



پژوهشکده مطالعات فناوری
TECHNOLOGY STUDIES
INSTITUTE



اندیشکده
پیشرفت
صنعت
ایران

وضعیت صنعت خودروسازی ایران

علیرضا شجاع‌مرادی | محمدرضا بهره‌مند

ناظر علمی دکتر میثم نریمانی
عضو هیئت علمی پژوهشکده مطالعات فناوری

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

اندیشکده
پیشرفت
صنعت
ایران

وضعیت صنعت خودروسازی ایران

علیرضا شجاع‌مرادی
محمدرضا بهره‌مند

ناظر علمی: دکتر میثم نریمانی
عضو هیئت علمی پژوهشکده
مطالعات فناوری

فهرست مطالب

۷ | مقدمه

بخش اول

۸ | وضعیت صنعت خودروسازی

بخش دوم

۱۶ | مسائل صنعت خودروسازی

مقدمه

صنعت خودروسازی در ایران در دهه ۴۰ شمسی با میانگین تولید ۵۰ هزار دستگاه خودرو در سال متولد شد. در دهه ۱۳۹۰، سهم ۱۲ درصدی از ارزش افزوده کل صنعت و سهم حدوداً ۳ درصدی از تولید ناخالص داخلی را داشته^۱ و به طور مستقیم برای ۷۰۰ هزار نفر در صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی اشتغال ایجاد کرده است^۲. همچنین این صنعت توانسته است از خروج ۵ میلیارد دلار ارز در سال جلوگیری کند. به علت ارتباط گسترده‌ای که صنعت خودروسازی با زنجیره‌ای از صنایع قبل و بعد خود دارد، صنعتی کلیدی محسوب می‌شود که همواره مورد توجه دولت‌ها قرار گرفته است؛ لذا بررسی و حل مشکلات موجود در این صنعت می‌تواند کمک شایانی به رشد و بهبود شرایط اقتصادی نماید.

در این گزارش در وهله اول به وضعیت فعلی صنعت خودروسازی پرداخته می‌شود و با ارائه آمارهای موجود تلاش دارد تا تصویر و نمایی از صنعت خودروسازی را به صورت ساده و روشن بیان نماید. در وهله این دوم به دو مسئله‌ای که نویسندگان گزارش اشراف و تسلط کافی برای واکاوی آن داشته‌اند پرداخته می‌شود و راهکارهایی که ضمن بررسی‌ها و تحقیقات حاصل گردیده است، ارائه می‌شود.

1. <https://www.eghtesadonline.com/n/10Zh>

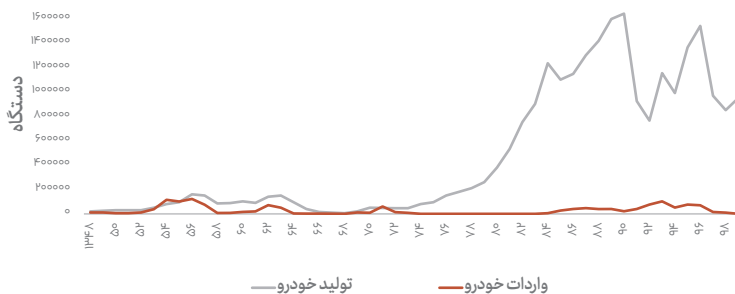
2. <https://www.borna.news/fa/tiny/news-928493>

بخش اول

وضعیت صنعت خودروسازی

آمار تولید و واردات خودرو

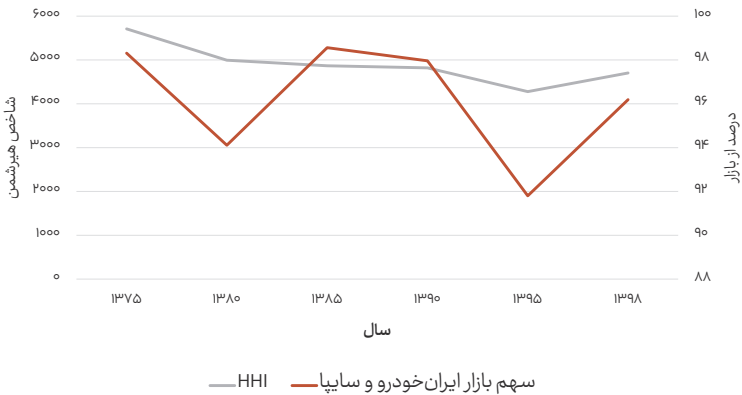
نمودار (۱) وضعیت تولید و واردات خودرو را طی دوره ۱۳۴۸-۱۳۹۹ نشان می‌دهد. بالاترین میزان تولید خودرو در سال ۱۳۹۰ و برابر با ۱/۶۴۱/۰۰۰ دستگاه و بالاترین میزان واردات خودرو بعد از انقلاب اسلامی در سال ۱۳۹۳ و برابر با ۱۰۲/۰۰۰ دستگاه بوده است. همان‌طور که در نمودار (۱) مشخص است میزان تولید خودرو بعد از هر تحریم تا ۵۰ درصد کاهش یافته است. همچنین واردات خودرو بعد از سال ۱۳۹۷ با ممنوعیت واردات توسط دولت به صفر رسید.



نمودار ۱- وضعیت تولید و واردات خودرو طی دوره ۱۳۴۸-۱۳۹۹

درجه تمرکز بازار صنعت خودروسازی

به منظور بررسی میزان تمرکز بازار صنعت خودروسازی از شاخص بین المللی هرفیندلال-هیرشمن بهره‌گرفته شده است. نمودار (۲) شاخص بین‌المللی هرفیندلال - هیرشمن را برای سنجش درجه تمرکز بازار و همچنین سهم ایران خودرو و سایپا را از بازار نشان می‌دهد. مطابق با جدول (۱) محدوده تعریف کیفی درجه تمرکز بازار در وزارت دادگستری ایالات متحده و کمیسیون اتحادیه اروپا مشخص شده است. شاخص هرفیندلال-هیرشمن در نمودار (۲) عدد بالای ۴۰۰۰ را نشان می‌دهد که مطابق با تعاریف کمیسیون اتحادیه اروپا و وزارت دادگستری ایالات متحده، صنعت خودروسازی ایران دارای تمرکز زیاد است. همچنین سهم بازار دو شرکت ایران خودرو و بازار در نمودار (۲) بیش از ۹۰ درصد است.



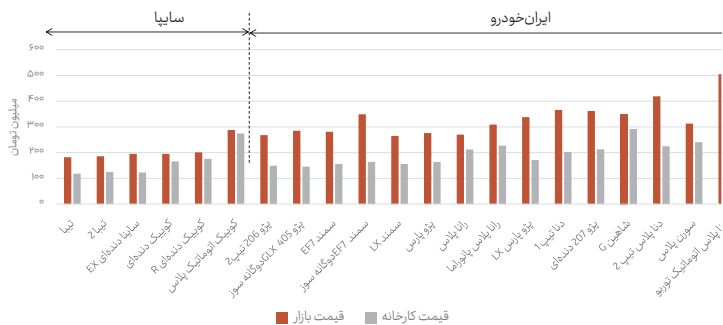
نمودار ۲- شاخص هرفیندلال-هیرشمن صنعت خودروسازی ایران

HHI		درجه تمرکز
وزارت دادگستری	کمیسیون اروپا	
۰-۱۵۰۰	۰-۱۰۰۰	کم
۱۵۰۰-۲۵۰۰	۱۰۰۰-۲۰۰۰	متوسط
۲۵۰۰-۱۰۰۰۰	۲۰۰۰-۱۰۰۰۰	زیاد

جدول ۱- محدوده تعریف کیفی درجه تمرکز بازار در وزارت دادگستری ایالات متحده و کمیسیون اتحادیه اروپا بر طبق شاخص هرفیندال-هیرشمن | مأخذ BUSU, 2020

وضعیت بازار خودروهای تولیدی ایران خودرو و سایپا

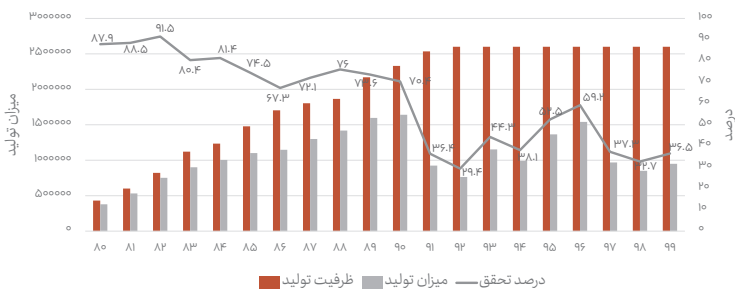
برای بررسی وضعیت بازار دو خودروساز بزرگ کشور نمودار قیمت کارخانه و بازار محصولات آن‌ها در سوم آبان ماه ۱۴۰۰ استخراج شد. نمودار (۳) قیمت کارخانه و بازار خودروهای تولید شده در شرکت‌های خودروسازی ایران خودرو و سایپا را نشان می‌دهد. همان‌طور که مشخص است به‌جز یک مورد خودروی شاهین که متعلق به شرکت سایپا است، خودروهایی با محدوده قیمت پایین تماماً متعلق به شرکت سایپا و خودروهایی با محدوده قیمت بالاتر تماماً متعلق به شرکت ایران خودرو می‌باشد. همچنین نمودار (۳) نشان‌دهنده اختلاف زیاد بین قیمت کارخانه و بازار است. این اختلاف قیمت نیز در ایران خودرو بیش‌تر از سایپا است. بعضی خودروها مانند دنا پلاس تیپ ۲ تا دو برابر قیمت کارخانه در بازار به فروش می‌رسند.



نمودار ۳- قیمت کارخانه و بازار خودروهای تولید شده در شرکت‌های خودروسازی ایران خودرو و سایپا

وضعیت بهره‌برداری از ظرفیت واحدهای تولیدی در صنعت خودروسازی

نمودار (۴) نشان دهنده میزان تولید و ظرفیت صنعت خودروسازی است. طبق نمودار (۴) از سال ۱۳۸۰ تا سال ۱۳۹۹ ظرفیت صنعت خودروسازی افزایش یافته است اما میزان بهره‌برداری از ظرفیت ایجاد شده روند کاهشی داشته و از میزان بهره‌برداری ۸۷٫۹ درصدی در سال ۱۳۸۰ به بهره‌برداری ۳۶٫۵ درصدی در سال ۱۳۹۹ رسیده است. همچنین افزایش ظرفیت و کاهش تولید، عدم شکل‌گیری اقتصاد مقیاس را در این نمودار نشان می‌دهد.

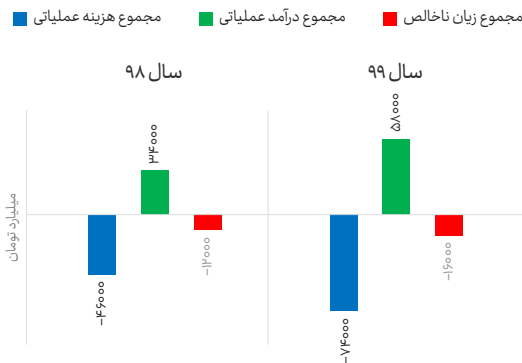


نمودار ۴- میزان تولید و ظرفیت صنعت خودروسازی

وضعیت مالی خودروسازان

باتوجه به نمودار (۶) که صورت‌های مالی سه خودروساز بزرگ کشور در اسفندماه سال ۹۸ و ۹۹ را نشان می‌دهد، هزینه‌های تولید بیش از درآمد فروش خودروها بوده و سبب زیان‌دهی خودروسازها شده است. در اسفندماه سال ۹۸ مجموع هزینه تولید این خودروسازها ۵۷۹۵۰ میلیارد تومان و میزان درآمد حاصل از فروش ۵۳۰۰۰ میلیارد تومان بوده است؛ بنابراین زیان ناخالص این شرکت‌ها برابر با ۴۹۵۰ میلیارد تومان می‌شود. در اسفندماه سال ۹۹ نیز مجموع هزینه تولید این خودروسازها ۱۰۹۶۰۰ میلیارد تومان و میزان درآمد حاصل از فروش ۹۷۵۰۰ میلیارد تومان بوده است؛ بنابراین زیان ناخالص این شرکت‌ها در سال ۹۹ برابر با ۱۲۱۰۰ میلیارد تومان می‌شود. همچنین این آمار نشان می‌دهد که زیان ناخالص خودروسازها در سال ۹۹ علی‌رغم افزایش درآمد حاصل از فروش بیش از ۷۰۰۰ میلیارد تومان افزایش داشته است. طبق آمار انجمن قطعه‌سازان مجموع زیان انباشته خودروسازان در سال ۱۴۰۰ بیش از ۸۳ هزار میلیارد تومان گزارش شده است.

ایران خودرو، سایپا، پارس خودرو

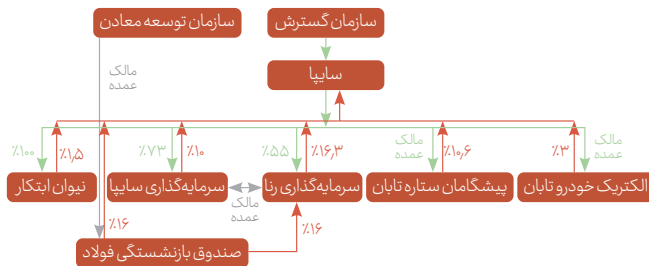
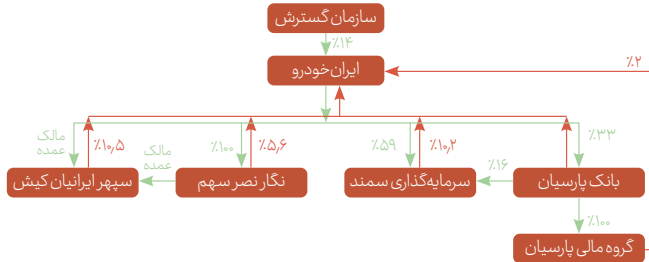


نمودار ۵- صورت‌های مالی سه خودروساز بزرگ کشور در اسفندماه سال ۹۸ و ۹۹

سهام‌داری در دو خودروسازی ایران خودرو و سایپا

در نمودار بلوکی (۶) ساختار ساده شده سهام‌داری در شرکت‌های خودروسازی ایران خودرو و سایپا نمایش داده شده است. همان‌طور که این نمودار نشان می‌دهد؛ شرکت ایران خودرو و سایپا از طریق شرکت‌های زیرمجموعه و تحت مدیریت خود، اقدام به خرید سهام شرکت مادر یعنی ایران خودرو و سایپا کرده‌اند. به‌عنوان نمونه شرکت ایران خودرو مالکیت ۵۹ درصدی شرکت سرمایه‌گذاری سمند را دارا می‌باشد و از طرفی شرکت سرمایه‌گذاری سمند نیز ۱۰٫۲ درصد از سهام ایران خودرو را طی فرایند خصوصی‌سازی تملک کرده است.

سهام‌داری تودرتو یا چرخه‌ای دولت در خودروسازی‌ها سبب شده است که اعضای هیئت‌مدیره شرکت‌های خودروسازی توسط دولت تعیین شود. همچنین خرید سهام خودروسازی‌ها توسط شرکت‌های خودروساز سبب شده تا سرمایه شرکت در قالب خرید سهام خود بلوکه شود.

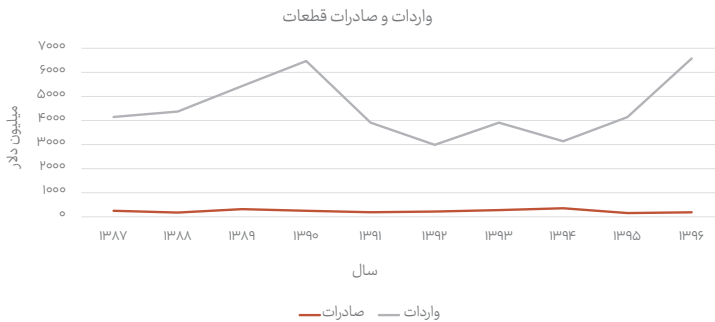


نمودار ۶- نمایی ساده شده از ساختار پیچیده سهام‌داری در ایران خودرو و سایپا

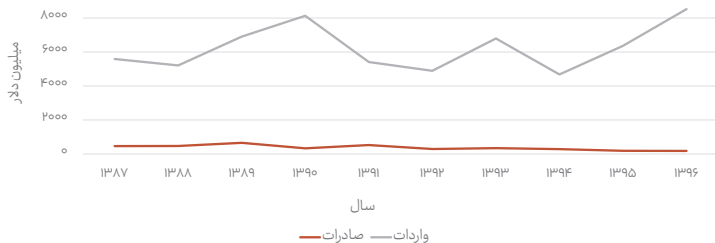
تراز تجاری صنعت خودروسازی

نمودار (۷) نشان‌دهنده مجموع واردات و صادرات قطعات خودرو از سال ۹۲ الی ۹۷ می‌باشد. بالاترین میزان صادرات قطعات در سال ۹۴ و برابر با ۲۷۵ میلیون دلار و بالاترین میزان واردات در سال ۹۶ و برابر با ۵,۷۲۲ میلیارد دلار بوده است.

نمودار (۸) نیز نشان‌دهنده واردات و صادرات خودرو از سال ۹۲ الی ۹۷ می‌باشد. بالاترین میزان صادرات خودرو در سال ۹۱ و برابر با ۴۳۸ میلیون دلار و بالاترین میزان واردات خودرو در سال ۹۳ و برابر با ۲۹ میلیارد دلار بوده است.



نمودار ۷- مجموع واردات و صادرات قطعات خودرو از سال ۹۲ الی ۹۷



نمودار ۸- نشان‌دهنده واردات و صادرات خودرو از سال ۹۲ الی ۹۷

بخش دوم

مسائل صنعت خودروسازی

ارزبری بالای خودروسازان کوچک

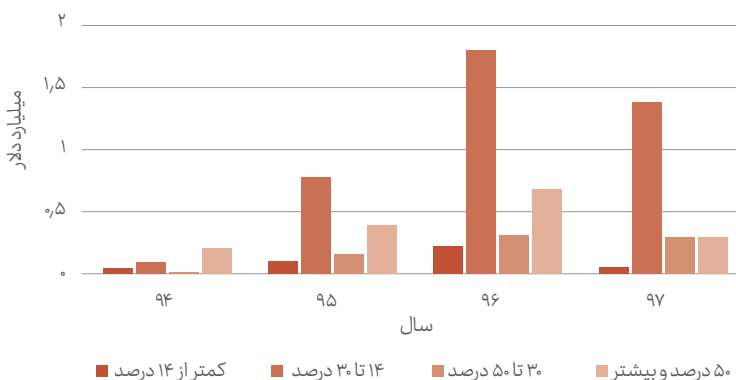
بیان مسئله

بیش از ۵۰ درصد ارز اختصاص یافته برای واردات قطعات منفصله (CKD) مربوط به مونتاژ خودروهایی با عمق ساخت داخل کمتر از ۳۰ درصد می‌باشد. این میزان از تخصیص ارز برای خودروهایی که کمتر از ۳۰ درصد آن‌ها در داخل کشور ساخته می‌شود به این معنی خواهد بود که خودروسازان داخلی کشور صرفاً مونتاژ کار هستند و با واردات قطعات منفصله، خودرو تولید می‌کنند. به عبارت بهتر، ارزبری بالایی دارند و با مونتاژ خودروهای خارجی می‌توانند قانون ممنوعیت واردات خودرو را به راحتی دور بزنند.

آمار ارز اختصاص یافته برای واردات قطعات منفصله (CKD)

باتوجه به مسئله ارزبری بالای خودروسازان کوچک، در این بخش به آمار ارز

اختصاص یافته برای واردات قطعات منفصله (CKD) پرداخته می‌شود تا ارزی بالای خودروسازها، نشان داده شود. برای نشان دادن این موضوع، نمودار (۱۱) که نشان‌دهنده واردات قطعات به صورت CKD و براساس عمق ساخت داخل برای تولید و مونتاژ خودرو در داخل کشور می‌باشد، آورده شده است. باتوجه به نمودار (۱۱) مشخص می‌شود در سال ۹۶ برای تولید خودرویی که ۱۴ الی ۳۰ درصد آن در داخل کشور ساخته می‌شد، خودروساز ۱٫۸ میلیارد دلار قطعه وارد کشور کرده است. بررسی این نمودار نشان می‌دهد بیشترین حجم واردات مربوط به ساخت خودروهایی با عمق داخلی‌سازی کمتر از ۳۰ درصد می‌باشد. به عبارت بهتر، جدایی از بار ارزی بالایی که به کشور بابت مونتاژ خودروهایی با عمق ساخت داخل پایین تحمیل می‌شود، ممنوعیت واردات خودرو نیز دور می‌خورد؛ زیرا یک شرکت خودروساز با راه‌اندازی صرفاً خط رنگ و مونتاژ خودروها می‌تواند به این سطح از داخلی‌سازی رسیده و قطعات خودرو وارد و خودرو مونتاژ کند. بنابراین می‌توان ادعا کرد که عملاً داخلی‌سازی رخ نداده است.



نمودار ۱۲- واردات قطعات به صورت CKD و براساس عمق ساخت داخل برای تولید و مونتاژ خودرو

میزان ارزی خودروهایی تولید شده در کشور

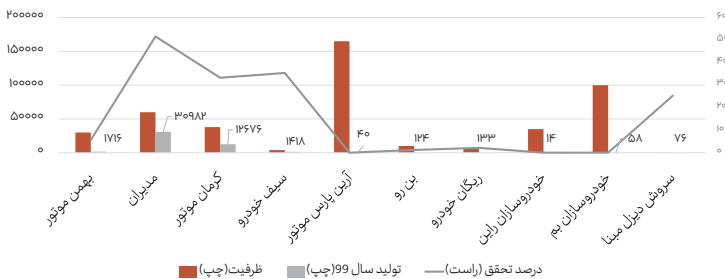
در جدول (۲) میزان ارزی خودروهایی داخلی و خودروهایی خارجی که در کشور مونتاژ می‌شود نشان داده شده است. به صورت میانگین میزان ارزی خودروهایی داخلی ۲۰۰ دلار است و تقریباً ۲۵ درصد ارزی برای تولید دارد. از طرفی دیگر به صورت میانگین میزان ارزی خودروهایی خارجی که در کشور مونتاژ می‌شود ۱۲۰۰ دلار می‌باشد که تقریباً ۷۵ درصد ارزی برای تولید دارد. با حساب میزان ارزی خودروهایی خارجی ۶ برابر خودروهایی داخلی است.

خودرو	ارزبری (دلار)
Arizzo 6	۱۱۵۰۰
K7	۱۲۰۰۰
MG RX5	۱۶۰۰۰
پژو ۴۰۵	۱۷۶۴
سمند	۲۱۶۰
دنا	۳۰۰۰

جدول ۲- ارزی خودروهایی داخلی و خودروهایی خارجی تولید شده در کشور

تعداد، ظرفیت و تولید شرکت‌های خودروسازی

باتوجه به آمار، ۶۸ شرکت خودروسازی دارای پروانه بهره‌برداری و ۴۳ درخواست دیگر برای دریافت پروانه بهره‌برداری وجود دارد. نمودار (۱۳) نشان‌دهنده میزان ظرفیت، تولید و درصد بهره‌برداری از ظرفیت برای چند شرکت خودروسازی مطرح است که همگی خصوصی می‌باشند. باتوجه به این نمودار میزان بهره‌برداری از ظرفیت در این شرکت‌ها کمتر از ۵۰ درصد بوده و حتی در بعضی شرکت‌ها مانند خودروسازان بم تقریباً صفر است.



نمودار ۱۳- میزان ظرفیت، تولید و درصد بهره‌برداری از ظرفیت خودروسازان خصوصی

ریشه‌یابی مسئله

باتوجه به جدول (۳) که نشان‌دهنده واردات قطعات می‌باشد؛ پلکان کاهش تعرفه واردات قطعات، داخلی‌سازی کم‌تر از ۳ درصدی را اقتصادی می‌کند. به این معنی که میزان کاهش تعرفه به‌گونه‌ای نیست که مشوق لازم برای افزایش داخلی‌سازی باشد. به بیان دیگر، برای افزایش داخلی‌سازی باید هزینه بیشتری برای تحقیق و توسعه انجام داد که این کاهش تعرفه تعیین شده صرفه اقتصادی برای داخلی‌سازی ایجاد نمی‌کند و به نفع تولیدکننده است که قطعات را وارد کند. همچنین محاسبه تعرفه ورودی قطعات خودرو با ارز ۴۲۰ تومانی انجام می‌شود که باتوجه به اختلاف قیمتی زیاد با نرخ آزاد ارز سبب کاهش زیاد در محاسبه پرداخت تعرفه گمرکی خواهد شد.

شماره تعرفه	نوع کالا	مجموع حقوق گمرکی و بازرگانی
۹۸۸۷-۳۱۱	با ساخت داخل کمتر از ۲۰ درصد	۴۰
۹۸۸۷-۳۱۲	با ساخت داخل ۲۰ لغایت ۳۰ درصد به استثنای لاستیک	۳۲
۹۸۸۷-۳۱۳	با ساخت داخل ۳۰ لغایت ۴۰ درصد به استثنای لاستیک	۲۶
۹۸۸۷-۳۱۴	با ساخت داخل ۴۰ لغایت ۶۰ به استثنای لاستیک	۲۰
۹۸۸۷-۳۱۵	با ساخت داخل ۶۰ درصد به استثنای لاستیک	۱۵

جدول ۳- تعرفه واردات قطعات بر اساس عمق ساخت داخل

به طور خلاصه امکان دریافت ارز برای واردات قطعات خودرو، تعرفه پایین واردات قطعات خودرو به صورت CKD، مجوز مونتاژ خودرو خارجی با عمق ساخت داخل پایین - کمتر از ۳۰ درصد - و فروش خودروی مونتاژ شده تا ۳ برابر قیمت جهانی در داخل کشور فعالیتی بسیار سودآور می‌باشد. این شرایط سبب شده تا متقاضی برای تأسیس شرکت خودروسازی افزایش یافته و عدم داخلی‌سازی قطعات به همراه عدم صادرات بار ارزی سنگینی را به کشور تحمیل کند.

راهکارها

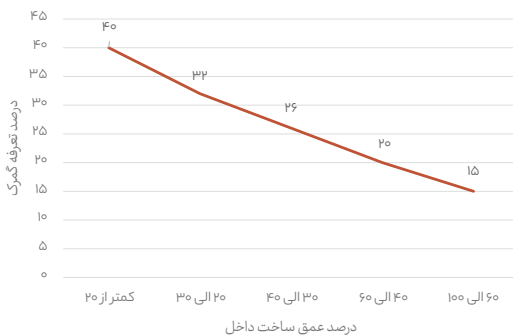
در وهله اول نوع تعریف و تعیین تعرفه گمرکی باید اصلاح گردد؛ به این معنی که در ساختار تعریف شده فعلی، تعرفه گمرکی با بررسی عمق ساخت داخل خودروها تعیین می‌گردد که در جدول (۲) مشاهده شد. برای درک بهتر، جدول (۲) به صورت نمودار (۱۴) ارائه شده است. این مدل تعرفه‌گذاری باهدف افزایش عمق ساخت داخل طراحی و تعریف شده است؛ به این صورت که هرچقدر خودروساز تلاش کند تا قطعات بیشتری از یک خودرو را داخلی‌سازی کند، تعرفه کمتری خواهد پرداخت. فلسفه این

مدل تعرفه‌گذاری افزایش عمق ساخت داخل با به‌صرفه‌سازی داخلی‌سازی با ابزار تعیین تعرفه برای قطعات وارداتی است.

این مدل دو مشکل اساسی دارد که اولاً به علت صادرات محور نبودن، با افزایش عمق ساخت داخل خودروها و عدم توسعه صادرات در کوتاه‌مدت و میان‌مدت تراز تجاری صنعت خودروسازی را منفی می‌کند؛ به این صورت که صنعت خودروسازی برای افزایش عمق ساخت داخل نیاز به اجزای بالادستی دارد که در داخل کشور تولید نمی‌شود و باید واردات آن انجام شود. واردات این دست از اجزای بالادستی مانند پلی‌آمیدها، ورق‌های فولادی، ریز تراشه‌ها و غیره که بعضاً توجیه اقتصادی برای داخلی‌سازی آن‌ها وجود ندارد و یا در بلندمدت می‌توان آن‌ها را داخلی‌سازی کرد، سبب می‌شود تا تراز تجاری صنعت خودروسازی بدون راهبرد توسعه صادرات به تراز تجاری به شدت منفی میل کند.

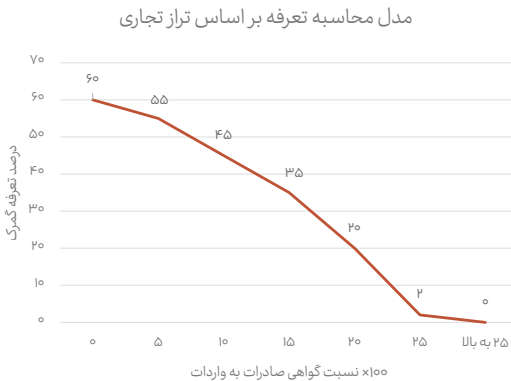
مشکل دوم این مدل، محاسبه بر اساس سنجش عمق ساخت داخل است. بررسی و سنجش عمق ساخت داخل خودروها به علت وجود قطعات بسیار زیاد در یک خودرو فرایندی پیچیده است که امکان خطای زیادی داشته و راه‌های زیادی برای دور خوردن اعلام صحیح عمق ساخت داخل وجود دارد.

مدل محاسبه تعرفه بر اساس عمق ساخت داخل



نمودار ۱۴- مدل محاسبه تعرفه بر اساس عمق ساخت داخل

برای حل مسئله تعریف و تعیین تعرفه‌های گمرکی، مدل محاسبه تعرفه بر اساس تراز تجاری بیان می‌شود. هدف در این مدل، رسیدن به تعادل ارزی با توسعه صادرات است؛ به این صورت که تراز تجاری مبنای محاسبه تعرفه‌ها قرار می‌گیرد. ابزار تعیین تعرفه همان‌طور که در نمودار (۱۵) نیز مشخص است، نسبت گواهی صادرات به واردات می‌باشد. در این مدل بررسی گواهی صادرات و میزان واردات به مراتب راحت‌تر از بررسی عمق ساخت داخل خودرو با ۳۰ هزار قطعه است. در این مدل همواره سعی می‌شود با به‌صرفه‌سازی واردات به شرط صادرات، نمودار تراز تجاری بهبود یافته و به سمت مثبت شدن حرکت کند.



نمودار ۱۵- مدل محاسبه تعرفه بر اساس تراز تجاری

در وهله دوم باید خودروسازان کوچک را ملزم ساخت تا به‌ازای مونتاژ تعداد مشخصی خودروی خارجی، تعداد مشخصی را صادر کنند به طور مثال به‌ازای هر پنج خودروی مونتاژی، یک خودرو باید صادر شود. این قاعده‌گذاری از اسراف منابع ارزی کشور جلوگیری می‌کند و در بهبود تراز تجاری صنعت خودروسازی به علت ارزی بالای این خودروسازان، به شدت تأثیرگذار است.

در وهله سوم باید مبنای محاسبه تعرفه‌های گمرکی با ارز ۴۲۰۰ تومانی، حداقل برای

این دست از خودروسازان که صرفاً عمل مونتاژ را انجام می‌دهند، حذف شده و با ارز آزاد تعرفه‌ها تعیین گردد.

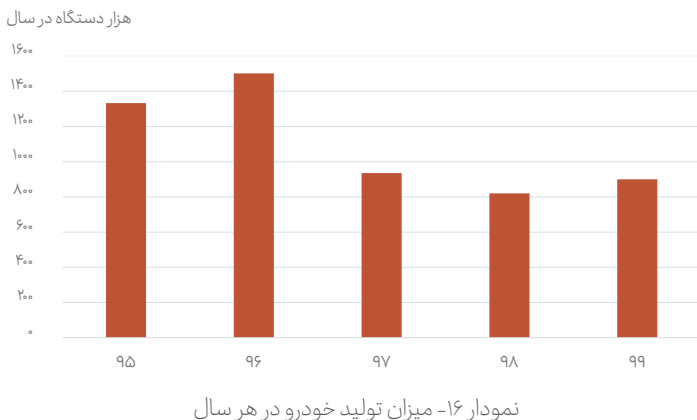
کم شدن عرضه و دو قیمتی شدن خودرو

بیان مسئله

کاهش عرضه خودرو، افزایش اختلاف قیمت بین کارخانه و بازار، توزیع رانت ۱۰۰ هزار میلیارد تومانی ناشی از این اختلاف قیمت و نارضایتی خودروساز، مردم و مسئولین از وضعیت فعلی.

علت اختلاف زیاد بین قیمت کارخانه و بازار

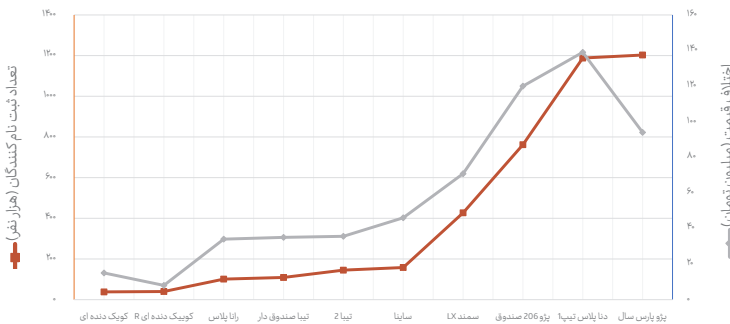
نمودار (۱۶) نشان‌دهنده میزان تولید خودرو در هر سال می‌باشد. با توجه به این نمودار کاهش بیش از ۴۰ درصدی تولید در سال ۹۹ نسبت به سال ۹۶ مشخص است. از طرفی دیگر، کاهش ارزش پول ملی و ایجاد تقاضای سرمایه‌ای برای خرید خودرو میزان تقاضا را افزایش داده است. به عبارت بهتر، کاهش بیش از ۴۰ درصدی تولید و افزایش تقاضا سبب شده تا عرضه نسبت به تقاضای بازار پایین باشد. این کاهش عرضه در کنار افزایش تقاضا سبب اختلاف زیاد بین قیمت کارخانه و بازار شده است.



وضعیت فروش خودروها با قیمت مصوب شورای رقابت

نمودار (۱۷) نشان‌دهنده تعداد ثبت‌نام‌کنندگان و میزان اختلاف قیمت خودرو بین کارخانه و بازار در اسفندماه سال ۱۳۹۹ است. باتوجه‌به این نمودار هر چه قدر اختلاف قیمت یک خودرو بیشتر باشد، تعداد ثبت‌نام‌کنندگان نیز بیشتر است. برای نمونه حدود یک میلیون و دویست هزار نفر برای خرید خودروی دنا پلاس تیپ ۱ و حدود چهل هزار نفر برای خرید کوئیک دنده‌ای که اختلاف قیمت پایینی دارد حدود ثبت‌نام کرده‌اند.

این وضعیت و آمارها نشان می‌دهد که غالب افراد ثبت نامی مصرف‌کننده حقیقی نیستند و برای کسب سود بیشتر یا حفظ سرمایه در قرعه‌کشی‌ها ثبت نام می‌کنند. این اختلاف قیمت موجب شده تا رانتهی ۱۰۰ هزار میلیاردتومانی بین اشخاصی که در این قرعه‌کشی‌ها برنده شده‌اند، توزیع گردد. از طرفی دیگر احتمال برنده‌شدن هر فردی که در قرعه‌کشی شرکت کرده است، کمتر از یک درصد می‌باشد. این احتمال پایین برنده‌شدن به علت نفرات زیادی که ثبت‌نام کرده‌اند سبب سرخوردگی و بی‌اعتمادی مردم شده و مصرف‌کننده حقیقی در نهایت مجبور به خرید خودروی موردنیاز خود از بازار خواهد شد.



نمودار ۱۷- تعداد ثبت نام کنندگان و میزان اختلاف قیمت خودرو بین کارخانه و بازار در اسفندماه سال ۱۳۹۹

ریشه‌یابی مسئله

بررسی‌ها نشان می‌دهد باتوجه‌به اینکه صنعت خودروسازی در ایران بازاری انحصاری دارد سبب شده تا شورای رقابت بر اساس قانون برای کنترل انحصاری که در دست چند خودروساز است ورود کند. شورای رقابت برای کنترل انحصار خودروسازان از اوایل دهه ۱۳۹۰ با بهره‌گیری از ابزار "تعیین سقف قیمت برای خودروها" وارد عمل شد. این ابزار دارای دو ایراد اساسی می‌باشد که سبب نارضایتی مردم، خودروسازان و مسئولین از وضعیت فعلی شده است. ایراد اول در نحوه اجرا آن است؛ به این معنی که فرمول شورای رقابت برای تعیین سقف قیمت برای خودروها ایراد دارد و با هر بار به‌روزرسانی قیمت خودرو را پایین‌تر از قیمت حقیقی به دست می‌آورد. ایراد دوم این ابزار ذاتی است؛ به این معنی که حتی اگر فرمول شورای رقابت اصلاح گردد، باین‌وجود سبب دونرخی شدن قیمت خودرو خواهد شد. به بیان دیگر، همواره یک قیمت دولتی (کارخانه) و یک قیمت بازار وجود داشته و مشکل حل اختلاف قیمت بین کارخانه و بازار و صف ثبت‌نام برای خرید خودروی دولتی یک معضل دائمی و ادامه‌دار برای حاکمیت خواهد بود.

برای درک بهتر ایرادات فرمول تعیین قیمت برای خودروها که توسط شورای رقابت اعلام شده است، این فرمول شرح داده می‌شود. باتوجه‌به رابطه زیر، P_n قیمت جدید خودرو، P_{n-1} قیمت قبلی، P_n^* نرخ تورم بخشی اعلامی توسط بانک مرکزی، Z شاخص کیفیت و X شاخص بهره‌وری برابر با ۲٫۵- درصد می‌باشد. P_0 نیز قیمت بازار خودرو در سال ۱۳۹۱ می‌باشد.

$$P_n = P_{n-1} \times (1 + P_n^* + Z + X)$$

ایرادات فرمول فعلی تعیین قیمت به شرح ذیل است:

- **تأخیر در به‌روزرسانی:** این فرمول در به‌روزرسانی تأخیر دارد که ناشی از تأخیر در اعلام تورم بخشی توسط بانک مرکزی و فرایند اداری شورای رقابت است. در بهترین حالت ۴ ماه و بدترین حالت یک سال تأخیر وجود دارد.

• **تجمع خطا:** اگر فرمول شورای رقابت تا ۱۰ سال بسط داده شود به صورت زیر خواهد بود که نشان می‌دهد بعد از ۱۰ سال به میزان ۱۸٫۳ درصد خطا در محاسبه قیمت دارد.

• **تعیین سقف ۵ درصدی برای هزینه‌های مالی:** این در حالی است که دستورالعمل سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان تا سقف ۱۲ درصد هزینه‌های مالی را متداول در نظر می‌گیرد.

• **سود ثابت ۷ درصدی:** تعیین سود ثابت ۷ درصدی برای تمام محصولات تولیدی انگیزه را از خودروساز می‌گیرد و این در حالی است که سقف سود تولید در صنایع دیگر طبق دستورالعمل سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان ۱۲ الی ۱۷ درصد می‌باشد.

• **شاخص بهره‌وری غیرشفاف:** مشخص نیست که چرا و با چه سازوکاری باید خودروساز سالانه ۲٫۵ درصد قیمت تمام شده خودرو را کاهش دهد.

برای نشان دادن این ایرادات شواهد زیر ارائه می‌شود تا به صورت مصدق مشخص شود که تا چه حد ایرادات این فرمول می‌تواند در قیمت تمام شده خودرو تأثیرگذار باشد.

در جدول (۴) قیمت مصوب شورای رقابت در سال ۹۵ و ۱۴۰۰ به صورت ریالی و دلاری در همان سال برای خودروها آورده شده است. در سال ۹۵ قیمت پژو ۲۰۶ تیپ ۲ برابر با ۳۲ میلیون تومان و با دلار همان سال برابر با ۹۱۰۰ دلار بوده است. همین خودرو در سال ۱۴۰۰ با تمام افزایش قیمتی که داشته است به ۱۲۷ میلیون تومان رسیده اما قیمت دلاری آن با دلار سال ۱۴۰۰ برابر با ۴۷۰۰ دلار شده و کاهش چشمگیری داشته است. در بقیه موارد نیز چنین روندی وجود دارد. این‌ها نشان‌دهنده سرکوب قیمت خودرو می‌باشد که توسط ایرادات فرمول شورای رقابت تحمیل شده است.

سال ۱۴۰۰		سال ۹۵		نام خودرو
هزار دلار	میلیون تومان	هزار دلار	میلیون تومان	واحد
۴۷	۱۲۷	۹,۱	۳۲	پژو ۴۰٪ تیپ ۲
۵,۱	۱۴۰	۱۰	۳۵	پژو پرشیا
۴۹	۱۳۲	۸,۶	۳۰	سمند
۴	۱۰۰	۶,۹	۲۴	تیبا

جدول ۴- قیمت مصوب شورای رقابت در سال ۹۵ و ۱۴۰۰ به صورت ریالی و دلاری در همان سال برای خودروها

مطابق با جدول (۵) مشخصات فنی و قیمت دو خودرو که در بازارهای هند وجود دارند بررسی شده است. بررسی و مقایسه دو خودروی tata nano و SUZUKI MARUTI با خودروی تیبا صندوق دار نشان می‌دهد که قیمت خودروی تیبا با توجه به وزن بسیار بیشتر، قدرت موتور ۲ برابری، حجم موتور ۲ برابری و تعداد سرنشین بیشتر، قیمت پایین‌تری از لحاظ دلاری دارد.

تیبا صندوق‌دار	TATA NANO	MARUTI SUZUKI 800	نام خودرو
۴۰۰۰	۴۷۰۰	۵۰۰۰	قیمت (دلار)
۱۰۰۰	۶۳۵	۶۵۰	وزن (کیلوگرم)
۸۷	۳۸	۴۰	قدرت موتور (اسب بخار)
۱۵۰۰	۶۲۴	۷۹۶	حجم موتور (سی سی)
۲۰۰	۱۰۵	۱۴۰	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)
۵	۴	۴	تعداد سرنشین
-	۰	۰	امتیاز ایمنی

جدول ۵- مشخصات فنی خودروهای SUZUKI MARUTI ، tata nano و تیبا صندوق‌دار



تصویر ۱- خودروی MARUTI SUZUKI



تصویر ۲- خودروی tata nano

در جدول (۶) قیمت انواع کولرهای آبی در سال ۹۵ و ۹۹ آورده شده است. باتوجه به اینکه تمام شرکت‌هایی که کولر آبی تولید می‌کنند خصوصی هستند و تعداد تولیدکنندگان زیاد بوده و بازار انحصاری وجود ندارد، مشاهده می‌شود به طور میانگین ۵۷۰ درصد قیمت کولر آبی‌ها افزایش یافته است. درحالی‌که قیمت کولرهای آبی ۵۷۰ درصد افزایش داشته، قیمت کارخانه‌ای خودروها میانگین ۳۰۰ درصد افزایش یافته است.

مدل	قیمت سال ۹۵ (هزار تومان)	قیمت سال ۹۹ (هزار تومان)	افزایش قیمت (درصد)
آبسال AC-35	۵۴۸	۳۳۶۵	۵۱۰
آبسال AC-38	۵۹۸	۳۴۹۰	۴۸۰
برفاب BF2	۲۴۰	۱۴۹۰	۵۴۰
برفاب BF5	۶۱۲	۴۵۵۰	۶۴۰
برفاب BF5-B	۶۱۲	۴۵۰۰	۶۴۰
پلار ۷۰۰	۷۵۶	۵۶۸۲	۶۵۰
پلار ۳۵۰	۵۳۰	۳۵۶۰	۵۷۰
میانگین	۵۵۶٫۶	۳۸۰۵٫۲	۵۷۰

جدول ۶- قیمت انواع کولرهای آبی در سال ۹۵ و ۹۹

راهکارها

باتوجه به مطالبی که ارائه شد مشخص می‌شود که فرمول شورای رقابت برای قیمت‌گذاری خودرو ایراد داشته و باید اصلاح شود. برای اصلاح فرمول شورای رقابت که ایراد در نحوه اجرای تعیین قیمت خودروها بود باید سه اقدام زیر صورت پذیرد:

- محاسبه مستقیم قیمت پایه به صورت سالانه (بر اساس هزینه تمام شده)
- به‌روزرسانی قیمت حداکثر سه ماه یکبار

- محاسبه سود و هزینه مالی مانند سایر صنایع مشمول قیمت‌گذاری

از طرفی دیگر، ایراد ذاتی این روش هنوز به قوت خود پابرجاست و تعیین سقف قیمتی سبب دونرخی شدن خودروها خواهد شد. در این بین سه دیدگاه وجود دارد؛ دیدگاه اول بیان می‌کند که فرمول قیمت‌گذاری شورای رقابت اصلاح شده و سازوکار به شکل فعلی ادامه یابد. دیدگاه دوم نیز معتقد است باید قیمت خودرو آزاد بوده و توسط بازار تعیین شود. باتوجه به زیان انباشته ۸۳ هزارمیلیاردی خودروسازها

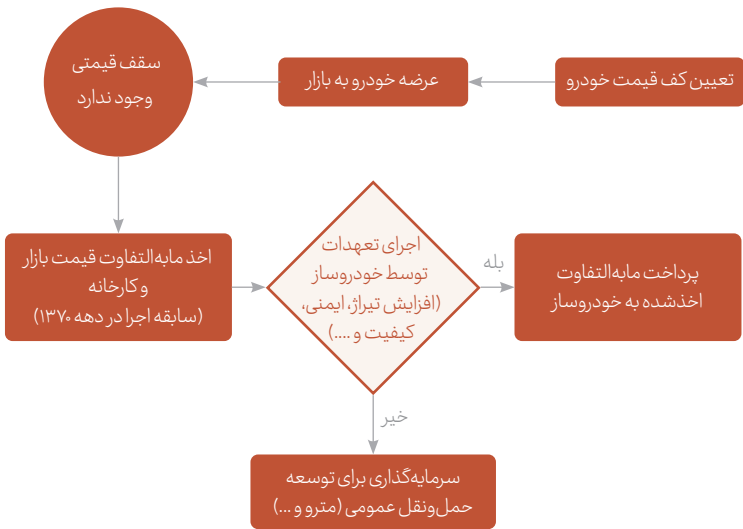
و دونرخی شدن خودروها با تعیین سقف قیمتی، تداوم این روند به شکل فعلی امکان‌پذیر نیست.

از طرف دیگر، تعیین قیمت خودرو توسط بازار نیز این ایراد را دارد که ممکن است خودروساز میزان تولید خودرو را افزایش نداده و یا با کاهش عرضه به بازار به دنبال کسب سود بیشتری باشد. همچنین احتمال دارد که خودروساز کیفیت را برای کسب سود بیشتر فدای کمیت کند. دیدگاه سوم که در اینجا به عنوان راهکار ارائه می‌شود، ضمن اصلاح روند قیمت‌گذاری از بروز آسیب‌های احتمالی جلوگیری می‌کند. همچنین این اطمینان را می‌دهد که در صورت اجرای صحیح می‌تواند بهترین گزینه برای اصلاح قیمت‌گذاری باشد.

مطابق این دیدگاه که در شکل (۲) نشان داده شده است؛ قیمت خودرو به نحوی اصلاح می‌شود که سود خودروساز به میزان منطقی لحاظ شود. این قیمت به عنوان کف قیمت خودرو در بازار تعیین شده و بعد از عرضه خودرو به بازار سقف قیمتی وجود نخواهد داشت؛ به عبارت بهتر هر خریداری که قیمت بالاتری بابت خرید خودرو بپردازد خودرو به آن شخص فروخته می‌شود. نکته‌ای که وجود دارد این است که هرگز قیمت خودرو از کف قیمت تعیین شده در ابتدای ورود به بازار کمتر نخواهد شد.

در مرحله بعد، سود اضافی که از اختلاف قیمت اولیه (قیمت کف تعیین شده هنگام عرضه به بازار) و قیمت بازار به دست می‌آید به خودروساز پرداخت نشده و در صندوق واریز می‌شود. در صورتی که خودروساز تعهد افزایش تولید، کیفیت و موارد تعیین شده را از سوی نهاد تنظیم‌گر اجرا کند، با توجه به میزان تعهدی که اجرا شده، سودی که قبل‌تر به صندوق واریز شده بود به حساب خودروساز واریز می‌شود. از طرفی اگر خودروساز تعهدات محول شده را اجرایی نکند، سود واریز شده به صندوق صرف توسعه حمل‌ونقل عمومی مانند ساخت مترو خواهد شد. این سازوکار این تضمین را می‌دهد که تولید و کیفیت کاهش نمی‌یابد و برای کسب سود بیشتر، قیمت خودرو به شکل کاذب بالا نمی‌رود. مشابه این مدل قیمت‌گذاری در دهه

۱۳۷۰ در کشور اجرا شده که نتایج مطلوبی نیز داشته است.



شکل ۲- مدل جدید برای قیمت‌گذاری خودرو



پژوهشکده مطالعات فناوری
TECHNOLOGY STUDIES
INSTITUTE



اندیشکده
پیشرفت
صنعت
ایران

آدرس: تهران، خیابان کریمخان زند، پلاک ۱۰۱، واحد ۱۶

تلفن: ۲۰۴۵۵۲۱۴۵۶۴۸