

دست اندازهای دولتی پیش پای خودروسازان

پرونده افزایش نرخ خودروسازان زیر ذره بین

نگاهی به روند قیمت نهاده های تولید نشان از رشد قیمت قابل توجه در یک سال اخیر دارد و افزایش قیمت این نهاده ها بسیار بیشتر از افزایش قیمت کارخانه خودروها بوده است.

به گزارش پایگاه تخصصی تحلیل سرمایه نگر، در مدت اخیر اخباری منتشر شده مبنی بر این که مجوز رسمی افزایش قیمت خودروسازان و قطعه سازان از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت صادر شده است.

در اولین روز تابستان سال ۱۴۰۴ شورای رقابت به شرکت های خودروساز این اجازه را داد تا قیمت فروش خودروهای تولیدی خود را تا سقف ۱۵ درصد نسبت به آخرین نرخ های مصوب قبلی افزایش دهد.

در شرایطی پس از مدت های مدید شرکت های خودروساز و قطعه ساز توانسته اند مجوز افزایش نرخ دریافت کنند که بررسی ها نشان می دهد برخی واکنش های منفی به این مجوز چندان بر پایه مباحث اقتصادی نبوده است.

بر کمتر کسی پوشیده است که قیمت کارخانه خودروهای تولیدی در داخل کشور با شرایط روز اقتصاد همخوانی ندارد و این شرکت ها به دلیل قیمت پایین فروش از یک سو و قیمت بالای بهای تمام شده تولید از سوی دیگر با زیان دست و پنجه نرم می کنند و سهامداران آن ها نیز متحمل خسارات بسیاری شده اند.

قیمت گذاری دستوری در صنعت خودرو از اوایل دهه ۹۰ شمسی شروع و خیلی سریع به اوج خود رسید و به عنوان مانعی برای رشد درآمدزایی شرکت ها شناخته شد و به مرور زمان به مهمترین عامل زیاندهی خودروسازان تبدیل شد. قیمت گذاری که مجالی برای توسعه و رشد به این صنعت استراتژیک نداد و فضای رقابتی چه در بازار داخل و چه در بازارهای خارجی را بر تولیدکنندگان تنگ کرد.

در واقع، دود واقعی نبودن قیمت ها در نهایت به چشم اقتصاد کشور که متولیان اصلی آن مردم هستند می رود.

افزایش هزینه های تولید، نوسانات نرخ ارز، کمبود مواد اولیه، تحریم ها و محدودیت های بین المللی از جمله مهمترین دلایلی هستند که خودروسازان را ناچار به افزایش نرخ می کند؛ در غیر این صورت دیری نخواهد پایید که این صنعت نیز از نفس بیفتد و خسارات اجتماعی و اقتصادی بسیاری را به جامعه تحمیل کند.

تولیدکنندگان خودرو در کشور نیاز به اصلاح ساختار تولید و کاهش هزینه ها دارند که این امر مستلزم فعالیت در حاشیه سود مطمئن است و این امر محقق نمی شود مگر آن که قیمت ها به روز گردد؛ در غیر این صورت زیان است که بر زیان خودروسازان افزوده می شود و نمی توان انتظار بهره وری و تولید محصولات با کیفیت و حرکت روی خط تکنولوژی روز دنیا از آن ها داشت.

با قیمت گذاری دستوری نه تنها لطفی در حق مردم نمی شود، بلکه به واسطه زیان و خسارتی که به تولیدکنندگان و به دنبال آن، به اقتصاد کشور وارد می شود، در نهایت عموم جامعه متحمل خسار و ضرر می شوند.

قیمت گذاری دستوری به سیاستی شکست خورده تبدیل شده و در همه صنایع آثار منفی آن مشهود است و دیگر بر کسی پوشیده نیست که مقاومت در برابر واقعی شدن قیمت ها کمکی به اقتصاد و جامعه نمی کند.

تا زمانی که به بهانه حمایت از مصرف کننده، به دنبال فشار به تولیدکنندگان باشیم وضعیت اقتصاد و صنایع مهم کشور به خصوص خودروسازی به همین منوال خواهد بود و روز به روز شرایط هم بر تولیدکننده و هم بر مصرف کننده وخیم تر خواهد شد.

چگونه می توان زمانی که نرخ نهاده های تولید و مواد اولیه کارخانجات افزایش می یابد از تولیدکننده انتظار داشت در قیمت های گذشته فعالیت کند؟ قطعاً در چنین فضایی به مرور زمان صنایع و کارخانجات تولیدی وارد روند فرسایشی می شوند و زیان های انبار شده سرریز می کنند و سرریز آن آواری می شود بر رفاه و زندگی عموم مردم.

با توجه به تورم نهاده های تولید در سالیان گذشته حتی می توان چنین گفت که افزایش ۱۵ درصدی قیمت خودروهای تولیدی ساخت داخل کفایت نمی کند و بار چندان از دوش این تولیدکنندگان بر نمی دارد.

نهاده های تولید همچون فولاد، چدن، آلومینیوم و برخی موارد دیگر غالباً از طریق بورس کالا عرضه می شوند و نگاهی به روند قیمت این محصولات نشان از رشد قیمت قابل توجه در یک سال اخیر دارد و افزایش قیمت این نهاده ها بسیار بیشتر از افزایش قیمت کنونی کارخانه خودروها بوده است.

همان‌طور که در نمودارهای زیر مشخص است قیمت ورق گالوانیزه خودرو در بورس کالا طی فقط دو سال گذشته نزدیک به ۲۳ درصد رشد داشته است.

قیمت شمش چدن نیز از این قاعده مستثنی نبوده و افزایش چشمگیر ۶۶ درصدی در همین مدت داشته است. با چنین افزایشی آیا منطقی است فروش در قیمت‌های ادوار گذشته صورت گیرد؟!

آلومینیوم نیز به عنوان یکی از نهاده مصرفی در فرایند تولید خودرو با نوسانات زیاد بالغ بر ۱۲۹ درصد افزایش نرخ در بورس کالا طی دو سال اخیر داشته است؛ در حالی که قیمت کارخانه خودرو در همین مدت افزایش بسیار اندکی داشته است.

ورق سرد خودرو نیز توسط تولیدکننده با رشد قیمتی ۱۹ درصدی در مدت یاد شده در اختیار خودروسازان قرار گرفته است.

به این موارد، افزایش هزینه‌های انرژی و نیروی انسانی را نیز باید افزود که سبب رشد قابل توجهی هزینه‌های خودروسازان شده است و درآمدهای کسب شده را به سرعت در خود می‌بلعد.

این نکته را نیز باید مدنظر داشت که از سال گذشته، این اولین افزایش قیمت در محصولات برخی خودروسازان محسوب می‌شود؛ در حالی که قیمت نهاده‌های تولید روند صعودی داشته و هر دوره با نرخی بالاتر از دوره‌های قبل خریداری می‌شده است.

بنابراین، شواهد حاکی از آن است که افزایش نرخ خودرو اقدامی خلاف اصول اقتصادی و اجتماعی نبوده و اگر همچنان سرکوب قیمت‌ها و تاکید بر قیمت گذاری دستوری ادامه یابد، دیری نخواهد پایید که جز نام چیزی این صنعت باقی نخواهد ماند. البته راه نجات این صنعت صرفا واقعی‌سازی قیمت‌ها نیست و اقدامات دیگری نیز همراستا می‌بایست انجام گیرد تا شاهد رشد این صنعت و جلب رضایت سهامداران و عموم مردم باشیم.