

پایش دوره‌ای شاخص‌های ترسیم‌کننده وضعیت صنعت خودرو (۱): بازه زمانی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۳



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شماره مسلسل: ۲۰۹۸۹
کد موضوعی: ۳۱۰



مرکز پژوهش‌های
مجلس شورای اسلامی

تاریخ انتشار:
۱۴۰۴/۷/۲

عنوان گزارش:

پایش دوره‌ای شاخص‌های ترسیم‌کننده وضعیت صنعت خودرو (۱):
بازه زمانی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۳

نوع گزارش: طرح/ لایحه ، نظارتی ، راهبردی ، پیش‌نویس قانونی

نام دفتر:

مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت و تجاری‌سازی)

مدیر مطالعه:

محمدهادی عامری شهرابی

تهیه و تدوین کنندگان:

محمد رضا بخشی (گروه صنعت و تجاری‌سازی)، سیدابوالفضل مرتضوی

ناظران علمی:

میلاد بیگی، حبیب‌اله ظفریان

گرافیک و صفحه‌آرایی:

نفیسه حاجی صفری

ویراستار ادبی:

اکرم وحدانی‌فر

واژه‌های کلیدی:

۱. شاخص‌های آماری صنعت خودرو
۲. برنامه هفتم توسعه
۳. میزان تولید
۴. واردات و صادرات
۵. میزان سود و زیان

تاریخ شروع مطالعه:

۱۴۰۴/۰۲/۰۱



فهرست مطالب

۷	چکیده.....
۸	خلاصه مدیریتی.....
۹	۱. مقدمه.....
۱۰	۲. بررسی وضعیت تغییرات آماری تولید.....
۱۰	۲-۱. ظرفیت تولید خودرو در کشور.....
۱۱	۲-۲. میزان تولید خودرو به تفکیک نوع.....
۱۱	۲-۳. میزان تولید خودرو به تفکیک بخش خصوصی و دولتی.....
۱۴	۲-۴. بررسی میزان مجوزهای اعطایی وزارت صمت.....
۱۴	۳. بررسی وضعیت ساختار بازار خودرو.....
۱۵	۳-۱. بررسی پراکندگی بازار خودرو.....
۱۵	۳-۲. بررسی میزان انحصار در بازار.....
۱۶	۳-۳. بررسی بازار خودرو.....
۱۷	۴. بررسی وضعیت تغییرات آماری صادرات و واردات.....
۱۷	۴-۱. واردات خودرو و قطعات مربوطه.....
۱۹	۴-۲. صادرات خودرو و قطعات مربوطه.....
۲۱	۴-۳. میزان واردات خودرو برقی.....
۲۱	۵. بررسی تحولات حاکمیت شرکتی خودروسازان.....
۲۲	۵-۱. وضعیت سهام‌داری ایران خودرو.....
۲۳	۵-۲. وضعیت سهام‌داری سایپا.....
۲۴	۶. بررسی وضعیت سود و زیان خودروسازان.....
۲۴	۶-۱. میزان سود و زیان خودروسازان.....
۲۸	۷. بررسی شاخص‌های محیط کسب و کار.....
۲۸	۷-۱. شاخص شامخ.....
۲۹	۸. صنعت خودرو، محیط زیست و انرژی.....
۳۰	۹. جمع‌بندی.....
۳۲	منابع و مأخذ.....

فهرست شکل ها

- شکل ۱. نمودار ظرفیت خط پرس کاری، موتور، موتناژ، رنگ و بدنه خودرو در کشور در سال ۱۴۰۱..... ۱۰
- شکل ۲. نمودار میزان تولید خودرو به تفکیک نوع..... ۱۱
- شکل ۳. نمودار میزان تولید خودرو به تفکیک بخش خصوصی و دولتی طی سال های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۳..... ۱۲
- شکل ۴. نمودار میزان تولید سه خودرو ساز مونتاژ کار بزرگ خصوصی کشور طی سال های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۳..... ۱۲
- شکل ۵. نمودار سهم خودروسازان از ارزش ریالی (بر حسب هزار میلیارد تومان) بازار در سال ۱۴۰۳..... ۱۳
- شکل ۶. نمودار میانگین عمق ساخت داخل محصولات پنج خودرو ساز بزرگ کشور در سال ۱۴۰۱ (درصد)..... ۱۳
- شکل ۷. نمودار میانگین ارزشی محصولات خودروسازان مونتاژی در سال ۱۴۰۳..... ۱۴
- شکل ۸. نمودار میزان نسبت اشتغال و سرمایه به مجوزهای بهره داری در صنایع تولید وسایل نقلیه
موتوری..... ۱۴
- شکل ۹. نمودار میزان پراکندگی بازار خودرو کشور از نظر حجم و ارزش..... ۱۵
- شکل ۱۰. نمودار میزان شاخص هر فیندال - هریشمن..... ۱۶
- شکل ۱۱. نمودار قیمت بازار خودروهای صفر (تومان)..... ۱۷
- شکل ۱۲. نمودار ارزش واردات خودرو به تفکیک نوع..... ۱۸
- شکل ۱۳. نمودار میانگین ارزش خودروهای وارداتی (دلار)..... ۱۸
- شکل ۱۴. نمودار ارزش واردات قطعات خودرو..... ۱۹
- شکل ۱۵. نمودار ارزش صادرات خودرو..... ۲۰
- شکل ۱۶. نمودار ارزش صادرات قطعات خودرو..... ۲۰
- شکل ۱۷. نمودار روند سهامداری بخش های مختلف در ایران خودرو (درصد)..... ۲۳
- شکل ۱۸. نمودار روند سهامداری بخش های مختلف در سایپا (درصد)..... ۲۴
- شکل ۱۹. نمودار روند سود و زیان خالص تلفیقی خودروسازان..... ۲۵
- شکل ۲۰. نمودار سود (زیان) خالص سالیانه گروه ایران خودرو (نمودار بالا) و سایپا (نمودار پایین)..... ۲۵
- شکل ۲۱. نمودار روند افزایش قیمت نهاده های تولید..... ۲۶
- شکل ۲۲. نمودار شاخص قیمت تولیدکننده برای وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم تریلر..... ۲۶
- شکل ۲۳. نمودار میزان ارزشبری محصولات سایپا (دلار)..... ۲۷
- شکل ۲۴. نمودار میزان ارزشبری محصولات ایران خودرو (دلار)..... ۲۷
- شکل ۲۵. نمودار شاخص شامخ از سال ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۳..... ۲۸
- شکل ۲۶. نمودار میانگین مصرف روزانه بنزین در کشور..... ۲۹
- شکل ۲۷. نمودار تعداد اسقاط خودرو در کشور طی سال های ۱۳۸۶ الی ۱۴۰۳..... ۲۹
- شکل ۲۸. میانگین نرخ فرسودگی خودروها براساس قانون سامان دهی خودرو..... ۳۰

فهرست جداول

- جدول ۱. نتایج کلیدی شاخص های مورد بررسی در گزارش..... ۸
- جدول ۲. میزان واردات خودرو برقی..... ۲۱
- جدول ۳. سهام داران شرکت ایران خودرو..... ۲۲
- جدول ۴. سهام داران شرکت سایپا..... ۲۳



پایش دوره‌ای شاخص‌های ترسیم‌کننده وضعیت صنعت خودرو (۱): بازه زمانی ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۳

Doi: [10.22034/report.mrc.2025.1404.33.7.20989](https://doi.org/10.22034/report.mrc.2025.1404.33.7.20989)

چکیده

پایش مستمر شاخص‌های کلیدی در صنایع مختلف، به‌ویژه در صناعی از جمله صنعت خودرو که نقش راهبردی در اقتصاد و جامعه ایفا می‌کند، اقدامی ضروری برای ارتقای شفافیت، بهبود کارایی و اصلاح سیاستگذاری‌ها به شمار می‌آید. تهیه گزارش‌های دوره‌ای نه تنها ابزاری برای شناخت واقعیت‌های موجود است بلکه بستری برای شناسایی فرصت‌ها، مدیریت چالش‌ها و جهت‌دهی مؤثر به برنامه‌های توسعه محسوب می‌شود. این ضرورت زمانی برجسته‌تر می‌گردد که این صنعت با مشکلات ساختاری، زیان‌دهی مستمر، رکود و اثرپذیری مستقیم از تحریم‌ها و نوسانات ارزی مواجه است.

منطق انتخاب شاخص‌های بررسی شده در این گزارش بر ترکیب تحلیل‌های کمی و کیفی استوار است تا تصویری جامع از وضعیت صنعت در دوره ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۳ ارائه شود. نخست، شاخص میزان تولید با تفکیک نوع خودرو (سواری، تجاری بار و مسافر) و سهم بخش‌های دولتی و خصوصی، وضعیت کلی تغییرات سالانه عرضه را نشان می‌دهد. دوم، شاخص بازار و پراکندگی قیمتی با تمرکز بر ترکیب بازار و قدرت خرید مصرف‌کنندگان، تغییرات قیمتی و اثر آن بر تقاضا را تحلیل می‌کند. سوم، شاخص میزان انحصار با بهره‌گیری از شاخص هر فیندال - هیرشمن، سطح رقابت و تأثیر سیاست ممنوعیت واردات بر تمرکز بازار را تبیین می‌نماید. چهارم، شاخص سود و زیان با تمرکز بر دو خودرو ساز بزرگ کشور و عوامل مؤثر بر زیان‌دهی آن‌ها را ارزیابی می‌کند.

علاوه بر این، شاخص حاکمیت شرکتی و وضعیت سهام‌داری، ترکیب تصمیم‌گیری و سهم دولت و بخش خصوصی را در ساختار مدیریتی روشن می‌سازد. شاخص شامخ صنعت نیز پویایی و روند رشد را از دیدگاه مدیران خرید ترسیم می‌کند. همچنین شاخص‌های مرتبط با تعداد مجوزها، اشتغال و سرمایه‌گذاری به بهره‌برداری از ظرفیت‌های جدید اشاره دارند. از سوی دیگر، شاخص‌های مصرف سوخت، سوانح رانندگی و اسقاط خودروهای فرسوده نقش صنعت در محیط زیست و ایمنی حمل و نقل را نمایان می‌سازند. در نهایت، شاخص‌های واردات و صادرات، عمق ساخت داخل و ارزیابی، میزان وابستگی صنعت به منابع خارجی و ظرفیت داخلی سازی قطعات را تبیین می‌نماید. مجموعه شاخص‌های یادشده بستری برای تحلیل عمیق‌تر وضعیت موجود و تعیین جهت‌گیری‌های اصلاحی در آینده فراهم می‌سازد.



خلاصه مدیریتی

بیان / شرح مسئله

بیش از نیم قرن از آغاز فعالیت صنعت خودروسازی در ایران می‌گذرد، اما در مقایسه با کشورهای صاحب‌نام در این حوزه، این صنعت نتوانسته است پیشرفت قابل توجهی داشته باشد. به عبارت دیگر، با وجود موفقیت‌های محدود در برخی دوره‌ها، روند توسعه این صنعت همواره با نوسانات و چالش‌های متعددی همراه بوده است و در بسیاری از جنبه‌ها با مشکلات و نارسایی‌های جدی روبه‌رو شده است. از این رو، برای درک وضعیت کنونی و اتخاذ رویکرد مناسب در سیاستگذاری، ضروری است که شاخص‌های کلیدی روند توسعه این صنعت مورد پایش قرار گیرد. در این راستا، گزارش حاضر به ارزیابی وضعیت شاخص‌های بازار، تولید، میزان سود و زیان، حاکمیت شرکتی و پویایی صنعت خودروسازی پرداخته است.

نقطه نظرات / یافته‌های کلیدی

این گزارش، تلاش کرده است تا با تحلیل وضعیت آماری و روند تغییرات شاخص‌های اصلی صنعت خودروسازی در بازه زمانی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۳، تحولات این صنعت در قالب شاخص‌های کمی و کیفی مورد بررسی قرار دهد. شاخص‌های مذکور شامل میزان تولید، وضعیت بازار، شاخص شامخ صنعت، تعداد مجوزهای اعطایی، نسبت اشتغال و سرمایه، میزان سوانح رانندگی، مصرف سوخت، تعداد خودروهای فرسوده اسقاط‌شده، سود و زیان، واردات و صادرات و وضعیت سهام‌داری دو خودروساز بزرگ کشور است. تحلیل داده‌ها بیانگر آن است که صنعت خودرو در این دوره با چالش‌های متعددی مواجه بوده و روند تغییرات آن به‌طور مستقیم متأثر از تحولات اقتصادی و سیاسی بوده است. نتایج بررسی‌های صورت گرفته حاکی از آن است که صنعت خودرو از سال ۱۳۹۷ با مشکلات متعددی نظیر کاهش تولید، افزایش زیان و کاهش صادرات روبه‌رو بوده و این روند تا سال ۱۴۰۰ ادامه داشته است. از سال ۱۴۰۰، با وجود افزایش مستمر روند زیان‌دهی در دو خودروساز اصلی، شاخص‌های کمی صنعت خودرو بهبود یافته و روند رشد آن به‌طور نسبی احیا شده است. البته باید توجه داشت که تولید خودروهایی مونتاژی و افزایش تیراژ دو خودروساز بزرگ کشور، سبب افزایش ارزش‌بری این صنعت نیز شده است. در ادامه، نتایج کلیدی شاخص‌های مورد بررسی به‌صورت خلاصه در جدول زیر ارائه شده است.

جدول ۱. نتایج کلیدی شاخص‌های مورد بررسی در گزارش

ردیف	شاخص مورد بررسی	نتایج کلیدی
۱	میزان تولید	ظرفیت بالقوه تولید خودرو در کشور حدود ۲ میلیون دستگاه در سال برآورد می‌شود، در حالی که هدف‌گذاری تا پایان برنامه هفتم دستیابی به تولید ۳ میلیون دستگاه در سال است. در دوره زمانی مورد بررسی بیشترین میزان تولید سالانه خودرو سواری در سال ۱۳۹۶ با ۱۰۴۲۹ میلیون دستگاه ثبت شد و کمترین تولید در سال ۱۳۹۸ با ۷۵۸ هزار دستگاه رقم خورد. سهم خودروهای سواری در کل تولیدات حدود ۹۰ درصد کل تولیدات این صنعت است. تولیدکنندگان خصوصی طی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۳ رشدی سه‌برابری داشته‌اند و سهم بازار آن‌ها از ۸ درصد به ۲۴ درصد افزایش یافته است.
۲	بازار و پراکندگی قیمتی	بخش عمده بازار خودرو و ایران به خودروهای با قیمت کمتر از ۱۰ هزار دلار اختصاص دارد و تمایل اصلی بازار در این دوره به خودروهای سدان هاچ‌بک‌های کلاس A و B معطوف بوده است. از سال ۱۳۹۷ روند افزایش معنادار قیمت‌ها آغاز شد و از ۱۴۰۰ به دلیل نوسانات ارزی و تورم عمومی، جهش قیمتی قابل توجهی در قیمت‌ها رخ داد.
۳	میزان انحصار (HHI)	شاخص تمرکز بازار در سال ۱۳۹۵ حدوداً ۳۸۵۰ بوده است. در حالی که از سال ۱۳۹۷ این شاخص به بیش از ۴۵۰۰ افزایش یافت که نشان از افزایش شرایط انحصاری بازار است. از سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ با آزادسازی واردات و افزایش تولید خودروسازان خصوصی این شاخص کاهش یافته و به کمتر از ۳۴۰۰ رسیده است.

ردیف	شاخص مورد بررسی	نتایج کلیدی
۴	سود و زیان	روند زیان‌دهی دو خودروساز بزرگ از اوایل دهه ۹۰ آغاز شد و با تداوم سیاست‌های قیمت‌گذاری و تحریم‌های بین‌المللی افزایش یافته است. با وجود اصلاحات قیمت‌گذاری در سال‌های اخیر، این دو شرکت همچنان زیان‌ده هستند، در حالی که خودروسازان خصوصی در دوره مورد بررسی عموماً سودآور بوده‌اند. از عوامل اصلی این مورد نیز می‌توان به تحریم‌های بین‌المللی، سیاست‌های قیمت‌گذاری، کسری نقدینگی، نوسانات ارزی، مشکلات تأمین قطعات و بی‌ثباتی مدیریتی اشاره کرد.
۵	حاکمیت شرکتی و سهام‌داری	سهام نهادهای دولتی و وابسته به دولت در ایران خودرو و در سایپا ۱۶.۸۲ درصد اعلام شده است. در دوره مورد بررسی نیز شرکت کرمان‌موتور در سال ۱۴۰۳ به عنوان بخش خصوصی مرتبط با صنعت خودرو حدود چهار درصد از سهام سایپا را در اختیار گرفته است.
۶	شاخص مدیران خرید (شامخ)	مطابق با داده‌های این شاخص، طی سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۳ صنعت به صورت میانگین در حال رشد بوده و از نظر فعالان این حوزه، فرایند روبه‌بهبودی را طی کرده است.
۷	مجوزها، اشتغال و سرمایه‌گذاری	از سال ۱۴۰۰ روند افزایش سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو آغاز شده و به دنبال آن رشد قابل‌توجه اشتغال نیز در همین دوره مشاهده شده است.
۸	مصرف سوخت و اسقاط خودروهای فرسوده	هم‌اکنون بیش از ۱۳ میلیون خودروی فرسوده در ناوگان فعال وجود دارد و شمار خودروهای سواری فعال کشور بیش از ۲۵ میلیون دستگاه برآورد می‌شود. طی سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۲ کمتر از ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط شد، در حالی که هدف برنامه هفتم توسعه اسقاط سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه تعیین شده است. در سال ۱۴۰۳ و با اجرای آیین‌نامه جدید، حدود ۳۵۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط گردید. در همین دوره، مصرف بنزین از میزان تولید آن پیشی گرفته و در سال ۱۴۰۳ به صورت میانگین بیش از ۱۲۰ میلیون لیتر بنزین در روز مصرف شده است.
۹	واردات و صادرات	در دوره مورد بررسی میانگین قیمت خودروهای وارداتی بیش از ۲۰ هزار دلار بوده و بیشترین میزان واردات سالانه کمتر از ۸۰ هزار دستگاه گزارش شده است. در همین دوره، واردات قطعات خودرو روند افزایشی داشته است. در زمینه صادرات، حجم خودرو بسیار محدود بوده و از چند هزار دستگاه در سال فراتر نمی‌رود و صادرات بدنه خودرو نسبت به سال ۱۳۹۷ به کمتر از یک‌سوم کاهش یافته است.
۱۰	عمق ساخت داخل و ارزبری	تفاوت قابل‌توجهی در سطح داخلی‌سازی میان دو خودروساز بزرگ و شرکت‌های خصوصی مشاهده می‌شود؛ خودروهای تولید داخل به‌طور میانگین حدود ۷۰ درصد داخلی‌سازی دارند، در حالی که شرکت‌های خصوصی تنها حدود ۲۰ درصد داخلی‌سازی را محقق کرده‌اند. از منظر ارزبری نیز، میانگین خودروهای داخلی حدود ۳ هزار دلار است، در حالی که خودروهای شرکت‌های خصوصی به‌طور میانگین حدود ۱۳ هزار دلار ارزبری دارند. شرکت‌های خصوصی تمایل اندکی به داخلی‌سازی دارند و فعالیت آن‌ها عمدتاً بر واردات قطعات آماده و مونتاژ نهایی متمرکز است.

در مجموع، تحلیل شاخص‌های آماری صنعت خودرو نشان‌دهنده تأثیر پذیری منفی این صنعت از تحریم‌ها، سیاست‌های ارزی و تجاری در دوره مورد بررسی است. در حالی که بهبودهایی در سال‌های اخیر مشاهده شده است، وابستگی به واردات قطعات و دخالت‌های دولت در این صنعت همچنان از چالش‌های اصلی به‌شمار می‌آیند.

۱. مقدمه

صنعت خودروسازی کشور با بیش از نیم‌قرن سابقه، در مقایسه با بسیاری از کشورهای پیشرو، پیشرفت‌های قابل‌توجهی نداشته است. از آغاز فعالیت این صنعت در سال ۱۳۴۱ تاکنون، علی‌رغم ظرفیت‌های موجود، جایگاه تثبیت‌شده‌ای در سطح جهانی پیدا نکرده و در مسیر توسعه با کمبودهایی روبه‌رو بوده است. ظرفیت بالقوه تولید این صنعت به حدود دو میلیون دستگاه خودرو در سال (معادل ۶ هزار دستگاه در روز) می‌رسد و می‌تواند ۶۰ صنعت بزرگ و کوچک از جمله فولاد، پتروشیمی، لاستیک، آلومینیوم، شیشه و مواد شیمیایی را به‌طور مستقیم فعال کند، بنابراین نقشی کلیدی در رشد اقتصادی کشور ایفا



می‌کند. این صنعت در سال‌های اخیر، با فروش بیش از ۱.۳۶ میلیارد دلار، معادل ۲.۷ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور را به خود اختصاص داده است و سهمی بالغ بر ۱۹ درصد از کل سهم صنعت کشور دارد. علاوه بر این، با بهره‌برداری از برخی برندهای ملی، دانش طراحی موتور، اکسل و سایر سیستم‌های خودرویی، ضریب خودکفایی صنعت خودرو ایران به بیش از ۷۰ درصد رسیده است. با وجود این دستاوردها، این صنعت در مسیر رشد خود همواره با چالش‌ها و نوساناتی مواجه بوده که برخی از این چالش‌ها، بر روند توسعه آن تأثیر گذار بوده‌اند. تحلیل و بررسی شاخص‌های کلان صنعت خودرو و نظیر میزان تولید، ارزشی و سود و زیان در بازه زمانی ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۳، به‌طور دقیق‌تر، می‌تواند کمک شایانی به شناسایی مشکلات و فرصت‌های پیش‌روی صنعت خودروسازی ایران در آینده نزدیک نماید.

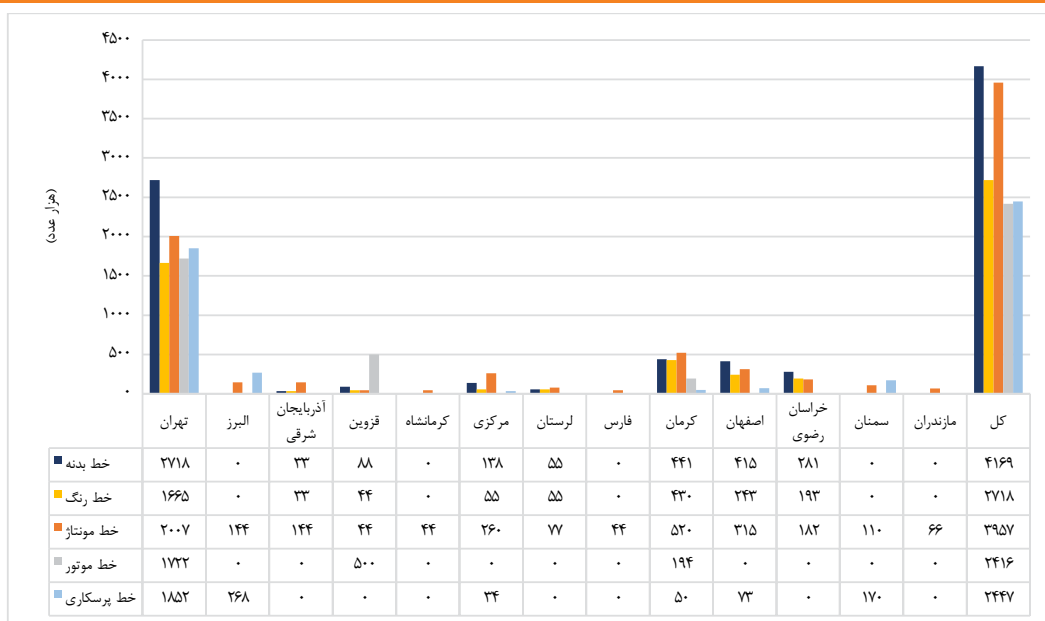
۲. بررسی وضعیت تغییرات آماری تولید

یکی از سنجش‌های مهم برای ارزیابی وضعیت صنعت خودرو کشور، بررسی وضعیت تولید و کنترل شاخص‌های کمی آن است. به همین منظور در این بخش سعی شده است تا با بررسی شاخص‌های میزان تولید به تفکیک نوع خودرو، سهم بخش خصوصی و دولتی در تولید و... تحلیلی بر وضعیت تولید صنعت خودرو کشور ارائه شود.

۲-۱. ظرفیت تولید خودرو در کشور

بر اساس اهداف کمی برنامه هفتم پیشرفت، مقرر شده است تولید خودرو کشور در پایان برنامه هفتم به تعداد سه میلیون خودرو در سال برسد. فارغ از مباحثی نظیر تأمین قطعات که از طریق تأمین‌کنندگان داخلی و واردات تأمین می‌شود، مهم‌ترین ملزومات اجرایی شدن این هدف بررسی ظرفیت‌های پنج گلوگاه اصلی تولید خودرو در کشور است. بر اساس گزارش وزارت صمت در سال ۱۴۰۱، ظرفیت پنج بخش اصلی تولید خودرو به این شرح است:

شکل ۱. نمودار ظرفیت خط پرس کاری، موتور، مونتاژ، رنگ و بدنه خودرو در کشور در سال ۱۴۰۱ [۱]

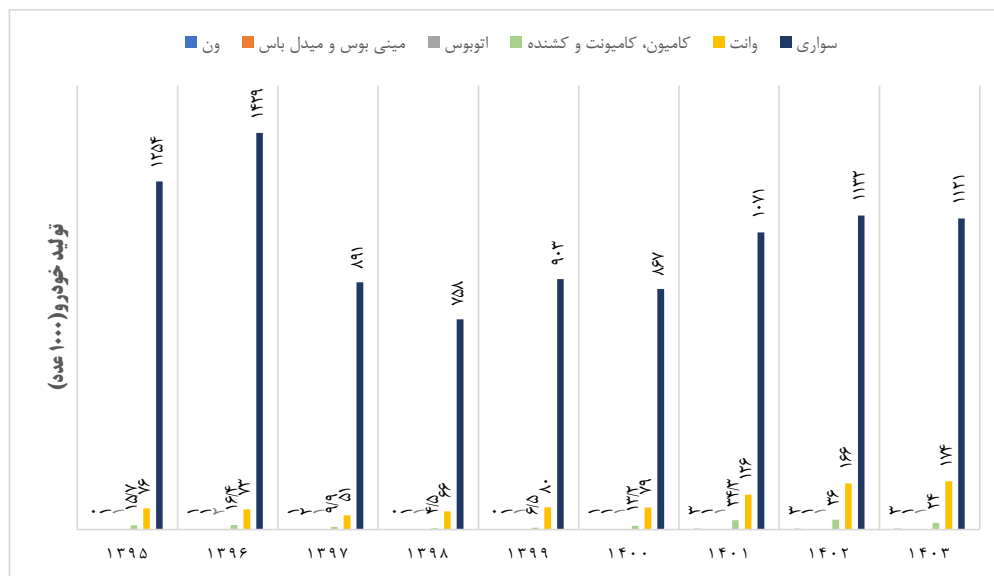


همان‌طور که در شکل ۱ مشاهده می‌شود، خط بدنه با ظرفیت ۴۱۶۹۰۰۰ و خط موتور با ظرفیت ۲۴۱۶۰۰۰ عدد بیشترین و کمترین ظرفیت را به خود اختصاص داده‌اند. این اعداد بیانگر این امرند که از نظر ظرفیت تولید کشور فاصله قابل توجهی با اهداف برنامه هفتم ندارد و در برخی از شاخص‌ها از این امر جلوتر است. ولی نکته قابل توجه آن است که در صورت نبود نظام تأمین قطعات منسجم و منظم عملاً این هدف محقق نمی‌شود. برای درک بهتر موضوع، باید اشاره کرد که در سال ۱۳۹۶، با وجود همکاری شرکت‌های پژو و سیتروئن و در شرایطی که کشور با محدودیت‌های تحریمی مواجه نبود، حداکثر میزان تولید خودرو در سال‌های اخیر رقم خورد؛ اما باز هم این عدد فقط به ۱,۴۲۹ میلیون دستگاه رسید. این موضوع بیانگر اهمیت تأمین قطعات در صنعت خودرو است که متأسفانه از سمت حاکمیت به توسعه و سازمان‌دهی آن توجه چندانی نشده و بار توسعه صنعت قطعه‌سازی بر دوش خودروسازان گذاشته شده است. این نبود توازن به خصوص خود را در فواصلی با افزایش ارزش‌های تولید شده نشان می‌دهد؛ هنگامی که تیراژ خودرو از ظرفیت قطعات گلوگاهی بالاتر می‌رود و تولیدکنندگان مجبور به واردات قطعات می‌شوند. البته مواردی نظیر ظرفیت بازار نیز باید برای این امر لحاظ شود.

۲-۲. میزان تولید خودرو به تفکیک نوع

بررسی سنجه‌های کمی نظیر میزان تولید خودرو یکی از راه‌های ارزیابی وضعیت صنعت خودرو است. همان‌طور که در شکل ۲ مشخص است، طی هشت سال گذشته بیشترین میزان تولید خودرو در طول یک سال مربوط به سال ۱۳۹۶ و کمترین میزان آن مربوط به سال ۱۳۹۸ است.

شکل ۲. نمودار میزان تولید خودرو به تفکیک نوع [۱]



مطابق آمار شکل ۲، عمده تولیدات در کشور مربوط به خودرو سواری است و عملاً سهم سایر وسایل نقلیه موتوری در تولیدات صنعت خودرو کشور ناچیز است. ضعف در سیستم حمل‌ونقل عمومی به دلیل عدم سرمایه‌گذاری، سهولت استفاده از خودروی شخصی برای حمل‌ونقل و عدم توسعه ناوگان باری و مسافری از جمله دلایل این موضوع است.

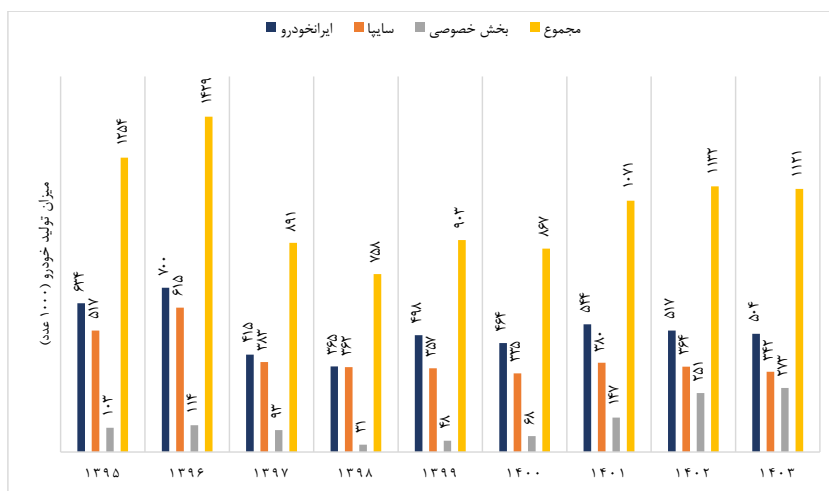
۲-۳. میزان تولید خودرو به تفکیک بخش خصوصی و دولتی

در شکل ۳ داده‌های مربوط به میزان تولید دو خودروساز دولتی کشور به همراه مجموع تولید خودروسازان خصوصی آورده شده است. همان‌طور



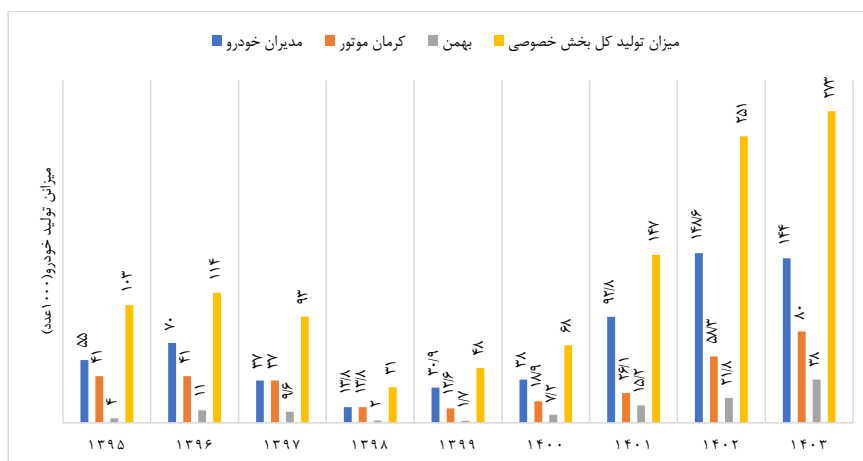
که مشخص است، دو شرکت خودروساز دولتی به دلیل تحریم و نبود شرکای خارجی با افت شدید تولید در سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ روبه‌رو شده‌اند. این امر برای شرکت ایران خودرو به واسطه نوع خودروهای تولیدی این شرکت محسوس‌تر است؛ ولی خودروسازی سایپا به دلیل تولید خودروهای اقتصادی نظیر تیبا دچار افت کمتری نسبت به ایران خودرو شده است. نکته حائز اهمیت آن است که از سال ۱۴۰۱ با وجود رشد قابل توجه تولید خودرو در کشور شاهد رشد قابل توجهی در دو خودروساز دولتی کشور نیستیم. این بدان معناست که خودروسازان خصوصی کشور رشد حدوداً سه برابری را در تولید تجربه کرده و عملاً از سهم ۸ درصدی در سال ۱۳۹۵ به سهم ۲۴ درصدی در سال ۱۴۰۳ از مجموع تولیدات کشور رسیده‌اند. این امر دلایل مختلفی نظیر تعطیل شدن برخی تأمین‌کنندگان ایران خودرو و سایپا به واسطه تحریم، مشکلات در مدیریت و کنترل مؤثر زنجیره تأمین، زبان انباشته و قیمت‌گذاری دستوری و نبود نظام تعرفه‌ای حامی داخلی‌سازی در صنعت دارد. طی سال‌های اخیر، ساختار نظام تعرفه‌ای واردات خودرو و قطعات و همچنین سیاست‌های قیمت‌گذاری، به شکلی تنظیم شده‌اند که باعث رشد شرکت‌های مونتاژکار گردیده است.

شکل ۳. نمودار میزان تولید خودرو به تفکیک بخش خصوصی و دولتی طی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۳ [۲]



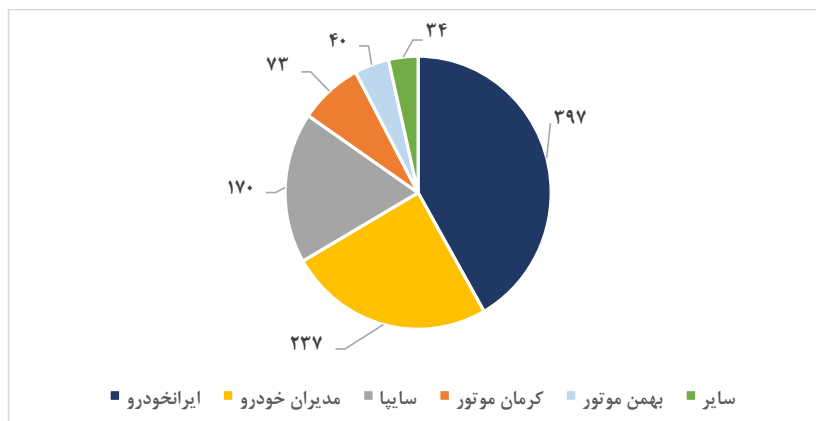
در شکل ۴ میزان تولید - مونتاژ سه خودروساز خصوصی کشور ارائه شده است. مطابق همین آمار، میزان مونتاژ سه خودروساز بزرگ خصوصی کشور از سال ۱۳۹۹ روند صعودی را طی کرده و در برخی از سال‌ها رشد ۱۰۰ درصدی را تجربه کرده است.

شکل ۴. نمودار میزان تولید سه خودروساز مونتاژ کار بزرگ خصوصی کشور طی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۳ [۲]



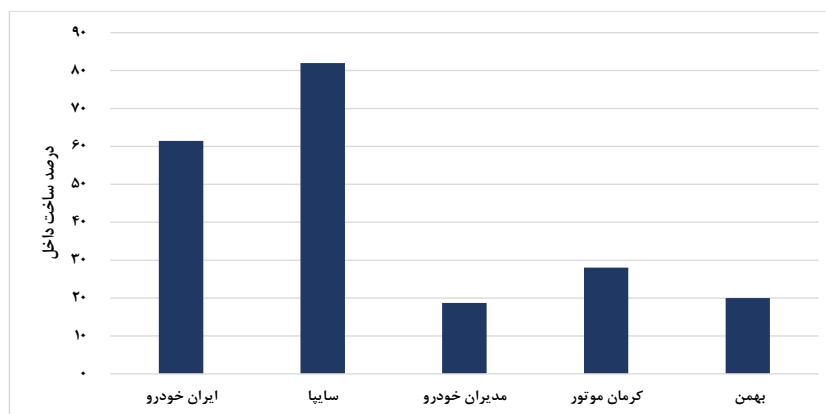
عوامل پیش گفته موجب شده است که سهم ارزش ریالی سالانه شرکت‌های مونتاژکار از میزان تولید بیشتر از درصد سهم آن‌ها در تولید باشد. طبق شکل ۵، شرکت مدیران خودرو با تولیدی کمتر از ۵۰ درصد شرکت سایپا در رتبه دوم قرار دارد. این وضعیت نشان‌دهنده این است که جریان مالی ناشی از فروش خودروهای صفر به سمت خودروسازان مونتاژکار در حال حرکت است. این امر به وضوح نشان می‌دهد که سهم سرمایه‌گذاری در توسعه محصولات و تقویت ظرفیت قطعه‌سازان داخلی کاهش یافته است. این روند، همراه با عدم الزام خودروسازان مونتاژکار به افزایش عمق ساخت داخل، عملاً تفاوت چندانی با واردات خودرو نداشته و منجر به از بین رفتن زنجیره تأمین داخلی و در پی آن، آسیب‌پذیری بیشتر صنعت خودرو کشور شده است.

شکل ۵. نمودار سهم خودروسازان از ارزش ریالی (بر حسب هزار میلیارد تومان) بازار در سال ۱۴۰۳ [۱]



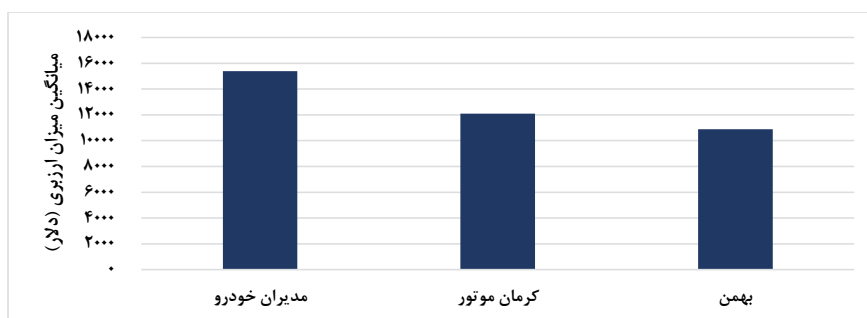
برای درک بهتر از میزان عمق ساخت داخل تولیدات شرکت‌های خودروساز، در شکل ۶ میانگین عمق ساخت داخل محصولات خودروسازان آورده شده است. همان‌طور که ملاحظه می‌شود، تفاوت چشمگیری در میزان داخلی‌سازی میان دو خودروساز بزرگ کشور و شرکت‌های خودروساز خصوصی وجود دارد.

شکل ۶. نمودار میانگین عمق ساخت داخل محصولات پنج خودروساز بزرگ کشور در سال ۱۴۰۱ (درصد) [۱]



این موضوع زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که به آن، میزان تولید خودروسازان خصوصی نیز اضافه شود و مسئله ارزیابی خودروهای مونتاژی بررسی گردد. آمار ارائه شده در شکل ۷ حاکی از آن است که میانگین ارزیابی خودروهای تولیدی توسط سه خودروساز خصوصی کشور نشان داده شده است که عدد ۱۵ هزار دلار برای شرکت مدیران خودرو، بزرگترین خودروساز خصوصی، قابل توجه است. لازم به ذکر است که علاوه بر ارزیابی تولید خودرو، به دلیل عدم توسعه و تولید قطعات این خودروها در داخل کشور، فشار ارزی زیادی بر بازار لوازم یدکی این خودروها نیز وارد می‌شود.

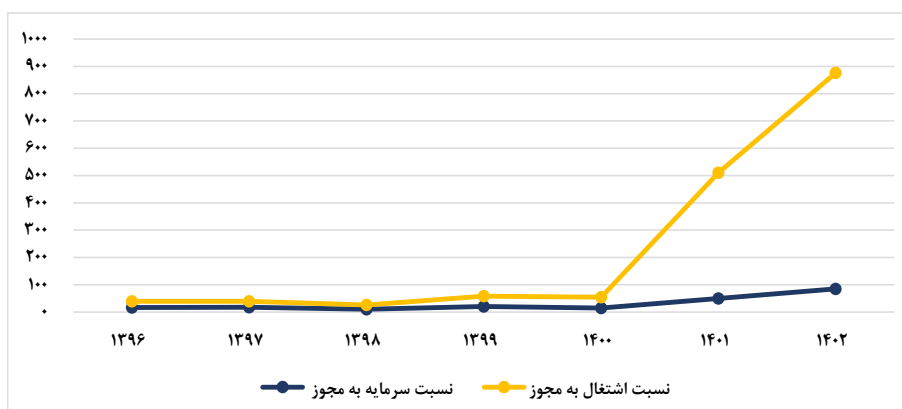
شکل ۷. نمودار میانگین ارزشی محصولات خودروسازان مونتاژی در سال ۱۴۰۳ [۱]



۴-۲. بررسی میزان مجوزهای اعطایی وزارت صمت

یکی از شاخص‌هایی که وضعیت تولید صنعت را نشان می‌دهد، وضعیت پروانه‌های بهره‌برداری بوده که وضعیت میزان بهره‌برداری از واحدهای جدید صنعتی است. بررسی تعداد، اشتغال و سرمایه پروانه‌های بهره‌برداری طرح‌های صنعتی، اطلاعات مفیدی در خصوص وضعیت بخش صنعت از منظر پویایی ارائه می‌دهد.

شکل ۸. نمودار میزان نسبت اشتغال و سرمایه به مجوزهای بهره‌برداری در صنایع تولید وسایل نقلیه موتوری [۳]



مطابق شکل ۸، بررسی مجوزهای بهره‌برداری وزارت صمت از نظر میزان سرمایه‌گذاری و اشتغال، نشان‌دهنده این است که از سال ۱۴۰۰ روند بهبود فرایندهای صنعت خودرو سرعت بیشتری یافته و همچنین سرمایه‌گذاری در این بخش افزایش داشته است. افزایش چشمگیر اشتغال از سال ۱۴۰۰ نیز می‌تواند به دلیل بهبود شرایط ارزی و به تبع آن، افزایش تولید خودروهای مونتاژی باشد.

۳. بررسی وضعیت ساختار بازار خودرو

بازار خودرو کشور و نوسانات ناشی از آن یکی از موارد مهم در تصمیم‌گیری سیاستمداران کشور است که درک نادرست از آن می‌تواند منجر به تصمیمات غلط در حوزه صنعت خودرو شود. به همین منظور، در این بخش سعی شده است تا با بررسی شاخص‌هایی نظیر پراکندگی قیمتی بازار، ارزیابی قیمت بازار خودرو و شاخص هر فیندال هیرشمن^۱ توصیف دقیقی از وضعیت بازار کشور ارائه شود.

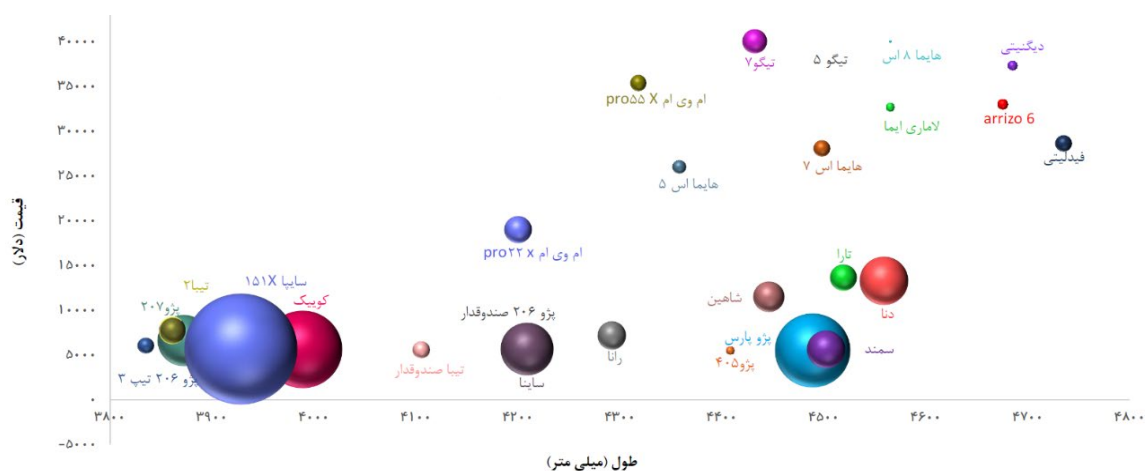
1. HHI (Herfindahl-Hirschman Index)

۳-۱. بررسی پراکندگی بازار خودرو

برای درک دقیق‌تر وضعیت بازار خودرو کشور و اتخاذ سیاست‌های مؤثر در صنعت خودرو، ضروری است که ترکیب بازار خودرو از نظر نوع خودروها و بازه‌های قیمتی موجود به روشنی تبیین شود. این شناخت دقیق می‌تواند در تصمیم‌گیری‌هایی مانند انتخاب نوع خودروهای وارداتی و تعیین استانداردهای مرتبط با خودروها، نقش تعیین‌کننده‌ای ایفا کند.

براساس داده‌های مندرج در شکل ۹، بخش عمده‌ای از بازار خودرو کشور به خودروهایی با قیمت کمتر از ۱۰ هزار دلار اختصاص دارد که همگی توسط دو خودروساز بزرگ داخلی تولید می‌شوند. این موضوع نشان می‌دهد که برای ایجاد رقابت واقعی در صنعت خودرو کشور، تنها واردات خودروهای اقتصادی و در رده قیمتی پایین می‌تواند مؤثر باشد. همچنین، بازار خودرو بیشتر به سمت خودروهای سدان و هاچ‌بک‌های سری A و B تمایل دارد که این نکته اهمیت تطابق سیاست‌های وارداتی و تولیدی با سلاقی مصرف‌کنندگان داخلی را دوچندان می‌کند.

شکل ۹. نمودار میزان پراکندگی بازار خودرو کشور از نظر حجم و ارزش [۱]



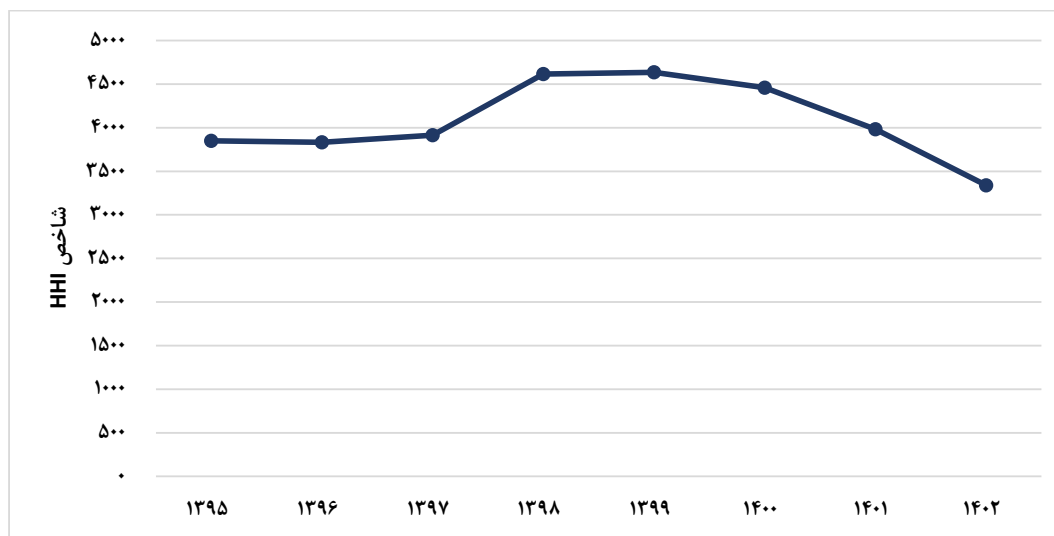
۳-۲. بررسی میزان انحصار در بازار

شاخص هر فیندال هیرشمن معیار رایجی برای اندازه‌گیری تمرکز بازار است و به منظور تعیین میزان رقابتی بودن بازار، به‌ویژه قبل و بعد از معاملات ادغام و خرید (M&A)، به کار می‌رود.

این شاخص، نسبت اندازه شرکت‌ها به کل صنعت مربوطه و میزان رقابت‌پذیری آنها را ارزیابی می‌کند. شاخص مذکور از طریق به توان دو رساندن سهم بازار هر شرکت در بازار رقابتی و سپس جمع‌بندی این مقادیر محاسبه می‌شود. دامنه این شاخص بین نزدیک به صفر تا ۱۰,۰۰۰ متغیر است که مقادیر پایین‌تر آن نمایانگر وجود بازار آزاد و رقابتی‌تر می‌باشد.

به طور کلی، زمانی که مقدار شاخص تمرکز بازار بالاتر از ۲۵۰۰ باشد، بازار به عنوان بازاری انحصاری تلقی می‌شود که این وضعیت می‌تواند ناشی از انحصار طبیعی یا غیرطبیعی باشد. یکی از استدلال‌های شورای رقابت جهت اعمال قیمت‌گذاری یا پیشنهاد واردات خودرو، همین میزان بالای شاخص تمرکز بازار کشور است.

شکل ۱۰. نمودار میزان شاخص هر فیندال - هر شمن



مأخذ: یافته‌های پژوهش.

مطابق داده‌های شکل ۱۰، از سال ۱۳۹۷ به بعد، به واسطه ممنوعیت واردات خودرو و افزایش سهم دو خودروساز بزرگ کشور در بازار خودرو، شاخص هر فیندال - هر شمن در کشور افزایش پیدا کرده و به بیش از ۴۵۰۰ رسیده و از سال ۱۴۰۰ به واسطه افزایش تولید خودروسازان خصوصی این شاخص برای بازار خودرو ایران به کمتر از ۳۵۰۰ رسیده است. همچنین تسریع فرایند واردات از سال ۱۴۰۳ عملاً منجر به کاهش بیشتر مقدار این شاخص می‌شود.

نکته حائز اهمیت آن است که در سال ۱۳۹۵ با وجود واردات خودرو، عملاً شاخص مذکور کمتر از ۳۵۰۰ نبوده و یکی از علت‌های آن رقابتی نبودن خودروهای وارداتی از نظر قیمت و تیراژ است.

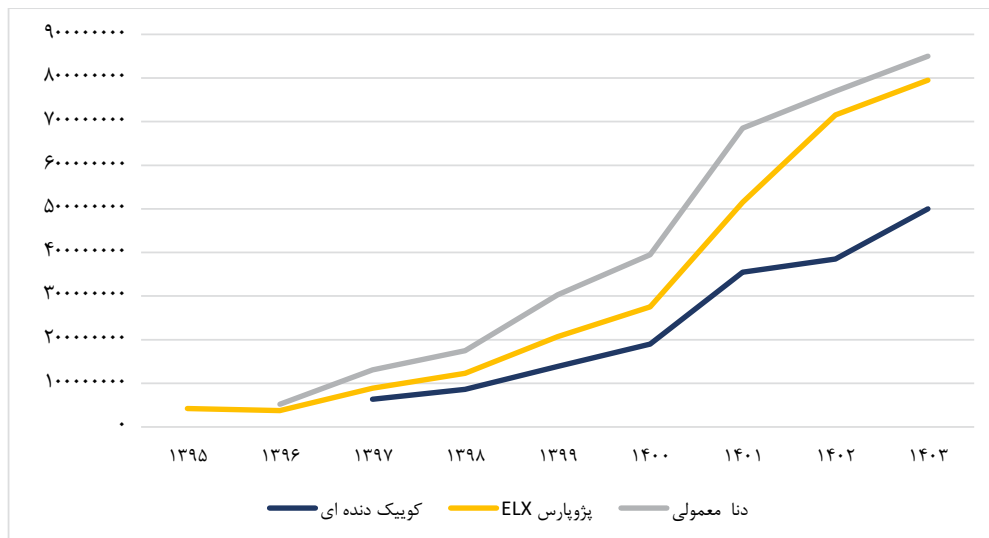
بر اساس مطالب فوق الذکر و با در نظر گرفتن این واقعیت که واردات خودروهای با ارزش بالا و تعداد محدود، نه تنها به افزایش رقابت در بازار منجر نمی‌شود، بلکه سبب افزایش مصرف ارز نیز می‌گردد، می‌توان نتیجه گرفت که برای تحقق رقابت واقعی در صنعت خودروی کشور، تنها واردات خودروهای اقتصادی در بازه قیمتی پایین می‌تواند تأثیر گذار باشد.

۳-۳. بررسی بازار خودرو

قیمت انواع خودرو در بازار داخلی، از شاخص‌های کلیدی در ارزیابی وضعیت بازار خودرو کشور به شمار می‌رود و نوسانات آن، همواره یکی از عوامل اصلی در تصمیم‌گیری‌های سیاست‌گذاران و تدوین قوانین و مقررات بوده است. در شکل ۱۱، قیمت بازار سه خودروی «دنا معمولی»، «پژو پارس ELX» و «کوییک دنده‌ای» مورد بررسی قرار گرفته است. انتخاب این سه خودرو به دلیل دسترسی به داده‌های منسجم و قابل اتکا در بازه زمانی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۳ انجام شده است.

۱. در این شکل قیمت خودرو صفر کیلومتر تولیدی همان سال ارزیابی شده است.

شکل ۱۱. نمودار قیمت بازار خودروهای صفر (تومان)



مأخذ: همان.

براساس داده‌های ارائه شده در شکل ۱۱، روند افزایش قیمت خودروهای مذکور، به‌ویژه از سال ۱۴۰۰، به‌طور قابل توجهی چشمگیر است. این روند افزایشی ناشی از مجموعه‌ای از عوامل، از جمله کاهش ارزش پول ملی و تورم عمومی، بوده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که رشد قیمت دلار در بازار آزاد، ارتباط مستقیم و معناداری با افزایش قیمت خودروها در بازار داشته است. یکی از دلایل اصلی این همبستگی آن است که از سال ۱۳۹۷ به بعد، خودرو در ایران عملاً به کالایی با ماهیت سرمایه‌ای تبدیل شده است. علاوه بر این، فقدان مقررات مؤثر در زمینه مالیات بر عایدی سرمایه، به تشدید این وضعیت دامن زده است.

۴. بررسی وضعیت تغییرات آماری صادرات و واردات

یکی از شاخص‌های کلیدی در ارزیابی وضعیت صنعت خودروی کشور، شاخص تراز تجاری این صنعت است. تحلیل مؤلفه‌هایی همچون میزان واردات و صادرات خودرو و قطعات مرتبط، می‌تواند میزان وابستگی این صنعت به منابع خارجی را به‌طور دقیق مشخص سازد.

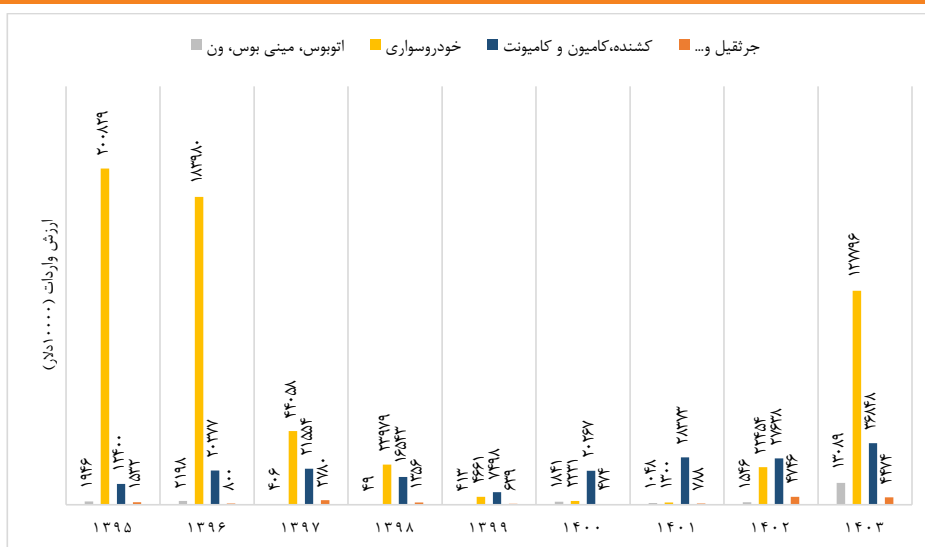
۴-۱. واردات خودرو و قطعات مربوطه

۴-۱-۱. ارزش واردات خودرو

در شکل ۱۲ ارزش واردات خودرو به‌روش CBU به تفکیک انواع مختلف وسایل نقلیه ارائه شده است.



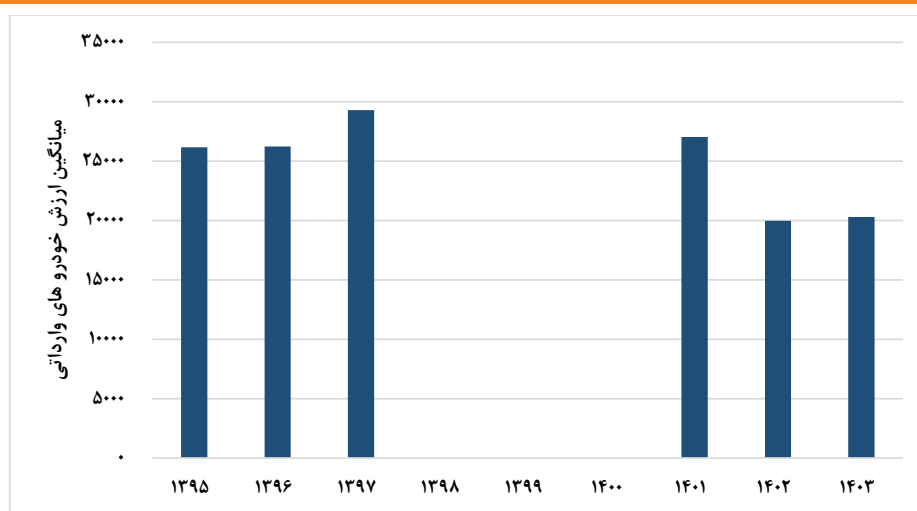
شکل ۱۲. نمودار ارزش واردات خودرو به تفکیک نوع [۴]



مطابق داده‌های مندرج در شکل ۱۲، بخش عمده واردات خودرو کشور به خودروهای سواری اختصاص دارد و پس از آن، خودروهای تجاری در رتبه دوم قرار می‌گیرند. همان‌گونه که در بخش نخست این گزارش نیز اشاره شد، به دلیل عدم توسعه متوازن نظام حمل‌ونقل کشور، میزان واردات خودروهای عمومی و مسافری بسیار محدود بوده است.

در دوره مورد بررسی، حداکثر تعداد خودروهایی وارداتی به کشور کمتر از هشتاد هزار دستگاه بوده است. با این حال، به دلیل تسهیل در فرآیند تخصیص ارز و حمایت کلیه ارکان اجرایی و تقنینی کشور، میزان واردات خودرو در سال ۱۴۰۳ افزایش قابل توجهی داشته است. در همین بازه، میانگین قیمت خودروهای وارداتی، بر اساس داده‌های مندرج در شکل ۱۳، به‌طور متوسط بیش از بیست هزار دلار بوده است. اهمیت این موضوع زمانی دوچندان می‌شود که مطابق اطلاعات ارائه‌شده در شکل ۹، بیشترین سهم بازار خودروی کشور به خودروهایی با ارزش کمتر از ۱۰ هزار دلار اختصاص دارد؛ از این‌رو، در سیاست‌گذاری‌های مرتبط با واردات، توجه ویژه به خودروهای اقتصادی و در رده قیمتی پایین ضرورت می‌یابد.

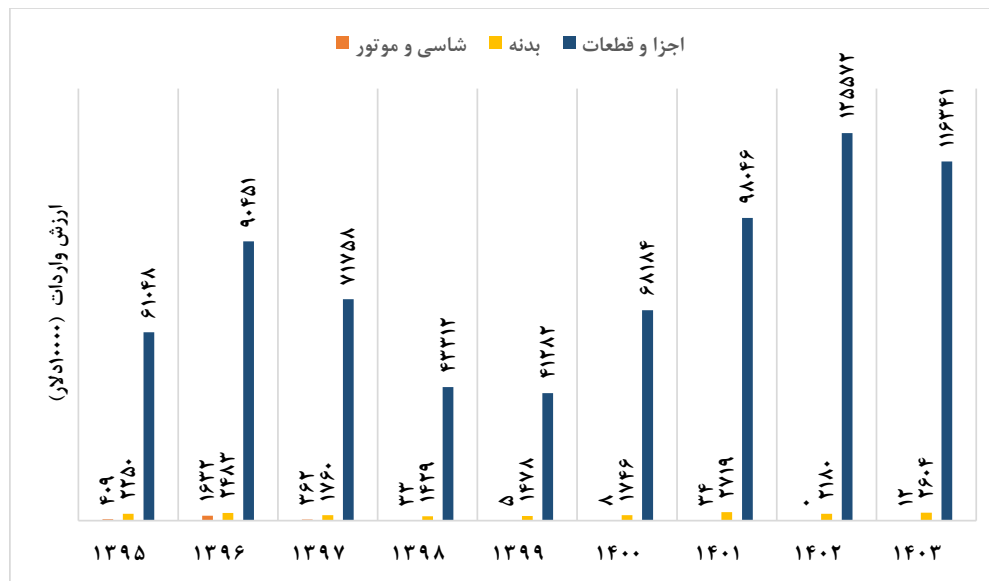
شکل ۱۳. نمودار میانگین ارزش خودروهای وارداتی (دلار) [۴]



۲-۱-۴. ارزش واردات قطعات خودرو

در شکل ۱۴، میزان ارزش واردات قطعات خودرو در سه دسته کلی ارائه شده است. به دلیل افزایش تولید خودروهای مونتاژی در کشور، علیرغم کاهش تیراژ تولید در سال ۱۴۰۳ نسبت به سال ۱۳۹۶، میزان ارزش واردات قطعات خودرو رشد یافته است. این امر نشان می‌دهد که با وجود افت تولید، تقاضای ارزی صنعت خودرو کشور حدوداً سیصد میلیون دلار افزایش یافته است.

شکل ۱۴. نمودار ارزش واردات قطعات خودرو [۴]



همان‌طور که پیش‌تر نیز مطرح شد، می‌توان با بازنگری نظام تعرفه‌گذاری در صنعت خودرو کشور مانع از افزایش تیراژ خودروهای مونتاژی و به تبع آن ارزش واردات صنعت خودرو کشور شد.

۲-۲. صادرات خودرو و قطعات مربوطه

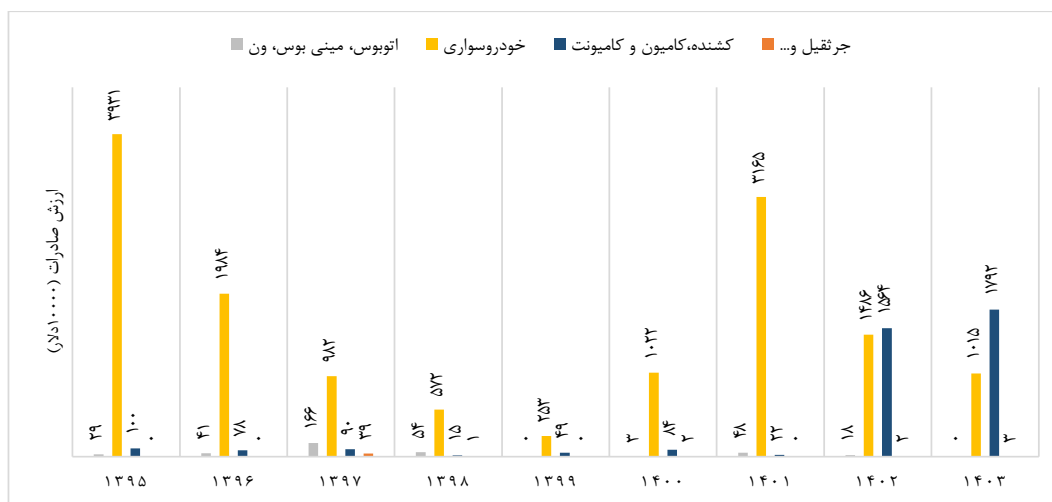
۲-۱-۴. ارزش صادرات خودرو

در شکل ۱۵، میزان ارزش صادرات خودرو به تفکیک انواع آن ارائه شده است. همان‌گونه که مشاهده می‌شود، حجم صادرات خودروی کشور در مقایسه با میزان واردات آن بسیار محدود است. این موضوع عمدتاً ناشی از عواملی همچون تحریم‌ها و محدودیت‌های ناشی از شرایط روابط بین‌الملل، فقدان توسعه محصولات رقابت‌پذیر و نبود برنامه‌ریزی راهبردی مؤثر در حوزه صادرات خودرو است.

نکته حائز اهمیت آن است که بخش عمده صادرات خودروی کشور را خودروهای سواری تشکیل می‌دهد و همین میزان نیز در حدی محدود است که تعداد آن در سال‌های اخیر از چند هزار دستگاه فراتر نمی‌رود. همچنین، بررسی نوسانات صادرات در دوره زمانی ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۳ نشان می‌دهد که بازارهای صادراتی کشور از ثبات لازم برخوردار نبوده‌اند.



شکل ۱۵. نمودار ارزش صادرات خودرو [۴]

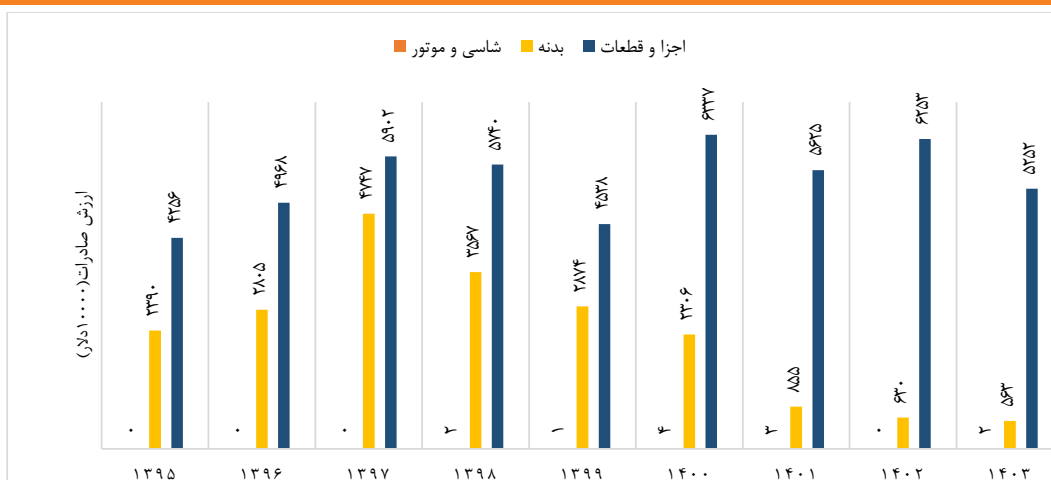


این وضعیت بیانگر آن است که صنعت خودروی ایران ماهیت صادرات محور ندارد و در آینده با چالش‌های جدی مواجه خواهد شد. با توجه به هدف‌گذاری تولید سه میلیون دستگاه خودرو در برنامه هفتم توسعه، در صورت تداوم عدم صادرات، خودروسازان با مازاد عرضه روبه‌رو شده و این امر منجر به تحمیل زیان به آنها خواهد شد.

۲-۲-۴. ارزش صادرات قطعات خودرو

در شکل ۱۶، میزان ارزش صادرات قطعات خودرویی کشور در سه دسته کلی نمایش داده شده است. بررسی داده‌های این شکل نشان می‌دهد که بخش قابل توجهی از صادرات صنعت خودروی کشور به حوزه قطعات مرتبط با بدنه، اجزا و سایر قطعات خودرو اختصاص دارد. در این میان، صادرات بدنه عمدتاً از طریق سایت‌های تولیدی مستقر در کشورهای نظیر عراق و سوریه انجام می‌شده است. با این حال، در سال‌های اخیر به دلیل تشدید تحریم‌های بین‌المللی و بروز مشکلات و ناپایداری‌های سیاسی و اقتصادی در منطقه، به‌ویژه در عراق و سوریه، روند صادرات بدنه با افت قابل توجهی مواجه شده است. این شرایط، به‌طور مستقیم موجب شده که حجم صادرات بدنه در مقایسه با سال ۱۳۹۷ به کمتر از یک‌سوم کاهش یابد.

شکل ۱۶. نمودار ارزش صادرات قطعات خودرو [۴]



نکته قابل توجه در حوزه صادرات قطعات خودرو، عدم کاهش صادرات اجزا و قطعات خودرو در سال‌های اخیر است. این روند پایدار را می‌توان به عوامل متعددی نسبت داد؛ از جمله ایجاد فرصت‌های جدید در بازار روسیه به واسطه جنگ اوکراین. با این حال، مهم‌ترین عامل را باید در شکل‌گیری بازار مناسب لوازم یدکی برای صنعت خودروی کشور دانست؛ بازاری که نتیجه مستقیم صادرات خودرو در سال‌های گذشته است. شایان ذکر است که میان صادرات قطعات و صادرات خودرو، رابطه‌ای مستقیم و متقابل وجود دارد. تحقق اهداف صادراتی تعیین شده در برنامه هفتم توسعه، مستلزم آن است که صادرات خودرو نیز همزمان دنبال شود؛ زیرا در غیر این صورت، صنعت قطعه‌سازی کشور به تنهایی توان ورود و حضور پایدار با حجم بالایی صادرات در بازارهای خارجی را نخواهد داشت.

۳-۴. میزان واردات خودرو برقی

به واسطه بروز چالش‌هایی همچون آلودگی هوا، ناترازی عرضه و مصرف بنزین و همچنین عدم توسعه فناوری‌های مرتبط در کشور، موضوع واردات و تولید خودروهای برقی همواره به‌عنوان یکی از راهکارهای مورد توجه سیاستگذاران مطرح بوده است. بر همین اساس، در برنامه هفتم توسعه تصریح شده است که تا پایان دوره اجرای این برنامه، ظرفیت عرضه خودروهای برقی و هیبریدی در کشور (اعم از تولید داخلی یا واردات) به ۵۰۰ هزار دستگاه در سال برسد. در همین راستا، جدول ۲ وضعیت واردات خودروهای برقی را از ابتدای سال ۱۴۰۳ تا پایان مردادماه همان سال نشان می‌دهد.

جدول ۲. میزان واردات خودرو برقی [۱]

ردیف	شرح	تعداد دستگاه
۱	خودروی برقی ثبت سفارش شده	۲۶۶۳۰
۲	خودرو وارد شده به کشور	۸۰۰۰

مطابق با داده‌های مندرج در جدول ۲، مجموعه‌ای از عوامل از جمله نبود فقدان حمایت و مشوق‌های مؤثر دولتی، عدم توسعه زیرساخت‌های مناسب، قیمت بسیار بالای باتری و تجهیزات مرتبط، عدم تناسب قیمت سوخت، محدودیت خدمات پس از فروش و موانع فرهنگی و اجتماعی موجب شده است که تحقق اهداف تعیین شده در برنامه هفتم توسعه در زمینه خودروهای برقی، با شرایط فعلی کشور فاصله‌ای قابل توجه داشته باشد.

۵. بررسی تحولات حاکمیت شرکتی خودروسازان

یکی از محورهای اساسی در ارزیابی وضعیت صنعت خودروی کشور، تحلیل ساختار حاکمیت شرکتی و روند سهام‌داری در شرکت‌های بزرگ خودروسازی است. بررسی و شناسایی تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیرندگان اصلی این صنعت، نقش مهمی در درک عمیق تر چالش‌ها و شناسایی گلوگاه‌های موجود در فرآیند تصمیم‌گیری ایفا می‌کند.

با تصویب قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل (۴۴) قانون اساسی در سال ۱۳۸۷ و الزام دولت به کاهش سهام خود در شرکت‌های خودروسازی، دولت در سال ۱۳۸۹ سهام خود را در شرکت ایران خودرو و در سال ۱۳۹۳ سهام خود را در شرکت سایپا به کمتر از ۲۰ درصد رساند. در حال حاضر نیز سهام دولت در دو شرکت سایپا و ایران خودرو به ترتیب ۱۶/۸۲ و ۵/۷۲ درصد است. نکته حائز اهمیت آن است که به‌علت وجود سهام‌های چرخه‌ای در این دو شرکت خودروساز تا پیش از واگذاری ایران خودرو عملاً دولت تعیین‌کننده اصلی هیئت‌مدیره این دو شرکت بوده است.



در این بخش سعی شده است علاوه بر بررسی سهام‌داران دو خودروساز ایران خودرو و سایپا روند سهام‌داری بخش‌های مختلف نیز مورد بررسی قرار گیرد.

۱-۵. وضعیت سهام‌داری ایران خودرو

از سال ۱۳۸۹ و بر مبنای سیاست‌های کلی اصل (۴۴) قانون اساسی، فرآیند واگذاری سهام دولت به بخش خصوصی در شرکت ایران خودرو آغاز شد، اما این روند با چالش‌ها و مسائل متعددی روبه‌رو گردید. یکی از مهم‌ترین کج کار کردهایی که طی سال‌های گذشته بارها مورد بررسی قرار گرفته، حضور قطعه‌سازان در ترکیب سهام‌داری شرکت ایران خودرو است. این وضعیت زمانی مسئله‌ساز می‌شود که در یک بازار انحصاری خودرو، رابطه‌ای عمودی میان حاکمیت شرکت خودروساز و قطعه‌ساز شکل گرفته و میزان نفوذ قطعه‌سازان در تصمیم‌گیری‌های خودروساز افزایش یابد. به‌طور مشخص، در سال‌های اخیر بخش خصوصی قطعه‌ساز بیش از ۲۵ درصد سهام ایران خودرو را خریداری کرده‌اند. این موضوع می‌تواند به شکل‌گیری انحصار داخلی در صنعت خودرو منجر شده و سایر قطعه‌سازان را تحت فشار قرار دهد.

یکی دیگر از مسائل مرتبط با واگذاری سهام ایران خودرو، ایجاد ساختار سهام‌داری چرخشی در این شرکت است. به‌گونه‌ای که طبق جدول ۳، بخشی از سهام ایران خودرو طی سال‌های گذشته به شرکت‌های زیرمجموعه این خودروساز، نظیر «گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو» و «سرمایه‌گذاری سمند» منتقل شده است. این اقدام نه تنها هیچ‌گونه آورده مالی ناشی از فروش سهام برای ایران خودرو ایجاد نکرده، بلکه منجر به خروج سرمایه از شرکت نیز شده است.

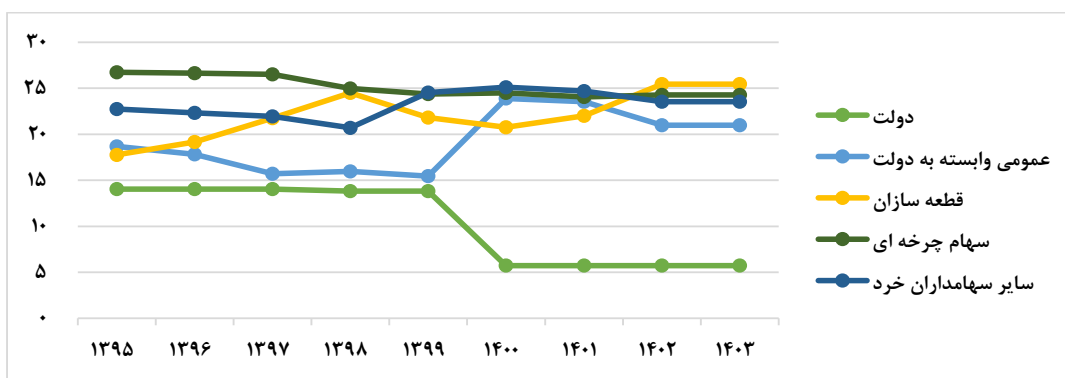
جدول ۳. سهام‌داران شرکت ایران خودرو [۲]

ردیف	سهام‌دار	درصد سهام
۱	شرکت تدبیر سرمایه آراد	۱۵
۲	شرکت گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۱۰٫۸۷
۳	شرکت بازرگانی سپهر ایرانیان کیش	۱۰٫۳۲
۴	سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران	۵٫۷۲
۵	شرکت سرمایه‌گذاری ملی ایران	۵٫۰۱
۶	شرکت سرمایه‌گذاری آتیه صبا	۴٫۹۹
۷	شرکت گروه بهمن	۳٫۹۸
۸	شرکت سرمایه‌گذاری سمند	۳٫۰۹
۹	شرکت سرمایه‌گذاری سامان ایرانیان	۳٫۰۷
۱۰	شرکت سرمایه‌گذاری صندوق بازنشستگی کشوری	۳٫۰۴
۱۱	شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه راهبری راز	۲٫۲۸
۱۲	توسعه معین ملت	۱٫۶۸
۱۳	شرکت سرمایه‌گذاری مانا نوین	۱٫۴۳
۱۴	شرکت گروه مالی بانک پارسیان	۱٫۱۹
۱۵	حمیدرضا صمدی	۱٫۱۷
۱۶	صندوق تثبیت بازار سرمایه	۱٫۱۱
۱۷	شرکت کیامهستان	۱
۱۸	سایر اشخاص حقیقی و حقوقی	۲۳٫۵۶

نکته مهم دیگری که در زمینه واگذاری سهام ایران خودرو باید مورد توجه قرار گیرد، وجود سهام‌داری نهادهای عمومی و وابسته به دولت است. اگرچه موضوع خصوصی‌سازی و کاهش سهم دولت به کمتر از ۶ درصد در این شرکت مطرح می‌شود، اما به‌طور میانگین، بانک‌ها و نهادهای عمومی وابسته به دولت بیش از ۲۰ درصد از سهام ایران خودرو را در اختیار دارند. مطابق اطلاعات مندرج در جدول ۳، نکته قابل تأمل در ساختار سهام‌داری ایران خودرو وجود بیش از هفده سهام‌دار اصلی است. چنین تعدد سهام‌داران و مالکان در صنعت خودرو، باعث ضعف در برنامه‌ریزی و اتخاذ تصمیمات نادرست در این شرکت می‌شود.

در همین راستا، سهام دولت و نهادهای وابسته به آن نیز در بیش از هفت شرکت مختلف تقسیم شده است که هر یک تحت نظارت و تصمیم‌گیری وزارتخانه‌های مستقل قرار دارند. این موضوع عملاً نظام تصمیم‌گیری شرکت را با چالش‌های جدی مواجه ساخته است.

شکل ۱۷. نمودار روند سهام‌داری بخش‌های مختلف در ایران خودرو (درصد) [۲]



۲-۵. وضعیت سهام‌داری سایپا

بر مبنای سیاست‌های کلی اصل (۴۴) قانون اساسی، فرآیند واگذاری سهام دولت به بخش خصوصی در شرکت سایپا کلید خورد. بر اساس اطلاعات مندرج در جدول ۴، میزان سهام «سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران» در این شرکت هم‌اکنون کمتر از ۱۷ درصد است. نکته قابل توجه آن است که به‌واسطه وجود ساختار سهام‌داری چرخشی، از جمله سهام شرکت‌هایی مانند «سرمایه‌گذاری سایپا» و «پیش‌گامان بازرگانی ستاره تابان» و همچنین حضور نهادهای عمومی نظیر «صندوق حمایت و بازنشستگی کارکنان فولاد»، عملاً بیش از ۵۰ درصد مالکیت شرکت سایپا به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم در اختیار دولت قرار دارد.

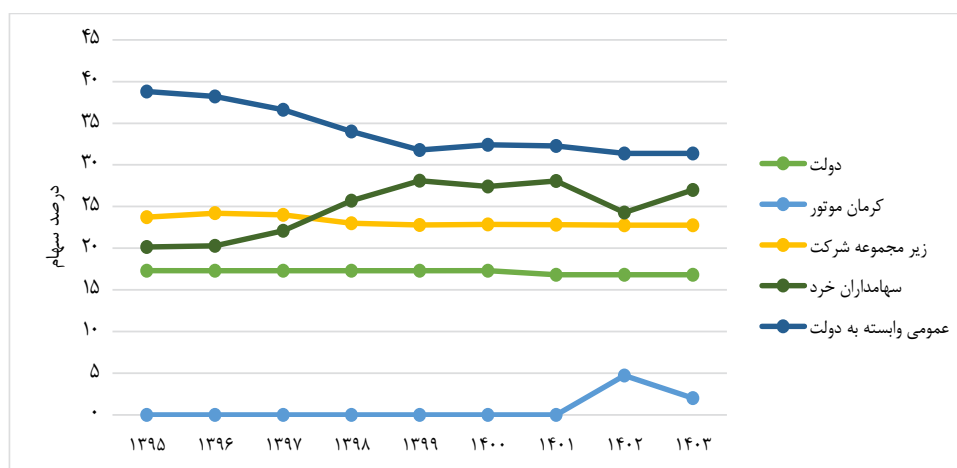
جدول ۴. سهام‌داران شرکت سایپا [۲]

ردیف	سهام‌دار	درصد سهام
۱	شرکت سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا	۱۶,۸۴
۲	سازمان گسترش و نوسازی منابع ایران	۱۶,۸۲
۳	صندوق حمایت و بازنشستگی کارکنان فولاد	۱۴,۵۴
۴	پیش‌گامان بازرگانی ستاره تابان	۹,۷۳
۵	سرمایه‌گذاری سایپا	۸,۷
۶	تجارت الکترونیک خودرو تابان	۲,۹۸
۷	کرمان‌موتور	۲,۰۲
۸	شرکت خدمات و تجارت بوم خودرو	۱,۹۱
۹	شرکت سرمایه‌گذاری نیوان ابتکار	۱,۲۳
۱۰	صندوق سرمایه‌گذاری ثابت حامی یکم مفید	۱,۹
۱۱	صندوق سرمایه‌گذاری ثابت حامی دوم مفید	۱,۲
۱۲	صندوق سرمایه‌گذاری ثابت آوند مفید	۱,۲
۱۳	سایر سهام‌داران	۲۲,۸



نکته قابل توجه در مورد شرکت سایپا آن است که بر اساس اطلاعات مندرج در شکل ۱۸، ترکیب سهام‌داری این شرکت، با وجود سهم دولت و ساختار سهام‌داری چرخشی، به گونه‌ای است که عملاً دولت را در جایگاه سهام‌دار عمده این خودروساز قرار می‌دهد.

شکل ۱۸. نمودار روند سهام‌داری بخش‌های مختلف در سایپا (درصد) [۲]



مهم‌ترین نکته در ساختار سهام‌داری شرکت سایپا، ورود یک بازیگر جدید به ترکیب مالکیت این شرکت از ابتدای سال ۱۴۰۳ است. «کرمان موتور» که به‌عنوان یکی از شناخته‌شده‌ترین شرکت‌های خودروسازی بخش خصوصی کشور شناخته می‌شود، برای نخستین بار در این سال به جمع سهام‌داران سایپا پیوسته است. این شرکت در حال حاضر حدود چهار درصد از سهام سایپا را در اختیار دارد. حضور کرمان موتور به‌عنوان یکی از بازیگران بخش خصوصی اثرگذار در ترکیب سهام‌داری سایپا، از این جهت حائز اهمیت است که می‌تواند تنوع مالکیتی این خودروساز را افزایش داده و زمینه شکل‌گیری رویکردهای مدیریتی و تجاری متفاوت را فراهم کند. با این حال، با توجه به سهم محدود این شرکت در مقایسه با سهم بالای دولت و نهادهای وابسته به آن، تأثیرگذاری عملی کرمان موتور بر روند تصمیم‌گیری کلان سایپا در کوتاه‌مدت احتمالاً محدود خواهد بود، هر چند این حضور می‌تواند مقدمه‌ای برای تقویت نقش بخش خصوصی در ساختار مالکیتی این شرکت باشد.

۶. بررسی وضعیت سود و زیان خودروسازان

از مؤلفه‌های اصلی در ارزیابی وضعیت بنگاه‌های صنعتی، بررسی میزان سود و زیان شرکت‌هاست. در این بخش، علاوه بر تحلیل میزان سود و زیان خودروسازان، به تبیین مهم‌ترین عوامل و دلایل اصلی زیان‌دهی این شرکت‌ها نیز پرداخته شده است.

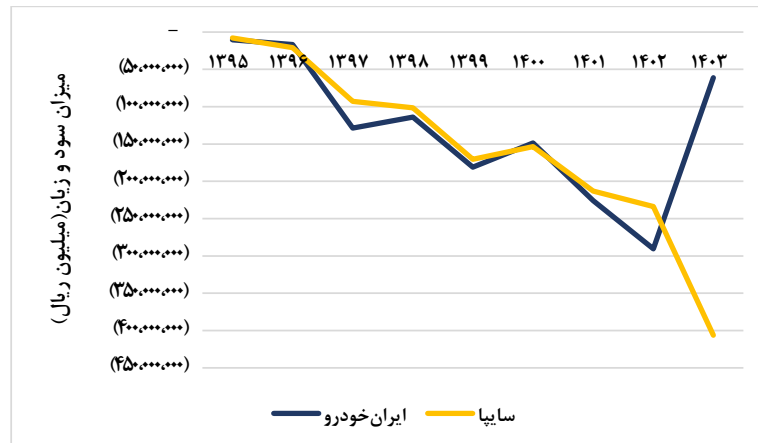
۶-۱. میزان سود و زیان خودروسازان

مطابق داده‌های مندرج در شکل‌های ۱۹ و ۲۰، روند زیان‌دهی صنعت خودروسازی کشور از ابتدای دهه ۹۰ و همزمان با تغییر سیاست‌های قیمت‌گذاری آغاز شد. این تغییرات که با هدف کنترل قیمت خودرو در بازار داخلی و حمایت از مصرف‌کننده اجرا گردید، عملاً موجب شد قیمت فروش محصولات خودروسازان فاصله چشمگیری با بهای تمام‌شده پیدا کند. در نتیجه، حاشیه سود شرکت‌ها کاهش یافته و فشار مالی بر آنها به‌طور مستمر افزایش یافت.

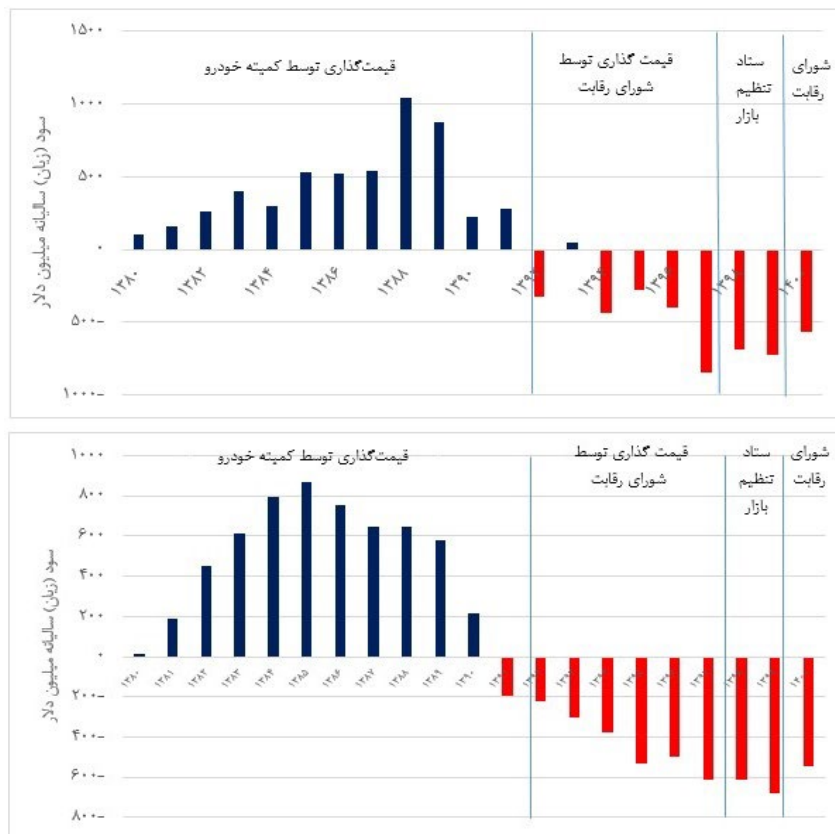
شرکت‌های ایران خودرو و سایپا علاوه بر این چالش، با پیامدهای ناشی از تحریم‌های بین‌المللی و خروج شرکای خارجی نیز مواجه شدند؛

اتفاقی که موجب از دست رفتن بخش قابل توجهی از سبد محصولات متنوع و به‌روز آنها شد. کاهش تنوع محصول، همراه با محدودیت در واردات قطعات و فناوری، سبب افت تیراژ تولید و کاهش توان رقابتی خودروسازان در بازار داخلی و خارجی گردید. با وجود تغییر سیاست قیمت‌گذاری در سال‌های گذشته، زیان‌دهی دو خودروساز اصلی همچنان تداوم داشته است؛ در حالی که خودروسازان خصوصی در همین دوره زمانی سودآور بوده‌اند.

شکل ۱۹. نمودار روند سود و زیان خالص تلفیقی خودروسازان [۲]



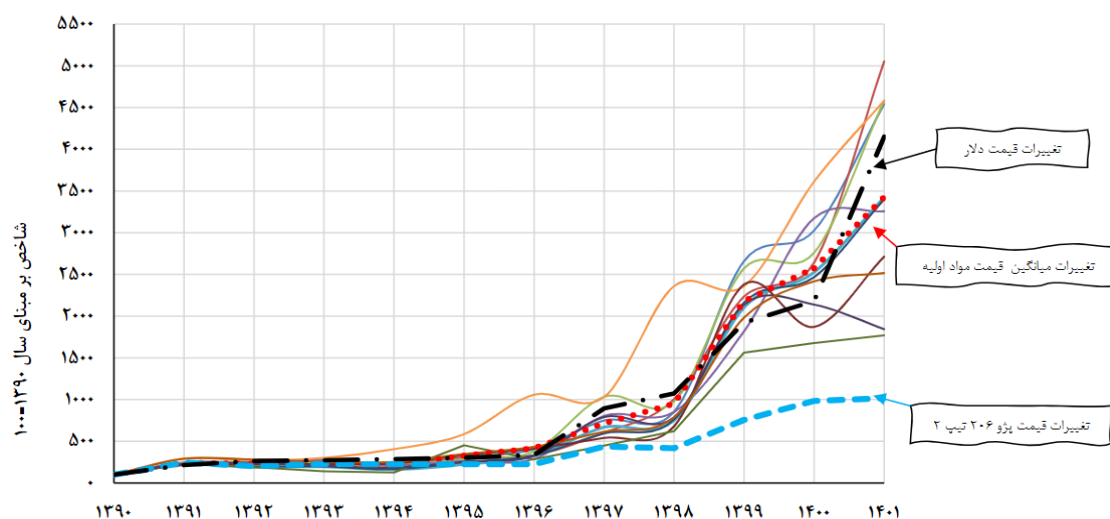
شکل ۲۰. نمودار سود (زیان) خالص سالانه گروه ایران خودرو (نمودار بالا) و سایپا (نمودار پایین) [۵]





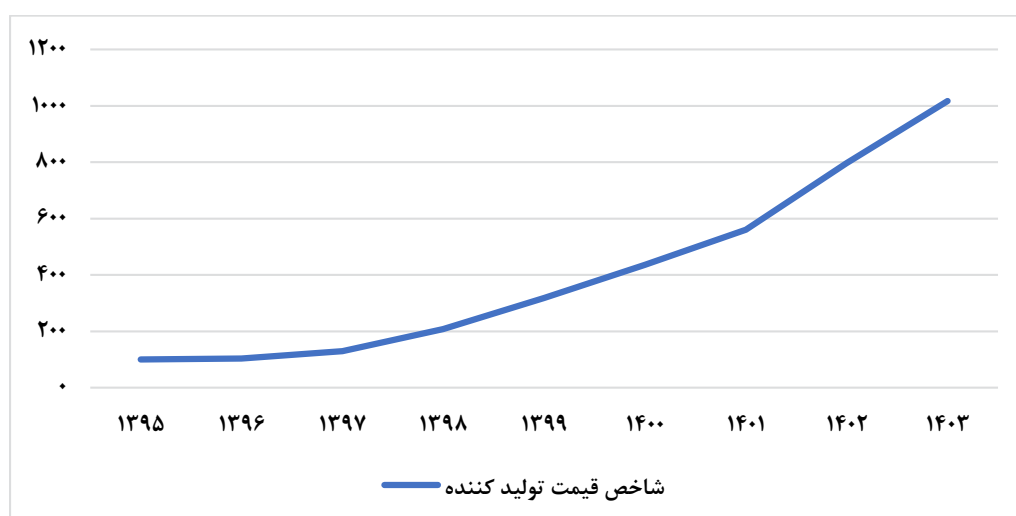
افزایش زیان خودروسازان کشور، به‌ویژه دو خودروساز بزرگ، حاصل مجموعه‌ای از عوامل ساختاری و محیطی است که مهم‌ترین آنها شامل تحریم‌های بین‌المللی، کسری نقدینگی و عدم تناسب سرمایه در گردش با نرخ تورم، نوسانات ارزی و دشواری‌های تأمین ارز برای واردات مواد اولیه و قطعات، اختلالات زنجیره تأمین، نظام قیمت‌گذاری دستوری و همچنین بی‌ثباتی مدیریتی در صنعت خودرو می‌شود. تداوم این شرایط، نه تنها مانع اصلاح ساختار مالی این شرکت‌ها شده، بلکه روند زیان‌دهی آنها را نیز تشدید کرده است.

شکل ۲۱. نمودار روند افزایش قیمت نهاده‌های تولید [۵]



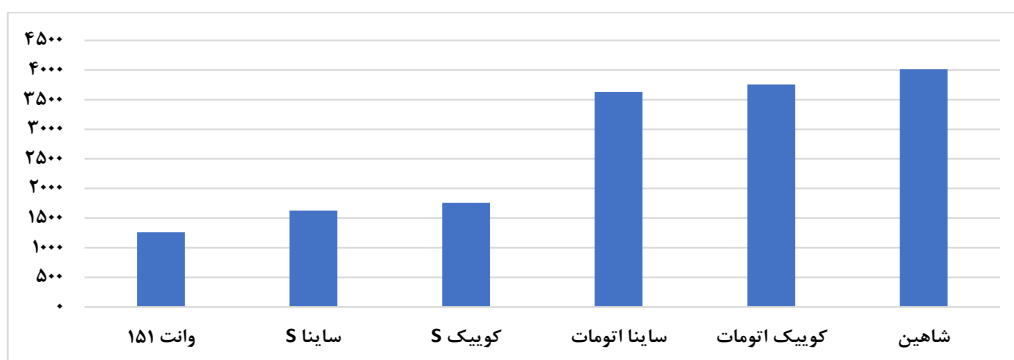
بر مبنای اطلاعات ارائه‌شده در شکل شماره ۲۱، سازوکار بورس کالا و تعیین نرخ‌ها بر اساس قیمت‌های دلاری موجب شده است بهای نهاده‌های تولید، از جمله ورق‌های فولادی و مواد پتروشیمی، همگام با افزایش نرخ ارز در کشور رشد قابل توجهی داشته باشد. این در حالی است که به دلیل استمرار سیاست‌های قیمت‌گذاری در صنعت خودروی کشور، قیمت فروش محصولات خودروسازان به همان نسبت افزایش نیافته است. داده‌های منتشر شده از سوی مرکز آمار نیز مؤید روند رو به رشد هزینه‌های تولیدکنندگان و فشار مضاعف بر ساختار مالی خودروسازان است.

شکل ۲۲. نمودار شاخص قیمت تولیدکننده برای وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم‌تریلر [۶]

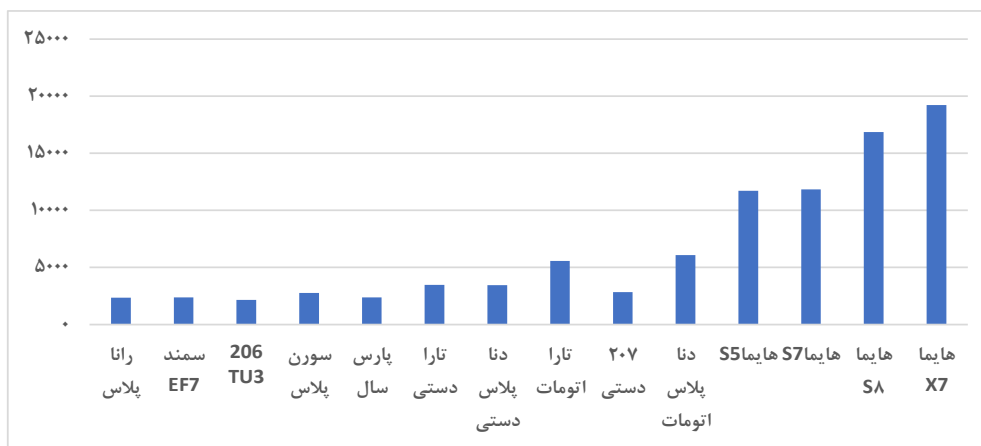


نکته قابل توجه دیگر در خصوص میزان زیان خودروسازان آن است که بخشی از قطعات مورد استفاده در صنعت خودروی کشور وابسته به واردات است و این وابستگی، موجب افزایش ارزشی خودروه‌ها شده است. همان‌گونه که در شکل‌های شماره ۲۳ و ۲۴ مشاهده می‌شود، به‌طور میانگین در هر یک از خودروهای تولید داخل حداقل ۲۰۰۰ دلار ارزشی وجود دارد. این امر باعث شده است که با افزایش نرخ ارز، هزینه این بخش از نهاده‌های تولید نیز به‌طور مستقیم رشد کند. این در حالی است که نظام قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو، در برخی موارد بیش از یک سال بدون تغییر باقی می‌ماند و تعیین قیمت‌ها گاه با دخالت نهادهای مختلفی از جمله «سازمان حمایت از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان» و «شورای رقابت» صورت می‌گیرد.

شکل ۲۳. نمودار میزان ارزشی محصولات سایپا (دلار) [۱]



شکل ۲۴. نمودار میزان ارزشی محصولات ایران خودرو (دلار) [۱]



نکته حائز اهمیت در بررسی میزان زیان خودروسازان کشور آن است که نبود یک نظام انگیزشی کارآمد و منسجم، به‌ویژه در ارتباط با ساختار تعرفه‌ای، موجب شده است مسیر فعالیت بسیاری از خودروسازان به سمت مونتاژ کاری سوق پیدا کند. همان‌گونه که پیش‌تر نیز اشاره شد، عملاً به‌جز دو خودروساز بزرگ کشور، یعنی ایران خودرو و سایپا، سایر شرکت‌های فعال در این صنعت تمایل چندانی به داخلی‌سازی قطعات و محصولات ندارند و بخش عمده فعالیت آن‌ها بر پایه واردات قطعات آماده و مونتاژ نهایی در داخل کشور است. این رویکرد، ضمن افزایش وابستگی به منابع خارجی و تشدید ارزشی، نه تنها مانع از شکل‌گیری زنجیره تأمین پایدار داخلی شده، بلکه موجب شده است ظرفیت‌های بالقوه صنعت قطعه‌سازی داخلی نیز به‌طور کامل به کار گرفته نشود.



۷. بررسی شاخص‌های محیط کسب و کار

یکی از روش‌های مؤثر برای ارزیابی وضعیت صنعت خودروی کشور، استفاده از شاخص‌هایی همچون شاخص شامخ صنعت است. تحلیل این شاخص‌ها این امکان را فراهم می‌آورد که میزان پویایی، رونق و روند رشد صنعت به صورت دقیق‌تر سنجیده شود و بر پایه نتایج حاصل، تصمیمات سیاستی و مدیریتی مناسب اتخاذ گردد.

۷-۱. شاخص شامخ

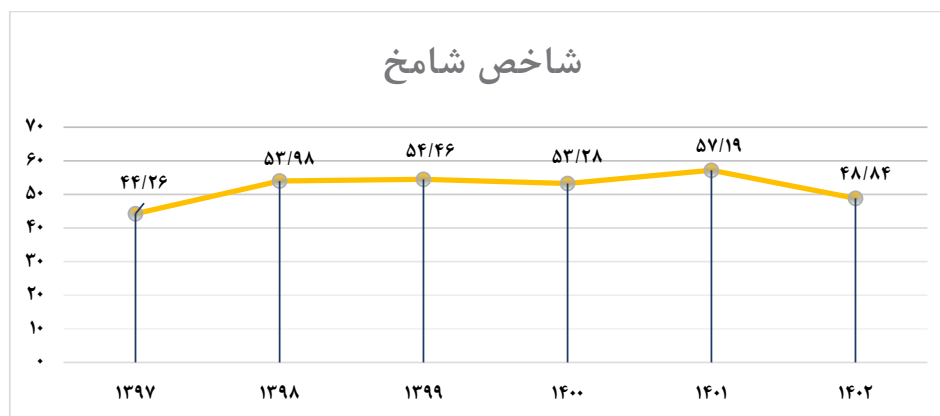
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران از سال ۱۳۹۷ اقدام به اجرای طرح شاخص مدیران خرید (شامخ) کرده است. این شاخص با هدف ارزیابی وضعیت اقتصادی بخش صنعت در کشور طراحی شده است و اطلاعات دقیقی از وضعیت تولید، تقاضا و روندهای اقتصادی در صنایع مختلف ارائه می‌دهد.

شاخص شامخ در ایران با استفاده از نظرسنجی از مدیران خرید در بخش‌های مختلف صنعتی به دست می‌آید و وضعیت سفارش‌های جدید، تولید، استخدام، تحویل سفارش‌ها و سایر جنبه‌های اقتصادی را بررسی می‌کند. این اطلاعات به ویژه برای تحلیل وضعیت کسب و کارها، تصمیم‌گیری‌های اقتصادی و پیش‌بینی وضعیت آینده بخش‌های صنعتی بسیار مفید است.

در طرح شامخ ایران، حدود چهارصد کارگاه صنعتی بزرگ و فعال در گروه‌های مختلف صنعتی نظیر صنایع غذایی، خودرو، شیمیایی، فلزی، ماشین‌سازی و سایر صنایع مشارکت دارند.

عدد حاصل از این شاخص بین ۰ تا ۱۰۰ قرار می‌گیرد که عدد ۵۰ به عنوان نقطه تعادل تلقی می‌شود. اگر شاخص بالای ۵۰ باشد، نشان‌دهنده بهبود وضعیت اقتصادی در مقایسه با ماه یا سال قبل است، در حالی که عدد زیر ۵۰ از رکود یا کاهش فعالیت‌های اقتصادی حکایت دارد. شاخص شامخ به عنوان ابزاری معتبر برای پیش‌بینی روندهای اقتصادی و تحلیل وضعیت بخش‌های صنعتی و خدماتی از منظر صنعتگران در نظر گرفته می‌شود.

شکل ۲۵. نمودار شاخص شامخ از سال ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۳ [۸]



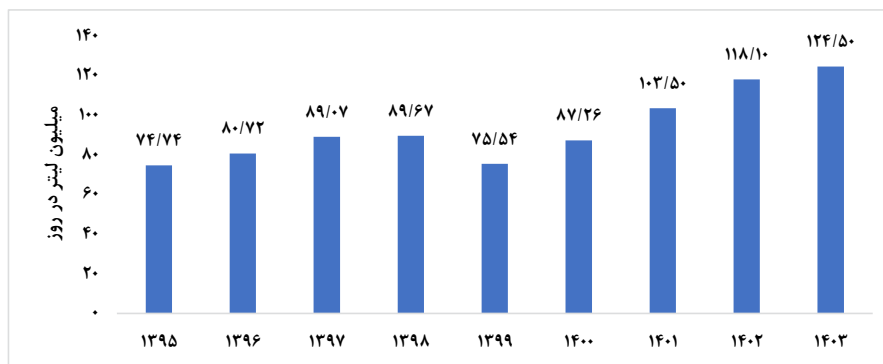
مطابق با داده‌های شکل ۲۵، طی سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۳ صنعت به صورت میانگین در حال رشد بوده و از نظر فعالان این حوزه، فرایند روبه‌بهبودی را طی کرده است.

۱. گفتنی است که در سال ۱۳۹۷ فقط چهار ماه پایانی ارزیابی شده است.

۸. صنعت خودرو، محیط زیست و انرژی

ساختار سبد انرژی مصرفی وسایل نقلیه، نقش تعیین‌کننده‌ای در میزان مصرف حامل‌های انرژی ایفا می‌کند. به عنوان نمونه، وابستگی بالای سبد انرژی خودروهای سواری و تجاری سبک به بنزین، همراه با افزایش استفاده از خودروهای شخصی برای جابه‌جایی، موجب رشد مصرف بنزین و پیشی گرفتن میزان مصرف آن از حجم تولید شده است. به طور کلی، ترکیب سوخت خودروهای وارداتی و تولید داخلی، تأثیری مستقیم بر وضعیت مصرف انرژی و شرایط زیست‌محیطی کشور دارد.

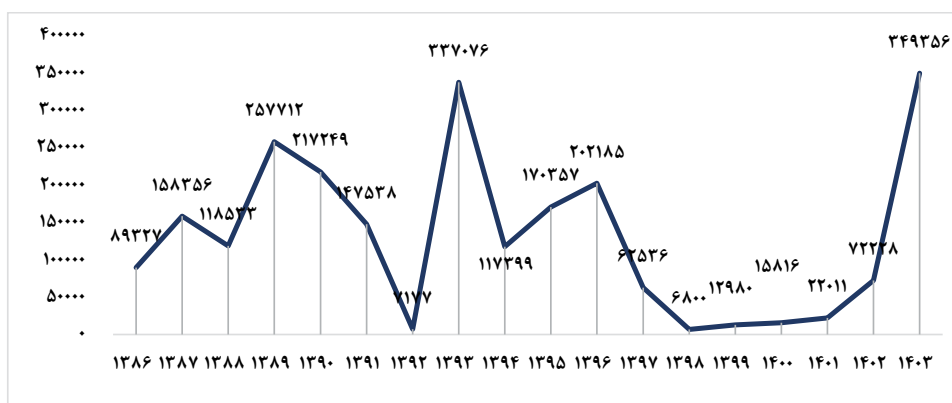
شکل ۲۶. نمودار میانگین مصرف روزانه بنزین در کشور [۱۰]



هر سال بیش از یک میلیون خودرو جدید وارد بازار می‌شود، اما تعداد خودروهای اسقاط‌شده متناسب با این حجم نیست. این عدم تناسب باعث شده شمار خودروهای فعال کشور به‌طور مداوم افزایش یابد و خودروهای فرسوده و پرمصرف همچنان در چرخه حمل‌ونقل باقی بمانند؛ وضعیتی که لزوم افزایش جدی ظرفیت و سرعت اسقاط را نشان می‌دهد.

مطابق با آمار درج شده در شکل ۲۷، طی سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۴۰۳ مجموع خودروهای اسقاط‌شده در کشور کمتر از صد هزار دستگاه بوده که نتیجه آن انباشت بیش از سیزده میلیون خودروی فرسوده در ناوگان حمل‌ونقل است. با این حال، در پی ابلاغ «آیین‌نامه اسقاط خودرو» در انتهای سال ۱۴۰۳ و اجرای سیاست‌های جدید، روند این فرآیند جهش قابل توجهی داشته است؛ به گونه‌ای که در سال ۱۴۰۳ حدوداً ۳۵۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط شد. تداوم این رویکرد و افزایش مشوق‌ها می‌تواند تأثیر چشمگیری در کاهش مشکلاتی مانند آلودگی هوا و مصرف بالای سوخت داشته باشد که از راه اصلاح «قانون ساماندهی صنعت خودرو» و آیین‌نامه ماده (۱۰) آن می‌تواند محقق شود.

شکل ۲۷. نمودار تعداد اسقاط خودرو در کشور طی سال‌های ۱۳۸۶ الی ۱۴۰۳ [۱۰]



این میزان اسقاط خودرو در حالی است که در برنامه توسعه هفتم تعداد اسقاط پانصد هزار خودرو در سال هدف گذاری شده است که آمار سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۳ فاصله قابل توجهی با این هدف دارند.

شکل ۲۸. میانگین نرخ فرسودگی خودروها بر اساس قانون سامان‌دهی خودرو [۱۰]



با توجه به آنچه پیش‌تر بیان شد، توسعه نیافتن متوازن حمل‌ونقل عمومی در کشور، یکی از عوامل اصلی گرایش روزافزون مردم به استفاده از خودروهای شخصی است. این روند، علاوه بر تشدید ناترازی سوخت و افزایش آلودگی‌های زیست‌محیطی، سهم چشمگیری در بروز و شدت حوادث رانندگی دارد. وجود بیش از ۲۵ میلیون خودروی سواری در کشور و گستردگی جغرافیایی بالای ایران، مدیریت حمل‌ونقل را با بحرانی جدی روبه‌رو کرده است؛ بحرانی که تنها از مسیر تدوین و اجرای برنامه‌های جامع برای توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی، ارتقای زیرساخت‌های مرتبط و بازبینی قوانین، همراه با تأمین پایدار منابع مالی می‌تواند اصلاح شود.

۹. جمع‌بندی

بیش از نیم‌قرن از عمر صنعت خودروسازی در ایران می‌گذرد، اما در مقایسه با بسیاری از کشورهای دیگر، این صنعت هنوز به سطح پیشرفت قابل قبول دست نیافته است. به بیان دیگر، هر چند در برهه‌های مختلف، موفقیت‌هایی در بخش‌های گوناگون این صنعت حاصل شده، مسیر حرکت آن همواره با نوسانات چشمگیر همراه بوده و در بسیاری از حوزه‌ها با مشکلات و نارسایی‌های جدی مواجه شده است. بر همین اساس و به منظور درک دقیق‌تر وضعیت موجود و ترسیم جهت‌گیری مناسب در سیاست‌گذاری‌های مرتبط، ضرورت دارد شاخص‌هایی که روند توسعه صنعت خودرو را بازنمایی می‌کنند، به صورت مستمر پایش شوند. از این رو، در این گزارش تلاش شده است با اتکا به داده‌های آماری و بررسی روند شاخص‌های اصلی صنعت خودرو در بازه زمانی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۳، تصویری جامع از وضعیت کنونی ارائه شود.

شاخص‌های مورد بررسی در این دوره شامل میزان تولید، وضعیت بازار، شاخص شامخ صنعت، تعداد مجوزهای اعطایی و نسبت اشتغال به سرمایه، میزان سوانح رانندگی، مصرف سوخت، حجم اسقاط خودروهای فرسوده، سود و زیان، واردات و صادرات و ساختار سهام‌داری دو خودروساز بزرگ کشور است. تحلیل این داده‌ها نشان می‌دهد که صنعت خودرو در این بازه زمانی با چالش‌های متعددی روبه‌رو بوده و تغییرات آن به‌طور مستقیم تحت تأثیر تحولات اقتصادی و سیاسی کشور قرار گرفته است.

از نظر تولید، بیشترین سهم تولید خودرو در کشور به خودروهای سواری اختصاص دارد که حدود ۹۰ درصد از کل تولیدات را تشکیل می‌دهد. پس از آن، خودروهای تجاری سبک و سنگین در جایگاه بعدی قرار گرفته و خودروهای مسافری سهمی کمتر از ۵ درصد از کل تولیدات را دارند. در سال ۱۳۹۷، صنعت خودرو با کاهش قابل توجه در میزان تولید روبه‌رو شد که مهم‌ترین عوامل آن تحریم‌ها و محدودیت‌های ارزی بودند. با این حال، از سال ۱۴۰۰ روند تولید رو به بهبود گذاشت و تا سال ۱۴۰۳ رشد قابل ملاحظه‌ای را تجربه کرد. در این میان، تولیدکنندگان بخش خصوصی نیز سهم خود را در بازار افزایش داده و در سال ۱۴۰۳ نسبت به سال ۱۳۹۶ به رشدی حدوداً ۳ برابری دست یافته‌اند. در حوزه تجارت خارجی، واردات خودروهای کامل از سال ۱۳۹۷ به دلیل اعمال ممنوعیت‌های قانونی متوقف شد، اما این محدودیت در سال ۱۴۰۱ به پایان رسید و امکان واردات مجدداً فراهم شد. در سال‌های اخیر، واردات قطعات خودرو روندی افزایشی داشته که بیانگر وابستگی روزافزون تولید خودروهای مونتاژی به قطعات وارداتی است. در بخش صادرات، بخش اعظم اقلام صادر شده را قطعات یدکی تشکیل می‌دهد، در حالی که صادرات خودروهای کامل و بدنه، به واسطه تحریم‌ها و کاهش فعالیت سایت‌های تولیدی خارج از کشور، با افت محسوسی مواجه شده است.

از نظر مالی، عملکرد خودروسازان بزرگ کشور در هشت سال گذشته با ثبات زیان‌های سنگین و مستمر همراه بوده است. دو شرکت ایران خودرو و سایپا، به عنوان اصلی‌ترین تولیدکنندگان خودرو، در اغلب سال‌های این دوره زیان ده بوده‌اند. عوامل متعددی در ایجاد این وضعیت نقش داشته‌اند؛ از جمله تحریم‌های بین‌المللی که باعث افت تیراژ تولید شد، نوسانات شدید ارزی و دشواری در تأمین ارز برای واردات قطعات و مواد اولیه، افزایش بهای نهاده‌های تولید، مشکلات زنجیره تأمین قطعات و در نهایت تداوم سیاست‌های قیمت‌گذاری که مانع افزایش متناسب قیمت فروش با هزینه‌های تولید گردیده است.

در حوزه حاکمیت شرکتی، بررسی ساختار سهام‌داری دو خودروساز بزرگ کشور نشان می‌دهد که نفوذ و حاکمیت دولت همچنان در هر دو مجموعه به طور قابل ملاحظه‌ای برقرار است. در ایران خودرو، سهم بخش دولتی و نهادهای وابسته به دولت بیش از ۲۵ درصد برآورد می‌شود، در حالی که این رقم در سایپا به حدود ۷۰ درصد می‌رسد. با وجود این، طی سال‌های اخیر سهم بخش خصوصی در میان سهام‌داران عمده هر دو شرکت روندی رو به افزایش داشته است. نکته مهم آن است که حاکمیت دولت در این دو شرکت لزوماً به معنای مدیریت مستقیم آن‌ها نیست؛ چنان‌که در حال حاضر مدیریت ایران خودرو در اختیار بخش خصوصی است، هر چند ساختار مالکیتی همچنان نشان از نفوذ بالای دولت دارد. در مجموع، بررسی شاخص‌های آماری و کیفی صنعت خودرو حاکی از آن است که این صنعت در دوره مورد مطالعه، به طور جدی تحت تأثیر منفی عواملی همچون تحریم‌ها، نوسانات ارزی و سیاست‌های مرتبط با آن و محدودیت‌های تجاری قرار گرفته است. هر چند در سال‌های اخیر بهبودهایی در برخی شاخص‌ها به ویژه در بخش تولید مشاهده شده، اما وابستگی به واردات قطعات، کسری نقدینگی و عدم تناسب سرمایه در گردش با نرخ تورم و مشکلات ساختاری همچنان از چالش‌های اصلی به شمار می‌آیند. نتایج این گزارش نشان می‌دهد که از سال ۱۳۹۷ صنعت خودرو عملاً وارد فاز رکود شده و با وجود رشد نسبی تولید پس از سال ۱۴۰۰، مشکل زیان انباشته در دو خودروساز اصلی کشور همچنان پابرجاست. این شرایط بر لزوم بازنگری جدی در سیاست‌های اقتصادی و صنعتی و اتخاذ راهکارهای پایدار برای خروج صنعت خودرو از رکود و ارتقای رقابت‌پذیری آن تأکید دارد.



منابع و مآخذ

- [۱] وزارت صمت، طرحی نو در صنعت خودرو ایران، گزارش سوم، ۱۴۰۱.
- [۲] سایت کدال، گزارش هیئت‌مدیره شرکت‌های سایپا و ایران خودرو طی سال‌های ۱۳۹۵-۱۴۰۳، ۱۴۰۴.
- [۳] وزارت صنعت، معدن و تجارت، آمار مجوز بهره‌برداری وزارت صنعت، معدن و تجارت طی سال‌های ۱۳۹۵-۱۴۰۲، ۱۴۰۴.
- [۴] گمرک جمهوری اسلامی ایران، آمار واردات و صادرات سال‌های ۱۳۹۵-۱۴۰۳، ۱۴۰۴.
- [۵] مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، بررسی مسئله قیمت‌گذاری خودرو در ایران، ۱۴۰۲.
- [۶] مرکز آمار ایران، شاخص‌های قیمت تولیدکننده ۱۳۹۵-۱۴۰۳، ۱۴۰۴.
- [۷] قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران، فصل ۱۰ طرح‌های صنعت، معدن و رشد تولید، ۱۴۰۳.
- [۸] مرکز پژوهش‌های اتاق ایران، گزارش‌های طرح شامخ مدیران طی سال‌های ۱۳۹۷-۱۴۰۳، ۱۴۰۴.
- [۹] مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات اقتصادی، آمار سال‌های ۱۳۹۵-۱۴۰۳، ۱۴۰۴.
- [۱۰] مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، سلسله گزارش‌های نظارتی منظومه قوانین و مقررات صنعت خودرو (۲)، ۱۴۰۳.

گزیده سیاستی

پایش مستمر شاخص‌های کلیدی در صنایع مختلف، به‌ویژه صنایعی از جمله صنعت خودرو، که نقش راهبردی در اقتصاد و جامعه ایفا می‌کنند، اقدامی اساسی برای ارتقای شفافیت، افزایش بهره‌وری و اصلاح سیاستگذاری‌ها است.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: mrc@majles.ir

وبسایت: rc@majles.ir