

در بررسی ۱۳۵۵ از پیامد حذف حمایت قیمتی از پیش فروش خودروهای مونتاژی نمایان شد

## خیز شورای رقابت برای انتقال ریسک به خریدار



شهاب صفایی  
editor@smtnews.ir

پرورنده گرانی خودرو  
روی میز نظارتی مجلس



یک نماینده مجلس شورای اسلامی با انتقاد از گرانی خودرو و عرضه قطره چکانی، خواستار پاسخگویی وزارت صمت شد. به گزارش تجارت‌نیوز، سید ابوالحسن مصطفوی در انتقاد از وضعیت فعلی بازار خودرو و عملکرد خودروسازان اظهار کرد: انتظار می‌رود خودروسازان با توجه به نیاز گسترده بازار، برنامه‌ریزی دقیق‌تری برای تولید و عرضه خودرو داشته باشند تا مردم بتوانند با شرایط منطقی و شفاف اقدام به خرید کنند، با این حال، آنچه در عمل مشاهده می‌شود فاصله قابل توجهی میان عرضه و تقاضا، روش‌های فروش محدود و شکل‌گیری نارضایتی میان خریداران است. مسئله عرضه قطره چکانی خودرو با شرایط مبهم در ثبت‌نام و همچنین گرانی سرسام‌آور خودرو در بازار ناشی از سیاست‌های غلط اتخاذ شده و مسئولان وزارت صمت در جلسه نظارتی مجلس پیرامون گرانی‌های اخیر باید در این زمینه پاسخگو مجلس و مردم باشند.

مصطفوی با اشاره به موضوع واردات خودرو افزود: واردات خودرو می‌تواند به ایجاد رقابت در بازار و بهبود کیفیت محصولات داخلی کمک کند، اما در عمل روند واردات نیز با محدودیت‌ها و ابهامات مختلفی همراه بوده است. اگر سیاست‌گذاری در این حوزه شفاف‌تر و منسجم‌تر باشد، می‌توان انتظار داشت که رقابت بیشتری در بازار شکل بگیرد و خودروسازان داخلی نیز برای ارتقای کیفیت محصولات خود تلاش بیشتری انجام دهند. وی ادامه داد: یکی دیگر از انتقادهای جدی مصرف‌کنندگان، کیفیت پایین برخی خودروهای تولید داخلی در مقایسه با قیمت بالای آن‌هاست. مردم زمانی که هزینه قابل توجهی برای خرید خودرو پرداخت می‌کنند، انتظار دارند محصولی با استاندارد مناسب، ایمنی بالا و کیفیت قابل قبول دریافت کنند، اما گزارش‌ها و تجربه‌های مصرف‌کنندگان نشان می‌دهد که همچنان مشکلاتی در حوزه کیفیت و دوام برخی خودروها وجود دارد.

مصطفوی نماینده مردم رزن در مجلس شورای اسلامی همچنین با انتقاد از نحوه نظارت بر بازار خودرو تصریح کرد: بخشی از مشکلات فعلی به ضعف نظارت بر عملکرد خودروسازان و نحوه مدیریت بازار بازمی‌گردد. وزارت صمت، معدن و تجارت به‌عنوان متولی اصلی این حوزه باید نظارت مؤثرتر و دقیق‌تری بر فرآیند تولید، عرضه و قیمت‌گذاری خودرو داشته باشد تا حقوق مصرف‌کنندگان به‌درستی رعایت شود؛ اما متأسفانه شاهد اهمال کاری وزارت صمت در این حوزه هستیم که اگر فکری برای آن صورت نگیرد، موجب نارضایتی گسترده جامعه خواهد شد که جبران آن بسیار سخت خواهد بود.

این نماینده مردم در مجلس شورای اسلامی با اشاره به مافیای قرعه‌کشی خودرو، گفت: مافیای قرعه‌کشی خودرو نتیجه نبود شفافیت و نظارت در این حوزه است. وقتی فاصله قیمت کارخانه و بازار زیاد می‌شود، قرعه‌کشی عملاً به یک بلیت سود تبدیل می‌شود، نه روشی عادلانه برای توزیع خودرو، این وضعیت فرصت رانت، ثبت‌نام‌های صوری و استفاده از کدهای ملی اجاره‌ای را افزایش می‌دهد، در چنین شرایطی مصرف‌کننده واقعی اغلب بازنده است و اعتماد عمومی هم آسیب می‌بیند.

وی در پایان خاطر نشان کرد: اگر نظارت‌ها تقویت شود و سیاست‌های شفاف‌تری در زمینه تولید، عرضه و واردات خودرو اتخاذ گردد، می‌توان امیدوار بود بخشی از نابسامانی‌های فعلی کاهش پیدا کند؛ بنابراین از وزارت صمت و متولیان می‌خواهیم هرچه سریع‌تر برای ساماندهی بازار خودرو اقدامات لازم را انجام دهند.

سازمان آگهی‌ها

۸۸۱۰۵۲۸۸

ads.smtnews@gmail.com

امروز با صنعتی  
مواجهیم  
که حدود ۹  
میلیارد دلار  
ارز مصرف  
می‌کنند و به  
هیولایی ارزی  
تبدیل شده که  
سبب بزرگی از  
منابع کشور را  
می‌بلعد

یکی از دلایل  
اصولی لغو  
شمول مصوبه  
۱۴۷۳ از سوی  
شورای رقابت،  
نیاز شدید  
خودروسازان  
بزرگ به  
نقدینگی است

به جای  
خبردرمانی و  
تحریک افکار  
عمومی علیه  
صنعت خودرو  
باید واقعیت‌ها  
را پذیرفت

### حذف حمایت قیمتی به ضرر مصرف کننده

ثابت شده بود در حدود ۵.۴ سال آمار مونتاژ خودروهای چینی حدود ۸ برابر رشد کرد و به حدود ۲۸۰ هزار دستگاه رسید. به ظاهر گفته می‌شد این روشی برای جایگزینی فرآیندها و ایجاد تنوع بیشتر محصول در سبد خودرو است، اما نتیجه آن به‌واسطه یک سیاست‌گذاری غیرکارشناسی برای بازار و مصرف‌کننده صرفاً صنعت مونتاژ خودرو را بیش از گذشته‌اش تبدیل به محلی برای سبقت کردن مجموعه‌های متعدد جهت دریافت ارز و ورود برندهای ناشناخته کم و بی‌کیفیت با لوازم یدکی به شدت گران کرد. کارشناس حوزه خودرو در ادامه اظهار کرد: امروز با صنعتی مواجهیم که حدود ۹ میلیارد دلار ارز مصرف می‌کند و به هیولایی ارزی تبدیل شده که سهم بزرگی از منابع کشور را می‌بلعد، بی‌آنکه تناسب روشنی میان این میزان ارزی و ارتقای کیفیت، رضایت مشتری یا توسعه فناوری داخلی دیده شود. وقتی ارزی یک خودرو مونتاژی چینی در برخی موارد به حدود ۲۰ هزار دلار می‌رسد و حتی با بعضی خودروهای وارداتی معتبر جهانی برابری می‌کند یا از آنها بیشتر می‌شود، طبیعی است که این پرسش مطرح شود که این حجم از حمایت و تزریق ارز دقیقاً چه دستاوردی برای صنعت و مصرف‌کننده داشته است؟! **داتکه بازار خودروهای کم‌نام‌نشان و کم‌کیفیت نیست** فرزانه افزود: تجربه سه سال اخیر نیز نشان داده با آغاز هرچند

### پیش فروش خودرو قربانی بی ثباتی اقتصاد و بحران تولید

می‌دهد. وی خاطر نشان کرد: یکی از دلایل اصلی لغو شمول مصوبه ۴۷۳ از سوی شورای رقابت، نیاز شدید خودروسازان بزرگ به نقدینگی است. در دو سال گذشته عملاً پدیده پیش‌فروش یا فروش‌های بلندمدت و مشارکت در تولید مواجه نبودیم، در حالی که این ابزار می‌تواند راهی برای تزریق سرمایه به صنعتی باشد که به حالت کما رفته و مشخص نیست این وضعیت تا چه زمانی ادامه خواهد داشت. برخورداری از این ابزار: آمارها نگران‌کننده است؛ سال گذشته تولید خودرو سواری به حدود ۹۲۵ هزار دستگاه رسید و مجموع تولید خودرو حدود یک میلیون و ۵۸ هزار دستگاه بود که به معنای کاهش ۱۷ درصدی تولید خودرو سواری و حدود ۲۰ درصدی کل تولید است. در فروردین امسال نیز کاهش ۶۰ تا ۷۰ درصدی تولید ثبت شده که بسیار ترسناک است و نشان می‌دهد صنعت خودرو در ابتدای یک بحران عمیق قرار دارد که دست‌کم شش ماه می‌تواند ادامه‌دار باشد.

وی با بیان اینکه اتساک به توان فعلی تولید پاسخگوی نیاز بازار نیست، افزود: در این دوره‌گذار باید از ابزار واردات و مونتاژ برای جبران کمبود عرضه استفاده کرد. اصرار بر داخلی‌سازی در شرایطی که حتی صنایع بالادستی مانند پتروشیمی با مشکلات جدی‌تری مواجه‌اند، می‌تواند به نتایج عجیبی منجر شود؛ به‌طوری که امروز

بنابراین گزارش، خروج پیش‌فروش خودروهای مونتاژی از شمول مصوبه ۴۷۳، تنها یک تغییر در سازوکار قیمت‌گذاری نیست؛ این تصمیم را باید در آینه بحران عمیق‌تری دید که امروز صنعت خودرو و حتی اقتصاد خانوارها را درگیر کرده است. صنعتی که با افت تولید، اختلال در تأمین قطعه، کمبود سرمایه در گردش و ناطمینانی‌های لجستیکی روبه‌روست، طبیعی است دیگر نتواند ریسک کاهش ارزش پیش‌پرداخت مشتری را به دوش بکشد. اما در سوسی دیگر ماجرا، مصرف‌کننده‌ای قرار دارد که زیر فشار تورم، کاهش قدرت خرید و افزایش مداوم هزینه‌های زندگی، بیش از هر زمان دیگری از بازار خودرو فاصله گرفته است.

مسیح فرزانه، کارشناس بازار خودرو در پاسخ به این پرسش که حذف این مصوبه و به نوعی حذف حمایت قیمتی چگونه مفهوم پیش‌فروش را برای خودروهای مونتاژی تغییر می‌دهد و چه ریسک‌هایی برای خریداران در پی خواهد داشت، با اشاره به تصمیم اخیر شورای رقابت درباره خروج خودروهای مونتاژی از شمول مصوبه ۴۷۳، اظهار کرد: این تصمیم عملاً مفهوم پیش‌فروش را در بازار خودروهای مونتاژی دگرگون می‌کند. در گذشته دست‌کم بخشی از ریسک افزایش نرخ از دوش خریدار برداشته می‌شد و پیش‌پرداخت مشتری در برابر جهش‌های بعدی مصون می‌ماند، اما اکنون مصرف‌کننده باید تمام ریسک ناشی از نوسانات ارزی و افزایش نرخ تمام‌شده را به تنهایی بپذیرد. اگر به سال ۱۳۹۷ در دولت اصلاحات به بهانه تحریم‌ها و فشارهای ارزی تقریباً حکمرانی صنعت خودرو به سمت یک سیاست متفاوت جهت به‌وجود آوردن زمینه‌ناور بسیار گسترده برای صنعت مونتاژ چینی‌ها حرکت کرد که از دید من شبیه تقدیم کردن دو دستی بازار خودرو کشور و منابع ارزی با یک فرس قرمز به محصولات چینی بود.

**خودرو در بند سیاست‌گذاری غیر کارشناسی** فرزانه افزود: حاصل این روش غیرکارشناسی و رانت‌زا آن شد که برای مثال در روندی از حدود سال ۱۳۹۸ در کنار متوقف کردن واردات خودرو که نقش تنظیم‌گری و افزایش رضایت‌مندی آن بارها

در این میان برخی کارشناسان معتقدند خروج پیش‌فروش خودروهای مونتاژی از شمول مصوبه ۴۷۳ شورای رقابت، پیش از آنکه یک تصمیم بخشی باشد، بازتابی از شرایط شکننده اقتصاد کلان و وضعیت بحرانی صنعت خودرو است. کاهش شدید تولید، اختلال در زنجیره تأمین، کمبود سرمایه در گردش و بی‌ثباتی ارزی، خودروسازان را در موقعیتی قرار داده که امکان‌پذیرش ریسک کاهش ارزش پیش‌پرداخت مشتریان را از دست داده‌اند. کارشناسان معتقدند این تصمیم اگرچه فشار بیشتری به مصرف‌کننده وارد می‌کند، اما نشانه‌ای از ورود صنعت خودرو به یک دوره فرس‌ماژور است که بدون اصلاحات ساختاری، تسهیل واردات و بازنگری در سیاست داخلی‌سازی، قابل عبور نخواهد بود.

امیرحسین برخوردار، کارشناس حوزه خودرو نیز با اشاره به خروج مصوبه ۴۷۳ از شمول پیش‌فروش خودروهای مونتاژی، اظهار کرد: این تصمیم ارتباط مستقیمی با مبانی اقتصادی کشور دارد و باید پذیرفت که صنعت خودرو ایران به‌شدت از پیامدها جنگ، ناطمینانی‌های لجستیکی و بی‌ثباتی اقتصادی آسیب دیده و امروز بیش از هر زمان دیگری به سرمایه در گردش نیازمند است.

وی گفت: در شرایط فعلی، دیگر پایداری اقتصادی وجود ندارد که خودروساز نتواند بپذیرد پیش‌پرداختی را دریافت کند و در بلندمدت از کاهش ارزش آن چشم‌پوشی کند. از سوی دیگر، فرآیند تأمین قطعات به‌شدت غیرقابل پیش‌بینی شده است؛ به‌طوری که مشخص نیست قطعه‌ای که امروز از مبدأ حرکت می‌کند، چه زمانی یا حتی آیا اصلاً به خط تولید داخل کشور خواهد رسید یا خیر.

**عدم قطعیت خودرو را به کما برد** این کارشناس بازار و صنعت خودرو با بیان اینکه زمان تحویل خودرو به‌طور جدی دچار عدم قطعیت شده است، افزود: اگر سال گذشته می‌توانستیم بازه‌ای سه تا چهارماهه برای ورود قطعه، تولید و تحویل خودرو متصور باشیم، امسال این بازه حتی می‌تواند تا یک سال افزایش پیدا کند؛ آن هم در صورتی که مسیرهای ورود قطعه باز بماند. علاوه بر این، ترافیک عظیمی از کانتینرها به همین ماه سال گذشته شکل گرفته که باعث طولانی‌تر شدن فرآیند ترخیص و تحویل خواهد شد و طبیعتاً خواب سرمایه مشتریان را افزایش

به‌تازگی شورای رقابت با استناد به وابستگی بالای خودروهای مونتاژی به ارز، آنها را از شمول مصوبه ۴۷۳ خارج کرده است. این مصوبه پیشتر از خریداران در برابر افزایش ناگهانی قیمت‌ها محافظت می‌کرد و بخش پیش‌پرداخت مشتری را ثابت نگه می‌داشت. اکنون، خریداران خودروهای مونتاژی باید تمام ریسک نوسانات ارزی و افزایش نرخ را متحمل شوند. در حالی که وابستگی بالای این صنعت به ارز، پرسش‌هایی را درباره وعده‌های داخلی‌سازی مطرح می‌کند. به اعتقاد کارشناسان خروج خودروهای مونتاژی از شمول مصوبه ۴۷۳ شورای رقابت، معادله پیش‌فروش در بازار خودرو را به زیان مصرف‌کننده تغییر داده است؛ تصمیمی که نشانه‌های روشن از تداوم وابستگی عمیق صنعت مونتاژ به منابع ارزی و شکست ادعاهای داخلی‌سازی است. در شرایطی که قدرت خرید خانوارها به‌شدت تضعیف شده، این رویکرد می‌تواند فاصله مردم با بازار خودرو را بیشتر کرده و میل تقاضا را از مونتاژی‌های پرهزینه به سمت خودروهای وارداتی را جدید افزایش دهد. **۱۳۵۵** در این گزارش نگاهی دارد به پیامدهای حذف حمایت قیمتی از پیش‌فروش خودروهای مونتاژی که در ادامه می‌خوانید.



محدود و کم‌جان واردات، بخش مهمی از مصرف‌کنندگان در صورت برخورداری از بودجه یکسان، تمایل بیشتری به خرید خودروهای وارداتی مدل ۲۰۲۳، ۲۰۲۴، ۲۰۲۵، ۲۰۲۶ تا برندهای بین‌المللی دارند تا مونتاژی‌های چینی. این مسئله نشان می‌دهد ذائقه بازار برخلاف آنچه برخی تصور می‌کنند، الزاماً به سمت خودروهای کم‌نام‌نشان و کم‌کیفیت متمایل نیست و در صورت وجود حق انتخاب، مشتری ترجیح می‌دهد به سراغ محصولی با اصالت برند، کیفیت بهتر و بازار خدمات شفاف‌تر برود.

کارشناس حوزه خودرو در پایان با اشاره به افت شدید قدرت خرید خانوارها خاطر نشان کرد: در اقتصادی که نرخ کالاهای اساسی به‌طور پیوسته در حال تغییر است و نرخ تورم فشار مضاعفی بر معیشت مردم وارد کرده، خودرو بیش از پیش از کالای مصرفی به کالای سرمایه‌ای تبدیل می‌شود.

در چنین فضای، حذف حمایت قیمتی از پیش‌فروش مونتاژی‌ها نه‌تنها خرید خودرو را برای خانوارها دشوارتر می‌کند، بلکه احترام به مصرف‌کننده را نیز بیش از گذشته کم‌رنگ می‌کند و مردم را نسبت به خرید این محصولات بی‌میل‌تر می‌کند.



قطعاتی مانند بلوک کف یا قاب جک زاپاس نیز در فهرست داخلی‌سازی قرار گرفته‌اند، در حالی که چنین رویکردی نه اقتصادی است و نه اولویت‌دار. این کارشناس تأکید کرد: بهتر است یک دوره فرس‌ماژور تعریف شود و اجازه داده شود مونتاژ خودرو با حداقل داخلی‌سازی انجام شود تا بازار از نظر عرضه به ثبات نسبی برسد. هم‌زمان، سیاست واردات باید زودتر و شفاف‌تر اعلام شود، تسهیلات ارزی افزایش یابد و امکان استفاده از ارزهای شخصی و غیردولتی فراهم شود تا بدون فشار بر منابع ارزی کشور، خودرو وارد شده و بازار کنترل شود.

برخورداری در پایان خاطر نشان کرد: دستورهای مقطعی مانند الزام فروش خودرو با نرخ سال گذشته نه‌تنها مشکلی را حل نمی‌کند، بلکه تعهدات جدیدی برای خودروسازانی ایجاد می‌کند که حتی برای خرید مواد اولیه‌ای مانند فولاد با افزایش هزینه و کمبود نقدینگی مواجه‌اند. به جای خبردرمانی و تحریک افکار عمومی علیه صنعت خودرو، باید واقعیت‌ها پذیرفته شده و اصلاحات عملی در دستور کار قرار گیرد؛ چراکه تنها با عمل‌سازی، بیش از هر چیز به نقدینگی، ثبات و تصمیم‌های واقع‌بینانه نیاز دارد.

### سخن پایانی

واقعیت این است که خودرو در ایران سال‌هاست از یک کالای مصرفی به کالایی سرمایه‌ای و پریسک تبدیل شده؛ کالایی که نه زمان تحویلش قابل انکاست، نه قیمت نهایی‌اش، و نه حتی مسیر تأمین قطعاتش، در چنین شرایطی، پیش‌فروش دیگر برای بسیاری از خریداران به معنای برنامه‌ریزی برای خرید نیست، بلکه نوعی ورود به یک معامله نامطمئن است. از این منظر، اگرچه حذف حمایت قیمتی می‌تواند فشار بیشتری بر مشتری وارد کند، اما در عین حال بازتابی از یک حقیقت تلخ‌تر است: صنعت خودرو به مرحله‌ای رسیده که برای ادامه حیات، بیش از هر چیز به نقدینگی، ثبات و تصمیم‌های واقع‌بینانه نیاز دارد.