



تهیه شده در:  
مرکز پژوهش های  
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران  
اردیبهشت ماه ۱۳۹۹

# بررسی مسائل روز اقتصادی

تولید و صادرات خودرو در ایران و جهان

احسان سلطانی

# تولید و صادرات خودرو در ایران و جهان

## خلاصه مدیریتی

تولید جهانی انواع خودرو ۹۶ میلیون دستگاه در سال ۲۰۱۸ میلادی با میانگین رشد سالانه ۳ درصد در دو دهه اخیر بود. تولید جهانی خودروهای سواری کاملاً متمرکز است، ۵ کشور تولیدکننده اول (چین، ژاپن، آلمان، هند و کره جنوبی) ۶۳ درصد و ۱۰ کشور اول ۷۹ درصد تولید جهانی را بر عهده دارند. در دو دهه اخیر رشد تولید خودرو در کشورهای توسعه‌یافته خودروساز منفی یا پایین و در کشورهای در حال توسعه خودروساز مثبت یا بالا است. پنج برند (خودروساز) قدرتمند جهانی خودرو بر حسب تولید، به ترتیب تویوتا، فولکس واگن، هیوندایی، جنرال موتورز و فورد هستند که با تولید سالانه ۴۲ میلیون خودرو ۴۳ درصد بازار جهانی را در اختیار دارند. برندهای معروف ژاپنی، اروپای غربی، آمریکایی و کره‌ای ۸۰ درصد از تولید خودرو جهان را به خود اختصاص می‌دهند، اما نزدیک به نیمی از افزایش خودرو در دو دهه اخیر مربوط به تولید سایر برندها می‌شود. ویژگی‌های مهم و اصلی صنعت خودروسازی جهانی نوآوری و فناوری محور بودن، تشکیل زنجیره‌های تولید جهانی و سلطه برندهای جهانی است.

صادرات جهانی گروه خودرو به ۱۵۴۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ میلادی بالغ گردید که سهم آن از صادرات کل تولیدات و کالاها به ترتیب ۱۲ و ۸ درصد بود. صادرات گروه خودرو چهار صادرکننده بزرگ آلمان ۲۶۷ (با سهم ۱۷,۳ درصد از کل)، ژاپن ۱۵۸ (۱۰,۲ درصد)، آمریکا ۱۳۵ (۸,۸ درصد) و مکزیک ۱۲۳

میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ میلادی است. در دو دهه اخیر میانگین رشد سالانه صادرات گروه خودرو اغلب مناطق و کشورهای در حال توسعه بالای ۱۰ درصد و به استثنای کره جنوبی و آلمان، همه اقتصادهای توسعه یافته دارای نرخ رشد زیر سطح جهانی هستند.

زنجیره عرضه جهانی خودروسازی به صورتی عمق و تکامل یافته است که فقط اقتصادهای معدودی از تراز تجاری ارزی مثبت بالا در گروه خودرو برخوردار بوده و فقط ۹ کشور دارای تراز تجاری بیش از ۱۰ میلیارد دلار هستند. به عبارتی صادرات خودرو منشاء تامین ارز خارجی مهم تعداد کمی از اقتصادها می‌باشد. تراز تجاری گروه خودرو کشورهای خودروساز آلمان ۱۳۶، ژاپن ۱۳۶، مکزیک ۷۴، کره جنوبی ۴۷، چک ۲۲ و تایلند ۲۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ میلادی بود. اقتصادهای توسعه یافته بیش از ۷۰ درصد صادرات جهانی خودرو و قطعات و اجزاء را به عهده دارند، اما در سال‌های اخیر رشد صادرات آنها منفی شده است و تعدادی از کشورهای در حال توسعه به موتور محرکه رشد تجارت خودروسازی مبدل شده‌اند. هر چند که تعداد محدودی از کشورهای جهان تولیدکننده و صادرکننده خودرو هستند، اما کشورهایی که درگیر تولید و صادرات قطعات و اجزاء خودرو هستند به مراتب بیشتر است. سهم حدود ۴۰ درصدی قطعات و اجزاء از تجارت گروه خودرو اهمیت آن در زنجیره عرضه جهانی خودرو نشان می‌دهد.

در زنجیره عرضه جهانی خودرو، نزدیکی به بازارها و قطب‌های اصلی تولید خودرو نقش مهمی دارد. در دو دهه اخیر علاوه بر ورود چین و جدیداً هند به صنعت و بازار خودروی جهان، تا حد قابل توجهی منطقه‌گرایی بر زنجیره جهانی خودروسازی حاکم شده است و سه منطقه مهم به ترتیب آسیای جنوبشرقی (مثلت ژاپن، کره جنوبی و چین)، اروپا و آمریکای شمالی شکل گرفته است. چین، هند، اندونزی، تایلند، چک، اسلواکی، لهستان، مجارستان، رومانی، ترکیه، مراکش و مکزیک از بالاترین رشد صادرات خودرو و قطعات در دو دهه اخیر برخوردار هستند. بخش‌های خودروسازی و قطعه‌سازی بر مبنای مشارکت در زنجیره جهانی و نه تامین داخلی شکل گرفته و توسعه یافته است، بدین معنی که هدف صرفاً ساخت قطعات و اجزاء برای تامین نیاز داخلی یا ساخت خودروی ملی نیست و این بخش‌ها بیشتر در ارتباط با زنجیره‌های عرضه جهانی خودرو توسعه پیدا کرده است. هم اکنون هدف اقتصادهای درگیر زنجیره جهانی خودرو، به دست آوردن سهم قابل ملاحظه و در خور از کیک ارزش افزوده جهانی این صنعت است. کسب سهم از بازارها و درآمدهای ارزی و مشارکت در زنجیره‌های عرضه جهانی خودرو صرفاً حاصل تمرکز بر تولید و صادرات اقلام خاص مانند خودرو سواری بنزینی نیست و در این زنجیره‌ها فرصت‌های کسب ارزش افزوده و درآمد ارزی متنوعی وجود دارد. در خودروسازی جهانی و به ویژه برای بازیگران جدید، تولید خودرو سواری (به ویژه کامل تحت عنوان خودروی ملی) هدف نیست.

تولید انواع خودرو در ایران به یک میلیون و ۵۳۶ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۶ بالغ گردید که با ۳۷,۸ درصد تنزل به ۹۵۶ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۷ کاهش یافت. در دوره ۹۶-۱۳۵۶ تولید خودرو سواری از ۱۱۹ به ۱۴۱۰ هزار دستگاه افزایش پیدا کرد. دو خودروساز بزرگ ایران خودرو و سایپا حدود ۹۰ درصد تولید انواع خودرو کشور را بر عهده دارند. سهم تولید خودروهای سواری از کل تولید خودرو جهان ۷۴ درصد و ایران ۹۴ درصد است که نشان می‌دهد سهم خودروهای تجاری و عمومی از تولید خودرو ایران پایین می‌باشد. تولید خودرو ایران تحت تسلط مدل‌های فرانسوی، چینی، کره‌ای و داخلی از رده خارج شده یا خارج از استاندارد جهانی قرار دارد. سهم خودروهای با برند فرانسوی ۴، داخلی ۲۳ درصد، کره ای ۱۸ درصد و چینی ۱۶ درصد از تولید خودرو کشور است. در چند سال اخیر، ایران به دروازه ورود به بازارهای جهانی خودروهای چینی مبدل شده است. روند رو به رشد و مسلط خودروسازی ایران واردات خودروهای کامل توسط خودروسازان تحت عنوان قطعات منفصله و همچنین واردات قطعات و مونتاژ خودرو در یک دهه اخیر و به ویژه از چین است. در تحریم‌های قبلی و کنونی، اگر واردات خودرو و قطعات و اجزاء خودرو مدیریت و واردات قطعات منفصله (به ویژه از چین) محدود شده بود، تولید خودرو کشور به شدت کاهش پیدا نمی‌کرد.

بر اساس آمارهای جهانی واردات انواع خودرو و قطعات و اجزاء ایران از کمتر از یک میلیارد دلار در دهه هفتاد شمسی به ۸ میلیارد دلار در اواخر دهه هشتاد شمسی و ۱۰ میلیارد دلار در سال ۱۳۹۶ افزایش یافت که در سال ۱۳۹۷ به ۶,۵ میلیارد دلار تنزل یافت. در سال ۱۳۹۶، از مجموع واردات گروه خودرو کشور ۷۰ درصد سهم خودرو (شامل بیشتر خودرو تحت عنوان قطعات منفصله) و ۳۰ درصد سهم قطعات و اجزاء بود. کل واردات خودرو و قطعات و اجزاء ایران در دوره ۹۷-۱۳۷۲ نزدیک به ۱۰۰ میلیارد دلار برآورد می‌شود. در دو دهه اخیر امارات متحده عربی، چین و فرانسه بزرگترین صادرکنندگان خودرو و قطعات به ایران محسوب می‌شوند. ایران اولین بازار صادراتی خودروهای سواری چین در سال‌های اخیر به شمار می‌رود. در چند سال اخیر خودروسازان به واردکنندگان اصلی خودرو به ویژه از کشور چین تبدیل شده‌اند و به عبارتی تحت عنوان تولید خودرو تجارت خودرو انجام می‌شود.

وضعیت کنونی صنعت و بازار خودرو ایران با وضعیت مطلوب فاصله زیادی دارد که بعضی نکات مهم آن شامل موارد زیر است. (۱) رانت‌جویی به جای رقابت‌جویی، (۲) پسر و انفعالی به جای پیشرو و تهاجمی، (۳) بهره‌وری پایین و نبود نوآوری، (۴) هدف‌گذاری رشد کمی (تیراژ تولید) به جای تمرکز بر رشد کیفی، (۵) بازارهای کاملاً بسته، (۶) همکاری با شرکای درجه دو و سه جهانی، (۷) تولید خودروهای از رده خارج شده یا درجه سه، (۸) مداخله شدید دولت‌ها و مدیریت شبه‌دولتی، (۹) ایجاد هزینه برای اقتصاد به جای ایجاد درآمد ملی، (۱۰) نارضایتی مردم از خودروهای داخلی، (۱۱) ایجاد شبکه‌های پیمانکاری ناقص و

ناکارآمد به جای توسعه خوشه‌های صنعتی و (۱۲) تراز تجاری منفی بالا و صادرات ناچیز خودرو و قطعات و اجزاء.

با توجه به وضعیت تحریمی کشور، راهکارهای پیشنهادی به دو دسته متناسب با شرایط تحریم (کوتاه‌مدت) و شرایط پساتحریم (بلندمدت) ارائه می‌شوند. راهکارهای شرایط تحریم شامل (۱) بهره‌برداری کامل از ظرفیت‌های قطعه‌سازی و همچنین سایر صنایع، (۲) محدودیت واردات خودرو و قطعات منفصله و تامین ارز لازم جهت واردات قطعات و اجزاء، (۳) بودجه‌بندی و اولویت‌بندی ارزی واردات مواد اولیه و قطعات و اجزاء، (۴) رفع موانع تولید قطعه‌سازان با تشکیل کارگروه مشترک بخش خصوصی و دولت و (۵) مدیریت شرایط تحریم خودروسازی و تدوین برنامه راهبردی سه سال آینده است و راهکارهای شرایط پساتحریم شامل (۱) مشارکت در زنجیره عرضه خودروسازی جهانی به جای خودکفایی و تولید خودرو ملی، (۲) ادغام بنگاه‌های خودروساز داخلی و پس از آن ادغام و/یا مشارکت بنگاه‌های داخلی با بنگاه‌های جهانی، (۳) مشارکت با خودروسازان تراز اول جهانی، (۴) کاهش حقوق و عوارض گمرکی واردات خودرو و ممانعت از واردات خودرو تحت عنوان قطعات منفصله با تعرفه‌های گمرکی پایین و (۵) توسعه خوشه‌ای زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های ماشین‌سازی، قطعه‌سازی و خودروسازی می‌باشد.

شناخت روندها و دینامیک تولید و تجارت خودروسازی نیازمند بررسی جهانی و کشورهای فعال در این حوزه است. در بخش نخست این گزارش مطالعاتی تولید و تجارت خودرو و قطعات و اجزاء ۲۵ کشور (دارای بیشترین تولید خودرو سواری در سال ۲۰۱۸ میلادی) بررسی می‌شود که ضمن کشورهای اصلی و مهم تولیدکننده خودرو، کشورهایی مانند رومانی با ۴۷۷، لهستان با ۴۵۲، مجارستان با ۴۳۱، مراکش با ۳۶۷ و آفریقای جنوبی با ۳۲۱ هزار دستگاه تولید خودرو را نیز در بر می‌گیرد.<sup>۱</sup> در ادامه روند تاریخی تولید خودرو در ایران، ترکیب تولید بر حسب برندها و کشورهای حاضر در عرصه تولید خودرو کشور و واردات خودرو و قطعات و اجزاء و همچنین مباحث اقتصادی ارزش افزوده، اشتغال‌زایی و زنجیره ارزش خودرو مطالعه می‌گردد. در بخش پایانی ضمن جمع‌بندی و نتیجه‌گیری راهکارهای پیشنهادی شرایط تحریم و شرایط پساتحریم ارائه می‌شود.

## ۲- تولید جهانی خودرو

### ۱-۲- تولید خودرو در سطح جهان

بر اساس آمارهای سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری<sup>۲</sup> در دوره ۲۰۱۸-۱۹۹۸ میلادی، تولید جهانی خودرو (اعم از خودرو سواری حمل بار یا حمل مسافر) با نرخ رشد میانگین سالانه<sup>۳</sup> کم و بیش یکنواخت ۳ درصد در سال از ۵۳ به ۹۶ میلیون دستگاه افزایش یافت (نمودار ۱). بحران مالی جهانی موجب گردید تولید جهانی خودرو در سال‌های ۲۰۰۸ و به ویژه ۲۰۰۹ میلادی کاهش پیدا کند که در سال‌های بعد این افت تولید جبران شد. در دوره ۱۹۹۸-۲۰۱۸ میلادی نرخ رشد میانگین سالانه اقتصاد جهانی ۲,۹۳ درصد بود که در حدود نرخ رشد تولید خودرو است و نشان می‌دهد که تولید خودرو متناسب با رشد اقتصاد جهان افزایش پیدا کرده‌است. در سال ۲۰۱۸ میلادی تولید خودروهای سواری ۷۰,۶ میلیون دستگاه (با سهم ۷۳,۷ درصد از کل)، خودروهای تجاری سبک ۲۰,۶ میلیون دستگاه (۲۱,۶ درصد)، کامیون‌های سنگین ۴ میلیون و ۲۳۰ هزار دستگاه (۴,۴ درصد) و اتوبوس‌های سنگین ۲۷۵ هزار دستگاه (۰,۳ درصد) بود.

<sup>۱</sup> بخش جهانی این گزارش مطالعاتی بر اساس بررسی و تجزیه و تحلیل تولید و تجارت خودرو و قطعات و اجزاء ۲۵ کشور اول تولیدکننده خودرو در سال ۲۰۱۸ میلادی تهیه شده است که شامل به ترتیب کشورهای چین، ژاپن، آلمان، هند، کره جنوبی، آمریکا، برزیل، اسپانیا، فرانسه، مکزیک، روسیه، انگلستان، چک، اسلواکی، اندونزی، ایران، تایلند، ایتالیا، کانادا، مالزی، رومانی، لهستان، مجارستان، مراکش و آفریقای جنوبی می‌باشد.

<sup>۲</sup> OICA: "Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles" (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers)

<sup>۳</sup> در این گزارش منظور از عبارت نرخ رشد میانگین سالانه، «میانگین نرخ رشد مرکب CAGR (Compound Average Growth Rate)» هست که از رابطه  $CAGR = (EV / IV)^{1/n} - 1$  محاسبه می‌شود.

تولید جهانی خودروهای (حمل مسافر) سواری ۷۰,۶ میلیون دستگاه در سال ۲۰۱۸ میلادی بود. در این سال چین به تنهایی با تولید ۲۳,۵ میلیون خودروی سواری به تنهایی یک-سوم (۳۳,۳ درصد) از تولید جهانی خودرو را در این سال بر عهده داشت. در سال ۲۰۱۸ میلادی ژاپن با ۸,۴ (و سهم ۱۱,۸ درصد از کل)، آلمان با ۵,۱ (۷,۳ درصد)، هند با ۴,۱ (۵,۸ درصد)، کره جنوبی با ۳,۷ (۵,۲ درصد) و آمریکا با ۲,۸ (۴ درصد) میلیون دستگاه مهمترین تولیدکنندگان جهانی خودرو پس از چین به شمار می‌رفتند (نمودار ۲). تولید جهانی خودروهای سواری دارای توزیع کاملاً متمرکز است، ۵ کشور تولیدکننده اول ۶۳ درصد، ۱۰ کشور تولیدکننده اول ۷۹ درصد و ۲۰ کشور تولیدکننده اول ۹۳ درصد تولید جهانی را بر عهده دارند.

در دوره ۲۰۰۰-۱۸ میلادی، به ترتیب کشورهای مراکش با ۱۷,۸، چین با ۱۴,۵، رومانی با ۱۰,۸، اسلواکی با ۱۰,۵ و هند با ۹,۴ درصد دارای بالاترین و کشورهای امریکا با منفی ۸,۱، کانادا با منفی ۸، ایتالیا با منفی ۵,۲، فرانسه با منفی ۳,۵ و اسپانیا با منفی ۱,۶ درصد دارای پایین‌ترین نرخ رشد میانگین سالانه تولید خودرو در جهان هستند (نمودار ۳). در بین ۲۵ کشور اصلی خودروساز همه کشورهای توسعه یافته (به استثنای کره جنوبی با رشد ۰,۹ درصد و آلمان با رشد منفی ۰,۴ درصد) دارای رشد تولید خودرو منفی قابل توجه یا بالا و همه کشورهای در حال توسعه (به استثنای مکزیک با رشد منفی ۱,۱ درصد و آفریقای جنوبی و لهستان با رشد منفی ۰,۶ درصد) دارای رشد تولید خودرو مثبت قابل توجه یا بالا در دوره ۲۰۰۰-۱۸ میلادی هستند. در دو دهه اخیر رشد تولید خودرو در کشورهای توسعه یافته خودروساز منفی یا پایین و در کشورهای در حال توسعه خودروساز مثبت یا بالا است.

## ۲-۲- تولید برندهای خودرو در جهان

بر اساس آخرین آمارهای سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری در سال ۲۰۱۷ میلادی، پنج برند (خودروساز) قدرت‌مند جهانی خودرو بر حسب تولید، به ترتیب تویوتا با ۱۰,۵ (و سهم ۱۰,۸ درصد از کل)، فولکس واگن با ۱۰,۴ (۱۰,۷ درصد)، هیوندایی با ۷,۹ (۸,۱ درصد)، جنرال موتورز با ۶,۹ (۷,۱ درصد) و فورد با ۶,۴ (۶,۶ درصد) میلیون دستگاه خودرو هستند<sup>۱</sup> (نمودار ۴). پنج برند بعدی بر حسب تولید، به ترتیب نیسان با ۵,۸ (۶ درصد)، هوندا با ۵,۲ (۵,۴ درصد)، فیات با ۴,۶ (۴,۷ درصد)، رنو با ۴,۲ (۴,۳ درصد) و پی‌اس‌آ (رنو-سیتروئن) با ۳,۶ (۳,۸ درصد) میلیون دستگاه خودرو به شمار می‌روند.<sup>۲</sup> برندهای تویوتا، فولکس واگن، هیوندایی، جنرال موتورز و فورد با تولید سالانه ۴۲ میلیون خودرو ۴۳ درصد بازار جهانی را در اختیار دارند. این پنج برند خودرو به همراه نیسان، هوندا، فیات، رنو و پی‌اس‌آ (با تولید ۲۳,۴ میلیون خودرو و سهم ۲۴ درصد) در مجموع ۶۵,۴ میلیون خودرو با سهم ۶۷ درصد از بازار جهانی را تولید

<sup>۱</sup> TOYOTA, VOLKSWAGEN, HYUNDAI, G.M. and FORD

<sup>۲</sup> NISSAN, HONDA, FIAT, RENAULT and PSA

می‌کنند (نمودار ۵). بیست برند خودرو اول دارای سهم ۸۸ درصد از تولید جهانی خودرو در سال ۲۰۱۷ میلادی هستند. برندهای خودروساز با تولید بیش از یک میلیون دستگاه در سال، ۸۷،۷ میلیون خودرو با سهم ۹۱ درصد جهان در سال ۲۰۱۷ میلادی تولید کردند. بر حسب کشورهای محل استقرار، با برند خودروسازان ژاپنی ۲۸،۷، اروپایی ۲۷،۸، آمریکایی ۱۳،۲، چینی ۱۰،۲ و کره‌ای ۷،۹ میلیون دستگاه خودرو در سطح جهان تولید شد.

تولید خودرو با برندهای پژو-سیتروئن ۲،۹، رنو ۲،۵ و هیوندایی ۲،۵ میلیون دستگاه در سال ۲۰۰۰ میلادی بود که در سال ۲۰۰۶ میلادی تولید خودروهای هیوندایی با ۳،۸ میلیون دستگاه از تولید خودروهای پژو-سیتروئن با ۳،۴ و رنو با ۲،۵ میلیون دستگاه فراتر رفت. تولید خودروهای هیوندایی با ۶،۶ میلیون دستگاه از مجموع تولید خودروهای پژو-سیتروئن و رنو با ۶،۴ میلیون دستگاه در سال ۲۰۱۱ میلادی بیشتر شد. در سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۷ میلادی تولید خودروهای هیوندایی در سطح ۸ میلیون دستگاه ثابت ماند، اما تولید خودروهای پژو-سیتروئن و رنو از ۵،۷ به ۷،۸ میلیون دستگاه افزایش یافت (نمودار ۶).

در سال ۲۰۱۷ میلادی، از مجموع ۲۳،۵ میلیون دستگاه خودرو تولید چین، حدود ۱۴ میلیون دستگاه (۶۰ درصد) مستقیماً تحت لیسانس برندهای معروف اروپایی، ژاپنی و آمریکایی تولید شد. در این سال به ترتیب فولکس واگن ۴ (۳۹ درصد از تولید جهانی این برند)، جنرال موتورز ۲ (۲۹ درصد)، نیسان ۱،۵ (۲۶ درصد)، هوندا ۱،۲۱ (۲۳ درصد)، هیوندایی ۱،۱۸ (۱۵ درصد)، تویوتا ۱،۱ (۱۰ درصد) میلیون دستگاه و فورد ۹۲۰ (۱۴ درصد)، دایملر ۴۶۰ (۱۸ درصد)، بی‌ام‌دبلیو ۴۰۰ (۱۶ درصد)، پژو-سیتروئن ۳۸۰ (۱۰ درصد) و رنو ۷۰ (۱،۸ درصد) هزار خودرو در چین تولید کردند (نمودار ۷). تولید خودروسازان (برندهای) چینی سایک ۲،۸۷، جیلی ۱،۹۵، چانگان ۱،۶۲، دانگ‌فنگ ۱،۴۵، بایک ۱،۲۵ و گریت وال ۱،۰۴ میلیون دستگاه در سال ۲۰۱۷ میلادی بود<sup>۱</sup>. خودروهای ساخت چین با برند داخلی معمولاً در داخل چین عرضه می‌شوند و سهم صادرات از کل تولید آنها کمتر از ۵ درصد است. در سال ۲۰۱۷ میلادی شش خودروساز (برند) چینی سایک، چانگان، جیلی، دانگ‌فنگ، بایک و گریت وال در زمره دوازدهمین تا بیست و دومین خودروساز با تولید بالای یک میلیون دستگاه در سال قرار گرفتند. در این سال، به همراه این شش خودروساز متوسط و بزرگ، چهارده خودروساز چینی کوچک دیگر با تولید بین ۱۰۰ تا ۶۰۰ هزار و مجموع ۴،۵ میلیون دستگاه خودرو در چین فعال بودند.

از کل ۹۷ میلیون دستگاه خودرو تولیدی جهان در سال ۲۰۱۷ میلادی، در مجموع ۷۸ میلیون دستگاه (۸۰ درصد) با برندهای معروف ژاپنی (۳۰،۲ درصد)، اروپای غربی (۲۸،۸ درصد)، آمریکایی (۱۴ درصد) و کره‌ای

<sup>۱</sup> SAIC, GEELY, CHANGAN, DONGFENG MOTOR, BAIC and GREAT WALL



(۷,۴ درصد) تولید شده‌اند. در این سال ۱۹ میلیون دستگاه خودرو (۱۹,۵ درصد از جهان) با برندهای جدید چینی (۱۵,۳ درصد) و سایر کشورها (۴,۲ درصد) تولید شده‌است. در دو دهه پیش برندهای جدید (غیر معروف) در کشورهای در حال توسعه سهم اندکی از تولید خودرو جهان داشتند، اما نزدیک به نیمی از افزایش خودرو در دو دهه اخیر مربوط به تولید این برندها می‌شود. هر چند که برندهای قدیمی و معتبر جهانی برای سال‌ها موتور محرکه صنعت خودروسازی خواهند بود، اما در آینده برندهای خودرو در کشورهای چین و هند به تدریج جایگاه بهتری به دست خواهند آورد. نکته مهم در توسعه صنعت خودروسازی کشورهای چین و هند، جمعیت بالا یک میلیارد نفری آنها است که امکان رشد صنعت خودروسازی را با توجه به جمعیت مصرف‌کننده بالا و در نتیجه حصول اقتصاد مقیاس فراهم می‌کند. ویژگی‌های مهم و اصلی صنعت خودروسازی جهانی نوآوری و فناوری محور بودن، تشکیل زنجیره‌های تولید جهانی و سلطه برندهای جهانی است. روندهای اصلی تولید جهانی خودرو در دو دهه اخیر به شرح زیر است.

۱- یکپارچگی هر چه بیشتر بازار و ادغام خودروسازان جهت رقابت در بازار

۲- سلطه برندها بر تولید جهانی خودرو (۱۰ برند اول دارنده ۶۷ درصد بازار جهانی)

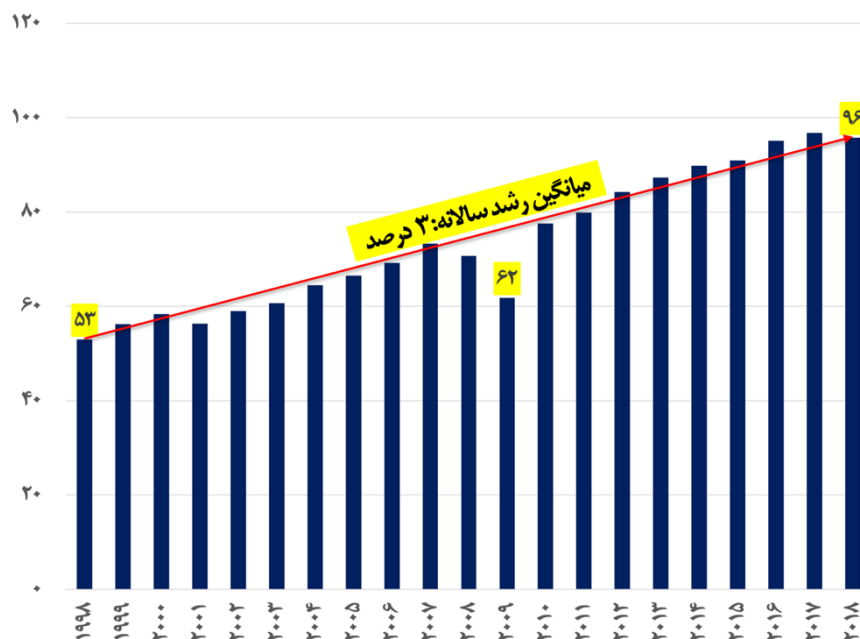
۳- کسب جایگاه برندهای قدیمی ضعیف‌تر توسط برندهای جدید قدرتمند

۴- رشد منفی یا پایین تولید خودرو کشورهای اصلی خودروساز

۵- رشد مثبت یا بالای تولید خودرو در کشورهای در حال توسعه خودروساز

۶- افزایش تولید خودرو و سهم کشورهای در حال توسعه

نمودار ۱- تولید خودرو در جهان (میلیون دستگاه)



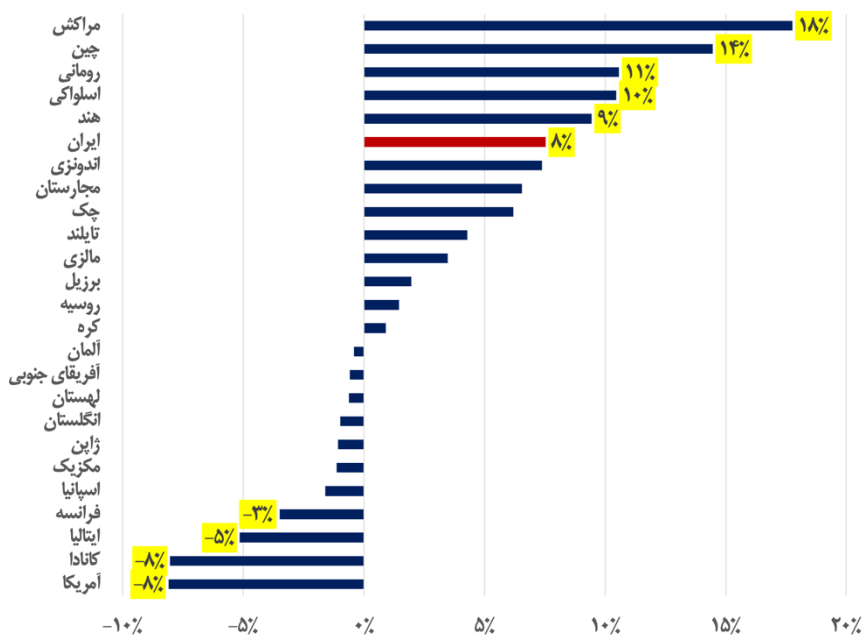
منبع: سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری

نمودار ۲- تولیدکنندگان بزرگ خودرو در جهان (میلیون دستگاه ، ۲۰۱۸ میلادی)



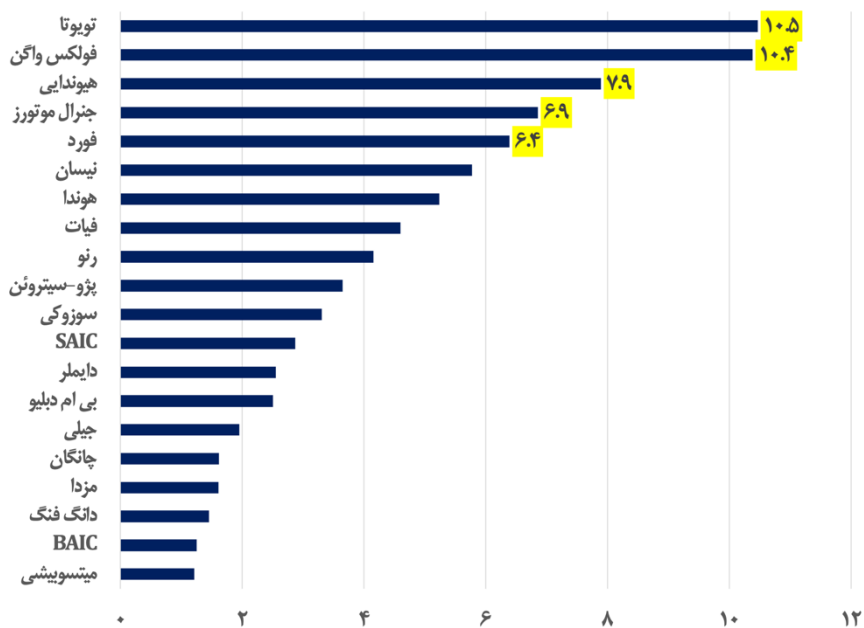
منبع: سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری

نمودار ۳- میانگین رشد سالانه تولید خودرو در سطح جهان (۲۰۰۰-۱۸ میلادی)



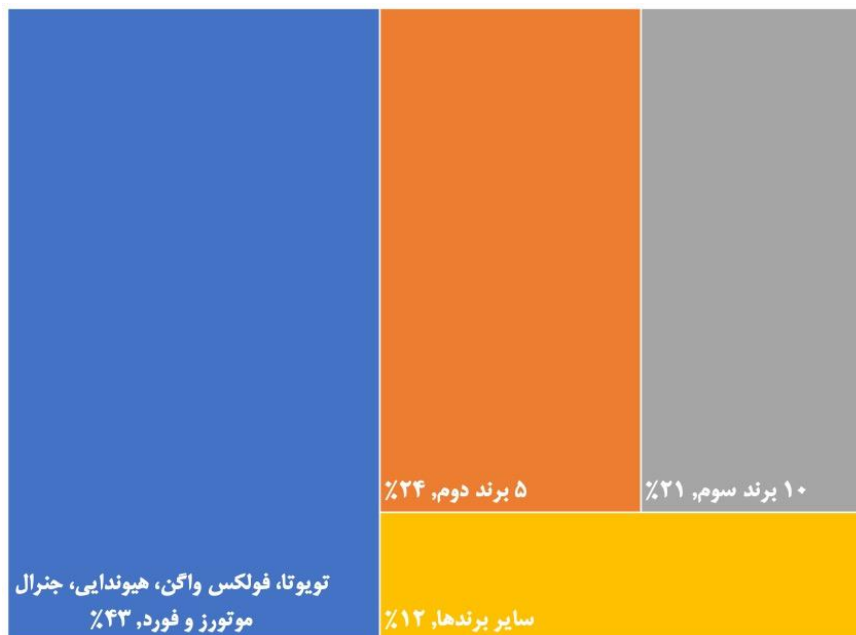
منبع: سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری

نمودار ۴- تولید برندهای خودرو در جهان (میلیون دستگاه ، ۲۰۱۷ میلادی)



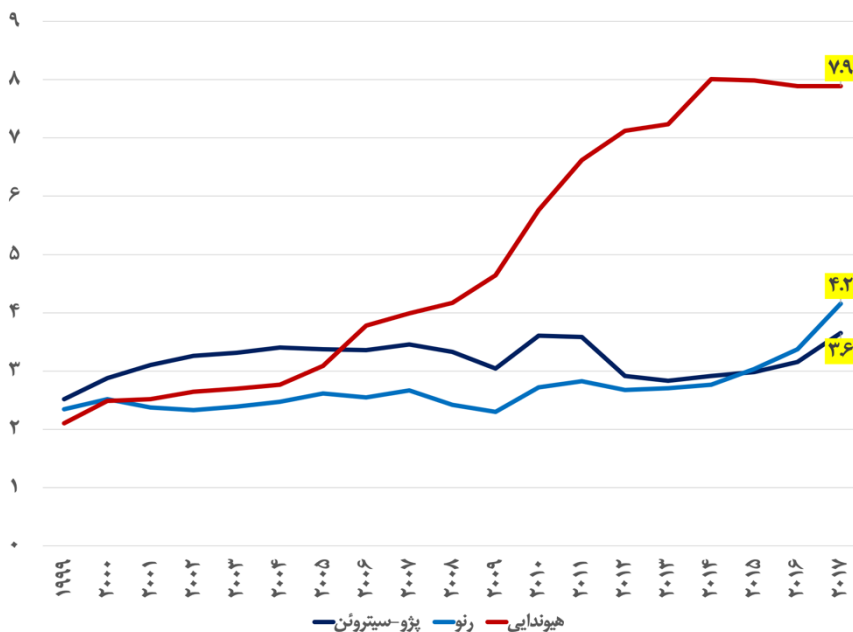
منبع: سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری

نمودار ۵- نقش و اهمیت (سهم) برندها در تولید جهانی خودرو (۲۰۱۷ میلادی)



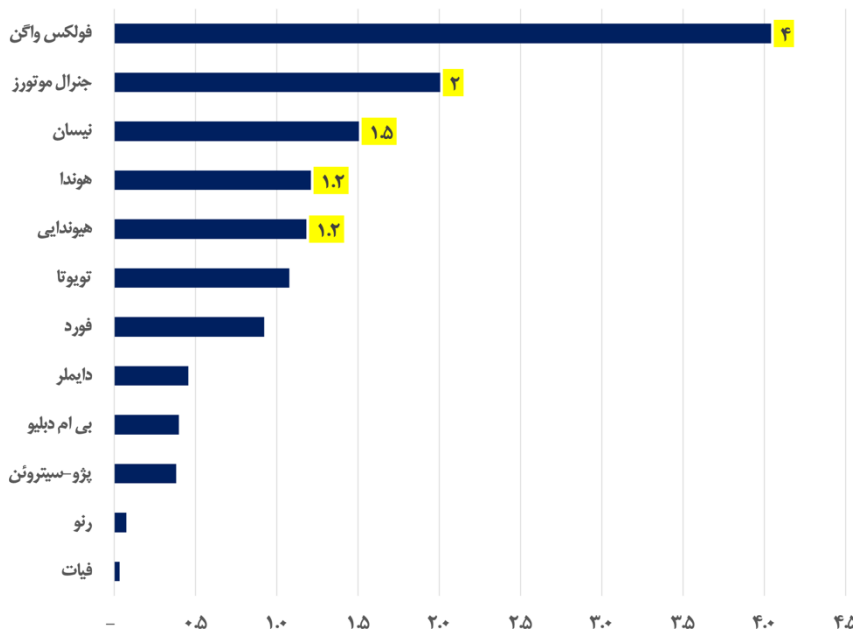
منبع: سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری

نمودار ۶- تولید برندهای خودرو هیوندایی، رنو و پژو-سیتروئن (میلیون دستگاه)



منبع: سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری

نمودار ۷- تولید برندهای جهانی خودرو در چین (میلیون دستگاه ، ۲۰۱۷ میلادی)



منبع: سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری

### ۳- تجارت جهانی خودرو

#### ۳-۱- صادرات، واردات و تراز تجاری گروه خودرو<sup>۱</sup>

بر پایه داده‌های سازمان تجارت جهانی، صادرات جهانی گروه خودرو از ۳۱۹ میلیارد دلار در سال ۱۹۹۰ میلادی به حدود ۶۰۰ میلیون دلار در سال‌های ۱۹۹۹ تا ۲۰۰۲ میلادی صعود کرد. صادرات گروه خودرو در سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۸ میلادی تقریباً دو برابر گردید و به ۱۲۳۶ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۸ میلادی افزایش یافت. در نتیجه بحران مالی جهانی این صادرات به ۸۵۰ و ۱۱۰۰ میلیارد دلار به ترتیب در سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ میلادی کاهش پیدا کرد، اما پس از آن شروع به رشد کرد و به ۱۵۴۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ میلادی بالغ گردید (نمودار ۸). لازم به ذکر است که سهم قابل توجهی از افزایش صادرات جهانی گروه خودرو مربوط به افزایش قیمت‌های جهانی ناشی از بالا رفتن بهای نفت است. سهم گروه خودرو از صادرات جهانی کالاها در سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۸ میلادی ۸ درصد بود. میانگین این سهم در دوره ۲۰۰۵-۱۹۹۰ میلادی ۹,۴ درصد و در دوره ۱۸-۲۰۰۶ میلادی ۷,۷ درصد بود. میانگین سهم گروه خودرو از صادرات جهانی تولیدات در سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۸ میلادی ۱۲ درصد، در دوره ۲۰۰۵-۱۹۹۰ میلادی ۱۳,۱ درصد و در دوره ۱۸-۲۰۰۶ میلادی ۱۱,۶ درصد بود. کاهش سهم گروه خودرو از صادرات جهانی کالاها و تولیدات در دوره ۱۸-۲۰۰۶ میلادی در نتیجه افزایش قیمت کالاهای انرژی، معدنی، فلزات اساسی، فلزات قیمتی و مواد اولیه شیمیایی قابل تفسیر است.

سهم صادرات جهانی گروه خودرو، قاره اروپا از حدود ۵۵ درصد در سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۹ میلادی به حدود ۵۲ درصد در سال‌های ۱۷-۲۰۱۶ میلادی و آمریکای شمالی از ۲۷ درصد در سال ۲۰۰۰ میلادی به حدود ۲۱ درصد در سال‌های ۱۷-۲۰۱۲ میلادی کاهش پیدا کرد. در همین شرایط سهم قاره آسیا از ۲۰ درصد در سال‌های ۲۰۰۴-۲۰۰۰ میلادی به ۲۳ درصد در سال‌های ۱۷-۲۰۱۶ میلادی و سهم سایر مناطق جهان (به جز اروپا، آمریکای شمالی و آسیا) از ۲,۴ درصد در سال ۲۰۰۰ میلادی به حدود ۴,۵ درصد در سال‌های ۱۳-۲۰۰۸ میلادی و ۴ درصد در سال ۲۰۱۷ میلادی افزایش یافت (نمودار ۹).

در دوره ۲۰۱۸-۱۹۹۸ میلادی، میانگین رشد سالانه صادرات کالاها ۶,۵ درصد، تولیدات ۶ درصد و گروه خودرو ۵,۳ درصد بود. در این دوره میانگین رشد سالانه صادرات گروه خودرو در اقتصادهای توسعه یافته ۴,۶ درصد، کشورهای آسیایی توسعه یافته ۳,۱ درصد و آسیایی در حال توسعه ۱۲,۶ درصد است. در دوره

<sup>۱</sup> گروه خودرو بر اساس تعریف سازمان تجارت جهانی شامل انواع خودروهای شهری و جاده‌ای جهت حمل مسافر یا بار و همچنین قطعات و اجزاء مکانیکی و الکتریکی و موتور و نیروی محرکه می‌شود.

۲۰۱۸-۱۹۹۸ میلادی، میانگین رشد سالانه صادرات گروه خودرو در اروپای شرقی ۱۷,۳ درصد، آمریکای جنوبی و مرکزی و آسیا ۶,۵ درصد، اروپا ۵,۹ درصد و آمریکای شمالی ۴ درصد می‌باشد (نمودار ۱۰). در دوره ۲۰۱۸-۱۹۹۸ میلادی، میانگین رشد سالانه صادرات گروه خودرو کشورهای به ترتیب مراکش، رومانی، چین، هند، ترکیه، اندونزی، تایلند، لهستان، اسلواکی، چک، آفریقای جنوبی و مجارستان بین ۱۰ تا ۲۹ درصد، مکزیک، کره جنوبی، مالزی و روسیه ۸ تا ۹ درصد، آلمان، برزیل، ایتالیا، آمریکا، انگلستان، اسپانیا و ژاپن ۴ تا ۵ درصد، ایران ۳ درصد، فرانسه ۲ درصد و کانادا یک درصد است (نمودار ۱۱). در دو دهه اخیر میانگین رشد سالانه صادرات گروه خودرو اغلب مناطق و کشورهای در حال توسعه بالای ۱۰ درصد و به استثنای کره جنوبی (به عنوان اقتصادی که در یکی دو دهه اخیر توسعه یافته) و آلمان، همه اقتصادهای توسعه یافته دارای نرخ رشد زیر سطح جهانی هستند.

صادرات گروه خودرو چهار صادرکننده بزرگ آلمان ۲۶۷ (با سهم ۱۷,۳ درصد از کل)، ژاپن ۱۵۸ (۱۰,۲ درصد)، آمریکا ۱۳۵ (۸,۸ درصد) و مکزیک ۱۲۳ (۸ درصد) میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ میلادی بود (نمودار ۱۲). در این سال صادرات گروه خودرو به ترتیب کشورهای کره جنوبی، کانادا، چین، اسپانیا، فرانسه و انگلستان بین ۵۶ تا ۶۳ میلیارد دلار چک و ایتالیا ۴۳ میلیارد دلار و لهستان، تایلند و اسلواکی حدود ۳۰ میلیارد دلار است. در سال ۲۰۱۸ میلادی صادرات گروه خودرو کشورهای ترکیه ۲۶، مجارستان ۲۴، هند ۱۵، رومانی ۱۵، برزیل ۱۳، اندونزی ۶,۴، مراکش ۳,۹، روسیه ۳,۳، مالزی ۱,۹ میلیارد دلار و ایران فقط ۱۲۴ میلیون دلار بود. فاصله بزرگترین صادرکننده گروه خودرو (آلمان) با سه صادرکننده بزرگ بعدی (ژاپن، آمریکا و مکزیک) و همینطور این سه صادرکننده با شش صادرکننده بزرگ بعدی (کره جنوبی، کانادا، چین، اسپانیا، فرانسه و انگلستان) زیاد است. سهم چهار صادرکننده اول، شش صادرکننده دوم و ده صادرکننده سوم از صادرات جهانی گروه خودرو به ترتیب ۴۴, ۲۳ و ۱۸ درصد و ده صادرکننده اول ۶۸ درصد در سال ۲۰۱۸ میلادی است.

تراز تجاری گروه خودرو تعداد نه چندان زیادی از کشورها مثبت است. در سال ۲۰۱۸ میلادی تراز تجاری گروه خودرو کشورهای خودروساز آلمان ۱۳۶، ژاپن ۱۳۶، مکزیک ۷۴، کره جنوبی ۴۷، چک ۲۲، تایلند ۲۰، اسلواکی ۱۲، مجارستان ۱۱، اسپانیا ۱۰، ترکیه ۹ و هند ۹ میلیارد دلار بود. در این سال کشورهای خودروساز با تراز تجاری منفی گروه خودرو به ترتیب شامل آمریکا ۱۷۹، چین ۲۶، روسیه ۲۲، انگلستان ۱۷، کانادا ۱۵، فرانسه ۱۲ و ایران ۱۰ میلیارد دلار بودند. در زمینه تراز تجاری مثبت گروه خودرو در سطح جهان، فقط ۹ کشور دارای تراز بیش از ۱۰ میلیارد دلار و ۵ کشور دارای تراز بین ۴ تا ۱۰ میلیارد دلار هستند (نمودار ۱۳). صادرات گروه خودرو منشاء تامین ارز خارجی مهم فقط ۶ کشور دنیا (با تراز تجاری بیش از ۲۰ میلیارد دلار) است. در سال ۲۰۱۸ میلادی، صادرات خودرو و قطعات و اجزاء آمریکا به میزان به

ترتیب ۷۲ (چهارمین صادرکننده جهانی) و ۶۷ میلیارد دلار (سومین) بود، اما با توجه به واردات خودرو و قطعات و اجزاء به میزان به ترتیب ۲۱۸ و ۱۰۲ میلیارد دلار، تراز تجاری گروه خودرو این کشور به شدت منفی (۱۸۱ میلیارد دلار) است<sup>۱</sup> که با سهم ۱۹ درصد از کل تراز تجاری منفی کالایی آمریکا رتبه دوم را پس از ماشین‌آلات الکتریکی (۱۹۱ میلیارد دلار) دارد. بیش از ۸۰ درصد کسری تجاری گروه خودرو آمریکا مربوط به خودرو سواری است.

ده صادرکنندگان بزرگ جهانی خودرو سواری<sup>۲</sup> در سال ۲۰۱۸ میلادی، به ترتیب کشورهای آلمان با ۱۵۵، ژاپن با ۹۹، آمریکا با ۵۱، مکزیک با ۴۹، انگلستان با ۴۲، کانادا با ۴۱، کره جنوبی با ۳۸، اسپانیا با ۳۶، فرانسه با ۲۵ و چک با ۲۲ میلیارد دلار هستند. در این سال ترکیه ۱۲،۴، تایلند ۱۱،۲، چین ۷،۹، اندونزی ۷،۲، مراکش ۳،۶ و هند ۳،۲ میلیارد دلار خودرو سواری صادر کردند (نمودار ۱۴). در صادرات خودرو سواری هم شکاف بزرگی بین آلمان و ژاپن با کشورهای بعد از آنها وجود دارد. در بین کشورهای توسعه‌یافته خودروساز آمریکا، ایتالیا و فرانسه دارای کسری تجاری در تجارت خودرو سواری هستند. پس از آمریکا با ۲۱۸ میلیارد دلار، کشورهای آلمان با ۷۳، انگلستان با ۵۳، چین با ۵۱ و فرانسه و کانادا با ۵۱ میلیارد دلار بزرگترین واردکنندگان خودرو در سال ۲۰۱۸ میلادی به شمار می‌روند.

صادرکنندگان بزرگ قطعات و اجزاء خودرو در سال ۲۰۱۸ میلادی، به ترتیب کشورهای آلمان با ۹۰، آمریکا با ۶۷، ژاپن با ۴۹، چین با ۴۸، مکزیک با ۴۰، فرانسه با ۲۴، کره جنوبی با ۲۳ و ایتالیا با ۲۰ میلیارد دلار هستند (نمودار ۱۵). در تجارت جهانی قطعات و اجزاء خودرو فاصله بین کشورهای پیشرو (آلمان و ژاپن) و سایر کشورها کمتر است و ترازهای تجاری بالا (مثبت یا منفی) وجود ندارد. تراز تجاری قطعات و اجزاء خودرو کشورهای فرانسه صفر، ایتالیا مثبت ۹ میلیارد دلار و آمریکا منفی ۳۵ میلیارد دلار (یک-پنجم خودرو) است. چین که دومین واردکننده خالص خودرو می‌باشد، چهارمین صادرکننده جهانی قطعات و اجزاء به شمار می‌رود.

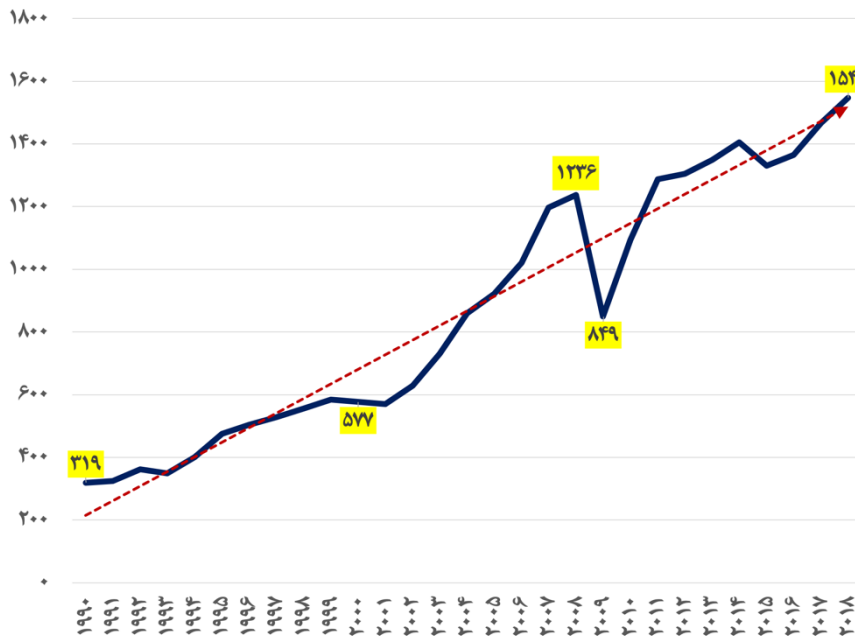
زنجیره عرضه جهانی خودروسازی به صورتی عمق و تکامل یافته است که اقتصادهای معدودی از تراز تجاری ارزی مثبت بالا در گروه خودرو برخوردار هستند. اقتصادهای توسعه یافته بیش از ۷۰ درصد صادرات جهانی خودرو و قطعات و اجزاء را به عهده دارند، اما در سال‌های اخیر رشد صادرات آنها منفی شده است و تعدادی از کشورهای در حال توسعه به موتور محرکه رشد تجارت خودروسازی مبدل شده‌اند. آلمان، ژاپن و آمریکا

<sup>۱</sup> در این گزارش مطالعاتی از مراجع و بانک‌های اطلاعاتی مستقلی استفاده شده که با توجه به تعاریف یا روش محاسبات، در نتیجه ممکن است آمارها تا حدی تفاوت داشته باشند.

<sup>۲</sup> خودروهای سواری شامل خودروهای سواری شخصی و غیرشخصی بنزینی، دیزل و الکتریکی و همینطور خودروهای سواری تفریحی (با گنجایش کمتر از ۱۰ مسافر) می‌شود که تحت عنوان کد تعرفه سیستم هماهنگ چهار رقمی «۸۷۰۳» قرار می‌گیرد.

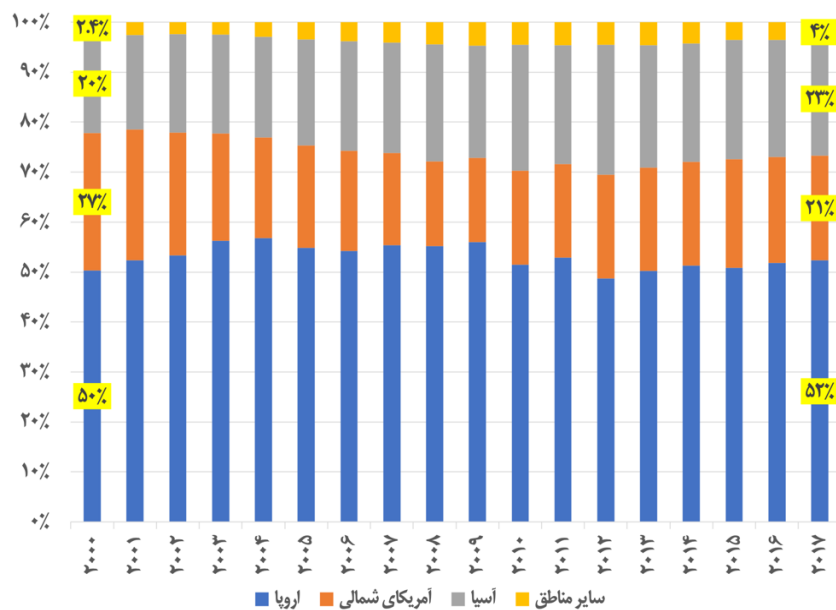
صادرکنندگان بزرگ خودرو و قطعات و اجزاء هستند. هر چند که تعداد محدودی از کشورهای جهان تولیدکننده و صادرکننده خودرو به شمار می‌روند، اما کشورهایی که درگیر تولید و صادرات قطعات و اجزاء خودرو هستند به مراتب بیشتر است. سهم حدود ۴۰ درصدی قطعات و اجزاء از کل تجارت گروه خودرو نشان‌دهنده اهمیت آن در زنجیره جهانی خودرو است.

نمودار ۸- روند صادرات جهانی گروه خودرو (میلیارد دلار)



منبع: سازمان تجارت جهانی (گروه خودرو شامل انواع خودرو و قطعات و اجزاء)

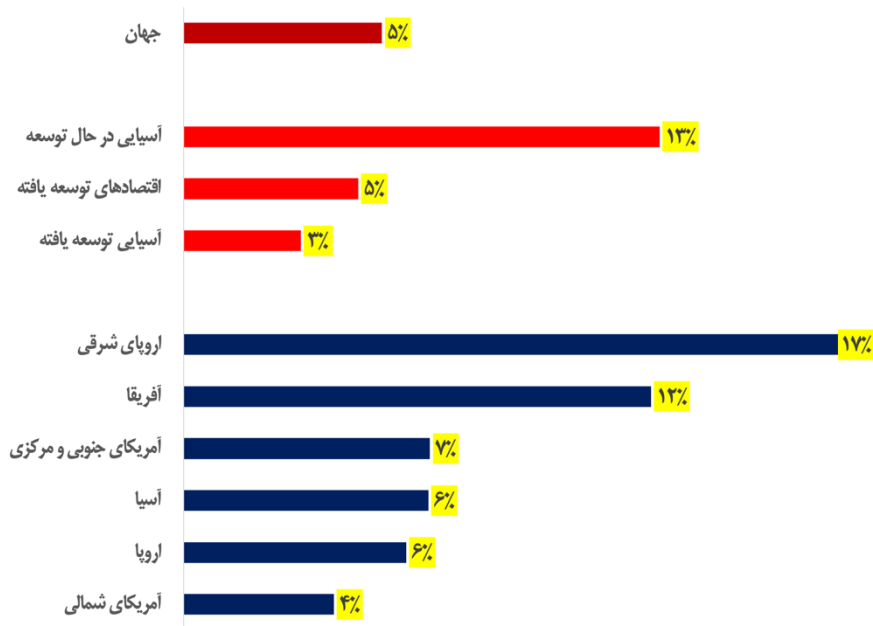
نمودار ۹- ترکیب قاره‌ای صادرات جهانی گروه خودرو (میلیارد دلار)



منبع: سازمان تجارت جهانی (گروه خودرو شامل انواع خودرو و قطعات و اجزاء)

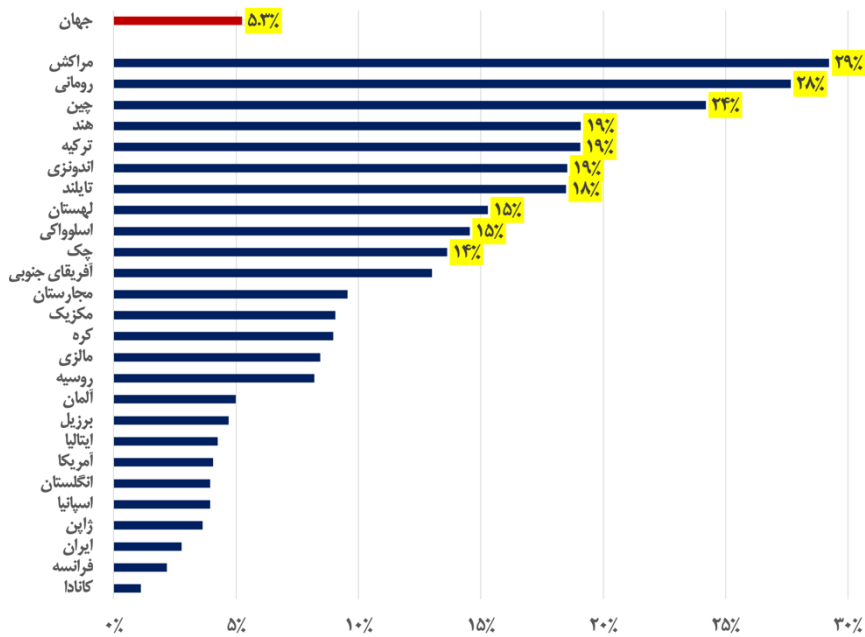


نمودار ۱۰- رشد میانگین سالانه صادرات گروه خودرو (دوره ۲۰۱۸-۱۹۹۸ میلادی)



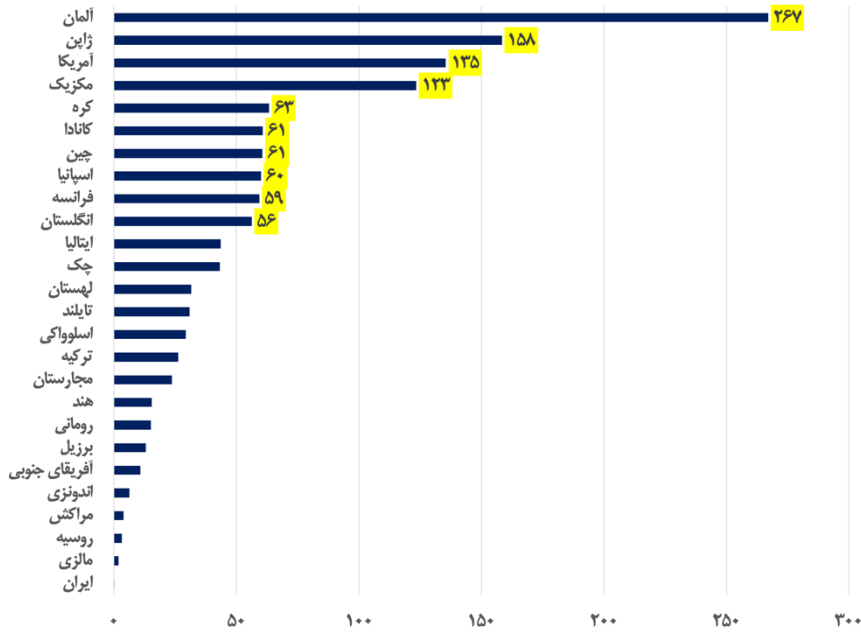
منبع: سازمان تجارت جهانی (گروه خودرو شامل انواع خودرو و قطعات و اجزاء)

نمودار ۱۱- رشد میانگین سالانه صادرات گروه خودرو (دوره ۲۰۱۸-۱۹۹۸ میلادی)



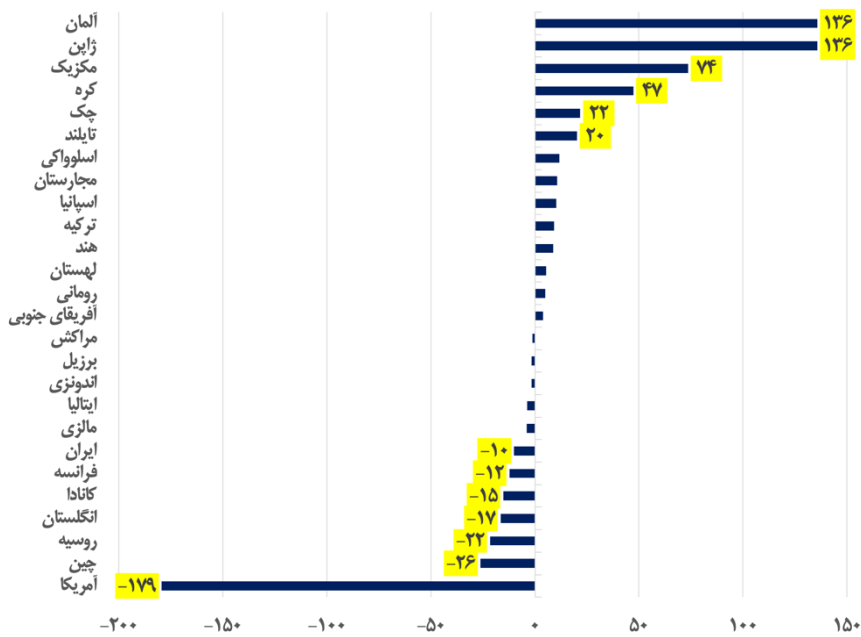
منبع: سازمان تجارت جهانی (گروه خودرو شامل انواع خودرو و قطعات و اجزاء)

نمودار ۱۲- صادرات گروه خودرو تولیدکنندگان بزرگ خودرو (۲۰۱۸ میلادی ، میلیارد دلار)



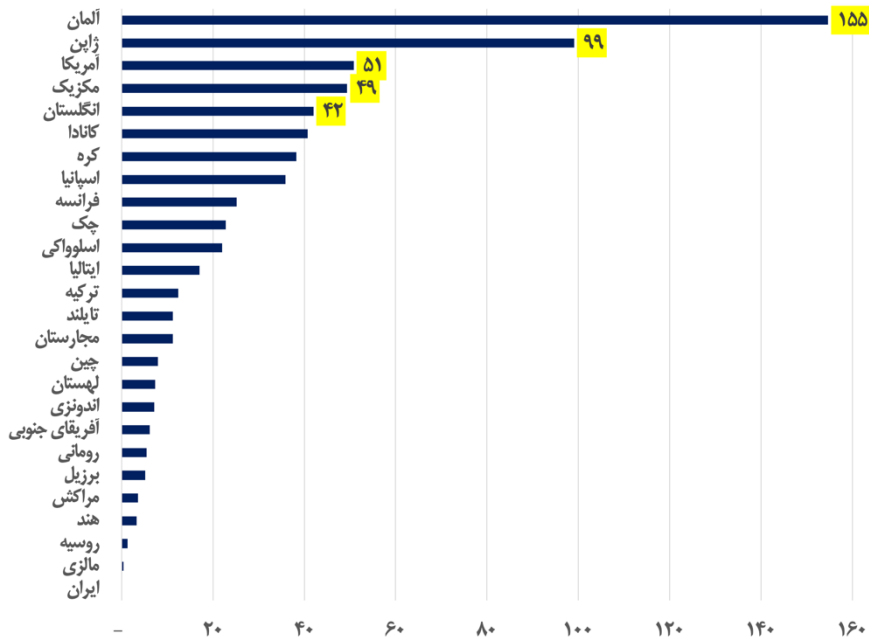
منبع: سازمان تجارت جهانی (گروه خودرو شامل انواع خودرو و قطعات و اجزاء)

نمودار ۱۳- تراز تجاری گروه خودرو تولیدکنندگان بزرگ خودرو (۲۰۱۸ میلادی ، میلیارد دلار)



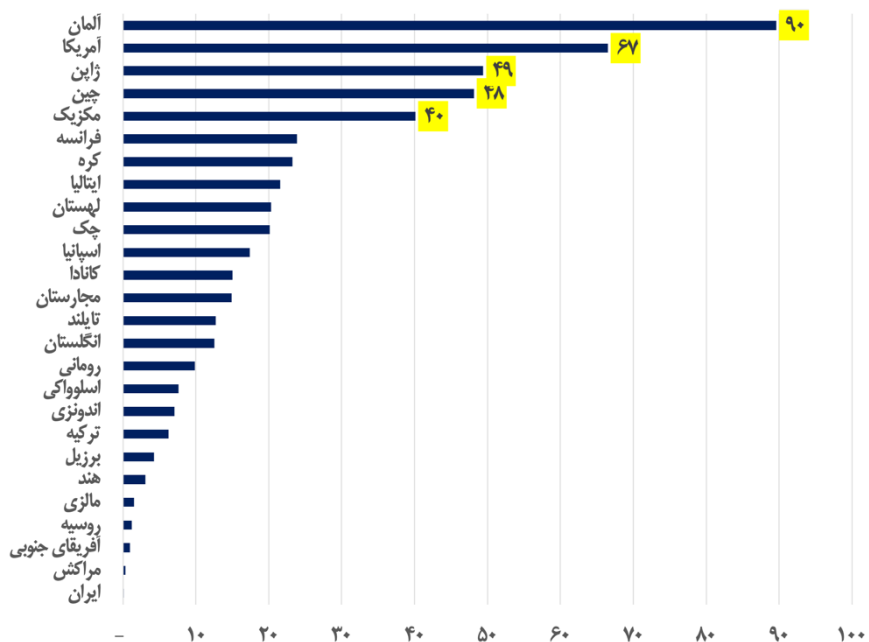
منبع: سازمان تجارت جهانی (گروه خودرو شامل انواع خودرو و قطعات و اجزاء)

نمودار ۱۴- صادرات خودرو و سواری تولیدکنندگان بزرگ خودرو (۲۰۱۸ میلادی ، میلیارد دلار)



منبع: سازمان تجارت جهانی (گروه خودرو شامل انواع خودرو قطعات)

نمودار ۱۵- صادرات قطعات و اجزاء خودرو تولیدکنندگان بزرگ خودرو (۲۰۱۸ میلادی ، میلیارد دلار)



منبع: سازمان تجارت جهانی (گروه خودرو شامل انواع خودرو قطعات)

#### ۴- روندهای تجاری جهانی گروه خودرو

در دهه دوم قرن بیست و یکم (۲۰-۲۰۱۱ میلادی) صادرات خودرو سواری بنزینی<sup>۱</sup> شش تولیدکننده بزرگ صاحب فنآوری و برند (آلمان، ژاپن، آمریکا، کره جنوبی، انگلستان و فرانسه) دچار افول یا رشد پایین شد. در دوره ۲۰۱۱-۱۹۹۴ میلادی صادرات خودرو سواری بنزینی این شش تولیدکننده از رشد میانگین سالانه ۵,۲ درصد برخوردار بود که در دوره ۲۰۱۱-۱۸ میلادی به یک درصد کاهش یافت (نمودار شانزده). در دوره ۲۰۱۱-۱۸ میلادی صادرات خودرو سواری بنزینی سایر کشورها (به جز شش تولیدکننده بزرگ) دارای رشد میانگین سالانه ۵ درصد بود. سهم شش تولیدکننده بزرگ از کل صادرات جهانی خودرو سواری بنزینی از ۵۸ درصد در سال ۱۹۹۴ میلادی به ۵۲ درصد در سال ۲۰۱۱ میلادی و ۴۵ درصد در سال ۲۰۱۸ میلادی کاهش یافت.

#### ۴-۱- اروپای شرقی و ترکیه

در دوره ۲۰۱۸-۱۹۹۳ میلادی صادرات گروه خودرو کشورهای اروپای شرقی (چک، لهستان، اسلواکی، مجارستان و رومانی) و ترکیه با ۱۷,۳ میانگین رشد سالانه از ۳,۱ به ۱۶۹ میلیارد دلار افزایش یافت. (نمودار ۱۷) در همین دوره میانگین رشد سالانه تولیدات و گروه خودرو جهان به ترتیب ۶,۶ و ۶,۱ درصد بود. در سال ۲۰۱۸ میلادی صادرات (و میانگین رشد سالانه صادرات گروه خودرو در دوره ۲۰۱۸-۱۹۹۳ میلادی) کشورهای چک ۴۳ میلیارد دلار (۱۵,۵ درصد)، لهستان ۳۲ میلیارد دلار (۱۶,۷ درصد)، اسلواکی ۲۹ میلیارد دلار (۲۱,۶ درصد)، ترکیه ۲۶ میلیارد دلار (۲۰,۴ درصد)، مجارستان ۲۴ میلیارد دلار (۱۶,۱ درصد) و رومانی ۱۵ میلیارد دلار (۱۸,۶ درصد) است.

صادرات گروه خودرو ترکیه ۱۵۰ میلیون دلار در سال‌های ۹۱-۱۹۹۰ میلادی بود که با ۱۰ برابر رشد به ۱,۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۰ میلادی بالغ گردید و با ۱۲ برابر رشد نسبت به سال ۲۰۰۰ میلادی به ۱۸ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۸ میلادی صعود کرد (نمودار ۱۸). بروز بحران مالی جهانی موجب شد که صادرات گروه خودرو ترکیه به ۱۲ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۹ میلادی و حدود ۱۵ و ۱۷ میلیارد دلار، به ترتیب در سال‌های ۲۰۱۰-۲۰۱۲ و ۲۰۱۳-۱۵ کاهش یابد. در سال‌های ۱۸-۲۰۱۶ صادرات گروه خودرو ترکیه به سرعت افزایش یافت و به ۲۶ میلیارد دلار صعود پیدا کرد. تراز تجاری خودرو ترکیه بین منفی ۲ تا مثبت ۳ میلیارد

<sup>۱</sup> خودروهای سواری بنزینی شامل خودروهای سواری شخصی بنزینی است که تحت عنوان کدهای تعرفه سیستم هماهنگ شش رقمی «۸۷۰۳۲۱» قرار می‌گیرد. ۸۷۰۳۲۲، ۸۷۰۳۲۳ و ۸۷۰۳۲۴ قرار می‌گیرد.

دلار در دوره ۲۰۱۶-۱۹۹۵ در نوسان بود که به ۳ و ۷ میلیارد دلار در به ترتیب سال‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ میلادی بالغ گردید. تراز تجاری قطعات و اجزاء خودرو ترکیه بین منفی ۳ تا ۴ میلیارد دلار در دوره ۱۶-۲۰۰۴ میلادی در نوسان بود که به منفی ۵ تا ۶ میلیارد دلار در سال‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ میلادی رسید. تراز تجاری خودرو سواری و قطعات و اجزاء ترکیه تا سال‌های ۱۶-۲۰۱۵ میلادی منفی بود و از منفی ۶ میلیارد دلار در این سال‌ها به منفی ۲ و مثبت ۲ میلیارد دلار، به ترتیب در سال‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ میلادی رسید (نمودار ۱۹). در سال ۲۰۱۸ میلادی صادرات خودرو سواری ترکیه ۱۲ و واردات آن ۶ میلیارد دلار بود. خودروسازی ترکیه بیشتر متکی به تولید خودرو با قطعات و اجزاء وارداتی و همینطور تا حدی تولید داخل است که بیشتر تحت لیسانس خودروسازان اروپایی صورت می‌گیرد. در این کشور بخش قطعه‌سازی نیز در حال رشد می‌باشد. بازارهای هدف صادراتی خودروی سواری ترکیه کشورهای اروپای غربی با سهم بیش از ۸۰ درصد صادرات هستند.

صادرات خودرو سواری چک با روند رشد مستمر (و تا حدی توانی) از ۷۰۰ میلیون دلار در سال ۱۹۹۵ میلادی به ۲۳ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ میلادی صعود پیدا کرد. در همین مدت تراز تجاری خودرو سواری و قطعات و اجزاء خودرو چک از ۴۰۰ میلیون دلار به ۲۶ میلیارد دلار افزایش یافت (نمودار ۲۰). بر خلاف ترکیه صادرات گروه خودرو چک از بحران مالی جهانی سال ۲۰۰۸ میلادی کمتر صدمه دید. هر چند که صادرات «قطعات و اجزاء خودرو» از «خودرو سواری» چک بیشتر است، اما تا سال ۲۰۰۸ میلادی تراز تجاری «قطعات و اجزاء خودرو» از «خودرو سواری» چک در حول و حوش یکدیگر بود و در این سال هر دو به حدود ۸ میلیارد دلار رسید. در دوره ۱۸-۲۰۰۹ میلادی تراز تجاری «قطعات و اجزاء خودرو» در حدود ۸ میلیارد دلار نوسان کرد، اما تراز تجاری «خودرو سواری» افزایش یافت و به ۱۸ میلیارد دلار رسید. در صنعت خودروسازی چک ضمن تولید خودرو با قطعات و اجزاء وارداتی و بیشتر تحت لیسانس خودروسازان اروپایی، قطعه‌سازی نیز با قدرت رشد کرده است. از کل تولید خودرو سواری چک ۸۴ درصد به اتحادیه اروپا صادر می‌گردد که نشان می‌دهد بازارهای هدف صنعت خودروسازی چک کشورهای اروپایی و به ویژه اروپای غربی هستند.

#### ۴-۲- جابجایی مکان تولید از اروپای غربی به اروپای شرقی

در سال ۱۹۹۵ میلادی تراز تجاری تراز تجاری «قطعات و اجزاء و خودرو سواری» فرانسه ۸ میلیارد دلار و چک فقط ۴۰۰ میلیون دلار بود که در سال ۲۰۰۴ میلادی برای فرانسه به ۱۳ و برای چک به ۶٫۶ میلیارد دلار بالغ گردید. از سال ۲۰۰۵ میلادی به بعد تراز تجاری «قطعات و اجزاء و خودرو سواری» چک از فرانسه فراتر رفت و روند آن به صورت مستمر و اگر شد به صورتی که در سال ۲۰۱۸ میلادی این تراز برای چک به

مثبت ۲۶ میلیارد دلار و برای فرانسه به منفی ۲۵ میلیارد دلار رسید (نمودار ۲۱). روند تجارت خارجی گروه خودرو فرانسه و چک مثال بارزی است برای نشان دادن این که چگونه بخش مهمی از صنعت خودروسازی اروپای غربی به اروپای شرقی تغییر مکان داده است.

#### ۴-۳- زوال خودروسازی در فرانسه

در سال ۱۹۹۵ میلادی فرانسه با صادرات ۱۱ میلیارد دلار چهارمین صادرکننده جهانی خودروهای سواری پس از کشورهای آلمان و ژاپن (هر یک ۳۹ میلیارد دلار) و آمریکا (۱۶ میلیارد دلار) بود. در سال ۲۰۱۸ میلادی صادرات جهانی خودروهای سواری بیش از ۳ برابر گردید، اما صادرات فرانسه در حد همان ۱۱ میلیارد دلار سال ۱۹۹۵ میلادی باقی ماند. در سال ۲۰۱۸ میلادی نه تنها صادرات خودروهای سواری کشورهای اروپای غربی انگلستان با ۲۹ و ایتالیا با ۱۲ و کره جنوبی با ۳۰ میلیارد دلار از فرانسه فراتر رفت که صادرات کشورهای مکزیک با ۴۴، کانادا با ۳۸، اسپانیا با ۲۰، اسلواکی با ۱۵ و چک با ۱۴ میلیارد دلار نیز از این کشور بیشتر بود.

تراز تجاری خودرو سواری فرانسه از ۹ تا ۱۰ میلیارد دلار در سال‌های ۴-۲۰۰۳ میلادی به سرعت کاهش یافت و از سال ۲۰۰۷ میلادی به بعد منفی شد و حول و حوش میانگین منفی ۱۲ میلیارد دلار در دوره ۱۸-۲۰۰۹ میلادی نوسان کرد. تراز تجاری قطعات و اجزاء خودرو فرانسه در روندی رو به کاهش به میزان صفر در سال ۲۰۱۲ میلادی رسید و از آن پس منفی شد و به منفی ۱۸ و ۱۲ میلیارد دلار به ترتیب در سال‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ میلادی تنزل یافت (نمودار ۲۲). در مجموع تراز تجاری «قطعات و اجزاء و خودرو سواری» فرانسه به منفی ۲۵ تا ۳۱ میلیارد دلار در سال‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ میلادی کاهش پیدا کرد و این کشور به واردکننده مطلق هم قطعات و اجزاء و هم خودرو سواری تبدیل گردید.

#### ۴-۴- مکزیک پایگاه خودروسازان آمریکایی

در سه دهه اخیر صادرات گروه خودرو مکزیک از رشدی نمایی برخوردار بوده است و با رشد میانگین سالانه ۱۲٫۷ درصد در دوره ۲۰۱۸-۱۹۹۰ میلادی از ۴٫۴ به ۱۲۳ میلیارد دلار صعود کرد و به عبارتی در ۲۸ سال گذشته ۲۸ برابر گردید (نمودار ۲۳). تولید خودرو و قطعات و اجزاء در مکزیک منشاء مهم تامین ارز خارجی با صادرات ۱۲۳ میلیارد دلار و تراز ارزی ۷۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ میلادی است که این کشور را در رده سوم جهانی پس از آلمان و ژاپن قرار می‌دهد. در این سال صادرات خودرو و قطعات و اجزاء مکزیک به ترتیب ۸۰ و ۴۳ میلیارد دلار و واردات قطعات و اجزاء آن ۴۰ میلیارد دلار بود که نشان می‌دهد ضمن آن

که قطعه‌سازی در این کشور رشد پیدا کرده، بخش مهمی از تولید خودروی این کشور با قطعات و اجزاء وارداتی انجام می‌گردد.

قرارداد تجارت آزاد آمریکای شمالی (نفتا، شامل کشورهای آمریکا، کانادا و مکزیک)<sup>۱</sup> تاثیر کلیدی بر روی رشد و توسعه تولید خودرو در مکزیک برای صادرات به بازار آمریکا داشته است، به صورتی که صادرات انواع وسایل نقلیه زمینی و قطعات و اجزاء (به جز ریلی)<sup>۲</sup> مکزیک به آمریکا با ۴ برابر رشد در دوره ۱۹-۲۰۰۱ میلادی به ۱۰۲ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ میلادی بالغ گردید و سهم آمریکا از صادرات مکزیک به ۸۰ درصد بالغ گردید. در سال ۲۰۱۹ میلادی از کل واردات ۳۱۰ میلیارد دلاری انواع وسایل نقلیه زمینی و قطعات و اجزاء (به جز ریلی) آمریکا، سهم مکزیک ۱۰۲، کانادا ۵۶، اتحادیه اروپا ۵۶ و ژاپن ۵۰ میلیارد دلار است. در این سال از کل واردات ۱۸۰ میلیارد دلاری خودروهای سواری آمریکا، سهم اتحادیه اروپا ۴۳، ژاپن ۴۰ و مکزیک و کانادا هر یک ۳۸ میلیارد دلار بود.

#### ۴-۵- بلوغ خودروسازی در کره جنوبی

تراز تجاری خودرو سواری کره جنوبی از ۷ میلیارد دلار در سال ۱۹۹۵ میلادی به حدود ۳۸ میلیارد دلار در سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۴ میلادی صعود کرد و پس از آن به تدریج کاهش پیدا کرد و به ۲۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ میلادی رسید. تراز تجاری قطعات و اجزاء خودرو این کشور تا سال ۱۹۹۵ میلادی منفی بود، اما به تدریج بالا رفت و به حدود ۲۸ میلیارد دلار در سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۸ میلادی بالغ گردید. تراز تجاری «قطعات و اجزاء و خودرو سواری» کره جنوبی از ۶ میلیارد دلار در سال ۱۹۹۵ میلادی به ۶۸ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۴ میلادی افزایش یافت، اما از آن پس روند نزولی طی کرد و به ۵۳ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ میلادی کاهش پیدا کرد (نمودار ۲۴). روند صنعت خودروسازی در کره جنوبی به بلوغ خود رسیده است که (با تاخیر) ادامه روند ژاپن در این صنعت است.

<sup>۱</sup> North American Free Trade Agreement (NAFTA)

<sup>۲</sup> شامل انواع وسایل نقلیه زمینی (به استثنای ریلی) اعم از خودروهای سواری شخصی (بنزینی، دیزلی، الکتریکی و سایر انواع)، تفریحی و ورزشی، حمل بار و حمل مسافر، خودروهای خدماتی، ساختمانی، کشاورزی و سنگین و حتی موتورسیکلت و دوچرخه و قطعات و اجزاء مکانیکی آنها (به استثنای اقلامی مانند موتور و قطعات الکتریکی و صندلی) که تحت عنوان کد تعرفه سیستم هماهنگ دو رقمی «۸۷» قرار می‌گیرد.

#### ۴-۶- توسعه زیرساخت قطعه‌سازی در چین

صادرات خودرو سواری چین از یک میلیارد دلار در سال ۲۰۰۶ میلادی به ۸ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ میلادی صعود کرد. در سال ۲۰۱۸ میلادی کل صادرات خودروی چین به ۱۶ میلیارد دلار بالغ گردید. در دوره ۲۰۱۸-۱۹۹۵ میلادی صادرات کل قطعات و اجزاء خودرو چین از ۲ به ۹۸ میلیارد دلار رسید<sup>۱</sup> (نمودار ۲۵). چین ۵۰ میلیارد دلار خودرو سواری در سال ۲۰۱۸ میلادی وارد کرد که در نتیجه تراز تجاری خودرو سواری این کشور به منفی ۴۲ میلیارد دلار بالغ گردید. در این سال صادرات و واردات قطعات و اجزاء تخصصی خودرو چین به ترتیب ۴۸ و ۳۹ میلیارد دلار بود (نمودار ۲۶). در یک جمع‌بندی کلی صادرات و واردات کل زنجیره خودروسازی چین (انواع خودرو و قطعات و اجزاء) به هم نزدیک شده است. چین با وجود این که یک واردکننده بزرگ خودرو به شمار می‌رود و همینطور حجم بالایی از قطعات و اجزاء را برای مونتاژ و تولید خودرو وارد می‌کند، در عین حال با تولید و صادرات انواع قطعات و اجزاء تخصصی و غیر تخصصی زنجیره خودرو توازن تجاری را برقرار ساخته است. این کشور ضمن توسعه زیرساخت قطعه‌سازی اقدام به تولید گسترده خودروهای تحت لیسانس (با قطعات و اجزاء وارداتی و داخلی) و خودروهای داخلی (با قطعات و اجزاء بیشتر وارداتی) و همینطور تولید انواع قطعات و اجزاء خودرو (جهت خودروسازی داخلی و صادرات) می‌کند.

#### ۴-۷- روندهای جهانی خودروسازی

در زنجیره جهانی عرضه خودرو، نزدیکی به بازارها و قطب‌های اصلی تولید خودرو نقش مهمی در توسعه ایفا می‌کند. سهم ۸۰ درصد صادرات خودرو سواری «کشورهای چک، اسلواکی، لهستان، مجارستان، رومانی، مراکش و ترکیه» به اتحادیه اروپا و «مکزیک و کانادا» به آمریکا انجام می‌شود که برای قطعات و اجزاء خودرو ۸۷ درصد و برای کل انواع خودرو و قطعات و اجزاء آن بیش از ۸۲ درصد است. در مناطق اروپا و آمریکای شمالی هم خودروسازهای مادر و هم بازارهای هدف اروپایی یا آمریکایی هستند، به این معنی که خودروسازان بزرگ این مناطق برای تامین نیازهای بازارهای منطقه‌ای (معمولا خودرو با قیمت متوسط و مناسب) اقدام به جابجایی تولید به کشورهای هم‌جوار (با هزینه تولید پایین‌تر) کرده‌اند. خودروسازان آمریکایی در مکزیک و خودروسازان اروپای غربی در اروپای شرقی، ترکیه و مراکش زنجیره‌های تولید

<sup>۱</sup> در سال ۲۰۱۸ میلادی، صادرات ۹۸ میلیارد دلار قطعات و اجزاء خودرو چین شامل همه اقلام و لوازم جهت خودرو می‌گردد. در این سال صادرات و واردات قطعات و اجزاء تخصصی خودرو سواری (با کد تعرفه استاندارد هماهنگ ۸۷۰۸)، به ترتیب ۳۵ و ۲۹ میلیارد دلار بود. مقایسه این دو آمار نشان می‌دهد که کسب درآمدهای ارزی و مشارکت در زنجیره عرضه جهانی خودرو صرفا حاصل تمرکز بر تولید و صادرات اقلام خاص مانند خودرو سواری بنزینی نیست و در این زنجیره فرصت‌های مشارکت و کسب ارزش افزوده و درآمد ارزی زیاد و متنوعی وجود دارد.



(وابسته یا پیمانکاری) را شکل داده و تولیدکنندگان اقماری را ایجاد کرده‌اند. در دو دهه اخیر علاوه بر رویداد مهم و کلیدی ورود چین و جدیداً هند به صنعت و بازار خودروی جهان، تا حد قابل توجهی منطقه-گرایی بر زنجیره جهانی خودروسازی حاکم شده است و سه منطقه مهم به ترتیب آسیای جنوبشرقی (مثلت ژاپن، کره جنوبی و چین)، اروپایی و آمریکای شمالی شکل گرفته است.

چین، هند، اندونزی، تایلند، چک، اسلواکی، لهستان، مجارستان، رومانی، ترکیه، مراکش و مکزیک از بالاترین رشد صادرات خودرو و قطعات در دو دهه اخیر برخوردار هستند. قطعه‌سازی بر مبنای مشارکت در زنجیره جهانی و نه تامین داخلی شکل گرفته و توسعه یافته است، بدین معنی که هدف صرفاً ساخت قطعات و اجزاء برای تامین نیاز داخلی یا ساخت خودروی ملی نیست، بلکه قطعه‌سازی بیشتر در ارتباط با زنجیره‌های عرضه جهانی خودرو توسعه پیدا کرده است. به همین ترتیب خودروسازی نیز در ارتباط با زنجیره‌های جهانی تعریف شده است.

هم اکنون هدف اقتصادهای درگیر زنجیره جهانی خودرو کسب سهم قابل ملاحظه و در خور از کیک ارزش افزوده جهانی<sup>۱</sup> این صنعت است. کسب سهم از بازارها و درآمدهای ارزی و مشارکت در زنجیره‌های عرضه جهانی خودرو صرفاً حاصل تمرکز بر تولید و صادرات اقلام خاص مانند خودرو سواری بنزینی نیست و در این زنجیره‌ها فرصت‌های کسب ارزش افزوده و درآمد ارزی متنوعی وجود دارد. در خودروسازی جهانی و به ویژه برای بازیگران جدید، تولید خودرو سواری (به ویژه کامل تحت عنوان خودروی ملی) هدف نیست. از کل صادرات جهانی وسایل نقلیه زمینی و قطعات و اجزاء مربوطه (به استثنای ریلی) فقط حدود یک-سوم مربوط به صادرات خودرو سواری بنزینی است و دو-سوم بقیه شامل خودروهای سواری شخصی (غیر بنزینی)، تفریحی، حمل بار و حمل مسافر، خودروهای خدماتی، ساختمانی، کشاورزی و سنگین و قطعات و اجزاء مکانیکی و الکتریکی، موتور و نیروی محرکه و صندلی و تزئینات داخلی می‌باشد. در یک جمع‌بندی نهایی کشورهای خودروساز را با توجه به شدت فعالیت آنها در زنجیره خودروسازی جهانی، می‌توان بر حسب گروه‌های زیر طبقه‌بندی کرد.

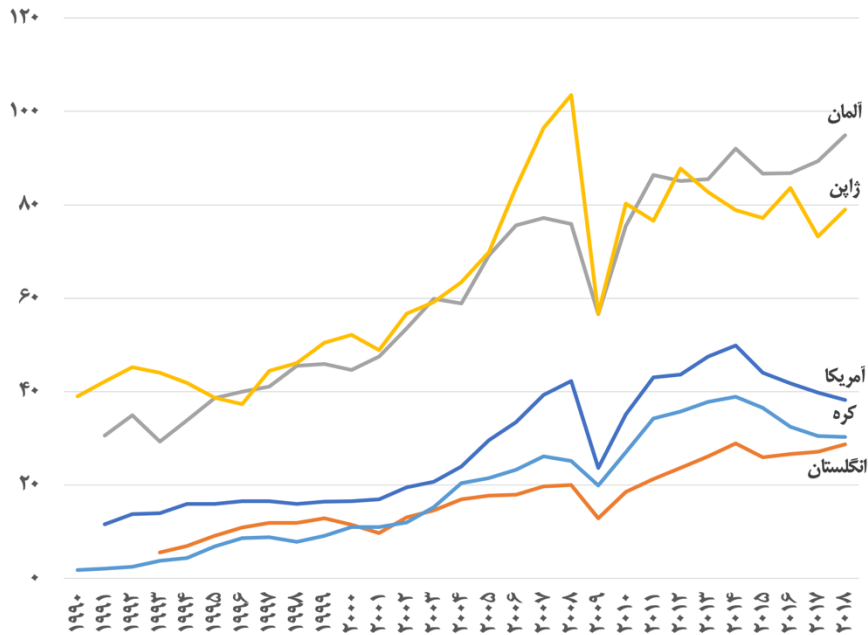
۱- صاحب فناوری و برند (قطعه‌ساز/خودروساز/صادرکننده): آلمان، ژاپن، آمریکا، کره جنوبی، انگلستان، فرانسه و ایتالیا

۲- قطعه‌ساز/خودروساز/صادرکننده: چک و مجارستان

<sup>۱</sup> GVC: Global Value Chain

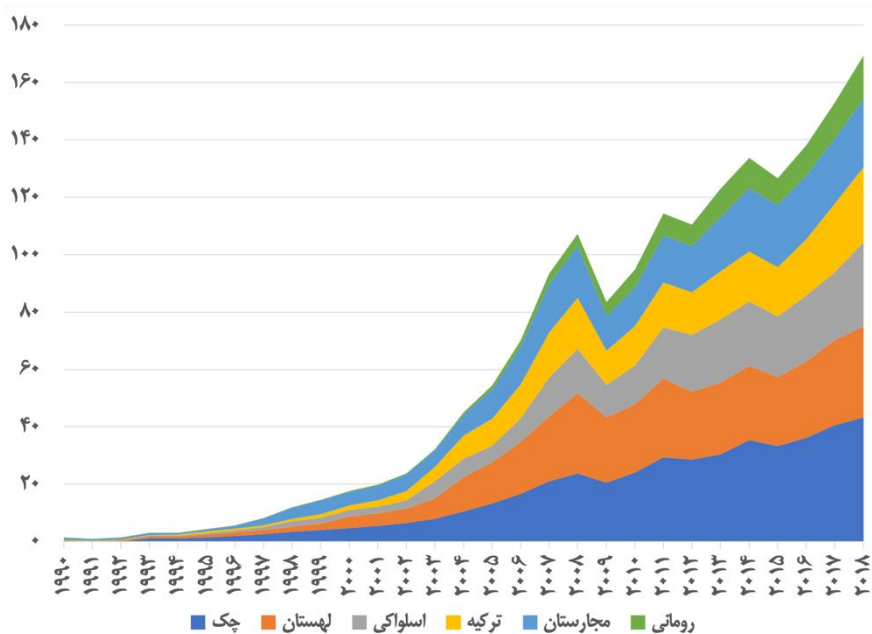
- ۳- خودرو ساز/صادر کننده: اسپانیا، ترکیه، اسلواکی، مکزیک، برزیل، مراکش، تایلند و اندونزی  
 ۴- قطعه ساز/صادر کننده: چین، لهستان و رومانی  
 ۵- مونتاژ کننده: روسیه، مالزی و ایران

نمودار ۱۶- صادرات خودرو سواری آلمان، ژاپن، آمریکا، کره جنوبی و انگلستان (میلیارد دلار)



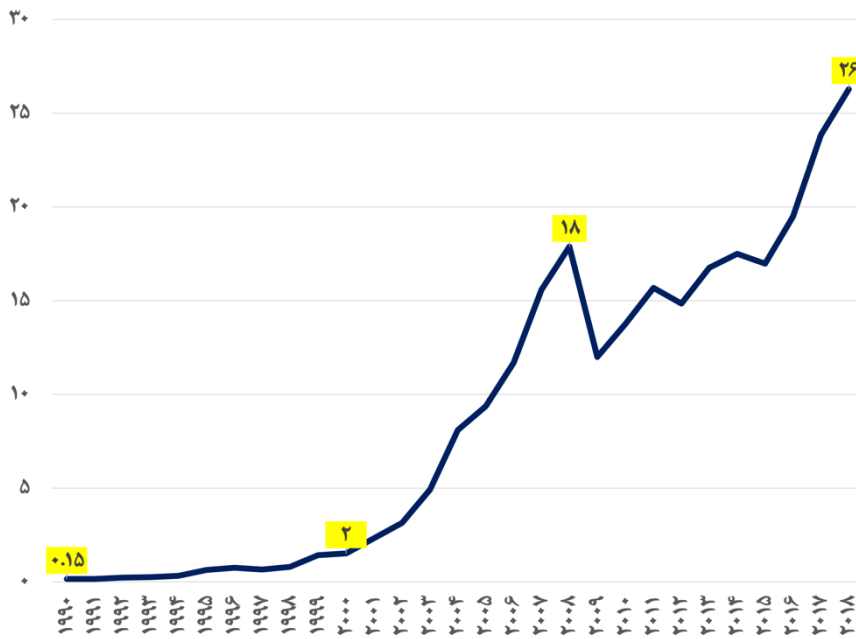
منبع: سازمان تجارت جهانی

نمودار ۱۷- صادرات گروه خودرو کشورهای اروپای شرقی و ترکیه (میلیارد دلار)



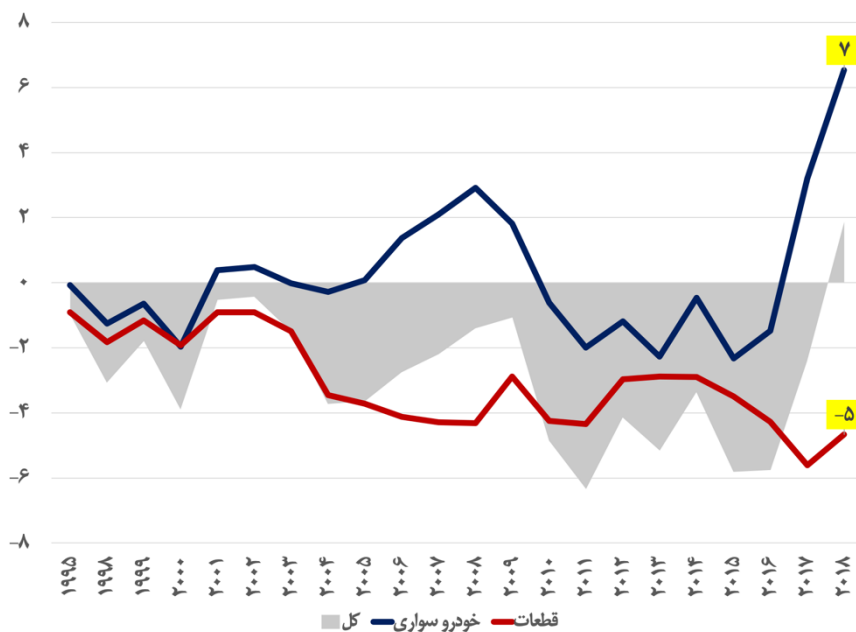
منبع: سازمان تجارت جهانی (گروه خودرو شامل انواع خودرو و قطعات و اجزاء)

نمودار ۱۸- صادرات گروه خودرو ترکیه (میلیارد دلار)



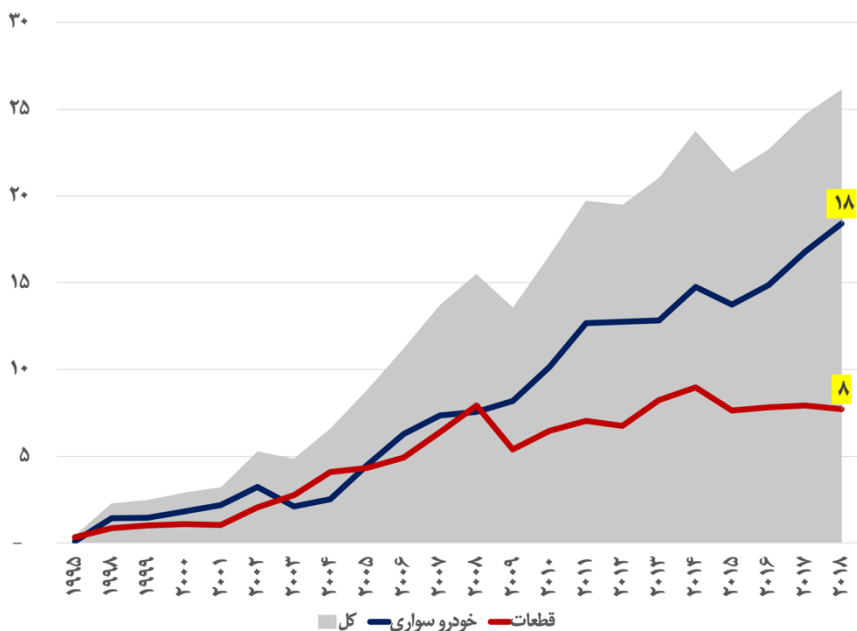
منبع: سازمان تجارت جهانی (گروه خودرو شامل انواع خودرو و قطعات و اجزاء)

نمودار ۱۹- تراز تجاری خودرو سواری و قطعات و اجزاء ترکیه (میلیارد دلار)



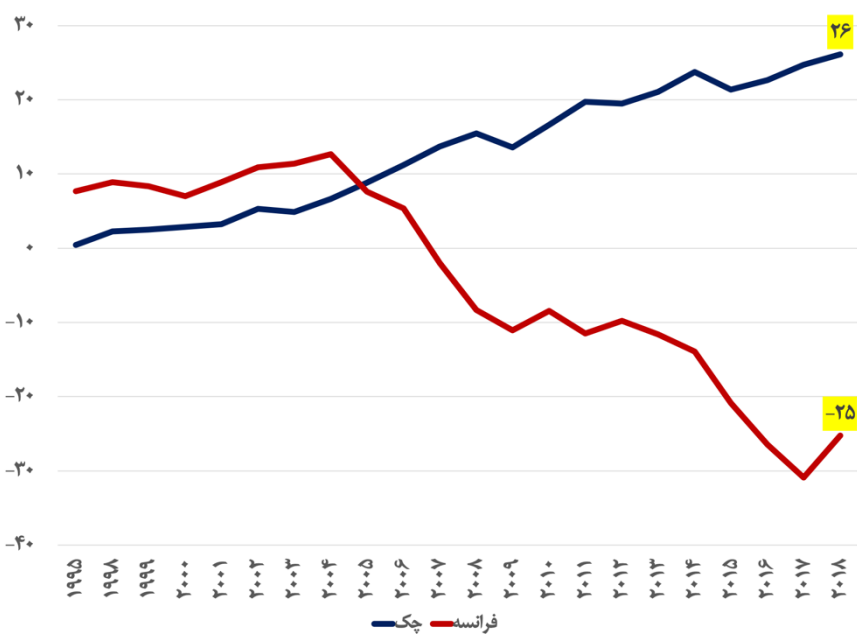
منبع: سازمان تجارت جهانی

نمودار ۲۰- تراز تجاری خودرو سواری و قطعات و اجزاء چک (میلیارد دلار)



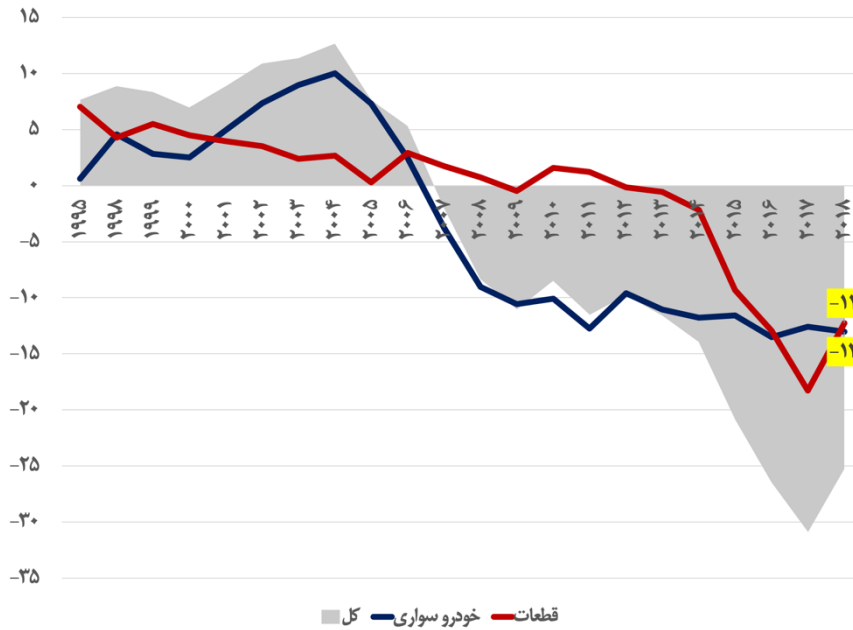
منبع: سازمان تجارت جهانی

نمودار ۲۱- تراز تجاری گروه خودرو فرانسسه و چک (میلیارد دلار)



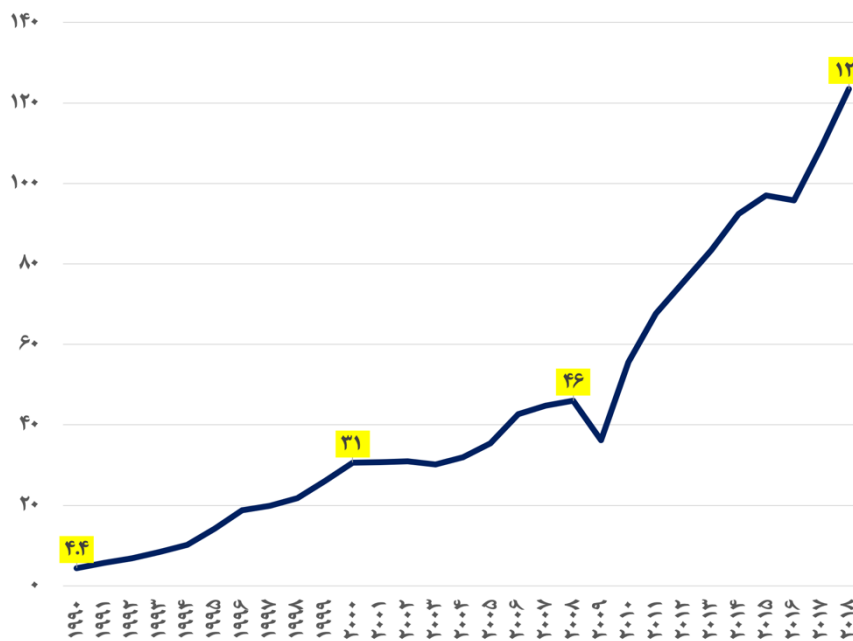
منبع: سازمان تجارت جهانی (گروه خودرو شامل انواع خودرو و قطعات و اجزاء)

نمودار ۲۲- تراز تجاری خودرو سواری و قطعات و اجزاء فرانسه (میلیارد دلار)



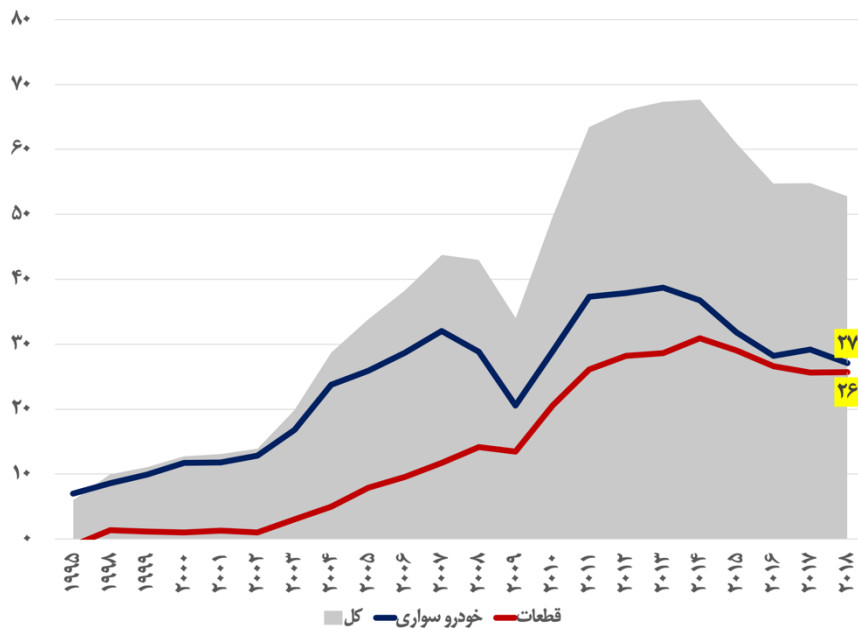
منبع: سازمان تجارت جهانی

نمودار ۲۳- صادرات گروه خودرو مکزیکی (میلیارد دلار)



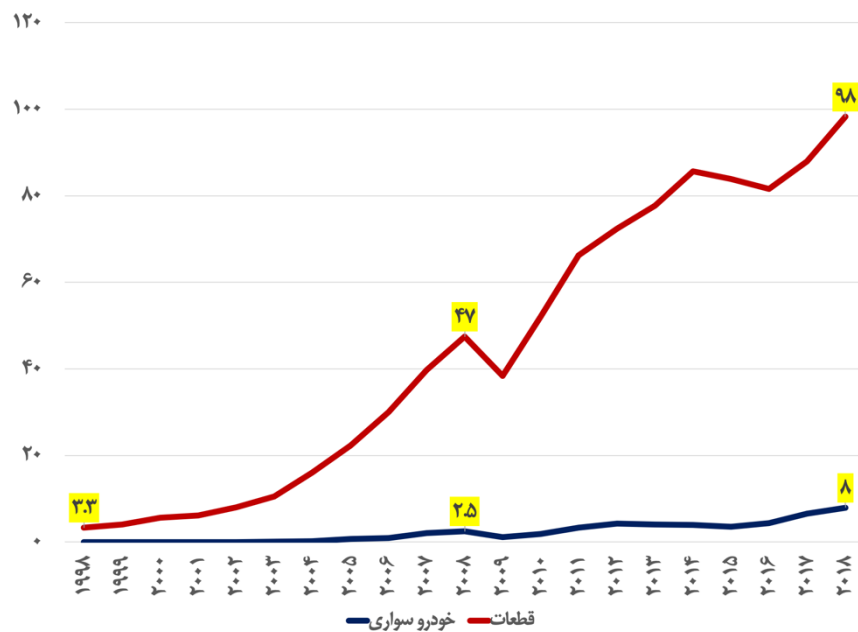
منبع: سازمان تجارت جهانی (گروه خودرو شامل انواع خودرو و قطعات و اجزاء)

نمودار ۲۴- تراز تجاری خودرو سواری و قطعات و اجزاء کره جنوبی (میلیارد دلار)



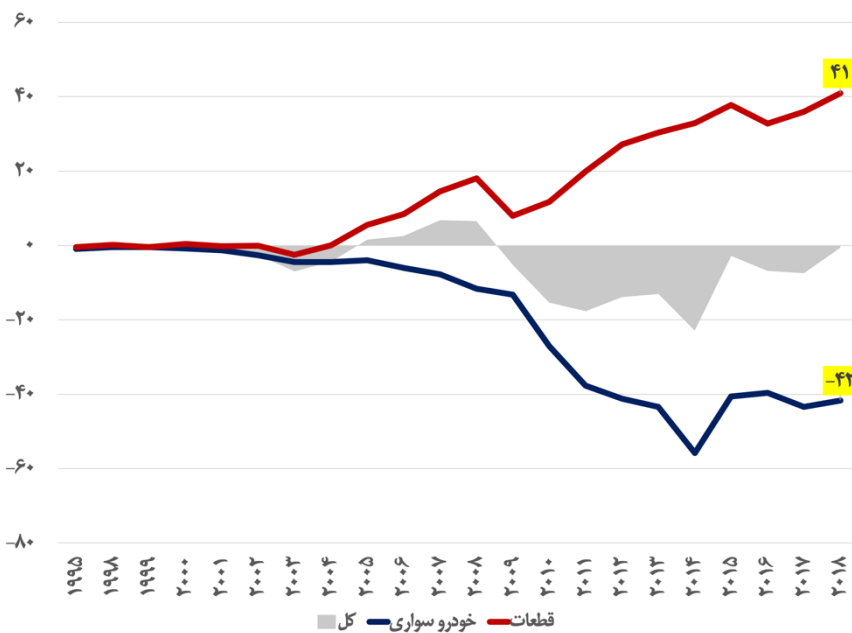
منبع: سازمان تجارت جهانی

نمودار ۲۵- صادرات خودرو سواری و قطعات چین (میلیارد دلار)



منبع: سازمان تجارت جهانی (گروه خودرو شامل انواع خودرو قطعات)

نمودار ۲۶- تراز تجاری گروه خودرو سواری و قطعات و اجزاء چین (میلیارد دلار)



منبع: سازمان تجارت جهانی (گروه خودرو شامل انواع خودرو و قطعات و اجزاء)

## ۵- تولید و تجارت خارجی خودرو ایران

بیش از نیم قرن است که از تولید خودرو در ایران می‌گذرد. در این مدت خودروسازی ایران از تولید و مونتاژ خودروهای اروپایی و آمریکایی قابل رقابت به تولید و مونتاژ خودروهای فرانسوی، چینی و کره‌ای از رده خارج شده سقوط پیدا کرده است و در همین حال کشورهایی که در سه تا پنج دهه پیش هیچ نامی از آنها در صنعت خودرو جهان نبود به الگوهای رشد جهانی این صنعت مبدل شده‌اند. هر چند که فضای مسلط بر اقتصاد و شرایط و روابط سیاسی و تجاری خارجی یکی از مهمترین مولفه‌ها در تکوین وضعیت کنونی خودروسازی در ایران به شمار می‌رود، اما بیش از این عوامل، ناکارآمدی ساختار و پارادایم اقتصادی-صنعتی حاکم، سیاستگذاری‌های نادرست و منفعت‌طلبی ذینفعان و ذیربطان و تشکیل سه‌وجهی آهنین «بوروکراتها-سیاستمدان-مدیران» حول صنعت خودروسازی مسبب و مسئول وضعیت نامطلوب کنونی است.

تاریخچه ساخت خودرو در ایران به اوائل دهه چهل شمسی باز می‌گردد. شرکت بازرگانی جیپ (پارس خودرو) کارخانه مونتاژ خود را در سال ۱۳۳۸ در جاده کرج تاسیس کرد. در سال ۱۳۴۱ شرکت ایران‌ناسیونال و در سال ۱۳۴۴ شرکت تولید اتومبیل سیتروئن نیز در آنجا مستقر شدند و عملاً فعالیت خودروسازی در ایران رونق گرفت. شرکت ایران‌خودرو (شرکت سهامی عام کارخانجات صنعتی ایران‌ناسیونال) که بزرگترین کارخانه خودروسازی ایران است، در سال ۱۳۴۱ با سرمایه ۱۰۰ میلیون ریال به

ثبت رسید و تولید اولیه آن اتوبوس بود. قرارداد تولید پیکان در سال ۱۳۴۵ منعقد شد و یک سال بعد در اردیبهشت ۱۳۴۶ کارخانه خودروسازی ایران ناسیونال با سرمایه حدود ۴۰۰ میلیون ریال تاسیس شد که قادر به مونتاژ روزانه ۱۰ دستگاه سواری و ۷ دستگاه اتوبوس و کامیون بود. خودروی پیکان تحت لیسانس کارخانه تالبوت انگلستان ساخته و در سال ۱۳۴۶ وارد بازار شد. از سال ۱۳۴۶ تا ۱۳۵۷ پیکان در مدل‌های مختلف کار، لوکس، جوانان، استیشن و وانت و همچنین اتوبوس، مینی‌بوس و آمبولانس در ایران خودرو تولید می‌شد. پیکان اولین خودروی مونتاژی پرتیراژ کشور بود که تولید آن پس از حدود چهل سال در سال ۱۳۸۴ متوقف شد. شرکت سایپا فعالیت خود را از سال ۱۳۴۵ با سرمایه اولیه ۱۶۰ میلیون ریال و با نام شرکت سهامی تولید اتومبیل سیتروئن ایران آغاز کرد و در سال ۱۳۴۷ با تولید (مونتاژ) خودرو ژیان به مرحله بهره‌برداری رسید. در اوایل سال ۱۳۵۴ از نام این شرکت واژه سیتروئن حذف شد و به نام شرکت سهامی ایرانی تولید اتومبیل و با نام اختصاری سایپا تغییر نام داد. این شرکت از سال ۱۳۶۱ شروع به مونتاژ وانت نیسان و از سال ۱۳۷۲ با عقد قرارداد با کیا موتورز کره جنوبی اقدام به مونتاژ خودرو پراید کرد.

#### ۵-۱- تولید خودرو

اولین آمارهای تولید (و/یا مونتاژ) خودرو در ایران به سال ۱۳۴۷ با میزان تولید ۱۷ هزار دستگاه خودرو سواری (شامل ۱۲ هزار دستگاه پیکان) بر می‌گردد و تولید خودرو به ۱۱۹ هزار دستگاه در سال ۱۳۵۶ بالغ گردید. تولید خودرو پس از انقلاب، در اثر وقوع جنگ با عراق به سرعت کاهش پیدا کرد و به ۱۱ هزار دستگاه خودرو سواری در سال ۱۳۶۸ رسید. در طی دهه‌های هفتاد و هشتاد شمسی تولید خودرو سواری در ایران شتاب گرفت و با رشد میانگین ۱۸ درصد از ۴۹ هزار دستگاه در سال ۱۳۷۰ به یک میلیون و ۴۱۲ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۰ صعود کرد. اعمال تحریم‌های نفتی و بانکی موجب شد که تولید خودرو سواری به کمتر از نصف به میزان ۷۸۸ و ۶۲۵ هزار دستگاه به ترتیب در سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ سقوط پیدا کند. پس از رفع تحریم‌ها تولید خودرو سواری به ۱,۲۶ و ۱,۴۴ میلیون دستگاه به ترتیب در سال‌های ۱۳۹۵ و ۱۳۹۶ افزایش یافت که با خروج آمریکا از برجام و اعمال تحریم‌های این کشور تولید خودرو سواری به ۸۸۴ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۷ کاهش پیدا کرد (نمودار ۲۷). در مجموع تولید خودرو سواری در ایران چهار مرحله زیر را طی کرده است.

مرحله اول: افزایش تولید خودرو از ۱۷ به ۱۱۹ هزار دستگاه در دوره ۵۶-۱۳۴۷

مرحله دوم: کاهش تولید خودرو از ۱۱۹ به ۱۱ هزار دستگاه در دوره ۶۸-۱۳۵۶

مرحله سوم: افزایش تولید خودرو از ۱۱ هزار به ۱,۴ میلیون دستگاه در دوره ۹۰-۱۳۶۸



مرحله چهارم: نوسان تولید خودرو بین ۶۲۰ هزار تا ۱,۴۴ میلیون دستگاه در دوره ۹۸-۱۳۹۰

بر اساس آمار وزارت صنعت، معدن و تجارت، تولید انواع خودرو به یک میلیون و ۵۳۶ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۶ بالغ گردید که با ۳۷,۸ درصد تنزل به ۹۵۶ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۷ کاهش یافت. تولید خودرو در سال ۱۳۹۶، شامل یک میلیون و ۴۴۳ هزار دستگاه سواری (با سهم ۹۴ درصد)، ۷۶ هزار دستگاه وانت، ۱۶۵۵۰ دستگاه کامیونت، کامیون و کشنده و ۴۰۹۴ دستگاه اتوبوس، مینی‌بوس، میدل‌باس و ون بود. در سال ۱۳۹۷، تولید خودرو سواری ۸۹۲ هزار دستگاه، وانت ۵۱ هزار دستگاه، کامیونت، کامیون و کشنده ۹۹۰۰ دستگاه و اتوبوس، مینی‌بوس، میدل‌باس و ون ۳۵۰۰ دستگاه بود. تولید انواع خودرو در گروه صنعتی ایران خودرو ۷۱۳ هزار دستگاه (با سهم ۴۶ درصد) و در گروه صنعتی سایپا ۶۶۷ هزار دستگاه (با سهم ۴۳ درصد) در سال ۱۳۹۶ بود که به ترتیب به ۴۲۶ و ۴۲۰ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۷ کاهش یافت. تولید سایر خودروسازان ۱۵۶ و ۱۱۰ هزار دستگاه انواع خودرو به ترتیب در سال‌های ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ بود. دو خودروساز بزرگ ایران خودرو و سایپا حدود ۹۰ درصد تولید انواع خودرو و همینطور خودرو سواری کشور را بر عهده دارند. سهم تولید خودروهای سواری از کل تولید خودرو جهان ۷۴ درصد و ایران ۹۴ درصد است که نشان می‌دهد سهم خودروهای تجاری و عمومی از تولید خودرو ایران پایین می‌باشد.

رتبه جهانی تولید خودرو سواری ایران در سال ۲۰۱۷ میلادی دوازدهمین (با سهم ۱,۹ درصد از کل تولید جهان) و در سال ۲۰۱۸ میلادی شانزدهمین (با سهم ۱,۵ درصد) بود. در سال ۲۰۱۷ میلادی تولید خودرو سواری در ایران ۱,۴ میلیون دستگاه و در کشورهای مکزیک، فرانسه و انگلستان حدود ۱,۸ و چک ۱,۳ میلیون دستگاه و تایلند ۸۲۰، کانادا ۷۵۰، ایتالیا ۷۴۰ و مالزی ۴۶۰ هزار دستگاه بود (نمودار ۲۸).

در دوره ۹۶-۱۳۵۶، میانگین رشد سالانه تولید ناخالص داخلی ایران ۱,۶ درصد و تولید خودرو سواری ۶,۴ درصد بود، یعنی این که اقتصاد ایران فقط ۹۰ درصد بزرگتر شد. اما تولید خودرو سواری ۱۲ برابر گردید. در دو دهه اخیر رشد تولید خودرو و تولید ناخالص داخلی در جهان در حدود هم می‌باشد، اما تولید خودرو در ایران به مراتب بیش از کل اقتصاد رشد کرده است. در دوره ۲۰۱۷-۱۹۹۷ تولید خودرو سواری در جهان ۷۸ درصد و در ایران ۹۸۰ درصد افزایش یافته است.

تولید خودرو ایران تحت تسلط مدل‌های فرانسوی، چینی، کره‌ای و داخلی از رده خارج شده یا خارج از استاندارد جهانی قرار دارد. از کل یک میلیون و ۴۴۳ هزار خودرو تولید شده در سال ۱۳۹۶ (پیش از تحریم-ها)، سهم خودروهای فرانسوی ۶۱۱ هزار دستگاه (با سهم ۴۲ درصد از کل)، خودروهای داخلی ۳۳۷ هزار دستگاه (۲۳ درصد)، خودروهای کره‌ای (عمدتاً پراید) ۲۵۹ هزار دستگاه (۱۸ درصد) و خودروهای چینی ۲۲۴ هزار (۱۶ درصد) می‌باشد. در این سال، تولید بر حسب برندهای خودرو به ترتیب شامل پژو با ۴۵۵

هزار دستگاه (و سهم ۳۲ درصد از کل)، پراید با ۲۲۳ هزار دستگاه (۱۵ درصد)، تیبا با ۱۸۷ هزار دستگاه (۱۳ درصد) و سمند با ۱۰۷ هزار دستگاه (۷,۴ درصد) است (نمودار ۲۹). بیش از ۲۰ مدل خودرو چینی در ایران مونتاژ (یا تحت عنوان قطعات منفصله) وارد می‌شود. در سال ۲۰۱۷ میلادی ایران سومین پایگاه جهانی تولید خودرو با برند پژو در جهان به میزان ۴۴۴ هزار دستگاه پس از فرانسه (کشور مادر پژو) و اسپانیا با به ترتیب ۱۱۳۸ و ۶۴۱ هزار دستگاه بود (نمودار ۳۰).

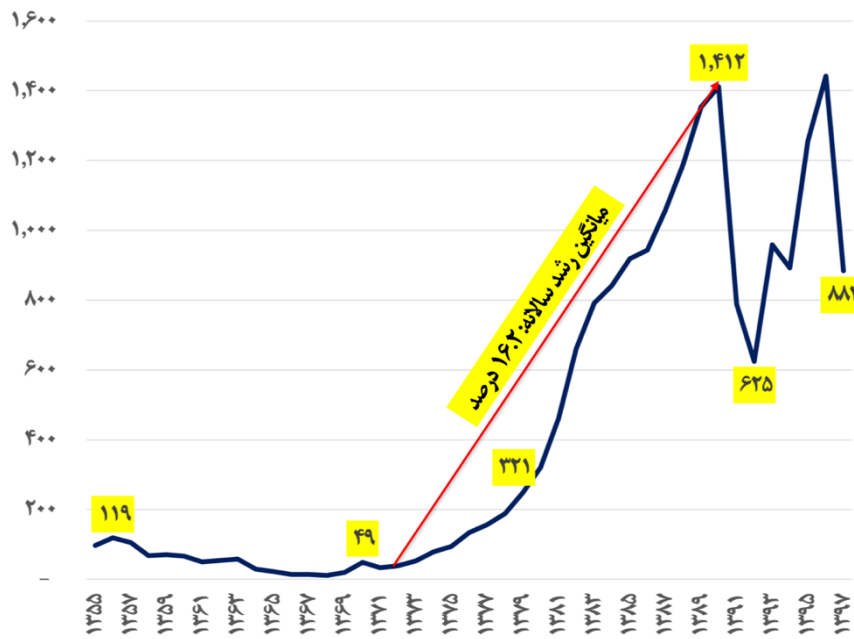
در سال ۲۰۱۷ (۲۰۱۶) میلادی تولید بزرگترین خودروسازان چینی به ترتیب شامل سایک ۲۸۷۰ (۲۵۶۰)، جیلی ۱۹۵۰ (۱۲۷۰)، چانگان ۱۶۲۰ (۱۷۲۰)، دانگ‌فنگ ۱۴۵ (۱۳۲)، بایک ۱۲۵۰ (۱۳۴۰) گریت‌وال ۱۰۴۰ (۱۰۹۰) هزار دستگاه بود (نمودار ۳۱). در این سال ایران خودرو ۷۱۰ و سایپا ۶۵۰ و در مجموع ۱۳۶۰ هزار دستگاه خودرو تولید کردند، که تولید این دو شرکت هم‌سطح چهارمین خودروساز و حدود نیمی از تولید بزرگترین خودروساز در چین است. در سال ۲۰۱۷ میلادی، به استثنای سایک، جیلی و دانگ‌فنگ، تولید سایر خودروسازان چینی از رشد منفی یا پایین برخوردار بود. در سال ۲۰۱۱ میلادی (۱۳۹۰) تولید خودروسازان چینی سایک ۱۴۷۹، چانگان ۱۱۶۷، دانگ‌فنگ ۱۱۰۹، بایک ۶۹۰، گریت‌وال ۴۸۷ و جیلی ۴۳۵ هزار دستگاه خودرو بود. مجموع تولید خودرو ایران بیش از بزرگترین خودروساز چین و هر یک از شرکت‌های ایران خودرو یا سایپا پس از دو خودروساز بزرگ چین بود. شرکت‌های خودروساز ایران در شرایطی اقدام به واردات خودرو کامل<sup>۱</sup> (تحت عنوان قطعات منفصله<sup>۲</sup> و تا حدی مونتاژ) از خودروسازان چینی تحت عنوان تولید داخل می‌کنند که بعضی از آنها شرکت‌های گمنام و کوچک چینی هستند. به عنوان مثال در سال ۲۰۱۷ میلادی، تولید خودروهای چینی هایما ۹۵، لیفان ۲۱۴ و برلیانس ۳۶۲ هزار دستگاه خودرو بود که در ایران نیز توسط خودروسازان داخلی عرضه شدند. در چند سال اخیر، ایران به هاب واردات (و تا حدی مونتاژ) جهانی و دروازه ورود به بازارهای جهانی خودروهای چینی مبدل شده است.

روند رو به رشد و مسلط خودروسازی ایران واردات خودروهای کامل توسط خودروسازان تحت عنوان قطعات منفصله و همچنین واردات قطعات و مونتاژ خودرو در یک دهه اخیر و به ویژه از چین است. در نتیجه خودروسازی ایران دچار ایستایی و پسرفت شده است و چین با تکیه بر به ویژه بازار ایران صادرات خودرو خود را توسعه داده است. در تحریم‌های قبلی و کنونی، اگر واردات خودرو و قطعات و اجزاء خودرو مدیریت شده بود و واردات قطعات منفصله (به ویژه از چین) محدود شده بود، تولید خودرو کشور به شدت کاهش پیدا نمی‌کرد.

<sup>۱</sup> CBU: Completely Built Unit

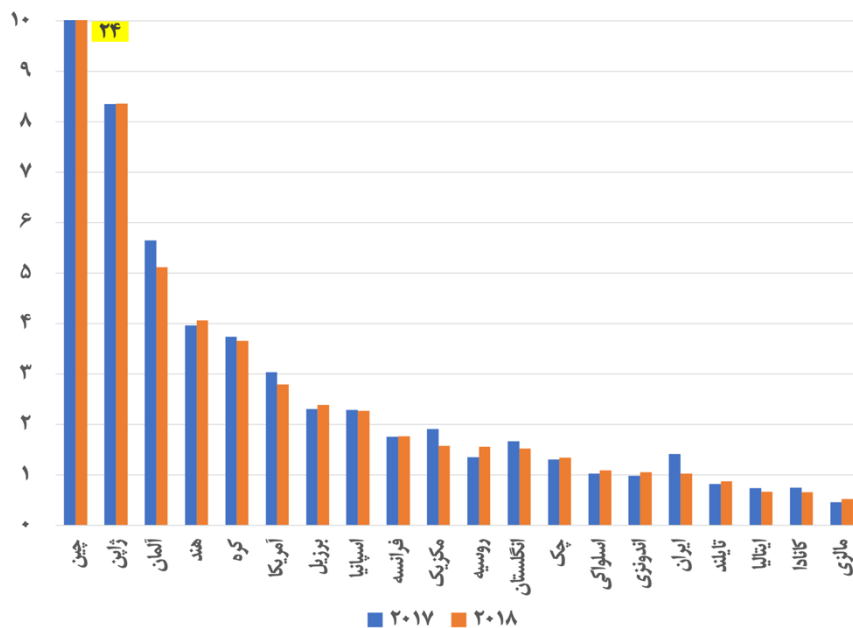
<sup>۲</sup> CKD: Completely Knocked Down

نمودار ۲۷- تولید خودرو سواری در ایران (هزار دستگاه)



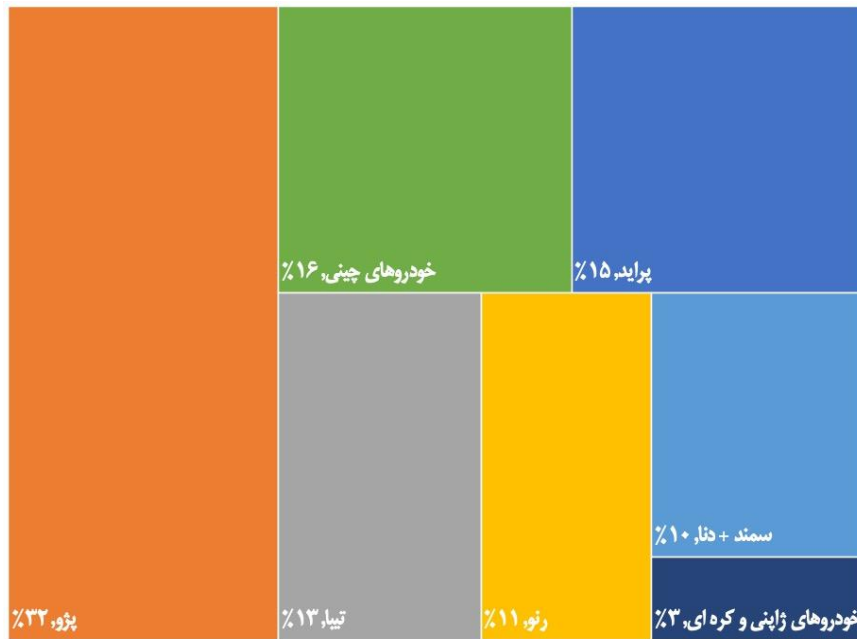
منبع: بانک مرکزی ایران و وزارت صنعت، معدن و تجارت

نمودار ۲۸- جایگاه ایران در تولید خودرو جهان (هزار دستگاه)



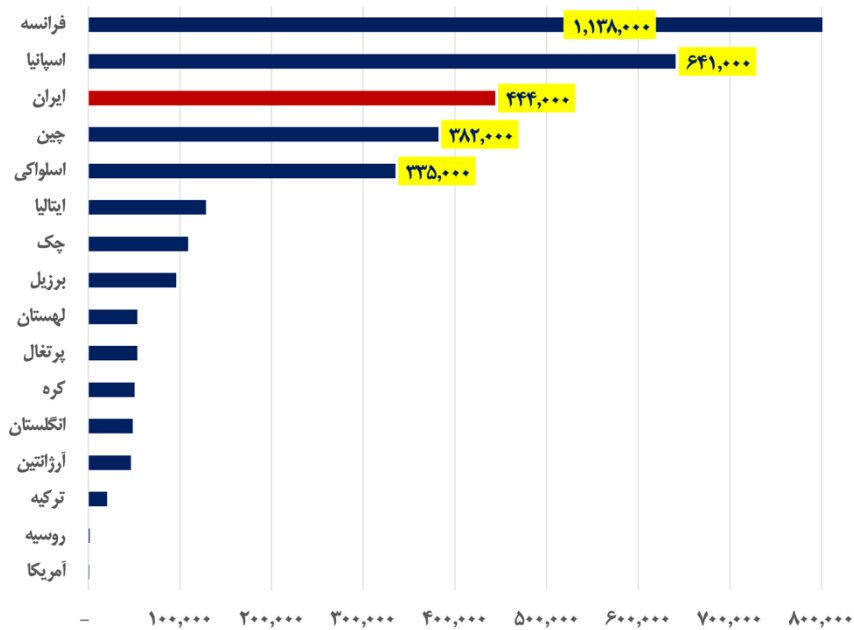
منبع: سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری

نمودار ۲۹- ترکیب تولید خودرو سواری ایران (۱۳۹۶)



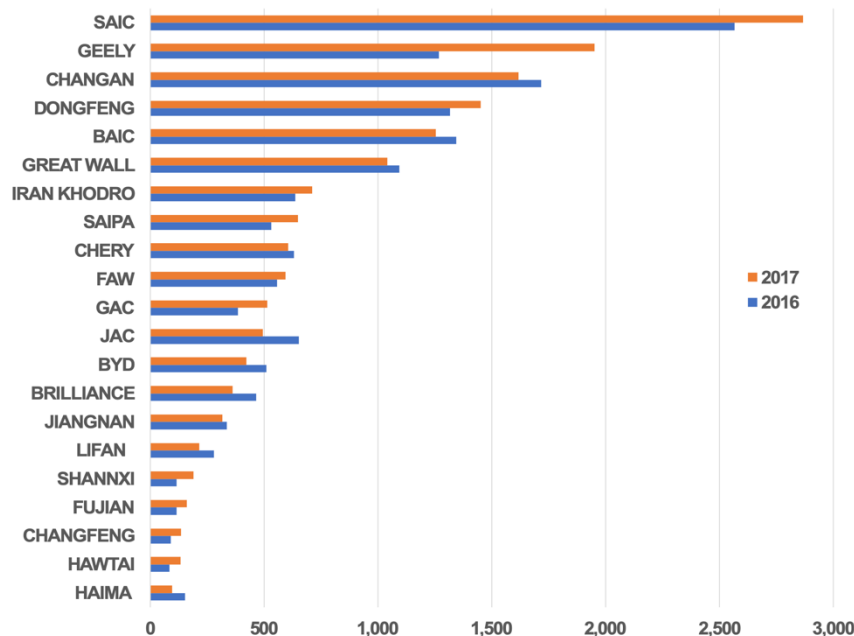
منبع: بانک مرکزی ایران و وزارت صنعت، معدن و تجارت

نمودار ۳۰- تولید خودرو با برند پژو در ایران و جهان (۲۰۱۷ میلادی)



منبع: سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری

نمودار ۳۱- تولید خودروسازان در ایران و چین (هزار دستگاه)



منبع: سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری

## ۵-۲- واردات خودرو و قطعات و اجزاء ایران

بر اساس داده‌های کشورهای صادرکننده به ایران، واردات انواع خودرو و قطعات و اجزاء (شامل عمومی و تخصصی) ایران در دهه هفتاد شمسی بین ۴۰۰ میلیون دلار تا کمتر از یک میلیارد دلار بود. واردات انواع خودرو و قطعات و اجزاء به یک میلیارد دلار در سال ۲۰۰۰ میلادی (۱۳۷۹) بالغ شد و در نتیجه وفور درآمدهای نفتی با نوساناتی به رشد خود ادامه داد و به حدود ۸ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۱ میلادی (۱۳۹۰) صعود کرد.<sup>۱</sup> اعمال تحریم‌ها موجب شد که واردات خودرو و قطعات و اجزاء به ۳,۴ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۳ میلادی (۱۳۹۲) سقوط پیدا کند. واردات خودرو و قطعات و اجزاء کشور در سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۶ میلادی حدود ۶ میلیارد دلار بود که در سال ۲۰۱۷ میلادی (۱۳۹۶) به ۱۰ میلیارد دلار افزایش یافت و مجدداً در نتیجه تحریم‌ها به ۶,۵ میلیارد دلار در ۲۰۱۸ میلادی (۱۳۹۷) تنزل کرد (نمودار ۳۲).

در دوره ۱۱-۲۰۰۱ میلادی (۹۰-۱۳۸۰) واردات «انواع خودرو» و «قطعات و اجزاء تخصصی» به ترتیب از ۷۴۰ و ۵۹۰ میلیون دلار به ۳,۸ و ۳,۲ میلیارد دلار رسید و در سال ۲۰۱۷ میلادی (۱۳۹۶) به ترتیب به

<sup>۱</sup> بر اساس داده‌های گمرک ایران واردات خودرو و قطعات و اجزاء کشور در سال ۲۰۱۱ میلادی (۱۳۹۰) کمتر از ۴ میلیارد دلار بود که در حدود نصف داده‌های کشورهای صادرکننده به ایران می‌باشد. این مغایرت که در سال‌های دیگر هم وجود دارد به دو علت استفاده از کدهای تعرفه فرعی برای واردات خودرو کامل تحت عنوان قطعات منفصله (اختفای واردات خودروی کامل توسط خودروسازان و در همین حال پرداخت حقوق و عوارض گمرکی پایین-تر) و کم‌اظهاری در واردات قطعات و اجزاء برای فرار از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی قانونی انجام می‌شود.

۶,۲ و ۲,۹ میلیارد دلار بالغ گردید (نمودار ۳۳). در دوره ۱۷-۲۰۱۱ میلادی (۹۶-۱۳۹۰) واردات انواع خودرو ۶۲ درصد افزایش و «قطعات و اجزاء» ۷ درصد کاهش پیدا کرد. در سال‌های ۲۰۰۱ تا ۲۰۰۳ میلادی (۸۲-۱۳۸۰) واردات خودرو و قطعات و اجزاء در حدود یکدیگر بود، اما سهم خودرو از کل واردات خودرو و قطعات و اجزاء در سال‌های ۲۰۰۴ تا ۲۰۱۱ میلادی (۹۰-۱۳۸۳) به حدود ۶۰ درصد و در سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۸ میلادی (۹۷-۱۳۹۱) به حدود ۷۰ درصد رسید (نمودار ۳۴). در دور اول تحریم‌ها (۹۲-۱۳۹۰) واردات خودرو سواری ۱۲ درصد و در همین حال واردات قطعات و اجزاء ۶۹ درصد کاهش پیدا کرد، بنابراین با ارز تخصیص یافته جهت واردات خودرو سواری این امکان وجود داشت تا با تامین قطعات و اجزاء لازم، تولید خودرو کشور در تحریم‌ها حفظ شود.

واردات خودرو سواری از حدود ۲۵۰ میلیون دلار در سال‌های قبل از دهه هشتاد به یک میلیارد دلار در سال ۲۰۰۳ میلادی (۱۳۸۲) و حدود ۲ میلیارد دلار در سال‌های ۱۲-۲۰۰۷ میلادی (۹۱-۱۳۸۶) افزایش یافت. تحریم‌ها تاثیر قابل ملاحظه‌ای بر روی واردات خودرو سواری در سال‌های ۱۳۹۱ تا ۱۳۹۳ بر جای نگذاشت و حتی این واردات به ۲,۹ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۴ میلادی (۱۳۹۳) افزایش یافت. برجام و رفع تحریم‌های ایران موجب شد که واردات خودرو سواری به ۳,۲ و ۵,۳ میلیارد دلار در به ترتیب سال‌های ۲۰۱۶ و ۲۰۱۷ میلادی (۹۶-۱۳۹۵) صعود کند. افزایش شدید نرخ ارز (در اثر بازگشت تحریم‌ها) کاهش واردات به سطح ۳,۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ میلادی (۱۳۹۷) را به دنبال داشت (نمودار ۳۵). سهم واردات سایر خودروها (حمل بار، حمل مسافر و خدماتی و تخصصی) در دوره ۱۱-۲۰۰۱ میلادی (دهه هشتاد شمسی) ۲۶ درصد از کل واردات انواع خودروها را شامل شد، اما این سهم در دوره ۲۰۱۲-۱۸ میلادی به ۱۰ درصد کاهش پیدا کرد.

واردات انواع خودروی کامل (که در آمار گمرک ایران با کدهای تعرفه ساختگی و مجزا از گروه خودرو تحت عنوان قطعات منفصله درج می‌شود)<sup>۱</sup> در حول و حوش میانگین سالانه ۲,۴ میلیارد دلار در سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۸۹ نوسان داشت و در نتیجه تحریم‌ها به ۱,۴ و ۰,۷ میلیارد دلار به ترتیب در سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ تنزل پیدا کرد. واردات این خودروها در سال‌های ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۶ افزایش یافت و به ۴,۱ میلیارد دلار در سال ۱۳۹۶ صعود کرد، اما مجدداً در نتیجه افزایش شدید نرخ ارز به علت تحریم‌ها به ۲,۷ میلیارد دلار در

<sup>۱</sup> آمار واردات خودرو کامل آماده یا نیمه‌آماده (CBU) در آمار صادرات کشورهای صادرکننده به ایران مانند چین تحت عنوان خودرو آماده درج می‌شود، اما در گمرک ایران تحت عنوان کدهای استاندارد گروه خودرو و قطعات (کدهای ۴ رقمی و پایین‌تر زیرمجموعه کد تعرفه هماهنگ استاندارد دو رقمی ۸۷) و همینطور گزارش اختصاصی تجارت خارجی گروه خودرو درج نمی‌گردد و با استفاده از کدهای ساختگی و غیراستاندارد جهانی جداگانه در آمارهای تفصیلی درج می‌شود.

سال ۱۳۹۷ کاهش یافت (نمودار ۳۶). مجموع واردات انواع خودرو در دوره پانزده‌ساله ۹۷-۱۳۸۳ به ۵۱ میلیارد دلار بالغ گردید که حدود دو-سوم (۶۶ درصد) آن شامل واردات خودروهای کامل (قطعات منفصله) بود. در همه دوره ۹۷-۱۳۸۳ به استثنای سال‌های ۱۳۹۱ تا ۱۳۹۵، واردات خودرو سواری کامل (قطعات منفصله) از خودرو سواری بیشتر است. در سال ۱۳۹۶ واردات خودرو سواری (قطعات منفصله) و خودرو سواری به ترتیب ۳،۱ و ۱،۸ میلیارد دلار و در سال ۱۳۹۷ به ترتیب ۲،۱ و ۰،۴ میلیارد دلار بود (نمودار ۳۷). در مجموع دوره ۹۷-۱۳۸۳، واردات خودرو سواری کامل ۲۱،۵ و خودرو سواری ۱۴،۷ میلیارد دلار (با سهم ۴۱ درصد از کل واردات خودرو) است. بر اساس آمار گمرک ایران در سال ۱۳۹۶، کل واردات ۷،۷ میلیارد دلار خودرو و قطعات و اجزاء شامل ۴،۱ میلیارد دلار خودرو کامل (با سهم ۵۴ درصد)، ۲،۱ میلیارد دلار خودرو (با سهم ۲۷ درصد) و قطعات و اجزاء ۱،۵ میلیارد دلار (با سهم ۱۹ درصد) بود (نمودار ۳۸).

### ۵-۳- صادرکنندگان اصلی خودرو و قطعات و اجزاء به ایران

بر اساس داده‌های کشورهای صادرکننده در دوره ۲۰۰۰-۱۹۹۰ میلادی (۷۹-۱۳۶۹)، فرانسه صادرکننده اصلی خودرو و قطعات و اجزاء به ایران با میانگین سالانه ۱۱۰ میلیون دلار بود. با افزایش درآمدهای ارزی نفتی صادرات خودرو و قطعات و اجزاء فرانسه به ایران افزایش یافت و به ۱،۱ و ۱،۶ میلیارد دلار به ترتیب در سال‌های ۲۰۰۳ و ۲۰۰۴ میلادی (۳-۱۳۸۲) صعود کرد. صادرات خودرو و قطعات و اجزاء فرانسه در سال‌های ۲۰۰۶ و ۲۰۰۷ میلادی (۱۳۸۵-۸۶) به ۰،۷ و در سال ۲۰۰۸ میلادی (۱۳۸۷) به ۱،۱ میلیارد دلار بالغ گردید. صادرات خودرو و قطعات و اجزاء فرانسه از سال ۲۰۰۹ میلادی (۱۳۸۸) به بعد رو به نزول نهاد و با وقوع تحریم‌ها متوقف شد. صادرات خودرو و قطعات و اجزاء امارات متحده عربی و چین که از ابتدای دهه هشتاد شروع شد، به تدریج افزایش یافت و در سال ۲۰۱۱ میلادی (۱۳۹۰) به ترتیب به ۱،۶ و ۱،۷ میلیارد دلار بالغ گردید (نمودار ۳۹). هر چند وقوع تحریم‌ها موجب شد که صادرات خودرو و قطعات و اجزاء این دو کشور به ایران مقداری کاهش پیدا کند، اما حتی قبل از برجام صادرات آنها افزایش پیدا کرد و به بیش از زمان تحریم‌ها رسید. در سال ۲۰۱۷ میلادی (۱۳۹۶) صادرات خودرو و قطعات و اجزاء به ایران، امارات متحده عربی ۳،۱ و چین ۳ میلیارد دلار و فرانسه ۲۵۰ میلیون دلار بود. از نیمه دوم دهه هشتاد شمسی تا کنون، چین با صادرات قطعات و اجزاء و همچنین خودرو کامل (قطعات منفصله) و امارات متحده عربی با صادرات خودرو و هم‌منظور قطعات و اجزاء بازار خودرو ایران را در دست گرفتند. در مجموع دوره ۱۸-۲۰۰۰ میلادی (۱۳۷۹-۹۷) صادرات خودرو و قطعات و اجزاء کشورهای امارات متحده عربی ۲،۴، چین ۲۰ و فرانسه ۱۰ میلیارد دلار به ایران بود.

### ۵-۳-۱- صادرات خودرو و قطعات و اجزاء چین به ایران

بر اساس داده‌های کشور چین، صادرات انواع خودرو و قطعات و اجزاء این کشور به ایران در ابتدای دهه هشتاد شمسی ۵۰ میلیون دلار بود که با روند رشد صعودی کم و بیش مستمری (با دو نقطه کاهش در سال ۲۰۰۸ میلادی به علت بحران مالی اقتصادی جهانی و در سال ۲۰۱۳ میلادی به علت تحریم‌های ایران) به ۱,۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۱ میلادی (۱۳۹۰) و ۳ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۷ میلادی (۱۳۹۶) رسید (نمودار ۴۰). سهم قطعات و اجزاء از کل صادرات انواع خودرو و قطعات و اجزاء چین به ایران در سال‌های ۲۰۰۰-۴ میلادی (۸۳-۱۳۷۹) بیش از ۹۰ درصد بود که به تدریج کاهش یافت و به ۲۵ درصد در سال‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ میلادی (۱۳۹۶ و ۱۳۹۷) رسید. صادرات خودرو سواری چین به ایران از یک دستگاه در سال ۲۰۰۲ میلادی (۱۳۸۱) به تدریج رشد یافت و به ۶۱۴۰ دستگاه (با ارزش ۴۰ میلیون دلار) در سال ۲۰۰۸ میلادی (۱۳۸۷) بالغ گردید. صادرات خودرو سواری چین به ایران به ۳۰ هزار دستگاه (۲۱۶ میلیون دلار) در سال ۲۰۱۱ میلادی (۱۳۹۰) و ۱۰۰ هزار دستگاه (۸۸۰ میلیون دلار) در سال‌های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ میلادی (۹۴-۱۳۹۳) رسید. صادرات خودرو سواری چین به ایران در سال‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ میلادی (۹۷-۱۳۹۶) به ترتیب به ۱۴۱ و ۱۸۴ هزار دستگاه (با ارزش ۱,۹ و ۱,۶ میلیارد دلار) بالغ گردید (نمودارهای ۴۱ و ۴۲). ایران نقش مهمی در رشد صادرات خودرو سواری چین ایفا کرده است. سهم ایران از کمتر از ۱۰ درصد صادرات خودرو سواری چین تا سال ۲۰۱۳ میلادی (۱۳۹۲) به سرعت افزایش یافت و به ۳۶ و ۳۲ درصد در به ترتیب سال‌های ۲۰۱۶ و ۲۰۱۷ میلادی (۱۳۹۵ و ۱۳۹۶) صعود کرد. در مجموع دوره ۱۸-۲۰۰۱ میلادی (۹۷-۱۳۹۰) چین ۸۲۰ هزار دستگاه خودرو سواری به ارزش ۷,۶ میلیارد دلار به ایران (با سهم ۲۱ درصد از کل صادرات این کشور) صادر کرد. در سال ۲۰۱۷ میلادی (۱۳۹۶) ایران اولین واردکننده خودرو سواری از چین با سهم یک-سوم از تعداد دستگاه و ارزش صادرات خودرو سواری این کشور بود (نمودار ۴۳). ایران اولین بازار صادراتی خودرو سواری چین در سال‌های اخیر است.

جمع‌بندی روندهای تجارت خارجی خودرو و قطعات و اجزاء ایران به شرح زیر است:

- ۱- کل واردات خودرو و قطعات و اجزاء در دوره ۲۰۱۸-۱۹۹۳ میلادی (۹۷-۱۳۷۲): ۱۰۰ میلیارد دلار
- ۲- افزایش واردات خودرو و قطعات و اجزاء از ۱ به ۱۰ میلیارد دلار در دوره ۱۷-۲۰۰۰ میلادی (۹۶-۱۳۷۹)
- ۳- افزایش سهم خودرو از کل واردات خودرو و قطعات و اجزاء از ۴۰ به ۷۰ درصد در دوره ۱۸-۲۰۰۰ میلادی

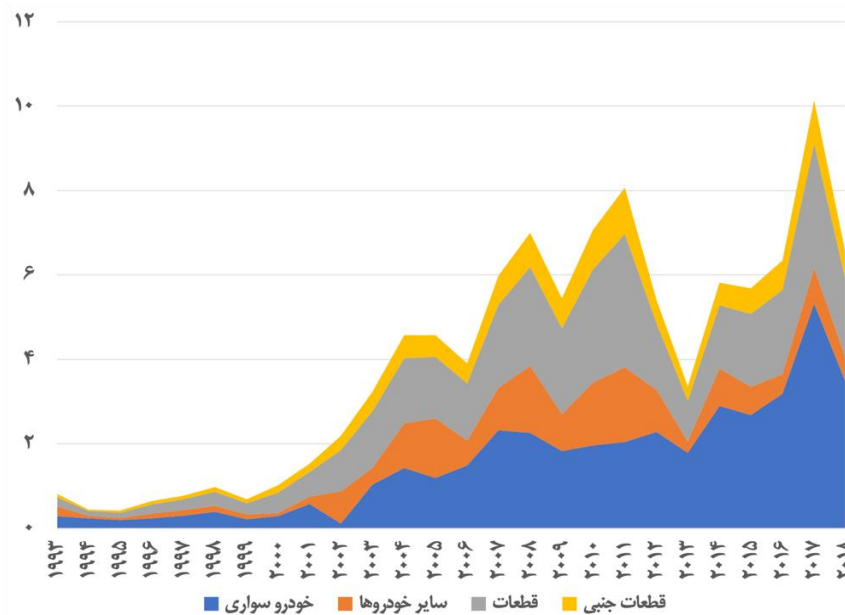


۴- سهم ۵۴ درصدی خودرو کامل (قطعات منفصله) و ۲۷ درصدی خودرو از کل واردات خودرو و قطعات و اجزاء در سال ۱۳۹۶

۵- سهم واردات خودرو کامل (قطعات منفصله) از کل واردات خودرو در دوره ۹۷-۱۳۸۳: ۶۶ درصد (به ارزش ۳۳ میلیارد دلار)

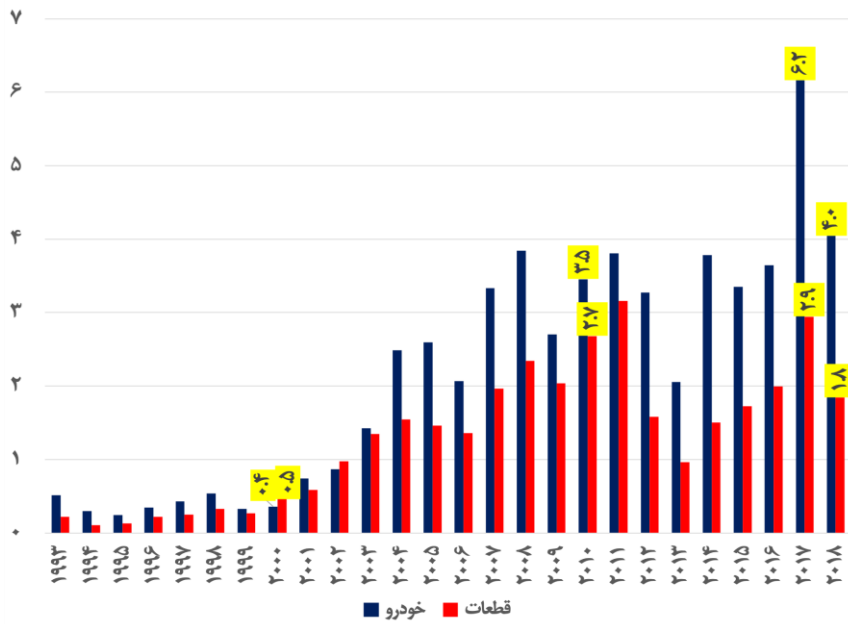
۶- امارات متحده عربی (واسطه)، چین و فرانسه بزرگترین صادرکنندگان خودرو و قطعات به ایران  
 ۷- ایران اولین بازار صادراتی خودروهای سواری چین در سالهای اخیر

نمودار ۳۲- واردات انواع خودرو و قطعات ایران (میلیارد دلار)



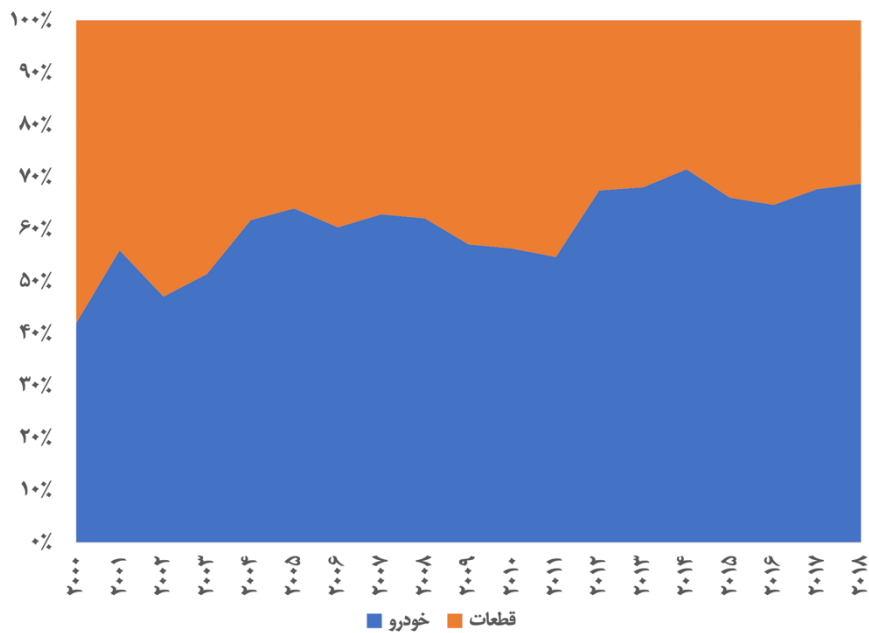
منبع: سازمان تجارت جهانی و گمرک کشورها

نمودار ۳۳- واردات خودرو و قطعات و اجزاء ایران (میلیارد دلار)



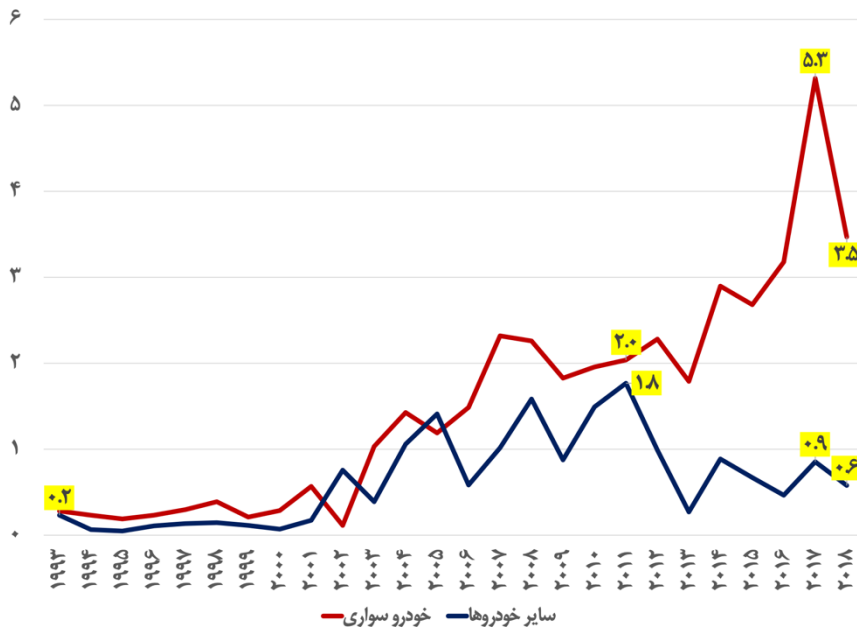
منبع: سازمان تجارت جهانی و گمرک کشورها

نمودار ۳۴- ترکیب واردات خودرو و قطعات و اجزاء ایران (۱۳۹۶)



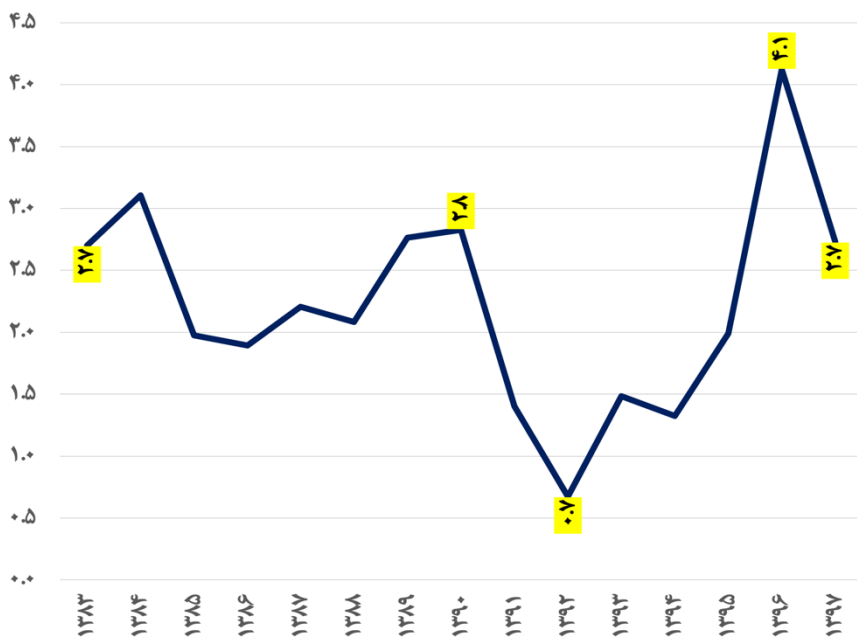
منبع: سازمان تجارت جهانی و گمرک کشورها

نمودار ۳۵- واردات خودرو ایران (میلیارد دلار)



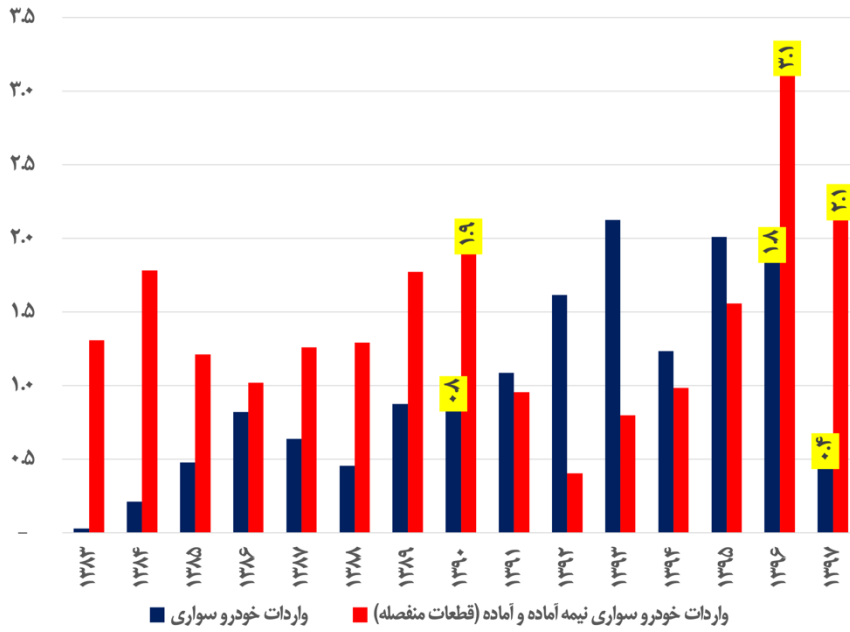
منبع: سازمان تجارت جهانی و گمرک کشورها

نمودار ۳۶- واردات خودرو (قطعات منفصله) ایران (میلیارد دلار)



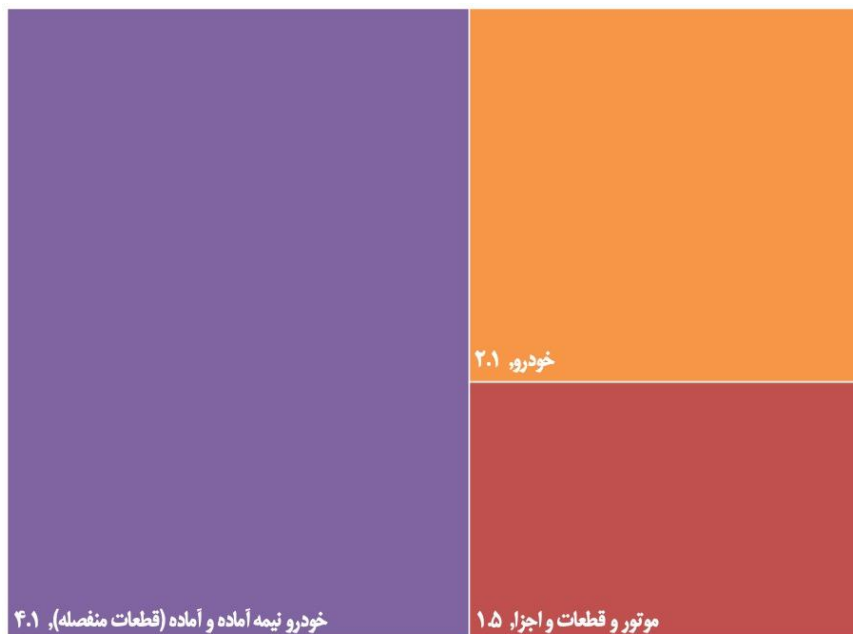
منبع: سازمان تجارت جهانی و گمرک کشورها

نمودار ۳۷- ترکیب واردات خودرو سواری ایران (میلیارد دلار)



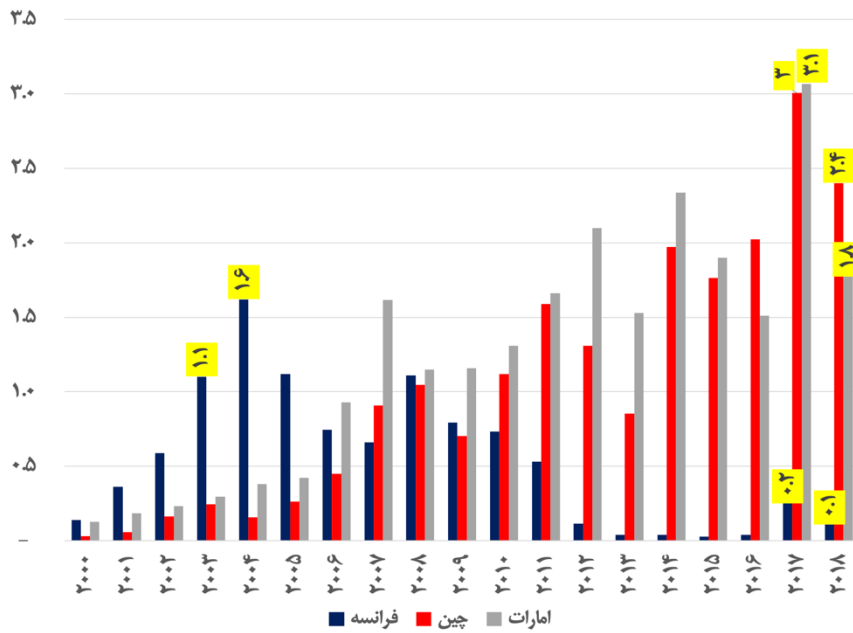
منبع: سازمان تجارت جهانی و گمرک کشورها

نمودار ۳۸- ترکیب واردات خودرو و قطعات ایران (۱۳۹۶)



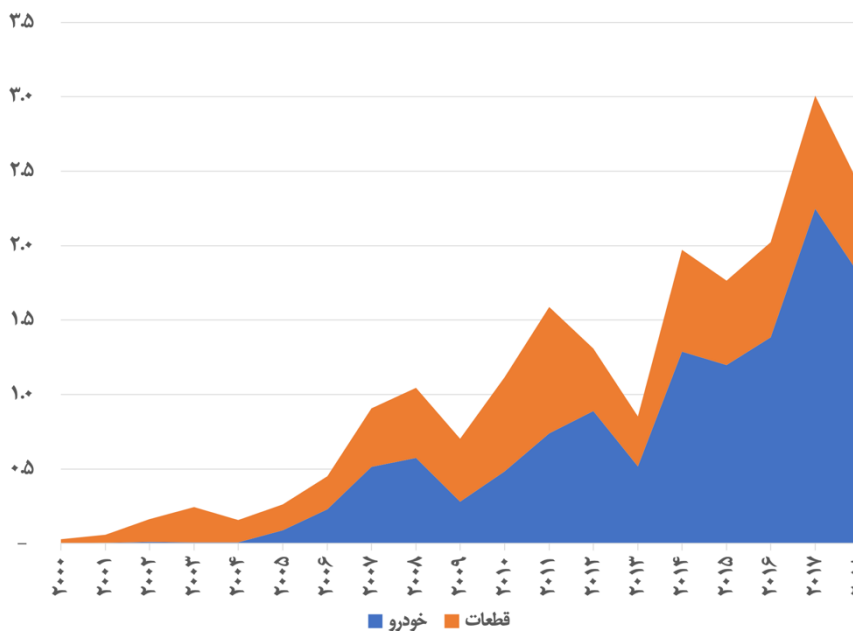
منبع: سازمان تجارت جهانی و گمرک کشورها

نمودار ۳۹- صادرات خودرو و قطعات چین، فرانسه و امارات متحده عربی به ایران (میلیارد دلار)



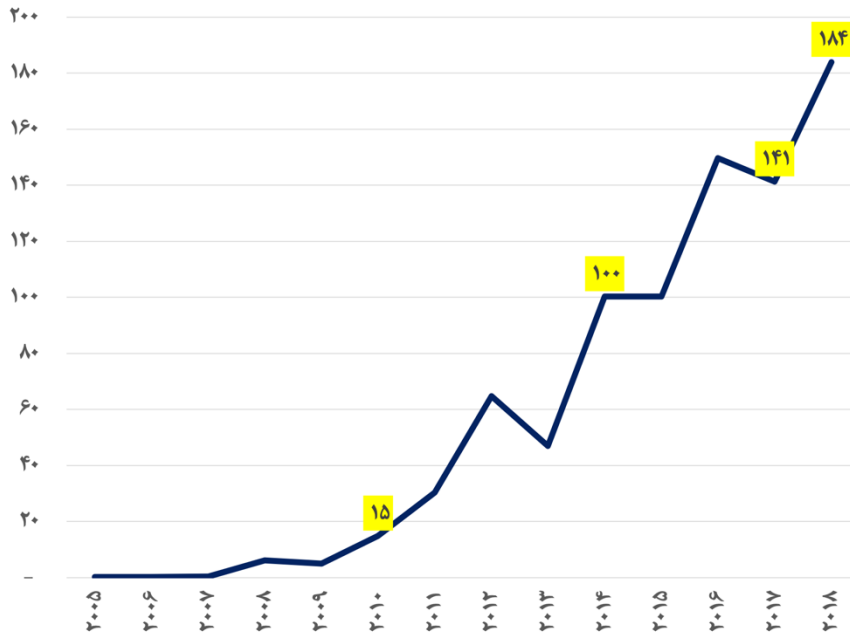
منبع: سازمان تجارت جهانی و گمرک کشورها

نمودار ۴۰- صادرات انواع خودرو و قطعات و اجزاء چین به ایران (میلیارد دلار)



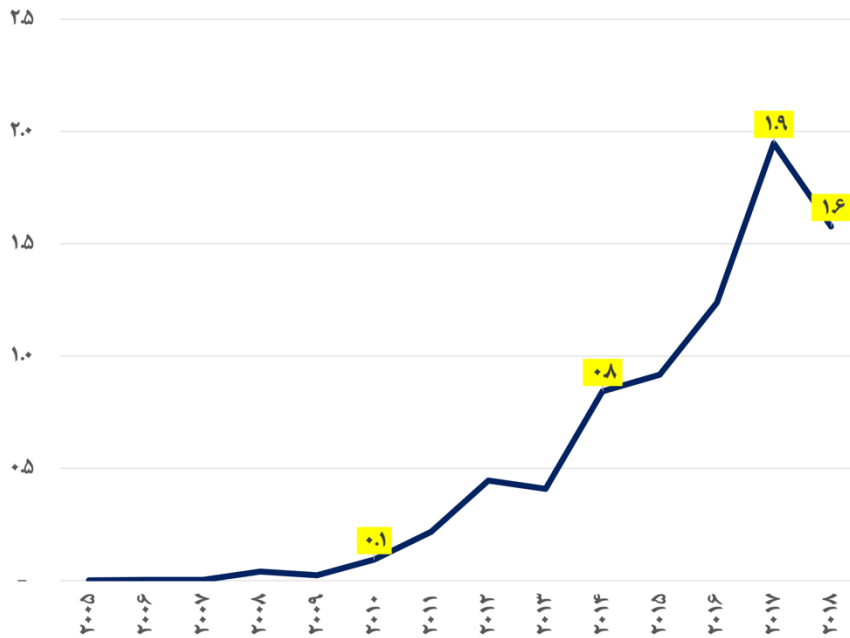
منبع: سازمان تجارت جهانی و گمرک کشورها

نمودار ۴۱- صادرات خودرو سواری چین به ایران (هزار دستگاه)



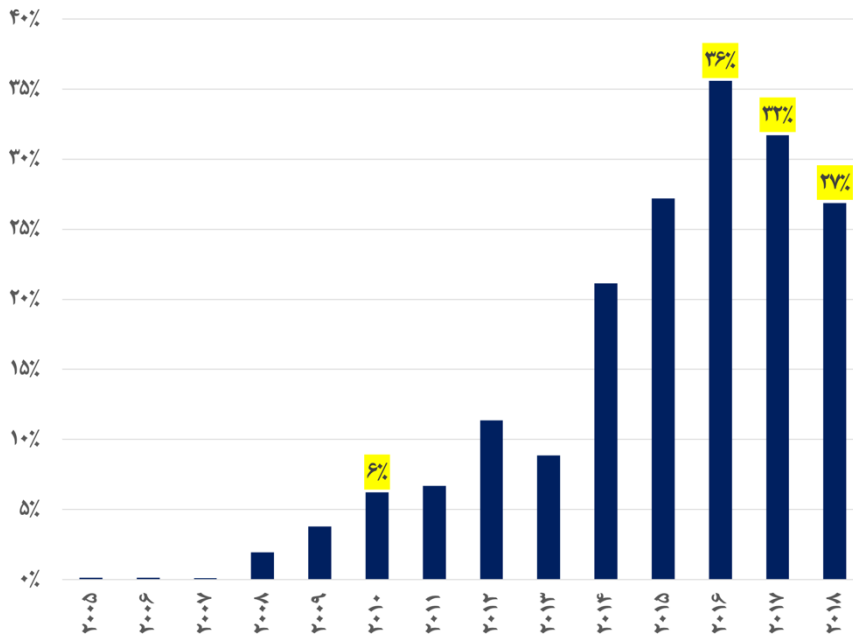
منبع: سازمان تجارت جهانی و گمرک کشورها

نمودار ۴۲- صادرات خودرو سواری چین به ایران (میلیارد دلار)



منبع: سازمان تجارت جهانی و گمرک کشورها

نمودار ۴۳- سهم ایران از ارزش صادرات جهانی خودرو سواری چین (درصد)



منبع: سازمان تجارت جهانی و گمرک کشورها

### ۵-۳- تخلفات گمرکی در واردات خودرو و قطعات و اجزاء

تخلفات گمرکی واردات خودرو و قطعات و اجزاء شامل کم‌اظهاری و بداظهاری ارزش واردات قطعات و اجزاء خودرو برای فرار از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و مالیات و همچنین استفاده از کدهای تعرفه تجاری غیراستاندارد برای واردات خودرو کامل تحت عنوان قطعات منفصله و پرداخت کمتر از ۴۰ درصد حقوق و عوارض گمرکی توسط خودروسازان است. مجموع تخلفات گمرکی دو دهه اخیر واردات خودرو حدود ۵۰ میلیارد دلار برآورد می‌شود.

در دوره ۹۷-۱۳۸۴، بر پایه داده‌های گمرک ایران ۳۴,۸ میلیارد دلار خودرو و قطعات و اجزاء به کشور وارد گردید، اما داده‌های گمرک‌های کشورهای صادرکننده به ایران حاکی از صادرات ۷۸,۹ میلیارد دلار خودرو و قطعات و اجزاء به ایران است که در نتیجه ۴۴,۲ میلیارد دلار مغایرت گمرکی وجود دارد. با احتساب سایر کدهای تعرفه، حدود ۵۰ میلیارد دلار تخلف گمرکی کم‌اظهاری و بداظهاری در واردات خودرو و قطعات و اجزاء در دوره ۹۷-۱۳۸۴ به وقوع پیوست که فقط بیش از ۱۰ میلیارد دلار آن مربوط به سالهای ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ است (نمودار ۴۴). کل تخلفات وارداتی گمرکی دوره ۹۷-۱۳۸۴، شامل حدود ۵۰ درصد قطعات منفصله، ۳۰ درصد قطعات خودرو و ۲۰ درصد خودرو آماده است.

در دوره ۹۷-۱۳۸۴، بر پایه داده‌های گمرک ایران ۹,۱ میلیارد دلار قطعات و اجزاء خودرو وارد گردید، اما داده‌های گمرک‌های کشورهای صادرکننده حاکی از صادرات ۲۱,۵ میلیارد دلار قطعات و اجزاء خودرو به ایران است (نمودار ۴۵). در این دوره میزان ۱۲,۴ میلیارد دلار تخلف گمرکی کم‌اظهاری در واردات قطعات و اجزاء خودرو به وقوع پیوست که برای فرار از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی قانونی انجام شد.

در دوره ۹۷-۱۳۸۴، بر پایه داده‌های گمرک ایران ۱۳,۹ میلیارد دلار خودرو سواری به ایران وارد گردید، اما داده‌های گمرک‌های کشورهای صادرکننده حاکی از صادرات ۳۶,۷ میلیارد دلار قطعات و اجزاء خودرو به ایران است (نمودار ۴۶). در این دوره میزان تخلف گمرکی کم‌اظهاری و بداظهاری در واردات خودرو سواری ۲۲,۷ میلیارد دلار است. این مغایرت به دو علت استفاده از کدهای تعرفه فرعی برای واردات خودرو کامل تحت عنوان قطعات منفصله (اختفای واردات خودروی کامل توسط خودروسازان و در همین حال پرداخت حقوق و عوارض گمرکی پایین‌تر) انجام می‌شود. مقررات و دستورالعمل‌های واردات خودرو و قطعات و اجزاء به صورتی تنظیم می‌شود که واردکنندگان امکان فرار از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و مالیات داشته باشند.

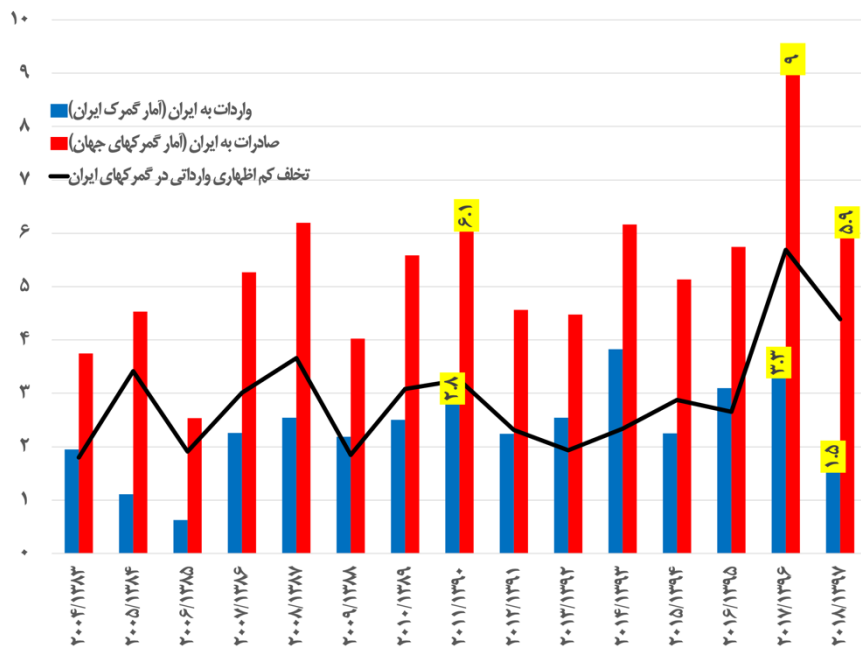
آمار واردات خودرو کامل (قطعات منفصله) که می‌تواند خودرو آماده یا نیمه‌آماده نیز نامیده شود در آمار صادرات کشورهای صادرکننده به ایران مانند چین تحت عنوان خودرو آماده (زیر مجموع کد تعرفه هماهنگ استاندارد چهار رقمی ۸۷۰۳) درج می‌شود، اما در گمرک ایران تحت عنوان کدهای استاندارد گروه خودرو و قطعات (کدهای ۴ رقمی و پایین‌تر زیرمجموعه کد تعرفه هماهنگ استاندارد دو رقمی ۸۷) و همین‌طور گزارش اختصاصی تجارت خودرو درج نمی‌گردد و با استفاده از کدهای ساختگی و غیراستاندارد جهانی اعلام می‌شود.

در سال ۱۳۹۶ نیمی از واردات قطعات و اجزاء واسطه‌ای و نهایی جهت تولید (و مونتاژ) خودرو از چین انجام گردید. داده‌های گمرک ایران حاکی از این است که در طول سالهای ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۶، در مجموع ۱۷۴۹۱ دستگاه خودرو سواری به ارزش ۱۹۷ میلیون دلار از چین وارد شده است. در دوره میلادی همزمان (۲۰۱۴ تا ۲۰۱۷) داده‌های گمرک چین نشان می‌دهد که در مجموع این دوره ۴۹۱ هزار دستگاه خودرو سواری به ارزش ۴۹۴۰ میلیون دلار از چین به ایران صادر شده است. داده‌های گمرک کشور چین نشان می‌دهد که این کشور ۱۴۱ هزار دستگاه خودرو سواری به ارزش نزدیک به ۲ میلیارد دلار به ایران در سال ۲۰۱۷ میلادی (بهمن ماه ۱۳۹۵ تا دی ماه ۱۳۹۶) به ایران صادر کرد. آمار تولید و واردات خودرو نشان می‌دهد که در سال ۱۳۹۶ بیش از ۲۲۰ هزار خودرو سواری کاملاً چینی با برند خودروسازان چینی در ایران تولید شد و واردات خودروی سواری از چین کمتر از ۱۰۰۰ دستگاه است، بنابراین بخش غالب خودروی چینی تحت عنوان قطعات منفصله و بقیه آن تحت عنوان قطعات و اجزاء به کشور وارد می‌شود. خودروسازان به



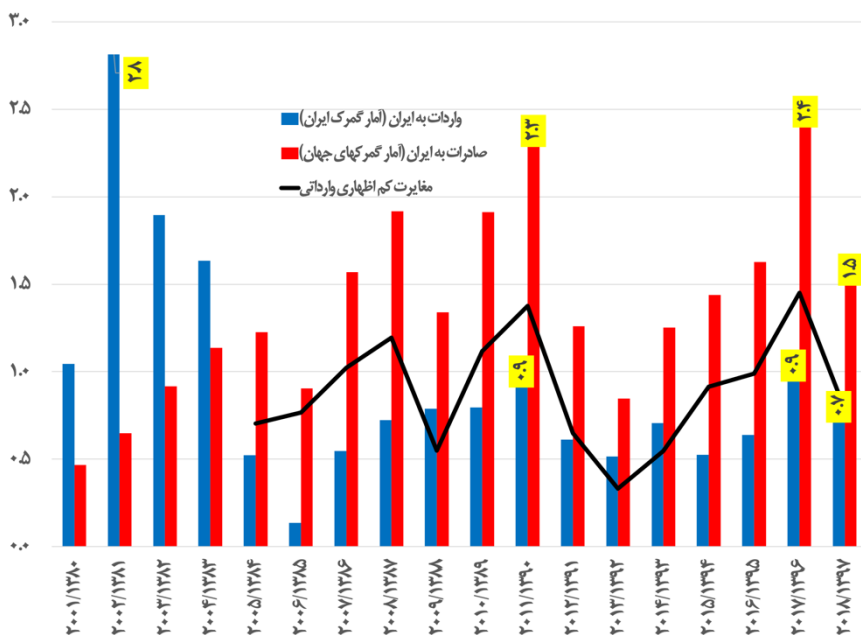
واردکنندگان اصلی خودرو به ویژه از کشور چین تبدیل شده‌اند و به عبارتی تحت عنوان تولید خودرو واردات خودرو انجام می‌شود.

نمودار ۴۴ - تخلفات گمرکی در واردات انواع خودرو و قطعات و اجزاء (میلیارد دلار)



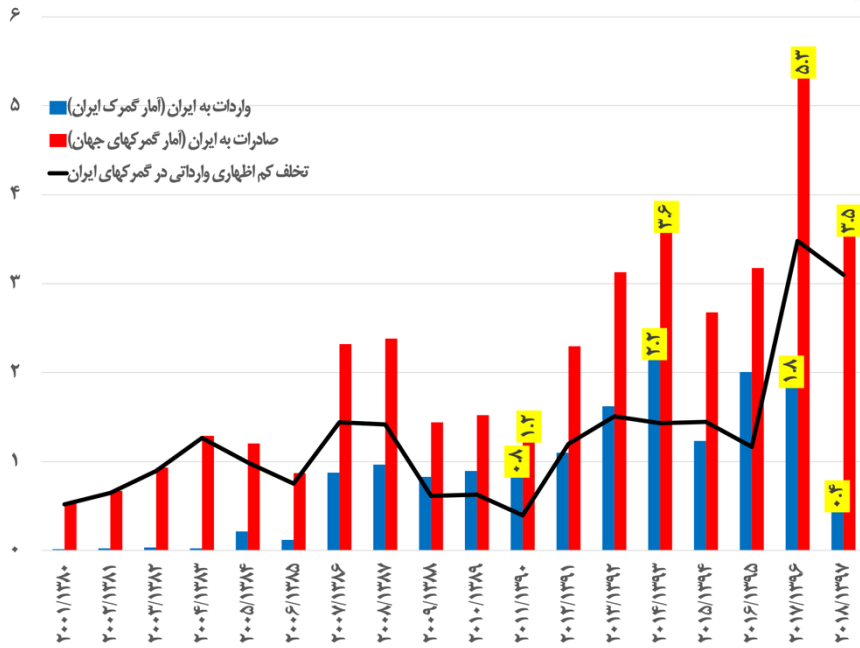
منبع: سازمان تجارت جهانی و گمرک کشورها

نمودار ۴۵ - تخلفات گمرکی در واردات قطعات و اجزا (میلیارد دلار)



منبع: سازمان تجارت جهانی و گمرک کشورها

نمودار ۴۶ - تخلفات گمرکی در واردات خودرو سواری (میلیارد دلار)



منبع: سازمان تجارت جهانی و گمرک کشورها

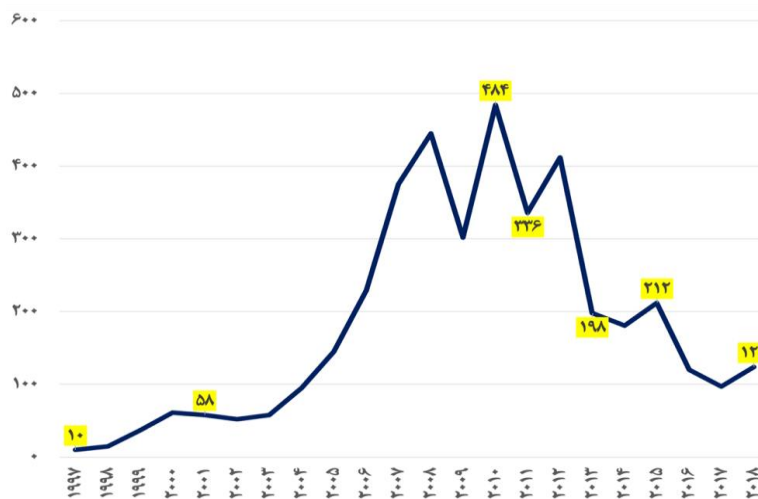
#### ۵-۴- صادرات گروه خودرو ایران

صادرات گروه خودرو ایران (شامل انواع خودرو و قطعات و اجزاء) ۱۰ میلیون دلار در سال ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶) بود و به حدود ۶۰ میلیون دلار در سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۴ میلادی (۸۳-۱۳۷۹) و پس از آن به ۴۸۰ میلیون دلار در سال ۲۰۱۰ میلادی (۱۳۸۹) افزایش یافت. صادرات گروه خودرو به ۳۶۰ و ۴۱۰ میلیون دلار به ترتیب در سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ میلادی (۱۳۹۰ و ۱۳۹۱) تنزل پیدا کرد و در نتیجه دور اول تحریم‌ها به حدود ۲۰۰ میلیون دلار در سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۵ میلادی (۹۴-۱۳۹۲) کاهش یافت. صادرات گروه خودرو حتی پس از برجام نیز نتوانست بهبود پیدا کند و بین ۱۰۰ تا ۱۲۰ میلیون دلار در سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۱۸ میلادی (۹۷-۱۳۹۵) نوسان داشت (نمودار ۴۷).

صادرات خودرو سواری در دوره‌های ۲۰۰۱-۱۰ و ۲۰۱۱-۱۸ میلادی (۸۹-۱۳۸۰ و ۹۸-۱۳۹۰) به ترتیب ۷۰ و ۴۲ درصد از کل صادرات گروه خودرو ایران را شامل گردید. اوج صادرات خودرو سواری ایران ۲۸۰ و ۳۹۰ میلیون دلار به ترتیب در سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ میلادی (۱۳۸۸ و ۱۳۸۹) و همچنین ۳۲۰ میلیون دلار در ۲۰۱۲ میلادی (۱۳۹۱) بود. صادرات به عراق ۳۸۰ و ۳۲۰ میلیون دلار به ترتیب در ۲۰۱۰ و ۲۰۱۲ میلادی (۱۳۸۹ و ۱۳۹۱) بود که ۹۸ درصد صادرات خودرو سواری ایران را شامل شد. در نتیجه تحریم‌ها و

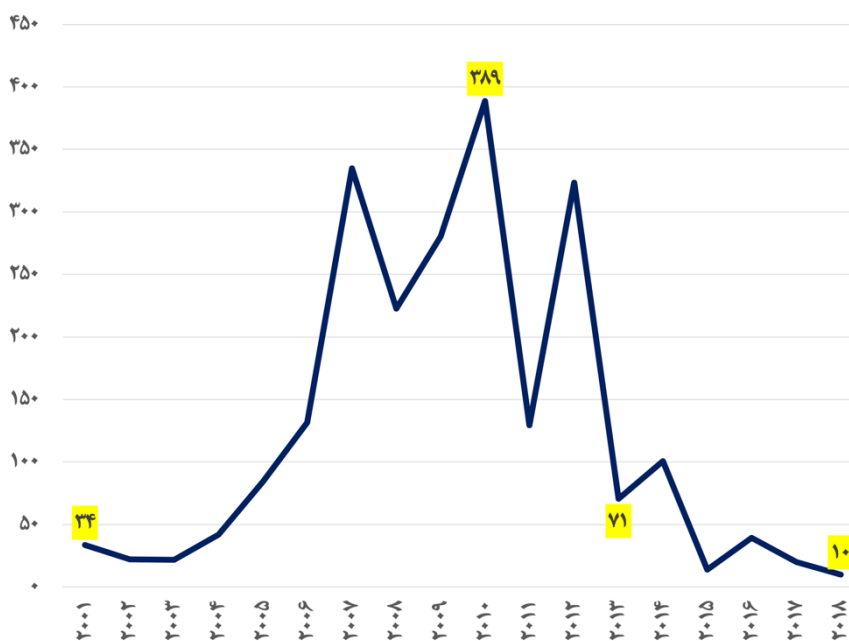
کاهش تولید، صادرات خودرو سواری به ۷۰ و ۱۰۰ میلیون دلار به ترتیب در سالهای ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴ میلادی (۱۳۹۲ و ۱۳۹۳) سقوط پیدا کرد و با استمرار روند نزولی به ۲۰ و ۱۰ میلیون دلار به ترتیب در سالهای ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ میلادی (۱۳۹۶-۹۷) کاهش یافت (نمودار ۴۸). سهم عراق از صادرات خودرو سواری ایران فقط ۶ درصد در دوره ۲۰۰۱-۸ میلادی (۸۷-۱۳۸۰) بود که در دوره ۲۰۰۹-۱۸ میلادی (۹۷-۱۳۸۸) به ۸۹ درصد بالغ گردید و عراق به بازار صادراتی اصلی خودرو سواری ایران تبدیل شد.

نمودار ۴۷- صادرات گروه خودرو ایران (میلیون دلار)



منبع: سازمان تجارت جهانی

نمودار ۴۸- صادرات خودرو سواری ایران (میلیون دلار)



منبع: سازمان تجارت جهانی (گمرک ایران)

## ۵-۵- ارزش افزوده، اشتغالزایی و زنجیره عرضه خودروسازی

ارزش افزوده (به قیمت‌های ثابت سال ۱۳۹۰) تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیمه‌تریلر کشور از حدود ۷ هزار میلیارد ریال در سالهای ۱۳۷۲ تا ۱۳۷۵ به حدود ۱۴ هزار میلیارد ریال در سالهای ۱۳۷۸ و ۱۳۷۹ و از آن پس با شیب رشد تندی به ۹۴ هزار میلیارد ریال در سال ۱۳۹۰ صعود کرد. در نتیجه تحریم‌ها ارزش افزوده خودروسازی به کمتر از نصف به میزان ۵۰ و ۴۰ هزار میلیارد ریال در به ترتیب سالهای ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ سقوط پیدا کرد که پس از آن اندکی بهبود یافت و به ۶۴ و ۵۲ هزار میلیارد ریال در به ترتیب سالهای ۱۳۹۳ و ۱۳۹۴ و ۷۴ هزار میلیارد ریال در سال ۱۳۹۵ بالغ گردید (نمودار ۴۹). سهم تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیمه‌تریلر از ارزش افزوده کل صنعت در سالهای ۱۳۷۰ تا ۱۳۷۵ بین ۳ تا ۴ درصد بود، که پس از آن افزایش یافت و در دوره ۹۰-۱۳۸۰ حول و حوش ۱۰ درصد نوسان داشت. با وقوع تحریم‌ها سهم ارزش افزوده خودروسازی به ۴ درصد در سالهای ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ کاهش پیدا کرد و در سال ۱۳۹۵ به ۹ درصد بالغ گردید (نمودار ۵۰). سهم تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیمه‌تریلر از ارزش افزوده کل اقتصاد حدود ۰,۷ درصد در سالهای ۱۳۷۰ تا ۱۳۷۵ بود که به حول و حوش ۱,۷ درصد در دوره ۹۰-۱۳۸۰ افزایش پیدا کرد و با وقوع تحریم‌ها به حدود ۰,۷ درصد در سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ تنزل یافت و در سال ۱۳۹۵ به ۱,۴ درصد رسید. (نمودار ۵۱).

خودروسازی صنعتی سرمایه‌بر و متکی به نوآوری، فنآوری و برند محسوب می‌شود و اصولاً صنعتی اشتغالزا و کاربر به شمار نمی‌رود. خودروسازی (تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیمه‌تریلر) در کشورهای ژاپن و آلمان که پیش‌تازان جهانی این صنعت هستند به ترتیب ۱۰۸۴ و ۸۷۱ هزار نفر و در کشورهای کره جنوبی ۴۰۸، ترکیه ۲۶۶، ایتالیا ۱۷۰، انگلستان ۱۶۴ و فرانسه ۱۱۴ هزار نفر شاغل دارد (نمودار ۵۲). شرکت تویوتا یکی از بزرگترین تولیدکنندگان خودرو جهان ۳۷۱ هزار نفر شاغل را در استخدام دارد. گروه فولکس واگن با ۱۲ برند مهم خودرو از آئودی تا لامبورگینی و تولید بیش از ۱۰ میلیون خودرو در ۹۴ کارخانه در ۲۴ کشور و فروش بیش از ۳۰۰ میلیارد یورو ۶۵۶ هزار نفر شاغل دارد. اشتغال اصلی خودروسازی در صورتی حاصل خواهد شد که شامل قطعه‌سازی باشد و زنجیره‌های صنعتی شکل گرفته باشند.

مرکز آمار ایران کل اشتغال کارگاه‌های با ۱۰ نفر کارکن و بیشتر تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیمه‌تریلر را ۱۷۷ هزار نفر در سال ۱۳۹۵ گزارش کرده است که ۱۰۰ هزار نفر آن مربوط به قطعه‌سازان می‌گردد. بر اساس آمار بانک مرکزی کل اشتغال واحدهای بزرگ (با اشتغال بالای ۱۰۰ نفر) خودروسازی در حدود ۶۰ هزار نفر است. اشتغال بخش قطعه‌سازی به مراتب بیش از خودروسازی (مونتاژ خودرو) است، به عنوان مثال با وجود این که تراز تجاری قطعات و اجزاء خودرو آمریکا منفی می‌باشد، اشتغال واحدهای

قطعه‌سازی این کشور ۲.۷ برابر خودروسازان است. در مجموع اندازه و ابعاد واحدهای قطعه‌سازی کشور در مقایسه با واحدهای مونتاژ خودرو حاکی از نقش و وزن ضعیف آنها در مقایسه با وضعیت جهانی است.

ارزش واردات خودرو و قطعات و اجزاء ایران معادل با صادرات مواد خام و اولیه معدنی، فلزی و پلاستیکی است که می‌تواند برای تولید خودرو استفاده شود. در یک دهه اخیر تولید خودرو با اتکا به قطعات منفصله و قطعات و اجزاء وارداتی و در سوی دیگر صادرات مواد خام (مانند سنگ آهن و فولاد خام) و مواد اولیه پتروشیمی از رشد نمایی برخوردار بوده است. در این شرایط به تولید قطعات و اجزاء خودرو توجهی نمی‌گردد و به عبارتی مواد خام و اولیه صادر شده و با واردات قطعات و اجزاء، مونتاژ خودرو رشد یافته است. در صورتی که مواد اولیه صادراتی به قطعات و اجزاء تبدیل می‌شد، ضمن ایجاد اشتغال، چندین برابر ارزش افزوده و ارزش حاصل می‌گردید (نمودار ۵۳).

سهام گروه خودرو از صادرات کالاهای ایران حول و حوش ۰.۳ درصد در سالهای ۵-۲۰۰۱ میلادی (۸۴-۱۳۸۰) به ۰.۸ درصد در سالهای ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸ میلادی (۸۷-۱۳۸۶) افزایش یافت و از پس روندی کم و بیش نزولی در پیش گرفت و به حدود ۰.۲ درصد در سالهای ۱۸-۲۰۱۷ میلادی (۹۷-۱۳۹۰) کاهش پیدا کرد. واردات گروه خودرو ایران سهم حدود ۶ درصد از واردات کل کالاها در سالهای ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۳ میلادی (۹۲-۱۳۸۵) داشت که به حدود ۱۳ درصد در سالهای ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۷ میلادی (۹۶-۱۳۹۴) افزایش پیدا کرد. سهم گروه خودرو از کل تجارت جهانی کالاها حدود ۸ درصد در سالهای ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۸ میلادی (۹۷-۱۳۹۴) بود. افزایش سهم واردات گروه خودرو به واردات خودرو تحت عنوان قطعات منفصله ارتباط دارد (نمودار ۵۴). در مجموع دوره ۱۸-۲۰۰۱ میلادی (۹۷-۱۳۸۰) صادرات گروه خودرو نزدیک به ۴ میلیارد دلار با سهم ۰.۴ درصد و واردات گروه خودرو حدود ۱۰۰ میلیارد دلار با سهم حدود ۸ درصد از کل کالاها بود.

زنجیره عرضه خودروسازی از مواد خام نفت، گاز و کانی‌های فلزی شروع می‌شود و تا مصرف‌کننده نهایی و خدمات پس از فروش ادامه پیدا می‌کند. وضعیت ایران در حلقه‌های اصلی آن با ویژگی‌های زیر است که بر خلاف الگوهای جهانی است (شکل یک).

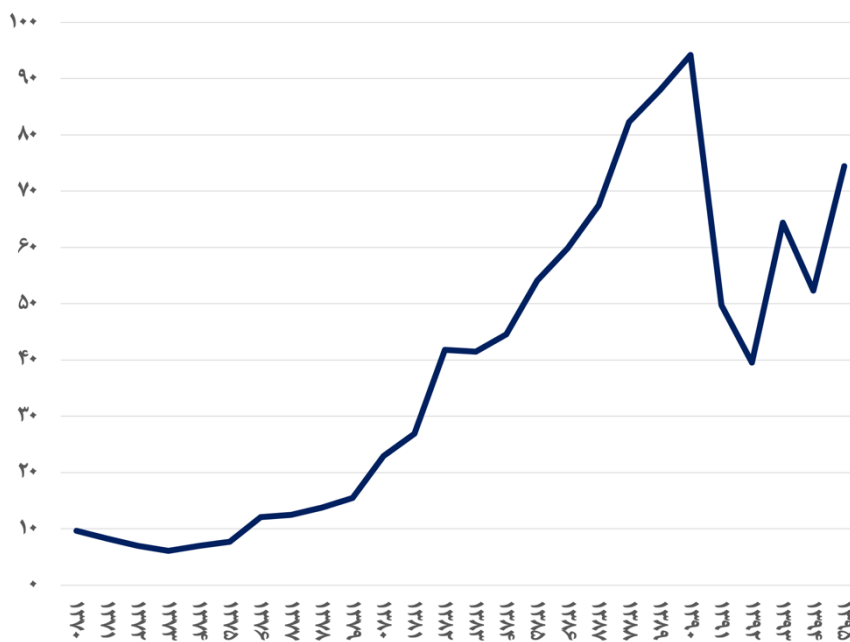
۱- مواد خام (نفت، گاز، کانی‌های فلزی و ...): صادرکننده با اشتغالزایی و ارزش افزوده پایین و سرمایه‌بری بالا

۲- مواد اولیه (فولاد، پلاستیک‌ها، فلزات اساسی و ...): صادرکننده با اشتغالزایی و ارزش افزوده پایین و سرمایه‌بری بالا

۳- مواد واسطه‌ای (قطعات و اجزاء): واردکننده با اشتغالزایی و ارزش افزوده بالا و سرمایه‌بری متوسط

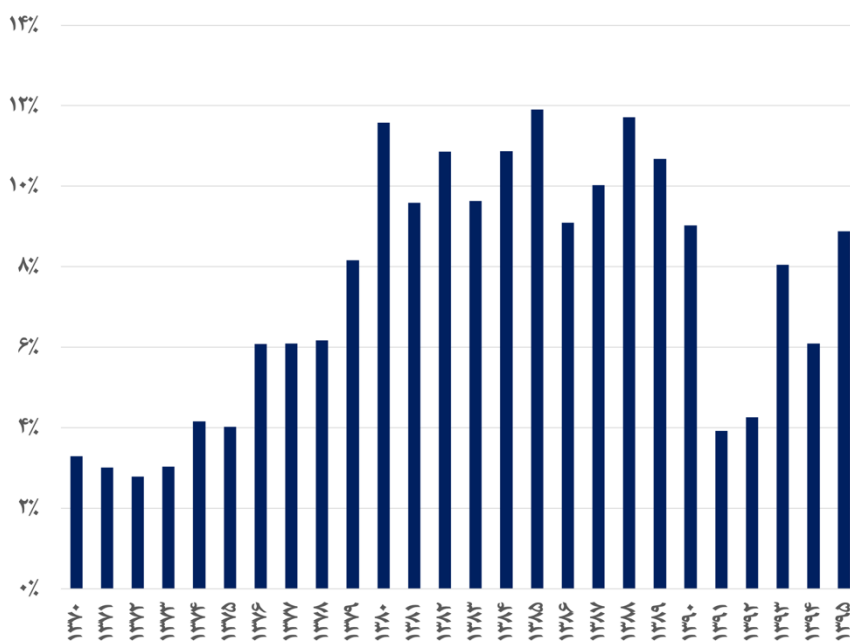
۴- تولیدات نهایی (انواع خودرو): واردکننده با اشتغالزایی متوسط و ارزش افزوده و سرمایه‌بری بالا

نمودار ۴۹- ارزش افزوده تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیمه تریلر (هزار میلیارد ریال)



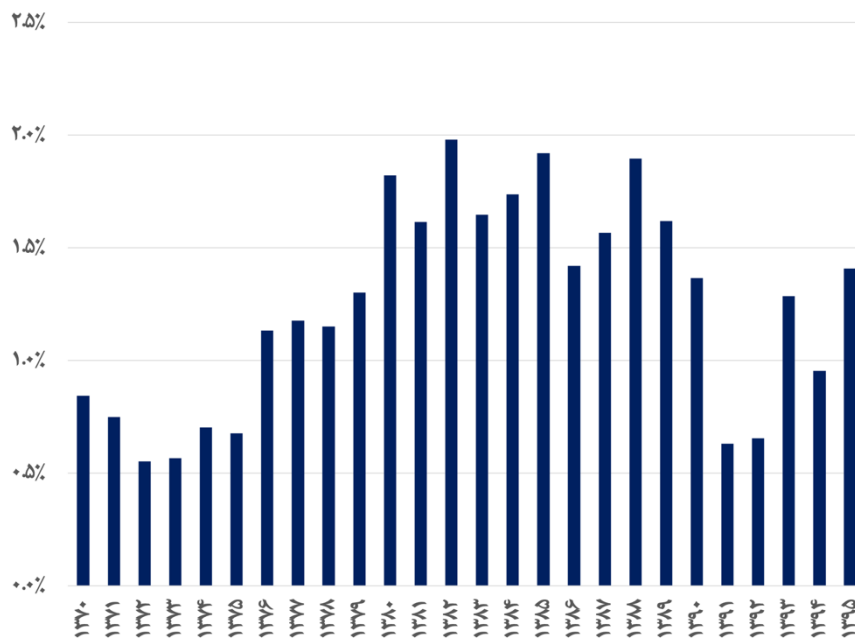
منبع: مرکز آمار ایران

نمودار ۵۰- سهم ارزش افزوده تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیمه تریلر از کل صنعت (درصد)



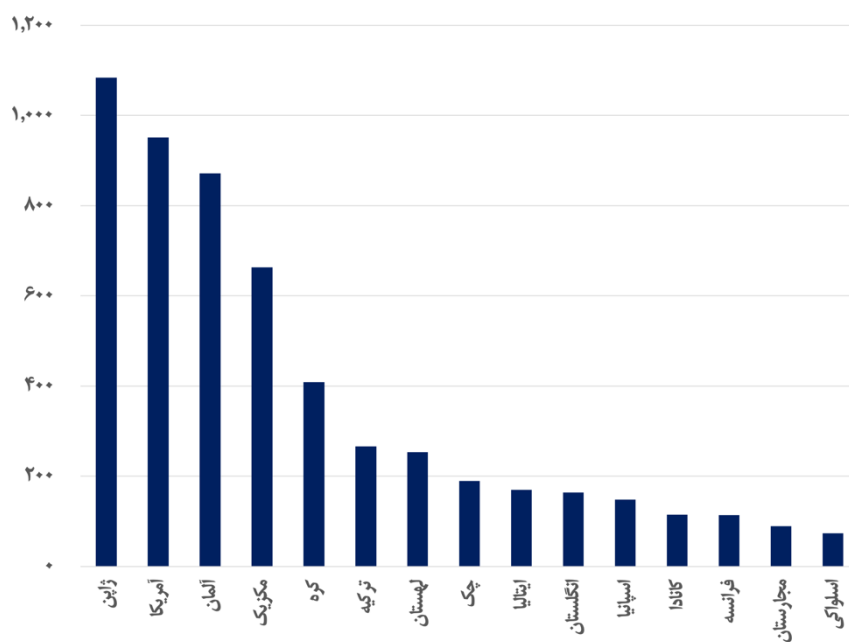
منبع: مرکز آمار ایران

نمودار ۵۱- سهم ارزش افزوده تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیمه تریلر از کل اقتصاد (درصد)



منبع: مرکز آمار ایران

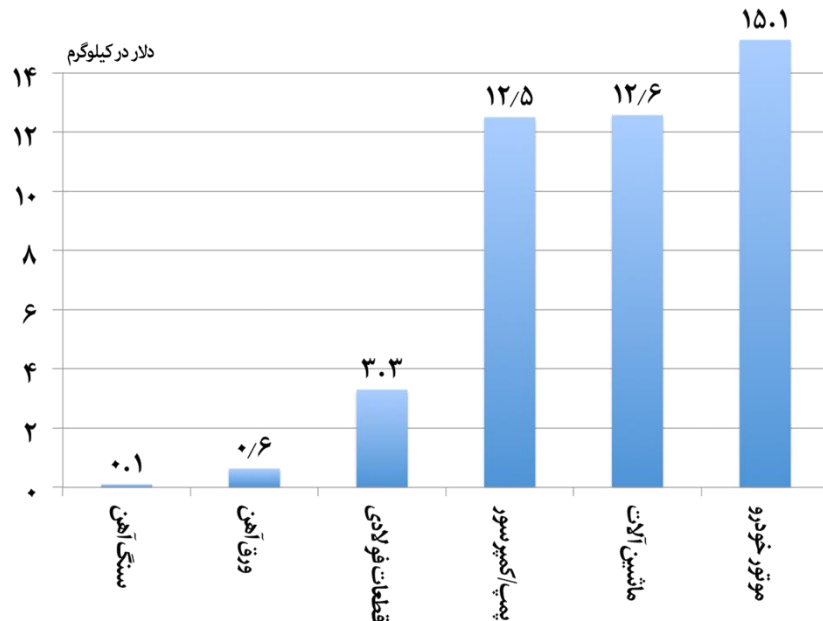
نمودار ۵۲- اشتغال خودروسازی (هزار نفر)



منبع: سازمان همکاری و توسعه اقتصادی

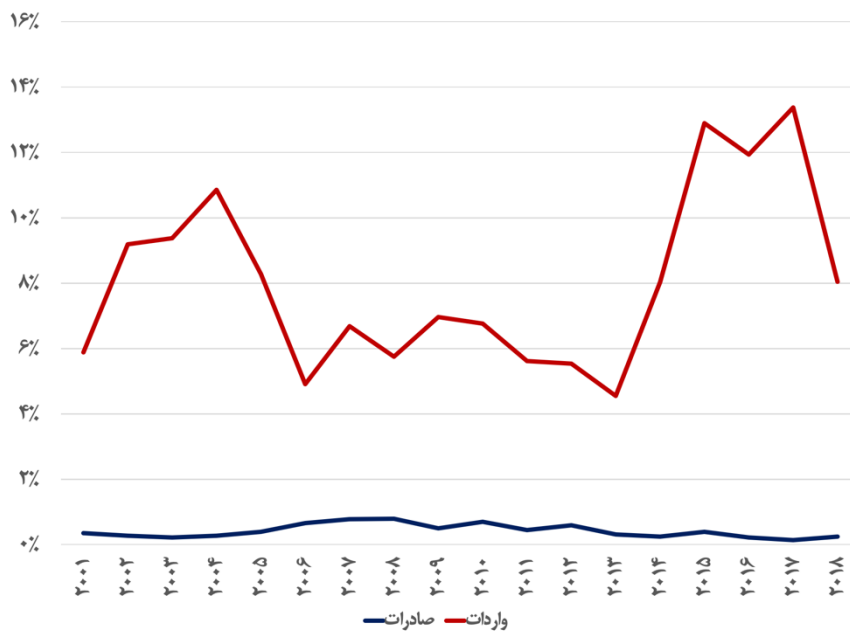


نمودار ۵۳- ارزش افزوده زنجیره قطعه سازی



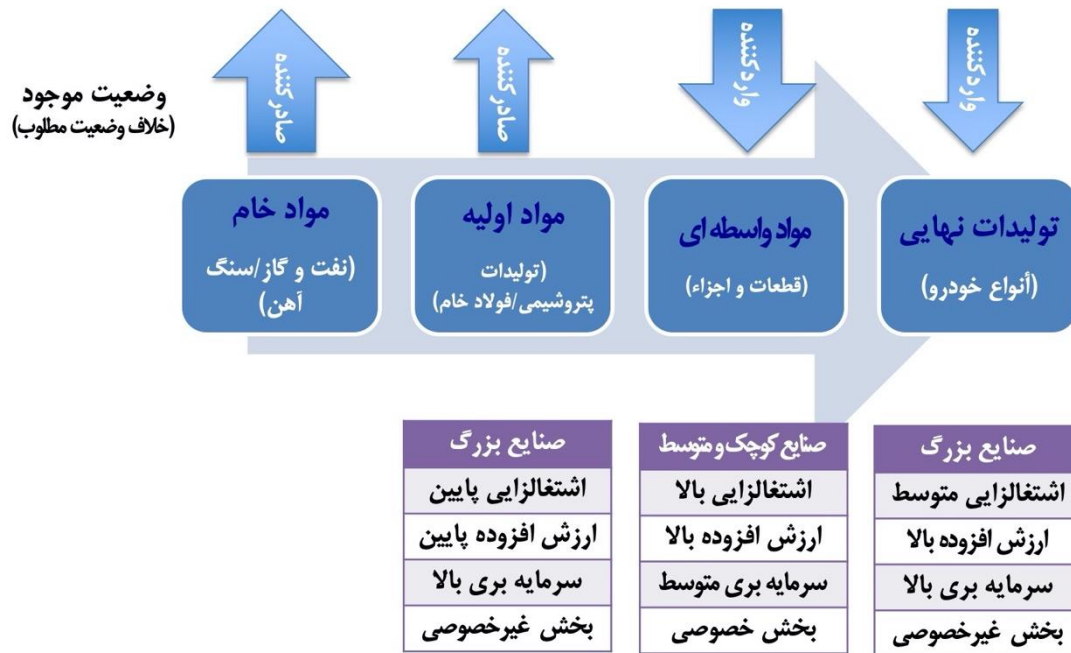
منبع: مطالعات تحقیق

نمودار ۵۴- سهم گروه خودرو از صادرات و واردات ایران (درصد)



منبع: سازمان تجارت جهانی

شکل ۱- زنجیره عرضه خودروسازی در ایران



منبع: مطالعات تحقیق

## ۶- جمع بندی و نتیجه گیری و ارائه راهکارها

خودروسازی صنعتی جهانی است که حضور و فعالیت و رشد در آن، تنها با اتصال و مشارکت در زنجیره های عرضه جهانی امکان دارد. تقریباً در همه جهان و به ویژه کشورهای در حال توسعه، خودکفایی در تولید خودرو و تولید خودرو ملی دنبال نمی شود و هدف کسب جایگاه مناسب در زنجیره عرضه و به دست آوردن سهم در خور از کیک ارزش افزوده خودروسازی جهانی است. راهبرد عملی توسعه صنعت خودروسازی مشارکت با پیشتازان جهانی و هدف گذاری موازنه مثبت در تجارت خارجی کل زنجیره صنعتی و نه تمرکز بر صرف «تولید خودرو ملی» است. در این راستا ماشین سازی و قطعه سازی به عنوان زیرساخت های خودروسازی اهمیت و جایگاه ویژه ای دارند. نظر به ضعف زیرساخت های صنایع ماشین سازی و الکترونیک و همچنین رشد پایین و نامتناسب بخش قطعه سازی در مقایسه با خودروسازی (مونتاز خودرو)، اصولاً در شرایط کنونی نمی توان ساخت خودرو ملی در ایران را مد نظر قرار داد. هنگامی که در تحریم ها تولید خودرو به کمتر از نصف کاهش پیدا می کند و با واردات گسترده قطعات و اجزاء و قطعات منفصله می تواند به وضعیت عادی خود برگردد، نشان دهنده این نکته مهم است که پس از نزدیک به سه دهه، سیاست های خودکفایی و دفاع و حمایت همه جانبه از خودروسازی داخلی چگونه به شکست انجامیده و به بن بست برخورد کرده است.

در زنجیره خودروسازی، ایران صادرکننده مواد خام و اولیه (گاز، سنگ معدن، فولاد، مس، پلاستیک‌ها و ...) و در سوی دیگر واردکننده قطعات و اجزاء و خودرو آماده است و ارزش لازم برای واردات خودرو و قطعات و اجزاء از محل صادرات مواد خام و اولیه تولید خودرو تامین می‌شود. ایران به جای اتخاذ رویکرد کنونی می‌توانست در زنجیره جهانی خودروسازی ادغام شود و با تولید مواد واسطه‌ای (قطعات و اجزاء) و در همین حال تولید خودرو با مشارکت (تحت لیسانس) خودروسازان برتر جهانی جهت بازارهای داخلی و صادراتی به اهداف ایجاد اشتغال و ارزش افزوده، ارزآوری و رقابتی‌سازی در زنجیره خودروسازی نائل شود و در سوی دیگر مردم از خودروی مناسب بهره‌مند شوند و آلودگی هوا، مصرف بالای بنزین و خسارات اقتصادی و اجتماعی ناشی از عرضه خودروهای ناایمن و پرمصرف کاهش پیدا کند. وضعیت کنونی صنعت و بازار خودرو ایران با وضعیت مطلوب فاصله زیادی دارد که به بعضی نکات مهم آن به شرح زیر اشاره می‌شود.

۱- رانت‌جویی به جای رقابت‌جویی: خودروسازان به جای رقابت‌جویی و فعالیت در فضای آزاد و رقابتی به دنبال اخذ منابع مالی ارزان‌قیمت، ارزش دولتی، کمک‌های مالی، حمایت‌ها و رانت‌های دولتی و بازارهای انحصاری و کاملاً بسته بوده‌اند. یکی از بزرگترین رانت‌هایی که خودروسازان از آن برخوردار شده‌اند، امتیاز واردات گسترده خودروی آماده (تحت عنوان قطعات منفصله و نهایتاً مونتاژ نهایی و رنگ) با پرداخت حقوق و عوارض گمرکی بسیار پایین و اخذ معافیت‌های دیگر (مانند معافیت گمرکی مونتاژ قطعات منفصله در مناطق ویژه اقتصادی) است.

۲- پسرو و انفعالی (با از دست دادن فرصت‌های توسعه) به جای پیشرو و تهاجمی (با ایجاد فرصت‌های رشد و توسعه): ایران در نیم قرن پیش خودروهای اروپایی و آمریکایی در شرایط به مراتب رقابتی‌تر از امروز را تولید (و مونتاژ) می‌کرد، اما اکنون به سطح مونتاژ خودروهای چینی یا خودروهای درجه دو و سه اروپایی سقوط کرده است. در این نیم قرن که از شروع خودروسازی در ایران می‌گذرد، نه تنها کره جنوبی و چین که حتی کشورهایمانند ترکیه و مراکش با حضور رقابتی در زنجیره جهانی خودروسازی، از ایران جلو افتاده‌اند. خودروسازان کشور با برخورد پسرو و انفعالی (مانند سه دهه درخواست کمک و حمایت و بازارهای بسته و تولید خودروهای از رده خارج شده) فرصت‌های رشد و توسعه زیادی را از دست داده است. مقایسه «نسبت کیفیت و رقابتی‌بودن خودروهای ایرانی به جهانی» در نیم قرن پیش با حال حاضر به وضوح نشان می‌دهد که به چه میزان ایران از خودروسازی جهانی عقب افتاده است.

۳- بهره‌وری پایین و نبود نوآوری به جای شکوفایی بهره‌وری و نوآوری: بهره‌وری در خودروسازی ایران چه از نظر کمی (تولید به کارکنان) و چه از نظر کیفی (کیفیت تولید) بسیار نازل است و در شرایط تولید و مونتاژ خودروهای از رده خارج شده، اصولاً نوآوری هیچ جایگاهی ندارد.

۴- هدف‌گذاری رشد کمی (تیراژ تولید) به جای تمرکز بر رشد و توسعه کیفی: در سه دهه اخیر همواره به افزایش تولید به عنوان پیشرفت خودروسازی (همراه با افزایش واردات قطعات و اجزاء و قطعات منفصله) تاکید شده، اما در سوی دیگر کیفیت تولید خودروهای داخلی هر سال افت کرده است. پیشرفت کیفی هم در سطح صنعت داخلی (کاهش کیفیت خودروهای تولیدی نسبت به قبل) و هم در سطح صنعت جهانی (استمرار ساخت خودروهای از رده خارج شده) به وقوع پیوسته است.

۵- بازارهای کاملاً بسته به جای بازارهای باز: با اعمال چندین سال ممنوعیت واردات خودرو، محدودیت‌های متعدد و نرخ‌های تعرفه بالای واردات، خودروسازان ایرانی از بسته‌ترین و انحصاری‌ترین بازارها در سطح جهان و همچنین در بین تولیدکنندگان داخلی برخوردار هستند.

۶- همکاری با شرکای درجه دو و سه جهانی به جای مشارکت با شرکای درجه یک جهانی: خودروسازان داخلی به جای مشارکت با پیشروان خودروسازی جهانی، همکاری با شرکای درجه دو و سه و حتی گمنام (در چین) و خودروسازهای فرانسوی و به ویژه پژو را هدف گرفته‌اند.

۷- تولید خودروهای از رده خارج شده یا درجه سه به جای تولید خودروهای جدید و استاندارد: حدود ۸۰ درصد تولید خودرو ایران را خودروهای از رده خارج شده دو تا سه دهه پیش (مانند پژو یا پراید) یا مدل‌های مقداری تغییر شکل داده شده آنها تشکیل می‌دهد. خودروهای چینی که معمولاً از استانداردهای جهانی برخوردار نیستند نیز حدود ۱۵ درصد خودروی عرضه شده توسط خودروسازان داخلی را شامل می‌شوند.

۸- مداخله شدید دولتها و مدیریت شبه‌دولتی به جای عدم دخالت دولتها و مدیریت خصوصی: تا حدود یک دهه پیش خودروسازی ایران رسماً توسط دولت اداره می‌شد، اما حتی پس از به اصطلاح خصوصی‌سازی، کماکان بنگاه‌های خودروسازی متوسط و بزرگ تحت کنترل دولت یا گروه‌های اقتصادی شبه-خصوصی قرار دارند.

۹- ایجاد هزینه برای اقتصاد به جای ایجاد درآمد ملی: تولید (مونتاژ) خودروهای بی‌کیفیت، پرمصرف، آلاینده و نایمن بیش از آن که برای اقتصاد کشور منفعت داشته باشد، خسارت و هزینه نهایی در بر داشته و دارد.

۱۰- نارضایتی مردم به جای اقبال جامعه به خودروهای داخلی: استفاده مردم از خودروهای داخلی در شرایط اجباری و تحمیلی صورت می‌گیرد. در صورتی که شرایط واردات خودرو مانند کشورهای دیگر باشد، تقاضا برای خودروهای داخلی صفر خواهد شد.

۱۱- ایجاد شبکه‌های پیمانکاری ناقص و ناکارآمد به جای توسعه خوشه‌های صنعتی: در مسیر رشد صنعت خودرو ایران به جای توسعه خوشه‌ای و ایجاد ساختار رقابتی مبتنی بر تمرکز واحدهای تولیدی بزرگ و کوچک و همچنین بخش‌ها و واحدهای تامین‌کننده و پشتیبان در خوشه‌های صنعت خودروسازی، واحدهای خودروسازی و قطعه‌سازی در سطح استان‌ها پخش و متفرق شده‌اند و شبکه‌های پیمانکاری کامل و کارآمد شکل نگرفته‌اند.

۱۲- تراز تجاری منفی بالا و صادرات ناچیز خودرو و قطعات و اجزاء به جای تراز تجاری مثبت و صادرات خودرو و قطعات و اجزاء: تراز تجاری خودرو و قطعات و اجزاء ایران نه تنها به شدت منفی است که بالاترین سهم را در کسری تجاری ایران در بین کالاها (پس از ماشین‌آلات مکانیکی و الکتریکی) به عهده دارد نسبت واردات خودرو و قطعات و اجزاء ایران به کل کالاها در ایران بالاتر میانگین جهانی در سالهای اخیر است.

جدول ۱- وضعیت موجود و مطلوب صنعت خودروسازی ایران

وضعیت مطلوب	وضعیت موجود
رقابت جویی	رانت جویی
پیشرو و تهاجمی (ایجاد فرصت‌های رشد و توسعه)	پسرو و انفعالی (از دست دادن فرصت‌های توسعه)
شکوفایی بهره‌وری و نوآوری	بهره‌وری پایین و نبود نوآوری
تمرکز بر رشد و توسعه کیفی	هدف‌گذاری رشد کمی (تیراژ تولید)
بازارهای باز	بازارهای کاملاً بسته
مشارکت با شرکای درجه یک جهانی	همکاری با شرکای درجه دو و سه جهانی
تولید خودروهای جدید و استاندارد	تولید خودروهای از رده خارج شده یا درجه سه
عدم دخالت دولتها و مدیریت خصوصی	مداخله شدید دولتها و مدیریت شبه دولتی
ایجاد درآمد ملی	ایجاد هزینه برای اقتصاد
اقبال جامعه به خودروهای داخلی	فقدان رضایتمندی عامه مردم
توسعه خوشه‌های صنعتی	شبکه‌های پیمانکاری ناقص و ناکارآمد
تراز تجاری مثبت و صادرات خودرو و قطعات	تراز تجاری منفی و صادرات ناچیز خودرو و قطعات

## ۷- راهکارهای پیشنهادی در شرایط تحریم و پساتحریم

با توجه به اعمال تحریم‌های شدید آمریکا بر روی اقتصاد ایران و همچنین بر روی صنایع تولیدی، راهکارهای پیشنهادی به دو دسته متناسب با شرایط تحریم (کوتاه‌مدت) و شرایط پساتحریم (بلندمدت)، به اختصار به شرح زیر تقسیم‌بندی و ارائه می‌شوند.

### راهکارهای شرایط تحریم (کوتاه‌مدت)

الف- برنامه‌ریزی و هماهنگی برای بهره‌برداری کامل از ظرفیت‌های قطعه‌سازی و همچنین استفاده از امکانات صنایع دیگر جهت تامین قطعات و اجزاء برای تولید

ب- محدودیت «واردات خودرو و قطعات منفصله» و تامین ارز لازم جهت «واردات قطعات و اجزاء». ممانعت از واردات خودرو تحت عنوان قطعات منفصله با تعرفه گمرکی پایین

نظر به کمبود و تنگنای ارزی و در سوی دیگر میزان اشتغال پایین در واحدهای مونتاژ نهایی قطعات منفصله و فقدان پیوندهای پیشین با صنایع دیگر و به ویژه قطعه‌سازی، بر روی واردات خودرو (تحت عنوان قطعات منفصله) همانند خودروی آماده محدودیت اعمال شود و تعرفه گمرکی واردات آن افزایش پیدا کند. در صورتی که در دور اول تحریم‌ها و هم در دور جاری تحریم‌ها بر روی تامین ارز جهت قطعات منفصله محدودیت اعمال گردیده بود و ارز لازم جهت واردات قطعات و اجزاء به حد کافی تامین شده بود، تا حد قابل توجهی تولید خودروی کشور حفظ می‌شد.

ج- بودجه‌بندی و اولویت‌بندی ارزی واردات مواد اولیه و قطعات و اجزاء جهت تولید خودرو

نیازهای وارداتی خودروسازان و قطعه‌سازان کاملاً شناسایی و اولویت‌بندی گردد و بر اساس آن بودجه ارزی صنعت خودرو و واحدهای قطعه‌سازی و خودروسازی تهیه و تدوین و توسط دولت از تامین آن پشتیبانی شود. اولویت‌بندی بر اساس تامین ارز برای واردات مواد اولیه و قطعات و اجزاء ضروری جهت تولید خودروهای داخلی با عمق ساخت داخل بالاتر است تا حداکثر ایجاد اشتغال، ارزش افزوده و میزان تولید حفظ گردد. چنانچه هم در دور اول و هم در دور جاری تحریم‌ها واردات قطعات و اجزاء خودرو بودجه‌بندی و اولویت‌بندی شده بود، تولید خودروی کشور تا بیش از ۵۰ درصد کاهش پیدا نمی‌کرد.

د- رفع موانع تولید قطعه‌سازان با تشکیل کارگروه مشترک بخش خصوصی و دولت

واحدهای قطعه‌ساز و به ویژه بنگاه‌های کوچک و متوسط قطعه‌ساز که سنگ زیربنای صنعت خودروسازی هستند دچار مشکلات و معضلات متعددی از تامین مواد اولیه گرفته تا مطالبات از واحدهای خودروساز و به تبع آن بدهی‌های معوق بانکی و مالیاتی و اشخاص هستند که مانع از فعالیت کارآمد آنها می‌شود. تشکیل کارگروه مشترک قطعه‌سازان و دولت با اختیارات لازم و کافی می‌تواند در روان‌سازی و رفع موانع تولید قطعه‌سازان و به تبع آن افزایش تولید خودرو مفید و موثر واقع شود.

ه- مدیریت شرایط تحریم خودروسازی و تدوین برنامه راهبردی سه سال آینده

نظر به این که شرایط تحریمی تا سالهای ۱۴۰۱ و حتی ۱۴۰۲ نیز می‌تواند ادامه پیدا کند، نیاز به اعمال مدیریت خاص شرایط تحریمی با برنامه راهبردی و اقدام مشخص و کارآمد است.

#### شرایط پساتحریم (بلندمدت)

الف- اتخاذ سیاست مشارکت در زنجیره عرضه خودروسازی جهانی به جای خودکفایی و تولید خودرو ملی سیاست شکست‌خورده خودکفایی و تولید خودروی ملی که در نهایت جز تحمیل هزینه‌های کلان و سی سال عقب‌ماندگی و اتلاف وقت چیزی به دنبال نداشت بایستی به کنار گذاشته شود و صنعت خودرو ایران لازم است تا با زنجیره عرضه جهانی مشارکت کند. در زنجیره صنعت خودرو هیچ لزومی ندارد که در همه زمینه‌ها و ساخت همه قطعات و اجزاء ورود شده و تولید صورت گیرد، بلکه حضور قدرتمند در حوزه‌ها و رشته‌های معین و قابل رقابت بایستی هدف‌گذاری و دنبال شود.

ب- ادغام بنگاه‌های خودروساز داخلی و پس از آن ادغام و/یا مشارکت بنگاه‌های داخلی با بنگاه‌های جهانی

بنگاه‌های کوچک و متوسط در بخش‌های مختلف تولید خودرو اعم از قطعه‌ساز رده اول، دوم یا سوم یا خودروساز (مونتاژکنندگان) که دارای فعالیت مشابه هستند، حتی الامکان بایستی در یکدیگر ادغام شوند تا واحدهای قدرتمندتری جهت برخورداری از مزایای اقتصاد مقیاس و افزایش توان رقابت‌پذیری تشکیل شوند و در مرحله بعد این واحدهای قدرتمند می‌توانند با بنگاه‌های جهانی مشارکت کنند. واحدهای ضعیف و ناکارآمد بایستی تعیین تکلیف شده و در صورت لزوم تسویه و تعطیل گردند.

ج- مشارکت با خودروسازان تراز اول (آلمانی، ژاپنی و کره‌ای) به جای بازیگران درجه دو و سه (فرانسوی و چینی)

حدود ۶۰ درصد خودرو سواری چین با مشارکت خودروسازان (تحت لیسانس) خودروسازان طراز اول جهانی تولید می‌شود و همچنین خودروسازان داخلی مهم چینی به صورت گسترده‌ای اقدام به تملک کامل یا بخشی از خودروسازان دارای برند، سابقه، تخصص، تجربه و فناوری کرده‌اند. فرانسه نیز کشوری رو به افول در عرصه خودروسازی جهانی به شمار می‌رود و از سویی خودروهای فرانسوی از مقبولیت پایینی در بازارهای منطقه‌ای ایران برخوردار هستند. در این شرایط همکاری با خودروسازان درجه دو و سه فرانسوی و چینی موجب رشد خودروسازی ایران نمی‌شود و فقط ایران را به سکوی رشد یا ادامه فعالیت آنها مبدل می‌سازد.

د- کاهش سطح موانع و حقوق و عوارض گمرکی واردات خودرو و ممانعت از واردات خودرو تحت عنوان قطعات منفصله با تعرفه‌های گمرکی پایین

تعرفه‌های بالای کنونی بر روی واردات خودروهای سواری معنادار و موثر نیستند. با اعمال نرخ‌های تعرفه گمرکی بسیار بالا (در عمل سه رقمی) بر روی واردات خودرو سواری که در سطح جهان کم‌سابقه و کم‌مانند است، هیچگاه خودروسازان داخلی تحت رقابت واقع نمی‌شوند. با وجود اعمال تعرفه‌های بالا اعمال نرخ‌های تعرفه پایین برای واردات خودرو کامل (تحت عنوان قطعات منفصله) به مفری برای رانت تبدیل شده و خودروسازان را تشویق به تجارت به جای خودروسازی در نتیجه حاشیه بالای سود ناشی از اختلاف تعرفه-های گمرکی می‌کند.

ه- توسعه خوشه‌ای زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های ماشین‌سازی، قطعه‌سازی و خودروسازی

توسعه اقتصادی مبتنی بر خوشه‌ها و به ویژه خوشه‌های نوآوری‌محور، یکی از ارکان اصلی و کلیدی رقابت-پذیری در جهان امروز به شمار می‌رود که در رشد بخش‌های صنعتی مانند پتروشیمی، فولاد و خودرو کشور مورد توجه قرار نگرفته است و واحدهای صنعتی در هر نقطه‌ای بدون توجه به وجود ساختارها و واحدهای مشابه و پشتیبان استقرار پیدا می‌کنند. در ایران خط‌مشی صنعتی (توسعه صنایع خاص بر اساس واحدهای داخلی با تصمیم‌گیری‌های متمرکز ملی و با مداخله دولت در رقابت‌پذیری) جایگزین خط‌مشی مبتنی بر خوشه‌های صنعتی شده است که به جای ارتقاء رقابت‌پذیری منجر به تحریف آن می‌گردد.

در صورتی که بنا به مسائل سیاسی و مشکلات روابط تجاری خارجی امکان مشارکت در زنجیره عرضه جهانی و مشارکت و/یا ادغام بنگاه‌های داخلی در بنگاه‌های تراز اول جهانی کاملاً فراهم نباشد، در این شرایط انجام موارد (د) و (ه) می‌تواند به ارتقاء و رقابتی‌سازی صنعت خودرو کمک کنند و در جهت آمادگی و زمینه‌سازی برای الحاق به زنجیره‌های جهانی خودروسازی مفید واقع شوند.



جدول ۲- راهکارها (شرایط تحریم و پساتحریم)

شرایط پساتحریم	شرایط تحریم
مشارکت در زنجیره عرضه خودرو جهانی به جای خودکفایی و تولید خودرو ملی	بهره برداری کامل از ظرفیتهای قطعه سازی و استفاده از امکانات صنایع دیگر جهت تامین قطعات و اجزاء خودرو
ادغام بنگاه های خودروساز داخلی و پس از آن ادغام و/یا مشارکت با بنگاه های جهانی	محدودیت واردات خودرو و قطعات منفصله و تامین ارز لازم جهت واردات قطعات و اجزاء
همکاری و مشارکت با خودروسازان تراز اول جهانی به جای بازیگران درجه دو و سه	بودجه بندی و اولویت بندی ارزی واردات مواد اولیه و قطعات و اجزاء خودرو
کاهش حقوق و عوارض گمرکی واردات خودرو و ممانعت از واردات خودرو تحت عنوان قطعات منفصله با تعرفه گمرکی پایین	رفع موانع تولید قطعه سازان با تشکیل کارگروه مشترک بخش خصوصی و دولت
توسعه خوشه ای زیرساختها و ظرفیتهای ماشین سازی و قطعه سازی	مدیریت شرایط تحریم خودروسازی و تدوین برنامه راهبردی سه سال آینده

## ۸- منابع

- ۱- آمار تولیدات صنعتی، بانک مرکزی ایران
- ۲- آمار تولید خودرو، وزارت صنعت، معدن و تجارت
- ۳- آمار تولیدات بنگاه‌های خودروساز، صورت‌های مالی بنگاه‌های بورسی، سامانه کدال
- ۴- آمار واردات و صادرات ایران، گمرک ایران
- ۵- آمار تجارت جهانی، سازمان تجارت جهانی
- ۶- آمار واردات و صادرات، گمرک کشورهای طرف تجاری ایران
- ۷- آمار اشتغال سازمان همکاری و توسعه اقتصادی
- ۸- حسابهای ملی، مرکز آمار ایران
- ۹- گزارش طرح آمارگیری از کارگاه‌های صنعتی ۱۰ نفر کارکن و بیشتر ۱۳۹۵، مرکز آمار ایران
- ۱۰- نتایج بررسی کارگاه‌های بزرگ صنعتی کشور، بانک مرکزی ایران