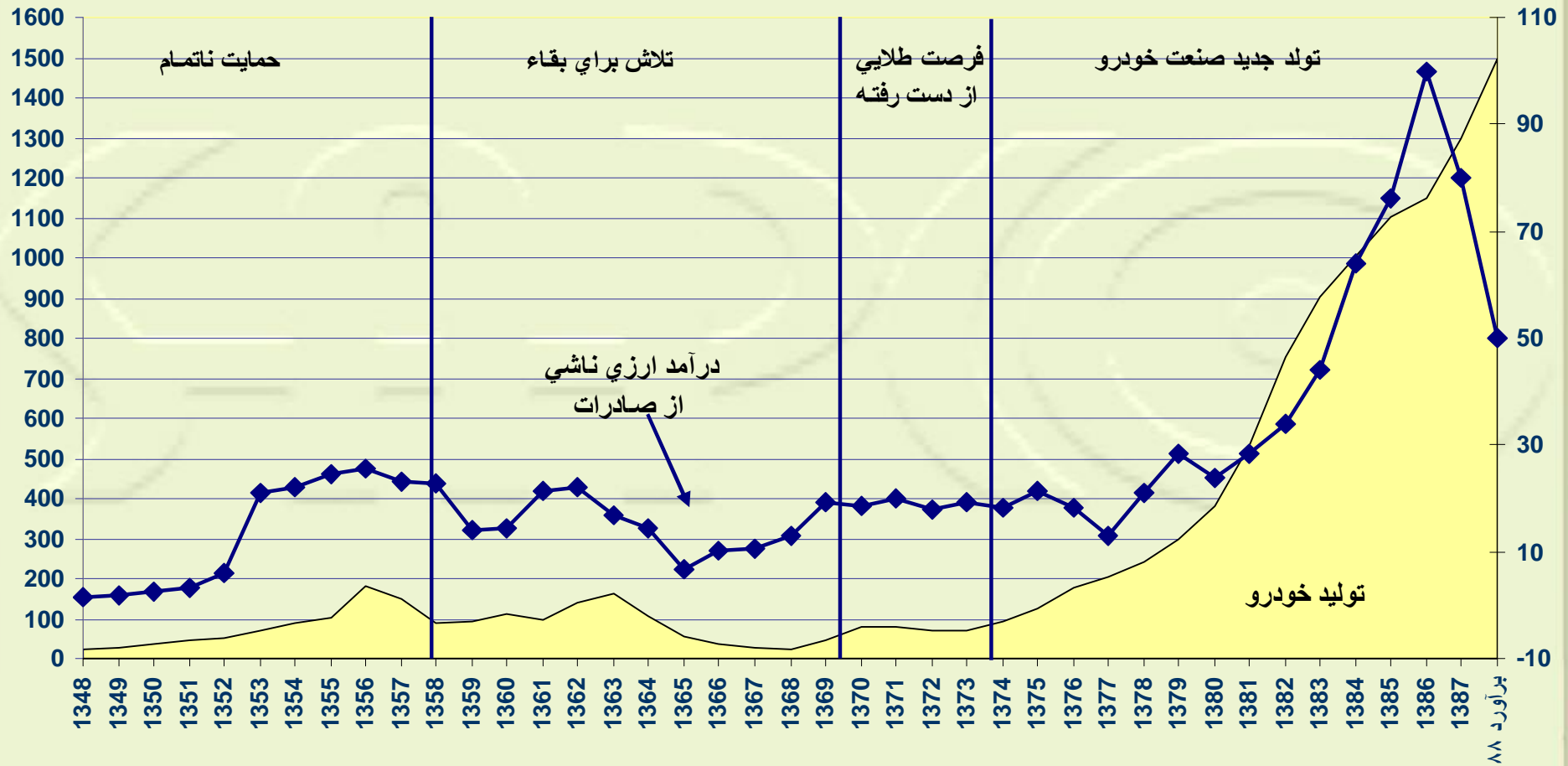


# مقایسه تولید خودرو و درآمد ارزی کشور طی سالهای ۱۳۴۸ تا ۱۳۸۸

هزار دستگاه

میلیارد دلار



# جایگاه صنعت خودرو در اقتصاد ایران

## ✓ بررسی وضعیت صنعت خودرو ایران طی چهار دوره

دوره حمایت ناتمام ۱۳۴۸ تا ۱۳۵۷

تلاش برای بقا ۱۳۵۸ تا ۱۳۶۸

فرصت طلایی از دست رفته ۱۳۶۹ تا ۱۳۷۲

تولد مجدد صنعت خودرو ۱۳۷۳ به بعد

- با تاکید بر استراتژی جایگزینی واردات ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۲

- با تاکید بر استراتژی توسعه صادرات ۱۳۸۳ به بعد

## دوره اول: سالهاي ۱۳۴۸ تا ۱۳۵۷ (حمایت ناتمام)

(فاقد برنامه هدفمند و منسجم)

- ۵ سال نخست ؛ دوران کمبود ارز :

ترغیب بخش خصوصی به سرمایه گذاری صنعتی

- تامین امنیت سرمایه / سرمایه گذار

- تسهیلات بانکی فراوان

- محدودیت واردات (محدودیت ارز)

- از سال ۱۳۵۳ همزمان با افزایش درآمدهای ارزی ، شروع واردات (حتی

دست دوم)

- مشکلات عمده : حاکمیت دیدگاه سنتی سرمایه گذاران ( استاد / شاگردی-

کپی کاری) کمبود پایگاههای ساخت / پایین بودن تیراژ تولید

## دوره دوم – سالهاي ۱۳۵۸ تا ۱۳۶۸ ( تلاش براي بقاء )

- مشکلات استقرار انقلاب ، جنگ تحميلي ، محاصره اقتصادي ، بمباران شهرها ، بحران ارزي ، بازخریدها ،

ظرفيت سازيهاي توليدات جنگي

- جو شديد ضدیت با مظاهر اشرافیت (سواری) ← پیکان کار تولید کنیم
- سرمایه گذاری فقط در بخش اتوبوس / کامیون ← با همان مدلهاي قدیمی / بدون مشتري
- جو نامناسب براي سرمایه گذاری قطعه سازان ← فرار سرمایه
- کنترل و ثابت نگهداشتن قیمت فروش ← علیرغم تفاوت قیمت شدید در بازار
- مقرون به صرفه نبودن ساخت داخل ( ارز ۷ توماني) ← آینه بغل پیکان ۱۲۵ ریال
- عدم سرمایه گذاری (فرسودگی شدید ماشین آلات / نیروي انساني)
- عقد قرارداد پژو / بایکوت ۲ ساله ← خرید ۲۰۰۰ دستگاه از ماشین آلات کهنه
- تالپوت ( ۱ کارخانه / حرکت جهشی)
- در سال آخر ، سرمایه گذاری ۱۳ میلیون دلاري زیربنایی ← ظرف دو سال خودروي ملي مي سازیم !!

دوره سوم : سالهاي ۱۳۶۹ تا ۱۳۷۲ ( فرصت طلایي از دست رفته ! )

قدم اول : اجرائي سياست تعديل اقتصادي

فراواني ارز ← آزادسازي واردات

خروج ۲ ميليارد دلار ارز جهت ورود ۱۶۴ هزار دستگاه خودرو

+ ترغيب مصرف كالاي خارجي بجاي سرمايه گذاري

+ تضمين واردات قطعات یدکي براي ۲۰ سال آینده

+ ايران خودرو براي ارز مازاد بر ۴۰ هزار دستگاه توليد ، بايد صادرات

کند !!!

## دوره چهارم : از سال ۱۳۷۳ به بعد (تولد مجدد صنعت خودرو)

- تقویت و ایجاد شرکتهای طراحی مهندسی و تامین قطعات خودرو
- بکار گیری ظرفیت های خالی سایر صنایع کشور و ایجاد و توسعه صنعت قطعه و مجموعه سازی در کشور
- گسترش توان طراحی خودرو و قطعات آن
- افزایش عمق ساخت داخل و کاهش وابستگی ارزی و خودکفائی
- اصلاح ساختار تولید از طریق انتقال و واگذاری فعالیتهای جنبی به بخش خصوصی
- توجه به نیروی انسانی بعنوان اصلی ترین سرمایه
- ایجاد مراکز توسعه و آزمون انواع خودرو و قطعات آن

# مراحل توسعه صنعت خودرو سازی

۱- مونتاژ

۲- ایجاد پایگاه های ساخت قطعات

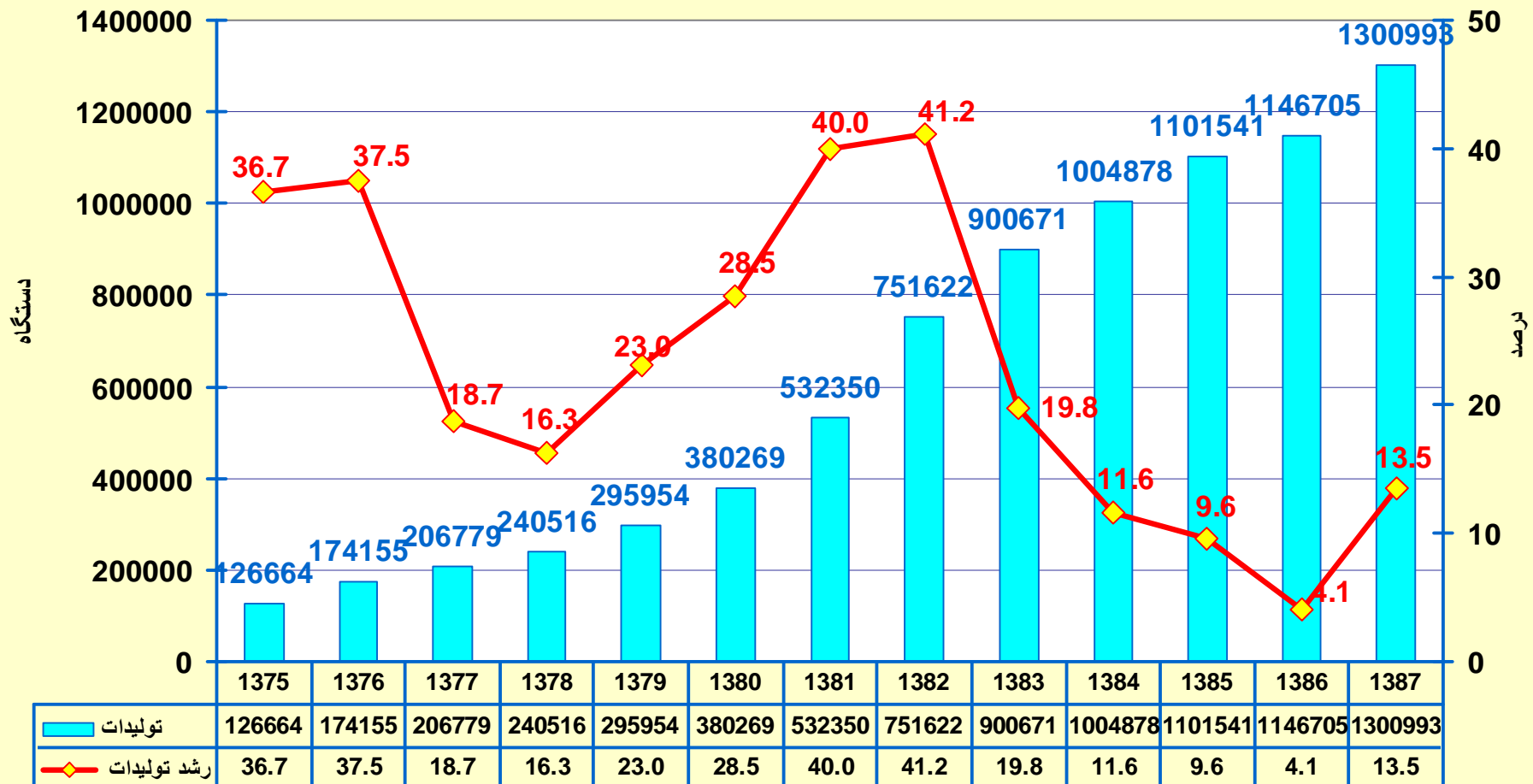
۳- تولید انبوه

۴- ایجاد پایگاه های طراحی و تکوین ( R & D ) قطعات ، مجموعه ها و خودرو ها

۵- طراحی و ساخت خودروهای جدید و نوسازی شبکه قطعه سازی و ایجاد پایگاه های صادراتی

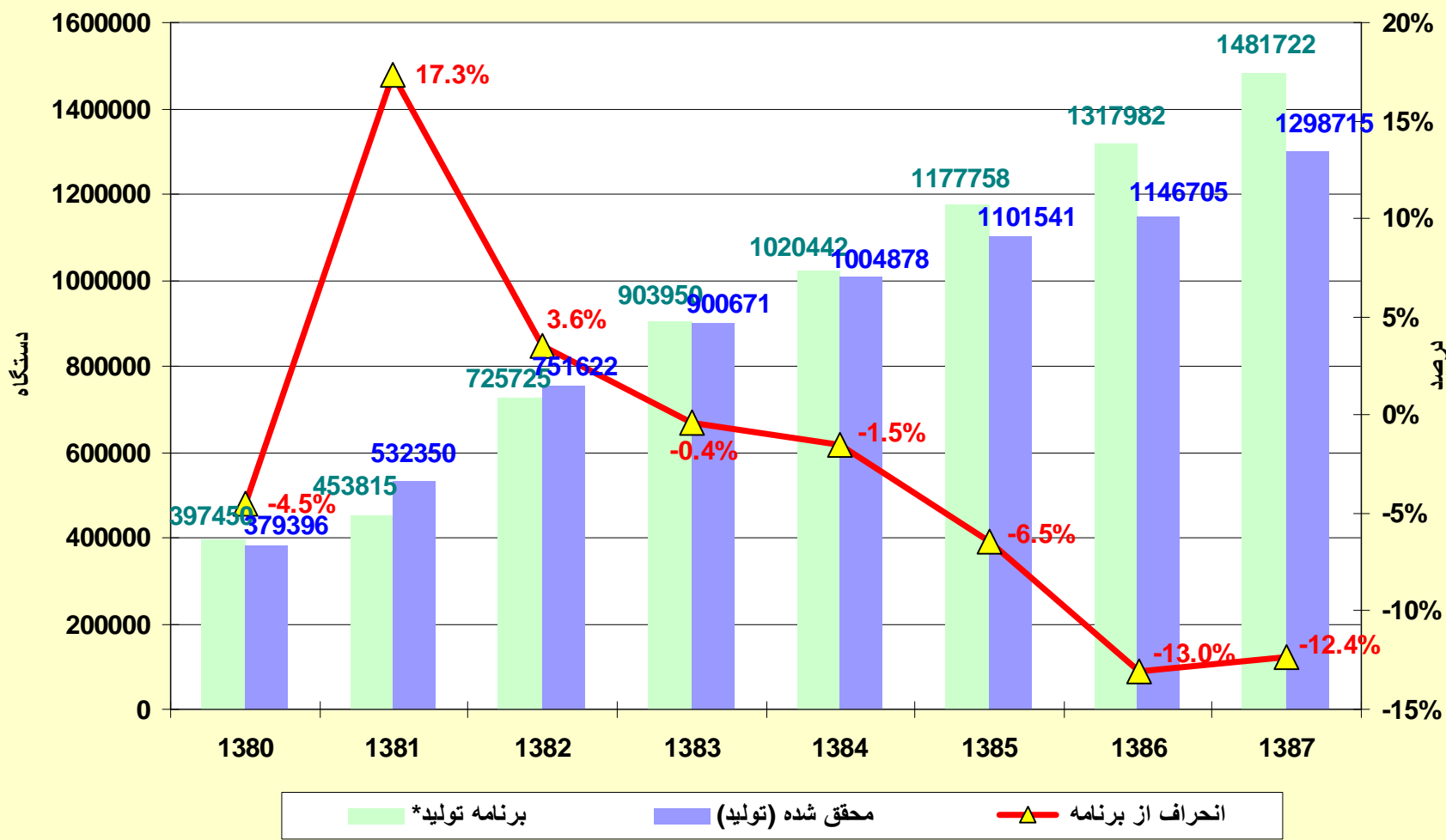
۶- طراحی و ساخت ماشین آلات و تجهیزات مورد نیاز خطوط تولید

# نمودار روند رشد و درصد تغییرات تولیدات خودرو طی دوره ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۷

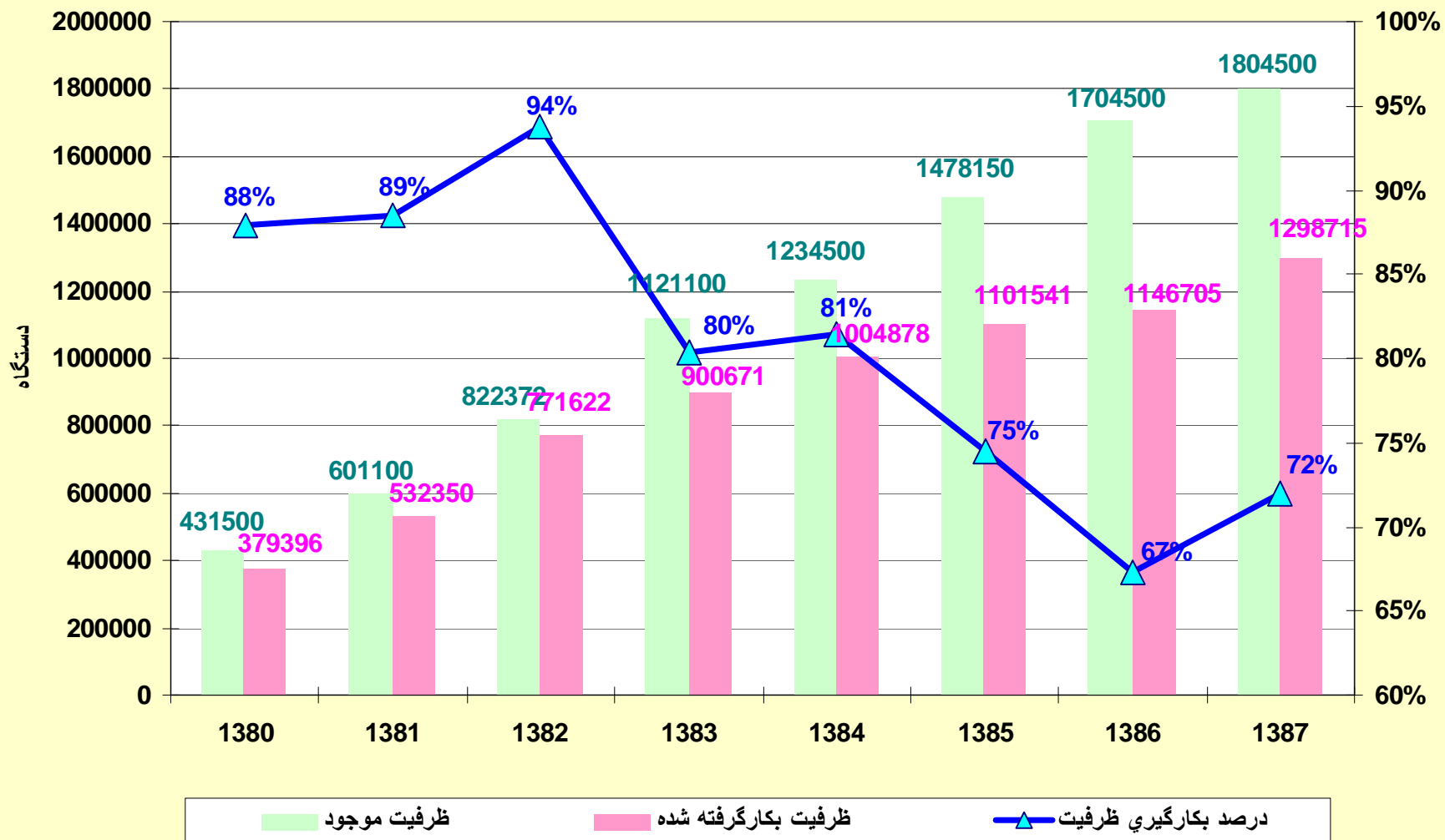


# روند انحراف از برنامه صنعت خودروی ایران طی

سالهای ۱۳۸۰ - ۱۳۸۷



# رند ظرفیت سازی و بکارگیری ظرفیت صنعت خودرویی ایران طی سالهای ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۷



## مقایسه رشد تولیدات خودرو ، کل صنعت و رشد اقتصادی کشور طی سالهای ۱۳۷۳ لغایت ۱۳۸۷

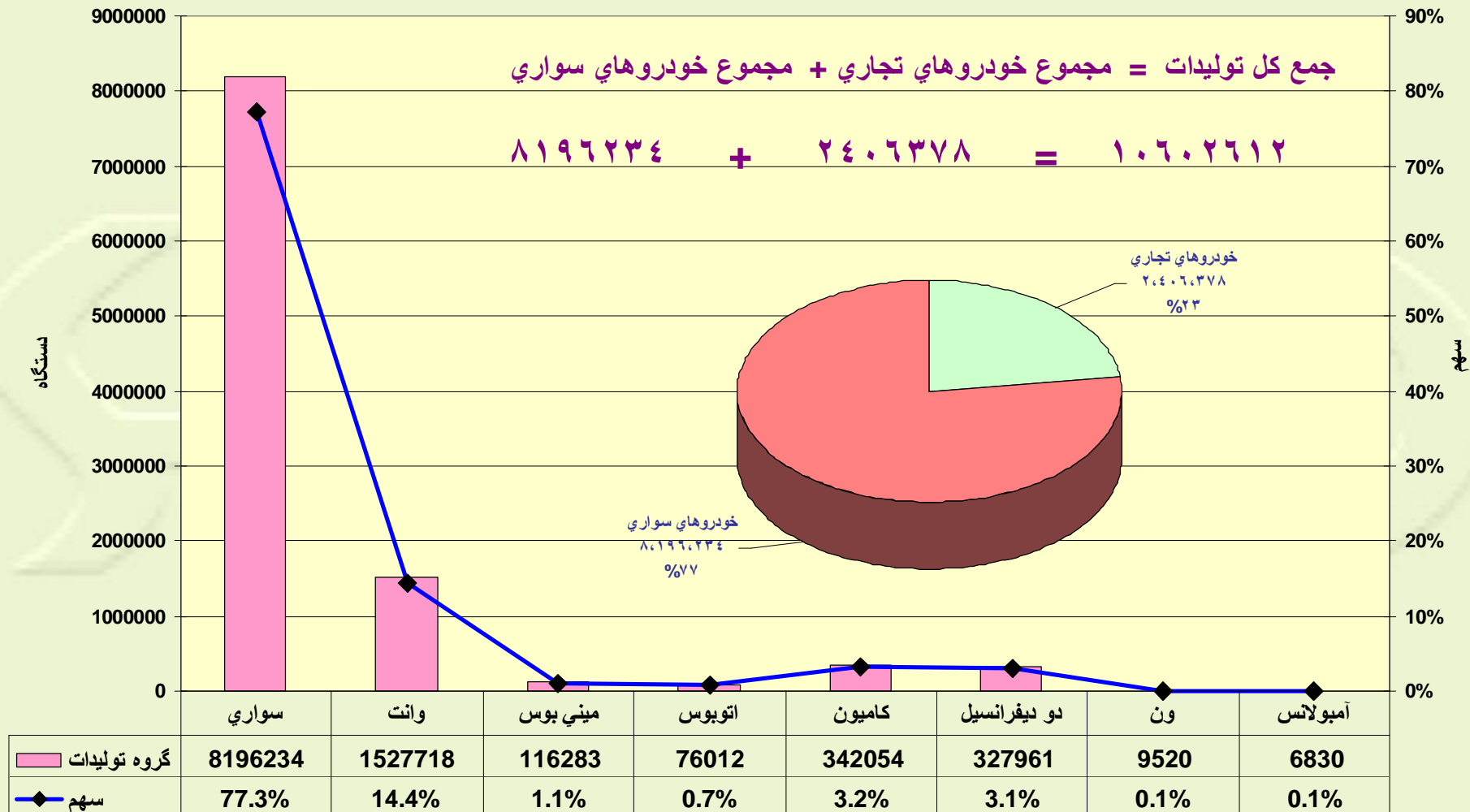
سال	رشد تولیدات صنعت خودرو %	رشد صنعت %	رشد اقتصادی %
1373	15.3	3.3	0.5
1374	28.6	-0.09	2.9
1375	36.7	18.4	6.1
1376	37.5	11.7	2.8
1377	18.7	-4.1	2.9
1378	16.3	8.2	1.6
1379	23	10.9	5
1380	28.5	11.9	3.3
1381	40	11.1	7.6
1382	41.2	10	6.8
1383	19.8	12	4.8
1384	11.6	7.1	5.7
1385	9.6	9.5	6.2
1386	4.1	10	6.6
برآورد ۱۳۸۷	10	8	5
متوسط ۱۳۸۶-۱۳۷۳	22.7	8.5	4.5

رشد تولید خودرو حدود ۳ برابر کل صنعت و حدود ۵ برابر متوسط رشد اقتصادی

# نرخ رشد تولیدات خودرو از ۱۳۷۲ تا ۱۳۸۷

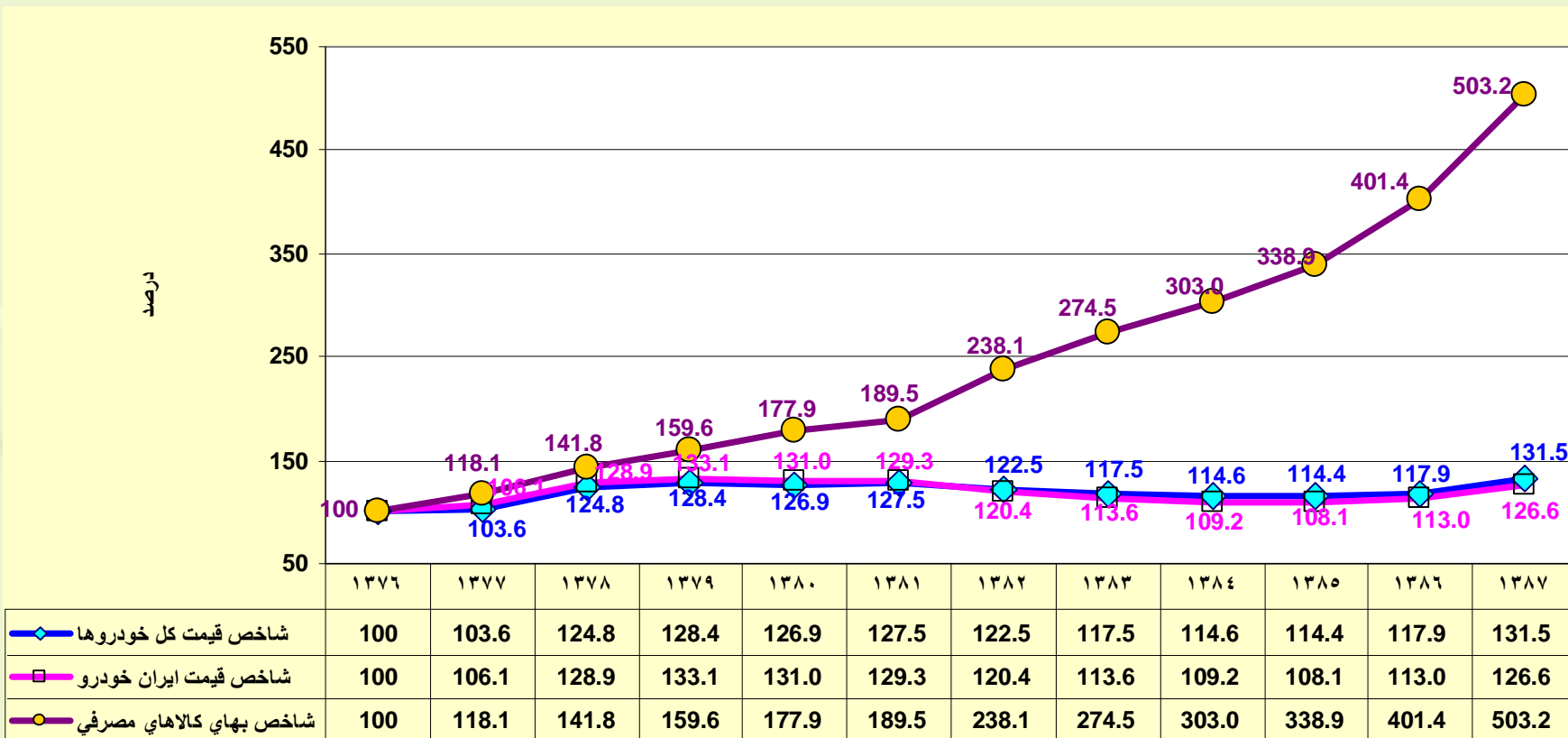
سال	تعداد (هزار دستگاه)	نرخ رشد (%)
1373	72	15.3%
1374	93	28.6%
1375	127	36.7%
1376	174	37.5%
1377	207	18.7%
1378	241	16.3%
1379	296	23.0%
1380	380	28.5%
1381	532	40.0%
1382	752	41.2%
1383	901	19.8%
1384	1005	11.6%
1385	1102	9.6%
1386	1147	4.1%
1387	1298	13.2%
برنامه ۱۳۸۸	1567	20.4%
رشد متوسط		23%

# آمار تجمعي توليدات خودرو کشور طی سالهاي ۱۳۴۷ تا ۱۳۸۷ به تفکيک گروه خودرو



# مقایسه شاخص قیمت کل خودروها، شاخص قیمت کالاهای مصرفی

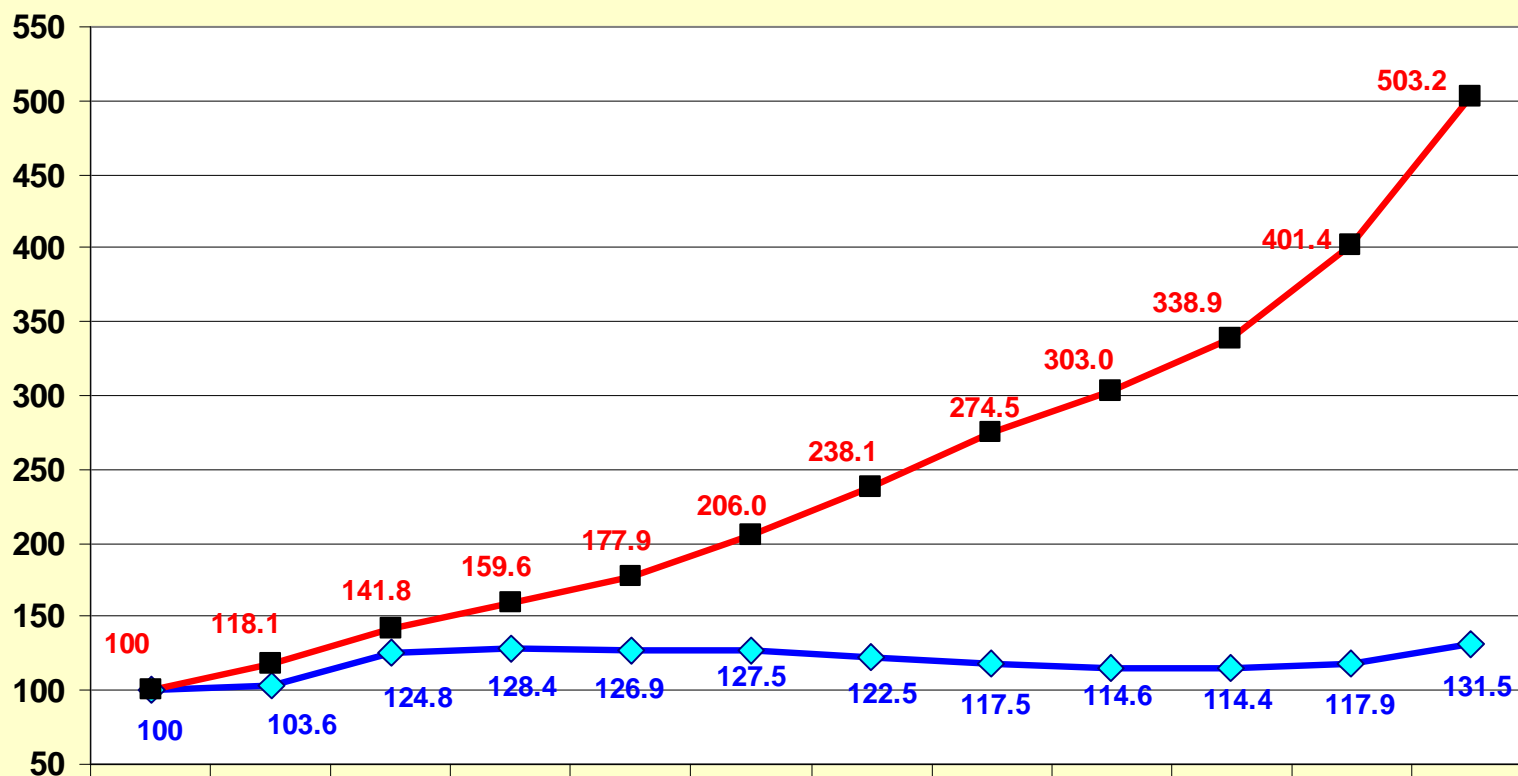
طی سالهای ۱۳۷۶ تا ۱۳۸۷



- شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی و شاخص بهای خودروها (فروردین ۱۳۷۶ = ۱۰۰)

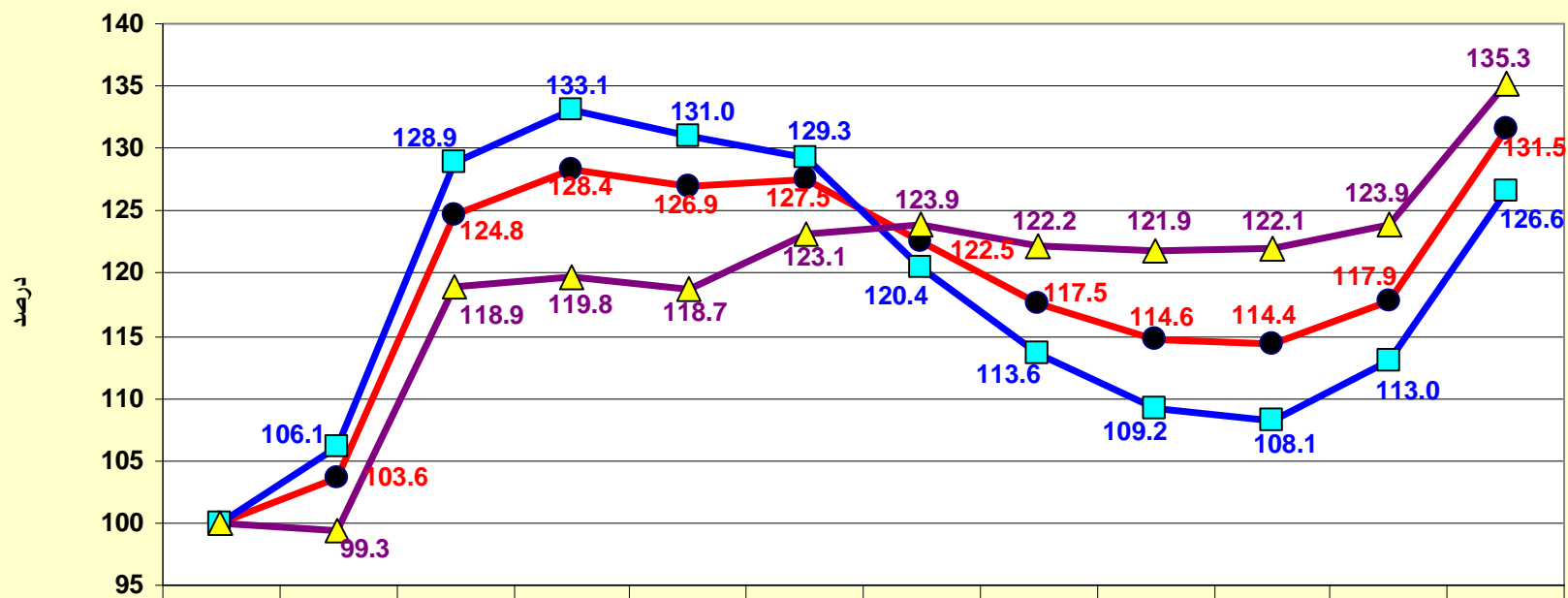
# مقایسه درصد رشد شاخص بهای خودروها و

## شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی ۱۳۷۷ تا ۱۳۸۷



۳۰

# مقایسه شاخص قیمت کل خودروهای سواری و شاخص قیمت خودروهای سواری ایرانی و سایپا



# صرفه جويي ارزي صنعت خودرو ايران

## طي دوره ۱۳۷۸ تا ۱۳۸۷

مليارد دلار

مجموع ۱۳۷۸-۱۳۸۷	برآورد ۸۷	۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱	۱۳۸۰	۱۳۷۹	۱۳۷۸	سال
۲۹,۱	۴,۷	۴,۳	۵,۳	۴,۱	۳,۵	۲,۴	۱,۶	۱,۲	۱	۰,۹	صرفه جويي ارزي قطعه سازي
۶,۹	۰,۹	۰,۹	۱,۲	۰,۹	۰,۹	۰,۷	۰,۵	۰,۳	۰,۳	۰,۳	صرفه جويي ارزي خودروسازي
۳۵,۹	۵,۶	۵,۲	۶,۵	۵	۴,۴	۳,۱	۲,۱	۱,۵	۱,۳	۱,۲	صرفه جويي ارزي كل
متوسط ۲۲ %	۸%	۲۰-%	۳۰%	۱۴%	۳۹%	۵۱%	۳۶%	۲۱%	۵%	۱۴%	نرخ رشد

# ویزگیهای بازار خودرویی ایران



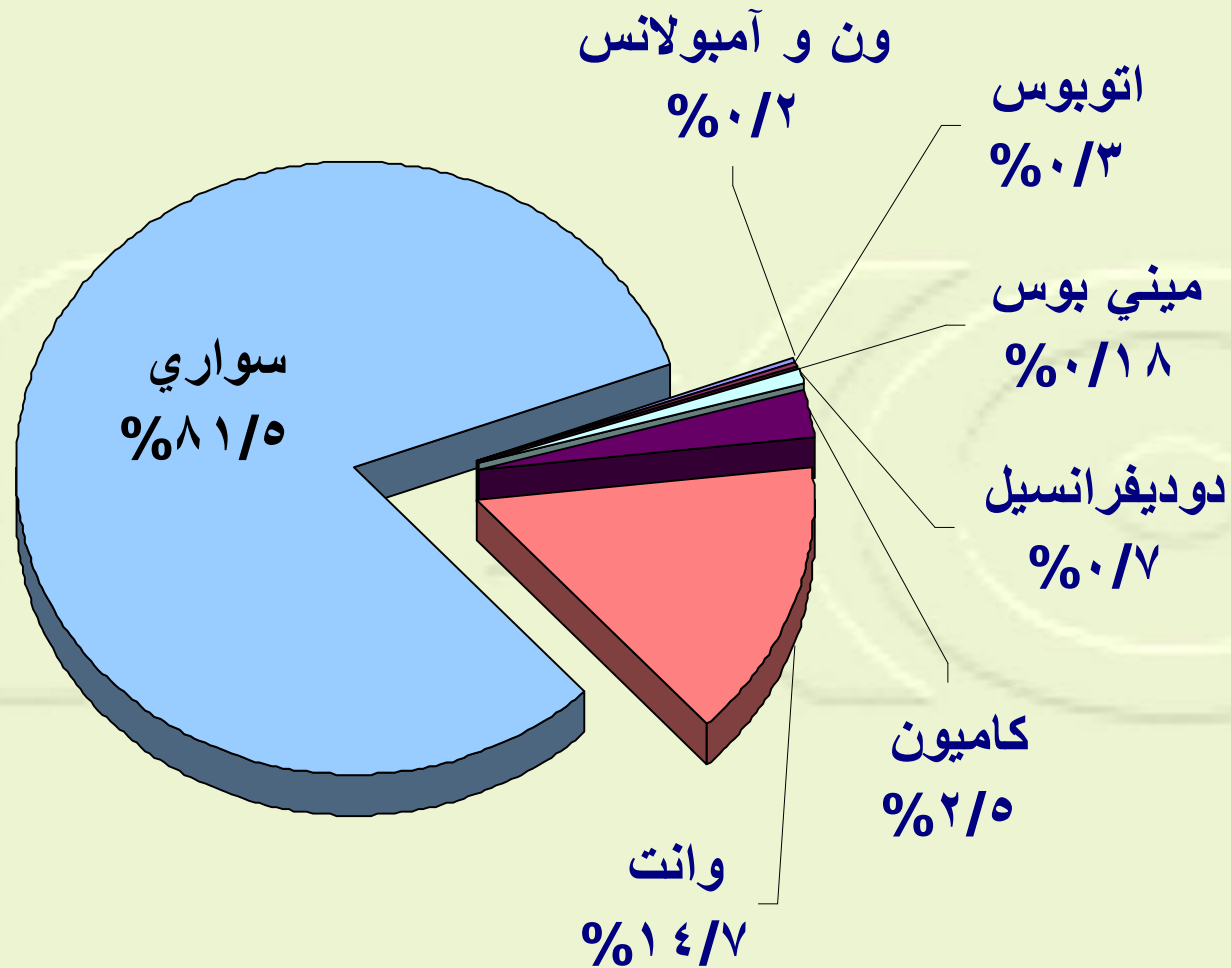
## وجود تقاضاي موثر در بازار خودرو داخلي

- S تقاضاي سالانه بيش از يك ميليون دستگاه خودرو
- S افزايش سريع تقاضا در آينده ناشي از جوان بودن جمعيت کشور (۷۰ درصد جمعيت کشور زير ۳۰ سال)
- S ضرورت جاگزيني خودروهاي فرسوده (حدود ۲ ميليون دستگاه داراي عمر بيش از ۲۰ سال)
- S پايين بودن سرانه مالکيت خودرو در ايران در قياس با ساير کشورها

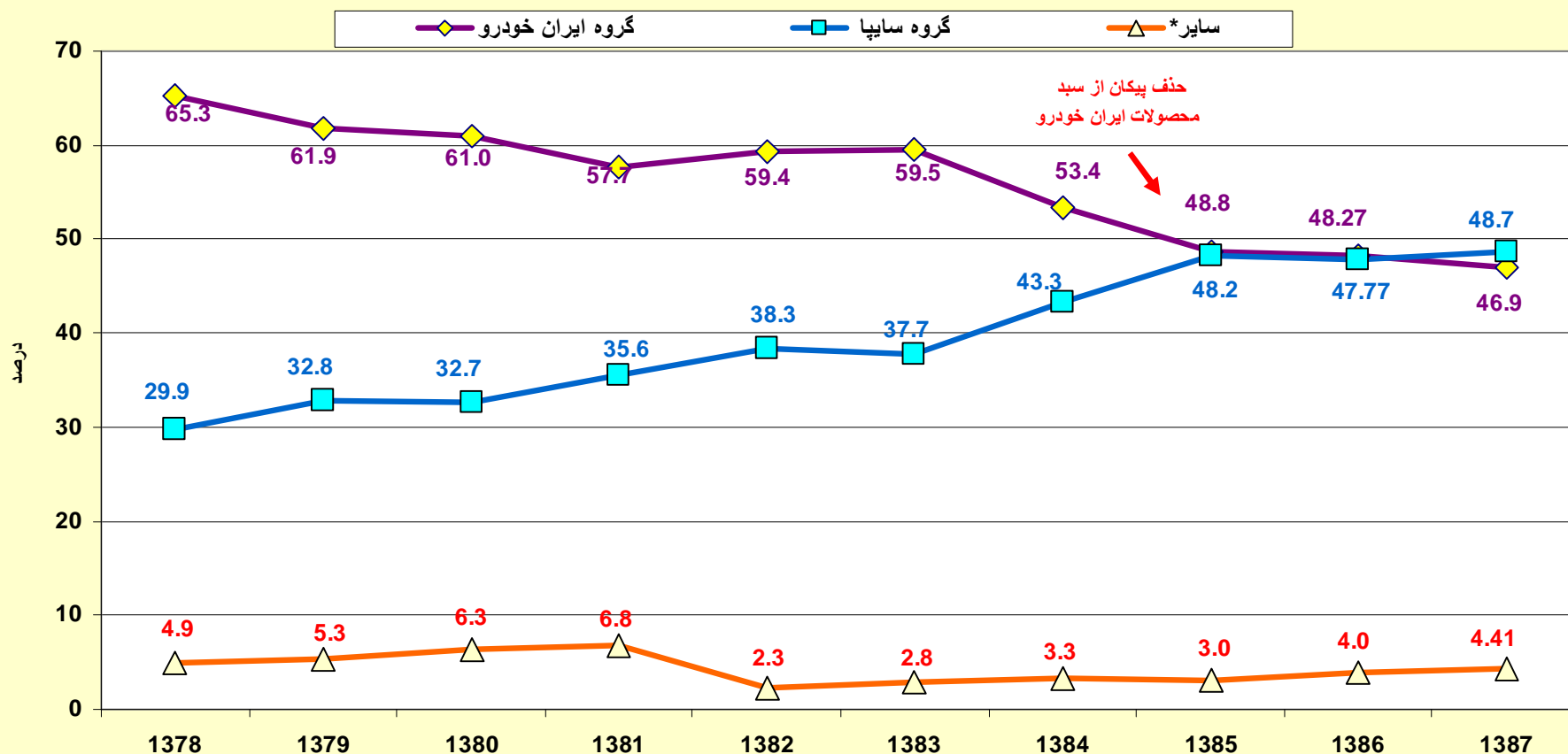
## مالکیت خودرو در کشورهای منتخب در سال ۲۰۰۵

کشور	تعداد افراد به ازای خودرو ( نفر )	تعداد افراد به ازای هر خودروی سواری ( نفر )
هند	64.9	93.3
ترکیه	8.3	12.4
ایران	8.3	10.5
کره جنوبی	3.1	4.1
انگلیس	1.7	2
فرانسه	1.7	2
آلمان	1.7	1.8
ژاپن	1.7	2.2
ایتالیا	1.7	1.5
آمریکا	1.2	2.2
میانگین جهان	7.3	10

# ترکیب تولیدات خودرو در سال ۱۳۸۷

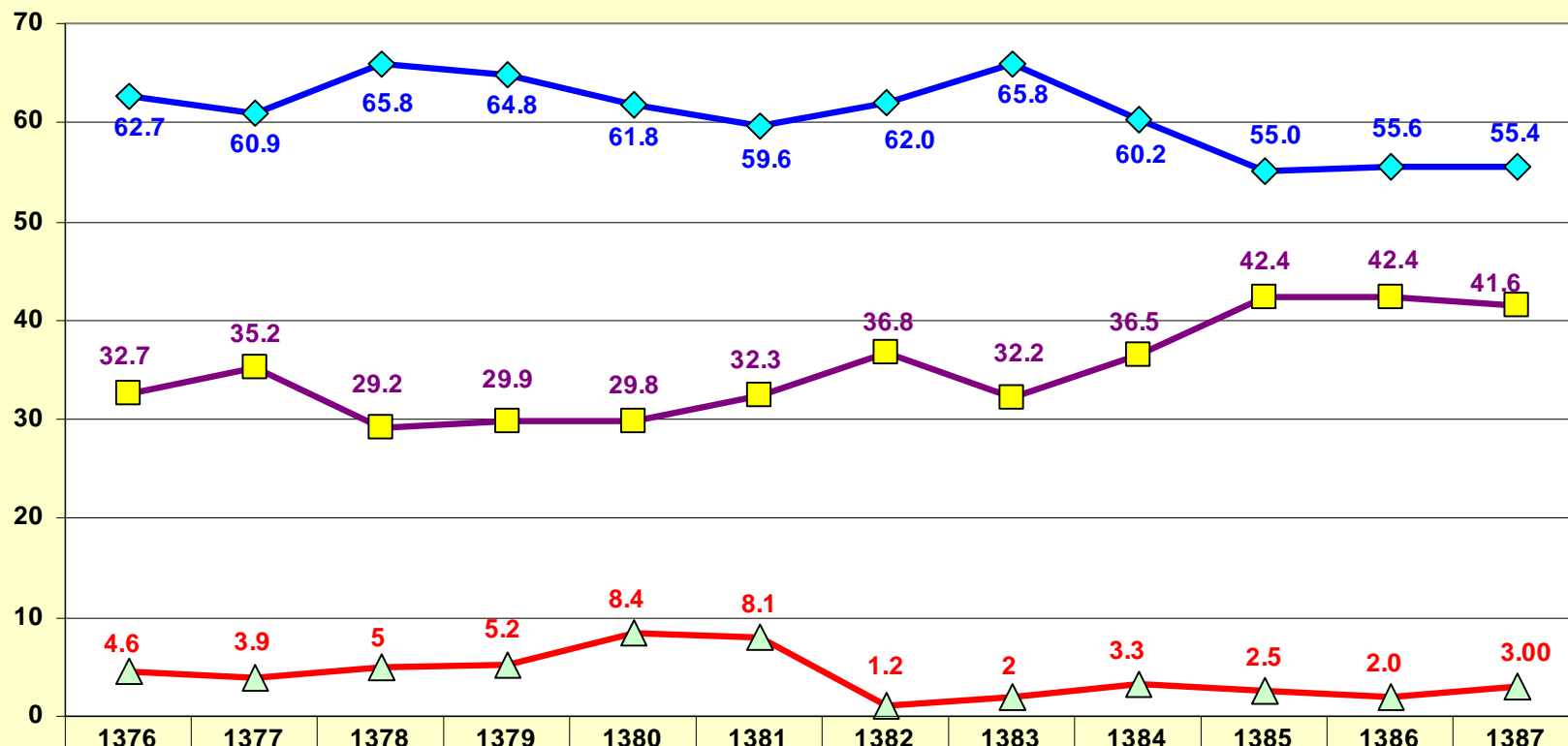


# رند سهم تیراژي تولیدات خودرو به تفکیک گروه‌های خودروساز طی سالهای ۱۳۷۸ تا ۱۳۸۷

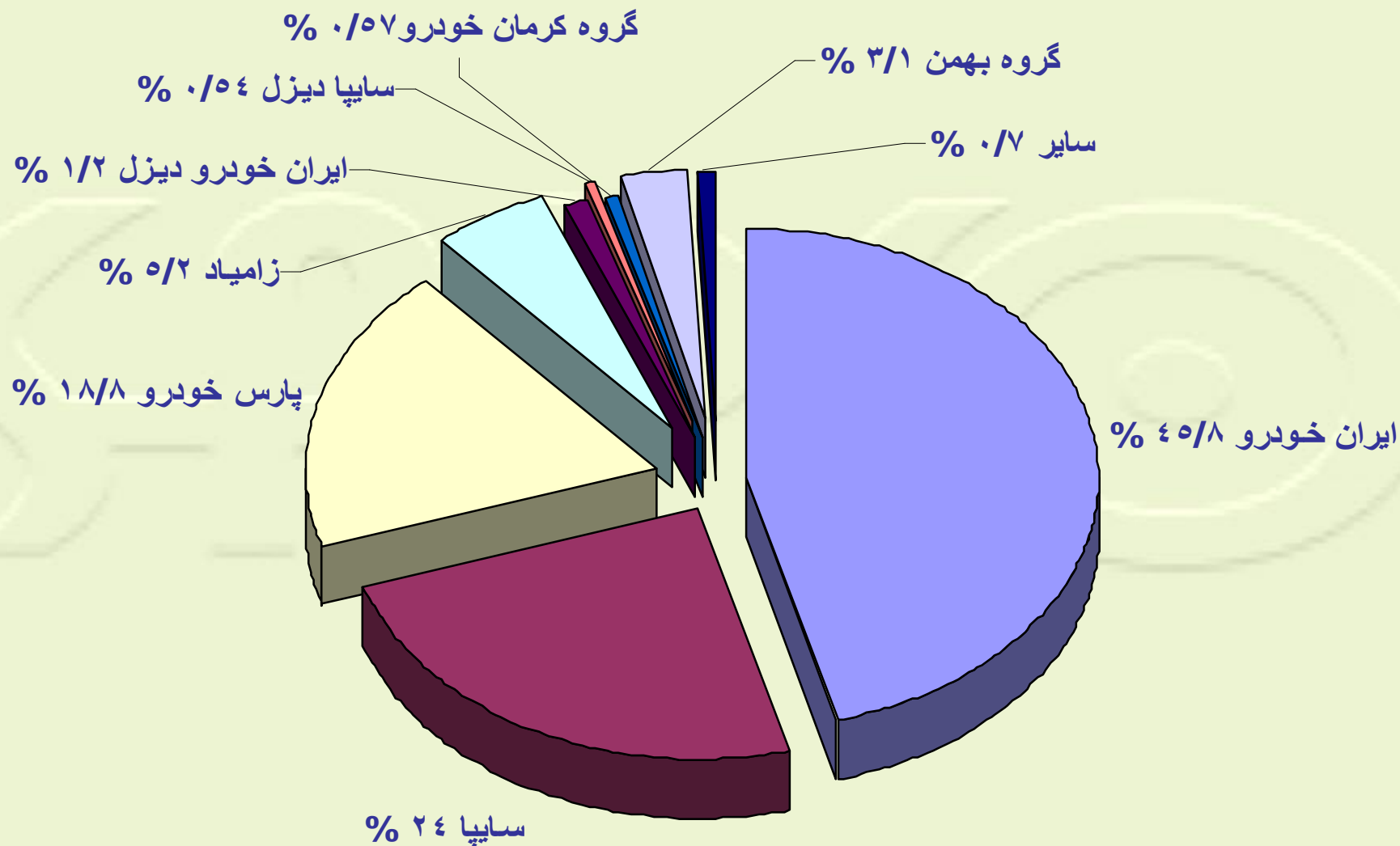


سایر شامل: کرمان موتور-گروه بهمن-مرتب-شهاب خودرو-رانیران-زاگرس خودرو-تراکتور سازی

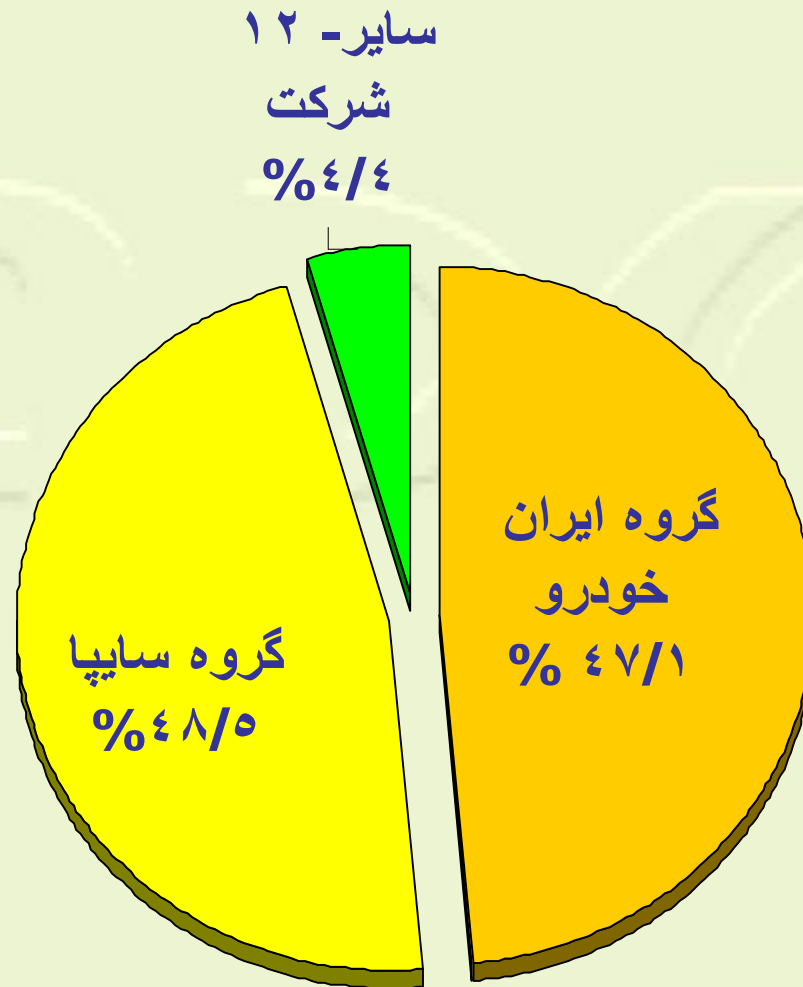
# رند سهم ارزشي گروههاي خودروساز از توليد سواري و سواري دو ديفرانسيل طی سالهاي ۱۳۷۶ تا ۱۳۸۷



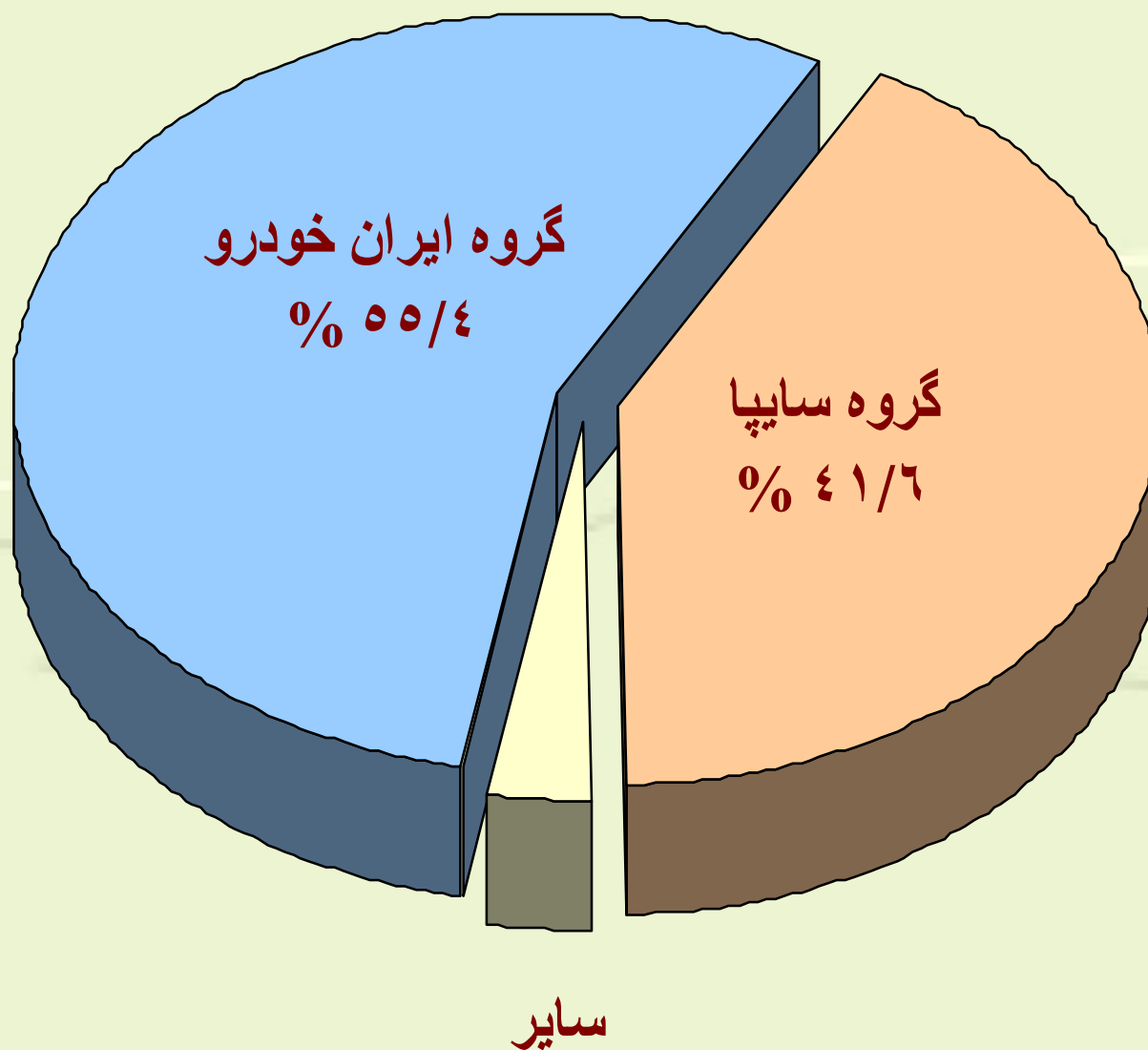
# سهم تیراژي هر يك از خودروسازان از تولید خودرو در سال ۱۳۸۷



## سهم تیراژي تولید گروه خودرو ساز در سال ۱۳۸۷



## سهم ارزشی تولید گروه خودرو ساز در سال ۱۳۸۷



# ویژگیهای بازار خودروی ایران

S ادغام شرکتهای خودروسازی در دو گروه ایران خودرو و سایپا به منظور صرفه جویی های ناشی از بزرگتر شدن مقیاس تولید ، کاهش هزینه ها و افزایش بهره وری

# حمایت های مورد نیاز صنعت خودرو

- S ضرورت حاکمیت تفکر استراتژیک نسبت به صنعت خودرو
- S ضرورت کسب توان واقعی خودرو سازی ( توان طراحی خودرو و قطعات آن ) جهت بقای صنعت
- S نوپایی طراحی خودرو و قطعات آن ، علی رغم وجود تجربه چهل ساله در مونتاژ خودرو در کشور
- S نیاز به طی دوره انتقالی از مونتاژ صرف به خودروسازی واقعی ( توان طراحی )
- S نیاز به حمایت های قانونی بویژه حمایت تعرفه ای خودرو (خصوصا در برنامه چهارم) برای گذر از دوره انتقالی بمنظور کسب توان طراحی
- S ضرورت جذب سرمایه های خارجی در صنعت خودرو جهت کاهش زمان دوره انتقالی خودروسازی واقعی و کسب تکنولوژی روز
- S ضرورت سرمایه گذاری داخلی جهت توسعه و نوسازی