

توقف صادرات جنرال موتورز به چین

ایستنا: جنرال موتورز اعلام کرد که از اواخر هفته گذشته، به کارمندان و نمایندگی‌های فروش خود در بخش صادرات به چین اطلاع داده است که ارسال خودرو از ایالات متحده به این کشور را متوقف خواهد کرد. این تصمیم در حالی گرفته شده است که مذاکرات تجاری میان ایالات متحده و چین بر سر مسائل مربوط به تعرفه‌ها و دیگر موضوعات تجاری همچنان ادامه دارد.

سختگویی جنرال موتورز اظهار کرد که این شرکت از طریق سرویس صادرات خودروهای لوکس خود به نام «دورانٹ گیلد» (Durant Guild)، خودروهایی را از آمریکا به چین صادر می‌کرد که این حجم کمتر از ۱ درصد از کل فروش این شرکت در بازار چین را تشکیل می‌داد. پیش از توافق موقت دو کشور برای توقف ۹۰ روزه مناقشات تجاری، خودروهای وارداتی از آمریکا به چین مشمول تعرفه‌هایی بیش از ۱۰۰ درصد بودند.

شرکت فورد، رقیب جنرال موتورز، نیز از ماه آوریل صادرات خودرو به چین را متوقف کرده است.

تعرفه‌ها قیمت سوپارو را افزایش داد

دنیای اقتصاد: شرکت خودروسازی سوپارو اعلام کرد که به دلیل افزایش هزینه‌های ناشی از تعرفه‌های تجاری اعمال شده توسط دولت دونالد ترامپ، قیمت برخی از مدل‌های خود را افزایش خواهد داد. این تصمیم به منظور جبران هزینه‌های فزاینده و حفظ ارزش پیشنهادی برای مشتریان اتخاذ شده است.

به گزارش «ایسنا»، سوپارو در بیانیه‌ای بدون اشاره مستقیم به تعرفه‌ها یا جزئیات اقدامات قیمتی، اظهار کرد که این افزایش قیمت‌ها در پاسخ به شرایط کنونی بازار صورت گرفته است. بر اساس اطلاعیه‌یکی از نمایندگی‌های سوپارو، قیمت خودروها بسته به مدل و مشخصات، بین ۷۵۰ تا ۷ هزار دلار افزایش خواهد یافت و این تغییرات از ماه ژوئن برای خودروهای موجود در نمایندگی‌ها اعمال خواهد شد.

طبق گزارش شرکت تحقیقاتی «اس اندپی گلوبال موبیلیتی» در سال ۲۰۲۴، حدود ۴۵ درصد از خودروهای فروخته‌شده سوپارو در آمریکا وارداتی هستند. به گفته ارن کیتینگ، تحلیلگر «کاس اتوموتیو»، مدل مقرون به‌صرفه «فورستر» به دلیل وابستگی به قطعات وارداتی، از جمله خودروهایی است که بیشترین تأثیر را از تعرفه‌ها خواهد پذیرفت. این شاسی بلند با افزایش قیمتی بین هزار و ۷۵۰ هزار و ۶۰۰ دلار مواجه خواهد شد.

در حالی که برخی تعرفه‌ها بر قطعات خودروهای خارجی کاهش یافته، دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا، تعرفه ۲۵ درصدی بر حدود ۸ میلیون خودروی وارداتی به این کشور را حفظ کرده است. مدیران صنعت خودرو در شهر دیترویت پیش‌بینی کرده‌اند که این تعرفه‌ها ممکن است هزینه‌ای بالغ بر ۵ میلیارد دلار در سال جاری برای این صنعت به همراه داشته باشد. پیش‌تر، شرکت فورد نیز در اوایل ماه جاری میلادی، قیمت سه مدل خودروی تولیدشده در مکزیک را تا ۲ هزار دلار افزایش داد و به یکی از اولین خودروسازان بزرگی تبدیل شد که به این تعرفه‌ها واکنش نشان داد.

سیستم عامل اپل برای آستون مارتین



دنیای اقتصاد: شرکت اپل نسل جدید سیستم عامل خود به نام «کار پلی اولترا» (CarPlay Ultra) را برای خودروهای معرفی کرد. این سیستم عامل برای اولین بار در محصولات آستون مارتین نصب شده و در آینده در مدل‌های خودروسازان دیگر هم ارائه خواهد شد.

شرکت اپل در حال حاضر سیستمی به نام «کار پلی» ارائه می‌کند که گوشی‌های اپل را به نمایشگر روی داشبورد وصل می‌کند تا راننده بتواند از بعضی امکانات گوشی مثل نقشه، تماس تلفنی و پخش موسیقی استفاده کند. به گزارش BBC، «کار پلی اولترا» برخلاف «کار پلی»، همه نمایشگرهای خودرو از جمله نمایشگر پشت فرمان را کنترل می‌کند. علاوه بر این، راننده با این سیستم عامل می‌تواند بخش‌های مختلف خودرو را هم کنترل کند. «کار پلی اولترا» اطلاعاتی مانند سرعت، میزان سوخت یا تنظیمات تهویه مطبوع را با طرح گرافیک سیستم عامل اپل برای راننده نمایش دهد.

آستون مارتین DBX ۷۰۷ اولین مدلی است که به این سیستم مجهز شده است. در این خودرو راننده می‌تواند صفحات مختلف نمایشگر را با کنترل لمسی روی فرمان تغییر دهد. شکل ظاهری نمایشگرها هم بسته به سلیقه راننده قابل شخصی‌سازی است. همچنین راننده می‌تواند برخی اطلاعات مانند نقشه یا موسیقی را به نمایشگر پشت فرمان منتقل کند.

برای استفاده از «کار پلی اولترا» راننده باید آی‌فون ۱۶ یا جدیدتر با سیستم عامل iOS ۱۸٫۴ را با جدیدتر داشته باشد. این سیستم عامل برای اولین بار نیاز به راه‌اندازی دارد، اما بعد از نصب با ورود به خودرو به‌طور خودکار فعال می‌شود. اپل اعلام کرده که علاوه بر آستون مارتین، کارخانه‌های فورد، ولوو، رنو، پورشه، هیوندای، کیا، جنسیس و هوندا هم امکان استفاده از «کار پلی اولترا» را در مدل‌های جدیدشان ارائه خواهند کرد. با این حال، برخی خودروسازان مانند مرسدس بنز هنوز با ایده کنترل همه بخش‌های خودرو با سیستم عامل اپل موافقت نکرده‌اند.

اپل تأکید کرده که قرار نیست «کار پلی اولترا» جایگزین «کار پلی» شود و هر دو سیستم را در کنار هم توسعه خواهد داد.

چرخش هوندا از برقی به هیبریدی

دنیای اقتصاد: هوندا موتور اعلام کرد که به دلیل کاهش تقاضا برای خودروهای برقی، سرمایه‌گذاری خود را در این بخش کاهش می‌دهد و تمرکز خود را بر توسعه مدل‌های هیبرید جدید قرار خواهد داد تا پاسخگوی نیاز روز به رشد بازار باشد. به گزارش «ایسنا»، توشیهیرومیبه، مدیرعامل هوندا، در یک کنفرانس مطبوعاتی گفت این شرکت سرمایه‌گذاری برنامه‌ریزی‌شده برای برقی‌سازی و نرم‌افزار را تا سال ۲۰۳۰ تا ۱۰ تریلیون ین به ۷ تریلیون ین (حدود ۴٫۸ میلیارد دلار) کاهش داده است. هوندا قصد دارد از سال ۲۰۲۷ طی چهار سال، ۱۳ مدل هیبریدی جدید را در بازار جهانی عرضه کند و یک سیستم هیبریدی برای خودروهای بزرگ‌تر توسعه دهد که در نیمه دوم دهه جاری معرفی خواهد شد. به گزارش رویترز، هوندا به دلیل کاهش تقاضای خودروهای برقی، پروژه ۱۵ میلیارد دلاری کانادا (۱۰٫۷ میلیارد دلار) برای ساخت پایگاه تولید خودروهای برقی در انتاریو را متوقف کرده و مدت حدود ۲ سال متوقف کرده است. با این حال، هوندا تأکید کرد که همچنان متعهد است تا سال ۲۰۴۰، تمام فروش خودروهای جدید این شرکت از خودروهای برقی و پیل سوختی تشکیل شود.

دنیای اقتصاد

در حالی واردات خودرو با هدف تنظیم بازار، ارتقای کیفیت و افزایش رقابت در صنعت خودروی کشور از سال گذشته به‌طور جدی کلید خورد که سیاست تعرفه‌ای دولت حلال‌در آستانه‌یک چالش جدی قرار گرفته است.

در بودجه سال جاری، با وجود مخالفت صریح کمیسیون تلفیق مجلس، تعرفه واردات خودرو ۱۰ درصد تعیین شد، تصمیمی که با توجه به توقف چهار ساله واردات وسایقه تعرفه‌ای کشور، قابل تأمل و از منظر کارشناسان، غیرمنطقی ارزیابی می‌شود. این در حالی است که بیش از این، میانگین تعرفه واردات خودرو ۵۵ درصد بود و سیاستگذاران همواره بر لزوم توازن میان حمایت از تولید داخل و ایجاد رقابت از طریق واردات تأکید داشتند.

اما تغییر تعرفه در کمیسیون تلفیق نیز جالب بود چرا که دولت در ابتدا تعرفه ۱۰ درصدی را در لایحه بودجه ۱۴۰۴ نتوانده بود که نمایندگان آن رای به ۵۰ درصد در نهایت به ۴۰ درصد تغییر دادند و بالاخره آنچه در مجمع تشخیص مصلحت نظام به تصویب رسید تعرفه ۱۰۰ درصدی بود که البته مجمع تأکید کرد که با فشار دولت تعرفه‌هایی را مصوب کرده است.

با این حال تصمیم نهایی دولت و مجلس مبنی بر تثبیت تعرفه ۱۰۰ درصدی – آن هم در شرایطی که نرخ ارز گمرکی به بیش از ۷۰۰ هزار تومان رسیده – مسیر واردات را به یک مسیر دشوار تبدیل می‌کند، موضوعی که دولت نیز به آن واقف است چرا که در ابتدای امسال با پادرمیانی معاون اول رئیس‌جمهور تعرفه خودروهای برقی و هیبرید به ۴ درصد و ۱۵ درصد بازگشت. این تعرفه‌هایی است که طرح بازگشت تعرفه به میانگین ۵۵ درصد نیز طے چند روز آینده در هیات دولت مطرح خواهد شد موضوعی که انجمن خودروسازان در نامه‌ای به رئیس‌جمهور از وی خواسته‌اند که بان مخالفت کند.

در هر صورت آنچه مشخص است، فشار خودروسازان داخلی به‌ویژه مونتاژکاران برای تثبیت تعرفه واردات در سطح ۱۰۰ درصدی، با واقعیت‌های اقتصادی و ارزی کشور در تعارضی جدی قرار گرفته است، چرا که چنین سطحی از تعرفه با نرخ گمرکی جدیدی که بیش از ۷۰۰ هزار تومان تعیین شده، عملاً محقق شدن در واردات خودرو به کشور را دارد.

در ظاهر، اعمال تعرفه بالا به نفع تولیدکننده داخلی تمام می‌شود؛ اما در واقع، ادامه این سیاست می‌تواند دولت را از رسیدن به اهداف خود در حوزه تنظیم بازار و پاسخگویی به تقاضای انباشته‌شده در بازار خودرو بازدارد. در چنین شرایطی، نه مصرف‌کننده به کالای با کیفیت‌تر و رقابتی دسترسی پیدا می‌کند، نه صنعت خودرو به انگیزه ارتقا و بهبود می‌رسد. از سوی دیگر دولت در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ برای حقوق ورودی خودرو ۱۳ هزار ۱۱۲ دلار تعیین کرده است. دی‌توماسو، خودروساز ایتالیایی که در دهه هفتاد میلادی با مدل‌هایی مانند منگوستا و پنترا شهرت یافت، پس از سال‌ها سکوت با یک مدل جدید به بازار برگشت. نام این خودرو P72 است و با الهام از یکی از مدل‌های کارخانه در سال ۱۹۶۵ ساخته شده است.

به گزارش BBC، دی‌توماسو در سال ۱۹۵۹ توسط آلخاندرو دی‌توماسو در شهر مودنا در ایتالیا تأسیس شد و ابتدا خودروهای مسابقه‌ای تولید می‌کرد. این شرکت در دوران اوچش برای مدتی حتی مالک کارخانه‌هایی مثل مازراتی و «موتوگوتزی» بود. اما شرایط در دهه هشتاد و نود میلادی تغییر کرد و در سال ۲۰۰۴ ورشکست شد. دی‌توماسو پس از چند بار تغییر مالکیت، سرانجام در سال ۲۰۱۴ توسط یک شرکت هنگ‌کنگی خریداری شد و در سال ۲۰۱۹ و همزمان با شصتمین سالگرد تأسیسش کانسیستی از P72 را نمایش داد.

خودرویی که دی‌توماسو قرار است تا پایان امسال تولید کند، کاملاً شبیه به کانسیبت سال ۱۹۰۱ است. P72 با خطوط منحنی طراحی شده که در خودروهای اسپرت دهه شصت میلادی استفاده می‌شد. ظاهر خودرو از مدل P70 کارخانه هم الهام گرفته که در سال ۱۹۶۵ تولید شد و از مشهورترین مدل‌های دی‌توماسو است.

بدنه و شاسی P72 از فیبرکربن ساخته شده است. موتور خودرو ساخت فورد است و ۸ سیلندر دارد. قدرت این موتور ۷۰۰ اسب بخاری از طریق یک جعبه دنده شش سرعته دستی به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود.

P72 نمایشگر ندارد و به‌هیچ سیستم مدرنی مثل انتخاب حالت‌های مختلف رانندگی مجهز نیست. راننده تنها با سه پدال، فرمان و دنده دستی خودرو را کنترل می‌کند و دی‌توماسو می‌گوید با این کار ناب‌ترین تجربه رانندگی را در اختیار مشتری می‌گذارد. P72 دستگاه از P72 ساخته می‌شود. قیمت خودرو اعلام نشده، اما رسانه‌ها می‌گویند قیمتش یک میلیون و ۶۰۰ هزار یورو (حدود یک میلیون و ۸۰۰ هزار دلار) است و همه ۷۲ دستگاه پیش‌فروش شده‌اند.



«دنیای اقتصاد» تأثیر تعرفه و ارز گمرکی بر واردات خودرو را بررسی کرد

چرا دولت ناگزیر به کاهش تعرفه خودروست؟

و ۸۵۰ میلیارد تومان درآمد در نظر گرفته است. موضوعی که اگر دولت نتواند آن را محقق کند می‌تواند به کسری بودجه تبدیل شود. بنابراین به نظر می‌رسد که دولت چاره‌ای جز هموار کردن مسیر واردات خودرو ندارد چرا که توقف چهار ساله واردات زیان‌هنگفتی به بازار و مصرف‌کننده خودرو وارد کرد.

❖ فرمولی برای توقف واردات

به‌طور معمول، قیمت نهایی خودروهای وارداتی ترکیبی از نرخ ارز، تعرفه واردات، هزینه‌های جانبی و حاشیه سود واردکننده است. در سال گذشته، خودروهایی با نرخ ارز ترجیحی ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان و تعرفه به‌طور میانگین ۵۵ درصدی وارد کشور شدند که با تمام این امتیازات، قیمت تمام‌شده بیشتر خودروها یک میلیارد و نیم تا ۲ میلیارد تومان عرضه می‌شد. اکنون اگر تعرفه واردات به ۱۰۰ درصد افزایش یابد و نرخ ارز گمرکی نیز به بیش از ۷۰۰ هزار تومان برسد، خودرویی که قبلاً با قیمت ۲ میلیارد و ۷۰۰ تومان عرضه می‌شد، در این شرایط، مصرف‌کننده کاشش افزایش سرسام‌آوری خواهد داشت. بر اساس محاسبات کارشناسان، قیمت نهایی خودرو با اعمال تعرفه ۱۰۰ درصدی و ارز گمرکی ۷۰۰ هزار تومانی حدود ۲٫۲۲۷ درصد افزایش پیدا می‌کند. به‌عبارتی، خودرویی که امروز با قیمت ۲ میلیارد تومان عرضه می‌شود، در این شرایط به حدود ۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان خواهد رسید. به همین شکل، یک خودروی وارداتی با قیمت اولیه یک میلیارد تومان، قیمتی معادل ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان پیدا می‌کند. این ارقام نشان می‌دهند که واردات دیگر در دسترس بخش گسترده‌ای از جامعه نخواهد بود و تنها بخش کوچکی از اقشار پردرآمد توان خرید این خودروها را خواهند داشت. از سوی دیگر با این شرایط، انگیزه برای واردات نیز به‌طور جدی کاهش می‌یابد. واردکنندگان که با هدف کسب سود متناسب و تأمین بازار وارد این حوزه شده‌اند، اکنون با موانع اقتصادی و روانی جدی روبه‌رو هستند. هزینه‌های کلان واردات، ریسک بالا و زمان‌بر بودن فرایند ترخیص، در کنار قیمت‌گذاری، عملاً این مسیر را به یک بن‌بست تبدیل می‌کند. بسیاری از فعالان این حوزه معتقدند که در چنین فضایی، نه تنها واردکننده انگیزه‌ای برای ادامه فعالیت نخواهد داشت، بلکه هدف کلان سیاستگذار در ایجاد رقابت در بازار نیز بی‌ثمر خواهد شد. در نتیجه، به نظر می‌رسد که دولت ناگزیر است که سیاست تعرفه‌ای خود را تعدیل کند تا واردات، قابلیت عملیاتی و اثر بخشی خود را بازابد.

❖ چرا خودروسازان داخلی با تعرفه بالا موافقت؟

در این میان، خودروسازان داخلی به‌ویژه شرکت‌های مونتاژی که با بهره‌گیری از قطعات خارجی خودروهایی با ظاهر و برند خارجی

❖ تعرفه ۷۰ درصدی چه تأثیری دارد؟

افزایش قابل‌توجه نرخ ارز محاسباتی گمرکی از حدود ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان به ۷۰۰ هزار تومان و همچنین دوبرابر شدن تعرفه واردات خودروهای بزرگتری از ۵۰۰ درصد به ۱۰۰ درصد، منجر به افزایش قیمت نهایی خودروها می‌شود. این تغییرات نرخ ارز و تعرفه، ارزش پایه به ۱ میلیارد و ۲۶۰ میلیون تومان رسیده، اما با محاسباتی به ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان رسیده است. این تغییرات نرخ ارز و تعرفه، ارزش پایه به ۱ میلیارد و ۲۶۰ میلیون تومان رسیده، اما با محاسباتی به ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان رسیده است. این تغییرات نرخ ارز و تعرفه، ارزش پایه به ۱ میلیارد و ۲۶۰ میلیون تومان رسیده، اما با محاسباتی به ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان رسیده است.

افزایش چشمگیر قیمت نهایی خودروهای وارداتی می‌شود. در این زمینه «دنیای اقتصاد» کار محاسباتی انجام داده است. برای بررسی دقیق این تغییرات، ابتدا قیمت پایه هر خودرو (FOB) که معمولاً قیمت کارخانه در کشور مبدأست را در نظر گرفته و سپس قیمت پایه را در نرخ ارز محاسباتی ضرب کردیم تا ارزش ریالی خودرو مشخص شود. پس از آن، حقوق گمرکی بر اساس تعرفه‌های ۵۰ و ۱۰۰ درصد به ارزش ریالی افزوده شد و در نهایت مالیات ارزش افزوده ۹ درصد روی مجموع این دو محاسبه شد تا قیمت نهایی خودرو برای واردکننده بدون در نظر گرفتن دیگر هزینه‌های اضافه مانند حمل‌ونقل، بیمه، عوارض و... به دست آید.

کیا اسپورتج یکی از خودروهای مورد بررسی است. قیمت پایه این خودرو حدود ۲۴ هزار و ۶۵۰ دلار برآورد می‌شود. این مبلغ با ارز ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی حدود ۷۰۳ میلیون تومان قیمت اولیه داشت سپس با اعمال تعرفه ۵۰ درصد، حقوق ورودی به ۳۵۱ میلیون تومان رسید. در نهایت، مالیات ارزش افزوده ۹ درصد بر مجموع ارزش ریالی و حقوق ورودی افزوده شد تا قیمت نهایی حدود یک میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان به دست آید. اما بعد از تغییرات ایجاد شده در نرخ ارز محاسباتی و تعرفه تغییرات جدی در قیمت آن ایجاد می‌شود. ۲۴ هزار و ۶۵۰ دلار برای پایه آن با دلار ۷۰۰ هزار تومانی به یک میلیارد و ۲۲۵ میلیون تومان می‌رسد، تعرفه ۱۰۰ درصدی همین میزان را دوباره سه آن اضافه کرده و با ۹ درصد مالیات ارزش افزوده قیمت آن برای واردکننده حدود ۳ میلیارد و ۷۶۰ میلیون تومان می‌شود که افزایش ۲۲۷ درصدی را نشان می‌دهد.

هوندا CITY با قیمت پایه‌ای حدود ۱۶ هزار و ۲۰۰ دلار، در نرخ ارز ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی، ارزش اولیه آن معادل ۴۶۲ میلیون تومان برآورد شد. پس از اعمال تعرفه ۵۰ درصدی، حقوق ورودی به ۲۳۱ میلیون تومان افزایش یافت و با افزودن مالیات ارزش افزوده ۹ درصد، قیمت خودرو برای واردکننده به حدود ۸۰۰ میلیون تومان رسید. اما با تغییرات نرخ ارز به ۷۰۰ هزار تومان، ارزش پایه به بیش از یک میلیارد و ۱۳۴ میلیون تومان افزایش یافت. با حقوق ورودی ۱۰۰ درصدی و پس از اعمال مالیات، قیمت به حدود ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان بالغ می‌شود.

جتا V57، خودرویی با قیمت پایه تخمینی ۲۲ هزار و ۵۰۰ دلار است. ارزش ریالی این خودرو در نرخ ارز ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی، حدود ۶۴۱ میلیون تومان بود. تعرفه ۵۰ درصدی حقوق ورودی را به ۳۲۰ میلیون تومان رساند و پس از اعمال مالیات ۹ درصدی، قیمت نهایی حدود ۱ میلیون و ۱۰۰ میلیون تومان شد. پس از افزایش نرخ ارز و تعرفه، ارزش پایه این خودرو به ۱ میلیارد و ۵۷۵ میلیون تومان رسیده و با احتساب تعرفه و مالیات، قیمت نهایی به حدود ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان افزایش یافت. تویوتا کرولا ۱٫۸ لیتر، با قیمت FOB تقریبی ۱۹ هزار و ۸۰۰ دلار، ارزش اولیه‌ای حدود ۵۶۴ میلیون تومان داشت. تعرفه ۵۰ درصد حقوق ورودی را به ۲۸۲ میلیون تومان رساند و با افزودن مالیات ۹ درصدی، قیمت نهایی به حدود ۹۳۰ میلیون تومان رسید. پس از تغییرات نرخ ارز به ۷۰۰ هزار تومان و افزایش تعرفه به ۱۰۰ درصد، قیمت تمام‌شده با احتساب مالیات به حدود ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان رسید.

تویوتا یاریس با قیمت پایه ۱۵ هزار و ۳۰۰ دلار، ارزش ریالی آن در نرخ ارز ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی، حدود ۴۰۶ میلیون تومان بود. پس از اعمال تعرفه ۵۰ درصد و مالیات ۹ درصد، قیمت نهایی به حدود ۷۲۰ میلیون تومان رسید. با تغییرات ایجاد شده بهای تمام شده آن به حدود ۲ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان افزایش یافت. تویوتا لوین، خودرویی با قیمت پایه حدود ۱۸ هزار دلار است که ارزش اولیه آن در نرخ ارز ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی، حدود ۵۱۳ میلیون تومان برآورد شد. با تعرفه ۵۰ درصدی و مالیات ۹ درصدی، قیمت نهایی به حدود ۸۵۰ میلیون تومان رسید. پس از تغییرات نرخ ارز و تعرفه، ارزش پایه به ۱ میلیارد و ۲۶۰ میلیون تومان افزایش یافت و پس از مالیات به حدود ۲ میلیارد و ۷۸۰ میلیون تومان رسید.

هیوندای النترا با قیمت FOB حدود ۱۸ هزار و ۹۰۰ دلار، ارزش ریالی اولیه آن در نرخ ارز ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی، حدود ۵۴۹ میلیون تومان بود. قیمت آن با تعرفه ۵۰ درصدی و مالیات ارزش افزوده به حدود ۹۰۰ میلیون تومان می‌رسید. پس از افزایش نرخ ارز به ۷۰۰ هزار تومان و تعرفه ۱۰۰ درصد، ارزش پایه به یک میلیارد و ۳۳۳ میلیون تومان رسید و قیمت با تعرفه و پس از مالیات به حدود ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان افزایش می‌یابد.

بی‌وای‌دی سانگ پلاس PHEV، خودرویی برقی با تعرفه واردات ۴ درصد است. قیمت پایه آن حدود ۳۶ هزار دلار برآورد شد که پس از افزایش نرخ ارز محاسباتی به ۷۰ هزار تومان، قیمت تمام شده به حدود ۳ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان بالغ شد.