

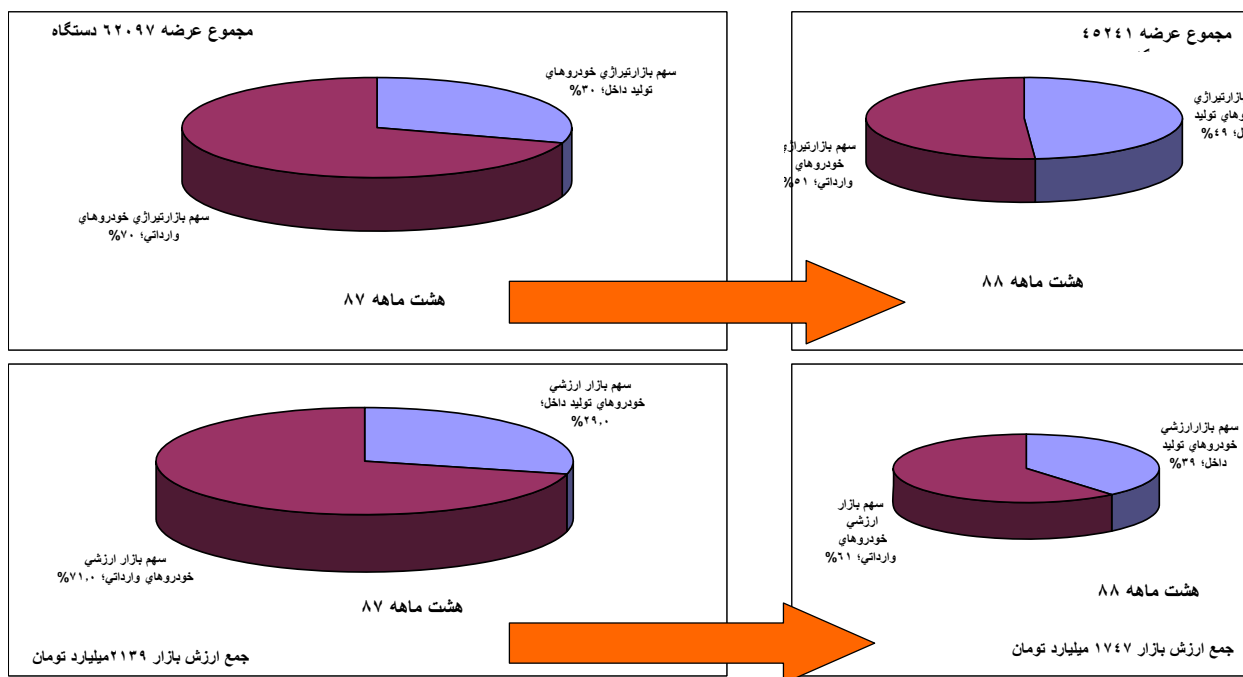
بررسی بازار خودروهای با قیمت بیش از ۲۵ میلیون تومان در آبان ماه و هشت ماهه ۱۳۸۸

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

درصد تغییرات ۸۸ به ۸۷		سال ۸۸		سال ۸۷		شرح	
هشت ماهه	آبان	هشت ماهه ۸۸	آبان ماه	هشت ماهه ۸۷	آبان ماه		
20%	44%	22137	3266	18451	2275	جمع خودروهای تولید داخل (بالای ۲۵۰ میلیون ریال)	تیراژی (دستگاه)
-47%	60%	23104	5227	43646	3269	جمع واردات خودروهای خارجی (بالای ۲۵۰ میلیون ریال)	
-27%	53%	45241	8493	62097	5544	جمع کل (تولیدات داخلی و واردات)	
65%	-6%	49	38	30	41	درصد سهم بازار خودروهای تولید داخل	ارزشی (میلیون تومان)
-27%	4%	51	62	70	59	درصد سهم بازار خودروهای وارداتی	
10%	46%	682	111	618	76	جمع ارزشی خودروهای تولید داخل (بالای ۲۵۰ میلیون ریال)	
-30%	63%	1065	228	1521	140	جمع ارزشی خودروهای خارجی (بالای ۲۵۰ میلیون ریال)	مقیاس ارزش (میلیون تومان)
-18%	57%	1747	339	2139	216	جمع کل (ارزش داخلی و واردات)	
35%	-7%	39	33	29	35	درصد سهم بازار ارزشی خودروهای تولید داخل	
-14%	4%	61	67	71	65	درصد سهم بازار ارزشی خودروهای وارداتی	
-8%	2%	31	34	33	33	خودروهای تولید داخل	
32%	2%	46	44	35	43	خودروهای خارجی	
12%	2%	39	40	34	39	جمع کل (داخلی و واردات)	

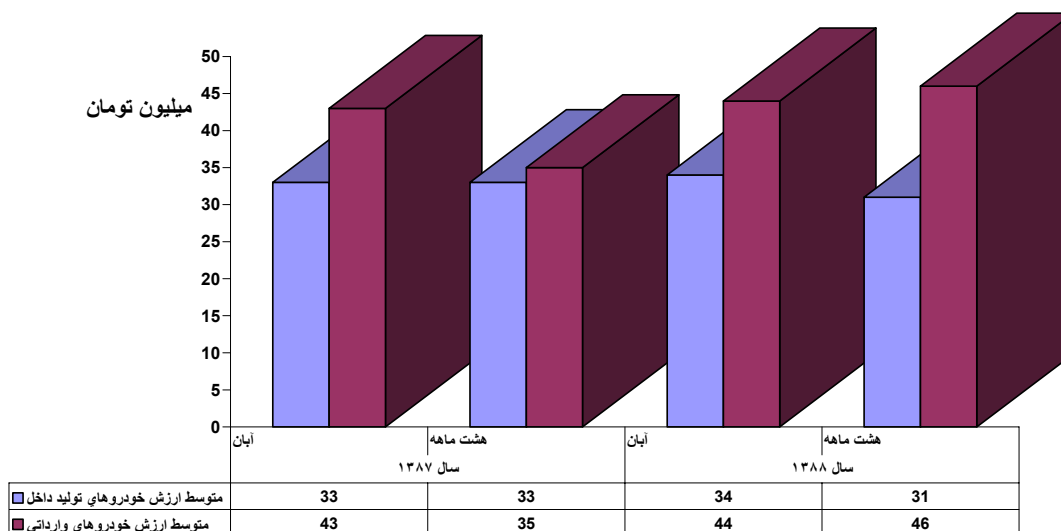
در آبان ماه امسال ۸۴۹۳ دستگاه خودروسواری با قیمت بیش از ۲۵ میلیون تومان به بازار عرضه شد. که ۳۲۶۶ دستگاه آن از تولید داخلی و ۵۲۲۷ دستگاه آن وارداتی بوده اند. همچنین مجموع عرضه طی هشت ماهه امسال ۴۵۲۴۱ دستگاه است. همانطور که جدول فوق نشان می دهد تغییرات آبان ماه امسال در مقایسه با مدت مشابه سال قبل از نظر تیراژ و ارزش مثبت می باشد. خصوصا خودروهای وارداتی که رشد ارزشی و تیراژی بیش از ۶۰٪ را نشان می دهد. اما مقایسه کل عرضه ۸ ماه امسال با سال قبل همچنان حاکی از رشد منفی است. که علت آن کاهش شتاب واردات است هر چند که در آبان ماه امسال واردات خودرو از افزایش زیادی همراه شده است.

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

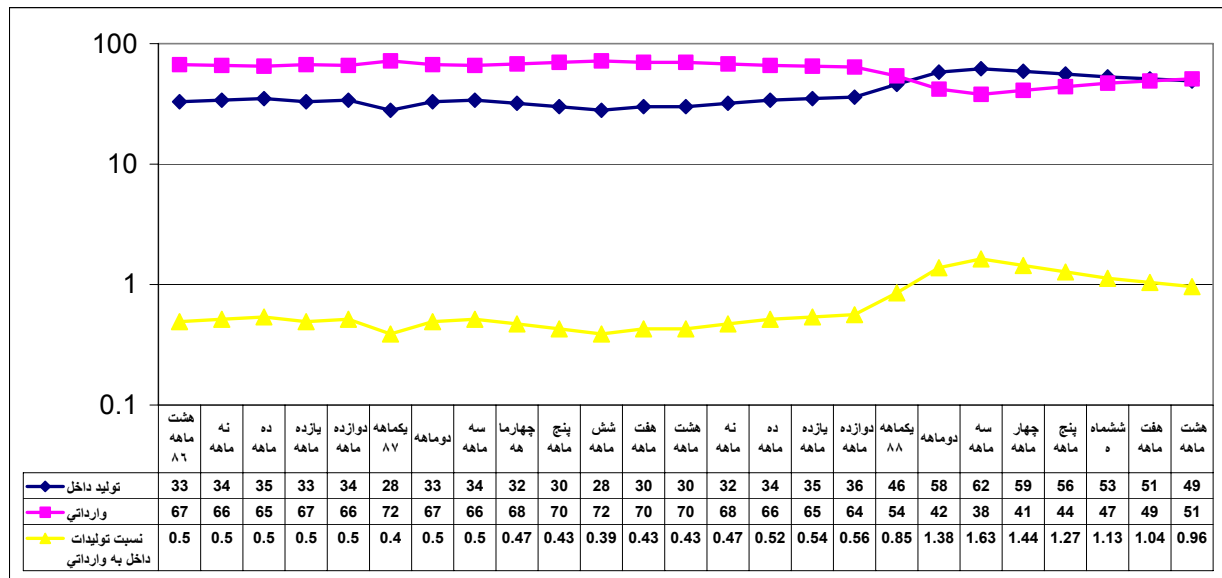


گرچه سهم تیراژی تولیدات داخلی با ۴۹% در مقایسه با مدت مشابه سال قبل بیشتر شده است. اما این مقدار همچنان کمتر از سهم ۵۱% خودروهای وارداتی است. مضافاً اینکه از نظر ارزشی سهم خودروهای وارداتی با ۶۱% در مقابل ۳۹% سهم تولیدات داخلی موقعیت بسیار بهتری را در بازار برای خود دست پا کرده است.

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

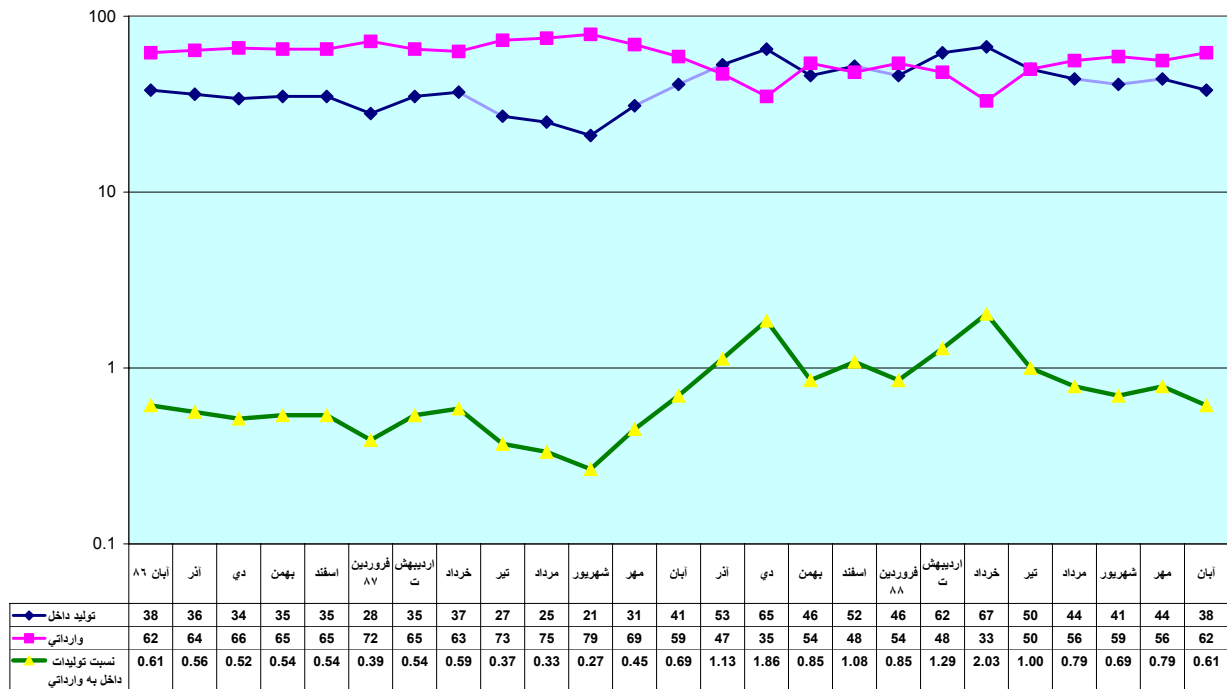


در نمودار قبل دیدیم که سهم تیراژی واردات و تولیدات داخلی تقریباً نزدیک به هم است. اما سهم ارزشی آنها از نسبت ثابتی برخوردار نیست. بررسی میانگین قیمت؛ دلیل اصلی یا حداقل یکی از دلایل اصلی بیشتر بودن سهم ارزشی را نشان می دهد. همچنین گرچه میانگین قیمت محصولات داخلی در آبان ماه قدری بیش از آبان سال قبل است؛ اما مقایسه ۸ ماهه سال جاری با سال گذشته با رسیدن به رقم ۳۱ میلیون تومان کاهش قیمت محسوس را در تولیدات داخلی نشان می دهد. در صورتیکه در همین مدت مشابه خودروهای وارداتی با افزایش قیمت مواجه شده اند و از رقم ۳۵ میلیون به رقم ۴۶ میلیون تومان افزایش داشته اند. مسلماً واردات خودروهای لوکس تر و جدید تر یکی از دلایل آن می تواند باشد. بی دلیل نیست که در هفته های اخیر (هفته اول دی ماه ۸۸) تبلیغات فروش خودرو پورشه را در روزنامه همشهری ملاحظه میکنیم. به هر حال تداوم بیش از یک دهه تورم در کنار تثبیت نرخ ارز توجیه و سود هنگفتی را برای واردات و واردکننده خصوصاً از نوع کالاهای لوکس فراهم میکند.

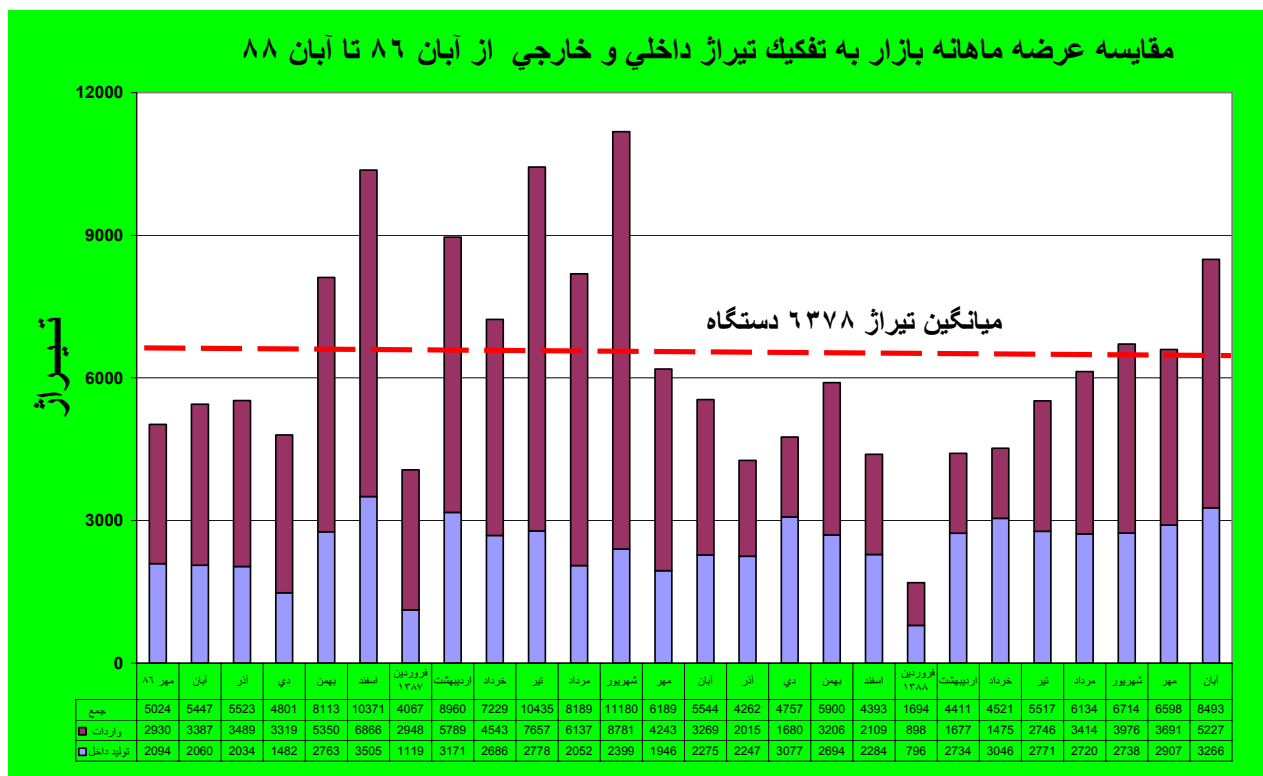


مقایسه روند تجمعی واردات تایید می کند که حتا تعرفه صد در صدی نیز سد موثری در برابر واردات و یا حمایت از صنایع داخلی نیست. زیرا تا فروردین ماه ۱۳۸۸ روند واردات و نسبت برتری سهم آن بطور مطلق ثابت بوده. و فقط در اثر مشکلات و ناهماهنگیهای اداری در چند ماه نخست امسال؛ واردات قدری با نوسان مواجه شد. همانطور که قبلا پیش بینی کرده بودیم اکنون نیز مشاهده میشود سهم واردات مجددا در هشت ماهه سالجاری فراتر از تولیدات داخلی قرار گرفته است. البته پروزاین وضعیت و انجام این پیش بینی ها چندان کار سختی نیست. قبلا بارها دیده ایم و اشاره کرده ایم که تعیین و تثبیت دستوری نرخ ارز و تداوم تورم دو رقیب اثر تعرفه های صد در صدی را براحتی خنثی میکند. اینها از جمله عوامل و ابزارهایی پولی در اقتصاد هستند که تازه اگر درست مدیریت شوند؛ در شرایط متعارف اقتصادی و در جهت تنظیم بازار موثر عمل خواهند کرد. اما عامل اصلی در حمایت از بنگاه های تولیدی و صنعت؛ فضای ملی کسب و کار است. به این معنی که يك كالاي اقتصادي بطور عام در کشورهای مختلف در چه شرایط ساختاری به لحاظ اقتصادی؛ اجتماعی و اداری تولید میشود. پرداختن به این موضوع بحث جداگانه ای میطلبد که در اینجا مجال آن نیست. فقط به همین اندازه اکتفا کنیم که در گزارشهای ادواری مراکز اقتصادی و آماری معتبر دنیا جایگاه ایران همواره رتبه پایینی را در فضای کسب و کار به خود اختصاص داده است. لذا عدم رقابت پذیری و سخت بودن کار تولیدی در مقابل سهولت و پر منفعت بودن واردات موضوع عجیبی نیست.

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

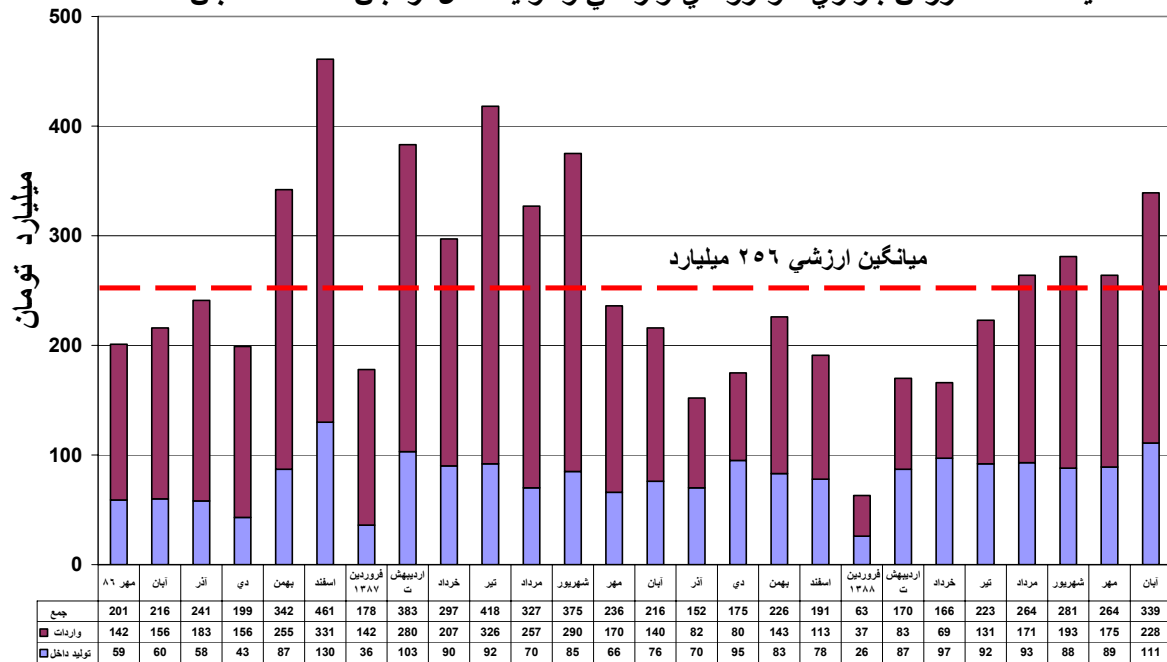


نمودار قبلی حکایت از یک مشکل ساختاری داشت که خود را در طول زمان و طی روند بخوبی نشان می دهد. اما در این نمودار بیشتر تغییرات طبیعی و فصلی بازار؛ تغییرات درآمدهای ارزی حاصل از فروش نفت؛ و گاهی شوکهای ناشی از وضع مالیاتهای جدید (همچون مالیات اسقاط خودرو فرسوده در برابر واردات به تناسب مصرف سوخت خودرو از مهر ۱۳۸۷) مشاهده میشود. که همگی نوساناتی را در ماههای مختلف بوجود آورده اند. بطور مثال فروردین ماه یکی از تغییرات موسمی است که البته بیشتر بر کاهش تولیدات داخلی اثر می گذارد و یا شهریور ۸۷ که مصادف با تعطیلات تابستانی خودرو سازان داخلی بود. اما از آذر ماه ۸۷ با نزول درآمدهای نفتی واردات خودرو دستخوش نوساناتی شد که در نهایت از تیر ماه ۸۸ دوباره به همان وضعیت پایدار قبلی بازگشته به همان دلیلی که در نمودار قبلی توضیح داده شد.



در طی این دوره دو ساله میانگین عرضه ماهانه بازار ۶۳۷۸ دستگاه خودرو بوده است. همانطور که می بینیم در این مدت تیراژ تولیدات داخلی به ندرت از مرز ۳۰۰۰ دستگاه فراتر رفته است. و عمده عرضه بازار در اختیار خودروهای وارداتی قرار دارد.

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



در مقایسه ماهانه ارزش بازاری خودروهای با قیمت بیش از ۲۵ میلیون تومان نیز همان وضعیت نمودار قبل حاکم است. در اینجا نیز سهم ارزشی خودروهای تولید داخل فقط در سه مقطع (اسفند ۸۶- اردیبهشت ۸۷- و آبان ۸۸) به اندکی بیش از ۱۰۰ میلیارد تومان رسیده. در صورتیکه سهم ارزشی خودروهای وارداتی به جز چند مقطع کوتاه به مراتب بیش از تولیدات داخلی است.

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 نوآوری و ارائه 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)

استفاده از اطلاعات و مطالب این گزارش با ذکر منبع بلامانع است.

بمنظور صرفه جویی در مصرف کاغذ و حفظ محیط زیست؛ خواهشمند است فقط درمواقع "کاملاً ضروری" از این گزارش پرینت تهیه گردد.

