



نگاهی به همه عواملی که به رکود در معاملات خودرویی منجر شده است خودرو در بن بست انتظارات

صنعت و بازار خودرو هر دو در بلاتکلیفی به سر می‌برند، صنعت در انتظار تامین نقدینگی برای تداوم تولید و تحقق وعده‌های رشد یک‌میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاهی است و بازار نیز چشم به آیین‌نامه واردات خودرو و سرانجام مذاکرات برجرامی دارد.

در این میان هر چند دلالی و واسطه‌گری در بازار خودرو از تبوتاب افتاده (نسبت به دوسال گذشته) اما به دلیل عرضه کم و تقاضای بالا، خودرو به عنوان یک کالای سرمایه‌ای همچنان بین دلالتان دست به دست می‌شود. حالا اما متقاضیان خودرو بین وعده‌های سیاستگذار خودرو مبنی بر رشد تولید و کاهش قیمت‌ها از یک سو و نافرجامی مذاکرات برجرامی و آیین‌نامه واردات در بلاتکلیفی مانده‌اند و این سوال را مطرح می‌کنند که آیا شرایط کنونی زمان مناسبی برای خرید است یا با اطمینان به وعده‌های سیاستگذار، تقاضای خود را به ماه‌های آتی یا سال آینده موکول کنند؟ پیش از پاسخ به این سوال در ابتدا نگاهی می‌اندازیم به بازار کنونی خودرو. طبق گفته برخی از دست‌اندرکاران بازار خودرو، ویژگی اصلی این روزهای بازار نبود خریدار و فروشنده است. این در شرایطی است که فقط افراد نیازمند خودرو و مصرف‌کننده اقدام به خرید می‌کنند. این وضعیت البته از ابتدای سال شکل گرفته و تا به امروز نیز ادامه یافته است. یکی از دلایل رکود، وعده‌های سیاستگذار خودرو مبنی بر رشد تولید همراه با کاهش هزینه تولید، و آزادسازی واردات خودرو است.

سیاستگذار از ابتدای سال جاری وعده رشد تولید همراه با رشد کیفیت و آزادسازی واردات

را داده، حال آنکه هنوز هیچ اتفاق خاصی روی نداده است. هر چند آخرین آمار تولید خودرو که مربوط به سه ماهه منتهی به خردادماه امسال است از رشد ۱۱ درصدی تولید نسبت به مدت مشابه سال گذشته حکایت دارد، اما آمار مذکور خودروهای ناقصی را که خودروساز اقدام به تکمیل آن‌ها کرده نیز شامل می‌شود. بدین ترتیب برخی از متقاضیان با توجه به آمار رشد تولید در انتظار عرضه بیشتر و به دنبال آن کاهش قیمت در بازار هستند و با این استدلال دست از خرید کشیده‌اند. اما در شرایطی که خودروسازان جهانی همراه با چالش‌های کمبود ریزتراشه‌های الکترونیکی، اقدام به کاهش تولید خودرو کرده‌اند، و از سوی دیگر قیمت‌ها نیز به دلیل کمبود خودرو در بازارهای جهانی روند صعودی به خود گرفته، باید در انتظار کاهش قیمت خودرو در کشورمان باشیم؟

آنچه مشخص است سیاستگذار خودرو با اتکا بر قیمت‌گذاری دستوری، وعده رشد تولید دوبرابری خودرو را نسبت به سال گذشته داده، حال آنکه منبع تامین نقدینگی را کاهش هزینه‌های تولید از سوی خودروساز خوانده است؛ ایده‌ای که در شرایط فعلی تورمی غیرعملی به نظر می‌رسد. از سوی دیگر اخذ تسهیلات و استفاده از ابزارهای بازار سرمایه برای تامین نقدینگی نیز فعلاً در کماست و خودروساز تنها بر عایدی فروش و پیش‌فروش برای گردش نقدینگی خود حساب باز کرده است. در این بین هر چند فروش در سه ماهه خردادماه نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد ۳۵ درصدی را تجربه کرده، اما همانطور که پیش‌تر گفته شد افزایش فروش به دلیل تکمیل محصولات ناقصی است که خودروساز قبل از تکمیل، آن‌ها را به متقاضیان فروخته بود. بنابراین پیش‌بینی اینکه در ماه‌های آتی نیز عرضه از تولید پیشی بگیرد کمی سخت به نظر می‌رسد. بدین ترتیب می‌توان این‌طور جمع‌بندی کرد که خودروساز هنوز به طور قطره‌چکانی اقدام به عرضه خودرو به بازار می‌کند و تا نقدینگی مناسبی وارد این شرکت‌ها نشود نمی‌توان انتظار رشد تولید از دو شرکت خودروساز بزرگ کشور را داشت. این نقدینگی به طور حتم از مسیر فروش کنونی خودرو قابل حصول نیست، چرا که فروش با هزینه تولید همخوانی ندارد.

بدین ترتیب زیان خودروسازی ناشی از تولید هر خودرو به دلیل قیمت‌گذاری دستوری

نمی‌تواند در نهایت به رشد تولید ختم شود. اما مشکل خودروساز برای رشد تولید تنها نقدینگی نیست، بلکه کمبود ریزتراشه‌های الکترونیکی و رشد قیمت آن در جهان نیز بر تولید خودرو تاثیرگذار است. در برآوردی که یکی از خودروسازان کشورمان در سال گذشته همراه با بحران ریزتراشه‌ها انجام داد، تاکید کرده بود که تامین تراشه‌های الکترونیکی باعث افزایش حدود ۱۵ میلیون تومانی قیمت تمام‌شده هر دستگاه شده است؛ حال آنکه این افزایش قیمت تا پایان پاییز به ۲۳ میلیون تومان خواهد رسید. این خودروساز در ادامه تاکید کرده که قبل از بحران تراشه‌های الکترونیکی، تامین این تراشه‌ها در یک خودرو با هزینه ۱۵۰ دلاری صورت می‌گرفت.

این در شرایطی است که حالا مجموع قیمت در یک دستگاه خودرو به ۷۰۰ دلار رسیده است (با توجه به نرخ روز قیمت دلار). همچنین پیش‌بینی شده که تامین تراشه‌های الکترونیکی باعث افزایش حدود ۱۵ میلیون تومانی قیمت تمام‌شده هر دستگاه خودرو شده و برآورد می‌شود که این رقم به حدود ۲۳ میلیون تومان تا انتهای پاییز افزایش پیدا کند. بنابراین مشخص است که خودروساز از سمت تامین و قیمت ریزتراشه‌های الکترونیکی نیز تحت فشار است. با این حال اصرار بر قیمت‌گذاری دستوری و فرمان به رشد تولید با ضرر، نمی‌تواند اوضاع قیمتی بازار را بهبود ببخشد. به سوالی برمی‌گردیم که در اول گزارش مطرح شد، مبنی بر اینکه آیا چشم‌اندازی برای بهبود بازار خودرو وجود دارد؟ در پاسخ به این سوال باید گفت که تا اصلاح قیمتی از سوی سیاستگذار خودرو رخ ندهد، نمی‌توان انتظار داشت معجزه‌ای در بازار خودرو رخ دهد. وعده و وعید شاید بتواند در مدت‌زمان کوتاهی بازار ملتهب خودرو را التیام ببخشد اما در درازمدت کارساز نخواهد بود. در ادامه این گزارش به بازارهای جهانی می‌پردازیم و اینکه بازار خودروی جهان نیز در شرایط کنونی به دلیل افت تولید قیمت‌های بالایی را تجربه می‌کند. این در شرایطی است که بازار خودروی کشورمان انتظار دارد با قیمت‌گذاری دستوری، از رشد قیمت‌ها جلوگیری و بازار را از واسطه‌گران و دلالان پاک کند.

رشد جهانی قیمت خودرو

به گزارش گروه اقتصاد بین‌الملل دنیای اقتصاد، فروش خودروهای جدید در ایالات متحده در سه‌ماهه دوم سال در مقایسه با سال گذشته بیش از ۲۱ درصد کاهش یافت؛ زیرا کمبود جهانی تراشه و نیمه‌هادی‌ها همچنان باعث ایجاد مشکلات تولید برای صنعت خودرو می‌شود. آسوشیتدپرس معتقد است عرضه کم، قیمت‌های جهانی خودرو را به سطوح بی‌سابقه‌ای رسانده و بسیاری از مصرف‌کنندگان را از خرید خودرو منصرف کرده است. براساس اطلاعات موجود در وب‌سایت ادموندز دات‌کام، خودروسازان ۳/۴۹ میلیون دستگاه خودرو در طول سه ماه فروخته‌اند که تقریباً ۹۳۳ هزار دستگاه کمتر از مدت مشابه سال گذشته است.

نتایج مطالعه جی‌دی‌پاور نشان می‌دهد که میانگین قیمت فروش یک وسیله نقلیه برای شش ماه اول سال نزدیک به ۴۵ هزار دلار رسیده است، رکوردی که ۵/۱۷ درصد بیشتر از یک سال قبل است. فروش تویوتا در نیمه اول سال ۱۹ درصد و در ژوئن ۱۸ درصد کاهش یافت. این کاهش به جنرال‌موتورز فرصت داد این شرکت ژاپنی را کنار بزند و عنوان پرفروش‌ترین خودروساز ایالات متحده را به‌دست آورد. شرکت خودروسازی استلانتیس، که از ادغام پی‌اس‌ای و فیات‌کرایسلر شکل گرفته است، ۱۶ درصد کاهش فروش داشت. فروش هوندا در سه‌ماهه دوم نصف شد و این شرکت مشکلات زنجیره تامین را مقصر این شرایط دانست. فروش نیسان در این سه‌ماهه نزدیک به ۳۹ درصد کاهش یافت و هیوندای نیز ۲۳ درصد کاهش فروش داشت.

ادموندز دات‌کام اعلام کرده است که نزدیک به ۳/۵ میلیون خودروی جدید در سه‌ماهه گذشته در ایالات متحده فروخته شده است که ۸/۲۰ درصد کمتر از مدت مشابه سال قبل است. ادموندز انتظار دارد که کمبود موجودی در آینده قابل‌پیش‌بینی ادامه یابد و خریداران خودرو روزهای ناامیدکننده‌ای را در پیش داشته باشند. رندی پارکر، رئیس بخش فروش هیوندای موتور آمریکا، گفت که انتظار دارد کمبود تراشه به‌تدریج در سال جاری بهتر شود و پیش‌بینی می‌کند تولید ۳۰ درصد نسبت به سال گذشته افزایش یابد.

سی‌ان‌بی‌سی هم در گزارشی به افزایش قیمت خودرو در آمریکا اشاره کرد و نوشت: هزینه‌های ماهانه برای تامین مالی خرید خودرو به بالاترین حد خود رسیده است. طبق داده‌های ماه می ادموندز دات‌کام، مصرف‌کنندگان با پرداخت ماهیانه به‌طور متوسط ۶۵۶ دلار برای یک خودروی جدید، با نرخ ۱/۵ درصد بازپرداخت ۷۰ ماهه مواجه می‌شوند. برای خودروهای دست‌دوم، متوسط پرداخت ماهانه ۵۴۶ دلار با میانگین نرخ ۲/۸ درصد و بازپرداخت ۷۱ ماهه است. قیمت خودرو با افزایش ۷۵/۰ درصدی نرخ بهره توسط فدرال رزرو در روز چهارشنبه، هزینه‌های استقراض برای انواع وام‌های مصرفی، از جمله وام‌های مربوط به خودروها، افزایش یافته است. همراه با افزایش قیمت خودروهای نو و دست‌دوم و موجودی محدود به دلیل چالش‌های زنجیره تامین، انتظار نمی‌رود بازار خودرو به این زودی‌ها بهبود یابد.

علاوه بر کمبود تراشه‌های کامپیوتری، اجزای کلیدی موردنیاز برای خودروهای کنونی با خطرات در زنجیره تامین و جنگ در اوکراین و قرنطینه‌های مرتبط با کووید در چین روبرو هستند. براساس آخرین داده‌های اداره آمار ایالات متحده، قیمت خودروهای جدید در بازار آمریکا ۶/۱۲ درصد و قیمت خودروهای دست‌دوم ۱/۱۶ درصد نسبت به سال گذشته افزایش یافته است. براساس پیش‌بینی جی دی پاور، برای خودروهای جدید، میانگین قیمت معامله در ماه می ۴۴ هزار و ۸۳۲ دلار برآورد شد. برای خودروهای دست‌دوم، مصرف‌کنندگان به‌طور متوسط ۳۱ هزار و ۴۵۰ دلار می‌پردازند.