

قیمت گذاری دستوری در خودرو

آسیب‌ها و راهکارها

فهرست

۰۳

قیمت گذاری دستوری
در صنعت خودرو

۰۱

خلاصه مدیریتی

۰۲

مقدمه

۱۳

راهکارها



خلاصه مدیریتی

صنعت خودروسازی در ایران با وجود آن که صنعت ریشه‌داری است و با کمک مجموعه حاکمیت در دهه‌های گذشته توانسته فضایی نسبتاً انحصاری در مقابل خودروهای وارداتی برای خود ایجاد کند، در سال‌های اخیر با مشکلات اساسی و زیان‌دهی انبوه مواجه شده است. در شرایطی که تحریم‌ها از ابتدای دهه ۹۰ شمسی کمر صنعت خودروسازی را شکست و خودروسازان برای واردات برخی قطعات خود متحمل هزینه‌های اضافی برای دورزدن تحریم شدند، جهت کمینه‌کردن هزینه‌های خود از کیفیت خودروها مایه گذاشتند و این، بیش از پیش موجبات نارضایتی مصرف‌کنندگان ایرانی از وضعیت فعلی را فراهم کرد. از آن سو، با نگاهی گذرا به صورت‌های مالی این خودروسازان، می‌توان دریافت که وضعیت خودروسازان بفرنج‌تر از حد تصور است و شاید بتوان ادعا کرد که ریشه اصلی وضعیت فعلی و بازی دوسر‌باخت مردم-خودروسازان نه تحریم، نه ناکارآمدی‌های مدیریتی و نه مافیای خودرو هستند. البته نمی‌توان نقش هر کدام از موارد مذکور در به‌وجودآمدن وضعیت فعلی را نادیده گرفت؛ ولی مهم‌ترین عامل زیان‌دهی فزاینده خودروسازان و افت کیفیت خودروها به بهای کاهش هزینه‌ها را می‌توان سیاست قیمت‌گذاری دستوری خودرو دانست که از سال ۹۱ دامن این صنعت را گرفته است.

از سویی فضای انحصاری خودرو در کشور بهانه مناسبی برای شورای رقابت جهت اتخاذ سیاست قیمت‌گذاری دستوری است و از سوی دیگر، خودروسازان ادعا می‌کنند با برداشتن قیمت‌گذاری دستوری، قیمت بالای بازار آزاد و تلاطم‌های مقطعی بازار خودرو فروکش خواهد کرد. با توجه به ظرفیت محدود خودروسازان در شرایط فعلی جهت عرضه خودرو، حذف قیمت‌گذاری از این بازار بدون درنظرگرفتن اقتضائات پیشینی، سیاست کم‌ریسکی نخواهد بود و حتی ممکن است به بدتر شدن شرایط دامن‌بزند. لذا در مورد بازار خودرو، اصلاح نظام قیمت‌گذاری باید به‌صورت محتاطانه و با رعایت اقتضائات جانبی و به شکل مرحله به مرحله صورت گیرد. بدین‌منظور، اندیشکده کسب‌وکار شریف برای بهبود شرایط رقابت و زمینه‌سازی جهت حذف سیاست قیمت‌گذاری دستوری و با اصل‌قراردادن حمایت از حقوق مصرف‌کننده نهایی، راه حلی عملیاتی جهت اصلاح وضعیت بازار خودرو کشور ارائه داده است.

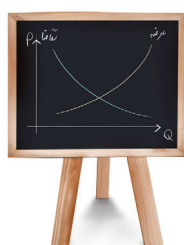
برای افزایش رقابت در صنعت خودروسازی کشور، دولت باید سهام شرکت‌های تابعه خود، حداقل در یکی از دو قطب خودروسازی کشور (ایران‌خودرو و سایپا) را به صورت کامل به بخش خصوصی واگذار کند و به هیچ‌نحوه در حق رأی و حق جریان نقدی آن نفوذی نداشته باشد. هم‌زمان در بازه‌ای ۱۰ ساله، تعرفه خودروهای وارداتی به صورت پله‌ای به میانگین قیمت منطقه (۵ درصد) برسد. در این بازه ۱۰ ساله، خودروسازان می‌بایست قدرت رقابت‌پذیری و استانداردهای خود را به سطح خودروسازان جهانی نزدیک کنند. نهاد تنظیم‌گر نیز بایستی با ارائه تنفس در سال‌های ابتدایی، به تدریج استانداردهای سخت‌گیرانه‌تر و مطابق استانداردهای جهانی را برای خودروهای تولید داخل الزامی کند. برای واردات خودرو نیز به مردم اجازه داده شود تا منابع ارزی نزد خود را برای واردات خودرو استفاده کنند.

مقدمه

سال‌هاست مردم و مشتریان بازار خودرو از وضعیت موجود ناراضی هستند. از سویی با وجود تحریم‌ها و ناکارآمدی‌های مدیریتی، به علت تورم، متوسط قدرت خرید مردم کاهش یافته و تهیه خودرو برای بسیاری افراد مشکل و چه‌بسا ناممکن شده و از سویی دیگر کیفیت خودروهای تولید داخل از سطح انتظارات مشتریان پایین‌تر است. با وجود آن که استانداردهای جدید مقرر شده برای خودروهای داخلی در سال‌های اخیر، موجب از دورخارج شدن مدل‌های مختلف گروه خودرویی، مانند پراید شده است، سطح استاندارد خودروهای ایرانی شامل ایمنی، آلایندگی، استهلاک و... از خودروهای متوسط وارداتی، همچنان بسیار پایین‌تر است. از سویی دیگر، به علت کمبود منابع ارزی، واردات خودرو نیز بسیار محدود شده و خودروهای وارداتی موجود در بازار به علت تعداد کم و فزونی تقاضا بر عرضه، به چندبرابر قیمت رقابتی خود در بازارهای منطقه و بسیار بیشتر از قیمت تمام‌شده خرید، پس از احتساب تعرفه‌های ۸۶ درصدی واردات، به فروش می‌روند. برای مقایسه بهتر، قیمت برخی خودروهای وارداتی در ایران با قیمت جهانی آن‌ها در جدول ۱ مقایسه شده است.

جدول ۱. مقایسه قیمت خودروهای وارداتی در ایران با قیمت‌های جهانی

خودرو	ایران			قیمت جهانی خودروی صفر	
	سال ساخت	قیمت بازار	قیمت دلاری (دلار آزاد)	سال ساخت	قیمت دلاری
Lexus NX 300 H F SPORT	۱۳۹۶ (۲۰۱۷)	۴ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان	۱۵۲۰۰۰	۲۰۲۱	۴۴۸۸۵
Nissan Juke	۱۳۹۶ (۲۰۱۷)	۱ میلیارد و ۵۹۰ میلیون تومان	۵۷۰۰۰	۲۰۲۱	۳۶۴۹۰
Renault Talisman	۱۳۹۷ (۲۰۱۸)	۱ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان	۶۷۰۰۰	۲۰۲۱	۴۰۵۰۰
Toyota RAV4	۱۳۹۷ (۲۰۱۸)	۳ میلیارد تومان	۱۰۸۰۰۰	۲۰۲۱	۳۶۰۸۰
Hyundai Sonata Hybrid	۱۳۹۷ (۲۰۱۸)	۱ میلیارد و ۹۴۰ میلیون تومان	۷۰۰۰۰	۲۰۲۱	۳۰۰۰۰
KIA Sportage	۱۳۹۷ (۲۰۱۸)	۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان	۹۱۰۰۰	۲۰۲۱	۳۳۷۵۰
Volkswagen Tiguan	۱۳۹۷ (۲۰۱۸)	۳ میلیارد تومان	۱۰۸۰۰۰	۲۰۲۱	۳۹۰۰۰
BMW X4	۱۳۹۶ (۲۰۱۷)	۵ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان	۱۹۰۰۰۰	۲۰۲۱	۶۱۷۰۰
Mercedes-Benz E200	۱۳۹۷ (۲۰۱۸)	۶ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان	۲۵۰۰۰۰	۲۰۲۱	۹۶۹۰۰



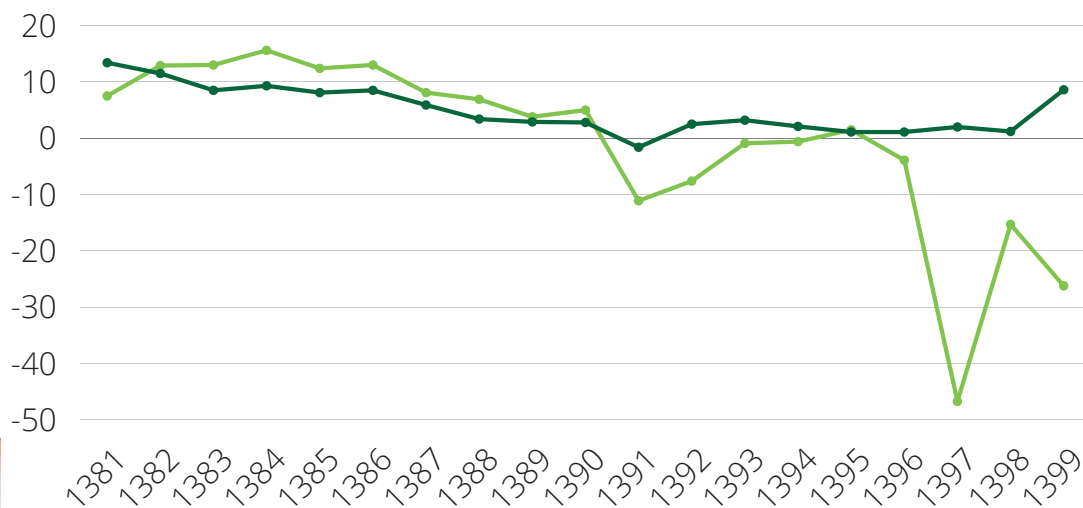
با وجود آن که صنعت خودروسازی ایران سبب‌های طولانی دارد و یکی از صنایع ریشه‌دار کشور محسوب می‌شود، برخی نقایص صنعت خودروی کشور به دوره‌های ابتدایی پیدایش آن بازمی‌گردد. سهام‌داری دولت، یکی از مشکلات ریشه‌ای خودروسازی کشور محسوب می‌شود. همچنین در سال‌های اخیر، به دلیل فقدان برنامه‌ریزی مناسب و مشکلات موجود در توسعه دانش و فناوری‌های موجود و همچنین نداشتن مقیاس اقتصادی برای تولید برخی قطعات، محدودیت‌های بین‌المللی، بخش عمده‌ای از حوزه‌های خودرو، سرمایه‌گذاری، انتقال تکنولوژی، بانکی، بیمه‌ای و... را دچار مشکل کرده است. این محدودیت‌ها هزینه تولید و توسعه را به شدت افزایش داده است و هرچند خودروسازان بخشی از این هزینه‌ها را (در قالب عدم تحقق تعهدات، افزایش هزینه تولید، افزایش هزینه به دلیل خرید از واسطه‌ها و...) متحمل شده اند؛ ولیکن بخشی از آن هم به مصرف‌کنندگان نهایی منتقل شده است که موجبات نارضایتی آنان را فراهم آورده است.

قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو

در حالی که وضعیت فعلی فضایی نسبتاً انحصاری برای خودروسازان داخلی به وجود آورده، ولی واقعیت آن است که از شرایط فعلی نه خودروساز راضی است و نه مشتری نهایی. در عین حال که تولید خودرو برای خودروسازان تبدیل به امری زیان‌ده شده است، مشتریان نیز مجبور به پرداخت مبالغ هنگفتی هستند. در صورت‌های مالی سه خودروساز بزرگ کشور (ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو)، تا پایان سال ۱۳۹۹، بیش از ۹۰ هزار میلیارد تومان زیان انباشته محقق شده است.

نمودار ۱ میانگین حاشیه سود خالص شرکت‌های خودروسازی و قطعه‌سازی از دهه ۸۰ را نشان می‌دهد. افزایش قیمت ارز و نهاده‌های تولید در دو دهه گذشته، هزینه‌های ساخت خودرو در کشور را بسیار بالا برده است؛ ولی درآمد خودروسازها به همان نسبت افزایش نیافته و این موضوع موجب زیان‌ده‌شدن خودروسازهای بزرگ از ابتدای دهه ۹۰ به این سو شده است.

نمودار ۱. میانگین حاشیه سود خالص شرکت‌های بورسی گروه خودروسازی و قطعه‌سازی





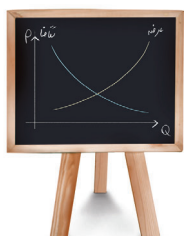
گرچه ضعف بهره‌وری، ریخت‌وپاش‌های مالی و بی‌تدبیری‌های مدیریتی همگی در مشکلات چند دهه خودروسازی کشور نقش داشته‌اند، ولی علت اصلی عدم تناسب افزایش درآمدها به نسبت هزینه‌های خودروسازها و زیان‌دهدن آن‌ها در دهه گذشته سیاست قیمت‌گذاری دستوری بوده است.

رشد نامتناسب درآمدها و هزینه‌ها، عامل زیان‌دهی خودروسازان

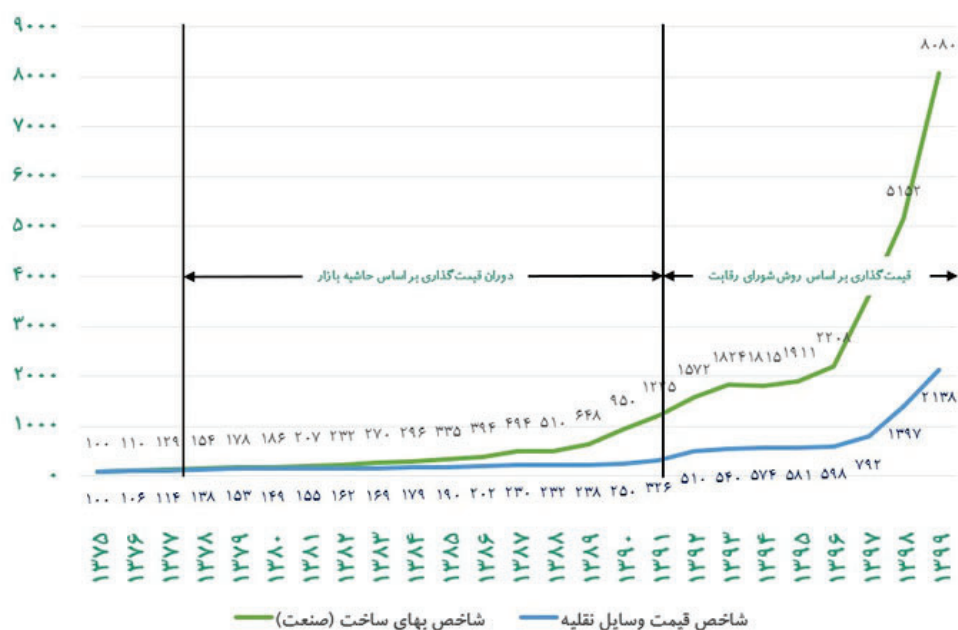
همان‌طور که در نمودار ۲ قابل مشاهده است، تاریخچه قیمت‌گذاری خودرو به دهه ۷۰ بازمی‌گردد که در آن نرخ فروش کارخانه در حاشیه بازار تعیین می‌شد. در سال ۱۳۹۱ شورای رقابت وارد عرصه قیمت‌گذاری خودرو شد. در این زمان شورای اقتصاد مصوب کرد که خودروی سواری کالای انحصاری است. مطابق بند ۵ ماده ۵۸ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، شورای رقابت موظف است برای بازارهای انحصاری، دستورالعمل تنظیم قیمت را صادر کند و این‌چنین بود که خودروسازان در بند قیمت‌گذاری شورای رقابت گرفتار شدند. از زمانی که این شورا به عنوان مرجع قیمت‌گذاری خودروهای داخلی انتخاب شد، ابتدا مسئولیت تعیین قیمت تمام محصولات خودروسازی را به عهده داشت. با این حال، شورا به تدریج از گستره فعالیت کاست و از پروسه قیمت‌گذاری برخی خودروهای داخلی خارج شد. بر این اساس، شورای رقابت مدتی تعیین قیمت خودروهای داخلی بالای ۴۵ میلیون تومان را وانهاده و آن را به خودروسازان واگذار کرد. در مقطعی، از سال ۹۷ تا اردیبهشت ۹۹، شورای رقابت به صورت موقت از قیمت‌گذاری خودرو کنار گذاشته شد؛ ولی از اواخر اردیبهشت ۹۹ این شورا با هدف کنترل بازار مجدداً متولی قیمت‌گذاری خودرو در کشور شد.

ماده ۵۸ - علاوه بر موارد تصریح شده در سایر مواد، این شورا وظایف و اختیارات زیر را نیز دارد:

- ۱- تشخیص مصادیق رویه‌های ضد رقابتی و معافیتهای موضوع این قانون و اتخاذ تصمیم در مورد این معافیتهای در خصوص امور موردی مندرج در این قانون.
- ۲- ارزیابی وضعیت و تعیین محدوده بازار کالاها و خدمات مرتبط با مواد (۴۴) تا (۴۸).
- ۳- تدوین و ابلاغ راهنماها و دستورالعمل‌های لازم به منظور اجراء این فصل و دستورالعمل‌های داخلی شورا.
- ۴- ارائه نظرات مشورتی به دولت برای تنظیم لوایح مورد نیاز.
- ۵- تصویب دستورالعمل تنظیم قیمت، مقدار و شرایط دسترسی به بازار کالاها و خدمات انحصاری در هر مورد با رعایت مقررات مربوط.

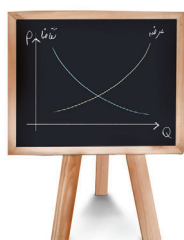
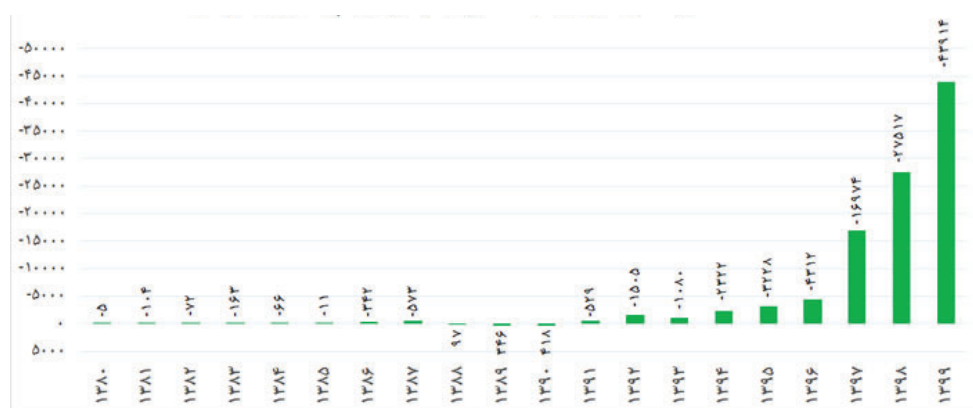


نمودار ۲. مقایسه شاخص بهای ساخت و شاخص قیمت وسایل نقلیه

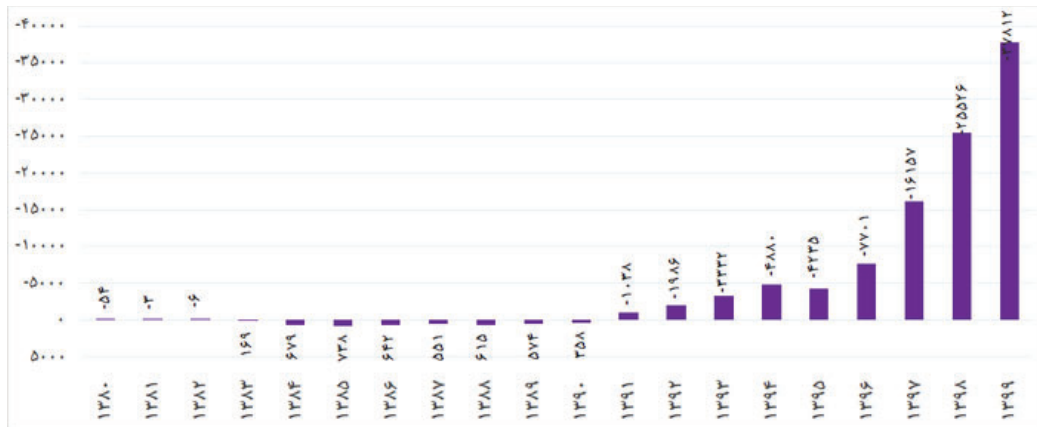


همان‌طور که در نمودار ۲ مشاهده می‌شود، در ۲۵ سال گذشته رشد شاخص بهای ساخت متوسط در صنعت از رشد شاخص قیمت وسایل نقلیه موتوری بسیار بیشتر بوده و این موضوع نشان می‌دهد قیمت وسایل نقلیه در مقابل هزینه‌های خودروسازان بسیار کمتر افزایش یافته است. با ورود شورای رقابت به فضای قیمت‌گذاری خودرو که مصادف با جهش ارزی اوایل دهه ۹۰ بود، اوضاع بدتر شد و سرکوب قیمت خودرو از سال ۹۶ مقارن با آغاز زیان‌دهی سالانه صنعت خودرو شد. جهش مجدد ارز که با خروج آمریکا از برجام در اواخر سال ۹۶ آغاز شد، اوضاع را برای خودروسازان بحرانی‌تر کرد. نمودارهای ۳ و ۴ روند زیان انباشته دو شرکت ایران خودرو و سایپا را نشان می‌دهد. دو شرکت خودروسازی ایران خودرو و سایپا که در طول دهه ۸۰ توانسته بودند زیان انباشته موجود در صورت‌های مالی خود را جبران و مقداری سود انباشته محقق کنند، از اوایل دهه ۹۰ مجدداً وارد زیان‌دهی شده و هر ساله بر میزان زیان انباشته‌شان افزوده می‌شود. مجموع زیان انباشته این دو شرکت هم‌اکنون به بیش از ۸۰ هزار میلیارد تومان رسیده است.

نمودار ۳. روند سود (زیان) انباشته ایران خودرو (ارقام به میلیارد تومان)



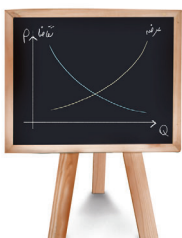
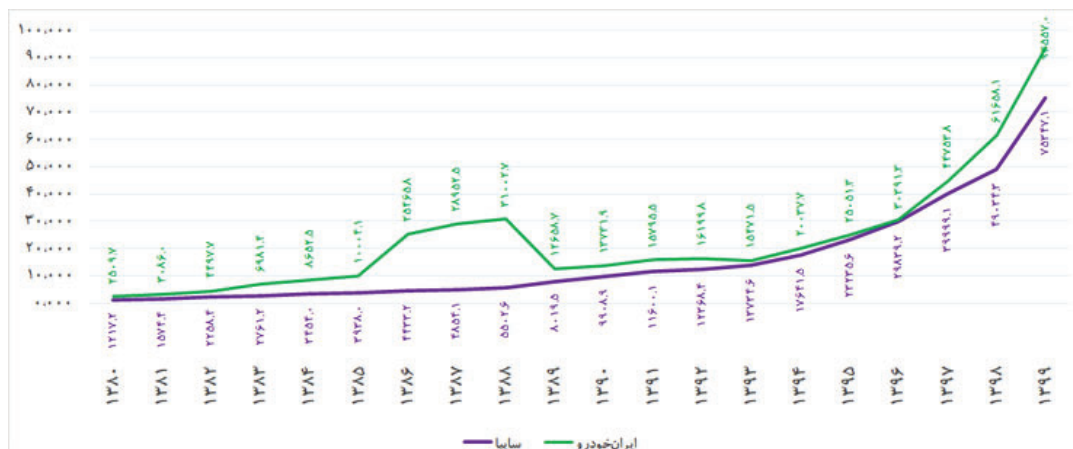
نمودار ۴. روند سود (زیان) انباشته سایپا (ارقام به میلیارد تومان)



بدهی‌های انباشته و تعویق مشکلات به آینده

به دلیل زیان‌دهی صنعت خودرو و ناتوانی شرکت‌های خودروسازی برای تأمین مالی داخلی از محل سود شرکت، برای سرپانگه‌داشتن این صنعت ناچار به متورم کردن سمت چپ ترازنامه و انباشت بدهی‌ها هستند. نمودار ۵ روند مجموع بدهی‌های دو شرکت ایران خودرو و سایپا را نشان می‌دهد. همان‌طور که مشاهده می‌شود، در پایان سال ۹۹ شرکت ایران خودرو ۹۳۵۵۷ میلیارد تومان بدهی (تلفیقی) محقق کرده است. این در حالی است که این شرکت تنها ۵۱۱۳۵ میلیارد تومان در سمت راست ترازنامه خود به عنوان دارایی (تلفیقی) دارد. شرکت سایپا نیز با بدهی ۷۵۳۴۷ میلیارد تومانی (تلفیقی) خود، تنها ۴۴۲۰۵ میلیارد تومان دارایی (تلفیقی) دارد. ادامه روند قیمت‌گذاری دستوری فعلی، موجب می‌شود تا علاوه بر ریشه‌دارتر شدن زیان انباشته خودروسازان، در سال‌های آینده حتی با فرض برداشته شدن تحریم‌ها و بهبود روند تولید، زمان اجرای طرح‌های توسعه‌ای احتمالی به بهای بهبود شرایط ترازنامه‌ای حداقل به مدت چند سال به تعویق بیفتد.

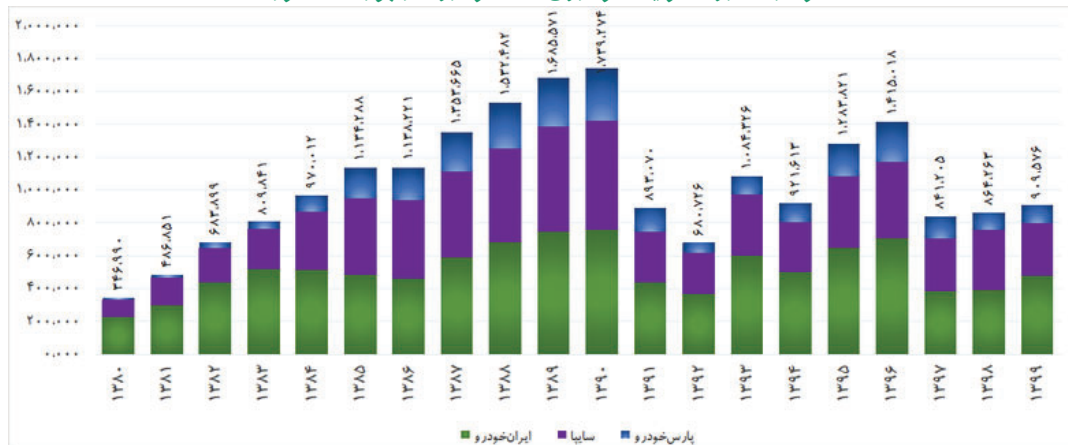
نمودار ۵. مجموع بدهی‌های جاری و غیرجاری ایران خودرو و سایپا (میلیارد تومان)



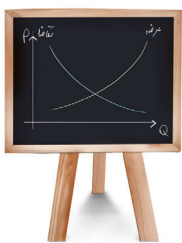
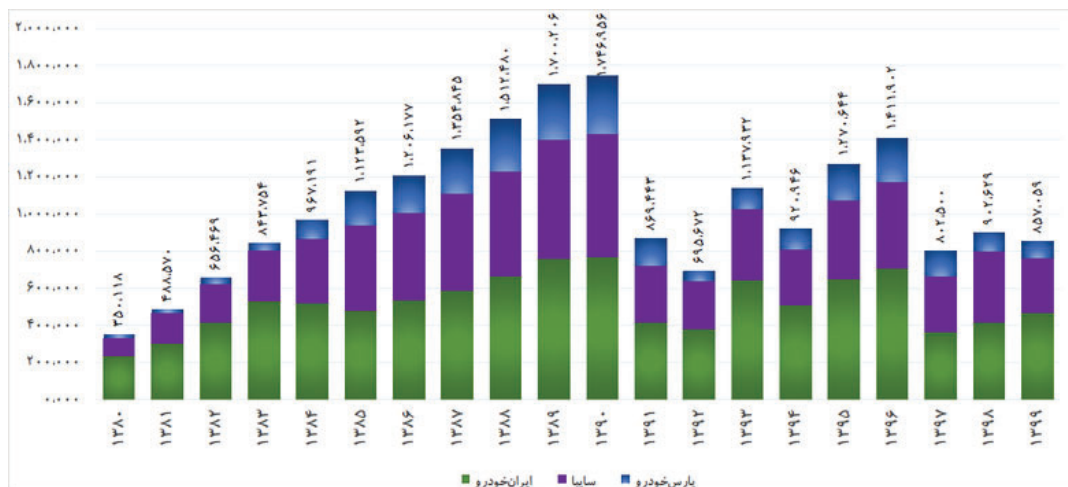
کاهش سطح تولید و جاماندن عرضه از تقاضا؛ دلالتان بازار خودرو را سیاه می کنند

در خصوص تیراژ تولید، همان طور که در نمودار شماره ۵ مشاهده می شود، ظرفیت واقعی تولید خودرو در کشور تا سال ۹۰ با شیب مناسبی رو به افزایش بود. مهم ترین عامل سوددهی صنایع خودروسازی بالابردن تیراژ تولید و سرشکن کردن هزینه های ثابت است. متأسفانه از سال ۹۱ به این سو، قیمت گذاری دستوری به همراه شدت گرفتن تحریم ها موجب شد تا سطح تیراژ خودرو سه خودروساز بزرگ کشور که در سال ۹۰ از قله ۱ میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه در سال فرارفته بود، به یکباره کاهش یافته و در دهه ۹۰ با نوسانات زیادی همراه بوده است.

نمودار ۶. روند تولید خودروی سه خودروساز بزرگ کشور



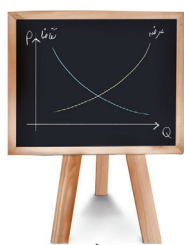
نمودار ۷. روند فروش خودروی سه خودروساز بزرگ کشور



در برهه‌هایی که به دلیل کاهش عرضه ناشی از عدم تناسب در برنامه‌ریزی برای تأمین قطعات و تولید خودرو و انتظارات تورمی یا جهش شدید ارز، قیمت خودرو در بازار به شدت افزایش یافته و خودروسازان علی‌رغم هزینه‌های تولید و مالی بالا، ناگزیر به ارائه خودرو با قیمتی نامتناسب با قیمت بازار شده‌اند. تبعیت از قیمت‌های دستوری و تکلیفی اشتباه، دو گروه تولیدکننده و مصرف‌کننده نهایی را متضرر کرده و منافع عظیمی را به جیب واسطه‌ها سرازیر ساخته است. هم‌اکنون نیز در شرایطی که محصولات پرتیراژ خودروسازان به صورت بسیار محدود و با قرعه‌کشی به فروش می‌رسد، شاهد اختلاف قیمت فاحشی میان محصول کارخانه و محصول عرضه‌شده در بازار آزاد هستیم. جدول شماره ۲ اختلاف قیمت کارخانه و بازار محصولات تولیدی دو شرکت ایران‌خودرو و سایپا را نشان می‌دهد. همان‌طور که مشاهده می‌شود، انواع مدل‌های خودروهای پرتیراژی مانند پژو ۴۰۵، پژو ۲۰۶، پژو پارس و سمند دارای بیشترین میزان اختلاف قیمت میان عرضه کارخانه و بازار آزاد هستند. در شرایطی که اکثر این محصولات با حاشیه سود منفی توسط خودروساز به فروش می‌رسند، اختلاف قیمتی کارخانه و بازار در قالب رانت، بین دلالان بازار خودرو تقسیم می‌شود.

جدول ۲. مقایسه قیمت کارخانه و بازار محصولات ایران‌خودرو و سایپا (ارقام مربوط به مرداد ۱۴۰۰ است)

خودرو	قیمت کارخانه	قیمت بازار	سازنده	اختلاف قیمت (درصد)
پژو ۴۰۵ SLX	۱۰۸,۹۳۶,۵۰۰	۲۴۰,۰۰۰,۰۰۰	ایران‌خودرو	۱۲۰.۳٪
پژو ۲۰۶ صندوق‌دار	۱۳۱,۷۴۷,۱۰۰	۲۷۶,۰۰۰,۰۰۰	ایران‌خودرو	۱۰۹.۵٪
سمند ال ایکس EF7 پایه گازسوز	۱۳۹,۵۶۶,۳۰۰	۲۷۶,۰۰۰,۰۰۰	ایران‌خودرو	۹۷.۸٪
پژو پارس اتوماتیک TU5	۱۸۸,۱۷۸,۹۰۰	۳۶۹,۰۰۰,۰۰۰	ایران‌خودرو	۹۶.۱٪
سمند ال ایکس EF7 بنزینی	۱۳۲,۷۰۱,۰۰۰	۲۵۹,۰۰۰,۰۰۰	ایران‌خودرو	۹۵.۲٪
پژو پارس SLX	۱۴۵,۷۹۵,۴۰۰	۲۸۲,۰۰۰,۰۰۰	ایران‌خودرو	۹۳.۴٪
پژو پارس دوگانه‌سوز	۱۴۵,۶۳۴,۸۰۰	۲۷۳,۰۰۰,۰۰۰	ایران‌خودرو	۸۷.۵٪
دنا پلاس	۱۹۱,۵۳۴,۵۰۰	۳۴۳,۰۰۰,۰۰۰	ایران‌خودرو	۷۹.۱٪
پژو پارس بنزینی	۱۴۰,۲۷۳,۵۰۰	۲۴۹,۰۰۰,۰۰۰	ایران‌خودرو	۷۷.۵٪
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۱۲۷,۱۲۲,۰۰۰	۲۲۵,۰۰۰,۰۰۰	ایران‌خودرو	۷۷.۰٪
پژو ۴۰۵ GLX دوگانه‌سوز	۱۲۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۷,۰۰۰,۰۰۰	ایران‌خودرو	۷۵.۰٪
دنا با کروژ کنترل	۱۷۲,۹۵۸,۴۰۰	۲۹۹,۰۰۰,۰۰۰	ایران‌خودرو	۷۲.۹٪
پژو ۲۰۷ دستی فرمان هیدرولیک	۱۷۷,۵۵۶,۷۰۰	۳۰۲,۰۰۰,۰۰۰	ایران‌خودرو	۷۰.۱٪
پژو ۲۰۷ دستی فرمان برقی	۱۸۱,۱۷۳,۳۰۰	۳۰۸,۰۰۰,۰۰۰	ایران‌خودرو	۷۰.۰٪

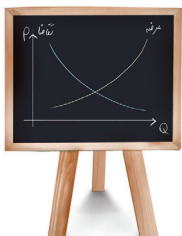


افت کیفیت خودرو به بهای کاهش هزینه‌های تولید

در شرایطی که مصرف‌کنندگان اعتقاد دارند کیفیت و ایمنی خودروها به هیچ عنوان با قیمت‌های خودروسازان متناسب نیست، خودروسازان نبود کیفیت در محصولات تولیدی را به بحث تحریم‌ها مرتبط می‌دانند و معتقدند در شرایط تحریمی تأمین قطعات با کیفیت (به‌خصوص قطعات وارداتی) با چالش‌های مختلفی همراه است و آن‌ها مجبورند قطعات خود را از منابع درجه دو و سه تهیه کنند. یکی از دلایل افت کیفیت خودروها، تلاش برای کاهش قیمت تمام‌شده تولید از سوی خودروسازان است که ارتباط مستقیمی با مبحث قیمت‌گذاری دستوری خودروها دارد. خودروسازان فرمول قیمت‌گذاری شورای رقابت را سدی در مقابل افزایش کیفیت خودروها برمی‌شمارند که بدون توجه به هزینه‌های تحمیلی و قیمت تمام‌شده خودرو، موجب زیان‌دهی این صنعت شده است. به همین علت صنعت قطعه‌سازی خودرو نیز در سال‌های اخیر به دلیل سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری دچار زیان شده است. در کشور ما به دلیل عدم وجود فضای رقابتی، حیات خودروسازان و قطعه‌سازان به شدت به دیگری وابسته است. از سویی خودروسازان به قطعه‌سازان برای کاهش هزینه‌های تولید فشار می‌آورند که موجب افت کیفیت محصولات و تولید قطعات غیراستاندارد می‌شود و از سویی دیگر با به‌تعویق‌انداختن پرداخت مطالبات قطعه‌سازان، برخی از آن‌ها را دچار مشکل در تأمین سرمایه در گردش کرده‌اند.

مشکلات مدیریتی صنعت خودروسازی

- **سهم پایین تحقیق و توسعه:** عدم برنامه‌ریزی راهبردی در حوزه مدیریت فناوری و سهم پایین هزینه‌کرد در فرآیندها و پروژه‌های منجر به توسعه تکنولوژی از مصائب دیروز و امروز صنعت خودرو است. لذا همان‌طور که مشاهده می‌شود، محصولاتی که با عنوان محصولات جدید به بازار روانه می‌شود، صرفاً دارای تغییرات ظاهری برای پاسخ دادن حداقلی به ذائقه مشتریان است.
- **بالابودن هزینه لجستیک در صنعت خودرو:** بیش از ۲۰٪ از هزینه‌های بخش تأمین، مربوط به هزینه‌های لجستیک است که دو برابر استانداردهای حداقلی دنیا است. عدم رعایت اصول اولیه هم‌راستایی و یکپارچه‌نمودن قطعه‌سازان، پراکندگی سایت‌های تولید، عدم استفاده از ظرفیت شرکت‌های قطعه ساز گروه بر مبنای صرفه اقتصادی، سبب ناکارآمدی بخش تأمین به لحاظ مدیریت هزینه شده است.
- **نبود سامانه یکپارچه مدیریت منابع سازمانی:** با توجه به عدم تدوین برنامه استراتژیک منسجم برای شرکت‌های خودروساز و عدم هم‌راستایی و یکپارچگی فرآیندها و ساختار سازمانی برای دستیابی به اهداف کلان، بدیهی است که برنامه‌ریزی منابع سازمانی و تخصیص آن در شرکت‌های خودروساز به‌گونه‌ای که بتواند باعث تحقق اهداف سازمانی شود با مشکلات عدیده‌ای مواجه است. عدم تخصیص اثربخش هزینه‌های قابل توجه انجام‌شده در حوزه تحقیق و توسعه بخشی از مسائل این بخش است.
- **تضاد بین مالکیت و مدیریت (مشکلات حاکمیت شرکتی):** با وجود اینکه به ظاهر، دولت در خودروسازان سهام غیرکنترلی دارد، به دلیل سهامداری شرکت‌های زیرمجموعه و سازوکارهای پیچیده وکالت طراحی شده بین این شرکت‌ها، عملاً دولت در مجامع عمومی این شرکت‌ها بازیگر اصلی است. از سویی دیگر، مصیبت ساختار تو درتوی مالکیت و تملک سهام شبه خزانه توسط شرکت‌های گروه، علاوه بر اینکه با قانون تجارت و سیاست‌های اصل ۴۴ مغایر است، به معضل دستوری‌بودن سیاست‌ها و برنامه‌های خودروسازان تبدیل شده است و راه هرگونه بهینه‌سازی و ایجاد شفافیت را (در فرآیندهای تأمین، مشارکت، فروش و انتصابات در خودروسازان که عمده‌ترین فرآیندهای فسادزا است) با موانع جدی مواجه کرده است.

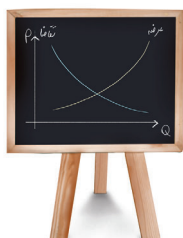


- **نیروی انسانی مازاد:** بررسی‌ها نشان می‌دهد که بیش از ۱۲٪ بهای تمام‌شده مربوط به هزینه‌های حقوق و دستمزد است (حدود سه برابر استانداردهای جهانی). افزایش روند استخدام‌ها در ماه‌های نزدیک به انتخابات و انتصاب افراد بدون تخصص و بعضاً مساله‌دار از لحاظ مالی و مدیریتی صرفاً به دلیل دخالت مراجع دولتی و امنیتی، این صنعت را با مشکلات عدیده‌ای مواجه نموده است.
- **هزینه‌های سیاسی از کیسه خودروساز:** هزینه‌های سرمایه‌گذاری‌های خارجی بدون توجه به مطالعات بازار در کشورهایی نظیر سنگال، موجب خروج منابع از بنگاه اقتصادی گردیده است. مثلاً در سنگال ۹۰ میلیون دلار تحت شرایطی سرمایه‌گذاری شده است که این کشور امکان تأمین برق برای فعالیت این کارخانه را نداشته است و اکنون نیز هیچ امکانی برای فروش و واگذاری این کارخانه وجود ندارد. در مجموع طی سنوات ۱۳۸۶ لغایت ۱۳۹۲ این سرمایه‌گذاری‌ها بالغ بر ۱۵۸ میلیون دلار شده است.
- **تجدید ارزیابی و رفع ظاهری مشکلات:** افزایش سرمایه از محل تجدید ارزیابی سبب اصلاح ظاهر صورت‌های مالی خودروسازان می‌گردد و هیچ کمکی به رفع مشکل کسری نقدینگی شرکت‌های خودروساز نخواهد نمود و مشکل اصلی همان قیمت‌گذاری دستوری محصولات است.
- **مشکلات صنعت قطعه‌سازی:** در سال ۱۳۹۹ هیأت تحقیق و تفحص مجلس ضمن آسیب‌شناسی زنجیره ارزش خودروسازی در کشور، برخی مشکلات صنعت قطعه‌سازی را شناسایی کرد که در این قسمت به آن‌ها اشاره شده است:

- عدم پرداختن به صرفه اقتصادی؛
- رانت مربوط به عدم ارائه آنالیز قیمت توسط تمامی تأمین‌کنندگان؛
- ورود افراد غیرحرفه‌ای در تأمین قطعات؛
- عدم نظر گرفتن زنجیره ارزش تولید قطعه در مذاکرات تجاری خودروساز با قطعه‌ساز؛
- تأمین بدون صرفه اقتصادی و فنی با وجود پتانسیل‌های تولید درون گروهی؛
- انحصار در تأمین قطعه؛
- تحمیل بخش‌های هزینه بر تولید به خودروساز در برخی از قراردادهای تأمین.

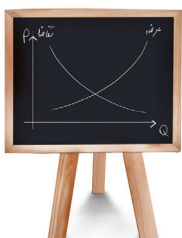
همچنین با توجه به نوع سازوکارهای موجود تأمین، حجم زیادی از مواد و قطعات، انعقاد قراردادهای کوچک و بزرگ متعددی را در پی دارد که هرکدام درجات مختلفی از آسیب‌پذیری در مقابل فساد و سوء جریان‌های مالی و کیفیت قطعات تأمین‌شده دارند که در این بین گروه‌های زیر را می‌توان آسیب‌پذیرترین قراردادهای تأمین دانست.

قراردادهای تأمین فولاد و قطعات فولادی: در بخش تولید و تأمین، علی‌رغم رشد و توسعه صنعت فولاد، شاهد تأمین برخی از انواع ورق‌های مورد نیاز شرکت‌های خودروساز از خارج هستیم که با توجه به توانمندی شرکت‌های داخلی، در این امر باید تجدیدنظر صورت پذیرد. در بخش مصرف نیز با توجه به خرید ورق در مقیاس بالا و تحویل به قطعه‌سازان، رانت‌هایی به شرح ذیل توزیع می‌گردد: تحمیل تأمین مالی خرید ورق به خودروساز، اختلاف قیمت فولاد تحویل شده به قطعه‌ساز و نحوه تسویه مدت‌دار، امکان فروش فولاد تأمین‌شده توسط خودروساز با فولادهای دارای مشخصه فنی پایین‌تر برای تولید قطعه.



به نظر می‌رسد اصلاح این سازوکار و تأمین توسط قطعه‌سازان می‌تواند در این زمینه اثرات مفیدی در کاهش رانت و افزایش کیفیت و بهره‌دهی مالی را فراهم آورد. بدیهی است هماهنگی‌های لازم با بورس کالا و قطعه‌سازان در این زمینه قابل انجام است.

- **قراردادهای تأمین قطعات با فناوری بالا (high-tech):** مشکل عمده‌ای که در قراردادهای تأمین قطعات با فناوری بالا مانند ECU, ACU و... وجود دارد، عدم برنامه‌ریزی صحیح خودروساز برای تأمین و سطح مناسب داخلی‌سازی آن بوده است که این امر باعث می‌شود قراردادهای تأمین این‌گونه قطعات در فضایی غیرشفاف و با سازوکارهایی غیرقابل اعتماد (از نظر آلودگی به مفاسد مالی) منعقد و اجرایی گردد. یکی از بحث برانگیزترین شکل تأمین این قطعات، واردات این قطعات به صورت نیمه‌ساخته یا کامل از منابع خارجی توسط خودروساز و تحویل آن به قطعه‌ساز داخلی است که عمده فرایند انجام‌شده توسط قطعه‌ساز، برچسب‌گذاری و بسته‌بندی مجدد در قبال دریافت کارمزد مشخص است. نقطه آسیب‌پذیر اصلی در این‌گونه قراردادها، خرید خودروساز از منابع خارجی معرفی‌شده از سوی قطعه‌ساز است که این امر علاوه بر گران‌تر بودن به میزان حدود ۲۵ درصد، احتمال تبانی قطعه‌ساز ایرانی با این واسطه‌ها را به شدت افزایش می‌دهد. این امر در حالی است که وابستگی حداقل برخی از شرکت‌های تجاری چینی به قطعه‌ساز داخلی قریب به قطعیت است. بخش دیگری از قطعات تکمیل تأمین‌شده، دارای آنالیز قیمتی و میزان ارزبری نیست و این عدم شفافیت با توجه به مکانیزم‌های موجود خودروسازان امری غیرقابل قبول است. این معضل باعث شده خودروساز نتواند راهنمایی مناسبی به تولیدکنندگان بالقوه این قطعات داشته باشد و قطعه‌سازان فعلی به ادامه رفتار انحصاری خویش مطمئن باشند. این دسته از تأمین‌کنندگان حتی در مواردی، قطعات را با نشان تجاری و بسته‌بندی ثبت‌شده خود در خارج تولید می‌کنند.
- **قراردادهای مربوط به قطعات قابل تولید در داخل:** بخشی از قطعات علی‌رغم دارا بودن مقیاس اقتصادی و اینکه فاقد فناوری پیچیده در تولید هستند، با این حال همچنان به صورت کامل یا عمده از خارج تأمین می‌گردد. انواع بلبرینگ، انواع کاسه نمد، سوزن انژکتور و... از این جمله‌اند. برخی از قطعات نیز برای کل صنعت دارای مقیاس اقتصادی است (نظیر شلنگ‌های فشار قوی) که به نظر می‌رسد وزارت صمت باید برای تولید آن‌ها برنامه‌ریزی لازم را به عمل آورد.
- **قراردادهای مربوط به قطعات و مواد دارای وابستگی شدید به خارج:** بخشی از قطعات و مواد از منابع داخلی تأمین می‌شوند؛ اما این تأمین‌کنندگان در فرایند تولید خود به شدت به منابع خارجی وابسته بوده و هم از نظر ارزبری و هم از جنبه آسیب‌پذیری از تهدیدات خارجی، مشابه مواد و قطعاتی هستند که به صورت کامل از خارج تأمین می‌گردند. گروه رنگ و مواد شیمیایی، قطعات الکترونیکی، سیستم‌های صوتی، سیستم‌های تهویه مطبوع، سامانه‌های ایمنی، انواع تسمه‌های موتور و... از این دسته‌اند. در این بخش نیز وزارت صمت می‌تواند در تعامل با سایر تولیدکنندگان ضمن حفظ کیفیت و رقابتی بودن، زمینه تعمیق ساخت داخل و کاهش وابستگی را فراهم نمایند.
- **قطعات فاقد توجه فنی و اقتصادی:** پذیرش درصدی از تأمین از بازارهای خارجی امری ناگزیر است. لذا چاره‌ای جز افزایش صادرات قطعات و مجموعه‌ها و خودروی ساخته‌شده برای تأمین ارز مورد نیاز این بخش وجود ندارد. در خصوص برخی از قطعات باید محدودیت‌هایی مدنظر قرار گیرد و در صورت مزیت برای تولید داخل، رویکرد تولید با مشارکت شرکت‌های دارای فناوری و سرمایه‌گذاری در کشور اتخاذ گردد.

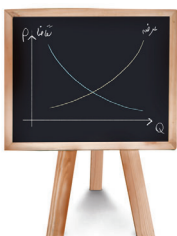




راهکارها

با توجه به موارد ذکر شده، می‌توان ادعا کرد با وجود مشکلات عدیده مدیریتی و بهره‌وری، ریشه کاهش کیفیت محصولات خودروسازی تلاش برای کمینه‌کردن هزینه‌های تولید است و قیمت‌گذاری دستوری یکی از مهم‌ترین انگیزه‌ها برای فداکردن کیفیت در برابر کاهش هزینه‌ها برای خودروسازان است. از سوی دیگر، فضای صنعت خودروسازی کشور به زعم بسیاری از کارشناسان، همچنان انحصاری است. در شرایطی که طبق قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، مالکیت و مدیریت تمام بنگاه‌های خصوصی به جز موارد استثنای مصرح در این قانون، بایستی به بخش خصوصی واگذار شود، متأسفانه هر دو خودروساز بزرگ کشور همچنان شاهد حضور غیرمستقیم و گسترده دولت از طریق شرکت‌های تابعه هستند. در بعد مدیریت خودروسازان نیز، آشکارا شاهد اتخاذ تصمیمات سیاسی و بعضاً جناحی و اعمال نظر مستقیم هیأت وزیران در گماردن مدیریت این خودروسازان هستیم. در چنین شرایطی، حذف مستقیم فرمول قیمت‌گذاری شورای رقابت بدون در نظر گرفتن شرایط غیررقابتی این صنعت، در نهایت موجب متضرر شدن مصرف‌کنندگان نهایی خواهد شد.

از منظر تاریخی، صنعت خودروسازی کشور هیچ‌گاه مزیت رقابتی نسبی برای فعالیت در بازارهای منطقه‌ای و جهانی نداشته است. مهم‌ترین عامل موفقیت و سوددهی بالای خودروسازی در جهان، تیراژ تولید است. در دهه ۸۰ شمسی، خودروسازی کشور با شیب مناسبی توانست تیراژ تولید ۳۵۰ هزار دستگاهی در سال، در ابتدای این دهه را در سال ۹۰ به تولید بیش از ۱ میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه در سال برساند. با افزایش تولید در این دهه امید آن می‌رفت تا خودروسازی کشور ضمن افزایش سطح تولید به بیش از ۲ میلیون دستگاه در سال، جایگاه مناسبی از منظر سوددهی و تسخیر بازارهای منطقه‌ای به دست آورد. وقوع تحریم‌های هسته‌ای و شوک ارزی در ابتدای دهه ۹۰ موجب شد سمت هزینه‌های عملیاتی خودروسازان در ترازنامه‌هایشان متورم شود. از سوی دیگر، با ورود همزمان شورای رقابت به عرصه قیمت‌گذاری دستوری، درآمد خودروسازان، متناسب با هزینه‌هایشان، افزایش پیدا نکرده است.



در فضای انحصاری فعلی خودروسازی کشور، آزادسازی قیمت‌ها به تنهایی ضمانت‌کننده انتفاع مصرف‌کنندگان نهایی نیست. در شرایطی که انحصار یک یا دو جانبه و احتمال تبانی بنگاه‌ها وجود دارد، قیمت‌گذاری آزادانه حالت بهینه برای تمام ذی‌نفعان نیست. برداشتن سیاست قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو مستلزم رقابتی‌شدن فضای این صنعت است. بدین‌منظور، اقدامات زیر در هر یک از حوزه‌ها و به صورت ترتیبی پیشنهاد می‌شود.

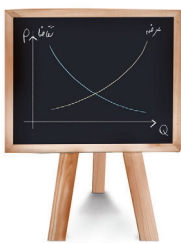
در باب حضور دولت در مدیریت خودروسازی‌ها؛ باید سهام شرکت‌های وابسته به دولت، شامل سهام سازمان گسترش و نوسازی ایران و سایر شرکت‌هایی که به هر نحو، دولت در آن‌ها، صاحب حق رأی یا حق جریان نقدی است، حداقل در یکی از دو قطب بزرگ خودروسازی کشور (ایران‌خودرو یا سایپا) به صورت کامل به بخش خصوصی واگذار شود و دولت کوچکترین نفوذی در انتصابات و تصمیمات آن نداشته باشد. با این اقدام، خودروسازی کشور، دست‌کم از تک‌قطبی، به دوقطبی حرکت خواهد کرد و فضای رقابتی به سمت بیشتر کردن منافع مصرف‌کنندگان نهایی سوق پیدا خواهد کرد.

در باب افزایش رقابت؛ می‌توان از ظرفیت منابع ارزی موجود نزد مردم، جهت واردات خودرو استفاده کرد. طبق آمار موجود، میزان منابع ارزی نزد مردم بین ۲۵ تا ۳۰ میلیارد دلار برآورد می‌شود که می‌توان از ظرفیت آن برای واردات خودرو استفاده کرد. به همین منظور، به شکل موازی با خروج دولت از خودروسازی‌ها، محدودیت‌های وارداتی نیز باید به شکل دفعی برداشته شود و در فرآیندی تدریجی به شکل پله‌ای در ۱۰ سال، میانگین تعرفه واردات از ۸۶ درصد فعلی به میانگین کشورهای منطقه مانند عربستان سعودی، ترکیه و امارات (حدود ۵٪) برسد.

در باب قیمت‌گذاری؛ پس از ایجاد فضای رقابتی در صنعت خودروسازی، شورای رقابت به عنوان بازوی تنظیم‌گر دستگاه حاکمیت می‌تواند به صورت کامل از قیمت‌گذاری دستوری محصولات خودرویی خارج شود.

در باب کیفیت خودروها؛ با افزایش رقابت و تسهیل ورود خودروهای خارجی به کشور، خودروسازهای داخلی نیز به ناچار ناگزیر به بهبود کیفیت محصولات خود خواهند شد. نقش نهادهای تنظیم‌گر مانند سازمان استاندارد، باید بازنگری تدریجی در استانداردهای فعلی و نزدیک کردن استانداردها به سمت نمونه‌های موفق بین‌المللی باشد. همزمان با اتخاذ سیاست‌های فوق، جهت بهبود شرایط خودروسازان، کنترل بازار، ارتقای شفافیت و حذف رانت‌های احتمالی موارد زیر پیشنهاد می‌شود:

- تمهید امکان تأمین مالی با مشارکت‌های مردمی از روش‌های نوین و مؤثر، همچون صندوق پروژه و صکوک اسلامی ضمن کمک به تأمین مالی خودروسازان، فشار از روی نظام بانکی کشور جهت ارایه تسهیلات به این صنعت را کم می‌کند.
- در صورت رفع تحریم‌ها و برقراری مجدد روابط تجاری با کشورهای پیشرو در خودروسازی (مانند چین، فرانسه و کره جنوبی) امکان همکاری‌های مشترک خودروسازان با شرکت‌های خارجی در قالب انتقال تکنولوژی، سرمایه‌گذاری و خرید سهام شرکت‌های ایرانی توسط سرمایه‌گذاران خارجی و تأسیس خطوط تولید و مونتاژ در ایران بررسی گردد.
- با توجه به محدودیت‌های ارزی و کمبود منابع بانک مرکزی، برای ذخایر ارزی ایرانیان مقیم خارج، واردات بدون انتقال ارز به همراه مشوق‌های تعرفه‌ای می‌تواند به تنظیم بازار، رضایت مشتری، تنوع محصول و تا حدی توسعه صنعت کمک کند.



- اصلاح قوانین حاکمیت شرکتی و تبیین شیوه‌های مواجهه با سهامداری متقابل و ساختارهای لایه‌ای سهامداری و مدیریت تعارض منافع آن می‌تواند در افزایش شفافیت صنعت و کاهش رانت‌های احتمالی کمک شایانی نماید.
- استفاده از ابزارهای مالی مانند تأمین مالی زنجیره تأمین (supply chain finance) می‌تواند بخشی از مشکلات مربوط به تأمین سرمایه در گردش قطعه‌سازان را برطرف نماید.
- به‌منظور بهینه‌شدن قراردادهای تأمین و جلوگیری از ایجاد رانت و فساد، لازم است اطلاعات قراردادهای تأمین از سوی خودروسازان شامل نوع قطعه، تیراژ، قیمت و عمق ساخت داخل در مقاطعی در سامانه‌ای تحت نظارت دولت قرار گیرد. اطلاعات این سامانه می‌تواند در مقاطعی به‌صورت عمومی انتشار یابد و در صورت ادعای مغایرت داده‌ها و یا امکان تولید قطعات با کیفیت مشابه و هزینه پایین‌تر، موضوع توسط وزارت صمت پیگیری شود یا ضمن رعایت استانداردها و محدودیت‌های موجود، رقابت در تأمین قطعه به وجود آید. برای این منظور می‌توان از تجارب صنایع دیگر مانند تهیه «لیست کوتاه» با تأییدیه نهادهای صنفی، وزارت صمت و بنگاه‌ها استفاده گردد.
- برای عمق‌بخشی به بازار، شفافیت، جلوگیری از فساد و رانت و نیز تسهیل خرید خودرو می‌توان از ابزارهای مدرن و شفاف از قبیل بورس کالا استفاده کرد.

