



یکشنبه ۲۲ تیر ۱۴۰۴
وطن‌امروز | شماره ۴۳۶۲

اقتصادی



گزارش «وطن امروز» از جدیدترین وضعیت تولید خودروسازان جاده‌مخصوص

تولید خودرو در خط‌کنندرو

مجموع تولید ۲ خودروساز بزرگ کشور در ۳ ماه ابتدایی امسال در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته افت ۲۱ درصدی را به ثبت رساند

گروه اقتصادی: بهار ۱۴۰۴ برای صنعت خودروی ایران بویژه ۲ غول جاده مخصوص، ایران خودرو و سایپا، فصلی متفاوت از سال پیش بود؛ فصلی که در آن رشد وعده داده شده تولید جای خود را به افت محسوس داد. بر اساس آمار تولید و فروش منتشرشده این ۲ شرکت در سامانه کدال، مجموع تولید خودروهای سواری این ۲ شرکت در ۳ ماه نخست ۱۴۰۴ به ۱۷۴ هزار دستگاه رسید؛ در حالی که در همین بازه در ۱۴۰۳ مجموعاً ۲۱۱ هزار دستگاه تولید شده بود. بر این اساس افتی ۲۱ درصدی یا به بیان دیگر کاهش حدود ۳۷ هزار دستگاه خودرو به ثبت رسیده است. البته به صورت دقیق‌تر باید بیان شود ایران خودرو تقریباً با تغییر ترکیب نوع محصولات معادل سال گذشته تولید داشته اما سایپا با افت تولید روبه‌رو بوده است.

به گزارش «وطن امروز» نگاه دقیق‌تر به سبد محصولات ایران خودرو نشان می‌دهد افت اصلی نه در کل تیراژ که در جابه‌جایی وزن سبد رخ داده است. تولید خانواده پژو اکنون فقط ۲۰۷ از ۵۲ هزار و ۹۸۹ دستگاه به ۳۶ هزار و ۸۸۰ دستگاه معادل ۲۰ درصد کاهش یافت اما این کاستی با جهش ۷۳ درصدی تولید سورن و رشد ۲۶ درصدی تولید تارا جبران شد. همچنین تعداد خودروهای «اقص» یا تجاری نشده از ۴۵۶۶ به ۵۷۸۸ دستگاه کاهش یافت که علامتی مثبت از انقباض در تکمیل کاری است و در نتیجه، شرکت توانست با بازآرایی خط تولید و بهبود لجستیک قطعات، تیراژ کل را تقریباً ثابت نگه دارد؛ اگر چه ترکیب محصول به سمت خودروهای با حاشیه سود بالاتر متمایل شد اما همچنان عدم رشد در تولید خودرو، رنگ خطر توسعه را روشن نگه داشته است.

در سوی دیگر سایپا در تمام خطوط عمده با افت سنگین روبه‌رو شد. تولید خانواده X۰۰ (تیبا، ساینا، کوئیک) ۳۱۵ درصد و شاهین ۲۷ درصد افت کرد و حتی تلاش برای افزایش تولید وانت ۱۵۱ یا خانواده چانگان نتوانست این ریزش را جبران کند. دلایل را می‌توان در ۳ محور دید: نخست، بالاترکلفی مالکیتی ناشی از تعویق واگذاری ۴۲ درصد سهام تودلی گروه؛ دوم، محدودیت شدید نقدینگی پس از تعویق اصلاح قیمت خودروهای اقتصادی و سوم، شکننده بودن شبکه قطعه‌سازی اختصاصی سایپا که به محض هر شوک ارزی یا انرژی متوقف می‌شود.

سایپا در انتظار افزایش قیمت محصولات؟

کلیدی‌ترین عامل مشترک افت در خرداد، «انتظار برای افزایش قیمت کارخانه» بوده؛ انتظاری که در نهایت با رشد متوسط ۱۵ تا ۲۲ درصدی قیمت‌ها در تیرماه محقق شد ولی دیرتر از آن بود که شوک تولید بهار را جبران کند.

از سوی دیگر بهار ۱۴۰۴ دومین سال پیاپی بود که قطعی‌های مکرر برق زنجیره مونتاژ را مختل کرد. هر توقف ۲ ساعته برق در خطوط پدنه و رنگ، معادل اتلاف حدود ۳۰۰ تا ۴۰۰ دستگاه ظرفیت روزانه است. وزارت نیرو در پی ناترازی تولید - مصرف سهمیه برق صنایع را در اردیبهشت و خرداد تا ۳۰ درصد کاهش داد؛ اتفاقی که سایپا را - به دلیل قدیمی‌تر بودن تجهیزات - بیش از ایران خودرو متأثر کرد. برای سایپا، هر درصد کاهش ساعت مفید تولید به افت تولید حدود ۲ هزار دستگاه منجر شد.

شوکهای ارزی و هزینه تأمین

حذف ارز نیما و گذار به «رژ تجاری شناور»، هزینه واردات قطعات CKD را ناگهان ۲۵ درصد بالا برد. در حالی که ایران خودرو بخشی از نیاز ارزی را از محل خطوط تهرانی

با شرکای چینی و روس تأمین می‌کند، سایپا وابستگی بالاتری به حواله‌های نقدی دارد. نوسان دلار آزاد در کانال ۸۵ تا ۹۰ هزار تومان، بویژه در خرداد، جریان نقد بیرون‌شده از خزانه نارنجی‌پوشان را تسریع کرد.

حادثه بندر شهید رجایی و گسست زنجیره واردات

در میانه اردیبهشت، حادثه آتش‌سوزی گسترده در انبار کانتینری بندر شهید رجایی بخشی از پارت‌های الکترونیکی وارداتی را نابود کرد. در این حادثه حدود ۱۲۰ کانتینر شامل ECU و دسته‌سیم تولیدکنندگان ردیف دوم در آتش سوخت؛ رقمی که معادل نیاز تولید حدود ۲۰ هزار دستگاه خودرو بود. ایران خودرو با توسل به موجودی احتیاطی ۳ هفته دوام آورد ولی سایپا ناچار شد خط مونتاژ شاهین را ۳ نوبت متوقف کند.

بالاترکلفی واگذاری و نااطمینانی مدیریتی

در خرداد - مطابق نامه محرمانه شورای عالی هماهنگی اقتصادی - هرگونه معامله سهام مدیریتی ۲ خودروساز تا اطلاع ثانوی متوقف شد. این «تصمیم نیمه‌تمام» به بازار سیگنال داد نه خصوصی‌سازی کامل خواهد شد و نه مدیریت دولتی ثابت دارد. نتیجه برای سایپا که منتظر تزریق سرمایه از مسیر واگذاری بود، انقباض دسترسی به تسهیلات بانکی و توقف طرح‌های توسعه‌ای شد؛ در حالی که ایران خودرو با دسترسی بهتر به دلیل ریسک حمل قطعات از بندرعباس به تنفسی نسبی داشت.

تبعات درگیری نظامی و تعطیلات اجباری

آخرین هفته خرداد با تنش نظامی در مرزهای غربی و حمله پهپادی اسرائیل، شوک روانی مضاعفی به بازار خودرو وارد کرد. بسیاری از خطوط تولید به دلایل ایمنی یا کمبود راننده برای حمل، یک هفته زودتر به تعطیلات تابستانه رفتند. ایران خودرو تعطیلی سالانه را به ۲۹ خرداد تا ۵ تیر منتقل کرد؛ یک اقدام پیشگیرانه که عملاً ۲ درصد دیگر از ظرفیت فصلی را حذف کرد. سایپا نیز به دلیل ریسک حمل قطعات از بندرعباس به تهران، مسیرهای لجستیکی را موقتاً بست.

تقاضای سرد و موجودی انبار

بازار آزاد خودرو در بهار ۱۴۰۴ تحت تأثیر رشد انتظارات تورمی در دیگر بازارها (طلا و ارز) به حاشیه رفت. خریداران حقیقی خرید را به امید آزاد شدن واردات یا تخفیف‌های تابستانه عقب انداختند. در نتیجه، موجودی انبار ایران خودرو به ۲۳ هزار و سایپا به ۲۹ هزار دستگاه رسید؛ ارقامی بی‌سابقه برای فصل اول سال. وقتی شاخص موجودی به فروش از ۱۴ عبور می‌کند، توقف خط تولید یک واکنش منطقی برای حفظ سرمایه در گردش است.

پیامدهای مالی

در سود و زیان فصلی، ایران خودرو توانست با رشد ۸ درصدی درآمد عملیاتی و کنترل هزینه مالی، حاشیه سود ناخالص ۴۰۷ درصدی ثبت کند. سایپا اما با افت ۱۲ درصدی درآمد و افزایش ۱۸ درصدی هزینه مالی، به حاشیه سود ۱۰۲ درصد سقوط کرد؛ رقمی که حتی کفاف استهلاک سالانه را نمی‌دهد. کاهش تیراژ، هزینه سربار ثابت را سرشکن نکرد و ضریب زیان ناشی از توقف تولید را بالا برد.

اثر بر بازار نیروی کار و زنجیره قطعه‌سازی

افت تولید در ۳ ماه نخست، به کاهش سفارش به شبکه قطعه‌سازان انجامید. انجمن قطعه‌سازان اعلام کرده سفارش خرید از سوی خودروسازان نسبت به بهار گذشته ۱۵ درصد کاهش یافته است. این امر تهدیدی جدی برای ۵۵۰ هزار

شغل مستقیم و غیرمستقیم این صنعت محسوب می‌شود، زیرا قطعه‌سازان با حاشیه سود کمتر از ۵ درصد، تحمل دیرکرد دورقمی پرداخت را ندارند. استمرار افت تولید می‌تواند موجی از ورشکستگی بنگاه‌های کوچک در شهرهای قزوین، ساوه و تبریز را رقم بزند.

دورنمای تابستان و سال ۱۴۰۴

اگر اصلاح قیمت تیرماه بتواند نقدینگی زنجیره را احیا کند و قطعی برق در مرداد و شهریور به زیر ۱۰ ساعت در ماه محدود بماند، پیش‌بینی می‌شود ایران خودرو تا پایان سال ۱۴۰۴ به تولید ۵۶۰ هزار دستگاه و سایپا به ۳۲۰ هزار دستگاه برسند؛ ارقامی که همچنان زیراهداف ۶۰۰ و ۴۰۰ هزار دستگاه مصوب وزارت صمت است اما نسبت به روند فعلی بهبود خواهد یافت. بدیهی است هرگونه تلاطم جدید ارزی یا تشدید مناقشات منطقه‌ای بر این پیش‌بینی سایه می‌اندازد.

بهار ۱۴۰۴ یادآور این واقعیت شد که صنعت خودروی ایران هنوز در تنگنای ۳ ضلع «سیاست‌گذاری دسترسی، آسیب‌پذیری زنجیره تأمین و نااطمینانی نهادی» گرفتار است. افت چشمگیر تولید سایپا و سکون ایران خودرو نه یک حادثه، بلکه حاصل برهم‌پهنی سیاست قیمت‌گذاری، شوکهای انرژی و ارزی و بحران مدیریت مالکیتی است. اگر اصلاحات ساختاری در نیمه دوم سال رخ ندهد، اثر ترکیبی کاهش تولید، افت اشتغال در قطعه‌سازی و رشد واردات خودروهای کارکرده می‌تواند موازنه بازار و حتی تراز بازرگانی صنعت خودرو را به زیان اقتصاد ملی تغییر دهد. برعکس، اگر دولت به جای مُسکن‌های موقت، بر آزادسازی قیمت، خصوصی‌سازی واقعی و سرمایه‌گذاری در زیرساخت انرژی متمرکز شود، سال ۱۴۰۴ می‌تواند به نقطه بازگشت این صنعت بدل شود.

جزئیات افت تولید پارس خودرو

شرکت پارس خودرو که زیرمجموعه سایپا محسوب می‌شود، در ۳ ماه نخست امسال ۱۸ هزار و ۷۰۰ دستگاه خودرو تولید کرده که نسبت به سال گذشته، کاهش ۲۷٫۵ درصدی (معادل ۶ هزار و ۸۷۲ دستگاه) را نشان می‌دهد. بیشترین سهم تولید این شرکت به گروه Q۲۰۰ با بیش از ۱۵ هزار دستگاه اختصاص دارد. در بخش خودروی سپهند نیز ۲ هزار و ۷۳۴ دستگاه تولید شده است. همچنین این شرکت در اقدامی جدید، نسخه مونتاژی خودروی کراس‌اوور چانگان CS۳۵ پلاس را با نام «P۴۲۱» تولید کرده و در ۳ ماه نخست امسال، ۲۰۰۷ دستگاه از این مدل را مونتاژ کرده است. پارس خودرو در بخش فروش نیز افت داشته و از فروش ۱۷ هزار و ۱۵۵ دستگاه در بهار سال گذشته، به ۱۴ هزار و ۸۳۶ دستگاه در سال جاری رسیده است. آنچه از آمار رسمی سامانه کدال در یافت می‌شود، این است که صنعت خودروسازی ایران در ۳ ماه نخست امسال به چالش‌های متعدد داخلی و خارجی روبه‌رو بوده و در مجموع شاهد کاهش معناداری در تولید خودرو بوده‌ایم. اگر چه برخی شرکت‌ها مانند ایران خودرو توانسته‌اند سطح تولید خود را حفظ یا حتی اندکی افزایش دهند اما عملکرد سایپا و پارس خودرو به شکل قابل توجهی منفی بوده است.

نکنه امیدوارکننده در گزارش، رشد تولید در ماه‌های ابتدایی سال است که اگر شرایط تأمین قطعات، انرژی و ثبات بازار فراهم شود، می‌تواند بار دیگر به احیای تولید در ماه‌های آینده کمک کند. در غیر این صورت، ادامه این روند می‌تواند بر اشتغال و بازار خودرو، همچنین اعتماد مصرف‌کنندگان اثرات جدی‌تری بگذارد.

خریداران در انتظار کاهش بیشتر قیمت‌ها

شرایط، ممکن است در هفته‌های آتی شاهد تثبیت قیمت‌ها باشیم؛ هرچند نمی‌توان احتمال افزایش ناگهانی را بویژه در خودروهای پرتقاضا نادیده گرفت.

بسیاری از مصرف‌کنندگان ناپای همچنان دست نگه داشته‌اند و انتظار دارند قیمت خودروهای ایران خودرو و سایپا در آینده‌ای نزدیک کاهش بیشتری پیدا کند. این در حالی است که فعالان بازار نسبت به افت بیشتر قیمت‌ها تردید دارند و معتقدند در صورت عدم ورود خودروهای جدید و ادامه روند فعلی، بازار در همین محدوده قیمتی نوسان خواهد داشت.

یکی از مهم‌ترین عوامل مؤثر بر قیمت روز خودرو، نوسان نرخ ارز در بازار آزاد است. با توجه به اینکه بسیاری از قطعات خودروهای داخلی نیز وارداتی هستند، افزایش نرخ ارز به طور مستقیم بر بهای تمام‌شده خودروها تأثیر می‌گذارد. هرگونه جهش در نرخ دلار می‌تواند منجر به افزایش قیمت خودروهای سایپا و ایران خودرو شود.

اگر دولت نتواند برنامه مشخصی برای عرضه و مدیریت تقاضا ارائه کند، ثبات فعلی دوام چندانی نخواهد داشت. در این میان، خودروهایی مانند شاهین، دنا پلاس، پژو ۲۰۷ و کوئیک همچنان در کانون توجه خریداران

روند جهانی تولید خودرو در سال ۲۰۲۵ چگونه است؟

کاهش رشد بازار در اروپا و آمریکا

اروپا و آمریکای شمالی به عنوان ۲ بازار کلیدی خودرو، با چالش‌های مشابهی روبه‌رو هستند. در اروپا سختگیری‌های زیست‌محیطی و تغییر سیاست‌های مالیاتی بر خودروهای بنزینی، رفتار خرید مصرف‌کنندگان را تغییر داده است. هرچند سیاست‌گذاران اروپایی بر ترویج خودروهای برقی تمرکز دارند اما افزایش قیمت این خودروها در شرایط تورمی، مانع بزرگی برای رشد فروش به شمار می‌رود.

در آمریکا نیز با وجود بهبود نسبی اقتصاد، مصرف‌کنندگان نسبت به خرید خودروهای جدید محتاطانه‌تر عمل می‌کنند. افزایش نرخ بهره و قیمت خودروها قدرت خرید را کاهش داده و خودروسازان را مجبور به بازنگری در استراتژی‌های تولید کرده است.

چشم‌انداز صنعت در آینده نزدیک

بر اساس تحلیل GlobalData، صنعت خودرو در سال‌های پیش رو با چالش‌های ساختاری و بازار روبه‌رو خواهد بود اما فرصت‌هایی نیز

قرار دارند و کوچک‌ترین تغییر در سیاست‌های ارزی یا تعرفه‌ای می‌تواند بازار این خودروها را دستخوش تغییر کند.

در مجموع، قیمت روز خودروهای سایپا و ایران خودرو پنجشنبه ۱۲ تیر ۱۴۰۴ با نوساناتی آرام و بعضاً متضاد همراه بوده است. خودروهایی مانند سورن پلاس و شاهین کاهش قیمت را تجربه کرده‌اند، در حالی که مدل‌هایی چون دنا پلاس توربو اتوماتیک و وانت رامیاد افزایش قیمت داشتند. بازار همچنان در شرایط انتظار به سر می‌برد و بسیاری از معامله‌گران در تلاشند آینده قیمت‌ها را پیش‌بینی کنند.

وجود دارد. سرمایه‌گذاری در خودروهای برقی، توسعه فناوری‌های نوین مانند رانندگی خودکار و ورود به بازارهای نوظهور در آسیا می‌تواند بخشی از این کاهش را جبران کند. در عین حال، خودروسازان جهانی نیازمند بازبینی جدی در زنجیره تأمین، قیمت‌گذاری و مدل‌های تجاری خود هستند تا بتوانند با انعطاف‌پذیری بیشتری به نوسانات بازار پاسخ دهند. کاهش پیش‌بینی تولید خودرو در سال ۲۰۲۵ نشان‌دهنده یک چالش جدی برای صنعت خودروسازی جهان است. در حالی که بسیاری از خودروسازان در حال گذار به سمت الکترونیک شدن محصولات خود هستند، فشارهای اقتصادی و سیاسی می‌تواند این مسیر را دشوارتر کند. به نظر می‌رسد دوران رشد بانبات و پیوسته برای این صنعت، جای خود را به دوره‌ای از تغییرات سریع، چالش‌های پیش‌بینی‌ناپذیر و نیاز به تصمیم‌گیری‌های استراتژیک داده است.

چندی پیش شرکت تحقیقاتی Global Data پیش‌بینی خود از تولید جهانی خودرو در سال ۲۰۲۵ را کاهش داد. کاهش تقاضا در بازارهای اصلی و تنش‌های تجاری از دلایل اصلی این افت عنوان شده است. در گزارشی که توسط مؤسسه تحقیقاتی بین‌المللی GlobalData منتشر شده، پیش‌بینی تولید جهانی خودروهای سبک برای سال ۲۰۲۵ با کاهش ۳۰۰ هزار دستگاهی همراه شده و به ۹۲۰۳ میلیون دستگاه رسیده است. این پیش‌بینی در حالی منتشر شده که صنعت خودروسازی جهان همچنان تحت تأثیر بحران‌های زنجیره تأمین، نوسانات تقاضا و سیاست‌های تجاری جدید قرار دارد.

مهم‌ترین عامل این کاهش، افت تقاضا در بازارهای کلیدی مانند اروپا و آمریکای شمالی اعلام شده است. پس از دوران همه‌گیری کرونا، بسیاری از بازارهای مصرفی هنوز به سطح پیش از بحران بازنگشته‌اند و رکود اقتصادی، تورم بالا و بی‌ثباتی در بازار انرژی باعث شده مصرف‌کنندگان تمایل کمتری به خرید خودروهای جدید نشان دهند.