



صورت‌های مالی خودروسازان منتشر شد؛ ۶ / ۷۵ هزار میلیارد تومان زیان انباشته زیان‌سازی با خودروسازی

بر اساس این گزارش اگر چه سرعت تولید زیان در ۱۴۰۰ نسبت به سال ۹۹ کاهش یافته، اما آمارها همچنان از زیان‌سازی خودروسازان حکایت دارد. قیمت‌گذاری دستوری دلیل روشن زیان تولید و انباشته خودروسازان است حال آنکه به نظر می‌رسد سیاستگذار برنامه مشخصی برای حذف یا کاهش ضرردهی شرکت‌های خودروساز به واسطه تغییر شیوه قیمت‌گذاری ندارد. در همین حال پیش‌بینی می‌شود با توجه به رشد هزینه نهاده‌های تولید در سال جاری و اصرار سیاستگذار به تثبیت قیمت، دور چرخش زیان‌دهی در خودروسازی افزایش یابد. این در شرایطی است که امسال برای تولید یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو برنامه‌ریزی شده است.

سود و زیان فروش محصولات تولیدی خودروسازان در سال ۱۴۰۰		
نام خودرو	تعداد فروش (دستگاه)	سود و زیان (میلیارد تومان)
گروه پژو	۳۰۰۰۴۱	-۶۸۴۱
گروه سمند	۵۰۰۵۶	-۱۸۰۱
دنا	۵۵۷۵۳	۴۹۳
رانا	۲۸۳۷۹	-۳۱/۴
خانواده X200	۲۶۳۲۶۴	-۴۶۱۷
شاهین	۲۱۹۵۰	-۷۷/۹
وانت ۱۵۱ (وانت پراید)	۲۴۴۸۹	۸۲۵/۴

سرعت تولید زیان در شرکت‌های خودروساز کاهش یافت. طبق صورت‌های مالی حسابرسی نشده خودروسازان در سامانه کدال هر چند سه خودروساز بزرگ کشور همچنان با زیان تولید و انباشته مواجه هستند اما از سرعت رشد زیان‌دهی آن‌ها کاسته شده است.

بر این اساس زیان تولید در سال 1400 به 9میلیارد و 450میلیون تومان رسیده. این در شرایطی است که زیان انباشته نیز قله 76هزار میلیارد تومان را فتح کرده است. بنابر گزارش ارائه‌شده از سوی سه شرکت خودروساز بزرگ کشور (ایران‌خودرو، سایپا و پارس‌خودرو)، زیان تولید نسبت به سال 99 حدود 40 درصد کاهش یافته و از سرعت رشد زیان انباشته نیز در 1400 کاسته شده است. بر این اساس قیمت‌گذاری دستوری دلیل مشخص زیان تولید و انباشته خودروسازان شناخته می‌شود. این در شرایطی است که سیاستگذار خودرو برنامه تعیین‌شده‌ای برای حذف آن از خودروسازی کشور ندارد. هر چند فرامین هشت‌ماده‌ای رئیس‌جمهور مبنی بر واگذاری سهام دولت را می‌توان مبنای حذف قیمت‌گذاری دستوری از تولیدات خودروسازان عنوان کرد، با این حال فعالیت جدی برای

عرضه سهام دولت دیده نمی‌شود. از سوی دیگر سیاستگذار خودرو نسبت به دیگر مسیرهای اصلاح قیمت نیز روی خوش نشان نداده و همچنان بر قیمت‌گذاری دستوری جهت تنظیم بازار تاکید دارد. آزادسازی قیمت خودرو راهکار بسیاری از کارشناسان و دست‌اندرکاران صنعت خودرو است برای حذف زیان‌دهی تولید؛ حال آنکه وزارت صمت با واگمه از تبعات اجتماعی رشد قیمت خودرو، هیچ‌گاه روی خوش به این پیشنهاد نشان نداده است. از سوی دیگر قیمت‌گذاری خودرو در بورس کالا می‌توانست مسیری شفاف در قیمت‌گذاری و عرضه خودرو به بازار باشد که این مسیر نیز با مخالفت جدی سیاستگذار خودرو روبرو بوده است. بدین ترتیب به نظر می‌رسد مسیر دیگری برای واقعی‌سازی قیمت نباشد مگر اینکه با واگذاری سهام معجزه‌ای در این زمینه رخ دهد.

در هر حال آنچه مشخص است، تا سیاستگذار خودرو نسبت به اصلاح و واقعی‌سازی قیمت تن ندهد، زیان تولید و انباشته خودروسازی همچنان روند صعودی خواهد داشت. اما آمارهای ارائه‌شده از سوی سامانه کدال گویای واقعیت دیگری نیز هست. از ابتدای سال جاری تاکنون با توجه به روند صعودی نرخ تورم عمومی، رشد نرخ ارز و همچنین حذف ارز 4200 تومانی هزینه خودروسازی به شدت رشد کرده. این در شرایطی است که سیاستگذار خودرو نیز در اظهاراتی، رشد قیمت در سال جاری را منتفی خوانده، چرا که در آذرماه سال 1400، رشد 18 درصدی قیمت بر محصولات خودروسازان اعمال شده است. بنابراین با توجه به رشد هزینه نهاده‌های تولید به دلیل رشد نرخ تورم و ارز و ... از یک سو و ثبات قیمت در سال جاری با صلاح دید سیاستگذار باید در انتظار رشد انفجاری زیان در شرکت‌های خودروساز باشیم. رشد زیان تولید و انباشته نیز سیگنال‌هایی است برای افت تولید و به دنبال آن اوج‌گیری دلالی و واسطه‌گری در بازار خودرو. از دیگر سو همچنین رشد زیان انباشته و تولید به طور حتم واگذاری سهام خودروسازی را با مشکلاتی روبرو خواهد کرد. اما آمار کدال مبنی بر کاهش سرعت تولید زیان حاوی سه نکته است. نکته اول اینکه توقف تولید محصولات زیان‌ده همچون 405 و پراید در کاهش سرعت زیان نقش مهمی داشته؛ این در شرایطی است که پرتیراژها همچنان زیان‌ده‌ترین خودروها در این آمار

شناخته می‌شوند. از سوی دیگر گروه پژو نیز زیان‌ده‌ترین محصولات در این آمار عنوان شده است.

سود و زیان فروش خودرو در 1400

بررسی صورت‌های مالی تلفیقی سه خودروساز بزرگ کشور مربوط به 12 ماهه سال 1400 نشان می‌دهد این سه شرکت در مجموع حدود 9 هزار و 450 میلیارد تومان زیان را در بخش عملیات در حال تداوم (تولید) در صورت‌های مالی خود ثبت کردند. در میان این شرکت‌های خودروساز بزرگ، سایپایی‌ها با درج زیان تولیدی حول و حوش 6 هزار و 655 میلیارد تومان رتبه اول جدول زیان تولید را دارد. بعد از این شرکت، ایران‌خودرو با ثبت زیان تولیدی حدود دو هزار و 478 میلیارد تومان رتبه دوم را به خود اختصاص داده است. پارس‌خودرو نیز در صورت‌های مالی تلفیقی تا پایان سال گذشته در مجموع حدود 315 میلیارد تومان زیان تولید را به خود دیده است. با توجه به زیان‌های تولید ثبت‌شده در صورت‌های مالی خودروسازان، سایپایی‌ها به‌تنهایی حدود 70 درصد زیان تولید کل را به خود اختصاص داده‌اند.

اما بررسی ریز فروش شرکت‌های خودروساز نشان می‌دهد ایران‌خودرویی‌ها در این بخش با ثبت زیان حدود 5 هزار و 600 میلیارد تومان در صدر جدول قرار دارند. آبی‌های جاده‌مخصوص طی سال گذشته در مجموع حدود 451 هزار و 600 دستگاه از انواع محصولات خود را برای مشتریان فاکتور کردند. از محل فروش این تعداد دستگاه خودرو حدود 109 هزار و 340 میلیارد تومان به حساب خود واریز کردند. این در حالیست که تولید این تعداد خودرو هزینه حدود 114 هزار و 940 میلیارد تومانی روی دست ایران‌خودرو گذاشته است. در میان محصولات تولیدی ایران‌خودرو طبق ادوار گذشته گروه پژو بیشترین زیان فروش را در صورت‌های مالی این خودروساز ثبت کرده است. آبی‌های جاده مخصوص طی سال گذشته حول و حوش 300 هزار دستگاه انواع محصولات خود با برند پژو را به بازار عرضه کردند. فروش این تعداد خودرو با برند پژو زیانی حدود 6 هزار و

840 میلیارد تومانی به این خودروساز تحمیل کرده است. بعد از گروه پژو، گروه سمند در جایگاه دوم بیشترین زیان‌دهی در میان محصولات تولیدی این خودروساز قرار دارد. خودروساز ساکن کیلومتر 14 جاده مخصوص از محل فروش حدود 50 هزار دستگاه انواع سمند عرضه شده بیش از هزار و 800 میلیارد تومان زیان را تجربه کرده است.

رانا نیز با درج زیان حدود 31 میلیارد و 400 میلیون تومانی پشت سر گروه سمند در جاده زیان‌دهی حرکت کرده است. آبی‌های جاده مخصوص طی سال 1400 در مجموع حدود 28 هزار و 380 دستگاه رانا را برای حرکت به سمت بازار آماده کردند. اما برخلاف محصولات یادشده ایران‌خودرویی‌ها در فروش دنا سودده بوده‌اند. گول آبی جاده مخصوص در 12 ماهه سال گذشته حدود 55 هزار و 750 دستگاه انواع دنا را برای مشتریان خود فاکتور کردند. فروش این تعداد دنا در سال گذشته حدود 500 میلیارد تومان سود را به حساب ایران‌خودرو واریز کرده است. آبی‌های جاده مخصوص در صورت‌های مالی تلفیقی سال گذشته خود سود و زیان‌هایما محصول مونتاژی چینی خود و همچنین تارا جدیدترین محصول حاضر در خطوط تولید خود را اعلام نکرده و جلوی نام دو خودروی یادشده در صورت‌های مالی خود خط تیره قرار داده‌اند. حال به سراغ وضعیت فروش دیگر خودروساز بزرگ کشور یعنی خودروسازی سایپا می‌رویم. خودروساز ساکن کیلومتر 15 جاده مخصوص طی سال 1400 در مجموع حول و حوش 310 هزار و 200 دستگاه از انواع محصولات تولیدی خود را برای مشتریان فاکتور کرد. از محل فروش این تعداد خودرو در مجموع حدود سه هزار و 160 میلیارد تومان زیان را در کارنامه خود ثبت کرده است.

به‌رغم توقف تولید خانواده X100 (پراید) نارنجی‌های جاده مخصوص همچنان از فروش این خودرو زیان را در صورت‌های مالی خود تا پایان سال گذشته درج کردند. آن‌طور که سایپایی‌ها در صورت‌های مالی خود اعلام کردند، از ناحیه فروش 127 دستگاه انواع پراید در سال گذشته، نزدیک به یک میلیارد و 510 میلیون تومان زیان دیده‌اند. خانواده X200 (تیبیا، ساین و کوئیک) اما بیشترین زیان را نصیب خودروساز کیلومتر 15 جاده مخصوص کرده است. این خودروساز سال گذشته در مجموع نزدیک به 263 هزار و 270 دستگاه

انواع محصولات حاضر در خانواده X200 را به بازار عرضه کرد. فروش این تعداد از اعضای خانواده X200 باعث شد تا سایپایی‌ها حدود چهارهزار و 618 میلیارد تومان زیان را در صورت‌های مالی خود ثبت کنند. فروش شاهین که عنوان جدیدترین محصول گروه خودروسازی سایپا را یدک می‌کشد نیز با زیان همراه بوده است.

نارنجی‌های جاده مخصوص سال گذشته 21 هزار و 950 دستگاه شاهین را در بخش فروش خود فاکتور کردند. فروش این تعداد شاهین زیانی حدود 77 میلیارد و 900 میلیون تومانی را به این خودروساز تحمیل کرده باشد. خودروساز ساکن کیلومتر 15 جاده مخصوص سال گذشته 4 دستگاه آریو فروخته و از محل فروش این تعداد آریو بیش از 835 میلیون تومان ضرر کرده است. اما گول نارنجی جاده خصوص در فروش وانت 151 (وانت پراید)، چانگان و سراتو توانسته سود را به حساب خود واریز کند. سایپایی‌ها سال گذشته حدود 24 هزار و 490 دستگاه وانت پراید فروختند. فروش این تعداد خودرو سودی نزدیک به 825 میلیارد و 430 میلیون تومان به حساب این خودروساز واریز کرده است. همان‌طور که عنوان شد در فروش چانگان نیز سایپایی‌ها سود کردند. این خودروساز سال گذشته در مجموع بیش از 360 دستگاه چانگان را برای مشتریان فاکتور کرد. از محل فروش این تعداد چانگان بیش از 73 میلیارد و 500 میلیون تومان درآمد کسب شد.

فروش یک دستگاه سراتو نیز سودی حدود 53 میلیون تومانی برای این خودروساز به همراه داشته است. حال سراغ سومین خودروساز بزرگ کشور یعنی پارس‌خودرو می‌رویم. این خودروساز سال گذشته را با فروش بیش از 116 هزار دستگاه خودرو به پایان رساند. فروش این تعداد خودرو حدود 10 هزار و 400 میلیارد تومان درآمد برای این خودروساز به همراه داشت. اما با توجه به اینکه این تعداد خودرو بیش از 10 هزار و 800 میلیارد تومان هزینه تولید روی دست پارس‌خودرو گذاشت، بنابراین سومین خودروساز بزرگ کشور نیز از محل فروش محصولات حدود 398 میلیارد تومان زیان به خود دیده است. در میان محصولات تولیدی پارس‌خودرو، فروش حدود 64 هزار دستگاه از خودروهای زیرمجموعه گروه Q200 زیانی بیش از 286 میلیارد و 900 میلیون تومانی را برای این خودروساز به

همراه داشته است.

پارس خودرویی‌ها سال گذشته بیش از هزار و 160 دستگاه برلیانس برای مشتریان فاکتور کردند. فروش این تعداد برلیانس زیانی حول و حوش 106 میلیارد و 840 میلیون تومان به این خودروساز تحمیل کرده است. فروش یک دستگاه خودرو از گروه رنو نیز زیان 11 میلیون تومانی را در صورت‌های مالی پارس خودرو ثبت کرده است. اما سومین خودروساز بزرگ کشور همانند شرکت مادر خود در فروش برخی از محصولات خود سودده بوده است. پارس خودرویی‌ها سال گذشته نزدیک به 13 هزار و 690 دستگاه کوپیک معمولی را برای مشتریان خود فاکتور کردند. فروش این تعداد کوپیک معمولی درآمدی حدود 11 میلیارد و 150 میلیون تومانی برای پارس خودرو به ارمغان آورد. بنابراین شاهد هستیم سومین خودروساز بزرگ کشور برخلاف گروه Q200 در فروش کوپیک معمولی سوددهی را تجربه کرده است. دیگر محصولی که پارس خودرویی‌ها توانسته‌اند در فروش آن سودی را نصیب خود کنند، گروه S200 است. پارس خودرویی‌ها طی بازه یک‌ساله سال گذشته نزدیک به 12 هزار و 450 دستگاه از محصولات زیرمجموعه گروه S200 را به بازار عرضه کردند. فروش این تعداد خودرو بیش از 16 میلیارد و 850 میلیون تومان درآمد به حساب پارس خودرو واریز کرده است.