

پایش دوره‌های شاخص‌های ترسیم‌کننده وضعیت صنعت خودرو (۲): منتهی به شش ماه نخست ۱۴۰۴



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تاریخ انتشار:
۱۴۰۵/۲/۲۱

شماره مسلسل:
۲۱۵۰۰



مرکز پژوهش‌های
مجلس شورای اسلامی

عنوان گزارش:

پایش دوره‌ای شاخص‌های ترسیم‌کننده وضعیت صنعت خودرو (۲):
منتهی به شش ماهه نخست ۱۴۰۴

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

نام دفتر:

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

تهیه و تدوین‌کنندگان:

سیدابوالفضل مرتضوی (گروه صنعت و تجاری‌سازی)، محمدرضا بخشی (گروه صنعت و تجاری‌سازی)

مدیر مطالعه:

محمدهادی عامری شهبابی

ناظران علمی:

میلاد بیگی، حبیب‌اله ظفریان

گرافیک و صفحه‌آرایی:

نفیسه حاجی‌صفری

ویراستار ادبی:

مزگان کاظمی

واژه‌های کلیدی:

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

تاریخ شروع مطالعه:

۱۴۰۴/۰۷/۰۱



فهرست مطالب

چکیده.....	۷
خلاصه مدیریتی.....	۸
۱. مقدمه.....	۱۱
۲. بررسی وضعیت تغییرات آماری تولید.....	۱۲
۳. بررسی وضعیت ساختار بازار خودرو.....	۱۸
۴. بررسی وضعیت تغییرات آماری صادرات و واردات.....	۲۰
۵. بررسی تحولات حاکمیت شرکتی خودروسازان.....	۲۴
۶. بررسی وضعیت سود و زیان خودروسازان.....	۲۸
۷. مصرف سوخت.....	۳۴
۸. اسقاط.....	۳۵
۹. جمع بندی.....	۳۶
منابع و مآخذ.....	۳۸

فهرست شکل ها

شکل ۱. نمودار ظرفیت خط مونتاژ، رنگ و بدنه شرکت های خودروساز کشور در سال ۱۴۰۴.....	۱۲
شکل ۲. نمودار میزان تولید خودرو به تفکیک نوع.....	۱۳
شکل ۳. نمودار میزان تولید خودرو به تفکیک ایران خودرو، سایپا و سایر خودروسازان طی سال های ۱۳۹۵ تا شش ماه نخست ۱۴۰۴.....	۱۴
شکل ۴. نمودار میزان تولید سه خودروساز خصوصی بزرگ کشور طی سال های ۱۳۹۵ تا شش ماهه نخست ۱۴۰۴.....	۱۴
شکل ۵. نمودار سهم خودروسازان از ارزش ریالی (برحسب هزار میلیارد تومان) بازار در شش ماهه نخست ۱۴۰۴.....	۱۵
شکل ۶. نمودار سهم درصدی خودروسازان و خودروهای وارداتی از ارزش ریالی بازار در شش ماهه سال ۱۴۰۴.....	۱۵
شکل ۷. نمودار میانگین موزون عمق ساخت داخل محصولات پنج خودروساز بزرگ کشور در سال ۱۴۰۲ و ۱۴۰۴.....	۱۶
شکل ۸. نمودار میانگین موزون ارزی محصولات خودروسازان مونتاژی در سال ۱۴۰۴.....	۱۷
شکل ۹. نمودار میزان ارزی محصولات سایپا.....	۱۷
شکل ۱۰. نمودار میزان ارزی محصولات ایران خودرو.....	۱۷
شکل ۱۱. نمودار میزان پراکندگی بازار خودرو کشور از نظر حجم و ارزش.....	۱۸
شکل ۱۲. نمودار سهم بازار خودروهای داخلی کشور از نظر ارزش.....	۱۹
شکل ۱۳. نمودار درصد افزایش سالیانه قیمت بازار خودروها از سال ۱۳۹۵ تا شش ماهه نخست ۱۴۰۴.....	۱۹
شکل ۱۴. نمودار ارزش واردات خودرو به تفکیک نوع.....	۲۰
شکل ۱۵. نمودار تعداد واردات خودرو از سال ۱۳۹۰ تا شش ماهه نخست ۱۴۰۴.....	۲۱
شکل ۱۶. نمودار میانگین ارزش خودروهای وارداتی.....	۲۱
شکل ۱۷. نمودار ارزش واردات قطعات خودرو.....	۲۲
شکل ۱۸. نمودار ارزش صادرات خودرو.....	۲۳
شکل ۱۹. نمودار ارزش صادرات قطعات خودرو.....	۲۴
شکل ۲۰. نمودار روند سهامداری بخش های مختلف در ایران خودرو.....	۲۶

شکل ۲۱. نمودار روند سهام‌داری بخش‌های مختلف در سایپا	۲۸
شکل ۲۲. نمودار روند سود و زیان خالص تلفیقی خودروسازان	۳۳
شکل ۲۳. نمودار سود (زیان) خالص دلاری سالیانه گروه ایران خودرو (نمودار بالا) و سایپا (نمودار پایین)	۳۳
شکل ۲۴. نمودار درصد افزایش قیمت نهاده‌های تولید در سال ۱۴۰۴ نسبت به سال ۱۴۰۳	۳۴
شکل ۲۵. نمودار میانگین مصرف روزانه بنزین در کشور	۳۵
شکل ۲۶. نمودار تعداد اسقاط خودرو در کشور طی سال‌های ۱۳۸۶ تا شش‌ماهه نخست ۱۴۰۴	۳۶

فهرست جداول

جدول ۱. خلاصه‌ای از نتایج کلیدی شاخص‌های کمی صنعت خودرو	۸
جدول ۲. میزان واردات خودرو برقی	۲۲
جدول ۳. سهام‌داران شرکت ایران خودرو (آذر ماه ۱۴۰۴)	۲۵
جدول ۴. سهام‌داران شرکت سایپا (آذر ماه ۱۴۰۴)	۲۷
جدول ۵. عملکرد مالی شرکت ایران خودرو در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴	۲۹
جدول ۶. درصد سود و زیان محصولات ایران خودرو در شش‌ماه نخست سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴	۳۰
جدول ۷. عملکرد مالی گروه سایپا در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴	۳۱
جدول ۸. درصد سود و زیان محصولات سایپا در شش‌ماه نخست سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴	۳۱
جدول ۹. عملکرد مالی گروه بهمن در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴	۳۲



پایش دوره‌های شاخص‌های ترسیم‌کننده وضعیت صنعت خودرو (۲): منتهی به شش‌ماهه نخست ۱۴۰۴

Doi: [10.22034/MRC.REPORT.21500](https://doi.org/10.22034/MRC.REPORT.21500)

چکیده



بررسی شاخص‌های کمی صنعت خودرو در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که این صنعت نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۳ با ترکیبی از کاهش تولید، افزایش واردات و افت عملکرد در حوزه صادرات مواجه بوده است. میزان تولید خودرو در این دوره با ثبت ۴۶۱ هزار دستگاه، نسبت به شش‌ماهه نخست ۱۴۰۳ کاهش ۴۱ هزار دستگاه را تجربه کرده که دلایل متعددی نظیر جنگ ۱۲ روزه، مشکلات تأمین ارز و انفجار بندر شهید رجایی را می‌توان به عنوان دلایل مقطعی و نه ساختاری آن عنوان کرد. در مقابل، واردات خودرو با افزایش ۳ هزار واحدی همراه بوده و از ۲۲ هزار دستگاه در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۳ به ۲۵ هزار دستگاه در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ رسیده است. در حوزه صادرات نیز، مجموع ارزش صادرات خودرو و قطعات در شش‌ماهه نخست ۱۴۰۴ به ۲۱.۹ میلیون دلار رسیده که در مقایسه با رقم ۲۷.۶ میلیون دلاری مدت مشابه سال قبل، کاهش تقریباً ۵.۷ میلیون دلاری را نشان می‌دهد. این افت صادراتی بیانگر تضعیف حضور صنعت خودرو در بازارهای خارجی و استمرار چالش‌های رقابت‌پذیری، محدودیت‌های ارزی و تجاری است. از سوی دیگر، عملکرد شاخص اسقاط خودروهای فرسوده نیز روندی کاهشی داشته و از ۱۲۱ هزار دستگاه در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۳ به ۱۱۵ هزار دستگاه در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ رسیده است. این در حالیست که با توجه به قانون برنامه هفتم مقرر شده است تا انتهای برنامه هفتم این عدد به ۵۰۰ هزار دستگاه در سال برسد که در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴، ۲۳ درصد آن محقق شده است. در مجموع، نتایج این گزارش حاکی از آن است که صنعت خودرو در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ همچنان با عدم تعادل میان تولید، واردات و صادرات مواجه بوده و بهبود پایدار وضعیت آن مستلزم اصلاحات ساختاری، ثبات سیاستی و تقویت ظرفیت‌های تولیدی و صادراتی کشور است.



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، به رغم 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.

نقطه‌نظرات / یافته‌های کلیدی

این گزارش، تلاش کرده است تا با تحلیل وضعیت آماری و روند تغییرات شاخص‌های اصلی صنعت خودروسازی در دوره منتهی به شش ماه نخست ۱۴۰۴، تحولات این صنعت در قالب شاخص‌های کمی و کیفی مورد بررسی قرار دهد. شاخص‌های مذکور شامل میزان تولید، وضعیت بازار، شاخص شامخ صنعت، 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 به طور مستقیم متأثر از تحولات اقتصادی و سیاسی بوده است.

نتایج بررسی‌های انجام شده حاکی از آن است که در شش ماهه نخست سال ۱۴۰۴، شاخص‌های اصلی صنعت خودرو در مقایسه با شش ماهه نخست سال ۱۴۰۳ با تغییراتی همراه بوده‌اند. در این دوره، برخی شاخص‌ها از جمله میزان تولید و اسقاط خودروهای فرسوده کاهش یافته‌اند، در حالی که واردات خودرو روندی افزایشی را تجربه کرده است. همچنین عملکرد صنعت در حوزه صادرات خودرو و قطعات نسبت به دوره مشابه سال قبل، تضعیف شده است. جمع‌بندی وضعیت هر یک از شاخص‌های مورد بررسی به صورت خلاصه در جدول ۱ ارائه شده است.

جدول ۱. خلاصه‌ای از نتایج کلیدی شاخص‌های کمی صنعت خودرو

ردیف	شاخص مورد بررسی	شش ماه نخست سال ۱۴۰۴	شش ماه نخست سال ۱۴۰۳	میزان تغییر (درصد)	مجموع سال ۱۴۰۳
۱	میزان تولید	۴۶۱ هزار دستگاه	۵۰۲ هزار دستگاه	-۸.۱۷	۱,۱۲۱ میلیون دستگاه
۲	اسقاط خودروهای فرسوده	۱۱۵ هزار دستگاه	۱۲۱ هزار دستگاه	-۴.۹۶	۳۵۰ هزار دستگاه
۳	مصرف سوخت	۱۳۲,۳ میلیون لیتر	۱۲۳,۳ میلیون لیتر	۷.۳۰	۱۲۴,۵ میلیون لیتر
۴	واردات	۲۵ هزار دستگاه	۲۲ هزار دستگاه	۱۳.۶۴	۶۳ هزار دستگاه
۵	صادرات	۲۱,۹ میلیون دلار	۲۷,۶ میلیون دلار	-۲۰.۶۵	۸۶,۳ میلیون دلار

ردیف	شاخص مورد بررسی	شش ماه نخست سال ۱۴۰۴	شش ماه نخست سال ۱۴۰۳	میزان تغییر (درصد)	مجموع سال ۱۴۰۳	
۶	ایران خودرو ^۱	سود و (زیان) خالص	-۱۳.۶	-۱۱.۸	۲(۱۵.۲۵)	-۶۱.۳
		درآمد عملیاتی	۲۱۲.۱	۱۳۹.۴	۵۲.۱۵	۳۵۱.۹
		نسبت سود و (زیان) عملیاتی به درآمد عملیاتی	-۵٪	-۵.۲٪	-۳.۸۵	۵.۴٪
		نسبت سود و (زیان) خالص به درآمد عملیاتی	-۶.۴٪	-۸.۵٪	-۲۴.۷۱	۱۷.۴٪
		نسبت درآمد عملیاتی به بدهی	۷۹.۱٪	۶۶.۹٪	۱۸.۲۴	۱۱۲
	سایپا	سود و (زیان) خالص	-۲۵.۷	-۱۵.۱	(۷۰.۲۰)	-۴۰۶.۲
		درآمد عملیاتی	۷۴.۹	۷۱.۱	۵.۳۴	۱۷۰۰.۳
		نسبت سود و (زیان) عملیاتی به درآمد عملیاتی	-۲۳.۶٪	-۷.۸٪	۲۰۲.۵۶	۱۰.۶٪
		نسبت سود و (زیان) خالص به درآمد عملیاتی	-۳۴.۳٪	-۲۱.۳٪	۶۱.۳	۲۳.۸٪
		نسبت درآمد عملیاتی به بدهی	۲۳.۱٪	۲۹.۳٪	-۲۱.۱۶	۵۷.۶٪

۱. اطلاعات مربوط به صورت‌های مالی شش‌ماهه نخست سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ مربوط به شرکت ایران خودرو بوده و تلفیقی نیست.
۲. به علت ماهیت منفی رشد زیان، میزان رشد درصدی آن در پرانتز قرار گرفته است.



ردیف	شاخص مورد بررسی	شش ماه نخست سال ۱۴۰۴	شش ماه نخست سال ۱۴۰۳	میزان تغییر (درصد)	مجموع سال ۱۴۰۳
۷	حاکمیت شرکتی و سهام‌داری	ایران خودرو	دولت	-	۵.۷۲
			شرکت‌های عمومی وابسته به دولت و بانکها	-	۱۹.۷۵
			بخش خصوصی	-	۲۴.۸۶
			سهام چرخه‌ای	-	۲۴.۲۸
			سایر سهام‌داران خرد	-	۲۵.۳۹
	سایپا	ایران خودرو	دولت	-	۱۶.۸
			شرکت‌های عمومی وابسته به دولت و بانکها	-	۱۴.۵
			بخش خصوصی	-	۶.۳
			سهام چرخه‌ای	-	۳۹.۶
			سایر سهام‌داران خرد	-	۲۲.۸
۸	بازار	قیمت بازار خودروهای منتخب (میلیون تومان)	کوئیک دنده‌ای	۴۲۰	۵۱۰
			پژو پارس ELX	۷۰۱	۹۲۰
			دنا معمولی	۷۸۰	۹۲۰
۹	عمیق ساخت داخل (درصد)	میانگین موزون درصد ساخت داخل خودروسازان	ایران خودرو	۷۸	۷۸
			سایپا	۸۱	۸۱
			کرمان موتور	۳۵	۳۴
			مدیران خودرو	۲۱	۲۱
			بهمن	۲۲	۲۲
۱۰	ارزبری (دلار)	میانگین موزون ارزبری خودروسازان	ایران خودرو	۳۵۴۰	۳۵۴۴
			سایپا	۲۴۳۵	۲۴۳۶
			کرمان موتور	۱۰۱۷۶	۱۰۱۷۵
			مدیران خودرو	۱۵۱۴۴	۱۵۱۴۰
			بهمن	۱۱۹۷۵	۱۱۹۷۶

۱. مقدمه

صنعت خودرو یکی از صنایع محوری و اثرگذار در اقتصاد کشور به‌شمار می‌رود که به‌واسطه ارتباط گسترده با صنایع بالادستی و پایین‌دستی، نقش تعیین‌کننده‌ای در تولید صنعتی، اشتغال، مصرف انرژی، تجارت خارجی و حتی الگوی مصرف خانوارها دارد. گسترده‌گی زنجیره تأمین این صنعت و حضور تعداد زیادی از بنگاه‌های تولیدی و خدماتی در اطراف آن، موجب شده است که هرگونه تغییر در وضعیت صنعت خودرو، آثار مستقیمی بر سایر بخش‌های اقتصادی و اجتماعی کشور بر جای بگذارد. از این منظر، رصد مستمر تحولات صنعت خودرو و ارزیابی وضعیت آن بر اساس داده‌های آماری، یکی از پیش‌نیازهای شناخت دقیق شرایط موجود و درک روندهای حاکم بر این صنعت محسوب می‌شود. بر همین اساس، گزارش حاضر با تمرکز بر بررسی وضعیت آماری صنعت خودرو، تلاش دارد تصویری جامع و مبتنی بر داده از تحولات این صنعت در دوره منتهی به شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ ارائه دهد. محور اصلی گزارش، تحلیل روند تغییرات شاخص‌های منتخب و مقایسه آنها با دوره مشابه سال قبل است تا تغییرات رخ داده در بخش‌های مختلف صنعت به‌صورت شفاف و قابل اتکا منعکس شود. این رویکرد امکان مشاهده هم‌زمان وضعیت تولید، بازار، تجارت خارجی و وضعیت بنگاه‌ها را فراهم می‌سازد.

در این گزارش، شاخص‌های مورد بررسی به‌گونه‌ای انتخاب شده‌اند که ابعاد مختلف عملکرد صنعت خودرو را پوشش دهند. شاخص‌های مرتبط با ظرفیت خطوط مونتاژ و رنگ بدنه و میزان تولید خودرو، تصویری از وضعیت عرضه و توان عملیاتی این صنعت ارائه می‌دهند. بررسی تولید به تفکیک نوع خودرو و شرکت‌ها نیز امکان تحلیل تغییر ترکیب تولید و جایگاه خودروسازان در بازار را فراهم می‌سازد. از سوی دیگر، شاخص‌هایی نظیر سهم شرکت‌ها از ارزش ریالی بازار، پراکندگی بازار خودرو و میزان افزایش قیمت‌ها، تحولات سمت تقاضا و ساختار بازار را منعکس می‌کنند.

در حوزه ساخت داخل و وابستگی به منابع خارجی، شاخص‌هایی همچون میزان داخلی‌سازی و ارزش‌بری محصولات شرکت‌ها مورد توجه قرار گرفته‌اند تا وضعیت زنجیره تأمین و وابستگی ارزی صنعت خودرو به‌صورت کمی قابل ارزیابی باشد. همچنین بررسی وضعیت واردات و صادرات خودرو و قطعات، میانگین قیمت خودروهای وارداتی و میزان واردات خودروهای برقی، نمایی از تحولات تجارت خارجی و ترکیب واردات در این صنعت ارائه می‌دهد. در کنار این موارد، شاخص‌های مرتبط با حاکمیت شرکتی و وضعیت سود و زیان خودروسازان و صورت‌های مالی آنها، به بررسی عملکرد بنگاه‌های صنعت و ساختار تصمیم‌گیری در آنها می‌پردازد.

در نهایت، شاخص‌های مرتبط با مصرف سوخت و اسقاط خودروهای فرسوده، پیامدهای عملکرد صنعت خودرو در حوزه انرژی، محیط‌زیست و نوسازی ناوگان را منعکس می‌کنند. مجموعه این شاخص‌ها در کنار یکدیگر، چارچوبی منسجم برای ارائه یک تصویر آماری از وضعیت صنعت خودرو در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ فراهم می‌آورد و مبنایی برای مقایسه تحولات این صنعت در مقاطع زمانی مختلف ایجاد می‌کند.



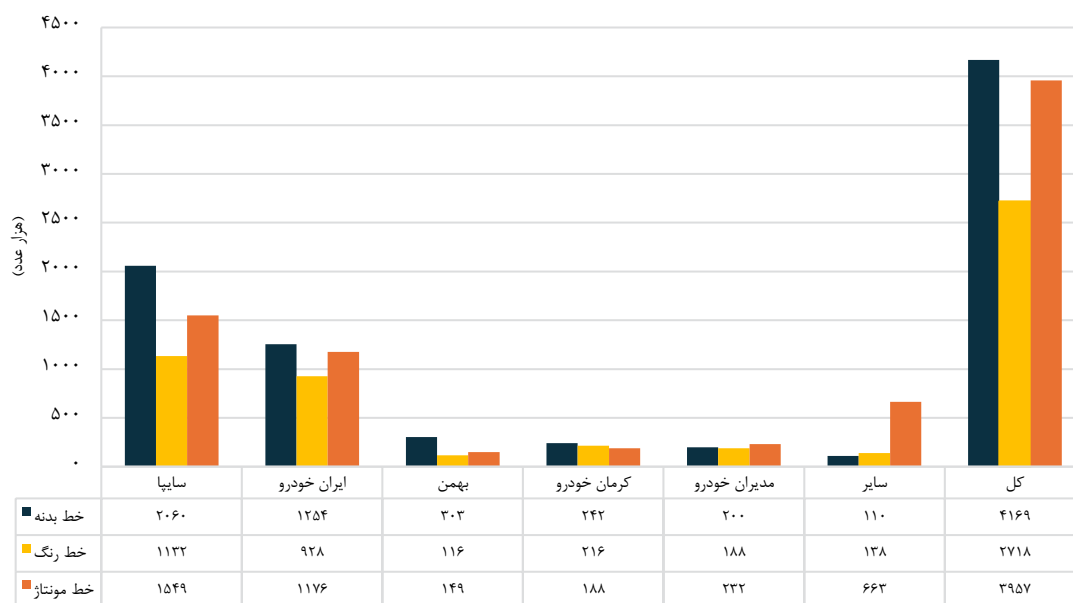
۲. بررسی وضعیت تغییرات آماری تولید

یکی از سنج‌های 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 دو بنگاه بزرگ کشور و سایر خودروسازان 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 خودروی کشور در پایان این برنامه به سه میلیون دستگاه 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 ظرفیت تولید خودرو در کشور است. بر اساس گزارش وزارت صمت در سال ۱۴۰۴، ظرفیت سه بخش تولید خودرو به این شرح است:

شکل ۱. نمودار ظرفیت خط مونتاژ، رنگ و بدنه شرکت‌های خودروساز کشور در سال ۱۴۰۴

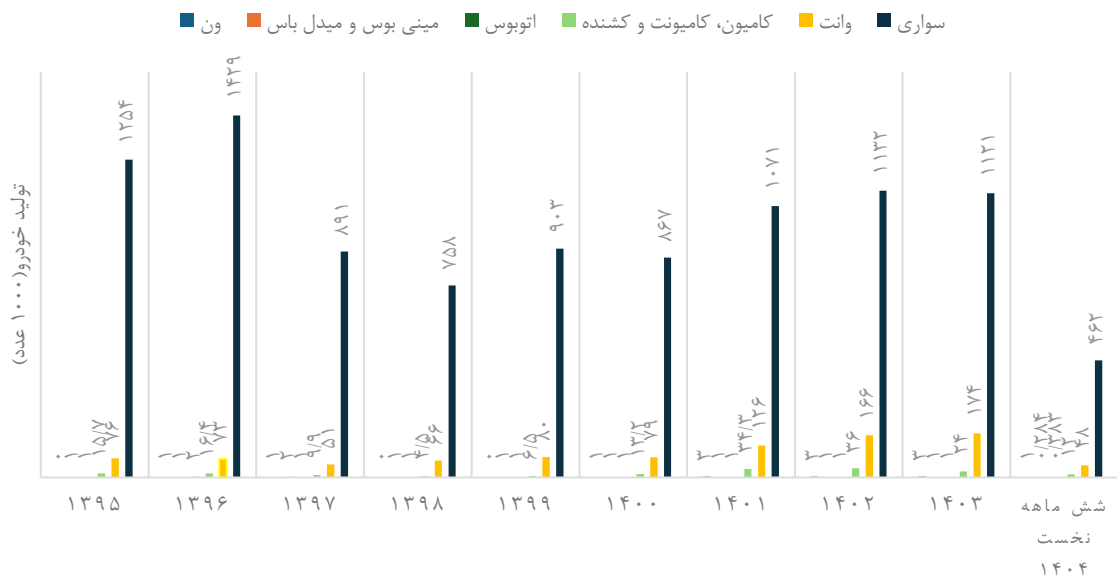


همان‌طور که در شکل ۱ مشاهده می‌شود، خط بدنه با ظرفیت ۴۱۶۹۰۰۰ و خط رنگ با ظرفیت ۲۷۱۸۰۰۰ عدد بیشترین و کمترین ظرفیت را به خود اختصاص داده‌اند. این اعداد بیانگر این مسئله هستند که از نظر ظرفیت تولید کشور فاصله قابل توجهی با اهداف برنامه هفتم ندارد و در برخی از شاخص‌ها از این امر جلوتر است. ولی نکته قابل 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 ارزیابی خودروهای تولید شده نشان می‌دهد؛ هنگامی که تیراژ خودرو از ظرفیت قطعات گلوگاه 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 حمل و نقل عمومی به دلیل نبود سرمایه‌گذاری، سهولت استفاده از خودروی شخصی برای حمل و نقل و فقدان توسعه ناوگان باری و مسافری از جمله دلایل این موضوع است. در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ نیز، همین روند طی شده و عملاً خودروهای تجاری و سواری سهم عمده تولید را به خود اختصاص دادند از طرفی اتفاقاتی نظیر چالش‌های زنجیره تأمین پس از جنگ ۱۲ روزه، مسائل ارزی و انفجار بندر شهید رجایی باعث شده است میزان تولید شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ کمتر از نیمی از تولیدات سال ۱۴۰۳ باشد و پیش‌بینی می‌شود میزان تولید سال ۱۴۰۴ کمتر از سال ۱۴۰۳ شود.

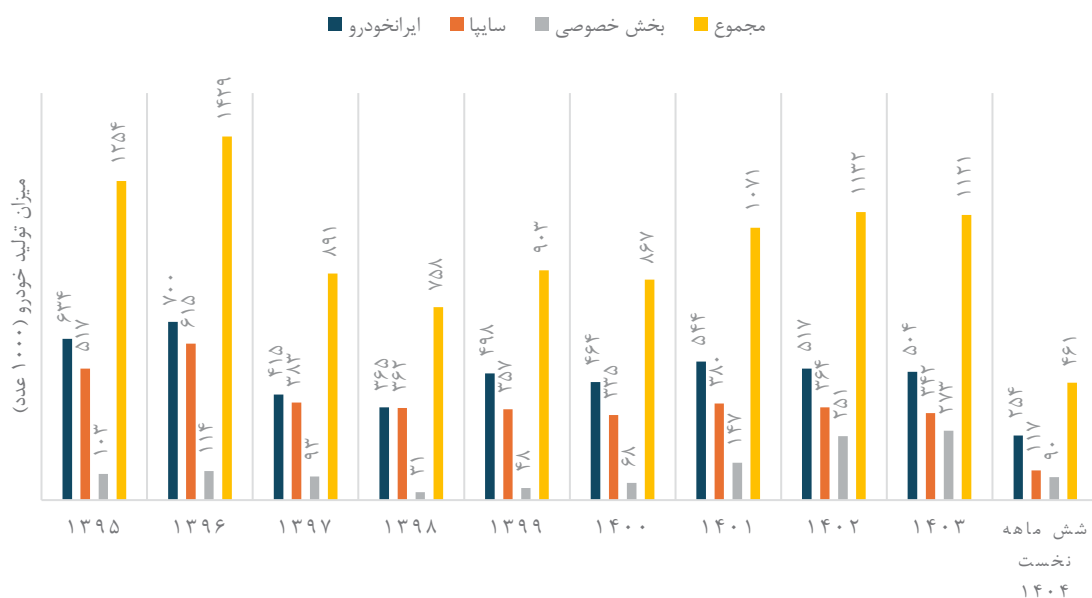
۲-۳. میزان تولید خودرو به تفکیک ایران خودرو، سایپا و سایر خودروسازان

در شکل ۳ داده‌های مربوط به میزان تولید دو خودروساز بزرگ کشور به همراه مجموع تولید خودروسازان خصوصی آورده شده است. همان‌طور که مشخص است، دو شرکت ایران خودرو و سایپا به دلیل تحریم و نبود شرکای خارجی با افت شدید تولید در سال 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 بزرگ 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 میزان از سهم، در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ به دلایلی نظیر مسائل ارزی، مشکلات شرکت‌های خودروساز با شرکای خارجی و جنگ



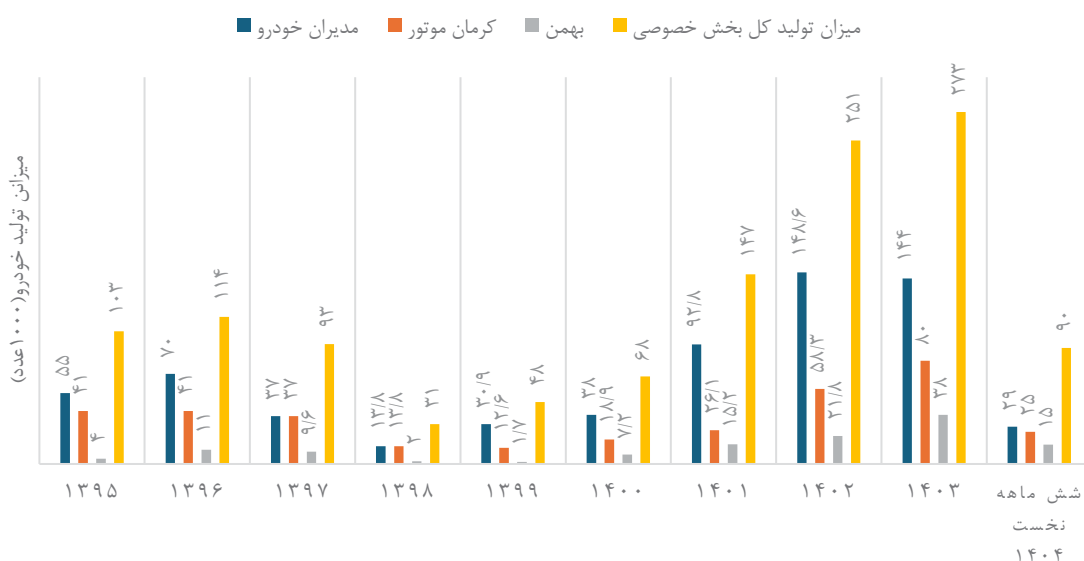
۱۲ روزه دست‌خوش تغییر شده است به نوعی که سهم سایر خودروسازان به زیر ۲۰ درصد رسیده است. کاهش تولید ایران خودرو و سایپا در این دوره دلایل مختلفی نظیر تعطیل شدن برخی تأمین‌کنندگان ایران خودرو و سایپا به واسطه تحریم، مشکلات در مدیریت و کنترل مؤثر زنجیره تأمین، زیان انباشته و قیمت‌گذاری دستوری و نبود نظام 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 شده است.

شکل ۳. نمودار میزان تولید خودرو به تفکیک ایران خودرو، سایپا و سایر خودروسازان طی سال‌های ۱۳۹۵ تا شش‌ماه نخست ۱۴۰۴ [۱][۲]



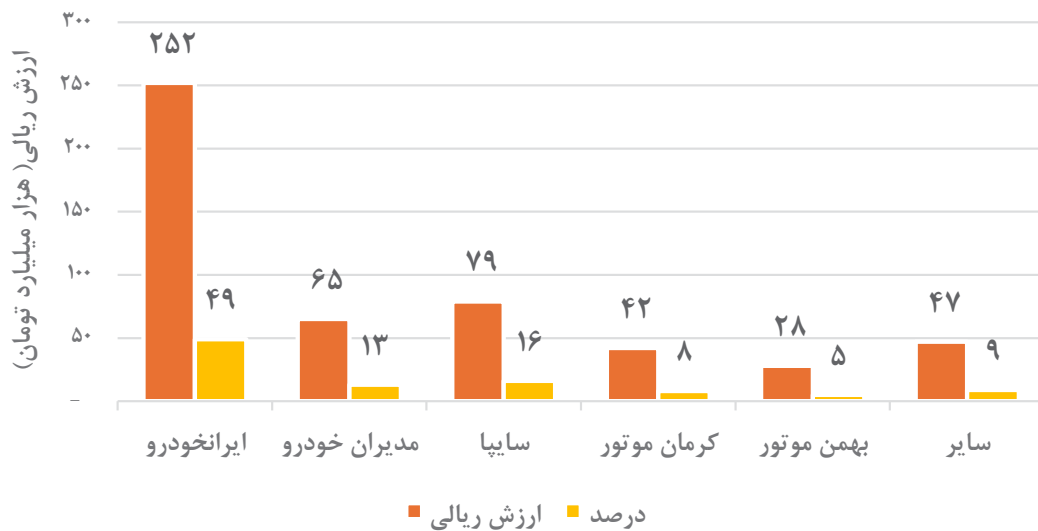
در شکل ۴ میزان تولید - مونتاژ سه خودروساز خصوصی کشور ارائه شده است. مطابق همین آمار، میزان مونتاژ سه خودروساز بزرگ خصوصی کشور از سال ۱۳۹۹ روند صعودی را طی کرده و در برخی از سال‌ها، رشد ۱۰۰ درصدی را تجربه کرده است.

شکل ۴. نمودار میزان تولید سه خودروساز خصوصی بزرگ کشور طی سال‌های ۱۳۹۵ تا شش‌ماه نخست ۱۴۰۴ [۱]



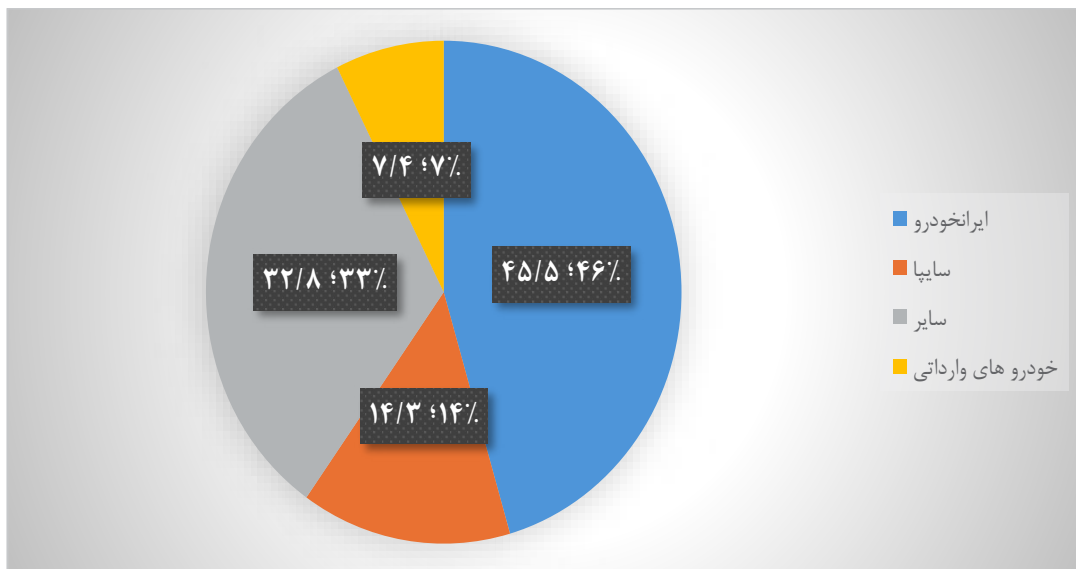
عوامل پیش‌گفته موجب شده است که سهم ارزش ریالی سالیانه شرکت‌های خصوصی از میزان تولید، بیشتر از درصد سهم آنها در تولید باشد. طبق شکل ۵، شرکت مدیران خودرو با تولیدی کمتر از ۲۵ درصد شرکت سایپا در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴، در رتبه سوم قرار دارد و اختلاف کمی با سایپا دارد. این وضعیت نشان‌دهنده آن است که جریان مالی ناشی از فروش خودروهای صفر به سمت خودروسازان با داخلی‌سازی کمتر 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 به افزایش عمق ساخت داخل، عملاً تفاوت چندانی با واردات خودرو نداشته و به از بین رفتن زنجیره تأمین داخلی و در پی آن، آسیب‌پذیری بیشتر صنعت خودرو کشور منجر شده است.

شکل ۵. نمودار سهم خودروسازان از ارزش ریالی (بر حسب هزار میلیارد تومان) بازار در شش‌ماهه نخست ۱۴۰۴



مأخذ: محاسبات نگارنده بر اساس اطلاعات استخراج شده از [۱] [۱۳] [۱۴] [۱۵] [۱۶] [۱۷].

شکل ۶. نمودار سهم درصدی خودروسازان و خودروهای وارداتی از ارزش ریالی بازار در شش‌ماهه سال ۱۴۰۴

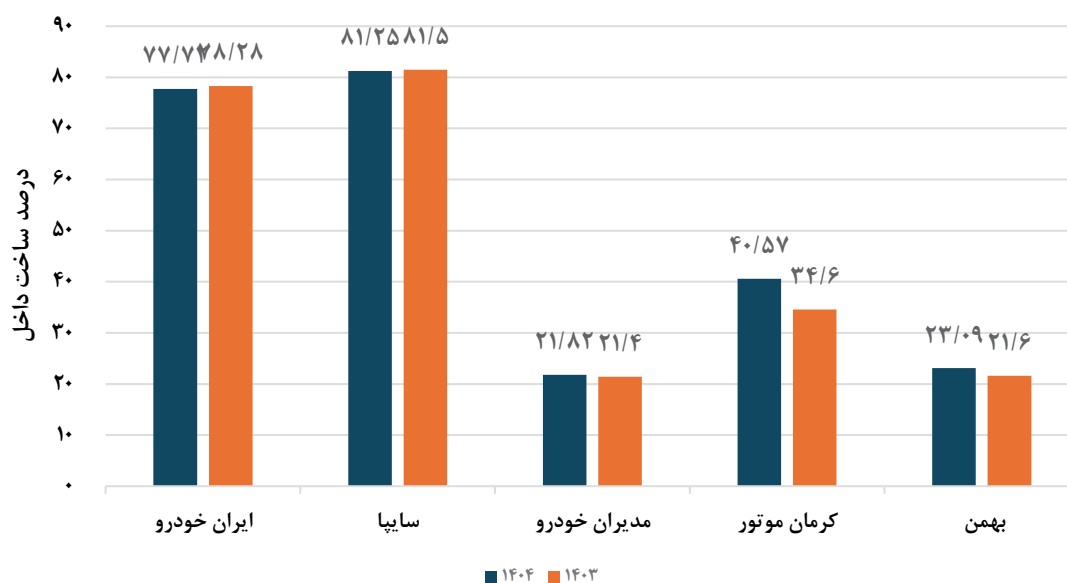


مأخذ: همان..



برای درک بهتر از میزان عمق ساخت داخلی تولیدات شرکت‌های خودروساز، در شکل ۷ میانگین عمق ساخت داخلی 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. همان‌طور که در شکل ۷ مشاهده می‌کنید در سبد محصولات شرکت‌های (کرمان موتور و بهمن) میزان ساخت داخلی افزایش محدودی داشته و کرمان موتور این میزان را به بیش از ۴۰ درصد رسانده است اما در سه خودروساز دیگر تغییر قابل توجهی صورت نگرفته است. دلیل تغییرات در باقی خودروسازان تغییر در سبد تولید محصولات می‌باشد.

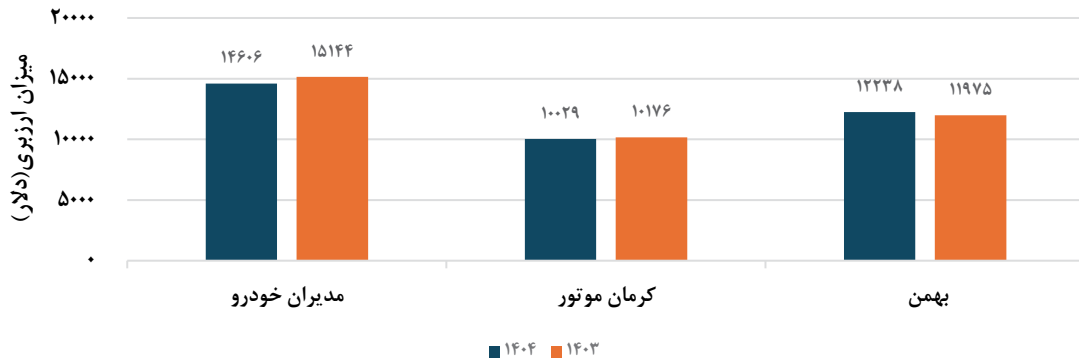
شکل ۷. نمودار میانگین موزون عمق ساخت داخلی محصولات پنج خودروساز بزرگ کشور در سال ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ (درصد)



مأخذ: محاسبات نگارنده براساس اطلاعات استخراج شده از [۱]

این موضوع زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که به آن، میزان تولید خودروسازان خصوصی نیز اضافه شود و مسئله ارزیابی خودروهای مونتاژی بررسی شود. در شکل ۸ میانگین ارزیابی خودروهای تولیدی توسط سه خودروساز خصوصی کشور نشان داده شده است که عدد ۱۴ هزار دلار برای شرکت مدیران خودرو، بزرگترین خودروساز خصوصی، قابل توجه است. شایان ذکر است که علاوه بر ارزیابی تولید خودرو، به دلیل نبود توسعه و تولید قطعات این خودروها در داخل کشور، فشار ارزی زیادی بر بازار لوازم یدکی این خودروها نیز وارد می‌شود.

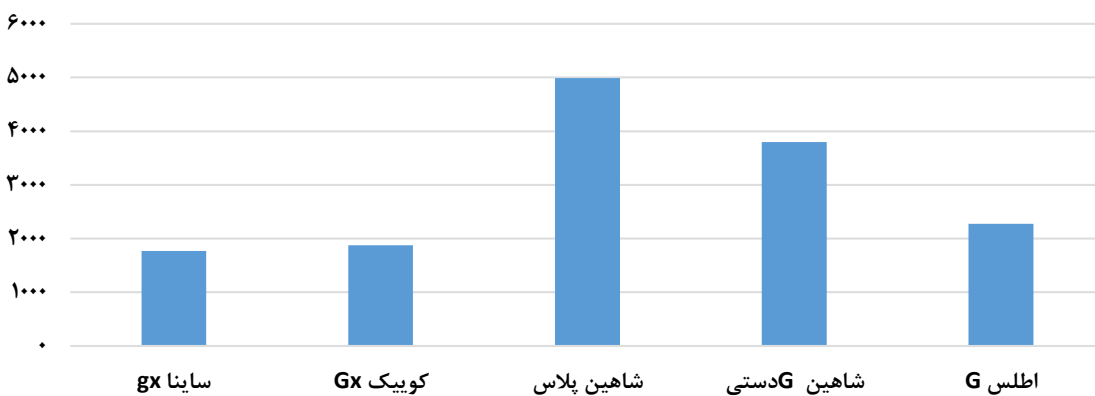
شکل ۸. نمودار میانگین موزون ارزیابی محصولات خودروسازان مونتاژی در سال ۱۴۰۴



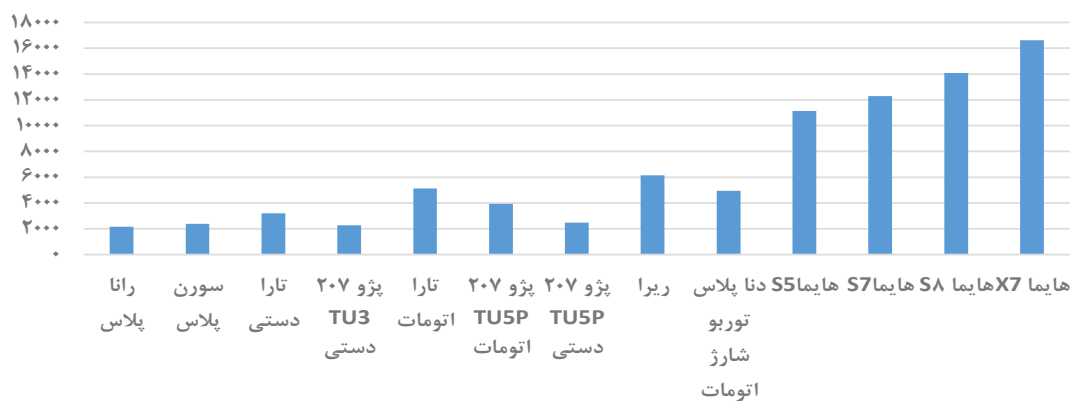
مأخذ: محاسبات نگارنده بر اساس اطلاعات استخراج شده از [۱]

اما در محصولات تولیدی دو شرکت ایران خودرو و سایپا این امر تفاوت مشهودی دارد. همان‌گونه که در شکل‌های ۹ و ۱۰ مشاهده می‌شود، به‌طور میانگین در هر یک از خودروهای تولیدی شرکت ایران خودرو حداقل ۳۰۰۰ دلار و شرکت سایپا نیز حداقل ۲۵۰۰ دلار ارزیابی وجود دارد.

شکل ۹. نمودار میزان ارزیابی محصولات سایپا (دلار) [۱]



شکل ۱۰. نمودار میزان ارزیابی محصولات ایران خودرو (دلار) [۱]





همان‌طور که مطرح شد، یکی از نقاط مهم برای توسعه صنعت خودرو کشور، ایجاد زنجیره ارزش قطعه‌سازی و افزایش عمق ساخت داخل محصولات است. این رویکرد موجب کاهش وابستگی صنعت خودرو به قطعات و در نتیجه کاهش نیاز به ارز می‌شود. این مهم زمانی محقق می‌شود که در یک برنامه‌ریزی بلندمدت و دقیق زنجیره ارزش قطعه‌سازی در کشور تقویت شود.

۳. بررسی وضعیت ساختار بازار خودرو

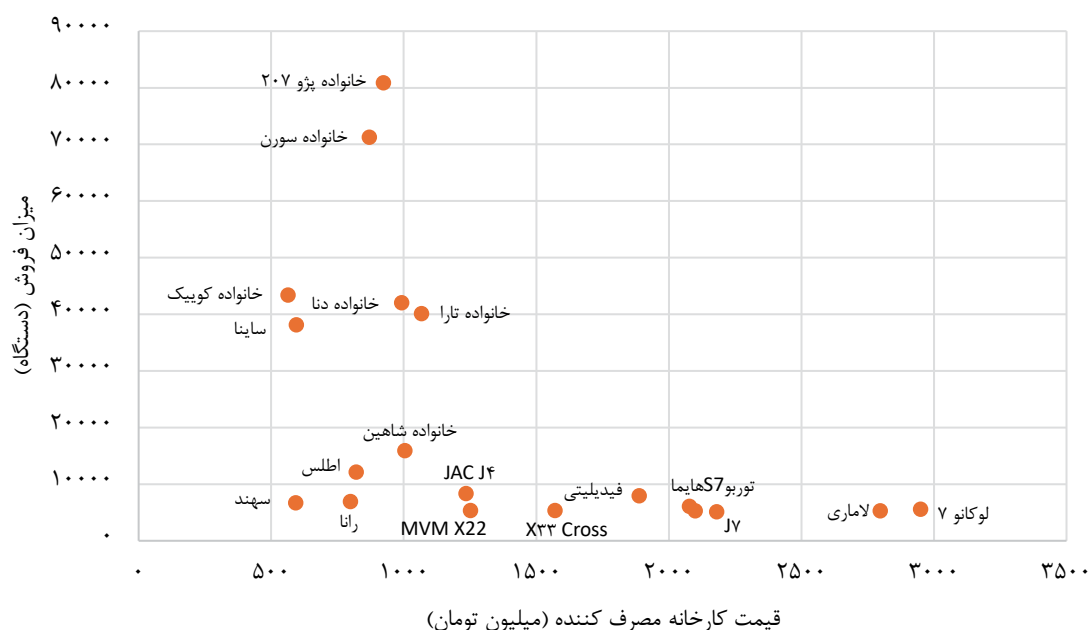
بازار خودرو کشور و نوسانات ناشی از آن یکی از موارد مهم در تصمیم‌گیری سیاستمداران کشور است که درک نادرست از آن می‌تواند به تصمیم‌های غلط در حوزه صنعت خودرو منجر شود. به همین منظور، در این بخش سعی شده است تا با بررسی شاخص‌هایی نظیر پراکندگی قیمتی بازار و ارزیابی قیمت بازار خودرو توصیف دقیقی از وضعیت بازار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

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 به‌روشنی تبیین شود. این شناخت دقیق می‌تواند در تصمیم‌گیری‌هایی مانند انتخاب نوع خودروهای وارداتی و تعیین استانداردهای مرتبط با خودروها، نقش تعیین‌کننده‌ای ایفا کند.

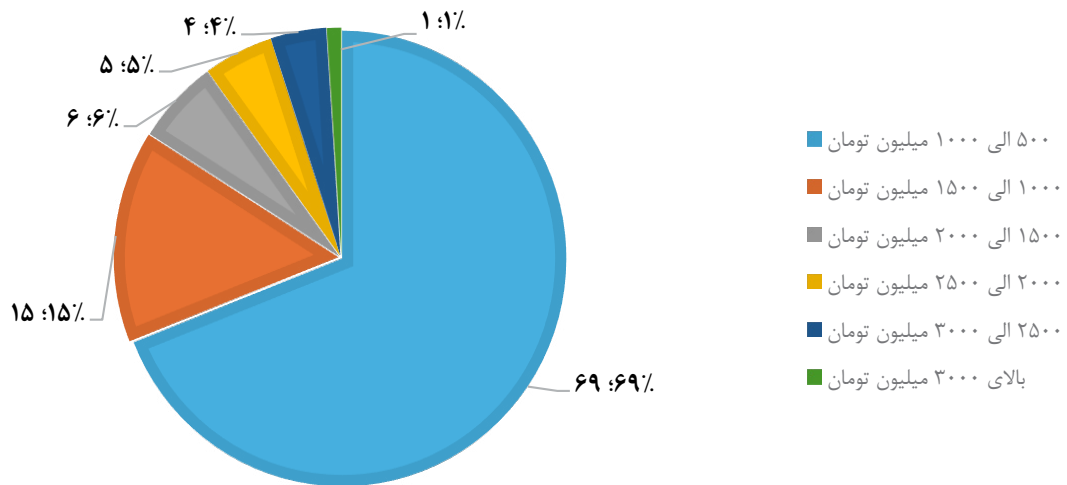
بر اساس داده‌های مندرج در شکل‌های ۱۱ و ۱۲، بیش از ۶۰ درصد از بازار خودرو کشور به خودروهایی با قیمت کمتر از یک میلیارد تومان اختصاص دارد که همگی توسط دو خودروساز بزرگ داخلی تولید می‌شوند. این موضوع نشان می‌دهد که برای ایجاد رقابت واقعی در صنعت خودرو کشور، تنها واردات خودروهای اقتصادی و در رده قیمتی پایین می‌تواند مؤثر باشد. همین امر اهمیت تطابق سیاست‌های وارداتی و تولیدی با سلايق مصرف‌کنندگان داخلی را دوچندان می‌کند.

شکل ۱۱. نمودار میزان پراکندگی بازار خودرو کشور از نظر حجم و ارزش



مأخذ: محاسبات نگارنده بر اساس اطلاعات استخراج شده از [۱] [۱۳] [۱۴] [۱۵] [۱۶] [۱۷]

شکل ۱۲. نمودار سهم بازار خودروهای داخلی کشور از نظر ارزش ۱

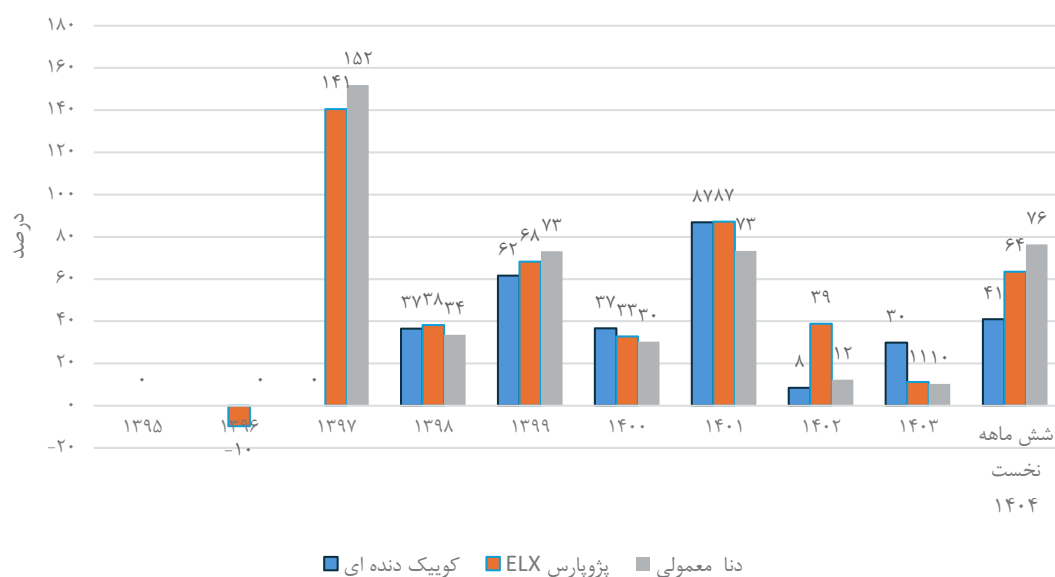


مأخذ: همان.

۳-۲. بررسی بازار خودرو

قیمت انواع خودرو در بازار داخلی، از شاخص‌های کلیدی در ارزیابی وضعیت بازار خودرو کشور به‌شمار می‌رود و نوسانات آن، همواره یکی از عوامل اصلی در تصمیم‌گیری‌های سیاستگذاران و تدوین قوانین و مقررات بوده است. در شکل ۱۳، 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 آذر ۱۴۰۴ انجام شده است.

شکل ۱۳. نمودار درصد افزایش سالانه قیمت بازار خودروها از سال ۱۳۹۵ تا شش‌ماهه نخست ۱۴۰۴ [۱۲]



۱. ارزش ریالی خودروها بر مبنای قیمت مصرف‌کننده کارخانه است.
۲. در این نمودار قیمت‌های سال ۱۴۰۴ مربوط به آذرماه هستند.



براساس داده‌های ارائه‌شده در شکل ۱۳، روند افزایش قیمت خودروهای مذکور، به‌ویژه در سال ۱۳۹۷، به‌طور قابل توجهی چشمگیر است. این روند افزایشی ناشی از مجموعه‌ای از عوامل، از جمله کاهش ارزش پول ملی و تورم عمومی، بوده 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.

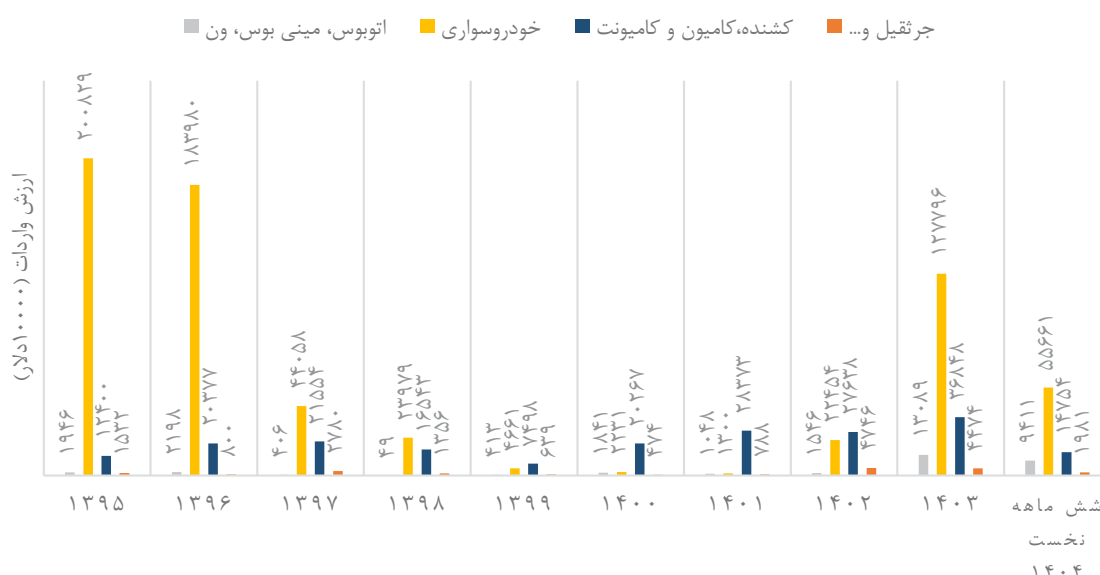
۴-۱. واردات خودرو و قطعات مربوطه

بررسی واردات خودرو و قطعات مربوطه برای ارائه تصویری کلی از وضعیت تعامل صنعت خودرو با بازارهای خارجی و روندهای حاکم بر جریان واردات انجام می‌شود. در این بخش، شاخص‌هایی مانند ارزش و تعداد واردات خودرو، میانگین ارزش خودروهای وارداتی، میزان واردات خودروهای برقی و ارزش واردات قطعات خودرو مورد توجه قرار گرفته است، تا ابعاد مختلف واردات در قالب داده‌های آماری قابل مشاهده و مقایسه شود. گردآوری و ارائه این شاخص‌ها، امکان شناسایی تغییرات کمی و ساختاری در واردات خودرو و قطعات را فراهم می‌کند و مبنایی برای ارائه یک جمع‌بندی کلی از وضعیت واردات در دوره‌های زمانی مختلف است.

۴-۱-۱. ارزش و تعداد واردات خودرو

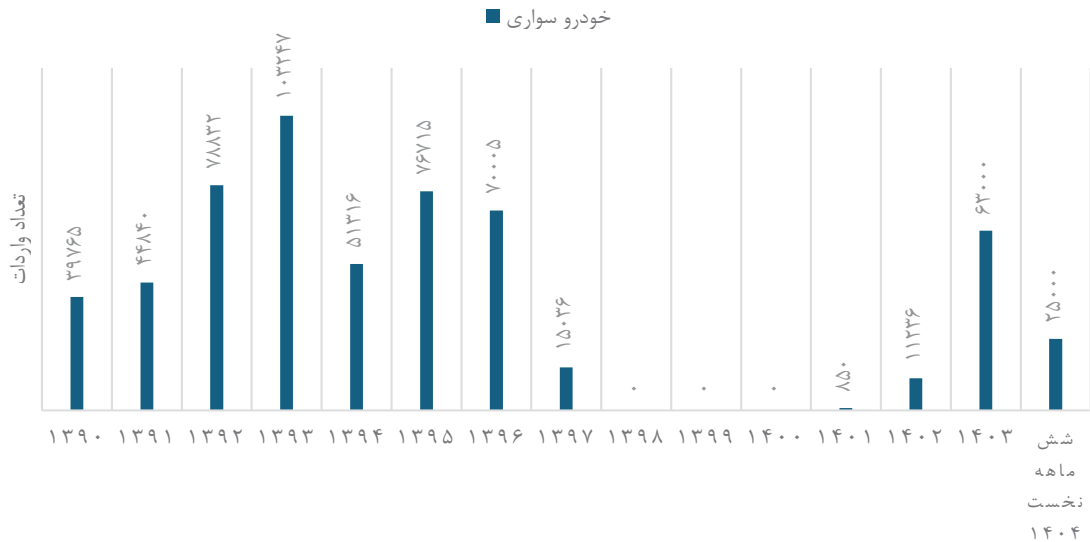
در شکل ۱۴ ارزش واردات خودرو به‌روش CBU به تفکیک انواع مختلف وسایل نقلیه ارائه شده است.

شکل ۱۴. نمودار ارزش واردات خودرو به تفکیک نوع [۳]



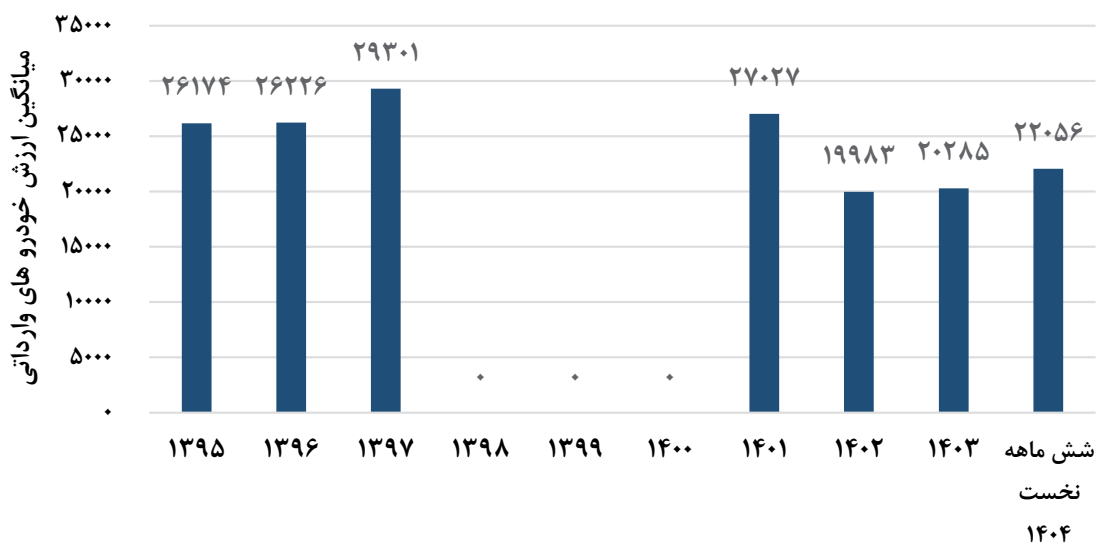
مطابق داده‌های مندرج در شکل ۱۴، بخش عمده واردات خودرو کشور به خودروهای سواری اختصاص دارد و پس از آن، خودروهای تجاری در رتبه دوم قرار می‌گیرند. همان‌گونه که در بخش نخست این گزارش نیز اشاره شد، به‌دلیل عدم توسعه متوازن نظام حمل‌ونقل کشور، میزان واردات خودروهای عمومی و مسافری بسیار محدود بوده است.

شکل ۱۵. نمودار تعداد واردات خودرو از سال ۱۳۹۰ تا شش‌ماهه نخست ۱۴۰۴ [۱]



در دوره مورد بررسی، مطابق شکل ۱۵ حداکثر تعداد خودروهای وارداتی به کشور، کمتر از ۱۰۴ هزار دستگاه به صورت سالیانه است. این روند با توجه به مسائل ارزی کشور و وقوع جنگ ۱۲ روزه در سال ۱۴۰۴، با همین روند طی شده است و پیش‌بینی می‌شود میزان واردات خودرو در سال جاری در حدود سال ۱۴۰۳ باشد. در همین بازه، میانگین قیمت خودروهای وارداتی، بر اساس داده‌های مندرج در شکل ۱۶، به‌طور متوسط بیش از بیست هزار دلار بوده است. اهمیت این موضوع زمانی دوچندان می‌شود که مطابق اطلاعات ارائه‌شده در شکل ۱۲، بیشترین سهم بازار خودروی کشور به خودروهایی با ارزش کمتر از یک میلیارد تومان اختصاص دارد؛ از این‌رو، در سیاستگذاری‌های مرتبط با واردات، توجه ویژه به خودروهای اقتصادی و در رده قیمتی پایین ضرورت می‌یابد.

شکل ۱۶. نمودار میانگین ارزش خودروهای وارداتی (دلار)



مأخذ: محاسبات نگارنده بر اساس اطلاعات استخراج شده از [۱] [۳]



۲-۴. 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 در سال ۱۴۰۳ و هفت ماهه نخست سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد.

جدول ۲. میزان واردات خودرو برقی [۱]

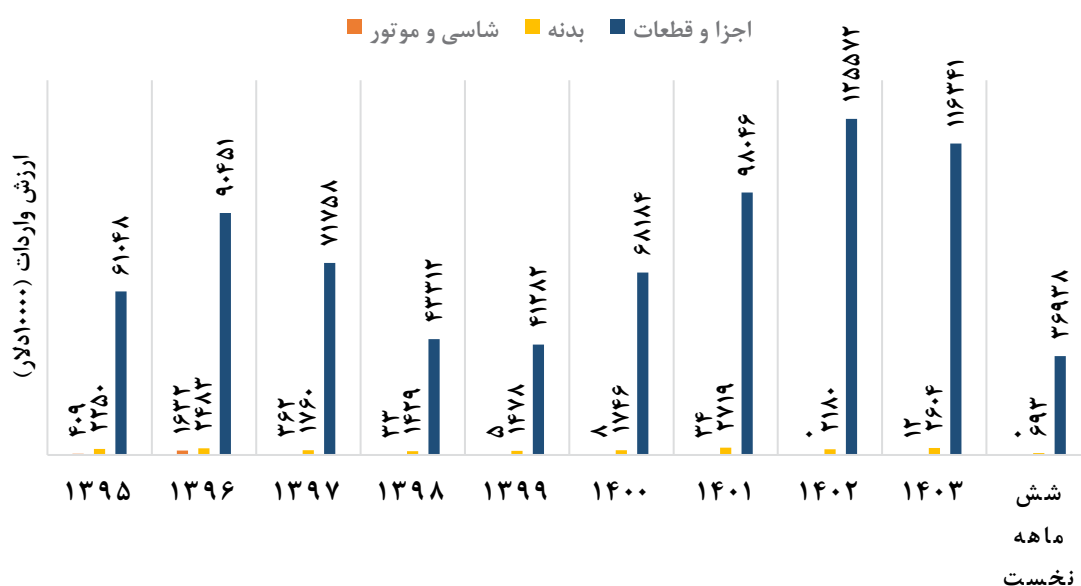
ردیف	سال	نوع خودرو	تعداد دستگاه
۱	۱۴۰۳	هیبرید	۱۴۷۲۶
۲		تمام برقی	۱۴۱۶۱
۳	هفت‌ماهه ۱۴۰۴	هیبرید	۸۸۰۱
۴		تمام برقی	۸۲۴۰

همان‌طور که در جدول ۳ آمده است، میزان واردات خودروهای برقی طی دو سال گذشته با اهداف برنامه هفتم (۵۰۰ هزار عدد واردات و تولید) فاصله معناداری دارد.

۲-۱-۴. ارزش واردات قطعات خودرو

در شکل ۱۷، میزان ارزش واردات قطعات خودرو در سه دسته کلی ارائه شده است. به دلیل افزایش تولید خودروهای مونتاژی در کشور، به‌رغم کاهش تیراژ تولید در سال ۱۴۰۳ نسبت به سال ۱۳۹۶، میزان ارزش واردات قطعات خودرو رشد یافته است. همان‌طور که مشاهده می‌کنید در شش ماهه نخست سال ۱۴۰۴، به واسطه کاهش تولید خودروسازان مونتاژی عملاً میزان واردات قطعات، رشد چشمگیری داشته و کمتر از نیمی از سال ۱۴۰۳ بوده است.

شکل ۱۷. نمودار ارزش واردات قطعات خودرو [۳]



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

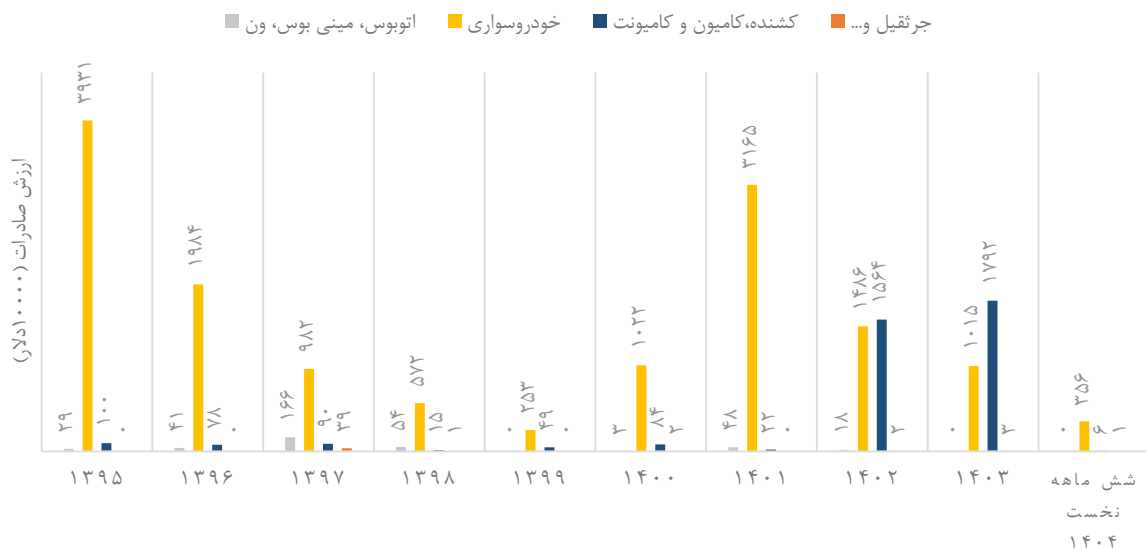
۳-۴. صادرات خودرو و قطعات مربوطه

در ادامه بررسی واردات، وضعیت صادرات خودرو و قطعات مربوطه نیز مورد توجه قرار می‌گیرد. در این بخش، شاخص‌هایی مانند ارزش صادرات خودرو و ارزش صادرات قطعات خودرو ارائه می‌شود تا تصویر کلی‌تری از جایگاه صنعت خودرو در مبادلات خارجی ترسیم شود. مرور این شاخص‌ها، امکان مقایسه روندهای صادراتی در دوره‌های مختلف و ارائه یک جمع‌بندی کلی از وضعیت صادرات و واردات صنعت خودرو را فراهم می‌کند.

۳-۱-۴. ارزش صادرات خودرو

در شکل ۱۸، 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. 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 سال‌ها اخیر، از چند هزار دستگاه فراتر نمی‌رود. همچنین، بررسی نوسانات صادرات در دوره زمانی ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که بازارهای صادراتی کشور از ثبات لازم برخوردار نبوده‌اند.

شکل ۱۸. نمودار ارزش صادرات خودرو [۳]

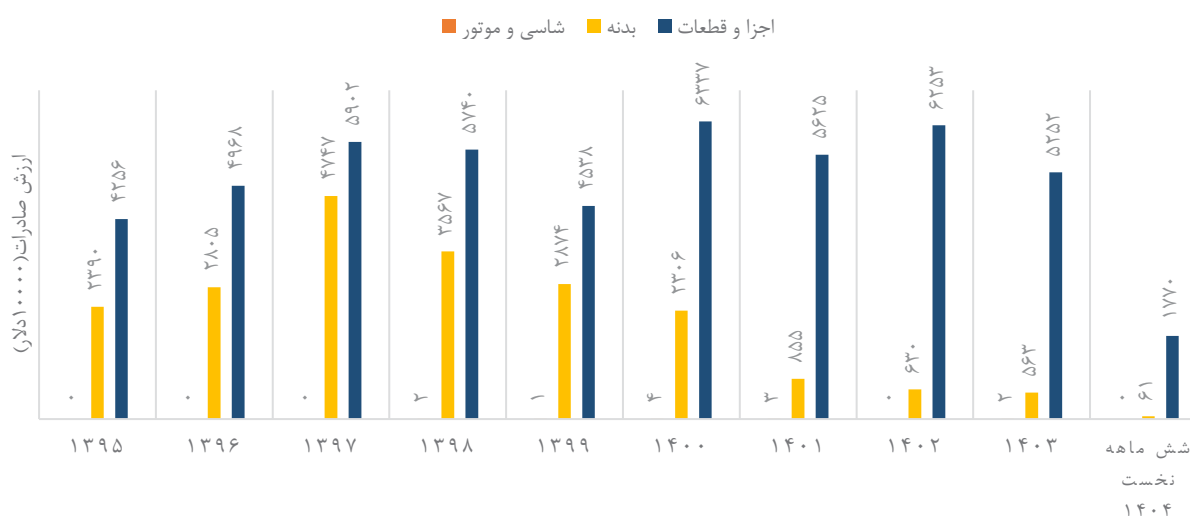


این وضعیت بیانگر آن است که صنعت خودروی ایران ماهیتی صادرات‌محور ندارد و در صورت تداوم شرایط موجود، در آینده با چالش‌های جدی مواجه خواهد شد. با توجه به هدف‌گذاری تولید سه میلیون دستگاه خودرو در برنامه هفتم توسعه، در صورت تداوم عدم حضور در بازارهای صادراتی، خودروسازان کشور انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری جدید در حوزه زنجیره ارزش نکرده و میزان تولید را افزایش نخواهند داد، زیرا به دلیل نبود تقاضا در کشور با فقدان بازار مواجه خواهند شد.

۳-۲-۴. ارزش صادرات قطعات خودرو

در شکل ۱۹، 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. 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 است که حجم صادرات بدنه در مقایسه با سال ۱۳۹۷ به کمتر از یک‌سوم کاهش یابد.

شکل ۱۹. نمودار ارزش صادرات قطعات خودرو [۳]



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 که مهم‌ترین آن، شکل‌گیری بازار مناسب لوازم یدکی برای صنعت خودروی کشور است؛ 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 تعیین‌شده 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 بالای صادرات در بازارهای خارجی را نخواهد داشت.

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 عمیق‌تر چالش‌ها و شناسایی گلوگاه‌های موجود در فرایند 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 مدیریت 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 در چارچوب سیاست‌های کلی اصل (۴۴) قانون اساسی، فرایند واگذاری سهام دولت به بخش خصوصی در شرکت ایران خودرو آغاز شد. در این میان، یکی از مسائل مهم مرتبط با واگذاری سهام ایران خودرو، شکل‌گیری ساختار سهام‌داری چرخشی در این شرکت است؛ به گونه‌ای که طبق جدول ۳، بخشی از سهام ایران خودرو طی سال‌های گذشته به شرکت‌های زیرمجموعه این خودروساز، از جمله «گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو» و «سرمایه‌گذاری سمند»، منتقل شده است. این اقدام نه تنها هیچ‌گونه آورده مالی ناشی از فروش سهام برای ایران خودرو به همراه نداشته، بلکه به خروج سرمایه از شرکت نیز منجر شده است.

جدول ۳. سهام‌داران شرکت ایران خودرو (آذرماه ۱۴۰۴) [۱۱]

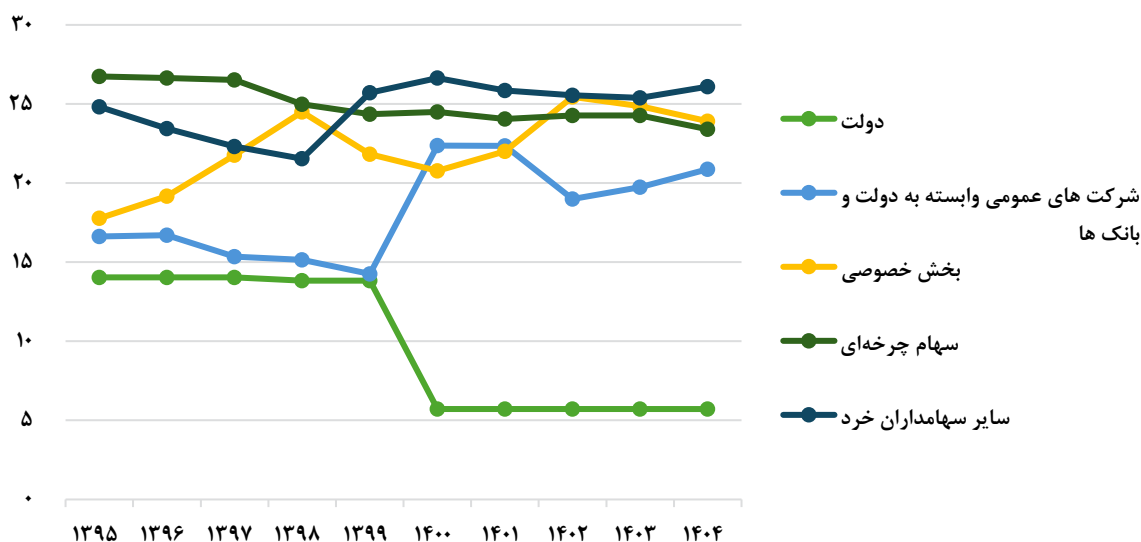
ردیف	سهام‌دار	درصد سهام
۱	شرکت تدبیر سرمایه آزاد	۱۵
۲	شرکت گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۹,۹۹۳
۳	شرکت بازرگانی سپهر ایرانیان کیش ^۱	۱۰,۳۲
۴	سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران	۵,۷۲
۵	شرکت سرمایه‌گذاری ملی ایران	۴,۹۱۶
۶	شرکت سرمایه‌گذاری آتیه مبا	۴,۹۹
۷	شرکت گروه بهمن	۴,۰۳۳
۸	شرکت سرمایه‌گذاری سمند	۳,۰۹
۹	شرکت سرمایه‌گذاری سامان ایرانیان	۳,۰۵۹
۱۰	شرکت سرمایه‌گذاری صندوق بازنشستگی کشوری	۳,۰۴
۱۱	شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه راهبردی راز	۲,۲۸
۱۲	توسعه معین ملت	۱,۶۸
۱۳	شرکت سرمایه‌گذاری مانا نوین	۱,۴۳
۱۴	شرکت گروه مالی بانک پارسیان	۱,۱۵۹
۱۵	حمیدرضا صمدی	۱,۱۷
۱۶	بیمه کوثر	۱,۰۱۷
۱۷	بانک کشاورزی	۱,۰۱۴
۱۸	سایر اشخاص حقیقی و حقوقی	۲۳,۵۶

۱ سهام این شرکت در حال واگذاری به گروه بهمن است.



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 است که این سهام‌داران ذیل پنج سهام‌دار اصلی تعریف می‌شوند. چنین تعدد سهام‌داران و مالکان در صنعت خودرو، باعث ضعف در برنامه‌ریزی و اتخاذ تصمیم‌های 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 ۲۰. نمودار روند سهام‌داری بخش‌های مختلف در ایران خودرو (درصد) [۱۱][۲]



۲-۵. وضعیت سهام‌داری سایپا

بر مبنای سیاست‌های کلی اصل (۴۴) قانون اساسی، فرایند 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 سستاره 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.

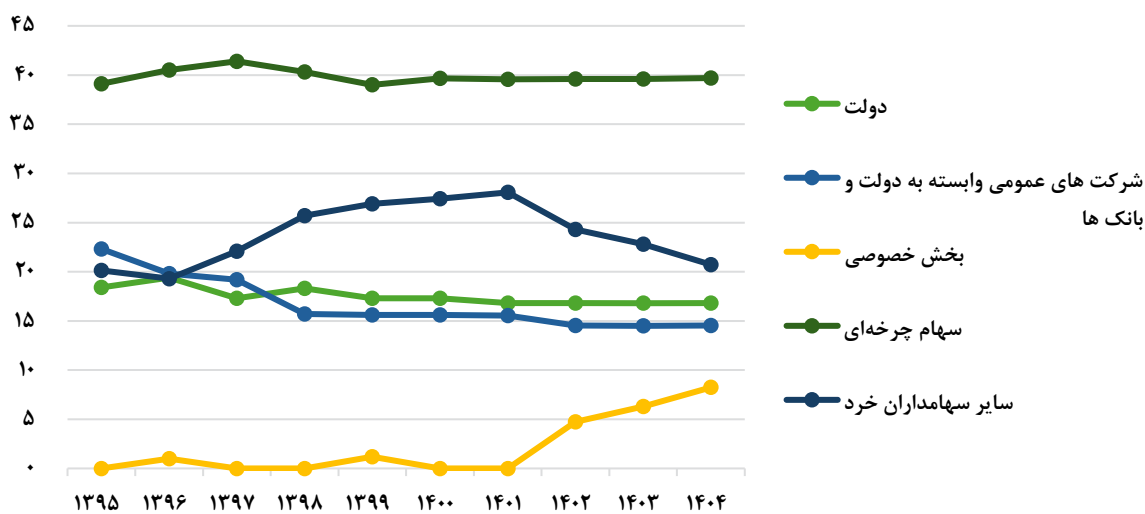
جدول ۴. سهام‌داران شرکت سایپا (آذرماه ۱۴۰۴) [۱۱]

ردیف	سهام‌دار	درصد سهام
۱	شرکت سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا	۱۷,۰۲۴
۲	سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران	۱۶,۸۱۹
۳	صندوق حمایت و بازنشستگی کارکنان فولاد	۱۴,۵۳۵
۴	پیشگامان بازرگانی ستاره تابان	۹,۷۳۴
۵	سرمایه‌گذاری سایپا	۸,۷۱۸
۶	تجارت الکترونیک خودرو تابان	۲,۹۸
۷	کرمان موتور	۲,۰۲۵
۸	شرکت خدمات و تجارت بم خودرو	۱,۹۱۴
۹	شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه نیوان ابتکار	۱,۲۳۷
۱۰	صندوق سرمایه‌گذاری ثابت حامی یکم مفید	۱,۸۵۲
۱۱	صندوق سرمایه‌گذاری ثابت حامی دوم مفید	۱,۲۱۶
۱۲	صندوق سرمایه‌گذاری ثابت آوند مفید	۱,۱۹۳
۱۳	سایر سهام‌داران	۲۰,۷۵۳

نکته قابل توجه در مورد شرکت سایپا آن است که بر اساس اطلاعات مندرج در شکل ۲۱، ترکیب سهام‌داری این شرکت، با وجود سهم دولت و ساختار سهام‌داری چرخشی، به‌گونه‌ای است که به واسطه مدیریت دولت و در نتیجه آن مدیریت دولت بر سهام چرخه‌ای، عملاً دولت را در جایگاه سهام‌دار عمده این خودروساز قرار می‌دهد.



شکل ۲۱. نمودار روند سهام‌داری بخش‌های مختلف در سایپا (درصد) [۲۱] [۱۱]



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 قالب شرکت کرمان موتور و شرکت خدمات و تجارت بیم خودرو در اختیار دارد.

۶. بررسی وضعیت سود و زیان خودروسازان

بررسی صورت‌های مالی شرکت‌های ایران خودرو، سایپا و گروه بهمن در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که دو خودروساز بزرگ کشور با وجود تغییر در آمد، همچنان با زیان عملیاتی و فشار مالی مواجه هستند، در حالی که گروه بهمن عملکرد مثبت و باثباتی داشته است. نسبت سود یا زیان عملیاتی به فروش به‌عنوان شاخص سلامت فعالیت اصلی شرکت، تصویری روشن از کارآمدی عملیات ارائه می‌کند و امکان تحلیل روند عملکرد و مقایسه وضعیت شرکت‌ها در دوره‌های مختلف را فراهم می‌آورد.

۶-۱. ایران خودرو

همان‌طور که در جدول ۵ مشاهده می‌شود، در شش‌ماهه نخست ۱۴۰۴، درآمد عملیاتی شرکت ایران خودرو حدود ۲۱۲۰ هزار میلیارد ریال بوده است که در مقایسه با درآمد حدود ۱۳۹۴ هزار میلیارد ریالی شش‌ماهه نخست ۱۴۰۳، رشد تقریبی ۵۲ درصدی را نشان می‌دهد. با این حال، زیان عملیاتی شرکت در این دوره حدود ۱۰۶ هزار میلیارد ریال و زیان خالص حدود ۱۳۶ هزار میلیارد ریال ثبت شده است؛ در حالی که در شش‌ماهه نخست ۱۴۰۳، زیان عملیاتی شرکت حدود ۷۳ هزار میلیارد ریال و زیان خالص حدود ۱۱۸ هزار میلیارد ریال بوده است.

نسبت سود یا زیان عملیاتی به درآمد عملیاتی در شش‌ماهه نخست ۱۴۰۴ حدود منفی ۵ درصد گزارش می‌شود که تقریباً در سطح سال

قبل باقی مانده است؛ به طوری که این نسبت در شش‌ماهه نخست ۱۴۰۳ نیز حدود منفی ۵.۲ درصد بوده است. این وضعیت نشان می‌دهد که به‌رغم رشد قابل توجه درآمد عملیاتی، ساختار هزینه‌های تولید و عملیات همچنان به‌گونه‌ای است که فعالیت اصلی شرکت در هر دو دوره زیان‌ده باقی مانده و بهبود معناداری در حاشیه سود عملیاتی مشاهده نمی‌شود. علاوه بر این، نسبت سود و زیان خالص به درآمد عملیاتی در شش‌ماهه نخست ۱۴۰۴ حدود منفی ۶.۴ درصد بوده است، در حالی که این نسبت در دوره مشابه سال قبل حدود منفی ۸.۵ درصد است. کاهش شدت این نسبت منفی بیانگر آن است که اگرچه شرکت همچنان با زیان خالص مواجه است، اما فشار زیان خالص نسبت به فروش تا حدی تعدیل شده و عملکرد غیر عملیاتی یا عوامل مالی در سال ۱۴۰۴ اثر منفی کمتری نسبت به سال قبل بر هزینه‌های شرکت داشته‌اند. از منظر ساختار مالی، نسبت جمع بدهی‌ها به درآمد عملیاتی در پایان شش‌ماهه نخست ۱۴۰۴، ۱۲۶ درصد بوده است، در حالی که این نسبت در شش‌ماهه نخست ۱۴۰۳، ۱۵۰ درصد بوده است. این تغییر نشان می‌دهد که با وجود افزایش اسمی بدهی‌ها، رشد درآمد عملیاتی موجب کاهش نسبی فشار بدهی نسبت به مقیاس فروش شده است؛ با این حال، همچنان سطح بدهی‌ها بالاتر از درآمد عملیاتی قرار دارد و این موضوع ریسک‌های مالی و محدودیت‌های نقدینگی شرکت را در میان مدت حفظ می‌کند.

در مجموع، مقایسه دو دوره مذکور نشان می‌دهد که اگرچه ایران خودرو در سال ۱۴۰۴ موفق به افزایش قابل توجه درآمد عملیاتی شده، اما تداوم زیان عملیاتی بیانگر عدم اصلاح اساسی در ساختار هزینه‌هاست و بهبود نسبی برخی نسبت‌های مالی، بیشتر ناشی از رشد فروش اسمی بوده است.

جدول ۵. عملکرد مالی شرکت ایران خودرو در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ [۱۸]

میزان تغییر (درصد)	بازه زمانی			شاخص	ردیف
	مجموع سال ۱۴۰۳ (میلیون ریال)	شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ (میلیون ریال)	شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۳ (میلیون ریال)		
۵۲.۱۷	۳,۵۱۸,۶۵۵,۳۸۱	۲,۱۲۱,۲۳۹,۹۸۹	۱,۳۹۴,۰۰۱,۹۴۹	درآمد عملیاتی	۱
۴۵.۷۴	۱۸,۸۶۳,۲۵۱	-۱۰۶,۰۸۷,۶۷۷	-۷۲,۷۹۳,۷۸۳	سود و زیان عملیاتی	۲
۱۵.۱۱	-۶۱,۲۵۲,۸۱۳	-۱۳۵,۸۱۸,۲۰۴	-۱۱۷,۹۸۹,۱۲۰	سود و زیان خالص	۳
۲۸.۶۵	۳,۱۴۰,۸۹۴,۷۳۵	۲,۶۸۰,۴۸۶,۹۱۴	۲,۰۸۳,۵۷۰,۹۳۳	جمع بدهی	۴

بررسی میزان زیان هر یک از محصولات خودروسازان، میزان درصد سود و زیان هر یک از محصولات در جدول ۶، آمده است.



جدول ۶. درصد سود و زیان محصولات ایران خودرو در شش ماه نخست سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ [۱۸]

ردیف	محصول	درصد سود (زیان) ناخالص به درآمد عملیاتی در شش ماهه نخست ۱۴۰۴	درصد سود (زیان) ناخالص به درآمد عملیاتی در شش ماهه نخست ۱۴۰۳
۱	گروه پژو ۲۰۷	۰	(۱۱)
۲	گروه سمند	(۳)	(۱۱)
۳	گروه دنا	۰	(۰.۳)
۴	گروه تارا	۴	۲
۵	گروه هایما	(۱۲)	۲
۶	گروه رانا	۲	(۲۷)
۷	گروه وانت آریسان	(۴)	۳
۸	گروه ری‌را	(۲)	۵۱
۹	سایر محصولات	۲۰	۱۳
۱۰	فروش SKD/CKD و لوازم و قطعات	۵	۳

۲-۶. سایپا

در شش ماهه نخست ۱۴۰۴، درآمد عملیاتی سایپا ۷۴۹ هزار میلیارد ریال گزارش شده است که در مقایسه با درآمد ۷۱۱ هزار میلیارد ریالی شش ماهه نخست ۱۴۰۳، رشد ۵ درصدی را نشان می‌دهد. با این حال، زیان عملیاتی شرکت در این دوره به ۱۷۷ هزار میلیارد ریال افزایش یافته و زیان خالص نیز به ۲۵۷ هزار میلیارد ریال رسیده است؛ در حالی که در دوره مشابه سال قبل، زیان عملیاتی سایپا ۵۵ هزار میلیارد ریال و زیان خالص ۱۵۱ هزار میلیارد ریال بوده است. نسبت سود یا زیان عملیاتی به درآمد عملیاتی در شش ماهه نخست ۱۴۰۴ برای سایپا منفی ۲۳.۶ درصد برآورد می‌شود، در حالی که این نسبت در شش ماهه نخست ۱۴۰۳ منفی ۷.۸ درصد بوده است. این نسبت نشان می‌دهد که نه تنها فعالیت اصلی شرکت همچنان زیان ده باقی مانده، بلکه میزان زیان عملیاتی به‌طور قابل توجهی افزایش یافته است؛ به طوری که برای هر ۱۰۰ میلیون ریال فروش، زیان عملیاتی از ۷.۸ میلیون ریال در سال قبل به ۲۳.۶ میلیون ریال در شش ماهه سال جاری رسیده است. این تغییر بیانگر تشدید فشار هزینه‌های تولید و عملیاتی و تضعیف عملکرد شرکت در سال ۱۴۰۴ است. نسبت سود و زیان خالص به درآمد عملیاتی نیز در شش ماهه نخست ۱۴۰۴ به منفی ۳۴.۳ درصد رسیده است، در حالی که این نسبت در دوره مشابه سال قبل منفی ۲۱.۳ درصد بوده است. افزایش قابل توجه این نسبت نشان می‌دهد که علاوه بر ضعف عملکرد عملیاتی، عوامل غیر عملیاتی و مالی نیز نقش پررنگ‌تری در تعمیق زیان نهایی شرکت ایفا کرده‌اند و فاصله زیان خالص از میزان فروش افزایش یافته است. از منظر ساختار مالی، نسبت جمع بدهی‌ها به درآمد عملیاتی سایپا در پایان شش ماهه نخست ۱۴۰۴ حدود ۴۳۲ درصد بوده است، در حالی که این نسبت در شش ماهه نخست ۱۴۰۳ در سطح پایین تری و حدود ۳۴۲ درصد قرار داشته است. این افزایش نشان می‌دهد که هم‌زمان با رشد محدود درآمد عملیاتی، بدهی‌های شرکت با

شتاب بیشتری افزایش یافته و وابستگی سایپا به منابع بدهی تشدید شده است؛ موضوعی که ریسک‌های مالی و فشار بر نقدینگی شرکت را در دوره‌های آتی افزایش می‌دهد.

به‌طور کلی، مقایسه دو دوره نشان می‌دهد که برخلاف رشد جزئی درآمد عملیاتی در سال ۱۴۰۴، عملکرد عملیاتی و مالی سایپا به‌طور معناداری تضعیف شده و افزایش زیان عملیاتی، تشدید زیان خالص و رشد نسبت بدهی به درآمد عملیاتی حاکی از بدتر شدن وضعیت پایداری مالی شرکت نسبت به سال قبل است.

جدول ۷. عملکرد مالی گروه سایپا در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ [۱۸]

میزان تغییر (درصد)	بازه زمانی			شاخص	ردیف
	مجموع سال ۱۴۰۳ (میلیون ریال)	شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ (میلیون ریال)	شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۳ (میلیون ریال)		
۵.۴۵	۱,۷۰۳,۴۶۲,۱۰۳	۷۴۹,۳۵۷,۶۲۹	۷۱۰,۶۵۵,۱۴۳	درآمد عملیاتی	۱
۲۲۰.۹۳	-۱۸۰,۶۳۵,۲۴۶	-۱۷۷,۰۲۴,۴۴۵	-۵۵,۱۵۹,۶۶۸	سود و زیان عملیاتی	۲
۶۹.۶۵	-۴۰۶,۲۴۷,۲۶۷	-۲۵۶,۹۲۵,۰۷۴	-۱۵۱,۴۴۲,۵۴۴	سود و زیان خالص	۳
۳۳.۴۷	۲,۹۵۸,۰۰۶,۱۲۹	۳,۲۳۹,۹۵۳,۰۹۲	۲,۴۲۷,۵۵۰,۰۲۷	جمع بدهی	۴

به جهت بررسی میزان زیان هر یک از محصولات خودروسازان، میزان درصد سود و زیان هر یک از محصولات در جدول ۸ آمده است.

جدول ۸. درصد سود و زیان محصولات سایپا در شش‌ماه نخست سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ [۱۸]

درصد سود (زیان) ناخالص به درآمد عملیاتی در شش‌ماهه نخست ۱۴۰۳	درصد سود (زیان) ناخالص به درآمد عملیاتی در شش‌ماهه نخست ۱۴۰۴	محصول	ردیف
۲۲,۱	۱۸,۲	خانواده X۱۰۰ و وانت ۱۵۱	۱
(۲۴,۲)	(۲۷,۲)	خانواده X۲۰۰	۲
(۱۲,۸)	(۲۶,۵)	خانواده شاهین	۳
-	(۲۹,۵)	خانواده سهند	۴
۲۱,۱	۲۲,۷	تجاری سبک (وانت)	۵



۳-۶. گروه بهمن

گروه بهمن در شش ماهه نخست ۱۴۰۴ عملکرد متفاوتی داشته است. درآمد عملیاتی گروه بهمن ۴۵۰ هزار میلیارد ریال بوده و نسبت به سال قبل افزایش نشان می‌دهد. سود عملیاتی نیز در این دوره ۴۴ هزار میلیارد ریال و سود خالص ۱۸.۹ هزار میلیارد ریال گزارش شده است. نسبت سود عملیاتی به فروش ۹.۸ درصد بوده است که نشان می‌دهد فعالیت اصلی گروه بهمن در این دوره سودآور بوده و هر ۱۰۰ میلیون ریال فروش ۹.۸ میلیون ریال سود عملیاتی ایجاد کرده است. این وضعیت بیانگر بهبود معنادار در عملکرد عملیاتی و کنترل هزینه‌ها در مقایسه با دوره‌های زیان ده گذشته است. از منظر ساختار مالی، جمع بدهی‌های گروه بهمن در پایان شش ماهه نخست ۱۴۰۴، ۴۵۷ هزار میلیارد ریال گزارش شده است که در کنار سطح درآمد و سودآوری عملیاتی، بیانگر توان نسبی شرکت در مدیریت تعهدات مالی است.

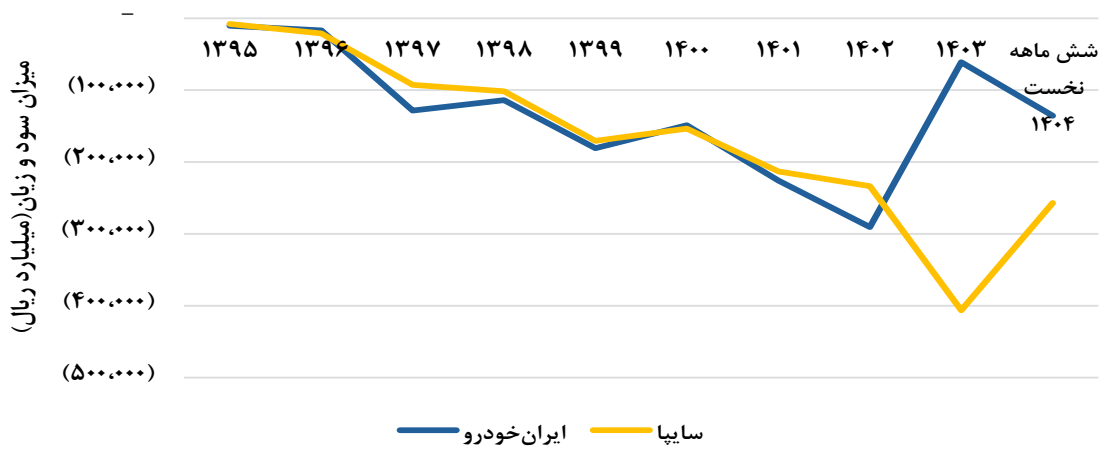
جدول ۹. عملکرد مالی گروه بهمن در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ [۱۸]

بازه زمانی		شاخص	ردیف
شش ماهه نخست سال ۱۴۰۴ (میلیون ریال)	مجموع سال ۱۴۰۳ (میلیون ریال)		
۲۹۲,۲۹۰,۶۳۶	۴۵۰,۲۲۶,۱۴۸	درآمد عملیاتی	۱
۲۵,۴۷۳,۶۹۷	۴۴,۱۳۸,۴۶۲	سود و زیان عملیاتی	۲
۸,۵۴۷,۵۵۹	۱۸,۸۸۰,۵۱۸	سود و زیان خالص	۳
۳۴۴,۴۰۷,۹۰۷	۴۵۶,۷۳۸,۸۷۶	جمع بدهی	۴

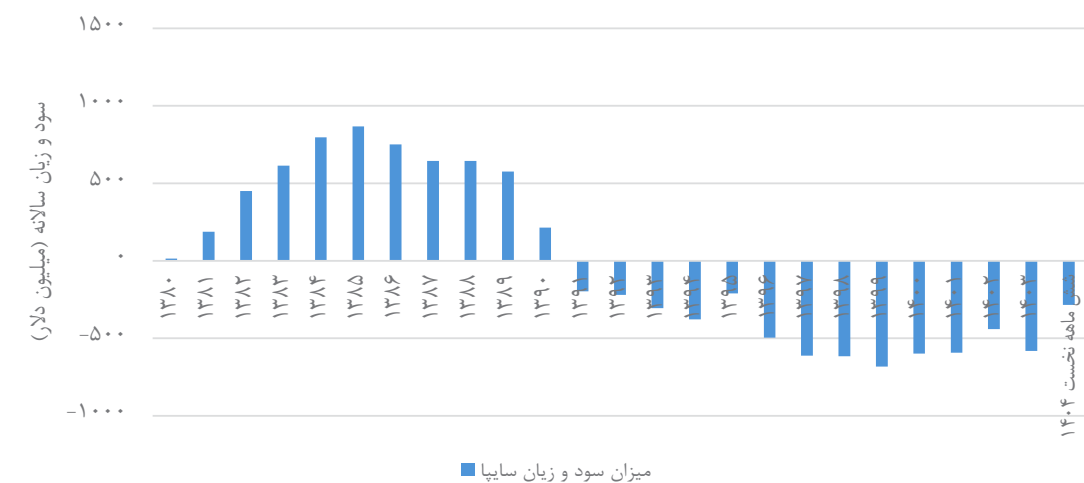
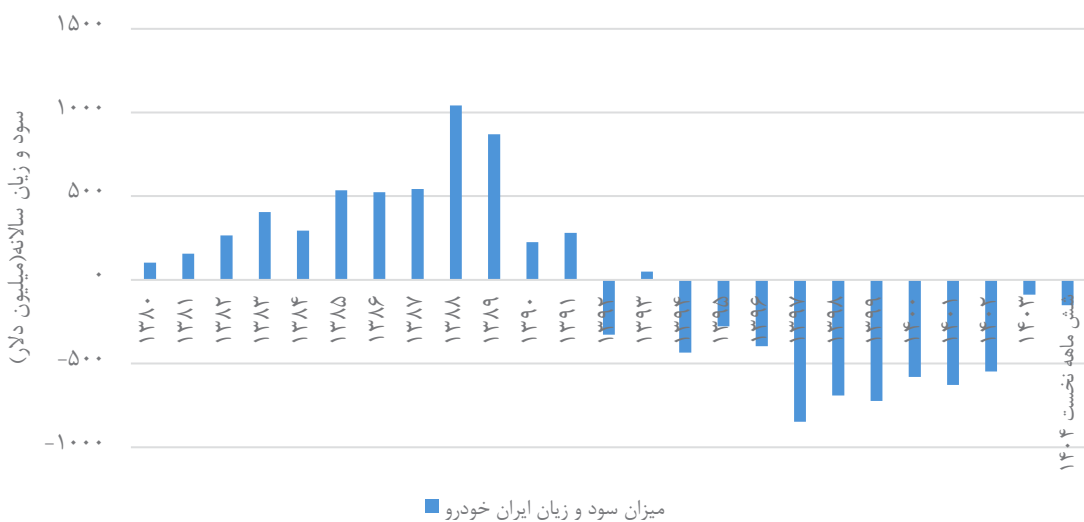
مقایسه عملکرد مالی شرکت‌های مورد بررسی نشان می‌دهد که در شش ماهه نخست ۱۴۰۴، افزایش درآمد عملیاتی در ایران خودرو و لزوماً به بهبود سودآوری منجر نشده و سایپا نیز به رغم کاهش زیان، همچنان در وضعیت زیان‌دهی قرار دارد. در مقابل، گروه بهمن توانسته است با ثبت سود عملیاتی و سود خالص، عملکرد مالی باثبات‌تری را نسبت به دو خودروساز بزرگ کشور به نمایش بگذارد. همان‌طور که در عملکرد مالی دو خودروساز بزرگ کشور مطرح شد یکی از مشکلات اساسی این دو خودروساز مسئله زیان‌ده بودن آنهاست. مطابق داده‌های مندرج در شکل‌های ۲۲ و ۲۳، روند زیان‌دهی صنعت خودروسازی کشور از ابتدای دهه ۹۰ و هم‌زمان با تغییر سیاست‌های قیمت‌گذاری آغاز شد. این تغییرها که با هدف کنترل قیمت خودرو در بازار داخلی و حمایت از مصرف‌کننده اجرا شد، 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 شد. 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 ۲۲. نمودار روند سود و زیان خالص تلفیقی خودروسازان [۱۸] [۲]



شکل ۲۳. نمودار سود (زیان) خالص دلاری سالیانه گروه ایران خودرو (نمودار بالا) و سایپا (نمودار پایین) [۱۸] [۴] [۲]



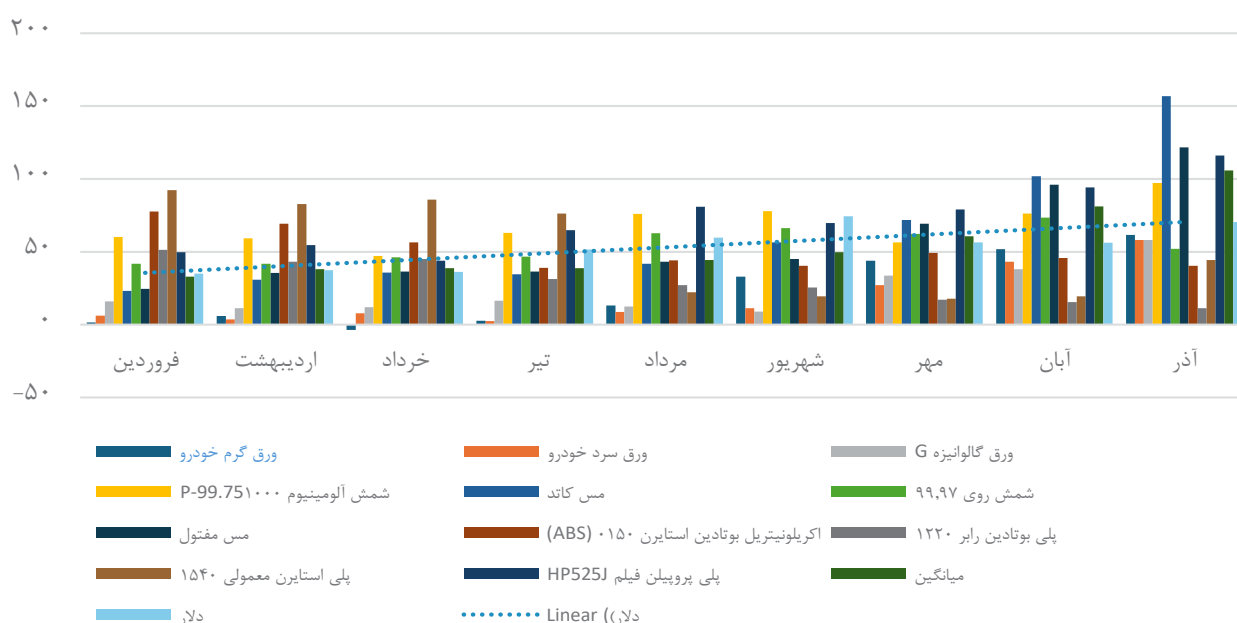
۱. اطلاعات مربوط به صورت‌های مالی شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴، مربوط به شرکت ایران خودرو بوده و تلفیقی نیست.



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.

۴-۶. قیمت نهاده‌های تولید

شکل ۲۴. نمودار درصد افزایش قیمت نهاده‌های تولید در سال ۱۴۰۴ نسبت به سال ۱۴۰۳ [۹]



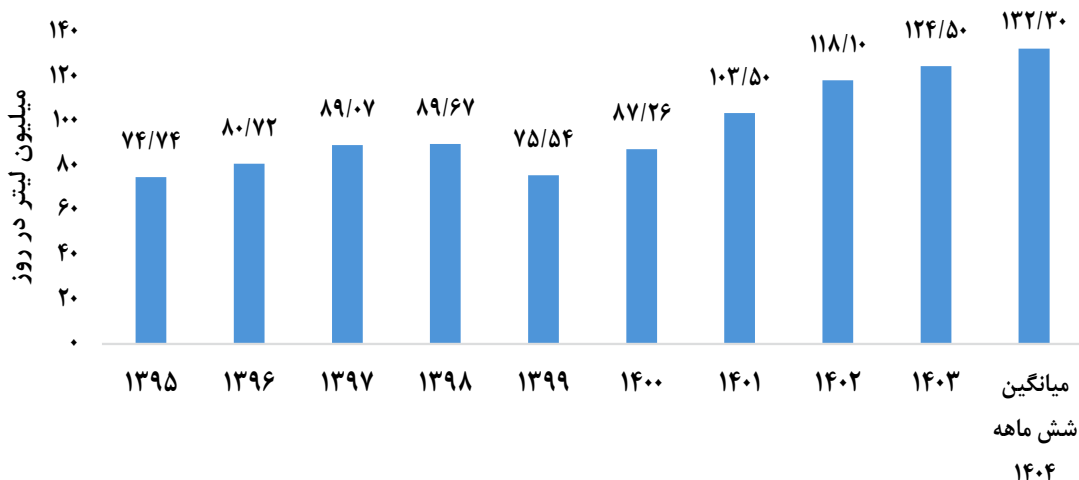
بر مبنای اطلاعات ارائه‌شده در شکل ۲۴، سازوکار بورس کالا و تعیین نرخ‌ها بر اساس قیمت‌های دلاری موجب شده است در سال ۱۴۰۴ نسبت به سال ۱۴۰۳ بهای نهاده‌های تولید، از جمله ورق‌های فولادی و مواد پتروشیمی، همگام با افزایش نرخ ارز در کشور رشد قابل توجهی داشته باشد.

۷. مصرف سوخت



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. همان‌طور که در شکل ۲۵ مشاهده می‌کنید از سال ۱۴۰۰ و با کاهش کرونا و افزایش تردد، میزان مصرف بنزین در کشور همواره روند صعودی را تجربه کرده است.

شکل ۲۵. نمودار میانگین مصرف روزانه بنزین در کشور [۸] [۱۰]



نکته حائز اهمیت آن است که توسعه نیافتگی متوازن حمل و نقل عمومی در کشور، یکی از عوامل اصلی گرایش روزافزون شهروندان به استفاده از خودروهای شخصی به شمار می‌رود. 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 حمل و نقل را با بحرانی جدی روبه‌رو کرده است؛ بحرانی که اصلاح آن مستلزم تدوین و اجرای برنامه‌ای جامع برای توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی، ارتقای زیرساخت‌های مرتبط و بازبینی قوانین و مقررات و همراه با تأمین پایدار منابع مالی است.

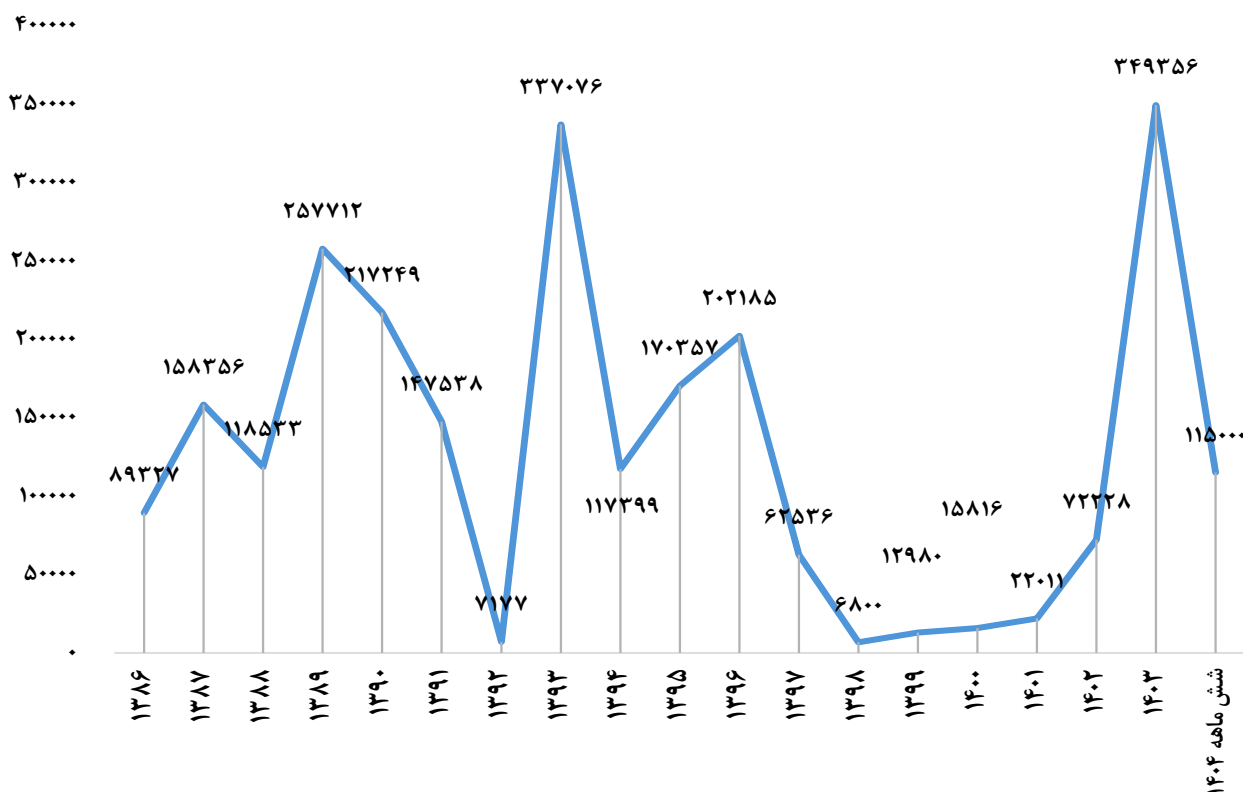
۸. اسقاط



از دیگر شاخص‌های مهم صنعت خودرو می‌توان به مسئله اسقاط اشاره کرد. به‌طور متوسط هر سال، بیش از یک میلیون خودرو جدید وارد بازار می‌شود، اما تعداد خودروهای اسقاط‌شده متناسب با این حجم نیست. این نبود تناسب باعث شده، شمار خودروهای فعال کشور به‌طور مداوم افزایش یابد و خودروهای فرسوده و پرمصرف همچنان در چرخه حمل و نقل باقی بمانند؛ وضعیتی که لزوم افزایش جدی ظرفیت و سرعت اسقاط را نشان می‌دهد.

مطابق با آمار درج شده در شکل ۲۶، طی سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۲ مجموع خودروهای اسقاط‌شده در کشور کمتر از صد هزار دستگاه بوده که نتیجه آن انباشت بیش از سیزده میلیون خودروی فرسوده در ناوگان حمل و نقل است. با این حال، در پی ابلاغ «آیین‌نامه اسقاط خودرو» در انتهای سال ۱۴۰۳ و اجرای سیاست‌های جدید، روند این فرایند جهش قابل توجهی داشته است؛ به‌گونه‌ای که در سال ۱۴۰۳ حدوداً ۳۵۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط شد، اما در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ این امر بارشد کمتری مواجه بوده است. 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 ۲۶. نمودار تعداد اسقاط خودرو در کشور طی سال‌های ۱۳۸۶ تا شش‌ماهه نخست ۱۴۰۴ [۸]



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 ۱۴۰۴ فاصله قابل توجهی با این هدف دارند.

۹. جمع‌بندی

بررسی شاخص‌های آماری صنعت خودرو در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که وضعیت این صنعت نسبت به دوره مشابه سال ۱۴۰۳، با تغییرهایی در حوزه تولید، بازار، تجارت خارجی، وضعیت مالی خودروسازان و ساخت داخل همراه بوده است. داده‌ها، بیانگر آن است که اگرچه در برخی شاخص‌ها بهبودهای محدودی مشاهده می‌شود، اما در مجموع توازن پایدار میان تولید، قیمت، واردات و ساخت داخل محقق نشده است.

در این چارچوب، بررسی وضعیت تولید نشان می‌دهد که عملکرد شرکت‌های خودروساز یکسان نبوده است. تولید ایران خودرو از ۲۴۱۹۵۷ دستگاه در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۳ به ۲۵۴ هزار دستگاه در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ افزایش یافته، در حالی که تولید سایپا در همین بازه از ۱۸۴۴۰۰ دستگاه به ۱۱۷ هزار دستگاه کاهش پیدا کرده است. این جابه‌جایی، ترکیب تولید میان دو خودروساز اصلی را تغییر داده و بر ساختار عرضه بازار اثرگذار بوده است. بررسی وضعیت مالی نیز نشان می‌دهد که زیان خودروسازان بزرگ همچنان در سطح بالایی قرار دارد. زیان ایران خودرو در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ به ۱۳۵۸۱۸ میلیارد ریال رسیده که نسبت به رقم ۹۳۰۵۸ میلیارد ریال در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۳، ۴۲۷۶۰ میلیارد ریال افزایش نشان می‌دهد. در مقابل، زیان سایپا از ۱۵۱۴۴۲ میلیارد ریال در شش‌ماهه



نخست سال ۱۴۰۳ به ۶۸۴۸۵ میلیارد ریال در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴، ۸۲۹۵۷ کاهش یافته است.

در بخش واردات، در هفت‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ تعداد ۸۸۰۱ دستگاه خودروی هیبریدی و ۸۲۴۰ دستگاه خودروی برقی وارد کشور شده است، در حالی که کل واردات این دو گروه در سال ۱۴۰۳ به ترتیب ۱۴۷۲۶ و ۱۴۱۶۱ دستگاه بوده است. هم‌زمان، میانگین ارزش خودروهای وارداتی از ۲۰۲۸۵ دلار در سال ۱۴۰۳ به ۲۲۰۵۶ دلار در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ افزایش یافته است. این در حالی است که هدف از واردات خودرو، تعادل در بازار بوده و افزایش قیمت خودروهای وارداتی عملاً کمکی به تحقق این هدف نخواهد کرد. تحولات بازار خودرو نیز نشان می‌دهد که میانگین افزایش قیمت خودرو در سال ۱۴۰۴ نسبت به سال قبل به ۶۰.۳۳ درصد رسیده، در حالی که این شاخص در سال ۱۴۰۳ معادل ۱۷ درصد بوده است. از منظر پراکندگی قیمتی، ۶۹.۶۹ درصد از خودروهای صفر فروخته‌شده در بازه قیمتی ۵۰۰ میلیون تا یک میلیارد تومان قرار داشته‌اند و ۱۵.۱۵ درصد نیز مربوط به خودروهای صفر با قیمت یک تا یک‌ونیم میلیارد تومان بوده است که نشان‌دهنده تمرکز اصلی تقاضا در این سطوح قیمتی است. در حوزه ساخت داخل، میانگین داخلی سازی در ایران خودرو ۶۱.۴۷ درصد، در سایپا ۸۲ درصد و در مدیران خودرو ۱۸.۷ درصد بوده که نسبت به سال گذشته تغییری نداشته‌اند. در مقابل، کرمان موتور با ثبت داخلی سازی ۳۴.۵ درصدی، افزایش ۶.۵ واحد درصدی و بهمن موتور با داخلی سازی ۲۱.۸ درصدی، افزایش ۱.۸ واحد درصدی نسبت به سال گذشته را تجربه کرده‌اند. از منظر سهم ارزش ریالی بازار خودروهای صفر نیز ایران خودرو با ۴۹ درصد بیشترین سهم را به خود اختصاص داده و پس از آن سایپا با ۱۶ درصد، مدیران خودرو با ۱۳ درصد، کرمان موتور با ۸ درصد و بهمن موتور با ۵ درصد قرار دارند.

بررسی عملکرد مالی شرکت‌ها در شش‌ماهه نخست ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که دو خودروساز بزرگ کشور همچنان زیان‌ده است. ایران خودرو با رشد ۵۲ درصدی درآمد عملیاتی نسبت به شش‌ماهه نخست ۱۴۰۳، به درآمد عملیاتی ۲۱۲۰ هزار میلیارد ریال دست یافته است، با این حال زیان عملیاتی شرکت همچنان ۱۰۶ هزار میلیارد ریال و زیان خالص ۱۳۶ هزار میلیارد ریال گزارش شده است. نسبت زیان عملیاتی به درآمد عملیاتی منفی ۵ درصد است که تقریباً در سطح شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۳ باقی مانده و نشان می‌دهد به‌رغم رشد فروش، ساختار هزینه‌های تولید و عملیات اصلاح نشده و فعالیت اصلی شرکت همچنان زیان‌ده است. در عین حال، نسبت زیان خالص به درآمد عملیاتی از منفی ۸.۵ درصد در سال قبل به منفی ۶.۴ درصد در سال ۱۴۰۴ کاهش یافته است که بیانگر تعدیل نسبی فشار زیان خالص ناشی از عوامل غیر عملیاتی و مالی است. از منظر ساختار مالی، نسبت جمع بدهی‌ها به درآمد عملیاتی ایران خودرو با وجود افزایش اسمی بدهی‌ها، از ۱۵۰ درصد به ۱۲۶ درصد کاهش یافته است؛ موضوعی که کاهش نسبی فشار بدهی نسبت به فروش را نشان می‌دهد، اما همچنان ریسک مالی و محدودیت نقدینگی شرکت باقی مانده است. در مقابل، سایپا عملکرد ضعیف‌تری داشته است. درآمد عملیاتی این شرکت با رشد ۵ درصدی به ۷۴۹ هزار میلیارد ریال رسیده است، اما زیان عملیاتی و زیان خالص به ترتیب ۱۷۷ و ۲۵۷ هزار میلیارد ریال گزارش شده است. نسبت زیان عملیاتی به درآمد عملیاتی از منفی ۷.۸ درصد در شش‌ماهه نخست ۱۴۰۳ به منفی ۲۳.۶ درصد در سال جاری افزایش یافته و نسبت زیان خالص به درآمد عملیاتی نیز از منفی ۲۱.۳ درصد به منفی ۳۴.۳ درصد رسیده است. این اعداد نشان می‌دهند که فشار هزینه‌های تولید و عملیات و همچنین آثار منفی عوامل غیر عملیاتی تشدید شده است. علاوه بر آن، نسبت جمع بدهی‌ها به درآمد عملیاتی سایپا از ۳۴۲ درصد به ۴۳۲ درصد افزایش یافته و حاکی از تشدید وابستگی شرکت به منابع بدهی و ریسک‌های مالی بالاتر است. اما گروه بهمن عملکرد مطلوب‌تری نسبت به دو خودروساز بزرگ کشور داشته است. درآمد عملیاتی این گروه در شش‌ماهه نخست ۱۴۰۴ به ۴۵۰ هزار میلیارد ریال رسیده و سود عملیاتی ۴۴ هزار میلیارد ریالی و سود خالص ۱۸.۹ هزار میلیارد ریالی را ثبت کرده است. نسبت سود عملیاتی به فروش ۹.۸ درصد است که نشان می‌دهد فعالیت اصلی شرکت به سطح سودآوری رسیده و هر ۱۰۰ میلیون ریال فروش ۹.۸ میلیون ریال سود عملیاتی ایجاد کرده است. این وضعیت بیانگر بهبود معنادار بهره‌وری عملیاتی و کنترل هزینه‌ها در گروه بهمن است. از منظر ساختار مالی، جمع بدهی‌های گروه در پایان دوره مورد بررسی حدود ۴۵۷ هزار میلیارد ریال گزارش شده که در کنار سطح درآمد و سودآوری عملیاتی، حاکی از وضعیت باثبات‌تر این شرکت نسبت به دو خودروساز دیگر است.



در مجموع، مقایسه سه شرکت نشان می‌دهد که چالش اصلی خودروسازان بزرگ کشور، همچنان در ساختار هزینه و بهره‌وری عملیاتی نهفته است و افزایش درآمد عملیاتی به تنهایی تضمینی برای سودآوری نیست؛ با این حال، گروه بهمن نمونه‌ای از موفقیت نسبی در کنترل هزینه و تبدیل درآمد به سود عملیاتی است، در حالی که ایران خودرو و زیان عملیاتی پایدار و سایپا با افزایش قابل توجه زیان، همچنان با مشکلات بنیادی ساختار هزینه و فشار مالی مواجه‌اند. در مجموع، نتایج این گزارش نشان می‌دهد که در شش ماهه نخست سال ۱۴۰۴، صنعت خودرو با نوسانات قابل توجه در تولید، افزایش فشار قیمتی در بازار و تداوم زیان در خودروسازان بزرگ و تصویر آماری ارائه شده، مبنایی برای ارزیابی دقیق تر روندهای آتی این صنعت فراهم می‌کند.

منابع و مآخذ

- [۱] اطلاعات دریافتی از وزارت صمت.
- [۲] گزارش هیئت‌مدیره شرکت‌های سایپا و ایران خودرو طی سال‌های ۱۴۰۳-۱۳۹۵، ۱۴۰۴.
- [۳] گمرک جمهوری اسلامی ایران، آمار واردات و صادرات سال‌های ۱۴۰۴-۱۳۹۵، ۱۴۰۴.
- [۴] مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، بررسی مسئله قیمت‌گذاری خودرو در ایران، ۱۹۱۷۷.
- [۵] مرکز آمار ایران، شاخص‌های قیمت تولیدکننده ۱۴۰۴-۱۳۹۵، ۱۴۰۴.
- [۶] قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران، فصل ۱۰ طرح‌های صنعت، معدن و رشد تولید، ۱۴۰۳.
- [۷] مرکز پژوهش‌های اتاق ایران، گزارش‌های طرح شامخ مدیران طی سال‌های ۱۴۰۴-۱۳۹۷، ۱۴۰۴.
- [۸] مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، سلسله گزارش‌های نظارتی منظومه قوانین و مقررات صنعت خودرو (۲)، ۲۰۰۹۰.
- [۹] بورس کالای ایران، آمار معاملات فیزیکی، ۱۴۰۴.
- [۱۰] اطلاعات دریافتی از وزارت نفت.
- [۱۱] شرکت مدیریت فناوری بورس تهران، اطلاعات سهام‌داران.
- [۱۲] اطلاعات مستخرج از سایت‌های فروش خودرو و نظیر باما و همراه مکانیک طی سال‌های ۱۴۰۴-۱۳۹۵.
- [۱۳] سامانه فروش شرکت مدیران خودرو، بخشنامه‌های فروش.
- [۱۴] سامانه فروش شرکت کرمان موتور، بخشنامه‌های فروش.
- [۱۵] سامانه فروش شرکت بهمن موتور، بخشنامه‌های فروش.
- [۱۶] سامانه فروش شرکت ایران خودرو، لیست قیمت‌ها.
- [۱۷] سامانه فروش شرکت سایپا، بخشنامه‌های فروش.
- [۱۸] اطلاعات صورت‌های مالی شرکت‌های بهمن، سایپا و ایران خودرو طی سال‌های ۱۴۰۴-۱۴۰۳، ۱۴۰۴.

گزیده سیاستی

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



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