

از تازه ترین تحولات بازار خودرو گزارش می دهد

خودروی گران روی دور رکود



بازار خودرو در نیمه نخست سال ۱۴۰۵ مسیری متفاوت از تصور معمول بازارهای مصرفی طی کرد؛ بازاری که در یک مقطع با جهش شدید قیمت روبه‌رو شد، مدتی وارد فاز اصلاح شد و سپس بار دیگر تحت‌تأثیر متغیرهای ارزی، انتظارات تورمی و محدودیت‌های زنجیره تأمین، مسیر صعودی گرفت. بررسی‌های منتشرشده از عملکرد شش‌ماهه نشان می‌دهد میانگین قیمت خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی در این دوره حدود ۱۰ درصد افزایش داشته است؛ با این حال، این میانگین حاصل نوسان‌های شدید ماهانه بوده و تصویر یکنواختی از بازار ارائه نمی‌دهد. در دو هفته پایانی شهریور نیز بازار دوباره در کانون توجه قرار گرفت. قیمت بسیاری از خودروهای داخلی و مونتاژی افزایش یافت، در حالی که حجم معاملات همچنان با محدودیت مواجه بود. در همین فاصله، گزارش‌های بازار از افزایش قیمت برخی مدل‌ها در کنار افت محدود برخی خودروها حکایت داشت؛ نشانه‌ای از بازاری که هنوز به ثبات نرسیده و به کوچک‌ترین تغییر در متغیرهای بیرونی واکنش نشان می‌دهد. اکنون پرسش اصلی این نیست که خودرو گران شده یا ارزان؛ مسئله این است که چرا بازار هم‌زمان با افزایش قیمت، با کاهش توان خرید و رکود معاملات روبه‌رو شده و چه عواملی مسیر آن را در ماه‌های آینده تعیین خواهند کرد؟ **خودرو** در ادامه نگاهی دارد به وضعیت بازار خودرو در هفته‌های اخیر که می‌خوانید.

شهناز صفایی
editor@smtnews.ir



وزیر صنعت، معدن و تجارت بر توسعه و تولید موتورهای کم‌مصرف و هیبریدی و ضرورت کاهش مصرف سوخت خودروها تأکید کرده است. جهت‌گیری مهم و ضروری است؛ اما تجربه کشورهای صنعتی نشان می‌دهد تعیین جهت، تنها آغاز مسیر است. تحقق چنین هدفی بیش از آنکه به یک خط تولید جدید نیاز داشته باشد، به شکل‌گیری مجموعه‌ای از توانمندی‌های صنعتی در اطراف آن وابسته است. همان روز، رویترز گزارشی قابل تأمل از چین منتشر کرد. شرکت امریکایی EnerVenue که پیش‌تر قصد داشت کارخانه ۲۶۴ میلیون دلاری خود را در کنتاکی احداث کند، نخستین کارخانه تولید انبوه خود را در چانگژو چین راه‌اندازی کرده است.

نکته مهم این است که این کارخانه حدود ۹۵ درصد اتوماتیک است. بنابراین انتخاب چین را دیگر نمی‌توان صرفاً با مزیت نیروی کار ارزان توضیح داد.

مدیرعامل شرکت از عامل دیگری سخن می‌گوید: عمق اکوسیستم صنعتی. تأمین‌کنندگان اتوماسیون، هیدرولیک و پنوماتیک در همان منطقه حضور دارند و مهندسان می‌توانند تغییرات خطوط تولید را با سرعت اجرا کنند. حتی برخی سازندگان تجهیزات محلی حاضرند تجهیز موردنیاز را توسعه دهند و تا زمان تأیید طراحی، مطالبه وجه نکنند.

این همان تغییری است که طی چند دهه در چین رخ داده است.

چین روزگاری با نیروی کار ارزان، زمین، مشوق‌های گوناگون و بازار بزرگ خود، کارخانه‌های جهان را جذب کرد. اما حاصل این حضور فقط افزایش تولید و صادرات نبود. در اطراف آن کارخانه‌ها، شبکه‌ای از تأمین‌کنندگان، مهندسان، ماشین‌سازان، ابزارسازان و شرکت‌های تخصصی شکل گرفت.

امروز همین اکوسیستم به یکی از مزیت‌های صنعتی چین تبدیل شده است؛ تا جایی که یک شرکت امریکایی برای صنعتی‌کردن فناوری پیشرفته خود، چین را انتخاب می‌کند.

اروپا نیز نسبت به همین موضوع حساس شده است. در پیشنهاد جدید Industrial Accelerator Act، برای خودروهای برقی در خریدهای دولتی، مونتاژ در اتحادیه اروپا و سهم ۷۰ درصدی قطعات اروپایی – به‌جز باتری – مطرح شده است.

اروپا با وجود برخورداری از یکی از عمیق‌ترین زیرساخت‌های صنعتی جهان، نمی‌خواهد توسعه فناوری‌های جدید به تضعیف زنجیره صنعتی خودش منجر شود. به همین دلیل تلاش می‌کند از قدرت بازار و خرید عمومی برای حفظ و توسعه تولید در اروپا استفاده کند. این تجربه برای ایران نیز قابل تأمل است. سال‌هاست شرکت‌ها و محصولات چینی سهم قابل‌توجهی در بازار خودرو ایران دارند. این حضور می‌تواند فرصتی برای توسعه صنعت کشور باشد؛ مشروط بر اینکه همکاری صرفاً به عرضه محصول و مونتاژ محدود نماند و به توسعه توان مهندسی، قطعه‌سازی، ماشین‌سازی، آزمون و تحقیق و توسعه نیز منجر شود. اکنون که حرکت به سمت خودروهای هیبریدی مورد تأکید وزارت صمت قرار گرفته، شاید زمان مناسبی باشد که در کنار هدف‌گذاری برای تولید، به زیرساخت صنعتی آن نیز توجه بیشتری شود. واردات فناوری، همکاری با شرکت‌های خارجی و حتی مونتاژ می‌تواند نقطه آغاز باشد. چین نیز بخشی از تجربه صنعتی خود را از همکاری با شرکت‌های خارجی به دست آورد. تفاوت در این بود که در طول زمان، پیرامون این همکاری‌ها شبکه‌ای از شرکت‌ها و توانمندی‌های داخلی شکل گرفت.

برای ایران نیز مسئله باید فراتر از تولید چند مدل خودرو هیبریدی باشد. اگر قرار است نسل بعدی خودرو ایران هیبریدی باشد، مطلوب است در کنار تولید خودرو، بخشی از توان طراحی و ساخت موتور الکتریکی، الکترونیک قدرت، اینورتر، BMS، تجهیزات آزمون و مهندسی محصول نیز در کشور توسعه یابد.

در این صورت، بازار ایران نه فقط مقصد یک فناوری، بلکه بستری برای یادگیری و توسعه آن خواهد بود. سیاست‌گذار جهت را تعیین می‌کند؛ سرمایه و همکاری خارجی می‌توانند مسیر را کوتاه کنند؛ اما آنچه در بلندمدت برای کشور باقی می‌ماند، توان صنعتی ایجادشده در طول این مسیر است.

شاید معیار موفقیت برنامه خودروهای هیبریدی نیز در نهایت همین باشد؛ نه فقط اینکه چند خودرو هیبریدی در ایران تولید شد، بلکه اینکه در جریان تولید آنها، چه توانایی تازه‌ای در صنعت ایران شکل گرفت.

بازار خودرو در شش ماه نخست ۱۴۰۵ یکی از پرنوسان‌ترین دوره‌های خود را پشت‌سر گذاشت. بررسی منتشرشده از روند قیمت‌ها نشان می‌دهد میانگین قیمت خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی در این دوره در مجموع حدود ۱۰ درصد افزایش یافته، اما این رقم در دل خود نوسان‌های شدیدی را پنهان کرده است. اردیبهشت‌ماه با رشد حدود ۲۷ درصدی میانگین قیمت‌ها، نقطه اوج افزایش قیمت در نیمه نخست سال بود؛ پس از آن بازار در ادامه حدود ۶ درصد اصلاح کرد و در تیرماه بار دیگر حدود ۴ درصد افزایش قیمت را تجربه کرد.

این روند نشان می‌دهد بازار خودرو در سال جاری بیش از گذشته به متغیرهای کلان اقتصادی وابسته شده است. نرخ ارز، ریسک‌های سیاسی، هزینه واردات قطعات، اختلال در زنجیره تأمین و انتظارات تورمی، در مقاطع گوناگون نقش پررنگی در تغییر قیمت‌ها داشته‌اند. به همین دلیل، قیمت خودرو همیشه متناسب با میزان عرضه و تقاضای واقعی حرکت نکرده است. در واقع، بازار خودرو در این دوره با یک تناقض جدی روبه‌رو بوده است؛ از یک سو قیمت‌ها افزایش یافته و از سوی دیگر قدرت خرید مصرف‌کننده و حجم معاملات تحت فشار قرار گرفته است. این تناقض در شهریورماه به ۴۵.۷ واحد رسیده؛ در حالی که مرز ۵۰ در این شاخص، محدوده تفکیک ثبات از انقباض فعالیت به‌شمار می‌رود. به‌گفته وی، شاخص شاخخ خودرو و قطعات نسبت به مردادماه حدود ۲۲ درصد کاهش داشته است. کارشناس حوزه خودرو با این اشاره به اینکه باید میان مفهوم رکود و کاهش قیمت تفاوت قائل شد، در ادامه اظهار کرد: کاهش معاملات الزاماً به معنای پایین آمدن قیمت خودرو نیست. در شرایطی که معامله واقعی کم شده باشد، قیمت‌هایی که در آگهی‌ها یا از سوی فروشندگان اعلام می‌شود، ممکن است الزاماً نشان‌دهنده ارزش واقعی خودرو در معاملات نباشد.

وی افزود: این نکته در شرایط فعلی بازار اهمیت زیادی دارد. در هفته‌های اخیر، افزایش قیمت خودرو در بسیاری از مدل‌ها دیده شده، اما هم‌زمان قدرت خرید مصرف‌کنندگان تحت فشار قرار گرفته است. بنابراین بخشی از قیمت‌های اعلامی ممکن است بیش از آنکه نتیجه شکل‌گیری معاملات گسترده باشد، بیانگر انتظارات فروشندگان و اثرگذاری متغیرهای بیرونی باشد. حدادی همچنین به موضوع واردات خودروهای مناطق آزاد و برداشت‌های ایجادشده از تخفیف ۲۰ درصدی برای پلاک ملی اشاره کرد و افزود: این تخفیف مربوط به مالک همان خودرو است و به معنای آن نیست که همه متقاضیان در سرزمین اصلی می‌توانند با خرید خودرو از این مناطق آزاد از این امتیاز استفاده کنند.

این کارشناس بازار خودرو در ادامه به سیاست اسقاط خودروهای فرسوده اشاره کرد و گفت: برای نخستین بار طرح

قیمت‌ها بالا رفت، معاملات عقب نشست

معاملات کم‌رنگ
دو هفته آخر شهریور، این دوگانگی را بیشتر نمایان کرد. در روزهای ابتدایی این ماه، موج افزایش قیمت گسترده شد و گزارش‌های بازار از رشد قابل توجه بهای خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی حکایت داشت. در میانه شهریور، حتی برخی خودروهای داخلی افزایش‌های چند ده میلیون تومانی را تجربه کردند و در بخش مونتاژی، دامنه تغییرات برخی مدل‌ها به صدها میلیون تومان رسید. با این حال، افزایش قیمت به معنای رونق معاملات نبود. گزارش‌های منتشرشده در پایان شهریور نشان می‌دهد بازار همچنان با رکود دست‌وپنجه نرم می‌کند. شاخص مدیران خرید گروه خودرو و قطعات در شهریور به ۴۵.۷ واحد رسیده؛ عددی که پایین‌تر از مرز ۵۰ قرار دارد و از کاهش فعالیت در این بخش حکایت می‌کند. براساس اظهارات کارشناسان بازار خودرو، این شاخص نسبت به مرداد حدود ۲۲ درصد افت کرده است.

نکته مهم اینجااست که رکود الزاماً به معنای کاهش قیمت نیست. زمانی که حجم معاملات پایین باشد، فاصله میان قیمت‌های اعلامی و قیمت واقعی معامله‌شده می‌تواند بیشتر شود. در چنین شرایطی، فروشنده قیمت موردانتظار خود را اعلام می‌کند، اما لزوماً معامله‌ای با همان قیمت شکل نمی‌گیرد. بنابراین برای سنجش واقعی بازار، تنها دنبال کردن جدول قیمت‌ها کافی

بازار خودرو در رکود

اسقاط موتورسیکلت‌ها نیز در دستور کار قرار گرفته و قرار است تا پایان سال حدود ۲۰ هزار موتورسیکلت از رده خارج شود. حدادی همچنین درباره خرید خودرو با تأکید بر اینکه پیش‌بینی بازار در شرایط فعلی دشوار است، اظهار کرد: خریداران مصرفی که بودجه خرید را در اختیار دارند، نباید تصمیم خود را صرفاً بر اساس انتظار برای کاهش احتمالی قیمت به تعویق بیندازند.

سخن پایانی

تعداد از خانوارها هنوز امکان خرید خودرو با قیمت‌های موجود را دارند؟ فاصله میان قیمت خودرو و درآمد خانوار، به‌تدریج بخش بزرگی از تقاضای واقعی را از بازار خارج کرده و همین مسئله می‌تواند در کنار افزایش قیمت، به کاهش حجم معاملات منجر شود.

از این منظر، ساماندهی بازار خودرو نیازمند مجموعه‌ای از سیاست‌های هماهنگ است. اثبات در تأمین قطعات و مواد اولیه، کاهش نااطمینانی‌های ارزی، ایجاد فضای رقابتی، شفافیت بیشتر در فرآیند فروش، تسهیل واردات و مهم‌تر از همه، تقویت قدرت خرید مصرف‌کننده، عواملی هستند که می‌توانند میان عرضه و تقاضا تعادل بیشتری ایجاد کنند.

در نهایت، رونق واقعی زمانی شکل می‌گیرد که خودرو دوباره از یک کالای دور از دسترس به محصولی قابل خرید برای بخش بزرگ‌تری از مصرف‌کنندگان تبدیل شود. آرام شدن مقطعی قیمت‌ها، بدون بهبود قدرت خرید و افزایش معاملات، به‌تنهایی نشانه بازگشت رونق نیست. معیار مهم‌تر، کاهش فاصله میان قیمت خودرو، درآمد خانوار و توان واقعی خرید است؛ فاصله‌ای که اگر همچنان بزرگ‌تر شود، بازار حتی با ثبات ظاهری قیمت‌ها نیز با مسئله کمبود تقاضای مؤثر مواجه خواهد بود.

این اظهارنظر البته یک دیدگاه کارشناسی است و مسیر واقعی بازار همچنان به متغیرهایی مانند نرخ ارز، سیاست‌های وارداتی، هزینه تولید و حجم معاملات وابسته خواهد بود.

رکود معاملات و رشد قیمت، دوگانه تازه بازار خودرو را شکل داده است

آگهی فقدان سند مالکیت

بیش از این حکایتی ندارد.

لذا به استناد ماده ۱۲۰ اصلاحی قانون ثبت، مراتب یک نوبت آگهی و متذکر می‌گردد هر کس نسبت به ملک مورد آگهی معامله‌ای انجام داده یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود می‌باشد، بایستی ظرف مدت ده روز از تاریخ انتشار آگهی اعتراض کتبی خود را به پیوست اصل سند مالکیت یا سند معامله رسمی به این اداره تسلیم نماید بدیهی است در صورت عدم وصول اعتراض در مهلت مقرر و یا وصول اعتراض بدون ارائه سند مالکیت یا سند معامله رسمی نسبت به صدور سند مالکیت امثلی و تسلیم آن به متقاضی اقدام خواهد شد.آپ

هادی نیکوفر، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک ناحیه یک مشهد

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر به اینکه آقای مصطفی اخباری برابر نامه شماره ۵۱۶/۱۴۰۵/۲۲۶۵۴ مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۱۲ به نمایندگی از طرف شهرداری مشهد باستاند ۲ برگ فرم استشهادیه

منظم به فرم تعهد جهت دریافت سند مالکیت امثلی نوبت اول به این اداره مراجعه نموده و مدعی است سند مالکیت شش‌دانگ یک باب خانه به شماره پلاک یک فرعی از ۸۵۰ اصلی بخش چهار مشهد که متعلق به شرکت نامبرده می‌باشد به علت سهل‌انگاری مفقود گردیده است. با بررسی دفتر املاک، معلوم شد مالکیت نامبرده در ذیل شماره ۱۴۰۵/۰۲/۱۴۱۶۱۴ بنام شهرداری مشهد ثبت و سند به شماره

چاپی ۰۶۴۸۱۱ سری و ۱۳۹۸ صادر گردیده است. دفتر املاک بیش از این حکایتی ندارد. لذا به استناد ماده ۱۲۰ اصلاحی قانون ثبت، مراتب یک نوبت آگهی و متذکر می‌گردد هر کس نسبت به ملک مورد آگهی معامله‌ای انجام داده یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود می‌باشد، بایستی ظرف مدت ده روز از تاریخ انتشار آگهی اعتراض کتبی خود را به پیوست اصل سند مالکیت یا سند معامله رسمی به این اداره تسلیم نماید بدیهی است در صورت عدم وصول اعتراض در مهلت مقرر و یا وصول اعتراض بدون ارائه سند مالکیت یا سند معامله رسمی نسبت به صدور سند مالکیت امثلی و تسلیم آن به متقاضی اقدام خواهد شد.آپ

هادی نیکوفر، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک ناحیه یک مشهد