

تحلیل صنعت خودروی ایران ۱۳۸۸

یعقوب زاهدی

مقدمه

صنعت خودرو سازی از آن جهت که خود هم مبنای اشاعه تکنولوژی جدید و هم دارای قدرت جذب و به کارگیری آخرین دستاوردهای علمی و فنی است، در ساختار صنعت کشورها از اهمیت بسیاری برخوردار است، به گونه ای که آن را نیروی محرک بخش صنعت می دانند. این صنعت از صنایع مادری است که تأثیر بنیانی بر پایه ها اقتصاد جامعه دارد و به دلیل گستره عظیم مصرف کنندگانش همواره مورد توجه بوده است.

در بررسی تاریخی روند صنعتی شدن بسیاری از کشورها می بینیم که این صنعت در بطن تحولات و تکامل اقتصادی آنها قرار داشته است. این صنعت به لحاظ ارتباطات پسین و پیشین بسیار، می تواند موجب تحرک در دیگر صنایع و بخشها، گردد و همه را به رشد و حرکت وادارد.

اولین اتومبیل سواری که وارد ایران گشت یک اتومبیل فورد بود که در اوایل قرن بیستم به دستور مظفرالدین شاه قاجار از کشور بلژیک خریداری شد. اما ورود پی در پی خودرو به ایران از سال ۱۳۰۰ شروع می شود. موضوع ساخت و مونتاژ خودرو در داخل، از حدود سال ۱۳۳۶ شروع شد که با اغماض می توان گفت مونتاژ و تولید خودرو در کشور حداکثر سابقه ای ۵۰ ساله دارد. حال آنکه کارل بنز آلمانی در سال ۱۸۸۵ میلادی، با اختراع نخستین موتور درون سوز، این صنعت را بنیان نهاد. با تاسیس ایران خودرو (ایران ناسیونال) در سال ۱۳۴۲، صنعت خودرو سازی در ایران به طور جدی مطرح شد. ایران خوردو، با عرضه خودروهای سواری، تحولی در بازار خودرو های داخل پدید آورد. پس از آن به تدریج کارخانه های دیگر پدید آمدند و تنوعی در تولید و عرضه خودرو به وجود آمد، اگرچه همگی به شکل سرهم بندی قطعات بود.

پس از انقلاب اسلامی و در مدت جنگ که صدمات زیادی به اقتصاد ایران وارد آمد ، تولید خودرو نیز سیر نزولی را طی کرد. تا اینکه از سال ۱۳۷۲ به بعد این صنعت وارد دوره جدیدی شد. طراحی و ساخت خودروهایی مطابق با استانداردهای جهانی از نظر تنوع و کیفیت و ارائه سیاست هایی در جهت کاهش تولید خودروهای آلاینده باعث تحولات عظیمی در صنعت خودروسازی گشت.

پیوستن صنعت خودرو به بورس و اصلاح ساختار تولیدی و فناوری سبب شد این صنعت درآمذزاترین و موثرترین صنعت کشور محسوب شود و پیشرفت های این بخش ، توسعه اقتصادی و صنعتی کشور را تحت الشعاع قرار داد. در حال حاضر صنعت خوردو، دومین صنعت فعال کشور بعد از صنعت نفت و گاز به شمار می آید. از مجموع آمار و اطلاعات موجود در خصوص صنعت خودروی کشور از سالهای اولیه تا به امروز، می توان گفت این صنعت، چند مرحله پشت سر

گذاشته است. البته آنچه در این میان پیداست و نقش کلیدی در میزان تولید و عرضه خودرو کشور بازی کرده و هنوز هم تا حدودی مهم است، مسئله ارز و موجودی آن می باشد. دوره های تاریخی صنعت خودروسازی نیز بر حسب همین متغیر کلیدی از یکدیگر قابل تمایز و بازشناسی هستند.

صنعت خودروسازی در ایران، صنعتی انحصاری می باشد و فضایی کاملاً غیر رقابتی در آن حاکم است. اما با تحول در ساختارهای جهانی، صنعت خودروسازی در ایران نمی تواند بیش از این از گستره تحولات جهانی عقب بماند. حرکت شرکت های خودروسازی در جهت افزایش تولیدات و تلاش در جهت افزایش کیفیت و تنوع محصولات، کاهش نرخ تعرفه واردات به ۹۰٪ از سوی دولت موید این موضوع می باشد.

ایران با تولید بیش از ۴۶٪ خودروی تولیدی در منطقه بزرگترین تولید کننده خودروی خاورمیانه و کشورهای همسایه است. در دهه گذشته ایران شاهد افزایش تولید در این صنعت بوده است، که بین سال های ۷۷ تا ۸۷ نرخ تولید تا ۴۴۵٪ افزایش یافته است. بعضی از منابع اظهار داشته اند که صنعت خودروی ایران تا سال ۲۰۱۲ به عنوان چهاردهمین تولید کننده بزرگ دنیا شناخته خواهد شد.

در سال ۸۷ صنعت خودروی ایران شاهد تولید ۱۱۴۶۲۶۹ دستگاه خودرو بوده است. چنین افزایشی در تولید برای ایران حیاتی است زیرا بیش از ۲۵٪ ناوگان حمل و نقل ایران عمری بیش از ۲۰ سال دارند. بیشتر خودروهای تولیدی، اتومبیل های سواری هستند که تقاضای بالایی در بازار دارند. از دلایل بالا بودن تقاضا در بازار می توان به افزایش جمعیت، جوان بودن جمعیت و افزایش حضور زنان در اجتماع اشاره کرد.

به طور کلی می توان بیان نمود، انحصاری بودن بازار، کیفیت پایین محصولات و بالا بودن قیمت خودرو، وجود پتانسیل رشد بازار، افزایش تعداد خودروسازان، افزایش واردات، افزایش تنوع خودروهای سواری، از ویژگی های صنعت خودروسازی کشور ما می باشد. مهمترین مشکلاتی که امروز این صنعت با آن مواجه است؛ کیفیت پایین، پایین بودن سطح تکنولوژی، فقدان نظام مدیریتی و ارتباطی در صنعت، پایین بودن توانمندی کارکنان، و... می باشند.

نقش دولت در صنعت خودرو

حاکمان هر نظامی ماهیتاً سه نقش اصلی؛ تنظیمی، ساختی و هنجاری را باید در آن نظام ایفا کنند. دولت ها از طریق کاهش مالیات یا تخفیف مالیاتی، اعمال تعرفه های گمرکی، پرداخت وام های ضروری و دیگر برنامه های تنظیمی، بخش های مختلف اقتصادی را پشتیبانی می کنند. پشتیبانی مالی و اعمال محدودیت های تعرفه ای در صنعت خودرو از معمول ترین رویکردهای ارتقا این صنعت در جهان است. می توان از طریق حمایت های ترجیحی از بخش هایی که فاقد سرمایه و حمایت های نهاد های بازارند، حمایت و پشتیبانی کرد تا توان رقابت با کشورهای دیگر را بدست آورند.

برنامه هایی که بر اشاعه دانش مدیریت و مهارت های فنی، متمرکز است جهت تقویت نهاد های شناختی است و این امر توانایی صنایع داخلی را افزایش می دهد. سرمایه گذاری در بخش تحقیق و توسعه، برنامه های آموزشی، خدمات مشاوره ای، از برنامه هایی هستند که منجر به شناخت بیشتر از وضعیت صنایع برای ذینفعان آن، می شود.

در نهایت، برنامه ها مربوط به بهبود دیدگاه جامعه نسبت به صنعت می تواند محیط هنجاری یک کشور را تحت تاثیر قرار دهد و بدین ترتیب انگیزه های افراد برای سرمایه گذاری در صنایع را افزایش دهد. کارشناسان اقتصادی مدعی اند که نهاد های هنجاری دشوارترین بخش محیط اقتصادی هستند که باید تغییر کنند تا موجب تحول و دگرگونی در صنعت شوند.

با بررسی حمایت های صورت گرفته از صنعت خودروی کشور متوجه می شویم که دولت ها در طی سالیان متمادی تنها به نقش تنظیمی خود پرداخته اند، آن هم بصورت ناقص، مقطعی، بی هدف، غیر استراتژیک و بدون برنامه انجام شده است. در حالی که دو نقش بعدی از اهمیت بالاتری برخوردار هستند. در زیر به حمایت های انجام شده از صنعت خودرو می پردازیم:

سیاست های حمایتی خود تشکیل دهنده یک مدل توسعه ای با خصوصیات ویژه می باشند که هدف های خاصی را دنبال می کنند. به بیان دیگر، نظام صنعتی و اقتصادی هر کشور، یک کل غیر قابل تجزیه است که به شکل منظم و حساب شده ای کار می کند. نابودی یک رشته از این صنعت ممکن است جلودار نابودی بسیاری از رشته های صنعتی و بازرگانی وابسته به آن باشد که در نهایت، ممکن است به فروپاشی بخشی از نظام صنعتی کشور منجر شود. سیاست های حمایتی عهده دار چنین نقش پیشگیرانه ای می باشند. ولی هر حمایتی سازگار نیست. مهمترین ویژگی هایی که هر مدل حمایتی خوب باید داشته باشد، با پاسخ به پرسش های زیر مشخص می شود.

۱. چرا حمایت ضروری است؟

۲. مهمترین هدف سیاست حمایتی چیست؟

۳. چگونه می توان صنایع نیازمند به حمایت را شناسایی کرد؟

۴. ابزارهای حمایتی کدامند؟

۵. استفاده مناسب از این ابزارها چگونه باید باشد؟

۶. میزان و درجه حمایت چگونه باید باشد؟

۷. تا چه زمانی حمایت باید ادامه یابد؟

در عین حال، باید توجه داشت که اوضاع بیرونی و فضای توسعه ای جامعه از مهمترین عوامل موفقیت هر سیاست حمایتی بشمار می رود.

با مروری اولیه بر عملکرد شرکت های بزرگ خودروسازی در جهان، کاملاً آشکار است که این صنایع در مراحل اولیه شروع به کار خود و حتی گاه تا مدتها بعد، از کمک های دولت های متبوع خود برخوردار بوده اند؛ معمولاً تا زمانی که احساس می شده دیگر نیاز به حمایت ندارند و خود قادر به رقابت و حضور در بازارهای داخلی و خارجی می باشند. بهترین نمونه از این کشور ها ژاپن و کره جنوبی می باشند.

در بررسی وضعیت گذشته و حال صنایع خودروسازی ایران می بینیم که این صنعت برخلاف آنچه گفته می شود، تابع الگوی جایگزینی واردات در توسعه صنعتی نبوده است. زیرا براساس الگوی تئوریک جایگزینی واردات برای خودروساز شدن طی مراحل چند، به صورت پیاپی در این خصوص، ضروری است که به شرح زیر است:

در آغاز باید واردات خودرو انجام گیرد تا بدین وسیله تقاضای کافی برای مصرف داخلی ایجاد گردد. در مرحله بعدی کشور باید به ایجاد صنایع مونتاژ بپردازد و آنگاه مراحل بعدی مطابق آنچه در زیر آمده عملی گردد:

- ایجاد صنایع جانبی، از قبیل لاستیک سازی و شیشه سازی.

- ایجاد صنایع ساخت موتور خودرو.

- ایجاد صنایع ماشین ابزار و قطعه سازی.

- ایجاد صنایع نورد فولاد.

در ایران، مرحله اول، یعنی واردات خودرو خارجی به منظور ایجاد تقاضا به خوبی انجام گرفته است. در مرحله بعد، کشور به ایجاد صنایع مونتاژ خودرو پرداخت و تادتها این کار را به خوبی پی می گرفت. اما از این مرحله به بعد عملاً آنچه اتفاق افتاد، این بود که به جای حرکت در عمق و ادغام عمودی ماقبل و استفاده از پیوندهای جانبی برای واردات صنایع مکمل حرکت در سطح و گسترش تعداد واحدهای مونتاژ خودرو اتفاق افتاد. یعنی پس از مونتاژ پیکان، مونتاژ ژیان و رنو، آریا، شاهین، شورلت ایران و موارد دیگری صورت گرفت.

طی سال های دهه ۱۳۵۰، صنعتی شدن کشور از هدفهای اصلی سیاست های دولت بود. راهبرد جایگزینی واردات و استفاده از ابزارهای حایتی در این زمینه مورد توجه بود و دلایل توسل به این روش کافی به نظر می رسید. به ویژه در زمینه خودروی ساخت داخل که به دلایلی از قبیل ورود قطعات اصلی، وابستگی به مواد اولیه خارجی، تولید در مقیاس کوچک، پرداخت حق الامتیاز و نبود تجربه کافی نسبت به انواع مشابه خارجی، قیمت تمام شده در سطح بالایی قرار داشت و به یقین، بدون اتخاذ سیاست های حمایتی، رشد ودوام کارخانه ها امکان پذیر نبود.

دولت به دو شکل؛ کمک های مستقیم و غیر مستقیم، و تشویق و کمک به شرکت های خصوصی و دادن وام و اعتبار، از صنعت خودرو حمایت می کرد. اما ترتیب حمایت های دولت هیچ مدل و نظم خاصی نداشت. به بیان دیگر، این کمک ها اولاً درون مجموعه ای اقدامات نظام یافته، به منظور توسعه تکنولوژیک صورت نگرفت، یعنی نه زمینه و ساختار هماهنگ چنین سیاست هایی فراهم آمده بود و نه نظام حمایتی بازرگانی با تکنولوژی و صنعت خودرو ارتباط

توسعه ای داشت. دوم اینکه، هدف و غایت برنامه های در دست اقدام روشن نبود. در نهایت، دولت به زودی روش دیگری به عنوان حمایت برگزید که متضمن منافع اصلی دولت بود و نه حمایت جهت دار از صنعت خودرو. سیاست های جدید تنها به غیر مجاز نمودن ورود وسایط نقلیه عمومی (اتوبوس، مینی بوس و مانند آن) و نیز حمایت گمرکی بالا تر محدود شد. در نتیجه اتخاذ چنین روشی، درآمد های دولت رو به افزایش نهاد. سیاست حمایت گمرکی بدون توجه به لزوم تغییرات کلی در آن و لزوم ایجاد یک بازار رقابتی برای بهبود کیفی خودرو همچنان ادامه یافت. پس از انقلاب اسلامی، این مسئله به دلایل مختلف تشدید شد. مشکلات خاص کشور در طول سال های جنگ، اولویت بندی کردن نیاز ها بر حسب درآمد های ارزی و نحوه تخصیص آن، وجود مراکز متعدد تصمیم گیری و عواملی از این دست، باعث شد تا تصمیم گیری ها به مراتب عجولانه تر و ناهماهنگ تر از گذشته باشند. به ویژه طی سال های اخیر، شمار بسیاری از آیین نامه ها و مقررات توسط سازمان های مختلف ابلاغ شده و در مدتی نه چندان طولانی تغییر یافته است.

تقویم تحولات سیاست های حمایتی در خصوص صنعت خودرو سازی پس از انقلاب به این شرح است:

- در سال ۱۳۵۸ واردات هر نوع خودروی شخصی و سواری ممنوع اعلام شد.
- در سال ۱۳۶۲ بر اساس مصوبه هیات وزیران، واردات خودرو، طبق ضوابط خاصی، آزاد شد.
- در سال ۱۳۶۳ سود بازرگانی خودرو های وارداتی افزایش یافت.
- در سال ۱۳۶۴ بر اساس تصمیم هیات دولت، واردات خودرو در حالت های خاص (مصوبه ۱۳۶۲) لغو گردید.
- در سال ۱۳۶۵ بار دیگر سود بازرگانی خودروهای وارداتی افزایش یافت.
- در سال ۱۳۶۹ بار دیگر واردات خودرو با شرایط خاصی آزاد اعلام گردید.
- در سال ۱۳۷۰ واردات خودرو ممنوع شد. در خرداد ماه ۱۳۷۰ بار دیگر براساس مصوبه مجلس شورای اسلامی واردات خودرو طبق شرایط خاص آزاد اعلام گردید.
- در آبانماه ۱۳۷۰ بار دیگر ضوابط خاصی برای واردات خودرو تعیین گردید. به این صورت که واردات تا چهار مدل خودرو که در آن زمان در ایران دارای نمایندگی بودند، شامل پژو (۴۰۵) میتسوبیشی (گالانت، لانسر، پاجرو) ولوو (ساخت هلند، مدل های سری ۴۰۰) و سوبارو (تمام مدل ها) مجاز اعلام گردید. بر اساس ای نمصوبه، واردات سایر خودرو ها که در ایران نمایندگی مجاز نداشتند، تا آخر پاییز ۱۳۷۰ مجاز و از آن تاریخ به بعد خودروهای وارداتی از گمرک قابل ترخیص نبودند.
- در شش ماه دوم سال ۱۳۷۲ در مورد ورود خودرو ۹ فقره بخشنامه غیر قابل جمع با یکدیگر از سوی مقامات بانکی، وزارت بازرگانی، و گمرک صادر شد.

- در سال ۱۳۷۳ با تصویب قانون خودرو، ورود هر نوع خودروی سواری ممنوع اعلام گردید، و موارد استثنای چندگانه قبلی نیز لغد گردید.

- در سال ۱۳۸۴، نرخ تعرفه خودروی تا ۹۰ درصد کاهش پیدا کرد.

- در آبان ۱۳۸۷ افزایش ۱۰ درصدی عوارض خودروهای وارداتی و اسقاط یک خودرو فرسوده برای خودروهای با مصرف ۶ لیتر، اسقاط دو خودرو برای خودروهای ۶ تا ۱۰ لیتر و اسقاط سه خودرو فرسوده در ازای واردات خودروهایی با مصرف ۱۰ لیتر به بالا، مقرر گردید.

در مجموع، در یک نگاه به مصوبات و مقررات وضع شده به اشتباه می توان این گونه قضاوت کرد که پس از انقلاب، حمایت شدیدی از صنعت خودروسازی انجام شده. از یک سو، واردات انواع خودرو ممنوع شده، و از سوی دیگر، مالیات های سنگینی برای واردات در نظر گرفته شده است. در حالی که همین مقررات و ضوابط پراکنده و مقطعی، حمایت را به ضد آن تبدیل کرده است.

تولید کننده های داخلی به دلیل وجود حاشیه سود بالا در بازار داخلی، تنها به فکر افزایش سود خود بوده اند و از تکنولوژی های برتر دنیا غافل مانده اند. هم اکنون که حدود نیم قرن از فعالیت این صنعت می گذرد، عمده ترین روش تولید در کشور همان مونتاژ است.

با نگاهی به برنامه های انجام گرفته در کشور های دیگر می توان جایگاه خود را در حوزه مدیریت استراتژیک، به روشنی، دریافت. در زیر نگاهی داریم بر سیاست های اعمال شده توسط دولت استرالیا در صنعت خودروی این کشور: دولت استرالیا برای بهبود وضعیت صنعت خودروسازی در این کشور، برنامه ریزی و سیاست گذاری های کلانی کرده است. حاصل این تلاش ها به ارائه برنامه های ویژه ای منتهی شده است که رشد صنایع خودروسازی و صنایع وابسته به آن را تا سال ۲۰۰۵ و بعد از آن تدوین می کند.

از جمله این برنامه ها می توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱. تلاش برای ایجاد قراردادهای دوجانبه تجارت آزاد

۲. تلاش حکومت برای همکاری بیشتر کشورهای عضو آسه آن، نیوزلند و استرالیا

۳. قرارداد مصرف متوسط بنزین با هدف ۶/۸ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر برای سال ۲۰۱۰ و ۶/۳ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر برای سال ۲۰۱۵ میلادی

۴. لغو مشروط مالیات کالای تجملاتی از خودرو و برداشت محدودیت کاهش قیمت خودرو

۵. همسویی قوانین طراحی خودروی استرالیا با استاندارد (UNECE)

طرحی نیز برای دوران پس از سال ۲۰۰۵ طراحی شد و بر مبنای آن این دولت قصد دارد تا با برنامه ای هدفمند صنعت خودروسازی خود را شکوفا کند.

استرالیا در زمینه تعرفه‌های گمرکی با طراحی برنامه‌ای تدریجی، میزان تعرفه‌های گمرکی خودرو را کاهش می‌دهد. این مطلب که با ۵۷ درصد در سال ۸۴ آغاز شد به صورت کاهش ۲/۵ درصدی در سال از سال ۹۰ تا رسیدن به ۱۵ درصد در سال ۲۰۰۰ شکل گرفت.

ACIS (The Automotive competitiveness and Investment scheme) در سال ۲۰۰۱ میلادی با هدف ایجاد نوآوری و تشویق سرمایه‌گذاری رقابتی در استرالیا تشکیل شد و برنامه‌ریزی‌های اقتصادی خود را تا سال ۲۰۱۰ میلادی، طراحی کرد.

طرح تحقیق و توسعه تولیدکنندگان وسائل موتور (D&MVPR The ACTS motor vehicle producer research & development) نیز برای دوره ۵ سال ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۰ ایجاد شد. این طرح امیدوار است که با مبلغ ۱۵۰ میلیون دلار اهداف تعیین شده، میزان تحقیق و توسعه تولیدکنندگان خودروهای موتوری استرالیا را افزایش دهد. همه تولیدکنندگان خودرو در استرالیا که در پروژه ACIS شرکت کرده‌اند می‌توانند در طرح D&MVPR نیز شرکت کنند.

وضعیت خودرو در دنیا

مؤسسه مشاوره ای PWC در تازه‌ترین تحلیل خود، گزارشی از وضعیت صنعت خودروی جهان در سال ۲۰۰۸ و روندهای آتی آن را ارائه کرده است. این وضعیت در گزارش یادشده، برحسب موقعیت مناطق جغرافیایی، به ترتیب زیر مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

امریکای شمالی

کاهش خرید و کمرنگ شدن میزان اعتماد مشتری، وجود نابسامانی در بازار مسکن و سهام و بحران اعتباری به همراه تضعیف اقتصاد امریکا، موجب شده است تا فروش خودروهای سبک در ماه‌های اخیر به پایین‌ترین نسبت درآمد سرانه در تقریباً ۵۰ سال گذشته نزول کند.

ازدیگرسو، کاهش میزان دسترسی به اعتبارات همراه با استرس ناشی از میزان فروش پایین، برای صنعت خودروسازی، مشکلات مالی قابل توجهی بویژه در بخش‌های مدیریت موجودی، آسیب‌پذیری فزاینده تامین‌کنندگان، برنامه‌ریزی مالی نمایندگان فروش و کم‌توجهی بیشتر به وام‌های خودرو، ایجاد کرده است.

براین اساس، احتمالاً میزان فروش خودروی منطقه طی سال ۲۰۰۹ به ۱۱/۶ میلیون دستگاه کاهش خواهد یافت. البته این میزان، در ماه‌های اولیه سال، روندی کاهشی داشته، اما به تدریج در مقایسه با سال ۲۰۰۸ بهبود نسبتاً کمی خواهد یافت.

افزون‌براین، انتظار می‌رود که میزان فروش منطقه در میان‌مدت، تغییر چندانی نیافته و در سطح ۱۵/۵ تا ۱۶ میلیون دستگاه باقی بماند. البته این پیش‌بینی دست‌کم تا زمان تداوم انگیزه‌های شدید در حوزه «کاهش تقاضا»، کاهش استانداردهای مرتبط با اخذ وام و تجمع ثروت اقتصادی در بخش مسکن که در سال‌های اخیر، عامل اصلی رونق بازار محسوب می‌شد، ادامه خواهد یافت.

اروپا

فروش خودروی اروپا پیش از ماه آگوست (۲۰۰۸) در شرایطی که برخی از کشورهای منطقه اروپای غربی (بویژه کشورهای ایرلند، اسپانیا، سوئد و انگلستان) در حال انجام اصلاحاتی به‌دنبال حباب قیمت مسکن بوده‌اند، در مجموع کماکان براساس تجربه فروش ۱۴ تا ۱۵ میلیون دستگاه طی دهه گذشته، به حیات خود ادامه می‌داد، اما با آغاز بحران اعتباری به‌همراه شواهد فزاینده‌ای از رکود اقتصادی و نگرانی‌های فزاینده نسبت به امنیت شغلی و پیامدهای غیرمستقیم و قابل ملاحظه آن بر اعتماد مشتری، شرایطی ایجاد شد که فروش خودرو در این منطقه به‌طوری قابل توجه با کاهش روبه‌رو شد.

در نتیجه، فروش منطقه اروپای غربی براساس پیش‌بینی فصلی فروش سالانه به ۱۱/۲ میلیون دستگاه کاهش یافت. براساس پیش‌بینی‌های موجود، این وضعیت در سال ۲۰۰۹ اندکی بهبود یافته و به ۱۲ میلیون دستگاه خواهد رسید. با این حال، رقم یادشده نسبت به فروش سال ۲۰۰۸ با ۱۲ درصد کاهش روبه‌رو بوده و کمترین میزان فروش از سال ۱۹۹۵ به این سو تلقی می‌شود (در آن سال، اروپا از بحران فروش سال ۱۹۹۳ خارج شده بود).

در اوضاع و احوالی که انتظار می‌رود برخی بازارها نشانه‌هایی از بهبود را از اواخر سال ۲۰۰۹ از خود نشان دهند، انتظار نمی‌رود که مجموع فروش این منطقه تا اواسط سال ۲۰۱۰ بهبود یابد. به‌تعبیری دیگر، این چشم‌انداز تقاضا در سال ۲۰۰۹ با ۱۱/۸ درصد کاهش به ۱۵/۶ میلیون دستگاه خواهد رسید.

البته در این میان، تاثیر منفی الزام کاهش آلاینده CO₂، عدم اطمینان نسبت به سیاست‌های مالیاتی آینده کشورها و همچنین پاسخ‌های خودروسازان به این قوانین، بر میزان تقاضا و همچنین ایجاد عدم اطمینان مشتری را نباید نادیده گرفت.

از سوی دیگر، انتظار می‌رود پررشدترین بازار اروپا-روسیه- نیز در سال ۲۰۰۹ تحت فشار قرار گیرد. برآورد پایه‌ای درخصوص وضعیت فروش خودروهای سبک در بازار روسیه، حاکی از کاهش ۱۶ درصدی آن در سطح ۲/۴ میلیون دستگاه در سال ۲۰۰۹ است. همچنین، انتظار می‌رود بازار ترکیه بین خودروسازان بزرگ اروپای شرقی، در سال ۲۰۰۹ با دشواری روبه‌رو شود.

از آنجا که بازار خودروی این کشور در سال ۲۰۰۸ با کاهشی ۱۴ درصدی روبه‌رو بوده و انتظار می‌رود که این کاهش در سال ۲۰۰۹ نیز ادامه یابد، مهم‌ترین تاثیرپذیری این بازار، کاهش میزان خودروهای صادراتی ترکیه است که ۷۵ درصد از آن روانه خارج از کشور می‌شود.

امریکای جنوی (برزیل)

برزیل که در سال ۲۰۰۸ افزون بر ۷۵ درصد از تولید خودروهای سبک منطقه را در اختیار داشته است، در ۹ ماهه نخست سال یادشده، رشد مناسبی را پشت‌سر گذاشت. طی این مدت، رشد فروش خودروهای سواری در این کشور، در مقایسه با مدت مشابه سال ۲۰۰۷، حدود ۲۲/۴ درصد بوده، اما در ماه‌های اکتبر و نوامبر به دلیل گسترش بحران‌های مالی به برزیل، به ترتیب با کاهشی ۱۳/۲ و ۲۵/۷ درصدی روبه‌رو شده است.

رشد فروش این کشور در ماه دسامبر در مقایسه با ماه نوامبر، به طور نسبی بهبود یافت که در مقایسه با سال گذشته، به دنبال در اختیار گذاشتن ۳/۶ میلیارد دلار از سوی دولت به بانک‌های دولتی برای وام خودرو و کاهش مالیات بر وام‌های مصرفی، همچنان با کاهشی ۲۰ درصدی روبه‌رو بوده است.

با توجه به پایان مشوق مالیاتی در انتهای ماه مارس ۲۰۰۹، میزان فروش در فصل نخست سال، کاهشی بوده اما در ماه‌های بعدی، بیشتر خواهد شد. البته با توجه به توانمندی فروش در چند سال گذشته و نگرانی‌هایی مبنی بر اینکه این میزان فروش به خاطر آزادی‌های اعتبار رشد یافته بود، تردیدهایی در خصوص دورنمای کوتاه‌مدت بازار ایجاد شده است. مجموع این نگرانی‌ها حاکی از آن است که بازار خودروی برزیل در سال ۲۰۰۹ با تعدیل‌هایی روبه‌رو شده و فروش آن با کاهش رشد به ۲/۵ میلیون دستگاه در سال نزول یابد.

آسیا-اقیانوسیه (ژاپن، کره جنوبی و استرالیا)

بازار خودروی ژاپن که طی چند سال گذشته به‌طور مستمر با کاهش فروش روبه‌رو بوده است، در فصل پایانی سال ۲۰۰۸ با شتاب نزولی بیشتری روبه‌رو شد. افزون بر مشکلات ناشی از فروش داخلی، کاهش صادرات به امریکا و اتحادیه اروپا نیز بر شرایط دشوار بازار فروش خودرو، اضافه شده است. در این میان، اکثر خودروسازان ژاپنی از طریق خاتمه بخشیدن به قراردادهای کارکنان موقت و کاهش میزان تولید برای رویارویی با این چالش وارد عمل شدند. از سوی دیگر، کره‌ای‌ها نیز با سناریویی مشابه بویژه در بخش کاهش فروش داخلی و کاهش صادرات، روبه‌رو شده‌اند.

به نظر می‌رسد که تولید خودروی سبک در این دو کشور، در درازمدت همچنان با روند نزولی روبه‌رو شود. این امر در واقع نشان‌دهنده جابجایی ظرفیت تولید به امریکا و دیگر بازارها، به دلیل تقاضای روبه‌رشد این بازارهاست. این محرک همچنان تقویت شده تا جایی که شرکت هیوندای کره تولید خودروهای کوچک خود را به کشور هند انتقال داده است.

اگرچه شرکت Holden Commodore جایگاه خود را به‌عنوان بزرگترین فروشنده خودرو در استرالیا، طی سال ۲۰۰۸ حفظ کرده است، اما روند درازمدت (فروش) حاکی از آن است که خودروهای بزرگ تولیدشده در این کشور، جای خود را به خودروهای کوچکتر و متوسط خواهند داد. این مقدار، عمدتاً به‌دلیل کاهش تعرفه‌های واردات در این بازار یک‌میلیون دستگاہی، از خارج از کشور وارد خواهند شد.

آسیا-اقیانوسیه (چین، هند و آسه‌آن)

رشد بازار چین در سال ۲۰۰۸ از میزان ۲۳ درصد سال ۲۰۰۷ به ۱۰ درصد کاهش یافت. رشد اقتصادی این کشور تحت تاثیر منفی بحران اقتصادی جهانی قرار گرفته است. طی ماه نوامبر سال ۲۰۰۸ مجموع صادرات این کشور (شاخص کلیدی اقتصاد چین) برای نخستین بار پس از ۷ سال، با کاهش روبه‌رو بوده است. در این ارتباط، دولت چین یک «بسته کمک اقتصادی» را اعلام کرد اما بخش اعظم آن تازگی نداشته و صرف بازسازی مناطق زلزله زده این کشور در سال ۲۰۰۸ شده است. بنابراین، انتظار می‌رود که این بسته تاثیر اندکی بر رونق تقاضا در بخش خودروسازی داشته باشد. بر این اساس، رشد تولید خودروی چین در سال ۲۰۰۹ بین ۱ و ۳ درصد برآورد می‌شود.

از سوی دیگر، کشور هند نیز همانند دیگر بازارها از فقدان منابع مالی لازم برای (خرید خودرو) رنج می‌برد. در این کشور، ۷۵ درصد از خرید خودرو با استفاده از روش‌های اعتباری صورت می‌گیرد. در نتیجه، فروش خودروی این کشور در ماه نوامبر سال ۲۰۰۸ در مقایسه با مدت مشابه سال ۲۰۰۷ با کاهشی ۲۷ درصدی روبه‌رو شده است. در این میان، فروش خودروهای سبک تجاری، ۳۳ درصد کاهش یافت و این وضعیت تا زمان بهبود دسترسی به اعتبارات ادامه خواهد یافت.

در شرایطی که Indian Reserve Bank از ابزار مختلف سیاست‌های پولی در دسترس استفاده می‌کرد، تلاش‌های آن به‌دلیل سیاست‌های محتاطانه در حوزه اعطای وام از سوی نهادهای مالی اثرات محسوسی به همراه نداشته است. افزون‌بر این، باتوجه به اتکای گسترده صنایع نرم‌افزاری و خدمات هند به رفاه اقتصادی اتحادیه اروپا و امریکا، تاثیر تضعیف تقاضا برای این خدمات در این بازارها به بازار هند نیز منتقل شده است.

انتظار می‌رود که موضوع اعتبار در سال ۲۰۰۹، به شکل فزاینده‌ای بهبود یابد. این امر به‌نوبه خود از اواخر سال ۲۰۰۹ و اوایل سال ۲۰۱۰ به بازگشت رشد فروش خودرو به روند قبلی خود، منجر خواهد شد. پیش‌بینی تولید خودروی هند، تحت تاثیر منفی تأخیر آغاز تولید خودروی «تاتا نانو» و احتمال تأخیر ۶ تا ۱۲ ماهه در دیگر برنامه‌های تولید خودروهای ارزان‌قیمت، قرار خواهد گرفت.

انتظار می‌رود بخش خودروی تایلند نیز متنوع‌تر شده و محصولاتی فراتر از تولید کامیون و خودروهای Pickup را پوشش دهد. این نکته را نیز می‌بایستی مدنظر قرار داد که بسیاری از خودروسازانی که تأیید دولت برای اجرای

پروژه‌های تولید خودروهای سازگار با محیط‌زیست را در اوایل سال ۲۰۰۹ دریافت کرده‌اند، اکنون برنامه‌های خود را به تأخیر انداخته و یا در حال بازبینی آنها هستند. ناآرامی‌های سیاسی اخیر در این کشور، به‌خاطر ایجاد فضای عدم اطمینان نسبت به بازار، فروش خودرو را تحت تأثیر قرار خواهد داد. از آنجا که بخش عمده‌ای از تولید خودروی تایلند به خارج از کشور صادر می‌شود، تأثیر محیط سیاسی بر این صنعت چندان ویرانگر نخواهد بود.

در این زمانه آشفته و در شرایطی که بقای حتی بزرگترین بازیگران در مخاطره قرار دارد، تنها یک نکته کاملاً آشکار و قطعی است:

تمام بازیگران این صنعت اعم از خودروسازان، تأمین‌کنندگان و نمایندگان فروش، لزوماً برنامه‌های بازسازی ساختاری هجومی را برای ایجاد هماهنگی با واقعیت‌های جدید اتخاذ خواهند کرد.

بدیهی است که برندگان این میدان کسانی خواهند بود که دوره رکود اقتصادی را مدیریت کرده، نقدینگی را کنترل و هزینه‌های غیرضروری خود را برای گذار از شرایط بحران اقتصادی، حذف کنند.

همزمان، خودروسازان نیز باید خود را برای وضعیت بهبود در این صنعت که انتظار می‌رود از سال ۲۰۱۰ آغاز شود، آماده سازند. بر این اساس، سرمایه‌گذاری مستمر در محصولات جدید، همراه با ظرفیت‌سازی‌های تازه، امری ضروری است. در این میان، پیشگامان موفق این حوزه به‌طور مستمر جست‌وجوی راه‌های جدید به‌منظور افزایش درآمدها و حفظ جایگاه خود در صنعت خودروسازی را ادامه خواهد داد.

شرکت‌های حاضر در صنعت خودروی ایران (شرکت‌های بورسی)

صنعت خودرو در ایران به دو گروه تقسیم می‌شود:

۱. شرکت‌های تولید کننده خودرو

۲. شرکت‌های تولید کننده قطعات خودرو

نماد شرکت	نام شرکت	سرمایه شرکت	تاریخ ورود
خا‌دین	سایپا‌آ‌دین	100,000,000	۲۰/۶/۱۳۸۰
خا‌هن	آ‌هن‌گری تراکتورسازی ایران	64,000,000	۱۷/۴/۱۳۷۶
خا‌ور	ایران خودرودیزل	1,600,000,000	۱/۱/۱۳۷۰
خ‌ب‌ه‌من	گروه بهمن	3,200,000,000	۱/۱/۱۳۷۰
خ‌پ‌ا‌رس	پارس خودرو	2,000,000,000	۱/۹/۱۳۷۸
خ‌پ‌و‌یش	سازه پویش	25,000,000	۷/۱۰/۱۳۸۳

۲۰/۷/۱۳۷۷	213,000,000	ریخته گری تراکتورسازی ایران	ختراک
۱/۱/۱۳۷۰	70,000,000	رادیاتور ایران	ختور
۱/۱/۱۳۷۰	120,000,000	گروه صنعتی قطعات اتومبیل ایران	ختوقا
۱/۱/۱۳۷۰	150,000,000	چرخشگر	خچرخش
۱/۱/۱۳۷۰	23,607,000	صنایع ریخته گری ایران	خریخت
۵/۱۲/۱۳۸۲	104,075,000	رینگ سازی مشهد	خرینگ
۱۶/۱۲/۱۳۷۷	1,200,000,000	زامیاد	خزامیا
۱/۱/۱۳۷۰	40,000,000	فنر سازی زر	خزر
۱/۱/۱۳۷۰	9,654,000,000	سایپا	خسایپا
۲۵/۱۱/۱۳۸۲	105,000,000	الکترونیک خودرو شرق	خشرق
۱/۱/۱۳۷۰	60,000,000	فنر سازی خاور	خفندر
۱/۱/۱۳۷۰	34,000,000	کاربراتور ایران	خکار
۱/۱/۱۳۷۰	600,000,000	سایپادیزل	خکاوه
۱/۱/۱۳۷۰	13,000,000	کمک فنر ایندامین	خکمک
۹/۷/۱۳۸۵	1,500,000,000	گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	خگستر
۱/۱/۱۳۷۰	22,000,000	لنت ترمز ایران	خلنت
۱/۱/۱۳۷۰	170,100,000	نیرو محرکه	خمحرکه
۱۲/۲/۱۳۸۴	300,000,000	تولیدمحور خودرو	خمحور
۱۳/۱۲/۱۳۸۲	552,000,000	مهر کام پارس	خمهر
۱۸/۸/۱۳۸۲	120,000,000	موتورسازان تراکتورسازی ایران	خموتور
۲۰/۱۰/۱۳۸۳	20,000,000	مهندسی نصیر ماشین	خنصیر
۱/۱/۱۳۷۰	6,300,000,000	ایران خودرو	خودرو
۱/۱/۱۳۷۰	150,000,000	محورسازان ایران خودرو	خوساز
۲/۵/۱۳۸۶	1,600,000,000	سرمایه گذاری (رنا) هلدینگ	ورنا

شرکت ایران خودرو دیزل قدیمی ترین شرکت حاضر در این صنعت می باشد. با نگاهی به صنعت در خواهیم یافت که اکثر شرکت های حاضر در این صنعت شرکت هایی با قدمت بالا در بورس می باشند. شرکت های حاضر در این صنعت در دو طبقه تولید خودرو و قطعات خودرو قرار می گیرند.

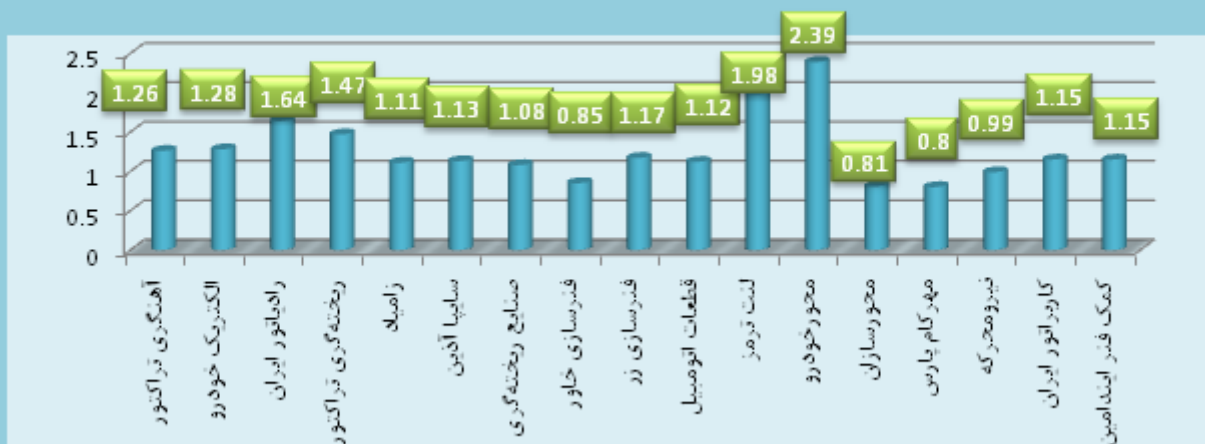
تجزیه و تحلیل نسبت های مالی به تفکیک گروه های خودروساز و تولید کننده قطعه

نسبت جاری :



نسبت جاری نشاندهنده این است که در مقابل هر یک ریال بدهی جاری چه میزان دارایی جاری در شرکت وجود دارد و بستنکاران از چه میزان امنیت برخوردار می باشند. اما این استدلال در همه موارد صادق نمی باشد و ترکیب دارایی های جاری از لحاظ مبالغی که در حسابهای آن منظور می شود و با توجه به صنعت اثر زیادی در نتیجه تجزیه و تحلیل دارد. نسبت جاری اکثر شرکت های حاضر در این طبقه پایین تر از ۱ است و این نشاندهنده سیاست این شرکت ها در استفاده از بدهی می باشد. در بین شرکت های حاضر در این طبقه، پارس خودرو و ایران خودرو دیزل متناسب با صنعت حرکت کرده اند. در شرکت سایپا این نسبت برابر با ۱ بوده و نشاندهنده این است که دارایی های جاری تنها به اندازه پوشش بدهی های جاری می باشد. پایین ایران خودرو از پایین ترین نسبت جاری در بین شرکت های این طبقه برخوردار است که این عامل می تواند به سیاست شرکت مزبور در جهت افزایش تولید و پر کردن انبارها بازگردد.

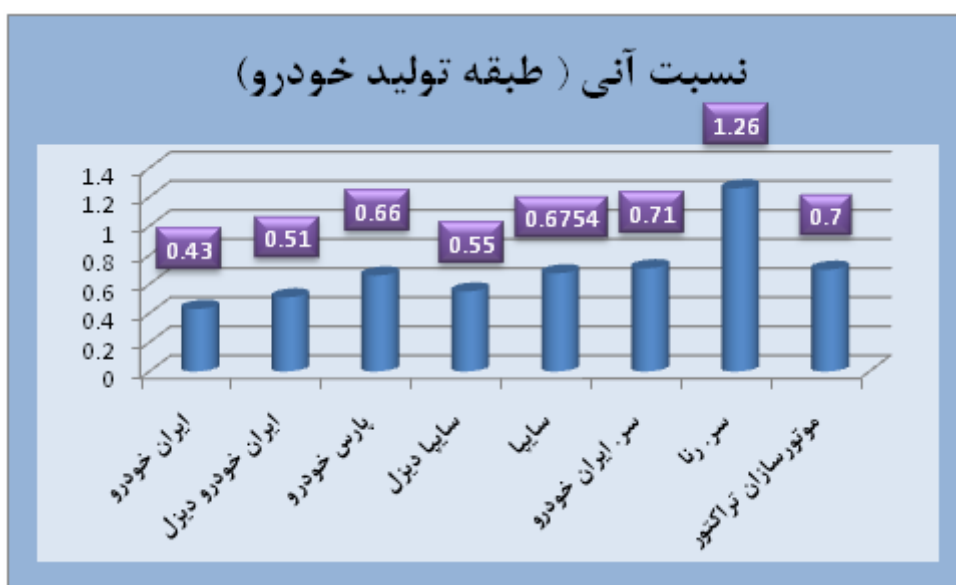
نسبت جاری (طبقه قطعات خودرو)



نسبت جاری در اکثر شرکت های این طبقه بالاتر از ۱ می باشد. متوسط صنعت در این طبقه ۱,۲۵ می باشد که شرکت های آهنگری تراکتور ، الکترونیک خودرو شرق ، زامیاد ، قطعات اتومبیل ، سایپا آذین و .. نزدیک به این متوسط هستند.

نسبت آنی :

نسبت آنی (طبقه تولید خودرو)



نسبت آنی یکی از مفیدترین نسبت هاست . این نسبت نشاندهنده آن است که آن قسمت از دارایی جاری که از لحاظ ارزش ، ثبات بیشتری دارد و احتمال کاهش در آن کمتر است تا چه میزان می تواند پشتوانه طلبکاران کوتاه مدت قرار گیرد.ایران خودرو در بین شرکت های حاضر در این صنعت از کمترین میزان نسبت آنی برخوردار می باشد که می توان این عامل را ناشی از افزایش میزان بدهی های جاری شرکت و افزایش موجودی انبار دانست. سایر شرکت های تولید

کننده از نسبت آنی نزدیک به میانگین صنعت یعنی ۰٫۶۲ برخوردار می باشند. سرمایه گذاری رنا دارای نسبت آنی بالاتر از یک می باشد اما بهتر است این شرکت را در جایی دیگر و با سرمایه گذاری ها مقایسه نمود.

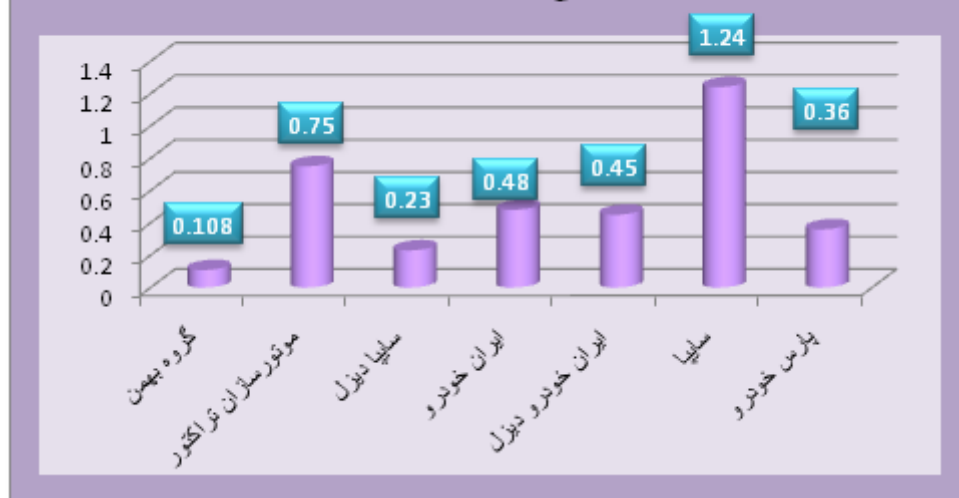
نسبت آنی (قطعات خودرو)



متوسط صنعت در این طبقه ۰٫۶۵ می باشد و شرکت ها تقریباً نزدیک به این میانگین می باشند

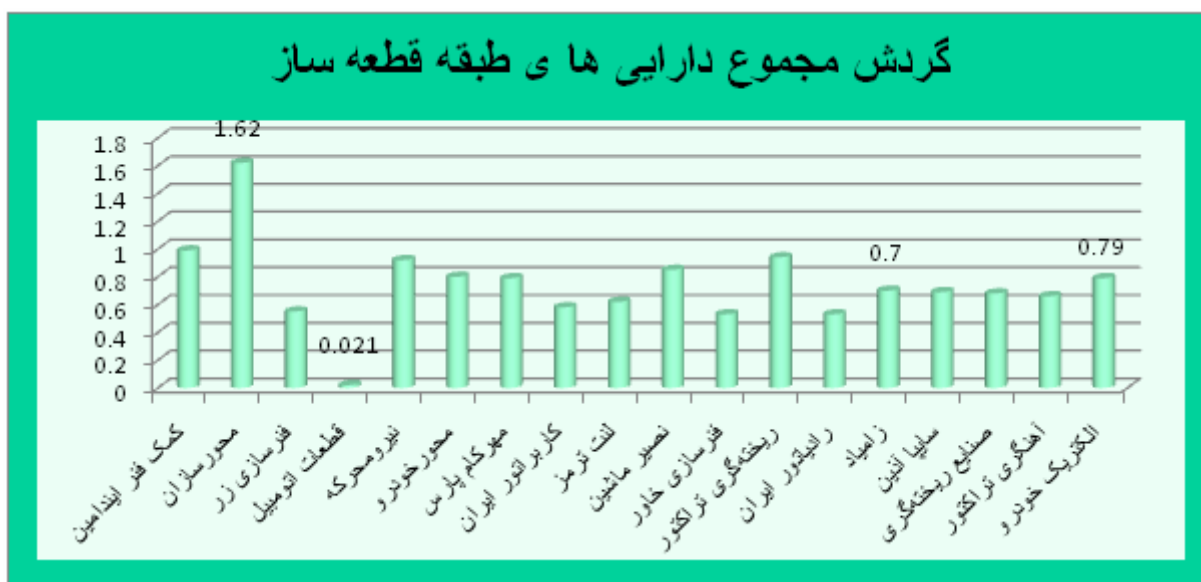
گردش مجموع دارایی ها :

گردش کل دارایی های طبقه تولید خودرو



این نسبت میزان و اثر گردش دارایی را در تحصیل درآمد نشان می دهد و می توان رابطه بین ارزش داراییها و حجم فعالیت در شرکت را محاسبه نمود.

سایپا از بالا ترین نسبت در بین شرکت های این طبقه برخوردار است و با متوسط صنعت که در حدود ۰,۴۸ می باشد فاصله زیادی دارد. با نگاهی به روند این نسبت در شرکت سایپا مشاهده می شود که نسبت مذکور روند صعودی در طی سال های گذشته داشته ، به گونه ای که از ۰,۵۶ در سال ۱۳۷۹ به ۱,۲۴ در شش ماهه ابتدای سال ۸۶ رسیده است. افزایش این نسبت می تواند حاکی از افزایش حجم فعالیت شرکت باشد. نقطه مقابل شرکت سایپا ، گروه بهمن می باشد که از پایین ترین میزان در این طبقه برخوردار است. روند این نسبت در شرکت مذکور ، بیان کننده کاهش این نسبت از سال ۱۳۸۱ تا کنون است و از ۰,۵۵ به ۰,۱ در شش ماهه نخست سال ۸۶ رسیده است. و این موضوع می تواند نشان دهنده این امر باشد که افزایش دارایی ها با افزایش فروش ملازمه نداشته است. سایر شرکت های حاضر در این صنعت در حدود میانگین می باشند .

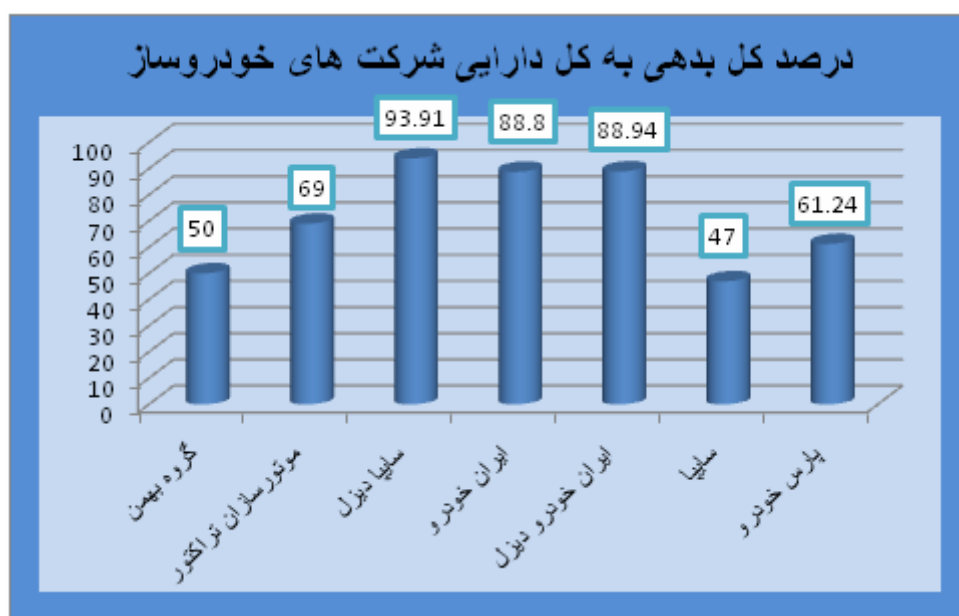


محورسازان از بالاترین میزان گردش دارایی ها در این طبقه برخوردار است . این در حالی است که با نگاهی به روند این نسبت در شرکت مزبور می توان دید که این نسبت از روند کاهشی از سال ۸۲ تا کنون برخوردار بوده به گونه ای که از ۲,۰۶ در سال ۸۲ به ۱,۶۲ در ۹ ماهه ابتدای سال ۸۶ رسیده است. بر اساس اطلاعات و صورت های مالی ۹ ماهه ، قطعات اتومبیل از کمترین نسبت در بین شرکت های حاضر در این طبقه برخوردار است. نکته قابل توجه در شرکت قطعات اتومبیل ، پوشش ضعیف درآمدها در ۹ ماهه ابتدای سال ۸۶ می باشد. به گونه ای که در نه ماهه شرکت تنها توانسته است ۶,۸۲٪ از درآمدهای خود را پوشش دهد. اما با نگاهی به گذشته این شرکت ، می توان دید که این اتفاق در سال های گذشته نیز برای شرکت روی داده ، به طوریکه شرکت در ۳ ماهه انتهایی سال اکثر درآمدهای خود را پوشش می دهد. بنابراین نسبت مذکور بر اساس اطلاعات مجمع سال ۸۵ شرکت ، ۰,۴۱ می باشد و از سال

۸۱ تا ۸۵ روند صعودی را در پیش گرفته و از ۰,۱۳ به ۰,۴۱ رسیده است که حاکی از افزایش فعالیت شرکت مزبور می باشد.

میانگین طبقه ۰,۷۳ می باشد و شرکت های الکتریک خودرو، زامیاد، سایپا آذین، صنایع ریخته گری، آهنگری تراکتور، مهرکام پارس، محور خودرو نزدیک به میانگین صنعت می باشند.

نسبت کل بدهی به دارایی



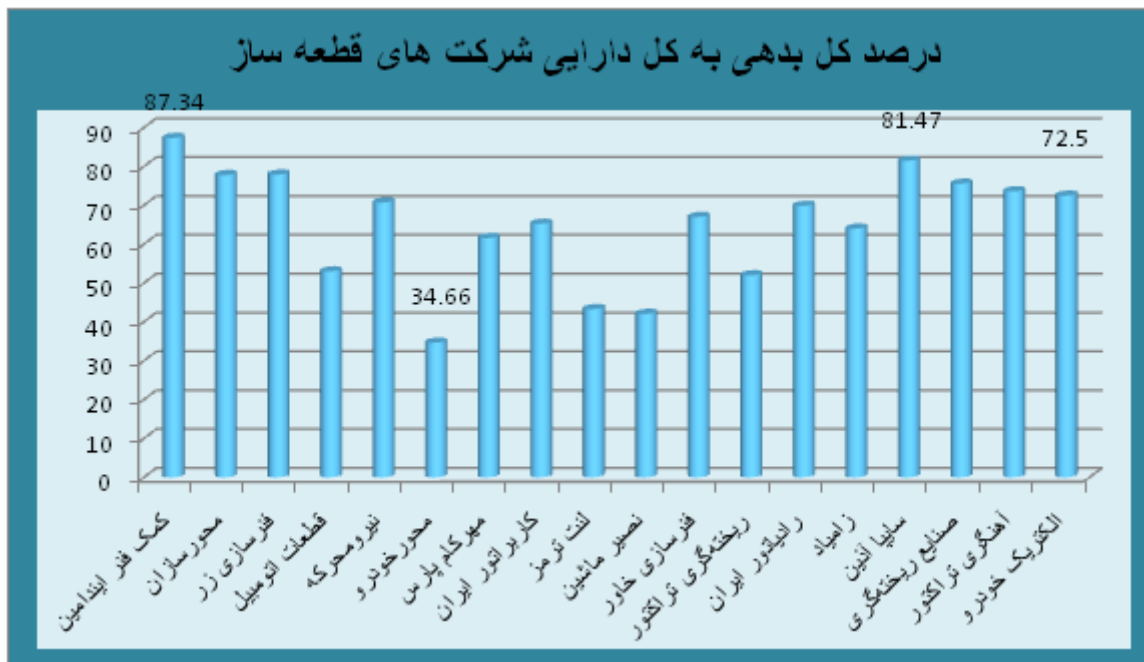
این نسبت نشاندهنده آن است که هر یک از شرکت ها از چه نوع ساختار سرمایه ای استفاده می کنند. با نگاهی به شرکت های حاضر در این صنعت می توان به راحتی دریافت که ساختار سرمایه در اکثر شرکت های حاضر در این صنعت بر وام و استقراض متکی است. یعنی شرکت ها برای تأمین مالی بیشتر از بدهی استفاده می کنند تا از حقوق صاحبان سهام. این موضوع را در افزایش سرمایه های اندک شرکت های خودرویی نیز می توان دریافت.

از این نسبت برای تعیین ریسک مالی شرکت ها استفاده شده و یکی از نسبت های مورد توجه وام دهندگان در ارزیابی شرکت ها می باشد.

سایپا دیزل از بالاترین میزان این نسبت در شرکت های خودرو ساز بر خوردار می باشد. از سال ۸۰ تا ۸۵ این نسبت روند صعودی در شرکت مزبور طی کرده و از ۰,۸۷ در سال ۸۰ به ۰,۹۳ در سال ۸۵ رسیده است. و این در حالی است که شرکت در طی سال های ۸۰ تا ۸۵، ۴ بار افزایش سرمایه داده است و سرمایه خود را از ۳۶۹۰۰ به ۶۰۰۰۰۰ میلیون ریال رسانده است.

میانگین نسبت ۰,۷۱ می باشد که موتور سازان تراکتور نزدیک به میانگین می باشد.

درصد کل بدهی به کل دارایی شرکت های قطعه ساز



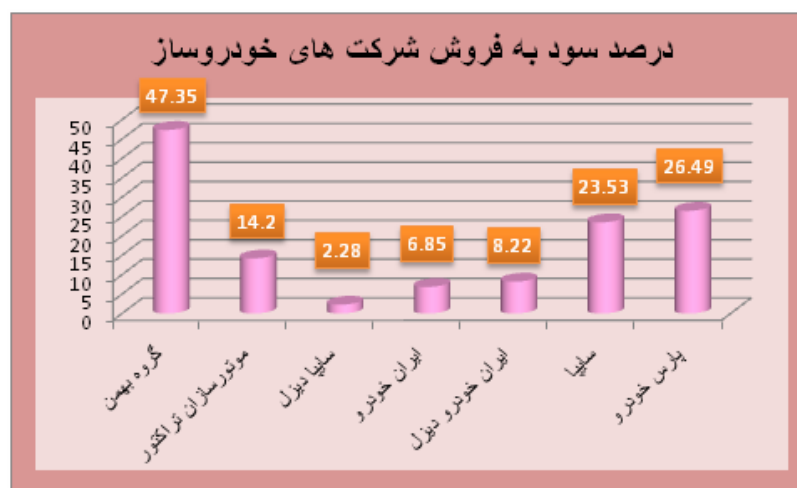
در بین شرکت های قطعه ساز کمک فنر ایندَامین از بالاترین نسبت و محور خودرو از پایین ترین نسبت برخوردار هستند.

این نسبت در شرکت ایندَامین تقریباً روند ثابتی را طی سال های گذشته داشته است و در شرکت مزبور از سال ۸۱ به بعد افزایش سرمایه ای نیز مشاهده نمی گردد.

در شرکت محور خودرو این نسبت با روند نزولی مواجه بوده که ناشی از افزایش همزمان دارایی ها و بدهی های شرکت مزبور است.

میانگین این نسبت در طبقه قطعه سازان ۶۵٪ می باشد که نیرو محرکه ، مهرکام پارس ، کاربراتور ایران ، فنر سازی خاور ، زامیاد و رادیاتور ایران نزدیک به میانگین می باشند.

درصد سود به فروش :



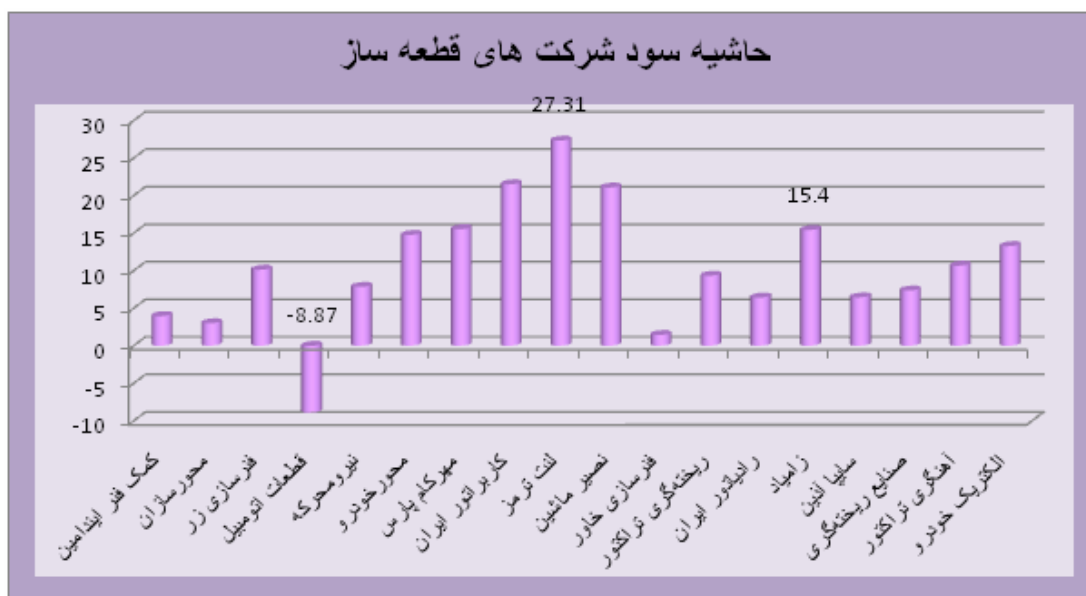
این نسبت ، سودآوری هر یک ریال از فروش را نشان می دهد. نسبت حاشیه سود ، نتیجه روابط متقابل سه عامل می باشد : (۱) حجم فروش (۲) سیاست قیمت گذاری (۳) ساختار هزینه .

گروه بهمن از بالاترین حاشیه سود در بین شرکت های این طبقه برخوردار است که علت عمده آن به دلیل درآمدهای عملیاتی شرکت و در نتیجه حاشیه سود عملیاتی ۳۹٪ شرکت مزبور می باشد. علت دیگر شناسایی سودهای غیر عملیاتی شرکت های زیر مجموعه می باشد که سبب شده تا حاشیه سود خالص شرکت حتی از حاشیه سود عملیاتی آن نیز بالاتر گردد.

سایپا دیزل از پایین ترین نسبت حاشیه سود در بین شرکت های خودرو ساز برخوردار می باشد. حاشیه سود عملیاتی شرکت سایپا دیزل ۱۷٫۶٪ است . اما به دلیل میزان بالای هزینه های مالی که ۰٫۳۴٪ فروش است ، حاشیه سود خالص شرکت بسیار پایین و در حدود ۲٫۲۸٪ می باشد.

حاشیه سود سایپا از ایران خودرو بسیار بهتر می باشد . این در حالی است که فروش ایران خودرو از سایپا به میزان قابل توجهی بالاتر است ، اما سایپا به دلیل هزینه های مالی پایین تر نسبت به ایران خودرو و شناسایی سود های غیر عملیاتی شرکت های زیر مجموعه از حاشیه سود بسیار بالاتری نسبت به ایران خودرو برخوردار می باشد ، در حالیکه حاشیه سود عملیاتی سایپا تنها ۲٪ از ایران خودرو بیشتر است.

میانگین حاشیه سود شرکت های خودروساز در حدود ۱۸٪ می باشد .



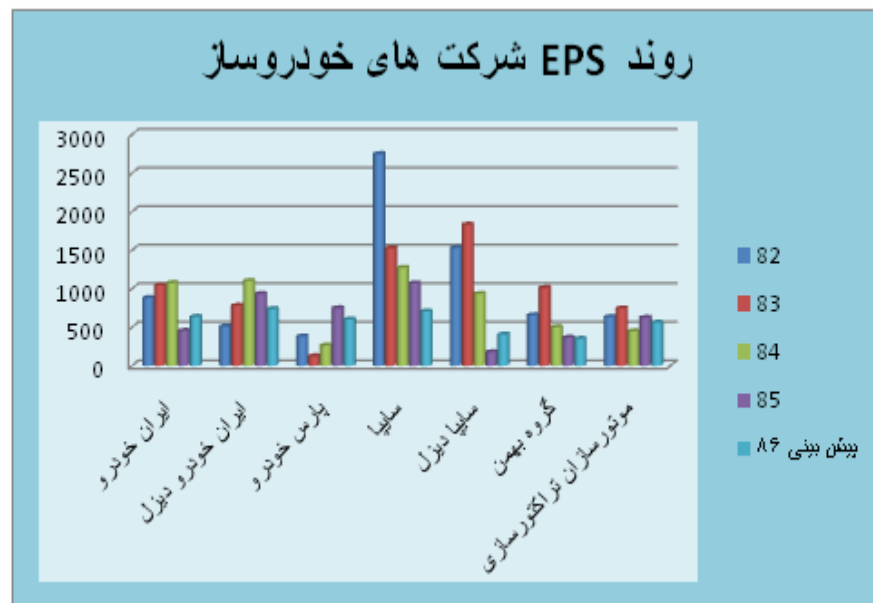
لنت ترمز از بهترین نسبت حاشیه سود در بین شرکت های قطعه ساز برخوردار می باشد. علت آن را شاید بتوان به دلیل پایین تر بودن درصد بهای تمام شده شرکت نسبت به فروش آن در بین شرکت های هم طبقه و هزینه های مالی

پایین تر نسبت به شرکت های دیگر دانست. این در حالی است که روند حاشیه سود شرکت در ۶ سال گذشته روندی کاهشی بوده است.

کمترین نسبت مربوط به شرکت قطعات اتومبیل می باشد که از حاشیه سود منفی برخوردار است. اما همانطور که قبلا نیز بیان شد، این شرکت عمده درآمدهای خود را در ۳ ماهه انتهایی سال پوشش می دهد در حالیکه نسبت ذکر شده بر اساس گزارش نه ماهه شرکت مزبور است با نگاهی به گذشته سهم مشاهده می گردد که حاشیه سود در سال های گذشته و بر اساس صورت های مالی ۱۲ ماهه رقمی بسیار بالا و در حدود ۹۰٪ می باشد که عمدتا به دلیل سود حاصل از سرمایه گذاری های شرکت و هزینه های مالی پایین آن است. در صورتی که در سال های گذشته وبر اساس اطلاعات میان دوره ای حاشیه سود شرکت منفی است.

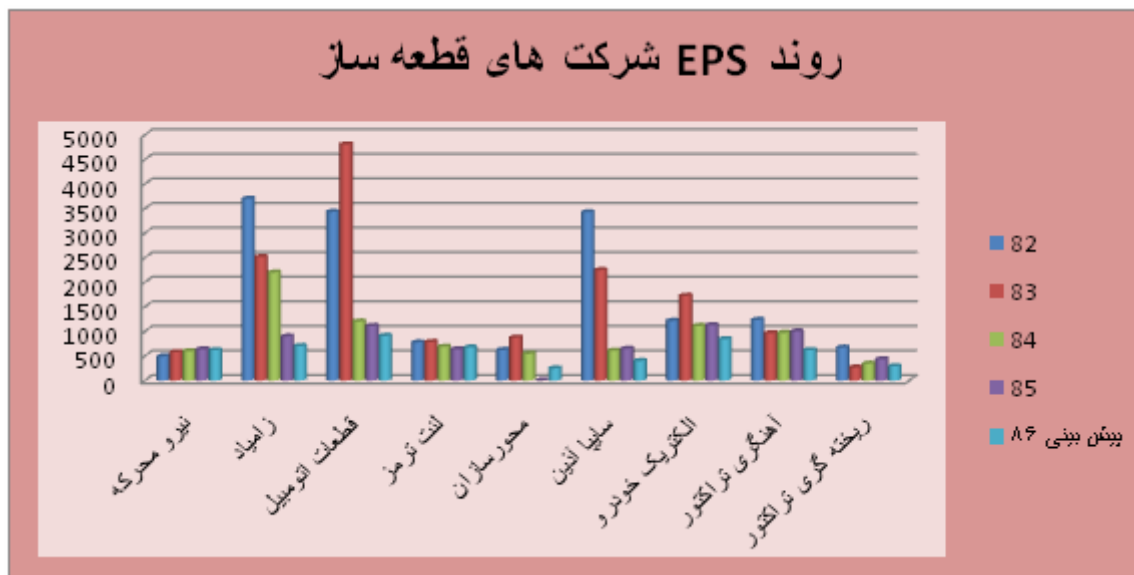
میانگین حاشیه سود شرکت های قطعه ساز ۱۰٪ می باشد که از شرکت های خودرو ساز پایین تر است و شرکت های آهنگری تراکتور، ریخته گری تراکتور و فرسازای زر نزدیک به میانگین هستند.

روند EPS:



به طور کلی روند EPS شرکت های خودروساز نزولی است، اما این نوسان در EPS در برخی از شرکت ها نظیر سایپا بیشتر بوده و در موتورسازان تراکتورسازی از نوسان کمتری برخوردار می باشد.

جدای از افزایش درآمدهای شرکت های خودروساز نظیر سایپا و ایران خودرو ، به طور کلی افزایش بهای تمام شده ، افزایش هزینه های توزیع و فروش و افزایش هزینه های مالی سبب کاهش سود هر سهم شرکت ها گشته است.



روند نزولی EPS در شرکت های حاضر در این طبقه نیز مشاهده می گردد . شرکت های نیرو محرکه ، لنت ترمز ، آهنگری تراکتور ، الکترونیک خودرو و ریخته گری تراکتور تقریباً روند EPS ثابتی داشتند.

در نهایت می توان گفت: صنعت خودرو در حال حاضر در مرحله رکود به سر می برد و تنها زمانی می تواند به عنوان یک بخش مولد مورد توجه قرار گیرد که به صورت ریشه ای و زیر بنایی به حل مشکلات این صنعت در زمینه رقابتی کردن صنعت ، بالا بردن کیفیت محصولات ، متنوع کردن محصولات ، کاهش نرخ تعرفه واردات و ... پرداخته شود. نداشتن برنامه ای جامع و استراتژیک در صنعت مذکور به مانند بسیاری از صنایع دیگر در کشور ، رسیدن به موارد بالا و کاهش مشکلات و افزایش ضریب امنیت سرمایه گذاران در صنعت مذکور را با تردید مواجه می سازد.

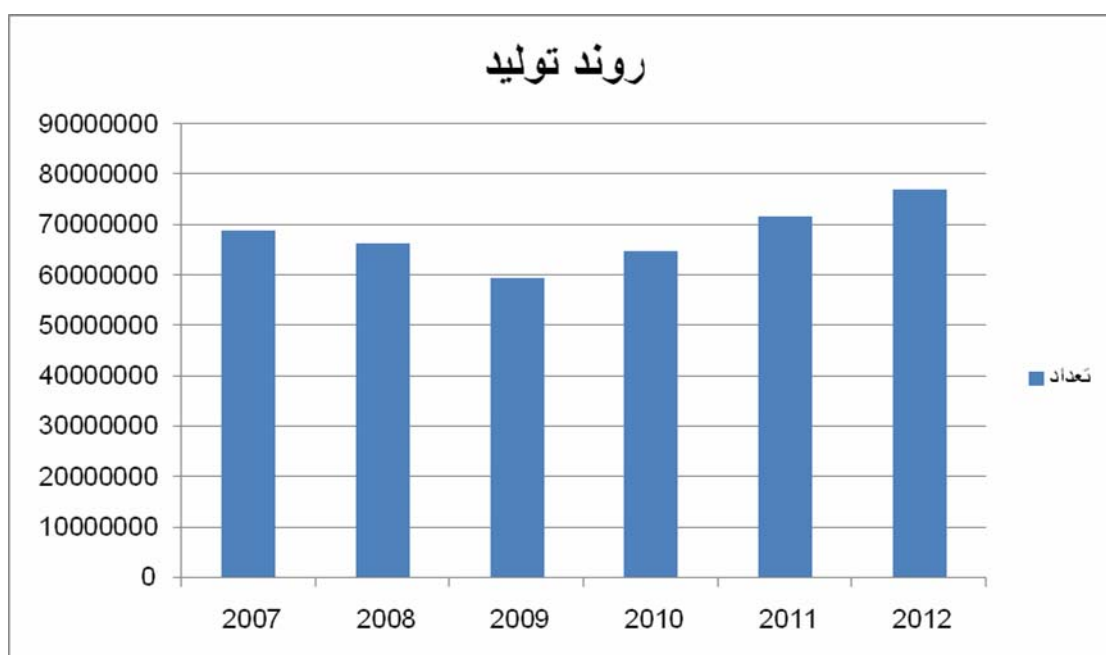
با توجه به مدیریت جدید وزارت صنایع و معادن و تصمیم گیری های آنان در قبال صنعت ، در آینده پیش بینی می شود دارایی های غیر مولد خودروسازان به فروش رفته و سودهای غیر عملیاتی شناسایی شود و اگر این مسئله رخ دهد یک گام جدید در راستای افزایش بهره وری می باشد.

با توجه به هزینه های مالی و وام های با درصد بالا برای سرمایه گذاری ، گروه های خودروسازی با افزایش هزینه های مالی روبرو می باشند و لیکن گروه قطعات خودرو همانند شرکت کمک فنر ایندամین کمتر با این مسئله درگیر می باشند.

پیشنهاد کلی برای سرمایه گذاری مجدد، فقط با در نظر گرفتن توجیه پذیری طرحهای انجام گرفته در شرکت ها است و هیچگونه شرکت در افزایش سرمایه ای، در حال حاضر توجیه پذیر نیست. اما در نهایت باید بیان کرد که صنعت مذکور نیز همانند بسیاری از صنایع دیگر تحت تاثیر مسائل سیاسی از جمله مسئله تحریم قرار دارد. اما شرکت هایی نظیر پارس خودرو چون محصولات خود را با حاشیه سود بالا و به صورت انحصاری به فروش می رسانند، شرایط مناسبی دارند.

پیش بینی روند تولید خودروهای سواری و تجاری سبک در جهان و سهم ایران

مجموع تولید خودروهای سواری و سبک تجاری جهان در سال ۲۰۰۷ نزدیک به ۶۹ میلیون دستگاه بوده است (۶۸,۹۳۲,۰۹۱ دستگاه). این رقم طی سال های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۰ با روندی کاهشی به ۶۶/۲، ۵۹/۳ و ۶۴/۸ میلیون دستگاه کاهش یافته و مجدداً از سال ۲۰۱۱ روندی افزایشی پیدا خواهد کرد.



براساس داده های موجود در این بخش، تولید خودروهای تجاری سبک ایران نیز طی سال های ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۲ با ۱۴/۲ درصد رشد به رقم ۱۲۹۹۹۰۶ دستگاه افزایش خواهد یافت. طی این مدت، پیش بینی می شود جایگاه تولیدی ایران بین ۲۰ کشور جهان از رده ۱۶ به رده ۱۴ ارتقا پیدا کند. براین اساس، وضعیت تولید و سهم کشور ایران در تولید خودروهای سواری و سبک تجاری جهان طی دوره یادشده، به ترتیب زیر پیش بینی شده است.

سال	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲
میزان تولید (دستگاه)	۱۱۳۸٫۶۲۶	۱۰۷۰٫۱۷۶	۱۰۳۹٫۲۰۹	۱۱۵۱٫۲۴۴	۱۲۲۶٫۷۲۳	۱۲۹۹٫۹۰۶
سهم جهانی (درصد)	۱٫۳۶	۱٫۲۲	۱٫۱۸	۱٫۲۴	۱٫۲۷	۱٫۳۳
رتبه جهانی	۱۶	۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۱۴

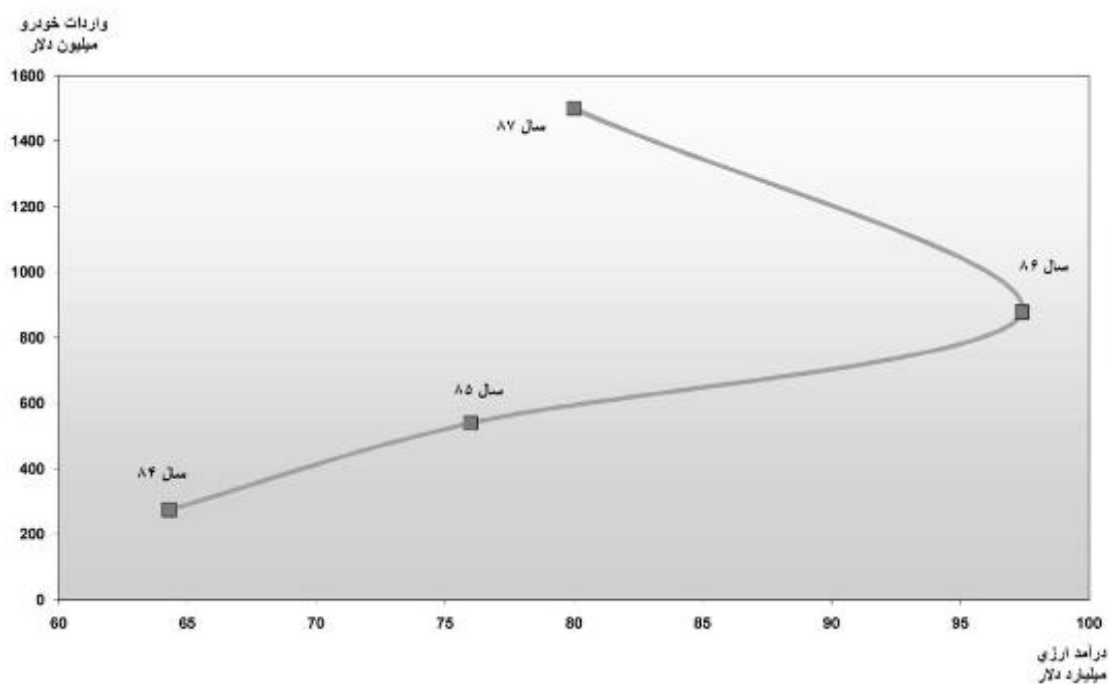
درامدی ارزی و واردات خودرو طی سال ۸۴ تا سال ۸۷

شرح	سال ۸۴	سال ۸۵	سال ۸۶	۹ ماهه اول ۸۷	برابر ۸۷
درآمد کشور (میلیون دلار)	۶۴	۷۶	۹۷	۷۰	۸۰
واردات خودرو (میلیون دلار)	۲۷۵	۵۴۰	۸۷۸	۸۲۷	۱۵۰۰

کاهش درآمد ارزی دولت در دهه ۷۰ نتایج و پیامدهای متفاوتی را به همراه داشت که یکی از آنها، روند نزولی واردات و قطع کامل ورود خودروهای خارجی به کشور بود. از اوایل دهه ۸۰ و در پی افزایش مجدد قیمت نفت و رشد بادآورده درآمدهای ارزی کشور، تنوع‌طلبی و خواسته‌هایی جدید بویژه در حوزه برند و مدل‌های جدید خودرو، عملاً قفل واردات در سال ۸۴ شکسته شد. عطش بازار خودروهای وارداتی در این چند سال، افزایش یافت به طوری که با ثابت ماندن نرخ تعرفه در ۹۰ درصد و حتی با افزایش ۱۰ درصدی عوارض خودروهای وارداتی از آبان‌ماه ۸۷ و اسقاط یک خودرو فرسوده برای خودروهای وارداتی با مصرف ۶ لیتر، دو خودروی فرسوده برای خودروهای با مصرف ۶ تا ۱۰ لیتر و اسقاط سه خودروی فرسوده به ازای واردات خودروهای با مصرف بیش از ۶ لیتر، روند واردات افزایش یافت به طوری که واردات در سال‌های ۸۴، ۸۵، ۸۶ و ۹ ماهه ۸۷، به ترتیب به ۱۱۴۴۰، ۳۰۸۹۷، ۴۲۴۸۳ و ۴۴۲۰۰ هزار رسید که بیانگر بازار داغ خودروهای وارداتی به کشور است. این واردات، رابطه‌ای مستقیم با درآمد ارزی کشور دارد. همان‌طور که عنوان شد، رشد درآمدهای ارزی کشور طی این مدت، عامل عمده واردات خودرو به کشور بوده که در جدول نیز نشان داده شده است. به طوری که در سال شروع واردات خودرو، درآمد ارزی کشور ۶۴ میلیارد دلار بوده و در همان سال ۲۷۵ میلیون دلار خودرو وارد کشور شده است. با افزایش درآمد ارزی کشور در سال‌های بعدی، واردات نیز رشد داشته است. به طوری که در سال ۸۵ و ۸۶ به ترتیب درآمدهای کشور ۷۶ و ۹۷ میلیارد بوده و به دنبال آن معادل ۵۴۰ و ۸۷۸ میلیون دلار خودرو وارد کشور

شد. در ۹ ماهه اول سال جاری که درآمد ارزی ۷۰ میلیارد برآورد می‌شود، ۸۲۷ میلیون دلار واردات خودرو داشته‌ایم. پیش‌بینی می‌شود که درآمد سال جاری به ۸۰ میلیارد دلار برسد و واردات خودرو نیز به ۱/۵ میلیارد دلار بالغ شود.

مقایسه درآمد ارزی و واردات خودرو طی سال‌های ۸۴ تا ۸۷



آشکار است که با افزایش درآمد ارزی کشور طی سال‌های ۸۴ تا ۸۶، واردات خودرو نیز افزایش چشمگیری یافته، اما پیش‌بینی می‌شود که استمرار رشد واردات خودرو، حتی با کاهش درآمدهای ارزی در سال ۸۷ نیز ادامه خواهد یافت.

ویژگی‌های بازار خودرو ایران

- تقاضای سالانه بیش از یک میلیون دستگاه خودرو
- افزایش سریع تقاضا در آینده ناشی از جوان بودن جمعیت کشور (۷۰ درصد جمعیت کشور زیر ۳۰ سال)
- ضرورت جایگزینی خودروهای فرسوده (حدود ۲ میلیون دستگاه دارای عمر بیش از ۲۰ سال)
- پایین بودن سرانه مالکیت خودرو در ایران در قیاس با سایر کشورها
- افزایش واردات خودرو و کاهش ناگزیر تعرفه‌های گمرکی
- افزایش تعداد و تنوع تولید خودروسازان داخلی
- کاهش منابع مالی و تسهیلات خرید خودرو توسط بانکها و شرکتهای خودروساز
- کاهش نرخ بهره بانکی و کاهش فعالیت شرکتهای لیزینگ

- کاهش تسهیلات پرداختی دولت برای جایگزینی خودروهای فرسوده
 - سختگیرانه شدن مقررات و استانداردهای مربوط به سطح آلاینده‌گی و ایمنی خودروها
 - تغییر در رفتار خرید، سطح انتظارات، سلیق و نیازهای مشتریان
 - تغییر کاربری خودرو از کالای سرمایه‌ای به کالای مصرفی خانوار
- همه این ویژگی‌ها به پیچیده‌تر شدن شرایط صنعت منجر می‌شوند.

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

در این زمانه آشفته و در شرایطی که بقای حتی بزرگترین بازیگران در مخاطره قرار دارد، تنها یک نکته کاملاً آشکار و قطعی است:

تمام بازیگران این صنعت اعم از خودروسازان، تأمین‌کنندگان و نمایندگان فروش، لزوماً برنامه‌های بازسازی ساختاری هجومی را برای ایجاد هماهنگی با واقعیت‌های جدید اتخاذ خواهند کرد.

بدیهی است که برندگان این میدان کسانی خواهند بود که دوره رکود اقتصادی را مدیریت کرده، نقدینگی را کنترل و هزینه‌های غیرضروری خود را برای گذار از شرایط بحران اقتصادی، حذف کنند.

همزمان، خودروسازان نیز باید خود را برای وضعیت بهبود در این صنعت که انتظار می‌رود از سال ۲۰۱۰ آغاز شود، آماده سازند. براین اساس، سرمایه‌گذاری مستمر در محصولات جدید، همراه با ظرفیت‌سازی‌های تازه، امری ضروری است. در این میان، پیشگامان موفق این حوزه به‌طور مستمر جست‌وجوی راه‌های جدید به‌منظور افزایش درآمدها و حفظ جایگاه خود در صنعت خودروسازی را ادامه خواهد داد.