

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

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





«مقدمه»

در زمان‌های نه چندان دور فقدان اطلاعات دلیل عمده ناکارآمدی تصمیم‌گیری‌ها قلمداد می‌شد. در آن مقطع اداره کنندگان 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 شرکت روند اقتصاد اقدام به ایجاد دپارتمان تحت عنوان «گروه تحقیقات بین‌المللی بیزرپورت» کرده است که مأموریت اصلی آن پایش بازار و صنایع بااهمیت کشور جهت ارائه اطلاعات صحیح، مرتبط و بهنگام 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 شبکه‌ای از تحلیل‌گران شرکت روند اقتصاد 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 مانیتور 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 یا اینکه به صورت کلی عبارت حذف شود که البته این تغییرات اجتناب ناپذیر بوده است.

گزارش پیش رو ترجمه «تحلیل صنعت خودرو ایران» است که برای فصل دوم سال ۲۰۱۷ تهیه شده است. امید است که مفید واقع شود.

شرکت روند اقتصاد

فهرست

چشم‌انداز صنعت	۵
تحلیل نقاط قوت و ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها	۶
پیش‌بینی صنعت	۷
رتبه‌بندی ریسک / بازده صنعت	۱۲
نمایه شرکت‌ها	۱۳
چشم‌انداز منطقه	۱۵
جمعیت‌شناسی	۱۷
روش‌شناسی	۲۱



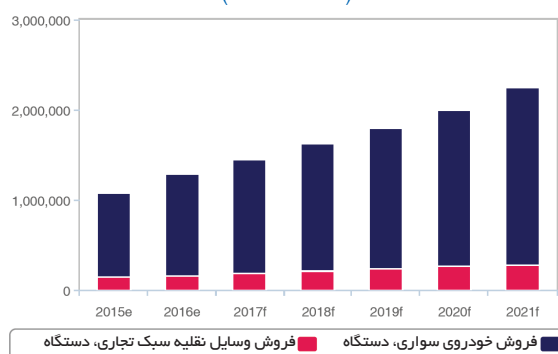
« چشم انداز صنعت

سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی و بازگشت بخش معدن به مسیر رشد، زمینه‌ساز رشد بخش خودروهای تجاری به میزان ۱۱/۵ درصد در سال ۲۰۱۷ خواهد بود.

• سرمایه‌گذاری در بخش تولید خودرو شرایط لازم برای سرمایه‌گذاری در صنعت وابسته زنجیره تأمین را نیز فراهم خواهد آورد.

دیدگاه: رفع تحریم‌ها و سطح بالای تقاضا برای برندهای خارجی، پیش‌بینی نرخ رشد ۱۲/۵ درصد در فروش وسایل نقلیه سواری را برای سال ۲۰۱۷ مورد تأکید قرار می‌دهد. سرمایه‌گذاری‌های جدید در بخش زیرساختی و رشد صنعت معدن در ایران موجب رشد بخش خودروهای تجاری خواهد شد.

فروش خودروهای سواری و وسایل نقلیه سبک تجاری
(۲۰۱۵ تا ۲۰۲۱)



برآورد: پیش‌بینی: f

منبع: مرکز آمار ایران، بیزینس مانیتر

❖ دیدگاه‌های کلیدی

- در سال ۲۰۱۷، فروش وسایل نقلیه به میزان ۱۲/۴ درصد و تولید وسایل نقلیه به میزان ۹/۹ درصد رشد خواهند کرد.
- از آن‌جاکه مصرف‌کنندگان ایرانی برندهای غربی را بر خودروی داخلی ترجیح می‌دهند، بازگشت این برندها به بازار ایران موجب افزایش فروش خودرو و رشد تولید آن خواهد شد.
- سطح بالای تقاضا و چشم‌انداز مطلوب مصرف در ایران موجب رشد در بخش خودروهای سواری خواهد شد.
- بهبود تأمین مالی پروژه‌های زیرساختی از سوی

«تحلیل نقاط قوت و ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها»

❖ نقاط قوت

- ایران دارای بزرگ‌ترین بازار تولید خودرو در خاورمیانه است.
- رشد طبقه متوسط جامعه باعث افزایش تقاضا برای خودروهای جدید در میان‌مدت خواهد شد.
- تولید و فروش خودروهای جدید در دوره پیش‌بینی از نرخ رشد مطلوبی برخوردار خواهد شد.

❖ نقاط ضعف

- ایران پیش از صدور مجوز بازگشت خودروسازان خارجی به کشور اصرار بر پیش‌شرط‌های سختگیرانه جدید دارد که این مسأله می‌تواند مانع سرمایه‌گذاری در داخل کشور شود.
- تجهیزات و فناوری فرسوده به سرمایه‌گذاری و تسهیم دانش سرمایه‌گذاران غربی نیاز دارد.
- پس از سال‌ها نبود رقابت، برندهای داخلی به دلیل مسائل مربوط به کیفیت و قیمت‌گذاری با واکنش منفی مصرف‌کنندگان روبرو هستند.

❖ فرصت‌ها

- همزمان با رشد بخش خودروسازی ایران، این بخش به طور فزاینده‌ای برای تأمین قطعات و اجزای مورد نیاز به شرکت‌های خارجی وابسته خواهد بود.
- خودروسازان داخلی به دنبال افزایش میزان صادرات خود طی سال‌های آتی می‌باشند.
- توافق هسته‌ای امکان ورود برندهای جدید و تولیدکنندگان تجهیزات اصلی امریکایی به بازار ایران را فراهم می‌آورد.

❖ تهدیدها

- شکست توافق‌نامه پیش از اجرا باعث خواهد شد ایران در آینده نیز با محدودیت سرمایه‌گذاری بین‌المللی روبرو باشد.
- وضعیت سیاسی کشور، اهمیت بالایی در تعیین وضعیت کل اقتصاد ایران دارد.

پیش بینی صنعت

❖ سناریوی پیش بینی صنعت

پیش بینی ها و داده های تاریخی کل بازار خودروی ایران (۲۰۱۵ تا ۲۰۲۱)

پیش بینی ۲۰۲۱	پیش بینی ۲۰۲۰	پیش بینی ۲۰۱۹	پیش بینی ۲۰۱۸	پیش بینی ۲۰۱۷	برآورد ۲۰۱۶	برآورد ۲۰۱۵	
۱/۹۴	۱/۸۱	۱/۶۳	۱/۴۴	۱/۳۱	۱/۱۶	۰/۹۸	تولید وسایل نقلیه، میلیون دستگاه
۷/۶	۱۰/۹	۱۳/۲	۹/۹	۱۲/۳	۱۸/۵	-۹/۹	تولید وسایل نقلیه، دستگاه (درصد تغییر سالانه)
۲/۲۹	۲/۰۴	۱/۸۴	۱/۶۵	۱/۴۸	۱/۳۲	۱/۱۰	فروش وسایل نقلیه، میلیون دستگاه
۱۲/۲	۱۰/۹	۱۱/۳	۱۱/۴	۱۲/۴	۱۹/۸	-۷/۳	فروش وسایل نقلیه، دستگاه (درصد تغییر سالانه)

منبع: بیزینس مانیتر، منابع ملی

❖ روندهای ساختاری

• فروش

از آن جا که صنعت خودروسازی داخلی و به طور کلی اقتصاد ایران همچنان از رفع تحریم های اقتصادی علیه این کشور منتفع خواهند شد، پیش بینی می شود بازار خودروهای جدید ایران در سال ۲۰۱۷ به میزان ۱۲/۴ درصد رشد نماید. با در نظر گرفتن این پیش بینی، اعتقاد بر این است که فروش خودروی سواری با رشد ۱۲/۵ درصد به ۱/۳ میلیون دستگاه افزایش خواهد یافت و فروش وسایل نقلیه تجاری نیز با ۱/۵ درصد رشد به ۲۱۰,۴۰۰ دستگاه خواهد رسید.

بهترین چشم انداز در مقایسه با چندین دهه گذشته، پس از برداشته شدن تحریم ها انتظار می رود. کارشناسان گروه ریسک کشوری انتظار دارند رشد اقتصادی ایران در سال ۲۰۱۷ و به موجب افزایش تولید، سرمایه گذاری ثابت و صادرات، افزایش بیشتری یابد. از این رو انتظار می رود رشد واقعی در فروش وسایل نقلیه از رقم برآورد شده ۳/۸ درصد در سال ۲۰۱۶ به ۵/۱ درصد در سال ۲۰۱۷ افزایش یابد. از آن جا که اقتصاد ایران پس از تأثیر پذیری نامطلوب از تحریم ها، طی ده سال آتی به

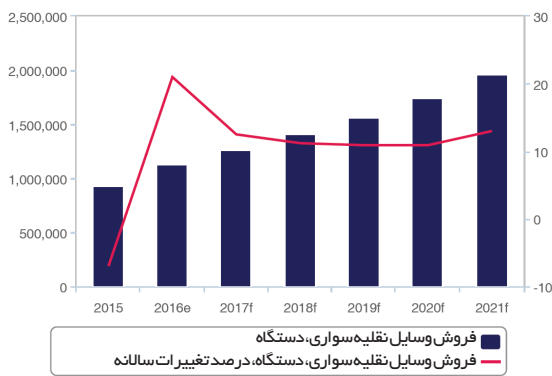
❖ آخرین پیشرفت ها

- شرکت خودروسازی فرانسوی رنو^(۱) در تاریخ ۱۷ ژانویه ۲۰۱۷ اعلام کرد که فروش خودروهای این شرکت در ایران به میزان ۱۱۰/۷ درصد رشد داشته است.
- افزایش مشارکت ها در قالب سرمایه گذاری مشترک با صاحبان برندهای خارجی موجب رونق بازار تولید خودرو در ایران خواهد شد و نرخ رشد تولید در سال ۲۰۱۷ برابر با ۱۲/۳ درصد پیش بینی می شود.
- گروه خودروسازی پژو^(۲) برای بازگرداندن برند سیتروئن به بازار ایران، حدود ۳۰۰ میلیون یورو سرمایه گذاری خواهد کرد.
- چشم انداز قوی مصرف و سطح بالای تقاضا برای برندهای خارجی در ایران موجب رشد در بازار خودروسازی خواهد شد.
- رونق بخش ساخت و ساز، انتظار چشم انداز روشن فروش خودروهای تجاری را تقویت می کند و پیش بینی می شود با رشد ۱۱/۵ درصدی در سال ۲۰۱۷، میزان فروش این وسایل نقلیه از ۱۸۸,۶۴۱ دستگاه در سال ۲۰۱۶ به ۲۱۰,۴۰۰ دستگاه در سال ۲۰۱۷ افزایش یابد.

1. Renault
2. PSA Group

یکی از عوامل محرک رشد در مصرف بخش خصوصی، کاهش فشارهای ناشی از تورم در سال ۲۰۱۷ خواهد بود که این مسئله قدرت خرید مصرف‌کنندگان را افزایش خواهد داد. کارشناسان گروه ریسک کشوری پیش‌بینی می‌کنند نرخ تورم از رقم میانگین برآورد شده ۱۰ درصد در سال ۲۰۱۶ به متوسط ۸/۸ درصد در سال ۲۰۱۷ کاهش یابد.

افزایش فروش خودروهای سواری در نتیجه رفع تحریم‌ها
فروش وسایل نقلیه سواری در ایران، دستگاه



برآورد: پیش‌بینی: f

منبع: منابع ملی، بیزینس مانیاتور

• وسایل نقلیه تجاری به تفکیک ساخت

برداشته شدن تحریم‌ها سرمایه‌گذاری قابل‌ملاحظه‌ای را در بخش زیرساخت‌های اقتصاد سرازیر خواهد ساخت و این درحالی است که بخش زیرساخت کمبودهای قابل‌ملاحظه‌ای را به علت سال‌ها عدم سرمایه‌گذاری تجربه کرده است. افزایش تجارت در داخل کشور با برداشته شدن تحریم‌ها همراه با فرصت‌های متعدد برای سرمایه‌گذاری در بخش زیرساخت، شرایطی را فراهم خواهند ساخت که در نهایت زمینه‌ساز رشد فروش وسایل نقلیه تجاری خواهد شد.

نیاز به ارتقاء بنادر، جاده‌ها، خطوط ریلی و صنایع سنگین، سطوح ساخت و ساز را افزایش خواهد داد که این امر به عنوان یک محرک کلیدی باعث افزایش فروش وسایل نقلیه تجاری خواهد شد. همچنین، بهبود بخش لجستیک به عنوان یک تجارت و ایجاد فرصت‌های جدید در این زمینه، رشد فروش وسایل نقلیه تجاری را پشتیبانی خواهد کرد. کارشناسان گروه زیرساخت‌ها پیش‌بینی می‌کنند ارزش صنعت ساخت و ساز به میزان ۷/۵ درصد در شرایط واقعی سال ۲۰۱۷ رشد نماید. ضمن این که پیش‌بینی می‌شود ارزش این صنعت در مدت باقی‌مانده از مدت پیش‌بینی تا سال ۲۰۲۱ سالانه به‌طور متوسط ۵/۹ درصد رشد نماید.

با فرض چشم‌انداز مثبت سرمایه‌گذاری در بخش زیرساخت و رشد بخش ساخت و ساز، رشد فروش وسایل نقلیه طی پنج سال آتی به شرح ذیل قابل پیش‌بینی است:

■ وسایل نقلیه تجاری سبک: رشد ۱/۸ درصدی در سال

۲۰۱۷ با میانگین رشد سالانه ۱/۶ درصدی تا سال ۲۰۲۱

مسیر رشد باز خواهد گشت، کمبودهای قابل‌توجه در بخش زیرساخت‌ها، سطح بالای تقاضا و میزان قابل‌ملاحظه مصرف در این کشور به رشد تقاضا برای هر دو گروه خودروهای سواری و وسایل نقلیه تجاری کمک خواهد کرد.

پیش از تحمیل تحریم‌ها، ایران یازدهمین تولیدکننده بزرگ خودرو در جهان بود. این درحالی است که دولت از طریق خصوصی‌سازی صنعت خودرو تلاش می‌نماید تا نیروی محرک لازم را برای برگشت دوباره به بازار جهانی به‌عنوان یک رقیب قوی در صنعت خودرو فراهم سازد. صنعت خودرو ایران در جایگاه دوم صنایع کشور قرار دارد، درحالی که صنعت نفت و گاز بزرگترین صنعت کشور محسوب می‌گردد. برداشته شدن تحریم‌ها منجر به برگشت قریب الوقوع برندهای بزرگ غربی به بازار ایران خواهند شد؛ برندهایی که پیش از تحمیل تحریم‌ها حضور فعالی در بازار ایران داشتند.

• فروش وسایل نقلیه سواری تحت تاثیر ترجیحات مصرف‌کننده

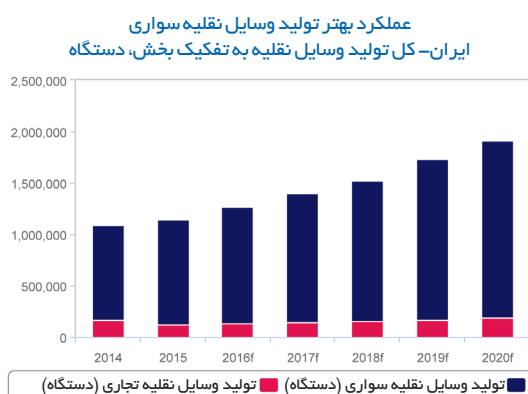
انتظار کارشناسان مبنی بر این که سال‌ها تقاضای فراوان برای برندهای خارجی و باکیفیت‌تر خودرو منجر به رشد خرید خودروهای جدید خواهد شد، چشم‌انداز روشن بخش خودروی سواری را تقویت می‌کند. به‌علاوه، اعتقاد بر این است که رفع فشارهای ناشی از تورم و شتاب رشد اقتصادی، تأثیر مثبتی بر شاخص اعتماد مصرف‌کننده خواهد داشت و خانوارهای ایرانی را به صرف هزینه برای خرید خودروهای جدید تشویق خواهد کرد.

کیفیت پایین خودروهای تولید داخل همراه با تورم قابل‌ملاحظه به دلیل فقدان رقابت در دوران برقراری تحریم‌ها منجر به افت فروش وسایل نقلیه سواری در مقایسه با پتانسیل بازار شده‌اند. با برداشته شدن تحریم‌ها و برگشت مجدد برندهای غربی به بازار، انتظار می‌رود فروش وسایل نقلیه سواری رشد قابل‌ملاحظه‌ای را تجربه نماید؛ چرا که مصرف‌کنندگان بیش از پیش به برندهای خارجی که آن‌ها را بر خودروی داخلی ترجیح می‌داده‌اند، دسترسی خواهند داشت.

کارشناسان گروه ریسک کشوری ایران را به‌عنوان یکی از بازارهای نوظهور پیش‌تاز برحسب پتانسیل مصرف‌کننده بر مبنای اندازه جمعیت، رشد تولید ناخالص داخلی و سرانه تولید ناخالص رتبه‌بندی می‌کنند. عواملی همچون وجود مصرف‌کنندگان زیاد و جوان، همراه با رشد پایدار سطوح مصرف خصوصی، رشد مصرف در ایران را در یک دهه آتی تضمین خواهند کرد. پیش‌بینی می‌شود مصرف خصوصی در سال ۲۰۱۷ رشد ۵ درصدی را تجربه نماید و شاهد تداوم رشد مثبت به‌طور میانگین ۴/۶ درصدی در سال‌های ۲۰۱۷ تا ۲۰۲۱ باشد.



باعث افزایش سطوح تولید خواهد شد و این در حالی است که قراردادهای سرمایه‌گذاری مشترک بین برندهای خارجی و شرکت‌های تولید خودرو داخل به محل اجرا در خواهند آمد. با این وجود، توافقاتی‌های مشارکت پیش از برداشته شدن تحریم‌ها فاقد انعطاف‌پذیری کافی خواهند بود و به‌طور عمده در بخش تحقیق و توسعه و انتقال فناوری از برندهای غربی مطرح به شرکت‌های تولید خودرو داخل تمرکز خواهند داشت. پیش‌بینی می‌شود تولید خودرو در سال ۲۰۱۷ رشد ۱۲/۳ درصدی را با میانگین رشد سالانه ۱۰/۸ درصدی تا سال ۲۰۲۱ تجربه نماید.



پیش‌بینی: f

منبع: بیزینس مانیتر، انجمن تولیدکنندگان وسایل نقلیه ایران

تولید خودرو در داخل مایه مباحثات ایران بوده است، اما نباید اتکاء قابل ملاحظه کشور به واردات اجزاء برای تأمین نیازمندی‌های بخش مونتاژ خودرو را فراموش نمود. ایران بزرگترین تولیدکننده خودرو در منطقه خاورمیانه است و بخش خودروسازی کشور زمینه اشتغال‌زایی بالغ بر ۷۰۰,۰۰۰ کارگر کارخانه را تأمین کرده است. لازم به ذکر است که توجه برندهای خارجی بیشتر معطوف به بخش وسایل نقلیه سواری کشور بوده است و انتظار می‌رود این موضوع باعث رونق تولید وسایل نقلیه سواری گردد. رشد تولید وسایل نقلیه به شرح ذیل قابل پیش‌بینی است:

■ **وسایل نقلیه سواری:** رشد ۱۲/۶ درصدی در سال ۲۰۱۷ با میانگین رشد سالانه ۱۰/۹ درصدی تا سال ۲۰۲۱

■ **وسایل نقلیه تجاری:** رشد ۹/۱ درصدی در سال ۲۰۱۷ با میانگین رشد سالانه ۹/۶ درصدی تا سال ۲۰۲۱ برداشته شدن تحریم‌ها و باز شدن درهای اقتصاد کشور، اصلی‌ترین محرک رشد صنعت ساخت و ساز خواهد بود، درحالی‌که سرمایه‌گذاری‌ها به بخش زیرساخت سرشار می‌شوند. توسعه صنعت زیرساخت و در نتیجه، رشد صنعت ساخت و ساز، تقاضا برای وسایل نقلیه تجاری را افزایش خواهد داد. این موضوع تولید وسایل نقلیه تجاری را پشتیبانی خواهد کرد. رشد تولید وسایل نقلیه تجاری به شرح ذیل قابل پیش‌بینی است:

■ **کامیون‌های سنگین:** ۱۲/۱ درصدی در سال ۲۰۱۷ با میانگین رشد سالانه ۱۰/۲ درصدی تا سال ۲۰۲۱

■ **اتوبوس‌ها و واگن‌های راه‌آهن:** رشد ۲/۲ درصدی در سال ۲۰۱۷ با میانگین رشد سالانه ۲/۶ درصدی تا سال ۲۰۲۱ رفع تحریم‌ها علیه ایران باعث جذب بیشتر سرمایه‌گذاری از کشورهای آسیایی و اروپایی به بخش معدن این کشور خواهد شد. ایران دارای ذخایر عظیم مواد معدنی است و بیش از ۳۷ میلیون تن ذخایر اثبات‌شده زیرزمینی دارد. این ذخایر عبارت است از ذغال‌سنگ، سنگ‌آهن، مس، سرب، روی، کروم، اورانیوم و طلا. از زمان آغاز روند لغو تحریم‌ها، دولت ایران به سوی بازگشایی معادن گام برداشته و پروژه‌های معدنی به ارزش ۲۹ میلیارد دلار به سرمایه‌گذاران خارجی پیشنهاد کرده است. بر همین اساس کارشناسان گروه معدن انتظار دارند صنعت معدن ایران در سال ۲۰۱۷ احیاء شود و پس از برآورد افت ۱۰ درصد در سال ۲۰۱۶، به نرخ رشد ۵ درصد دست یابد. انتظار می‌رود این مسئله موجب حمایت بیشتر از رشد در بخش وسایل نقلیه تجاری گردد و به‌ویژه تقاضا برای وسایل نقلیه سنگین را که در عملیات‌های معدنی روزانه به کار گرفته می‌شوند، افزایش دهد.

بخش اتوبوس‌ها و واگن‌های راه‌آهن در مقایسه با سایر بخش‌های صنعت خودرو عملکرد پایین‌تری خواهد داشت و این درحالی است که رشد صنعت گردشگری اصلی‌ترین محرک رشد این بخش خواهد بود. پیش‌بینی می‌شود مجموع سفرهای گردشگری کشور در سال ۲۰۱۷ رشد ۶/۲ درصدی را تجربه نماید و شاهد تداوم رشد با میانگین سالانه ۵/۶ درصدی تا سال ۲۰۲۱ باشد. افزایش در سفرهای گردشگری و افزایش تقاضا برای حمل و نقل عمومی همراه با توسعه اقتصاد، زمینه‌ساز افزایش فروش اتوبوس‌ها و واگن‌های راه‌آهن خواهند شد.

● فروش موتورسیکلت، همچنان زیر سطوح اوج

پیش‌بینی می‌شود فروش موتورسیکلت در سال ۲۰۱۷ رشد ۱۵/۶ درصدی را تجربه نماید و شاهد میانگین رشد سالانه ۱۴/۲ درصدی تا سال ۲۰۲۱ باشد. منافع ناشی از هزینه مالکیت موتورسیکلت در مقایسه با وسایل نقلیه سواری همچنان محرک اصلی رشد در این بخش خواهد بود. علاوه بر چشم‌انداز مطلوب رشد در ایران، سهولت استفاده از موتورسیکلت در شهرهای پر ترافیک نیز، زمینه‌ساز افزایش فروش موتورسیکلت خواهد شد. با این حال، انتظار می‌رود رشد فروش موتورسیکلت در سال ۲۰۲۱ فقط بالغ بر ۱۱,۴۷۶ دستگاه باشد که هنوز بسیار پایین‌تر از سطوح اوج ۱/۳ میلیون دستگاه در سال ۲۰۰۴ است.

● تولید

برگشت برندهای غربی به بازار خودرو ایران در سال آتی

■ وسایل نقلیه تجاری سبک: رشد ۹/۸ درصدی در سال

۲۰۱۷ با میانگین رشد سالانه ۱۰/۳ درصدی تا سال ۲۰۲۱

■ کامیون‌های سنگین: رشد ۳ درصدی در سال ۲۰۱۷ با

میانگین رشد سالانه ۳/۲ درصدی تا سال ۲۰۲۱

■ اتوبوس‌ها و واگن‌های راه‌آهن: رشد ۶ درصدی در سال

۲۰۱۷ با میانگین رشد سالانه ۶/۵ درصدی تا سال ۲۰۲۱

بخش تولید اتوبوس‌ها و واگن‌های راه‌آهن رشد را تجربه خواهند کرد، اما همچنان زیر سطوح اوج ۵,۰۰۰ دستگاه سال ۲۰۰۷ باقی خواهد ماند و با فرض این میزان رشد، در سال ۲۰۲۱ فقط به تعداد ۹۹۱ دستگاه بالغ خواهد شد. رشد تولید در این بخش به‌طور عمده تحت تأثیر اثر پایه‌ای تورم پایین و تقاضای زیاد خواهد بود.

● سرمایه‌گذاری پژو سیتروئن، عامل رونق فروش جهانی

اقدام شرکت خودروسازی فرانسه، پژو، جهت سرمایه‌گذاری حدود ۳۰۰ میلیون یورو در زمینه بازگرداندن برند سیتروئن به بازار ایران این شرکت را از لحاظ بهره‌برداری از فرصت افزایش تقاضای ناشی از رفع تحریم‌ها، در موقعیت بسیار خوبی قرار خواهد داد. این سرمایه‌گذاری، بخشی از تشکیل یک سرمایه‌مشترک با شرکت خودروسازی سایپا می‌باشد که در نظر دارد تا سال ۲۰۲۲، سالانه ۱۵۰,۰۰۰ دستگاه خودرو تولید نماید. هر یک از دو شرکت ۵۰ درصد از سهام این سرمایه‌گذاری مشترک را در اختیار دارند. خط تولید خودروی برند سیتروئن توسط شرکت پژو در کارخانه‌ای در شهر کاشان در جنوب تهران راه‌اندازی خواهد شد. شرکت در نظر دارد تا سال ۲۰۱۸ اولین مجموعه خودروهای سیتروئن ساخت داخل ایران را روانه بازار نماید. پیش از آغاز این سرمایه‌گذاری، شرکت پژو توافق‌نامه‌ای به ارزش ۴۰۰ میلیون یورو با ایران خودرو به امضاء رساند تا بتواند بار دیگر برند پژو را در بازار داخلی ایران عرضه کند.

تداوم سرمایه‌گذاری توسط برندهای غربی نظیر سرمایه‌گذاری که اخیراً توسط شرکت پژو اعلام گردید، این دیدگاه را منعکس می‌سازد که به‌دنبال رفع تحریم‌های بین‌المللی علیه این کشور که روند اجرای آن در سال ۲۰۱۶ آغاز شد، شرکت‌های خودروسازی به بازار ایران بازخواهند گشت. اندازه بازار قبلی در زمینه فروش تقریباً ۱/۴ میلیون خودروی سواری در سال ۲۰۱۱ نشانه‌ای دال بر رشد بالقوه و سطح بالای تقاضا در این بازار است که با نرخ فروش ۹۳۴,۰۸۶ دستگاه خودرو در سال ۲۰۱۵ مقایسه می‌شود. سطح بالای تقاضا در کنار این موضوع که مصرف‌کنندگان، برندهای خارجی خودرو را به دلیل کیفیت بالاتر آن‌ها به خودروهای ساخت داخل ترجیح می‌دهند، موجب رشد نرخ فروش برند سیتروئن در این بازار خواهد شد.

● راهبرد توسعه شرکت رنو، بر اساس ترجیح برند خارجی

شرکت خودروسازی فرانسوی رنو موتور در تاریخ ۳۰ سپتامبر ۲۰۱۶ اعلام کرد قرارداد جدیدی در قالب سرمایه‌گذاری مشترک با سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران (ایدرو) به امضاء رسانده است. این سرمایه‌گذاری مشترک شامل یک کارخانه با ظرفیت تولید سالانه ۱۵۰,۰۰۰ خودرو و یک مرکز مهندسی و خرید است که تأمین‌کنندگان داخلی شرکت را تحت حمایت قرار خواهد داد. این شرکت در قالب سرمایه‌گذاری مشترک خواهد بود که به شرکت رنو پارس به‌عنوان مشارکت در سرمایه‌گذاری اضافه خواهد شد. شرکت رنو پارس میان شرکت رنو و دو شرکت برتر خودروساز ایرانی یعنی سایپا و ایران خودرو تشکیل شده بود. با این وجود، مشارکت در سرمایه‌گذاری با ایدرو از مشارکت سرمایه‌گذاری رنو با سایپا و ایران خودرو از این لحاظ متفاوت است که رنو سهم عمده‌ای از مشارکت با ایدرو را در اختیار دارد و برای اولین بار، زمینه ایجاد شبکه توزیع در ایران برای این شرکت فراهم شده است، ضمن آن‌که نمایندگی‌های ارائه خدمات فروش و پس از فروش نیز برای حمایت از این برند در ایران ایجاد خواهند شد. خط تولید جدید دو مدل سدان^(۱) و داستر اس.یو. وی^(۲) را عرضه خواهد کرد و انتظار می‌رود اولین مدل خودرو در ابتدای سال ۲۰۱۸ وارد بازار شود.

ظرفیت مازادی که رنو در قالب سرمایه‌گذاری مشترک به تأسیسات خود در این کشور اضافه می‌کند، پیش‌بینی خوش‌بینانه درباره تولید وسایل نقلیه سواری در ایران را به‌ویژه برای سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۱ تأیید می‌نماید. انتظار می‌رود اولین مدل از خودروها در اوایل سال ۲۰۱۸ عرضه گردند که این مسأله با پیش‌بینی‌ها مبنی بر میانگین نرخ رشد تولید خودروهای سواری به ۹/۸ درصد بین سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۱ مطابقت دارد.

یکی از جنبه‌های مهم تشکیل این شرکت جدید که از موقعیت ویژه شرکت رنو در بازار ایران منتفع خواهد بود، ایجاد شبکه توزیع و خدمات پس از فروش رنو در این کشور است. اعتقاد بر این است که اقدام شرکت رنو در توسعه فعالیت‌های تجاری خود در ایران فراتر از تولید و فروش خودرو است و مزایای دیگری نیز برای شرکت رنو در بر خواهد داشت.

نخست آن‌که، رنو با معرفی خدمات پس از فروش خود در ایران، از لحاظ بهره‌برداری از فرصت رشد مطلوب فروش وسایل نقلیه تا سال ۲۰۲۰، در موقعیت بهتری قرار خواهد گرفت. به‌علاوه، رنو با ایجاد مراکز ارائه خدمات پس از فروش در این کشور قادر است وفاداری مشتریان به برند خود را حفظ نماید؛ چرا که شرکت رنو قادر خواهد بود ضمن عرضه قطعات اصلی این برند، خدمات استاندارد و یکسانی به مشتریان خود ارائه نماید. این مسأله اعتماد بیشتر مصرف‌کنندگان به این برند

1. Sedan
2. Duster SUV



راهبرد شرکت رنو برای ایجاد کسب‌وکارهایی در زمینه توزیع و خدمات پس از فروش در ایران حمایت خواهد کرد. در پایان این‌که، ایجاد مراکز خرید و شبکه توزیع نیز کارآمدی زنجیره تأمین شرکت رنو در این کشور را افزایش خواهد داد. فعالیت مراکز خرید و شبکه‌های توزیع در کنار یکدیگر، تأمین به‌موقع قطعات برای شرکت‌های عرضه‌کننده محصولات رنو در ایران را تضمین خواهد کرد. بدین ترتیب شرکت این اطمینان را به مشتریان خواهد داد که لازم نیست برای دریافت قطعات اصلی یا استفاده از قطعات برند خارجی برای خودروهای رنو مدت‌های طولانی انتظار بکشند.

را جلب خواهد کرد و این موضوع به رشد فروش محصولات شرکت منجر خواهد شد. دوم آن‌که، شرکت قادر خواهد بود در بازار بالقوه ارائه خدمات پس از فروش به محصولات قدیمی‌تر برند رنو، از رشد در این بخش نیز بهره‌مند گردد. مشتریانی که از مدت پیش از تعلیق فعالیت‌های رنو در ایران در اثر تحریم‌ها، خودروهای رنو را هنوز در اختیار دارند، اکنون نیاز بیشتری به استفاده از خدمات این شرکت برای وسایل نقلیه فرسوده خود دارند. به‌علاوه، محبوبیت برندهای غربی و رشد سریع فروش خودرو در این کشور زمینه ایجاد بازار رو به رشد خدمات پس از فروش در بلندمدت را فراهم خواهد آورد. این موضوع از

❖ وسایل نقلیه سواری

پیش‌بینی‌ها و داده‌های تاریخی بازار خودروهای سواری ایران (۲۰۱۵ تا ۲۰۲۱)

پیش‌بینی ۲۰۲۱	پیش‌بینی ۲۰۲۰	پیش‌بینی ۲۰۱۹	پیش‌بینی ۲۰۱۸	پیش‌بینی ۲۰۱۷	برآورد ۲۰۱۶	برآورد ۲۰۱۵	
۱/۸۰	۱/۶۸	۱/۵۱	۱/۳۳	۱/۲۱	۱/۰۷	۰/۸۸	تولید خودروهای سواری، میلیون دستگاه
۷/۴	۱۱/۰	۱۳/۵	۱۰/۰	۱۲/۶	۲۱/۴	-۴/۴	تولید خودروهای سواری، دستگاه (درصد تغییر سالانه)
۱/۹۷	۱/۷۴	۱/۵۷	۱/۴۱	۱/۲۷	۱/۱۳	۰/۹۳	فروش خودروهای سواری، میلیون دستگاه
۱۳/۰	۱۰/۹	۱۰/۹	۱۱/۲	۱۲/۵	۲۱/۰	-۷/۰	فروش خودروهای سواری، دستگاه (درصد تغییر سالانه)

منبع: بیزینس مانیتر، منابع ملی

• آخرین پیشرفت‌ها و محرک‌های رشد

۸/۴ درصدی این خودروساز از بازار خودروی ایران شده است. ■ به دلیل افزایش رقابت ناشی از بازگشت برندهای غربی به بازار داخلی ایران، قیمت وسایل نقلیه کاهش خواهد یافت. ■ پیش‌بینی می‌شود فروش خودروی سواری در ایران با رشد ۱۲/۵ درصدی در سال ۲۰۱۷، از ۱,۱۳۰,۲۴۴ دستگاه در سال ۲۰۱۶ به ۱,۲۷۱,۵۲۴ دستگاه در سال ۲۰۱۷ افزایش یابد.

■ سرمایه‌گذاری مشترک با صاحبان برندهای خارجی موجب بهبود رشد تولید خواهد شد؛ پیش‌بینی می‌شود تولید با رشد ۱۲/۶ درصدی، از ۱,۰۷۴,۰۰۰ دستگاه در سال ۲۰۱۶ به ۱,۱۸۱,۴۰۰ دستگاه در سال ۲۰۱۷ افزایش یابد. ■ فروش خودروهای برند رنو در ایران به میزان ۱۱۰/۷ درصد افزایش یافته است که این میزان فروش باعث کسب سهم

❖ وسایل نقلیه تجاری

پیش‌بینی‌ها و داده‌های تاریخی بازار خودروهای تجاری ایران (۲۰۱۵ تا ۲۰۲۱)

پیش‌بینی ۲۰۲۱	پیش‌بینی ۲۰۲۰	پیش‌بینی ۲۰۱۹	پیش‌بینی ۲۰۱۸	پیش‌بینی ۲۰۱۷	برآورد ۲۰۱۶	برآورد ۲۰۱۵	
۱۴۲,۹۴۲	۱۳۰,۴۵۴	۱۱۸,۷۴۶	۱۰۷,۸۴۳	۹۸,۷۲۵	۹۰,۵۳۲	۹۷,۴۷۱	تولید خودروهای تجاری، دستگاه
۹/۶	۹/۹	۱۰/۱	۹/۲	۹/۱	-۷/۱	-۴۰/۹	تولید خودروهای تجاری، دستگاه (درصد تغییر سالانه)
۳۲۱,۰۵۳	۲۹۸,۰۱۹	۲۶۹,۳۶۹	۲۳۷,۲۸۸	۲۱۰,۴۰۰	۱۸۸,۶۴۱	۱۶۶,۵۸۶	فروش خودروهای تجاری، دستگاه
۷/۷	۱۰/۶	۱۳/۵	۱۲/۸	۱۱/۵	۱۳/۲	-۸/۷	فروش خودروهای تجاری، دستگاه (درصد تغییر سالانه)

منبع: بیزینس مانیتر، منابع ملی

• آخرین پیشرفت‌ها و محرک‌های بخش خودروسازی

■ دایملر^(۱) و شرکت ایران خودرو دیزل قرار است از طریق مشارکت در سرمایه‌گذاری با شرکت ستاره ایران همکاری کنند. ■ ایجاد فرصت‌های لجستیک با رشد بخش زیرساخت‌ها در بلندمدت، موجب رونق فروش خودروهای تجاری خواهد شد.

■ رونق صنعت ساخت‌وساز و احیاء رشد در بخش معدن، موجب افزایش تقاضا برای خودروهای تجاری خواهد شد. ■ بازگشت برندهای مطرح غربی، به‌ویژه برندهای اروپایی و آسیایی، باعث رونق بخش خودروهای تجاری خواهد شد.

«رتبه‌بندی ریسک/بازده صنعت»

افزایش امتیاز «بازده» این کشور کمک می‌کند و نه پتانسیل رشد در این کشور.

● عملکرد بهتر مراکش

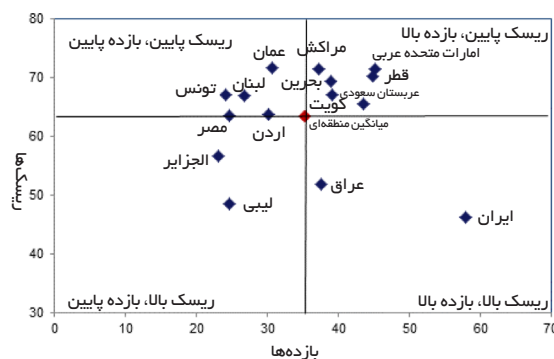
مراکش یکی از بازارهای مهم و البته مستثنی از کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس در میان بازارهای «کم‌ریسک، پربازده» به شمار می‌آید. این مسأله در فعالیت‌های سرمایه‌گذاری این کشور بازتاب یافته است. مراکش به سرعت سیر عملکرد مطلوب خود در هر دو زمینه تولید و فروش خودرو را طی می‌کند و در این راستا از سطح پایین هزینه‌های نیروی کار و شبکه قوی حمل و نقل بهره‌مند می‌شود، مزایایی که موجب افزایش امتیاز بازده‌های این کشور شده است. در عین حال مراکش از باثبات‌ترین کشورهای منطقه شمال آفریقا است که این مسأله باعث شده از لحاظ ریسک پایین، امتیاز بالایی به‌دست آورد. همه این عوامل شرکت‌های بزرگ تولید و عرضه خودرو را به سرمایه‌گذاری در تولید در داخل این کشور مجذب کرده است. افول قابل ملاحظه چشم‌انداز مصر در سال‌های اخیر باعث شد این کشور نیمه «کم‌بازده» را ترک کند و در مرز میان بازارهای دارای ریسک بالا و بازده پایین قرار بگیرد؛ همین موضوع فرصت‌های بیشتری در اختیار سایر کشورهای منطقه شمال آفریقا با محوریت تولید خودرو از جمله مراکش قرار می‌دهد.

● ایران، بازاری پربازده با ریسک‌های فراوان

ایران همچنان مهم‌ترین کشور در محدوده «پریسک، پربازده» است. این کشور با بیش از ۱ میلیون خودرو، بزرگ‌ترین بازار خودروی منطقه خاورمیانه است و پیش‌بینی می‌شود با رشد بازار خودروی آن به حدود ۲ میلیون دستگاه تا سال ۲۰۲۱، امتیاز «بازده» آن به‌میزان قابل‌توجهی افزایش یابد. به‌علاوه، رفع تحریم‌ها بار دیگر فرصت تولید داخلی را برای خودروسازان فراهم خواهد آورد. البته این بازده‌ها هنوز به‌شدت تحت تأثیر ریسک‌های فراوان خواهند بود. با وجود بهبود روابط با کشورهای غربی، اما با سر کار آمدن دونالد ترامپ که از مخالفان سرسخت توافق هسته‌ای با ایران است، ریسک‌های بالقوه افزایش یافته‌اند و سطح بالای ریسک‌های امنیتی نیز همچنان به قوت خود باقی است. این ریسک‌ها علاوه بر تهدیدهای مربوط به تجارت و سرمایه‌گذاری از جمله ضعف حاکمیت قانون، به این معنا است که شرکت‌ها در ایران با فضای بسیار چالش‌برانگیز کسب و کار مواجه خواهند شد.

دیدگاه: براساس شاخص رتبه‌بندی ریسک/بازده صنعت خودرو منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا، امتیاز منطقه کمتر از سطح آسیا و اروپا است و به‌رغم آن که هنوز در سطحی بالاتر از آمریکای لاتین و حاشیه جنوبی صحرای آفریقا قرار دارد، نمایه ریسک/بازده در حد متوسط جهانی است. در عین حال که ریسک منطقه‌ای بیشتر متوجه سرمایه‌گذاران است، بازده‌های منطقه‌ای در کشورهایی نظیر مراکش چشم‌اندازهای روشنی برای این صنعت رقم زده‌اند و بهبود تدریجی رشد فروش در بسیاری از کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس نشان می‌دهد این منطقه هنوز حائز اهمیت است.

بازتاب رشد صنعت خودروی برخی کشورها در بهبود میانگین امتیاز منطقه‌ای شاخص ریسک/بازده بخش خودرو در خاورمیانه و شمال آفریقا



نکته: امتیازها از ۱۰۰ می‌باشد و ۱۰۰ بالاترین امتیاز است. امتیازهای بالاتر نشان‌دهنده بازده بالا و ریسک پایین می‌باشد. منبع: بیزینس مانیور

● بازگشت تدریجی کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس

به‌رغم کاهش شدید نرخ رشد فروش خودرو در بازارهای شورای همکاری خلیج فارس در سال ۲۰۱۶ و همین‌طور سال جاری، همچنان این کشورها جذاب‌ترین بخش در میان کشورهای کم‌ریسک، پربازده را در اختیار دارند. البته از لحاظ حجم فروش، این کشورها بزرگ‌ترین بازارهای منطقه به‌شمار می‌آیند و نسبت به بازارهای واقع در سرزمین شام، با ریسک نسبتاً پایین‌تری مواجه هستند. انتظار می‌رود فروش وسایل نقلیه در کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس در سال ۲۰۱۷ از چشم‌انداز نسبتاً مطلوب‌تری برخوردار شود. البته عربستان سعودی در این زمینه یک استثناء محسوب می‌شود و انتظار می‌رود با افت ۳/۴ درصدی فروش وسایل نقلیه مواجه شود. این بار هم این حجم بازار عربستان سعودی است که به

شرکت ایران خودرو (IKCO)

❖ آخرین پیشرفت‌ها

- ایران خودرو در ژوئن ۲۰۱۶ اعلام کرد که در حال مذاکره با شرکت ال.جی کره جنوبی در زمینه تولید خودروهای برقی با مشارکت این شرکت می‌باشد.
- اولین خودروی پژو ۲۰۰۸ تولید داخل در ماه مارس از خط مونتاژ خارج می‌شود. در آگوست ۲۰۱۵، شرکت جدیدی برای مدیریت همکاری میان تأمین‌کنندگان ایرانی و هم‌تایان بین‌المللی آن‌ها تأسیس شد.
- این شرکت به دنبال طراحی و تولید خودروهای الکتریکی هیبریدی است.
- شرکت ایران خودرو در حال نهایی کردن قراردادهای مشارکت در سرمایه‌گذاری با مرسدس-بنز است.
- شرکت پژو برای ورود مجدد به بازار ایران در حال مذاکره و شراکت با ایران خودرو است.

❖ راهبرد

ایران خودرو در سال ۱۹۶۳ تأسیس شد و در حال حاضر بزرگ‌ترین مجموعه صنعتی در ایران است. این شرکت در کشورهای آذربایجان، ونزوئلا و بلاروس نیز تأسیسات تولید خودرو را ایجاد کرده است. تمرکز ایران خودرو بر روی توسعه محدوده خودروهای تولیدی این شرکت در مقابل خودروهای تولیدی تحت لیسانس سایر خودروسازان است. مدل‌های جدید عبارت از دنا، رانا، سورن، سریر، سمند و باردو می‌باشند. ضمن آن‌که بر اساس اعلام وب‌سایت رسمی ایران خودرو، این شرکت به تولید مدل‌های پژو ۴۰۵، ۲۰۶ و ۲۰۷ ادامه داده است. بر اساس توافقنامه‌ای که در ژوئن ۲۰۱۶ میان گروه پژو و شرکت ایران خودرو در زمینه آغاز طرح تولید مدل‌های ۲۰۸، ۳۰۱ و ۲۰۰۸ پژو به امضاء رسید، اولین خودروی پژو ۲۰۰۸ تولید داخل در ماه مارس از خط مونتاژ خارج می‌شود. ایران خودرو اعلام کرده است که در نظر دارد پس از رفع تحریم‌ها واحدهای تولید و صادرات خود در آن سوی مرزهای ایران را توسعه دهد. همچنین ایران خودرو برای صادرات ۳۰,۰۰۰ دستگاه خودرو به بازارهای بین‌المللی طی ۱۲ ماه آینده برنامه‌ریزی کرده است. این شرکت ضمن امضاء یادداشت تفاهمی در خصوص آغاز عملیات مونتاژ کامل کیت‌های نیمه کامل خودرو در آذربایجان به اهداف خود برای افزایش سطح عملیات‌های مونتاژ در بلاروس، مصر، سنگال و ونزوئلا نیز اشاره کرد. همچنین ایران خودرو عملیات مونتاژ کامیون‌های بالابر آریسان در کارخانه‌های خود در عراق را با ظرفیت تولید روزانه ۳۰۰ دستگاه از سه‌ماهه نخست سال ۲۰۱۷ رسماً آغاز کرد. شرکت دایملر و ایران خودرو دیزل از طریق مشارکت در سرمایه‌گذاری با شرکت ستاره ایران همکاری خواهند کرد. مدیرعامل شرکت ستاره ایران از طرح این شرکت برای واردات و تولید خودروهای مرسدس بنز در کلاس‌های مختلف با قیمت پایین‌تر خبر داد. با مورد توجه قرار گرفتن میزان تولید و فروش ایران خودرو در مناطق برون‌مرزی، همکاری شکل گرفته میان این شرکت با شرکت فرانسوی پژو به‌عنوان یک برند خارجی فعال در بازار ایران، پشتوانه‌ای برای توسعه مهارت‌ها و فناوری‌های این شرکت داخلی تولیدکننده خودرو خواهد بود. توافق‌نامه حاصل شده میان این دو شرکت نه فقط توافق بر سر ادامه روند مونتاژ خودروهای پژو بلکه زمینه لازم برای انتقال فناوری و دانش فنی میان این دو شرکت را فراهم خواهد آورد. با توجه به حصول توافق هسته‌ای، ایران خودرو یک شرکت جدید در زمینه توسعه همکاری‌ها بین تأمین‌کنندگان ایرانی و شرکای بین‌المللی احداث نموده است. به گفته‌هاشم یکه زارع، مدیر امور اجرایی ایران خودرو، شرکت تازه تأسیس ارون‌د پلاستیک در نظر دارد توانایی‌های تأمین‌کنندگان داخلی را توسعه دهد و کیفیت محصولات نهایی خود را ارتقا دهد. وی تصریح کرد با توجه به توافق هسته‌ای بین ایران و کشورهای ۵+۱ و فضای مناسب پس از این رخداد، ارون‌د پلاستیک می‌تواند نقش مهمی در تأمین قطعات ضروری و صادرات محصولات ایرانی به بازارهای بین‌المللی ایفا نماید.

شرکت ایران خودرو (IKCO)

❖ محصولات جدید

شرکت ایران خودرو در زمینه توسعه و معرفی خودروهای برقی با مشارکت شرکت بین‌المللی ال.جی در آینده نزدیک، با این شرکت مذاکره می‌کند. در همین راستا، شرکت ال.جی تأمین باتری‌ها و سایر قطعات مورد نیاز برای ساخت این خودروها و نصب ایستگاه‌های شارژ را برعهده می‌گیرد. شرکت ایران خودرو نیز مسئولیت تولید این خودروها را بر عهده خواهد داشت. دو شرکت قصد دارند تا سال ۲۰۲۳ تعداد ۶۰,۰۰۰ دستگاه خودروی برقی مجهز به باتری قابل شارژ تولید کنند. شرکت ایران خودرو در ژوئن ۲۰۱۵ یک یادداشت تفاهم با دانشگاه صنعتی شریف و دانشگاه صنعتی امیرکبیر در زمینه طراحی و تولید خودروهای هیبریدی برقی در کشور امضا نمود. این شرکت انتظار دارد نخستین مدل از این نوع خودرو تا سه سال آینده تولید شود. به نقل از محمدرضا نعمت‌زاده، وزیر صنعت، معدن و تجارت، دولت ایران در نظر دارد یک بسته حمایتی برای ترویج تولید خودروهای هیبریدی برقی تحت برنامه بلندمدت مصرف سوخت ارائه نماید.

شرکت سهامی ایرانی تولید اتومبیل (سایپا)

❖ آخرین پیشرفت‌ها

- سرمایه‌گذاری مشترک سایپا با شرکت رنو «رنو پارس» خط مونتاژ جدیدی را برای تولید رنو ساندرو در سپتامبر ۲۰۱۵ راه‌اندازی نمود.
- توافق‌نامه‌ای در راستای سرمایه‌گذاری مشترک میان سایپا و خودروساز فرانسوی پژو سیتروئن برای تولید مدل‌های سیتروئن در داخل ایران به امضاء رسید.
- تولید کامیون‌های ولوو در سال ۲۰۱۵ توسط سایپا دیزل آغاز شده است.
- گزارش‌های تأییدنشده‌ای مبنی بر خرید سهام اقلیتی توسط رنو در رنو پارس و تأسیسات و زیرساخت‌های مربوطه منتشر شده است.

❖ راهبرد

شرکت سایپا به همراه زیرمجموعه‌های گوناگون خود، دومین تولیدکننده خودرو در ایران به شمار می‌رود که گستره وسیعی از خودروهای سواری و وسایل نقلیه تجاری را تولید می‌کند. برخی از این مدل‌ها بر مبنای مدل‌هایی هستند که پیش از این توسط کیا (پراید) و رنو (لوگان) تولید شده بودند. شرکت سایپا همچنین به دنبال توسعه مدل‌های مختص به خود مثل تیبا می‌باشد که در حال حاضر از سطح فروش خوبی برخوردار هستند.

شرکت سایپا زیرمجموعه اصلی و مهم‌ترین بخش تولید و فروش خودروهای سواری این شرکت می‌باشد. اگرچه مدل‌های خودرو و موتور خودروی تولیدی توسط این شرکت، متعلق به سایپا است، اما شرکت سایپا سابقه مشارکت با برخی خودروسازان فرانسوی، کره‌ای و ژاپنی و عملیات مونتاژ داخلی را نیز در کارنامه خود دارد. سایپا با خودروساز فرانسوی سیتروئن که درصدد است در سال ۲۰۱۶ و پس از رفع تحریم‌ها دوباره وارد بازار خودروی ایران شود، یک توافق‌نامه مونتاژ داخلی را به امضاء رساند. شرکت تابعه دیگری به نام زامیاد مسئولیت تولید خودروهای تجاری سبک و سنگین را بر عهده دارد. زامیاد نیز پیشینه‌ای قوی در تولید کامیون‌های شرکت نیسان^(۱) و اوپکو^(۲) دارد.

گزارش‌های منتشر شده در جولای ۲۰۱۵ حاکی از آن است که شرکت خودروسازی رنو در حال مذاکره با پارس خودرو، شرکت خودروسازی متعلق به سایپا، در راستای خرید بخشی از سهام این شرکت داخلی می‌باشد. این قرارداد شامل خرید زیرساخت‌ها از جمله کارخانه‌های تولیدی نیز می‌شود، با این حال شرکت رنو از اظهار نظر در این رابطه خودداری نموده است. پارس خودرو از طریق سرمایه‌گذاری مشترک با شرکت‌های نیسان و رنو اقدام به تولید خودروهای سواری در ایران کرد.

گروه سایپا تلاش دارد با بهره‌مندی از مزایای رفع تحریم‌ها، حضور برندهای خود را در خارج از بازارهای داخلی ایران گسترش دهد. این شرکت، خودروهای ساخته‌شده و نیمه کامل خود را به بازارهایی مانند عراق، سودان، سوریه، مصر، الجزایر، سنگال، اوکراین، کامرون و غنا صادر می‌کند. همچنین سایپا به فعالیت‌های تولیدی در کشورهای سوریه، ونزوئلا، عراق، سودان و سنگال نیز پرداخته است.

« چشم انداز منطقه »

❖ منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا

دیدگاه: رشد صنعت خودرو در منطقه شمال آفریقا به عنوان قطب اصلی تولید در منطقه وسیع تر خاورمیانه و شمال آفریقا، با مرکزیت مراکش ادامه خواهد یافت. شبکه تأمین رو به رشد زمینه افزایش صرفه جویی به مقیاس و رقابت بیشتر را در این منطقه فراهم خواهد آورد.

شکل گیری هر یک از قطب های بالقوه و روبه رشد تولید در این منطقه دور از ذهن نیست؛ چنان که در مورد راهبرد هر شرکت در زمینه تولید و صادرات نیز این پتانسیل وجود دارد. بارزترین مشخصه آخرین گزارش از سرمایه گذاری های تولید در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا این است که همه پروژه ها در شمال آفریقا البته به غیر از یکی، با دیدگاه کارشناسان مبنی بر تبدیل این منطقه به قطب تولید در سطح گسترده خاورمیانه و شمال آفریقا، مطابقت دارد. یکی از سرمایه گذاری های جالب که به تازگی در تونس آغاز شده است، باور کارشناسان به تقویت روبه رشد صنعت تولید خودرو در منطقه شمال آفریقا را بیش از پیش مورد تأکید قرار می دهد.

در گزارش های منظم کارشناسان درباره سرمایه گذاری های تولید، آخرین پروژه ها از بخش تولید در این صنعت مورد پیگیری قرار گرفته و روندهای در حال توسعه در منطقه تجزیه و تحلیل می شوند. بر همین اساس، انتظار چشم انداز

سرمایه گذاری ها در تولید خودرو در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا

تاریخ اعلام شده	کشور	شهر / استان / منطقه	شرکت	ارزش	شرح مختصر	تاریخ اجرای فعالیت
سپتامبر ۲۰۱۶	مراکش	القنيطرة	شرکت مکاپلاست ^(۱)	۳۰-۲۵ میلیون یورو (۳۲-۲۶ میلیون دلار)	احداث کارخانه جدید ساخت قطعات ریخته گری تزریقی و رنگ کاری با هدف اولیه عرضه به شرکت پژو سیتروئن، مذاکرات در این زمینه با شرکت رنو نیز در جریان است.	۲۰۱۷
سپتامبر ۲۰۱۶	ایران	تهران	رنو	در دسترس نیست	سرمایه گذاری مشترک با سازمان گسترش و نوسازی منابع ایران با هدف تولید خودروهای سدان و داستر اس.یو.وی. با نشان رنو که ظرفیت تولید آن سالانه ۱۵۰,۰۰۰ دستگاه خواهد بود.	۲۰۱۸
اکتبر ۲۰۱۶	مراکش	در دسترس نیست	گروه سیمولدس ^(۲)	۶۰ میلیون یورو (۷۲ میلیون دلار)	احداث کارخانه جدید فرآوری پلاستیک برای تولید قطعات ریخته گری تزریقی در زمینه تولید خودرو	در دسترس نیست
اکتبر ۲۰۱۶	مراکش	کازابلانکا	آر.جی. فیکسیشنز ^(۳)	۳۰ میلیون درهم مراکش (۳ میلیون دلار)	احداث کارخانه جدید تولید قفل اتومبیل برای فروش داخلی	۲۰۱۶
نوامبر ۲۰۱۶	الجزایر	غلیزان	وی.دبلیو. / سواک ^(۴)	۱۷۰ میلیون دلار	سرمایه گذاری مشترک میان وی.دبلیو و توزیع کننده داخلی آن یعنی سواک در زمینه تولید وسایل نقلیه با برند وی.دبلیو. خودروهای تجاری وی.دبلیو. برند اسکودا ^(۵) با ظرفیت تولید روزانه ۱۰۰ دستگاه	۲۰۱۷
نوامبر ۲۰۱۶	تونس	در دسترس نیست	پژو سیتروئن	در دسترس نیست	سرمایه گذاری مشترک با شریک داخلی استافیم برای مونتاژ داخلی کامیون بالابر، با ظرفیت تولید سالانه ۱,۲۰۰ دستگاه	۲۰۱۸

منبع: بیزینس مانیتر

1. Mecaplast
2. Simoldes Group
3. RG Fixations

4. VW/ SOVAC
5. Skoda

● اهمیت بیشتر مراکش به‌عنوان یک پایگاه تأمین قطعات

در بحبوحه رونق قطب‌های تولید خودرو در شمال آفریقا، مراکش همچنان از نقطه‌نظر سرمایه‌گذاران، گزینه مناسب‌تری تلقی می‌شود و حدود نیمی از پروژه‌ها مربوط به این کشور است. رشد تولید خودرو در این کشور که با حضور پژو سیتروئن در سال ۲۰۱۵ و توسعه خط تولید رنو در اوایل همین سال، گام مؤثر دیگری در این زمینه برداشته است، برای تأمین‌کنندگان قطعات در تمامی سطوح نیز جذابیت دارد.

در میان پروژه‌هایی که اخیراً اعلام شده‌اند، شرکت مکاپلاست به‌واقع پژو سیتروئن را مشتری نهایی خود معرفی کرده است؛ که البته مذاکراتی نیز با شرکت رنو در جریان است. همان‌طور که سابق بر این هم اشاره شد، حضور خودروسازان بیشتر در یک کشور یا یک منطقه خاص، صرفه‌جویی به مقیاس بالاتری برای تأمین‌کنندگان قطعات ایجاد خواهد کرد و در نتیجه، فضا رقابتی‌تر می‌شود.

● گسترده‌گی شبکه شمال آفریقا در تونس

پروژه شرکت پژو سیتروئن در زمینه مونتاژ کامیون‌های بالابر در تونس، پایگاه تولید در شمال آفریقا را گسترده‌تر می‌سازد. البته برخی تأمین‌کنندگان از مدت‌ها پیش در این کشور حضور

داشته‌اند، اما از زمان آغاز انتشار گزارش‌ها در سال ۲۰۱۲ هیچ طرحی در زمینه مونتاژ وسایل نقلیه به ثبت نرسیده بود که شاید این موضوع نشانه‌ای دال بر بهبود شرایط اقتصادی باشد. انتظار می‌رود ادامه این روند تا زمان آغاز عملیات‌های شرکت پژو در سال ۲۰۱۸، موجب رشد فروش در این کشور شود.

● سرمایه‌گذاری پرریسک رنو در ایران

اگرچه رنو با شرایط کسب و کار در ایران بیگانه نیست و پیش از این هم با خودروسازان پیشروی این کشور از جمله سایپا و ایران خودرو مشارکت داشته است، اما در مورد امضاء قرارداد اخیر این شرکت با سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، این اولین بار است که این شرکت فرانسوی سهم عمده این مشارکت را در اختیار دارد. همچنین رنو برای نخستین بار است که علاوه بر ایجاد مراکز فروش و خدمات پس از فروش، شبکه توزیع خود را نیز در ایران راه‌اندازی خواهد کرد.

اعتقاد بر این است که دسترسی به قطعات اصلی در قالب خدمات پس از فروش، نقش بسیار مهمی در وفاداری مشتریان به این برند خواهد داشت که پیش‌تر نیز سابقه فعالیت در این کشور را داشته است. با توجه به اعتراضات شدید نسبت به عدم کیفیت برندهای داخلی، این موضوع اهمیت ویژه‌ای خواهد یافت.



« جمعیت‌شناسی

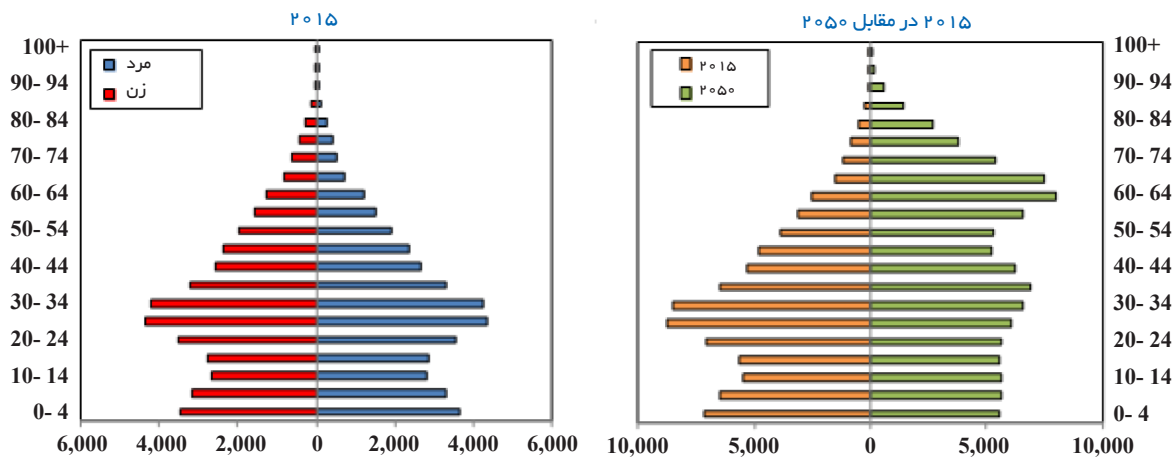
هرم جمعیتی ایران در سال ۲۰۱۵، تغییر در ساختار جمعیت بین سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۵۰ و جمعیت کل کشور بین سال‌های ۱۹۹۰ تا ۲۰۵۰ در نمودارهای زیر نشان داده شده است. در جداول نیز اطلاعات مهم نمودارهای مذکور به همراه شاخص‌های مهم مانند نسبت‌های جمعیت، تقسیمات شهری و روستایی و امید به زندگی به تفکیک ارائه شده است.

تجزیه و تحلیل جمعیتی یکی از متغیرهای کلیدی در مدل پیش‌بینی صنعت و اقتصاد کلان است. نه تنها جمعیت کل کشور یک متغیر کلیدی در تقاضای مصرف‌کننده محسوب می‌شود، بلکه درک ویژگی‌های جمعیتی کلیدی برای فهم بهتر مسائلی مانند روندهای آینده جمعیت، نرخ رشد بهره‌وری و نیازهای سرمایه‌گذاری دولت است.

جمعیت
(۱۹۹۰ تا ۲۰۵۰)



هرم جمعیتی



شاخص‌های جمعیت ایران (۱۹۹۰ تا ۲۰۲۵)

پیش‌بینی ۲۰۲۵	پیش‌بینی ۲۰۲۰	پیش‌بینی ۲۰۱۵	۲۰۱۰	۲۰۰۵	۲۰۰۰	۱۹۹۰	
۸۶,۴۹۶	۸۳,۴۰۳	۷۹,۱۰۹	۷۴,۲۵۳	۷۰,۱۲۲	۶۵,۸۵۰	۵۶,۱۶۹	جمعیت کل، هزار نفر
۰/۶	۰/۹	۱/۲	۱/۲	۱/۲	۱/۷	در دسترس نیست	جمعیت، در صد تغییر سالانه
۴۳,۴۳۹	۴۱,۹۴۰	۳۹,۸۳۵	۳۷,۵۴۲	۳۵,۷۹۶	۳۳,۳۷۲	۲۸,۶۱۷	جمعیت کل مردان، هزار نفر
۴۳,۰۵۷	۴۱,۴۶۳	۳۹,۲۷۴	۳۶,۷۱۰	۳۴,۳۲۵	۳۲,۴۷۷	۲۷,۵۵۱	جمعیت کل زنان، هزار نفر
۱/۰۱	۱/۰۱	۱/۰۱	۱/۰۲	۱/۰۴	۱/۰۳	۱/۰۴	نسبت جمعیت مردان به زنان

منبع: بانک جهانی، سازمان ملل، بی‌زینس مانی‌تور

نسبت‌های کلیدی جمعیت ایران (۱۹۹۰ تا ۲۰۲۵)

پیش‌بینی ۲۰۲۵	پیش‌بینی ۲۰۲۰	پیش‌بینی ۲۰۱۵	۲۰۱۰	۲۰۰۵	۲۰۰۰	۱۹۹۰	
۶۱,۴۹۵	۵۸,۷۳۷	۵۶,۴۲۸	۵۳,۱۷۱	۴۸,۴۱۳	۴۰,۰۶۴	۲۸,۸۰۰	جمعیت فعال، کل، هزار نفر
۷۱/۱	۷۰/۴	۷۱/۳	۷۱/۶	۶۹/۰	۶۰/۸	۵۱/۳	جمعیت فعال، درصد از کل
۲۵,۰۰۰	۲۴,۶۶۵	۲۲,۶۸۱	۲۱,۰۸۱	۲۱,۷۰۹	۲۵,۷۸۵	۲۷,۳۶۸	جمعیت تحت تکفل، کل، هزار نفر
۴۰/۷	۴۲/۰	۴۰/۲	۳۹/۶	۴۴/۸	۶۴/۴	۹۵/۰	نسبت تکفل، درصد از کل جمعیت در سن کار
۱۸,۲۳۷	۱۹,۴۴۹	۱۸,۶۷۷	۱۷,۴۱۸	۱۸,۲۵۱	۲۳,۰۱۱	۲۵,۴۹۲	جمعیت جوان، کل، هزار نفر
۲۹/۷	۳۳/۱	۳۳/۱	۳۲/۸	۳۷/۷	۵۷/۴	۸۸/۵	جمعیت جوان، درصد از کل جمعیت در سن کار
۶,۷۶۳	۵,۲۱۶	۴,۰۰۳	۳,۶۶۲	۳,۴۵۷	۲,۷۷۳	۱,۸۷۶	جمعیت بازنشسته، هزار نفر
۱۱/۰	۸/۹	۷/۱	۶/۹	۷/۱	۶/۹	۶/۵	جمعیت بازنشسته، درصد از کل جمعیت در سن کار

منبع: بانک جهانی، سازمان ملل، بی‌زینس مانی‌تور

جمعیت روستایی و شهری ایران و متوسط عمر (۱۹۹۰ تا ۲۰۲۵)

پیش‌بینی ۲۰۲۵	پیش‌بینی ۲۰۲۰	پیش‌بینی ۲۰۱۵	۲۰۱۰	۲۰۰۵	۲۰۰۰	۱۹۹۰	
۶۷,۲۵۳/۷	۶۳,۱۷۳/۸	۵۸,۰۴۶/۴	۵۲,۴۴۲/۲	۴۷,۳۷۳/۱	۴۲,۱۷۱/۷	۳۱,۶۴۰/۱	جمعیت شهری، هزار نفر
۷۷/۸	۷۵/۷	۷۳/۴	۷۰/۶	۶۷/۶	۶۴/۰	۵۶/۳	جمعیت شهری، درصد از کل
۱۹,۲۴۲/۹	۲۰,۲۲۹/۵	۲۱,۰۶۲/۸	۲۱,۸۱۱/۲	۲۲,۷۴۹/۰	۲۳,۶۷۸/۴	۲۴,۵۲۹/۱	جمعیت روستایی، هزار نفر
۲۲/۲	۲۴/۳	۲۶/۶	۲۹/۴	۳۲/۴	۳۶/۰	۴۳/۷	جمعیت روستایی، درصد از کل
۷۵/۸	۷۵/۱	۷۴/۵	۷۲/۵	۷۰/۴	۶۹/۲	۶۱/۶	متوسط عمر مردان از زمان تولد، سال‌های زندگی
۷۸/۱	۷۷/۴	۷۶/۷	۷۵/۵	۷۳/۵	۷۱/۱	۶/۳	متوسط عمر زنان از زمان تولد، سال‌های زندگی
۷۶/۹	۷۶/۲	۷۵/۶	۷۴/۰	۷۱/۹	۷۰/۱	۶۳/۸	متوسط عمر از زمان تولد، میانگین، سال‌های زندگی

منبع: بانک جهانی سازمان ملل، بی‌زینس مانی‌تور



جمعیت ایران با توجه به گروه‌های سنی، هزار نفر (۱۹۹۰ تا ۲۰۲۵)

	۱۹۹۰	۲۰۰۰	۲۰۰۵	۲۰۱۰	پیش‌بینی ۲۰۱۵	پیش‌بینی ۲۰۲۰	پیش‌بینی ۲۰۲۵
۰ تا ۴ سال	۹,۳۴۶	۶,۳۷۹	۵,۴۹۴	۶,۴۰۲	۶,۸۵۵	۶,۲۲۸	۵,۱۹۷
۵ تا ۹ سال	۸,۸۸۵	۷,۵۹۸	۵,۵۵۶	۵,۴۷۲	۶,۳۹۵	۶,۸۳۶	۶,۲۱۳
۱۰ تا ۱۴ سال	۷,۲۶۰	۹,۰۳۴	۷,۲۰۰	۵,۵۴۳	۵,۴۲۶	۶,۳۸۴	۶,۸۲۶
۱۵ تا ۱۹ سال	۵,۷۷۵	۸,۷۸۱	۹,۲۹۹	۷,۱۳۶	۵,۴۷۸	۵,۴۰۷	۶,۳۶۵
۲۰ تا ۲۴ سال	۴,۶۷۴	۶,۸۶۸	۹,۱۲۳	۹,۱۴۸	۷,۰۸۶	۵,۴۳۴	۵,۳۶۹
۲۵ تا ۲۹ سال	۴,۰۳۱	۵,۲۶۹	۶,۷۹۶	۸,۹۹,۶	۹,۱۵۸	۷,۰۲۶	۵,۳۸۸
۳۰ تا ۳۴ سال	۳,۵۰۶	۴,۴۱۹	۵,۱۵۶	۶,۷۵۹	۹,۰۴۵	۹,۰۹۶	۶,۹۷۹
۳۵ تا ۳۹ سال	۳,۰۰۵	۳,۸۶۴	۴,۶۷۰	۵,۱۴۰	۶,۷۳۸	۸,۹۸۸	۹,۰۴۴
۴۰ تا ۴۴ سال	۲,۱۲۳	۳,۳۴۴	۴,۰۹۱	۴,۵۸۰	۵,۰۲۹	۶,۶۸۸	۸,۹۳۱
۴۵ تا ۴۹ سال	۱,۶۲۱	۲,۸۳۲	۳,۳۹۳	۳,۹۲۰	۴,۴۵۴	۴,۹۷۹	۶,۶۲۹
۵۰ تا ۵۴ سال	۱,۵۲۷	۱,۹۳۰	۲,۷۷۶	۳,۲۲۷	۳,۸۱۳	۴,۳۸۴	۴,۹۰۶
۵۵ تا ۵۹ سال	۱,۳۹۳	۱,۴۳۱	۱,۷۶۷	۲,۶۳۱	۳,۱۲۴	۳,۷۲۳	۴,۲۸۶
۶۰ تا ۶۴ سال	۱,۱۴۰	۱,۳۲۲	۱,۳۳۶	۱,۶۲۹	۲,۴۹۷	۳,۰۰۹	۲,۵۹۴
۶۵ تا ۶۹ سال	۸۹۹	۱,۱۴۵	۱,۲۵۸	۱,۱۹۳	۱,۴۷۵	۲,۳۳۸	۲,۸۲۸
۷۰ تا ۷۴ سال	۵۰۸	۸۲۶	۱,۰۵۵	۱,۰۵۴	۱,۰۰۹	۱,۲۹۹	۲,۰۷۵
۷۵ تا ۷۹ سال	۲۶۹	۵۰۹	۶۵۴	۷۸۰	۷۸۵	۷۷۶	۱,۰۱۵
۸۰ تا ۸۴ سال	۱۳۶	۲۰۳	۳۴۷	۴۱۳	۴۷۷	۴۹۴	۵۰۲
۸۵ تا ۸۹ سال	۴۹	۶۷	۱۱۳	۱۷۴	۱۹۴	۲۳۲	۲۴۹
۹۰ تا ۹۴ سال	۱۱	۱۸	۲۲	۴۰	۵۴	۶۳	۷۹
۹۵ تا ۹۹ سال	۱	۲	۳	۵	۷	۱۰	۱۲
بالای ۱۰۰ سال	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱

منبع: بانک مرکزی، بانک جهانی، سازمان ملل

جمعیت ایران با توجه به گروه‌های سنی، درصد از کل (۱۹۹۰ تا ۲۰۲۵)

پیش‌بینی ۲۰۲۵	پیش‌بینی ۲۰۲۰	پیش‌بینی ۲۰۱۵	۲۰۱۰	۲۰۰۵	۲۰۰۰	۱۹۹۰	
۶/۰۱	۷/۴۷	۸/۶۷	۸/۶۲	۷/۸۴	۹/۶۹	۱۶/۶۴	۰ تا ۴ سال
۷/۱۸	۸/۲۰	۸/۰۸	۷/۳۷	۷/۹۲	۱۱/۵۴	۱۵/۸۲	۵ تا ۹ سال
۷/۸۹	۷/۶۶	۶/۸۶	۷/۴۷	۱۰/۲۷	۱۳/۷۲	۱۲/۹۳	۱۰ تا ۱۴ سال
۷/۳۶	۶/۴۸	۶/۹۳	۹/۶۱	۱۳/۲۶	۱۳/۳۴	۱۰/۲۸	۱۵ تا ۱۹ سال
۶/۲۱	۶/۵۲	۸/۹۶	۱۲/۳۲	۱۳/۰۱	۱۰/۴۳	۸/۳۲	۲۰ تا ۲۴ سال
۶/۲۳	۸/۴۲	۱۱/۵۸	۱۲/۱۲	۹/۶۹	۸/۰۰	۷/۱۸	۲۵ تا ۲۹ سال
۸/۰۷	۱۰/۹۱	۱۱/۴۳	۹/۱۰	۷/۳۵	۶/۷۱	۶/۲۴	۳۰ تا ۳۴ سال
۱۰/۴۶	۱۰/۷۸	۸/۵۲	۶/۹۲	۶/۶۶	۵/۸۷	۵/۳۵	۳۵ تا ۳۹ سال
۱۰/۳۳	۸/۰۲	۶/۳۶	۶/۱۷	۵/۸۴	۵/۰۸	۳/۷۸	۴۰ تا ۴۴ سال
۷/۶۶	۵/۹۷	۵/۶۳	۵/۲۸	۴/۸۴	۴/۳۰	۲/۸۹	۴۵ تا ۴۹ سال
۵/۶۷	۵/۲۶	۴/۸۲	۴/۳۵	۳/۹۶	۲/۹۳	۲/۷۲	۵۰ تا ۵۴ سال
۴/۹۶	۴/۴۶	۳/۹۵	۳/۵۴	۲/۵۲	۲/۱۷	۲/۴۸	۵۵ تا ۵۹ سال
۴/۱۶	۳/۶۱	۳/۱۶	۲/۱۹	۱/۹۱	۲/۰۱	۲/۰۳	۶۰ تا ۶۴ سال
۳/۲۷	۲/۸۰	۱/۸۷	۱/۶۱	۱/۷۹	۱/۷۴	۱/۶۰	۶۵ تا ۶۹ سال
۲/۴۰	۱/۵۶	۱/۲۸	۱/۴۲	۱/۵۱	۱/۲۵	۰/۹۰	۷۰ تا ۷۴ سال
۱/۱۷	۰/۹۳	۰/۹۹	۱/۰۵	۰/۹۳	۰/۷۷	۰/۴۸	۷۵ تا ۷۹ سال
۰/۵۸	۰/۵۹	۰/۶۰	۰/۵۶	۰/۵۰	۰/۳۱	۰/۲۴	۸۰ تا ۸۴ سال
۰/۲۹	۰/۲۸	۰/۲۵	۰/۲۳	۰/۱۶	۰/۱۰	۰/۰۹	۸۵ تا ۸۹ سال
۰/۰۹	۰/۰۸	۰/۰۷	۰/۰۵	۰/۰۳	۰/۰۳	۰/۰۲	۹۰ تا ۹۴ سال
۰/۰۱	۰/۰۱	۰/۰۱	۰/۰۱	۰/۰۱	۰/۰۰	۰/۰۰	۹۵ تا ۹۹ سال
۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	بالای ۱۰۰ سال

منبع: بانک مرکزی، بانک جهانی، سازمان ملل

روش شناسی

❖ روش شناسی پیش بینی صنعت

پیش بینی های صنعت با بهره گیری از بهترین تکنیک های مدل سازی سری های زمانی و مدل سازی اقتصادسنجی/علیاتی انجام گرفته است. بدیهی است شکل دقیق مدل سری های زمانی از صنعتی به صنعت دیگر متفاوت است و داده ها با توجه به ویژگی های غالب آن صنعت ارزیابی می شوند.

تکنیک مورد استفاده در همه تحلیل ها، بردارهای خودرگرسیون هستند. بردارهای خودرگرسیون اجازه پیش بینی متغیری را با استفاده از چیزی بیش از تغییرات خود متغیر به عنوان اطلاعات توصیفی می دهند. برای مثال در زمان پیش بینی قیمت نفت، می توان اطلاعاتی درباره مصرف نفت، ذخایر و ظرفیت آن را نیز گنجاند.

البته معمولاً پیش بینی برخی از متغیرهای فرعی صنعت مورد نظر، با استفاده از تغییرات پیشین (سابقه) متغیر انجام می شود که چنین تحلیل تک متغیره ای را مدل سازی تک متغیره می گویند. در تحلیل های موجود، از کاربردترین و معمول ترین شکل مدل های تک متغیره استفاده می شود که به آن مدل میانگین متحرک خودرگرسیون (ARMA) می گویند.

در برخی موارد تکنیک های این مدل به دلیل کافی نبودن سابقه متغیر و یا پایین بودن کیفیت داده ها کارا نیستند که در چنین مواردی یا از روش های سنتی تجزیه یا روش های هموارسازی به عنوان پایه تحلیل و پیش بینی استفاده می شود.

بیزینس مانیاتور عمدتاً از برآوردکننده های کمینه مجذورات خطی^(۱) و از روش کل به جزء به منظور جلوگیری از وابستگی به بررسی های غیرعینی و افزایش استفاده از بررسی های عینی استفاده نموده است. به طور گسترده یک مدل خطی در پیش بینی ها به کار رفته است، اما در موارد مورد نیاز از

مدل های غیر خطی ساده همچون مدل لگاریتم خطی استفاده شده است. ضمن آن که در طول دوره های شوک صنعتی مانند شرایط آب و هوایی ضعیف که مانع تولیدات کشاورزی می شود، برای تعیین سطح تأثیر، متغیرهای مجازی به کار گرفته شدند.

بدیهی است پیش بینی کارآمد، وابسته به مدل های رگرسیون مناسب است. به همین دلیل، با در نظر گرفتن آزمون ها و معیارهای مختلف مانند موارد ذیل، بهترین مدل انتخاب شده است:

- قدرت تبیین مدل با استفاده از R^2 ؛ و در نظر گرفتن درجه آزادی با استفاده از R^2 تعدیل شده
- آزمون حرکت جهت دار و درجه اهمیت ضرایب
- انجام آزمون فرضیه به منظور حصول اطمینان از معنادار بودن ضرایب، (آماره آزمون t یا سطح معناداری)
- ارزیابی تمامی نتایج فوق برای کاهش خودهمبستگی متغیرها و هم خطی چندگانه
- بر این اساس، از بهترین مدل ممکن برای انجام پیش بینی ها استفاده شده است.
- باید توجه داشت که دخالت انسان نقش لازم و مؤثری در تمام تحلیل ها و تکنیک های پیش بینی ایفا می کند. دانش انسان در مورد صنعت، کمک می کند داده های ناهماهنگ، نقاط عطف، مشکلات ساختاری و ویژگی های موقتی برخی داده ها کشف شوند که روش های کاملاً مکانیکی پیش بینی قادر به شناخت آن ها نیستند.

❖ روش شناسی تخصصی

معیارهای مهمی به شرح زیر در برآوردها و پیش بینی های روند هر کدام از متغیرهای صنعت خودرو نقش اساسی ایفا می کنند:

1. OLS Estimators (Ordinary Least Squares)

● تولید و فروش

به‌طور کلی در پیش‌بینی‌ها از هر دو دیدگاه خرد و کلان، ارزیابی برنامه‌های توسعه بنگاه‌های 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.

● 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.

❖ منابع

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.

❖ روش‌شناسی رتبه‌بندی ریسک / بازده

رتبه‌بندی ریسک/بازده، یک سیستم رتبه‌بندی منطقه‌ای و رقابتی است که سهولت انجام کسب و کار و فرصت‌ها و محدودیت‌های خاص این صنعت را برای سرمایه‌گذاران بالقوه در یک بازار معین مورد ارزیابی قرار می‌دهد.

سیستم رتبه‌بندی ریسک/بازده از دو گروه تشکیل شده است:

● بازده‌ها

اندازه و پتانسیل رشد در هر کشور و مشخصات گسترده‌تر کشور/صنعت که احتمالاً مانع پیشرفت هستند را ارزیابی می‌کند. این گروه به دو زیر گروه تقسیم می‌شود:

بازده‌های صنعت: یک گروه ویژه صنعت که پیش‌بینی‌های مربوط به رشد و اندازه کنونی صنعت، آزادی بازار نسبت به تازه‌واردین و سرمایه‌گذاران خارجی را به منظور تعیین امتیاز کلی بازده برای سرمایه‌گذاران محاسبه می‌کند.

بازده‌های کشور: این گروه ویژه یک کشور است و این امتیاز در شرایط مطلوب سیاسی و اقتصادی برای صنعت مزیت به شمار می‌رود.

● ریسک‌ها

ارزیابی ریسک‌های صنعتی و مسائلی که از شرایط سیاسی/اقتصادی دولت به وجود می‌آیند، احتمال پیش‌بینی بازده‌ها را در بازه زمانی موردنظر فراهم می‌کنند. این گروه به دو زیر گروه تقسیم می‌شود:

ریسک‌های صنعت: یک گروه ویژه صنعت است و این امتیاز ریسک‌های عملیاتی بالقوه برای سرمایه‌گذاران، موضوعات مقرراتی پیش روی صنعت و بلوغ نسبی بازار را تحت پوشش قرار می‌دهد.

ریسک‌های کشور: این گروه ویژه یک کشور است که ناپایداری سیاسی و اقتصادی، قانون‌گذاری نامساعد و فضای کسب و کار ضعیف را برای محاسبه امتیاز کلی مورد ارزیابی قرار می‌دهد.

با ترکیب ریسک‌های کشور و ریسک‌های بازار یا بازده‌های کشور و بازده‌های بازار، یک میانگین وزنی محاسبه می‌شود و این دو عدد، امتیاز کلی ریسک/بازده را تشکیل می‌دهند که در سیستم رتبه‌بندی منطقه‌ای این گزارش در رابطه با ریسک‌ها و بازده‌های یک صنعت خاص در یک کشور خاص به کار رفته است.

برای هر طبقه‌بندی و زیر مجموعه‌های آن، به هر کشور از ۱۰۰ نمره‌دهی می‌شود (بهترین نمره ۱۰۰ است)، که رتبه‌بندی کلی بازده/ریسک میانگین موزون از کل امتیاز است. شایان ذکر است که به دلیل آن که عمده کشورها به عنوان بازارهای نوظهور در نظر گرفته می‌شوند، این سیستم رتبه‌بندی براساس دوره‌های سه ماهه در سال بازبینی می‌شود. این عمل باعث می‌شود رتبه‌بندی براساس آخرین اطلاعات و داده‌ها از تمام منابع، متخصصین و تحلیل‌ها صورت گیرد.

❖ شاخص‌ها

در تعیین این رتبه‌بندی، شاخص‌های موجود در جدول ذیل به کار رفته‌اند. تقریباً تمامی شاخص‌ها بر مبنای آمار واقعی می‌باشند. با توجه به شاخص‌ها و مجموعه داده‌های مورد استفاده منطقی نخواهد بود به تمام مؤلفه‌های فرعی وزن یکسان داده شود که این وزن‌دهی نیز در جدول صفحه بعد تشریح شده است:



شاخص‌های رتبه‌بندی ریسک/بازده صنعت خودرو و وزندهی شاخص‌ها

شاخص‌ها	وزندهی
بازده‌ها	۷۰
● بازده‌های صنعت	۶۵
مالکیت وسیله نقلیه، در صد از جمعیت	۱۰
انبار کل وسیله نقلیه، میلیون	۱۰
تولید کل	۱۰
رشد جمعیت، متوسط پیش‌بینی پنج ساله	۱۰
مجموع کل فروش وسایل نقلیه	۱۰
رشد فروش، متوسط پیش‌بینی پنج ساله	۱۰
● بازده‌های کشور	۳۵
تقسیمات شهری/روستایی	۱۰
سطح دشواری استخدام	۱۰
هزینه‌های کارگر	۱۰
سراشته تولید ناخالص داخلی	۱۰
ریسک‌ها	۳۰
● ریسک‌های صنعت	۵۰
فضای مقرراتی	۱۰
چشم‌انداز رقابتی	۱۰
● ریسک‌های کشور	۵۰
فساد	۱۰
بوروکراسی	۱۰
جهت‌گیری بازار-سطح آزادی بازار	۱۰
چارچوب قانونی	۱۰
ریسک‌های پولی بلندمدت	۱۰
ریسک‌های خارجی بلندمدت	۱۰
ریسک‌های مالی بلندمدت	۱۰
تداوم خطمشی بلندمدت	۱۰

منبع: بیزینس مانیتور