

علی میرزایی سیسان

تحوالات صنعت و بازار خودروسازی ایران در سال ۱۴۰۳



اندیشکده خودرو
AUTO THINK TANK



● تحولات صنعت و بازار خودروسازی ایران

در سال ۱۴۰۳

سال ۱۴۰۳ برای صنعت و بازار خودروسازی ایران مقطعی سرشار از تحولات، پیشرفت، تناقضها، چالشها و پیچیده‌گی بوده است. این صنعت راهبردی کشور، علی‌رغم دستیابی به برخی رکوردهای تولید قابل توجه، همچنان با چالش‌های ساختاری و سیستمیک متعددی دست و پنجه نرم کرده است. در ادامه، ضمن بررسی بعضی از شاخص‌های عملکردی، دستاوردهای تولیدی، چالش‌های زیرساختی، روندهای نوین در صنعت خودروسازی ایران، به تبیین وضعیت کنونی و چشم‌انداز آتی این صنعت استراتژیک پرداخته می‌شود. تحولات حاکی از آن است که علی‌رغم بهبود نسبی در برخی شاخص‌های تولیدی و تلاش برای متنوع‌سازی محصولات، موانع متعددی همچون محدودیت‌های انرژی، چالش‌های تأمین قطعات، بدهی‌های انباشته و نوسانات اقتصاد کلان، خدمات پس از فروش ناکافی و عدم رضایت مصرف‌کننده تحقق کامل اهداف برنامه‌ریزی شده در این صنعت را با محدودیت‌های جدی مواجه ساخته است.

● دستاوردهای کمی صنعت خودروسازی

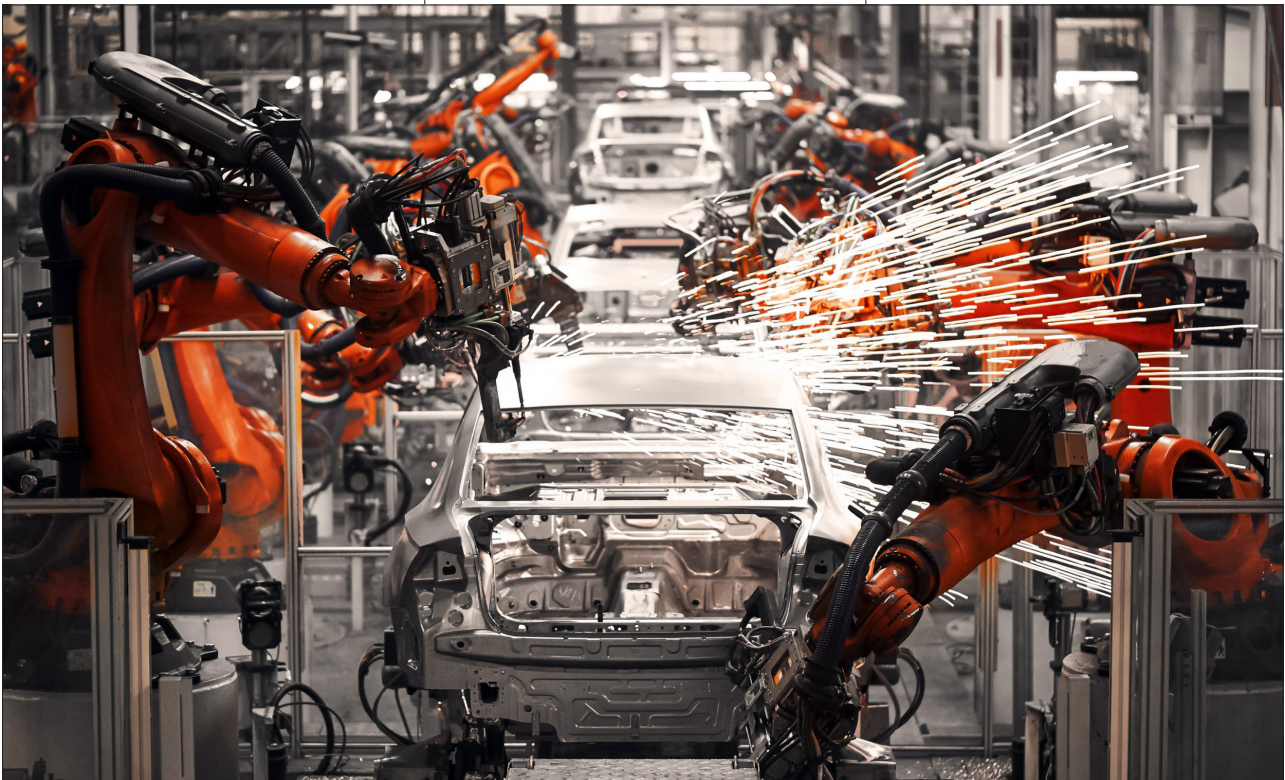
روند تولید در صنعت خودروسازی ایران طی سال

۱۴۰۳ با نوسانات قابل توجهی همراه بوده است. داده‌های آماری نشان می‌دهد در مقایسه آمار تولید خودرو در ایران تا پایان بهمن سال ۱۴۰۳ با سال گذشته، تولید خودروهای تجاری در کشور طی یازده ماه سال جاری با کاهش جدی همراه بوده و تولید کل وسایل نقلیه در کشور نیز تفاوت چشمگیری با پیش‌بینی وزیر صمت قبلی دارد که خبر از برنامه افزایش ۲۸ درصدی خودرو و تولید ۱۰۷ میلیون دستگاه، واردات حداقل ۱۰۰ هزار دستگاه با تمرکز ۸۰ درصدی بر محصولات اقتصادی خبر داد بود. نه تنها این آمار بدست نیامد، بلکه اصلاً تمرکزی بر محصولات اقتصادی نبود. همچنین آمارها نشان دهنده افت جدی در تولید خودروهای سنگین است که می‌تواند چالش‌هایی برای آینده ناوگان حمل‌ونقل کشور ایجاد کند. در بخش خودروهای سواری، تولید با کاهش ۳۰۸ درصدی روبه‌رو شده است، در حالی که تولید وانت و پیکاپ افزایش ۵ درصدی داشته است. تولید ون‌ها کاهش قابل توجهی معادل ۲۸ درصد را نشان می‌دهد و در بخش مینی‌بوس و میدل‌باس نیز کاهش ۱۲ درصدی مشاهده می‌شود. همچنین، تولید اتوبوس‌ها با کاهش جزئی ۱۰۷ درصدی همراه بوده و کامیون، کامیونت و کشنده‌ها کاهش چشمگیر ۴۰ درصدی را تجربه کرده‌اند

البته این تلاطمات تولید در شرایطی رقم خورده که عوامل متعددی همچون محدودیت‌های انرژی، چالش‌های تأمین مواد اولیه و قطعات، و نوسانات اقتصادی، تحریم‌های بین‌المللی فشار مضاعفی بر صنعت خودروسازی وارد نموده است. تحلیل روند تولید در ماه‌های مختلف سال حاکی از آن است که الگوی تولید در خودروسازان بزرگ کشور متأثر از عوامل مختلف درون‌سازمانی و برون‌سازمانی، از ثبات آن بیشتر وابسته پارامترهای کلان ملی است یا خاص تولید صنعتی. البته اخبار خوب تولید هم وجود داشت از جمله شرکت ایران خودرو به عنوان بزرگترین خودروساز کشور، در تاریخ ۵ بهمن ۱۴۰۳ موفق به ثبت رکورد تولید روزانه ۲,۵۰۵ دستگاه خودرو گردید. این دستاورد در کنار ثبت رکورد ماهانه تولید ۵۵,۰۰۰ دستگاه خودرو در ماه منتهی به بهمن ۱۴۰۳، نشان دهنده ظرفیت‌های بالقوه تولیدی این مجموعه صنعتی می‌باشد.

● رشد ناکافی

رشد در برخی بخش‌ها مانند تولید اتوبوس، همچنان رشدضعیفی در کشور است. شاخص قیمت تولیدکننده برای بخش «ساخت خودروهای موتوری»، تریلرها و نیمه‌تریلرها» در سال ۱۴۰۳ افزایش بسیار بلایی را نشان می‌دهد. این افزایش هزینه‌های



تولید در شرایطی رخ داده که قیمت‌گذاری محصولات نهایی با محدودیت‌های متعددی مواجه بوده است. تحلیل شکاف میان هزینه‌های تولید و قیمت فروش نشان می‌دهد خودروسازان تولیدی (نه مونتاژی) با چالش سودآوری مواجه بوده‌اند که این امر پایداری بلندمدت صنعت را با مخاطرات جدی مواجه ساخته است.

از منظر زیرساختی، وضعیت ناوگان حمل و نقل کشور نیز با چالش‌های متعددی مواجه است. بر اساس آمارهای موجود، حدود ۴۰ درصد از خودروهای در حال تردد در سطح کشور فرسوده محسوب می‌شوند که این امر ایمنی تردد در جاده‌ها را با مخاطرات جدی مواجه ساخته است. علیرغم وعده‌های متعدد مسئولین در خصوص نوسازی ناوگان حمل و نقل، اقدامات عملی چندانی در این زمینه صورت نپذیرفته است. موتورسیکلت‌ها نیز که حجم قابل توجهی از وسایل نقلیه را تشکیل می‌دهند، عمدتاً در زمره وسایل نقلیه فرسوده قرار می‌گیرند.

● چالش‌های زیرساختی و تأمین انرژی

یکی از چالش‌های اساسی صنعت خودروسازی ایران در سال ۱۴۰۳، مسئله تأمین پایدار انرژی برای واحدهای تولیدی بوده است. قطعی برق و محدودیت‌های انرژی تأثیر قابل توجهی بر روند تولید و بهره‌وری صنعت خودروسازی کشور داشته است. بر اساس ارزیابی‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت، قطعی برق در سال ۱۴۰۳ موجب تحمیل خسارتی معادل ۳۰۰ همت به بخش‌های مختلف صنعتی کشور گردیده است. تحلیل میزان خسارت اقتصادی ناشی از محدودیت‌های انرژی در صنعت خودروسازی نشان می‌دهد این صنعت به دلیل ماهیت انرژی‌بر فرآیندهای تولیدی، آسیب‌پذیری بالایی در برابر نوسانات عرضه انرژی داشته است. تحلیل داده‌های تولید نشان می‌دهد همبستگی معناداری میان دوره‌های اوج مصرف انرژی در کشور و کاهش نرخ تولید در خودروسازان بزرگ وجود داشته است. این چالش زیرساختی، عملاً بخشی از ظرفیت تولیدی صنعت خودروسازی را به حالت بلااستفاده درآورده و تحقق اهداف تولید را با موانع جدی مواجه ساخته است.

● بحران مالی و بدهی انباشته خودروسازان به زنجیره تأمین

مسئله بدهی‌های انباشته خودروسازان به

قطعه‌سازان، یکی از چالش‌های مزمن و ساختاری صنعت خودروسازی ایران در سال ۱۴۰۳ بوده است. حجم بدهی‌های دو خودروساز بزرگ کشور به شبکه تأمین‌کنندگان و قطعه‌سازان به ارقام نجومی رسیده و این امر پایداری زنجیره تأمین صنعت خودروسازی را با مخاطرات جدی مواجه ساخته است. تحلیل ریشه‌ای این چالش نشان می‌دهد قیمت‌گذاری دستوری استرلترژی موفق نبوده است، عدم تناسب بین هزینه‌های تولید و قیمت فروش، و مشکلات نقدینگی، از عوامل اصلی انباشت بدهی خودروسازان به شبکه تأمین بوده است. نکته قابل تأمل آن است که همزمان با افزایش بدهی‌های خودروسازان به قطعه‌سازان، افزایش قیمت مواد اولیه، محدودیت‌های تخصیص ارز و ناطمینانی در برنامه‌های تولید، چالش‌های مضاعفی را برای صنعت قطعه‌سازی کشور ایجاد نموده است. مطالعات میدانی نشان می‌دهد این وضعیت موجب کاهش رغبت قطعه‌سازان برای همکاری با خودروسازان بزرگ گردیده و در برخی موارد، توقف همکاری‌های تجاری برخی از واحدها را به دنبال داشته است. تداوم این روند می‌تواند آسیب‌های جدی به زنجیره ارزش صنعت خودروسازی وارد نماید و تحقق اهداف تولید را با چالش‌های بیشتری مواجه سازد.

● تحلیل وضعیت مونتاژکاران و خدمات پس از فروش

صنعت مونتاژ خودرو در ایران طی سال ۱۴۰۳ با سودآوری قابل توجهی همراه بوده است. تنوع بخشی به محصولات وارداتی و افزایش تقاضا برای خودروهای خارجی، زمینه مناسبی برای رشد فعالیت‌های مونتاژکاری در کشور فراهم آورده است. تحلیل عملکرد مالی شرکت‌های مونتاژکار نشان می‌دهد حاشیه سود این بخش از صنعت خودرو به مراتب بالاتر از خودروسازان تولید داخلی بوده است. این امر عمدتاً ناشی از استقبال بازار از محصولات متنوع خارجی و امکان قیمت‌گذاری منعطف‌تر برای این خودروها بوده است.

با وجود سودآوری مناسب مونتاژکاران، چالش اصلی این بخش از صنعت، تیراژ کم مدل‌های وارداتی است که منجر ضعف در مدیریت شبکه خدمات پس از فروش می‌شود. علی‌رغم تنوع بالای محصولات مونتاژی، تیراژ پایین تولید هر مدل موجب محدودیت در تأمین قطعات یدکی و گسترش شبکه خدمات پس از فروش شده است.

این وضعیت ناراضی‌تای مصرف‌کنندگان را به دنبال داشته و آسیب‌های جدی به تجربه مشتریان وارد نموده است. واکاوی علل این چالش نشان می‌دهد فقدان سیاست‌گذاری‌های منسجم برای الزام مونتاژکاران به توسعه شبکه خدمات پس از فروش متناسب با تنوع محصولات، از عوامل اصلی تشدید این مشکل بوده است.

● ارتباط ضعیف با مصرف‌کنندگان و معرفی محصول

برگزاری نمایشگاه‌های متعدد خودرو در سراسر ایران، یکی از رویدادهای قابل توجه صنعت خودروسازی در سال ۱۴۰۳ بوده است. تحلیل محتوای این نمایشگاه‌ها نشان می‌دهد محصولات خارجی، به‌ویژه خودروهای چینی، حضور پررنگی در این رویدادها داشته‌اند، در حالی که محصولات جدید خودروسازان داخلی از حضور کم‌رنگی برخوردار بوده‌اند. این امر نشان‌دهنده روند رو به رشد نفوذ برندهای چینی در بازار خودروی ایران و تغییر ذائقه مصرف‌کنندگان به سمت محصولات (پر آپشن) خارجی است.

مطالعات میدانی در خصوص وضعیت نمایشگاه‌های خودرو در سال ۱۴۰۳ نشان می‌دهد اغلب خودروهای به نمایش درآمده، یا مستقیماً متعلق به برندهای چینی بوده‌اند یا محصولات برندهای غربی تولید شده در چین بوده‌اند. این روند حاکی از تغییر جهت استراتژیک بازار خودروی ایران به سمت محصولات آسیایی، به‌ویژه چینی، است که می‌تواند پیامدهای بلندمدتی بر ساختار صنعت خودروسازی کشور داشته باشد. تحلیل بازخوردهای بازدیدکنندگان از این نمایشگاه‌ها نشان‌دهنده گرایش رو به رشد مصرف‌کنندگان به محصولات با کیفیت و قیمت متناسب است که در شرایط فعلی، بیشتر در محصولات خارجی متجلی شده است. البته با روی کار آمدن دولت جدید در آمریکا به نظر می‌آید چینی‌ها علاقه‌شان به فعالیت بیشتر در بازار ایران کم شده است.

● خودرو به مثابه کالای سرمایه‌ای

یکی از ویژگی‌های بارز بازار خودروی ایران در سال ۱۴۰۳، تداوم نگاه سرمایه‌ای به خودرو توسط مصرف‌کنندگان بوده است. تحلیل نوسانات قیمت خودرو در بازار آزاد نشان می‌دهد همبستگی معناداری میان نوسانات نرخ ارز و تغییرات قیمت خودرو وجود داشته است. این الگوی رفتاری حاکی از آن است که بخش قابل توجهی از



مصرف‌کنندگان، خودرو را نه به‌عنوان یک کالای مصرفی، بلکه به‌عنوان ابزاری برای حفظ ارزش دارایی‌ها و مقابله با تورم می‌نگرند. مطالعات اقتصادی نشان می‌دهد علی‌رغم واردات گسترده خودروهای خارجی در سال ۱۴۰۳، تأثیر مستقیم بر کاهش نوسانات قیمتی در بازار خودرو مشاهده نشده است. چرخه‌های مکرر افزایش قیمت، رکود موقت بازار و مجدداً جهش قیمت‌ها، الگوی غالب رفتاری بازار خودرو بوده که خریداران واقعی را با چالش‌های جدی مواجه ساخته است.

شرایط اقتصاد کلان کشور در سال ۱۴۰۳ تأثیر قابل توجهی بر عملکرد صنعت خودروسازی داشته است. علی‌رغم اعطای مجوزهای افزایش قیمت، خودروسازان همچنان با چالش‌های مالی متعددی مواجه بوده‌اند. تحلیل صورت‌های مالی خودروسازان بزرگ نشان‌دهنده زیان‌های انباشته قابل توجه، کمبود نقدینگی، بدهی‌های سنگین به تأمین‌کنندگان قطعات و تعهدات بانکی گسترده است. این محدودیت‌های مالی، توانایی صنعت برای سرمایه‌گذاری در توسعه محصول و ارتقای فناوری تولید را به شدت محدود ساخته است. تحلیل روند قیمت‌ها نشان می‌دهد در ماه‌های پایانی سال، ثبات نسبی در بازار خودرو ایجاد شده، اما همچنان فاصله زیادی میان قیمت کارخانه و بازار آزاد وجود دارد که نشان‌دهنده عدم ثبات ارزش ریال است تا تعادل عرضه و تقاضا در بازار ۱۴۰۳.

چالش منابع انسانی متخصص در صنعت خودروسازی

یکی از چالش‌های ساختاری صنعت خودروسازی ایران در سال ۱۴۰۳، مسئله منابع انسانی متخصص بوده است. واکاوی این مسئله نشان می‌دهد دو دیدگاه متعارض در این خصوص وجود دارد: از یک سو، منتقدان بر وجود نیروی کار بیش از حد در خودروسازان بزرگ تأکید دارند و خواستار تعدیل نیرو در این صنعت هستند. از سوی دیگر، مدیران صنعتی از کمبود نیروی متخصص کافی و مشکلات جذب فارغ‌التحصیلان توانمند در جاده مخصوص سخن می‌گویند.

تحلیل وضعیت منابع انسانی در صنعت خودروسازی نشان می‌دهد مهاجرت متخصصان به چالشی روزافزون برای شرکت‌های خودروسازی تبدیل شده است. همچنین، جریان انتقال نیروهای متخصص از خودروسازان بزرگ به شرکت‌های مونتاژکار، به دلیل شرایط مالی

مطلوب‌تر، از روندهای قابل توجه در بازار کار این صنعت بوده است. این وضعیت می‌تواند در بلندمدت به فرسایش سرمایه‌های انسانی خودروسازان اصلی کشور منجر شود و ظرفیت‌های نوآوری و توسعه محصول در این شرکت‌ها را با محدودیت‌های جدی مواجه سازد.

تنوع محصولات و روند نوآوری در صنعت خودروسازی

علی‌رغم چالش‌های متعدد، صنعت خودروسازی ایران در سال ۱۴۰۳ تلاش‌هایی برای تنوع‌بخشی محدود تولیدی به سبد محصولات خود انجام داده است. البته تحلیل ترکیب تولیدات نشان می‌دهد خودروهای سواری همچنان سهم غالب تولید را تشکیل می‌دهند.

در حوزه خودروهای سواری، اگرچه محصول کاملاً جدیدی به سبد تولیدات اضافه نشده، اما تلاش‌هایی برای بهبود تکنولوژی خودروهای موجود صورت گرفته است. تولید خودروهای دوگانه‌سوز روند افزایشی نسبت به دوره مشابه سال قبل داشته‌است. این تغییر نشان‌دهنده تطبیق صنعت با تقاضای بازار داخلی در حوزه فناوری‌های سوخت جایگزین است.

ابهامات و تناقضات در سیاست‌های واردات خودرو

بررسی روند تخصیص منابع ارزی به حوزه خودرو حاکی از وجود ابهامات متعددی است. طبق آمار موجود، در سال گذشته بیش از پنج میلیارد دلار ارز به این بخش اختصاص یافته است. بدون تردید، بخش قابل توجهی از این منابع ارزی

صرف واردات محصولات خودروسازان بین‌المللی گردیده است. افزایش تقاضای ارزی در صنعت خودرو در شرایطی رخ می‌دهد که سیاستگذاران کشور در تلاش برای مدیریت بهینه منابع ارزی محدود هستند. با توجه به اینکه مسیرهای ورود ارز به کشور تحت تأثیر تحریم‌های بین‌المللی با موانع متعددی روبرو است، تداوم چنین رویکردی از منظر پایداری اقتصادی برای کشور امکان‌پذیر نخواهد بود.

فرآیند ثبت‌نام برای خرید خودروهای وارداتی در ایران با ابهامات عدیده‌ای مواجه است که عمدتاً ناشی از عدم ثبات در سیاست‌های تعرفه‌ای می‌باشد. تغییرات مکرر و گاه غیرمنتظره در نرخ تعرفه‌های واردات، چالش‌های اساسی برای واردکنندگان و مصرف‌کنندگان ایجاد نموده است. افزایش احتمالی تعرفه‌های واردات به میزان ۱۰۰ درصد همراه با تغییر در نرخ ارز مبنای محاسبه، افزایش چشمگیری در قیمت نهایی خودروهای وارداتی را به دنبال داشته است. استنباط می‌شود که دولت در رویکرد دوگانه‌ای، هم به دنبال تنظیم بازار از طریق کنترل واردات است و هم قصد دارد از محل وضع تعرفه‌های سنگین، درآمدهای ارزی قابل توجهی را کسب نماید. چنین رویکردی با توجه به شرایط اقتصادی متزلزل کشور، مخاطرات بالایی را به همراه دارد. خصوصاً با در نظر گرفتن احتمال بازگشت تحریم‌های بین‌المللی و تشدید محدودیت‌های ارزی، آینده واردات خودرو با عدم قطعیت‌های جدی روبرو است. افزایش فشارهای ارزی ممکن است منجر به ممنوعیت کامل واردات خودرو یا اعمال محدودیت‌های شدیدتر

گردد. مضافاً، افزایش تعرفه واردات خودروهای هیبریدی و برقی از ۴ و ۱۵ درصد به سطوح بالاتر، توجیه اقتصادی واردات این نوع خودروها را با تردید مواجه ساخته است. این تصمیمات که عمدتاً فاقد پشتوانه مطالعاتی و علمی می‌باشند، نشان‌دهنده ضعف در سیاستگذاری و تنظیم‌گری در این بخش است.

● پیامدهای اجتماعی-اقتصادی-صنعتی

تداوم رویکرد قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو، یکی از چالش‌های اساسی این صنعت در سال ۱۴۰۳ محسوب می‌شد. این رویکرد منجر به شکل‌گیری نوعی تقاضای خودرو-سرمایه‌ای در بازار خودرو شده است که طی آن، بسیاری از شهروندان خودرو را نه به عنوان یک کالای مصرفی، بلکه به مثابه ابزاری برای سرمایه‌گذاری تلقی می‌نمایند. این وضعیت علاوه بر محروم ساختن مصرف‌کنندگان واقعی از دسترسی به خودرو، زیان‌های اقتصادی متعددی را برای تولیدکنندگان و خودروسازان به همراه داشته است.

فرآیند ثبت نام در سامانه‌های فروش خودرو و بلوکه شدن سرمایه‌های شهروندان گاه‌گاه برای مدت‌های نامشخص، یکی دیگر از معضلات موجود در این حوزه است. این روند علاوه بر ایجاد نارضایتی در میان متقاضیان، منجر به انجماد بخش قابل توجهی از نقدینگی جامعه می‌گردد. راهکارهایی نظیر عرضه خودرو در بورس کالا نیز بعید است بتواند به عنوان راه‌حلی کارآمد برای رفع این معضلات عمل نماید، زیرا ریشه اصلی چنین مشکلاتی در ساختار اقتصاد کلان کشور

نهفته است.

افزایش قابل ملاحظه قیمت خودروپیامدهای اجتماعی-اقتصادی متعددی را به دنبال داشته است. افزایش هزینه‌های خرید خودرو به معنای محدود شدن دایره مصرف‌کنندگان به اقشار خاصی از جامعه است که از توان مالی بالایی برخوردارند. این وضعیت به طور خاص، نسل جوان کشور را از دسترسی به این کالای ضروری محروم ساخته است. شکاف طبقاتی ناشی از این وضعیت می‌تواند تبعات اجتماعی متعددی را به همراه داشته باشد که ضرورت توجه سیاست‌گذاران به این مهم را دوچندان می‌سازد.

● حرکت به سمت خودروهای پاک و برقی

یکی از روندهای نوظهور در صنعت خودروسازی ایران در سال ۱۴۰۳، تلاش برای ورود به حوزه خودروهای پاک و برقی بوده است. تولیدکنندگان و مونتاژکاران ایرانی به تولید دستگاه خودروی هیبریدی علاقمند شده‌اند. اگرچه این میزان به مقیاس کلان صنعت، نرسیده است، اما نشان‌دهنده تست بازار توسط صنعت در مورد فناوری‌های پاک است. تحلیل‌های کارشناسی نشان می‌دهد این حرکت اختیاری بوده و نشأت گرفته از سیاست اجباری متنوع‌سازی سبد محصولات و انطباق با استانداردهای زیست‌محیطی ملی نمی‌باشد و ادامه دار شدن آن منوط به توجیه اقتصادی بازر مربوطه دارد.

در حوزه خودروهای تمام برقی، مونتاژکاران گام‌هایی برای ارتقای دانش فنی برقی‌سازی خودروها برداشته‌اند. همچنین، شهرداری تهران با واردات تعداد محدودی اتوبوس و تاکسی برقی،

برنامه‌های خود برای جایگزینی ناوگان فرسوده با خودروهای برقی را بسیار محدود آغاز کرده است. شرکت پینا نیز در راستای توسعه زیرساخت‌های لازم برای خودروهای برقی، تعداد ایستگاه‌های شارژ عمومی خود را در شهر تهران افزایش داده است. اگرچه این اقدامات هنوز در مراحل اولیه و با مقیاس محدود هستند، اما می‌توانند زمینه‌ساز تحولات اولیه در آینده صنعت حمل‌ونقل کشور باشند.

● تلاش برای بومی‌سازی

بومی‌سازی همچنان از جمله مباحث پرطرفدار در میان سیاست‌گذاران و مسئولان کشور است. البته در سطح جهانی، با توجه به ماهیت صنعت خودروسازی مدرن، بومی‌سازی چندان اولویت نداشته است؛ چرا که زنجیره‌های تأمین جهانی به شدت به یکدیگر وابسته‌اند. با این حال، در پی افزایش تنش‌ها میان شرق و غرب، بسیاری از کشورها برای دستیابی به استقلال صنعتی و کاهش وابستگی خارجی تلاش می‌کنند. در همین راستا، ایران نیز اقدامات گسترده‌ای را برای کاهش وابستگی به قطعات وارداتی و افزایش خودکفایی در زنجیره تأمین صنعت خودرو آغاز کرده است.

بر اساس گزارش منتشرشده از سوی ایران خودرو، این شرکت موفق شده است تعداد قابل توجهی از قطعات وارداتی را داخلی‌سازی کند که این امر منجر به صرفه‌جویی ارزی چند میلیون دلاری شده است. همچنین برنامه‌ریزی‌های بیشتری برای گسترش بومی‌سازی قطعات و کاهش هزینه‌های ارزی در دستور کار این شرکت قرار دارد. با وجود این پیشرفت‌ها، صنعت خودروسازی ایران همچنان در سال ۱۴۰۳ در حوزه قطعات کلیدی مثل الکترونیک به واردات از چین وابسته مانده است.

تحلیل راهبرد خودکفایی در صنعت خودرو نشان می‌دهد که این رویکرد عمدتاً واکنشی به محدودیت‌های ناشی از تحریم‌های بین‌المللی و کمبود منابع ارزی بوده است. اگرچه گام‌هایی در مسیر بومی‌سازی برداشته شده، اما وابستگی چشمگیر خودروسازان ایرانی به زنجیره تأمین چین در بخش‌های حیاتی و قطعات الکترونیکی همچنان پابرجاست. این وابستگی می‌تواند صنعت خودروسازی کشور را در برابر نوسانات بین‌المللی آسیب‌پذیر کرده و چالش‌هایی راهبردی برای استمرار تولید ایجاد کند.





اهداف دولتی و شکاف واقعیت‌های اجرایی

وزارت صنعت، معدن و تجارت در سال ۱۴۰۳ اهدافی بلندپروازانه و جاه‌طلبانه برای صنعت خودروسازی کشور ترسیم کرده بود. مطابق این برنامه‌ریزی‌ها، خودروسازان دولتی موظف بودند تولید خودروهای سواری خود را به شکلی چشمگیر افزایش دهند. همچنین، هدف‌گذاری کلان برای مجموع تولید خودروهای سواری در کشور، بر مبنای عملکرد سال‌های گذشته صورت پذیرفته بود. با این حال، بررسی و تحلیل عملکرد واقعی صنعت خودروسازی طی بازه ماه نخست سال ۱۴۰۳ نشانگر شکافی قابل ملاحظه میان اهداف تعیین‌شده و دستاوردهای عملی است. ارزیابی‌های کارشناسان صنعت خودرو بیانگر آن است که تحقق هدف تولید سالانه ۱۰۷ میلیون دستگاه خودرو دور از انتظار بوده و این فاصله معنادار میان برنامه‌ها و نتایج عملیاتی، حاکی از عدم انطباق سیاست‌گذاری‌ها با واقعیت‌های اجرایی صنعت خودروسازی کشور است. یکی از دلایل این اهداف غیر منطقی، بعثت این حقیقت است که ایران همچنان فاقد یک راهبرد جامع، منسجم و بلندمدت در حوزه تولید و واردات خودرو است. این خلأ راهبردی موجب اتخاذ تصمیمات مقطعی، سیاست‌های ناپایدار و تغییرات مکرر در قوانین و مقررات شده است؛ امری که برنامه‌ریزی بلندمدت را برای فعالان صنعت خودرو و مصرف‌کنندگان دشوار ساخته است. پیامدهای این رویکرد غیرسیستماتیک می‌تواند در بلندمدت به کاهش کیفیت محصولات، عقب‌ماندگی فناورانه و تضعیف جایگاه رقابتی صنعت خودروی ایران در بازارهای جهانی منجر شود.

تحلیل تحولات ساختاری سیاست‌گذاری صنعت خودرو در سال ۱۴۰۳ نشان می‌دهد تغییراتی اساسی در رویکرد مدیریتی این حوزه در حال وقوع است. به نظر می‌رسد دولت آقای پزشکیان تمایل کمتری به دخالت مستقیم وزارت صمت در امور اجرایی صنعت خودرو دارد و سیاست خصوصی‌سازی و واگذاری دو شرکت بزرگ خودروسازی کشور را به عنوان اولویت اصلی خود برگزیده است. در همین راستا، انتقال بسیاری از وظایف مرتبط با صنعت خودروسازی از وزارت صمت به سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) نیز در دستور کار قرار گرفته است.

واگذاری پر تنش

یکی از مهم‌ترین تحولات در صنعت خودروی

کشور در سال ۱۴۰۳، مسئله واگذاری شرکت ایران خودرو به بخش خصوصی بوده است. این فرآیند با فراز و نشیب‌های متعددی همراه بوده و مباحثی پیرامون نحوه خصوصی‌سازی، تغییرات مدیریتی و مسائل حقوقی مرتبط با آن مطرح شده است. تداوم چنین مباحثی در فضای عمومی جامعه، بدون مدیریت اطلاعات صحیح، نوعی پارادوکس اجتماعی را شکل داده است. امید می‌رود با گذر از این مرحله گذار و شفاف‌سازی فرآیندهای مرتبط با واگذاری، صنعت خودروی کشور به سمت ثبات و کارآمدی بیشتر حرکت نماید و برای واگذاری‌های بعدی درسی آموخته باشیم.

مطالعات نشان می‌دهند که این تغییر رویکرد با انتقادات متعددی مواجه شده است. منتقدان بر این باورند که اگرچه خصوصی‌سازی اقدامی مثبت و ضروری است، اما روند فعلی واگذاری ایران خودرو را نمی‌توان مصداق خصوصی‌سازی واقعی دانست. آنان بر نبود یک راهبرد شفاف و منسجم برای مدیریت فرآیند تغییرات تأکید کرده و معتقدند فقدان شفافیت لازم در برنامه‌های خصوصی‌سازی موجب نگرانی‌ها و ابهامات جدی شده است. علاوه بر این، بررسی تجارب گذشته نیز حاکی از آن است که تغییرات پیوسته در سیاست‌ها بدون داشتن چشم‌انداز روشن و پایدار، می‌تواند باعث تشدید فضای نااطمینانی اقتصادی شده و انگیزه سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی را برای ورود به صنعت خودروسازی کاهش دهد.

ریسک جدی رکود و صنعت زدایی

علیرغم اهمیت راهبردی صنعت خودروسازی

در توسعه اقتصادی ایران، شاخص‌های رشد در این صنعت نشان‌دهنده ریسک جدی رکود صنعتی است. این وضعیت بیش از آنکه ناشی از محدودیت‌های ذاتی تولید باشد، متأثر از بحران‌های کلان اقتصادی کشور از جمله کمبود انرژی و محدودیت‌های ارزی است. روند صنعت‌زدایی و تمایل به واردات خودروهای خارجی، چه در قالب مونتاژ و چه به صورت واردات مستقیم، به یکی از چالش‌های اساسی صنعت خودروسازی کشور در سال ۱۴۰۳ بدل شده است. سیاست واردات موقت که عمدتاً بر تأمین منافع کوتاه‌مدت و درآمدزایی از طریق مالیات واردات متمرکز است، نه تنها توان رقابتی تولید داخلی را تضعیف کرده، بلکه ساختار اقتصاد تولیدمحور را نیز متزلزل ساخته است. در حالی که کشورهای پیشرفته یا در حال توسعه، با سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین، تقویت زیرساخت‌های مالی و ایجاد رقابت صنعتی پایدار توانسته‌اند همزمان با کاهش آلاینده‌ها، حمل‌ونقل پاک را توسعه دهند، ایران همچنان با فقدان برنامه‌ریزی جامع و سیاست‌های کلان بلندمدت در کربن زدایی، به سمت وابستگی بیشتر به صنایع خارجی سوق پیدا کرده است. این وابستگی در شرایطی تشدید می‌شود که هوشمندسازی خودروها و تحولات فناورانه در صنعت خودروسازی جهان با سرعتی بی‌سابقه در حال پیشروی است. واردات گسترده خودروهای چینی، که اغلب با امکانات متنوع و جذاب برای مشتریان داخلی همراه است، می‌تواند ناخواسته بر تضعیف زیرساخت‌های تولید ملی منجر شود، و تعادل میان بخش انرژی و حمل‌ونقل کشور را بیشتر مختل کند.

عدم سرمایه‌گذاری کافی در تولید خودروهای کم‌آلاینده و فناوری‌های پیشرفته موجب شده تا اهداف کاهش آلاینده‌ها در کلان‌شهرهای ایران به حاشیه رانده شود. واردات محدود خودروهای هیبریدی نیز بیشتر جنبه تجاری کوتاه‌مدت پیدا کرده و فاقد پشتوانه‌ای مقرراتی برای کاهش انتشار آلاینده‌ها بوده است. این رویکرد نه تنها کمکی به حل بحران زیست‌محیطی نمی‌کند بلکه آسیب‌پذیری اقتصاد ملی را نیز افزایش می‌دهد. پیامدهای این سیاست تنها محدود به صنعت خودرو نیست؛ بلکه زنجیره تأمین داخلی نیز تحت فشار قرار گرفته است. قطعه‌سازان داخلی که با مشکلات اقتصادی گسترده‌ای مواجه هستند، به دلیل کاهش سودآوری، ناگزیر از کاهش تولید

● جمع‌بندی

سال ۱۴۰۳ برای صنعت خودروسازی ایران با تحولات و فراز و نشیب‌های متعددی همراه بوده است. هرچند در این سال برخی رکوردهای تولیدی قابل توجه ثبت شد، اما صنعت خودرو در مجموع نتوانست به اهداف مطلوب خود دست یابد. اقداماتی همچون داخلی‌سازی قطعات، تنوع‌بخشی محدود محصولات و حرکت به سوی فناوری‌های نوین و پاک، بیانگر ظرفیت بالقوه این صنعت در مواجهه با شرایط پیچیده اقتصادی و محدودیت‌های بین‌المللی است. با این حال، چالش‌هایی نظیر محدودیت منابع مالی، اختلالات زنجیره تأمین، ضعف زیرساخت‌ها و بی‌ثباتی اقتصاد کلان، مسیر توسعه پایدار را دشوار ساخته است.



شده‌اند؛ روندی که می‌تواند زنگ خطری جدی برای توقف کامل تولید داخلی باشد. برای جلوگیری از افول تولید داخلی و کاهش وابستگی به واردات قطعات کلیدی از چین و یا کشورهای دیگر، دولت باید سیاست‌هایی تدوین کند که محوریت آن بر نوآوری صنعتی و تقویت زنجیره تأمین داخلی باشد. این سیاست‌ها باید شامل حمایت هدفمند از بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوظهور، ارتقای بهره‌وری نیروی کار و توسعه زیرساخت‌های لازم برای تولید خودروهای پاک باشد. همچنین ضروری است دولت با اصلاح نظام مالیاتی خود، وابستگی بودجه به درآمدهای ناشی از واردات خودروهای خارجی را کاهش داده تا منابع بیشتری برای حمایت از صنایع داخلی فراهم شود.

تجربیات سال ۱۴۰۳ درس‌های ارزشمندی برای سیاست‌گذاری آینده صنعت خودرو دارد؛ از جمله ضرورت تدوین راهبرد جامع و بلندمدت، افزایش شفافیت در تغییرات ساختارهای مالکیتی و مدیریتی شرکت‌ها (واگذاری‌ها و خصوصی سازی‌ها)، تقویت زیرساخت‌های فناورانه و نوآورانه و ایجاد محیط کسب‌وکار باثبات و قابل پیش‌بینی. همچنین تغییرات فضای بین‌المللی و تحولات ژئوپلیتیکی منطقه می‌تواند فرصت‌ها و چالش‌های جدیدی را پیش روی این صنعت قرار دهد که بهره‌برداری از آنها مستلزم اتخاذ رویکردی منسجم و آینده‌نگر برای نوسازی ساختاری و ارتقای رقابت‌پذیری است. حفظ استقلال صنعتی و اقتصادی نیازمند تمرکز بر تقویت اقتصاد تولیدمحور است؛ رویکردی که ضمن کاهش وابستگی به واردات، اشتغال

پایدار ایجاد کرده و نسل جدید متخصصان را به فعالیت در داخل کشور ترغیب خواهد کرد. تجربه کشورهای غربی در دهه‌های ۷۰ و ۸۰ میلادی نشان می‌دهد که سیاست‌های صنعت‌زدایی از طریق انتقال تولید به چین پیامدهای منفی داشته است؛ این کشورها اکنون تلاش می‌کنند با بازگرداندن تولید به داخل، استقلال صنعتی خود را احیا کنند. ایران نیز باید از این تجربه درس گرفته و از تکرار چنین اشتباهاتی بپرهیزد.

در حال حاضر صنعت خودروی کشور با چالش‌های متعددی در حوزه سیاست‌گذاری، تولید، واردات و مونتاژ مواجه است. فقدان راهبرد کلان منسجم، تغییرات مکرر مقررات، مشکلات ارزی و معضلات ساختاری عمیق از جمله موانعی هستند که توسعه پایدار این صنعت را دشوار ساخته‌اند. رویکرد جزیره‌ای نسبت به مسائل حمل‌ونقل، انرژی و خودرو نیز مانع شکل‌گیری راهکارهای جامع شده است. ضعف ساختاری در حکمرانی اقتصادی و سیاست‌گذاری صنعتی نیز معضلی دیرینه است که سال‌ها (از جمله ۱۴۰۳) گریبانگیر این صنعت بوده است. دولت و مجلس باید با تدوین نقشه راه جامع و انعطاف‌پذیر برای صنعت خودرو، زمینه‌گذار از اقتصاد صرف-مصرفی به اقتصادی مبتنی بر نوآوری را فراهم کنند؛ مسیری که ضمن تضمین استقلال صنعتی کشور، فرصت شکوفایی استعدادها و نسل فعلی و آینده را نیز ایجاد خواهد کرد. تحقق این امر نیازمند عزم ملی برای احیای صنعت خودرو است تا ضمن تقویت اقتصاد تولیدمحور، وابستگی مخرب به واردات کاهش یافته و جایگاه شایسته‌ای برای ایران در عرصه جهانی رقم بخورد.

کشور ما به اقتصاد تولید محور نیاز دارد و در این راستا لازم است تصمیم‌گیران با مسئولیت‌پذیری بیشتر، نگاه بلندمدت و رویکرد نظام‌مند اقدام به طراحی استراتژی جامعی برای خودروسازی و حمل و نقل نمایند که ضمن توجه به واقعیت‌های اقتصادی-اجتماعی و آلاینده‌ها، کشور، منافع تمامی ذی‌نفعان اعم از تولیدکنندگان داخلی، واردکنندگان و مصرف‌کنندگان را لحاظ کند. همچنین ایجاد ثبات در قوانین صنعتی ضروری است تا فعالان اقتصادی بتوانند برنامه‌ریزی بلندمدت داشته باشند و بخش خصوصی را جذب مشارکت کنند. تنها در چنین چارچوب منسجم و شفاف می‌توان امیدوار بود صنعت خودروی ایران مسیر توسعه پایدار را پیموده و ظرفیت‌های بالقوه خود را شکوفا سازد. ●



اندیشکده خودرو
AUTO THINKTANK

اندیشکده خودرو، به عنوان پیشگام‌ترین نهاد مشاوره‌ای ایران در حوزه خودرو و حمل و نقل، با ارائه مطالعات راهبردی علمی و عملی، رسالتی بزرگ در ترویج نوآوری، پایداری و شناخت عمیق روندهای جهانی بر عهده دارد. این اندیشکده با اتکا به توانمندی‌های منحصر به فرد هسته دانشی خود و همکاری گسترده با دانشگاه‌های برجسته کشور، طیف وسیعی از تحلیل‌های سیاسی، اقتصادی و صنعتی را ارائه داده و از حرکت به سوی توسعه خودروهای پایدار و تقویت تاب‌آوری زنجیره تأمین حمایت می‌کند. همچنین با تمرکز بر هوش مصنوعی، ارتقای منابع انسانی و تجارت بین‌الملل، از طریق تحلیل‌های بازار، آموزش تخصصی و مشاوره حرفه‌ای، نقشی کلیدی در افزایش رقابت‌پذیری صنعت ایران در عرصه جهانی ایفا می‌کند.

۰۹۱۲۳۴۸۱۴۲۹۳

۰۲۱-۹۱۶۹۰۹۲۶



AUTOTT.IR

