

فرمان خودرو در دست دلار

بازار خودرو در ایران سال هاست از منطق یک کالای مصرفی فاصله گرفته وزیر فشار تورم، تحریم و کمبود عرضه، بیش از هر چیز با نوسان ارز معنا می‌یابد



بازار خودرو در ایران سال هاست دیگر صرفاً صحنه مبادله یک کالای مصرفی نیست؛ این بازار، به یکی از شفاف‌ترین قاب‌های بازتاب اقتصاد کلان بدل شده است؛ جایی که هر لرزش در نرخ ارز، هر جهش در انتظارات تورمی، هر اختلال در زنجیره تولید و هر مداخله دستوری، بی‌درنگ خود را بر تابلو قیمت‌ها تحمیل می‌کند. مطالعه تازه مرکز پژوهش‌های مجلس نیز همین روایت آشنا اما تعیین‌کننده را با زبان داده تایید می‌کند: در معادله قیمت خودرو، همچنان نرخ ارز متغیر غالب است و اثر آن از قیمت مصوب کارخانه نیز پررنگ‌تر ظاهر می‌شود. معنای این گزاره فقط افزایش قیمت نیست؛ معنایش دگرگونی ماهیت خودرو در اقتصاد ایران است.

خودرویی که باید کالایی مصرفی باشد، زیر فشار تورم، تحریم، کمبود عرضه و بی‌ثباتی سیاستی، به دارایی‌ای برای حفظ ارزش بدل شده است. چنین بازاری دیگر با دستور آرام نمی‌گیرد و با پخشنامه به تعادل نمی‌رسد. وقتی شکاف میان کارخانه و بازار مزمن می‌شود، تولید زیر فشار می‌رود و انتظارات تورمی به موتور قیمت‌سازی تبدیل می‌شود، روشن است که مسئله خودرو دیگر صرفاً مسئله یک صنعت نیست؛ اینجا با آینده‌ای روبه‌رو هستیم که در آن می‌توان هم‌زمان اثر دلار، تحریم، تورم و ضعف تنظیم‌گری را دید.

ارز: فرمانروای خاموش قیمت

بازار خودرو در ایران، بیش از آنکه تابع منطق کلاسیک عرضه و تقاضا باشد، به رفتار متغیرهای کلان اقتصادی پاسخ می‌دهد. در صدر این متغیرها، نرخ ارز ایستاده است؛ همان شاخصی که نه فقط هزینه قطعات، مواد اولیه و تامین را تغییر می‌دهد، بلکه سطح انتظارات عمومی را نیز جابه‌جا می‌کند. هر بار که دلار تکان می‌خورد، بازار خودرو زودتر از بسیاری از بازارهای دیگر واکنش نشان می‌دهد. همین واکنش سریع، خودرو را به یکی از حساس‌ترین بازارهای کشور تبدیل کرده است. شرایط تورمی سال‌های اخیر این وابستگی را تشدید کرده است. در فضایی که خانوار، تولیدکننده و فروشنده همگی برای فهم آینده به نشانه‌های ارزی چشم دوخته‌اند، خودرو

دیگر فقط وسیله حمل‌ونقل نیست. برای بخشی از بازار، خودرو به پناهگاهی برای فرار از کاهش ارزش پول بدل شده است. همین تغییر کارکرد، مهم‌ترین بستر رشد قیمت‌های فراتر از منطق تولید را فراهم کرده است.

در چنین وضعیتی، حتی اگر نرخ ارز تنها عامل گرانی نباشد، بی‌تردید یکی از اصلی‌ترین محرک‌های آن است؛ محرکی که گاه اثرش از همه عوامل دیگر بیشتر و مستقیم‌تر ظاهر می‌شود. سیاست تخصیص ارز ترجیحی نیز در سال‌های گذشته بر پیچیدگی این وضعیت افزود. این سیاست، اگرچه با هدف کنترل هزینه‌ها و حمایت از تولید به کار گرفته شد، اما در عمل به یکی از متغیرهای مهم در شکل‌گیری رانت، نابرابری در دسترسی و اختلاف در هزینه تمام‌شده تبدیل شد. صنعت خودرو نیز به‌طور مستقیم تحت تأثیر همین سازوکار قرار گرفت. اهمیت ارز در این صنعت تا آنجا بود که آبان سال گذشته، در جریان تاکید بر بهبود کیفیت و اصلاح موتور خودروها، مسئله تخصیص ارز به‌عنوان اهرم فشار بر خودروسازان به‌صراحت مطرح شد؛ نشانه‌ای روشن از اینکه در صنعت خودرو، ارز صرفاً یک نهاده مالی نیست، بلکه یکی از ستون‌های بقا و استمرار تولید است.

دهه نود: آغاز گسست

روند تحولات بازار خودرو در دهه ۹۰ نشان می‌دهد این بازار به تدریج از وضعیت عادی خارج شد و وارد مدار تازه‌ای از رفتار قیمتی شد. سال‌های ابتدایی دهه ۹۰ با شوک‌های ارزی و محدودیت واردات همراه بود، اما نقطه عطف اصلی در سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ شکل گرفت؛ زمانی که جهش نرخ ارز، بازگشت تحریم‌ها، کاهش دسترسی به قطعات و اختلال در زنجیره تامین، هم‌زمان بر صنعت خودرو فشار آوردند. حاصل این هم‌زمانی، چیزی فراتر از افزایش طبیعی قیمت بود: خودرو وارد مرحله‌ای شد که در آن، رشد قیمت‌ها از تورم عمومی سبقت گرفت. مرکز پژوهش‌های مجلس در بررسی تازه خود نشان می‌دهد از نیمه دوم دهه ۹۰، به‌ویژه از پاییز ۱۳۹۷، بازار خودرو به فاز تازه‌ای وارد شد؛ فازی که در آن فاصله میان قیمت کارخانه و بازار به‌طور محسوسی

بورس خودرو؛ منفعت محدود، درمان ناممکن

مثبت، محدود ماند. بورس کالا توانست مسیر فروش را شفاف‌تر کند و بخشی از منافع واسطه‌گری را کاهش دهد، اما نتوانست بیماری اصلی بازار را درمان کند. مسئله قیمت خودرو فقط به شیوه عرضه مربوط نیست؛ نرخ ارز، انتظارات تورمی، کمبود عرضه و ضعف رقابت، همچنان پیشران‌های اصلی قیمت‌سازی باقی‌مانده‌اند.

به همین دلیل، بورس کالا بیشتر نقش مُسکن را ایفا کرد تا درمان. مهار پایدار بازار، به مجموعه‌ای از اصلاحات هم‌زمان نیاز دارد: ثبات در بازار ارز، افزایش ظرفیت تولید و بازنگری در سازوکار قیمت‌گذاری. بدون این سه محور، هر شیوه تازه فروش نیز در نهایت زیر سایه همان متغیرهای مسلط قرار خواهد گرفت.

افزایش یافت. بخشی از این شکاف، محصول کاهش تولید و محدودیت عرضه بود و بخشی دیگر به سازوکار قیمت‌گذاری دستوری بازمی‌گشت. با این حال، داده‌ها نشان می‌دهد پیشران اصلی جهش‌ها، نوسان نرخ ارز بوده است. به بیان دقیق‌تر، بازار خودرو در ایران کم‌کم از بازاری که قیمت در آن بر پایه هزینه و تولید تعیین می‌شود، به بازاری بدل شد که قیمت را از سیگنال‌های ارزی می‌گیرد.

همین دگرگونی، ماهیت خودرو را نیز تغییر داد. وقتی مردم انتظار دارند قیمت‌ها در آینده بالاتر برود، خودرو تنها یک وسیله مصرفی باقی نمی‌ماند. برای بخشی از تقاضا، خودرو به دارایی‌ای تبدیل می‌شود که نگهداری آن می‌تواند بخشی از افت ارزش پول را جبران کند. در نتیجه، تصمیم خرید دیگر فقط تابع نیاز خانوار نیست، بلکه به برآورد فرد از آینده ارز، تورم و کمبود عرضه نیز وابسته می‌شود. این همان نقطه‌ای است که بازار خودرو را از منطق عادی جدا می‌کند.

شکاف کارخانه، التهاب بازار

شکاف عمیق و مزمن میان قیمت کارخانه و بازار، نمادی آشکار از ناکارآمدی سیاست‌گذاری‌های قیمتی در صنعت خودروی ایران است. داده‌ها نشان می‌دهند این فاصله در مدل‌هایی نظیر دنا پلاس و پژو پارس، به ترتیب به حدود ۸۳ و ۸۶ درصد می‌رسد، در حالی که این رقم برای کوئیک دنده‌ای ۳۱ درصد و برای پژو ۲۰۷ دنده‌ای ۶۲ درصد برآورد شده است. چنین ارقامی فراتر از یک تفاوت آماری، گواهی بر شکست سازوکار قیمت‌گذاری رسمی در تنظیم بازار است. وقتی قیمت‌های مصوب از واقعیت‌های اقتصادی فاصله می‌گیرند، رانت گسترده‌ای پدید می‌آید که نه تولیدکننده و نه مصرف‌کننده نهایی را منتفع نمی‌کند.

در این فضای سوداگرانه، تقاضای غیرمصرفی به موتور محرک قیمت‌گذاری بدل می‌شود؛ جایی که بازیگران بازار، قیمت را نه بر پایه نرخ مصوب، بلکه با اتکا به نرخ ارز، هزینه جایگزینی و انتظارات تورمی تعیین می‌کنند. فروشنده نگران ناتوانی در جایگزینی کالا و خریدار هراسان از جهش‌های آتی، چرخه معیوبی را تقویت می‌کنند که موجب می‌شود بازار، بی‌اعتنا

به تغییرات قیمت رسمی، مسیر صعودی خود را با منطقی متفاوت پیماید.

دلار؛ پیشران اصلی جهش

بخش اقتصادسنجی این مطالعه، آنچه را بازار سال‌ها تجربه کرده، به زبان عدد ترجمه می‌کند. بر اساس این بررسی، ضریب اثرگذاری نرخ ارز بر قیمت بازار خودرو ۱.۲۱ برآورد شده، در حالی که اثر قیمت مصوب کارخانه ۰.۳۲ اعلام شده است. ترجمه ساده این یافته آن است که افزایش ۱۰۰ درصدی نرخ ارز، به‌طور متوسط با رشد حدود ۱۲۱ درصدی قیمت بازار خودرو همراه بوده، اما افزایش ۱۰۰ درصدی قیمت کارخانه فقط حدود ۳۲ درصد به بازار منتقل شده است. اهمیت این تفاوت در آن است که نشان می‌دهد خودرو در ایران فقط تابع قیمت‌گذاری داخلی نیست. حتی در شرایطی که قیمت رسمی افزایش می‌یابد، بازار همچنان از دلار فرمان می‌گیرد. این نسبت، گویای آن است که قیمت کارخانه بیشتر نقش متغیر کمکی را دارد، نه موتور اصلی. بازار خودرو در ایران، درک خود از ارزش را از متغیری بیرون از کارخانه می‌گیرد؛ همان متغیری که بر سایر بازارهای دارایی نیز سایه انداخته است. تحلیل این ارقام، به یک نتیجه کلیدی می‌رسد: خودرو در اقتصاد ایران از «کالا» به «دارایی» تغییر ماهیت داده است. در این چارچوب، قیمت خودرو فقط بر پایه هزینه تولید تعیین نمی‌شود، بلکه تحت تأثیر انتظاراتی شکل می‌گیرد که حول ارز و تورم ساخته شده‌اند. به همین دلیل، هر جهش ارزی می‌تواند قیمتی فراتر از برآوردهای مرسوم هزینه‌ای بر بازار تحمیل کند؛ زیرا بازار تنها به گذشته نگاه نمی‌کند، بلکه آینده را نیز پیش‌خور می‌کند.

تحریم: تشدید حساسیت ارزی

بررسی مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد اثر نرخ ارز بر بازار خودرو در دوره‌های تحریمی به‌طور محسوسی تشدید می‌شود. در مورد تیا ۴، ضریب اثر ارز در دوره تحریم ۰.۹۷ و در دوره غیرتحریم ۰.۲۴ برآورد شده، در حالی که اثر قیمت مصوب در دوره تحریم ۰.۳۸ و در دوره غیرتحریم ۱.۱۸ بوده است. این الگو نشان می‌دهد در شرایط باثبات‌تر، قیمت رسمی و هزینه تولید نقش پررنگ‌تری دارند، اما با تشدید فشار خارجی، تحریم و ناپاطمینی، بازار بیش از هر عامل دیگری به نرخ دلار واکنش نشان می‌دهد. همین وضعیت در کوئیک نیز دیده می‌شود؛ اثر ارز در دوره تحریمی ۰.۸۰ و در دوره غیرتحریمی فقط ۰.۰۷ گزارش شده است.

این فاصله معنادار بیانگر آن است که تحریم‌ها فقط واردات قطعه و مواد اولیه را مختل نکرده‌اند، بلکه حساسیت روانی و ساختاری بازار خودرو به ارز را نیز افزایش داده‌اند. هم‌زمان، روند تولید که در سال ۱۳۹۶ در سطح بالاتری قرار داشت، از ۱۳۹۷ نزولی شد و در ۱۳۹۸ افت بیشتری را تجربه کرد. افزایش هزینه تولید، مشکلات تامین قطعه، محدودیت‌های ارزی و ناپاطمینی، عرضه را محدودتر کرد. در نتیجه، چرخه‌ای شکل گرفت که در آن رشد ارز، افت تولید، کمبود عرضه، جهش قیمت و تشدید انتظارات تورمی یکدیگر را بازتولید می‌کنند.

بازار: جلوتر از تولیدکننده

بازار خودرو در ایران با سرعتی بالا به نوسان‌های ارزی و تغییرات ذهنی واکنش نشان می‌دهد؛ چنان‌که اغلب پیش از کارخانه، مسیر تازه قیمت را کشف می‌کند. داده‌های این بررسی نشان می‌دهد رشد قیمت بازار در برخی مقاطع حتی از تورم عمومی نیز جلوتر زده است. برای نمونه، در سال ۱۴۰۱ قیمت دنا پلاس بیش از ۹۶ درصد و پژو ۲۰۷ دنده‌ای بیش از ۱۰۸ درصد افزایش یافت، حال آنکه میانگین تورم قیمت خودرو در همان سال حدود ۵۵ درصد بود. این شکاف نشان می‌دهد قیمت خودرو فقط با منطق تولید و هزینه تمام‌شده توضیح‌پذیر نیست. انتظارات تورمی، رفتارهای سفته‌بازانه و نگرانی از آینده، نقش پررنگی در این بازار دارند. هر خبر مربوط به جهش ارز، تغییر سیاست واردات یا محدودیت عرضه، می‌تواند بلافاصله به رشد قیمت‌ها منجر شود. در چنین فضایی، خودرو برای بخشی از جامعه دیگر صرفاً کالای مصرفی نیست، بلکه ابزاری برای حفظ ارزش دارایی است. همین تغییر ماهیت، کارایی قیمت‌گذاری دستوری را کاهش داده و باعث شده بازار، بیش از هزینه امروز، بر اساس ترس از فردا قیمت‌گذاری شود.



مرتضی افقه

اقتصاددان

ثروتمندان فقیر؛ چهره تازه تورم

تورم، پیش از آنکه قیمت کالاها را بالا ببرد، دامنه انتخاب‌های مردم را کوچک می‌کند. آنچه امروز در سبید خرید خانوارهای ایرانی دیده می‌شود، صرفاً افزایش هزینه‌ها نیست، بلکه تغییر آرام اما عمیق در شیوه زندگی است. زمانی که بهای یک کالای روزمره به بخش بزرگی از درآمد روزانه یک خانوار می‌رسد، مسئله دیگر گران شدن یک محصول نیست؛ بلکه آغاز فرایندی است که در آن مصرف‌کننده، هر روز بخشی از کیفیت زندگی خود را با گزینه‌ای ارزان‌تر معاوضه می‌کند. این همان مسیری است که اگر مهار نشود، از تغییر برند آغاز می‌شود و به حذف تدریجی رفاه می‌انجامد. رفتار طبیعی خانوارها در برابر تورم، حذف فوری کالاها نیست. مصرف‌کننده تا آخرین لحظه تلاش می‌کند نیازهای خود را حفظ کند؛ برنند ارزان‌تر می‌خرد، بسته‌بندی کوچک‌تر انتخاب می‌کند یا کالایی با کیفیت پایین‌تر را جایگزین می‌سازد. این جابه‌جایی‌ها، هرچند در ظاهر به معنای استمرار مصرف است، اما در واقع نشانه کاهش قدرت خرید و افت کیفیت معیشت به‌شمار می‌رود. در بسیاری از موارد، کالاهای جانشین تنها بخشی از کارکرد محصول اصلی را دارند و نمی‌توانند همان ارزش تغذیه‌ای یا اقتصادی را تأمین کنند؛ با این حال، فشار هزینه‌ها خانوار را ناگزیر به پذیرش این مصالحه می‌کند. ادامه این روند، تنها ترکیب سبید خرید را تغییر نمی‌دهد؛ بلکه الگوی مصرف را نیز دگرگون می‌سازد. هرچه درآمد واقعی کاهش می‌یابد، سهم هزینه‌ای خوراک از کل مخارج خانوار افزایش پیدا می‌کند و نخستین قربانی این تغییر، کالاهای غیرضروری و سپس مواد غذایی با ارزش تغذیه‌ای بالاتر هستند. در چنین شرایطی، تنوع غذایی جای خود را به تأمین حداقل کالری می‌دهد؛ حال آنکه سلامت انسان تنها با سیر شدن تضمین نمی‌شود. بدن برای حفظ کارکرد طبیعی خود به رژیم متنوع، سرشار از پروتئین، ویتامین‌ها، مواد معدنی و ریزمغذی‌ها نیاز دارد و کاهش خود را بر سلامت عمومی، بهره‌وری نیروی کار و کیفیت زندگی جامعه نشان خواهد داد. اما پیامد تورم به سفره خانوار محدود نمی‌شود. افزایش مداوم قیمت‌ها، توان نگهداری دارایی‌ها را نیز فرسوده کرده و پدیده‌ای شکل داده که می‌توان آن را «ثروتمندان فقیر» نامید؛ خانوارهایی که شاید هنوز صاحب خانه یا خودرو باشند، اما دیگر از عهده تعمیر، نگهداری یا نوسازی همان دارایی‌ها برنمی‌آیند. دارایی باقی‌مانده، اما توان استفاده و حفظ آن کاهش یافته؛ وضعیتی که بیش از هر چیز از سقوط قدرت خرید حکایت دارد. اگر تورم مزمن ادامه یابد، جامعه از مرحله جانشینی کالاها نیز عبور خواهد کرد؛ مرحله‌ای که دیگر انتخاب میان دو برند یا دو محصول مطرح نیست، بلکه اصل مصرف کاهش می‌یابد و برخی اقلام به‌طور کامل از سبید خانوار حذف می‌شوند. اینجاست که تورم دیگر صرفاً یک شاخص اقتصادی نیست؛ به‌عاملی برای کوچک‌تر شدن افق برنامه‌ریزی طبقه متوسط تبدیل می‌شود.