



مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

فهرست مطالب

- آخرین اخبار و تحولات مهم در حوزه تولیدات صنعتی و معدنی در جهان منتهی به هفته سوم خرداد
- آسیب‌های وارده بر تولیدات صنایع کارخانه‌ای در جهان بواسطه پاندمی کرونا
- کانال‌های اثرگذاری کووید-۱۹ بر صنعت خودرو و سیاست دولت‌ها برای کاهش اثرات منفی آن
- تنظیم‌گری و درآمدزایی دولت در بازار خودروی ایران
- تغییرات قیمت جهانی مواد و محصولات معدنی پس از فروکش کردن موج اول همه‌گیری کرونا و معاملات در ایران (از اول مارس تا هفته سوم ژوئن)
- تحلیلی بر نوسانات قیمت کالاهای صنعتی تا ۱۳۹۹/۰۳/۲۴ و سیاست‌های دولت برای تنظیم بازار این کالاها
- جمع‌بندی و ارائه راهکارهای سیاستی



پایش تحولات تولید

شماره ۳- خرداد ۱۳۹۹



❖ آخرین اخبار و تحولات مهم در حوزه تولیدات صنعتی و معدنی در جهان منتهی به هفته سوم خرداد

در کشور چین، دومین اقتصاد بزرگ دنیا و سر منشا آغاز بیماری کرونا، علی‌رغم استمرار روند کاهشی سرمایه‌گذاری و خرده‌فروشی پس از آغاز به کار تدریجی بخش‌های مختلف اقتصادی، رشد ۴,۴ درصدی تولید صنعتی در ماه می تجربه شد. اگر چه این میزان رشد کمتر از مقدار پیش‌بینی شده و ناشی از سقوط صادرات در بحبوحه قرنطینه‌های جهانی و تمرکز بیشتر تولیدات صنعتی به بازار داخلی بوده، اما از نتایج اقدامات این کشور برای بازیابی اقتصادی در بخش‌های تولید فولاد و فروش خودرو در دوران پساکرونا است.^۱

از مهم‌ترین اقدامات دولت چین برای توسعه تولید و صادرات زنجیره فولاد و ایجاد هماهنگی بیشتر میان بازیکنان این زنجیره، طراحی و راه‌اندازی یک زنجیره تامین مدرن و قرارگیری همه ذی‌نفعان روی یک پلتفرم واحد با استفاده از فناوری بلاک‌چین، هوش مصنوعی و اینترنت اشیا است. در پلتفرم بلاک‌چین، کل زنجیره فولاد (از استخراج معادن تا ذخیره‌سازی، تولید و فرآوری، گردش مالی، لجستیک و حمل و نقل، پردازش و توزیع) از طریق یک پایانه مشترک به یکدیگر متصل بوده و به‌صورت سیستمی یکپارچه ایفای نقش می‌کند. پیش از این، وزارت امنیت داخلی آمریکا، هاب معدنی کانادا و مجمع جهانی اقتصاد راه‌حل بلاک‌چین را برای صنایع فلزی و معادن ایجاد کرده بودند.^۲

از دیگر رخدادهای مهم در کشور چین در دوران پساکرونا، همکاری شرکت تویوتا با پنج شرکت چینی برای توسعه صنعت خودروهای هیدروژنی است. خودروهای هیدروژنی نسبت به خودروهای تمام الکتریکی سوخت‌گیری سریع‌تری داشته و برای رانندگی در مسافت‌های طولانی مناسب‌تر هستند، اما بالا بودن هزینه فناوری تولید این خودروها موجب شده است فروش آن‌ها با اقبال چندانی مواجه نباشد. از این‌رو، شرکت خودروسازی تویوتا با پنج شرکت چینی (گروه خودروسازی پکن، شرکت فاو، پکن سینوهایتک، دانگ فنگ موتور و گروه خودروسازی گوانگژو)، سرمایه‌گذاری مشترکی

با سرمایه اولیه ۵ میلیارد یو (۶۴,۲ میلیون دلار) را برای تولید پیل سوختی مورد نیاز خودروهای هیدروژنی آغاز کرده است.^۳

دومین رویداد مهم در صنعت خودروی چین، رشد ۱,۹ درصدی خرده‌فروشی خودرو در ماه می سال ۲۰۲۰ بود. سیاست‌های بازیابی اقتصادی دولت چین در اعطای تسهیلات کم بهره به تولیدکنندگان خودرو و قطعات بلاخص تولیدکنندگان خودروی برقی، امهال شش ماهه بدهی تولیدکنندگان، کاهش نرخ مالیات تولیدکنندگان و اعطای یارانه خرید برای خودرو اولی‌ها از عمده‌ترین دلایل این رشد بوده است. به موازات افزایش فروش خودرو در چین، کاهش قیمت خودروهای بنزینی بواسطه افت شدید قیمت نفت، کاهش ۲۶ درصدی فروش خودروهای با انرژی تجدیدپذیر و نو نظیر خودروهای برقی را به دنبال داشت که این موضوع مغایر با جهت‌گیری توسعه صنعت خودروی پاک در کشور چین بود. از این‌رو، دولت اقدامات محرکی جدیدی نظیر پرداخت یارانه خرید خودروی برقی را در دستور کار خود قرار داد.^۴

از دیگر تحولات مهم در صنعت خودرو در ماه می سال ۲۰۲۰، اجرای طرح جایگزینی خودروهای دیزلی و بنزینی با خودروهای برقی و پرداخت یارانه ۶ هزار پوندی (۷,۶ هزار دلار) به رانندگان جهت اجرای این طرح در انگلیس بوده است. این سیاست در راستای بازیابی و بهبود بازار خودرو در این کشور در دستور کار قرار گرفته است.^۵

اخلال در زنجیره تامین تولیدات صنعتی در نتیجه پاندمی ویروس کرونا موجب رکود صنعتی در بسیاری از کشورها شد. یکی از برنامه‌های بازیابی اقتصادی دولت‌ها در دوران پساکرونا، کاهش وابستگی از طریق تعمیق ساخت داخل است. این سیاست که عمدتاً از سوی دولت استرالیا و ایران در حال پیگیری است به سرمایه‌گذاری یک میلیارد دلاری استرالیا در حوزه استخراج و فرآوری ذغال‌سنگ منجر شده است. پیش‌بینی می‌شود با بهره‌برداری این معدن، صدها شغل جدید در این کشور ایجاد شده و صنایع معدنی استرالیا از شوک جهانی ناشی از بحران کووید-۱۹ خارج شود.^۶

^۴<https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-06-08/china-monthly-car-sales-rise-for-first-time-in-almost-a-year>

^۵<https://uk.reuters.com/article/uk-britain-autos-electric/uk-considers-giving-drivers-up-to-6000-in-new-car-scrappage-scheme-telegraph-idUKKBN23E0TU>

^۶<https://indianexpress.com/article/world/australia-fast-tracks-a-1-billion-coal-mine-6457078/>

^۱<https://www.reuters.com/article/us-china-economy-activity/chinas-factory-output-perks-up-but-consumers-stay-cautious-idUSKBN23M0FL>

^۲<https://www.ledgerinsights.com/china-blockchain-platform-for-steel-industry/>

^۳<https://www.businesstimes.com.sg/transport/toyota-teams-up-with-five-china-companies-to-develop-fuel-cells>

Airbnb^{۱۰} و کوچک شدن ۱۳ درصدی بازار گوشی‌های هوشمند^{۱۱} در سال ۲۰۲۰ بواسطه شیوع ویروس کرونا، گواهی بر این مدعاست.

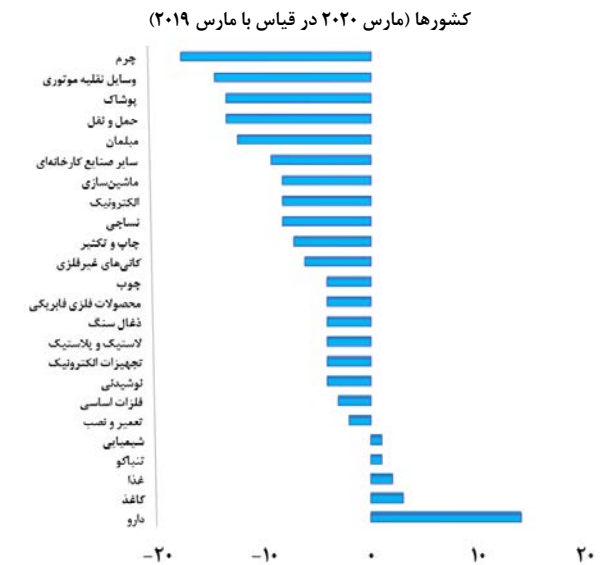
❖ کانال‌های اثرگذاری کووید-۱۹ بر صنعت خودرو و سیاست دولت‌ها برای کاهش اثرات منفی آن

با آغاز بحران کووید-۱۹ در اواخر ماه دسامبر و تعطیلی کارخانه‌ها در چین، فروش وسایل نقلیه سبک در چین (بزرگ‌ترین بازار مصرف خودرو) در ماه ژانویه ۱۸,۶ درصد، در ماه فوریه ۷۹,۱ درصد کاهش داشت. در ماه آوریل نیز با فروش بیش از ۲ میلیون دستگاه وسایل نقلیه سبک (در مقایسه با فروش تنها ۱,۴ دستگاه خودرو در ماه قبل) و افزایش فروش وسایل نقلیه تجاری، فروش خودرو بواسطه قرنطینه، بسته شدن و تعطیلی نمایندگی‌های فروش و عدم اطمینان مصرف‌کننده، بازار خودروهای سبک با ۴۴ درصد کاهش قیمت همراه بود. در ایالات متحده آمریکا نیز فروش اتومبیل سواری و کامیون‌های سبک ۴۷,۹ درصد کاهش یافت. علاوه بر کاهش فروش خودرو در سطح جهان، تقاضا برای حمل و نقل شهری (مانند خودروی اشتراکی، تاکسی و اسکوتر برقی) به علت الزامات فاصله‌گذاری اجتماعی و ترس از همه‌گیری بیماری، به شدت افت کرد و استفاده از خودروی شخصی جذاب‌تر شد. بنابراین، انتظار می‌رود با افزایش تقاضا در این حوزه، علاوه بر بروز تحولات جدید در بازار خودرو، مفاهیمی همچون سفر اشتراکی کم‌رنگ شوند. کاهش ۷۰-۶۰ درصدی خدمات شرکت اوبر در شهرهای درگیر بیماری کرونا و مطالعات انجام شده توسط موسسه کپ‌جیمینی^{۱۲} بر روی افراد زیر ۳۵ سال که نشان می‌دهد ۴۵ درصد افراد برای جلوگیری از ابتلا به بیماری به استفاده از خودروی شخصی گرایش داشته و حدود ۳۵ درصد افراد نیز متقاضی خرید خودرو در سال ۲۰۲۰ هستند، گواهی بر کاهش تقاضای خدمات اشتراکی در حمل و نقل عمومی در دوران پاندمی کووید-۱۹ است.

❖ آسیب‌های وارده بر تولیدات صنایع کارخانه‌ای در جهان بواسطه پاندمی کرونا

تغییرات شاخص تولید صنعتی (IIP) در ماه مارس ۲۰۲۰ در مقایسه با ماه مارس ۲۰۱۹ برای کدهای آیسیک (ویرایش چهارم) حاکی از آن است که سه صنعت چرم، تولید وسایل نقلیه موتوری و پوشاک بیشترین تاثیر منفی را از شیوع ویروس کرونا پذیرفته‌اند؛ در حالیکه صنایع داروسازی، کاغذ و غذایی با بیشترین افزایش تولید مواجه بوده‌اند.^۷

نمودار ۱. متوسط درصد تغییرات شاخص تولید صنعتی رشته فعالیت‌های صنعتی کل



Source: <https://www.unido.org>.

بنگاه‌های فعال در بخش گردشگری، خطوط هوایی، فروشگاه‌ها و رستوران‌های زنجیره‌ای و لوازم خانگی نیز زیرگروه‌هایی از بخش خدمات هستند که با بیشترین آسیب مواجه بوده‌اند. پیش‌بینی کاهش ۲۸۹ تا ۳۸۷ میلیارد دلاری درآمد شرکت‌های هواپیمایی^۸ و افزایش بیکاری در صنعت نظیر تعدیل ۶۷۷۰ نفر نیروی کار در شرکت بوئینگ و ۲۵۰۰ نفر در بخش موتورهای جت شرکت جنرال الکتریک؛ زیان ۹۱۰ تا ۱۲۰۰ میلیارد دلاری گردشگری بین‌المللی^۹ و تعدیل نیروی کار در این بخش همانند بیکاری ۱۹۰۰ نفر از نیروی انسانی شرکت خدمات مسافرتی

^{۱۰}<https://www.forbes.com/sites/forbes-personal-shopper/2020/06/12/best-thermometers-available-for-purchase-online-right-now/#1c2c72d64d15>

^{۱۱}<https://www.businesstoday.in/latest/trends/coronavirus-impact-global-smartphone-market-dips-13---fastest-decline-ever/story/402632.html>

^{۱۲} Capgemini

^۷ <https://www.unido.org/stories/coronavirus-economic-impact>

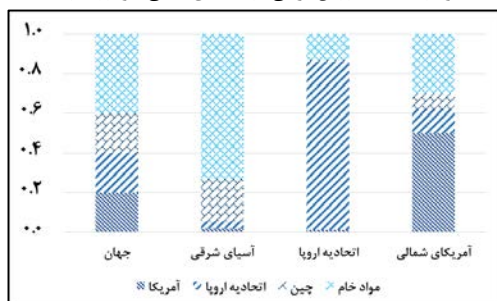
^۸ https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf

^۹ <https://www.unwto.org/news/covid-19-international-tourist-numbers-could-fall-60-80-in-2020>

خودروهای برقی)، قیمت نفت است. اگر چه قیمت نفت در نتیجه عرضه مداوم آن و کاهش تقاضا بواسطه شیوع ویروس کرونا با کاهش مواجه بوده است اما بواسطه مساوی نبودن پایین آمدن قیمت بنزین با افت قیمت نفت، جذابیت خودروهای برقی برای طیف وسیعی از مصرف‌کنندگان و روند صعودی فشارهای زیست‌محیطی بر تولیدکنندگان، پیش‌بینی می‌شود تقاضا برای خودروهای پاک در بلندمدت با انحراف چندانی مواجه نگردد.

پیامدهای کووید-۱۹ بر سمت عرضه خودرو از دو ناحیه اخلاص در زنجیره تامین و تاثیر بر OEMها و تامین‌کنندگان قطعات بوده است. زنجیره تامین در صنعت خودرو در هاب‌های منطقه‌ای خوشه‌بندی شده‌اند و سهم ارزش‌زایی در این زنجیره عمدتاً در مجاورت بازار رخ می‌دهد (نمودار ۲). بنابراین، حتی اگر میزان ارزش‌زایی در پیوندهای منطقه‌ای کمتر از مقدار آن در داخل یک کشور باشد، باز هم اخلاص در زنجیره تامین تاثیر بسیاری بر بحران صنعت خودرو از سمت عرضه ایجاد خواهد کرد. پیچیدگی زنجیره تامین خودرو در نتیجه تولید بین کشوری و پرهزینه بودن آن باعث شده است تا افزایش توان تاب‌آوری آن در برابر شوک‌هایی نظیر شیوع ویروس کرونا دشوار باشد. ذخیره‌سازی مجموعه‌ها و قطعات منفصله و مواد اولیه یکی از راهکارهای افزایش مقاومت در برابر شوک‌های بیرونی است اما این شیوه نیازمند هزینه بالای انبارداری و سرمایه در گردش است. بنابراین پیش‌بینی می‌شود با توجه به ماهیت سرمایه‌بر صنعت خودرو و هزینه‌بر بودن اقدامات مقاومت‌سازی، زنجیره تامین خودرو دستخوش تغییراتی شود. ظرفیت‌سازی برای تولید باتری وسایل نقلیه الکترونیکی با هدف کاهش وابستگی خارجی در اتحادیه اروپا نمونه‌ای از سیاست‌های این اتحادیه در راستای ارتقای تاب‌آوری زنجیره تامین است. با این حال، با توجه به وابستگی وارداتی در تامین مواد اولیه مورد نیاز تولید این باتری، به نظر می‌رسد عمق خودکفایی در این برنامه محدود باشد.

نمودار ۳. منشا ارزش‌افزایی در تقاضای نهایی خودرو (درصد)



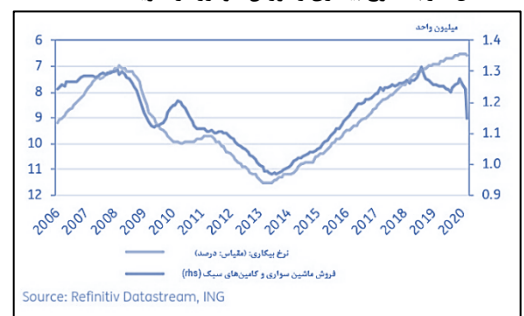
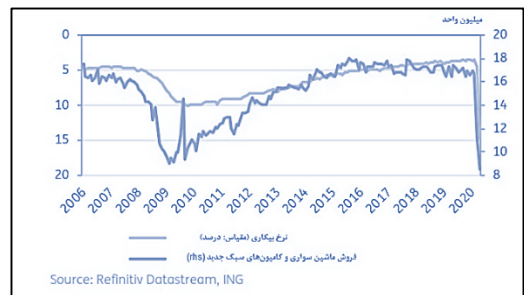
Source: OECD Trade in Value Added database.

نمودار ۲. متقاضیان خرید خودرو در سال ۲۰۲۰ به تفکیک هر کشور در نمونه آماری افراد زیر ۳۵ سال (درصد)



Source: Economic & Financial Analysis, (2020).

فریز شدن بازارهای مالی و تامین اعتبار همراه با کاهش درآمد خانوار در نتیجه افزایش بیکاری، عامل مهمی برای کاهش فروش خودرو بوده است (شکل ۱ و ۲)؛ در بسیاری از کشورها نظیر ایالات متحده آمریکا، مصرف‌کنندگان بواسطه دریافت تسهیلات و ضمانت‌نامه از اعتبار لازم برای خرید خودرو برخوردار شده و بدون آن از توان مالی لازم برخوردار نیستند. از آنجا که وفق گزارش فدرال رزرو در فصل اول سال ۲۰۲۰ میزان ۵ درصد از وام‌های خودرویی تا ۹۰ روز یا بیشتر تاخیر داشته‌اند - در اوج بحران مالی سال ۲۰۰۸ این شاخص برابر با ۳.۵ درصد بود - پیش‌بینی می‌شود با رشد اشتغال و ارایه اعتبار ارزان، مصرف‌کنندگان پرداخت بدهی‌های خود را در اولویت قرار داده و تقاضای جدیدی برای خودرو ایجاد نشود.



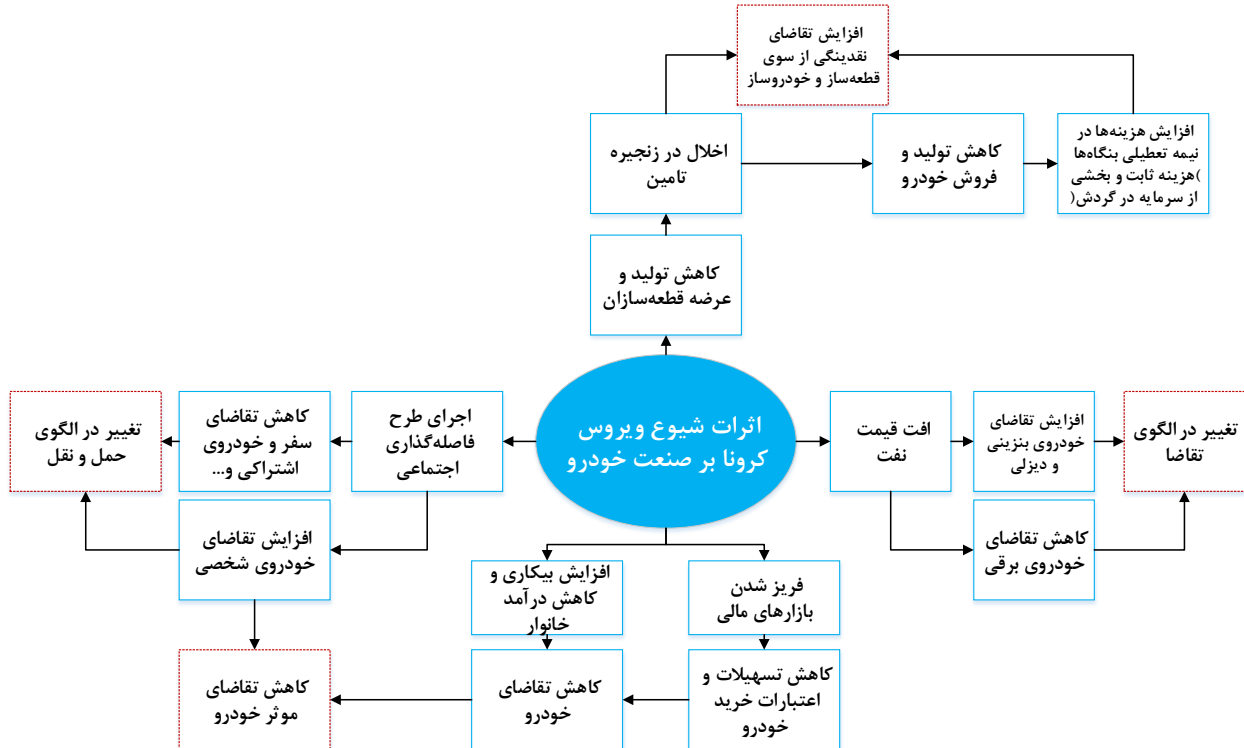
فاکتور اثرگذار دیگر بر تقاضا و خرید خودروی جدید (خودروی صفر) به ویژه در خودروهای با انرژی نو و تجدیدپذیر (نظیر



همه‌گیری کووید-۱۹ به دلیل عملکرد نسبتاً ضعیف بخش خودرو در سال ۲۰۱۹، تحت فشارهای خاصی قرار داشت^{۱۳}. با توجه به مشکلات پیش‌آمده در صنعت خودرو، کشورهای عضو اتحادیه اروپا و آمریکا در راستای کاهش زیان‌های وارده بر صنعت خودرو به ارائه بسته‌های حمایتی پرداختند که برخی از مهم‌ترین سیاست‌ها عبارتند از:

- تامین سرمایه در گردش تولیدکنندگان قطعات با نرخ بهره پایین؛
- به تعویق انداختن و کاهش نرخ بهره وام‌های تولیدکنندگان خودرو و قطعات؛
- افزایش مهلت و تعویق باز پرداخت بدهی تولیدکنندگان خودرو؛
- اعطای مشوق مالی از جمله اعطای یارانه برای خرید خودروهای برقی؛
- کاهش وابستگی به تامین مواد اولیه خارجی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های داخلی (بالاخص اتحادیه اروپا) جهت تامین مواد اولیه؛

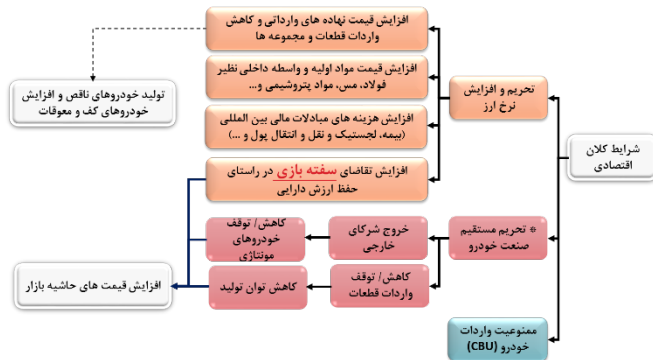
تامین هزینه‌های ثابت و برخی از هزینه‌های مرتبط با سرمایه در گردش در دوران تعطیلی/ نیمه‌تعطیلی کارخانه‌های خودروساز موجب افزایش تقاضای نقدینگی در این صنعت شده است. به موازات خودروسازی (مونتاژ خودرو)، بخش تولید قطعات نیز از ناحیه کاهش تولید و فروش خودرو، از دست رفتن بخشی از درآمد، کاهش جریان نقدی و افزایش بدهی در نتیجه بروز بحران و پیش‌بینی تغییرات احتمالی در تولیدکنندگان قطعات خودرو و الگوی عرضه OEMها آسیب دیده و حتی بازار قطعات یدکی که انتظار می‌رفت از شرایط پایدارتری برخوردار باشد، تحت تاثیر شوک تقاضا قرار گرفته است. بنابراین، مسئله جبران نقدینگی برای تولیدکنندگان قطعات خودرو در شرایط فعلی بسیار حائز اهمیت است؛ زیرا اولاً، بخش قابل توجهی از قطعه‌سازان برای تامین مالی از بازار اوراق بهادار با چالش مواجه هستند. ثانیاً، این اعتقاد وجود دارد که خودروسازان نسبت به قطعه‌سازان از ذخیره حیاتی بیشتری برخوردار بوده و به‌طور بالقوه فشارهای بیشتری بر قطعه‌سازان از منظر سودآوری وجود دارد. ثالثاً، درآمدهای قطعه‌سازان، سود و نمایه‌های اعتباری آن‌ها پیش از آغاز



شکل ۳. کانال‌های اثرگذاری شیوع ویروس کرونا بر صنعت خودرو در جهان

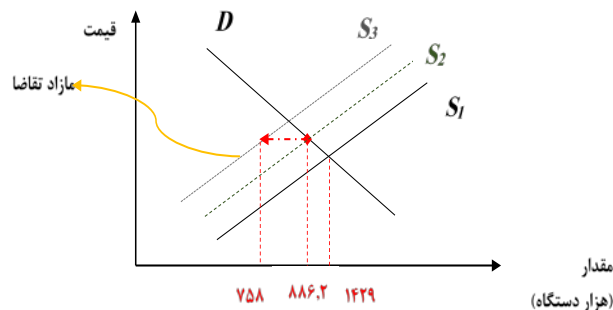
13 ING, (2020). "Automotive industry Covid-19's long-term effects on the industry", *Economic & Financial Analysis*.

مشابه سال قبل به میزان ۲۳ درصد از ۱۵۳۰ هزار میلیارد تومان به ۱۸۸۲ هزار میلیارد تومان و افزایش شاخص بهای تولید کننده صنعت (تورم تولیدکننده) در سال ۱۳۹۷ به میزان ۶۴ درصد از دیگر عوامل اثرگذار بر سرایت نقدینگی سرگردان به بازار خودرو بواسطه افزایش بازدهی سرمایه و نقدشوندگی بالای آن بود.



شکل ۴. شرایط پیرامونی موثر بر عدم تعادل بازار خودرو

ب) کاهش میزان عرضه خودرو طی سال‌های ۱۳۹۶ تا ۱۳۹۸ تولید انواع خودروی سواری از ۱۴۲۹ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۶ به ۸۸۶٫۲ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۷ و ۷۵۸ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۸ کاهش یافت. همراستا با این موضوع، محدودیت‌های ارزی ناشی از خروج آمریکا از برجام و تحریم مستقیم صنعت خودروی کشور در بهار سال ۱۳۹۷ موجب ممنوعیت واردات خودرو شد. در چنین شرایطی تقاضای سفته‌بازی در بازار با هدف حفظ ارزش پول خانوار (به عنوان دارایی نه کالای مصرفی) و وجود حاشیه سود در به مازاد تقاضا دامن زد. بخش عمده‌ای از کاهش تولید نیز به سبب محدودیت در تامین قطعات مورد نیاز برای تولید بوده است.



شکل ۵. مازاد تقاضا در سال ۱۳۹۸

نکته: بواسطه عدم تغییر قیمت در سال ۱۳۹۸ و اعمال قیمت‌های بهمن سال ۱۳۹۷ برای تولید خودروسازان، قیمت در سال ۱۳۹۸ ثابت در نظر گرفته شده است.

- اعطای کمک هزینه اسقاط خودروهای فرسوده و تعویض آن با ماشین‌های جدید؛
- پرداخت بخشی از حقوق و حق بیمه کارکنان شرکت‌های تولید کننده خودرو؛
- خرید بخشی از سهام شرکت‌های خودرو ساز توسط دولت؛
- تنوع بخشی به شیوه‌های تامین مالی شرکت‌های خودرو ساز از طریق بازار سهام و انتشار اوراق قرضه توسط بانک مرکزی اروپا.

❖ تنظیم‌گری و درآمدزایی دولت در بازار خودروی ایران

علی‌رغم وجود چالش‌های ساختاری در صنعت خودرو و عدم دستیابی این صنعت به جایگاه موردانتظار در بیش از نیم قرن اخیر، بازار خودروی کشور با چالش شکست بازار مواجه شده است که اهم علل آن به شرح موارد زیر است:

الف) شرایط پیرامونی اثرگذار بر بروز نابسامانی در بازار خودرو از سال ۱۳۹۷ تا کنون

با قرارگیری صنعت خودرو در فهرست اولین صنایع تحریمی در تاریخ ۱۳۹۷/۰۵/۱۵ و تشدید تحریم‌ها علیه آن در تاریخ ۱۳۹۸/۰۸/۱۳، به موازات جهش نرخ ارز در نتیجه کاهش درآمدهای ارزی و نقل و انتقال پول از یکسو و ممنوعیت واردات خودرو و خروج شرکای خارجی از سوی دیگر، تولید خودرو کاهش یافت و به تناسب آن تعداد خودروهای ناقص در کف پارکینگ خودروسازان افزایش یافت و موجب افزایش مطالبات معوق خریداران، افزایش بدهی خودروسازان و زیان انباشته آنان و ورود دلالتان به بازار این محصول بود. علاوه بر آن، اختلاف نظر در فرآیند قیمت‌گذاری و عدم تناسب میان قیمت خودرو با افزایش قیمت مواد اولیه در هماهنگی با جهش نرخ ارز (نظیر ورق فولادی، پلاستیک‌های مهندسی و مواد شیمیایی و پلیمری و ...)، هزینه‌های تولید خودروسازان افزایش یافت که این امر از یکسو به افزایش زیان خودروسازان و از سوی دیگر به افزایش شکاف بین قیمت کارخانه و قیمت بازار خودرو انجامید. محصل این وقایع، افزایش انگیزه واسطه‌گری و تشدید عدم تعادل بازار در شرایط محدودیت‌های سمت عرضه بود.

کاهش سود سپرده بانکی در اوایل اسفند سال ۱۳۹۷، افزایش فزاینده نقدینگی منتهی به اسفندماه سال ۱۳۹۷ نسبت به مدت

می‌شوند. بر اساس آخرین داده‌های منتشره در صورت‌های مالی حسابرسی شده سه شرکت ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو، آمار واردات، قانون بودجه و داده‌های بانک مرکزی، نکات زیر در خصوص سهم درآمدهای دولت از صنعت خودرو در سال ۱۳۹۶ (پیش از تحریم‌ها) قابل توجه است:

- حداقل ۲۵ درصد قیمت فروش خودروهای تولید داخل در قالب مالیات، عوارض و تعرفه ورود قطعات به عنوان سهم درآمدی دولت قابل شناسایی است؛ این در حالی است که برای تولیدات مونتاژی که به صورت قطعات و اجزای منفصله وارد کشور می‌شوند، مانند محصولات خانواده چانگان و برلیانس این سهم برابر با ۳۵ درصد است. بنابراین، چنانچه به طور متوسط سهم درآمدهای دولت از خودروهای داخلی و مونتاژ معادل ۳۰ درصد در نظر گرفته شود، سهم دولت از فروش محصولات سه شرکت ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو در سال ۱۳۹۶ به ترتیب برابر ۱۰۳،۵، ۳۸،۸ و ۲۴ هزار میلیارد و در مجموع با لحاظ سایر خودروسازان کشور ۱۶۶،۳ هزار میلیارد ریال برآورد می‌شود.

- بر اساس آمار بانک مرکزی، درآمدهای مالیاتی و نفتی دولت در سال ۱۳۹۶ به ترتیب برابر ۱۱۵۹ و ۹۱۹ هزار میلیارد و در مجموع ۲۰۷۸ هزار میلیارد ریال بوده است. بنابراین سهم ۱۵،۹ درصدی صنعت خودرو از درآمدهای مالیاتی و ۸،۹ درصدی از مجموع درآمدهای مالیاتی و نفتی، ارقام بالایی است و انگیزه لازم را برای تاکید دولت بر تحولات صنعت خودروسازی فراهم می‌کند.

- در قانون بودجه سال ۱۳۹۶، درآمد دولت از محل مالیات و عوارض خودروهای وارداتی معادل ۴۲،۳ هزار میلیارد ریال پیش‌بینی شده بود. با توجه به واردات ۶۵،۵ هزار میلیارد ریالی و نرخ ۹ درصدی مالیات بر ارزش افزوده، در مجموع درآمد دولت از محل خودروهای وارداتی به میزان ۵۲ هزار میلیارد ریال برآورد می‌گردد. بنابراین، با لحاظ دو حوزه خودروهای تولید داخل و خودروهای وارداتی، سهم خودرو از درآمدهای مالیاتی و مجموع درآمدهای مالیاتی و نفتی به ترتیب ۲۰،۴ و ۱۱،۴ درصد برآورد می‌گردد.

- با توجه به تولید ۱،۴ میلیون دستگاه خودرو در کشور در سال ۱۳۹۶ (با متوسط قیمت فروش ۳۹۴،۹ میلیون ریال)، درآمد دولت از محل مالیات هر خودرو حدود ۱۱۸/۵ میلیون ریال و برای هر دستگاه خودروی وارداتی (با متوسط قیمت فروش

(ج) افزایش حاشیه بازار قیمت خودرو بواسطه اشکالات ناظر بر فرآیند قیمت‌گذاری خودرو

بروز نابسامانی و التهابات قیمتی در بازار خودرو از یکسو و اختلاف نظرها در خصوص فرآیند قیمت‌گذاری خودرو موجب شد تا تنظیم بازار و نظارت موثر بر نحوه عرضه کالا و خدمات و همچنین قیمت‌گذاری خودرو به کارگروه تنظیم بازار واگذار گردد. بر این اساس، برای کاهش تقاضای سفته‌بازی در بازار خودرو، قیمت خودرو ۵ درصد پایین‌تر از قیمت بازار تعیین شد. علی‌رغم این سیاست‌گذاری، حاشیه بازار در آن سال با ۳۱ واحد درصد افزایش همراه بود و این روند فزاینده همچنان تا اواخر اردیبهشت سال ۱۳۹۹ ادامه یافت.

با توجه به موارد برشمرده مبرهن است که شکست بازار خودرو و چالش‌های پیش‌آمده ناشی از آن موجب شده تا جایگاه دولت و به تعبیر وسیع‌تر، مجموعه نهادها و دستگاه‌های حاکمیتی به عنوان تنظیم‌گر در بازار خودرو بیش از پیش اهمیت یابد تا ضمن حمایت از تولید، حقوق مصرف‌کننده نیز تامین و یا حداقل از تضعیف آن جلوگیری شود. علاوه بر نقش تنظیم‌گری دولت در صنعت و بازار خودرو، این صنعت در ایران نیز همانند سایر کشورها یکی از کانال‌های درآمدزایی دولت بوده و عدم استفاده درست از ابزارهای رگولاتوری در آن با هدف کسب درآمدهای بیشتر می‌تواند تنظیم‌گری دولت با رویکرد رشد و توسعه صنعت و احقاق حقوق مصرف‌کننده را با چالش جدی مواجه سازد.

▪ کانال‌های درآمدزایی دولت در صنعت خودرو

هرچند اطلاعات آماری دقیق و مدونی در خصوص درآمدزایی دولت از صنعت و محصول خودرو در اختیار نیست، اما می‌توان برآوردهایی از آن داشت. عمده‌ترین کانال‌های درآمدی دولت از صنعت و محصول خودرو شامل ۱- مالیات بر ارزش افزوده (خودروهای تولیدی و وارداتی)؛ ۲- مالیات و عوارض بر واردات خودرو؛ ۳- تعرفه واردات بر قطعات و اجزای منفصله خودرو؛ ۴- مالیات بر درآمد از شرکت‌های خودروساز و قطعه ساز و سایر شرکت‌های فعال در زنجیره ارزش خودرو؛ ۵- مالیات و درآمد ناشی از شماره‌گذاری خودرو؛ ۶- سهم سود دولت در شرکت‌های خودروسازی از محل سهام‌داری و ۷- سایر درآمدهای دولت مانند نقل و انتقال خودرو، مالیات شماره‌گذاری مجدد، عوارض شهرداری‌ها و سایر مالیات‌ها و جرایم می‌باشد.

مالیات بر ارزش افزوده، مالیات و عوارض بر واردات خودرو و تعرفه واردات سه منبع درآمدی اصلی دولت در صنعت خودرو محسوب

کاهش درآمدهای دولت از این ناحیه است (جدول ۲). علاوه بر آن، با توجه به اینکه تولید خودرو در سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ اندکی بیش از ۵۰ درصد مقدار تولید سال ۱۳۹۶ بوده و همچنین، با عنایت به افزایش قیمت خودرو در درب کارخانه، به نظر می‌رسد هرچند درآمد اسمی دولت از فروش تولیدکنندگان داخلی تامین شده اما ارزش حقیقی این درآمد و سهم آن از مجموع درآمدهای دولت کاهش یافته است. عدم پرداخت مالیات بر سود شرکت‌های بزرگ خودروساز کشور در سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ بواسطه زیان‌ده بودن آن‌ها، مؤند کاهش درآمدهای دولت از صنعت خودرو در این سال‌ها است.

با توجه به شواهد آرایه شده می‌توان نتیجه گرفت سهم درآمدهای دولت از صنعت خودرو در سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ به ۵۰ درصد سهم درآمدهای دولت از در سال ۱۳۹۶ کاهش یافته که یکی از علل اصلی این رخداد کاهش درآمدهای ارزی کشور و نتیجتاً ممنوعیت واردات خودرو و دشواری تامین مجموعه‌ها و قطعات منفصله خارجی بواسطه تحریم‌ها و محدودیت‌های ارزی بوده است.

■ مالیات؛ ابزاری مناسب برای رگولاتوری خودرو در شرایط شکست بازار فعلی؟

یکی از ابزارهای پیشنهادی برای حل شکست بازار و بازگشت تعادل به بازار خودرو، اخذ مالیات از مابه‌التفاوت قیمت بازار و قیمت درب کارخانه از خریداران جهت حذف واسطه‌گران از این بازار است. با توجه به کاهش سهم درآمدهای دولت از صنعت خودرو در دو سال اخیر، به نظر می‌رسد اخذ مالیات از مصرف‌کننده اگر چه می‌تواند کسری بودجه ایجاد شده ناشی از کاهش درآمدهای مالیاتی مرتبط با صنعت خودرو را تا حدودی جبران نماید اما موجب افزایش قیمت برای مصرف‌کننده نهایی شده و مغایر با وظیفه تنظیم‌گری دولت در راستای حفاظت از حقوق مصرف‌کننده است، بنابراین، این ابزار نمی‌تواند عامل موثری برای تنظیم بازار خودرو باشد. از آنجا که چالش فعلی صنعت خودرو در شرایط کنونی ناشی از عدم توازن ذی‌نفعان بازار بواسطه چالش‌های مرتبط با تحریم است، موارد زیر جهت تنظیم بازار خودرو پیشنهاد می‌شود:

➤ افق کوتاه‌مدت

با توجه به وجود مشکلات ساختاری در صنعت خودرو، ابزارهای در اختیار تنظیم‌گر در کوتاه‌مدت محدود است. بنابراین، تلاش برای افزایش تولید و بازگشت به سطح تولید سال ۱۳۹۶ علاوه بر

۱۷۳۷ میلیون ریال)، ۷۴۲ میلیون ریال برآورد می‌شود. در سال ۱۳۹۶، درآمد دولت از محل سهام‌داری، مالیات بر درآمد و درآمد ناشی از مالیات، تعرفه و عوارض قطعات وارداتی برای سه شرکت مورد بررسی بالغ بر ۱۶۰ هزار میلیارد ریال بوده که با لحاظ مالیات و عوارض واردات خودروی CBU و مالیات بر ارزش افزوده میزان درآمدهای دولت به بیش از ۳۸۰ هزار میلیارد ریال افزایش یافته است. حجم بالای درآمد دولت از صنعت خودرو در حالی وجود دارد که قیمت بالای محصولات این صنعت همواره مورد انتقاد بوده است.

جدول ۱. جریان درآمدی حاصل از صنعت خودرو در سال ۱۳۹۶

| ردیف | نام شرکت | ارزش شرکت (هزار میلیارد ریال) | | برآورد سهم مستقیم دولت در مالکیت شرکت (درصد) | جریان درآمدی برای دولت (هزار میلیارد ریال) | | |
|------|-------------|-------------------------------|------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------|-----------------|---------------------------------------------------------|
| | | ارزش دفتری حقوق صاحبان سهام | ارزش سهام شرکت در بورس | | برآورد سود دولت از شرکت | مالیات بر درآمد | عوارض ناشی از مالیات، تعرفه و عوارض دولت از محل تولیدات |
| ۱ | ایران خودرو | ۲۰.۸ | ۴۲ | ۲۶.۴ | ۰.۲۳ | ۰.۷۲ | ۱۰۳.۵ |
| ۲ | سایپا | ۲۹.۳ | ۳۳.۵ | ۲۰.۲ | -۲.۳ | ۱.۱۸ | ۳۸.۸ |
| ۳ | پارس خودرو | ۱۳.۴ | ۱۸.۷ | ۹.۵ | ۰.۰۶ | ۰.۲۶ | ۲۴ |

ماخذ: محاسبات تحقیق.

جدول ۲. مقایسه واردات خودرو، مجموعه و قطعات منفصله در سال‌های ۱۳۹۶ تا

۱۳۹۸

| ردیف | شاخص | واحد | واردات خودرو | قطعات منفصله | اجزا و قطعات خودرو | مجموع |
|------|--------------------------|-------------|--------------|--------------|--------------------|-------|
| ۱ | واردات ۱۳۹۶ | میلیون دلار | ۲۰۰۸ | ۳۰۲۹ | ۱۳۶۷ | ۶۴۰۴ |
| ۲ | واردات ۱۳۹۷ | میلیون دلار | ۶۵۹ | ۲۶۳۴ | ۷۷۴ | ۴۰۶۷ |
| ۳ | واردات ۱۳۹۸ | میلیون دلار | ۳۹۴ | ۶۰۷ | ۴۳۱ | ۱۴۳۲ |
| ۴ | ارزش واردات ۱۳۹۷ به ۱۳۹۶ | درصد | ۳۲.۸ | ۸۷ | ۵۶.۶ | ۶۳.۵ |
| ۵ | ارزش واردات ۱۳۹۸ به ۱۳۹۶ | درصد | ۱۹.۶ | ۲۰ | ۳۱.۵ | ۲۲.۳ |

ماخذ: گمرک جمهوری اسلامی ایران.

مقایسه میزان واردات خودرو به صورت CBU، CKD و SKD در سال‌های ۱۳۹۶ تا ۱۳۹۸ و مقایسه نسبت ارزش واردات سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ به سال ۱۳۹۶، توأم با تفاوت نرخ ارز رسمی و نیمایی در این سال‌ها، نشان‌دهنده کاهش شدید واردات و نتیجتاً

خودروهای مستهلک می‌تواند امکان بهره‌برداری از صرفه‌های مقیاس را ارتقا بخشد.

تجربه موفق صنعت خودرو در بسیاری از کشورها نظیر ترکیه و تایلند حاکی از آن است که صنعت قطعه‌سازی نقطه ثقل هم‌پیوندی صنعت خودروی این کشورها با زنجیره ارزش جهانی بوده است، این تجربه در ایران نیز قابلیت اجرا دارد.

از دیگر سیاست‌های دولت که می‌بایست در بلندمدت اجرایی شود، خصوصی‌سازی واقعی صنعت خودرو است که می‌تواند ضمن حفظ قدرت درآمدزایی دولت از این صنعت (که اساسا پدیده منطقی و قابل قبولی است)، فرآیند رشد و توسعه صنعت خودرو را تسریع و قدرت تنظیم‌گری دولت را ارتقا بخشد.

❖ تغییرات قیمت جهانی مواد و محصولات معدنی پس از فروکش کردن موج اول همه‌گیری کرونا و معاملات در ایران (از اول مارس تا هفته سوم ژوئن ۲۰۲۰)

رشد تولید فولاد چین ناشی از اوج‌گیری تقاضا و فعال شدن طرح‌های زیرساخت چین پس از فروکش کردن موج اول کووید-۱۹ در این کشور به کاهش قیمت فولاد در دو هفته میانی ماه ژوئن انجامید. به موازات افزایش تولید و تقاضای فولاد در این بازه زمانی، رشد سریع بیماری کرونا در کشور برزیل و ابتلای تعدادی از معدن‌کاران Itabira شرکت وله برزیل موجب محدودیت در تامین سنگ آهن مورد نیاز فولادسازان و افزایش شاخص قیمت سنگ‌آهن چین شده است.

افزایش میزان خرید مس و آلومینیوم توسط سرمایه‌گذاران در معاملات سلف آمریکا در دو هفته ابتدایی ماه ژوئن و همچنین کاهش عرضه (کاهش ۴۰۰ هزارتنی کاتد مس از معادن دنیا و کاهش ۷۰۰ هزارتنی تولید قراضه مس در سال جاری)، موجب افزایش قیمت مس در بازارهای جهانی شده است.

با توجه به اینکه چین بزرگ‌ترین واردکننده و مصرف‌کننده نیکل و روی در جهان است، از سرگیری فعالیت‌ها در این کشور موجب افزایش قیمت این دو ماده معدنی در سه هفته ابتدایی ماه ژوئن شده است (پیوست ۱).

معاملات مواد و محصولات معدنی در بورس کالای ایران در خرداد ماه ۱۳۹۹، برابر با ۱۲۴۵ هزار تن به ارزش بالغ بر ۹۹ هزار میلیارد ریال بوده است که در این میان میزان عرضه فولاد

آنکه موجب کاهش حاشیه بازار و حذف تقاضای کاذب می‌شود، بواسطه پیوندهای پسین و پیشین قوی این صنعت با سایر صنایع، تحرک اقتصادی را به دنبال خواهد داشت. از این‌رو، تمرکز بر تعمیق ساخت داخل در زنجیره تولید و تامین خودروسازی و ارتقای توان رقابتی صنعت قطعه‌سازی کشور با مشارکت سایر دستگاه‌ها برای استفاده کامل از ظرفیت‌های کنونی بسیار حائز اهمیت است. در این راستا، حمایت دولت به منظور بازگشت تولید به روند دو سال قبل و کاهش بار تقاضای سرمایه‌ای در بازار خودرو از طریق سیاست‌گذاری کلان اقتصادی ضروری است. در این ارتباط بهره‌برداری از ابزارهای مالیاتی به عنوان یکی از گزینه‌های احتمالی می‌بایست با حصول اطمینان سیاست‌گذار از توانایی برای جلوگیری از اصابت مالیاتی بر مصرف‌کننده نهایی باشد. مسلم است تنظیم متغیرهای کلیدی اقتصاد می‌تواند به صورت سیستمی تا حدود زیادی باعث کاهش فشار تقاضای سفته‌بازی در بازار خودرو کشور باشد.

➤ افق میان مدت

لازمه تداوم رشد تولید در صنعت خودرو، حمایت از محصولات دانش‌بنیان با هدف جایگزینی واردات مجموعه‌ها و قطعات منفصله با فناوری متوسط به بالا است. در این خصوص، نیازسنجی صنعت خودرو و تطابق آن با پتانسیل‌های عملیاتی موجود بسیار با اهمیت بوده و نقش نهاد تنظیم‌گر به هم‌رسانی عرضه و تقاضا و بسترسازی شکل‌گیری این همکاری است. ارتقای توان تولید قطعه‌سازان، خوشه‌سازی و شبکه‌سازی واحدهای قطعه‌سازی فعال به موازات ایجاد شرایط منصفانه در تعاملات قطعه‌سازان با شرکت‌های خودروساز ضروری است. در چنین شرایطی، بهره‌برداری از توان طراحی و تولید صنایع نظامی می‌تواند بسیار موثر واقع شود.

➤ افق بلندمدت

هزینه‌های بالای تحقیق و توسعه، طراحی پلتفرم و عرضه محصول جدید موجب ادغام‌های گسترده در میان خودروسازان برتر جهان شده است. بنابراین، لازم‌ه رقابت‌پذیر شدن صنعت خودروی ایران و عرضه محصولات متنوع در بازه زمانی کوتاه مدت، تولید در مقیاس بالا است که این موضوع صرفا با توسعه صادرات و انجام مشارکت‌های بین‌المللی امکان‌پذیر است. با توجه به اینکه در شرایط تحریمی فعلی ایجاد ارتباطات بین‌المللی در صنعت خودرو دشوار است، استفاده از پلتفرم مشترک بین خودروسازان داخلی راهکار مناسبی برای ایجاد صرفه مقیاس در تولید است. توجه ویژه به صنعت بازیافت و افزایش تقاضای داخلی از طریق بازیافت

از کاهش ارزش پول ملی (نرخ ارز نیمایی از ابتدای اردیبهشت تا ۲۷ خرداد ۱۳۹۹ با رشدی بالغ بر ۱۳ درصد از ۱۳۷۰۶۴ به ۱۵۵۱۲۰ ریال افزایش یافته است) و افزایش مضاعف تقاضا در بورس کالا از سوی دیگر، عمده دلایل افزایش قیمت زیرگروه آهن‌آلات بوده است.

در زیرگروه لاستیک اصلی‌ترین علت افزایش قیمت، حذف ارز ۴۲۰۰۰ ریالی برای واردات مواد اولیه تولید لاستیک و جایگزینی آن با ارز نیمایی و همچنین، جو روانی حاکم بر بازار در رابطه با حذف ارز رسمی مواد اولیه تولیدکنندگان داخلی بوده است.

افزایش قیمت مواد اولیه مورد نیاز تولید لوازم خانگی از جمله محصولات فولادی، پتروشیمی و ... همراه با افزایش نرخ ارز و سایر هزینه‌های مترتب بر بخش تولید مانند هزینه‌های دستمزد، بیمه و ... بر رشد قیمت لوازم خانگی تاثیرگذار بوده‌اند (پیوست ۳).

از مهم‌ترین اقدامات دولت برای تنظیم بازار زیرگروه‌های برخوردار از رشد قیمت عبارتند از:

- اولویت بانک مرکزی برای پرداخت ارز به مواد اولیه صنعت لوازم خانگی؛
- مقابله با احتکار و گران‌فروشی؛
- اعلام سقف قیمت چهار قلم کالای اصلی لوازم خانگی (یخچال- فریزر، تلویزیون، ماشین لباسشویی و لوازم گازسوز) توسط سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان؛
- تدوین بسته پیشنهادی تامین مالی بنگاه‌های تولید لوازم خانگی از طریق ترمیم قدرت خرید مصرف‌کننده؛
- تولید حداکثری و استفاده از ظرفیت‌های موجود برای تامین نیاز بازار؛
- افزایش عمق ساخت داخل کالاهایی که امکان افزایش عمق ساخت داخل آن با توجه به ظرفیت‌های موجود فراهم است؛
- انجام هماهنگی‌های لازم برای تامین با اولویت ورق مورد نیاز برای تولید لوازم خانگی در قالب قراردادهای بلندمدت به قیمت مصوب.

❖ جمع‌بندی و ارائه راهکارهای سیاستی

- اهم موارد ذکر شده در بخش‌های قبل به شرح زیر قابل توجه است:
- از مهم‌ترین اقدامات دولت چین برای بازیابی اقتصادی در دوران پساکرونا در صنعت فولاد طراحی و راه‌اندازی پلتفرم بلاک‌چین در زنجیره تامین با هدف ارتقای هماهنگی میان

برابر با ۱۲۰۵۹۱۴ تن، مس ۱۶۶۹۵ تن، آلومینیوم ۲۱۸۳۰ تن و روی ۱۰۸۰ تن بوده است. بر اساس اطلاعات مربوط به معاملات انجام شده در بورس کالای ایران در اردیبهشت ماه ۱۳۹۹، بالغ بر ۹۱ درصد محصولات فولادی عرضه شده در بورس فروش رفته و ارزش هر تن محصولات فولادی فروش رفته ۱۵,۷ درصد رشد داشته است. بیشترین میزان افزایش قیمت مربوط به محصولات مجتمع فولاد ظفر بناب با رشد ۲۱,۹ درصدی و کمترین میزان رشد مربوط به محصولات مجتمع فولاد مبارکه اصفهان با ۷,۶ درصد بوده است. از عمده‌ترین دلایل رشد قیمت محصولات فولادی در خرداد ماه، افزایش نرخ ارز نیمایی (رشد ۱۳ درصدی)، افزایش هزینه‌های تولید (علی‌الخصوص هزینه دستمزد) و همچنین افزایش تقاضا بواسطه آغاز اجرای فعالیت‌های عمرانی و ساخت و ساز بوده است.

پس از محصولات فولادی، آلومینیوم بیشترین میزان فروش از عرضه را داشته است (۷۰ درصد)؛ این در حالی است که در خردادماه عرضه آلومینیوم با کاهش ۲۱,۸ درصدی و حجم معامله نیز با کاهش ۱۹ درصدی همراه بوده است. علی‌رغم کاهش عرضه، قیمت آلومینیوم کاهش نیافته و ارزش هر تن آلومینیوم در خرداد نسبت به اردیبهشت رشد ۱۶,۹ درصدی داشته است. دو محصول مس و روی به ترتیب با ۱۶ درصد و ۲۴ درصد حجم معامله از عرضه، کمترین حجم معامله نسبت به عرضه را در تجربه کرده‌اند. این درحالی است که ارزش هر تن کالای مس و روی معامله شده به ترتیب با رشد ۱۱,۶ درصدی و ۱۳,۲ درصدی همراه بوده است (پیوست ۲).

❖ تحلیلی بر نوسانات قیمت کالاهای صنعتی تا

۱۳۹۹/۰۳/۲۴ و سیاست‌های دولت برای تنظیم

بازار این کالاها

بررسی قیمت ۴۳ قلم کالای صنعتی منتخب از ابتدای اردیبهشت تا هفته سوم خرداد ماه سال ۱۳۹۹ نشان می‌دهد زیرگروه‌های آهن‌آلات، لوازم خانگی و لاستیک با بیشترین افزایش قیمت مواجه بوده‌اند. تاثیرپذیری قیمت محصولات آهنی از قیمت شمش فولاد و وابستگی فرمول قیمت‌گذاری آن با نرخ ارز نیما و قیمت‌های جهانی از یکسو و کاهش تولید و عرضه به دلیل نیمه‌تعطیلی بازارها به واسطه ویروس کوید ۱۹ همزمان با افزایش تقاضا به جهت شروع فصل ساخت و ساز و انتظارات تورمی ناشی

اعتبارات خرید خودرو؛ ۴- افت قیمت نفت و کاهش قیمت خودروهای بنزینی و دیزلی و ۵- کاهش تولید و عرضه قطعه‌سازان و نتیجتاً اختلال در زنجیره تامین خودرو بوده است. مجموع این عوامل منجر به تغییر در الگوی تقاضا (افزایش تقاضای خودروهای بنزینی و دیزلی و کاهش تقاضای خودروی برقی)، تغییر در الگوی حمل و نقل (کاهش تقاضا برای سفرهای اشتراکی و ... و افزایش تقاضای خودروی شخصی)، کاهش تقاضای موثر خودرو و افزایش نیاز به نقدینگی در صنعت خودرو در کوتاه‌مدت و میان‌مدت شده است.

■ تامین سرمایه در گردش تولیدکنندگان قطعات با نرخ بهره پایین؛ به تعویق انداختن و کاهش نرخ بهره وام‌های تولیدکنندگان خودرو و قطعات؛ افزایش مهلت و تعویق باز پرداخت بدهی تولیدکنندگان خودرو؛ اعطای مشوق مالی از جمله اعطای یارانه برای خرید خودروهای برقی؛ کاهش وابستگی به تامین مواد اولیه خارجی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های داخلی (به ویژه اتحادیه اروپا) جهت تامین مواد اولیه؛ اعطای کمک هزینه اسقاط خودروهای فرسوده و تعویض آن با ماشین‌های جدید؛ پرداخت بخشی از حقوق و حق بیمه کارکنان شرکت‌های تولیدکننده خودرو؛ خرید بخشی از سهام شرکت‌های خودرو ساز توسط دولت و تنوع بخشی به شیوه‌های تامین مالی شرکت‌های خودرو ساز از طریق بازار سهام و انتشار اوراق قرضه توسط بانک مرکزی اروپا از مهم‌ترین اقدامات دولت‌ها برای بازیابی صنعت خودرو بوده است.

■ علاوه بر وجود چالش‌های ساختاری در صنعت خودروی کشور، این صنعت بواسطه اعمال تحریم‌های مستقیم یکسویه (آغاز تحریم‌ها از تاریخ ۱۳۹۷/۰۵/۱۵ و تشدید آن در تاریخ ۱۳۹۸/۰۸/۱۳)، جهش نرخ ارز و دشواری تامین مجموعه‌ها و قطعات منفصله خارجی، لغو مشارکت‌های بین‌المللی شکل گرفته در صنعت و ممنوعیت واردات خودروهای خارجی با مشکل در تولید و عرضه مواجه شد که نتیجه آن تعدد تولید خودروهای ناقص، افزایش بدهی و زیان انباشته خودروسازان و افزایش مطالبات معوق و نارضایتی مصرف‌کنندگان بود. از سوی دیگر، کاهش سود سپرده بانکی در اوایل اسفند ۱۳۹۷، افزایش فزاینده نقدینگی (به میزان ۳۳ درصد) و محدودیت در خرید طلا و ارز موجب هجوم سرمایه‌های سرگردان به سمت بازار خودرو برای حفظ ارزش دارایی خانوار شد. تشدید تقاضا توأم با محدودیت‌های عرضه و قیمت‌گذاری دستوری خودرو به

ذی‌نفعان و بازیگران زنجیره (از استخراج معادن تا ذخیره‌سازی، تولید و فرآوری، گردش مالی، لجستیک و حمل و نقل، پردازش و توزیع) و در صنعت خودرو، اعطای تسهیلات کم‌بهره به تولیدکنندگان خودرو و قطعات بلاخص تولیدکنندگان خودروی برقی، امهال شش ماهه بدهی تولیدکنندگان، کاهش نرخ مالیات تولیدکنندگان و اعطای یارانه خرید برای خودرو اولی‌ها و خودروهای برقی جهت افزایش تولید و تقاضا بوده است.

■ از دیگر تحولات مهم در صنعت خودرو در ماه می سال ۲۰۲۰، سرمایه‌گذاری مشترک شرکت خودروسازی تویوتا با پنج شرکت چینی (گروه خودروسازی پکن، شرکت فاو، پکن سینوهایتک، دانگ فنگ موتور و گروه خودروسازی گوانگژو) برای تولید پیل سوختی مورد نیاز خودروهای هیدروژنی و پرداخت یارانه ۶ هزار پوندی دولت انگلیس به رانندگان جهت تشویق جایگزینی خودروهای دیزلی و بنزینی با خودروی برقی است.

■ کشور استرالیا در راستای ارتقای تاب‌آوری اقتصاد خود در برابر شوک‌های بیرونی پیش‌بینی نشده نظیر بحران کووید-۱۹، تعمیق ساخت داخل را به عنوان یکی از سیاست‌های دوران پسا کرونا در دست اجرا داشته که نمونه آن سرمایه‌گذاری یک میلیارد دلاری استرالیا در حوزه استخراج و فرآوری ذغال سنگ است.

■ بر اساس تغییرات شاخص تولید صنعتی در جهان در ماه مارس ۲۰۲۰، بیشترین اثرات منفی شیوع ویروس کرونا در سطح بین‌الملل در صنایع چرم، تولید وسایل نقلیه موتوری و پوشاک بوده و صنایع داروسازی، کاغذ و غذایی با کمترین بحران مواجه بوده‌اند.

■ با آغاز بحران کووید-۱۹ و تعطیلی/نیمه‌تعطیلی کارخانه‌ها در چین، تولید و فروش وسایل نقلیه سبک در این کشور تا فروکش کردن موج اول همه‌گیری در چین با روندی کاهشی همراه بود. در اتحادیه اروپا و آمریکا نیز اجرای طرح قرنطینه و تعطیلی نمایندگی‌های فروش و عدم اطمینان مصرف‌کننده از شرایط اقتصادی موجب کاهش فروش خودرو در این مناطق شد. رکود صنعت خودرو (کاهش عرضه و تقاضای خودرو) در پی شیوع ویروس کرونا در جهان متأثر از ۱- اجرای طرح فاصله‌گذاری اجتماعی؛ ۲- افزایش بیکاری و کاهش درآمد خانوار؛ ۳- فریز شدن بازارهای مالی و کاهش تسهیلات و

- افزایش میزان تولید خودرو حداقل به میزان تولید سال ۱۳۹۶ در راستای کاهش تقاضای کاذب و حاشیه بازار و ایجاد تحرک اقتصادی بواسطه وجود پیوندهای پسین و پیشین قوی میان صنعت خودرو با سایر صنایع
 - تمرکز بر نهضت ساخت داخل در صنعت خودرو و صنایع وابسته به آن از طریق ۱- تکمیل زنجیره تولید صنایع بالادستی خودرو در بخش‌های ورق (فولادهای پیشرفته و با استحکام بالا *AHSS*، *CP*، *DP* و *HSLA*)، مقاطع (مقاطع فورج و ماشین‌کاری، *30MSV6* و *27CD4*)، شمش (منیزیم *AM60*)، پودر (پودرهای پایه آهن و آلیاژ آهن مولیبدن)، پلاستیک (*PC*، *HDPE*)، *PMMA* و *PBT*)، لاستیک (*EPDM*، *MPQ*، *ECO* و *NBR*)، شیشه (شیشه‌های سولار، *Glass Float*)، مواد شیمیایی (چسب و عایق و مواد خام *ED*) و منسوجات (پلی‌اول، ایزوسیانات و نخ پلی‌استر و پلی‌آمید) و ۲- حمایت از تولید اقلام گلوگاهی و قطعات دارای ریسک متوسط به بالا (با فناوری بالا) و استفاده از ابزارهای نوین مالی برای تامین بخشی از هزینه‌های تولید این اقلام
 - ارتقای توان تولید قطعه‌سازان و تقویت حلقه‌های تحقیق و توسعه و طراحی در قطعه‌سازی و خودروسازی از طریق ۱- به هم رسانی شرکت‌های دانش‌بنیان فعال در این حلقه‌ها با خودروسازان و قطعه‌سازان؛ ۲- خوشه‌سازی و شبکه‌سازی واحدهای قطعه‌ساز فعال؛ ۳- ایجاد شرایط منصفانه در تعاملات خودروسازان با قطعه‌سازان از طریق بازنگری فرآیند قیمت‌گذاری در طول زنجیره در راستای متوازن سازی سود؛ ۴- استفاده از ظرفیت‌های دانشی موجود در سایر نهادها و وزارتخانه‌ها همانند صنایع نظامی
 - اصلاح نرخ تعرفه مجموعه‌ها و قطعات منفصله خودرو با هدف افزایش تعمیق ساخت داخل و تعریف IPI برای در راستای حمایت از تولید داخل
- افزایش شکاف قیمت بازار آزاد و درب کارخانه و سودآوری در بازار خودرو دامن زد. برآیند این چالش‌ها، شکست بازار خودرو و ضرورت حضور پررنگ‌تر دولت در نقش تنظیم‌گری برای تنظیم بازار خودرو و حمایت از تولید و حفظ حقوق مصرف‌کننده بود.
 - صنعت خودرو یکی از منابع درآمدی دولت‌ها در ایران و سایر کشورهای برخوردار از این صنعت است. کانال‌های درآمدی دولت از این صنعت در ایران شامل ۱- مالیات بر ارزش افزوده (خودروهای تولیدی و وارداتی)؛ ۲- مالیات و عوارض بر واردات خودرو؛ ۳- تعرفه واردات بر قطعات و اجزای منفصله خودرو؛ ۴- مالیات بر درآمد از شرکت‌های خودروساز و قطعه ساز و سایر شرکت‌های فعال در زنجیره ارزش خودرو؛ ۵- مالیات و درآمد ناشی از شماره‌گذاری خودرو؛ ۶- سهم سود دولت در شرکت‌های خودروسازی از محل سهام‌داری و ۷- سایر درآمدهای دولت مانند نقل و انتقال خودرو، مالیات شماره‌گذاری مجدد، عوارض شهرداری‌ها و سایر مالیات‌ها و جرایم است. برآورد درآمدهای دولت از محل سهام‌داری، مالیات بر درآمد و درآمد ناشی از مالیات، تعرفه و عوارض قطعات وارداتی برای سه شرکت ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو در سال ۱۳۹۶ بالغ بر ۱۶۰ هزار میلیارد ریال بوده که با لحاظ مالیات و عوارض واردات خودروی *CBU* و مالیات بر ارزش افزوده میزان درآمدهای دولت به بیش از ۳۸۰ هزار میلیارد ریال افزایش یافته است. حجم بالای درآمد دولت از صنعت خودرو در حالی بوده که قیمت بالای محصولات این صنعت همواره مورد انتقاد بوده است.
 - کاهش تولید خودرو در سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ به اندکی بیش از ۵۰ درصد مقدار تولید در سال ۱۳۹۶ توام با ممنوعیت واردات خودرو در دو سال گذشته، جهش نرخ ارز، افزایش قیمت خودرو در درب کارخانه و عدم پرداخت مالیات توسط خودروسازان بزرگ کشور بواسطه زیان‌ده بودن آن‌ها، نشان می‌دهد هرچند درآمد اسمی دولت از فروش تولیدکنندگان داخلی تامین شده اما ارزش حقیقی این درآمد و سهم آن از مجموع درآمدهای دولت به ۵۰ درصد سهم درآمدهای دولت در سال ۱۳۹۶ کاهش یافته است.
 - با توجه به عدم تعادل موجود در بازار خودروی کشور و در راستای انتظام بخشی به رفتارهای سوداگرانه در این بازار موارد زیر پیشنهاد می‌شود:

- هدف کاهش هزینه‌های تحقیق و توسعه و طراحی و ایجاد صرفه مقیاس؛
- ایجاد زیرساخت‌های توسعه‌ای و یک مرکز تحقیقاتی مستقل در حوزه مدیریت R&D و خدمات مهندسی برای عرضه محصولات متنوع؛
- توسعه صنعت بازیافت در راستای افزایش تولید و مدیریت تقاضا با بهره‌گیری از ظرفیت خودروهای مستهلک؛
- خصوصی‌سازی واقعی خودروسازان و اصلاح ساختار سهام‌داری آن‌ها با واگذاری تدریجی به بخش خصوصی دارای اهلیت سرمایه‌گذاری؛
- استفاده از ظرفیت صنعت قطعه‌سازی برای هم‌پیوندی با زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای و جهانی در دوران پساتحریم.

پیوست ۱:

- روند تغییرات قیمت مواد و محصولات معدنی از ابتدای ماه مارس تا هفته سوم ژوئن ۲۰۲۰ (تن بر دلار - اونس بر دلار)

| ژوئن | | | مه | | | | | آوریل | | | | | مارس | | | | | | | |
|---------|---------|---------|-----------|---------|---------|---------|---------|-----------|---------|---------|---------|---------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------------------------|
| W3 | W2 | W1 | متوسط رشد | W4 | W3 | W2 | W1 | متوسط رشد | W4 | W3 | W2 | W1 | متوسط رشد | W5 | W4 | W3 | W2 | W1 | | |
| ۵۲۱.۷ | ۵۲۷ | ۵۳۲.۱ | ۱.۶ | ۵۲۴.۴ | ۵۲۰.۶ | ۵۱۶.۱ | ۵۰۰.۴ | -۰.۹ | ۴۸۷.۷ | ۴۹۴.۵ | ۵۰۲.۶ | ۵۰۱.۰ | -۲.۷ | ۵۱۱ | ۴۹۵.۳ | ۴۹۸.۳ | ۵۴۸.۸ | ۵۷۰.۸ | مقدار | فولاد ^۱ |
| -۰.۳ | -۰.۴ | ۰.۶ | | ۰.۲ | ۰.۹ | ۳.۱ | ۳.۶ | | -۱.۴ | -۱.۶ | ۰.۳ | -۱.۸ | | ۳.۲ | -۰.۶ | -۹.۲ | -۳.۸ | -۰.۱ | %تغییر | |
| ۵۷۷۸.۹ | ۵۷۶۷.۷ | ۵۵۰۹.۲ | ۱.۲ | ۵۳۴۱.۶ | ۵۳۵۲ | ۵۲۴۲.۲ | ۵۱۶۱.۳ | ۲.۲ | ۵۲۴۴.۲ | ۵۱۴۴.۱ | ۵۱۵۵.۷ | ۴۸۹۱.۰ | -۴ | ۴۸۳۳.۴ | ۴۷۶۱.۵ | ۴۹۹۴.۲ | ۵۵۱۱ | ۵۶۷۹.۲ | مقدار | مس ^۱ |
| ۰.۱ | ۱.۵ | ۱ | | -۰.۱ | ۲.۱ | ۱.۶ | -۱.۲ | | ۳.۰ | -۰.۶ | ۵.۴ | ۱.۴ | | ۱.۳ | -۴.۷ | -۹.۴ | -۳ | ۰.۵ | %تغییر | |
| ۱۵۹۵.۸ | ۱۶۰۴۱.۵ | ۱۵۵۷.۵ | ۱ | ۱۵۲۷.۸ | ۱۴۹۹.۷ | ۱۴۸۱.۵ | ۱۴۸۳.۷ | ۰.۳ | ۱۵۰۶.۸ | ۱۵۰۵.۵ | ۱۵۱۲.۸ | ۱۴۹۲.۰ | -۲.۸ | ۱۵۳۴.۸ | ۱۵۵۷.۶ | ۱۶۴۶.۵ | ۱۶۸۹.۶ | ۱۷۲۰.۶ | مقدار | آلومینیوم ^۱ |
| -۰.۲ | ۱ | ۰.۶ | | ۰.۶ | ۱.۲ | -۰.۲ | -۱.۵ | | ۰.۱ | -۰.۵ | ۱.۴ | -۲.۸ | | -۱.۵ | -۵.۴ | -۲.۶ | -۱.۸ | ۱.۱ | %تغییر | |
| ۲۰۲۲ | ۲۰۱۶.۲ | ۲۰۱۶.۲ | ۰.۲ | ۱۹۴۹.۵ | ۲۰۰۴.۹ | ۱۹۸۲.۹ | ۱۹۳۷.۵ | ۰.۷ | ۱۹۲۷.۱ | ۱۹۰۹.۷ | ۱۹۳۶.۰ | ۱۸۸۶.۹ | -۱.۷ | ۱۸۷۳.۴ | ۱۸۴۱ | ۱۸۹۱.۲ | ۱۹۸۰.۳ | ۲۰۰۹.۷ | مقدار | روی ^۱ |
| ۰.۱ | ۰ | ۱.۱ | | -۰.۹ | ۱.۱ | ۲.۳ | ۰.۵ | | ۰.۹ | -۱.۴ | ۲.۶ | ۰.۷ | | ۱.۸ | -۲.۷ | -۴.۵ | -۱.۵ | -۱.۴ | %تغییر | |
| ۱۲۸۵۲.۵ | ۱۲۸۶۷.۵ | ۱۲۷۲۳.۵ | ۰.۶ | ۱۲۲۴۹.۴ | ۱۲۳۹۵.۵ | ۱۲۲۱۳.۸ | ۱۲۰۴۲.۵ | ۳ | ۱۲۲۸۹.۴ | ۱۲۱۸۹.۸ | ۱۱۸۳۱.۶ | ۱۱۲۵۰.۰ | -۲.۸ | ۱۱۳۵۶ | ۱۱۲۰۴ | ۱۱۷۲۰ | ۱۲۴۶۵ | ۱۲۷۱۵ | مقدار | نیکل ^۱ |
| ۰ | ۰.۴ | ۱.۳ | | ۰.۱ | ۱.۵ | ۱.۴ | -۲ | | ۰.۸ | ۳.۰ | ۵.۲ | -۰.۹ | | ۱.۴ | -۴.۴ | -۶ | -۲ | ۲.۱ | %تغییر | |
| ۱۰۳.۱ | ۱۰۳.۲ | ۹۹.۹ | ۳.۳ | ۹۲ | ۹۰.۶ | ۸۷.۸ | ۸۳.۴ | ۰.۲ | ۸۳.۹ | ۸۴.۱ | ۸۴.۱ | ۸۳.۴ | -۲ | ۸۲ | ۸۲.۳۸ | ۸۸.۴۹ | ۹۰.۳ | ۸۹ | مقدار | سنگ آهن ^۲ |
| ۰ | ۱.۱ | ۲.۸ | | ۰.۵ | ۳.۲ | ۵.۳ | -۰.۶ | | -۰.۳ | ۰.۰ | ۰.۹ | ۱.۶ | | -۰.۵ | -۶.۹ | -۲ | ۱.۵ | -۰.۲ | %تغییر | |
| ۱۷۲۶.۴ | ۱۷۱۷.۳ | ۱۷۱۱.۶ | ۰.۴ | ۱۷۲۱.۶ | ۱۷۳۹.۵ | ۱۷۱۳.۶ | ۱۶۹۹.۰ | ۱.۳ | ۱۷۱۲.۰ | ۱۶۸۷.۷ | ۱۷۱۴.۷ | ۱۶۴۸.۰ | -۱۳.۴۳ | ۱۶۰۵.۲ | ۱۵۹۷.۷ | ۱۴۹۸.۲ | ۱۶۲۳.۱ | ۱۶۴۰ | مقدار | طلا ^۱ |
| ۰.۲ | ۰.۱ | -۰.۲ | | -۰.۳ | ۱.۵ | ۰.۹ | -۰.۸ | | ۱.۴ | -۱.۶ | ۴.۰ | ۲.۷ | | -۰.۵ | -۶.۲ | ۸.۳ | ۱ | ۰.۲ | %تغییر | |

Source: 1- www. Tgju.org

2-www.market.businessinsider.com

پیوست ۲:

مقدار عرضه و حجم معاملات مواد و محصولات معدنی در بورس کالای ایران از ۱۳۹۹/۰۲/۰۱ تا ۱۳۹۹/۳/۳۱

| نرخ رشد ارزش هر تن | محصولات فولادی | | | | | | | | تولید کننده |
|--------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------|-----------------|-----------------------|-------------------------|-----------------|-----------------|-------------------------------|
| | خرداد | | | | اردیبهشت | | | | |
| | ارزش هر تن (هزارریال) | ارزش معامله (هزار ریال) | حجم معامله (تن) | مقدار عرضه (تن) | ارزش هر تن (هزارریال) | ارزش معامله (هزار ریال) | حجم معامله (تن) | مقدار عرضه (تن) | |
| ۲۰.۵ | ۶۳۴۹۴ | ۱۲۸۵۱۲۷۳۶ | ۲۰۲۴ | ۲۰۲۴ | ۵۲۶۸۵ | ۱۱۸۲۲۴۵۶۸ | ۲۲۴۴ | ۳۰۳۶ | آذر فولاد امین |
| ۱۴.۸ | ۵۷۷۵۷ | ۲۵۴۱۲۹۸۰۰۰ | ۴۴۰۰۰ | ۴۴۰۰۰ | ۵۰۳۰۴ | ۱۰۰۶۰۸۹۰۰۰ | ۲۰۰۰۰ | ۳۵۰۰۰ | آهن و فولاد ارفع |
| ۱۳.۳ | ۶۲۰۴۹ | ۲۲۱۱۴۴۰۰۰ | ۳۵۶۴ | ۵۱۰۴ | ۵۴۷۵۹ | ۶۰۲۳۴۷۹۰ | ۱۱۰۰ | ۱۱۰۰ | پرشین فولاد آریا |
| ۱۶.۷ | ۶۲۹۶۱ | ۱۹۶۶۹۱۶۲۷۰ | ۳۱۲۴۰ | ۵۱۷۰۰ | ۵۳۹۳۲ | ۱۷۷۹۷۵۷۳۲۰ | ۳۳۰۰۰ | ۳۳۰۰۰ | تولیدی فولاد سپید فراب کویر |
| ۱۴.۵ | ۵۸۷۰۰ | ۱۴۹۹۰۸۰۳۱۴ | ۲۵۵۳۸ | ۳۵۴۶۰ | ۵۱۲۷۱ | ۱۱۱۶۱۶۵۳۰۴ | ۲۱۷۷۰ | ۲۷۹۵۸ | جهان فولاد سیرجان |
| ۱۷.۲ | ۶۵۶۷۱ | ۷۳۲۸۹۸۹۵۹۹ | ۱۱۱۶۰۱ | ۱۱۴۲۱۹ | ۵۶۰۳۴ | ۵۴۴۶۳۱۹۶۹۲ | ۹۷۱۹۶ | ۱۰۷۴۲۶ | ذوب آهن اصفهان |
| ۱۵.۷ | ۵۶۶۶۰ | ۳۱۱۶۲۹۷۰۰۰ | ۵۵۰۰۰ | ۵۵۰۰۰ | ۴۸۹۷۵ | ۹۷۹۵۰۲۰۰۰ | ۲۰۰۰۰ | ۳۰۰۰۰ | شرکت معدنی صنعتی چادرملو |
| ۲۱.۱ | ۶۳۳۳۱ | ۴۸۳۴۶۷۴۶۸ | ۷۶۳۴ | ۷۷۰۰ | ۵۲۲۹۲ | ۲۳۰۰۸۴۸۰۰ | ۴۴۰۰ | ۵۱۷۰ | صبا فولاد زاگرس |
| ۱۵.۲ | ۶۱۶۵۸ | ۱۸۵۸۳۷۲۱۲ | ۳۰۱۴ | ۶۰۲۸ | ۵۳۵۳۱ | ۱۰۰۵۷۴۶۶۷۶ | ۱۸۷۸۸ | ۱۹۶۲۴ | صنایع آهن و فولاد سرمد ابرکوه |
| ۱۰.۸ | ۶۱۷۸۷ | ۲۲۰۲۰۷۶۵۸ | ۳۵۶۴ | ۵۵۲۲ | ۵۵۷۸۷ | ۲۹۰۸۷۵۳۵۴ | ۵۲۱۴ | ۵۲۱۴ | صنایع فولاد کاوه نیکمه داش |
| ۱۷.۷ | ۷۱۲۰۰ | ۱۸۷۹۶۶۶۸ | ۲۶۴ | ۲۶۴ | ۶۰۵۰۶ | ۱۳۳۱۱۳۲۰ | ۲۲۰ | ۲۲۰ | صنایع فولاد کوهپایه |
| ۸.۶ | ۶۲۳۳۸ | ۳۷۰۲۸۶۶۲ | ۵۹۴ | ۱۵۱۸ | ۵۷۳۹۲ | ۵۸۰۸۱۰۵۶ | ۱۰۱۲ | ۱۰۱۲ | صنایع نورد فولاد گلستان |
| - | - | ۰ | ۰ | ۰ | ۴۸۰۰۵ | ۵۷۶۰۵۴۰۰ | ۱۲۰۰ | ۱۲۰۰ | صنعت تجارت پردیس آذربایجان |
| ۱۹.۷ | ۶۳۰۳۱ | ۱۷۳۳۳۴۳۹۴۲ | ۲۷۵۰۰ | ۳۶۳۰۰ | ۵۲۶۳۸ | ۱۵۶۳۳۴۶۱۸ | ۲۹۷۰ | ۸۸۰۰ | فولاد آذربایجان |
| ۱۸.۰ | ۶۴۰۶۱ | ۱۱۲۷۴۷۱۴ | ۱۷۶ | ۶۲۰۴ | ۵۴۳۱۲ | ۵۹۷۴۲۶۵۰ | ۱۱۰۰ | ۱۷۶۰ | فولاد ارگ تبریز |
| ۱۵.۲ | ۶۷۴۱۷ | ۲۷۴۳۸۵۲۳۲ | ۴۰۷۰ | ۴۰۷۰ | ۵۸۵۱۶ | ۲۰۵۹۷۶۱۰۰ | ۳۵۲۰ | ۳۵۲۰ | فولاد البرز ایرانیان |
| ۱۷.۴ | ۶۲۱۵۱ | ۱۳۱۲۶۳۰۸۸ | ۲۱۱۲ | ۲۱۱۲ | ۵۲۹۳۳ | ۱۲۲۲۷۵۸۹۰ | ۲۳۱۰ | ۲۳۱۰ | فولاد امیرکبیر خزر |
| - | - | ۰ | ۰ | ۰ | ۵۸۰۹۵ | ۶۳۹۰۴۳۹۰ | ۱۱۰۰ | ۱۱۰۰ | فولاد خرمدشت تاکستان |
| ۲۰.۳ | ۵۷۶۹۳ | ۷۶۱۵۵۲۸۰۰۰ | ۱۳۲۰۰۰ | ۱۴۲۰۰۰ | ۴۷۹۵۷ | ۱۹۱۸۲۶۰۰۰۰ | ۴۰۰۰۰ | ۷۰۰۰۰ | فولاد خوزستان |
| ۱۷.۴ | ۶۲۵۹۲ | ۷۴۶۳۴۴۴۱۲ | ۱۱۹۲۴ | ۲۹۷۰۰ | ۵۳۳۱۱ | ۱۲۲۴۴۳۶۹۹۴ | ۲۲۹۶۸ | ۲۵۳۰۰ | فولاد روهمینا جنوب |
| ۱۳.۵ | ۵۶۶۴۲ | ۱۶۹۹۲۵۰۰۰۰ | ۳۰۰۰۰ | ۳۴۰۰۰ | ۴۹۹۲۵ | ۷۹۸۷۹۸۰۰۰ | ۱۶۰۰۰ | ۱۶۰۰۰ | فولاد سیرجان ایرانیان |

ماخذ: بورس کالای ایران.



| | | | | | | | | | |
|--------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------|-----------------|-----------------------|-------------------------|-----------------|-----------------|-------------------------------------|
| ۱۲,۳ | ۶۱۸۲۷ | ۶۸۰۰۹۵۹۰ | ۱۱۰۰ | ۲۴۲۰ | ۵۵۰۳۸ | ۶۰۵۴۱۶۶۸ | ۱۱۰۰ | ۱۷۶۰ | فولاد عتیق آذر سهند |
| ۸,۲ | ۶۱۶۸۹ | ۱۳۵۷۱۴۹۲۰ | ۲۲۰۰ | ۲۲۰۰ | ۵۷۰۱۲ | ۱۲۵۴۲۶۴۰۰ | ۲۲۰۰ | ۲۲۰۰ | فولاد کاوه اروند |
| ۲۰,۴ | ۵۶۲۱۶ | ۱۰۱۱۸۸۶۰۰۰ | ۱۸۰۰۰ | ۱۸۰۰۰ | ۴۶۶۷۶ | ۹۳۳۵۲۰۰۰۰ | ۲۰۰۰۰ | ۲۵۰۰۰ | فولاد کاوه جنوب کیش |
| ۷,۶ | ۷۲۹۱۱ | ۴۲۶۹۲۴۹۳۳۱۲ | ۵۸۵۵۴۵ | ۵۸۶۰۴۵ | ۶۷۷۷۴ | ۱۴۷۴۵۸۹۰۱۸۳ | ۲۱۷۵۷۳ | ۲۳۸۵۷۳ | فولاد مبارکه اصفهان |
| ۱۸,۵ | ۵۹۶۹۳ | ۸۵۳۶۰۹۹۰ | ۱۴۳۰ | ۱۴۳۰ | ۵۰۳۶۳ | ۸۳۰۹۹۲۱۴ | ۱۶۵۰ | ۱۶۵۰ | فائتم پروفیل رازی |
| - | - | ۰ | ۰ | ۰ | - | ۰ | ۰ | ۱۰۰۰ | گسترش خدمات آتیه اندیشان سپهر شرق |
| ۱۹,۶ | ۶۹۷۸۸ | ۱۵۳۵۳۳۶۰ | ۲۲۰ | ۲۲۰ | ۵۸۳۵۵ | ۴۳۶۴۹۳۲۰ | ۷۴۸ | ۷۴۸ | گسترش فولاد فجر آذربایجان |
| ۱۶,۴ | ۵۸۰۶۰ | ۵۸۰۵۹۸۰۰۰ | ۱۰۰۰۰ | ۱۳۰۰۰ | ۴۹۸۷۶ | ۵۹۸۵۰۸۰۰۰ | ۱۲۰۰۰ | ۱۲۰۰۰ | مجتمع ذوب آهن فولاد خزر |
| ۱۹,۳ | ۵۶۷۶۶ | ۱۲۴۸۸۵۹۰۰۰ | ۲۲۰۰۰ | ۲۲۰۰۰ | ۴۷۵۶۹ | ۱۴۲۷۰۸۱۰۰۰ | ۳۰۰۰۰ | ۳۵۰۰۰ | مجتمع صنعتی ذوب آهن پاسارگاد |
| - | - | ۰ | ۰ | ۵۵۰۰ | ۵۴۷۲۸ | ۴۸۱۶۰۹۸۱۰ | ۸۸۰۰ | ۸۸۰۰ | مجتمع فولاد آتیه خاورمیانه |
| ۱۷,۰ | ۶۱۵۹۹ | ۳۵۵۴۹۸۸۴۵۶ | ۵۷۷۱۲ | ۶۲۲۸۸ | ۵۲۶۴۴ | ۱۸۲۹۰۵۳۱۰۸ | ۳۴۷۴۴ | ۵۶۴۴۰ | مجتمع فولاد خراسان |
| - | ۶۱۸۲۲ | ۲۲۵۷۷۳۷۹۰ | ۳۶۵۲ | ۴۰۴۸ | ۵۰۷۱۴ | ۳۹۰۴۹۴۷۲ | ۷۷۰ | ۱۰۱۲ | مجتمع فولاد صنعت بناب |
| ۲۱,۹ | ۶۲۴۵۴ | ۲۱۹۸۳۷۸۸۲ | ۳۵۲۰ | ۵۵۰۰ | ۵۴۹۳۲ | ۲۹۸۴۹۹۴۱۰ | ۵۴۳۴ | ۶۶۰۰ | مجتمع فولاد ظفر بناب |
| ۱۳,۷ | - | ۰ | ۰ | ۳۱۹۰ | ۵۶۵۷۶ | ۶۲۲۳۳۲۹۲ | ۱۱۰۰ | ۱۱۰۰ | مجتمع معدنی و صنعت آهن و فولاد بافق |
| - | - | ۰ | ۰ | ۷۷۰۰ | ۵۲۷۴۶ | ۱۱۶۰۴۰۴۳۰ | ۲۲۰۰ | ۲۲۰۰ | نورد فولاد صنعتی و ساختمانی یزد |
| - | ۵۷۶۸۳ | ۱۱۵۳۶۵۵۰۰ | ۲۰۰۰ | ۳۰۰۰ | - | ۰ | ۰ | ۰ | گلتنک سازان سپاهان |
| - | ۵۳۳۵۶ | ۵۳۳۵۶۰۰۰ | ۱۰۰۰ | ۱۰۰۰ | - | ۰ | ۰ | ۰ | گروه صنعتی پارس بوتیل یزد |
| - | ۶۳۱۷۶ | ۷۶۴۴۲۹۶۰ | ۱۲۱۰ | ۱۲۱۰ | - | ۰ | ۰ | ۰ | مجتمع ذوب آهن و نورد کرمان |
| - | ۶۳۱۸۱ | ۳۱۹۶۹۶۹۶ | ۵۰۶ | ۵۰۶ | - | ۰ | ۰ | ۰ | سیما فولاد جهان |
| ۱۵,۷ | ۶۶۴۰۲ | ۸۰۰۷۴۹۷۴۴۳۱ | ۱۲۰۵۹۱۴ | ۱۳۲۲۱۸۲ | ۵۷۳۸۷ | ۳۶۳۷۱۳۷۸۸۷۱ | ۶۳۱۰۸۷ | ۷۵۴۶۹۷ | جمع کل |
| آلومینیوم | | | | | | | | | |
| نرخ رشد ارزش هر تن | خرداد | | | | اردبیهشت | | | | تولید کننده |
| | ارزش هر تن (هزارریال) | ارزش معامله (هزار ریال) | حجم معامله (تن) | مقدار عرضه (تن) | ارزش هر تن (هزارریال) | ارزش معامله (هزار ریال) | حجم معامله (تن) | مقدار عرضه (تن) | |
| - | - | ۰ | ۰ | ۴۵۰۰ | ۰ | ۰ | ۰ | ۱۵۰۰ | آریا کابل فدک |



| | | | | | | | | | |
|------|----------|------------|-------|-------|-----------|------------|-------|-------|-------------------------------|
| - | - | ۰ | ۰ | ۰ | ۲۲۹۲۳۹,۷ | ۴۵۸۴۷۹۴,۰ | ۲۰۰۰ | ۲۰۰۰ | آلومینای ایران |
| ۱۷,۹ | ۲۵۹۸۹۷,۰ | ۱۳۶۴۴۵۹۱۷۵ | ۵۲۵۰ | ۸۲۰۰ | ۲۲۰۵۲۸,۶۶ | ۲۸۱۱۷۴۰۴۰۰ | ۱۲۷۵۰ | ۱۸۵۲۵ | آلومینیوم المهدی |
| ۱۵ | ۲۶۶۹۶۶,۱ | ۴۳۹۴۲۶۲۴۶۰ | ۱۶۴۶۰ | ۱۸۲۰۰ | ۳۳۲۱۰,۱,۱ | ۳۷۲۲۹۰۱۵۸۰ | ۱۶۰۴۰ | ۱۷۷۶۰ | آلومینیوم ایران (ایرالکو) |
| ۰ | ۲۹۹۸۳۹,۳ | ۳۵۹۸۰۷۲۰ | ۱۲۰ | ۱۸۰ | - | ۰ | ۰ | ۰ | صنایع نگین آلومینیوم گلپایگان |
| ۱۶,۹ | ۲۶۵۴۴۶,۷ | ۵۷۹۴۷۰۲۳۵۵ | ۲۱۸۳۰ | ۳۱۰۸۰ | ۲۲۷۱۲۳,۱۴ | ۶۹۹۳۱۲۱۳۸۰ | ۳۰۷۹۰ | ۳۹۷۸۵ | جمع کل |

مس

| نرخ رشد ارزش هر تن | خرداد | | | | اردیبهشت | | | | تولیدکننده |
|--------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------|-----------------|-----------------------|-------------------------|-----------------|-----------------|--------------------------------|
| | ارزش هر تن (هزارریال) | ارزش معامله (هزار ریال) | حجم معامله (تن) | مقدار عرضه (تن) | ارزش هر تن (هزارریال) | ارزش معامله (هزار ریال) | حجم معامله (تن) | مقدار عرضه (تن) | |
| - | - | ۰ | ۰ | ۰ | - | ۰ | ۰ | ۹۰۰ | آریا کابل فدک |
| ۹,۳ | ۷۹۲۴۳۲ | ۱۲۲۸۲۶۹۶۰ | ۱۵۵ | ۵۵۵ | ۷۲۵۱۲۲,۵۸ | ۱۷۴۰۲۹۴۲۰ | ۲۴۰ | ۹۰۰ | بایک مس ایرانیان |
| ۱۱,۳ | ۷۶۴۵۹۵ | ۱۲۱۲۶۴۷۰۱۲۰ | ۱۵۸۶۰ | ۹۶۰۰۰ | ۶۸۶۷۸۵,۶۳ | ۱۴۲۱۶۴۶۲۶۴۰ | ۲۰۷۰۰ | ۱۰۰۰۰۰ | شرکت ملی صنایع مس ایران |
| ۱۷,۶ | ۸۷۴۷۱۰ | ۶۹۹۷۶۷۶۰ | ۸۰ | ۱۳۹۰ | ۷۴۳۷۴۳,۹۳ | ۱۱۱۵۶۱۵۹۰ | ۱۵۰ | ۲۰۱۰ | صنایع تولیدی دنیای مس کاشان |
| - | - | ۰ | ۰ | ۲۸۰ | - | ۰ | ۰ | ۳۵۰ | صنایع مس کاوه |
| ۱۲,۹ | ۷۹۲۴۳۲ | ۳۹۶۲۱۶۰۰ | ۵۰ | ۵۰ | ۷۰۲۰۲۴ | ۳۵۱۰۱۲۰۰ | ۵۰ | ۲۰۰ | فرآوری مس درخشان تخت گنبد |
| - | - | ۰ | ۰ | ۱۶۵ | - | ۰ | ۰ | ۳۸۰ | گروه صنایع کابلسازی افق البرز |
| ۱۷,۹ | ۸۷۹۹۶۷ | ۴۸۳۹۸۱۵۹۵ | ۵۵۰ | ۴۰۰۰ | ۷۴۶۵۹۱,۱۲ | ۴۴۰۴۸۸۷۶۰ | ۵۹۰ | ۴۵۰۰ | گیل راد شمال |
| - | - | ۰ | ۰ | ۴۸۰ | - | ۰ | ۰ | ۲۸۰ | راشا مهر نیکان |
| - | - | ۰ | ۰ | ۱۸۰ | - | ۰ | ۰ | ۵۴۰ | شرکت صنایع مس شهید باهنر |
| - | - | ۰ | ۰ | ۴۰ | - | ۰ | ۰ | ۰ | تولیدی سیم و کابل تبریز سیمکات |
| ۱۱,۶ | ۷۶۹۲۶۵ | ۱۲۸۴۲۸۷۷۰۳۵ | ۱۶۶۹۵ | ۱۰۳۱۴۰ | ۶۸۹۲۶۱,۱ | ۱۴۹۷۷۶۴۳۶۱۰ | ۲۱۷۳۰ | ۱۱۰۰۶۰ | جمع کل |

روی

| نرخ رشد ارزش هر تن | خرداد | | | | اردیبهشت | | | | تولیدکننده |
|--------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------|-----------------|-----------------------|-------------------------|-----------------|-----------------|---------------------------|
| | ارزش هر تن (هزارریال) | ارزش معامله (هزار ریال) | حجم معامله (تن) | مقدار عرضه (تن) | ارزش هر تن (هزارریال) | ارزش معامله (هزار ریال) | حجم معامله (تن) | مقدار عرضه (تن) | |
| - | ۳۰۶۵۸۱,۵ | ۶۱۳۱۶۳۰۰ | ۲۰۰ | ۴۰۰ | - | ۰ | ۰ | ۱۰۰ | توسعه صنایع روی خاورمیانه |
| - | - | ۰ | ۰ | ۰ | - | ۰ | ۰ | ۲۰۰ | تولیدی روی بندرعباس |

| | | | | | | | | | |
|------|-----------|-----------|------|------|-----------|-----------|-----|------|------------------------------------|
| ۱۲,۴ | ۳۱۴۵۸۹ | ۲۵۱۶۷۱۲۰ | ۸۰ | ۶۰۰ | ۲۷۹۷۸۶ | ۵۵۹۵۷۲۰ | ۲۰ | ۲۰۰ | ذوب روی بافق |
| - | - | ۰ | ۰ | ۴۰ | - | ۰ | ۰ | ۴۰ | ذوب روی تال |
| - | ۳۰۶۲۱۷,۳۹ | ۱۱۰۲۳۸۲۶۰ | ۳۶۰ | ۳۶۰ | - | ۰ | ۰ | ۵۰ | سازند روی زنجان |
| - | - | ۰ | ۰ | ۵۰۰ | - | ۰ | ۰ | ۸۰۰ | صنایع خالص سازان روی زنجان |
| ۱۰,۳ | ۲۹۸۵۷۴ | ۲۹۸۵۷۴۰۰ | ۱۰۰ | ۵۶۰ | ۲۷۰۶۹۱,۵۸ | ۱۰۲۸۶۲۸۰۰ | ۳۸۰ | ۲۳۰۰ | کالسیمین |
| - | - | ۰ | ۰ | ۶۰۰ | - | ۰ | ۰ | ۰ | سرب و روی ایران |
| - | ۳۰۶۲۱۱ | ۷۳۴۹۰۶۴۰ | ۲۴۰ | ۳۶۰ | - | ۰ | ۰ | ۰ | سپنتا روی |
| - | - | ۰ | ۰ | ۳۰۰ | - | ۰ | ۰ | ۰ | ذوب روی صبا صنعت |
| - | - | ۰ | ۰ | ۱۰۰ | - | ۰ | ۰ | ۰ | تعاونی تولیدی روی میعاد نامن زنجان |
| - | - | ۰ | ۰ | ۵۰ | - | ۰ | ۰ | ۰ | صانع روی زنجان |
| - | ۳۱۴۵۸۹ | ۳۱۴۵۸۹۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | - | ۰ | ۰ | ۰ | گسترش صنایع روی ایرانیان |
| - | - | ۰ | ۰ | ۳۷۰ | - | ۰ | ۰ | ۰ | ملی سرب و روی ایران |
| ۱۳,۲ | ۳۰۶۹۷۰,۹۴ | ۳۳۱۵۲۸۶۲۰ | ۱۰۸۰ | ۴۳۴۰ | ۲۷۱۱۴۶,۳ | ۱۰۸۴۵۸۵۲۰ | ۴۰۰ | ۳۶۹۰ | جمع کل |

ماخذ: بورس کالای ایران

پیوست ۳:

- روند تغییرات قیمت کالاهای صنعتی منتخب از ۱۳۹۹/۰۲/۰۱ تا ۱۳۹۹/۰۳/۲۳ (ریال)

| متوسط رشد | خرداد | | | متوسط رشد | اردیبهشت | | | واحد | شرح | |
|-----------|---------|---------|---------|-----------|----------|---------|---------|---------|---------|-------------------------------------------|
| | W3 | W2 | W1 | | W4 | W3 | W2 | | | |
| ۱,۲ | ۳۷۲۲۲۶۷ | ۳۸۱۶۶۲۷ | ۳۶۳۷۷۸۵ | ۰,۱ | ۳۴۷۶۵۴۷ | ۳۴۳۲۲۷۹ | ۳۴۹۴۷۲۲ | ۳۴۶۱۴۹۴ | مقدار | کاغذ چاپ ۷۰ گرمی اندونزی |
| | ۱ | ۱,۳ | ۴,۶ | | ۱,۳ | -۱,۸ | ۱,۰ | ۰,۹ | % تغییر | |
| -۱ | ۳۶۹۷۰۷ | ۳۷۹۰۰۰ | ۳۷۷۵۰۰ | ۱ | ۳۵۹۹۳۴ | ۳۵۳۸۶۷ | ۳۵۵۳۵۸ | ۳۴۸۸۹۵ | مقدار | کاغذ A4 (بسته ۵۰۰ برگ) با ارز نیمایی |
| | -۲,۵ | ۰,۴ | ۴,۹ | | ۱,۷ | -۰,۴ | ۱,۹ | ۰,۱ | % تغییر | |
| -۰,۲ | ۱۹۵۶۹ | ۱۹۵۸۳ | ۱۹۶۶۳ | ۰,۳ | ۱۹۵۸۹ | ۱۹۶۰۷ | ۱۹۳۷۶ | ۱۹۳۸۵ | مقدار | دفترچه مشق ۴۰ برگ یک رنگ چاپ |
| | -۰,۱ | -۰,۳ | ۰,۳ | | -۰,۱ | ۱,۲ | ۰ | -۰,۴ | % تغییر | |
| ۰,۵ | ۱۰۶۶۳۴ | ۱۰۶۰۱۷ | ۱۰۵۶۶۵ | -۰,۵ | ۹۹۶۹۲ | ۹۸۶۹۲ | ۱۰۱۵۱۵ | ۱۰۱۰۶۳ | مقدار | کاغذ روزنامه وارداتی |
| | ۰,۶ | ۰,۳ | ۶ | | ۱ | -۲,۸ | ۰,۴ | ۱,۶ | % تغییر | |
| ۰,۳ | ۲۲۴۴۱۴۰ | ۲۲۴۰۹۵۲ | ۲۲۳۰۶۲۲ | -۰,۲ | ۲۲۶۴۸۲۳ | ۲۲۵۶۰۸۳ | ۲۲۵۸۱۳۸ | ۲۲۷۹۹۱۸ | مقدار | سیمان خاکستری تیپ ۳۲۵-۱ فله |
| | ۰,۱ | ۰,۵ | -۱,۵ | | ۰,۴ | -۰,۱ | -۱ | -۰,۴ | % تغییر | |
| ۰ | ۲۲۹۲۶۰۶ | ۲۲۸۵۲۱۸ | ۲۲۹۰۳۴۳ | -۰,۲ | ۲۲۹۴۹۳۷ | ۲۲۷۰۲۵۱ | ۲۲۷۸۴۸۵ | ۲۳۰۷۶۰۸ | مقدار | سیمان خاکستری تیپ ۲ فله |
| | ۰,۳ | -۰,۲ | -۰,۲ | | ۱,۱ | -۰,۴ | -۱,۳ | ۰,۲ | % تغییر | |
| ۰,۵ | ۱۴۶۷۷۶ | ۱۴۵۴۹۷ | ۱۴۵۲۰۷ | ۰,۱ | ۱۴۵۳۸۷ | ۱۴۵۲۷۱ | ۱۴۴۸۰۸ | ۱۴۴۸۴۰ | مقدار | سیمان خاکستری تیپ ۲ پاکتی |
| | ۰,۹ | ۰,۲ | -۰,۱ | | ۰,۱ | ۰,۳ | ۰ | ۰ | % تغییر | |
| ۰,۵ | ۱۴۴۲۶۷ | ۱۴۳۳۸۵ | ۱۴۲۷۹۳ | -۰,۱ | ۱۴۲۸۴۷ | ۱۴۲۶۹۹ | ۱۴۳۴۴۲ | ۱۴۳۳۷۲ | مقدار | سیمان خاکستری تیپ ۲۲۵-۱ پاکتی |
| | ۰,۶ | ۰,۴ | ۰ | | -۰,۶ | ۰,۲ | ۰ | ۰,۱ | % تغییر | |
| ۰,۶ | ۲۶۹۴۰۰ | ۲۶۸۰۲۷ | ۲۶۶۲۵۶ | ۰,۳ | ۲۶۵۷۷۸ | ۲۶۴۹۳۵ | ۲۶۳۱۱۱ | ۲۶۳۳۴۰ | مقدار | سیمان سفید ۵۰ کیلو گرمی |
| | ۰,۵ | ۰,۷ | ۰,۲ | | ۰,۳ | ۰,۷ | -۰,۱ | -۰,۴ | % تغییر | |
| ۱,۷ | ۸۶۷۹۷ | ۸۵۵۷۰ | ۸۳۹۸۴ | -۰,۲ | ۸۳۹۵۳ | ۸۳۰۲۲ | ۸۴۳۱۹ | ۸۴۴۵۲ | مقدار | گچ سفید کیسه ۴۰ کیلو گرمی |
| | ۱,۴ | ۱,۹ | ۰ | | ۱,۱ | -۱,۵ | -۰,۲ | ۱,۴ | % تغییر | |
| ۱,۵ | ۸۴۰۴۹ | ۸۳۱۷۳ | ۸۱۵۲۸ | ۲,۱ | ۷۳۵۱۲ | ۷۱۵۲۹ | ۷۰۹۴۶ | ۶۹۰۵۸ | مقدار | تیر آهن نمره ۱۶ اذوب آهن اصفهان |
| | ۱,۱ | ۲ | ۱۰,۹ | | ۲,۸ | ۰,۸ | ۲,۷ | -۱,۹ | % تغییر | |
| ۱,۷ | ۸۰۴۷۹ | ۷۹۱۶۷ | ۷۷۸۶۸ | ۰,۹ | ۷۳۹۷۰ | ۷۳۱۹۶ | ۷۳۰۶۱ | ۷۲۰۴۳ | مقدار | تیر آهن نمره ۱۸ اذوب آهن اصفهان |
| | ۱,۷ | ۱,۷ | ۵,۳ | | ۱,۱ | ۰,۲ | ۱,۴ | -۳,۵ | % تغییر | |
| -۰,۶ | ۸۸۰۴۰ | ۸۸۹۰۸ | ۸۹۰۴۱ | ۲,۴ | ۸۲۵۰۲ | ۸۱۱۷۵ | ۷۹۷۴۹ | ۷۶۹۴۵ | مقدار | تیر آهن نمره ۱۴ اذوب آهن اصفهان + C19:C20 |
| | -۱ | -۰,۱ | ۷,۹ | | ۱,۶ | ۱,۸ | ۳,۶ | -۲ | % تغییر | |

انواع کاغذ

سیمان

آهن آلات

| خرداد | | | | اردبیهشت | | | | | واحد | شرح |
|-----------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|----------|---------|----------------------------------------------|
| متوسط رشد | W3 | W2 | W1 | متوسط رشد | W4 | W3 | W2 | W1 | | |
| ۱,۹ | ۷۸۱۷۷ | ۷۶۱۵۲ | ۷۵۲۵۸ | ۱,۶ | ۷۲۱۶۱ | ۷۰۹۰۶ | ۷۰۰۴۰ | ۶۸۷۵۹ | مقدار | تیر آهن نمره ۲۷ سنگین ذوب آهن |
| | ۲,۷ | ۱,۲ | ۴,۳ | | ۱,۸ | ۱,۲ | ۱,۹ | -۱,۳ | % تغییر | |
| ۱,۹ | ۷۳۵۵۸ | ۷۲۹۱۶ | ۷۰۸۳۰ | ۱,۱ | ۶۶۹۶۰ | ۶۵۹۹۳ | ۶۵۳۸۵ | ۶۴۷۱۲ | مقدار | میلگرد آجدار نمره ۱۲ |
| | ۰,۹ | ۲,۹ | ۵,۸ | | ۱,۵ | ۰,۹ | ۱ | -۳,۸ | % تغییر | |
| ۲ | ۷۲۹۷۴ | ۷۲۵۷۸ | ۷۰۱۵۱ | ۱,۳ | ۶۶۶۳۹ | ۶۵۳۹۴ | ۶۵۰۳۵ | ۶۴۰۸۱ | مقدار | میلگرد آجدار نمره ۱۴ |
| | ۰,۵ | ۳,۵ | ۵,۳ | | ۱,۹ | ۰,۶ | ۱,۵ | -۴ | % تغییر | |
| ۰,۸ | ۱۰۲۰۹۸ | ۱۰۱۲۰۹ | ۱۰۰۴۲۳ | ۰ | ۹۵۵۹۳ | ۹۴۰۹۷ | ۹۴۵۱۷ | ۹۵۷۲۲ | مقدار | ورق سیاه ۳ میلی متر مبارکه |
| | ۰,۹ | ۰,۸ | ۵,۱ | | ۱,۶ | -۰,۴ | -۱,۳ | -۳,۸ | % تغییر | |
| ۰,۲ | ۱۳۴۵۶۵۶ | ۱۳۴۰۲۵۷ | ۱۳۴۰۹۳۴ | ۰,۵ | ۱۳۳۲۲۲۷ | ۱۳۱۹۳۰۸ | ۱۳۲۱۵۵۱ | ۱۳۱۲۱۳۹ | مقدار | سیم ۱*۱,۵ |
| | ۰,۴ | -۰,۱ | ۰,۷ | | ۱ | -۰,۲ | ۰,۷ | ۰,۷ | % تغییر | |
| ۰,۲ | ۲۱۲۰۵۸۷ | ۲۱۰۸۶۴۰ | ۲۱۱۱۱۸۰ | ۰,۶ | ۲۱۰۰۳۰۷ | ۲۰۸۰۴۲۸ | ۲۰۷۶۰۸۴ | ۲۰۶۳۱۶۴ | مقدار | سیم ۱*۲,۵ |
| | ۰,۶ | -۰,۱ | ۰,۵ | | ۱ | ۰,۲ | ۰,۶ | ۰,۶ | % تغییر | |
| ۱ | ۲۶۲۶۲۶۴ | ۲۵۸۱۶۰۸ | ۲۵۶۹۴۵۵ | ۱,۵ | ۲۵۸۸۷۵۷ | ۲۴۸۶۵۸۰ | ۲۵۱۹۸۰۵ | ۲۴۷۸۵۹۴ | مقدار | لاستیک پرایدی بارز |
| | ۱,۷ | ۰,۵ | -۰,۷ | | ۴,۱ | -۱,۳ | ۱,۷ | ۱,۵ | % تغییر | |
| ۱,۴ | ۲۹۹۳۵۳۸ | ۲۹۳۵۱۵۵ | ۲۹۱۰۴۹۵ | ۱,۵ | ۲۸۹۴۸۷۸ | ۲۷۸۶۷۰۸ | ۲۸۱۷۰۳۵ | ۲۷۷۰۸۵۳ | مقدار | لاستیک پژیوی بارز |
| | ۲ | ۰,۸ | ۰,۵ | | ۳,۹ | -۱,۱ | ۱,۷ | ۱,۸ | % تغییر | |
| ۲,۶ | ۱۸۱۶۴۱۴۱ | ۱۷۷۳۰۸۱۱ | ۱۷۲۵۱۳۱۲ | ۱,۴ | ۱۶۷۷۸۰۱۱ | ۱۶۱۷۹۰۹۹ | ۱۶۱۰۶۲۶۰ | ۱۶۰۷۵۲۰۷ | مقدار | لاستیک جینیو کامیونی و اتوبوسی |
| | ۲,۴ | ۲,۸ | ۲,۸ | | ۳,۷ | ۰,۵ | ۰,۲ | ۱,۲ | % تغییر | |
| ۵ | ۲۲۶۱۰۳۵۷ | ۲۱۰۸۱۲۸۲ | ۲۰۵۲۲۴۴۲ | ۱,۶ | ۲۰۱۸۶۲۷۷ | ۱۹۶۸۵۵۳۴ | ۱۹۳۵۷۵۰۴ | ۱۹۲۳۲۰۰۷ | مقدار | لاستیک بارز اتوبوسی ۲۲/۵*۸۰*۳۱۵ |
| | ۷,۳ | ۲,۷ | ۱,۷ | | ۲,۵ | ۱,۷ | ۰,۷ | -۰,۲ | % تغییر | |
| ۳,۷ | ۲۳۳۲۹۳۰۹ | ۲۲۰۹۵۸۲۴ | ۲۱۷۰۷۷۴۴ | ۱,۱ | ۲۱۵۷۳۲۴۱ | ۲۱۰۸۱۶۷۳ | ۲۰۹۹۰۹۲۲ | ۲۰۸۸۰۶۹۴ | مقدار | لاستیک ۲۴*۱۲*۱۲ پیروزی کامیونی (پارس) |
| | ۵,۶ | ۱,۸ | ۰,۶ | | ۲,۳ | ۰,۴ | ۰,۵ | -۰,۲ | % تغییر | |
| ۱,۲ | ۳۰۹۰۴۲۷ | ۳۰۱۷۹۶۲ | ۳۰۱۶۳۸۳ | -۰,۱ | ۳۰۰۲۶۰۱ | ۲۸۹۹۶۳۴ | ۲۹۱۷۴۳۱ | ۲۸۶۳۹۹۸ | مقدار | لاستیک بارز سمندی/ال نود ۱۵/۸۵/۱۸۵ |
| | ۲,۴ | ۰,۱ | ۰,۵ | | ۳,۶ | -۰,۶ | ۱,۹ | ۱,۸ | % تغییر | |
| -۰,۳ | ۶۸۸۹۲۴ | ۶۹۵۴۴۲ | ۶۹۳۶۰۲ | -۰,۱ | ۶۸۵۸۴۳ | ۶۸۶۷۱۰ | ۶۸۷۰۱۴ | ۶۸۸۲۶۶ | مقدار | روغن موتور ۱۲۰۰۰ برانول w50sj۲۰ چهار لیتری |
| | -۰,۹ | ۰,۳ | ۱,۱ | | -۰,۱ | ۰ | -۰,۲ | ۰,۲ | % تغییر | |
| ۰,۱ | ۷۳۵۲۴۹ | ۷۳۵۵۱۷ | ۷۳۳۹۷۵ | -۰,۱ | ۷۳۰۵۵۹ | ۷۳۰۹۸۴ | ۷۳۲۰۴۲ | ۷۳۳۳۸۸ | مقدار | روغن موتور بهران پیشناز w50sj۲۰ چهار لیتری |
| | ۰ | ۰,۲ | ۰,۵ | | -۰,۱ | -۰,۱ | ۰ | ۰,۲ | % تغییر | |
| -۰,۱ | ۷۲۹۴۱۱ | ۷۳۱۹۱۴ | ۷۳۱۰۹۱ | -۰,۱ | ۷۲۶۰۴۹ | ۷۲۷۰۹۱ | ۷۲۷۸۷۵ | ۷۲۷۸۲۷ | مقدار | روغن موتور پارس پایا w50sj۲۰ چهار لیتری فلزی |

لاستیک

روغن موتور

| خرداد | | | | اردیبهشت | | | | | واحد | شرح | |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|-----------------------------------------------------------|---------|
| متوسط رشد | W3 | W2 | W1 | متوسط رشد | W4 | W3 | W2 | W1 | | | |
| | -۰,۳ | ۰,۱ | ۰,۷ | | -۰,۱ | -۰,۱ | ۰ | ۰,۱ | % تغییر | | |
| -۰,۱ | ۷۴۱۳۱۶ | ۷۴۴۱۷۲ | ۷۴۲۷۱۳ | ۰,۷ | ۷۵۲۶۹۱ | ۷۵۰۰۰۵ | ۷۵۱۵۲۹ | ۷۳۷۱۶۹ | مقدار | روغن موتور باور اسپیدی ۲۰w50s چهار لیتری فلزی | |
| | -۰,۴ | ۰,۲ | -۱,۳ | | ۰,۴ | -۰,۲ | ۱,۹ | -۰,۲ | % تغییر | | |
| -۰,۲ | ۵۹۸۸۰ | ۶۰۰۰۴ | ۶۰۰۹۳ | ۰ | ۵۹۸۴۸ | ۵۹۸۷۷ | ۵۹۸۷۴ | ۵۹۹۲۱ | مقدار | دستمال کاغذی ۲۰۰ برگ معمولی چشمک | |
| | -۰,۲ | -۰,۱ | ۰,۴ | | ۰ | ۰ | -۰,۱ | ۰,۵ | % تغییر | | |
| -۰,۱ | ۹۰۳۳۷ | ۹۰۶۷۴ | ۹۰۵۵۹ | ۰,۱ | ۹۰۲۶۷ | ۹۰۲۶۶ | ۹۰۰۲۲ | ۹۰۰۹۳ | مقدار | دستمال کاغذی ۳۰۰ برگ معمولی چشمک | |
| | -۰,۴ | ۰,۱ | ۰,۳ | | ۰ | ۰,۳ | -۰,۱ | ۰,۵ | % تغییر | | |
| ۰,۱ | ۲۹۹۲۱ | ۲۹۹۰۱ | ۲۹۸۸۷ | ۰,۲ | ۲۹۸۳۶ | ۲۹۶۳۴ | ۲۹۷۰۰ | ۲۹۶۳۴ | مقدار | صابون کلنار ۱۲۰ گرمی | |
| | ۰,۱ | ۰ | ۰,۲ | | ۰,۵ | ۰,۲ | ۰ | ۰,۲ | % تغییر | | |
| ۰ | ۳۷۶۰۵۸ | ۳۷۴۹۶۴ | ۳۷۵۸۶۴ | ۰ | ۳۷۵۰۲۶ | ۳۷۵۵۴۷ | ۳۷۵۱۵۸ | ۳۷۴۶۹۶ | مقدار | مایع ظرفشویی پریل ۳۷۵۰ گرمی | |
| | ۰,۳ | -۰,۲ | ۰,۲ | | -۰,۱ | ۰,۱ | ۰,۱ | ۰ | % تغییر | | |
| ۰,۲ | ۱۱۱۵۹۱ | ۱۱۱۱۷۳ | ۱۱۱۲۱۱ | ۰,۱ | ۱۱۱۱۵۹ | ۱۱۱۲۷۵ | ۱۱۱۱۴۹ | ۱۱۰۹۸۹ | مقدار | مایع ظرفشویی پریل ۱ لیتری ۱۰۰ لیمو | |
| | ۰,۴ | ۰ | ۰ | | -۰,۱ | ۰,۱ | ۰,۱ | ۰ | % تغییر | | |
| ۰,۵ | ۱۰۷۳۴۱ | ۱۰۶۶۲۳ | ۱۰۶۵۳۰ | ۰,۴ | ۱۰۶۷۵۰ | ۱۰۶۱۹۵ | ۱۰۶۰۴۷ | ۱۰۵۶۲۹ | مقدار | مایع دستشویی AVE طرح S و ۵۰۰ گرمی | |
| | ۰,۷ | ۰,۱ | -۰,۲ | | ۰,۵ | ۰,۱ | ۰,۴ | -۰,۱ | % تغییر | | |
| ۰ | ۷۴۹۸۲ | ۷۴۹۸۲ | ۷۴۹۸۲ | ۰ | ۷۴۹۵۲ | ۷۴۹۴۹ | ۷۴۹۱۰ | ۷۴۹۰۶ | مقدار | پودر پرسیل ماشینی لوند ۳۶۰-۵۰۰ گرمی | |
| | ۰ | ۰ | ۰ | | ۰ | ۰,۱ | ۰ | ۰,۳ | % تغییر | | |
| ۰ | ۵۴۶۳۴ | ۵۴۶۵۳ | ۵۴۶۵۳ | ۰ | ۵۴۶۷۰ | ۵۴۶۳۴ | ۵۴۶۴۲ | ۵۴۶۴۷ | مقدار | پودر پرسیل دستی لوند ۳۶۰-۵۰۰ گرمی | |
| | ۰ | ۰ | ۰ | | ۰,۱ | ۰ | ۰ | ۰,۱ | % تغییر | | |
| ۰,۷ | ۷۶۶۱۳۰۰۹ | ۷۶۴۷۹۷۷۹ | ۷۵۴۹۶۳۲۴ | - | - | - | - | - | مقدار | تلویزیون ۵۵ اینچ LED ایکس ویژن مدل XTU ۷۲۵ ^(۱) | |
| | ۰,۲ | ۱,۳ | - | | - | - | - | - | - | | % تغییر |
| ۲,۲ | ۴۰۶۱۱۱۹۹ | ۳۹۷۲۵۱۱۶ | ۳۸۹۱۴۹۹۳ | - | -- | - | - | - | مقدار | تلویزیون ۴۲ اینچ LED ایکس ویژن مدل XK ۷۵۰ ^(۱) | |
| | ۲,۲ | ۱,۲ | - | | ۲,۲ | ۳,۴ | ۰,۴ | % تغییر | | | |
| ۱,۴ | ۵۴۴۵۵۲۳۲ | ۵۳۴۶۷۶۷۰ | ۵۲۹۱۸۵۶۴ | ۱,۶ | ۵۰۹۴۴۶۵۲ | ۵۰۳۰۳۲۸۳ | ۴۹۳۱۰۶۶۷ | ۴۸۶۰۸۸۶۷ | مقدار | یخچال الکترواستیل مدل ESR24 | |
| | ۱,۸ | ۱ | ۳,۹ | | ۱,۳ | ۲ | ۱,۴ | ۰ | % تغییر | | |
| ۱,۸ | ۱۱۶۴۰۲۶۹۹ | ۱۱۳۶۳۵۱۹۹ | ۱۱۲۲۹۳۱۸۵ | ۱,۸ | ۱۰۶۸۳۲۶۳۷ | ۱۰۵۴۵۳۶۶۶ | ۱۰۳۵۸۳۸۵۱ | ۱۰۱۳۷۱۶۳۹ | مقدار | یخچال فریزر الکترواستیل مدل ESR24 | |
| | ۲,۴ | ۱,۲ | ۵,۱ | | ۱,۳ | ۱,۸ | ۲,۲ | ۰,۶ | % تغییر | | |
| ۳ | ۵۶۵۹۳۲۸۰ | ۵۴۴۸۳۳۰۷ | ۵۳۳۷۳۵۱۴ | ۱,۲ | ۴۸۳۶۵۳۶۰ | ۴۷۹۲۱۷۹۲ | ۴۷۲۵۷۲۹۹ | ۴۶۶۰۱۷۰۰ | مقدار | لباسشویی آبسال ۷ کیلویی سفید | |
| | ۳,۹ | ۲,۱ | ۱۰,۴ | | ۰,۹ | ۱,۴ | ۱,۴ | ۲,۵ | % تغییر | | |

لوازم بهداشتی

لوازم خانگی

| خرداد | | | اردیبهشت | | | | | واحد | شرح | |
|-----------|----------|----------|----------|-----------|----|----|----|------|-------|-----------------------------------------------------|
| متوسط رشد | W3 | W2 | W1 | متوسط رشد | W4 | W3 | W2 | | | W1 |
| ۰,۴ | ۵۴۷۰۰۸۴۷ | ۵۳۹۶۷۰۲۳ | ۵۴۲۴۵۴۲۷ | - | - | - | - | - | مقدار | لباسشویی ۶ کیلوئی اسنوا مدل S-۲۶-SWD ^(۱) |
| | ۱,۴ | -۰,۵ | - | | - | - | - | - | | |

ماخذ: سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولیدکنندگان.

نکته: سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولیدکنندگان در گزارش خرداد ماه خود محصولات اسنوا را جایگزین سه محصول سامسونگ به دلیل خروج این شرکت از بازار ایران نموده است.