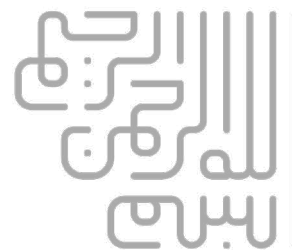


پایش دوره‌های شاخص‌های ترسیم‌کننده وضعیت صنعت خودرو (۳)؛ سال ۱۴۰۴





عنوان: پایش دوره‌ای شاخص‌های ترسیم‌کننده وضعیت صنعت خودرو (۳)؛ سال ۱۴۰۴
تهیه و تدوین کنندگان (Authors): سیدابوالفضل مرتضوی، محمد تقی ملایی
واژه‌های کلیدی: شاخص‌های آماری صنعت خودرو، سنجه‌های کمی برنامه هفتم پیشرفت، میزان تولید، واردات و صادرات، میزان سود و زیان
ناشر: مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

DOI: <https://doi.org/10.22034/mrc.report.21827>

Permanent Link: <https://doi.org/10.22034/mrc.report.21827>

Publisher : Islamic Parliament Research Center of Iran

عنوان: پایش دوره‌ای شاخص‌های ترسیم‌کننده وضعیت صنعت خودرو (۳)؛ سال ۱۴۰۴

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

نام دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت و تجارتی سازی)

مدیر مطالعه: محمدهادی عامری شهرابی

ناظران علمی: میلاد بیگی، حبیب‌اله ظفریان

گرافیک و صفحه‌آرایی: نفیسه حاجی‌صفری

ویراستار ادبی: زهرا کریمی

تاریخ شروع مطالعه: ۱۴۰۵/۰۲/۰۱



فهرست مطالب

چکیده.....	۶
خلاصه مدیریتی.....	۷
۱. مقدمه.....	۱۰
۲. بررسی وضعیت تغییرات آماری تولید.....	۱۱
۳. بررسی وضعیت ساختار بازار خودرو.....	۱۷
۴. بررسی وضعیت تغییرات آماری صادرات و واردات.....	۱۹
۵. بررسی تحولات حاکمیت شرکتی خودروسازان.....	۲۴
۶. بررسی وضعیت صورت‌های مالی خودروسازان.....	۲۷
۷. مصرف سوخت.....	۳۲
۸. اسقاط.....	۳۳
۹. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری.....	۳۴
منابع و مأخذ.....	۳۶

فهرست جداول

جدول ۱. خلاصه‌ای از نتایج کلیدی شاخص‌های کمی صنعت خودرو.....	۷
جدول ۲. میزان واردات خودروی برقی.....	۲۱
جدول ۳. سهام‌داران شرکت ایران خودرو (اسفندماه ۱۴۰۴).....	۲۴
جدول ۴. سهام‌داران شرکت سایپا (اسفندماه ۱۴۰۴).....	۲۶
جدول ۵. عملکرد مالی گروه ایران خودرو در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴.....	۲۸
جدول ۶. درصد سود و زیان محصولات ایران خودرو در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴.....	۲۸
جدول ۷. عملکرد مالی گروه سایپا در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴.....	۲۹
جدول ۸. درصد سود و زیان محصولات سایپا در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴.....	۲۹
جدول ۹. عملکرد مالی گروه بهمن در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴.....	۳۰

فهرست شکل‌ها

شکل ۱. نمودار ظرفیت خط مونتاژ، رنگ و بدنه شرکت‌های خودروساز کشور در سال ۱۴۰۴.....	۱۱
شکل ۲. نمودار میزان تولید خودرو به تفکیک نوع.....	۱۲
شکل ۳. نمودار میزان تولید خودرو به تفکیک ایران خودرو، سایپا و سایر خودروسازان طی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۴.....	۱۳
شکل ۴. نمودار میزان تولید سه خودروساز خصوصی بزرگ کشور طی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۴.....	۱۳
شکل ۵. نمودار سهم خودروسازان از ارزش ریالی (بر حسب هزار میلیارد تومان) بازار در سال ۱۴۰۴.....	۱۴
شکل ۶. نمودار سهم درصدی خودروسازان و خودروهای وارداتی از ارزش ریالی بازار در سال ۱۴۰۴.....	۱۴
شکل ۷. نمودار میانگین موزون عمق ساخت داخل محصولات پنج خودروساز بزرگ کشور در سال ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴.....	۱۵
شکل ۸. نمودار میانگین موزون ارزش‌بری محصولات خودروسازان مونتاژی در سال ۱۴۰۴.....	۱۵
شکل ۹. نمودار میزان ارزش‌بری محصولات سایپا.....	۱۶
شکل ۱۰. نمودار میزان ارزش‌بری محصولات ایران خودرو.....	۱۶
شکل ۱۱. نمودار میزان پراکندگی بازار خودرو کشور از نظر حجم و ارزش.....	۱۷
شکل ۱۲. نمودار سهم بازار خودروهای داخلی کشور از نظر ارزش.....	۱۸
شکل ۱۳. نمودار درصد افزایش سالیانه قیمت بازار خودروها از سال ۱۳۹۵ تا شش ماهه نخست ۱۴۰۴.....	۱۸
شکل ۱۴. نمودار ارزش واردات خودرو به تفکیک نوع.....	۱۹
شکل ۱۵. نمودار تعداد واردات خودرو از سال ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۴.....	۲۰
شکل ۱۶. نمودار میانگین ارزش خودروهای وارداتی.....	۲۰
شکل ۱۷. نمودار ارزش واردات قطعات خودرو.....	۲۱
شکل ۱۸. نمودار ارزش صادرات خودرو.....	۲۲
شکل ۱۹. نمودار ارزش صادرات قطعات خودرو.....	۲۳
شکل ۲۰. نمودار روند سهام‌داری بخش‌های مختلف در ایران خودرو.....	۲۵
شکل ۲۱. نمودار روند سهام‌داری بخش‌های مختلف در سایپا.....	۲۶
شکل ۲۲. نمودار روند سود و زیان خالص تلفیقی خودروسازان.....	۳۱
شکل ۲۳. نمودار سود (زیان) خالص دلاری سالیانه گروه ایران خودرو (نمودار بالا) و سایپا (نمودار پایین).....	۳۱
شکل ۲۴. نمودار درصد افزایش قیمت نهاده‌های تولید در سال ۱۴۰۴ نسبت به سال ۱۴۰۳.....	۳۲
شکل ۲۵. نمودار میانگین مصرف روزانه بنزین در کشور.....	۳۳
شکل ۲۶. نمودار تعداد اسقاط خودرو در کشور طی سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۴۰۴.....	۳۴



پایش دوره‌ای شاخص‌های ترسیم‌کننده وضعیت صنعت خودرو (۳)؛ سال ۱۴۰۴

چکیده



بررسی شاخص‌های کمی صنعت خودرو در سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که این صنعت نسبت به 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 ۹۲۶ هزار دستگاه، نسبت به سال ۱۴۰۳ که تولید ۱۰۱۲۱ میلیون دستگاه بوده، کاهش ۱۹۵ هزار دستگاهی 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 ۴ هزار واحدی همراه بوده و از ۶۳ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۳ به ۶۷ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۴ رسیده است. در حوزه صادرات نیز، مجموع ارزش صادرات خودرو و قطعات در سال ۱۴۰۴ به ۶۵ میلیون دلار رسیده که در مقایسه با رقم ۱۲۶ میلیون دلاری سال ۱۴۰۳، کاهش تقریباً ۶۱ 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 ۳۵۰ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۳ به ۲۰۴ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۴ رسیده است. در حالی که با توجه به قانون برنامه هفتم مقرر شده تا انتهای برنامه هفتم این عدد به ۵۰۰ هزار دستگاه در سال برسد که در سال ۱۴۰۴ حدود ۴۱ درصد از هدف سالیانه محقق شده است. در مجموع، نتایج این گزارش حاکی از آن است که صنعت خودرو در 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.

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 پیشرفت قابل توجهی داشته باشد. به عبارت دیگر، علی‌رغم موفقیت‌های محدود در برخی دوره‌ها، روند توسعه این صنعت همواره با نوسانات و چالش‌های متعددی همراه بوده 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.

نقطه‌نظر / یافته‌های کلیدی

این گزارش، تلاش کرده تا با تحلیل وضعیت آماری و روند تغییرات شاخص‌های اصلی صنعت خودروسازی در دوره منتهی به سال ۱۴۰۴، تحولات این صنعت را در قالب شاخص‌های کمی و کیفی بررسی کند. شاخص‌های مذکور شامل میزان تولید، وضعیت بازار، مصرف سوخت، تعداد خودروهای فرسوده اسقاط شده، 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 نشان می‌دهد که در سال ۱۴۰۴، شاخص‌های اصلی صنعت خودرو در مقایسه با سال ۱۴۰۳ با تغییراتی همراه بوده‌اند. در این دوره، برخی شاخص‌ها مانند 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 به‌صورت خلاصه در جدول ۱ ارائه شده است.

جدول ۱. خلاصه‌ای از نتایج کلیدی شاخص‌های کمی صنعت خودرو

ردیف	شاخص مورد بررسی	سال ۱۴۰۴	مجموع سال ۱۴۰۳	میزان تغییر (درصد)
۱	میزان تولید	۹۲۶ هزار دستگاه	۱,۱۲۱ میلیون دستگاه	(۱۷.۴)
۲	اسقاط خودروهای فرسوده	۲۰۴ هزار دستگاه	۳۵۰ هزار دستگاه	(۴۱.۷)
۳	مصرف سوخت	۱۳۰ میلیون لیتر	۱۲۴.۵ میلیون لیتر	۴.۴
۴	واردات	۶۷ هزار دستگاه	۶۳ هزار دستگاه	۶.۳
۵	صادرات	۶۵ میلیون دلار	۱۲۶ میلیون دلار	(۴۸)



ردیف	شاخص مورد بررسی			سال ۱۴۰۴	مجموع سال ۱۴۰۳	میزان تغییر (درصد)
۶	گروه ایران‌خودرو	سود و زیان (هزار میلیارد تومان)	سود و (زیان) خالص	-۵	-۶	۱۶۰۷
			سود و (زیان) عملیاتی	-۰.۲۶	۲	(۱۱۴)
			درآمد عملیاتی	۵۵۲	۳۵۲	۵۶۰۸
			نسبت سود و (زیان) عملیاتی به درآمد عملیاتی	-۰.۰۴ درصد	۰.۶ درصد	(۱۰۷)
			نسبت سود و (زیان) خالص به درآمد عملیاتی	-۰.۹ درصد	-۱۰۷ درصد	۴۷
			نسبت درآمد عملیاتی به بدهی	۱۲۹ درصد	۱۰۸ درصد	۱۹
	گروه سایپا		سود و (زیان) خالص	-۶۴	-۴۱	(۵۶)
			سود و (زیان) عملیاتی	-۴۷	-۱۸	(۱۶۲)
			درآمد عملیاتی	۱۴۰	۱۷۰	(۱۷۰۷)
			نسبت سود و (زیان) عملیاتی به درآمد عملیاتی	-۳۳.۶ درصد	-۱۰.۶ درصد	(۲۱۷)
			نسبت سود و (زیان) خالص به درآمد عملیاتی	-۴۵.۷ درصد	-۲۴.۱ درصد	(۹۰)
			نسبت درآمد عملیاتی به بدهی	۳۵.۴ درصد	۵۷.۴ درصد	(۳۸)
۷	ایران‌خودرو	حاکمیت شرکتی و سهام‌داری	دولت	۵/۷۱۵	۵/۷۲	۰
			شرکت‌های عمومی وابسته به دولت و بانک‌ها	۲۰/۸۶۹	۱۹/۷۵	۵۰۶
			بخش خصوصی	۲۳/۹۰۹	۲۴/۸۶	(۳۰۵)
			سهام چرخه‌ای	۲۳/۴۰۱	۲۴/۲۸	(۳۰۶)
			سایر سهام‌داران خرد	۲۶/۱۰۶	۲۵/۳۹	(۲۰۸)
	سایپا		دولت	۱۶/۸۱۹	۱۶/۸	۰
			شرکت‌های عمومی وابسته به دولت و بانک‌ها	۱۴/۵۳۵	۱۴/۵	۰
			بخش خصوصی	۸/۲۳۹	۶/۳	۳۱
			سهام چرخه‌ای	۳۹/۶۹۳	۳۹/۶	۰
			سایر سهام‌داران خرد	۲۰/۷۱۴	۲۲/۸	(۹۰۲)

ردیف	شاخص مورد بررسی		سال ۱۴۰۴	مجموع سال ۱۴۰۳	میزان تغییر (درصد)
۸	بازار	قیمت بازار خودروهای منتخب (میلیون تومان)	۹۸۰	۵۱۰	۹۲
			۱۶۵۶	۹۲۰	۸۰
			۱۸۲۲	۹۲۰	۹۸
۹	عمق ساخت داخل (درصد)	میانگین موزون درصد ساخت داخل خودروسازان	۷۸	۷۸	۰
			۸۱	۸۱	۰
			۳۹	۳۷	۵۰۴
			۲۱	۲۲	(۴۰۶)
			۲۳	۲۲	۴۰۶
۱۰	ارزبری (دلار)	میانگین موزون ارزبری خودروسازان	۳۶۰۷	۳۵۴۴	۱۰۸
			۲۴۵۳	۲۴۳۶	۱
			۱۰۰۲۹	۱۰۱۷۶	(۲)
			۱۴۶۰۶	۱۵۱۴۴	(۳۰۶)
			۱۲۲۳۸	۱۱۹۷۵	۲۰۲

مأخذ: یافته‌های پژوهش.



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 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 براساس 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 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 می‌کند.

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 صنعت ارائه می‌کنند. بررسی تولید به تفکیک نوع خودرو و شرکت‌ها نیز امکان تحلیل تغییر ترکیب تولید و جایگاه خودروسازان در بازار را فراهم می‌کند. 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 ارزشی 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، محیط زیست و نوسازی ناوگان را منعکس می‌کنند. مجموعه این شاخص‌ها در کنار یکدیگر، چارچوبی منسجم برای ارائه یک تصویر آماری از وضعیت صنعت خودرو در سال ۱۴۰۴ فراهم می‌آورد و مبنایی برای مقایسه تحولات این صنعت در مقاطع زمانی مختلف ایجاد می‌کند.

۲. بررسی وضعیت تغییرات آماری تولید

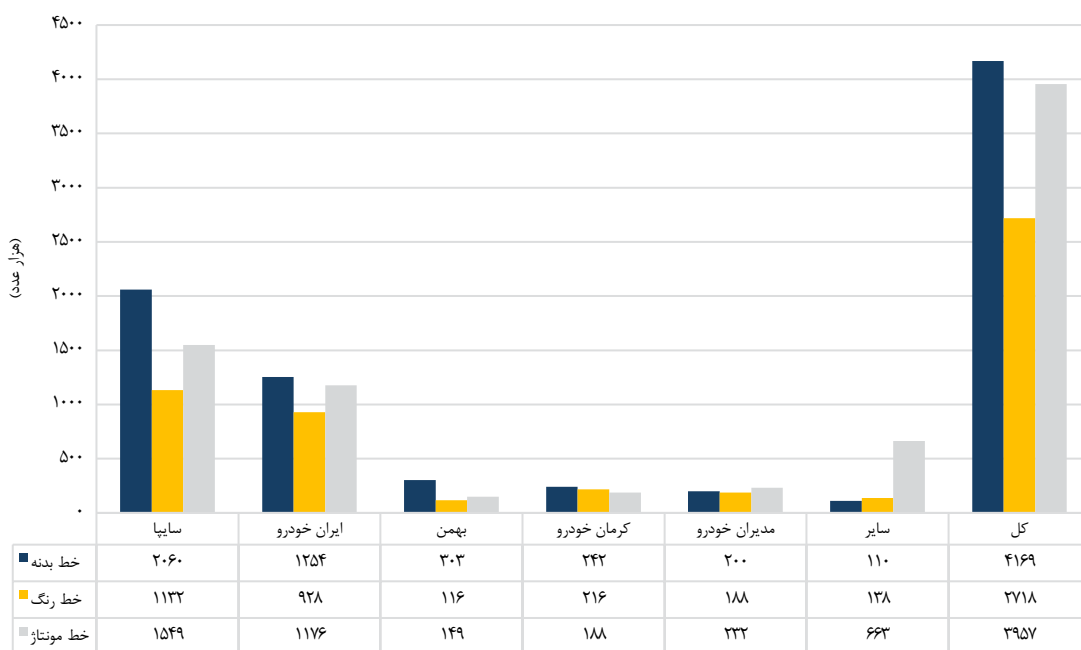


یکی از سنجه‌های مهم برای ارزیابی وضعیت صنعت خودرو کشور، بررسی وضعیت تولید و کنترل شاخص‌های کمی آن است. به همین منظور در این بخش سعی شده تا با بررسی شاخص‌های میزان تولید به تفکیک نوع خودرو، سهم دو بنگاه بزرگ کشور و سایر خودروسازان در تولید و ... تحلیلی بر وضعیت تولید صنعت خودرو کشور ارائه شود.

۲-۱. ظرفیت تولید خودرو در کشور

بر اساس اهداف کمی برنامه هفتم پیشرفت، مقرر شده است تولید خودرو کشور در پایان برنامه هفتم به تعداد سه میلیون خودرو در سال برسد. فارغ از مباحثی نظیر تأمین قطعات که از طریق تأمین کنندگان 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 [۱]



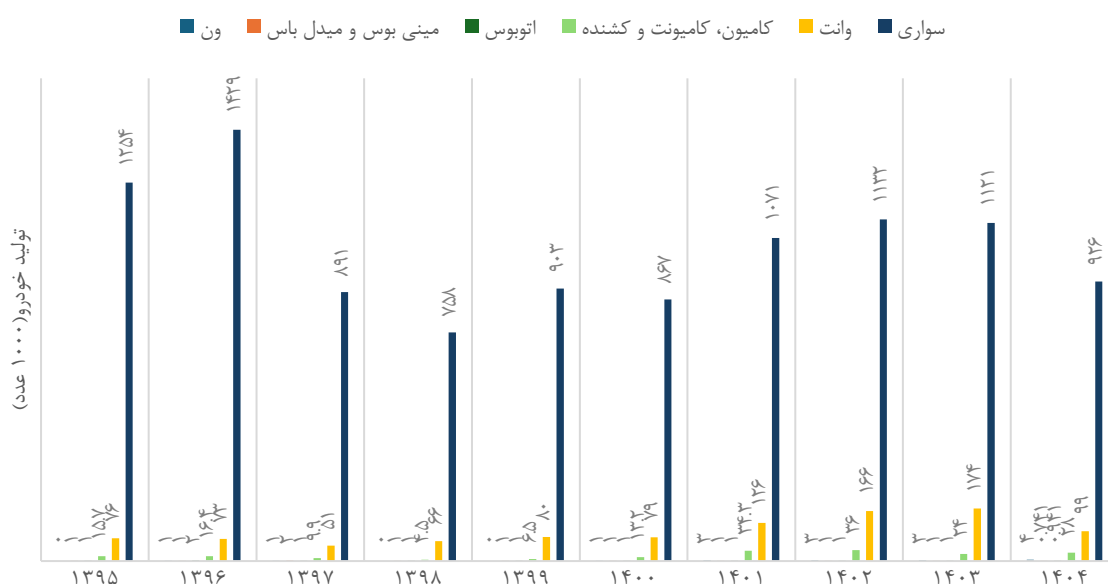
همان‌طور که در شکل ۱ مشاهده می‌شود، خط بدنه با ظرفیت ۴۱۶۹۰۰۰ و خط رنگ با ظرفیت ۲۷۱۸۰۰۰ عدد بیشترین و کمترین ظرفیت را به خود اختصاص داده‌اند. این اعداد نشان می‌دهند که از نظر ظرفیت تولید کشور فاصله قابل توجهی با اهداف برنامه هفتم ندارد و در برخی از شاخص‌ها از این امر جلوتر است. اما نکته قابل توجه آن است 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 بوده 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 ده 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]



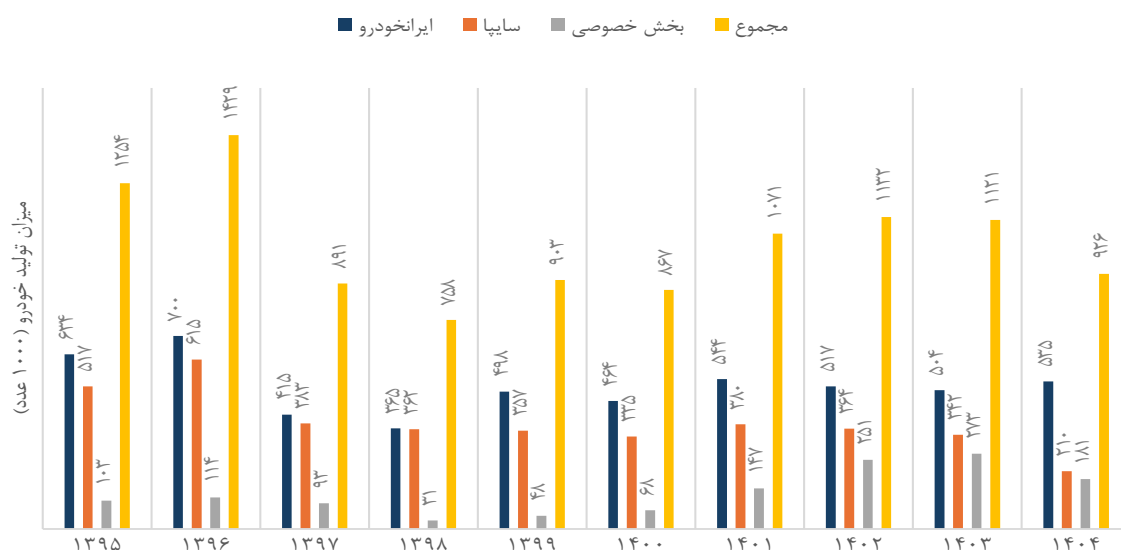
مطابق آمار شکل ۲، عمده تولیدات در کشور مربوط به خودرو سواری بوده و عملاً سهم سایر وسایل نقلیه موتوری در تولیدات صنعت خودرو کشور ناچیز است. ضعف در سیستم حمل‌ونقل عمومی به دلیل عدم سرمایه‌گذاری، سهولت استفاده از خودروی شخصی برای حمل‌ونقل و عدم توسعه ناوگان باری و مسافری از جمله دلایل این موضوع است. در 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 و جنگ رمضان، مسائل ارزی و انفجار بندر شهید رجایی باعث شده میزان تولید سال ۱۴۰۴ کمتر از ۸۷ درصد از تولیدات سال ۱۴۰۳ باشد.

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 بوده؛ اما 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

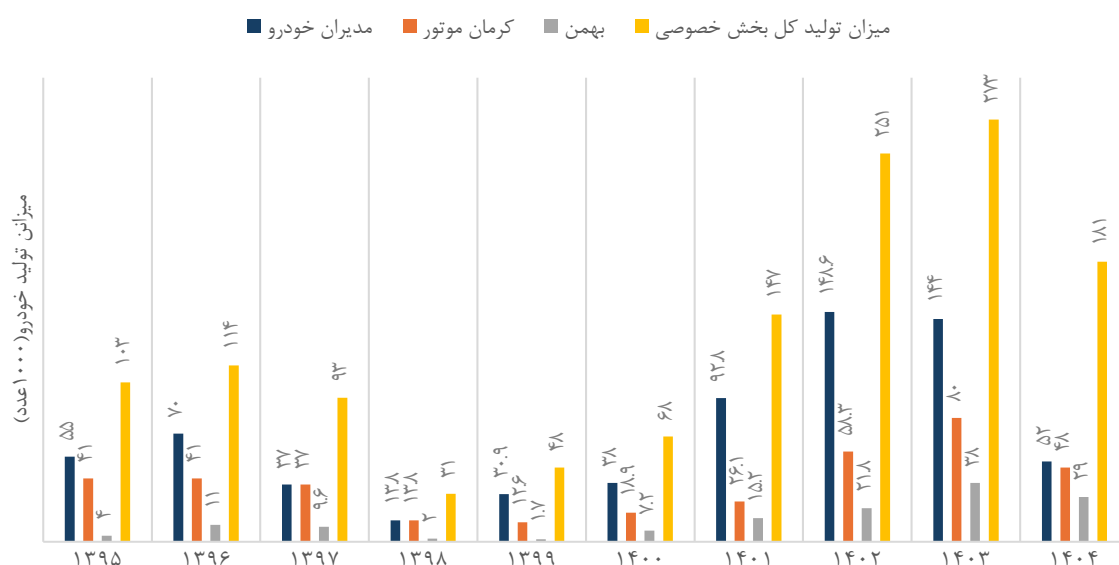
در تولید تجربه کرده و عملاً از سهم ۸ درصدی در سال ۱۳۹۵ به سهم ۲۴ درصدی در سال ۱۴۰۳ از مجموع تولیدات کشور رسیده‌اند. این میزان از سهم در سال ۱۴۰۴ به دلایلی نظیر مسائل ارزی، مشکلات شرکت‌های خودروساز با شرکای خارجی و جنگ ۱۲ روزه دست خوش تغییر شده، به نوعی که سهم سایر خودروسازان به زیر ۲۰ درصد رسیده است. نکته حائز اهمیت افزایش تولید ایران خودرو و کاهش تولید سایپاست. براساس شکل ۳ ایران خودرو با رشد ۶ درصدی در سال ۱۴۰۴ نسبت به سال ۱۴۰۳ میزان تولید خود را حفظ کرده است. از طرفی شرکت سایپا با کاهش تولید ۳۹ درصدی افت شدیدی را در تولید تجربه کرده که مسائلی نظیر مشکلات تأمین قطعات از دلایل اصلی آن است.

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



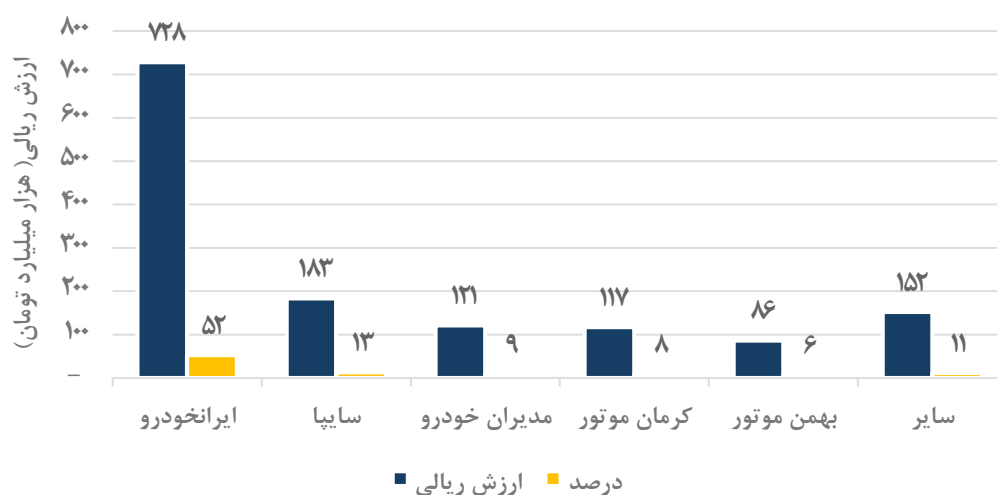
در شکل ۴ میزان تولید - مونتاژ سه خودروساز خصوصی کشور ارائه شده است. مطابق همین آمار، میزان مونتاژ سه خودروساز بزرگ خصوصی کشور از سال ۱۳۹۹ روند صعودی را طی کرده و در برخی از سال‌ها رشد ۱۰۰ درصدی را تجربه کرده است.

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

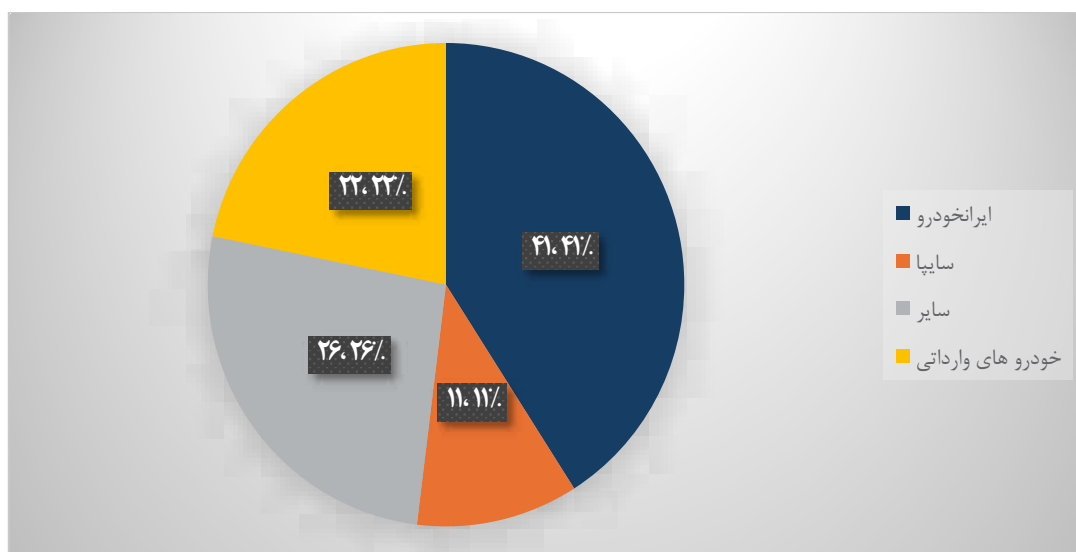


عوامل پیش گفته موجب شده که سهم ارزش ریالی سالیانه شرکت‌های خصوصی از میزان تولید، بیشتر از درصد سهم آنها در تولید باشد. براساس شکل ۵، شرکت مدیران خودرو با تولیدی کمتر از ۲۵ درصد شرکت سایپا در سال ۱۴۰۴ در رتبه سوم قرار دارد و اختلاف کمی با سایپا دارد. این وضعیت نشان دهنده آن است که جریان مالی ناشی از فروش خودروهای صفر به سمت خودروسازان با داخلی سازی کمتر در حال حرکت است. این امر به وضوح نشان می دهد که سهم سرمایه گذاری در توسعه محصولات و تقویت ظرفیت قطعه سازان 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، آسیب پذیری بیشتر صنعت خودروی کشور منجر شده است. نکته قابل توجه دیگر اینکه ایران خودرو به دلیل افزایش قیمت‌های صورت گرفته و حذف محصولات اقتصادی تر نظیر پژو پارس و ... بیش از ۵۰ درصد ارزش ریالی بازار خودروهای صفر را به خود اختصاص داده است.

شکل ۵. نمودار سهم خودروسازان از ارزش ریالی (بر حسب هزار میلیارد تومان) بازار در سال ۱۴۰۴ [۱۸]، [۱۷]، [۱۶]، [۱۵]، [۱۴]، [۱]

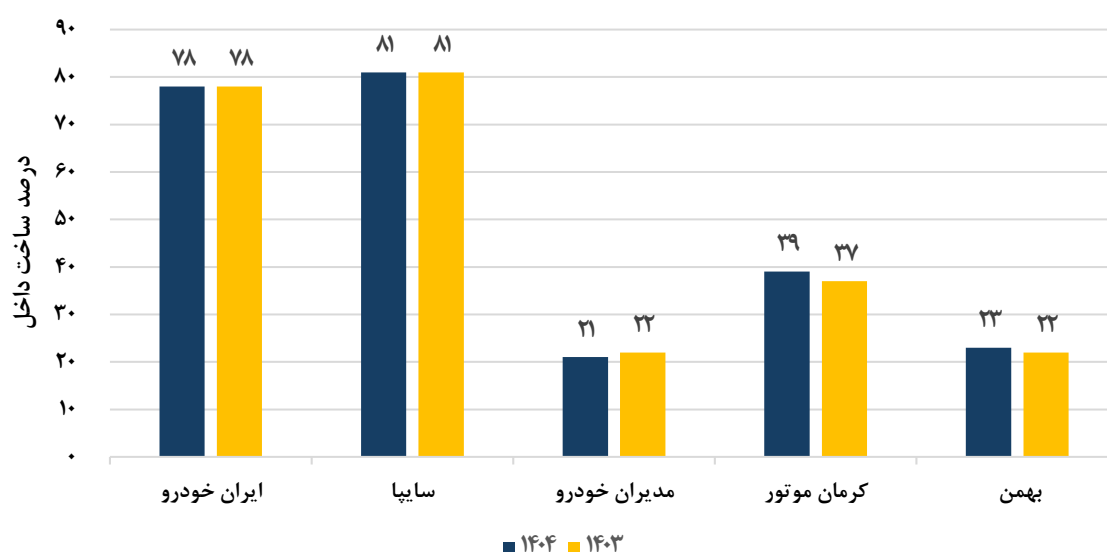


شکل ۶. نمودار سهم درصدی خودروسازان و خودروهای وارداتی از ارزش ریالی بازار در سال ۱۴۰۴ [۱۸]، [۱۷]، [۱۶]، [۱۵]، [۱۴]، [۱]



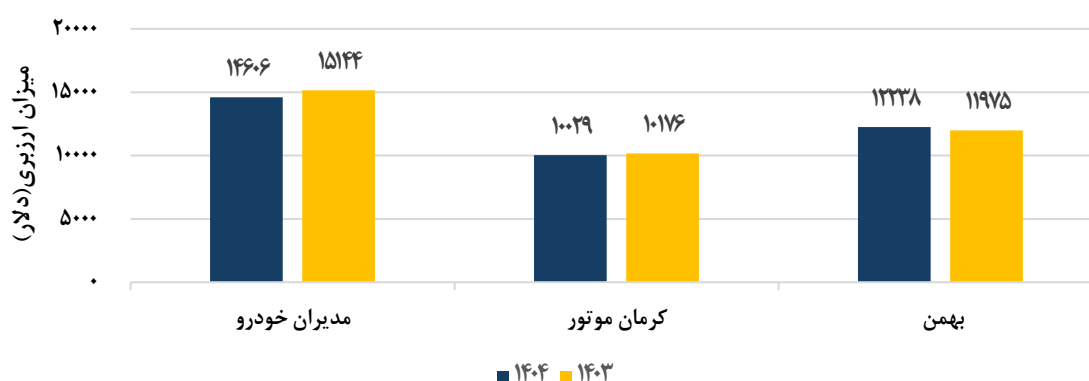
برای درک بهتر از میزان عمق ساخت داخل تولیدات شرکت‌های خودروساز، در شکل ۷ میانگین عمق ساخت داخل محصولات خودروسازان آورده شده است. همان‌طور که ملاحظه می‌شود، تفاوت چشمگیری در میزان داخلی‌سازی میان دو خودروساز بزرگ کشور و شرکت‌های خودروساز خصوصی وجود دارد. براساس شکل ۷ در سبد محصولات شرکت‌های کرمان موتور و بهمن میزان ساخت داخل افزایش محدودی داشته و کرمان موتور این میزان را به نزدیک ۴۰ درصد رسانده؛ اما در سه خودروساز دیگر تغییر قابل توجهی صورت نگرفته است. دلیل تغییرات در باقی خودروسازان تغییر در سبد تولید محصولات است.

شکل ۷. نمودار میانگین موزون عمق ساخت داخل محصولات پنج خودروساز بزرگ کشور در سال ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ (درصد) [۱]



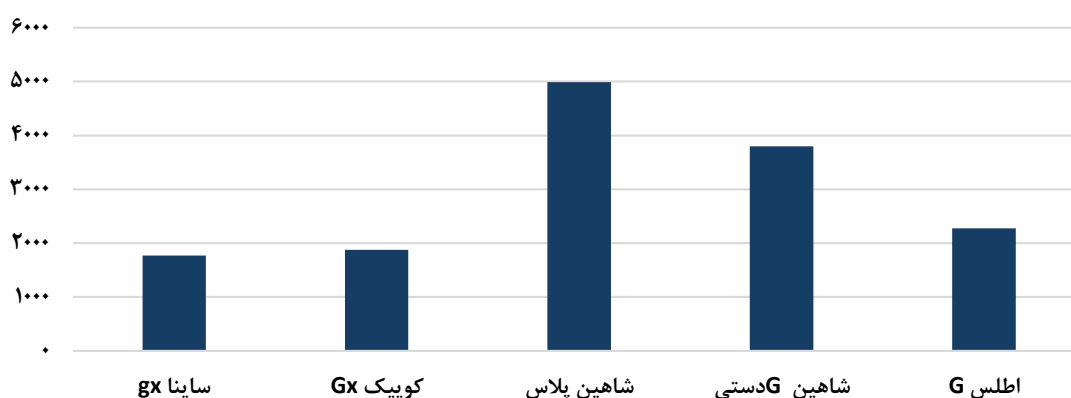
این موضوع زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که به آن، میزان تولید خودروسازان خصوصی نیز اضافه و مسئله ارزیابی خودروهای مونتاژی بررسی شود. در شکل ۸ میانگین ارزیابی خودروهای تولیدی توسط سه خودروساز خصوصی کشور نشان داده شده که عدد ۱۵ هزار دلار برای شرکت مدیران خودرو، بزرگ‌ترین خودروساز خصوصی، قابل توجه است. شایان 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 ۸. نمودار میانگین موزون ارزیابی محصولات خودروسازان مونتاژی در سال ۱۴۰۴ [۱]

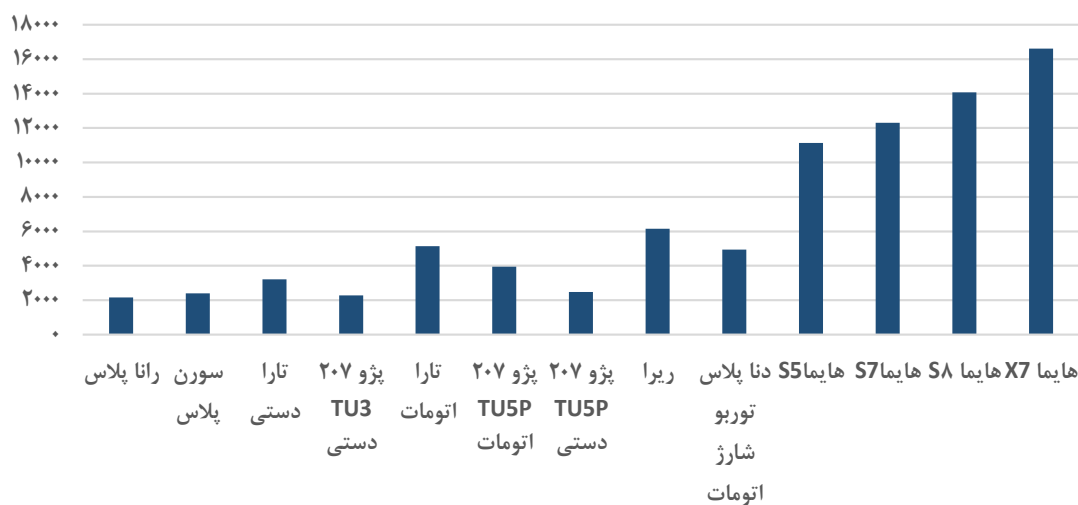


اما در محصولات تولیدی دو شرکت ایران خودرو و سایپا این امر تفاوت مشهودی دارد. همان گونه که در شکل‌های ۹ و ۱۰ مشاهده می‌شود، به‌طور میانگین در هر یک از خودروهای تولیدی شرکت ایران خودرو حداقل ۳۰۰۰ دلار و شرکت سایپا نیز حداقل ۲۵۰۰ دلار ارزیابی وجود دارد.

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 خودروی کشور ایجاد زنجیره ارزش قطعه‌سازی و افزایش عمق ساخت داخل محصولات است. این امر کمک می‌کند تا وابستگی به قطعات و به طبع آن ارز در صنعت خودروی کشور کاهش پیدا کند. 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



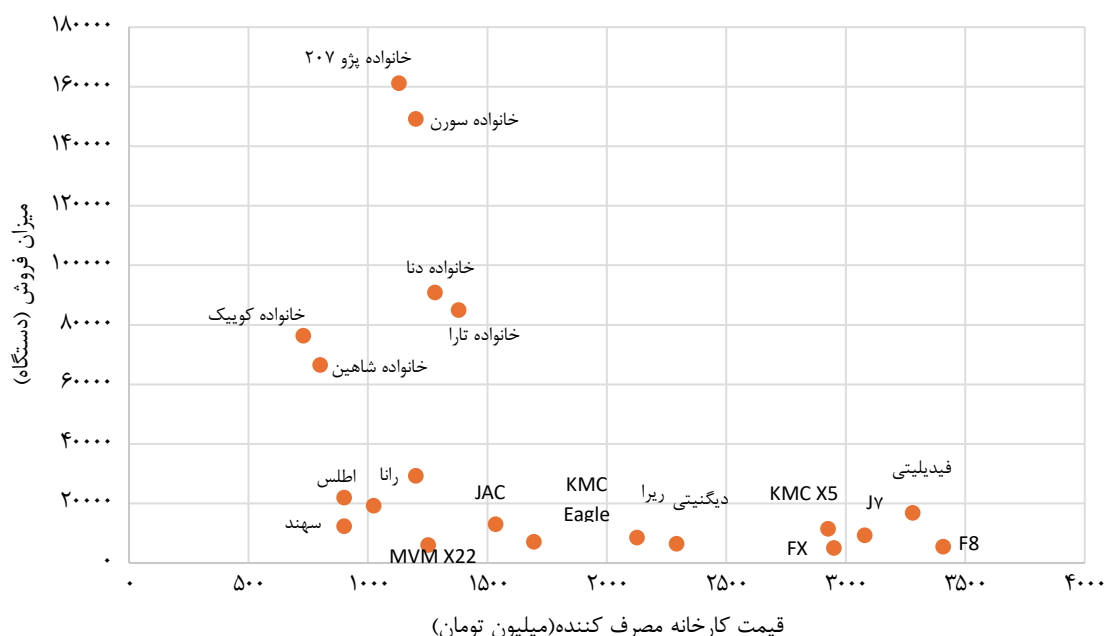
بازار خودروی کشور و نوسانات ناشی از آن یکی از موارد مهم در تصمیم‌گیری سیاست‌مداران کشور است که درک نادرست از آن می‌تواند به تصمیمات غلط در حوزه صنعت خودرو منجر شود. به همین منظور، در این بخش سعی شده تا با بررسی شاخص‌هایی نظیر پراکندگی قیمتی بازار و ارزیابی قیمت بازار خودرو توصیف دقیقی از وضعیت بازار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

۳-۱. بررسی پراکندگی بازار خودرو

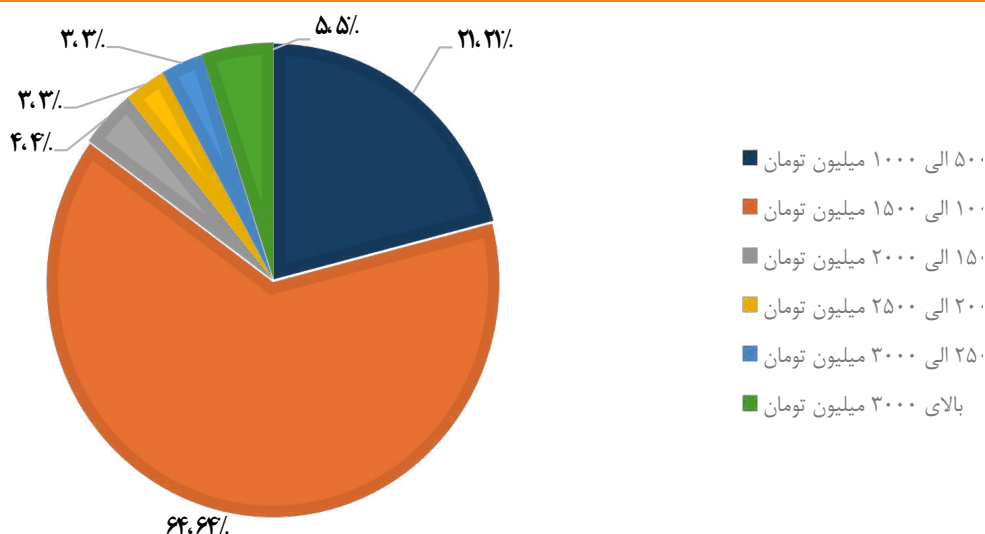
برای درک دقیق‌تر وضعیت بازار خودرو کشور و اتخاذ سیاست‌های مؤثر در صنعت خودرو، ضروری است که ترکیب بازار خودرو از نظر نوع خودروها و بازه‌های قیمتی موجود به‌روشنی تبیین شود. این شناخت دقیق می‌تواند در تصمیم‌گیری‌هایی مانند انتخاب نوع خودروهای وارداتی و تعیین استانداردهای مرتبط با خودروها، نقش تعیین‌کننده‌ای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

براساس داده‌های مندرج در شکل ۱۱ و ۱۲، بیش از ۶۰ درصد از بازار خودرو کشور به خودروهایی با قیمت بین یک تا ۱٫۵ میلیارد تومان اختصاص دارد که همه آنها به‌جز خودرو X22 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 سلاقی مصرف‌کنندگان داخلی را دوچندان می‌کند.

شکل ۱۱. نمودار میزان پراکندگی بازار خودرو کشور از نظر حجم و ارزش [۱]، [۱۴]، [۱۵]، [۱۶]، [۱۷]، [۱۸]



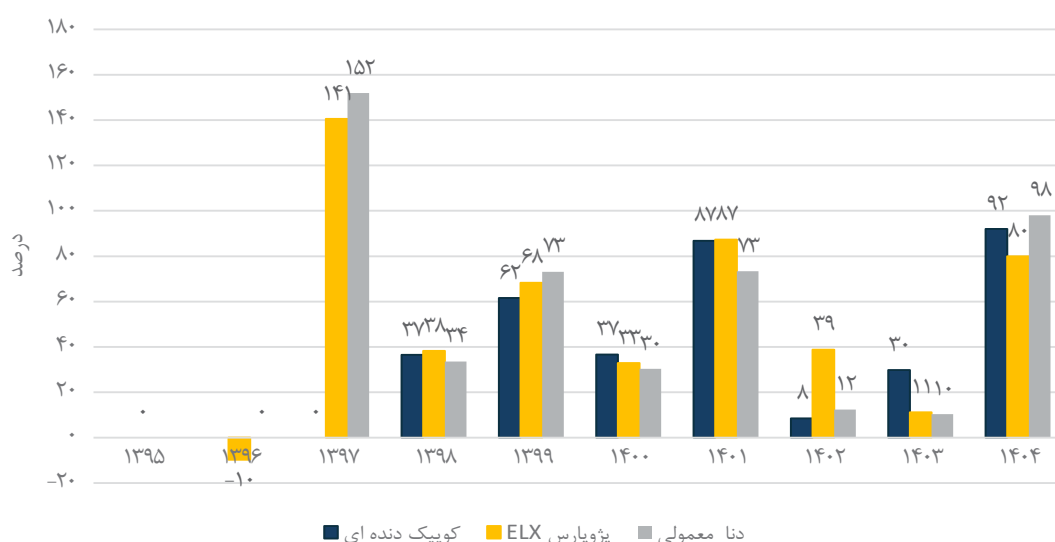
شکل ۱۲. نمودار سهم بازار خودروهای داخلی کشور از نظر ارزش [۱۸]، [۱۷]، [۱۶]، [۱۵]، [۱۴]، [۱۳]



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،^۱ قیمت بازار سه خودروی «دنا معمولی»، «پژو پارس ELX» و «کوییک دنده‌ای» بررسی شده 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 سالیانه قیمت بازار خودروها از سال ۱۳۹۵ تا شش ماهه نخست ۱۴۰۴ [۱۳]



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

۱. در این شکل قیمت‌های سال ۱۴۰۴ مربوط به اسفندماه 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 کند.

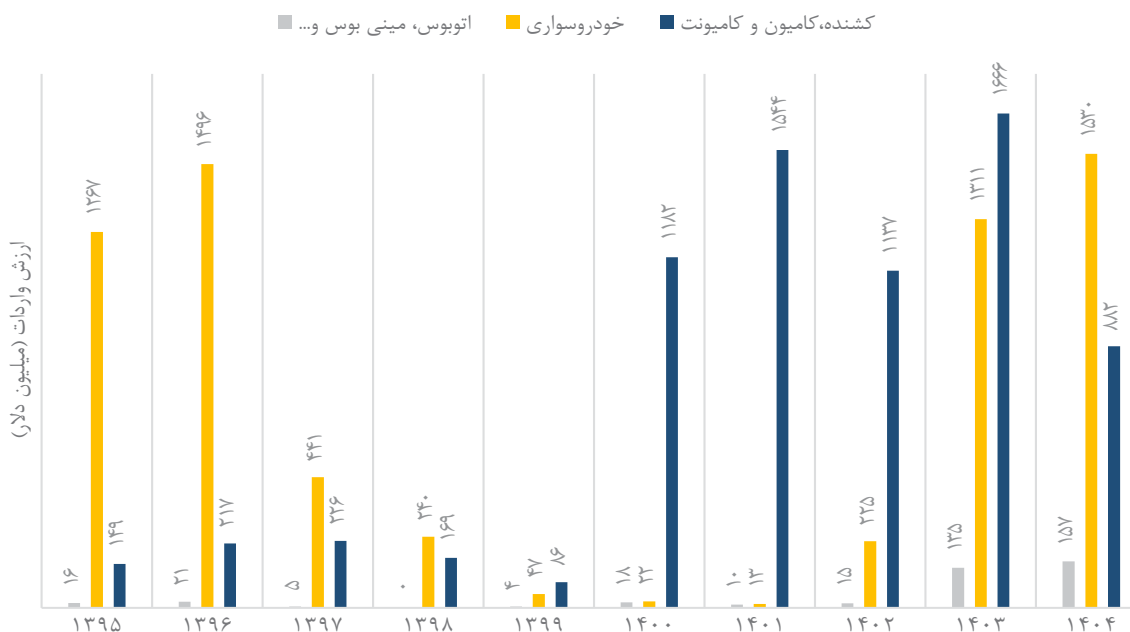
۴-۱. واردات خودرو و قطعات مربوطه

بررسی واردات خودرو و قطعات مربوطه به‌منظور 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، 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

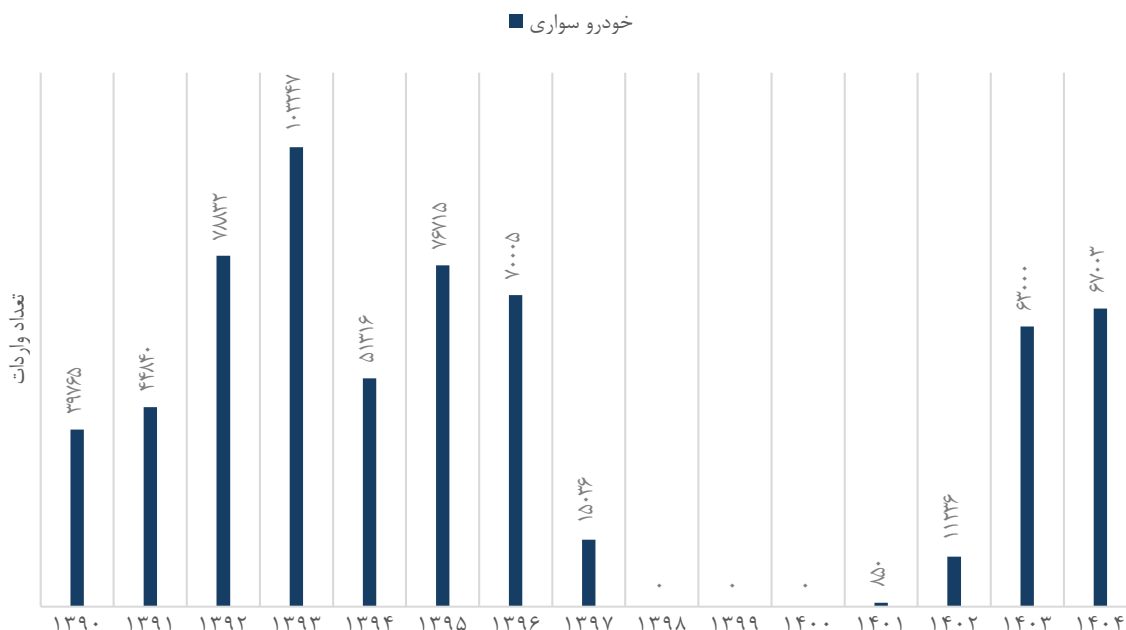
در شکل ۱۴ ارزش واردات خودرو به روش CBU به تفکیک انواع مختلف وسایل نقلیه ارائه شده است.

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



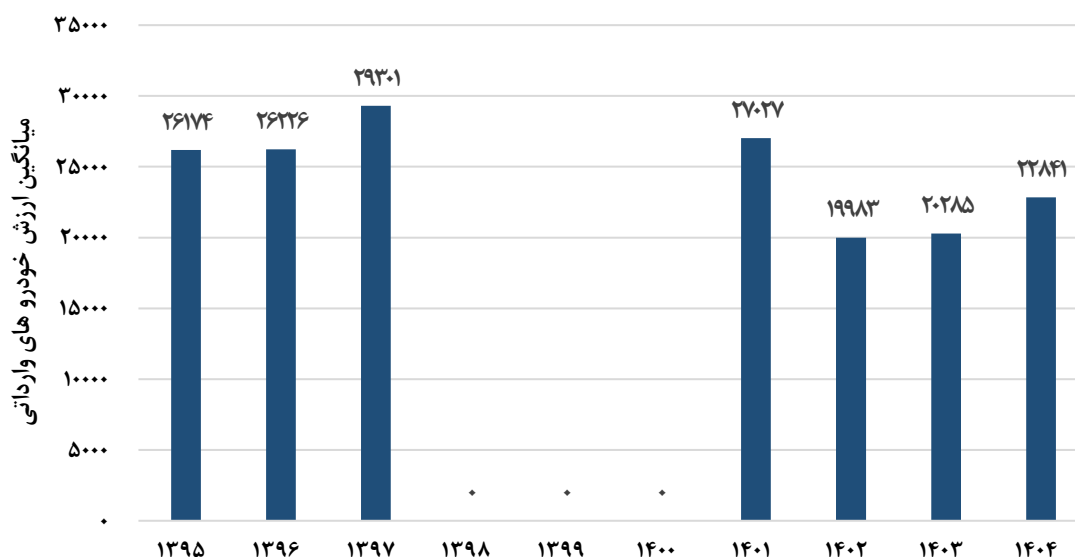
مطابق داده‌های مندرج در شکل ۱۴، بخش عمده واردات خودروی کشور به خودروهای سواری و تجاری اختصاص دارد. همان‌گونه که در بخش نخست این گزارش نیز اشاره شد، به‌دلیل عدم توسعه متوازن نظام حمل‌ونقل کشور، میزان واردات خودروهای عمومی و مسافری بسیار محدود بوده است.

شکل ۱۵. نمودار تعداد واردات خودرو از سال ۱۳۹۰ تا 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 و ۶۷ هزار دستگاه خودرو به کشور وارد شده است. در همین بازه، میانگین قیمت خودروهای وارداتی، براساس داده‌های مندرج در شکل ۱۶، به طور متوسط بیش از ۲۲ هزار دلار بوده است. اهمیت این موضوع زمانی دوچندان می‌شود که مطابق اطلاعات ارائه شده در شکل ۱۲، بیشترین سهم بازار خودروی کشور به خودروهایی با ارزش کمتر از یک تا ۱٫۵ میلیارد تومان اختصاص دارد؛ از این رو، 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) [۱]، [۳]



۲-۱-۴. 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 به عنوان یکی از راهکارهای مورد توجه سیاست‌گذاران مطرح بوده است. بر همین اساس، در برنامه هفتم توسعه تصریح شده 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 خودروی برقی [۱]

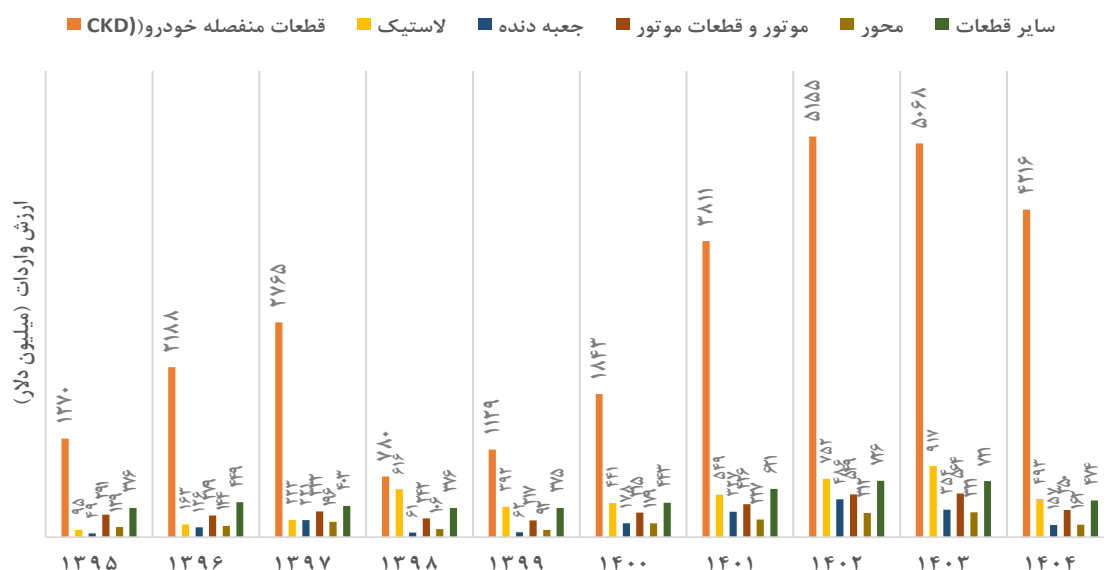
ردیف	سال	نوع خودرو	تعداد دستگاه
۱	۱۴۰۳	هیبرید	۱۴۷۲۶
۲		تمام برقی	۱۴۱۶۱
۳	هفت ماهه ۱۴۰۴	هیبرید	۸۸۰۱
۴		تمام برقی	۸۲۴۰

همان‌طور که در جدول ۲ آمده، میزان واردات خودروهای برقی طی دو سال گذشته با اهداف برنامه هفتم (۵۰۰ هزار عدد واردات و تولید) فاصله معناداری دارد.

۳-۱-۴. ارزش واردات قطعات خودرو

در شکل ۱۷، میزان ارزش واردات قطعات خودرو در ۶ دسته کلی ارائه شده است. به دلیل افزایش تولید خودروهای مونتاژی در کشور، علی‌رغم کاهش تیراژ تولید در سال ۱۴۰۴ نسبت به سال ۱۳۹۶، میزان ارزیابی واردات قطعات خودرو رشد یافته است. همان‌طور که مشاهده می‌کنید، در سال ۱۴۰۴ به واسطه کاهش تولید خودروسازان مونتاژی عملاً میزان واردات قطعات رشد چشمگیری داشته و در حوزه قطعات CKD، ۱۶ درصد از سال ۱۴۰۳ کمتر بوده است.

شکل ۱۷. نمودار ارزش واردات قطعات خودرو [۳]





همان‌طور که پیش‌تر نیز مطرح شد، می‌توان با بازنگری نظام تعرفه‌گذاری در صنعت خودروی کشور، مانع از افزایش تیراژ خودروهای مونتاژی و به تبع آن ارزبری صنعت خودرو کشور شد؛ زیرا عملاً بیش از ۸۰ درصد ارز تخصیصی به قطعات تولید خودرو و کشنده به قطعات منفصله اختصاص یافته است.

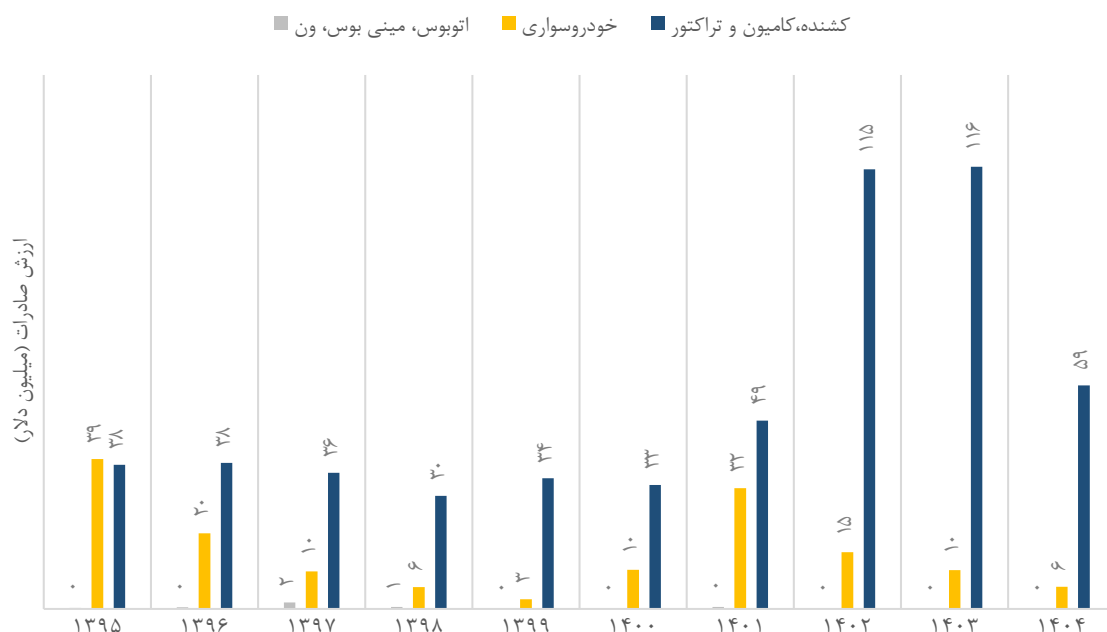
۲-۴. صادرات خودرو و قطعات مربوطه

در ادامه بررسی واردات، وضعیت صادرات خودرو و قطعات مربوطه نیز بررسی می‌شود. در این بخش، شاخص‌هایی مانند ارزش صادرات خودرو و ارزش صادرات قطعات خودرو ارائه شده 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.

۱-۲-۴. 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 کشنده و کامیون تشکیل می‌دهد و همین میزان نیز در حدی محدود بوده که تعداد آن در سال‌های اخیر از چند هزار دستگاه فراتر نمی‌رود و عملاً در سال ۱۴۰۴ نیز نسبت به سال ۱۴۰۳، ۵۰ درصد کاهش پیدا کرده است. 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]

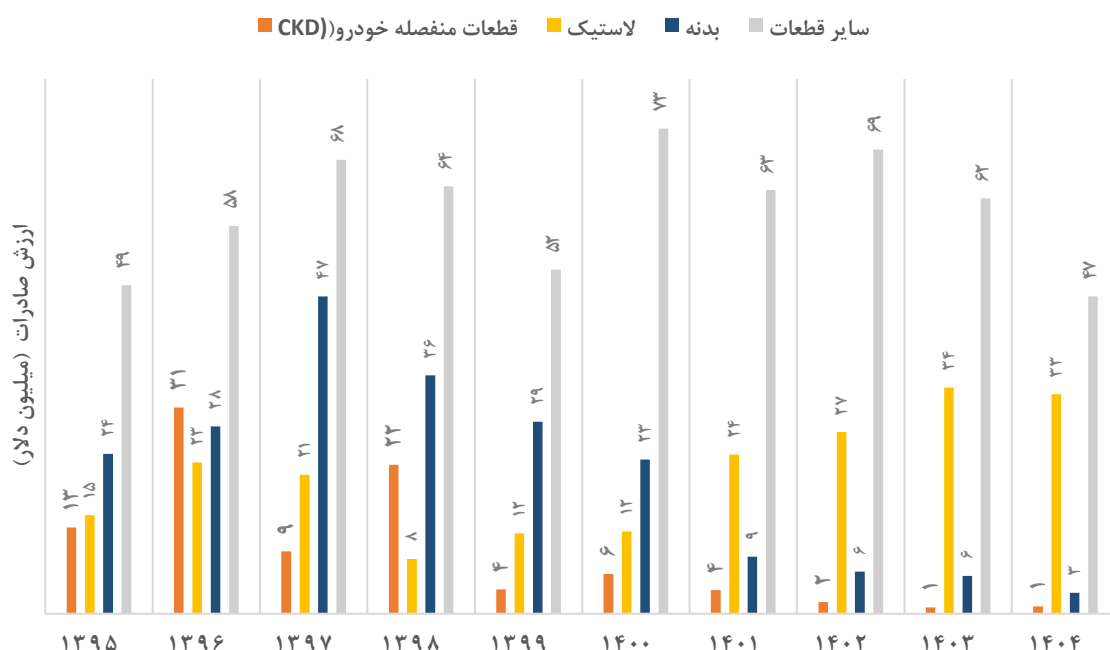


این وضعیت بیانگر آن است که صنعت خودروی ایران ماهیت صادرات محور ندارد و در آینده با چالش‌های جدی مواجه خواهد شد. با توجه به هدف‌گذاری تولید سه میلیون دستگاه خودرو در برنامه هفتم توسعه، در صورت تداوم عدم صادرات، خودروسازان کشور سرمایه‌گذاری جدیدی در حوزه زنجیره ارزش نکرده و میزان تولید را افزایش نخواهند داد، زیرا به دلیل نبود تقاضا در کشور با عدم بازار مواجه خواهند شد.

۴-۲-۲. ارزش صادرات قطعات خودرو

در شکل ۱۹، میزان ارزش صادرات قطعات خودرویی کشور در ۶ دسته کلی نمایش داده شده است. 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 ۸ درصد کاهش یابد.

شکل ۱۹. نمودار ارزش صادرات قطعات خودرو [۳]



نکته قابل توجه در حوزه صادرات قطعات خودرو، عدم کاهش شدید صادرات قطعات خودرو و لاستیک در سال‌های اخیر است. این روند پایدار را می‌توان به عوامل متعددی نسبت داد و 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 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 به علت 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 علاوه بر بررسی سهام‌داران دو خودروساز ایران خودرو و سایپا روند سهامداری بخش‌های مختلف نیز بررسی شود.

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 بوده؛ به گونه‌ای که براساس 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 هیچ گونه 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 (اسفندماه ۱۴۰۴) [۱۲]

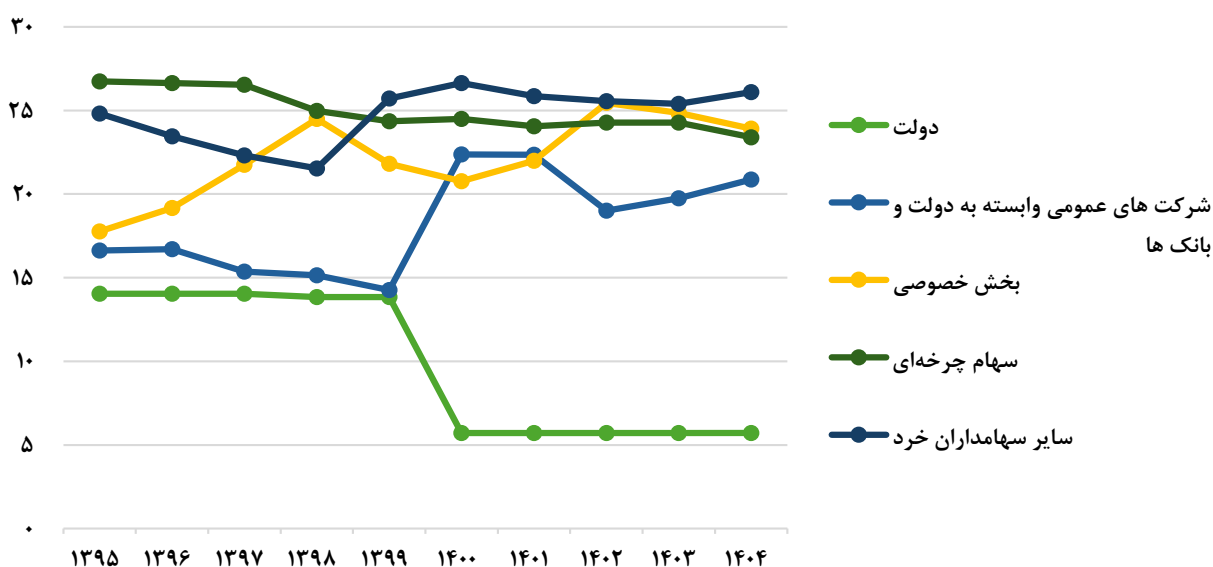
ردیف	سهام‌دار	درصد سهام
۱	شرکت تدبیر سرمایه آزاد	۱۵
۲	شرکت گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۹,۹۹۳
۳	شرکت بازرگانی سپهر ایرانیان کیش ^۱	۱۰,۳۲
۴	سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران	۵,۷۲
۵	شرکت سرمایه‌گذاری ملی ایران	۴,۹۱۶
۶	شرکت سرمایه‌گذاری آتیه مبا	۴,۹۹
۷	شرکت گروه بهمن	۴,۰۳۳
۸	شرکت سرمایه‌گذاری سمند	۳,۰۰۹
۹	شرکت سرمایه‌گذاری سامان ایرانیان	۳,۰۵۹
۱۰	شرکت سرمایه‌گذاری صندوق بازنشستگی کشوری	۳,۰۰۴
۱۱	شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه راهبری راز	۲,۰۲۸

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

ردیف	سهام‌دار	درصد سهام
۱۲	توسعه معین ملت	۱۰۶۸
۱۳	شرکت سرمایه‌گذاری مانا نوین	۱۰۴۳
۱۴	شرکت گروه مالی بانک پارسیان	۱,۱۵۹
۱۵	حمیدرضا صمدی	۱۰۱۷
۱۶	بیمه کوثر	۱,۰۱۷
۱۷	بانک کشاورزی	۱,۰۱۴
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 است که این سهام‌داران ذیل پنج سهام‌دار اصلی تعریف می‌شوند. 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 که هر یک تحت نظارت و تصمیم‌گیری وزارتخانه‌های مستقل قرار دارند. این موضوع عملاً نظام تصمیم‌گیری شرکت را با چالش‌های جدی مواجه کرده است.

شکل ۲۰. نمودار روند سهام‌داری بخش‌های مختلف در ایران خودرو (درصد) [۲]، [۱۳]





۲-۵. وضعیت سهام‌داری سایپا

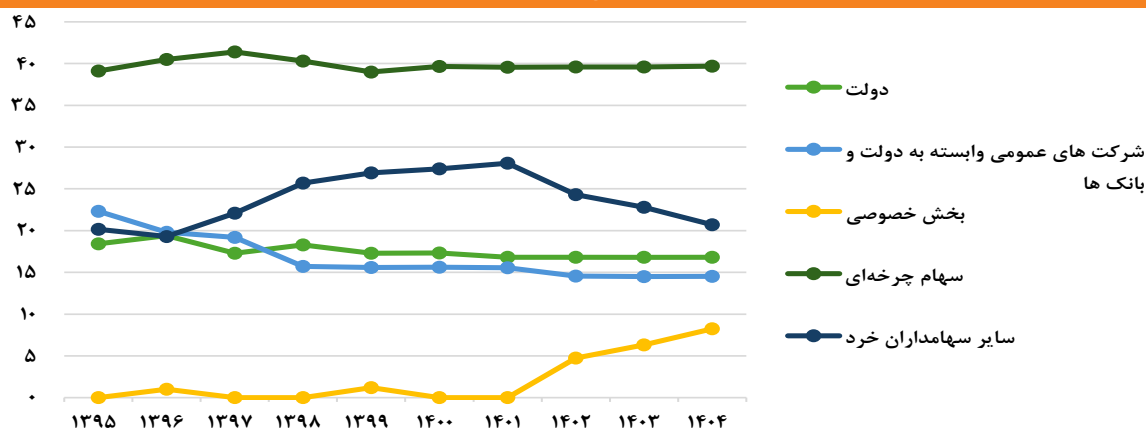
بر مبنای سیاست‌های کلی اصل (۴۴) قانون اساسی، فرایند واگذاری سهام دولت به بخش خصوصی در شرکت سایپا کلید خورد. براساس اطلاعات مندرج در جدول ۴، میزان سهام «سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران» در این شرکت هم‌اکنون کمتر از ۱۷ درصد است. نکته قابل توجه آن است که به واسطه وجود ساختار سهام‌داری چرخشی، از جمله سهام 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 به صورت مستقیم و غیر مستقیم در اختیار دولت قرار دارد.

جدول ۴. سهام‌داران شرکت سایپا (اسفندماه ۱۴۰۴) [۱۲]

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	کرمان‌موتور	۶,۲۸۷
۸	شرکت خدمات و تجارت بیم خودرو	۱,۹۱۴
۹	شرکت سرمایه‌گذاری نیوان ابتکار	۱,۲۳۷
۱۰	سایر سهام‌داران	۲۰,۷۵۲

نکته قابل توجه در مورد شرکت سایپا آن است که براساس اطلاعات مندرج در شکل ۲۱، ترکیب سهام‌داری این شرکت، با وجود سهم دولت و ساختار سهام‌داری چرخشی، به گونه‌ای است که به واسطه مدیریت دولت و به طبع 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) [۲]، [۱۲]



مهم‌ترین نکته در ساختار سهام‌داری شرکت سایپا، ورود یک بازیگر جدید به ترکیب مالکیت این شرکت از ابتدای سال ۱۴۰۳ است. «کرمان موتور» که به عنوان یکی از شناخته شده‌ترین 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 ۸ درصد از سهام سایپا را در قالب شرکت کرمان موتور و شرکت خدمات و تجارت بم خودرو در اختیار دارد.

۶. بررسی وضعیت صورت‌های مالی خودروسازان

بررسی صورت‌های مالی شرکت‌های ایران خودرو، سایپا و گروه بهمن در 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 به عنوان 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.

۱-۶. ایران خودرو

بر اساس جدول ۵، در سال ۱۴۰۴، درآمد عملیاتی ایران خودرو حدود ۵۵۲ هزار میلیارد تومان بوده که نسبت به درآمد حدود ۳۵۲ هزار میلیارد تومانی سال ۱۴۰۳، رشد تقریبی ۵۷ درصدی را نشان می‌دهد. با این حال، سود و زیان عملیاتی شرکت در این دوره حدود ۰.۲۶- هزار میلیارد تومان و زیان خالص حدود ۴.۹۱- هزار میلیارد تومان ثبت شده؛ در حالی که در سال ۱۴۰۳، سود عملیاتی شرکت حدود ۲ هزار میلیارد تومان و زیان خالص حدود ۶ هزار میلیارد تومان بوده است. نسبت سود یا زیان عملیاتی به درآمد عملیاتی در سال ۱۴۰۴ حدود ۰.۰۴- درصد گزارش می‌شود، در حالی که این نسبت در سال ۱۴۰۳ حدود ۰.۰۶+ درصد بوده است. این وضعیت نشان می‌دهد که علی‌رغم رشد قابل توجه درآمد عملیاتی، حاشیه سود عملیاتی شرکت در سال ۱۴۰۴ به محدوده منفی رسیده و فعالیت اصلی شرکت عملاً از سودآوری خارج شده است و بهبود معناداری در عملکرد عملیاتی مشاهده نمی‌شود. علاوه بر آن نسبت سود و زیان خالص به درآمد عملیاتی در سال ۱۴۰۴ حدود ۰.۹- درصد بوده، در حالی که این نسبت در سال ۱۴۰۳ حدود ۱.۷- درصد بوده 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، جمع بدهی‌های شرکت در سال ۱۴۰۴ حدود ۴۲۹ هزار میلیارد تومان بوده، در حالی که این رقم در سال ۱۴۰۳ حدود ۳۲۷ هزار میلیارد تومان بوده است. این تغییر نشان می‌دهد که با وجود رشد درآمد عملیاتی، میزان بدهی‌های شرکت نیز افزایش یافته و فشار مالی ناشی از بدهی‌ها همچنان قابل توجه است. با این حال، نسبت جمع بدهی‌ها به درآمد عملیاتی از حدود ۹۳ درصد در سال ۱۴۰۳ به حدود ۷۸ درصد در سال ۱۴۰۴ کاهش یافته که نشان‌دهنده کاهش نسبی فشار بدهی نسبت به مقیاس فروش است. با این حال، افزایش اسمی بدهی‌ها همچنان می‌تواند ریسک‌های مالی و محدودیت‌های نقدینگی شرکت را در میان مدت حفظ کند.

در مجموع، مقایسه دو دوره مذکور نشان می‌دهد که اگرچه ایران خودرو در سال ۱۴۰۴ موفق به افزایش قابل توجه درآمد عملیاتی شده، اما تغییر سود عملیاتی از مثبت ۲ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۳ به زیان عملیاتی ۰.۲۶- هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۴، بیانگر تضعیف حاشیه سود عملیاتی و عدم بهبود اساسی در ساختار هزینه‌هاست و بهبود نسبی برخی نسبت‌های مالی و کاهش شدت زیان خالص نسبت به درآمد عملیاتی، در کنار افزایش بدهی‌ها، نیازمند توجه به پایداری مالی و ساختار هزینه‌های شرکت است.



جدول ۵. عملکرد مالی گروه ایران خودرو در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ [۱۹]

ردیف	شاخص	بازه زمانی		میزان تغییر (درصد)
		سال ۱۴۰۴ (هزار میلیارد تومان)	سال ۱۴۰۳ (هزار میلیارد تومان)	
۱	درآمد عملیاتی	۵۵۲	۳۵۲	۵۷
۲	سود و زیان عملیاتی	-۰.۲۶	۲	(۱۱۴)
۳	سود و زیان خالص	-۴,۹۱	-۶	۲۰
۴	جمع بدهی	۴۲۹	۳۲۷	۳۱

به جهت 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 سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ [۱۹]

ردیف	محصول	درصد سود (زیان) ناخالص به درآمد عملیاتی در سال ۱۴۰۴	درصد سود (زیان) ناخالص به درآمد عملیاتی در سال ۱۴۰۳
۱	گروه پژو ۲۰۷	۳	۴
۲	گروه سمند	۲	۶
۳	گروه دنا	۴	۰
۴	گروه تارا	۵	۳
۵	گروه هایما	۲	۰
۶	گروه رانا	۵	۸
۷	گروه وانت آریسان	۲	۷
۸	گروه ری‌را	۵	۵
۹	سایر محصولات	۱۶	۲۵
۱۰	فروش SKD/CKD و لوازم و قطعات	۳	۵

۲-۶. سایپا

در سال ۱۴۰۴، درآمد عملیاتی سایپا ۱۴۰ هزار میلیارد تومان گزارش شده که در مقایسه با درآمد ۱۷۰ هزار میلیارد تومانی سال ۱۴۰۳، کاهش ۱۸ درصدی را نشان می‌دهد. با این حال، زیان عملیاتی شرکت در این دوره به ۴۷ هزار میلیارد تومان افزایش یافته و زیان خالص نیز به ۶۴ هزار میلیارد تومان رسیده؛ در حالی که در سال ۱۴۰۳، زیان عملیاتی سایپا ۱۸ هزار میلیارد تومان و زیان خالص ۴۱ هزار میلیارد تومان

بوده است. نسبت سود یا زیان عملیاتی به درآمد عملیاتی در سال ۱۴۰۴ برای سایپا ۳۳.۵- درصد برآورد می‌شود، در حالی که این نسبت در سال ۱۴۰۳، ۱۰.۵- درصد بوده است. این نسبت نشان می‌دهد که نه تنها فعالیت اصلی شرکت همچنان زیان ده باقی مانده، بلکه میزان زیان عملیاتی به طور قابل توجهی افزایش یافته؛ 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 سال ۱۴۰۴ به ۴۵.۶- درصد رسیده، در حالی که این نسبت در سال ۱۴۰۳ حدود ۲۴.۱- 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 سال ۱۴۰۴ حدود ۲۸۳ درصد بوده، در حالی که این نسبت در سال ۱۴۰۳ در سطح پایین‌تری و حدود ۱۷۰ درصد قرار داشته است. این افزایش نشان می‌دهد که هم‌زمان با کاهش 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. به طور کلی، مقایسه دو دوره نشان می‌دهد که برخلاف کاهش درآمد عملیاتی در سال ۱۴۰۴، عملکرد عملیاتی و مالی سایپا به طور 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 [۱۹]

ردیف	شاخص	بازه زمانی		میزان تغییر (درصد)
		سال ۱۴۰۴ (هزار میلیارد تومان)	سال ۱۴۰۳ (هزار میلیارد تومان)	
۱	درآمد عملیاتی	۱۴۰	۱۷۰	(۱۸)
۲	سود و زیان عملیاتی	-۴۷	-۱۸	(۱۶۲)
۳	سود و زیان خالص	-۶۴	-۴۱	(۵۷)
۴	جمع بدهی	۳۹۶	۲۹۶	۳۴

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 سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ [۱۹]

ردیف	محصول	درصد سود (زیان) ناخالص به درآمد عملیاتی در سال ۱۴۰۴	درصد سود (زیان) ناخالص به درآمد عملیاتی در سال ۱۴۰۳
۱	خانواده X100 و وانت ۱۵۱	۳	۱۲
۲	خانواده X200	۴۹	۴۵
۳	خانواده شاهین	۵۷	۱۶
۴	خانواده سهند	۱۶	-
۵	تجاری سبک (وانت)	۱۳	۲۴



۳-۶. گروه بهمن

گروه بهمن در سال ۱۴۰۴ عملکرد متفاوتی داشته است. درآمد عملیاتی گروه بهمن ۶۳ هزار میلیارد تومان بوده و نسبت به سال قبل افزایش ۴۰ درصدی را نشان می‌دهد. سود عملیاتی نیز در این دوره ۳۴ هزار میلیارد تومان و سود خالص ۴۴ هزار میلیارد تومان گزارش شده است. نسبت سود عملیاتی به فروش حدود ۵۴ درصد بوده که نشان می‌دهد فعالیت اصلی گروه بهمن در این دوره سودآور بوده و هر ۱۰۰ میلیون ریال فروش حدود ۵۴ میلیون ریال سود عملیاتی ایجاد کرده است. این وضعیت بیانگر تداوم عملکرد مثبت و سودآوری عملیاتی گروه بهمن در سال ۱۴۰۴ است. از منظر ساختار مالی، جمع بدهی‌های گروه بهمن در سال ۱۴۰۴ حدود ۳۲ هزار میلیارد تومان گزارش شده که در مقایسه با ۴۶ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۳، کاهش ۲۹ درصدی را نشان می‌دهد و در کنار سطح درآمد و سودآوری عملیاتی، بیانگر بهبود وضعیت مالی و توان نسبی شرکت در مدیریت تعهدات مالی است.

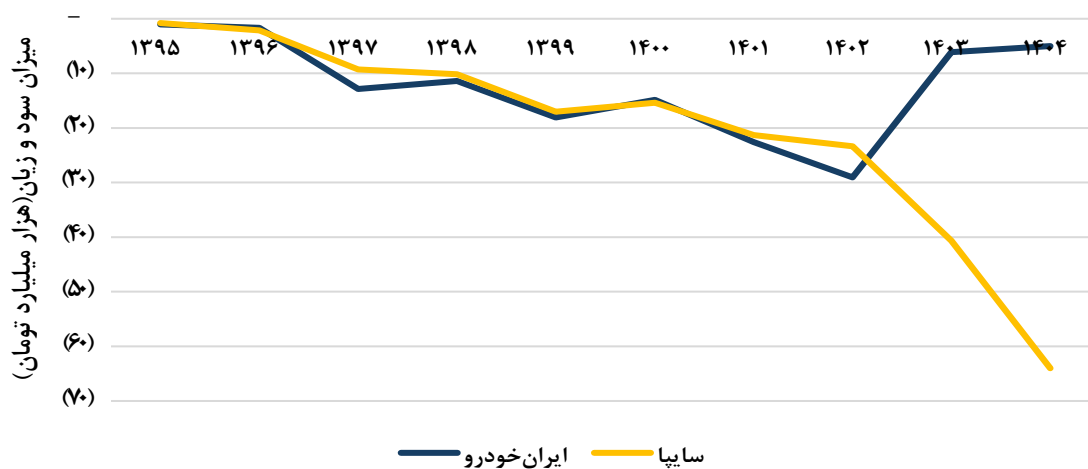
جدول ۹. عملکرد مالی گروه بهمن در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ [۱۹]

ردیف	شاخص	بازه زمانی		میزان تغییر (درصد)
		سال ۱۴۰۳ (هزار میلیارد تومان)	سال ۱۴۰۴ (هزار میلیارد تومان)	
۱	درآمد عملیاتی	۴۵	۶۳	۴۰
۲	سود و زیان عملیاتی	۴۴	۳۴	(۲۲)
۳	سود و زیان خالص	۱,۸	۴,۴	۱۳۴
۴	جمع بدهی	۴۶	۳۲	۲۹

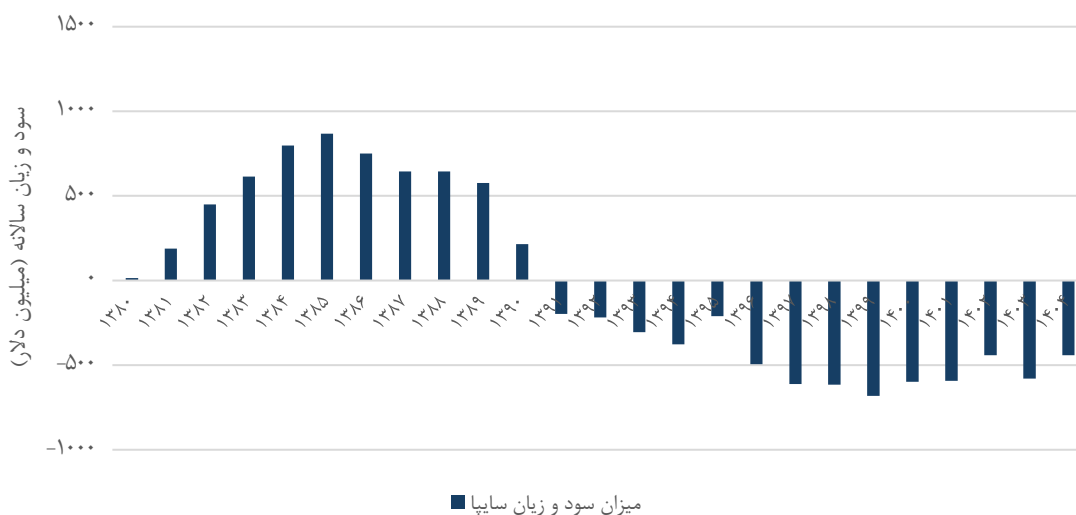
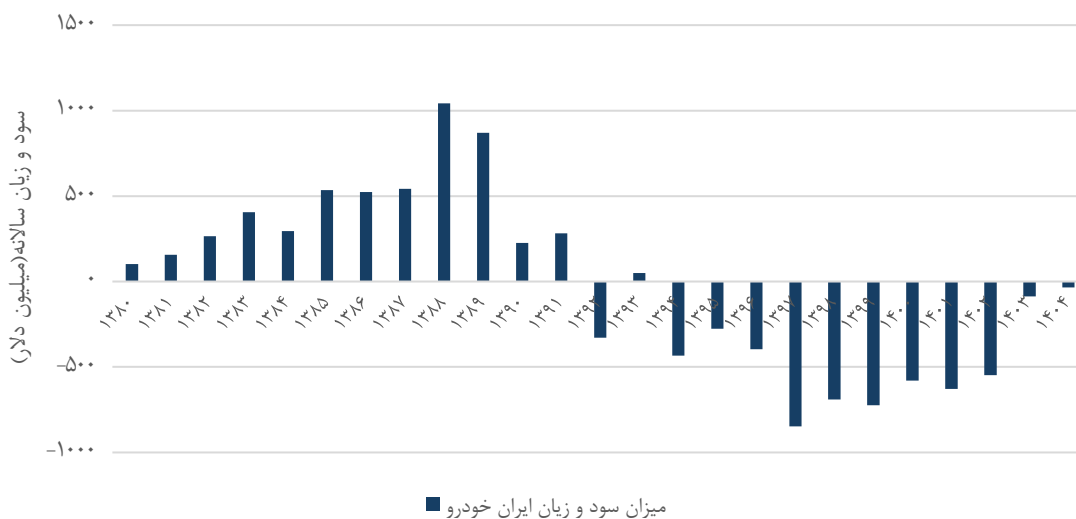
مقایسه عملکرد مالی شرکت‌های مورد بررسی نشان می‌دهد که در سال ۱۴۰۴، افزایش درآمد عملیاتی در ایران خودرو و لزوماً به بهبود سودآوری منجر نشده و سایپا نیز علی‌رغم کاهش درآمد عملیاتی، همچنان در وضعیت زیان‌دهی قرار دارد. در مقابل، گروه بهمن توانسته با ثبت سود عملیاتی و سود خالص، عملکرد مالی باثبات‌تری را نسبت 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 تغییرات 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؛ در حالی که گروه بهمن و سایر خودروسازان خصوصی در همین دوره زمانی سودآور بوده‌اند.

شکل ۲۲. نمودار روند سود و زیان خالص تلفیقی خودرو سازان [۲]، [۱۹]



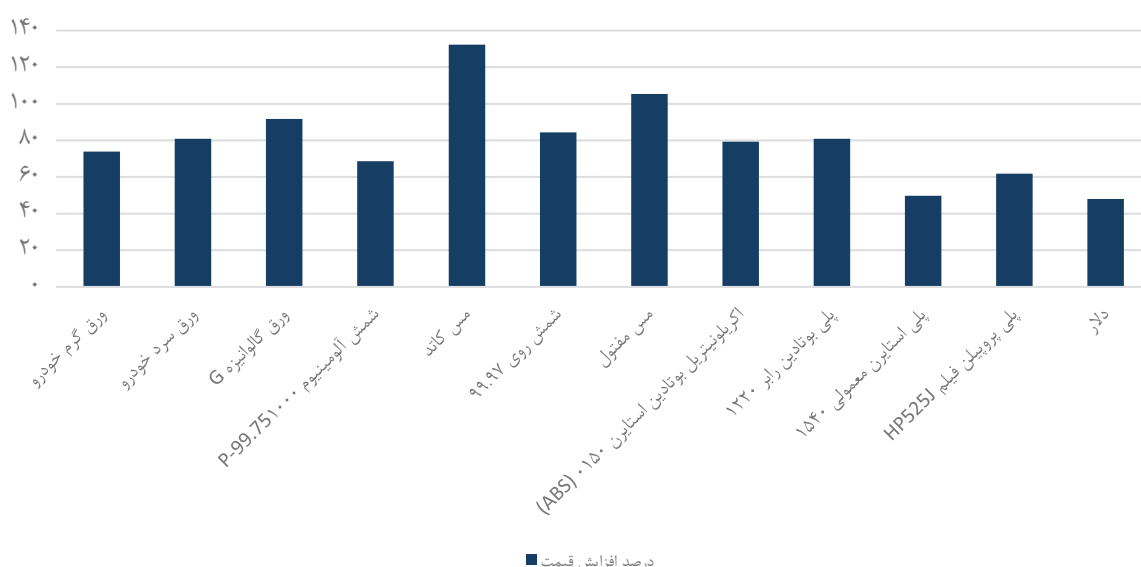
شکل ۲۳. نمودار سود (زیان) خالص دلاری سالیانه گروه ایران خودرو (نمودار بالا) و سایپا (نمودار پایین) [۲]، [۴]، [۱۹]



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 [۱۰]



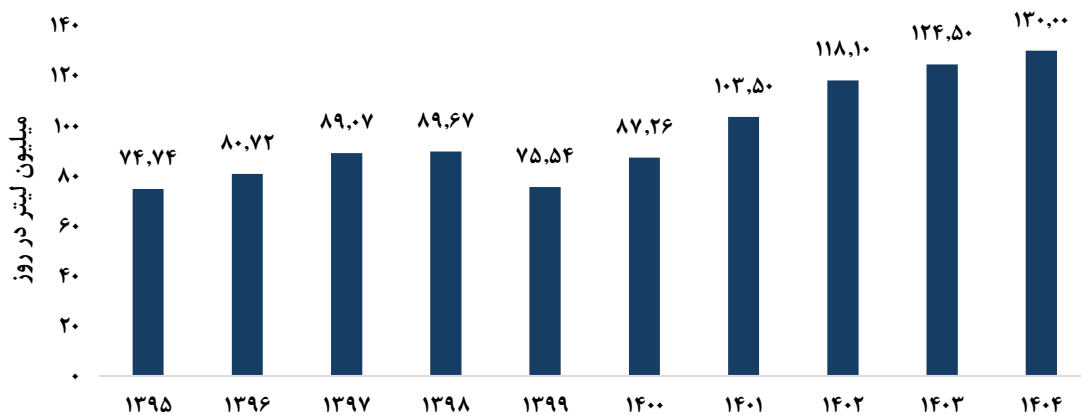
بر مبنای اطلاعات ارائه شده در شکل ۲۴، ساز و کار بورس کالا و تعیین نرخ‌ها بر اساس قیمت‌های دلاری موجب شده در سال ۱۴۰۴ نسبت به سال ۱۴۰۳ بهای نهاده‌های تولید، مانند ورق‌های فولادی و مواد پتروشیمی، همگام با افزایش نرخ ارز در کشور رشد قابل توجهی داشته باشد.

۷. مصرف سوخت



ساختار سبد انرژی مصرفی وسایل نقلیه، نقش تعیین‌کننده‌ای در میزان مصرف حامل‌های انرژی ایفا می‌کند. به‌عنوان 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. به‌طور کلی، ترکیب سوخت خودروهای وارداتی و تولید داخل، 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 [۹]، [۱۱]



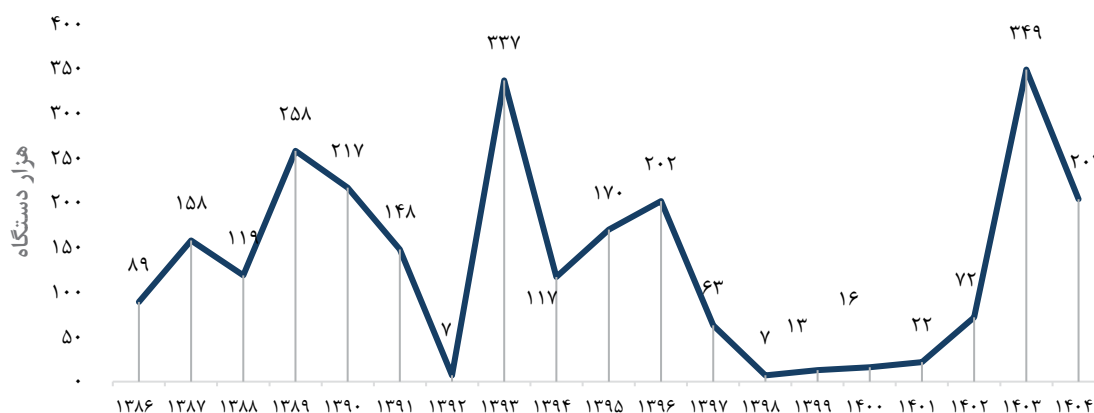
نکته حائز اهمیت آن است که توسعه نیافتن متوازن حمل و نقل عمومی در کشور، یکی از عوامل اصلی گرایش روزافزون مردم به استفاده از خودروهای شخصی است. این روند، علاوه بر تشدید ناترازی سوخت و افزایش آلودگی‌های زیست‌محیطی، سهم چشمگیری در بروز و شدت حوادث رانندگی دارد. وجود بیش از ۲۶ میلیون خودروی سواری در کشور و گستردگی جغرافیایی بالای ایران، مدیریت حمل و نقل را با بحرانی جدی روبه‌رو کرده؛ بحرانی که تنها از مسیر تدوین و اجرای برنامه‌ای جامع برای توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی، ارتقای زیرساخت‌های مرتبط و بازبینی قوانین، همراه با تأمین پایدار منابع مالی می‌تواند اصلاح شود.

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 اسقاط شده 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 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 اسقاط شده در کشور کمتر از ۱۰۰ 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؛ به‌گونه‌ای که در سال ۱۴۰۳ حدوداً ۳۵۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط شد اما در سال ۱۴۰۴ این امر با کاهش ۴۱ درصدی مواجه شده 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 ۱۴۰۴ [۹].



این میزان اسقاط خودرو در حالی است که در برنامه توسعه هفتم تعداد اسقاط پانصد هزار خودرو در سال هدف گذاری شده که آمار سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۴ فاصله قابل توجهی با این هدف دارند.

۹. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری



بررسی شاخص‌های آماری صنعت خودرو در سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که وضعیت این صنعت نسبت به سال ۱۴۰۳ با تغییراتی 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 ۵۰۴ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۳ به ۵۳۵ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۴ افزایش یافته، در حالی که تولید سایپا در همین بازه از ۳۴۲ هزار دستگاه به ۲۱۰ هزار دستگاه کاهش پیدا کرده است. در مقابل، تولید بخش خصوصی نیز از ۲۷۳ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۳ به ۱۸۱ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۴ کاهش یافته است. در مجموع، میزان تولید خودرو در کشور از ۱.۱۲۱ میلیون دستگاه در سال ۱۴۰۳ به ۹۲۶ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۴ کاهش یافته است. این جابه‌جایی، ترکیب تولید میان خودروسازان اصلی و بخش خصوصی را تغییر داده و بر ساختار عرضه بازار اثر گذار بوده است. بررسی وضعیت مالی نیز نشان می‌دهد که زیان خودروسازان بزرگ همچنان در سطح بالایی قرار دارد. زیان خالص ایران خودرو در سال ۱۴۰۴ حدود ۴.۹ هزار میلیارد تومان بوده که نسبت به زیان حدود ۶ هزار میلیارد تومانی در سال ۱۴۰۳ کاهش یافته است. در مقابل، زیان خالص سایپا از حدود ۴۱ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۳ به ۶۴ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۴ افزایش یافته است.

در بخش واردات، در هفت ماهه نخست سال ۱۴۰۴ تعداد ۸,۸۰۱ دستگاه خودروی هیبریدی و ۸,۲۴۰ دستگاه خودروی برقی وارد کشور شده، در حالی که کل واردات این دو گروه در سال ۱۴۰۳ به ترتیب ۱۴,۷۲۶ و ۱۴,۱۶۱ دستگاه بوده است. هم‌زمان، میانگین ارزش خودروهای وارداتی از ۲۰,۲۸۵ دلار در سال ۱۴۰۳ به ۲۲,۰۵۶ دلار در 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 ۹۰ درصد رسیده، در حالی که این شاخص در سال ۱۴۰۳ معادل ۱۷ درصد بوده است. از منظر پراکندگی قیمتی، ۶۵ درصد از خودروهای صفر فروخته شده در بازه قیمتی یک تا ۱,۵ میلیارد تومان بوده، که نشان‌دهنده تمرکز اصلی تقاضا در این سطح قیمتی است. در حوزه ساخت داخل، میانگین داخلی سازی در ایران خودرو ۷۸ درصد، در سایپا

۸۱ درصد و در مدیران خودرو ۲۱ درصد بوده است. در مقابل، کرمان موتور با ثبت داخلی سازی ۳۹ درصدی، افزایش ۵۴ واحد درصدی و بهمن موتور با داخلی سازی ۲۳ درصدی، افزایش ۴۶ واحد درصدی نسبت به سال گذشته را تجربه کرده‌اند. از منظر سهم ارزش ریالی بازار خودروهای صفر نیز ایران خودرو با ۵۲ درصد بیشترین سهم را به خود اختصاص داده و پس از آن سایپا با ۱۳ درصد، مدیران خودرو با ۸۷ درصد، کرمان موتور با ۸۴ درصد و بهمن موتور با ۶۲ درصد قرار دارند.

بررسی عملکرد مالی شرکت‌ها در سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که دو خودروساز بزرگ کشور همچنان زیان‌ده هستند. ایران خودرو با رشد ۵۷ درصدی درآمد عملیاتی نسبت به سال ۱۴۰۳، به درآمد عملیاتی ۵۵۲ هزار میلیارد تومان دست یافته، با این حال سود و زیان عملیاتی شرکت حدود ۰۲۶- هزار میلیارد تومان و زیان خالص حدود ۴۹۱- هزار میلیارد تومان گزارش شده است. نسبت سود یا زیان عملیاتی به درآمد عملیاتی حدود ۰۰۴- درصد بوده که در مقایسه با حدود ۰۶+ درصد در سال ۱۴۰۳، نشان می‌دهد که علی‌رغم رشد فروش، حاشیه سود عملیاتی شرکت تضعیف شده و فعالیت اصلی شرکت عملاً سودآوری نداشته است. در عین حال، نسبت زیان خالص به درآمد عملیاتی از حدود ۱۷- درصد در سال قبل به حدود ۰۹- درصد در سال ۱۴۰۴ کاهش یافته که بیانگر تعدیل نسبی فشار زیان خالص نسبت به درآمد عملیاتی است. از منظر ساختار مالی، نسبت جمع بدهی‌ها به درآمد عملیاتی ایران خودرو با وجود افزایش اسمی بدهی‌ها، از حدود ۹۳ درصد به حدود ۷۸ درصد کاهش یافته؛ موضوعی که کاهش نسبی فشار بدهی نسبت به فروش را نشان می‌دهد، اما همچنان افزایش بدهی‌ها می‌تواند ریسک مالی و محدودیت نقدینگی شرکت را حفظ کند. در مقابل، سایپا عملکرد ضعیف‌تری داشته است. درآمد عملیاتی این شرکت با کاهش ۱۸ درصدی به ۱۴۰ هزار میلیارد تومان رسیده، در حالی که زیان عملیاتی و زیان خالص به ترتیب ۴۷ و ۶۴ هزار میلیارد تومان گزارش شده است. نسبت زیان عملیاتی به درآمد عملیاتی از ۱۰۶- درصد در سال ۱۴۰۳ به ۳۳۶- درصد در سال ۱۴۰۴ افزایش یافته و نسبت زیان خالص به درآمد عملیاتی نیز از ۲۴۱- درصد به ۴۵۷- 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، جمع بدهی‌های سایپا از ۲۹۶ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۳ به ۳۹۶ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۴ افزایش یافته و نسبت درآمد عملیاتی به بدهی نیز از ۵۷۴ درصد به ۳۵۴ درصد کاهش یافته که حاکی از تشدید فشار مالی و وابستگی بیشتر شرکت به منابع بدهی است. اما گروه بهمن عملکرد مطلوب‌تری نسبت به دو خودروساز بزرگ کشور داشته است. درآمد عملیاتی این گروه در سال ۱۴۰۴ به ۶۳ هزار میلیارد تومان رسیده و سود عملیاتی ۳۴ هزار میلیارد تومانی و سود خالص ۴۴ هزار میلیارد تومانی را ثبت کرده است. نسبت سود عملیاتی به فروش حدود ۵۴ درصد بوده که نشان می‌دهد فعالیت اصلی شرکت همچنان سودآور بوده و هر ۱۰۰ میلیون ریال فروش حدود ۵۴ میلیون ریال سود عملیاتی ایجاد کرده است. این وضعیت بیانگر تداوم عملکرد مثبت و سودآوری عملیاتی گروه بهمن در سال ۱۴۰۴ است. از منظر ساختار مالی، جمع بدهی‌های گروه بهمن در سال ۱۴۰۴ حدود ۳۲ هزار میلیارد تومان گزارش شده که در مقایسه با ۴۶ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۳، کاهش ۲۹ درصدی را نشان می‌دهد و در کنار سطح درآمد و سودآوری عملیاتی، حاکی از وضعیت باثبات‌تر این شرکت نسبت به دو خودروساز بزرگ کشور 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 عملکرد مثبت‌تر در کنترل هزینه و تبدیل درآمد به سود عملیاتی است، در حالی که ایران خودرو با تضعیف حاشیه سود عملیاتی 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 سال ۱۴۰۴، صنعت خودرو با کاهش میزان تولید کل کشور، کاهش تولید سایپا و بخش خصوصی، افزایش تولید ایران خودرو، افزایش فشار قیمتی در بازار و تداوم زیان در خودروسازان بزرگ مواجه بوده و تصویر آماري ارائه شده، مبنایی برای ارزیابی دقیق‌تر روندهای آتی این صنعت فراهم می‌کند.



- [۱] اطلاعات دریافتی از وزارت صمت.
- [۲] گزارش هیئت‌مدیره شرکت‌های سایپا و ایران خودرو طی سال‌های ۱۴۰۴، ۱۴۰۳، ۱۳۹۵.
- [۳] گمرک جمهوری اسلامی ایران، آمار واردات و صادرات سال‌های ۱۴۰۴، ۱۴۰۳، ۱۳۹۵.
- [۴] مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، بررسی مسئله قیمت‌گذاری خودرو در ایران، ۱۴۰۲.
- [۵] مرکز آمار ایران، شاخص‌های قیمت تولیدکننده ۱۴۰۴، ۱۴۰۳، ۱۳۹۵.
- [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، ۱۴۰۳، ۱۳۹۷.
- [۸] مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات اقتصادی، آمار سال‌های ۱۴۰۴، ۱۴۰۳، ۱۳۹۵.
- [۹] محمدهادی عامری شهبازی، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، سلسله گزارش‌های نظارتی منظومه قوانین و مقررات صنعت خودرو (۲)، ۱۴۰۳.
- [۱۰] بورس کالای ایران، آمار معاملات فیزیکی، ۱۴۰۴.
- [۱۱] اطلاعات دریافتی از وزارت نفت.
- [۱۲] شرکت مدیریت فناوری بورس تهران، اطلاعات سهام‌داران.
- [۱۳] اطلاعات مستخرج از سایت‌های فروش خودرو نظیر باما و همراه مکانیک طی سال‌های ۱۴۰۴، ۱۳۹۵.
- [۱۴] سامانه فروش شرکت مدیران خودرو، بخشنامه‌های فروش.
- [۱۵] سامانه فروش شرکت کرمان موتور، بخشنامه‌های فروش.
- [۱۶] سامانه فروش شرکت بهمن موتور، بخشنامه‌های فروش.
- [۱۷] سامانه فروش شرکت ایران خودرو، لیست قیمت‌ها.
- [۱۸] سامانه فروش شرکت سایپا، بخشنامه‌های فروش.
- [۱۹] اطلاعات صورت‌های مالی شرکت‌های بهمن، سایپا و ایران خودرو طی سال‌های ۱۴۰۳، ۱۴۰۴، ۱۴۰۴.

عنوان: پایش دوره‌ای شاخص‌های ترسیم‌کننده وضعیت صنعت خودرو (۳)؛ سال ۱۴۰۴



DOI: <https://doi.org/10.22034/mrc.report.21827>

Permanent Link: <https://doi.org/10.22034/mrc.report.21827>

Publisher : Islamic Parliament Research Center of Iran

گزیده سیاستی

پایش مستمر شاخص‌های کلیدی در صنایع مختلف، به‌ویژه صنایعی مانند 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، رو بروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

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

وبسایت: rc@majles.ir