

## صنعت خودروسازی در دست انداز #۴۷؛ مصرف کننده کجای معادله خودروسازی است؟

صنعت خودروسازی کشور در دهه ۹۰ از نظر تولید و توسعه دچار افول شد و تا انتهای این دهه نتوانست سرپا شود؛ به شکلی که بیش از نیمی از نیاز بازار بدون پاسخ رها شد.

به گزارش سایت خبری پرسون، طی ۴ دهه گذشته، خودروسازی ایران فراز و نشیب زیادی را تجربه کرد که مهم‌ترین و پرنرنگ‌ترین آن مربوط به اواخر دهه هفتاد و طول دوره دهه هشتاد می‌شد؛ در این دهه خودروسازان کشور که تقریباً تمام مؤلفه‌های تولید را داشتند، محصولات تولیدی خود را متنوع کردند و در کنار خودروهای خارجی سهم خوبی از بازار داخل داشتند، به شکلی که در این سال‌ها شاهد رسیدن تیراژ تولید به یک میلیون و ۸۰۰ هزار دستگاه نیز بودیم و با توجه به اینکه ظرفیت تولید خودرو در ایران حدود ۲ میلیون دستگاه خودرو است، خودروسازان و قطعه سازان به دنبال توسعه صادرات محصولات خود نیز بودند.

با این حال با ورود به دهه ۹۰ افول صنعت خودروسازی آغاز شد، به گونه‌ای که تولید خودرو در سال ۹۲ به کمتر از ۸۰۰ هزار دستگاه در سال رسید. به همین تناسب نیز قیمت‌ها به شکل محسوسی روند صعودی به خود گرفت؛ برای نمونه خودروی پراید که به عنوان یک خودروی اقتصادی شناخته می‌شد در سال ۹۰ در محدوده ۸ میلیون تومان قیمت داشت اما در سال ۹۲ بین ۱۶ تا ۱۷ میلیون تومان قیمت خورد و در همین سال‌ها اولین زیان خودروسازی کشور شناسایی شد.

کارشناسان معتقد بودند که عملکرد نامناسب نهاد تنظیم گر خاصه وزارت صنعت، معدن و تجارت، انتخاب تیم مدیریتی ضعیف در شرکت‌های خودروسازی، عدم سرمایه گذاری مناسب در بخش تحقیق و توسعه، قیمت گذاری دستوری و فشار تحریم از جمله مهم‌ترین دلایل افول صنعت خودرو بود.

البته صنعت خودروسازی از سال ۹۳ که صدای گام‌های رفع تحریم‌ها بلند شده بود، روند خوبی به خود گرفت و حتی در سال ۹۶ بالغ بر یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید شد، اما مجدد از سال ۹۷ به این سو و همزمان با تشدید تحریم‌ها افول صنعت خودروسازی بیش از پیش خود را نشان داد.

در ادامه وضعیت صنعت خودروسازی به گونه‌ای پیش رفت که شاید بتوان گفت بدترین روزهای صنعت خودروی کشور در این دهه رقم خورد.

افت قابل توجه تولید، جدایی خودروسازان خارجی از شرکت‌های ایرانی، گران شدن مواد اولیه، دسترسی سخت به قطعات، انباشته شدن خودروهای ناقص کف پارکینگ خودروسازان، بدهی روزافزون خودروسازان به بخش بانکی و قطعه سازان، زیان انباشته، عدم پاسخ دهی به نیاز بازار، ممنوعیت واردات، رکوردشکنی قیمت‌ها، تغییرات مدیریتی زیاد و غیراصولی، بی توجهی نهاد تنظیم گر به صنعت خودروسازی و... از جمله مواردی بود که طی دهه ۹۰ در حوزه خودروسازی کشور رخ داد.

در بخش نخست از گزارش «وضعیت صنعت خودروسازی کشور» به مرور آمار تولید و عدم پاسخ دهی مناسب به نیاز بازار و مصرف کنندگان واقعی در دهه ۹۰ شمسای پرداخته‌ایم.

فراز و فرود تولید در دهه ۹۰

به گزارش مهر، مرور آمارهای تولید خودرو در دهه ۹۰ حکایت از آن دارد که بیشترین تولید به دلیل نبود تحریم، حضور شرکای خارجی و باز بودن مسیرهای نقل و انتقال پول و تأمین قطعات در سال ۹۰ رقم خورده است؛ در این سال بالغ بر یک میلیون و ۶۵۰ هزار دستگاه خودرو تولید شد که ۱.۴ میلیون فقط مربوط به بخش سواری می‌شد.

بنابراین با توجه به اینکه نیاز بازار کشور به صورت کلی یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه در سال تخمین زده می‌شود، از نظر بار تقاضا در آن سال مشکل خاصی وجود نداشت و خودرو با قیمت نسبتاً مناسبی به دست مصرف کننده می‌رسید.

در سال ۹۱ و با فروش بخشی از سهام شرکت پژوی فرانسه به جنرال موتورز آمریکا و قطع همکاری با شرکت ایران خودرو، ناگهان تولید خودرو در ایران افت شدیدی کرد؛ در این سال تولید خودرو به ۹۲۲ هزار دستگاه رسید که از این میزان سهم سواری‌ها ۷۸۸ هزار دستگاه بود.

این وضعیت در سال ۹۲ نیز تکرار شد و تولید باز هم افت کرد؛ در این سال تیراژ کل تولید به ۷۳۷ هزار دستگاه رسید که سهم سواری‌ها ۶۲۵ هزار دستگاه بود.

با توجه به حجم تقاضا، با یک حساب سرانگشتی می‌توان حجم تقاضای انباشت شده که حالا با افزایش قیمت هم مواجه شده بود را به دست آورد.

در سال ۹۳ بالغ بر یک میلیون و ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید شد که سهم خودروهای سواری ۹۵۸ هزار دستگاه بود که یک رشد محسوسی را نسبت به دو سال قبل خود نشان می‌دهد.

این روند در سال ۹۴ به دلیل بالا بودن عدد پایه تولید در سال ۹۳ افت کمی کرد و به ۹۷۹ هزار دستگاه (سهم سواری‌ها در این سال ۸۹۳ هزار دستگاه بود) رسید.

در ادامه نیز طی دو سال ۹۵ و ۹۶ صنعت خودروسازی توانست رکوردهای خوبی از خود به جای بگذارد؛ در سال ۹۵ بالغ بر یک میلیون و ۳۵۰ هزار دستگاه (سهم خودروی سواری یک میلیون و ۲۵۵ هزار دستگاه) و در سال ۹۶ بالغ بر یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه (سهم خودروی سواری یک میلیون و ۴۴۰ هزار دستگاه) خودرو تولید شد.

#### تولّد خودروهای ناقص

متأسفانه روزهای خوش صنعت خودروسازی کشور به همین جا ختم شد و با فشار تحریم‌ها و البته تحریم مستقیم خودروسازی کشور به یکباره روند تولید خودرو از سال ۹۷ به سمت سراشیبی سقوط حرکت کرد. بر همین اساس نیز در سال ۹۷ با افت ۴۰ درصدی تولید خودرو به ۹۵۰ هزار دستگاه (سهم سواری‌ها ۸۹۲ هزار دستگاه) رسید.

البته از این میزان ۲۰۰ هزار دستگاه، خودروی ناقص محسوب می‌شد که به دلیل کمبود قطعات در پارکینگ انباشت شده و توان ورود به بازار را نداشت. بنابراین تولید خودروی کامل در سال ۹۷ حدود ۷۵۰ هزار دستگاه بود.

اوضاع در سال ۹۸، ۹۹ و ۱۴۰۰ نیز تکرار شد. خودرو در این سال‌ها تولید می‌شد اما تعداد ناقصی‌ها به صورت چشمگیری بالا بود. در سال ۹۸ حدود ۸۶۰ هزار دستگاه خودرو تولید شد که از این میزان ۷۶۰ هزار دستگاه به خودروهای سواری اختصاص داشت اما نکته این است که سهم خودروهای ناقص بالغ بر ۲۵۰ هزار دستگاه بود؛ یعنی در این سال تنها ۵۸۰ هزار خودرو قابلیت ورود به بازار را داشتند.

در سال ۹۹ نیز تولید خودرو ۹۹۰ هزار دستگاه بود که از این میزان ۹۰۳ هزار دستگاه سهم خودروی سواری بود اما باز هم شاهد تولید خودروهای ناقص بودیم؛ در این سال ۲۵۰ هزار خودروی ناقص تولید شده بود که موجب شد سهم خودروهای کامل به ۷۴۰ هزار دستگاه برسد.

سال ۱۴۰۰ نیز تقریباً وضعیت سال ۹۹ تکرار شد و رقم کل تولید حدود ۹۶۳ هزار دستگاه که ۸۶۸ هزار دستگاه سهم سواری‌ها بود. از این میزان باز هم حدود ۲۰۰ هزار دستگاه به صورت ناقص تولید شده بود که موجب شد تنها حدود ۷۶۰ هزار دستگاه خودرو قابلیت فروش داشته باشند.

با ورود به سال ۱۴۰۱ و اولتیماتوم‌های بسیار نهادهای نظارتی به عدم تولید خودروی ناقص و تکمیل و فروش این خودروها و البته برنامه دولت برای جهش تولید خودرو، شاهد بودیم که تولید خودرو در این سال رشد نسبتاً خوبی را ثبت کرد.

طبق آمار وزارت صمت در سال ۱۴۰۱ خودروی ناقصی تولید نشد و خودروهای ناقص مانده در پارکینگ‌ها نیز تکمیل شد؛ بر همین اساس هم در این سال یک میلیون و ۳۴۸ هزار دستگاه تولید شد که سهم سواری‌ها حدود یک میلیون و ۱۸۰ هزار دستگاه بود.

نکته‌ای که نباید فراموش شود این است که در دهه ۹۰ پراپید به عنوان پرتیراژترین خودروی داخلی، از خط تولید حذف شد و این موضوع نقش مهمی در افت آمار کلی تولید خودروهای سواری کشور داشت. همچنین خودروهای دیگری مانند خانواده تندر ۹۰، پژو ۴۰۵ جی ال ایکس و چند محصول مونتاژی نیز از خودروسازی کشور رفتند. هرچند در این دهه محصولات جدیدی نیز به سبد تولید خودروسازان اضافه شد، اما از حیث تیراژ، آنها که رفتند، تأثیر بیشتری در آمار تولید از خود به جا گذاشتند.

#### تقاضا کجاست؟

بر این اساس، مرور وضعیت تولید نشان داد که تولید در دهه ۹۰ فراز و نشیب بسیاری داشت و خودروسازان به صورت میانگین در این دهه طلایی نتوانستند کارنامه مناسبی از خود بر جای گذارند.

پس از تولید، باید بخش تقاضا بررسی شود زیرا مهم‌ترین ماحصل کاهش تولید خودرو و ممنوعیت واردات (اعمال شده از سال ۹۷) که منجر به کاهش عرضه شد، بهم ریختن تعادل بازار خودروی کشور بود.

طبق برآوردها نیاز واقعی کشور به خودرو هر سال حدود یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه است بنابراین وقتی این نیاز نه با استفاده از خودروهای داخلی و نه خارجی پاسخ داده نشود و عرضه با شیوه‌های ابتکاری مانند قرعه کشی، نوبت دهی و [hellip&](#) باشد نه تنها قیمت‌ها سر به فلک می‌کشند بلکه

خودرو تبدیل به یک کالای سرمایه‌ای شده و یک تقاضای انباشت ایجاد می‌شود که در زمان مقتضی مانند یک غده سرباز می‌کند.

بنابراین باید گفت که در دهه ۹۰ از یک سو خودرو کم به بازار عرضه شد و از سویی دیگر با رخت بر بستن خودروهای اقتصادی مانند پراید و ۴۰۵ از خط تولید و روی آوردن خودروسازان به مونتاژ خودروهای خارجی با عمق داخلی سازی پایین و حاشیه سودهای بالا و البته ممنوعیت واردات، پاسخ دهی به تقاضا به طور کلی نادیده گرفته شد.

سعید مومنی رئیس اتحادیه نمایشگاه داران و فروشندگان خودروی تهران در این ارتباط به مهر می‌گوید: «متأسفانه از سال ۹۷ به این سو بالغ بر ۵۰ درصد نیاز کشور بدون پاسخ ماند و متولیان نیز راهکاری برای رفع این مشکل به کار نگرفتند.»

در اینجا می‌توان به آمار وزارت صمت استناد کرد؛ طبق این آمار در حال حاضر حدود ۱۳ میلیون و ۲۷۶ هزار خانوار ایرانی فاقد خودروی شخصی هستند؛ یعنی تقریباً نیمی از خانوارهای کشور (۴۶ درصد) خودرو ندارند.

بنابراین به نظر می‌رسد آنچه که از همه موارد در صنعت خودروسازی کشور پررنگ‌تر بوده مربوط به عدم توجه به حقوق مصرف کننده می‌شود چراکه اگر مصرف کننده به عنوان یک رکن اصلی در این صنعت شناخته می‌شد قطعاً هم کیفیت محصولات بالا می‌رفت و هم در این سال‌ها با تدبیری نیاز بازار پاسخ داده می‌شد.

بر همین اساس نیز بررسی وضعیت صنعت خودروسازی در دنیا نشان می‌دهد عمده خودروسازان و قطعه سازان به صورت یک زنجیره به هم متصل هستند و اگر این زنجیره از هم گسسته شود خودروساز نمی‌تواند فعالیت خود را به خوبی انجام دهد. برخی از کارشناسان این صنعت نیز معتقدند مشکلات خودروسازی در ایران از زمان آغاز تحریم‌ها شروع شده است و اگر کشوری توانسته در این صنعت حرفی برای گفتن داشته باشد به دلیل اتصال به بزرگان خودروسازی در دنیا است.

به نظر می‌رسد امروز اگر مسئولان وزارت صمت و خودروسازی بخواهند در جهت پیشرفت این صنعت گام بردارند چاره ندارند جز اینکه با شرکت‌های بزرگ خودروسازی مشارکت داشته باشند که ظاهراً رونمایی از محصولات جدید توسط یکی از شرکت‌های خودروسازی که در هفته‌های اخیر صورت گرفت نشان می‌دهد این امر در حال محقق شدن است.