

بازار خودرو وارد عصر قیمت‌های میلیاردی شد

جهش‌های روزانه ۳ تا ۸ درصدی قیمت خودرو نشان می‌دهد این بازار وارد مرحله‌ای تازه از التهاب شده؛ مرحله‌ای که کاهش عرضه، رشد هزینه تولید و انتظارات تورمی آن را تغذیه می‌کند



بازار خودرو در ماه‌های اخیر وارد مرحله‌ای تازه از التهاب قیمتی شده؛ مرحله‌ای که شتاب آن در روزهای اخیر چنان افزایش یافته که بسیاری از فعالان بازار از شکل‌گیری یک «دور جدید انتظارات تورمی» سخن می‌گویند. گزارش‌های میدانی و فهرست‌های تازه قیمتی نشان می‌دهد بهای برخی خودروهای داخلی و مونتاژی در فاصله‌ای کوتاه، روزانه میان سه تا هشت درصد افزایش یافته است؛ جهشی که نه تنها فاصله میان قدرت خرید خانوار و بازار خودرو را بیشتر کرده، بلکه نگرانی گسترده‌ای در میان متقاضیان ایجاد کرده است. کارشناسان صنعت خودرو مجموعه‌ای از عوامل ساختاری و روانی را در شکل‌گیری این وضعیت مؤثر می‌دانند؛ از کاهش عرضه خودروهای داخلی و محدودیت در واردات گرفته تا رشد نرخ ارز، افزایش هزینه‌های تولید و تداوم نااطمینانی در متغیرهای کلان اقتصادی. در کنار این عوامل، تشدید انتظارات تورمی در جامعه نیز نقشی تعیین‌کننده در جهت‌دهی به رفتار بازار ایفا می‌کند؛ انتظاراتی که به تدریج به موتور محرک قیمت‌ها تبدیل شده است. بررسی فهرست‌های جدید قیمت نیز واقعیتی مهم را آشکار می‌کند: عملاً دوران خودروهای زیر یک میلیارد تومان در بازار ایران به پایان رسیده و دیگر محصولی که در داخل کشور تولید شود با قیمتی کمتر از این سطح در بازار دیده نمی‌شود.

عرضه قطره چکانی خودرو

در منطق اقتصاد بازار، قیمت هر کالا حاصل برآیند دنیروی بنیادین است: میزان عرضه و حجم تقاضا. هرچه عرضه گسترده‌تر و دسترسی به کالا آسان‌تر باشد، فشارهای قیمتی مهار می‌شود و بازار به تعادل نسبی می‌رسد؛ اما هرگاه تقاضا بر عرضه پیشی بگیرد، سازوکار بازار به‌طور طبیعی مسیر افزایش قیمت‌ها را هموار می‌کند. بازار خودرو در ایران طی سال‌های اخیر دقیقاً در چنین وضعیتی قرار گرفته است؛ وضعیتی که در آن تقاضای انباشته و رو به افزایش جامعه با سطحی از

تولید و عرضه مواجه شده که به هیچ‌وجه پاسخگوی نیاز واقعی مصرف‌کنندگان نیست. رشد جمعیت متقاضیان، فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل شخصی و عمومی و تبدیل خودرو به یکی از دارایی‌های قابل‌انکاد فضای تورمی اقتصاد، همگی به افزایش تقاضا دامن زده‌اند؛ حال آنکه سمت عرضه از چنین رشدی تبعیت نکرده و در سطحی محدود باقی مانده است. در این میان، شیوه عرضه خودرو نیز بر پیچیدگی شرایط افزوده است. عرضه محدود و اصطلاحاً «قطره چکانی» از سوی خودروسازان، عملاً دسترسی مستقیم مصرف‌کنندگان به خودرو با قیمت کارخانه را به امری دشوار و در بسیاری موارد ناممکن تبدیل کرده است. در چنین فضایی، بخش قابل‌توجهی از متقاضیان که توانایی خرید خودرو از بازار آزاد با قیمت‌های چندبرابری را ندارند، امید خود را به طرح‌های فروش فوق‌العاده و سامانه‌های ثبت‌نام گره می‌زنند؛ طرح‌هایی که در عمل بیشتر به سازوکاری شبیه قرعه‌کشی یا لاتاری شباهت یافته‌اند. در هر دوره فروش، میلیون‌ها متقاضی برای تعداد محدودی خودرو ثبت‌نام می‌کنند و در نهایت تنها درصد ناچیزی از آنان امکان خرید خودرو با قیمت کارخانه را به دست می‌آورند؛ وضعیتی که خود به تعمیق فاصله میان عرضه و تقاضا و افزایش التهاب بازار دامن می‌زند. بخش قابل‌توجهی از کارشناسان صنعت خودرو ریشه اصلی جهش‌های قیمتی در این بازار را دقیقاً در همین محدودیت عرضه جست‌وجوی کنند. به باور آنان، خودروسازان به دلایل گوناگونی از جمله مشکلات ساختاری در زنجیره تولید، محدودیت‌های ناشی از تحریم، افزایش هزینه‌های مواد اولیه و قطعات، نوسانات ارزی و نیز کاستی‌های مدیریتی، نتوانسته‌اند تولید را در سطحی پایدار و متناسب با نیاز بازار حفظ کنند. این در حالی است که طی یک سال گذشته چندین نوبت قیمت محصولات درب کارخانه افزایش یافته، اما حتی این تعدیل‌های قیمتی نیز نتوانسته گره کمبود عرضه را بگشاید. در نتیجه، شکاف میان قیمت کارخانه و بازار همچنان پابرجاست و همین

شکاف به یکی از محرک‌های اصلی سوداگری و افزایش مداوم قیمت‌ها تبدیل شده است. در چنین شرایطی، ترکیب کمبود عرضه، تقاضای فشرده و تشدید انتظارات تورمی، خودرو را به یکی از دشوارترین کالاها برای دسترسی بخش بزرگی از خانوارها بدل کرده است.

خودرو جلوتر از دلار دوید

افزایش پیاپی بهای خودرو در ماه‌های اخیر، بار دیگر پرسش‌هایی جدی در باره نسبت واقعی قیمت‌ها با متغیرهای بنیادین اقتصاد کشور برانگیخته است. بازار خودرو که سال گذشته با رکودی نسبی و نوعی واگرایی نسبت به نرخ ارز مواجه بود، اکنون وارد مرحله‌ای از تطبیق سریع با شرایط ارزی و تورمی شده است؛ تطبیقی که مرزهای سنتی قیمت‌گذاری را دزخ کرده و به رکورد‌های تازه‌ای انجامیده است. مسیح فرانزه، کارشناس صنعت خودرو، معتقد است جهش کنونی حاصل تلاقی چند عامل ساختاری است که در ماه‌های پایانی سال گذشته به اوج رسیده است. به گفته او، در دوره‌ای طولانی قیمت خودرو حدود ۳۵ درصد پایین‌تر از سطح واقعی نرخ ارز قرار داشت؛ فاصله‌ای که تا پایان پاییز پایدار ماند اما با آغاز زمستان و تشدید فشارهای اقتصادی از میان رفت و بازار خودرو با سرعتی فراتر از انتظار، خود را با نرخ ارز هماهنگ کرد. نتیجه آن بود که در بهمن ماه قیمت‌ها نزدیک به ۵۰ درصد رشد کردند و حتی از دلار نیز سبقت گرفتند. بدین ترتیب، علاوه بر جریان شکاف ۳۵ درصدی، حدود ۱۵ درصد نیز به‌صورت مازاد بر نرخ دلار افزایش یافت- پدیده‌ای که نشان می‌دهد کنترل‌های دستوری و تعویقی سال‌های گذشته سرانجام جای خود را به واکنش ناگهانی بازار داده است. فرانزه توضیح می‌دهد که این جهش را باید در پرتو چند عامل هم‌زمان تحلیل کرد: نخست، کاهش محسوس عرضه از ابتدای سال ۱۴۰۵ که متأثر از وضعیت سیاسی و امنیتی منطقه از جمله جنگ تحمیلی رمضان بوده و هم خودروهای داخلی و

هم مونتاژی و وارداتی را دربر گرفته است. دوم، جهش نرخ ارز مبنای گمرکی در بودجه ۱۴۰۵ که به گفته وی، نرخ یورو را از حدود ۷۵ هزار تومان به حدود ۱۵۵ هزار تومان رسانده و هزینه واردات مواد اولیه‌ای چون فولاد و محصولات پتروشیمی را تقریباً دو برابر کرده است. این تغییرات مستقیماً بر قیمت تمام‌شده خودرو اثر گذاشته، در حالی که سطح تقاضا همچنان بالاست و انتظارات تورمی در جامعه رو به افزایش است. بدین سان، بازار خودرو در تقاطع سه مسیر قرار گرفته است: کاهش عرضه، جهش هزینه‌های تولید و نوسان ارزی. ترکیب این عوامل، به شتابی انجامیده که نه تنها قیمت خودرو را از چارچوب‌های پیشین خارج کرده، بلکه آن را به یکی از حساس‌ترین شاخص‌های سنجش وضعیت عمومی اقتصاد ایران تبدیل کرده است.

بازار در سایه انتظار تورمی

به باور مسیح فرانزه، برآیند تحولات اخیر، به شکل‌گیری موج تازه‌ای از انتظارات تورمی در جامعه انجامیده است؛ موجی که پیش از بروز تورم واقعی، خود را در رفتار بازارها نشان می‌دهد. در شرایط تنش‌های سیاسی و وقوع جنگ، سطح نااطمینانی اقتصادی افزایش می‌یابد و فعالان بازار، با پیش‌خور کردن ریسک‌ها، قیمت‌ها را زودتر از موعد بالا می‌برند. بازار خودرو نیز از این قاعده مستثنی نیست و به‌عنوان یکی از بازارهای حساس به انتظارات، واکنش سریع‌تری نسبت به سایر بخش‌ها نشان می‌دهد.

این کارشناس صنعت خودرو تأکید می‌کند که هرچند سیاست‌گذار در پی حفظ جریان تولید و واردات است، اما واقعیت‌های تجاری منطقه‌ای مسیر را دشوار کرده است. بخش مهمی از مبادلات مالی و تأمین قطعات از کانال امارات انجام می‌شود و تنش‌های اخیر، این مسیر را با اختلال مواجه کرده است. افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، بیمه و ریسک مبادله، واردات خودرو را عملاً به وضعیت نیمه‌تعطیل کشانده و همین عامل، به رشد قیمت در خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی دامن زده است.

یگانه راهبرد ثبات

ترسیم نقشه راه برای برون‌رفت از بحران کنونی بازار خودرو، به زعم مسیح فرانزه، بیش از آنکه در گرو تصمیم‌های مقطعی بخشی باشد، نیازمند بازنگری در کلان‌روندهای اقتصادی و احیای پیوندهای تجاری بین‌المللی است. او بر این باور است که در افق کوتاه‌مدت، تزریق اخبار مثبت سیاسی و گشایش‌های دیپلماتیک می‌تواند همچون مُسکنی بر التهابات روانی بازار عمل کند. اما درمان قطعی این عارضه تنها با خروج از پيله انزوای تجاری و گسترش تعاملات سازنده با اقتصاد جهانی میسر می‌شود. در چنین اتمسفری، ریسک‌های سیستماتیک فروکش کرده، افق‌های پیش‌رو شفاف می‌شود و خودرو از جایگاه کاذب «پناهگاه سرمایه» خارج شده و هویت اصیل خود را به‌عنوان یک «کالای مصرفی بادوام» باز می‌یابد. واکاوی جریان نقدینگی در بازارهای موازی نشان می‌دهد که فرضیه چرخش سرمایه‌های سفته‌بازانه از مسکن و طلا به سمت خودرو، گزاره‌ای قابل تأمل اما نیا زمند تدقیق است. فرانزه در این تحلیل، میان دو مفهوم «قیمت اسمی» و «قیمت معاملاتی» تمایزی بنیادین قائل می‌شود؛ وی معتقد است قیمت‌های گزافی که در پلتفرم‌های مجازی فضای رسانه‌ای جار زده می‌شود، غالباً فاقد اعتبار معاملاتی بوده و نرخ واقعی، عددی است که در بطن قراردادهای واقعی و به دور از هیجانات کاذب ثبت می‌شود.

اقتصاد



امیرحسن کاکایی
کارشناس صنعت خودرو

ضرورت تغییر راهبرد در صنعت خودرو

تحولات اخیر اقتصادی و فشارهای ناشی از شرایط جنگی آشکار کرده که ادامه مسیر در صنعت خودرو با سیاست‌های گذشته نه‌ممکن است و نه مفید. واقعیت‌های جدید، چه در عرصه داخلی و چه در مقیاس جهانی، نشان می‌دهد که ساختار تصمیم‌گیری این صنعت باید از مدار واکنش‌های مقطعی خارج و وارد مرحله‌ای تازه از حضور میدانی، بازطراحی راهبردی و اقدام هماهنگ شود. امروز، هرگونه اصرار بر فرمان‌های پیشین و تکرار الگوهای قدیمی تنها به فرسودگی بیشتر زنجیره خودرو و محدود شدن فرصت احیای آن خواهد انجامید. اتخاذ راهبرد هایی متناسب با شرایط جنگ اقتصادی، نخستین شرط عبور از این تنگناست و این امر بدون بازآرایی ذهنی و مدیریتی در سطوح کلان حاصل نمی‌شود. یکی از چالش‌های پایدار این صنعت، غلبه نگاه روزمره در سیاست‌گذاری است؛ تصمیم‌هایی که بیشتر به حل مسائل امروزی می‌انديشند تا طراحی فرآی این بخش. طی سال‌های اخیر، رفتار اقتصادی کشور نیز از انسجام لازم برخوردار نبوده و گاه سیاست‌ها در سطح ملی صادر شده اما در استان‌ها یا اجرا نشده یا به‌صورت ناقص پیاده شده است. چنین ناهمخوانی‌ای نه تنها کارآمدی تصمیمات را کاهش می‌دهد، بلکه شکاف میان برنامه‌ها و اجرا را نیز افزایش می‌دهد. ضروری است که هماهنگی میان ارکان تصمیم‌سازی، نظام‌مند و پایدار شود تا برنامه‌ها از کاغذ عبور کرده و در میدان تولید و عملیات قابل مشاهده باشد. نظارت حاکمیتی دقیق، تکمیل‌کننده این زنجیره است تا سیاست‌های منطقی به‌درستی محقق شوند. در این میان، بنگاه‌های تولیدی بیش از هر زمان نیازمند حمایت ه‌د فمند برای حفظ تاب‌آوری‌اند. تجربه خصوصی‌سازی در اواخر ۱۴۰۳ و نتایج آن در ۱۴۰۴ نشان داد که شرکت‌های واگذار شده رشد تولید را تجربه کردند، در حالی که سایر شرکت‌ها با افت مواجه شدند. این تجربه، بار دیگر ثابت کرد که واگذاری واقعی و اجرای اصول سیاست‌های اصل ۴۴، نخستین گام برای عبور صنعت خودرو از وضعیت فرساینده کنونی است. در کنار آن، تمرکز بر مسیرهای تازه اقتصادی، مدیریت منابع ارزی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های بالفعل بخش خصوصی می‌تواند ظرف چند ماه تنش‌های زنجیره تأمین، از جمله کمبود فولاد، را کاهش دهد و جریان تولید را تثبیت کند. در سطح جهانی نیز، آنچه این روزها در صنعت خودرو رخ می‌دهد بیش از یک رقابت صنعتی ساده است؛ این روند بخشی از جنگ اقتصادی گسترده‌ای است که میان آمریکا و چین جریان دارد و اکنون قلب فناوری و صنعت خودرو را هدف گرفته است. چین در موقعیتی برتر قرار گرفته و آمریکا در تلاش برای بازتعریف ساختار خود است. سیاست‌گذاران کشور باید این تحولات جهانی را جدی بگیرند و راهبردهای صنعتی خود را با این روندها همسو کنند. اتکابه واردات شاید موقتاً بازار را آرام کند، اما توسعه صنعت را عقب می‌اندازد. اکنون زمان آن است که دولت، هم‌زمان با بازسازی، نوسازی و توسعه صنعت خودرو و نیز مدیریت منطقه‌ای بازار تمرکز کند؛ رویکردی که آینده این صنعت را از دل دشوارترین شرایط عبور خواهد داد.

حمیدرضا بیانی‌نیا

روزنامه نگار

با حذف عملی خودروهای زیر یک میلیارد تومان، بازار از مرزی روانی عبور کرده؛ مرزی که در آن مقیاس‌های پیشین قیمت‌گذاری فرو می‌ریزد و جهش‌های چندمیلیونی عادی می‌شود