



یکشنبه ۲۰ مهر ۱۴۰۴
وطن امروز | شماره ۴۴۳۴

اقتصادی

فروش‌های آتی انجام شده، هشیار باشند و مکانیسم‌های شفاف و پایدارتری را برای تنظیم عرضه و تقاضا در این بازار حیاتی تدوین کنند.

چالش‌های ساختاری در عرضه و تقاضای واقعی

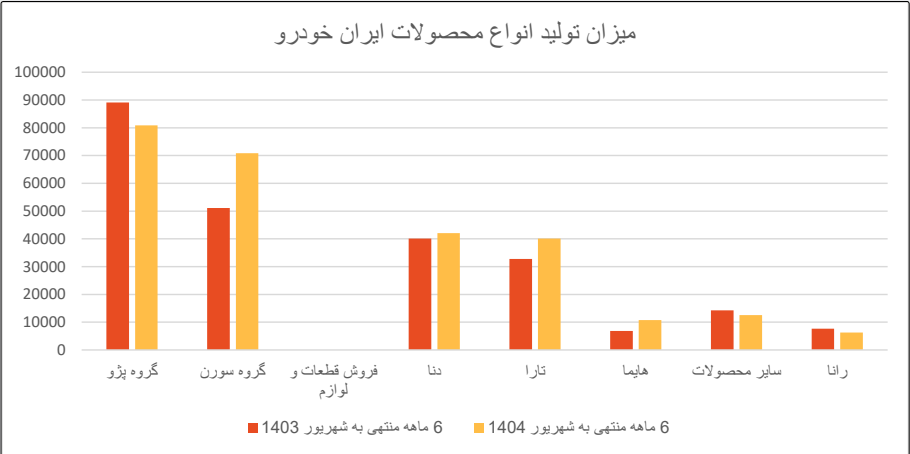
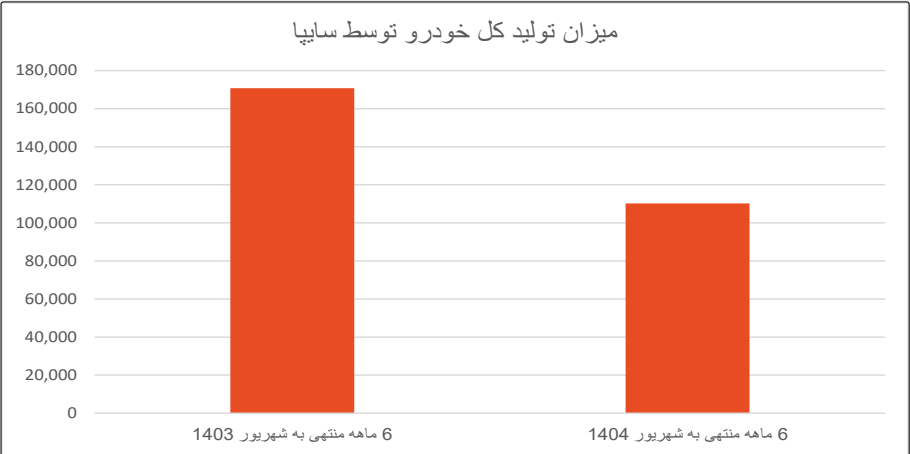
بازار خودرو از سال ۱۳۹۷ با مشکلات ریشه‌ای مواجه بوده است، این مشکلات شامل کاهش ۲۰ تا ۴۰ درصدی تولید، شکل‌گیری بازار ثانویه، دوقیمتی شدن خودرو و تغییر ماهیت خودرو به کالایی سرمایه‌ای است. این وضعیت سبب شده تقاضای مصرفی واقعی بشدت کاهش یابد و تقاضای غیرمصرفی و سرمایه‌ای رشد چشمگیری داشته باشد. بر اساس داده‌ها، تورم قیمتی و کاهش قدرت خرید خانوار، تقاضای مصرفی واقعی خودروی صفر کیلومتر اکنون زیر یک میلیون دستگاه است، در حالی که تقاضای سرمایه‌ای افزایش یافته و تقاضای خودروهای خارجی و لوکس شرایط خاصی را ایجاد کرده که تنها از مسیر واردات امکان پاسخگویی دارند.

بازگشت سیاست‌های تحریک آمیز و تشدید سوداگری

با این همه، شورای رقابت مرداد امسال با حذف الزام افتتاح حساب و کالتی و ممنوعیت خرید توسط اشخاص حقوقی، سیاست پیشرفت‌یافته را معکوس کرد. این اقدام باعث افزایش تقاضای کاذب و سوداگرانه شد و در پی آن، تقاضا برای ۷۳ هزار خودرو به بیش از ۶ میلیون ثبت‌نام رسید. این ارقام نه‌تنه‌پایانگر فاصله زیاد از تقاضای مصرفی واقعی است، بلکه نشان می‌دهد انتظارات تورمی در بازار ارز و طلا به بازار خودرو نیز سرایت کرده و سرمایه‌گذاران سوداگر آماده ورود به این بازار شده‌اند.

کاهش تولید، افزایش ریسک و ضرورت کنترل هوشمندانه

رشد قیمت خودروهای کارخانه‌ای همزمان با کاهش تولید خودرو در سال جاری (بویژه در سایپا و پارس خودرو با افت بیش از ۳۰ درصدی تیراژ) شرایط را برای بازگشت خودرو به کالایی سرمایه‌ای فراهم کرده است. این وضعیت می‌تواند التهاب بازار را افزایش دهد و فشار تورمی را تشدید کند. تنها راه‌حل قطع این چرخه معیوب، پذیرش این واقعیت از سوی دولت است که بدون رفع چالش‌های ساختاری صنعت خودرو، مدیریت بازار باید بر هوشمندسازی کنترل تقاضا متمرکز باشد. تصمیمات هیجانی و بی‌توجهی به پیامدهای بلندمدت، سودای دلالتان را تقویت و اقتصاد کشور را متضرر خواهد کرد. حفظ آرامش بازار خودرو نیازمند مسؤلیت‌پذیری، شفافیت در سیاست‌گذاری و مقابله با سوداگران است تا خودرو همچنان کالای مصرفی برای نیاز واقعی مردم باقی بماند و تورم بی‌رویه به مصرف‌کننده نهایی تحمیل نشود.



گزارش «وطن امروز» از تلاش خودروسازان برای تحریک انتظارات تورمی در بازار خودرو

به نام خریدار، به کام بازار

در شرایطی که بازار خودرو پس از سال‌ها التهاب، به ثبات نسبی رسیده بود، تصمیم اخیر ایران خودرو برای حذف شرط «حساب و کالتی» در طرح پیش فروش

موجی از هیجان را دوباره به این بازار بازگرداند

قوانین استاندارد با مسائل نقدینگی نسبت دهند اما در نهایت، برای بازار، مهم خروجی نهایی است که عرضه کل کاهش یافته است.

وقتی همزمان با حذف یک اهرم کنترل تقاضا (حساب و کالتی)، شاهد افزایش در سمت عرضه نیز هستیم، نتیجه منطقی و قطعی، فشار فزاینده بر سطح عمومی قیمت خودرو در بازار آزاد است. کاهش تولید یا حتی ثابت نگه داشتن آن در شرایطی که تقاضا به دلایل ساختاری (تورم عمومی بالا و جذابیت خودرو به عنوان پناهگاه دارایی) و دلایل سیاستی (حذف مانع ورود) بشدت تحریک شده، عملاً به منزله تحریک متغیرهای تورم‌زاست. این رویکرد، در چشم‌انداز اقتصاد کلان، این گمانه را تقویت می‌کند که شاید نوعی سیاست تلویحی در جریان است که به خودروسازان این فرصت را می‌دهد تا از طریق برهم زدن تعادل عرضه و تقاضا، زمینه‌های افزایش قیمت‌های رسمی آتی را فراهم آورند. این رفتار، متأسفانه نه‌تنها به نفع مصرف‌کننده نیست، بلکه بی‌اعتمادی عمومی به سازوکارهای تنظیم بازار را عمیق‌تر می‌کند.

تحریک انتظارات تورمی

بازار خودروی ایران، یک بازار مستقل نیست، بلکه بشدت به مولفه‌های کلان اقتصادی نظیر نرخ ارز، حجم نقدینگی و مهم‌تر از همه، انتظارات تورمی گره خورده است. انتظارات تورمی، به خودی خود، یک نیروی تورم‌زای قدرتمند است. وقتی فعالان اقتصادی و عموم مردم، از سیاست‌های اتخاذشده (مانند تسهیل ورود به بازار بدون افزایش عرضه) این برداشت را داشته باشند که قرار است در آینده نزدیک قیمت‌ها بالاتر رود، رفتار انباشتی در پیش می‌گیرند. آنها امروز برای پیش خرید و حفظ ارزش دارایی اقدام می‌کنند و همین

در علم اقتصاد وقتی فرآیند تخصیص یک کالای کمیاب تسهیل شود، بدون آنکه عرضه متناسبی در کوتاه‌مدت ایجاد شود، سیگنال کمبود به بازار مخابره می‌شود و این امر به تحریک مجدد انتظارات تورمی می‌انجامد. مصرف‌کننده و سفته‌باز، هر دو، این اقدام را نه یک تسهیل‌گری، بلکه نشانه‌ای از آغاز دور جدید گران‌سازي یا فشار تقاضای آتی تلقی می‌کنند و بلافاصله برای حفظ ارزش دارایی خود، به خرید و انباشت کالا ترغیب می‌شوند. پیامد این سیاست، تشدید مجدد شکاف قیمت کارخانه و بازار آزاد و در نتیجه، افزایش جذابیت رانت ناشی از پیش خرید خواهد بود که چرخه معیوب سفته‌بازی را دوباره فعال می‌کند.

موفقیت سیاست حساب و کالتی در کنترل بازار

سیاست مسدود کردن مبالغ و کالتی پیشین از جمله اقداماتی بود که توانست هیجان کاذب را کاهش دهد و فاصله قیمت کارخانه و بازار آزاد را کم کند. این سیاست از مرداد ۱۴۰۲ تعداد متقاضیان ثبت‌نام را از بیش از ۳ میلیون به حدود ۴۰۰ هزار نفر کاهش داد. حتی برخی پرنده‌گان در قرعه‌کشی از ثبت‌نام در دریافت خودرو صرف‌نظر کردند که نشان از موفقیت طرح در کنترل عرضه و تقاضا داشت. این رویکرد محدودکننده به امنیت روانی بازار و جلوگیری از رشد تورم غیرواقعی کمک شایانی کرد.

کاهش عرضه و تشدید فشار قیمتی

تحلیل‌های موجود در سطح بازار و بررسی‌های اجمالی آمارهای تولید در ۲ غول خودروسازی کشور، ایران خودرو و سایپا، در ۶ ماه ابتدایی سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل، تصویر نگران‌کننده‌ای از کاهش سطح عرضه به بازار ترسیم می‌کند. اگرچه ممکن است خودروسازان این کاهش را به عواملی چون مشکلات تأمین قطعات، تغییرات

گروه اقتصادی: بازار خودروی ایران پس از سال‌ها دست و پنجه نرم کردن با نوسانات شدید قیمتی و نقش‌آفرینی به عنوان یکی از اصلی‌ترین لنگرگاه‌های انتظارات تورمی در اقتصاد کشور، اخیراً شاهد یک دوره نسبی از ثبات بوده؛ ثباتی شکننده که عمدتاً نتیجه اتخاذ سیاست‌هایی چون عرضه از طریق سامانه یکپارچه و بویژه شرط الزام‌آور افتتاح حساب و کالتی بود. این مکانیسم، در عمل، حکم فیلتری را داشت که تا حد زیادی تقاضای سفته‌بازانه و کاذب را از تقاضای مصرفی تفکیک می‌کرد. حساب و کالتی با بلوکه کردن بخشی از نقدینگی خریدار، هزینه فرصت ورود به قرعه‌کشی را بالا می‌برد و از ورود افرادی که صرفاً با انگیزه کسب سود کوتاه‌مدت و بدون قصد خرید واقعی وارد فرآیند ثبت‌نام می‌شدند، جلوگیری می‌کرد. با وجود نتایج موفق این رویه در سال گذشته، تصمیم اخیر ایران خودرو مبنی بر حذف این شرط در طرح‌های جدید خود، به مثابه تزریق ناگهانی یک محرک قوی به یک سیستم در حال آرامش عمل کرد. این اقدام، در یک‌لحظه، مانع ورود نقدینگی سرگردان به بازار خودرو را برداشت و موجی از هیجان و تقاضای ذخیره‌شده را گویی دوباره به بازار بازگرداند.

به گزارش «وطن امروز»، در سال‌های اخیر خریداران خودرو برای ثبت‌نام در طرح‌های فروش ملزم به و کالتی کردن مبلغی قابل توجه در حسابی مخصوص بودند که زمینه کاهش تقاضای سوداگری و آرامش نسبی بازار را فراهم می‌کرد. سیاست جدید ایران خودرو اما این محدودیت را برداشته و با توجه به اینکه تنها حدود ۷۳ هزار دستگاه خودرو عرضه شد، بیش از ۶ میلیون نفر متقاضی ثبت‌نام کردند. این فاصله فاحش بین عرضه و تقاضا شاخصی از تحرکات نامعقول بازار و افزایش انتظارات تورمی است.

دلیل افزایش متقاضیان پیش فروش خودرو برداشتن شرط سپرده بلوکه‌شده است

وی یادآور شد: مدیریت کارآمد وزارت صمت بویژه در ایام «جنگ ۱۲ روزه» قابل مشاهده بود و با وجود تمام فشارهای بین‌المللی و اختلال در زنجیره تأمین، وزارت صمت با تدابیر هوشمندانه مانع از وقوع هرگونه وقفه محسوسی در خطوط تولید شد. این پایداری، نشان از تاب‌آوری و برنامه‌ریزی دقیق این وزارتخانه در شرایط بحرانی دارد.

حاجی‌زاده واردات خودرو و استفاده از این ابزار کنترلی برای تعادل بخشی به بازار را از دیگر رویکردهای وزارت صمت در این بخش بیان کرد و گفت: وزارت صمت در کنار تمرکز بر تولید داخلی، موضوع «واردات» را به عنوان یک راهکار مکمل برای تعادل بخشیدن به بازار و افزایش قدرت انتخاب مصرف‌کننده، با جدیت پیگیری کرده و با اصلاح و ساده‌سازی فرآیندهای گمرکی و صدور مجوز، روند واردات خودرو شتاب قابل توجهی گرفته است. این چابک‌سازی، موجب شده خودروهای وارداتی با سرعت بیشتری به بازار عرضه شوند و از فشار قیمتی روی محصولات داخلی بکاهند.

محمدعلی حاجی‌زاده، سرپرست دفتر صنایع خودرو این ادعا که «استقبال ۶ میلیون نفری از پیش‌فروش ۷۴ هزار دستگاه محصول ایران خودرو، بیانگر عمق نیاز بازار است» را تگاهی سطحی به موضوع دانست و افزود: این رقم قابل توجه را باید با در نظر گرفتن حذف فاکتور اساسی «بلوکه شدن سپرده بانکی» تحلیل کرد.

وی ادامه داد: حذف گزینه بلوکه کردن سپرده بانکی از طرف اشخاص و کاهش میزان پیش‌پرداخت، ثبت‌نام را برای طیف وسیعی از مردم حتی آنانی که قصد خرید فوری ندارند به یک «فرصت کم‌ریسک و پربازده» تبدیل کرده است. حاجی‌زاده در عین حال گفت: در چنین شرایطی، طبیعی است که نه‌تنها مصرف‌کنندگان واقعی، بلکه سفته‌بازان و دلالتان نیز به امید کسب سود آسان، در صفوف ثبت‌نام حاضر شوند. بنابراین ثبت‌نام ۶ میلیون نفر نشان‌دهنده «هیزا ۶ میلیونی» نیست، بلکه نشان از «تقاضای سفته‌بازی» در یک بستر اقتصادی تورمی دارد.

الگوی پرهزینه ارزی به جای تولید ملی

صنعت خودروسازی ایران پس از دهه‌ها تلاش برای «ملی‌سازی»، به مساله مونتاژکاری گرفتار شده است. این رویکرد که بویژه در سال‌های اخیر و با محوریت خودروسازان خصوصی گسترش یافته، عملاً توسعه برند داخلی و انتقال فناوری را به حاشیه رانده و به یکی از چالش‌های اصلی ارزی و صنعتی کشور تبدیل شده است. داده‌های رسمی و گزارش‌های تحلیلی، تصویری نگران‌کننده از تبدیل شدن این صنعت به کانال اصلی خروج ارز، بدون ایجاد ارزش افزوده پایدار با عمق تولید داخلی معنادار ترسیم می‌کند. بررسی آمارهای ارزی صنعت خودرو نشان می‌دهد سیاست‌های تعرفه‌ای و نظارتی، مونتاژکاری (واردات قطعات منفصله یا CKD) را به گزینه‌ای به مراتب سودآورتر از تولید واقعی تبدیل کرده است. این امر وابستگی ساختاری به واردات را تشدید کرده و ارزی‌ری کل صنعت را به سطوح هشداردهنده‌ای رسانده است.

ارز تخصیص‌یافته به ۵ شرکت بزرگ مونتاژکار خصوصی در سال ۱۴۰۲ با رشد چشمگیر ۷۴ درصدی، به بیش از ۳۳ میلیارد دلار جهش یافته است. این امر در حالی است که عمق ساخت داخل این محصولات اغلب در سطح پایین ۲۰ تا ۳۰ درصد متوقف شده تا صرفاً از تخفیف‌های تعرفه‌ای بهره‌مند شوند. متوسط ارزی‌ری بیش

از ۱۳ هزار دلار برای هر خودرو به وضوح نشان می‌دهد بخش عمده منابع ارزی صرف تأمین قطعات خارجی شده و سهم کشور

از ارزش افزوده در پایین‌ترین حد ممکن قرار دارد.

وضعیت در سال ۱۴۰۳ نیز رو به وخامت گذاشته است. آمارها نشان می‌دهد در ۷ ماه نخست این سال، ۵ شرکت مونتاژکار مذکور با وجود کاهش تولید از حدود ۱۵۸ هزار دستگاه به ۱۴۸ هزار دستگاه نسبت به مدت مشابه سال قبل، مجموعاً ۱۷،۷۴۸ میلیارد دلار ارز دریافت کرده‌اند که این رقم نسبت به سال قبل افزایش یافته است.

این دواگانگی کاهش تیراژ تولید در کنار رشد تخصیص ارز به معنی افزایش قابل توجه ارزی‌ری متوسط هر خودرو و در نتیجه، صرفه اقتصادی واردات قطعات برای مونتاژکاران به قیمت افزایش هزینه‌های ارزی برای اقتصاد ملی است.

پیامدهای استراتژیک الگوی مونتاژمحور

الگوی غالب مونتاژکاری، پیامدهای سنسگین و بلندمدتی برای اقتصاد و توسعه صنعتی کشور به همراه دارد که فراتر از کسری تراز تجاری است.

۱- خروج بی‌رویه ارز و تضعیف تراز تجاری

کل ارزی‌ری صنعت خودرو در سال ۱۴۰۲ به حدود ۷۶ میلیارد

یک پیشران توسعه اقتصادی، اتخاذ رویکردهای قاطع و اصلاح ساختارهای حمایتی و نظارتی ضروری است.

الف- اصلاح ساختار تعرفه‌ای: تعرفه‌ها باید به گونه‌ای بازطراحی شود که افزایش عمق ساخت داخل و بومی‌سازی قطعات را به شرط اصلی بهره‌مندی از امتیازات تعرفه‌ای تبدیل کند، نه صرفاً مونتاژ نهایی.

ب- سیاست ارزی هدفمند: تخصیص ارز باید با ارزش افزوده واقعی و برنامه‌های مشخص انتقال فناوری و افزایش داخلی‌سازی گره بخورد.

پ- تقویت نهادهای نظارتی: نظارت بر فرآیند و میزان ساخت داخل باید سختگیرانه‌تر شود تا از دور زدن قوانین با داخلی‌سازی صوری و غیرعمقی جلوگیری شود.

تداوم الگوی مونتاژمحور، اقتصاد ملی را در یک وابستگی ساختاری پرهزینه به واردات نگه خواهد داشت. صنعت خودروی ایران در یک دوراهی تاریخی قرار دارد؛ یا تبدیل شدن به یک غول واردات‌کننده قطعات تحت لوای تولید، یا حرکت جسورانه به سمت تولید رقابتی و صادرات‌محور که نیازمند عزم ملی برای عبور از سودهای کوتاه‌مدت مونتاژکاری است.

دلار رسید. سهم عمده این مبلغ که صرف واردات قطعات برای مونتاژ می‌شود، تراز تجاری صنعت خودرو را بشدت منفی کرده و منابع ارزی حیاتی کشور را به سمت تأمین کالاهای مصرفی لوکس و نیمه‌لوکس سوق می‌دهد.

۲- فرصت‌سوزی توسعه صنعتی

تمرکز بر مونتاژ، فرصت‌های ارزشمند برای انباشت دانش فنی، توسعه پایدار، زنجیره تأمین داخلی و اشتغال‌زایی کیفی را از بین می‌برد. در عمل، این رویکرد، صنعت خودرو را به جای حرکت به سمت نوآوری، رقابت‌پذیری و صادرات‌محوری، به یک واردات‌کننده بزرگ تحت پوشش تولید تبدیل کرده است.

۳- بی‌اثری ساختار تعرفه‌ای

کارشناسان معتقدند ساختار تعرفه‌ای فعلی، به جای تشویق به افزایش عمق ساخت داخل، عملاً به مونتاژکاری صرف پاداش می‌دهد. این ساختار به مونتاژکاران اجازه می‌دهد با سرمایه‌گذاری محدود و بهره‌مندی از تخفیف‌های تعرفه‌ای قطعات CKD، محدودیت‌های واردات خودروی کامل (CBU) را دور بزنند و سودهای کلانی کسب کنند.

برای برون‌رفت از این وضعیت و تبدیل صنعت خودرو به

ایران است که تقریباً ۹۰ درصد آن به چین رفته است.

مقامات غرب این سیستم را به خودی خود تهدیدی برای سیاست تحریم‌های ایالات متحده می‌دانند. واشنگتن تاکنون شرکت‌های کوچک و افراد چینی مرتبط با ایران را هدف قرار داده اما از قرار دادن بازیگران دولتی بزرگ مانند سینوشور در لیست سیاه به دلیل ترس از تشدید تنش‌ها با پکن خودداری کرده است. با این حال، این مکانیسم نشان می‌دهد چگونه قدرت‌های بزرگ می‌توانند با ارائه کانال‌های جایگزین مالی، اثر تحریم‌های ایالات متحده را خنثی کنند. این مکانیسم برای تهران، فضایی

برای دور زدن تحریم فراهم می‌آورد و برای پکن، امکان نفوذ در منطقه‌ای از جهان را که ایالات متحده مدت‌ها در آن تسلط داشته است، افزایش می‌دهد. دونالد ترامپ سیاست‌های دوره اول خود علیه ایران را با ادعای فروش «فت صفر» ادامه داد که به یک شکست فاحش انجامید. این دوره در حال آزمودن این سیاست ایران به پایگاه آمریکایی‌العديد در پایان جنگ ۱۲ روزه و سایه تهدید یک جنگ منطقه‌ای با محوریت انرژی، دوباره بگوید حالا چین می‌تواند به معامله نفت با ایران ادامه دهد.

ادامه از صفحه اول

گوئو جیاگون گفت چین از ایالات متحده می‌خواهد به استفاده از تحریم‌ها پایان دهد و افزود چین از امنیت انرژی خود دفاع خواهد کرد.

این تحریم‌ها حدود ۱۰۰ فرد، نهاد و

کشتی، از جمله یک پالایشگاه و ترمینال مستقل چینی را که در تجارت نفت و پتروشیمی ایران نقش داشتند، هدف قرار داده است. نشریه آمریکایی پلیتیکونیز به نقل از سفارت چین در واشنگتن



یادداشت