گزارش خبر
NEWSREPORT

کد خبر: ۴۵۱۱۲۸
سه شنبه ۳۱ فروردین ۱۴۰۰ ۹:۰۸

خودرو بازهم گران می‌شود؛

وقتی خودروهای ساده‌ی وطنی «لاکچری» می‌شوند!

رئیس هیات مدیره‌ی انجمن قطعه‌سازان استان اصفهان معتقد است قیمت خودرو به هیچ‌وجه گران نیست و برای اینکه معادله‌ی هزینه-درآمدِ خودروسازان و قطعه‌سازان به تعادل برسد، باید افزایش قیمت صورت بگیرد؛ اما سوال اینجاست که وقتی بیش از نیمی از جمعیت کشور، همین امروز هم توان خرید خودرو ندارند، این افزایش قیمت به کجا می‌انجامد؟

به گزارش خبرنگاران اقتصاد گزارش خبر، امروزه «تورم» حرف اول و آخر را می‌زند، به خصوص برای گروه‌هایی که درآمد ماهانه ثابت دارند و هزینه‌های سربه فلک کشیده‌ی اقلام ضروری خانوار، راهِ پس‌انداز -حتی در مقیاس اندک- را برای آن‌ها مسدود کرده است.

از اواسط دهه‌ی ۹۰ شمسی، «خودرو» تبدیل به کالایی لوکس و به اصطلاح لاکچری شده است؛ به گونه‌ای که به تدریج، استطاعت خرید یک پراید یا تیبای ساده و بدون امکانات، از توان استطاعت بیش از نیمی از جمعیت کشور خارج شده چراکه براساس آخرین آمارهای رسمیِ منتشره، بیش از ۴۲ میلیون نفر از جمعیت کشور، جامعه کارگری هستند و بیش از ۷۰ درصد این خیل عظیم، حداقل‌بگیرند و متوسط درآمد آنها با احتساب افزایش ۳۹ درصدی مزد در ۱۴۰۰، کمی کمتر از ۴ میلیون تومان است.

بازهم گرانی بیشتر در راه است!

با وجود اینکه سال قبل و سال قبل‌تر از آن، کارگران از گرانی خودرو شکایت بسیار داشتند و خرید خودرو مدتهاست از دنیای واقعیت و امکان به دنیای آرمان و رویا نقل مکان کرده است، ظاهراً قرار نیست سیل شتابان گرانی متوقف شود؛ امسال هم قرار است دوباره خودروها گران شوند؛ ۱۴ درصد تورم زمستان را با تورم بخشی خودرو که قرار است به زودی بانک مرکزی آن را اعلام کند، جمع بزنید تا میزان گرانی خودرو در سال جاری مشخص شود.

در پایان سال ۹۹ رئیس جمهور به مردمی که از گرانی تمام کالاها به ستوه آمده بودند وعده داد که در سال بعد چیزی گران نمی‌شود؛ اما هنوز فروردین به پایان نرسیده بود که جوازهای رسمی برای گران شدنِ تمام کالاهای سبد خانوار صادر شدند؛ گرانی ۲۵ درصدی بلیت‌های مترو؛ گرانی ۲۵ تا ۳۵ درصدی نرخ کرایه تاکسی، گرانی ۲۵ درصدی مرغ (که البته قیمت غیررسمی و در دسترس بازار از این هم فراتر است) و در ادامه مجوز گرانی خودرو لااقل به میزان ۱۵ تا ۲۰ درصد. حالا مردم می‌پرسند پس وعده‌ی تثبیت قیمت‌ها چه شد؟!

ین مقام مسئول با تأکید بر اینکه "در قیمت‌گذاری همچنان تورم بخشی را مدنظر قرار می‌دهیم"، گفت: اکنون برای تصمیم‌گیری قیمت خودرو در سه ماه اول سال ۱۴۰۰، منتظر تورم بخشی هستیم تا بانک مرکزی آن را مشخص کند و در نهایت بر اساس تورم بخشی قیمت خودرو نیز تغییر خواهد کرد.

رئیس شورای رقابت در پاسخ به سؤالی مبنی بر اینکه "۶ ماه افزایش قیمت نداشتیم و آیا مجدداً شاهد افزایش قیمت در امسال خواهیم بود؟" گفت: قطعاً در این سه ماه افزایش قیمت خواهیم داشت. این نکته را باید بگویم سه ماه پایانی سال ۹۹ که مجوز افزایش قیمت ندادیم، نه اینکه تورم نداشتیم بلکه حدود ۱۴ درصد تورم داشتیم اما به‌دلیل اینکه سه ماه قبل افزایش ۳۰درصدی داشتیم، تورم ۱۴ درصد سه ماه پایانی سال را اعمال نکردیم.

در این شرایط، چالش اصلی همان استطاعت ناچیزِ خریداران بالقوه‌ی خودروهای وطنی یا جماعت دستمزدبگیر است که می‌تواند به پدیده‌ی قفل‌شدگی در بازار بینجامد؛ خودرو هرچند از ملزومات زندگی انسان مدرن است اما نان یا مرغ یا برنج خارجی نیست که مردم «مجبور» باشند به نسبت عرضه در بازار یا حتی بیشتر از آن، تقاضا ایجاد کنند؛ کارگران و بازنشستگان مدتهاست که قید خرید خودروی شخصی را زده‌اند و به نظر می‌رسد با گرانی بیش از ۱۵ درصدی سال ۱۴۰۰ بازهم از میزان تقاضا برای خودرو کاسته خواهد شد؛ بنزسواران یا آنهایی که بی‌اِمو داشته‌اند، قرار نیست تیبا یا پراید بخرند؛ می‌ماند کارگران و مزدبگیران که دیگر نمی‌توانند خرید کنند چون نه پس‌اندازی در کار است و نه وام و اقساط مناسب!

آیا کارگران توان خرید خودرو دارند؛ حتی یک پراید ساده؟!

هرچه فاصله‌ی مزد و سبد معیشت عمیق‌تر باشد، نیاز به داشتن شغل دوم و درآمد جانبی بیشتر می‌شود؛ به همین دلیل است که در سال‌های اخیر خودروهای ساده مثل پراید یا پژو برای مزدبگیران تبدیل به اسباب کمکیِ امرار معاش خانواده شده است؛ همه امید یک کارگر همواره این بوده که با پس‌انداز ناچیز خود و کمی قسط و قرض و قوله یک پراید بخرد و با آن در آژانس یا اسنپ کار کند؛ یک بازنشسته نیز همه امید و آرزویش خرید یک خودرو با پاداش پایان خدمت است که بتواند مسافرکشی کند و چاله چوله‌های نزدگی را تا اندازه‌ای پُر نماید؛ اما ظاهراً دیگر زمانِ تحقق این رویا سپری شده و قرار نیست طبقه‌ی کارگر بتواند صاحب اتوموبیل شخصی شود؛ تا حدی که آن‌هایی که زود دست جنبانده‌اند و چند سال پیش از این اتوموبیل خریده‌اند، امروز به نوعی خوش‌شانس محسوب می‌شوند!

با وجود اینکه چندین روز است نمایشگاه‌های عرضه اتوموبیل به دلیل کرونا تعطیل شده اما نگاهی به فضای مجازی و قیمت‌های خودرو در آن نشان می‌دهد که همین امروز قبل از اعمال گرانی‌های جدید، قیمت خودروهای ساده‌ی وطنی سرسام آور گران است به طوریکه قیاس آن با درآمد سالانه کارگر، به نوعی یک قیاس مع‌الفارغ است و به شوخی و طنزِ مجازی بیشتر تنه می‌زند تا اینکه بخواهد واقعی باشد!

سامانه‌های اینترنتی نشان می‌دهند در روزهای پایانی فروردین، یک پژو ۲۰۶ تیپ دو بین ۱۹۷ تا ۲۰۹ میلیون تومان معامله شده است و قیمت یک پراید SE بین ۱۱۲ تا ۱۳۰ میلیون تومان است! درآمد سالانه یک کارگر یا بازنشسته حداقل‌بگیر با احتساب همه مزایای مزدی، کمتر از ۵۰ میلیون تومان است؛ یعنی یک کارگر باید دو سال به اضافه‌ی چند ماه، هیچ نخورد و هیچ نپوشد و شب‌ها در پارک روی نیمکت بخوابد تا بتواند یک پراید ساده SE بخرد یا اینکه باید چهار سال به همین منوال طی کند تا صاحب یک پژوی ۲۰۶ شود. آیا این معادله‌ی بسیار نامتوازن و بی‌پاسخ، چیزی جز همان قفل‌شدگی در بازار است؟! آیا این قفل‌شدگی و کاهش اجباری تقاضا، با رونق تولید وطنی و شعارهایی که در این زمینه سر می‌دهند، هیچ تناسبی دارد؟!

کارفرمایان خودروساز و قطعه‌ساز:

گرانی ناگزیر است!

مشکل اینجاست که کارفرمایان خودروساز و قطعه‌ساز باور ندارند که قیمت خودرو در بازار گران است؛ آنها معتقدند؛ قیمت تمام شده‌ی کالا بالاست و گرانی خودرو باید اتفاق بیفتد؛ کارفرمایان صنعت خودرو، قفل‌شدگی را نه در صنعت خودرو به تنهایی، که در کل اقتصاد می‌بینند و مقصر را دولت می‌دانند که نه می‌تواند قیمت تمام شده را برای سازنده کاهش دهد و نه راهکارهایی مانند خرید لیزینگی و اقساطی برای جلوگیری از قفل‌شدگی تقاضا را در دستور کار قرار می‌دهد!

ابراهیم احمدی (رئیس هیات مدیره انجمن قطعه‌سازان استان اصفهان) در این رابطه می‌گوید: بیلان‌ها نشان می‌دهد سال گذشته تعادل برقرار نبوده است؛ سال قبل خودروسازی ۴۵ هزار میلیارد تومان خودرو فروخت ولی ۷۵ هزار میلیارد تومان قطعه خرید و هزینه کرد یعنی ۳۰ هزار میلیارد تومان زیان داشت! اما اینکه می‌گویید مردم توان تحمل گرانی بیشتر را دیگر دارند؛ من در پاسخ می‌پرسم آیا مردم توان خرید مرغ کیلویی ۲۵ تا ۳۰ هزار تومان را دارند؟ ما نمی‌توانیم بگوییم اگر خودرو گران شود، مردم نمی‌توانند بخرند پس نتیجه می‌گیریم خودرو نباید گران شود؛ آلمان را به عنوان ثروتمندترین کشور اروپا در نظر بگیرید؛ در آلمان هیچ کارگری نمی‌تواند خودرو بخرد؛ حقوق یک کارگر ۱۲۰۰ یا ۱۳۰۰ یورو در ماه است اما کف قیمت خودرو، ۳۰ هزار یورو است؛ یعنی کارگر باید ۳۰ ماه کار کند و چیزی نخورد تا بتواند یک خودرو بخرد اما آنجا تسهیلاتی برای خرید هست؛ لیزینگ به میان می‌آید. در سراسر آلمان فقط آدم‌های انگشت‌شماری هستند که صاحب سند خودرو هستند؛ مابقی لیزینگی با بهره بسیار کمِ زیرِ یک درصدی، ماهی ۲۰۰ یورو یا ۳۰۰ یور می‌پردازند و صاحب خودرو می‌شوند. پس اینکه مردم توان خرید ندارند به یخچال‌ساز یا خودروساز ربطی ندارد؛ اینها به دولت و تسهیلات دولت مربوط است و برای سازنده تنها چیزی که اهمیت دارد، قیمت تمام شده یک کالاست.

احمدی با بیان اینکه همه بخش‌های تولید باید با هم هماهنگی و تناسب داشته باشد؛ می‌گوید: امروز یک دست مبل باکیفیت ۳۰ میلیون تومان است یا یک یخچال ساید بای ساید، بالای ۵۰ میلیون تومان است؛ یک پژوی ۲۰۶ دارای ۱۲ هزار قطعه است؛ متحرک است و باید کلی قابلیت داشته باشد؛ چطور در این بازار می‌توان آن را مثلاً ۵۰ میلیون تومان عرضه کرد؟ حتی قیمتی که برای کارخانه اعلام کرده‌اند یعنی ۱۰۸ میلیون تومان هم معقول و عقلانی نیست؛ قیمت واقعی را بیایند حساب کنند چقدر است! برای همین است که قیمت بازار ۱۰۰ میلیون تومان بیشتر از این قیمت اعلامی است.

مقصر کیست؟

رئیس هیات مدیره‌ی انجمن قطعه‌سازان استان اصفهان معتقد است قیمت خودرو به هیچ‌وجه گران نیست و برای اینکه معادله‌ی هزینه-درآمدِ خودروسازان و قطعه‌سازان به تعادل برسد، باید افزایش قیمت صورت بگیرد؛ اما سوال اینجاست که وقتی بیش از نیمی از جمعیت کشور، همین امروز هم توان خرید خودرو ندارند، این افزایش قیمت به کجا می‌انجامد؟

این میان مقصر کیست؛ آنکه نمی‌تواند بخرد و به ناچار حسرت‌زده می‌شود یا آنکه می‌خواهد بفروشد و سود کند و به توان خرید مردم نگاهی نمی‌اندازد؛ شاید هم هیچ کدام تقصیری ندارند؛ شاید مقصر اصلی اقتصادی است که قدرت خرید شهروندانش در بهترین حالت، به یک شانه تخم مرغ و چند کیلو مرغ در ماه محدود مانده است. اما آیا باید برای اکثریت مردم، رویای «پراییدار شدن» مثل آرزوی «پنت‌هاوس داشتن» باشد؛ رویایی ناممکن و تماماً درو از دسترس؟!