



ماه‌نمای صنعت خودرو و قطعه‌سازی

دی‌ماه ۱۴۰۴

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



مقدمه

«ماه‌نامی صنعت خودرو و قطعه‌سازی» با هدف ارائه تصویری جامع، تحلیلی و به‌روز از وضعیت این صنعت تدوین شده است. در این گزارش، بر پایه آمار تولید منتشرشده توسط وزارت صنعت، معدن و روندهای کلان تولید خودروهای سواری و تجاری کشور را منعکس شده است. سایر تحلیل‌های ارائه‌شده در حوزه خودرو و قطعه‌سازی، مبتنی بر اطلاعات افشاشده شرکت‌ها در سامانه کدال بوده و با استفاده از داده‌های تکمیلی استخراج‌شده از بورس کالا، مرکز آمار ایران و اتاق بازرگانی ایران مورد تحلیل و تفسیر قرار گرفته‌اند.

این گزارش با بهره‌گیری از داده‌های رسمی منتشرشده و تحلیل‌های تخصصی، ابزاری کاربردی برای مدیران ارشد، سیاست‌گذاران و سرمایه‌گذاران فراهم می‌آورد. دامنه تحلیلی این ماه‌نامه شامل سه گروه اصلی خودروساز بورسی است که مجموعاً بیش از ۹۰ درصد ظرفیت تولید خودروی کشور را در اختیار دارند: گروه ایران‌خودرو (ایران‌خودرو و ایران‌خودرو دیزل)، گروه سایپا (سایپا، پارس‌خودرو، زامیاد و سایپا دیزل) و گروه بهمن (بهمن‌خودرو و بهمن دیزل). این سه گروه، علاوه بر نقش تولیدی خود، تأثیر مستقیمی بر اکوسیستم صنایع پایین‌دستی، بازار کار و سیاست‌های کلان اقتصادی دارند. در کنار خودروسازان، عملکرد ۲۶ شرکت قطعه‌ساز بورسی نیز مورد بررسی قرار می‌گیرد که به‌عنوان حلقه‌های حیاتی زنجیره تأمین، نقش بی‌بدیلی در تداوم تولید، کیفیت محصول نهایی و توان رقابتی صنعت ایفا می‌کنند.

در این شماره، شاخص‌های کلیدی شامل آمار تولید و فروش، عملکرد مالی، ارزش بازار، تحلیل روند قیمت محصولات، بررسی قیمت مواد اولیه صنعت، تحلیل شاخص مدیران خرید، روند تورم و تحلیل‌های مقایسه‌ای دوره‌ای (ماهانه و تجمعی ۹ ماهه) بررسی شده‌اند. رویکرد تحلیلی این گزارش، فراتر از ارائه صرف اعداد و ارقام است؛ با تفسیر روندها، شناسایی نقاط قوت و ضعف و ارزیابی تأثیرات متغیرهای کلان اقتصادی، تصویری واقع‌بینانه از وضعیت صنعت و مسیر آینده آن ترسیم می‌شود.

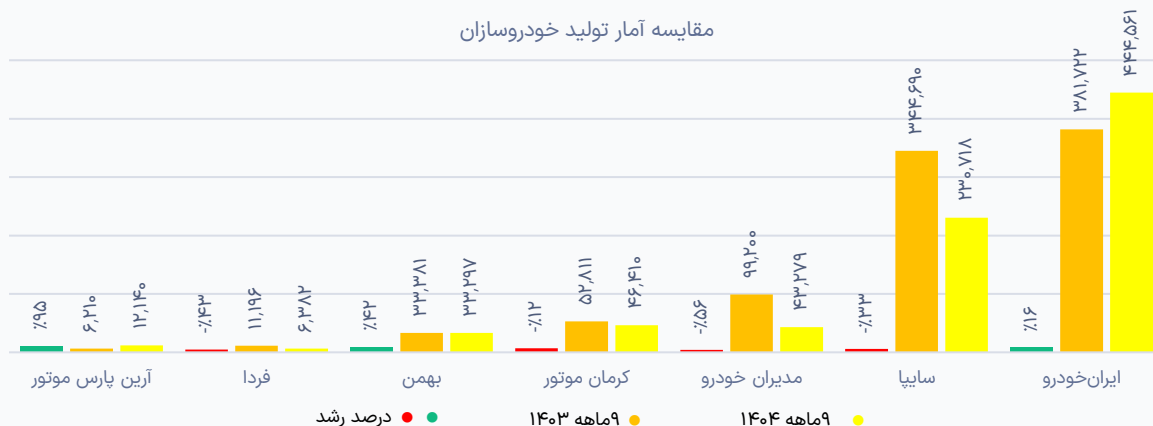


نمای کلی تولید خودرو

	تولید ۹ ماهه ۱۴۰۴	تولید ۹ ماهه ۱۴۰۳	درصد تغییر
گروه ایران خودرو	۴۴۴,۵۶۱	۳۸۱,۷۲۲	۱۶٪
گروه سایپا	۲۳۰,۷۱۸	۳۴۴,۶۹۰	-۳۳٪
مدیران خودرو	۴۳,۲۷۹	۹۹,۲۰۰	-۵۶٪
کرمان موتور	۴۶,۴۱۰	۵۲,۸۱۱	-۱۲٪
گروه بهمن	۳۳,۲۹۷	۲۳,۳۸۱	۴۲٪
فردا	۶,۳۸۲	۱۱,۱۹۶	-۴۳٪
آرین پارس موتور	۱۲,۱۴۰	۶,۲۱۰	۹۵٪

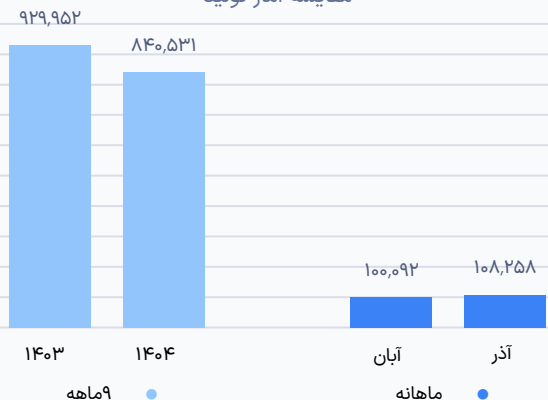
آمار تولید خودرو

مقایسه آمار تولید خودروسازان



طبق آمار وزارت صمت، مجموع تولید ۹ ماهه سال ۱۴۰۴ نسبت به سال ۱۴۰۳ کاهش ۹/۶ درصدی را تجربه کرده که بیانگر کاهش واقعی ظرفیت عملیاتی صنعت خودرو و عدم تحقق برنامه‌های تولید در مقیاس سالانه است. در مقیاس ماهانه، تولید آذرماه با رشد ۸/۲ درصدی نسبت به آبان‌ماه، اگرچه نشانه‌ای از بهبود کوتاه‌مدت است، اما در مقایسه با افت سالانه، بیشتر منعکس‌کننده جریان مقطعی عقب‌ماندگی ماه‌های قبل بوده و بدون اصلاحات ساختاری در تأمین مالی قطعه‌سازان، ثبات ارزی و برنامه‌ریزی تولید، قابلیت تبدیل شدن به روند پایدار را ندارد. همچنین تحلیل درصد تغییر تولید نشان می‌دهد که تنها ایران‌خودرو، بهمن‌موتور و آریان‌پارس‌موتور رشد مثبت داشته‌اند که این امر از توزیع نامتوازن توان جذب شوک‌های ارزی، مالی و زنجیره تأمین در صنعت حکایت دارد.

مقایسه آمار تولید



آمار تولید انواع خودرو

مجموع تولید ۹ ماهه

۸۴۰,۹۳۵

مجموع تولید آذرماه

۱۰۸,۲۵۹

درصد رشد ۹ ماهه

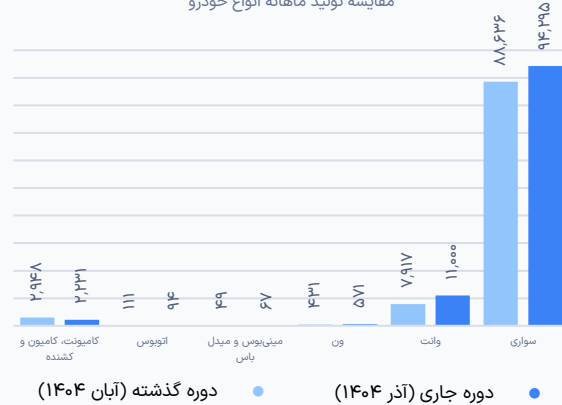
-۹.۶۱٪

درصد رشد ماهانه

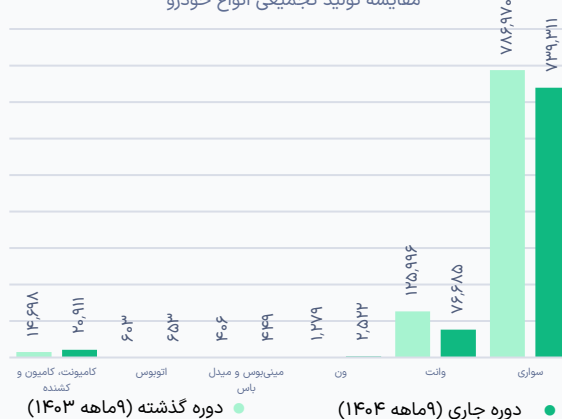
۸.۱۶٪

بررسی تولید انواع خودرو بر اساس آمار وزارت صمت در ۹ ماهه ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که اگرچه در خودروهای باری رشد حدود ۴۲ درصدی و در خودروهای تجاری سبک به‌ویژه ون با رشد کم‌سابقه حدود ۹۷ درصدی مواجه بوده‌ایم، اما این رشد‌ها نتوانسته اثر افت محصولات پرتیراژ را خنثی کند. تولید اتوبوس و مینی‌بوس و میدل‌باس به‌ترتیب رشد حدود ۸ و ۱۱ درصدی داشته که ماهیتی محدود و عمدتاً سازمانی دارد. در مقابل، تولید وانت با افت شدید حدود ۳۹ درصدی و سواری با کاهش حدود ۶ درصدی مواجه شده که به دلیل سهم بالای این دو گروه در سبد تولید، عامل اصلی کاهش عملکرد کل صنعت محسوب می‌شوند. هرچند بهبود ماهانه آذرماه در اغلب بخش‌ها مشاهده می‌شود، اما این تغییر بیشتر مقطعی بوده و نشانه‌ای از بازگشت پایدار روند تولید کل نیست.

مقایسه تولید ماهانه انواع خودرو



مقایسه تولید تجمیعی انواع خودرو



سهم تولید خودروسازان

کمترین سهم در ۱۴۰۴

فردا: ۰.۷۸٪

بیشترین سهم در ۱۴۰۴

ایران خودرو: ۵۴.۴۳٪

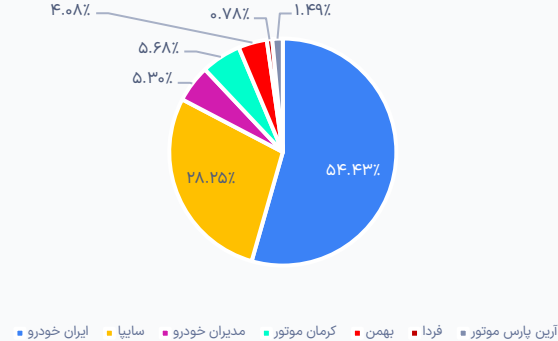
کمترین سهم در ۱۴۰۳

آرین موتور: ۰.۶۸٪

بیشترین سهم در ۱۴۰۳

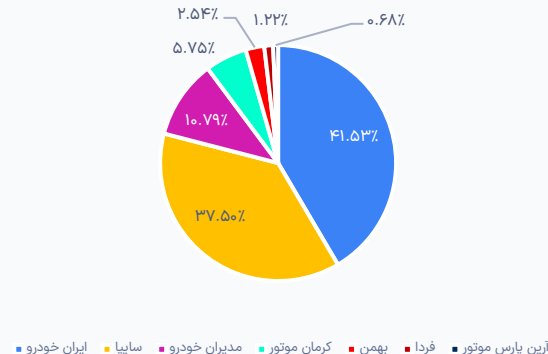
ایران خودرو: ۴۱.۵۳٪

سهم تولید خودروسازان در ۹ ماهه ۱۴۰۴

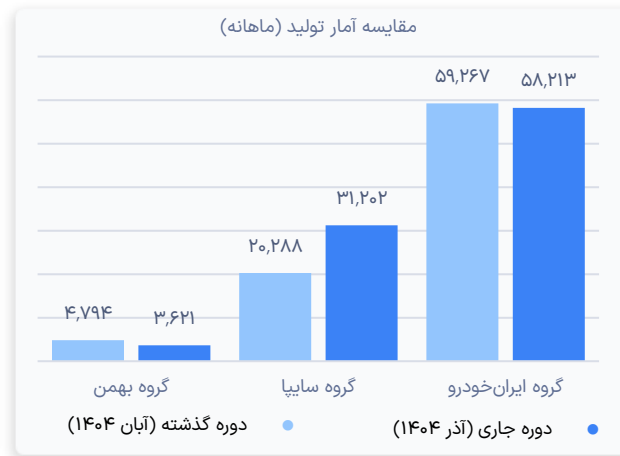
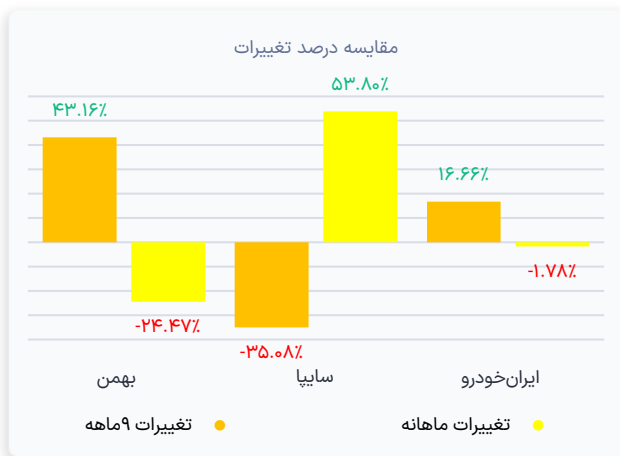


مقایسه سهم بازار خودروسازان بر اساس آمار وزارت صمت در ۹ ماهه ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ نشان می‌دهد بازار خودرو متمرکزتر شده است. ایران خودرو با افزایش تولید، سهم خود را از حدود ۴۱٪ به ۵۴٪ رسانده و اصلی‌ترین برنده جابه‌جایی سهم بازار بوده است. در مقابل، سایپا با افت شدید تولید، سهم خود را از حدود ۳۷٪ به ۲۸٪ کاهش داده و بزرگ‌ترین بازنده سهم بازار محسوب می‌شود. در بخش خصوصی، مدیران خودرو با کاهش شدید سهم مواجه شده، کرمان موتور سهمی تقریباً ثابت داشته و بهمن و آرین پارس موتور افزایش سهم محدودی را ثبت کرده‌اند، در حالی که فردا موتورز سهم خود را از دست داده است. در مجموع، افت سایپا و مدیران خودرو محرک اصلی انتقال سهم بازار به سمت ایران خودرو و افزایش وابستگی بازار به یک بازیگر غالب بوده است.

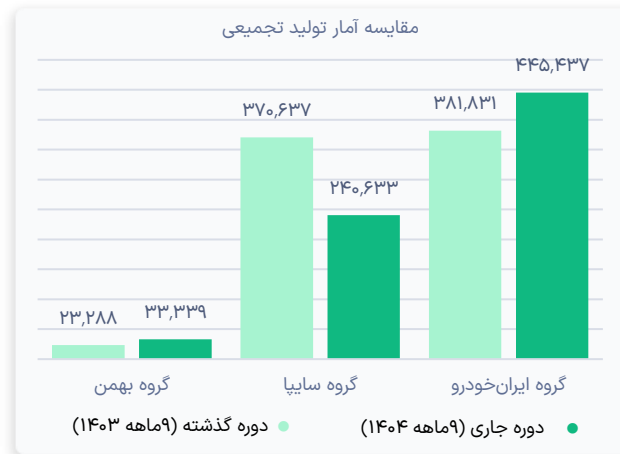
سهم تولید خودروسازان در ۹ ماهه ۱۴۰۳



آمار تولید گروه ایران خودرو، سایپا و بهمن

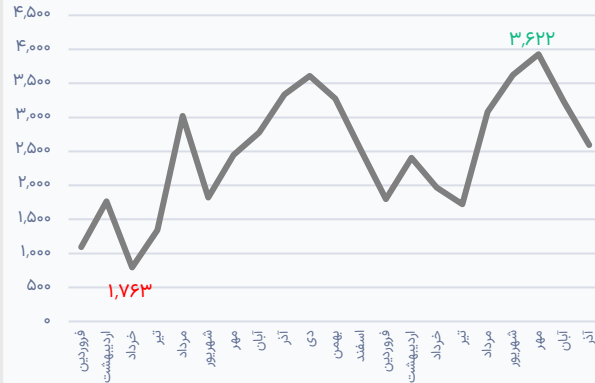


مقایسه تولید گروه ایران خودرو (ایران خودرو و ایران خودرو دیزل)، گروه سایپا (سایپا، پارس خودرو، سایپا دیزل و زامیاد) و گروه بهمن (بهمن موتور و بهمن دیزل) بر اساس آمار رسمی کدال نشان می‌دهد که در دوره ۹ ماهه، بار اصلی حفظ تولید صنعت خودرو بر دوش ایران خودرو بوده است. تولید تجمعی ایران خودرو در این دوره با افزایش ۱۶.۶۶٪ همراه بوده است. در مقابل، تولید تجمعی گروه سایپا در ۹ ماهه با افت قابل توجه ۳۵.۰۸٪ مواجه شده است؛ کاهشی که طبق داده‌های کدال شدیدتر از آن چیزی است که در آمار وزارت صمت منعکس شده و آمار وزارت صمت کاهش تولید سایپا را ملایم‌تر نشان داده است. گروه بهمن نیز با وجود سهم کوچک‌تر، در مقیاس تجمعی رشد مثبت حدود ۴۳٪ را ثبت کرده و عملکرد بهتری نسبت به میانگین صنعت داشته است.



روند تولید خودروهای سواری گروه ایران خودرو، سایپا و بهمن

روند تولید بهمن در سال ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴

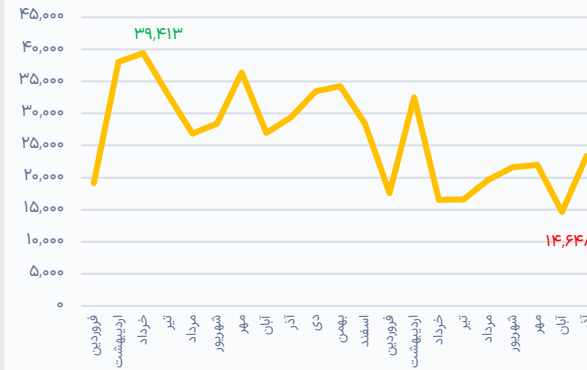


روند تولید ایران خودرو در سال ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴



بر اساس آمار کدال، روند تولید خودرو سواری در سه گروه ایران خودرو، سایپا و بهمن نشان می‌دهد که در ۹ ماهه ۱۴۰۴ رفتار این خودروسازان متفاوت از قبل بوده است. ایران خودرو نسبت به سال قبل روندی باثبات‌تر و عمدتاً رو به رشد داشته و نقش اصلی را در کاهش شدت افت تولید سواری کشور ایفا کرده است. در مقابل، سایپا با کاهش محسوس تولید در اغلب ماه‌های ۱۴۰۴ مواجه بوده که به دلیل سهم بالای آن، عامل اصلی فشار کاهنده بر تولید کل خودرو سواری محسوب می‌شود. در این میان، گروه بهمن با وجود سهم محدودتر، در مقایسه با سال قبل رشد بهتری را ثبت کرده است. در مجموع، افت تولید سواری کشور بیش از هر چیز ناشی از ضعف عملکرد سایپا بوده و رشد ایران خودرو و بهمن تنها اثر تعدیلی محدود بر روند کل داشته است.

روند تولید سایپا در سال ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴



آمار فروش ریالی گروه ایران خودرو، سایپا و بهمن

مجموع فروش ۹ ماهه

۵۶۴.۷۲ همت

مجموع فروش آذرماه

۷۸.۳۷ همت

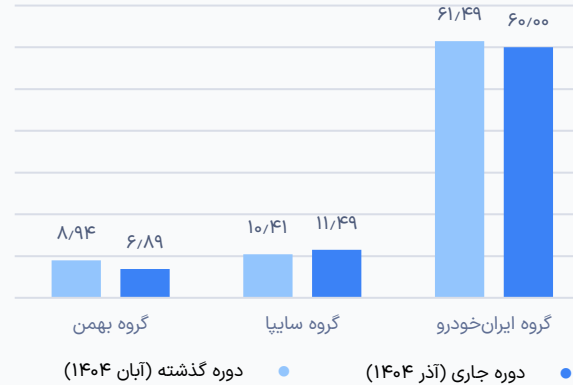
مجموع تغییرات ۹ ماهه

٪۴۵.۷۱

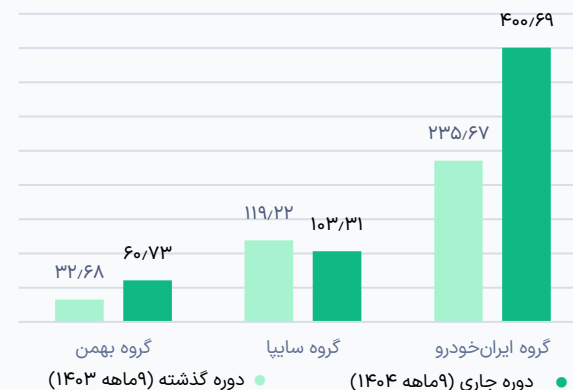
مجموع تغییرات ماهانه

-٪۳.۰۵

مقایسه آمار فروش ماهانه (همت)



مقایسه آمار فروش تجمیعی (همت)



فروش ۹ ماهه نخست ۱۴۰۴ ثبت شده در کدال به توضیح نشان‌دهنده دوگانگی عملکرد در صنعت خودرو است. ایران خودرو با حدود ۴۰۰ همت فروش تجمعی و رشد ۷۰٪، موتور اصلی رشد ریالی صنعت بوده و فاصله معناداری با سایر خودروسازان ایجاد کرده است. گروه بهمن هرچند از نظر مقیاس فروش در سطح حدود ۶۱ همت قرار دارد، اما با رشد بسیار بالای ۸۶٪ پویاترین عملکرد را ثبت کرده و جایگاه خود را در حال تقویت نشان می‌دهد. در مقابل، سایپا با فروش حدود ۱۰۳ همت و افت ۱۳٪ تنها گروهی است که کاهش فروش تجمعی داشته و نقش اصلی را در تضعیف رشد کل بازار ایفا کرده است. در مجموع، رشد فروش صنعت در ۹ ماهه ۱۴۰۴ به شدت متکی بر ایران خودرو بوده و افت سایپا مانع تحقق رشد متوازن در سطح کل بازار شده است.

آمار فروش گروه ایران خودرو، سایپا و بهمن بر اساس نرخ دلار آزاد

مجموع فروش ۹ ماهه

۵.۷۵ میلیارد دلار

مجموع فروش آذرماه

۰.۶۴ میلیارد دلار

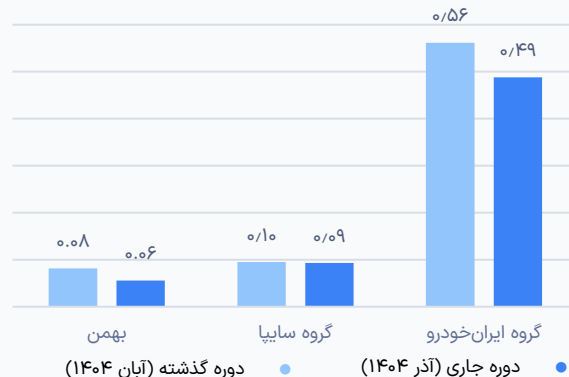
مجموع تغییرات ۹ ماهه

-۶.۷۳٪

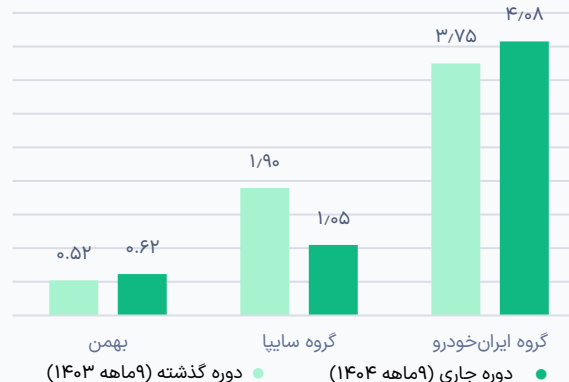
مجموع تغییرات ماهانه

-۱۳.۶۶٪

مقایسه آمار فروش ماهانه (میلیارد دلار)

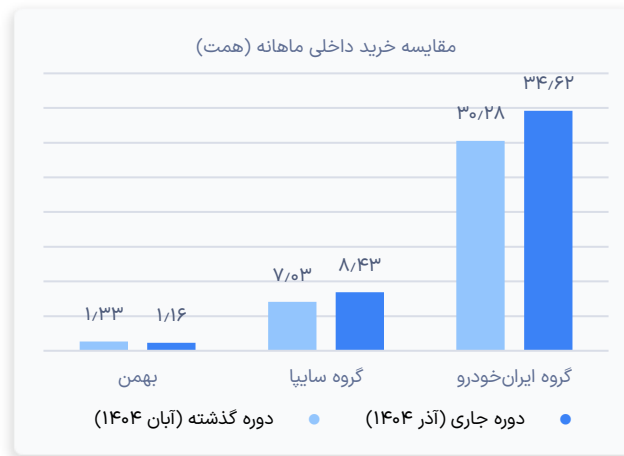
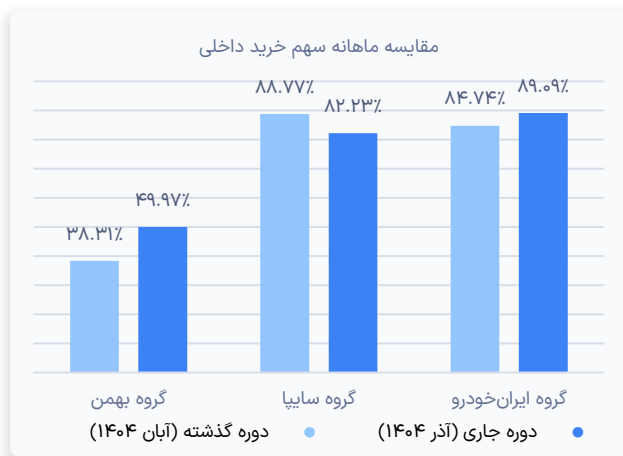


مقایسه آمار فروش تجمیعی (میلیارد دلار)

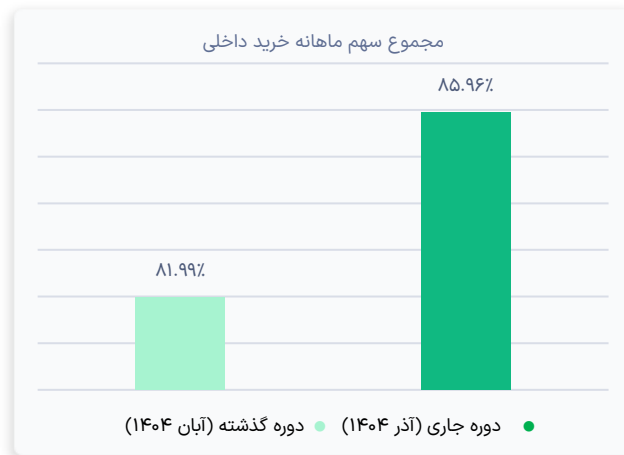


بر اساس آمار موجود در کدال و با در نظر گرفتن نرخ ارز ماهانه و محاسبه فروش به دلار، تصویر فروش واقعی صنعت با آمار ریالی تفاوت معناداری دارد. در این مقیاس، ایران خودرو با افزایش فروش از ۳/۷۵ به ۴/۰۸ میلیارد دلار (رشد $\approx ۹\%$) و گروه بهمن با رشد از ۰/۵۲ به ۰/۶۲ میلیارد دلار (رشد $\approx ۱۹\%$) همچنان عملکرد مثبت واقعی داشته‌اند. در مقابل، سایپا با افت شدید فروش از ۱/۹۰ به ۱/۰۵ میلیارد دلار (کاهش $\approx ۴۵\%$) عملاً با کاهش واقعی فروش مواجه شده است. بنابراین تعدیل ارزی نشان می‌دهد میزان رشد ریالی شرکت‌ها واقعی نبوده است اما همچنان ایران خودرو و بهمن توانسته‌اند رشد خود را حتی پس از خنثی‌سازی اثر تورم و نرخ ارز حفظ کنند.

آمار خرید داخلی گروه ایران خودرو، سایپا و بهمن



بر اساس آمار منتشر شده در کدال، در آذر ۱۴۰۴، خرید داخلی ایران خودرو حدود ۱۴٪ رشد ماهانه را نشان می‌دهد و بیانگر افزایش تلاش برای تولید و اتکای بیشتر به داخل است. سایپا نیز خرید داخلی خود را حدود ۲۰٪ رشد داده است. در حالی که گروه بهمن با افت خرید حدود ۱۳٪ رویکرد محتاطانه‌تری اتخاذ کرده است. از نظر نسبت خرید داخلی به کل خرید، سهم ایران خودرو در آذر به ۴٪ افزایش داشته که نشان‌دهنده فشار ارزی و تمرکز بر داخلی‌سازی است؛ در مقابل، این نسبت برای سایپا کاهش یافته و برای بهمن افزایش محسوسی داشته است. در مجموع، افزایش سهم خرید داخلی کل صنعت از ۸۲٪ به ۸۶٪ تأیید می‌کند که محدودیت ارزی و وارداتی، رفتار خرید خودروسازان را به‌طور معنادار به سمت داخل سوق داده است.



ارزش ریالی/دلاری بازار ایران خودرو و سایپا در بورس

ارزش ریالی سایپا

۹۰.۳۰ همت

ارزش ریالی ایران خودرو

۱۶۰.۴۶ همت

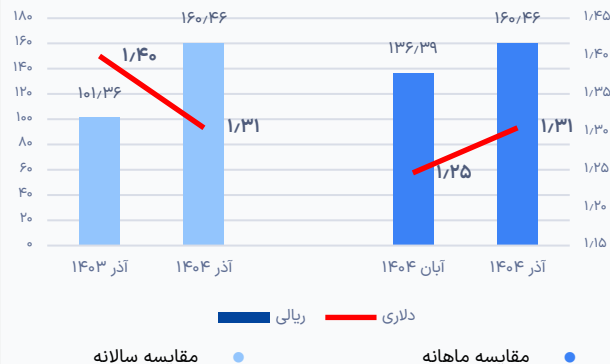
ارزش دلاری سایپا

۰.۷۳ میلیارد دلار

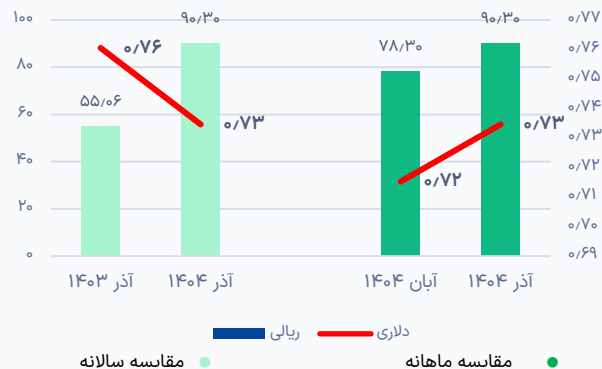
ارزش دلاری ایران خودرو

۱.۳۱ میلیارد دلار

مقایسه ارزش بازار ایران خودرو (همت/میلیارد دلار)



مقایسه ارزش بازار سایپا (همت/میلیارد دلار)



بر اساس آمار منتشر شده در بورس تهران، در آذر ۱۴۰۴، ارزش بازار ایران خودرو نسبت به آبان ۱۴۰۴ حدود ۱۸٪ رشد ماهانه و نسبت به آذر ۱۴۰۳ حدود ۵۸٪ رشد ریالی را نشان می‌دهد؛ با این حال، ارزش دلاری آن از ۱/۴۰ به ۱/۳۱ میلیارد دلار کاهش یافته که بیانگر اثر غالب رشد نرخ ارز و رشد اسمی است نه بهبود واقعی ارزش. در مقابل، ارزش بازار سایپا در آذر ۱۴۰۴ رشد حدود ۱۵٪ نسبت به آبان و حدود ۶۴٪ نسبت به آذر ۱۴۰۳ داشته است، اما ارزش دلاری آن از ۰/۷۶ به ۰/۷۳ میلیارد دلار کاهش یافته است. جمع‌بندی نشان می‌دهد که در هر دو شرکت، افزایش شدید ارزش ریالی بازار عمدتاً ناشی از تورم دارایی و تضعیف ریال بوده و ارزش دلاری بازار آن‌ها کاهش یافته است.

آمار فروش ریالی/دلاری قطعه‌سازان بورسی

فروش ریالی ۹ ماهه

۴۷.۶۵ همت

فروش ریالی آذرماه

۱۰.۳۱ همت

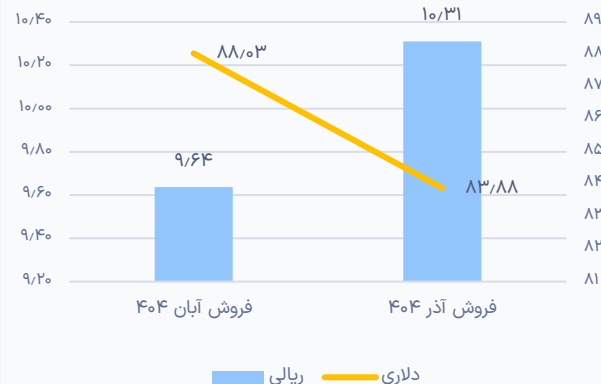
فروش دلاری ۹ ماهه

۷۵۹.۷۳ میلیون دلار

فروش دلاری آذرماه

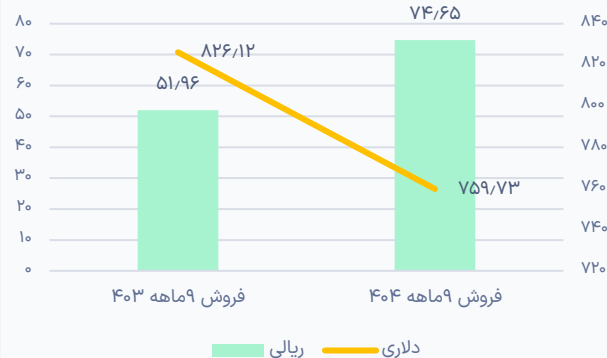
۸۳.۸۸ میلیون دلار

مقایسه آمار فروش ماهانه قطعه‌سازان (همت/میلیون دلار)



بر اساس آمار ثبت شده در کدال، در آذر ۱۴۰۴، مجموع فروش ریالی ۲۶ قطعه‌ساز بورسی به ۱۰/۳۱ همت رسید که نسبت به آبان (۹/۶۴ همت) حدود ۷٪ رشد ماهانه را نشان می‌دهد. با این حال، فروش دلاری ماهانه از ۸۸/۰ به ۸۳/۹ میلیون دلار کاهش یافته (≈۵٪-)، که بیانگر آن است رشد ریالی عمدتاً ناشی از افزایش نرخ ارز و تورم اسمی بوده است. در مقیاس تجمعی، فروش ۹ ماهه ۱۴۰۴ به ۷۴/۷ همت رسیده که نسبت به ۹ ماهه ۱۴۰۳ (۵۲/۰ همت) حدود ۴۴٪ رشد ریالی داشته، اما فروش دلاری در همین دوره از ۸۲۶ به ۷۵۹ میلیون دلار کاهش یافته (≈۸٪-). جمع‌بندی نشان می‌دهد که علی‌رغم رشد قابل‌توجه ریالی، قدرت فروش واقعی قطعه‌سازان در مقیاس دلاری تضعیف شده و فشار نرخ ارز، حاشیه و ارزش واقعی فروش این صنعت را کاهش داده است.

مقایسه آمار فروش تجمعی قطعه‌سازان (همت/میلیون دلار)



ترکیب محصولات ایران خودرو

درصد تغییر ۹ ماهه

٪۱۶.۸۴

پرفروش‌ترین محصول

۹ ماهه ۱۴۰۴

گروه پژو: ۱۲۶,۶۶۶

مجموع تعداد فروش

۹ ماهه ۱۴۰۴

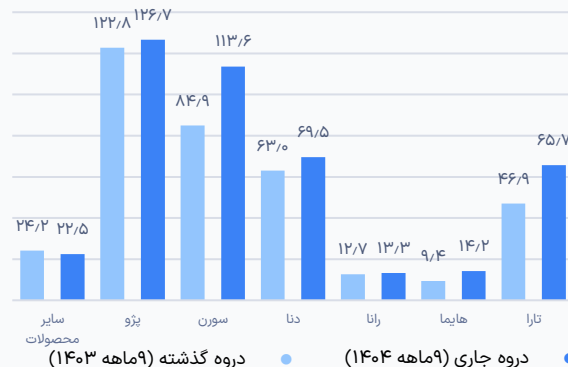
۴۲۶,۹۳۳

بیشترین رشد فروش

۹ ماهه ۱۴۰۴

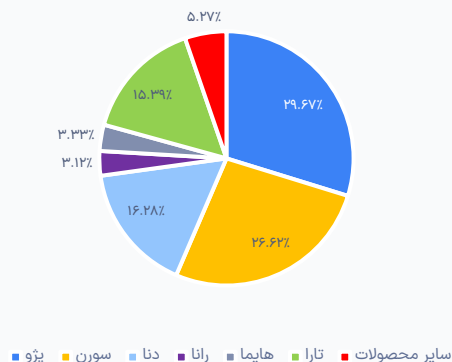
هایما: ۵۰.۸۰٪

مقایسه تعداد فروش محصولات ایران خودرو (هزار دستگاه)



طبق آمار منتشر شده در کدال، در ۹ ماهه ۱۴۰۴، فروش ایران خودرو با رسیدن به ۴۲۶,۹۳۳ دستگاه نسبت به ۹ ماهه ۱۴۰۳ حدود ۱۷٪ رشد داشته است. این رشد بیش از آنکه ناشی از افزایش حجم صرف باشد، حاصل بهبود ترکیب سبد محصولات است. پژو همچنان محصول غالب است (≈۳۰٪ از فروش) اما رشد آن محدود بوده (≈۳٪). در مقابل، سورن (+۳۴٪) و تارا (+۴۰٪) مهم‌ترین محرک‌های رشد بوده‌اند و سهم بالاتری از فروش را به خود اختصاص داده‌اند. دنا رشد ملایم (≈۱۰٪) و نقش باثبات داشته و هایما با وجود سهم کم، بیشترین رشد نسبی (≈۵۱٪) را ثبت کرده است. در مجموع می‌توان گفت که ترکیب تولید ایران خودرو به سمت محصولات جدیدتر و با ارزش بالاتر حرکت کرده و کیفیت رشد نسبت به سال قبل بهبود یافته است.

ترکیب سبد محصولات ایران خودرو در ۹ ماهه ۱۴۰۴



ترکیب محصولات گروه سایپا (سایپا و پارس خودرو)

درصد تغییر ۹ ماهه

-۴۰.۷۴٪

پرفروش‌ترین محصول

۹ ماهه ۱۴۰۴

گروه X۲۰۰: ۹۰,۴۴۹

مجموع تعداد فروش

۹ ماهه ۱۴۰۴

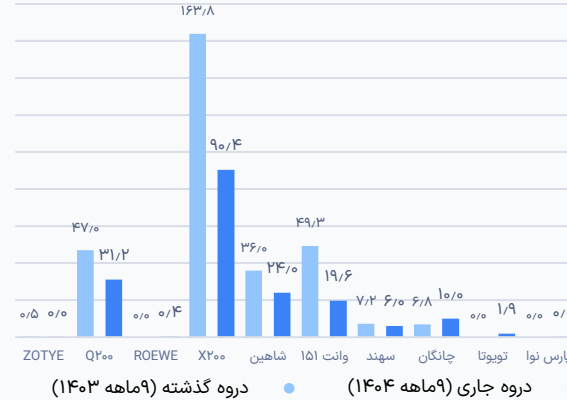
۱۸۴,۸۱۱

بیشترین رشد فروش

۹ ماهه ۱۴۰۴

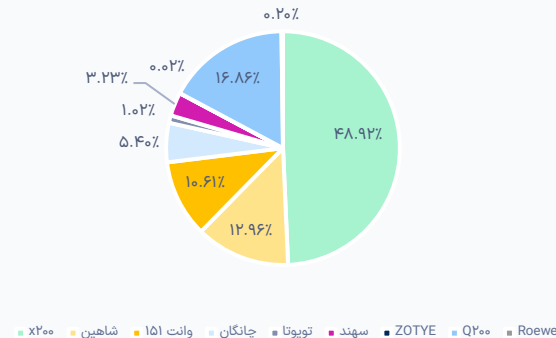
چانگان: ۴۶.۸۰٪

مقایسه تعداد فروش محصولات سایپا (هزار دستگاه)



در ۹ ماهه ۱۴۰۴، فروش سایپا به ۱۸۴,۸۱۱ رسیده که نسبت به ۱۴۰۳ (۳۱۱,۹۸۸) ۴۱٪ افت را نشان می‌دهد؛ این کاهش، ناشی از سقوط فروش محصولات سنتی است. X۲۰۰ به‌عنوان محصول اصلی ۴۵٪ کاهش یافته و همچنان با سهم ۴۹٪ بزرگ‌ترین عامل افت فروش است. شاهین نیز با افت ۳۳٪ همراه بوده است. وانت بیشترین افت را تجربه کرده و با کاهش ۶۰٪ به عامل مهم کاهش تبدیل شده است. در مقابل، چانگان با رشد ۴۷٪ و ورود محصولات جدیدی مانند تویوتا، Roewe و پارس‌نوا رشد داشته‌اند، اما این محصولات توان جبران افت محصولات اصلی را نداشته‌اند. سهند نیز ۱۷٪ کاهش یافته است. افت شدید تولید سایپا عمدتاً ناشی از ریزش محصولات سنتی بوده و رشد محصولات جدید وارداتی/مونتاژی هنوز سهم و اثرگذاری محدودی در سبد تولید دارد.

ترکیب سبد محصولات سایپا در ۹ ماهه ۱۴۰۴



ترکیب محصولات گروه بهمن

درصد تغییر ۹ ماهه

٪۳۱.۷۴

پرفروش‌ترین محصول

۹ ماهه ۱۴۰۴

گروه سواری: ۲۳،۷۵۱

مجموع تعداد فروش

۹ ماهه ۱۴۰۴

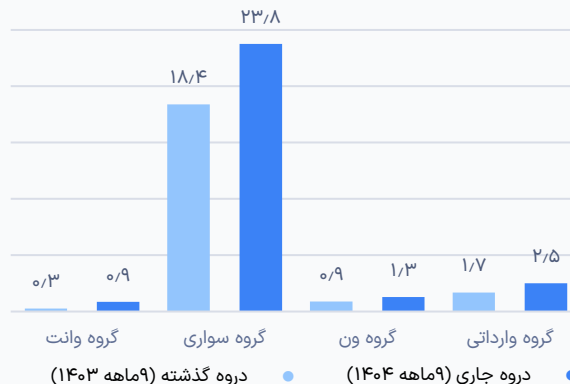
۲۹،۸۰۳

بیشترین رشد فروش

۹ ماهه ۱۴۰۴

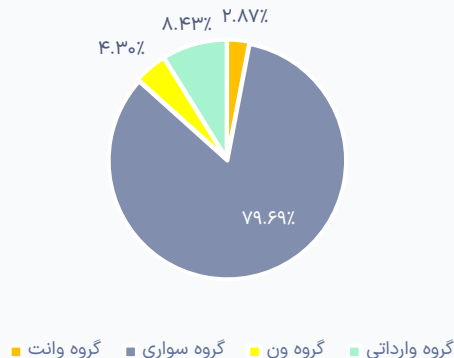
گروه وانت: ٪۲۱۰.۵۵

مقایسه تعداد فروش محصولات بهمن (هزار دستگاه)



در ۹ ماهه ۱۴۰۴، مجموع فروش بهمن به ۲۹،۸۰۳ رسیده که نسبت به ۱۴۰۳ (۲۲،۶۲۲) ۳۲٪ رشد را نشان می‌دهد که حاصل افزایش هم‌زمان حجم فروش و بهبود ترکیب سبد محصولات است. گروه سواری محصول غالب و حدود ۸۰٪ از کل فروش را تشکیل می‌دهد. رشد ۲۹٪ این بخش، مهم‌ترین موتور افزایش فروش بوده است. گروه وارداتی با رشد ۵۰٪ نقش پررنگ‌تری در سبد فروش پیدا کرده که نشان‌دهنده تمرکز بر محصولات با ارزش افزوده بالاتر است. گروه ون نیز با رشد ۴۵٪ عملکرد مثبتی داشته است. گروه وانت با وجود رشد بسیار بالا، به دلیل حجم کم، اثر محدودی داشته است. رشد در ۱۴۰۴ ساختاری و باکیفیت بوده؛ به‌طوری که علاوه بر افزایش تیراژ، ترکیب محصولات به سمت سواری، وارداتی و ون، یعنی بخش‌های با حاشیه و ارزش بالاتر، بهبود یافته است.

ترکیب سبد محصولات بهمن در ۹ ماهه ۱۴۰۴



روند قیمت محصولات ایران خودرو

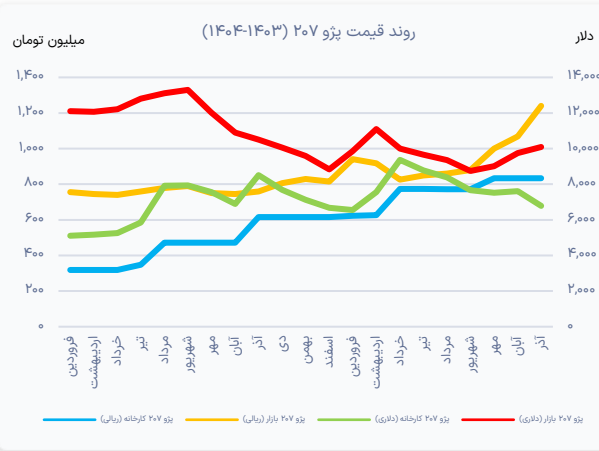
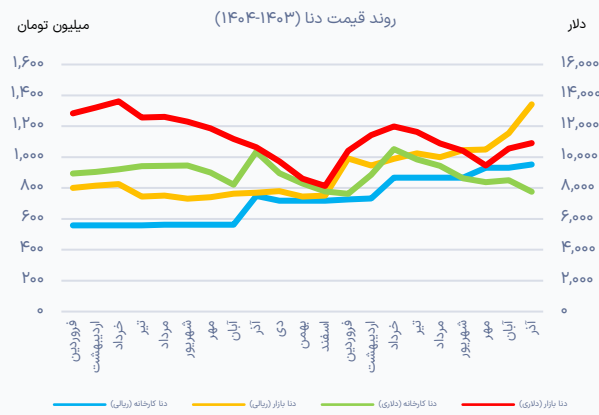
بیشترین شکاف قیمتی دنا
(آذر ۱۴۰۴)
۳۸۹.۵۱ میلیون تومان

بیشترین قیمت بازار دنا
(آذر ۱۴۰۴)
۱,۳۴۲ میلیون تومان

بیشترین شکاف قیمتی پژو ۲۰۷
(فروردین ۱۴۰۳)
۴۳۶.۳۷ میلیون تومان

بیشترین قیمت بازار پژو ۲۰۷
(آذر ۱۴۰۴)
۱,۲۴۰ میلیون تومان

در بازه ۱۴۰۳ تا آذر ۱۴۰۴، هر دو محصول دنا و پژو ۲۰۷ افزایش شدید ریالی در قیمت کارخانه و بازار را تجربه کرده‌اند، اما بررسی همزمان قیمت‌های دلاری نشان می‌دهد بخش عمده این رشد، اسمی و ناشی از تضعیف ریال بوده است نه افزایش ارزش واقعی. این به معنای افت ارزش دلاری همزمان با رشد اسمی قیمت‌ها و تداوم شکاف بالای بازار-کارخانه است. همچنین مشاهده می‌شود که تعدیل قیمت‌های کارخانه بیشتر نقش همگرایی اسمی با بازار را داشته تا افزایش ارزش واقعی خودرو. رشد قیمت خودرو در ایران خودرو عمدتاً تورمی و ریالی است؛ در مقیاس دلاری، هر دو محصول ارزان‌تر شده‌اند و اتکای صرف به تحلیل ریالی می‌تواند تصویر گمراه‌کننده‌ای از سودآوری و ارزش واقعی ارائه دهد.



روند قیمت محصولات سایپا

بیشترین شکاف قیمتی شاهین

(مهر ۱۴۰۴)

٣٥٥.٦٥ مليون تومان

بیشترین قیمت بازار شاهین

(آذ، ۱۴۰۴)

۱,۲۶۰ میلیون تومان

بیشترین شکاف قیمتی کوییک

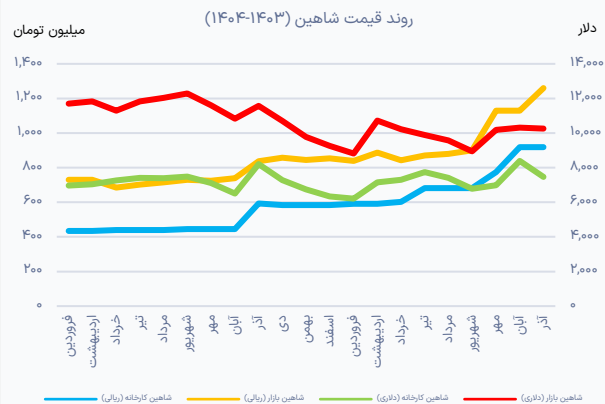
(آذر ۱۴۰۳)

۱۷۸.۰۹ میلیون تومان

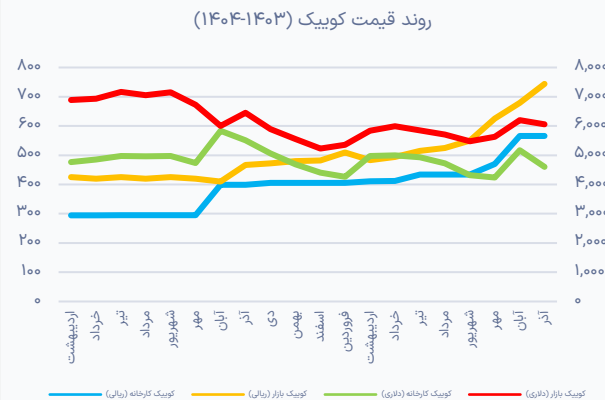
بیشترین قیمت بازار کوییک

(آذر ۱۴۰۳)

۷۴۴ میلیون تومان



در بازه ۱۴۰۳ تا آذر ۱۴۰۴، هر دو محصول شاهین و کویک نشان می‌دهند که افزایش قیمت‌ها عمدتاً ریالی و اسمی بوده و تصویر واقعی‌تری با نگاه دلاری به دست می‌آید یا وجود رشد قابل توجه قیمت کارخانه و بازار به ریال، قیمت دلاری عملاً ثابت و نوسانی باقی مانده است. این موضوع نشان می‌دهد که افزایش قیمت بیشتر ناشی از تورم و تضعیف ریال بوده و سایپا در این محصولات قدرت قیمت‌گذاری واقعی محدودی داشته است؛ شکاف بازار و کارخانه نیز همچنان حفظ شده است. به بیان دیگر، رشد اسمی قیمت نتوانسته افت ارزش واقعی را جبران کند. درآمد و قیمت‌گذاری در هر دو محصول ماهیتی تورمی دارد؛ که بیانگر ضعف ساختاری در انتقال هزینه‌ها به قیمت نهایی است.



تحلیل روند قیمت مواد اولیه صنعت خودروسازی و قطعات - فولاد

کمترین قیمت داخلی

(مهر ۱۴۰۳)

۳۰.۷۰ میلیون تومان/تن

بیشترین قیمت داخلی

(آذر ۱۴۰۴)

۵۱.۸۹ میلیون تومان/تن

درصد تغییرات داخلی

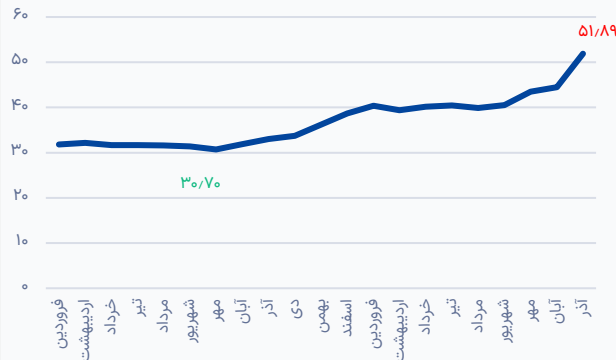
+۶۳.۲۸٪

بیشترین قیمت جهانی

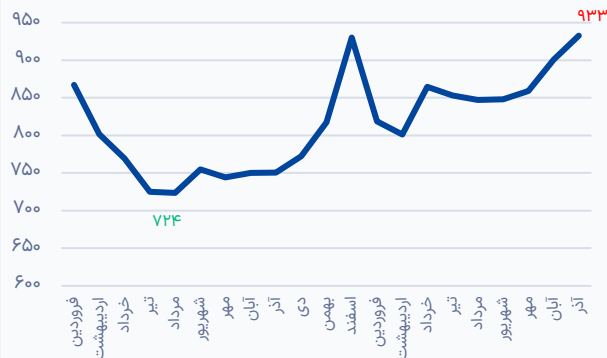
(آذر ۱۴۰۴)

۹۳۳ دلار/تن

روند قیمت فولاد (ورق گرم) در بورس کالا (۱۴۰۳-۱۴۰۴) - (میلیون تومان/تن)



روند قیمت انس جهانی فولاد (۱۴۰۳-۱۴۰۴) - (دلار/تن)



قیمت میانگین ماهانه ریالی فولاد از ابتدای ۱۴۰۳ تا آذر ۱۴۰۴ در مجموع حدود ۶۳٪ افزایش داشته است، در حالی که قیمت جهانی دلاری در همین بازه تنها ۷ تا ۸٪ رشد کرده است. این اختلاف نشان می‌دهد که بخش عمده افزایش بهای فولاد در داخل کشور، ناشی از نوسان نرخ ارز و سیاست‌های قیمت‌گذاری داخلی بوده است. در ماه‌های اخیر (مهر تا آذر ۱۴۰۴) قیمت ریالی فولاد رشد شتاب‌دار داشته و در این ۳ ماه حدود ۱۵٪ افزایش را ثبت کرده است، در حالی که قیمت جهانی تقریباً ثابت یا با نوسان خفیف همراه بوده است. فشار هزینه فولاد در ماه‌های اخیر تشدید شده و ادامه آن حتی در سناریوی ثبات قیمت جهانی نیز محتمل است؛ بنابراین ریسک هزینه‌ای فولاد کاملاً داخلی تلقی می‌شود.



تحلیل روند قیمت مواد اولیه صنعت خودروسازی و قطعات - آلومینیوم

کمترین قیمت داخلی

(فروردین ۱۴۰۳)

۱۲۸.۸۱ میلیون تومان/تن

بیشترین قیمت داخلی

(آذر ۱۴۰۴)

۳۱۶.۵۸ میلیون تومان/تن

درصد تغییرات داخلی

+۱۴۵.۷۸٪

بیشترین قیمت جهانی

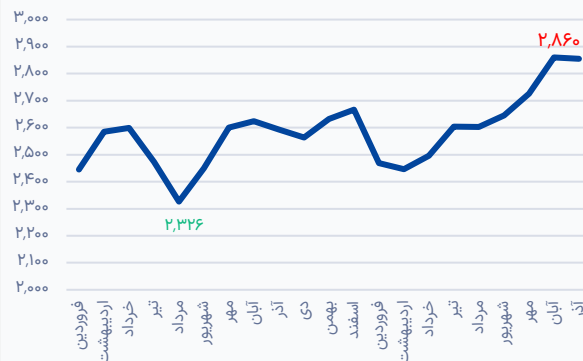
(آبان ۱۴۰۴)

۲,۸۶۰ دلار/تن

روند قیمت آلومینیوم (شمش) در بورس کالا (۱۴۰۳-۱۴۰۴) (میلیون تومان/تن)



روند قیمت انس جهانی آلومینیوم (۱۴۰۳-۱۴۰۴) - (دلار/تن)



میانگین قیمت ماهانه ریالی آلومینیوم از ابتدای ۱۴۰۳ تا آذر ۱۴۰۴ بیش از ۱۴۰ درصد افزایش یافته، در حالی که قیمت جهانی دلاری آلومینیوم در همین دوره تنها حدود ۱۶ درصد رشد داشته است. این فاصله نشان می‌دهد که افزایش بهای آلومینیوم در داخل کشور ناشی از اثر نرخ ارز، هزینه‌های انرژی و محدودیت‌های عرضه داخلی بوده است. در ماه‌های اخیر (شهریور تا آذر ۱۴۰۴) روند رشد قیمت آلومینیوم شتاب بیشتری به خود گرفته و حدود ۲۵ تا ۳۰ درصد افزایش داشته است. آلومینیوم در حال تبدیل شدن به یک ریسک ساختاری هزینه‌ای است؛ به‌ویژه برای قطعات بدنه، رینگ، بلوک موتور و قطعات سبک‌سازی‌شده که سهم مصرف آلومینیوم در آن‌ها بالاست. در نبود ثبات ارزی، فشار هزینه این فلز در ماه‌های آتی قابل تداوم ارزیابی می‌شود.



تحلیل روند قیمت مواد اولیه صنعت خودروسازی و قطعات - مس

کمترین قیمت داخلی

(شهریور ۱۴۰۳)

۴۹۲,۱۹ میلیون تومان/تن

بیشترین قیمت داخلی

(آبان ۱۴۰۴)

۱,۱۶۴,۵۸ میلیون تومان/تن

درصد تغییرات داخلی

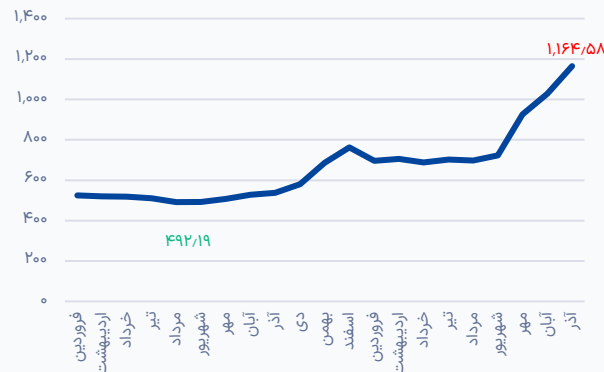
+۱۲۱.۷۱٪

بیشترین قیمت جهانی

(آبان ۱۴۰۴)

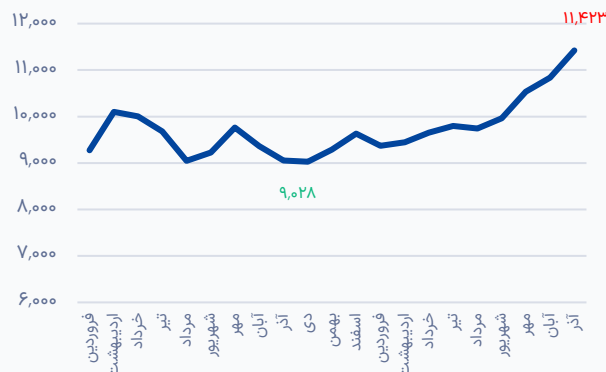
۱۱,۴۲۳ دلار/تن

روند قیمت مس (کاتد) در بورس کالا (۱۴۰۳-۱۴۰۴) (میلیون تومان/تن)



میانگین قیمت ماهانه ریالی مس از ابتدای ۱۴۰۳ تا آذر ۱۴۰۴ بیش از ۱۲۰ درصد افزایش داشته است. هم‌زمان، قیمت جهانی دلار مس ۲۱ درصد رشد را ثبت کرده است. این هم‌جهتی نشان می‌دهد بخش مهمی از افزایش هزینه مس، ریشه در عوامل بنیادی بازار جهانی دارد. در ماه‌های اخیر (شهریور تا آذر ۱۴۰۴) روند افزایشی قیمت مس تشدید شده و قیمت ریالی آن در این بازه حدود ۶۱ درصد و جهانی حدود ۱۴ درصد افزایش یافته است که بیانگر تداوم فشار جهانی ناشی از افزایش تقاضا در صنایع برق، انرژی‌های تجدیدپذیر و خودروهای برقی است. ریسک هزینه‌ای مس دامنشایی (جهانی + ارزی) است. بنابراین فشار هزینه مس برای خودروسازان و قطعه‌سازان رو به افزایش خواهد بود، به‌ویژه در قطعات برقی، سیم‌کشی و سیستم‌های الکترونیکی.

روند قیمت انس جهانی مس (۱۴۰۳-۱۴۰۴) - (دلار/تن)



کمترین قیمت
پلی پروپیلن

(مرداد ۱۴۰۳)

۵۲,۸۰ میلیون تومان/تن

بیشترین قیمت
پلی پروپیلن

(آبان ۱۴۰۴)

۱۱۲,۸۰ میلیون تومان/تن

درصد تغییرات
پلی پروپیلن

+۱۰۸.۹٪

بیشترین قیمت
ABS

(آذر ۱۴۰۴)

۱۳۵,۰۴ میلیون تومان/تن

رشد قیمت پلی پروپیلن شیمیایی در بورس کالا (۱۴۰۳-۱۴۰۴) (میلیون تومان/تن)

ماه	قیمت (میلیون تومان/تن)
فروردین ۱۴۰۳	۵۲,۸۰
اردیبهشت ۱۴۰۳	۵۲,۸۰
خرداد ۱۴۰۳	۵۲,۸۰
تیر ۱۴۰۳	۵۲,۸۰
مرداد ۱۴۰۳	۵۲,۸۰
شهریور ۱۴۰۳	۵۲,۸۰
آبان ۱۴۰۳	۵۲,۸۰
آذر ۱۴۰۳	۵۲,۸۰
دی ۱۴۰۳	۵۲,۸۰
بهمن ۱۴۰۳	۵۲,۸۰
اسفند ۱۴۰۳	۵۲,۸۰
فروردین ۱۴۰۴	۵۲,۸۰
اردیبهشت ۱۴۰۴	۵۲,۸۰
خرداد ۱۴۰۴	۵۲,۸۰
تیر ۱۴۰۴	۵۲,۸۰
مرداد ۱۴۰۴	۵۲,۸۰
شهریور ۱۴۰۴	۵۲,۸۰
آبان ۱۴۰۴	۵۲,۸۰
آذر ۱۴۰۴	۵۲,۸۰
دی ۱۴۰۴	۵۲,۸۰
بهمن ۱۴۰۴	۵۲,۸۰
اسفند ۱۴۰۴	۵۲,۸۰
فروردین ۱۴۰۵	۵۲,۸۰
اردیبهشت ۱۴۰۵	۵۲,۸۰
خرداد ۱۴۰۵	۵۲,۸۰
تیر ۱۴۰۵	۵۲,۸۰
مرداد ۱۴۰۵	۵۲,۸۰
شهریور ۱۴۰۵	۵۲,۸۰
آبان ۱۴۰۵	۵۲,۸۰
آذر ۱۴۰۵	۵۲,۸۰
دی ۱۴۰۵	۵۲,۸۰
بهمن ۱۴۰۵	۵۲,۸۰
اسفند ۱۴۰۵	۵۲,۸۰
فروردین ۱۴۰۶	۵۲,۸۰
اردیبهشت ۱۴۰۶	۵۲,۸۰
خرداد ۱۴۰۶	۵۲,۸۰
تیر ۱۴۰۶	۵۲,۸۰
مرداد ۱۴۰۶	۵۲,۸۰
شهریور ۱۴۰۶	۵۲,۸۰
آبان ۱۴۰۶	۵۲,۸۰
آذر ۱۴۰۶	۵۲,۸۰
دی ۱۴۰۶	۵۲,۸۰
بهمن ۱۴۰۶	۵۲,۸۰
اسفند ۱۴۰۶	۵۲,۸۰
فروردین ۱۴۰۷	۵۲,۸۰
اردیبهشت ۱۴۰۷	۵۲,۸۰
خرداد ۱۴۰۷	۵۲,۸۰
تیر ۱۴۰۷	۵۲,۸۰
مرداد ۱۴۰۷	۵۲,۸۰
شهریور ۱۴۰۷	۵۲,۸۰
آبان ۱۴۰۷	۵۲,۸۰
آذر ۱۴۰۷	۵۲,۸۰
دی ۱۴۰۷	۵۲,۸۰
بهمن ۱۴۰۷	۵۲,۸۰
اسفند ۱۴۰۷	۵۲,۸۰
فروردین ۱۴۰۸	۵۲,۸۰
اردیبهشت ۱۴۰۸	۵۲,۸۰
خرداد ۱۴۰۸	۵۲,۸۰
تیر ۱۴۰۸	۵۲,۸۰
مرداد ۱۴۰۸	۵۲,۸۰
شهریور ۱۴۰۸	۵۲,۸۰
آبان ۱۴۰۸	۵۲,۸۰
آذر ۱۴۰۸	۵۲,۸۰
دی ۱۴۰۸	۵۲,۸۰
بهمن ۱۴۰۸	۵۲,۸۰
اسفند ۱۴۰۸	۵۲,۸۰
فروردین ۱۴۰۹	۵۲,۸۰
اردیبهشت ۱۴۰۹	۵۲,۸۰
خرداد ۱۴۰۹	۵۲,۸۰
تیر ۱۴۰۹	۵۲,۸۰
مرداد ۱۴۰۹	۵۲,۸۰
شهریور ۱۴۰۹	۵۲,۸۰
آبان ۱۴۰۹	۵۲,۸۰
آذر ۱۴۰۹	۵۲,۸۰
دی ۱۴۰۹	۵۲,۸۰
بهمن ۱۴۰۹	۵۲,۸۰
اسفند ۱۴۰۹	۵۲,۸۰
فروردین ۱۴۱۰	۵۲,۸۰
اردیبهشت ۱۴۱۰	۵۲,۸۰
خرداد ۱۴۱۰	۵۲,۸۰
تیر ۱۴۱۰	۵۲,۸۰
مرداد ۱۴۱۰	۵۲,۸۰
شهریور ۱۴۱۰	۵۲,۸۰
آبان ۱۴۱۰	۵۲,۸۰
آذر ۱۴۱۰	۵۲,۸۰
دی ۱۴۱۰	۵۲,۸۰
بهمن ۱۴۱۰	۵۲,۸۰
اسفند ۱۴۱۰	۵۲,۸۰
فروردین ۱۴۱۱	۵۲,۸۰
اردیبهشت ۱۴۱۱	۵۲,۸۰
خرداد ۱۴۱۱	۵۲,۸۰
تیر ۱۴۱۱	۵۲,۸۰
مرداد ۱۴۱۱	۵۲,۸۰
شهریور ۱۴۱۱	۵۲,۸۰
آبان ۱۴۱۱	۵۲,۸۰
آذر ۱۴۱۱	۵۲,۸۰
دی ۱۴۱۱	۵۲,۸۰
بهمن ۱۴۱۱	۵۲,۸۰
اسفند ۱۴۱۱	۵۲,۸۰
فروردین ۱۴۱۲	۵۲,۸۰
اردیبهشت ۱۴۱۲	۵۲,۸۰
خرداد ۱۴۱۲	۵۲,۸۰
تیر ۱۴۱۲	۵۲,۸۰
مرداد ۱۴۱۲	۵۲,۸۰
شهریور ۱۴۱۲	۵۲,۸۰
آبان ۱۴۱۲	۵۲,۸۰
آذر ۱۴۱۲	۵۲,۸۰

روند تورم

پایین ترین نرخ تورم

نقطه به نقطه

فروردین ۱۴۰۳: ۳۰.۹٪

بالا ترین نرخ تورم

نقطه به نقطه

آذر ۱۴۰۴: ۵۲.۶٪

پایین ترین نرخ تورم

ماهانه

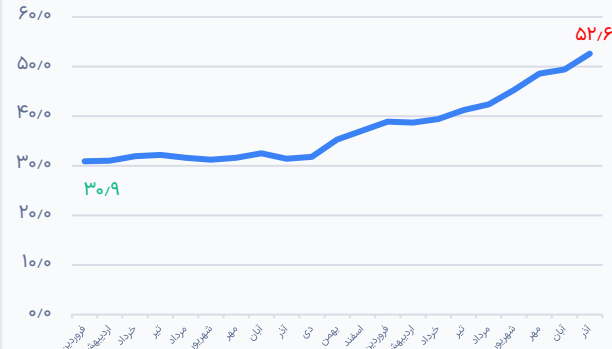
شهریور ۱۴۰۳: ۱.۷

بالا ترین نرخ تورم

ماهانه

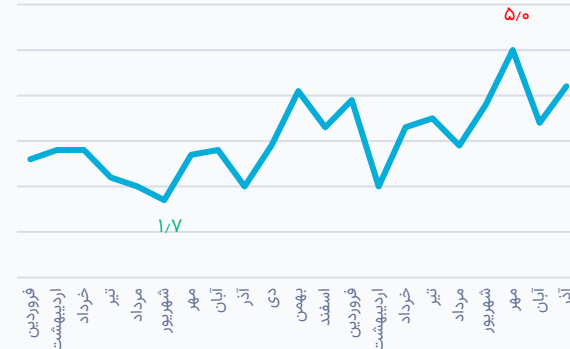
مهر ۱۴۰۴: ۵.۰

روند تورم نقطه به نقطه در ۲۱ ماه اخیر



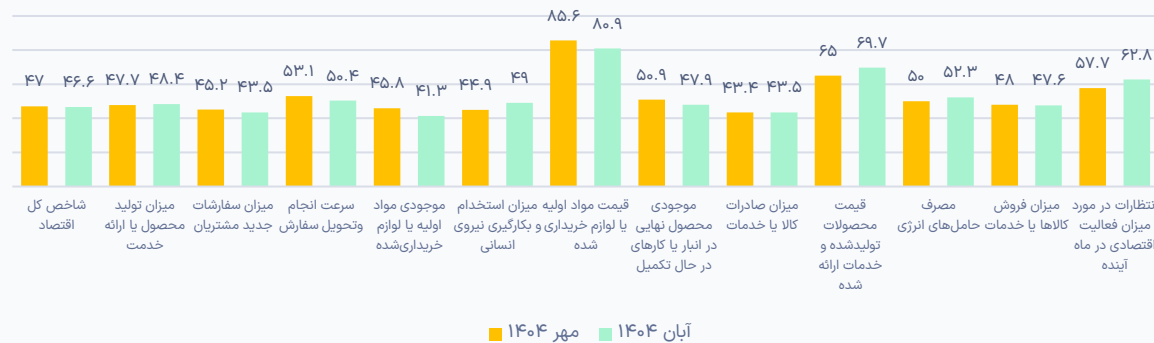
تورم نقطه به نقطه به بیش از ۵۲٪ به معنای افزایش بهای تمام شده تولید است. این تورم، ساختار هزینه را به صورت انباشته و غیرقابل بازگشت تغییر داده است. تورم ماهانه بالای ۳٪ از بهمن ۱۴۰۳ به بعد یک پیام مشخص برای صنعت دارد: هزینه ها با سرعتی بیشتر از دوره های تعدیل قیمت کارخانه ای در حال افزایش اند و فاصله های کوتاه میان اخذ مجوز افزایش قیمت خودرو یا قطعه، به تنهایی باعث فرسایش جدی حاشیه سود می شود. افزایش تورم منجر به افزایش نیاز سرمایه در گردش، تشدید شکاف نقدینگی و افزایش بدهی به قطعه سازان شده است. قطعه سازی در معرض فشار دوجانبه قرار دارد: از یک سو رشد هزینه ها و از سوی دیگر تأخیر در اصلاح قیمت. نتیجه، کاهش سود واقعی، افزایش مطالبات معوق و انتقال ریسک تورم به تولیدکننده قطعه است.

روند تورم ماهانه در ۲۱ ماه اخیر



روند شاخص مدیران خرید (شامخ)

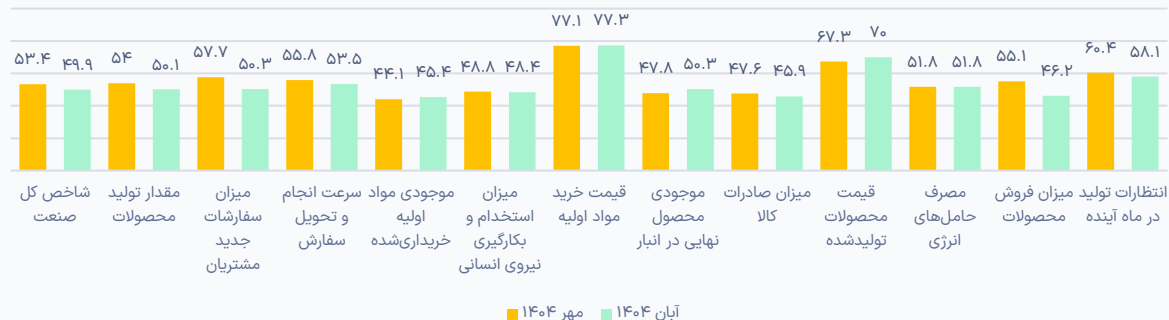
شاخص مدیران خرید کل اقتصاد (دوماه منتهی به آذر ۱۴۰۴ - تعدیل شده)



شاخص مدیران خرید کل اقتصاد در آبان ۱۴۰۴ با ثبت عدد ۴۶/۶ نسبت به مهرماه (۴۷) اندکی کاهش یافته و همچنان پایین‌تر از سطح خنثی ۵۰ قرار دارد. این وضعیت بیانگر تداوم رکود در فعالیتهای اقتصادی و عدم بازگشت پایدار اقتصاد به مسیر رشد است. در میان مؤلفه‌های اصلی، میزان تولید محصول یا ارائه خدمت با افزایش جزئی از ۴۷/۷ به ۴۸/۴ رسیده، اما همچنان در محدوده رکودی باقی مانده و بیانگر بهبود محدود و ناکافی تولید است. در مقابل، میزان سفارشات جدید مشتریان از ۴۵/۲ به ۴۳/۵ کاهش یافته که نشان‌دهنده تضعیف تقاضای مؤثر و استمرار ضعف در سمت فروش بنگاه‌هاست. همزمان، شاخص موجودی مواد اولیه یا لوازم خریداری شده از ۴۵/۸ به ۴۱/۳ سقوط کرده که بیانگر اختلال در تأمین نهاده‌ها، فشار ارزی و محدودیت نقدینگی در بنگاه‌هاست. شاخص قیمت مواد اولیه یا لوازم خریداری شده با وجود کاهش از ۸۵/۶ به ۸۰/۹ همچنان در سطحی بسیار بالا قرار دارد و استمرار فشار شدید هزینه‌ای و تورمی را در اقتصاد نشان می‌دهد. در ادامه همین روند، قیمت محصولات تولید شده و خدمات ارائه شده از ۶۵ به ۶۹/۷ افزایش یافته که حاکی از انتقال فشار هزینه به قیمت نهایی و تقویت تورم سمت عرضه است. از نظر فروش، شاخص میزان فروش کالاها یا خدمات از ۴۸ به ۴۷/۶ کاهش یافته که مؤید ادامه رکود تقاضا در سطح کل اقتصاد است. شامخ آذر ۱۴۰۴ تصویری از اقتصادی گرفتار در رکود همراه با تورم بالا ارائه می‌دهد؛ این ترکیب، ریسک تصمیم‌گیری را برای تولیدکنندگان و سرمایه‌گذاران به‌طور محسوسی افزایش داده است.

روند شاخص مدیران خرید (شامخ)

شاخص مدیران خرید صنعت (دوماه منتهی به آذر ۱۴۰۴ - تعدیل شده)



شاخص مدیران خرید صنعت خودرو و قطعات وابسته در آبان ۱۴۰۴ با ثبت عدد ۵۳/۹ نسبت به مهرماه (۵۱/۲) بهبود داشته و برای دومین ماه متوالی بالای سطح خنثی ۵۰ قرار گرفته است. این روند نشان می‌دهد صنعت خودرو، برخلاف تصویر کلی صنعت، در آبان‌ماه عملکردی بهتر و باثبات‌تر از متوسط بخش صنعت داشته است. در مؤلفه‌های اصلی، مقدار تولید محصولات از ۵۱/۹ در مهر به ۵۳/۶ در آبان افزایش یافته که بیانگر تداوم رشد تولید و پایداری نسبی خطوط تولید در خودروسازی است. همچنین میزان سفارشات جدید مشتریان با رشد از ۵۶/۰ به ۵۸/۰، در سطحی بالاتر از ۵۰ باقی مانده و نشان‌دهنده حفظ تقاضای مؤثر در صنعت خودرو نسبت به سایر صنایع است. با این حال، موجودی مواد اولیه خریداری‌شده از ۳۸/۶ به ۴۰/۰ رسیده که اگرچه اندکی بهبود یافته، اما همچنان در محدوده رکودی قرار دارد و تداوم محدودیت در تأمین قطعات و مواد اولیه را نشان می‌دهد. در بخش هزینه‌ها، شاخص قیمت خرید مواد اولیه در سطح بسیار بالای ۹۱/۴ باقی مانده که یکی از بالاترین مقادیر در میان صنایع محسوب می‌شود و فشار شدید تورمی بر بهای تمام‌شده خودرو را تأیید می‌کند. در ادامه همین روند، قیمت محصولات تولیدشده نیز از ۷۵/۹ به ۷۵/۰ رسیده و در سطح بالایی تثبیت شده که نشان‌دهنده انتقال بخشی از فشار هزینه به قیمت نهایی خودرو است. در نهایت، انتظارات تولید در ماه آینده با ثبت عدد ۵۱/۷ همچنان بالای ۵۰ قرار دارد، اما نسبت به سطوح بالاتر سایر شاخص‌ها محدودتر است؛ این موضوع نشان می‌دهد امید به تداوم تولید وجود دارد، اما ریسک‌های هزینه‌ای و تقاضا همچنان جدی‌اند.

از توجه شما سپاسگزاریم

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

