

بررسی مصارف ارزی صنعت خودرو در ۹ ماه امسال

صورت‌های مالی ارائه‌شده به بورس از سوی سه خودروساز بزرگ کشور نشان می‌دهد مصارف ارزی آنها در کل طی ۹ ماه امسال و نسبت به مدت مشابه سال گذشته، کاهش یافته اما در حال تفکیکی، مصرف برخی ارزها بالا رفته و برخی دیگر پایین آمده یا حتی صفر شده است.

به گزارش سایت خبری پرسون، اینکه چرا خودروسازان در مجموع ارز کمتری طی سال جاری و در مقایسه با سال گذشته از کشور خارج کرده‌اند، به احتمال فراوان با مساله داخلی‌سازی ارتباط دارد. این در حالی است که اگر مصارف ارزی سه خودروساز بزرگ کشور را در ۹ ماه امسال با مدت مشابه سال ۹۶ مقایسه کنیم، دلیل افت آن طی سال جاری، کاهش شدید تولید است. مرور مصارف ارزی خودروسازان بزرگ طی ۹ ماه امسال نشان می‌دهد آنها نسبت به سال‌های قبل در کل روندی کاهشی در ارزی داشته‌اند. این در شرایطی است که استفاده از ارزهای مختلف متغیر بوده است. خودروسازی در سال‌هایی که تحریم نبوده، معمولاً مصارف ارزی دلاری و یورویی‌اش بالاتر از یوآن چین بوده؛ اما در دوران تحریم، این روند عکس شده است.

اگر ملاک مقایسه مصارف ارزی خودروسازان بزرگ را سال‌های ۹۶ تا ۹ ماه ۹۹ لحاظ کنیم، افت‌وخیز ارزی آنها دلایل مختلفی دارد که شامل «تحریم»، «بالا و پایین شدن تولید» و «داخلی‌سازی» می‌شود. آمارها نشان می‌دهد مصارف ارزی سه خودروساز بزرگ کشور در سال ۹۶ و نسبت به سال قبل از آن، روندی افزایشی داشته است که ریشه آن در رشد تولید قرار دارد. سال ۹۶ شکوفه‌های توافق هسته‌ای و برجام در صنعت خودرو میوه داد و خودروسازان توانستند تیراژشان را به نزدیکی‌های یک‌میلیون و ۴۰۰ هزار دستگاه برسانند. از آنجاکه طی سال ۹۶ خودروسازان خارجی در ایران حضور داشتند و محصولات مختلفی در کشور مونتاژ می‌شد، طبیعی بود مصارف ارزی خودروسازان (نسبت به ۹۵) افزایش یابد. در سال ۹۷ اما با خروج آمریکایی‌ها از توافق هسته‌ای و برجام و به تبع آن، تحریم خودروسازی ایران، تولید خودرو با افتی بالغ بر ۴۰ درصد نسبت به ۹۶، به زیر ۹۰۰ هزار دستگاه رسید. در این شرایط طبیعی بود که مصارف ارزی خودروسازان کاهش پیدا کند؛ زیرا اولاً مونتاژ محصولات خارجی افت کرد و در مواردی متوقف شد و ثانیاً روند تامین قطعات از خارج اختلالی بزرگ را به خود دید. در سال ۹۸ نیز تولید خودرو تفاوت چندانی با ۹۷ نداشت، با این حال مصارف ارزی باز هم کاهش پیدا کرد. این موضوع علاوه بر اینکه با کاهش بیشتر تولید خودروهای مونتاژی ارتباط داشت، به داخلی‌سازی قطعات نیز مربوط می‌شد. در ۹ ماه امسال نیز هرچند تولید نسبت به مدت مشابه سال گذشته افزایشی بوده، اما ارز کمتری از ناحیه صنعت خودرو خارج شده که این موضوع بیش از هر مساله دیگری احتمالاً با داخلی‌سازی قطعات در ارتباط است.

نقش داخلی‌سازی در کاهش ارزی

مرور افت‌وخیز مصارف ارزی کشور طی سه سال و ۹ ماه گذشته نشان می‌دهد «تحریم»، «افت‌وخیز تولید» و «داخلی‌سازی» دلایل اصلی نوسان ارزی سه خودروساز بزرگ کشور بوده‌اند. در این بین، تحریم نقش بسیار مهمی در کاهش مصارف ارزی خودروسازان به‌خصوص طی سال‌های ۹۷ و ۹۸ داشته است. این اثرگذاری اولاً از ناحیه اختلال در تامین قطعات خارجی بوده و ثانیاً از محل توقف تولید برخی خودروهای مونتاژی. پس از تحریم خودروسازی ایران در تابستان ۹۷، شرکت‌های خارجی از جمله چینی‌ها کشور را ترک کردند تا از تیررس جرایم مادی و معنوی آمریکایی‌ها در امان بمانند. با خروج آنها، تولید محصولات مونتاژی در ایران رفته‌رفته افت کرد و در مواردی کلاً متوقف شد. توقف تولید یا افت تیراژ مونتاژی‌ها، در سال ۹۸ بیش از ۹۷ به چشم آمد و در پی آن طبعاً مصارف ارزی نیز کاهش یافت. خودروهای مونتاژی مانند برلیانس، چانگان، دانگ‌فنگ و خانواده رنو وابستگی زیادی به قطعات خارجی داشتند.

بنابراین ارز زیادی بابت تولید آنها مصرف می‌شد. با حذف یا افت تولید آنها، مصارف ارزی نیز خود به خود کاهش یافت. جدا از مساله حذف و افت تولید مونتاژی‌ها، موضوع دیگری که سبب شد مصارف ارزی خودروسازان کاهش یابد، مختل شدن تامین قطعات از خارج بود. بسیاری از شرکت‌های تامین‌کننده قطعات خودرو، از ترس تحریم ارتباط خود را با ایرانی‌ها قطع کردند یا به حداقل رساندند. از همین رو روند تامین قطعات مختل شد و طبعاً حجم ورودی قطعات خارجی به کشور در مقایسه با دوران قبل از تحریم کاهش چشم‌گیری را به خود دید. نکته دیگر اینجا بود که نقل و انتقال پول نیز بر اثر تحریم بسیار سخت شد تا این مساله نیز به نوبه خود سبب کاهش ارسال قطعات خارجی به خودروسازی کشور شود. تمام این اتفاقات سبب شدند مصارف ارزی خودروسازان در سال‌های ۹۷ و ۹۸ از ناحیه تحریم و کاهش تولید افت کند. این اتفاق در حالی رخ داده که تولید خودرو در ۹۸ و نسبت به ۹۷ اندکی بالاتر رفته است.

چقدر ارز و چه ارزی مصرف شد؟

اما مساله اثرگذار مهم دیگر در ماجرای کاهش مصارف ارزی خودروسازان طی سال ۹۸ و البته ۹ ماه امسال، داخلی‌سازی قطعات است. از آنجاکه تحریم سبب مختل شدن ورود قطعات به کشور شد، وزارت صنعت، معدن و تجارت طی سال ۹۸ نهضتی به نام داخلی‌سازی به راه انداخت تا هم ارزی را کاهش دهد و هم مانع توقف تولید به دلیل مختل شدن تامین قطعات از خارج شود. بر این اساس، چند میز داخلی‌سازی قطعات طی سال ۹۸ برگزار شد و طبق آنچه وزارت صمت و خودروسازان می‌گویند، نهضت داخلی‌سازی سبب شده است بخشی از قطعات خارجی در داخل به تولید برسد و طبعاً ارزی از ناحیه آنها حذف شود. هرچند با وجود داخلی‌سازی‌های صورت‌گرفته، خودروسازی کشور هنوز هم به قطعات خارجی به‌ویژه کیسه هوا، رایانه خودرو و... وابستگی دارد، با این حال نهضت داخلی‌سازی در کاهش مصارف ارزی خودروسازان بی‌تاثیر نبوده است. میزهای داخلی‌سازی البته در سال ۹۹ به قدرت سال قبل برگزار نشدند، اما همچنان خبرهایی مبنی بر ساخت داخل قطعات به گوش می‌رسد که البته اطلاعات دقیقی در مورد نقش آنها در

صعود یوان، نزول دلار

طبق آنچه در صورت‌های مالی خودروسازان آمده، ارزهای مصرفی توسط آنها طی ۹ ماه امسال شامل دلار آمریکا، یورو اتحادیه اروپا، یوان چین، ین ژاپن و درهم امارات بوده است. طبق گزارش‌های منتشرشده، ارزش مصرفی اصلی خودروسازان در ۹ ماه امسال یوان بوده، چه آنکه ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو در مجموع بیش از ۵۲۲ میلیون یوان ارزی در این مدت داشته‌اند.

این در حالی است که طی ۹ ماه مشابه سال گذشته، مصرف ارزی خودروسازان در حوزه یوان، کمی بیش از ۳۶۶ میلیون یوان بوده است. بنابراین خودروسازان بزرگ کشور با رشد ۳۰ درصدی استفاده از یوان چین طی ۹ ماه امسال و در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته مواجه شده‌اند. چینی‌ها هرچند بر موج تحریم ایران سوارند، با این حال آمار منتشرشده نشان می‌دهد مبدا اصلی قطعات خارجی موردنیاز خودروسازان بزرگ کشور در ۹ ماه امسال چین بوده است. در حالت تفکیکی، ایران خودرویی‌ها بیش از ۳۲۹ میلیون یوان طی ۹ ماه امسال مصرف داشته‌اند که نسبت به ۹ ماه مشابه سال گذشته بالغ بر ۱۳ برابر شده است. سایپایی‌ها نیز طی ۹ ماه امسال نزدیک به ۶۹ میلیون یوان مصرف داشته‌اند که نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد ۲۰۰ درصدی را نشان می‌دهد. از پارس خودرو اما خبر می‌رسد این شرکت مسیری متفاوت از ایران خودرو و سایپا طی ۹ ماه امسال و در استفاده از یوان چین طی کرده است.

طبق گزارش منتشرشده، پارس خودرویی‌ها طی ۹ ماه امسال چیزی حدود ۱۲۵ میلیون یوان ارزی داشته‌اند که نسبت به مدت مشابه سال ۹۸ افت حدوداً ۶۱ درصدی را نشان می‌دهد. در کنار یوان، مصرف ارزی خودروسازان در بخش درهم نیز طی ۹ ماه امسال و نسبت به مدت مشابه سال گذشته افزایش یافته است. طبق آمار، در ۹ ماه امسال خودروسازان بالغ بر ۲۱ میلیون درهم ارزی داشته‌اند که نسبت به مدت مشابه سال گذشته تقریباً ۱۱ برابر شده است.

اما با توجه به آمار موجود، مصرف دلاری خودروسازان طی ۹ ماه امسال و در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته افتی سنگین را تجربه کرده است. کل مصرف دلار سه خودروساز بزرگ کشور طی ۹ ماه امسال به ۲۶ هزار دلار هم نرسیده، حال آنکه در مدت مشابه سال گذشته، دلار مصرفی آنها چیزی حدود ۱۱ میلیون و ۶۰۰ هزار دلار بوده است. در حالت تفکیکی، پارس خودرو امسال و ۹ ماه سال گذشته مصرف دلاری نداشته است. آمار سایپا نیز نشان می‌دهد ارزی این شرکت از ۲ میلیون و ۸۸۲ هزار دلار سال گذشته به زیر ۲۰ هزار دلار طی ۹ ماه امسال رسیده است. ایران خودرویی‌ها نیز در ۹ ماه سال گذشته بیش از هشت میلیون و ۷۰۰ هزار دلار ارزی داشته‌اند، اما طی مدت مشابه امسال، این رقم به ۶ هزار و ۱۳۰ دلار رسیده است.

در بخش یورو اما خودروسازان مسیری متفاوت از یکدیگر را طی کرده‌اند. طبق گزارش‌های منتشرشده، سایپا و پارس خودرو با رشد ارزی یورویی مواجه شده‌اند؛ اما ایران خودرویی‌ها مصرف کمتری در حوزه این واحد پولی داشته‌اند. در مجموع مصارف ارزی سه خودروساز بزرگ کشور در بخش یورو طی ۹ ماه امسال، بالغ بر ۹۳ میلیون و ۶۹۷ هزار یورو بوده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته حدوداً ۴۱ درصد رشد را نشان می‌دهد. در حالت تفکیکی، مصرف ارزی یورویی ایران خودرو طی ۹ ماه امسال و نسبت به مدت مشابه سال گذشته تقریباً نصف شده است؛ اما سایپایی‌ها در بازه زمانی موردنظر رشد بیش از دو برابری را به خود می‌بینند. پارس خودرو نیز در ۹ ماه امسال بیش از دو برابر سال گذشته یورو استفاده کرده است. اما گزارش‌های منتشرشده نشان می‌دهد مصارف ارزی خودروسازان در بخش وون کره جنوبی، طی سال جاری به صفر رسیده است. بر این اساس، هیچ کدام از سه خودروساز بزرگ کشور طی ۹ ماه امسال از وون کره استفاده نکرده‌اند؛ آن هم درحالی‌که در مدت مشابه سال گذشته بالغ بر ۲۶ میلیارد وون مصرف شده بود.