

واردات خودرو دست‌دوم آری یا خیر؟



حسن کریمی‌سنجری
کارشناس حوزه خودرو

واردات خودروهای کار کرده، مقوله‌ای است که باید به‌طور جدی‌تر در حوزه خودروهای سواری و سنگین مورد آکاوی قرار گیرد، تفاوتی که بین خودروهای تجاری و سواری وجود دارد، این است که خودروهای تجاری خودروهای کار هستند و کسی که خودرو سنگین خریداری می‌کند، به نیت امرار معاش است. خودروهای تجاری در ناوگان لجستیک شهری و بین‌شهری برای کمک به اقتصاد کشور و حمل‌ونقل جاده‌ای و رفت‌وآمد بین شهری مورد استفاده قرار می‌گیرد. در عمل جایگزینی برای خودروهای تجاری وجود ندارد. به این معنی که کاری که یک خودرو تجاری انجام می‌دهد در نبود آن، خودرو جایگزین ندارد که بتواند همان کار را انجام دهد. البته شبکه ریلی وجود دارد که مسئله‌ای دیگر است. اما برعکس برای خودرو سواری جایگزین وجود دارد. کسی که خودرو سواری نداشته باشد، می‌تواند از ناوگان حمل‌ونقل عمومی مانند اتوبوس و مترو استفاده کند. به‌عنوان نمونه، اتوبوس‌های شرکت واحد یا بین‌شهری نبودشان غیر قابل جبران است و بار نبود این گونه خودروها روی دوش ناوگان دیگری مانند مترو منتقل می‌شود. از سوی دیگر، طرف تقاضا برای خودروهای تجاری از ساختار متفاوتی نسبت به خودروهای سواری برخوردار است. برای همین نمی‌توان به‌راحتی گفت که خودروهای تجاری اگر تولید نشود، مشکلی به‌وجود نمی‌آید، بلکه برعکس باید خلأ و کمبود عرضه آنها در بازار به‌گونه‌ای جبران شود.

به‌دلیل کمبود عرضه در سال‌های گذشته، آمار تعداد خودروهای فرسوده افزایش یافت. برای اتوبوس‌های شهری سن فرسودگی ۱۰ سال است در حالی که اتوبوس‌های در حال تردد کشور بیش از ۲ برابر سن دارند و هنوز در حال ارائه خدمات هستند. در کامیون هم همین است. چون طرف تقاضای اتوبوس، نهادهای دولتی و شبه‌دولتی است به محض اینکه این خودروها به سن فرسودگی می‌رسند، تصمیم می‌گیرند از آنها استفاده نکنند. اما در بخش خودروهای سنگین و تجاری چون طرف تقاضای آن بخش خصوصی است شاهدیم حتی خودروهای با عمر بیش از ۴۰ سال همچنان در حال فعالیت و کار هستند.

زمانی که طرح نوسازی خودروهای فرسوده مطرح شد، شامل حدود ۲۰۰ هزار خودرو فرسوده بود که دولت براساس این آمار، نوسازی این ناوگان را در دستور کار قرار داد. دولت وعده داده بود تا پایان دولت دوازدهم این اتفاق بیفتد و قرار بود سالانه حدود ۷۰ هزار خودرو در ۳ سال جایگزین شود. اما این امر محقق نشد، چون بحث تعرفه‌ها و کاهش روند تولید پیش آمد. در واقع دولت بودجه‌ای برای این امر نداشت. به هر حال قرار بود ۸۰ درصد نرخ این خودروها از سوی دولت به شکل وام و فقط ۲۰ درصد نرخ خودرو از سوی متقاضی و خریدار پرداخت شود. از این رو تفاوت در تقاضای خودروهای سبک و سنگین باعث می‌شود به‌راحتی نتوانیم درباره اینکه آیا واردات خودروهای کار کرده خوب است یا خیر قضاوت کنیم، زیرا می‌گوییم خلأ خودروهای سنگین در بازار عوامل سخت‌تری نسبت به خودروهای سواری دارند، زیرا اسوارهای جایگزین دارند و سنگین‌ها خیر. حال پرسش این است که کشش افراد به این بازار براساس چه عواملی اتفاق می‌افتد؟ در واقع این عامل کار و رونق اقتصادی است که منجر به جذب مشتری به بازار خودروهای سنگین می‌شود. اما کشور در حال حاضر در وضعیتی قرار دارد که اقتصادش در حالت رکود بوده و رونق اقتصادی به اندازه کافی در کشور وجود ندارد. در معادن، مسکن، راهسازی و... برای خودروهای سنگین و باری کاری وجود ندارد یا همین‌طور در بحث صادرات و واردات به اندازه گذشته فعالیت نداریم که بارها از بندرها به مراکز شهرها جابه‌جا شود. یکی از دلایل رونق کار و فعالیت برای خودروهای کشنده بحث رونق واردات و صادرات است.

رونق نداشتن این بازار (خودروهای سنگین) به این دلیل است که کار به اندازه کافی برای این خودروها وجود ندارد. پس بخشی از ظرفیت ناوگان فعلی کشور غیرفعال است. وقتی با کمیوندارها صحبت شود از نبود کار گلایه‌مند هستند. اما چرا متقاضی فشار می‌آورد که نیازمند خودرو است؟ به دلیل سن فرسودگی است. بسیاری از این خودروها سن فرسودگی بالایی دارند، بنابراین از طرف تقاضا فشار می‌آید که باید خودرو خود را تعویض کند. نرخ خودروهای تجاری و کشنده‌ها بالاست. اگر در گذشته با حدود ۳۰۰ میلیون تومان می‌توانستیم یک خودرو کار تهیه کنیم، در حال حاضر باید بالای یک میلیارد تومان همان خودرو را خریداری کنیم. به‌عنوان نمونه، کف نرخ اتوبوس‌های شهری حدود یک میلیارد تومان است که خودروهای چینی است (اتوبوس‌های درون‌شهری). در واقع کسانی که به‌دنبال واردات خودروهای دست‌دوم هستند، همین شرکت‌های اتوبوسرانی هستند. مسافر هست و زیرساخت‌های لجستیک کشور به‌ویژه در کلانشهرها مناسب نیست؛ بنابراین بخشی از اتوبوس‌ها هم فرسوده‌وار زده خارج هستند و در این بخش کمبود و تقاضا وجود دارد. واردات خودروهای کار کرده برای این بخش جدا از باری‌هاست. در نتیجه در بخش باری تأکید بر واردات خودروهای دست‌دوم، نادرست و بیشتر ناشی از قصد ساختار دلالی است یعنی کسانی که می‌خواهند از واردات بهره اقتصادی ببرند. در حوزه خودروهای مسافری هم ظرفیت تولید این خودروها مانند مینی‌بوس و ون در کشور وجود دارد و نرخ تولید به مراتب پایین‌تر از واردات خودرو به شکل سی‌کی‌دی است. از سوی دیگر، واردات خودرو دست‌دوم در این حوزه بارز آن تمام نمی‌شود. اگر نهادی توان مالی برای واردات خودروهای مسافری دست‌دوم مانند اتوبوس، ون و مینی‌بوس دارد، بهتر است آن را برای تولید در داخل هزینه کند، چون ظرفیت‌های خالی زیادی داریم. توان تولید این‌گونه خودروها در داخل وجود دارد.

رشد ۱۸ درصدی تولید سواری تا آذر

از ابتدای فروردین تا پایان آذر در تولید انواع خودرو(به جز خودروها سنگین مسافری) نسبت به میزان تولید آنها در ۹ ماه سال گذشته، رشد تولید دیده می‌شود. در ۹ ماه نخست سال، کمباین‌ها با رشد حدود ۴۰ درصد، بیشترین افزایش تولید را به خود اختصاص داده‌اند. تولید انواع سواری نیز در این مدت رشد بیش از ۱۸ درصدی نسبت به ۹ ماه نخست سال ۱۳۹۸ داشته است. به‌گزارش ایسنا، آمار تولید انواع خودرو در ۹ ماهه امسال

چالش واردات خودروهای کار کرده ادامه دارد

هوای پاک قربانی اختلاف نظرها

اما اگرهای واردات اتوبوس‌های دست دوم ریه‌های شهری را درگیر کرده است

تصویب قانون در کشور یک مسئله است و اجرای آن هزاران مسئله. هنگامی که طرحی از سوی دولت به مجلس شورای اسلامی رفته و به تصویب می‌رسد، در مرحله اجرا با ده‌ها نهاد و سازمان طرف است. هر یک از این نهادها و سازمان‌ها در جریان بررسی و اجرای طرح با مدیریت خاص و جزیره‌ای، طرح را به سستی می‌برند. در واقع یک طرح مصوب شده با چندین مدیر اجرایی طرف است و مشخص نیست در نهایت به مقصد می‌رسد یا خیر. به‌طور معمول، بسیاری از پروژه‌های ناتمام برایند چنین رویکرد مدیریتی هستند. کشور در موضوع قانون هوای پاک نیز با همین مشکلات روبه‌رو شده است. از یک سو قانونی با چند بند برای صنایع متحرک و غیر متحرک به تصویب رسیده و از سوی دیگر، مجریان متعدد با تصمیمات جداگانه دارد.

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

editor@smtnews.ir

تولیدی در ۹ ماهه امسال نیز با افزایش ۱۸.۵ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته به ۶۰ هزار و ۹۸۲ دستگاه رسیده است. در مدت ۹ ماه نخست سال گذشته ۵۱ هزار و ۴۵۸ دستگاه وانت تولید شده بود. در صدر جدول آمار تولید انواع خودرو، افزایش تولید کمباین‌ها دیده می‌شود که با تولید ۴۳۴ دستگاه از این مدل خودرو نسبت به ۳۱۱ دستگاه تولید شده در مدت مشابه سال گذشته، تولید کمباین‌ها رشد ۳۹.۵ درصدی را تجربه کرده است.



عکس: مکتب

ماجرای مصوبات و مدیریت درون‌سازمانی

است که خودرو خارجی با دلار ۳۵ تا ۴۰ هزار تومانی قیمت‌گذاری شده و معامله می‌شود. کدام منطقی این را می‌پذیرد.

او اظهار کرد: مهم‌ترین مسئله در تولید و بازار خودروهای سبک و سنگین کشور این است که این خودروها کیفیت مناسبی ندارند و با دلال بازی به‌دست مصرف‌کننده واقعی نمی‌رسند. اگر این خرید و فروش غیرمنطقی اصلاح شود، ۹۹ درصد مشکلات ما در حوزه خودرو و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی رفع می‌شود.

نوسازی بدون ارتباطات شدنی نیست

پیش‌تر ایدرو با یکی از شرکت‌های اسپانیایی برای همکاری در تولید خودروهای سنگین به توافق رسیده بود اما در ادامه با آغاز تحریم‌ها این موضوع منتفی شد. قدیری از حضور دوباره این شرکت خارجی برای همکاری با خودروساز داخلی خبر داد و گفت: اجرایی شدن این موضوع بیشتر به تحولات بین‌المللی و سیاست‌های دولت جدید امریکا برمی‌گردد، زیرا خودروساز خارجی نمی‌تواند به‌دلیل صد هزار یا حتی یک میلیارد دلار فروش در بازار ایران، تجارت چند هزار میلیاردی دلاری خود را با جهان قطع کند. او در ادامه افزود: فراموش نکنیم ما مونتاژکار خودرو هستیم و تا قطعات مورد نیاز وارد نشود، نمی‌توانیم خودرو سنگین شامل اتوبوس، کامیون براساس نیاز بازار داخل تولید کنیم. همچنین به‌دلیل کیفیت پایین و نرخ تمام‌شده بالا، در یک سیکل معیوب، اول محصولاتمان می‌فروشیم و در ادامه آنها را تولید می‌کنیم. این روند درباره خودروهای باری هم صادق است. قدیری با اشاره به تردد خودروهای سنگین با عمر ۷۰ سال ساخت در کشور، گفت: با روند فعلی مدیریت در حوزه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، مشکل فرسودگی این ناوگان و آلودگی هوا برطرف نمی‌شود. در حال حاضر، همچنان خودروهایی با عمر ۷۰ سال در برخی شهرهای کوچک تردد دارند.

درخواستی می‌کنند تا در ادامه خودرو را تولید کرده و تحویل دهند. آیا عرف خودروسازی این است؟ در جهان خودروساز اقدام به تولید کرده و سپس مبادرت به‌فروش می‌کند اما خودروساز ما ابتدا می‌فروشد و سپس تولید می‌کند. قدیری یادآور شد: منطق این است که محصول باکیفیت و نرخ مناسب تولید کنیم و در ادامه بازاربایی کرده و به‌فروش برسانیم، نه‌اینکه منتظر سفارش باشیم و بعد تولید کنیم. این کارشناس حوزه حمل‌ونقل معتقد است تا این منطبق در صنعت خودرو کشور وجود دارد، اتفاق خاصی در نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و کاهش آلودگی هوا رخ نخواهد دارد، چون خودروساز باید منتظر باشد به او سفارش دهند و بعد تولید کند. او اظهار کرد: خودروساز ما چون می‌داند کیفیت محصولاتش پایین است؛ از این رو ابتدا سفارش می‌گیرد و سپس مبادرت به ساخت می‌کند که با توجه به ظرفیت و توان ساخت ممکن است ماهانه بتواند یک خودرو تحویل دهد. تمام اتوبوس‌های درون‌شهری که در ناوگان حمل‌ونقل عمومی تردد دارند برای حدود یک دهه قبل است. قدیری در پاسخ به این پرسش که چرا پیش از تحریم اتوبوس‌های مورد نیاز وارد نشدند که امروز به‌دنبال واردات اتوبوس‌های کار کرده باشیم، گفت: به‌دلیل مشکلاتی که شهرداری با هیات‌دولت داشت، ناوگان حمل‌ونقل اتوبوسرانی نوسازی نشد. اتوبوس‌های تندرو (BRT) هم آن زمان در دست بخش خصوصی بود که وارد شدند.

وی اظهار کرد: چرخه تولید در کشور معیوب است و تا اصلاح نشود خودروهای سنگین در حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری و حتی تاکسی‌ها نوسازی نمی‌شوند. **بازار آشفته و قیمت‌های بالا**
قدیری با اشاره به نابسامانی بازار خودرو داخل بیان کرد: در حال حاضر، روند فعالیت در بازار خودرو به‌گونه‌ای

مطرح شده است. اما انجام آن شدنی نیست و درباره آن این پرسش مطرح است که در شرایط تحریم چگونه می‌توان اتوبوس وارد کرد. وی افزود: از سوی دیگر، کدام کشور اتوبوس دست‌دوم برای صادرات دارد که ما آنها را خریداری و وارد کنیم، چنین کالایی وجود خارجی ندارد. صادرات خودروهای سنگین کار کرده فقط مربوط به خودروهای باری است.

این کارشناس حوزه حمل‌ونقل ادامه داد: اگر قرار است خودرویی وارد شود باید هزینه آن به‌گونه‌ای واریز شود درحالی که در شرایط تحریم، نقل‌وانتقال پول مسدود و مرادوات بانکی قطع است. این موضوع به خودروهای کار کرده محدود نمی‌شود و حتی واردات اتوبوس‌های

نو هم فعلاً امکان‌پذیر نیست. **اما اگرهای تولید داخل**
قدیری در ادامه سخنان خود گفت: چرا با اتوبوس‌سازان داخلی قرارداد بسته می‌شود تا به تعداد محدود اتوبوس تولید کنند، زیرا شرایط واردات به‌لحاظ بین‌المللی فراهم نیست. بنا بر توان داخلی شاید تعداد بسیار محدود اتوبوس در داخل تولید و به چرخه ناوگان حمل‌ونقل عمومی تزریق شود. وی افزود: تنها دلیل انعقاد این قراردادها مربوط به مشکلات واردات اتوبوس است، زیرا در ۴،۳ سال گذشته هیچ اتوبوس درون‌شهری ساخت داخل وارد چرخه مصرف نشده و همه اتوبوس‌های درون‌شهری وارداتی بوده‌اند.

عرف خودروسازی ما
سازندگان خودروهای سنگین معترض هستند که چرا باید برای خودروهای کار کرده خارجی هزینه شود، درحالی که می‌توان این مبلغ را در تولید داخل سرمایه‌گذاری کرد. این کارشناس حوزه حمل‌ونقل با بیان اینکه چرخه تولید در صنعت خودرو کشور معیوب است، گفت: نوعی انحصار در بازار شرکت‌های خودروساز ایجاد شده به‌گونه‌ای که هزینه خودرو را ابتدا

کار کرده به ساخت همین اتوبوس‌ها در داخل اختصاص یابد، انقلابی در صنعت خودروهای سنگین در کشور به‌وجود می‌آید. چرا باید برای خودروهای کار کرده به خارجی‌ها پول بپردازیم. فیروزوی با تأکید بر اینکه مجلس مخالف پیشنهاد دولت است، گفت: در جلسه اخیر کمیسیون صنایع و معادن موضوع مورد بررسی قرار گرفت. هدف مجلس این است که در زمانی که توان داخلی وجود دارد با حمایت از آن، مشکل نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و آلودگی هوا برطرف شود. در حال حاضر با مشکلاتی که کشور در تأمین ارز دارد، مجلس به‌دنبال راهکارهایی به غیر از واردات است. سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس اظهار کرد: اگر از صنعت خودروهای سنگین حمایت خوبی شود، بخشی از مشکلات اشتغال هم رفع می‌شود و حتی می‌توانیم به سمت صادرات هم برویم.

فیروزوی با اشاره به فراهم بودن زیرساخت‌های تولید اتوبوس و کامیون در کشور، عنوان کرد: تقویت این بخش، مشکل فعلی تأمین خودروهای ناوگان حمل‌ونقل عمومی را حل می‌کند. در حال حاضر، قراردادهایی با شهرداری‌های استان‌های گوناگون بسته شده و سفارش‌گذاری به خودروسازان داخلی انجام شده است.

حلقه مکمل تولید، بازار است. وقتی بازار فراهم باشد با حمایت از تولید دیگر نیازی به واردات نداریم. البته ممکن است در موارد و شرایط خاص ضرورت ایجاد کند واردات داشته باشیم اما با توجه به نهضت تعمیق ساخت داخل و همکاری و مشارکت بین شرکت‌های مختلف داخلی و رسیدن به خودکفایی، در حال حاضر به نظر نمی‌آید نیاز جدی به واردات خودروهای کار کرده اتوبوس داشته باشیم.

خودرو و قطعه



مهدی قدیری

هیچ کشوری صادرات اتوبوس دست‌دوم ندارد که ما آنها را خریداری و وارد کنیم. صادرات سنگین کار کرده فقط مربوط به خودروهای باری است

در حالی که شهرداری تأکید بر واردات اتوبوس‌های کار کرده برای کاهش آلودگی هوا و تأمین نیاز ناوگان حمل‌ونقل عمومی دارد، تولیدکننده داخلی معترض که چرا این هزینه صرف تولید در داخل کشور نمی‌شود. از یک سو سازمان ملی حفاظت محیط زیست به همراه ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت و... به‌دنبال حذف موتورسیکلت‌های کاربراتوری فرسوده از چرخه مصرف هستند اما از سوی دیگر، در نهادی دیگر این موتورسیکلت‌های توقیف شده به مزایده گذاشته شده و فروخته می‌شوند یا اینکه در این مسیر، تولیدکننده تمایل به همراهی ندارد. یکی از کارشناسان حوزه شهری و عضو شورای شهر پیش‌تر به سمت گفته بود که در کشورهای دیگر جهان مدیریت شهری در اختیار شهرداری است و حتی درباره امنیت شهر، شهردار مسئول است اما در ایران برعکس است و سازمان‌های متعددی متولی هوای پاک هستند. برآیند این نبود یکپارچگی مدیریتی، آلودگی شدید هواست که ساله‌به‌سال بدتر می‌شود. چندی پیش هیات‌دولت در ستاد کرونا تصمیم بر واردات اتوبوس‌های کار کرده به تعداد محدود گرفت که این موضوع علاوه‌بر دریافت تذکر از سوی مجلس شورای اسلامی، در ماه‌های از انهام فرورفته است. در این میان، کارشناسان حوزه حمل‌ونقل این سوال را مطرح می‌کنند که باوجود شرایط تحریم که نقل‌وانتقال پول امکان‌پذیر نیست، چگونه واردات اتوبوس انجام می‌شود؟

واردات چگونه انجام می‌شود؟

مهدی قدیری از کارشناسان حوزه حمل‌ونقل درباره موضوع واردات اتوبوس‌های کار کرده به **سایت** گفت: مسئله واردات خودروهای کار کرده برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی چند سالی است پیگیری می‌شود. در این‌باره به‌تازگی مصوبه‌ای جدید مبنی بر واردات خودروهای سنگین دست‌دوم از سوی هیات‌دولت

در ادامه حجت‌اله فیروزی، سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی درباره نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و واردات اتوبوس‌های کار کرده به **سایت** گفت: براساس تصمیمی که ستاد مقابله با کرونا گرفته و اظهارنظری که به‌تازگی معاون اول رئیس‌جمهوری کرده، پیشنهاد شده برای کمک به ناوگان حمل‌ونقل عمومی (درون‌شهری) اجازه واردات حدود ۳ هزار اتوبوس کار کرده که ظاهراً عمرشان بالای ۳ سال است، داده شود. وی افزود: مجلس شورای اسلامی با این پیشنهاد مخالف است، زیرا ستاد کرونا در جایگاه تصمیم‌گیری درباره موضوع‌های تخصصی مانند نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی نیست. او ادامه داد: در این ستاد تصمیم گرفته شده که مبلغی افزون بر ۵۰۰ میلیون یورو به واردات ۳ هزار اتوبوس کار کرده تخصیص داده شود. مجلس طی تذکری به وزیر بهداشت عنوان کرده که ستاد کرونا نباید به این مسیر برود و برای موضوع‌هایی این‌چنینی تصمیم‌گیری کند، چراکه در آینده مشکل‌ساز می‌شود. تصمیم‌گیری درباره برخی مسائل مانند نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و موضوع آلودگی هوا نیاز به همکاری گروهی دارد و چند نهاد و سازمان باید در کمیسیون نظرات خود را ارائه دهند و در نهایت تصمیم یکپارچه‌ای اتخاذ شود.

تأکید بر تولید داخل

این عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی اظهار کرد: در بازدیدي که نایب‌دوم مجلس و رئیس کمیسیون صنایع و معادن از شرکت خودروساز داخلی داشتند، آنها اعلام کردند ظرفیت تولید در داخل وجود دارد و اگر مبلغ در نظر گرفته شده در تصمیم ستاد کرونا مبنی بر واردات اتوبوس‌های



حجت‌اله فیروزی

مجلس شورای اسلامی با پیشنهاد دولت مبنی بر واردات اتوبوس‌های کار کرده مخالف است

۵ سال از چرخه حمل‌ونقل خارج می‌کنند، چون مصرف سوخت بالایی داشته و آینده هستند. حال پرسش کمیسیون صنایع از دولت این است که چرا ما باید اتوبوس‌های کار کرده را که آنها از زده خارج کرده‌اند، وارد کنیم. حتی اتوبوس‌های ۳ سال ساخت هم پس از ۳ سال آینده خواهند بود. آیا واردات اتوبوس‌های کار کرده برای کشور صرفه‌اقتصادی دارد؟ بنابراین می‌توان گفت با این راهکار هدف ما در بحث نوسازی و کاهش آلودگی هوا محقق نمی‌شود. شاید اگر می‌توانستیم خودرو نو وارد کنیم، پذیرفتنی بود. فیروزوی اظهار کرد: در شرایط فعلی که کشور کمبود ارز دارد، صنعت داخلی خوابیده و بحران اشتغال داریم، تخصیص این رقم سنگین به این موضوع جای تأمل دارد.

سخن پایانی

بنابر این گزارش به‌نظر می‌رسد واردات اتوبوس‌های کار کرده از جمله پیشنهادهایی است که اجرایی نخواهد شد، زیرا علاوه‌بر مخالفت برخی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی با آن، برخی کارشناسان نیز معتقدند در شرایط تحریم نقل‌وانتقال پول برای خریداری اتوبوس‌ها شدنی نیست. همچنین معمول نیست کشوری اتوبوس دست‌دوم صادر کند. صادرات در حوزه خودروهای سنگین فقط در بخش کامیونپ و کشنده است. برخی از فعالان حوزه واردات خودرو عنوان می‌کنند برای ورود خودروهای سبک و سنگین خارجی باید از سد خودروسازان داخلی عبور کرد.