



«فرهنگیستان» گزارش می دهد

واردات ۷ میلیارد دلاری خودروسازان مونتاژی



مهدی عبدالهی
دبیر گروه اقتصاد

صنعت خودروسازی به دلیل ارتباط گسترده با بیش از ۶۰ صنعت دیگر (پیوند پیشین و پسین) به لکومتیو صنایع معروف است. این صنعت کلیدی پتانسیل بالایی در ایجاد اشتغال و نقش موثری در رشد و توسعه اقتصادی کشور دارد. با این حال صنعت خودروسازی در ایران دچار چالش های زیادی است، چالش هایی که از این صنعت به جای یک پیشران، «غول زیان سازی» ساخته است. البته در این بین، یک تفاوتی بین شرکت های خودروسازی دولتی و خصوصی وجود دارد. دو غول بزرگ خودروسازی دولتی به دستگاه زیان سازی مشهور شده اما خودروسازان خصوصی کوچک مقیاس فعلا توانسته اند به هزار زحمت از زیر بار زیان سازی فرار کنند. پژوهشگرانی می گویند رویکردی که در صنعت خودروسازی ایران دنبال می شود با تمام رویکردهایی که در دنیا وجود دارد متفاوت است. برای مثال در حالی که خودروسازان در جهان معمولاً از بین دو رویکرد ۱- برندسازی و تولید خودروی ملی یا پلتفرم اختصاصی و ۲- تولید خودرو با برند خارجی تحت لیسانس آن تولیدکنندگان، یکی را انتخاب کرده و موفقیت های زیادی داشته اند، اما صنعت خودرو در ایران پس از نیم قرن سابقه، فعلاً مابین این دو سرگردان است. در کنار زیان سازی چشمگیر و کیفیت پایین، شاید یکی از نمونه های قابل تامل در این خصوص، موضوع واردات و صادرات این صنعت باشد. آمارهای گمرک ایران نشان می دهد در سال گذشته حوزه های مربوط به خودروهای سبک و سنگین و کشاورزی حدود ۶٫۶ میلیارد دلار واردات داشته که برآورد می شود این مقدار در سال ۱۴۰۲ به حدود ۱۰٫۵ میلیارد دلار برسد. حجم بالای واردات در حالی است که کل صادرات بخش خودرویی کشور (سبک، سنگین و کشاورزی) در سال گذشته حدود ۱۲۰ میلیون دلار بوده است.



واردات ۶٫۶ میلیارد دلاری قطعه و مونتاژی ها در سال ۱۴۰۱

(شامل واردات خودروسازان بخش خصوصی و ایران خودرو و سایپا)، یک میلیارد و ۲۹۶ میلیون دلار به صورت قطعه خودرو، یک میلیارد و ۲۳۳ میلیون دلار قطعه تراکتور و کمپاین، ۷۸۸ میلیون دلار قطعات سایر ماشین آلات کشاورزی، حدود ۳۱۰ میلیون دلار واردات SKD و CKD موتورسیکلت و دوچرخ و ۱۲٫۸ میلیون نیز مربوط به خودروهای غیرسواری بوده است.

صادرات ۱۳۰ میلیون دلاری قطعه و خودرو

بررسی وضعیت صادرات کد تعرفه های قطعات منفصله (کد ۹۸۸) و کد تعرفه قطعات (کد ۸۷۰) نشان می دهد در سال ۱۴۰۱ مجموع صادرات بخش های مختلف از جمله خودرو، ماشین آلات کشاورزی و موتورسیکلت حدود ۳۹ هزار تن به ارزش ۱۳۰ میلیون و ۵۲۲ هزار دلار بوده است. آمارها نشان می دهد این مقدار در سال ۱۴۰۰ حدود ۱۲۲ میلیون دلار بوده که رشد ۷ درصدی را نشان می دهد.

یکی از مشکلات حوزه خودرو، فقدان آمارهای قابل اتکا و به تفکیک بخش های مختلف شامل خودروسازی و قطعه سازی است. جستجویی های «فرهنگیستان» از کد تعرفه های مختلف در داده های گمرک ایران نشان می دهد در سال ۱۴۰۱ مجموع واردات بخش خودرو، موتورسیکلت و ماشین آلات کشاورزی (کمپاین و تراکتور) در مجموع ۶ میلیارد و ۶۵۶ میلیون دلار بوده است. ذکر این نکته الزامی است که این ارقام مربوط به کد تعرفه هایی است که سال های قبل با عنوان واردات/صادرات بخش خودرو به علاوه کد تعرفه های با عنوان قطعات منفصله (کد تعرفه های ۹۸۸) منتشر می شد و چند سالی است که آمارهای حوزه خودرو و قطعه به تفصیل و با جزئیات و به تفکیک منتشر نمی شود. آمار و ارقام استخراج شده حکایت از آن دارد که طی سال ۱۴۰۱ از مجموع بیش از ۶٫۶ میلیارد دلار واردات (قطعه خرد و قطعه به صورت SKD و CKD) حدود ۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون دلار مربوط به بخش خودرو

پیش بینی واردات ۱۰ میلیارد دلاری قطعه و مونتاژ

ادامه داشته باشد، باید در پایان سال ۱۴۰۲ شاهد واردات ۶ میلیارد و ۸۱۴ میلیون دلاری این بخش باشیم. اما در بخش واردات قطعه خرد، آمارها نشان می دهد در بهار امسال مجموع واردات این بخش ۵۰۷ میلیون دلار بوده که نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۱ کاهش ۱۳ درصدی داشته است. طبق این آمارها، اگر واردات قطعه (خرد و قطعات SKD و CKD) به همین منوال بهار سال جاری ادامه داشته باشد، مجموع واردات این بخش شامل قطعات منفصله موتورسیکلت و دوچرخه، خودروهای غیرسواری، قطعات ماشین آلات کشاورزی و تراکتور، قطعات SKD و CKD خودروهای سواری و قطعه مورد نیاز ایران خودرو و سایپا به ۱۰ میلیارد و ۴۵۵ میلیون دلار خواهد رسید. لازم به ذکر است در این آمارها، صرفاً برای واردات قطعات SKD و CKD با روند بهار امسال، رشد ۱۲۶ درصدی داشته است. با در نظر گرفتن واردات ۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون دلار در سال ۱۴۰۱ معادل ۶۴۱ میلیون دلار در نظر گرفته شده است.

گرچه سندی از سوی دولت مبنی بر اختصاص ارز به واردات قطعه خرد و قطعات SKD و CKD منتشر نشده، اما اخیراً یکی از اقتصاددانان از واردات ۱۲ میلیارد دلاری قطعه (۶ میلیارد دلار قطعه خرد برای سایپا و ایران خودرو و ۶ میلیارد دلار قطعات SKD و CKD برای خودروهای مونتاژی) خبر داده است. بررسی های «فرهنگیستان» از داده های گمرک ایران نشان می دهد تا پایان بهار ۱۴۰۲ این ادعا ظاهراً در بخش واردات قطعات SKD و CKD صحت داشته اما در بخش واردات قطعه خرد تاکنون آمارها حاکی از تحقق رقم ۶ میلیارد دلار نبوده است. طبق آمارهای بهار ۱۴۰۲، در ۳ ماه نخست سال جاری در مجموع یک میلیارد و ۲۵۱ میلیون دلار قطعات SKD و CKD واردات کشور شده که به لحاظ وزنی رشد ۱۱۹ درصدی و به لحاظ ارزش نیز رشد ۱۲۶ درصدی داشته است. با در نظر گرفتن واردات ۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون دلار در سال ۱۴۰۱، اگر روند واردات قطعات SKD و CKD به همین منوال

سهم ۱۷ درصدی مونتاژی ها در بازار خودرو

تحت عنوان خودروی ملی از آنها نام برده می شود بنای آنها نیز در پلتفرم خودروهای از رده خارج شده خودروسازان فرانسوی گذاشته شده، در سمت دیگر نیز به دلیل تحریم ها، تولید خودروهای با برند خارجی تحت لیسانس در ایران نیز با چند شوک تحریمی چندان گسترش پیدا نکرده است. اما مشکل دیگر ساختار قیمت گذاری سهامداری و مدیریت تودرتو از همه مهم تر مدیریت دستوری است که دولت ها همواره با قیمت گذاری، صنعت خودرو را به یک صنعت نیمه ورشکسته تبدیل کرده اند. خروجی این وضعیت فقدان توان رقابت با رقبای بین المللی، فقدان چشم انداز و برنامه صادراتی، فقدان ارزآوری و در نهایت معضل نوآوری و کیفیت بوده است. وضعیت مذکور خود را در خوبی در خودروهای مونتاژ نشان می دهد. بررسی وضعیت خودروهای مونتاژی ایران نشان می دهد حدود ۱۷٫۴ درصد از تولید خودرو در ایران مربوط به خودروهای مونتاژی است (گزارش مرکز پژوهش های مجلس) نتایج بررسی ها نشان می دهد که سهم عمده واردات قطعات منفصله از چین مربوط به خودروهای چینی مونتاژ داخل است.

صادرات بخش عمده ای از این محصولات بوده که از این طریق علاوه بر بسط صادرات و ایجاد ارزش افزوده، اشتغالزایی قابل ملاحظه ای (بیش از ۵۰۰ هزار نفر شاغل) نیز برای این کشور رقم می خورد. به این ترتیب ترکیه از ابتدا به خوبی تشخیص داده بود که در طراحی و برندسازی خودرو مزیت نسبی ندارد و لذا هدف گذاری خود را بر سرمایه گذاری مشترک با برندهای معتبر خودروسازی جهان بنا نهاده بود. با این استراتژی خودرو و قطعات جانبی آن امروزه یکی از مهم ترین اقلام صادرات این کشور محسوب شده و ارزش دلاری آن در سال ۲۰۲۲ به ۳۱٫۵ میلیارد دلار رسید است. اما حالا ترکیه با تجربه خوبی که از همکاری با بزرگان خودروسازی جهان داشته، طی چند سال اخیر اولین پلتفرم تولید خودروی ملی را با همکاری پنج خودروساز ترک شروع کرده و این پلتفرم را به محصول رسانده است. در ایران شاید بشود گفت خودروسازی کشورمان بین دو رویکرد بالا قرار گرفته است. از سویی بسیاری از کارشناسان می گویند ایران با وجود نیم قرن سابقه تولید خودرو، اقدام به برندسازی و تولید خودروی ملی با پلتفرم اختصاصی نکرده و خودروهایی که

وضعیت واردات خودرو و قطعه در سال ۱۴۰۱		
عنوان	وزن (کیلوگرم)	ارزش (دلار)
بخش SKD و CKD موتورسیکلت و دوچرخه	۴۱,۲۵۲,۹۴۱	۳۱۰,۰۹۲,۸۶۳
خودروهای غیرسواری	۶۸۷,۰۰۳	۱۲,۸۴۰,۱۶۹
قطعات ماشین آلات کشاورزی	۱۰۱,۱۳۹,۶۲۲	۷۸۸,۷۷۴,۸۹۴
تراکتور و قطعات آن	۸۳,۷۱۱,۳۱۰	۱,۲۳۳,۴۴۶,۱۷۲
بخش SKD و CKD (کد تعرفه بخش ۹۸۸)	۳۳۳۴,۶۰۶,۷۹۰	۳,۰۱۵,۲۱۴,۲۰۵
قطعه خودرو (کد تعرفه بخش ۸۷۰)	۱۵۳,۲۷۲,۳۸۳	۱,۲۹۶,۰۱۷,۷۲۴
مجموع	۷۱۴,۶۷۰,۰۴۹	۶,۶۵۶,۳۸۶,۰۲۷

مقایسه میزان واردات SKD - CKD خودرو (کد تعرفه بخش ۹۸۸) در بهار ۱۴۰۲ و ۱۴۰۱		
عنوان	بهار ۱۴۰۲	بهار ۱۴۰۱
وزن (کیلوگرم)	۶۰,۹۱۶,۱۸۳	۱۳۳,۶۵۲,۳۶۸
ارزش (دلار)	۵۵۴,۰۵۴,۳۲۰	۱,۲۵۱,۰۳۰,۶۳۹

مقایسه میزان واردات قطعه خودرو (کد تعرفه بخش ۸۷۰) در بهار ۱۴۰۲ و ۱۴۰۱		
عنوان	بهار ۱۴۰۲	بهار ۱۴۰۱
وزن (کیلوگرم)	۵۰,۷۴۱,۹۷۲	۴۶,۳۳۹,۵۱۱
ارزش (دلار)	۵۸۱,۷۴۲,۸۷۵	۵۰۶,۷۴۳,۳۳۲

صادرات ۳۱ میلیارد دلاری خودروسازی ترکیه

ویژه ای شد. هدف کشور ترکیه در کنار خودروسازی، تبدیل شدن به یکی از بزرگترین قطعه سازان دنیا بود که تا حدودی توانست به این هدف دست یابد. بنابراین ترکیه مسیر حمایتگری از محصولات داخلی را در پیش نگرفت، بلکه با مونتاژ خودروها از برندهای مشهور، اقتصاد خود را رونق بخشید. تصمیم ترکیه مبنی بر تبدیل شدن به یکی از کشورهای مونتاژکننده خودرو باعث سرمایه گذاری برندهای مختلف در این کشور شد و اشتغالزایی در کشور صورت گرفت. در حال حاضر صادرات خودرو به وفور توسط ترکیه در حال انجام است. براساس اعلام انجمن صنعت خودرو ترکیه (OSD)، تولید خودرو در سال ۲۰۲۲ با رشد ۶ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل به یک میلیون و ۳۵۲ هزار و ۶۴۸ دستگاه رسیده و با احتساب OSD ترکیه را به یک پایگاه تحقیق و توسعه و تولید جهانی تبدیل کرده اند. بزرگان این صنعت شروع کرده اما حالا حاصل آموزه های کار با بزرگان خودروسازی جهان، تولید اولین خودروی ملی این کشور با نام TOGG در نتیجه همکاری پنج خودروساز داخلی بوده است. نگاهی به جزئیات صادرات خودروسازی ترکیه نشان می دهد از مجموع صادرات ۳۱٫۵ میلیارد دلاری صنعت خودروی این کشور، ۴۱ درصد آن مربوط به صادرات بخش قطعه سازی و ۵۹ درصد نیز مربوط به بخش خودروهای سواری و تجاری است. بخش صادرات خودرو شامل خودروهای سواری، اتوبوس و مینی بوس، خودروهای سنگین شامل کامیون و کامیونت، تراکتور و وانت است.

راهبرد کشورهای دنیادر صنعت خودروسازی معمولاً شامل دورریز است که هر یک الزامات و تبعات خود را دارد؛ رویکرد مونتاژمحور که سرمایه گذاری افزون تر کمپانی های پیشرو، تولید مدل های پیشرفته تر، واردات بیشتر زیرسیستم ها و صادرات افزون تر خودروهای آماده، اشتغالزایی کمتر و توجه ناچیز به قطعه سازی و صنایع خرد در پیش گرفته می شود و رویکرد تولیدمحور که دقیقاً فاکتورهایی مقابل رویکرد قبلی را در پی دارد. ترکیه یکی از کشورهایی است که رویکرد مونتاژمحور را در صنعت خودروی خود در پیش گرفته است. این کشور به دلیل اتخاذ سیاست حمایت از مونتاژ و نیز داشتن موقعیت ژئواستراتژیک و قرار گرفتن در مرز آسیا و اروپا باعث جذب سرمایه گذاران بین المللی صنعت خودرو شده و سایت های مونتاژ بزرگترین شرکت های خودروساز بین المللی در این کشور تاسیس شده است. شاید بتوان گفت برای اینکه کشوری بخواهد به خودروسازی مطرح تبدیل شود ابتدا باید مونتاژ خودروهای مختلف و روز دنیا را فرا گیرد و پس از آن به سمت طراحی و ساخت خودروی داخل برود، بنابراین می توان این مورد را یکی از فرمول های پیشرفت ترکیه در صنعت خودروسازی دانست. ترکیه تمرکز خود را روی مونتاژ محصولات مطرح خودروسازان جهانی گذاشت و به جای اینکه به طراحی و تولید محصولات پیچیده بپردازد، نیروی کار خود را در اختیار خودروسازان مطرح قرار داد و آموزش های لازم را به آنان آموخت. همچنین در کنار تمرکز روی مونتاژ خودرو، به قطعه سازی نیز توجه

از آنجایی که هرگونه تغییر در رویه تخصیص و قیمت گذاری ارز، بر ۱۷٫۴ درصد از بازار خودرو که سهم خودروهایی چینی مونتاژ در داخل است تأثیر گذاشته و می تواند موجب تشدید شوک ها به بازار خودرو شود، پژوهشگران صنعت خودرو معتقدند خودروهای مونتاژی ایران از سه خلأ سیاست گذاری رنج می برد. ۱. در این صنعت حجم تیراژ تولید بسیار پایین بوده و عمده تولید صرف مصارف داخلی می شود و تاکنون ظرفیت صادراتی چندان ناآشناست. ۲. آمارها نشان می دهد بین ۲۰ و نهایتاً ۳۰ درصد از خودروهای با منشأ چینی داخلی سازی شده و صنعت قطعه سازی کشور چندان درگیر کار با خودروسازان چینی نیست. این موضوع در شرایط خاص تحریمی می تواند شوک و آسیب جدی به بازار خودرو وارد کند و ضروری است وزارت صمت سیاست های حاکمیتی خود را برای تعمیق ساخت داخل در خصوص خودروهای با منشأ چینی به طور متوسط سالی ۱۰ درصد پیگیری و اجرایی کند. ۳. عدم مشروط کردن قراردادهای همکاری خارجی سرمایه گذاری مشترک روی یک پلتفرم مشترک. کارشناسان می گویند تاکنون مدل همکاری

لزوم داشتن چشم انداز برای خودروهای مونتاژ

ایران با خودروسازان خارجی بر مونتاژ یک یا چند محصول با برند خارجی متمرکز بوده، برخی قطعات این محصولات طی فرآیند چندساله داخلی سازی شده و سایر قطعات از خارج تأمین شده است که ادامه وضع موجود حجم بالای مونتاژ برند خارجی را به دنبال دارد. در حالی که قراردادهای جدید همکاری با خودروسازان خارجی باید متضمن همکاری در حالت سرمایه گذاری مشترک روی یک پلتفرم مشترک تعریف شود نه یک یا چند محصول خاص. به این ترتیب محصولات با برند مشترک عرضه شده و پس از عبور از حالت گذار و بومی سازی توان طراحی پلتفرم، محصولات روی پلتفرم بومی عرضه شوند. با این تغییر رویکرد اولاً مقیاس تولید بزرگتر شده و ثانیاً درصد قابل ملاحظه ای از محصولات تولیدی با برند مشترک در شبکه جهانی فروش خودروساز مذکور به فروش خواهد رسید (همچون مدل ترکیه). نکته سوم اینکه عمده قطعات خودروها با برند مشترک از طریق زنجیره تأمین داخل ایران تأمین خواهد شد در این صورت قطعه سازان ایرانی در شبکه جهانی تأمین قطعات خودروساز طرف قرارداد قرار خواهد گرفت. این موارد همگی تجربه ای است که در ترکیه رخ داده است.