

دخل و خرج

شنبه ۲۴ فروردین ۱۳۹۸ - شماره ۱۲

۲

جعبه سیاه قیمت خودرو

بررسی نحوه قیمت گذاری خودرو و چشم‌انداز آینده بازار

محمد حقگو روزنامه‌نگار اقتصادی

افزایش تا بیش از دو برابری قیمت ها در بازار، به معمای تبدیل شده است. مگر می شود در ظرف چند ماه، قیمت خودرو تا بیش از دو برابر افزایش بیابد؟ مگر خودروهایی که ما آن را به نام ارزان قیمت می شناسیم، چقدر وابسته به نرخ ارز هستند؟ و مگر گفته نمی شد که مثلا قیمت واقعی پراید فلان است و بهمان؟ پس چه شد؟ این ها سوالاتی است که این روزها در ذهن خیلی ها شاید بچرخد. البته واقع ماجرا هم این است که در ماه های اخیر آن قدر روند قیمت ها سریع بوده که هنوز خیلی ها منتظرند تا شوک به وجود آمده، برطرف شود و قیمت ها به روال سابق برگردد. اما این ها تا چه حد، امکان پذیر است؟

شعله ور شدن تحریم و افت تولید و فروش خودروسازان

سال گذشته و پس از خروج آمریکا از برجام و تهدید تحریمی که در آبان ماه عملی شد، ابتدا جرقه افزایش قیمت ها زده شد. در این راستا، خودروسازان خارجی و در راس آن ها رنو و پژو از ایران خارج شدند، نرخ ارز افزایش یافت و خودروسازان برای تامین قطعات وارداتی خودرو و نیز پوشش هزینه های خود که روز به روز بالاتر می رفت، دچار مشکل شدند. چرا که شورای رقابت با توجه به فرمول اصولی خود در تعیین قیمت خودروهای پرتیراژ (زیر ۴۵ میلیون تومان)، اجازه افزایش قیمت، به تناسب رشد هزینه های مستقیم و غیر مستقیم حاصل از افزایش نرخ ارز را به آنان نمی داد. این روند به کاهش تولید و فروش خودروسازان منجر شد.

آمارهای رسمی ۹ ماهه نشان می دهند که به عنوان مثال فروش داخلی سایپا و ایران خودرو به ترتیب ۲۰ و ۴۵ درصد و تولید این دو خودرو ساز نیز به ترتیب افت ۲۷ و ۲۶ درصدی داشته است. (جداول زیر جزئیات بیشتری از این وضعیت را نشان می دهند)

میزان فروش (دستگاه)	۹ ماهه ۹۷	در صد تغییر نسبت به ۹ ماهه ۹۶
ایران خودرو	۲۷۳٫۶۶۶	۴۵-
سایپا	۲۴۰٫۳۰۱	۲۰-
پارس خودرو	۱۰۹٫۱۲۹	۳۵-

(منبع: صورت های مالی خودرو سازان)

میزان تولید (دستگاه)	۹ ماهه ۹۷	در صد تغییر نسبت به ۹ ماهه ۹۶
ایران خودرو	۳۲۷٫۷۹۲	۳۶-
سایپا	۱۹۲٫۸۰۳	۲۶-
پارس خودرو	۱۰۷٫۹۷۳	۳۷-

(منبع: دنیای اقتصاد به نقل از وزارت صنعت)

افزایش قیمت خودرو در بازار

از سوی دیگر، اتفاقات فوق در حالی رخ داد که در حاشیه این بازار، نقدینگی های سرگردان زیادی وجود داشت. با توجه به شرایط موجود و رشد نرخ ارز، این نقدینگی های سرگردان نیز برای در امان ماندن از کاهش ارزش دارایی ها به تقاضای معمول خودرو اضافه شدند. بدین ترتیب رشد تقاضای شدید در این بازار به دلیل فعالیت قبلی دلان و نیز تقاضاهایی از جنس سرمایه گذاری، به این بازار شکل گرفت و قیمت خودرو ملغمه ای شد از بهای تمام شده کارخانه، سود بازرگانی منصفانه خودروسازان و فعالان رسمی بازار، سود ناشی از دلالی و سفته بازی و حباب قیمتی ناشی از کاهش عرضه.

در مجموع عوامل یادشده، رشد قیمت بیش از ۲ برابری خودروها در بازار نسبت به کارخانه را رقم زدند. به طوری که برای نخستین بار، قیمت پراید در بازار به نرخ های نجومی ۴۵ تا ۵۰ میلیون تومان رسید. این تفاوت قیمت در خودروهای با دوز قطعات وارداتی بیشتر، بیشتر دیده شد.

تغییرات قیمت خودروهای منتخب در بازار در سال گذشته

(قیمت ها به میلیون تومان)	قیمت- اسفند ۹۶	قیمت- اسفند ۹۷	در صد تغییر
سمند ال ایکس	۳۴	۷۸	۱۲۹
پژو ۴۰۵ اس ال ایکس	۳۴/۲	۸۰	۱۳۴
پژو پارس ال ایکس	۴۳/۷	۹۲/۵	۱۱۲
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۳۵/۲	۷۷	۱۱۹
رنو تندر پلاس	۴۷/۵	۱۱۳/۵	۱۳۹
دندهای			
تیبیا صندوق دار	۲۵/۹	۵۶	۱۱۶
پراید ۱۱۱	۲۴/۸	۵۰/۵	۱۰۴
برلیانس H۲۲۰	۴۴/۵	۸۸	۹۷

(منبع: گزارش دخل و خرج/ ۱۸ اسفند ۹۷)

بازار خودرو در انتظار سقوط بزرگ

در حالی که بازار خودرو هنوز از خواب بهاری بیدار نشده است، خودروسازان طرح های تازه ای برای تنظیم بازار در دستور کار قرار داده‌اند. به گزارش خبرآنلاین، نمایشگاه‌داران این روزها، بیش از هر زمان دیگری با رکود و کسادى دست و پنجه نرم می کنند. برخی از فعالان بازار می گویند از نیمه اسفند تا کنون هیچ معامله ای نکرده‌اند. بررسی ها نشان می‌دهد حجم اندک خرید و فروش تحت‌تاثیر اجرای طرح‌های فروش فوری خودروسازان، به منظور تنظیم بازار، اتفاق افتاد چرا که خودروسازان از اسفند، با هدف کاهش قیمت خودرو طرح فروش فوری را به مرحله اجرا درآوردند. پیش از این نیز خودروسازان انبوهی خودرو را با هدف کوتاه کردن دست دلانان از بازار پیش فروش کرده بودند و

انباشته شدن تقاضا در این حوزه اتفاقا خود به رشد قیمت‌ها در بازار دامن زده بود اما صدور مجوز فروش فوری ورق را برگرداند. حالا در شرایطی برخی قیمت پراید ۱۱۱ را ۴۷ میلیون تومان اعلام می‌کنند که اغلب نمایشگاه‌داران هنوز هیچ پرایدی به این قیمت نفروخته‌اند . بر این اساس اما هفته جاری را خیلی ها هفته ریزش قیمت‌ها در بازار خودرو می‌دانند چرا که از یک سو تحویل خودروهای ثبت نامی ایران خودرو آغاز می‌شود و از سوی دیگر سایپا تحویل فروش فوری خود را کلید خواهد زد. این اما همه ماجرا نیست، ایران خودرو اعلام کرده است برنامه فروش فوری خودرو را در این هفته از سر می گیرد تا بار دیگر این خودروساز با هدف مقابله با رشد قیمت‌ها افزایش دلالی وارد میدان شود.



جاماندن شورای رقابت از قیمت گذاری خودروهای پرتیراژ

به موازات افزایش قیمت خودروها در بازار، سال گذشته یک اتفاق قابل توجه در نظام قیمت گذاری خودروهای ارزان قیمت نیز افتاد و آن تغییر مرجع قیمت گذاری برای خودروهای به اصلاح پر تیراژ بود. بدین ترتیب شورای رقابت از راس تنظیم گری بازار خودروهای پرتیراژ که انحصار در آن ها به چشم می خورد، توسط ستاد تنظیم بازار کنار زده شد و سازمان حمایت جای آن را گرفت. با این کار منطق قیمت گذاری رسمی خودروها تغییر کرد.

در این جا بد نیست نگاهی به دلایل این تغییر مرجع قیمتی ببندازیم. دلیل اصلی در این زمینه را می توان در مکانیزم و فرمول تعیین قیمت خودروهای پرتیراژ در این شورا دانست. طبق اعلام شورای رقابت، خودروهای انحصاری تولید داخل طبق فرمول زیر قیمت گذاری می‌شدند:

قیمت سال جدید = قیمت سال گذشته + قیمت سال گذشته x (نرخ تورم سالانه نهاده‌های خودرو + بهر دوری موردانتظار از خودروسازان + تابع تغییر شاخص کیفیت خودرو)

همان گونه که مشاهده می شود، در فرمول فوق، به طور عادی، قیمت به طور سالانه برای خودروسازان تعیین می شد و البته برای تغییر آن در مدت زمان کمتر از یک سال، نیاز به این بود که خودروسازان مدارک لازم در حوزه تغییر قیمت نهاده های تولید، بهره وری مورد انتظار و تغییرات شاخص کیفیت خودروهای تولیدی خود را ارائه دهند. به عبارت دیگر این فرمول تلاش دارد تا با اتصال قیمت خودرو به بهره وری و کیفیت تولید خودروهای داخلی، خودروسازان را وادار به رشد کیفی تولیدات و ساختار نابه سامان خود (که در ادامه به آن ها اشاره خواهیم کرد) کند. با این حال، واقعیات صنعت خودروی کشور، در سال های گذشته نشان داده است که عوامل مختلفی نظیر حمایت های سیاسی دولت از اشتغال (حدود ۵۵۰ هزار نفری صنعت قطعه و در مجموع ۸۸۰ هزار نفری صنعت خودرو- به گفته یکه زارع مدیر عامل ایران خودرو) و تولید این واحدها آن هم با توجه به تحریم های موجود، عملا منجر به رشد کیفی قابل قبول خودرو از این مسیر نشده است.

در این شرایط بود که سال گذشته و پس از این که نرخ ارز و هزینه های خودروسازان افزایش قابل توجهی یافت، این شورا، دستورالعمل تنظیم قیمت خودروهای انحصاری را به رئیس جمهور ارائه داد. با این حال، قیمت های اعلامی تغییرات زیادی نسبت به سال گذشته را نشان نمی دادا موضوعی که با فرض محاسبه صحیح، با شرایط خاص و کلان صنعت خودرو که شرح آن داده شد، همخوانی نداشت.

سازمان حمایت پشت فرمان قیمت گذاری خودروهای پرتیراژ

پس از کنار رفتن شورای رقابت، سازمان حمایت، جای این شورا را در قیمت گذاری خودروهای پرتیراژ گرفت. سازمانی که با توجه به نفوذ وزارت صمت در ساختار خودروسازان، فلسفه وجودی آن برای تنظیم قیمت خودرو اساساً محل اشکال است. با این حال، این سازمان اعلام کرد که برای قیمت گذاری خودروهای پرتیراژ، صرفاً صورت‌های مالی حسابرسی شده، اسناد و مدارک مثبته، سهم مواد، دستمز، سربار، انرژی و همچنین قیمت های ارائه شده از سوی قطعه سازان و مواردی از این دست، قیمت‌ها را محاسبه و تعیین می کند. همان گونه که مشاهده می شود، سیستم قیمت گذاری این سازمان، صرفاً متکی به هزینه ها و بهای تمام شده خودروسازان است و قید و بندهای کیفی و بهره وری خودروسازان از این فرمول نسبت به فرمول شورای رقابت جدا شده اند. البته وزارت صمت دستورالعملی را برای تعیین قیمت خودروها تا حداکثر زیر ۵ درصد قیمت بازار، اعلام کرد که به نظر می رسد تا پایان سال گذشته، برای برخی خودروهای پرتیراژ این فرمول چندان مورد عمل قرار نگیرد.

رکود معاملاتی بازار، افزایش عرضه و افت نسبی قیمت خودرو

پس از تغییر مرجع قیمت ها، بازار خودرو شاهد روند نسبتاً نزولی قیمت ها بوده است. چرا که افزایش قیمت رسمی به همراه بعضاً شروط

محدودکننده خودروسازان برای خریداران خودرو، از یک سو سود دلالی را در بازار کم کرده است. حتی برخی متقاضیان واقعی خودرو نیز با توجه به قیمت های جدید، از بازار خارج شده اند. از سوی دیگر، تمایل خودروسازان را برای عرضه افزایش داده که حداقل حباب قیمتی را در این بازار محدود کرده است. همین موارد باعث شده تا به عنوان مثال، قیمت پراید که در اوج خود در ماه های پایانی سال قبل به بین ۴۵ تا ۵۰ میلیون تومان رسیده بود، هم اینک به حدود ۴۲ تا ۴۶ میلیون کاهش یابد. روند بازار هم اینک به گونه ای است که تا زگی موتمنی، رئیس اتحادیه نمایشگاه داران خودرو، پیش بینی کرده است که در صورت ادامه عرضه خودرو از سوی خودروسازان شاهد پایین آمدن قیمت خودرو در بازار و کارخانه خواهیم بود به طوری که ممکن است حتی قیمت پراید به حدود ۳۷ میلیون تومان نیز برسد.

افت قیمت تا کجا ادامه خواهد یافت؟

منطق اقتصادی حکم می کند که با فرض نظارت دقیق بر هزینه های تولید خودروسازان، قیمت رسمی خودرو تا نزدیک قیمت تمام شده خودروها کاهش یابد و با افزایش عرضه، قیمت ها در بازار نیز به این سو هدایت شود. با این حال، سوال و ابهامی که هم اینک وجود دارد این است که قیمت تمام شده خودرو چقدر است؟ متأسفانه تاکنون سازمان حمایت، اسناد یا خبری را به طور رسمی در این باره منتشر نکرده است. با این حال، آخرین صورت های مالی خودروسازان و نیز برخی گزارش های رسمی، ابعادی از این قضیه را روشن می کند. در این جا به عنوان مثال نگاهی به قیمت تمام شده پراید طبق آمارهای رسمی می اندازیم.

شواهدی درباره قیمت تمام شده پراید

صورت های مالی منتشر شده از سوی سایپا در ۹ ماهه نخست سال ۹۷ نشان می دهد که در این مدت، این شرکت ۱۰۳ هزار و ۵۹۰ دستگاه پراید را به قیمت ۱۸ میلیون و ۷۷۹ هزار تومان به فروش رسانده و مبنای قیمت گذاری این محصولات نیز شورای رقابت بوده است. بااین حال، همین صورت ها کل بهای تمام شده این تعداد خودرو را ۲۷۲۱ میلیارد ۶۹۱ میلیون تومان اعلام کرده است که با تقسیم این رقم بر تعداد فروش رفته، متوسط بهای تمام شده فروش هر دستگاه پراید در ۹ ماهه ۹۷، چیزی در حدود ۲۶ میلیون و ۲۷۳ هزار تومان به دست می آید. آمارهای فوق همچنین حاکی از آن است که تعداد فروش در پاییز سال گذشته نسبت به ابتدای سال، روند نزولی داشته و لذا می توان نتیجه گرفت که بهای تمام شده مواد و ملزومات تولید، عمدتاً متکی بر نرخ های ماه های ابتدای تر سال بوده اند. به عنوان مثال، این شرکت تنها به آذرماه ۹۷، ۵۷۲۰ دستگاه خودرو تولید و تعداد ۲۵۵۲ دستگاه نیز به فروش رسانده است.

از سوی دیگر نگاهی به روند بهای برخی از مواد اولیه مصرفی خودروسازان نشان دهنده این است که نرخ این مواد اولیه در آبان سال ۹۷ نسبت به اسفند ۹۶، حداقل ۱/۵ و حداکثر ۲/۲ برابر شده است. جدول زیر به نقل از مرکز پژوهش های مجلس جزئیات این افزایش را نشان می دهد.

مواد اولیه	در صد تغییر قیمت در آبان ۹۷ نسبت به اسفند ۹۶
ورق سرد فولادی	۹۴
شمش آلومینیوم	۱۲۶
مس کاتدی	۶۴
سرب	۱۱۰
قراضه	۶۶
فولادآلیاژی	۵۰
پلیمر	۸۹

با توجه به متوسط ۲۶ میلیون تومانی قیمت تمام شده پراید در ۹ ماه سال قبل و نیز افزایش حداقل ۱/۵ برابری مواد اولیه خودرو نسبت به ابتدای سال، باید گفت که هیچ بعید نیست بهای تمام شده یک پراید، چیزی در حدود ارقامی باشد که در اواخر سال گذشته در فروش های فوری مورد عمل قرار می گرفت. سایپا این نرخ را در اواخر سال، در حدود ۳۷ میلیون تومان بیان کرده بود. این رقم به تازگی توسط نعمت بخش دبیر انجمن خودروسازان نیز تایید شده است. جالب این جاست که همان طور که در بالا



اشاره شد، رئیس اتحادیه نمایشگاه داران خودرو نیز تداوم عرضه خودرو را منجر به کاهش بیشتر قیمت و به عنوان مثال رسیدن قیمت پراید (در بازار) به همین رقم اعلام کرده است.

آیا قیمت خودرو باز هم می تواند پایین تر بیاید؟

از آن چه بدان اشاره شد، می توان بیان کرد که مشکل صنعت و بازار خودرو در ماه های گذشته در سه محور کلی به شرح زیر خلاصه می شود که اتخاذ سیاست های مناسب در این راستا می تواند به کاهش قیمت خودرو در سطح بازار و نیز رقابتی کردن آن در سطح صنعت منجر شود.

نامتناسب بودن قیمت تمام شده خودرو با قیمت فروش خودروسازان، که شرح آن مفصل گفته شد و هم اینک با فرمول سازمان حمایت، به نظر می رسد تا حدی حل شده است.

ساختار های غلط صنعت خودرو

این مطلب صحیح است که با افزایش قیمت، بهای تمام شده خودرو برای خودروسازان جبران، عرضه بازار تقویت و قیمت های بازار تا نزدیک قیمت تمام شده خودروسازان کاهش می یابد، اما هم اینک این سوال مطرح است که آیا قیمت تمام شده خودروسازان، یک قیمت رقابتی است یا نه؟ پاسخ به این سوال با توجه به شواهد موجود، به احتمال زیاد مثبت نخواهد بود. در این زمینه گزارش مرکز پژوهش های مجلس شواهد آشکاری مبنی بر ساختار نامناسب شرکتی خودروسازان را نشان می دهد. طبق گزارش شماره ۱۶۳۷۷ این مرکز با عنوان «بررسی آشفتهگی ها در بازار خودرو و راه حل های فوری تسویه بازار»، به رغم اجرای سیاست های اصل ۴۴ و اگر چه سازمان گسترش و نوسازی صنایع، تنها ۱۴ درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷/۳ درصد از سهام سایپا را در اختیار دارد، اما نحوه چیدمان اعضای هیئت مدیره این دو شرکت به نوعی در اختیار دولت و دولتی است. به طوری که از ۵ عضو هیئت مدیره هر یک از شرکت های ایران خودرو و سایپا، به ترتیب سه و چهار نفر به صورت مستقیم و غیر مستقیم با دخالت دولت منصوب می شوند.

به طور خلاصه نیز، هم اینک ترکیب سهامداران سایپا نشان می دهد که ۳۵ درصد از سهام این شرکت در اختیار دولت و شرکت های دولتی، ۴۲ درصد در اختیار سهامداران زیر مجموعه و تنها ۲۳ درصد در اختیار دیگر سهامداران است. در ایران خودرو نیز ۲۶ درصد سهام در اختیار دولتی‌ها وشبه دولتی ها، ۲۲ درصد در اختیار سهامداران زیر مجموعه و ۵۱ درصد در اختیار دیگر سهامداران است.

لذا باید گفت: فضای شبه دولتی موجود شرکت های خودروسازی، واگذاری سهام متقاطع شرکت ها و به نوعی ادغام آن ها به صورت یک کلاف پیچ در پیچ، هم اینک باعث ایجاد یک فضای رانتی و غیر رقابتی در صنعت خودروی کشور شده است. به طوری که طبق صورت های مالی خودروسازان تا انتهای افر ۹۷، زیان انباشته دو خودروساز بزرگ کشور به بیش از ۱۰ هزار میلیارد تومان رسیده است.

ناکارآمدی های ساختاری خودروسازان به وضوح در تصمیمات، اهداف، چشم انداز، راهکارهای اجرایی، کیفیت محصولات و انتصاب مدیران این شرکت ها نمایان است. موضوعاتی که به همراه چالش های کلان اقتصادی و سیاسی نظیر نرخ ارز و تحریم ها، آفت بهره وری آن ها را رقم زده است.

به عنوان مثال در زمینه حرکت به سوی تولید انبوه، برخی آمارهای منتشر شده در سال های اخیر به مقایسه تعداد خودروی تولیدی در شرکت های منتخب خودروسازی داخلی و خارجی به ازای هر نفر نیروی کار پرداخته اند. در این زمینه گزارش خبرگزاری میزان در سال ۹۵ حکایت از فاصله زیاد بهره وری نیروی کار در دو خودروساز بزرگ کشور با خودروسازان بزرگ دنیا دارد. خودروسازانی که به سختی برای جا باز کردن در بازار جهانی با یکدیگر رقابت می کنند. اما در بازار داخلی و با وجود دیوارهای تعرفه ای و ظرفیت های زیاد در بازار خودرو، این موضوع خیلی کمتر وجود دارد.

نام شرکت	تعداد نیروی انسانی(هزار نفر)	میزان تولید هر سال	سرانه تولید به ازای هر نفر نیروی کار
کیاموتورز	۴۰	۲٬۷۵۰٬۰۰۰	۶۸/۸
نیسان	۱۷۲	۵٬۰۰۰٬۱۰۰	۲۹/۷
ایران خودرو	۲۸	۴۸۱٬۹۴۱	۱۷/۲
گروه سایپا	۴۰	۳۷۱٬۳۲۲	۹/۲

لذا باید گفت هم اینک لزوم رقابتی کردن فضای بازار خودرو در کشور احساس می شود و اگر در سال های گذشته نیز سیاست گذاران صنعت خودروی کشور به جای سرکوب قیمت ها، فضا را به سوی رقابتی کردن بازار می برند، خودروسازان هم اینک به جای چانه زنی بر سر قیمت ها، به بهبود کیفیت محصولات خود می پرداختند. همچنین در شرایط کنونی، انتظار شفاف سازی قیمت تمام شده خودروها از سوی سازمان حمایت، دست کم برای زودن فرضیه سوء استفاده احتمالی خودروسازان از فضای بازار وجود دارد.

ساختار غلط بازار خودرو

این موضوع نیز خود را در فضای سفته بازی بازار خودرو نشان می دهد. جایی که بر خلاف سایر کالا‌های معمول، خودرو به راحتی با انگیزه های سفته بازانه خریداری می شود و در شرایط تورمی بازار، به قیمت های بالاتر به فروش می رسد. در کنار برخی اقدامات برای مهار سفته بازی از طریق محدود کردن طرح های فروش خودروسازان، باید گفت که لزوم به کارگیری ابزار قوی تری مانند مالیات بر معاملات مکرر (پس از آرام شدن بازار خودرو- برای جلوگیری از تشدید قیمت ها) در این بازار احساس می شود.