

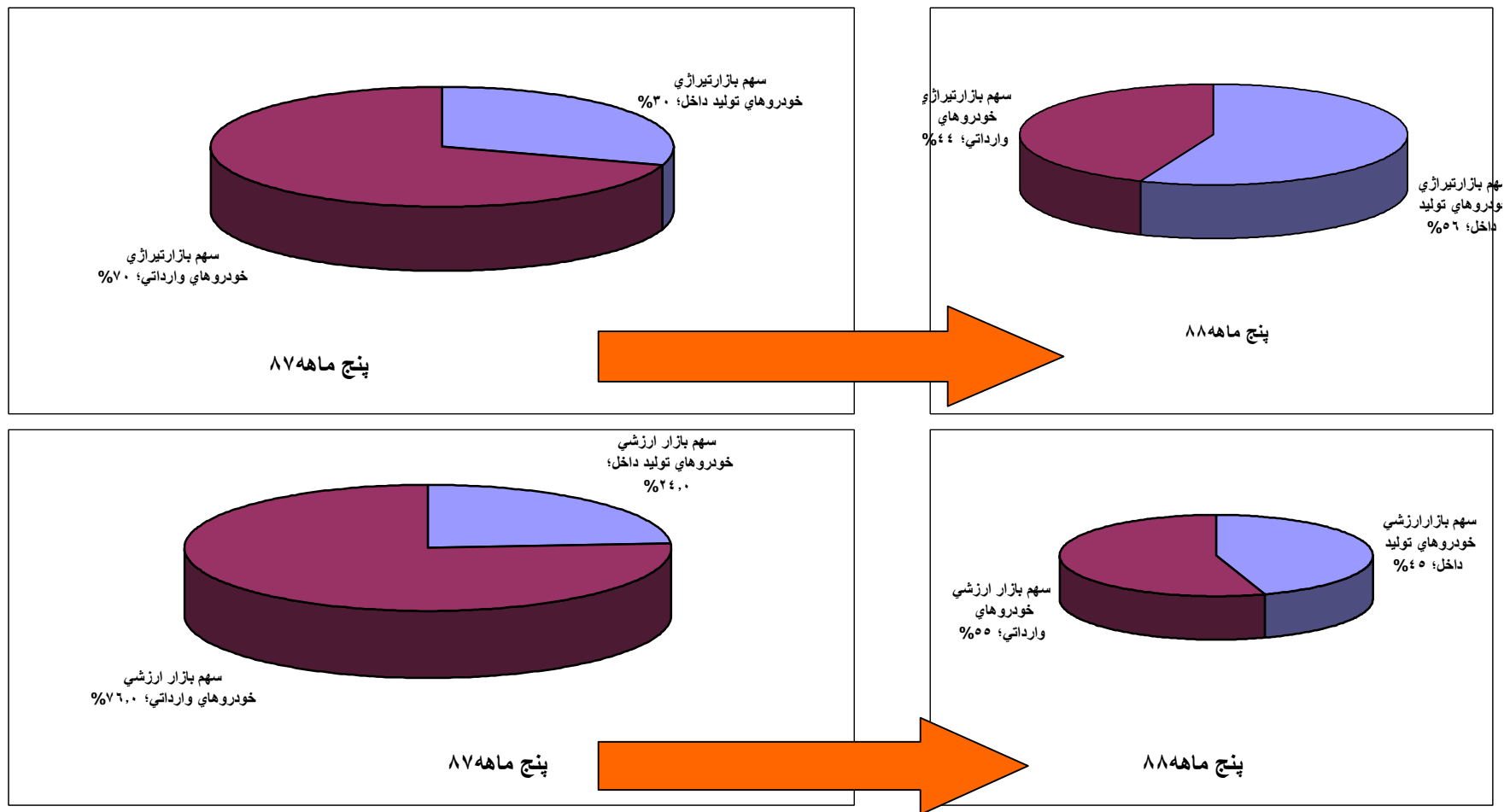
بررسی بازار خودروهای با قیمت بالای ۲۵ میلیون تومان در مرداد ماه و پنج ماهه ۸۸

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

شرح	سال ۸۷		سال ۸۸		درصد تغییرات ۸۸ به ۸۷		
	مرداد ماه	پنج ماهه ۸۷	مرداد ماه	پنج ماهه ۸۸			
تیراژی (دستگاه)	جمع خودروهای تولید داخل (بالای ۲۵۰ میلیون ریال)	2052	11831	2720	12901	33%	9%
	جمع واردات خودروهای خارجی (بالای ۲۵۰ میلیون ریال)	6137	27292	3414	10211	-44%	-63%
	جمع کل (تولیدات داخلی و واردات)	8189	39123	6134	23112	-25%	-41%
ارزشی (میلیارد تومان)	درصد سهم بازار خودروهای تولید داخل	25	30	44	56	77%	85%
	درصد سهم بازار خودروهای وارداتی	75	70	56	44	-26%	-37%
	جمع ارزشی خودروهای تولید داخل (بالای ۲۵۰ میلیون ریال)	70	391	93	394	33%	1%
میانگین (میلیون تومان)	جمع ارزشی خودروهای خارجی (بالای ۲۵۰ میلیون ریال)	257	1211	171	488	-33%	-60%
	جمع کل (ارزش داخلی و واردات)	327	1602	264	882	-19%	-45%
	درصد سهم بازار ارزشی خودروهای تولید داخل	21	24	35	45	65%	83%
تیراژی (دستگاه)	درصد سهم بازار ارزشی خودروهای وارداتی	79	76	65	55	-18%	-27%
	خودروهای تولید داخل	34	33	34	31	0%	-8%
	خودروهای خارجی	42	44.4	50	47.8	20%	8%
جمع کل (داخلی و واردات)	40	41	43	38	8%	-7%	

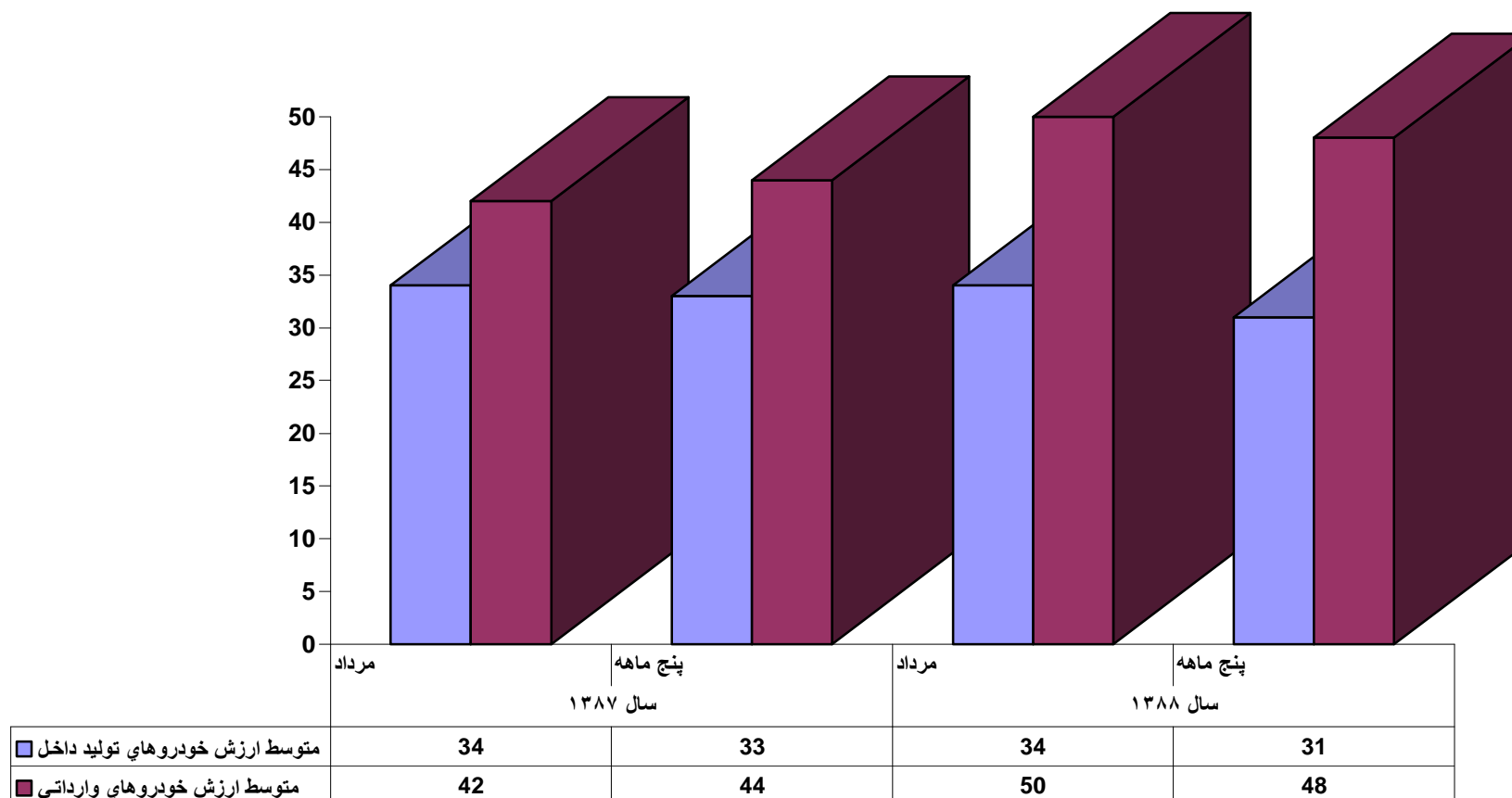
تولیدات داخلی در این بخش بازار در ماه مرداد به تیراژ ۲۷۲۰ دستگاه رسید که مجموع تولید را در پنج ماه اول سال به ۱۲۹۰۱ دستگاه رساند. که این برای تولیدات داخلی به نسبت مدت مشابه سال قبل در مرداد ۳۳٪ و در پنج ماهه اول ۹٪ بیشتر است. در حالیکه واردات در همین مدت در مقایسه با سال قبل از کاهش مشهودی برخوردار بوده است. البته همانطور که مشاهده میشود کل عرضه (اعم از داخلی و خارجی) در این بخش از بازار با کاهش مواجه بوده که عمده این کاهش در بخش واردات روی داده است.

مقایسه سهم بازار تولیدی و ارزشی خودروهای بالای ۲۵ میلیون تومان تولید داخل و وارداتی در پنج ماهه اول سال ۸۸ با دوره مشابه سال قبل



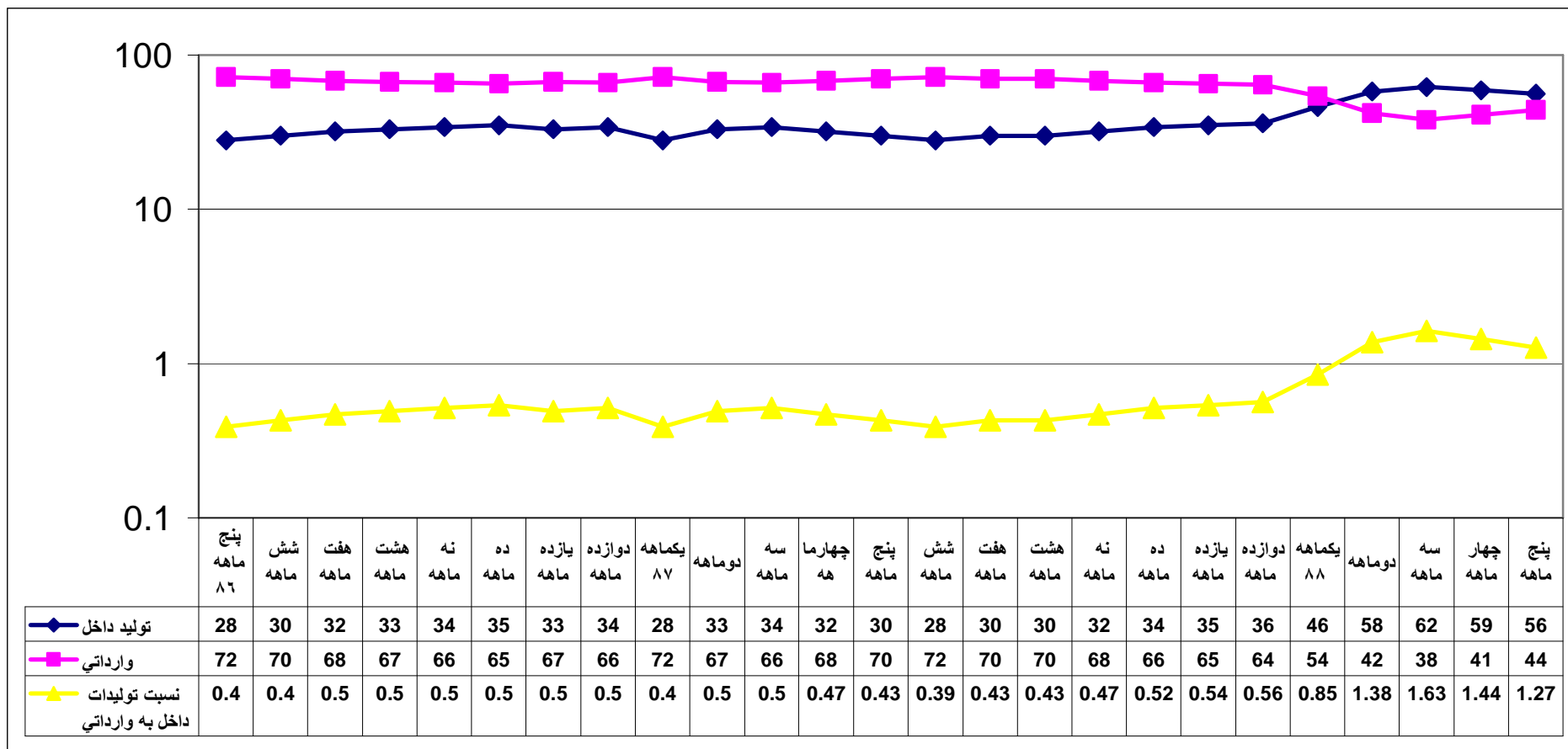
در مقایسه سهم سال گذشته با سال جاری تغییرات مثبتی در بخش تولیدات داخلی مشاهده میشود سهم تیراژ از ۳۰% به ۵۶% افزایش یافته و سهم ارزشی از ۲۴% به ۴۵% ارتفاع پیدا کرده است. اما با این وجود هنوز مطلق سهم ارزشی تولیدات داخلی کمتر از واردات است. لذا ملاحظه میشود که در مرداد ماه ۱۳۸۸ ارزش واردات ۱۷۱ میلیارد و در پنج ماهه نخست ۴۸۸ میلیارد به ترتیب بیش از رقم ۹۳ میلیاردی و ۳۹۴ میلیاردی تولیدات داخلی است.

متوسط ارزش خودروهاي وارداتي وتوليد داخل بالاي بيست و پنج ميليون تومان در پنج ماهه ۸۸ و ۸۷



مقایسه مدتهای مشابه طی این دو سال نشان میدهد که میانگین قیمت خودروهای وارداتی بیش از تولیدات داخلی است و قیمت تابعی از میزان عرضه آنها بوده است. به این معنی که با افزایش یا کاهش عرضه رفتار معکوسی در میزان قیمت رخ داده است. خصوصاً در بخش خارجی قیمتها جهش مشهودی داشته است که این موضوع علاوه بر کاهش عرضه میتواند به آرایه مدلهای جدید تر و متنوع تر نیز مربوط شود. در حالیکه تولیدات داخلی با تغییر در میزان تیراژ قادر به تغییر در تنوع و آرایه مدلهای جدید نیستند لذا در بهرمندی از ابزار قیمتی نمیتوانند بمانند واردات و عرضه کنندگان خارجی عمل نمایند.

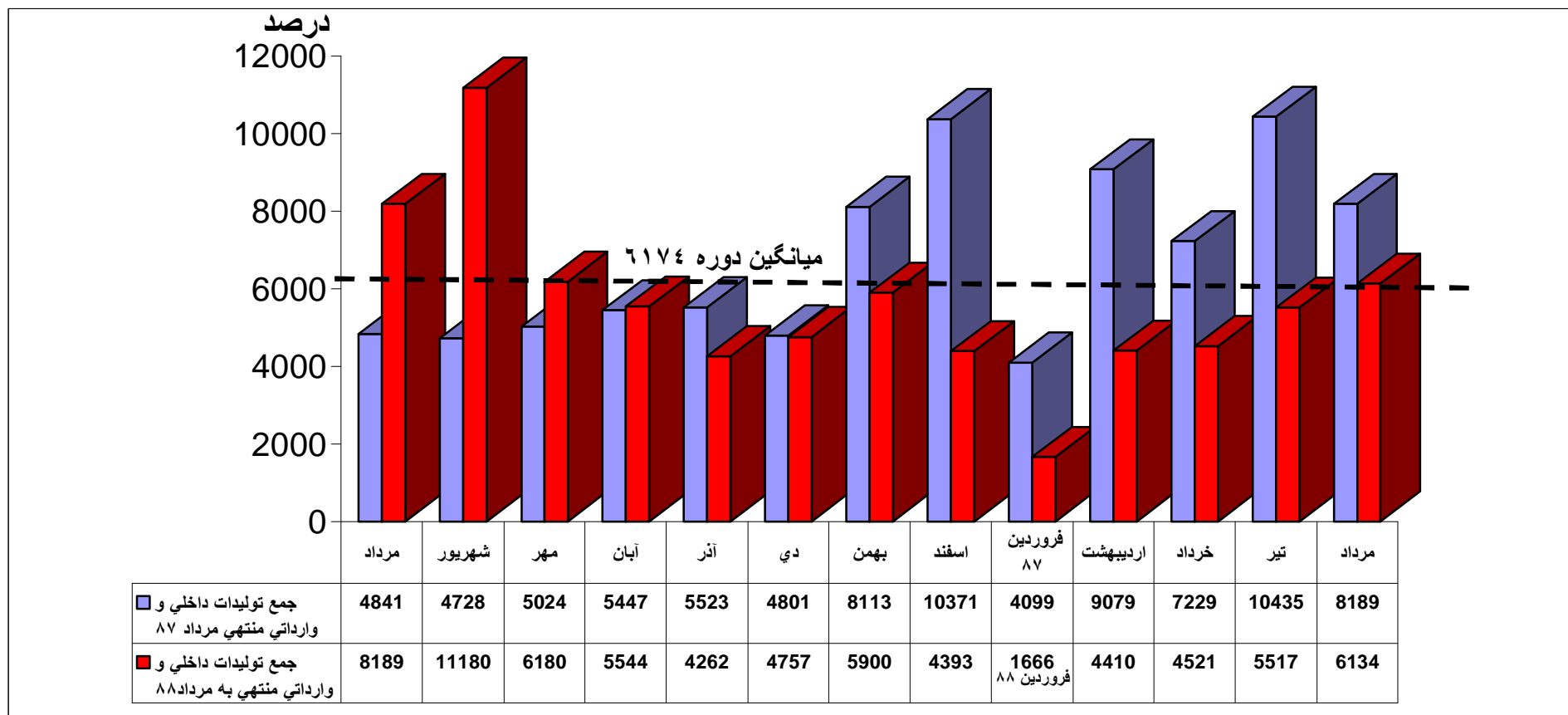
مقایسه روند تجمعی و نسبت سهم بازار تیراژی خودروهای وارداتی و تولید داخل بالایی بیست و پنج میلیون تومان از پنج ماهه ۸۶ تا پنج ماهه ۸۸



براحتی میتوان گفت که روند تجمعی واردات یا تولیدات داخلی در این بخش از بازار تا ابتدای سال ۱۳۸۸ تقریباً ثابت و بدون نوسان است. و همانطور که می بینیم در طی این مدت منحنی واردات خودرو های خارجی بالاتر از تولیدات داخلی است و بازار در قبضه واردات است. جالب اینکه واردکنندگان همواره به بهانه دفاع از حقوق مصرف کننده و در انتقاد با آنچه که منافع عده ای خاص از تولید کنندگان داخلی میدانند؛ استدلال میکنند که تعرفه بالا شرایط غیر رقابتی در بازار حاکم نموده به سود معدودی تولید کننده داخلی! و به زیان مصرف کنندگان است. در صورتیکه این نمودار نشان میدهد نه تعرفه و نه اجرای مالیات ناچیز اسقاط خودرو فرسوده در مقابل واردات (از مهر ۱۳۸۷) کمترین تاثیر را در روند ورود خودرو های خارجی داشته. بنابراین موثر ترین عامل در کاهش واردات همان کاهش درآمدهای نفتی حاصل از رکود اقتصاد جهانی است.

در مقابل ادعای واردکنندگان باید گفت در شرایطی که بخش عظیمی از مردم سهام دار شرکتهای بزرگ خودرو ساز داخلی هستند؛ سخن گفتن از منافع عده ای خاص به هیچ وجه استدلال پذیرفته ای نیست چراکه این سود و منافع بین سهام داران و در واقع انبوه مردم توزیع می گردد نه اینکه به جیب عده ای خاص سرازیر شود. ضمن اینکه حدود یازده/۱۱ سال است که تشبیت نرخ ارز شرایط غیر رقابتی را به نفع تولیدات خارجی و خصوصاً تولیدات لوکس آنها و مصرف کنندگان معدودش فراهم نموده. ضمناً نباید فراموش کرد که در واقع تولیدات داخلی در این بخش از بازار بعلت ارزبری بالا شکل دیگری از واردات و پرداخت سوبسید به نفع مصرف کنندگان خاص می باشد.

مقایسه روند ماهانه بازار تیراژی مجموع خودروهای وارداتی و تولید داخل بالای بیست و پنج میلیون تومان از مرداد ۸۶ تا مرداد ۸۸



آنچه که در روند تجمعی قابل مشاهده نبود در بررسی روند ماهانه عرضه قدری محسوس است. در ماه های بهمن و اسفند ۸۶ - تیر؛ مرداد و شهریور ۸۷ که هجوم واردات به میزان بی سابقه ای افزایش یافت منحنی تولیدات داخلی تحت فشار واردات با شیب منفی مواجه شد و تولیدات داخلی فقط در چند مقطع کوتاه آنها به مقداری ناچیز در دی ماه ۸۷ و اردیبهشت و خرداد امسال

افزایشی اندک داشته اند. و حتی کاهش درآمد ارزی نیز؛ تاثیر چندانی در کاهش واردات ایجاد نکرده است. چرا که می بینیم در مرداد ماه سال جاری مجددا سهم خودرو های خارجی رو به فزونی نهاده. با در نظر گرفتن دو نمودار قبلی و بررسی نمودار فوق مشخص میشود که علت در نوسانات عرضه؛ میزان واردات خودرو های خارجی است که تحت نوسانات متغیر درآمد ارزی عمل می نماید. زیرا تولیدات داخلی در این بخش از بازار نیز از ارزشی زیادی دارند. در گزارشات قبلی ذکر شده بود که ناچیز بودن میزان مالیات اسقاط خودرو فرسوده در مقابل واردات و حتی وجود تعرفه ۹۰٪ همه در مقابل تورم دو رقمی که بیش از یک دهه بر اقتصاد حاکم است و سیاست تثبیت نرخ ارز تقریباً بی اثر شده است. بنابراین تغییرات فصلی و نوسانات در ماههای خاص متغیرهای فرعی هستند. مثل فروردین ماه که بدلیل تعطیلات طولانی مجالی برای تولید و عرضه باقی نمی گذارد؛ و می بینیم که حتی فصول زمستان و پاییز نیز فاصله زیادی با میانگین عرضه ۶۱۷۴ دستگاهی ندارد.

تجزیه و تحلیل SWOT

قوت :

وجود بازار وسیع داخلی و منطقه ای
وجود ظرفیت مناسب تولیدی نزد سازندگان داخلی
وجود منبع و ظرفیت مناسب ارزی حاصل از درآمد نفت

فرصت :

سرمایه گذاری و توجه بیشتر به صنعت قطعه سازی به جهت وجود تولید کنندگان انبوه تولید و یا مونتاژ با استفاده از سرمایه و سرمایه گذاری خارجی بعنوان پایگاه صادراتی.

ضعف :

فقدان استراتژی مشخص در تعیین تعرفه گمرکی و مالیات برای خودروهای وارداتی
فقدان سرمایه گذاری کافی در بخش قطعه سازی و مواد اولیه مورد نیاز صنایع وابسته به خودرو و قطعه
فقدان تنوع و و عدم سرمایه گذاری کافی در نو آوری و ارایه محصولات جدید و متنوع.
نداشتن استراتژی مشترک تحقیقاتی نزد دو تولید کننده بزرگ داخلی.

تهدید:

ثبات نرخ ارز طی بیش از یک دهه و در مقابل وجود تورم دو رقمی طی این مدت.
ارایه مدل‌های متنوع جدید خارجی در هر زمان مقتضی
فقدان فرهنگ تعصب به مصرف تولیدات داخلی و در مقابل وجود روحیه تجمل و تفاخر به مصرف کالاهای خارجی

تهیه کننده: ناصر افشار (۶۱۷۷)