

معمای قیمت خودرو



گروه اقتصادی: صنعت خودرو در ایران از مشکلات ساختاری اقتصادی - سیاسی عمیقی رنج می‌برد به‌طوری که برای اصلاح این صنعت، علاوه بر اصلاح اساسی این ساختار معیوب، باید ابعاد تأثیرگذار دیگری از جمله قیمت‌گذاری نیز اصلاح و تعیین تکلیف شود. مشکل صنعت خودروسازی و زبان انباشته خودروسازان موضوعی نیست که به یکباره به‌وجود آمده باشد یا کل آن مرتبط با تحریم و شرایط موجود کشور باشد، بلکه مهم‌ترین ایراد به ساختار مدیریتی و مالکیتی صنعت خودرو و ماهیت اقتصادی و سیاسی نگاهها برمی‌گردد که نیازمند اصلاحات ساختاری است. در حال حاضر نیز تأخیر و عدم ثبات در تصمیم‌گیری درباره نحوه صحیح قیمت‌گذاری و روش فروش خودرو، بیشتر تابع ملاحظات اجتماعی و مصلحت‌اندیشی پرهزینه در این صنعت است و هر روز تأخیر در اتخاذ تصمیم‌گیری صحیح در این خصوص، برای ایجاد تعادل در بازار خودرو، بر شدت مشکلات و افزایش زبان این واحد خواهد افزود. در میان موارد فوق در سال‌های اخیر، قیمت‌گذاری و روش فروش خودرو توجه زیادی را به خود جلب کرده است. بر این اساس ضروری است برای عبور از بحران در شرایط کنونی راهکارهای متمرکزتری اتخاذ و اجرا شود.

مشکلات ساختاری صنعت خودرو

بدیهی است خطاهای موجود در شیوه تعیین قیمت خودرو، سبب ایجاد آسیب گسترده در صنعت و بازار خودرو شده است. به عبارت دقیق‌تر با گذشت بیش از ۳ دهه از شروع مجدد فعالیت صنعت خودروسازی در ایران، این صنعت از مشکلات ساختاری در سطوح مختلف رنج می‌برد، به نحوی که این مسائل سبب شده است زیست‌بوم صنعت خودرو در ایران برای تولید خودروی باکیفیت و با فناوری بالا مهیا نباشد و علاوه بر عقب‌ماندگی صنعت خودرو در بازارهای جهانی از سایر رقبای خود در عرصه بین‌المللی، نارضایتی زیادی را در کشور نیز رقم بزند اما در این میان موضوع قیمت‌گذاری خودرو در ایران همواره یکی از چالش‌های این صنعت بوده و هست. قیمت‌گذاری اشتباه از سوی شورای رقابت و ستاد تنظیم بازار طی یک دهه گذشته ضمن ایجاد زیان‌های گسترده در شرکت‌های خودروسازی، باعث تشدید اختلاف میان قیمت فروش کارخانه و قیمت بازار و ایجاد رانت برای افرادی شده است که می‌توانستند از این دو شرکت خودرو خریداری کنند. همین امر ضرورت اصلاح نظام قیمت‌گذاری خودرو را دوچندان می‌کند.

کارشناسان بازار خودرو معتقدند درباره قیمت‌گذاری خودرو در کشور، اصل‌ترین ایراد وارد بر دستورالعمل قیمت‌گذاری شورای رقابت این است که آنالیز قیمت آنها سال ۱۳۹۱ و بعد از آن انجام شده است، هرگز پس از آن مجدداً از سوی این شورا محاسبه نشده و همان محاسبه به‌عنوان قیمت پایه در نظر گرفته شده است و صرفاً به‌صورت سالانه با شاخص تورم تولیدکننده خودرو افزایش داده شده است. مضاف

کارشناسان بازار خودرو معتقدند درباره قیمت‌گذاری خودرو در کشور، اصل‌ترین ایراد وارد بر دستورالعمل قیمت‌گذاری شورای رقابت این است که آنالیز قیمت آنها سال ۱۳۹۱ و بعد از آن انجام شده است، هرگز پس از آن مجدداً از سوی این شورا محاسبه نشده و همان محاسبه به‌عنوان قیمت پایه در نظر گرفته شده است و صرفاً به‌صورت سالانه با شاخص تورم تولیدکننده خودرو افزایش داده شده است

۵۸، شورا وظیفه تعیین مصادیق و تصویب دستورالعمل تنظیم قیمت، مقدار و شرایط دسترسی به بازار کالاها و خدمات انحصاری در هر مورد با رعایت مقررات مربوط را برعهده دارد. این موضوع سبب ایجاد مشکلاتی در حکمرانی صنعت خودرو شد. در همین زمان رئیس وقت شورای رقابت درباره مبنای دستورالعمل قیمت‌گذاری شورای رقابت در مصاحبه‌ای گفت: «چرا مردم باید تاوان هزینه‌های بالاسری و سرشار بیش از حد یا هزینه‌های غیرمربوط این شرکت‌ها را بپردازند و به‌واسطه این هزینه‌های غیرضرور و غیرخودرویی، قیمت‌های بالاتری از مردم گرفته شود و چرا مردم باید هزینه‌های ناکارآمدی یا عقب‌افتادگی تکنولوژیکی خودروسازان را بپردازند. بکن اساس روش قیمت تمام‌شده، تمام این هزینه‌ها روی قیمت خودرو کشیده شده و مردم باید آن را بپردازند لذا روش هزینه تمام‌شده یک روش غیرمنطقی و غیرمصنفا است اما روش ما روشی مصنفا است، زیرا اگر بازار رقابتی داشتیم بی‌شک خودروسازان نمی‌توانستند با قیمتی بیشتر از این قیمتی که ما تعیین کردیم خودروهای خود را در بازار عرضه کنند».

به این ترتیب با ورود شورای رقابت به عرصه قیمت‌گذاری خودرو در اواخر سال ۱۳۹۱، در واقع ساختاری در نظام تصمیم‌گیری صنعت خودرو شکل گرفت که اساس آن با نوع سیاست‌گذاری در این صنعت در تعارض قرار داشت و هرچه زمان گذشت این تعارض افزایش یافت و عملاً در حالی که طی دهه ۱۳۹۰ به جز یک بار که در سال ۱۳۹۲ و آن هم به‌دلیل افزایش شدید نرخ ارز، تعرفه‌های واردات خودرو به ۴۰ تا ۷۵ درصد (براساس حجم موتور) کاهش یافت، نه‌تنها در جهت رفع سیاست تبعیض قیمتی گامی برداشته نشد که در سال ۱۳۹۶ بار دیگر تعرفه واردات خودرو افزایش یافت و از ابتدای سال ۱۳۹۷ نیز واردات خودرو به دلیل مسائل ارزی ممنوع شد.

ورود شورای رقابت به عرصه قیمت‌گذاری

در سال‌های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ که به دلیل تشدید تحریم‌ها اقتصاد کشور با چالش نوسانات ارزی روبه‌رو شد و شرکت‌های تولیدکننده از جمله خودروسازان در تأمین قطعات وارداتی و قطعه‌سازان در تأمین مواد اولیه با چالش مواجه شدند، قیمت خودرو در بازار شروع به افزایش کرد. بهمن سال ۱۳۹۱ و در حالی که شورای رقابت در حال بررسی و تدوین دستورالعمل قیمت‌گذاری خودرو بود، کارگروه کنترل بازار و تأیید هیأت وزیران، به خودروسازان اجازه داد با هماهنگی سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان نسبت به فروش خودرو به قیمت بازار اقدام کنند. علاوه بر آن، در این مصوبه شرکت‌ها موظف شدند ۹۵ درصد از وجوه مابه‌التفاوت قیمت محاسباتی با لحاظ نرخ ارز مبادله‌ای و قیمت بازار در دوره‌های سه ماهه را به حسابی که خزانه‌داری کل کشور مشخص می‌کند واریز کنند تا در اختیار وزارت صنعت، معدن و تجارت قرار گیرد. این مصوبه موجب شد قیمت کارخانه بیش از ۱۰۰ درصد رشد کند.

پس از این مصوبه، شورای رقابت که تابستان ۱۳۸۸ تأسیس شده، برای نخستین بار به بحث قیمت‌گذاری در صنعت خودرو ورود کرد و در اسفند سال ۹۱ تصویب کرد که با توجه به شدت تمرکز بالای خودرو در بازار و انحصار این بازار از سوی دو شرکت عمده خودروساز به‌موجب بند «۵» ماده ۵۸ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهارم قانون اساسی، تدوین دستورالعمل تنظیم قیمت خودرو برعهده شورای رقابت است و به‌منظور خودداری از هرگونه تعارض در تصمیم‌گیری، شورای رقابت از هیأت وزیران درخواست کرد مصوبه را لغو کند. شورای رقابت در همان جلسه دستورالعمل موقت تعیین قیمت خودرو بود، چراکه بر اساس بند «۶» ماده ۴۴، تقسیم یا تسهیم بازار کالا یا خدمت بین دو یا چند شخص ممنوع است، همچنین بند «۵» ماده

داخلی از سوی مراجع رسمی دولتی در قبل از شهریورماه سال ۱۳۹۱ با احتساب نرخ تورم‌بخشی در ۶ ماه دوم سال ۱۳۹۱ تعیین کرد.

کشمکش میان شورای رقابت و خودروسازان خصوصی

قیمت‌گذاری خودرو طی یکی دو سال اخیر همواره مورد انتقاد کارشناسان و خودروسازان بوده است تا جایی که کشمکش بین شورای رقابت و خودروسازان خصوصی و حتی وزارت صمت به حدی بالا گرفت که خودروسازان تهدید به تعطیلی خطوط تولید خود کردند، چرا که آنها بر این عقیده‌اند قیمت‌های مدنظر شورای رقابت سودآوری آنها را بشدت تحت‌الشعاع قرار می‌دهد و شورای رقابت در نحوه قیمت‌گذاری اصول لازم را رعایت نمی‌کند. جدای از الزام فروش خودرو در سامانه یکپارچه بر اساس قیمت‌های تعیین‌شده شورای رقابت، بحث تخصیص ارز نیز به میان آمد که این موضوع هم هشدار می‌بود مبنی بر توقف قریب‌الوقوع خطوط تولید خودروسازی. این جدال بین خودروسازان بخش خصوصی و شورای رقابت تا جایی پیش رفت که حتی نهادهای قضایی و سازمان بازرسی نیز وارد میدان شدند اما آنچه در این شرایط اهمیت دارد ورود شورای رقابت به قیمت‌گذاری خودرو و آسیب‌های آن بر صنعت خودرو بود.

سال گذشته که فرآیند عرضه خودرو در بورس با سرخوردن به یکباره شورای رقابت در نامه‌ای فرآیند عرضه خودرو در بورس را با استناد به نامه‌ای از مصوبه سران قوا منحل کرد و خودش دوباره در مرکز قیمت‌گذاری قرار گرفت. نکته اینجاست که شورای رقابت نه تنها متولی قیمت‌گذاری خودروهای داخلی شد بلکه حتی فرآیند قیمت‌گذاری خودروهای مونتاژی وارداتی را به دست گرفت و اخیراً اقدام به قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی از جمله چانگان و سایر قیمت‌های پایه سایر خودروهای وارداتی کرده است.

انتقاد وزیر صمت از قیمت‌گذاری دستوری وزیر جدید صمت از مخالفان جدی قیمت‌گذاری دستوری است؛ وی چندی پیش مستقیماً نحوه قیمت‌گذاری خودرو را مورد انتقاد قرار داد و نوک پیکان انتقادها را به سمت شورای رقابت گرفت. عباس علی‌آبادی در نشست عنوان کرد: «در حال حاضر در موضوع قیمت‌گذاری خودرو، مدتی است دچار یک تعادل شده‌ایم که بنده این تعادل را عمدی می‌دانم، چرا که معتقد هستم تصمیمات پیرامون قیمت خودرو باید با وزیر صنعت، معدن و تجارت باشد. در حال حاضر در امر قیمت‌گذاری خودرو، نهادهای مختلف مسؤول هستند و متأسفانه وظایف خود را انجام نمی‌دهند اما از سوی دیگر مطالبات از وزارت صمت است». وی افزود: «خودروسازان نمی‌توانند محصولات خود را با قیمت واقعی بفروشند و زمانی که نتوانند به قیمت بفروشند، پول ندارند و

نمی‌توانند بدهی خود را به قطعه‌ساز پرداخت کنند؛ بر این اساس زنجیره تامین قطعه‌ساز نیز دچار چالش می‌شود». جلال رشیدی کوچی، نماینده مجلس یکی از کسانی است که گاهی نوع عملکرد شورای رقابت را مورد انتقاد قرار داده است. وی اوایل مردادماه اسفل گفت: «اینکه شورای رقابت به سخنان رئیس‌جمهوری واقعی نینهد، نگران‌کننده است و وجود چنین شوره‌هایی سبب شده برخی مسائل کشور بدون راه‌حل باقی بماند». این نماینده مجلس افزود: «متأسفانه شوره‌های دیگری در حوزه‌های تقنینی و اجرایی در سطح کشور داریم که فراقوه‌ای عمل می‌کنند. همین مساله و وجود شوره‌هایی که پاسخگو نیستند، شاید یکی از ایراداتی است که سبب شده برخی مسائل کشور اینقدر پیچیده شوند و راه‌حلی برای آنها نباشد».

البته انتقاد از شورای رقابت به همین جا ختم نمی‌شود بلکه حتی وزیر اقتصاد نیز در سخنان خود در همراه تلویحا به این موضوع اشاره کرد و گفت: «فروش خودروها از طریق خود شرکت‌های خودروساز انجام خواهد شد و سامانه یکپارچه نباید در فروش خودرو مداخله کند». پیش از این مرکز پژوهش‌های مجلس نیز در گزارشی تحقیقی به عملکرد شورای رقابت در قیمت‌گذاری خودرو پرداخته بود و با ارائه آمار و جداول به این نتیجه رسید که قیمت‌گذاری خودرو توسط شورای رقابت برای صنعت خودروی کشور آسیب زیادی داشته و از آن به عنوان «خطای راهبردی» یاد کرده است. از دید مرکز پژوهش‌های مجلس، مهم‌ترین اثرات منفی این شورا طی سال‌های گذشته، زیان انباشته خودروسازان بوده است. طبق این گزارش، هر دو شرکت ایران خودرو و سایپا با شروع قیمت‌گذاری توسط شورای رقابت و همزمان با شروع تحریم‌ها، دچار کاهش سود و زیاندهی شدند؛ به نحوی که ایران خودرو که سال ۸۸ معادل یک میلیارد دلار سود سالانه ثبت کرده بود، سال ۹۶ و با وجود اینکه هنوز تحریم‌های جدید اعمال نشده بود حدود ۴۰۰ میلیون دلار زیان کرد. همچنین زیان این بنگاه در سال ۱۴۰۰ به ۵۶۵ میلیون دلار رسید. از سوی شرکت سایپا که سال‌های ۱۳۸۵ و ۱۳۸۸ به‌ترتیب ۸۸۰ میلیون و ۶۴۴ میلیون دلار سود ثبت کرده است، سال‌های گذشته دچار زیان شدید شد؛ به نحوی که سال ۱۴۰۰، زیان ۵۴۶ میلیون دلاری را گزارش کرد. به دنبال انتقاد از قیمت‌گذاری خودرو توسط شورای رقابت به نظر می‌رسد فرآیند حذف این شورا در قیمت‌گذاری کلید خورده است.



عرضه خودرو در بورس کالا
همان‌طور که گفته شد شیوه قیمت‌گذاری خودرو در دهه گذشته از سوی شورای رقابت و ستاد تنظیم بازار علاوه بر ایجاد زیان برای این ۲ شرکت و تشدید اختلاف میان قیمت فروش کارخانه و قیمت بازار، سبب ایجاد رانت برای افرادی شده است که می‌توانستند از این ۲ شرکت خودرو خریداری کنند. از این رو کاهش تولیدات خودروسازان و شکل‌گیری تقاضای کاذب یا سوداگرانه سبب تشدید افزایش اختلاف قیمت خودرو در کارخانه و بازار شده است به‌طوری که قیمت خودروهای پرتیراژ مورد بررسی در بازار به بیش از ۲ برابر قیمت کارخانه رسیده است. از سوی دیگر به دلیل نفوذ اجتماعی بالای محصولات خودروسازان و فشارهای اجتماعی و سیاسی ناشی از افزایش قیمت، شورای رقابت و ستاد تنظیم بازار به‌طور معمول به اصلاح قیمت خودرو اقدام نمی‌کنند. در این بین عرضه و فروش خودرو در بورس کالا به‌عنوان راه‌حلی برای برون‌رفت از وضعیت موجود از سوی کارشناسان بازار خودرو پیشنهاد شده است.

به گفته فعالان بازار خودرو، ایجاد بازاری متعادل برای فروش خودرو در بورس که دچار نوسان نشود، نیازمند عرضه پایدار، منظم و پیش‌بینی‌پذیر خودرو است. در این شرایط مساله اساسی آن است که امکان قیمت‌سازی در بازار از طریق کنترل عرضه از تولیدکننده سلب نشود؛ از این رو باید وزارت صمت برنامه‌ای برای میزان عرضه سالانه و ماهانه خودروسازان تنظیم کند.

نکته دیگر درباره قیمت کشف شده در خودرو در بورس کالا و قیمت بازار است. با ایجاد محدودیت‌هایی همچون مالیات برای فروش خودروی خریداری شده از بورس کالا برای سال اول، می‌توان تقاضا را تا حدی کنترل کرد و در صورت ثبات بازار ارز و عرضه منظم و پایدار خودرو، علاوه بر کاهش قیمت کشف‌شده در بورس، قیمت بازار نیز کاهش خواهد یافت و این نیز خود سبب کاهش بیشتر تقاضای سوداگرانه خواهد شد.

عرضه خودرو در بورس کالا آثاری نیز از خود به‌جا گذاشته است؛ از جمله اینکه از ۲۸ اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۱ تا ۱۸ دی‌ماه ۱۴۰۱ حدود ۳۴۸۱۶ دستگاه خودرو به ارزش ۱۹،۵ هزار میلیارد تومان در بورس کالا عرضه شده است. این عرضه از سویی به‌نفع مصرف‌کنندگان بود به‌طوری که در مجموع ۴،۴ هزار میلیارد تومان ارزان‌تر از قیمت بازار خودرو خریداری کرده‌اند و از سوی دیگر تولیدکنندگان نیز تا حدودی فشار قیمت‌گذاری دستوری خارج شدند و ۶ هزار میلیارد تومان بیشتر از قیمت مصوبی، عایدی کسب کرده‌اند.

چندی پیش سخنگوی دولت با بیان اینکه دولت اختیاری برای ورود به قیمت‌گذاری خودرو توسط شورای رقابت ندارد، در واکنش به افزایش قیمت به خواست خودروسازان گفت: اگر در این زمینه اصلاحی لازم است، مجلس باید درباره شورای رقابت و دادن مجوز به دولت برای ورود به این حوزه تدبیر کند.

علی بهادری‌جهرمی در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه همزمان با شوک افزایش نرخ ارز بر بازار خودرو، شرکت‌های خودروساز نیز با چراج سبب شورای رقابت قیمت‌ها را افزایش داده‌اند، گفت: طبق قانون، دولت اجازه و اختیار لغو قیمت‌گذاری توسط شورای رقابت را ندارد؛ قانون‌گذار قیمت‌گذاری را به شورای رقابت داده و اگر هم بخواهیم اختیاری به دولت بدهیم نیازمند مجوز مجلس است. وی در پاسخ به این پرسش که آیا ولع خودروسازها برای افزایش قیمت به‌رغم سیاست‌های دولت و وزارت صمت متوقف نمی‌شود، خاطرنشان کرد: در حوزه خودرو آنچه در اختیار دولت بوده اصلاح عملکرد خودروسازها و افزایش تولید است و با هدف‌گذاری از سال ۱۳۸۵ است؛ امسال هم هدف‌گذاری شده که تولید به بالای ۱ میلیون دستگاه برسد. بهادری‌جهرمی افزود: همزمان نیز سایر مسیرها از جمله واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم فراهم شده اما درباره بخش قیمت‌گذاری توسط شورای رقابت، اگر اصلاحی لازم دارد (که دولت نتواند ورود کند) نیازمند تدبیر مجلس است. صحت‌های سخنگوی دولت در حالی بیان شده که کارشناسان صنعت و بازار خودرو معتقدند روش‌های بهتری برای قیمت‌گذاری خودرو وجود دارد. به گفته آنها، اگر بتوان قیمت تمام‌شده خودرو را براساس تجزیه و تحلیل (آنالیز) هزینه به صورت حداقل سالی یک بار با در نظر گرفتن هزینه‌های تحقیق و توسعه و هزینه‌های مالی مرتبط با فعالیت تولیدی و با تأیید حسابرس محاسبه کرد و میزان سود آن مانند فعالیت‌های مشابه لحاظ شود، قیمت خودرو در بازار به قیمت واقعی خود نزدیک می‌شود. همچنین باید به‌روزرسانی قیمت تمام‌شده در طول سال با استفاده از شاخص «تورم تولیدکننده خودرو» حداکثر هر ۳ ماه یک بار انجام شود و در عین حال شورای رقابت نیز معیار کیفیت و به‌رومیری خودرو را تغییر دهد و به جای آن از وزارت صمت درخواست ارائه آیین‌نامه‌ای برای ارتقای کیفیت و ایمنی خودروسازان کند و براساس آن آیین‌نامه معیاری برای تشویق یا جریمه خودروسازان مشخص کند.

به گفته فعالان صنعت خودرو، در بلندمدت نیز و در دوره ثبات وضعیت بازار صنعت خودرو و اقتصاد، از آنجا که مهم‌ترین ابزار یک انحصارگر برای اجحاف در حق دیگران افزایش قیمت از طریق کاهش عرضه و عدم بهبود کیفیت است، لازم است شورای رقابت به جای تمرکز بر قیمت‌گذاری، به تنظیم‌گری در حوزه عرضه، کیفیت، ایمنی، تغییر مدل و... اقدام کند.