



صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران

معاونت سیاسی

اداره پژوهش‌های سیاسی

**مصاحبه پژوهشی؛**

**"بررسی روند توسعه صنعت خودرو در کشور"**

**(چهل سالگی انقلاب)**



فرآورده‌های خبری و تولیدات پژوهشی در بخش‌های زیر قابل دسترس است:

- وب سایت خبرگزاری صداوسیما (سرویس پژوهش) <http://www.iribnews.ir>

**پژوهشگر: دانشمندی**

صنعت خودرو به لحاظ ارتباط گسترده با زنجیره‌ای از صنایع قبل و بعد از خود، صنعتی کلیدی محسوب شده و دارای پتانسیل بالایی در ایجاد اشتغال توسعه اقتصادی است.

صنعت خودرو سازی در سال ۹۶ با دارا بودن سهم ۳٫۵ تا چهار درصدی در تولید ناخالص داخلی کشور، همچنین سهم ۱۸ تا ۲۰ درصدی در بخش صنعت و سهم ۱۲ درصدی اشتغال بخش صنعتی کشور، از جایگاه اقتصادی، سیاسی و اجتماعی ویژه‌ای برخوردار است.

اولین اتومبیل سواری که وارد ایران گشت یک اتومبیل فورد بود که در اوایل قرن بیستم به دستور مظفرالدین شاه قاجار از کشور بلژیک خریداری شد.

در چشم انداز تدوین شده برای صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴، از دستیابی به جایگاه نخست خودرو در منطقه، رتبه پنجم آسیا و رتبه سیزدهم در جهان از طریق رقابت پذیری مبتنی بر توسعه فناوری صحبت می‌شود.

#### مقدمه

صنعت خودرو به لحاظ ارتباط گسترده با زنجیره‌ای از صنایع قبل و بعد از خود، صنعتی کلیدی محسوب شده و دارای پتانسیل بالایی در ایجاد اشتغال توسعه اقتصادی است. در ساخت خودرو مجموعه‌ای تکنولوژی‌های فلزی، پلاستیکی، شیمیایی، چوب، پارچه، عایق، شیشه، الکتریکی، الکترونیکی، متالوژی، طراحی و .. دخالت دارند. به همین دلیل صنعت خودرو به لحاظ ضریب همبستگی پسین<sup>۱</sup> دوم را در بین صنایع کشور دارد. برخی برآوردها حاکی از آن است که به ازای تولید هر دستگاه خودرو دو شغل ایجاد می‌شود که ۱۷٪ آن اشتغال مستقیم (خودرو سازی و قطعه سازی) و ۸۳٪ آن اشتغال غیرمستقیم (صنایع بالادستی و فعالیت خدماتی به خودرو) خواهد بود<sup>۲</sup>.

این صنعت در ایران پس از شکل‌گیری اولیه در دهه ۱۳۴۰، فراز و نشیب‌های متعددی را تجربه کرده است. تا اوایل دهه ۱۳۷۰، رویکرد این صنعت در داخل کشور مبتنی بر تولید خودرو تحت لیسانس شرکت‌های خارجی بود، اما به مرور تحولاتی در راستای ایجاد زنجیره تولید آن نیز صورت گرفت و صنعت قطعه سازی خودرو را در ایران شکل بخشید. همکاری استراتژیک خودرو سازی ایران که قبل از انقلاب محدود به آمریکا بود، پس از آن از آمریکا جدا شد و با شیب کندی به سمت شرکای اروپایی و آسیای شرقی گسترش یافت. یک قطب خودروساز داخلی کمابیش به فرانسه و همکاری با پژو متمایل شد و قطب دیگر به کره جنوبی و همکاری با کیاموتورز. البته علاوه بر این دو برند، خودروسازان داخلی کمابیش با چندین برند اروپایی و آسیایی دیگر هم مشارکت داشتند، این همکاری‌ها تا مدت‌ها ادامه پیدا کرد تا آنکه تحریم‌های بین‌المللی، آن را به چالش کشید. لذا از آنجایی که اهمیت این صنعت در روند چهل سال بعد از انقلاب اسلامی با فراز و نشیب‌هایی که در طول این سال‌ها داشته، اما توانسته موفق و پیشرفت بالایی داشته باشد، به گونه‌ای که

۱- شاخص پیوند پسین (Backward Linages) برای هر بخش، از نسبت جمع هزینه‌های واسطه‌ای بر کل ستانده آن محاسبه می‌شود و میزان وابستگی آن بخش را به بخش‌های دیگر نشان می‌دهد. این شاخص بیان می‌دارد که بخش موردنظر برای هر واحد تولید چه مقدار از محصولات سایر بخش‌ها را به عنوان نهاده‌های واسطه‌ای مصرف می‌کند. شاخص پیوند پسین بر اساس جدول داده- ستانده و با الگوی تقاضامحور لئونتیف محاسبه می‌شود.

۲- بررسی صنعت خودرو در ایران، گروه تحقیقات اقتصادی بانک خاورمیانه ۱۳۹۴

در چشم انداز تدوین شده برای صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴، از دستیابی به جایگاه نخست خودرو در منطقه، رتبه پنجم آسیا و رتبه سیزدهم در جهان از طریق رقابت پذیری مبتنی بر توسعه فناوری صحبت می‌کند، لذا تلاش کردیم در مصاحبه با حسن بیگی، کارشناس صنعت خودرو در خصوص آمار تولید، سرانه مصرف خودرو در کشور، جایگاه ایران در جهان، مقایسه صنعت خودرو ایران با جهان اطلاعات دقیق تری را در این خصوص بدست آوریم.

## صنعت خودروسازی ایران در گذر تاریخ

اولین اتومبیل سواری که وارد ایران گشت یک اتومبیل فورد بود که در اوایل قرن بیستم به دستور مظفرالدین شاه قاجار از کشور بلژیک خریداری شد. این اتومبیل که دود زیادی از آن خارج می‌شد به "کالاسکه دودی" معروف بود. به دنبال گسترش شهرنشینی میزان واردات خودرو از سال ۱۳۰۰ هجری شمسی (۱۹۲۰ میلادی) افزایش یافت. اغلب اتومبیل‌ها در آن سال‌ها از کشورهای آمریکا و انگلیس وارد می‌شد. اولین اتومبیل ساخته شده در ایران اتومبیل "پیکان" بود که در شرکت سهامی عام "کارخانجات صنعتی ایران ناسیونال" تحت لیسانس کارخانه تالبوت انگلستان ساخته و در سال ۱۳۴۶ وارد بازار شد. تولید وانت، مینی‌بوس، اتوبوس نیز به تدریج در سال‌های بعد در این کارخانه شروع شد.

## الف- پیش از انقلاب

به دنبال گسترش شهرنشینی میزان واردات خودرو از سال ۱۳۰۰ هجری شمسی (۱۹۲۰ میلادی) افزایش یافت. اغلب اتومبیل‌ها در آن سال‌ها از کشورهای آمریکا و انگلیس وارد می‌شد. از اواسط دهه ۱۳۳۰ خودرو سازی ایران ابتدا تنها با مونتاژ خودروهای خارجی و سپس با بومی کردن محصولات کشورهای صاحب صنعت خودرو، به ایران وارد شد؛ ابتدا سال ۱۳۳۸ شرکت بازرگانی جیپ و پس از آن سال ۱۳۴۱ ایران خودرو و سال ۱۳۴۴ شرکت تولید اتومبیل سیتروئن فعالیت خودروسازی‌شان را آغاز کردند.

سال	بررسی تاریخ خودرو قبل از انقلاب
۱۲۶۱	راه اندازی ماشین دودی (قطار) حضرت عبدالعظیم
۱۲۷۹	مظفرالدین شاه ۲۲ دستگاه با ۲ شوfer فرانسوی وارد کرد. ۱۰ دستگاه در راه انزلی-رشت به تهران با کوه تصادف کرد و لاشه‌اش را به تهران آوردند و دومی به تهران رسید. اما چون خیابانی وجود نداشت، راننده هم به بلژیک برگشت و ماشین زمین گیر شد. محمد علی شاه هم دستور خرید اتومبیل داد. در زمان احمد شاه هنوز همان اتومبیل‌ها وجود داشتند و کار می‌کردند. حاج حسین آقا امین الضرب و سایر رجال اتومبیل وارد کردند، خیابان‌ها ایجاد شدند.
۱۳۰۸	در تهران تعداد ۱۵۰۰ اتومبیل وجود داشت که ۱۰۰۰ دستگاه کرایه بودند. در دوران جنگ بین الملل دوم علاوه بر خودروهای سواری، کامیونهای زنجیری با لاستیک توپر وارد شدند. به وانت بارها هم لوری می‌گفتند که ۶۰۰ ریال قیمت داشت.
۱۳۲۱	۱۲۰ دستگاه اتومبیل آمریکایی- روسی- انگلیسی یک جا وارد شد. ساختن اتاق چوبی برای کامیون‌های باری و بعدها برای اتوبوس‌ها شروع شد.
۱۳۲۴	تعداد خودروها به ۱۰ هزار اتومبیل رسید.
۱۳۳۴	بانک توسعه صنعت و معدن برای جلوگیری از واردات (خروج ارز) تاسیس شد. توسعه صنایع مصرفی توسط بخش خصوصی در دستور کار قرار گرفت
۱۳۳۵	پارس خودرو تولید جیپ ایران تا سال ۵۲ و سپس تولید آریا و شاهین ۴۵٪ GM سهام رامی‌خرد و نام شرکت می‌شود GM ایران. سال ۵۲ شورولت ایران. سال ۵۵ شورولت و کادیلاک- سال ۶۰ به تملک سازمان گسترش درآمد. شرکت جیپ در سال ۴۶ سواری آریا، شاهین و از ۵۱ سه مدل اپل (شورولت ایران)
۱۳۳۶	شرکت صنعتی مرتب تولید لندروور را شروع کرد.
۱۳۳۸	سال ۱۳۳۵ بازرگانی به نام جعفر اخوان، نمایندگی شرکت جیپ آمریکا را به دست آورد و در گام اول، اقدام به واردات جیپ ویلیز کرد که یادگاری از دوران جنگ جهانی دوم بود. در سال ۱۳۳۸، اخوان کارخانه شرکت بازرگانی جیپ (کارخانه پارس خودرو) را برای مونتاژ این محصول به ثبت رساند. این شرکت، تولید جیپ ویلیز را با تغییر نام به جیپ شهباز آغاز کرد و به دنبال آن، وانت سیمرغ در همان سال تولید شد. در آن سال‌ها، با توجه به وضع راه‌های کشور، یک خودروی دو دیفرانسیل شاسی بلند، بهترین خودروی ممکن برای رفت و آمد در ایران بود. سال ۱۳۳۸ کارخانه بنز خاور نیز برای تولید کامیون تحت لیسانس کارخانه بنز آلمان در تهران تاسیس شد و به ساخت انواع کامیون و کامیونت مبادرت ورزید. این شرکت سال ۱۳۳۸ با شرکت ایران خودرو ادغام شد و گروه ایران خودرو دیزل را تشکیل داد. گروه خاور تولید انواع کامیونت و کامیون بنز را در سال ۴۷ شروع کرد. شرکت سهامی خلیج کوکه در ۱۳۳۱

تاسیس شده بود اقدام به مونتاژ موتورسیکلت و سپا کرد. در سال ۵۰ نام مزدا را به ثبت رساند و تولید وانت مزدا را شروع کرد. پس از انقلاب ایران وانت گرفت. در سال ۷۶ به بخش نیمه دولتی فروخته شد. گروه بهمن شکل گرفت و تولید سواری مزدا را هم شروع کرد.	
ایران ناسیونال با سرمایه ده میلیون تومان تاسیس شد. در سال ۴۲ تولید کامیون و اتوبوس و مینی بوس را شروع کرد و در سال ۵۴ تبدیل به سهامی عام شد.	۱۳۴۱
افتتاح زامیاد تولید کامیون ولوو- وانت.	۱۳۴۲
تاسیس ایران کاوه که در سال ۴۴ تولید کامیون ماک را شروع کرد. لیلاند موتور برای تولید کامیون و اتوبوس تاسیس شد که بعدها شهاب خودرو نام گرفت.	۱۳۴۳
شرکت ایرانی تولید خودرو (سایپا) تاسیس شد و از سال ۴۸ تولید ژیان را شروع و از سال ۵۴ تولید رنو ۵ و بعداً پراید.	۱۳۴۵
اولین اتومبیل ساخته شده در ایران اتومبیل پیکان است. این اتومبیل در شرکت سهامی عام کارخانه های صنعتی ایران ناسیونال تحت لیسانس کارخانه تالبوت انگلستان ساخته و در سال ۱۳۴۶ وارد بازار شد و تولید آن تا سال ۱۳۵۷ در مدل های مختلف کار، لوکس، جوانان، استیشن و وانت ادامه یافت. تولید وانت، مینی بوس، اتوبوس نیز به تدریج در سال های بعد در این کارخانه شروع شد. پیکان اولین خودروی مونتاژی پرتیراژ کشور بود که تولید آن پس از حدود چهل سال در سال ۱۳۸۴ متوقف شد. پس از آن با خانه نشینی پیکان، پراید توانست با توجه به قیمت پایین آن به جایگزین مناسب پیکان برای قشر اصلی مصرف کنندگان ایرانی تبدیل شود. در سال ۱۳۵۱ با تبدیل کارخانه پارس خودرو به شرکت «جنرال موتورز ایران» تولید اتومبیل های آریا و شاهین متوقف و تولید سواری های شورولت (اپل) ۲۵۰۰ و ۲۸۰۰ سی سی، همچنین تولید سه نوع اتومبیل سواری «بیوک»، «کادیلاک» و «شورولت نوا» تحت لیسانس جنرال موتورز آمریکا شروع شد. تولید این نوع سواری ها تا پایان سال ۱۳۶۰ ادامه داشت.	۱۳۴۶
در این سال سواری «ژیان» در کارخانه سایپا تولید و به بازار عرضه شد و سال ۱۳۵۹ تولید آن متوقف و به جای آن تولید سواری «رنو» که از سال ۱۳۵۴ در کنار تولید ژیان آغاز شده بود، ادامه یافت. در سال های اخیر تولید اتومبیل هایی با تکنولوژی جدیدتر آغاز شده است که از جمله آنها می توان به تولید اتومبیل های پراید، پژو ۴۰۵ و ۲۰۶، نیسان پاترول و مزدا ۲۲۳ اشاره کرد.	۱۳۴۷
ساخت وانت های مزدا در این سال در کشور آغاز شد؛ شرکت سهامی خاص کارخانه های اتومبیل سازی مزدا در سال ۱۳۳۱ با نام شرکت «سهامی خلیج کوبا» برای امور حمل و نقل دریایی تاسیس شد و به موجب اجاره نامه وزارت صنایع ابتدا اقدام مونتاژ موتورسیکلت «وسپا» کرد اما در سال ۱۳۴۹ تولید های این شرکت به ساخت خودروی وانت محصول شرکت «مزدا» ژاپن تغییر یافت و نام شرکت به شرکت سهامی اتومبیل سازی مزدا تبدیل شد.	۱۳۴۹

## ب- پس از انقلاب اسلامی

پس از پیروزی انقلاب اسلامی نام شرکت ایران ناسیونال به شرکت ایران خودرو تغییر یافت. به دنبال تعطیلی کارخانه تالبوت انگلستان شرکت ایران خودرو اقدام به خرید ماشین آلات خط تولید آن کرد و از آن به بعد اکثر قطعه های خودرو پیکان در ایران تولید شد.

سال	بررسی تاریخ خودرو بعد از انقلاب
۱۳۶۱	شرکت سایپا نیز از سال ۱۳۶۱ تولید وانت یک دیفرانسیل (نیسان) با موتور ۲۴۰۰ سی سی را آغاز کرد.
۱۳۶۵	به دلیل کمبود ارز واردات CKD تمام خودروها از جمله پیکان غیر ممکن و تولید خودرو تقریباً متوقف شد.
۱۳۶۷	همزمان با ورود ماشین آلات شرکت تالبوت در سال ۱۳۶۷ قرارداد استفاده از قوای محرکه شرکت پژوی فرانسه و تولید پژو ۴۰۵ در ایران خودرو منعقد شد.
۱۳۶۹	ستاد سیاست گذاری توسط نژاد حسینیان وزیر صنایع سنگین پایه گذاری شد. تدوین قانون خودرو. ایجاد شرکت های طراحی- مهندسی ساپکو و سازه گستر که در عمل تدارکات را بر عهده داشتند. سپس چرخشگر- موتور سازی ایران- مگاموتور- شاسی ساز ایران- قالب های بزرگ صنعتی جهت تکمیل زنجیره تولید ایجاد شدند.
۱۳۷۱	از سال ۱۳۷۱ نیز عرضه اتومبیل (رنو-۲۱) توسط این شرکت آغاز شد که تا سال ۱۳۷۵ ادامه یافت و در سال بعد (۱۳۷۲) به دنبال قرارداد منعقد با شرکت «کیاموتور» کره جنوبی این شرکت اقدام به مونتاژ و تولید اتومبیل پراید، در دو مدل «چهار درب» و «پنج درب» کرد.
۱۳۷۲	ایجاد مرکز تحقیقات و تست خودرو- شروع تدوین استانداردها- تاکید شرکت بازرسی و کنترل کیفیت بر ارتقای کاهش آلاینده های هوا- خدمات پس از فروش؛ ایجاد تشکل های تخصصی خودروسازان- قطعه سازان- خدمات پس از فروش؛ اولین سرمایه گذاری خارجی در ایدم تبریز- تولید موتور های دیزلی بنز [قبل از انقلاب انجام شده بود] دومین سرمایه گذاری خارجی کرمان موتور با دو کره به سرانجام رسید.
۱۳۷۶	در سال ۱۳۷۶ نیز تولید اتومبیل پژو RD و مینی بوس هیوندای و در سال ۱۳۷۸، تولید اتومبیل پژو پارس (پر شیا) و پژو استیشن در این کارخانه آغاز شد. شرکت پارس خودروی ایران نیز پس از پیروزی انقلاب اسلامی اقدام به مونتاژ و تولید انواع اتومبیل «نیسان پاترول» در مدل های وانت و وانت استیشن با موتور چهار و شش سیلندر کرد. این شرکت از سال ۱۳۷۶ همزمان با تولید خودروی نیسان پاترول با خرید تجهیزات خط مونتاژ از شرکت

سایپا اقدام به تولید خودروی سواری رنو-۵ تحت عنوان «سپند-۲» کرده است. کیش خودرو به عنوان اولین خودروساز بخش خصوصی پس از انقلاب در جزیره کیش شروع به کار کرد.

در ادامه این روند و در دهه ۱۳۸۰ به بعد نیز تولید خودروی سواری پژو ۲۰۶، خودروی ملی (سمند)، پژو ۲۰۷، ۲۰۶ صندوقدار با نام اس دی و تندر ۹۰ آغاز شد. همچنین می توان از رانا، دنا، تندر نود اتوماتیک به عنوان محصول های جدید ایران خودرو نام برد. همچنین تولید اتومبیل سواری رنو «زانتیا» نیز در بهمن سال ۱۳۸۰ در این شرکت آغاز شد. در دهه ۸۰ تولید نیسان ماکسیما، مگان، تندر نود نیز در دستور کار این شرکت قرار گرفت. ضمن اینکه با خرید سهام این شرکت توسط سایپا، شرکت پارس خودرو هم اکنون زیر مجموعه سایپا است. اهداف و سیاست های توسعه صنعت خودرو تدوین و ابلاغ شد.

## صنعت خودروسازی پس از برجام

پیش از اعمال تحریم ها، خودروسازان فرانسوی نظیر رنو و پژو سیتروئن بودند که بیشترین سهم از بازار ایران را به خود اختصاص داده بودند. پژو در سال ۲۰۱۴، سهم ۲۹ درصدی از فروش خودروهایش در ایران را داشت، اما در دوران تحریم خودروسازان چینی بودند که با ورود خودروهای نسبتاً ارزان قیمت و نه چندان محبوب در میان ایرانیان جای خالی خودرو سازان اروپایی را پر کرده بودند. به دنبال دستیابی ایران و شش قدرت جهانی به توافق هسته ای و با لغو تحریم ها علیه ایران، نگاه غول های خودرو سازی جهان به سمت بازار ۸۰ میلیون نفری ایران برگشت. ضعف تولید خودرو سازی داخلی به دلیل کیفیت پایین و قیمت بالا برای مصرف کنندگان، این امید را برای خودروسازان اروپایی ایجاد کرد تا پس از رفع تحریم ها بتوانند جایگزین خودروهای داخلی ایران شوند. بازاری که می توانست بسیاری از این شرکت ها را از بحران های اقتصادی نجات دهد و ایران را پس از سال ها تحریم، مقصد فروش خودروهای این شرکت ها کند.

به دنبال این توافق ده شرکت بزرگ آلمان نظیر "لیند"، "زیمنس"، "مرسدس دایملر"، "باسف"، "فولکس واگن"، "جی آی زد" و ده ها شرکت کوچک تر آلمانی نمایندگانشان را راهی ایران کردند تا اولین برداشت کنندگان محصول توافق هسته ای غرب با ایران باشند، اما اولین تفاهم نامه ها و قراردادهای صنعت خودروی ایرانی، بعد از برجام، همگی به دست فرانسوی ها رقم خورد. اولین قراردادهای بین ایران خودرو و پژو رقم خورد و این دو، مذاکره با یکدیگر را بعد از ۴ سال، دوباره از سر گرفتند و قراردادی دیگر میان آنها امضا شد. طبق این توافق نامه، قرار بود ۲۰۰ هزار پژوی جدید در سال های آتی در کشور تولید شود. شرکت رنو نیز که تاکنون سهم کمتری نسبت به پژو و سایر خودروها در بازار ایران داشته و خودروهایش کم تر در خیابان ها دیده شده اند، تصمیم داشت که در سال های آتی، تعداد رنوهای تولید شده در ایران را به ۵۰۰ هزار دستگاه برساند. قرار است ماحصل این سرمایه گذاری و همکاری با پژو- سیتروئن، پنج محصول پژو ۳۰۱، ۲۰۸، ۵۰۸، ۲۰۰۸ و ۵۰۰۸ باشد. اما با توجه به تحریم مجدد آمریکا و برهم خوردن مذاکرات برجام از سوی آمریکا هنوز ماندن یا رفتن برخی از شرکت های اروپایی و تولید این محصولات در وضعیت نامشخصی است.

## پنج دوره صنعت خودرو از مونتاژ تا صادرات با برند ملی

با وجود گذشت حدود یک قرن از ورود اولین خودرو به کشور، رویکرد اصلی به صنایع خودروسازی به مفهوم صنعتی و امروزی آن از سال ۱۳۳۶ با تاسیس اولین کارخانه مونتاژ خودرو به صورت محدود آغاز گردید و به تدریج توسعه یافت. با نگاه به پیشینه صنعت خودرو سازی در کشور و روند رشد آن، ۳ دوره متمایز در گذشته و دو دوره نیز در حال و آینده برای آن قابل تشخیص می باشد:

## دوره‌های صنعت خودرو

این دوره عمدتاً دوران شکل‌گیری صنعت مونتاژ خودرو در ایران بوده و صنایع خودروسازی توسط بخش خصوصی و با همکاری شرکت‌های خارجی و با هدف سودآوری تاسیس گردید.	دوره اول: (۱۳۳۶ تا ۱۳۵۹) دوره شکل‌گیری صنعت مونتاژ
این دوره پس از پیروزی انقلاب اسلامی آغاز شده و در بدو آن صنایع خودروسازی ملی شده و اهداف و مبنای آن در چارچوب اهداف جمهوری اسلامی ایران تبیین شد که به دلیل وقوع جنگ تحمیلی و مشکلات موجود، صنعت خودروسازی دچار رکود شدید گردید.	دوره دوم: (۱۳۵۹ تا ۱۳۷۱) دوره پس از انقلاب شکوهمند اسلامی و سپس دوران جنگ تحمیلی
شکوفایی و توسعه صنعت خودرو با راهبرد جایگزینی واردات در این دوره پس از پایان جنگ و تصویب قانون خودرو، برنامه خودکفایی و افزایش ساخت داخل در سرلوحه برنامه‌های خودروسازی قرار گرفت، به طوری که در پرتو آن سایر مسائل از قبیل کیفیت، مصرف سوخت، آلایندگی و حتی قیمت تا حدودی در حاشیه قرار گرفتند.	دوره سوم: (۱۳۷۱ تا سال ۱۳۸۲) شکوفایی و توسعه صنعت خودرو
در دوره حاضر رقابت پذیر شدن صنعت خودرو و حضور در عرصه رقابت بین المللی و تولید محصول با استانداردهای بین المللی با هدف ایجاد و توسعه فرصت‌های صادراتی به عنوان برنامه تعیین گردیده است.	دوره چهارم: (۱۳۸۲ تا سال ۱۳۸۴) رقابتی شدن صنعت خودرو با هدف ایجاد و توسعه فرصت‌های صادراتی
برنامه آتی صنایع خودروسازی کشور، جهانی شدن صنعت خودرو ایران در کنار خودروسازان بزرگ جهان و ورود به بازارهای جهانی با برند ملی می باشد.	دوره پنجم: (از سال ۱۳۸۴ به بعد) جهانی شدن صنعت خودرو با هدف رهبری بازار منطقه

## آمار تولید از ابتدای صنعت خودروسازی در ایران (۱۳۴۷ تا سال ۱۳۹۳)

آمارها در قبل از انقلاب و بعد از انقلاب نشان می‌دهد که روند تولید صنعت خودروسازی در کشور رو به افزایش رفته است. به گونه‌ای که مجموع کل دستگاه‌های خودرو در سال ۱۳۴۷ از ۲۵ دستگاه، در سال ۱۳۹۳ به ۱۱۳۰ هزار دستگاه رسیده است.

سال	سواری (هزار دستگاه)	مینی بوس (هزار دستگاه)	اتوبوس (هزار دستگاه)	کامیون و کشنده (هزار دستگاه)	وانت (هزار دستگاه)	جمع (هزار دستگاه)
۴۷	۱۹	۱,۳	۱	۱,۸	۱,۳	۲۵
۴۸	۳۲	۲,۲	۱,۴	۳,۸	۵,۸	۴۶
۴۹	۳۸	۳,۲	۱,۲	۴,۱	۹	۵۶
۵۰	۴۶	۱,۷	۱,۱	۳,۲	۱۰	۶۲
۵۱	۵۵	۲,۴	۱,۲	۳,۸	۲۰	۸۳
۵۲	۶۶	۴,۱	۱,۶	۶,۷	۲۰	۹۹
۵۳	۱۰۶	۴	۱,۸	۱۳	۲۸	۱۵۴
۵۴	۱۵۶	۳,۴	۲	۴۶	۵۷	۲۶۵
۵۵	۱۶۶	۳,۷	۲	۴۱	۶۵	۲۷۸
۵۶	۱۹۴	۱۰	۲	۳۷	۵۹	۳۰۳
۵۷	۱۴۹	۸,۷	۱,۹	۱۰	۵۲	۲۲۱
۵۸	۷۹	۲	۱,۱	۳,۶	۱۴	۱۰۰
۵۹	۷۶	۲,۸	۱	۵,۳	۱۸	۱۰۳
۶۰	۷۶	۳,۸	۱,۳	۸,۲	۳۴,۶	۱۲۳
۶۱	۶۲	۴,۲	۱,۵	۱۳,۸	۳۷	۱۱۸
۶۲	۸۳	۱۱	۲,۱	۲۵	۹۴	۲۱۵
۶۳	۷۹	۱۱	۲,۵	۱۹,۸	۹۳	۲۰۶
۶۴	۳۷	۶,۹	۲,۵	۱۳,۷	۵۰	۱۱۱
۶۵	۲۶	۱,۵	۰	۶,۱	۱۷,۶	۵۱
۶۶	۲۶	۱,۹	۰,۴	۳,۶	۴,۸	۳۶

۲۸	۱	۳	۰,۸	۱,۹	۲۲	۶۷
۲۴	۴,۴	۳,۲	۰,۷	۲,۱	۱۴	۶۸
۵۹	۱۴,۸	۷,۹	۲,۸	۳	۳۱	۶۹
۱۰۸	۲۵	۱۴,۸	۳,۴	۴,۸	۵۹	۷۰
۱۳۷	۴۱	۱۳	۲,۵	۵,۶	۷۴	۷۱
۷۵	۱۴,۶	۳,۸	۰,۹	۲,۳	۵۳	۷۲
۷۲	۱۲,۷	۳	۰,۹	۱	۵۴	۷۳
۹۲	۷,۸	۲,۶	۱	۰,۴	۸۰	۷۴
۱۲۶	۱۴	۴	۱,۳	۰,۳	۱۰۶	۷۵
۱۷۴	۲۴	۵,۸	۱	۰,۴	۱۴۲	۷۶
۲۰۶	۳۳	۵,۴	۲,۵	۰,۹	۱۶۴	۷۷
۲۴۰	۳۸	۴	۳,۹	۱,۴	۱۹۲	۷۸
۲۹۶	۳۴	۳,۹	۱,۹	۲,۸	۲۵۳	۷۹
۳۸۰	۴۳	۶,۳	۱,۴	۱,۲	۳۲۷	۸۰
۵۳۲	۵۰	۷	۳,۹	۱,۳	۴۶۹	۸۱
۷۵۳	۶۴	۱۴,۸	۴,۹	۱,۷	۶۶۶	۸۲
۹۰۵	۶۹	۳۰	۴,۳	۱,۵	۷۹۹	۸۳
۱۰۰۸	۱۲۵	۳۳	۲,۴	۱,۵	۸۴۵	۸۴
۱۱۰۱	۱۵۳	۱۸	۴,۱	۱,۹	۹۲۴	۸۵
۱۱۴۹	۱۶۰	۲۶	۴,۳	۲,۶	۹۵۵	۸۶
۱۳۰۰	۱۹۰	۳۲	۳,۷	۲,۳	۱۰۷۲	۸۷
۱۴۲۴	۱۹۰	۳۰	۳	۳,۷	۱۱۹۶	۸۸
۱۵۹۷	۱۹۱	۳۶	۲,۶	۳,۶	۱۳۶۳	۸۹
۱۶۵۱	۱۸۹	۳۴	۲,۵	۳,۸	۱۴۲۱	۹۰
۹۲۱	۱۱۵	۱۶	۰,۹	۰,۱	۷۸۸	۹۱
۷۳۲	۱۰۵	۲,۸	۰,۴	۰,۱	۶۲۴	۹۲
۱۱۳۰	۱۵۱	۲۰	۰,۵	۰,۲	۹۵۸	۹۳
۱۸۸۹۲	۲۷۶۰	۶۵۵	۹۲	۱۴۳	۱۵۲۳۹	جمع

منبع: دفتر صنایع ماشین سازی و نیروی محرکه وزارت صنعت

### آمار تولید خودرو در سال‌های ۹۴ تا خرداد ۹۷ و میزان رشد آنها

مجموع تولید انواع خودرو در سال ۹۵ با ۳۸٪ افزایش نسبت به سال ۹۴ به بیش از ۱ میلیون و ۳۵۰ هزار دستگاه رسید. در بین کلاس‌های خودرویی، بیشترین رشد تولید با ۸۷۵۰٪ برای کلاس ون بود. کمترین رشد تولید نیز با ۳,۳٪ برای کلاس وانت‌هاست. ایران خودرو با تولید بیش از ۶۳۴ هزار دستگاه خودرو، بیشترین سهم تولید سواری در سال ۹۵ را به خود اختصاص داده است. سایپا با ۵۱۷ هزار دستگاه رتبه دوم، مدیران خودرو با ۵۵ هزار دستگاه رتبه سوم و کرمان موتور با ۴۱ هزار دستگاه رتبه چهارم تولید سواری را داشتند.<sup>۱</sup>

همچنین در جدول زیر آمار تولید در سال ۹۶ و ۹۵ و درصد رشد تولیدات را مشاهده می‌کنید. نکته قابل توجه در این جدول رشد ۴۴۴ درصدی تولیدات ون است که تولید آن در سال ۹۶ به ۹۶۴ دستگاه رسیده است. همچنین در مجموع تولیدات انواع خودرو رشد ۷/۱۳ درصدی را مشاهده می‌کنید.<sup>۲</sup>

۱- انجمن خودروسازان، اسفند ۹۶

۲- دفتر صنایع خودرو و نیروی محرکه وزارت صنعت، معدن و تجارت، تیر ۹۷

خودرو سازان کشور در خرداد ماه سال ۹۷، ۱۰۸ هزار و ۳۳۴ دستگاه انواع خودروی سواری، وانت و تجاری تولید کردند. این میزان تولید نسبت به ماه مشابه در سال گذشته ۱۹,۶ درصد کاهش نشان می‌دهد.<sup>۱</sup>

آمار تولید خودرو در سال‌های ۹۵،۹۴

سال	سواری (هزار دستگاه)	مینی بوس (هزار دستگاه)	اتوبوس (هزار دستگاه)	کامیون و کشنده(هزار دستگاه)	وانت (هزار دستگاه)	جمع (هزار دستگاه)
۹۴	۸۹۲,۶۰۰	۵۱۱	۶۹۶	۹,۸۴۴	۷۳,۱۸۷	۹۷۶,۸۳۶
۹۵	۱,۲۵۵,۲۱۱	۸۷۵	۱,۱۵۸	۱۵,۰۲۲	۷۷۶,۸۰	۱,۳۵۰,۱۲۳
۹۶	۸۹۲,۶۰۰	۵۱۱	۶۹۶	۹,۸۴۴	۷۳,۱۸۷	۹۷۶,۸۳۶
اردیبهشت ۹۷	۱۳۷,۹۴۶	۱۹۱+(ون ۷۸)	۹۶	۱۴۷۰	۶۵۲۳	۱۴۶,۳۰۷
خرداد ۹۷	۱۰۱,۷۹۱	۲۰۸+(ون ۹۲)	۷۶	۱۷۰۰	۴۴۶۷	۱۰۸,۳۳۴

آمار مقایسه‌ای و میزان رشد تولید انواع خودرو در اسفند سال ۹۴ و ۹۵

نوع محصول	تولید انواع خودرو (دستگاه)					
	اسفندماه			تجمعی تا پایان اسفندماه		
	۱۳۹۴	۱۳۹۵	درصد رشد	۱۳۹۴	۱۳۹۵	درصد رشد
سواری	۸۹,۰۸۲	۱۱۵,۹۰۰	۳۰,۱٪	۸۹۲,۳۴۳	۱,۲۵۵,۲۱۱	۴۰,۷٪
ون	۰	۱۵	۰	۲	۱۷۷	۸۷۵۰٪
وانت	۸,۳۵۳	۶,۱۳۸	۲۶,۵٪	۷۵,۲۳۰	۷۷,۶۸۰	۳,۳٪
اتوبوس	۴۰	۱۵۲	۲۸۰٪	۵۷۷	۸۷۵	۵۱,۶٪
مینی بوس و میدل باس	۶۸	۱۵۲	۱۲۳,۵٪	۷۲۹	۱,۱۵۸	۵۸,۸٪
کامیونت، کامیون و کشنده	۶۲۴	۲,۳۳۴	۲۷۴٪	۹,۹۱۵	۱۵,۰۲۲	۵۱,۵٪
جمع کل انواع خودرو	۹۸,۱۶۷	۱۲۴,۶۹۱	۲۷٪	۹۷۸,۷۹۶	۱,۳۵۰,۱۲۳	۳۷,۹۵٪

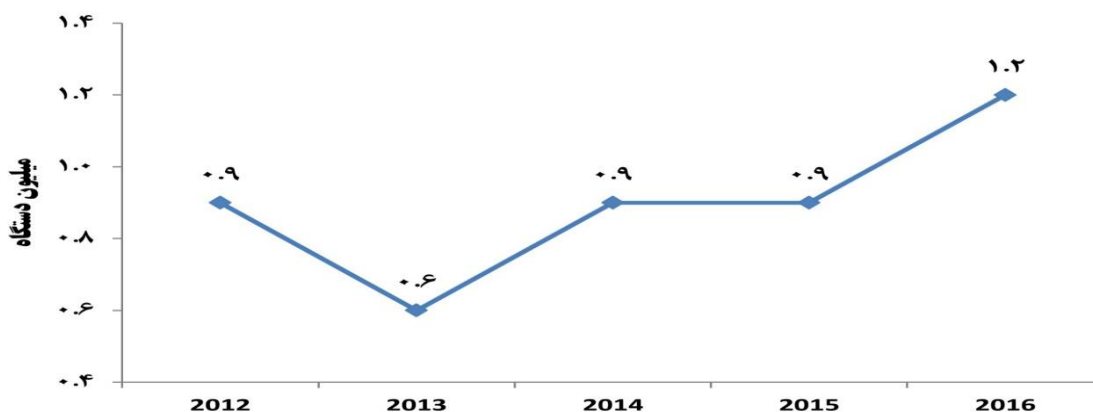
آمار مقایسه‌ای و میزان رشد تولید انواع خودرو در اسفند سال ۹۵ و ۹۶

نوع محصول	تولید انواع خودرو (دستگاه)					
	اسفندماه			تجمعی تا پایان اسفندماه		
	۱۳۹۴	۱۳۹۵	درصد رشد	۱۳۹۴	۱۳۹۶	درصد رشد
سواری	۱۲۳,۶۱۰	۱۱۵,۹۰۰	۶,۷٪	۱,۴۴۱,۵۷۷	۱,۲۵۵,۲۱۱	۱۴,۸٪
ون	۱۳۸	۱۵	۸۲۰٪	۹۶۴	۱۷۷	۴۴۴,۶٪
وانت	۵,۰۳۴	۶,۱۳۸	-۱۸٪	۷۲,۵۰۲	۷۷,۶۸۰	-۶,۷٪
اتوبوس	۱۵۲	۱۵۲	۰	۱,۷۸۲	۱,۱۵۸	۵۳,۹٪
مینی بوس و میدل باس	۱۸۴	۱۵۲	۲۱,۱٪	۱,۳۸۱	۹۰۵	۵۲,۶٪
کامیونت، کامیون و کشنده	۱,۶۲۹	۲,۳۴۱	-۳۰,۴٪	۱۶,۵۹۳	۱۵,۲۴۶	۸,۸٪
جمع کل انواع خودرو	۱۳۰,۷۴۷	۱۲۴,۶۹۸	۴,۹٪	۱,۵۳۴,۷۹۹	۱,۳۵۰,۳۷۷	۱۳,۷٪

نمودار تعداد خودروهای سواری تولیدشده در کشور تا مهر ۹۶ که بیانگر چگونگی رشد تولید در چند سال گذشته است.

۳- انجمن خودرو سازان ایران، تیر ۹۷





آمار مقایسه‌ای و میزان رشد تولید انواع خودرو ماهیانه (فروردین تا خرداد) سال ۹۶ و ۹۷

تولید انواع خودرو (دستگاه)					نوع محصول	
تجمعی تا پایان خردادماه				خردادماه		
درصد رشد	۱۳۹۷	۱۳۹۶	درصد رشد	۱۳۹۷	۱۳۹۶	
۹,۳٪	۳۱۷,۸۱۰	۲۹۰,۸۸۷	-۲۰,۴٪	۱۰۱,۷۹۱	۱۲۷,۸۵۹	سواری
۱۶,۳٪	۲۴۴	۲۱۰	-۱۹,۳٪	۹۲	۱۱۴	ون
۸,۳٪	۱۴,۰۸۰	۱۳,۰۰۹	-۱۵,۶٪	۴,۴۶۷	۵,۲۹۲	وانت
-۲۸,۳٪	۲۲۹	۳۱۹	-۴۶,۱٪	۷۶	۱۴۱	اتوبوس
۱۳۱,۳٪	۴۸۸	۲۱۱	۱۵۰,۶٪	۲۰۸	۸۳	مینی بوس و میدل باس
۲۷٪	۳,۸۴۸	۳,۰۳۰	۲۹,۵٪	۱,۷۰۰	۱,۳۱۳	کامیونت، کامیون و کشنده
۹,۴٪	۳۳۶,۶۹۹	۳۰۷,۶۶۶	-۱۹,۶٪	۱۰۸,۳۳۴	۱۳۴,۸۰۲	جمع کل انواع خودرو



## ارزش صادرات و واردات خودروهای ایرانی

با توجه به توافق پسابرجام با بهبود اندکی که در روابط بین‌الملل بوجود آمده، برخی از شرکت‌های خودروسازی دنیا با ورود به بازار ایران باعث رشد تولیدات داخلی هرچند به صورت مونتاز شده‌اند. در حال حاضر شرکت‌های رنو، پژو، سیتروئن، فولکس واگن و چری در کشور سرمایه‌گذاری نموده و بخش قابل توجهی از سهام شرکت‌های جدید در اختیار این کمپانی‌هاست. اما متأسفانه شرایط بد اقتصادی و جهش‌های بی‌موقع نرخ ارز و هزاران دلیل دیگر باعث شده تا صادرات خودرو به کشورهای دیگر به صافه نبوده و این مساله پسرقت تکنولوژی تولید خودرو را در بر خواهد داشت. در جدول زیر ارزش صادرات خودرو در ایران و دیگر کشورهای دنیا را مشاهده کنید.

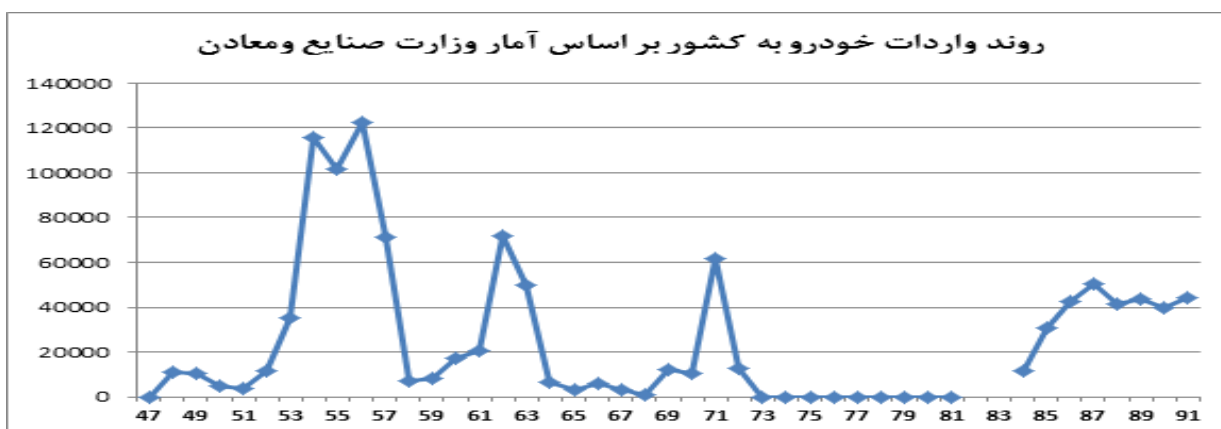
### رتبه ایران از واردات و صادرات جهانی - ۲۰۱۶

واردات (در بین ۲۲۸ واردکننده)	صادرات (در بین ۲۲۴ صادرکننده)	محصولات
۳۴	۹۹	خودرو سواری

### روند ارزش صادرات خودروسازی - ۲۰۱۶-۲۰۱۲ (میلیارد دلار)

کشور	رتبه	۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵	۲۰۱۶
جهان	-	۶۵۱	۶۷۸	۷۰۹	۶۷۷	۷۰۰
آلمان	۱	۱۴۷	۱۴۹	۱۶۰	۱۵۳	۱۵۲
ژاپن	۲	۹۷	۹۲	۸۹	۸۶	۹۲
آمریکا	۳	۵۵	۵۷	۶۲	۵۵	۵۴
کانادا	۴	۴۷	۴۵	۴۵	۴۵	۴۹
انگلستان	۵	۳۴	۳۸	۴۲	۳۹	۴۱
کره جنوبی	۶	۴۲	۴۴	۴۵	۴۲	۳۷
اسپانیا	۷	۲۵	۲۹	۳۲	۳۳	۳۶
مکزیک	۸	۲۹	۳۲	۳۲	۳۳	۳۱
بلژیک	۹	۲۷	۳۲	۳۰	۲۸	۳۰
چک	۱۰	۱۵	۱۵	۱۸	۱۷	۱۹
ایران	۹۹	۰,۰۰۴	۰,۰۰۸	۰,۰۴۰	۰,۰۰۳	۰,۰۰۳

ماخذ: trademap.org



### صعود رتبه خودروسازی ایران در جهان در سال ۲۰۱۷ و مقایسه آن با دیگر کشورها

جدیدترین آمارهای جهانی نشان می‌دهند صنعت و بازار خودرو ایران به واسطه رشد تولید و افزایش تقاضا، رفته رفته در حال بازیابی جایگاه گذشته خود است. بر این اساس و طبق آمارهای منتشره از سوی منابع بین‌المللی، خودروسازی ایران توانسته در سال ۲۰۱۷ به جایگاه شانزدهم جهان دست بیاید. همچنین بازار خودرو ایران نیز توانسته طی سال گذشته میلادی در رده دوازدهم جا خوش کند. این در حالی است که رتبه صنعت خودرو در سال‌های ۱۳۹۳ و ۱۳۹۴ جایگاه هجدهم داشته است. طبق اعلام سازمان بین‌المللی سازندگان وسایل نقلیه موتوری، تولید انواع خودرو در ایران طی سال ۲۰۱۷ میلادی به یک میلیون و ۵۱۵ هزار و ۳۹۶ دستگاه رسیده که در مقایسه با سال ۲۰۱۶، افزایش بیش از ۱۸ درصدی را نشان می‌دهد. این رتبه در شرایطی به دست آمده که خودروسازی کشور پیش‌تر در سال ۲۰۱۱ میلادی (مطابق با سال ۱۳۹۰ شمسی) توانست به رکورد تولید بیش از یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه دست پیدا کرده و در جایگاه سیزدهم جدول خودروسازان دنیا قرار گیرد. این در حالی بود که سال پس از آن، بحرانی شدید ناشی از

تحریم‌های بین‌المللی، خودروسازی را فرا گرفت و دوران سخت صنعت خودرو کشور آغاز شد، دورانی که حدود دو سال طول کشید و تیراژ صنعت خودرو ایران را تا مرز یک سوم (در مقایسه با سال ۲۰۱۱) کاهش داد. نتیجه چنین بحرانی، خروج ایران از جمع ۲۰ خودروساز بزرگ دنیا بود، هرچند در ادامه با لغو تحریم‌ها و افزایش تیراژ، ایران توانست به این لیست برگردد. در آمار ارائه شده اما چین با تولید ۲۹ میلیون و ۱۵ هزار دستگاه خودرو، بزرگ‌ترین خودروساز جهان در سال ۲۰۱۷ لقب گرفته و آمریکا با ۱۱ میلیون و ۱۸۹ هزار دستگاه در رتبه دوم جا خوش کرده و ژاپن با ۹ میلیون و ۶۹۲ هزار دستگاه در رتبه سوم قرار گرفته است. در سال ۲۰۱۷ همچنین بالغ بر ۹۷ میلیون دستگاه خودرو در جهان به تولید رسیده است. اما مطابق اعلام سازمان بین‌المللی سازندگان وسایل نقلیه موتوری، بازار خودرو ایران نیز از نظر حجم فروش به جایگاه دوازدهم در سال ۲۰۱۷ دست یافته است. بر این اساس، یک میلیون و ۷۱۸ هزار و ۵۶۵ دستگاه انواع خودرو نو در ایران طی سال میلادی گذشته به فروش رسیده که نشان از افزایش ۱۸ درصدی در مقایسه با سال ۲۰۱۶ دارد. آمارهای جهانی اما از چین، آمریکا و ژاپن به‌عنوان بزرگ‌ترین بازارهای خودرو در سال ۲۰۱۷ نام برده‌اند.<sup>۱</sup>

همچنین گزارش انجمن جهانی خودروسازان حاکی از این است که خودروسازی ایران رشد ۱۸/۱۹ درصدی را نسبت به سال ۲۰۱۶ تجربه کرده و توانسته رتبه خود را دو پله بهبود بخشد. در این بین چین همچنان با تولید ۲۹ میلیون دستگاه خودرو و رشد ۱۹/۳ درصدی نسبت به سال گذشته صدرنشین است. اما نکته جالب اینجاست با اینکه خودروسازان آمریکایی رتبه دوم را به خود اختصاص داده‌اند، اما با رشد منفی ۱۳/۸ در سال ۲۰۱۷ مواجه شده‌اند که می‌توان آن را ناشی از سیاست‌های رییس‌جمهور این کشور دانست. خودرو سازان آلمانی و کره‌ای نیز که به ترتیب رده‌های سوم و پنجم را به خود اختصاص داده‌اند، هر یک با رشد منفی ۷۶/۱ و ۶۹/۲ در سال ۲۰۱۷ مواجه شده‌اند. براساس این رده بندی ژاپن، آلمان، هند، کره جنوبی و مکزیک به ترتیب رتبه‌ها سوم تا ششم را در تولید خودرو به خود اختصاص داده‌اند. خودروسازان فرانسوی نیز با رشد ۵۴/۶ درصد در تولید، در رتبه هفتم ایستاده‌اند.

گزارش انجمن جهانی خودروسازان حاکی از این است که سال ۲۰۱۷، سال ناکامی کشورهای بزرگ خودروساز بوده و در عوض برای کشورهایی که تازه به این جمع اضافه شده‌اند، سالی موفق و ماندگار بوده، چراکه کشورهایی نظیر ازبکستان و اسلوانی نیز توانسته‌اند رشدی چشمگیر در تولید را برای خود رقم بزنند.<sup>۲</sup>

۱-دنیای اقتصاد، رتبه جهانی ایران در خودروسازی، ۱۴ فروردین ۹۷  
۲- صعود رتبه خودروسازی ایران در جهان، پدال نیوز، ۲۳ اسفند ۹۶

Country	Cars	Commercial vehicles	Total	% change
China	24,806,687	4,208,747	29,015,434	3.19%
USA	3,033,216	8,156,769	11,189,985	-8.13%
Japan	8,347,836	1,345,910	9,693,746	5.31%
Germany	5,645,581	0	5,645,581	-1.76%
India	3,952,550	830,346	4,782,896	5.83%
South Korea	3,735,399	379,514	4,114,913	-2.69%
Mexico	1,900,029	2,168,386	4,068,415	13.00%
Spain	2,291,492	556,843	2,848,335	-1.30%
Brazil	2,269,468	430,204	2,699,672	25.20%
France	1,748,000	479,000	2,227,000	6.54%
Canada	749,458	1,450,331	2,199,789	-7.21%
Thailand	818,440	1,170,383	1,988,823	2.28%
UK	1,671,166	78,219	1,749,385	-3.70%
Turkey	1,142,906	552,825	1,695,731	14.12%
Russia	1,348,029	203,264	1,551,293	19.01%
Iran	1,418,550	96,846	1,515,396	18.19%
Czech Rep.	1,413,881	6,112	1,419,993	0.00%
Indonesia	982,356	234,259	1,216,615	3.30%
Italy	742,642	399,568	1,142,210	3.53%
Slovakia	1,001,520	0	1,001,520	-3.70%
Others	536,725	221,947	758,672	16%

### خودروسازی ایران از نظر رشد تولیدی و کیفیت تولید در سال ۲۰۱۷

امروز خودروسازی ایران از نظر رشد تولیدی در سال ۲۰۱۷ در رتبه نخست جهان قرار گرفته است. سال ۲۰۱۷ با ۱۶٪ افزایش تولید خودرو در ایران، کشورمان به رتبه نخست رشد تولید دست یافت. تشکیل کنسرسیوم ده‌جانبه برای طراحی پلتفرم جدید و ساخت ۲۳ محصول جدید در شرکت ایران خودرو سال ۲۰۲۰ پیش‌بینی شده و براساس افق ۱۴۰۴، سه میلیون دستگاه خودرو باید در کشور تولید شود که ۶۰٪ آن از سوی ایران خودرو ساخته می‌شود.<sup>۱</sup>

اما در روشی که شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران برای ارزیابی کیفی خودروها لحاظ می‌کند، هر محصول بسته به امتیازات کسب‌شده، بین یک تا پنج ستاره کیفی دریافت می‌کند و در دسته قیمتی خود جای می‌گیرد. این در شرایطی است که هیچ خودرویی نتوانسته در ارزیابی کیفی اسفندماه، تمام ستاره‌های موجود را کسب کند. در گزارش منتشره، اخذ یک ستاره، نشان‌دهنده حداقل کیفیت یک خودرو است و هرچه تعداد ستاره‌ها بالاتر باشد، به معنای آن است که آن خودرو از سطح کیفی بهتری بهره‌مندی برد. در میان ۳۷ خودرویی که طی اسفندماه مورد ارزیابی کیفی قرار گرفته‌اند، ۱۰ خودرو چهار ستاره کیفی از آن خود کرده‌اند مانند پژو ۲۰۰۸، نیومزداف کیاسراتو ... و این یعنی ۲۷٪ از خودروهای یادشده توانستند به کیفیت نسبتاً ایده‌آل دست پیدا کنند. از سوی دیگر ۱۲ خودرو سه ستاره کیفی به دست آورده‌اند که نشان می‌دهد ۳۲٫۵ درصد خودروها، کیفیت متوسطی دارند مانند چانگان، رانا، دنا پلاس و ... همچنین ۱۲ خودرو ۲ ستاره کیفی کسب کرده‌اند تا به عبارتی، ۳۲٫۵ درصد خودروها در ارزیابی کیفی اسفندماه صاحب سطح کیفی کمتر از متوسط شوند مانند سمند، دنا و ... اما در نهایت ۳ خودرو حداقل سطح کیفی را در ارزیابی اسفندماه به دست آورده‌اند و این یعنی ۸ درصد از خودروهای تولید داخل، کیفیت حداقلی را به خود اختصاص داده‌اند.<sup>۲</sup> مانند پژو پارس، تیبا و ...

۱- هاشم یکه زارع، مدیرعامل شرکت ایران خودرو در پنجمین همایش بین‌المللی صنعت خودرو ایران، ۲۵ بهمن ۹۶  
 ۲- گزارش کیفیت خودروهای داخلی در سال ۲۷ فروردین ۹۶

## سهم صنعت خودروسازی کشور در تولید ناخالص داخلی

صنعت خودروسازی در سال ۹۶ با دارا بودن سهم ۳,۵ تا چهار درصدی در تولید ناخالص داخلی کشور، همچنین سهم ۱۸ تا ۲۰ درصدی در بخش صنعت و سهم ۱۲ درصدی اشتغال بخش صنعتی کشور، از جایگاه اقتصادی، سیاسی و اجتماعی ویژه‌ای برخوردار است.<sup>۱</sup>

## سرانه خودرو در ایران و مقایسه آن با جهان در سال ۹۶

یکی از عواملی که به پیش بینی تقاضا برای خودرو کمک می‌کند، سرانه خودرو است. سرانه خودرو سازی در ایران ۰/۱۷ است؛ به این معنی که به ازای هر فرد تنها ۰/۱۷ خودرو وجود دارد. به عبارت دیگر، به ازای هر خودرو سواری ۵,۹ نفر وجود دارند. در نتیجه می‌توان نتیجه گرفت که تعداد افراد به ازای هر خودرو، حتی از تعداد سرنشینان آن نیز بیشتر است. علاوه بر این، سرانه خودرو ایران در مقایسه با سایر کشورهای جهان از جایگاه ویژه‌ای برخوردار نیست. به عنوان نمونه سرانه خودرو:<sup>۲</sup>

کشور	سرانه خودرو
ایران	۰,۱۷٪
ایتالیا	۰,۶۲٪
انگلیس	۰,۵٪
فرانسه	۰,۵٪
ژاپن	۰,۴۵٪
آمریکا	۰,۳۸٪
کره جنوبی	۰,۲۸٪

بنابراین کاملاً مشخص است که فاصله سرانه خودرو در ایران (۰,۱۷٪) با استانداردهای جهانی زیاد بوده و تعداد زیادی از خانواده‌های ایرانی همچنان نیازمند خودرو هستند. این خانواده‌ها به دلایل مختلفی همچون پایین بودن درآمد آنها و کم قدرت خرید، کیفیت پایین خودروهای داخل است.

۱- «محمد شریعتمداری» وزیر صنعت، معدن و تجارت در پنجمین همایش بین المللی صنعت خودرو ایران، ۲۵ بهمن ۱۳۹۶

## افزایش ۵۰ درصدی خانواده‌های مالک خودرو نسبت به قبل از انقلاب

روند دارایی خودرو برای خانواده ایرانی بر اساس آمارهای بانک مرکزی نشان می‌دهد در ده سال گذشته، خانواده‌هایی که به اتومبیل شخصی دسترسی دارند ۵۰٪ افزایش یافته است. این آمارها بیانگر آن است که درصد خانواده‌هایی که از امکان اتومبیل شخصی در سال ۸۶ بهره می‌بردند، ۳۳ درصد بوده است که بر اساس همین آمار، امروز حدود ۵۰ درصد از خانواده‌ها از اتومبیل شخصی استفاده می‌کنند و این نشان دهنده رشد ۵۰ درصدی خانوارهای صاحب خودرو است که در نمودار زیر نمایش داده شده است:

بر اساس آخرین آمار جهانی، در بین کشورهای خاورمیانه از نظر شاخص سرانه خودرو، ایران ۲۲۲ خودرو در هزار نفر است و ترکیه نیز پایین‌تر از ایران با سرانه ۱۵۴ دستگاه قرار گرفته است.

همچنین در سال ۱۳۵۵ به ازای هر ۲۰۲ نفر تنها یک خودرو در کشور موجود بوده است؛ یعنی تعداد خودروی موجود در کشور به ازای هر هزار نفر فقط ۵ دستگاه بوده که این نسبت در سال ۱۳۷۵ با افزایش شدید جمعیتی دهه ۶۰ به تعداد یک دستگاه به ازای هر ۴۸۳ نفر یا دو دستگاه به ازای هر هزار نفر رسید!

## چالش‌های صنعت خودرو در ایران



## کلام آخر

صنعت خودرو، صنعتی استراتژیک و مهم است که در زمره صنایع اولویت‌دار و منتخب در بخش تولید و تجارت به شمار می‌رود. هم‌اکنون ایران از لحاظ ظرفیت تولید و فروش خودرو در شرایط ممتازی در دنیا قرار گرفته، طوری که در ارزیابی‌های صورت گرفته، پیش‌بینی می‌شود بازار ایران در کنار بازار کشورهای هم‌چون مصر، آفریقای جنوبی و نیجریه طی پنج سال آینده از رشد فروش در خاورمیانه و آفریقا برخوردار باشد. این در شرایطی است که به نظر می‌رسد عملکرد خودرو سازان کشورمان با نقشی که برای آن در تحولات آینده خودرو سازی جهان تعریف شده همخوانی ندارد. در این زمینه برخی کارشناسان معتقدند تا چالش‌های بی‌شمار صنعت خودرو ایران به‌طور ساختاری حل نشود، نمی‌توان به حضور موثر خودروسازی‌ها دل بست. در هر صورت آنچه مشخص است با توجه به ظرفیت تولید و بازار فروش خودرو در ایران، خودروسازی کشورمان می‌تواند نقش موثری در تحولات جهانی ایفا کند، حال آنکه دولتی بودن این صنعت و همچنین انحصار خودرو، مانع از تحقق اهداف بلندپروازانه جهانی شده است. در این بین برخی از کارشناسان عنوان

۱- تغییر وضعیت خودرو در ایران مقاومتی نبود، ۱۳ دی ۱۳۹۶

می‌کنند که دولت نیز باید با سیاست‌گذاری‌های آینده‌نگرانه زیرساخت‌های لازم به منظور توسعه صنعت خودرو بر اساس روندهای جهانی را ایجاد کند.

