



ماه‌نمای صنعت خودرو و قطعه‌سازی

مهرماه ۱۴۰۴

انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه
و قطعه‌سازان خودرو استان تهران
واحد مطالعات استراتژیک



مقدمه

این گزارش بر پایه داده‌های عملکردی صنعت خودرو در نیمه نخست سال ۱۴۰۴ تدوین شده و با بهره‌گیری از شاخص‌های تولید، فروش، خرید، ارزش بازار و اثرات سیاست خارجی، تصویری فشرده از وضعیت واقعی بخش خودرو و قطعه‌سازی ارائه می‌دهد. هدف آن، بررسی هم‌زمان روندهای ریالی و دلاری و تحلیل پایداری ساختار مالی دو خودروساز اصلی کشور است.

ماه‌نمای حاضر تلاش می‌کند فراتر از ثبت داده‌های کمی، به تفسیر پشتوانه‌های اقتصادی ارقام بپردازد؛ از جمله چگونگی تأثیر نوسانات ارزی، تحولات سیاستی و محدودیت‌های زنجیره تأمین بر رفتار بنگاه‌ها. ترکیب نمودارهای آماری و توضیحات تحلیلی، امکان مقایسه‌ای روشن میان دوره فعلی و سال پیش را فراهم کرده و نشان می‌دهد که رشد ظاهری مقادیر ریالی الزاماً بهبود واقعی در تولید یا مزیت رقابتی ایجاد نکرده است.

تولید و فروش خودرو

در نیمه نخست سال ۱۴۰۴، **کاهش ۹,۲۴ درصدی تولید** در مقایسه با مدت مشابه سال قبل در حالی رخ داده که میزان فروش در همین بازه **۱۸,۱۱ درصد رشد** یافته است. این واگرایی میان تولید و فروش نشان می‌دهد شرکت‌ها طی این مدت بخشی از موجودی انبار خود را روانه بازار کرده‌اند تا نقدینگی خود را بهبود دهند، به‌ویژه در شرایطی که هزینه تأمین و نرخ ارز رشد یافته است. روند مزبور در خودروهای سواری مشهودتر از خودروهای تجاری است، زیرا بخش تجاری تحت تأثیر رکود ساخت‌وساز و حمل‌ونقل با افت تقاضای عمیق‌تری روبه‌روست.

در مقایسه دو خودرو ساز اصلی، ایران‌خودرو توانسته در شش ماه سال ۱۴۰۴ در مقایسه با مدت مشابه ۱۴۰۳ **رشد ۸,۴۶ درصدی** داشته باشد در حالی که سایپا **افت ۳۵,۶۸ درصدی** را تجربه کرده است.



آمار تولید و فروش خودروهای سواری

تغییر تولید شش ماهه

-۹.۲۴٪

(۱۴۰۳ به ۱۴۰۴)

رشد فروش شش ماهه

+۱۸.۱۱٪

(۱۴۰۳ به ۱۴۰۴)

کل تولید شش ماهه ۱۴۰۴

۳۸۹,۲۱۰

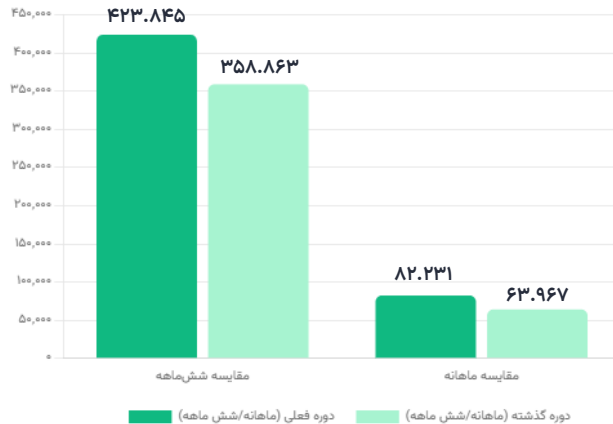
دستگاه

کل تولید شهریور ۱۴۰۴

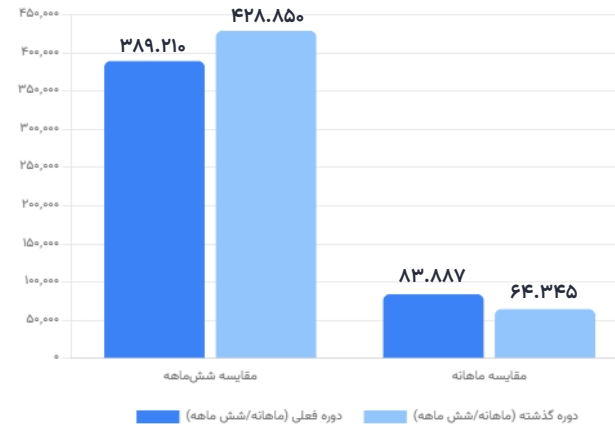
۸۳,۸۸۷

دستگاه

مقایسه آمار فروش



مقایسه آمار تولید



با وجود کاهش تولید در شش ماهه نخست سال، آمار فروش رشد قابل توجهی را تجربه کرده است که می‌تواند نشان‌دهنده مدیریت بهینه موجودی انبار شرکت‌ها باشد.



آمار تولید خودروهای تجاری

افت مجموع تجاری (۶ ماهه)

-۳۴.۹۵%

کاهش

رشد تجاری سنگین (۶ ماهه)

+۲۴.۶۹%

افزایش

رشد تجاری سبک (ماهانه)

+۱۱۴.۳۲%

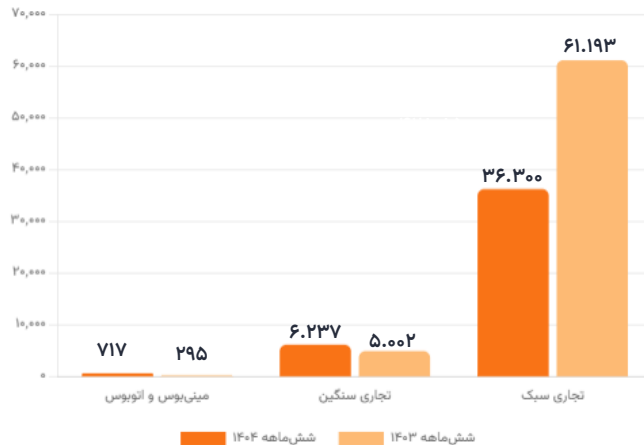
افزایش

مجموع تولید تجاری (شهریور)

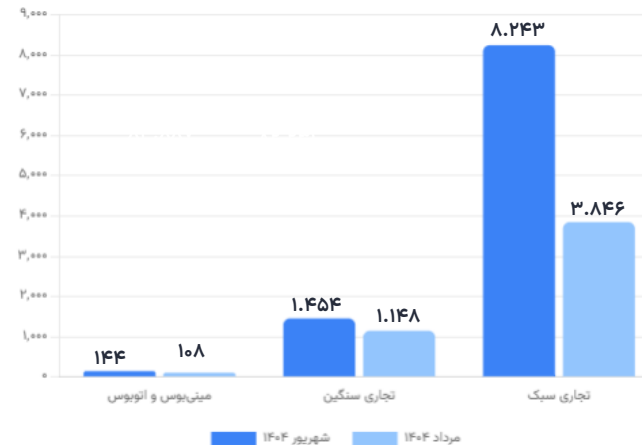
۹,۸۴۱

دستگاه

مقایسه تولید شش ماهه (۱۴۰۳ به ۱۴۰۴)



مقایسه تولید ماهانه (شهریور و مرداد ۱۴۰۴)



با وجود افت قابل توجه در تولید شش ماهه خودروهای تجاری سبک، رشد چشمگیر ماهانه در این بخش و همچنین رشد قابل توجه در تولید اتوبوس و مینی بوس در بازه شش ماهه، از نکات برجسته آمار اخیر است.



آمار تولید ایران خودرو و سایپا

افت تولید سایپا (شش ماهه)

-۳۵.۶۸٪

کاهش

۲۱,۵۱۱

تولید شهریور

رشد تولید ایران خودرو (شش ماهه)

+۸.۴۶٪

افزایش

۶۲,۲۴۸

تولید شهریور

کل تولید (شش ماهه ۱۴۰۴)

۳۷۴,۲۸۵

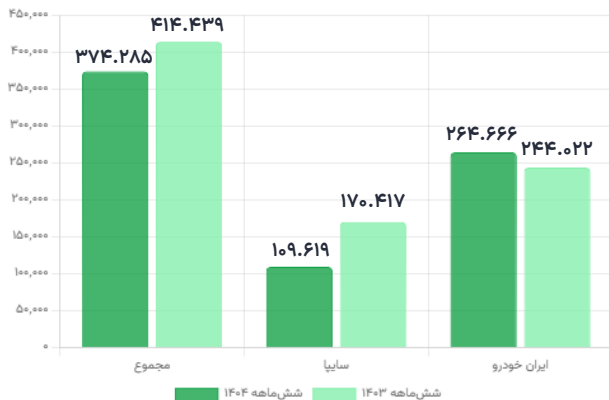
دستگاه

کل تولید (شهریور)

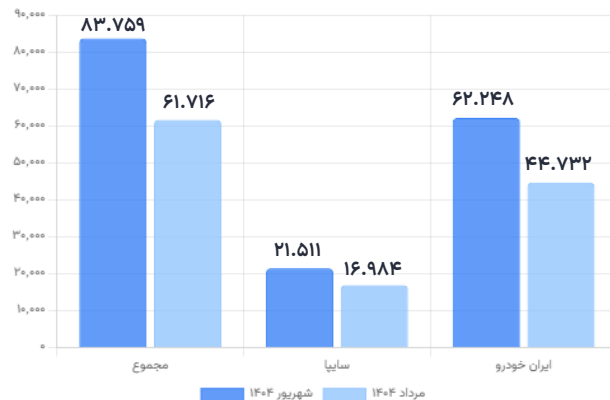
۸۳,۷۵۹

دستگاه

مقایسه آمار تولید (شش ماهه)



مقایسه آمار تولید (ماهانه)



رشد ماهانه تولید در شهریور، اگرچه الزاماً نشانه بهبود پایدار نیست، اما عملکرد مثبت ایران خودرو در نیمه اول سال در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته با رشد حدود ۸.۵ درصدی در میانه نااطمینانی‌های ناشی از جنگ و نوسانات زنجیره تأمین، حاکی از تاب‌آوری نسبی این شرکت است؛ در مقابل، افت ۳۶ درصدی سایپا همچنان عامل اصلی کاهش تراز کلی تولید شش ماهه به‌شمار می‌آید.

سهم از تولید و فروش خودروسازان

سهم از بازار (شهریور)

تولید
ایران خودرو: ۷۴.۳٪
سایپا: ۲۵.۷٪

فروش
ایران خودرو: ۷۳.۵٪
سایپا: ۲۶.۵٪

آمار کلی

مجموع تولید (شهریور): ۸۳,۷۵۹
مجموع فروش (شش ماهه): ۴۰۴,۳۳۲

سهم از فروش (شهریور ۱۴۰۴)



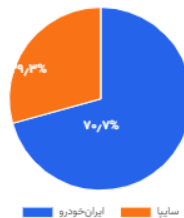
سهم از تولید (شهریور ۱۴۰۴)



سهم از فروش (شش ماهه نخست ۱۴۰۴)



سهم از تولید (شش ماهه نخست ۱۴۰۴)



ایران خودرو با در اختیار داشتن حدود سه چهارم از سهم تولید، بازیگر اصلی بازار است. با این حال، مقایسه سهم فروش شش ماهه نشان می دهد که سهم این شرکت در فروش نسبت به تولید کمتر است.



درآمد حاصل از فروش

افزایش مبلغ فروش ریالی در نیمه نخست ۱۴۰۴، در نگاه اول بیانگر رشد عملکرد خودروسازان است، اما بررسی همزمان شاخص‌های دلاری نشان می‌دهد این رشد کاملاً اسمی است. ارزش کل فروش از ۱۸۷,۴ به ۲۵۹,۵ **همت رشد کرده**، اما اگر آن را بر پایه دلار آزاد بسنجیم، رقم کل از ۳,۱ به ۲,۹ **میلیارد دلار کاهش یافته است**.

در همین راستا، فروش دلاری سایپا **افت ۳۲ درصدی** داشته و ایران‌خودرو فقط اندکی **رشد ۱,۵ درصدی** را تجربه کرده است؛ لذا رشد ریالی نمی‌تواند معیاری برای عملکرد واقعی باشد. در مجموع، روند دوگانه ریالی-دلاری تأییدی است بر اینکه صنعت خودرو بیش از آنکه با رشد واقعی روبه‌رو باشد، با **تورم ریالی و کاهش قدرت فروش واقعی** مواجه است که پیامد مستقیم فشار هزینه و افت بهره‌وری است.

آمار فروش ریالی ایران خودرو و سایپا

مجموع فروش (شش ماهه ۱۴۰۴)

۲۵۹.۵۵

همت

رشد فروش سایپا (۶ ماهه)

+۱.۴۳٪

افزایش

رشد فروش ایران خودرو (۶ ماهه)

+۵۱.۳۰٪

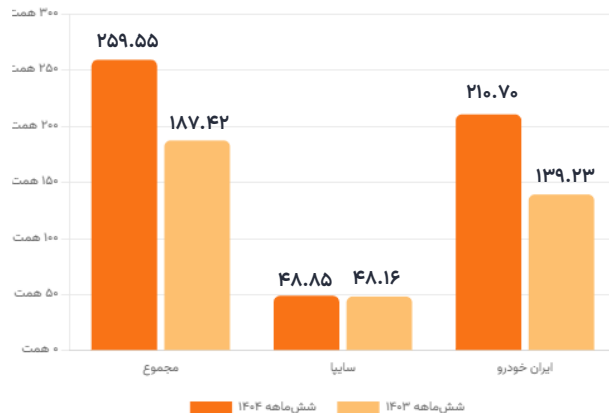
افزایش

مجموع فروش (شهریور)

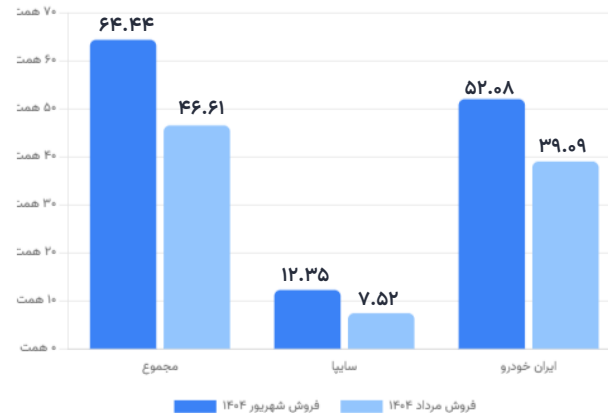
۶۴.۴۴

همت

مقایسه فروش شش ماهه (۱۴۰۳ به ۱۴۰۴)



مقایسه فروش ماهانه (شهریور و مرداد ۱۴۰۴)



افزایش مبلغی فروش در شش ماهه نخست ۱۴۰۴، علی رغم ظاهر رشد ریالی، بیشتر ناشی از افزایش عمومی قیمت ها، کاهش ارزش ریال و رشد قیمت خودروها است و بیانگر افزایش واقعی در تعداد فروش یا سودآوری تولیدکنندگان نیست.



آمار فروش ایران خودرو و سایپا بر اساس نرخ دلار آزاد

مجموع فروش (شش ماهه ۱۴۰۴)

۲.۸۸

میلیارد دلار

افت فروش سایپا (۶ ماهه)

-۳۱.۹۶٪

کاهش

رشد فروش ایران خودرو (۶ ماهه)

+۱.۵۰٪

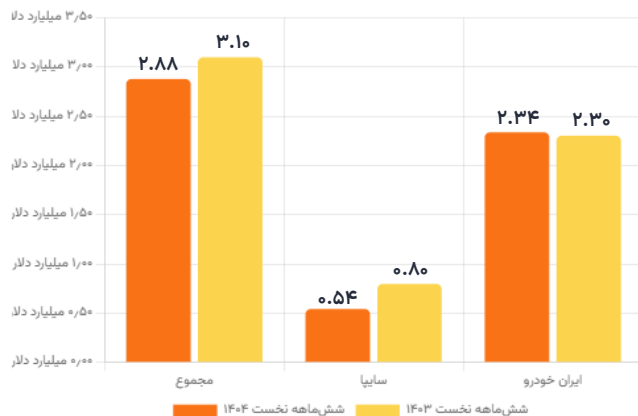
افزایش

مجموع فروش (شهریور)

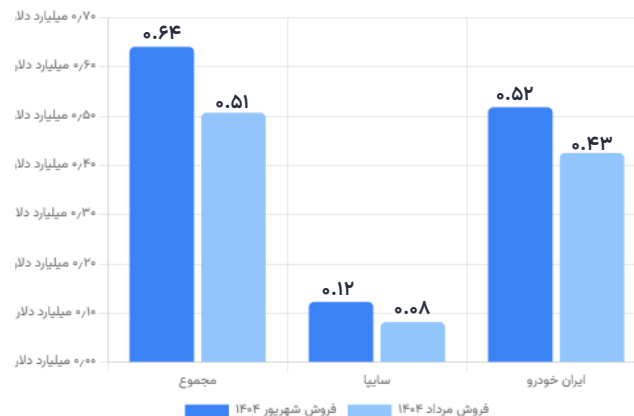
۰.۶۴

میلیارد دلار

مقایسه فروش دلاری شش ماهه (۱۴۰۳ به ۱۴۰۴)



مقایسه فروش دلاری ماهانه (شهریور و مرداد ۱۴۰۴)



رشد فروش ماهانه هر دو خودروساز در شهریور، قابل توجه است. اما افت فروش شش ماهه سایپا و کاهش مجموع فروش دلاری در این بازه، نشان دهنده چالش های موجود در بازار است، در حالی که ایران خودرو توانسته با وجود افزایش نرخ دلار، فروش خود را تا حدودی بهتر نماید.



حجم خرید

داده‌های خرید نشان می‌دهد که در شهریور ۱۴۰۴ رشد قابل توجهی در خرید داخلی رخ داده است؛ مجموع خرید **از ۲۷,۵ همت در مرداد به ۴۰,۴ همت رسیده** که عمدتاً ناشی از افزایش سفارش‌های ایران‌خودرو بوده است. سهم این شرکت از خرید داخلی نزدیک به **۷۷ درصد** است، در حالی که سهم سایپا حدود **۲۳ درصد** است. این الگو نشان می‌دهد اتکای زنجیره تأمین ایران‌خودرو به قطعه‌سازان داخلی بسیار بیشتر از سایپاست و تمرکز آن بر تثبیت تامین داخلی بالا رفته است.

در بخش خرید خارجی، مجموع شش‌ماهه به حدود ۲۶,۴ همت رسیده که کاهش نسبی نسبت به مدت مشابه دارد. رشد ریالی خریدهای ارزی ایران‌خودرو عمدتاً بازتاب افزایش نرخ دلار است نه افزایش حجم کالا. در مقابل، سایپا **کاهش ۱۳ درصدی** در خرید ماهانه خارجی را تجربه کرده است. در کل، افزایش سهم خرید داخلی نسبت به خارجی از یک سو نشانه تلاش برای بومی‌سازی است، اما از سوی دیگر بیانگر **دشواری دسترسی به منابع ارزی و محدودیت واردات قطعه** می‌باشد.

آمار خرید داخلی ایران خودرو و سایپا

مجموع خرید ۶ ماهه

۱۶۹.۴۰

همت

رشد خرید سایپا (ماهانه)

+۷۲.۷۷%

افزایش

رشد خرید ایران خودرو (ماهانه)

+۴۰.۸۰%

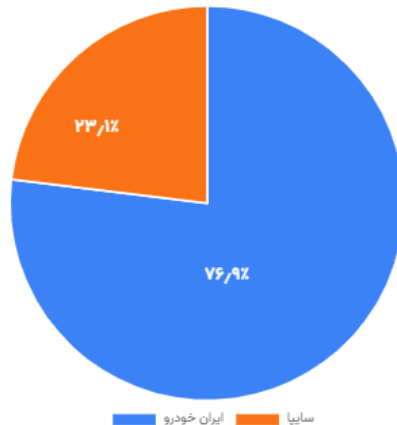
افزایش

مجموع خرید (شهریور)

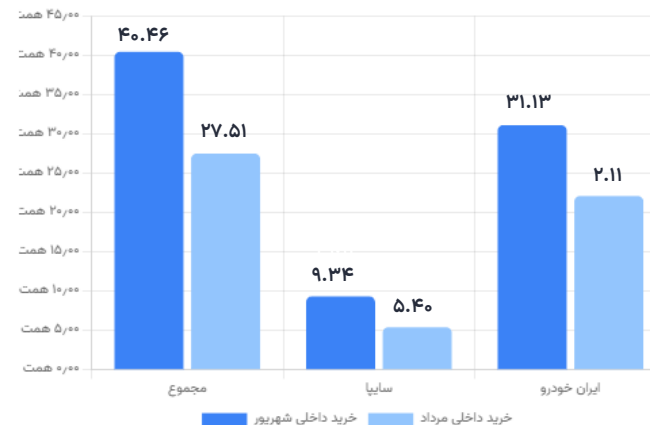
۴۰.۴۶

همت

سهم از خرید داخلی (شهریور ۱۴۰۴)



مقایسه ماهانه خرید داخلی (شهریور و مرداد)



در حالی که بخش عمده خرید داخلی توسط ایران خودرو انجام می‌شود، رشد قابل توجه خرید ماهانه نشان‌دهنده افزایش فعالیت در زنجیره تامین داخلی است و احتمالاً نشان دهنده برنامه خودروسازان برای افزایش تولید است.



آمار خرید خارجی ایران خودرو و سایپا

مجموع خرید ۶ ماهه

۲۶.۳۶

همت

افت خرید سایپا (ماهانه)

-۱۳.۳۷%

کاهش

رشد خرید ایران خودرو (ماهانه)

+۱۱.۲۷%

افزایش

مجموع خرید (شهریور)

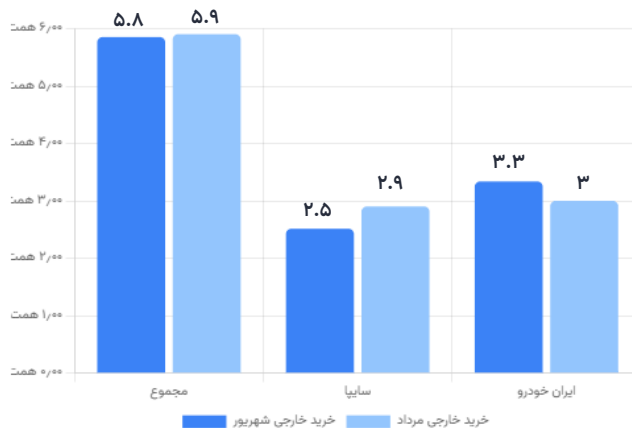
۵.۸۵

همت

سهم از خرید خارجی (شهریور ۱۴۰۴)



مقایسه ماهانه خرید خارجی (شهریور و مرداد)



رشد ریالی خرید خارجی ایران خودرو در شهریور، بیشتر ناشی از افزایش نرخ دلار بوده است، در حالی که سایپا با کاهش خرید مواجه بوده است. این موضوع می‌تواند نشان‌دهنده تفاوت در استراتژی‌های تامین قطعات وارداتی دو شرکت در این ماه باشد.



مقایسه نسبت خرید داخلی به فروش ایران خودرو و سایپا

بالاترین نسبت (مرداد)

۷۱.۸۴٪

مربوط به سایپا

بالاترین نسبت (شهریور)

۷۵.۵۷٪

مربوط به سایپا

نسبت شش ماهه (سایپا)

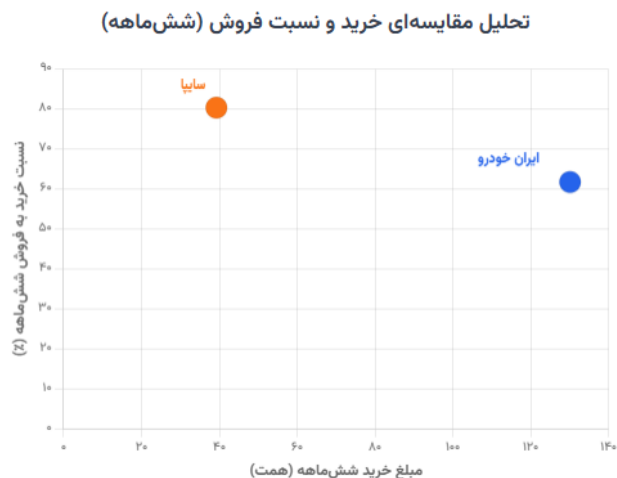
۸۰.۴۰٪

خرید به فروش

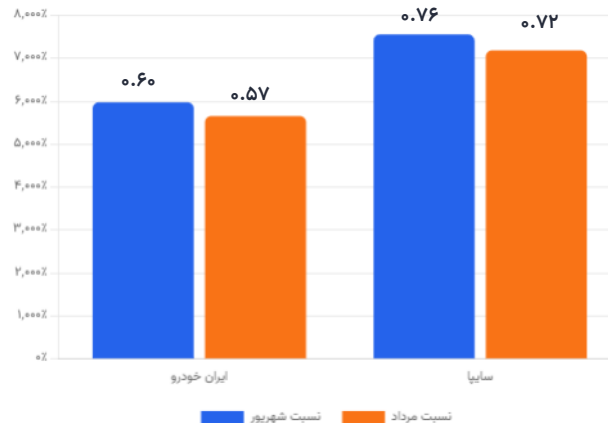
نسبت شش ماهه (ایران خودرو)

۶۱.۷۶٪

خرید به فروش



مقایسه ماهانه نسبت خرید به فروش



این نمودار نشان می‌دهد که ایران خودرو با وجود حجم خرید بسیار بالاتر (محور افقی)، نسبت خرید به فروش بهینه‌تری (عدد پایین‌تر در محور عمودی) نسبت به سایپا در شش ماهه نخست داشته است.



مقایسه نسبت خرید داخلی به خرید کل ایران خودرو و سایپا

سهم سایپا (شهریور)

۷۸.۷۸٪

سهم ایران خودرو (شهریور)

۹۰.۳۱٪

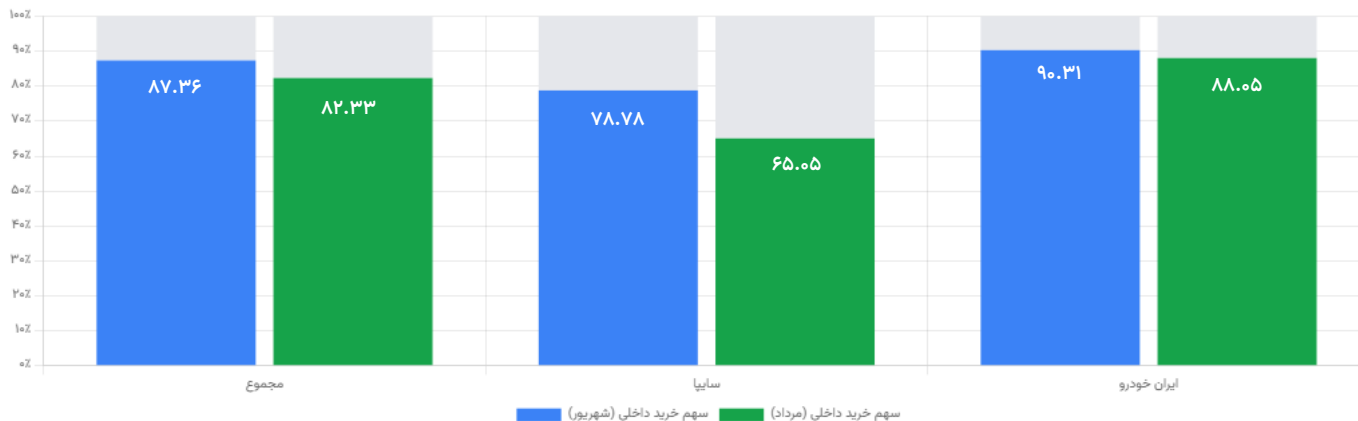
سهم کل خرید داخلی (شش ماهه)

۸۶.۵۴٪

سهم کل خرید داخلی (شهریور)

۸۷.۳۶٪

مقایسه ماهانه سهم خرید داخلی



در شهریور ماه، سهم خرید داخلی در هر دو شرکت و در مجموع نسبت به مرداد افزایش یافته است که نشان‌دهنده افزایش اتکا به تولیدکنندگان داخلی است. درصد اتکا به خرید داخلی در ایران خودرو بسیار بیشتر از سایپاست.



ارزش بازار

ارزش بازار ریالی هر دو خودروساز در نیمه نخست سال ۱۴۰۴ **رشد اسمی** نشان می‌دهد، در حالی که به قیمت دلار در همان بازه **یا افت داشته یا ثابت مانده است**. این اختلاف نشان می‌دهد افزایش ارزش اسمی سهام آن‌ها در بورس بیشتر نتیجه **تورم عمومی و کاهش ارزش پول ملی** است تا بهبود عملکرد عملیاتی.

بنابراین، رشد شاخص ریالی نباید به‌عنوان نشانه تحرک بخش واقعی اقتصاد تلقی شود. **بازده دلاری منفی** در کنار **رشد ظاهری ریالی** نشان می‌دهد سرمایه‌گذاران داخلی بیشتر از سر **رفتار تورمی یا حفظ ارزش دارایی‌ها** به بازار سهام خودرویی ورود کرده‌اند، نه به دلیل چشم‌انداز اقتصادی مثبت.

ارزش ریالی بازار خودرو و سایپا در بورس

رشد سالانه سایپا

+۳۵.۲۹%

(شهریور ۱۴۰۳ به ۱۴۰۴)

رشد سالانه ایران خودرو

+۳۲.۳۲%

(شهریور ۱۴۰۳ به ۱۴۰۴)

ارزش بازار سایپا (شهریور)

۶۴.۳۶

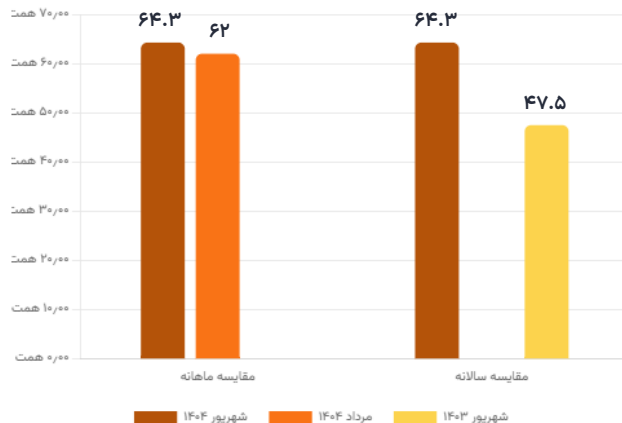
همت

ارزش بازار ایران خودرو (شهریور)

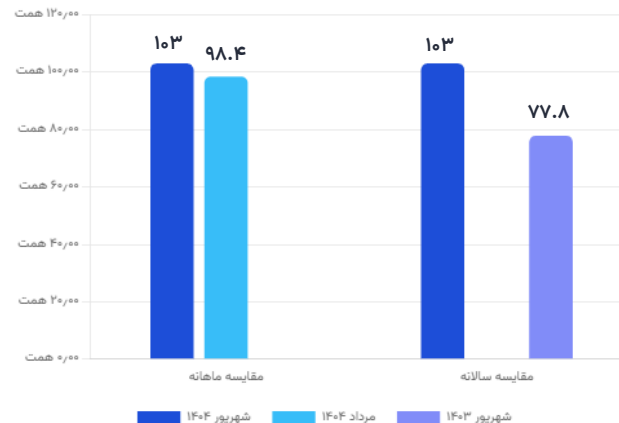
۱۰۳.۰۶

همت

مقایسه ارزش بازار سایپا



مقایسه ارزش بازار ایران خودرو



هر دو خودروساز بزرگ کشور در شهریور ماه نسبت به ماه گذشته و همچنین نسبت به سال گذشته رشد ارزش بازار را تجربه کرده‌اند. رشد هر دو شرکت بیشتر ناشی از تضعیف ریال و تورم بوده است.



ارزش دلاری بازار ایران خودرو و سایپا در بورس (نرخ آزاد)

افت سالانه سایپا

-۲۰.۰۰٪

(شهریور ۱۴۰۴ به ۱۴۰۳)

افت سالانه ایران خودرو

-۲۱.۵۳٪

(شهریور ۱۴۰۴ به ۱۴۰۳)

ارزش دلاری سایپا (شهریور)

۰.۶۴

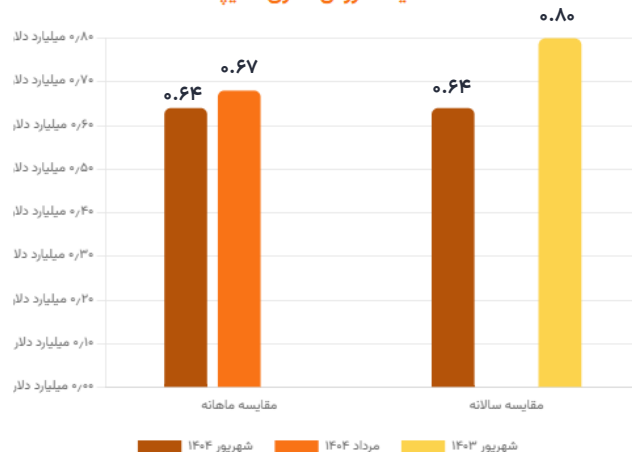
میلیارد دلار

ارزش دلاری ایران خودرو (شهریور)

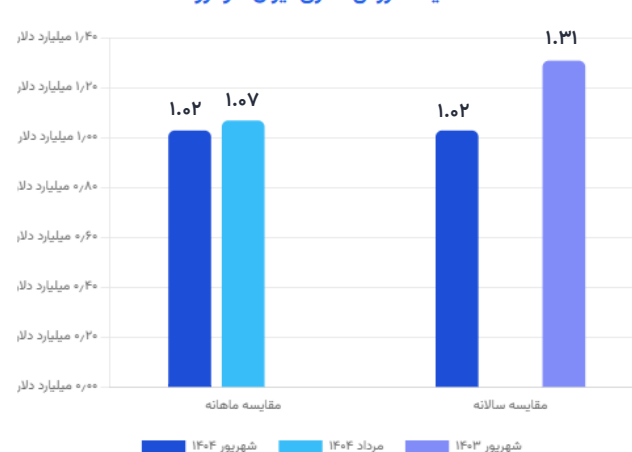
۱.۰۳

میلیارد دلار

مقایسه ارزش دلاری سایپا



مقایسه ارزش دلاری ایران خودرو



با تبدیل ارزش بازار به دلار، تصویر متفاوتی نمایان می‌شود. هر دو خودروساز در یک سال گذشته با افت ارزش دلاری مواجه شده‌اند که نشان می‌دهد رشد ریالی آن‌ها از سرعت تضعیف ریال و تورم عقب مانده است.



تاثیر مکانیزم ماشه بر صنعت خودرو

در صورت فعال شدن مکانیزم ماشه، صنعت خودرو در معرض **سه تهدید عمده** قرار خواهد گرفت: ۱- **اختلال در تأمین قطعات خارجی** به دلیل محدودیت مبادلات بانکی، افزایش هزینه و بالارفتن ریسک های حمل و نقل، ۲- **رشد نرخ ارز** و در نتیجه افزایش قیمت تمام شده، و ۳- **سخت تر شدن تأمین مالی** و انتقال فناوری. این سه عامل می تواند به تعویق در مونتاژ و توقف خطوط برخی مدل های CKD منجر شود.

از منظر ساختاری، فشار ارزی تازه احتمالاً فضای جایگزینی قطعات داخلی به جای وارداتی را تقویت می کند، اما در کوتاه مدت باعث **افزایش هزینه و کاهش کیفیت محصولات** خواهد شد. در بعد بازار نیز افزایش انتظارات تورمی و نوسانات ارزی می تواند موجب **تلاطم بیشتر در قیمت خودرو و کاهش قدرت خرید** مصرف کننده شود. به بیان دیگر، فعال سازی این سازوکار یک **شوک منفی مضاعف** به صنعت تلقی می شود که می تواند دست کم تا پایان ۱۴۰۵ اثرات رکودی خود را بر جای گذارد.

سناریوهای حاصل از فعال سازی مکانیزم ماشه

سناریوی ملایم

میزان تولید (هزار دستگاه)

۷۸۰	۸۶۰	۸۳۲
۱۴۰۶	۱۴۰۵	۱۴۰۴

تأثیر بر تولید

افت محدود ۱۰-۱۵٪ و حفظ خطوط مونتاژ فعلی.

تجهیزات و خطوط

حفظ خطوط موجود با امکان ارتقا و معرفی مدل های جدید.

بازار و قیمت

افزایش ملایم قیمت و حفظ نسبی قدرت خرید مشتریان.

افق زمانی

قابل دوام تا ۲ تا ۳ سال، وابسته به مدیریت ارزی.

سناریوی میانه

میزان تولید (هزار دستگاه)

۶۰۹	۷۱۲	۷۸۶
۱۴۰۶	۱۴۰۵	۱۴۰۴

تأثیر بر تولید

افت ۲۰-۲۵٪ و تولید مدل های ساده و ارزان.

تجهیزات و خطوط

شرایط ناپایدار و سایه فرسودگی بر خطوط تولید.

بازار و قیمت

افزایش قیمت حدود ۵۰٪، کاهش تنوع و افت کیفیت.

افق زمانی

این شرایط می تواند تا ۲ سال ادامه داشته باشد.

سناریوی شدید

میزان تولید (هزار دستگاه)

۲۲۳	۳۷۳	۶۵۱
۱۴۰۶	۱۴۰۵	۱۴۰۴

تأثیر بر تولید

کاهش بیش از ۵۰٪ و توقف کامل مدل های به روز.

تجهیزات و خطوط

فرسودگی سریع خطوط تولید و ریسک تعطیلی دائمی.

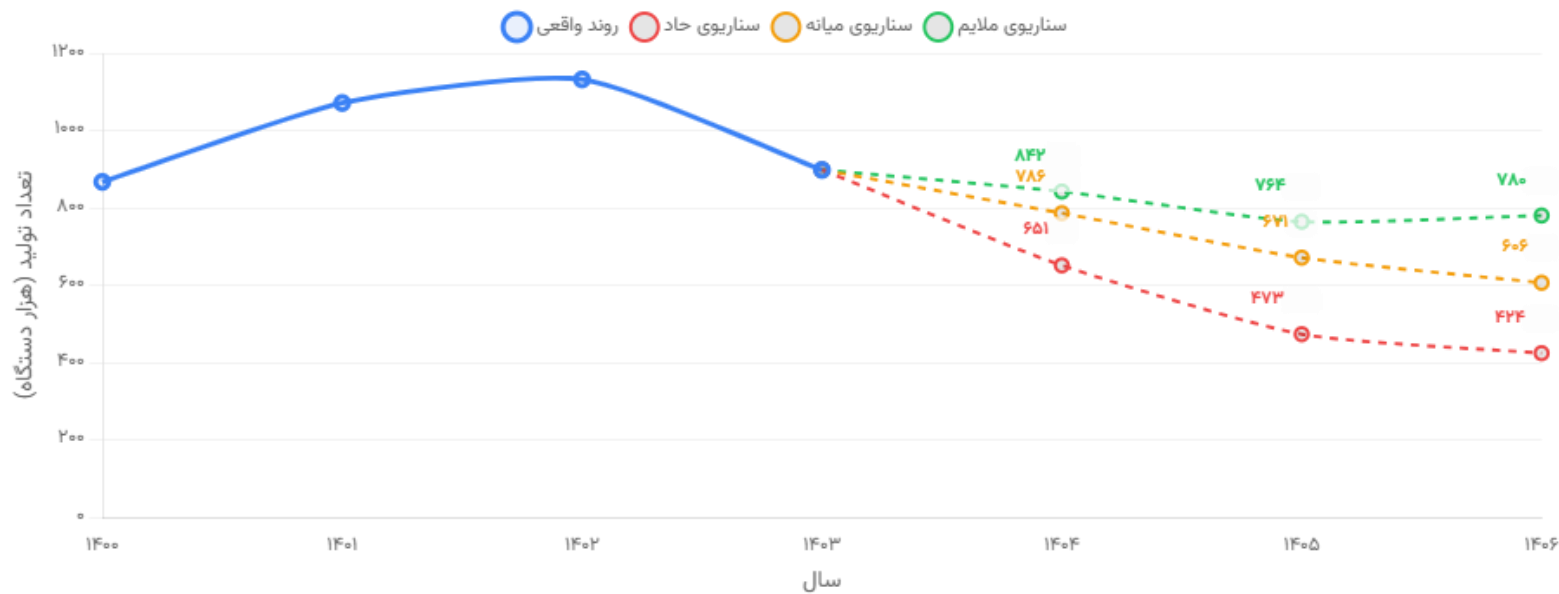
بازار و قیمت

جهش شدید قیمت و گرایش بازار به سمت خودروهای دست دوم.

افق زمانی

آثار آبی در ۲ ماه و تبعات بلندمدت چند ساله.

پیش بینی روند تولید خودرو پس از فعال سازی مکانیزم ماشه



نتایج کلیدی

1. تولید **کاهش یافته** اما فروش ریالی به دلیل تورم **رشد کرده** است.
 2. ایران خودرو در اغلب شاخص‌ها از سایپا عملکرد **قوی‌تری** داشته است.
 3. در مقیاس دلاری، فروش واقعی **کاهش یافته** و رشد اسمی صرفاً ناشی از تورم است.
 4. سهم خرید داخلی افزایش و وابستگی به واردات **کاهش یافته** است.
 5. ارزش بازار ریالی بالا رفته اما ارزش دلاری شرکت‌ها **افت کرده** است.
 6. فعال شدن مکانیزم ماشه می‌تواند **شوک تازه‌ای** به زنجیره تأمین و هزینه تولید وارد کند.
- در مجموع، صنعت خودرو در نیمه نخست سال ۱۴۰۴ بیش از هر چیز «در حال بقا» بوده است نه «در مسیر رشد». حفظ توان تولید در شرایط بی‌ثبات ارزی و مالی، نیازمند سیاست‌گذاری هماهنگ میان نهادهای ارزی، وزارت صمت و زنجیره‌ی تأمین داخلی است. مسیر نیمه دوم سال به میزان زیادی به ثبات ارزی، تداوم واردات کالاهای واسطه‌ای و دامنه محدودیت‌های احتمالی بین‌المللی وابسته خواهد بود.

از توجه شما سپاسگزاریم

انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه
و قطعه سازان خودرو استان تهران
واحد مطالعات استراتژیک

