

تلفنش زنگ می خورد، لبخند ملیحی بر لبانش می نشیند، موضوعی را رد می کند و تمامی کارگزاران خود را فرما می خواند. بی هیچ درنگی می گوید: «ساماندهی بازار خودرو، قیمت گذاری آن و نحوه خریدوفروش خودرو در کشور کار ساده‌ای نیست، چون ۷۰درصد از بازار خریدوفروش خودرو به دست واسطه‌ها انجام می شود. واسطه‌ها در شهرهای مختلف با یکدیگر در ارتباط هستند. گاهی باهم هماهنگ می کنیم که بازار را به سمت کسادی ببریم. خود این قضا بیستر را برای واسطه‌گری مهیا کرده است. هر چه به سمت ظاهر نزدیک می شویم، حاضران بیشتر می شوند.»

■ ■ ■

کیلومتر ۱۲جاده مخصوص، یک پارکینگ ۱۵متری توسط شهرداری تهران برای خریدوفروش خودرو در نظر گرفته شده است، تجمع فروشندگان و خریداران مانند سابق چندان بالا نیست، خبری از بانوان نیست. جمعیت غالب مردانی هستند که خودروهای دست‌دوم را برای فروش به این مرکز آورده‌اند. مرد میانسالی که سوئچ یک سمند را به دست دارد، در نزدیکی در ورودی، رفت‌وآمدها را زیر نظر دارد. هر عابر پیداهای را به چشم مشتری می‌بیند و به سمت او می رود. پس از احوالپرسی ساده می گوید: «هر ماشینی که شما بخواهید باید کارشناسی شود، کافی است که خودروی مورد نظر خود را بعنوان کنید تا به شما یک ماشین بی نظیر معرفی کنم.»

دلم با موپایل خود در حال چک کردن قیمت‌هاست و هیچ ترددی را از زیر چشم خود پنهان نمی کند. مدام در حال بررسی مشتری‌ان است، با این حال هیچ مشتری‌ای را به حال خود نمی گذارد و در حال ارتباط‌گیری با همه است. او در رابطه با نحوه قیمت‌گذاری خودرو می‌گوید: «این روزها لطفه‌ای قیمت‌ها ابررسی می‌کنیم.دیگر مثل سابق نیست که وقتی از خانه بیرون می‌آیدم و تا زمان برگشت قیمت خودروها یکسان بماند. تمامی واسطه‌هایی که شما اینجای می‌بینید دلم در حال چک کردن قیمت خودرو روی سایت‌های خبری هستند. از سوی دیگر ما لطفه‌ای قیمت دلار را چک می‌کنیم، چون بخش عمده‌ای از قیمت‌گذاری‌های ما وابسته به قیمت دلار است. قیمت دلار را هر چک کردنی بسیاری از مواقع صعودی است، با این حال چند سایت مرجع هستند که قیمت بازار و قیمت کارخانه را اعلام می‌کنند. البته در سال‌های اخیر به لطف اینترنت و ترافزارها ما رویه‌های را داریم که از طریق آنها اعلام قیمت می‌کنیم. گاهی تصمیم می‌گیریم که اصلا خودرویی را نفروشیم و گاهی تصمیم می‌گیریم که گروهی از محصولات را نزنیم و فقط آن را در دست بماند تا روز صبر کنیم و سود فروش از ۲۰درصد به ۴۰درصد برسد.»

وقتی دوستانش او را صدا می‌زنند، متوجه می‌شوم اسمش، بیژن هاشمی، می‌گوید: «وقتی قیمت‌ها ثابت است و یک ثبات اقتصادی وجود دارد، سود واسطه‌گری هم کاملاً مشخص است، اما در بازار متشنج سود ما هم بسیار نامشخص است، به همین دلیل بازار با ثبات ارزش بیشتر می‌دارد. از سوی دیگر شاید یک یک خودرو را اسروز بخرم و فردا مجبور باشم زیر قیمت بفروشم یا اینکه انقدر طی ۲۴ساعت قیمت‌ها بالا برود که فرادانوامم جایگزین آن را تهیه کنم. وقتی خودروی ۲۰۰ شبانه‌گران شد، من این موضوع را دقیقاً حس کردم. بالاخره کاسی این چالش‌ها را دارد.»

■ **۷۰درصد بازار خودرو به دست دلالان مدیریت می‌شود**

همه‌چیز مرکز خریدوفروش چیتگر با نزدیک شدن به ساعت‌های میانی روز بیشتر می‌شود، افراد بیشتری در بازار حضور پیدا می‌کنند. گویی تردد بیشتر شده است. مرد جوانی دو گوشی موپایل در دست دارد، چندین نفر دور او جمع شده‌اند، مدام در حال صحبت با این چند جوان است. هر مشتری که وارد پارکینگ می‌شود، یکی از اعضای گروه خود را به سمت او می‌فرستد. علاقه‌ای به صحبت مستقیم با افراد ندارد و بیشتر کارگزاران خود را به سمت مشتری‌های خود می‌دهد، با این حال وقتی سر صحبت باز می‌شود، با مجموعه خدماتی که تیم خود می‌توانند ارائه کنند، می‌گوید: «مزیتی که این مجموعه دارد ارائه تمامی خدمات حوزه

■ **گزارش میدانی**

محمد قهرمانی کوشان



دلال‌ها در بازارهایی که برای معامله خودرو پیش‌بینی شده است حضور فعال دارند به طوری که تا ۷۰درصد بازار خودرو توسط واسطه‌گران و دلال‌ها مدیریت می‌شود

گزارش میدانی «جوان» از بازار خودرو و واسطه‌گرانی که با وجود سازوکارها نبض بازار را در دست دارند

# دلالان خودرو ابوعطا می‌خوانند!

خریداری کرده‌ایم، فردا گران تر بفروشیم. اگر ریزش بازار سرمایه بیشتر شود، تقاضا برای خرید این کارشناسی از نظر سلامت موتور و تمامی سیستم‌ها، رنگ بدنه و چرخ‌هاست. همچنین قابلیت صدور قولنامه ابتدایی هم وجود دارد.»

چند سایت خبری اقتصادی را که غالباً با پول شرکت‌های اقماری خودروسازها تغذیه می‌شوند، روی یکی از موپایل‌هایش باز کرده است. از سوی دیگر چند سایت خریدوفروش را هم باز دارد. می‌گوید: «این سایت‌های اقتصادی حوالی ساعت ۱۱ جدیدترین قیمت‌های خودرو را اعلام می‌کنند. از سوی دیگر همین ساعت‌ها قیمت دلار، قیمت طلا و سکه هم اعلام می‌شود. ما برای قیمت‌گذاری از تمامی این بازارها الگویی می‌گیریم، به همین دلیل باید حواس‌مان به این سایت‌ها باشد. همچنین سایت‌های خریدوفروش که مردم به صورت مستقیم از این خرید می‌کنند هم محلی برای بازار یابی ماست. خودرو را از این سایت‌ها از مشتری به صورت مستقیم خریداری و در این مراکز خرید به صورت حضوری عرضه می‌کنیم، البته در این میان سود کمتری عاید ما می‌شود، اما باز هم نباید از هیچ محصولی و هیچ بازاری غافل باشیم.»

او که کارگزارانثی «اوسا» یا همان استاد خطایش می‌کنند، می‌گوید: «بسیاری از خودروهایی که در سایت‌ها عرضه می‌شوند، توسط واسطه‌ها خریداری شده‌اند و واسطه‌های خودرویی به صورت جدی در این سایت‌ها هم فعالیت می‌کنند، البته سودی که در خریدوفروش اینترنتی وجود دارد هم مناسب است.»

تلفنش زنگ می خورد، لبخند ملیحی بر لبانش می‌نشیند، موضوعی را رد می‌کند و تمامی کارگزاران خود را فرما می‌خواند. بی هیچ درنگی می‌گوید: «ساماندهی بازار خودرو، قیمت‌گذاری آن و نحوه خریدوفروش خودرو در کشور کار ساده‌ای نیست، چون ۷۰درصد از بازار خریدوفروش خودرو به دست واسطه‌ها انجام می‌شود. واسطه‌ها در شهرهای مختلف با یکدیگر در ارتباط هستند. گاهی باهم هماهنگ می‌کنیم که بازار را به سمت کسادی ببریم. خود این قضا بیشتر را برای واسطه‌گری مهیا کرده است. هر چه به سمت ظاهر نزدیک می‌شویم، حاضران بیشتر می‌شوند، دلیلی این موضوع اعلام قیمت در بازارهای مالی است. امروز بورس ریزش داشته است، امکان ورود سرمایه‌ها به بازار خودرو بیشتر می‌شود، در نتیجه ما دست‌نگه می‌داریم تا خودرویی را که دیروز



دلال‌ها در بازارهایی که برای معامله خودرو پیش‌بینی شده است حضور فعال دارند به طوری که تا ۷۰درصد بازار خودرو توسط واسطه‌گران و دلال‌ها مدیریت می‌شود

ما هم زیان ده است. همچنین پیش‌تر مشخص بود هر واسطه‌گری چنددرصد از معامله را به خود اختصاص می‌دهد، اما در شرایط کنونی هیچ کدام از این موارد وجود ندارد، به همین دلیل چشم به بازار اخبار دوخته‌ایم. خبرهای سیاسی و اقتصادی به شدت روی بازار تأثیر دارند. تا طلا و سکه گران می‌شود، بازار خودرو هم صعودی می‌شود. از سوی دیگر یک خیر مثبت سیاسی بازار خودرو را آرام می‌کند. برای مثال خودروی شاهین در خرداد ۱۴۰۱ با قیمت ۳۷۰ میلیون خریدوفروش می‌شد، البتهات بازار این خودرو را تا ۷۰۰میلیون تومان هم کشاند، اما اخیر توافق با عربستان و احتمال توافق‌های آینده بازار را آرام کرده و در یک ماه اخیر خودروی شاهین تا ۱۰۰میلیون تومان ارزان شده است.»

بی‌وقه در حال بررسی سایت‌های خریدوفروش است. هیچ آگهی جدیدی را بدون بازدید نمی‌گذارد، در حالی که بازار را به صورت جدی ۱۰درصد هم به عنوان حق واسطه‌گری برای خود برمی‌داشتند. از آنجا که سند رسمی به خریدار تعلق نمی‌گرفت، در یک دفتر‌خانه رسمی قولنامه می‌نوشتند تا سقف زمانی خودرو پر شود. در گروه خودروسازی سایپا به خصوص در مورد کوئیک پژوپارس از این مورد بسیار زیاد بود.

از حواله‌هایی که در چند روز اخیر معامله شده مختص این خودرو است. دارندگان حواله با دریافت قیمت مشخصی زیر قیمت بازار، خودرو را به واسطه‌گر می‌فروشند. برای مثال چند وقت پیش یک واسطه حواله پژوپارس را ۲۰۰ میلیون تومان خریده بود. به ازای پرداخت ۱۰۰ میلیون پول نقد حواله را از مشتری خریداری کرده و خودرو را بعد از چند ماه به قیمت بازار فروخته بود. این نوع معاملات برای واسطه‌گران بسیار جذاب و سودآور است.»

به گفته علی «بازار خودرو در یک سال اخیر با وجود فرازفرودها برای واسطه‌گری فرصت مناسبی بود، چون این بازار در تمامی مواقع از تورم پیشی گرفت، در نتیجه واسطه‌گری برای تمامی افراد سودآور بود. اگر فردی می‌توانست حواله خودرو بخرد که نوعی لور بود، بسیاری از دلالان فقط روی خرید حواله تمرکز داشتند و اختلاف قیمت کارخانه با بازار را برداخت می‌کردند و حدود ۱۰درصد هم به عنوان حق واسطه‌گری برای خود برمی‌داشتند. از آنجا که سند رسمی به خریدار تعلق نمی‌گرفت، در یک دفتر‌خانه رسمی قولنامه می‌نوشتند تا سقف زمانی خودرو پر شود. در گروه خودروسازی سایپا به خصوص در مورد کوئیک پژوپارس از این مورد بسیار زیاد بود.

■ **نمای نزدیک**

چرا بازار خودرو سامان نمی‌یابد؟ این مهم‌ترین سؤال یک ملت است که سال‌هاست منتظر بهبود وضعیت بازار خودرو و وضعیت ولی هر روز که می‌گذرد، بازار این صنعت ۶۰ساله بدتر می‌شود؛ هم کیفی و هم کمی. وضعیت کیفی را وضعیت امنیت خودروها در تصادفات جاده‌ای بدون نیاز به توضیح واضحات عیان می‌کند اما وضعیت کمی، کمی فرق دارد چه آنکه منتهای وضعیت تولید، شبکه توزیع قصه پر فضهای است که احتمالاً کسی یاری تنظیم آن را ندارد. همین اردیبهشت سال گذشته سامانه یکپارچه تخصیص خودرو شکل گرفت تا شاید شبکه توزیع را اندکی شفاف کند، ولی خیلی بی‌سروصدا در آستانه ارائه هر مرحله نخست‌وزیر وقت صمت، کنار گذاشته شد!



اعمال و اجرای سیاست‌های منطبق با منافع جمعی نیست چراکه همیشه منافع فردی و گروهی ذی‌نفعان بازار خودرو به منفعت جمعی می‌چرید.

■ **نمای نزدیک**

چرا بازار خودرو سامان نمی‌یابد؟ این مهم‌ترین سؤال یک ملت است که سال‌هاست منتظر بهبود وضعیت بازار خودرو و وضعیت ولی هر روز که می‌گذرد، بازار این صنعت ۶۰ساله بدتر می‌شود؛ هم کیفی و هم کمی. وضعیت کیفی را وضعیت امنیت خودروها در تصادفات جاده‌ای بدون نیاز به توضیح واضحات عیان می‌کند اما وضعیت کمی، کمی فرق دارد چه آنکه منتهای وضعیت تولید، شبکه توزیع قصه پر فضهای است که احتمالاً کسی یاری تنظیم آن را ندارد. همین اردیبهشت سال گذشته سامانه یکپارچه تخصیص خودرو شکل گرفت تا شاید شبکه توزیع را اندکی شفاف کند، ولی خیلی بی‌سروصدا در آستانه ارائه هر مرحله نخست‌وزیر وقت صمت، کنار گذاشته شد!

اعمال و اجرای سیاست‌های منطبق با منافع جمعی نیست چراکه همیشه منافع فردی و گروهی ذی‌نفعان بازار خودرو به منفعت جمعی می‌چرید.

■ **نمای نزدیک**

چرا بازار خودرو سامان نمی‌یابد؟ این مهم‌ترین سؤال یک ملت است که سال‌هاست منتظر بهبود وضعیت بازار خودرو و وضعیت ولی هر روز که می‌گذرد، بازار این صنعت ۶۰ساله بدتر می‌شود؛ هم کیفی و هم کمی. وضعیت کیفی را وضعیت امنیت خودروها در تصادفات جاده‌ای بدون نیاز به توضیح واضحات عیان می‌کند اما وضعیت کمی، کمی فرق دارد چه آنکه منتهای وضعیت تولید، شبکه توزیع قصه پر فضهای است که احتمالاً کسی یاری تنظیم آن را ندارد. همین اردیبهشت سال گذشته سامانه یکپارچه تخصیص خودرو شکل گرفت تا شاید شبکه توزیع را اندکی شفاف کند، ولی خیلی بی‌سروصدا در آستانه ارائه هر مرحله نخست‌وزیر وقت صمت، کنار گذاشته شد!

اعمال و اجرای سیاست‌های منطبق با منافع جمعی نیست چراکه همیشه منافع فردی و گروهی ذی‌نفعان بازار خودرو به منفعت جمعی می‌چرید.

■ **نمای نزدیک**

چرا بازار خودرو سامان نمی‌یابد؟ این مهم‌ترین سؤال یک ملت است که سال‌هاست منتظر بهبود وضعیت بازار خودرو و وضعیت ولی هر روز که می‌گذرد، بازار این صنعت ۶۰ساله بدتر می‌شود؛ هم کیفی و هم کمی. وضعیت کیفی را وضعیت امنیت خودروها در تصادفات جاده‌ای بدون نیاز به توضیح واضحات عیان می‌کند اما وضعیت کمی، کمی فرق دارد چه آنکه منتهای وضعیت تولید، شبکه توزیع قصه پر فضهای است که احتمالاً کسی یاری تنظیم آن را ندارد. همین اردیبهشت سال گذشته سامانه یکپارچه تخصیص خودرو شکل گرفت تا شاید شبکه توزیع را اندکی شفاف کند، ولی خیلی بی‌سروصدا در آستانه ارائه هر مرحله نخست‌وزیر وقت صمت، کنار گذاشته شد!

■ **نمای نزدیک**

چرا بازار خودرو سامان نمی‌یابد؟ این مهم‌ترین سؤال یک ملت است که سال‌هاست منتظر بهبود وضعیت بازار خودرو و وضعیت ولی هر روز که می‌گذرد، بازار این صنعت ۶۰ساله بدتر می‌شود؛ هم کیفی و هم کمی. وضعیت کیفی را وضعیت امنیت خودروها در تصادفات جاده‌ای بدون نیاز به توضیح واضحات عیان می‌کند اما وضعیت کمی، کمی فرق دارد چه آنکه منتهای وضعیت تولید، شبکه توزیع قصه پر فضهای است که احتمالاً کسی یاری تنظیم آن را ندارد. همین اردیبهشت سال گذشته سامانه یکپارچه تخصیص خودرو شکل گرفت تا شاید شبکه توزیع را اندکی شفاف کند، ولی خیلی بی‌سروصدا در آستانه ارائه هر مرحله نخست‌وزیر وقت صمت، کنار گذاشته شد!

اعمال و اجرای سیاست‌های منطبق با منافع جمعی نیست چراکه همیشه منافع فردی و گروهی ذی‌نفعان بازار خودرو به منفعت جمعی می‌چرید.

بازارهای زیرزمینی و غیررسمی در کشورمان چند سالی است رونق بسیاری گرفته است، رشد قیمت‌ها و صعود قیمت محصولات به صورت لحظه‌ای کاسی دلالان را سکه می‌کند. بازار خودرو جزو بازارهایی است که سال‌هاست به دست واسطه‌ها مدیریت می‌شود و هر کس برای خریدوفروش خودرو مجبور می‌شود با این گروه همکاری کند. در سطح شهر تهران و بسیاری از شهرهای دیگر مراکز بزرگی برای تجمع خریداران و فروشندگان خودرو در نظر گرفته شده است که عمده حاضران در این مراکز همان دلالان هستند. در نگاه اول به نظر می‌رسد خودروی مورد نظر متعلق به خود فرد است، اما با کنکاش کوتاه‌مدت مشخص می‌شود خودرو پیش‌تر توسط دلال خریداری شده است. راهی بازار خودرو شدید تا بخشی از آنچه را در زیر پوست این بازار می‌گذرد با کلمات به تصویر بکشیم.

■ **نمای نزدیک**

چرا بازار خودرو سامان نمی‌یابد؟ این مهم‌ترین سؤال یک ملت است که سال‌هاست منتظر بهبود وضعیت بازار خودرو و وضعیت ولی هر روز که می‌گذرد، بازار این صنعت ۶۰ساله بدتر می‌شود؛ هم کیفی و هم کمی. وضعیت کیفی را وضعیت امنیت خودروها در تصادفات جاده‌ای بدون نیاز به توضیح واضحات عیان می‌کند اما وضعیت کمی، کمی فرق دارد چه آنکه منتهای وضعیت تولید، شبکه توزیع قصه پر فضهای است که احتمالاً کسی یاری تنظیم آن را ندارد. همین اردیبهشت سال گذشته سامانه یکپارچه تخصیص خودرو شکل گرفت تا شاید شبکه توزیع را اندکی شفاف کند، ولی خیلی بی‌سروصدا در آستانه ارائه هر مرحله نخست‌وزیر وقت صمت، کنار گذاشته شد!

اعمال و اجرای سیاست‌های منطبق با منافع جمعی نیست چراکه همیشه منافع فردی و گروهی ذی‌نفعان بازار خودرو به منفعت جمعی می‌چرید.

■ **نمای نزدیک**

چرا بازار خودرو سامان نمی‌یابد؟ این مهم‌ترین سؤال یک ملت است که سال‌هاست منتظر بهبود وضعیت بازار خودرو و وضعیت ولی هر روز که می‌گذرد، بازار این صنعت ۶۰ساله بدتر می‌شود؛ هم کیفی و هم کمی. وضعیت کیفی را وضعیت امنیت خودروها در تصادفات جاده‌ای بدون نیاز به توضیح واضحات عیان می‌کند اما وضعیت کمی، کمی فرق دارد چه آنکه منتهای وضعیت تولید، شبکه توزیع قصه پر فضهای است که احتمالاً کسی یاری تنظیم آن را ندارد. همین اردیبهشت سال گذشته سامانه یکپارچه تخصیص خودرو شکل گرفت تا شاید شبکه توزیع را اندکی شفاف کند، ولی خیلی بی‌سروصدا در آستانه ارائه هر مرحله نخست‌وزیر وقت صمت، کنار گذاشته شد!

اعمال و اجرای سیاست‌های منطبق با منافع جمعی نیست چراکه همیشه منافع فردی و گروهی ذی‌نفعان بازار خودرو به منفعت جمعی می‌چرید.

■ **نمای نزدیک**

چرا بازار خودرو سامان نمی‌یابد؟ این مهم‌ترین سؤال یک ملت است که سال‌هاست منتظر بهبود وضعیت بازار خودرو و وضعیت ولی هر روز که می‌گذرد، بازار این صنعت ۶۰ساله بدتر می‌شود؛ هم کیفی و هم کمی. وضعیت کیفی را وضعیت امنیت خودروها در تصادفات جاده‌ای بدون نیاز به توضیح واضحات عیان می‌کند اما وضعیت کمی، کمی فرق دارد چه آنکه منتهای وضعیت تولید، شبکه توزیع قصه پر فضهای است که احتمالاً کسی یاری تنظیم آن را ندارد. همین اردیبهشت سال گذشته سامانه یکپارچه تخصیص خودرو شکل گرفت تا شاید شبکه توزیع را اندکی شفاف کند، ولی خیلی بی‌سروصدا در آستانه ارائه هر مرحله نخست‌وزیر وقت صمت، کنار گذاشته شد!

اعمال و اجرای سیاست‌های منطبق با منافع جمعی نیست چراکه همیشه منافع فردی و گروهی ذی‌نفعان بازار خودرو به منفعت جمعی می‌چرید.

■ **نمای نزدیک**

چرا بازار خودرو سامان نمی‌یابد؟ این مهم‌ترین سؤال یک ملت است که سال‌هاست منتظر بهبود وضعیت بازار خودرو و وضعیت ولی هر روز که می‌گذرد، بازار این صنعت ۶۰ساله بدتر می‌شود؛ هم کیفی و هم کمی. وضعیت کیفی را وضعیت امنیت خودروها در تصادفات جاده‌ای بدون نیاز به توضیح واضحات عیان می‌کند اما وضعیت کمی، کمی فرق دارد چه آنکه منتهای وضعیت تولید، شبکه توزیع قصه پر فضهای است که احتمالاً کسی یاری تنظیم آن را ندارد. همین اردیبهشت سال گذشته سامانه یکپارچه تخصیص خودرو شکل گرفت تا شاید شبکه توزیع را اندکی شفاف کند، ولی خیلی بی‌سروصدا در آستانه ارائه هر مرحله نخست‌وزیر وقت صمت، کنار گذاشته شد!

اعمال و اجرای سیاست‌های منطبق با منافع جمعی نیست چراکه همیشه منافع فردی و گروهی ذی‌نفعان بازار خودرو به منفعت جمعی می‌چرید.

■ **نمای نزدیک**

چرا بازار خودرو سامان نمی‌یابد؟ این مهم‌ترین سؤال یک ملت است که سال‌هاست منتظر بهبود وضعیت بازار خودرو و وضعیت ولی هر روز که می‌گذرد، بازار این صنعت ۶۰ساله بدتر می‌شود؛ هم کیفی و هم کمی. وضعیت کیفی را وضعیت امنیت خودروها در تصادفات جاده‌ای بدون نیاز به توضیح واضحات عیان می‌کند اما وضعیت کمی، کمی فرق دارد چه آنکه منتهای وضعیت تولید، شبکه توزیع قصه پر فضهای است که احتمالاً کسی یاری تنظیم آن را ندارد. همین اردیبهشت سال گذشته سامانه یکپارچه تخصیص خودرو شکل گرفت تا شاید شبکه توزیع را اندکی شفاف کند، ولی خیلی بی‌سروصدا در آستانه ارائه هر مرحله نخست‌وزیر وقت صمت، کنار گذاشته شد!

اعمال و اجرای سیاست‌های منطبق با منافع جمعی نیست چراکه همیشه منافع فردی و گروهی ذی‌نفعان بازار خودرو به منفعت جمعی می‌چرید.

■ **نمای نزدیک**

چرا بازار خودرو سامان نمی‌یابد؟ این مهم‌ترین سؤال یک ملت است که سال‌هاست منتظر بهبود وضعیت بازار خودرو و وضعیت ولی هر روز که می‌گذرد، بازار این صنعت ۶۰ساله بدتر می‌شود؛ هم کیفی و هم کمی. وضعیت کیفی را وضعیت امنیت خودروها در تصادفات جاده‌ای بدون نیاز به توضیح واضحات عیان می‌کند اما وضعیت کمی، کمی فرق دارد چه آنکه منتهای وضعیت تولید، شبکه توزیع قصه پر فضهای است که احتمالاً کسی یاری تنظیم آن را ندارد. همین اردیبهشت سال گذشته سامانه یکپارچه تخصیص خودرو شکل گرفت تا شاید شبکه توزیع را اندکی شفاف کند، ولی خیلی بی‌سروصدا در آستانه ارائه هر مرحله نخست‌وزیر وقت صمت، کنار گذاشته شد!

اعمال و اجرای سیاست‌های منطبق با منافع جمعی نیست چراکه همیشه منافع فردی و گروهی ذی‌نفعان بازار خودرو به منفعت جمعی می‌چرید.

■ **رشد دلالی خودرو در یک دهه اخیر**
کیلومتر ۱۵ جاده خاوران یک بازار چهارهکتاری پذیرای تمامی خودروها عم از سواری وانت و حتی ماشین‌های سنگین است. خبری از زرق و برق نیست. بازار بسیار شلوغ و پرزادحام است. گفته می‌شود، میانگین ۲هزار ۵۰۰ خودرو در این مرکز خریدوفروش می‌شود و یک بازار پررونق برای تمامی خودروها به شمار می‌رود.

سعید، مرد میان‌سالی که یک ساعت طلایی به دست دارد و صحبت‌های تلفنی‌اش به ندرت قطع می‌شود، کمی سختگیر است و خوش از تباط نیست. علاقه‌ای هم به هم‌صحبتی ندارد، با این حال در پاسخ به اینکه وضعیت قیمت‌ها در بازار خودرو چگونه است، می‌گوید: «خودرو مانند طلا می‌ماند به شرط اینکه سالم باشد. خودرو محصولی نیست که از تورم عقب بماند یا بارشد قیمت‌ها در سایر بازارها رشد نکنند. همیشه برای خودرو تقاضا وجود دارد. در نتیجه هیچ وقت در رشد قیمت‌ها عقب نمانده، بلکه در بسیاری از مواقع پیش‌رو رشد قیمت‌ها هم بوده است.»

با دست به شلوغی بازار و ازدحام جمعیت اشاره می‌کند و می‌گوید: «۶۰درصد کسانی که در این بازار تردد می‌کنند، واسطه هستند. پس این بازار جذاب است که هر روز شاهد ورود جمعیت بیشتری به جمع واسطه‌گران خودرویی هستیم. دیگر خبری از درصد معامله نیست. واسطه‌گران خودرو را از افراد خریداری می‌کنند و آن را به قیمت دیگری به فروش می‌رسانند، به فروش حاصل از این خریدوفروش را نیز به عنوان دستمزد برای خودشان در نظر می‌گیرند.»

به دیوار تکیه داده است و بی‌حوصله به نظر می‌رسد، علاقه‌ای به ادامه صحبت ندارد، اما در برابر سوالات ریزدرشت مقاومت نمی‌کند، در رابطه با نحوه تعیین قیمت خودرو در بازار‌های آزاد می‌گوید: «بازار از اد قیمت خودرو را بر اساس ظاهر و سلامت فنی خودرو همچنین نرخ تورم می‌سنجد نکته‌دیگر اینکه خودرو دقیقاً متناسب با قیمت دلار نرخ‌گذاری می‌شود. گاهی به دلیل هجوم مشتریان به بازار و عدم تعادل میان عرضه و تقاضا قیمت از نرخ دلار هم بالاتر می‌ود. مردم از ترس از دست دادن ارزش پول خودشان ترجیح می‌دهند آن را به یک کالای بی‌خطر تبدیل کنند. مناسفانه در سال‌های اخیر خودرو به یک کالای قیمتی تبدیل شده، در نتیجه میزان تقاضای برای آن بالا رفته است.» با انگشت خود یک کشنده چینی به نام دایون را نشان می‌دهد و می‌گوید: «این خودرو در خرداد سال ۱۴۰۱ با قیمت ۳میلیارد و ۳۰۰میلیون تومان خریدوفروش می‌شد، در حال حاضر فروشندگان حاضر نیستند آن را ۵میلیارد هم بفروشند. این است که می‌گویم بازار خودرو هنوز غلط و سکه کم ندارد و هر وقت بازار ارزش‌شده‌مانند طلا سکه و دلار رشد می‌کند، خودرو به یک کالای سرمایه‌گذاری تبدیل می‌شود و میزان تقاضا برای آن بالا می‌رود. همین موضوع سهم واسطه‌گری را بالا برده و قیمت‌ها را با سرعت بیشتری رشد می‌دهد. جوانانی که در گذشته در این سن و سال پشت صندلی دانشگاه‌ها می‌نشستند، این روزها وارد بازار شده‌اند و به صورت جدی فعالیت می‌کنند. خود این موضوع نشان از سود بالای خریدوفروش خودرو دارد.»

■ **جمع‌بندی**

گشت‌وگذار در بازار خودرو نشان می‌دهد یا عزمی برای ساماندهی بازار خودرو نیست یا توان آن. دومی قرین به صحت است. کشور سالانه به حدود یک میلیون و ۵۰۰ هزار خودرو نیاز دارد اما تولید، کمتر از آن است، ولی همان تعداد کم هم به صورت منطقی و عادلانه بین مردم تقسیم نمی‌شود. نهاد متأسفانه خودشان را ذی‌حق دریافت خودرو خارج از نوبت می‌دانند و از آنجا که خودروسازی خصوصی به معنی واقعی کلمه نداریم، مدیران خودرویی خود را واردامر مستولان می‌دانند تا مردم، اینکه ۷۰درصد بازار خودرو را واسطه‌گران و دلال‌ها مدیریت می‌کنند، موضوعی نیست که بشود به آسانی از کنار آن گذشت، ولی مسئولان ذی‌ربط می‌گذرند، شاید چون منافع عدای در اینجا مطرح است. دقیقاً در چنین وضعی آب سرپالا می‌رود و دلالان ابوعطا می‌خوانند.

■ **نمای نزدیک**

بازارهای زیرزمینی و غیررسمی در کشورمان چند سالی است رونق بسیاری گرفته است، رشد قیمت‌ها و صعود قیمت محصولات به صورت لحظه‌ای کاسی دلالان را سکه می‌کند. بازار خودرو جزو بازارهایی است که سال‌هاست به دست واسطه‌ها مدیریت می‌شود و هر کس برای خریدوفروش خودرو مجبور می‌شود با این گروه همکاری کند. در سطح شهر تهران و بسیاری از شهرهای دیگر مراکز بزرگی برای تجمع خریداران و فروشندگان خودرو در نظر گرفته شده است که عمده حاضران در این مراکز همان دلالان هستند. در نگاه اول به نظر می‌رسد خودروی مورد نظر متعلق به خود فرد است، اما با کنکاش کوتاه‌مدت مشخص می‌شود خودرو پیش‌تر توسط دلال خریداری شده است. راهی بازار خودرو شدید تا بخشی از آنچه را در زیر پوست این بازار می‌گذرد با کلمات به تصویر بکشیم.

■ **نمای نزدیک**

چرا بازار خودرو سامان نمی‌یابد؟ این مهم‌ترین سؤال یک ملت است که سال‌هاست منتظر بهبود وضعیت بازار خودرو و وضعیت ولی هر روز که می‌گذرد، بازار این صنعت ۶۰ساله بدتر می‌شود؛ هم کیفی و هم کمی. وضعیت کیفی را وضعیت امنیت خودروها در تصادفات جاده‌ای بدون نیاز به توضیح واضحات عیان می‌کند اما وضعیت کمی، کمی فرق دارد چه آنکه منتهای وضعیت تولید، شبکه توزیع قصه پر فضهای است که احتمالاً کسی یاری تنظیم آن را ندارد. همین اردیبهشت سال گذشته سامانه یکپارچه تخصیص خودرو شکل گرفت تا شاید شبکه توزیع را اندکی شفاف کند، ولی خیلی بی‌سروصدا در آستانه ارائه هر مرحله نخست‌وزیر وقت صمت، کنار گذاشته شد!

اعمال و اجرای سیاست‌های منطبق با منافع جمعی نیست چراکه همیشه منافع فردی و گروهی ذی‌نفعان بازار خودرو به منفعت جمعی می‌چرید.

■ **نمای نزدیک**

چرا بازار خودرو سامان نمی‌یابد؟ این مهم‌ترین سؤال یک ملت است که سال‌هاست منتظر بهبود وضعیت بازار خودرو و وضعیت ولی هر روز که می‌گذرد، بازار این صنعت ۶۰ساله بدتر می‌شود؛ هم کیفی و هم کمی. وضعیت کیفی را وضعیت امنیت خودروها در تصادفات جاده‌ای بدون نیاز به توضیح واضحات عیان می‌کند اما وضعیت کمی، کمی فرق دارد چه آنکه منتهای وضعیت تولید، شبکه توزیع قصه پر فضهای است که احتمالاً کسی یاری تنظیم آن را ندارد. همین اردیبهشت سال گذشته سامانه یکپارچه تخصیص خودرو شکل گرفت تا شاید شبکه توزیع را اندکی شفاف کند، ولی خیلی بی‌سروصدا در آستانه ارائه هر مرحله نخست‌وزیر وقت صمت، کنار گذاشته شد!

اعمال و اجرای سیاست‌های منطبق با منافع جمعی نیست چراکه همیشه منافع فردی و گروهی ذی‌نفعان بازار خودرو به منفعت جمعی می‌چرید.

■ **نمای نزدیک**

چرا بازار خودرو سامان نمی‌یابد؟ این مهم‌ترین سؤال یک ملت است که سال‌هاست منتظر بهبود وضعیت بازار خودرو و وضعیت ولی هر روز که می‌گذرد، بازار این صنعت ۶۰ساله بدتر می‌شود؛ هم کیفی و هم کمی. وضعیت کیفی را وضعیت امنیت خودروها در تصادفات جاده‌ای بدون نیاز به توضیح واضحات عیان می‌کند اما وضعیت کمی، کمی فرق دارد چه آنکه منتهای وضعیت تولید، شبکه توزیع قصه پر فضهای است که احتمالاً کسی یاری تنظیم آن را ندارد. همین اردیبهشت سال گذشته سامانه یکپارچه تخصیص خودرو شکل گرفت تا شاید شبکه توزیع را اندکی شفاف کند، ولی خیلی بی‌سروصدا در آستانه ارائه هر مرحله نخست‌وزیر وقت صمت، کنار گذاشته شد!

اعمال و اجرای سیاست‌های منطبق با منافع جمعی نیست چراکه همیشه منافع فردی و گروهی ذی‌نفعان بازار خودرو به منفعت جمعی می‌چرید.

■ **نمای نزدیک**

چرا بازار خودرو سامان نمی‌یابد؟ این مهم‌ترین سؤال یک ملت است که سال‌هاست منتظر بهبود وضعیت بازار خودرو و وضعیت ولی هر روز که می‌گذرد، بازار این صنعت ۶۰ساله بدتر می‌شود؛ هم کیفی و هم کمی. وضعیت کیفی را وضعیت امنیت خودروها در تصادفات جاده‌ای بدون نیاز به توضیح واضحات عیان می‌کند اما وضعیت کمی، کمی فرق دارد چه آنکه منتهای وضعیت تولید، شبکه توزیع قصه پر فضهای است که احتمالاً کسی یاری تنظیم آن را ندارد. همین اردیبهشت سال گذشته سامانه یکپارچه تخصیص خودرو شکل گرفت تا شاید شبکه توزیع را اندکی شفاف کند، ولی خیلی بی‌سروصدا در آستانه ارائه هر مرحله نخست‌وزیر وقت صمت، کنار گذاشته شد!

اعمال و اجرای سیاست‌های منطبق با منافع جمعی نیست چراکه همیشه منافع فردی و گروهی ذی‌نفعان بازار خودرو به منفعت جمعی می‌چرید.

■ **نمای نزدیک**

چرا بازار خودرو سامان نمی‌یابد؟ این مهم‌ترین سؤال یک ملت است که سال‌هاست منتظر بهبود وضعیت بازار خودرو و وضعیت ولی هر روز که می‌گذرد، بازار این صنعت ۶۰ساله بدتر می‌شود؛ هم کیفی و هم کمی. وضعیت کیفی را وضعیت امنیت خودروها در تصادفات جاده‌ای بدون نیاز به توضیح واضحات عیان می‌کند اما وضعیت کمی، کمی فرق دارد چه آنکه منتهای وضعیت تولید، شبکه توزیع قصه پر فضهای است که احتمالاً کسی یاری تنظیم آن را ندارد. همین اردیبهشت سال گذشته سامانه یکپارچه تخصیص خودرو شکل گرفت تا شاید شبکه توزیع را اندکی شفاف کند، ولی خیلی بی‌سروصدا در آستانه ارائه هر مرحله نخست‌وزیر وقت صمت، کنار گذاشته شد!

اعمال و اجرای سیاست‌های منطبق با منافع جمعی نیست چراکه همیشه منافع فردی و گروهی ذی‌نفعان بازار خودرو به منفعت جمعی می‌چرید.

■ **نمای نزدیک**

چرا بازار خودرو سامان نمی‌یابد؟ این مهم‌ترین سؤال یک ملت است که سال‌هاست منتظر بهبود وضعیت بازار خودرو و وضعیت ولی هر روز که می‌گذرد، بازار این صنعت ۶۰ساله بدتر می‌شود؛ هم کیفی و هم کمی. وضعیت کیفی را وضعیت امنیت خودروها در تصادفات جاده‌ای بدون نیاز به توضیح واضحات عیان می‌کند اما وضعیت کمی، کمی فرق دارد چه آنکه منتهای وضعیت تولید، شبکه توزیع قصه پر فضهای است که احتمالاً کسی یاری تنظیم آن را ندارد. همین اردیبهشت سال گذشته سامانه یکپارچه تخصیص خودرو شکل گرفت تا شاید شبکه توزیع را اندکی شفاف کند، ولی خیلی بی‌سروصدا در آستانه ارائه هر مرحله نخست‌وزیر وقت صمت، کنار گذاشته شد!

اعمال و اجرای سیاست‌های منطبق با منافع جمعی نیست چراکه همیشه منافع فردی و گروهی ذی‌نفعان بازار خودرو به منفعت جمعی می‌چرید.