

گزارش

رامین بیات

روزنامه نگار

سیاستی که طی سال‌های اخیر در صنعت خودرو اجرا شده، در جهت تقویت خودروسازان مونتاژ کار بوده است. به طوری که در سال ۱۴۰۲، بخش عمده‌ای از ارز تخصیص یافته به صنعت خودروسازی - تقریباً ۷۰ درصد- به شرکت‌هایی که به مونتاژ خودرو می‌پردازند اختصاص یافت. این در حالی است که سهم دو خودروساز اصلی کشور، ایران خودرو و سایپا، از این ارز بسیار محدود بود. بر اساس گزارش‌ها، شرکت‌های مونتاژی در مجموع حدود ۱.۳ میلیارد دلار ارز دریافت کرده‌اند که معادل ۶۷ درصد از مجموع ارز توزیع شده به صنعت خودروسازی در آن است. این تخصیص نابرابر منابع، موجب ایجاد چالش‌های جدی برای تولیدکنندگان داخلی در تأمین منابع لازم به منظور ادامه تولید شده است. انتقاد اصلی نسبت به تخصیص ارز به شرکت‌های مونتاژکننده خودرو این است که با وجود دریافت این حجم از منابع ارزی، مشکلات بازار خودرو همچنان پابرجاست. عده‌ای معتقدند که اگر این مقدار ارز صرف واردات خودروهای کامل می‌شد، تعادل میان عرضه و تقاضا در بازار بهبود یافته و قیمت‌ها کاهش پیدا می‌کرد. از سوی دیگر، برخی تحلیلگران معتقدند که تمرکز بر مونتاژ خودروهای خارجی بدون در نظر گرفتن زیرساخت‌های مناسب و تقویت صنعت قطعه‌سازی داخلی، تنها به وابستگی بیشتر به شرکت‌های خارجی منجر شده است. این وابستگی، در شرایط تحریم و محدودیت‌های بین‌المللی، می‌تواند تهدیدی جدی برای آینده صنعت خودروی کشور به حساب آید. نکته دیگری که مطرح می‌شود این است که واردات خودروهای کامل (CBU) می‌توانست تنوع بیشتری در بازار ایجاد کرده و از انحصار نسبی موجود بکاهد. این امر نه‌تنها باعث افزایش رقابت می‌شد، بلکه در بلندمدت نیز زمینه ارتقای کیفیت محصولات داخلی را فراهم می‌آورد. در نهایت، منتقدان این سیاست تأکید دارند که اگر توزیع ارز با هدف رفع نیازهای واقعی بازار و تولیدکنندگان صورت می‌گرفت، احتمالاً وضعیت فعلی بازار خودرو، از نظر قیمت و کیفیت، بسیار متفاوت بود. تغییر این رویکرد و بازنگری در نحوه تخصیص ارز می‌تواند قدمی مؤثر در مسیر اصلاح بازار خودرو باشد.

چالش‌ها و فرصت‌های تخصیص ارز به مونتاژ خودروهای خارجی

تأثیر سیاست‌های ارزی بر بازار و صنعت خودرو چقدر است؟



تنظیم سیاست‌های ارزی به نفع توسعه پایدار

سعید مدنی، مدیر عامل اسبق سایپا و کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «آتی‌نو» با تأکید بر اینکه ممنوعیت واردات خودرو در سال‌های اخیر به ایجاد تقاضای انباشته‌ای حدود ۵۰۰ هزار دستگاه در بازار منجر شد، گفت: «وزارت صنعت، معدن و تجارت در تلاش بود تا با تغییر شیوه واردات، به‌جای واردات خودروهای کاملاً ساخته شده (CBU)، قطعات خودرو به‌صورت نیمه‌ساخته (CKD) وارد کشور کرده و در داخل مونتاژ شوند. به گفته مسئولان، هدف از این سیاست افزایش ارزش افزوده داخلی بود. او افزود: «با وجود این و در عمل طی سال گذشته، بیشتر ارز تخصیص یافته به صنعت خودرو -حدود ۷۰ درصد آن- به سمت مونتاژکاران چینی روانه شد. در حالی که دو خودروساز بزرگ کشور، ایران خودرو و سایپا، که بیش از ۸۰ تا ۹۰ درصد تولید خودرو در داخل کشور را انجام می‌دهند، در تأمین ارز برای واردات مواد اولیه و ماشین‌آلات با مشکلات شدید مواجه شدند. این مشکلات نه‌تنها روند تولید را کند ساخت، بلکه تأثیر منفی بر صنعت قطعه‌سازی کشور گذاشت و مشکلاتی را برای تولیدکنندگان داخلی فراهم آورد.» مدنی اضافه کرد: «این رویکرد موجب شد که بسیاری از

اقتصاد



atiyeno.ir

یادداشت

اسماعیل غلامی

کارشناس رسمی دادگستری

تجدید ارزیابی دارایی خودروسازان بزرگ

شرکت‌های ایران خودرو و سایپا برای خروج از شمولیت ماده ۱۴۱ قانون تجارت در تلاش هستند. هر دو شرکت سعی دارند با اصلاح ساختار مالی، ارزش سهام خود را افزایش دهند و سپس روند واگذاری را طی کنند. واگذاری خودروسازی‌های دولتی پس از اصلاح ساختار مالی، باعث دستیابی دولت به منابع بیشتر شده و دولت از شائبه ارزان‌فروشی و تضییع اموال عمومی ره‌ای می‌شود. دولت، بدون در نظر گرفتن سهام زیرمجموعه، به‌طور مستقیم، در شرکت ایران خودرو حدود پنج درصد و در سایپا حدود ۱۶ درصد سهام دارد. هرچند دولت در این شرکت‌ها نفوذ دارد اما با وجود این درصد از سهام‌داری، به‌تنهایی نمی‌تواند در اصلاح ساختار این دو شرکت وارد عمل شود و تغییر خاصی ایجاد کند. این درحالی است که افزایش سرمایه از محل تجدید ارزیابی، به راهبرد برخی ناشران بازار سرمایه تبدیل شده و قبول نکردن هزینه استهلاک با ارزش جدید دارایی‌ها و اجبار تجدید ارزیابی مجدد آن‌ها در دوره سه تا پنج ساله، یکی از تبعات افزایش سرمایه از محل تجدید ارزیابی است. بعضی شرکت‌ها و ناشران مانند خودروسازان، به ناچار برای خروج از ماده ۱۴۱ قانون تجارت و زیان انباشته، تنها راه نجات خود را افزایش سرمایه از محل تجدید ارزیابی می‌دانند، تا با این تجدید ساختار زیان انباشته آن‌ها کمتر از نصف سرمایه شود و از ذیل این ماده خارج شوند. ایران خودرو در اواخر سال ۱۳۹۸ با هدف خروج از ماده ۱۴۱ قانون تجارت، به افزایش سرمایه از محل تجدید ارزیابی دارایی‌های خود شامل زمین، ساختمان، ماشین‌آلات و سرمایه‌گذاری‌ها، بر اساس استانداردهای حسابداری شماره ۱۱ و ۱۵ اقدام کرد. همچنین می‌توان با الزامات قانونی، شرایطی فراهم آورد که خودروسازان هم مانند کارگزاری‌ها، صرافی‌ها و لیزینگ‌ها، هرسال از محل تجدید ارزیابی کسب و کار خود، افزایش سرمایه داشته باشند. بر اساس مطالعات اخیر، این مدل افزایش سرمایه آگاهانه و اجرای اصلاحات ساختاری از این روش، مانع مردود شدن صورت‌های مالی ناشران و ایجاد چالش‌های حسابداری در مورد اجرا نشدن افزایش سرمایه در دوره‌های متناوب می‌شود. به استناد بند ۳۳ استاندارد ۱۱ و اصلاحات استاندارد ۱۵ حسابداری، در سال جاری تناوب تجدید ارزیابی به تغییرات ارزش منصفانه دارایی‌های تجدید ارزیابی شده بستگی دارد. در استانداردها آمده چنانچه ارزش منصفانه دارایی‌های تجدید ارزیابی شده، تفاوت معناداری با مبلغ دفتری آن نداشته باشد، تجدید ارزیابی بعدی ضرورت دارد. این تفاوت با اهمیت در دوره تناوب سه یا پنج ساله ایجاد می‌شود و بر اساس مصوبه کمیته فنی سازمان حسابداری صدرصد اعلام شد. از سویی مبنای نرخ تورم در محاسبات نرخ اعلامی توسط بانک مرکزی است. از طرفی مجموع نرخ تورم از سال ۱۳۹۹ تا کنون حدود ۴۰۰ درصد بوده، همچنین ارزش منصفانه ماشین‌آلات هم تابعی از قیمت دلار از شمار می‌آید. نرخ ارز هم امروز در سامانه‌های رسمی و بازار آزاد در محدوده ۲۶۵ تا ۸۰ هزار تومان در نوسان بوده است. بنابراین امروز ایران خودرو و سایپا، بعد از گذشت دوره تناوب، به استناد ماده ۱۴۱ قانون تجارت و استانداردهای حسابداری، مجبور به تجدید ارزیابی دارایی‌هایی هستند که در سنوات گذشته تجدید ارزیابی شده‌اند. نکته قابل توجه در این خصوص، تفاوت مصوبه دولت با استانداردهای حسابداری است. بر اساس استاندارد حسابداری، دوره تناوب سه تا پنج سال و تفاوت با اهمیت هم صدرصد در نظر گرفته شده که با مصوبه هیئت وزیران متفاوت است. این درحالی است که هیئت وزیران و سازمان امور مالیاتی ابلاغ کرده‌اند اشخاص حقوقی که نسبت به افزایش سرمایه از محل تجدید ارزیابی دارایی‌های خود اقدام کرده‌اند تا مدت پنج سال مجاز به افزایش سرمایه‌ایز محل تجدید ارزیابی دارایی‌ها برای استفاده از این معافیت نخواهند بود. تفاوت بین این دو مصوبه باعث سردرگمی شرکت‌ها شده است. در خصوص درخواست خودروسازان برای تجدید ارزیابی نیز باید گفت که خودروسازان در نامه‌ای خواهان تبدیل مازاد تجدید ارزیابی دارایی‌ها به سرمایه هستند تا دوباره از معافیت‌های مالیاتی، بر اساس تبصره یک ماده ۱۴۹ قانون مالیات‌های سال ۱۳۹۴، و آیین‌نامه مربوط به تبصره ماده مذکور مصوب اردیبهشت‌ماه سال ۱۳۹۵ هیئت دولت، استفاده کنند. در این مصوبه تأکید شده که تهاثر مازاد تجدید ارزیابی دارایی‌ها با سود و زیان انباشته یا انتقال به اندوخته‌ها مشمول مالیات خواهد بود بنابراین شرکت‌ها درخواست کردند که سرمایه ناشی از تجدید ارزیابی را با زیان انباشته تهاثر کنند.

محدودیت‌های تولید در شرکت‌های خودروسازی بخش خصوصی، این ازدیاد تولید تنواسته اثر چشمگیری در افزایش کلی تولید خودرو در کشور داشته باشد. این کارشناس صنعت خودرو بیان کرد: «افزایش تخصیص ارز و تولید در شرکت‌های خودروسازی خصوصی باعث شده که سهم خودروهای مونتاژی در تولید بالا برود. بنابراین این تغییر در سهم تولید، نشان‌دهنده صعود چشمگیر حضور مونتاژکاران خارجی در بازار خودروی کشور به شمار می‌رود.»

مدنی یادآور شد: «با این وجود، برای دستیابی به تولید ۵/۱ تا ۷/۱ میلیون دستگاه خودرو در داخل کشور، نیاز است که توزیع ارز به‌موقع و با دقت انجام شود. تخصیص منابع ارزی به طرز مؤثری به تأمین مواد اولیه و تجهیزات مورد نیاز دو خودروساز بزرگ ایران خودرو و سایپا یاری می‌رساند. این دو خودروساز با ظرفیت تولید بالایی خود می‌توانند نقش مهمی در رشد تولید خودرو در کشور ایفا کنند اما در شرایط کنونی، مشکلات نقدینگی و تأمین ارز به شدت عملکرد آن‌ها را تحت‌تأثیر قرار داده است.»

او اضافه کرد: «حل مشکلات نقدینگی این دو خودروساز، به‌ویژه در زمینه تأمین ملزومات تولید، یکی از ضروری‌ترین اقدامات برای افزایش تولید و بهبود وضعیت صنعت خودرو به حساب می‌آید. بدون این حمایت‌ها، دستیابی به اهداف تولیدی در کشور غیرممکن خواهد بود. در نهایت، برای ایجاد رشد پایدار در صنعت خودرو، ضروری است که سیاست‌های ارزی به‌گونه‌ای تنظیم شوند که علاوه بر حمایت از تولیدات داخلی، زمینه‌های توسعه تولید در

درازمدت نیز فراهم شود.» مدنی با بیان اینکه علاوه بر تخصیص به‌موقع ارز، نیاز به توجه ویژه به بهبود زیرساخت‌های تولید و ارتقای فناوری در صنعت خودرو نیز ضروری است، گفت: «بدون پیشرفت در این زمینه‌ها، حتی اگر منابع ارزی به تولیدکنندگان داخلی تخصیص یابد، مشکلات در تولید و کیفیت خودرو همچنان باقی خواهد ماند. این امر نیازمند سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، به‌روزرسانی ماشین‌آلات و ارتقای استانداردهای تولید است. تنها در صورتی که این اقدامات به‌طور هم‌زمان با تخصیص ارز به تولیدکنندگان داخلی صورت گیرد، می‌توان امیدوار بود که صنعت خودرو کشور به سمت خودکفایی و رقابت‌پذیری در سطح جهانی حرکت کند.»

راهکارهای کلیدی برای تغییر وضعیت صنعت خودرو

او افزود: «در گام دوم، برای ایجاد تحول اساسی در صنعت خودرو، خصوصی‌سازی کامل و واقعی خودروسازان دولتی به‌عنوان یک ضرورت غیرقابل انکار مطرح است، این فرایند باید یک‌بار برای همیشه در چارچوبی مشخص و با رویکردی یکپارچه به انجام برسد تا شاهد عملکرد این صنعت و افزایش رقابت‌پذیری آن باشیم.» امینی ادامه داد: «در گام سوم، برای بهبود وضعیت مالی و رقابتی خودروسازان، کاهش چشمگیر هزینه‌های تولید امری اجتناب‌ناپذیر است. واگذاری واحدهای زیان‌ده و به کارگیری روش‌های نوین تولید، دورا هکار اصلی برای دستیابی به این هدف هستند. همچنین، افزایش تیراژ تولید، یکی از کلیدهای کاهش هزینه‌های تمام‌شده در صنعت خودرو به شمار می‌رود. با چابک‌سازی ساختار و به کارگیری فناوری‌های نوین، خودروسازان می‌توانند هزینه تولید را کاهش داده و در بازار رقابتی‌تر عمل کنند.»

این استاد اقتصاد دانشگاه علامه اضافه کرد: «مشکلات صنعت خودرو، مجموعه‌ای از عوامل مختلف از جمله ساختار، زنجیره تأمین و نیروی انسانی است. برای برون‌رفت صنعت خودرو از این وضعیت، نیازمند یک رویکرد جامع هستیم که شامل اصلاحات ساختاری، بهبود زنجیره تأمین، سرمایه‌گذاری در آموزش و به کارگیری فناوری‌های نوین باشد. با تدوین یک نقشه راه جامع و به کارگیری متخصصان با دانش و مهارت، می‌توان به تولید محصولات با کیفیت‌تر و رقابت‌پذیرتر دست یافت.» امینی توضیح داد: «تحول در صنعت خودرو، فرایندی زمان‌بر و مستلزم تلاش‌های مستمر همه‌جانبه است. با اجرای دقیق برنامه‌های اصلاح ساختاری، این امیدواری وجود دارد که در آینده شاهد ارتقای کیفی محصولات و افزایش رقابت‌پذیری این صنعت باشیم. البته این فرایند نیازمند یک نگاه بلندمدت است. از سویی، با همکاری دولت، بخش خصوصی و متخصصان، این امکان مهیاست که بتوان به نتایج مطلوب دست یافت.»

این استاد دانشگاه در ادامه با اشاره به اینکه بورس کالا پتانسیل دارد که با ایجاد مکانیسمی شفاف و رقابتی، به کشف قیمت واقعی خودرو کمک کند، بیان کرد: «پیش شرط اصلی موفقیت این طرح، افزایش تولید و رفع مشکلات عرضه در بازار به‌حساب می‌آید. بدون افزایش عرضه، حضور خودرو در بورس کالا نمی‌تواند تأثیر قابل توجهی در کنترل قیمت‌ها داشته باشد. بنابراین، باید به‌صورت هم‌زمان به افزایش تولید، رفع مشکلات عرضه و ایجاد مکانیسم‌های شفاف در بورس کالا پرداخت. او یادآور شد: «برای موفقیت عرضه خودرو در بورس کالا، مکانیسم کشف قیمت باید بر اساس عرضه و تقاضا صورت گیرد. قیمت‌گذاری دستوری، این مکانیسم را مختل ساخته و از دستیابی به اهداف موردنظر جلوگیری می‌کند. اگر هدف از عرضه خودرو در بورس کالا، ایجاد یک بازار شفاف و رقابتی است، باید به مکانیسم‌های بازار آزاد و کشف قیمت توسط عرضه و تقاضا اعتماد کرد.»



خط‌مشی سودآوری تولیدکنندگان را تحت‌تأثیر قرار داده و بازار خودرو را به محلی برای دلالی و سودجویی تبدیل کرده است.

به اعتقاد کارشناسان، لغو این سیاست و سپردن قیمت‌ها به سازوکار بازار، ضمن ایجاد شفافیت، تعادلی طبیعی میان عرضه و تقاضا برقرار خواهد کرد. کاهش هزینه‌های تولید و افزایش بهره‌وری یکی دیگر از محورهای مهم اصلاحات است. بهینه‌سازی فرایندهای تولید، حذف هزینه‌های غیرضروری و استفاده از فناوری‌های نوین، از جمله راهکارهایی به حساب می‌آید که می‌تواند هزینه‌ها را کاهش داده و کیفیت تولیدات را افزایش دهد. همکاری با شرکت‌های بین‌المللی در این مسیر به انتقال فناوری و ارتقای قدرت رقابتی منجر می‌شود. از طرفی، مشتریان این بازار در مرکز توجه اصلاحات پیشنهادی قرار دارند. رقابت‌پذیری بیشتر در بازار خودرو، کیفیت محصولات را بالا می‌برد و امکان دسترسی به خودروهای متنوع‌تر و مقرون‌به‌صرفه‌تر را برای مردم فراهم می‌آورد. حذف سیاست‌های دستوری و ایجاد شفافیت در بازار، این اطمینان را برای مصرف‌کنندگان ایجاد می‌کند که قیمت‌ها بر اساس واقعیات بازار و نه دخالت‌های غیرضروری تعیین می‌شود.

دو بال توسعه صنعت خودرو

ام‌الله امینی، کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «آتی‌نو» با اشاره به اینکه ضروری است برای تغییر وضعیت صنعت خودرو گام‌های اساسی برداشت، گفت: «نخستین گام برای تولید محصولات با کیفیت و اقتصادی در این صنعت، رقابتی کردن آن است. تازمانی که انحصار حاکم باشد، نمی‌توان انتظار داشت که تولیدکنندگان برای رشد کیفیت و کاهش هزینه‌ها تلاش کنند.»

گزارش

صنعت خودرو، به‌عنوان یکی از بخش‌های کلیدی اقتصادی،

در سال‌های اخیر با چالش‌های متعددی همچون ناکارآمدی،

انحصار و قیمت‌گذاری دستوری مواجهه بوده است. این

مشکلات باعث شده تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان هر دو از شرایط موجود

رضایت چندانی نداشته باشند. در این میان، اصلاحات اساسی در چهار حوزه

کلیدی یعنی رفع انحصار، خصوصی‌سازی، لغو قیمت‌گذاری دستوری و

کاهش هزینه‌های تولید، به‌عنوان ضرورت‌های اصلی مطرح شد.

یکی از محورهای اساسی اصلاحات در صنعت خودرو موضوع رفع انحصار است. انحصار نه‌تنها کیفیت محصولات را کاهش داده بلکه قیمت‌ها را نیز بالا برده است. در این رابطه، بسیاری از تحلیلگران معتقدند باز شدن فضای رقابتی می‌تواند تولیدکنندگان داخلی را به سمت نوآوری و بهبود کیفیت سوق دهد. همچنین انحصار در صنعت خودرو باعث شده که رقابت میان تولیدکنندگان داخلی از میان برود و به جای آن، نوعی رکود در کیفیت و توسعه محصولات ایجاد شود. در چنین شرایطی، مصرف‌کنندگان اغلب ناگزیر به خرید محصولاتی با کیفیت پایین‌تر از استانداردهای معمول و قیمت‌های غیرمنطقی هستند. بنابراین رفع انحصار نه‌تنها کیفیت خودروهای داخلی را بهبود می‌بخشد، بلکه به کاهش هزینه‌های تولید نیز کمک می‌کند. در یک بازار رقابتی، تولیدکنندگان مجبور خواهند بود با بهره‌گیری از فناوری‌های جدید و روش‌های مدرن تولید، هم کیفیت را بالا ببرند و هم قیمت‌ها را کاهش دهند. این تغییرات به‌ویژه در بازاری که مصرف‌کنندگان به انتخاب‌های متنوع‌تری دسترسی دارند، اهمیت بیشتری می‌یابد. از سوی دیگر، خصوصی‌سازی واقعی به‌عنوان یک راهکار کلیدی مطرح است. ضروری است مدیریت فعلی خودروسازان که در سال‌های اخیر با ناکارآمدی همراه بوده، جای خود را به بخش خصوصی بدهد. تجربه نشان داده که مدیریت خصوصی به دلیل ساختار چابک‌تر و انگیزه‌های اقتصادی، می‌تواند بهره‌وری را افزایش داده و هزینه‌های اضافی را با نزول همراه سازد.

خصوصی‌سازی واقعی

خصوصی‌سازی واقعی، صنعت خودرو را به یک مسیر تازه هدایت می‌کند. در این فرایند، شرکت‌های خصوصی با تکیه بر انگیزه‌های اقتصادی و نیاز به سودآوری، ناگزیر به کاهش هزینه‌های اضافی، اصلاح فرآیندهای تولید و استفاده از فناوری‌های نوین می‌شوند. این تغییرات به افزایش کیفیت محصولات منجر خواهد شد و رقابت‌پذیری تولیدکنندگان داخلی را در بازار بالا می‌برد.

البته قیمت‌گذاری دستوری که طی سال‌ها به عدم تعادل در بازار منجر شده، همچنان یکی از موضوعات مورد انتقاد در صنعت خودرو به شمار می‌آید. این