

بررسی سهم خودروهای با منشأ چینی از بازار خودروسازی کشور

کد موضوعی: ۳۱۰

شماره مسلسل: ۱۶۰۶۵

شهریورماه ۱۳۹۷

معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی
دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن

فهرست مطالب

۱	چکیده
۱	مقدمه
۱	وضعیت موجود صنعت خودروسازی
۱	الف) تولید
۳	ب) واردات قطعات منفصله
۸	بررسی وضعیت خودروهای چینی ساخت داخل
۱۴	سهام خودروهای چینی مونتاژ داخل از بازار خودروی کشور
۱۴	عدم استقبال از داخلی سازی خودروهای چینی در ایران
۱۶	محاسبه میزان ارزبری خودروهای چینی مونتاژ داخل
۱۷	نتیجه گیری



بررسی سهم خودروهای با منشأ چینی از بازار خودروسازی کشور

چکیده

هدف از نگارش این گزارش، بررسی وضعیت خودروهای چینی ساخت داخل و میزان ارزبری این نوع خودروها در بازار داخل کشور است. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد که سهم عمده واردات قطعات منفصله از چین مربوط به خودروهای چینی مونتاژ داخل است و هرگونه تغییر در رویه تخصیص و قیمتگذاری ارز، بر ۱۷/۴ درصد از بازار خودرو - که سهم خودروهای چینی مونتاژ در داخل است - تأثیر گذاشته و می‌تواند موجب تشدید شوک‌ها به بازار خودرو شود. ضروری است وزارت صنعت، معدن و تجارت، سیاست‌های حاکمیتی خود را برای صنعت خودروسازی به‌خصوص اصلاح و اجرایی کردن چشم‌انداز صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴، موضوع تعمیق ساخت داخل را درخصوص خودروهای با منشأ چینی به‌طور متوسط سالی ۱۰ درصد پیگیری و اجرایی نماید.

مقدمه

صنعت خودروسازی به‌دلیل ارتباط گسترده با بیش از ۶۰ صنعت دیگر (پیوند پیشین و پسین) به لوکوموتیو صنایع معروف است. این صنعت کلیدی پتانسیل بالایی در ایجاد اشتغال و نقش مؤثری در رشد و توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور دارد.

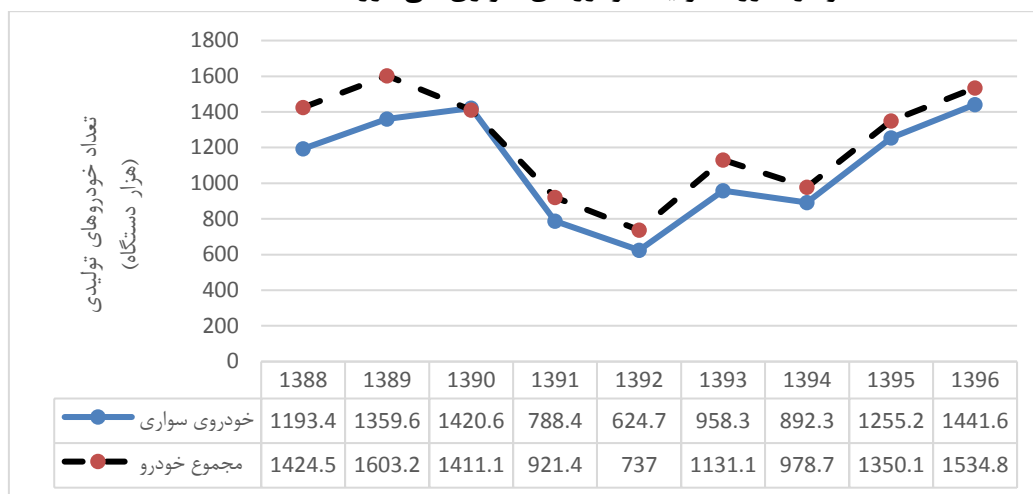
بر این اساس در این گزارش، ابتدا وضعیت موجود این صنعت با تکیه بر میزان تولید خودرو و واردات قطعات منفصله مورد بررسی قرار می‌گیرد، پس از آن به بررسی وضعیت خودروهای چینی مونتاژ داخل با تکیه بر شرکت سازنده، قیمت و میزان داخلی‌سازی پرداخته شده و در بخش انتهایی نیز میزان ارزبری مونتاژ این مدل خودروها مورد بررسی قرار گرفته است.

وضعیت موجود صنعت خودروسازی

الف) تولید

آن‌گونه که در نمودار ۱ نشان داده شده است به‌خوبی می‌توان تأثیر تحریم‌های سال ۲۰۱۳ را بر صنعت خودرو کشور مشاهده کرد. این تحریم‌ها تا جایی اثرگذار بود که تولید خودرو را در سال ۱۳۹۲ نسبت به سال ۱۳۹۰ به نصف تقلیل داد و توانست در بعضی از خطوط تولید خودروهای پرتیراژ ساخت داخل خلل جدی وارد کند و حتی برای مدت کوتاهی تولید این خطوط را به صفر برساند.

نمودار ۱. روند تولید خودروهای سواری طی دوره ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۶

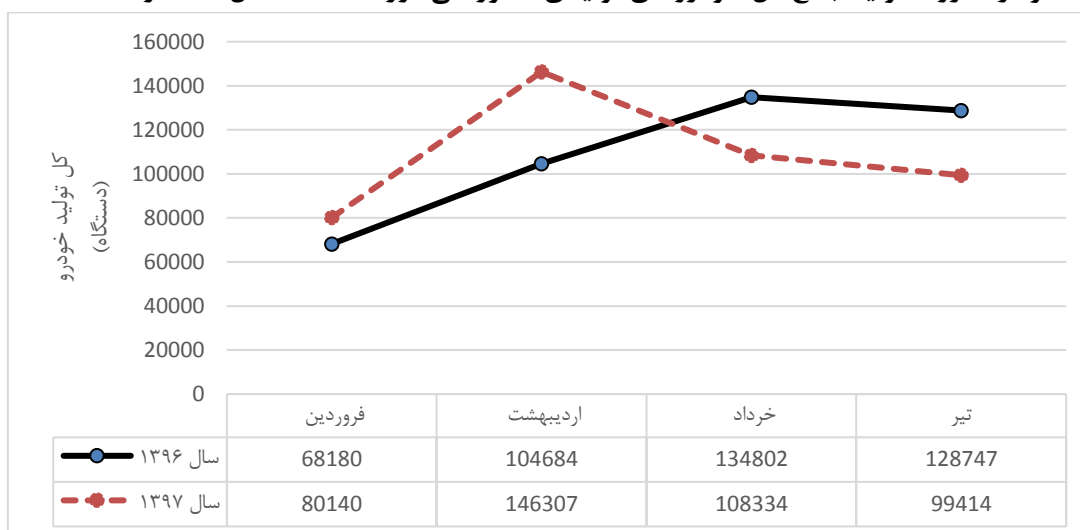


مأخذ: گزارش عملکرد وزارت صنعت، معدن و تجارت طی سال‌های ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۶.

اگرچه در سه‌ماهه اول سال ۱۳۹۷ تولید خودرو با افزایش ۹/۴ (نه و چهاردهم) و ۹/۳ (نه و سه‌دهم) درصدی به ترتیب برای جمع کل انواع خودرو و خودروهای سواری نسبت به سه‌ماهه اول سال ۱۳۹۶ مواجه بوده است، اما در چهارماهه نخست سال ۱۳۹۷ تولید خودرو کاهش ۰/۱ درصدی را نسبت به مدت مشابه سال قبل، تجربه کرده است. نتایج بررسی ماه به ماه تولید خودرو در چهارماهه اول سال ۱۳۹۷ نسبت به سال ۱۳۹۶ نشان می‌دهد روند کاهشی تولید خودرو از خردادماه شروع شده، به‌گونه‌ای که در خردادماه سال ۱۳۹۷ نسبت به سال ۱۳۹۶، میزان تولید کل خودروهای تولیدی و خودروهای سواری به ترتیب ۱۹/۶ (نوزده و شش‌دهم) و ۲۰/۴ (بیست و چهاردهم) درصد کاهش را نشان می‌دهد. در تیرماه نیز این روند ادامه داشته، به‌گونه‌ای که میزان کل خودرو تولیدی ۲۲/۷ درصد نسبت به مدت زمان مشابه سال قبل، کاهش داشته است. این روند در صورتی اتفاق افتاده است که هنوز تحریم‌های ۹۰ روزه (نیمه مرداد) بر صنعت خودرو اعمال نشده بود. مهمترین عامل را می‌توان پرترافیک شدن پروسه ثبت سفارش تا مرحله ترخیص کالا در این شرایط دانست که باعث شده قطعه به‌موقع به‌دست تولیدکنندگان نرسد. البته نمی‌توان از احتمال سودجویی برخی سودجویان در شرایط فعلی هم غافل شد.



نمودار ۲. روند تولید جمع کل خودروهای تولیدی کشور طی دوره سه‌ماهه سال ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷



مأخذ: انجمن خودروسازان ایران.

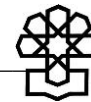
ب) واردات قطعات منفصله

ذیل قسمت بیست‌ویکم (اشیاء هنری، اشیاء کلکسیون یا عتیقه) کتاب قانون مقررات صادرات و واردات، قطعات منفصله ماشین‌آلات (C.K.D) راهسازی، خودرو و سایر ماشین‌آلات که ذیل فصل ۹۸ است قرار دارد. گزارش فوق اختصاصاً به بررسی کد تعرفه ۹۸۸۷۰۳ شامل قطعات منفصله جهت تولید خودروهای مشمول ردیف ۸۷۰۳ که شامل اتومبیل سواری با حجم سیلندر لغایت ۲۰۰۰ سانتی‌متر مکعب (بنزین) با پنج ردیف تعرفه، اتومبیل سواری با حجم سیلندر لغایت ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ سانتی‌متر مکعب (بنزین) با ۶ ردیف تعرفه، اتومبیل سواری با حجم سیلندر لغایت ۲۰۰۰ سانتی‌متر مکعب (دیزل یا نیمه‌دیزل) با چهار ردیف تعرفه، اتومبیل سواری با حجم سیلندر لغایت ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ سانتی‌متر مکعب (دیزل یا نیمه‌دیزل) با سه ردیف تعرفه و اتومبیل سواری با حجم سیلندر بیشتر از ۲۵۰۰ سانتی‌متر مکعب (دیزل یا نیمه‌دیزل) با پنج ردیف تعرفه اختصاص دارد.

مطابق جدول ۱ نکات ذیل حائز اهمیت است:

۱. بررسی میزان واردات قطعات منفصله جهت تولید خودروهای مشمول ردیف ۸۷۰۳ شامل اتومبیل سواری طی سال‌های ۱۳۸۶ تا سه‌ماهه نخست ۱۳۹۷ حاکی از آن است که بیشترین میزان واردات طی بازه زمانی فوق به‌ترتیب از کشورهای فرانسه (۶ میلیارد دلار)، چین (۵/۰۶ میلیارد دلار)، ژاپن (۱/۲۹ میلیارد دلار)، جمهوری کره (۱/۱۶ میلیارد دلار) و رومانی (۱/۱۴ میلیارد دلار) صورت گرفته است. همچنین واردات از منطقه آزاد چابهار (۴۹۱ میلیون دلار) و ترکیه (۴۲۱ میلیون دلار) در ردیف‌های بعدی قرار گرفته‌اند.

۲. در میان کشورهای فوق واردات از کشورهای قبیل افغانستان، بلغارستان و جمهوری عربی سوریه به چشم می‌خورد که جای تأمل دارد.
۳. از منظر ارزش هر کیلوگرم واردات نیز بیشترین ارزش وارداتی مربوط به کشور مجارستان با ۲۱۵ دلار به‌ازای هر کیلوگرم و کمترین آن نیز مربوط به کشور سوئیس با رقم پنج دلار به‌ازای هر کیلوگرم است. همچنین به‌طور متوسط ارزش واردات قطعات منفصله جهت تولید خودروهای مشمول ردیف ۸۷۰۳ شامل اتومبیل سواری طی بازه زمانی فوق ۱۰ دلار است.

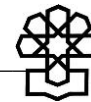


جدول ۱. میزان واردات طی سال‌های ۱۳۸۶ لغایت سه‌ماهه نخست ۱۳۹۷ به سایر کشورها

ردیف	کشور طرف معامله	وزن (کیلوگرم)	ارزش ریالی	ارزش دلاری	ارزش هر کیلو واردات
۱	فرانسه	۴۵۸۸۴۵۸۱۱	۱۰۰۵۰۲۰۹۵۷۰۳۷۲۰۳۰۴	۶۰۰۳۰۶۵۴۰۷۷۶	۱۳
۲	چین	۷۲۰۰۹۳۸۰۲۱۹	۱۵۳۸۰۱۰۲۳۱۸۳۱۰۳۲۰	۵۰۰۶۸۰۷۹۸۰۱۸۰	۷
۳	ژاپن	۱۰۳۰۶۱۰۸۰۲	۲۰۰۹۸۹۰۳۳۹۰۷۳۱۰۴۵۹	۱۰۲۹۲۰۸۶۷۰۱۲۰	۱۲
۴	جمهوری کره	۱۴۳۰۴۱۱۵۳۱	۲۹۰۰۹۴۰۱۳۶۰۹۸۹۰۰۶۵	۱۰۱۶۵۰۸۲۸۰۸۷۵	۸
۵	رومانی	۷۴۰۹۸۵۸۰۲	۱۶۰۰۶۹۰۵۵۱۰۴۳۲۰۲۷۱	۱۰۱۴۹۰۹۹۲۰۵۲۵	۱۵
۶	منطقه آزاد چابهار	۴۲۰۷۹۱۰۹۳۶	۴۸۲۸۰۳۵۹۰۳۴۲۰۵۴۹	۴۹۱۰۲۷۸۰۹۹۸	۱۱
۷	ترکیه	۴۴۰۳۴۹۰۰۳۷	۷۸۷۳۰۰۵۴۰۱۵۰۰۴۹۱	۴۲۱۰۱۱۵۰۹۵۸	۹
۸	امارات متحده عربی	۱۱۰۹۱۹۰۸۵۵	۹۹۰۰۴۶۵۰۵۵۲۰۴۶۷	۸۹۰۷۶۸۰۴۹۷	۸
۹	آلمان	۵۰۲۰۵۰۰۳۹	۸۳۲۰۸۳۶۰۸۶۰۰۱۸۲	۷۱۰۱۹۱۰۴۹۴	۱۴
۱۰	اسپانیا	۵۸۰۰۰۰۷۸	۸۳۹۰۹۶۰۸۱۰۰۶۰۱	۶۴۰۱۱۶۰۴۱۱	۱۱
۱۱	هند	۵۸۸۳۰۵۱۷	۵۷۶۰۱۷۷۰۸۷۴۰۶۲۶	۵۷۰۷۳۳۰۲۸۴	۱۰
۱۲	ایتالیا	۹۶۳۰۷۶۸	۱۱۳۰۰۴۳۰۹۴۵۰۱۳۹	۱۱۰۴۸۵۰۵۵۶	۱۲
۱۳	مالزی	۱۰۴۳۸۰۹۸۱	۸۱۰۸۲۲۰۲۴۴۰۶۱۳	۸۰۷۵۶۰۰۶۶	۶
۱۴	برزیل	۹۲۴۰۸۶۴	۵۲۰۸۲۸۰۸۲۳۰۹۲۶	۵۰۳۵۹۰۶۶۰	۶
۱۵	ایرلند	۶۱۲۰۸۰۰	۴۲۰۳۴۹۰۹۵۰۰۰۰	۴۰۲۵۹۰۰۹۷	۷
۱۶	سوئیس	۷۲۸۰۲۴۶	۳۳۰۷۷۸۰۴۴۷۰۳۴۷	۳۰۴۳۱۰۱۳۶	۵
۱۷	منطقه آزاد کیش	۲۶۰۰۶۴۵	۳۳۰۶۰۵۰۷۲۱۰۶۷۷	۳۰۲۳۰۰۰۷۷	۱۲
۱۸	منطقه ویژه اقتصادی ارگ جدید بم	۳۲۰۰۴۳۴	۶۳۰۴۷۳۰۴۳۷۰۳۴۵	۲۰۳۷۷۰۳۷۱	۷

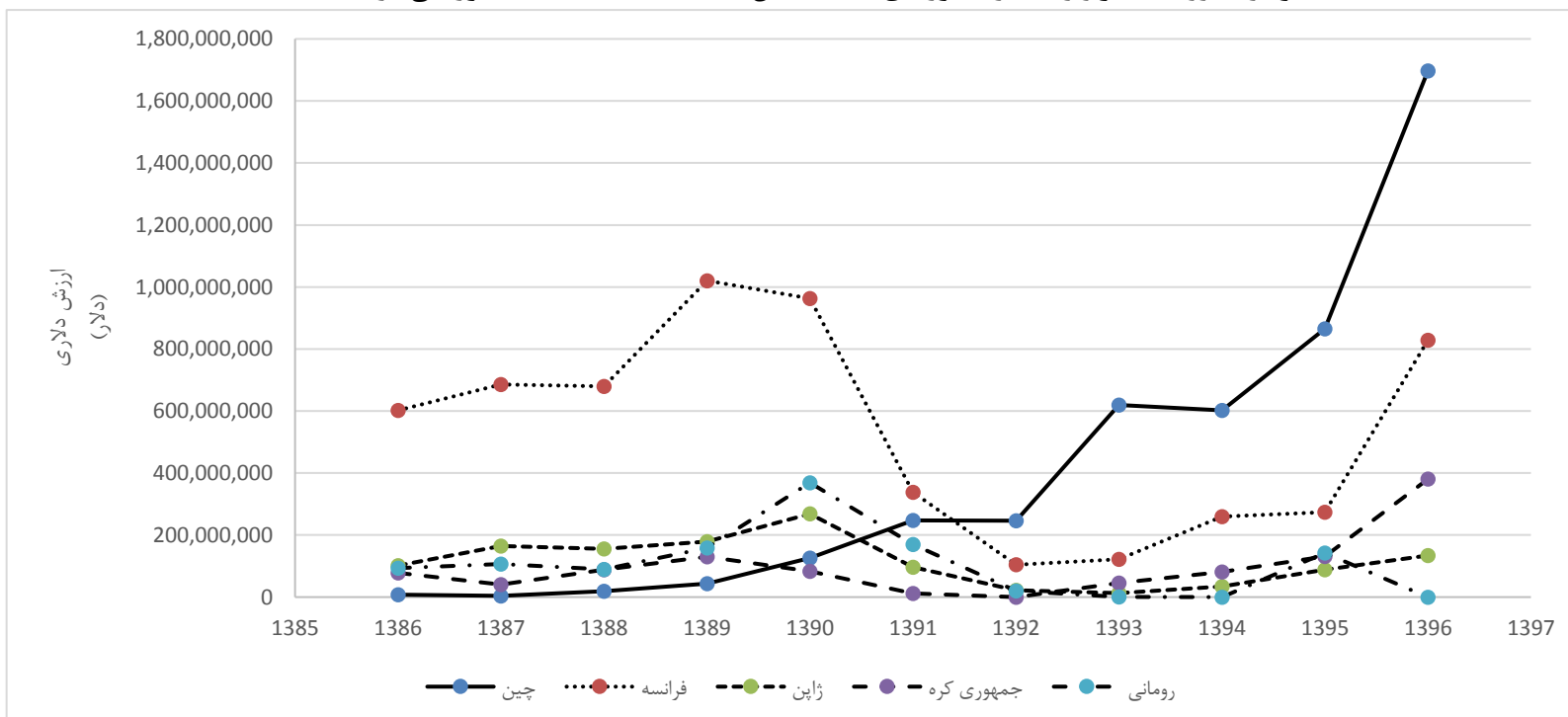
ردیف	کشور طرف معامله	وزن (کیلوگرم)	ارزش ریالی	ارزش دلاری	ارزش هر کیلو واردات
۱۹	افغانستان	۳۰۰,۶۲۵	۵۴,۵۲۰,۵۳۴,۰۰۰	۲,۱۹۸,۴۰۹	۷
۲۰	انگلستان	۱۲۸,۱۵۵	۱۶,۶۲۵,۵۶۴,۱۸۷	۱,۷۴۶,۱۹۲	۱۴
۲۱	سوئد	۲۵,۰۹۸	۴,۳۰۴,۷۵۶,۲۳۸	۴۱۱,۶۷۸	۱۶
۲۲	رینیون	۱۰,۹۰۶	۱,۴۲۵,۴۸۰,۰۰۰	۱۴۲,۷۷۶	۱۳
۲۳	تایوان	۹,۷۷۸	۱,۲۳۸,۹۴۵,۳۰۳	۱۲۸,۷۷۴	۱۳
۲۴	بلغارستان	۵,۱۱۸	۱,۹۲۹,۳۳۲,۶۴۵	۶۸,۲۷۸	۱۳
۲۵	پرو	۴,۲۵۱	۳۶۲,۷۴۰,۰۰۰	۳۷,۵۱۲	۹
۲۶	جمهوری چک	۱,۲۹۶	۳۵۶,۲۸۹,۷۵۰	۳۴,۴۶۸	۲۷
۲۷	سایر کشورهای خارجی	۴,۲۵۷	۸۹۱,۳۸۹,۹۱۶	۲۹,۷۶۱	۷
۲۸	مجارستان	۱۳۰	۲۵۸,۱۰۰,۰۰۰	۲۷,۹۲۴	۲۱۵
۲۹	اسلوانی	۱,۶۸۰	۸۶۰,۳۸۸,۴۸۰	۲۰,۴۸۵	۱۲
۳۰	یونان	۴۶۱	۱۷۷,۲۳۷,۰۰۰	۱۷,۶۶۰	۳۸
۳۱	جمهوری عربی سوریه	۱,۰۰۵	۱۳۴,۳۰۰,۰۰۰	۱۴,۴۵۳	۱۴
۳۲	بلژیک	۹۷	۴۱,۱۷۰,۰۰۰	۴,۵۹۴	۴۷
۳۳	تایلند	۴۹	۳۲,۰۴۱,۹۵۳	۳,۲۴۶	۶۶
۱۰	مجموع	۱,۶۲۳,۴۸۴,۲۷۲	۳۳۶,۹۰۲,۱۳۲,۷۸۶,۸۵۱	۱۵,۹۲۰,۱۳۱,۲۹۱	

مأخذ: محاسبات نگارنده از آمار پایگاه اینترنتی رسمی گمرک جمهوری اسلامی ایران.



با توجه به آمارهای مطروحه در متن، براساس نمودار ۳ می‌توان نتیجه گرفت چین نقش عمده‌ای در تأمین قطعات منفصله خودرو با توجه به تجربه تحریم سال ۲۰۱۳ میلادی دارد. براساس این نمودار در سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ همه کشورهای عمده صادرکننده قطعات منفصله به شدت صادرات قطعه را به ایران کاهش دادند و تنها چین بوده که این میزان را تقریباً ثابت نگه داشته است. به‌طور کلی چین در صادرات قطعه به ایران طی ۱۰ سال اخیر روند افزایشی را دنبال کرده است. از طرفی با توجه به جهت‌گیری‌های منطقه‌ای، مطابق جدول ۱، ترکیه نیز می‌تواند به‌عنوان سورت تأمین قطعات منفصله مورد بررسی قرار گیرد.

نمودار ۳. روند تغییر واردات از کشورهای عمده تأمین‌کننده قطعات منفصله کشور طی بازه ۱۰ ساله



مأخذ: پیشین.

بررسی وضعیت خودروهای چینی ساخت داخل

خودروسازان چینی در اواسط دهه ۸۰ به‌طور جدی به صنعت خودروی ایران وارد شدند. همکاری چینی‌ها در ابتدا تنها با بخش خصوصی صنعت خودرو کشور بود، اما رفته‌رفته توانستند با خودروسازان بزرگ کشور نیز همکاری خود را آغاز کرده و بخشی از سبد محصولات ایران خودرو و سایپا و پارس خودرو را هم نصیب خود کنند.

براساس آمار مندرج در جدول ۲، در سال ۱۳۹۶ نسبت به سال ۱۳۹۵ سهم خودروهای سواری چینی مونتاژ در داخل به تولید کل خودروهای سواری کشور با ۳/۶ درصد رشد به ۱۵/۹ درصد رسید. این روند افزایشی در سه‌ماهه نخست سال ۱۳۹۷ نسبت به سه‌ماهه اول سال ۱۳۹۶ ادامه یافت و به سهم ۱۷/۸ درصد رسید. این در شرایطی است که آمارهای وزارت صنعت، معدن و تجارت نشان می‌دهد خودروسازان چینی چندان به داخلی‌سازی در ایران پایبند و متعهد نبوده و بیشتر قطعات مورد نیازشان را از طریق واردات تأمین می‌کنند. با نگاهی به آمار واردات قطعات منفصله مطابق جدول ۱، مشخص می‌شود طی دوره سال‌های ۱۳۸۶ تا سه‌ماهه نخست سال ۱۳۹۷ بیش از ۱۶ میلیارد دلار صرف واردات قطعات منفصله خودرو شده است که سهم چین از این میزان واردات بیش از ۳۰ درصد و معادل ۵ میلیارد دلار بوده است. طی این دوره همان‌گونه که در نمودار ۳ نشان داده شده است واردات قطعات منفصله از چین به کشور روندی صعودی داشته و حتی در زمان تحریم در سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ هم این روند تقریباً ثابت باقی مانده است. طبعاً از این میزان واردات قطعات بخش قابل توجهی از آنها متعلق به خودروسازان یا به‌عبارت بهتر مونتاژکاران چینی بوده است. در ادامه براساس جدول ۲ میزان ساخت داخل خودروهای چینی مونتاژ داخل به تفکیک شرکت سازنده مورد ارزیابی و تحلیل قرار گرفته است.



جدول ۲. وضعیت خودروهای چینی مونتاژ در داخل طی سال‌های ۱۳۹۵ تا سه ماهه نخست سال ۱۳۹۷

میزان ساخت داخل (درصد)	قیمت (میلیون تومان) در تاریخ ۱۳۹۷/۳/۲۳			تولید انواع خودروی سواری (دستگاه)						نام محصول	نام شرکت
	درصد اختلاف قیمت نمایندگی و بازار	نمایندگی	بازار	تجمعی تا پایان خردادماه			تجمعی تا پایان اسفندماه				
				درصد رشد	۱۳۹۷	۱۳۹۶	درصد رشد	۱۳۹۶	۱۳۹۵		
۳۰ تا ۴۰	(۲۲/۴)	۵۰	۶۱/۲۰	۱۰/۴	۶۵۶۵	۵۹۴۵	۱۵۸/۷	۳۰۸۱۱	۱۱۹۱۱	دانگ‌فنگ	ایران خودرو مرکزی تهران
۲۰ تا ۳۰	(۴۰)	S5→۹۸/۶۴	۱۳۸	۱۱۰/۶	۴۶۸۷	۲۲۲۶	۲۵۴/۳	۱۳۰۶۴	۳۶۸۷	هایما	ایران خودرو خراسان
	(۴۳/۸)	S7→۱۰۴/۳۱	۱۵۰								
۳۰ تا ۲۰	(۰/۳)	H220→۴۴/۷۸ دنده‌ای	۴۴/۹	۳۸	۱۲۲۳۲	۸۸۶۶	۱۰۲/۷	۴۵۴۰۹	۲۲۴۰۷	برلیانس	پارس خودرو
	(-۱/۶)	H220→۴۹/۲۷ اتوماتیک	۴۸/۵								
	(۰/۳)	H230→۴۴/۷۸ دنده‌ای	۴۴/۹								
	(۰/۵)	H230→۴۹/۲۷ اتوماتیک	۴۹/۵								
	(۴/۵)	H330→۵۰/۰۴ دنده‌ای	۵۲/۳۰								
	(۷/۲)	C3→۶۲/۹۷ ۱.۵ اتوماتیک	۶۷/۵								
	(۶/۲)	C3→۶۷/۸۰ ۱.۶ اتوماتیک	۷۲								
۳۰ تا ۲۰	(۱/۴)	GC6→۴۹/۷۹ اتوماتیک	۵۰/۵۰	۷۲	۳۹۲	۲۲۸	۴۱۷۶	۱۰۶۹	۲۵	GC6AT (جیلی)	خودروسازان بم
	(۱/۶)	GC6→۶۷/۹۰ اتوماتیک نیوفیس	۶۹								

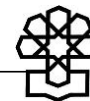
میزان ساخت داخل (درصد)	قیمت (میلیون تومان) در تاریخ ۱۳۹۷/۳/۲۳			تولید انواع خودروی سواری (دستگاه)						نام محصول	نام شرکت
	درصد اختلاف قیمت نمایندگی و بازار	نمایندگی	بازار	تجمعی تا پایان خردادماه			تجمعی تا پایان اسفندماه				
				درصد رشد	۱۳۹۷	۱۳۹۶	درصد رشد	۱۳۹۶	۱۳۹۵		
۲۰	-	-	-	۰	۰	۰	-۱۰۰	۰	۵	ولیکس C30 دنده‌ای	خودروسازان راین
۲۰	-	-	-	۰	۰	۰	-۱۰۰	۰	۲۳۱	ولیکس C30 اتوماتیک	
۲۰	-	-	-	۰	۰	۰	-۱۰۰	۰	۱۰۴۴	Vela v5 AT	
۲۰	-	-	-	۰	۰	۰	-۱۰۰	۰	۱۶۷۰	Vela v5 MT	
۲۰	(۰)	۵۳/۹۹ → آریو دنده‌ای	۵۴	۱/۱	۲۳۶۲	۲۳۳۷	۲۲۱	۱۰۱۷۵	۳۱۶۷	S300 آریو (چری)	بنیان توسعه صنعت خودرو- بن رو
	(۰/۴)	۶۲/۷۵ → آریو اتوماتیک	۶۳								
۳۰ تا ۲۰	(۲/۹)	Arrizo5 → ۷۶/۴۰ دنده‌ای	۷۸/۶۰	۲۸	۱۶۷۷	۱۳۱۱	۸۴	۷۴۶۹	۴۰۵۸	Arrizo 5	خودروسازی مدیران
	(۱/۵)	Arrizo5 → ۹۴/۹۰ توربو	۹۶/۳۰								
۳۰ تا ۲۰	(-۳/۳)	۴۱/۹۰	۴۰/۵۰	-۱۰۰	۰	۶۰۰	-۸۱/۶	۱۱۴۶	۶۲۲۰	MVM 110 S	
۳۰ تا ۲۰	-	-	-	۰	۰	۰	-۱۰۰	۰	۲۷۴	MVM 530	
۳۰ تا ۲۰	-	-	-	-۱۰۰	۰	۹۴۰	-۷۶	۱۴۹۹	۶۲۷۹	MVM 550	
۳۰ تا ۲۰	-	-	-	۰	۰	۰	-۱۰۰	۰	۳۶	MVM 110- 4CYL	
کمتر از ۲۰	(۳/۸)	TIGGO5 → ۱۱۵/۱۰ (IL)	۱۱۹/۵۰	۴۱/۸	۴۴۹۴	۳۱۶۹	-۱۳/۶	۱۲۸۹۴	۱۴۹۲۲	TIGGO 5	
	(۲/۲)	TIGGO5 → ۱۲۰/۹۰ (IE)	۱۲۳/۶۰								



میزان ساخت داخل (درصد)	قیمت (میلیون تومان) در تاریخ ۱۳۹۷/۳/۲۳			تولید انواع خودروی سواری (دستگاه)						نام محصول	نام شرکت
	درصد اختلاف قیمت نماینده‌گی و بازار	نماینده‌گی	بازار	تجمعی تا پایان خردادماه			تجمعی تا پایان اسفندماه				
				درصد رشد	۱۳۹۷	۱۳۹۶	درصد رشد	۱۳۹۶	۱۳۹۵		
کمتر از ۲۰	-	-	-	۲۹۹۳/۱	۸۹۷	۲۹	-	۳۳۵۶	۰	TIGGO 7	
۲۰ تا ۳۰	(۳/۱۹)	X22→۶۵/۵۰ دنده‌ای	۶۷/۵۰	۶۷/۷	۶۱۰۴	۳۶۳۹	۱۶۴۲	۱۹۸۲۴	۱۱۳۸	MVM X22	
	(۲/۳)	X22→۷۵/۵۸ اتوماتیک	۷۷/۳۰								
۲۰ تا ۳۰	(۲)	۹۰/۷۰	۹۲/۵۰	-۲۷	۱۵۷۷	۲۱۶۱	۵۹/۶	۹۴۹۹	۵۹۵۰	MVM X33	
۲۰ تا ۳۰	-	-	-	-	-	-	-۹۸/۳	۴۱	۲۳۹۴	MVM 315	
۲۰ تا ۳۰	(۲/۲)	۵۴/۷۰	۵۵/۹۰	-۲۶/۱	۲۱۳۹	۲۸۹۳	۵	۱۴۴۰۰	۱۳۷۳۷	MVM 315H	
۲۰ تا ۳۰	-	-	-	-	-	-	-۳۹	۵۳۲۰	۸۷۰۸	برلیانس	سایپا
۲۰ تا ۳۰	(۶/۷)	۷۴/۹۵	۸۰	۱۲۴/۵	۳۹۱۷	۱۷۴۵	۱۵۳/۷	۱۱۸۸۹	۴۶۸۶	چانگان CS35	سایپا کاشان
۲۰ تا ۳۰	-	-	-	-۴۴/۷	۳۱۲	۵۶۴	۲۸۱	۲۰۳۵	۵۳۴	BYD S6	کارمانیا
۲۰ تا ۳۰	-	-	-	-	۲۷۲	۰	-	۴۷	۰	BYD F3	
۲۰	(۷/۱)	۶۹/۸۵	۷۴/۸۰	-	۱۱۴۶	۰	-	۴۳۱۶	۰	B30	گروه بهمن
۲۰	(۳۸/۶)	۱۰۴/۶۰	۱۴۵	-	۴۱۲	۰	۰	۰	۰	هاوال H2	
۲۰	-	-	-	۰	۰	۰	-۱۰۰	۰	۱	لندمارک	
۲۰	-	-	-	-۱۰۰	۰	۱۴۰	-۷۸/۶	۲۳۱	۱۰۸۰	آسا B50 B50F	
۲۰	-	-	-	۰	۰	۰	-۸۰	۷۰	۳۵۹	لیفان ۶۲۰ 1800CC	کرمان موتور
کمتر از ۲۰	(-۴/۵)	۱۰۹/۹۰	۱۰۵	۹۶۷۵	۳۹۱	۴	۱۶	۳۲۵۷	۲۸۰۵	لیفان ۸۲۰	
۲۰	(۳/۳)	۷۶/۵۰	۷۹	-۴۹	۵۰۰	۹۸۱	۱۹/۴	۳۳۳۷	۲۷۹۵	لیفان x60	
۲۰ تا ۳۰	-	-	-	۰	۰	۰	-	۲۰	۰	JAC J4	
۲۰ تا ۳۰	-	-	-	-۹۸/۳	۲۴	۱۳۸۸	-۷۷/۴	۱۹۱۰	۸۴۵۵	JAC J5	

میزان ساخت داخل (درصد)	قیمت (میلیون تومان) در تاریخ ۱۳۹۷/۳/۲۳			تولید انواع خودروی سواری (دستگاه)						نام محصول	نام شرکت
	درصد اختلاف قیمت نمایندگی و بازار	نمایندگی	بازار	تجمعی تا پایان خردادماه			تجمعی تا پایان اسفندماه				
				درصد رشد	۱۳۹۷	۱۳۹۶	درصد رشد	۱۳۹۶	۱۳۹۵		
۳۰ تا ۲۰	(-۱/۶)	۸۶/۹۰	۸۵/۵۰	-	۳۴۸۲	۰	-	۲۹۳۵	۰	JAC S3	
۳۰ تا ۲۰	(۲۱/۵)	۱۲۳/۵۰	۱۵۰	-۷۰/۸	۲۲۹۳	۷۸۶۴	-۱/۸	۲۰۴۶۶	۲۰۸۴۲	JAC S5	
۳۰ تا ۲۰	-	-	-	-۷۷/۲	۱۸۰	۷۸۸	-۶۵/۳	۱۷۹۲	۵۱۵۹	لیفان x50	
کمتر از ۲۰	(۱۱/۳)	۶۳/۸۰	۷۱	۲۶۱	۱۳۰	۳۶	۵۰۵	۲۴۲	۴۰	MG 360 MT	صنعت خودرو آذربایجان (AZVICO)
کمتر از ۲۰	(۴/۷)	۸۸/۸۰	۹۳	-۴۰	۱۸	۳۰	۴۸۷	۲۳۵	۴۰	MG 360 AT	
-	-	-	-	-	-	-	-	۹۹	۰	سابرینا	سازه‌های خودرو ديار
-	-	-	-	-	-	-	-۱۷	۷۷	۹۳	Great wall M4	
-	-	-	-	-	۲۹۹	۰	۰	۰	۰	کوپا	
				۱۸	۵۶۵۰۲	۴۷۸۸۴	۴۸	۲۲۸۹۳۴	۱۵۴۷۵۲	تولید کل خودروهای چینی سواری ساخت داخل	
				۹/۳	۳۱۷۸۱۰	۲۹۰۸۸۷	۱۴/۸	۱۴۴۱۵۷۷	۱۲۵۵۲۱۱	کل تولیدی خودروی سواری داخل کشور	
				-	۱۷/۸	۱۶/۴	-	۱۵/۹	۱۲/۳	سهم خودروهای چینی سواری به تولید کل سواری	
				-۶۷	۷۰۴۰	۲۱۷۱۴	-۸/۶	۷۰۰۷۵	۷۶۷۱۵	واردات خودرو	
				۲/۱	۱۷/۴	۱۵/۳	۳/۵	۱۵/۱	۱۱/۶	سهم خودروهای چینی از بازار خودرو کشور	

مأخذ: محاسبات نگارنده از آمار انجمن خودروسازان و اطلاعات بازار.



براساس آمار انجمن خودروسازان و جمع‌آوری اطلاعات از طرف کارشناسان مرکز، با نگاهی خوشبینانه بجز دانگ‌فنگ که بین ۳۰ تا ۴۰ درصد سهم داخلی‌سازی آن برآورد می‌شود، سایر خودروهای مونتاژی چینی در کشور از حداکثر ۳۰ درصد ساخت داخل بیشتر نیست. اگرچه دقیقاً مشخص نشده است که این سهم داخلی‌سازی، شامل چه قطعاتی می‌شود، اما قابل برآورد است که حدود ۱۴ درصد آن شامل رنگ و مونتاژ می‌شود و مابقی را نیز قطعاتی مانند تایر، باتری و صندلی تشکیل می‌دهند که جزو ساده‌ترین قطعات صنعت خودرو به حساب می‌آیند. شرکت ایران خودرو، یک محصول چینی دیگر بجز دانگ‌فنگ به نام هایما را نیز در سایت خراسان خود مونتاژ می‌کند، شاسی‌بلندی که بین ۲۰ تا ۳۰ درصد آن، ساخت داخل دارد که اگر از این میزان ۱۴ درصد سهم رنگ و مونتاژ کسر شود، بین ۶ تا ۱۶ درصد قطعات آن از داخل و مابقی قطعات منفصله از مسیر واردات تأمین می‌شود.

علاوه بر ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو نیز محصولات چینی را در سبد تولیدات خود جای داده‌اند و این در شرایطی است که داخلی‌سازی آنها در محدوده ۲۰ تا ۳۰ درصدی قرار دارد. در این بین، برلیانس که در مدل‌های مختلف در پارس خودرو مونتاژ می‌شود در سه‌ماهه نخست سال ۱۳۹۷ با رشد ۳۸ درصدی تولید به تیراژ ۱۲۲۳۲ دستگاه رسید. این مدل نیز از ۲۰ تا ۳۰ درصد ساخت داخل برخوردار است. دیگر محصول چینی گروه خودروسازی سایپا در بنیان توسعه صنعت خودرو- بن رو S۳۰۰ آریو (چری) است که حدود ۲۰ درصد ساخت داخل است. از طرفی چانگان با رشد ۱۲۴ درصدی در سه‌ماهه نخست سال ۱۳۹۷ به تولید ۳۹۱۷ دستگاه در شرکت سایپا کاشان رسیده است.

گروه بهمن محصولاتی به نام B۵۰ و B۳۰ (خودروهای متعلق به شرکت FAW چین) و هاوال H2 را مونتاژ می‌کند و میزان داخلی‌سازی قطعات آنها بیش از ۲۰ درصد نبوده است. دیگر خودروساز بخش خصوصی یعنی کرمان موتور که بخشی از سبد محصولاتش را مدل‌های چینی تشکیل می‌دهند نیز توانسته تنها در محدوده ۲۰ تا ۳۰ درصد داخلی‌سازی را در خودروهای مورد نظر ایجاد کند. این خودروساز، محصولات لیفان و جک را در مدل‌های مختلف مونتاژ می‌کند.

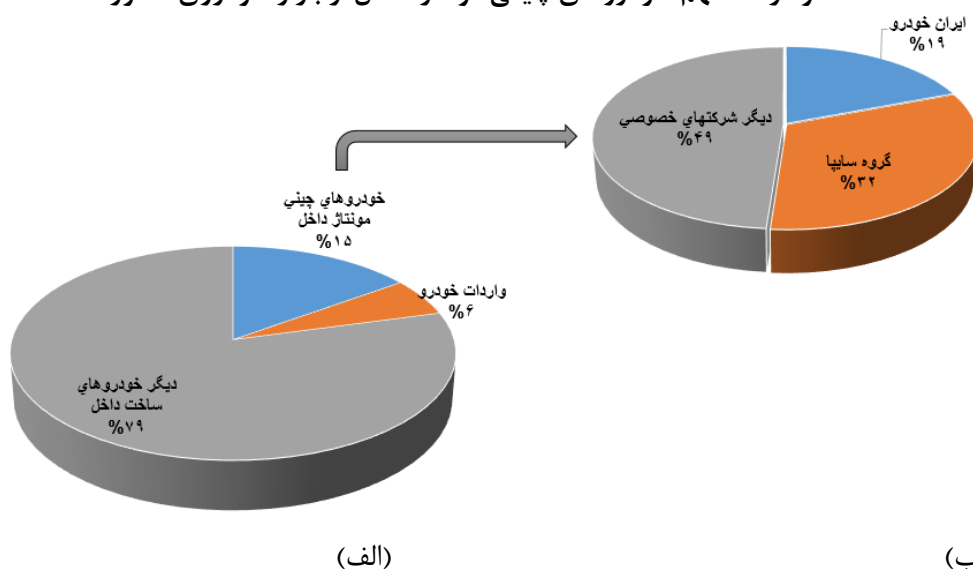
مدیران خودرو دیگر خودروسازی بخش خصوصی صنعت کشور است که فقط به مونتاژ خودروهای چینی مشغول است. این شرکت در حال حاضر محصولاتی متعلق به چری مانند ام وی ام و تیگو و آریزو را مونتاژ می‌کند و هنوز نتوانسته داخلی‌سازی آنها را از مرز ۳۰ درصد بیشتر کند.

با مقایسه قیمت کارخانه و حاشیه بازار می‌توان به‌وضوح دریافت که به‌دلیل نبود بازار رقابتی در ارتباط با خودروهای شاسی و نیم‌شاسی همچون هایما و هاوال حدود ۴۰ درصد اختلاف قیمت وجود دارد.

سهام خودروهای چینی مونتاژ داخل از بازار خودروی کشور

همان‌گونه که در نمودار قسمت (الف) نشان داده شده است، سهم خودروهای چینی مونتاژ داخل در سال ۱۳۹۶، حدود ۱۵ درصد بوده است که این سهم در سه‌ماهه نخست سال ۱۳۹۷ تا ۱۷/۴ درصد نیز رشد داشته است. مطابق قسمت (ب) همین نمودار سهم شرکت ایران خودرو و گروه سایپا از خودروهای چینی مونتاژ داخل ۵۱ درصد است. این بدین معنا است که حدود ۷/۵ درصد از بازار خودروی کشور در اختیار خودروهای چینی مونتاژ داخل شرکت ایران خودرو و گروه سایپا است.

نمودار ۴. سهم خودروهای چینی مونتاژ داخل از بازار خودروی کشور



مأخذ: محاسبات نگارنده از آمار انجمن خودروسازان.

عدم استقبال از داخلی‌سازی خودروهای چینی در ایران

به اعتقاد کارشناسان، یکی از دلایل اصلی نبود انگیزه خودروسازان چینی برای داخلی‌سازی در ایران، به رفتار وزارت صنعت، معدن و تجارت با آنها طی یک دهه گذشته مربوط می‌شود. هزینه کمتر واردات در مقایسه با تولید داخل دیگر دلیل عدم انگیزه چینی‌ها نسبت به داخلی‌سازی قطعات در ایران است. به‌عبارت بهتر، چینی‌ها که در پایین آوردن هزینه‌های تولید تبحر دارند، ظاهراً قطعات مورد نیاز خود را در خودروسازی ایران با قیمت کمتری در مقایسه با تولید داخل آنها وارد می‌کنند و این موضوع مورد تأیید برخی فعالان صنعت خودرو و کارشناسان نیز است. شرایط به‌صورتی است که حتی برخی قطعه‌سازان داخلی نیز به‌جای تولید محصول در کشور، نیاز خود را از مسیر واردات (آن هم واردات از چین) تأمین می‌کنند.



طبق اعلام وزارت صنعت، معدن و تجارت «تعرفه واردات خودروهای چینی، در صورت ساخت داخل قطعات با کمتر از ۲۰ درصد، معادل یک خودروی کامل است، اما اگر داخلی سازی تا ۳۰ درصد انجام شود، چینی‌ها مشمول تخفیف ۵ درصدی می‌شوند». همچنین اگر در سال ۱۳۹۷، میزان داخلی سازی خودروسازان چینی همچنان تا مرز ۳۰ درصد باشد، آنها باید معادل یک خودرو کامل، تعرفه بابت واردات قطعه بپردازند. با توجه به بالا بودن هزینه‌های تولید در ایران، بهتر است طرح افزایش داخلی سازی خودروهای چینی با یک سازوکار مشخص و منطقی پیش برود تا هم ساخت داخل برای طرفهای چینی به صرفه باشد و هم مشتریان با افزایش قیمت مواجه نشوند. در واقع کارشناسان بیم آن را دارند که با افزایش ساخت داخل قطعات چینی در ایران، هزینه تمام شده تولید بالا رفته و در نتیجه، خودروهای چینی با قیمتی بیش از آنچه هست، به دست مشتریان برسد. البته بی‌شک داخلی سازی خودروهای چینی می‌تواند از ناحیه کاهش ارزبری و پایین آمدن هزینه‌های مربوط به حمل و نقل به نفع صنعت خودرو کشور تمام شود، با این حال باید مراقب این مسئله نیز بود که داخلی سازی قطعات چینی در مجموع هزینه بیشتری در مقایسه با واردات آنها نداشته باشد.

جدول ۳. ارزش واردات قطعات منفصله در سه ماهه نخست سال ۱۳۹۷ نسبت به سه ماهه سال ۱۳۹۶

رتبه	تعرفه	شرح تعرفه	ارزش دلاری سه ماهه اول سال ۱۳۹۶	ارزش دلاری سه ماهه اول سال ۱۳۹۷	درصد تغییرات ارزشی
۱	۹۸۸۷۰۳۱۲	قطعات منفصله جهت تولید اتومبیل سواری ردیف ۸۷۰۳ بنزینی با حجم سیلندر ۲۰۰۰ سی‌سی با ساخت داخل ۱۴ درصد تا کمتر از ۳۰ درصد به‌استثنای لاستیک	۲۵۱۴۷۶۷۴۱	۵۴۱۳۸۱۹۶۴	۱۱۵/۲۸
۹	۹۸۸۷۰۳۱۴	قطعات منفصله جهت تولید اتومبیل سواری ردیف ۸۷۰۳ بنزینی با حجم سیلندر ۲۰۰۰ سی‌سی با ساخت داخل ۵۰ درصد و بیشتر به‌استثنای لاستیک	۱۲۸۷۱۴۵۵۲	۱۲۲۳۹۱۸۱۴	-۴/۹۱
۱۰	۹۸۸۷۰۳۱۳	قطعات منفصله جهت تولید اتومبیل سواری ردیف ۸۷۰۳ بنزینی با حجم سیلندر ۲۰۰۰ سی‌سی با ساخت داخل ۳۰ درصد تا کمتر از ۵۰ درصد به‌استثنای لاستیک	۶۷۷۶۴۹۳۴	۱۱۵۴۲۷۳۸۶	۷۰/۳۳

مأخذ: محاسبات نگارنده از آمار پایگاه اینترنتی رسمی گمرک جمهوری اسلامی ایران.

براساس آمار مندرج در جدول ۳ در سه‌ماهه نخست سال ۱۳۹۷، حدود ۷۸۰ میلیون دلار انواع قطعات خودرو به کشور وارد شده که نشان می‌دهد واردات قطعات خودرو در صدر لیست اقلام وارداتی کشور قرار دارد.

در سه‌ماهه نخست سال ۱۳۹۷، ۵۴۱ میلیون دلار قطعات منفصله با ساخت داخل کمتر از ۳۰ درصد، ۱۲۲ میلیون دلار با ساخت داخل بیش از ۵۰ درصد و ۱۱۵ میلیون دلار قطعه با ساخت داخل کمتر از ۵۰ درصد وارد کشور شده است که بیشترین رشد در گروه قطعات منفصله با ساخت داخل ۱۴ تا ۳۰ درصد با ۱۱۵ درصد مشاهده می‌شود که در این افزایش دو عامل مؤثر بوده است: یکی بالا رفتن تعرفه واردات خودروهای کامل که این گروه از قطعات هم با تعرفه خودروی کامل محاسبه می‌شوند و دیگری قیمت حاشیه بازار این مدل خودروها که حدود ۱۰۰ میلیون تومان تفاوت قیمت با قیمت کارخانه دارند.

محاسبه میزان ارزشی خودروهای چینی مونتاژ داخل

با توجه به اینکه محاسبه دقیق میزان ارزشی قطعات منفصله وارداتی در خودروهای چینی مونتاژ داخل به دلیل نبود اطلاعات کافی کار دشواری است، لذا به نظر می‌رسد با استفاده از روش مهندسی معکوس بتوان تقریب مناسبی از این میزان به دست آورد. سهم قطعات منفصله به لحاظ عملکردی ۸۶ درصد از عملکرد کل خودرو و به لحاظ ارزشی ۸۰ درصد از قیمت تمام شده خودرو به استثنای حاشیه سود را شامل می‌شود. به منظور محاسبه میزان ارزشی خودروهای چینی مونتاژ داخل از روش ذیل استفاده شده است:

مفروضات مسئله:

۱. معمولاً سهم اتاق رنگ و مونتاژ به همراه لاستیک بین ۱۴ تا ۲۰ درصد در نظر گرفته می‌شود.
۲. حاشیه سود برای شرکت ۲۰ درصد در نظر گرفته می‌شود (این میزان حاشیه سود براساس اظهار نظر دبیر انجمن قطعه‌سازان و محاسبات محقق استخراج شده است).
۳. از کل ارزش خودرو، ۸۰ درصد سهم قیمت تمام شده خودرو و ۲۰ درصد حاشیه سود در نظر گرفته شده است.
۴. از قیمت تمام شده خودرو، ۸۰ درصد سهم قطعات منفصله است.
۵. با توجه به موارد ۳ و ۴ می‌توان نتیجه گرفت که سهم قطعات منفصله از کل ارزش خودرو ۶۴ درصد است.
۶. قیمت ارز مرجع در سه‌ماهه نخست سال، ۴۲۰۰ تومان در نظر گرفته شده است.
۷. میانگین تعرفه قطعات منفصله جهت تولید خودروهای بنزینی مشمول ردیف ۸۷۰۳ با ساخت داخل ۲۰ تا ۳۰ درصد.

فرمول مورد استفاده برای تعیین میزان ارزشی خودروهای چینی مونتاژ داخل در سه‌ماهه نخست سال ۱۳۹۷ در ادامه ارائه شده است:



$$\text{میزان ارزشی خودروهای چینی مونتاژ داخل در سه‌ماهه نخست سال ۱۳۹۷} = \frac{\text{سه‌م قطعات منفصله از کل ارزش خودرو} \times \text{قیمت کارخانه} \times \text{تیراژ تولید}}{\text{قیمت ارز مرجع}} - (\text{میانگین تعرفه 35 درصد})$$

میزان ارزشی خودروهای چینی مونتاژ داخل در سه‌ماهه نخست سال ۱۳۹۷ \approx ۴۰۰ میلیون دلار

با توجه به تقریب‌های در نظر گرفته شده، میزان ارزشی خودروهای چینی مونتاژ داخل در سه‌ماهه نخست سال ۱۳۹۷ براساس نرخ ارز مرجع، ۴۰۰ میلیون دلار برآورد شده است.

نتیجه‌گیری

در پایان می‌توان نتیجه گرفت که سهم عمده واردات قطعات منفصله از چین مربوط به خودروهای چینی مونتاژ داخل است و هرگونه تغییر در رویه تخصیص و قیمتگذاری ارز، بر بازار خودرو که سهم خودروهای چینی مونتاژ داخل آن حدود ۱۷ درصد است، قطعاً تأثیر خواهد گذاشت و می‌تواند موجب بروز و تشدید شوک‌ها به بازار خودروی کشور شود.

قطعات منفصله در گروه کالاهای واسطه‌ای (گروه دوم) طبق تقسیم‌بندی گروه‌های چهارگانه کالایی وزارت صمت قرار گرفته است. تا قبل از ارائه بسته جدید ارزی بانک مرکزی در قالب بازار ثانویه، ارز پرداختی به تأمین‌کنندگان قطعات منفصله با نرخ ارز مرجع محاسبه می‌شد که پس از ارائه این بسته، مقرر شد که براساس نرخ توافقی، ارز مورد نیاز آنها تأمین شود. در این صورت با فرض ثابت ماندن میزان ارزشی خودروهای چینی مونتاژ داخل، با فرض قیمت ارز بازار ثانویه و آزادسازی قیمت‌ها، پیش‌بینی می‌شود قیمت این مدل خودروها در نیمه دوم سال با رشد چشمگیری مواجه شوند. این در صورتی است که با توجه به قدرت خرید مشتری، بیم آن می‌رود با عدم استقبال مشتری‌ها، شرکت‌های فعال در این زمینه با بحران‌های اساسی و بیکاری کارگران مواجه شوند.

بنابراین با قرار گرفتن حدود ۱۷ درصد بازار داخل در اختیار خودروهای با منشأ چینی از یکسو و با میانگین ساختار داخل آنها حدود ۲۰ درصد و به‌عبارت دیگر واردات کل قطعات خودرو از چین و مونتاژ آن در داخل ازسوی دیگر، این حقیقت آشکار می‌شود که بازار خودرو کشور از ناحیه خودروهای چینی بسیار آسیب‌پذیر بوده و وزارت صنعت، معدن و تجارت باید در سیاست‌های حاکمیتی خود برای صنعت خودروسازی به‌خصوص اصلاح و اجرایی کردن چشم‌انداز صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴، موضوع تعمیق عمق ساخت داخل درخصوص خودروهای چینی را به‌طور متوسط سالی ۱۰ درصد پیگیری و اجرایی کند.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۶۰۶۵

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: بررسی سهم خودروهای با منشأ چینی از بازار خودروسازی کشور

نام دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت)

مدیر مطالعه: علی اصغر اژدری

تهیه و تدوین: سعید شجاعی

همکار: حسین هرورانی

ناظران علمی: حسین افشین، علی اصغر اژدری

ویراستار تخصصی: _____

ویراستار ادبی: _____

واژه‌های کلیدی:

۱. خودرو

۲. چین



تاریخ انتشار: ۱۳۹۷/۰۶/۲۶