

برای گرانی خودرو آدرس غلط ندهید

افزایش مداوم قیمت خودرو نتیجه تورم مزمن، تحریم‌های سنگین و سیاست‌های نادرست اقتصادی است و نمی‌توان آن را صرفاً به تصمیمات خودروسازان محدود کرد

گرانی و افزایش قیمت در اقتصاد ایران، به‌ویژه در سال‌های اخیر، موضوع تازه‌ای نیست. با این حال، خودروسازان داخلی در این زمینه گوی سبقت را از دیگران ربوده‌اند. در کمتر از دو دهه، قیمت خودرو آن‌قدر بالا رفته که حالا میلی‌ی را که پیش‌تر برای خرید یک خودرو کامل پرداخت می‌کردیم، صرف تعمیرات جزئی آن می‌کنیم. دومینوی افزایش قیمت خودرو و لوازم جانبی آن همچنان ادامه دارد.

بر اساس مجوز رسمی وزارت صمت، شرکت سایپا از ابتدای تیرماه اجازه یافته قیمت کارخانه‌ای محصولات خود را تا سقف ۱۵ درصد افزایش دهد. در نتیجه، قیمت سایپا S از حدود ۳۰۰ میلیون تومان به بیش از ۴۲۰ میلیون تومان رسیده و کوئیک R نیز از ۳۲۰ میلیون به حدود ۴۵۰ میلیون تومان افزایش یافته است. همچنین، قیمت شاهین G- با وجود انتقادهای فراوان نسبت به کیفیت آن- از مرز ۶۰۰ میلیون تومان عبور کرده است. طبق برخی گزارش‌ها، ایران خودرو نیز برای برخی محصولات خود، مجوز افزایش قیمت در محدوده ۱۵ تا ۳۰ درصدی دریافت کرده است.

تأثیر تورم بر صنعت خودرو

اگرچه کیفیت پایین و قیمت بالای خودروهای ایرانی صدای همه را درآورده و تفاوت فاحش قیمت خودرو در ایران و جهان، به موضوعی داغ در محافل تبدیل شده است، اما برخی کارشناسان تأکید دارند که نمی‌توان صنعت خودروسازی را جدا از وضعیت کلی اقتصاد کشور تحلیل کرد. امیرحسین کاکایی، کارشناس خودرو و استاد دانشگاه علم و صنعت، در گفت‌وگو با آتیه‌نو، انتقادهای هیجانی و احساسی به صنعت خودرو را نادرست می‌داند و معتقد است در این بازار، بسیاری با تحلیل‌های اشتباه «آدرس غلط» می‌دهند.

او در پاسخ به این پرسش که چرا خودروسازان اصلی کشور در بازاری را راکد، حتی گاه بدون اعلام رسمی، قیمت‌ها را افزایش داده‌اند، گفت: «فقط در سه تا چهار ماه اخیر، تورم در دستمزد نیروی انسانی حدود ۳۰ درصد افزایش یافت. همچنین هزینه انرژی بین ۶۰ تا ۷۰ درصد بالا رفته و نرخ ارز پایه که روی قیمت نهاده‌هایی مثل فولاد تأثیر مستقیم دارد، دستخوش تغییر شده است.»

کاکایی ادامه داد: «از طرف دیگر، تعرفه‌های واردات دو تا سه برابر و روند تخصیص ارز نیز کند شده؛ مسائلی که مستقیماً بر هزینه تمام‌شده تولید اثر می‌گذارند.» او افزود: «در این شرایط، سازمان حمایت از مصرف‌کننده که باید مجوز افزایش قیمت خودرو را صادر کند، یا تعلل می‌کند یا با تأخیری چندماهه موافقت خود را اعلام می‌کند. جالب آن که همیشه افزایش قیمت محصولات ایران خودرو و سایپا با واکنش و حاشیه همراه است، اما حدود ۳۰ درصد بازار خودرو در اختیار مونتاژ کارانی است که افزایش قیمت‌هایشان هیچ‌گاه بازتاب یا سؤالی ایجاد نمی‌کند.»

کاکایی با اشاره به واگذاری ایران خودرو به بخش خصوصی گفت: «اگر قرار باشد زبان دهی ادامه یابد، این شرکت موظف است اسناد آن را به نهادهای نظارتی ارسال کند و بعدها پاسخگو باشد. به همین دلیل، خودروسازان نمی‌توانند ماه‌ها منتظر تصمیم سازمان حمایت بمانند. آن‌ها بر اساس ضوابط قانونی، افزایش ۱۰ تا ۱۵ درصدی قیمت را اعمال کرده‌اند.»

او در پاسخ به این پرسش که آیا خودروسازان می‌توانند هر زمان که بخواهند، به هر میزان قیمت‌ها را افزایش دهند، گفت: «خیر، افزایش قیمت‌ها بر اساس همان فرمول‌های سازمان حمایت بوده، نه تصمیم‌های آزاد و یک‌جانبه. به‌عنوان مثال، سایپا که تنها خودروساز دولتی باقی‌مانده، مدت‌ها قبل درخواست افزایش قیمت را ارائه داده بود و حالا تنها ۱۵ درصد نرخ خود را افزایش داده است، در حالی که واقعاً باید حدود ۲۵ تا ۳۰ درصد رشد قیمت اعمال می‌شد.»

کاکایی در پایان تأکید کرد: «قیمت‌های قبلی در آبان ۱۴۰۳ اعلام شد، اما مبنای آن، درخواست‌هایی بود که خودروسازان در اسفند ۱۴۰۲ به سازمان حمایت ارسال کرده بودند؛ بنابراین نمی‌توان گفت در کمتر از یک سال، چندباره قیمت‌ها را بالا برده‌اند.»

گرانی: مسئله‌ای فراتر از خودرو

در پاسخ به این پرسش که در چنین شرایطی حق مصرف‌کننده چه می‌شود و چطور می‌توان گرانی خودروهای بی‌کیفیت را توجیه کرد، امیرحسین کاکایی گفت: «نمی‌توان انکار کرد که مصرف‌کننده ایرانی هر روز با شوک قیمتی مواجه است؛ از شیر و نان گرفته تا مسکن. بازار خودرو هم بخشی از همین اقتصاد است، نه جدا از آن. وقتی اقتصاد درگیر بحران است، نمی‌توان فقط یک بخش را با سیاست سرکوب قیمت کنترل کرد و بقیه را به حال خود رها گذاشت.»

او افزود: «صنعت خودروی ایران در هفت سال گذشته تحت فشار سرکوب قیمتی بوده، اما آیا این سیاست باعث بهبود کیفیت یا افزایش رضایت مردم شده است؟ پاسخ منفی است. بنابراین این مسیر هم به بن‌بست رسیده است. دیگر نه‌وامی به خودروسازان داده می‌شود، نه حضورشان در بورس توجیه اقتصادی دارد. در عین حال، حقوق مصرف‌کننده مهم است، اما باید ابتدا اصول اقتصاد را درک کنیم. وقتی تمام قیمت‌ها در کشور با شتاب بالا می‌رود، نمی‌توان فقط از صنعت خودرو انتظار ثبات داشت.»

کاکایی ادامه داد: «واقعیت این است که اقتصاد ما سال‌هاست بیمار است. حدود ۴۰ سال است که ما تورم بالای ۲۰ درصد را تجربه می‌کنیم و در هفت سال اخیر، این نرخ گاه‌ا ۳۰ و ۴۰ درصد هم فراتر رفته است؛ بنابراین افزایش قیمت‌ها فقط مختص خودرو نیست و نمی‌توان ریشه‌مشکل را صرفاً در این صنعت جست‌وجو کرد.»

او گفت: «برای مثال، امسال حقوق‌ها با سیاست دستوری ۴۲ درصد افزایش یافت، اما این افزایش نتنها

وضعیت معیشتی مردم را بهبود نداد، بلکه تورم را هم بیشتر کرد. اقتصاد ایران نیازمند یک جراحی اساسی است، اما شهادت اجرای آن وجود ندارد. اگر همچنان بخواهیم جلوی افزایش قیمت خودرو را بگیریم، تنها نتیجه‌اش افزایش زیان خودروسازان، افت کیفیت و تعمیق بحران خواهد بود. این هم راه‌حل نیست.»

خودروسازی در سرایشی

کاکایی در پاسخ به این سؤال که با تمام این صحبت‌ها به نظر می‌رسد اکنون هیچ کشوری در جهان از نظر وضعیت خودرو شرایط اسف‌بار ایران را تجربه نمی‌کند، تصریح کرد: «شاید عده‌ای از جمله برخی نمایندگان مجلس این تصور را داشته باشند که در صنعت خودرو را بن‌بندیم و مانند بسیاری کشورهای دیگر به واردات اکتفا کنیم. این افراد می‌خواهند صنعت خودرو را بدیخت کنند. باید بپذیریم که با چنین اقتصادی، قیمت خودرو فعلاً نمی‌تواند از آنچه هست پایین‌تر بیاید. عده‌ای می‌گویند وقتی بازار را راکد است چرا خودروساز قیمت‌های خود را پایین نمی‌آورد؟ خودروساز نمی‌تواند چنین کاری کند؛ چرا که قیمت‌ها اکنون لب‌مرزی شده و هزینه‌های خودروسازان نیز به شدت افزایش داشته است. برخی می‌گویند چرا خودروسازان هزینه‌های خود را کاهش نمی‌دهند؟ یک دلیل ساده آنکه نمی‌توانند این کار را بکنند. برای چنین رویکردی باید فناوری جدید وارد کنند اما ما نه‌ارز را داریم و نه‌در شرایط تحریمی امکان آن وجود دارد. تحقیق و توسعه هم نیاز به منابع دارد. بسیاری از افراد می‌گویند تعداد کارگران این کارخانه‌ها بالا است اما تا همین دو، سه سال گذشته دولت و مجلس بودند که نیروی کار زیاد را به این کارخانه‌ها تحمیل کردند.»

وی ادامه داد: «با این وجود طی همین شرایط زیانده، ایران خودرو سایدت‌های خود را توسعه داده است. عده‌ای به اشتباه وارد ذهن ما کرده‌اند که می‌گوییم قیمت خودروها خیلی گران است. در چنین شرایطی قیمت خودروسازان سرکوب شده و به دنبال آن، رشد کیفی آن‌ها محقق نمی‌شود و مونتاژکاران رشد می‌کنند. باید بپذیریم که طی هفت سال گذشته سیاست‌های ما تماماً ضد توسعه بوده است. به‌طور مثال برخی می‌گفتند خودروهای برقی وارد کنیم، اما واردات این خودروها نیز هیچ ارزش افزوده‌ای برای کشور ایجاد نکرد و حتی می‌توان گفت به نوعی اتلاف منابع بود.»

کاکایی ادامه داد: «حال درها را برای واردات باز کرده‌اند، اما باید به یاد داشت که بحث واردات خودرو نیز یک نوع واردات رانتی است.»

واردات: پوششی برای رانت

وی گفت: «در همین چند روز گذشته قیمت برخی خودروهای وارداتی ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیون تومان پایین آمد، اما آیا مردم می‌توانند این خودروها را خریداری

کنند؟ وقتی شما برای خرید این محصولات اقدام می‌کنید متوجه خواهید شد که رانتی پشت این ماجرا قرار دارد و مردم عادی از این کاهش قیمت هیچ بهره‌ای نمی‌برند. پس از مدتی نرخ ارز بالا می‌رود و افرادی که این خودروها را با رانت خریداری کرده بودند با افزایش قیمت آن‌ها مواجه می‌شوند.»

این کارشناس صنعت خودرو در پاسخ به این سؤال که یعنی تمام مشکلات فعلی خودروسازان مربوط به سیاستگذاری‌ها بوده و آن‌ها هیچ نقش و سهمی در این وضعیت ندارند، تصریح کرد: «الان ایران خودرو حداقل ۶ سایدت دارد که حداقل چهار مورد آن‌ها کاملاً زیانده است. چهار سایدتی که تولید خارجی دارند و از اول هم این خودروساز می‌دانست که هیچ توجیهی ندارند، اما آیا فکر می‌کنید خود ایران خودرو به سرعت ساخت خودرو در ونزوئلا و سنگال رفت یا مجبور شد این کار را انجام دهد؟ تمام این مدت سیاستگذاران، سر ما را کلاه گذاشته‌اند و برای پُر سیاسی، خودروی بنزینی را به سنگالی صادر کرده‌اند که اصلاً بنزین ندارد. ایران خودرو و خودروساز مجبور شدند حمایت‌های صورت گرفته را به جای آنکه در زمینه تحقیق و توسعه مورد استفاده قرار دهند آن‌ها را صرف ایجاد چنین خط تولیدهایی کنند.»

راه‌برون رفت از این شرایط آن است که ادامه مسیر اشتباه قبلی متوقف شود. حالا هم عده‌ای در قالب واردات خودرو می‌خواهند پول‌های بلوکه‌شده را وارد کشور کرده و میان خود تقسیم کنند. بر همین اساس هم هست که عده‌ای از واردات خودرو حمایت حداکثری می‌کنند. برای خروج از این شرایط راه‌حل فشار به خودروسازان نیست. در این سال‌ها خودروسازان ما به اندازه ۲۵۰ همت متضرر شده‌اند که با این رقم با در نظر گرفتن تغییراتی که در نرخ ارز رخ داد، پنج کارخانه جدید راه می‌افتاد، اما در مقابل دلالاتی که در بازار محصولات خودروساز را با قیمت‌های مضاعف فروختند، ۵۰۰ همت سود کردند. در واقع به جای آنکه افزایش قیمت خودرو به طور شفاف صورت گیرد و خودروساز مالیات بابت آن پرداخت کند، این هزینه وارد سیستم دلالی شد. این بحث ساده نیست و نمی‌توان تورم ۶۰ ساله را یک شبه حل کرد. فکر نکنید اگر صنعت خودرو زمین بخورد ما سود می‌کنیم. اگر ۶۰ سال قبل و پیش از راه‌اندازی این صنعت در کشور از من می‌پرسیدند که آیا خوب است صنعت خودروسازی داشته باشیم؟ می‌گفتم که بهتر است که این کار را نکنیم، اما اکنون پس از گذشت ۶۰ سال به صلاح کشور نیست که این صنعت را به زمین‌بزیم. این راهکارها تنها بازی با کلمات است و تا زمانی که اصول اقتصاد سالم را رعایت نکنیم و جراحی بزرگ اقتصادی صورت نگیرد، نمی‌توانیم به جراحی خودرو برسیم. کاسبان تحریم و تورم هم اجازه چنین کاری را نمی‌دهند.



عقبگرد بهاری خودروسازان بزرگ

در بهار ۱۴۰۴، صنعت خودروی ایران کاهش قابل توجهی در تولید خودروهای سواری را تجربه کرد. آمارهای سامانه کدال نشان می‌دهد که سه خودرو ساز بزرگ کشور یعنی ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو در سه‌ماهه نخست سال جاری در مجموع ۱۷۹ هزار و ۹۳۰ دستگاه خودرو تولید کردند که نسبت به ۲۰۸ هزار و ۴۲۹ دستگاه در بهار سال گذشته بیش از ۱۳ درصد کاهش دارد. این افت نه‌تنها کاهش کمی محسوب می‌شود، بلکه نشان‌دهنده چالش‌های جدی پیش‌روی این صنعت است.

این کاهش تولید نتیجه مجموعه‌ای از عوامل پیچیده و چندوجهی است که هم اقتصادی و هم مدیریتی به‌شمار می‌روند. از یک طرف، کمبود نقدینگی و مشکلات ارزی، روند تأمین مواد اولیه و قطعات را دچار اختلال کرده است. نوسانات نرخ ارز تأثیر مستقیمی روی هزینه‌های تولید داشته و باعث افزایش هزینه‌ها شده است. از سوی دیگر، قطعی‌های مکرر برق در هفته‌های پایانی خرداد ماه خطوط تولید را با وقفه مواجه کرد. در کنار این مشکلات، تعطیلی‌های چندروزه ناشی از جنگ ۱۲ روزه تحمیلی در انتهای خردادماه، به بحران‌های موجود افزوده و برنامه‌ریزی‌های تولید را با مشکل روبرو کرده است.

اما شاید مهم‌ترین مسئله، پلاتیکفی در سیاست‌های کلان؛ به‌ویژه تعلل در تعیین قیمت‌های جدید خودرو در فصل نخست سال بود. خودروسازان از ماه‌ها قبل منتظر دریافت مجوز افزایش قیمت بوده‌اند، اما دولت در این زمینه تصمیم‌گیری نهایی را به تأخیر انداخته است. این تعویق باعث شد تا شرکت‌ها در فروش محصول سردرگم شوند و توان مالی لازم را برای تأمین قطعات و پرداخت به تأمین‌کنندگان نداشته باشند. در نتیجه، روند تولید مختل شد و وضعیت مالی خودروسازان به شدت آسیب دید.

در کنار این عوامل، وضعیت مدیریتی و ابهام در مالکیت سهام و مدیریت شرکت‌ها به نگرانی‌ها دامن زد. واگذاری ناقص سهام دولتی و نبود شفافیت درباره آینده مدیریتی، تصمیم‌گیری‌های ابهریدی را متوقف کرده و فضای بی‌اعتمادی در میان مدیران میانی و زنجیره تأمین ایجاد کرده است.

کاهش تولید، به‌ویژه در خردادماه شدت بیشتری یافت. قطعی‌های برق، تعطیلی‌های ناشی از تنش‌های نظامی و آشنگی بازار، تولید خودرو را به کمترین سطح در سال‌های اخیر رساند. اگر این روند در تابستان هم ادامه یابد، صنعت خودرو با سالی بسیار ضعیف مواجه خواهد شد.

کارشناسان صنعت خودرو هشدار می‌دهند که بدون بازنگری سریع در سیاست‌های قیمت‌گذاری، رفع موانع تأمین قطعات و ایجاد ثبات مدیریتی، روند نزولی تولید ادامه‌دار خواهد بود. این وضعیت فقط به کاهش سودآوری شرکت‌ها منجر نمی‌شود بلکه می‌تواند تبعات گسترده‌ای برای زنجیره تأمین، بازار کار و حتی بازار سرمایه داشته باشد. با توجه به اهمیت استراتژیک صنعت خودرو در اقتصاد ایران، کند شدن تولید فشار بیشتری بر سایر بخش‌های اقتصادی وارد می‌آورد.

واکنش سریع و هدفمند دولت به شرایط هشداردهنده بهار ۱۴۰۴ می‌تواند مسیر نیمه‌دوم سال را تغییر دهد. در غیر این صورت، رکود تولید، افزایش قیمت‌ها و زیان‌انباشته خودروسازان محتمل خواهد بود. آینده صنعت خودرو بیش از هر زمان دیگری به تصمیم‌های فوری و قاطع در حوزه سیاست‌گذاری وابسته است. هرچند چالش‌ها ساختاری و عمیق هستند، اما با بازتعریف نقش دولت، حمایت هدفمند و ایجاد اعتماد در زنجیره تولید و بازار، می‌توان از این بحران عبور کرد.



محبوبه نقره‌خامه

روزنامه نگار

۶۶

افزایش قیمت

خودرو، محصول

مشکلات ساختاری

اقتصاد ایران

است؛ تورم،

تحریم‌ها و ضعف

سیاست‌گذاری

باعث شده‌اند هزینه

تولید بالا رود، در

چنین شرایطی،

گرانی خودرو نه تنها

ناشی از عملکرد

خودروسازان که

نتیجه چالش‌های

کلان اقتصادی و

محدودیت‌های مالی

و تکنولوژیکی است

