

چند آمار دربارهٔ تابویی که بی خودی ساخته‌ایم

خیابان‌های اروپا در تسخیر ماشین چینی



یکی از حوزه‌هایی که حساسیت زیادی به تحریم دارد، حوزه خودروسازی است، به‌طوری‌که پس از اعمال تحریم‌های سال‌های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ تیراژ تولید خودرو در ایران با سقوط ۵۵ درصدی از ۱/۶ میلیون دستگاه در سال‌های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ به ۷۳۷ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۲ رسید. همچنین با اعمال تحریم‌های دوره اول ترامپ، در سال ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ نیز تولید خودرو با کاهش بیش از ۴۵ درصدی روبه‌رو شد. در سال‌های گذشته با افزایش داخلی‌سازی قطعات و همچنین کوچ مبدا تأمین قطعه ایران از کشورهای اروپایی (عمدتاً فرانسه) و کره جنوبی به چین و سایر کشورهای شرق آسیا، تولید خودرو تقریباً به تراز قبل از تحریم‌های سال ۱۳۹۷ نزدیک شد. براین اساس، صنعت خودروی ایران طی سال‌های اخیر با کنار رفتن اروپایی‌ها و کره‌ای‌ها، هرچند شاهد کاهش کیفیت قطعه و خودرو بوده، اما به نظر می‌رسد از بحران‌های ناگهانی گذشته عبور کرده و دیگر شوکی مشابه سال ۹۷ نخواهد داشت، مگر اینکه شرایط سیاسی یا اقتصادی غیرمنتظره‌ای پیش بیاید. این موضوع حالا که سه کشور اروپایی خصوصت و دشمنی خود را با ملت ایران به حداکثر رسانده‌اند، اهمیت دوچندانی دارد. کارشناسان معتقدند جابه‌جایی مبادی تأمین قطعه ایران از اروپا به شرق آسیا علاوه بر اینکه می‌تواند از شوک تحریمی و شوک مکانیسم ماشه جلوگیری کند، در صورت توجه به همکاری‌های مشترک در تولید قطعه و خودرو و انتقال فناوری می‌تواند فرصت‌های خوبی را برای این صنعت به ارمغان آورد.



صادرات ۵٫۵ میلیون دستگاهی ورتبه اول جهان

در سال‌های اخیر، وزن صنعت خودروسازی و زنجیره تأمین مرتبط با آن در اقتصاد چین بالا رفته است. طبق آمار رسمی چین در سال ۲۰۲۴، بالغ بر ۳۱٫۳ میلیون خودرو تولید کرد که حدود ۴ درصد نسبت به سال قبل افزایش داشته است. همچنین بازار خودروی تازه تولید با ۳۱٫۴ میلیون فروش رشد ۴٫۵ درصدی را تجربه کرد. به طور کلی سهم خودروسازان چینی از بازار داخلی ۶۵ درصد بود که نشان می‌دهد چینی‌ها بر بازار داخلی هم تسلط بالایی دارند. به طور کلی صادرات خودرو و قطعات خودروی چین از سال ۲۰۲۰ به طور چشمگیری افزایش یافت، به‌طوری‌که صادرات خودرو از حدود ۹۹۵ هزار دستگاه در ۲۰۲۰ به حدود ۵٫۵ میلیون دستگاه در ۲۰۲۴ رسید و چین را به بزرگ‌ترین صادرکننده خودرو در جهان تبدیل کرد. این رشد با کاهش فروش داخلی، قیمت رقابتی خودروهای الکتریکی و گسترش

به بازارهایی مانند روسیه و آمریکای جنوبی هدایت شد. صادرات قطعات خودرو نیز افزایش یافت و دسته‌های کلیدی مانند شاسی و اجزای سیستم ترمز رشد قابل توجهی داشتند. اما داستان واقعی در بخش خودروهای انرژی نو (NEV) اتفاق افتاد. چین با رشد ۳۴٫۵ درصدی، ۱۲٫۹ میلیون خودرو با سوخت پاک تولید کرد و برای دهمین سال پیاپی در جهان پیشتان شد. همچنین بر اساس آخرین داده‌های سازمان تجارت جهانی، بازار صادرات قطعات خودرو در چین در سال ۲۰۲۴ به حدود ۱۰۶ میلیارد دلار رسید که حکایت از رشد ۶٫۸ درصدی نسبت به سال گذشته دارد. به عبارت دیگر در سال ۲۰۲۴، صادرات خودروی چین با رشدی ۱۹ درصدی به ۵٫۵ میلیون دستگاه رسید. بخش عمده این صادرات ۴٫۹ میلیون خودروی سواری بود که نزدیک ۲۰ درصد رشد داشت و ۶۰۰ هزار خودروی تجاری که ۱۷٫۵ درصد توسعه یافته است.

McKinsey & Company در آماري اذعان داشته در سال ۲۰۲۴، چین با صادرات حدود ۵٫۵ میلیون دستگاه خودرو، به بزرگ‌ترین صادرکننده خودرو در جهان تبدیل شد و کشورهای ژاپن، آلمان و مکزیک را پشت سر گذاشت. در سالی که گذشت چین برترین صادرکننده خودرو در سال ۲۰۲۴ (بر اساس تعداد واحد) بود. در رده دوم ژاپن با حدود ۴٫۵ میلیون دستگاه و در رده سوم آلمان با حدود ۴٫۲ میلیون دستگاه قرار دارند. اما از طرفی دیگر بر اساس ارزش صادراتی، چین میان سه کشور برتر پس از آلمان با ۱۷۷ میلیارد دلار و ژاپن با ۱۱۱ میلیارد دلار قرار گرفته است. روترز نوشته است در سال ۲۰۲۴، چری با صادرات بیش از ۱۰۱۴ میلیون دستگاه خودرو، پیشتاز صادرات خودرو در چین بود. این شرکت موفق به افزایش ۳۸٫۴ درصد در فروش جهانی خود نسبت به سال قبل شد و پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۲۵ به فروش بیش از ۳ میلیون دستگاه دست یابد. BYD نیز در این سال با صادرات ۵۳۰ هزار دستگاه خودرو، جایگاه دوم را در بین صادرکنندگان چینی به خود اختصاص داد. این شرکت پیش‌بینی می‌کند که در سال ۲۰۲۵، صادرات آن به حدود ۲۰ درصد از فروش جهانی‌اش برسد. در سال ۲۰۲۴، کشورهای روسیه، مکزیک، آلمان، بریتانیا و کشورهای آمریکای جنوبی ازجمله مقاصد اصلی صادرات خودروهای چینی بودند. با این حال، پس از افزایش تعرفه‌های وارداتی در اتحادیه اروپا و ایالات متحده، صادرات خودروهای برقی چینی با چالش‌هایی مواجه شد.

براساس آمارهای رسمی، مقاصد برتر صادرات خودروهای چینی در سال ۲۰۲۴ شامل روسیه، مکزیک، امارات، انگلستان، بلژیک و برزیل بوده است. البته آمارهای دیگری می‌گویند با احتساب صادرات قطعه و همچنین صادرات خودرو و قطعه چینی تولید شده در کشورهای دیگر، اغلب کشورهای

اروپایی خریدار و واردکننده بزرگ خودرو و قطعه چینی نیز هستند که این موضوع سبب شده این کشورها برای کاهش واردات و کاهش رقابت‌پذیری خودروهای چینی در کشورهای خود، محدودیت‌های زیادی طی سال گذشته برای خودروهای برقی چین اعمال کنند.

آمریکا؛ بزرگ‌ترین خریدار قطعات چینی

بررسی‌ها از داده‌های CAAM نشان می‌دهد، در سال ۲۰۲۴، صادرات قطعات و لوازم جانبی خودرو چین به ۵۶٫۷ میلیارد دلار رسید که باعث شد صادرات قطعات خودروی چینی در جایگاه هفتمین کالای صادراتی مهم این کشور قرار گیرد. بر این اساس ایالات متحده با ۱۱٫۵ میلیارد دلار، بزرگ‌ترین خریدار قطعات خودرو چین است و حدود ۲۰ درصد از کل صادرات این بخش را به خود اختصاص می‌دهد. بعد از آن، ژاپن با ۴٫۳ میلیارد دلار، مکزیک با ۴٫۳ میلیارد دلار، آلمان با ۲٫۹ میلیارد دلار و کره جنوبی با ۲٫۸ میلیارد دلار، بیشترین صادرات قطعات خودرو را در سال ۲۰۲۴ داشته‌اند. افزون بر این بازارهایی که سریع‌ترین رشد را در صادرات قطعات و لوازم جانبی خودرو چین بین سال‌های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ داشتند کشورهایمانند آمریکا با ۶۷۷ میلیون دلار، روسیه با ۵۹۴ میلیون دلار و مکزیک با ۵۳۲ میلیون دلار بوده‌اند. در ژوئیه ۲۰۲۵، صادرات قطعات ۴۰۹۶ میلیارد دلار و واردات ۱۰۵۳ میلیارد دلار ثبت شد، با تراز تجاری مثبت ۳۰۴۳ میلیارد دلار. آخرین آمار جهانی می‌گوید تعرفه‌های آمریکا تأثیر قابل توجهی بر بازار صادرات چین نداشته؛ چراکه در ۲۰۲۴ فقط ۱۱۶ هزار خودرو به آمریکا صادر شد که ۲ درصد از صادرات چینی‌هاست. همچنین برندهای چینی در آمریکا حضور مستقیم فروش ندارند، بنابراین رشد جهانی عمدتاً در بازارهای جنوب جهانی و کشورهای BRI رخ داده است.

چین جایگزین خودروسازان فرانسوی در ایران

بررسی‌های «فرهیختگان» نشان می‌دهد در سال ۹۶ مجموع واردات حوزه خودرو شامل خودروهای شهری، معدنی، موتورسیکلت، دوچرخه و قطعات یدکی ۷٫۲ میلیارد دلار بوده است که چین با سهم ۳۵ درصدی، امارات با سهم ۲۱ درصدی و فرانسه با سهم ۱۲٫۸ درصدی در رتبه‌های اول تا سوم قرار داشته‌اند. کره جنوبی با سهم ۱۰٫۶ درصد و سوئد، ژاپن و ترکیه به ترتیب با ۶٫۱ درصد، ۴٫۳ درصد و ۳ درصد و آلمان نیز با ۲٫۶ درصد در رده‌های بعدی قرار داشته‌اند. مجموع واردات حوزه خودرو و قطعه حدود ۹٫۵ میلیارد اما در سال ۱۴۰۳ مجموع واردات حوزه خودرو و قطعه حدود ۹٫۵ میلیارد دلار بوده است که از این مقدار، حدود ۴٫۹ میلیارد دلار از آن مربوط به

قطعات منفصله (کد تعرفه ۹۸۸) و خودروهای مونتاژی است. نزدیک به ۳ میلیارد دلار مربوط به واردات قطعه و حدود ۱٫۶ میلیارد دلار نیز مربوط به واردات خودرو و نیروی محرکه است. براساس این داده‌ها، در سال ۱۴۰۳ از مجموع واردات خودرو و قطعه و نیروی محرکه کشور، حدود ۶۱ درصد از آن از چین وارد شده، ۱۶ درصد از امارات وارد شده که به نوعی می‌توان گفت صادرات مجدد از چین و برخی کشورهای شرق آسیاست. ۱۴٫۸ درصد از ترکیه، ۲٫۴ درصد هنگ کنگ و ۱٫۳ درصد از آلمان.

این آمار نشان می‌دهد ایران به‌شدت وابسته به واردات از چین است، درحالی‌که کشورهای دیگر مانند ترکیه و آلمان سهم‌های کمتری دارند و فرانسوی‌ها نیز در سال ۱۳۹۷ از کشور خارج شده‌اند. کره جنوبی و ژاپن نیز تاحدودی از مبادی وارداتی ایران خارج شده یا سهم آن به حداقل رسیده است. گرچه ممکن است برخی این موضوع را مطرح کنند که کاهش مرادات ایران با خودروسازان اروپایی، ژاپنی و کره‌ای منجر به کاهش کیفیت خودرو و قطعه می‌شود، اما خروج این خودروسازان از بازار خودرویی ایران و افزایش سهم چین در بازار خودروی کشور گرچه یک منجر به کاهش تنوع مبادی نیز شده، با این حال، این اتفاق منجر به کاهش تبعات تحریم‌ها و موضوع مهمی همچون اسنبیک برای حوزه خودرویی کشور شده است. به عبارتی، حالا خودروسازان به جز مسئله تأمین ارز، ترس چندانی از تأمین قطعه ندارند، درحالی‌که در سال ۱۳۹۷ با خروج خودروسازان اروپایی، کره‌ای‌ها و ژاپنی‌ها، تولید خودرو در ایران سقوط ۵۰ درصدی را تجربه کرد، موضوعی که در سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ نیز با تحریم‌های دوره دولت احمدی‌نژاد یک‌بار دیگر تجربه شده بود.

در همین خصوص علی خسروانی، نایب‌رئیس اتحادیه صنف فروشندگان خودرو در حساب ایکس خود نوشت: «خودروسازهای چینی ۳ دسته‌اند. دسته اول اساساً تحریم‌های آمریکا را نادیده گرفته بودند و در ایران سرمایه‌گذاری کرده و با شریک ایرانی کار می‌کردند، برخی فقط خودروها را به‌خاطر ترس از تحریم، به‌طور قطعات منفصله از طریق چند شرکت و کشورهای دیگر به شرکت مونتاژکار داخلی می‌رساندند و برخی دیگر که بازار آمریکا و اروپا را مدنظر داشتند هیچ‌کدام از دو روش فوق را نمی‌پذیرفتند و خودروهایشان به طور CBU خودروی ساخته‌شده از بازارهای کشورهای ثالث خریداری و به ایران منتقل می‌شده؛ بنابراین شرایط برای هیچ‌کدام از آن‌ها تغییر نمی‌کند. جوسازی اخیر برخی و رسانه‌های زرد، گاه عاملانده و برای توجیه افزایش قیمت است. تنها عامل مؤثر در افزایش نرخ شرکت‌ها، افزایش نرخ ارز در تالار اول یا دوم عرضه ارز است که درصد آن خیلی قابل توجه نیست.»

وضعیت واردات خودرو و قطعه در سال ۱۴۰۳ – ارقام به دلار

ردیف	واردات خودرو و سایر نیرو محرکه		واردات قطعه (به جز کد ۹۸۸)		واردات قطعات منفصله – کد ۹۸۸	
	کشورها	حجم واردات	سهم کشورها (درصد)	کشورها	حجم واردات	سهم کشورها (درصد)
۱	ترکیه	۹۷۰٫۲۹۵٫۱۳۸	۶۰٫۷	چین	۱٫۸۸۴٫۴۶۶٫۰۵۹	۶۳٫۴
۲	امارات	۳۰۷٫۵۲۵٫۶۸۷	۱۹٫۳	امارات	۵۸۰٫۴۴۷٫۶۹۷	۱۹٫۵
۳	آلمان	۸۰٫۴۹۳٫۴۵۳	۵	ترکیه	۲۱۷٫۳۵۰٫۵۳۷	۷٫۳
۴	گرجستان	۶۹٫۴۵۹٫۰۴۳	۴٫۳	روسیه	۴۸٫۱۴۶٫۰۱۱	۱٫۶
۵	چین	۵۵٫۶۵۵٫۱۰۸	۳٫۵	آلمان	۴۵٫۴۵۳٫۶۰۷	۱٫۵
۶	اسلواکی	۲۰٫۲۸۰٫۷۶۱	۱٫۳	هنگ کنگ	۳۸٫۳۴۸٫۸۱۶	۱٫۳
۷	کره جنوبی	۱۶٫۴۲۴٫۷۸۳	۱	هند	۲۱٫۹۴۰٫۱۹۷	۰٫۷
۸	یونان	۱۰٫۷۷۴٫۹۱۵	۰٫۷	هلند	۲۱٫۷۰۰٫۵۹۲	۰٫۷
۹	اتریش	۹٫۰۲۱٫۱۹۷	۰٫۶	کره جنوبی	۲۱٫۲۶۰٫۸۱۶	۰٫۷
۱۰	اسپانیا	۷٫۸۶۷٫۴۹۷	۰٫۵	ایتالیا	۱۸٫۸۰۱٫۶۵۴	۰٫۶
۱۱	عمان	۷٫۷۸۸٫۶۸۵	۰٫۵	انگلیس	۱۰٫۶۸۴٫۱۰۰	۰٫۴
۱۲	عراق	۷٫۷۶۹٫۸۱۰	۰٫۵	تایلند	۸٫۵۱۶٫۵۲۷	۰٫۳
۱۳	هلند	۶٫۴۸۸٫۹۴۵	۰٫۴	عمان	۶٫۶۰۱٫۱۹۵	۰٫۲
۱۴	قزاقستان	۴٫۳۸۸٫۶۶۵	۰٫۳	اتریش	۵٫۲۲۰٫۲۴۷	۰٫۲
۱۵	ایتالیا	۳٫۲۲۳٫۳۷۷	۰٫۲	تایوان	۵٫۱۰۴٫۵۳۹	۰٫۲
۱۶	سایر	۱۹٫۸۲۹٫۶۰۰	۱٫۲	سایر	۳۶٫۱۱۴٫۳۷۵	۱٫۲
	مجموع	۱٫۵۹۷٫۲۸۶٫۶۶۴	۱۰۰	مجموع	۲٫۹۷۰٫۱۵۶٫۹۶۹	۱۰۰

منبع: داده‌های گمرک ایران

وضعیت واردات خودرو و قطعه در سال ۱۳۹۶ – ارقام به دلار

ردیف	واردات خودرو و سایر نیرو محرکه		واردات قطعه (به جز کد ۹۸۸)		واردات قطعات منفصله – کد ۹۸۸	
	کشورها	حجم واردات	سهم کشورها (درصد)	کشورها	حجم واردات	سهم کشورها (درصد)
۱	امارات	۱٫۲۸۷٫۵۱۶٫۰۸۳	۷۰	چین	۴۴٫۶	۴۷٫۶
۲	کره جنوبی	۲۳۵٫۶۹۸٫۶۷۵	۱۲٫۸	فرانسه	۸۵۱٫۸۱۰٫۱۳۰	۲۰٫۷
۳	آلمان	۱۲۹٫۷۲۶٫۳۴۴	۷٫۱	سوئد	۴۲۲٫۵۷۴٫۱۰۴	۱۰٫۳
۴	ترکیه	۴۵٫۰۷۶٫۲۷۶	۲٫۵	کره جنوبی	۴۰۳٫۰۲۹٫۷۸۵	۹٫۸
۵	ژاپن	۴۳٫۴۴۰٫۶۸۹	۲٫۴	ژاپن	۲۱۲٫۳۸۷٫۷۰۴	۵٫۲
۶	عمان	۱۳٫۶۸۸٫۲۸۴	۰٫۷۴	ترکیه	۱۲۲٫۵۰۷٫۱۵۸	۳٫۰
۷	اسپانیا	۹٫۴۰۱٫۰۲۱	۰٫۵۱	برزیل	۹۱٫۲۳۴٫۱۶۲	۲٫۲
۸	چین	۷٫۷۴۰٫۵۵۸	۰٫۴۲	هند	۲۳٫۸۷۲٫۰۱۳	۰٫۶
۹	روسیه	۷٫۴۶۵٫۸۳۳	۰٫۴۱	ایتالیا	۱۱٫۷۳۷٫۶۰۲	۰٫۳
۱۰	تایلند	۲٫۰۲۰٫۰۳۹	۰٫۱۱	آلمان	۸٫۱۰۲٫۹۵۶	۰٫۲
۱۱	بلاروس	۱٫۸۳۲٫۷۱۸	۰٫۱۰	امارات	۲۴٫۴۹۷٫۴۳۷	۰٫۱
۱۲	سوئد	۱٫۱۹۴٫۹۴۹	۰٫۰۶	اسپانیا	۱٫۶۶۰٫۵۸۵	۰٫۰۴
۱۳	اتریش	۸۵۹٫۶۱۶	۰٫۰۵	بلاروس	۸۵۷٫۰۲۸	۰٫۰۲
۱۴	ایتالیا	۵۶۴٫۰۳۷	۰٫۰۳	تایلند	۱۵۷٫۳۷۴	۰٫۰۰۴
۱۵	جمهوری آذربایجان	۴۱۸٫۰۵۰	۰٫۰۲	عمان	۳۹٫۹۴۵	۰٫۰۰۱
۱۶	سایر کشورها	۵۳٫۱۴۹٫۰۹۹	۲٫۹	سایر کشورها	۶٫۶۹۱٫۲۵۶	۰٫۲
	جمع کل	۱٫۸۳۹٫۷۹۲٫۲۷۱	۱۰۰	جمع کل	۴٫۱۱۷٫۲۲۲٫۱۸۱	۱۰۰

منبع: داده‌های گمرک ایران