

وضعیت بازار خودرو ۱۴۰۵ گزارش می دهد

خودرو در مسیر نامعلوم



بازار خودرو در پنج ماه نخست سال، در شرایطی متفاوت از دوره‌های معمول فعالیت خود قرار گرفت؛ بازاری که همزمان با فشارهای اقتصادی، نوسان نرخ ارز، افزایش هزینه‌های تولید و واردات، تغییر انتظارات تورمی و البته شرایط خاص ناشی از جنگ، با مجموعه‌ای از تصمیم‌های سیاستی و اقتصادی مواجه بود. در چنین فضایی، تشخیص اینکه افزایش قیمت‌ها و تغییر رفتار خریداران صرفا حاصل کمبود عرضه بوده یا باید ریشه آن را در متغیرهای کلان‌تری جست‌وجو کرد، اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. چراکه خودرو در اقتصاد ایران تنها یک کالای مصرفی نیست و در بسیاری از مقاطع، به‌عنوان دارایی سرمایه‌ای نیز رفتار می‌کند؛ بنابراین هر تغییر در متغیرهای کلان اقتصادی می‌تواند به سرعت خود را در این بازار نشان دهد. در این گزارش **سمن** به دنبال پاسخ به این پرسش هستیم که در پنج ماه نخست سال، کدام متغیر بیش از سایر عوامل مسیر بازار خودرو را تعیین کرده و آیا در ماه‌های آینده می‌توان انتظار کاهش قیمت و افزایش تقاضا را داشت؟

شهاب صفایی
editor@smtnews.ir

«مدرس‌ه‌بازار»
افسرده‌تر شد



فاطمه امیراحمدی
روزنامه‌نگار

یکی از هیجانات کودکی و نوجوانی خرید عید و مدرسه است. این هیجان محدود به کودک دبروز و امروز نیست. کودکان و نوجوانان در هر دوره‌ای، از خریدهای این دو مقطع، رویاهای شیرین خواب می‌بینند. خیلی‌ها از ذوق تا صبح بیدار می‌مانند. زیباترین رویاهای انسانی در همین خریدها جان می‌گیرد. خانه دل بزرگسالان نیز از همین شادی‌های کوچک، امیدباران می‌شود.

این سرزندگی نه فقط پایه‌های خانواده را مستحکم‌تر می‌کند که تولیدکنندگان را نیز به آینده کسب و کار خود امیدوار می‌سازد. شاید یکی از گزارش‌های نقاشی شده روزنامه‌نگاران هم همین شادی‌های کوچک و لیخنه زیبایی کودکان باشد.

بازار کفش، کیف و لوازم تحریر محله‌ها، سال‌به‌سال خلوت‌تر شد و بر جمعیت بازار بزرگ که محصولات با نرخ‌ها پایین‌تر عرضه می‌شود، افزوده شد. زمانی، وقتی برای خرید به خرده‌فروشی‌های محله‌ها می‌رفتید حتما قبل از شما یک یا دو خانواده در حال انتخاب و امتحان محصولاتی همچون کفش بودند. امروز اما خاطرخواهان بازار کفش کم شده و ضرورت ایجاب نکند، میلی برای خرید شکل نمی‌گیرد.

بازار بزرگ تهران اما همچنان شلوغ است؛ البته نه آنقدر که هنگام گرفتن وسیله نقلیه، یک ساعتی معطل شوید. یا برای سوار شدن بر قطار شهری، ناچار در انتهای جمعیت فقط نظاره‌گر ایستادن و حرکتشان باشی.

راهروهای کوچک و دالان‌های تو در تو رسته لوازم تحریرفروشان بازار ۱۵ خرداد، همیشه شلوغ به نظر می‌رسد. کوچکی بنا و جمعیت خریدار شاید گول‌زننده باشد اما برای کسانی که در گذشته‌ای نه چندان دور، به این قسمت بازار سری زده باشند، می‌دانند فروشندگان برای فرار از حجم جمعیت و چک و چانه‌زدن با شاید هزاران نفر، اعلام می‌کردند فقط عمده می‌فروشند و با خطی درشت می‌نوشتند خرده‌فروشی ندارند.

رکود بازار محله‌ها، عمده‌فروشان بازار را ناچار به خرده‌فروشی کرده و سنت «عمده‌فروشی فقط» در نیمه دوم دهه ۹۰ شکسته شد. فروشندگان لوازم تحریر عنوان می‌کنند ۱۰ روزی است بازارشان رونق گرفته و تا دو هفته قبل خبری از خرید و خریدار نبود.

اما راسته کیف‌فروشان همچنان خلوت است و هزینه سنگین اجاره‌بهای این مرکز بزرگ و قدیمی فروش، بعضی را ناچار به کوچ در بازارهای کوچک‌تر در میدان‌های مختلف پایتخت کرده است.

صنف کفش‌فروشان سه‌سالار و بهارستان هم خالی از جمعیت است. تردد تاکسی‌ها روان است. نیمه دوم دهه ۹۰ خیلی از خانواده‌های متوسط را به سوی کفش‌فروشی‌های بهارستان سوق داده بود. جای خالی آنها در شهریور ۱۴۰۵ رکود سنگین این بازار را به دلیل فشار هزینه‌های روزمره خانواده‌ها برملا می‌کند.

رصد امسال بازارهای مختلف کفش، کیف و لوازم تحریر به عنوان شاخص‌های «مدرس‌ه‌بازار»، حکایت از بازار خلوتی دارد که محدود به برخی لوازم تحریر پرمصرف شده است.

زمانی مشام‌های پر، دو برابر جمعیت انسانی فضای داخل قطارهای شهری را اشغال می‌کرد که امروز محدود به دو یا سه مشما کوچک شده که قطعا هزینه‌شان چندین برابر گذشته است؛ حتی شاید ۳ تا ۵ برابر دی ماه سال گذشته یعنی پیش از جراحی اقتصادی دولت چهاردهم در میانه جنگ اقتصادی و جغرافیایی.

خانمی با ۳ مشما کوچک در دست، به همراه خود می‌گفت: «باورت میشه فقط همین ۴ قلم شد ۷ میلیون تومن». کنجکاوی، نگاهت را به سایه اقلام از پشت مشماها هدایت می‌کند؛ یک کوله، دو جعبه مداد رنگی، تعدادی دفتر و تراش و پاکن. امروز تو هم برای نوشتن خبر و گزارش، از سوی تولیدکنندگان متهم به پر کردن صفحه می‌شوی چون سال‌هاست از مشکلات و چالش‌های تولید گفته‌اند و تو نوشته‌ای اما سال‌به‌سال شرایط شان بدتر شده است.... «می‌نویسم تا روزگار را نقاشی کنم»

پنج ماه پر التهاب بازار خودرو؛ از شوک جنگ تا رکود معاملات

غیرمصرفی، نشان‌دهنده آن است که سازوکار قیمت‌گذاری خودرو هنوز نتوانسته میان هزینه واقعی تولید، قیمت فروش و توان خرید مصرف‌کننده تعادل ایجاد کند. حتی در شرایطی که بازار با رکود مواجه است، این شکاف می‌تواند همچنان انگیزه سرمایه‌ای برای خرید خودرو ایجاد کند. در روزهای پایانی پنج‌ماهه نخست و آغاز شهریور نیز بازار بار دیگر نوسان‌هایی را تجربه کرد. برخی مدل‌های داخلی در معاملات روزانه افزایش قیمت داشتند و در برخی خودروهای پرتقاضا رشد‌های چند ده میلیون تومانی و حتی بالاتر گزارش شد. این نوسانات نشان می‌دهد بازار هنوز از متغیرهای کلان اقتصادی و تغییرات انتظارات جدا نشده است. با این همه، مهم‌ترین واقعیت بازار خودرو در پنج ماه نخست سال، همزیستی تورم و رکود بود. از یک سو، افزایش هزینه‌ها، نرخ ارز، ریسک‌های اقتصادی و نااطمینانی سیاسی، کف قیمتی بازار را بالا نگه داشت و از سوی دیگر، افت قدرت خرید خانوارها اجازه نداد افزایش قیمت به رونق معاملات تبدیل شود. نتیجه، بازاری کم‌معامله اما مستعد جهش‌های مقطعی بود؛ بازاری که در آن فروشنده نگران افزایش هزینه جایگزینی خودرو است و خریدار نگران از دست رفتن بیشتر قدرت خرید خود؛ از این منظر، اتفاق مهم پنج ماه نخست سال فقط افزایش یا کاهش قیمت چند مدل خودرو نیست؛ بلکه تغییر رفتار بازار است. مصرف‌کننده بیش از گذشته خرید خودرو را به تعویق می‌اندازد، فروشنده با احتیاط بیشتری قیمت‌گذاری می‌کند و فعال اقتصادی برای تصمیم‌گیری، بیش از گذشته به نرخ ارز، شرایط سیاسی و چشم‌انداز تورم نگاه می‌کند. بنابراین بازار خودرو در پایان این دوره نه در وضعیت یک بازار کاملا صعودی قرار دارد و نه نشانه‌های یک بازار نزولی پایدار را بروز می‌دهد. بازار در وضعیت انتظار و نااطمینانی قرار گرفته است؛ قیمتی که بالا رفته، تقاضایی که عقب نشسته و اقتصادی که هنوز چشم‌انداز روشنی برای اثبات به بازار خودرو نداده است. همین ترکیب، مهم‌ترین تصویری است که از بازار خودرو در پنج ماه نخست سال باقی می‌ماند.

درباره عرضه دارایی خود تصمیم بگیرند. در چنین شرایطی، نرخ ارز به یکی از مهم‌ترین متغیرهای تعیین‌کننده رفتار بازار تبدیل شد. خودروهای داخلی نیز اگرچه به‌طور کامل وارداتی نیستند، اما از مسیر مواد اولیه، قطعات، تجهیزات، هزینه تولید و انتظارات تورمی از نرخ ارز تأثیر می‌پذیرند. در خودروهای مونتاژی و وارداتی، این وابستگی مستقیم‌تر است. بنابراین هر تغییر جدی در چشم‌انداز ارز، پیش از آنکه الزاماً در معاملات واقعی دیده شود، می‌تواند در قیمت‌های پیشنهادی بازار منعکس شود؛ با این حال، نیمه دوم این دوره نشان داد که افزایش نرخ ارز الزاماً به معنای جهش فوری و یکپارچه قیمت خودرو نیست. در مرداد، بازار در بسیاری از مقاطع با رکود معاملاتی و نوسان محدود قیمت‌ها روبه‌رو بود و کاهش قدرت خرید، انتظارات تورمی و نوسان ارز همچنان سه عامل مهم رفتار بازار بودند. ثبات نسبی ارز در مقاطعی نیز از جهش شدید قیمت خودرو جلوگیری کرد، اما هزینه‌های تولید و تورم انباشته مانع از آن شد که بازار به‌سادگی وارد یک روند کاهشی پایدار شود.

این وضعیت در خودروهای وارداتی نیز قابل مشاهده بود. در روزهای پایانی مرداد، توزیع قیمت برخی خودروهای وارداتی متعادل‌تر شد، اما این به معنای شکل‌گیری رقابت کامل یا کاهش ساختاری قیمت‌ها نبود. محدودیت حجم واردات، سازوکار تأمین ارز، تعرفه‌ها و هزینه‌های جانبی همچنان باعث شده‌اند اثر واردات بر کل بازار محدود باقی بماند. در واقع، واردات طی این پنج ماه بیشتر از آنکه نتوانسته باشد معادله قیمت را تغییر دهد، به افزایش تنوع انتخاب برای بخشی از مصرف‌کنندگان کمک کرده است. تا زمانی که واردات از نظر حجم، قیمت تمام‌شده و استمرار عرضه نتواند با بخش قابل توجهی از بازار داخلی رقابت کند، انتظار کاهش عمومی قیمت خودرو از محل واردات چندان واقع‌بینانه نیست. از سوی دیگر، شکاف میان قیمت کارخانه و بازار همچنان یکی از مسائل ساختاری بازار خودرو باقی ماند. تفاوت قابل توجه میان این دو قیمت، علاوه بر ایجاد انگیزه برای تقاضای

بازار خودرو در پنج ماه نخست ۱۴۰۵ را نمی‌توان با یک نمودار ساده صعودی یا نزولی توصیف کرد. این بازار در این دوره، همزمان چند مرحله متفاوت را پشت‌سر گذاشت؛ از جهش قیمتی و افزایش انتظارات تورمی در ابتدای سال گرفته تا شوک ناشی از شرایط جنگی، تشدید نااطمینانی، رکود معاملات و در ادامه نوسان محدودتر قیمت‌ها. آنچه در این میان بیش از همه خودنمایی کرد، فاصله میان «قیمت» و «توان خرید» بود؛ به این معنا که قیمت خودرو در بخش‌هایی از بازار بالا رفت، اما تقاضای واقعی توان همراهی با این رشد را نداشت.

در هفته‌های ابتدایی سال، بازار خودرو تحت‌تأثیر افزایش نرخ ارز و انتظارات تورمی وارد فاز افزایشی شد. گزارش‌های بازار از رشد قابل توجه قیمت خودرو در فاصله نیمه‌فروردین تا اوایل اردیبهشت حکایت داشت؛ به‌طوری‌که در برخی مدل‌های پرتقاضا رشد‌های بیش از ۴۰ درصدی نیز ثبت شد. این موج تنها محدود به خودروهای اقتصادی داخلی نبود و بخش‌های مونتاژی و وارداتی را نیز دربر گرفت. اما افزایش قیمت به معنای رونق بازار نبود. همزمان با بالا رفتن قیمت‌ها، قدرت خرید خانوارها کاهش یافت و بخش مهمی از تقاضای مصرفی از بازار عقب نشست. به این ترتیب، خودرو در موقعیتی قرار گرفت که قیمت‌ها تحت تأثیر تورم، ارز و هزینه‌های تولید تمایل به افزایش داشتند، اما حجم معاملات از این روند پیروی نمی‌کرد. این دوگانگی، یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های بازار خودرو در پنج ماه نخست سال بود. با ورود اقتصاد به شرایط جنگی، این وضعیت پیچیده‌تر شد. جنگ برای بازار خودرو تنها به معنای افزایش یکباره قیمت‌ها نیست؛ بلکه مجموعه‌ای از ریسک‌ها را به زنجیره خودرو منتقل می‌کند. اختلال احتمالی در حمل‌ونقل، دشواری تأمین مواد اولیه و قطعات، افزایش هزینه مبادلات، محدودیت‌های تجاری و تغییر انتظارات فعالان اقتصادی، همگی می‌توانند هزینه نهایی تولید و واردات را افزایش دهند. همزمان، نگرانی نسبت به آینده اقتصاد باعث می‌شود فروشندگان و دارندگان خودرو با احتیاط بیشتری

خودرو سرگردان در مدار اقتصادسیاسی

اظهار کرد: مدیریت واردات خودرو به جای آنکه با هدف تنظیم‌گری بازار انجام شود، بیشتر تحت تأثیر درآمدهایی و انتظارات درآمدی بودجه قرار گرفته است؛ بنابراین نقش تنظیم‌گری آن در عمل بسیار کم‌رنگ شده است. وی افزود: مهم‌ترین اثر مثبت واردات در شرایط فعلی، افزایش تنوع برندها در بازار بوده، اما این تنوع به‌تنهایی نمی‌تواند به معنای ایجاد رقابت مؤثر یا تعدیل عمومی قیمت‌ها باشد. به گفته فرانزه، حوزه ارزی و تعرفه‌ای واردات خودرو و سایر مؤلفه‌های مرتبط با آن، هنوز از نظم و ثبات مورد نیاز برخوردار نیستند و همین مسئله تصمیم‌گیری اقتصادی فعالان این حوزه را با آسیب جدی مواجه کرده است. فرانزه با اشاره به چشم‌انداز بازار خودرو در ماه‌های آینده گفت: خودرو در اقتصاد ایران تا حد زیادی یک بازار سرمایه‌ای است و نتیجه تصمیم‌سازی‌های امروز، معمولاً در بلندمدت خود را نشان می‌دهد. بنابراین نباید تنها وضعیت فعلی بازار را مبنای پیش‌بینی آینده قرار داد، بلکه باید اثر تصمیم‌های اقتصادی و سیاستی امروز را بر شرایط آتی نیز در نظر گرفت. وی تصریح کرد: بر اساس داده‌ها و روندهای اقتصادی موجود، کاهش قیمت خودرو و افزایش محسوس تقاضا در ماه‌های آینده دور از انتظار است. از این منظر، اگر نوسان ارز، ریسک‌های

مسیح فرانزه، کارشناس حوزه خودرو، با تأکید بر اینکه وضعیت بازار خودرو را نمی‌توان تنها به دو عامل کمبود خودرو و بی‌ثباتی اقتصادی محدود کرد به **سمن** اظهار کرد: عوامل متعددی از جمله کمبود عرضه، نوسانات اقتصادی، افزایش هزینه‌ها و ریسک‌های فعالیت، تصمیم‌سازی‌های خلق‌الساعه و نرخ ارز بر بازار اثرگذار بوده‌اند، اما در میان این عوامل، اقتصاد سیاسی را باید متغیر محوری دانست. وی گفت: در پنج ماه گذشته، اقتصاد سیاسی نقش اول را در بازار خودرو داشته و بسیاری از عوامل دیگر از جمله نرخ ارز، رکود عمیق‌شده بازار و وضعیت عرضه، در زیرمجموعه همین متغیر کلان قابل تحلیل هستند. به گفته فرانزه، زمانی که چارچوب سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری در سطح کلان با بی‌ثباتی همراه باشد، اثر آن در نهایت به بازار خودرو منتقل می‌شود و هزینه این بی‌ثباتی را هم تولیدکننده، هم واردکننده و هم مصرف‌کننده پرداخت می‌کنند. فرانزه درباره تأثیر نرخ ارز بر بازار خودرو نیز خاطرنشان کرد: در پنج ماه گذشته، به‌طور میانگین حدود ۵۰ درصد نوسانات ارزی به افزایش قیمت خودرو منجر شده است. با این حال، قیمت خودرو در این مدت هم‌راستا با نرخ واقعی ارز و تورم حرکت نکرده و همچنان از این دو متغیر عقب‌تر است.

این کارشناس حوزه خودرو ادامه داد: در دوره‌هایی که نرخ ارز با جهش‌های شدید مواجه می‌شود، معمولاً در کوتاه‌مدت بخشی از این افزایش قیمت با اصلاح همراه خواهد شد، اما این موضوع به معنای کاهش پایدار قیمت خودرو نیست. به اعتقاد وی، هنگامی که سیاست‌های کلی صنعت و بازار همچنان تحت‌تأثیر متغیرهای اقتصاد سیاسی قرار داشته باشد، انتظار کاهش قیمت خودرو در میان‌مدت و بلندمدت با واقعیت‌های اقتصادی همخوانی ندارد.

■ **واردات در مه**

از سوی دیگر، واردات خودرو که یکی از ابزارهای مهم برای ایجاد رقابت و تنظیم بازار محسوب می‌شود، در پنج ماه نخست سال نتوانست نقش پیرنگی در تعدیل بازار ایفا کند. فرانزه در این زمینه

اقتصادی و شرایط خاص ناشی از جنگ ادامه پیدا کند و همزمان اصلاحات جدی در سیاست‌گذاری صنعت، واردات و بازار صورت نگیرد، نمی‌توان انتظار داشت بازار خودرو به‌صورت پایدار وارد مسیر



نزولی شود. در مجموع، آنچه در پنج ماه نخست سال در بازار خودرو رخ داده، بیش از آنکه حاصل یک عامل منفرد باشد، نتیجه برهم‌کنش مجموعه‌ای از متغیرهای اقتصادی و سیاسی است. از یک سو، افزایش هزینه‌ها و نوسان ارز فشار صعودی بر قیمت‌ها وارد کرده و از سوی دیگر، رکود تقاضا و محدودیت قدرت خرید مانع از شکل‌گیری یک بازار پراورنق شده است. در این میان، سیاست وارداتی نیز نتوانسته به اندازه کافی نقش تنظیم‌کننده خود را ایفا کند. به این ترتیب، بازار خودرو در نقطه‌ای قرار گرفته که آینده آن بیش از هر چیز به ثبات سیاست‌گذاری، مسیر نرخ ارز، وضعیت عرضه و میزان ریسک‌های اقتصادی و سیاسی وابسته است؛ عواملی که تعیین می‌کنند خودرو در ماه‌های آینده به سمت اصلاح قیمت حرکت کند یا بار دیگر با موج افزایش قیمت مواجه شود.

سخن پایانی

کند. زمانی که نرخ ارز بی‌ثبات است، هزینه‌های تولید و واردات افزایش می‌یابد و سیاست‌گذاری از ثبات لازم برخوردار نیست، حتی ابزارهایی مانند واردات نیز نمی‌توانند به‌تنهایی نقش تنظیم‌گر بازار را ایفا کنند. از سوی دیگر، عقب‌ماندگی قیمت خودرو از نرخ واقعی ارز و تورم، به معنای تضمین کاهش قیمت نیست؛ بلکه می‌تواند نشانه‌ای از وجود فشار قیمتی انباشته در بازار باشد. بنابراین، مسئله اصلی بازار خودرو در ماه‌های آینده فقط قیمت خودرو نیست، بلکه ثبات اقتصادی و سیاستی است.