

# گواهی سپرده خودرو

## پایان امضای طلایی در بازار چهار چرخ

بورس کالا با عرضه گواهی سپرده خودرویی، مسیر تازه‌ای برای حذف واسطه‌گری، کاهش هیجان و افزایش شفافیت در بازار خودرو می‌گشاید

بازار سرمایه، این ابزار نوین را نخستین گام در مسیر مقابله با آشفتگی‌های مزمن بازار خودرو می‌داند؛ ابزاری که می‌تواند سهم دلان را کاهش دهد و مصرف‌کننده را به جایگاه واقعی خود بازگرداند.

از نظر سیاست‌گذاری نیز وجود بستری شفاف برای معاملات خودرو به دولت و تولیدکنندگان امکان می‌دهد تا نیاز واقعی بازار را تشخیص دهند و متناسب با آن، تصمیم‌گیری کنند. جوکار در این باره می‌گوید: «دولت به‌جای دخالت مستقیم در قیمت‌گذاری می‌تواند از طریق بورس کالا با طراحی مکانیزم‌های شفاف، بازار را تنظیم کند.»

### مدیریت نقدینگی و کاهش فشار اقتصادی

در پایان این گفت‌وگو، جوکار به یکی از مهم‌ترین مزایای گواهی سپرده کالایی خودرو اشاره می‌کند: «این ابزار نقش مهمی در کاهش فشار مالی خریداران ایفا می‌کند. دیگر نیازی به پرداخت یکجای تمام وجه خودرو نیست و افراد می‌توانند به‌صورت تدریجی سرمایه‌گذاری کنند.»

به گفته او، این مدل نه‌تنها امکان دسترسی قشرهای بیشتری از مردم به خودرو را فراهم می‌آورد بلکه به مدیریت بهتر نقدینگی در اقتصاد نیز کمک می‌کند و مانع از بروز شوک‌های قیمتی در بازار خودرو می‌شود. گواهی سپرده کالایی خودرو به‌عنوان یک ابزار مالی مدرن در مسیر اصلاح ساختار بازار خودرو گام برداشته و شاید به‌زودی به الگویی برای سایر بازارها نیز تبدیل شود.

خودرو به بورس کالا از طریق گواهی سپرده، صرفاً یک تجربه معاملاتی جدید نیست بلکه تحولی بنیادی در شیوه ارتباط میان تولیدکننده، مصرف‌کننده و سرمایه‌گذار است. او می‌گوید: «این ابزار، پایان‌دهنده مدل‌های رانتی و ناکارآمد سنتی در بازار خودرو است و می‌تواند الگویی موفق برای پیوند ابزارهای مالی با نیازهای واقعی اقتصاد کشور باشد.»

به گفته او، اجرای موفق این طرح علاوه بر ارتقاء شفافیت و عدالت در بازار خودرو، الگو و پیش‌زمینه‌ای را برای اصلاح سایر بازارهای کالایی کشور فراهم می‌آورد.

### مشارکت عمومی و تأثیرات اقتصادی

جوکار از زاویه دیگری نیز به این موضوع می‌پردازد: «گواهی سپرده کالایی خودرو می‌تواند زمینه‌ساز مشارکت گسترده‌تر مردم در بازار سرمایه شود.» او توضیح می‌دهد افرادی که پیش‌تر به دلیل ناآگاهی یا نبود ابزارهای مناسب، امکان ورود به بازار سرمایه را نداشتند، اکنون می‌توانند از طریق این ابزار به‌طور غیرمستقیم در صنعت خودرو سرمایه‌گذاری کنند. این فرایند، علاوه بر ایجاد بازدهی برای سرمایه‌گذاران خرد، به رشد بازار سرمایه نیز کمک می‌کند.

در بازاری که سال‌ها با قیمت‌گذاری غیرشفاف، سلطه دلان و نوسانات هیجانی مواجه بود، «گواهی سپرده کالایی خودرو» به‌عنوان ابزاری نوین از مسیر بورس کالا وارد شده تا با تکیه بر شفافیت، رقابت‌پذیری و نظم، مسیر معاملات خودرو را متحول کند. نوید جوکار، کارشناس

گرفته و به‌زودی شاهد آغاز رسمی معاملات اولین گواهی سپرده خودرو در کشور خواهیم بود.» به گفته آراسته، طراحی ابزارهای متنوع‌تری نیز در این حوزه در دستور کار است.

### کاهش صف‌ها، تثبیت قیمت‌ها

جوکار در ادامه این گفت‌وگو با تأکید بر کارکردهای کوتاه‌مدت این ابزار به نقش آن در کاهش صف‌های ثبت‌نام، کاهش شکاف قیمت بازار آزاد و کارخانه و کاهش هیجانات روانی بازار اشاره می‌کند. او معتقد است این مدل با شفاف‌سازی قیمت‌ها، امکان دسترسی عادلانه‌تری را برای مصرف‌کنندگان فراهم می‌آورد و از التهاب مصنوعی بازار جلوگیری می‌کند. در بلندمدت نیز گواهی سپرده کالایی خودرو می‌تواند باعث ارتقاء سطح سواد مالی عمومی، تقویت بازار سرمایه و بسترسازی برای طراحی سایر ابزارهای مالی بر پایه خودرو شود. به باور جوکار، در آینده می‌توان حتی به راه‌اندازی معاملات آتی خودرو در بورس کالا امیدوار بود؛ اقدامی که ایران را وارد مرحله‌ای تازه در نظام‌مندسازی بازار خودرو خواهد کرد.

### اصلاح ساختاری: نه فقط تجربه‌ای معاملاتی

این کارشناس بازار سرمایه تأکید می‌کند که ورود

بازار خودرو در ایران سال‌هاست که با چالش‌هایی مانند محدودیت عرضه، تقاضای هیجانی، نبود شفافیت در قیمت‌گذاری، حضور پررنگ واسطه‌گران و نگاه سرمایه‌ای به خودرو دست‌وپنجه نرم می‌کند. در این فضای پرالتهاب، ظهور ابزارهای مالی نوین که بر پایه شفافیت، رقابت‌پذیری و قابلیت ردیابی طراحی شده‌اند، نوید بازسازی نظم و کارایی در بازار خودرو را می‌دهند. یکی از جدیدترین این ابزارها، گواهی سپرده کالایی خودرو در بورس کالا است که می‌تواند آغازگر فصل تازه‌ای در معاملات خودرو و پایان‌دهنده به مدل‌های ناکارآمد و رانتی در این بازار باشد.

### ابزاری برای تغییر قواعد بازی

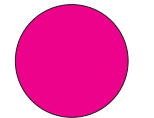
جوکار درباره ماهیت این ابزار توضیح می‌دهد که گواهی سپرده کالایی خودرو همانند گواهی‌هایی است که پیش‌تر برای دارایی‌هایی چون طلا، نقره یا زعفران در بورس کالا ارائه شده بود. در این مدل، هر گواهی‌بیانگر مالکیت بخشی از یک خودروی واقعی است که با مشخصات فنی دقیق در انباری رسمی و تحت نظارت بورس کالا نگهداری می‌شود. او می‌افزاید: «متقاضیان می‌توانند به‌صورت تدریجی و با خرید ۱۰ هزار گواهی، مالک یک خودرو شوند و پس از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده، آن را مستقیماً از کارخانه تحویل بگیرند.»

این کارشناس بازار سرمایه سه مزیت عمده برای این ابزار برمی‌شمارد: «نخست، کاهش فشار مالی بر خریداران و فراهم‌سازی امکان برنامه‌ریزی مالی تدریجی؛ دوم، حذف واسطه‌ها و معاملات رانتی یا ایجاد دسترسی منصفانه و شفاف؛ و سوم، ارتباط مستقیم تقاضا با تولید، به گونه‌ای که تولیدکننده می‌تواند بر اساس تعداد گواهی‌های خریداری شده، تولید خود را هدفمند تنظیم کند.»

### حلقه اتصال تولید، سرمایه و مصرف

فراتر از اصلاح بازار خودرو، گواهی سپرده کالایی خودرو می‌تواند نقشی کلیدی در پیوند بازار سرمایه، صنعت خودروسازی و نیاز مصرف‌کننده ایفا کند. از دیدگاه جوکار، این ابزار نه‌تنها به تأمین مالی تولید کمک می‌کند بلکه به تنظیم دقیق‌تر مکانیزم عرضه و تقاضا نیز منجر می‌شود. قابلیت نقدشوندگی این گواهی‌ها در بازار ثانویه نیز به افزایش انعطاف‌پذیری سرمایه‌گذاران کمک خواهد کرد.

رحمان آراسته، مدیر بازار مشتقه و ابزارهای نوین مالی بورس کالای ایران نیز با اشاره به آغاز قریب‌الوقوع معاملات گواهی سپرده خودروی «کی‌سی‌T9» شرکت کرمان موتور، از پذیرش انبار این خودروساز به‌عنوان انبار رسمی بورس خبر می‌دهد. او می‌گوید: «تقریباً همه اقدامات لازم برای انتشار این اوراق صورت



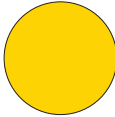
حمیدرضا بنیاتی‌نیاکاشانی  
روزنامه نگار

۶۶

با ورود گواهی سپرده کالایی خودرو به بورس، حلقه واسطه‌ها تضعیف می‌شود، قیمت‌ها شفاف‌تر و سرمایه‌گذاران خرد وارد بازی بزرگ خودرو می‌شوند

یادداشت

O P I N I O N



نسیم توکل

فعال اقتصادی

### بحران کم‌آبی و چالش صنایع

ایران با اقلیمی خشک و نیمه‌خشک، سال‌هاست با بحران کم‌آبی دست‌وپنجه نرم می‌کند؛ بحرانی که آثار آن در سال گذشته با کاهش تولید برق و بروز خاموشی‌های گسترده، بیش از پیش آشکار شد. این خاموشی‌ها زیان سنگینی به صنایع کشور وارد کرد و برخی واحدهای تولیدی ناچار به توقف یا کاهش فعالیت شدند. پیش‌بینی‌ها نیز حاکی از آن است که در تابستان پیش‌رو و همچنین سال آینده، به‌دلیل تداوم تغییرات اقلیمی و ضعف در مدیریت منابع آبی، این بحران شدت بیشتری خواهد یافت.

بر اساس داده‌های وزارت نیرو، میانگین بارش سالانه در ایران تنها ۲۵۰ میلی‌متر است؛ رقمی که کمتر از یک‌سوم میانگین جهانی است. افزون بر این، حدود ۹۰ درصد منابع آبی کشور در بخش کشاورزی مصرف می‌شود؛ بخشی که بهره‌وری آن پایین و فاصله زیادی با استانداردهای جهانی دارد. به‌عنوان نمونه، در ایران به‌طور متوسط ۲۵۰۰ متر مکعب آب در هر هکتار مصرف می‌شود، در حالی که این رقم در کشورهای پیشرفته به حدود ۱۰۰۰ متر مکعب محدود شده است. هم‌زمان با کاهش بهره‌وری، فروش محصولات کشاورزی نیز افت کرده و بازار داخلی و خارجی خود را به قیای منطقه‌ای واگذار کرده‌اند. کم‌آبی نه‌تنها بر کشاورزی بلکه بر صنایع آب‌بر از جمله نساجی و صنایع غذایی نیز تأثیرگذار بوده است. کاهش منابع آبی منجر به افزایش هزینه‌های تولید و افت کیفیت محصول شده که در نهایت واحدهای صنعتی را به کاهش سطح فعالیت و حتی تعدیل نیرو سوق می‌دهد. این روند می‌تواند نرخ بیکاری را افزایش داده و دامنه بحران اقتصادی را گسترش دهد. برآوردها نشان می‌دهد هر سال حدود سه میلیارد متر مکعب از منابع آب زیرزمینی کشور کاسته می‌شود؛ رقمی نگران‌کننده که نیاز به اصلاح فوری در سیاست‌گذاری‌ها دارد.

راهکارهای فنی برای مقابله با این بحران در دسترس است. توسعه آبیاری قطره‌ای و هوشمند می‌تواند تا ۷۰ درصد مصرف آب را کاهش دهد. دولت باید با ارائه تسهیلات مالی و آموزش‌های گسترده، زمینه استفاده از این فناوری‌ها را برای کشاورزان و تولیدکنندگان فراهم کند. تصفیه و بازچرخانی پساب نیز به‌عنوان گزینه‌ای پایدار، می‌تواند بخشی از نیاز آبی صنایع و کشاورزی را تأمین کند. استفاده از فناوری‌های سبز در خطوط تولید، علاوه بر کاهش مصرف آب، به توسعه پایدار نیز کمک می‌کند. در این میان، تقویت ارتباط میان دولت و شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی می‌تواند به بومی‌سازی تجهیزات پیشرفته و ارتقای تاب‌آوری صنایع در برابر کم‌آبی منجر شود.



تولید بیش از ۲۰۰ هزار تن ریل مطابق با استاندارد اروپا؛ گام بلند صنعت فولاد در مسیر بومی‌سازی زیرساخت‌ها

## دوب‌آهن اصفهان، پیش‌تاز توسعه ریلی ایران

وسیک نظیر (60E1) و (E154) برای خطوط پرسرعت بین‌شهری و متروهای شهری، ریل ضدسایش (R320CR)، ریل‌های معدنی (R18) و نیز ریل زبانه سوزن (60E1A1) است. تنوع بالا، این شرکت را به تأمین‌کننده‌ای بی‌رقیب برای پروژه‌های زیربنایی کشور بدل کرده است. در تازه‌ترین گام راهبردی، تفاهم‌نامه‌ای میان دوب‌آهن اصفهان و شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور امضا شد. بر اساس این قرارداد، ۳۰ هزار تن ریل (60E1) با گرید (R260) به ارزش ۲۲ میلیون یورو برای سه پروژه کلیدی-میانه-اردبیل، چابهار-زاهدان و مبارکه-شهرکرد-تأمین می‌شود. این تفاهم‌نامه به‌مجزو ترک تشریفات از سازمان برنامه و بودجه منعقد شده و به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین قراردادهای ریلی کشور، نمادی از اعتماد به توان داخلی محسوب می‌شود.

### نقش راهبردی در کریدورهای بین‌المللی

پروژه راه‌آهن چابهار-زاهدان که یکی از شریان‌های اصلی

شرکت دوب‌آهن اصفهان به‌عنوان یکی از زیرمجموعه‌های شرکت سرمایه‌گذاری تأمین اجتماعی (شتتا) با تثبیت جایگاه خود به‌عنوان تنها تولیدکننده ریل مطابق با استانداردهای روز اروپا در ایران و منطقه غرب آسیا، به‌بازگیری راهبردی در توسعه پایدار حمل‌ونقل ریلی کشور بدل شده است. این شرکت تاکنون بیش از ۲۰۰ هزار تن ریل ملی تولید کرده و به پروژه‌های راه‌آهن سراسری، متروهای کلان‌شهرها و بخش خصوصی تحویل داده است. این دستاورد در حالی رقم خورد که صنعت فولاد ایران با محدودیت‌هایی در تأمین انرژی، مواد اولیه و نوسانات بازار جهانی مواجه است. با این حال، دوب‌آهن اصفهان با تکیه بر توان مهندسی داخلی، سبدی متنوع از ریل‌های تخصصی و عمومی را عرضه کرده که قابلیت رقابت با نمونه‌های وارداتی را داراست.

### ریل‌های تخصصی در خدمت زیرساخت ملی

محصولات تولیدی دوب‌آهن اصفهان شامل انواع ریل‌های سنگین

کرده است. همچنین در کرمانشاه، ۳۶۰ تن ریل (S49) برای راه‌اندازی خط مترو تأمین شده و در تبریز، عملیات نصب ۳۰۰۰ تن ریل (UIC54) برای خط دوم مترو آغاز شده است. در اصفهان نیز تجربه موفق مترو بهارستان ادامه یافته و دوب‌آهن با تأمین بیش از ۱۰۰ تن ریل سخت و ۵۷ هزار تن مقاطع ساختمانی، نقش مؤثری در کاهش آلودگی شهری ایفا کرده است.

### دوب‌آهن در مسیر ترانزیت منطقه‌ای

افق فعالیت‌های دوب‌آهن تنها به داخل کشور محدود نیست. ایران در آستانه راه‌اندازی مسیر ترانزیتی ریلی جدید از بندر امیرآباد به سرخس و سپس ایستگاه روزنک در خاک افغانستان قرار دارد. این مسیر که بخشی از حلقه اتصال ایران به شرق آسیا تلقی می‌شود با اتکا به تولیدات داخلی از جمله ریل‌های دوب‌آهن، ظرفیت‌های تجاری و ژئوپلیتیک تازه‌ای برای کشور به همراه خواهد داشت.

ترانزیت ریلی کشور به‌شمار می‌رود، سهم مهمی در این قرارداد دارد. از ۳۰ هزار تن ریل مورد توافق، ۱۰ هزار تن به این مسیر اختصاص یافته است. پیش‌تر نیز در سال ۱۴۰۱، قطعه زاهدان تا خاش به طول ۱۵۴ کیلومتر با استفاده از ریل ملی افتتاح شد. تکمیل ادامه مسیر تا چابهار تا پایان سال هدف گذاری شده و دوب‌آهن در تأمین به‌موقع مصالح، نقش کلیدی ایفا می‌کند.

### متروهای شهری؛ خط دوم موفقیت

نقش دوب‌آهن در توسعه حمل‌ونقل شهری نیز پررنگ است. در آبان ۱۴۰۱، شهرداری مشهد برای خط ۳ متروی این شهر تفاهم‌نامه‌ای با دوب‌آهن منعقد کرد. در فاز نخست، ۱۳۵۰ تن ریل (E154) و ۲۵۰ تن ریل سخت (R320CR) در مسیر ۶ کیلومتری این خط نصب شده است. اتصال این مسیر به حرم مطهر امام رضا(ع) و ایستگاه‌های کلیدی دیگر، آن را به یکی از پروژه‌های شهری با بیشترین اثرگذاری اجتماعی تبدیل