

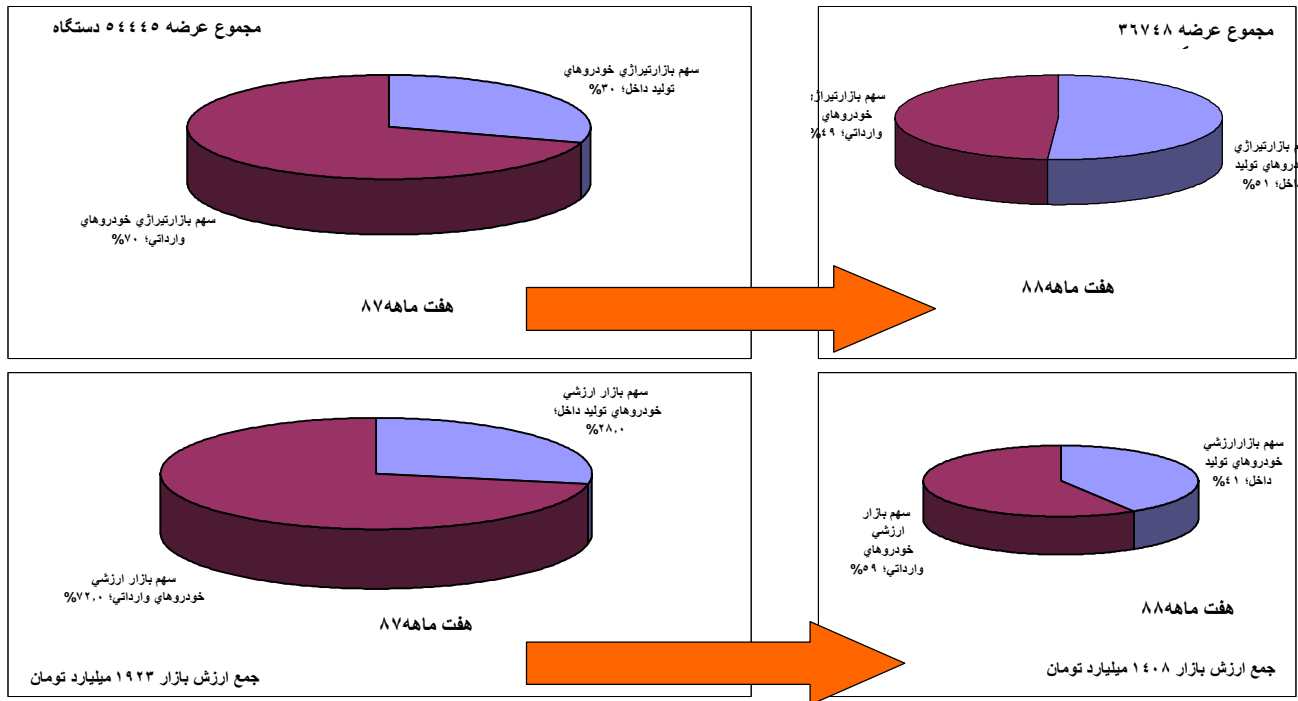
بررسی بازار خودروهای با قیمت بیش از ۲۵ میلیون تومان در مهر ماه و هفت ماهه ۱۳۸۸

مقایسه سهم بازار تیراژي و ارزشي خودروهاي سواري بالاي ۲۵ میلیون تومان
تولید داخل و وارداتی در مهر و هفت ماهه ۸۸ با مدت مشابه سال قبل

درصد تغییرات ۸۸ به ۸۷		سال ۸۸		سال ۸۷		شرح	
هفت ماهه	مهر	هفت ماهه ۸۸	مهر ماه	هفت ماهه ۸۷	مهر ماه		
17%	49%	18871	2907	16176	1946	جمع خودروهای تولید داخل (بالای ۲۵۰ میلیون ریال)	تیراژي (دستگاه)
-53%	-13%	17877	3691	38269	4234	جمع واردات خودروهای خارجی (بالای ۲۵۰ میلیون ریال)	
-33%	7%	36748	6598	54445	6180	جمع کل (تولیدات داخلی و واردات)	
73%	40%	51	44	30	31	درصد سهم بازار خودروهای تولید داخل	
-31%	-18%	49	56	70	69	درصد سهم بازار خودروهای وارداتی	
5%	36%	571	89	542	66	جمع ارزشي خودروهاي تولید داخل (بالای ۲۵۰ میلیون ریال)	ارزشي (میلیارد تومان)
-39%	3%	837	175	1381	170	جمع ارزشي خودروهاي خارجی (بالای ۲۵۰ میلیون ریال)	
-27%	12%	1408	264	1923	236	جمع کل (ارزش داخلی و واردات)	
44%	21%	41	34	28	28	درصد سهم بازار ارزشي خودروهای تولید داخل	
-17%	-8%	59	66	72	72	درصد سهم بازار ارزشي خودروهای وارداتی	
-10%	-9%	30	31	33	34	خودروهای تولید داخل	متوسط ارزش (هر دستگاه) (میلیون تومان)
30%	18%	46.8	47	36.1	40	خودروهای خارجی	
9%	5%	38	40	35	38	جمع کل (داخلی و واردات)	

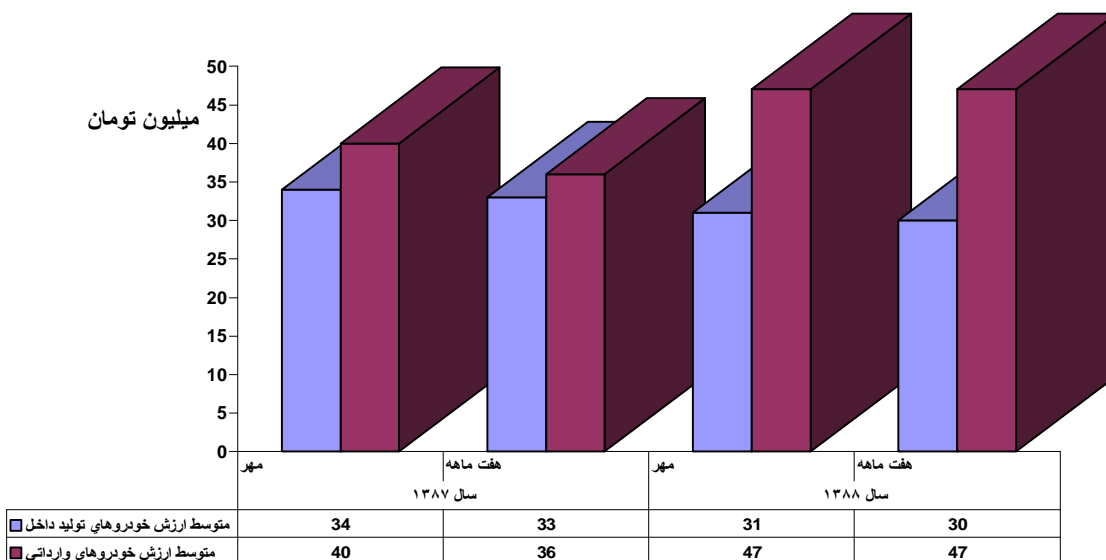
مجموع عرضه خودروهای با قیمت بیش از ۲۵ میلیون تومان در مهر ماه امسال ۶۵۹۸ دستگاه بود که از این میان ۳۶۹۱ دستگاه خودروهای وارداتی و ۲۹۰۷ دستگاه مربوط به تولیدات سازندگان داخلی بود. میزان عرضه این خودروها در هفت ماه سالجاری به ۳۶۷۴۸ دستگاه رسید که ۱۸۸۷۱ دستگاه آن سهم تولیدات داخل و ۱۷۸۷۷ دستگاه آن سهم واردات بود. در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۳۳٪ کاهش در عرضه بازار مشاهده میشود اما عرضه مهر ماه امسال ۷٪ بیش از سال قبل است. بر همین مبنا ارزش بازاری این خودروها در مهر ماه امسال ۱۲٪ رشد داشته در صورتیکه در طی این هفت ماه ۲۷٪ کمتر از سال قبل میباشد.

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



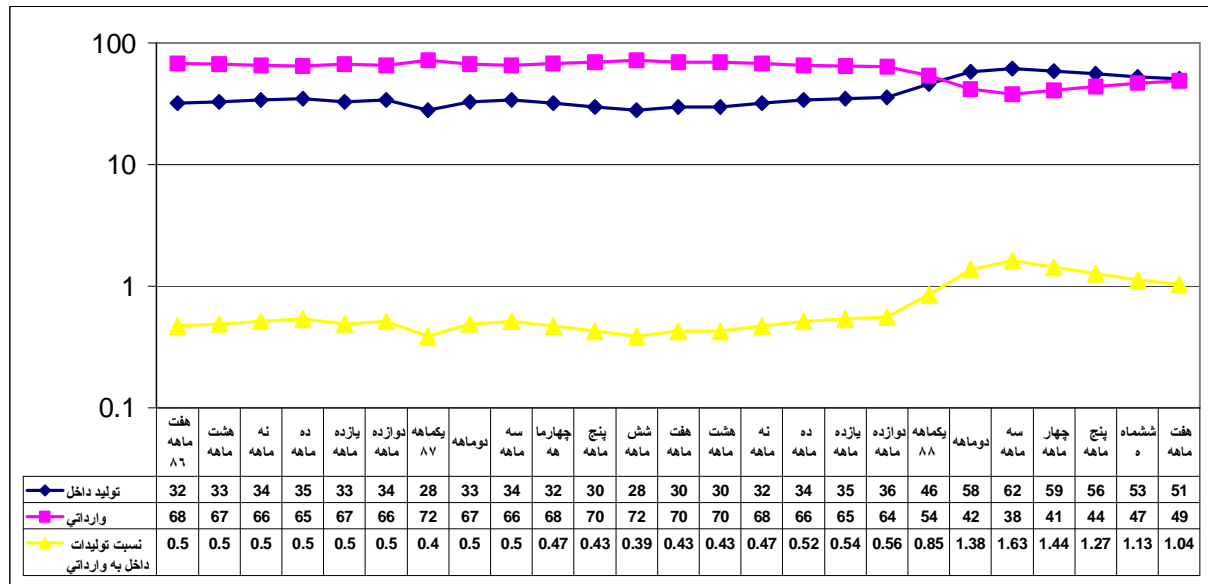
مقایسه سهم تیراژی و ارزشی در مدت مشابه هفت ماه امسال با سال قبل نشان می دهد که تولیدات داخلی از هر دو جنبه سهم خود را افزایش داده اند. و با تیراژ ۵۱٪؛ سهم بیشتری از بازار را در سال جاری بخود اختصاص داده اند. اما نکته قابل توجه این است که خودروهای وارداتی با تیراژی کمتر سهم ارزش بیشتری (۵۹٪) در بازار کسب کرده اند. در نمودارهای بعدی خواهیم دید که یکی از دلایل این موضوع؛ میانگین قیمت پایینتر تولیدات داخلی در مقایسه با واردات میباشد.

متوسط ارزش خودروهای وارداتی و تولید داخل بالای ۲۵ میلیون تومان در هفت ماهه ۸۸ و ۸۷



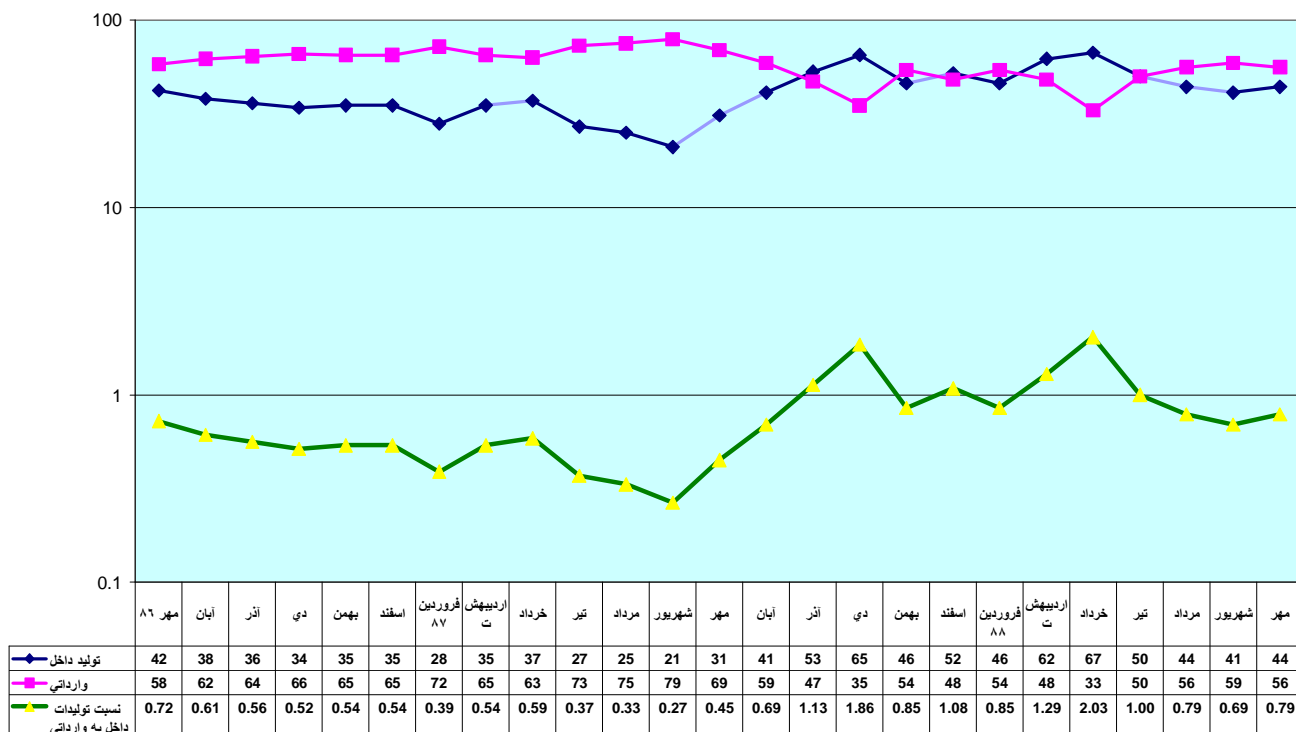
اینکه در نمودار قیل سهم ارزشی واردات بیش از تولیدات داخلی پدیدار شده بود در مقایسه میانگین قیمت قابل توضیح میباشد. جالب اینکه اختلاف قیمتی خودرو های وارداتی و تولیدات داخلی طی مدت مشابه حتی بیشتر هم شده است. در سال ۱۳۸۷ میانگین قیمت خودرو های وارداتی در مهر ماه بیش از ۱۷/۶٪ گرانتر از تولیدات داخلی بود و این رقم طی هفت ماه همان سال ۹٪ بود. در صورتیکه در مدت مشابه سالجاری میانگین قیمت خودرو های وارداتی به ترتیب در مهر ماه ۱/۶٪ و در مدت هفت ماه ۵۶/۶٪ گرانتر از تولیدات داخلی شده است. لذا طی سالجاری اختلاف قیمت بین محصولات داخلی و وارداتی زیاد شده و رفتار قیمتی واردات و عرضه داخلی کاملاً عکس یکدیگر بوده است. تولیدات داخلی با افزایش عرضه کاهش قیمت داده اند. و محصولات وارداتی نیز با کاهش عرضه؛ ارایه مدلهای جدید تر و تمرکز بر روی خودرو های گرانتر و لوکس تر متقاضیان متمولتر بازار را در نظر گرفته اند ضمن اینکه به بهانه تورم با افزایش قیمت هم کاهش عرضه خود را جبران نموده اند و هم سود بیشتری به جیب زده اند.

مقایسه روند تجمعی و نسبت سهم بازار تیراژی خودرو های وارداتی و تولید داخل بالای ۲۵ میلیون تومان از هفت ماهه ۸۶ تا هفت ماهه ۸۸



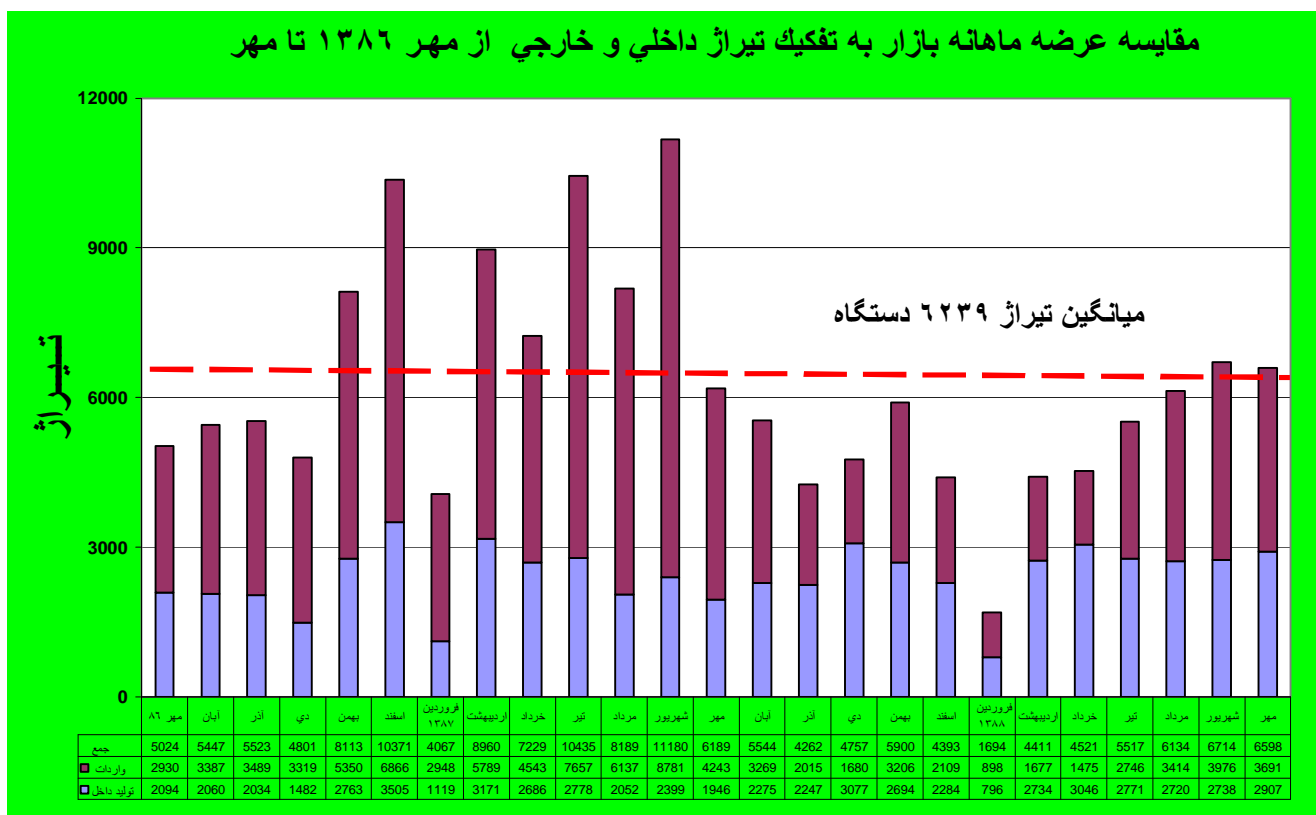
سهم تجمعی واردات در مقایسه با تولیدات داخل تا فروردین ماه ۸۸ روندی ثابت و یکنواخت را نشان می دهد. جالب اینکه در طی این مدت و حتی بسیاری قبل در خصوص میزان تعرفه؛ و مالیات اسقاط خودرو فرسوده که به تناسب مصرف سوخت از هر خودروی وارداتی اخذ میشود (از شهریور ۱۳۸۷) انبوه انتقادها مطرح بوده و هست. در صورتیکه روند موجود هیچ یک از دعاوی انتقادی در مورد تعرفه و مالیات را تایید نمی کند. تغییر و نوسان فقط از وقتی بروز نمود که درآمد ارزی (نفتی) از اواخر سال قبل دچار بحران شد و البته تا اندازه ای هم مشکلات اداری و سازمانی در ابتدای سالجاری روند واردات را با کندی مواجه نمود. لیکن از تیرماه مجدداً نسبتهای وارداتی روبه افزایش گذاشته اند بقسمی که بعید نیست که دوباره فراتر از تولیدات داخلی قرار بگیرند. همانطور که قبلاً بارها اشاره شده از عمده دلایل ثبات و سهولت واردات تثبیت طولانی مدت نرخ ارز در شرایط وجود تورم دو رقمی است و اینکه خودرو های وارداتی از چنان تنوع؛ امکانات و برندهای معتبری برخوردار هستند که برای متقاضیان جذابیت زیادی ایجاد میکنند.

مقایسه روند ماهانه سهم تیراژی بازار خودروهای وارداتی و تولید داخل بالای ۲۵ تومان از مهر ۸۶ تا مهر ۸۸



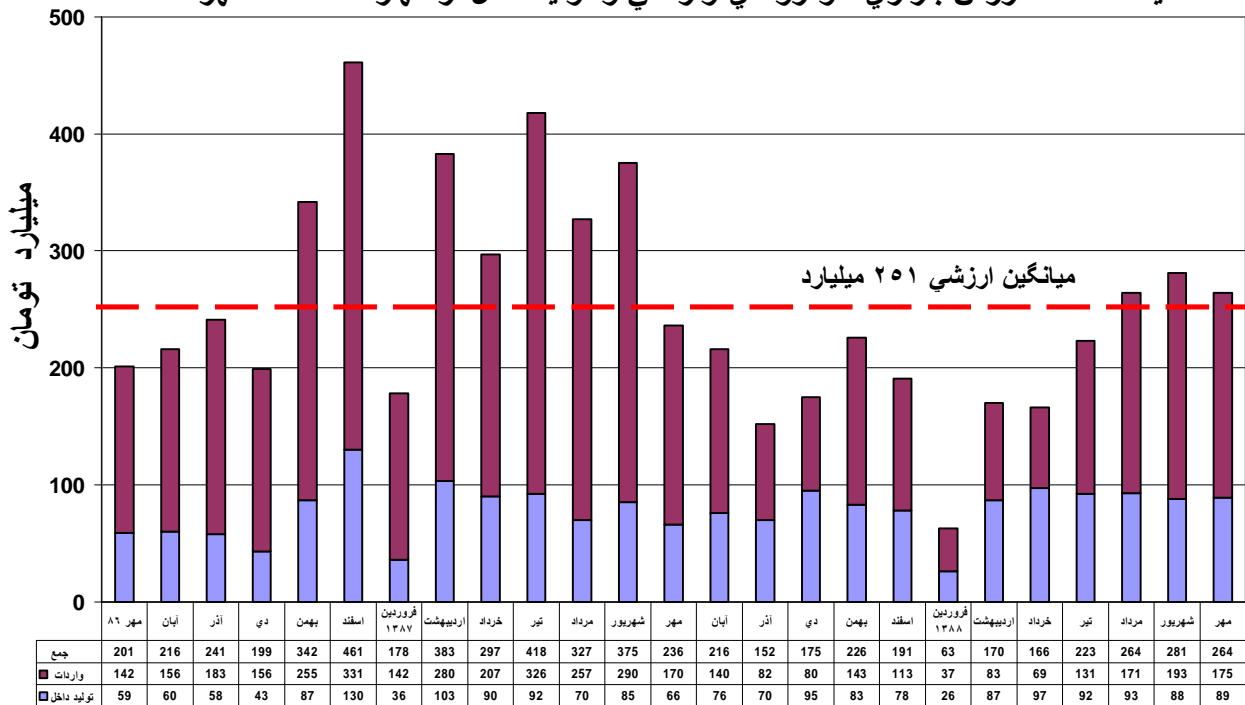
آنچه که در نمودار قبلی توضیح داده شد در نمودار فوق نیز مصداق دارد با این تفاوت که اثر نوسانات اقتصادی حاصل از در آمد نفت در این نمودار بسرعت نمایان شده است. اما با ز هم می بینیم که پس از يك افت موقتي از بهمن ماه ۸۷ مجدداً روند واردات رو به افزایش نهاده و با سپری شدن موانع اداری اوایل سالجاری از تیر ماه رشد واردات آغاز شده است.

مقایسه عرضه ماهانه بازار به تفکیک تیراژ داخلی و خارجی از مهر ۱۳۸۶ تا مهر



میانگین عرضه و حجم بازار در خلال این دوره ۶۲۳۹ دستگاه است و ارقام کمتر از میانگین اغلب به ماههایی مربوط میشود که که رکود بطور فصلی و طبیعی در بازار حاکم است. ظرفیت و تنوع تولیدات داخلی در حدی نیست که عرضه و حجم بازار را با نوسانات و بویژه افزایشهای سریع مواجه کند بنابراین در مقاطعی که حجم و عرضه بازار با رشد سریع مواجه شده است. فقط و فقط در اثر هجوم بی رویه واردات بوده است.

مقایسه ماهانه ارزش بازاری خودروهای وارداتی و تولید داخل از مهر ۱۳۸۶ تا مهر ۱۳۸۸



مقایسه روند ماهانه حجم ارزشی بازار نیز قرینه ای از روند تیراژی آن است. و ویژگی بارز آن این است که در تمام نقاط بیشترین سهم به واردات تعلق دارد. و همانطور که در توضیحات قبلی ذکر شد فزونی دایمی سهم ارزشی واردات بر تولیدات داخلی بدلائل متعدد فنی مهندسی و یا بازاریابی و اقتصادی است. و البته شکی نیست که تنوع و تغییر در مدل‌های وارداتی بسیار بیشتر از نمونه های تولید داخل است. بنابراین سهم بیشتر ارزشی واردات موضوعی غیر عادی نیست.

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 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)