

وضعیت بازار خودرو در بهار ۱۴۰۵ گزارش می دهد

بازار خودرو در چرخه تکراری نوسان و رکود



بازار خودرو در بهار ۱۴۰۵ به نقطه عطفی رسیده که در آن، دیپلماسی بیش از هر فاکتور فنی یا اقتصادی دیگری، بر قیمت‌ها فرمانروایی می کند. هم‌اکنون بازار در وضعیتی متناقض قرار دارد؛ از سویی سایه نوسانات ارزی و تنش‌های منطقه‌ای، ساختار قیمتی را به سطحی بالاتر از واقعیت‌های اقتصادی کشانده و از سوی دیگر، زمزمه‌های جدی پیرامون توافقات سیاسی و احتمالات بازگشت به مسیر مذاکره، به لنگری برای کنترل تلاطم‌ها تبدیل شده است. این تقابل میان اضطراب‌های بازمانده از دوران تنش و امیدهای نوظهور به توافق، منجر به شکل‌گیری یک رکود انتظارمحور شده که در آن، خریداران و فروشندگان در حال بازخوانی مواضع خود هستند. آنچه امروز در کف بازار مشاهده می‌شود، نه یک واکنش لحظه‌ای به عرضه و تقاضا، بلکه واکنشی استراتژیک به افق‌های پیش‌رو بازار خودرو است. در این گزارش نگاهی دارد به وضعیت بازار خودرو در بهار ۱۴۰۵ که در ادامه می‌خوانید.

شهاب صفایی
editor@smtnews.ir

گذار انرژی؛ فرصتی برای بهبود کیفیت

امیر دودایی نژاد - معاون برنامه‌ریزی و نوآوری سانتیا

جهان امروز در میانه یکی از مهم‌ترین تحولات تاریخ معاصر قرار دارد؛ تحولی که از آن با عنوان «گذار انرژی» یاد می‌شود. این مفهوم به معنای حرکت تدریجی از نظام انرژی مبتنی بر سوخت‌های فسیلی به سوی نظامی است که در آن انرژی‌های تجدیدپذیر، بهره‌وری انرژی، برقی‌سازی بخش‌های مختلف اقتصاد و فناوری‌های کم‌کربن نقش محوری ایفا می‌کنند. اگرچه نگرانی درباره تغییرات اقلیمی و گرمایش جهانی محرک اولیه این تحول بوده است، اما امروزه روشن شده که گذار انرژی تنها یک ضرورت زیست‌محیطی نیست، بلکه راهکاری برای ارتقای امنیت انرژی، کاهش مصرف آب، بهبود کیفیت هوا، افزایش بهره‌وری اقتصادی و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان نیز به شمار می‌رود. اهمیت این تحول را می‌توان در سناریوی «خالص انتشار صفر تا سال ۲۰۵۰» یا NZE که توسط آژانس بین‌المللی انرژی تدوین شده است، مشاهده کرد. این سناریو یکی از معتبرترین نقشه‌راه‌های جهانی برای محدود کردن افزایش دمای زمین به حدود ۱.۵ درجه سانتی‌گراد محسوب می‌شود. بر اساس این چشم‌انداز، جهان باید تا میانه قرن حاضر به نقطه‌ای برسد که میزان گازهای گلخانه‌ای منتشرشده با میزان جذب یا حذف آنها از جو برابر شود. در سناریوی NZE، بخش برق محور اصلی کربن‌زدایی اقتصاد جهانی است.

آژانس بین‌المللی انرژی پیش‌بینی می‌کند که تا سال ۲۰۵۰ حدود ۹۰ درصد برق جهان از منابع کم‌انتشار تأمین شود و انرژی‌های خورشیدی و بادی به تنهایی نزدیک به ۷۰ درصد تولید برق جهانی را در اختیار داشته باشند. در این چارچوب، برق پاک به ستون فقرات اقتصاد آینده تبدیل خواهد شد و خودروهای برقی، صنایع برقی، بمپ‌های حرارتی و هیدروژن سبز به تدریج جایگزین مصرف‌کنندگان سوخت‌های فسیلی خواهند شد. برای دستیابی به این هدف، آژانس بین‌المللی انرژی بر سه برابر شدن ظرفیت انرژی‌های تجدیدپذیر جهان تا سال ۲۰۳۰ نسبت به سال ۲۰۲۲ تأکید می‌کند. این بدان معناست که ظرفیت نصب‌شده تجدیدپذیرها باید از حدود ۳.۴ تراهات در سال ۲۰۲۲ به حدود ۱۱ تراهات در پایان دهه جاری برسد. بر اساس ارزیابی‌های این نهاد، توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر مهم‌ترین عامل کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای در دهه پیش رو خواهد بود و سهمی تعیین‌کننده در تحقق اهداف اقلیمی جهان خواهد داشت. با این حال، اهمیت گذار انرژی صرفاً به کاهش انتشار کربن محدود نمی‌شود. یکی از مهم‌ترین مزایای توسعه تجدیدپذیرها، کاهش فشار بر منابع آب است.

بازار خودرو نشان‌دهنده تمایلی برای بازگشت به نرخ‌های فروردین‌ماه یا ماه‌های پایانی سال قبل ندارد

بازار خودرو: از جهش‌های هیجانی تا رکود انتظار

در حالی که شکاف میان نرخ کارخانه و بازار آزاد عمیق است، نتیجه‌های جز تشدید فعالیت دلان و ایجاد رانت نداشته است. این رویکرد، نه تنها مانع از بهبود وضعیت خودروسازان داخلی می‌شود، بلکه قدرت خرید مصرف‌کننده واقعی را نیز کاهش می‌دهد. به گفته کارشناسان، راهکار پایدار برای ثبات بازار، نه کنترل دستوری قیمت‌ها، بلکه ایجاد رقابت واقعی، بهبود کیفیت تولید، و تسهیل منطقی فرآیندهای واردات است. چشم‌انداز پیش‌رو: تابستان انتظار با ورود به تابستان ۱۴۰۵، بازار خودرو در فضایی از انتظار به سر می‌برد. چشم‌انداز بازار بیش از هر چیز به تحولات سیاسی و اقتصادی گره خورده است. چنانچه مسیر توافق و کاهش تنش‌ها ادامه یابد، می‌توان انتظار داشت که بازار از التهابات فعلی فاصله گرفته و به سمت نوعی ثبات نسبی حرکت کند. با این حال، ریشه‌های مشکلات بازار عمیق‌تر از آن است که با چند تغییر موقت برطرف شوند. احیای سلامت بازار نیازمند اصلاحات ساختاری در تولید، شفافیت در سیاست‌گذاری واردات، و ایجاد فضایی رقابتی است تا بتواند اعتماد مصرف‌کننده را جلب کرده و خودرو را از کالای سرمایه‌ای به کالای مصرفی مورد نیاز بازگرداند.

تنش‌ها، به صورت موقت باعث آرامش و اصلاح قیمت‌ها می‌شد و از سوی دیگر، بازگشت سایه جنگ و نااطمینانی‌های منطقه‌ای، دوباره قیمت‌ها را به سمت افزایش سوق می‌داد. این وضعیت، بازار را به جای یک مسیر منطقی، در مدار پرنوسان قرار داد که در آن، هر خبر جدیدی، می‌توانست تعادل شکننده‌ای را بر هم بزند. **واردات در سایه تعرفه‌ها و پیچیدگی‌ها** وضعیت واردات خودرو در این دوره نیز همچنان با چالش‌های جدی همراه بود. اگرچه تلاش‌هایی برای بهبود فضای واردات انجام شده، اما موانعی مانند افزایش هزینه‌های گواهی اسقاط، تعرفه‌های بالا، و کندی فرآیندهای اداری، مانع از آن شد که واردات بتواند نقش مؤثری در متعادل‌سازی بازار ایفا کند. به نظر می‌رسد رویکرد دولت در این حوزه، بیشتر بر درآمدهای بودجه‌ای متمرکز بوده تا تنظیم بازار. در حالی که با توجه به شکاف عمیق میان نرخ کارخانه و بازار آزاد، واردات منطقی و هدفمند می‌توانست به کنترل قیمت‌ها و افزایش رضایت مصرف‌کننده کمک کند. **سیاست‌گذاری دستوری: راهی که به بیراهه می‌رود؟** یکی از چالش‌های همیشگی بازار خودرو، تکیه بر سیاست‌گذاری دستوری است. تلاش دولت برای اعمال کنترل بر قیمت‌گذاری‌ها،

بهار ۱۴۰۵ برای بازار خودرو ایران، فصلی پر فراز و نشیب بود؛ فصلی که در آن، نبض بازار بیش از آنکه با ضربان عرضه و تقاضا بتبدل، با سیگنال‌های سیاسی و اقتصادی تنظیم می‌شد. از اواسط اردیبهشت ماه، شاهد اوج‌گیری تاریخی قیمت‌ها بودیم که تا پایان خرداد، مسیر اصلاح را در پیش گرفت، اما این اصلاح نیز نتوانست کاملاً انتظارات را برآورده کند. در این میان، بازگشت سایه تنش‌های منطقه‌ای و هم‌زمان، زمزمه‌های امیدبخش از احتمال توافقات سیاسی، بازار را در وضعیتی معلق قرار داد. این کشاکش میان امید به ثبات و ترس از بی‌ثباتی، فضایی را ایجاد کرد که در آن، معاملات با احتیاط بیشتری صورت گرفت و مصرف‌کنندگان واقعی، بیشتر در جایگاه ناظر قرار گرفتند. **نقش پررنگ متغیرهای کلان: از ارز تا توافق** تحلیلگران بر این باورند که در بهار ۱۴۰۵، عامل تعیین‌کننده در بازار خودرو، نه سیاست‌های فروش خودروسازان داخلی و نه حتی وضعیت واردات، بلکه متغیرهای کلان اقتصادی و سیاسی بوده‌اند. نوسانات نرخ ارز، که همواره یکی از محرک‌های اصلی تورم در بازار خودرو بوده، در کنار تحولات سیاسی، زنجیره‌ای از انتظارات را در جامعه شکل داد. از یک سو، خبر توافقات احتمالی و کاهش

بازار خودرو در حصار متغیرهای سیاسی

در موضوع واردات خودرو رویکردی مینیمال‌گرا در پیش گرفته و از ابزارهای قوی برای سرریز حجم بالای خودروهای وارداتی استفاده نکرد که می‌توانست به آرامش سریع‌تر بازار و کنترل نرخ خودروهای اقتصادی کمک کند. وی توسعه مناطق قابل تردد برای خودروهای مناطق آزاد را گامی مثبت در جهت آرامش روانی بازار دانست، اما تأکید کرد که تا زمان لمس ملموس این موضوع در شهرهای پرجمعیت، نمی‌توان روی اثربخشی ویژه آن حساب کرد. این کارشناس درباره وضعیت تولید داخلی و تداوم صف‌های انتظار نیز گفت: سیاست‌های فروش بلندمدت خودروسازان اگرچه به ظاهر برای تعادل بازار است، اما در عمل بیشتر به تأمین سرمایه در گردش شرکت‌ها کمک کرده است. به گفته وی، آنچه بیش از سیاست‌های فروش بر بازار اثر گذاشته، آرامش نسبی سیاسی و ثبات نرخ ارز بوده است. **تقابل دولت و دلان** برخورداری از زمینه نقش واسطه‌ها و نظارت‌های دولتی تصریح کرد: تلاش دولت برای تشدید قیمت‌گذاری دستوری و محدودسازی شرکت‌ها در اعلام نرخ جدید، نتیجه‌ای جز افزایش

امیرحسین برخوردار، کارشناس حوزه خودرو با بیان اینکه بازار در دو ماه نخست امسال با شوک‌های قیمتی بی‌دری مواجه بوده به گفت: قیمت‌ها در میانه اردیبهشت‌ماه به اوج تاریخی خود رسیدند، اما در ادامه روند اصلاحی در پیش گرفتند؛ با این حال بازار نشان داده تمایلی برای بازگشت به نرخ‌های فروردین‌ماه یا ماه‌های پایانی سال قبل ندارد. وی افزود: اگرچه در خردادماه شاهد روند نزولی قیمت‌ها بودیم، اما با بازگشت سایه تنش‌های منطقه‌ای، بازار دوباره با رشد مواجه شد، هرچند این جهش نتوانست به اوج قیمت‌های اردیبهشت برسد. این کارشناس پیش‌بینی کرد که با توجه به اخبار توافقات و کاهش نسبی نرخ ارز، روند قیمت‌ها در پایان خردادماه به ثبات یا کاهش متمایل شده است، اما این کاهش احتمالاً تنها تا کف قیمتی ابتدای اردیبهشت‌ماه ادامه خواهد یافت؛ واقعیتی که به معنای رشد ۲۰ تا ۴۰ درصدی نرخ خودروهای پر تقاضا نسبت به روزهای آغازین سال ۱۴۰۵ است. **واردات و تولید: میان تلاش دولت و واقعیت‌های بازار** برخوردار درباره سیاست‌های وارداتی دولت اظهار کرد: دولت

رکود سنگین در بازار خودرو

سی‌سی‌سی به تعرفه‌های سنگین ۱۶۵ درصدی هم صرفاً در مسیر درآمدزایی بودجه‌ای بوده و هیچ تأثیری در تنظیم بازار برای مصرف‌کننده نهای ندارد. **افت ۴۸ درصدی تولید داخل** فرزانه درباره وضعیت عرضه داخلی اظهار کرد: بر خلاف تصور موجود، آمارها حاکی از افت ۴۸ درصدی مونتاژ و تولید خودروسازان نسبت به مدت مشابه سال قبل است. وی همچنین با رد ادعای نقش دلان در التهابات بازار، خاطرنشان کرد: تقصیر را به گردن واسطه‌ها انداختن، آدرس غلط دادن به مصرف‌کنندگان است. بخش عمده مشکلات و رشد قیمت‌ها ریشه در سیاست‌گذاری‌های کلان، فشارهای اقتصاد بین‌الملل و متغیرهای کلان اقتصادی دارد که از کنترل دلان خارج است. **خودروهای برقی؛ کالای لوکس در بن‌بست زیرساختی** کارشناس حوزه خودرو در ادامه درباره خودروهای برقی نیز

بازار خودرو ایران در بهار ۱۴۰۵ در حالی که با افت محسوس تولید و فشارهای اقتصادی دست‌وپنجه نرم می‌کند، درگیر رکودی عمیق شده است. مسیح فرزانه، کارشناس حوزه خودرو، با نقد سیاست‌های کلان اقتصادی و فرآیندهای پیچیده واردات، معتقد است که نه تنها شاهد بهبود عرضه نیستیم، بلکه تصمیمات کنونی بیش از آنکه در راستای تنظیم بازار باشد، رویکردی درآمدزا برای بودجه دولت دارد. فرزانه با بیان اینکه ذائقه بازار خودرو پس از جهش‌های قیمتی اردیبهشت‌ماه به سمت اصلاح نرخ و سپس رکود سنگین رفته، به اظهار نظر کرد: امسال تأثیر اخبار مذاکرات بر شرایط رکودی بازار بیش از گذشته مشهود است؛ به طوری که فشار مضاعف اقتصادی باعث شده بخش بزرگی از مصرف‌کنندگان به نظاره‌گرانی غیرفعال تبدیل شوند و در عین حال، فایده‌های فروش در بازار به دلیل نیاز مالی مالکان افزایش یابد. **موانع ساختاری واردات؛ از افزایش تعرفه‌ها تا چالش‌های حمل‌ونقل** این کارشناس خودرو با انتقاد از وضعیت فعلی واردات، خاطرنشان کرد: سیاست روشنی که بتواند آرامش بخش بازار باشد دیده نمی‌شود. افزایش دوباره نرخ ارز واردات، جهش هزینه گواهی اسقاط، بلاکلیفی خودروهای جانبازی و تغییر مسیر کند و دشوار حمل‌ونقل از دریایی به ریلی، موانع جدیدی هستند که راه را بر واردات بسته است. فرزانه تصریح کرد: واردات محدود مدل‌های لوکس بالای ۲۵۰۰

تقصیر را به گردن واسطه‌ها انداختن، آدرس غلط دادن به مصرف‌کنندگان است



فاصله نرخ کارخانه و بازار و تقویت فعالیت دلان در پی نداشتن است. این سیاست‌ها نه تنها صف‌های انتظار را از بین نمی‌برد، بلکه انگیزه‌های سودگرا را در بازار پررونق خودروهای پر تقاضا تشدید می‌کند. این کارشناس خودرو با اشاره به تغییرات رفتاری مشتریان، وضعیت خودروهای برقی و هیبریدی را این‌گونه تحلیل کرد: خودروهای برقی به دلیل ضعف زیرساخت‌های شارژ و چالش‌های بین‌شهری، هنوز در بازار ثانویه جایگاه مشخصی ندارند، اما خودروهای هیبریدی با استقبال گسترده مواجه شده‌اند. برخورداری در پایان تأکید کرد: نکته حائز اهمیت این است که بازار خودرو ایران برای نخستین بار در حال عبور از تعصبات قدیمی نسبت به چند برند خاص است. ورود و استقبال مشتریان از برندهای موقتی همچون BYD که در برخی مدل‌ها تقاضایی فراتر از خودروهای وارداتی تویوتا دارند، نشان‌دهنده شروع فرآیند به‌روزرسانی ذائقه در بازار خودرو کشور است.



گفت: این خودروها به‌دلیل فقدان ایستگاه‌های شارژ و کمبود لوازم یدکی، همچنان در جایگاه خودرو دوم یا سوم قشر متمول باقی مانده‌اند. بسیاری از ثبت‌نام‌ها در این حوزه نه به دلیل تقاضای واقعی، بلکه به واسطه سود قابل توجه اختلاف نرخ کارخانه و بازار برای فروش در بازار آزاد صورت می‌گیرد. **چشم‌انداز مهیم تابستان ۱۴۰۵** فرزانه در پایان تأکید کرد: وضعیت بازار در تابستان پیش‌رو، تداوم رکودی عمیق خواهد بود. وی تصریح کرد: قیمت‌ها همچنان به‌شدت به رخدادهای حوزه اقتصاد سیاسی، نرخ ارز و اخبار پیرامونی وابسته هستند و در وضعیت فعلی، افق روشنی برای خروج از این رکود در درازمدت قابل ترسیم نیست.

سخن پایانی

کوتاه‌مدت، تنها باعث تعمیق رکود و فرسایش قدرت خرید مصرف‌کننده نهایی می‌شود. به اعتقاد کارشناسان چنانچه فضای سیاسی به سمت توافقی پایدار حرکت کند، می‌توان انتظار داشت که حباب‌های قیمتی ناشی از انتظارات تورمی به تدریج تخلیه شوند، اما نباید از یاد برد که احیای سلامت بازار بدون اصلاحات ساختاری در تولید و تسهیل واقعی فرآیندهای واردات، امکان‌پذیر نیست.

در نهایت، بازار خودرو ایران بیش از آنکه نیازمند مسکن‌های مقطعی نظیر قیمت‌گذاری دستوری یا محدودیت‌های وارداتی باشد، تشنه قطعیت در سیاست‌های کلان است. روند ماه‌های اخیر به وضوح نشان داد که هرگاه میان متغیرهای اقتصادی و رخدادهای حوزه اقتصاد سیاسی، گسستی ایجاد شود، بازار خودرو نخستین قربانی این عدم‌توازن خواهد بود. تداوم وضع موجود و تکیه بر تصمیمات