

انبار خودروسازان دوباره شارژ شد

با وجود آنکه خودرو نقش محوری در رشد شاخص کل تولید صنعتی کشور در خرداد امسال داشته، بار دیگر موجودی انبار خودروسازان در این ماه افزایش پیدا کرده تا مشخص شود فروش باز هم از تولید عقب افتاده است.

به گزارش سایت خبری پرسون، طبق گزارشی که پژوهشکده پولی و بانکی بانک مرکزی تهیه کرده، رشد تولید صنعتی کشور، در خرداد نیز ادامه پیدا کرده و نرخ آن از ۸/۶ درصد اردیبهشت به ۷/۶ درصد رسیده و در بین صنایع مختلف، خودروسازی نقش اصلی را در رقم خوردن این اتفاق داشته است. بررسی رشد صنایع نشان می‌دهد رشد تولید خودروسازی بیشترین اثر مثبت را بر صعود شاخص کل داشته است. این البته در حالی است که بخش عمده افزایش تولید خودروسازی در خرداد، روانه انبار شده است.

این موضوع نشان می‌دهد با وجود بهبود تیراژ خودروسازان، آنها همچنان با معضل محصولات ناقص دست و پنجه نرم می‌کنند، ضمن اینکه به احتمال فراوان، بخشی از تولیداتشان به قصد عرضه با قیمت‌هایی بالاتر، دیو شده است. طبق گزارش پژوهشکده پولی و بانکی بانک مرکزی اما شرکت‌های خودروسازی و ساخت قطعات همچنان بدترین وضع را از نظر سودآوری به خود اختصاص داده‌اند. بر این اساس، این دو تنها صنایعی هستند که جمع سود خالص شرکت‌هایشان منفی می‌شود.

مقایسه اوضاع خودروسازی در خرداد و نسبت به اردیبهشت، نشان می‌دهد این صنعت در بخش تولید و سودآوری، وضع کلی خود را حفظ کرده اما در بخش موجودی انبار تغییر مسیر داده است. در گزارش قبلی پژوهشکده پولی و بانکی بانک مرکزی، اعلام شد با رشد فروش خودروسازان در اردیبهشت امسال، انبار انباشته از محصولات ناقص و دیویی (به قصد افزایش قیمت) خلوت‌تر شده است. حالا اما شرایط عکس شده، به نحوی که موجودی انبار خودروسازان در خرداد افزایش یافته که معنای آن، بالا رفتن تعداد خودروهای ناقص و دیویی است.

این تغییر مسیر در حالی است که خودروسازی پیشران بودنش را در خرداد نیز ادامه داده و توانسته نقش اصلی را در رشد شاخص تولیدات صنعتی کشور طی سومین ماه بهار ایفا کند. با این حال اما تحت سیاست قیمت‌گذاری دستوری، صنعت خودرو همچنان نه تنها سود نمی‌دهد، بلکه زیان روی زیان می‌گذارد. در مقایسه با اردیبهشت، وضع سودآوری و تولید در صنعت خودرو به لحاظ کلی تفاوتی نکرده و تیراژ افزایشی بوده و سودی هم به دست نیامده، اما برخی اعداد و ارقام دچار تغییر شده‌اند.

افزایش موجودی انبار خودروسازان

در گزارشی که پژوهشکده پولی و بانکی بانک مرکزی در فروردین امسال منتشر کرد، مشخص شد موجودی انبار خودروسازان پس از ماه‌ها منفی شده است؛ موضوعی که با رشد فروش آنها ارتباط داشت. این اتفاق در اردیبهشت نیز تکرار شد تا روند خلوت شدن انبار خودروسازان در این ماه نیز ادامه داشته باشد. بر این اساس، در اردیبهشت امسال شاخص کل موجودی انبار شرکت‌های صنعتی، متأثر از تغییر قابل‌توجه استراتژی فروش خودروسازان بود. در واقع به دلیل آنکه فروش دو خودروساز بزرگ کشور (ایران‌خودرو و سایپا) رشد قابل‌توجهی داشت، موجودی انبار آنها کم شد و این موضوع روی آمار کلی موجودی انبار شرکت‌های تحت بررسی نیز اثر منفی گذاشت.

در آمارهای قبلی (قبل از فروردین ۱۴۰۰) موجودی انبار خودروسازان روندی رو به رشد را به خود می‌دید، به نحوی که از مرداد سال گذشته تا اسفند، به طور متوسط هر ماه حدود ۱۳ درصد از تولید صنعت خودرو به موجودی انبار شرکت‌های بزرگ خودروساز اضافه می‌شد. این روند در فروردین متوقف شد و طی اردیبهشت باز هم موجودی انبار، رقمی منفی را به ثبت رساند. آمارها می‌گویند در اردیبهشت امسال، رشد فروش ۲۷ درصدی نصیب خودروسازان شده که معنی آن، کاهش موجودی انبار (انباشته شده از ماه‌های قبل) است.

همچنین شاخص تغییر در موجودی انبار خودروسازان در یک سال منتهی به فروردین ۱۴۰۰ نیز حدود نیم درصد بوده و این در حالی است که طی سه ماه منتهی به اردیبهشت سال جاری، تغییرات در موجودی انبار خودروسازان عدد منفی ۳/۲۷ درصد را به ثبت رساند. این عدد در فروردین امسال ۱۳/۶ درصد بود، بنابراین مشخص می‌شود روند خلوت شدن انبار خودروسازان یا به عبارت بهتر، عرضه محصولات آنها به بازار، در دو ماه ابتدایی سال تسریع شده است. حالا اما این روند تغییر کرده و انبار خودروسازان دوباره رو به شلوغ شدن در خرداد رفته است. طبق گزارش پژوهشکده، در خرداد چیزی حدود ۵/۱۲ درصد از تولید خودروسازان به موجودی انبار اضافه شده است. بر این اساس، شاخص موجودی انبار خودروسازان در یک سال منتهی به خرداد ۱۴۰۰ نزدیک به ۸/۱ درصد بوده اما در سه ماه منتهی به این ماه (خرداد)، به منفی ۱/۲۶ درصد رسیده است.

اما چرا موجودی انبار خودروسازان تغییر مسیر داده و به جای ادامه خلوت شدن، شلوغ‌تر شده است؟ به نظر می‌رسد این اتفاق با دو مساله اصلی شامل خودروهای ناقص و دیویی عمده محصولات در ارتباط است، همان طور که خلوت شدن انبار در فروردین و اردیبهشت نیز به همین مسائل مرتبط بود. بنابراین اینکه انبار خودروسازان در سومین ماه سال رو به شلوغ‌تر شدن رفته، در درجه نخست به افزایش محصولات ناقص مربوط می‌شود و در درجه بعدی نیز ریشه در دیویی عمده محصولات دارد. محصولات ناقص، خودروهایی هستند که به دلیل کسری قطعات راهی انبار خودروسازان می‌شوند و تا وقتی تکمیل‌کاری صورت نگیرد، امکان تجاری‌سازی نخواهند داشت.

این پدیده که معمولا در دوران تحریم ظهور می‌کند، در فروردین و اردیبهشت کنترل شد، اما در خرداد دوباره ایجاد مشکل کرد. طبق گزارش‌های غیر رسمی، خودروسازان در خرداد با مشکل کمبود قطعات برای تکمیل محصولات ناقص مواجه بوده‌اند و این موضوع سبب به تأخیر افتادن تعهدات آنها شده است. شرکت‌های خودروساز بزرگ در دو ماه ابتدایی سال با تمرکز روی محصولات ناقص، موجودی انبار خود را کم کردند، اما در خرداد کم آوردند و ظاهرا این روند همچنان نیز ادامه دارد، بنابراین پی‌دیری به موجودی انبار آنها اضافه می‌شود.

در کنار این موضوع اما مساله قیمت خودرو نیز دیگر دلیل رشد موجودی انبار خودروسازان در خرداد به شمار می‌رود. در ماه گذشته با توجه به اصلاح قیمت صورت گرفته از سوی شورای رقابت، خودروسازان بخشی از محصولات دیپوی خود را آزاد کردند تا از موجودی انبارشان کاسته شود. این در حالی است که شورای رقابت احتمالا تا اواخر شهریور قیمت خودروها را تغییر نخواهد داد، بنابراین خودروسازان بخشی از محصولات خود را دیپو می‌کنند تا پس از اعلام قیمت‌های جدید، از انبار روانه بازار شوند. اینکه چرا خودروسازان گاهی روی به دیپوی عمده محصولاتشان می‌آورند، کاملا با مساله قیمت و سیاست‌های دستوری در این حوزه مرتبط است.

شورای رقابت به عنوان مرجع قیمت‌گذاری، هر شش ماه یک بار دستورالعمل قیمتی خودروها را اعلام می‌کند و بنا به گفته خودروسازان، قیمت‌های اعلامی با هزینه‌های تولید همخوانی ندارند. همین چندی پیش معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت اعلام کرد تولید هر خودرو در کشور بین ۳۰ تا ۴۰ میلیون تومان زیان می‌دهد که ناشی از قیمت‌گذاری دستوری است.

بنابراین خودروسازان گاهی برای آنکه کمتر زیان کنند، روی به دیپوی عمده (احتکار) محصولات خود می‌آورند تا وقتی شورا دستورالعمل جدید را اعلام کرد، آنها را با قیمت‌هایی بالاتر فروخته و کمتر زیان بدهند. حالا نیز به نظر می‌رسد یکی از دلایل افزایش موجودی انبار خودروسازان در خرداد، همین موضوع است و خودروسازان می‌خواهند تا موعد بعدی افزایش قیمت (احتمالا شهریور) صبر کرده و آنگاه، دیپویی‌ها را آزاد کنند. این رفتار خودروسازان بار دیگر ضرورت تغییر شیوه قیمت‌گذاری را یادآور می‌شود. به اعتقاد بسیاری از کارشناسان و فعالان صنعت خودرو، تا وقتی پای قیمت‌گذاری دستوری در میان باشد، دیپوی عمده خودروها نیز در واکنش به زیان‌دهی، ادامه خواهد داشت، بنابراین بهتر است این سیاست که هم تولیدکننده و هم مصرف‌کننده را متضرر کرده، کنار گذاشته شود. با حذف قیمت‌گذاری دستوری، روند تولید محصولات ناقص نیز کندتر و تکمیل‌کاری آنها نیز تسریع خواهد شد، زیرا نقدینگی خودروسازان افزایش می‌یابد و آنها می‌توانند قطعات بیشتری را در مدت زمانی کمتر تامین کنند.

بهبود تولید در خرداد

وضع تولید در خودروسازی کشور با وجود محصولات ناقص، روندی رو به رشد در خرداد داشته است. طبق گزارش پژوهشکده پولی و بانکی بانک مرکزی، مانند فروردین و اردیبهشت، خودرو باز هم نقش پیشران را در تولیدات صنعتی بازی کرده تا برای سومین ماه پیاپی طی امسال، این صنعت به نوعی موتور محرک تولید در کشور باشد. طبق گزارش این پژوهشکده، خودروسازی در خرداد رشد ۱۶/۳ درصدی را نسبت به مدت مشابه سال قبل تجربه کرده است که در مقایسه با همین نرخ رشد در اردیبهشت، حدود یک واحد درصد بیشتر است. این البته در حالی است که تولید خودروسازان در مقایسه با خرداد ۹۷، افتی ۲۳ درصدی را به خود می‌بیند. در خرداد ۹۷ هرچند آمریکا از برجام خارج شده بود، اما صنعت خودرو در آن مقطع تحریمی رسمی را به خود نمی‌دید و با توجه به ذخایر قطعه‌ای، روند تولید نسبتا مناسبی داشت. بنابراین خودروسازان در خرداد امسال نتوانسته‌اند به تیراژ ماه مشابه سال ۹۷ برسند.

همچنان سودی در کار نیست

خودروسازی هرچند در خرداد با رشد تولید مواجه بوده، با این حال کماکان در زیان غوطه‌ور است. اخیرا اعلام‌شده زیان انباشته صنعت خودرو از ۸۵ هزار میلیارد تومان نیز گذشته، موضوعی که خودروسازان می‌گویند با قیمت‌گذاری دستوری در ارتباط است. طبق گزارش پژوهشکده پولی و بانکی بانک مرکزی، خودروسازی بازهم بدترین عملکرد را در سودآوری طی بازه‌های زمانی منتهی به خرداد ۱۴۰۰ داشته است. طبق گزارش پژوهشکده پولی و بانکی بانک مرکزی تعداد شرکت‌های زیان‌ده این صنعت در سال ۱۳۹۹ پنج شرکت بوده که البته نسبت به سال ۱۳۹۸ کمتر شده است. با این حال اما زیان اسمی خودروسازی در سال ۱۳۹۹ نسبت به سال قبل بیش از ۱۲۰ درصد رشد داشته است که بخش عمده آنها به ایران خودرو و سایپا مربوط می‌شود.

از مجموع ۳۶ شرکت مرتبط با خودروسازی و قطعه‌سازی (آنها که در بورس هستند)، میزان سودآوری در دو بازه زمانی «۶ ماه ۹۹» و «۹ ماه ۹۹»، به ترتیب منفی ۵/۶ و منفی ۶/۹ درصد بوده است. بر این اساس همچنین در مجموع سود خالص کل شرکت‌های این صنعت در دوره‌های اخیر منفی بوده است. البته گزارش‌ها نشان می‌دهند زیان شرکت‌های این صنعت در سال ۹۸ و نسبت به سال قبل از آن، افت ۵۴ درصدی داشته، با این حال رشد مثبت حاصل نشده است. به عبارت بهتر، صنعت خودرو در سال ۹۸ زیان کمتری را متحمل شده، اما به سوددهی نرسیده است. در سال ۹۹ نیز نه تنها بازهم سودی در کار نبوده، بلکه زیان خودروسازان افزایش یافته است.

منبع: دنیای اقتصاد