

ایران سرآمد خودرو بین ۸ همسایه امادر گرانی!

«جوان» وضعیت اختلاف قیمت خودرو در ایران و کشورهای ترکیه، آذربایجان، عربستان، عراق، عمان، گرجستان، پاکستان و افغانستان را با تمرکز بر ۱۳خودرو بررسی کرده است

با پایه حقوق ۵ میلیون و ۳۰۸ هزار تومانی و پراید ۱۱۱ به قیمت ۳۶۰ میلیون تومانی با فرض بر ثابت ماندن قیمت و پس انداز کردن کل مبلغ عایدی، حدود شش سال زمان لازم است تا بتوان ارزان ترین خودرو داخلی را خرید، این در حالی است که با این مبلغ در کشورهای همسایه خودرویی به مراتب قوی تر از لحاظ موتوری و بدنی می توان تهیه کرد، اما در ایران خرید خودروهای خارجی با کیفیت بالا صرفا به طبقه‌ای خاص منحصر شده و اقشار دهک‌های پایین شاید هیچ‌گاه قدرت خرید آنها را نداشته باشند.

نمودار مقایسه قیمت خودرو در ایران و کشورهای همسایه. ایران با بیش از ۳۶۰ میلیون تومان، گران‌ترین خودرو را در منطقه دارد.

عرضه‌کننده انتظار فروش با قیمت‌های نجومی را داشت و بخش تقاضا می‌خواست از این رشد نجومی جانماند و سود خود را کسب کند.

عدم عرضه مناسب خودروهای داخلی نیز یکی دیگر از موارد افزایش قیمت خودروهای خارجی است. بنابر آمار تولید خودرو از سوی شرکت ایران خودرو در فروردین ۱۴۰۱ در مقایسه با فروردین ۱۴۰۰ با ۲۶ درصد کاهش تولید روبه‌رو بوده است و از ۲۵ هزار و ۴۱ دستگاه خودرو میزان تولید را به ۲۳ هزار و ۸۱۹ دستگاه خودرو کاهش داده است. هرچند که به طور کلی در سال ۱۴۰۱ رشد تولید تا حدی محقق شد، اما پاسخگوی نیاز بازار نبود.

در راستای سیاست‌های افزایش عرضه خودرو مجلس از ابتدای دولت سیزدهم واردات خودرو را در بودجه سالانه گنجانده، اما با مخالفت مجمع تشخیص مصلحت روبه‌رو شد. در تصویب نهایی، مجلس واردات خودروهای نو و کار کرده را تصویب کرد، به صورتی که برابر بودجه تعیینی سال گذشته باید ۱۰۰ هزار خودرو وارد کشور می‌شد، اما این واردات مجدداً با ایراد هیئت عالی نظارت مجمع تشخیص مصلحت مواجه شد. با تداوم قیمتگذاری دستوری و ایجاد محدودیت در عرضه خودرو از سوی بخش خصوصی و عرضه‌کننده محصولات وارداتی خرید خودروی خارجی برای عده کثیری دیگر دور از دسترس و برای دهک‌های پایین جامعه محال شده است، هر چند که قیمت خودروهای داخلی نیز وضع بهتری ندارند.

پایین‌تر با توجه به شرایط نامساعد بازار و ضعیف‌بودن احتمال نوسازی خودروهای تحت مالکیت آنها قیمت خودروهای‌شان با میزان رشد قیمت خودرو در بازار رشد نمی‌کند. بنابر این تعداد کثیری از خانوارهای کشور یا خودرو ندارد یا خودرو آنها فرسوده و نامناسب است. در وعده‌های انتخاباتی ریاست جمهوری، آقای رئیسی وعده خارج شدن خودرو از حالت انحصاری و تعیین قیمت عادلانه برای آنها را عنوان کرد، اما با شروع دوره ریاست جمهوری او، قیمت خودرو بار دیگر روند صعودی به خود گرفت. در اسفند ۱۴۰۰ رئیس‌جمهور طی یک بازدید سر زده از ایران خودرو دستور صریح هشت گانه‌ای صادر کرد که از آنها تحت عنوان «دستورهای جهادی» نام برده شد، اما نه تنها به این دستور اعتنایی نشد، بلکه با گذشت بیش از یک‌سال از آن، بند به بند دستور نقض شده

پایین‌تر با توجه به شرایط نامساعد بازار و ضعیف‌بودن احتمال نوسازی خودروهای تحت مالکیت آنها قیمت خودروهای‌شان با میزان رشد قیمت خودرو در بازار رشد نمی‌کند. بنابر این تعداد کثیری از خانوارهای کشور یا خودرو ندارد یا خودرو آنها فرسوده و نامناسب است. در وعده‌های انتخاباتی ریاست جمهوری، آقای رئیسی وعده خارج شدن خودرو از حالت انحصاری و تعیین قیمت عادلانه برای آنها را عنوان کرد، اما با شروع دوره ریاست جمهوری او، قیمت خودرو بار دیگر روند صعودی به خود گرفت. در اسفند ۱۴۰۰ رئیس‌جمهور طی یک بازدید سر زده از ایران خودرو دستور صریح هشت گانه‌ای صادر کرد که از آنها تحت عنوان «دستورهای جهادی» نام برده شد، اما نه تنها به این دستور اعتنایی نشد، بلکه با گذشت بیش از یک‌سال از آن، بند به بند دستور نقض شده

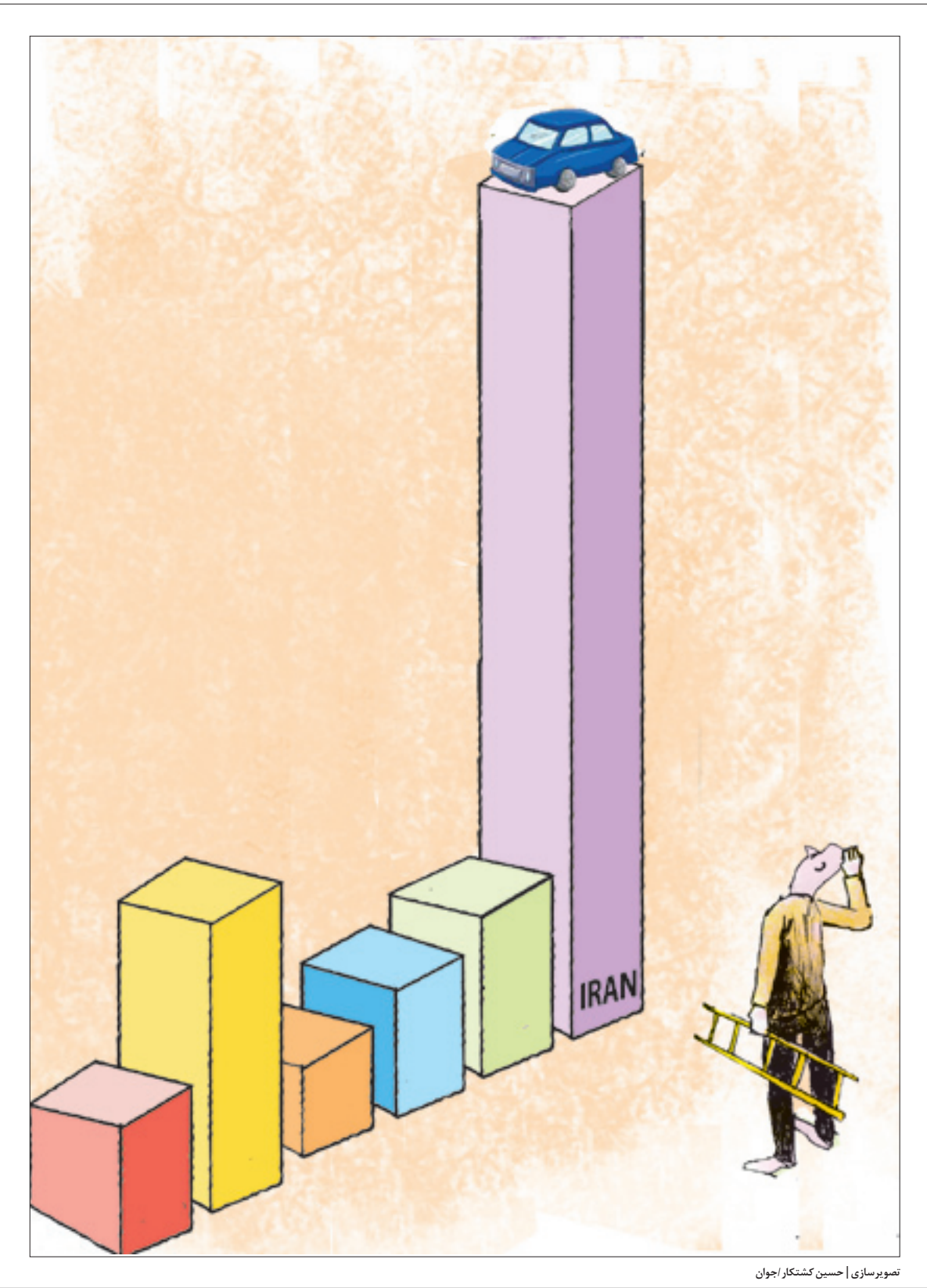
بنابر اعلام آمارهای رسمی نیمی از خانواده‌های ایرانی حداقل یک خودرو دارند و مابقی نه خودرو دارند و نه با وضعیت موجود دورنمای امیدوار کننده‌ای برای خرید خودرو در این خانوارها به چشم می‌خورد. براساس آمارهای برآوردی تعداد خانوارهای کشور حدود ۲۶میلیون و ۵۰۰ هزار مورد است که نیمی از آنها بالغ بر ۱۳ میلیون و ۲۵۰ هزار خانوار می‌شود که این امر نشان‌دهنده توزیع نامتوازن و تبعیض منابع در بین خانوارهاست. از طرفی نمی‌توان از شکاف میان ارزش خودروهای تحت مالکیت خانوارهای فقیر و غنی در کشور چشم‌پوشی کرد، در حالی که خانوارهای ثروتمند بیشتر از خودروهای لوکس و وارداتی استفاده و در دوره‌های تنش‌های اقتصادی رشد بیشتری را تجربه می‌کنند، خودروهای تحت مالکیت دهک‌های

در بین کشورهای همسایه، کشورهای عربی در مقایسه با ایران و ترکیه و آذربایجان به مراتب شرایط بسیار بهتری را از لحاظ اقتصادی دارند و قابل انتظار است که شکاف عمیق‌تری بین قیمت‌های ایران و این دست کشورها شکل گرفته باشد، به گونه‌ای که هیوندای توسان ۴میلیارد و ۱۰۰ میلیونی در ایران، در عربستان تنها ۸۰۰ میلیون تومان قیمت دارد و در عمان با ۴۳۰ میلیون تومان فروخته می‌شود، اما نکته قابل توجه این است که شکاف قیمتی فقط مربوط به کشورهای قوی‌تر از ما (از منظر اقتصادی) نیست، بلکه قیمت این خودروها در کشور ترکیه که نوری بالاتر از ایران دارد نیز بسیار کمتر از ایران است. برای مثال هیوندای النترا در ایران ۳میلیارد تومان قیمت دارد، در حالی که این خودرو در ترکیه یک میلیارد و ۶۲۰ میلیون تومان به فروش می‌رسد. لندکروز که به عنوان یک خودروی تجملاتی و گرانتیمت در ایران شناخته می‌شود مدل ۲۰۰۵ آن ۴میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان فروخته می‌شود، در حالی که این خودرو در افغانستان تنها ۳۹۰ میلیون تومان (۷ هزار و ۵۰۰ دلار) قیمت دارد و در عراق به قیمت یک میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان خرید و فروش می‌شود.

■ **دلایل گرانی خودرو نسبت به سایر کشورها**

بنابر بررسی‌های صورت گرفته قیمت خودروهای خارجی در بازار داخلی بین دو تا ۱۰ برابر قیمت همین خودروها در کشورهای منطقه و حتی اروپاست، در چنین شرایطی که حاشیه سود دلالت خودرو می‌تواند به ۲۴ میلیارد تومان برسد و تعارض منافع در این بین سدی برای کنترل قیمت‌ها شود، دلایل افزایش قیمت خودرو را اثر تغییرات متغیرهای کلان اقتصادی به اقتصاد و انتظارات تورمی عنوان می‌کنند. این دلایل را می‌توان تحت عناوین دیگری نیز نام برد، اما درخصوص خودروهای خارجی تعرفه‌های سنگین واردات و مقرات و دستورالعمل‌های متفاوت و ممنوعیت واردات از سال ۹۷ را می‌توان به عنوان دلایل تأثیرگذار تر مطرح کرد.

از سوی دیگر انتظارات تورمی طی چند سال گذشته با دو منشأ ریسک‌های غیراقتصادی و زمینه‌خرد باقیمت ارزان و فروش به قیمت بالا در بازار خودرو باعث افزایش تقاضای سرمایه‌ای شد و در نتیجه فعالیت‌های سفته‌بازانه و احتکار افزایش پیدا کرد. همراه با تحریم‌های بین‌المللی اعمال شده در سال ۹۷ وزارت صمت ثبت سفارش خودرو را متوقف کرد و لغو واردات از یک‌سوم سهم وارداتی‌ها را در بازار خودرو محدود کرد و از سوی دیگر قیمت‌ها به طور چشم‌گیری افزایش یافت. با ممنوع‌شدن واردات بخش



تصویرسازی | حسین کشکدار جوان

در گزارش تحقیقاتی مؤسسه بانک داده‌های اقتصادی وزارت صمت، شرکت‌های خودروسازی و قطعه‌سازی، همانند مردم در انتظار تحولی در بازار خودرو بود، اما از فولکس واگن هستند، اگر بخواهیم چنین آماری را برای کشور خودمان در نظر بگیریم باید پایه حقوق اعلامی از جانب شورای عالی کار و همچنین قیمت ارزان‌ترین خودرو در بازار کشور را در نظر بگیریم با پایه حقوق ۵ میلیون و ۳۰۸ هزار تومان و پراید ۱۱۱ به قیمت ۳۶۰ میلیون تومان، با فرض بر ثابت ماندن قیمت و پس انداز کردن کل مبلغ عایدی، حدود ۷۰ماه زمان لازم است تا بتوان ارزان‌ترین خودرو داخلی را خرید، این در حالی است که با این مبلغ در کشورهای همسایه خودرویی به مراتب قوی‌تری از لحاظ موتوری و بدنی می‌توان تهیه کرد، اما در ایران خرید خودروهای خارجی با کیفیت بالا صرفاً به طبقه‌ای خاص منحصر شده و

پایین‌تر با توجه به شرایط نامساعد بازار و ضعیف‌بودن احتمال نوسازی خودروهای تحت مالکیت آنها قیمت خودروهای‌شان با میزان رشد قیمت خودرو در بازار رشد نمی‌کند. بنابر این تعداد کثیری از خانوارهای کشور یا خودرو ندارد یا خودرو آنها فرسوده و نامناسب است. در وعده‌های انتخاباتی ریاست جمهوری، آقای رئیسی وعده خارج شدن خودرو از حالت انحصاری و تعیین قیمت عادلانه برای آنها را عنوان کرد، اما با شروع دوره ریاست جمهوری او، قیمت خودرو بار دیگر روند صعودی به خود گرفت. در اسفند ۱۴۰۰ رئیس‌جمهور طی یک بازدید سر زده از ایران خودرو دستور صریح هشت گانه‌ای صادر کرد که از آنها تحت عنوان «دستورهای جهادی» نام برده شد، اما نه تنها به این دستور اعتنایی نشد، بلکه با گذشت بیش از یک‌سال از آن، بند به بند دستور نقض شده

خودرو	مدل ساخت	ایران (میلیارد تومان)	عراق	عمان	گرجستان	ترکیه (میلیارد تومان)	جمهوری آذربایجان	عربستان	پاکستان
بنز CLA250	۲۰۱۶	۴,۳۰۰	۱,۳۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۸۰۰میلیون تومان	۶۰۰میلیون تومان	-	۱,۱۴۰,۰۰۰,۰۰۰	-	۲,۷۰۰,۰۰۰,۰۰۰
BMW 520i	۲۰۱۵	۵,۸۰۰	۸۰۰میلیون تومان	۴۷۶میلیون تومان	۷۰۰میلیون تومان	۲,۴۵۰	۱,۲۳۰,۰۰۰,۰۰۰	۹۰۰میلیون تومان	۳,۲۳۰,۰۰۰,۰۰۰
کیا اسپور تچ	۲۰۱۴	۳,۸۰۰	۷۴۰میلیون تومان	۶۰۰میلیون تومان	۴۵۰میلیون تومان	۱,۸۳۰	۸۳۰میلیون تومان	۵۰۰میلیون تومان	۱,۲۷۰,۰۰۰,۰۰۰
کیا اپتیما	۲۰۱۹	۳,۷۰۰	۷۵۰میلیون تومان	۵۴۴میلیون تومان	۷۱۷میلیون تومان	-	۱,۵۰۷,۰۰۰,۰۰۰	۹۰۰میلیون تومان	-
هیوندای النترا	۲۰۱۶	۳	۳۸۰میلیون تومان	۳۹۵میلیون تومان	۴۶۸میلیون تومان	۱,۶۳۰	۸۴۰میلیون تومان	۳۰۰میلیون تومان	۸۰۰میلیون تومان
هیوندای سانتافه	۲۰۱۴	۳,۳۰۰	۸۵۰میلیون تومان	۴۸۰میلیون تومان	۴۵۰میلیون تومان	۲,۵۶۰	۱,۰۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۷۰۰میلیون تومان	-
هیوندای توسان	۲۰۱۸	۴,۱۰۰	۹۵۰میلیون تومان	۴۳۰میلیون تومان	۸۵۰میلیون تومان	۲,۷۰۰	۱,۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۸۰۰میلیون تومان	۱,۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰
مگان	۲۰۱۶	مونتاژ ۱۳۹۱ با قیمت ۱,۴۰۰	۳۹۰میلیون تومان	۳۷۰میلیون تومان	-	۱,۴۶۰	۵۰۰میلیون تومان	-	-
مزدا ۳	۲۰۱۸	۲,۷۰۰	۵۵۰میلیون تومان	۴۵۰میلیون تومان	-	۱,۹۹۵	۷۷۰میلیون تومان	۴۰۰میلیون تومان	-
آئودی A4	۲۰۱۵	۷۲۵میلیون تومان	۵۷۰میلیون تومان	۵۷۲میلیون تومان	-	۲,۴۵۰	۱,۳۰۰,۰۰۰,۰۰۰	-	۲,۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰
تویوتا لندکروز	۲۰۲۲	۲۰۰۶ باقیمت ۱,۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	-	۴,۴۸۸,۰۰۰,۰۰۰	۳,۳۸۰,۰۰۰,۰۰۰ مدل ۲۰۱۴ باقیمت ۱,۶۶۴,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۶,۳۹۰,۰۰۰,۰۰۰	۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰
تویوتا راف و ر	۲۰۲۰	۷,۵۰۰	۱,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۰۳۳,۰۰۰,۰۰۰	۱,۶۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴,۷۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۵۳۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰	-
تویوتا پرادو ۴ در	۲۰۱۶	۲۰۱۲ در بازار موجود است با قیمت ۶,۹۰۰	۱,۸۹۰,۰۰۰,۰۰۰	۲,۱۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۵۰۲,۸۰۰,۰۰۰	-	۲,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۲,۰۸۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۰۲۲ باقیمت ۱۲ میلیارد به فروش میرسد

توضیح: در طی تهیه گزارش، قیمت ارز مقداری تغییر یافته است

درد

در بین کشورهای همسایه، کشورهای عربی در مقایسه با ایران و ترکیه و آذربایجان به مراتب شرایط بسیار بهتری را از لحاظ اقتصادی دارند و قابل انتظار است که شکاف عمیق‌تری بین قیمت‌های ایران و این دست کشورها شکل گرفته باشد، به گونه‌ای که هیوندای توسان ۴میلیارد و ۱۰۰ میلیونی در ایران، در عربستان تنها ۸۰۰ میلیون تومان قیمت دارد و در عمان با ۴۳۰میلیون تومان فروخته می‌شود، اما نکته قابل توجه این است که شکاف قیمتی فقط مربوط به کشورهای قوی‌تر از ما (از منظر اقتصادی) نیست، بلکه قیمت این خودروها در کشور ترکیه که تورمی بالاتر از ایران دارد نیز بسیار کمتر از ایران است

درد

بنابر اعلام آمارهای رسمی نیمی از خانواده‌های ایرانی حداقل یک خودرو دارند و مابقی نه خودرو دارند و نه با وضعیت موجود دورنمای امیدوار کننده‌ای برای خرید خودرو در این خانوارها به چشم می‌خورد. براساس آمارهای برآوردی تعداد خانوارهای کشور حدود ۲۶میلیون و ۵۰۰ هزار مورد است که نیمی از آنها بالغ بر ۱۳ میلیون و ۲۵۰ هزار خانوار می‌شود، که این امر نشان‌دهنده توزیع نامتوازن و تبعیض منابع در بین خانوارهاست. از طرفی نمی‌توان از شکاف میان ارزش خودروهای تحت مالکیت خانوارهای فقیر و غنی در کشور چشم‌پوشی کرد

اقشار دهک‌های پایین شاید هیچ‌گاه قدرت خرید آنها را نداشته باشند.

■ **راه‌حل از قیمتگذاری نمی‌گذرد**

به طور کلی می‌توان گفت نقطه‌ای که میان عرضه و تقاضا به حالت تعالی می‌رسد، قیمت را تعیین می‌کند، بنابراین در سایر کشورها هیچ نهاد نظارتی و دولتی‌ای به بحث قیمت‌گذاری خودرو ورود نمی‌کند و برای آنکه این بازار دچار انحصار نشود، صرفاً در تقابل با انحصار قانونی وضع می‌کنند، چراکه انحصار بدیده‌ای ناشی از دولت ایجاد می‌شوند به تدریج ارتباطات و لابی‌های دولتی برای خود ایجاد می‌کنند و انحصارشان در بلندمدت حفظ می‌شود. در سایر کشورها خودروسازان ضمن تلاش برای ارتقای تکنولوژی یک خودرو، برای ایجاد رقابت از قیمت محصول خود می‌کاهد، اما در ایران محصولات همچنان قدیمی و روند قیمت‌ها افزایشی است حتی بوق و راهنما نیز به صورت آشن خودرو معرفی می‌شوند.

در صنعت خودروسازی داخلی بسیاری از ویژگی‌های یک خودروی باکیفیت، فدای تیراژ می‌شود فعلاً صنعت خودرو عنوان می‌کنند، افزایش ۱۷ تا ۲۹ درصدی قیمت خودرو هزینه تولید خودرو را پوشش نمی‌دهد و علاوه بر تداوم زیان‌دهی به افت کمی و کیفی نیز منجر می‌شود. در حال حاضر شاهد کمبود کمی و کیفی در خودروهای داخلی هستیم به صورتی که استانداردهای هشتاد و پنج گانه فقط یک بخش از ایمنی‌ها را شامل می‌شود و مقاومت بدنه خودرو جزو استانداردهای هشتاد و پنج گانه ایران نیست، با این حال خودروهای داخلی کماکان مشتری‌های زیادی دارند، چراکه افزایش قیمت خودرو در سال گذشته از طلا و ارز نیز بیشتر بوده و خودرو از حالت صرفی به حالت سرمایه‌ای تغییر جایگاه پیدا کرده است. برای کنترل قیمت خودرو و کاهش انحصار، این کالا باید به جایگاه اصلی خود به عنوان یک کالای مصرفی بازگردد و لازم‌ه این کار تعادل بین عرضه و تقاضاست. ممنوعیت واردات خودرو از سال ۹۷ هر ساله تمدید شد، در حالی که واردات خودرو به گفته کارشناسان و فعالان بازار برای عبور از این شرایط جزو راه‌حل‌های اساسی است و در شرایط کنونی که التهاب تقاضا در بازار خودرو وجود دارد و خودروسازان توان پوشش تقاضای بازار را ندارند، چاره‌ای جز واردات خودرو برای بهبود و سامان‌بخشی به این بازار وجود ندارد. از طرفی با توجه به اینکه میزان واردات خودرو در مقایسه با تقاضای بازار بسیار محدود است نمی‌تواند تهدیدی برای بازار خودروی داخلی باشد.

■ **جمع‌بندی**

با گذر از قیمتگذاری‌های دستوری، حذف رانت‌های دولتی و ایجاد بازار رقابتی میان خودروسازان داخلی به همراه افزایش عرضه چه از طریق خودروهای داخلی و چه از مجرای واردات خودروهای خارجی می‌توان به بازار متلاطم خودرو سکون بخشید، هر چند که نباید از تأثیر دستورالعمل‌های مصوب در خصوص نحوه واردات، عوارض گمرک و نحوه توزیع غافل شد. از طرف دیگر با صرف ابلاغ بر نهادهای سازمان‌های مختلف مبنی بر کنترل قیمت‌ها، هیچ قیمتی کنترل نخواهد شد و هر بخش مسئولیت‌های خود را بر عهده بخش دیگری محول می‌کند، بنابراین اگر هر گره در دست هر مسئول به صورت مجزا گشوده شود، سد تعارض منافع نیز از میان برداشته شده و چرخ اقتصاد به مثابه سایر کشورهای برسی شده به خوبی می‌چرخد.