

بازار خودرو گرفتار سیاست‌های اشتباه

واردات محدود، انحصار داخلی و افزایش تورم و نرخ ارز ترکیبی از بحران‌ها را شکل داده که مصرف‌کننده نهایی را با شکاف قیمتی و کاهش کیفیت مواجه کرده است

یادداشت
O P I N I O N



امیرحسین کاکایی

کارشناس صنعت خودرو

دلار افزایش یافت، خودرو گران شد

افزایش یک شبه نرخ دلار و رشد قیمت‌ها، مقصر اصلی گرانی خودرو نیست و نقش خودروسازان در این ماجرا محدود است. دولت به دلایل متعدد اقتصادی تصمیم گرفت نرخ دلار صنایع را از حدود ۷۰ هزار تومان به ۱۲۵ تا ۱۳۰ هزار تومان برساند؛ افزایشی نزدیک به ۸۰ درصد که عملاً ارزش ریال را کاهش داد. در چنین شرایطی، افزایش ۴۰ تا ۶۰ درصدی قیمت محصولات توسط شرکت‌های داخلی یا افزایش فوری قیمت واردکنندگان منطقی و قابل فهم است و با داده‌های اقتصادی و واقعیات بازار تعارضی ندارد.

هزینه‌های تولید در ایران تابع مستقیم قیمت‌های جهانی مواد اولیه و نرخ ارز آزاد است. وقتی ورق فولاد با ارز آزاد خریداری می‌شود یا مواد اولیه بر اساس بورس‌های بین‌المللی عرضه می‌شوند، طبیعی است که هزینه تمام‌شده افزایش یابد و رقابت محدود شود. سیاست‌های احساسی یا تصمیم‌گیری بر اساس نگاه کوتاه‌مدت، به‌تنها نتیجه‌ای ندارد، بلکه مشکل را تشدید می‌کند. تنها راه، اتخاذ راه‌حل‌های عقلانی، واقع‌بینانه و متناسب با امکانات و شرایط اقتصادی کشور است تا بازار توان ادامه فعالیت داشته باشد. تجربه ۴۰ سال گذشته نشان می‌دهد افزایش تعداد خودروسازان داخلی، نتیجه‌ای جز تضعیف بنگاه‌های بزرگ و ایجاد واحدهای کوچک و ناکارآمد نداشته است. امروز بیش از ۸۰ خودروساز سواری و بیش از ۵۰ خودروساز تجاری در کشور فعالیت می‌کنند، اما حتی شرکت‌های اصلی دیگر آن قدرت و فناوری سابق را ندارند. نتیجه این سیاست، بازاری پراکنده و ناکارآمد است که مصرف‌کننده رقابت واقعی را احساس نمی‌کند و قیمت‌ها را به‌طور غیرمنطقی بالا می‌برد.

خودروسازی لزوماً باید انحصاری باشد، همان گونه که در کره جنوبی تنها یک خودروساز بزرگ، هیوندای، فعالیت دارد. آنچه باید رقابتی باشد، بازار است؛ متأسفانه این دو مفهوم اغلب با مجوزهای بی‌پشتوانه و سیاست‌های غلط دولت‌ها اشتباه گرفته شده و به گسترش شرکت‌های ناکارآمد و آشفتنگی در بازار منجر شده است. در گذشته واردکنندگان معتبر خدمات مناسبی ارائه می‌دادند، اما به بهانه کنترل ارز کنار گذاشته شدند. جای آن‌ها، ده‌ها شرکت تازه‌تأسیس شکل گرفته‌اند که کیفیت خدمات پایینی دارند و تنها به آشفتنگی بازار دامن زده‌اند. مشکل اصلی، نه انحصار، بلکه سیاست‌های غلط و تصمیم‌گیری‌های غیرمسئولانه سیاست‌گذاران است. ساماندهی صنعت خودرو بارها در مجلس مطرح شد اما خروجی مؤثری نداشت و ممنوعیت واردات، به جای حمایت از خودروسازان، باعث رشد شرکت‌های ناکارآمد شد. در نتیجه، مردم رقابت واقعی را در بازار خودرو احساس نمی‌کنند. وقتی دلار از کانال ۷۰ هزار تومان به بالای ۱۲۵ هزار تومان می‌رسد، مقصر اصلی مشخص است: سیاست‌گذاری ناکارآمد، صنعت می‌تواند انحصاری باشد؛ به شرط آنکه با تدبیر همراه شود و بازار رقابتی حفظ شود. تجربه جهانی نشان می‌دهد موفقیت اقتصادی در این صنعت تنها برای چند گروه بزرگ ممکن است و بدون رقابت، هر صنعتی محکوم به شکست است.

مجید انتظاری

روزنامه نگار



بازار خودرو ایران در مسیر بی‌سابقه‌ای از التهاب و گرانی حرکت می‌کند؛ جایی که ایران خودرو و سایپا برای سومین بار در سال جاری قیمت محصولات خود را افزایش دادند و مصرف‌کننده را با شوک مالی جدید مواجه ساختند. روز بیستم بهمن ۱۴۰۴، ایران خودرو پس از چند روز کشمکش با دولت و مجلس، نرخ محصولاتش را بین ۲۸ تا ۴۷ درصد بالا برد و گروه سایپا و پارس خودرو نیز مجوز افزایش ۱۱ تا ۴۴ درصدی دریافت کردند. معادل ۷۰ تا ۳۰۰ میلیون تومان بسته به مدل خودرو، این افزایش تنها محدود به قیمت کارخانه نبود و هزینه‌های جانبی مانند مالیات و شماره‌گذاری نیز بار دیگر بر دوش مشتریان تحمیل شد. در کنار این رشد رسمی، فعالان بازار از کسادی معاملات خبر می‌دهند؛ وضعیتی که تحت تأثیر نوسانات افزایشی نرخ ارز و سایه نه جنگ، نه صلح میان ایران و آمریکا، باعث افزایش قیمت انواع خودروها از ۷۵ تا ۱۱۰ درصد شده و فاصله میان توان خرید مردم و قیمت واقعی بازار را روز به روز عمیق‌تر کرده است.

واردات محدود و اثرگذاری ناچیز

با وجود وعده‌های مکرر مسئولان درباره نقش مثبت واردات خودرو در تنظیم بازار، واقعیت‌های اقتصادی و ساختاری نشان می‌دهد که این راهکار در عمل نتوانسته اثر قابل توجهی بر کاهش قیمت‌ها داشته باشد. کاهش ارزش پول ملی و افزایش نرخ دلاری خودروهای خارجی، انحصار در واردات، تعرفه‌های بالا و سهم محدود واردات در مقایسه با تولید داخلی، معادله قیمت را به کلی پیچیده کرده است. روند آزادسازی واردات خودرو از سال ۱۳۹۷ تاکنون میان مجلس، دولت و بازار خودرو در رفت و آمد بوده و سرانجام، ۱۶ خرداد ۱۴۰۱، قانون واردات خودرو به مدت پنج سال توسط رئیس مجلس شورای اسلامی برای اجرا ابلاغ شد.

تجربه تاریخی نشان می‌دهد، تنها زمانی واردات

توانسته بر بازار اثرگذار باشد که حجم آن متناسب با نیاز واقعی باشد. دوره طلایی واردات خودرو در سال ۱۳۹۵ با ثبت ۴۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه، نمونه‌ای بی‌سابقه بود، اما ادامه نیافت و طی سال‌های ۱۴۰۲ تا ۱۴۰۳، واردات به ۲۶ هزار دستگاه کاهش یافت؛ نوساناتی که ریشه در تغییر سیاست‌های دولتی و شرایط اقتصادی کشور دارد. واردات محدود و غیرمتوازن، صرفاً اقدامی نمادین به‌شمار می‌آید و توان رقابتی آن در برابر تولید داخلی اندک است.

هنگامی که خودروهای خارجی با قیمت و کیفیت مناسب وارد بازار می‌شوند، خودروسازان داخلی مجبور به تعدیل قیمت‌ها و ارتقای کیفیت محصولات خود می‌شوند؛ نمونه آن کاهش ۲۰ تا ۳۰ درصدی برخی مدل‌های ایران خودرو و سایپا در سال ۱۴۰۲ پس از افزایش واردات بود. اما وقتی حجم واردات تنها بخش کوچکی از نیاز سالانه، یعنی حدود ۷۰ هزار دستگاه در مقابل نیاز ۵۰۰ هزار دستگاه، باشد، اثرگذاری آن محدود و نمادین باقی می‌ماند و نتایج مثبت تنها به شکل گذرا و محدود تجربه می‌شود.

دلار: محرک اصلی گرانی خودرو

نوسانات نرخ ارز به بازیگر اصلی تحولات قیمت در بازار خودرو ایران تبدیل شده و حتی افزایش واردات نیز نتوانسته نقش کاهنده‌ای ایفا کند. بر اساس آمار وزارت صمت، از ابتدای سال جاری تا کنون حدود ۳۷ هزار و ۹۰۰ دستگاه خودرو وارد کشور شده است، اما افزایش نرخ ارز سبب شد قیمت خودروهای وارداتی نیز صعودی باشد و اثر تنظیمی واردات محدود بماند. در این فضای تورمی، ایران خودرو و سایپا با اطمینان هر از گاهی قیمت‌های کارخانه را افزایش می‌دهند، در حالی که فاصله قیمت کارخانه و بازار آزاد گاهی تا بیش از ۵۰ درصد افزایش یافته است. مسئولان خودروساز استدلال می‌کنند که رشد قیمت ارز و تورم عمومی، ضرورت افزایش قیمت خودرو را ایجاد کرده است؛ تا جایی که قائم‌مقام ایران خودرو

در تلویزیون، افزایش بهای تخم‌مرغ، نان و گوشت را دلیل موجه گرانی خودرو عنوان کرد. با این حال، در حالی که تورم نقطه به نقطه ۶۰ درصد است، قیمت خودرو تا ۱۱۰ درصد افزایش یافته و عملاً دو برابر نرخ تورم رشد کرده است. این شکاف نشان می‌دهد گرانی خودرو بیش از آنکه ناشی از عوامل واقعی اقتصادی باشد، حاصل ترکیبی از تورم، نوسانات ارز و استراتژی سودجویانه خودروسازان است و مصرف‌کننده نهایی بیشترین بار آن را متحمل می‌شود.

یک بازی دوسر باخت

در مقابل افزایش‌های مکرر قیمت خودرو توسط خودروسازان داخلی، مجلس با کاهش عوارض گمرکی واردات تلاش می‌کند تعادل بازار را حفظ کند؛ اما این سیاست گاهی تنها بر روی کاغذ اعمال می‌شود و اثر واقعی بر قیمت‌ها مشاهده نمی‌شود. بر اساس قانون بودجه، تعرفه واردات خودروهای تا ۱۵۰۰ سی‌سی از بیش از ۱۰۰ درصد به ۲۰ درصد و خودروهای ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ سی‌سی به ۴۰ درصد کاهش یافته است، اما کارشناسان هشدار می‌دهند که اجرایی نشدن کامل این کاهش، مانع از کاهش واقعی قیمت خودرو در بازار شده است.

صدید بدری، عضو هیئت رئیسه مجلس، با انتقاد از انحصار تولید خودرو و تکرار افزایش قیمت‌ها، تأکید می‌کند که دولت‌های مختلف قانون ساماندهی بازار خودرو را به درستی اجرا نکرده‌اند و حمایت از تولید نباید جان و مال مردم را به خطر اندازد. وی با اشاره به یک سال گذر از واگذاری ایران خودرو به بخش خصوصی، تصریح می‌کند که خصوصی‌سازی واقعی رخ نداده و تفاوتی با مدیریت دولتی احساس نمی‌شود. در همین مدت، هیچ تغییری در کیفیت خودروها مشاهده نشده و چالش کمیت همچنان پابرجاست. این وضعیت نشان می‌دهد که سیاست‌های همزمان کاهش تعرفه و افزایش قیمت خودرو، به جای ایجاد تعادل، نوعی بازی

زخم انحصار و ناکارآمدی بر تن خودروسازی

راحمیت کند؟ چرا چنین حمایتی از دیگر صنایع نمی‌شود؟ واردات نیز در اختیار عده‌ای خاص است و باید برای همه آزاد باشد، نه اینکه شرکت‌های غیرمرتبط مانند کارخانه ماکارونی یا تولید کانتینر مجوز واردات خودرو دریافت کنند. «وی راهکار کنترل بازار را آزادسازی کامل واردات خودروهای کارکرده زیر پنج سال و برداشتن حمایت‌های دولت از خودروسازان داخلی دانست تا رقابت با خودروهای خارجی کیفیت را افزایش دهد. نادری گفت: «اگر خودروسازان داخلی تعطیل شوند، وضعیت بهتر خواهد شد؛ مصرف سوخت و آلودگی کاهش می‌یابد و این سیاست فعلی تنها ما را با خودروسازی ناکارآمد حفظ می‌کند.»

این کارشناس هشدار داد: «کیفیت خودروهای داخلی به‌طور مستمر کاهش یافته است؛ بدنه ضعیف، سیستم برق ناکارآمد و قطعات عمده‌آ از چین با کیفیت پایین وارد می‌شوند. مونتاژی‌ها تا حدودی قابل قبول‌اند، اما خودروسازان داخلی ارزان‌ترین قطعات چینی را جایگزین می‌کنند. ما نفت را به چین می‌دهیم و در مقابل کالاهای بی‌کیفیت دریافت می‌کنیم. با این روند، صنعت خودرو به سوی نابودی می‌رود.»

فیروز نادری، کارشناس صنعت خودرو، در گفت‌وگو با خبرنگار آتیه‌نو، ریشه افزایش متوالی قیمت خودرو در ایران را بهره‌گیری کل صنعت از رانت دانست؛ شامل خودروسازان داخلی، مونتاژی‌ها و وارداتی‌ها. به گفته او، واگذاری ایران خودرو در سال گذشته در عرض یک هفته انجام شد که نشان‌دهنده صوری بودن این انتقال بود و نیازمند کارشناسی طولانی مدت بود. نادری تصریح کرد: «این نوع انتقال با زد و بند صورت گرفته و حمایت مداوم دولت از خودروسازان، خود گواه انحصار و رانت در این صنعت است.»

وی افزود: «امسال خودروسازان داخلی سه بار قیمت‌ها را افزایش دادند و این رشد را ناشی از تورم و افزایش نرخ ارز عنوان کردند، در حالی که بسیاری از مواد اولیه در داخل کشور تولید می‌شوند. خودروسازان از شرایط بحرانی اقتصادی سوءاستفاده کرده و در هر چند ماه یک بار قیمت‌ها را بالا بردند.» دولت نیز در ابتدا وعده توقف این افزایش‌ها را داد، اما نهایتاً افزایش ۴۰ درصدی ایران خودرو را در دوم مرحله تأیید کرد.

نادری تأکید کرد: «چگونه ممکن است صنعتی خصوصی باشد و دولت تا این حد آن

الاکلنگی تورم و تعرفه ایجاد کرده و مصرف‌کننده نهایی همچنان اصلی‌ترین قربانی این معادله پیچیده است.

در این میان پیشنهاد بازگشت مدیریت ایران خودرو به دولت از سوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس مطرح شده و اکثر نمایندگان با آن موافق‌اند. استدلال این است که واگذاری‌های کنونی به بخش خصوصی واقعی نبوده و اثربخشی لازم را نداشته است. بسیاری از شرکت‌های دولتی با بودجه‌ای معادل بودجه عمومی کشور فعالیت می‌کنند اما سود قابل توجهی برای مردم ایجاد نمی‌کنند و صرفاً از منابع بیت‌المال بهره می‌برند. اگر این مجموعه‌ها به بخش خصوصی واقعی واگذار شوند، علاوه بر ارتقای کارایی، می‌توانند سهم واقعی خود را در اقتصاد کشور ایفا کنند و از فشار بر بودجه عمومی بکاهند.

کمک‌ها و زیاده‌خواهی خودروسازان

مصطفی پوردهقان، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، با اشاره به افزایش مکرر قیمت خودرو توسط خودروسازان داخلی، تأکید می‌کند که علیرغم کمک مالی بیش از ۴۰ هزار میلیارد تومانی دولت و ثابت ماندن تعرفه واردات، باز هم شاهد افزایش قیمت‌ها بودیم. خودروسازان در ماه‌های اخیر برای جبران افزایش هزینه‌ها، درخواست این منابع را مطرح کردند و دولت نیز با حمایت مجلس، این مبلغ را در اختیار آنان قرار داد. حتی پس از دریافت این کمک‌ها، خودروسازان خواستار ماندن تعرفه واردات خودرو در وضعیت فعلی شدند تا بتوانند سود خود را حفظ کنند. پوردهقان یادآور شد که این زیاده‌خواهی‌ها قابل پیش‌بینی بود و ادامه آنها به افزایش قیمت‌ها منجر شد. نماینده مجلس تأکید کرد که در بودجه سال ۱۴۰۵، مجلس به‌طور جدی در حوزه کاهش تعرفه واردات خودرو ورود خواهد کرد و میزان تعرفه ۴۰ درصدی کنونی نیز کاهش خواهد یافت. این اقدامات نشان می‌دهد که یارانه‌ها و سیاست‌های حمایتی دولت و مجلس، در شرایط فعلی بیش از آنکه مصرف‌کننده نهایی را حمایت کنند، به منافع خودروسازان تخصیص یافته و شکاف میان قیمت کارخانه و بازار آزاد همچنان پابرجاست.

کیفیت و کمیت، قربانی انحصار

با وجود یارانه‌ها و مساعدت‌های دولتی که حتی پس از خصوصی‌سازی ایران خودرو در بهمن ۱۴۰۳ همچنان ادامه یافته، صنعت خودرو همچنان با مشکلات جدی در کیفیت و کمیت مواجه است. گزارش‌ها نشان می‌دهد ایران خودرو از ابتدای سال ۱۴۰۴ تا پایان بهمن‌ماه ۴۸۵ هزار و ۹۱۰ دستگاه خودرو تولید کرده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۶۹۰۶ دستگاه کمتر است.

از سوی دیگر مشتریان همواره از کاهش کیفیت، نبود آپشن‌های مناسب و فناوری پایین تولیدات داخلی نسبت به خودروهای خارجی گلّه‌مند هستند. این در حالی است که ایران خودرو و سایپا سال‌هاست با زیان انباشته روبه‌رو هستند؛ گزارش نیمه نخست ۱۴۰۴ نشان می‌دهد زیان انباشته این دو شرکت به ۲۵۵ همت رسیده، رقمی که نسبت به سال گذشته (۲۲۸ همت) افزایش یافته است. نتیجه پنج دهه ایجاد انحصار در صنعت خودرو، صف‌های طولانی تقاضا در طرح‌های فروش و قرعه‌کشی است. یازدهمین مرحله قرعه‌کشی ایران خودرو در دی‌ماه امسال با عرضه ۳۱ هزار و ۶۱۰ خودرو، ۱۰ میلیون و ۴۵۰ هزار ثبت‌نام‌کننده داشت؛ شانس برنده شدن یک به ۱۰ هزار و ۱۴ بود. انگیزه شرکت‌کنندگان عمدتاً بهره‌مندی از سود ناشی از شکاف قیمت کارخانه و بازار است، نه مصرف واقعی خودرو.

قرعه‌کشی محدود به خودروهای داخلی نیست و تقاضای خودروهای وارداتی نیز بی‌سابقه است؛ آذرماه امسال، ۱۱۹ هزار و ۳۹۲ نفر برای خرید خودرو اقدام به وکالتی کردن حساب خود کردند، در حالی که تنها ۴۰۰۰ دستگاه عرضه شد، به طوری که شانس برنده شدن تنها ۳.۶ درصد بود. ثبت‌نام جدید برای شش خودرو وارداتی از ۲۵ بهمن آغاز شد و میزان ارزی تخصیص یافته برای واردات در سال ۱۴۰۵ یک میلیارد دلار تعیین شده، که نسبت به دو میلیارد دلار سال گذشته تقریباً نصف شده است. این آشفته‌بازار نشان می‌دهد که کیفیت و کمیت تولید، شکاف قیمت و تقاضای سرسام‌آور، همگی قربانی سال‌ها انحصار و مدیریت ناکارآمد صنعت خودرو شده‌اند و مصرف‌کننده نهایی همچنان اصلی‌ترین متضرر است.