



معاونت بررسی های اقتصادی

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

# احیای شریان های حمل و نقل ایران؛ ارتقای استراتژیک بخش خودروهای تجاری





---

---

## معاونت بررسی های اقتصادی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

### احیای شریان های حمل و نقل ایران؛ ارتقای استراتژیک بخش خودروهای تجاری

تهیه و تنظیم:

مهسا رجبی نژاد

---

---

از طریق پست الکترونیکی زیر می توانید پیشنهادهای و نظرات اصلاحی خود را به واحد مربوطه منعکس کنید:

[Economic\\_research@tccim.ir](mailto:Economic_research@tccim.ir)

مرداد ۱۴۰۳

موضوع این گزارش، الزاماً مواضع اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران نیست.  
استفاده از مطالب این گزارش با ذکر منبع بلامانع است.

## "Revitalizing Iran's Transport Arteries: Strategic Upgrades for the Commercial Vehicle Sector"

In the intricate web of global commerce, commercial vehicles serve as the indispensable lifelines, ensuring the seamless flow of goods from production hubs to consumer markets. Trucks, trailers, vans, and pickups are not mere conveyances; they are the structural supports of the supply chain. Their effective operation is critical to maintaining market stability and fulfilling consumer demands. Without these vehicles, the entire logistics framework would experience significant disruptions.

These commercial vehicles are the linchpins of efficient transportation, playing a pivotal role in the global distribution network. In an era where production processes and logistics are increasingly interwoven on a global scale, their contribution extends beyond mere transportation. By enhancing delivery speeds and reducing logistical costs, these vehicles facilitate economic growth and support national sustainability. Their role in adapting freight transport to the complexities of global production is both transformative and essential.

Iran, as a developing nation, faces pressing challenges in modernizing its transportation infrastructure. The Seventh Development Plan sets an ambitious target of a 10% growth in the transportation sector, yet the current state of commercial vehicle production threatens the feasibility of this goal. To bridge this gap, a focused approach towards fleet modernization and expansion is paramount.

Achieving these developmental goals requires a robust increase in government support for domestic manufacturers. Strategic measures such as providing financial incentives, lowering import tariffs on essential materials, and fostering innovation through fiscal rewards are vital. These initiatives will enhance production capacities and elevate product quality. Additionally, improving the value chain and upgrading production infrastructure are essential for meeting the sector's evolving demands.

While boosting domestic production is crucial, a comprehensive strategy for importing commercial vehicles is equally necessary. Targeted imports will address gaps where local production falls short, preventing market shortages and ensuring steady supply. Concurrently, modernizing outdated vehicles through financial incentives and expanding export opportunities for Iranian commercial vehicles will strengthen the industry's international presence and competitive edge.

In summary, realizing the objectives of the Seventh Development Plan and achieving sustainable success requires meticulous strategy and execution in production, importation, and fleet modernization. Coordinated efforts among government bodies and private sector stakeholders—emphasizing policy development, investment, and innovation—are crucial for optimizing resources and advancing economic growth.

## فهرست مطالب

خلاصه مدیریتی	۵
۱. مقدمه	۶
۲. اهمیت و نقش کلیدی خودروهای تجاری در اقتصاد و حمل و نقل	۷
۳. وضعیت جهانی صنعت خودروهای تجاری	۸
۳.۱. نقش خودروهای تجاری در تکمیل زنجیره ارزش	۸
۳.۲. نگاهی به تحولات تولید و بازار جهانی خودروهای تجاری	۹
۳.۲.۱. تولید و فروش	۹
۳.۲.۲. بازیگران اصلی تولید خودروهای تجاری در جهان	۱۱
۳.۳. مطالعه موردی نقش خودروهای تجاری در توسعه حمل و نقل کشورها	۱۴
۳.۳.۱. چین	۱۴
۳.۳.۲. کره جنوبی	۱۷
۳.۳.۳. ترکیه	۱۸
۴. وضعیت ایران در صنعت خودروهای تجاری	۲۳
۵. نتیجه‌گیری و توصیه‌های سیاستی	۲۸

## خلاصه مدیریتی

خودروهای تجاری به‌عنوان شریان‌های حیاتی سیستم حمل و نقل، نقشی حیاتی و بنیادین در جابجایی کالاها از تولیدکنندگان به بازارهای مصرف ایفا می‌کنند. کامیون‌ها، تریلرها، وانت‌ها و ون‌ها، به‌عنوان ستون‌های اصلی این بخش، بدون حضور مؤثرشان، زنجیره تأمین کالاها را با چالش‌های جدی روبرو خواهند کرد و بازارها قادر به پاسخگویی به نیازهای مصرف‌کنندگان نخواهند بود.

این وسایل نقلیه با فراهم آوردن حمل و نقل سریع و کارآمد، نقشی کلیدی در زنجیره تأمین ایفا می‌کنند. حمل و نقل بهینه کالاها و مواد خام از مراکز تولید به نقاط مختلف توزیع، به‌ویژه در دنیای امروز که وابسته به فرآیندهای تولید جهانی و تحولات لجستیکی است، به کاهش زمان تحویل و هزینه‌های لجستیک و در نتیجه، تسریع در رشد اقتصادی و پایداری کشورها کمک می‌کند. خودروهای تجاری در این تحول گسترده، که شامل تغییرات بنیادی در حمل و نقل بار و ادغام آن با فرآیندهای تولید جهانی است، نقشی غیرقابل‌جایگزین دارند.

در این راستا، ایران به‌عنوان کشوری در حال توسعه، با چالش‌های متعددی در حوزه حمل و نقل مواجه است که نیاز به نوسازی و بهبود زیرساخت‌ها را بیش از پیش نمایان می‌سازد. طبق اهداف برنامه هفتم توسعه، پیش‌بینی شده است که بخش حمل و نقل کشور با هدف‌گذاری رشد ۱۰ درصدی، دستخوش تحول و پیشرفت قرار گیرد ولی با توجه به روند فعلی تولید خودروهای تجاری به نظر نمی‌رسد این خودروها بتوانند نقش مؤثری در تحقق این هدف داشته باشند. درواقع تحقق این اهداف مستلزم توجه ویژه به نوسازی و توسعه ناوگان خودروهای تجاری است.

برای دستیابی به این اهداف، حمایت‌های دولتی از تولیدکنندگان داخلی باید به‌طور جدی افزایش یابد. ارائه تسهیلات مالی مناسب، کاهش تعرفه‌های واردات مواد اولیه و قطعات و ایجاد مشوق‌های مالی برای تحقیق و توسعه فناوری‌های نوین می‌تواند به بهبود ظرفیت تولید و ارتقاء کیفیت محصولات کمک کند. علاوه بر این، توجه به ارتقاء زنجیره ارزش و بهبود زیرساخت‌های تولید از دیگر الزامات اساسی در این مسیر است.

افزایش تولید داخلی تنها بخشی از راهکارهای ممکن است. برنامه‌ریزی دقیق و هدفمند برای واردات خودروهای تجاری، به‌ویژه در بخش‌هایی که تولید داخلی قادر به تأمین نیازها نیست، به‌عنوان راه‌حلی موقت و استراتژیک، می‌تواند از بروز کمبودهای شدید جلوگیری کند و نیازهای بازار را به‌درستی تأمین نماید. همچنین، نوسازی و جایگزینی خودروهای فرسوده با استفاده از تسهیلات و مشوق‌های مالی و توجه به توسعه بازارهای صادراتی برای خودروهای تجاری ایرانی می‌تواند به بهبود وضعیت صنعت خودروسازی و تقویت جایگاه آن در سطح بین‌المللی کمک کند.

در نهایت، برای تحقق اهداف پیش‌بینی‌شده و دستیابی به موفقیت در برنامه هفتم توسعه، نیاز به برنامه‌ریزی جامع و اجرای دقیق استراتژی‌های مرتبط با تولید، واردات و نوسازی خودروهای تجاری به‌طور اجتناب‌ناپذیر احساس می‌شود. برای تحقق این هدف، هماهنگی و هم‌افزایی میان بخش‌های مختلف دولتی و خصوصی، به‌ویژه در زمینه سیاست‌گذاری، سرمایه‌گذاری و نوآوری، ضروری است تا با بهره‌برداری بهینه از منابع و ظرفیت‌ها، به رشد پایدار و توسعه اقتصادی کشور دست یابیم.

## ۱. مقدمه

حمل و نقل جاده‌ای به عنوان یکی از ارکان اساسی زیرساخت‌های اقتصادی و اجتماعی کشورها نقش بسزایی در توسعه و پیشرفت جوامع دارد. خودروهای تجاری، به‌ویژه کامیون‌ها، وانت‌ها، ون‌ها، و اتوبوس‌ها، نقش حیاتی در جابجایی کالاها و افراد ایفا می‌کنند. بدون وجود این خودروها، فعالیت‌های اقتصادی به شدت مختل شده و رشد و توسعه اقتصادی کشورها به شدت تحت تأثیر قرار می‌گیرد.

در سطح جهانی، صنعت خودروهای تجاری به دلیل تأثیرگذاری مستقیم بر زنجیره تأمین و توزیع کالا، همواره مورد توجه ویژه قرار گرفته است. این صنعت نه تنها به‌عنوان یک موتور محرک اقتصادی عمل می‌کند، بلکه اشتغال‌زایی گسترده‌ای نیز در سطوح مختلف از تولید تا خدمات پس از فروش ایجاد می‌نماید. بهبود بهره‌وری و کیفیت در بخش حمل و نقل جاده‌ای می‌تواند تأثیر قابل توجهی بر کاهش هزینه‌های لجستیک، افزایش سرعت و کارایی زنجیره تأمین و در نهایت افزایش رقابت‌پذیری اقتصادی کشورها داشته باشد.

علاوه بر این، خودروهای تجاری به عنوان ابزارهای کلیدی در پاسخگویی به نیازهای عمومی مانند حمل و نقل عمومی و خدمات پستی نیز اهمیت فراوانی دارند. توسعه و بهبود این خودروها، بهبود خدمات عمومی و رفاه اجتماعی را به دنبال دارد. در شرایط بحرانی مانند بلایای طبیعی، خودروهای تجاری به عنوان اولین پاسخ‌دهندگان نقش محوری در ارائه کمک‌های اولیه و انتقال افراد آسیب‌دیده ایفا می‌کنند.

با توجه به اهمیت استراتژیک خودروهای تجاری در نظام حمل و نقل جاده‌ای، دولت‌ها و بخش خصوصی باید با همکاری و هماهنگی بیشتر به توسعه و بهبود این بخش بپردازند. افزایش سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، بهبود زیرساخت‌های تولید و تعمیر و نگهداری و تدوین سیاست‌های حمایتی از تولیدکنندگان داخلی از جمله اقداماتی است که می‌تواند به تقویت این صنعت و در نهایت به بهبود کلی نظام حمل و نقل جاده‌ای منجر شود.

## ۲. اهمیت و نقش کلیدی خودروهای تجاری در اقتصاد و حمل و نقل

خودروهای تجاری به عنوان بازیگران اصلی سیستم حمل و نقل، نقش حیاتی در جابجایی کالاها از تولیدکنندگان به بازارهای مصرف ایفا می کنند. این وسایل نقلیه، شامل کامیون ها، تریلرها، وانت ها و ون ها، بخش عظیمی از مسئولیت حمل و نقل محصولات کشاورزی، صنعتی و مصرفی را بر عهده دارند. بدون وجود این خودروها، زنجیره تأمین کالاها دچار اختلال جدی می شود و بازارها نمی توانند نیازهای مصرف کنندگان را به موقع برآورده کنند. این امر نشان می دهد که خودروهای تجاری تا چه اندازه در حفظ پایداری و کارایی اقتصاد نقش دارند. علاوه بر این، وسایل نقلیه تجاری نه تنها نقش اساسی در حمل و نقل محموله های ساده بر عهده دارند، بلکه دسترسی به مناطق دورافتاده و روستایی را نیز تسهیل می کنند. این امکان به جوامع این مناطق کمک می کند تا به کالاها و خدمات ضروری دسترسی داشته باشند و کیفیت زندگی در مناطق کمتر توسعه یافته را بهبود بخشند. همچنین، با بهره گیری از فناوری های پیشرفته و بهینه سازی بهره وری سوخت، خودروهای تجاری می توانند به کاهش آلودگی و بهبود انعطاف پذیری زیست محیطی کمک کنند.

از نظر اقتصادی، وسایل نقلیه تجاری تأثیرات مهمی بر اشتغال و رشد اقتصادی دارند. صنعت حمل و نقل به نیروی کار گسترده ای از رانندگان، تکنسین ها، مکانیک ها و مدیران تدارکات نیاز دارد. این اشتغال زایی با ایجاد فرصت های اقتصادی جدید و حمایت از صنایع مرتبط در زمینه ساخت، فروش و نگهداری خودروها به بهبود اقتصادی کمک می کند. بنابراین، خودروهای تجاری نه تنها به صورت مستقیم در حمل و نقل کالاها نقش دارند، بلکه به صورت غیرمستقیم نیز از طریق ایجاد فرصت های شغلی و اقتصادی، به تقویت اقتصاد کمک می کنند.

علاوه بر اشتغال زایی، استفاده از خودروهای تجاری مدرن و به روز، تأثیر قابل توجهی بر بهبود بهره وری و کاهش هزینه های عملیاتی دارد. خودروهای جدیدتر با مصرف سوخت کمتر و بهره گیری از فناوری های پیشرفته، می توانند هزینه های عملیاتی شرکت های حمل و نقل را کاهش داده و بهره وری را افزایش دهند. کاهش هزینه های عملیاتی، به ویژه برای شرکت های بزرگ حمل و نقل، به افزایش سودآوری و رقابت پذیری آنها در بازار منجر می شود. علاوه بر این، بهینه سازی مصرف سوخت و استفاده از فناوری های پاک تر، به کاهش آلودگی محیط زیست کمک می کند و از دیدگاه پایداری محیط زیست اهمیت زیادی دارد.

در زمینه زنجیره تأمین، وسایل نقلیه تجاری نقش حیاتی را در حمل و نقل کالاها و مواد خام بین نقاط مختلف زنجیره تأمین ایفا می کنند. این وسایل نقلیه با فراهم کردن حمل و نقل سریع و کارآمد به کاهش زمان تحویل و هزینه های لجستیک کمک می کنند. بهبود کارایی در زنجیره تأمین، رقابت پذیری شرکت ها را در بازار جهانی تقویت می کند که این امر برای توسعه اقتصادی و پایداری کشورها بسیار حیاتی است.

## ۳. وضعیت جهانی صنعت خودروهایی تجاری

### ۳.۱. نقش خودروهایی تجاری در تکمیل زنجیره ارزش

تحول و ادغام حمل و نقل بار در زنجیره‌های ارزش با گسترش فرآیندهای تولید جهانی به طور چشمگیری تغییر کرده است. به طور خاص، حمل و نقل بار با ارائه خدمات متنوعی که اولویت‌های هزینه، زمان و اطمینان را در نظر می‌گیرد، به جزء حیاتی زنجیره‌های ارزش کارآمد تبدیل شده است. این تحول، نقش وسایل نقلیه تجاری را در این سیستم‌ها به شدت تحت تأثیر قرار داده است.

به این ترتیب، وسایل نقلیه تجاری برای اطمینان از کارایی زنجیره‌های ارزش ضروری هستند. این وسایل نقلیه با تطبیق سیستم‌های حمل و نقل با گستره وسیع‌تر تولید، امکان گسترش قلمرو جغرافیایی زنجیره‌های ارزش را فراهم کرده و گزینه‌های بیشتری برای تأمین به بازارها ارائه می‌دهند.

در همین راستا، پیشرفت‌های فنی در حمل و نقل، اتصال کارآمدتری بین روش‌های مختلف حمل و نقل، از جمله ارتباطات زمینی و دریایی را ممکن ساخته است که باعث افزایش کارایی در زنجیره‌های ارزش می‌شود. وسایل نقلیه تجاری به عنوان روش اصلی حمل و نقل زمینی، نقش اساسی در این اتصال دارند و جابجایی سریع کالاها در مراحل مختلف تولید و توزیع را تضمین می‌کنند.

بنابراین، افزایش سرعت حمل و نقل بار، کاهش اصطکاک فاصله<sup>۱</sup> و تقسیم فضایی تولید<sup>۲</sup>، از نتایج بهبود کارایی حمل و نقل هستند. این بهبودها به شدت با ظرفیت و کارایی وسایل نقلیه تجاری در سیستم‌های حمل و نقل بین‌المللی و منطقه‌ای پیوند خورده‌اند. با توجه به اینکه مراحل تولید کالاها در مکان‌های مختلفی انجام می‌شود، وسایل نقلیه تجاری وجود جریان یکپارچه در طول زنجیره‌های تأمین را تضمین می‌کنند و جغرافیای زنجیره‌های ارزش را با جغرافیای سیستم‌های حمل و نقل ادغام می‌نمایند.

به طور کلی، در بخش‌های مختلف، ادغام بین حمل و نقل و زنجیره‌های ارزش مشهود است. به عنوان مثال، در کشاورزی، وسایل نقلیه تجاری کودها، تجهیزات، غلات و محصولات غذایی فاسدشدنی را جابجا می‌کنند که اغلب نیازمند روش‌های تخصصی مانند کامیون‌های یخچال‌دار هستند. در بخش انرژی، وسایل نقلیه تجاری جریان‌های عظیم، پایدار و مداوم

<sup>۱</sup> Friction of Distance - این مفهوم توضیح می‌دهد که حرکت از یک مکان به مکان دیگر همیشه مستلزم هزینه است. این هزینه می‌تواند به صورت فیزیکی،

انرژی، زمان یا منابع دیگر باشد. علاوه بر این، این هزینه‌ها با مسافت طی شده افزایش می‌یابند.

<sup>۲</sup> Spatial Division of Production - تقسیم فضایی تولید به توزیع جغرافیایی مراحل مختلف فرآیند تولید اشاره دارد. به جای اینکه تمام فعالیت‌های تولیدی در یک مکان انجام شود، وظایف متفاوتی در مکان‌های مختلف انجام می‌شود که اغلب در مناطق یا کشورها پخش می‌شود. این تقسیم‌بندی به شرکت‌ها اجازه می‌دهد تا از نقاط قوت خاص مناطق مختلف مانند هزینه‌های کمتر نیروی کار، مهارت‌های تخصصی یا دسترسی به مواد خام استفاده کنند.



سوختها را از محل استخراج به نقاط تبدیل و مصرف پشتیبانی می کنند. علاوه بر این، بخش های فلزات و شیمیایی نیز به شدت وابسته به وسایل نقلیه تجاری برای حمل مواد خام به مراکز پردازش و تحویل محصولات نهایی به کاربران صنعتی هستند. همچنین، صنعت ساخت و ساز به وسایل نقلیه تجاری برای جابجایی مواد سنگین مانند سیمان، شن و چوب به صورت محلی و منطقه ای وابسته است.

در نهایت، بخش تولید که با جریان های متنوعی از کالاهای نهایی و واسطه مشخص می شود، استفاده قابل توجهی از وسایل نقلیه تجاری برای حمل و نقل کانتینری دارد که تخصصی بودن هر فرآیند تولید را برجسته می کند. بنابراین، وسایل نقلیه تجاری نه تنها حمل و نقل بار را کارآمد می کنند، بلکه موفقیت عملیاتی زنجیره های ارزش در صنایع مختلف را نیز پیش می برند.

## ۳.۲. نگاهی به تحولات تولید و بازار جهانی خودروهای تجاری

### ۳.۲.۱. تولید و فروش

با توجه به آمارهای منتشر شده توسط سازمان بین المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری، وضعیت بازار خودروهای تجاری در جهان از سال ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۳ (نمودار ۱) نشان دهنده تغییرات قابل توجهی در تولید و فروش است. در سال ۲۰۱۹، بازار خودروهای تجاری در وضعیت نسبتاً پایداری قرار داشت، به طوری که تولید و فروش به ترتیب حدود ۲۵ میلیون دستگاه و ۲۷ میلیون دستگاه بود. اما در سال ۲۰۲۰، به دلیل شیوع پاندمی کووید-۱۹، بازار با کاهش شدیدی مواجه شد و تولید به ۲۱ میلیون و فروش به ۲۵ میلیون دستگاه کاهش یافت. این کاهش قابل توجه ناشی از اختلالات در زنجیره تأمین، تعطیلی کارخانه ها و کاهش فعالیت های اقتصادی بود.

سال ۲۰۲۱ نشان دهنده شروع بهبود نسبی در بازار خودروهای تجاری است. تولید با اندکی افزایش به ۲۳ میلیون دستگاه رسید و فروش نیز به ۲۶ میلیون دستگاه افزایش یافت. این روند بهبود نشان دهنده تلاش های جهانی برای بازگشت به فعالیت های اقتصادی عادی و تطبیق با شرایط جدید پس از پاندمی است. همچنین، افزایش فروش می تواند به دلیل نیاز بیشتر به حمل و نقل کالاها و خدمات در این دوره باشد. در سال ۲۰۲۲، با وجود ثبات نسبی در تولید که همچنان در حدود ۲۳ میلیون دستگاه باقی ماند، فروش به طور قابل توجهی کاهش یافت و به حدود ۲۴ میلیون دستگاه رسید.

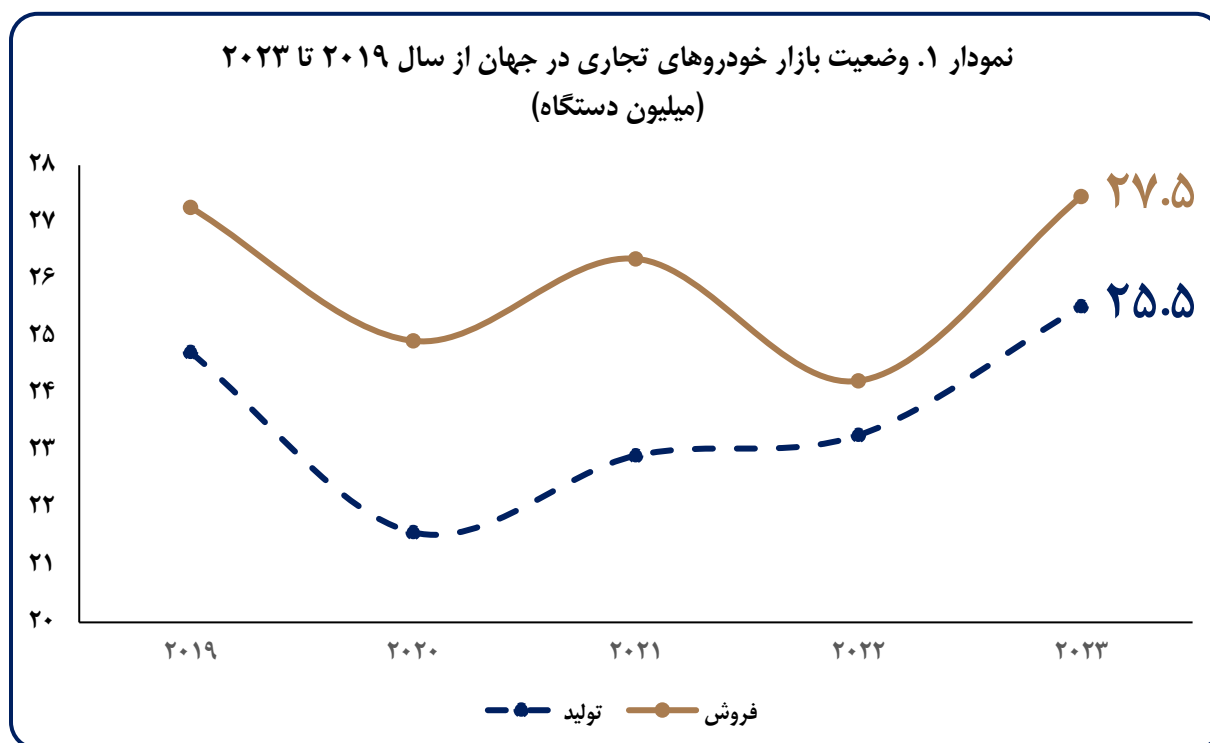
در نهایت، در سال ۲۰۲۳، هر دو تولید و فروش با رشد چشمگیری مواجه شدند. تولید به ۲۵.۵ میلیون دستگاه و فروش به ۲۷.۵ میلیون دستگاه رسید. این افزایش قابل توجه نشان دهنده بازگشت کامل بازار خودروهای تجاری به سطح پیش از پاندمی است. بهبود اقتصاد جهانی نقش اساسی در این رشد داشته است؛ بسیاری از کشورها پس از بحران به دنبال احیای اقتصادی و بازگشت به رشد پایدار بوده اند که این امر به طور مستقیم بر بازار خودروهای تجاری تأثیر گذاشته است. افزایش تجارت

بین‌المللی نیز یکی دیگر از عوامل مهم این رشد است؛ با افزایش حجم تجارت جهانی و نیاز به حمل و نقل کالاها، تقاضا برای خودروهای تجاری به طور قابل توجهی افزایش یافته است.

علاوه بر این، توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل در بسیاری از کشورها نیز موجب افزایش تقاضا برای خودروهای تجاری شده است. کشورهایی که سرمایه‌گذاری‌های عظیمی در توسعه جاده‌ها، بنادر و سیستم‌های لجستیکی کرده‌اند، نیاز بیشتری به خودروهای تجاری برای بهره‌برداری از این زیرساخت‌ها داشته‌اند. همچنین، رشد شهرنشینی و گسترش شهرهای بزرگ به معنای نیاز بیشتر به خدمات حمل و نقل درون‌شهری و بین‌شهری بوده است که این نیز به نوبه خود تقاضا برای خودروهای تجاری را افزایش داده است.

نکته قابل توجه دیگر این است که شرکت‌های تولیدکننده خودروهای تجاری نیز در این دوره با بهره‌گیری از فناوری‌های جدید و بهبود فرآیندهای تولید، توانسته‌اند بهره‌وری خود را افزایش دهند و به نیازهای بازار پاسخ دهند. این پیشرفت‌ها شامل استفاده از خودروهای الکتریکی و هیبریدی، بهبود کارایی سوخت و کاهش هزینه‌های نگهداری و عملیاتی بوده است که به جذابیت بیشتر خودروهای تجاری برای مصرف‌کنندگان منجر شده است.

به طور کلی، رشد بازار خودروهای تجاری در سال ۲۰۲۳ نتیجه ترکیبی از بهبود اقتصاد جهانی، افزایش تجارت بین‌المللی، توسعه زیرساخت‌ها و پیشرفت‌های فناوری بوده است. این روندها نشان می‌دهند که بازار خودروهای تجاری نه تنها بهبود یافته، بلکه به سطح بالاتری از پایداری و رشد رسیده که نشان‌دهنده چشم‌انداز مثبت این بازار در آینده است.



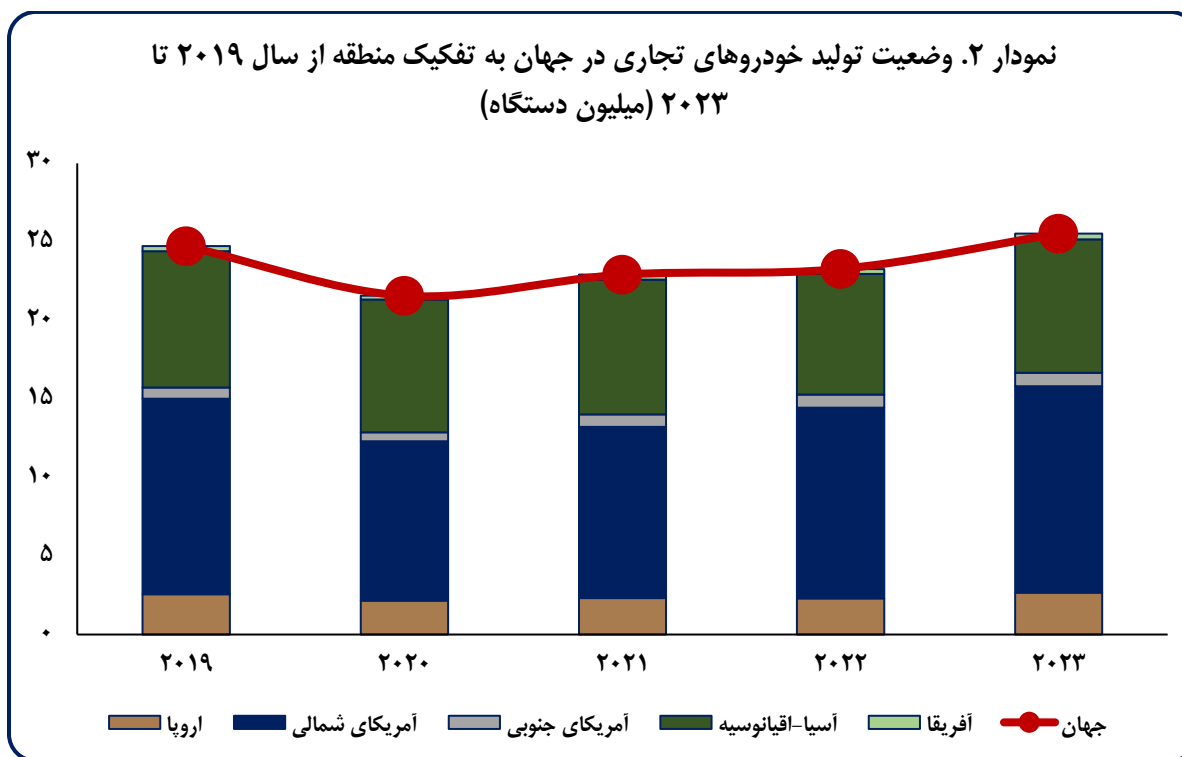
منبع: سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری

## ۳.۲.۲. بازیگران اصلی تولید خودروهای تجاری در جهان

### ۳.۲.۲.۱. به تفکیک منطقه

نمودار ۲، تصویری جامع از وضعیت تولید خودروهای تجاری در جهان را به تفکیک مناطق مختلف از سال ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۳ ترسیم می‌کند. این داده‌ها نشان‌دهنده نوسانات قابل توجهی در تولید جهانی خودروهای تجاری است. از منظر منطقه‌ای، آمریکای شمالی با اختلاف قابل توجهی بیشترین سهم از تولید خودروهای تجاری را به خود اختصاص داده است و این روند طی سال‌ها نسبتاً پایدار بوده است. سهم تولید خودروهای تجاری تولیدشده توسط این منطقه به طور میانگین حدود ۴۸ درصد بوده و در سال ۲۰۲۲ با سهم ۵۳ درصدی به بیشترین میزان خود رسیده است. این پایداری نشان‌دهنده قدرت صنعتی و ظرفیت تولید بالای این منطقه است. در مقابل، آسیا-اقیانوسیه و اروپا نیز نقش مهمی در تولید خودروهای تجاری ایفا می‌کنند، هرچند تغییرات جزئی در سهم آن‌ها به چشم می‌خورد. طی بازه مورد بررسی اروپا توانسته سهم خود از تولید خودروهای تجاری را به طور میانگین در محدوده ۱۰ درصد حفظ کند و آسیا-اقیانوسیه نیز طی این مدت به طور میانگین سهمی بالغ بر ۳۴ درصد را به خود اختصاص داده است. این تغییرات می‌تواند ناشی از سیاست‌های صنعتی و تجاری جدید، پیشرفت‌های تکنولوژیکی و تحولات در بازارهای مصرف باشد. به عنوان مثال، توجه بیشتر به محیط زیست و تلاش برای کاهش انتشار کربن ممکن است تولید خودروهای الکتریکی و هیبریدی را افزایش داده و بر تولید خودروهای تجاری سنتی تأثیر بگذارد.

تولید خودروهای تجاری در آفریقا و آمریکای جنوبی به مراتب کمتر از سایر مناطق است که نشان‌دهنده چالش‌های عمده توسعه صنعتی و زیرساختی در این مناطق است. برای بهبود وضعیت تولید در این مناطق، نیاز به سرمایه‌گذاری‌های اساسی در زیرساخت‌های صنعتی و تکنولوژیکی، بهبود شرایط اقتصادی و ایجاد سیاست‌های حمایتی وجود دارد. بدون این اقدامات، این مناطق ممکن است از روند جهانی تولید خودروهای تجاری عقب بمانند.



منبع: سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری

### ۳.۲.۲.۲. به تفکیک کشور

نمودار ۳، سهم کشورهای مختلف از تولید خودروهای تجاری در سال ۲۰۲۳ نمایش می‌دهد و نمایانگر تمرکز تولید این خودروها در چند کشور عمده است. این توزیع جغرافیایی نقش کلیدی و تاثیرگذار برخی کشورها در صنعت خودروسازی جهانی را به وضوح نشان می‌دهد.

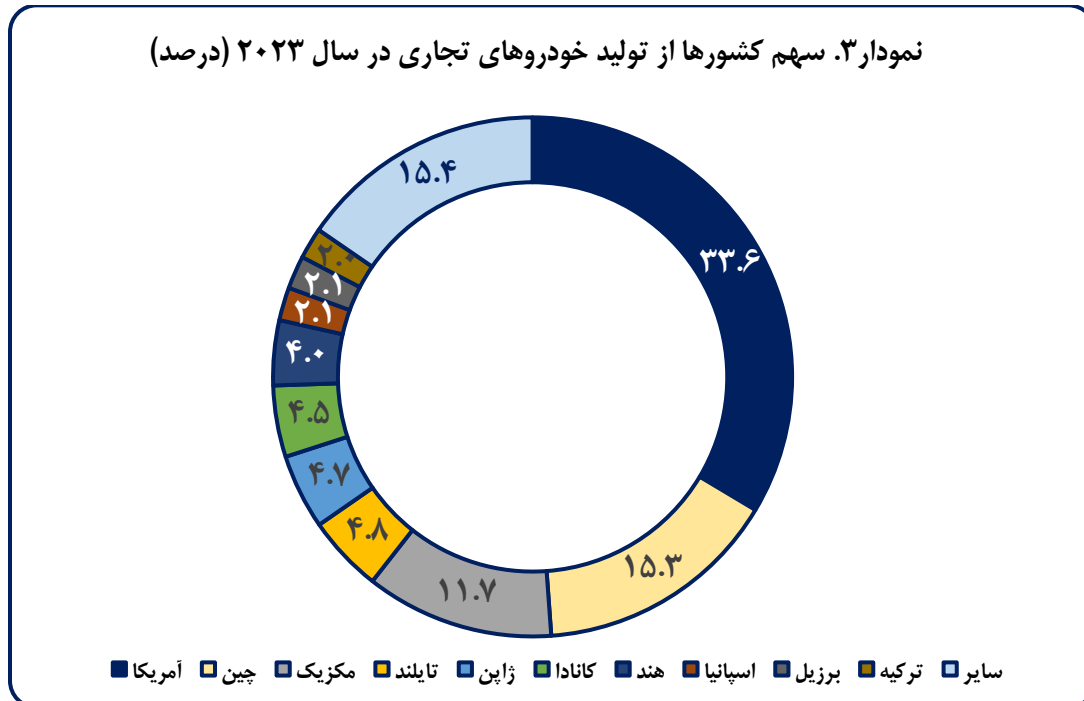
با سهم ۳۳.۶ درصدی، ایالات متحده آمریکا بیشترین سهم از تولید خودروهای تجاری در جهان را داراست. این سهم عمدتاً ناشی از زیرساخت‌های پیشرفته، تکنولوژی‌های نوین و بازار بزرگ داخلی است. علاوه بر این، سیاست‌های حمایتی دولت و سرمایه‌گذاری‌های عظیم در تحقیق و توسعه، نقش کلیدی در تثبیت موقعیت آمریکا به عنوان یک رهبر جهانی در این صنعت ایفا کرده است. این مزایا به تولیدکنندگان آمریکایی اجازه داده است تا به عنوان بازیگران اصلی در بازار جهانی خودروهای تجاری حضور داشته باشند.

در رتبه‌های بعدی، چین با سهم ۱۵.۳ درصدی و ژاپن با ۱۱.۷ درصد قرار دارند. چین با بهره‌گیری از نیروی کار فراوان و هزینه‌های تولید پایین، به سرعت به یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان خودروهای تجاری تبدیل شده است. سیاست‌های

حمایتی دولت چین و سرمایه‌گذاری‌های گسترده در فناوری و تحقیق و توسعه، از عوامل مهم موفقیت این کشور در صنعت خودروسازی است. ژاپن نیز با تکیه بر تاریخچه طولانی در تولید خودرو و نوآوری‌های مداوم، توانسته است جایگاه خود را به عنوان یکی از پیشروان این صنعت حفظ کند.

دیگر کشورها نظیر هند، مکزیک، کانادا، تایلند، اسپانیا و برزیل نیز سهم قابل توجهی از تولید خودروهای تجاری دارند، هر چند که این سهم‌ها به مراتب کمتر از آمریکا، چین و ژاپن است. این کشورها با استفاده از مزیت‌های نسبی خود مانند نیروی کار ارزان، سیاست‌های تجاری مطلوب و دسترسی به بازارهای منطقه‌ای، توانسته‌اند سهمی از این بازار جهانی را به دست آورند. برای مثال، مکزیک با بهره‌گیری از نزدیکی به بازار بزرگ آمریکا و توافق‌نامه‌های تجاری متعدد، توانسته است سهم قابل توجهی از تولید خودروهای تجاری را به خود اختصاص دهد.

**ذکر این نکته ضروری است که در میان ۱۰ تولیدکننده عمده خودروهای تجاری در جهان در سال ۲۰۲۳، کشورهایی مانند آمریکا، مکزیک و کانادا بیش از ۷۵ درصد از کل تولیدات خودروهای خود را به تولید خودروهای تجاری اختصاص داده‌اند.**



منبع: سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری

### ۳.۳. مطالعه موردی نقش خودروهای تجاری در توسعه حمل و نقل کشورها

#### ۳.۳.۱. چین

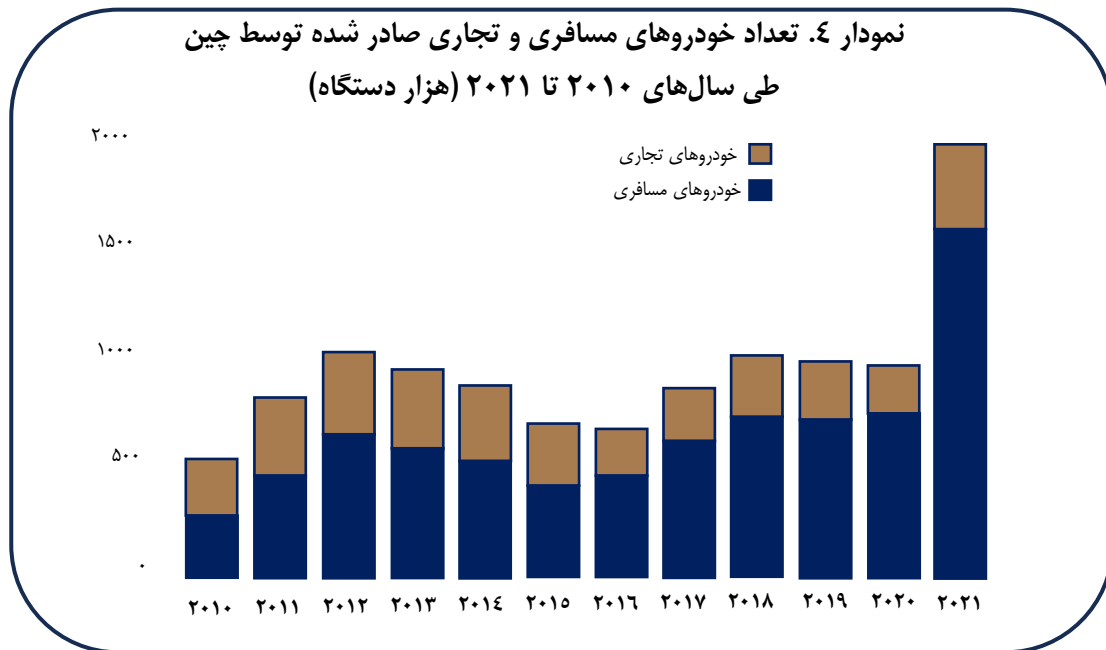
نمودار ۴ نشان دهنده تعداد خودروهای مسافری و تجاری صادر شده توسط چین طی سال های ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۱ است. مشاهده می شود که صادرات خودروها به ویژه در سال های اخیر افزایش قابل توجهی داشته است. در سال ۲۰۲۱، میزان صادرات به اوج خود رسید و از تمامی سال های گذشته به مراتب بیشتر بود. این رشد چشمگیر می تواند به بهبود شرایط اقتصادی پس از پاندمی کرونا، افزایش تقاضای جهانی برای خودروهای چینی و ارتقاء کیفیت و فناوری این خودروها مرتبط باشد.

بر اساس داده های منتشر شده توسط Statista، در بخش خودروهای تجاری، روند صادرات طی بازه زمانی مذکور با نوساناتی همراه بوده است. در سال های ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴، صادرات خودروهای تجاری به اوج خود رسید که می تواند به افزایش نیازهای صنعتی و توسعه زیرساخت های حمل و نقل در کشورهای هدف نسبت داده شود. اما از سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۷، صادرات این دسته از خودروها کاهش یافت و در سطح پایینی باقی ماند. این کاهش ممکن است به علت تغییرات در بازار جهانی، نوسانات اقتصادی و شاید حتی تحریم ها و محدودیت های تجاری باشد. این دوره ی کاهش صادرات می تواند نشان دهنده چالش های تولیدکنندگان چینی در رقابت با تولیدکنندگان بین المللی و یا مشکلاتی در زنجیره تامین باشد که منجر به کاهش تولید و صادرات شده است.

از سال ۲۰۱۸ به بعد، صادرات خودروهای تجاری مجدداً روند افزایشی پیدا کرد و در سال ۲۰۲۱ به بالاترین میزان خود رسید. این افزایش می تواند نشان دهنده بهبود وضعیت اقتصاد جهانی و بازگشت تقاضا برای خودروهای تجاری چینی باشد. علاوه بر این، ممکن است سیاست های حمایتی دولت چین در راستای توسعه صادرات و بهبود کیفیت و نوآوری در ساخت خودروهای تجاری نیز در این افزایش نقش داشته باشند. بهبود تکنولوژی، افزایش کارایی و مطابقت با استانداردهای بین المللی از عواملی هستند که ممکن است به جذب مشتریان بین المللی کمک کرده باشند. همچنین، حضور قوی تر چین در بازارهای نوظهور و توسعه همکاری های بین المللی نیز می تواند به این رشد کمک کرده باشد.

مقایسه میان خودروهای مسافری و تجاری نشان می دهد که خودروهای تجاری در بسیاری از سال ها سهم کمتری از کل صادرات خودرو را به خود اختصاص داده اند. اما در سال ۲۰۲۱، میزان صادرات خودروهای تجاری نیز به طور قابل توجهی افزایش یافته و به نزدیک ترین حد به خودروهای مسافری رسیده است. این افزایش قابل توجه در صادرات خودروهای تجاری می تواند نشانه ای از تقویت صنعت تولید خودروهای تجاری چین و افزایش اعتماد بازارهای بین المللی به کیفیت و قابلیت های این خودروها باشد. توسعه بخش لجستیک، افزایش پروژه های زیرساختی در سطح جهانی و نیاز به نوسازی ناوگان حمل و نقل نیز از دلایلی هستند که می توانند به افزایش تقاضا برای خودروهای تجاری چینی کمک کرده باشند. این روند نشان دهنده

توانمندی چین در پاسخ به نیازهای مختلف بازارهای بین‌المللی و انعطاف‌پذیری این کشور در تطبیق با شرایط متغیر اقتصادی و تجاری است.



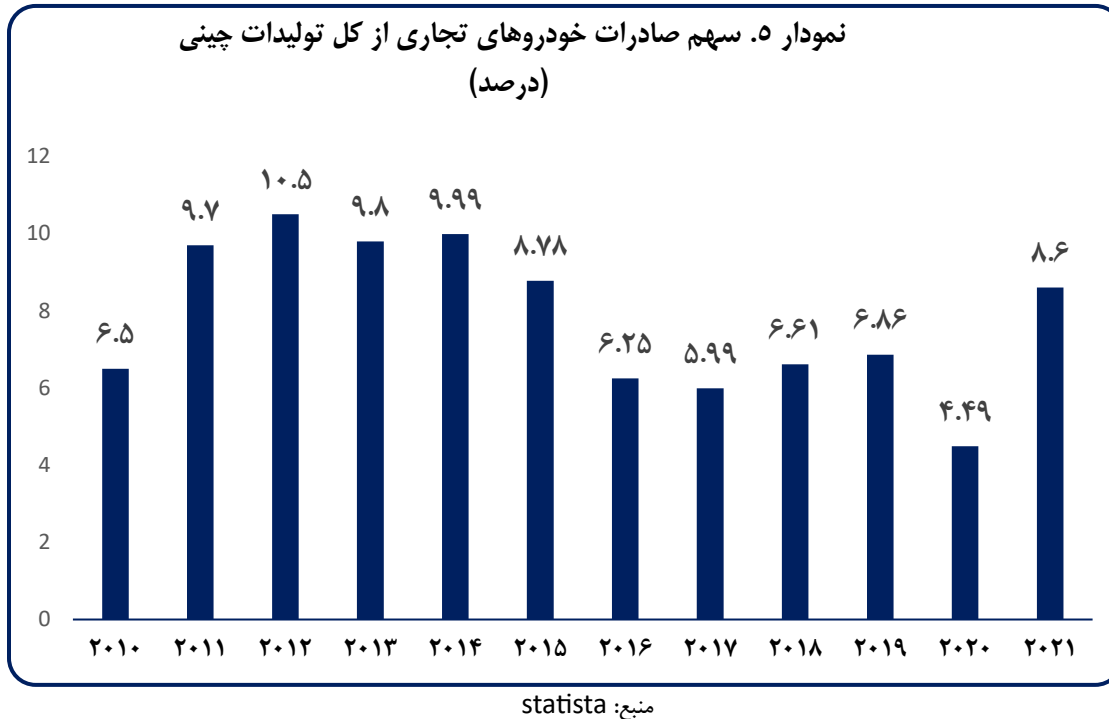
منبع: statista

سهم صادرات خودروهای تجاری از کل تولیدات چینی در بازه زمانی ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۱ نیز نشان‌دهنده تغییرات چشمگیری است. در دوره ابتدایی از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۲، سهم صادرات خودروهای تجاری به‌طور قابل توجهی افزایش یافته است. این افزایش نشان‌دهنده رشد سریع صنعت خودروسازی چین و افزایش تقاضای جهانی برای خودروهای تجاری چینی است. عوامل متعددی نظیر بهبود کیفیت تولید، فناوری‌های پیشرفته و افزایش ظرفیت تولید به این رشد کمک کرده‌اند.

در دوره ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۶، سهم صادرات خودروهای تجاری چین از کل تولیدات محصولات چینی با کاهش همراه شده و از ۸.۷۸ درصد به ۶.۲۵ درصد رسید. این افت می‌تواند به دلیل افزایش رقابت در بازارهای بین‌المللی، کاهش تقاضای جهانی و چالش‌های اقتصادی داخلی چین باشد. با این حال، از سال ۲۰۱۷ تا ۲۰۱۹، سهم صادرات دوباره به ثبات نسبی رسید و بین ۵.۹۹ تا ۶.۸۶ درصد متغیر بود. این ثبات نسبی نتیجه تلاش‌های دولت چین برای تقویت صنعت خودروسازی و حمایت از صادرات بود.

بحران کووید-۱۹ در سال ۲۰۲۰ باعث کاهش شدید سهم صادرات به ۴.۴۹ درصد شد، اما در سال ۲۰۲۱ با بهبود شرایط اقتصادی و رفع تدریجی محدودیت‌ها، سهم صادرات به ۸.۶ درصد افزایش یافت. این بازگشت قابل توجه نشان‌دهنده توانایی چین در مواجهه با بحران‌ها و بازیابی سریع از تأثیرات منفی اقتصادی است. بهبود فناوری‌های جدید نظیر خودروهای انرژی

نو<sup>۳</sup> و خودروهای خودران، همچنین توسعه زیرساخت های حمل و نقل و پروژه های بزرگی مانند طرح کمر بند و جاده، نقش مهمی در افزایش سهم صادرات خودروهای تجاری و توسعه حمل و نقل چین ایفا کرده اند.<sup>۴</sup>



شایان ذکر است، چین به طور فعال در حال افزایش سهم خود در بازار جهانی صادرات خودروهای تجاری است. در سال های اخیر، این کشور نه تنها تولید داخلی خودروهای تجاری را افزایش داده، بلکه صادرات خود را نیز به میزان قابل توجهی بالا برده است. در سال ۲۰۲۳، چین به تولید حدود ۹۱۵ هزار کامیون های متوسط و سنگین دست یافت که نسبت به سال قبل ۲۶ درصد افزایش داشت. این رشد قابل توجه، چین را در میان پنج کشور برتر صادرکننده کامیون در جهان قرار داده است.<sup>۵</sup>

<sup>۳</sup> New Energy Vehicles - شامل هر وسیله نقلیه الکتریکی مانند وسایل نقلیه الکتریکی با باتری، خودروی الکتریکی هیبریدی، خودروی الکتریکی پیل سوختی و ماشین هیدروژنی می شود.

<sup>۴</sup> <https://truckandbusbuilder.com/article/2024/03/27/china-made-commercial-vehicles-sales-rise-22-in-2023-to-more-than-4-million>

<sup>۵</sup> <http://www.researchinchina.com/Htmls/Report/2022/71740.html>



### ۳.۲.۲. کره جنوبی

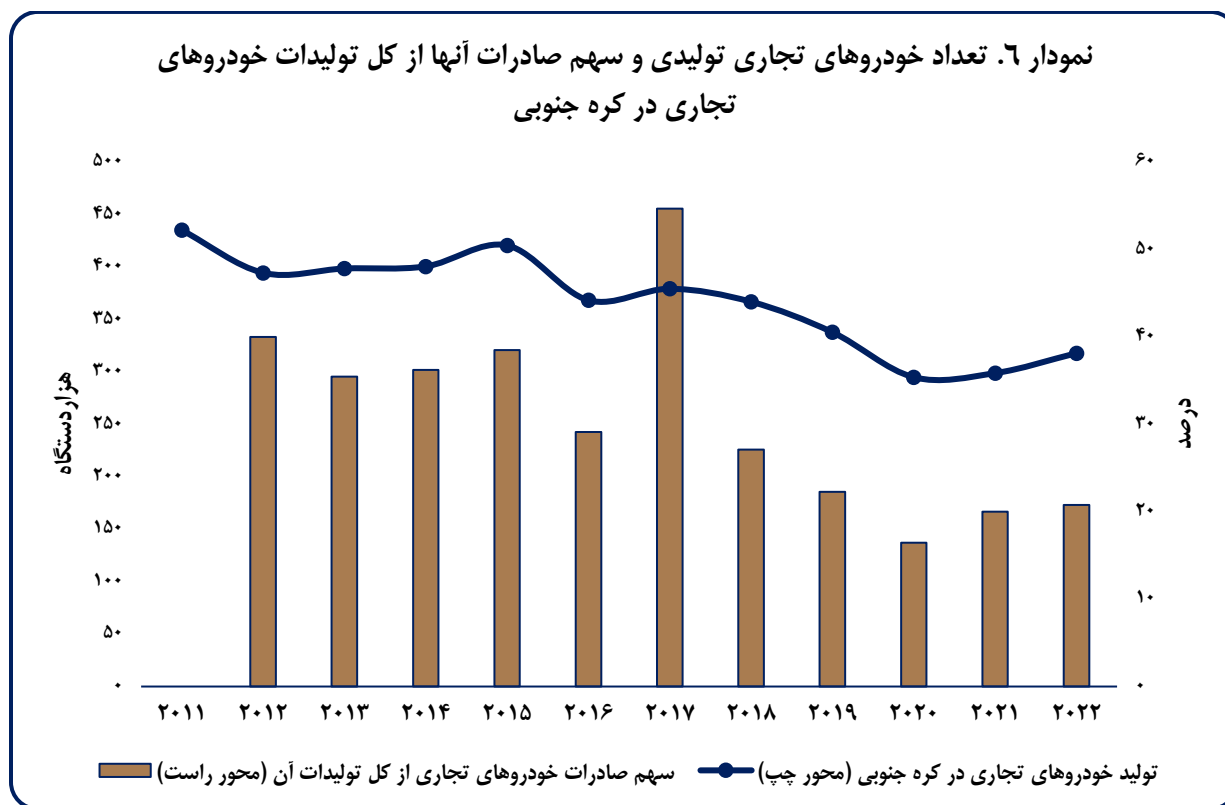
نمودار ۶، نشان دهنده تغییرات چشمگیر در تولید و صادرات خودروهای تجاری در کره جنوبی بین سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۲ است و به خوبی نشان می‌دهد که چگونه عوامل جهانی و داخلی بر این صنعت حیاتی تأثیر گذاشته‌اند. خودروهای تجاری به عنوان ستون حمل و نقل و لجستیک کره جنوبی نقش اساسی در توسعه اقتصادی این کشور ایفا می‌کنند، اما از سال ۲۰۱۸، این صنعت با چالش‌های بزرگی روبرو شده است.

بر اساس داده‌های منتشر شده توسط Statista، پس از اوج تولید خودروهای تجاری در سال ۲۰۱۷، کاهش چشمگیری در تولید مشاهده شد. یکی از مهم‌ترین دلایل این کاهش، جنگ تجاری بین آمریکا و چین بود که از سال ۲۰۱۸ آغاز شد و به شدت زنجیره تأمین جهانی را مختل کرد. افزایش تعرفه‌ها و محدودیت‌های تجاری، تولیدکنندگان خودروهای تجاری کره جنوبی را تحت فشار قرار داد و منجر به کاهش تولید شد. این جنگ تجاری نشان داد که صنعت خودروی کره جنوبی به بازارهای بین‌المللی به شدت وابسته است و تغییرات جهانی می‌توانند تأثیرات عمیقی بر آن بگذارند.

علاوه بر این، افزایش هزینه‌های تولید نقش مهمی در کاهش تولید خودروهای تجاری داشت. افزایش قیمت مواد اولیه مانند فولاد و آلومینیوم، به همراه افزایش دستمزدها و تغییرات در قوانین کارگری در کره جنوبی، هزینه‌های تولید را به طرز چشمگیری بالا برد. این عوامل باعث شدند تولیدکنندگان به دنبال راهکارهایی برای کاهش هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری باشند، که اغلب به معنای کاهش تولید بود.

در نهایت، تغییرات در تقاضای داخلی و خارجی نیز به طور قابل توجهی بر صنعت خودروی تجاری تأثیر گذاشت. افزایش شهرنشینی و تغییرات در ساختار حمل و نقل شهری در داخل کره جنوبی، به همراه رکود اقتصاد جهانی ناشی از پاندمی کووید-۱۹ در سال ۲۰۲۰ به کاهش تقاضا برای خودروهای تجاری منجر شد. بسیاری از شرکت‌ها و صنایع بزرگ در سراسر جهان با کاهش تقاضا و تعطیلی مواجه شدند، که این امر به کاهش سفارشات و تقاضای خودروهای تجاری انجامید.

سهم صادرات از تولیدات خودروهای تجاری در کره جنوبی نیز، روندی نوسانی را در طول سال‌های اخیر نشان می‌دهد که بیانگر تأثیرات متقابل عوامل مختلف اقتصادی و سیاسی است. طی دوره مورد بررسی، کاهش قابل توجهی در سهم تعداد خودروهای تجاری صادر شده از کل تولید این نوع از خودروها در کره جنوبی مشاهده می‌شود. روند کاهشی در سهم صادرات احتمالاً منجر به کاهش سهم کره جنوبی در بازار جهانی خودروهای تجاری نیز خواهد شد زیرا کاهش صادرات به معنای حضور کمتر در بازارهای بین‌المللی و کاهش رقابت‌پذیری است. این امر می‌تواند چالش‌های بیشتری را برای صنعت خودروسازی کره جنوبی در مواجهه با رقابت شدیدتر و تغییرات سریع در بازار جهانی به همراه داشته باشد.



منبع: statista

### ۳.۲.۳. ترکیه

داده‌های منتشر شده توسط انجمن صنعت خودرو ترکیه<sup>۶</sup> نشان می‌دهد که تولید خودروهای تجاری ترکیه از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۲۲ نشان‌دهنده تغییرات و روندهای مهم در این صنعت است (نمودار ۷). در دهه اول، تولید خودروهای تجاری ترکیه روند افزایشی پایدار داشت. از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۸، تولید به طور پیوسته افزایش یافت که می‌تواند نتیجه افزایش تقاضای داخلی و خارجی، سرمایه‌گذاری‌های جدید و بهبود فناوری‌های تولید باشد. با این حال، از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۲ نوسانات شدیدی در تولید دیده می‌شود. این نوسانات، به ویژه کاهش چشمگیر در سال ۲۰۰۹ و بازگشت سریع در سال ۲۰۱۰، احتمالاً تحت تأثیر بحران مالی جهانی ۲۰۰۸ بوده است.

اوج تولید خودروهای تجاری در ترکیه در سال‌های ۲۰۱۵ و ۲۰۱۷ با بیش از ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو تجاری به دست آمد. این افزایش می‌تواند بهبود شرایط اقتصادی و افزایش صادرات را نشان دهد. همچنین، ترکیه ممکن است در این دوره توانسته

<sup>6</sup> Turkish Automotive Industrial Organization



باشد سهم بیشتری از بازارهای بین‌المللی را به دست آورد. با این حال، پس از سال ۲۰۱۷ کاهش نسبی در تولید مشاهده می‌شود که می‌تواند ناشی از تغییرات در تقاضا و نیازهای بازار باشد.

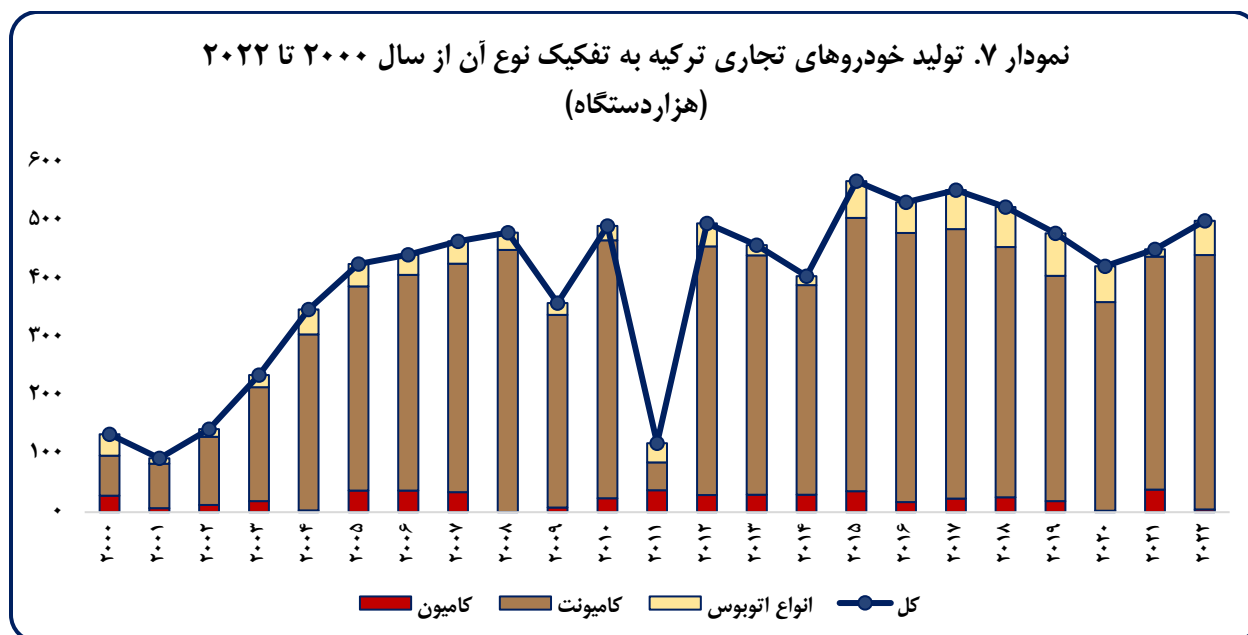
از سال ۲۰۲۰، تأثیرات همه‌گیری کووید-۱۹ نیز به وضوح در تولید خودروهای تجاری ترکیه مشاهده می‌شود. همه‌گیری باعث کاهش شدید در تولید و اختلالات عمده در زنجیره تأمین شد که در نمودار به شکل کاهش تولید در سال ۲۰۲۰ نمایان است. این کاهش ممکن است به دلیل محدودیت‌های مربوط به قرنطینه، کاهش تقاضای جهانی و مشکلات لجستیکی ناشی از همه‌گیری باشد. با این حال، بازگشت نسبی تولید در سال ۲۰۲۱ نشان‌دهنده تلاش‌های صنعت خودروسازی برای بازیابی و سازگاری با شرایط جدید است.

نمودار تولید خودروهای تجاری ترکیه از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۲۲ نمایانگر توانایی این کشور در هماهنگی با تغییرات بازار و نیازهای مشتریان است. ترکیه به عنوان یکی از تولیدکنندگان بزرگ خودروهای تجاری در منطقه، با بهره‌گیری از فرصت‌ها و مدیریت چالش‌ها، توانسته است جایگاه خود را در بازارهای بین‌المللی حفظ و تقویت کند.

بررسی جزئیات نوع خودروهای تولیدی نشان می‌دهد که کامیونت‌ها<sup>۷</sup> همواره بخش عمده‌ای از تولیدات را تشکیل داده‌اند. با این حال، در سال‌های اخیر افزایش نسبی در تولید اتوبوس‌ها به چشم می‌خورد که ممکن است نشان‌دهنده تغییر تقاضا به سمت حمل‌ونقل عمومی و نیاز به نوسازی ناوگان اتوبوس‌رانی باشد.

عوامل سیاسی و اقتصادی نیز نقش مهمی در تغییرات تولید خودروهای تجاری ترکیه داشته‌اند. تحریم‌ها، تغییرات نرخ ارز و سیاست‌های تجاری می‌توانند تأثیر مستقیمی بر هزینه تولید و تقاضای بازار داشته باشند. همچنین، سیاست‌های دولتی در حمایت از صنایع خودروسازی و تشویق صادرات به افزایش تولید کمک کرده‌اند.

<sup>۷</sup> تفاوت کامیونت و کامیون این است که کامیون بزرگتر از کامیونت بوده و مقررات حمل و نقل برای کامیون سخت‌تر است.

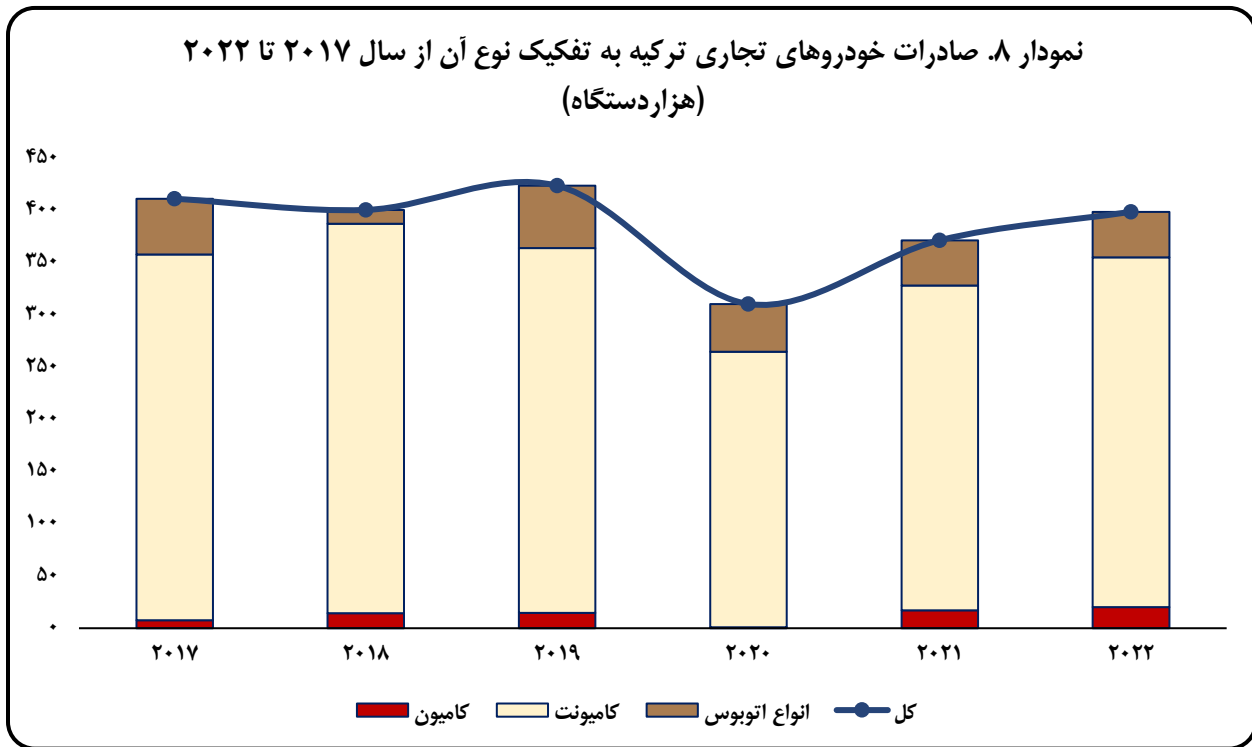


منبع: انجمن صنعت خودرو ترکیه

نمودار ۸، تصویری جامع از صادرات خودروهای تجاری ترکیه در دوره ۲۰۱۷ تا ۲۰۲۲ را ارائه می‌دهد و روندهای کلیدی در این بخش را برجسته می‌سازند. تعداد صادرات خودروهای تجاری نشان می‌دهد کامیونت‌ها به طور پیوسته بیشترین سهم را در صادرات خودروهای تجاری ترکیه بر عهده داشته‌اند. این روند پایدار نشان‌دهنده تقاضای قوی و مداوم برای کامیونت‌های تولید ترکیه در بازارهای بین‌المللی است. این موضوع می‌تواند به دلیل مزایای رقابتی این خودروها نظیر قیمت مناسب، کیفیت مطلوب و قابلیت‌های فنی بالا باشد. ثبات در سهم صادرات کامیونت‌ها از کل صادرات خودروهای تجاری (میانگین سهم ۸۵ درصدی طی ۶ سال مورد بررسی) نشان از استراتژی موفق ترکیه در حفظ و گسترش بازارهای صادراتی برای این نوع وسیله نقلیه دارد.

در مقابل، صادرات کامیون‌ها در سال ۲۰۱۹ برای سومین سال پیاپی افزایش یافت که می‌تواند ناشی از یک جهش در تقاضا یا افزایش توان تولید داخلی بوده باشد، اما کاهش قابل توجه آن در سال ۲۰۲۰ و سپس بهبود دوباره در سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ نشان‌دهنده نوساناتی است که احتمالاً به همه‌گیری کووید-۱۹ و بهبود پس از آن مربوط می‌شود.

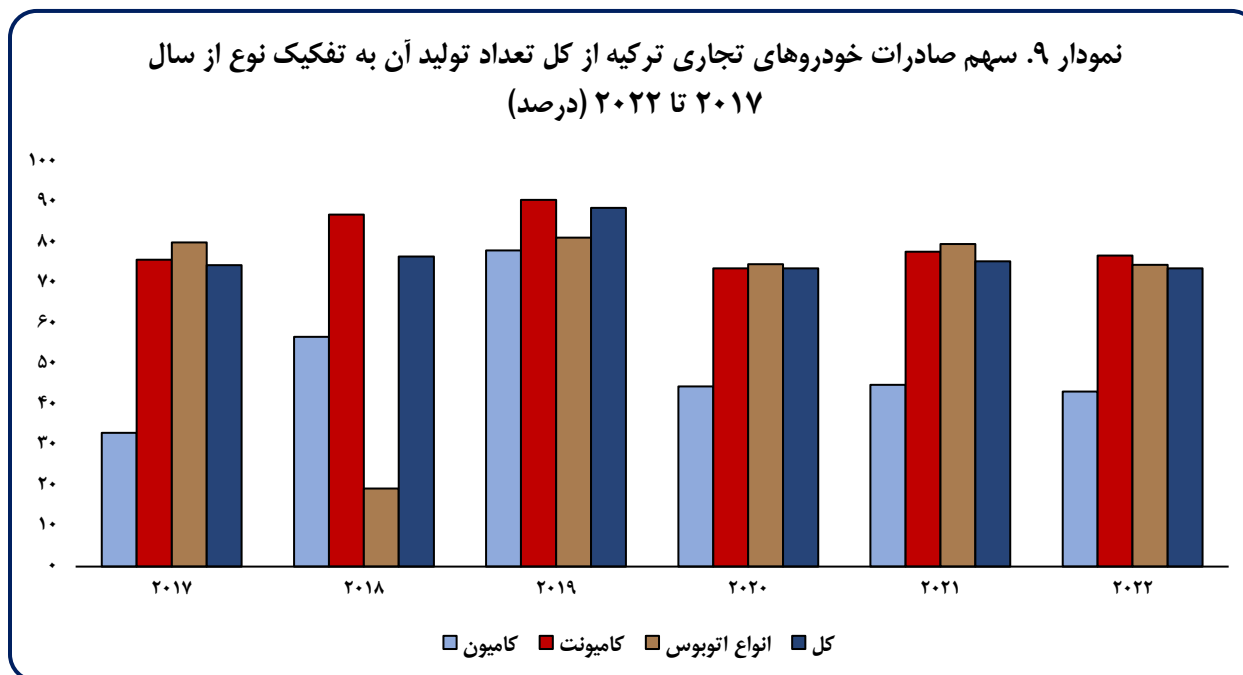
اتوبوس‌ها نیز سهم نسبتاً ثابتی (بین ۱۱ درصد تا ۱۵ درصد به جز سال ۲۰۱۸) در صادرات خودروهای تجاری ترکیه داشته‌اند. این ثبات نشان‌دهنده بازاری پایدار و مداوم برای اتوبوس‌های ترکیه‌ای است. وجود تقاضای ثابت برای این نوع وسیله نقلیه می‌تواند به دلیل اعتبار و کیفیت شناخته‌شده اتوبوس‌های تولید ترکیه باشد که همچنان در بازارهای بین‌المللی مورد استقبال قرار می‌گیرند.



منبع: انجمن صنعت خودرو ترکیه

نمودار ۹، که سهم صادرات خودروهای تجاری از کل تولید را به تفکیک نوع خودرو نمایش می‌دهد، بیانگر آن است که کامیونت‌ها تقریباً در تمامی سال‌ها بیشترین سهم از تولید داخلی را به خود اختصاص داده‌اند. این امر نشان‌دهنده تمرکز استراتژیک صنعت خودروسازی ترکیه بر روی تولید کامیونت‌ها است که به دلیل تقاضای پایدار و قابلیت‌های صادراتی بالا، بخش مهمی از ظرفیت تولید داخلی را به خود اختصاص داده است. کاهش و افزایش سهم کامیونت‌ها از تولید کل نیز بازتاب‌دهنده تغییرات مشابه در صادرات این نوع خودروها است. اوج‌گیری سهم کامیونت‌ها در سال ۲۰۱۹ و کاهش آن در

سال های بعد، می تواند به تغییرات در بازارهای هدف و یا تطابق با شرایط جدید تولید و تقاضا مرتبط باشد. این تغییرات می تواند به دلیل سیاست های تجاری جدید، تغییرات در نرخ های تعرفه یا حتی تغییرات در ترجیحات مصرف کنندگان باشد.

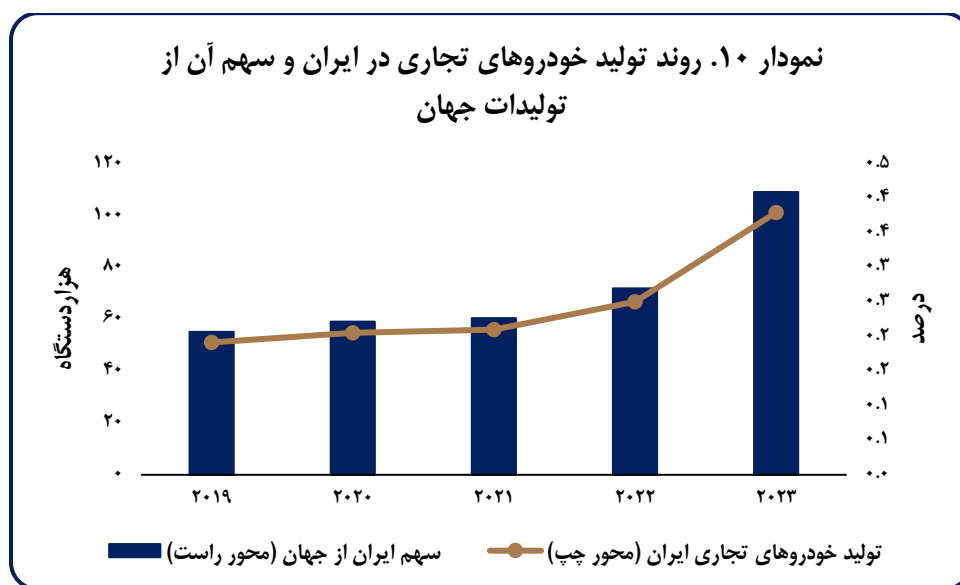


منبع: انجمن صنعت خودرو ترکیه

در مجموع، تحلیل دو نمودار ۸ و ۹ نشان دهنده آن است که ترکیه با بهره گیری از یک استراتژی متوازن و تطبیق پذیر، توانسته است جایگاه خود را در بازارهای بین المللی حفظ کند و حتی در برخی بخش ها گسترش دهد. نوسانات موجود در برخی بخش ها نیازمند تحلیل های عمیق تر و استراتژی های خاص برای بهبود و تثبیت شرایط است. استراتژی ترکیه در حفظ سهم بالای کامیونت ها و اتوبوس ها از تولید کل و تمرکز بر افزایش صادرات این بخش ها، نشان دهنده رویکردی هوشمندانه و مدبرانه در مدیریت تولید و صادرات خودروهای تجاری است که می تواند به عنوان الگویی برای سایر بخش های صنعتی مورد استفاده قرار گیرد

## ۴. وضعیت ایران در صنعت خودروهای تجاری

طی سال‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۳، تولید خودروهای تجاری در ایران به طور قابل توجهی افزایش یافته است. با بررسی نمودار می‌بینیم که تولیدات از حدود ۵۱ هزار دستگاه در سال ۲۰۱۹ شروع شده و در سال ۲۰۲۳ به بیش از ۱۰۰ هزار دستگاه رسیده است. همچنین، سهم ایران از تولیدات جهانی خودروهای تجاری نیز روندی صعودی داشته است. در سال ۲۰۱۹، این سهم حدود ۰.۲ درصد بوده و تا سال ۲۰۲۳ به ۰.۴ درصد افزایش یافته است.



منبع: سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری

بر اساس داده‌های منتشر شده توسط انجمن خودروسازان ایران (جدول ۱)، مشاهده می‌شود که تولید خودروهای تجاری در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۴۰۱ افزایش ۲۵ درصدی را تجربه کرده است. برای مثال، تولید وانت از ۱۲۵.۶ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۱ به ۱۶۶.۳ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۲ رسیده که افزایش ۳۲ درصدی را نشان می‌دهد و عامل اصلی افزایش تولید خودروهای تجاری در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۴۰۱ محسوب می‌شود. همچنین تولید کامیونت، کامیون و کشنده با افزایش ۵ درصد از ۳۴.۳ هزار دستگاه به ۳۶.۱ هزار دستگاه رسیده است. اگرچه تولید وانت و کامیونت، کامیون و کشنده طی بازه مذکور با افزایش همراه بوده، اما تولید دیگر انواع خودروهای تجاری کاهش یافته است. تولید ون از ۳.۲ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۱ به ۳.۱ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۲ کاهش یافته است که کاهشی ۳ درصدی را نشان می‌دهد. همچنین تولید مینی‌بوس و میدل‌باس و اتوبوس نیز با کاهش چشم‌گیری مواجه شده است. تولید مینی‌بوس و میدل‌باس از ۱.۱ هزار دستگاه به ۰.۶ هزار دستگاه و تولید اتوبوس از ۱.۴ هزار دستگاه به ۰.۹ هزار دستگاه کاهش یافته که نشان‌دهنده کاهش‌های به ترتیب ۴۶

درصدی و ۳۶ درصدی است. این کاهش ها به وضوح نشان دهنده مشکلات ساختاری و چالش های اساسی در تولید خودروهای تجاری است.

با توجه به رشد روزافزون تقاضا برای خودروهای تجاری، به ویژه در بخش هایی که تولید داخلی دچار کاهش شده است، نیاز به واردات این نوع خودروها بیش از پیش احساس می شود. واردات خودروهای تجاری می تواند به عنوان راهکاری موثر برای جبران کمبود تولید داخلی، تأمین نیازهای حیاتی بازار و همچنین حمایت از توسعه و بهبود زیرساخت های حمل و نقل کشور مطرح شود. با توجه به شرایط فعلی، تمرکز بر تسهیل واردات خودروهای تجاری نه تنها ضروری، بلکه حیاتی به نظر می رسد.

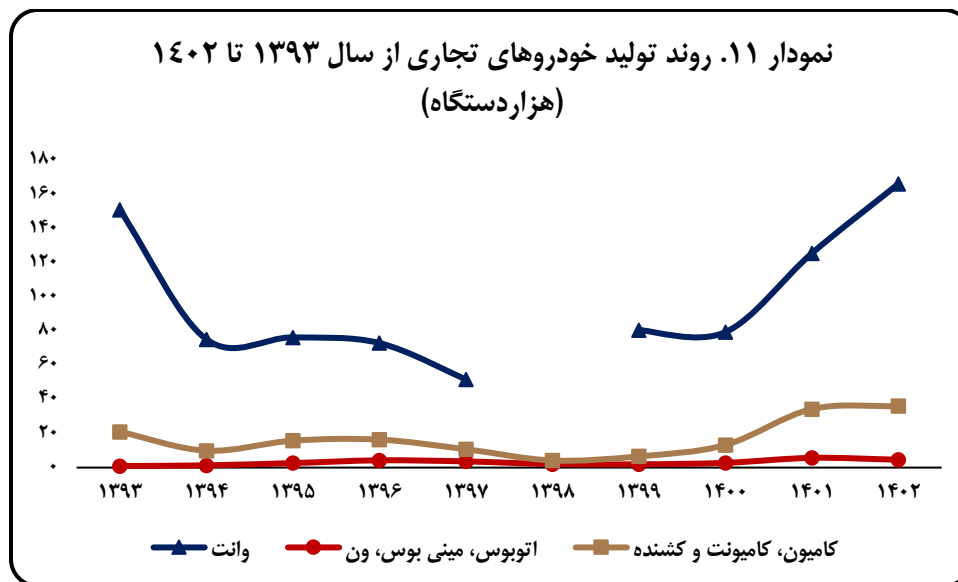
جدول ۱. تولید خودروهای تجاری به تفکیک انواع آن (هزار دستگاه)

نوع محصول	۱۴۰۱	۱۴۰۲	تغییرات	فروردین ۱۴۰۲	فروردین ۱۴۰۳	تغییرات
وانت	۱۲۵.۶	۱۶۶.۳	٪۳۲	۷.۸	۷.۵	-%۴
ون	۳.۲	۳.۱	-%۳	۰.۳	۰.۱	-%۵۵
مینی بوس و میدل باس	۱.۱	۰.۶	-%۴۶	۰.۰۵	۰.۰۲	-%۶۳
اتوبوس	۱.۴	۰.۹	-%۳۶	۰.۰۶	۰.۰۷	٪۶
کامیون، کامیونت و کشنده	۳۴.۳	۳۶.۱	٪۵	۱.۸	۰.۷	-%۶۱
جمع کل خودروهای تجاری	۱۶۵.۶	۲۰۷	٪۲۵	۱۰	۸.۴	-%۱۶

منبع: انجمن خودروسازان ایران

نمودار ۱۱ که روند تولید خودروهای تجاری در ایران را از سال ۱۳۹۳ تا ۱۴۰۲ نشان می دهد، به وضوح حاکی از نوسانات چشمگیر در تولید انواع مختلف این خودروها است. تولید وانت ها در این دوره با افت و خیزهای قابل توجهی همراه بوده و پس از یک دوره کاهش تا سال ۱۳۹۸، به ثبات نسبی رسیده و از سال ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۲ با رشدی چشمگیر مواجه شده و به بالاترین میزان خود رسیده است. این روند افزایشی، احتمالاً می تواند ناشی از افزایش تقاضا برای این نوع خودروها باشد. در مقابل، تولید کامیونت و کشنده ها نیز با نوساناتی مشابه، اما با دامنه کمتر، همراه بوده و پس از کاهش تدریجی از سال ۱۳۹۷، با افزایش هایی در سال های بعد مواجه شده است. تولید این خودروها در سال های اخیر به سطوح بالاتری رسیده که نشان دهنده بهبود نسبی در این بخش است. برخلاف خودروهای تجاری مذکور، وضعیت تولید اتوبوس، مینی بوس و ون بسیار متفاوت و نگران کننده است.





منبع: انجمن خودروسازان ایران و وزارت صمت

\* آمار تولید وانت برای سال ۱۳۹۸ توسط وزارت صمت منتشر نشده است و آمار مربوط به اتوبوس، مینی بوس و ون برای سال‌های ۱۳۹۳ و ۱۳۹۴ تنها شامل اتوبوس و مینی بوس می‌شود.

جدول ۲، میانگین تولید ماهانه خودروهای تجاری را برای وانت، اتوبوس، مینی بوس و ون و کامیون، کامیونت و کشنده از سال ۱۳۹۳ تا ۱۴۰۲ در کنار تولید ماهانه این خودروها در فروردین ۱۴۰۳ نشان می‌دهد. با نگاهی به این آمار، مشخص می‌شود که میانگین تولید ماهانه وانت‌ها در دهه گذشته ۸.۱ هزار دستگاه بوده، اما تولید در فروردین ۱۴۰۳ به ۷.۵ هزار دستگاه کاهش یافته است که هرچند جزئی، می‌تواند زنگ خطری برای کاهش بیشتر در ماه‌های آینده باشد. در بخش اتوبوس، مینی بوس و ون، میانگین تولید ماهانه طی ده سال گذشته ۰.۲۵ هزار دستگاه بوده، در حالی که این رقم در فروردین ۱۴۰۳ به ۰.۱۹ هزار دستگاه کاهش یافته است. این کاهش قابل توجه نشان‌دهنده چالش‌های جدی در تولید این نوع خودروها است که می‌تواند به کاهش عرضه و اختلال در بازار به ویژه در مورد تولید کامیون، کامیونت و کشنده‌ها منجر شود. میانگین تولید ماهانه این دسته از خودروها در دهه گذشته ۱.۴ هزار دستگاه بوده، اما در فروردین ۱۴۰۳ تولید به ۰.۷ هزار دستگاه کاهش یافته است. این کاهش ۵۰ درصدی نشان‌دهنده بحرانی بالقوه در صنعت حمل و نقل کشور است که می‌تواند تأثیرات منفی گسترده‌ای بر زنجیره تأمین و لجستیک داشته باشد. با توجه به این آمار، روند نزولی تولید خودروهای تجاری به وضوح قابل مشاهده است و در صورت ادامه، احتمال مواجهه با کمبود تولید به شدت افزایش می‌یابد. این کمبود نه تنها به تأمین نیازهای بازار آسیب می‌رساند، بلکه می‌تواند زیرساخت‌های حمل و نقل کشور را نیز تحت تأثیر قرار دهد. بنابراین، اتخاذ راهکارهای استراتژیک نظیر تسهیل واردات خودروهای تجاری ضروری به نظر می‌رسد تا از بروز مشکلات جدی‌تر جلوگیری شود و نیازهای حیاتی بازار به موقع تأمین گردد.

جدول ۲. میانگین تولید ماهانه خودروهای تجاری (۱۳۹۳-۱۴۰۲) و مقایسه با تولید فروردین ۱۴۰۳ (هزار دستگاه)

تولید فروردین ۱۴۰۳	میانگین تولید ماهانه از سال ۱۳۹۳ تا ۱۴۰۲	
۷.۵	۸.۱	وانت
۰.۱۹	۰.۲۵	اتوبوس، مینی بوس، ون
۰.۷	۱.۴	کامیون، کامیونت و کشنده

منبع: انجمن خودروسازان ایران، وزارت صمت و محاسبات کارشناسی

با استناد به «قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی کشور و حمایت از کالای ایرانی» و با توجه به نامه شماره ۱۰۹۹۸۹۵ به تاریخ ۱۴۰۲/۰۷/۰۵ وزارت صمت مبنی بر صیانت از حقوق تولیدکنندگان داخلی، در جدول ۳ نیاز حمل و نقل جاده‌ای کشور با توجه به درخواست سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور برای سال ۱۴۰۲ برآورد شده است. تعداد کشنده با بارگیر غیرثابت و کامیون با بارگیر ثابت با سن بیش از مرز فرسودگی حدود ۲۲۰ هزار دستگاه اعلام شده و نیاز به ۳۴ هزار دستگاه جدید وجود دارد که در راستای تحقق آن ۳۸ هزار دستگاه از طریق تولید و ۹ هزار دستگاه نیز از طریق واردات در نظر گرفته شده است. این درحالی است که تحقق برنامه تولید در سال ۱۴۰۲ نشان می‌دهد که تولید کامیون، کامیونت و کشنده در سال ۱۴۰۲ حدود ۳۶ هزار دستگاه بوده و کمتر از برآورد صورت گرفته است. تولید اتوبوس نیز در سال ۱۴۰۲ که ۸۹۲ دستگاه بوده توانسته حدود ۸۹ درصد برآورد صورت گرفته را محقق کند. در سال ۱۴۰۲ همچنین حدود ۶۰۲ دستگاه مینی بوس تولید شده که این رقم در مقایسه با برآورد انجام شده اختلاف ۶۰۸ دستگاهی را نشان می‌دهد و در واقع تنها ۴۰ درصد آن را محقق کرده است. در انتها نیز در خصوص ون‌های مسافری که در سال ۱۴۰۲ برای تولید آن رقم ۷ هزار دستگاه در نظر گرفته شده بود در عمل تنها ۳ هزار دستگاه تولید شده است.

جدول ۳. خودروهای تجاری مورد نیاز آئین نامه اجرایی بند ص تبصره ۷ قانون بودجه سال ۱۴۰۲ (دستگاه)

نوع خودرو	تعداد با سن بیش از مرز فرسودگی	تعداد نیاز اعلام شده سازمان	برنامه تولید ۱۴۰۲	نیاز به واردات با احتساب خودروهای فرسوده و تنظیم بازار
کشنده با بارگیر غیر ثابت	۸۸۱۹۶	۱۴۰۰۰	۲۵۰۰۰	۲۰۰۰
کامیون با بارگیر ثابت	۱۳۲۲۹۳	۲۰۰۰۰	۱۳۰۰۰	۷۰۰۰
اتوبوس (برون شهری)	۷۲۷۴	۴۰۰۰	۱۰۰۰	۳۵۰۰
مینی بوس	۲۳۶۰۵	۱۰۰۰۰	۱۵۰۰	۹۰۰۰
ون مسافری	-	۵۰۰۰	۷۰۰۰	۲۰۰۰

منبع: نامه شماره ۱۰۹۹۸۹۵ به تاریخ ۱۴۰۲/۰۷/۰۵ وزارت صمت

براساس بند الحاقی ۱ ماده ۵۹ قانون برنامه پنج‌ساله هفتم توسعه جمهوری اسلامی، دولت می‌تواند برای هر دستگاه اتوبوس یا کشنده جاده‌ای با عمر بیش از ۲۵ سال که از دور خارج شود، مجوز واردات یک دستگاه جدیدتر با عمر کمتر از ۱۰ سال را صادر کند. این تصمیم با هدف نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور اتخاذ شده است. برای تحقق این هدف، هیأت وزیران آیین‌نامه اجرایی را تصویب خواهد کرد که شامل مشوق‌های مالی نظیر تخفیف در عوارض گمرکی است. با توجه به وجود ۹۵ هزار دستگاه اتوبوس و کشنده فرسوده، ضروری است دولت در خصوص تامین نیاز وارداتی این نوع از خودروهای تجاری و نوسازی ناوگان حمل و نقل، تدابیر لازم را اتخاذ نماید.

علی‌رغم که بنا بر اعلام نیاز سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور برای سال ۱۴۰۲ واردات حدود ۲۰۰۰ دستگاه کامیون کشنده در نظر گرفته شده بود، مطابق با آمار واردات کامیون‌های کشنده در سال ۱۴۰۲، تنها ۷۳۳ دستگاه از این کالا به کشور وارد شده که درواقع ۳۷ درصد از نیاز وارداتی را تامین کرده است.

با توجه به کاهش تولید خودروهای تجاری در فروردین ۱۴۰۳ و پیش‌بینی ادامه روند کاهشی آن در مقایسه با ۱۰ سال گذشته، نیاز به واردات خودروهای تجاری به‌منظور جبران کمبودها و تأمین نیازهای بازار بیش از پیش ضروری به نظر می‌رسد.

## ۵. نتیجه گیری و توصیه های سیاستی

برای تحقق اهداف مربوط به بخش حمل و نقل در سال ۱۴۰۳، ضروری است که سیاست گذاران به استراتژی ای جامع و چندجانبه روی آورند که نه تنها بر افزایش تولید خودروهای تجاری متمرکز باشد بلکه بر بهبود زیرساخت ها، بهره‌وری و ارتقاء زنجیره ارزش نیز توجه داشته باشد. با توجه به پیش بینی رشد ۱۰ درصدی بخش حمل و نقل در قانون برنامه هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران و کاهش تولید خودروهای تجاری در فروردین ۱۴۰۳ نسبت به مدت مشابه سال قبل، احتمالاً با ادامه این روند خودروهای تجاری نمی‌توانند نقشی موثر در تحقق رشد مذکور ایفا کنند. در نتیجه، تأمین نیازهای بازار بدون برنامه‌ریزی دقیق و اجرایی دشوار خواهد بود.

تخصیص بهینه تسهیلات مالی و اعتباری، کاهش تعرفه‌های واردات مواد اولیه و قطعات و ایجاد مشوق‌های مالی برای تحقیق و توسعه فناوری‌های نوین، می‌تواند به افزایش ظرفیت تولیدی و بهبود کیفیت محصولات کمک کند. بهبود زیرساخت‌های تولید و افزایش سرمایه‌گذاری در این بخش نیز باید به صورت جدی مورد توجه قرار گیرد تا تولیدکنندگان داخلی بتوانند به طور مؤثرتری نیازهای بازار را برآورده کنند.

ارتقاء زنجیره ارزش در صنعت خودروسازی از دیگر موضوعات حیاتی است. برای دستیابی به این هدف، باید بر توسعه و تقویت تمام اجزای زنجیره ارزش از تأمین مواد اولیه تا تولید نهایی و خدمات پس از فروش تمرکز شود. این امر نیازمند همکاری نزدیک بین تولیدکنندگان، تأمین‌کنندگان قطعات و مراکز تحقیق و توسعه است. توسعه فناوری‌های نوین و افزایش بهره‌وری در تمامی مراحل زنجیره ارزش نیز می‌تواند منجر به کاهش هزینه‌ها و افزایش کیفیت محصولات شود.

علاوه بر افزایش تولید، برنامه‌ریزی دقیق برای واردات خودروهای تجاری نیز ضروری است. در بخش‌هایی که تولید داخلی قادر به تأمین نیازهای بازار نیست، واردات موقت و هدفمند می‌تواند به عنوان راه‌حلی موثر عمل کند. این رویکرد به ویژه در بخش‌های ون، مینی‌بوس و اتوبوس که کاهش تولید چشم‌گیری را تجربه کرده‌اند، می‌تواند تا زمان بهبود تولید داخلی، نیازهای بازار را برآورده کند و از ایجاد کمبودهای شدید جلوگیری نماید.

برنامه‌های نوسازی و جایگزینی خودروهای فرسوده نیز باید به صورت جدی پیگیری شود. ارائه تسهیلات و مشوق‌های مالی برای خرید خودروهای جدید، ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای تعمیر و نگهداری خودروهای تجاری و افزایش نظارت بر کیفیت خودروهای تولیدی و وارداتی می‌تواند به نوسازی ناوگان حمل و نقل کشور کمک کند. این اقدامات می‌تواند موجب افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌های نگهداری و تعمیرات شود.

به علاوه، توجه به توسعه بازارهای صادراتی برای خودروهای تجاری ایرانی می‌تواند نقش مهمی در افزایش تولید و بهبود وضعیت صنعت خودروسازی ایفا کند. با افزایش سهم ایران از تولیدات جهانی خودروهای تجاری، باید استراتژی‌های بازاریابی



و توسعه بازارهای خارجی به طور جدی مورد توجه قرار گیرد. این اقدامات می تواند به افزایش درآمدزایی و رشد اقتصادی کمک کرده و تولیدکنندگان داخلی را در مسیر توسعه پایدار قرار دهد.

در نهایت، برای مواجهه با چالش های پیش رو و تحقق اهداف مربوط به بخش حمل و نقل، لازم است تا رویکردی جامع و چندجانبه اتخاذ شود که شامل افزایش تولید، ارتقاء زنجیره ارزش، برنامه ریزی واردات، نوسازی ناوگان و توسعه بازارهای صادراتی باشد. این رویکرد باید با همکاری نزدیک بین دولت، بخش خصوصی و نهادهای مرتبط به صورت مستمر پیگیری و اجرا شود تا بتوان به طور مؤثری به نیازهای روزافزون بازار پاسخ داده و رشد پیش بینی شده در حمل و نقل را محقق ساخت.



پیوست ۱

شماره: ۱۰۹۹۸۹۵  
تاریخ: ۱۴۰۲/۰۷/۰۵  
پیوست: ندارد



جمهوری اسلامی ایران  
وزارت صنعت، معادن و تجارت  
سال چهارم - تورم - رشد تولید

معاونت صنایع حمل و نقل  
معاون وزیر

جناب آقای مهدی شیغمی  
معاون محترم وزیر و رئیس کل سازمان توسعه تجارت ایران  
موضوع: خودروهای مورد نیاز آیین نامه اجرایی بند (ص) تبصره (۷) قانون بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور

آئی - حائز اهمیت

با سلام و احترام،  
عطف به نامه شماره ۱۱۱۱۴۸۷۱ مورخ ۱۴۰۲/۰۷/۰۴ معاون محترم وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای به آگاهی می‌رساند، به استناد «قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی کشور و حمایت از کالای ایرانی» و با توجه به نامه شماره ۲۱۶۹۸۱ مورخ ۱۴۰۲/۰۶/۱۴ سازمان بازرسی کل کشور مبنی بر صیانت از حقوق تولید کنندگان داخلی که از دغدغه‌های مقام معظم رهبری بوده است، بدین وسیله نیاز حمل و نقل جادهای کشور با توجه به درخواست سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای به شرح ذیل اعلام می‌شود. شایسته است دستور فرمایید پس از منظور نمودن سقف نیاز واردات در سامانه جامع تجارت، مراتب برای اطلاع عموم متقاضیان ابلاغ شود.

ردیف	نوع خودرو	تعداد با سن بیش از مرز فرسودگی	تعداد نیاز اعلام شده سازمان	برنامه تولید امسال	نیاز واردات با احتساب خودروهای فرسوده و تنظیم بازار (دستگاه)	توضیحات
۱	کشنده با بارگیر غیر ثابت	۸۸.۱۹۶	۱۴.۰۰۰	۲۵.۰۰۰	۲.۰۰۰	۱- اولویت با خودروهایی است که پیش از ابلاغ آیین نامه اجرایی بند (ص) تبصره (۷) قانون بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور در تاریخ ۱۴۰۲/۰۵/۲۸ وارد امکان گمرکی شده‌اند. (دارای قبضه ائبار مورد تأیید گمرک جمهوری اسلامی ایران)
۲	کامیون با بارگیر ثابت	۱۳۲.۲۹۳	۲۰.۰۰۰	۱۳.۰۰۰	۷.۰۰۰	۲- به منظور تنظیم بازار خودرو، از محل سایر محصولات واردات خودروهای نو نیز در دستور کار وزارت متبوع قرار دارد.
۳	اتوبوس (برون شهری)	۷.۲۷۴	۴.۰۰۰	۱.۰۰۰	۳.۵۰۰	
۴	مینی بوس	۲۳.۶۰۵	۱۰.۰۰۰	۱۵.۰۰	۹.۰۰۰	
۵	ون مسافری	-	۵.۰۰۰	۷.۰۰۰	۲.۰۰۰	

شایان ذکر است، نام‌های تجاری مورد نظر می‌بایست با هماهنگی «سازمان ملی استاندارد ایران» و «سازمان حفاظت محیط زیست» و از محل محل‌های دارای تأییدیه خدمات پس از فروش توسط «معاونت تجارت و خدمات وزارت متبوع» اعلام شود.

منوچهر منطقی  
رئیس

رونوشت:

جناب آقای ناریوش امانی معاون محترم وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای برای آگاهی  
جناب آقای علیرضا شاه میرزایی معاون محترم تجارت و خدمات برای آگاهی و صدور دستور مقتضی  
جناب آقای عبدالله توکلی لاهیجانی مدیر کل محترم دفتر صنایع خودرو برای آگاهی