بسمه تعالی

بررسی صنعت قطعه‌سازی و ارزیابی شرکت‌های قطعه‌ساز بورسی



شرکت کارگزاری آریا نوین

www.Arianovinbroker.com

دی ماه ۱۳۹۸

فهرست

مقدمه ۳
تاریخچه صنعت ۳
مشکلات و راه‌های پیش روی صنعت خودرو ۴
مشکلات صنعت قطعه سازی ۵
راه حل گذر از مشکلات صنعت قطعه سازی ۶
اقدامات اخیر پیرامون دو صنعت خودرو و قطعه سازی ۸
شرکت‌های بورسی قطعه ساز ۹
جمع‌بندی ۱۴
منابع ۱۵

مقدمه:

صنعت قطعه‌سازی نقش قابل توجهی در تولید ناخالص داخلی و ایجاد ارزش افزوده بالا برای هر کشوری دارد. این بخش با داشتن سهمی ۱۱ درصدی در کل بخش صنعت ایران، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده و دولت نیز از این موضوع به خوبی آگاه است. این بخش با داشتن سهمی ۶۵ درصدی از کل سهم صنعت خودرو ایران، دارای جایگاهی مهم و برجسته بوده و هرگونه تغییر در کلیت این بخش، سریعاً روی صنعت خودرو تاثیر می‌گذارد. بسیاری از کشورهای در حال توسعه از جمله ترکیه، هند، پاکستان، تایلند و... بخش عمده‌ای از ظرفیت صنعتی خود را به صنعت قطعه‌سازی اختصاص داده‌اند. در این میان، ایران که خود یکی از عمده تولیدکنندگان خودرو در منطقه می باشد، هنوز نتوانسته از تمام توان و ظرفیت این صنعت برای تأمین نیاز تولیدکنندگان داخلی خودرو استفاده کند.

صنایع خودرو و قطعه سازی زنجیره تکمیل یکدیگر هستند و در صورت بالندگی و توسعه خودروسازی می‌توان قطعه سازی را هم در وضعیت مطلوبی ارزیابی کرد.

تاریخچه صنعت:

از نیمه اول دهه ۷۰ توسعه صنعت قطعه در کشور آغاز شد. آن زمان مسوولان، این بخش از صنعت را به طور مناسب حمایت کردند. این روند تا نیمه اول دهه ۸۰ ادامه داشت. اما در اواخر این دهه و زمانی که تحریم‌ها شدت می‌گرفت، شرایط فعالیت برای این صنعت روزبه‌روز دشوارتر شد. به گونه‌ای که فعالان این صنعت به‌شدت تحت فشار قرار گرفتند. آن زمان شرایط برای قطعه‌سازان از جنبه‌های مختلف محدودتر و روند فعالیت آنها کندتر شد. در این دوران اولین اتفاق این بود که ارتباط بانک‌های بین‌المللی با ایران قطع شد، روند انتقال تکنولوژی به کشور کند شد، ورود مواد اولیه محدود شد و... همه اینها زمانی اتفاق افتاد که خودروها در دنیا از نظر الکترونیکی، تکنولوژی، امکانات و آپشن‌هایی که رفاه بیشتری برای مصرف‌کننده ایجاد می‌کردند، در حال رشد بودند. در این زمان هم خودروساز و هم قطعه‌ساز در محدودیت قرار گرفتند و قطعه‌سازان ناچار به بلوک شرق پناه بردند. در حالی که آن سال‌ها صنعت خودرو در کشورهای آسیای شرقی، مخصوصاً چین مثل امروز قدرت نیافته بود. بنابراین فعالان این صنعت در ایران با یک محدودیت و افت تکنولوژی مواجه شدند و سال‌های سختی را گذراندند. از طرف دیگر دولت نیز به دلیل همان تحریم‌ها از نظر اقتصادی و به دلیل تامین منابع مالی محدودیت‌هایی را ایجاد کرده بود. همین موضوع محدودیت‌ها را برای خودروسازان افزایش داد به گونه‌ای که آنها هم ناچار شدند در قراردادهایی که با قطعه‌سازان داشتند از نظر قیمت یا زمان پرداخت تجدید نظر کنند. این عامل شرایط اقتصادی قطعه‌سازان را دشوارتر کرد. بخش عمده‌ای از ماشین‌آلات مورد استفاده قطعه‌سازان اروپایی بود که این هم عامل محدودکننده دیگری بود. به این ترتیب فشار و محدودیت‌های قطعه‌سازان آنقدر زیاد شد که هنوز نتوانسته‌اند به دوران طلایی پیش از آن دوران برگردند.

مشکلات و راه‌های پیش روی صنعت خودرو :

در حال حاضر در شرایط جنگ اقتصادی به سر می بریم و نوک پیکان تحریم ها، خودروسازان را نشانه گرفته است. نخستین اقدام ضروری تقویت بنیه تولیدکنندگان و هدایت سرمایه های سرگردان مردم به جای سرمایه گذاری در حوزه خرید خودرو و کالاهای دیگر که موجب آشفتگی بازارها می شود، به سمت مشارکت در تولید است. هدایت نقدینگی سرگردان به سمت بازارهای مولد و امکان تامین مالی بخش تولید از بازار سرمایه از راهکارهایی است که از بار مشکلات صنعتگران خواهد کاست.

واقعیت این است که صنعت خودروسازی کشور امکان تولید خودروهای ارزان‌تر با کیفیت مناسب را ندارد و این ضعف، دلایل متعددی دارد. ارزان ترین خودروی دنیا، در حال حاضر ۷۵۰۰ دلار قیمت دارد. حتی اگر تعرفه‌های واردات و عوارض گمرک و... حذف شود باز هم امکان واردات خودرویی ارزان تر از پراید یا پژو ۴۰۵ نیست. بنابراین واردات خودرو فقط مشکل عده ای خاص را برطرف می کند که احتمالا این عده خاص جزو قشر ضعیف و متوسط هم نیستند.

شرکت های خودروساز و قطعه ساز عمدتا با حجم بدهی و هزینه های مالی سنگینی مواجه هستند. همچنین خودروسازان امکان تعدیل نیرو و کاهش هزینه های پرسنلی را ندارند و با این شرایط اگر تعرفه واردات خودرو حذف شود، این صنعت هیچ مزیت رقابتی نخواهد داشت.

شرکت‌های خودروساز علاوه بر امکان اخذ تسهیلات از نظام بانکی، به چند روش امکان تامین مالی دارند؛ یکی از این روش‌ها انتشار اوراق صکوک و تامین‌مالی از طریق بازارسرمایه بوده که این روش برای موارد ضروری و کوتاه مدت موثر است و خودروسازان با انجام مراحل قانونی کار به راحتی می‌توانند از این محل، تامین مالی کنند. نکته اینجاست که در این روش تامین مالی، محدودیت هایی وجود دارد و معمولا خودروسازان از طریق انتشار اوراق صکوک، سالانه حداکثر ۵۰۰میلیارد تومان نقدینگی جذب می‌کنند و این رقم در گردش مالی خودروسازان، چندان اثرگذار نیست. از سوی دیگر، انتشار اوراق بیش از این میزان ممکن است با اقبال بازار مواجه نشود ضمن آنکه انتشار اوراق صکوک و تامین مالی از طریق بازارسرمایه برای خودروسازان، ارزان‌تر از تامین مالی از بانک نخواهد بود و به هر حال هزینه مالی در بر خواهد داشت.

با این تفاسیر، افزایش سرمایه از محل تجدید ارزیابی دارایی‌ها تاثیری در گردش نقدینگی و سودآروی شرکت‌ها نداشته و گره کور مشکلات خودروسازان را باز نخواهد کرد. از سویی، امکان تجدید ارزیابی در تمام شرکت ها فراهم نیست. افزایش سرمایه از محل تجدید ارزیابی دارایی‌ها در صورتی که از محل تجدید ارزیابی ماشین‌آلات انجام شود هزینه استهلاک را به شدت افزایش خواهد داد.

به نظر می رسد خودروسازان به اندازه کافی از بانک‌ها و بازار سرمایه تامین مالی شده‌اند و این تامین‌مالی اثری بر کاهش مشکلات آنان نداشته است.

افزایش سرمایه از محل آورده نقدی سهامداران، روش مناسبی برای تامین مالی شرکت‌هاست که هزینه مالی به دنبال ندارد و شرکت‌ها با انجام آن می توانند نقدینگی قابل توجهی جذب کنند اما به دلیل بهای تمام شده بالا، هزینه‌های مالی سنگین و حاشیه سود اندک و حتی منفی صنعت خودروسازی، طرح توجیهی افزایش سرمایه از محل آورده نقدی برای سهامداران جذابیت نداشته و با شرایط کنونی صنعت خودرو، فعلا نمی توان از این روش بهره برد. مادامی که شرکت‌ها توان سودسازی ندارند، سهامداران در افزایش سرمایه شرکت ها مشارکت حداقلی خواهند داشت.

بهتر است شرکت‌های خودروساز از تمامی راه‌حل‌های قانون تجارت در اصلاح صورت‌های مالی خود استفاده کنند و وضعیت خود را بهبود بخشند. ادغام شرکت‌های خودروساز و واگذاری دارایی های مازاد و مدیریت هزینه‌ها در یک مجموعه واحد می‌تواند از مشکلات صنعت خودرویی کشور بکاهد؛ در شرایطی که خودروسازان با مشکل کمبود نقدینگی و زیان انباشته دست به گریبان هستند، نگهداری دارایی‌های مازاد توجیهی ندارد. البته منظور از واگذاری، واگذاری کاغذی و درون گروهی نیست. ضمن اینکه تغییر شرایط خودروسازان در گرو همکاری و مشارکت با چند شرکت خودروسازی برتر خارجی است.

چنانچه خودروسازان اصلاح ساختار را از درون مجموعه های خود آغاز کنند، می توان به مشارکت سهامدار در تامین مالی و حمایت دولت هم خوش‌بین بود. سیاست‌های نادرست خودروسازان در سنوات قبل و شناسایی سودهای کاغذی و تقسیم آن در مجامع، ریشه بخشی از مشکلات امروز شرکت‌های خودرویی است.

مشکلات صنعت قطعه سازی:

مشکلات قطعه سازان را در ۴ گروه می‌توان دسته‌بندی نمود. بحران نقدینگی و مطالبات معوق، دسته اول مشکلات است. مشکل دوم، اصلاح قیمت فروش قطعات، مشکل سوم شامل تامین مواد اولیه داخلی و خارجی بوده و در رده چهارم، مشکل خریدهای اعتباری و مدت دار (ملقب به اپن اکانت‌ها) قرار دارد.

فعالین این بخش همواره از دو موضوع کمبود شدید نقدینگی و قیمت گذاری دستوری گله مند هستند و از میان دو چالش یاد شده، نقدینگی همواره نقش پررنگ تری در فعالیت قطعه سازان داشته و از آن به عنوان یکی از موانع پیشرفت یاد شده است.

بنا به گفته رییس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی مطالبات قطعه‌سازان از خودروسازان افزایش یافته و به حدود ۲۳ هزار میلیارد تومان رسیده است و نقدینگی را ابر چالش صنعت قطعه و خودرو دانست.

کاهش تولیدی که برای خودروسازان طی سال ۹۷ بر اثر اعمال تحریم‌ها اتفاق افتاد سبب شد تا قطعه‌سازان با مشکلات نقدینگی بیشتری رو به رو شوند چرا که بدهی آن‌ها از خودروسازان به دلیل عدم درآمد قابل توجه خودروساز افزایش یافت.

صنعت خودرو در سال ۹۷ نسبت به سال ۹۶ با کاهش تولید ۳۸ درصدی مواجه بود، همچنین در ۷ ماه نخست سال ۹۸ نسبت به مدت مشابه در سال ۹۷ صنعت خودرو ۳۵ درصد کاهش تولید داشته است.

در سال ۹۷ کل خودروسازان کشور حدود ۳۵ هزار میلیارد تومان زیان انباشته داشته اند و زنجیره تامین نیز حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان زیان دیدند. بنابراین صنعت خودرو در سال ۹۷ در مجموع حدود ۴۵ هزار میلیارد تومان زیان انباشته داشته است.

یکی دیگر از مشکلات فعالان صنعت قطعه سازی واردات می‌باشد. در این سال‌ها بیشترین میزان واردات خودرو به کشور صورت گرفته به‌طوری‌که قطعات خودرو بعد از کالاهای اساسی در رتبه دوم قراردارد که چنین امری، منجر به بیکاری خودروسازان، قطعه سازان و کارگران شده است.

برخی از شرکت‌های قطعه ساز روی قطعات وارداتی چینی نام تجاری خود را ثبت کرده‌اند که طبق قانون مبارزه با قاچاق و امور گمرکی مصداق قاچاق و اغفال مشتری محسوب می‌شود. این رفتار از سوی واردکنندگان، قطعه سازان و خودروسازان داخلی نشان‌دهنده سوء استفاده از فضای موجود و تحریم‌ها است.

فعالان این صنف تمامی نهاده‌های تولید را به سختی آن هم به طور نقد خریداری می‌کنند. تولیدکننده داخلی مواد اولیه شرکت‌های قطعه ساز که عمدتا دولتی است مواد خود را با قیمت بالا، نقد، به روز و مطابق با نرخ ارزی FOB بنادر بین‌المللی می‌فروشد به این صورت که ابتدا باید پول به حساب تأمین کننده اعم از پتروشیمی، مس، فولاد و... نقدا و حتی به صورت پیش پرداخت واریز شود. به همین دلیل خودروسازان هم باید در مدت زمانی کوتاهی با قطعه سازان تسویه کنند. مواد اولیه با قیمت بالا و عمدتا در بورس عرضه می‌شود در حالی که قطعه‌ساز باید وجوه حاصل از فروش خود را طبق قرارداد ۴ ماهه و به صورت واقعی ۸ ماهه دریافت کند.

در حال حاضر بازار فولاد و صنایع پتروشیمی به صورت عرضه در بورس ارائه می‌شود و به همین خاطر دلال‌ها در بورس شرکت کرده و فولاد را به قیمت دولتی خریداری کرده و در بازار آزاد به فروش می‌رساند. در سال‌های گذشته فولاد به صورت سهمیه بندی و با نرخ مصوب دولتی در اختیار قطعه سازان قرار می‌گرفت اما امروز تهیه فولاد به یک چالش اساسی برای این قشر تبدیل شده است.

یکی دیگر از مشکلات قطعه سازان مسائل گمرکی و ترخیص کالای خریداری شده این صنف از گمرکات است چون که ابلاغ دستورالعمل های متعدد از مقامات کشوری موجب شده که کالای فعالان این صنف ترخیص نشده و بخشی از خط تولید آنها تعطیل شود.

راه حل گذر از مشکلات صنعت قطعه سازی:

اصلاح فوری و شناور شدن قیمت قطعات خودرو، تسهیل اعتبار اسنادی داخلی یا ال سی داخلی برای کل زنجیره تامین خودرو، استفاده از تمام ظرفیت اعتباری زنجیره تامین شامل قطعه سازان رده ۱ و ۲ و ۳ ، تسهیل تامین مواد اولیه داخلی بطوریکه قطعه‌ساز بتواند مواد اولیه پتروشیمی و فلزات را به طور مستقیم از بورس تامین کند و جلوگیری خودروسازان و وزارت صنعت، معدن و تجارت از ایجاد منابع تامین جدید و موازی از جمله پیشنهادات قطعه سازان برای حل بخشی از مشکلات صنعت است که با همکاری وزارت صنعت،معدن و تجارت قابل اجراست.

جهت کاهش مشکل نقدینگی در شرکت‌های قطعه ساز لازم است تا در قراردادهای میان خودروسازان و قطعه سازان بازنگری صورت گیرد. این امر مستلزم اصلاح قیمت خودرو است زیرا با وجود قیمت‌های دستوری، خودروساز توانی برای اصلاح قرارداد قطعه‌سازان ندارد و تامین نقدینگی سنگ بنای الزام تغییر قرارداد می‌باشد. در حال حاضر و براساس مصوبه شورای اقتصادی سران سه‌قوه، ستاد تنظیم بازار و سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان مسوول قیمت‌گذاری خودرو هستند و این نوع قیمت‌گذاری هنوز ادامه دارد. مهم‌ترین اثر قیمت‌گذاری دستوری، کمبود منابع مالی در شرکت‌های خودروساز است.

به ادعای خودروسازان هزینه تولید خودرو در این شرکت‌ها با قیمت‌های دستوری همخوانی ندارد که همین مساله منجر به ضرر تولید و همچنین افزایش زیان انباشته در شرکت‌های مذکور شده است. همچنین دولت با کمبود بودجه مواجه است و قادر به تامین نقدینگی شرکت‌های خودروساز نیست. برای اصلاح قراردادها دو راه حل وجود دارد. یکی از طریق مذاکره با سیستم بانکی کشور برای دریافت تسهیلات و دیگری چانه‌زنی با سیاست‌گذار کلان خودرو به منظور کسب مجوز برای افزایش قیمت محصولات خودروسازان است. هر دو راه حل مطرح شده در شرایط فعلی با دست‌اندازهایی همراه است و برای مدیران خودروساز دست نیافتنی است.

نگاهی به وضعیت قراردادهای منعقد شده میان خودروسازان و قطعه‌سازان گویای این نکته است که اصلاح نرخ ارز و قیمت نهاده‌های تولید در قراردادها همواره از خواسته‌های فعالان قطعه‌ساز بوده است. این مساله از یک سال و نیم گذشته به دنبال نوسانی شدن نرخ ارز و به دنبال آن بازگشت تحریم‌های صنعت خودرو که به نوعی مسیر تامین قطعات و مواد اولیه مورد نیاز برای تولید قطعات را ناهموار کرد، تشدید شده است. با این حال شرکت‌های خودروساز به دلیل ناتوانی در تامین نقدینگی شرکت‌های تابعه خود نتوانستند خواسته قطعه‌سازان را رفع کنند. بی پاسخ ماندن درخواست فعالان قطعه‌ساز برای بازنگری در قراردادها از طرف خودروسازان منجر به کاهش توان تولید در شرکت‌های قطعه‌ساز شد. از این رو چالش تامین قطعات به دلیل عوامل یاد شده به سرعت خود را در آمار تولید نشان داد و تیراژ محصولات خودروسازان افت نمود.

وضعیت شرکت‌های قطعه‌ساز زمانی بحرانی‌تر شد که در قراردادهای خود با خودروسازان نرخ ارز نزدیک به سامانه نیما که رقمی در حدود ۸،۵۰۰ تومان بود را لحاظ کردند در حالی که به دلیل تغییر سیاست‌های بانک مرکزی، فعالان قطعه‌ساز مجبور شدند که ارز لازم جهت تامین نیازهای خود در بخش مواد اولیه که از طریق واردات تامین می‌شد را با نرخ نزدیک به بازار آزاد مدنظر قرار دهند.

قطعه سازان در اصلاح قراردادهایشان با خودروسازان چهار محور را مورد نظر قرار می دهند که شامل بروزرسانی نرخ ارز در قراردادها، افزایش قیمت نهاده‌های تولید (در شرایطی که قطعه‌سازان مجبور هستند نهاده‌های تولیدی مورد استفاده را بر اساس قیمت‌های جدید تهیه کنند، اما خودروسازان این افزایش چند برابری قیمت را در قراردادهای خود لحاظ نکرده‌اند)، به‌روزرسانی پرداخت صورت حساب‌های قطعه‌سازان از سوی شرکت‌های خودروساز و برنامه‌ریزی برای پرداخت مطالبات معوقه شرکت‌های قطعه‌ساز می‌باشد.

بهمن ماه سال ۹۷ مقرر شد برای تخصیص نقدینگی به قطعه سازان با محوریت بانک مرکزی، یازده هزار میلیارد تومان در دو بخش ریالی و ارزی پرداخت شود که شامل چهار هزار میلیارد تومان و ۸۴۴ میلیون یورو بود که تاکنون بخش عمده مبلغ چهار هزار میلیارد تومان نقدینگی ریالی پرداخت شده است، اما خبری از پرداخت‌های ارزی نیست. نحوه باز پرداخت تسهیلات ارزی به صورت یورو را می‌توان مهمترین مانع دانست زیرا بسیاری از قطعه سازان به دلیل ضمانت های بسیار سنگین و همچنین نامشخص بودن موضوع صادرات و بازگشت ارز حاصل از آن و ابهام در فروش ارزی نمی‌توانند ریسک باز پرداخت تسهیلات با توجه به نامعلوم بودن نرخ ارز در ۶ تا ۹ ماه آینده را بپذیرند. قطعه سازان خواهان تسویه تسهیلات به صورت ریالی با بانک عامل هستند.

اقدامات اخیر پیرامون دو صنعت خودرو و قطعه سازی:

آنچه که ذکر شد وضعیت گذشته صنعت بود. در ماه‌های اخیر اقدامات مثبتی در این دو صنعت که بهم مرتبط‌اند، انجام گرفته که در ادامه بیان خواهد شد.

- تشکیل میزهای تخصصی: از آغاز تحریم‌های آمریکا علیه خودروسازی ایران تا امروز، سه میز تخصصی داخلی‌سازی قطعات در کشور برگزار شده است. میزهایی که وزارت صنعت، معدن و تجارت در راستای کاهش ارزبری و وابستگی به قطعات خارجی، متولی آنها بوده است. با راه اندازی نهضت ساخت داخل قطعات که به طور میانگین با یک سوم قیمت قطعات خارجی تولید می شوند، ضمن اشتغالزایی، کاهش قیمت ها درآینده انتظار می رود. مطابق آمار رسمی وزارت صنعت، معدن و تجارت، تا پایان میز دوم داخلی‌سازی حدود ۱۸۵ میلیون یورو کاهش ارزبری محقق شده است (هنوز گزارش رسمی مربوط به میز سوم منتشر نشده است).
- دریافت مطالبات قطعه سازان: در حال‌حاضر مجموع مطالبات زنجیره تامین خودروسازان به ۲۳ هزار میلیارد تومان رسیده است. در سال گذشته در صنعت قطعه‌سازی ۱۳۰ هزار نفر تعدیل و ۱۵۰ هزار نفر از نیروهای این صنعت نیز تعلیق شدند. در اسفند سال ۹۷، ۴ هزار میلیارد تومان به این صنعت تزریق شد و این امر باعث شد تا ۵۰ هزار نفر از نیروهای تعلیق شده به سر کار خود برگردند. در آخرین تصمیمات اتخاذ شده برای پرداخت وام به خودروسازان در جهت پرداخت مطالبات آن‌ها به قطعه‌سازان، در جلسه شورای پول و اعتبار، رقم ۷،۲۰۰ میلیارد تومان تعیین شده است. قرار است این وام توسط بانک‌ها پرداخت گردد اما هنوز ترتیب کار، نحوه و زمان تخصیص آن مشخص نیست. اگر روند تولید به شکل فعلی حفظ شود و نقدینگی هم تزریق شود، می‌توان امیدوار بود که ۱۰۰ هزار نفر دیگر از نیروهای تعلیق‌شده هم به زودی به سر کار خود برگردند.
- افزایش تولید: با برخی اقدامات اصلاحی در صنعت خودرو، در حال حاضر تولید روزانه خودروسازان به بیش از چهار هزار دستگاه در روز افزایش یافته که نسبت به آذرماه سال گذشته سه برابر شده است. همچنین تعهدات خودروسازان در خصوص پیش فروش بیش از یک میلیون دستگاه که بابت آن ۲۴ هزار میلیارد تومان از مردم دریافت کرده بودند، کاهش یافته است. متوسط مصرف واقعی خودرو در شرایط عادی یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه در سال است، این رقم سال گذشته به سختی به بیش از ۹۰۰ هزار دستگاه رسید. امسال تولید ۹۶۰ هزار دستگاه برنامه ریزی شده و سال ۹۹ نیز تولید بیش از یک میلیون دستگاه برای دو خودروساز بزرگ کشور برنامه ریزی شده است.

- **واگذاری دارایی‌های مازاد خودروسازها: شرکت های زیادی که به شکل زنجیره ای با هم پیوند دارند و تابعه اقماری خودروسازان به عنوان عواملی برای بالا بودن قیمت خودروها محسوب می شود. لازم است املاک غیرتولیدی، شرکت های تابعه و شرکت های اصلی خودروسازان بتدریج واگذار شوند که مجوز این اقدامات اخذ شده و اقدام های عملی در دست اجرا قرار دارد.**

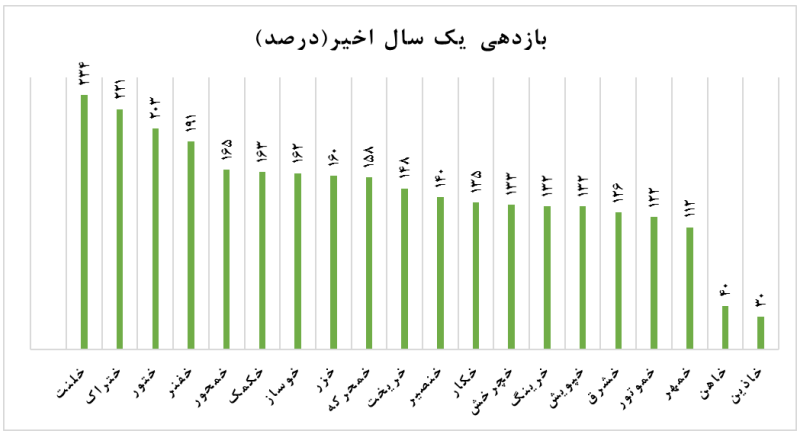
با اقدامات انجام شده که ذکر گردید صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی که بیش از ۶۰۰ هزار نفر به‌طور مستقیم در آنها اشتغال دارند، از وضعیت بحرانی سال گذشته خارج شده است.

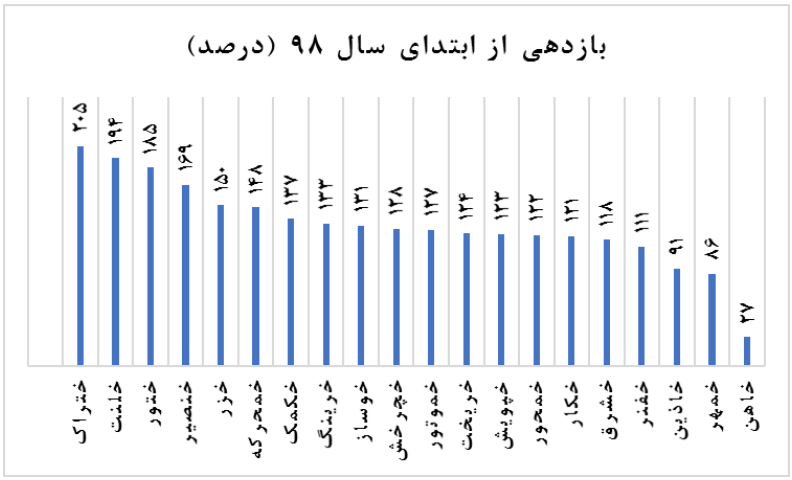
شرکت‌های بورسی قطعه ساز:

در جدول بعد اسامی شرکت‌های فعال صنعت قطعه سازی در بورس اوراق بهادار که بر اساس آخرین سرمایه ثبتی مرتب گردیده‌اند، آمده است.

ردیف	نام شرکت	نماد	سرمایه (میلیون ریال)	ارزش بازار (میلیارد ریال)
۱	آهنگری تراکتورسازی ایران	خاهن	۲,۷۳۹,۹۳۴	۱۵,۵۸۵
۲	مهرکام پارس	خمهر	۱,۸۶۱,۷۶۹	۴,۶۸۲
۳	سایپاآذین	خاذین	۱,۳۲۲,۸۴۶	۸,۸۶۰
۴	صنایع‌ریخته‌گری‌ایران	خریخت	۱,۲۶۲,۱۸۳	۳,۱۱۳
۵	محورسازان‌ایران‌خودرو	خوساز	۱,۱۱۹,۸۷۶	۵,۰۵۱
۶	نیرومحرکه	خمحرکه	۱,۰۲۰,۶۰۰	۱۰,۱۲۷
۷	چرخشگر	خچرخش	۹۵۲,۰۹۵	۶,۲۱۵
۸	موتورسازان‌تراکتورسازی‌ایران	خموتور	۷۱۴,۴۲۰	۱۰,۵۳۱
۹	الکتریک خودرو شرق	خشرق	۶۳۰,۰۰۰	۳۸۷۴
۱۰	ایرکا پارت صنعت	خکار	۵۰۰,۰۰۰	۳,۰۲۳
۱۱	فنرسازی زر	خزر	۴۹۹,۹۹۷	۴,۳۲۴
۱۲	رینگ‌سازی‌مشهد	خرینگ	۴۴۵,۰۰۰	۳,۵۲۵
۱۳	تولید محورخودرو	خمحور	۴۲۰,۷۴۱	۵,۴۶۳
۱۴	کمک فنر ایندامین سایپا	خکمک	۳۲۰,۸۵۷	۲,۵۱۳
۱۵	رادیاتور ایران	ختور	۳۰۰,۰۰۰	۵,۶۶۵
۱۶	ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	ختراک	۲۱۳,۰۰۰	۷,۶۳۹
۱۷	مهندسی‌نصیرماشین	خنصیر	۲۰۷,۱۶۶	۲,۹۹۹
۱۸	فنرسازی‌خاور	خفنر	۲۰۰,۰۰۰	۴,۸۹۸
۱۹	سازه پویش	خپویش	۱۰۰,۰۰۰	۶,۶۴۲
۲۰	لنت ترمزایران	خلنت	۸۸,۰۰۰	۴,۷۴۵

بازدهی قیمتی شرکت‌های مذکور در یکسال گذشته و نیز از ابتدای سال ۹۸ به صورت زیر قابل مشاهده است.





***برای محاسبه بازدهی شرکت‌ها در دوره‌های موردنظر از داده‌های تعدیل شده نرم افزار tse client استفاده شده است.**

همانطور که از نمودارها مشخص است شرکت‌های خلنت، خنراک، ختور بیشترین بازدهی و شرکت‌های خاذین،خاهن و خمهر کمترین بازدهی را کسب نموده‌اند.

- **بررسی سودآوری**

با بررسی صورت‌های مالی سال ۹۷ و شش ماهه سال جاری شرکت‌های قطعه ساز از منظر EPS، میزان رشد سود هر سهم نسبت به دوره‌های گذشته، حاشیه سود عملیاتی و خالص و نسبت فروش به سرمایه، شرکت‌های ختراک، خموتور، خلنت، خفنر و خپویش از وضعیت بهتری نسبت به سایر همگروه‌های خود برخوردارند. جدول زیر جزئیات این مقایسه نشان داده شده است. شرکت ها بر اساس میزان رشد سود هر سهم نسبت به دوره مشابه سال قبل مرتب گردیده اند.

ردیف	نماد	EPS (ریال)		رشد EPS شش ماهه ۹۸ نسبت به دوره مشابه سال قبل (درصد)	حاشیه سود شش ماهه ۹۸ (درصد)		نسبت فروش به سرمایه	
		سال مالی ۹۷	شش ماهه ۹۸		عملیاتی	خالص	سال مالی ۹۷	شش ماهه ۹۸
۱	ختراک	۷۹۷	۸۸۱	۲۴۱۷	۹.۳	۹.۶	۱۲.۶	۹.۲
۲	خلنت	۹۶۹	۹۴۹	۱۶۹۱	۳۸.۷	۳۶.۹	۴.۲	۲.۶
۳	خفنر	۱۶۴	۱۱۶	۴۰۴	۱۵.۸	۸.۷	۱.۷	۱.۳
۴	خپویش	۴۲۱۷	۶۶۹	۳۴۳	۵.۱	۲.۳	۴۶.۹	۲۹.۰
۵	خکار	۸۵	۱۰۷	۲۶۹	۲۷.۸	۱۹.۴	۰.۸	۰.۶
۶	خموتور	۲۵۹	۱۲۳	۲۶۱	۶.۵	۵.۱	۳.۱	۲.۴
۷	خرینگ	۵۸	-۳۹	۲۵۵	۱.۷	-۱.۳	۶.۳	۳.۰
۸	خشرق	۷	۴	۹۰	۴.۲	۰.۱	۵.۰	۳.۶
۹	ختور	۳۹۱	۲۴۰	۶۹	۵.۴	۵.۱	۶.۴	۴.۷
۱۰	خچرخش	۴۰	-۷۸	۵۰	-۴.۱	-۱۶.۲	۱.۸	۰.۵
۱۱	خاهن	۱۲۵	۹۴	۳۳	۲۹.۶	۲۳.۱	۰.۷	۰.۵
۱۲	خمهر	-۲۳۳	-۳۰۳	۹	-۱۸.۸	-۲۱.۴	۲.۸	۱.۴
۱۳	خکمک	۳	۱	۰	۶.۲	۰.۰	۶.۴	۵.۲
۱۴	خمحور	۱۴	-۳۱۵	-۳۰	-۱۵.۶	-۱۷.۴	۲.۷	۱.۸
۱۵	خریخت	-۷۱	-۳۳	-۳۱	-۶۹.۲	-۲۸.۰	۰.۳	۰.۱
۱۶	خوساز	-۳	-۲۳	-۴۸	-۲.۵	-۲.۲	۲.۵	۱.۱
۱۷	خنصیر	۳۴۸	۱۷	-۷۵	-۴.۴	۱.۸	۲.۶	۱.۰
۱۸	خزر	۱۶۵	۸	-۷۸	۴.۰	۱.۳	۱.۲	۰.۶
۱۹	خاذین	-۱۶۸	۰	-۱۰۰	۰.۶	۰.۰	۲.۶	۲.۱
۲۰	خمحرکه	۹	۵۱	-۱۷۴	-۵.۵	۱.۸	۵.۳	۲.۹

- **بررسی مقدار و مبلغ فروش فصلی**

در جدول بعدی مقدار و مبلغ فروش شرکت‌ها در ادوار مختلف درسال جاری مقایسه شده‌اند. بررسی مقدار و مبلغ فروش قطعه سازان در سه فصل ابتدایی سال نشان می‌دهد که خمحور بیشترین افزایش و خاهن بیشترین کاهش مقدار فروش فصلی را ثبت نموده‌اند. همچنین بیشترین افزایش مبلغ فروش فصلی مربوط به خزر می‌باشد.

ردیف	نماد	واحد	مقدار فروش			درصد تغییرات		مبلغ فروش (میلیارد ریال)			درصد تغییرات	
			بهار	تابستان	پاییز	تابستان به بهار	پاییز به تابستان	بهار	تابستان	پاییز	تابستان به بهار	پاییز به تابستان
۱	خریخت	تن	۷۵۳	۹۳۵	۹۶۶	۲۴٪	۳٪	۵۸	۸۷	۹۵	۵۰٪	۹٪
۲	خنصیر	قطعه	۱۱۲,۵۱۱	۱۱۲,۵۷۰	۱۶۸,۲۷۱	۰٪	۴۹٪	۱۰۱	۹۸	۱۱۰	-۳٪	۱۲٪
۳	خاهن	تن	۳,۱۹۷	۲,۸۱۹	۸۲۰	-۱۲٪	-۷۱٪	۴۸۵	۶۲۷	۱۲۷	۲۹٪	-۸۰٪
۴	خاذین	دست	۹۴,۲۹۶	۹۲,۴۳۰	۸۵,۰۳۲	-۲٪	-۸٪	۶۰۸	۱,۳۳۴	۸۶۵	۱۱۹٪	-۳۵٪
۵	خموتور	دستگاه	۴,۶۹۲	۴,۹۶۲	۵,۰۸۵	۶٪	۲٪	۶۶۳	۱,۰۶۴	۹۳۳	۶۰٪	-۱۲٪
۶	خمحرکه	دستگاه	۱۰۸,۲۰۳	۱۰۷,۸۱۰	۱۰۲,۴۱۲	۰٪	-۵٪	۱,۴۲۶	۱,۵۳۱	۱,۳۹۶	۷٪	-۹٪
۷	خپویش	عدد	۱,۱۲۵,۴۵۶	۱,۴۹۳,۷۴۱	۱,۳۴۶,۵۵۵	۳۳٪	-۱۰٪	۱,۱۰۸	۱,۶۰۵	۲,۳۹۶	۴۵٪	۴۹٪
۸	خمهر	مجموعه	۱,۱۴۷,۷۰۴	۱,۵۳۳,۰۷۴	۱۵۸,۱۵۱	۳۴٪	-۹۰٪	۱,۰۲۶	۱,۱۷۸	۱,۸۴۳	۱۵٪	۵۶٪
۹	خوساز	دستگاه	۸۱,۶۷۵	۲۴۴,۴۴۶	۱۵۲,۸۵۴	۱۹۹٪	-۳۷٪	۵۱۲	۳۹۲	۱,۱۳۶	-۲۳٪	۱۹۰٪
۱۰	خمحور	دستگاه-عدد	۲۱۰,۱۹۸	۵۳۳,۹۸۱	۱,۱۶۷,۰۱۵	۱۵۴٪	۱۱۹٪	۲۶۴	۴۱۷	۶۸۵	۵۸٪	۶۴٪
۱۱	خچرخش	دستگاه	۶,۳۰۶	۱۱,۷۶۸	۲,۵۶۹	۸۷٪	-۷۸٪	۲۰۷	۲۴۸	۳۳۵	۲۰٪	۳۵٪
۱۲	ختراک	تن	۹,۴۸۵	۱۰,۷۱۲	۱۰,۶۶۰	۱۳٪	۰٪	۷۹۸	۱,۱۷۱	۹۷۵	۴۷٪	-۱۷٪
۱۳	خلنت	تن	۲۲۴	۳۹۳	۶۵۱	۷۵٪	۶۶٪	۹۶	۱۳۰	۱۸۳	۳۵٪	۴۱٪
۱۴	خزر	تن	۹۳۸	۱,۲۶۴	۱,۹۹۵	۳۵٪	۵۸٪	۱۰۳	۱۷۴	۳۱۴	۶۹٪	۸۰٪
۱۵	خرینگ	حلقه-عدد	۸۸۸,۱۶۰	۸۸۱,۱۳۲	۱,۷۱۱,۷۴۳	-۱٪	۹۴٪	۵۹۶	۷۱۲	۷۹۹	۱۹٪	۱۲٪
۱۶	خفنر	تن	۸۷۸	۹۹۹	۱,۰۹۰	۱۴٪	۹٪	۱۱۸	۱۵۰	۱۶۵	۲۷٪	۱۰٪
۱۷	خکار	عدد	۷۴,۶۳۶	۹۳,۴۳۳	۱۰۴,۸۰۷	۲۵٪	۱۲٪	۱۲۱	۱۵۴	۱۵۳	۲۷٪	-۱٪
۱۸	خکمک	عدد	۲,۵۱۵,۰۰۲	۳,۸۲۱,۱۲۲	۵,۲۱۰,۲۱۲	۵۲٪	۳۶٪	۴۸۶	۸۳۸	۱,۲۹۱	۷۲٪	۵۴٪
۱۹	خشرق	عدد	۸۹۰۷۱۷	۷۲۷۰۸	۷۲,۰۴۰	-۱۹٪	-۱٪	۱۰۲۹	۸۵۲	۱,۴۳۲	-۱۷٪	۶۸٪
۲۰	ختور	کیلوگرم	۵۰۵,۴۶۴	۳۲۸,۹۳۹	۵۴۹,۶۰۴	-۳۵٪	۶۷٪	۸۶۴	۵۳۱	۹۳۶	-۳۹٪	۷۶٪

- **بررسی مقدار و مبلغ فروش ماهانه**

بررسی سه ماه مهر،آبان و آذر شرکت‌ها نیز در جدول بعد قابل مشاهده است.

ردیف	نماد	واحد	مقدار فروش			درصد تغییرات		مبلغ فروش (میلیارد ریال)			درصد تغییرات	
			مهر	آبان	آذر	آبان به مهر	آذر به آبان	مهر	آبان	آذر	آبان به مهر	آذر به آبان
۱	خریخت	تن	۱۲۳	۲۱۷	۴۱۳	۷۶٪	۹۰٪	۲۳	۳۳	۳۸	۴۳٪	۱۵٪
۲	خنصیر	قطعه	۳۴,۴۵۷	۳۱,۸۷۷	۵۱,۹۴۳	-۷٪	۶۳٪	۳۰	۲۶	۴۳	-۱۳٪	۶۵٪
۳	خاهن	تن	۱۰۰	۰	۷۲۰	-۱۰۰٪	-	۲۰	۰	۱۰۷	-۱۰۰٪	-
۴	خاذین	دست	۲۴,۶۳۶	۲۴,۷۲۱	۳۵,۴۹۵	۰٪	۴۴٪	۲۵۶	۲۴۸	۳۶۰	-۳٪	۴۵٪
۵	خموتور	دستگاه	۱,۸۰۹	۱,۶۱۷	۱,۶۵۹	-۱۱٪	۳٪	۳۲۸	۲۸۴	۳۲۱	-۱۳٪	۱۳٪
۶	خمحرکه	دستگاه	۲۳,۹۴۲	۲۲,۴۰۵	۵۶,۰۶۵	-۶٪	۱۵۰٪	۳۵۴	۳۰۰	۷۴۵	-۱۵٪	۱۴۸٪
۷	خپویش	عدد	۴۳۹,۹۵۷	۳۹۹,۵۵۸	۵۰۷,۰۴۰	-۹٪	۲۷٪	۴۶۴	۵۰۶	۶۱۰	۹٪	۲۱٪
۸	خمهر	مجموعه	۴۲,۲۶۸	۴۳,۶۷۳	۶۵,۷۴۶	۳٪	۵۱٪	۳۶۰	۳۸۷	۵۵۹	۸٪	۴۴٪
۹	خوساز	دستگاه	۴۷,۱۲۳	۴۳,۲۱۵	۶۳,۵۲۱	-۸٪	۴۷٪	۱۶۱	۲۵۴	۴۳۴	۵۸٪	۷۱٪
۱۰	خمحور	دستگاه-عدد	۳۰۵,۸۴۸	۴۶۰,۸۵۹	۴۰۰,۳۰۸	۵۱٪	-۱۳٪	۲۰۴	۱۷۲	۲۲۸	-۱۶٪	۳۳٪
۱۱	خچرخش	دستگاه	۳,۱۵۷	۲,۹۹۰	۲,۷۷۴	-۵٪	-۷٪	۱۱۷	۱۰۸	۱۲۳	-۸٪	۱۴٪
۱۲	ختراک	تن	۳,۸۰۰	۳,۶۵۵	۳,۲۰۵	-۴٪	-۱۲٪	۳۵۲	۳۳۷	۲۸۷	-۴٪	-۱۵٪
۱۳	خلنت	تن	۱۳۰	۲۱۹	۳۰۲	۶۸٪	۳۸٪	۴۴	۵۳	۸۶	۲۰٪	۶۲٪
۱۴	خزر	تن	۶۳۴	۵۱۱	۸۵۰	-۱۹٪	۶۶٪	۹۲	۷۵	۱۳۱	-۱۸٪	۷۵٪
۱۵	خرینگ	حلقه-عدد	۹۱۸,۰۰۱	۴۲۰,۴۷۸	۳۷۳,۲۶۴	-۵۴٪	-۱۱٪	۲۴۶	۲۲۱	۳۳۲	-۱۰٪	۵۰٪
۱۶	خفنر	تن	۳۶۳	۲۷۲	۴۵۵	-۲۵٪	۶۷٪	۵۴	۴۲	۶۹	-۲۲٪	۶۴٪
۱۷	خکار	عدد	۳۳,۵۴۸	۳۱,۶۹۱	۳۹,۵۶۸	-۶٪	۲۵٪	۴۵	۴۶	۶۲	۲٪	۳۵٪
۱۸	خکمک	عدد	۲۷۱,۵۸۸	۲,۹۷۲,۳۱۲	۱,۵۵۱,۰۴۲	-	-۴۸٪	۲۳۵	۴۰۱	۳۲۰	۷۱٪	-۲۰٪
۱۹	خشرق	عدد	۱۸,۰۰۰	۲۲,۳۵۰	۳۱,۶۹۰	۲۴٪	۴۲٪	۲۵۷	۳۱۶	۴۴۹	۲۳٪	۴۲٪
۲۰	ختور	کیلوگرم	۱۷۶,۶۰۴	۱۹۱,۵۷۰	۱۸۱,۴۳۰	۸٪	-۵٪	۲۴۸	۲۶۲	۴۰۵	۶٪	۵۵٪

همانطور که از جدول مشخص است بیشترین افزایش ماهانه مقدار فروش، مربوط به خریخت بوده است. بیشترین افزایش مبلغ فروش ماهانه مربوط به خوساز و خلنت بوده است. خاهن بیشترین کاهش ماهانه مقدار و مبلغ فروش را داشته است.

جمع‌بندی:

صنعت خودروسازی ایران پس از صنعت نفت، گاز و پتروشیمی بزرگ‌ترین صنعت کشور است و با حدود ۸۵۵ هزار پرسنل ۱۰ درصد از تولید ناخالص داخلی را به خود اختصاص داده است. در حالی که عمر صنعت خودرو در ایران به بیش از ۶ دهه می‌رسد، همواره با چالش‌ها و مسائل بسیاری روبرو بوده است. در سال های اخیر با وضع تحریم‌های یکجانبه توسط آمریکا و افزایش شدید نرخ ارز، شرکای خارجی دوباره از کشور خارج شدند و مشکلات جدیدی در صنعت خودرو پیدا شد. تحریم‌های ایران صادرات خودروی ایرانی به کشورهایی در منطقه مانند روسیه، اوکراین، ترکمنستان، قزاقستان، موریتانی و لبنان را یا متوقف کرده یا کاهش داده است. با وجود این کارخانه‌های خودروسازی ایران در کشورهایی مانند عراق، سوریه، آذربایجان، ونزوئلا، بلاروس و سنگال نمایندگانی دارند.

صنایع خودرو و قطعه سازی زنجیره تکمیل یکدیگر هستند. صنعت قطعه سازی با داشتن سهمی ۶۵ درصدی از کل سهم صنعت خودرو ایران، دارای جایگاهی مهم و برجسته بوده و هرگونه تغییر در کلیت این بخش، سریعاً روی صنعت خودرو تاثیر می‌گذارد. با تزریق نقدینگی به صنعت خودرو و قطعه سازی از مشکلات صنعت کاسته خواهد شد. در آخرین تصمیمات اتخاذ شده برای پرداخت وام به خودروسازان در جهت پرداخت مطالبات آن‌ها به قطعه‌سازان، در جلسه شورای پول و اعتبار، رقم ۷،۲۰۰ میلیارد تومان تعیین شده است. استفاده از ظرفیت دانشگاه ها و شرکت‌های دانش بنیان و قطعه سازان موجب ارتقاء کیفیت محصولات صنعت می‌گردد. تشکیل میزهای تخصصی داخلی‌سازی قطعات از جمله اقداماتی است که برای مقابله با تحریم‌های آمریکا در راستای کاهش ارزبری و وابستگی به قطعات خارجی صورت گرفته است. همچنین بسیاری از شرکت‌های صنعت برنامه افزایش سرمایه از محل تجدید ارزیابی دارایی‌ها و یا آورده نقدی سهامداران را در دستور کار خود قرار داده‌اند که اتفاق مثبتی خواهد بود.

با بررسی شرکت‌های قطعه ساز فعال در بازار بورس بر اساس شاخص‌های مطرح شده در صفحات پیشین سرمایه‌گذاری در نمادهای خلنت، خپویش، خفنر، خموتور، ختور و ختراک با نگاه میان‌مدت به عنوان پرتفوی گردان مناسب می‌باشند.

منابع:

www.donya-e-eqtesad.com

www.boursenews.ir

www.codal.ir

www.eghtesadonline.com

www.imna.ir

www.khabarkhodro.com

www.baeghtesad.com