

یک شرکت خودروساز مدعی است قیمت‌گذاری دولتی باعث ضرر ۱۲ هزار میلیاردی آنها شده، این در حالی است که دولت تاکنون اجازه واردات جدی خودرو را نداده است

# خودروسازها طلبکار شدند!

به همت **۱۱۹ همت‌زبان دولت** براساس آنچه در صورت مالی حسابرسی‌نشده شرکت ایران خودرو آمده، درآمد عملیاتی شرکت در شش ماهه نخست سال جاری حدود ۱۱۲ هزار و ۸۷۲ میلیارد تومان بوده است. همچنین زبان خالص شرکت برای عملکرد نیمه‌نخست اسمال نیز ۲۲ هزار و ۴۲۲ میلیارد تومان ذکر شده است. طبق اطلاعات صورت مالی حسابرسی‌نشده ایران خودرو، زبان شرکت در شش ماهه نخست سال گذشته ۱۲۳ همت؛ در سال ۱۴۰۱ نزدیک به ۳۲ همت و در نیمه‌نخست سال ۱۴۰۰ نیز ۴۷ همت بوده است. نگاهي به مابقی اطلاعات صورت مالی ایران خودرو حکایت از آن دارد زبان انباشته شرکت که در شش ماهه نخست سال گذشته حدود ۷۴٫۵ همت بوده، حالا با رشد بیش از ۳۰ درصدی به ۹۷ همت رسیده است.

اما بخش قابل‌تامل اصلاحات صورت مالی شرکت ایران خودرو، گزارش از زیایی خالص آثار کمی ناشی از فروش محصولات به قیمت‌های تکلیفی است. براساس جزیه ۶ بند (ل) تبصره ۲ قانون

### درخواست ۱۱۹ همت زبان از دولت

براساس آنچه در صورت مالی حسابرسی‌نشده شرکت ایران خودرو آمده، درآمد عملیاتی شرکت در شش ماهه نخست سال جاری حدود ۱۱۲ هزار و ۸۷۲ میلیارد تومان بوده است. همچنین زبان خالص شرکت برای عملکرد نیمه‌نخست اسمال نیز ۲۲ هزار و ۴۲۲ میلیارد تومان ذکر شده است. طبق اطلاعات صورت مالی حسابرسی‌نشده ایران خودرو، زبان شرکت در شش ماهه نخست سال گذشته ۱۲۳ همت؛ در سال ۱۴۰۱ نزدیک به ۳۲ همت و در نیمه‌نخست سال ۱۴۰۰ نیز ۴۷ همت بوده است. نگاهي به مابقی اطلاعات صورت مالی ایران خودرو حکایت از آن دارد زبان انباشته شرکت که در شش ماهه نخست سال گذشته حدود ۷۴٫۵ همت بوده، حالا با رشد بیش از ۳۰ درصدی به ۹۷ همت رسیده است.

اما بخش قابل‌تامل اصلاحات صورت مالی شرکت ایران خودرو، گزارش از زیایی خالص آثار کمی ناشی از فروش محصولات به قیمت‌های تکلیفی است. براساس جزیه ۶ بند (ل) تبصره ۲ قانون

## گزارش از زیایی خالص آثار کمی ناشی از فروش محصولات به قیمت‌های تکلیفی است. براساس جزیه ۶ بند (ل) تبصره ۲ قانون

مرتضی شجاعی، کارشناس بازار خودرو در گفت‌وگو با «فرهیختگان» در پاسخ به این سوال که ادعای زبان ۱۱۹ هزار میلیارد تومانی از سوی ایران خودرو با استناد به ماده ۹۰ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهارم و چهارم قانون اساسی چقدر واقعی است، بیان کرد: «براساس قانون، وقتی دولت یکی‌سری از صنایع را انحصاری شناسایی و برای آنها قیمت‌گذاری کرد اگر این قیمت‌گذاری (بنابر مصلحت و شرایطی) پایین‌تر از قیمت تمام‌شده بنگاه باشد طبق قانون موظف است این ماه‌النفاس‌ت را برساری آن صنعت یا بنگاه جبران کند. اما مساله دوم این است که تعیین مقدار زبانی که دولت از ناحیه قیمت‌گذاری به یک بنگاه وارد کرده، کار سستی است. به عبارتی اینکه بتوان گفت از فلان مقدار ز زبان یک بنگاه اقتصادی مثلاً ۶۰ درصد آن از ناحیه قیمت‌گذاری دستوری و ۴۰ درصد آن از ناحیه سایر اتفاقات درون بنگاه بوده، مساله پیچیده‌ای است. مساله این است که در کشور ما پارترهای مختلفی باعث زبان یک بنگاه می‌شود و این موضوع در صنعت خودروسازی مضاعف است. درواقع علاوه‌بر قیمت‌گذاری دستوری که نمی‌توان تصمیم‌اشتی‌هایی می‌دانیم، به‌رووری پایین بنگاه‌های ما به‌طور عام، پاداش‌های ویژه هیات‌مدیره، رابطه خودرو-قطعه‌ساز و همه‌شاخص‌های منجر به اداره‌ناکارای یک‌بنگاه‌نیز مواردی هستند که به بنگاه زبان وارد می‌کنند.» شجاعی در ادامه بیان داشت من معتقدم که سهم هر کدام از این زبان‌ها قابل‌تفکیک نیست و فکر می‌کنم خودروسازان کل زبان را به قیمت‌گذاری دستوری ربط می‌دهند.

درنظر گرفتن کل زبان به‌عنوان زبانی ناشی از قیمت‌گذاری دستوری اشتباه است؛ چراکه خودروسازان ما در سال‌هایی هم که قیمت‌گذاری دستوری قیمت نزدیک به حاشیه بازار بوده هم زبان داشتند. وقتی بنگاه در شرایط عادی هم زبان می‌دهد نشانگر این موضوع است که بنگاه به‌صورت ناکارآمد اداره می‌شود. پس مساله زبان انباشته در خودروسازان لزوماً و صرفاً فقط به دوره تحریم، اختلال تولید، قیمت‌گذاری دستوری کمتر از هزینه تولید، برنمی‌گردد و ناشی از ناکارآمدی‌ها و سوء‌مدیریت‌ها نیز هست و در واقع بهتر است انضباط مالی در بنگاه‌ها برقرار بشود. در اینجا تکلیف من روی انضباط مالی است. اینکه بنگاه زبان ده چرا باید به هیات‌مدیره پاداش بدهد، چرا باید در دوره‌ای که زبان‌ده بوده شرکت جدیدی تأسیس و نیروهای جدیدی استخدام کند. در هر حال این گزاره که کل زبان ناشی از قیمت‌گذاری دستوری بوده، کمی گمراه‌کننده است. اگر خودروسازان می‌گویند ما رفیقیم این زبان را از هم تفکیک کردیم، ای کاش بیایند بگویند از کدام سازوکارها و کدام روش‌های حسابداری این زبان را استخراج کرده‌اند و سهم هر بخش چه مقدار است. درواقع باید پرسید آیا شرکت می‌توانست هزینه‌های مالی خود را کنترل کند، می‌توانست روی بهره‌وری نیروی کار اقدام کند، می‌توانست سفرهای خارجی، سایت‌های غیراقتصادی، پاداش‌های هیات‌مدیره و... را هم مدیریت کند که زبان کمتر شود؟

### آیا دولت به خودروساز زبان تحمیل کرده؟

شجاعی در ادامه و در پاسخ به این سوال که زبان خودروسازان چگونه خلق می‌شود؟ می‌گوید: «بهتر است این‌گونه سوال کنیم که آیا دولت به خودروسازان زبان تحمیل کرده؟ بله من معتدم خودروسازان از ناحیه

مدیرمسئول:

■ محمدامین ایمانجان

سردبیر:

■ مسعود فروغی

تلفن وفکس:

■ ۶۲۹۹۹۴۹۵ (۰۲۱)

کدپستی:

■ ۱۱۳۵۳۳۸۱۶

چاپ:

■ چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی

نشانی:

■ خیابان حافظ،پایین‌تراز جمهوری

سوه‌روی ساختمان بورس

■ ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم

## همه زبان ناشی از قیمت‌گذاری دستوری نیست

قیمت‌گذاری دستوری پایین‌تر از هزینه تولید به خودروسازان زبان تحمیل کرده‌اند. البته این را مژدکز شوم که تاکنون سابقه نداشته که دولت با ادعای بنگاهی زبان ناشی از قیمت‌گذاری دستوری به کسی را پرداخت کرده باشد. معمولاً دولت زیربار این موضوع که این زبان ناشی از عملکرد اوست، نمی‌رود. شورای رقابت هم که مرجع اصلی دازنده مجوز قیمت‌گذاری بوده نیز هیچ وقت قبول نکرده که زبانی به بنگاه‌ها وارد کرده است. اما دولت در این‌گونه موارد معمولاً با تسهیلات بانکی سعی کرده با قرض دادن به خودروسازان، زبان آنها را به آینده منتقل کند. «شجاعی در ادامه بیان داشت: «وقتی شما به‌عنوان دولت تولیدکننده را مجبور می‌کنید با حاشیه زبان بالاتر تولید کنید انگیزه تولید و توسعه محصول در این تولیدکننده‌ها زین می‌رود. این موضوع خود هزینه تمام‌شده را نیز بالا برده و کیفیت محصول را پایین می‌آورد.» این کارشناس در پاسخ به این سوال که چرا دولت‌ها از اصلاح قیمت‌ها در بازار خودرو واهمه دارند، می‌گوید اینکه چراهیچ کدام از دولت‌ها قیمت‌گذاری دستوری گذشته نگر اصلاح نمی‌کنند. دلیل این است که چون بنگاه‌ها (در اینجا سایپا و ایران خودرو) از سوی مردم ناکارآمد شناخته شده‌اند و مردم از عملکرد آنها گله دارند. عمل‌دولت برای اینکه سرمایه اجتماعی خود را از دست ندهد در مقاطعی که تورم شدیدی داریم سعی می‌کند با کنترل قیمت خودرو رضایت اجتماعی ایجاد کند. به عبارتی چون خودرو جزه کالاهایی است که نفوذ اجتماعی بالایی داشته و مردم نسبت به قیمت کارخانه‌ای آن حساسیت دارند دولت‌ها همواره سعی می‌کنند قیمت آن را کنترل کنند.

### ارثیه‌ای برای دولت سیزدهم

مرتضی شجاعی درخصوص تمایل دولت سیزدهم برای اصلاح رابطه دولت با خودروساز و موضوع قیمت‌گذاری دستوری می‌گوید: «اصفاا در دولت سیزدهم تلاش‌هایی برای اصلاح این وضعیت صورت گرفت. البته باید تاکید کرد که برای اصلاح قیمتی خودرو یک حساسیت عجیب اجتماعی ایجاد شده که همانند بنزین اجازه تعدیل قیمت با تورم رانمی‌دهد. برای مثال درحالی خودروسازی زبان عجیب‌وغریبی به ثبت رسانده که این زبان دهی برای مثال در شرکت‌های ترانکوسازی که حساسیت اجتماعی برای افزایش قیمت محصولات آنها وجود نداشته، دیده نمی‌شود؛ چراکه دولت اجازه تعدیل قیمت را کمتر از به‌صورت فصلی به آنها داده که همین موضوع باعث شده آنها زبان‌ده نباشد.» وی ادامه داد: «فشاری که دولت سیزدهم به واسطه قیمت‌گذاری دستوری از سوی خودروسازان داشته، بخشی از آن از دولت آقای روحانی به‌ارث رسیده‌بود. درواقع در دو سال آخر دولت آقای روحانی اجازه تعدیل قیمت خودرو یا رشد هزینه‌های تولید داده نشد. و این زبان و جاماندگی قیمت خودرو به دولت فعلی منتقل شد. در دولت آقای روحانی رشد نرخ ارز بسیار بالا بود و دولت هم به‌لحاظ سرمایه اجتماعی در شرایطی بود که نمی‌خواست ریسک اجازه افزایش قیمت را بپذیرد.»

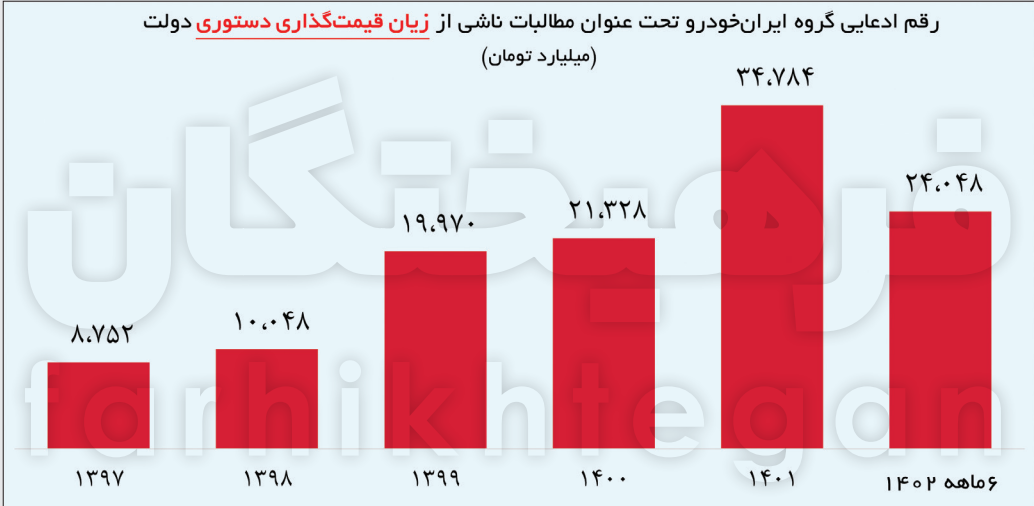
وی در پایان با بیان این موضوع که ورود خودرو به بورس کالا یک بدعتی تاریخی نبود و در تاریخ ایران سابقه نداشت، می‌گوید: «اما با همه فشارهایی که نسبت به توقف آن وجود داشت روش بهتری نسبت به روش مضحک قهرکشی بود و می‌توانست روش منطقی‌تری نسبت به سایر روش‌ها برای فروش خودرو باشد.»

دارد و این موضوع را در مرتبه اول ناشی از قیمت‌گذاری دستوری دولت می‌دانند. البته شورای رقابت که مرجع قیمت‌گذاری خودروهای سواری در کشور و دولت که قیم خودروسازان است، چندان این موضوع را یا قبول ندارند یا اینکه مسئولیت خود را در تحمیل این زبان نمی‌پذیرند. اما اخیرا گروه ایران خودرو با استناد به تکالیف قانون بودجه برآورد خالص آثار کمی ناشی از تکالیف قیمت‌گذاری دستوری، رقمی نزدیک به ۱۱۹ همت را برآورده کرده که دولت طی سال‌های ۱۳۹۷ تا شش‌ماهه نخست اسمال از

یک شرکت خودروساز مدعی است قیمت‌گذاری دولتی باعث ضرر ۱۲ هزار میلیاردی آنها شده، این در حالی است که دولت تاکنون اجازه واردات جدی خودرو را نداده است

# خودروسازها طلبکار شدند!

طریق قیمت‌گذاری دستوری به این شرکت وارد کرده است. این خودروساز با استناد به ماده ۹۰ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل‌وچهارم قانون اساسی مدعی است دولت باید این زبان را در حساب‌های خود لحاظ کند. کارشناسان در گفت‌وگو با «فرهیختگان» می‌گویند گرچه نقش دولت در زبان‌سازی خودروسازان برجسته و غیرقابل‌انکار بوده، اما اولاً باید نقش خودروساز نیز در این ماجرا دیده شود. ثانیاً بعید است دولت اعتنایی به این مطالبات خودروساز نشان دهد.



## چرا خودروساز زبان ده همچنان تولید می‌کند؟

یافته است؟ این تصمیمات نه براساس عقلانیت اقتصادی، بلکه مبتنی بر عقلانیت سیاسی اتخاذ می‌شود.»

### اوضاع بدتر از سابق است

کاکایی تصریح کرد: «حدود ۱۰ سال است که شرکت‌های ایران خودرو و سایپا زبان‌ده هستند و می‌گوینم ورشکست می‌شوند، اما این بار اوضاع بدتر از سابق است. به‌رغم آنکه بانک‌ها طبق مصوبه اخیر بانک مرکزی موظف هستند به ایران خودرو و سایپا تسهیلات بدهند، بانک‌ها هم از ارائه وام سر باز زدند؛ چراکه بانک‌ها هم مشکل دارند و سیستم قفل شده است. از سوی دیگر نیز اگر اکنون هیات‌مدیره ایران خودرو این نامه را جهت جبران خسارت ۱۱۹ همتی به دولت ارسال نمی‌کرد، یک فرد حقیقی حتی به‌عنوان یک سهامدار جزء می‌توانست از هیات‌مدیره شرکت شکایت کند. اکنون حداقل هیات‌مدیره در ظاهر اقدامی درست و قانونی کرده است. آنچنان‌که به‌نظر می‌رسد شرکت‌های خودروسازی ایران خودرو و سایپا تولید خود را تا زمانی که به حدی به قطعه‌سازان داخلی و خارجی بدهکار شوند که دیگر توان پرداخت نداشته باشند، ادامه می‌دهند. متأسفانه تا زمانی که در حوزه سیاست‌گذاری در صنعت خودرو معیارهای سیاسی به جای معیارهای اقتصادی حاکم باشند، هیچ راه حلی وجود ندارد. به محض اینکه این دو راهکار جابه‌جا شوند و معیارهای حقوقی و اقتصادی در میان بیایند اوضاع می‌تواند بهبود پیدا کند.»

### وزیر صمت مدافع حذف قیمت‌گذاری دستوری

امیرحسرن کاکایی در پایان عنوان کرد: «ایران خودرو و سایپا سهام تو دلسی دارند و این به آن معناست که طبق قانون باید مدیرعامل شرکت از بخش خصوصی تعیین شود.» در اینجا مشکل از سمت دولت است. شاهد بودیم که عبید اسمال شورای رقابت به‌رغم تمام تقد‌هایی که از باب قیمت‌گذاری دستوری به آن وارد است، با افزایش قیمت ۴۰ تا ۷۰ درصدی موافقت کرد. اما با حق وتو غیرقانونی معاون اول ریاست جمهوری این اتفاق نیفتاد. فضای سیاسی فعلی که در دولت و مجلس وجود دارد به شما اجازه تغییر رویه‌ها را نمی‌دهد. با وجود قوانینی که مجلس اخیرا مصوب کرد، عملاً دیگر چیزی از صنعت خودرو به‌عنوان صنعت خودروی داخلی باقی نخواهد ماند و این صنعت به‌تدریج به چینی‌ها واگذار خواهد شد. زمانی که چینی‌ها به این حوزه ورود کنند قیمت‌ها کم‌کم آزاد می‌شود. اکنون در شرایط بحرانی هستیم و شاهدیم که به جای حل مسائل، صورت مساله‌پاک می‌شود. اکنون وزیر محترم صمت از وکلای مجلس برای حذف قیمت‌گذاری دستوری درخواست حذف کرده است. خوشبختانه وزیر تمایل دارد قیمت‌گذاری تکمیل شود. سال گذشته شاهد بودیم وزیر اقتصاد و صمت برای خصوصی سازی شرکت‌های ایران خودرو و سایپا با حکم شخص رئیس‌جمهور اقدام کردند اما به‌رغم امضا‌های انجام‌شده، ناکام ماندند و حتی فرمان شخص رئیس‌جمهور هم اجرایی نشد.»

در این روش انتقال کوتاه‌صادراتی از سوی صادرکننده به واردکننده، عملاً رفع تعهد ارزی انجام می‌شود. در مجموع انتظار داریم دولت و بانک مرکزی با توجه به بازخورد‌های بخش خصوصی روش‌ها را بهبود دهند.»

سرپرست دفتر ارزش‌گمرک ایران:

قیمت تمام‌شده تولید

مبنای تعیین ارزش کالاهای صادراتی است

عبدالمجید دهقانان، سرپرست دفتر ارزش‌گمرک ایران در نشست «بینام بسیاری ارزی صادرکنندگان؛ ضرورت و الزامات» گفت: «زنجیره ارزش ما از تولید تا مصرف‌کننده نهایی نه در واردات و نه در صادرات شفاف و مشخص نیست. شاید عمده‌ترین دلیل مشکلات همین عدم شفافیت باشد. موضوع دیگر بخشنامه‌های ناگهانی است که بازرگانان رادر وضعیت غیرقابل پیش‌بینی و نابسامانی فرارمی‌دهد. این را قبول داریم که وضعیت اقتصاد کشور مطلوب نیست و به دلیل مسائلی مثل تحریم‌هایی‌دولتین خاصی اعمال شده؛ از یک طرف نه می‌توان به‌طور کامل به بازار آزاد روی آورد و از طرف دیگر دولت نیز به‌طور مشخص نقش آفرینی نمی‌کند.» وی ادامه داد: «در بررسی ارزش، چه در واردات و چه در صادرات، گمرک به قوانین عمل می‌کند و نمی‌تواند آن‌را عدل کند. مثالی هم بدهم: ما سال‌ها است که ارزش یک کالا بپیشنهاده یک انجمن افزایش پیدا کرد و بعد از اعمال، اولین مخالف همان انجمن

بود و تهدید کرد که تولید را تعطیل می‌کند. این درحالی است که ارزش کالاهای صادراتی عموماً در حذف قیمت صادراتی تعیین می‌شود. اما تولیدکنندگان معتقدند اگر ارزش‌ها بالاتر برود صادرکنندگان متضرر می‌شوند.»

راه‌حلی برای محاسبه ارزش کالاهای صادراتی

سرپرست دفتر ارزش‌گمرک ایران گفت: «براساس قانون، ارزش صادراتی باید معادل قیمت تمام‌شده درب کارخانه به اضافه قیمت نقل و انتقال تا مرز ایران باشد و گمرک نمی‌تواند از این قانون عدول کند و قیمت فروش کالاها در خارج از کشور را مبنایا قرار دهد.» دهقانان اضافه کرد: «پیشنهاد من این است که در امور گمرکی، ارزش کالاهای صادراتی ابتدا به نرخ ربال ثبت شود و بانرخ ارز متناسب تسعیر شود. در رسیدگی به ارزش کالای صادراتی تلاش کرده‌ام از نظر کارشناسان، دستگاه‌های متحصص و همچنین صادرکنندگان استفاده کنیم.» وی خاطرنشان کرد: «تا قبل از سال ۱۳۹۷، گمرک الزامی در تعیین ارزش کالاهای صادراتی نداشت اما از سال ۱۳۹۷ و در کنار اعمال سیاست‌های رفع تعهد ارزی، گمرک متولی تعیین ارزش کالاهای صادراتی شد. به دلیل افزایش نرخ ارز، ارزش کالاهای صادراتی به‌مرور کمتر و کمتر شد. در ادامه با فشار تومینی، تولیدکنندگان تقاضا کردند که ارزش کالاهای صادراتی افزایش پیدا کند. امروز نرخ مبنای تسعیر ارزش کالاهای صادراتی نرخ ETS است. در مجموع امروز من از کیفیت تعیین ارزش کالاهای صادراتی از سوی گمرک دفاع می‌کنم.»