

ایسکانیوز گزارش می‌دهد:

## جنگ خودروسازان با هزینه‌های سنگین تولید

تولیدکنندگان داخلی خودرو اغلب در مظان اتهام گران‌فروشی و سودجویی هستند. درحالی که کمتر نسبت به هزینه‌های سنگین تولید آن‌ها اشاره می‌شود.

به گزارش خبرنگار گروه اقتصادی ایسکانیوز، اقتصاد کشور، شرایط خاصی را پشت سر می‌گذارد. تحریم‌های خارجی، چالش‌های داخلی، نقل‌وانتقال بانکی، نرخ ارز، نقدینگی، توسعه زیرساخت‌ها و تعادل بین عرضه و تقاضا تبدیل به مهم‌ترین دل‌مشغولی مردم و مسئولین شده است.

در این میان همیشه نگاه‌ها ابتدا به سمت صنایع سوق داده می‌شود. صنایعی که خود در تنگنای شدیدی به سر می‌برند. نفت به‌عنوان پیشگام صنایع و درآمد شماره یک کشور، دنیایی خاص دارد که ورود به آن بدون در نظر گرفتن منافع ملی، امنیتی و بین‌المللی کشور میسر نیست. فارغ از نفت که تقریباً می‌توان گفت مردم با آن ارتباط مستقیمی ندارند، دومین صنعت بزرگ کشور خودروسازی است که به‌واقع یک پای هویت آن خود مردم هستند.

خودروسازان شرایط بخرنجی را تجربه می‌کنند. از یک‌سو فشار دولت به‌عنوان متولی و مالک اصلی مبنی بر کنترل بازار و رقابت‌پذیری را تحمل می‌کنند و از سوی دیگر می‌بایست میزبان انتقادات مردم نسبت به کیفیت و قیمت باشند. برقراری تعادل بین این درخواست‌ها سبک قدرتمندی از مدیریت را طلب می‌کند که شاید در هیچ کشور دیگری شاهد آن نباشیم.

ارتقای استاندارد؛ خیلی مهم، خیلی گران

بعد از برجام، دولت بر آن شد تا تغییری اساسی در زیرساخت‌های کیفیت و عملکردی صنعت خودرو اعمال کند. در همین راستا سازمان استاندارد را مسئول مستقیم ارتقای سطح استاندارد خودروهای تولید داخل و همچنین نظارت بر خودروهای وارداتی کرد. ابلاغ آیت‌های جدید مربوط به استانداردهای اجباری صنعت خودرو از یک‌سو موجب رضایت جو روانی جامعه شده بود ولی از سوی دیگر فغان خودروسازان را بلند کرده بود. ارتقای سطح استانداردها بدون هزینه ممکن نبوده و نیست. تجربه نشان می‌دهد در بازار مانند بازار ایران نوسان ناگهانی قیمت‌ها با بازخورد خوبی روبه‌رو نمی‌شود.

هزینه تأمین مالی؛ شاید ۲۰ درصد، شاید هم بیشتر

درحالی که نرخ سود تسهیلات برای تولید در چین تا ۴ درصد، در اروپا یک درصد و در ژاپن یک درصد است، اما این رقم در ایران چیزی حدود ۲۰ درصد تعیین شده است؛ یعنی اگر یک خودرو ۲۰ میلیون تومان قیمت داشته باشد، ۴ میلیون تومان آن مربوط به هزینه‌های تأمین مالی می‌شود که بسیار بالاست. در حال حاضر هر فردی سرمایه داشته باشد، به‌جای کار و تولید ترجیح می‌دهد در بانک‌ها سپرده‌گذاری کند و از آنجایی که با این نرخ‌ها نمی‌توان کالای رقابتی تولید کرد، بسیاری از واحدها توان بازپرداخت تسهیلات دریافتی را نخواهند داشت. نسبت هزینه سوخت به کل هزینه استفاده از یک خودرو کلاس متوسط در ایران کمتر از ۵ درصد و در جهان معمولاً بین

۲۰ تا ۴۰ درصد تغییر می‌کند.

هزینه مالی استفاده از خودرو ایران در حدی زیاد است که به‌تنهایی بیش از کل هزینه جهانی استفاده خودرو در هر سه حالت سناریوهای بهای بنزین (۰.۵، ۱ و ۱.۵ دلار در لیتر) است. در صورتی که این محاسبات برای خودروهای با بهای متوسط به بالا یا بالا انجام گردد، فاصله بین هزینه استفاده از خودرو در ایران و جهان بیشتر و در صورت در نظر گرفتن خودروهای ارزان‌قیمت، این فاصله کمتر می‌شود. لازم به ذکر است که با در نظر گرفتن خودروهای جدید مونتاژ داخل هم هزینه نهایی استفاده از خودرو در ایران بالاتر از جهان است.

مالیات و بیمه؛ برادران هزینه‌زا

بالا بودن نرخ مالیات، مالیات بر ارزش افزوده و نرخ بیمه تأمین اجتماعی از جمله عوامل دولتی است که باعث افزایش هزینه تولید در کشور می‌شود. از سوی دیگر کوچک بودن مقیاس بخش تولید در کشور می‌تواند به‌عنوان یکی از دلایل افزایش هزینه تولید مطرح باشد. از دیگر علل افزایش هزینه‌های تولید در کشور عدم رعایت اصول مدیریت علمی، اتکای به روش سنتی مدیر مالکی و عدم استفاده از دانش فنی روز در بخش تولید است. علت عمده عدم استفاده تولیدکنندگان از دانش روز در بخش تولید، این است که با اشتغال ارتباط معکوس دارد و تولیدکنندگان سعی می‌کنند از روش‌های سنتی در تولید بهره‌گیرند تا بتوانند اشتغال کارگران را حفظ کنند. تصدی‌گری دولت در بخش اقتصادی به‌ویژه صنعت خودرو را می‌توان از دیگر دلایل بالا رفتن هزینه‌های تولید و قیمت کالاها در مقایسه با قیمت جهانی دانست لذا لازم است دولت تصدی‌گری در بخش اقتصاد را کنار بگذارد تا رقابت بخش خصوصی تعیین‌کننده قیمت برای کالاها باشد.

تسهیلات بانکی؛ قاتل اهلی

هم‌اکنون بالا بودن هزینه‌های تولید در خودروسازی ایران از مسائل مختلفی نشات می‌گیرد که در کنار ضعف بهره‌وری و همچنین وجود هزینه‌های مازاد در این صنعت، بیشترین هزینه تولید از پرداخت سود زیاد تسهیلات بانکی ناشی می‌شود، به‌طوری‌که تولیدکنندگان بابت تسهیلات دریافتی گاهی سود ۲۸ تا ۳۰ درصدی به بانک‌ها می‌پردازند که این امر نقش مهمی در روند صعودی هزینه‌های تولید دارد. حال در شرایطی تأمین مالی شرکت‌های خودروساز از شبکه بانکی با نرخ سود بالای ۲۸ درصد موجب افزایش هزینه تمام‌شده تولید خودرو شده است که از سال گذشته دستورالعمل تثبیت نرخ سود تسهیلات به ۱۸ درصد در بانک‌های سراسر کشور اجرایی شد. همین موضوع موجب شده خودروسازان یکی از عوامل بالا بودن قیمت تمام‌شده محصولات خود را هزینه بالای تأمین مالی از شبکه بانکی عنوان کنند؛ به همین دلیل شرکت‌های خودروساز برای رهایی از پرداخت سودهای بالا به سیستم بانکی کشور، به تأمین مالی از سوی مشتریان آن هم در قالب طرح‌های پیش‌فروش با نرخ سود مشارکت و انصراف بالاتر از مصوبات شورای پول و اعتبار رجوع کردند. در شرایطی که این انتقادات همواره از سوی شرکت‌های تولیدی و مشتریان تسهیلات مطرح بوده است که بانک مرکزی اوایل شهریورماه امسال دستورالعمل نرخ سود تسهیلات ۱۸ درصد را به بانک‌های سراسر کشور ابلاغ کرد تا از این طریق هزینه تأمین مالی شرکت‌های تولیدکننده داخلی را کاهش دهد. هرچند این اقدام بانک مرکزی در راستای حمایت از تولید تفسیر می‌شود، اما آن‌جاکه بانک مرکزی در اوایل شهریورماه امسال و براساس جلسه مشترک خود با وزارت صنعت، معدن و تجارت و شرکت‌های خودروساز نرخ ۱۸ درصد را برای سود مشارکت و ۱۵ درصد را برای سود انصراف در نظر گرفته است.