

از بازار خودرو در پاییز ۱۴۰۵ گزارش می دهد

فتر قیمت خودرو زیر فشار دلار



بازار خودرو این روزها بیشتر از آنکه با قیمت‌ها حرف بزند، با سکوت معاملات وضعیت خود را نشان می‌دهد. دلار بالا می‌رود، هزینه تولید و تامین قطعات افزایش پیدا می‌کند، اما قیمت خودرو در بازار آزاد با همان سرعت حرکت نمی‌کند؛ نه به این دلیل که فشار هزینه‌ها از بین رفته، بلکه چون سمت دیگر معادله، یعنی قدرت خرید مصرف‌کننده، دیگر توان همراهی با این موج را ندارد. نتیجه، بازاری است که در ظاهر در برابر افزایش قیمت مقاومت می‌کند، اما در عمق خود تحت فشار قرار دارد. این فاصله میان نرخ ارز و قیمت خودرو می‌تواند نشانه‌ای از تعادل یا پایداری نباشد؛ زیرا وقتی هزینه‌های تولید، واردات، حمل‌ونقل و تامین مواد اولیه بالا می‌رود، بازار در نهایت باید بخشی از این فشار را جذب کند. از سوی دیگر، خریدار واقعی نیز توان پذیرش هر افزایش قیمتی را ندارد و همین موضوع معاملات را کاهش داده است. آمار تولید نیز تصویر ساده‌ای از سمت عرضه ارائه نمی‌کند؛ تولید خودرو در نیمه نخست امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته کاهش محسوسی داشته است. حالا پرسش اصلی این است که این مقاومت بازار تا کجا ادامه خواهد داشت و آیا پاییز می‌تواند زمان تخلیه این فشار انباشته باشد؟

در این گزارش نگاهی دارد به وضعیت بازار خودرو در پاییز ۱۴۰۵ که در ادامه می‌خوانید.

شهناز صفایی
editor@smtnews.ir

عزم ایدرو برای باز کردن گره صنعت اسقاط



رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) گفت: اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده نه تنها یک الزام زیست‌محیطی برای کاهش آلودگی کلان‌شهرها و ارتقای ایمنی جاده‌هاست، بلکه یکی از کلیدی‌ترین ابزارهای مدیریت و صرفه‌جویی در مصرف سوخت کشور به شمار می‌رود. به گزارش **خودرو** به نقل از روابط عمومی سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، فرشاد مقیمی با حضور در جمع اعضای هیات‌مدیره انجمن صنفی کارفرمایی مراکز اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده کشور با اشاره به اهمیت اجرای دقیق تکالیف قانون ساماندهی صنعت خودرو و آیین‌نامه‌های اجرایی ماده ۱۰ این قانون، اظهار کرد: سیاست محوری ما تقویت زنجیره ارزش بازیافت و تثبیت درآمدهای پایدار برای مراکز اسقاط است. پیگیری شفافیت در سامانه ستاد نوسازی ناوگان، حل چالش نقدینگی و تسریع در تسویه مطالبات گواهی‌های اسقاط از سوی خودروسازان و واردکنندگان، در صدر اولویت‌های اجرایی قرار دارد تا بتوانیم رکورد نوسازی ناوگان فرسوده را با مشارکت فعال بخش خصوصی ارتقا دهیم. رئیس هیات عامل ایدرو با اشاره به لزوم تعامل مستمر با تشکل‌های تخصصی تصریح کرد: انجمن صنفی مراکز اسقاط خودروهای فرسوده کشور، بازوی توانمند حاکمیت در اجرای این طرح ملی است و وزارت صمت آمادگی دارد با همکاری و بهره‌گیری از پیشنهادهای کارشناسی این انجمن، مشوق‌ها و فرایندهای اداری را بیش از پیش تسهیل کند.

در بخش دیگری از این نشست، حسن کریمیان، رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودروهای فرسوده کشور با ارائه گزارشی از ظرفیت‌های موجود و عملکرد مراکز اسقاط در سراسر کشور، از رویکرد حمایتی و پیگیری‌های موثر وزارت صمت و به‌ویژه سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران قدردانی کرد. کریمیان با مثبت ارزیابی کردن اقدامات صورت‌گرفته طی ماه‌های اخیر اظهار کرد: حضور میدانی و دغدغه‌مندی فرشاد مقیمی معاون وزیر صمت نسبت به مسائل تشکل‌های بخش خصوصی، نشان‌دهنده عزم جدی ایدرو برای باز کردن گره‌های دیرینه صنعت اسقاط است. تعامل سازنده ایدرو با مراکز بازیافت، روح تازه‌ای به این بخش دمیده و ما آمادگی کامل داریم تا با پشتیبانی وزارت صمت، سهم اسقاط و خروج خودروهای پرمصرف را در امسال به حداکثر ممکن برسانیم. در پایان این نشست، راهکارهای اجرایی درباره بهبود فرایندهای مالی گواهی اسقاط، افزایش ظرفیت پذیرش ناوگان تجاری و سواری فرسوده و تسهیل ارتباط بین خودروسازان و مراکز اسقاط موردبحث و تبادل‌نظر قرار گرفت.

دولت مجوز واردات خودرو صفر برای نخبگان را صادر کرد

دولت با تصویب آیین‌نامه‌ای، بستری برای تسهیل بازگشت نخبگان و متخصصان ایرانی مقیم خارج فراهم کرده است. یکی از مهم‌ترین مشوق‌ها، امکان واردات یک دستگاه خودرو با سود بازرگانی صفر برای این گروه است. این تصمیم، بخشی از سیاست‌های دولت برای جذب نیروهای متخصص ایرانی است که در خارج از کشور به سر می‌برند. فاطمه مهاجرانی، سخنگوی دولت، در این زمینه اعلام کرده که سه امتیاز مشخص برای نخبگان بازگشته در نظر گرفته شده است که امکان واردات خودرو با سود بازرگانی صفر، یکی از آن‌هاست. بر اساس اعلام‌های اولیه، این تسهیلات به واردات تنها یک دستگاه خودرو محدود می‌شود. با این حال، هنوز جزئیات کامل آن مشخص نیست و پرسش‌هایی مانند سقف ارزش خودرو، نوع پیش‌ران‌های مجاز، محدودیت در حجم موتور یا سال ساخت خودرو، و همچنین ورود خودروهای نو یا کارکرده، بدون پاسخ مانده است. از آن‌جایی که متن کامل آیین‌نامه و دستورالعمل اجرایی آن هنوز منتشر نشده، نمی‌توان فهرست مشخصی از خودروهای مشمول این تسهیلات ارائه داد. مهم است که تفاوت میان سود بازرگانی صفر و معافیت کامل از هزینه‌های واردات را درک کنیم. در توضیح ارائه شده از سوی سخنگوی دولت، فقط به عبارت «سود بازرگانی صفر» اشاره شده و اشاره‌ای به حذف کامل مالیات‌ها، عوارض یا سایر هزینه‌های مرتبط به واردات نشده است.

بنابراین، این امکان وجود ندارد که این تصمیم به معنای ورود خودرو بدون پرداخت سایر هزینه‌های قانونی باشد. میزان بهرهمندی واقعی از این امتیاز زمانی روشن می‌شود که جزئیات اجرایی آن در دسترس قرار گیرد و مشخص شود کدام هزینه‌ها همچنان بر عهده واردکننده باقی مانده است.

افزایش نرخ ارز هنوز به‌طور کامل به قیمت خودرو منتقل نشده، اما فتر قیمتی بازار در حال فشرده‌شدن است

در بازار خودرو، قیمت تنها با هزینه تولید تعیین نمی‌شود. یک طرف معادله، هزینه‌های تولید و تامین قرار دارد و طرف دیگر، توان خرید مصرف‌کننده. هرقدر فاصله این دو بیشتر شود، بازار نمی‌تواند به‌سادگی افزایش هزینه‌ها را به خریدار منتقل کند. در چنین شرایطی، ممکن است نرخ ارز رشد کند، مواد اولیه گران‌تر شود و هزینه حمل‌ونقل بالا برود، اما قیمت خودرو در بازار آزاد با همان سرعت افزایش پیدا نکند؛ زیرا خریدار توان پرداخت

رفتا بازار در روزهای نخست مهر نمونه‌ای از همین وضعیت بود. گزارش‌های بازار نشان می‌دهد در فاصله دو روز، دلار از حدود ۲۳۲ هزار تومان به ۲۵۲ هزار تومان رسید، اما میانگین رشد ۱۲ مدل داخلی و مونتاژی حدود ۲ درصد بود؛ یعنی رشد قیمت خودرو به‌مراتب کمتر از رشد نرخ ارز ثبت شد. این فاصله البته به معنای ارزان شدن خودرو یا کاهش فشار تورمی نیست. در واقع، بازار می‌تواند برای بخشی از افزایش هزینه‌ها را در خود نگه دارد و از طریق کاهش معاملات، تخفیف، تغییر ترکیب خرید و عقب‌نشینی فروشندگان از معامله، شوک قیمتی را به تعویق بیندازد.

مسیح فرزانه، فعال بازار خودرو با اشاره به رفتار متفاوت بازار خودرو در برابر نوسانات ارزی به **خودرو** گفت: بازار خودرو یک بازار هوشمند است که از دل هوشمندی اقتصاد بیرون آمده است. بازار خودرو از جمله بازارهایی است که رفتار آن را باید با توجه به وضعیت واقعی اقتصاد و قدرت خرید مصرف‌کننده بررسی کرد. به گفته او، این بازار در شرایط فعلی نمی‌تواند هر میزان افزایش قیمت را به مصرف‌کننده منتقل کند، زیرا توان خرید خانوارها با رشد قیمت‌ها همگام نشده است. بازار خودرو به نوعی ضربه واقعی اقتصاد را دنبال می‌کند و آنچه اکنون در این ضربه دیده می‌شود، کاهش توان مصرف‌کننده برای هم‌مسیر شدن با افزایش قیمت‌هاست. به همین دلیل، رشد نرخ ارز الزاما با همان سرعت به قیمت خودرو منتقل نمی‌شود.

این فعال بازار خودرو ادامه داد: از سوی دیگر، فعالان بازار و افرادی که در حوزه خرید و فروش خودرو فعالیت می‌کنند، تلاش دارند تجارت خود را در هر شرایطی ادامه دهند و چراغ کسب‌وکارشان روشن بماند. بنابراین، فروشندگان نیز در شرایط رکودی نمی‌توانند قیمت‌هایی تعیین کنند که عملاً مشتری را از بازار خارج کند. فرزانه با بیان اینکه تصور ساخت قیمت در بازار خودرو از سوی فعالان این بازار دقیق نیست، خاطرنشان کرد: فروشندگان معمولاً تلاش می‌کنند قیمت را در محدوده‌ای اعلام کنند که امکان معامله وجود داشته باشد. در شرایطی که مصرف‌کننده قدرت خرید محدودی دارد، اعلام قیمت‌های غیرواقعی عملاً به کاهش بیشتر معاملات منجر می‌شود.

فتر قیمت: از مقاومت تا رهاشدگی
این فعال بازار خودرو در ادامه با اشاره به اثر رکود تورمی بر قیمت‌ها گفت: وقتی رکود تورمی عمیق می‌شود و درآمد و دستمزدها از تورم واقعی عقب می‌مانند، قیمت خودرو نیز برای مدتی نمی‌تواند همپای نرخ ارز افزایش پیدا کند. این وضعیت اما دائمی نیست و می‌توان آن را به نوعی جمع شدن فتر قیمت تشبیه کرد. اگر فاصله میان هزینه‌ها و قیمت بازار برای مدت طولانی ادامه پیدا کند، در مقطعی فشار انباشته‌شده خود را نشان می‌دهد. فرزانه افزود: از ابتدای امسال نیز دو مرحله افزایش قابل توجه قیمت در بازار خودرو دیده شده است؛ یک مرحله در فصل بهار و مرحله دیگر در تابستان. در کنار این دو موج، افزایش‌های کوچک‌تر نیز بارها اتفاق افتاده است.

کاهش قدرت خرید؛ قفل اصلی بازار خودرو

قیمت‌گذاری میان هزینه و توان خرید
قیمت‌گذاری خودرو در ایران سال‌هاست میان چند متغیر متناقض حرکت می‌کند؛ هزینه تمام‌شده تولید، نرخ ارز، سیاست‌های تنظیم بازار، قیمت کارخانه، قیمت بازار و در نهایت توان پرداخت مصرف‌کننده. هرگاه یکی از این متغیرها با سرعت بیشتری تغییر کند، فاصله میان اجزای بازار افزایش می‌یابد. در چنین شرایطی، قیمت بازار لزوماً منعکس‌کننده کامل هزینه واقعی تولید نیست. ممکن است خودروساز با افزایش هزینه‌های تولید مواجه باشد، اما بازار به دلیل رکود نتواند قیمت جدید را بپذیرد. نتیجه می‌تواند فشار بر حاشیه سود، کاهش نقدینگی و در ادامه محدود شدن ظرفیت تولید باشد. این مسئله زمانی جدی‌تر می‌شود که سمت عرضه نیز با افت مواجه باشد. براساس آمار منتشرشده از عملکرد صنعت خودرو، تولید کشور در سال ۱۴۰۴ به ۹۲۶ هزار دستگاه رسید که ۱۹۵ هزار دستگاه کمتر از سال قبل بود. همچنین در اردیبهشت ۱۴۰۵، تولید دو خودروساز اصلی کشور حدود ۵۷ هزار دستگاه گزارش شد؛ در حالی که این رقم در اردیبهشت سال قبل نزدیک به ۸۲ هزار دستگاه بود. بنابراین، مسئله بازار خودرو فقط قیمت نیست؛ کاهش تولید، افزایش هزینه‌ها و

بازار خودرو در انتظار یک علامت تازه

این فعال بازار خودرو خاطرنشان کرد: با توجه به شرایط موجود، احتمال ادامه روند افزایشی قیمت خودرو تا پایان پاییز وجود دارد؛ به‌ویژه اگر نرخ ارز همچنان در مسیر افزایشی حرکت کند و متغیرهای دیگر نیز فشار هزینه‌ای بر بازار وارد کنند. **دلار، سیاست و هزینه تامین؛ سه ضلع پاییز خودرو**
فرزانه با اشاره به نقش قدرت خرید مصرف‌کننده در بازار خودرو گفت: مصرف‌کننده یکی از شریان‌های اصلی ورود نقدینگی به این بازار است نه فعال بازار خود و وقتی توان مالی خریدار کاهش پیدا می‌کند، طبیعی است که سرعت گردش معاملات نیز پایین بیاید. وی افزود: اینکه قیمت خودرو با سرعت کمتری از دلار افزایش پیدا می‌کند، نباید به معنای واقعی نبودن فشارهای هزینه‌ای تلقی شود. بازار در واقع در برابر شرایط دشوار اقتصادی مقاومت می‌کند و این مقاومت تا زمانی ادامه دارد که توان خرید مصرف‌کننده اجازه انتقال کامل هزینه‌ها را ندهد. کارشناس و فعال بازار خودرو با اشاره به وضعیت معاملات در هفته‌های اخیر ادامه داد: طی دو هفته گذشته و همزمان با افزایش شدید نرخ ارز، حجم معاملات در بازار خودرو کاهش پیدا کرده است. نمی‌توان گفت بازار کاملاً خاموش شده، اما معاملات بسیار محدود شده‌اند و خرید و فروش خودروهای گران‌قیمت نیز با دشواری بیشتری انجام می‌شود. وی خاطرنشان کرد: بازار اکنون نوعی وضعیت نیمه‌سکوت را تجربه می‌کند؛ یعنی معامله همچنان وجود دارد، اما حجم آن با شرایط عادی فاصله زیادی گرفته است.

سخن پایانی

ماه‌های نخست ۱۴۰۵ نیز نشان می‌دهد صنعت خودرو با مسئله تولید دست‌وپنجه نرم می‌کند. در چنین شرایطی، ثبات ظاهری قیمت‌ها می‌تواند بیش از آنکه نشانه تعادل باشد، نشانه توقف معامله باشد. اگر قدرت خرید ترمیم نشود و هزینه‌های تولید و تامین همچنان افزایش یابد، بازار نمی‌تواند برای همیشه میان قیمت واقعی و توان پرداخت مصرف‌کننده فاصله ایجاد کند. پاییز برای بازار خودرو از همین منظر فصل مهمی است؛ فصلی که در آن نرخ ارز، هزینه تامین و تصمیم‌های اقتصادی و سیاسی می‌توانند تعیین‌کننده فتر قیمتی همچنان فشرده بماند یا بخشی از فشار انباشته‌شده خود را آزاد کند.

ضعف قدرت خرید همزمان یک‌دیگر را تحت فشار قرار داده‌اند.

رکود؛ واکنش بازار به قیمت‌های بالا

در بازار خودرو، کاهش معامله خود یک پیام اقتصادی است. وقتی خریدار از بازار خارج می‌شود، فروشنده ممکن است برای مدتی قیمت را ثابت نگه دارد، اما این ثبات الزاماً به معنای آرامش بازار نیست. در واقع، ممکن است قیمت روی تابلو تغییر چندانی نکند، اما تعداد معاملات کاهش یابد. گزارش‌های روزهای نخست مهر نیز از همین رفتار حکایت دارد؛ افزایش نرخ ارز با رشد متناسب قیمت خودرو همراه نشده و در برخی مدل‌ها حتی کاهش قیمت مشاهده شده است. این وضعیت یک دوگانگی مهم ایجاد می‌کند: از یک سو مصرف‌کننده از افزایش سریع قیمت در امان می‌ماند، اما از سوی دیگر، رکود معاملات و کاهش تولید می‌تواند در میان‌مدت به محدودتر شدن عرضه و افزایش فشار قیمتی منجر شود. به همین دلیل، نمی‌توان صرفاً از روی ثبات چندروزه قیمت خودرو نتیجه گرفت که بازار به تعادل رسیده است. بازار ممکن است در حال خریدن زمان باشد؛ زمانی برای فروشنده تا شرایط روشن‌تر شود و برای خریدار تا شاید قیمت‌ها با توان مالی او هماهنگ‌تر شوند.



فرزانه با بیان اینکه دو عامل در هفته‌های آینده می‌توانند مسیر بازار را تعیین کنند، گفت: نخست نرخ ارز است و دوم اخبار و تصمیم‌هایی که درباره تحولات داخلی و منطقه‌ای منتشر می‌شود.

هر تغییر در این دو حوزه می‌تواند انتظارات فعالان بازار را جابه‌جا کند.

فعال بازار خودرو با اشاره به فشارهای تازه بر زنجیره تامین نیز افزود: تحریم‌های اخیر از سوی خزانه داری آمریکا و محدودیت‌هایی که در زمینه گلوگاه‌های تامین مواد اولیه، مراکز تامین، شرکت‌های زیرمجموعه و حمل‌ونقل ریلی و لجستیک ایجاد شده، می‌تواند هزینه تامین را افزایش دهد. افزایش هزینه حمل‌ونقل، مواد اولیه و فرایند تامین در نهایت خود را در هزینه تولید و قیمت تمام‌شده نشان می‌دهد. بنابراین، در کنار نرخ ارز باید هزینه‌های زنجیره تامین را نیز به‌عنوان یکی از عوامل موثر بر قیمت خودرو در پاییز در نظر گرفت.

کارشناس بازار خودرو در پایان با اشاره به وضعیت کلی بازار خودرو گفت: بازار در شرایط فعلی بین دو نیروی متضاد قرار دارد؛ از یک سو هزینه‌ها و نرخ ارز به سمت افزایش حرکت می‌کنند و از سوی دیگر، قدرت خرید مصرف‌کننده اجازه رشد سریع قیمت‌ها را نمی‌دهد. مسیر آینده بازار به این بستگی دارد که کدام‌یک از این دو نیرو در ماه‌های پیش‌رو دست بالاتر را پیدا کند.