خداحافظی طبقه متوسط با ماشین صفر



شروین اشیدری: در حالی که تابلوهای بازار آزاد خودرو در آبان‌ماه ۱۴۰۵ ارقام سرسام‌آوری را ثبت می‌کنند و مدل‌های مختلف را به مرزهای چند میلیاردی می‌رسانند، صحنه واقعی معاملات خالی از خریدار است. این نه نشانه فروکش‌کردن تب خرید، که تصویر عریان یک رکود تورمی تمام‌عیار است؛ جایی که خودرو از دارایی سرمایه‌ای به یک رویای مسدود در سبد خانوار تبدیل شده است. در سوی دیگر این تقاطع، صنعت خودروسازی کشور با کوهی از زیان انباشته، بدهی‌های سرسام‌آور به قطعه‌سازان و کاهش تولید دست‌وپنجه نرم می‌کند. درخواست‌های مکرر برای تعدیل قیمت کارخانه‌ای، از جمله تقاضای اخیر برای رشد ۵۵ درصدی، پتکی است که فرود آن بر پیکره نیمه‌جان بازار، بیش از هر چیز شکنندگی معیشت دهک‌های میانی و فاصله نجومی میان عرضه، تقاضا و توان خرید را عریان‌تر می‌کند.

درخواست‌های مکرر و چرخه معیوب قیمت‌گذاری

فصل پاییز ۱۴۰۵ با موج تازه‌ای از مطالبات مالی در صنعت خودرو آغاز شد.

در آبان‌ماه، شرکت ایران‌خودرو به‌طور رسمی درخواست خود را برای افزایش ۵۵ درصدی قیمت کارخانه‌ای محصولاتش روی میز سیاست‌گذار گذاشت؛ درخواستی که اگرچه بازتاب وسیعی در رسانه‌های تخصصی داشت، اما همچنان در هاله‌ای از ابهام و مراحل بررسی کارشناسی باقی مانده و انتشار فهرست‌های مقطعی به معنای اجرای سراسری و قطعی آن نبوده است.

این مطالبه، یادآور تنش‌های ماه‌های پیشین از جمله زمزمه‌های رشد ۶۷ درصدی در تابستان است که در نهایت به موافقت‌های قطره‌چکانی و اعمال درصدهای محدودتر ختم شد.

ریشه این پافشاری‌ها را باید در مکانیسم معیوب قیمت‌گذاری دستوری جست‌وجو کرد. هنگامی که بهای کارخانه‌ای خودروها در چنبره ضوابط تثبیت می‌ماند، فاصله قیمت کارخانه و بازار آزاد به ارقام نجومی چندصد میلیون تومانی بالغ می‌شود.

نتیجه این فاصله، سرازیر شدن رانت به سمت واسطه‌گران و محروم‌ماندن خودروسازان از نقدینگی واقعی است.

خودروساز در این معادله، کالا را با نرخی پایین‌تر از قیمت تمام‌شده عرضه می‌کند و برای جبران ناترازی، ناچار به استقراض، انباشت بدهی و درخواست‌های پی‌درپی برای تجدید نرخ‌هاست؛ چرخه‌ای که هر دور چرخش آن، فاصله اقتصاد بنگاه با استانداردهای سودآوری را عمیق‌تر می‌کند.

رکود تورمی و سکوت مرگبار تقاضا

در سوی دیگر زنجیره، بازار آزاد خودرو در آبان‌ماه ۱۴۰۵ چهره‌ای متناقض به نمایش گذاشته است. قیمت خودروهای پرتیراژ داخلی و مدل‌های مونتاژی به ارقام سرسام‌آوری رسیده و بسیاری از مدل‌ها مرزهای چند میلیاردی را رد کرده‌اند. با این حال، برخلاف تصور عمومی مبنی بر هجوم مردم برای خرید دارایی‌های امن به منظور فرار از تورم، کف بازار در رکود عمیق و سکوت مرگباری فرو رفته است.

خریدار واقعی مدت‌هاست که از دایره تقاضا حذف شده است. درآمد خانوارهای دهک‌های میانی و حقوق‌بگیران، فرسنگ‌ها با این ارقام فاصله دارد و توان انباشت پس‌انداز برای خرید خودرو به صفر رسیده است. سرمایه‌گذاران خرد نیز با احتیاط شدید گام برمی‌دارند؛ چرا که رکود معاملاتی، نقدشوندگی بازار را به شدت کاهش داده است. نتیجه این وضعیت، بازاری کم‌معامله با حجم فیزیکی ناچیز است که در آن قیمت‌ها روی کاغذ بالا می‌روند، اما هیچ دادوستد واقعی و پایداری شکل نمی‌گیرد. خودرو به کالایی تبدیل شده که قیمت دارد، اما خریدار ندارد.

حذف تدریجی از سبد خانوار

تبدیل شدن خودرو به کالایی غیرقابل دسترس، پیامدهایی فراتر از ترازنامه خودروسازان و نمودارهای بازار دارد. تا یک دهه پیش، خودروی صفرکیلومتر یکی از ارکان دارایی‌های متوسط خانوار و ابزاری برای ارتقای سطح معیشت و جابه‌جایی اجتماعی محسوب می‌شد. امروز اما سهم خرید خودروی صفر از سبد هزینه خانوارهای متوسط دهک‌های میانی عملاً صفر شده است.

این حذف تدریجی، به معنای انجماد تحرک طبقاتی و پیر شدن ناوگان حمل‌ونقل شخصی کشور نیز هست. وقتی نوسازی خودروهای فرسوده متوقف شود و دهک‌های متوسط از دسترسی به بازار محروم بمانند، هزینه‌های پنهان اجتماعی، از افزایش مصرف سوخت گرفته تا آلودگی هوا و هزینه‌های گزاف تعمیرات خودروهای فرسوده، بار مضاعفی بر دوش اقتصاد کلان می‌گذارد. سیاست‌گذار در این میان میانجی میان دو لبه قیچی است: از یک سو با سرکوب قیمت، صنعت را به سمت ورشکستگی هدایت می‌کند و از سوی دیگر با آزادسازی شتاب‌زده، معیشت باقی‌مانده خانوار را هدف می‌گیرد.

کوه یخ زیان انباشته و بدهی‌های زنجیره تأمین

پشت پرده اعداد و ارقام فروش، ترازنامه خودروسازان بزرگ کشور تصویری بحرانی از ناترازی ساختاری ارائه می‌دهد. بر اساس گزارش‌های رسمی اتاق بازرگانی تهران، حجم زیان انباشته دو خودروساز بزرگ کشور در بازه ۳۱۰ تا ۳۴۰ هزار میلیارد تومان (همت) برآورد شده است؛ عددی که مانند یک کوه یخ، بخش عمده آن زیر آب پنهان است اما وزن سنگینش کل ساختار مالی صنعت را به سمت فروپاشی هدایت می‌کند.

در کنار این زیان نجومی، زنجیره تأمین قطعه‌سازی نیز در منگنه بدهی‌های تعیین‌تکلیف‌نشده گرفتار شده است. میزان مطالبات معوق قطعه‌سازان از خودروسازان بین ۱۶۰ تا ۱۷۰ همت گزارش شده است. این فشار مالی به حدی رسیده که فعالان این حوزه هشدار داده‌اند چرخه تولید در آستانه توقف کامل قرار دارد. کمبود نقدینگی کارخانه‌ها را ناچار کرده است گاهی برای تسویه حساب با قطعه‌سازان، به روش‌های غیرپولی مانند واگذاری وانت‌ها با ارزش‌گذاری بالاتر از نرخ کارخانه متوسل شوند؛ راهکارهای موقتی که درد زنجیره تامین را درمان نمی‌کند. کارشناسان و تشکل‌های صنفی، تزریق فوری حداقل ۵۰ همت نقدینگی را به عنوان داروی اورژانسی برای نجات این زنجیره مطالبه کرده‌اند، اما تا زمانی که منشأ ناترازی اصلاح نشود، تزریق نقدینگی نیز صرفاً تنفسی مصنوعی خواهد بود.



آمار تولید؛ افتی که با گرانی اسمی درمان نمی‌شود

بررسی داده‌های عملکردی ۷ ماهه نخست ۱۴۰۵ نشان می‌دهد که بخش تولید نیز از بحران ناترازی بی‌تأثیر نمانده است. آمارها حاکی از آن است که حجم تولید ایران‌خودرو با افتی ۲۴.۲ درصدی نسبت به مدت مشابه در سال ۱۴۰۴ مواجه شده و از ۳۲۳ هزار و ۸۵ دستگاه به ۲۴۴ هزار و ۷۹۲ دستگاه نزول کرده است.

کاهش حجم تولید، نشانه‌ای از چالش‌های تأمین قطعه، کمبود سرمایه در گردش و افت بهره‌وری در خطوط مونتاژ است.

نکته قابل‌تأمل در این میان، رفتار متناقض درآمدی است. با وجود افت چشمگیر تعداد دستگاه‌های تولیدی، درآمد فروش خودروسازان به لطف رشد اسمی قیمت‌ها و اصلاحات جزئی نرخ‌ها در دوره‌های گذشته، حدود ۵۰ درصد افزایش یافته است.

با این حال، این رشد درآمد اسمی، گرهی از سود خالص باز نکرده است؛ چرا که بهای تمام‌شده تولید، تورم نهاده‌های صنعتی، هزینه‌های مالی و سربار ناشی از ظرفیت‌های خالی، با سرعتی بیشتر تمام درآمدهای جدید را می‌بلعند.

بنگاهی که کمتر تولید می‌کند اما هزینه‌های بالاسری‌اش روزبه‌روز سنگین‌تر می‌شود، ناگزیر در مارپیچ زیان غوطه‌ور خواهد ماند.

سخن پایانی

بحران خودروسازی و بازار خودرو در آبان ۱۴۰۵، گویای بن‌بستی ساختاری است که با بخشنامه‌های مقطعی و دستورهای اداری حل نمی‌شود. درخواست افزایش قیمت ۵۵ درصدی، کوه یخ ۳۴۰ همتی زیان انباشته، بدهی ۱۷۰ همتی به قطعه‌سازان و افت ۲۴ درصدی تولید، اجزای یک پازل واحدند؛ پازلی که نشان می‌دهد اقتصاد خودروی ایران تا زمانی که به ناترازی‌های کلان کل کشور از جمله تورم ساختاری، انقباض درآمد خانوار و مداخلات غیرحرفه‌ای گره خورده است، راه نجاتی جز اصلاحات بنیادین ندارد. تا زمانی که قدرت خرید ازدست‌رفته خانوار احیا نشود و بهره‌وری تولید جایگزین مسکن‌های مالی نشود، هر حرکتی در تابلوی قیمت‌ها، صرفا چرخ‌دنده‌های این تراژدی را تندتر خواهد چرخاند؛ تراژدی‌ای که در آن خودرو نه یک کالای مصرفی، که به رویایی دست‌نیافتنی بدل شده است.



نام خودرو	قیمت بازار (تومان)	قیمت کارخانه (تومان)	تغییر
سهند S	۱,۹۸۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۰۳۱,۴۰۰,۰۰۰	۵.۸۸% ▼
سهند E اتوماتیک	۲,۷۶۰,۰۰۰,۰۰۰	—	۹.۰۹% ▼
اطلس S	۱,۹۴۴,۰۰۰,۰۰۰	۱,۰۲۱,۷۳۶,۰۰۰	۵.۶۵% ▼
اطلس GL	۲,۰۴۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۱۰۲,۷۵۲,۰۰۰	۳.۵۵% ▼
اطلس G	۲,۱۹۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۱۳۶,۶۷۱,۰۰۰	۶.۵۷% ▼
اطلس اتوماتیک	۲,۹۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۴۴۲,۱۰۰,۰۰۰	۹.۲۶% ▼
ساینا S	۱,۸۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۹۹۲,۹۰۰,۰۰۰	۲.۷۴% ▼
ساینا دوگانه سوز	۲,۰۷۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۰۷۲,۱۰۰,۰۰۰	۴.۲۸% ▼
کوئیک RS	۱,۷۷۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۰۴۵,۰۰۰,۰۰۰	۲.۰۲% ▼
کوئیک S	۱,۷۵۵,۰۰۰,۰۰۰	۱,۰۳۲,۰۰۰,۰۰۰	۲.۰۳% ▼
کوئیک GX	۱,۷۷۵,۰۰۰,۰۰۰	۱,۰۶۳,۷۵۰,۰۰۰	۲.۶۰% ▼
شاهین GL	۲,۸۹۵,۰۰۰,۰۰۰	۱,۴۱۸,۰۲۰,۰۰۰	۲.۳۰% ▼
شاهین اتوماتیک G	۳,۳۵۵,۰۰۰,۰۰۰	۱,۵۶۰,۷۷۶,۰۰۰	۰.۷۵% ▼
پارس نوآ	۳,۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۴۵۹,۰۰۰,۰۰۰	۶.۴۹% ▼
ساپیا GX 151	۱,۶۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۱۸۹,۶۳۱,۰۰۰	۵.۷۷% ▼
زامیاد اکستند EX	۲,۷۶۵,۰۰۰,۰۰۰	۲,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۱.۰۴% ▼

نام خودرو	قیمت بازار (تومان)	قیمت کارخانه (تومان)	تغییر
وانت آریسان	۲,۲۹۰,۰۰۰,۰۰۰	۲,۰۲۶,۴۰۰,۰۰۰	۹.۵۷% ▼
وانت آریسان (مانیتور)	۲,۳۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۲,۰۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۹.۴۳% ▼
سورن (TU5P)	۳,۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۹۳۱,۳۷۰,۰۰۰	۲.۶۵% ▼
سورن XU7P	۲,۵۵۰,۰۰۰,۰۰۰	—	۳.۴۵% ▼
سورن پلاس دوگانه سوز (کپسول کوچک)	۲,۹۶۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۹۲۴,۱۰۰,۰۰۰	۲.۰۷% ▼
دنا پلاس MT6	۳,۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	۲,۱۷۲,۷۰۰,۰۰۰	۴.۱۵% ▼
دنا پلاس اتوماتیک	۴,۴۸۰,۰۰۰,۰۰۰	۲,۶۱۱,۰۰۰,۰۰۰	۷.۸۲% ▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3	۲,۶۷۵,۰۰۰,۰۰۰	۱,۷۴۰,۰۰۰,۰۰۰	۶.۱۵% ▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک)	۲,۹۳۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۷۹۲,۰۰۰,۰۰۰	۵.۷۸% ▼
پژو ۲۰۷ اتوماتیک	۴,۳۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۲,۱۷۷,۰۰۰,۰۰۰	۸.۷۵% ▼
رانا پلاس	۲,۴۷۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۶۲۲,۷۰۰,۰۰۰	۳.۵۶% ▼
تارا دستی V1	۳,۱۹۵,۰۰۰,۰۰۰	۲,۰۶۳,۷۰۰,۰۰۰	۳.۰۶% ▼
تارا اتوماتیک (توربو)	۴,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۲,۷۴۰,۰۰۰,۰۰۰	۶.۸۹% ▼
هایما ۸ اس (8S)	۸,۴۸۰,۰۰۰,۰۰۰	—	۵.۶۰% ▼