

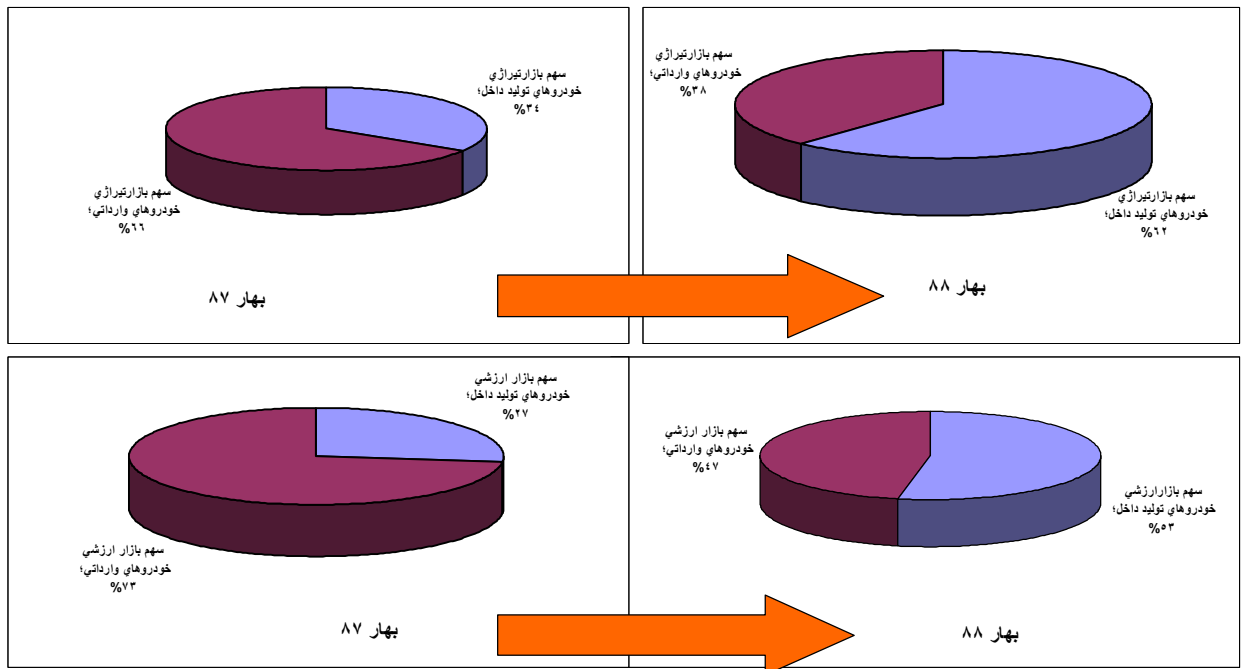
## گزارش بازار خودروهای بالای ۲۵ میلیون تومان خرداد و سه ماهه ۱۳۸۸

مقایسه سهم بازار تیراژی و ارزشی خودروهای سواری بالای ۲۵ میلیون تومان تولید داخل و وارداتی در بهار ۸۸ با مدت مشابه سال قبل

درصد تغییرات ۸۸ به ۸۷		سال ۸۸		سال ۸۷		شرح	
بهار	خرداد	بهار	خرداد ماه	بهار	خرداد ماه		
-6%	13%	6549	3046	7000	2686	جمع خودروهای تولید داخل (بالای ۲۰ میلیون ریال)	تیراژی (دستگاه)
-70%	-68%	4048	1475	13431	4543	جمع واردات خودروهای خارجی (بالای ۲۰ میلیون ریال)	
-48%	-37%	10597	4521	20431	7229	جمع کل (تولیدات داخلی و واردات)	
80%	81%	62	67	34	37	درصد سهم بازار خودروهای تولید داخل	ارزشی (میلیارد تومان)
-42%	-48%	38	33	66	63	درصد سهم بازار خودروهای وارداتی	
-9%	7%	209	97	229	90	جمع ارزشی خودروهای تولید داخل (بالای ۲۰ میلیون ریال)	
-71%	-67%	186	69	632	207	جمع ارزشی خودروهای خارجی (بالای ۲۰ میلیون ریال)	میانگین ارزش (هر دستگاه میلیون تومان)
-54%	-44%	395	166	861	297	جمع کل ارزش داخلی و واردات)	
99%	92%	53	58	27	30	درصد سهم بازار ارزشی خودروهای تولید داخل	
-36%	-40%	47	42	73	70	درصد سهم بازار ارزشی خودروهای وارداتی	
-3%	-5%	32	32	33	34	خودروهای تولید داخل	
-2%	3%	46	47	47	46	خودروهای خارجی	
-12%	-11%	37	37	42	41	جمع کل (داخلی و وارداتی)	

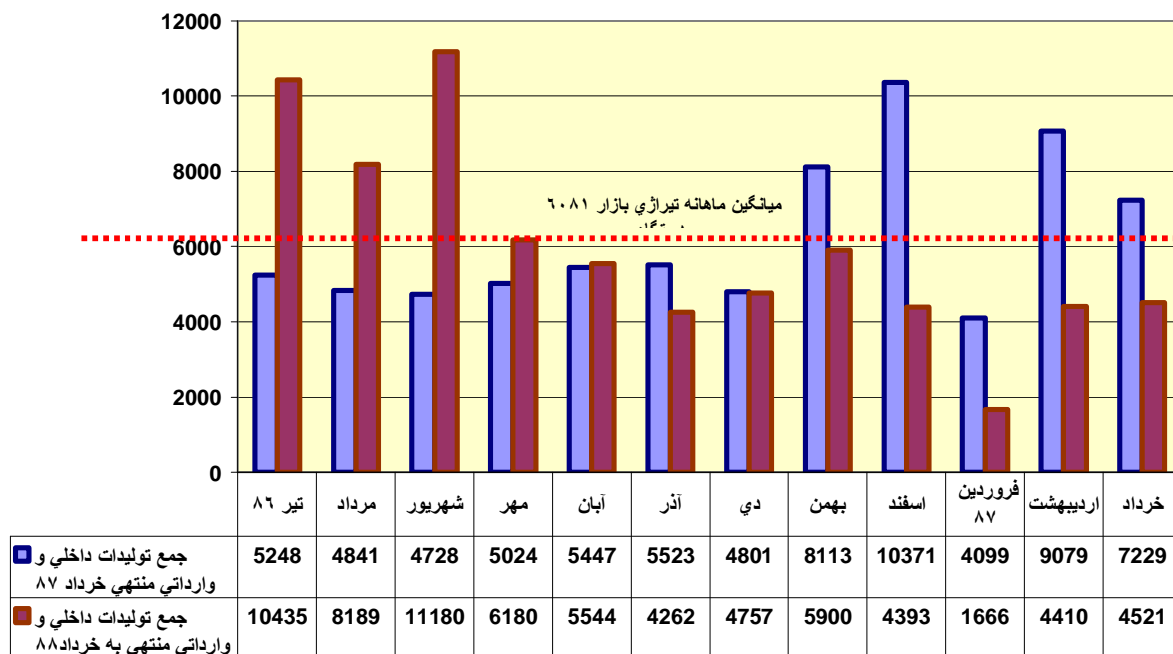
مقایسه ارقام جدول فوق کاهش مشهودی را در تیراژ و ارزش خودروهای گران قیمت بازار نشان میدهد. همانطور که می بینیم کاهش ۷۰٪ واردات نسبت به مدت مشابه سال قبل رقم در خور توجهی را نشان میدهد. این در حالیستکه در تولیدات داخلی با رشد ۱۳٪ خرداد و کاهش ۶٪ در فصل بهار نوسان اندکی را شاهد هستیم. در وهله اول به نظر میرسد که میشد با تولیدات داخلی کاهش ۴۸٪ واردات را جبران نمود و از فرصت بدست آمده جهت کسب سهم بیشتری از این بازار استفاده کرد. اما باید توجه داشت که سازندگان داخلی محدودیتهای قابل توجهی برای ورود به این بازار و کسب سهم در آن دارند. اول اینکه ظرفیت افزایش تولید در کوتاه مدت بسادگی امکان پذیر نیست؛ بعلاوه میزان ارزشی خودروهای گران قیمت تولید داخل هنوز بالاست ضمن اینکه مدل؛ امکانات؛ کیفیت و حتی برند سازندگان داخلی پاسخگویی سلیقه و نیاز مصرف کنندگان تنوع طلب آن نیست.

مقایسه سهم بازار خودروهای وارداتی و تولید داخل با قیمت بالای ۲۵ میلیون تومان در بهار سال ۸۸ و ۸۷ از نظر تیراژ و ارزش



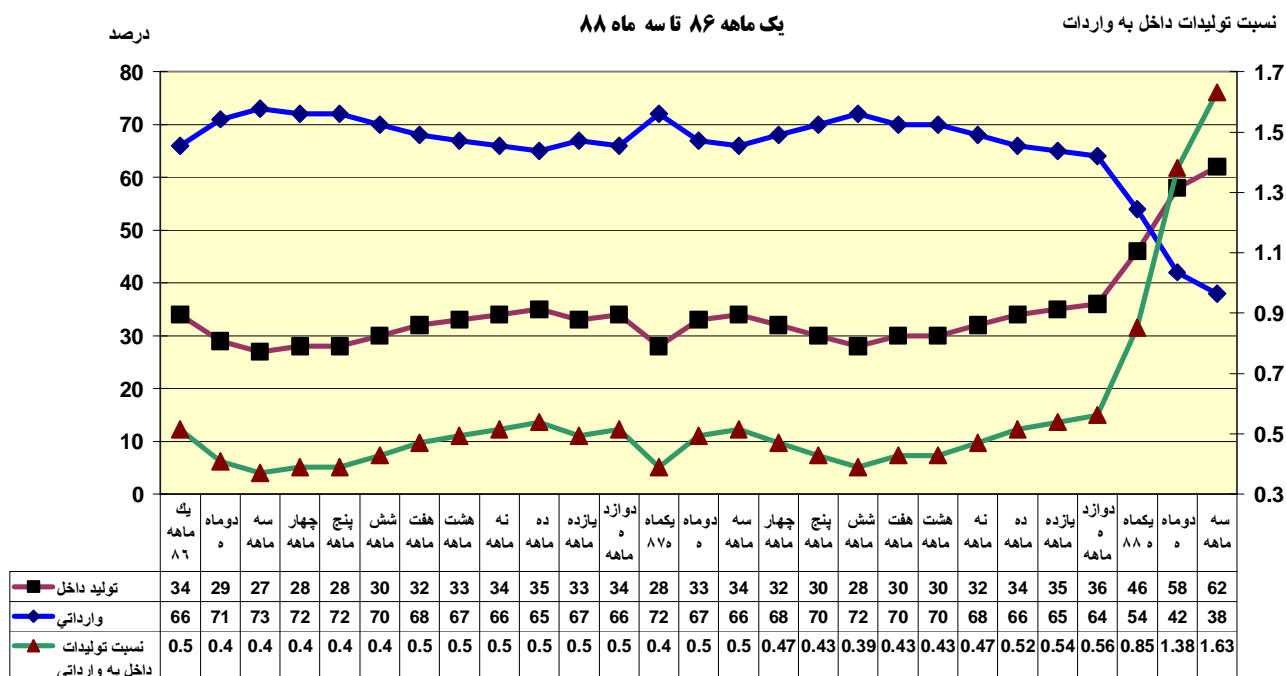
بررسی ارزش و تیراژ در سهم بازاری واردات و تولیدات داخل تغییرات قابل ملاحظه ای را به نمایش گذاشته است. که چند نکته را باید در آن مورد توجه قرار داد. خودروهای گران قیمت در بهار ۸۸ به نسبت بهار سال قبل بطور کلی کاهش عرضه داشته اند. البته کاهش واردات در این مدت چشمگیرتر بوده لذا افزایش سهم تولیدات داخل حاصل از تلاش و یا فعالیت بیشتر سازندگان داخلی نیست. ضمناً نباید فراموش کنیم که رکود حاکم بر اقتصاد جهانی و بازار داخلی امکان افزایش عرضه را سلب نموده. جالب توجه اینکه در این نمودار اختصاص سهم بیشتر در تیراژ برای تولیدات داخلی مشابه رفتار واردات نیست به این معنی که همواره میزان و درصد سهم ارزشی واردات بیش از سهم تیراژ آن قرا میگردد چرا که در سالجاری واردات با ۳۸٪ سهم تیراژی ۴۷٪ سهم ارزشی را تصاحب نموده در حالیکه این رابطه در تولیدات داخلی برقرار نیست و ۶۲٪ سهم تیراژ ۵۳٪ سهم ارزش بازار را کسب نموده است. البته یکی از دلایل مهم قیمت بالاتر و ارزش بیشتر خودروهای وارداتی است که چنین رابطه ای را بوجود آورده است.

مقایسه عرضه ماهانه خودروهای بالای ۲۵ میلیون تومان اعم از وارداتی و تولید داخل از تیر ماه ۸۶ تا خرداد ماه ۸۸ دستگاه



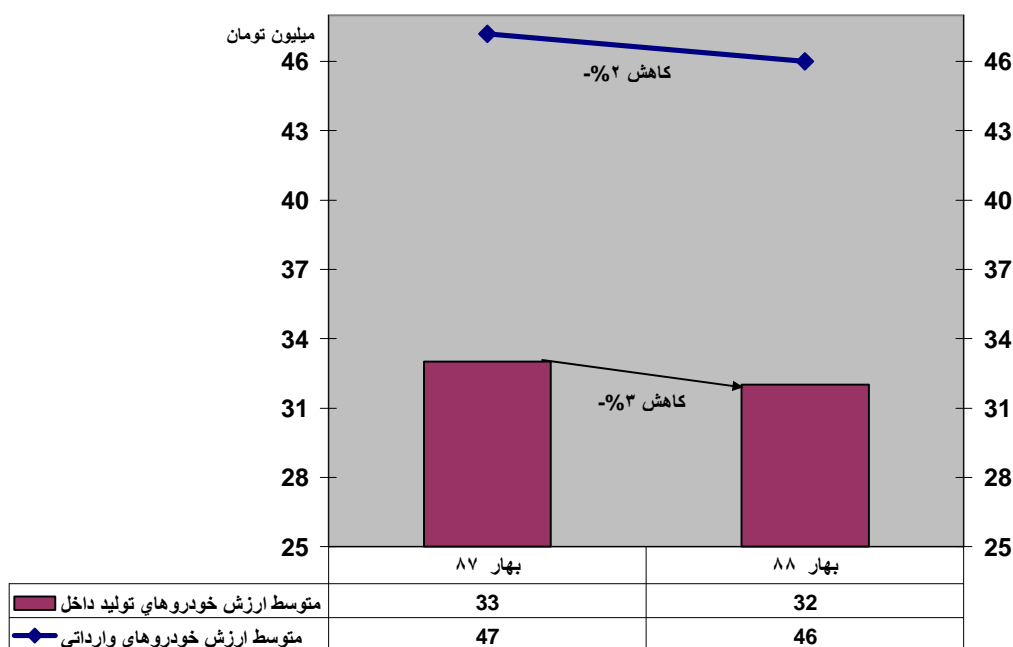
روند ماهانه عرضه خودرو های گران قیمت نشان میدهد که واردات همواره بیش از تولیدات داخل بوده و تقریباً تمام فراز و فرودها ی بازار از افزایش و کاهش واردات حاصل شده است. گرچه وارد کنندگان همواره از میزان بالای تعرفه شکایت دارند اما روند بازار نشان میدهد عامل موثر و اصلی در مقدار واردات نرخ پایین ارز و درآمد هنگفت حاصل از نفت میباشد. چرا که در غیر اینصورت واردات نباید و نمیتوانست که با روندی تقریباً ثابت سهم اعظم بازار را آن هم بمدت طولانی به خود اختصاص دهد. علاوه بر این نباید فراموش کنیم که حتی تولیدات داخلی این بخش نیز به میزان قابل توجه متکی به قطعات وارداتی و ارز نفتی هستند. بنابراین نرخ پایین ارز بستر و عاملی مناسب و دائمی برای واردات فراهم نموده است. لذا شاهدیم که با اجرای مالیات اسقاط خودرو فرسوده در مقابل واردات از مهر ماه ۱۳۸۷ شوکی با شیب منفی در روند ماهانه ایجاد شد که به همین دلیل اثر این شوک در نمودار روند تجمعی به زحمت مشاهده میشود. بنابراین در شرایطی که طی یازده سال گذشته تورمی دو رقمی بر اقتصاد کشور حاکم بوده اعمال سیاست تثبیت نرخ ارز قیمت واردات را خصوصاً در بخش کالاهای لوکس پایین نگهداشته است. به این ترتیب همواره علانم اشتباه به سرمایه گذاران و تولید کنندگان داخلی ارایه شده لذا آنها به بهره وری پایین متهم شده اند و در عوض قدرت و ظرفیت تولیدی کشور به تولید کنندگان خارجی منتقل گردیده است. زیرا با اختلافی که در میزان تورم و نرخ ارز وجود دارد چگونه باید انتظار داشت که تولید کنندگان داخلی امکان بهره وری بالا داشته باشند و از توان رقابت با محصولات خارجی برخوردار گردند. آنها در بازاری مثل صنعت خودرو.

مقایسه روند تجمعی و سهم نسبی بازار تیرازی خودروهای وارداتی و تولید داخل بالای ۲۵ میلیون تومان



فاصله بین سهم تجمعی واردات و تولیدات داخلی بازاری است که به کمک سیاست تثبیت نرخ ارز نصیب معدودی وارد کننده و به عبارت بهتر تولید کننده خارجی شده است. و اگر نرخ ارز اینقدر پایین نبود فاصله سهم تولیدات داخلی با واردات به این اندازه نمیرسید. فاصله ای که در ماههای اخیر تنها بدلیل رکود جهانی و کاهش درآمد نفتی جبران شده است. بنابراین اندک نوسانات مشاهده شده در این نمودار حاصل ملاحظات فصلی در ماههای زمستان و یا فروردین میباشد و قدری نیز مربوط به شوکهای مقطعی مثل اعمال مالیات اسقاط خودرو فرسوده در برابر واردات (از مهر ۸۷) لذا روند ثابت واردات و عرضه خودروهای لوکس طی این مدت طولانی در نتیجه همان ثبات نرخ ارز است. در حالیکه این ثبات و بستر مناسب باید از طریق سیاستهای اقتصادی برای تولید کنندگان داخلی فراهم شود. فرض کنیم که تولید کنندگان داخلی خود اقدام به واردات میکردند طبیعتاً سود و سهم حاصل نصیب آنها میشد اما در این شرایط تکلیف تولید؛ اشتغال و اقتصاد ملی چه می شود. لذا منحنیهای موجود در این گزارش و اصولاً هر نوع گزارشی از نوع واردات بیش از آنکه نمایانگر نوسانات تولید و یا افزایش و کاهش بهره وری باشند نشان دهنده نوسانات درآمدهای نفتی است چراکه طی این مدت نرخ ارز بعنوان عاملی مفروض و ثابت در نظر گرفته شده است. بنابراین اعمال مقررات سخت تر و افزایش تعرفه ها و حتی تاخیر در عدم ثبت سفارش خودرو جدید وارداتی حداقل به مدت دو ماه اقداماتی بدیهی و ضروری است. (در شرایطی که آمریکا پرچمدار تجارت آزاد برای حمایت از صنعت فولاد و پوشاک داخلی خود؛ به تحمیل تعرفه گمرکی و برقراری سهمیه بندی میبرد. و ژاپن با آن مازاد تجاری بخاطر افزایش واردات مقداری پیازچه و قارچ بیش از سهمیه ازچین تعرفه ۲۰٪ برای مقابله با افزایش واردات اعمال میکند و یا اینکه چین برای تولید مشترک با خودرو سازان خارجی سیاست سرمایه گذاری مشترک را تعدیل نموده تا با همکاری خودرو سازان بزرگ دنیا و بهره مندی از آخرین تکنولوژی تبدیل به پایگاه صادراتی گردد [۱]). بازار داخلی کشور ما براهتی با واردات مستقیم و یا با مونتاز در خدمت تولید کنندگان خارجی قرار میگیرد.

## متوسط ارزش خودروهای وارداتی و تولید داخل بالای ۲۵ میلیون تومان در سال ۸۷ و ۸۸



همانطور که در نمودار فوق مشاهده میشود میانگین بهای خودروهای گران قیمت بازار در بهار سال جاری نسبت به بهار سال گذشته کاهش محسوس داشته است این کاهش در بخش خودروهای داخلی ۳٪ و در مورد خودروهای خارجی اندکی بیش از ۲٪ بوده است. و از اهم علت این کاهش به ترتیب میتوان به رکود جهانی و کاهش درآمد نفتی همچنین رکود طبیعی در این فصل از سال اشاره نمود.

[۱] محمد نقی زاده - میانی فکری مدیریت اقتصاد ملی (چاپ اول فصول دوم و سوم)

## تجزیه و تحلیل SWOT

### فرصت :

- وجود سود بالا در بازار خودرو های گران قیمت
- گرفتن سهم بیشتر از بازار خودروهای وارداتی از طریق واردات توسط خودرو سازان داخلی

### قوت :

- داشتن نمایندگی انحصاری پژو ؛ سیترونن ؛ بنز؛ رنو؛ کیاموتور نزد ایران خودرو و سایپا
- برخورداری از شبکه گسترده خدمات پس از فروش خودرو سازان داخلی
- برخورداری از زنجیره تامین قطعه سازان داخلی

### تهدید :

- تثبیت نرخ ارز طی یازده سال گذشته
- درآمد سهل الوصول و بالای دولت از واردات خودرو و در نتیجه کاهش تعرفه به بهانه ایجاد رقابت و افزایش واردات

### ضعف :

- فقدان محصولات رقابتی متنوع
- فقدان استراتژی و سیاست مشخص در برابر واردات
- عدم ائتلاف استراتژیک ایران خودرو و سایپا در مواجهه با واردات

تهیه کننده : ناصر افشار (۶۱۷۷)