

ایسکانیوز گزارش می‌دهد:

## خودرو؛ گران‌قیمتی که بی‌ارزش شد / تیکی تاکای دولتی‌ها در انتشار لیست ارزبگیران

کمتر از یک دهه پیش، خودرو به‌عنوان یکی از اقلام سبد خانوار شناخته می‌شد. تعریفی که نیاز و ارزش مصرفی آن را به‌خوبی نشان می‌داد.

به گزارش خبرنگار گروه اقتصادی ایسکانیوز؛ مدتی بعد با تلاطم‌های ارزی و بروز برخی شیطنت‌ها، قیمت این وسیله نقلیه افزایش یافت و با خروج از سبد خانوار تبدیل به کالایی لوکس شد. نوسان شدید قیمت در ایام بعد از آن، خودرو را تبدیل به کالایی سرمایه‌ای کرد که در درازمدت می‌توانست جایگزین سکه، طلا و ارز شود؛ اما حالا حتی با اینکه قیمتش سر به فلک می‌زند ولی دیگر هیچ ارزشی در بازار معاملاتی ندارد.

۱۰۰ هزار، ۱۳ هزار، ۷ هزار یا ۴ هزار و ۶۰۰ دستگاه؟ دیگر مهم نیست که چه تعداد خودرو در زمان بسته بودن ثبت‌سفارش گواهی ورود گرفته‌اند. تخلف سازمان‌یافته، هک، دور زدن قانون و یا نقص سیستم؟ حتی دیگر اهمیتی ندارد که این تعداد از چه طریقی وارد شده‌اند. تنها چیزی که در این میان مهم است، بی‌اعتمادی مردم نسبت به این بازار خواهد بود. خارجی و داخلی بودنش نیز دیگر چندان تفاوتی ندارد. دولتی‌ها با اشاره به آمار فروش چند ده هزار دستگاهی پراید طی یکی دو ساعت قصد دارند بازار را هم‌چنان آرام و پررونق نشان دهند. غافل از اینکه پراید، ارزان‌ترین خودروی فعلی ایرانیان و به‌عبارتی تنها گزینه خانواده‌ها است.

مافیای خودرو، دست‌های پشت پرده یا دستور از بالا؟ این پدیده‌ها دیگر آنچنان لوث شده‌اند که حتی رسانه‌ها نیز میل چندانی به بازنشر و پیگیری آن ندارند. پولی که از جیب مردم رفت، رفت. باید با حقیقت روبه‌رو شد؛ مردم به‌عنوان محق‌ترین بخش این دولت، نامحرم‌ترین گروه شناخته می‌شوند. این همان مردمی هستند که در بزنگاه‌های مهم تاریخی مانند انتخابات، ارزششان دو برابر می‌شود و برای هر رای‌شان، شعارهای رنگارنگی سر داده می‌شود؛ اما حالا مالکان اصلی این سرزمین، خیلی غریبه و دورافتاده شده‌اند.

بازی تیکی تاکای دولتی‌ها با خودشان در بحث انتشار لیست ارزبگیران، نه تنها اعتماد از دست‌رفته را باز نمی‌گرداند بلکه آخرین نای راه رفتن را از زانوان بیرون می‌کشد. ارائه لیست دستکاری‌شده و مبهم که تنها دیتاهای آن اسامی شرکت‌ها و اعداد تخصیص‌یافته به آن‌ها است، شاید برای عوام مهیج باشد؛ ولی از نظر اقتصادی عملاً راه به جایی نمی‌برد. وقتی لیست فوق ارزش پیدا می‌کند که محل هزینه‌کرد شرکت‌ها نیز در آن درج شده باشد. در این شکی نیست که شرکت‌های بزرگ درست در روزهای بحران ارزی، مبالغ هنگفت ارز دولتی را دریافت کرده‌اند. شک اینجاست که چرا با وجود تزریق این منابع هنوز خودرویی در بازار نیست و یا اگر هست، به قیمت ارز آزاد محاسبه می‌شود؟

دولتی که از حجم بالای نقدینگی شکایت می‌کند، اکنون با پدیده‌ای روبه‌رو است که تا پیش از آن تجربه‌اش نکرده بود. پول‌های سرگردان دیگر مجرای برای نفوذ پیدا نمی‌کنند. سپرده بانکی، خرید سکه و طلا، انباشت دلار و یورو، پیش‌خرید ملک و این اواخر خودرو دیگر هیچ‌یک راه معقولی برای سرمایه‌گذاری محسوب نمی‌شوند. انباشت سرمایه‌های بی‌هویت در بازار می‌تواند منجر به بروز پدیده‌های پیش‌بینی نشده‌ای باشد که ماحصل آن چالش‌های تلخ اجتماعی، اقتصادی و یا حتی امنیتی باشد.

همه تقصیرها در حالی به گردن وارداتی‌ها می‌افتد، که نظام تعرفه‌ای از سال گذشته بخش اعظمی از آمار واردات را از بین برد. ممنوعیت ثبت سفارش بسیاری از شرکت‌ها را از بازی خارج کرد و حالا هم که واردات به کلی ممنوع شده، دیگر نباید این گروه را شمشیر به دست معرفی کرد. پرونده خودروهای وارداتی حداقل تا اطلاع ثانوی بسته شده است. نگاه‌ها روی خودروسان داخلی است. شرکت‌هایی که پیش‌تر سهمی ۹۰ درصدی از بازار را تجربه می‌کردند ولی اکنون به یاد اواخر دهه ۷۰ و اوایل دهه ۸۰ شمسی طعم شیرین انحصار ۱۰۰ درصدی را دوباره مزه‌مزه می‌کنند. پراید، ۴۰۵، سمند و ۲۰۶ که امید داشتیم به زودی از خط تولید حذف شوند، با توجه به شرایط جدید دودستی خود را حفظ خواهند کرد.

این بلبشو با تمام آسیب‌ها و زخم‌های دردناکش، حتی به ذهن مجنونی به اسم ترامپ نیز نمی‌رسید. تحریم‌های خارجی شاید بخشی از تجارت بین‌المللی ما را هدف قرار داده باشد ولی تحریم‌های داخلی ریشه و استخوان اقتصاد را نشانه رفته است. کم‌دی تلخ آنجاست که تحریم‌های اصلی هنوز ابلاغ نشده و برخی از داخلی‌ها نزده رقصیده‌اند. چرخ خودرو چه با ترامپ چه بی ترامپ، می‌چرخد. چه پژو بماند و چه رنو نرود، ایران خودرو و سایپا مانند چهار دهه قبل هم‌چنان به حیات خود ادامه می‌دهند. حیاتی که هر دم و بازدم آن مدیون وجود مردم است. مردمی که در جلسات غیرعلنی، پشت درب ایستاده‌اند.