندگان صرفاً باید به تهیه گواهی اسقاط برای محصولات جهت شماره گذاری اقدام کنند و امکان پرداخت ۱/۵ درصد قیمت فروش برای آن‌ها میسر نیست. رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده گفت: این واردکنندگان باید به ثبت نام و ایجاد حساب کاربری در سامانه نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده به نشانی [NNHK.ir](http://NNHK.ir) اقدام و فرآیند مشخص شده را مطابق قانون برای دریافت مجوز شماره گذاری خودروهایشان طی کنند. وی اضافه کرد: فعلاً تا زمان تصویب آئین نامه مربوطه، واردکنندگان خودرو مکلفند به ازای واردات هر دو دستگاه خودرو، گواهی یک خودرو فرسوده را ارائه کنند.

### بازار خودرو کاهشی شد

این هفته قیمت خودروهای داخلی شاهد کاهش ۳۰ میلیون تومانی بوده و محصولات مونتاژی هم کاهش ۹۵ میلیون تومانی قیمت‌ها را تجربه کرده است.

به گزارش تسنیم، بازار خرید و فروش خودرو چند هفته‌ای است که با رکود معاملات روبه‌روست و معاملات به حداقل ممکن رسیده است. فروشنده‌گان قانونی شدن واردات خودروهای کارکرده، خیرهای ترخیص خودروهای وارداتی و نوسانات قیمت دلار را عامل روند نزولی قیمت‌ها در بازار خودرو می‌دانند.

در محصولات داخلی کاهش قیمت‌ها این هفته به بیش از ۳۰ میلیون تومان رسیده است و در محصولات مونتاژی نیز کاهش قیمت‌ها به بیش از ۹۵ میلیون تومان رسیده است.

روند نزولی قیمت‌ها عاملی شده تا خریداران دست از خرید کشیده و منتظر ثبات بازار باشند البته دستور رئیس جمهور مبنی بر تغییر قیمت خودروهای مونتاژی نیز در توقف خریدان این خودروها بی تأثیر نبوده است و مشتریان به نوعی امید به کاهش بیشتر قیمت‌ها دارند.

نام خودرو	قیمت خودرو امروز	تیرماه
پژو پارس	۴۸۳ میلیون تومان	۴۸۳ میلیون تومان
پژو ۲۰۷ تیپ پنج	۵۰۰ میلیون تومان	۵۰۰ میلیون تومان
رانا پلاس	۴۶۲ میلیون تومان	۴۶۲ میلیون تومان
پژو ۲۰۷ دنده‌ای برقی	۶۰۲ میلیون تومان	۶۰۲ میلیون تومان
دنا پلاس توربو اتوماتیک	۷۹۳ میلیون تومان	۷۹۳ میلیون تومان
سورن پلاس دوگانه سوز	۵۷۰ میلیون تومان	۵۷۰ میلیون تومان
سورن پلاس تیپ دو	۵۲۰ میلیون تومان	۵۲۰ میلیون تومان
دنا پلاس تیپ یک	۹۳۰ میلیون تومان	۹۳۰ میلیون تومان
پژو پارس TU۵	۵۸۳ میلیون تومان	۵۸۳ میلیون تومان
هایما ۵ پلاس	یک میلیارد و ۲۰۵ میلیون تومان	یک میلیارد و ۲۰۵ میلیون تومان
هایما ۵S	یک میلیارد و ۸۱۵ میلیون تومان	یک میلیارد و ۸۱۵ میلیون تومان
سایتا اس	۳۳۵ میلیون تومان	۳۳۵ میلیون تومان
کونیک	۳۲۴ میلیون تومان	۳۲۴ میلیون تومان
کونیک R	۳۳۳ میلیون تومان	۳۳۳ میلیون تومان
شاهین	۵۳۵ میلیون تومان	۵۳۵ میلیون تومان
سایتا 5 اتوماتیک	۳۸۲ میلیون تومان	۳۸۲ میلیون تومان
کونیک اتوماتیک	۳۸۴ میلیون تومان	۳۸۴ میلیون تومان
کونیک R اتوماتیک	۴۰۰ میلیون تومان	۴۰۰ میلیون تومان
سایپا ۱۵۱	۲۵۴ میلیون تومان	۲۵۴ میلیون تومان

### ورود فقط ۲۴۶ دستگاه خودرو به کشور

از ابتدای بهمن ماه سال ۱۴۰۱ تا ۳۱ خرداد ماه سال ۱۴۰۲، تعداد ۲۴۶ دستگاه خودرو به ارزش ۵/۴ میلیون دلار وارد کشور شده است. به گزارش تسنیم، گمرک جمهوری اسلامی ایران در خصوص آخرین آمار اعلام کرد در سه ماهه نخست سال ۱۴۰۲، آمار انواع خودرو سواری وارد شده به کشور ذیل ردیف تعرفه ۸۷۰۳، تعداد ۲۴۱ دستگاه و به ارزش ۵/۶ میلیون دلار بوده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، رشد ۵۱۷/۹۵ درصدی در تعداد و ۳۲۰۳ درصد در ارزش از آن مشاهده می‌شود. تعداد ۲۴۶ دستگاه خودرو به ارزش ۵/۴ میلیون دلار وارد کشور شده است. در این مدت عمده خودروهای سواری وارد شده به کشور توسط شرکت «پارس خودرو» با ۹۰ دستگاه خودرو به ارزش ۹۶۶ هزار دلار صورت گرفته که سهمی بالغ بر ۱۷/۹۶ درصد از ارزش و ۳۶/۵۹ درصد از تعداد کل خودروها را شامل می‌شود. شرکت‌های «پاکرو سبیز قشم» و «مهندسی مانی مهر آب خاک» نیز پس از آن، به ترتیب در جایگاه دوم و چهارم جدول قرار دارند.

از اول بهمن ماه ۱۴۰۱ تا ۳۱ خرداد ماه ۱۴۰۲، بر اساس آخرین اطلاعات استخراج شده از سامانه آمار تجارت خارجی سازمان، ۷۶۸ دستگاه خودرو به ارزش ۱۲/۵ میلیون دلار به دلیل عدم دریافت مجوزهای ترخیص، عدم صدور کد رهگیری بانک و یا عدم پرداخت حقوق ورودی در جریان انجام تشریفات ترخیص هستند. از این تعداد خودرو بیشترین میزان به لحاظ ارزش و متعلق به «شرکت تجارت بین‌المللی و پشتیبانی کرمان خودرو» به تعداد ۳۰۰ دستگاه بوده است که سهمی بالغ بر ۴۸ درصد از ارزش و ۳۹ درصد از تعداد خودروهای سواری در جریان تشریفات ترخیص را تشکیل می‌دهد.

پس از آن، «شرکت سایپا» با ۲۲۷ دستگاه خودرو و با سهم ۲۹ درصد از ارزش و «پارس خودرو» با ۱۳۱ دستگاه خودرو و سهم ۱۷ درصد از ارزش و «پاکرو سبیز قشم» با ۵۳ دستگاه خودرو، با سهم ۹ درصد از ارزش و ۷ درصد از تعداد در رتبه‌های دوم و سوم قرار دارند.

در گفت‌وگو «آرمان ملی» با عقیل مصطفایی، کارشناس بازار خودرو مطرح شد

# ترکیدن حباب قیمتی خودرو در راه است

باید شاهد یک ریزش دوباره قیمت در بازار خودرو باشیم

**آرمان ملی:** بازار خودرو، به عنوان یکی از بازارهای مالی و سرمایه‌گذاری ایران، در سال‌های اخیر جذابیت زیادی برای ایرانی‌ها پیدا کرده و بخش قابل توجهی از سرمایه‌های به اصطلاح سرگردان، به این بازار سرازیر شده است. با این حال، این بازار متأثر از عوامل مختلف داخلی و خارجی از جمله برقرار شدن یا نشدن روابط بین‌المللی ایران، دچار نوسان‌های قیمتی شدید شده و فعلاً این بازار در روند نزولی قیمت افتاده است و روزگاری می‌گذراند.

در گفت‌وگو اختصاصی «آرمان ملی» با عقیل مصطفایی، کارشناس بازار خودرو وضعیت کنونی و التهاب قیمتی بازار آزاد خودرو و چشم‌انداز خودروهای تولید داخلی و خارجی مورد کندو کاو قرار گرفته است.



موضوع تبدیل خودرو از یک کالای مصرفی، به کالای سرمایه‌ای، دیگر یک شعار شده و گاهی اوقات، بنده هم منجر می‌شوم که باز این موضوع را مطرح کنم. با این حال، ما همگی، این موضوع را به صورت شعاری مطرح می‌کنیم ولی هیچکس نیست که به صورت جدی راهکاری برای این موضوع داشته باشد، یا کسانی که دست اندر کار هستند باین موضوع برخورد نمی‌کنند.

در همه جای دنیا این‌طور است و مثلاً افراد مختلف به شوروم (نمایشگاه) شرکت‌های خودرو ساز می‌آیند، یا به مرسدس بنز، یا بنجرور می‌روند و خودرو صفر کیلومتر می‌خرند. وقتی مثلاً یک هزار کیلومتر یا آن خودرو رانندگی می‌کنند یا دیگر از آن خودرو خوش نمی‌آیند، آن را به قسمت دست دوم فروشی همان کمپانی می‌برند و می‌گویند ما می‌خواهیم خودرو دست دوم خودمان را با خودرو جدید تعویض کنیم. در این حالت، آن کمپانی با ۱۵ تا ۲۰ درصد افت قیمت، آن خودرو دست دوم را می‌خرد. در حالی که در ایران، یک خودرو می‌خریم و بعد از تصادف و خشن دار شدن آن یا حتی بعد از تعمیر موتور، می‌توانیم آن را با ۲ برابر یا ۳ برابر قیمت اولیه بفروشیم.

این بالا رفتن قیمت خودرو دست دوم، بالا رفتن اسمی بوده و واقعی نیست، به خاطر بی ارزش شدن پول، قیمت اسمی هم بالا می‌رود.

دقیقاً همین‌طور بوده و بحث تورم مطرح است. وقتی که ما خودرو را با قیمت ۵۰ میلیون تومان خریدیم ولی قیمت همه کالاها چند برابر شده و مثل همان خودرو اولیه را باید با چندین برابر قیمت بخریم، به‌طور طبیعی این افزایش قیمت بر اساس تورم بوده و ما پولدار نشده‌ایم.

در سال ۱۳۹۹ که بورس تهران رونق گرفته بود ولی افرادی که در ماه‌های تیر و مرداد آن سال و در زمان اوج قیمت‌ها، وارد بورس شدند گرفتار شده و دچار ضرر سنگین شدند. این خریداران که در زمان اوج قیمت وارد بورس شدند موقتاً دچار ضرر سنگین شدند. بر اساس اطلاعات و شناختی که دارم به بازار خودرو، وضعیت جلطور بوده و آیا کسانی که در بازار خودرو و در اوج قیمت‌ها خرید کردند تعدادشان زیاد بوده است؟

ما فقط بر اساس خودروهایی که در بازار و نمایشگاه‌های خودرو وجود دارد، می‌توانیم در این زمینه اظهار نظر کنیم. ما می‌بینیم که الان معاملات زیادی در نمایشگاه‌های خودرو، انجام نمی‌شود. در حال حاضر، تعداد زیادی خودرو در نمایشگاه‌ها وجود دارد. تعداد زیادی از مردم عادی، در قیمت‌های بالا، خودرو خریدند و الان در ضرر هستند ولی به‌طور دقیق نمی‌توان گفت که چند درصد از معامله‌کنندگان و خریداران در ضرر هستند. در مجموع، تعداد این افراد که در قیمت‌ها بالا خرید کرده‌اند، کم نیست و تعدادشان زیاد است.

ممنوعیت قانونی واردات خودرو خارجی از اردیبهشت ۱۴۰۱ برداشته شده و از نظر قانونی واردات خودرو از آن زمان آزاد بوده است. تا آئین نامه واردات خودرو قطعی شد کار به اواسط فصل پاییز ۱۴۰۱ کشیده شد. از آن زمان تاکنون که در فصل تابستان ۱۴۰۲ هستیم، فقط چند هزار خودرو صفر کیلومتر خارجی وارد شده. آیا ممکن نیست که فرآیند فروش همین خودروهای خارجی به سرعت انجام شود، تا یک مقدار بر بازار تأثیر جدی تر بگذارد و قیمت‌های حبابی خودرو، بیش از ماه‌های گذشته کاهش پیدا کند؟

خودروهای وارداتی، باید تشریفات لازم را طی می‌کردند. برای مثال، یکی از مباحث جدی که در واردات خودرو وجود دارد رعایت استانداردهای مختلف خودرویی است. گویا ایندرا چراغ سبز نشان داده شد که خودروها را بخرند و وارد کشور کنند و بعداً کارهای مربوط به سازمان ملی استاندارد ایران را انجام بدهند. با این حال، تعداد خودروهای صفر کیلومتر موجود در منطقه، کم بوده و حتی شرکت‌های خودروساز اصلی دنیا و کشورهای تولیدکننده خودرو به خاطر مسائل مربوط به شیوع کرونا و کمبود تراشه الکترونیکی، هنوز صف خرید دارند و مشتریان حتی در بعضی کشورها تا ۶ ماه هم در نوبت خرید می‌مانند. در ایران، تعداد زیادی از این چند هزار خودرویی که وارد شده، خودروهای چینی بوده‌اند تا خودروهای کرایه‌ای یا سایر برندها. همین خودروهای وارداتی درگیر این شده‌اند که مجوزهای مختلف مربوط به مسائل محیط زیست و استاندارد را دریافت کنند. البته اسقاط خودروی فرسوده هم، باید به ازای واردات خودروهای خارجی انجام شود.

در قالب قانون «ساماندهی صنعت خودرو»، قرار است واردات خودرو انجام شود و انتقال فناوری هم محقق شود. اخیراً مجلس یک الحاقیه به این قانون اضافه کرد و مجوز داد که خودروی کارکرده خارجی هم وارد می‌شوند و در این حبابی شدن قیمت، تأثیر بیشتری دارند؟

هر دو نقش زیادی دارند. هر چند که دلالت‌ها هم، جزو مردم بوده و دیگر فرقی نمی‌کند. الان دو گروه را مثال زدیم و یک گروه این است که کسب و کارشان، دلالتی است. این افراد، پول‌هایی در اختیار دارند و ممکن است پول سرمایه‌گذاران را در اختیار گرفته باشند. این افراد، با این پول‌ها خرید و فروش خودرو انجام می‌دهند. با توجه به اینکه این افراد، در بازار خودرو ارتباطات زیادی دارند، روند فعالیت‌های خودشان را مدیریت می‌کنند تا منافع بیشتری کسب کنند.

گروه دوم، مردم یا آحاد جامعه هستند که در سال‌های اخیر، درگیر سوداگری شده‌اند. مردم عادی، به دنبال این هستند که چند موضوع را بگیرند. اول اینکه هزینه‌های زندگی بالا رفته و درآمد‌ها، به ریال حساب می‌شود ولی هزینه‌ها، با تغییرات نرخ ارز به مردم عادی تحمیل می‌شود. در این حالت، مردم عادی سعی می‌کنند بخشی از هزینه‌های زندگی خودشان را با سوداگری و خرید و فروش جبران کنند. بحث دیگری این است که برخی افراد، پول مازاد دارند، یا دلار نگهداری کرده‌اند که سرمایه آنها محسوب می‌شود. هر بار که نرخ ارز تغییر می‌کند و احتمال تغییرات بیشتر در آینده وجود دارد، آنها هم به دنبال این می‌روند که خرید و فروش خودرو انجام بدهند. مردم عادی، با سوداگری و دلالتی، باعث می‌شوند قیمت خودرو در بازار بالا برود.



مردم یا آحاد جامعه در سال‌های اخیر، درگیر سوداگری شده‌اند. مردم عادی، به دنبال این هستند که چند موضوع را بگیرند. اول اینکه هزینه‌های زندگی بالا رفته و در این حالت، مردم عادی سعی می‌کنند بخشی از هزینه‌های زندگی خودشان را با سوداگری و خرید و فروش جبران کنند.



شود. یا این تصور، جدی بود که واردات خودرو کار کرده می‌تواند بازار را کنترل کند؟

این تصور وجود دارد که واردات خودرو کار کرده می‌تواند بازار خودرو را کنترل کند ولی موضوع انتقال تکنولوژی، به راحتی اتفاق نمی‌افتد. مگر در چند دهه اخیر که شرکت پژو با ایران خودرو همکاری می‌کرد، انتقال تکنولوژی داد؟ حتی خودروهای چینی که با تیراز بالاتری در ایران مونتاژ می‌شوند، انتقال تکنولوژی صورت نمی‌گیرد. فقط کمکی که می‌شود این است که التهاب بازار خودرو کاهش پیدا کند.

این التهاب موجود در بازار خودرو، به خاطر کمبود عرضه هست و تقاضا در سطح بالایی قرار دارد. ما اگر می‌خواهیم التهاب در بازار خودرو کم شود، باید فرآیندها تسهیل پیدا کنند. من شخصاً جزو کسانی هستم که اعتقاد دارم هم باید تولید خودرو انجام شود و هم اینکه واردات خودرو انجام شود.

احتمال این هست که خودروهای کارکرده زیادی وارد کشور شود تا بازار را به‌طور جدی تحت تأثیر قرار بدهد؟

خیر. چون در منطقه، تعداد خودرو خیلی کم بوده و در فراتر از منطقه خودمان، باز خودرو خیلی کم است. یک نکته مهم این است که خودروهای دست دوم سالم زیادی در دنیا وجود ندارد.

در سال ۱۴۰۱، تولید خودروهای داخلی نسبت به سال ۱۴۰۰ در حد ۴۰ درصد افزایش پیدا کرد و کل تولید و مونتاژ خودروها به یک میلیون و ۴۰۰ هزار دستگاه خودرو رسید. از طرفی، واردات خودروهای کارکرده و نو هم در چارچوب قانون آزاد شده. جنابعالی، چشم‌انداز بازار خودرو چگونه می‌بینید؟

اگر با همین روش فعلی جلو برویم، باز هم شرایط بازار گنگ و مبهم خواهد بود. به دلیل اینکه واردات خودروی نو و کارکرده به‌طور اسمی آزاد شده و به‌طور اسمی می‌گوئیم حمایت از تولید و حمایت از مصرف‌کننده، اما به‌طور رسمی آن چیزی که بایسته و شایسته بوده، اتفاق نیفتاده است. بر این اساس و به نظر من، راه سختی در پیش داریم.

در بهترین حالت، در برخی سال‌های قبل واردات خودرو در حد ۱۰۳ یا ۱۰۲ هزار دستگاه در هر سال انجام می‌شد. میانگین واردات خودرو به کل تولید خودرو در همه سال‌های گذشته ۵ درصد به ۹۵ درصد بود. اگر حتی الان هم باز این ۵ درصد محقق شود، نمی‌تواند تأثیر چشمگیر بر بازار خودرو بگذارد و فقط می‌تواند التهاب بازار را کم کند.

به نظر من، بازار در یک مقطع زمانی، دستخوش تغییرات می‌شود. چون حباب‌های قیمتی، باید سوراخ شود و قیمت‌هایی که حبابی بالا رفته، باید کاهش پیدا کند. پیش‌بینی‌ها بین ۲۰ تا ۲۵ درصد کاهش قیمت در خیلی از خودروهای موجود است ولی این کاهش فقط در مورد برخی از خودروهای موجود اعمال شده. در برخی خودروها، مقاومت در برابر کاهش قیمت وجود دارد. به نظر من، ترکیدن حباب‌ها، کمک می‌کند به اینکه بازار به ساحل آرامش برسد.

## تله بازار

اصطلاح این کاره نیستند مثل همان افرادی هستند که وارد بورس شدند. این افراد، تجربه ندارند و اطلاعات ندارند و فکر می‌کنند وقتی در بورس یا جای دیگر، شکست خوردند، باید پول خودشان را نجات بدهند. در این حالت، ممکن است وارد بازار خودرو شوند و یک دفعه در تله بازار می‌افتند. این افراد، در یک دوره می‌بینند که قیمت‌ها در بازار، افزایشی است ولی یک دفعه با صدور چند مصوبه و بخشنامه، تغییر روند رخ داده و کاهش قیمت‌ها اتفاق می‌افتد. در نتیجه، این افراد در بازار متضرر می‌شوند.

مردم عادی در بازار ممکن است هم سود کنند و هم در تله بیفتند. کسانی که ممکن است سود کنند کسانی هستند که موج افزایش قیمت به آنها کمک کرده و موج سواری کرده‌اند یا شاید کسانی هستند که شم اقتصادی خوبی دارند و به صورت تجربی، اصول موج سواری را به خوبی می‌دانند. این افراد دارای شم اقتصادی، یک روز سکه می‌خرند و یک روز دلار می‌خرند، یا اینکه ممکن است طلای بدون کارمزد بخرند. این افراد، به خاطر این که شم اقتصادی خوبی دارند، شاید رقم بالایی ضرر نکنند یا اصلاً ضرر نکنند. در مقابل، کسانی که به



مردم عادی، با سوداگری و دلالتی، باعث می‌شوند قیمت خودرو در بازار بالا برود.