



صنعت خودرو ایران

گزارش تحلیلی همراه با پیش بینی ۵ ساله تا سال ۲۰۱۷

فصل سوم - سال ۲۰۱۳

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

«مسئولیت صحت و سقم این گزارش بر عهده کانون نیست و تصمیم‌گیری مبتنی بر این داده‌ها مسئولیتی را برای کانون ایجاد نمی‌کند. همچنین سیاست‌های اتخاذ شده و مفروضات در نظر گرفته شده و پیش‌بینی‌های انجام شده لزوماً مورد تأیید کانون نیست.»



« سخن آغازین

در جای جای اهداف مقرر در اساسنامه کانون نهادهای سرمایه گذاری ایران، ضرورت تهیه گزارش‌های تحلیلی، به منظور ارتقاء کارایی و تعمیق بازار اوراق بهادار و بهره‌مندی بیشتر اعضای مورد تأکید واقع شده است. ارتقاء و توسعه دانش حرفه‌ای مدیران و کارکنان کانون از طریق گسترش و بهبود آموزش‌های حرفه‌ای، توسعه روابط با مؤسسات آموزشی و پژوهشی داخلی و خارجی، انجام تحقیقات و انتشار نشریات تخصصی، ارائه اطلاعات و گزارش‌های تحلیلی در حوزه فعالیت نهادهای عضو کانون جهت انجام تحقیقات کاربردی، همچنین بررسی و تحقیق در مورد دیدگاهها، مشکلات و موانع کسب و کار اعضای کانون در بازار اوراق بهادار و انعکاس آن به مقامات مسئول و ارائه پیشنهادهایی برای رفع این مشکلات و موانع و بالاخره پایش تحولات و عملکرد بازار اوراق بهادار با هدف نیل به بازار اوراق بهاداری کارآمد و منصفانه از جمله رسالت‌های گذاشته شده بر دوش کانون می‌باشد.

از دیگر سوی ضرورت حفظ استقلال و عدم جانبداری از یک عضو، بنگاه یا کسب و کار خاص عضو کانون، همواره سرلوحه موضع‌گیری‌ها و فعالیت‌های کانون بوده و پیوسته کوشش شده منابع کانون تا سرحد ممکن در راستای منافع مشترک اعضای و بدون شائبه تورش به یک حوزه خاص مصرف شود. در همین راستا دپارتمان «تحلیل و پایش بازار» کانون با هدف تمرکز این دسته از فعالیت‌ها و گسترش آن پایه ریزی شد و به جهت وابستگی تحلیل‌های خرد به شاخص‌های کلان و پیش‌بینی آن‌ها، رسالت اصلی این واحد تمرکز بر تحلیل‌های فراملی، ملی و نهایتاً تحلیل در سطح یک صنعت خاص قرار داده شد و تحلیل‌های خرد تر از سطح صنعت همچون تحلیل بنگاه از حوزه وظایف این دپارتمان خارج شد. در ابتدای راه به منظور بهره‌مندی از تجارب سایر مراجع و مؤسسات تحلیلی با سابقه بین‌المللی و نیز به جهت دستیابی به یک روش‌شناسی مورد تأیید و تأکید برای انجام این گونه تحلیل‌ها، تصمیم بر این شد که الگوهای بین‌المللی سرلوحه کار قرار گرفته و در گام اول ترجمه‌ای از آن‌ها در اختیار اعضای کانون گزارده شود و در ادامه با متناسب سازی آن تحلیل‌ها با شرایط کشور، به بومی سازی و بسط و توسعه آن همت گمارده شود.

آنچه پیش روی شماسست اولین گام‌هایی است که در این راستا برداشته شده و برای اولین بار در بازار سرمایه کشور ارائه می‌شود که به یقین بازخوردهای شما تحلیلگران در بهبود آتی آن مؤثر خواهد افتاد. ذکر این نکته خالی از لطف نیست که به رغم تعدیل، اصلاح و حذف سوگیری‌های انجام شده در برآوردها و پیش‌بینی‌های انجام پذیرفته در متن اصلی گزارش حاضر، آنچه ارائه می‌شود لزوماً همسو با سیاست‌ها، خط‌مشی‌ها و پنداشت‌های کانون نهادهای سرمایه گذاری ایران نیست و تنها به عنوان یک گزارش تحلیلی برگردان شده به منظور الگوگیری تهیه شده است.

دکتر بهروز خدارحمی

دبیر کل کانون نهادهای سرمایه گذاری ایران

« مقدمه

در زمان‌های نه چندان دور فقدان اطلاعات دلیل عمده ناکارآمدی تصمیم‌گیری‌ها قلمداد می‌شد. در آن مقطع اداره‌کنندگان بنگاه‌های اقتصادی به شدت تشنه حداقل اطلاعات جهت تصمیم‌گیری بودند. اما اکنون به نظر می‌آید وضعیت به شدت متفاوت شده است. بسیاری از دانشمندان حوزه اطلاعات در عصر حاضر فزونی اطلاعات را سبب پیچیدگی و عدم بهینگی تصمیمات می‌دانند. با ظهور فضای مجازی در هر لحظه تولید اطلاعات با سرعت نمایی افزایش می‌یابد. از این رو در شرایط حاضر اطلاعات مرتبط، به هنگام و معتبر نیاز اصلی مدیران کسب و کار است.

با در نظر گرفتن مختصات فوق مشخص می‌شود که ساماندهی اطلاعات و استفاده به موقع از این عنصر حیات بخش چقدر در پویایی تصمیم‌گیری‌ها اثر خواهد داشت و شرکت‌هایی که مأموریت خود را ساماندهی اطلاعات جهان می‌دانند چقدر انتخاب راهبردی داشته‌اند.

با درک حساسیت و اهمیت مسائل فوق، مدیریت ارشد کانون نهادهای سرمایه‌گذاری اقدام به ایجاد دپارتمان تحت عنوان «تحلیل و پایش بازار» کرده است که مأموریت اصلی آن پایش بازار و صنایع بااهمیت کشور جهت ارائه اطلاعات صحیح، مرتبط و به‌هنگام به سرمایه‌گذاران است. این گونه اقدامات قطعاً می‌تواند ثمرات خیری برای سرمایه‌گذاران داشته باشد و آن‌ها را در اتخاذ تصمیم درست یاری نماید.

این دپارتمان در میان مدت در صدد آن است که گزارش‌های تحلیلی از فضای کسب و کار و تحلیل صنایع مختلف توسط شبکه تحلیل‌گران کانون - که به مرور شکل خواهد گرفت - تولید شود و در دسترس اعضا و سایر نهادها قرار گیرد. اما در بررسی‌های مختلف به نظر رسید در کوتاه مدت جهت آغاز ارتباط با مخاطبین و آشنا شدن با ساختار گزارش‌های حرفه‌ای تلاش شود از گزارش‌های شناخته شده مؤسسات بین‌المللی معتبر نظیر بانک جهانی، صندوق بین‌المللی پول، بیزینس مانیاتور و مؤسساتی از این دست استفاده شود. هر چند که اعتراف می‌کنیم در چنین گزارش‌هایی سوگیری و جهت‌گیری‌های متعددی وجود دارد اما به نظر می‌رسد با علم به این نکته، می‌توان از چنین گزارش‌هایی به عنوان یک ورودی در تصمیم‌گیری‌ها استفاده نمود.

لازم به ذکر است از آنجایی که ارائه برخی نکات مطرح شده در این گزارش‌ها خلاف قوانین کشور می‌باشد، تلاش شده است تغییراتی در برخی از عبارات صورت پذیرد و باینکه به صورت کلی عبارت حذف شود که البته این تغییرات اجتناب‌ناپذیر بوده است.

گزارش پیش رو ترجمه گزارش «تحلیل صنعت خودرو ایران» بیزینس مانیاتور است که برای فصل سوم سال ۲۰۱۳ تهیه شده است. امید است که مفید واقع شود.

واحد تحلیل و پایش بازار کانون نهادهای سرمایه‌گذاری ایران

فهرست

وضعیت صنعت خودروسازی ایران	۶
تحلیل نقاط قوت و ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها	۷
پیش‌بینی وضعیت صنعت خودروسازی	۱۱
پیش‌بینی اقتصاد کلان	۱۳
رتبه‌بندی ریسک / بازده صنعت خودروسازی	۱۶
مشخصات شرکت‌ها	۱۸
بررسی وضعیت صنعت خودروسازی در منطقه	۲۵
بررسی صنعت خودروسازی جهان	۲۷
پیش‌بینی جمعیتی	۲۹
روش‌شناسی	۳۲

« وضعیت صنعت خودروسازی ایران

خودرو ادعا می‌کند در حال حاضر در ساخت این مدل خود کفا شده است و قصد دارد ظرفیت روزانه خود را تا ۲,۵۰۰ واحد افزایش دهد.

ایران خودرو در ماه آوریل اعلام کرد که قصد دارد در سال جاری ۵۵۰,۰۰۰ خودرو بدون حمایت از منابع خارجی تولید کند. این شرکت قصد دارد اتومبیل‌های سواری، مانند رنو، سمند و بارو شاسی بلند را تولید کند. حسین نجاری، معاون بخش تولید ایران خودرو اعلام کرد: «این شرکت با استفاده از قطعات ساخته شده توسط قطعه‌سازان ایرانی، تولید روزانه ۲,۰۰۰ خودرو را در دستور کار خود قرار داده است».

مراحل برنامه‌ریزی ساخت یک کارخانه جدید تولید خودرو در حال انجام است. این کارخانه در سال ۲۰۱۵ به بهره‌برداری خواهد رسید. با توجه به گزارش‌های ایسنا، این کارخانه ظرفیت تولید سالانه ۵ میلیون واحد را دارد و اولین خودرو کاملاً ملی را تولید خواهد کرد که حدود ۱۰,۰۰۰ تا ۲۰,۰۰۰ دلار فروخته خواهد شد. اگر پیش‌بینی تولید این تعداد خودرو درست باشد، اعتقاد بر این است که رسیدن به این ظرفیت فوق‌العاده بلندپروازانه است به همین دلیل کل این ظرفیت در پیش‌بینی‌ها لحاظ نمی‌شود و باید در انتظار تأییدی برای ظرفیت‌های پیش‌بینی شده کارخانه جدید بود.

با این حال، در کوتاه‌مدت فرصت‌هایی برای تولیدکنندگان وجود دارد. براساس گفته‌های غلامرضا شافعی، رئیس سازمان توسعه و نوسازی صنایع (ایدرو)^(۳)، صنعت خودرو به دلیل مشکلات تأمین سرمایه در گردش به واسطه تحریم‌ها ضربه جدی ندیده است. وی اشاره کرده است: این مسأله باعث شده خودروسازان از حدود ۵۰ درصد ظرفیت خود استفاده کنند. در حالی که به نظر می‌رسد بخش بانکداری در بحران بماند، امید اندکی وجود دارد که در طول سال جاری این قضیه بهبود یابد.

در پایان سال ۲۰۱۲، تولید خودرو در ایران ۴۰ درصد کاهش یافت و در ۲۰ مارس ۲۰۱۳، نیز همزمان با اتمام سال شمسی کاهش مشابهی در تولید خودرو صورت گرفت. اگرچه در ماه‌های اخیر سال ۱۳۹۱ شمسی بهبودهایی در تولید خودرو مشاهده می‌شود، این اعتقاد وجود دارد که با وجود کمبود سرمایه و تحریم‌های غرب هنوز هم خطرات بسیاری برای تولید این صنعت وجود دارد. پیش‌بینی می‌شود برای سال آینده، تولید خودرو بیش از ۵ درصد کاهش یابد.

براساس اطلاعات به‌دست آمده از سازمان بین‌المللی سازندگان وسایل نقلیه موتوری^(۱)، ایران ۸۴۸,۰۰۰ خودروی سواری تولید کرده است، که برای اولین بار بعد از سال ۲۰۰۸ تولید به کمتر از ۱ میلیون واحد رسیده است. به طور مشابه، تولید خودروهای تجاری^(۲) پس از تولید بیش از ۲,۰۰۰,۰۰۰ واحد به مدت دو سال، به ۱۴۱,۱۱۰ واحد کاهش یافت. برای سال شمسی، کل تولیدات خودرو ۷۸۸,۰۰۰ واحد و تولید خودرو تجاری ۱۳۲,۰۰۰ واحد بوده است که این مقدار با توجه به فشارهای موجود و عقب‌نشینی شرکای خارجی با توجه ممنوعیت صادرات، تا حد زیادی قابل پیش‌بینی بود. این باور وجود دارد که وضعیت برای خودروسازان داخلی بهبود می‌یابد، البته این بهبود به کندی صورت می‌گیرد. اطلاعات ماهانه از انجمن تولیدکنندگان خودرو در ایران نشان می‌دهد که برای فوریه ۲۰۱۳، تولیدات سالانه، ۳۷ درصد کاهش داشته است، در حالی که در ماه گذشته ۴۵ درصد کاهش و در دو ماه گذشته نیز ۵۳ درصد کاهش اتفاق افتاده است.

بسیاری از افزایش قیمت‌ها مربوط به تولید پژو ۲۰۶ توسط ایران خودرو در دسامبر ۲۰۱۲ بود. تولید ۲۰۶ زمانی متوقف شد که شرکت فرانسوی اجزاء مورد نیاز تولید پژو ۲۰۶ را به دلیل تحریم‌های بین‌المللی به ایران صادر نمی‌کرد، اما ایران

1. International Organisation of Motor Vehicle Manufacturers

2. commercial vehicle

3. chairman of the country's Industrial Development and Renovation Organisation (IDRO)



« تحلیل نقاط قوت و ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها

❖ نقاط قوت

- ◀ ایران، بزرگ‌ترین بازار تولیدکننده خودرو در خاورمیانه است.
- ◀ مشارکت با خودروسازان خارجی به شکل وسیعی متوقف شده است و محدوده مدل‌های تولید شده توسط بنگاه‌های خودروسازی ایران به روز شده است.

❖ نقاط ضعف

- ◀ حمایت شدید از بازار داخلی
- ◀ ایران جزو کشورها تحریم‌شده توسط امریکا است که در نتیجه این کشور را از محدوده سرمایه‌گذاری تولیدکنندگان امریکایی خارج کرده است.

تولیدکنندگان داخلی قطعات و اجزاء خودرو با محدودیت‌های ظرفیتی روبرو هستند که به معنی وابستگی بیشتر به واردات خارجی در مونتاژ خودرو خواهد بود.

ایران خودرو درگیر مشکلات مالی است و دولت از طریق کمک‌های مالی و اضطراری از این شرکت حمایت می‌کند.

❖ فرصت‌ها

- ◀ کوچکترین توقف در واردات خودرو باعث افزایش

میزان کالاهای تخلیه‌نشده در پایانه‌های گمرکی خواهد شد.

◀ با رشد بخش خودروسازی ایران، وابستگی به قطعات و اجزاء خارجی افزایش خواهد یافت.

◀ طرح یک میلیارد دلاری خودروهای فرسوده به میزان زیادی باعث رونق فروش وسایل نقلیه خواهد شد.

◀ بعد از هشدار رئیس‌جمهور به ایران خودرو و سایپا که در صورت عدم کاهش قیمت‌های نهایی، تعرفه‌های واردات ایران خودرو به میزان ۱۰ درصد کاهش خواهد یافت؛ این دو شرکت ملزم به کاهش قیمت‌ها بین ۱۰ تا ۲۲ درصد شدند.

❖ تهدیدها

◀ به دلیل تحریم‌ها علیه برنامه هسته‌ای ایران، این کشور منطقه ممنوع باری محموله‌های تجاری بین‌المللی خواهد بود که بر روی واردات قطعات خودرو، سرمایه‌گذاری‌های مشترک با بنگاه‌های خارجی در آینده و بازار صادراتی ایران در خاورمیانه تأثیر می‌گذارد.

◀ وضعیت سیاسی کشور، اهمیت بالایی در تعیین وضعیت کل اقتصاد ایران دارد.

تحلیل وضعیت سیاسی

❖ نقاط قوت

- از زمان سرنگونی خاندان پهلوی در سال ۱۹۷۹، سطح فساد سیاسی در ایران کاهش یافته است و وضعیت توزیع ثروت بهبود یافته است.
- سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و نیروی بسیج کاملاً به حاکمیت وفادار هستند که این موضوع به حفظ ثبات اجتماعی کمک بسیاری می‌کند.

❖ نقاط ضعف

- از نظر کشورهای غربی، ایران وضعیت چالش برانگیزی در حوزه حقوق بشر در منطقه دارد و به زعم آن‌ها حاکمیت در جمهوری اسلامی ایران متهم به محدود کردن برخی از آزادی‌ها است. به دلیل حوادث انتخابات سال ۲۰۰۹ تعدادی از روزنامه‌نگاران و معترضان علیه دولت در حال حاضر در وضعیت نامناسب هستند.
- در حالی که تصمیم‌گیری نهایی بر عهده مقامات عالی‌تر ایران است، کشور به شدت دچار تکثر شده است و اجماع بین سیاست‌مداران به سختی حاصل می‌شود.
- اعتراضات در جریان انتخابات ریاست جمهوری ماه ژوئن سال ۲۰۰۹، یکپارچگی قبلی کشور را خدشه دار کرده است.

❖ فرصت‌ها

- قدرت مجلس شورای اسلامی ایران (پارلمان ایران) بیشتر از آن چیزی است که تصور می‌شود؛ اقدام ۱۵۰ عضو مجلس (از بین ۲۹۰ نفر) برای مسئول دانستن رئیس جمهور ایران در کنترل وضعیت اقتصادی این کشور در سال ۲۰۱۲ نشان از وجود بازرسی و نظارت در این کشور است.

❖ تهدیدها

- ادامه مناقشات هسته‌ای منجر به افزایش تحریم‌های آتی آمریکا و اتحادیه اروپا علیه ایران خواهد شد و همچنین احتمال حمله نظامی به کشور را در پی دارد.
- ریسک مناقشات قومی در ایران همیشه وجود داشته است.
- سطح بیکاری جوانان بسیار بالا است.
- افزایش دخالت نیروهای نظامی در حوزه‌های سیاسی و اقتصادی، باعث ایجاد چالش در وضعیت موجود در بلندمدت خواهد شد.

تحلیل وضعیت اقتصادی

❖ نقاط قوت

- ایران، بعد از عربستان سعودی، دومین دارنده ذخایر اثبات شده نفتی و بعد از روسیه دومین دارنده ذخایر اثبات شده گازی است.
- ایران صرف نظر از گاز و نفت، از نظر سایر منابع نیز کشوری غنی است و در بخش کشاورزی نیز قدرتمند است.

❖ نقاط ضعف

- مصرف داخلی انرژی‌های هیدروکربنی به سرعت در حال افزایش است، از سوی دیگر تکنولوژی در این بخش در حال فرسوده شدن است و تأثیر منفی بر روی ظرفیت استخراج نفت و گاز کشور ایران خواهد گذاشت.
- تحریم‌های بین‌المللی باعث کاهش علاقه شرکت‌های نفتی خارجی به انتقال تکنولوژی‌ها و تجهیزات مورد نیاز ایران برای حفظ سطوح تولیدی خواهد شد.

❖ فرصت‌ها

- بخش گاز ایران هنوز یک بخش توسعه نیافته است و فضای قابل توجهی برای بیشینه سازی درآمدهای گازی وجود دارد.
- جمعیت در حال رشد به همراه کمبود مسکن مورد نیاز، فرصت‌هایی را برای سرمایه‌گذاری در زمینه ساخت و ساز واحدهای مسکونی ایجاد می‌کند.

❖ تهدیدها

- کاهش روابط ایران با انجمن‌های بین‌المللی به دلیل برنامه هسته‌ای، منجر به تحمیل تحریم‌های اقتصادی بیشتر توسط سازمان ملل متحد و امریکا علیه ایران خواهد شد.
- کاهش قیمت‌های جهانی نفت اثر چشمگیری بر اقتصاد ایران دارد. اگرچه صندوق ذخیره ارزی با هدف حمایت از اقتصاد در شرایط کاهش قیمت‌های نفت ایجاد شده است، اما ذخایر آن به میزان بسیار زیادی صرف مخارج افراطی دولت شده و موجودی آن در شرف اتمام است.
- به دلیل تورم بالا و سقوط ریال، فرار سرمایه به احتمال زیاد ادامه خواهد یافت.

تحلیل فضای کسب و کار

❖ نقاط قوت

- قانون حمایت و تشویق سرمایه‌گذاری خارجی از سرمایه‌گذاران خارجی حمایت می‌کند و فرصت‌های خوبی برای بازگشت سود به مبدأ اصلی سرمایه ایجاد کرده است.
- اگرچه از زمان انقلاب اسلامی ایران، سطح مهارت‌های کارآفرینی ایرانیان به میزان زیادی کاهش یافته است، اما ایرانی‌ها شخصاً توانسته‌اند تا حدودی این مهارت‌ها را بازسازی کنند که یک عامل بالقوه تشویقی برای سرمایه‌گذاران خارجی است.

❖ نقاط ضعف

- با وجود علائم تشویقی اخیر، میزان پیشرفت در برنامه خصوصی‌سازی بسیار کند است.
- در حال حاضر بنگاه‌های خارجی نمی‌توانند مالکیت منابع هیدروکربنی ایران را در اختیار داشته باشند. براینده معاملات "بیع متقابل" در ایران نسبت به سایر نقاط دیگر دنیا موارد سودمند کمتری دارد و در نتیجه امید به سرمایه‌گذاری جدید را کاهش می‌دهد.

❖ فرصت‌ها

- طبق قانون برنامه پنج ساله چهارم طی سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۰۹، دولت ایران امتیازهای انحصاری مالیاتی و گمرکی نهادها و مؤسسات شبه دولتی را حذف کرد.
- دولت ایران فاز اول پروژه سوآپ نفتی را با روسیه، قزاقستان و ترکمنستان آغاز کرده است. این خط لوله، باکو در آذربایجان را به دریای مدیترانه از طریق گرجستان تا سیحان در ترکیه متصل خواهد کرد که رقیبی برای خط لوله امریکا خواهد بود.

❖ تهدیدها

- تحریم‌های سازمان ملل، امریکا و اتحادیه اروپا در مورد سیستم بانکداری و بخش‌های انرژی ایران، برقراری مبادلات مالی با مؤسسات ایرانی را برای شرکت‌های خارجی بسیار دشوار و سرمایه‌گذاری در بخش انرژی ایران را با ریسک زیاد همراه کرده است.
- بلافاصله بعد از انتشار خبر ورشکستگی مؤسسات خیریه به دلیل وام‌دهی بی ضابطه، نظارت بانک مرکزی بر این مؤسسات به شدت افزایش یافته است.

«پیش بینی وضعیت صنعت خودروسازی»

فروش و تولید صنعت خودروسازی ایران، ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۷

پیش بینی ۲۰۱۷	پیش بینی ۲۰۱۶	پیش بینی ۲۰۱۵	پیش بینی ۲۰۱۴	پیش بینی ۲۰۱۳	برآورد ۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	
۱,۰۵۴,۷۲۸	۹۶۷,۶۴۱	۸۹۵,۹۶۴	۸۵۳,۲۹۹	۸۷۶,۳۴۶	۱,۰۳۰,۹۹۵	۱,۵۹۰,۰۰۰	۱,۴۹۳,۰۰۰	فروش کل (CBUs) ^(۱)
۰/۹	۰/۸	۰/۵	-۲/۶	-۰/۱۵	-۳۵/۲	۶/۵	۱۰/۷	فروش: وسایل نقلیه (دستگاه) درصد تغییر سالیانه
۸۲۷,۴۵۰,۱	۹۶۷,۶۴۱	۸۹۵,۹۶۴	۸۵۳,۲۹۹	۸۷۶,۳۴۶	۱,۰۳۰,۹۹۵	۱,۵۹۰,۰۰۰	۱,۴۹۳,۰۰۰	فروش: خودروهای سواری (دستگاه)
۹/۰	۸/۰	۵/۰	-۲/۶	-۱۵/۰	-۳۵/۲	۶/۵	۷/۱۰	فروش: خودروهای سواری (دستگاه)، درصد تغییر سالانه
۱,۶۱۸,۵۱۳	۱,۴۸۰,۴۶۳	۱,۲۰۸,۵۰۳	۱,۰۲۵,۶۹۰	۹۴۱,۰۶۶	۹,۸۹۱,۱۰	۱,۶۴۸,۵۰۵	۱,۵۹۹,۴۵۴	تولید: وسایل نقلیه (دستگاه)
۹/۳	۲۲/۵	۱۷/۸	۹/۰	-۴/۹	-۴۰/۰	۳/۱	۱۴/۶	تولید: وسایل نقلیه (دستگاه) درصد تغییر سالیانه
۹/۳	۲۲/۵	۱۷/۸	۹/۰	۴/۹	-۴۰/۰	۳/۱	۱۴/۶	تولید: وسایل نقلیه (دستگاه) میلیون
۱,۴۶۲,۱۶۴	۱,۳۲۹,۲۴۰	۱,۰۶۳,۳۹۲	۸۸۶,۱۶۰	۸۰۵,۶۰۰	۸۴۸,۰۰۰	۱,۴۱۳,۲۷۶	۱,۳۶۷,۰۱۴	تولید: خودروهای سواری (دستگاه)

تولید وجود دارد. پیش بینی می شود برای سال تقویمی، تولید خودرو بیش از ۵ درصد کاهش یابد.

براساس اطلاعات به دست آمده از سازمان بین المللی سازندگان وسایل نقلیه موتوری، ایران ۸۴۸,۰۰۰ خودروی سواری تولید کرده است، که برای اولین بار بعد از سال ۲۰۰۸ تولید به کمتر از ۱ میلیون واحد رسیده است. به طور مشابه، تولید خودروهای تجاری پس از تولید بیش از ۲,۰۰۰,۰۰۰ واحد به مدت دو سال، به ۱۴۱,۱۱۰ واحد کاهش یافت. برای سال ششمی، کل تولیدات خودرو ۷۸۸,۰۰۰ واحد و تولید خودرو تجاری ۱۳۲,۰۰۰ واحد بوده است که این مقدار با توجه به فشارهای موجود و عقب نشینی شرکای خارجی با توجه ممنوعیت صادرات، تا حد زیادی قابل پیش بینی بود. این باور وجود دارد که وضعیت برای خودروسازان داخلی بهبود می یابد، البته این بهبود به کندی صورت می گیرد. اطلاعات ماهانه از انجمن تولیدکنندگان خودرو در ایران نشان می دهد که برای فوریه ۲۰۱۳، تولیدات سالانه، ۳۷ درصد کاهش داشته است،

در پایان سال ۲۰۱۲، تولید خودرو در ایران ۴۰ درصد کاهش داشت، و در ۲۰ مارس ۲۰۱۳، همزمان با اتمام سال شمسی کاهش مشابهی در تولید خودرو صورت گرفت. اگرچه در ماه های اخیر سال شمسی بهبودهایی در تولید خودرو مشاهده می شود، این اعتقاد وجود دارد که با وجود کمبود سرمایه و تحریم های غرب هنوز هم خطرات بسیاری برای تولید وجود دارد. پیش بینی می شود برای سال تقویمی، تولید خودرو بیش از ۵ درصد کاهش یابد.

❖ وضعیت صنعت خودروسازی ایران

در پایان سال ۲۰۱۲، تولید خودرو در ایران ۴۰ درصد کاهش داشت، و در ۲۰ مارس ۲۰۱۳، همزمان با اتمام سال شمسی کاهش مشابهی در تولید خودرو صورت گرفت. اگرچه در ماه های اخیر سال شمسی بهبودهایی در تولید خودرو مشاهده می شود، این اعتقاد وجود دارد که با وجود کمبود سرمایه و تحریم های غرب هنوز هم خطرات بسیاری برای

1. Completely Build Unit



در حالی که در ماه گذشته ۴۵ درصد کاهش و در دو ماه گذشته نیز ۵۳ درصد کاهش اتفاق افتاده است.

بسیاری از افزایش قیمت‌ها مربوط به تولید پژو ۲۰۶ توسط ایران خودرو در دسامبر ۲۰۱۲ بود. تولید ۲۰۶ زمانی متوقف شد که شرکت فرانسوی اجزاء مورد نیاز تولید پژو ۲۰۶ را به دلیل تحریم‌های بین‌المللی به ایران صادر نمی‌کرد، اما ایران خودرو ادعا می‌کند در حال حاضر در ساخت این مدل خودکفا شده است و قصد دارد ظرفیت روزانه خود را تا ۲,۵۰۰ واحد افزایش دهد.

ایران خودرو در ماه آوریل اعلام کرد که قصد دارد در سال جاری ۵۵۰,۰۰۰ خودرو بدون حمایت از منابع خارجی تولید کند. این شرکت قصد دارد اتومبیل‌های سواری، مانند رنو، سمند و باردو شاسی بلند را تولید کند. حسین نجاری، معاون بخش تولید ایران خودرو اعلام کرد: «این شرکت با استفاده از قطعات ساخته شده توسط قطعه‌سازان ایرانی، تولید روزانه ۲,۰۰۰ خودرو را در دستور کار خود قرار داده است.»

مراحل برنامه‌ریزی ساخت یک کارخانه جدید تولید خودرو در حال انجام است. این کارخانه در سال ۲۰۱۵ به بهره‌برداری خواهد رسید. با توجه به گزارش‌های ایسنا، این کارخانه ظرفیت تولید سالانه ۵ میلیون واحد را دارد و اولین خودرو کاملاً ملی را تولید خواهد کرد که حدود ۱۰,۰۰۰ تا ۲۰,۰۰۰ دلار فروخته خواهد شد. اگر پیش‌بینی تولید این تعداد خودرو درست باشد، اعتقاد بر این است که رسیدن به این ظرفیت، فوق‌العاده بلندپروازانه است به همین دلیل کل این ظرفیت در پیش‌بینی‌ها لحاظ نمی‌شود و باید در انتظار تاییدی برای ظرفیت‌های پیش‌بینی شده کارخانه جدید بود.

با این حال، در کوتاه‌مدت فرصت‌هایی برای تولیدکنندگان وجود دارد. براساس گفته‌های غلامرضا شافعی، رئیس سازمان توسعه و نوسازی صنایع (ایدرو)، صنعت خودرو به دلیل مشکلات تأمین سرمایه در گردش به واسطه تحریم‌ها ضربه جدی ندیده است. وی اشاره کرده است: این مسأله باعث شده خودروسازان از حدود ۵۰ درصد ظرفیت خود استفاده کنند. در حالی که به نظر می‌رسد بخش بانکداری در بحران بماند، امید اندکی وجود دارد که در طول سال جاری این قضیه بهبود یابد.

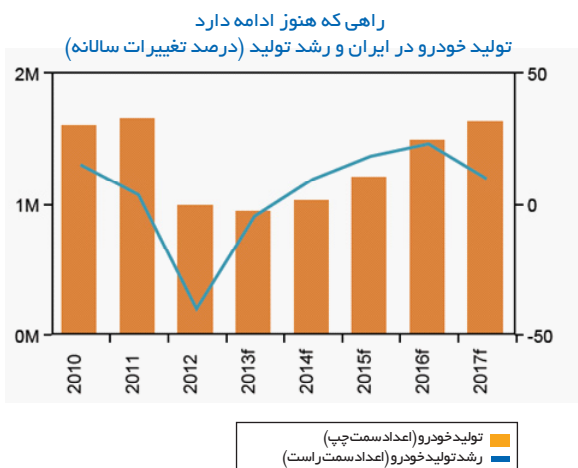
با توجه به گزارش سایت خبری زاویا^(۱)، در ماه می، سازمان توسعه تجارت ایران فهرستی شامل ۲۵ نوع خودرو با برندهای جهانی را منتشر کرد و اعلام کرد در سال جاری واردات این خودروها به کشور مجاز است. این فهرست شامل برندهای کیا و هیوندایی کره جنوبی، موتور^(۲) چین و برندهای فیات و آلفا رومئو^(۳) ایتالیایی است. با وجود واردات ۳۴۱,۴۴ خودرو

در سال ۲۰۱۳-۲۰۱۲، که بیش از ۱۱,۳ درصد خودروهای کشور از نظر قیمت و تعداد است، ایران با کمبود سرمایه در گردش مواجه است و واردات خودروهای با موتور بیش از ۲,۵۰۰ سی‌سی ممنوع شده است.

صادرات گزارش‌های مبنی بر توقف صادرات خودرو در ایران با آغاز سال جدید شمسی در ۲۱ مارس، چشم‌انداز بازار را مبهم ساخته است؛ بازاری که در حال حاضر نیز در انتهای جدول رتبه‌بندی ریسک/بازده صنعت خودرو در خاورمیانه و شمال آفریقا قرار دارد. با توجه به کاهش سطح تولید به دلیل کاهش و یا توقف همکاری با بنگاه‌های خارجی در اثر اجرای تحریم‌های بین‌المللی و گزارش‌های مبنی بر ممنوع کردن واردات خودروهای ایرانی توسط کشور عراق، هرگونه تلاش برای خودکفایی بیشتر در این صنعت با مشکلات فراوانی روبرو خواهد بود.

با توجه به گزارش زاویا، در سال گذشته شمسی بیش از ۹۲۰,۰۰۰ خودرو در ایران تولید شده که از این تعداد حداقل ۷۸۸,۰۰۰ خودرو سواری بوده است. همچنین بیش از ۴۴,۰۰۰ خودرو با ارزش بیش از ۱ میلیارد دلار به ایران وارد شده است. براساس گزارش ایسنا، امارات متحده عربی، کره جنوبی و کویت سه کشور اصلی صادرکننده خودرو به ایران هستند که هر کدام به ترتیب ۵۷ درصد، ۲۷ درصد و ۴ درصد از کل خودروهای صادر شده را تشکیل می‌دهند. ایران قصد دارد تا سال ۲۰۲۵ حداقل ۳ میلیون خودرو تولید و ۱ میلیون خودرو صادر کند.

با توجه به گزارش زاویا، صنعت خودروی ایران در طول ۱۱ ماه اول سال شمسی ایران، با ۴۹,۴۹۲ دستگاه با ارزش ۲۹۴ میلیون دلار صادر کرده است. این میزان رشد قابل توجهی نسبت به سال گذشته داشته است که صادرات ۱۸,۴۵۵ خودرو ۹۶ میلیون دلار حاصل شد. در این مدت، ۳۸,۳۹۹ خودرو از امارات متحده عربی، کره جنوبی و کویت با هزینه ۹۳۲ میلیون دلار وارد شده است.



1. Zawyar
2. SAIC
3. Alfa Romeo



۲۰۱۷ تولید ناخالص داخلی واقعی به‌طور متوسط ۲/۴ درصد رشد کند.

چشم‌انداز مصرف بخش خصوصی

قدرت خرید ایرانیان به دلیل تورم بالا، به‌طور پیوسته در طول چند ماهه گذشته کاهش یافته و خرید کالاهای اساسی بسیار مشکل شده است. بنا به گزارش مرکز آمار ایران، تورم سالانه در مارس ۲۰۱۳، ۳۱/۵ درصد نسبت به سال قبل افزایش یافته است. پیش‌بینی می‌شود در سال ۱۳۹۲ شمسی تورم سالانه به‌طور متوسط به ۲۵ درصد برسد، در حالی که پیش‌بینی شده بود تورم سالانه در سال مالی ۱۳۹۱، ۲۸ درصد باشد. علاوه بر این، به دلیل افزایش مستمر قیمت ارز در بازار آزاد دسترسی به کالاهای وارداتی کاهش یافته است. براساس گزارش‌های منتشر شده، در ۷ آوریل ۲۰۱۳ دلار به ارزش ۳۶،۵۰۰ ریال خرید و فروش شده در حالی که در ژانویه ۲۰۱۲، ۱۸،۰۰۰ ریال دادوستد شد. پیش‌بینی می‌شود در گزارش‌های پیش‌رو دلار در بازار ۳۹،۰۰۰ ریال خرید و فروش شود.

تأثیر متقابل افزایش قیمت‌ها و تضعیف ارزش پول سبب خواهد شد که سطح بیکاری در سال ۲۰۱۳ بالا باقی ماند. براساس آمار رسمی، در سال ۲۰۱۱ حدود یک سوم از جمعیت کشور دچار سوء‌تغذیه هستند. گزارش‌های اخیر نشان می‌دهد که همزمان با افزایش قابل توجه قیمت محصولات لبنی در سال گذشته، فروش این محصولات در حدود ۳۰ درصد کاهش یافت. به رغم اینکه منابع غیررسمی گزارش می‌دهند که در پاییز ۲۰۱۲، نرخ بیکاری در عدد ۱۱/۲ درصد متوقف شده است که این مقدار در مقایسه با مدت مشابه در سال ۲۰۱۱، ۰/۶ درصد کاهش داشته است، گزارش‌ها نشان می‌دهند نرخ بیکاری در حال افزایش است. به نظر می‌رسد نرخ بیکاری واقعی به ویژه در مناطق شهری حداقل ۲۰ درصد باشد. اگرچه در سال ۲۰۱۳ کاهش مصرف بخش خصوصی ادامه خواهد داشت، به دلیل تأثیرات پایه‌ای ناشی از تحریم‌ها در مقایسه با سال ۲۰۱۲ سرعت کاهش کمتر شده است. پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۳ مصرف بخش خصوصی ۱ درصد کاهش یافته و در سال ۲۰۱۴ به رشد ۰/۷ درصد برسد، در حالی که مصرف بخش خصوصی در سال ۲۰۱۲، ۰/۵ درصد کاهش داشته است.

چشم‌انداز مخارج دولتی

به دلیل کاهش درآمدهای نفتی که ۵۳ درصد از کل

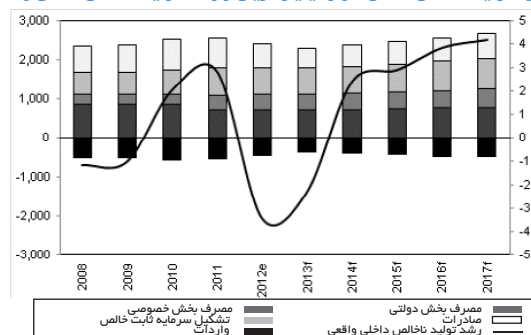
دیدگاه: پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۳ با توجه به تحریم‌های بین‌المللی و ضربه‌های سنگینی که به صادرات نفت در این سال وارد شده است، اقتصاد ایران براساس ارقام واقعی، ۲/۳ درصد کاهش یابد و در سال ۲۰۱۴، ۲/۴ درصد رشد کند، اگرچه از سال ۲۰۱۴ به بعد رشدی رو به جلو خواهیم داشت، ولی در میان‌مدت اقتصاد ایران بسیار کم‌تر از سطح بالقوه آن رشد خواهد کرد.

پیش‌بینی می‌شود اقتصاد ایران براساس ارقام واقعی در سال ۲۰۱۳، ۲/۳ درصد کاهش و در سال ۲۰۱۴، ۲/۴ درصد رشد داشته باشد. در گزارش‌های قبلی پیش‌بینی شده بود که اقتصاد ایران در سال‌های ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴ به ترتیب ۰/۵ درصد و ۲ درصد رشد خواهد داشت. با مقایسه این اعداد مشاهده می‌شود که پیش‌بینی مربوط به رشد اقتصاد ایران در سال ۲۰۱۳، کاهش یافته، زیرا تولید نفت با سرعت زیادی در حال کاهش است، ضمن اینکه در سال ۲۰۱۳ تعدادی از مشتریان کلیدی نفت خام ایران، واردات این محصول را قطع کردند. اقتصاد به‌طور کلی در بحران قرار دارد، چشم‌اندازی تیره و نار در مورد مصرف بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری ثابت وجود دارد و تنها یک کاهش چشمگیر در واردات، مانع از آن می‌شود که رشد اقتصاد ایران کاهش قابل توجهی داشته باشد.

اگرچه تأثیرات پایه‌ای ناشی از تورم از سال ۲۰۱۴ به بعد می‌تواند به رشد صادرات نفت کمک کند و در نتیجه رشد به قلمرو مثبت باز گردد، ولی تحریم‌های بین‌المللی در بخش‌های هیدروکربنی و بانکی کشور در جای خود باقی خواهد ماند. در نتیجه، اقتصاد در میان‌مدت کم‌تر از سطح بالقوه خود رشد خواهد کرد و پیش‌بینی می‌شود در طول سال‌های ۲۰۱۳ تا

کماکان در قلمرو منفی

اجزای تولید ناخالص داخلی هزار میلیارد ریال و رشد تولید ناخالص داخلی واقعی

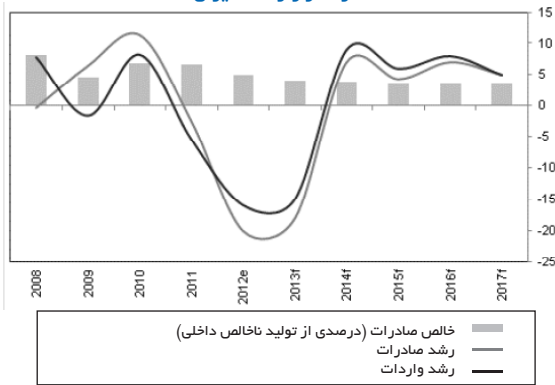


منبع: بیزینس مانیتر، سازمان ملل

تغییرات رشد صنعت

در حالی که در میان بحران اقتصادی موجود، شک و تردید وجود دارد که آیا پروژه‌های خصوصی و دولتی به صورت کارا انجام خواهد شد، اعلام شده است که پیشرفت‌های زیادی در حال انجام است. به عنوان مثال، با توجه به اظهارات محمدرضا رضازاده مدیرعامل شرکت توسعه منابع آب و نیروی ایران، در سال ۲۰۱۳ ساخت و ساز سدی با ارتفاع ۳۲۵ متر در غرب استان لرستان آغاز می‌شود که این سد، بلندترین سد بتنی در جهان خواهد شد. علاوه بر این، دولت چین به تازگی اعلام کرده که با همکاری جمهوری اسلامی ایران، یک خط راه آهن جدید در ایران با سرعت بالا و با هزینه ۱ میلیارد خواهد ساخت. مجید نامجو، وزیر نیرو نیز در ماه مارس اعلام کرد به بخش خصوصی اجازه داده شد که ۸۰ نیروگاه جدید در کشور راه‌اندازی کند. پیش‌بینی می‌شود سرمایه‌گذاری ثابت در سال ۲۰۱۳، ۱ درصد کاهش و در سال ۲۰۱۴، ۳/۲ درصد افزایش داشته باشد.

ضربه سخت
صادرات و واردات/ایران



منبع: بیزینس مانیاتور، سازمان ملل

در سال ۲۰۱۳ نسبت به سال ۲۰۱۲، جایگاه بین‌المللی ایران بهبود خواهد یافت، هر چند این بهبود به تدریج صورت می‌گیرد. مجموع صادرات در سال ۲۰۱۴، ۱۰ درصد رشد داشته که این میزان، در سال ۲۰۱۳، ۱۸ درصد کاهش داشته است، چرا که صادرات نفت که ۵۸ درصد از صادرات کشور را در سال ۲۰۱۰ برداشته، نوساناتی داشته است. براساس گزارش‌های آژانس بین‌المللی انرژی، صادرات نفت در فوریه نسبت به سال گذشته همین زمان ۱۸/۸ درصد کاهش داشته و به ۲/۷۲ میلیون بشکه در روز رسیده است.

انتظار می‌رود تولید و صادرات نفت امسال نیز کاهش داشته باشد. در سال ۲۰۱۳ صادرات به ژاپن، چهارمین واردکننده نفت از ایران، به احتمال زیاد به حدود ۱۶۰ هزار بشکه در روز می‌رسد، که نسبت به سال گذشته که به طور متوسط ۱۹۰ هزار بشکه در روز بود، ۱۵ درصد کاهش دارد. کره جنوبی نیز که پنجمین واردکننده نفت از ایران است به منظور تأمین

درآمدهای کشور را در سال ۲۰۱۱-۲۰۱۰ در برداشته، مخارج دولت در سال ۲۰۱۳ کاهش خواهد یافت. گفته می‌شود دولت به منظور جلب حمایت عمومی، در زمینه‌هایی مانند خدمات اجتماعی و آموزش و پرورش سرمایه‌گذاری می‌کند. به عنوان مثال، مجلس در ۲۴ فوریه به منظور حمایت از گروه‌های آسیب‌پذیر کشور طرحی را تصویب کرد که این گروه‌ها برای تأمین کالاهای اساسی خود از جمله برنج، روغن نباتی و گوشت هر سه ماه یک بار یارانه دریافت کنند. پیش‌بینی می‌شود مخارج دولت در سال‌های ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴ به ترتیب ۲۰ درصد و ۴۰ درصد افزایش یابد.

چشم‌انداز سرمایه‌گذاری ثابت

تشکیل سرمایه ثابت ناخالص در طول سال‌های آینده در ایران کاهش خواهد یافت. از یک طرف محدودیت‌هایی برای بسیاری از سرمایه‌گذاران خارجی وجود دارد و از طرف دیگر بحران اقتصادی، سرمایه‌گذاری توسط دولت و بخش خصوصی داخلی را کند کرده است.

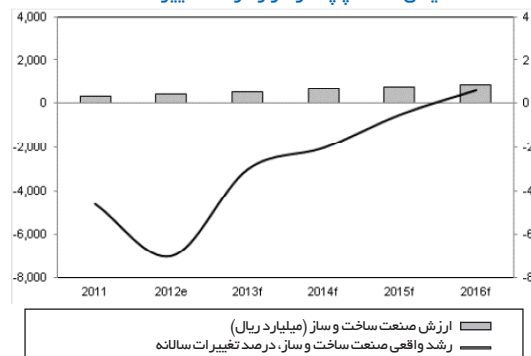
با توجه به تورم سرسام‌آور، تشدید فشارها بر منابع مالی ایران به دنبال تحریم‌ها در بخش انرژی و مبهم بودن فضای کسب و کار، پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۳ نرخ رشد در بخش ساخت و ساز، ۳ درصد کاهش یابد. به دلیل آن که هزینه‌های ساخت و ساز به صورت تدریجی افزایش می‌یابد، زیربخش‌های مسکونی و غیرمسکونی رشد قیمتی لازم را نداشته‌اند.

در بخش خودروسازی نیز دیدگاه بدبینانه حاکم است. در ماه ژانویه عباس معمارنژاد، رئیس اداره گمرک اعلام کرد که صادرات خودرو در سال ۱۳۹۲ قطع خواهد شد و این مسأله چشم‌انداز بازار خودرو را تیره‌تر کرد. بازار خودرو ایران در حال حاضر نیز در انتهای جدول رتبه‌بندی ریسک/بازده صنعت خودرو در خاورمیانه و شمال آفریقا قرار دارد. پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۳ تولید خودرو، ۱۸ درصد کاهش یابد، در حالی است که تولید خودرو در سال ۲۰۱۲، ۵/۸ درصد کاهش داشت.

شرایط نامساعد به نظر می‌رسد

پیش‌بینی صنعت ساخت و ساز

مقیاس سمت چپ نمودار و درصد تغییرات سالانه



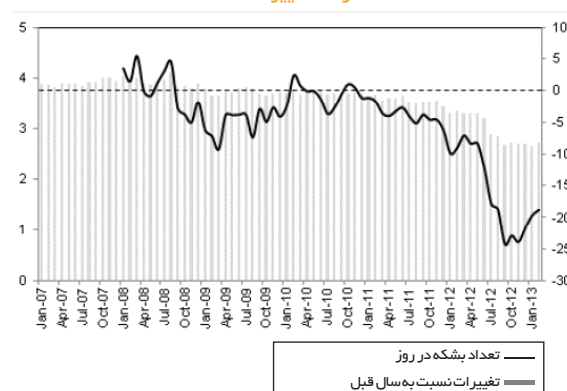
منبع: بیزینس مانیاتور

غرب آفریقا در دسترس است که این دو مسأله باعث می‌شود صادرات ایران به این دو کشور کاهش یابد. انتظار می‌رود در سال ۲۰۱۴، جمهوری اسلامی راه‌های جدیدی برای دور زدن تحریم‌ها پیدا کند و پیش‌بینی می‌شود در سال آینده کل صادرات ۱۰ درصد رشد یابد.

با توجه به افزایش مستمر قیمت ارز و تحریم‌های بین‌المللی بخش مالی ایران، در طول چند ماه گذشته کل واردات به کشور به‌طور قابل توجهی کاهش یافته است. به عنوان مثال، مدیر گمرک دوبی در اواخر مارس گزارش داد که در مقایسه با سال ۲۰۱۱، تعاملات دو طرفه بین امارات و جمهوری اسلامی حدود ۳۱ درصد کاهش یافته است. علاوه بر این، در سال ۲۰۱۲ صادرات محصولات دارویی ایالات متحده به ایران ۱۴/۸ میلیون دلار کاهش یافت، در حالی که در سال ۲۰۱۲، این مقدار ۳۱ میلیون دلار بود. تحریم‌ها در بخش مالی جمهوری اسلامی، می‌تواند مانع از واردات هر نوع محصول به کشور می‌شود. پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۳ مجموع واردات، ۱۵ درصد کاهش و در سال ۲۰۱۴، ۹ درصد رشد داشته باشد.

مطمئن انرژی خود، از دسامبر ۲۰۱۲ تا می ۲۰۱۳، صادرات از ایران را حدود ۲۰ درصد کاهش داده است.

رکود پیوسته
تولید نفت، میلیون بشکه در روز (اعداد سمت چپ)
درصد تغییرات سالانه



بعید به نظر می‌رسد که چین و هند، اولین و دومین واردکننده نفت از ایران، در این سال واردات خود را به‌طور قابل توجهی کاهش دهند. با این حال بیمه کشتی‌های حامل نفت ایران با مشکلاتی روبرو است. همچنین نفت خام روسیه و

متغیرهای کلان اقتصاد ایران

پیش‌بینی ۲۰۱۷	پیش‌بینی ۲۰۱۶	پیش‌بینی ۲۰۱۵	پیش‌بینی ۲۰۱۴	پیش‌بینی ۲۰۱۳	برآورد ۲۰۱۲	برآورد ۲۰۱۱	۲۰۱۰	
۱۵,۷۰۶,۵۳۶	۱۳,۸۶۸,۴۸۲	۱۱,۸۵۳,۸۲۷	۱۰,۱۱۲,۸۸۳	۸,۵۹۸,۰۵۴	۶,۹۶۳,۹۸۴	۵,۵۳۹,۹۵۹	۴,۳۹۸,۶۲۷	تولید ناخالص داخلی اسمی (میلیارد ریال) ۱,۲
۹۲۳/۱	۸۵۵/۸	۷۶۸/۱	۶۸۸	۶۷۲/۷	۶۵۳/۸	۵۲۰/۲	۴۳۶/۷	تولید ناخالص داخلی اسمی (میلیارد دلار) ۱,۲
۴/۲	۳/۸	۲/۹	۲/۴	-۲/۳	-۳/۴	۲/۸	۲/۱	رشد تولید ناخالص داخلی واقعی (درصد تغییر سالانه) ۱,۲
۱۱,۶۴۳	۱۰,۸۸۶	۹,۸۵۸	۸,۹۱۵	۸,۸۰۴	۸,۶۴۷	۶,۹۵۴	۵,۹۰۴	تولید ناخالص داخلی سرانه (دلار) ۱,۲
۷۹/۳	۷۸/۶	۷۷/۹	۷۷/۲	۷۶/۴	۷۵/۶	۷۴/۸	۷۴	جمعیت (میلیون نفر) ۳

۱. آغاز سال در ماه مارس (تقویم شمسی)
منبع: ۲. سازمان ملل / بیزینس مانیتر؛ ۳. بانک جهانی / سازمان ملل

«رتبه‌بندی ریسک / بازده صنعت خودروسازی»

عضو شورای همکاری خلیج فارس با داشتن بازار نسبتاً آزاد و با نرخ رشد بالا در فروش خودروهای نو به دلیل اینکه خودروسازی ندارند که از آن حمایت کنند و قوانین آسان‌تری در بازارهای خودرو اعمال می‌کنند، چهار رتبه از پنج جایگاه نخست در جدول رتبه‌بندی ریسک/بازده را به خود اختصاص داده‌اند.

در صدر جدول ریسک/بازده تغییرات کمی وجود دارد، امارات و رژیم صهیونیستی به ترتیب در جایگاه اول و دوم قرار دارند. این اعتقاد وجود دارد که هر دو به ویژه رژیم صهیونیستی در دوره مورد پیش‌بینی دارای پتانسیل قوی در افزایش رشد فروش خودروهای جدید هستند. بازار خودروی امارات متحده عربی بسیار جذاب است و در سال‌های اخیر، بیشترین تقاضا را برای خودروهای جدید داشته است. تقاضا در این بازار بیشتر به سمت آخرین مدل‌های پیشرفته خودرو است و به همین دلیل ارزش خودروهای جدید فروخته شده در این کشور بسیار بالا است.

رژیم صهیونیستی، طبق انتظارات، با جایگاه دوم در جدول، در سال‌های اخیر فروش بسیار بالایی در خودروهای جدید داشت. در نتیجه اخیراً پیش‌بینی میزان فروش خودروهای جدید در این کشور نسبت به پیش‌بینی قبلی افزایش یافته و انتظار می‌رود در سال ۲۰۱۴ سالانه ۳۰۰,۰۰۰ دستگاه خودروی جدید به فروش برسد. عربستان سعودی در جایگاه

هدف نظام رتبه‌بندی ریسک/بازده برای صنعت خودروسازی آن است که بازدهی و ریسک خودروسازان فعال را در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا نشان دهد. این نظام ویژه، عوامل مهمی مانند نرخ رشد فروش و تولید، تجارت بین‌الملل، اندازه بازار و موقعیت جغرافیایی، سطح رقابت در بازار و عوامل بنیادی سیاسی و اقتصادی هر کشور را ارزیابی می‌کند. این نظام رتبه‌بندی به تحلیل‌گران امکان تفسیر کامل مزایا و معایب بالقوه سرمایه‌گذاری در بازارهای خودروی کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا را داده و امکان مقایسه کلی بازارهای مهم منطقه را ایجاد می‌کند.

به شکل گسترده دو نوع کشور در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا وجود دارد: بازار آزاد و پررونق دولت‌های عرب در منطقه خلیج فارس که تقاضا برای وسایل نقلیه بسیار بالا است، اما صنعت خودرو در این کشورها وجود ندارد یا بسیار اندک است و دیگری بازار به شدت کنترل شده شمال آفریقا که سطح ریسک منفی در آن‌ها بسیار بالا است. صرف‌نظر از این دو بازار و در انتهای جدول رتبه‌بندی، کشور ایران قرار دارد که خودروسازان آن با چالش‌های سیاسی و اقتصادی منحصر به فرد در این کشور روبرو هستند.

در کشورهای حاشیه خلیج فارس، تفاوت بسیار کمی در مقررات بازار خودرو وجود دارد و شورای همکاری خلیج فارس، قوانین گمرکی را تعیین می‌کند. در نتیجه کشورهای



اولین رئیس دولت غیرنظامی منتخب به روش دموکراتیک سوگند یاد کرد، وضعیت سیاسی این کشور تا حدودی با ثبات شد و در نتیجه رتبه این کشور در جدول افزایش یافت. اگرچه احتمال ریسک سیاسی در آینده نزدیک در این کشور بالا است، اما با وجودی که سطح مالکیت خودرو هنوز هم پایین است حتی در مقایسه با سایر کشورهای در حال توسعه، پتانسیل بسیار خوبی برای رشد بلندمدت در صنعت خودروی مصر وجود دارد.

جایگاه هشتم متعلق به مراکش است که به دلیل پایین‌ترین رتبه بازدهی در میان کشورهای منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا با امتیاز ۲۵/۲، امتیاز کل این کشور محدود باقی مانده است. خوش‌بینی تیم تحقیقاتی اقتصاد کلان در مورد چشم‌انداز اقتصاد مراکش، کاهش یافته است. این روند نزولی اقتصادی، اثر زیادی بر روی تقاضای خودروهای جدید در آینده نزدیک خواهد گذاشت.

ایران در انتهای جدول قرار دارد. چشم‌انداز بخش خودروی ایران در سال‌های گذشته مبهم بوده است. با افزایش تحریم‌های اقتصادی علیه ایران، شرکت‌های پورشه و هیوندای به همراه برخی دیگر از خودروسازان خارجی از ایران خارج شدند. در حال حاضر، شرکت پی اس ای پژو سیتروئن که یک بازیگر بزرگ در بخش خودروی ایران است، عرضه اجزاء CKD (قطعات کاملاً منفصل) و سایر اجزاء خودرو را به ایران متوقف کرده است. البته این شرکت تحت فشار سازمان‌های امریکایی مانند اتحاد علیه ایران هسته‌ای برای خروج کامل از ایران قرار دارد. طبق گزارش‌ها، هدف گروه‌های فشار امریکایی مجبور کردن شرکت پژو به خروج از ایران است. جنرال موتور ۷ درصد سهام پژو را در اختیار دارد.

سوم قرار دارد که این کاهش رتبه به دلیل امتیاز پایین‌تر از نظر بازدهی در مقایسه با امارات متحده عربی و رژیم صهیونیستی است. البته نرخ رشد فروش در کشور عربستان در دوره مورد پیش‌بینی با ثبات خواهد بود. علاوه بر این، به نظر می‌رسد توسعه یک مرکز بزرگ‌تر تولید خودرو در این کشور باعث افزایش رتبه فضای کسب و کار عربستان در سال‌های آینده خواهد شد.

بعد از عربستان سعودی، بحرین قرار دارد که در رتبه‌بندی فصل جاری نسبت به فصل قبل از جایگاه پنجم به جایگاه چهارم صعود کرده است. با وجودی که بازار خودروی بحرین کوچک است، اما آزاد و بسیار رقابتی است و درصد مالکیت خودرو در آن بسیار بالا است. کویت در رتبه پنجم قرار دارد. اگرچه این جایگاه نشان‌دهنده عملکرد قوی‌تر این کشور در مقایسه با برخی از هم‌تایان آن در منطقه است، اما برخلاف شرایط رو به نزول بنیان‌های بخش خودروی کویت است. در واقع در سال ۲۰۱۲، رتبه کلی ریسک/بازده خودروها در کویت تا سطح ۶۰/۵ افزایش یافت. البته هنوز هم انتظار نرخ رشد بالا در این بازار وجود دارد.

جایگاه ششم متعلق به الجزایر است که در آن نرخ رشد فروش خودروهای جدید در سال ۲۰۱۲ بسیار بالا بود. شرکت رنو و دولت الجزایر برای ساخت یک کارخانه در انتهای سال ۲۰۱۲ به توافق رسیده‌اند. این کارخانه جدید، وضعیت خودروی الجزیره را دگرگون خواهد کرد.

در گزارش فصل جاری، مصر در جایگاه هفتم قرار دارد که یک رتبه بالاتر از جایگاه قبلی آن است. با توجه به اینکه در ماه ژوئن ۲۰۱۲، محمد مرسی رئیس‌جمهور جدید مصر به عنوان

رتبه‌بندی ریسک/بازده صنعت - خاورمیانه و شمال آفریقا

رتبه در منطقه	ریسک‌ها			بازده‌ها			کشور	
	رتبه BE خودروها	ریسک‌ها	ریسک کشور	ریسک‌های بازار	بازدهی صنعت	ساختار کشور		بازار خودرو
۱	۶۲/۲	۷۱/۰	۶۶/۹	۷۵/۰	۵۸/۵	۸۰/۴	۴۶/۷	امارات متحده عربی
۲	۶۱/۸	۷۴/۲	۶۳/۴	۸۵/۰	۵۶/۵	۸۴/۰	۴۱/۷	رژیم صهیونیستی
۳	۶۰/۷	۶۸/۰	۶۱/۱	۷۵/۰	۵۷/۵	۶۲/۲	۵۵/۰	عربستان سعودی
۴	۶۰/۶	۷۵/۲	۷۵/۵	۷۵/۰	۴۵/۳	۸۰/۹	۴۰/۰	بحرین
۵	۶۰/۵	۶۸/۹	۶۲/۹	۷۵/۰	۵۶/۸	۸۸/۱	۴۰/۰	کویت
۶	۴۸/۳	۵۷/۸	۵۰/۶	۶۵/۰	۴۴/۲	۳۶/۶	۴۸/۳	الجزایر
۷	۴۱/۳	۶۳/۷	۵۲/۵	۶۲/۵	۳۱/۷	۳۱/۸	۳۱/۷	مصر
۸	۴۰/۴	۶۳/۵	۵۱/۹	۷۵/۰	۳۰/۵	۲۵/۲	۳۳/۳	مراکش
۹	۳۷/۹	۵۶/۳	۳۷/۵	۷۵/۰	۳۰/۱	۴۲/۶	۲۳/۳	ایران

منبع: بی‌زیس مانیتر، امتیازها از ۱۰۰ محاسبه شده است و حداکثر آن معادل ۱۰۰ است.

مشخصات شرکت‌ها

ایفا می‌کند، به طوری که رنو به همراه گروهی از برندهای خود محصولاتی را به منطقه وارد می‌کند. براساس گفته‌های پیمان کارگر، مدیرعامل رنو در خاورمیانه، با توجه به سهام رنو در نیسان موتور^(۱) و رنو سامسونگ^(۲)، رنو می‌تواند از نقاط قوت شرکاء خود از لحاظ فناوری محصول (نیسان) و کارخانجات تولیدی (کره با رنو سامسونگ)، در برخی از مدل‌های خود استفاده کند.

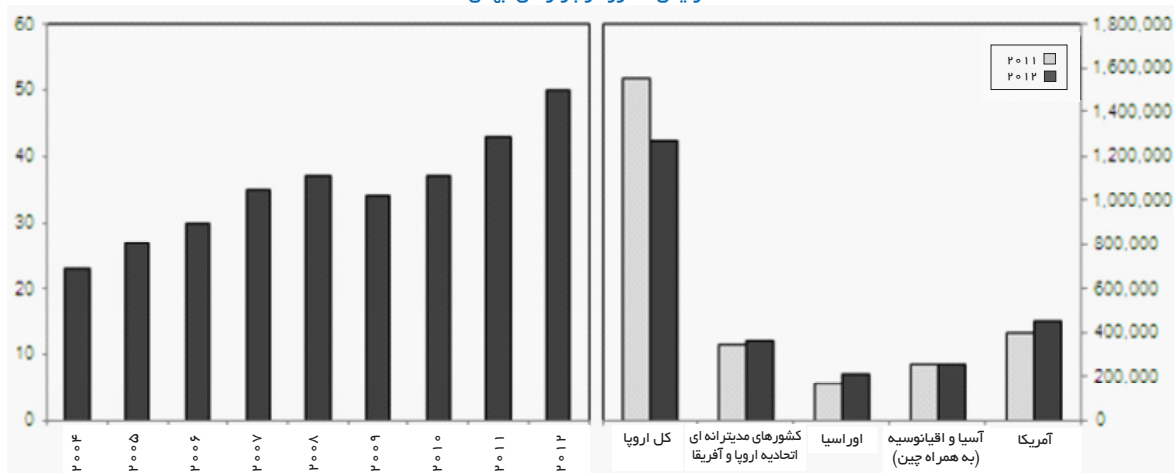
این قضیه در مورد همکاری برند داسیا^(۳) صادق نیست، براساس گفته کارگر، لوگان و داستر^(۴)، توسط داسیا تولید می‌شوند، اما تحت نشان رنو در خاورمیانه فروخته می‌شوند. این دو مدل در بین ۵ مدل پایه‌ای شرکت قرار دارند. داستر به‌طور خاص در بخش خودروهای ۸ سیلندر شاسی بلند^(۵) موفق بوده و از زمان راه‌اندازی آن در سال ۲۰۱۲، ۱۰ خودرو درجه یک را تولید کرده است. اعتقاد بر این است که تقاضا برای خودروهای شاسی بلند در منطقه افزایش یابد، بنابراین برای مدل‌هایی مانند داستر پتانسیل‌های قابل توجهی حاصل می‌شود.

رنو قصد دارد در سال ۲۰۱۳، شش مدل جدید را تولید کند که این شش مدل به ده مدل موجود در بازار خاورمیانه اضافه می‌شوند. براساس گفته‌های کارگر، این شرکت قصد دارد شعار «رنو، برندی برای همه» را محقق کند. به نظر می‌رسد حجم فروش کم به اندازه‌های مهم است که محصولات پیشرفته را به منطقه ارائه می‌دهد.

شرکت فرانسوی رنو در بازارهای شورای همکاری خلیج فارس رشد قابل توجه دو رقمی را به‌دست آورده است. علت اصلی موفقیت رنو آن است که طیف وسیعی از وسایل نقلیه را برای همه اقصاء و بخش‌های بازار تولید می‌کند. برندهای با حجم فروش بالا در منطقه محبوبیت‌هایی را به‌دست آوردند. همچنین این اعتقاد وجود دارد که رنو به دلیل رکود در اروپا حضور خود را در بازارهای غیراروپایی افزایش خواهد داد.

رشد ۲۷ درصدی رنو در کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس و فروش بیش از ۱۲ هزار خودرو در منطقه، سبب شده رنو رتبه چهارم را در میان برندهای اروپایی کسب کند. می‌توان ادعا کرد رنو در بازارهای عربستان سعودی و عمان نسبت به رقبای اروپایی خود رتبه بالاتری دارد. شرکت توزیع‌کننده محصولات رنو در عربستان سعودی بیان کرد رنو در بازار عربستان عملکرد خوبی داشته است، در حالی که بازار خودرو به‌طور کلی ۱۷ درصد رشد داشته، فروش رنو به ۷۵۰۵ واحد رسیده و ۲۲ درصد رشد کرده است. در عین حال، فروش رنو در امارات متحده عربی ۵۲ درصد رشد داشته است و این رشد، رنو را به دومین برند بزرگ اروپایی تبدیل کرده است. گروه فروشندگان خودرو براساس این عملکرد تصمیم به برگزاری نمایشگاهی در نیمه اول سال در شارجه گرفته‌اند که این مسأله روند رو به رشد در شمال امارات را تصدیق می‌کند. استراتژی محصول نیز در موفقیت فروش رنو نقش خوبی

افزایش حضور در بازارهای جهانی



فروش‌های غیراروپایی، درمزد از مجموع (اعداد سمت چپ) و فروش براساس منطقه، (اعداد سمت راست) CBU's منبع: رنو

1. Nissan Motor
2. Renault Samsung
3. DACIA
4. Duster
5. SUV-S

شرکت ایران خودرو (IKCO)

ایران خودرو با نام قبلی ایران ناسیونال، در سال ۱۹۶۳ تأسیس شد و در حال حاضر بزرگ‌ترین مجموعه صنعتی در ایران است. این شرکت در کشورهای ونزوئلا و بلاروس نیز تأسیسات تولید خودرو را ایجاد کرده است. در سال ۱۹۷۹ هنگامی که تولید خودروی هیلمن هانتر در انگلستان متوقف شد، شرکت پژو سیتروئن که تا آن زمان تحت کنترل و بهره‌برداری شرکت کرایسلر در اروپا بود، مذاکرات خود را با ایران خودرو در مورد حق بهره‌برداری از نام تجاری و ایجاد خط تولید آغاز کرد. در سال ۱۹۸۵، قرارداد بین دو شرکت امضا شد و تجهیزات خط تولید لینوود^(۱) از اسکاتلند به ایران منتقل شد. شرکت پژو سیتروئن نیز به عنوان بخشی از قرارداد، ۶۵۰۰۰ عدد موتور به ایران فروخت.

در حال حاضر خط تولید این شرکت با دو مدل پژو ۴۰۵ در انواع مختلف و پژو ۲۰۶ تکمیل شده است که ساخت آن‌ها به ترتیب در سال‌های ۱۹۹۰ و ۲۰۰۱ آغاز شد. نزدیک به ۸۰ درصد قطعات خودروی پژو ۴۰۵ در داخل ایران تهیه می‌شود اما پژو ۲۰۶ به صورت CKD توسط شرکت پژو به ایران صادر می‌شود. مدل داخلی پژو ۴۰۵ با نام پژو RD، دارای بدنه پژو ۴۰۵ و موتور و میل‌گردان پیکان، در حال حاضر در ایران مونتاژ می‌شود. در سال ۱۹۹۷ محدوده تولیدات این شرکت، ارائه مدل پژو پارس، به عنوان مدل جدیدی از ۴۰۵، توسعه یافت و در سال ۲۰۰۱ نیز یک پروژه داخلی دیگر به نام سمند، خودروی ملی و یا XV، ارائه شد که از سیستم انتقال نیروی ۴۰۵ استفاده می‌کند.

در سال ۱۹۹۲، ایران خودرو ماشین‌آلات آرژانتینی را از شرکت فولکس واگن (VW) خریداری کرد تا موتورهای اونجر^(۲) و مدل‌های ۱۶۰۰، ۱۸۰۰ تا ۱۹۹۰ فولکس واگن را پشتیبانی کند.

با تأسیس واحد ایران خودرو دیزل، شرکت ایران خودرو بخش خودروهای تجاری را از واحد خودروهای سواری جدا کرد. این واحد با نام قبلی گروه صنعتی خاور، فعالیتش را با مونتاژ کردن کامیون‌های مرسدس بنز تحت لیسانس شرکت مرسدس بنز آغاز کرد و در حال حاضر در ایران خودرو مسئول تولید خودروهای سنگین صنعتی، کامیون، اتوبوس، مینی‌بوس و وانت پیکان (LUV) است. در سال ۲۰۰۲، شرکت روسی گاز^(۳) تعداد ۵۰۰ کیت کامیون گازل^(۴) به صورت CKD در ۷ نوع مختلف برای مونتاژ در این واحد به ایران صادر کرد و در نتیجه پروژه مشترک تأسیس خط مونتاژ در حومه شهر تهران که در سال ۱۹۹۹ متوقف شده بود، دوباره آغاز به کار کرد.

ایران خودرو در تلاش برای توسعه بازارهای خارجی است که به شدت نیازمند ارز قوی در سطح بین‌المللی است. این شرکت در سال ۲۰۰۶ در آذربایجان، بلاروس و سوریه، خطوط تولید خودرو را افتتاح کرد. انتظار می‌رود که در کشورهای چین، ونزوئلا و سنگال خطوط تولید جدیدی نیز افتتاح شود. هند و بنگلادش نیز به عنوان مکان‌های بالقوه برای احداث خط تولید مطرح شده‌اند.

تمرکز ایران خودرو بر روی توسعه محدوده خودروهای تولیدی این شرکت در مقابل خودروهای تولیدی تحت لیسانس سایر خودروسازان است. مدل جدید سمند، سمند با امکانات استفاده از صندلی چرخدار، استیشن واگن R۹۰ و نسل جدید مینی‌ون‌ها با سوخت LNG از آخرین مدل‌های عرضه شده توسط ایران خودرو هستند.

بررسی اجمالی شرکت

شرکت ایران خودرو (IKCO)

در ماه مارس ۲۰۱۳، بعد از هشدار رئیس‌جمهور ایران به دو خودروساز بزرگ ایران که در صورت عدم کاهش قیمت‌های نهایی، تعرفه‌های واردات خودرو تا ۱۰ درصد کاهش خواهد یافت؛ ایران خودرو به همراه شرکت سایپا ملزم به کاهش ۱۰ تا ۲۲ درصدی قیمت‌ها شد. در ماه فوریه ۲۰۱۳، ایران خودرو اعلام کرد که قصد طراحی و تولید مدل‌های ۱۶۰۰ سی‌سی از موتور XUM را در آینده نزدیک دارد. این اقدام در راستای هدف این خودروساز برای بهبود عملکرد خودروهایش است. طبق اظهارات میرجواد سلیمانی، قائم مقام مدیر عامل ایران خودرو در کیفیت و محصول، این اقدام مصرف سوخت موتور را تا سطح ۶ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر بهبود خواهد داد. سلیمانی هم‌چنین بیان کرد که موتور XUM با ظرفیت ۱۹۰۰ سی‌سی به زودی در خودروهای سواری پژو پارس، پژو ۴۰۵ و بعضی دیگر از محصولات ایران خودرو به کار گرفته خواهد شد.

طبق گفته‌های سلیمانی، در سال جاری تولید خودروها با نام تجاری ایران خودرو به میزان ۳۰ درصد افزایش یافته است. این میزان افزایش ۱۷ درصد بالاتر از نرخ تعیین شده در برنامه استراتژیک این شرکت است که در چهار سال قبل منتشر شد. وی هم‌چنین اعلام کرد: "ما بر روی توسعه نام تجاری ایران خودرو متمرکز هستیم و هم‌زمان برای مذاکره با شرکای خارجی برای تولید بعضی از خودروهای جدید علاوه بر خودروهای ایران خودرو برنامه‌ریزی کردیم. مدل‌های تندر ۹۰ پیکاپ و سواری تندر ۹۰ به زودی اتومات خواهند شد و در ادامه مذاکرات ایران خودرو با شرکت رنو، تندر ۹۰ با ظاهر جدید^(۱) تولید خواهد شد." وی اعتقاد دارد که ایجاد روابط تجاری جدید با شرکای جدید، یک استراتژی مهم و تعیین کننده برای ایران خودرو است. به گفته وی، دو سال قبل ایران خودرو وضعیت ۲۰ خودرو ساز خارجی و امکان ایجاد روابط جدید تجاری با آن‌ها برای تولید خودروهای شاسی‌بلند^(۲) و خودروهای کلاس A, B, C و D بررسی کرد و از این میان سه شرکت انتخاب شدند که در حال حاضر مذاکره با آن‌ها در جریان است. وی می‌گوید: "این خودروها از طریق بسته‌های CKD در ایران مونتاژ خواهند شد و البته عرضه داخلی قطعات در اولویت شرکت ایران خودرو قرار دارد. به همین دلیل مذاکراتی را با شرکای آسیایی و اروپایی انجام داده‌ایم که به زودی در این مورد قرارداد امضا خواهیم کرد."

استراتژی

طبق آمار سازمان مدیریت صنعتی در فوریه سال ۲۰۱۳، ایران خودرو رتبه دوم را در بین ۴۰۰ شرکت برتر ایران در سال جاری (منتهی به ۱۹ مارس ۲۰۱۲) کسب کرد. این شرکت با داشتن ۵۳۸۰۶ کارگر، بزرگ‌ترین کارفرمای ایران محسوب می‌شود. طبق گزارش‌های رادیو فردا در آگوست ۲۰۱۲، ایران خودرو پیش‌بینی می‌کند که فروش و صادرات خودرو در بازارهای اصلی این شرکت در روسیه، خاورمیانه، امریکای جنوبی و آفریقا به میزان ۴۵ درصد جهش خواهد داشت. البته این شرایط به دلیل علاقه به خودروی ملی رانا است که فرآیند طراحی و ساخت آن داخلی است و در سال ۲۰۰۹ از آن پرده‌برداری شد. ایران خودرو از مدل جدید سدان این شرکت با نام سمند مطمئن است و از طریق کارخانه مونتاژ در بلاروس، آن را به روسیه صادر می‌کند و در عراق نیز این خودرو را تولید می‌کند. ایران خودرو قصد دارد در سه سال آینده برای صادر کردن ۱۶ درصد از تولیدات این شرکت و افزایش سهم خود در بازارهای جهانی اقدام به اجرای استراتژی‌های جدید بازاریابی کند. برنامه‌های صادراتی جاه طلبانه ایران خودرو با پیشرفت سریع در تولید خودروها با سوخت جایگزین، قوی‌تر خواهد شد و می‌تواند سهم کوچکی از بازار تقاضا برای خودروهای سبز را به دست آورد.

1. Facelift
2. SUV

شرکت ایران خودرو (IKCO)

طبق اظهارات محمد زالی، مدیر عامل مرکز تحقیقات موتور ایران خودرو، این شرکت قصد دارد که ۵۰۰۰۰ دستگاه سمند سواری را با موتور دیزلی ملی تا انتهای سال ۲۰۱۳ به فروش برساند. این موتور دارای استانداردهای یورو ۵ است و در سال ۲۰۱۳ به تولید انبوه خواهد رسید. اولین خودروساز تا کنون ۲۵ عدد از این نوع موتور را تولید کرده است و ۳ عدد از آن‌ها را برای انجام آزمایش‌های مهم در خودروهای تولیدی این شرکت تعبیه کرده است.

ایران خودرو قصد دارد ۱۰۰۰۰ دستگاه خودروی سمند سواری را به روسیه صادر کند. براساس اظهارات عبدالعظیم سعدیان، معاون بخش صادرات ایران خودرو، خودروی سمند که در داخل ایران طراحی شده است مجهز به موتورهایی با استانداردهای آلایندگی یورو ۴ می‌باشد. از ۲۲ جولای محموله‌های سمند به صورت قطعات CKD به کارخانه خط مونتاژ ایران خودرو در بلاروس فرستاده خواهد شد و سپس به روسیه صادر خواهد شد.

در ماه مارس ۲۰۱۲، جواد نجم‌الدین، مدیر عامل ایران خودرو، اعلام کرد که ایران خودرو تا انتهای سال جاری ایرانی ۱۵۰۰۰ دستگاه خودرو به روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و بلاروس صادر خواهد کرد. وی همچنین گفت که ۲۰۰۰ دستگاه خودرو خارج از هدف صادراتی این شرکت در تأسیسات تولیدی در بلاروس تولید خواهد شد. صادرات ۱۲ درصد از کل تولیدات ایران خودرو به کشورهای مختلف در سال آینده ایرانی از اهداف ایران خودرو است که در نهایت این رقم باید به ۲۰ درصد کل تولیدات برسد. در حال حاضر ۷ درصد از کل تولیدات ایران خودرو، صادر می‌شود.

ایران خودرو در تولید موتورهای مورد نیاز این کارخانه بسیار پیشرفت کرده است و براساس اظهارات در این زمینه به شرایط خود کفایتی نزدیک شده است. ایران خودرو در حال حاضر روزانه ۳۰۰ عدد موتور EF7 تولید می‌کند که در خودروهای دوگانه سوز، بنزین سوز و گازوییل سوز کاربرد دارد. این شرکت امیدوار است که تولید این موتورها را به ۵۰۰ عدد در روز افزایش دهد و طبق اظهارات حسین نجاری، معاون بخش تولید ایران خودرو، تا انتهای سال شمسی، مقارن با انتهای مارس ۲۰۱۳، تولید کل این موتورها باید به ۱۲۰۰۰۰ عدد برسد.

این موتورها برای استفاده از گاز طبیعی فشرده (CNG) در ایران نیز آماده شده‌اند و ۷۰ درصد ساختار آن‌ها با گاز طبیعی سازگار است. ایران خودرو برای دستیابی به اهداف صادراتی این شرکت در حال توسعه کارایی سوخت در محدوده خودروهای تولیدی این شرکت است.

مهدی غضنفری، وزیر صنعت، معدن و تجارت ایران اعلام کرده ایران قصد دارد تا انتهای سال ۲۰۲۵، ۳ میلیون دستگاه خودرو تولید کند و یک میلیون آن را صادر کند. غضنفری همچنین بیان کرد که تا انتهای سال گذشته مقارن با ۱۹ مارس ۲۰۱۲، ایران در حدود ۱/۶ میلیون دستگاه خودرو تولید کرده است که ۵۵۰۰۰ دستگاه آن صادر شده است. از آنجایی که ایران خودرو، بزرگ‌ترین خودروساز ایرانی است، این شرکت بزرگ‌ترین بخش این اهداف و برنامه‌ریزی‌ها خواهد بود.

ایران خودرو بر روی پیشرفت محدوده خودروهای توسعه یافته این شرکت نیز کار کرده است. این شرکت بعد از عرضه سمند در سال ۲۰۰۳، تولید دومین خودروی ملی با نام رانا را در ژوئن ۲۰۱۲ آغاز کرد. این شرکت در سال ۲۰۱۲ نیز از اولین خودروی دیزلی تولید داخل پرده‌برداری کرد. موتور دیزلی این خودرو دارای استانداردهای یورو ۵ است و برای خودروهای کلاس D مانند سمند، سورن و دنا مناسب است. این شرکت قصد دارد در کم‌تر از دو سال به تولید انبوه خودروهای سواری دیزلی برسد.

ایران خودرو برنامه‌ریزی کرده است تا با صادرات ۷۰۰ دستگاه خودروهای سواری رانا، سورن و سمند وارد بازار خودروی تونس شود. طبق گفته‌های عبدالعظیم سعدیان، معاون مدیر عامل بخش صادرات و امور بین‌الملل ایران خودرو، تعدادی توافق‌نامه در این مورد در کمیسیون همکاری‌های مشترک اقتصادی ایران-تونس به امضاء رسیده است. این شرکت از طریق شبکه فروش پژو در سال‌های اخیر بیشتر از ۶۰۰۰ دستگاه پژو SD ۲۰۶ به تونس صادر کرده است.

استراتژی

شرکت ایران خودرو (IKCO)

طبق اظهارات جواد نجم‌الدین، مدیر عامل شرکت ایران خودرو، این شرکت در حال مذاکره با شرکت‌های مشاور طراح برای طراحی پلتفرم اولین خودروهای کلاس B ایران خودرو است که به زودی قرارداد آن نهایی خواهد شد. وی همچنین اعلام کرد که طراحی و توسعه اجزاء اصلی این پلتفرم بر عهده ایران خودرو خواهد بود و تولید قطعات کوچک‌تر به قطعه‌سازان این شرکت واگذار خواهد شد. نجم‌الدین در ادامه بیان کرد که تولید اولین خودرو بر روی این پلتفرم جدید در سال ۲۰۱۴ آغاز خواهد شد. ایران خودرو برای توسعه دو پلتفرم جدید برای خودروهای کلاس B و D با هزینه ۶/۵ میلیون دلار برنامه‌ریزی کرده است. انتظار می‌رود که تا انتهای سال ۲۰۲۱، این شرکت ۱۰ خودروی جدید بر روی پلتفرم‌ها تولید کند. ایران خودرو در تولید موتورهای مورد نیاز این کارخانه بسیار پیشرفت کرده است و براساس اظهارات در این زمینه به شرایط خودکفایی نزدیک شده است. ایران خودرو در حال حاضر روزانه ۳۰۰ عدد موتور EF7 تولید می‌کند که در خودروهای دوگانه سوز، بنزین سوز و گازوییل سوز کاربرد دارد. این شرکت امیدوار است که تولید این موتورها را به ۵۰۰ عدد در روز افزایش دهد و طبق اظهارات حسین نجاری، معاون بخش تولید ایران خودرو، تا انتهای سال شمسی، مقارن با انتهای مارس ۲۰۱۳، تولید کل این موتورها باید به ۱۲۰۰۰ عدد برسد. این موتورها برای استفاده از گاز طبیعی فشرده (CNG) در ایران نیز آماده شده‌اند و ۷۰ درصد ساختار آن‌ها با گاز طبیعی سازگار است. ایران خودرو برای دستیابی به اهداف صادراتی این شرکت در حال توسعه کارایی سوخت در محدوده خودروهای تولیدی این شرکت است.

مهدی غضنفری، وزیر صنعت، معدن و تجارت ایران اعلام کرده ایران قصد دارد تا انتهای سال ۲۰۲۵، ۳ میلیون دستگاه خودرو تولید کند و یک میلیون آن را صادر کند. غضنفری هم‌چنین بیان کرد که تا انتهای سال گذشته مقارن با ۱۹ مارس ۲۰۱۲، ایران در حدود ۱/۶ میلیون دستگاه خودرو تولید کرده است که ۵۵۰۰۰ دستگاه آن صادر شده است. از آنجایی که ایران خودرو، بزرگ‌ترین خودروساز ایرانی است، این شرکت بزرگ‌ترین بخش این اهداف و برنامه‌ریزی‌ها خواهد بود.

ایران خودرو بر روی پیشرفت محدوده خودروهای توسعه یافته این شرکت نیز کار کرده است. این شرکت بعد از عرضه سمند در سال ۲۰۰۳، تولید دومین خودروی ملی با نام رانا را در ژوئن ۲۰۱۲ آغاز کرد. این شرکت در سال ۲۰۱۲ نیز از اولین خودروی دیزلی تولید داخل پرده‌برداری کرد. موتور دیزلی این خودرو دارای استانداردهای یورو ۵ است و برای خودروهای کلاس D مانند سمند، سورن و دنا مناسب است. این شرکت قصد دارد در کم‌تر از دو سال به تولید انبوه خودروهای سواری دیزلی برسد. ایران خودرو برنامه‌ریزی کرده است تا با صادرات ۷۰۰ دستگاه خودروهای سواری رانا، سورن و سمند وارد بازار خودروی تونس شود. طبق گفته‌های عبدالعظیم سعدیان، معاون مدیر عامل بخش صادرات و امور بین‌الملل ایران خودرو، تعدادی توافق‌نامه در این مورد در کمیسیون همکاری‌های مشترک اقتصادی ایران-تونس به امضاء رسیده است. این شرکت از طریق شبکه فروش پژو در سال‌های اخیر بیشتر از ۶۰۰۰ دستگاه پژو SD ۲۰۶ به تونس صادر کرده است. طبق اظهارات جواد نجم‌الدین، مدیر عامل شرکت ایران خودرو، این شرکت در حال مذاکره با شرکت‌های مشاور طراح برای طراحی پلتفرم اولین خودروهای کلاس B ایران خودرو است که به زودی قرارداد آن نهایی خواهد شد. وی همچنین اعلام کرد که طراحی و توسعه اجزاء اصلی این پلتفرم بر عهده ایران خودرو خواهد بود و تولید قطعات کوچک‌تر به قطعه‌سازان این شرکت واگذار خواهد شد. نجم‌الدین در ادامه بیان کرد که تولید اولین خودرو بر روی این پلتفرم جدید در سال ۲۰۱۴ آغاز خواهد شد. ایران خودرو برای توسعه دو پلتفرم جدید برای خودروهای کلاس B و D با هزینه ۶/۵ میلیون دلار برنامه‌ریزی کرده است. انتظار می‌رود که تا انتهای سال ۲۰۲۱، این شرکت ۱۰ خودروی جدید بر روی پلتفرم‌ها تولید کند.

استراتژی

سایپا دیزل

سایپا دیزل، دومین تولیدکننده خودروهای تجاری در ایران است که ۷۹/۳ درصد سهام آن متعلق به شرکت خودروسازی سایپا است. فعالیت این شرکت در سال ۱۹۶۳ با امضای قرار داد با شرکت امریکایی ماک- تراکس^(۱) آغاز شد، اما با وقوع انقلاب ۱۹۷۹ در ایران، این همکاری تحت لیسانس این شرکت امریکایی متوقف شد. این شرکت در سال ۱۹۸۵ قراردادی برای تولید کامیون تحت لیسانس شرکت ولوو امضا کرد که وضعیت نامطمئن این شرکت را بعد از چند سال بهبود بخشید. این شرکت با شرکت ترنو- تراکس^(۲) نیز قرارداد امضا کرده است. شرکت ایران کاوه سایپا (تولیدکننده بدنه تریلرها و کامیون) و شرکت کاوه خودرو سایپا (عرضه‌کننده قطعات و اجزاء خودروهای سنگین) از جمله شرکت‌های تابع این شرکت هستند.

این شرکت برای افزایش صادرات کامیون به کشور آنگولا در آینده نزدیک، برنامه‌ریزی کرده است. عراق نیز یکی از بازارهای هدف اصلی ایران است. الجزیره، اوکراین، یمن، ترکمنستان و آذربایجان از جمله بازارهای جدید صادراتی این شرکت هستند.

سایپا به عنوان زیر مجموعه شرکت سهامی تولید اتومبیل سیتروئن در سال ۱۹۶۶ تأسیس و در سال ۱۹۶۸ تولید مدل ژبان (دیپان) سیتروئن، یک مدل جایگزین برای خودروی محبوب 2CV را آغاز کرد. در سال ۱۹۷۷، شرکت سایپا، خودروی رنو ۵ را در دو مدل دو در و چهار در عرضه کرد. در سال ۱۹۸۵، این شرکت، تولید نیسان جونیور (زامیاد ۲۴) را با موتور ۲ لیتری آغاز کرد که در سال ۱۹۹۰، به موتور ۲/۴ لیتری ارتقاء یافت. در سال ۱۹۹۳، این شرکت خودروی رنو ۲۱ را به عنوان یک خودروی سواری کلاس متوسط، عرضه کرد.

چند سال بعد، شرکت سایپا برای تولید چهار مدل پرآید با شرکت کیامتورز به توافق رسید و در سال ۱۹۹۹ قراردادی با شرکت پی اس ای پژو سیتروئن برای تولید زانتیا را امضا کرد. در سال ۲۰۰۲، مدل داخلی پرآید با نام ۱۴۱ به بازار عرضه شد. در این زمان، ۸۵ درصد قطعات نیسان جونیور (زامیاد ۲۴) و ۸۱ درصد قطعات پرآید در داخل ایران تولید می‌شدند. در دهه ۱۹۹۰، شرکت سایپا و ایران کاوه با یکدیگر ادغام شدند و به سایپا دیزل و زامیاد تغییر نام یافتند و این شرکت در سال ۱۹۹۹ بخش بزرگی از سهام پارس خودرو را خریداری کرد.

این شرکت از طریق سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (IDRO)، یک سازمان وابسته به وزارت صنعت و معدن، تحت نظارت دولت ایران است. در ۱۹۹۸، به عنوان اولین قدم برای خصوصی‌سازی، سهام شرکت سایپا در بورس اوراق بهادار تهران عرضه شد. بیشترین سهام خصوصی این شرکت ۱۴/۳ درصد و در دست گروه خودروسازی بهمن از توابع شرکت خودروسازی بهمن است که این گروه تولیدکننده خودرو تحت لیسانس شرکت مزدا فعالیت می‌کنند.

بخش کوچکی از درآمد این شرکت از طریق صادرات تأمین می‌شود. آذربایجان، عراق، مصر، سوریه و سودان از مقاصد اصلی صادراتی این شرکت هستند. شرکت زامیاد، تولیدکننده خودروهای تجاری و از شرکت‌های تابع سایپا، یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان کامیون در ایران است. گروه خودروسازی سایپا، بزرگ‌ترین تولیدکننده وسایل نقلیه در ایران است. محبوب‌ترین خودروی سواری این شرکت، پرآید است که توسط شرکت کیا در کره جنوبی توسعه یافته بود.

شرکت سایپا در شهر حمص، در سوریه یک خط مونتاژ خودرو تأسیس کرده است که خودروی سایپا ۱۳۲ با نام امسا در آنجا تولید خواهد شد. هزینه کل این سرمایه‌گذاری ۴۶ میلیون دلار بود که ۸۵ درصد آن را سایپا و ۱۵ درصد آن را شرکت خصوصی Hamshoo تأمین کرده‌اند.

بررسی اجمالی شرکت

1. Mack Trucks
2. Renault Trucks

سایپا دیزل

در ماه می سال ۲۰۱۱، شرکت سایپا تأسیسات جدیدی با هزینه ۳۵۰ میلیون دلار در کاشان تأسیس کرد. ظرفیت این کارخانه تولید ۱۵۰۰۰۰ خودرو در سال است. این کارخانه خودروی تیبا، از اولین خودروهای طراحی و ساخته شده در ایران را تولید خواهد کرد. طبق گزارش سازمان خصوصی‌سازی ایران، ۲۶۰ میلیون سهام این شرکت در ماه می سال ۲۰۱۱ فروخته شد که معادل واگذاری ۲/۵ درصد از سهام این شرکت است. در ماه مارس ۲۰۱۳، بعد از دستور رئیس جمهور ایران به دو خودروساز بزرگ ایران برای کاهش قیمت‌های نهایی خودروها که در غیر این صورت تعرفه‌های واردات به میزان ۱۰ درصد کاهش خواهد یافت؛ شرکت سایپا به همراه ایران خودرو مجبور به کاهش ۱۰ تا ۲۲ درصد قیمت‌ها شد. طبق گزارش‌های سازمان مدیریت صنعتی در فوریه سال ۲۰۱۳، شرکت سایپا با داشتن ۴۳۰۰۰ کارگر، دومین کارفرمای بزرگ ایران محسوب می‌شود.

بررسی اجمالی شرکت



« بررسی وضعیت صنعت خودروسازی در منطقه

با توجه به آخرین وضعیت پروژه‌ها در بخش تولید و تجزیه و تحلیل نتایج آن‌ها، پیشرفت‌هایی در منطقه مشاهده می‌شود. تلاش شده تصویری از استراتژی شرکت‌ها در مورد تولید و برنامه صادرات آن‌ها آورده شود. برای به روزرسانی اطلاعات سال ۲۰۱۳ معمولاً از اطلاعات دو ماه اول سال استفاده می‌شود. با این حال، برای بهره بردن از مهم‌ترین پیشرفت‌های این صنعت تا به امروز در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا از اطلاعات کمی دورتر نیز استفاده شده است.

سرمایه‌گذاری برای تولید خودرو در خاورمیانه و شمال آفریقا

تاریخ فعالیت	توضیحات مختصر	میزان	شرکت	شهر / ایالت / منطقه	کشور	تاریخ اعلام شده
۲۰۱۲	کارخانه جدید برای تولید وسایل نقلیه Geely، با ظرفیت سالانه ۳۰,۰۰۰ واحد	-	Geely & GB Auto	قاهره	مصر	اکتبر ۲۰۱۲
	کارخانه جدید تولید خودرو، هنوز در حال مطالعه امکان‌سنجی، با ظرفیت سالانه ۵۰,۰۰۰ واحد	۶۶۶ میلیون دلار (غیررسمی)	JLR	-	عربستان سعودی	دسامبر ۲۰۱۲
۲۰۱۴	کارخانه جدید برای تولید Symbol صندوقدار، با ظرفیت اولیه تولید سالانه ۲۵,۰۰۰ واحد که در حال افزایش به ۷۵,۰۰۰ واحد است	۶۶ میلیون دلار	رنو	اوران	الجزایر	دسامبر ۲۰۱۲
۲۰۱۳	تولید موتورهای XUM به منظور بهبود رانندگی سوخت خودرو	-	ایران خودرو	-	ایران	مارس ۲۰۱۳

منبع: بیزینس مانیتر

این پروژه‌ها در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا مهم هستند. اگرچه تعدادی از پروژه‌ها نسبت به برخی پروژه‌های دیگر کوچکترند، آغاز تولید داخلی در عربستان سعودی یکی از مهم‌ترین تحولات است. در دسامبر ۲۰۱۲ ایسوز^(۱)، تولید کامل کامیون در سایز متوسط را در کارخانه خود در شهر صنعتی دمام آغاز کرد.

بعد از این اعلام جگوار لندروور نیز خیر از ایجاد یک کارخانه را داده است. این شرکت با مشارکت ملی خوشه‌های صنعتی عربستان سعودی تفاهم‌نامه‌ای امضا کرد که طبق آن هر دو مطالعه امکان‌سنجی را آغاز خواهند کرد. انجام این پروژه و فعالیت کارخانه ایسوز نه تنها در توسعه صنعت نقش دارند، بلکه حرکتی برای صنعتی کردن اقتصاد و کاهش وابستگی به بخش نفت است.

سرعت تولید خودرو در شمال آفریقا نیز در حال افزایش است، به طوری که برقراری یک توافق بین رنو و دولت الجزایر به منظور راه‌اندازی یک کارخانه مدت‌ها به طول انجامید و گزارش‌های اولیه نشان می‌دهد این کارخانه از سال ۲۰۱۴، در سال ۲۵,۰۰۰ خودرو تولید خواهد کرد و با توجه به طرح‌های توسعه، این مقدار به ۷۵,۰۰۰ خودرو خواهد رسید. سپس مقداری از تولید داخلی نیز صادر خواهد شد.

گزارش‌ها نشان می‌دهد رنو در مرحله اولیه تولید باید ۲۰ الی ۲۵ درصد از قطعات و تأمین‌کنندگان داخلی استفاده کند و در بلندمدت این مقدار را به ۶۰ درصد افزایش دهد که این قضیه سبب تقویت بخش قطعه‌سازی خواهد شد.

با توجه به ناآرامی‌های موجود در مصر، الجزایر و مراکش نسبت به مصر موقعیت بهتری برای اجرای پروژه‌ها دارند، با این حال سرمایه‌گذاری‌هایی در مصر صورت می‌گیرد. در اکتبر ۲۰۱۲ شرکت چینی گیلی اتوموبایل^(۲) با همکاری شرکت بزرگ داخلی قبور اتور^(۳)، مدل Emgrand EC7 را در یک کارخانه با سرمایه‌گذاری توأم این دو شرکت تولید کرد که اجزاء CKD را کاملاً مونتاژ می‌کند و ظرفیت سالانه این کارخانه ۳۰,۰۰۰ واحد است. البته ممکن است در آینده به سایر مدل‌ها توسعه یابد. به‌طور مشابه صنعت خودرو در ایران در مواجهه با مشکلات انعطاف‌پذیر است، همان‌طور که شرکت ایران خودرو در پی تحریم‌ها، تلاش می‌کند در تولیدات خود به خودکفایی برسد. ایران خودرو تولید موتور XUM را آغاز خواهد کرد و به واسطه آن راندمان سوخت را در مدل‌های تولید خودش بهبود خواهد داد. با توجه به تحریم‌ها این موتور در مدل‌هایی که به اجزای سازنده وارداتی نیاز ندارند، نیز قابل استفاده است.

فروش خودروهای سواری

آخرین ماه	فروش ماهیانه	درصد تغییر سالیانه	فروش از ابتدای سال تا کنون	درصد تغییر سالیانه	برآورد بیزینس مانیتور از فروش تا انتهای ۲۰۱۳	پیش‌بینی فروش کل سال توسط بیزینس مانیتور (۲۰۱۳، درصد تغییر سالیانه)
فوریه	۵۷۷,۴۷۹	-۱۰/۴	۱,۲۰۱,۲۰۶	-۹/۲	۸,۹۵۴,۵۸۳	-۱/۸
فوریه	۵۴,۳۰۱	-۸/۵	۱۱۴,۲۵۰	-۵/۵	۷۴۰,۴۵۷	-۱/۶
فوریه	۴۱۲,۸۹۰	-۸/۱	۷۴۴,۹۵۶	-۷/۸	۳,۹۵۰,۴۹۵	-۱۳/۶
فوریه	۱,۱۹۲,۲۴۹	۷/۳	۲,۲۳۵,۳۵۲	۴/۸	۱۵,۴۳۸,۸۹۵	۵/۶
فوریه	۱۰۳,۲۲۶	-۳/۳	۱۹۸,۵۳۲	-۲/۸	۱,۷۰۹,۱۸۸	۲/۰
فوریه	۱۷۲,۰۸۰	-۷/۲	۴۰۳,۴۲۳	۵/۶	۳,۰۱۶,۹۲۹	۵/۸
فوریه	۱,۱۱۱,۹۰۰	-۸/۳	۲,۸۳۷,۴۰۰	۱۹/۵	۱۷,۰۴۴,۷۲۰	۱۰/۰
فوریه	۳۶,۸۱۴	۱/۲۶	۶۲,۶۴۹	۶/۲۴	۵۸۷,۵۸۹	۶/۵
فوریه	۲۱۰,۶۶۶	۲/۰	۳۷۲,۷۴۳	۳/۰	۳,۲۳۶,۳۸۳	۸/۹

پیش‌بینی کل سال از آوریل تا مارس ۲۰۱۳ است.
منبع: اتحادیه‌های صنفی

1. ISUZU
2. Geely Automobile
3. Ghabbour Auto

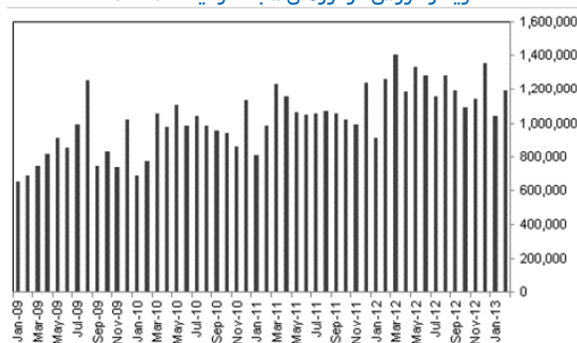


« بررسی صنعت خودروسازی جهان

بوده است، موتور رشد خود را روشن نگاه داشته است و رشد ۳/۴ درصدی نسبت به سال پیش و ۸/۴ درصدی نسبت به ۲ ماه ابتدایی ۲۰۱۳ داشته است. همان‌طور که انتظار می‌رفت، این اعداد کاهش اندکی را نسبت به رشد سال ۲۰۱۲ نشان می‌دهد، البته این مقدار ناچیز نیز برای یک بازار به شدت توسعه یافته قابل توجه است. این مسأله عمدتاً به این دلیل است که بازار هنوز در حال بازگشت به روند فروش خود، یعنی فروش ۱۶ میلیون دستگاه است. در حقیقت هنوز اعتقاد بر این است که برای سال ۲۰۱۳، رشد قابل توجه ۶/۵ درصدی دست‌یافتنی است.

انتظارها از رشد کندتر فروش در کانادا هنوز وجود دارد، هر چند برای آغاز سال نسبت به پیش‌بینی رشد در منطقه منفی، رشد بیشتری صورت پذیرفت. فروش برای ماه‌های ژانویه و فوریه نسبت به سال گذشته همین زمان ۲/۸ درصد کاهش داشته است، اگرچه اعتقاد بر این است که در اینجا اثرات پایه‌ای ناشی از تحریم‌ها نقش ایفا می‌کنند، همان‌طور که در سال ۲۰۱۲ فروش ماهانه برای ماه‌های ژانویه و فوریه، بالاترین مقدار را از سال ۲۰۰۸ داشته است.

همچنان قدرتمند پیش می‌رود
خرید و فروش خودروهای سبک در ایالات متحده



منبع: وزارت حمل و نقل ایالات متحده

1. mini car
2. small car

با توجه به اطلاعات فوریه ۲۰۱۳ فروش خودروهای سواری در عمده بازارهای بزرگ، بسیاری از پیش‌بینی‌های انجام‌گرفته برای فروش امسال در حال رنگ باختن است. در حال حاضر تحولات در قبرس یک ریسک برای اروپا می‌باشد، اما پیش‌بینی می‌شود فروش به‌طور متوسط نسبت به سال ۲۰۱۲، کاهش بیشتری داشته باشد. ایالات متحده از لحاظ عملکرد به عنوان یکی از کشورهای با عملکرد مناسب است، هر چند همان‌طور که انتظار می‌رفت در مقایسه با سال ۲۰۱۲ رشد کمتری را داشته است.

«سرازیری ژاپن و تقسیم‌امریکای شمالی»

کاهش مورد انتظار فروش خودروهای ژاپنی تا ماه فوریه ادامه داشت، به طوری که برای ماه فوریه نسبت به سال گذشته همین ماه، ۸/۱ درصد کاهش داشته و از ابتدای سال تاکنون نسبت به سال گذشته در همین زمان ۷/۸ درصد کاهش داشت. براساس رشد انگیزشی سال ۲۰۱۲ که تکرار آن دشوار به نظر می‌رسد، برای امسال ۱۳ درصد کاهش پیش‌بینی می‌شود. با وجود این که بخش خودروهای کوچک با مشوق‌های دولتی بسیار مورد حمایت قرار گرفت، انتظار می‌رود این بخش به شدت ضربه ببیند. در ماه فوریه، در مقایسه با کاهش ۱۰/۹ درصدی فروش برای بخش خودروهای عمومی و رشد ۲/۶ درصدی برای خودروهای مینی^(۱)، فروش خودروهای کوچک^(۲)، ۱۵/۴ درصد کاهش داشت. با توجه افزایش دستمزدها، ریسک زیادی برای پیش‌بینی‌ها وجود دارد. چنانچه افزایش دستمزد، ضریب اطمینان مصرف‌کننده را بهبود بخشید، در حقیقت وضعیت مصرف بخش خصوصی بهتر شده و مشخص خواهد شد که این مسأله به نفع پتانسیل‌های موجود برای فروش خودرو است.

بازار ایالات متحده نیز که بازار قابل توجهی در سال ۲۰۱۲

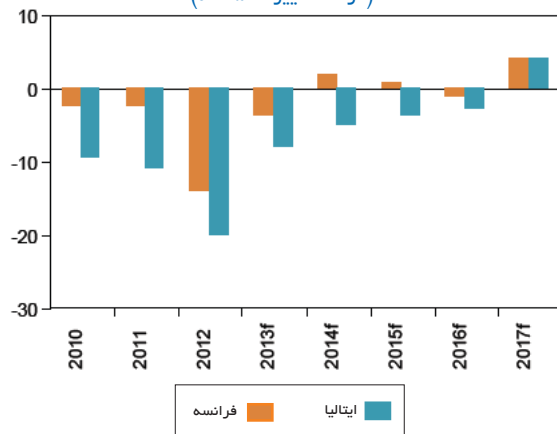
با توجه به این مسأله، این اعتقاد وجود دارد که تا پایان سال رشد فروش وسایل نقلیه سبک به بیش از ۲ درصد خواهد رسید و می‌تواند مقداری از رشد مثبت خود را دوباره به‌دست آورد. با این حال، همان‌طور که پیش‌بینی شده، نرخ بهره از سال ۲۰۱۴ رشد قابل توجهی خواهد داشت و در طول دوره ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۷، به‌طور متوسط ۱/۲ درصد رشد خواهد کرد. لذا در حال حاضر برای حمایت از فروش اعتباراتی داده شده است.

❖ آغازی سخت برای اروپا

با توجه به این که وضعیت اقتصادی در اروپا بهبود چندانی نداشته است، به‌طور کلی انتظار نزولی در مورد فروش خودرو در سراسر منطقه برقرار است، هر چند انتظار می‌رود فروش خودرو در سال ۲۰۱۳ نسبت به سال ۲۰۱۲ کاهش کمتری داشته باشد. با این حال، در دو ماه اول سال ۲۰۱۳، به خصوص در اروپای شرقی، نسبت به آنچه برای کل سال انتظار می‌رفت، حجم فروش به‌طور قابل توجهی با شیب تندتری کاهش یافته است.

در فرانسه فروش خودروهای سواری برای دو ماه اول سال نسبت به همین مقطع در سال پیش ۱۳/۵ درصد کاهش یافته است. با توجه به ضعف‌های پیش‌رو در تقاضای بخش خصوصی، پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۳ فروش در این بخش، ۵/۷ درصد کاهش داشته باشد. افزایش بیکاری، کاهش اعتماد مصرف‌کننده، رکود رشد دستمزد واقعی و افزایش احتمال رکود در بازار مسکن، همه در کاهش مصرف بخش خصوصی در سال ۲۰۱۳ نقش دارند.

بازیگران ناموفق
رشد فروش خودروهای سواری در فرانسه و ایتالیا
(درصد تغییرات سالانه)



در واقع، فروش کم در فرانسه به همراه کاهش ۱۷ درصدی فروش در ایتالیا در ماه اول سال ۲۰۱۳، وضعیت فروش در گروه بازارهای اروپای مرکزی را ترسیم کردند. لذا فروش در این گروه ۹/۲ درصد کاهش داشت. انتظار می‌رود در ادامه سال تا حدودی تعادل در کاهش فروش خودرو صورت گیرد. در این منطقه چندین بازار، افت فروش مستمری را برای چند

سال تجربه کرده‌اند. این بازارها در سال ۲۰۱۳ به پایین‌ترین سطح ممکن خواهند رسید، قبل از اینکه با افزایش نسبی در سال ۲۰۱۴ روبرو شوند. این افزایش به جای اینکه نشان از بازگشت اعتماد مصرف‌کننده به بازار داشته باشد، نشان‌دهنده اثر بازگشت به سطوح قبلی بعد از سال‌ها تقاضای مهار شده (و به تأخیر افتادن تصمیمات خرید) است.

در آسیای مرکزی و اروپای شرقی نیز داستان مشابهی وجود دارد. برخی از بازارهای این مناطق که در سال ۲۰۱۲ نسبتاً انعطاف‌پذیر بودند، با بسیاری از مشکلات وسیع‌تر روبرو می‌شوند. بازار چک، نمونه‌ای از این ماجرا است که در سال ۲۰۱۲، رشد نهایی (حاشیه‌ای) آن ۰/۴ درصد بوده و در دو ماه اول سال ۲۰۱۳، ۱۴/۵ درصد کاهش داشته است.

این امر موجب شده است که تجدیدنظری در پیش‌بینی کاهش ۶ درصد فروش خودرو برای امسال صورت گیرد و فروش را برای کل گروه بازارهای اروپای شرقی برای امسال تا ۱/۶- درصد کاهش دهد. این بدان معناست که در سال ۲۰۱۳ نسبت به سال ۲۰۱۲ مقدار فروش تفاوت بسیار کمتری بین دو گروه اروپایی دارد.

❖ بار مالیات برای برزیل

با وجود چشم‌انداز مثبت برای فروش ماشین‌های برزیلی، اولین افزایش تدریجی در مالیات بر محصولات صنعتی تأثیر قابل توجهی در فروش ماهانه خوردو گذاشت، به طوری که فروش خودرو در فوریه نسبت به سال گذشته همین موقع ۷/۲ درصد کاهش یافت. یک اتفاق غیرعادی در ماه ژانویه اتفاق افتاد و فروش در دو ماه اول سال نسبت به سال گذشته همین مقطع ۵/۶ درصد افزایش یافت. به هر حال انتظار نمی‌رود شدت کاهش در ماه فوریه تداوم داشته باشد.

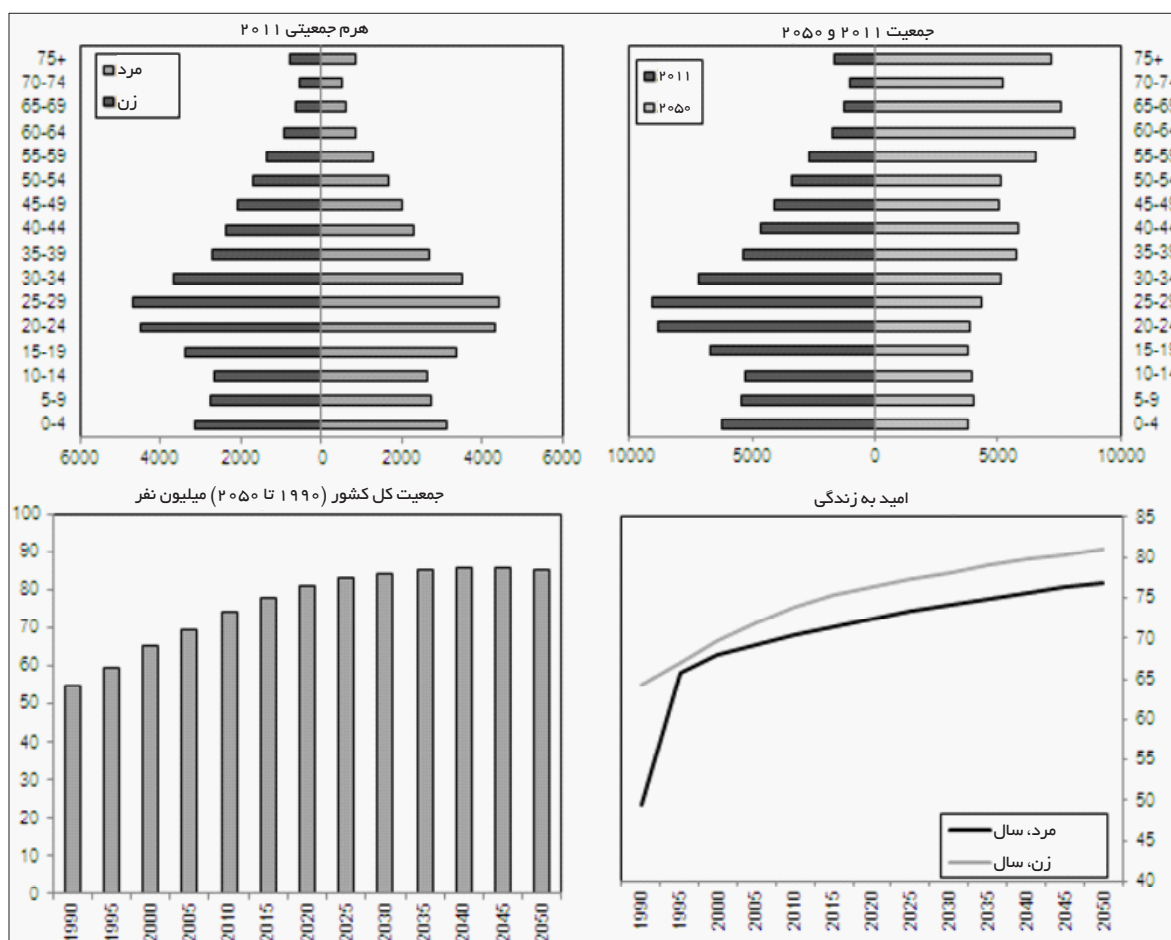
در ماه ژانویه، مالیات افزایش پیدا کرد که این قضیه محرکی برای فروش خوب در ماه ژانویه (قبل از اینکه اثر افزایش مالیات را حس کند) و کاهش شدید رشد در ماه فوریه بود. در آوریل و ژوئن، مالیات مجدداً افزایش خواهد یافت که تا آن زمان، این مقدار به مقادیر قبلی خود باز خواهد گشت. پیش‌بینی فروش ۵۸ درصدی برای امسال که قبلاً در نظر گرفته شده بود، کماکان برقرار است. رویکرد مبهم در مورد تنظیم مالیات سبب می‌شود افت فروش خودرو سواری در ماه‌های ابتدایی سال کاهش یابد. دیدگاه مبنی بر رشد متوسط فروش خودرو در روسیه نیز در حال رنگ باختن است. فروش خودروهای سبک در ماه ژانویه ۹/۹ درصد افزایش یافت، فروش برای ماه فوریه تنها ۲ درصد افزایش یافت و در دو ماه اول سال ۳ درصد رشد داشت. پیش‌بینی می‌شود فروش خودرو در سال ۲۰۱۳، ۸/۹ درصد رشد یابد، زیرا اثرات پایه‌ای ناشی از تحریم‌ها در ماه‌های بعدی سال بسیار مطلوب خواهد بود، در حالی که در آغاز سال ۲۰۱۲ رشد کندتری آغاز شد.



«پیش بینی جمعیتی»

ایران در سال ۲۰۱۱، تغییر در ساختار جمعیتی بین سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۵۰ و جمعیت کلی بین سال‌های ۱۹۹۰ و ۲۰۵۰ را در کنار امید به زندگی با جزئیات توضیح می‌دهند. جداول، اطلاعات کلیدی شکل‌ها را در کنار موارد مهم دیگری مانند نسبت جمعیت غیربیکار به جمعیت شاغل و همین‌طور نسبت جمعیت شهری به روستایی نشان می‌دهد.

تحلیل جمعیتی، بخش اصلی مدل پیش‌بینی صنایع و اقتصاد کلان است. جمعیت کلی یک کشور نه تنها متغیر اصلی در تقاضای خرید می‌باشد، بلکه درک نمایه جمعیتی برای فهمیدن مسائل گوناگون مانند روند آینده جمعیت، رشد تولید و نیازمندی‌های هزینه دولت، بسیار مهم است. شکل‌هایی که در ادامه آورده شده است، هرم جمعیتی



جمعیت ایران با توجه به گروه‌های سنی از سال ۱۹۹۰ تا ۲۰۲۰ (هزار نفر)

پیش‌بینی ۲۰۲۰	پیش‌بینی ۲۰۱۵	برآورد ۲۰۱۲	۲۰۱۰	۲۰۰۵	۲۰۰۰	۱۹۹۵	۱۹۹۰	
۸۱,۰۴۵	۷۷,۹۱۴	۷۵,۶۱۲	۷۳,۹۷۴	۶۹,۷۳۲	۶۵,۳۴۲	۵۹,۷۵۷	۵۴,۸۷۱	مجموع
۵,۲۶۲	۵,۹۵۵	۶,۲۶۹	۶,۱۴۹	۵,۴۲۶	۶,۳۳۵	۷,۵۹۲	۹,۱۹۰	۰ تا ۴ سال
۵,۹۲۶	۶,۰۸۸	۵,۶۰۳	۵,۳۵۷	۵,۴۹۳	۷,۵۸۸	۸,۹۳۵	۸,۷۵۱	۵ تا ۹ سال
۶,۰۷۷	۵,۳۳۳	۵,۲۲۵	۵,۴۶۶	۷,۱۹۰	۸,۹۳۸	۸,۶۹۱	۷,۱۳۵	۱۰ تا ۱۴ سال
۵,۳۱۴	۵,۴۳۲	۶,۳۰۸	۷,۱۴۶	۹,۲۰۴	۸,۶۵۷	۶,۸۳۴	۵,۶۶۹	۱۵ تا ۱۹ سال
۵,۳۸۹	۷,۰۷۶	۸,۴۳۶	۹,۱۰۷	۹,۰۰۰	۶,۸۹۴	۵,۲۵۹	۴,۵۸۳	۲۰ تا ۲۴ سال
۷,۰۱۰	۹,۰۲۲	۹,۲۴۸	۸,۸۹۹	۶,۸۲۱	۵,۳۶۹	۴,۳۹۱	۳,۸۷۴	۲۵ تا ۲۹ سال
۸,۹۴۷	۸,۸۳۱	۷,۶۴۳	۶,۷۵۴	۵,۲۵۶	۴,۴۱۲	۳,۷۶۰	۳,۳۱۷	۳۰ تا ۳۴ سال
۸,۷۵۶	۶,۶۹۹	۵,۶۶۷	۵,۲۰۳	۴,۶۶۳	۳,۷۵۱	۳,۲۱۱	۲,۷۶۵	۳۵ تا ۳۹ سال
۶,۶۳۲	۵,۱۴۸	۴,۷۷۰	۴,۶۰۷	۴,۰۳۴	۳,۱۹۶	۲,۶۵۹	۲,۰۴۷	۴۰ تا ۴۴ سال
۵,۰۸۰	۴,۵۳۹	۴,۲۰۳	۳,۹۶۶	۳,۳۴۶	۲,۶۳۵	۱,۹۲۲	۱,۵۸۹	۴۵ تا ۴۹ سال
۴,۴۴۸	۳,۸۷۸	۳,۵۰۵	۳,۲۶۲	۲,۶۲۸	۱,۹۰۱	۱,۴۷۲	۱,۴۹۲	۵۰ تا ۵۴ سال
۳,۷۶۴	۳,۱۵۸	۲,۸۰۱	۲,۵۳۶	۱,۷۳۹	۱,۴۳۷	۱,۳۸۲	۱,۴۱۶	۵۵ تا ۵۹ سال
۳,۰۲۱	۲,۴۲۰	۱,۹۳۲	۱,۶۵۴	۱,۳۴۲	۱,۳۱۱	۱,۲۹۵	۱,۱۶۴	۶۰ تا ۶۴ سال
۲,۲۴۰	۱,۵۲۶	۱,۲۹۰	۱,۲۲۹	۱,۲۴۲	۱,۱۶۸	۱,۰۱۶	۹۳۶	۶۵ تا ۶۹ سال
۱,۳۳۲	۱,۰۶۶	۱,۰۴۳	۱,۰۶۶	۱,۰۷۹	۸۵۳	۷۵۸	۵۰۳	۷۰ تا ۷۴ سال
۱,۸۴۶	۱,۷۴۴	۱,۶۶۹	۱,۵۷۴	۱,۲۶۹	۸۹۸	۵۷۹	۴۳۹	بالای ۷۵ سال

منبع: بانک مرکزی، بانک جهانی، سازمان ملل

جمعیت ایران بر حسب گروه سنی، ۱۹۹۰ تا ۲۰۲۰ (درصد از کل)

پیش‌بینی ۲۰۲۰	پیش‌بینی ۲۰۱۵	برآورد ۲۰۱۲	۲۰۱۰	۲۰۰۵	۲۰۰۰	۱۹۹۵	۱۹۹۰	
۶/۴۹	۷/۶۴	۸/۲۹	۸/۳۱	۷/۷۸	۹/۷۰	۱۲/۷۰	۱۶/۷۵	۰ تا ۴ سال
۷/۳۱	۷/۸۱	۷/۴۱	۷/۲۴	۷/۸۸	۱۱/۶۱	۱۴/۹۵	۱۵/۹۵	۵ تا ۹ سال
۷/۵۰	۶/۸۴	۶/۹۱	۷/۳۹	۱۰/۳۱	۱۳/۶۸	۱۴/۵۴	۱۳/۰۰	۱۰ تا ۱۴ سال
۶/۵۶	۶/۹۷	۸/۳۴	۹/۶۶	۱۳/۲۰	۱۳/۲۵	۱۱/۴۴	۱۰/۳۳	۱۵ تا ۱۹ سال
۶/۶۵	۹/۰۸	۱۱/۱۶	۱۲/۳۱	۱۲/۹۱	۱۰/۵۵	۸/۸۰	۸/۳۵	۲۰ تا ۲۴ سال
۸/۶۵	۱۱/۵۸	۱۲/۲۳	۱۲/۰۳	۹/۷۸	۸/۲۲	۷/۳۵	۷/۰۶	۲۵ تا ۲۹ سال
۱۱/۰۴	۱۱/۳۳	۱۰/۱۱	۹/۱۳	۷/۵۴	۶/۷۵	۶/۲۹	۶/۰۵	۳۰ تا ۳۴ سال
۱۰/۸۰	۸/۶۰	۷/۴۹	۷/۰۳	۶/۶۹	۵/۷۴	۵/۳۷	۵/۰۴	۳۵ تا ۳۹ سال
۸/۱۸	۶/۶۱	۶/۳۱	۶/۲۳	۵/۷۸	۴/۸۹	۴/۴۵	۳/۷۳	۴۰ تا ۴۴ سال
۶/۲۷	۵/۸۳	۵/۵۶	۵/۳۶	۴/۸۰	۴/۰۳	۳/۲۲	۲/۹۰	۴۵ تا ۴۹ سال
۵/۴۹	۴/۹۸	۴/۶۴	۴/۴۱	۳/۷۷	۲/۹۱	۲/۴۶	۲/۷۲	۵۰ تا ۵۴ سال
۶/۶۴	۴/۰۵	۳/۷۰	۳/۴۳	۲/۴۹	۲/۲۰	۲/۳۱	۲/۵۸	۵۵ تا ۵۹ سال
۳/۷۳	۳/۱۱	۲/۵۵	۲/۲۴	۱/۹۲	۲/۰۱	۲/۱۷	۲/۱۲	۶۰ تا ۶۴ سال
۲/۷۶	۱/۹۶	۱/۷۱	۱/۶۶	۱/۷۸	۱/۷۹	۱/۷۰	۱/۷۱	۶۵ تا ۶۹ سال
۱/۶۴	۱/۳۷	۱/۳۸	۱/۴۴	۱/۵۵	۱/۳۱	۱/۲۷	۰/۹۲	۷۰ تا ۷۴ سال
۲/۲۸	۲/۲۴	۲/۲۱	۲/۱۳	۱/۸۲	۱/۳۷	۰/۹۷	۰/۸۰	۷۵ سال به بالا

منبع: بانک مرکزی، بانک جهانی، سازمان ملل



نسبت‌های کلیدی جمعیت ایران، ۱۹۹۰ تا ۲۰۲۰

پیش‌بینی ۲۰۲۰	پیش‌بینی ۲۰۱۵	برآورد ۲۰۱۲	۲۰۱۰	۲۰۰۵	۲۰۰۰	۱۹۹۵	۱۹۹۰	
۳۸/۹	۳۸/۶	۳۸/۷	۳۹/۲	۴۵/۲	۶۵/۲	۸۵/۷	۹۶/۶	نسبت تکفل، درصد از کل جمعیت در سن کار
۲۲۶۸۴	۲۱۷۱۲	۲۱۱۰۱	۲۰۸۴۲	۲۱۶۹۹	۲۵۷۷۹	۲۷۵۷۲	۲۶۹۵۴	جمعیت تحت تکفل، کل هزار نفر
۷۲/۰	۷۲/۱	۷۲/۱	۷۱/۸	۶۸/۹	۶۰/۵	۵۳/۹	۵۰/۹	جمعیت فعال، درصد از کل
۵۸۳۶۱	۵۶۲۰۲	۵۴۵۱۱	۵۳۱۳۲	۴۸۰۳۳	۳۹۵۶۳	۳۲۱۸۶	۲۷۹۱۷	جمعیت فعال، کل، هزار نفر
۲۹/۶	۳۰/۹	۳۱/۴	۳۱/۹	۳۷/۷	۵۷/۸	۷۸/۴	۸۹/۸	جمعیت جوان، درصد از کل جمعیت در سن کار
۱۷۲۶۵	۱۷۳۷۶	۱۷۰۹۸	۱۶۹۷۲	۱۸۱۱۰	۲۲۸۶۱	۲۵۲۱۹	۲۵۰۷۵	جمعیت جوان، کل، هزار نفر
۹/۳	۷/۷	۷/۳	۷/۳	۷/۵	۷/۴	۷/۳	۶/۷	جمعیت بازنشسته، درصد از کل جمعیت در سن کار
۵۴۱۹	۴۳۳۶	۴۰۰۳	۳۸۶۹	۳۵۸۹	۲۹۱۸	۲۳۵۳	۱۸۷۸	جمعیت بازنشسته، هزار نفر

جمعیت روستایی و شهری ایران، ۱۹۹۰ تا ۲۰۲۰

پیش‌بینی ۲۰۲۰	پیش‌بینی ۲۰۱۵	برآورد ۲۰۱۲	۲۰۱۰	۲۰۰۵	۲۰۰۰	۱۹۹۵	۱۹۹۰	
۷۳/۸	۷۱/۷	۷۰/۳	۶۹/۴	۶۶/۹	۶۴/۲	۶۰/۲	۵۶/۳	جمعیت شهری، درصد از کل
۲۶/۲	۲۸/۳	۲۹/۷	۳۰/۶	۳۳/۱	۳۵/۸	۳۹/۸	۴۳/۷	جمعیت روستایی، درصد از کل
۵۹۸۱۱/۲	۵۵۸۶۴/۰	۵۳۱۷۰/۲	۵۱۳۳۷/۷	۴۶۲۱۹/۳	۴۱۰۴۸/۶	۳۵۴۹۰/۳	۳۰۶۲۷/۲	جمعیت شهری، هزار نفر
۲۱۲۳۳/۸	۲۲۰۴۹/۵	۲۲۴۴۱/۶	۲۲۸۶۷/۸	۲۲۸۶۷/۸	۲۲۸۹۰/۰	۲۳۴۶۳/۷	۲۳۷۷۲/۸	جمعیت روستایی، هزار نفر

«روش‌شناسی

نمی‌تواند چنین ویژگی‌هایی را در نظر بگیرد.

❖ صنعت خودروسازی

معیارهای مهمی به شرح زیر نقش اصلی را در تخمین و پیش‌بینی‌های روند هر کدام از متغیرهای صنعت خودرو بازی می‌کنند:

۱. تولید و فروش

به طور کلی در پیش‌بینی‌ها از هر دو دیدگاه خرد و کلان، ارزیابی برنامه‌های توسعه‌بنگاه‌های داخلی و چند ملیتی مرتبط و تعیین وزن بیشتر برای چشم‌انداز اقتصادی استفاده شده است. در مورد چشم‌انداز اقتصادی، پیش‌بینی‌ها از متغیرهایی مانند تولید صنعتی، مصرف بخش خصوصی، سرمایه‌گذاری دولتی، سیاست‌های پولی و نرخ رشد تولید ناخالص داخلی نقش کلیدی دارند.

ارقام مربوط به تولید از منابع عمومی گردآوری شده است (که امکان مقایسه با مجموعه آمارهای آن کشور را فراهم می‌کند) و شامل همه خودروها است. در مورد آمار فروش، به آمار سازمان‌های دولتی و انجمن‌های ملی خودرو مراجعه شده است. در صورت عدم دسترسی، آمار فروش معادل تولید داخل به همراه تعداد وسایل نقلیه وارداتی به استثناء صادرات در نظر گرفته شده است. با استفاده از پیش‌بینی‌ها از شاخص‌های اقتصاد کلان و جمعیتی، سهم بخش خودروسازی از تولید ناخالص داخلی معادل ارزش دلاری تولید به عنوان بخشی از تولید ناخالص داخلی اسمی در نظر گرفته شده است.

۲. صادرات و واردات خودرو

این متغیرها با استفاده از گزارش‌های انحصاری شرکت‌ها و غالباً در سطح خرد محاسبه شده‌اند. تغییرات در سیاست‌های دولتی به ویژه در مورد تعرفه‌ها و سهمیه‌ها نیز اثر مهمی بر روی این متغیرها دارند.

در پیش‌بینی‌های صنعتی از تکنیک‌های برتر تحقیقاتی و مدل‌سازی سری‌های زمانی استفاده شده است. شکل دقیق مدل سری‌های زمانی به دلیل تأثیرات ویژگی‌های آمار در صنعت مورد بررسی و براساس استانداردهای مطالعاتی، از یک صنعت به صنعت دیگر متفاوت است. به عنوان مثال آمارها در بعضی از صنایع که رکودهای بزرگ‌تر از رونق‌های ادواری رخ می‌دهد، از مدل غیر خطی استفاده شده است.

شیوه پژوهش و تخمین، از یک صنعت به صنعت دیگر متفاوت است. همانند روش تجزیه و تحلیل در کلیه صنایع، در این گزارش نیز از مدل خودرگرسیون (VAR) استفاده شده است. مدل برداری خودرگرسیون (VAR) علاوه بر استفاده از روند گذشته یک متغیر به عنوان آمار توصیفی، امکان پیش‌بینی وضعیت آینده متغیر را نیز ایجاد می‌کند. به عنوان مثال برای پیش‌بینی قیمت‌های نفت می‌توان از اطلاعات مربوط به مصرف، عرضه و ظرفیت تولید استفاده کرد.

استفاده از روند تاریخی یک متغیر برای پیش‌بینی متغیرهای زیرمجموعه صنعت، اغلب بهترین شیوه برای تجزیه و تحلیل است. این تجزیه و تحلیل‌ها با یک متغیر را مدل تک متغیره می‌نامند. ما از رایج‌ترین و پرکاربردترین مدل‌های تک متغیره با نام مدل خودرگرسیونی میانگین متحرک (ARMA) استفاده کرده‌ایم.

در بعضی موارد، به کارگیری تکنیک‌های ARMA مناسب نیستند، زیرا آمارهای تاریخی کافی وجود ندارد و یا کیفیت آمار پایین است. در این موارد، از شیوه‌های تجزیه یا هموارسازی به عنوان مبنای تجزیه و تحلیل و پیش‌بینی استفاده شده است.

باید یادآور شد که دخالت انسانی نیز نقش مهم و تأثیرگذاری در تکنیک‌های پیش‌بینی از وضعیت صنعت دارد. ظاهر اولیه آمار و صنعت نشان می‌دهد که مشکلات ساختاری، آمار غیر معمول، نقاط تغییرات ناگهانی و ویژگی‌های فصلی را در نظر گرفته است در حالی که فرآیند پیش‌بینی صرفاً مکانیکی



منابع مورد استفاده در گزارش‌های مربوط به صنعت خودروسازی، علاوه بر آمار ادارات دولتی و گزارش‌های رسمی شرکت‌ها، از آمار سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری، سایر مؤسسات تحقیقاتی و آژانس‌های خبری ملی و بین‌المللی استفاده شده است.

نشانی: تهران، خیابان سهروردی جنوبی، پایین تر از راهنمایی و رانندگی، کوچه اسلامی، پلاک ۴، طبقه ۴، واحد ۱۲

تلفن: ۸۸۳۴۹۴۳۰ - ۸۸۳۴۹۲۶۰ - ۸۸۳۴۹۴۴۴ دورنگار: ۸۸۳۴۹۴۳۲

www.iiia.ir
research@iiia.ir