

بررسی آشفته‌گی‌ها در بازار خودرو و راه‌حل‌های فوری تسویه بازار

معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی
دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن

کد موضوعی: ۳۱۰
شماره مسلسل: ۱۶۳۷۷
اسفندماه ۱۳۹۷

فهرست مطالب

۱.....	چکیده
۲.....	مقدمه
۳.....	۱. وضعیت موجود صنعت خودروسازی کشور
۱۲.....	۲. چالش‌های عمده صنعت خودروسازی
۱۶.....	۳. چرایی آشفته‌گی بازار خودرو
۱۷.....	جمع‌بندی و راهکارهای فوری تسویه بازار



بررسی آشفتگی‌ها در بازار خودرو و راه‌حل‌های فوری تسویه بازار

چکیده

هدف از نگارش این گزارش، بررسی چالش‌های صنعت خودرو و چرایی آشفتگی در بازار خودرو و در نهایت ارائه راه‌حل است. مشکل صنعت خودروسازی و زیان انباشته خودروسازان موضوعی نیست که یک شبه به وجود آمده باشد و یا کل آن مرتبط با تحریم باشد بلکه مهم‌ترین ایراد به ساختار مدیریتی و مالکیتی صنعت خودرو و ماهیت اقتصادی و سیاسی بنگاه‌ها برمی‌گردد که نیازمند اصلاحات ساختاری است. هرچند تأخیر در تصمیم‌گیری معنادار دولت در این صنعت بر خلاف صنایع دیگر مانند پتروشیمی، فولاد و...، علاوه بر مشکلات فوق‌الذکر، بیشتر تابع ملاحظات اجتماعی و مصلحت‌اندیشی پر هزینه دولت در این صنعت است و هر روز تأخیر در اتخاذ تصمیم‌گیری برای ایجاد تعادل در بازار خودرو بر شدت مشکلات و افزایش زیان این واحدهای اقتصادی - سیاسی خواهد افزود.

نتایج گزارش براساس صورت‌های مالی حسابرسی نشده میان دوره‌ای نه ماهه منتهی به ۱۳۹۷/۰۹/۳۰ نشان می‌دهد زیان انباشته ایران خودرو و سایپا تا ابتدای دی‌ماه سال جاری بیش از ۱۰ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان است. از طرفی مطالبات قطعه‌سازان از کل خودروسازان، حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود که قسمت اعظم این مربوط به ایران خودرو و سایپا است. زنگ خطر در صنعت خودروسازی کشور به صدا در آمده و نیازمند چاره‌اندیشی برای برون‌رفت از این بحران است و در صورت عدم چاره‌اندیشی فوری و بهنگام در بازار خودرو باید پیامدهایی شبیه مسائل مؤسسات مالی و اعتباری را در سال‌های آتی انتظار داشت. لذا ضروری است در قالب برنامه کوتاه‌مدت و فوری، سیاست‌های قیمتی و غیرقیمتی را با یکدیگر همساز و توأمان به اجراء درآورد. این راه‌حل‌های ۶ گانه عبارتند از:

۱. تعیین تکلیف قطعی قیمت‌گذاری خودرو توسط وزارت صمت
۲. افزایش تیراژ تولید از طریق تسریع در پرداخت مطالبات قطعه‌سازان و تسهیل در واردات قطعات مورد نیاز
۳. اعمال سیاست مدیریت نقدینگی توسط بانک مرکزی
۴. تداوم سیاست فروش بر اساس معیارهای محدودکننده سفته‌بازی
۵. فروش خودرو به صورت اقساطی
۶. وضع مالیات بر قراردادهای مکرر فروش خودرو در قالب CGT

شایان ذکر است تکیه صرف بر سیاست قیمتی، موجب می‌شود که با هر بار افزایش قیمت کارخانه، قیمت بازار نیز به صورت سایه مانند با جهشی رو به جلو حرکت نماید، هرچند جهش قیمتی اخیر خودرو در بازار بیشتر تابع افزایش تقاضای هیجانی خودرو برای مسافرت‌های نوروزی، فقدان موجودی انبار تنظیم‌کننده بازار (بافر) و شکل‌گیری انتظارات تورمی است که بخش تقاضای هیجانی احتمالاً بعد از تعطیلات و کاهش تقاضای سفر تا حدی فروکش خواهد کرد و اثرات دیگر عوامل اساسی می‌تواند در سال ۱۳۹۸ کماکان تداوم پیدا کند. اما هیچ‌یک از این دلایل نمی‌تواند توجیه‌کننده تأخیر در تصمیم‌گیری و یا عقب‌نشینی در تصمیمات در زمینه بازار خودرو باشد.

مقدمه

صنعت خودروسازی پتانسیل بالایی در ایجاد اشتغال و نقشی مؤثر در رشد و توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور دارد. پس از سال‌های متمادی تجربه اعمال تحریم‌های فعال، آمریکا و جامعه جهانی آسیب‌پذیری‌های ایران در مورد تحریم‌ها را به خوبی شناخته‌اند. به طور کلی هدف اصلی در تحریم صنعت خودروسازی کشور، تحت تأثیر قرار دادن اشتغال حوزه تولید و درآمدهای ناشی از صادرات از این بخش است به نحوی که بتواند تلاش دولت ایران برای کاهش اتکا به صادرات نفت و ایجاد اشتغال در بخش‌های غیرنفتی را محدود کند.^۱

بازار خودروی کشور همانند دیگر بازارها در ابتدای سال جاری تاکنون دستخوش آشفتگی شده است. هرچند بستر این آشفتگی و نابسامانی در تیرماه سال ۱۳۹۶ با تصویب نامه ممنوعیت ثبت سفارش و حذف‌گری مارکت‌ها و تخلف‌های وارداتی پس از آن آماده بود. به عبارت دیگر خروج آمریکا از برجام و عدم همکاری پژو و رنو و... و شوک بزرگ ارزی و اخلال در دیگر بازارها مزید بر علت عدم تعادل در بازار خودرو شد. دولت در اکثر بازارهای نامتعادل ورود کرد و به طور نسبی موجبات تعادل در آنها را فراهم کرد اما در بازار خودرو شاید به دلیل تبعات‌اش، تصمیم‌گیری جهت تسویه بازار و حذف رانت‌جویی‌های شکل گرفته را به تأخیر انداخت و در این بین تغییر مرجع ثبات‌ساز از شورای رقابت به سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و تغییر وزیر صمت مزید بر علت شد.

در این مطالعه تلاش می‌شود به طور خلاصه وضعیت موجود این صنعت با تکیه بر میزان تولید خودرو، صنعت قطعه‌سازی و واردات قطعات منفصله، بررسی قیمت تمام شده و مبالغ فروش در دو شرکت ایران خودرو و سایپا مورد تحلیل قرار گرفته است. در بخش‌های بعدی چالش‌ها و چرایی آشفتگی صنعت خودرو مورد بررسی قرار گرفته است. در انتها راهکارهای بهبود وضعیت و برون‌رفت از بحران در قالب دو برنامه کوتاه‌مدت و بلندمدت ارائه شده است.

۱. ترجمه کتاب هنر تحریم‌ها، نگاهی از درون میدان نوشته ریچارد نفیو، مرکز پژوهش‌های مجلس.

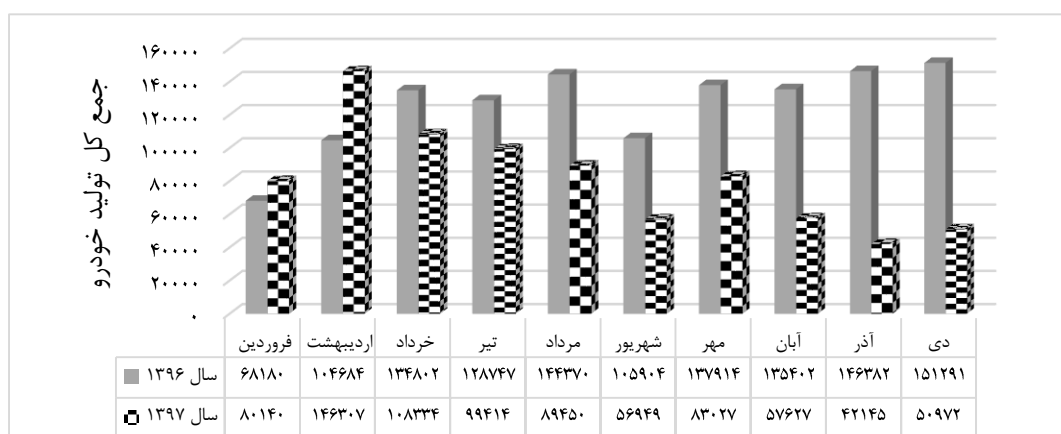


۱. وضعیت موجود صنعت خودروسازی کشور

الف) تولید خودرو

وضعیت تولید مطابق نمودار ۱ نشان می‌دهد تولید خودرو در ۱۰ ماهه اول سال ۱۳۹۷ با کاهش ۳۵/۴ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل به ۸۱۲,۹۷۹ دستگاه رسیده است. روند کاهش تولید خودرو که از اردیبهشت‌ماه سال ۱۳۹۷ شروع شده بود در شهریورماه متوقف و رو به افزایش گذاشت اما در آبان‌ماه سال ۱۳۹۷ مجدداً روند کاهشی ادامه پیدا کرد. میزان تولید خودرو در دی‌ماه سال ۱۳۹۷ نسبت به آذرماه ۲۱ درصد رشد را نشان می‌دهد.

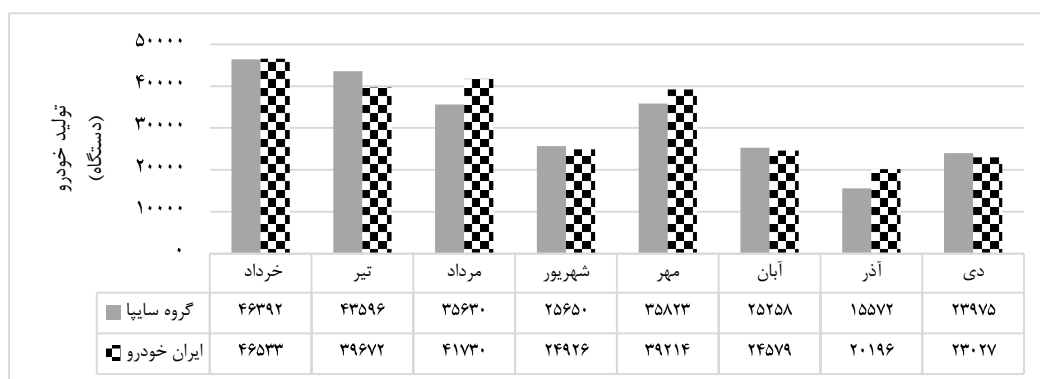
نمودار ۱. وضعیت تولید خودرو در ۱۰ ماهه اول سال ۱۳۹۷ در مقایسه با مدت مشابه سال ۱۳۹۶



مأخذ: وزارت صنعت، معدن و تجارت.

روند تولید خودرو در ۱۰ ماهه اول سال ۱۳۹۷ در دو خودروساز ایران خودرو و سایپا تقریباً روندی مشابه با روند کلی تولید در کشور دارد.

نمودار ۲. وضعیت تولید خودرو در ۱۰ ماهه اول سال ۱۳۹۷ در ایران خودرو و سایپا



مأخذ: همان.

ب) وضعیت صنعت قطعه‌سازی و واردات قطعات منفصله خودرو

ارائه آمارهای دقیق برای صنعت خودروسازی با توجه به وجود دو انجمن مختلف یکی ذیل وزارت صمت و دیگری وزارت کار و رفاه اجتماعی و همچنین زنجیره وابسته به آن هم در حوزه تأمین و هم خدمات، کار مشکلی است. نتایج بررسی‌ها براساس مصاحبه‌های حضوری و آمارهای موجود نشان می‌دهد در حال حاضر ۱۵۳۰ واحد قطعه‌سازی اعم از کوچک، متوسط و بزرگ در کشور وجود دارد که میزان اشتغال ایجاد شده توسط این واحدها که زنجیره تأمین مواد را هم شامل می‌شود حدود ۵۵۰ هزار نفر برآورد می‌شود.

روند بیکاری و تعدیل نیرو در واحدهای کوچک و متوسط قطعه‌سازی با واحدهای بزرگ متفاوت است. واحدهای قطعه‌سازی بزرگ با روش‌هایی همچون کاهش شیفت، مرخصی‌ها اجباری، حذف اضافه کاری و... و با امید به تغییر شرایط با دریافت مطالبات و افزایش تولید (افزایش سفارشات جدید قطعه)، حدود ۱۰ درصد تعدیل نیرو داشته‌اند. اما در واحدهای کوچک و متوسط وضعیت به مراتب بدتر است به گونه‌ای که در ۱۶ واحد قطعه‌سازی مورد بررسی، تقریباً بیش از ۳۰ درصد تعدیل نیرو اتفاق افتاده است که می‌توان تا حدودی آن را به کل واحدهای کوچک و متوسط قطعه‌سازی تعمیم داد.

مطالبات قطعه‌سازان از خودروسازان تا پایان سه ماهه اول سال ۱۳۹۷ حدود ۴۵۰۰ میلیارد تومان برآورد می‌شد که این مقدار به حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان تا پایان دی‌ماه رسیده است. این موضوع نشان می‌دهد اگرچه تحریم موجب افزایش افسارگسیخته مطالبات قطعه‌سازان شده است اما ریشه در گذشته و قبل از تحریم نیز دارد. قطعه‌سازان به‌عنوان بخش خصوصی واقعی بزرگترین قربانی روند فعلی در صنعت خودروسازی خواهند بود.

در هفت ماه نخست سال جاری در مجموع واردات قطعات منفصله خودروهای سواری با کد تعرفه ۹۸۸۷ به ارزش دو میلیارد و ۹۱ میلیون دلار در رتبه اول اقلام عمده وارداتی بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۴ درصد رشد را نشان می‌دهد. اگرچه آمار ارزش واردات قطعات منفصله خودروهای سواری در نه ماهه ابتدایی سال جارینشان دهنده رتبه اول واردات قطعات منفصله خودروهای سواری است اما واردات این اقلام با کاهش ۱۷ درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۱۳۹۶ به ۲۳۳۷ میلیون دلار رسیده است.^۱ ارزش واردات قطعات منفصله جهت تولید خودرو سواری ردیف ۸۷۰۳ بنزینی با حجم سیلندر ۲۰۰۰ سی‌سی با ساخت داخل ۱۴ تا کمتر از ۳۰ به استثنای لاستیک به ارزش یک میلیارد و ۲۱۴ میلیون دلار بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل با کاهش ۴ درصدی مواجه شده است.

ج) مواد اولیه مصرفی در صنعت خودرو و قطعه‌سازی

عمده مواد اولیه مصرفی در خودرو مواد پلیمری، ورق سرد فولادی، آلومینیوم، مس کاتدی و فولاد آلیاژی

۱. سازمان توسعه تجارت، گزارش عملکرد هفت ماهه تجارت خارجی کشور- اینگونه به نظر می‌رسد این آمار همه قطعات منفصله اعم از قطعات مورد استفاده در خدمات پس از فروش و تأمین قطعات را هم شامل می‌شود.



است. در جدول ۱ تغییر متوسط قیمت مواد اولیه مصرفی مورد استفاده در صنعت خودرو در آبان ۱۳۹۷ نسبت به اسفند ۱۳۹۶ ارائه شده است. نتایج نشان می‌دهد بیشترین تغییرات در آلومینیوم با ۱۲۶ درصد افزایش و کمترین مربوط به فولاد آلیاژی با ۵۰ درصد افزایش بوده است.

جدول ۱. تغییر متوسط قیمت مواد اولیه مصرفی مورد استفاده در صنعت خودرو

در آبان ۱۳۹۷ نسبت به اسفند ۱۳۹۶

مواد اولیه	اسفند ۱۳۹۶ (ریال)	آبان ۱۳۹۷ (ریال)	درصد تغییر
ورق سرد فولادی	۲۷,۹۷۷	۵۴,۳۲۹	۹۴
شمش آلومینیوم	۱۰۵,۰۲۶	۲۳۷,۳۵۴	۱۲۶
مس کاتدی	۳۲۴,۰۶۴	۵۳۱,۱۸۰	۶۴
سرب	۱۱۵,۲۰۰	۲۴۲,۵۰۰	۱۱۰
قراضه	۱۵,۰۰۰	۲۵,۰۰۰	۶۶
فولاد آلیاژی	۴۱,۶۰۰	۶۳,۰۰۰	۵۰
پلیمر	۵۷,۴۶۰	۱۰۸,۵۵۱	۸۹
دلار به نرخ بازار آزاد		۱۲۵,۰۰۰	
دلار به نرخ ارز مبادلاتی - نیما		۹۱,۰۰۰	

مأخذ: بورس کالای ایران و محاسبات تحقق.

امکان تأمین ورق فولادی، آلومینیوم، مس کاتدی و سرب در کشور وجود دارد و تنها فولاد آلیاژی از خارج کشور تأمین می‌شود. البته ذکر این نکته بسیار حائز اهمیت است که قطعه‌سازان به دلیل نداشتن نقدینگی، هم در تأمین مواد اولیه داخلی و هم خارجی با مشکل مواجهند. تأمین مواد اولیه داخلی عمدتاً از طریق بورس انجام می‌شود که نیاز به پرداخت نقدی است و در مورد تأمین از خارج هم مشکل نقدینگی و هم پروسه ثبت سفارش عمده چالش این بخش برای قطعه‌سازان است.

د) بررسی بهای تمام شده تولید و درآمد فروش خودروهای داخلی در ایران خودرو و سایپا

بررسی صورت‌های مالی میان دوره‌ای نه ماهه منتهی به ۱۳۹۷/۹/۳۰ نشان می‌دهد زیان انباشته ایران خودرو و سایپا بیش از ۱۰ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان است. از طرفی مطالبات قطعه‌سازان از کل خودروسازان حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود. زنگ خطر در صنعت خودروسازی کشور به صدا در آمده و نیازمند چاره‌اندیشی برای برون‌رفت از این بحران است. راه‌حل این بحران مطمئناً با لحاظ هر دو طرف عرضه و مصرف، می‌تواند به حل مشکلات صنعت خودرو و در نهایت رسیدن به ثبات در بازار خودرو کمک کند. به این منظور بررسی دقیق بهای تمام شده تولید و درآمد فروش خودروهای داخلی مورد تأکید است.

مطابق جدول ۲، اگر چه شرکت ایران خودرو در ابتدای دوره نه ماهه نخست سال ۱۳۹۷ سود انباشته حدود ۴۴۰ میلیارد تومانی داشته اما در انتهای دوره منتهی به ۱۳۹۷/۹/۳۰ با زیان انباشته بیش از چهار هزار و ۶۰۰ میلیارد تومانی مواجه شده است. این در حالی است که زیان انباشته شرکت ایران خودرو برای دوره شش ماهه نخست سال ۱۳۹۷ حدود دو هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان بوده است. نکته حائز اهمیت این است که سهم هزینه‌های مالی از زیان خالص این شرکت در دوره مورد بررسی بیش از ۴۰ درصد است.

همچنین وضعیت سود و زیان شرکت سایپا برای دوره منتهی به ۱۳۹۷/۹/۳۰ در جدول ۲ نشان داده شده است. این شرکت در ابتدای دوره نه ماهه نخست سال ۱۳۹۷ زیان انباشته بیش از یک میلیارد و ۱۰۰ میلیارد تومانی داشته که در انتهای دوره منتهی به ۱۳۹۷/۹/۳۰ به زیان انباشته بیش از شش هزار و ۱۰۰ میلیارد تومانی رسیده است. این در حالی است که زیان انباشته شرکت ایران خودرو برای دوره شش ماهه نخست سال ۱۳۹۷ حدود دو هزار و ۹۰۰ میلیارد تومان بوده است. سهم هزینه‌های مالی از زیان خالص این شرکت نیز همانند شرکت ایران خودرو سهم عمده‌ای از زیان خالص را به خود اختصاص داده است به گونه‌ای که سهم هزینه‌های مالی در دوره مورد بررسی بیش از ۳۲ درصد زیان خالص این شرکت است.

جدول ۲. صورت سود (زیان) دوره نه ماهه منتهی به ۱۳۹۷/۹/۳۰

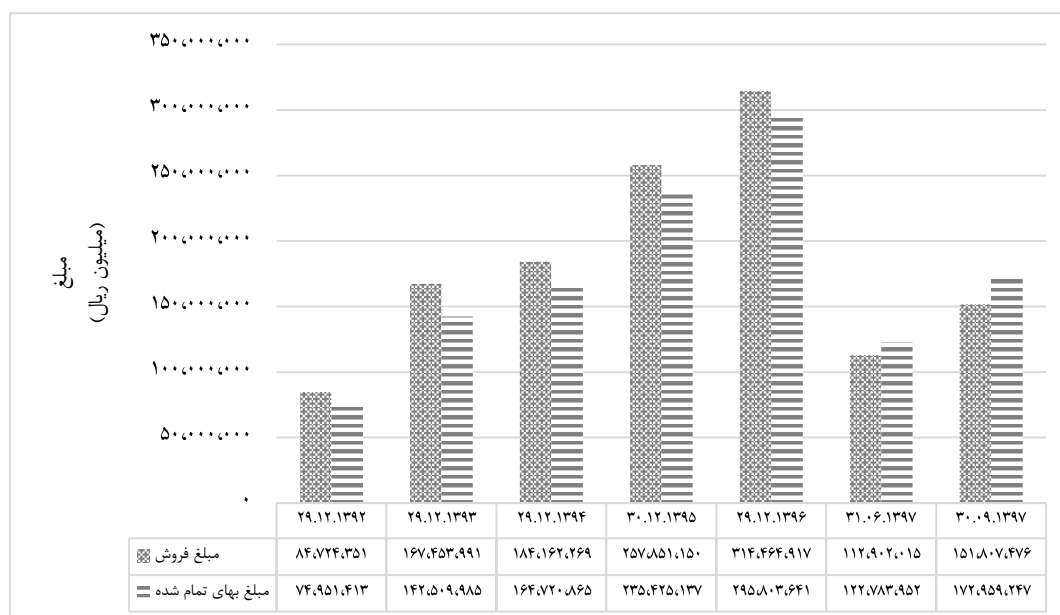
نام شرکت	سود (زیان) خالص کل دوره ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۷ (میلیون ریال)	سود (زیان) انباشته ابتدای دوره (میلیون ریال)	سود (زیان) انباشته انتهای دوره (میلیون ریال)	هزینه‌های مالی دوره ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۷ (میلیون ریال)
ایران خودرو	(۵۱,۱۰۳,۴۱۳)	۴,۴۲۰,۴۶۸	(۴۶,۷۷۴,۷۴۵)	(۲۰,۸۱۱,۰۶۸)
سایپا	(۵۰,۲۹۱,۴۷۵)	(۱۱,۴۰۶,۴۹۶)	(۶۱,۶۹۷,۹۷۳)	(۱۶,۳۴۱,۵۶۲)

مأخذ: صورت‌های مالی میان دوره‌ای دوره ۹ ماهه ایران خودرو و سایپا در در دوره منتهی به ۱۳۹۷/۹/۳۰.

مطابق نمودار ۳، طی چهار سال منتهی به سال ۱۳۹۶ در شرکت ایران خودرو، همواره مبالغ فروش بیش از بهای تمام شده محصولات بوده است اما، مبالغ فروش در شش ماهه نخست سال ۱۳۹۷، یک هزار میلیارد تومان کمتر از بهای تمام شده بوده است. این روند در نه ماهه نخست سال ۱۳۹۷ ادامه یافته به گونه‌ای که مبالغ فروش، بیش از دو هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان کمتر از بهای تمام شده بوده است. روند فروش و بهای تمام شده محصولات گروه سایپا طی دوره ۱۳۹۲ تا شش ماهه اول سال ۱۳۹۷ در نمودار ۴- ب نشان داده شده است. طی چهار سال و نیم اخیر مبالغ فروش همیشه بیش از بهای تمام شده بوده است. در نه ماهه منتهی به ۱۳۹۷/۰۹/۳۰ مبالغ فروش، بیش از دو هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان کمتر از بهای تمام شده بوده است.



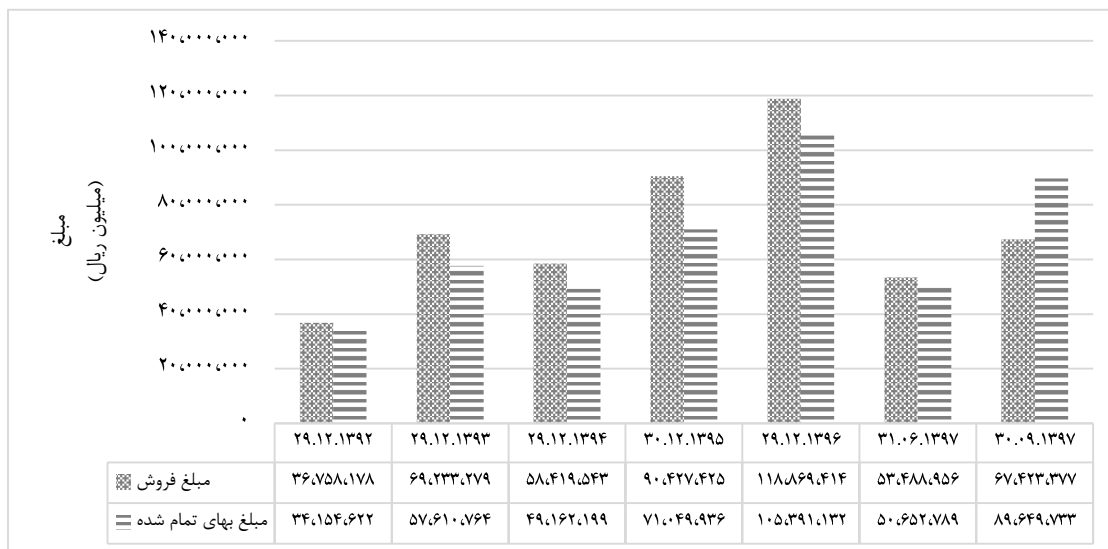
نمودار ۳. روند فروش و بهای تمام شده محصولات شرکت ایران خودرو
طی دوره ۱۳۹۲ تا نه ماهه اول سال ۱۳۹۷



مأخذ: صورت‌های مالی ایران خودرو.

ایران خودرو در سال ۱۳۹۲ چیزی حدود هفت هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان صرف تولید محصولات خود کرده، حال آنکه درآمدی نزدیک به هشت هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان از فروش خودروهای موردنظر نصیب این شرکت شده است. در سال ۱۳۹۳ نیز این شرکت ۱۴ هزار و ۲۵۰ میلیارد تومان صرف تولید محصول کرده و در مقابل، حدود ۱۶ هزار و ۷۵۰ میلیارد تومان رقم فروش آنها بوده است و به این ترتیب حدود ۲ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان سود از تفاوت بهای فروش و قیمت تمام شده عاید این شرکت شده است. همچنین، در سال‌های ۱۳۹۴، ۱۳۹۵ و ۱۳۹۶ به ترتیب حدود یک هزار و ۹۰۰ میلیارد تومان، دو هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان و یک هزار و ۸۵۰ میلیارد تومان سود از محل تفاوت قیمت فروش و بهای تمام شده عاید شرکت ایران خودرو شده است. این در حالی است که در نه ماه نخست سال ۱۳۹۷، مبلغ بهای تمام شده شرکت ایران خودرو حدود ۱۷ هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان بوده و مبلغ فروش، حدود ۱۵ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان بوده است.

نمودار ۴. روند فروش و بهای تمام شده محصولات شرکت سایپا طی دوره ۱۳۹۲ تا نه ماهه اول سال ۱۳۹۷



مأخذ: صورت‌های مالی سایپا.

شرکت سایپا هم در سال ۱۳۹۲، بیش از سه هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان بهای تمام شده تولید داشته، حال آنکه مبلغ فروش آنها نزدیک به سه هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان بوده است. در سال ۱۳۹۳ هم سایپا توانسته بیش از شش هزار و ۹۰۰ میلیارد تومان خودرو بفروشد، حال آنکه مبلغ تمام شده تولید این شرکت کمتر از پنج هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان بوده که سودی معادل یک هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان از این محل برای این شرکت به ارمغان آورده است. همچنین، در سال‌های ۱۳۹۴، ۱۳۹۵ و ۱۳۹۶ به ترتیب حدود یک هزار میلیارد تومان، یک هزار و ۹۰۰ میلیارد تومان و یک هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان سود از محل تفاوت قیمت فروش و بهای تمام شده عاید شرکت سایپا شده است. این شرکت طی نه ماه ابتدایی سال ۱۳۹۷، بیش از پنج هزار میلیارد تومان صرف تولید محصول کرده و در عوض، پنج هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان از ناحیه فروش آنها درآمد به دست آورده است. که موجب شده سودی حدود ۳۰۰ میلیارد تومانی در نیمسال نخست سال جاری از این محل به دست آورند. این موضوع به وضوح نشان می‌دهد که زیان شرکت سایپا در شش ماهه اول ناشی از محل تولید نبوده است. اما در سه ماهه منتهی به ۱۳۹۷/۹/۳۰ زیان شرکت از محل تولید خود را نشان داده به گونه‌ای که حدود ۹ هزار میلیارد تومان مبلغ بهای تمام شده بوده است و مبلغ فروش حدود ۶ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان بوده که زیان بیش از دو هزار و ۲۰۰ میلیارد تومانی را از این محل نشان می‌دهد.

در جدول ۳، تعداد تولید و فروش به تفکیک نوع خودروی تولیدی در دو شرکت سایپا و ایران خودرو مورد بررسی قرار گرفته است. تعداد تولید و فروش در این جدول نشان می‌دهد که تقریباً همه خودروهای تولیدی به فروش رفته و حتی در برخی موارد از ظرفیت تولید مانده از دوره قبل هم به



فروش اضافه شده است. همچنین در این جدول، برآورد تولید در سه ماهه پایانی سال ۱۳۹۷ و سه ماهه ابتدایی سال ۱۳۹۸ نیز ارائه شده است. با توجه به برآورد انجام شده نمی‌توان چندان امیدی به تسویه تعهدات قبلی خودروسازان تا پایان سه ماهه نخست سال ۱۳۹۸ داشت.

جدول ۳. میزان تولید و فروش داخلی دو خودروساز بزرگ کشور به تفکیک خودرو در دوره نه ماهه منتهی به ۱۳۹۷/۰۹/۳۰ و برآورد تولید در شش ماهه منتهی به ۱۳۹۸/۰۳/۳۱

نوع کالا	تعداد تولید (دستگاه)	تعداد فروش* (دستگاه)	برآورد تعداد فروش در دوره سه ماهه منتهی به ۱۳۹۷/۱۲/۲۹	برآورد تعداد فروش در دوره سه ماهه منتهی به ۱۳۹۸/۰۳/۳۱
خانواده پراید	۱۱۲،۹۲۸	۱۰۳،۶۳۷	۳۵،۴۲۹	۵۷،۶۵۳
خانواده تیبا	۱۰۶،۵۴۳	۱۰۸،۱۷۴	۳۴،۰۷۸	۵۵،۱۵۱
سراتو	۱۲،۲۶۸	۱۲،۸۰۵	۱،۹۸۲	۴،۰۰۰
چانگان CS35	۸،۸۴۱	۹،۵۱۶	۲،۴۱۱	۴،۳۵۱
آریو	۵،۰۹۱	۶،۸۳۴	۲،۲۴۳	۲،۱۷۶
برلیانس	۰	۸	۰	۰
گروه پژو	۱۹۵،۲۷۳	۱۷۲،۲۹۵	۷۰،۶۰۰	۴۷،۶۰۱
گروه سمند	۳۴،۱۸۶	۳۴،۰۶۱	۱۴،۱۰۰	۹،۶۱۶
تندر (L90)	۹،۹۶۲	۱۰،۱۲۵	۵،۱۰۰	۰
دنا	۲۸،۴۴۸	۲۲،۸۰۴	۷،۹۰۰	۶،۷۱۹
رانا	۲،۷۸۶	۲،۱۶۳	۱،۰۰۰	۱،۰۰۰
گروه وانت	۳،۸۳۹	۵،۰۱۱	۳،۱۳۰	۲،۵۰۰
سوزوکی	۲،۴۷۹	۲،۳۹۹	۳۰۰	۰
هایما	۱۰،۵۷۰	۱۰،۱۱۴	۷،۸۰۰	۳،۵۰۰
دانگ فنگ	۱۵،۹۷۵	۱۴،۹۸۰	۲،۷۰۰	۲،۵۰۰

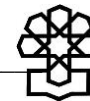
*: تعداد فروش به دلیل وجود خودروهای قبلی مانده از پایان دوره قبلی که هنوز فروش نرفته بود از تعداد تولید نه ماهه بیشتر است.
رنگ سبز: خودروهای سودده براساس اختلاف قیمت تمام شده و فروش را نشان می‌دهد.
مأخذ: صورت‌های مالی میان‌دوره‌ای دوره ۶ و ۹ ماهه ایران خودرو و سایپا در سال ۱۳۹۷.

همان‌گونه که در نمودار ۵ نمایش داده شده است، بررسی سود و زیان در دو شرکت ایران خودرو و سایپا به ازای هر خودروی تولیدی براساس مبلغ فروش و بهای تمام شده در نه ماهه نخست در مقایسه با شش ماهه نخست سال ۱۳۹۷ نشان می‌دهد؛ در شش ماهه ابتدایی سال جاری، شرکت سایپا بجز در خانواده پراید که به ازای هر خودرو بیش از ۵۰۰ هزار تومان زیان ده بوده است در بقیه تولیدات مبلغ فروش بیش از بهای تمام شده بوده است. حتی در خودروی سراتو این اختلاف به بیش از ۲۳ میلیون تومان رسیده است. اما در بررسی صورت‌های مالی نه ماهه ابتدایی سال جاری این روند به کلی تغییر کرده و در تمامی تولیدات بجز برلیانس مبلغ بهای تمام شده بیش از مبلغ فروش است.

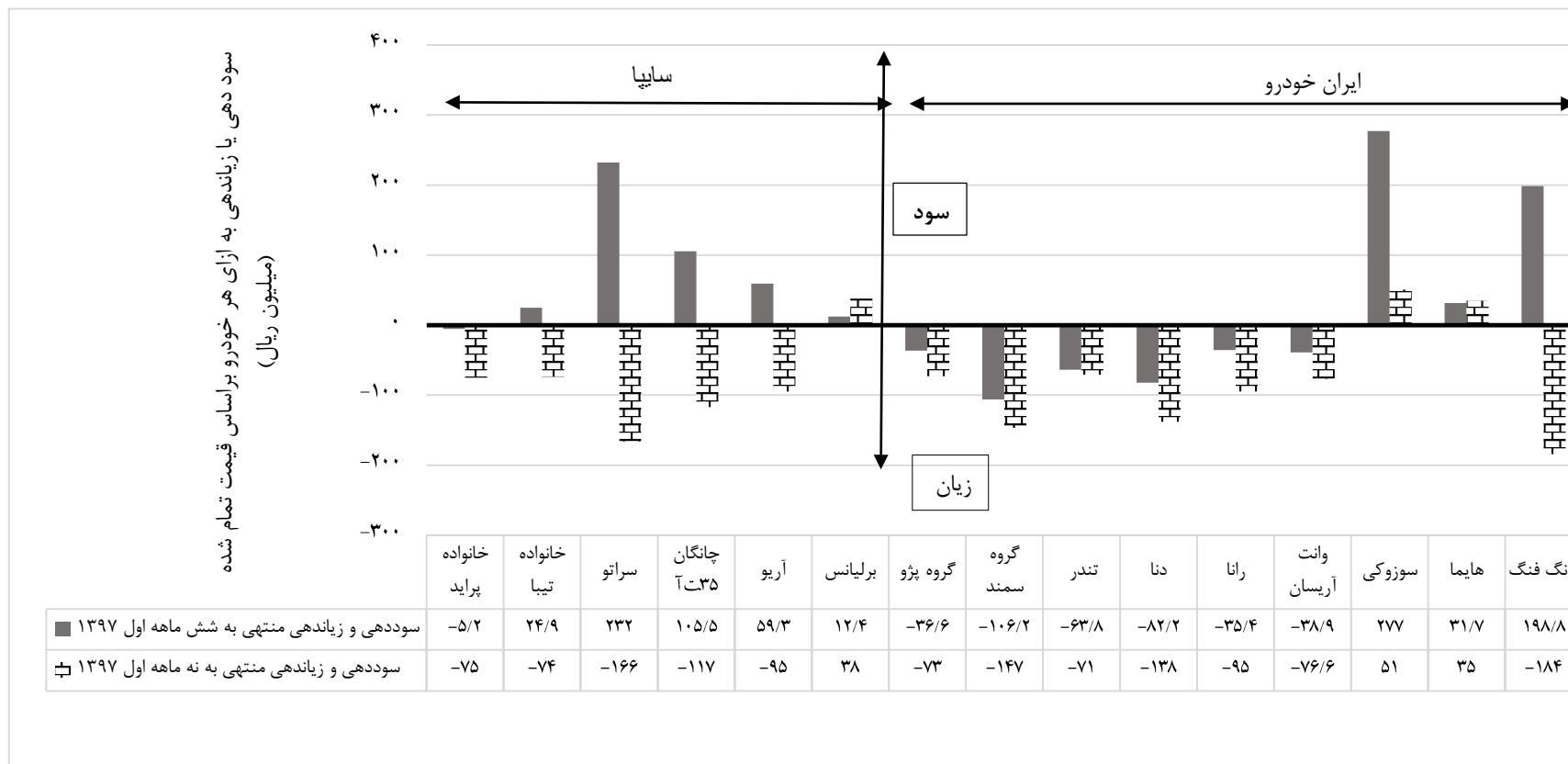
مبلغ فروش در شرکت ایران خودرو در شش ماهه ابتدایی سال جاری، تنها در سه خودروی هایما،

سوزوکی و دانگ فنگ، بیش از بهای تمام شده بوده و در بقیه تولیدات مبالغ بهای تمام شده بیش از فروش بوده است. در گروه سمند و دنا به ازای هر خودرو به ترتیب بیش از ۱۰ و ۸ میلیون تومان مبلغ فروش کمتر از بهای تمام شده بوده است. در گروه پژو این زیان برای هر خودرو نزدیک به سه میلیون و ۷۰۰ هزار تومان می‌رسد.

در نه ماهه ابتدایی سال جاری میزان اختلاف بهای تمام شده و مبلغ فروش بیشتر شده به گونه‌ای که تفاوت بهای تمام شده با مبلغ فروش در گروه پژو و سمند به ترتیب به ۷ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان و ۱۴ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان به ازای هر خودرو رسیده است



نمودار ۵. سود و زیان* به ازای هر خودرو براساس اختلاف مبلغ فروش و مبلغ بهای تمام شده در شش ماهه نخست سال ۱۳۹۷



*: سود و زیان بدون در نظر گرفتن هزینه‌های مالی و اداری ... در نظر گرفته شده است.

مأخذ: صورت‌های مالی میاندوره‌ای دوره ۶ ماهه و ۹ ماهه ایران خودرو و سایپا در سال ۱۳۹۷ و محاسبات تحقیق.

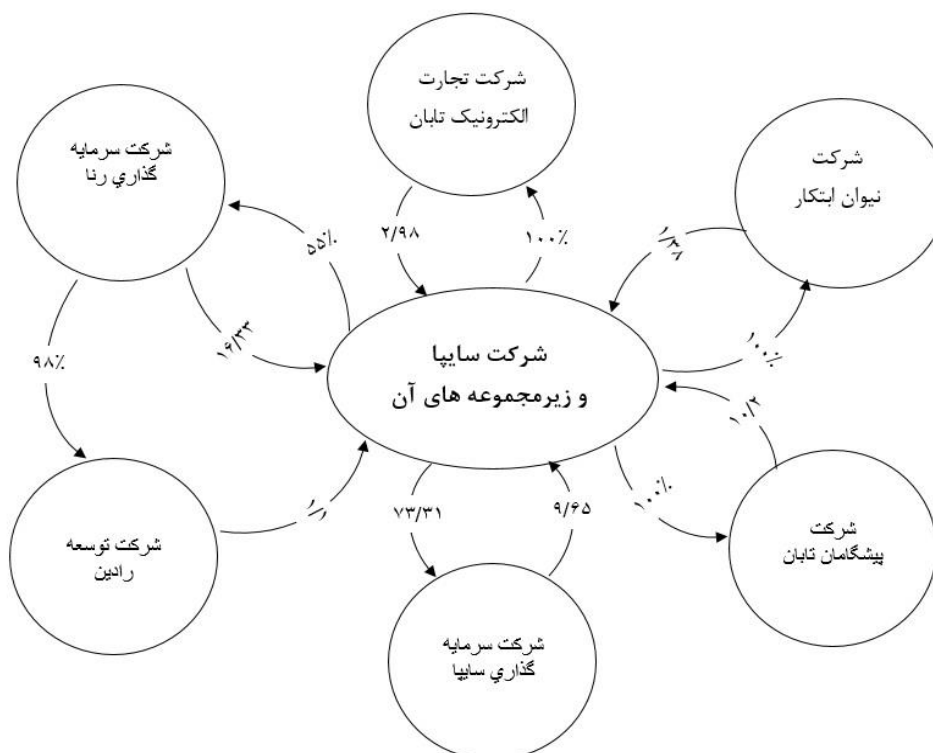
۲. چالش‌های عمده صنعت خودروسازی

بررسی چالش‌ها و آسیب‌ها نشان می‌دهد که عمده نقاط ضعف در صنعت خودرو شامل نوع مالکیت و نحوه مدیریت در این صنعت و مداخله دولت و نظام حمایتی - تعرفه‌ای غیرهدفمند است. با توجه به اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی، آنچه در خصوص واگذاری سهام شرکت‌های خودروسازی در کشور مشاهده شده است، واگذاری سهام شرکت‌های خودروسازی و خرید آن به صورت مستقیم و غیرمستقیم توسط شرکت‌های اقماری وابسته است. اگر چه براساس صورت‌های مالی حسابرسی شده منتهی به اسفندماه سال ۱۳۹۶، سازمان گسترش و نوسازی صنایع کشور دارای سهام ۱۴/۰۴ درصدی از شرکت ایران خودرو و سهام ۱۷/۳۱ درصدی از گروه سایپا است اما نحوه چیدمان اعضای هیئت مدیره این دو شرکت به نوعی در اختیار دولت و دولتی هستند. از پنج عضو هیئت مدیره شرکت ایران خودرو دو عضو، نماینده سازمان گسترش و نوسازی صنایع کشور و شرکت تعاونی کارکنان این سازمان هستند و سه عضو باقی مانده نیز نماینده شرکت‌های سرمایه‌گذاری سلیم^۱، سازه و ساختمان ایرانیان^۲ و پیشگامان بازرگانی گل یار^۳ هستند. همچنین پنج عضو هیئت مدیره گروه سایپا متشکل از نمایندگان سازمان گسترش و نوسازی صنایع کشور، مؤسسه حمایت و بازنشستگی کارکنان فولاد و شرکت‌های سرمایه‌گذاری رنا، سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا و توسعه سرمایه رادین^۴ هستند. ارتباط شرکت سایپا با شرکت‌های زیرمجموعه خود که سهامدار شرکت اصلی هستند در نمودار (۶) نشان داده شده است. نتایج بررسی‌ها مطابق نمودار (۷) نشان می‌دهد حدود ۴۱ درصد از سهام شرکت سایپا در اختیار شرکت‌های زیر مجموعه این شرکت است.

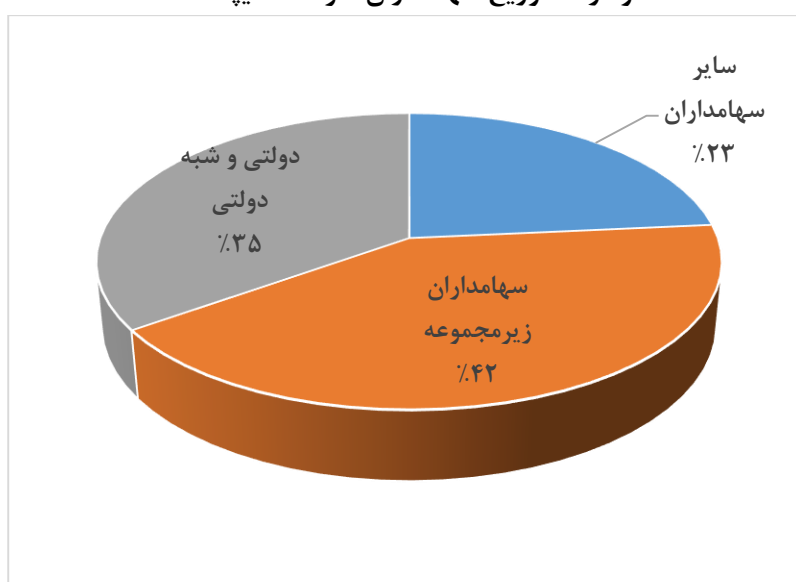
۱. شرکت سرمایه‌گذاری سلیم از سال ۱۳۹۳ توسط تعاونی اعتبار گروه صنعتی ایران خودرو خریداری شده و حدود ۸۰ درصد از سهام این شرکت به کارکنان گروه صنعتی ایران خودرو انتقال یافت.
 ۲. شرکت سازه و ساختمان ایرانیان وابسته به شرکت تعاونی خاص کارکنان ایران خودرو است.
 ۳. شرکت پیشگامان بازرگانی گل یار وابسته به قطعه‌سازی کروز است.
 ۴. ۹۸ درصد مالکیت شرکت توسعه سرمایه رادین در اختیار شرکت سرمایه‌گذاری رنا است.



نمودار ۶. ارتباط شرکت سایپا با شرکت‌های زیرمجموعه سهامدار شرکت اصلی



نمودار ۷. توزیع سهامداران شرکت سایپا



در واقع شرکت خودروسازی سایپا با استفاده از شرکت‌های اقماری زیرمجموعه خود و از طریق تسلی که از طریق شرکت گروه صنعتی رنا دارد (شرکت سرمایه‌گذاری سایپا و شرکت گروه سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا به ترتیب ۳۹/۱۴ و ۱۵/۸۸ درصد از سهام شرکت سرمایه‌گذاری گروه

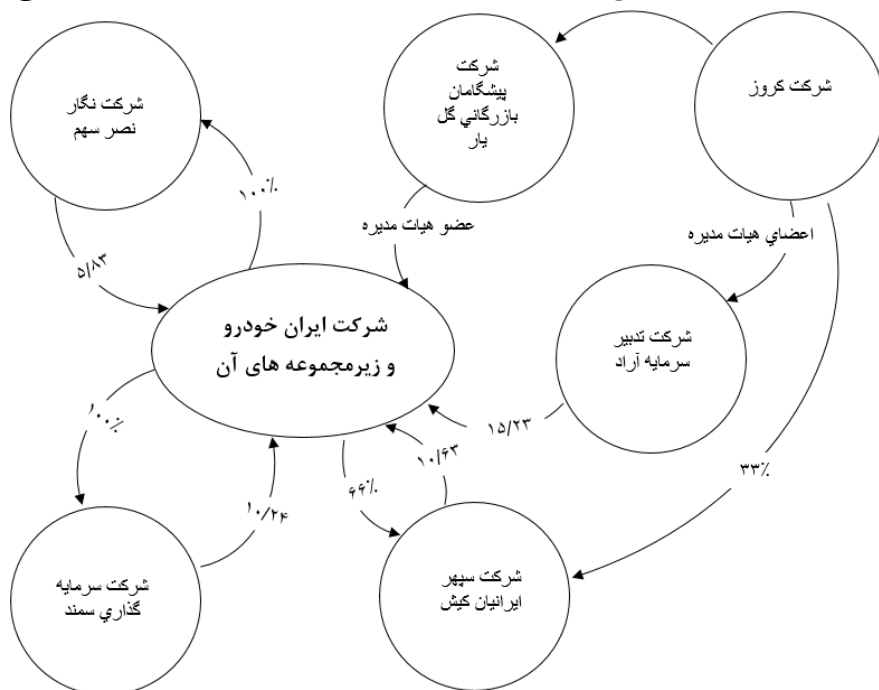
صنعتی رنا را دارا می‌باشند و شرکت سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا نیز ۱۶/۳۳ درصد از سهام گروه سایپا را در اختیار دارد) عملاً عمده سهام خود را در اختیار دارد.

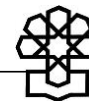
شرکت‌های خودروسازی شرکت‌هایی ایجاد کرده‌اند که اقدام به خرید سهام شرکت مادر می‌کنند که محل تأمین اعتبار این شرکت‌ها خالی از ابهام نیست. شرکت‌های زیرمجموعه قادر به تعیین هیئت مدیره شرکت مادر هستند، این درحالی است که هیئت مدیره شرکت زیرمجموعه قبلاً توسط شرکت مادر تعیین شده است.

از سوی دیگر برخی شرکت‌های قطعه‌سازی هم سهام قابل توجهی را در شرکت خودروسازی خریداری کرده‌اند و از این راه حتی موفق شده‌اند یک عضو از پنج عضو هیئت مدیره یکی از شرکت‌های خودروسازی را منصوب کنند که ممکن است با این اهرم فشار، قطعات تولیدی خود را خارج از فضای رقابتی به شرکت خودروساز بفروشند. این مسئله به صراحت خلاف ماده (۴۷) قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ است.

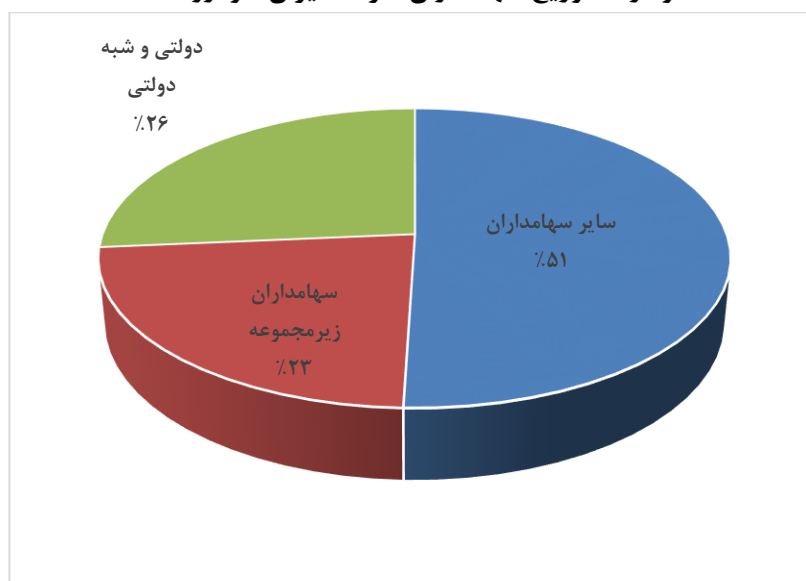
ارتباط شرکت ایران خودرو با شرکت‌های زیرمجموعه خود که سهامدار شرکت اصلی هستند در نمودار (۸) نشان داده شده است. نتایج بررسی‌ها مطابق نمودار (۹) نشان می‌دهد حدود ۲۳ درصد از سهام شرکت ایران خودرو در اختیار شرکت‌های زیرمجموعه این شرکت است.

نمودار ۸. ارتباط شرکت ایران خودرو با شرکت‌های زیرمجموعه سهامدار شرکت اصلی





نمودار ۹. توزیع سهامداران شرکت ایران خودرو



به طور کلی می‌توان گفت از پنج عضو هیات مدیره هر کدام از شرکت‌های ایران خودرو و سایپا، به ترتیب سه و چهار نفر به صورت مستقیم و غیرمستقیم با دخالت دولت منصوب می‌شوند. از این رو، واگذاری سهام متقاطع شرکت‌های خودروسازی و به نوعی ادغام آنها به صورت یک کلاف پیچ در پیچ باعث ایجاد فضای رانتی و غیررقابتی در صنعت خودرو کشور شده است. این موضوع به وضوح در اتخاذ تصمیمات، اهداف، چشم‌انداز، راهکارهای اجرایی و انتصاب مدیران نمایان است. تحمیل سرمایه‌گذاری‌های غیراقتصادی^۱، تحمیل نیروی انسانی، بی‌ثباتی در سیاست‌ها و استراتژی‌ها و نظام قیمت‌گذاری دستوری محصولات از جمله تبعات این نوع مدیریت است. از طرفی، چالش‌های کلان اقتصادی و سیاسی از جمله نظام تأمین مالی، نرخ ارز و تحریم‌های بین‌المللی تأثیر قابل توجهی بر عملکرد این صنعت داشته است. علاوه بر این، ساختار درونی این صنعت نیز دارای کم و کاستی‌های متعدد است. عدم استفاده از صرفه به مقیاس تولید، کم توجهی به تحقیق و توسعه و زنجیره تأمین ناکارآمد از جمله این کمبودهاست.

همه موارد فوق‌الذکر در به وجود آمدن شرایط نابسامان فعلی در صنعت خودرو سهم دارند. نظام قیمت‌گذاری دستوری از جمله پیامدهای مدیریت شبه دولتی بر صنعت خودروسازی بوده که موجب کاهش انگیزه شرکت‌ها برای افزایش نوآوری، بهره‌وری و کیفیت محصولات شده است. اگر سیاستگذار به جای سرکوب قیمت‌ها، فضا را به سمت رقابتی کردن بازار می‌برد، خودروسازان به جای چانه زنی بر

۱. اینکه بر اساس فشار دولت خط تولید يك خودرو بدون صرفه اقتصادی و با تحمیل هزینه مالی هنگفت به صنعت خودروسازی کشور به صورت دستوری باید در يك کشور دیگر راه‌اندازی گردد. به عنوان نمونه پروژه خط تولید خودرو در ونزوئلا به دلیل عدم استقبال از خودروهای ایرانی، زبان هنگفتی را به خودروساز ایرانی تحمیل کرد. در سنگال هم در حالی که نیاز سالانه این کشور حدود ۱۵ هزار خودرو بود، سایتی با ظرفیت تولید ۳۰ هزار دستگاه ایجاد شده که این کشور توان تأمین برق مورد نیاز آن را هم نداشت. در جمهوری آذربایجان نیز قرار بود سمند تولید شود که این کار هم به نتیجه نرسید و بخشی از سرمایه ایران خودرو در آنجا قفل شد.

سر قیمت‌ها به بهبود کیفیت محصولات خود از طریق رقابت می‌پرداختند.

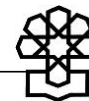
۳. چرایی آشفته‌گی بازار خودرو

صنعت خودروسازی کشور در اوایل سال ۱۳۹۷ مقارن با خروج طرف‌های غربی به خصوص شرکت‌های رنو و پژو سیتروئن به دلیل تحریم‌های جدید و تبعات خروج آمریکا از برجام و اثرات تبعی افزایش قیمت ارز، وارد مرحله جدیدی شد که عمده‌تاً در قالب کاهش تولید و نابسامانی بازار خودرو و افزایش صد در صدی قیمت خودرو در بازار شد. همزمان با حجم بالای نقدینگی سرگردان و مزید بر آن تلاطمات بازار ارز، سکه، پتروشیمی، مسکن و... بازار خودرو دچار نوعی سفته بازی و تقاضای مازاد شد به گونه‌ای که قیمت بازاری خودرو به دو برابر قیمت کارخانه رسید و تشدید فعالیت‌های رانت‌جویی، موجبات عدم تعادل شدید در این بازار را فراهم ساخت. با توجه به شرایط بازار خودرو، انتظار بر این بود که شورای رقابت بتواند همانند دوره‌های قبل با تعیین دستورالعمل قیمت خودرو، این بازار آشفته را شفاف‌سازی کند اما به دلایل مختلف این امر انجام نشد و وظیفه تسویه بازار به سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان واگذار شد، سازمانی که زیرمجموعه وزارت صنعت، معدن و تجارت و دارای تناقض کارکردی است.

بنابراین تأخیر در تصمیم‌گیری برای تسویه بازار خودرو به رغم شفافیت نسبی در اکثر بازارهای متلاطم از قبیل ارز، پتروشیمی، فولاد و... ادامه یافته است تا این که صورت‌های مالی خودروساز در شش ماهه اول سال ۱۳۹۷ منتشر شد که حکایت از زیان انباشته دو خودروساز بزرگ کشور در حدود ۵۰۰۰ میلیارد تومان داشت که این زیان انباشته در صورت‌های مالی نه ماهه سال ۱۳۹۷ به بیش از ۱۰ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان رسیده است.

بنابراین بر اساس یافته‌های موجود می‌توان نتیجه گرفت؛ مشکل فعلی صنعت خودرو سازی یک شبه به وجود نیامده است و کل آن مرتبط با تحریم نیست بلکه مهمترین اشکال به ساختار مدیریتی و مالکیتی صنعت خودرو و ماهیت اقتصادی و سیاسی بنگاه‌ها برمی‌گردد که نیازمند اصلاحات ساختاری است. تثبیت قیمت کارخانه و عدم رشد متناسب با افزایش قیمت مواد اولیه و به تبع آن قیمت قطعات منفصله موجب بی‌انگیزگی شرکت‌های خودروساز در عرضه خودرو به بازار شد و این خود کاهش بیشتر تولید و عرضه خودرو را موجب شد. همچنین، عدم وجود شفافیت و نظارت کافی هم مزید بر علت شد تا خودروسازان رو به عرضه قطره‌چکانی خودرو حداقل در مورد خودروهای پرتیراژ با میزان ساخت بالای داخلی به بازار بیاورند.

بنابراین به طور کلی می‌توان گفت سیاست‌های غیرمعتبر دولت در بازار خودرو طی سال ۱۳۹۶ و تشدید آن با بلا تکلیفی این بازار در فرآیند تصمیم‌گیری همزمان با سرایت شوک‌های دیگر بازارها به



خصوص بازار ارز، نقدینگی سرگردان و قرار گرفتن خودرو به عنوان کالای سرمایه‌ای در پرتفوی مردم و شکل‌گیری تقاضای سفته‌بازی از یک طرف و تأخیر نامعقول در تسویه این بازار در سال جاری و شدت گرفتن انتظارات قیمتی و نارضایتی خودروسازان در نحوه قیمت‌گذاری و عرضه نامناسب خودرو از طرف دیگر، همگی موجبات این وضعیت را در صنعت خودروسازی کشور فراهم ساختند.

بدیهی است که تبعات چالش صنعت خودروسازی مستقیماً به صنایع قطعه‌سازی کشور نیز سرایت کرده است و به دلیل حجم مطالبات انباشته برآوردی حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان قطعه‌سازان از خودروسازان، این صنایع نیز دچار چالش‌های جدی است که از بعد اشتغال بالای صنایع قطعه‌سازی (برآورد تقریبی ۵۵۰ هزار نفر شاغل در صنعت قطعه‌سازی در مقابل ۱۵۰ هزار نفر اشتغال شرکت‌های خودروسازی) می‌تواند تبعات اجتماعی زیادی را علاوه بر آثار اقتصادی به همراه داشته باشد.

جمع‌بندی و راهکارهای فوری تسویه بازار

مشکل صنعت خودرو سازی و زیان انباشته خودرو سازان موضوعی نیست که یک شبه به وجود آمده باشد و یا کل آن مرتبط با تحریم باشد بلکه مهمترین اشکال به ساختار مدیریتی و مالکیتی صنعت خودرو و ماهیت اقتصادی و سیاسی بنگاه‌ها برمی‌گردد که نیازمند اصلاحات ساختاری است. هرچند تأخیر در تصمیم‌گیری معنادار دولت در این صنعت بر خلاف صنایع دیگر مانند پتروشیمی، فولاد و...، حکایت از این داشت که در کنار مشکلات فوق‌الذکر، بیشتر تابع ملاحظات اجتماعی و مصلحت‌اندیشی پر هزینه دولت در این صنعت است و هر روز تأخیر در اتخاذ تصمیم‌گیری برای ایجاد تعادل در بازار خودرو بر شدت مشکلات و افزایش زیان این واحدها خواهد افزود.

همانگونه که در متن، توضیح داده شد؛ ریشه اصلی مشکلات بازار خودروی کشور به سیاست‌های غیرمعتبر، عواقب شوک درمانی و تأخیر در تصمیم‌گیری برمی‌گردد که هرچند سال یکبار به این صنعت تحمیل می‌شود. بنابراین هرچه سریع‌تر جهت تسویه بازار خودرو باید چاره‌اندیشی گردد و این ضرورتی است که همه کارشناسان و صاحب‌نظران به آن اتفاق نظر دارند. حال چه باید کرد؟

تاکنون عمده راه‌حل‌های مطرح شده توسط دولت در حول و حوش آنالیز قیمت تمام شده و در نهایت قیمت‌گذاری خودرو در حاشیه بازار و در سطح ۵ درصد زیر قیمت بازار است که این امر می‌تواند در میان‌مدت صنعت خودرو را وارد چالش بزرگتری به نام کاهش تقاضای مؤثر و رکود عمیق کند. چرا که در سال جاری به دلیل نابسامانی و شوک‌های قیمتی بازارهای مختلف و جهش‌های قیمتی صورت گرفته قدرت خرید مردم به شدت کاهش یافته است. اما سؤال مهمی که مطرح می‌شود این است که آیا صرف اصلاح قیمت‌گذاری خودرو، مشکلات بازار خودرو حل می‌شود یا خیر؟ نتایج حاصله نشان می‌دهد سیاست قیمتی در قالب افزایش قیمت به تنهایی نخواهد توانست از آشفتگی بازار خودرو بکاهد. اگر چه

سیاست‌های مکملی همچون تدوین قانون مالیات بر خودروی دوم هر خانواده، قانون مالیات بر معاملات مکرر خودرو و قانون مالیات بر عایدی سرمایه در خودرو می‌تواند به حذف بازار دلالی ایجاد شده کمک کند اما ضروری است در قالب دو برنامه کوتاه‌مدت و بلندمدت برای این صنعت چاره‌اندیشی شود. در برنامه کوتاه‌مدت ضروری است سیاست‌های قیمتی و غیرقیمتی همساز شده و توامان به اجراء در آیند و تکیه صرف بر سیاست قیمتی موجب می‌شود که با هر بار افزایش قیمت کارخانه، قیمت بازار نیز به‌صورت جهشی رو به جلو حرکت کند.

بنابراین تحقق هدف تسویه در بازار خودرو، مستلزم همسازی سیاست‌های قیمتی و غیرقیمتی در قالب اجرای همزمان راه‌حل‌های فوری زیر است:

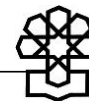
راه حل ۱: تعیین تکلیف قطعی قیمت‌گذاری خودرو

با توجه به وزن بالای تأخیر در تصمیم‌گیری برای قیمت‌گذاری در این آشفتگی بازار خودرو و هزینه‌های بالای این امر و روشن نبودن تکلیف طرفین عرضه و تقاضا و تحمیل این بار اضافی در نهایت بر صنعت خودروسازی در قالب زیان انباشته و محتمل بودن شکل‌گیری مشکلاتی مشابه مؤسسات مالی و اعتباری در آینده نزدیک در صنایع خودروسازی کشور، اولین و مهم‌ترین اقدام وزارت صمت، تصمیم‌گیری شفاف و قطعی در قیمت‌گذاری خودرو است به گونه‌ایی که در قراردادهای فروش خودروسازان مبنای عمل قرار گیرد. در حال حاضر حتی افزایش ۳۰ درصدی تلویحی قیمت خودرو نیز اعمال نشده است (عقب‌نشینی وزارت صمت در تصمیم اتخاذ شده به‌دلیل اعتراضات شکل گرفته) و تمامی پیش‌فروش‌ها تا آخر دی‌ماه سال جاری بر مبنای افزایش ۷ درصد شورای رقابت در حال انجام است و تداوم این امر می‌تواند علاوه بر تبعات سنگین مالی برای خودروسازان، افزایش جذابیت ورود به این بازار و انگیزه سفته‌بازی را تشدید نماید.

راه حل ۲: افزایش تیراژ تولید از طریق تسریع در پرداخت مطالبات قطعه سازان و تسهیل در

واردات قطعات مورد نیاز

تیراژ تولید خودرو حتماً باید با تمرکز بر مدل‌های پرتیراژ به‌خصوص در مدل‌های با سهم بالای ۷۰ درصدی از بازار کشور و با میزان ساخت داخل بالای ۶۰ درصد، متناسب با نیاز بازار افزایش یابد. چرا که تنها با افزایش قیمت و نبود خودرو در بازار، مجدداً روند دلالی و حاشیه بازار ادامه پیدا خواهد کرد. در خصوص مطالبات قطعه سازان از سایپا و ایران خودرو تاکنون حدود ۴ هزار میلیارد تومان با بانک مرکزی مذاکره شد و فهرست اسامی قطعه سازان نیز احصاء و اعلام شد ولی تاکنون پرداختی صورتی نگرفته است این در حالی است که این مبلغ تصمیم‌گیری شده از مطالبات قطعه‌سازان، تنها



حدود ۲۰ درصد از کل مطالبات برآوردی (معادل ۲۰ هزار میلیارد تومان) را تشکیل می‌دهد و بخش کوچکی از مشکل تأمین قطعات برای هدف افزایش تولید را شامل خواهد شد و برای حل کامل این مشکل باید چاره‌اندیشی گردد. مشکل تحریم و ارز و واردات قطعات مورد نیاز صنعت خودروسازی، حداکثر ۲۰ درصد مشکل خواهد بود لذا عمده مشکل تولید خودرو را باید در داخل و با اتخاذ راه‌حل‌های مناسب و فوری برطرف کرد و گره زدن این مشکلات به تحریم فقط صورت مسئله را پاک خواهد کرد و به حل مسئله کمکی نمی‌کند.

راه حل ۳: اعمال سیاست مدیریت نقدینگی توسط بانک مرکزی

تثبیت نسبی بازار ارز و کاهش نرخ سود سپرده‌ها، پتانسیل ورود نقدینگی با حجم بسیار بالا به بازار خودرو را افزایش داده و تشدید نگاه سرمایه‌ای به خودرو همگی موجبات افزایش تقاضای سفته‌بازی خودرو را فراهم ساخته است و به همین دلیل هرچند با توجه به تخلیه اثرات احتمالی ناشی از ورود نقدینگی سیاست کاهش نرخ سود سپرده و آخرین سررسید تمدید این سپرده‌ها در آخر بهمن‌ماه سال جاری، لازم است بانک مرکزی با تعریف ابزارهای جدید و محرک در جذب و مدیریت این نقدینگی مازاد اقدام نماید.

راه حل ۴: تداوم سیاست فروش بر اساس معیارهای محدودکننده سفته‌بازی

در حال حاضر برای محدودسازی و حذف تقاضای سفته‌بازی، فروش خودرو به اشخاص بر اساس کارت ملی، شرط سنی بالای ۱۸ سال و عدم خرید خودرو طی ۱۸ ماه گذشته است و این سیاست می‌تواند انگیزه افراد برای خرید خودرو باهدف خرید و فروش و سفته‌بازی را کاهش دهد و خرید خودرو را بیشتر به مصرف‌کننده‌های واقعی متمرکز کند، بنابراین تداوم این سیاست کماکان تا رفع چالش فعلی بازار خودرو، پیشنهاد می‌شود.

راه حل ۵: فروش خودرو به صورت اقساطی

باهدف تسویه بازار و کوتاه شدن دست دلالان از این بازار، لازم است پس از قیمت‌گذاری سریع و مناسب خودرو، مابه‌التفاوت بین قیمت فروش قطعی تعیین شده (قیمت درب کارخانه) و قیمت حاشیه بازار به صورت اقساط پنج‌ساله با نرخ سود ترجیحی برای خریدار لحاظ شود و این اقساط در حسابی نزد بانک صنعت و معدن قرار گیرد و در سال‌های آتی فقط صرف تحقیق و توسعه صنعت قطعه‌سازی و خودروسازی کشور شود.

راه حل ۶: وضع مالیات بر قراردادهای مکرر فروش در قالب CGT^۱

در حال حاضر مأخذ مالیاتی در نقل و انتقال خودرو، ماده (۴۲) قانون مالیات بر ارزش افزوده است که معادل یک درصد ارزش خودرو است که توسط دفترخانه‌های اسناد رسمی اخذ می‌شود. همچنین می‌توان از ظرفیت ماده (۹۳) قانون مالیات‌های مستقیم در قالب مالیات بر درآمد مشاغل استفاده کرد در حال حاضر مالیات بر درآمد مشاغل خرید و فروش خودرو، معادل ۴ تا ۵ درصد است. با افزایش این ضرایب مالیاتی می‌توان در نگاه اول، کاهش در خرید و فروش مکرر را انتظار داشت اما با توجه به حاشیه سود فعلی در بازار خودرو (شکاف بزرگ بین قیمت فروش خودرو در کارخانه با قیمت بازار) که از ۱۰۰ درصد نیز فراتر رفته است؛ هرگونه افزایش ضرایب مالیاتی هم می‌تواند براحتی قابل تحمل باشد و هم بار اضافی مالیاتی (excess burden) را به مصرف‌کننده نهایی واقعی تحمیل کند و این خود می‌تواند موجبات افزایش قیمت خودرو در بازار را باعث شود. بنابراین در شرایط فعلی راه حل مالیاتی CGT پیشنهاد نمی‌شود اما بعد از تثبیت قیمت‌گذاری قطعی و مناسب خودرو می‌تواند برای پاکسازی دلالتی و سوداگری در بازار خودرو با رعایت الزامات مورد نیاز قابل استفاده باشد.

۱. Capital Gains Tax.



شناسنامه گزارش

شماره مسلسل: ۱۶۳۷۷

عنوان گزارش: بررسی آشفته‌گی‌ها در بازار خودرو و راه‌حل‌های فوری تسویه بازار

نام دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت)

مدیر مطالعه: علی‌اصغر اژدری

تهیه و تدوین کنندگان: سعید شجاعی، علی‌اصغر اژدری

ناظر علمی: حسین افشین

متقاضی: معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی

ویراستار تخصصی: ———

ویراستار ادبی: ———



واژه‌های کلیدی:

۱. صنعت خودرو

۲. چالش‌ها و راهکارها

تاریخ انتشار: ۱۳۹۷/۱۲/۲۵