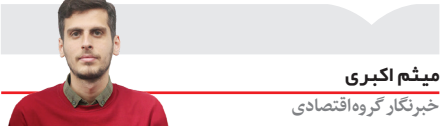


سیاستگذاری آشفته در بازار صنعت خودرو را به کجا می برد؟

مرگ خودخواسته خودرو



میتثم اکبری

خبرنگار گروه اقتصادی

از ۱۹ آذر ۱۴۰۰ که آخرین مجوز افزایش قیمت خودرو به ایران خودرو و سایپا داده شد بیش از ۱۶ ماه می گذرد. بررسی ها نشان می دهد طی این ۴۸۵ روز، قیمت محصولات صنعتی حدود ۷۰ درصد رشد داشته است. عدم بهروزرسانی قیمت‌ها باعث ضرر و زیان چشمگیری در خودروسازی شده است، برای مثال ایران خودرو در صورت مالی خود ادعا کرده تنها در ۶ ماهه نخست ۱۴۰۱ بیش از ۱۳ هزار میلیارد تومان زیان از تفاوت قیمت گذاری دستوری و قیمت تمام‌شده متحمل شده که آن را به حساب دولت فاکتور کرده است (هرچند ایران خودرو عرضه اندکی در بورس کالا داشته است اما با فرض ادامه این روند در نیمه‌دوم سال ۱۴۰۱ این زیان به حدود ۲۶ هزار میلیارد تومان می‌رسد). البته این تمام ماجرا نیست؛ وقتی قیمت کارخانه خودرو ثابت مانده و به‌علت شرایط اقتصادی و تورم موجود، خرید خودرو با قیمت کارخانه رانت عجیب‌وغریبی را برای برندگان لاتاری خودرویی ایجاد کرده است؛ سودی که نه به جیب مردم و نه به جیب خودروساز بلکه به جیب دلالان وارد شده است. کارشناسان معتقدند اگر دولت‌ها در ایران با اتخاذ یک رویکرد علمی و درست در اصلاحات ساختاری، به موضوع خودرو به‌جای قیمت گذاری دستوری، به‌عنوان موتور پیش‌شان اقتصادی نگاه می‌کردند، به پاشنه آشیل سیاستگذاری صنعتی تبدیل نمی‌شد. نمونه اخیر آن، حذف اشتباه سازوکار بورس کالا بود که اعتراض‌های زیادی را برانگیخت. اما به‌هر حال، شرایط فعلی و سرکوب قیمت کارخانه ۶ نتیجه مخرب به‌دنبال خواهد داشت. ۱- کاهش کیفیت خودرو، ۲- کاهش تولید، ۳- بدی به قطعه‌سازی، ۴- افزایش بدی‌های بانکی خودروسازان، ۵- زیان دولت و ۶- توزیع گسترده رانت برای گروهی خاص از مردم.

هیچ‌کس اعلام نرخ را کردن نمی‌کند

شورای رقابت روز سه‌شنبه ۱۵ فروردین‌ماه، قیمت‌های خودروهای تولیدشده غیرمونتازی را که توسط سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان محاسبه شده بود را بررسی و مورد تایید قرار داد و به‌صورت محرمانه به وزارت صمت ابلاغ کرد. اما ۱۶ فروردین یعنی روز بعد از ابلاغ ترخ‌نامه جدید، شورای رقابت با صدور چهارمین اطلاعیه خود در خصوص بازار خودرو، به برخی از موارد در خصوص دستورالعمل تنظیم بازار خودرو که در یازدهم بهمن سال گذشته منتشر شده بود، توضیح داد. در این اطلاعیه شورای رقابت با اشاره به اینکه بازار خودرو از عوامل متعدد اقتصادی-سیاسی از جمله تحریم، نوسانات ارز، تورم داخل کشور و برخی قوانین مانند قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت، قانون سهاماندهی بازار خودرو، قانون بودجه سه سالیانه و... اثر می‌پذیرد و بر بخش‌های دیگر اقتصاد کشور ازجمله صنایع پایین‌دستی همچون قطعه‌سازی، صنایع پتروشیمی و معادن و نیز اشتغال در این زنجیره اثرگذار است، در تنظیم‌گری این بازار باید سعی کرد تمام ملاحظات مزبور لحاظ شود. علاوه‌بر این چالش‌های دیگری که در سمت تقاضا (مانند ورود سرمایه برای حفظ ارزش و افزایش حضور دلالان در عین فزونی تقاضای واقعی خودرو به سطح تولید خودروسازان)، در سمت عرضه (عدم تغییر نرخ از پاییز ۱۴۰۰ و تبعات خاص آن، مباحث حول قیمت، نتیجه چنان شد که این شورا در نرخ‌نامه جدیدی که ابلاغ کرد به افزایش قیمت خودروهای غیرمونتازی دست برند. اما ابلاغیه افزایش قیمت پس از رفت‌وبرگشت‌های میان این شورا و وزارت صمت منتشر نشد تا نهایتاً سخنگوی شورای رقابت درخصوص عدم‌انتشار نرخ‌نامه جدید قیمت خودرو اعلام کند این شورا خود مسئولیت انتشار را برعهده می‌گیرد و نرخ‌ها را اعلام می‌کند.

تبعات وتوی معاون اول

اما ابلاغ ترخ‌های جدید خودروهای غیرمونتازی تولید داخل، پایان ماجرا نبود و عصر پنجشنبه ۱۷ فروردین انتشار نامه‌ای از محمد مخبر، معاون اول رئیس‌جمهور نشان داد دولت و شورای رقابت با یکدیگر هماهنگ نیستند. در این نامه مخبر با بیان آنکه اصلاح یکباره قیمت‌های خودرو در شرایط فعلی مناسب نیست، از شورای رقابت خواست تا در تعامل با وزارت صمت، معدن و تجارت به فوریت نسبت به تجدیدنظر در قیمت‌گذاری مذکور اقدام شود. این موضوع از آنجا اهمیت دارد که بدانیام آخرین قیمت اعلام شده برای خودروهای ایران خودرو و سایپا به آذر ۱۴۰۰ برمی‌گردد و درحالی‌که طی ۱۵ ماه گذشته بنابر محاسبات، نهاده‌های تولید خودرو رشد قیمتی بالایی داشتند برای مثال آلومینیوم ۷۸، کاند مس ۷۶، ورق فولادی ۶۸، نرخ ارز مربوط به مصارف ارزی ۵۵، مواد پلیمری ۵۳ و تایر ۲۰ درصد افزایش قیمت داشته که اثر خود را در افزایش قیمت تمام‌شده تولیدات نشان می‌دهد، اما قیمت کارخانه این خودروها دچار تعدیل ناشی از رشد تورم نشده‌اند. در این خصوص امیرحسن کاکایی در گفت‌وگو با «فرهیختگان» و درخصوص ریشه اختلاف‌نظر میان معاون اول و شورای رقابت اعتقاد دارد: «اولاً آنچه به‌نظر می‌رسد این است که نامه آقای مخبر دستور نبود و چیزی که به ذهن متبادر می‌شود این است که توصیه کردند؛ چراکه

شورای رقابت یک مرجع عالی است و نهاده‌های مختلفی در آن هستند. از طرف دیگر باید گفت درواقع هر دوطرف دنبال منافع مردم هستند، یعنی همه معاون اول، هم شورای رقابت، هم سازمان حمایت و هم وزارتخانه پیگیر منافع هستند اما اینکه مردم چه کسی هستند و منافع آنها چیست، موضوعی است که مشخص نیست. یعنی همه هرچه می‌گویند به‌خاطر مردم است، اما می‌دانیم امکان ندارد نظرات متفاوت و بعضاً مخالف یک هدف داشته باشند. همه پشت عنوان منافع ملی نظر خود را می‌دهند و اتفاقاً همه درست می‌گویند و منفعت هم برای بسیاری دارد. مثلاً در خود قیمت‌گذاری دستوری برآوردها نشان می‌دهد اگر بالای ۲۰۰ هزار میلیارد تومان زیان به خودروسازی‌ها وارد شده از آن طرف هم ۲۵۰ تا ۴۰۰ هزار میلیارد تومان هم رانت برای عده‌ای به‌وجود آمده است. خب چه عیبی دارد و آن هم منفعت است. آن سمت ۲۰ میلیون سهامدار خودرویی دارند و از سمت دیگر حدود ۲٫۵ میلیون نفر طی چند سال اخیر از خودروسازها خودرو خریده‌اند که منفعتی بیشتر از صنعت و به قیمت ضربه به آن برده‌اند. ولی کدام منفعت مهم‌تر است و کدام یک منفعت درازمدت ملت است؟ لذا این موضوعی است که در مورد آن صحبت نمی‌شود.»

همچنین این کارشناس خودرو درخصوص اثر عدم‌افزایش قیمت با توجه به نرخ تورم سالانه گفت: «در کشوری که تورم حداقل ۴۰ درصدی داریم قیمت باید فصلی ۱۰ درصد افزایش یابد تا به تعادل برسد. در این شرایط در خودروسازها به‌دلیل زیان‌دهی سرمایه‌گذاری صورت نمی‌گیرد، حال چگونه این اثر ۴۰ درصدی تورم را بخوایم در خودروسازی پوشش دهیم؟ شاید گفته شود با بهره‌وری، اما مگر می‌شود افزایش ۱۰ درصدی هزینه‌ها را با بهره‌وری پوشش داد؟ از سال گذشته قرار بود قیمت افزایش یابد که یک‌سال است افزایش نیافته، حال آنکه اگر افزایش قیمت از سال گذشته یکلانی رخ می‌داد عده‌هایی مانند ۷۰درصد افزایش قیمت موجب ترس نمی‌شد کمالینکه به‌صورت عددی هم اگر نگاه کنیم افزایش ۷۰ درصدی مثلاً در قیمت پژو پارس TU۵ قیمت کارخانه ۱۷۰ میلیونی دارد قیمت آن ۳۰۰ میلیون شود درحالی‌که قیمت بازار آن ۷۰۰ میلیون است. از یک طرف افزایش قیمت بالایی است و از طرف دیگر نسبت به بازار باز هم فاصله زیادی دارد.»

ساختار قیمت تمام‌شده خودرو معیوب است

امیرحسن کاکایی در بخشی از صحبت خود به موضوع ساختار بهای تمام‌شده تولیدات خودرویی در ایران نیز اشاره کرد. به اعتقاد وی این ساختار با مدل‌های معمول جهانی تفاوت دارد و این موضوع سبب می‌شود هزینه تمام‌شده بالاتر از چیزی است که باید باشد و کسی نمی‌تواند آن را کتمان کند و البته حل آن نیز نیاز به کار کارشناسی و علمی دارد و وابسته به تغییر افراد و مدیران نیست: «برای مثال زمانی که داریم درخصوص ۱۰۰ هزار میلیارد تومان هزینه صحبت می‌کنیم گفته می‌شود که ۱۰ درصد از این هزینه اضافی و نادرست است. به چه شکل؟ مثلاً کارگر زیاد است یا رفت‌وآمد تریلر و عوامل لجستیکی زیاد است، یا قیمت خرید قطعه بالا و غیرمصنّفانه است، حال اگر بخوایم ۱۰ درصد آن که ۱۰ هزار میلیارد تومان است را حذف کنیم با عزل چند مدیر انجام نمی‌گیرد و می‌بینید مثلاً چند هزار کارگر و راننده تریلی جلوی ساختمان کارخانه اعتراض می‌کنند. لذا ساختار مشکل دارد و افراد زیادی در آن درگیرند و به کار علمی سنگین و با آرامشی نیاز است و نمی‌توان توقع داشت که مثلاً در ۶ ماه آن را انجام داد. لذا در ساختار فعلی و با این افزایش قیمت نهاده‌ها، تولید به‌صرفه نیست و تا همین‌جا هم باید تعجب کرد ایران خودرو و سایپا با ۱۴۰ هزار میلیارد تومان زیان بازمه

تولید می‌کنند. از سمت دیگر هم به‌جای قیمت زرگری باید مشکلات ساختاری را حل کنند. این است که مسئولان باید به‌جای وظیفه قیمت‌گذاری طبق اصل ۴۴ تصدی‌گری را رها کنند و به کارهای اساسی برسند.»

۱۶ ماه بدون افزایش قیمت کارخانه

همان‌گونه که ذکر شد نگاهی به قیمت‌گذاری تاریخی خودرو برای دوخودروسازی ایران خودرو و سایپا نشان می‌دهد آخرین افزایش قیمت خودرو به ۱۹ آذر سال ۱۴۰۰ برمی‌گردد و طی ۱۶ ماه اخیر و علی‌رغم رشد انواع هزینه‌های اصلی و جانبی (از افزایش هزینه ۷۰ تا ۸۰ درصدی آلومینیوم، فولاد و... تا افزایش هزینه‌های حقوق و دستمزد و حمل‌ونقل)، قیمت، خودرو دچار تغییر نشد.

از سوی دیگر کاکایی در پاسخ به سوالی درخصوص افزایش قیمت نهاده‌های تولید و عدم افزایش قیمت خودرو طی ۱۵ ماه اخیر و اثر آن بر تولیدکنندگان و بازار گفت: «در اینجا هم ۲ بحث داریم. اول آنکه می‌دانیم از آذر ۱۴۰۰ تا کنون قیمت نهاده‌های تولید بیش از ۷۰درصد تغییر کرده و نکته‌ای هم که مهم است این است که قیمت‌های تعیین شده برای خودرو در آذر ۱۴۰۰ از قیمت تولیدی همان زمان هم عقب مانده بود. از سویی این افزایش قیمت در نهاده‌های تولید منحصراً به‌مواد اولیه هم نبود، در نیروی انسانی و حمل‌ونقل هم وجود داشت. برای مثال طی مدتی که کرونا بروز پیدا کرده بود هزینه حمل کانتینر به‌طور متوسط از ۶۰۰ دلار به ۲ هزار دلار رسید و در همین مدت در یک‌سال گذشته چون منحصراً با کشتیرانی جمهوری اسلامی کار می‌کنیم بعضاً تا ۷ هزار دلار هم بالا رفت و این چیزی است که کسی بدان توجه نمی‌کند و نگاه‌ها فقط به فولاد و... است که خودشان ۷۰درصد افزایش نرخ داشتند.»

همچنین کاکایی با اشاره به عدم بهروزرسانی قیمت خودرو به مواردی چون چنان قیمت گذاری دستوری، عدم پاسخگویی به نیاز واقعی خودرو را در پی دارند و نارضایتی متقاضیان واقعی را ایجاد می‌کنند، اشاره می‌کند و می‌گوید: «الان بیش از ۱۶ ماه است که قیمت خودروهای پرتیراژ و پرتقاضا دو خودروساز و ایران خودرو به‌طور خاص به‌روز نشده است. خب این موضوع که متوسط افزایش قیمت صنعتی طی ۱۶ ماه اخیر ۷۰ درصد بوده و قیمت خودرو هم به‌روز نشده است را همه قبول دارند. پژو ۱۷۶ میلیونی که الان در بازار ۷۰۰ میلیون تومان است و ایران خودرو ضرر می‌کند آیا منفعت ملی است؟ مثلاً طرح حمایت از جوانی جمعیت طرح خوبی است اما با این بهانه ۵۰ درصد از خودروها به این سمت بروند تاثیری در افزایش جمعیت دارد یا منفعت مردم است؟ از این رو در این اتفاقات منافع مردم تأمین نمی‌شود. شب عید ۱۵۰ هزار میلیارد تومان از پول مردم بلوکه شد: ۶۰ هزار میلیارد برای خودروی وارداتی و ۹۰ هزار میلیارد دیگر برای خودروی داخلی. سوال این است که در دنیا دنبال این هستند که پول به‌سرعت در بخش مولد بچرخد یا در بانک‌ها بلوکه شود. چه کسی نفع آن را می‌برد؟ بانک. یعنی در میانه دعوی دوفنر، نفر سوم سود آن را می‌برد، در عین اینکه مشکل اصلی حل نشده است.»

حذف اشتباه خودرو از بورس کالا

ایده عرضه خودرو در بورس کالا، موضوعی بود که اگرچه موافقان و مخالفانی داشت اما استفاده از سازوکار آن همان‌گونه که برای اولین بار در ایران استفاده شده- برای کشوری که در شرایط تحریمی قرار دارد و فشار تقاضای سرمایه‌ای، چیرگی زیادی بر تقاضای مصرفی بازار آن دارد، تنها تا زمان رسیدن به تعادل عرضه و تقاضا مناسب است (همان‌گونه رسیدن به تعادل در عرضه و تقاضا با تصمیماتی در سایر بازارها و بخش‌های اقتصادی نیز مرتبط بوده) و نمی‌توان در شرایط بدون تحریم آن را برای کالاهایی با



مختصات خودرو تجویز کرد که حتی درصورت استفاده نیز نمی‌تواند کارایی داشته باشد. به عبارت دیگر استفاده از این ابزار در شرایط فعلی به‌سبب نوعی فشار در سمت تقاضا و محدودیت‌ها در سمت عرضه بوده که می‌توانست از فشار بازار بکاهد. از این رو کاکایی درخصوص استفاده از بورس کالا معتقد است که نباید این ابزار را به علت برخی تلاطمات کوتاه‌مدت از دست داد و استفاده از آن مزایایی بیش از معایب حداقل در شرایط فعلی و با لحاظ ضوابطی دارد: «در وضعیت فعلی بورس کالا بهترین راهکار است اما باید توجه داشت که اگر خودرو را بردیم در بورس کالا و بازار سرمایه وضع خوبی نداشته باشد، قیمت خودرو در بورس کالا صعودی می‌شود؛ چراکه در یک اقتصاد باثبات مردم سرمایه خود را به سمت کارخانجات و فعالیت‌های مولد می‌برند لذا در شرایط غیر آن، مبالغ خود را به سمت خودرو می‌آورند. از این رو خودرو باید برود در بورس کالا اما این موضوع انتهای کار نیست و فقط قیمت آن را تا حدی حل می‌کند ولی باید کارهای بر زمین مانده را به سرانجام رساند. پس خلاصه آنکه ورود خودرو به بورس کالا با ضوابطی و به شرط دادن فرصت به این بازار مثلاً حداقل تا ۳ ماه، موضوع مهمی است. موضوعی که یک بار زمان احمدی‌نژاد بود که قیمت‌ها مجدداً به عقب برگردانده شد، یک بار هم زمان رحمانی و مورد بعدی هم بورس کالا بود که سیاستگذار صبر تا حصول نتیجه را نداشت. کمالینکه عرضه خودرو هم در بورس کالا بعد از سهم قانون جمعیت (۵۰ درصد) و خودروهای اسقاطی (۲۰ درصد) بود و همین مقدار اندک ۲۰ درصدی که با بدقولی‌های زیاد همراه بود هم در ششوک رو به پایین به قیمت بازار تاثیر داشت.»

۳۶ همت زیان ایران خودرو از قیمت گذاری

نتیجه عدم بهروزرسانی قیمت خودروها همراه با نرخ تورم طی سالیان اخیر نشان دهنده قیمت گذاری دستوری، عدم مالی ۶ ماهه سال ۱۴۰۱ ایران خودرو، این شرکت از باب تعداد فروش و حجم زیان به نسبت فروش هر یک از گروه‌های تولیدی- به‌واسطه قیمت‌گذاری دستوری که منجر به پیشی گرفتن بهای تمام‌شده از قیمت فروش کارخانه این شرکت شده است- برای هر یک از گروه‌های خودرویی پارس، دنا، سمند، پژو ۲۰۶ و ۲۰۷، رانا، ۴۰۵ که مجموعاً کمی بیش از ۲۶۳ هزار دستگاه بوده، زیان ۱۳ هزار و ۲۸۶ میلیارد تومانی را می‌ان قیمت تمام شده و قیمت فروش تکلیفی به ثبت رسانده است. گرچه در نیمه دوم سال گذشته تعدادی از محصولات ایران خودرو از طریق بورس عرضه شده و آن خودروها زیان ده نبوده، اما با توجه به اینکه عرضه این خودروساز در بورس کالاً محدود بوده، با ادامه وضعیت نیمه نخست در نیمه دوم سال ۱۴۰۱، رقم زیان ایران خودرو از قیمت‌گذاری می‌تواند به ۲۵ تا ۲۶ هزار میلیارد تومان نیز برسد. پرواضح است بخش قابل توجهی از زیان مذکور ناشی از قیمت‌گذاری دستوری دولت است. در این خصوص گروه ایران خودرو در صورت مالی منتهی به ۶ ماهه ۱۴۰۱ با استناد به مفاد ماده ۹۰ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، به‌طور واضح تأکید کرده، با توجه به اینکه دولت قیمت فروش محصولات این خودروساز را به قیمتی کمتر از قیمت بازار تکلیف کرده، دولت مکلف است مابیه‌التفاوت قیمت‌تکلیفی و هزینه‌تمام‌شده را از محل اعتبارات و منابع خود پرداخت یا از بدی‌های این بنگاه‌ها به سازمان امور مالیاتی کسر کند. در ادامه صورت مالی تأکید شده، مبلغ ۱۳ هزار و ۲۸۶ میلیارد تومان بابت زیان خودروهای زیان‌ده در این مدت (۶ ماهه نخست)، محاسبه و در حساب‌ها اعمال شده است. در هر صورت یعنی چه دولت از مالیات ایران خودرو چشم‌پوشی کند یا تمام یا بخشی از این مبلغ را پرداخت کند، به‌هرحال منابع مالی است که به‌واسطه عدم بهروزرسانی قیمت خودروها، در شرایط تنگنای مالی و کسری بودجه بر دوش دولت قرار گرفته. علاوه بر این کاکایی در تشریح عواقب

ورود دولت به قیمت‌گذاری دستوری که یکی از مصادیق آن پوشش زیان خودروسازان است اعتقاد دارد که دولت در حال ایفای نقشی برخلاف نقش تعیین شده در اصل ۴۴ است: «طبق اصل ۴۴ و قوانین زیرمجموعه آن، دولت باید از این حوزه بیرون می‌آمد و کارهای حمایتی و زیرساختی می‌کرد. حال آنکه می‌بینیم نه‌تنها از این حوزه خارج نشده بلکه در پایان سال تمام ظرفیت سال آینده را پیش‌فروش کرده و می‌توان گفت دیگر خودروسازان به بخش‌های فروش و بازاریابی نیازی ندارند و دولت عملاً در حال همه کار است. در هر کسب و کار اصلی‌ترین موضوع، قیمت و فروش بوده حال آنکه دولت آن را در اختیار گرفته است.»

اثر اتفاقات اخیر بر بازار

همچنین یکی از مباحثی که طی مدت اخیر مطرح می‌شود حول این موضوع است که با به‌روزرسانی قیمت کارخانه، انتظار می‌رود در میان‌مدت قیمت بازار نیز تعدیل شود و قیمت کارخانه و بازار به یکدیگر نزدیک شوند. این موضوع از آنجا اهمیت دارد که اختلاف قیمت بالا میان قیمت کارخانه و بازار منجر به ایجاد انگیزه برای ورود سرمایه شده که با تعدیل دوطرفه قیمت کارخانه و بازار این فاصله کاسته شده و همچنین به ثبات در قیمت نیز کمک می‌کند. موضوعی که کاکایی نیز موافق آن است اما به یک شرط. وی می‌گوید: ببینید ۲ موضوع جداگانه در خصوص قیمت داریم. اصلی‌ترین آن قیمت دلار است و اگر دارای ثبات باشد قیمت خودرو اگر بالا هم برود برمی‌گردد پایین، چون مثلاً پژو پارس TU۵ با دلار ۴۵ تا ۵۰ هزار تومانی بیشتر از ۷۰۰ میلیون تومان نمی‌ارزد حتی اگر تولید کم شود. حال اگر قیمت کارخانه اصلاح شود فاصله بین این دو کم می‌شود و خودروساز برای مثال مثل سال ۱۳۹۴ برای فروش خودرو دنبال مشتری خواهد بود. در این صورت افراد مبالغ خود را از بازار خودرو خارج می‌کنند که خود موجب کاهش فشار هیجانی به بازار می‌گردد و خریداران واقعی را در خود نگه می‌دارد. در سویی دیگر برخی‌ها در بازار معتقدند با جو روانی و رفت و برگشت‌هایی که در اعلام قیمت‌ها به وجود آمده، به نظر می‌رسد یک شوک به قیمت‌های بازار وارد شود؛ چراکه انتظارات ترمی در کشور بالاست. خودرو به یک کالای سرمایه‌ای تبدیل شده و واردات نیز آن قدری نیست که بتواند عیش بازار را کم کند. به‌هر حال، به نظر می‌رسد اگر دولت سازوکار عرضه خودرو در بورس کالا را تقویت می‌کرد و قیمت‌ها به‌طور تدریجی اصلاح می‌شد، شوک احتمالی فعلی و دعوای اعلام نرخ رخ نمی‌داد.

۶ خطر قیمت گذاری غیرمنصفانه در بازار خودرو

واقعیت این است که فارغ از مشکلات ساختاری صنعت خودرو، باید گفت بازنده اصلی بازی تولید و قیمت خودرو، فقط و فقط مردم هستند. تصور کنید خودروساز در شرایطی که تولید به‌هر دلیلی زیان‌ده است چه واکنشی نسبت به این وضعیت دارد؟ اولین نتیجه‌آن است که نمی‌توان انتظاری برای افزایش کیفیت داشت. در واقع این وضعیت، خودروساز را در شرایطی قرار می‌دهد که مجبور می‌شود تا از کیفیت خودرو بزند و قیمت تمام‌شده را کاهش دهد و صورت مالی خود را با زیان کمتری منتشر کند.

کاهش تولید نتیجه دیگری است که این وضعیت به وجود می‌آورد؛ چرا که به دلیل سوده نبودن تولید، کاهش محصولات عرضه‌شده، به معنی متحمل شدن یک واحد کمتر ضرر می‌شود.

از سوی دیگر به‌واسطه زنجیره‌ای بودن این صنعت و پشت‌صحنه بسیار بزرگ از صنایع مختلف و کارگاه‌ها و کارخانه‌های گوناگون، عدم سوددهی تولید خودرو، منجر به بدقولی خودروساز در ایفای تعهدات خود به تأمین‌کنندگان و چالش‌های مالی برای آنان می‌گردد. در نتیجه با زمانبر شدن خرید و تأمین قطعه نیز تولید کاهش خواهد یافت.

در این میان دولت نیز تولید کاهش خواهد داشت، ناچی وارد شده و با وعده وام و تسهیلات بانکی سعی در تنفس مصنوعی به این صنعت دارد. راهکاری که نتیجه‌ای ندارد جز غوطه‌ور شدن صنعت خودرو در بدهکاری بانکی و شناخته شدن به عنوان ایربدھکار.

از آنجا که مطابق با قانون، دولت موظف به پوشش زیان تولیداتی است که از قیمت‌گذاری دستوری زیان‌ده شده‌اند، در شرایطی که هرساله بودجه با کسری می‌شود موارد زیادی از چالش‌های مالی در کشور وجود دارد، دولت مسئولیت پرداخت این مطالبات را برعهده می‌گیرد. اما پرده آخر نیز به برندگان این قیمت‌گذاری دستوری اختصاص دارد. با فاصله عمیق قیمت کارخانه و بازار، رانت شیرینی عاید دریافت‌کنندگان و برندگان قرعه‌کشی‌ها می‌شود. به هر حال رقمی که باید صرف سر پا نگه داشتن خودروسازی و قطعه‌سازی می‌شد، با قیمت‌گذاری غیرمنصفانه عاید دلالان و سفته‌بازان و افراد خوش‌شناس برنده لاتاری خودرویی خواهد شد.

همه اینها درحالی است که اگر از دولت‌ها با اتخاذ یک رویکرد علمی و درست در اصلاحات ساختاری، به موضوع خودرو به جای قیمت‌گذاری دستوری، به عنوان موتور پیش‌شان اقتصادی نگاه می‌کردند، به پاشنه‌آشیل سیاستگذاری صنعتی تبدیل نمی‌شد.