پایان عصر لاستیک دولتی



شروین اشیدری: بازار لاستیک و روغن موتور خودروهای سبک در آستانه یکی از مهم‌ترین تغییرات سیاست‌گذاری سال‌های اخیر قرار گرفته است. ستاد تنظیم بازار مقرر کرده قیمت‌گذاری دستوری این دو محصول تا پایان سال ۱۴۰۵ کنار گذاشته شود؛ تصمیمی که می‌تواند شیوه عرضه، نحوه تعیین قیمت و حتی رفتار خریداران را در بازار قطعات مصرفی خودرو تغییر دهد. سال‌هاست اختلاف میان قیمت‌های مصوب کارخانه و نرخ‌های بازار آزاد، زمینه شکل‌گیری تقاضای غیرواقعی، خریدهای مازاد و فعالیت واسطه‌ها را فراهم کرده است. در چنین شرایطی، سیاست‌گذار امیدوار است با کنار گذاشتن نرخ‌گذاری دستوری، بخشی از این تقاضاهای غیرمصرفی حذف شود و محصولات تولیدی بیش از گذشته به دست مصرف‌کنندگان واقعی برسد.

با این حال، تغییر سازوکار قیمت‌گذاری لزوما به معنای کاهش قیمت لاستیک و روغن موتور نیست. صنعت تایر در سال‌های اخیر با افزایش هزینه مواد اولیه، کائوچو، روغن و سایر نهاده‌های تولید مواجه بوده و همین موضوع فشار قابل‌توجهی بر هزینه تمام‌شده محصولات وارد کرده است. از سوی دیگر، وضعیت عرضه و میزان تولید کارخانه‌ها نیز در تعیین آینده بازار اهمیت دارد. بنابراین، اثر نهایی این تصمیم را باید در نقطه تلاقی سه متغیر اصلی جست‌وجو کرد: هزینه تولید، میزان عرضه و رفتار تقاضا.

در واقع، پرسش اصلی این است که آیا کنار گذاشتن قیمت‌گذاری دستوری می‌تواند به تعادل بازار لاستیک منجر شود یا اینکه افزایش تدریجی قیمت‌ها، هزینه بیشتری را به مالکان خودرو تحمیل خواهد کرد؟ پاسخ به این پرسش تا حد زیادی به نحوه اجرای تصمیم ستاد تنظیم بازار و میزان رقابت میان تولیدکنندگان بستگی دارد.

پایان فاصله قیمت کارخانه و بازار؟

یکی از مهم‌ترین مشکلات بازار لاستیک در سال‌های گذشته، وجود فاصله میان نرخ مصوب تولیدکنندگان و قیمت فروش در بازار آزاد بوده است. این اختلاف قیمت، در شرایطی که تقاضا برای خرید تایر در بازار وجود دارد، انگیزه‌ای برای خرید بیش از نیاز مصرف‌کنندگان ایجاد می‌کند.

به بیان دیگر، زمانی که یک محصول با قیمت مشخصی از کارخانه عرضه می‌شود اما در بازار آزاد با نرخ بالاتری به فروش می‌رسد، بخشی از خریداران به جای آنکه برای تأمین نیاز خود اقدام کنند، خرید لاستیک را به چشم فرصتی برای کسب سود در نظر می‌گیرند.

این وضعیت تنها به بازار لاستیک محدود نیست و در بسیاری از بازارهایی که با نظام قیمت‌گذاری دستوری اداره می‌شوند، مشاهده شده است. تعیین قیمت پایین‌تر از سطح تعادلی بازار، اگر با محدودیت عرضه همراه شود، می‌تواند زمینه شکل‌گیری صف خرید، فروش خارج از شبکه رسمی و فعالیت واسطه‌ها را فراهم کند. در چنین شرایطی، مصرف‌کننده واقعی برای تهیه کالای مورد نیاز خود با دشواری مواجه می‌شود، در حالی که بخشی از محصولات خریداری‌شده ممکن است به جای مصرف، در انبارها نگهداری یا با قیمت بالاتر فروخته شوند.

کنار گذاشتن قیمت‌گذاری دستوری قرار است این انگیزه را کاهش دهد. اگر قیمت عرضه کارخانه به شرایط واقعی تولید و بازار نزدیک شود، فاصله‌ای که پیش‌تر زمینه سودآوری خریدهای غیرمصرفی را فراهم می‌کرد، کوچک‌تر خواهد شد.

در نتیجه، خریدهای مازاد نیز ممکن است کاهش پیدا کند و بخش بیشتری از ظرفیت عرضه به مصرف‌کنندگان واقعی اختصاص یابد.

البته تحقق چنین هدفی به معنای حذف کامل واسطه‌گری نیست. بازار لاستیک همچنان به شبکه توزیع، فروشندگان و فعالان تجاری نیاز دارد و وجود واسطه در زنجیره عرضه به خودی خود مسئله‌ای غیرعادی محسوب نمی‌شود. آنچه اهمیت دارد، کاهش فعالیت‌هایی است که صرفا از اختلاف قیمت‌های دستوری و آزاد تغذیه می‌کنند و بدون ایجاد ارزش افزوده، موجب اختلال در دسترسی مصرف‌کننده به کالا می‌شوند.

از این منظر، تصمیم جدید می‌تواند ساختار تقاضا را تغییر دهد؛ به‌ویژه اگر سازوکار عرضه به شکلی طراحی شود که خریداران بتوانند بدون محدودیت‌های غیرضروری و با قیمت‌های شفاف، لاستیک مورد نیاز خود را تهیه کنند.

آیا عرضه لاستیک با کمبود مواجه می‌شود؟

یکی دیگر از نگرانی‌های مصرف‌کنندگان در دوره تغییر سیاست‌های قیمت‌گذاری، احتمال کاهش عرضه یا بروز کمبود در بازار است.

تجربه برخی بازارهای کالایی نشان داده است که تغییر سازوکار قیمت‌گذاری، اگر بدون توجه به وضعیت تولید و شبکه توزیع انجام شود، می‌تواند در کوتاه‌مدت به سردرگمی خریداران منجر شود.

در بازار تایر، با این حال، وضعیت تولید کارخانه‌ها یکی از عوامل تعیین‌کننده در ارزیابی این نگرانی است. اگر ظرفیت تولید پاسخگوی نیاز بازار باشد، تغییر شیوه قیمت‌گذاری لزوما نباید به کاهش دسترسی مصرف‌کنندگان منجر شود. حتی در صورت کاهش خریدهای مازاد و تقاضای غیرواقعی، ممکن است فشار تقاضا بر شبکه توزیع کمتر شود و عرضه موجود با نظم بیشتری به دست خریداران برسد.

از سوی دیگر، باید توجه داشت که فروش سریع محصولات در دوره قیمت‌گذاری دستوری، همیشه نشانه کمبود واقعی تولید نیست.

گاهی بخشی از تقاضا ناشی از نگرانی خریداران درباره افزایش احتمالی قیمت‌ها یا تلاش برای بهره‌برداری از اختلاف نرخ کارخانه و بازار است. در چنین شرایطی، آمار فروش بالا نمی‌تواند به تنهایی تصویر دقیقی از میزان نیاز واقعی مصرف‌کنندگان ارائه دهد.

اگر با تغییر سیاست قیمت‌گذاری، این نوع تقاضا کاهش یابد، ممکن است میزان فروش در برخی مقاطع زمانی تعدیل شود، اما این اتفاق الزاما به معنای افت مصرف واقعی یا کاهش نیاز بازار نخواهد بود. در حقیقت، بخشی از تقاضایی که پیش‌تر در آمار فروش ثبت می‌شد، ممکن است به دلیل انگیزه‌های اقتصادی و نه نیاز واقعی به خرید لاستیک شکل گرفته باشد.

البته برای اطمینان از پایداری عرضه، نظارت بر میزان تولید، موجودی انبارها و عملکرد شبکه توزیع همچنان ضروری است.

آزادسازی قیمت به تنهایی نمی‌تواند تضمین‌کننده عرضه مناسب باشد. اگر تولیدکننده‌ای به هر دلیل از عرضه کافی خودداری کند یا شبکه توزیع با اختلال مواجه شود، حتی در شرایط قیمت‌گذاری آزاد نیز احتمال بروز نوسان در بازار وجود خواهد داشت.

حذف نرخ دستوری چه اثری بر بازار دارد؟

جمال میرزایی، رئیس انجمن صنفی تولیدکنندگان صنعت تایر، با اشاره به تأثیر اختلاف قیمت مصوب و نرخ بازار آزاد بر افزایش تقاضای غیرواقعی در بازار لاستیک، گفت: اختلاف میان قیمت کارخانه و بازار آزاد باعث شده بود برخی خریداران با هدف فروش مجدد یا ذخیره‌سازی اقدام به خرید لاستیک کنند؛ موضوعی که بخشی از تقاضای بازار را از نیاز واقعی مصرف‌کنندگان خارج کرده بود.

وی افزود: با کنار گذاشتن قیمت‌گذاری دستوری، انگیزه خریدهای مازاد و سوداگرانه کاهش پیدا می‌کند و سهم بیشتری از محصولات عرضه‌شده به مصرف‌کنندگان واقعی اختصاص خواهد یافت. به گفته وی، هرچه فاصله میان قیمت کارخانه و بازار آزاد کمتر شود، جذابیت خرید لاستیک با هدف کسب سود از محل اختلاف قیمت نیز کاهش می‌یابد و بخشی از فشار تقاضا از بازار خارج می‌شود.

میرزایی با تأکید بر اینکه هزینه تولید همچنان عامل تعیین‌کننده‌ای در قیمت نهایی لاستیک است، اظهار کرد: افزایش قیمت کائوچو، روغن و سایر نهاده‌های مورد استفاده در فرآیند تولید، بر بهای تمام‌شده تایر تأثیر می‌گذارد و در شیوه جدید قیمت‌گذاری نیز انتظار می‌رود اصلاح قیمت‌ها به‌تدریج و متناسب با تغییرات هزینه تولید انجام شود.

وی تصریح کرد: کاهش تقاضای کاذب می‌تواند به کاهش فاصله قیمت کارخانه و بازار کمک کند، اما این موضوع لزوماً به معنای ارزان شدن لاستیک برای مصرف‌کننده نیست؛ چراکه افزایش هزینه مواد اولیه همچنان می‌تواند زمینه رشد قیمت نهایی محصولات را فراهم کند.

رئیس انجمن صنفی تولیدکنندگان صنعت تایر در ادامه درباره احتمال کمبود لاستیک در بازار گفت: کارخانه‌های تولیدکننده در ماه‌های اخیر با حداکثر ظرفیت فعالیت کرده‌اند و از نظر میزان تولید، مشکلی برای تأمین نیاز بازار وجود ندارد.

وی افزود: فروش سریع سهمیه‌های قبلی لاستیک با نرخ مصوب را باید ناشی از سطح بالای تقاضا دانست و این مسئله به‌تنهایی نشانه کمبود تولید در کشور نیست.



میرزایی در پایان با اشاره به تأثیر تغییر شیوه قیمت‌گذاری بر فضای رقابتی صنعت تایر خاطرنشان کرد: با اجرای این سیاست، رقابت میان تولیدکنندگان بیش از گذشته بر کیفیت محصولات و خدمات متمرکز خواهد شد و شرکت‌ها برای حفظ سهم بازار خود باید علاوه بر مدیریت قیمت، به ارتقای کیفیت، افزایش رضایت مشتریان و بهبود خدمات توجه بیشتری داشته باشند.

سخن پایانی

تصمیم ستاد تنظیم بازار برای کنار گذاشتن قیمت‌گذاری دستوری تایر و روغن موتور خودروهای سبک تا پایان سال ۱۴۰۵ می‌تواند نقطه شروع تغییراتی مهم در بازار این محصولات باشد. کاهش انگیزه خریدهای مازاد، محدود شدن تقاضای سوداگرانه و نزدیک شدن قیمت کارخانه به بازار آزاد، از جمله پیامدهایی است که برای این تصمیم پیش‌بینی می‌شود. با این حال، نباید انتظار داشت که صرف تغییر سازوکار قیمت‌گذاری، تمام مشکلات بازار لاستیک و روغن موتور را برطرف کند.

واقعیت این است که قیمت نهایی این محصولات همچنان به هزینه مواد اولیه، شرایط تولید، نرخ ارز، هزینه‌های حمل‌ونقل و وضعیت رقابت میان شرکت‌ها وابسته خواهد بود. بنابراین، حتی اگر تقاضای غیرواقعی کاهش پیدا کند، افزایش هزینه تولید می‌تواند مانع از افت قیمت‌ها شود. در چنین شرایطی، ممکن است مهم‌ترین دستاورد سیاست جدید نه ارزان شدن لاستیک، بلکه بهبود دسترسی مصرف‌کنندگان به محصول و کاهش فاصله میان نرخ‌های رسمی و بازار آزاد باشد. از سوی دیگر، موفقیت این سیاست به نحوه اجرای آن بستگی دارد. آزادسازی قیمت بدون نظارت بر کیفیت، شفافیت در عرضه و جلوگیری از شکل‌گیری انحصار می‌تواند مشکلات تازه‌ای برای بازار ایجاد کند. مصرف‌کنندگان نیز باید اطمینان داشته باشند که تغییر قیمت‌گذاری به معنای رها شدن بازار و نبود نظارت بر عملکرد تولیدکنندگان و شبکه توزیع نیست. در نهایت، معیار موفقیت این تصمیم را نباید تنها در کاهش یا افزایش قیمت لاستیک جست‌وجو کرد. اگر در پایان سال ۱۴۰۵ مصرف‌کنندگان بتوانند بدون صف، سهمیه‌بندی غیرضروری و پرداخت هزینه‌های ناشی از واسطه‌گری، تایر و روغن موتور مورد نیاز خود را با قیمت شفاف و کیفیت قابل‌قبول تهیه کنند، می‌توان گفت سیاست جدید دست‌کم بخشی از اهداف خود را محقق کرده است. در غیر این صورت، تغییر عنوان سیاست قیمت‌گذاری بدون اصلاح ساختار عرضه و رقابت، تفاوت چندانی در تجربه روزمره مالکان خودرو ایجاد نخواهد کرد.

هزینه تولید متغیری که اجازه کاهش آسان قیمت را نمی‌دهد

با وجود امیدواری به کاهش تقاضای کاذب، نباید از سمت عرضه و هزینه‌های تولید غافل شد. صنعت تایر از جمله صنایعی است که به مواد اولیه مختلف وابستگی دارد و تغییر قیمت نهاده‌های تولید می‌تواند به سرعت در بهای تمام‌شده محصولات منعکس شود. کائوچو، روغن و سایر مواد مورد استفاده در تولید تایر، بخش مهمی از هزینه‌های کارخانه‌ها را تشکیل می‌دهند. هرگونه افزایش در قیمت این نهاده‌ها می‌تواند حاشیه سود تولیدکنندگان را تحت فشار قرار دهد. در چنین شرایطی، حذف قیمت‌گذاری دستوری بیش از آنکه به معنای کاهش قیمت باشد، می‌تواند امکان انعکاس تدریجی هزینه‌های واقعی تولید در نرخ فروش را فراهم کند. به عبارت دیگر، تولیدکنندگان ممکن است در دوره جدید آزادی عمل بیشتری برای اصلاح قیمت‌ها داشته باشند؛ موضوعی که از یک طرف می‌تواند فشار مالی بر کارخانه‌ها را کاهش دهد و از طرف دیگر، احتمال افزایش قیمت مصرف‌کننده را نیز به همراه دارد. تفاوت مهم میان این دو وضعیت در آن است که قیمت‌گذاری دستوری معمولا تلاش می‌کند قیمت محصول را مستقل از تغییرات هزینه تولید کنترل کند، اما در بلندمدت چنین رویکردی می‌تواند مشکلاتی برای تداوم تولید ایجاد کند. اگر هزینه مواد اولیه، انرژی، دستمزد، حمل‌ونقل و سایر عوامل تولید افزایش یابد، اما قیمت فروش متناسب با آن تغییر نکند، تولیدکننده با کاهش حاشیه سود مواجه خواهد شد. تداوم این وضعیت ممکن است در نهایت بر سرمایه‌گذاری، نوسازی تجهیزات و حتی ظرفیت تولید اثر بگذارد. از این رو، نزدیک شدن قیمت فروش به هزینه واقعی تولید می‌تواند از منظر پایداری فعالیت کارخانه‌ها اهمیت داشته باشد. با این حال، مسئله اصلی برای مصرف‌کنندگان این است که آیا آزادسازی قیمت‌ها به افزایش مستمر نرخ لاستیک منجر خواهد شد یا رقابت میان تولیدکنندگان می‌تواند بخشی از فشار هزینه‌ای را کنترل کند؟ پاسخ به این پرسش به شرایط بازار بستگی دارد. در بازاری که تولیدکنندگان متعدد حضور دارند و عرضه به اندازه کافی انجام می‌شود، امکان رقابت قیمتی و ارائه محصولات با کیفیت و قیمت متفاوت بیشتر است. اما اگر عرضه محدود باشد یا هزینه‌های تولید با سرعت زیادی افزایش پیدا کند، فضای کمتری برای کاهش قیمت باقی خواهد ماند.

تغییر رقابت میان تولیدکنندگان کیفیت در برابر قیمت

یکی از پیامدهای احتمالی کنار گذاشتن قیمت‌گذاری دستوری، تغییر شکل رقابت در صنعت تایر است. در شرایطی که قیمت فروش محصولات با محدودیت‌های اداری تعیین می‌شود، بخش مهمی از تصمیم‌گیری تولیدکنندگان به دریافت مجوز افزایش قیمت و تطبیق نرخ‌ها با هزینه‌های تولید اختصاص پیدا می‌کند. در چنین فضایی، رقابت بر سر قیمت و ویژگی‌های محصول ممکن است تحت تأثیر سیاست‌های تنظیم بازار قرار بگیرد. اما با تغییر این سازوکار، تولیدکنندگان می‌توانند بیش از گذشته بر کیفیت، خدمات پس از فروش، تنوع محصولات و جلب رضایت مشتریان تمرکز کنند. این موضوع به‌ویژه در بازار تایر اهمیت دارد؛ زیرا لاستیک صرفا یک کالای مصرفی معمولی نیست و کیفیت آن با ایمنی خودرو، عملکرد ترمز، پایداری در جاده و هزینه‌های نگهداری ارتباط مستقیم دارد. برای مصرف‌کننده، تفاوت میان دو تایر با قیمت مشابه یا حتی اختلاف قیمت محدود ممکن است در شرایط رانندگی، میزان دوام و عملکرد محصول مشخص شود. بنابراین، رقابت واقعی در این بازار نباید صرفا به ارائه قیمت پایین‌تر محدود بماند. تولیدکننده‌ای که بتواند محصولی با عمر مفید بیشتر، کیفیت ساخت بهتر و خدمات مناسب‌تر عرضه کند، شانس بیشتری برای حفظ مشتریان خواهد داشت. از سوی دیگر، افزایش رقابت می‌تواند زمینه ورود فناوری‌های جدید، بهبود فرآیند تولید و توسعه محصولات متناسب با نیاز خودروهای مختلف را فراهم کند. البته چنین تحولاتی به سرمایه‌گذاری و ثبات اقتصادی نیز وابسته است. اگر هزینه‌های تولید به شکل مداوم افزایش پیدا کند و امکان تأمین مواد اولیه با دشواری همراه باشد، تولیدکنندگان حتی در بازار آزاد نیز ممکن است با محدودیت‌هایی برای ارتقای کیفیت مواجه شوند. بنابراین، کنار گذاشتن قیمت‌گذاری دستوری را باید یکی از پیش‌شرط‌های احتمالی اصلاح رقابت در صنعت تایر دانست، نه عاملی که به تنهایی بتواند تمام مشکلات این صنعت را برطرف کند.

روغن موتور نیز در مسیر تغییر قیمت‌گذاری

تصمیم ستاد تنظیم بازار تنها به لاستیک محدود نمی‌شود و روغن موتور خودروهای سبک را نیز در بر می‌گیرد. این موضوع از آن جهت اهمیت دارد که روغن موتور یکی از کالاهای مصرفی و ضروری برای مالکان خودرو محسوب می‌شود و تغییر قیمت آن می‌تواند هزینه نگهداری خودرو را افزایش دهد. بازار روغن موتور نیز مانند بازار تایر تحت تأثیر هزینه مواد اولیه، فرآیند تولید، بسته‌بندی و شبکه توزیع قرار دارد. در نتیجه، هرگونه تغییر در سازوکار قیمت‌گذاری می‌تواند بر قیمت نهایی محصول اثر بگذارد. از سوی دیگر، تفاوت میان برندها، سطح کیفی محصولات و استانداردهای فنی باعث شده است که بازار روغن موتور از تنوع قابل‌توجهی برخوردار باشد. در چنین بازاری، آزادسازی قیمت می‌تواند در صورت وجود رقابت مؤثر، امکان انتخاب بیشتری در اختیار مصرف‌کنندگان قرار دهد. با این حال، شفافیت در اعلام مشخصات فنی و جلوگیری از عرضه محصولات بی‌کیفیت اهمیت زیادی خواهد داشت. روغن موتور مستقیما با سلامت و عمر مفید پیشرانه ارتباط دارد و مصرف‌کننده نباید صرفا بر اساس قیمت، محصول مورد نیاز خود را انتخاب کند. از این رو، در دوره جدید باید علاوه بر نظارت بر قیمت‌ها، کنترل کیفیت محصولات و مقابله با عرضه کالاهای تقلبی نیز در دستور کار قرار گیرد. در غیر این صورت، افزایش تنوع قیمت‌ها ممکن است به جای ایجاد رقابت سالم، زمینه سردرگمی خریداران را فراهم کند.