وعده جلوگیری از تولید خودروهای غیراستاندارد از اوایل سال ۹۸

رئیس سازمان ملی استاندارد ایران گفت: اعلام اسامی خودروسازان و جلوگیری از تولید خودروهای غیراستانداردی که نتوانستند استانداردهای ۸۵ گانه را پاس کنند، اوایل سال آینده انجام می‌شود. نیره پیروزبخت در گفت‌وگو با ایرنا افزود: بازرسی از خودروسازان برای آزمون رعایت استانداردهای ۸۵ گانه که از آغاز دی‌ماه امسال کلید خورده بود، ادامه دارد و قرار نیست به دلیل شرایط خاص تحریم به تأخیر بیفتد. وی گفت: نگرانی اصلی سازمان ملی استاندارد در این مقوله، مربوط به آن دسته از قطعات خودرویی است که یافت نمی‌شود یا واردات آنها با وقفه مواجه شده است. همچنین اکنون انجام برخی آزمایش‌ها در داخل کشور ممکن نیست؛ با این حال آزمایش‌هایی که قابلیت اجرا دارند از سوی بازرسان این سازمان پیگیری می‌شود. وی تاکید کرد: جمع‌بندی موارد از سوی کارشناسان در دست بررسی است و به محض قطعی شدن ناتوانی خودروسازان در پاس کردن استانداردهای یادشده، اطلاع‌رسانی می‌شود.





جام جم هزینه تمام شده تولید محصولات ایران خودرو و سایپا را بررسی می‌کند

گران خودرو

گروه اقتصاد

جدول بهای تمام‌شده خودروهای داخلی چند وقتی است که در فضای مجازی دست به دست می‌شود و برخی مردم بیان می‌کنند که چرا باید برای خرید پرایدی که برای کارخانه زیر ۲۰ میلیون تومان آب می‌خورد، نزدیک به ۴۰ میلیون تومان پول بدهیم؟

اخیراً ایران‌خودرو و سایپا در گزارش صورت‌های مالی خود قیمت تمام‌شده محصولاتشان را اعلام کرده‌اند. براساس صورت‌های مالی سایپا، بهای تمام‌شده کارخانه‌ای پراید ۱۹ میلیون و تیبا ۲۲ میلیون تومان اعلام‌شده است. این در حالی است که قیمت فروش این دو محصول هم‌اکنون ۳۷ تا ۵۰ میلیون تومان است. البته به گفته کارشناسان بازار سرمایه، این ارقام بدون در نظر گرفتن هزینه‌های محصول بعد از تولید است که مالیات، حقوق و دستمزد و بسیاری موارد دیگر باید به آن اضافه شود.

ارقام ۱۹ و ۲۲ میلیون برای پراید و تیبا در حالی است که در دوره مالی شش‌ماهه ابتدایی سال این دو محصول زیان‌ده بودند.

طبق گزارش مالی شرکت سایپا، در شش ماهه اول امسال مجموعا ۸۳ هزار و ۳۸ دستگاه خودروی پراید توسط این شرکت تولیدشده که قیمت تمام‌شده آن، نزدیک به ۱۶ هزار میلیارد ریال است. با تقسیم مبلغ مذکور بر خودروهای تولیدشده، عدد ۱۹ میلیون و ۲۶۱ هزار تومان به دست می‌آید.

در این گزارش اضافه‌شده که مجموع درآمد حاصل از فروش این پرایدها، حدود ۱۵ هزار میلیارد ریال بوده که به‌همین خاطر، شرکت سایپا حدود هزار میلیارد ریال متحمل ضرر شده است.

خودروی تیبا دیگر محصول پرتیراژ و پرفروش سایپاست که تعداد تولیدشده‌اش در شش ماهه اول سال جاری، ۸۸ هزار و ۶۹۳ دستگاه بوده و قیمت تمام‌شده آن برای مجموعه مذکور، حدود ۱۹هزار و ۶۰۸ میلیارد ریال بوده با تقسیم قیمت تمام‌شده به تعداد خودروی تولیدی، مشخص می‌شود هر تیبا، برای سایپا ۲۱ میلیون و ۹۵۵هزار تومان تمام می‌شده است.

مجموع فروش خودروهای تیبا، مبلغ ۲۱هزار و ۴۴۸ میلیارد ریال شده است که سودی در حدود صد میلیارد تومان برای سایپا به‌دنبال داشته است. سومین محصول پرتیراژ سایپا در این مدت، ساینا بوده که تعداد تولیدشده از آن ۲۰هزار و ۳۳۶ دستگاه بوده است. قیمت تمام‌شده این خودرو نیز مجموعا ۴۳۶۹ میلیارد ریال بوده که با تقسیم بر تعداد تولیدشده، مشخص می‌شود هر عدد ساینا، ۲۱ میلیون و ۴۸۶ هزار تومان برای سایپا تمام می‌شود و فروش آن ۷۸ میلیارد تومان برای این شرکت سود به دنبال داشته است.

قطعا در شش ماهه دوم امسال، قیمت تمام‌شده خودروهای مذکور برای شرکت سایپا افزایش قابل توجهی داشته است اما میزان آن، صرفاً براساس گزارش‌های حسابرسی و مالی این شرکت و بازرس قانونی آن مشخص می‌شود و در حال حاضر امکان برآورد دقیق از آن نیست.

البته با توجه به این‌که بخش مربوط به دستمزدها، در ادامه صورت مالی درج‌شده، به نظر می‌رسد گزارش هزینه‌های مذکور شامل مواردی چون مالیات بر ارزش افزوده، بیمه، عوارض، هزینه شماره‌گذاری، دستمزد کارگر، هزینه مالی و اقساط وام و هزینه‌های جاری نمی‌شود.

هرچند که بخشی از موارد مذکور نیز همچون هزینه‌های مالی که رقم قابل توجهی می‌شود، تقصیر مشتریان علاقه‌مند یا مجبور به خرید خودروهای داخلی نیست.

براساس گزارش مالی سایپا، قیمت فروش هر دستگاه پراید (عایدی خالص شرکت از فروش هر دستگاه خودرو و با کسر هزینه‌های مالیات ارزش افزوده، مالیات و هزینه‌های شماره‌گذاری، بیمه شخص ثالث و کارت طلایی) در سال گذشته به‌طور میانگین ۱۷ میلیون و ۵۹۸ هزار تومان بود؛ در حالی که قیمت تمام‌شده این خودرو ۱۶ میلیون و ۲۰۷ هزار تومان اعلام شده است. به این ترتیب فروش هر دستگاه پراید برای سایپا در سال گذشته حدود یک میلیون و ۳۰۰ هزار تومان سود داشته است.

اما در سال جاری با افزایش هزینه‌های ناشی از گرانی ارز و افزایش قیمت مواد اولیه و قطعات، تولید هر دستگاه پراید در نیمه اول امسال برای سایپا ۱۹ میلیون و ۲۶۱ هزار تومان آب خورده است؛ در حالی که در همین مدت عایدی خالص شرکت از فروش هر دستگاه پراید ۱۷ میلیون و ۹۵۸ هزار تومان بوده است؛ بنابراین سایپا از فروش پراید به زیان افتاده است. زیان سایپا در ادامه سال بیشتر هم شده چرا که با ادامه گرانی ارز، هزینه تمام‌شده هر دستگاه پراید در ۹ ماهه ۹۷ به ۲۶ میلیون و ۲۷۳ هزار تومان افزایش یافته است.

در ایران‌خودرو نیز همین وضعیت حاکم است. به‌عنوان مثال در گروه خودروهای سمند، در سال جاری عایدی خالص ایران‌خودرو از فروش هر دستگاه سمند ۲۷ میلیون و ۲۰۳ هزار تومان بوده در حالی که بهای تمام‌شده هر دستگاه سمند بیش از ۴۲ میلیون تومان عنوان شده است.

مشخصات فروش و قیمت سمند
(قیمت‌ها به تومان)

مقطع	تعداد فروش	نرخ فروش	نرخ تمام‌شده هر سمند
سال ۹۶	۱۰۵,۷۱۲	۲۶,۸۸۲,۵۰۸	۲۷,۸۱۴,۴۰۶
۹ ماهه ۹۷	۳۳,۹۹۹	۲۷,۲۰۳,۲۵۸	۴۲,۰۵۳,۰۹۳

مشخصات فروش و قیمت پراید
(قیمت‌ها به تومان)

مقطع	تعداد فروش	نرخ فروش	نرخ تمام‌شده هر پراید
سال ۹۶	۲۳۶,۵۴۳	۱۷,۵۹۸,۳۳۰	۱۶,۲۰۷,۳۷۹
نیمه اول ۹۷	۸۳,۰۳۸	۱۷,۹۵۸,۶۸۶	۱۹,۲۶۱,۳۵۹
۹ ماهه ۹۷	۱۰۳,۵۹۰	۱۸,۷۷۹,۱۰۸	۲۶,۲۷۳,۶۸۸

تولید هر دستگاه پراید در نیمه اول امسال برای سایپا ۱۹ میلیون و ۲۶۱ هزار تومان آب خورده است در حالی که در همین مدت عایدی خالص شرکت از فروش هر دستگاه پراید ۱۷ میلیون و ۹۵۸ هزار تومان بوده است

عوامل گرانی خودرو از نگاه کارشناسان

دلایل بالا بودن قیمت تمام‌شده خودرو

سیدحمید میرمعینی، کارشناس بازار سرمایه با بیان این‌که هزینه‌ای که در بازار سرمایه به سهامداران نمایش داده می‌شود قیمت تمام‌شده نهایی برای فروش نیست به جام‌جم گفت: قیمت تمام‌شده نهایی زمانی مشخص می‌شود که هزینه‌هایی مانند حقوق و دستمزد، مالیات، هزینه‌های مربوط به ثبت، توزیع و در نظرگرفتن اقساط تسهیلات دریافت شده به هزینه تمام‌شده خط تولید اضافه شود.

میر معینی با تاکید بر این‌که هزینه تولید در ایران بالاست اما در خودروسازی وحشتناک است، افزود: در صورت مالی شش‌ماهه ابتدایی سال جاری سایپا، قیمت تمام‌شده خط تولید پراید و تیبا به ترتیب ۱۹ و ۲۲ میلیون تومان اعلام‌شده که این رقم بدون لحاظ هزینه‌های سربار است. اگر هزینه‌های سربار را هم به این رقم اضافه کنیم قیمت تمام‌شده بسیار بالا می‌رود که با توجه به محصول تولیدشده بالاست و همه اینها به نبود رقیب در بازار بر می‌گردد.

این کارشناس بازار سرمایه با اشاره به این‌که به‌عنوان یک کارشناس بورس همیشه از حقوق سهامداران دفاع کردم، ادامه داد: بخش فروش خودروسازی شفاف عمل نمی‌کند و قیمت‌هایی که اعلام می‌شود با قیمت‌هایی که در بازار وجود دارد، متفاوت است؛ همین موضوع باعث می‌شود به جای سود سهامدار از افزایش قیمت، سود به جیب سوداگران برود.

وی با تاکید بر این‌که دست خودروسازان در همه بخش‌ها باز است، تصریح کرد: نظارت بر فعالیت خودروسازان در زمینه‌های تولید، استاندارد و کیفیت و قیمت‌گذاری وجود ندارد و آنها از فقدان این موضوع نهایت استفاده را می‌کنند تا بتوانند خودشان را خوب جلوه دهند.

به گفته این کارشناس بازار سرمایه، قصور مدیریت خودروسازی در این زمینه بالاترین سهم را در ناکارآمدی شرکت دارد و به‌رغم پیش‌بینی‌های کارشناسان و مدیران که بیان می‌کردند ممکن است با کمبود قطعات و مشکلات مالی روبه‌رو شوند باز هم نتوانستند برنامه خوبی برای شش‌ماهه آینده شرکتی که سکان آن را به‌عهده گرفتند ترسیم کنند.

میرمعینی با بیان این‌که خودروسازان رقیب جدی ندارند و در فضای انحصاری فعالیت می‌کنند، گفت: از دهه ۷۰ پراید در کشور ما تولید می‌شود اما نتوانسته در زمینه کیفیت قطعات و عوامل زیست‌محیطی استانداردهای لازم را پاس کند و همچنان با همان ظاهر و کیفیت پایین تولید می‌شود. البته در دهه ۷۰ این خودرو یک خودروی ایمن شناخته می‌شد اما با افزایش راندمان خودروسازهای دیگر جهان، ما پیشرفتی در این زمینه نداشتیم و همچنان مشغول تولید پرایدی هستیم که در دنیا سال‌هاست منسوخ شده است و دیگر چنین خودروهایی تولید نمی‌شود.

وی افزود: پراید با پایین‌ترین کیفیت و بالاترین قیمت به دست مردم می‌رسد و همین موضوع نشان می‌دهد بخش خودروسازی ما به یک حیاط‌خلوت برای نان قرض دادن سیاسیون به یکدیگر تبدیل شده است، در غیر این صورت اگر کارخانه‌ای نتواند مدیریت مناسبی داشته باشد از چرخه بازار حذف خواهد شد.

نرخ ارز، عامل افزایش هزینه تمام‌شده خط تولید خودرو

غلامرضا مولایی منش، کارشناس صنعت خودرو درباره علل افزایش هزینه تولید خودرو گفت: خودرو از آهن، آلومینیوم، مس و مواد پلیمری تشکیل شده است که این مواد اولیه از ابتدای سال تا شهریورماه به دلیل افزایش نرخ ارز گران‌تر شده است.

وی افزود: ۶۰ درصد هزینه خودرو شامل این موارد می‌شود و با افزایش سه برابری این مواد اولیه قیمت تمام‌شده خط تولید پراید به ۱۹ میلیون رسیده است.

هزینه تمام‌شده پراید ۶ میلیون تومان است

دکتر علی خاکساری، عضو هیات علمی دانشگاه علامه طباطبایی دیدگاه دیگری در این باره دارد و می‌گوید: هزینه تمام‌شده پراید تا قبل از افزایش نرخ ارز حداکثر دو میلیون تومان بوده و هزینه فعلی آن با احتساب افزایش نرخ ارز حداکثر شش میلیون تومان است.

وی افزود: قیمت تمام‌شده خودرو پراید به هیچ‌وجه ۱۹ میلیون تومان نبوده و صرفاً این امر ناشی از عددسازی شرکت‌های خودروساز است که می‌خواهند سود فروش را درجاهای دیگری صرف کنند.

این استاد دانشگاه اذعان کرد: این عددسازی به این خاطر است که مدیران و مسؤولان شرکت‌های خودروساز، خود عمدتاً یا واردکننده قطعات چینی خودرو هستند یا این‌که تولیدکننده قطعات بی‌کیفیت داخلی هستند.

خاکساری گفت: چون هیچ مرجعی برای رسیدگی به این عددسازی‌های خودروسازان در کشور وجود ندارد و اگر مرجعی هم برای این کار وجود داشته باشد، بنا بر دلایلی واقعیت‌ها را ارائه نمی‌دهند، به همین دلیل ما شاهد این واقعیت هستیم که علاوه بر این‌که شرکت‌های خودروساز باکیفیت بد تولیدات خود، جان مردم را می‌گیرند پول آنها را نیز با افزایش غیرمنطقی خودرو از آن خود می‌کنند.

بهره‌وری پایین است

ابوالفضل خلخالی، کارشناس صنعت خودرو نیز در این خصوص گفت: بهره‌وری در صنعت خودروی کشور بسیار پایین بوده است و به همین دلیل قیمت تمام‌شده افزایش پیدا می‌کنند.

وی افزود: هزینه‌های تولید خیلی زیاد بوده، به‌طوری‌که هر یک از شرکت‌های خودروساز با ۵۰ هزار نیروی شاغل ماهیانه ۲۵۰ میلیارد تومان دستمزد به کارگران خودپرداخت می‌کنند که مجموع دو شرکت صد هزار نیروی شاغل و ۵۰۰ میلیارد تومان دستمزد ماهانه آنهاست.

خلخالی با بیان این‌که عدد اعلام‌شده درباره قیمت تمام‌شده خودرو منطقی به نظر می‌رسد، اظهار کرد: تیراژ تولید به دلایل مختلف پایین آمده، به همین دلیل برای جبران این امر خودروسازان قیمت خودرو را افزایش داده‌اند، همچنین نباید از نقش افزایش قیمت مواد اولیه و بدهکاری خودروسازان به قطعه‌سازان چشم‌پوشی کرد.

نبض اقتصاد

یک قدم تا افزایش ۴۰۰ هزار تومانی حقوق

شورای نگهبان کلیت تبصره حقوق برای افزایش ۴۰۰ هزار تومانی حقوق کارکنان را تایید کرده و تنها وجود یک ایراد فنی است که باید رفع شده و اجرای آن را از سوی دولت الزامی کند، با این حال، به نظر می‌رسد با وجود مخالفت‌های دولت، مصوبه مجلس مسیر اجرا را تا حد زیادی طی کرده است.

به گزارش ایسنا، جریان حقوق کارکنان و افزایش آن در بودجه سال آینده تا جایی پیش رفت که توافق نهایی بین دولت و مجلس وجود نداشت و در نهایت نظر شورای نگهبان تعیین‌کننده سرنوشت حقوق کارکنان در سال آینده بود. شورا نیز اخیرا اعلام کرده است که کلیت تبصره حقوق را پذیرفته، اما ایراد فنی به آن وارد است.

احتمال تمدید معافیت ۴ کشور از تحریم نفتی ایران

دبیر اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های نفتی ایران در خصوص آینده معافیت‌های خرید نفت از ایران و احتمال تمدید یا لغو معافیت هشت کشور از تحریم‌های نفتی آمریکا اظهار کرد: با توجه به اوضاع فعلی ونزوئلا و همچنین رو به افزایش بودن نسبی قیمت نفت در جهان، بعید به نظر می‌رسد آمریکا معافیت‌های هشت کشور از تحریم خرید نفت ایران را تمدید نکند و در این شرایط حتی اگر این معافیت‌ها ملغی شود هم به نظر می‌رسد چین و هند به این تحریم‌ها تن ندهند.

حمید حسینی در گفت‌وگو با تسنیم، ادامه داد: تصور من این است که معافیت خرید نفت از ایران حداقل برای چهار کشور تمدید می‌شود، ولی ما باید تلاش کنیم تا با در نظر گرفتن این احتمال که معافیت‌های مذکور تمدید نمی‌شود، با سیستم‌هایی که جدا از سیستم فروش نفت در شرایط عادی هستند، نفتمان را صادر کنیم و راه‌حلی برای فروش نفت و صادرات فرآورده‌های نفتی حتی در زمان لغو این معافیت‌ها بیابیم.

