

آمار نشان می‌دهد در ۱۱ ماه اول سال با وجود ثابت ماندن تولید، فروش خودروی داخلی نسبت به سال قبل ۱۰ درصد کم شده است

در انبارهای خودروسازان چه خبر است؟

در روزهای گذشته محمدعلی تیموری، مدیرعامل گروه سایپا از کار برکنار شد. آنطور که رسانه‌ها می‌گویند ظاهراً دلیل برکناری وی کاهش تولید این شرکت و عدم تحقق برنامه‌ها بوده است. نگاهی به عملکرد تولید گروه سایپا نشان می‌دهد درحالی مدیرعامل برکنار شده وعده تولید ۸۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال جاری را داده بود تولید این گروه (مجموع شرکت‌ها) تا پایان ۱۱ ماه به حدود ۴۴۳ هزار دستگاه رسیده است؛ عددی که حتی اگر در اسفندماه هم تولید گروه بیشتر از روندهای قبلی باشد، بازهم فاصله ۳۰۰ هزار دستگاهی با برنامه فضایی آقای مدیرعامل خواهد داشت. در سمت دیگر گرچه مدیرعامل گروه ایران خودرو همچنان بر صندلی خود تکیه زده، اما تولید این گروه در ۱۱ ماهه نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش ۱،۵ درصدی داشته و با برنامه اعلام شده تولید این گروه برای سال جاری نیز فاصله ۲۳۵ هزار دستگاهی دارد و حتی با افزایش تولید در اسفندماه احتمالاً شگاف ۲۶ درصدی بین برنامه اعلامی و عملکرد گروه بیشتر خواهد رسید. اما در سمت فروش بررسی‌ها نشان می‌دهد فروش است خودروسازان دولتی در ۱۱ ماهه نسبت به مدت مشابه خود ۱۱ تا ۱۲ درصد کاهش نشان می‌دهد.

با مجموع اتفاقاتی که اخیراً رخ داده، به نظر می‌رسد چالش‌های خودروسازان بیشتر از قبل شده و مشکلات آنها روزبه‌روز عمیق‌تر می‌شود. این اتفاق عبارت است از زیان دهی شرکت‌ها در نتیجه سیاستگذاری دولت (اعم از قیمت‌گذاری دستوری، مدیریت و نحوه اداره آنها، هزینه‌های تحمیلی و...) به عبارتی خودروساز به واسطه سیاست‌های دولت (چندین دولت) از آنجا که خودرو را با زیان تولید و به فروش می‌رساند، توان، انگیزه و خلاقیتی هم برای افزایش تولید و عرضه آن ندارد.

کوهی که موش زاید!

براساس آمارهای گروه سایپا، مجموع تولید این گروه خودروسازی

(شرکت‌های سایپا، پارس خودرو، زامیاد و سایپا دیزل) در ۱۱ ماهه امسال نزدیک به ۴۴۳ هزار دستگاه بوده که تقریباً یک درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد داشته است. این درحالی است که ۱۶ فوروردین ۱۴۰۲ محمدعلی تیموری، مدیرعامل وقت سایپا در جلسه مدیران این گروه خودروسازی، اعلام کرد برنامه اصلی در سال جدید، تحویل به موقع خودروها به مشتریان است و هدف‌گذاری انجام شده این است که در سال جاری ۸۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید و تحویل داده شود. او اعلام کرد که این عدد، به دلیل توانایی تولید روزانه ۲۱۰۰ تا ۲۲۰۰ دستگاه خودرو در ۶ ماهه دوم سال گذشته، قابل دستیابی است. مدیرعامل سایپا افزود که در تاریخ ۱۴ فروردین ماه، ۱۴۰۰ دستگاه خودرو تولید شده است که نشان‌دهنده رسیدن به اهداف تولید است. هدف‌گذاری این است که در نیمه اول سال، روزانه ۲۲۰۰ دستگاه خودرو و در نیمه دوم سال، حداقل ۲۵۰۰ دستگاه خودرو تولید کنیم. او بیان کرد که حدود ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو از تولید عقب هستند، ولی این مشکل از طریق مونتاژ قابل حل است. مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا درباره افزایش تولید خودروها گفت: «در افزایش تولید خودروها، می‌توان با شرایط بهتری تنظیم‌گیری بازار خودرو را انجام داد و به مردم امکان خرید محصولات سایپا را - با آراش - بخشید، او همچنین اظهار داشت که در جهت مهار تورم و جلوگیری از رشد قیمت، اقدامات متعددی انجام شده است که از جمله آن، کاهش قیمت خرید قطعات خارجی است. در سال ۱۴۰۱، در خرید قطعات خارجی به خصوص در بخش قطعات گیربکس و الکترونیکی، دستاوردهای بسیار خوبی حاصل شده است و رویه جدید سبب شده ۳ هزار میلیارد تومان کاهش قیمت خرید قطعات خارجی داشته باشیم.»

به عبارتی، تولید ۱۱ ماهه گروه سایپا فاصله ۳۵۷ هزار دستگاهی با برنامه اعلامی محمدعلی تیموری، مدیرعامل برکنار شده سایپا دارد. آن‌طور که آمارها نشان می‌دهد، تولید ماهانه بهمن امسال ۴۷ هزار دستگاه بوده که با تداوم این وضعیت، در نهایت تولید این گروه در سال ۱۴۰۲ به ۵۰۰ هزار دستگاه خواهد رسید که با وعده مدیرعامل برکنار شده، فاصله ۳۷ تا ۳۸ درصدی

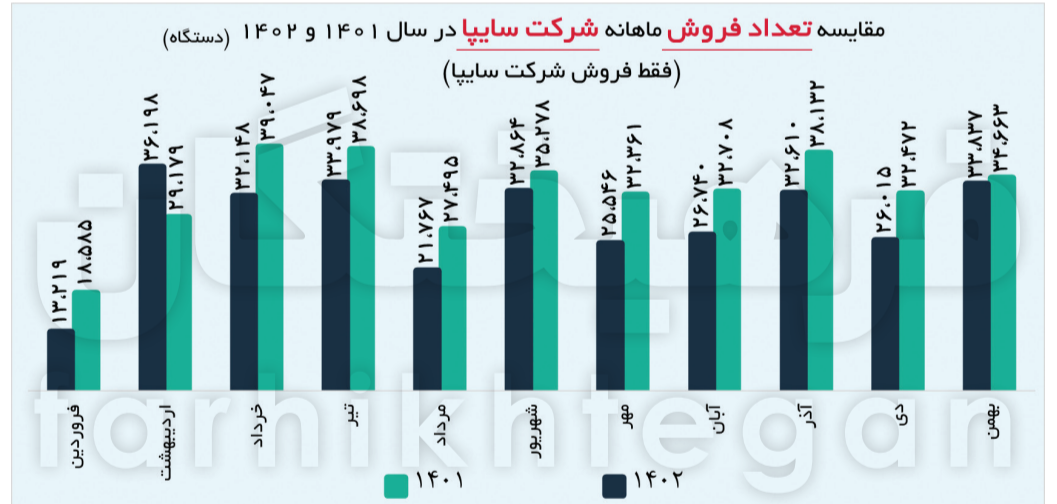
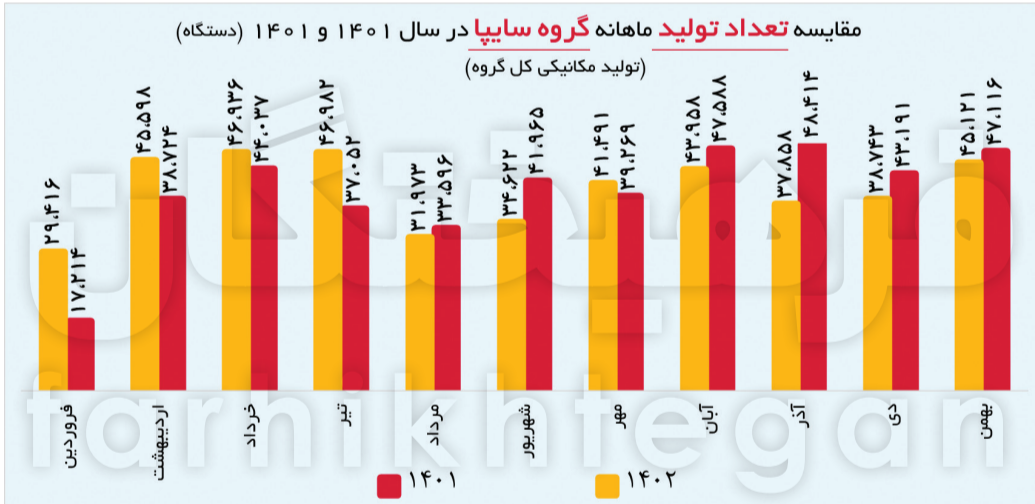
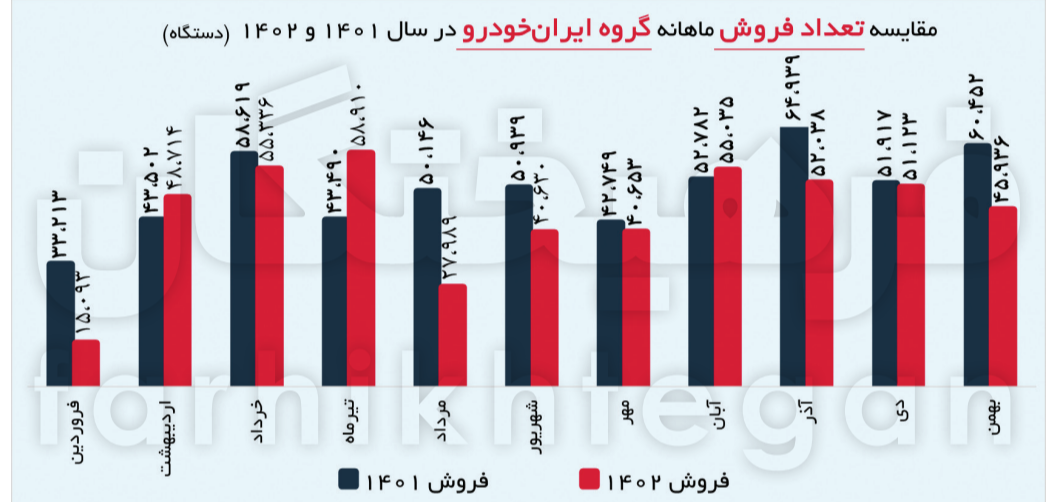
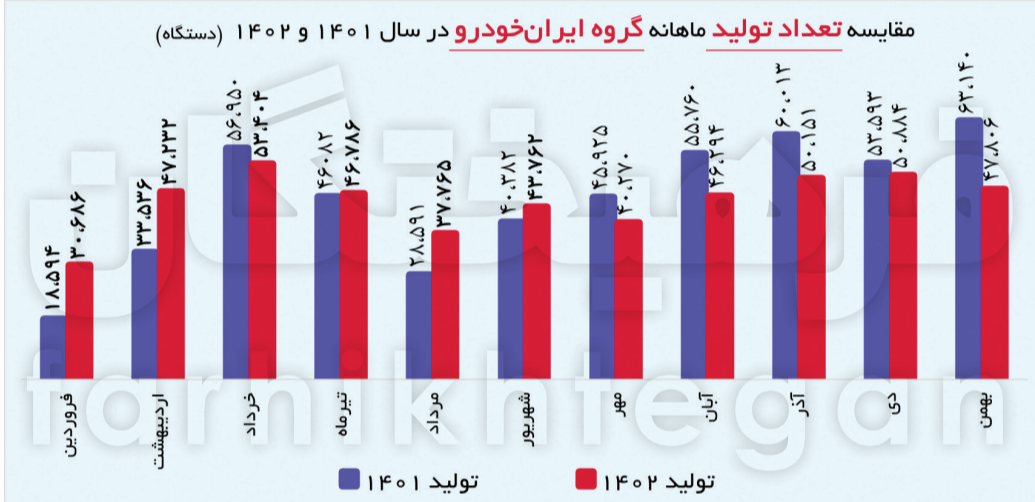
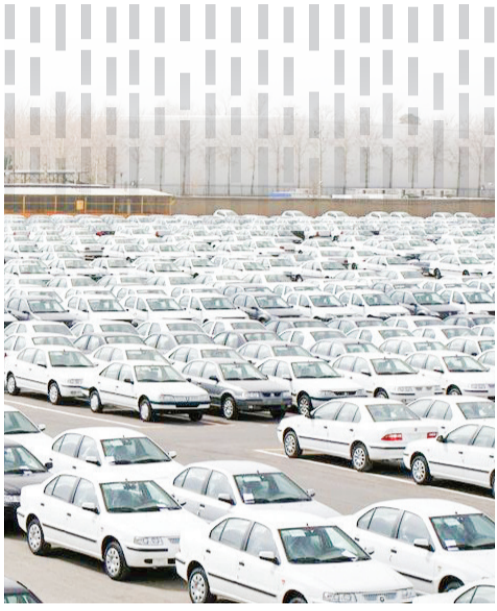
دارد. این موضوع نشان از بیگانگی تیموری با شرایط داخلی خودروسازی سایپا و شرایط اقتصاد کلان و مجموعاً عملکرد تولید خودروسازی دارد.

نقشه راهی که اشتباهی بود!

در کنار سایپا که عملکرد تولید آن با آنچه مدیرعامل سابق این گروه آن را نقشه راه می‌دانست فاصله نجومی داشته، در گروه ایران خودرو نیز تولید فعلی با نقشه راه شرکت فاصله قابل تاملی دارد. طبق آمارها، درحالی گروه ایران خودرو برای امسال تولید ۷۲۰ هزار دستگاه انواع خودرو را برنامه ریزی کرده که طبق آمارهای ماهانه این گروه، مجموع تولید مکانیکی گروه تا پایان ۱۱ ماهه به ۴۹۵ هزار دستگاه رسیده که علاوه بر کاهش ۱،۵ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته، با برنامه ۱۲ ماهه امسال هم فاصله ۲۳۵ هزار دستگاهی دارد. اگر تولید اسفندماه گروه ایران خودرو همچون بهمن ۴۷ هزار دستگاه باشد، در نهایت تولید گروه تا پایان سال به ۵۲۳ هزار دستگاه خواهد رسید که فاصله ۲۶ درصدی با برنامه هدف‌گذاری شده امسال خواهد داشت.

کاهش ۱۱ درصدی فروش خودروسازان دولتی

براساس گزارش‌های ماهانه گروه ایران خودرو، تعداد فروش این خودروساز بزرگ دولتی در ۱۱ ماهه امسال ۴۹۱ هزار و ۴۵۷ دستگاه بوده که نسبت به فروش ۵۵۲ هزار و ۷۴۸ دستگاهی ۱۱ ماهه سال گذشته کاهش ۱۱ درصدی (معادل ۶۱ هزار و ۲۹۱ دستگاه) را تجربه کرده است. آن‌طور که در نمودار قابل مشاهده است، فروش ماهانه ایران خودرو در بالاترین تعداد خود مربوط به ماه‌های خرداد و تیرماه به ترتیب با نزدیک به ۵۹ هزار دستگاه و کمترین تعداد فروش مربوط به ماه‌های مرداد تا مهرماه ۲۸ تا ۲۱ هزار دستگاه بوده است. در سه ماه اخیر نیز فروش این گروه بین ۲۶ تا ۵۲ هزار دستگاه بوده است؛ عددی که در آذرماه و بهمن ۱۴۰۱ به ترتیب ۶۵ و ۶۰ هزار دستگاه ثبت شده است. در مجموع، کاهش ۱،۵ درصدی تولید این خودروساز در ۱۱ ماهه امسال درحالی رخ می‌دهد که فروش گروه نسبت به مدت مشابه



سهام سود بانکی از هزینه‌های شرکت‌ها چقدر است؟

پژوهشکده پولی و بانکی مرکز پژوهشی با عنوان «هزینه افزایش نرخ سود بانکی بر بخش حقیقی؛ شواهدی از داده‌های شرکت‌های تولیدی» به بررسی سهم سود بانکی از هزینه‌های شرکت‌ها پرداخته است. در این گزارش آمده است: براساس نظریه‌های اقتصادی و تجربه کشورهای مختلف یکی از اصلی‌ترین راهکارهای کنترل تورم افزایش نرخ بهره است؛ اما براساس مطالعات این سیاست می‌تواند رشد بخش حقیقی را به‌طور منفی تحت‌تاثیر قرار دهد. در ایران نیز سیاستگذار پولی برای افزایش نرخ‌های بانکی (در جهت کنترل تورم) همواره از این منظر تحت فشار بوده است که افزایش نرخ‌های سود بانکی می‌تواند اثر منفی در بخش تولیدی داشته باشد یا حتی آن را وارد رکود کند. برای اینکه مشخص شود بار هزینه افزایش نرخ سود بانکی بر بنگاه‌های تولیدی چگونه بوده است از داده‌های صورت‌های مالی ۴۰۷ شرکت پذیرفته‌شده در بورس و فرابورس در بازه ۱۳۹۰ تا فصل اول ۱۴۰۲ استفاده شده است.

نسبت هزینه مالی از تقسیم آئتم هزینه مالی به بهای تمام‌شده کالای فروخته رفته در هر فصل محاسبه می‌شود. این نسبت نشان می‌دهد که هزینه مالی که بنگاه‌ها بابت سود تسهیلات پرداخت می‌کنند چه نسبتی از هزینه عملیاتی است. بالا بودن این نسبت به این معنی است که هزینه تسهیلات برای بنگاه واقعا معنی‌دار بوده و تغییرات آن می‌تواند سودآوری شرکت را به خطر بیندازد. برای جمع‌آوری این نسبت و به دست آوردن یک نسبت کلی هزینه مالی برای کل بنگاه‌های تولیدی از میانگین وزنی استفاده شده است؛ به‌گونه‌ای که شرکت‌هایی که مبلغ فروش بالاتری داشتند سهم بیشتری در میانگین هزینه مالی داشتند. بر این اساس نسبت هزینه مالی از ابتدای سال ۱۳۹۳ تا فصل اول ۱۴۰۲ محاسبه شده است. بر مبنای داده‌ها، در بازه

زیر ۵ درصد رسیده است. - افزایش نرخ سود بانکی در زمستان ۱۴۰۱ سهم هزینه مالی از سود عملیاتی را از ۵،۲ درصد در سال ۱۴۰۱ به ۶،۲ درصد افزایش داده است؛ درحالی‌که متوسط این نسبت از سال ۱۳۹۱ تا بهار ۱۴۰۲ حدود ۱۳،۵ درصد است و به‌رغم این افزایش نیز هنوز سهم هزینه مالی از سود عملیاتی شرکت‌ها بسیار پایین‌تر از روند بلندمدت است. - درجه وابستگی صنایع مختلف (با توجه ماهیت فرآیندهای تولید آنها) به تسهیلات بانکی متفاوت است و بدیهی است که افزایش نرخ سود تسهیلات بانکی به صنایع وابستگی بیشتر به تسهیلات، بار مالی بیشتری وارد می‌کند. براساس بررسی داده‌های صورت‌های مالی چند سال اخیر، سه صنعت دارویی، لاستیک و پلاستیک و ماشین‌آلات و تجهیزات (که البته در سال ۱۴۰۱ نسبت بدهی بالای ۶۰ درصدی داشته‌اند)، بیشترین وابستگی را به تسهیلات بانکی دارند و سهم بیشتری از سود عملیاتی خود را به سود تسهیلات اختصاص می‌دهند.

در مجموع در انتخاب سیاست مناسب برای تعیین نرخ سود بانکی، باید این نکته لحاظ شود که سیاست‌ها به سیاست‌های خوب و بد تقسیم نمی‌شوند، بلکه تمام سیاست‌ها دارای منافع و هزینه‌هایی هستند و زمانی یک سیاست برای سیاستگذار بهینه است که اعمال آن (در مقایسه با سایر سیاست‌های جایگزین) منافعی بیش از هزینه‌هایش داشته باشد. لذا اگرچه سیاست انقباضی پولی و افزایش نرخ‌های بانکی به‌طور بالقوه می‌تواند آثار منفی داشته باشد با توجه به بررسی شواهد آماری از وضعیت بنگاه‌ها می‌توان گفت در شرایط فعلی به چند دلیل زیر این آثار منفی کم و قابل‌اغماض هستند:

اول، نرخ واقعی سود بانکی‌ها در دوره‌های اخیر به شدت منفی بوده و افزایش نرخ سود بانکی در بازه نرخ واقعی سود منفی هزینه قابل‌ملاحظه‌ای بر بنگاه‌ها وارد نمی‌کند. دوم، درحالی‌که سهم بانکی‌ها از تأمین مالی بنگاه‌های تولیدی کاهش قابل‌توجهی نداشته است، سهم هزینه مالی از سود عملیاتی نسبت به سال ۱۳۹۵ به یک‌سوم این نسبت در سال ۱۳۹۵ و نصف میانگین بلندمدت کاهش داشته است. سوم، براساس شواهد سال ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۶ که نرخ واقعی سود مثبت بوده، افزایش نرخ سود بانکی با کاهش رشد شرکت‌های وابسته به تسهیلات همراه نبوده است و می‌تواند نسبت به آثار منفی افزایش نرخ سود بانکی در رشد تولید صنایع تشکیک ایجاد کرد. علاوه بر شواهدی که در بالا برای کم‌عمق بودن آثار منفی سیاست افزایش نرخ سود بانکی آورده شد، به این نکته نیز باید اشاره کرد که پایین نگه‌داشتن نرخ سود بانکی (به‌رغم تورم‌های بالا) می‌تواند تقاضای کاذب برای تسهیلات بانکی را تشدید و دسترسی شرکت‌های تولیدی به تسهیلات را مختل کند. براساس آمار شرکت‌های بورسی، رشد تولید شرکت‌های با محدودیت مالی (که وابستگی بیشتری به تسهیلات بانکی داشتند) در مقایسه با سایر شرکت‌ها در دوره‌هایی که نرخ واقعی سود مثبت بوده، بهتر از دوره‌هایی بوده است که نرخ واقعی سود تسهیلات بانکی منفی بوده است. این می‌تواند به دلیل کاهش تقاضای سفته‌بازی تسهیلات بانکی و افزایش دسترسی به تسهیلات بنگاه‌ها در دوران نرخ واقعی سود مثبت باشد. لذا برای تعیین یا هدایت نرخ سود بانکی از مجاری مختلف باید ملاحظات مربوط به اختلال در تخصیص تسهیلات بانکی در شرایط نرخ واقعی منفی سود بانکی و کم‌اهمیت بودن بار هزینه مالی نرخ سود تسهیلات در شرایط فعلی لحاظ شود.

دوشنبه ۲۱ اسفند ۱۴۰۲
شماره ۴۱۰۰
WWW.FDN.IR
FARHIKHTEGANDAILY

مدیرمسئول: محمدامین ایمانجانی
قائم‌مقام مدیرمسئول: مسعود فروغی
سردبیر: محمد زعیب‌زاده
تلفن و فکس: ۰۲۱-۶۲۹۹۹۴۹۵
کدپستی: ۱۱۳۵۳۳۸۱۶
چاپ: چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
نشانی: خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری
روبه‌روی ساختمان بورس
ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم