



صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران

معاونت سیاسی

اداره پژوهش های خبری

## گزارش پژوهشی؛

موضوع:

"سهم خودروهای مونتاژ چین از بازار خودروی کشور"



فرآورده‌های خبری و تولیدات پژوهشی در بخش های زیر قابل دسترس است:

- وب سایت خبرگزاری صدا و سیما (سرویس پژوهش) <http://www.iribnews.ir>

**پژوهشگر: فاطمه حسینی**

## □ نکات برجسته پژوهش خبری

- ❖ در چهار ماهه نخست سال ۱۳۹۷ تولید خودرو کاهش ۰,۱ درصدی را نسبت به مشابه سال قبل تجربه کرده است.
- ❖ تولید خودرو در تیر ماه نیز با کاهش ۲۲,۷ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل مواجه بوده است.
- ❖ طی سال‌های ۱۳۸۶ الی سه ماهه نخست ۱۳۹۷، بیش از یک و نیم میلیون تن قطعه به ارزش تقریبی ۱۶ میلیارد دلار از مجموع ۳۳ کشور وارد کشور شده است.
- ❖ سهم چین از مجموع واردات قطعات منفصله طی سال‌های ۱۳۸۶ الی سه ماهه نخست ۱۳۹۷، بیش از ۳۰ درصد از کل واردات و معادل ۵ میلیارد دلار بوده است.
- ❖ میزان ارزبری خودروهای چینی مونتاژ داخل در سه ماهه نخست سال ۱۳۹۷ براساس نرخ مرجع، ۴۰۰ میلیون دلار برآورد می‌شود.
- ❖ سهم خودروهای سواری چینی مونتاژ داخل در سه ماهه نخست سال ۱۳۹۷ نسبت به سه ماهه اول سال ۱۳۹۶، ۱۷,۸ درصد رشد داشته است.

## □ مقدمه

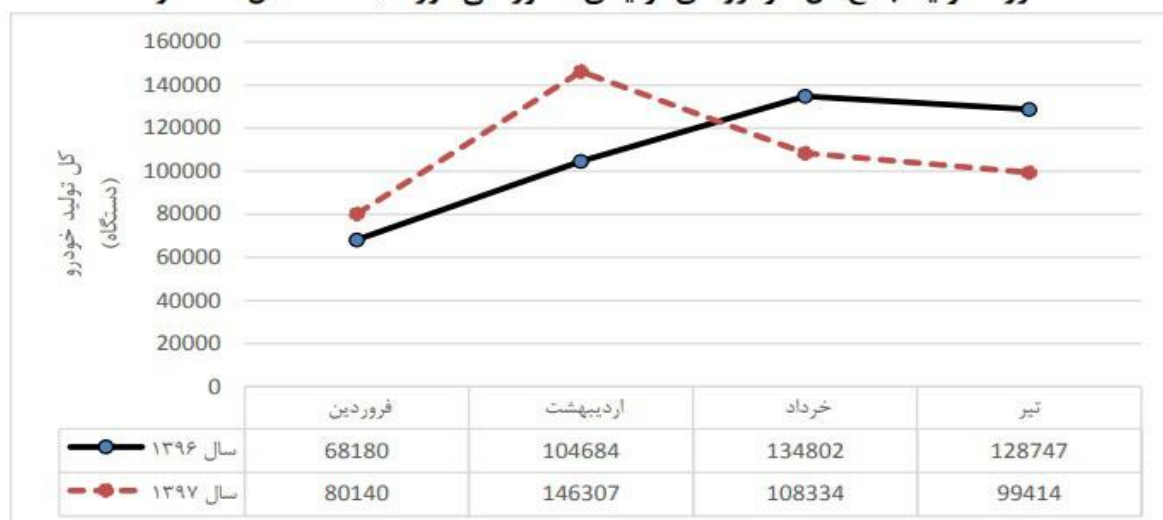
صنعت خودرو به دلیل ارتباط تنگاتنگ با ۶۰ صنعت دیگر، یکی از صنایع مهم و استراتژیک کشور در توسعه اقتصادی و اجتماعی می‌باشد و از همین‌رو، جایگاه مهمی در سیاستگذاری‌های کلان کشور دارد. اما جولان خودروسازان و قطعه‌سازان چینی باعث شده تا اهداف مورد انتظار از نقش صنعت خودرو در اقتصاد کشور آن طور که باید برآورده نشود و در شرایط فعلی که بازار با تلاطمات ارزی نیز درگیر است، بازار خودرو بیش از پیش تحت تأثیر شوک‌های ارزی قرار گرفته و قطعه‌سازان داخلی نیز شرایط نامساعدی را سپری می‌کنند. در واقع، بخشی از شوک‌های وارده به بازار خودرو ناشی از واردات بی‌رویه قطعات منفصله چینی است که با نوسانات ارزی دستخوش دگرگونی می‌شود. در این راستا، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در گزارشی با عنوان «بررسی سهم خودروهای با منشأ چینی از بازار خودروسازی کشور»<sup>۱</sup> به سهم چینی‌ها از بازار خودروی کشور پرداخته و اثرات آن بر صنعت خودرو کشور و میزان ارزبری آن را نیز بررسی نموده است که در ادامه علاوه بر ارائه تلخیصی از گزارش ذکر شده، در مصاحبه با امید رضایی، عضو هیأت مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی دلایل عدم تمایل چینی‌ها به داخلی‌سازی قطعات خودرو و راهکارهای خروج از وضعیت موجود نیز بررسی شده است.

## □ وضعیت تولید خودرو در کشور

در سه ماهه اول سال ۱۳۹۷، تولید خودرو با افزایش ۹،۴ و ۹،۳ درصدی به ترتیب برای جمع کل انواع خودرو و خودروهای سواری نسبت به سه ماهه اول سال ۱۳۹۶ مواجه بوده است، اما در چهار ماهه نخست سال ۱۳۹۷ تولید خودرو کاهش ۰،۱ درصدی را نسبت به مشابه سال قبل تجربه کرده است.

نتایج بررسی ماه به ماه تولید خودرو نیز نشان می‌دهد، روند کاهشی از خرداد ماه آغاز شده و در خرداد ماه ۱۳۹۷ نسبت به سال ۱۳۹۶، میزان تولید کل خودروهای تولیدی و خودروهای سواری به ترتیب ۱۹،۶ و ۲۰،۴ درصد کاهش را نشان می‌دهد. کاهش تولید در تیر ماه نیز ادامه یافته و با کاهش ۲۲،۷ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل مواجه بوده است.

روند تولید جمع کل خودروهای تولیدی کشور طی دوره ۴ ماهه سال ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷



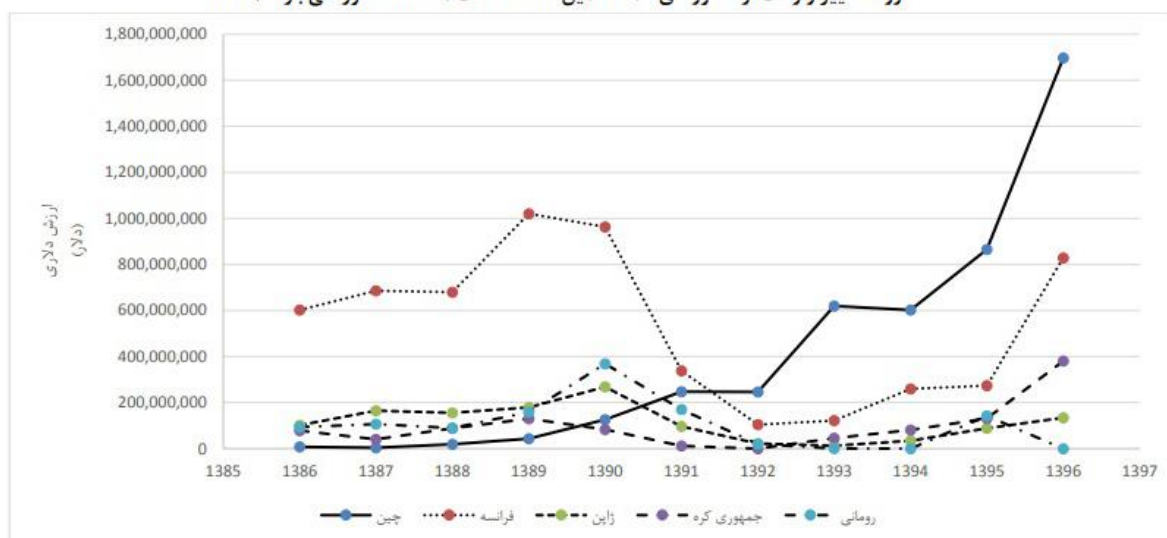
مأخذ: انجمن خودروسازان ایران.

۱. این گزارش در تاریخ ۱۳۹۷/۰۶/۲۶ منتشر شده است و در آدرس اینترنتی زیر قابل دسترسی است:

## □ میزان واردات قطعات منفصله طی سال‌های ۱۳۸۳ الی سه ماهه نخست ۱۳۹۳

بررسی میزان واردات قطعات منفصله جهت تولید خودرو طی سال‌های ۱۳۸۶ الی سه ماهه نخست ۱۳۹۷، نشان می‌دهد که طی این مدت بیش از یک و نیم میلیون تن<sup>۱</sup> قطعه به ارزش تقریبی ۱۶ میلیارد دلار از مجموع ۳۳ کشور وارد کشور شده است که در این میان، به ترتیب کشورهای فرانسه (۶ میلیارد دلار)، چین (۵,۰۶ میلیارد دلار)، ژاپن (۱,۲۹ میلیارد دلار)، جمهوری کره (۱,۱۶ میلیارد دلار) و رومانی (۱,۱۴ میلیارد دلار) بیشترین سهم و کشورهای بلژیک (۹۷ دلار) و تایلند (۴۹ دلار) کمترین سهم را از واردات قطعات منفصله خودرو به کشور داشته‌اند. بر این اساس، می‌توان نتیجه گرفت که بعد از فرانسه چین نقش عمده‌ای در تأمین قطعات منفصله خودرو کشور دارد و در سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ که سال‌های اوج تحریم‌های یکجانبه و چندجانبه علیه ایران بود و همه کشورهای عمده صادرکننده قطعات منفصله به شدت صادرات قطعه به ایران را کاهش دادند، چین تنها کشوری بود که میزان صادرات قطعه به کشور را تقریباً ثابت نگه داشت. در واقع سهم چین از مجموع واردات قطعات منفصله در این بازه زمانی، بیش از ۳۰ درصد از کل واردات و معادل ۵ میلیارد دلار بوده است.

روند تغییر واردات از کشورهای عمده تأمین‌کننده قطعات منفصله کشور طی بازه ۱۰ ساله



مأخذ: پیشین.

همچنین، براساس آمارهای گمرک ج.ا. در ۳ ماهه نخست سال ۱۳۹۷، حدود ۷۸۰ میلیون دلار انواع قطعات خودرو به کشور وارد شده که نشان می‌دهد واردات قطعات خودرو در صدر لیست اقلام وارداتی کشور قرار دارد. در این میان، ۵۴۱ میلیون دلار سهم واردات قطعات منفصله با ساخت داخل کمتر از ۳۰ درصد، ۱۲۲ میلیون دلار سهم واردات قطعات با ساخت داخل بیش از ۵۰ درصد و ۱۱۵ میلیون دلار سهم واردات قطعات با ساخت داخل کمتر از ۵۰ درصد می‌باشد که بیشترین رشد به گروه قطعات منفصله ساخت داخل ۱۴ تا ۳۰ درصد<sup>۲</sup> با ۱۱۵ درصد اختصاص دارد.

همچنین میزان ارزشی خودروهای چینی مونتاژ داخل در سه ماهه نخست سال ۱۳۹۷ براساس نرخ مرجع، ۴۰۰ میلیون دلار برآورد می‌شود.

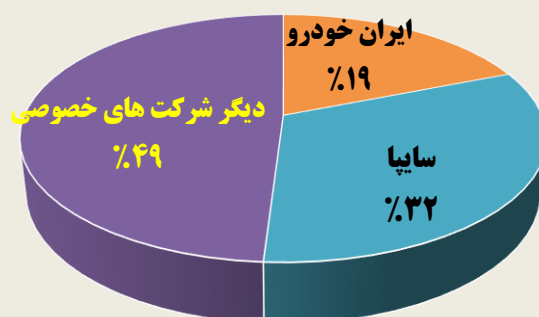
۱. معادل ۱,۶۲۳,۴۸۴,۲۷۲ کیلوگرم.

۲. قطعات منفصله جهت تولید اتومبیل سواری ردیف ۸۷۰۳ بنزینی با حجم سیلندر ۲۰۰۰ سی‌سی با کد تعرفه ۹۸۸۷۰۳۱۲ به استثنای لاستیک.

## □ سهم خودروهای چینی مونتاژ داخلی از بازار خودرو

سهم خودروهای سواری چینی مونتاژ داخل به تولید کل خودروهای سواری کشور در سال ۱۳۹۶ نسبت به سال ۱۳۹۵ با ۳,۶ درصد رشد به ۱۵,۹ درصد رسیده است. این روند افزایشی در سه ماهه نخست سال ۱۳۹۷ نسبت به سه ماهه اول سال ۱۳۹۶ نیز ادامه یافت و به ۱۷,۸ درصد رسید. این در حالی است که براساس آمارهای وزارت صمت، خودروسازان چینی به داخلی سازی در ایران پایبند نبوده و بیشتر قطعات مورد نیاز خود را از طریق واردات تأمین می کنند. از مجموع شرکت های خودروساز کشور نیز سهم شرکت ایران خودرو از خودروهای چینی مونتاژ داخل ۱۹ درصد و سهم شرکت سایپا ۳۲ درصد می باشد. دیگر شرکت های خودروساز کشور در مجموع ۴۹ درصد از تولید خودروهای چینی مونتاژ داخل را به خود اختصاص داده اند. بنابراین، از مجموع بیش از ۱۵ درصدی سهم خودروهای چینی مونتاژ داخل از بازار خودروی کشور، حدود ۷,۵ درصد از خودروهای چینی مونتاژ داخل در اختیار شرکت ایران خودرو و سایپا است.

### سهم شرکت های خودرویی از تولید خودروهای چینی مونتاژ داخل



## □ چرا چینی ها از داخلی سازی قطعات در ایران استقبال نمی کنند؟

این موضوع از دو منظر قابل بحث است: بحث اول اینکه، چه دلایلی باعث شده خودروسازان چینی تمایلی برای داخلی سازی قطعات در ایران نداشته باشند که همان طور که در گزارش مرکز پژوهش های مجلس نیز اشاره شده است دو علت اصلی در این خصوص وجود دارد که عبارت است از:

رفتار نامناسب وزارت صنعت، معدن و تجارت با خودروسازان چینی طی یک دهه گذشته

هزینه کمتر واردات در مقایسه با تولید داخل

اما امید رضایی، عضو هیأت مدیره انجمن صنایع همگن قطعه سازی، بحث دوم عدم تمایل چینی ها به داخلی سازی قطعات را متأثر از رفتار و نگاه سیاستگذار داخلی نسبت به صنعت خودرو می داند. زیرا، نگاه سیاستگذار داخلی به صنعت خودرو، بیش از آنکه متوجه ایجاد اشتغال مولد و توسعه صنعت خودرو مطابق با استانداردهای مطرح دنیا باشد، به مارکتینگ و صرفاً ایجاد تنوع محصول بوده است که در نهایت، این امر فقط ذائقه های متنوع مشتری نهایی را تأمین می کند و آن بخش که مربوط به توسعه و ارتقای دانش فنی صنعت خودرو از طریق تعامل و مشارکت با خودروسازان دیگر کشورهاست، تأمین نمی شود. لازمه این کار نیز، توسعه صنعت قطعه سازی براساس نیاز سرمایه گذار خارجی در داخل است که متأسفانه

در کشور ما این اتفاق نیفتاد. البته، این انتظار وجود ندارد که همه قطعات باید داخلی سازی شود، اما آنچه که ظرفیت و توان داخلی اجازه تولید را برای تولیدکننده فراهم می‌کرد و صرفه اقتصادی نیز داشت، می‌توانست به عنوان یک اصل در مشارکت با خودروسازان چینی مورد توجه قرار گیرد. به طور مثال، حتی خود چین نیز پیش از ورود به توسعه و ارتقای صنعت خودروی خود در بازارهای جهانی از طریق تعامل با خودروسازان بزرگ جهان، صنعت قطعه‌سازی داخلی خود را توسعه داد تا بتواند از فرصت‌های اشتغالزایی و ارزآوری آن برای اقتصاد کشورش بهره ببرد.

در هر صورت، به دلیل آنکه در نگاه سیاستگذار به صنعت خودرو، مارکتینگ و ایجاد تنوع محصول برای تأمین ذائقه مشتری پررنگ‌تر بود، باعث شد تا در نهایت حجم عمده بازار خودرو به تولید مونتاژی اختصاص یابد؛ در حالیکه، قطعه‌سازان داخلی در اوج تحریم‌های که سال‌های ۹۱ و ۹۲ را شامل می‌شد، با خودکفایی در تولید برخی قطعات نشان دادند که صنعت قطعه‌سازی ظرفیت‌های بالایی برای تأمین قطعات مورد نیاز تولید خودرو در کشور را دارد و می‌توان با تکیه بر توان داخلی داخلی سازی خودروهای مونتاژی را تا ۴۰-۵۰ درصد افزایش داد که اگر این اتفاق می‌افتاد می‌توانستیم ادعا کنیم که دانش فنی صنعت خودرو قدرت رقابت و برابری با برخی برندها و شرکت‌های مطرح جهانی را دارد. اما در حال حاضر، بازار خودروی کشور نشان می‌دهد که بازار قطعات خودرو بیش از آنکه در اختیار تولیدکنندگان داخلی باشد در اختیار محصولات وارداتی چینی است و عملاً این اتفاق به نوعی تضعیف تولیدکننده داخلی است. در حالیکه، قطعه‌سازان داخلی، ظرفیت آن را دارند که پاسخگوی بخش عمده نیاز تولید خودرو کشور باشند و ارزیابی را به ارزیابی برای کشور تبدیل کنند.

البته آنچه که گفته شد، به معنای مخالفت با حضور شرکت‌های خودروساز چینی در کشور نیست، بلکه ضرورت توجه به سیاستگذاری بلندمدت و تعامل هوشمندانه با خودروسازان خارجی است، به طوریکه، حضور خودروسازان خارجی، هم تقویت زیرساخت‌های صنعت خودرو در کشور را به دنبال داشته باشد، هم در توسعه دانش فنی و ایجاد اشتغال مولد نقش مؤثری داشته باشد، زیرا در این صورت است که همچون بسیاری از شرکت‌های خودروساز مطرح می‌توان به جایگاه مناسبی در بازارهای جهانی دست یافت. در واقع، باید با سیاستگذاری هوشمندانه به خصوص در شرایط تحریم، از چین به عنوان پل ارتباطی برای دستیابی و انتقال دانش فنی و تکنولوژی‌های برتر خودروسازی در جهان که چین امروزه بخش عمده آنها را در اختیار دارد به صنعت خودروسازی کشور استفاده کرد.

## □ جمع‌بندی

صنعت خودرو یکی از صنایع پیشران در اقتصاد است که نقش عمده‌ای در توسعه صنعتی و رشد اقتصادی کشور دارد، به همین دلیل، تقویت زیرساخت‌ها و منطبق شدن این صنعت با فناوری روز دنیا اهمیت بسزایی برای ایفای نقش اثرگذار این صنعت در اقتصاد دارد. اما آنچه که امروزه بازار خودروی کشور شاهد آن است، واردات بی‌رویه قطعات منفصله از چین برای تولید خودروهای مونتاژی چینی داخل است که ساخت داخل نیز سهم اندکی در آن دارد. این در حالی است که قطعه‌سازان داخلی ظرفیت و توان تولید بخش عمده‌ای از قطعات مورد نیاز تولید مونتاژی خودروی کشور را دارند و در برخی محصولات نیز حتی از توان رقابت با بازارهای جهانی برخوردارند. به اعتقاد کارشناسان، این نوع تعامل و مشارکت با خودروسازان چینی نه تنها کمکی به تقویت و توسعه صنعت خودرو برای ایفای نقش در بازارهای جهانی نمی‌کند، بلکه، تضعیف و آسیب‌پذیری بیش از پیش بازار خودروی کشور را از ناحیه خودروسازان چینی به دنبال

دارد. حال اگر قرار است صنعت خودرو به عنوان دومین صنعت کشور در اقتصاد ایفای نقش کند، ضروری است با سیاستگذاری بلندمدت و نگاه هوشمندانه به حضور خودروسازان چینی، در جهت تعمیق عمق ساخت داخل و انتقال تکنولوژی و دانش روز دنیا در این صنعت حرکت کنیم تا صنعت خودروی کشور بتواند با اتکا به توان داخلی به جایگاه واقعی خود براساس اهداف تعیین شده در چشم‌انداز ۱۴۰۴ در جهان و منطقه دست یابد.

-

