«فرهیختگان» قیمت خودروهای چینی چند شرکت مشهور در داخل را با قیمت عرضه آنها به کشورهای همسایه مقایسه می‌کند

گران‌فروشی ۵۰ درصدیِ مونتاژکاران ایرانی

پانیذ رحیمی
خبرنگار

یکی از روش‌های رایج در صنعت خودروسازی ایران، واردات قطعات به صورت منفصله (CKD) و مونتاژ آنها در داخل کشور است. این شیوه به‌جای واردات کامل خودرو، به واردات قطعات اصلی از کشورهای دیگر و عمدتا چین متکی است. سپس این قطعات در خطوط تولیدی خودروسازان داخلی مونتاژ شده و تحت نام خودروهای داخلی یا با برندهای وارداتی به فروش می‌رسند. طی سال‌های اخیر، صنعت خودروهای مونتاژی ایران با دو چالش روبه‌رو بوده است. اولی ارزبری بالا و عدم تعمیق داخلی‌سازی است که برخی کارشناسان می‌گویند این موضوع یک خطر برای خودروسازی کشور است؛ چراکه خودروسازی ایران را از داخلی‌سازی دور کرده و وابسته به چینی‌ها می‌کند، آن هم با کیفیت پایین، قیمت بالا و ارزبری بالا. اما چالش دوم، موضوع قیمت است. به عبارتی، یکی از اصلی‌ترین موضوعاتی که بارها از سوی کارشناسان و مصرف‌کنندگان مطرح شده، تفاوت فاحش قیمت خودروهای مونتاژ داخل با نمونه‌های مشابه در بازارهای بین‌المللی، به‌ویژه در کشورهای حاشیه خلیج‌فارس و چین است. برای مثال، طبق بررسی‌های «فرهیختگان»، در برخی از خودروها تفاوت قیمت کارخانه‌ای خودروهای مونتاژی در ایران با کشورهایی همچون امارات و عربستان سعودی بعضا تا صددرصد است. طبق این آمارها، میانگین تفاوت قیمت ایران و دو کشور عرب همسایه حدود ۶۰ درصد و در برخی خودروها حتی تا ۱۲۸ درصد است. با توجه به تعرفه بالای واردات خودرو در ایران، تفاوت شدید قیمت خودروهای وارداتی در ایران با کشورهای همسایه طبیعی است اما توجه داشته باشیم نکته قابل توجه این است که اولا واردات قطعه و مونتاژ آن در داخل با تعرفه بسیار پایین‌تر از واردات خودرو و کالای مصرفی نهایی بوده و ثانیا با در نظر گرفتن ارزان‌تر بودن نیروی کار در کشور، قاعدتا قیمت تمام شده خودروهای مونتاژی نباید از خودروهای وارداتی در کشورهای همسایه گران‌تر باشد. موضوع فاصله شدید قیمتی بین خودروهای مونتاژی در ایران و همان خودروها در کشورهای همسایه آنجایی آشکار می‌شود که بدانیم براساس بررسی‌های «فرهیختگان» از صورت مالی شرکت کرمان موتور، طی سال ۱۴۰۲ این خودروساز تعداد محدودی خودروی J4 را درحالی به قیمت کارخانه به‌طور میانگین به قیمت ۶۳۴ میلیون تومان به فروش رسانده که همین مدل خودرو به قیمت حدود ۴۳۳ میلیون تومان صادر شده است. اینکه چرا یک مدل خودرو در داخل ۴۶ درصد بالاتر از قیمت صادراتی به فروش رسیده، جای سوال برای افکار عمومی دارد.

۸٫۶ میلیارد دلار واردات قطعه و خودرو

طبق داده‌های گمرک، مجموع ارز دریافتی بخش خودرو و قطعه طی سال ۱۴۰۲ حدود ۸ میلیارد و ۶۴۵ میلیون دلار بوده که شامل ۳٫۸ میلیارد دلار قطعات خودرو CKD، حدود ۳ میلیارد دلار قطعات و لوازم یدکی خودرو و نزدیک به ۲ میلیارد دلار کشنده، خودرو و ماشین‌آلات cbu است. این آمار نشان می‌دهد مونتاژکاران در سال ۱۴۰۲ ازجمله بزرگ‌ترین دریافت‌کنندگان ارز بوده‌اند. گزارش گمرک از ۱۰۰ واردکننده اول کشور نیز نشان می‌دهد مدیران خودرو با بیش از یک میلیارد دلار، کرمان موتور حدود ۷۴۷ میلیون دلار، بهمن موتور با ۳۹۳ میلیون دلار، آرین پارسا موتور با ۲۷۵ میلیون دلار و فردا موتور با ۱۱۱ میلیون دلار ازجمله دریافت‌کنندگان بزرگ ارز طی سال گذشته بوده‌اند. ارز اختصاص‌یافته به بخش مونتاژ در سال گذشته، سروصدای زیادی به پا کرد و انتقاد از سیاستگذار به دلیل کم‌توجهی به واردات خودرو را در پی داشت. منتقدان می‌گفتند سیاستگذار در شرایطی تنها به یکی از مونتاژکاران بالای یک‌میلیارد دلار ارز در سال گذشته داده که واردات خودرو به دلیل کمبود ارز، کند و ضعیف پیش می‌رود. این انتقادها در حالی بود که تولید مونتاژکاران در سال گذشته به بالای ۳۰۰ هزار دستگاه رسید. برخی از کارشناسان می‌گویند دریافت این میزان ارز از سوی مونتاژکاران که بیش از ۳۰۰ هزار دستگاه خودروی سواری تولید کرده‌اند با توجه به داخلی‌سازی پایین، عملا هدررفت منابعی است که دولت می‌توانست صرف تولید چندبرابری خودروسازان دولتی داشته باشد.

در این باره رئیس انجمن و رئیس کمیته مواد اولیه انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی در سال جاری و در واکنش به مقدار ارز تخصیصی به واردات قطعه به صراحت اعلام می‌کند: «یکی از مشکلات اصلی، موضوع تأمین ارز مورد نیاز خودروسازان است. وقتی قرار است ارز خودروساز تأمین شود، بارها شنیدیم که ارز وجود ندارد اما در مقابل شاهدیم ارز مورد نیاز خودروسازان مونتاژکار چینی، به راحتی تأمین می‌شود. نکته مهم اما اینجاست در حالی که برای دو خودروساز بزرگ با میانگین ارزبری ۲۰۰۰ الی ۲۵۰۰ دلار برای هر محصول، ارزی (ارز تالار دوم/ مرکز مبادله) وجود ندارد که برای خودروهای مونتاژی چینی، بعضا ۱۴ تا ۱۶ هزار دلار ارز (به نرخ مرکز مبادله) تخصیص داده می‌شود و به‌راحتی قطعات آنها وارد، مونتاژ انجام و عرضه صورت می‌گیرد.»

تفاوت قیمت مونتاژی‌های ایران با عربستان و امارات بین ۶۰ تا ۱۲۰ درصد

یکی از اصلی‌ترین انتقادهای مطرح شده به خودروسازان داخلی، تفاوت چشمگیر قیمت خودروهای مونتاژ شده در ایران نسبت به کشورهای دیگر است. به عبارتی، تخصیص قابل توجه ارز به مونتاژکاران درحالی است که مقایسه قیمت خودروهای مونتاژی در ایران (قیمت کارخانه) با قیمت این خودروها در کشورهای منطقه نشان می‌دهد اختلاف قیمت این خودروها در ایران و در کشورهای عربی همسایه بعضا تا بیش از ۱۷۰ درصد است. طبق بررسی‌های «فرهیختگان» اختلاف فاحشی میان قیمت عرضه خودروهای مونتاژی در ایران با قیمت همان خودروهای وارداتی در دو کشور امارات و عربستان سعودی وجود دارد. بر همین اساس، مقایسه قیمت‌های حدودی عرضه خودرو در ایران، عربستان و امارات نشان می‌دهد تیگو۸ پرومکس در ایران حدود ۱۱۵ درصد نسبت به امارات و ۸۳ درصد نسبت به عربستان گران‌تر عرضه می‌شود. هیوندای اکسنت نیز ۱۲۸ درصد نسبت به امارات و ۴۹ درصد نسبت به عربستان گران‌تر به مردم ایران فروخته می‌شود. بررسی میانگین قیمت‌ها حاکی از آن است که به جز قیمت خودروهای جک S۳ و X۳۳ کراس (دستی) که قیمت آنها در ایران با دو کشور همسایه بین ۲۰ تا ۳۰ درصد اختلاف دارد، در مابقی خودروها این مقدار بیش از ۳۰ درصد است. اما بیشترین تفاوت نرخ نیز مربوط به قیمت خودروی آریزو۵ است؛ این خودرو در امارات ۱۷۴ درصد و در عربستان ۸۷ درصد ارزان‌تر از ایران به فروش می‌رسد. به‌طور کلی قیمت‌های امارات پایین‌تر از همه بوده، سپس قیمت‌های عربستان تا نهایتا ۹۶ درصد با ایران اختلاف دارد و در همه موارد قیمت خودروهای مونتاژی ایران بالاتر از منطقه است.

به این ترتیب برای مثال قیمت خودرویی مانند تیگو۸ پرومکس که در عربستان در حدود یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان و در امارات یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان به فروش می‌رسد در ایران با نرخ ۲ میلیارد و ۸۱۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده است. این عدد حاکی از تفاوت یک میلیارد و ۱۱۰ میلیون تومانی با عربستان است. همچنین با این مبلغ می‌توان دو خودروی تیگو۸ پرومکس را در امارات خریداری و ۲۱۰ میلیون تومان نیز پس‌انداز کرد. نکته قابل توجه این است که با واردات قطعه و مونتاژ آن (که تعرفه پایینی نسبت به واردات خودروی نهایی دارد) در داخل و با در نظر گرفتن ارزان‌تر بودن نیروی کار در کشور، قاعدتا قیمت تمام‌شده نباید از واردات خودروی آماده بالاتر باشد. این در شرایطی است که قیمت‌گذاری صورت گرفته در عربستان و امارات به‌گونه‌ای بوده که واردات به صورت قطعه قطعه نبوده و خودروها کاملا آماده وارد کشور و قیمت‌گذاری شده‌اند.

تخفیف ۴۶ درصدی به خارجی‌ها!

موضوع تفاوت قیمت شدید خودروهای مونتاژی داخل با همان خودروهای وارداتی در کشورهای همسایه زمانی عجیب‌تر می‌شود که بدانیم بررسی «فرهیختگان» از صورت مالی سال ۱۴۰۲ شرکت کرمان موتور نشان می‌دهد اختلاف قیمت قابل‌توجهی میان نرخ داخلی و صادراتی خودروی J4 وجود دارد که این تفاوت قیمتی به بیش از ۴۶ درصد می‌رسد. براساس این گزارش، قیمت داخلی این خودرو به‌طور میانگین حدود ۶۳۴ میلیون تومان اعلام شده است. این در حالی است که مطابق اطلاعات موجود در صورت‌های مالی، کرمان موتور بابت فروش ۸ دستگاه از خودروی J4 مبلغی معادل ۳ میلیارد و ۴۶۰ میلیون تومان دریافت کرده است. به عبارتی، قیمت ۶۳۴ میلیونی خودروی J4 در داخل ایران درحالی است که قیمت صادراتی همین خودرو حدود ۴۳۳ میلیون تومان یا ۴۶ درصد ارزان‌تر است.

کیفیت؛ شرط جدید وزارت صمت برای مونتاژکاران

اوایل مهرماه بود که دولت شروط جدیدی را برای مونتاژکاران وضع کرد. بر این اساس تخصیص ارز به همه شرکت‌های واردکننده از این به بعد چهارچوب و قواعد خاصی خواهد داشت. معاون تجارت و خدمات وزارت صنعت، معدن و تجارت اعلام کرده سهمیه ارز وارداتی براساس رتبه‌بندی واردکنندگان تعلق می‌گیرد. تخصیص ارز به شرکت‌های واردکننده در گروی نحوه خدمات پس از فروش و شفافیت‌های اجباری است. علیرضا شاه‌میرزایی اعلام کرده هر تجهیزاتی که به کشور وارد می‌شود، باید مورد ارزیابی قرار بگیرد. طبق قانون واردکننده باید بابت کم وکیف خدمات پس از فروش از سازمان استاندارد یا بقیه نهادهای مربوط تأییدیه دریافت کند، به‌عنوان‌مثال واردات تلفن‌همراه نیازمند تأییدیه وزارت ارتباطات است و شرکت‌های واردکننده خودرو باید رضایت وزارت صمت را جلب کنند. اتفاقی که می‌تواند هشداری برای شرکت‌های مونتاژکار و واردکننده خودرو باشد.

واردات شیرین‌تر از داخلی‌سازی

برخی کارشناسان معتقدند تعداد خودروهایی که مونتاژکاران در ایران تولید می‌کنند، با مقدار ارزی که از دولت دریافت می‌کنند، تناسب ندارد. آنها می‌گویند با وجود مشکلات متعدد خودروسازان دولتی، این شرکت‌ها به‌دلیل سطح بالای داخلی‌سازی، توانسته‌اند با هزینه ارزی کمتر، تولید بیشتری داشته باشند. در مقابل میزان ارزبری تولید خودرو در شرکت‌های مونتاژکار بسیار بالاست و همین موضوع نگرانی‌های زیادی به وجود آورده است. دولت باید برای مونتاژکاران خودرو شرایط و ضوابطی تعیین کند تا آنها را به‌سمت افزایش داخلی‌سازی و کاهش وابستگی به قطعات و مواد اولیه خارجی سوق دهد.

در غیر این صورت، صنعت خودروسازی ایران ممکن است در سال‌های آینده به‌شدت به منابع خارجی وابسته شود. این وابستگی می‌تواند پیامدهای منفی زیادی را به‌همراه داشته باشد، ازجمله افزایش ارزبری، وابستگی بیشتر به کشورها و تأمین‌کنندگان خارجی و آسیب‌پذیری بیشتر در زمان تحریم‌ها و بحران‌های بین‌المللی. علاوه‌بر این، کاهش داخلی‌سازی ممکن است به کاهش اشتغال در داخل کشور و ایجاد چالش‌های جدی برای قطعه‌سازان داخلی منجر شود. قطعه‌سازان که یکی از ارکان اصلی صنعت خودروسازی کشور به‌شمار می‌روند، در صورت وابستگی بیشتر به خارج، توان رقابتی خود را از دست می‌دهند و درنتیجه امکان توسعه و رشد این بخش نیز محدود خواهد شد، بنابراین اقدامات دولت در جهت تعمیق داخلی‌سازی و حمایت از خودروسازان داخلی امری ضروری به‌نظر می‌رسد تا صنعت خودروسازی ایران بتواند دربرابر چالش‌های اقتصادی و سیاسی آینده مقاومت کند. همچنین برخی کارشناسان می‌گویند خودروهای وارداتی، تولیدی یا مونتاژی سایپا و ایران‌خودرو ازجمله خودروهایی همچون چانگان، هایما و ری‌را که بعضا در رده برخی خودروهای مونتاژی چینی‌اند، به قیمت بسیار پایین‌تر از آنها در بازار عرضه می‌شوند.

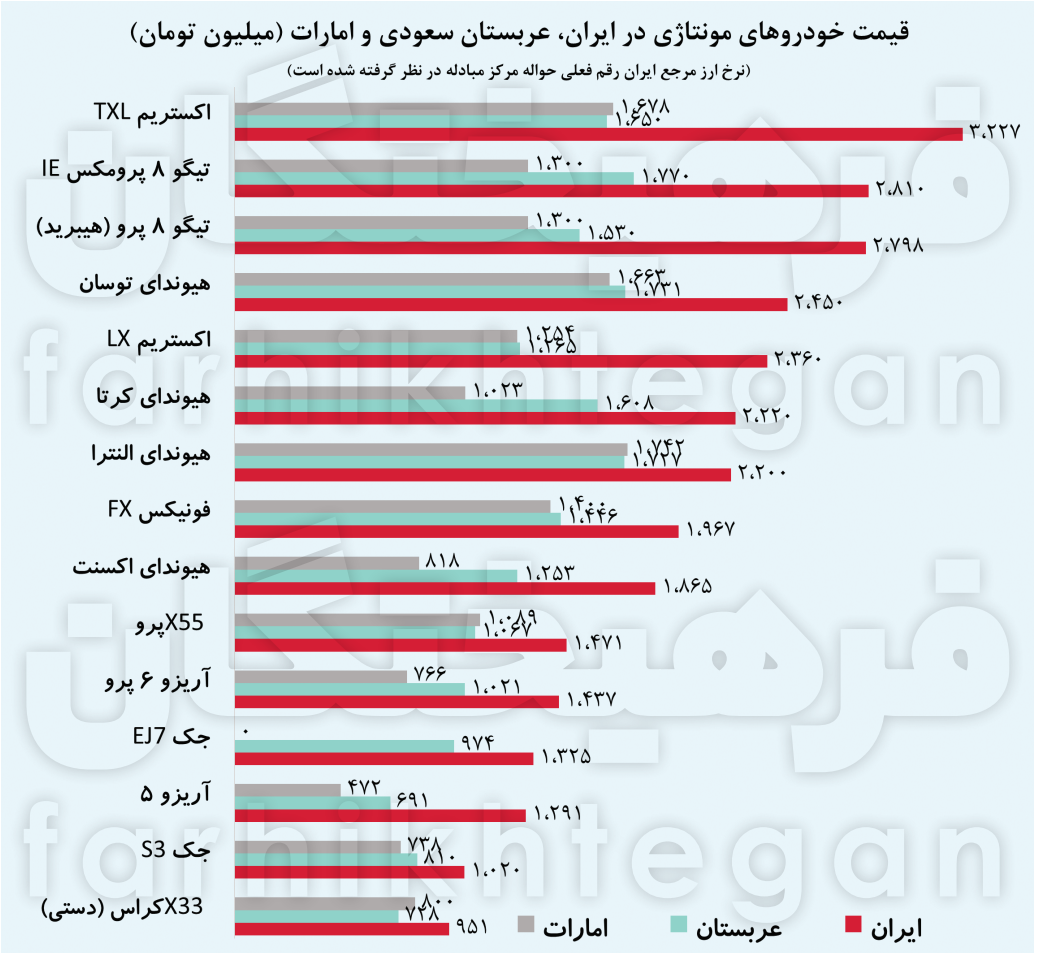
گزارش شاخص اعتماد مصرف‌کننده منتشر شد

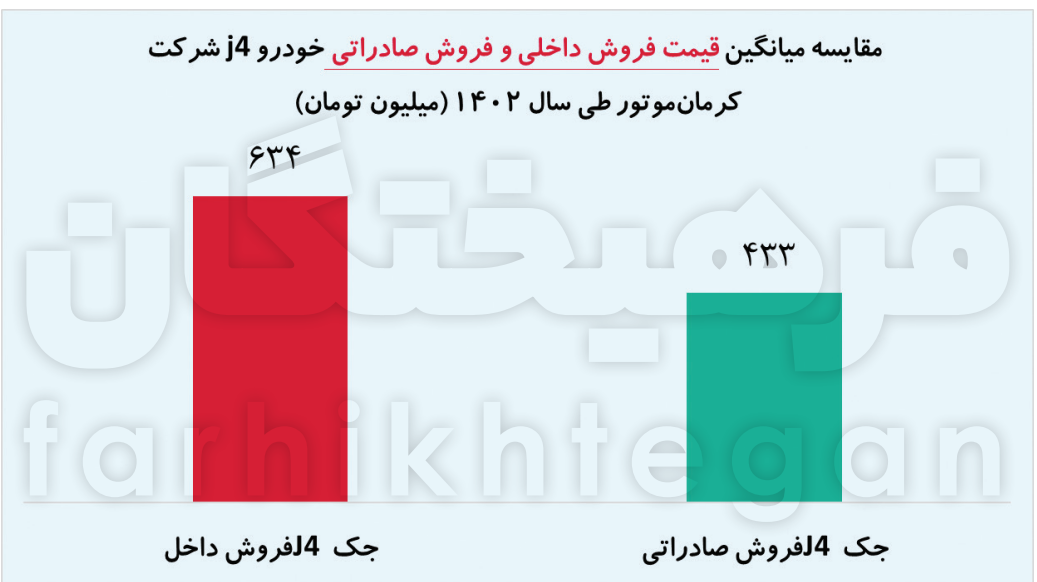
مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی با عنوان «نظرسنجی اعتماد مصرف‌کننده، تابستان ۱۴۰۳» به بررسی وضعیت انتظارات پرداخته است. در این گزارش آمده؛ شاخص اعتماد مصرف‌کننده یک شاخص اقتصادی است که میزان خوش‌بینی مصرف‌کنندگان نسبت به وضعیت کلی اقتصاد و وضعیت مالی شخصی آنها را اندازه‌گیری می‌کند. اعتماد بیشتر مصرف‌کننده نشان‌دهنده رشد اقتصادی و منعکس‌کننده مصرف بالاتر بوده؛ درحالی‌که اعتماد پایین مصرف‌کننده نشان‌دهنده کند شدن رشد اقتصادی و کاهش احتمالی هزینه‌های مصرف‌کنندگان است. شاخص مذکور که میانگینی از شاخص وضعیت فعلی اقتصادی و شاخص انتظارات مصرف‌کننده است براساس نظرسنجی از مصرف‌کنندگان به دست می‌آید. نظرات درمورد شرایط فعلی ۴۰ درصد و انتظارات از شرایط آتی ۶۰ درصد باقیمانده شاخص را تشکیل می‌دهند. شاخص اعتماد مصرف‌کننده اطلاعات دقیقی درمورد دیدگاه مصرف‌کنندگان با توجه به وضعیت کلی اقتصاد و وضعیت مالی خانوار آنها ارائه می‌دهد. در واقع این شاخص از طریق ارائه اطلاعات مورد نیاز به تصمیم‌گیرندگان و پیش‌بینی‌کنندگان اقتصادی درمورد شرایط اقتصادی حال و آینده و درنتیجه تعیین سیاست‌های عمومی و همچنین تصمیم‌گیری‌های تجاری نقش مهمی ایفا می‌کند. درنهایت یکی از شاخص‌های کلیدی در نظر گرفته شده و توسط نهادهای مختلفی در بسیاری از کشورها به‌طور گسترده پیگیری و نظارت می‌شود. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی نیز به‌صورت فصلی شاخص اعتماد مصرف‌کننده را محاسبه و بررسی می‌کند. این شاخص می‌تواند به دولت و تصمیم‌گیرندگان بخش خصوصی کمک کند تا بهتر بتوانند به ارزیابی عملکرد خود پرداخته و در جهت فعالیت‌های آینده برنامه‌ریزی کنند. در گزارش حاضر، شاخص اعتماد مصرف‌کننده و مولفه‌های تشکیل دهنده آن با استفاده از دوازدهمین دوره نظرسنجی که ۱۰۷۰ پاسخ‌دهنده را پوشش می‌دهد در تابستان سال ۱۴۰۳ مورد بررسی قرار گرفته است. برآوردهای حاصل از این گزارش نشان می‌دهد شاخص اعتماد مصرف‌کننده در تابستان سال ۱۴۰۳، (۱۴۲٫۴) واحد محاسبه شده که در مقایسه با فصل بهار (۱۱۴٫۷) واحد، افزایش یافته است. این موضوع منعکس‌کننده افزایش خوش‌بینی مصرف‌کنندگان نسبت به شرایط اقتصاد کلان و درنتیجه افزایش هزینه‌های احتمالی آنهاست. همچنین شاخص وضعیت فعلی اقتصادی براساس ارزیابی مصرف‌کنندگان از وضعیت کلی اقتصاد در گذشته و وضعیت بیکاری گذشته (۱۲۶) واحد برآورد شده که در مقایسه با فصل بهار (۱۳۵٫۴) واحد، کاهش یافته است. شاخص انتظارات مصرف‌کننده نیز براساس ارزیابی مصرف‌کنندگان از وضعیت کلی اقتصاد، بیکاری و قدرت خرید در آینده (۱۵۳٫۳) واحد محاسبه شده که در مقایسه با فصل بهار (۱۰۰٫۹) واحد، افزایش قابل توجهی یافته است.

سالی ۹ میلیارد دلار انرژی در ساختمان‌های ایران هدر می‌رود

عضو هیئت‌مدیره سندیکای شرکت‌های تاسیساتی و صنعتی ایران گفت: «اگر میزان گاز و میزان برق اتلاف‌شده در بخش ساختمان‌های کشور را با قیمت‌های جهانی محاسبه کنیم، سالانه شش میلیارد دلار اتلاف برق و سه میلیارد دلار اتلاف گاز فقط در ساختمان‌ها داریم.» به گزارش تسنیم، زهرا حکیم‌پور، عضو هیئت‌مدیره سندیکای شرکت‌های تاسیساتی و صنعتی ایران در نشستی خبری اظهار داشت: «میزان جهانی هدررفت انرژی در ساختمان‌ها ۲۰ درصد است، این درحالی است که هدررفت متوسط ساختمان‌های کشور اعم از ساختمان‌های مسکونی، اداری و تجاری ۴۰ درصد است.» وی افزود: «سالانه ۵۰ میلیارد مترمکعب گاز در ساختمان‌های ایرانی مصرف می‌شود که از این رقم، ۲۰ میلیارد مترمکعب هدر می‌رود و با مقایسه رقم هدرفت ۲۰ میلیارد مترمکعبی با کسری روزانه ۲۰۰ میلیون مترمکعبی گاز در زمستان ۱۴۰۲، بزرگی این رقم مشخص است.» حکیم‌پور با بیان اینکه کل برق مصرفی سالانه در بخش ساختمان‌ها ۸۳ میلیارد کیلووات ساعت است، گفت: «از ۸۳ میلیارد کیلووات ساعت برقی که در ساختمان‌های کشور در طول یک‌سال مصرف می‌شود، حدود ۳۳ میلیارد کیلووات ساعت هدر می‌رود.» وی ادامه داد: «درواقع اگر میزان گاز و میزان برق اتلاف‌شده در بخش ساختمان‌های کشور را با قیمت‌های جهانی محاسبه کنیم، سالانه شش میلیارد دلار اتلاف برق و سه میلیارد دلار اتلاف گاز فقط در ساختمان‌ها داریم.»

حکیم‌پور راهکار حل ناترازی و رفع کسری‌های انرژی در ایران را بهینه‌سازی مصرف و جلوگیری از اتلاف و هدرروی انرژی دانست و گفت: «این مسئله آنقدر بزرگ است که توسط یک نهاد قابل انجام نیست، بلکه عزمی ملی و کارگروهی و همگانی را در کشور طلب می‌کند.» در ادامه این نشست محمد هاشمی، عضو هیئت‌مدیره سندیکای شرکت‌های تاسیساتی و صنعتی ایران با بیان اینکه ۷۰ درصد مصرف انرژی مربوط به ساختمان و تاسیسات است، گفت: «استفاده از تجهیزات و وسایل سرمایشی و گرمایشی با راندمان بالاست، هوشمندسازی و اتوماسیون مواردی است که می‌تواند مصرف انرژی را کاهش دهد.» وی افزود: «پنجره ۴۸ درصد، درها ۲۴ درصد، کانال کولر ۱۳ درصد و شومینه و بخاری ۱۰ درصد منجر به اتلاف انرژی می‌شوند.» هاشمی با بیان اینکه کاهش سالانه پنج درصد هدررفت انرژی برای ساختمان‌ها اجباری است، گفت: «اگر تمام لوله‌های آب گرم ساختمان‌های تهران عایق شوند از این طریق حدود ۵۰۰ میلیون دلار صرفه‌جویی مصرف انرژی رقم می‌خورد که این کار کمتر از دو سال نیز بازگشت سرمایه دارد.»





دوشنبه ۳۰ مهر ۱۴۰۳
شماره ۴۲۵۸
FARHIKHTEGANDAILY.COM
FARHIKHTEGANONLINE

مدیرمسئول:
محمدامین ایمانجانی
قائم‌مقام مدیرمسئول:
مسعود فروغی
سردبیر:
محمد زعیم‌زاده
تلفن و فکس:
۶۲۹۹۹۴۹۵ (۰۲۱)
کدپستی:
۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶
چاپ:
چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
نشانی:
خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری
روبه‌روی ساختمان بورس
ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم