



محاسبه قیمت دلاری قیمت خودرو در دو بازار شکاف قیمت خودرو در دو بازار افزایش یافت

اصرار سیاستگذار خودرویی بر حضور در فرآیند قیمت‌گذاری محصولات تولیدی شرکت‌های خودروساز طی یک‌دهه اخیر، از عوامل اصلی تولید با زیان خودروسازان عنوان می‌شود؛ با این حال، برخی عوامل مانند نوسانات نرخ ارز باعث تشدید انباشت زیان در صنعت خودروی کشور شده است. بررسی‌های یک نهاد پژوهشی نشان می‌دهد نوسانات نرخ ارز به رشد هزینه‌های تولید منجر شده، این در شرایطی است که تعیین قیمت از سوی برخی مراجع، مانع قیمت‌گذاری خودرو با توجه به رشد هزینه تولید شده است.

در سال 90 که نرخ ارز حدود 1100 تومان بود، قیمت خودرو در کارخانه و بازار نه تنها همسانی داشت، بلکه در ماه‌هایی قیمت برخی خودروها در بازار ارزان‌تر از قیمت کارخانه‌ای همان خودروها بود. اما با توجه به اعمال تحریم‌ها و به موازات آن، رشد نرخ ارز در یک‌دهه گذشته شاهد هستیم که گسل قیمتی بازار و کارخانه عمیق‌تر شده است. بررسی نرخ ارز طی یک‌دهه اخیر گویای این نکته است که هرگاه ثبات بر بازار ارز حاکم بوده، فاصله قیمت میان کارخانه و بازار چندان زیاد نبوده؛ اما شروع نوسانات ارزی به سرعت تاثیر خود را روی وضعیت شرکت‌های خودروساز و بازار نشان داده و باعث عمیق‌تر شدن فاصله قیمتی میان کارخانه و بازار شده است.

البته نوسان نرخ ارز خود تحت تاثیر عوامل سیاسی-اقتصادی قرار دارد. به تعبیر دیگر، نرخ ارز به کوچک‌ترین تغییر ایجادشده در فضای سیاسی-اقتصادی واکنش نشان داده و

نمودار آن روند صعودی یا نزولی به خود گرفته است. نمونه بارز این مساله را می‌توان در دوران تحریم به‌وضوح دید. در بازه 10 ساله، اقتصاد کشور دوبار سایه تحریم‌ها را بر سر خود دیده است و در هر دو مقطع، شاهد جهش نرخ ارز بودیم. در تحریم‌های اولیه نرخ ارز جهش حدود سه‌برابری را تجربه کرد؛ اما نوسانات ارزی در دوره دوم تحریم‌ها تکانه‌های شدیدتری داشت. بر این اساس، طی چهارسالی که از بازگشت تحریم‌های اقتصادی می‌گذرد، نرخ ارز طی یک حرکت خزنده از حدود 3 هزار تومان تا حوالی 30 هزار تومان رفت و این روزها در کانال 28 هزار تومانی لنگر انداخته است. رشد حدود 10 برابری نرخ ارز باعث عمیق‌تر شدن شکاف قیمتی کارخانه و بازار شد.

بر این اساس، افزایش نرخ ارز از یک‌طرف دست زنجیره خودروساز را برای تهیه مواد اولیه و قطعات در پوست گردو گذاشته و از طرف دیگر باعث شده است تا فعالان بازار، قیمت خودروها را با نرخ ارز منطبق کنند و قیمت خودرو همپای نرخ ارز رشد کند.

بنابراین نرخ ارز بر قیمت تمام‌شده خودروسازان تاثیر منفی گذاشته و سیاست قیمت‌گذاری دستوری نیز مانند دست‌اندازی در مسیر قیمت‌گذاری خودرو در مبدا عمل کرده و اجازه نداده است تا قیمت محصولات تولیدی خودروسازان با سرعت نرخ ارز حرکت کند. فعالان بازار نیز در این شرایط با تغییر زاویه دید خود دیگر به خودرو به چشم کالای مصرفی نگاه نمی‌کنند و آن را در دسته کالاهای سرمایه‌ای قرار می‌دهند. دارندگان خودرو برای اینکه بتوانند سرمایه خود را حفظ کنند، متغیر نرخ ارز را به‌عنوان شاخصی برای تعیین قیمت خودروی در اختیار خود در نظر می‌گیرند و قیمت‌ها را با نوسانات بازار ارز هماهنگ می‌کنند. چنانچه سیاستگذار خودرویی اجازه می‌داد تا شرکت‌های خودروساز قیمت محصولات تولیدی خود را براساس مکانیزم عرضه و تقاضا تعیین کنند، این مساله می‌توانست به نوعی به ضربه‌گیر نرخ ارز بر خطوط تولید آنها تبدیل شود. در واقع، خودروسازان به کمک ابزار تعیین قیمت در حاشیه بازار نه‌تنها می‌توانستند جلوی تولید با زیان خود را بگیرند، بلکه دیگر شاهد عمیق‌تر شدن شکاف میان قیمت‌های کارخانه و بازار نبودیم.

سنجش گسل

مقایسه روند قیمت مصوب و بازار خودرو با دلار (طبق نمودار ارائه شده) بیانگر آن است که تولیدکننده خودرو نیز همچون واسطه‌گر بازار می‌توانسته از طریق صادرات، از رشد نرخ ارز بهره کافی ببرد، حال آنکه به دلیل توقف واردات، کاهش تولید و به دنبال آن عدم پاسخگویی به نیاز بازار نه تنها سودی از این بازار نبرده، بلکه به واسطه قیمت‌گذاری دستوری، هر سال به زیان انباشته و زیان تولید شرکت‌های خودروساز اضافه شده است. از آن سو اما واسطه‌گران به واسطه قیمت‌های غیرواقعی خودرو که توسط مراجع قیمت‌گذار تعیین شده، با رشد نرخ ارز بیشترین بهره را از معاملات خودرویی برده‌اند. آنچه مشخص است، تفاوت قیمت بازار نسبت به قیمت مصوب به خصوص از سال 97 باعث شکل‌گیری حاشیه بازار شده، به طوری که این حاشیه سرمایه‌های سرگردان زیادی را جذب خود کرده است. طبق آخرین گزارشی که انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور منتشر کرده، در بازار خودرو دست کم 55 هزار میلیارد تومان رانت حاصل از اعمال قیمت دستوری در دوره 6 ماهه از ابتدای سال گذشته (خرداد تا انتهای آبان 1400) توزیع شده است. همچنین تا پایان سال 99 رقم این رانت 120 هزار میلیارد تومان بود و جمع رانت شکاف بازار تا پایان 6 ماه اول سال 1400 به رقم 175 هزار میلیارد تومان بالغ می‌شود. این در حالی است که خودروسازان کشور حدود 70 هزار میلیارد تومان بدهی به زنجیره تامین را در کارنامه خود ثبت کردند. به این ترتیب در شرایطی تولیدکننده و مصرف‌کننده خودروی کشور به واسطه سیاست‌گذاری غلط و قیمت‌گذاری دستوری، زیان هنگفتی را متحمل شدند که دلالت و واسطه‌گران، سودهای نجومی از بازار کسب کردند. استمرار سیاست‌های غلط، به توزیع رانت با ارقام نجومی در بازار خودرو منجر شده و روزبه‌روز سرمایه‌های سرگردان بیشتری جذب این بازار می‌شود. اما همان‌طور که عنوان شد، همراه با زیان انباشته و زیان تولید خودروسازان، مشتریانی که در لاتاری خودرو شرکت و برنده قرعه‌کشی شدند، از سودهای میلیونی بهره بردند. در پژوهشی که انجمن صنایع همگن انجام داده، خریداران خودرو در 11 ماه سال گذشته به صورت میانگین با کسب 30 درصد سود حاصل از شکاف

بازار بیش از همه سرمایه‌گذاران در دیگر بازارها سود کرده‌اند. داده‌های آماری نشان می‌دهد سطح عمومی قیمت خودروهای پرفروش در بازارهای داخلی در سال گذشته حدود 30 درصد افزایش یافته که این میزان بیشتر از بازدهی سایر بازارها از جمله طلا، ارز و... بوده است. به این ترتیب، خریدارانی که سال گذشته محصولات داخلی را به قیمت کارخانه خریده و در بازار آزاد فروختند، بیش از هر سرمایه‌گذار دیگری در همه بازارها سود کرده‌اند. طبق نمودار ارائه‌شده، گسل خودرو در سال‌های اخیر عمیق‌تر شده است، بنابراین اگر در سال جاری تمهیدی برای قیمت‌گذاری خودرو اندیشیده نشود، باید در انتظار فاجعه‌ای در خودروسازی کشور باشیم.

بررسی روند قیمت کارخانه و بازار

بررسی فاصله قیمتی میان قیمت‌های کارخانه و بازار خودرو در بازه 10 ساله از 1390 تا 1400 نشان می‌دهد، فاصله قیمت دلاری خودرو به نوعی از فاصله قیمت ریالی آن تبعیت کرده است. به همین منظور قیمت چهار خودروی پرتیراژ را در بازه زمانی ذکرشده در سه مقطع بررسی می‌کنیم تا به خوبی تاثیر نرخ ارز بر قیمت کارخانه‌ای، قیمت بازار و همچنین نقش نرخ ارز در ایجاد شکاف قیمتی میان آن دو را تحلیل کنیم. نرخ ارز در فروردین‌ماه 90 حدود هزار و 100 تومان بوده، اما در فروردین‌ماه سال 1400 نرخ ارز معادل 27 هزار تومان در نظر گرفته شده است.

از پژو 405 شروع می‌کنیم. تولید این خودرو در سال 99 متوقف شد. در این سال قیمت این خودرو در مبدا براساس نرخ ارز حدود 2 هزار و 670 دلار بود. این در حالی است که قیمت همین خودرو در سال مذکور در بازار حدود 7 هزار و 900 دلار بوده است. بنابراین شاهد فاصله قیمتی حدود 197 درصدی میان قیمت بازار و کارخانه هستیم. دلیل این فاصله قیمتی را می‌توان در زیان بیش از پیش ایران‌خودرو در تولید پژو 405 و همچنین تقاضای هیجانی برای آن به دلیل توقف تولید جست‌وجو کرد. اما همین روند در سال 95 با فاصله کمتری دنبال شد.

در آن سال، قیمت کارخانه‌ای پژو 405 حدود 8 هزار و 150 دلار بوده است اما همین خودرو در آن زمان در بازار با قیمتی معادل حدود 8 هزار و 460 دلار معامله می‌شد. بنابراین شکاف قیمتی این خودرو در آن زمان حدود 4 درصد بوده است. اما قیمت این خودرو در سال 90 روند متفاوتی را طی کرد. در حالی که قیمت پژو 405 در سال 90 در بازار حدود 12 هزار دلار بوده، در کارخانه با قیمتی حدود 12 هزار و 75 دلار عرضه می‌شده است. بنابراین شاهد بودیم که قیمت کارخانه به نسبت قیمت بازار حدود یک درصد بیشتر بوده است.

همین بررسی را در خصوص قیمت پژو 206 انجام می‌دهیم. پژو 206 در سال 90 در کارخانه حدود 12 هزار و 300 دلار قیمت داشته اما همان زمان این خودرو در بازار با پرداخت معادل ریالی حدود 12 هزار و 850 دلار قابل خرید بوده است. شاهد هستیم که فاصله قیمتی میان بازار و کارخانه در آن مقطع زمانی حدود 5 / 4 درصد بوده است. سال 95 فاصله قیمتی میان بازار و کارخانه نسبت به سال 90 افت را به خود دید. در آن سال قیمت پژو 206 در مبدا حدود 9 هزار و 200 دلار بوده اما متقاضیان در آن زمان در بازار باید معادل ریالی حدود 9 هزار و 470 دلار را برای در اختیار گرفتن این خودرو هزینه می‌کردند. بنابراین فاصله قیمتی میان بازار و کارخانه حدود 3 درصد بود. اما در سال گذشته این شکاف قیمتی عمیق‌تر شد. در حالی که معادل ریالی قیمت پژو 206 در مبدا حدود 5 هزار و 530 دلار بود، این خودرو در بازار با قیمت حدود 9 هزار و 700 دلار حضور داشت. بنابراین شاهد فاصله قیمتی بیش از 75 درصدی هستیم. بررسی قیمت پژو پارس نیز از یکی بودن قیمت این خودرو در مبدا و بازار در سال 90 حکایت دارد. اما همین خودرو در سال 95 با فاصله قیمتی در بازار و کارخانه مواجه شد. معادل ریالی قیمت پژو پارس در مبدا در سال 95 حدود 10 هزار دلار بود اما قیمت همین خودرو در بازار حدود 560 دلار بیشتر بود. بنابراین شکاف قیمتی آن بیش از 5 درصد بوده است. اما در سال 1400 شاهد رشد فاصله قیمتی میان بازار و کارخانه به میزان 60 درصد بوده‌ایم. در سال گذشته قیمت پژو پارس در مبدا حدود 6 هزار و 270 دلار بود اما خریداران در بازار باید برای این خودرو حدود 10 هزار و 100 دلار پرداخت می‌کردند. قیمت سمند EF7 در بازار و کارخانه نیز از همین قاعده

پیروی کرده است. سمند EF7 در سال 90 با قیمت ریالی معادل 13 هزار و 230 دلار در کارخانه حاضر بوده است اما همین خودرو در بازار با قیمت حدود 13 هزار دلار دادوستد می‌شد. سال 95 فاصله قیمتی میان بازار و کارخانه حدود 7 درصد بود. این فاصله قیمتی در سال 1400 به حدود 63 درصد برای این خودرو رسیده است. در این سال قیمت کارخانه‌ای سمند EF7 حدود 5 هزار و 900 دلار بود اما متقاضیان در بازار باید معادل ریالی حدود 9 هزار و 600 دلار را برای آن پرداخت می‌کردند.