



سود عجیب مونتاژ

قیمت خودروهای مونتاژی داخلی به طور متوسط ۳ برابر همین خودروها در کشورهای منطقه است



میثم اکبری
خبرنگار گروه اقتصادی

به واسطه عدم ثبات در اقتصاد ایران که هم دارای زمینه‌هایی در سالیان گذشته بوده و هم از تصمیمات مدت اخیر نشأت گرفته، بازار خودرو نیز مانند سایر بازارها با عدم تعادل در بخش عرضه و تقاضا روبه‌رو شده، چنانکه حد بالایی از این افزایش تقاضا متاثر از هجوم سرمایه‌های شخصی مردم برای حفظ ارزش و بالطبع آن وارد شدن دلالتان و واسطه‌گران برای بهره‌گیری از این وضعیت است. از این رو درکنار افزایش تقاضا، کاهش تولید و نبود واردات، افزایش قیمت در این گروه کالایی قابل پیش‌بینی بوده اما نگاهی به اختلاف قیمتی میان برخی خودروهای مونتاژ شده در داخل کشور نشان می‌دهد، فاصله بزرگی میان قیمت مبادله‌ای داخل کشور با همان مدل خودرو در خارج از کشور مورد خرید و فروش قرار می‌گیرد و وجود دارد، به‌طوری‌که علی‌رغم میانگین اختلاف ۱۱۰ درصدی بین قیمت داخل و خارج کشور خودروهای مونتاژی، اختلاف‌های شدید بیش از ۱۵۰ و حتی ۱۸۰ درصدی نیز در برخی مدل‌های خودرو وجود دارد که نشان از سرایت بازار واسطه‌گری و دلالتی به این بخش دارد. شاهد این امر رشد بالای آگهی فروش خودروهای مونتاژی صفر کیلومتر در بازار است که موجب کسب سود فروشندگان آن از محل اختلاف قیمت پرداختی و دریافتی می‌شود. از این رو اگرچه راه‌حل نهایی یا حتی مبنایی یک خطی نبوده و باید جنبه‌های مختلف ساخت اقتصادی کشور را مورد توجه قرار دهد اما باید دقت داشت که حداقل برای بهبود اوضاع در صنعت خودرو باید بر مواردی نظیر افزایش تولید (تولید داخل و تولید مونتاژ با درصدهای مختلف) و واردات توجه کرد. چنانکه واردات خودرو در کوتاه‌مدت و عرضه مناسب و با تیراژ بالای آن نظیر عرضه در بورس کالا می‌تواند وضعیت بازار خودرو را با شکستن قیمت‌ها بهبود دهد. از طرفی برای گذار از سطوح پایین کیفیت یا مدل‌های تکراری و ایجاد تنوع در سبد خودروهای انتخابی، علاوه بر شرکت‌های خودروسازی، سیاستگذاران و مجریان نیز باید زمینه افزایش همکاری‌های بین‌المللی با کشورها و شرکت‌های مطرح را فراهم آورند تا علاوه بر افزایش تولیدات که ساده‌ترین نتایج است، عمق تولیدات مونتاژی کشور افزایش یافته و درصد بیشتری از زنجیره تولید این محصولات درون محدوده سرزمینی قرار داشته باشد.



اقتصاد جهان و زنجیره ارزش بین‌المللی نمی‌توان انتظار کاملی داشت. اما از سبوی دیگر با اتخاذ رویکرد همکاری بین‌المللی و ارتبساط با قدرت‌های مطرح در هر بخش صنعتی و اقتصادی، هم وابستگی قدرت‌های بین‌المللی و صنعت داخل ایجاد شود و هم از راه رفته شرکای بین‌المللی استفاده شود و از هزینه‌های رسیدن به آن جایگاه از علم و فناوری صرفه‌جویی شود. در این میان نیز یکی از صنایع مهم و حیاتی کشور که هم زمینه داخلی و هم ظرفیت ایجاد وابستگی برای شرکای بین‌المللی در آن وجود دارد صنعت خودروی کشور است که با وجود حضور شرکت‌هایی در این بخش، باز هم زمینه همکاری نیز وجود دارد و چه‌بسا باید در این خصوص به افزایش عمق تولیدات مشترک با مونتاژی در طی زمان افزود. چنانکه نگاهی به گوشه‌ای از روش‌های همکاری تولیدکنندگان داخل با خارج از کشور نشان می‌دهد باید رویکرد تولید از روش‌هایی مانند SKD به سمت CKD رود، چراکه برای مثال در روش SKD که به معنای مونتاژکاری قطعات نیمه‌منفصل بوده که واردات یک خودرو به صورت پکیج‌های مختلفی از قطعات صورت می‌گیرد و باید فرآیند مونتاژ نهایی مجموعه قطعات در خط مونتاژ واقع در کشور مقصد انجام شود اما این روش تکنولوژی چندانی را به کشور مقصد انتقال نمی‌دهد و با حداقل استفاده از قطعات داخلی، ارزش افزوده‌یابد را قابل توجهی را ایجاد نمی‌کند این درحالی است که در روش CKD که به معنای مونتاژکاری قطعات کاملاً منفصل بوده، یک خودرو به صورت کاملاً قطعه‌قطعه شده و در اجزای ریز وارد یک کشور می‌شود و لازم است تا فرآیند مونتاژ آن به صورت کامل در کشور مقصد انجام شود.

این روش به گونه‌ای پایه انتقال تکنولوژی، مهندسی معکوس و در نهایت تبدیل یک مونتاژکننده به یک خودروساز واقعی محسوب می‌شود. از این رو همان قدر که افزایش ارتباطات با شرکت‌های مطرح خارجی و بین‌المللی اهمیت دارد و صد البته کافی نبوده و باید گسترش یابد، موضوع افزایش عمق ساخت داخل این محصولات حداقل در طی برنامه‌های تولید میان مدت نیز لازم است تا هم زمینه برای انتقال فناوری و رشد علمی هم در صنعت مادر و هم در صنایع جانبی ایجاد شود و هم پیوندهای تقویت‌شده بین‌المللی موجب بهره‌گیری‌های مختلف در این خصوص شود.

۱۰۰ میلیون تومان قیمت دارد اما میانگین قیمتی این مدل در بازار جهانی حدود ۴۲۰ میلیون تومان است که نشان از اختلاف ۱۵۵ درصدی بازار داخل و خارج کشور دارد. به همین ترتیب خودروهای Arrizo 5 با یک میلیارد و ۲۸۰ میلیون، JAC J7 با ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون و JACTA نیز که با ۲ میلیارد و ۱۵۰ میلیون مورد معامله قرار می‌گیرند به ترتیب با اختلاف ۱۴۷، ۱۳۱ و ۱۲۷ درصدی روبه‌رو هستند و به شکلی دیگر می‌توان گفت تفاوت قیمت میان بازار داخل و بازار خارج کشور به‌طور میانگین در خودروهای مورد بررسی حدود ۱۱۰ درصد است.

دلالتان در بازار خودروهای مونتاژی هم هستند!

البته موضوع اختلاف قیمت این دو بازار نیز به همین جا محدود نشده و با بررسی اجمالی بازارهای مجازی خرید و فروش خودرو مشاهده می‌شود که آگهی بسیاری از خودروهای مونتاژی صفر کیلومتر و تولید امسال در مدل‌های متنوع و تولید شرکت‌های مختلف موجود است. به عبارتی بازار دلالتی در این بخش پررنگ شده، مسأله‌ای که هم با اندکی جست‌وجو به اثبات می‌رسد و هم نشان‌دهنده وضعیت غیرطبیعی بوده و نیاز به ترمیم این بازار دارد و اینکه افرادی با دریافت خودرو از نمایندگی‌های فروش و به قیمت‌های مصوب، این محصولات را وارد بازار آزاد کرده‌اند؛ اما با ضریب قیمتی بالا که نتیجه آن رشد قیمت در بازار خودرو است. از این رو هم باید با تسهیل واردات برای شرکت‌های مختلف، ارتقای همکاری با کشورهای گوناگون در مونتاژ تولیدات درون کشور را افزایش داد و هم با افزایش کیفیت و بهبود شاخص‌های خودروسازهای داخلی زمینه افزایش تولید و بهبود کیفیت داخلی فراهم شود تا از تلاطم بازار خودرویی کشور کاسته شود.

افزایش عمق کمی و کیفی خودروهای مونتاژی

واضح است که مطلوب صنعت خودرویی کشور حضور درصد بالایی از زنجیره تولیدات در داخل کشور است. مسأله‌ای که هرچند مناسب شناخته می‌شود اما باید توجه داشت که در چنین شرایط

ردیف	تولیدکننده	مدل	قیمت بازار	میانگین قیمت جهانی	تفاوت قیمت بازار داخل و خارج (درصد)
۱	مدیران خودرو	Tiggo8PRO	۳,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۰۸۸,۶۲۰,۰۰۰	۱۷۶
۲	مدیران خودرو	X22PRO	۱,۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴۳۱,۳۴۰,۰۰۰	۱۵۵
۳	مدیران خودرو	Arrizo5	۱,۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	۵۱۸,۷۰۰,۰۰۰	۱۴۷
۴	کرمان موتور	JAC J7	۲,۳۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۹۹۶,۳۲۰,۰۰۰	۱۳۱
۵	کرمان موتور	JAC T8	۲,۱۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۹۴۸,۵۳۲,۰۰۰	۱۲۷
۶	مدیران خودرو	Arrizo6	۱,۵۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۷۲۱,۵۰۰,۰۰۰	۱۱۵
۷	کرمان موتور	JAC S5	۱,۸۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۸۷۵,۴۲۰,۰۰۰	۱۰۶
۸	کرمان موتور	JAC S3	۱,۲۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۶۳۰,۷۶۰,۰۰۰	۹۲
۹	مدیران خودرو	Tiggo7PRO	۱,۶۳۰,۰۰۰,۰۰۰	۹۰۵,۰۶۰,۰۰۰	۸۰
۱۰	بهمن موتور	دیگیتی	۱,۶۳۰,۰۰۰,۰۰۰	۹۱۵,۷۲۰,۰۰۰	۷۸
۱۱	بهمن موتور	فیدلیتی	۱,۳۹۰,۰۰۰,۰۰۰	۷۹۰,۴۰۰,۰۰۰	۷۶
۱۲	کرمان موتور	JAC J4	۹۹۰,۰۰۰,۰۰۰	۵۶۶,۸۱۰,۰۰۰	۷۵
۱۳	مدیران خودرو	Tiggo5	۱,۱۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۸۱۲,۵۰۰,۰۰۰	۴۲

توضیح: نرخ دلار ۵۲ هزار تومان درنظر گرفته شده که میانگین تغییرات نرخ بازار آزاد در روز گذشته است

موردنخست تقریباً از دسترس خارج شد و سازوکار مورد دوم نیز با چالشی عمیق روبه‌رو شد.

اختلاف ۱۸۰ درصدی قیمت داخل و خارج خودروهای مونتاژی

البته موضوع انسداد واردات، کاهش ورود خودروهای خارجی و انسداد بودن تولیدات مونتاژی داخلی در بازار ایران به افزایش تقاضا و قیمت خودروهای داخلی نیز محدود نشد. بلکه این موضوع به خودروهای مونتاژ داخل نیز وارد شد چنانکه بررسی قیمت‌بازاری این خودروها نشان می‌دهد محصولات مونتاژ داخل نیز با رشد بسیاری روبه‌رو بوده‌اند. برای مثال در حالی قیمت خودرو Tiggo APRO تولیدی شرکت مدیران خودرو در بازار به ۳ میلیارد تومان رسیده که میانگین قیمتی این خودرو در بازارهای جهانی حدود یک میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان است و به عبارتی اختلاف ۱۷۶ درصدی با بازار جهانی دارد یا به عنوان مثالی دیگر اگر چه خودرو X22PRO در بازار کشور در حدود یک میلیارد و

اختلال در عرضه و تقاضای صنعت خودرو

هر بازاری که در اقتصاد با ورود سرمایه‌روبه‌رو است اگر ظرفیت جذب و استعداد کافی برای مولدسازی اعتبارات جذب‌شده را نداشته باشد شرایطی را رقم می‌زند تا به دلیل ورود بالاتر از سطح عرضه محصولات و خدمات خود با رشد قیمتی روبه‌رو شود و پس از اشباع تمایلات صاحبان سرمایه به آن، علی‌رغم بازماندن که با رشد شدید ورود منابع مالی روبه‌رو بوده اما در بازه‌های زمانی بعدی از روند ورود سرمایه به آن کاسته شده و بازاری دیگر برای ورود سرمایه‌ها برگزیده می‌شود. این موضوع زمانی اهمیت بیشتری دارد که آن بازار ذات مصرفی و عمومی داشته باشد و در این وضعیت نه تنها در سازوکار آن اختلال ایجاد می‌شود بلکه متقاضیان اصلی کالای مصرفی‌را از خود می‌رانند. شاید یکی از مصادیق بارز این سرگذشت در شرایط فعلی بر بازار خودرو آمده باشد. بازاری که از یک سو با کاهش تولید و عرضه خودرو با فرونی تقاضای مصرفی روبه‌رو شده بود و در عین حال با هجوم سرمایه‌هایی که از ترس کاهش ارزش به آن وارد می‌شدند این فاصله عمیق‌تر می‌شد و از سوی دیگر به سبب شرایط نامناسب درون صنعت خودرو اعم از قیمت‌گذاری دستوری، مدیریت ناکارآمد، ارتباط نادرست ذی‌نفعان و... خود این صنعت با چالش‌هایی نظیر کیفیت و تیراژ پایین تولیدات و زیان‌های انباشته دست‌وپنجه نرم می‌کرد. موضوعی که هنوز هم ادامه دارد و هرچند مسکن‌هایی مانند عرضه کالادر بورس و اهدای مجوز واردات به آن رسانده شد اما باید توجه داشت حل آن نیاز به راهکارهای بیشتر و میان‌مدت و بلندمدتی دارد ولی به‌هرحال در شرایط فعلی می‌توان با افزایش تسهیل واردات و عرضه خودرو در بورس کالای اندکی حال آن را بهبود بخشید.

کاهش تولیدات به انضمام سقوط واردات

نگاهی به اظهارات کارشناسان درخصوص بازار خودرو کشور نشان می‌دهد نیاز مصرفی خودرویی سالانه در حدود یک میلیون دستگاه است. اما طی سالیان اخیر با انسداد مسیر واردات و همچنین تحریم‌های اعمال‌شده بر این صنعت شاهد فرونی تقاضا با عرضه هستیم. به عبارتی دیگر از سال ۱۳۹۷ بود که هم تولیدات خودرویی کشور کاهش شدیدی یافت و هم واردات کشور به شدت کاهش

گزارش

نرخ ارز در نیمسال دوم روند صعودی به خود گرفت و در دو ماه اخیر با شتاب بیشتری مسیر صعودی خود را ادامه داد تا جایی که در هفته گذشته نرخ ارز در بازار غیررسمی به ۶۰ هزار تومان رسید. نوسانات نرخ ارز به دلایل مختلف از جمله اینکه این نرخ به صورت تاریخی لنگر اسمی انتظارات تورمی بوده و بسیاری از بازارهای دیگر را با بی‌ثباتی روبه‌رو می‌سازد؛ از اهمیت ویژه‌ای نزد افکار عمومی برخوردار است. از این رو، بخش قابل توجهی از اقدامات دولت در ماه‌های گذشته معطوف به کاهش بی‌ثباتی ارز بوده اما این اقدامات برای کاهش نوسانات نرخ ارز نتها به کنترل نرخ ارز منجر نشد بلکه خود به عامل تشدید بی‌ثباتی بدل شد. در شرایطی که می‌توانست افزایش‌های غیرمنطقی صورت گرفته در بازار ارز کنترل شود. مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی تحت عنوان «تحلیل وضعیت بازار ارز: ارزیابی اقدامات دولت و پیشنهادات اصلاحی» به بررسی چرایی نوسانات شدید نرخ ارز در ماه‌های اخیر و ارائه راهکارهای کوتاه‌مدت پرداخته است. در ادامه صرفاً به راهکارهای بازاری پژوهشی مجلس درخصوص مدیریت بازار ارز اشاره می‌شود.

ارائه پیشنهادها برای کوتاه‌مدت

با عنایت به اینکه رسیدن نرخ ارز با شتابی کم سابقه به سطوح غیرقابل باور فعلی را می‌توان ناشی از سیاست‌های ارزی اتخاذ شده مجموعه دولت دانست، لازم است دولت در سیاست‌های اعلام شده خود تجدید نظر کند. پیشنهادها نیز به‌عنوان سیاست‌های جایگزین قابل ارائه است:

۱-تجمیع تمام ارزهای صادراتی و بانک مرکزی در مرکز مبادله ارز بدون مداخله قیمتی

اعلام ارز ترجیحی ۲۸۵۰۰ تومان با هدف جلوگیری از افزایش

۶ پیشنهاد برای مدیریت بازار ارز

حساب‌های ترانزیتی‌ها در بازار غیررسمی، وجود مشتقات ارزی در بازار غیررسمی و... می‌توان گفت که حجم معاملات و گردش ارز در این بازار فراتر از آن است که بتوان آن را انکار کرد. لذا نادیده گرفتن و ناچیز پنداشتن بازار غیررسمی با ادبیاتی همچون ۴ درصد کل بازار و... اشتباه‌های فاحشی هستند که سیاستگذار را به راه خطا می‌برد. فارغ از اینکه در واقعیت اندازه بازار غیررسمی ارز بسیار بزرگ‌تر از اندازه بازار رسمی است، ایجاد شکاف بین نرخ بازار رسمی و غیررسمی عملاً سیاستگذاری را در بازار غیررسمی مختل می‌کند. به همین دلیل بانک مرکزی لازم است با رعایت دو شرط حفظ حداقلی دلخیز ارزی که مقادیر آن می‌تواند به پیشنهاد بانک مرکزی توسط مراجع ذی‌ربط تعیین شود و رعایت قاعده تثبیت نرخ حقیقی ارز، در بازار غیررسمی مداخله کند. علاوه بر این اجازه فروش عمده اسکناس در سامانه نیما از سوی صادرکننده به صرافی‌ها و بانک‌ها و عرضه مجدد آن در بازار متشکل به صورت حراج برای تأمین ارز صرفاً با هدف فروش ارز سایر نیز مداخله موفری است که می‌تواند راهبری قیمت را از فضای مجازی به بانک مرکزی بازگرداند. البته نکته اصلی این است که این مداخله نباید در قالب زیرفروشی انجام شود و سیاستگذار باید با نرخی نزدیک به بازار و با رهبری قیمت، تقاضای سفته‌بازانه که جزئی از خروج سرمایه محسوب می‌شود را حداقل کند.

۲-ایضای نقش رهبری در بازار غیررسمی ارز به جای انفعال

با توجه به حجم بالای قاچاق و خروج سرمایه، حجم بالای معاملات طلا و سکه که جانشین ارز هستند، گردش چندین باره ارز در بازار غیررسمی، گردش ارزهای صادرکنندگان در

تأمین ارز کشور اقدام کند و به صورت پویا متناسب با شرایط ارزی کشور کنترل ثبت سفارشات را اعمال نماید. برای نمونه درخصوص مدیریت ثبت سفارش و به‌منظور افزایش ضمانت اجرای رعایت سقف ثبت سفارش پیشنهاد می‌شود کمیته بند ۲» و «۳» مصوبات چهاردهمین جلسه شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا مورخ ۱۳۹۷/۷/۱ سقف ثبت سفارش را به صورت ماهانه، سه ماهه یا شش ماهه به سامانه جامع تجارت اعلام کند و امکان صدور ثبت سفارش بیش از سقف تعیین‌شده وجود نداشته باشد. به عبارت دیگر ثبت سفارش پیش از سقف تعیین‌شده حتی در صورت تأیید سازمان مربوطه وزارت جهاد کشاورزی یا صنعت معدن و تجارت به صورت سیستمی در سامانه ضوابط، رد و عدم تأیید خواهد شد. زیرساخت سامانه‌ای این کنترل در سامانه جامع تجارت وجود دارد. بدیهی است تناسب میزان ثبت سفارش با تریخیص کالا و همچنین میزان ذخیره راهبردی اقلام اساسی باید در تعیین سقف ثبت سفارش از سوی کمیته مذکور مدنظر قرار گیرد.

۴-اتخاذ اقدام‌های حمایتی از معیشت خانوار

طبیعی است که با افزایش فعلی نرخ ارز و به تبع آن افزایش قیمت کالاهای اساسی لازم است حمایت‌های لازم از خانوارها صورت گیرد. در این راستا پیشنهاد می‌شود دولت مکلف شود تا همه یا بخشی از مابه‌التفاوت حاصل از فروش ارزهای موضوع تبصره ۱ و ۱۴ قانون بودجه را ذیل طرح مردمی‌سازی یارانه‌ها صرف حمایت از معیشت خانوار کند. روشن است که این حمایت می‌تواند به صورت نقدی یا غیرنقدی و همچنین در هر بخشی از زنجیره تولید تا مصرف صورت گیرد.

۳-کنترل‌های ارزی در حوزه ثبت سفارش واردات کالا و خدمات

همزمان لازم است سیاستگذار اقتصادی کشور نسبت به اصلاح سازوکار مدیریت ثبت سفارش‌ها و تناسب آن با توان

۵-افزایش پیش‌بینی‌پذیری یا ایجاد ابزارهای مالی جدید و کاهش پیامدهای منفی کنترل‌های ارزی بر صادرات

به نظر می‌رسد معرفی ابزارهای مالی جدید مبتنی بر ارز نظیر مشتقات ارزی، می‌تواند نسبت به هموارسازی تقاضای ارز در طول زمان جلوگیری از بیش‌اندازی تقاضا، کمک‌کننده باشد. به عبارت روشن‌تر به دلیل پیش‌بینی پذیر بودن زمان نیاز به ارز در قراردادهای تجاری با ارائه ابزارهای مالی می‌توان تاجر را از ریسک نوسانات نرخ ارز خاطر جمع کرد تا تقاضای آتی را به زمان فعلی منتقل کند. این ابزار مشتقه می‌تواند روی نرخ مرکز مبادلات ایجاد شود اما پیش شرط ضروری آن عدم مداخله و دستکاری قیمتی در آن نرخ است تا بتواند اطمینان خاطر را ایجاد کند. ابزار دیگری که معرفی آن توصیه می‌شود اوراق رفع تعهد ارزی است که به صادرکنندگان اجازه می‌دهد بتوانند در یک بازار رسمی و با خرید این اوراق از صادرکننده دیگری که زودتر از موعد ارز خود را عرضه کرده است، نسبت به تعویق مهلت بازگشت ارز خود اقدام کنند.

۶-تمرکز اختیارات و مسئولیت ارزی در بانک مرکزی

تناسب اختیارات و مسئولیت‌ها شرط لازم ایجاد یا توسعه ظرفیت سیاستگذاری از جمله در بازار ارز است. تا زمانی که بانک مرکزی در سیاستگذاری مجری مصوبات ستاد تنظیم‌بازار یا حتی مجری دستورات شفاهی تصمیم‌گیران دیگری در دولت باشد و استقلال در رأی نداشته باشد و عملاً سیاستگذاری ارزی از یک نهاد متخصص به نهادی غی متخصص و بسیار مهم‌تر از آن غیرپاسخگو در حوزه ارز برون‌سپاری شده باشد، عملاتی‌توان شاهد سیاستگذاری ارزی کارا و اثربخش بود. در این راستا لازم است اولاً تصمیمات ارزی در شورای پول و اعتبار اتخاذ شود و ثانیاً بانک مرکزی در فرآیندهای مرتبط با حوزه ارز نقش محوری داشته باشد.