

روایت ۱۵ سال التهاب در بازار خودرو ایران

از چهار چرخ میلیونی تا چند میلیاردی



شروین اشیدری
editor@smtnews.ir

همه چیز به سود گرانی خانه

مجید گودرزی
کارشناس اقتصادی

انتشار تازه‌ترین گزارش مرکز آمار ایران درباره شاخص قیمت نهاده‌های ساختمانی، بار دیگر بحث قدیمی رابطه میان افزایش قیمت مصالح و رشد قیمت مسکن را به صدر تحلیل‌های اقتصادی بازگردانده است. بر اساس این گزارش، شاخص قیمت نهاده‌های ساختمانی در زمستان ۱۴۰۴ نسبت به فصل قبل ۳۶ درصد و نسبت به مدت مشابه سال قبل ۹۶٫۸ درصد افزایش یافته است؛ ارقامی که از رشد قابل توجه هزینه‌های ساخت‌وساز حکایت دارند. طبیعی است که انتشار چنین آماری این پرسش را در ذهن افکار عمومی ایجاد کند که آیا گرانی مصالح ساختمانی، عامل اصلی جهش قیمت مسکن است یا باید ریشه این بحران را در متغیرهای دیگری جست‌وجو کرد؟

در نگاه نخست، افزایش نزدیک به ۱۰۰ درصدی قیمت نهاده‌های ساختمانی می‌تواند این تصور را ایجاد کند که رشد قیمت مسکن نیز مستقیماً از همین محل ناشی شده است. اما بررسی ساختار قیمت تمام‌شده مسکن نشان می‌دهد این رابطه به آن سادگی که تصور می‌شود، نیست. هرچند افزایش قیمت سیمان، فولاد، چوب، گچ، آجر و سایر مصالح، هزینه ساخت را بالا می‌برد، اما این هزینه تنها یکی از اجزای تشکیل‌دهنده قیمت نهایی مسکن است و سهم تعیین‌کننده در این بازار به عوامل دیگری اختصاص دارد. واقعیت این است که در اقتصاد مسکن ایران، زمین مهم‌ترین مؤلفه قیمت به شمار می‌رود. طی سال‌های گذشته، بهای زمین با سرعتی بسیار بیشتر از هزینه‌های ساخت افزایش یافته و همین موضوع باعث شده قیمت نهایی واحدهای مسکونی نیز جهش‌های قابل توجهی را تجربه کند. در بسیاری از مناطق شهری، به‌ویژه کلاشهرها، ارزش زمین چندین برابر هزینه ساخت یک ساختمان است و همین مسئله سبب شده تغییرات قیمت زمین، اثر بسیار بزرگ‌تری بر بازار مسکن نسبت به نوسانات قیمت مصالح داشته باشد.

در کنار قیمت زمین، مجموعه‌ای از هزینه‌های جانبی نیز بر قیمت نهایی مسکن اثر می‌گذارند. عوارض شهرداری، هزینه دریافت مجوزهای ساختمانی، خدمات مهندسی، مالیات‌ها، هزینه‌های اداری و هزینه‌های تأمین مالی، بخش مهمی از هزینه تمام‌شده ساخت را تشکیل می‌دهند. بنابراین حتی اگر قیمت مصالح ساختمانی افزایش یابد، این افزایش تنها بخشی از هزینه نهایی را تحت تأثیر قرار می‌دهد و نمی‌توان تمام جهش قیمت مسکن را به آن نسبت داد.

نکته مهم دیگر آن است که بخش عمده مصالح ساختمانی مورد نیاز کشور در داخل تولید می‌شود. سیمان، فولاد، آجر و بسیاری از اقلام اصلی صنعت ساختمان، محصول کارخانه‌های داخلی هستند و وابستگی محدودی به واردات دارند. از این رو، افزایش قیمت این کالاها را نمی‌توان صرفاً نتیجه تحریم‌ها یا محدودیت‌های خارجی دانست. در بسیاری از موارد، انتظارات تورمی، نوسانات نرخ ارز، فضای روانی بازار و بی‌ثباتی اقتصاد کلان، بیش از هزینه واقعی تولید بر قیمت‌ها اثر می‌گذارند.

در دوره‌های بی‌ثباتی اقتصادی، رفتار فعالان بازار نیز تغییر می‌کند. تولیدکنندگان، توزیع‌کنندگان و حتی خریداران، با پیش‌بینی افزایش بیشتر قیمت‌ها، تصمیم‌های اقتصادی خود را بر اساس انتظارات آینده تنظیم می‌کنند. همین مسئله موجب می‌شود قیمت برخی کالاها، از جمله مصالح ساختمانی، حتی بیش از میزان افزایش هزینه تولید رشد کند. به بیان دیگر، بخشی از تورم موجود در بازار مصالح، حاصل انتظارات تورمی و نااطمینانی نسبت به آینده اقتصاد است؛ نه صرفاً افزایش هزینه‌های واقعی تولید.

از سوی دیگر، بازار مسکن سال‌هاست که با ضعف سیاست‌های تنظیم‌گری مواجه است. نبود برنامه‌ای منسجم برای مدیریت بازار زمین، محدود بودن عرضه اراضی مناسب برای ساخت، طولانی بودن فرآیندهای اداری و حضور گسترده فعالیت‌های سوداگرانه، باعث شده قیمت زمین و مسکن از روند طبیعی خود فاصله بگیرد. در چنین شرایطی، حتی اگر قیمت مصالح ساختمانی ثابت بماند، باز هم امکان افزایش قیمت مسکن به دلیل رشد ارزش زمین و تشدید تقاضای سرمایه‌ای وجود خواهد داشت.

همچنین نباید از نقش کاهش عرضه مسکن غافل شد. در سال‌های اخیر، افزایش هزینه‌های ساخت، دشواری تأمین مالی، کاهش قدرت خرید متقاضیان و افت سرمایه‌گذاری در بخش ساختمان، موجب کاهش تولید واحدهای مسکونی شده است. هرچه عرضه کمتر شود، فشار بیشتری بر قیمت‌ها وارد خواهد شد و این موضوع ارتباط مستقیمی با قیمت مصالح ندارد، بلکه به شرایط کلی اقتصاد و سیاست‌گذاری در بخش مسکن بازمی‌گردد. در چنین شرایطی، تمرکز صرف بر کنترل قیمت مصالح ساختمانی، نمی‌تواند راه‌حل مؤثری برای ساماندهی بازار مسکن باشد. حتی اگر دولت بتواند از رشد قیمت برخی نهاده‌های ساختمانی جلوگیری کند، تا زمانی که بازار زمین، نظام تأمین مالی، فرآیند صدور مجوزها و سیاست‌های عرضه مسکن اصلاح نشود، انتظار کاهش محسوس قیمت مسکن چندان واقع‌بینانه نخواهد بود.

آنچه امروز بازار مسکن بیش از هر چیز به آن نیاز دارد، اصلاحات ساختاری است؛ اصلاحاتی که از ساماندهی بازار زمین آغاز شود، با افزایش عرضه و تسهیل ساخت‌وساز ادامه یابد و در نهایت با ایجاد ثبات در اقتصاد کلان، کاهش انتظارات تورمی و مقابله با فعالیت‌های سوداگرانه تکمیل شود. تنها در چنین شرایطی می‌توان انتظار داشت افزایش هزینه‌های ساخت، به بحرانی فرآیند در بازار مسکن تبدیل نشود و خانوارها بار دیگر امکان دسترسی آسان‌تر به مسکن مناسب را پیدا کنند. در غیر این صورت، حتی اگر قیمت مصالح ساختمانی مهار شود، ریشه‌های اصلی گرانی مسکن همچنان پابرجا خواهد ماند و این بازار همچنان از کمبود عرضه، رشد قیمت زمین و بی‌ثباتی اقتصادی تأثیر خواهد پذیرفت.

بازار خودرو ایران طی ۱۵ سال گذشته مسیری را پیموده که شاید در کمتر بازاری بتوان نمونه‌ای مشابه برای آن پیدا کرد. بازاری که در ابتدای دهه ۹۰ هنوز بخشی از نیاز مصرفی خانوارها را تأمین می‌کرد، امروز به یکی از پیچیده‌ترین و پرنوسان‌ترین بازارهای اقتصادی کشور تبدیل شده است؛ بازاری که در آن خودرو دیگر تنها وسیله‌ای برای جابه‌جایی نیست، بلکه برای بسیاری از مردم به ابزاری برای حفظ ارزش سرمایه تبدیل شده است.

اگر در سال ۱۳۹۰ از یک خانواده ایرانی درباره خرید خودرو سؤال می‌شد، پاسخ اغلب حول انتخاب میان چند محصول داخلی یا شاید یک خودروی وارداتی اقتصادی می‌چرخید. در آن روزها خرید خودرو، هرچند آسان نبود، اما برای بخش قابل توجهی از طبقه متوسط با چند سال پس‌انداز امکان‌پذیر به نظر می‌رسید. قیمت خودروهای داخلی در محدوده چند میلیون تومان قرار داشت و اختلاف قیمت کارخانه و بازار نیز چندان چشمگیر نبود. اما در سال ۱۴۰۵، شرایط به‌طور کامل دگرگون شده

سال ۱۳۹۱ را می‌توان نقطه آغاز جهش تاریخی قیمت خودرو در ایران دانست. همزمان با تشدید تحریم‌های بین‌المللی، صنعت خودروسازی با کمبود قطعات، افت تولید و افزایش هزینه‌های تأمین مواد اولیه روبه‌رو شد. کاهش عرضه در شرایطی رخ داد که تقاضا همچنان بالا بود و همین مسئله زمینه را برای رشد سریع قیمت‌ها فراهم کرد.

بازاری که تا پیش از آن نوسان‌های محدودی را تجربه می‌کرد، ناگهان وارد دوره‌ای از بی‌ثباتی شد. بسیاری از خودروهای داخلی طرف چند ماه افزایش قیمت قابل توجهی را تجربه کردند و فاصله میان قیمت کارخانه و بازار نیز به تدریج شکل گرفت. اگرچه این اختلاف در آن زمان هنوز به اندازه سال‌های بعد نبود، اما نخستین نشانه‌های ایجاد یک بازار دو نرخي از همان مقطع نمایان شد. همزمان، نگاه مردم نیز به خودرو در حال تغییر بود. خریدارانی که پیش‌تر تنها با هدف استفاده شخصی وارد بازار می‌شدند، اکنون خودرو را گزینه‌ای برای حفظ ارزش دارایی خود می‌دانستند. همین تغییر رفتار، تقاضای بازار را بیش از گذشته افزایش داد و به رشد بیشتر قیمت‌ها دامن زد.

شرایط را پیچیده‌تر کرد، تغییر رفتار خریداران بود. در سال‌های پیش از آن، اغلب مردم برای استفاده شخصی خودرو می‌خریدند، اما از سال ۱۳۹۷ به بعد خودرو به یکی از امن‌ترین پناهگاه‌های سرمایه تبدیل شد. بسیاری از مردم که نگران کاهش ارزش پول خود بودند، سرمایه‌هایشان را به بازارهایی مانند خودرو، ارز، طلا و مسکن منتقل کردند. همین ورود تقاضای سرمایه‌ای، فاصله میان عرضه و تقاضا را به شکل بی‌سابقه‌ای افزایش داد. در همین مقطع، اختلاف قیمت کارخانه و بازار نیز به یکی از مهم‌ترین معضلات صنعت خودرو تبدیل شد. قیمت‌هایی که توسط نهادهای دولتی تعیین می‌شد، فاصله زیادی با نرخ واقعی بازار پیدا کرد. در نتیجه، خرید خودرو از کارخانه برای بسیاری از افراد آن به معنای خرید یک وسیله نقلیه،

دست‌یافتنی محسوب می‌شد، امروز همین هدف برای بخش قابل توجهی از جامعه به آرزویی دور از دسترس تبدیل شده است. رشد چند دهه برابری قیمت خودرو در حالی رخ داده که درآمد خانوارها هرگز با همان سرعت افزایش پیدا نکرده است. همین مسئله موجب شد فاصله میان قدرت خرید مردم و قیمت خودرو هر سال بیشتر شود. بسیاری از خانواده‌هایی که در گذشته هر چند سال یک‌بار خودروی خود را تعویض می‌کردند، اکنون ناچارند سال‌ها از همان خودرو استفاده کنند یا به خرید خودروهای کارکرده روی

مرور بازار خودرو از سال ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۵ نشان می‌دهد این بازار تنها شاهد افزایش قیمت نبوده، بلکه دستخوش تحولی عمیق در کارکرد و جایگاه خود شده است. خودرویی که روزگاری یکی از مهم‌ترین کالاهای مصرفی خانوار محسوب می‌شد، امروز برای بسیاری از مردم به کالایی سرمایه‌ای و گاه دست‌نیافتنی تبدیل شده است.

رشد چند ده برابری قیمت خودروهای داخلی و خارجی، کاهش قدرت خرید خانوار، رونق بازار خودروهای کارکرده، افزایش عمر ناوگان، گسترش فعالیت‌های واسطه‌ای و فاصله گرفتن خودرو از دسترس بخش بزرگی از جامعه، تنها بخشی از پیامدهای این روند است. این تحولات نشان می‌دهد بازار خودرو بیش از آنکه تحت

است. خودروهایی که روزگاری با کمتر از ۲۰ میلیون تومان خرید و فروش می‌شدند، اکنون با قیمت‌های چند میلیارد تومانی معامله می‌شوند. این تغییر تنها به افزایش قیمت‌ها محدود نیست؛ بلکه ساختار بازار، رفتار خریداران و حتی نگاه جامعه به خودرو نیز دگرگون شده است. در سال‌های اخیر بسیاری از خانواده‌ها خرید خودرو را نه برای استفاده روزمره، بلکه به عنوان راهی برای حفظ ارزش دارایی خود در برابر تورم انتخاب کرده‌اند؛ موضوعی که خود به تشدید التهاب بازار دامن زده است.

آغاز دهه ۹۰؛ روزهایی که خودرو هنوز کالای مصرفی بود

سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۶؛ آرامش نسبی پیش از طوفان پس از عبور از شوک نخست، بازار خودرو برای چند سال وارد دوره‌ای از ثبات نسبی شد. کاهش التهاب بازار ارز، بهبود نسبی فضای اقتصادی و آغاز همکاری دوباره خودروسازان داخلی با برخی شرکت‌های خارجی باعث شد روند افزایش قیمت‌ها نسبت به سال ۱۳۹۱ کندتر شود.

در این دوره تولید خودرو تا حدودی افزایش یافت و محصولات جدیدی نیز به بازار راه پیدا کردند. هرچند قیمت خودرو همچنان روندی صعودی داشت، اما این افزایش با شبی ملامت‌ر همراه بود و هنوز بسیاری از خانواده‌های طبقه متوسط امکان خرید خودروهای داخلی را داشتند.

اکنون با مرور آن سال‌ها، بسیاری از فعالان بازار از این دوره به عنوان «آخرین سال‌های ثبات نسبی بازار خودرو» یاد می‌کنند؛ دورانی که هنوز خرید خودرو برای بخش بزرگی از جامعه به رؤیایی دست‌نیافتنی تبدیل نشده بود. اما این آرامش، مقدمه ورود بازار به بزرگ‌ترین بحران تاریخ خود بود؛ بحرانی که از سال ۱۳۹۷ آغاز شد و مسیر قیمت خودرو را برای همیشه تغییر داد.

از ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۵؛ انفجار قیمت‌ها و تولد خودروهای میلیاردی

بلکه فرصتی برای کسب سودهای چند دهه یا حتی چند صد میلیون تومانی بود. همین مسئله باعث شد طرح‌های فروش خودروسازان با میلیون‌ها متقاضی روبه‌رو شوند؛ در حالی که بخش قابل توجهی از ثبت‌نام‌کنندگان حتی نیازی به خودرو نداشتند و تنها به دنبال کسب سود از اختلاف قیمت بودند. در این سال‌ها، خودروهایی که زمانی نماد محصولات اقتصادی کشور محسوب می‌شدند، یکی پس از دیگری رکوردهای قیمتی را شکستند. پراید که در ابتدای دهه ۱۳۹۰ با قیمتی کمتر از ۱۰ میلیون تومان خرید و فروش می‌شد، پیش از توقف تولید به چند صد میلیون تومان رسید. پژو ۴۰۵، سمند، پژو پارس و پژو ۲۰۶ نیز مسیر مشابهی را طی کردند و هر کدام نسبت به ابتدای دهه، ده‌ها برابر افزایش قیمت را تجربه کردند.

نتیجه طبیعی این شرایط، رونق بی‌سابقه بازار خودروهای دست‌دوم بود. افزایش قیمت خودروهای صفر باعث شد تقاضا به سمت خودروهای کارکرده حرکت کند و همین موضوع قیمت این بخش از بازار را نیز به شدت افزایش داد. در بسیاری از موارد، خودروهایی با بیش از یک دهه عمر و کارکرد بالا، با قیمت‌هایی معامله شدند که چند سال قبل تنها برای خرید یک خودروی صفر کافی بود.

سخن پایانی

تأثیر ویژگی‌های فنی محصولات باشد، از شرایط کلی اقتصاد کشور اثر می‌پذیرد و تا زمانی که متغیرهایی مانند تورم، نرخ ارز، تولید و سیاست‌گذاری به ثبات نرسند، نمی‌توان انتظار داشت این بازار نیز به آرامش پایدار دست پیدا کند. آنچه امروز بیش از هر زمان دیگری اهمیت دارد، بازگرداندن خودرو به جایگاه واقعی خود به عنوان یک کالای مصرفی است؛ هدفی که تحقق آن تنها با افزایش تولید، ایجاد رقابت، شفافیت در سیاست‌گذاری و بهبود شرایط اقتصادی امکان‌پذیر خواهد بود. در غیر این صورت، روندی که از ابتدای دهه ۱۳۹۰ آغاز شد، می‌تواند همچنان بازار خودرو را به یکی از پرچالش‌ترین بخش‌های اقتصاد ایران تبدیل کند.

قیمت بسیاری از خودروهای داخلی طی بازه زمانی ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۵ حدود ۲۰ تا ۵۰ برابر افزایش یافته است

رشد چند دهه برابری قیمت خودرو در حالی رخ داده که درآمد خانوارها هرگز با همان سرعت افزایش پیدا نکرده است