



- مدیرمسئول:**
- محمد امین ایمانچانی
- قائم مقام مدیرمسئول:**
- مسعود فروغی
- سردبیر:**
- محمد زعیم زاده
- تلفن و فکس:**
- ۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۹۵
- کدپستی:**
- ۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶
- چاپ:**
- چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
- نشانی:**
- خیابان حافظ، پایین تر از جمهوری
 - روبه‌روی ساختمان بورس
 - ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم

«فرهیختگان» وضعیت تولید سایپا و ایران خودرو و اوضاع مالی این ۲ را بررسی می‌کند

خودروسازها تخت گاز تا بورس؟



این روزها بازار خودرو در یک حالت معلق به سر می‌برد. از یک سو همچون دیگر بازارها، تا حدودی درگیر اخبار مربوط به انتظارات تورمی است، در سوی دیگر درگیر رکود بوده و علاوه بر این، نیم‌نگاهی به عرضه‌های جدید تولید داخل و واردات خودرو دارد. همچنین سفته‌بازان و معامله‌گران نیم‌نگاهی نیز به اخبار تحولات انتخابات آمریکا دارند. تحلیلگران بازار خودرو می‌گویند حتی در صورت برنده شدن دونالد ترامپ که به رفتارهای نامتعارف مشهور بوده، بازار خودروی ایران شوک سال ۱۳۹۷ را نخواهد دید. با این حال، نگاهی به اطلاعات ماهیانه تولید خودرو نشان می‌دهد دو خودروساز دولتی در ۶ ماهه نخست تعداد ۲۸۹ هزار دستگاه خودرو تولید کرده‌اند که کاهش حدوداً ۶ هزار دستگاهی نسبت به مدت مشابه سال گذشته داشته است. در خصوص کاهش تولید خودروسازان به جز محدودیت‌های برقی که عمدتاً در مردادماه خودروسازان را درگیر خود می‌کند، اما خودروسازان و بعضاً به موضوع روند تخصیص و تأمین ارز نیز اشاره می‌کنند. به گفته آنان، در ۶ ماهه نخست هر سال معمولاً تخصیص و تأمین ارز به آنها با سرعت لاک‌پشتی انجام می‌شود اما در نیمه دوم سال و به ویژه در بهمن و اسفند بخش عمده ارز مورد نیاز آنها تخصیص و تأمین می‌شود که در حکم «نوشدارو پس از مرگ سهراب» است. اما خودروسازان و کارشناسان خودرو این موضوعات را اگرچه مهم می‌دانند، با این حال مسئله اصلی وارد قیمت‌گذاری غیرمصرفانه‌ای می‌دانند که اولا منجر به زیان قابل توجه شده است و ثانیا دست آنها را در خرید و تأمین قطعه می‌بندد؛ چرا که علاوه بر مشکل نقدینگی، قطعه‌سازان نیز انگیزه‌ای برای تأمین به موقع قطعه برای آنها نخواهند داشت و این موضوع کل زنجیره تأمین و تولید را درگیر خود می‌کند.

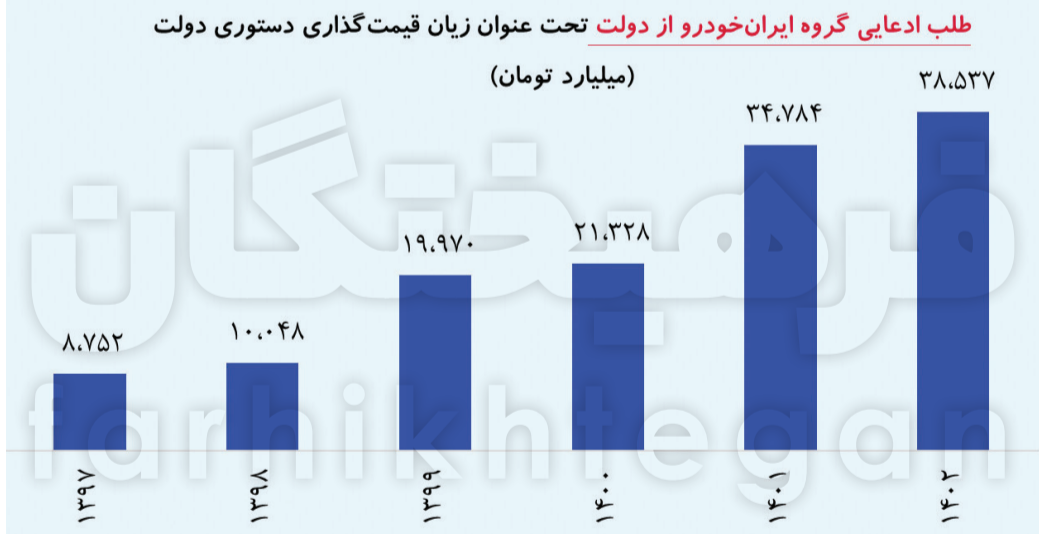
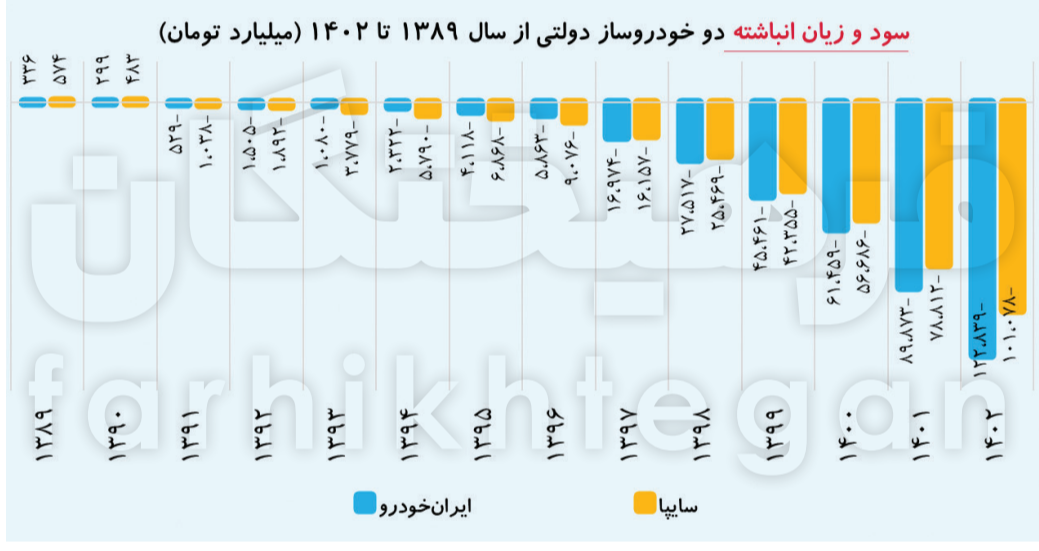
تولیدات خودروسازان در ۶ ماهه ۱۴۰۳

نگاهی به اطلاعات ماهیانه خودروسازان دولتی نشان می‌دهد در شش ماهه نخست امسال گروه ایران خودرو در مجموع حدود ۲۴۴ هزار و ۶۳ دستگاه خودروی سواری تولید کرده که در مقایسه با تولید ۲۵۹ هزار و ۶۳۵ دستگاه در شش ماهه سال گذشته، تولید آیین پوشتان کاهش ۱۵۶ هزار دستگاهی یا شش درصدی داشته است. البته این موضوع را باید مدنظر قرار داد که تولید ۲۴۴ هزار دستگاهی امسال گرچه کاهش شد درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته داشته، اما حدود ۲۰ هزار دستگاه از مدت مشابه سال ۱۴۰۱ بیشتر است. نگاهی به داده‌های ماهیانه این گروه نشان می‌دهد بالاترین تولید ایران خودرو در ابتدا مربوط به خرداد ماه، سپس مربوط به اردیبهشت و در نهایت مربوط به تیرماه است. پس از فروردین که به واسطه تعطیلی‌های عید نوروز

کمترین تولید را داشته، مردادماه هر سه سال اخیر کمترین میزان تولید ایران خودرو را به خود اختصاص داده است. به نظر می‌رسد در کنار همه مشکلات قیمت‌گذاری، محدودیت‌های ارزی و...، کاهش قابل توجه تولید مردادماه را باید ناشی از معضل قطعی‌های برقی نیز دانست، به ویژه اینکه در شهریورماه هر سه سال اخیر تولید رشد بین پنج تا هشت هزار دستگاهی را نسبت به مردادماه تجربه کرده است. در گروه سایپا اگرچه طی شش ماه نخست امسال تولید خودرو در شرکت اصلی (شرکت مادر) کاهش نزدیک به یک درصدی را تجربه کرده، اما مجموع تولید مکانیک‌کل گروه (شامل شرکت‌های سایپا، پارس خودرو، و ارمیاد و سایپادریز) به ۲۴۴ هزار و ۸۳۲ دستگاه رسیده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد چهار درصدی را نشان می‌دهد. در گروه سایپا نیز بیشترین تولید مربوط به ماه‌های اردیبهشت، خرداد و تیرماه و سپس شهریور است. این خودروساز نیز کمترین تولید را در ماه‌های فروردین و مردادماه تجربه کرده که اولی به واسطه تعطیلات عید و دومی به واسطه قطعی‌های برقی رخ داده است. همچنین براساس گزارش ماهانه مرکز پژوهش‌های مجلس از وضعیت تولید ماهانه گروه خودرو و قطعه‌سازی، در شهریورماه سال ۱۴۰۳ شاخص تولید رشته فعالیت خودرو و قطعات برینمای شرکت‌های بورسی نسبت به ماه مشابه سال قبل کاهش ۷٫۴ درصدی و نسبت به ماه قبل افزایش ۱۴٫۸ درصدی داشته است. در مقابل شاخص فروش این رشته فعالیت نسبت به ماه مشابه سال قبل کاهش ۱۵٫۶ درصدی و نسبت به ماه قبل افزایش ۱٫۴ درصدی داشته است. طبق این آمارها، در شهریورماه نسبت به ماه قبل تنها شاخص فروش زیربخش «خودروسازی» کاهش یافته است. همچنین نسبت به ماه مشابه سال قبل شاخص تولید و فروش تمام زیربخش‌ها کاهش داشته است.

۲۲۴ هزار میلیارد تومان زیان انباشته ۲ خودروساز

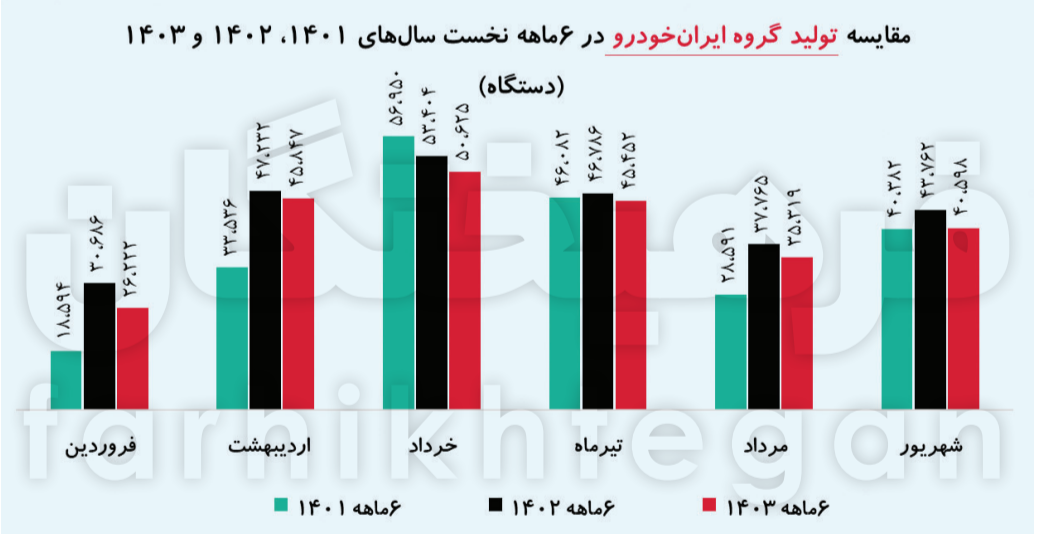
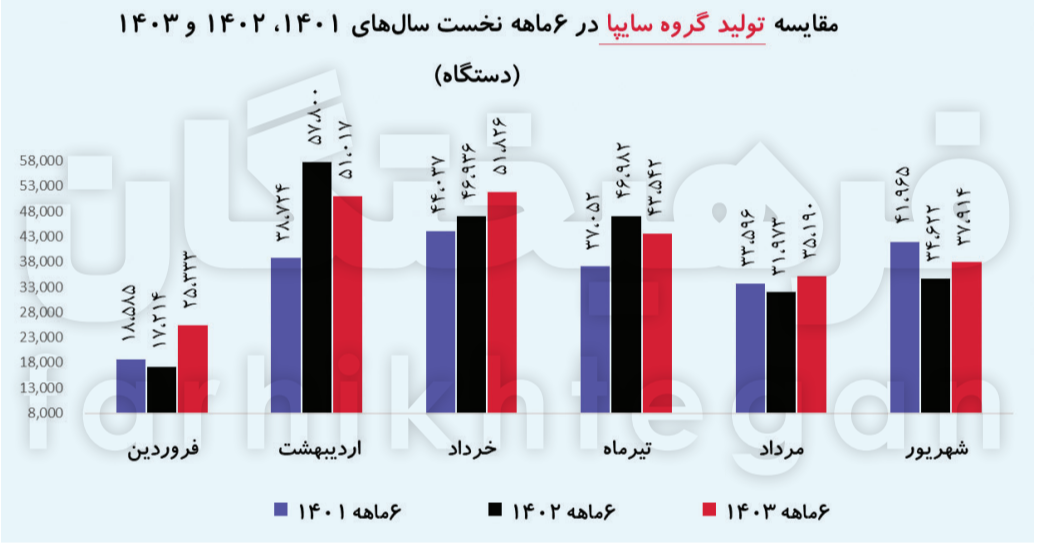
براساس اطلاعات صورت مالی دو شرکت خودروهای دولتی، ایران خودرو و سایپا در سال ۱۳۸۹ و قبل از شروع دوول تحریم‌های ظالمانه آمریکا، آن سال را با سود انباشته ۹۱۰ میلیارد تومانی به پایان رسانده بودند. در سال ۱۳۹۰ نیز با سود ۷۸۲ میلیارد تومانی به پایان رساندند. با این حال، خودروسازان دولتی از سال ۱۳۹۱ وارد زیان شده و زیان انباشته ۱۵۶۷ میلیارد تومانی را ثبت کردند. زیان انباشته این دو خودروساز که تا سال ۱۳۹۶ به حدود ۱۵ هزار میلیارد تومان رسیده بود، در سال ۱۳۹۷ دو برابر شده و عدد ۳۳ همت را به خود دید. این مقدار تا سال ۱۴۰۰ به ۱۱۸ همت، در سال ۱۴۰۱ به حدود ۱۶۹ همت و در پایان سال ۱۴۰۲ به عدد ۲۲۳ هزار و ۹۱۷ میلیارد تومان رسید. طی سال گذشته، از زیان نزدیک به ۲۲۴ همتی، حدود ۱۲۳ همت آن مربوط به ایران خودرو و ۱۰۱ همت دیگر مربوط به گروه سایپا بوده است.



کارشناسان حوزه خودرو معتقدند اصل موضوع یعنی وارد کردن زیان با قیمت‌گذاری دولت قابل انکار نیست اما خودروساز علاوه بر اقدامات دولت، باید آثار اقدامات خود از جمله روابط مالی پرهزینه با برخی قطعه‌سازان، تحمیل هزینه‌های سربار نیروی انسانی، سرمایه‌گذاری و فعالیت در حوزه‌های غیرخودرویی، بهره‌وری پایین و قیمت تمام‌شده بسیار بالا را نیز در این محاسبات دخیل کند. در هر حال، همه بر سر این موضوع توافق دارند که معضل اصلی و عمده، قیمت‌گذاری غیرمصرفانه بوده و سایر موارد ذکر شده نیز، در کنار آن به چالش‌های خودروسازی افزوده است.

واقعی شدن قیمت خودرو با عرضه در بورس کالا

گرچه این روزها پیشنهادهای مختلفی از سوی کارشناسان و خودروسازان برای تعدیل قیمت خودرو وجود دارد، اما به نظر می‌رسد در این شرایط که اتفاقاً انتظارات تورمی نیز بالاست، راه‌میان‌ه، کم‌خطر، بازگشت دوباره عرضه خودرو به بورس باشد؛ موضوعی که ظاهر اردیوهای گذشته به دستور کار دولت و مجلس بازگشته است. در همین خصوص حسنعلی محمدی، دبیر کمیسیون صنایع و معادن مجلس می‌گوید فروش خودرو در بورس کالا راهکاری مؤثر در شفاف‌سازی قیمت‌ها و بهبود شرایط بازار خودرو خواهد بود. وی بیان می‌دارد: «در شرایط فعلی که خودروسازان با زیان مواجهند و قیمت‌ها به دلیل مداخلات سیاست‌گذار غیرواقعی است، فروش خودرو در بورس منافع آریاری مصرف‌کننده و تولیدکننده به همراه خواهد داشت. محمدی می‌افزاید: «از آنجاکه در بورس کالا قیمت‌ها بر اساس مکانیسم عرضه و تقاضا شکل می‌گیرد که به معنای تعیین قیمت‌های واقعی و منطقی برای خودرو است، این مکانیسم می‌تواند به کاهش نوسانات غیرمنطقی و دخالت‌های مصنوعی در بازار کمک کند.». نماینده مردم فساد در مجلس شورای اسلامی با اشاره به نقش بورس در شفافیت معاملات خودرو و یادآوری می‌شود که با توجه به اینکه همه تراکنش‌ها در بورس کالا به صورت شفاف و قابل ردیابی انجام می‌شوند، این موضوع مانع از شکل‌گیری بازار سیاه و دلالتی‌های غیرقانونی شده و اعتماد مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان به قیمت‌های واقعی را افزایش می‌دهد. پرواضح است بازگشت خودرو به بورس کالای می‌تواند تأثیرات مثبتی بر صنعت خودروسازی و قیمت خودرو داشته باشد. این اقدام به کشف شفاف‌تر قیمت‌ها کمک کرده و هزینه‌های اضافی در زنجیره توزیع را کاهش می‌دهد که می‌تواند به تثبیت یا کاهش قیمت خودروها منجر شود. افزایش نقدینگی شرکت‌های خودروسازی از طریق فروش مستقیم در بورس به آنها این امکان را می‌دهد که تولید و سرمایه‌گذاری در محصولات جدید را افزایش دهند. با این حال، چالش‌هایی مانند قیمت‌گذاری دولتی و رقابت پذیری پایین برخی محصولات باید رفع شود تا بورس کالا بتواند ثبات بازار خودرو و اعتماد سرمایه‌گذاران را تقویت کند.



راهکارهایی برای نجات گازوئیل از لبه پرتگاه

تفاوت فاحش قیمت گازوئیل در ایران و کشورهای همسایه به ویژه در پاکستان، که تقریباً ۷۰ درصد از گازوئیل مورد نیاز خود را از طریق قاچاق تأمین می‌کند، دلیل اصلی این اتفاق است. یکی از روش‌های اصلی قاچاق، استفاده از بارنامه‌های جعلی است. علی‌رغم وجود سامانه‌هایی مانند «سدف» این مشکل همچنان ادامه دارد. بارنامه‌های جعلی به قاچاقچیان اجازه می‌دهد بدون مشکل، سوخت را از مرزها خارج کنند. این امر نشان‌دهنده ناکارآمدی برخی سامانه‌های نظارتی و ضعف در اجرای قوانین است.

ناوگان فرسوده

یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های ایران در مصرف گازوئیل، وجود ناوگان حمل‌ونقل فرسوده است. این ناوگان به دلیل مصرف بالای سوخت و کارایی پایین، فشار زیادی بر تولید داخلی سوخت وارد کرده و باعث افزایش نیاز به واردات گازوئیل شده است. به طوری که در سال گذشته، حدود ۸۳۰ میلیون دلار گازوئیل برای تأمین نیاز داخلی وارد کشور شده است. بدون نوسازی ناوگان، این مشکل همچنان ادامه خواهد داشت و مصرف غیرمنطقی سوخت افزایش می‌یابد.

معضل یارانه پنهان

یارانه‌های پنهان در بخش انرژی یکی از عوامل اصلی افزایش مصرف و قاچاق سوخت در ایران است. بیش از ۹۰ درصد از یارانه‌های پنهان کشور به انرژی اختصاص دارد. تفاوت فاحش قیمت گازوئیل در ایران با قیمت‌های بین‌المللی، قاچاق آن را به یک تجارت پربهرتی تبدیل کرده است. در این میان، ۲۰ الی ۳۰ درصد از گازوئیل مصرفی نیروگاه‌ها و معادن نیز به صورت قاچاق قوی در این حوزه می‌پردازد.

چالش قاچاق گسترده با بارنامه‌های جعلی

براساس برخی گزارش‌ها، روزانه بین ۷ تا ۶ میلیون لیتر گازوئیل به‌طور غیرقانونی از استان سیستان و بلوچستان قاچاق می‌شود. این رقم بیشتر از کل سهمیه اختصاص یافته به این استان است. علاوه بر آن، برآورد می‌شود که در سطح کشور، حدود ۳۵ میلیون لیتر گازوئیل به‌طور روزانه از ایران قاچاق می‌شود.

درخواست جبران زیان ۱۳۳ همتی توسط دولت!

زیان دهی خودروسازان حلال‌پزندگان و بازندگان بزرگی دارد. دو خودروساز بزرگ دولتی با اینکه هنوز صورت مالی شش ماهه نخست را منتشر نکرده‌اند، اما تا پایان سال ۱۴۰۲ در مجموع بیش از ۲۲۳ هزار میلیارد تومان زیان انباشته در کارنامه خود به ثبت رسانده‌اند. در سمت دیگر، بزرگان این بازی پانزی، خریداران خودرو به قیمت کارخانه‌اند که در خودروهای مختلف بین ۵۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان سود یارانت شیرین از تفاوت قیمت بازار و کارخانه به جیب می‌زنند. گرچه قیمت بازاری فعلی قیمت واقعی این خودروها نیست، اما به هر حال همه کارشناسان و فعالان بازار خودرو و مدیران خودروسازی بر این امر متفق‌القولند که قیمت‌های کارخانه‌ای قیمت‌های منصفانه‌ای نبوده و منجر به انباشت زیان در خودروسازی دولتی شده است. در سمت بازندگان، خودروسازان اولین بازنده این بازی پانزی‌اند که به واسطه قیمت‌گذاری دستوری غیرمصرفانه، تا پایان سال گذشته بیش از ۲۲۳ همتی در کارنامه خود ثبت کرده و اگر صورت مالی شش ماهه نخست هم منتشر شود، قطعاً این عدد به بیش از ۲۵۰ همت خواهد رسید. دومین بازنده این بازی، دولت است که به واسطه زیان تحمیلی به خودروسازان، علاوه بر اینکه بانک‌ها را مجبور به اعطای تسهیلات تکلیفی به خودروسازان کرده، حالا از سوی خودروسازان متهم شده بابت زیان تحمیلی ناشی از قیمت‌گذاری دستوری، باید زیان آنها را جبران کند.

ردپای این موضوع را می‌توان در صورت‌های مالی خودروسازان دید. گرچه گروه سایپا در صورت مالی خود اطلاعاتی در خصوص زیان ناشی از قیمت‌گذاری تکلیفی منتشر نکرده اما این موضوع در صورت مالی ایران خودرو به تفصیل شرح شده است. براساس آنچه در صورت مالی گروه ایران خودرو آمده، این گروه مدعی مطالبات ۱۳۳ هزار میلیارد تومانی از دولت بابت زیان ناشی از قیمت‌گذاری دستوری طی سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۲ شده است. ایران خودرو با استناد به ماده ۹۰ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴، مدعی شده از آنجایی که دولت به واسطه قیمت‌گذاری دستوری محصولات به این شرکت زیان وارد کرده، طبق قانون مکلف است مابه‌التفاوت قیمت تکلیفی و هزینه تمام‌شده را از محل اعتبارات و منابع خود یا بدهی این بنگاه به سازمان امور مالیاتی کسر نماید. گروه ایران خودرو، این زیان را به ترتیب برای سال ۱۳۹۷ حدود هشت هزار و ۷۵۲ میلیارد تومان، برای سال ۱۳۹۸ حدود ۲۰ همت، برای سال ۱۳۹۹ نزدیک به ۲۰ همت، برای سال ۱۴۰۰ حدود ۲۱٫۲ همت، برای سال ۱۴۰۱ حدود ۳۳ همت و برای سال ۱۴۰۲ نیز ۳۸ هزار و ۵۳۷ همت ذکر کرده است. اما عدد ۱۳۳ همت فقط مربوط به گروه ایران خودرو بود و بعد است گروه سایپا نیز که درگیر زیان انباشته ۱۰۱ هزار میلیارد تومانی تا انتهای سال ۱۴۰۲ بوده، ادعای مشابه نداشته باشد. در این صورت، مطالبه زیان خودروسازان از دولت شاید به رقمی در حد و حدود ۲۰۰ هزار میلیارد تومان نیز برسد.

از کشور خارج می‌شود و این امر نه تنها منابع داخلی را تحلیل می‌برد، بلکه بر اقتصاد کشور نیز فشار بیشتری وارد می‌کند.

ناکارآمدی سامانه‌های نظارتی

برای مدیریت مصرف و تردد ناوگان دریایی، سامانه سپینت (سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان) طراحی شده است. این سامانه بر اساس پیامپاش و جی‌پی‌اس، میزان مصرف گازوئیل ناوگان‌ها را کنترل می‌کند. با وجود اینکه تخصیص سوخت بر اساس پیامپاش از سال ۱۳۹۳ مصوب شده، این سامانه به دلیل مشکلات محاسبه و اجراء، به‌طور کامل نتوانسته مانع قاچاق و مصرف غیرقانونی سوخت شود. در بسیاری از موارد، مسیرهای تعیین شده برای ناوگان حمل‌ونقل درست محاسبه نمی‌شوند و کامیون‌داران با مشکل کمبود سوخت مواجهند. این مسئله باعث شده تا قاچاقچیان از این نواقص بهره‌برداری کرده و سوخت قاچاق کنند. همچنین، جعل بارنامه‌ها و عدم نظارت کافی در تخصیص سهمیه‌های سوخت، مشکلاتی جدی در نظارت بر مصرف سوخت ایجاد کرده است.

راهکارهایی برای تنظیم‌گری و حکمرانی

با توجه به چالش‌های مذکور، نیاز به تنظیم‌گری قوی و جامع در حوزه انرژی بیش از پیش احساس می‌شود. برای مقابله با این مشکلات، می‌توان از راهکارهای زیر استفاده کرد:

- تقویت سامانه‌های نظارتی: بهبود عملکرد سامانه‌های نظارتی مانند سپینت و سدف و ایجاد سامانه‌های هوشمند غیرقابل جعل، نظارت بر مصرف و

تخصیص سوخت را دقیق‌تر و مؤثرتر خواهد کرد. استفاده از فناوری‌های نوین مانند بلاک‌چین برای جلوگیری از جعل بارنامه‌ها می‌تواند به کاهش قاچاق سوخت کمک کند.

۲. نوسازی ناوگان حمل‌ونقل: نوسازی ناوگان فرسوده و استفاده از خودروهای کم‌مصرف تر و گازسوز می‌تواند به کاهش مصرف گازوئیل و وابستگی به واردات سوخت کمک کند. این اقدام همچنین به بهبود به‌رووری انرژی و کاهش فشار بر منابع داخلی منجر خواهد شد.

۳. تنوع سبب سوخت: استفاده از گاز طبیعی به جای گازوئیل در ناوگان حمل‌ونقل سنگین و صنایع می‌تواند تأثیر زیادی در کاهش مصرف گازوئیل و واردات داشته باشد. گاز طبیعی به دلیل مقرون به صرفه بودن و اثرات زیست‌محیطی کمتر، گزینه‌ای مناسب برای جایگزینی است.

۴. بازنگری در یارانه‌های پنهان: اصلاح سیستم بارنامه‌ها و واقعی‌سازی قیمت سوخت‌های مایع براساس قیمت تمام‌شده برای دولت، راهکاری اساسی برای کاهش قاچاق سوخت و مصرف بی‌رویه است. حذف تدریجی یارانه‌های پنهان و تخصیص منابع به انرژی‌های تجدیدپذیر می‌تواند به بهبود وضعیت اقتصاد انرژی کمک کند.

چالش‌های مرتبط با گازوئیل در ایران، از قاچاق گسترده و مصرف بی‌رویه گرفته تا ناکارآمدی سامانه‌های نظارتی و ناترازی انرژی، نیازمند تنظیم‌گری قوی و حکمرانی هوشمند در حوزه انرژی است. با به‌کارگیری سیاست‌های دقیق و هماهنگ، تقویت سیستم‌های نظارتی، نوسازی ناوگان و تنوع‌بخشی به سبب سوختی کشور، می‌توان بر این مشکلات فائق آمد و اقتصاد انرژی کشور را به سوی پایداری و بهره‌وری بیشتر سوق داد.