



ماشین توزیع رانت ۱۶ هزار میلیاردی در ۸ ماه

چرا با وجود تولید ۴۷ هزار خودرو بیشتر از فروش ایران خودرو و سایپا، خودرو سقف قیمت‌های تاریخی را زد؟



مهدی عبداللهی
دبیر گروه اقتصاد

با وجود اینکه آمارهای تولید ۸ ماهه در دو گروه خودروسازی بزرگ کشور یعنی ایران خودرو و سایپا طی ۸ ماهه امسال رشد حدود ۳۷ درصدی در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته داشته است، اما مقایسه آمار تعداد تولید با تعداد فروش خودروها نشان می‌دهد طی ۸ ماهه تولید دو خودروساز در مجموع ۴۷ هزار دستگاه بیش از تعداد فروش آن‌ها است. لازم به ذکر است که در سال گذشته تعداد فروش خودروها در دو گروه بیش از تعداد تولید ماهانه بوده است. برای مثال طی ۸ ماهه امسال در حالی تعداد فروش خودرو در دو گروه ایران خودرو حدود ۲۲ هزار و ۵۷۳ دستگاه کمتر از تولید ۸ ماهه بوده که در ۸ ماهه سال گذشته فروش ۱۳ هزار دستگاه بیش از تولید این مدت بوده است. همچنین در روزهای اخیر نیز گزارشی در رسانه‌ها منتشر شده که حکایت از وجود ۹۲ هزار دستگاه خودروی ناقص در پارکینگ‌های دو خودروساز می‌دهد. این تعداد (۹۲ هزار دستگاه) گرچه در آمار فعالیت ماهانه دو خودروساز قابل مشاهده نیست، اما استناد به همان آمار ۴۷ هزار دستگاه مازاد تولید نیز به خوبی مؤید این نکته است که خودروسازان به بهانه کمبود قطعه اما در واقعیت به خاطر آنچه خودشان ضرر و زیان ناشی از قیمت گذاری شورای رقابت عنوان می‌کنند، تعداد بیشتری از خودروهای تولیدی را به بهانه ناقص بودن قطعات به پارکینگ منتقل کرده‌اند. براساس آنچه در ادامه نیز به آن اشاره شده، آثار این موضوع در فروش ماهانه و فصلی نیز به خوبی آشکار است. برای مثال بعد از آنکه شورای رقابت قیمت گذاری فصلی را جایگزین قیمت گذاری سالانه کرده (از اردیبهشت)، عرضه خودرو به بازار با تغییر فصل کم‌زیا شده است.



اساسی خواهد داشت، اما آمارها و به‌ویژه آمار تولید مهرماه و آبان این موضوع را تایید نمی‌کند، چرا که پس از فروردین که به جهت تعطیلات نوروز و شیوع ویروس کرونا تولید خودرو پایین‌ترین میزان تولید ماهانه بوده، پس از آن آبان و مهرماه رکورددار کمترین تولید ماهانه هستند.

در گروه خودروسازی ایران خودرو نیز طی ۸ ماهه اول سال جاری در مجموع ۲۹۱ هزار و ۲۳۴ دستگاه انواع خودرو تولید شده که در بین این خودروها، نزدیک به ۷۲ درصد از کل تولیدات (معادل ۲۰۹ هزار و ۶۰۹ دستگاه) مربوط به گروه پژو، ۱۱/۲ درصد مربوط به گروه سمند (معادل ۳۲ هزار و ۵۳۲ دستگاه)، ۲/۳ درصد مربوط به رانا (۶ هزار و ۸۱۹ دستگاه)، حدود ۱/۱۸ درصد مربوط به دنا (۳۴ هزار و ۵۰۶ دستگاه)، کمتر از یک درصد مربوط به دانگ‌فنگ و پژو ۲۰۰۸، حدود ۱/۱ درصد مربوط به هایما (۳ هزار و ۱۹۶ دستگاه و ۱/۵ درصد (معادل ۴ هزار و ۳۰۸ دستگاه) نیز مربوط به گروه وانت و سایر محصولات تولیدی است. اما در خصوص تولید ماهانه نیز، بیشترین حجم تولید گروه ایران خودرو مربوط به شهریور ۴۲ هزار و ۵۸۵ دستگاه، پس از آن اردیبهشت با ۴۲ هزار و ۱۶۸ دستگاه و در رتبه سوم نیز مربوط به آبان با ۴۰ هزار و ۹۰۴ دستگاه بوده است. همچنین کمترین میزان تولید ماهانه نیز پس از فروردین، مربوط به تیرماه و مردادماه است.

بازی خودروسازان با یک مصوبه قانونی

در موارد پیشین گفته شد از آنجایی که در گزارش فعالیت ماهانه خودروسازان تعداد خودروهای ناقص و کامل از هم تفکیک نشده، قضاوت در این مورد که خودروسازان چه تعداد از خودروها را به عمد در پارکینگ خود نگه داشته و عرضه نمی‌کنند، کمی دشوار است، اما بررسی روند تولید و عرضه خودرو در ماه‌های مختلف تا حدودی به این سوال پاسخ می‌دهد که چگونه خودروسازان عرضه بخشی از تولیدات خود را با فرمول مصوبه شورای رقابت تقسیم می‌کنند. موضوع از این قرار است که براساس تصمیم شورای رقابت، از اردیبهشت سال جاری افزایش قیمت محصولات خودروسازان با توجه به نرخ تورم بخشی اعلامی توسط بانک مرکزی و قیمت منطقی تمام‌شده خودروسازان به صورت فصلی (هر سه ماهه یکبار) اعمال و قیمت‌های جدید اعلام می‌شود.

این موضوع به‌خوبی در آمارهای هر دو گروه خودروسازان دیده می‌شود، به‌طوری که مقایسه آمار مابه‌التفاوت تولید و فروش ماهانه خودرو در دو گروه سایپا نشان می‌دهد بیشترین تعداد خودروهای فروش نرفته مربوط به اردیبهشت (قبل از مصوبه شورای رقابت) و تیرماه هرکدام نزدیک به ۱۰ هزار دستگاه و شهریورماه نیز نزدیک به ۴ هزار دستگاه است. در ایران خودرو نیز بیشترین تعداد مابه‌التفاوت تولید و فروش مربوط به اردیبهشت‌ماه (قبل از مصوبه شورای رقابت) با نزدیک به ۱۹/۵ هزار دستگاه، پس از آن مربوط به تیرماه با ۹/۲ هزار دستگاه در فروردین‌ماه و تیرماه است. همچنین افزایش محسوس خودروهای فروش نرفته یا همان مابه‌التفاوت تولید و فروش در شهریورماه نیز نشان می‌دهد خودروسازان به انتظار افزایش قیمت‌ها با تغییر فصل نسیخته‌اند. در مجموع کاهش خودروهای فروش نرفته یا همان مابه‌التفاوت تولید و فروش با نزدیک شدن به ماه‌های اخیر نشان می‌دهد خودروسازان

گروه به نفع افراد خاصی تمام شده، اما آنان را با ضرر و زیان روبه‌رو کرده است. بنابراین (درست یا نادرست) در حال حاضر قیمت‌گذاری شورای رقابت موجب شده خودروسازان انگیزه تولید را تا حدی از دست بدهند. اما دومین مورد که عمدتاً در مورد محصولات گروه خودروسازی سایپا مصداق دارد، مربوط به قیمت پایین‌تر (نه از آن) خودروهای تولیدی سایپا نسبت به ایران خودرو است که موجب شده تقاضاهای سرمایه‌ای عمدتاً به سمت خودروهای تولیدی ایران خودرو بروند؛ چرا که افراد ترجیح می‌دهند زمانی که در قرعه‌کشی و امثال آن برنده می‌شوند، در این بخت‌آزمایی شانس خود را برای رانت درشت‌تر امتحان کنند و اگر قرار است یک‌بار برنده شوند؛ آنها به سود و رانت بیشتر فکر می‌کنند. این موضوعی است که آمارهای قرعه‌کشی نیز آن را تایید می‌کند. شاید کاهش تقاضا انگیزه خودروساز را کم کرده است.

خودروهای ناقص ۹۲ یا ۴۷ هزار؟

در روزهای اخیر آمار از تولیدات ۹ ماهه خودروسازان در رسانه‌ها منتشر شده که براساس آن خودروهای ناقص شرکت ایران خودرو در ۹ ماهه امسال حدود ۵۱ هزار و ۳۰۳ دستگاه و این تعداد در خودروسازی سایپا نیز ۴۰ هزار و ۷۴۶ دستگاه برآورد شده بود. به‌عبارتی دو خودروساز در مجموع ۹۲ هزار و ۴۹ دستگاه خودروی ناقص در پارکینگ خود دارند. اما بررسی آمارهای ماهانه گزارش فعالیت دو خودروساز نیز آمار قابل‌تاملی دارد، چرا که براساس گزارش فعالیت گروه خودروسازی سایپا، این خودروساز در ۸ ماهه امسال در حالی حدود ۵۳۴ دستگاه خودرو تولید کرده که از این تعداد حدود ۱۸۵ هزار و ۲۱۲ دستگاه به فروش رسیده است. به‌عبارتی دیگر، مازاد یا مابه‌التفاوت خودروهای فروش نرفته با خودروهای تولیدی این گروه در پایان ۸ ماهه امسال به ۲۴ هزار و ۳۲۲ دستگاه رسیده است.

اما در گروه خودروسازی ایران خودرو نیز طی ۸ ماهه امسال حدود ۲۹۱ هزار و ۲۳۴ دستگاه خودرو تولید شده که از این تعداد، حدود ۲۶۸ هزار و ۶۶۱ دستگاه به فروش رفته است. مقایسه دو آمار نشان می‌دهد در ایران خودرو نیز طی ۸ ماهه امسال ۲۲ هزار و ۵۷۳ خودرو مازاد بر تولید وجود دارد. مقایسه آمار تولید و فروش دو خودروساز نشان می‌دهد با وجود حجم عظیم تقاضا که البته عمده آن مربوط به تقاضاهای

رقص با موسیقی دلالتان

در خصوص تولیدات ماهانه دو خودروساز بحث شد، اما در اینجا این مساله مطرح است که چرا در حالی که آثار تحریم‌ها در نیمه اول و به‌ویژه در ماه‌های اخیر به‌طور قابل‌توجهی در بخش تولیدات صنعتی (آمار رشد مثبت اقتصادی، آمار تولید اقلام منتخب صنعتی، معدنی و...) و همچنین آمار تولیدات ۲۴۰ صنایع بورسی) کم شده، اما تولیدات گروه سایپا به‌طور قابل‌توجهی عقبگرد داشته و در ایران خودرو نیز گرچه تولید در ماه‌های اخیر روند حداقل ثابتی را طی کرده، اما ما شاهد رشد تولید ماهانه نیستیم.

به نظر می‌رسد این کاهش به لحاظ منشأ، از دو منظر قابل‌بحث است. مورد اول مربوط به قیمت‌گذاری از سوی مرجع قانونی است که موجب شده بین قیمت کارخانه و بازار یک شکاف قیمتی ۴۰ تا ۴۶ درصدی ایجاد شود که سود آن به جیب دلالتان می‌رود. آن‌طور که خودروسازان می‌گویند، این رانت قیمتی

ترجیح داده‌اند در زمانی که قیمت کارخانه‌ای خودرو کم بوده، بخشی از تولید را در پارکینگ به صورت موقت نگه داشته و در زمان افزایش قیمت تکمیل و عرضه کنند.

رانت ۱۶ هزار میلیارد تومانی خریداران خودرو

این روزها برآوردهای عجیب‌وغریبی از توزیع رانت قیمت‌گذاری دستوری خودروسازان منتشر می‌شود، در اصل اینکه رانت قابل‌توجهی توزیع می‌شود، اختلافی نیست اما این ارقام به قدری با هم تناقض و تضاد دارند که باور هرکدام را با تردید روبه‌رو می‌کند. برای مثال در روزهای اخیر احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان در گفت‌وگویی اظهار کرده: «با یک حساب سرانگشتی می‌توان گفت امسال براساس تولیدات ایران خودرو و سایپا، بالغ بر ۱۲۰ هزار میلیارد تومان رانت توزیع می‌کنیم». همچنین سعید لیلان، تحلیلگر اقتصادی نیز اخیراً اظهار داشته است: «در ۲/۵ گذشته تقریباً ۱۵۰ هزار میلیارد تومان رانت فاصله قیمت کارخانه و بازار به دلالتان و خریداران خودرو پرداخت شده است.» در اینجا قصد نداریم این ارقام را رد کنیم، اما به‌نظر می‌رسد اصل وجود رانت چشمگیر قابل‌درک است اما در کمیت آن تناقض زیادی وجود دارد. در این گزارش براساس آمارهای گزارش فعالیت ماهانه، به بررسی ارقام فروش دو خودروساز اقدام کرده‌ایم. سپس با در نظر گرفتن میانگین تفاوت قیمت کارخانه و بازار، رقم مابه‌التفاوت این دو قیمت را رانت فروش خودرو توسط دو خودروساز در نظر گرفته‌ایم. براساس آنچه در گزارش ماهانه فعالیت دو خودروساز منتشر شده، مجموع فروش ۸ ماهه گروه خودروسازی ایران خودرو حدود ۲۰ هزار و ۶۳۹ میلیارد تومان و مجموع فروش گروه سایپا نیز طی این مدت حدود ۷ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان بوده است. در گروه خودروسازی ایران خودرو بیشترین فروش مربوط به گروه پژو با ۱۴/۳ هزار میلیارد تومان، پس از آن دنا با ۲/۵ هزار میلیارد تومان و گروه سمند نیز با ۲/۲ هزار میلیارد تومان دوم و سوم هستند.

در گروه سایپا نیز عمده فروش مربوط به خانواده تیبیا با ۵/۶ هزار میلیارد تومان و پس از آن گروه پرلاید با ۱/۵ میلیارد و وانت ۱۵۱ نیز با ۶۲۷ میلیارد تومان بوده است.

این اعداد مربوط به فروش دو گروه ایران خودرو و سایپا است که با قیمت‌های شورای رقابت اقدام به عرضه و فروش خودرو کرده‌اند، اما در سوی دیگر به واسطه شکاف و تفاوت قیمت قابل‌توجهی که ناشی از این قیمت‌گذاری حاصل شده، با تفاوت ۴۵ تا ۵۰ حتی تفاوت ۶۰ درصدی قیمت کارخانه و بازار، ارقام قابل‌توجهی رانت عاید خریداران این خودروها شده است. براساس آنچه در جداول ارائه شده، طی ۸ ماهه امسال به‌طور میانگین همواره ۴ تا ۶ درصد بین قیمت کارخانه و بازار اختلاف قیمت وجود داشته است. البته با توجه به این اختلاف قیمت‌ها در گروه‌های مختلف خودروها نیز متفاوت است، در این گزارش براساس گروه‌های خودرویی، رانت ایجاد شده حاصل از فروش محصولات هر دو گروه خودروسازی محاسبه شده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد فروش ۲۰ هزار و ۶۳۹ میلیارد تومانی گروه ایران خودرو حداقل حدود ۱۲ هزار و ۷۷۷ میلیارد تومان رانت عاید خریداران کرده است. در گروه ایران خودرو، بیشترین رانت ایجاد شده مربوط به گروه پژو است که میانگین اختلاف قیمت بازار و کارخانه طی ۸ ماهه حدود ۶۲ درصد بوده است. این شکاف قیمتی موجب خلق ۸/۸ هزار میلیارد تومان رانت برای خریداران شده است. پس از آن، بیشترین رانت خلق شده مربوط به دنا با ۱/۲ هزار میلیارد تومان و در رتبه چهارم نیز رانا با ۳۶۳ میلیارد تومان است. در گروه سایپا نیز از رانت ۳/۶ هزار میلیارد تومانی خلق شده در ۸ ماهه امسال، بیشترین آن مربوط به خانواده تیبیا با حدود ۲/۶ هزار میلیارد تومان است. پس از آن، بیشترین رانت مربوط به خانواده پرلاید با ۷۵۳ میلیارد تومان و وانت ۱۵۱ نیز با ۲۵۷ میلیارد تومان، در رتبه‌های دوم و سوم ایجادکننده بیشترین رانت هستند.

وضعیت تولید و فروش ماهانه محصولات گروه خودروسازی شرکت سایپا طی ۸ ماهه سال ۱۳۹۹		برآورد رانت ایجاد شده برای خریداران محصولات گروه خودروسازی سایپا طی ۸ ماهه سال ۱۳۹۹ (تومان)	
ماه	تعداد فروش (دستگاه)	میانگین ۸ ماهه تفاوت قیمت کارخانه و بازار (درصد)	رانت ایجاد شده (تومان)
فروردین	۵۱,۱۵۷	۴۹	۷۵۵,۵۳۶,۶۵۱,۰۰۰
اردیبهشت	۱۱۹,۷۰۷	۴۶	۲,۵۸۱,۰۰۷,۸۸۲,۰۰۰
خرداد	۸۰	۴۵	۷,۸۵۱,۲۴۰,۰۰۰
تیر	۲۶	۴۲	۱,۶۳۸,۳۳۶,۰۰۰
مهر	۳۵	۴۳	۱,۲۹۰,۶۸۸,۰۰۰
آبان	۱۴,۲۰۷	۴۱	۲۵۷,۱۵۹,۴۲۱,۰۰۰
جمع ماهانه	۱۸۵,۲۱۲	-	۳,۶۰۲,۴۸۴,۲۱۸,۰۰۰

منبع: استخراج از گزارش فعالیت ماهانه شرکت سایپا

وضعیت تولید و فروش ماهانه محصولات گروه خودروسازی شرکت ایران خودرو طی ۸ ماهه سال ۱۳۹۹		برآورد رانت ایجاد شده برای خریداران محصولات گروه خودروسازی ایران خودرو طی ۸ ماهه سال ۱۳۹۹ (تومان)	
ماه	تعداد فروش (دستگاه)	میانگین ۸ ماهه تفاوت قیمت کارخانه و بازار (درصد)	رانت ایجاد شده (تومان)
فروردین	۶,۴۱۱	۶۲	۸۸۶,۳۷۰,۲۹۰,۰۰۰
اردیبهشت	۲۲,۶۸۶	۵۷	۱,۲۷۵,۰۵۵,۶۸۶,۰۰۰
خرداد	۴۷,۲۷۴	۴۶	۲,۷۳۳,۰۰۰,۰۰۰
تیر	۲۶,۶۱۱	۴۶	۳۶۳,۳۳۸,۹۰۰,۰۰۰
مرداد	۴۰,۹۷۱	۴۸	۱,۱۹۹,۷۶۶,۹۰۰,۰۰۰
شهریور	۴۴,۵۲۰	۴۶	۳,۳۱۲,۳۰۰,۰۰۰
مهر	۳۹,۷۹۵	۴۶	۲,۶۶۶,۱۰۰,۰۰۰
آبان	۴۰,۳۹۳	۴۶	۲۳۹,۷۴۵,۱۰۰,۰۰۰
جمع ۸ ماهه	۲۶۸,۶۶۱	-	۱۲,۰۷۷,۲۳۴,۵۸۶,۰۰۰

منبع: استخراج از گزارش فعالیت ماهانه شرکت ایران خودرو