

بازار فروش خودروهای سواری در چین گرم شد

دنیای اقتصاد : در شرایطی که معاوضه خودرو با یارانه دولتی، تاثیر تعرفه‌های آمریکا بر احساسات مصرف‌کننده را کاهش داد، فروش خودرو در چین در آوریل، برای سومین ماه متوالی افزایش یافت و نسبت به مدت مشابه سال گذشته، ۱۴٫۸ درصد افزایش یافت. به گزارش ایستنا، داده‌های انجمن خودروهای سواری چین (CPCA) نشان داد که فروش خودروهای سواری، ماه میلادی گذشته، در مجموع ۱٫۷۸ میلیون دستگاه بود و در چهار ماه اول سال ۲۰۲۵، ۸٫۲ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه سال قبل، به ۶٫۹۷ میلیون دستگاه رسید.

فروش خودروهای برقی و پلاگین هیبریدی که در مجموع به عنوان خودروهای انرژی نو شناخته می‌شوند، نسبت به سال گذشته، ۳۳٫۹ درصد افزایش یافت و ۵۰٫۸ درصد از کل فروش خودرو در ماه گذشته را تشکیل دادند. طبق گزارش رویترز، در حالی که افزایش تعرفه‌های آمریکا بر صادرات کالای چین، تجارت میان دو اقتصاد بزرگ جهان را مختل کرده است، داده‌های رسمی نشان می‌دهد که طرح دولتی که یارانه‌های بیشتری را برای معاوضه خودروهای قدیمی با خودروهای جدید نسبت به خودروهای بنزینی اختصاص می‌دهد، تا ۲۴ آوریل، ۲٫۷۱ میلیون خودرو را پوششش داده و اعتماد مصرف‌کنندگان چینی را بهبود داده است.

با این حال، طبق گفته این انجمن، سیستم‌های رانندگی خودکار برای خریداران داخلی، به عنوان کاتالیزوری برای فروش، نزولی هستند.

تمرکز جنگ قیمتی چند ساله در بزرگ‌ترین بازار خودروی جهان، پس از آنکه شرکت «بی‌وای‌دی» در فوریه اعلام کرد سیستم کمک راننده خود را در سراسر خط تولید خود ارائه می‌دهد، به سمت ویژگی‌های رانندگی خودکار نسل بعدی تغییر یافت.

اما پس از تصادف مرگبار یک سدان SUV «شیائومی» در مارس که باعث شد دولت با تبلیغاتی که از واژه «هوشمند» یا «خودران» برای توصیف فناوری خودروها استفاده می‌کنند، برخورد کند، علاقه برای تبلیغ سیستم‌های کمک راننده کمتر شده است.

قیمت‌گذاری دستوری خودروهای وارداتی خلاف قانون است

دنیای اقتصاد : عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: بی‌تردید تعرفه‌گذاری خودروهای وارداتی نباید به گونه‌ای باشد که تمام خودروهای وارداتی لوکس محسوب شوند و واردات آنها تنها برای افراد متمول امکان‌پذیر بوده و تبعیض فاحش در کشور ایجاد کند.

سیدسلمان ذاکر در گفت‌وگو با خانه ملت، در انتقاد به عدم حذف قیمت‌گذاری دستوری خودروهای وارداتی گفت: برابر با قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت، بودجه‌های استواری و طرح‌هایی که در مجلس در جهت ساماندهی بازار خودرو ارائه شده است، قانون واردات خودرو برای تأمین رفاه و امنیت مردم و کاهش آمار مصرف سوخت و پیشگیری از آلاینده‌گی تصویب شد و تدوین آیین‌نامه لازم برای اجرای آن را به وزارت صنعت، معدن و تجارت موکول کردیم که با تعرفه‌ای که به نفع مردم و واردکنندگان باشد، آماده شود.

نماینده مردم ارومیه در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: تعیین قیمت هم نباید به گونه‌ای باشد که برای واردکنندگان مقرون به صرفه نبوده و افرادی که در این عرصه فعالیت می‌کنند، سودی نداشته باشند ضمن اینکه قیمت‌گذاری‌ها باید به گونه‌ای باشد که بتوانیم هم خودروهای فعال در ناوگان حمل و نقل عمومی را اصلاح کنیم و هم تمام افراد علاقه‌مند به واردات خودرو بتوانند حداقل یک خودرو متناسب با توان مالی که دارند، وارد کنند.

این نماینده مردم در مجلس دوازدهم یادآور شد: بی‌تردید تعرفه‌گذاری خودروهای وارداتی نباید به گونه‌ای باشد که تمام خودروهای وارداتی لوکس محسوب شوند و واردات آنها تنها برای افراد متمول امکان‌پذیر بوده و تبعیض فاحش در کشور ایجاد کند.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: این نوع تعرفه‌بندی به نفع تمام مردم نیست بلکه برخلاف قانون است و تنها باعث تشدید مشکلات مردم در حوزه خودرو خواهد شد.

رونمایی از وانت الکتریکی در اوج سادگی

دنیای اقتصاد : اسلیت (Slate)، خودروساز نوپای آمریکایی از وانت الکتریکی رونمایی کرده که قرار است آئینده به بازار عرضه کند. این کارخانه می‌گوید قیمت پایه و این وانت با در نظر گرفتن حداکثر سوسپند دولت برای خودروهای الکتریکی کمتر از ۳۰ هزار دلار است. با این قیمت اسلیت اززان‌ترین وانت الکتریکی است که در بازار آمریکا فروخته می‌شود. به گزارش بی‌بی‌سی فارسی جرمی اسنایدر، مدیر مالی اسلیت در مراسم رونمایی این خودرو در کالیفرنیا گفت که تمرکز خودروسازان بر فناوری‌های جدید باعث شده در سال‌های گذشته قیمت خودرو بسیار گران شود. به گفته آقای اسنایدر بررسی اسلیت از درآمد مردم آمریکا نشان داده که آنها باید ماهانه حدود ۴۰۰ دلار یا کمتر برای خرید خودرو صرف کنند، اما هزینه‌ای که اکنون می‌پردازند به‌طور متوسط ۷۴۲ دلار در ماه است.

تیشا جانسون، مدیر طراحی اسلیت می‌گوید هدفش طراحی خودروی دوست‌داشتنی بود که مردم در نگاه اول عاشقش شوند؛ خودرویی که به گفته‌او ساده و محکم باشد. سادگی مهم‌ترین اصل در طراحی اسلیت است و کارخانه می‌گوید برعکس برخی خودروسازان که دائم به اضافه کردن امکانات فکر می‌کنند، آنها طراحی خودرو را با حذف امکانات غیرضروری آغاز کردند. بدنه این وانت با پلاستیک فشرده بدون رنگ ساخته شده است. طراحان اسلیت می‌گویند این پلاستیک در برابر خط افتادن مقاوم است. اسلیت می‌گوید هزینه تولید با حذف رنگ بسیار کم شده و محیط زیست هم کمتر آلوده می‌شود. خریدار این خواهد می‌تواند خودرو را با ورق‌های پلاستیکی به رنگ دلخواه بپوشاند. اسلیت این ورق‌ها را برای خریدار می‌فرستد و می‌گوید خودرو طوری ساخته شده که می‌شود در چند ساعت این کار را انجام داد.

در اتاق وانت هم خبری از فناوری‌های پیچیده نیست. خودرو تنها یک نمایشگر کوچک جلوی فرمان دارد. راننده باید برای استفاده از نقشه یا شنیدن موسیقی از تلفن همراه یا تبلت خود استفاده کند. شیشه‌ها هم به دستگیره بالا و پایین می‌رود. اسلیت می‌گوید حذف امکانات دیجیتال و استفاده از فناوری ساده هم هزینه تولید را کاهش داده و هم احتمال خراب شدن خودرو را تا حد زیادی پایین می‌آورد. خریداران می‌توانند بیش از صد قطعه جانبی برای خودرو سفارش دهند؛ از طرح‌های مختلف برای چراغ و جلوپنجره گرفته تا یک کیت که این وانت را به شاسی‌بلند نقره تبدیل می‌کند. ارزان‌ترین مدل اسلیت با هر بار شارژ می‌تواند ۱۵۰ مایل (۲۴۰ کیلومتر) حرکت کند. از این خودرو یک مدل با باتری بزرگ‌تر هم ساخته می‌شود که با هر بار شارژ ۲۴۰ مایل (۳۸۶ کیلومتر) حرکت می‌کند. موتور این وانت ۲۰ اسب بخار نیرو تولید می‌کند که به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. شتاب صفر تا ۶۰ مایل (۹۶ کیلومتر) در ساعت خودرو حدود هشت ثانیه و حداکثر سرعتش ۱۴۵ کیلومتر در ساعت اعلام شده است. اسلیت برخلاف خودروسازان سنتی نهایندگی فروش ندارد. خریداران خودرو را مستقیماً از وب‌سایت کارخانه سفارش می‌دهند و آن را در خانه یا از مراکزی که نزدیک محل زندگی خود تحویل می‌گیرند.

جف بزوس، مدیر آمازون یکی از سرمایه‌گذاران اصلی اسلیت است. مدیران اسلیت می‌گویند در حال حاضر رابطه مستقیمی بین این شرکت و آمازون وجود ندارد، اما ممکن است در آینده این خودرو از طریق فروشگاه آمازون آمازون فروخته شود.

«دنیای اقتصاد» آمار واردات خودرو و قطعه در سال ۱۴۰۳ را بررسی کرد

فروستسوزی خودرو با مونتاز؟

سیاستگذاران حوزه خودرو و طی حدود ۵ سال گذشته با هدف حمایت از تولید داخل و مدیریت منابع ارزی، واردات خودرو را محدود کردند. با این حال، آمار تجارت خارجی کشور در سال ۱۴۰۳ نشان می‌دهد که نه تنها خودرو و بیشترین میزان ارز بری را در میان تمامی صنایع به خود اختصاص داد، بلکه سیاست‌های داخلی سازی در بخش مونتاز نیز به‌طور جدی اجرا نشده‌اند. بررسی‌ها حاکی از آن است که مونتاز کاران عمدتاً تمرکز خود را بر محصولاتی گذاشته‌اند که دارای کمترین میزان داخلی سازی هستند، موضوعی که عملاً اهداف اولیه سیاستگذاران را زیر سوال می‌برد.



مشکل جدی بخورد، تا جایی که ما باز بیگلو، دبیر انجمن قطعه‌سازان کشور، پیش از این به «دنیای اقتصاد» اعلام کرده بود که به دلیل مشکلات ارزی و سامانه‌ای، تولید برخی قطعه‌سازان متوقف شده است، در این میان این پرسش بزرگ می‌شود که چرا بیش از ۱۱ میلیارد دلار به حوزه خودرو ارز تخصیص یافته اما همچنان مشکلات مربوط به تأمین ارز گریبان‌گیر صنعت قطعه کشور است؟ اما از طرف دیگر مونتاز کاران نیز برای کاهش داخلی سازی و افت مصرف از محصولات قطعه‌سازان داخلی دلایل قابل توجهی دارند. آنها استدلال می‌کنند که تولیدکنندگان داخلی قطعه‌مدت‌هاست که روی توسعه محصول و تولید قطعات به‌روزرست سرمایه‌گذاری نکرده‌اند و محصولاتشان تا حدودی قدیمی است بنابراین مونتاز کاران نمی‌توانند برای تولید محصولات جدید خود تکیه چندانی روی تولیدات داخلی داشته باشند.

اما این یک سیکل معیوب است. از منظر فناوری و توسعه صنعتی نیز، افزایش واردات خودرو و کامل و قطعات منفصله با داخلی سازی پایین، به معنای عقب‌ماندگی در انتقال فناوری و کاهش انگیزه برای سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه است. کما اینکه در سال‌های حضور رنو در ایران سفارش‌های قطعات برای خودروی ال ۹۰ و کمک این خودروساز برای انتقال فناوری تولید این قطعات به داخل کشور موجب شد که قطعه‌سازان حتی بتوانند قطعات مربوط به این خودرو را به مرحله صادرات برسانند. در حالی که بسیاری از کشورهای پیشرفته و حتی نوظهور، با سیاست‌های هوشمندانه، واردات را به ابزاری برای انتقال فناوری و ارتقای توان داخلی تبدیل کرده‌اند. تداوم این روند در ایران می‌تواند صنعت خودرو را بعد از نیم قرن سابقه، به یک مونتاز کار صرف تبدیل کند و فرصت‌های رشد و توسعه را از این ببرد.

اما شکست دیگر سیاستگذاری را می‌توان در میزان کل

سال جاری، واردات خودرو با تعرفه ۱۰۰ درصدی انجام می‌شود اما تعرفه واردات تجهیزات در ۲ درصد رسیده است. در همان بازه زمانی که قانون بودجه سال ۱۴۰۴ تحت بررسی بود، بازوی پژوهشی مجلس نسبت به این موضوع اخطار داد. مرکز پژوهش‌ها هشدار داده بود که هدف از تصویب این قانون کاهش حقوق ورودی ماشین‌آلاتی است که در خطوط تولید مورد استفاده قرار می‌گیرند، ولی در سال ۱۴۰۲ بسیاری از قطعات اولیه تولیدی مانند قطعات منفصله خودرو و لوازم خانگی از تخفیف‌های موضوع این بند بهره برده‌اند. موضوعی که بازوی پژوهشی مجلس به آن اشاره کرده، می‌تواند یکی از علل تمایل به مونتاز با داخلی سازی پایین باشد چرا که یک فعال اقتصادی اگر خودرو را به صورت کامل وارد کند باید ۱۰۰ درصد تعرفه پرداخت کند اما اگر همان خودرو را به صورت پک‌های بزرگ وارد کرده و در داخل کشور آنها را مونتاز کند از تعرفه ۲ درصدی بهره می‌برد. این موضوع نشان از چالش‌های جدی در نظام تصمیم‌گیری برای صنعت خودرو دارد.

سیاستگذاری ناموفق

افزایش قطعات منفصله با داخلی سازی پایین، می‌تواند به تضعیف قطعه‌سازی داخلی و کاهش اشتغال در این حوزه منجر شود. صنعت قطعه ایران، یکی از بزرگ‌ترین صنایع اشتغال‌زای کشور است و هرگونه کاهش در سفارش‌های داخلی، می‌تواند به این صنعت آسیب بزند. در واقع قطعه‌سازان در حال از دست دادن بخشی از تقاضای خود هستند که برای آنها انتفاع اقتصادی بیشتری داشته است و ظاهراً خودروسازان داخلی مدت‌هاست که مطالبات قطعه‌سازان را پرداخت نمی‌کنند و موجب ایجاد زیان در این صنعت شده‌اند. همچنین این روزها تعرفه و واردات قطعه‌سازان را پرداخت نمی‌کنند و موجب ایجاد زیان در مشکلات بیشتری هم دست و پنجه نرم می‌کند، برای مثال مشکلات ارزی موجب شده که آنها در تأمین مواد اولیه به

میزان ارزشی حوزه خودرو در سال ۱۴۰۳			
نام مولفه	ارزشی ۱۴۰۳ (میلیون دلار)	ارزشی ۱۴۰۲ (میلیون دلار)	درصد تغییرات
کل خودرو و نیرو محرکه	۱۱۳۶۸	۱۰۰۸۵	۱۲+
خودروی سواری بنزینی تا ۱۵۰۰ cc	۱۰۵۳	۰	۱۰۰+
قطعات منفصله برای خودروی سواری با داخلی سازی ۳۰ تا ۳۰ درصد	۹۱۳	۱۵۹۱	۴۳-
قطعات منفصله برای خودروی سواری با داخلی سازی کمتر از ۲۰ درصد	۴۴۶	۱۳۰	۲۴۲+
جمع قطعات منفصله برای خودروی سواری با داخلی سازی کمتر از ۳۰ درصد	۱۳۵۹	۱۷۲۱	۲۱-

سهم پررنگ خودرو و قطعات در رشد صنعتی فروردین ۱۴۰۴

کاهش تقاضای نهادهای دولتی و عمومی برای این دسته از خودروها باشد. افت فروش در بخش خودروهای سنگین می‌تواند تبعاتی برای خودروسازان تجاری محور و شرکت‌های تأمین‌کننده قطعات سنگین در پی فروردین ۱۴۰۴، بیش از هر چیز تحت‌تأثیر عملکرد این سه حوزه بوده است.

در سوی مقابل، رشته‌فعالیت‌های «چوب و کاغذ» و «سایر محصولات کانی غیر فلزی» بیشترین نقش را در کاهش شاخص تولید ایفا کرده‌اند. این کاهش می‌تواند ناشی از افت تقاضا در بازار داخلی، افزایش هزینه‌های تولید یا چالش‌های مرتبط با تأمین مواد اولیه باشد. نکته جالب توجه در این گزارش، ثبت کاهش در شاخص فروش تنها در یک زیربخش از صنعت خودرو، یعنی خودروهای سنگین است. این کاهش به‌رغم رشد کلی در تولید و فروش صنعت خودرو، می‌تواند باترابی از رکود نسبی در بخش حمل‌ونقل سنگین یا عنوان شدن این افت قابل توجه در تولید خودروهای سنگین و

دارای رشد، صنایع «خودرو و قطعات»، «کاشی و سرامیک» و «تجهیزات برقی» بیشترین سهم را در افزایش شاخص کل تولید فروردین ماه به خود اختصاص داده‌اند. این مساله نشان می‌دهد که موتور رشد صنعتی کشور در فروردین ۱۴۰۴، بیش از هر چیز تحت‌تأثیر عملکرد این سه حوزه بوده است. در سوی مقابل، رشته‌فعالیت‌های «چوب و کاغذ» و «سایر محصولات کانی غیر فلزی» بیشترین نقش را در کاهش شاخص تولید ایفا کرده‌اند. این کاهش می‌تواند ناشی از افت تقاضا در بازار داخلی، افزایش هزینه‌های تولید یا چالش‌های مرتبط با تأمین مواد اولیه باشد.

نکته جالب توجه در این گزارش، ثبت کاهش در شاخص فروش تنها در یک زیربخش از صنعت خودرو، یعنی خودروهای سنگین است. این کاهش به‌رغم رشد کلی در تولید و فروش صنعت خودرو، می‌تواند باترابی از رکود نسبی در بخش حمل‌ونقل سنگین یا

ارزبری خودرو و نیرو محرکه جست‌وجو کرد. سال‌هاست که سیاستگذار در حوزه خودرو «کمبود منابع ارزی» را به یک کلیدواژه بدل کرده و در تمام این مدت ریشه و علت بسیاری از تصمیمات خود را کنترل ارز بری در صنعت خودرو دانسته است. اما بعد از سال‌ها ایجاد محدودیت و ممنوعیت خودرو همچنان در صدر جدول ارزبری بین صنایع مختلف قرار دارد. به طوری که طبق گزارش سازمان توسعه تجارت، سهم «خودرو و نیرومحرکه» از کل واردات کشور به ۱۵٫۷ درصد می‌رسد. برای شفاف‌تر شدن میزان بزرگی ارزبری در صنعت خودرو لازم است اشاره کنیم که در بین صنایع «برق و الکترونیک» در رده دوم ارزبری قرار دارد که میزان مصرف ارز آن ۸ میلیارد و ۷۴۰ میلیون دلار است. اما ارزبری خودرو به ۱۱ میلیارد و ۳۶۸ میلیون دلار می‌رسد. این موضوع می‌تواند به عنوان یک شکست بزرگ برای سیاست‌های کنترل مصرف ارز در صنعت خودرو تلقی شود. افزایش ارزبری حوزه خودرو، فشار مضاعفی بر منابع ارزی کشور وارد می‌کند. در شرایطی که درآمد‌های ارزی ایران به دلیل تحریم‌ها و محدودیت‌های صادرات نفت و گاز با چالش جدی مواجه است، تخصیص بیش از ۱۱ میلیارد دلار ارز به صنعت خودرو، می‌تواند سایر بخش‌های اقتصادی را از دریافت ارز محروم کند و حتی بر ثبات بازار ارز تاثیر منفی بگذارد. این موضوع، به‌ویژه در سال‌هایی که اقتصاد کشور با کسری بودجه و کاهش درآمد‌های ارزی مواجه است، اهمیت دوچندانی پیدا می‌کند.

جزئیات آمار تجاری خودرو

پس از چند سال محدودیت و ممنوعیت واردات خودرو به کشور، سال ۱۴۰۳ نقطه عطفی در سیاست‌های تجاری در حوزه خودرو بود. اگرچه در سال‌های گذشته، سیاست‌های محدودکننده واردات با هدف حمایت از تولید داخل و کاهش فشار بر منابع اجرا می‌شد، اما آزادسازی تدریجی واردات در سال ۱۴۰۲ و تداوم آن در سال ۱۴۰۳، بازتاب خود را به‌وضوح در ارقام و داده‌های رسمی نشان داد. این تغییر سیاست، نه تنها بازار را متحول کرد، بلکه ساختار ارزبری را نیز تغییر داد. بر اساس تازه‌ترین آمار منتشرشده از سوی گمرک ایران، مجموع ارزش واردات خودروهای سواری بنزینی، هیبریدی و برقی در سال ۱۴۰۳ به رقم قابل توجه یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار رسید. اما در گزارش سازمان توسعه تجارت تنها بخش مربوط به واردات خودروی سواری بنزینی تا ۱۵۰۰ سی‌سی اعلام شده است. بر اساس این گزارش، طی سال ۱۴۰۳ به میزان یک میلیارد و ۵۳۲ میلیون دلار به واردات این دست از خودروها اختصاص یافته است. اما نکته عجیب اینکه که گزارش مذکور این رقم برای سال ۱۴۰۲، صفر اعلام شده است. این در شرایطی است که در این سال واردات خودرو گرچه به سرعت کم اما در حال اجرا بود. این موضوع می‌تواند به علت تأخیر در ثبت گمرکی، مشکلات بروکرانیک و تفاوت در شیوه گزارش‌دهی دستگاه‌های ذی‌ربط باشد. همچنین در آمار ۱۱ ماهه واردات، کل واردات قطعات منفصله برای خودروهای مونتاز به ۲ میلیارد و ۹۱۶ میلیون دلار می‌رسید که نسبت به مدت مشابه سال پیش از آن که ۴ میلیارد دلار ثبت شده بود، افت ۲۷ درصدی را نشان می‌داد. اما اگر آمار ۱۲ ماهه به بالای ۳ میلیارد دلار رسیده باشد، نسبت ارزبری قطعات مونتاز به واردات خودروی کامل همچنان حدود سه برابر است.

اما در آمار سالانه این رقم به طور کلی اعلام نشده و تنها ارزبری قطعات خودروهای مونتاز با داخلی سازی کمتر از ۳۰ درصد اعلام شده است.

داده‌ها نشان می‌دهد که واردات قطعات منفصله برای خودروهای با داخلی سازی بین ۲۰ تا ۳۰ درصد، در سال ۱۴۰۳ با کاهش چشمگیر ۴۳ درصدی همراه بوده و از حدود ۱٫۶ میلیارد دلار به ۹۱۳ میلیون دلار رسیده است. اما در نقطه مقابل، واردات قطعات منفصله برای خودروهای با داخلی سازی کمتر از ۲۰ درصد، رشدی چشمگیر و تکران‌کننده داشته و با افزایش ۴۴۲ درصدی، از ۱۳۰ میلیون دلار به ۴۴۶ میلیون دلار رسیده است. این تغییر، نشان‌دهنده افزایش سهم خودروهای مونتاز با داخلی سازی پایین در ساختار تولید کشور است؛ روندی که می‌تواند وابستگی به واردات را تشدید کند و اهداف توسعه فناوری و اشتغال را با چالش مواجه سازد. در مجموع، ارزبری قطعات منفصله برای خودروهای با داخلی سازی کمتر از ۳۰ درصد، در سال ۱۴۰۳ به یک میلیارد و ۲۵۹ میلیون دلار رسید که نسبت به سال قبل، کاهش ۴ درصدی را نشان می‌دهد. هرچند این کاهش عددی در ظاهر مثبت به نظر می‌رسد، اما رشد واردات قطعات برای خودروهای با داخلی سازی پایین، می‌تواند به معنای تغییر ترکیب تولید به نفع محصولات مونتاز و کاهش سهم خودروهای با عمق ساخت داخل باشد.

نیمه‌سنگین، پیامدهای گسترده‌ای برای اقتصاد، حمل‌ونقل و حتی محیط زیست کشور به دنبال خواهد داشت. در مجموع، رشد تولید در صنعت خودرو و قطعات را می‌توان به عوامل مختلفی نسبت داد؛ از جمله افزایش برنامه‌ریزی تولید خودروسازان بزرگ برای جبران افت عرضه در ماه‌های پایانی سال گذشته، کاهش نسبی ریسک‌های سیاسی یا تسهیل در تأمین قطعات و مواد اولیه. همچنین رشد بیش از ۱۱ درصدی فروش در این بخش می‌تواند نشان‌دهنده حرکت تقاضای بازار در جهت جذب تولیدات جدید باشد. در شرایطی که بنگاه‌های صنعتی با چالش‌هایی همچون نوسان نرخ ارز، محدودیت‌های تجاری و تورم روبه‌رو هستند، ثبت رشد مثبت در شاخص تولید و فروش برخی رشته‌فعالیت‌های کلیدی مانند خودرو و قطعات، می‌تواند کورسوی امیدی برای خروج تدریجی صنعت از رکود مزمن باشد.