وزارت رفاه و تأمین اجتماعی

سازمان بازنشستگی کشوری

واحد مطالعات و تحقیقات سرمایه‌گذاری

(۸)

تجزیه و تحلیل صنعت خودرو

موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری

اردیبهشت ماه ۱۳۸۸

بسم الله الرحمن الرحیم

تجزیه و تحلیل
صنعت خودرو

موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری

اردیبهشت ماه ۱۳۸۸

عنوان و نام پدیدآور	: تجزیه و تحلیل صنعت خودرو/ [تهیه کننده] واحد مطالعات و تحقیقات سرمایه‌گذاری موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری، با همکاری وزارت رفاه و تامین اجتماعی.
مشخصات نشر	: قم:صحفی،۱۳۸۸.
مشخصات ظاهری	: ۴۰۰ص.:مصور، جدول،نمودار..
شابک	: 978-964-6390-69-7
وضعیت فهرست نویسی	: فیپا
یادداشت	: کتابنامه:ص.۳۹۱-۴۰۰ .
موضوع	: اتومبیل‌ها -- صنعت و تجارت
موضوع	: اتومبیل‌ها-- ایران -- صنعت و تجارت -- آینده‌نگری
موضوع	: اتومبیل‌ها-- صنعت و تجارت -- مدیریت
شناسه افزوده	: سازمان بازنشستگی کشوری. صندوق بازنشستگی. موسسه حسابرسی. واحد مطالعات و تحقیقات سرمایه گذاری
شناسه افزوده	: ایران. وزارت رفاه و تامین اجتماعی
رده بندی کنگره	: ۱۳۸۸ ت۳ت۳/ HD۹۷۱۰
رده بندی دیویی	: ۳۳۸/۴۷۶۲۹۳۳
شماره کتابشناسی ملی	: ۱۷۳۳۹۹۱

نام کتاب : تجزیه و تحلیل صنعت خودرو

ناشر : انتشارات صحفی

گردآورنده : موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری

چاپ : توحید

نوبت چاپ : اول / اردیبهشت ۸۸

شمارگان : ۱۰۰۰ نسخه

بهاء : ۶۵۰۰ تومان

فصول کتاب

مقدمه

سازمان بازنشستگی کشوری به منظور استفاده به موقع از فرصت‌های اقتصادی و بهره‌برداری بهینه از وجوه دراختیار باتشکیل شورای سیاست‌گذاری امور اقتصادی و سرمایه‌گذاری و ایجاد واحد مطالعات و تحقیقات سرمایه‌گذاری در مؤسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری مبادرت به بررسی‌های مستمر بازار سرمایه و بخش‌های مختلف اقتصادی وسرمایه گذاری نمود و بهره گیری از خردجمعی وتوجه ویژه به‌اصل مشورت دردستورکار قرار گرفت تا موجبات رسیدن به تصمیمات درست‌تر وهم افزایی بیشتر فراهم گردد.

گزارش پیوست «*تجزیه و تحلیل صنعت خودرو*» از جمله گزارشاتی است که توسط واحد مطالعات و تحقیقات سرمایه‌گذاری تدوین و پس از طرح در شورای سیاست‌گذاری اموراقتصادی وسرمایه گذاری مورد بهره‌برداری سازمان قرار گرفته است.

سازمان بازنشستگی کشوری با انتشار این گزارش امیدوار است ضمن دریافت نظرات کارشناسان وصاحب نظران ارجمند، موجبات ارتقاء ذخائر صندوق بازنشستگی کشوری وایفای نقش موثر دراقتصاد کشور را فراهم آورد.

محمد ابراهیم طوبایی

اردیبهشت ماه ۱۳۸۸

فهرست ریز مطالب

مقدمه:

خودروسازی یکی از اجزاء مهم و لاینفک تجارت و صنعت در سطح جهان است. گفته می‌شود که اگر کارخانجات خودروسازی به صورت یک کشور واحد در نظر گرفته‌شوند، از نظر اقتصادی تبدیل به ششمین اقتصاد بزرگ جهانی خواهند شد چرا که گردش مالی حاصله از این صنعت در جهان، تقریباً معادل گردش مالی ششمین کشور جهان است به گونه‌ایکه میزان خروجی این صنعت در سال ۲۰۰۵ برای ۳۸ کشور موثر در صنعت خودرو رقمی در حدود ۱,۹ تریلیون(هزارمیلیارد) یورو تخمین زده شده بود و در رتبه‌بندی صورت گرفته توسط نشریه GlobalFortune در سال ۲۰۰۷، صنعت خودرو و قطعه‌سازی از لحاظ حجم درآمد پس از بانکداری و پالایش نفت رتبه سوم را در جهان به خود اختصاص داده بود.. این صنعت، به دلیل ارتباطات پیشین و پسین با بیش از ۶۰ صنعت دیگر و این که رشد و توسعه آن موجب توسعه سایر صنایع می‌گردد مشهور به **«لوکوموتیو صنایع»** و **«ابر صنعت»** می‌باشد. به این لحاظ پیتردراکر، پدر مدیریت نوین نیز صنعت خودروسازی را **«مادر صنعت‌ها»** یا **«صنعت صنعت‌ها»** نامیده است.

به دلایل فوق وضعیت صنعت خودروسازی هر کشوری را به عنوان یکی از شاخص‌های توسعه‌یافتگی آن کشور در نظر می‌گیرند

اهمیت این صنعت برای اقتصاد کشورها، سبب شده است **تا تنها در سال ۲۰۰۴ رقمی در حدود ۸۴,۸ میلیارد یورو در سطح جهانی در این صنعت سرمایه‌گذاری شود** ضمن اینکه صنعت خودروسازی همچنان یک صنعت در حال رشد است به‌طوریکه طی سنوات ۲۰۰۵-۱۹۹۵ رشدی بالغ بر ۳۰ درصد (در مجموع ده سال) داشته است.

به عبارت دیگر، خودرو محصولی جهانی است که تمام مردم جهان، فارغ از آنکه مالک آن باشند یا نباشند، از وجود آن اثر می‌پذیرند.

از منظر دیگر حضور صنعت خودرو در جامعه‌ی جهانی تأثیر زیادی بر روند توسعه پایدار گذاشته است، به‌طوریکه در بین شیوه‌های حمل و نقل (جاده‌ای، ریلی و هوایی) در سراسر جهان، حمل ونقل جاده‌ای بیشترین نوع سفر را به خود اختصاص داده است.

کشور ایران از جمله کشورهای پیشرو در صنعت خودرو است که بیش از ۵۰ سال قبل شروع به مونتاژ و تولید خودرو نموده است به‌طوریکه برای اولین بار در سال ۱۳۳۵ با مونتاژ جیپ آمریکایی در شرکت جیپ شکل گرفت.

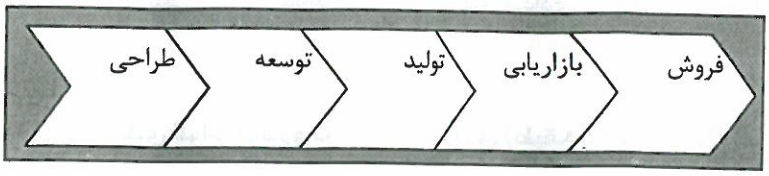
صنعت خودرو در ایران پس از صنعت نفت، بزرگترین صنعت کشور است که سالیانه دارای حدود ۱۵۰ هزار میلیارد ریال گردش مالی می‌باشد. شاخص‌های اصلی این صنعت در ایران به لحاظ اقتصادی و اجتماعی در کلی‌ترین شکل آن عبارتند از:

- کسب رتبه هفدهم در کل کشورهای تولیدکننده خودرو در سال ۲۰۰۷، با سهم حدود یک درصد از کل تولیدات خودروی جهان و تولید بالغ بر یک میلیون خودروی تجاری و غیرتجاری (سواری) در این سال.
- تولید و عرضه ۳۹ مدل انواع خودروی سواری و ۳۴ مدل انواع خودروی تجاری در سال ۱۳۸۵.
- وجود بیش از ۲۵ شرکت خودروسازی فعال و بالغ بر ۱,۲۰۰ واحد قطعه‌ساز در سطح کشور باعث ایجاد اشتغال مستقیم برای بیش از ۶۰۰ هزار نفر گردیده است به‌گونه‌ایکه در سال ۱۳۸۶، تنها شاغلین مستقیم گروههای ایران‌خودرو، سایپا و بهمن به ترتیب موجب ایجاد اشتغال برای ۵۱,۵۰۹ نفر، ۳۱,۷۵۳ نفر و ۳,۲۲۴ نفر در سطح کشور شده‌اند.
- انجام بیش از ۹۰ درصد جابه‌جایی مسافر در کشور، توسط روش حمل و نقل جاده‌ای.

۱- تعاریف و مفاهیم پایه‌ای مورد نیاز جهت تجزیه و تحلیل:

۱-۱- تعریف صنعت خودروسازی[۱]:

صنعت خودروسازی به مجموعه‌ای از شرکت‌ها و کارخانجات اطلاق می‌شود که در زمینه **طراحی[۲]، توسعه[۳]، تولید[۴]، بازاریابی و فروش** وسایط نقلیه موتوری[۵] فعال می‌باشند.



قابل توجه است که در سال ۱۸۹۶ با راه اندازی دو خط تولید ابتدایی در دو سوی اقیانوس اطلس خودروسازی به عنوان یک صنعت، شناخته شد. ضمن اینکه تا پیش از آن تولید خودرو به صورت یک محصول سفارشی و غیر انبوه، صورت می‌پذیرفت.

ابداع خط مونتاژ در سال ۱۹۱۳ توسط هنری فورد موجب تولید انبوه خودرو به میزان حدود ۳۵۰ هزار دستگاه خودروی مدل T با قیمت فروش حدود ۵۰۰ دلار گردید و صنعت خودرو را به یکی از عظیم‌ترین صنایع جهان تبدیل نمود. در واقع می‌توان ادعا نمود که هنری فورد و آلفرد اسلوان[۶] (مدیر شرکت جنرال موتورز)، اولین کسانی بودند که تولید خودرو را از فرآیند تولیددستی، که توسط کشورهای اروپایی رواج یافته بوده، خارج نموده و به فرآیند تولید انبوه رساندند.

---

۱ Automotive Industry
۲ Design
۳ Develop
۴ Manufacture
۵ Motor Vehicle
۶ Alfred P. Sloan

۱-۲- تقسیم‌بندی انواع خودرو:

اگرچه به طور کلی صنعت خودروسازی به **دو بخش اصلی** صنعت **تولید خودروهای سبک** و صنعت **تولیدخودروهای سنگین** تقسیم می‌شود ولیکن تقسیم‌بندی‌های فراوان و متنوع دیگری نیز در رابطه با انواع خودرو وجود دارد که به دلیل ضرورت استفاده از آمارهای منتشره متفاوت که برمبنای تعاریف مختلفی ارائه گردیده‌اند در این بخش به تعدادی از مهمترین آنها اشاره می‌شود:

۱-۲-۱- طبقه‌بندی انواع خودرو بر حسب کاربری (طبقه‌بندی OICA[۷]):

«انجمن بین‌المللی خودروسازی» در یک طبقه‌بندی کلی، وسایط نقلیه را از نظر کاربری آنها به **چهار گروه** خودروهای **سواری، تجاری سبک، باری سنگین** و **اتوبوس‌های شهری** و **بین‌شهری** به شرح جدول زیر طبقه‌بندی نموده است:

انواع خودرو براساس طبقه‌بندی انجمن بین‌المللی خودروOICA

عنوان	تعداد صندلی (به جز راننده)	وزن قابل حمل	موارد استفاده
خودروهای سواری[۸] (غیرتجاری)[۹]	کمتر از ۸ صندلی	-	حمل و نقل مسافر
خودروهای تجاری سبک[۱۰]/ شامل مینی بوس	بیش از ۸ صندلی برای مینی بوس	بین ۳,۵ تا ۷ تن	به‌طورکلی حمل و نقل بار/ برای مینی‌بوس حمل و نقل مسافر
خودروهای باری سنگین[۱۱]	-	بیش از ۷ تن	حمل و نقل بار
اتوبوس‌های شهری و بین شهری[۱۲]	بیش از ۸ صندلی	بیش از ۷ تن	حمل و نقل مسافر

۷ "Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles" or "The International Organization of Motor Vehicle Manufacturers".

۸ Passenger Cars

۹ خودروهای سواری از نظر اندازه و حجم موتور به سه گروه خودروهای Mini ، Small و Standard طبقه‌بندی می‌شوند.

۱۰ Light Commercial Vehicles

۱۱ Heavy Trucks

۱۲ Buses and Coaches

با توجه به طبقه‌بندی چهار بخشیOICA بشرح فوق می‌توان وسایط نقلیه را در کلی‌ترین شکل آن بر اساس مبانی زیر نیز طبقه‌بندی نمود:

معیارهای مختلف طبقه‌بندی خودرو در جهان

عنوان		
وسایط نقلیه سبک	غیرتجاری	خودروهای سواری
	وسایط نقلیه تجاری	خودروهای تجاری سبک
وسایط نقلیه سنگین		خودروهای باری سنگین
		اتوبوس‌های شهری و بین شهری

الف: خودروهای سبک[۱۳] و سنگین:

وسایط نقلیه سبک شامل وسایط نقلیه مسافری و تجاری سبک بوده و همچنین **وسایط نقلیه سنگین**، شامل خودروهای باری سنگین و اتوبوس‌های شهری و بین شهری می‌باشند تقسیم نمود.

ب: خودروهای تجاری[۱۴] و غیرتجاری:

مجموعه وسائط نقلیه را به لحاظ تجاری و غیر تجاری بودن می توان مشتمل بر وسایط نقلیه تجاری شامل وسایل نقلیه تجاری سبک، خودروهای باری سنگین و اتوبوس‌ها بوده و وسایط نقلیه غیرتجاری شامل خودروهای سواری(مسافری) طبقه بندی نمود.

ج: خودروهای تولید شده در داخل و وسایط نقلیه مونتاژ شده[۱۵]:

سازمان‌های تجارت ملی[۱۶] وجه تمایزی میان خودروهایی که به صورت کامل در داخل کشور تولید شده‌اند[۱۷] و خودروهایی که به صورت کامل[۱۸] یا نیمه مونتاژ[۱۹] شده‌اند و اصالتاً برای کشور دیگری می‌باشند، قائل می‌شوند.

---

۱۳ Light Vehicles
۱۴ Commercial Vehicles
۱۵ Assembly
۱۶ National Trade Organizations
۱۷ Completely Built Up (CBU)
۱۸ Complete Knock Down (CKD)

۱-۲-۲- طبقه‌بندی انواع خودرو براساس حجم و اندازه (کلاس):

در طبقه‌بندی وسایط نقلیه بر مبنای کلاس، خودروها از نظر ابعاد و اندازه بشرح زیر تفکیک می‌شوند که اغلب کارشناسان این طبقه‌بندی را بهترین و علمی‌ترین روش طبقه‌بندی می‌دانند:

کلاس های مختلف خودرو بر اساس اندازه

کلاس خودرو	توضیحات کلاس خودرو	خودروهای موجود در هر طبقه کلاس خودرو
A	۳ متر تا ۳متر و سی سانتیمتر و حجم موتور ۶۰۰ سی. سی.	«ام.وی.ام.» و «دوو ماتیز»
B	۳ متر و ۸۰ سانتی‌متر تا ۴متر و حجم موتور ۶۰۰ تا ۱۲۰۰سی.سی.	پژو ۲۰۶، تندر۹۰، ریو و پراید
C	«متوسط-کوچک» معروف به خودروی خانواده	پژو ۲۰۶ صندوق دار
D	«متوسط-بزرگ»	سمند
E	« بزرگ»	ماکسیما، ون و SUV[۲۰]

۱-۲-۳- طبقه‌بندی انواع خودرو بر حسب قیمت و تجهیزات:

خودروها بر اساس تجهیزات و قیمت در **سه گروه** خودروهای **اقتصادی، متوسط و لوکس** طبقه‌بندی می‌شوند. معمولاً این دسته‌بندی در عمل کاربرد بیشتری دارد. خاطر نشان می‌سازد که طبقه‌بندی مذکور در بسیاری از موارد با طبقه‌بندی خودروها بر حسب کلاس خودرو (ابعاد و اندازه) تطابق دارد.

الف) تعریف خودروهای اقتصادی:

به طور معمول **خودروهای کلاس A و B را خودروهای اقتصادی**[۲۱] می‌دانند. این نوع از خودروها، هزینه نگهداری ارزانی داشته و قیمت آن نیز برای هر دستگاه از سه هزار تا هشت هزار یورو در نوسان است.

---

۱۹ Semi Knocked Down (SKD)

۲۰ Sport Utility Vehicle

اکثر خودروسازان دنیا، در سبد محصولات خود، به دلیل تنوع و تقاضای بازار، این کلاس خودرو را تولید می‌کنند، اما ممکن است به خاطر حفظ ارزش برند خود با برخی از خودروسازان دیگر شریک شده و نام محصول خود را نیز تغییر دهند.

ب) تعریف خودروهای متوسط:

خودروهای کلاس C و D به طورمعمول **خودروهای متوسط** نامیده می‌شوند **خودروهای تولیدی در این دو کلاس را می‌توان در رده پرفروش‌ترین خودروهای دنیا قرار داد.**

ج) تعریف خودروهای لوکس:

خودروهای گران‌قیمت اغلب در کلاس E جای گرفته و اصطلاحاً خودروهای لوکس نامیده می‌شوند که خودروسازان دنیا در تلاشند که به منظور ایجاد تنوع در پرتفوی محصولات خود و رقابت با سایر شرکت‌های خودروسازی، تولید این نوع خودرو را نیز در برنامه کاری خود قرار دهند. به عنوان مثال شرکت «تویوتا» به منظور رقابت با «بنز» و «بی.ام.و.»، با حضور در بازار خودروهای لوکس، نام خودروی لوکس خود را «لکسوس» گذاشت، زیرا تا پیش از این خودروهای تویوتا به عنوان ماشین‌های کم مصرف مانند «پریما» شناخته می‌شدند.

---

۲۱ Economy Class

۱-۳-طبقه‌بندی‌صنایع و تکنولوژی مورداستفاده از منظر سمتگیری برای بازارهدف:

صنایع مختلف را به لحاظ سمتگیری محصولات آنها برای بازارهای هدف مختلف می‌توان به صور زیر طبقه‌بندی نمود:

۱-۳-۱- صنایع با جهت‌گیری بازارهای داخلی:

در این حالت، صنایع فرصتهای موجود در محیط محلی خود را مد نظر قرار داده و گرایش بیشتری به تامین نیازهای بازار داخلی دارند.

۱-۳-۲- صنایع با جهت‌گیری بازارهای خارجی:

در این حالت صنایع فرصتهای موجود در خارج از محیط محلی خود را مد نظر قرار داده و گرایش بیشتری به تامین نیازهای خارج و صادرات نسبت به بازار محلی دارند.

۱-۴- دیدگاه‌ها و مدلهای موجود در رابطه با چگونگی ساختار تولید در صنعت خودروسازی:

در یک طبقه‌بندی کلی، ساختار تولید هر محصول صنعتی را می‌توان از سه دیدگاه **کاربر** (استفاده‌کننده نهایی)، **ساده‌سازی ساختار تولید** و همچنین **ویژگی‌های ارتباط متقابل سازمان تولید و عوامل موثر بر محیط آن** (دیدگاه محیطی سازمان تولید) به شرح زیر مورد بررسی قرار داد. بدیهی است هر بنگاه اقتصادی می‌تواند جهت استمرار فعالیت‌های اقتصادی خود تلفیقی از دیدگاه‌های فوق را به عنوان مبانی برنامه‌های استراتژیک خود در نظر گیرد.

۱-٤-۱-دیدگاه کاربر (استفاده کننده نهایی):

در این دیدگاه، ساختار تولید بر مبنای نیازها و خواستهای کاربر نهایی سازماندهی می‌شود که عمدتاً مشتمل بر **کاهش قیمت فروش و هزینه‌های جاری ناشی از استفاده خودرو، افزایش موارد استفاده** و قابلیت کارکرد خودرو در شرایط سخت و نهایتاً کاهش آلودگی محیط زیست توسط خودرو می‌باشد.

مدل توسعه‌ای مهندس محور (مدل هندی) را می‌توان ناشی از دیدگاه فوق تلقی نمود. این مدل توسعه‌ای، در کشورهایی نظیر هند مورد استفاده قرار می‌گیرد. این مدل مبتنی بر تولید توسط مهندسین ارزان قیمت است[۲۲]. مهندسین در این مدل هم به صنعت داخلی کمک می‌کنند و هم به تمام خودروسازان بزرگ دنیا خدمات ارائه می‌نمایند. شرکتی مانند تاتاموتورز هند این مزیت را دارد که با داشتن مهندسان ارزان قیمت، بهای تمام شده محصولاتشان کاهش می‌یابد.

۱-٤-۲- دیدگاه ساده‌سازی ساختار تولید:

ساختار تولید در این دیدگاه عمدتاً مبتنی بر کاهش نرخ قیمت تمام شده تولید در چارچوب ساده‌سازی محصول، ساده‌سازی تجهیزات و ساده‌سازی «سازمان کار» تولید می‌باشد. به عبارت **دیگر افزایش قابلیت کارکرد خودرو و ... همانند ساختار تولید بر مبنای نیازها و خواستهای کاربر نهایی در این دیدگاه مطرح نمی‌باشد. استفاده از پلت‌فرم مشترک را می‌توان از مصادیق دیدگاه ساختاری در نظر گرفت.**

مدل توسعه‌ای کارگر محور (مدل چینی) را می‌توان ناشی از دیدگاه فوق تلقی نمود. این مدل مبتنی بر استفاده از کارگر ارزان و توجه به قوانین و استانداردهایی می‌باشد که توسط دولت تعیین شده‌اند، این عوامل سبب تولید خودرو با هزینه تولید کمتر می‌شوند. کشور چین نمونه بارز کارکرد این مدل می‌باشد.

۱-٤-۳-دیدگاه محیطی سازمان تولید:

در دیدگاه سازمان تولید و عوامل موثر بر محیط آن، کلیه ارتباط‌های «سازمان کار» تولید با محیط اطراف آن از قبیل شراکت با رقبا، جهانی‌شدن و افزایش نقش

---

۲۲ در اصطلاح به مهندسین ۲۰۰ دلاری معروف می‌باشند.

پیمانکاران[۲۳] مورد بررسی قرار می‌گیرد. راه‌اندازی خطوط تولید توسط شرکت‌های آلمانی و ژاپنی در کشورهای هدف را می‌توان از مصادیق دیدگاه محیطی دانست. مدل توسعه‌ای مبتنی بر همکاری‌های بین‌المللی (مدل ترکیه‌ای) را نیز می‌توان ناشی از دیدگاه فوق تلقی نمود. این مدل هیچ تاکیدی بر برند ملی نداشته و فقط همکار خوبی برای خودروسازان جهانی هم در تولید قطعه و هم در تولید خودرو، محسوب می‌شود. در کشور ترکیه حتی مالکیت شرکت‌های خودروسازی متعلق به طرف خارجی است. مدل توسعه‌ای مذکور در کشورهای دیگری نظیر استرالیا و آفریقای جنوبی نیز مشاهده می‌شود که این **کشورها را تبدیل به پایگاه قطعه‌سازی برای بزرگان صنعت خودرو نموده است.**

---

۲۳ Outsourcing

۲- نقش صنعت خودرو بر اقتصاد جهان:

گردش مالی صنعت خودرو در سطح جهان حدود ۲ تریلیون یورو (۲ هزار میلیارد یورو) می‌باشد که معادل ششمین اقتصاد بزرگ جهان است. این صنعت به دلیل عوامل موثر بر تقاضای محصولات آن ناگزیر از نوآوری می‌باشد **به گونه‌ایکه در بررسی‌های انجام شده توسط OICA در ۳۸ کشور موثر در صنعت خودروسازی جهان در سال ۲۰۰۴ حدود ۸۵ میلیارد یورو در حوزه تحقیق، توسعه و تولید خودرو سرمایه‌گذاری شده است** ضمن اینکه براساس آمار OICA، صنعت خودروسازی در ۳۸ کشور مذکور مجموعاً حدود ۱۹۰۰ میلیارد یورو گردش مالی داشته و معادل ۴۳۳ میلیارد یورو از مجموع **درآمد عمومی** کشورهای مورد بررسی نیز مربوط به بخش خودرو بوده است. به عبارت دیگر صنعت خودرو می‌تواند به عنوان یکی از بزرگترین عوامل موثر بر درآمد عمومی دولت‌ها نیز در سراسر جهان تلقی گردد.

۲-۱- نقش صنعت خودرو بر اشتغال نیروی انسانی:

ساخت ۶۶ میلیون خودرو به طور معمول مستلزم استخدام حدود ۸ میلیون نفر نیروی انسانی به طور مستقیم (**بدون احتساب اشتغال غیرمستقیم**)، برای ساخت وسایط نقلیه و قطعات مورد استفاده در آن می‌باشد. این رقم بیش از ۵ درصد از مجموع افرادی است که در صنایع مختلف اشتغال دارند. ضمن اینکه برآوردهای انجام شده حاکی از آن است که **هر شغل مستقیم در صنعت خودرو موجب اشتغال بیش از پنج فرد، به صورت غیرمستقیم[۲۴] در جامعه می‌شود.**[۲۵] در نتیجه وجود حدود ۵۰ میلیون اشتغال در جهان مرهون صنعت خودروسازی می‌باشد. این امر موجب توجه عمیق دولتها جهت پایداری این شرکت‌ها گردیده است.

---

۲۴ در یک طبقه‌بندی کلی، اشتغال غیرمستقیم در صنعت خودرو، شامل، اشتغال در بخش‌های حمل و نقل، تأمین سوخت، تأمین مالی، بیمه، عرضهٔ مواد اولیه، فروش و خدمات پس از فروش می‌باشد.

۲۵ برای مقایسه می‌توان اظهار داشت که هر شغل وال استریت موجب ایجاد اشتغال غیرمستقیم دو نفر می‌شود. (بلومبرگ به نقل از انجمن خودروسازان آمریکا)

براساس بررسی‌های صورت گرفته، حدود ۱۰ درصد اشتغال در آمریکا (۱۲ میلیون نفر با حقوق سالیانه ۳۳۵ میلیارد دلار) و یک هفتم اشتغال در آلمان مرتبط با صنایع خودروسازی است.

- جدول زیر با استفاده از آمار انجمن بین‌المللی خودروسازان جهان تهیه گردیده و به مقایسه میزان اشتغال در کشورهای مختلف می‌پردازد.

تعداد کارکنان فعال مستقیم در صنعت خودرو به تفکیک کشورهای مختلف
(بر مبنای آمار سال ۲۰۰۴ و تغییرات موردی اعلام شده بعدی)

کشور	نفر	کشور	نفر
چین	۱،۶۰۵،۰۰۰	مصر	۷۳،۲۰۰
ایالات متحده آمریکا	۹۵۴،۲۱۰	اندونزی	۶۴،۰۰۰
آلمان	۷۷۳،۲۱۷	رومانی	۵۹،۰۰۰
روسیه	۷۵۵،۰۰۰	اسلواکی	۵۷،۳۷۶
ژاپن[۲۶]	۷۲۵،۰۰۰	مالزی	۴۷،۰۰۰
اسپانیا	۳۳۰،۰۰۰	بلژیک	۴۵،۶۰۰
فرانسه	۳۰۴،۰۰۰	استرالیا	۴۳،۰۰۰
برزیل	۲۸۹،۰۸۲	مجارستان	۴۰،۸۰۰
هند	۲۷۰،۰۰۰	اتریش	۳۲،۰۰۰
کره	۲۴۶،۹۰۰	هلند	۲۴،۵۰۰
ترکیه	۲۳۰،۷۳۶	پرتغال	۲۲،۸۰۰
بریتانیا	۲۱۳،۰۰۰	سوییس	۱۵،۵۰۰
ایتالیا	۱۹۶،۰۰۰	صربستان	۱۴،۴۵۴
تایلند	۱۸۲،۳۰۰	آرژانتین	۱۲،۱۶۶
کانادا	۱۵۹،۰۰۰	اسلوانی	۷،۹۰۰
سوئد	۱۴۰،۰۰۰	فنلاند	۶،۵۳۰
مکزیک	۱۳۷،۰۰۰	دانمارک	۶،۳۰۰
آفریقای جنوبی	۱۱۲،۳۰۰	کرواسی	۴،۸۶۱
جمهوری چک	۱۰۱،۵۰۰	یونان	۲،۲۱۹
لهستان	۹۴،۰۰۰		
جمع کل کارکنان فعال در ۳۹ کشور ذکر شده در جدول : ۸،۳۹۷،۴۵۱ نفر			

"Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles" (OICA).

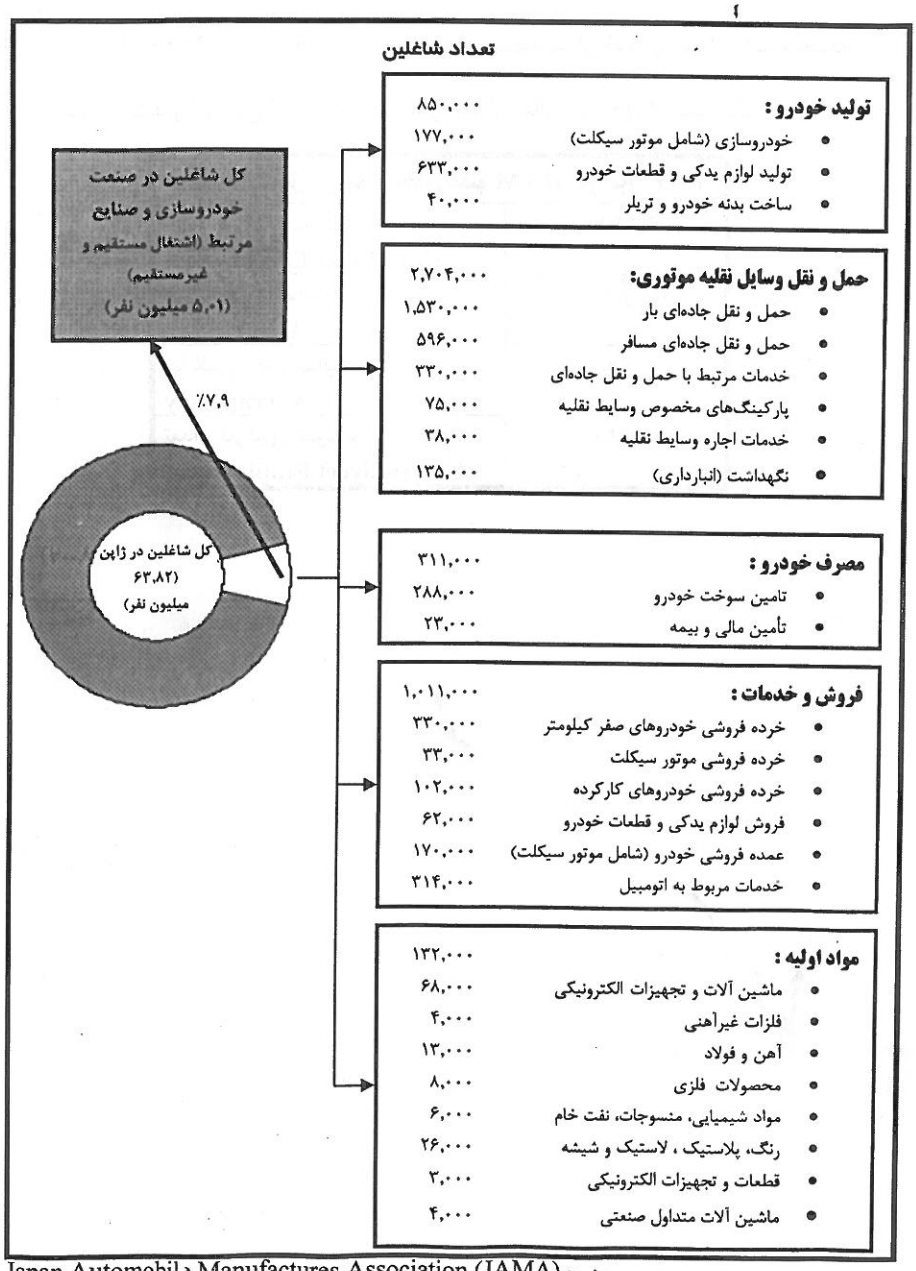
۲۶ بنابر برآوردهای انجام شده توسط انجمن تولیدکنندگان خودرو ژاپن، در سال ۲۰۰۸، از ۶۳،۸۲ میلیون نفر نیروی کار ژاپن، حدود ۵،۰۱ میلیون نفر (۷،۹ درصد) در صنایع مرتبط با خودرو به طور مستقیم (۸۵۰،۰۰۰ نفر) و غیرمستقیم (۴،۱۶۰،۰۰۰ نفر) مشغول به فعالیت می‌باشند.

- آمار بشرح مفاد جدول زیر مربوط به کارکنان فعال در شرکت‌های خودروسازی عضو انجمن AIAM[۲۷] ایالات متحده آمریکا بوده و شامل ۱۴ تولیدکننده بین‌المللی وسایط نقلیه می‌باشد که در سال ۲۰۰۷ میلادی حدود ۴۰ درصد از سهم بازار خودرو در ایالات متحده را در اختیار داشتند و این نرخ قبل از حادث شدن بحران مالی در حال افزایش بوده است:

وضعیت اشتغال در شرکت‌های عضو AIAM در سال ۲۰۰۷	
تعداد کارکنان مستقیم U.S. Direct Employment	۹۲،۷۰۰ نفر
هزینه حقوق سالیانه کل کارکنان U.S. Payroll	۶،۳ میلیارد دلار
میانگین حقوق سالیانه Average Pay	۶۸،۰۰۰ دلار
تعداد کارکنان غیرمستقیم U.S. Indirect Employment	۵۷۴،۵۰۰ نفر

۲۷ The Association of International Automobile Manufacturers

وضعیت اشتغال مستقیم و غیرمستقیم در صنایع مرتبط با خودرو در کشور ژاپن (۲۰۰۸)



منبع: Japan Automobile Manufactures Association (JAMA)

با فرض اینکه کشور ژاپن را به عنوان یکی از بازیگران اصلی صنعت خودرو تلقی نمائیم نتایج حاصل از بررسی، ارتباط کارکنان مستقیم و غیرمستقیم صنعت خودروی سال ۲۰۰۸ آن کشور در کلی‌ترین شکل خود مبنی بر آن است که بیشترین میزان اشتغال به صورت غیرمستقیم به ترتیب مربوط به بخشهای حمل و نقل جاده‌ای (۵۴ درصد مجموع اشتغال مستقیم و غیرمستقیم)، فروش و خدمات پس از فروش (۲۰ درصد مجموع اشتغال مستقیم و غیرمستقیم) و کمترین میزان اشتغال نیز مربوط به بخش تامین قطعات (۳ درصد مجموع اشتغال مستقیم و غیرمستقیم) بوده است ضمن اینکه مجموع اشتغال مستقیم و غیر مستقیم ناشی از حمل و نقل بار و مسافر به ترتیب حدود ۳۱ درصد و ۱۲ درصد بوده است.

۲-۲- نقش صنعت خودرو بر درآمدهای عمومی کشورها:

خودرو یکی از معدود محصولات جهانی است که از بدو فرآیند تولید تا زمانی که مورد استفاده قرار می‌گیرد ضمن اینکه برای دولت‌ها درآمد قابل توجهی ایجاد می‌کند، بر روند اقتصاد خانواده مالک آن نیز اثر قابل توجهی می‌گذارد.

آمار ارائه شده توسط «سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان خودرو» در **۲۶ کشور** مورد بررسی حاکی از آن است که تولید و استفاده از خودرو **در مجموع بیش از ۴۳۳ میلیارد یورو درآمدهای مالیاتی برای دولت‌ها فراهم آورده است.**

به عنوان مثال در نظام مالیاتی کشور ژاپن که در مجموع ۹ نوع مالیات مختلف اخذ می‌شود که از آن میان «*مالیات مرتبط با وسایط نقلیه*» یکی از مهم‌ترین آنها به حساب می‌آید به‌طوریکه ارزش درآمد مالیاتی خودروی کشور ژاپن طی سال ۲۰۰۷ حدود ۹ هزار میلیارد ین (۹۹,۶۲ میلیارد دلار) و معادل ۹,۴ درصد از کل مالیاتهای دریافتی،

برآورد شده بود. این مالیات شامل دو دسته کلی مالیات بر سوخت[۲۸] و مالیات بر اتومبیل‌ها[۲۹] می‌باشد.

صنعت خودرو و اقتصاد جهانی

(بر مبنای آمار سال ۲۰۰۴ و تغییرات موردی اعلام شده بعدی)

ارقام به میلیون یورو €

	گردش مالی Turnover	سرمایه‌گذاری Investment	درآمد عمومی Public Revenue
آرژانتین	۳،۵۱۹		
استرالیا	۱۸،۹۲۹		۸۸۷
اتریش	۱۳،۹۰۰	۵۸۰	۸،۳۱۵
بلژیک	۱۸،۲۲۵	۳۰۲	۷،۱۵۵
برزیل	۲۶،۹۹۷	۱،۱۴۱	
کانادا	۳۰* ۷۷۴۶۹	۳۱** ۲۴۹۶	۹،۷۰۱
چین	۸۶،۹۸۴	۵،۳۳۰	
کرواسی	۲۰۵	۲۰	۱
جمهوری چک	۱۲،۰۹۱	۶۶۳	۱،۰۳۲
دانمارک	۱،۱۶۵	۴۶	۵،۸۶۷
مصر	۲،۹۰۱	۱،۶۶۱	۱،۹۱۱
فنلاند	۱،۰۷۶	۳۶	۳،۸۰۷
فرانسه	۱۱۱،۹۰۱	۴،۱۹۶	۳۴،۰۰۰
آلمان	۲۲۷،۶۶۶	۱۱،۹۰۰	۴۴،۳۱۴
یونان	۱۶۲	۱۷	۳،۲۰۰
مجارستان	۸،۱۴۴	۴۳۲	
هند	۱۶،۸۹۳	۱،۰۱۴	۱۱،۱۲۲
اندونزی	۳،۸۵۸	۱،۰۷۱	
ایتالیا	۵۴،۱۳۵	۳،۴۵۰	۴۰،۹۵۴
ژاپن	۴۳۵،۶۱۰	۶،۴۵۰	۶۶،۴۴۴
کره	۶۲،۹۹۳	۲،۲۳۹	۱۶،۶۱۵
مالزی	۶،۰۸۴	۱،۲۶۳	

۲۸ مالیات بر سوخت شامل:
Gasoline Tax, Regional Road Tax, Diesel Handling Tax, Consumption Tax …

۲۹ مالیات بر اتومبیل شامل :
Acquistion Tax, Consumption Tax, Tonnage Tax, Automobile Tax …

۳۰ *Gross Production Value

۳۱ **Gross Fixed Capital Formation

صنعت خودرو و اقتصاد جهانی

(بر مبنای آمار سال ۲۰۰۴ و تغییرات موردی اعلام شده بعدی)

ارقام به میلیون یورو €

	گردش مالی Turnover	سرمایه‌گذاری Investment	درآمد عمومی Public Revenue
مکزیک	۳،۳۴۸		
هلند	۷،۸۷۶	۸۱	۱۰،۸۳۷
لهستان	۱۶،۲۰۲	۸۹۳	
پرتغال	۴،۴۵۷	۱۷۶	۶،۸۹۷
رومانی	۱،۸۳۶	۳۰۸	
روسیه	۷،۰۱۹	۲۲۳	۶۵۴
اسلواکی	۸،۷۱۱	۱،۰۵۶	
اسلونی	۱،۵۴۴	۴۰	
آفریقای جنوبی	۲۰،۶۰۲	۲۷۷	۳،۴۵۹
اسپانیا	۷۵،۱۰۴	۲،۷۴۰	۲۳،۲۱۲
سوئد	۲۴،۷۸۴	۸۶۱	۵،۵۹۰
سوئیس	۴،۲۵۲		۴،۶۸۹
تایلند	۱۱۶۵۵*	۴۴۳	۲،۸۷۱
ترکیه	۲۸،۱۹۶	۵۰۲	۱۰،۱۲۷
انگلستان	۵۸،۲۳۸	۱،۵۹۰	۴۶،۰۹۹
ایالات متحده	۴۲۵،۱۰۶	۳۰،۴۱۶	۶۴،۲۸۹
جمع کل	۱،۸۸۹،۸۴۰	۸۴،۸۰۱	۴۳۳،۱۶۰

منبع: "Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles" (OICA).

۳- اساسی‌ترین مبانی ساختارهای صنایع خودروسازی در سنوات اخیر:

۳-۱- رویکرد ادغام شرکت‌های خودروسازی جهت دستیابی به مقیاس اقتصادی فعالیت:

مقیاس اقتصادی[۳۲] **تولید** در صنعت خودروسازی همانند صنایع دیگر نقش حیاتی را ایفا می‌کند. بررسی‌های انجام شده حاکی از آن است که **یک تولیدکننده خودرو برای حفظ بقای خود در کشورهای پیشرفته صنعتی حداقل باید ۴ میلیون خودرو در سال تولید کند تا تحمل هزینه‌های تحقیق و توسعه، ایجاد پلت‌فرم، بازاریابی و ... را چه به لحاظ حفظ و توسعه بازار و چه به لحاظ امکان کاهش نرخ قیمت تمام‌شده تولید را داشته باشد، که این میزان در کشورهای در حال توسعه نباید کمتر از یک میلیون دستگاه باشد.** از این رو در سال‌های اخیر تعدادی از شرکت‌های بزرگ تولیدکننده خودرو در یکدیگر ادغام شده‌اند تا به صرفه‌جویی‌های ناشی از مقیاس اقتصادی تولید در چارچوب **گسترش زنجیره تامین و فروش و همچنین بهره‌گیری از ظرفیت مازاد تولید شرکت هدف، کاهش هزینه‌ها و پایین آمدن نرخ قیمت‌تمام‌شده تولید با استفاده از منابع شرکت سرمایه‌پذیر،** ضمن مساعدتر نمودن وضعیت بازارهای خود در شرایط فعلی موجب **بالا رفتن قدرت رقابت‌پذیری شرکت در بازار جدید شوند.** به دلایل فوق **شرکت‌های بزرگ خودروسازی در اغلب کشورهایی که دارای بازاری مناسب بوده** و همچنین شرکت‌های محلی مناسبی نیز برای تولید خودرو در آن وجود داشته، **اقدام به خرید سهام شرکت‌های محلی مورد نظر کرده‌اند که** این اقدامات از آن جهت صورت می‌گیرد که صنعت خودروسازی، صنعتی با بازده فزاینده نسبت به مقیاس اقتصادی تولید شناخته می‌شود.

مفاهیم بشرح فوق از جمله دلایل حدود ۶۰۰ ادغام با حجم حدود ۸۰ میلیارد دلار طی سال ۱۹۹۸ در صنعت خودرو بوده است.

---

۳۲ Economy of Scale

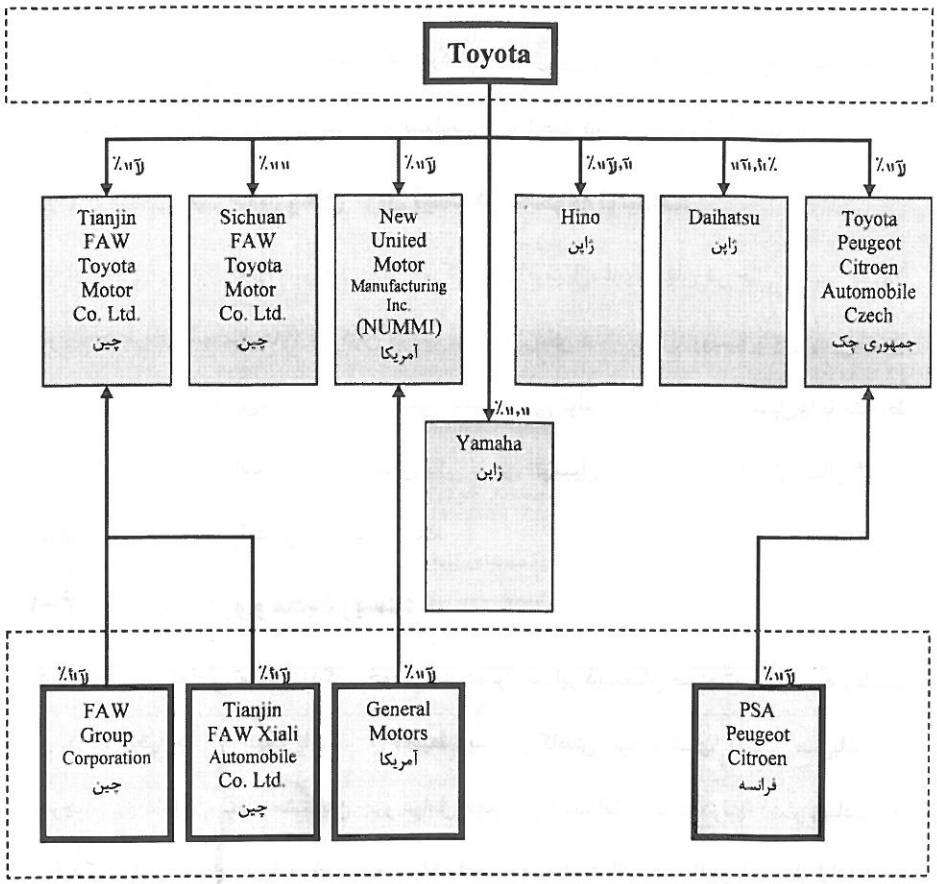
ضمن اینکه تجربه دو دهه اخیر جهان نشان می‌دهد که خودروسازان صاحب برند با تولید کمتر از یک میلیون دستگاه در سال، به مرور از چرخه تولید خارج می‌شوند زیرا صرفنظر آثار مالی عوامل موثر بر زنجیره فعالیت خود حتی قادر به تحمل هزینه‌های سنگین تحقیق و توسعه و همچنین ضرورت تحقق تنوع محصول به عنوان جزء لاینفک این صنعت نمی‌باشند.

شرایط به گونه‌ای است که ایالات متحده با حدود ۱۲ میلیون دستگاه تولید، تنها دارای سه شرکت خودروساز مطرح در سطح جهان می‌باشد. ضمن اینکه جنرال موتورز نیز مذاکراتی را در مورد ادغام احتمالی با کرایسلر انجام داد و در صورتیکه این مذاکرات به نتیجه می‌رسید اتفاقی بزرگ در صنعت خودروسازی جهان به‌شمار می‌رفت که تعداد غول‌های بزرگ خودروسازی ایالات متحده را از سه شرکت به دو شرکت تنزل می‌داد.

خاطر نشان می‌سازد که منطقه اروپا و کشور ژاپن هرکدام با ۱۷ میلیون تولید به ترتیب دارای ۵ و ۳ شرکت صاحب نام در صنعت خودروسازی می‌باشند.

شاید مجموعه فوق اصلی‌ترین دلایل پیش‌بینی کارشناسان مبتنی بر آن است که **در چند سال آینده تنها معدودی از شرکت‌های خودروساز بزرگ در دنیا باقی خواهند ماند که در حدود ۹۵ درصد فروش جهانی را به خود اختصاص خواهند داد و سایر شرکت‌ها تنها ۵ درصد از فروش خودرو را در اختیار خواهند داشت.**

شرکت تویوتا و شرکت‌های تابعه آن در ۳۱ مارچ ۲۰۰۸



منبع: انجمن خودروسازی ژاپن

۳-۲- چگونگی تغییرات خطوط تولید، تکنولوژی و محل استقرار در صنعت خودروسازی:

بررسی وضعیت تولید خودرو در مناطق مختلف حاکی از انتقال خطوط تولید شرکت‌های بزرگ خودروسازی از اروپای غربی و ایالات متحده آمریکا به دیگر نقاط جهان به ویژه آسیای جنوب شرقی، چین، هند، برزیل، تایلند، ایران، ترکیه و ... می‌باشد که این انتقال در راستای بهره‌برداری از عوامل تولید با هزینه کمتر صورت گرفته است.

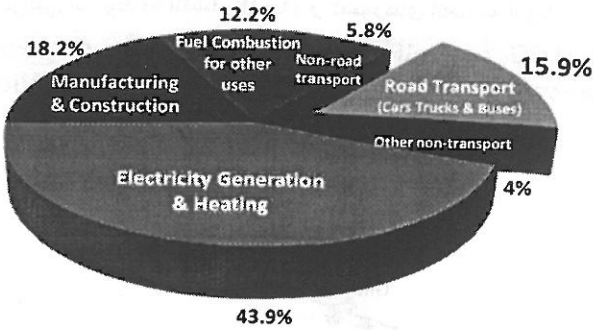
از طرف دیگر بسیاری از شرکت‌های مطرح خودروسازی در راستای رویکرد محیطی، به انتقال خطوط تولید خود به بازارهای هدف روی آورده‌اند که در این ارتباط می‌توان به **سیاست‌های متخذه خودروسازان ژاپنی مبتنی بر سیاست "ساخت در محل فروش" اشاره نمود.**

۳-۳- کاهش سهم خودروهای گران قیمت در مجموعه تولیدات:

خاطر نشان می‌سازد که رقابت اصلی بین شرکت‌های اتومبیل‌سازی جهان در حال حاضر عمدتاً در حوزه طراحی اتومبیل‌های غیرگران قیمت برای بازارهای هند، برزیل، روسیه و چین می‌باشد. برای شرکت‌های اتومبیل‌سازی غربی و ژاپنی، هدف اصلی تولید خانواده‌ای از اتومبیل‌ها با متوسط قیمت هفت هزار دلار است. به عنوان مثال یکی از این اتومبیل‌ها، لوگان است که از سال ۲۰۰۴ با قیمت ۷۳۰۰ دلار تولید آن آغاز شده است.

۳-۴- صنعت خودرو و محیط زیست:

در این صنعت تمامی تولیدکنندگان خودرو، به همراه سایر ذینفعان صنعت، ملزم به رعایت رویکردی یکپارچه در جهت پاک‌سازی محیط زیست و کاهش آلودگی‌های کربنی می‌باشند. هرچند این عامل از منظر مشتریان جزو عوامل مهم نمی‌باشد، اما از طرف دولتها فشار زیادی بر تولیدکنندگان در جهت تولید خودروهای پاک اعمال شده است اگرچه مطابق با نمودار ارائه شده، حمل و نقل جاده‌ای در سطح جهان، مسئول تنها ۱۶٪ از CO_2 تولیدی، می‌باشد. **به عبارت دیگر در فرآیند تغییرات اساسی در صنایع موجود به لحاظ جلوگیری از آلودگی محیط زیست، صنعت خودرو در اولویت قرار ندارد.**

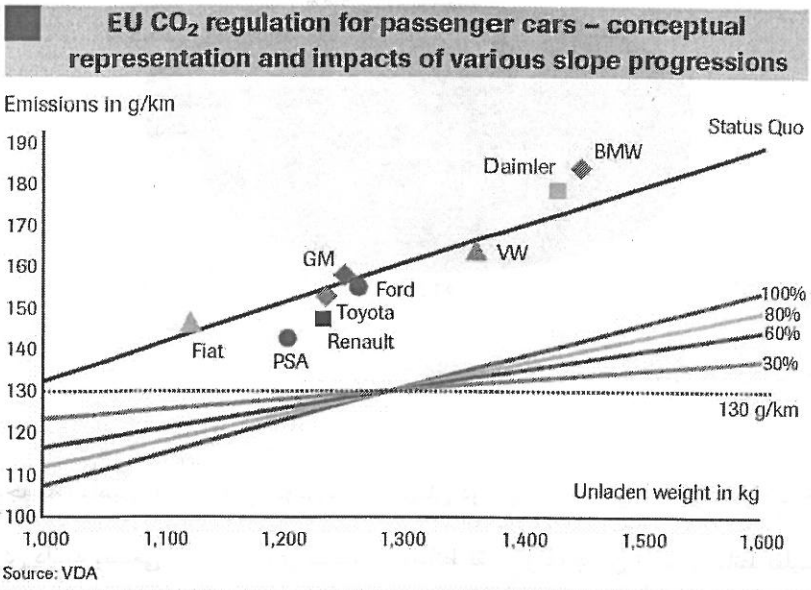


سایت رسمی «سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان خودرو»

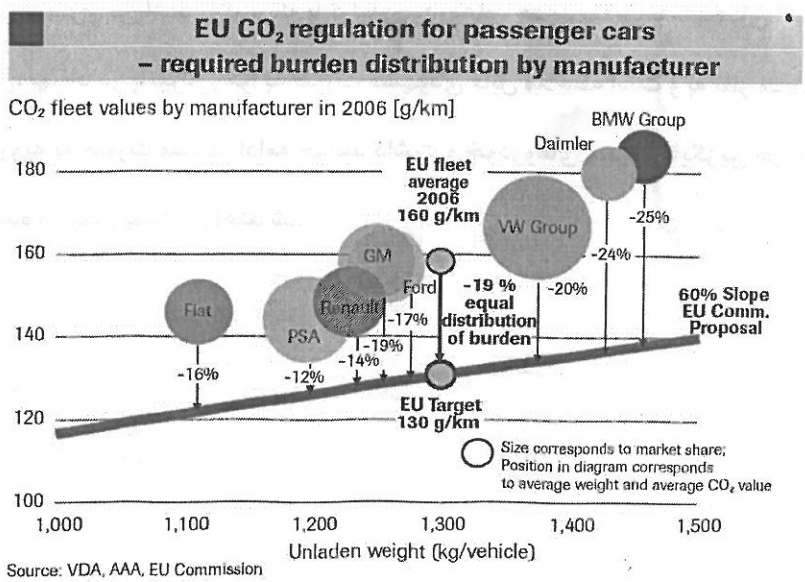
با توجه به مفاهیم به شرح فوق خودروسازان جهان در جهت کاهش مصرف سوخت خودرو، کاهش دامنه وسیعی از آلودگی‌های پیچیده[۳۳] وسائط نقلیه و همچنین تولید وسائط نقلیه‌ای با آلایندگی کمتر به صورت مستمر در حال طراحی و ایجاد موتورها و رانشگرهای انتقال نیرو[۳۴] با کارایی بیشتری می‌باشند به‌گونه‌ایکه **با تولید خودروهای جدید با سیستم‌های اگزوز[۳۵] مدرن، بهبود در پاکیزگی هوا به صورت مشهودی قابل ملاحظه است و به نظر می‌رسد این رویه به صورت مستمر ادامه خواهد داشت و خودروهای جدید جایگزین خودروهای آلاینده محیط زیست خواهند شد.**

۳۳ Sophisticated
۳۴ Drive-Trains
۳۵ Exhaust

قوانین مربوط به انتشار CO۲ در کشورهای اتحادیه اروپا



Auto Annual Report ۲۰۰۸, Verband der Automobilindustrie, VDA



Auto Annual Report ۲۰۰۸, Verband der Automobilindustrie, VDA

نمودار مذکور، در انتهای کتاب به صورت رنگی ارائه گردیده است.

در نمودارهای بشرح فوق ، میزان انتشار گاز دی‌اکسیدکربن در هر کیلومتر به تفکیک میانگین وزن خودروهای شرکت‌های مطرح در اروپا مورد بررسی قرار گرفته است. اگرچه در سال ۲۰۰۶ میانگین انتشار گاز دی اکسید کربن توسط خودروهای تولید شده در اروپا، حدود ۱۶۰گرم در هر کیلومتر بوده است ولیکن با توجه به هدف اتحادیه اروپا که کاهش انتشار گاز دی‌اکسید کربن وسایط نقلیه و رساندن آن به سطح ۱۳۰ گرم در هر کیلومتر (برای خودروهای در وزن ۱٫۳تن) شرکت‌های عمده خودروسازی ناگزیر از سرمایه‌گذاری در این زمینه می‌باشند که ، **به نظر می‌رسد شرکت PSA[۳۶](پژو – سیتروئن)، با انتشار ۱۴۰ گرم دی‌اکسیدکربن در هرکیلومتر، نسبت به سایر شرکت‌های اروپایی وضعیت بهتری داشته و تنها نیازمند طراحی جهت کاهش حدود ۱۲٪ از گاز منتشره در هر کیلومتر می‌باشد و در مقابل شرکت BMW جهت رسیدن به استاندارد فوق نیاز به کاهش ۲۵٪ از گاز منتشر شده در هر کیلومتر می‌باشد.**

۳–۵– طراحیِ ساخت خودرو جهت کاهش مصرف سوخت:

با توجه به اینکه اصلی‌ترین عوامل موثر در مصرف سوخت شیوه **طراحی موتور، طراحی آیرودینامیک بدنه و وزن خودرو** می‌باشند ضمن اینکه وزن قطعات تشکیل دهنده خودرو تاثیر زیادی بر وزن کلی خودرو و افزایش مصرف آن دارد. لذا در اکثر کشورهای توسعه یافته و صنعتی با تولید خودروهای انژکتوری و با طراحی‌های مدرن، امکان کاهش مصرف سوخت تا کمتر از نصف صورت پذیرفته است.

۳–۶– بررسی انواع دیگر سوخت خودرو:

بر اساس درک ضرورت شناخت سوخت‌های جایگزین به‌خصوص برای بنزین مصرفی وسایط نقلیه شخصی، میزان استفاده از خودروهای گازسوز رشد صعودی داشته به گونه‌ایکه طی سنوات

---

۳۶ Peugeot Société Anonyme

۲۰۰۷-۲۰۰۴ میزان خودروهای الکتریکی رشد صعودی چشم‌گیری داشتند، به‌طوریکه هم اکنون ۳درصد اتومبیل‌های جهان الکتریکی بوده و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۰ این میزان به ۱۰درصد برسد.

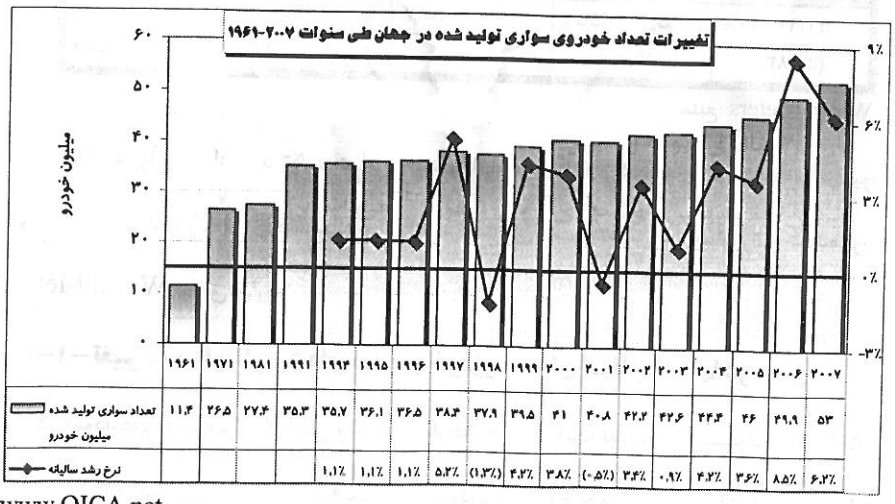
سوخت‌های جایگزین بنزین در سطح جهان

انواع سوخت	توضیحات
CNG (گازطبیعی‌فشرده‌شده)	مزایا: آلایندگی کمتر نسبت به بنزین، قیمت پایین، ایمنی بیشتر معایب: دشواری ذخیره‌سازی در جایگاه‌ها و خودروها، وجود مخزن ذخیره‌سازی سنگین در خودرو، محدودبودن ظرفیت منبع ذخیره گاز
هیبریدی‌هیدروژنی	مزایا: سوختی پاک * خودروهای هیبریدی تولیدی با تیراژ محدود دارند.
گازوئیل	مزایا: در حجم مساوی، گازوئیل ۱۵درصد بیشتر از بنزین انرژی دارد. * مصرف موتورهای‌گازوئیلی ۴۰درصد کمتر از موتورهای بنزینی است. معایب: کاهش دور موتور خودروهای گازوئیل‌سوز
هوای‌فشرده	مزایا: آلایندگی بسیار کم معایب: تنها برای‌حرکت اتومبیل‌های شهری‌کوچک استفاده می‌شود.
انرژی خورشیدی	مزایا: نامحدود بودن این نوع انرژی، پاکیزگی مطلق معایب: محدویت استفاده در تغییرات جوی (ابری‌شدن‌هوا)، ذخیره‌سازی دشوار در صفحات بزرگ جذاب انرژی خورشید، سنگین شدن اتومبیل به دلیل حمل این صفحات
نیروی‌الکتریکی	مزایا: آلایندگی پایین معایب: استفاده از باتری‌های سنگین برای ذخیره‌سازی
الکل	مزایا: تولید نیروی بیشتر نسبت به بنزین، درصد آلودگی پایین معایب: قیمت بالا

۴- میزان تولید خودرو:

با توجه به اینکه بیش از ۷۰ درصد خودروهای تولید شده در سطح جهان، از نوع سواری[۳۷] (غیرتجاری، مسافری) بوده و مابقی از نوع تجاری (خودروهای تجاری سبک[۳۸]، خودروهای باری سنگین[۳۹] و اتوبوس‌های شهری و بین شهری[۴۰]) می‌باشند لذا عمده بررسی انجام شده در ارتباط با تغییرات تولید خودرو طی سنوات اخیر عمدتاً در حوزه خودروهای سواری متمرکز گردیده است.

هرچند سطح تولید خودروهای سواری در جهان با نوسانات کاهشی طی سنوات ۲۰۰۱-۱۹۹۸ روبرو بوده است ولیکن آمار تولید خودروهای سواری در سنوات اخیر بیانگر روند رو به رشد تولید اینگونه خودروها در سطح جهان است. روند فوق در نمودار زیر قابل مشاهده می‌باشد:



	۱۹۶۱	۱۹۷۱	۱۹۸۱	۱۹۹۱	۱۹۹۳	۱۹۹۵	۱۹۹۶	۱۹۹۷	۱۹۹۸	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷
تعداد سواری تولید شده میلیون خودرو	۱۱.۴	۲۶.۵	۲۷.۴	۳۵.۳	۳۵.۷	۳۶.۱	۳۶.۵	۳۸.۴	۳۷.۹	۳۹.۵	۴۱	۴۰.۸	۴۲.۲	۴۲.۶	۴۴.۴	۴۶	۴۹.۹	۵۳
نرخ رشد سالیانه					۱.۱٪	۱.۱٪	۱.۱٪	۵.۳٪	(۱.۳٪)	۴.۲٪	۳.۸٪	(-۵٪)	۳.۴٪	۰.۹٪	۴.۲٪	۳.۶٪	۸.۵٪	۶.۲٪

منبع: www.OICA.net

آمار سال ۱۹۹۵ به قبل، از منبع: Ward's Motor Vehicle Facts & Figures۲۰۰۷

---

۳۷ Passenger Cars

۳۸ Light Commercial Vehicles

۳۹ Heavy Trucks

۴۰ Buses and Coaches

براساس اطلاعات به دست آمده از مرکز World Meters (که به ثبت آمار روزانهٔ تولید خودروی سواری و سایر محصولات دیگر در جهان می‌پردازد)، تولید واقعی خودروهای سواری در سال ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸، معادل ۵۴,۹۲۰,۳۱۷ و ۵۲,۹۴۰,۵۵۹ واحد بوده و پیش‌بینی می‌شود که این میزان در سال ۲۰۰۹، رقمی معادل ۵۱,۹۷۱,۳۲۸ واحد باشد. مرکز مذکور کاهش سطح تولید جهان را ناشی از کاهش تولید کشورهای اروپائی، ایالات متحدهٔ آمریکا و ژاپن عنوان نموده است. **بدین ترتیب می‌توان انتظار داشت که تولید خودرو در سال‌های آتی با نرخی نزولی، به رشد خود ادامه دهد.**

میزان تولید خودروی سواری طی سنوات ۸-۲۰۰۷ و پیش‌بینی آن برای سال ۲۰۰۹

شرح	سال ۲۰۰۷	سال ۲۰۰۸	برآورد سال ۲۰۰۹
تولید خودروی سواری در جهان	۵۴،۹۲۰،۳۱۷	۵۲،۹۴۰،۵۵۹	۵۱،۹۷۱،۳۲۸
درصد کاهش در سطح تولید		(٪۳،۶۰)	(٪۱،۸۳)

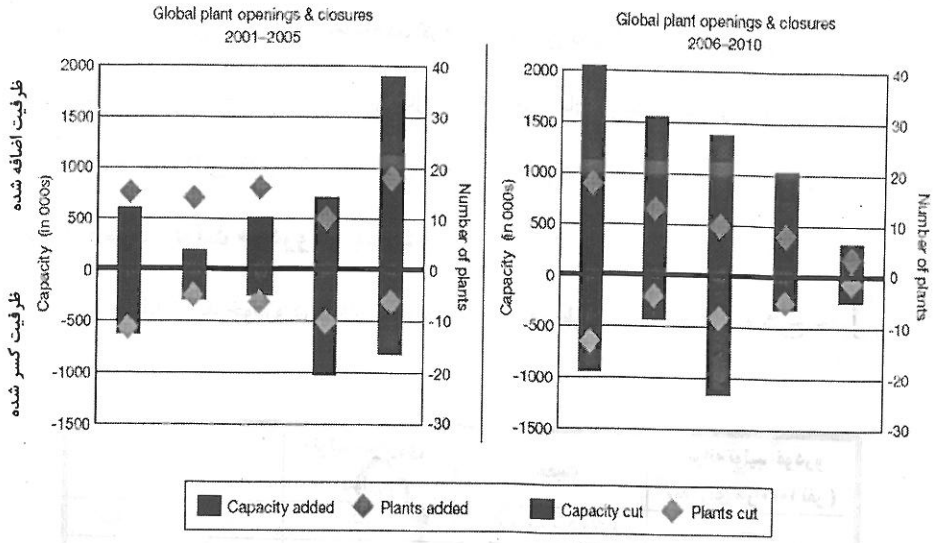
منبع: World Meters

به منظور ارائه برآوردی از روند تولیدات آتی خودرو، آمار تولید با نام کشورهای تولیدکننده در پیوست شماره ۱۵ از مرکز OICA آورده شده است گرچه آمار آن بطور دقیق با آمار ارائه شده توسط World Meters تطابق ندارد.

۴-۱- تغییرات میزان ظرفیت‌های تولیدی خودرو و میزان استفاده از آنها در جهان:

در نمودارهای زیر، میزان افزایش و کاهش کارخانه‌ها و ظرفیت تولید طی‌سنوات ۲۰۱۰-۲۰۰۵ نشان داده شده است. افزایش ظرفیت تولید خودرو در سطح جهانی طی سنوات فوق همواره با فراز و نشیب‌های بسیاری روبه‌رو بوده است. به طوری‌که در سال‌های ۶-۲۰۰۵ تعداد کارخانه‌ها و ظرفیت‌های تولید رشد نسبتاً بالائی داشته، اما در سال‌های بعد این رشد با روند کاهنده‌ای مواجه شده است که به نظر می‌رسد یکی از اصلی‌ترین دلایل آن، بحران مالی و رکود اقتصادی حاکم بر

جهان باشد. ضمن‌اینکه پیش‌بینی می‌گردد کاهش رشد فوق در سال ۲۰۱۰، نیز به مقدار بسیار کمی صورت گیرد.



1 Source—*PwC Automotive Institute, AUTOFACTS 2006 Q3 forecast release*

در سال‌های اخیر، میزان تولید خودرو در دنیا کمتر از ظرفیت‌های تولیدی کارخانه‌های موجود بوده‌است، به‌طوری‌که براساس گزارش PWC[۴۱] **ظرفیت تولید خودروی جهان طی سال ۲۰۰۷، حدود ۸۴ میلیون دستگاه بوده است که عملاً ۸۱,۸ درصد از این ظرفیت یعنی معادل ۶۸ میلیون دستگاه** در حال استفاده می‌باشد.

طبق پیش‌بینی‌های انجام شده، ظرفیت تولید کل دنیا در سال ۲۰۱۳ به ۸۷,۷ میلیون دستگاه خواهد رسید. عمده این افزایش ظرفیت در منطقه آسیا و اقیانوسیه صورت خواهد گرفت که قسمت بزرگی از آن مربوط به سرمایه‌گذاری ۱۳ میلیارد دلاری شرکت‌های بزرگ خودروساز دنیا در چین و افزایش ظرفیت‌های ناشی از آن است. بررسی‌های انجام شده موسسه PWC، نمایانگر آن است که بیشترین رشد ظرفیت

۴۱ Price Waterhouse Cooper Automotive Institute

تولید خودرو در اختیار کشورهایی نظیر چین، هند، روسیه، تایلند و مکزیک خواهد بود و کشورهایی نظیر ژاپن، کره جنوبی، کانادا و فرانسه احتمالاً دارای رشد منفـی بـوده و تغییرات چندانی را مشاهده نخواهند کرد. برآیند این تغییرات بیانگر این تحول راهبـردی در صنعت خودروسازی جهان است که در سال ۲۰۱۰ کانون‌های تولیدی خودروی جهان کاملاً تغییر یافته و به کشورهایی نظیر چین، هند و روسیه منتقل خواهد شد.

۴-۲- سرانه تولید خودرو در جهان:

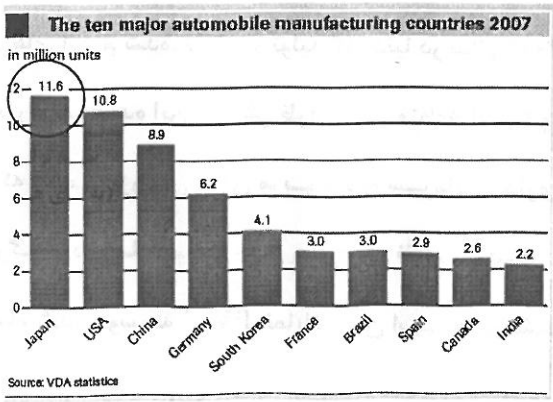
تغییرات سرانه تولید خودرو در جهان به ازای هر هزار نفر طی سنوات مختلف به شرح جدول زیـر می‌باشد:

دوره زمانی	تولید خودروی سواری	جمعیت	سرانه تولید خودرو (به ازای هر ۱۰۰۰ نفر)
میانه[۴۲] سال ۲۰۰۸	-----	۶,۷۰۵,۰۰۰,۰۰۰	-----
میانه سال ۲۰۰۷	۵۳,۰۰۰,۰۰۰	۶,۶۲۵,۰۰۰,۰۰۰	۸,۰۰
میانه سال ۲۰۰۶	۴۹,۹۰۰,۰۰۰	۶,۵۵۵,۰۰۰,۰۰۰	۷,۶۱
میانه سال ۲۰۰۵	۴۶,۸۰۰,۰۰۰	۶,۴۷۷,۰۰۰,۰۰۰	۷,۲۳

۴-۳- میزان تولید خودرو در کشورهای اصلی تولیدکننده خودرو:

٤-۳-۱- ژاپن:

ده کشور برتر خودروساز (تجاری و غیرتجاری) در سال ۲۰۰۷



۴۲ Mid

تولید خودرو در ژاپن (به عنوان یکی از کشورهای اصلی اثرگذار بر صنعت خودرو) در سال ۲۰۰۷، برای شش سال پیاپی با رشد همراه بوده است. میزان تولید کل خودرو در این سال، با رشدی معادل یک درصد نسبت به سال قبل، به رقمی در حدود ۱۱,۶ میلیون واحد رسیده است.

میزان تولید خودرو (تجاری و غیرتجاری)
ژاپن طی سالهای ۲۰۰۷–۱۹۹۹

سال	تولید خودرو (تعداد دستگاه)	نرخ رشد (درصد)
۱۹۹۹	۹،۸۹۵،۴۷۶	
۲۰۰۰	۱۰،۱۴۰،۷۹۶	٪۲,۵۰
۲۰۰۱	۹،۷۷۷،۱۹۱	(٪۳,۶۰)
۲۰۰۲	۱۰،۲۵۷،۳۱۵	٪۴,۹۰
۲۰۰۳	۱۰،۲۸۶،۲۱۸	٪۰,۳۰
۲۰۰۴	۱۰،۵۱۱،۵۱۸	٪۲,۲۰
۲۰۰۵	۱۰،۷۹۹،۶۵۹	٪۲,۷۰
۲۰۰۶	۱۱،۴۸۴،۲۳۳	٪۶,۳۰
۲۰۰۷	۱۱،۵۹۶،۳۲۷	٪۱,۰۰

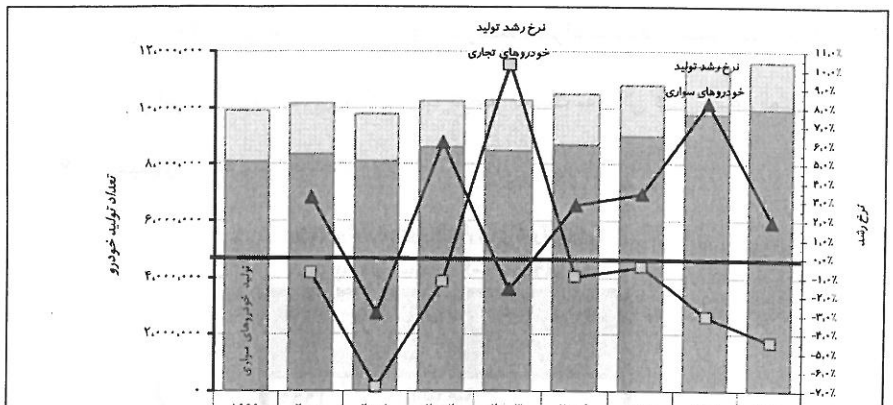
منبع: آمار OICA

تولید خودروهای سواری(غیرتجاری): تولید خودروی سواری در ژاپن حدود ۸۵,۸ درصد کل خودروهای تولید شده در ژاپن را تشکیل می‌دهد. تولید خودروهای سواری استاندارد، برای سال ۲۰۰۷ معادل ۱۹,۳ درصد افزایش یافته و به حدود ۵,۸۶ میلیون واحد رسیده است. درحالی‌که تولید خودروهای سواری کوچک[۴۳] و مینی[۴۴] در طی سال مذکور، با کاهش ۲۰,۱ و ۶,۲ درصد همراه بوده و به میزان ۲,۶۴ و ۱,۴۴ میلیون واحد رسیده‌اند.

---

۴۳ Small
۴۴ Mini

مقایسه سطح تولید انواع خودرو و نرخ رشد تولید در ژاپن طی سنوات ۲۰۰۷-۱۹۹۹



	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷
تولید خودروهای تجاری	۱،۷۹۵،۲۰۷	۱،۷۸۱،۳۶۲	۱،۶۵۹،۶۲۸	۱،۶۳۸،۹۶۱	۱،۸۰۷،۸۹۰	۱،۷۹۱،۱۳۳	۱،۷۸۲،۹۲۴	۱،۷۲۷،۷۱۸	۱،۶۵۱،۶۹۰
تولید خودروهای سواری	۸،۱۰۰،۱۶۹	۸،۳۵۹،۴۳۴	۸،۱۱۷،۵۶۳	۸،۶۱۸،۳۵۴	۸،۴۷۸،۳۲۸	۸،۷۲۰،۳۸۵	۹،۰۱۶،۷۳۵	۹،۷۵۶،۵۱۵	۹،۹۴۴،۶۳۷
نرخ رشد تولید خودروهای تجاری		(۰،۸٪)	(۶،۸٪)	(۱،۲٪)	۱۰،۳٪	(۰،۸٪)	(۰،۵٪)	(۳،۱٪)	(۴،۴٪)
نرخ رشد تولید خودروهای سواری		۳،۳٪	(۲،۹٪)	۶،۲٪	(۱،۶٪)	۲،۹٪	۳،۴٪	۸،۲٪	۱،۹٪

تهیه شده توسط موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری با استفاده از آمار OICA

مطابق با نمودار فوق تولید خودروهای تجاری طی سنوات ۷-۲۰۰۳ روند رو به کاهشی را در کشور ژاپن طی نموده است. این امر در حالی است که میزان تولید این خودروها در کشورهایی مانند چین، کانادا و تایلند افزایش داشته است.

٤-۳-۲- ایالات متحده آمریکا:

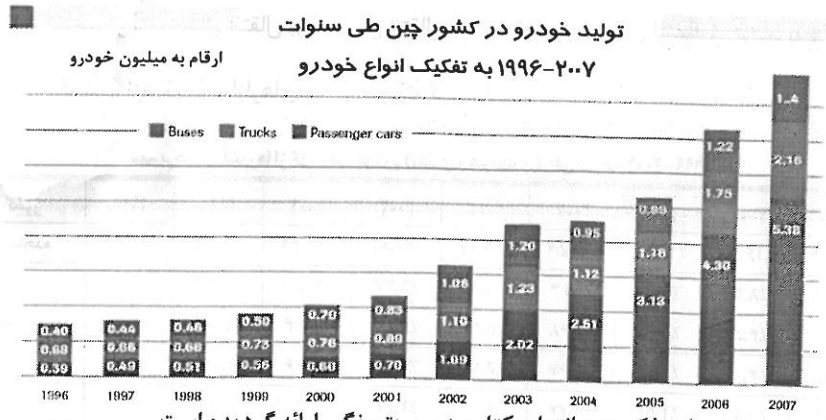
کشور آمریکا در سال ۲۰۰۷ میلادی، در تولید خودروهای تجاری، رتبه اول، در تولید خودروهای غیرتجاری پس از ژاپن، چین و آلمان رتبه چهارم و در مجموع تولید انواع خودرو پس از ژاپن رتبه دوم را در جهان به خود اختصاص داده است.

طبق آمار WTO کشور آمریکا با داشتن ۱۵درصد از صادرات جهان طی سال ۲۰۰۷ در گروه عمده‌ترین صادرکنندگان خودروی جهان می‌باشد.

با توجه به اینکه فروش خودرو در آمریکا طی سال ۲۰۰۸ به علت کاهش چشمگیر تقاضا و تشدید بحران مالی و اقتصادی، ۱۸ درصد کاهش یافته به‌طوریکه جنرال موتورز با بدترین سال خود طی نیم قرن اخیر روبرو بوده است، ضمن‌اینکه کارشناسان بر این باورند که صنعت خودروسازی آمریکا در کوتاه مدت با رشد و رونق روبرو نخواهد شد و نیاز به پشتیبانی و زمان بیشتری دارد.

٤-۳-۳- چین:

چین سومین تولیدکنندهٔ خودرو (تجاری و غیرتجاری) در سال ۲۰۰۷ بوده و پیش‌بینی می‌شود که در سال ۲۰۱۰، به رتبهٔ دوم از نظر تعداد تولید ارتقا یابد. براساس اطلاعات به دست آمده، میزان فروش خودرو در این کشور در سال ۲۰۰۶، با رشدی معادل ۴۰ درصد، به حدود ۴٫۱ میلیون دستگاه رسیده بود.



نمودار مذکور، در انتهای کتاب به صورت رنگی ارائه گردیده است.

٤-۳-٤- آلمان:

استراتژی سرمایه‌گذاران آلمانی حوزه صنعت خودرو در شرایط فعلی، راه‌اندازی کارخانجات ساخت خودرو و تولیدات قطعات خودرو بر پایه لیسانس آلمان در خارج از کشور آلمان می‌باشد. ضمن‌اینکه این خودروسازان برخی از تکنولوژی‌ها را منحصراً به عنوان اطلاعات طبقه‌بندی شده مورد استفاده قرار می‌دهند.

آلمان در سال ۲۰۰۷ میلادی با تولید ۶ میلیون و ۲۱۳ هزار دستگاه انواع خودرو، رتبه چهارم جهان را از نظر تولید انواع خودرو به خود اختصاص داده است. به طوریکه حدود ۱۷درصد کل صادرات آلمان مربوط به خودرو می‌باشد که ۶۰ درصد صادرات آن به کشورهای اروپایی و ۲۰ درصد به آمریکا صورت می‌گیرد ضمن اینکه استراتژی صادرات صنعت خودرو در شرایط فعلی ورود به بازارهای جدید در کشورهای چین، هند و روسیه است.

٤-۳-۵- جمع‌بندی:

با بررسی وضعیت تولید در مناطق مختلف جهان، این نکته قابل درک است که خطوط تولید شرکت‌های بزرگ خودروسازی طی سنوات اخیر از اروپای غربی و ایالات متحده آمریکا به دیگر نقاط جهان به ویژه آسیای جنوب شرقی، چین، هند، برزیل، تایلند، ایران، ترکیه و ... در حال انتقال بوده و این انتقال در راستای بهره‌برداری از عوامل تولید با هزینه کمتر و نزدیکی به بازارهای هدف صورت گرفته است.

سهم برخی از کشورها از کل تولید خودرو (تجاری و غیرتجاری) طی سنوات ۲۰۰۷-۱۹۹۹

کشور	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷
ایالات متحده	٪۲۳,۱۵	٪۲۱,۹۳	٪۲۰,۲۹	٪۲۰,۸۱	٪۱۹,۹۷	٪۱۸,۵۹	٪۱۷,۹۷	٪۱۶,۲۷	٪۱۴,۷۴
آلمان	٪۱۰,۱۱	٪۹,۴۷	٪۱۰,۱۱	٪۹,۲۷	٪۹,۰۸	٪۸,۶۴	٪۸,۶۶	٪۸,۴۱	٪۸,۴۹
فرانسه	٪۵,۶۵	٪۵,۷۴	٪۶,۴۴	٪۶,۱۱	٪۵,۹۷	٪۵,۶۸	٪۵,۳۴	٪۴,۵۸	٪۴,۱۲
اسپانیا	٪۵,۰۷	٪۵,۲۰	٪۵,۰۶	٪۴,۸۴	٪۴,۹۹	٪۴,۶۷	٪۴,۱۴	٪۴,۰۱	٪۳,۹۵
ایتالیا	٪۳,۰۲	٪۲,۹۸	٪۲,۸۱	٪۲,۴۲	٪۲,۱۸	٪۱,۷۷	٪۱,۵۶	٪۱,۷۵	٪۱,۷۶
UK	٪۳,۵۱	٪۳,۱۱	٪۲,۹۹	٪۳,۰۹	٪۳,۰۴	٪۲,۸۸	٪۲,۷۱	٪۲,۳۸	٪۲,۳۹
کانادا	٪۵,۴۴	٪۵,۰۷	٪۴,۵۰	٪۴,۴۶	٪۴,۲۱	٪۴,۲۰	٪۴,۰۴	٪۳,۷۲	٪۳,۵۲
	٪۵۵,۹۵	٪۵۳,۴۹	٪۵۲,۲۰	٪۵۱,۰۰	٪۴۹,۴۴	٪۴۶,۴۳	٪۴۴,۴۳	٪۴۱,۱۲	٪۳۸,۹۸
چین	٪۳,۲۵	٪۳,۵۴	٪۴,۱۵	٪۵,۵۷	٪۷,۳۳	٪۸,۱۲	٪۸,۵۹	٪۱۰,۳۸	٪۱۲,۱۴
هند	٪۱,۴۵	٪۱,۳۷	٪۱,۴۵	٪۱,۵۲	٪۱,۹۱	٪۲,۳۴	٪۲,۴۶	٪۲,۹۲	٪۳,۱۵
برزیل	٪۲,۴۰	٪۲,۸۸	٪۳,۲۳	٪۳,۰۴	٪۳,۰۱	٪۳,۵۹	٪۳,۸۱	٪۳,۷۷	٪۴,۰۶
تایلند	٪۰,۵۷	٪۰,۷۱	٪۰,۸۲	٪۰,۹۹	٪۱,۲۲	٪۱,۴۴	٪۱,۶۹	٪۱,۷۳	٪۱,۷۶

سهم برخی از کشورها از کل تولید خودرو (تجاری و غیرتجاری) طی سنوات ۲۰۰۷-۱۹۹۹

کشور	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷
ایران	٪۰,۲۱	٪۰,۴۸	٪۰,۵۷	٪۰,۷۷	٪۰,۹۶	٪۱,۲۲	٪۱,۲۳	٪۱,۳۱	٪۱,۳۶
ترکیه	٪۰,۵۳	٪۰,۷۴	٪۰,۴۸	٪۰,۵۹	٪۰,۸۸	٪۱,۲۸	٪۱,۳۲	٪۱,۴۳	٪۱,۵۰
	٪۸,۴۲	٪۹,۷۲	٪۱۰,۶۹	٪۱۲,۴۷	٪۱۵,۳۱	٪۱۷,۹۹	٪۱۹,۱۰	٪۲۱,۵۳	٪۲۳,۹۸
سایر کشورها	٪۳۵,۶۲	٪۳۶,۸۰	٪۳۷,۱۱	٪۳۶,۵۳	٪۳۵,۲۴	٪۳۵,۵۸	٪۳۶,۴۸	٪۳۷,۳۵	٪۳۷,۰۴
کل تولید جهان	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰

تهیه شده توسط موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری
با استفاده از آمار OICA

۴-۴- شرکت‌های تولیدکننده خودرو:

با توجه به مفاهیم اساسی رویکرد محیطی در ارتباط با تولید و تقاضای خودرو، سیاست‌های متخذه بسیاری از شرکت‌های مطرح خودروسازی، جهت تولید بر اساس دو محور انتقال خطوط تولید خود به بازارهای هدف و تولید اتومبیل‌های ارزان‌تر (استراتژی کاربر نهایی) تبیین گردیده است. لذا از این منظر، بررسی صنعت خودرو در کشورهای مختلف با شناخت شرکت‌های عظیم فعال در این صنعت ضروری می‌باشد.

در آمریکای شمالی، بازار تولید اتومبیل با سه شرکت بزرگ **جنرال موتورز**(تولید کنندهٔ شورولت، پونتیاک، بیوک و کادیلاک و ...)، **کرایسلر**(تولیدکننده کرایسلر، جیپ و دوج) و **فورد موتورز**(تولیدکننده فورد، لینکلن و ولوو) احاطه شده است. خاطر نشان می‌سازد بزرگترین تولیدکنندگان خودرو غیرآمریکائی جهان **تویوتا موتور** و **هوندا موتور** می‌باشند.

براساس اطلاعات به دست آمده از OICA در سال ۲۰۰۷ میلادی، پنج شرکت جنرال‌موتورز، تویوتا، فولکس‌واگن، فورد و هوندا، بدون در نظر گرفتن تولیدات شرکت‌های زیر مجموعه آنها نظیر ایسوزو برای «جنرال موتورز»، مزدا برای «فورد» و دایهاتسو و هینو برای «تویوتا»، نزدیک به ۴۷,۵ درصد از تولیدات جهانی را برعهده داشته‌اند.

لازم به ذکر است که انجمن OICA، برخلاف سنوات قبل، آمار تولید دو شرکت دایهاتسو (رتبه هجدهم جدول) و هینو (رتبه چهل و یکم جدول)، که عضو گروه تویوتا می‌باشند، را به طور

جداگانه ارائه نموده است. بر این اساس، تولید تویوتا بدون احتساب شرکت‌های یادشده به رقم ۸/۵ میلیون دستگاه کاهش یافته و در جایگاه دوم منظور شده‌است.

٤-٤-١- آمار تولید شرکت‌های تولیدکننده خودرو در جهان:

رتبه بندی شرکت‌های تولیدکننده خودرو[٤٥]

WORLD MOTOR VEHICLE PRODUCTION
OICA correspondents survey
WITHOUT DOUBLE COUNTS

WORLD RANKING OF MANUFACTURERS
YEAR 2007

Rank	GROUP	Total	CARS	LCV	HCV	HEAVY BUS
	Total	72,178,476	56,301,121	12,775,910	2,685,200	416,245
1	GM	9,349,818	6,259,520	3,055,575	33,042	1,681
2	Toyota	8,534,690	7,211,474	1,108,333	129,107	85,776
3	VOLKSWAGEN	6,267,891	5,964,004	256,777	39,600	7,510
4	FORD	6,247,506	3,585,628	2,586,284	95,596	0
5	Honda	3,911,814	3,868,546	43,268	0	0
6	PSA	3,457,385	3,024,863	432,522	0	0
7	Nissan	3,431,398	2,650,813	641,734	131,429	7,422
8	FIAT	2,679,451	1,990,715	536,578	127,542	24,616
9	RENAULT	2,669,040	2,276,044	392,996	0	0
10	Hyundai	2,617,725	2,292,075	67,003	159,237	99,410
11	Suzuki	2,596,316	2,284,139	312,177	0	0
12	Chrysler	2,538,624	754,855	1,779,269	4,500	0
13	DAIMLER	2,096,977	1,335,226	257,350	438,954	65,447
14	B.M.W.	1,541,503	1,541,503	0	0	0
15	Mitsubishi	1,411,975	1,100,528	304,273	7,174	0
16	Kia	1,369,330	1,288,299	81,040	0	1,991
17	Mazda	1,286,730	1,165,660	117,779	3,291	0
18	DAIHATSU	856,171	711,595	130,968	13,608	0
19	AVTOVAZ	735,897	735,897	0	0	0
20	FAW	690,712	690,712	0	0	0
21	Tata	588,158	243,251	170,230	157,781	16,896
22	Fuji	585,028	512,606	72,422	0	0
23	CHANA AUTOMOBILE	543,787	543,787	0	0	0
24	Isuzu	532,013	0	49,810	478,535	3,668
25	BEIJING AUTOMOTIVE	454,272	454,272	0	0	0
26	DONGFENG MOTOR	437,035	437,035	0	0	0
27	CHERY	427,882	427,882	0	0	0
28	OTHERS	368,728	189,057	69,935	85,036	24,700
29	SAIC	313,002	313,002	0	0	0
30	BRILLIANCE	293,588	293,588	0	0	0
31	GAZ	248,839	39,138	179,596	30,105	0
32	VOLVO	236,024	0	14,825	210,446	10,753
33	HARBIN HAFEI	231,488	231,488	0	0	0
34	GEELY	216,774	216,774	0	0	0
35	ANHUI JIANGHUAI	209,880	209,880	0	0	0
36	MAHINDRA	168,556	104,441	64,115	0	0
37	Paccar	126,960	0	0	126,960	0
38	GREAT WALL	122,605	122,605	0	0	0
39	JIANGXI CHANGHE	112,083	112,083	0	0	0
40	PORSCHE	107,170	107,170	0	0	0
41	Hino	106,893	0	4,586	97,323	4,984
42	BYD	100,376	100,376	0	0	0
43	CHINA NATIONAL	100,202	100,202	0	0	0
44	M.A.N.	98,441	0	0	92,485	5,956
45	Navistar	86,758	0	0	70,839	15,919
46	FUJIAN	84,138	84,138	0	0	0
47	SCANIA	78,331	0	0	71,017	7,314
48	UAZ	72,162	31,869	40,293	0	0
49	SHANNXI AUTO	68,160	68,160	0	0	0
50	SHANGDONG KAIMA	65,790	65,790	0	0	0

۴۵ لازم به ذکر است که در رتبه بندی مذکور، تولیدات خودروسازان ایرانی، به دلیل احتساب بخش اعظم تولیدات در آمار تولید شرکت‌های صاحب برند همکار نظیر پژو، سیتروئن،کیا، بنز و... صرفاً به چند برند ملی مشخص (سمند، پیکان وانت) محدود گردیده و از این نظر در فهرست انجمن ارائه نشده است. [۹۳]

آمار تولید شرکت‌های خودروساز به تفکیک کشور تولیدکننده

شرکت	Japan	China	Germany	USA	South Korea	France	Spain	Brazil	Canada	India	UK	Iran	Others	Total
TOYOTA	۳،۸۴۹،۲۵۳	۴۴۰،۹۶۷		۹۳۵،۷۶۶		۲۶۲،۲۴۴		۶۲،۷۲۶	۳۰۲،۷۵۳	۵۲،۴۰۲	۲۷۷،۴۳۷		۱،۰۲۷،۶۲۶	۷،۲۱۱،۲۷۴
VOLKSWAGEN		۸۳۱،۶۲۲	۱،۷۸۲،۷۶۱			۸۲	۲۲۸،۴۶۲	۶۵۴،۷۱۶			۱۰،۰۰۰		۹۲۱،۳۰۳	۳،۹۲۰،۹۲۷
HONDA	۱،۲۸۸،۵۷۷	۴۶۳،۹۹۸		۱،۰۱۵،۴۶۲				۱۰۷،۱۸۰	۳۹۰،۵۸۰	۵۸،۰۸۰	۲۳۷،۷۸۳		۳۰۶،۸۸۶	۳،۸۶۸،۵۴۶
OTHERS				۱،۶۲۲،۳۲۸					۸۶۷،۶۰۱				۳۲۸،۶۵۶	۳،۸۵۸،۴۹۵
NISSAN	۹۸۲،۸۷۰	۲۷۴،۰۱۲		۴۱۷،۴۸۱			۲۹،۹۱۸				۳۵۴،۷۱۸		۵۷۲،۰۱۴	۲،۶۵۰،۸۱۳
HYUNDAI		۲۱۵،۱۲۶		۲۲۲،۴۹۵		۱،۴۴۶،۶۵۲				۲۱۴،۱۵۲			۸۳،۶۵۰	۲،۲۹۲،۰۷۵
FORD		۱۷۹،۹۴۷	۷۹۱،۰۲۰	۱۴۴،۴۵۹			۴۰۴،۷۴۸	۱۹۱،۶۰۰		۴۱،۶۲۰			۲۸۱،۸۱۱	۲،۱۳۵،۲۸۵
RENAULT					۶۳		۲۹۳،۹۷۴	۱۰۲،۲۸۲		۱۶،۹۲۲	۱۰،۱۳۴	۱۵،۲۱۲	۶۲،۲۵۳	۱،۸۶۰،۹۳۹
PEUGEOT	۸،۴۱۶	۹۲،۶۶۷				۸۳۵،۱۶۷	۱۸۲،۷۷۳	۵۵،۳۷۷				۲۲۵،۸۸۸	۳۷۳،۲۷۰	۱،۷۷۳،۵۵۸
OPEL			۷۵۳،۶۲۵				۲۴۳،۸۶۴	۲۸۳،۷۹۲					۲۹۰،۷۹۰	۱،۷۵۳،۱۸۱
FIAT		۱۵،۹۷۴				۴،۳۷۳		۶۰۹،۵۶۹		۲،۸۳۶			۱،۰۷۳،۷۹۹	۱،۷۰۶،۵۵۱
SUZUKI	۱،۰۶۱،۷۶۷	۱۶۹،۵۱۱					۵۱،۰۵۸		۳۱،۲۰۹				۳۴۰،۸۳۲	۱،۶۰۸،۵۷۷
MERCEDES			۹۸۰،۴۶۳	۱۷۴،۴۵۶		۱۰۲،۶۶۰	۳۶،۵۲۱	۸،۲۲۴			۲۸۶		۳۲،۹۱۶	۱،۲۲۵،۲۲۶
B.M.W.			۹۸۳،۴۱۱	۱۵۷،۵۳۰									۱۶۱،۸۳۳	۱،۳۰۲،۷۷۴
KIA		۱۰۵،۵۳۸			۱،۰۳۵،۶۸۲								۱۲۵،۰۷۸	۱،۲۸۶،۲۹۱
CITROEN	۸،۴۱۸	۱۲۰،۲۸۸				۵۴۰،۲۲۴	۲۲۰،۲۸۸	۵۰،۴۸۲				۱۰،۸۲۸	۱۵۰،۵۴۷	۱،۲۵۱،۲۰۵
MAZDA	۹۵۲،۲۹۰	۱۰۶،۶۲۲		۷۸،۱۲۱			۱۴،۲۳۵						۱۴،۲۸۲	۱،۱۶۵،۶۶۰
MITSUBISHI	۷۵۸،۰۳۸	۶۸،۱۲۲		۷۸،۷۳۹				۱۴،۵۱۴					۱۸۱،۰۹۵	۱،۱۰۰،۵۳۸
GM		۹۸۹،۱۱۸											۰	۹۸۹،۱۱۸
AUDI			۸۳۱،۸۲۵										۱۴۶،۴۶۵	۹۷۸،۳۰۰
GM DAEWOO					۹۴۰،۵۴۸								۰	۹۴۰،۵۴۸
AVTOVAZ													۷۲۵،۸۹۷	۷۲۵،۸۹۷
DAIHATSU	۶۴۸،۲۸۹	۲،۵۸۶											۶۰،۷۲۰	۷۱۱،۵۹۵
FAW		۶۹۰،۷۱۲											۰	۶۹۰،۷۱۲
MARUTI										۶۷۵،۵۶۲			۰	۶۷۵،۵۶۲
SKODA		۲۳،۸۰۵											۶۱۵،۴۳۵	۶۳۹،۲۴۰
CHEVROLET								۱۸۶،۱۹۹					۴۳۹،۵۰۷	۶۱۵،۷۰۶
FUJI	۴۰۳،۴۲۸			۱۰۹،۱۷۸									۰	۵۱۳،۶۰۶
VOLVO		۶،۲۸۲											۴۵۵،۱۴۹	۴۶۱،۴۳۱
BEIJING AUTOMOTIVE		۴۵۴،۲۷۲											۰	۴۵۴،۲۷۲
DONGFENG MOTOR		۴۲۷،۰۳۵											۰	۴۲۷،۰۳۵
CHERY		۳۸۷،۸۸۰											۴۰،۰۰۲	۴۲۷،۸۸۲
SEAT							۳۹۸،۶۹۵						۱۴،۲۴۲	۴۱۲،۹۳۷
BRILLIANCE		۲۹۳،۵۸۸											۰	۲۹۳،۵۸۸
TATA										۲۴۳،۲۵۱			۰	۲۴۳،۲۵۱
MINI											۲۳۷،۷۰۰		۰	۲۳۷،۷۰۰
DACIA													۲۳۳،۹۰۴	۲۳۳،۹۰۴
LAND ROVER											۲۳۳،۵۴۸		۰	۲۳۳،۵۴۸
HARBIN HAFEI		۲۳۱،۴۸۸											۰	۲۳۱،۴۸۸
GEELY		۲۱۶،۷۷۴											۰	۲۱۶،۷۷۴
ANHUI HANGHUAI		۲۰۹،۸۸۰											۰	۲۰۹،۸۸۰
SAMSUNG					۱۸۰،۹۶۴								۰	۱۸۰،۹۶۴
ALFA ROMEO													۱۵۱،۸۹۸	۱۵۱،۸۹۸
SAAB													۱۳۶،۹۲۵	۱۳۶،۹۲۵
SSANGYONG						۱۲۲،۸۵۷							۱۰،۵۳۶	۱۳۳،۳۹۳
GREAT WALL		۱۲۲،۶۰۵											۰	۱۲۲،۶۰۵
LANCIA						۴،۲۱۰							۱۱۳،۷۲۶	۱۱۸،۰۳۶
VAUXHALL		۰									۱۱۵،۴۷۶		۰	۱۱۵،۴۷۶
JIANGXI CHANGHE		۱۱۲،۰۸۳											۰	۱۱۲،۰۸۳
PORSCHE			۸۲،۱۴۴										۲۳،۰۲۶	۱۰۷،۱۷۰
SAIC		۱۰۵،۹۱۰											۰	۱۰۵،۹۱۰
MAHINDRA										۱۰۴،۴۴۱			۰	۱۰۴،۴۴۱
BYD		۱۰۰،۳۷۶											۰	۱۰۰،۳۷۶
CHINA NATIONAL		۱۰۰،۲۰۲											۰	۱۰۰،۲۰۲
HOLDEN													۹۳،۸۷۴	۹۳،۸۷۴
FUJIAN		۸۴،۱۳۸											۰	۸۴،۱۳۸
NANJING		۷۳،۶۹۹											۰	۷۳،۶۹۹
SHANGCI AUTO		۶۸،۱۶۰											۰	۶۸،۱۶۰
SHANGDONG KAIMA		۶۵،۷۹۰											۰	۶۵،۷۹۰
GENERAL MOTORS INDIA										۶۰،۲۹۱			۰	۶۰،۲۹۱
JAGUAR											۵۴،۰۳۰		۰	۵۴،۰۳۰
NUMMI				۴۹،۳۴۷									۰	۴۹،۳۴۷
GUANGZHOU AUTO		۴۸،۲۷۳											۰	۴۸،۲۷۳
CHRYSLER													۳۹،۶۹۷	۳۹،۶۹۷
GAZ													۳۹،۱۳۸	۳۹،۱۳۸
UAZ													۳۱،۸۶۹	۳۱،۸۶۹
Tesla													۲۹،۲۱۶	۲۹،۲۱۶
OPEL - HEULIEZ						۱۱،۷۷۰							۰	۱۱،۷۷۰
MASERATI													۷،۶۶۹	۷،۶۶۹
FERRARI													۶،۵۶۱	۶،۵۶۱
LAMBORGHINI													۲،۵۸۰	۲،۵۸۰
CADILLAC													۱،۴۰۰	۱،۴۰۰
ROLLS - ROYCE											۱،۰۲۹		۰	۱،۰۲۹
VAZ													۱،۰۲۴	۱،۰۲۴
HUMMER													۹۵۸	۹۵۸
ESCALADE													۸۸۵	۸۸۵
RENAULT TRUCKS						۲۲۷							۰	۲۲۷
Grand Total	۶،۱۶۱،۲۹۲	۲،۸۰۰،۰۰۰	۵،۷۰۹،۱۲۹	۵،۲۵۱،۹۲	۱،۹۵۰،۸۸۷	۲،۲۲۶،۷۶۷	۲،۲۰۹،۳۳۰	۲،۲۱۶،۶۶۱	۱،۵۱۲،۴۳۳	۱،۳۹۹،۵۷۶	۱،۳۰۳،۴۳۱	۲۵۲،۲۸	۳،۶۴۱،۹۹۲	۵۵،۳۵۲،۲۲۱

٤-٤-٢- رتبه‌بندی شرکت‌های تولیدکننده خودرو بر حسب رشد درآمد و سود:

نشریه Fortune نظیر سالهای گذشته ، فهرست طبقه‌بندی پانصد شرکت برتر جهان در سال ۲۰۰۷ را بر مبنای شاخص‌هایی نظیر حجم درآمد، سودآوری و ... منتشر نمود. در این فهرست، بالاترین حجم درآمد مربوط به بخش‌های **بانکداری، پالایش نفت** و **تولید خودرو و قطعات** بوده‌است. ضمن‌اینکه بالاترین رده‌های درآمدی نیز به ترتیب مربوط به فروشگاه‌های زنجیره‌ای وال‌مارت[۴۶](خرده فروشی)، اکسون‌موبیل[۴۷](نفت و گاز) و رویال‌داچ شل (نفت و گاز) بوده است.

تعداد ۳۳ شرکت از مجموع ۵۰۰ شرکت برتر جهان (حدود ۷ درصد) در حوزه خودرو و قطعات فعالیت دارند که ۲ خودروساز بزرگ (تویوتا و جنرال موتورز) از نظر میزان درآمد در بین ده شرکت برتر نخست واقع شده‌اند. ضمن‌اینکه شرکت جنرال موتورز از رده پنجم جهانی در سال ۲۰۰۶ به رتبه نهم در سال ۲۰۰۷ نزول کرده است. شرکت تویوتا نیز از جایگاه ششم به رده پنجم رسیده است.

الف) طبقه‌بندی بر اساس رشد درآمد:

براساس این فهرست، صنعت «خودرو و قطعه‌سازی جهان» با ۱۲,۶ درصد رشد نسبت به سال ۲۰۰۶ از رده ۲۶ به رده ۱۴، صنایع رشد یافته، ارتقاء یافته است که بالاترین درصد رشد درآمد در مقایسه با سال ۲۰۰۶ مربوط به بخش‌های بانکداری[۴۸]، نفت و معدن[۴۹] و صنایع کشتیرانی[۵۰] با تغییر درآمد به ترتیب حدود ۲۶,۵ ، ۲۶,۱ و ۲۴,۷ درصد در سال ۲۰۰۷ بوده است.

---

۴۶ Wal-Mart Stores
۴۷ Exxon Mobile
۴۸ Banks, Commercial & Savings
۴۹ Mining, Crude-Oil Production
۵۰ Shipping

ب)رشد سود:

در فهرست ارائه شده، جایگاه صنعت خودرو و قطعه‌سازی از لحاظ تغییرات سودآوری با صعودی قابل توجه به میزان ۳۴/۵ درصد رشد از رده سی‌ام به جایگاه پنجم در سال ۲۰۰۷ رسیده است که بالاترین تغییر در سودآوری صنایع مربوط به بخش‌های هواپیمایی[۵۱]،کشتیرانی و مهندسی و ساخت و ساز[۵۲] بوده است. درصد تغییرات سودآوری این بخش‌ها به ترتیب حدود ۱۱۸,۲ ، ۷۰,۵ و ۶۴,۹ درصد بوده است.

و نهایتاً در بین ۵۰ شرکت برتر از لحاظ رشد سودآوری، حدود ده شرکت از کشور چین حضور دارند. در این بین، شرکت خودروسازی Shanghai Automotive در صنعت خودروسازی دارای بالاترین میزان رشد در سودآوری بوده است.

۵۱ Airlines

۵۲ Engineering ,Construction

رده‌بندی خودروسازان و قطعه‌سازان براساس درآمد و سود (سال ۲۰۰۷)

رده درآمدی	نام شرکت	درآمد (میلیارد دلار)	رده سودآوری	نام شرکت درصنعت خودرو	میزان سود (میلیارد دلار)	درصد تغییر
۱	تویوتا موتور	۲۳۰	۱	تویوتا موتور	۱۵	۷
۲	جنرال موتورز	۱۸۲	۲	فولکس واگن	۵.۶	۶۴
۳	دایملر	۱۷۷	۳	دایملر	۵.۴	۳۵
۴	فورد موتور	۱۷۲	۴	هوندا موتور	۵.۲	۴
۵	فولکس واگن	۱۴۹	۵	نیسان موتور	۴.۲	۷
۶	هوندا موتور	۱۰۵	۶	B.M.W	۴.۳	۱۹
۷	نیسان موتور	۹۴	۷	رابرت بوش	۳.۸	۴۷
۸	پژو	۸۳	۸	رنو	۳.۶	۲
۹	فیات	۸۰	۹	فیات	۲.۶	۱۰۰
۱۰	B.M.W	۷۷	۱۰	ولوو	۲.۲	۰
۱۱	هیوندای موتورز	۷۵	۱۱	Denso	۲.۱	۲۲
۱۲	رابرت بوش	۶۳	۱۲	Koc Holding	۱.۷	۳۵۰
۱۳	رنو	۵۵.۶	۱۳	هیوندای موتورز	۱.۷	۳۱
۱۴	ولوو	۴۲.۲	۱۴	گروه MAN	۱.۶	۴۵
۱۵	Koc Holding	۳۹.۳	۱۵	Continental	۱.۴	۱۳
۱۶	Denso	۳۵.۲	۱۶	Johnson Controls	۱.۲	۲۲
۱۷	Johnson Controls	۳۴.۶	۱۷	پژو	۱.۲	۴۴۹
۱۸	سوزوکی موتورز	۳۰.۶	۱۸	Bridgestone	۱.۱	۵۳
۱۹	مزدا موتورز	۳۰.۴	۱۹	Michelin	۱	۴۸
۲۰	Bridgestone	۲۸.۸	۲۰	مزدا موتورز	۰.۸۰۴	۲۸
۲۱	China FAW Group	۲۶.۳	۲۱	Aisin Seiki	۰.۸۰۳	۴۰
۲۲	Delphi	۲۶	۲۲	Toyota Industries	۰.۷۰۵	۱۰
۲۳	Magna Int'l	۲۶	۲۳	سوزوکی موتورز	۰.۷۰۳	۱۰
۲۴	Aisin Seiki	۲۳.۶	۲۴	ZF	۰.۶۹۵	۹۲
۲۵	میتسوبیشی موتورز	۲۳.۴	۲۵	Shanghai Automotive	۰.۶۶۷	۶۴۴
۲۶	Michelin	۲۳	۲۶	ایسوزو موتورز	۰.۶۶۶	-۱۶
۲۷	Continental	۲۲.۷	۲۷	Magna	۰.۶۶۳	۲۶
۲۸	گروه MAN	۲۲.۶	۲۸	China FAW Group	۰.۶۶۰	۸۴۳
۲۹	Shanghai Automotive	۲۲	۲۹	Goodyear Tire & Rubber	۰.۶۰۲	۰
۳۰	Goodyear Tire & Rubber	۲۰.۵	۳۰	میتسوبیشی موتورز	۰.۳۰۴	۳۰۷
۳۱	Toyota Industries	۱۷.۵	۳۱	فورد موتور	-۲.۷	۰
۳۲	ZF	۱۷.۳	۳۲	دلفی	-۳	۰
۳۳	ایسوزو موتورز	۱۶.۸	۳۳	جنرال موتورز	-۳۸.۷	۰

منبع: فهرست طبقه‌بندی پانصد شرکت برتر جهان در سال ۲۰۰۷، نشریه Fortune

٤-٤-٣- نسبت سود به فروش در شرکت‌های تولیدکننده خودرو:

جدول زیر با استفاده از آمار ارائه شده توسط نشریه امریکایی Fortune تهیه گردیده و به بررسی درآمد، سود و در نهایت نسبت سود به فروش در شرکت‌های فعال در صنعت خودروسازی می‌پردازد.

بررسی سودآوری شرکت‌های خودروسازی در سال ۲۰۰۷

عنوان شرکت	درآمد میلیارد دلار	سود خالص میلیارد دلار	نسبت سود خالص به فروش
تویوتا موتورز	۲۳۰	۱۵	۶,۵۲٪
رنو	۵۵,۶	۳,۶	۶,۴۷٪
بی ام و	۷۷	۴,۳	۵,۵۸٪
ولوو	۴۲,۲	۲,۲	۵,۲۱٪
هوندا موتور	۱۰۵	۵,۲	۴,۹۵٪
نیسان موتور	۹۴	۴,۲	۴,۴۷٪
فولکس واگن	۱۴۹	۵,۶	۳,۷۶٪
فیات	۸۰	۲,۶	۳,۲۵٪
دایملر	۱۷۷	۵,۴	۳,۰۵٪
مزدا موتورز	۳۰,۴	۰,۸۰۴	۲,۶۴٪
هیوندای موتورز	۷۵	۱,۷	۲,۲۷٪
پژو	۸۳	۱,۲	۱,۴۵٪
فورد موتور	۱۷۲	(۲,۷)	(۱,۵۷٪)
جنرال موتورز	۱۸۲	(۳۸,۷)	(۲۱,۲۶٪)

مطابق با جدول بالا، شرکت تویوتا موتورز بر اساس طبقه‌بندی شرکت‌های خودروساز از نظر حجم فروش، حجم سود و حتی نسبت سود به فروش، رتبه اول خودروسازان جهان را در سال ۲۰۰۷ به خود اختصاص داده است.

نکته قابل تامل در جدول فوق این است که اگرچه شرکت جنرال موتورز از نظر حجم درآمد فروش در رتبه دوم (بعد از تویوتا) قرار دارد اما دارای زیان خالص می‌باشد. به گونه‌ایکه در بین ۲۴ شرکت اول از نظر زیان‌دهی، شرکت جنرال

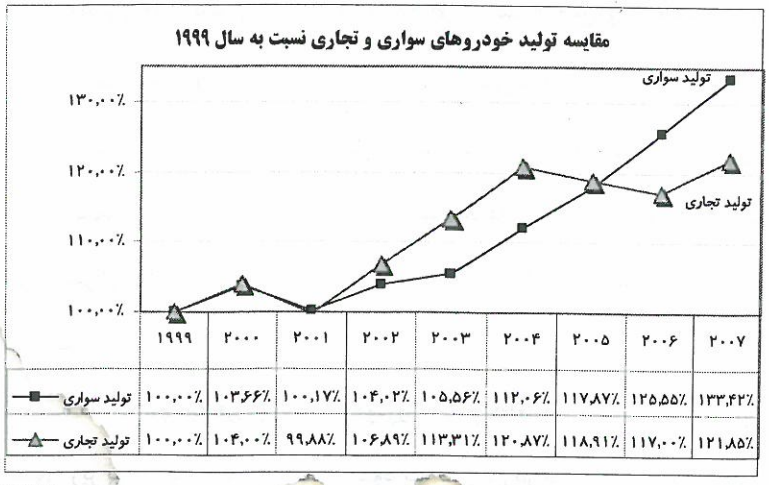
موتورز با ۳۸ میلیارد دلار زیان در رده نخست قرار داشته ضمن اینکه شرکت‌هایی نظیر دلفی و فورد نیز به لحاظ درآمد فروش و همچنین زیان‌دهی با وضعیت مشابهی روبه‌رو بوده‌اند که مجموعه فوق نمایانگر ضرورت بررسی مجموع سودهای شرکت فوق اعم از سود و زیان فروش خودرو یا سود فروش قطعه‌سازی که نسبت حاشیه سود آن حداقل دو برابر حاشیه سود شرکت‌های قطعه‌سازی و گردش عملیات آن نیز بیشتر از شرکت‌های خودروسازی و نهایتاً سود ناشی از تسهیلات لیزینگ خودرو می‌باشد.

مقایسه نسبت سود به فروش صنایع خودروسازی و قطعات در مقایسه با سایر صنایع بشرح جدول زیر بیانگر پایین بودن سطح سود به فروش در صنعت خودروسازی نسبت به شرکت‌های فعال در صنایعی نظیر نفت و گاز، بانکداری و لوازم برقی می‌باشد.:

سودآوری برخی از شرکت‌های برتر فعال در سایر زمینه‌ها در سال ۲۰۰۷

عنوان شرکت	زمینه فعالیت	درآمد میلیارد دلار	سود خالص میلیارد دلار	سود خالص به فروش
هلدینگ اچ. اس.بی. سی	بانکداری	۱۴۶,۵	۱۹,۱	۱۳,۰۴٪
جنرال الکتریک	لوازم برقی	۱۷۶,۵	۲۲,۲	۱۲,۵۸٪
اکسون موبیل	نفت و گاز	۳۷۲,۸	۴۰,۶	۱۰,۸۹٪
رویال داچ شل	نفت و گاز	۳۵۵,۷	۳۱,۳	۸,۸۰٪
بریتیش پترولیوم	نفت و گاز	۲۹۱,۴	۲۰,۸	۷,۱۴٪
شورون	نفت و گاز	۲۷۰,۷	۱۸,۶	۶,۸۷٪

۴-۵- جمعبندی بحث تولید خودرو:



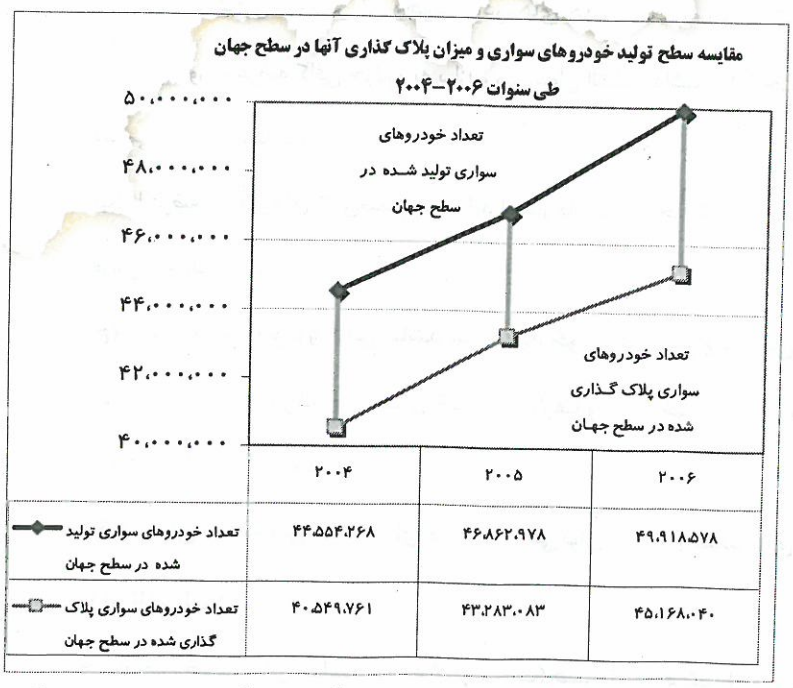
	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷
تولید سواری	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۳,۶۶٪	۱۰۰,۱۷٪	۱۰۴,۰۲٪	۱۰۵,۵۶٪	۱۱۲,۰۶٪	۱۱۷,۸۷٪	۱۲۵,۵۵٪	۱۳۳,۴۲٪
تولید تجاری	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۴,۰۰٪	۹۹,۸۸٪	۱۰۶,۸۹٪	۱۱۳,۳۱٪	۱۲۰,۸۷٪	۱۱۸,۹۱٪	۱۱۷,۰۰٪	۱۲۱,۸۵٪

منبع: OICA

- با توجه به نمودار فوق این رویه قابل تشخیص است که طی سنوات ۴-۲۰۰۱، تولید خودروهای تجاری نرخ رشد بیشتری را نسبت به خودروهای سواری طی می‌کرد اما در سال ۲۰۰۴ این نرخ با توقفی روبرو شد در حالیکه تولید خودروهای سواری همچنان با نرخ رشد فزاینده‌ای به روند خود ادامه داد. البته طی سال ۲۰۰۸ به علت بحران اقتصادی موجود در جهان شاهد کاهش نرخ رشد برای هر دو دسته از خودروها می‌باشیم اما **پیش‌بینی می‌شود که به صورت کلی تولید خودروهای تجاری به دلیل عواملی نظیر جایگزینهای بیشتر، انتقال خطوط تولید به نزدیکی بازارهای مصرف، افزایش ظرفیت‌های حمل در خودروهای تجاری و... دارای نرخ رشد پایین‌تری نسبت به خودروهای‌سواری باشد.**

۵- تقاضای خودرو و عوامل موثر بر تقاضای انواع خودروها:

با فرض اینکه خودروهای پلاک‌گذاری شده را نمادی از تقاضای خودرو تلقی نمائیم مقایسه سطح تولید با میزان خودروهای پلاک‌گذاری[۵۳] شده در سطح جهان به‌شرح جدول زیر حاکی از وجود کسری تقاضا نسبت به خودروهای تولید شده می‌باشد لذا با توجه به مازاد عرضه موجود، به نظر می‌رسد که راهبرد تقاضا محوری و جلب رضایت مشتری، راهبردی است که شرکت‌های خودروساز در بازارهای جهانی در اولویت کاری خود قرار داده‌اند.



	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶
تعداد خودروهای سواری تولید شده در سطح جهان	۴۴،۵۵۴،۲۶۸	۴۶،۸۶۲،۹۷۸	۴۹،۹۱۸،۵۷۸
تعداد خودروهای سواری پلاک گذاری شده در سطح جهان	۴۰،۵۴۹،۷۶۱	۴۳،۲۸۳،۰۸۳	۴۵،۱۶۸،۰۴۰

منبع: آمار Jama، انجمن خودرو سازی ژاپن
تهیه شده توسط موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری

---

۵۳ Register

با توجه به موارد بشرح فوق شناخت حداقل مفاهیم در ارتباط با تقاضای خودرو به‌شرح زیر اجتناب ناپذیر می‌باشد:

۵-۱- طبقه‌بندی انواع تقاضا:

به طور کلی تقاضای خودرو در هر کشوری را می توان ناشی از دو عامل اساسی تقاضای خودرو جهت جایگزینی و یا خودروی جدید بشرح زیر تلقی نمود که تقاضای کل بازار تابعی از تلفیق این دو عامل می‌باشد:

۵-۱-۱- تقاضای خودرو به منظور جایگزینی:

میزان تقاضای خودرو برای جایگزینی خودروهای قدیمی تحت تأثیر چند عامل قرار دارد که نخستین و مهم‌ترین آن **وجود خودروهای جدید** است. به بیان دیگر:

الف) در صورت عرضه کافی خودرو به بازار، می‌توان انتظار داشت که خودروهای قدیمی کنار گذاشته شوند.

ب) با عرضه خودروهای گران‌قیمت نیز نباید انتظار داشت که جایگزینی خودروهای فرسوده عملی شود.

ج) وقتی عرضه خودرو کافی نباشد عمر مفید خودروها افزایش می‌یابد و صاحبان خودرو با درک جنبه‌های اقتصادی، بارها و بارها خودروهای قدیمی را بازسازی و از آنها استفاده می‌کنند.

تقاضا برای جایگزینی خودروهای قدیمی را می‌توان تابعی از متغیرهای بشرح زیر تلقی نمود:

- **عرضه خودروهای مناسب (و نه گران‌قیمت) ضمن ایجاد شرایط مناسب جهت واگذاری آنها**

- **تعداد خودروهای موجود در کشور؛ که این تعداد رابطهٔ مستقیم با تقاضای جایگزینی دارد.**
- **عمر مفید قانونی خودروهای موجود در کشور؛ که این سنوات، رابطهٔ عکس با تقاضای جایگزینی دارد.**

۵-۱-۲- تقاضای جدید برای خودرو:

معمولاً در برآورد تقاضای خودرو (به ویژه تقاضای جدید)، از « موجودی مورد انتظار خودرو» در کشورها به‌عنوان مهمترین متغیر نامبرده می‌شود که متاثر از دو عامل اساسی **رشد اقتصادی** و **رشد جمعیت** می‌باشد.

برای محاسبه موجودی مورد انتظار خودرو در کشورها از روش‌هایی نظیر الگوبرداری از رفتار سایر کشورهای جهان، برآورد موجودی خودرو در شرایط ایده‌آل از نظر درآمد و جمعیت موجود و... استفاده می‌شود

بایستی توجه داشت که تقاضای جدید برای خودرو به‌طور معمول موجب افزایش سرانه خودرو در کشور می‌گردد.

۵-۲- عوامل موثر بر تقاضای انواع خودروها:

با توجه به وجود ظرفیت بلااستفاده صنعت خودروسازی، ضرورت مشتری محوری در بازارهای جهانی نمایان می‌باشد. به این لحاظ به استثنای تبیین عوامل موثر بر تقاضای خودرو در کلی‌ترین شکل خود بشرح فصل بعد، تحلیل برخی از عوامل (ابزارهای) موثر در بازاریابی و فروش محصولات متفاوت این صنعت را می‌توان به شرح زیر تبیین نمود:

۵-۲-۱- برند خودرو:

میزان فروش خودرو و تراک‌های سبک توسط شرکت‌ها و برندهای مختلف طی سنوات ۸-۲۰۰۷ در جهان

	میلیون واحد	سال مورد بررسی	منابع اطلاعاتی مورد استفاده
فروش جهانی خودرو و تراک‌های سبک[۵۴] (پیش‌بینی ۲۰۰۸)	۵۵,۰۳	۲۰۰۸	Scotiabank [۵۵]
■ شرکت جنرال موتورز GM	۹,۳۷۱	۲۰۰۷	GM
■ شرکت تویوتا Toyota	۸,۹۱	۲۰۰۸ [۵۶]	Toyota
■ شرکت فورد Ford	۶,۵۵	۲۰۰۷	Ford
■ شرکت هوندا Honda	۳,۹۳	۲۰۰۸	Honda
■ شرکت کرایسلر Chrysler	۲,۰۸	۲۰۰۸	Chrysler
■ شرکت دایملر Daimler	۱,۲۹	۲۰۰۸	Daimler

مطابق با جدول مذکور، می‌توان بیان کرد که به طور تقریبی بیش از ۵۸ درصد از فروش خودرو در جهان توسط شش برند مطرح جهان صورت گرفته است. همچنین در این راستا، برخی از شرکت‌ها در ساخت قطعات خودرو نیز برندگذاری کرده‌اند.

یکی دیگر از عوامل اثرگذار بر تقاضا، تصویر ذهنی از پیش تعیین شده به مثابه برند از کشور تولیدکننده است. در این رابطه، مشتریان با توجه به تجاربی که از برندها یا سیاست‌های مدیریتی یک کشور به دست می‌آورند، تصویری ذهنی از ویژگی‌های محصولات آن کشور در ذهن خود ایجاد کرده و آنرا به اکثر محصولات آن کشور تعمیم می‌دهند.

---

۵۴ Cars & Light Trucks

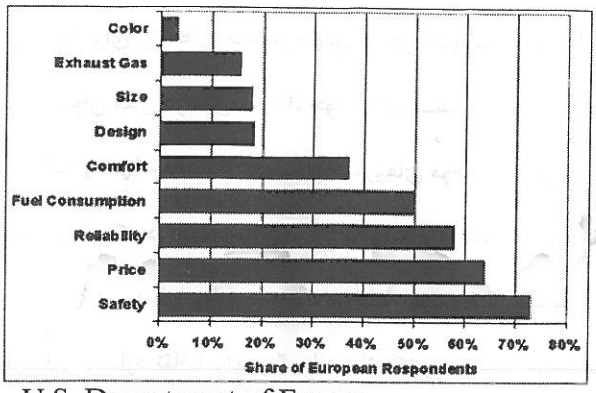
۵۵ Projections by Scotia Economics, "Global Auto Report," July ۲۰۰۸

۵۶ سال مالی منتهی به ۳۱ مارچ

۵-۲-۲- ایمنی خودرو:

یکی از عوامل مهم از منظر خریداران در انتخاب خودرو، ایمنی آن می‌باشد.مطابق بررسی انجام شده در ۱۲ کشور اروپایی[۵۷] **مهمترین عامل تقاضا از منظر مشتریان "ایمنی خودرو" بیان گردیده‌است.**

اولویت‌های مصرف‌کنندگان خودرو



U.S. Department of Energy

از این رو خودروسازان به سمت تولید خودروهای ایمن‌تر در حال حرکت هستند به‌گونه‌ایکه علیرغم رشد محسوس در موجودی خودرو طی سنوات اخیر، میزان تلفات جاده‌ای نیز کاهش محسوسی یافته است.

۵-۲-۳- تعداد واحدهای پشتیبانی و تعمیرگاهها:

تعداد واحدهای پشتیبانی و تعمیرگاه‌های هر نوع خودرو ضمن اینکه با میزان تقاضای آن خودرو رابطه مستقیم دارد بر ارزش برندخودرو و همچنین درآمد ناشی از فروش قطعات آن خودرو نیز موثر می باشند به عبارت دیگر خودروسازان با ارائه خدمات پس از فروش از یک سو ضمن حفظ سهم بازار خود درآمد فروش فعالیت

۵۷ نروژ، کرواسی، UK، سوئیس، آلمان، هلند، فرانسه، پرتغال، بلژیک، اسپانیا، اتریش و ایتالیا.

قطعه‌سازی خود را افزایش داده و از سوی دیگر با دریافت بازخورد از مشتریان در خصوص محصول و ارائه خدمات می‌توانند با سلایق مشتریان آشنا شوند.

۵-۲-٤- رنگ خودرو:

یکی دیگر از عوامل موثر بر نوع تقاضای خودرو، رنگ خودرو است. براساس اطلاعات به دست آمده از گزارش «سیستم‌های خودروی دوپونت» در سال ۲۰۰۸ مشخص گردید میزان تقاضا برای رنگ‌های مختلف خودرو در هر کشور نسبت به سایر کشورها متفاوت است. به عنوان مثال در سال ۲۰۰۸، خودروهای سفید رنگ در چین مقبولیت بسیار کمی داشته و تنها حدود یک درصد از خودروهای موجود در این کشور به رنگ سفید بوده‌اند. درحالی‌که در همین سال در کشور هند این رنگ بیشترین مقبولیت را داشته و در حدود ۲۸ درصد خودروهای موجود در کشور هند سفید رنگ بوده‌اند.

خاطرنشان می‌سازد تقاضا برای رنگ‌ها در یک کشور، در سال‌های مختلف نیز متغیر است.

۵-۲-۵- دسترسی اثربخش به اطلاعات محصول:

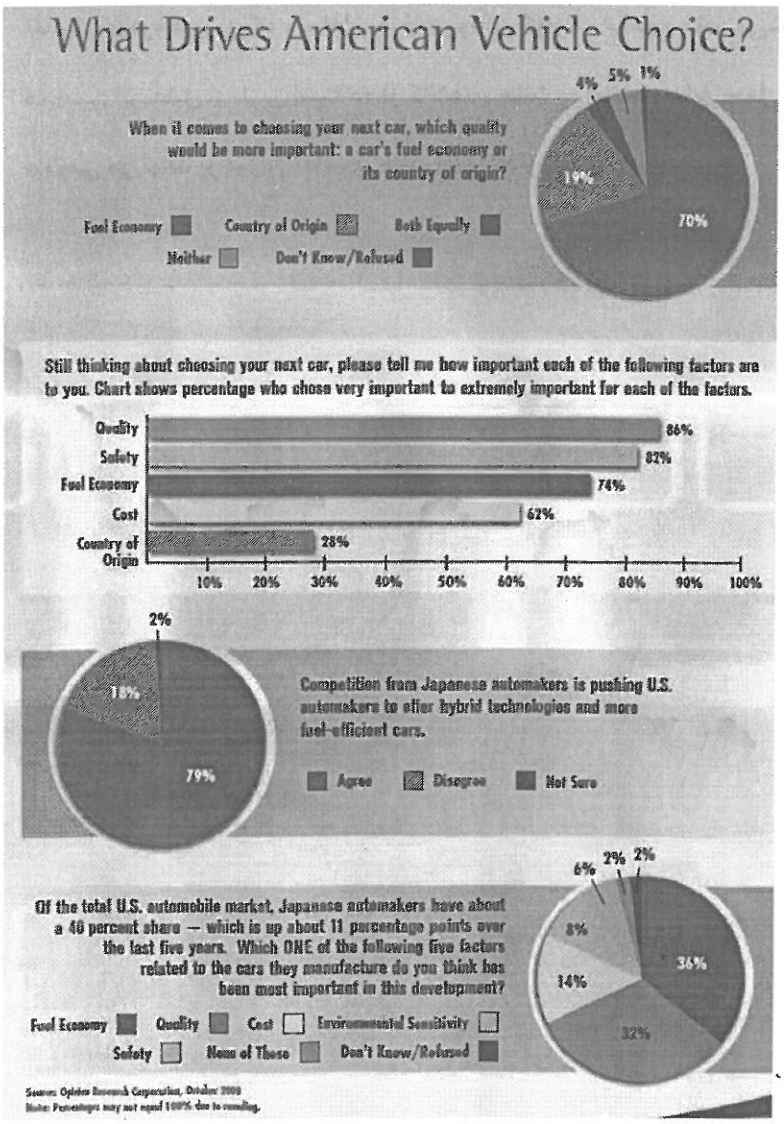
مشتریان به منظور انجام خرید بهتر، همواره درصدد کسب اطلاعاتی شفاف و مطابق با واقع از راه‌ها و منابع مختلف می‌باشند. امروزه اینترنت به عنوان ابزاری برای کسب اطلاعات بسیار مقبولیت یافته است. بنابراین به نظر می‌رسد اطلاعات موجود در اینترنت و نحوهٔ ارائهٔ آن به مشتریان، تأثیرات شگرفی را بر رفتار مشتریان و خرید اتومبیل داشته‌باشد.

۵-۲-۶- فرهنگ:

یکی از عوامل اثرگذار بر نوع تقاضای خودروی هر کشور ، نوع فرهنگ حاکم بر آن کشور می‌باشد. **این عامل می‌تواند از طریق سلایق انسانها بر نوع خودروی مصرفی**

تاثیر گذار باشد به عنوان مثال در ایران **با ثابت تلقی کردن دیگر عوامل موثر بر تقاضا، خودروهای بزرگ و جادار به خودروهای کوچک ترجیح داده می‌شوند** و همچنین این عامل از طریق **استفاده از کالاهای جانشین مانند وسایل حمل و نقل عمومی می‌تواند بر میزان تقاضای خودرو اثر گذار باشد.**

۵-۲-۷- جمعبندی بحث عوامل موثر بر تقاضای انواع خودرو:



نمودار مذکور، در انتهای کتاب به صورت رنگی ارائه گردیده است.

- نمودار بالا نشان دهنده نتایج حاصل از نظر سنجی صورت گرفته در ایالات متحده آمریکا در ارتباط با اولویت‌های مشتریان جهت انتخاب خودروی جدید از میان معیارهای

«کیفیت»، «ایمنی»، «مصرف اقتصادی سوخت»، «قیمت» و **«کشور سازنده** خودرو» می‌باشد که از آن میان **«کیفیت خودرو»** و **«میزان ایمنی»** به عنوان با اهمیت‌ترین گزینه‌ها برای انتخاب خودرو بیان شده‌اند.

- **کم رنگ شدن نقش قیمت خودرو نسبت به معیارهایی نظیر کیفیت، ایمنی و مصرف سوخت**، را می‌توان به نقش با اهمیت صنعت لیزینگ و تامین مالی مشتریان جهت معاملات خودرو در ایالات متحده آمریکا دانست. **لذا به نظر می‌رسد با تضعیف صنعت لیزینگ در هر کشوری نقش معیار قیمت در انتخاب و تقاضای خودرو می‌تواند پر اهمیت‌تر گردد.**
- هزینه بالای سوخت در اکثر کشورهای پیشرفته، نقش **«مصرف سوخت خودرو»** را در تقاضای آنها پر اهمیت‌تر ساخته است. به نظر می‌رسد در کشورهایی که هزینه سوخت و انرژی آنها مشمول یارانه تقبل شده دولتها می‌باشد، نقش عامل مذکور کمرنگ‌تر خواهد شد.

۵-۳- میزان تقاضای جهانی خودرو:

با فرض آنکه فروش خودرو را نمادی از تقاضای موثر خودرو بدانیم، سالانه در جهان بیش از ۵۰ میلیون خودروی جدید فروخته می‌شود ضمن اینکه در شرایط فعلی سریع‌ترین رشد فروش خودرو نیز مربوط به بازارهای هند، چین و اندونزی می‌باشد و **بررسی‌های انجام شده حاکی از آن است که روند تقاضا طی سال‌های ۲۰۰۸-۲۰۰۶، به سمت خودروهای کوچک و کم مصرف با کیفیت بالا و قیمت منطقی، در حال انتقال بوده و این تغییرات، سبب اثرگذاری‌های چشم‌گیری بر صنعت خودرو در جهان شده است. به واسطهٔ این تغییرات، تولیدکنندگان، سرمایه‌گذاری‌های کلانی را به منظور تغییر خط تولید خود متحمل شده‌اند.**

می‌توان نتایج حاصل از تجزیه و تحلیل تغییرات اساسی تقاضای خودرو طی سنوات ۰۸-۲۰۰۴ را به‌شرح زیر تبیین نمود:

۵-۳-۱- تقاضا در سال ۲۰۰۸:

- فروش جهانی خودرو در اواسط سال ۲۰۰۸ به دلیل **کاهش شدید تقاضا** در بازارهای بلوغ‌یافته ایالات متحده، غرب اروپا و ژاپن دارای کاهش ناگهانی بوده است. **اگر چه این کاهش تقاضا در ایالات متحدهٔ آمریکا بسیار چشمگیر می‌باشد ولیکن شدت آن در اروپا کمتر بوده است** ضمن اینکه **کاهش تقاضا در این صنعت را می‌توان به رکود اقتصادی حاکم بر جهان نیز مرتبط دانست** که موجب کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان گردید و کاهش میزان فروش اعتباری و لیزینگ به دلیل بحران موسسات مالی موجب عمیق‌تر شدن خروج بخش عظیمی از مشتریان از بازار خرید خودروهای جدید گردید.
- مرکز مطالعات بین‌المللی خودرو در گزارش ژانویه ۲۰۰۹ خود نوشت:« از ماه سپتامبر **سال ۲۰۰۸ میلادی تا ژانویه ۲۰۰۹ تقاضای خودرو در جهان به طور ماهیانه ۲۵ درصد کاهش یافته که دلیل آن عدم اعتماد مردم به اوضاع اقتصادی در کنار افزایش بحران اعتباری در جهان بود.**» این مرکز اظهار امیدواری کرده است که این روند نزولی با اتمام سال ۲۰۰۹ به پایان برسد.
- کارشناسان پیش‌بینی کرده بودند که فروش اتومبیل توسط تولیدکنندگان به خرده‌فروشان در پایان سال ۲۰۰۸، مقداری حدود ۱۰٫۸ میلیون واحد باشد، که این میزان رقمی حدود ۲ میلیون واحد معادل ۱۵٫۶ درصد، کمتر از فروش سال ۲۰۰۷ می‌باشد.

۵-۳-۲- تقاضا در سال ۲۰۰۷:

- در سال ۲۰۰۷ در حالیکه بازارهای خودرو در مناطقی نظیر آمریکای شمالی و ژاپن نسبت به سنوات قبل راکد بودند اما در آمریکای جنوبی و آسیا رشد شدیدی داشتند که از جمله بازارهای اصلی دارای معاملات عمده می‌توان بازارهای روسیه، برزیل، هند و چین را نام برد که دارای رشد سریعی بوده‌اند به گونه‌ایکه در سال مذکور علیرغم افزایش قیمت سوخت در نیمه دوم آن مجموعاً حدود ۷۱,۹ میلیون اتومبیل جدید در مناطق مختلف جهان (مشتمل بر ۲۲,۹ میلیون در اروپا، ۲۱,۴ میلیون در قاره آسیا، ۱۹,۴ میلیون در آمریکا و کانادا، ۴,۴ میلیون در آمریکای لاتین، ۲,۰۴ میلیون در خاورمیانه و ۱,۴ میلیون در آفریقا) به فروش رسیده است.
- با رشد درآمد مردم روسیه، تقاضا برای خودروهای وارداتی افزایش یافته است به گونه ایکه آمارها نشان می‌دهد که در نیمه اول سال ۲۰۰۷ میلادی بازار خودروی روسیه ۶۴ درصد رشد داشته و ارزش آن نیز به ۳۳,۸ میلیارد دلار رسیده است.

۵-۳-۳- تقاضا طی سنوات ۲۰۰۶-۲۰۰٤:

با فرض اینکه خودروهای خریداری و ثبت شده در هر کشور را نمادی از تقاضای خودرو در آن کشور بدانیم، جدول زیر به مقایسه تقاضای خودرو طی سنوات ۲۰۰۶-۲۰۰۴ در سطح جهان می‌پردازد:

میزان خودروهای پلاک‌گذاری شده در کشورهای جهان طی سنوات ۲۰۰۶-۲۰۰۴

● NEW REGISTRATIONS OF PASSENGER CARS AND COMMERCIAL VEHICLES (BY COUNTRY)

In vehicle units

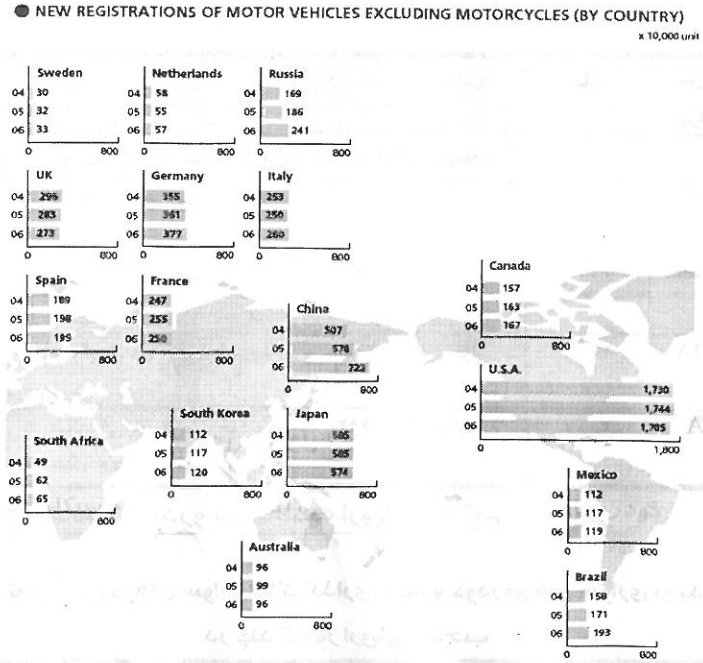
Country	2004			2005			2006		
	Passenger Cars	Commercial Vehicles	Total	Passenger Cars	Commercial Vehicles	Total	Passenger Cars	Commercial Vehicles	Total
Austria	311,292	40,922	352,214	307,915	39,023	346,938	308,594	40,147	348,741
Belgium	484,757	69,952	554,709	480,088	74,934	555,022	526,141	72,170	598,311
Czech Republic	133,002	35,488	168,490	127,376	48,492	175,868	123,987	60,362	184,349
Denmark	121,484	49,951	171,435	146,914	62,338	209,252	154,384	69,268	223,652
Finland	142,642	22,099	164,741	148,161	19,960	168,121	145,700	20,973	166,673
France	2,013,709	459,851	2,473,560	2,067,789	480,122	2,547,911	2,000,549	498,397	2,498,946
Germany	3,266,826	283,401	3,550,227	3,342,122	272,776	3,614,898	3,467,961	304,433	3,772,294
Greece	289,753	26,225	315,978	269,733	25,540	295,273	267,706	26,376	294,082
Hungary	208,044	30,145	238,189	199,068	26,528	225,596	187,842	28,154	215,996
Italy	2,272,807	255,478	2,528,285	2,244,368	251,396	2,495,764	2,329,929	271,524	2,601,453
Netherlands	483,745	100,781	584,526	465,196	80,787	545,983	483,999	84,762	568,761
Poland	318,093	49,973	368,066	235,322	36,156	271,478	238,849	41,016	279,865
Portugal	197,584	76,611	274,195	206,488	75,097	281,585	194,702	70,466	265,168
Slovakia	57,430	13,311	70,741	56,916	18,109	75,025	59,084	24,435	83,519
Spain	1,615,941	275,277	1,891,218	1,649,320	329,195	1,978,515	1,634,608	351,133	1,985,741
Sweden	264,246	97,371	361,617	274,301	41,807	316,108	282,766	47,194	329,960
UK	2,567,269	389,923	2,957,192	2,439,717	385,969	2,825,686	2,344,864	386,968	2,731,832
Romania	145,106	35,807	180,913	215,532	40,882	256,414	256,364	39,564	295,928
Russia	1,410,479	280,417	1,690,896	1,578,088	286,378	1,864,466	2,080,856	331,131	2,411,987
Switzerland	267,476	25,265	292,741	257,549	24,568	282,117	267,531	27,483	295,014
Turkey	451,209	285,176	736,385	438,597	326,385	764,982	373,219	296,385	669,604
Canada	819,413	755,390	1,574,803	842,322	787,820	1,630,142	854,279	811,729	1,666,008
U.S.A.	7,505,932	9,792,641	17,298,573	7,667,066	9,777,263	17,444,329	7,780,759	9,268,222	17,048,981
Mexico	741,611	382,393	1,124,004	714,010	460,160	1,174,170	680,951	507,175	1,188,126
Brazil	1,258,446	320,329	1,578,775	1,369,182	345,462	1,714,644	1,559,309	373,997	1,933,306
China	2,326,492	2,744,569	5,071,061	3,971,101	1,787,088	5,758,189	5,175,961	2,040,011	7,215,972
India	1,038,828	305,489	1,344,317	1,106,536	323,077	1,429,613	1,311,115	439,662	1,750,777
Japan	4,768,131	1,085,251	5,853,382	4,748,409	1,103,658	5,852,067	4,641,732	1,097,774	5,739,506
South Korea	882,092	235,675	1,117,767	943,360	229,012	1,172,372	976,211	228,573	1,204,784
Malaysia	392,139	95,466	487,605	413,461	140,659	554,120	374,189	116,579	490,768
Thailand	209,110	416,916	626,026	193,617	509,644	703,261	194,269	487,873	682,142
Australia	763,072	192,157	955,229	789,066	199,173	988,239	769,241	193,425	962,666
Egypt	55,471	16,946	72,417	94,538	26,899	121,437	132,373	38,241	170,614
South Africa	237,193	151,381	488,574	423,077	195,292	618,369	426,812	219,744	646,556
Other	2,428,937	870,306	3,299,243	2,856,748	854,677	3,711,425	2,561,204	650,131	3,211,335
Grand Totals	40,549,761	20,208,333	60,758,094	43,283,083	19,686,326	62,969,409	45,168,040	19,565,477	64,733,517

Sources: Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT); for Japan, Japan Automobile Dealers Association, Japan Mini-Vehicles Association

منبع: Japan Automobile Dealers Association

لذا با توجه به اینکه تولید خودروهای سواری در سالهای ۲۰۰۶ و ۲۰۰۵ به ترتیب معادل ۴۹,۹۱۸,۵۷۸ و ۴۶,۸۶۲,۹۷۸ خودرو بوده است می‌توان اظهار داشت که در سطح جهان کسری تقاضای خودرو نسبت به عرضه آن وجود داشته است.

خودروهای جدید پلاک گذاری شده (به استثنای موتور سیکلت)
در کشورهای مختلف جهان طی سنوات ۲۰۰۴-۲۰۰۶



منبع: Japan Automobile Dealers Association

۵-۴- تغییرات تقاضای خودرو در کشورهای اصلی تولیدکننده/مصرف‌کننده خودرو:

در این بخش از گزارش تغییرات تقاضا در برخی از کشورها که به عنوان رهبران اصلی جهان در این صنعت محسوب می‌گردند به‌گونه‌ایکه تغییرات وضعیت صنعت خودرو در آن کشورها، تاثیرات زیادی بر صنعت خودروسازی جهان دارد مورد بررسی قرار گرفته است **که در کلی‌ترین شکل خود مبتنی بر آن است که کاهش در فروش هر دو دسته خودروهای سواری و تجاری را می‌توان به افت اقتصادی و کاهش تقاضا به علت بالا رفتن قیمت سوخت در نیمهٔ اول سال ۲۰۰۷ نسبت داد که با شروع نیمهٔ دوم همان سال، در همان ابتدا، بحران مالی جهان از ایالات متحده شروع گردید و بر وخامت اوضاع اقتصادی و به تبع آن بر روی تقاضا اثر گذاشت.**

۵-٤-۱- تقاضای خودرو در ایالات متحده آمریکا:

جدول زیر به بررسی فروش خودرو در ایالات متحده آمریکا می‌پردازد:

	تعداد	واحد	سال	منبع اطلاعاتی مورد استفاده
خودروها و تراک‌های جدید فروش رفته در ایالات متحده آمریکا				
خودروها و تراک‌های سبک فروش رفته در آمریکا (پیش‌بینی)	۲۳۴۰۰	هزار	۲۰۰۸	Scotiabank
خودروهای هیبریدی[۵۸] فروش رفته در ایالات متحده آمریکا	۲۳۴۵	هزار	۲۰۰۷	J.D. Power
تعداد نمایندگی‌های مجاز فروش خودروهای جدید در آمریکا	۲۰,۷	هزار	۲۰۰۸	NADA[۵۹]
جمع درآمد نمایندگی‌های فروش خودروها و تراک‌های سبک جدید در آمریکا[۶۰]	۶۹۳	میلیارد دلار	۲۰۰۷	NADA

۵-٤-۲- تقاضای خودرو در اتحادیه اروپا:

مقایسه تعداد خودروهای سواری پلاک‌گذاری شده و خودروی‌های سواری تولید شده در چند کشور اروپایی منتخب

European new car registrations

Year	France	Germany	Italy	Spain	UK	EU25*
2003	2,009,246	3,236,938	2,247,044	1,465,087	2,579,050	14,922,947
2004	2,013,709	3,266,826	2,264,689	1,615,941	2,567,269	15,059,789
2005	2,067,789	3,342,122	2,237,444	1,649,320	2,439,717	14,996,966
2006	2,000,549	3,467,961	2,326,052	1,634,608	2,344,864	15,113,997
2007	2,064,543	3,148,163	2,493,208	1,614,835	2,404,007	15,349,103

Source: SMMT

* 2007 does not include Malta, Estonia or Lithuania. 2004-2006 does not include Lithuania. 2003 does not include Cyprus.

تولید خودروی سواری ۲۰۰۷	۲,۵۵۰,۹۸۷	۵,۷۰۹,۱۳۹	۸۹۶,۶۲۸	۲,۴۰۹,۶۳۶	۱,۵۳۰,۳۴۱	

---

۵۸ Hybrids

۵۹ National Automobile Dealers Association

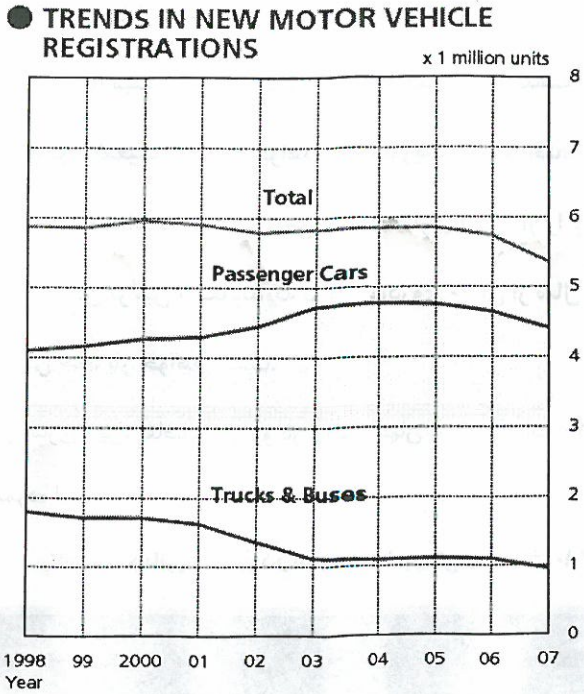
۶۰ Total Revenue New-Car & Light Truck Dealers, U.S.

۵-٤-۳- تقاضای خودرو در ژاپن:

تقاضای خودرو در این کشور در سال‌های ۶-۲۰۰۲، روند ثابتی را طی کرده است، اما در سال ۲۰۰۷، به یکباره تقاضای خودرو در این کشور با کاهش مواجه شده است که این امر می‌تواند ناشی از شروع یکباره افزایش نرخ سوخت در آن سال تلقی گردد.

میزان خودروهای پلاک‌گذاری شده در ژاپن

طی سنوات ۲۰۰۷-۱۹۹۸



منبع: Japan Automotiva Manufactures Accossian

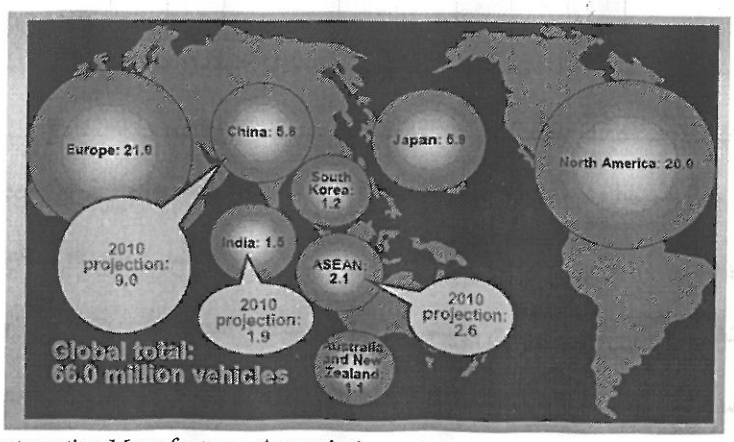
پیش‌بینی انجام شده تحلیلگران ژاپنی مبتنی بر آن بوده است که وضعیت وخیم اقتصادی سال ۲۰۰۸ در سال ۲۰۰۹ نیز ادامه پیدا کرده و با توجه به وجود رکود فعالیت شرکت‌ها و افت تقاضای مشتریان (به علت کاهش اشتغال و درآمد) و همچنین سایر عوامل اثرگذار، کل تقاضا برای خودروهای سواری و

تجاری با کاهش ۴,۹ درصد نسبت به سال ۲۰۰۸، به حدود ۴,۸۶ میلیون دستگاه برسد. ضمن‌اینکه تقاضا برای خودروهای سواری با کاهش ۴,۸ درصد، به ۴,۰۵ میلیون دستگاه و برای کامیون‌ها و اتوبوس‌ها، با کاهشی در حدود ۵,۶ درصد و ۸,۴ درصد، به ترتیب به ۷۹۶,۰۰۰ و ۱۴,۱۰۰ دستگاه برسد.

۵-۵- تقاضای آینده خودرو در جهان:

- بسیاری از کارشناسان بازار خودرو وضعیت بازار در سال ۲۰۰۹ را چندان امیدوارکننده نمی‌دانند و برآورد آنها مبتنی بر آن است که **«بازار خودرو در نیمه اول سال ۲۰۰۹ میلادی نیز همین وضعیت رکود را خواهد داشت. زیرا وضعیت اقتصادی نسبت به سال قبل بهبود نیافته است، بنابراین نمی‌توان انتظار بهبود بازار را داشت» اگرچه برخی از کارشناسان بر این اعتقادند که بازار خودروی جهان از سال ۲۰۱۰ میلادی به سلامت پیشین خود باز خواهد گشت.**
- انجمن خودروسازی ژاپن، تقاضای خودرو در سطح جهان را طی سنوات ۱۰-۲۰۰۵ به‌شرح زیر تبیین نموده است:

تقاضای جهانی خودرو در سال ۲۰۰۵ و پیش‌بینی سال ۲۰۱۰



منبع: *Japan Automotive Manufactures Accossiation*

۶- عوامل مؤثر بر تقاضای خودرو:

عوامل موثر بر تقاضای خودرو را در کلی‌ترین شکل خود می‌توان شامل متغیرهایی از قبیل جمعیت و خودروهای موجود در هر کشور، درآمد سرانه، توسعه جاده‌ها، میزان خطوط ریلی، میزان توانایی ساختارهای مالی واحدهای تولید و فروش خودرو، تغییرات هزینه سوخت، عمر قانونی جایگزینی خودروها و فرهنگ استقرار یافته در هر کشور و نهایتاً سیاست‌های متخذه در ارتباط با فرآیندهای تولید، تغیرات نوع تولید، فروش و بازاریابی و ... دانست.

۶-۱- عوامل موثر بر سرانه مالکیت خودرو (جمعیت، خودروهای موجود) :

از جمله عوامل موثر بر تقاضای بالقوه خودرو در هر کشوری، سرانه مالکیت خودرو در آن کشور در مقایسه با سرانه ایده‌آل یا مورد انتظار در چارچوب سایر متغیرهای ناشی از شرایط اقتصادی و اجتماعی آن کشور می‌باشد. با توجه به اینکه در راستای تحلیل عامل مذکور ناگزیر از شناخت عوامل اثرگذار و تشکیل دهنده آن می‌باشیم در این بخش از گزارش ابتدا به طور خلاصه سرانه مالکیت خودرو در سطح کشورهای مختلف جهان با یکدیگر مقایسه گردیده و سپس به بررسی عوامل تشکیل دهنده آن شامل «جمعیت»، «تعداد خودروی موجود» و «سطح درآمد سرانه» در کشورهای مختلف می‌پردازیم:

۶-۱-۱- سرانه مالکیت خودروی سواری:

- براساس آمار موجود در سال ۲۰۰۶ میلادی حدود ۶۶۸ میلیون خودروی سواری[۶۱] در جهان در حال تردد بوده‌اند. اگر تعداد خودروهای سواری تولید شده[۶۲] در سال ۲۰۰۷ به این رقم افزوده شود، کل خودروهای سواری در حال تردد جهان در سال ۲۰۰۷ (بدون در نظر گرفتن خروج خودروهای فرسوده) بیش از ۷۲۱ میلیون دستگاه بوده

---

۶۱ Passenger Cars

۶۲ OICA

است. به این ترتیب با توجه به جمعیت ۶,۶۲۵ میلیون نفری جهان[۶۳] در میانه سال ۲۰۰۷ (به عنوان آخرین دوران اوج بازار و ابتدای سقوط آن)، سرانه خودروهای سواری در حال تردد در جهان به رقمی متجاوز از ۱۰۹ دستگاه به ازای هر هزار نفر جمعیت می‌رسید ضمن‌اینکه انجمن خودروسازان ژاپن، سرانه خودروی سواری در سال ۲۰۰۶ را حدود ۱۰۱ خودرو به ازای هر هزار نفر در سطح جهان اعلام نموده است.

تغییرات سرانه مالکیت خودروی سواری برای هر هزار نفر
جمعیت طی سنوات ۲۰۰۶-۲۰۰۱

منبع: فدراسیون جهانی راهها

کشور	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶
استرالیا	*	*	۵۲۴	۵۳۱	۵۴۲	*
اتریش	۵۲۰	۴۹۳	۴۹۹	۵۰۳	*	۵۰۷
بحرین	۲۶۰	۳۲۱	۳۲۵	*	*	*
بلژیک	۴۶۱	۴۶۷	۴۶۵	۴۶۸	*	۴۷۴
برزیل	*	*	۱۳۱	۱۳۶	*	*
بلغارستان	۲۶۴	۲۸۶	۲۹۵	۳۱۴	*	*
کانادا	۵۴۹	۵۵۹	۵۶۱	*	*	*
چین	*	۸	۱۰	۱۲	۱۵	۱۸
هنگ کنگ	*	*	۵۲	۵۳	*	۵۲
فنلاند	۴۱۴	۴۱۹	۴۳۳	۴۴۶	۴۶۰	۴۷۰
فرانسه	۴۸۵	۴۸۹	۴۹۲	۴۹۴	۴۹۴	۴۹۶
آلمان	۵۳۹	۵۴۱	۵۴۱	۵۴۶	۵۵۰	۵۶۵
یونان	۳۱۲	۳۳۱	۳۴۸	۳۶۸	۳۸۸	۴۰۹
ایران	۱۹	۲۴	*	*	*	*
ایتالیا	۵۷۶	۵۸۴	*	۵۹۰	۵۹۵	*
ژاپن	۴۲۱	۴۲۸	۴۳۳	۴۴۱	*	*
قزاقستان	۷۱	۷۲	۷۷	۸۰	۹۳	۱۱۴
کره جنوبی	۱۸۸	۲۰۵	۲۱۵	۲۲۱	۲۳۰	۲۴۰
کویت	*	*	۳۳۰	۳۴۹	*	*
زلاندنو	*	۶۱۳	۵۷۴	۵۹۱	۶۰۷	۶۰۹
نروژ	۴۱۵	۴۱۹	۴۲۲	۴۳۱	۴۳۹	*
عمان	۱۴۵	۱۵۶	*	*	*	*
پاکستان	۸	۷	*	۱۰	*	*
لهستان	*	۲۸۸	۲۹۴	۳۱۴	۳۲۳	۳۵۱
قطر	۳۳۲	۳۳۵	*	*	*	*

۶۳ PRB

تغییرات سرانه مالکیت خودروی سواری برای هر هزار نفر
جمعیت طی سنوات ۲۰۰۶–۲۰۰۱

منبع: فدراسیون جهانی راهها

کشور	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶
رومانی	۱۴۶	*	۱۴۲	۱۴۹	۱۵۶	*
روسیه	*	۱۵۶	۱۶۱	*	*	۱۸۸
عربستان	۳۸۳	۳۹۷	۴۰۷	۴۱۵	*	*
سنگاپور	۹۸	۹۷	۹۷	۹۹	۱۰۱	۱۰۵
اسلوواکی	۲۴۰	۲۴۷	۲۵۲	۲۲۲	*	۲۴۷
اسلونی	۴۴۷	۴۵۲	۴۶۰	۴۷۰	۴۸۲	۴۹۳
آفریقای جنوبی	۸۷	۹۲	*	۹۳	۹۸	۱۰۳
اسپانیا	۴۴۶	۴۵۴	۴۴۵	*	*	*
سوئد	۴۵۲	۴۵۳	۴۵۵	۴۵۸	۴۶۰	۴۶۲
سوئیس	۵۰۲	۵۰۸	۵۱۲	۵۱۶	۵۲۰	۵۲۰
ترکیه	۶۶	۶۶	۶۶	۷۵	۸۰	۸۴
اکراین	۱۰۹	۱۱۲	۱۱۶	۱۱۵	۱۱۸	*
امارات متحده عربی	۲۲۸	*	*	*	*	*
انگلستان	۴۳۳	۴۴۶	۴۴۰	۴۵۱	۴۵۷	*
ایالات متحده	۴۸۲	*	۴۶۷	۴۶۵	۴۶۱	*

توضیحات جدول:

* : فدراسیون جهانی راه، ارقامی در این رابطه ارائه نکرده است

۶-۱-۲- سرانه مالکیت خودرو (سواری و تجاری):

- براساس آمارهای موجود در سال ۲۰۰۶، موجودی خودروی جهان در حدود ۹۲۱ میلیون دستگاه[۶۴] بوده است، اگر تعداد کل خودروهای سواری و تجاری تولید شده[۶۵] در سال ۲۰۰۷ به این رقم افزوده شود، کل خودروهای سواری و تجاری در حال تردد جهان در سال ۲۰۰۷ (بدون در نظر گرفتن خروج خودروهای فرسوده) به بیش از ۹۹۴ میلیون دستگاه افزایش خواهد یافت. با توجه به جمعیت جهان در میانه سال ۲۰۰۷ به میزان ۶,۶۲۵ میلیون نفر، می‌توان ادعا کرد که به ازای هر هزار نفر، حدود ۱۵۰ خودرو (تجاری و سواری)

۶۴ آمار انجمن خودروسازی ژاپن

۶۵ OICA

وجود داشته است ضمن‌اینکه انجمن خودروسازان ژاپن، سرانه مجموع خودروهای سواری و تجاری در سال ۲۰۰۶ را حدود ۱۳۹ خودرو به ازاء هر هزار نفر در سطح جهان اعلام نموده است.

تعداد خودرو (سواری و تجاری) به ازای هر ۱۰۰۰ نفر در سال ۲۰۰۶

MOTOR VEHICLE DENSITY—INTERNATIONAL COMPARISONS (at end of 2006)

In vehicle units — x 1 person

Country	No. of Motor Vehicles per 1,000 Inhabitants (Total Motor Vehicles / Passenger Cars)	No. of Persons per Motor Vehicle (No. of Persons per Passenger Car)
U.S.A.	815 / 451	1.2 (2.2)
Italy	682 / 604	1.5 (1.7)
Australia	674 / 543	1.5 (1.8)
Germany	604 / 565	1.7 (1.8)
Canada	600 / 380	1.7 (2.6)
France	590 / 496	1.7 (2.0)
Japan	594 / 450	1.7 (2.2)
UK	580 / 512	1.7 (2.0)
Switzerland	569 / 521	1.8 (1.9)
Austria	553 / 508	1.8 (2.0)
Belgium	538 / 469	1.9 (2.1)
World Average	139 / 101	7.2 (9.9)

Sources: VDA, SMMT, Ward's; for Japan, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Gendai Advanced Studies Research Organization; for population data, OECD

منبع: *Japan Automotive Manufactures Accossiation*

- انجمن خودروسازان ژاپن، در چارچوب بررسی مقایسه‌ای میان سرانه خودرو(سواری و تجاری) در تعدادی از کشورهای پیشرفته و در حال توسعه، **رشد سریع جمعیت در مناطق در حال توسعه و سرانه پایین خودرو را از جمله مهمترین عوامل بالقوه در رشد تقاضای خودرو در این مناطق تلقی نموده‌است.**

۶-۱-۳- عوامل تشکیل دهنده سرانه خودرو:

الف) جمعیت:

عامل جمعیت اگرچه در صورت افزایش موجب کاهش سرانه خودرو و نهایتاً افزایش تقاضا برای خرید خودرو فارغ از نوع تولید آن می‌گردد که تابعی از میزان متوسط درآمد سرانه جمعیت هر کشور است ولیکن در صورت کاهش جمعیت نمی‌توان کاهشی مستمر و تدریجی برای عمر عرفی خودروها تصور نمود، به این دلیل بسیاری از خودروسازان عمده کشورهای پیشرفته به ویژه در اروپای غربی و ژاپن، به دلیل رشد منفی و یا ناچیز جمعیت به بازارهای بین‌المللی روی آورده‌اند.

اطلاعات جمعیتی در مناطق و کشورهای جهان در میانه[۶۶] سال ۲۰۰۸

DEMOGRAPHIC DATA AND ESTIMATES FOR THE COUNTRIES AND REGIONS OF THE WORLD

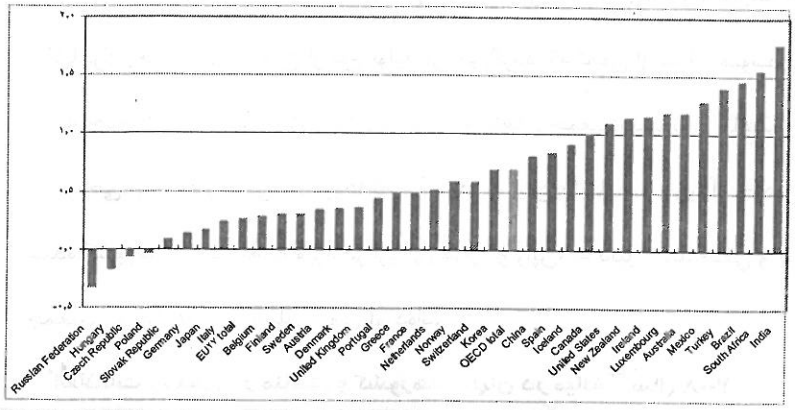
	Population mid-2008 (millions)	Births per 1,000 Population	Deaths per 1,000 Population	Rate of Natural Increase (%)	Net Migration Rate per 1,000 Population	Projected Population (millions) mid-2025	Projected Population (millions) mid-2050	Projected Population Change 2008–2050 (%)	Infant Mortality Rate*	A Woman's Lifetime Risk of Dying From Maternal Causes, 1 in:	Total Fertility Rate*
WORLD	6,705	21	8	1.2	—	8,000	9,352	39	40	92	2.6
EUROPE	736	11	11	-0.0	3	726	685	-7	6	9,400	1.5
NORTHERN AMERICA	338	14	8	0.6	4	393	480	42	7	6,000	2.1
Canada	33.3	11	7	0.3	7	37.6	41.9	26	5.4	11,000	1.6
United States	304.5	14	8	0.6	3	355.7	438.2	44	6.6	4,600	2.1
SOUTH CENTRAL ASIA	1,689	25	8	1.7	-0	2,089	2,605	55	61	61	3.0
Afghanistan	32.7	47	21	2.6	0	50.3	81.9	150	163	8	6.8
Bangladesh	142.3	24	7	1.7	-1	180.1	215.1	46	52	51	2.7
Bhutan	0.7	30	7	2.3	1	0.9	1.0	45	40	55	3.6
India	1,149.3	24	8	1.6	0	1,402.7	1,755.2	53	57	70	2.8
Iran	77.2	20	5	1.4	-1	88.0	100.2	30	32	300	2.1
Kazakhstan	15.7	21	10	1.0	1	17.1	17.4	11	29	260	2.5
Kyrgyzstan	5.2	24	7	1.6	-10	6.5	8.1	54	50	240	2.8
Maldives	0.3	19	4	1.6	6	0.4	0.5	73	16	200	2.2
Nepal	27.0	29	9	2.1	-1	36.5	48.7	81	48	31	3.1
Pakistan	172.8	31	6	2.2	-1	228.9	295.2	71	75	74	4.1
Sri Lanka	20.3	19	7	1.2	-2	23.2	25.4	25	15	850	2.4
Tajikistan	7.3	27	5	2.2	-2	9.5	11.5	57	65	160	3.3
Turkmenistan	5.2	24	6	1.7	-3	6.5	7.6	47	74	290	2.9
Uzbekistan	27.2	24	7	1.7	-2	33.3	37.6	38	48	1,400	2.7
EAST ASIA	1,558	12	7	0.5	-0	1,705	1,633	5	21	1,200	1.6
China	1,324.7	12	7	0.5	-0	1,476.0	1,437.0	8	23	1,300	1.6
China, Hong Kong SAR[1]	7.0	10	6	0.5	3	8.0	8.6	26	1.6	—	1.0
China, Macao SAR[1]	0.6	9	3	0.6	41	0.6	0.6	5	2	—	1.0
Japan	127.7	9	9	-0.0	0	119.3	95.2	-25	2.5	11,600	1.3
Korea, North	23.5	16	7	0.9	0	25.8	26.4	12	21	140	2.0
Korea, South	48.6	10	5	0.5	1	49.1	42.3	-13	4	6,100	1.3
Mongolia	2.7	21	6	1.5	0	3.3	3.6	45	41	840	2.3
Taiwan	23.0	9	6	0.3	1	23.1	19.9	-18	4.6	—	1.1
WESTERN EUROPE	188	10	9	0.1	1	191	187	-0	4	11,000	1.6
Austria	8.4	9	9	0.0	4	8.8	9.5	14	3.7	21,500	1.4
Belgium	10.7	12	10	0.2	5	10.8	11.0	2	3.7	7,800	1.7
France	62.0	13	8	0.4	1	66.1	70.0	13	3.6	6,900	2.0
Germany	82.2	8	10	-0.2	1	79.6	71.4	-13	3.9	19,200	1.3
Liechtenstein	0.04	10	6	0.4	3	0.04	0.04	17	2.6	—	1.4
Luxembourg	0.5	11	8	0.3	12	0.5	0.6	29	4.4	5,000	1.6
Monaco	0.03	25	16	0.9	8	0.04	0.04	9	—	—	—
Netherlands	16.4	11	8	0.3	1	16.9	16.8	2	4.1	10,200	1.7
Switzerland	7.6	10	8	0.2	1	8.1	8.1	6	4.0	13,300	1.5

منبع: ۲۰۰۸ World Population DataSheet, Population Reference Bureau

۶۶ Mid-۲۰۰۸

میانگین رشد سالیانه جمعیت به درصد

طی سنوات ۲۰۰۶-۱۹۹۳ (و یا سنوات آتی در صورت وجود اطلاعات)



OECD Factbook ۲۰۰۸: Economic, Environmental and Social Statistics - ISBN ٤-٠٤٥٤-٦٤-٩٢

ب) تعداد خودروی موجود:

با توجه به آمار ارائه شده حدود ۵۷ درصد از خودروهای موجود جهان در دو منطقه اروپا و آمریکای شمالی تردد می‌کنند و این در حالی است که در سال ۲۰۰۸ تنها ۱۶ درصد[۶۷] از جمعیت جهان در این مناطق سکونت داشته‌اند.

---

۶۷ اطلاعات جمعیت با استفاده از آمار PRB تهیه شده است.

میزان موجودی خودرو در سطح جهان در پایان سال ۲۰۰۶ (ارقام به دستگاه خودرو)

● MOTOR VEHICLES IN USE WORLDWIDE (at end of 2006)

In vehicle units

Country	Passenger Cars	Commercial Vehicles	Total
Germany	46,569,657	3,172,042	49,741,699
Italy	35,297,600	4,579,600	39,877,200
France	30,423,900	6,264,050	36,687,950
UK	30,994,746	4,144,686	35,139,432
Spain	20,908,700	5,146,714	26,055,414
Netherlands	7,413,000	1,070,000	8,483,000
Belgium	4,944,500	734,300	5,678,800
Austria	4,204,969	373,620	4,578,589
Sweden	4,202,463	493,437	4,695,900
Poland	13,384,229	2,329,790	15,714,019
Switzerland	3,899,917	360,465	4,260,382
Turkey	6,140,992	2,938,500	9,079,492
Russia	26,800,000	5,890,000	32,690,000
U.S.A.	135,046,706	108,975,048	244,021,754
Canada	12,401,900	7,178,300	19,580,200
Brazil	19,446,000	4,823,200	24,269,200
Mexico	15,566,300	7,912,200	23,478,500
Argentina	5,700,000	1,524,000	7,224,000
Japan	57,521,043	18,338,025	75,859,068
China	26,195,700	9,863,000	36,058,700
South Korea	11,607,000	4,288,400	15,895,400
India	11,725,000	5,142,000	16,867,000
Thailand	3,799,163	5,022,420	8,821,583
Indonesia	4,050,300	2,934,500	6,984,800
Australia	11,188,880	2,706,747	13,895,627
South Africa	4,850,000	2,330,000	7,180,000
Other	114,428,628	34,592,791	149,021,419
Grand Totals	668,711,293	253,127,835	921,839,128

Sources: VDA, SMMT, Ward's; for Japan, *Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Gendai Advanced Studies Research Organization*

۶-۲- درآمد سرانه:

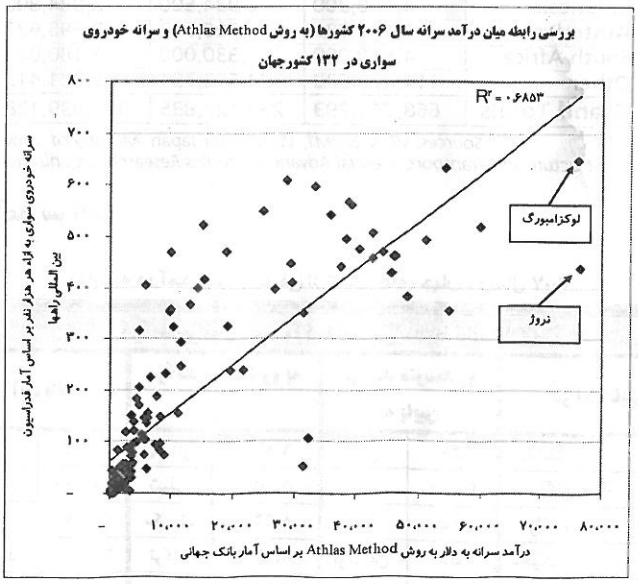
مقایسه درآمد سرانه برخی از کشورهای جهان درسال ۲۰۰۷

درآمد سرانه بر حسب (US$) (منبع World Bank)							
درآمد بالا		درآمد متوسط رو به بالا		درآمد متوسط رو به پایین		درآمد پایین	
کانادا	۳۹,۴۲۰	لهستان	۹,۸۴۰	ایران	۳,۴۷۰	پاکستان	۸۷۰
ژاپن	۳۷,۶۷۰	شیلی	۸,۳۵۰	تایلند	۳,۴۰۰	سنگال	۸۴۰
ایتالیا	۳۳,۵۴۰	مکزیک	۸,۳۴۰	اردن	۲,۸۵۰	زامبیا	۸۲۰
هنگ کنگ	۳۱,۶۱۰	ترکیه	۸,۰۲۰	اوکراین	۲,۵۵۰	تاجیکستان	۴۶۰
اسپانیا	۲۹,۴۵۰	روسیه	۷,۵۶۰	چین	۲,۳۶۰	نپال	۳۴۰

سطح درآمدی جامعه همواره تعیین‌کننده میزان و نوع کالا و خدماتی است که افراد آن جامعه خریداری می‌کنند و از آنجا که خودرو جزء کالاهای لوکس به‌حساب می‌آید و دارای کشش درآمدی بیش از یک واحد می‌باشد، کشورها برای تعیین و پیش‌بینی میزان تقاضای خودرو خود و همچنین نوع آنها ناگزیر از محاسبه درآمدسرانه می‌باشند. متوسط درآمد سرانه را می‌توان موثرترین عامل بر میزان، نوع و همچنین عمر عرفی خودروهای هر کشور تلقی نمود ضمن اینکه کشورها را بر اساس درآمد سرانه آنها به صورت زیر طبقه‌بندی می‌نمایند:

طبقه‌بندی کشورها بر اساس درآمد سرانه			
درآمد پایین	$۹۳۵	≤ درآمد سرانه	
درآمد متوسط رو به پایین	$۳,۷۰۵	≤ درآمد سرانه >	$۹۳۵
درآمد متوسط رو به بالا	$۱۱,۴۵۵	≤ درآمد سرانه >	$۳,۷۰۵
درآمد بالا		درآمد سرانه >	$۱۱,۴۵۵

نمودار به‌شرح زیر نمادی از وابستگی متقابل درآمد سرانه و سرانه خودروی سواری در ۱۳۲ کشور جهان می‌باشد:



منبع: آمار World Bank و فدراسیون بین‌المللی راهها،
تهیه شده توسط موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری

خاطر نشان می‌سازد که کاهش اطمینان افراد به اوضاع اقتصادی باعث می‌شود که خرید خودرو جزو اولویتهای افراد قرار نداشته باشد.

۶-۳- تغییرات قیمت سوخت و تاثیر آن بر تقاضای خودرو:

یکی از شاخصهای اصلی برای انتخاب خودرو در کشورهای پیشرفته، میزان مصرف سوخت آنها است که تاثیر شدیدی بر میزان تقاضا و در نتیجه قیمت خودرو دارد به‌گونه‌ایکه **معادله‌ای در دنیا وجود دارد مبنی بر اینکه هرچه قیمت بنزین افزایش یابد، قیمت خودرو (به خصوص خودروهای پر مصرف) کاهش پیدا می‌کند و این امر ناشی از آن است که از ۸۰ میلیون بشکه[۶۸] نفت مورد نیاز جهانی، به طور تقریبی ۴۰ میلیون بشکه آن روزانه توسط اتومبیل‌ها مصرف می‌شود.**

بررسی‌های انجام شده حاکی از آن است که در سال ۲۰۰۷، حدود ۸۰۶ میلیون خودرو و کامیون سبک بر جاده‌های سرتاسر جهان[۶۹] در حال حرکت بوده‌اند که این تعداد خودرو سالانه حدود ۲۶۰ میلیارد گالن[۷۰] بنزین و سوختهای دیزلی[۷۱] را می‌سوزاندند. [۱۱]

مقایسه سهم مصرف انرژی در بخش‌های صنعت و حمل و نقل
کشورهای توسعه یافته و کشورهای در حال توسعه

کشورهای توسعه یافته	
بخش‌های صنعت	۳۱ درصد
حمل و نقل	۳۰ درصد

کشورهای در حال توسعه	
بخش‌های صنعت	۳۵ درصد
حمل و نقل	۱۸ درصد

۶۸ هر بشکه نفت معادل ۱۵۹ لیتر و هر گالن بنزین معادل ۳,۷ لیتر می‌باشد. همچنین به طور میانگین طی فرآیند تولید ۱۶,۷ درصد نفت به بنزین تبدیل می‌شود به عبارت دیگر از هر بشکه نفت (۱۵۹ لیتر نفت) حدود ۷ گالن بنزین (۲۶,۵ لیتر) به دست می‌آید.

۶۹ تنها بیش از ۲۵۰ میلیون وسیله نقلیه در جاده‌های ایالات متحده وجود دارد.

۷۰ Gallon

۷۱ Diesel Fuel

بسیاری از کشورهای توسعه یافته اروپایی و آسیایی (نظیر کره جنوبی و ژاپن) برای تامین هزینه‌هایی نظیر ساخت جاده، برنامه‌های اجتماعی و ...، مالیات‌های سنگینی را بر مصرف سوخت وضع کرده‌اند. از آنجا که در چنین کشورهایی، هزینه‌های سوخت در طی دوران استفاده از خودرو مبلغ قابل توجهی (حتی مواقعی تا حدود یک سوم قیمت خودرو) را به خود اختصاص می‌دهد، **لذا میزان مصرف سوخت خودرو به صورت یک شاخص پراهمیت، خصوصاً برای طبقات متوسط و کم درآمد، جهت خرید خودرو در آمده است.**

۶-۴- جایگزینهای خودرو:

به طور کلی، می‌توان به وسائط حمل و نقل‌زمینی عمومی، وسائط حمل و نقل هوایی و ریلی، به عنوان جانشین‌های خودروهای سواری در سطح جهان اشاره نمود. ضمن اینکه به‌طور معمول، حمل و نقل هوایی، به علت هزینهٔ بالای آن، جزء اولویت‌های آخر حمل و نقل قرار می‌گیرد.

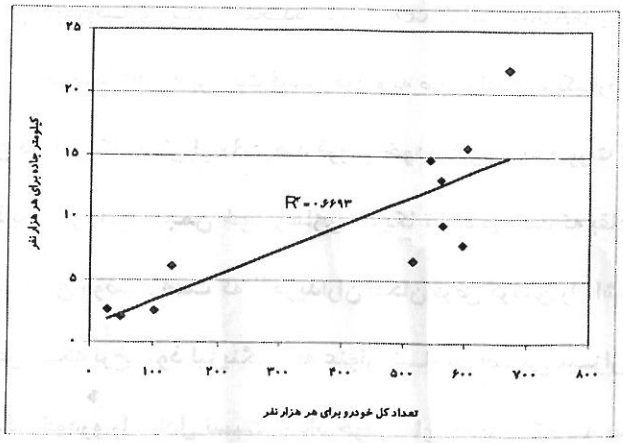
ضمن اینکه حمل و نقل در چارچوب استفاده از خطوط ریلی و دریایی را می‌توان به عنوان جانشین‌های اصلی خودروهای باری در سطح جهان دانست.

بدیهی است که تغییرات هزینه استفاده از کالاهای جایگزین با تغییرات تقاضا برای کالاهای اصلی رابطه مستقیم دارد. به‌طوریکه هرچه هزینه استفاده از وسایط نقلیه شخصی بیشتر باشد، به احتمال بیشتر مردم به سمت گزینه‌های جایگزین جا به جایی می‌روند. بدیهی است مفهوم فوق جهت حمل‌ونقل محموله‌های باری نیز مصداق خواهد داشت. به‌این دلیل تغییرات قیمت گازوئیل و بنزین (سوخت) نیز اثر زیادی بر تصمیمات مصرف‌کنندگان برای خرید وسایط نقلیه و یا جایگزینی آن با سایر گزینه‌های موجود دارد. در اوایل سال ۲۰۰۸، با افزایش شدید قیمت نفت، صنعت

خودروسازی در سطح جهان، از یک سو ترکیبی از فشار قیمتی هزینه مواد اولیه و تغییر رفتارهای خرید مصرف‌کنندگان را تجربه کردند. و از سوی دیگر با رقابت خارجی شدیدی از سوی بخش حمل و نقل عمومی مواجه شدند به صورتیکه مصرف‌کنندگان ناگزیر از مقایسه، هزینه استفاده از خودروی شخصی خود با هزینه استفاده از وسائل حمل و نقل عمومی گردیدند.

۶–۵–توسعه جاده‌ها:

نمودار رابطه بین کیلومتر جاده به ازاء هر هزار نفر و سرانه خودرو برای هر هزار نفر در یازده[۷۲] کشور جهان



نمودار فوق نمایانگر وجود یک رابطه مستقیم و معنا دار میان توسعه جاده‌ها و سرانه خودرو در کشورهای مختلف می‌باشد. به عبارت دیگر با گسترش برنامه‌های توسعه جاده در کشورهای مختلف، تقاضای خودرو روند رو به افزایشی را طی خواهد نمود.

۶–۶– میزان خطوط ریلی:

با توجه بر اثر انکار ناپذیر میزان خطوط ریلی از قبیل راه آهن و مترو بر جابه جایی کالا و مسافر، **تغییرات میزان خطوط فوق به ویژه با توجه به افزایش هزینه سوخت،**

---

۷۲ کشورهای مورد بررسی عبارتند از آمریکا، اتریش، آلمان، سوئیس، بلژیک، ترکیه، ایران، سوریه، چین، انگلیس و فرانسه

می‌تواند بر تقاضای موثر بر خودرو جهت تحقق جابه‌جایی‌های فوق بسیار موثر تلقی گردد به عبارت دیگر افزایش خطوط ریلی عامل کاهش تقاضای خودرو در این حوزه تلقی می‌گردد.

۶-۷- واحدهای مالی فروشنده خودرو (شرکتهای لیزینگ خودرو):

خرید اتومبیل همانند خرید خانه، یکی از خریدهای بزرگ و عمده هر خانوار به‌شمار می‌رود. در ایالات متحده آمریکا، میانگین قیمت یک خودروی نو، بیش از ۲۶,۰۰۰ دلار است که حدود چهل درصد درآمد سالانه یک خانواده متوسط (که برابر با ۶۶,۰۰۰ دلار است)می‌باشد. (انجمن خودروسازی ایالات متحده آمریکا، «Auto Alliance») با توجه به چنین شرایطی، خانوارها قادر به پرداخت قیمت خودرو به صورت نقدی و یکباره نمی‌باشند. **هم اکنون در آمریکا، بیش از ۹۰ درصد فروش خودروهای نو به صورت اعتباری صورت می‌پذیرد. در واقع، انجمن خودروسازی آمریکا تاکید می‌کند که بقای خودروسازان منوط به این موضوع است که "خریداران امکان قرض گرفتن را داشته باشند."**

با فرض اینکه نرخ نفوذ لیزینگ[۷۳] به عنوان شاخص اصلی میزان فعالیت موثر لیزینگ خودرو را معادل نسبت تعداد خودروهای جدیدی که به صورت لیزینگ معامله شده به تعداد کل خودروهای جدیدی که به صورت خرده‌فروشی معامله شده باشند تلقی نمائیم، براساس بررسیهای انجام شده مرکز تحقیقات و بازاریابی CNW، نرخ فوق طی سنوات ۲۰۰۲-۱۹۹۷ به بالاترین حد خود معادل ۳۱,۵ درصد در بازار آمریکا رسیده بود.

---

۷۳ Lease Penetration Rate

از جمله دلایل دیگر کاهش فروش خودرو در سال ۲۰۰۸ که منجر به خروج بخش عظیمی از مشتریان از بازار خودروهای جدید گردیده را می‌توان کاهش اعتبارات و فروش لیزینگ به دلیل بحران مالی جهانی دانست.

روزنامه نیویورک تایمز اظهار داشته که در سال ۲۰۰۸ تنها حدود ۶۳ درصد از درخواستهای وام خودرو مورد تایید شرکت‌های تامین مالی قرار گرفته، در حالیکه این درصد در سال قبل (۲۰۰۷) نزدیک به ۸۳ درصد بوده است. همچنین در سال ۲۰۰۸، میزان عدم پرداخت اقساط وام در سررسید آن افزایش یافته، به‌طوریکه بیش از ۲۵ میلیارد دلار از اقساط وام خودرو در این سال در سررسید پرداخت نگردید.

آمار مربوط به «نرخ نفوذ لیزینگ» و «وسایط نقلیه فروش رفته به صورت لیزینگ» در ایالات متحده طی سنوات ۲۰۰۷-۱۹۹۷

سال	تعداد خودروهای فروش رفته به صورت لیزینگ (میلیون دستگاه)	نرخ نفوذ لیزینگ (درصد)
۱۹۹۷	۳,۲	۲۹,۳
۱۹۹۸	۳,۴	۳۱,۵
۱۹۹۹	۳,۷	۲۹,۱
۲۰۰۰	۳,۵	۲۸,۷
۲۰۰۱	۲,۷	۲۹,۲
۲۰۰۲	۲,۵	۳۱,۵
۲۰۰۳	۲,۰	*
۲۰۰۴	۲,۱	*
۲۰۰۵	۲,۴	*
۲۰۰۶	۲,۷	*
۲۰۰۷	۲,۸	*

توضیحات جدول:

*: اطلاعات مربوطه موجود نمی‌باشد.

منابع مورد استفاده:

Ward's Automotive Yearbook ۲۰۰۸,
U.S. Department of Energy

۶-۸- عمر خودرو:

عمر مفید خودرو از جمله عوامل موثر بر تقاضای «جایگزینی خودرو» می‌باشد به‌گونه‌ایکه هرچه عمر مفید خودروهای موجود بیشتر شود، نرخ جایگزینی خودروها نیز کمتر خواهد شد. عمر مفید از چند دیدگاه قابل بررسی و طبقه‌بندی می‌باشد:

۶-۸-۱- عمر مفید مهندسی :

عمر مفید مهندسی، عمری است که طراحان برای خودرو در نظر می‌گیرند.

۶-۸-۲- عمر مفید عرفی:

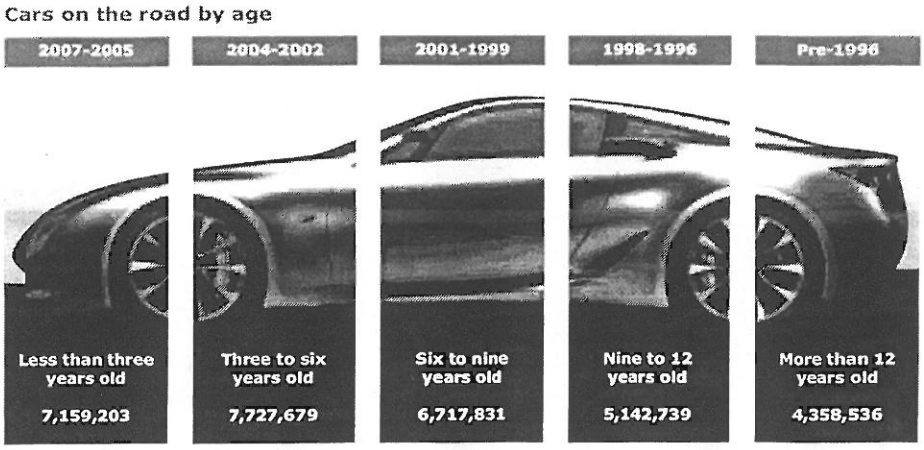
عمر مفید مبتنی بر عرف جامعه، در چارچوب متوسط درآمد سرانه آن جامعه نمایانگر عمری است که منعکس‌کننده دیدگاه اجتماعی مردم در رابطه با این موضوع است.

- **رابطه عمر مفید خودرو و تقاضای خودرو به گونه‌ای بوده است که با وقوع بحران اقتصادی در آمریکا، طی سال ۲۰۰۸ افراد به طور متوسط خودروی خود را ۴ ماه بیشتر از سال قبل نگهداری کرده‌اند.**

۶-۸-۳- عمر مفید قانونی:

عمر مفید قانونی توسط دولت‌ها تنظیم و اعمال می‌شود که اولاً در صورت عدم رعایت آن، مالیات‌های سنگین به خودروهای در حال تردد خارج از ضوابط قانونی تعلق می‌گیرد. ثانیاً با تعیین عمر قانونی مشخص خواهد شد که چه تعداد خودرو به‌عنوان قدیمی و فرسوده محسوب می‌شوند و باید از رده خارج شوند.

خودروهای موجود در جاده‌های انگلستان در سال ۲۰۰۷ به تفکیک عمر خودرو



منبع: کتاب صنعت خودرو (۲۰۰۸)، انجمن SMMT، انگلستان

مطابق با شکل بالا، در سال ۲۰۰۷ تعداد ۳۱,۱۰۵,۹۸۸ خودرو در کشور انگلستان موجود بوده است، که از این تعداد ۱۴٪ دارای عمری بیش از ۱۲ سال و ۴۸ درصد آنها دارای عمری کمتر از شش سال می‌باشند.

۷- تجارت جهانی خودرو :

شاخص تراز تجاری یکی از شاخص‌های اصلی تحلیل تجارت جهانی است، بدین ترتیب برای تحلیل موقعیت تجاری کشورهای اصلی حوزه صنعت خودرو، شاخص تراز تجاری آنها در این ارتباط و آمار صادرات و واردات خودروی آنها به عنوان تعیین کننده نوع استراتژی این کشورها در سال ۲۰۰۷ به شرح زیر ارائه گردیده است:

حجم صادرات و واردات خودرو در کشورهای منتخب

طی سال ۲۰۰۷ (ارقام به میلیارد دلار)

کشور	صادرات	واردات	تراز تجاری	نسبت صادرات به واردات
ژاپن	۱۵۸,۸	۱۵,۴	۱۴۳,۴	۱۰۳۱٪
اتحادیه اروپا (۲۷) کل	۶۳۵,۵	۵۴۳,۱	۹۲,۴	۱۱۷٪
اتحادیه اروپا (۲۷) به خارج از اروپا	۱۶۹,۳	۷۶,۸	۹۲,۵	۲۲۰٪
کره جنوبی	۴۹,۵	۰	۴۹,۵	۰٪
مکزیک	۴۵,۳	۳۰,۱	۱۵,۲	۱۵۰٪
تایلند	۱۲,۷	۰	۱۲,۷	۰٪
برزیل	۱۳,۵	۸,۶	۴,۹	۱۵۷٪
ترکیه	۱۵,۷	۱۲,۶	۳,۱	۱۲۵٪
چین	۲۳	۲۴	(۱)	۹۶٪
کانادا	۶۵,۸	۶۶,۸	(۱)	۹۹٪
روسیه	۳,۷	۳۲,۹	(۲۹,۲)	۱۱٪
آمریکا	۱۰۸,۸	۲۲۰,۸	(۱۱۲)	۴۹٪

منبع: www.WTO.org

مطابق مفاد جدول فوق، مجموعه کشورهای ژاپن، اتحادیه اروپا، کره جنوبی، مکزیک، تایلند برزیل و ترکیه در مجموعه کشورهای منتخب برای بررسی، دارای تراز مثبت در تجارت خودرو می‌باشند.

کشورهای اصلی حوزه تجارت جهانی خودرو

Table 1.27

Leading exporters and importers of automotive products, 2007

(Billion dollars and percentage)

	Value	Share in world exports/imports				Annual percentage change			
	2007	1980	1990	2000	2007	2006-07	2004	2005	2007
Exporters									
European Union (27)	605.5	-	-	49.6	53.7	12	3	9	18
extra-EU (27) exports	166.3	-	-	12.3	14.3	13	6	11	18
Japan	158.8	18.8	20.8	15.3	13.4	9	0	13	14
United States	108.6	11.9	10.2	11.7	9.2	7	13	11	14
Canada	65.8	6.9	8.9	10.5	5.6	1	5	-1	-1
Korea, Republic of	49.5	0.1	0.7	2.6	4.2	19	17	14	15
Mexico a	45.3	0.3	1.4	5.3	3.8	6	11	20	6
China a	23.0	0.0	0.1	0.3	1.9	47	59	45	60
Turkey b	15.7	0.0	0.0	0.3	1.3	40	16	25	33
Brazil	13.5	1.1	0.6	0.8	1.1	16	38	0	4
Thailand	12.7	0.0	0.0	0.4	1.1	27	44	24	28
United Arab Emirates b	7.8	-	0.0	0.2	0.7	32	0	30	36
Argentina	5.5	0.1	0.1	0.4	0.5	15	39	37	32
South Africa	5.4	0.1	0.1	0.3	0.5	18	18	14	8
Taipei, Chinese	4.1	-	0.3	0.4	0.3	9	2	1	6
Russian Federation b	3.7	-	-	0.2	0.3	21	17	30	24
Above 15	**1155.0**	-	-	**98.4**	**97.6**	-	-	-	-
Importers									
European Union (27)	543.1	-	-	41.3	45.6	12	3	10	18
extra-EU (27) imports	76.8	-	-	5.4	6.4	13	4	18	18
United States	220.8	20.3	24.7	28.7	18.5	4	4	7	0
Canada c	66.8	8.7	7.7	7.8	5.6	5	9	9	6
Russian Federation b, c	32.9	-	-	0.4	2.8	45	38	64	65
Mexico a, c	30.1	1.8	0.3	3.4	2.5	8	16	13	6
China a	24.0	0.6	0.8	0.6	2.0	32	6	37	29
Australia c	19.6	1.3	1.2	1.4	1.6	13	14	5	25
Japan	15.4	0.5	2.3	1.7	1.3	6	3	8	11
Turkey b	12.6	-	0.4	1.0	1.1	12	4	7	13
South Africa b, c	12.2	-	-	0.4	1.0	20	30	15	15
Saudi Arabia	12.0	2.7	0.9	0.6	1.0	18	35	6	15
Switzerland	10.0	1.8	1.0	1.0	0.8	7	2	4	13
United Arab Emirates b	8.7	0.4	0.3	0.4	0.7	20	7	20	11
Brazil	8.6	0.3	0.2	0.7	0.7	11	32	27	43
Ukraine	8.0	-	-	0.1	0.7	51	34	61	60
Above 15	**1024.8**	-	-	**89.7**	**86.0**	-	-	-	-

a Includes significant shipments through processing zones
b Includes Secretariat estimates
c Imports are valued f.o.b.

منبع : International Trade Statistics ۲۰۰۸
World Trade Organization

مطابق مفاد جدول فوق که نمایانگر حجم تجارت جهانی کشورهای اصلی صنعت خودرو در جهان می‌باشد، **اتحادیهٔ اروپا، صادرکنندهٔ اصلی در این صنعت محسوب می‌گردد و کشورهای ژاپن و ایالات متحده در رده‌های بعدی قرار دارند.** لازم به ذکر است که میزان صادرات سال ۲۰۰۷ میلادی کشورهای اتحادیهٔ اروپا در مجموع حدود ۱۴٫۳ درصد از کل تجارت جهانی در این صنعت می‌باشد ضمن اینکه ژاپن نیز در این سال حدود ۱۳٫۴ درصد کل تجارت جهان در این صنعت را به خود اختصاص داده که نسبت به سال‌های قبل نشان از روندی صعودی برای این کشور داشته است.

۷-۱- صادرات خودرو:

با توجه به **رشد منفی جمعیت بسیاری از کشورهای پیشرفته، مازاد عرضه خودرو نسبت به تقاضای بازار داخلی آنها اجتناب ناپذیر بوده لذا** صادرات برای استمرار فعالیت‌های اقتصادی صنایع خودروی آنها امری ضروری است.

با توجه به اینکه امروزه سیاست صادرات در صنعت خودرو به انتقال تکنولوژی تغییر کرده است، لذا بررسی صادرات خودرو توسط کشورها بدون در نظر گرفتن نقش سرمایه‌گذاری‌های انجام شده جهت انتقال تکنولوژی، از اهمیت مناسبی برخوردار نیست و مقایسه تولید آن کشورها نیز در مقایسه با حجم سرمایه‌گذاری آنها در بازارهای هدف از اهمیت کمتری برخوردار خواهد بود. نکته با اهمیت در این ارتباط ضرورت درک چگونگی تغییر مناطق سرمایه‌گذاری شرکت‌های عمده خودروسازی به سایر کشورها به منظور گسترش بازار هدف می‌باشد که در این ارتباط می‌توان به **سیاست‌های متخذه خودروسازان ژاپنی مبتنی بر سیاست "ساخت در محل فروش" اشاره نمود. به‌طوریکه خودروسازان ژاپنی با ادامهٔ سیاست ساخت در محل فروش، به سرمایه‌گذاری در تاسیس کارخانجات تولید و مونتاژ خودرو در ایالات متحدهٔ آمریکا و اروپا ادامه داده و کرهٔ جنوبی صادرات خودروی خود را افزایش داده است ضمن اینکه در سال‌های گذشته صنایع خودروسازی اروپای غربی و ژاپن از کاهش ارزش ارزهای داخلی خود در مقابل دلار نیز سود برده و در بازارهای بین‌المللی به طور فعالانه‌تری مشارکت نمودند.**

۷-۱-۱- مقایسه صادرات محصولات مرتبط با صنعت خودرو با دیگر محصولات:

میزان صادرات محصولات مختلف برخی از صنایع در سال ۲۰۰۶

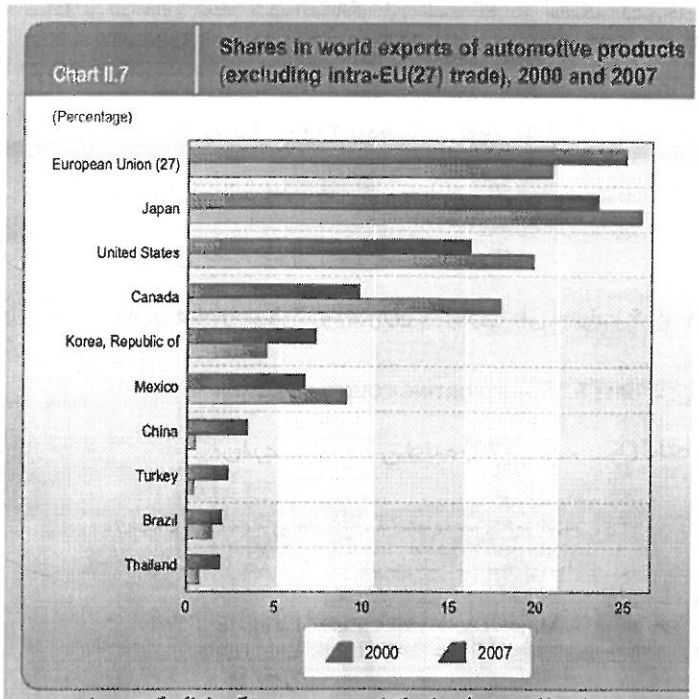
Products ranked by average 2005-2006 values SITC Revision 3 (3-digit level) / Produits classés d'après la moyenne des valeurs de 2005-2006 CTCI révision 3 (positions à 3 chiffres)		1995			2006			Growth rates (percentage) Taux d'accroissement (en pourcentage) 1995-2006	
		Value (millions of dollars) Valeur (millions de dollars)	% of the country grouping exports En % des exportations du groupe de pays	% of world product exports En % des exportations mondiales des produits	Value (millions of dollars) Valeur (millions de dollars)	% of the country grouping exports En % des exportations du groupe de pays	% of world product exports En % des exportations mondiales des produits	Value Valeur	Difference from world Différence par rapport au monde
	All commodity groups	**5 065 268**	**100.00**	**100.00**	**11 921 375**	**100.00**	**100.00**	**7.57**	..
333	Crude petroleum & bituminous oil	204 919	4.05	100.00	916 778	7.69	100.00	14.17	..
781	Passenger cars and race cars	232 456	4.59	100.00	529 962	4.45	100.00	7.72	..
334	Heavy petroleum & bituminous oil	92 078	1.82	100.00	461 585	3.87	100.00	14.55	..
776	Valves tubes, diodes, transistors	189 020	3.73	100.00	424 098	3.56	100.00	7.15	..
764	Telecommunicate equipment part nes	121 666	2.40	100.00	426 065	3.57	100.00	11.25	..
752	Computer equipment nes	131 913	2.60	100.00	298 861	2.51	100.00	6.47	..
784	Motor vehicle parts and accessories	112 773	2.23	100.00	256 981	2.16	100.00	7.67	..
542	Medicines including veterinary	45 350	0.90	100.00	236 868	1.99	100.00	17.21	..
759	Office equipment part & accessories	98 970	1.95	100.00	222 622	1.86	100.00	7.09	..
343	Natural gas, liquefied or not	34 754	0.69	100.00	194 666	1.63	100.00	15.76	..
778	Electrical machinery apparatus nes	80 376	1.59	100.00	166 556	1.40	100.00	6.76	..
772	Electrical circuit equipment	66 464	1.31	100.00	163 619	1.37	100.00	7.94	..

منبع: UNCTAD HANDBOOK OF STATISTICS ۲۰۰۸

با توجه به مفاد جدول فوق، محصولات مرتبط با صنعت خودرو از نظر میزان صادرات در جهان، از جمله کالاهای اصلی محسوب می‌گردد به گونه‌ای که پس از نفت خام و قیر، صادرات خودروهای سواری و مسابقه‌ای بیشترین ارزش صادرات سال ۲۰۰۶ میلادی **(حدود ۴,۴۵ درصد)** را به خود اختصاص داده‌اند و در **صورتیکه صادرات موتور خودرو و قطعات مربوطه نیز به آن اضافه شود، درصد مذکور به حدود ۶,۶۱ درصد خواهد رسید.**

۷-۱-۲- صادرات خودرو در مناطق مختلف جهان:

سهم صادرات تولیدکنندگان اصلی خودرو در جهان
(بدون احتساب صادرات در بین کشورهای اتحادیه اروپا)



نمودار مذکور، در انتهای کتاب به صورت رنگی ارائه گردیده است.

منبع : International Trade Statistics ۲۰۰۸

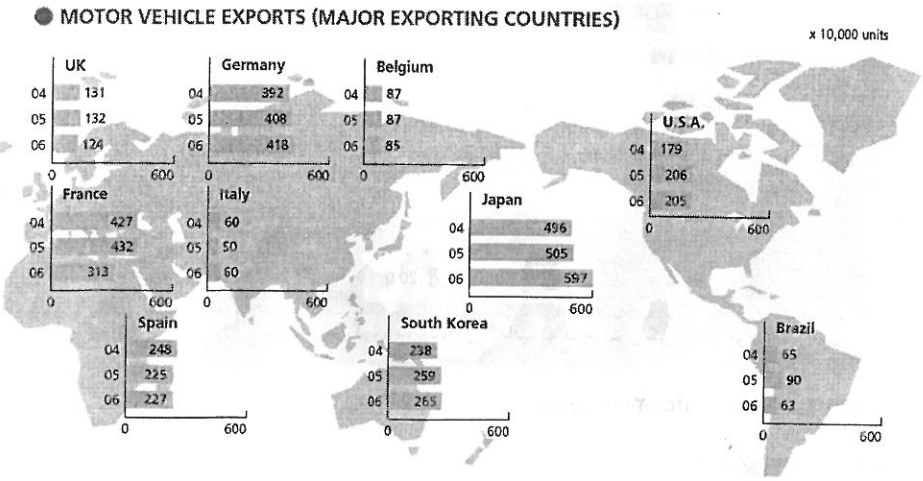
World Trade Organization

بر اساس آمار انتشار یافته توسط WTO (نمودار بالا) که سهم صادرات خودروی ۱۰ منطقه منتخب در سال ۲۰۰۷ میلادی را نشان می‌دهد، مناطق اروپا، ژاپن، آمریکا و کانادا به ترتیب با داشتن سهم ۲۴,۵، ۲۳، ۱۵,۷ و ۹,۵ درصد از صادرات جهان می‌توانند به عنوان عمده‌ترین صادرکنندگان خودروی جهان تلقی گردند ضمن اینکه طی سال ۲۰۰۷ **قارهٔ اروپا بیشترین میزان صادرات را داشته و** قارهٔ آسیا در رتبهٔ بعد قرار دارد. **نکتهٔ قابل توجه این است که ژاپن به تنهایی ۵۹,۹۴ درصد از کل صادرات آسیا را به**

خود اختصاص داده است که از کل صادرات این کشور تنها حدود ۸،۵ درصد آن مربوط به منطقه خاورمیانه بوده است.

ضمناً بررسی‌های انجام شده نمایانگر آن است که در حالیکه کشورهای اتحادیه اروپا، کره‌جنوبی، مکزیک، چین، ترکیه، برزیل و تایلند دارای افزایش رشد سهم صادرات خود در سال ۲۰۰۷ نسبت به سال ۲۰۰۰ بوده‌اند، در نقطه مقابل آنها شاهد کاهش رشد سهم صادراتی کشورهایی مانند ژاپن، آمریکا و کانادا می‌باشیم که شاید دلیل این امر افزایش صادرات کشورهایی مانند چین، ترکیه، مکزیک و ... باشد.

میزان صادرات خودرو (سواری و تجاری) طی سنوات ۲۰۰۶-۲۰۰۴



منبع: انجمن خودرو سازی ژاپن

براساس اطلاعات به دست آمده از نمودار بالا، می‌توان بیان داشت اگر چه در سال ۲۰۰۶ کشورهای ژاپن، فرانسه و آلمان از جمله کشورهای با میزان صادارات بالا بوده‌اند ولیکن میزان صادرات کشورهای ژاپن و آلمان در دورهٔ زمانی ۲۰۰۶-۲۰۰۴، با روندی صعودی و میزان صادرات فرانسه با روندی نزولی همراه بوده است.

تحلیل چگونگی تغییرات فوق برای کشورهای آلمان (از مجموعه اتحادیه اروپا) و ژاپن از مجموعه آسیا بشرح زیر تبیین گردیده است:

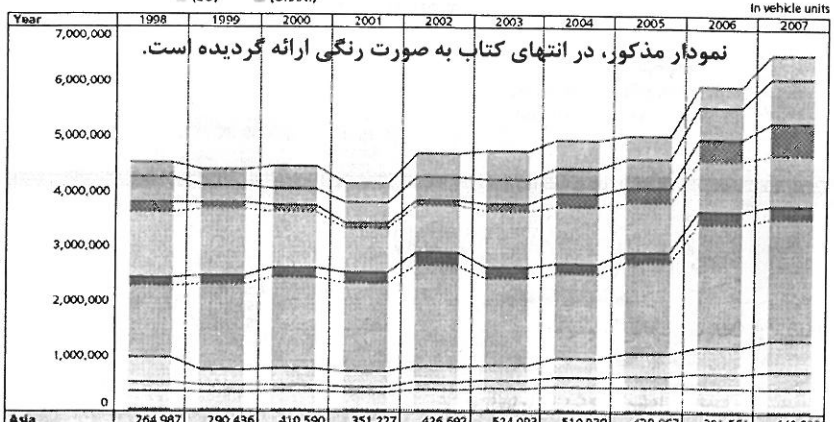
الف – صادرات خودرو در ژاپن:

میزان صادرات ژاپن به تفکیک مناطق مختلف در دورهٔ زمانی ۲۰۰۷-۱۹۹۸

● MOTOR VEHICLE EXPORT TRENDS (BY DESTINATION)

Asia | Middle East | Europe (EU) | North America (U.S.A.) | Latin America | Africa | Oceania | Other

In vehicle units



نمودار مذکور، در انتهای کتاب به صورت رنگی ارائه گردیده است.

Year	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Asia	264,987	290,436	410,590	351,227	426,692	524,093	510,939	420,067	381,561	440,920
Middle East	455,159	308,114	295,176	381,965	419,274	439,587	457,406	519,594	590,341	811,887
Europe	1,370,931	1,329,216	1,136,083	895,415	949,699	1,159,706	1,275,229	1,178,197	1,305,861	1,497,800
(EU)	1,189,922	1,208,336	1,017,801	810,087	864,794	1,019,058	1,036,127	895,728	921,837	919,421
North America	1,459,338	1,723,598	1,836,941	1,795,816	2,076,298	1,786,387	1,726,465	1,854,428	2,488,373	2,455,099
(U.S.A.)	1,313,583	1,556,419	1,669,047	1,606,998	1,841,637	1,594,157	1,559,607	1,662,939	2,261,552	2,215,452
Latin America	450,128	277,825	298,801	293,556	287,165	272,297	344,844	413,259	479,324	569,945
Africa	170,836	131,489	110,218	98,524	144,979	146,269	182,451	209,548	269,956	330,744
Oceania	347,194	337,288	357,739	341,808	385,455	418,202	448,671	447,922	441,912	434,268
Other	10,302	10,987	9,337	7,778	9,166	9,802	11,658	10,036	9,344	9,277
Total	4,528,875	4,408,953	4,454,885	4,166,089	4,698,728	4,756,343	4,957,663	5,053,061	5,966,672	6,549,940
Chg. (%)	99.5	97.4	101.0	93.5	112.8	101.2	104.2	101.9	118.1	109.8

Notes: 1. "Chg (%)" means change from the previous year (with the previous year's result indexed at 100). 2. The "North America" and "Europe" entries include the data for the United States and the European Union respectively.

In vehicle units

Subtotal	Chg. (%)	Buses: Large	Buses: Small	Buses: Subtotal	Buses: Chg. (%)	Total	Chg. (%)	Year
351,611	120.9	4,520	5,059	9,579	141.6	1,086,776	126.7	1970
833,672	95.3	6,407	10,247	16,654	104.3	2,677,612	102.3	1975
1,953,685	137.2	7,616	58,500	66,116	179.4	5,966,961	130.8	1980
2,238,104	108.0	6,249	59,357	65,606	116.7	6,730,472	110.2	1985
1,309,121	90.6	6,066	33,895	39,961	113.7	5,831,212	99.1	1990
849,859	82.8	8,028	36,706	44,734	60.8	3,790,809	85.0	1995
795,528	86.5	7,780	41,137	48,917	89.6	4,528,875	99.5	1998
613,113	77.1	6,079	32,301	38,380	78.5	4,408,953	97.4	1999
617,870	100.8	7,131	34,032	41,163	107.3	4,454,885	101.0	2000
552,891	89.5	9,578	34,903	44,481	108.1	4,166,089	93.5	2001
637,593	115.3	9,332	39,430	48,762	109.6	4,698,728	112.8	2002
630,254	98.8	8,279	37,312	45,591	93.5	4,756,343	101.2	2003
687,795	109.1	11,689	44,152	55,841	122.5	4,957,663	104.2	2004
611,956	89.0	9,953	67,984	77,937	139.6	5,053,061	101.9	2005
577,974	94.4	11,565	81,636	93,201	119.6	5,966,672	118.1	2006
616,446	106.7	13,868	107,663	121,531	130.4	6,549,940	109.8	2007

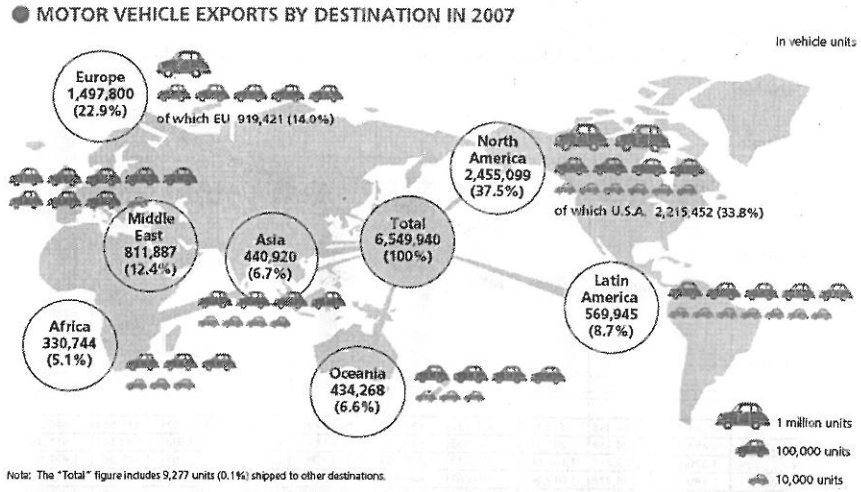
underlined; see page 53 for details. Vehicle type classification in this table differs somewhat from that used in Ministry of Finance export data. 2. Figures represent ex-factory shipments of motor vehicles 4. "Chg. (%)" means change from the previous year (with the previous year's result indexed at 100).

Source: Japan Automobile Manufacturers Association

نمودار بالا، میزان صادرات ژاپن به بخش‌های مختلف در دورهٔ زمانی ۲۰۰۷-۱۹۹۸ را به تفکیک مناطق مختلف نشان می‌دهد. بر اساس این نمودار می‌توان بیان داشت که به طور متوسط طی سنوات ۷-۲۰۰۵، صادرات ژاپن به آسیا روندی نسبتا ثابت و پایدار (ولی با

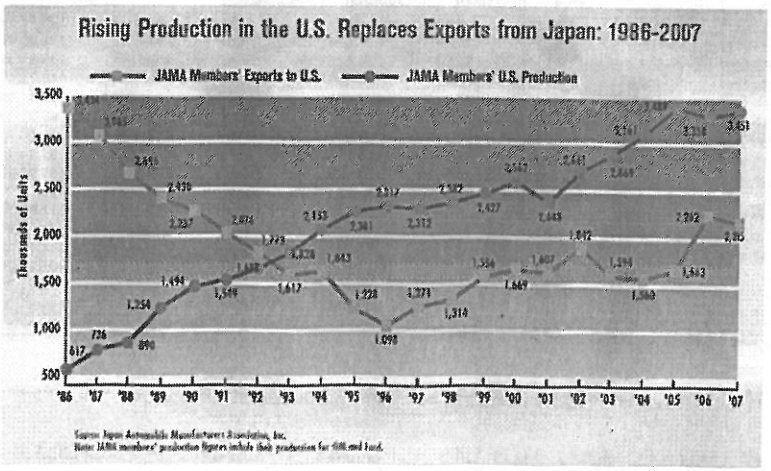
نوسان) را در بر داشته، درحالی‌که این روند برای مناطقی مثل اروپا و آمریکا صعودی بوده است.

صادرات ژاپن در سال ۲۰۰۷ به مناطق مختلف



خودروسازان ژاپنی با ادامه سیاست ساخت در محل فروش[۷۴]، به سرمایه‌گذاری در تاسیس کارخانجات تولید و مونتاژ خودرو در ایالات متحده آمریکا و اروپا ادامه داده‌اند.

روند رو به رشد تولید ژاپن در آمریکا و روند نزولی صادرات مستقیم

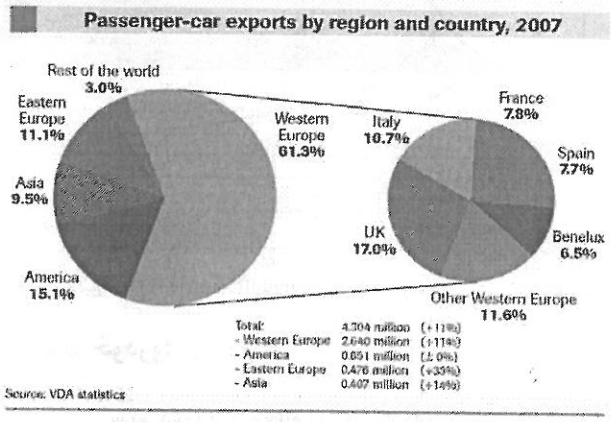


۷۴ Build Where You Sell

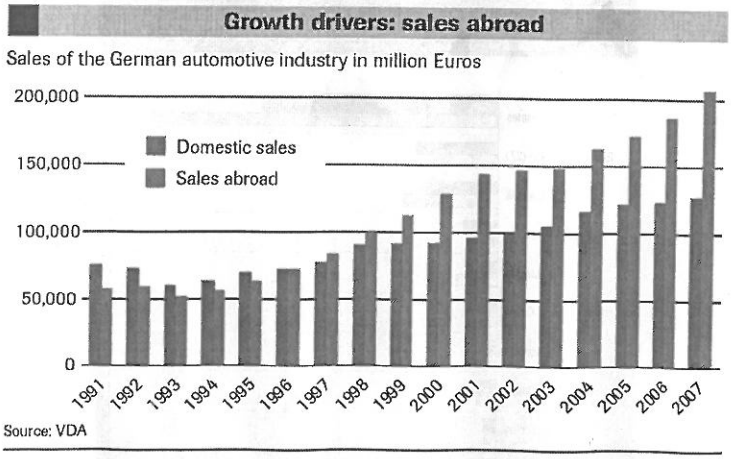
ب- صادرات خودرو در آلمان:

صادرات خودروی سواری در سال ۲۰۰۷ در کشور آلمان معادل ۴ میلیون و ۳۰۴ هزار دستگاه خودرو بوده است.

صادرات خودروی سواری در آلمان، به تفکیک مناطق

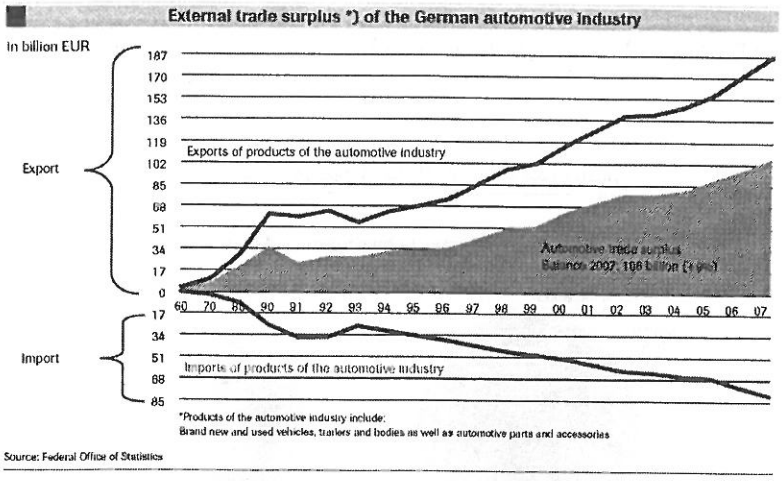


روند فروش داخلی و خارجی کشور آلمان طی سنوات ۲۰۰۷-۱۹۹۱



نمودار مذکور، در انتهای کتاب به صورت رنگی ارائه گردیده است.

روند تجارت خارجی صنعت خودروی کشور آلمان طی سنوات ۲۰۰۷-۱۹۶۰

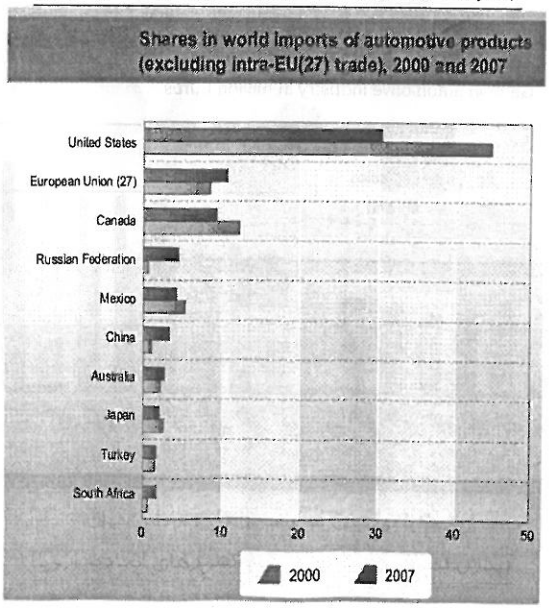


منبع: Auto Annual Report ۲۰۰۸, Verband der Automobilindustrie, VDA

۷-۲- واردات خودرو:

سهم کشورهای مختلف از کل واردات جهان

(بدون احتساب واردات در بین کشورهای اتحادیه اروپا)



منبع : International Trade Statistics ۲۰۰۸
World Trade Organization

نمودار مذکور، در انتهای کتاب به صورت رنگی ارائه گردیده است.

آمارهای مربوط به واردات خودرو در کشورهای منتخب حاکی از آن است که بیشترین حجم واردات خودرو طی سال ۲۰۰۷ مربوط به کشور آمریکا بوده‌است. اگرچه این میزان نسبت به سال ۲۰۰۰ کاهش یافته که به نظر می‌رسد یکی از دلایل اصلی چنین امری، ادامهٔ سیاست‌های ساخت در محل فروش و سرمایه‌گذاری در تأسیس کارخانجات تولید و مونتاژ خودرو در ایالات متحده بوده است که موجب اثرگذاری بر میزان تولیدات آن کشور گردید.

نکته قابل توجه دیگری که از نمودار قابل برداشت است، کاهش واردات کشورهایی مانند مکزیک و ژاپن در مقابل افزایش چشمگیر سهم وارداتی کشور روسیه طی سنوات ۷-۲۰۰۰ و همچنین حضور کشور ترکیه در این فهرست می‌باشد که این موضوع را می‌توان به عنوان یک فرصت محیطی برای خودروسازان منطقه (نظیر ایران) به شمار آورد.

میزان واردات خودرو توسط کشورهای مختلف ۱۹۹۰-۲۰۰۷

Table II.61

Imports of automotive products of selected economies, 1990-2007

(Billion dollars and percentage)

	Value					Share in economy's total merchandise imports	
	1990	2000	2004	2006	2007 a	2006	2007 a
Algeria	858	815	2244	2315	3400	6.7	12.5
Argentina	153	2805	4355	3514	7160	11.2	15.0
Australia b	3794	8550	15186	18690	19583	12.0	12.6
Bahrain	152	214	737	823	896	4.6	7.8
Bangladesh c d	77	191	749	833	928	2.2	5.0
Belarus	-	267	494	911	1336	3.4	4.7
Bolivarian Rep. of Venezuela	426	1451	3059	4656	7238	9.0	17.3
Brazil e	532	4154	4733	6007	8604	7.4	7.1
Canada b	24640	46276	57818	62912	65786	19.3	17.9
Chile	579	1507	3193	3054	4122	8.1	8.7
China f	1796	3798	13545	18560	24029	1.7	2.5
Colombia	416	590	1906	2879	3868	5.1	11.8
Croatia	..	831	1615	1878	2276	10.5	9.8
Ecuador	157	154	1153	1347	1300	4.9	9.6
Egypt	416	514	838	924	1089	3.7	4.0
Ethiopia	114	141	343	721	593	11.2	11.0
European Union (27) g	-	245244	418041	458959	543100	9.5	9.7
extra-EU (27) imports	-	32597	54945	64883	76646	3.8	3.9
Ghana d	..	331	681	760	..	11.1	12.0
Guatemala	117	481 i	779	874	934	10.0	8.8
Hong Kong, China	994	2195	2429	2304	2796	1.0	0.8
retained imports	886	1466	889	1116	1361	4.2	5.5
India	250	431	1234	1478	2196	0.8	1.0
Indonesia	1523	1870	3140	2481	2909	4.3	3.1
Iran, Islamic Rep. of d	...	770	1596	3036	4329	5.5	6.4
Japan	7327	9957	13169	13897	15306	2.6	2.5
Jordan	108	519	856	1001	977	11.3	7.2
Kazakhstan d	-	435	1557	2537	2733	6.6	8.4
Kenya	255	186	368	575	726	5.0	8.1
Korea, Republic of	909	1773	4096	5210	6684	1.1	1.9
Kuwait d	453	1141	2904	2576	3060	15.9	11.0
Lebanon b, d	..	535	864	944	1096	8.6	8.9
Malaysia f	1312	1833	3395	3221	3223	2.2	2.2
Mexico b f	933	20003	25151	28386	30094	11.5	10.7
Morocco f	317	471	1176	1415	2060	4.1	6.8
New Zealand	1012	1480	3449	2767	3431	10.6	11.1
Norway	1419	2597	5247	5953	7413	7.8	9.2
Oman	426	1109	2061	2723	..	21.6	24.7
Pakistan	390	324	1297	1544	1214	3.0	3.7
Panama	111	332	419	517	773	9.8	11.2
Peru	176	510	618	937	1432	6.9	7.1
Philippines b, d	537	974	1025	1142	1552	2.6	2.8
Qatar	202	406	1365	1027	..	12.6	6.2
Russian Federation b, d	-	2381	12199	20012	32934	5.3	14.7
Saudi Arabia	2839	3615	9843	10437	12024	12.6	13.3
Singapore	1416	2417 i	3620	3598	4025	1.6	1.5
retained imports d	1152	1828 i	1563	1563	1425	2.4	1.2
South Africa b, d	..	2401	9287	10616	12245	9.0	15.3
Sudan	..	155	891	1189	..	10.0	14.7
Switzerland	6048	6222	8323	8584	9969	7.5	6.2
Syrian Arab Republic	75	184 i	780	1018	..	4.6	6.9
Taipei, Chinese	2505	2576	3690	3058	2801	1.9	1.3
Thailand	2651	2084	4312	4231	4790	3.4	3.1
Tunisia	306	595	884	1015	1243	6.9	6.5
Turkey d	1177	5831	11573	11145	12642	10.7	7.4
Ukraine	-	446	3112	4096	8007	3.2	13.2
United Arab Emirates d	984	2384	6502	7825	6888	6.8	6.6
United States	76320	170185	205445	220221	220370	13.5	10.9
Viet Nam	..	264	1177	837	..	1.9	1.9

a Or nearest year.
b Importers are valued f.o.b.
c Figures refer to fiscal year.
d Includes significant exports into processing zones.
e Beginning 2006, imports are valued f.o.b.
f Includes significant imports into processing zones.
g See the Glossary for information on extra-EU (27) imports.

منبع : International Trade Statistics ۲۰۰۸

World Trade Organization

بررسی تعرفه واردات در برخی از کشورها و تاثیر فرمول سوئیسی[۷۵] بر آن

Overview of the effects of using the Swiss formula

Automotive Industry	Automobile tariff (8703) Applied customs tariff 2007	Automobile tariff (8703) Bound tariff rate 2001	Automobile tariff (8703) Unbound 2001 reference tariff rate ("base duty") plus mark-up	Post Doha Tariff (coefficient 8)	Post Doha Tariff (coefficient 19)	Post Doha Tariff (coefficient 23)	Difference between applied tariff and Doha reduction (at coeff 23)
		Based on example of 1.500 – 3.000 cc	Based on example of 1.500 – 3.000 cc				
Argentina	35	35			12.3	13.0	21.1
Brazil	35	35			12.3	13.9	21.1
China	25	25			10.8	12.0	13.0
India	60	Unbound	135		16.7	19.7	40.3
Indonesia	55	Unbound	100		16.0	18.7	36.3
Malaysia	30	Unbound	35–130		18.0	21.5	8.5
Philippines	30	Unbound	60		14.4	16.6	13.4
Thailand	80	80			15.4	17.9	62.1
EU	10	10		4.4			5.6
Japan	0	0		0			0
Canada	6.1	6.1		3.5			2.6
South Korea	8	8		4			4.0
USA	2.5	2.5		1.9			0.6

Sources: VDA, Market Access Data Base, WTO-Data
A guide to the Swiss formula:
Bound tariff rate (post Doha) = (base tariff x coefficient) / (base tariff + coefficient)

منبع: Auto Annual Report ۲۰۰۸, Verband der Automobilindustrie, VDA

۷–۳– تغییرات متوسط قیمت خودروهای صادراتی و وارداتی:

۷–۳–۱– تغییرات متوسط قیمت خودروهای صادراتی:

تغییرات متوسط قیمت خودروهای صادراتی کشورهای
آلمان، ژاپن و ایالات متحده آمریکا نسبت به سال پایه ۲۰۰۰

Table A30

Export prices of Germany, Japan and the United States by commodity group, 1997-2007

(Indices 2000=100)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Automotive products											
Germany	116	116	113	100	98	104	124	136	137	140	153
Japan	107	104	104	100	95	97	109	114	113	112	113
United States	98	98	99	100	100	101	101	102	103	104	105

منبع : International Trade Statistics ۲۰۰۸
World Trade Organization

---

۷۵ فرمول سوئیسی فرمولی است، که جهت کاهش و هماهنگ‌سازی نرخ تعرفه‌ها در تجارت جهانی طراحی شده است. اولین بار این فرمول در اجلاس دوحه توسط هیئت سوئیسی به سازمان تجارت جهانی ارائه شد و بسیاری از کشورها فشارهائی را برای استفاده از این فرمول به اعضای WTO اعمال نموده‌اند.

$$T_{new} = \frac{AT_{old}}{A + T_{old}}$$

نکتهٔ دیگری که حائز اهمیت است، این است که متوسط قیمت خودروهای صادراتی برای کشورهای مختلف، رقمی متفاوت است. به نظر می‌رسد که یکی از دلایل اصلی آن، نوع خودروهای صادراتی هر کشور باشد.

۷-۳-۲- تغییرات متوسط قیمت خودروهای وارداتی:

تغییرات متوسط قیمت خودروهای وارد شده توسط کشورهای آلمان، ژاپن و ایالات متحده آمریکا نسبت به سال پایه ۲۰۰۰

Table A31

Import prices of Germany, Japan and the United States by commodity group, 1997-2007

(Indexes 2000=100)

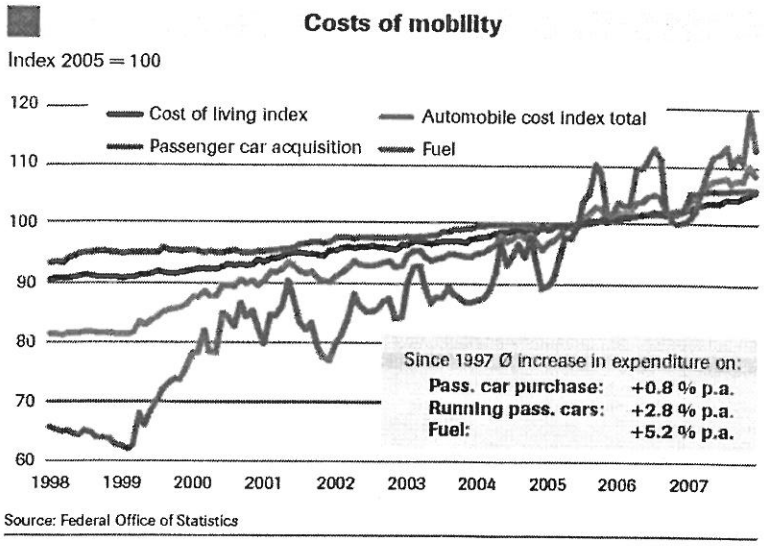
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Automotive products											
Germany	121	119	114	100	98	104	124	138	139	141	154
Japan	97	93	99	100	91	89	99	108	106	103	102
United States	98	99	100	100	100	100	101	103	104	104	105

منبع : International Trade Statistics ۲۰۰۸
World Trade Organization

مفاد جدول فوق نمایانگر آن است که متوسط قیمت خودروهای وارداتی برای کشورهای مختلف از قبیل آلمان، ژاپن و ایالات متحده رقمی متفاوت است که به نظر می‌رسد از دلایل این تفاوت قیمت‌ها، می‌توان به نوع و میزان خودروهای وارداتی کشورهای مختلف اشاره نمود.

۷–۴– تاثیر تغییرات هزینه سوخت بر هزینه حمل و نقل:

اثرات تغییرات هزینه سوخت بر قیمت خودرو و هزینه حمل و نقل



نمودار مذکور، در انتهای کتاب به صورت رنگی ارائه گردیده است.

همانطور که در نمودار بالا مشاهده می‌شود بیشترین تغییر هزینه طی سنوات ۲۰۰۷-۱۹۹۷ میلادی مربوط به سوخت و در نتیجه آن مربوط به هزینه‌های استفاده از وسایل نقلیه بوده در حالیکه هزینه‌های خرید خودرو در همان دوران تغییرات آهسته‌تری را طی نموده است. مشاهده می‌شود که رشد بالای قیمت سوخت در سالهای ۲۰۰۶ و ۲۰۰۷ ، افزایش چشمگیری را در هزینه‌های استفاده از خودرو ایجاد کرده است. به عبارت دیگر تغییرات هزینه حمل و نقل، همواره تاثیر بالایی از رویه تغییرات قیمت سوخت می‌پذیرد و بیشترین واکنش را نسبت به تغییر در هزینه‌های استفاده از اتومبیل دارد.

۸- آثار بحران مالی جهان بر صنعت خودرو:

با توجه به نقش تاثیرگذار بحران اقتصادی جهان بر صنعت خودروسازی در این بخش از گزارش بحران و اثرات آن بر صنعت خودروسازی مورد بررسی قرار می‌گیرد:

۸-۱- بحران مالی[۷۶]:

واژه بحران مالی به وضعیتی اطلاق می‌گردد که درصد قابل توجهی از ارزش برخی دارایی‌ها به صورتی غیرمنتظره کاهش یابد. سوابق تاریخی بیانگر این امر است که بسیاری از بحران‌های مالی ناشی از بحران در شبکه‌های بانکی بوده که نهایتاً به رکود اقتصادی و بحران‌های بیکاری و اجتماعی منجر گردیده‌است.

نخستین بحران بزرگ مالی در سال ۱۸۲۵ میلادی در انگلستان پدید آمد و سپس هر ۸ تا ۱۲ سال یکبار تکرار شد در سال ۱۹۲۹ بزرگترین رکود اقتصادی در سطح جهان[۷۷] تقریباً در بسیاری از کشورهای مختلف شروع و طی دهه ۱۹۳۰ و اوایل دهه ۱۹۴۰ پایان یافت. که آن بحران را به عنوان بزرگترین بحران اقتصادی در قرن بیستم تلقی می‌نمایند و در قرن بیست و یکم به عنوان مثالی برای نشان دادن اینکه به چه میزان اقتصاد جهانی می‌تواند نزول پیدا کند مورد استفاده قرار می‌گیرد. ضمن‌اینکه منشاء این بحران نیز همانند بحران اخیر ایالات متحده آمریکا بود و این امر به دلیل تاثیر حجم تجارت جهانی این کشور بر تجارت جهانی می‌باشد.

آثار مالی بحران مالی آغاز شده طی سنوات ۲۰۰۸-۲۰۰۷ را همانند بحران فوق می‌توان ناشی از مجموعه‌ای از مشکلات اقتصادی دانست که در حال حاضر دنیا را فرا گرفته و مشخصه اصلی آن کاهش میزان نقدینگی در نظام بانکی و اعتباری می‌باشد. بحران مالی

---

۷۶ Financial Crisis

۷۷ Great Depression

جهان ابتدا با سقوط قیمت مسکن در ایالات متحده آمریکا آغاز گردید و هم اکنون به بخش‌های وسیع‌تری از شبکه‌های مالی جهان سرایت کرده است. ضمن آنکه **کاهش تقاضای کل و رکود بازارها، کاهش نسبی تقاضای جهانی برای نفت خام و در نتیجه پایین ماندن قیمت آن، محدود شدن جریان نقدینگی و گردش منابع مالی و ... را می‌توان از پیامدهای آتی این بحران طی دو سال آینده در نظر گرفت.**

۸-۲- آثار بحران مالی بر اقتصاد جهان:

بانک جهانی سال ۲۰۰۹ میلادی را به دلیل پیش‌بینی نرخ رشد بسیار پایین اقتصادی و کاهش حجم مبادلات تجاری سال بحران اقتصادی فراگیر جهانی و بی‌سابقه تلقی کرده‌است. طبق گزارش بانک جهانی، نرخ رشد اقتصادی جهان طی این سال تنها ۰,۹ درصد خواهد بود و حجم مبادلات تجاری نیز با ۱,۲ درصد کاهش روبرو خواهد گردید. بدیهی است با توجه به برآورد صندوق بین‌المللی پول از نرخ رشد اقتصادی به میزان ۰,۵ درصد، برآورد کاهش حجم معاملات عمیق‌تر خواهد بود. این کاهش حجم مبادلات تجاری در مرحله نخست ناشی از کاهش تقاضا می‌باشد، چراکه بحران مالی جهانی سبب رکود اقتصادی در کشورهای با درآمد بالا و کاهش شدید توسعه می‌شود. ضمن اینکه بر اساس همین تحلیل پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۰۹ شاهد ۲۳ درصد کاهش بهای مواداولیه نیز خواهیم بود[۷۸].

۸-۲-۱- بحران مالی و تاثیر آن بر تولید ناخالص داخلی:

یکی از مهمترین شاخص‌های اقتصادی که با استفاده از آن بررسی بحران مالی در سطح جهان امکان‌پذیر می‌گردد، شاخص تولید ناخالص داخلی و نرخ رشد آن می‌باشد. اگرچه براساس گزارشات صندوق بین‌المللی پول[۷۹]، نرخ رشد اقتصادی در سطح جهان برای سالهای ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸، به ترتیب معادل ۵,۲ و ۳,۴ درصد بوده ولیکن برآورد صندوق

---

۷۸ بر اساس میانگین بهای نفت ۷۵ دلار در سالهای ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۰

۷۹ گزارش صندوق بین‌المللی پول، منتشر شده در ۲۸ ژوئن ۲۰۰۹

بین‌المللی پول مبتنی بر آن است که این نرخ برای سال ۲۰۰۹ به حدود ۰٫۵ درصد (پایین‌ترین نرخ رشد اقتصادی بعد از جنگ جهانی دوم) برسد، برآورد بانک جهانی حاکی از آنست که نرخ رشد مذکور، در سال ۲۰۱۰، به حدود ۳ درصد افزایش یابد.

نرخ رشد تولید ناخالص داخلی و پیش‌بینی آن برای سال ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰

(Percent change, unless otherwise noted)

	Year over Year						Q4 over Q4		
			Projections		Difference from November 2008 WEO Projections		Estimates	Projections	
	2007	2008	2009	2010	2009	2010	2008	2009	2010
World output[1]	5.2	3.4	0.5	3.0	-1.7	-0.8	1.1	1.2	3.4
Advanced economies	2.7	1.0	-2.0	1.1	-1.7	-0.5	-1.1	-0.5	1.6
United States	2.0	1.1	-1.6	1.6	-0.9	0.1	-0.7	—	2.0
Euro area	2.6	1.0	-2.0	0.2	-1.5	-0.7	-0.7	-1.4	0.9
Germany	2.5	1.3	-2.5	0.1	-1.7	-0.4	-1.2	-1.0	0.4
France	2.2	0.8	-1.9	0.7	-1.4	-0.8	-0.5	-1.8	2.2
Italy	1.5	-0.6	-2.1	-0.1	-1.5	-0.1	-1.5	-1.3	0.8
Spain	3.7	1.2	-1.7	-0.1	-1.0	-0.9	-0.4	-1.5	0.5
Japan	2.4	-0.3	-2.6	0.6	-2.4	-0.5	-3.0	-0.2	0.8
United Kingdom	3.0	0.7	-2.8	0.2	-1.5	-0.9	-1.8	-1.5	0.8
Canada	2.7	0.6	-1.2	1.6	-1.5	-1.4	-0.4	-0.4	2.0
Other advanced economies	4.6	1.9	-2.4	2.2	-3.9	-1.0	-1.6	0.1	2.7
Newly industrialized Asian economies	5.6	2.1	-3.9	3.1	-6.0	-1.1	-3.4	0.6	3.3
Emerging and developing economies[2]	8.3	6.3	3.3	5.0	-1.8	-1.2	4.5	3.5	5.8
Africa	6.2	5.2	3.4	4.9	-1.4	-0.5	...	...	...
Sub-Sahara	6.9	5.4	3.5	5.0	-1.6	-0.7	...	...	...
Central and eastern Europe	5.4	3.2	-0.4	2.5	-2.6	-1.3	...	...	...
Commonwealth of Independent States	8.6	6.0	-0.4	2.2	-3.6	-2.3	...	...	...
Russia	8.1	6.2	-0.7	1.3	-4.2	-3.2	2.7	-1.3	1.9
Excluding Russia	9.7	5.4	0.3	4.4	-1.3	-0.3	...	...	...
Developing Asia	10.6	7.8	5.5	6.9	-1.6	-1.1	...	...	...
China	13.0	9.0	6.7	8.0	-1.8	-1.5	6.8	7.5	8.1
India	9.3	7.3	5.1	6.5	-1.2	-0.3	5.1	5.3	7.1
ASEAN-5	6.3	5.4	2.7	4.1	-1.5	-1.3	4.1	3.1	4.5
Middle East	6.4	6.1	3.9	4.7	-1.5	-0.6	...	...	...
Western Hemisphere	5.7	4.6	1.1	3.0	-1.4	-1.0	...	...	...
Brazil	5.7	5.8	1.8	3.5	-1.2	-1.0	4.3	2.2	4.2
Mexico	3.2	1.8	-0.3	2.1	-1.2	-1.4	—	0.2	3.3
Memorandum									
European Union	3.1	1.3	-1.8	0.5	-1.6	-0.8	...	...	...
World growth based on market exchange rates	3.8	2.2	-0.6	2.1	-1.7	-0.7	...	...	...
World trade volume (goods and services)	7.2	4.1	-2.8	3.2	-4.8	-2.5	...	...	...
Imports									
Advanced economies	4.5	1.5	-3.1	1.9	-3.0	-1.8	...	...	...
Emerging and developing economies	14.5	10.4	-2.2	5.8	-7.0	-3.6	...	...	...
Exports									
Advanced economies	5.9	3.1	-3.7	2.1	-3.0	-1.8	...	...	...
Emerging and developing economies	9.6	5.6	-0.8	5.4	-5.8	-3.5	...	...	...
Commodity prices (U.S. dollars)									
Oil[3]	10.7	36.4	-42.5	20.0	-16.7	9.7	...	...	...
Nonfuel (average based on world commodity export weights)	14.1	7.4	-19.1	7.5	-10.4	6.3	...	...	...
Consumer prices									
Advanced economies	2.1	3.5	0.5	0.8	-1.1	-0.8	2.6	0.5	0.9
Emerging and developing economies[5]	6.4	9.2	5.8	5.0	-1.3	-0.5	7.6	4.7	4.2
London interbank offered rate (percent)[4]									
On U.S. dollar deposits	5.3	3.0	1.3	2.9	-0.7	-1.4	...	...	...
On euro deposits	4.3	4.6	2.2	2.7	-0.8	-0.8	...	...	...
On Japanese yen deposits	0.9	1.0	1.0	0.4	—	-0.3	...	...	...

Note: Real effective exchange rates are assumed to remain constant at the levels prevailing during December 08, 2008-January 05, 2009. Country weights used to construct aggregate growth rates for groups of countries were revised.

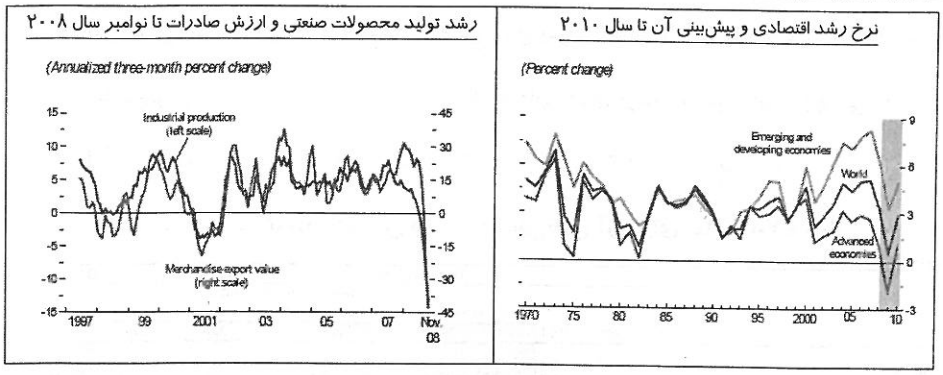
[1]The quarterly estimates and projections account for 90 percent of the world purchasing-power-parity weights.

[2]The quarterly estimates and projections account for approximately 76 percent of the emerging and developing economies.

[3]Simple average of prices of U.K. Brent, Dubai, and West Texas Intermediate crude oil. The average price of oil in U.S. dollars a barrel was $97.03 in 2008; the assumed price based on future markets is $50.00 in 2009 and $60.00 in 2010.

[4]Six-month rate for the United States and Japan. Three-month rate for the euro area.

منبع: صندوق بین‌المللی پول



نمودار مذکور، در انتهای کتاب به صورت رنگی ارائه گردیده است.

در راستای کاهش نرخ رشد تولید در صنایع مختلف، بخش تولید محصولات صنعتی دچار رکود نسبتاً شدیدی شده است به گونه‌ای که رشد تولید و تجارت جهانی این محصولات، در سه ماه منتهی به نوامبر سال ۲۰۰۸، دارای نرخ منفی بوده است.

۸-۲-۲- بحران مالی و تاثیر آن بر حجم تجارت جهانی:

یکی دیگر از آثار بحران فعلی کاهش حجم تجارت جهانی بوده است که به همراه افت جریان سرمایه، منجر به کاهش سرمایه‌گذاری گردیده و مشکلات شرکتها و بانک‌ها را دوچندان نموده است.

۸-۲-۳- بحران مالی و تاثیر آن بر نظامهای مالی جهان:

به طور معمول در شرایط بحران مالی، نظام استقراض[۸۰] بانکی، انقباضی شده و بانک‌ها ضوابط سخت‌تری را برای اعطای تسهیلات در نظر می‌گیرند. این امر موجب ایجاد بحرانی اعتباری در سطح جهان گردید که موجب کاهش سرمایه‌گذاری اقتصادی، عدم اجرای برنامه‌های توسعه بنگاه‌ها و کاهش قدرت خرید در سراسر جهان شد. بازارهای بین‌المللی بورس با زیان ۳۰ درصدی در مقایسه با دوره اوج فعالیت خود روبه‌رو شدند و نزول کاهش اعتماد سرمایه‌گذار، تغییر و تحولات عمده‌ای را در وضعیت مالی اوراق قرضه و فلزات

---

۸۰ Lending

قیمتی موجب شد. در این راستا بانک‌های مرکزی کشورهای مختلف جهان سیاست‌های متفاوتی را برای بازگشت اعتماد سرمایه‌گذاری در پیش گرفته‌اند که تا کنون تاثیرگذار نبوده است.

۸-۲-٤- بحران مالی و تاثیر آن بر فرآیند تولید:

از جمله آثار اولیه بحران اقتصادی را می توان پدید آمدن مازاد تولید بر عرضه، یعنی پرشدن بازار از کالاهایی که مشتری توان خرید آن را ندارد و قادر به پرداخت برای آن نمی‌باشد تلقی نمود. وقتی تقاضایی در بازار وجود نداشته باشد و کالاها فروش نروند در نتیجه تولید نیز کاهش یافته و متوقف می‌شود و به دنبال آن تعطیلی کارخانه‌ها و بیکاری کارگران پیش می‌آید.

در بحران بزرگی که در سال‌های ۱۹۳۳-۱۹۲۹ پیش‌آمد، حجم تولید در جهان به ۴۴٪ قبل از وقوع بحران رسید و بزرگ‌ترین کشورهای سرمایه‌داری از نظر حجم تولید به سطح ۲۰ یا ۳۰ سال پیش از بحران برگشتند و ۴۰ میلیون نفر کارگر بیکار شدند.

۸-۲-۵- بحران مالی و تاثیر آن بر قیمت کالاهای اساسی[۸۱]:

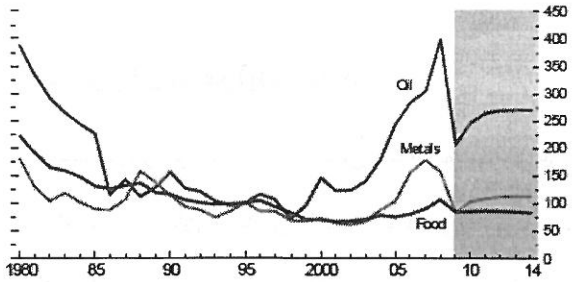
بروز بحران مالی در سطح جهان موجب رکود اقتصادی در کشورهای صنعتی از جمله آمریکا و کشورهای عضو گروه ۷ و همچنین کاهش سرعت رشد اقتصادی چین گردیده‌است به طوریکه بازار کالاهای اساسی که طی سالهای گذشته از روندی رو به رشد برخوردار بوده، از اوایل تابستان سال ۲۰۰۷ با افت شدید قیمت‌ها مواجه گردید. به عنوان مثال قیمت گندم و ذرت به عنوان دو غله مهم در چرخه غذایی انسان‌ها که در اوج قیمت خود قرار داشتند حدود ۴۰ درصد کاهش یافته و همچنین قیمت نفت نیز حدود ۴۰ درصد و قیمت فلزات اساسی هم تا میزان یک سوم با کاهش نرخ روبرو شدند.

---

۸۱ Commodity

تغییرات قیمت کالاهای اساسی و پیش‌بینی تغییرات آن تا سال ۲۰۱٤
(نسبت به سال پایهٔ ۱۹۹۵)

(1995 = 100)

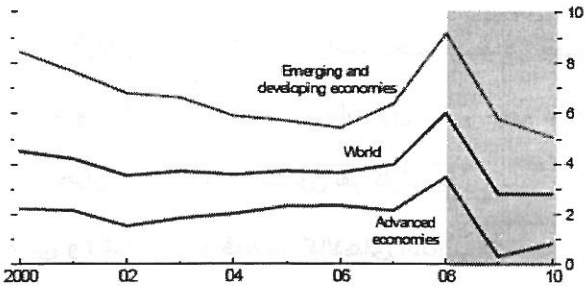


منبع: صندوق بین‌المللی پول

نمودارهای مذکور، در انتهای کتاب به صورت رنگی ارائه گردیده است.

نرخ تورم در اقتصادهای پیشرفته و در حال توسعه

(Percent)



منبع: صندوق بین‌المللی پول

۸-۲-۶- بحران مالی و تاثیر آن بر مصرف خانوارها:

طی هر بحران اعتباری به طور معمول رشد اقتصادی آهسته شده و شرایط کسب و کار محدودتر می‌گردد. چنین شرایطی موجب می‌شود که مصرف‌کنندگان نسبت به اوضاع و احوال آینده چندان خوش بین نبوده و نگران از دست‌دادن شغل و یا وخیم‌تر شدن اوضاع شوند، از این رو هزینه‌های مصرفی خود را به شدت کاهش می‌دهند. با در نظر گرفتن این موضوع که هزینه‌های مصرفی درصد قابل توجهی از فعالیت‌های اقتصادی را شامل می‌شود، حتی کاهش اندکی در هزینه‌های مصرفی منجر به این می‌شود که رشد اقتصاد ملی به صورت چشمگیری آهسته شود.

۸–۳– آثار بحران مالی جهان بر صنعت خودرو:

بر اساس پیش‌بینی‌های صندوق بین‌المللی پول، صنایع ساخت وساز، املاک و مستغلات، خدمات‌مالی و صنعت خودروسازی بیش از همه از بحران مالی اخیر آسیب خواهند دید. اکنون بحران مالی، صنعت خودروسازی را که دومین صنعت بزرگ جهان پس از صنعت نفت می‌باشد را تحت تاثیر قرار داده‌است. معمولاً در هنگام بروز بحران بیشترین تاثیرات مخرب بر بازار کالاهای لوکس وارد می‌شود چرا که در این شرایط مصرف‌کنندگان به سمت کالاهای ضروری و نسبتاً ارزانتر گرایش پیدا کرده به صورتیکه در بسیاری از موارد حتی بازار کالاهای ضروری با افزایش سطح قیمت‌ها مواجه می‌شوند.

از آنجا که به طور معمول خودروهای سواری در گروه کالاهای لوکس طبقه‌بندی می‌شوند، نوسانات شدید قیمت در این بازارها طی دوران بحران دور از انتظار نمی‌باشد. حتی در خود این بازار نیز تقاضا برای **خودروهای لوکس** دارای بیشترین نوسان می‌باشد.

نتایج حاصل از بررسیهای انجام شده در ارتباط با تغییرات حجم تجارت صنعت خودرو نمایانگر آن است که در سال ۱۹۷۴ اولین افت شدید فروش خودرو در بازارهای جهان به علت بالا رفتن قیمت نفت و فرآورده‌های نفتی مشاهده شد. در این زمان کاهش قدرت خرید و افزایش بیکاری در کشورهای غربی، تقاضا برای خودرو را تا ۳۰ درصد کاهش داد به‌طوری‌که انبارهای شرکت‌های خودروسازی بزرگی نظیر دایملر کرایسلر، فورد، بنز، رنو، رولز، فیات و پژو به حد اشباع رسیده‌بودند. **کاهشی مشابه سال ۱۹۷۴ در سال ۲۰۰۸ رخ داد که طی آن فروش خودرو نسبت به سال۲۰۰۷ در حدود ۳ میلیون دستگاه کاهش یافت.**

صنعت خودروسازی جهان که تا پیش از این در حاشیه امنیت نسبی قرار داشت و با وجود تقاضای مناسب در بازار تقریباً هیچ‌گاه فشاری بر این صنعت وارد نمی‌شد طی ماه‌های اخیر با بحرانی شدید مواجه گردید. **بحران صنعت خودروسازی طی نیمه دوم سال ۲۰۰۸ به علت بحران مالی در جهان و خرد شدن نظامهای اعتباری[۸۲] شروع شد که اثرات آن ابتدا در کارخانه‌های اتومبیل‌سازی ایالات متحده احساس شد ولی در ادامه کارخانجات اتومبیل‌سازی کانادا، اروپا و ژاپن را نیز با مشکلاتی مواجه نمود. با شروع این بحران شرکت‌های خودروسازی در آسیا، اروپا، آمریکای شمالی و ... برای جلب توجه مشتریان بدون علاقه به خرید خودرو مجبور به اجرای استراتژیهای خلاق بازاریابی شدند. بحران اقتصادی جهان از طریق عوامل زیر بر صنعت خودروسازی تاثیر گذار بوده است:**

۸-۳-۱- کاهش متوسط درآمد:

به دلیل عواملی مانند افزایش بیکاری و کاهش میزان دستمزدها، انتظار می‌رود که متوسط درآمد افراد کاهش یابد.

۸-۳-۲- کاهش کمکهای مالی خرید خودرو(بحران اعتباری[۸۳]):

یکی از مهمترین اثرات بحران بر تقاضای خودرو ناشی از کمبود پول نقد و منابع مالی می‌باشد که فشارهای بسیار شدیدی را بر تولیدکنندگان خودرو وارد نموده‌است، **چرا که در اثر اعطای وام‌های پر ریسک میزان اعتبارات کاهش یافته و بانک‌ها میزان اعطای وام خرید خودرو را به شدت کاهش داده‌اند.** در این میان بازارهای توسعه

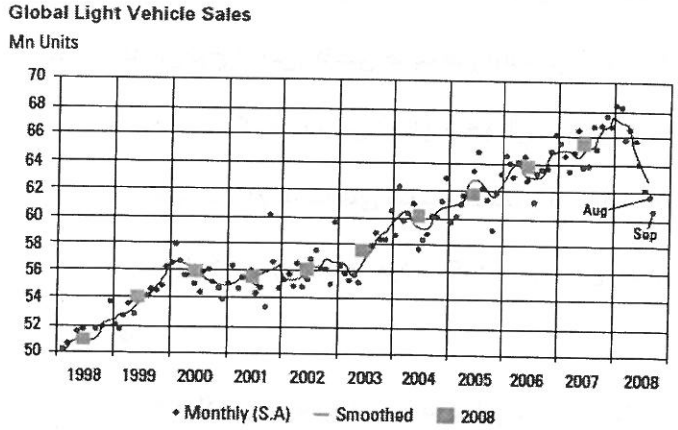
---

۸۲ Credit Crunch

۸۳ Credit Crisis

یافته مانند آمریکا و اروپای غربی بیشتر از سایر مناطق و کشورها تحت تاثیر بحران اعتباری قرار گرفته‌اند.

فروش جهانی خودروهای سبک در سطح جهان طی سنوات ۲۰۰۸-۱۹۹۸



Source: September Global Light Vehicle Sales, J.D. Power Automotive Forecasting, October 2008

همزمان هزینه وام‌های استقراضی به سطح بی‌سابقه‌ای افزایش یافته و عملاً مانع از اجرای طرح‌های توسعه‌ای شده است.

۸-۳-۳- تغییر ترجیحات (نوع سلایق) مشتریان جهت تقاضای خودرو:

تغییر ترجیحات مشتریان به عنوان یکی از آثار بحران مالی اخیر از جمله اصلی‌ترین مشکلات خودروسازان کنونی می‌باشد به صورتیکه خودروسازان که تا سال‌های اخیر از تولید و عرضه خودروهای کوچک که از حاشیه‌های سود پایین‌تری برخوردارند پرهیز می‌کردند، به دلیل اینکه امروزه ترجیحات و سلایق مشتریان تغییر یافته، اکنون تولید و عرضه خودروهای کوچک و کم مصرف‌تر را ترجیح می‌دهند که با توجه به مفاهیم بشرح فوق بنظر می‌رسد در این میان خودروسازان برخوردار از نقدینگی کمتر و پلتفرم‌های قدیمی‌تر با مشکل روبه‌رو خواهند شد.

تقاضا برای خودروهای کوچک و متوسط با بهره‌وری بالا در مصرف انرژی، افزایش و برای خودروهای بزرگ، کاهش یافته است.

۸-۳-٤- کاهش قیمت مواد اولیه:

با توجه به اینکه بحران اقتصادی و مالی در سطح جهان سبب افت شدید قیمت فولاد و نفت شده است بسیاری از شرکت‌ها مجال یافتند که با در پیش گرفتن سیاست کاهش نرخ فروش، کاهش هزینه‌ها و ارائه شرایط ویژه فروش به بقای خود ادامه دهند. شرکت‌ها در این زمان نرخهای فروش را تا جایی پایین می‌آورند که بتواند تمام هزینه‌های متغیر و قسمتی از هزینه‌های ثابت آنها را بپوشاند. به عبارت دیگر حاشیه سود شرکتها طی دوران بحران مالی کاهش خواهد یافت.

کارشناسان اقتصادی پیش‌بینی نموده‌اند که این بحران تا اوایل سال ۲۰۱۰ ادامه یابد و صنعت خودروسازی همانطور که اولین صنعت متاثر از بحران در بخش تولید می‌باشد، اولین صنعتی نیز خواهد بود که از بحران خارج می‌شود.

۸-۴- تاثیر بحران مالی بر صنعت خودرو در کشورهای مختلف جهان:

کاهش قدرت خرید و افزایش بیکاری موجب شده است تا تقاضا برای خودرو در کشورهای غربی تا ۳۰ درصد کاهش پیدا کرده و انبارهای شرکت های خودروسازی بزرگ با انبوه خودروهای ساخته شده مواجه گردد که بنظر میرسد با توجه به حجم عمده شرکت‌های خودروسازی دولتها ناگزیر از اعمال سیاستهای حمایتی از این صنعت گردند به طور مثال دور از انتظار نیست که شرکت‌های صنعت خودروسازی ایالات متحده که حدود یک پنجم اقتصاد آن کشور را تشکیل می‌دهند، با قرار گرفتن در ورطهٔ ورشکستگی ضمن انتقال بحران به سایر بخشهای اقتصادی، افزایش نرخ بیکاری و بحران‌های اقتصادی و اجتماعی در این کشور را تشدید نمایند.

در همین راستا دولتها نیز برای حمایت از صنعت خودروسازی از سیاست‌هایی مانند تخصیص تسهیلات مالی، حمل و نقل رایگان خودروهای ساخت داخل، افزایش چشمگیر تعرفه گمرکی واردات خودرو، فرهنگ سازی جهت استفاده از خودروهای داخلی و ... استفاده می‌کنند.

۸-٤-۱- بحران مالی در ژاپن:

یکی از پیامدهای بحران مالی در ژاپن، کاهش تولیدات شرکت‌های خودروسازی در پی **کاهش میزان تقاضای داخلی و کاهش حجم صادرات خودروهای ژاپنی به بازارهای ایالات متحده**، بوده است. در این میان افت تقاضا برای خودروهای لوکس در ژاپن ضربهٔ بسیار سنگینی بر شرکت‌های تولیدکننده وارد آورده است. **آثار منفی بحران مالی در ژاپن در حال گسترش به سایر بخش‌های اقتصادی این کشور، از جمله تولیدکنندگان فولاد، می‌باشد.**

۸-٤-۲- بحران مالی در آلمان:

بحران مالی در آلمان، منجر به آن شده که شرکت‌های خودروسازی این کشور تولیدات خود را تا میزان قابل توجهی کاهش دهند و حتی شرکت‌هایی نظیر کناکس تابرت (تولیدکننده خودروهای کاروان)، اعلام ورشکستگی نمایند.

اعلام شده است که بحران مالی موجود، بزرگترین بحران این کشور پس از جنگ جهانی دوم می‌باشد.

۸-٤-۳- بحران مالی در چین:

دولت چین در سال ۲۰۰۸ برای افزایش فروش خودرو، مالیاتهای مرتبط برای خرید خودرو را کاهش داد.

۸-٤-٤- بحران مالی در هند:

با توجه به میزان کاهش فروش خودرو در سال ۲۰۰۸ میلادی، در اوایل سال ۲۰۰۹ بانکهای هند، برای کمک به فروش خودرو، اقدام به کاهش نرخ بهره برای وامهایی کردند که افراد برای خرید اتومبیل از بانکها می‌گرفتند. همچنین در خواست از دولت به منظور معاف کردن صادرکنندگان از پرداخت مالیات، از جمله سیاست‌های جبرانی کشور هند برای مقابله با بحران می‌باشد.

۸-٤-۵- بحران مالی در ترکیه:

تمرکز صنعت خودروسازی جهان بر تولید خودرو در مناطق با عوامل تولید ارزان، موجب گردیده بود که کشور ترکیه که در ابتدا تنها یک مونتاژ کار خودروهای وارداتی برای تامین نیازهای داخلی به حساب می‌آمد برنامه‌ریزی برای تبدیل شدن به مرکز تولید خودروهای ویژه جهان برای منطقه خاورمیانه را نماید به طوریکه میزان تولید خودروی خود را طی ۵ سال آینده، بیش از ۳۰۰ درصد افزایش دهد. اما با توجه به بحران مالی جهان و تاثیر آن بر تقاضای خودروی اروپا، صنعت خودروسازی ترکیه نیز با بحرانی جدی روبرو شده و شرکت‌های خودروساز این کشور مجبور به تمرکز بیشتر به بازارهای داخلی شده‌اند. ضمن اینکه برآورد می‌شود در پی این بحران کشور ترکیه در سال ۲۰۰۹ نسبت به سال ۲۰۰۸ با ۴۰٪ کاهش تولید خودرو و ۲۰٪ کاهش تقاضای بازار خودرو روبرو خواهد گردید.

۸-۵- استراتژیهای شرکت‌های خودروسازی برای مقابله با بحران مالی:

در حالی که کاهش تقاضا، صنعت خودروسازی را با چالش مواجه کرده است، کاهش نرخ فروش، کاهش نرخ هزینه‌های تولید، کاهش میزان تولید و ارائه شرایط ویژه فروش از جمله راهکارهای شرکت‌های خودروسازی برای فرار از بحران می‌باشد.

۸-۵-۱-کاهش هزینه‌های تولید:

اتخاذ راهبرد رهبری (مدیریت) هزینه از جمله راهبردهای اساسی در زمان بحران می‌باشد. اخراج کارکنان و توجه بیشتر به افزایش بهره‌وری به صورت همزمان، برای کاهش هزینه‌ها یکی از مواردی است که خودروسازان برای ادامه حیاتشان در این دوران از آن استفاده می‌کنند. همچنین کاهش قیمت کالاهای اساسی تولید این صنعت، خودروسازان را قادر ساخته تا قیمت‌های خود را کاهش داده تا فشارهای وارده در اثر کاهش تقاضا را تا حد زیادی تخفیف دهند.

۸-۵-۲- ارائه شرایط ویژه فروش:

افزایش سقف تخفیفات برای خریدهای نقدی و اعطای وامهای با اقساط بلندمدت و کم بهره از جمله شرایط ویژه فروش شرکت‌های خودروسازی می‌باشد. به عنوان مثال نرخ فروش تویوتا کرولا در برخی مناطق هزار دلار کاهش یافت و خریداران می‌توانستند این خودرو را با اقساط ۳۶ ماهه بدون بهره خریداری کنند. در بسیاری از مناطق آمریکا نیز، مشتریان می‌توانستند کرولا را با اقساط ۲۳۰ دلار در ماه طی سه سال خریداری کنند.

۸-۵-۳- تغییر بازارهای هدف و تمرکز بر بازارهای جدید:

به لحاظ ارتباط کم اقتصاد و موسسات مالی عمده کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا با اقتصاد جهانی، این منطقه کمتر از دیگر مناطق صادراتی دچار بحران گردیده است در نتیجه گرایش به سمت بازارهای کمتر آسیب دیده، نظیر آفریقا و آمریکای لاتین، یکی دیگر از استراتژیهای شرکت‌های خودروسازی در زمان بحران می‌باشد.

۸-۵-٤-پرداخت مالیات بر ارزش افزوده[۸٤]:

تعدادی از تولیدکنندگان خودرو برای ترغیب خریداران به خرید خودرو متعهد شده‌اند که مالیات بر مصرف اتومبیل را به جای خریداران پرداخت کنند.

۸-۵-۵- سیاست‌های تغییر تقاضا برای نوع تولید:

مصرف‌کنندگان به علت کاهش متوسط درآمد، ترجیح می‌دهند تا هزینه کمتری را صرف استفاده از خودرو نمایند و **میزان مصرف سوخت یکی از مهمترین این هزینه ها** به شمار می‌آید بنابراین تقاضای آنها به سمت استفاده از خودروهای کوچک و متوسط سوق داده می‌شود به صورتیکه شرکت‌های خودروسازی غربی برای در امان ماندن از بحران اقتصادی جهان به تولید خودروهای کوچک و متوسط روی آورده‌اند.

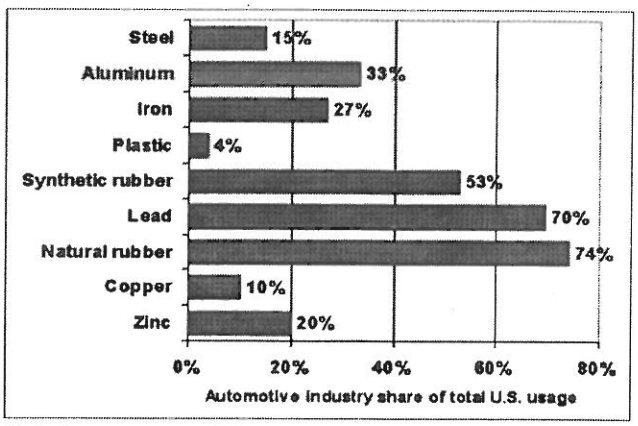
۸-۶- تاثیر بحران صنعت خودرو بر دیگر صنایع مرتبط:

برای ساخت و تولید خودرو از محصولات بسیاری از صنایع دیگر مانند فولاد، آهن، آلومینیوم، شیشه، پلاستیک، نساجی و ... استفاده می‌کنند به صورتیکه حدود ۲۲ درصد از محصولات آلومینیوم تولیدی در جهان، حدود ۲۰ درصد محصولات صنعت شیشه، ۱۱ درصد از تولید صنعت فولاد، ۱۷ درصد از تولیدات صنایع پلیمر و پلاستیک، ۲۰ درصد از تولیدات صنعت ابزارسازی پیشرفته دنیا و ... در صنعت خودرو مورد استفاده قرار می‌گیرد.

---

۸۴ VAT : Value Added Tax

میزان مواد مصرف شده از کل تولیدات در صنعت خودروسازی آمریکا، ۲۰۰۳



U.S. Department of Energy

با توجه به آمار ارائه شده، این موضوع قابل پیش بینی است که کاهش تولید در صنعت خودروسازی به علت وجود بحران مالی می تواند تاثیرات منفی فراوانی بر صنایع مرتبط دیگر بـه عنـوان یکـی از عمده‌ترین مصرف‌کنندگان این صنایع داشته باشد.

۹- عوامل موثر بر هزینه‌های تولید خودرو:

۹-۱- عوامل تشکیل دهنده قیمت تمام‌شده تولید خودرو:

صنعت خودروسازی از یک طرف به منابع مالی جهت فرآیندهای تولید تا توزیع محصول و از طرف دیگر علیرغم اینکه ماشین‌آلات و نظام تولیدی رباتیک نقش عمده‌ای در فرآیند تولید خودرو دارند ولیکن به میزان قابل توجهی به نیروی انسانی ماهر جهت فرآیندهای طراحی و مهندسی خودرو وابسته می‌باشد لذا به طور کلی هزینه‌های اصلی تولید و فروش اتومبیل شامل موارد زیر می‌شود:

۹-۱-۱- هزینه مواد اولیه:

خودروهای تولید شده از محصولات بسیاری از صنایع استفاده می‌کنند. به عنوان مثال می‌توان به محصولاتی نظیر فولاد، آهن، آلومینیوم، شیشه، پلاستیک، فرش‌سازی[۸۵]، نساجی[۸۶]، چیپ‌های کامپیوتری[۸۷]، لاستیک[۸۸] و ... اشاره نمود.

تمامی مواد و قطعات نظیر فولاد، آلومینیوم، مس، داشبورد[۸۹]، صندلی[۹۰]،لاستیک[۹۱] و ... به عنوان مواد اولیه تولید خودرو شناخته می‌شود. این مواد اولیه، بالغ بر ۲۰ تا ۳۰ هزار قطعه مختلف بوده که امکان تولید تمامی آن‌ها توسط خودروساز ممکن نمی‌باشد، لذا مواد و قطعات مذکور از تامین‌کنندگان مواد اولیه خریداری می‌شود (Outsourcing).

---

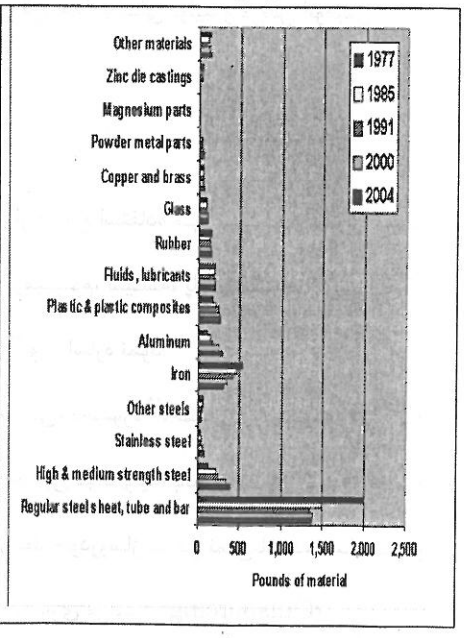
۸۵ Carpeting
۸۶ Textile
۸۷ Computer chips
۸۸ Rubber
۸۹ Dashboard
۹۰ Seat
۹۱ Tire

میزان مصرف فولادهای با مقاومت بالا و نیمه مقاوم[۹۲]،آلومینیوم و پلاستیک موجب کاهش استفاده از ورقه‌های فولادی عادی و آهن، گردیده است. تغییر جهت به سمت استفاده از مواد سبکتر موجب گردیده است تا به صورت میانگین، وزن خودروهای سواری در سال ۲۰۰۴ نسبت به سال ۱۹۷۷، ۲۵۰ پوند[۹۳] سبکتر باشد.

میانگین مواد مصرف شده در یک خودرو طی سالهای ۲۰۰٤-۱۹۹۷ (وزن به پوند)

	۲۰۰٤	۲۰۰۰	۱۹۹۱	۱۹۸۵	۱۹۷۷
Regular steel sheet, tube, and bar	۱,۰۲۱,۰	۱,۰۳۳,۰	۱,۰۳٤,۰	۱,۰٤۱,۵	۱,۱۹۹,۰
High- and medium-strength steel	۳۹۵,۰	۳۳۹,۰	۲۸۰,۵	۲۱۲,۵	۱۲۵,۰
Stainless steel	۷۵,۵	۵۳,۰	۳۷,۰	۲۹,۰	۱۹,۰
Other steels	۹۸,۰	۹۲,۵	٤۲,۵	۵٤,۵	۵۶,۰
Total steel	۱,۱۹۵,۵	۱,۱۷۲,۵	۱,۰۶۶,۰	۱,۰۲۸,۵	۱,۰۲۰,۰
Iron	۳۰۸,۰	۳۵۲,۵	٤۳۱,۰	٤۹۸,۰	۵٤۰,۰
Aluminum	۲۸۲,۵	۲٤۵,۵	۱۶۶,۰	۱۳۸,۰	۹۲,۰
Plastic and plastic composites	۲۰۷,۵	۱٤۸,۵	۱۳۸,۰	۱۱۱,۵	۱۶۸,۰
Fluids, lubricants	۱۹۸,۵	۱۹۱,۰	۱۸٤,۰	۱۸٤,۰	۲۰۰,۰
Rubber	۱۵۶,۰	۱٤٤,۰	۱۳۵,۵	۱۳۹,۰	۱۵۰,۰
Glass	۹۹,۵	۹۸,۵	۸۶,۰	۷۵,۰	۷۲,۵
Copper and brass	۵۱,۵	٤۶,۰	٤۶,۰	۳٤,۰	۳۰,۵
Powder metal parts	٤۱,۵	۳۶,۰	۱۳,۵	۱۹,۰	۱۵,۵
Magnesium parts	۱۰,۰	۵,۰	۳,۰	۴,۵	۱,۰
Zinc die castings	۸,۵	۱۱,۵	۱۷,۵	۱۸,۰	۳۱,۰
Other materials	۱۲۳,۰	۱۱۰,۰	۷۸,۵	۶۹,۰	۱۲۸,۰
Total	۳,٤۰۹,۰	۳,۷٤۶,۰	۳,۰۷۵,۰	۲,۹۸۸,۵	۳,۶۶۵,۵

Source: American Metal Market.
Note: ۲۰۰٤ data are projected.

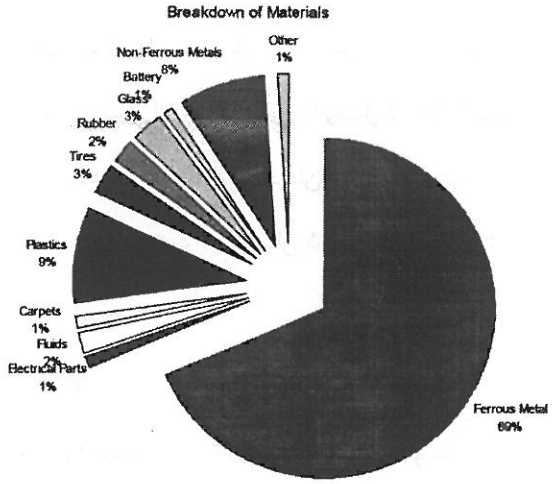


منبع: U.S. Department of Energy

۹۲ High- and Medium- Strength Steel

۹۳ یک پوند معادل ۴۵۳,۵۹۲۳۷ گرم می‌باشد.

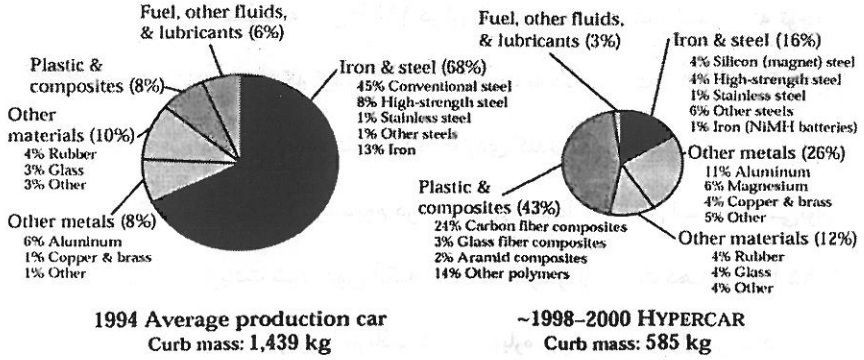
درصد مواد مصرفی در یک خودرو



منبع: End of Life Vehicles.com ۱۸۷۷

درصد مصرف مواد مصرفی در هر خودروی سواری سنتی نسبت به خودروهای شرکت هایپرکار[۹۴]

Figure 5. Materials breakdown (area proportional to mass).



منبع:

Jonathan W. Fox and David R. Cramer, ۱۹۹۷, "Hypercars: A Market-Oriented Approach to Meeting Lifecycle Environmental Goals", The Hypercar Center, Rocky Mountain Institute

---

۹۴ مرکز تحقیقاتی هایپرکار، مرکزی است که در تلاش برای تولید خودروهایی سبک با قابلیت بازیافت تمامی اجزاء آن می‌باشد. آنها توانسته‌اند خودروی هایپرکار را از موادی قابل بازیافت وکاملاً تفکیک‌پذیر بسازند. همچنین حرکت به سمت استفاده از وسایط نقلیه هایپرکار که وزن آنها کمتر از نصف وزن ماشین‌های معمول می‌باشد، می‌تواند یک تحول بنیادی در مواد مورد استفاده در صنعت خودرو ایجاد کند. برای مثال، وسائل نقلیه هایپرکار نسبت به ماشین‌های امروزی، ۹۲ درصد آهن و فولاد کمتری مصرف می‌کنند. بنابراین با ادامهٔ این روند، ممکن است میزان تولید فولاد در آمریکا به یک دهم مقدار کنونی کاهش یابد.

الف) فولاد:

فولاد (به صورت ترکیبهای مختلف آن)، بیش از نیمی از وزن خودروها را تشکیل می‌دهد به‌گونه‌ایکه بیش از ۵۵ درصد وزن اتومبیل از فولاد است، سالیانه در حدود ۱۱درصد از فولاد تولید شده در جهان (محصولات تخت و طویل) به صنایع خودروسازی فرستاده می‌شود که در سال ۲۰۰۵ میزان آن به ۱۲۴ میلیون تن رسیده است.

ب) آلومینیوم:

سالانه، حدود ۸٫۸ میلیون تن (۲۲ درصد کل تولید) آلومینیوم، در صنعت خودروسازی مورد استفاده قرار می‌گیرد. همچنین، بنابه ضرورت سبک‌تر ساختن اتومبیل، این میزان به طور متوسط، در حال افزایش است، به گونه‌ای که متوسط این میزان مصرف در سال ۲۰۰۵، نسبت به سال ۱۹۹۰ در اروپا حدود سه برابر شده است. البته توجه به این نکته ضروری است که قیمت آلومینیوم نسبت به دیگر فلزات گرانتر بوده، که این امر جانشینی این فلز با دیگر فلزات را تا حدودی کندتر ساخته است.

یکی دیگر از مزایای مهم آلومینیوم در استفاده از وسایط نقلیه این است که می‌تواند بیش از یکبار بازیافت شود بدون آنکه کیفیت خود را از دست دهد. اخیراً ۹۵٪ از آلومینیوم موجود در خودروها بازیافت شده و دوباره مورد استفاده قرار می‌گیرد.

علی‌رغم اینکه در کوتاه مدت، احتمال وجود مازاد عرضه به تقاضا برای آلومینیوم وجود دارد، اما از سال ۲۰۱۲ میزان مصرف از تقاضا پیشی گرفته و موجب رشد قیمت آلومینیوم خواهد گردید.

البته باید این موضوع را نیز مد نظر قرار داد که کاهش قیمت مواد اولیه با یک تاخیر تاثیر خود را بر بهای تمام‌شده خودروی تولیدی خواهد گذاشت. در حال حاضر این موضوع این فرصت را برای تولیدکنندگان به وجود آورده است که علیرغم

کاهش درآمد افراد با کاهش قیمت خودروها موجب افزایش تقاضا برای خودروهایشان گردند.

۹-۱-۲- هزینه‌های حقوق و دستمزد کارکنان:

الف) سهم هزینه‌های دستمزد از قیمت خودرو:

امروزه ماشین‌ها و روبات‌ها نقش بسیار با اهمیتی را در صنعت خودرو بازی می‌کنند، به این دلیل تنها حدود ده درصد از بهای تمام شده مربوط به دستمزد می‌باشد که بخش مهمی از آن مربوط به هزینه نیروی انسانی در بخش‌های طراحی و مهندسی وسایط نقلیه می‌باشد.

بنابر آمار موسسه UAW در سال ۲۰۰۷، مجموع متوسط هزینه نیروی انسانی برای هر واحد تولید خودرو در ایالات متحده آمریکا در حدود ۲,۴۰۰ دلار[۹۵] می‌باشد. این هزینه شامل هزینه‌های حقوق مستقیم و غیرمستقیم کارکنان بخش موتور، قالب‌گیری و مونتاژ در کارخانه‌های خودروسازی می‌باشد. با توجه به اینکه **قیمت معمول** خودروهای جدید ایالات متحده آمریکا به طور متوسط معادل ۲۸,۴۵۱ دلار[۹۶] است و با توجه به اینکه متوسط حاشیه سود ناخالص این صنعت در ایالات متحده آمریکا حدود ۱۶ درصد می‌باشد، در نتیجه به صورت تقریبی هزینه نیروی انسانی **حدود ۸,۴ درصد از نرخ فروش خودرو می‌باشد، لذا به نظر می‌رسد** علیرغم اینکه میزان درآمدزایی دستمزد به‌عنوان یکی از عوامل قیمت تمام شده تولید کمتر از سایر عوامل تولید باشد، امکان ایجاد کاهش محسوس در بهای تمام شده خودروهای تولیدی از طریق کاهش هزینه‌های دستمزد تولید، به دلیل سهم ناچیز آن در قیمت تمام شده، چندان موثر نباشد

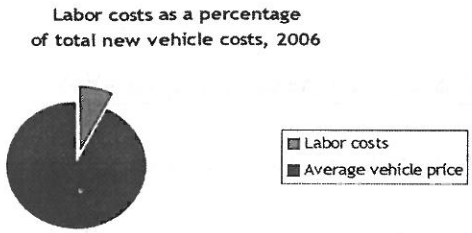
---

۹۵ UAW Research Department, based on hours-per-vehicle data from the ۲۰۰۷ Harbour Report and labor costs as reported in the companies' ۱۰-Ks

۹۶ National Automobile Dealers Association

سهم هزینه های نیروی انسانی در قیمت هر خودروی جدید، سال ۲۰۰۶

منبع:
"۲۰۰۷ Media Fact Book", The International Union, United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers of America (UAW)



هزینه دستمزد هر ساعت کار نیروی انسانی فعال در بخش خودرو در کشورهای مختلف طی سال ۲۰۰٤ و بر حسب دلار

LABOR COSTS IN AUTOMOTIVE , 2004

Country	Cost per Hour, $
Western Europe	25.00
U.S.A.	20.00
South Korea	12.00
Turkey	8.00
Eastern Europe	6.00
India	1.50
China	1.00

*Source:*Robert Werner, Columbia Business School

ب) نقش بهره‌وری در صنایع خودرو سازی:

مطابق با اطلاعات ارائه شده توسط مرکز آمار آمریکا، هر ساعت کار کارگران صنعت خودرو ارزش افزوده‌ای بالغ بر ۲۰۶ دلار فراهم می‌آورد. ارزش افزوده حاصله فاصله زیادی با حق الزحمه دریافتی توسط کارگران این بخش (حتی در صورتیکه پاداش‌های خاص و مزایای بازنشستگی را نیز لحاظ کنیم.) دارد.

صرفنظر از مفاهیم فوق بنظر می‌رسد **برای بررسی سهم هزینه نیروی انسانی در قیمت تمام شده تولید خودرو، نمی‌توان پایین بودن دستمزد را بدون در نظر گرفتن میزان بهره‌وری آن، یک مزیت به شمار آورد، زیرا ممکن است نیروی انسانی ارزانتر دارای بهره‌وری پایین‌تری نیز باشد.**

۹-۱-۳- هزینه‌های سربار:

تحلیل قابل ارائه در این بخش عمدتاً در مفاهیم مطروحه در مورد مواد و دستمزد (مستقیم و غیر مستقیم) و همچنین سایر هزینه‌های اساسی دیگر از قبیل هزینه ایجاد پلت‌فرم مشترک به شرح فوق تبیین گردیده است.

۹-۲- هزینه‌های عملیاتی(دوره) صنعت خودروسازی:

۹-۲-۱- هزینه‌های تحقیق و توسعه:

یکی از چالش‌های اساسی صنعت خودرو طی سنوات اخیر، کمبود تقاضای موثر و به عبارت دیگر مازاد عرضه نسبت به تقاضا و نهایتاً عدم استفاده کامل ظرفیت ساختارهای تدارک شده تولید بوده است. به‌طوری‌که بزرگترین تولیدکنندگان خودرو در فروش محصولات خود با مشکل مواجه هستند، از این رو هر روز شاهد تغییر فیزیکی و تکنولوژیکی مدل‌های خودرو بر اساس خواست و سلایق مصرف‌کنندگان (به منظور حفظ بازار فروش خودرو و افزایش آن) در جهان می‌باشیم و به این دلیل است که شرکتها در سالهای اخیر، هزینه‌های زیادی را صرف تحقیق و توسعه نموده‌اند.

با توجه به اینکه هزینه‌های تحقیق و توسعه بر اساس استانداردهای حسابداری ایالات متحده آمریکا، به‌عنوان هزینه دوره منظور می‌گردد و همچنین بر اساس استانداردهای حسابداری ایران نیز هزینه‌های تحقیق به طور کامل و هزینه‌های توسعه در بیشتر موارد به هزینه دوره منظور می‌گردد لذا در این گزارش، هزینه‌های تحقیق و توسعه به عنوان یکی از موثرترین عوامل تولید خودرو در بخش هزینه‌های عملیاتی (دوره) منظور گردیده است.

- عمده تحقیقات بخش‌های تحقیق و توسعه، تولید خودروهایی با آلایندگی کمتر و قابلیت استفاده بیشتر از سوخت‌های متنوع، ایجاد پلت فرم های مشترک و ... می‌باشد. در کنفرانس «*روند تحقیق و توسعه در صنعت خودرو ۲۰۱۵*» که در سوم اکتبر ۲۰۰۸ در کشور هند برگزار گردید، موضوعات اصلی تحقیق و توسعه در سالهای آتی به‌شرح زیر معرفی شد:

موضوعات اصلی تحقیق و توسعه در سالهای آتی، ارائه شده در کنفرانس اکتبر ۲۰۰۸، هند

ردیف	شرح
۱	خودروهای دوگانه‌سوز الکتریکی(HEV)
۲	سیستم موتور اتومبیل(Vehicle Transmission System)
۳	تکنولوژیهای کاهش CO_2
۴	کاهش مصرف سوخت و کاهش پخش آلاینده‌ها
۵	سیستم کنترل سرعت(Adaptive Cruise Control)
۶	سیستم جلوگیری از برخورد(Collision Mitigation)
۷	سیستم انتقال قدرت پیوسته(Continuously Variable Transmission)

مفاد جدول به شرح زیر نمایانگر آن است که شرکت تویوتا در سال ۲۰۰۷، بیشترین هزینه تحقیق و توسعه را نسبت به سایر شرکت‌های خودروسازی صرف کرده است.

رهبران تحقیق و توسعه در صنعت خودروسازی
در سال ۲۰۰۷

نام شرکت	هزینه‌های تحقیق و توسعه (R&D) در سال ۲۰۰۷ (میلیارد دلار)	درصد نسبت به فروش سال ۲۰۰۷
تویوتا	۸,۳۹	۳,۶
جنرال موتورز	۸,۱۰	۴,۵
فورد	۷,۵۰	۴,۳
هوندا	۵,۱۴	۴,۹
فولکس واگن	۴,۷۶	۳,۲
دایملر	۴,۳۲	۳,۲
نیسان	۴,۰۰	۴,۲

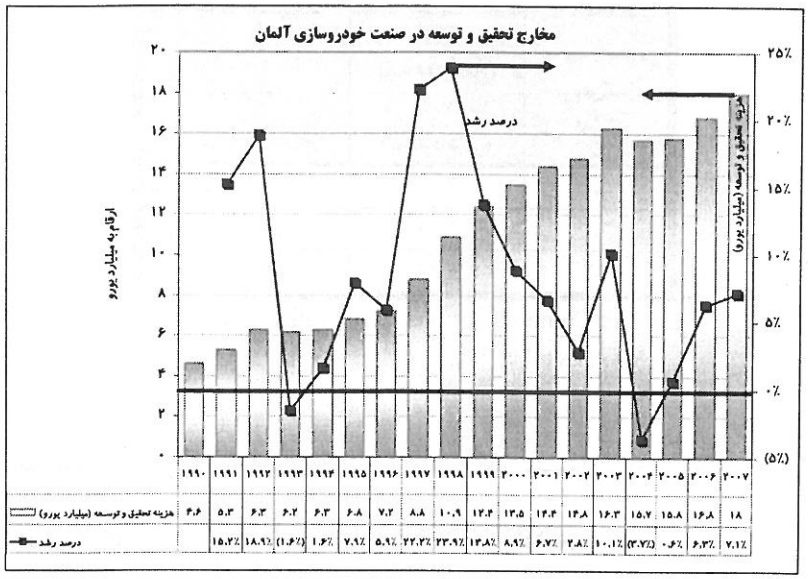
رهبران تحقیق و توسعه در صنعت خودروسازی
در سال ۲۰۰۷

نام شرکت	هزینه‌های تحقیق و توسعه (R&D) در سال ۲۰۰۷ (میلیارد دلار)	درصد نسبت به فروش سال ۲۰۰۷
بی ام و	۴,۰۰	۵,۲
پژو	۲,۸۴	۳,۴
شرکت Denso	۲,۷۲	۷,۷

منبع: Crain Communications. Automotive News, October ۲۷, ۲۰۰۸.

در کشور آلمان هزینه‌های تحقیق و توسعه طی سنوات ۲۰۰۶-۱۹۹۷ حدود ۱,۹ برابر گردیده و از ۸,۸ میلیارد یورو به ۱۶,۸ میلیارد یورو رسیده است. در کشور استرالیا نیز طی همین دوره، هزینه‌های تحقیق و توسعه ۱,۸ برابر گردیده و از ۳۵۹ میلیون دلار به ۶۵۴ میلیون دلار رسیده است ضمن اینکه طی دوره مذکور سطح تولید خودرو در این دو کشور تقریباً ثابت بوده است. لذا به نظر می‌رسد تحمل هزینه‌های تحقیق و توسعه طی سنوات اخیر عمدتاً در چارچوب نگهداشت سهم در بازار بر مبنای ارتقاء کیفیت و تامین سطح بیشتری از رضایت‌مندی متقاضیان خودرو بوده است.

روند تغییرات هزینه‌های تحقیق و توسعه در کشور آلمان
طی سنوات ۲۰۰۶-۱۹۹۰ (ارقام به میلیارد یورو)



	۱۹۹۰	۱۹۹۱	۱۹۹۲	۱۹۹۳	۱۹۹۴	۱۹۹۵	۱۹۹۶	۱۹۹۷	۱۹۹۸	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷
هزینه تحقیق و توسعه (میلیارد یورو)	۴.۶	۵.۳	۶.۳	۶.۲	۶.۳	۶.۸	۷.۲	۸.۸	۱۰.۹	۱۲.۴	۱۳.۵	۱۴.۴	۱۴.۸	۱۶.۳	۱۵.۷	۱۵.۸	۱۶.۸	۱۸
درصد رشد		۱۵.۲٪	۱۸.۹٪	(۱.۶٪)	۱.۶٪	۷.۹٪	۵.۹٪	۲۲.۲٪	۲۳.۹٪	۱۳.۸٪	۸.۹٪	۶.۷٪	۲.۸٪	۱۰.۱٪	(۳.۷٪)	۰.۶٪	۶.۳٪	۷.۱٪

منبع: Auto Annual Report ۲۰۰۸, Verband der Automobilindustrie, VDA

ضمن اینکه سابقه دو دهه اخیر جهان نشان می‌دهد که خودروسازان صاحب برندی که کمتر از یک میلیون دستگاه خودرو در سال تولید می‌کنند به مرور از چرخه تولید خارج می‌شوند، زیرا این شرکت‌ها قادر به تحمل هزینه‌های سنگین تحقیق و توسعه و همچنین تنوع محصول نمی‌باشند.

- ایجاد پلت‌فرم‌های مشترک را می‌توان از جمله مصادیق تحقیق و توسعه در صنعت خودروسازی دانست. به طور کلی استفاده از پلت فرم‌های مشترک موجب کاهش قیمت تمام شده تولید هر دستگاه خودرو می‌شود. طی سال‌های اخیر، شرکت‌هایی که توانسته‌اند تعداد بیشتری از تیراژ تولید خودرو را بر پایه پلت فرم مشترک تولید کنند، توانسته‌اند با کاهش قیمت، میزان فروش خود را افزایش دهند.

جدول میانگین تیراژ فروش به ازای هر پلت‌فرم (۲۰۰۳)

رتبه	نام شرکت	تعداد پلت فرم	تعداد فروش سال ۲۰۰۳	تعداد فروش به ازای هر پلت فرم
۱	هوندا	۹	۲،۷۳۰،۱۷۲	۳۰۳،۳۵۲
۲	گروه فولکس واگن	۱۶	۴،۶۷۰،۲۱۷	۲۹۱،۸۸۹
۳	رنو – نیسان	۲۱	۴،۶۴۶،۰۶۶	۲۲۱،۲۴۱
۴	پژو – سیتروئن	۱۲	۲،۶۵۴،۰۶۹	۲۲۱،۱۷۲
۵	تویوتا	۲۸	۵،۸۷۴،۰۰۳	۲۰۹،۷۸۶
۶	فورد	۴۱	۷،۰۹۱،۲۳۴	۱۷۲،۹۵۷
۷	جنرال موتورز – فیات	۶۰	۹،۷۶۸،۶۶۸	۱۶۲،۸۱۱
۸	دایملر – کرایسلر	۲۵	۳،۸۹۸،۲۹۲	۱۵۵،۹۳۲
۹	بی ام و	۷	۱،۰۴۱،۳۵۰	۱۴۸،۷۶۴
۱۰	هیوندای	۱۹	۲،۲۸۱،۸۵۳	۱۲۰،۰۹۸
۱۱	سوزوکی	۱۰	۱،۰۹۱،۸۵۹	۱۰۹،۱۸۶
۱۲	میتسوبیشی	۱۶	۱،۰۶۱،۷۵۴	۶۶،۳۶۰
۱۳	روور	۲	۸۷،۰۳۲	۴۳،۵۱۶
		۲۶۶	۴۶،۸۹۶،۵۶۹	۱۷۶،۳۰۳

منبع: نشریه اندیشه گستر سایپا، شماره ۴۶، اردیبهشت ۱۳۸۴

شرکت فولکس واگن، به عنوان یکی از پیشگامان این راهبرد، در سال ۱۹۹۸ بالغ بر شش مدل از طریق پلت فرم گلف تولید می‌کرد، در سال ۲۰۰۳ این تعداد به ده مدل افزایش یافت و در حال حاضر به ۱۴ مدل رسیده است.

مزایای استفاده از پلت‌فرم‌های مشترک، کاهش هزینه‌های تولید و در نتیجه کاهش قیمت فروش، استانداردسازی جهانی، کاهش تعداد قطعات از طریق به اشتراک گذاشتن آنها و ... بوده و معایب پلت فرم‌های مشترک، تضعیف برند محصول، ناسازگاری تکنولوژیکی، تمرکز ریسک و ... می‌باشد.

۹-۲-۲- هزینه‌های توزیع، فروش و خدمات پس از فروش:

در ارتباط با هزینه‌های مالی، توزیع و فروش، خدمات پس از فروش، تبلیغات و شناخت بازار حداقل موارد بشرح زیر قابل ذکر است:

- هر ساله خودروسازان جهان هزینه‌های هنگفتی را صرف انجام تبلیغات می‌کنند، به علاوه، آنها مبالغ زیادی را به منظور شناخت بازار و تحلیل شرایط و عوامل موثر بر آن در راستای پیش‌بینی تمایلات مشتریان بالقوه و بالفعل، هزینه می‌نمایند.
- هزینه‌های توزیع و فروش و خدمات پس از فروش خودرو نیز **هر کدام به طور جداگانه حدود دو درصد از قیمت تمام شده خودرو را تشکیل می‌دهند.**

۹-۳- هزینه‌های مالی:

سود مشارکت و تسهیلات بانکی در شرکت‌های عمده خودروسازی به طور متوسط به ترتیب حدود ۱ و ۰٫۷ درصد از قیمت تمام شده هر خودرو را تشکیل می‌دهند.

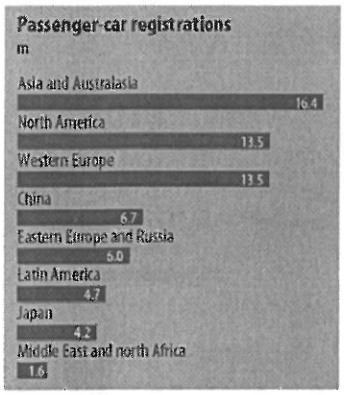
۱۰- پیش‌بینی آینده صنعت خودرو:

۱۰-۱- پیش‌بینی اکونومیست:

اکونومیست در ویژه نامه سال ۲۰۰۹ خود، کاهش فروش خودرو در کشورهای اروپایی، آمریکا و ژاپن را برای سال مذکور پیش‌بینی نموده است. بنابر برآوردهای صورت گرفته، **کشور چین به عنوان دومین بازار خودروی جهان، در سال ۲۰۰۹ با رشدی معادل ۸ تا ۹ درصد در فروش مواجه خواهد شد.** از سوی دیگر بازار خودرو در کشورهای هند و روسیه نیز رشدی معادل با کشور چین خواهد داشت.

پیش‌بینی فروش خودروهای سواری طی سال ۲۰۰۹ در سطح جهان

واحد: میلیون دستگاه



جمع :	۶۰,۶

۱۰-۲- پیش‌بینی سایت انجمن محاسبات جهانی (Worldometer):

انجمن Worldometer، میزان تولیدات خودروهای سواری در جهان را از سال ۲۰۰۶ بر اساس جدول زیر اعلام نموده است. **انجمن مذکور با توجه به کاهش فروش خودرو در بازارهای بالغ کشورهای اروپائی، ایالات متحده آمریکا و ژاپن، سطح تولید درسال ۲۰۰۹ را معادل ۵۱،۹۷۱،۳۲۸** واحد خودرو پیش‌بینی نموده است.

بررسی میزان تولید خودروهای سواری در سطح جهان طی سنوات ۲۰۰۷-۲۰۰۶ و پیش‌بینی آن برای سال ۲۰۰۹

سال تولید	میزان تولید
۲۰۰۶	۸۸۶،۵۴۹،۴۹
۲۰۰۷	۵۴،۹۲۰،۳۱۷
۲۰۰۸	۵۲،۹۴۰،۵۵۹
۲۰۰۹	۵۱،۹۷۱،۳۲۸

۱۱- صنعت تامین قطعات خودرو:

۱۱-۱- مقایسه سودآوری فعالیت خودروسازی و تولید قطعه:

بخش تامین قطعات خودرو یکی از بخش‌های پر درآمد و سودآور صنعت خودرو به شمار می‌آید به گونه‌ایکه درصورت خرید تفکیکی قطعات یک خودرو، مبلغی بسیار بالاتر از قیمت خرید خودروی مونتاژ شده و کامل باید پرداخت شود.(به نقل از Investopedia) به گونه ایکه بنظر میرسد حاشیه سود ناخالص آن بین ۳ تا ۴ برابر حاشیه سود ناخالص ناشی از فروش خودرو باشد.

۱۱-۲- ارتباط سازمانی خودروسازان و تامین‌کنندگان قطعات خودرو:

معمولاً خودروسازان بزرگ دنیا با تامین‌کنندگان قطعات به صورت مستقیم ارتباط برقرار نمی‌کنند بلکه شرکت‌های بزرگ تامین‌کننده که زیرمجموعه خودروسازها می‌باشند، وظیفه یافتن تولیدکنندگان قطعات، تنظیم قرارداد با آنها، نظارت بر کیفیت محصولات و رساندن محصولات تولیدی از تولیدکننده به خودروساز را عهده‌دار می‌باشند. مطرح‌ترین این شرکت‌ها در دنیا، رابرت بوش و دلفی هستند.

۱۱-۳- طبقه بندی تولید کنندگان قطعات خودرو:

تولیدکنندگان قطعات خودرو را در کلی‌ترین شکل خود می‌توان به‌شرح زیر تفکیک نمود:

- ***تولیدکنندگان تجهیزات اصلی:***

تولیدکنندگان بزرگ خودرو به طور معمول برخی از بخش‌های تجهیزات اصلی مورد نیاز خود را تولید می‌کنند ولیکن به دلیل اینکه قطعه‌سازان در این صنعت کلیهٔ بخش‌های اتومبیل، از در خودرو گرفته تا صندلی را تولید می‌کنند ترجیح می‌دهند بقیه بخش‌ها و اجزاء، به ویژه برای خودروهای جدید، توسط دیگران

تولید شود. بدیهی است بخشی از درآمد تولیدکنندگان دارای برند، دریافت حق لیسانس ناشی از برون سپاری تولید قطعات بشرح فوق خواهد بود.

- ***تولیدکنندگان و توزیع‌کنندگان قطعات یدکی:***

محصولات تولیدکنندگان در این بخش محدود می‌گردد به آن‌دسته از قطعاتی که بعد از خرید اتومبیل، به منظور جایگزینی خریداری می‌شوند. فیلتر هوا، فیلتر روغن و چراغ‌ها، مثال‌هایی از محصولاتی در این بخش هستند.

- ***تولید لاستیک:***

این بخش از تولید شامل تایر، Hoses، کمربندها و ... می‌باشد.

۱۲- بازار صنعت خودرو در کشورهای منطقه خاورمیانه:

یکی از بازارهای مهم خودروی جهان، منطقه خاورمیانه می‌باشد. این منطقه به دلیل دارا بودن ثروت و جمعیت فراوان یکی از بزرگ‌ترین بازارهای مصرف کالا و خدمات در جهان به شمار می‌رود به طوریکه همواره مورد توجه تولیدکنندگان بوده است.

بر اساس آمارهای سال ۲۰۰۶ میلادی، جمعیت این منطقه حدود ۵۲۵ میلیون نفر بوده است که از لحاظ شاخص‌های مختلف توسعه اقتصادی و اجتماعی در سطوح متفاوتی قرار دارند به‌گونه‌ایکه بر اساس تقسیم‌بندی‌های بانک جهانی در سال مذکور **نیمی از کشورهای این منطقه در دسته‌بندی کشورهای کم درآمد و کشورهای دارای درآمد متوسط پایین طبقه‌بندی می‌شوند**، ضمن اینکه **سه کشور دارای درآمد متوسط بالا و هشت کشور نفت خیز منطقه خلیج فارس، در گروه کشورهای دارای درآمد بالا قرار دارند.**

۱۲-۱- واردات خودرو به منطقه خاورمیانه:

یکی از مهم‌ترین کالاهای وارداتی منطقه خاورمیانه خودرو است به‌گونه‌ایکه حجم **معاملات خودرو طی هفت‌ساله ۲۰۰۲-۱۹۹۵ حدود ۱۴۹ درصد رشد داشته است** (میانگین ترکیبی سالانه دارای حدود ۱۴ درصد رشد). بدیهی است که اندازه و ساختار بازارهای مصرف خودرو در هریک از کشورهای این منطقه متفاوت و منحصر به فرد است. ضمن اینکه ساختار بازار خودرو در میان شش کشور عضو شورای همکاری خلیج فارس نیز مشابه و یکسان نیست، به طوریکه تعداد خودروهای موجود در این کشورها طی سنوات ۲۰۰۲-۱۹۹۵ از رقم ۱۷۸ هزار دستگاه به ۴۱۱ هزار دستگاه افزایش یافته است. بررسی های انجام شده در ارتباط با سهم هر یک از کشورها در واردات فوق نمایانگر آن است که طی سال ۲۰۰۵ کشورهای عربستان سعودی، امارات و کویت به ترتیب ۴۶، ۲۴ و ۱۳ درصد (مجموعاً

۸۳ درصد) از کل بازار خودروی این شش کشور را به خود اختصاص داده بودند. ضمن اینکه تحلیل‌گران اقتصادی و مسایل بازار انگلیس، طی دهه آینده، رشدی ۵۰ درصدی را برای بازار خودرو در مجموع کشورهای شمال آفریقا و خاورمیانه پیش‌بینی نموده‌اند.

۱۲-۲- تحلیل وضعیت صنعت خودرو در منطقه خاورمیانه:

نکته با اهمیت در این ارتباط این است که اکثر کشورهای منطقه در زمره کشورهای در حال توسعه قرار دارند و صنعت خودرو و قطعه‌سازی در این کشورها پیشرفت چندانی را تجربه نکرده‌است. به طوریکه براساس آمار انجمن بین‌المللی خودروسازان[۹۷] در سال ۲۰۰۶ تنها پنج کشور از منطقه آسیای جنوب غربی در فهرست ۴۳ کشور تولیدکننده خودرو در جهان قرار داشته‌اند، این کشورها عبارتند از: ایران، ترکیه، پاکستان، ازبکستان و قزاقستان که در میان این ۵ کشور، دو کشور ترکیه و ایران دارای بیشترین پیشینه فعالیت و بالاترین میزان تولید و حجم بازار هستند و ۸۵ درصد از تیراژ تولید و ۸۷ درصد از ارزش تولیدات خودروی کشورهای فعال در این منطقه را طی سال ۲۰۰۶ در اختیار داشته‌اند. ضمن‌اینکه در دو کشور عربستان سعودی و اردن نیز ۶ کارخانه مونتاژ اتوبوس و کامیون فعالیت دارند. در میان این کشورها، ۵ کشور از ۲۵ کشور منطقه، فعالیت‌های متنوعی را برای ارتقاء صنعت خودرو و قطعه‌سازی در دستور کار خود قرار داده‌اند.

۱۲-۳- تحلیل بازارهای صنعت خودرو در منطقه :

تحلیل بازیگران صنعت خودرو در منطقه به استثنای کشور ایران که به طور مستقل در یکی از فصل‌های گزارش تبیین گردیده است در کلی‌ترین شکل خود بشرح زیر می‌باشد:

---

۹۷ OICA

۱۲-۳-۱- ترکیه:

ترکیه با تولید بیش از ۶۳۰,۰۰۰ واحد خودروی سواری در سال ۲۰۰۷، دهمین تولیدکننده بزرگ وسایط نقلیه در اروپا بوده است به‌طوریکه صنعت خودروی ترکیه در سال ۲۰۰۵ با حدود ۲۰٪ رشد نسبت به سال ۲۰۰۴، توانسته است صادراتی به ارزش ۱۲,۸ میلیارد دلار داشته باشد.

رشد همکاری‌های خارجی خودروسازان و قطعه‌سازان این کشور، بر مبنای برخورداری از مزیت نسبی ارزان بودن هزینه نیروی کار از جمله عوامل اساسی سرمایه‌گذاری فوق بوده‌است به‌گونه‌ایکه در دسامبر سال ۲۰۰۴ میلادی، دیگو آوسانی[۹۸] (مدیر اجرایی توفاش[۹۹] ترکیه) اینگونه بیان کرد که هزینه تولید در توفاش[۱۰۰]، به دلیل پایین بودن هزینه نیروی کار، حدود نصف هزینه تولید در ایتالیا می‌باشد و نهایتاً مجموعه فوق شرایط مطلوبی را برای نفوذ خودروسازان و یا قطعه‌سازان ترکیه در بازارهای منطقه فراهم کرده است. لذا با توجه به تمرکز فزاینده تولیدکنندگان در کشور ترکیه به عنوان پایگاه تولید و صادرات برای مدلهای جهانیشان، قبل از بحران مالی اخیر انتظار می‌رفت که رتبه دهم تولیدکنندگان اروپا بشرح فوق نیز افزایش یابد.

با توجه به آمار ارائه شده توسط فدراسیون بین‌المللی راهها، سرانه خودروی سواری ترکیه بالغ بر ۹۰ خودرو برای هر هزار نفر بوده است ولی در بخش اروپایی این کشور سرانه خودرو به ۴۷۰ خودرو برای هر هزار نفر می‌رسد. (ابراهیم آی بار،۱۳۸۷،رئیس اتحادیه توزیع کنندگان خودرو در ترکیه)

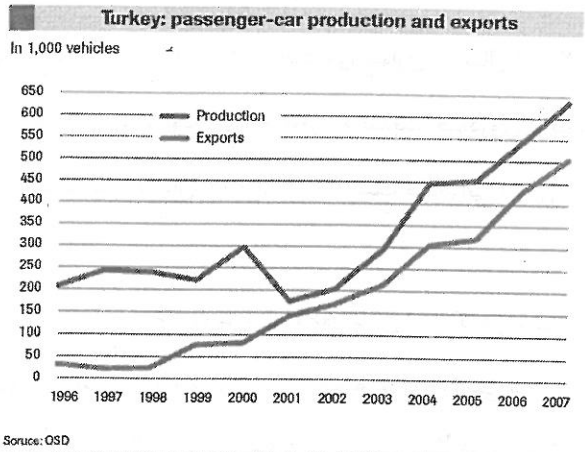
---

۹۸ Diego Avesani

۹۹ Tofas

۱۰۰ توفاش، یک کارخانه اتومبیل سازی در کشور ترکیه می‌باشد، که دفتر مرکزی آن در استانبول بوده و دارای کارخانه در بورسا (Bursa) می‌باشد. توفاش به تولید فیات تحت لیسانس و تعدادی محصولات با طراحی محلی (که عمدتاً به صورت تاکسی می باشند) می‌پردازد.

تولید و صادرات خودروهای سواری در کشور ترکیه



نمودار مذکور، در انتهای کتاب به صورت رنگی ارائه گردیده است.

با توجه به موارد ذکر شده، می‌توان اظهار داشت که رقبای اصلی ترکیه، کشورهای اروپای شرقی مانند جمهوری چک، مجارستان و لهستان می‌باشند ضمن‌اینکه پیش‌بینی می‌شود که به صورت فزاینده‌ای ۳٫۸ میلیون خودرو در سال ۲۰۱۰ میلادی در این ناحیه تولید شود.

۱۲-۳-۲- افغانستان:

کشور افغانستان دارای هیچگونه تولیدکننده‌ای در زمینه تولید خودرو و قطعات یدکی نمی‌باشد.

کشورهای ژاپن (در زمینه سواری و کامیون)، کره‌جنوبی (در زمینه سواری)، آلمان (در زمینه‌های کامیون، اتوبوس و سواری)، سوریه (در زمینه‌های کامیون و سواری) و چین (در زمینه‌های موتورسیکلت و سواری) عمده‌ترین واردکنندگان خودرو به کشور افغانستان می‌باشند.

تحلیلگران بازاریابی، کشور افغانستان را بازار مناسبی برای خودروهای ایرانی نظیر سمند، پژو ۴۰۵، پراید و همچنین خودروهای کوهستانی، که ایران به دلیل دارا بودن شرایط مشابه دارای تولید این دسته از خودروها نیز می‌باشد می‌دانند،

مشروط بر آنکه قیمت آنها تا حد قیمتهای رقابتی با خودروهای موجود در بازار افغانستان کاهش یافته و کیفیت آنها نیز حتی المقدور افزایش یابد.

همچنین در کنار صادرات خودرو، امکان افزایش صدور قطعات یدکی به ویژه برای تراکتور، موتورسیکلت، کامیون و اتوبوس (بیش از اندازه فعلی صادرات) نیز به این کشور وجود دارد.

درضمن ورود برخی از خودروهای کره‌ای مانند پراید، فرصتی را برای قطعه‌سازان خودرو در بازارهای این کشور ایجاد کرده است.

در زمینه بازاریابی برای خودروهای سنگین نیز، امکان بازاریابی برای خودروهای سنگین و به ویژه خودروهای کارکرده دولتی که از رده خارج می‌شوند (به شرط بازسازی و کاهش قیمت آنها) در افغانستان وجود دارد، که اهمیت این امر نیز در پیدایش بازاری برای فروش قطعات موتور و بدنه به آنها در آینده می‌باشد.

۱۲-۳-۳- پاکستان:

صنعت خودروسازی در پاکستان دارای وابستگی زیادی به واردات قطعات، فناوری و مونتاژ خودروهای خارجی به ویژه خودروهای ژاپنی وکره‌ای می‌باشد به طوریکه از سال ۲۰۰۰ به بعد شاهد حضور خودروسازانی نظیر هوندا، تویوتا، سوزوکی، ایندوس موتور، دایهاتسو و هیوندا موتور در این کشور بوده‌ایم.

در سال ۲۰۰۴ میلادی حدود ۱۳۳ هزار دستگاه خودروی تولید داخل، در این کشور به فروش رسیده که در مقایسه با سال ۲۰۰۱ میلادی دو برابر افزایش داشته است. ضمن‌اینکه طی سال ۲۰۰۷ حدود ۴,۹ میلیون دستگاه خودرو در این کشور تردد می‌کردند در حالی که کمتر از نیمی از آن در داخل تولید شده و بقیه از خارج وارد می‌گردید و نهایتاً تعداد تقاضای سالانه برای خودرو نیز در شرایط فعلی معادل ۳۰۰ هزار دستگاه می‌باشد.

در حال حاضر شرکت سوزوکی توانسته است در زمینه تولید خودروهای کوچک و سبک از دیگر خودروسازان خارجی که در کشور پاکستان مشغول به فعالیت می‌باشند پیشی بگیرد. در سال ۲۰۰۴ ظرفیت تولید سالانه این شرکت در پاکستان ۵۰ هزار دستگاه سواری سبک بوده است و بیشترین درآمد ناشی از فروش خودرو را از آن خود کرده است.

در کنار شرکت سوزوکی، شرکت هوندا نیز از سال ۱۹۹۴ به تولید خودرو در پاکستان روی‌آورد. مهم‌ترین خودروهای تولیدی هوندا، خودروهای سبک با حجم موتور بیش از ۱۳۰۰ سی‌سی می‌باشند.

تویوتا نیز در سال ۱۹۸۹ به جمع خودروسازان پاکستان پیوست. بیشتر محصولات تولیدی این کمپانی در این کشور در ردیف خودروهای گران قیمت قرار دارند. ظرفیت اسمی تویوتا در پاکستان ۲۰ هزار دستگاه است، اما برنامه‌هایی برای افزایش تولید در دست بررسی می‌باشد.

دیگر کمپانی موجود در پاکستان، شرکت دیوان فاروق موتورز است که محصولات شرکت‌های خودروسازی کیاموتورز و هیوندای کره جنوبی را مونتاژ می‌کند. لازم به ذکر است که یکی از بازیگران تازه وارد به عرصه صنعت خودروی پاکستان، شرکت دایهاتسو است که باعث افزایش رقابت در این بازار شده است. این شرکت توان تولید سالانه ۱۰ هزار دستگاه خودرو را دارد.

از جمله پروژه‌های این کشور، بهره‌برداری از کارخانه خودروسازی رنو است که می‌تواند سالانه ۱۵ هزار دستگاه خودروی سواری لوگان تولید کرده و به بازار این کشور وارد کند. این پروژه تا جایی برای شرکت فرانسوی رنو اهمیت دارد که شرکت رنو امیدوار است از پاکستان برای تولید و صادرات قطعات لوگان به دیگر کشورهای تولیدکننده این خودرو استفاده کند.

۱۲-۳-٤ -عراق:

پس از تثبیت نسبی اوضاع سیاسی و اقتصادی کشور عراق، میزان تقاضا برای خودروها افزایش پیدا کرد و همین امر موجب گردید که در کوتاه مدت تعداد زیادی خودروی مجلل و

گران قیمت مانند انواع سواری‌های مرسدس بنز و بی.ام.و وارد این کشور شود. واضح است که با توجه به عدم وجود زیرساخت‌های لازم برای صنعت خودروسازی در این کشور، بحث تولید در داخل خاک عراق حداقل در کوتاه مدت منتفی می‌باشد. ولی نکته‌ای که باید آن را مد نظر قرار داد این است **که عراق به دلیل دارا بودن نیروی کار فراوان و ارزان قیمت، انرژی ارزان و وجود تقاضای داخلی و نیروی انسانی متخصص، در بلندمدت توان تبدیل شدن به یک کشور تولیدکننده خودرو یا مونتاژ کننده آن را دارا می‌باشد.**

امروزه، بازار خودروهای دست دوم، پررونق‌ترین بخش از بازار خودرو در عراق است و در این میان امارات متحده عربی مرکز صادرات این نوع از خودروها به کشور عراق بوده است. نکته قابل ذکر این است که تا به امروز خودروهای وانت، کامیونت‌های سبک و خودروهای چهار دیفرانسیل بیشترین تقاضا را در این کشور دارا بوده‌اند، اما اکنون شاهد این موضوع هستیم که در این کشور تقاضا برای خودروهای مجلل و سواری‌های ویژه، روز به روز در حال افزایش بوده و رفته رفته بازار خودروهای دست دوم نیز به این سمت سوق پیدا می‌کند.

با نگاهی به اوضاع فعلی و گذشته بازار خودرو در عراق، این موضوع قابل تشخیص است که این کشور نیاز فراوانی به واردات انواع اتوبوس، تریلر، کامیون، کامیونت، وانت، سواری و خودروهای ویژه مانند آمبولانس، جرثقیل، کامیون حمل زباله و غیره دارد. لذا این کشور توجه بسیاری از تولیدکنندگان مطرح را در سرتاسر جهان به سوی خود جذب کرده است تا علاوه بر کسب درآمدهای کوتاه مدت، بازار لوازم یدکی و خدمات پس از فروش را نیز برای مدت زمانی طولانی در اختیار بگیرند. بنابراین دومین دارنده ذخایر نفتی جهان (عراق) در کوتاه‌مدت فاقد حداقل شرایط لازم برای تولید و تامین خودروهای مورد نیاز خود است و تمام تولیدکنندگان خودروی دنیا، عراق را به منزله بازاری آماده و سودآور می‌بینند.

۱۳- صنعت خودروسازی در ایران:

۱۳-۱- نقش صنعت خودرو بر اقتصاد ایران :

بررسی سطح فروش در دو خودروساز اصلی ایران
طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۳ (ارقام به میلیون ریال)

	سال ۱۳۸۶	سال ۱۳۸۵	سال ۱۳۸۴	سال ۱۳۸۳
گروه ایران‌خودرو[۱۰۱]	۸۰،۲۶۰،۵۹۴	۷۴،۲۹۸،۱۲۷	۶۵،۹۶۰،۴۲۴	۶۰،۴۲۹،۰۰۳
گروه سایپا[۱۰۲]	۵۴،۹۹۸،۷۰۴	۵۱،۵۷۴،۴۸۹	۴۰،۸۵۶،۶۵۵	۳۷،۰۴۷،۵۰۴
	۱۳۵،۲۵۹،۲۹۸	۱۲۵،۸۷۲،۶۱۶	۱۰۶،۸۱۷،۰۷۹	۹۷،۴۷۶،۵۰۷

منبع: گزارشات مالی گروه ایران‌خودرو و سایپا

همانطور که در بین شیوه‌های حمل و نقل در سراسر جهان، حمل ونقل جاده‌ای بیشترین حجم سفرها را به خود اختصاص داده، در کشور ما نیز اهمیت آن بیشتر محسوس می‌باشد چرا که به دلیل عواملی نظیر سوخت ارزان و توسعه جاده‌ها، از بین شیوه‌های جابه‌جایی مسافر و بار در کشور (در انواع جاده‌ای، ریلی و هوایی) بیش از ۹۰درصد آن از طریق جاده، انجام می‌گیرد شرایط به‌گونه‌ای است که صنعت خودرو در ایران پس از صنعت نفت، بزرگ‌ترین صنعت کشور بوده که دارای حدود ۱۵۰ هزار میلیارد ریال گردش مالی سالیانه مشتمل بر موارد زیر می‌باشد:

شرح	هزار میلیارد ریال
سهم قطعه‌سازان داخلی	۸۰
واردات قطعات از خارج از کشور	۳۰
ارزش افزوده صنعت خودرو	۴۰
جمع گردش مالی سالیانه	۱۵۰

به عبارت دیگر بدون درنظر گرفتن درآمدهای خدمات بعد از فروش، حدود ۴۰ هزار میلیارد ریال سود خالص برای صنعت خودرو برآورد می‌شود.

---

۱۰۱ مشتمل بر شرکت‌های ایران خودرو، ایران خودرو دیزل، ساپکو، ایساکو، لیزینگ ایران خودرو و ...
۱۰۲ مشتمل بر شرکت‌های سایپا، پارس خودرو، زامیاد، سایپا دیزل و ...

۱۳-۲- اهمیت شرکت‌های خودروسازی ایران در صنعت خودروی جهان:

در رتبه‌بندی صورت گرفته توسط انجمن OICA در سال ۲۰۰۷، دو شرکت ایران‌خودرو و سایپا در جدول رتبه‌بندی لحاظ نشده‌اند که به نظر می‌رسد این امر ناشی از محاسبه بخش اعظم تولیدات خودروسازان ایرانی فوق در آمار تولید شرکت‌های صاحب برند همکار (پژو، سیتروئن، کیا، بنز و...) و محدود شدن تولیدات این دو شرکت تنها به چند برند ملی مشخص (سمند، پیکان وانت و ...) می‌باشد. از این منظر تولیدات این شرکت‌ها به دلیل مقدار بسیار اندک برندهای ویژه آنها در فهرست انجمن وارد نشده‌است. **در صورت احتساب تولید دو شرکت فوق در جدول رتبه‌بندی مذکور، شرکت ایران‌خودرو، در رده «بیست و سوم» و شرکت سایپا در رده «بیست و نهم» شرکت‌های تولیدکننده خودرو در سطح جهان قرار می‌گرفتند.**

جدول زیر بر اساس مجموع تولیدات (شامل خودروهای سواری و تجاری) شرکت‌های خودروساز برتر جهانی صاحب برند بر مبنای داده‌های انجمن بین‌المللی خودروسازان[۱۰۳] و بدون احتساب مضاعف[۱۰۴] تهیه شده‌است ضمن اینکه تدوین جدول مذکور با منظور نمودن خودروسازان ایرانی در فهرست، صرفاً با هدف بررسی جایگاه عمومی این دو خودروساز ایرانی در فهرست خودروسازان جهانی انجام پذیرفته است.

---

۱۰۳ OICA

۱۰۴ Double Counts

رتبه بندی شرکت‌های تولیدکننده خودرو بر اساس مجموع تولیدات (سواری و تجاری) در سال ۲۰۰۷

رده	نام شرکت	تولید (دستگاه)	ملیت
۱	جنرال موتورز	۹٫۳۴۹٫۸۱۸	امریکا
۲	تویوتا	۸٫۵۳۴٫۶۹۰	ژاپن
۳	فولکس واگن	۶٫۷۶۷٫۸۹۱	آلمان
۴	فورد	۶٫۲۴۷٫۵۰۶	امریکا
۵	هوندا	۳٫۹۱۱٫۸۱۴	ژاپن
۶	پژو سیتروئن (PSA)	۳٫۴۵۷٫۳۸۵	فرانسه
۷	نیسان	۳٫۴۳۱٫۳۹۸	ژاپن
۸	فیات	۲٫۶۷۹٫۴۵۱	ایتالیا
۹	رنو	۲٫۶۶۹٫۰۴۰	فرانسه
۱۰	هیوندای	۲٫۶۱۷٫۷۲۵	کره
۱۱	سوزوکی	۲٫۵۹۶٫۳۱۶	ژاپن
۱۲	کرایسلر	۲٫۵۳۸٫۶۲۳	امریکا
۱۳	دایملر	۲٫۰۹۶٫۸۷۷	آلمان
۱۴	بی ام دبلیو	۱٫۵۲۱٫۵۰۳	آلمان
۱۵	میتسوبیشی	۱٫۴۱۱٫۹۷۵	ژاپن
۱۶	کیا	۱٫۳۶۹٫۳۳۰	کره
۱۷	مزدا	۱٫۲۸۶٫۷۳۰	ژاپن
۱۸	دایهاتسو	۸۵۶٫۱۷۱	ژاپن
۱۹	آفتواز (Avtovaz)	۷۳۵٫۸۹۷	روسیه
۲۰	FAW	۶۹۰٫۷۱۲	چین
۲۱	تاتا	۵۸۸٫۱۵۸	هند
۲۲	فوجی	۵۸۵٫۰۲۸	ژاپن
۲۳	ایران خودرو	۵۵۷٫۸۸۵	ایران
۲۴	CHANA Automobile	۵۴۳٫۷۸۷	چین
۲۵	ایسوزو	۵۳۲٫۰۱۳	ژاپن
۲۶	Beijing Automotive	۴۵۴٫۲۷۲	چین
۲۷	دونگ فنگ موتور	۴۳۷٫۰۳۵	چین
۲۸	چری	۴۲۷٫۸۸۲	چین
۲۹	سایپا	۴۱۰٫۹۱۴	ایران
۳۰	SAIC	۳۱۳٫۰۰۲	چین
	جمع	۶۹٫۱۳۸٫۹۲۱	----

منبع: نشریه صنعت خودرو، سایپکو، ۱۳۸۷/۸/۱، شماره یکصد و بیست و دوم

۱۳–۳– تغییرات ساختاری واحدهای خودروسازی ایران:

۱۳-۳-۱- واگذاری شرکت‌های خودروسازی طبق اصل ٤٤:

عده‌ای از کارشناسان اقتصادی معتقدند که به علت شفاف نبودن میزان تعهدات، دیون و مطالبات خودروسازان عمده ایرانی و همچنین سهم آنها در مجموعه شرایط اقتصادی و اجتماعی و نهایتاً مقررات مربوط به شیوه واگذاری و ارزیابی آنها، واگذاری این شرکتها در کوتاه مدت امکانپذیر نمی‌باشد. یکی از دلایل مشخص نبودن حسابهای مالی خودروسازان،

سرمایه‌گذاری‌های دائمی این شرکتها در «پروژه‌های طراحی و تولید خودروهای جدید و پروژه‌های بهبود» است که عمدتاً به نتیجه‌های قطعی و نهایی نرسیده است و تعیین قیمت سهام عرضه شرکت‌های خودروسازی را با مشکل مواجه نموده است.

۱۳-۳-۲- تامین مالی جهت متعادل نمودن ساختارهای مالی شرکت‌های عمده صنایع خودروسازی:

- هیئت وزیران طی مصوبه مورخ ۲۶ اسفندماه سال ۱۳۸۶، «وزارت امور اقتصادی و دارایی» و «بانک مرکزی» را موظف کرد حداکثر ظرف ۳ ماه پس از ابلاغ تصویب‌نامه، با همکاری سازمان بورس اوراق بهادار، بانکهای ذیربط ، مدیران کل شرکت‌های مربوط و سایر دستگاه‌های مرتبط، ابزارها و راهکارهای تامین نقدینگی و کاهش وابستگی ۹۸ شرکت بزرگ به شبکه بانکی را بررسی و ضمن تعیین آن بخش از نقدینگی شرکت‌های مزبور که باید توسط شبکه بانکی تامین شود، پیشنهادهای لازم را برای هر شرکت به طور جداگانه ، به معاون اول رئیس جمهور ارائه دهند.
- بنابر گزارشات ارائه شده، **۹۸ بنگاه اقتصادی، ۵۰ درصد تسهیلات بالای ۱۰ میلیارد ریال و ۱۰ درصد کل تسهیلات اعطایی شبکه بانکی را دریافت کرده‌اند.**
- از بین این ۹۸ شرکت، شرکت‌هایی که در صنایع خودروسازی و صنایع مربوط به آن فعال می‌باشند عبارتند از : شرکت‌های ***ایران خودرو***، ساپکو، سایپا دیزل، لیزینگ خودروکار، ***سایپا***، ***گروه بهمن***، ایران خودرو دیزل، پارس خودرو، مگاموتور، مهندسی و تامین قطعات ایران، لیزینگ خودروملی، مهندسی و مشاور سازه‌گستر سایپا، لیزینگ صنعت و معدن و صنایع ریخته‌گری ایران خودرو.
- ظاهرا بانک مرکزی قبل از اتخاذ راهکارهای جدید، قطع پرداخت تسهیلات به شرکتهای بزرگ را ابلاغ کرده بود.

۱۳-۳-۳- تغییرات گردش موجودی کالا در صنعت خودروسازی ایران:

بررسی دفعات گردش موجودی کالا شرکت و گروه ایران‌خودرو و سایپا
طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
ایران‌خودرو:						
در گروه	۳,۲	۳,۰	۲,۸	۳,۱	۳,۱	۲,۶
در شرکت اصلی	۵,۸	۴,۹	۵,۱	۴,۶	۴,۵	۴,۵
سایپا:						
در گروه	۳,۳۵	۲,۸۳	۲,۵۵	۳,۴۹	۳,۱۳	۲,۵۳
در شرکت اصلی	۱۰,۴۷	۹,۸۲	۷,۸۲	۶,۰۷	۴,۹۶	۵,۰۹

منبع: گزارشات مالی شرکت ایران‌خودرو و سایپا

میزان گردش موجودی کالا در گروه ایران‌خودرو و گروه سایپا طی سال ۱۳۸۶ حدود ۳,۲ و ۳,۳ مرتبه می‌باشد که این مقدار برای خودروسازی تویوتا در سال ۲۰۰۷ در حدود ۱۱ مرتبه در سال بوده است.

۱۳-۴- بررسی وضعیت برند تولیدات داخلی خودرو:

اگرچه تمرکز بر طراحی برند ایرانی – ملی در چارچوب استراتژیهای منتخب خودروسازان جهانی به منظور استمرار فعالیتهای اقتصادی و حضور در بازار رقابتی جهانی از جمله عوامل اساسی و تعیین‌کننده می‌باشد ولیکن این امر با چارچوب‌های مونتاژگری در شرایط فعلی سازگار نمی‌باشد. از آنجا که صنعت خودروسازی در تجارت جهانی دارای سهمی معادل یک‌ششم می‌باشد و خودروسازان ایرانی نیز ناگزیر از پیوستن به بازارهای رقابتی جهانی می‌باشند فرآیند برندگذاری به عنوان یکی از ضرورت‌های اساسی برای ورود به این بازارها، از اهمیت فراوانی برخوردار است.

۱۳-۵- تحلیل هزینه‌های تولید خودرو در ایران:

اگر چه بررسی‌های انجام شده کارشناسان صنعت خودرو نمایانگر آن است که در کشور ایران به دلیل عوامل بازدارنده تولید، در داخل کشور **هزینه‌های تولید حدود ۳۰ درصد گران‌تر از کشورهای پیشرفته است** به این علت خودروسازان علیرغم علاقه‌مندی به تولید خودروی ارزان قیمت، امکان این کار را ندارند (میرخانی رشتی،۱۳۸۶، کارشناس خودرو و دبیر پیشین انجمن خودروسازان) ضمن اینکه نتایج حاصل از تحقیق رحیم رباب اسماعیلی نیز حاکی از آنست که در چارچوب بخش‌بندی بازار خودرو در ایران و مقایسه آن با بازار اروپا، **کاهش ۳۰ درصدی در هزینه‌های تولید و قیمت خودرو داخلی با افزایش کیفیت محصول ضرورتی جهت حضور در بازار رقابتی جهان می‌باشد ولیکن با توجه به نرخ تعرفه‌های موجود که به‌مراتب بیشتر از درصدهای فوق می‌باشد و استقبال از خودروهای وارداتی علیرغم محرومیت آنها از سهمیه سوخت، می‌توان برآورد نمود که میزان ضروری کاهش هزینه‌های تولید در بسیاری از مدل‌های خودروهای موجود باید به مراتب بیشتر از ارقام فوق باشد. به عبارت دیگر نه تنها سمتگیری توسعه صادرات برای بسیاری از مدل‌های خودرو در شرایط فعلی نمی‌تواند در چارچوب افزایش بهره‌وری کار و سرمایه تلقی گردد بلکه شرایط فعلی جهت تحقق استراتژی جایگزینی فعلی نیز به طور مناسبی مهیا نمی‌باشد.**

جدول زیر با استفاده از صورتهای مالی شرکت‌های ایران‌خودرو، سایپا و پارس خودرو به‌عنوان عمده‌ترین شرکت‌های تولیدکننده خودرو طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ تهیه گردیده و به مقایسه میانگین سهم هر یک از عوامل تولید در بهای تمام شده کالای ساخته شده می‌پردازد. جدول مذکور بیانگر تفاوت محسوس در سهم هر یک از عوامل تولید در شرکت‌های مختلف می‌باشد

به طوریکه سهم مواد مستقیم مصرفی در بهای خودرو بین ۸۰ تا ۹۰ درصد و سهم مجموع دستمزد مستقیم و سربار بین ۱۰ تا ۲۰ درصد در شرکت‌های مختلف در نوسان است.

متوسط سهم عوامل تولید خودرو طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱
در شرکت‌های ایران‌خودرو، سایپا و پارس خودرو

شرح	ایران‌خودرو ۱۳۸۶-۱۳۸۱	سایپا ۱۳۸۶-۱۳۸۱	پارس خودرو ۱۳۸۶-۱۳۸۱
سهم مواد اولیه مصرف شده	۸۹,۹۴٪	۸۴,۹۳٪	۸۰,۶۶٪
سهم حقوق و دستمزد مستقیم	۰,۹۰٪	٪۱,۹۵	۶,۶۲٪
سهم سربار تولیدی کارخانه	۹,۲۶٪	٪۱۳,۱۲	۱۴,۱۷٪
سهم هزینه‌های جذب نشده	(۰,۱۰٪)	۰	(۱,۴۵٪)
جمع سهم دستمزد مستقیم و سربار تولیدی کارخانه	٪۱۰,۰۶	٪۱۵,۰۷	۱۹,۳۴٪
	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪

منبع: گزارشات مالی شرکت‌های ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو

تفاوت موجود در سهم عوامل تولید در شرکت‌های مختلف را می‌توان ناشی از تفاوت در طبقه‌بندی اقلام در صورتهای مالی این شرکتها (ساختار مالی)، سطح فعالیت نامناسب شرکتها به‌لحاظ ظرفیت‌های تولید (با توجه به وجود هزینه‌های جذب نشده تولید)، اوقات تلف شده جهت تدارک برخی از مواد مستقیم، تفاوت‌های محسوس در سهم مواد مستقیم تدارک شده داخلی جهت تولیدات متفاوت شرکت‌های فوق، میزان انباشت برخی از قطعات وارده، کیفیت مواد اولیه مصرفی، تفاوت میزان انباشت نیروی انسانی متورم در شرکت‌های مختلف و همچنین نوع فعالیت آنها به لحاظ میزان تولید اجرتی (به‌ویژه در شرکت پارس خودرو) دانست.

بر اساس مفاد رساله رحیم رباب اسماعیلی (۱۳۸۰) **تحت عنوان بررسی اثرات اقتصادی پیوستن ایران به سازمان تجارت جهانی**، سهم هریک از عوامل قیمت‌تمام‌شده خودروی پژوی ۴۰۵ بر مبنای نظام هزینه‌یابی هدف به‌شرح زیر تعریف گردیده است:

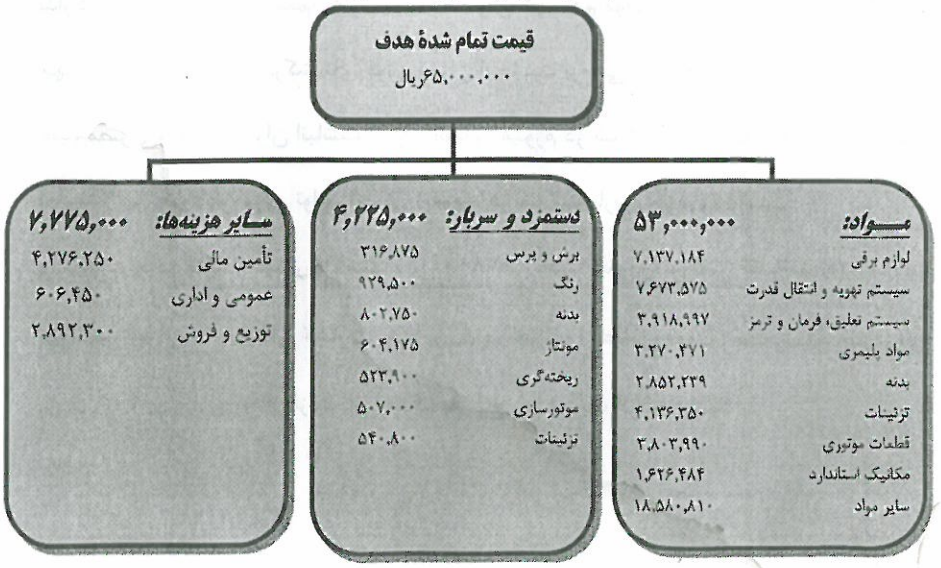
سهم هر یک از عوامل تولید در تعیین بهای تمام شده خودروی پژو ۴۰۵ در نظام هزینه‌یابی هدف

عوامل تشکیل دهنده بهای تمام شده خودرو	با احتساب هزینه‌های اداری و تشکیلاتی (درصد)	بدون احتساب سایر هزینه‌های اداری و تشکیلاتی (درصد)
مواد مستقیم	٪۸۱,۵۴	٪۹۲,۶
دستمزد و سربار	٪۶,۵۰	٪۷,۴
سایر هزینه‌های اداری و تشکیلاتی	٪۱۱,۹۶	
قیمت تمام شده هدف	٪۱۰۰	٪۱۰۰

منبع: بررسی اثرات اقتصادی پیوست ایران به سازمان تجارت جهانی، رساله دکتری رحیم رباب اسماعیلی، ۱۳۸۰

در تحقیق مذکور سهم هر یک از عوامل تولید بر مبنای اجزای قیمت تمام شده خودروی پژو ۴۰۵ به شرح زیر مورد اندازه‌گیری قرار گرفته است:

بررسی قیمت تمام شده خودروی پژو ۴۰۵ برمبنای هزینه‌یابی هدف به تفکیک عوامل تشکیل دهنده آن



۱۳-۵-۱- مواد مستقیم مصرفی جهت ساخت خودرو در ایران:

محاسبات انجام شده در رابطه با سه شرکت خودروساز «*ایران خودرو*»، «*سایپا*» و «*پارس خودرو*» حاکی از آن است که سهم مواد اولیه مصرف شده در قیمت تمام شده خودرو طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ به دلایل مطروحه در ابتدای این فصل **به‌طور میانگین بین ۸۰ تا ۹۰ درصد در شرکت‌های مختلف در نوسان بوده‌است. فزونی سهم مواد مستقیم در تولیدهای داخلی در مقایسه با تولید خودرو در کشورهای پیشرفته را می‌توان عمدتاً ناشی از سطح تکنولوژی مورد استفاده در ساخت خودرو در ایران تلقی نمود به گونه ایکه علیرغم پویایی ذاتی موجود در صنعت خودروسازی، تحولات سریع و تغییرات پی در پی خطوط تولید آن در جهان، متاسفانه همکاری شرکت‌های خودروساز داخلی با خودروسازان بزرگ دنیا در ارتباط با تولید خودروهای جدید نسبتاً محدود و بیشتر در حوزه مونتاژ محصولات بوده و توجه اندکی به امر انتقال اساس تکنولوژی شده است. هرچند که به نظر برخی از کارشناسان قرارداد تولید خودروی لوگان در ایران یکی از قراردادهای متفاوت در صنعت خودرو ایران و فراتر از مونتاژ صرف می‌باشد.**

با توجه به اینکه به طور معمول قیمت فروش مجموع قطعات منفصله از قیمت فروش محصول ساخته شده بیشتر می‌باشد این امر به دلیل بالابودن هزینه مواد مستقیم وارداتی نهایتاً موجب متورم شدن سهم هزینه مواد مستقیم مصرفی جهت ساخت خودروهای داخلی نسبت به هزینه ساخت خودرو در کشورهای صادرکننده قطعات فوق به ایران و نهایتاً نارسایی آنها در حوزه بازارهای رقابتی می‌گردد.

۱۳-۵-۲- هزینه دستمزد مستقیم ساخت خودرو در ایران:

محاسبات انجام شده در رابطه با سه شرکت خودروساز فوق حاکی از آن است که **سهم دستمزد مستقیم در بهای تمام شده خودروی ساخته شده** طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ به دلایل مطروحه در ابتدای این فصل **به‌طور میانگین حدود یک تا هفت درصد در نوسان می‌باشد.** لازم به ذکر است که با احتساب هزینه‌های حقوق و دستمزد غیرمستقیم لحاظ شده، در سربار شرکت ایران خودرو در سال ۱۳۸۶، سهم مجموع حقوق و دستمزد پرسنلی در بهای تمام شده خودروی شرکت فوق به حدود ۵,۷۲ درصد خواهد رسید. خاطر نشان می‌سازد که **سهم نیروی انسانی در بهای تمام شده خودروهای تولید شده در ایالات متحده آمریکا و کانادا، به ترتیب حدود ۸,۴ درصد و ۷ درصد می‌باشد.**

با در نظر گرفتن این واقعیت که هزینه دستمزد در کشورهای پیشرفته بیش از ۱۰ برابر کشورهای در حال توسعه می‌باشد، علی‌الظاهر می‌توان یکی از مزیت‌های نسبی بالقوه کشور ایران را هزینه دستمزد پایین آن دانست ولیکن این مزیت بالقوه نیز در شرایط فعلی با توجه به متغیرهای حاکم بر ساختار تولید صنایع از قبیل دولتی بودن صنایع، مفاد قوانین کار، انباشت نیروی انسانی و ... منجر به پایین آمدن نرخ بهره‌وری در ایران شده و اثر خود را در کاهش نرخ بهای تمام شده تولید از دست داده‌است به طوریکه **سرانه تولید خودرو در شرکت‌های ایران‌خودرو، سایپا و پارس‌خودرو در سال ۱۳۸۶، به ترتیب حدود ۲۲ ، ۳۲ و ۳۴** دستگاه خودرو برای هر نفر درسال بوده است[۱۰۵]. ضمن اینکه تفاوت سرانه تولید خودرو در

---

۱۰۵ خاطر نشان می‌سازد که سرانه تولید خودرو (تجاری و غیرتجاری) برای گروه ایران خودرو و گروه سایپا در سال ۱۳۸۶ به ترتیب حدود ۱۰,۷ و ۱۷,۳ بوده است.

شرکت ایران‌خودرو با شرکت‌های دیگر بدون لحاظ اثرات فعالیت شرکت‌های فرعی ایران‌خودرو در تکمیل قطعات منفصله و به طور کلی فرآیند تکمیل محصولات نهایی انجام پذیرفته است. به عبارت دیگر مزیت بالقوه فوق(هزینه دستمزد مستقیم پایین) تنها در چارچوب یک برنامه‌ریزی مناسب به لحاظ اصلاح ساختار تولید، تخصیص مناسب منابع، تعدیل نیروی انسانی به لحاظ کمی و کیفی و برقراری ارتباط متقابل مناسب نیروی انسانی و فرآیندهای تولید در میان مدت می‌تواند به طور مناسبی تحقق یابد.

۱۳-۵-۳- هزینه سربار تولیدی ساخت خودرو در ایران:

بررسی صورتهای مالی سه شرکت عمده تولیدکننده خودرو (ایران‌خودرو، سایپا و پارس‌خودرو) حاکی از آنست که طی سنوات ۸۶-۱۳۸۱ سهم سربار تولیدی در قیمت تمام شده خودرو بین ۹ تا ۱۴ درصد در شرکت‌های مختلف در نوسان بوده است.

هزینه استهلاک اموال ماشین آلات و تجهیزات در سال ۱۳۸۶، به تنهایی حدود ۴,۲۶ درصد از بهای تمام شده کالای ساخته شده در شرکت ایران‌خودرو را به خود اختصاص داده است.

۱۳-۵-٤- آثار مالی مقیاس اقتصادی تولید بر قیمت تمام شده تولید خودرو در ایران:

مقیاس اقتصادی[۱۰۶] تولید در صنعت خودرو همانند صنایع دیگر نقش بسیار با اهمیتی را در مدیریت عوامل تولید و استراتژی مقرون به صرفه تولید کردن آنها ایفا می‌کند. تنها تعداد معدودی از کشورهای جهان، دارای تولید بیش از یک میلیون دستگاه خودرو در سال می‌باشند، علیرغم اینکه صنعت خودروسازی ایران در حدود ۱,۳۶ درصد از تولید خودروی جهان در سال ۲۰۰۷ را به خود اختصاص داده است ولیکن از مزیت فوق برخوردار نمی‌باشد و این معضل مشکلات فراوان ساختاری در شرایط فعلی را افزایش می‌دهد.

---

۱۰۶ Economy of Scale

بررسی‌های انجام شده حاکی از آن است که **بقای خودروسازان در این صنعت منوط به تولید سالانه حداقل ۴ میلیون دستگاه خودرو در کشورهای پیشرفته و یک میلیون دستگاه در کشورهای در حال توسعه می‌باشد. از این‌رو در سال‌های اخیر تعداد زیادی از شرکت‌های بزرگ تولیدکننده خودرو در یکدیگر ادغام گردیده‌اند.** علیرغم مفاهیم به شرح فوق به نظر برخی از کارشناسان **کشور ایران تنها با تولید یک میلیون خودرو در سال**، نیازی به سه خودروساز بزرگ و چندین خودروساز صرفاً مونتاژکار ندارد.

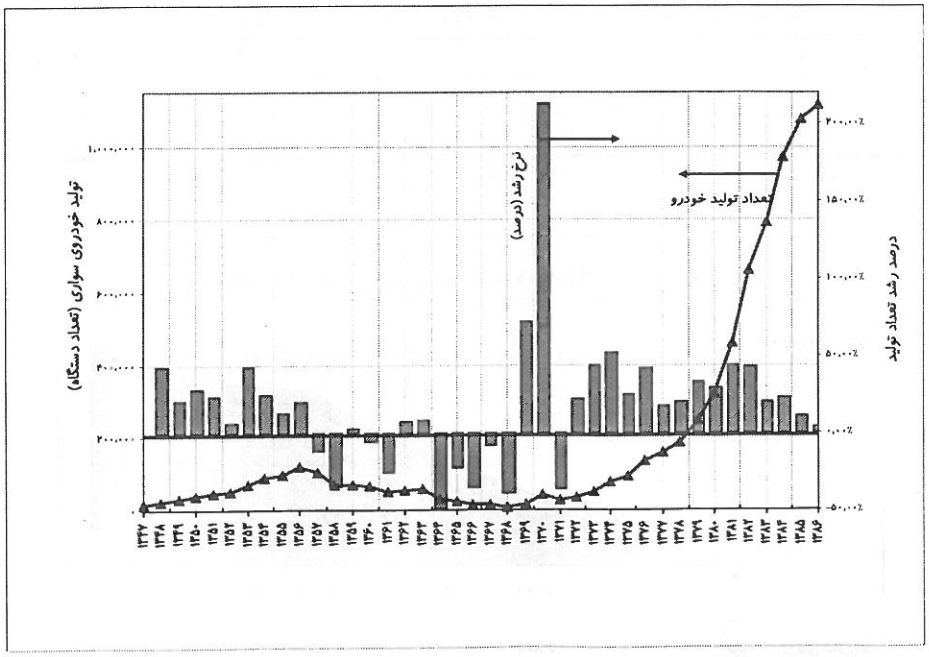
۱۳-۵-۵- جمعبندی:

مجموعه مفاهیم فوق نمایانگر آن است که علیرغم انباشت عمیق سرمایه‌گذاری طی چهار دهه اخیر در این صنعت، در وضعیت فعلی نه تنها شرایط تحقق استراتژی توسعه صادرات برای صنعت خودرو (به استثنای تراکتور) آماده نمی‌باشد بلکه تحقق استراتژی جایگزینی واردات و همچنین جلوگیری از کاهش بیشتر حاشیه سود این صنعت نیز بدون تغییرات اساسی کیفی خودروها، در شرایط آزادسازی نرخ‌های انرژی، ارز، تعرفه، ارتقاء سطح تکنولوژی تولید، دولتی بودن این صنایع، تامین منابع مالی در چارچوب استفاده بهینه از داراییها و ایجاد شرکت‌های لیزینگ خودرو، بانکهای مستقل صنعت خودرو و ... قابل تصور نخواهد بود ضمن اینکه جلوگیری ازکاهش مستمر حاشیه سود سنوات اخیر علیرغم سرمایه‌گذاری عظیم انجام شده در این صنعت نیز نیازمند تغییر متغیرهای اساسی موثر بر ساختار تولید، اعمال مدیریت در چارچوب افزایش بهره‌وری کار و سرمایه، استفاده بهینه از فرهنگ ایجاد شده ساخت خودرو طی چهار دهه اخیر در چارچوب همکاریهای مشترک با خودروسازان عمده جهان جهت انتقال تکنولوژی و ... می‌باشد.

۱۳–۶– میزان تولید خودرو در ایران:

خلاصه‌ای از تولید خودروی سواری در کشور ایران طی سنوات ۸۶-۱۳۴۷ به شرح نمودار زیر ارائه گردیده است:

تولید خودروی سواری طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳٤۷



منبع: بانک اطلاعاتی سری‌های زمانی اقتصادی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران[۱۰۷]
تهیه شده توسط موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری

مطابق با جدول زیر، کشور ایران سهمی معادل ۱,۳۶ درصد از کل تولیدات خودروی جهان در سال ۲۰۰۷ را به خود اختصاص داده که این سهم در طی سنوات اخیر، در حال افزایش بوده است. **یادآور می‌گردد که تولید خودروی سواری در ایران طی سال ۲۰۰۷، حدود ۸۸ درصد از کل تولیدات خودرو را به خود اختصاص داده است.**

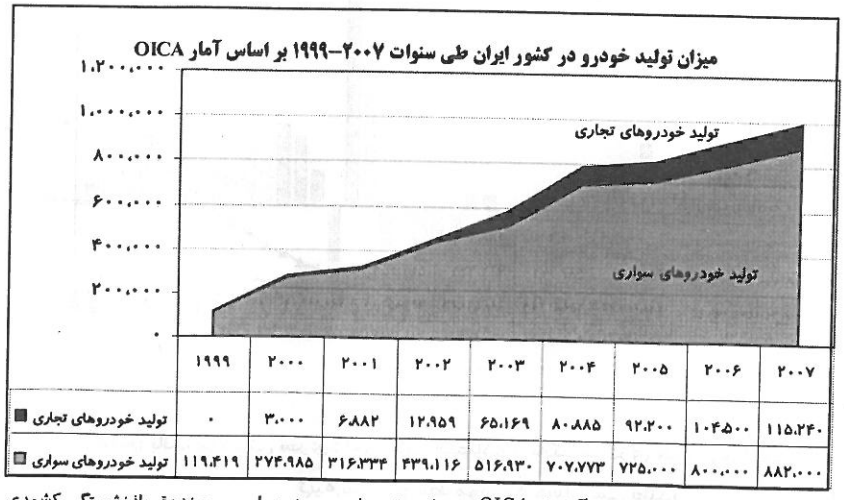
---

۱۰۷ شامل تولید خودروی سواری به غیر از خودروی دو دیفرانسیل می‌باشد.

وضعیت تولید خودرو در کشور ایران در مقایسه با جهان و بررسی سهم ایران نسبت به کل تولید خودرو در جهان

	شرح	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷
ایران	تولید خودروهای سواری	۱۱۹،۴۱۹	۲۷۴،۹۸۵	۳۱۶،۳۳۴	۴۳۹،۱۱۶	۵۱۶،۹۳۰	۷۰۷،۷۷۳	۷۲۵،۰۰۰	۸۰۰،۰۰۰	۸۸۲،۰۰۰
	تولید خودروهای تجاری	۰	۳،۰۰۰	۶،۸۸۲	۱۲،۹۵۹	۶۵،۱۶۹	۸۰،۸۸۵	۹۲،۲۰۰	۱۰۴،۵۰۰	۱۱۵،۲۴۰
	جمع تولید	۱۱۹،۴۱۹	۲۷۷،۹۸۵	۳۲۳،۲۱۶	۴۵۲،۰۷۵	۵۸۲،۰۹۹	۷۸۸،۶۵۸	۸۱۷،۲۰۰	۹۰۴،۵۰۰	۹۹۷،۲۴۰
جهان	تولید خودروهای سواری	۳۹،۷۵۹،۸۴۷	۴۱،۲۱۵،۶۵۳	۳۹،۸۲۵،۸۸۸	۴۱،۳۵۸،۳۹۴	۴۱،۹۶۸،۶۶۶	۴۴،۵۵۴،۲۶۸	۴۶،۸۶۲،۹۷۸	۴۹،۹۱۸،۵۷۸	۵۳،۰۴۹،۳۹۱
	تولید خودروهای تجاری	۱۶،۴۹۹،۰۴۵	۱۷،۱۵۸،۵۰۹	۱۶،۴۷۹،۰۳۷	۱۷،۶۳۵،۹۲۴	۱۸،۶۹۴،۵۵۹	۱۹،۹۴۱،۹۵۲	۱۹،۶۱۹،۴۶۱	۱۹،۳۰۴،۳۹۷	۲۰،۱۰۳،۳۰۵
	جمع تولید	۵۶،۲۵۸،۸۹۲	۵۸،۳۷۴،۱۶۲	۵۶،۳۰۴،۹۲۵	۵۸،۹۹۴،۳۱۸	۶۰،۶۶۳،۲۲۵	۶۴،۴۹۶،۲۲۰	۶۶،۴۸۲،۴۳۹	۶۹،۲۲۲،۹۷۵	۷۳،۱۵۲،۶۹۶
سهم تولید ایران نسبت به جهان (درصد)	تولید خودروهای سواری	۰،۳٪	۰،۷٪	۰،۸٪	۱،۱٪	۱،۲٪	۱،۶٪	۱،۵٪	۱،۶٪	۱،۷٪
	تولید خودروهای تجاری	۰،۰٪	۰،۰٪	۰،۰٪	۰،۱٪	۰،۳٪	۰،۴٪	۰،۵٪	۰،۵٪	۰،۶٪
	جمع تولید	۰،۲٪	۰،۵٪	۰،۶٪	۰،۸٪	۱،۰٪	۱،۲٪	۱،۲٪	۱،۳٪	۱،۴٪

آمار از OICA تهیه شده توسط موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری



	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷
تولید خودروهای تجاری	۰	۳،۰۰۰	۶،۸۸۲	۱۲،۹۵۹	۶۵،۱۶۹	۸۰،۸۸۵	۹۲،۲۰۰	۱۰۴،۵۰۰	۱۱۵،۲۴۰
تولید خودروهای سواری	۱۱۹،۴۱۹	۲۷۴،۹۸۵	۳۱۶،۳۳۴	۴۳۹،۱۱۶	۵۱۶،۹۳۰	۷۰۷،۷۷۳	۷۲۵،۰۰۰	۸۰۰،۰۰۰	۸۸۲،۰۰۰

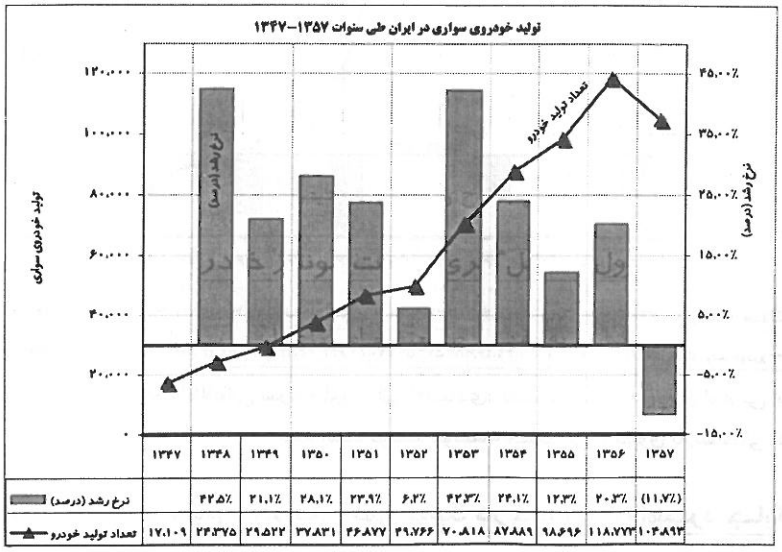
آمار از OICA تهیه شده توسط موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری

نمودار فوق حاکی از آنست که سهم تولید خودروی تجاری نیز در کشور طی سنوات ۲۰۰۱-۱۹۹۹ روندی صعودی را طی نموده و از یک درصد کل تولید در سال ۲۰۰۰ به حدود ۱۱،۵ درصد کل تولید در سال ۲۰۰۷ رسیده است.

با نگاه به پیشینه صنعت خودروسازی در کشور و روند تغییرات آن، چهار دوره اصلی متمایز تولید در گذشته و حال برای آن بشرح زیر قابل تشخیص است:

۱۳-۶-۱- دوره اول - شکل‌گیری صنعت مونتاژ خودرو (سنوات ۵۷-۱۳۳۶):

صنعت 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. در این دوره صنایع خودروسازی توسط بخش خصوصی و با همکاری شرکت‌های خارجی و با هدف سودآوری تجاری تاسیس گردید.



	۱۳۴۷	۱۳۴۸	۱۳۴۹	۱۳۵۰	۱۳۵۱	۱۳۵۲	۱۳۵۳	۱۳۵۴	۱۳۵۵	۱۳۵۶	۱۳۵۷
نرخ رشد (درصد)		۴۲.۵٪	۲۱.۱٪	۲۸.۱٪	۲۳.۹٪	۶.۲٪	۴۲.۳٪	۲۴.۱٪	۱۲.۳٪	۲۰.۳٪	(۱۱.۷٪)
تعداد تولید خودرو	۱۷،۱۰۹	۲۴،۳۷۵	۲۹،۵۲۲	۳۷،۸۳۱	۴۶،۸۷۷	۴۹،۷۶۶	۷۰،۸۱۸	۸۷،۸۸۹	۹۸،۶۹۶	۱۱۸،۷۷۳	۱۰۴،۸۹۳

منبع: بانک اطلاعاتی سری‌های زمانی اقتصادی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران[۱۰۸]
تهیه شده توسط موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری

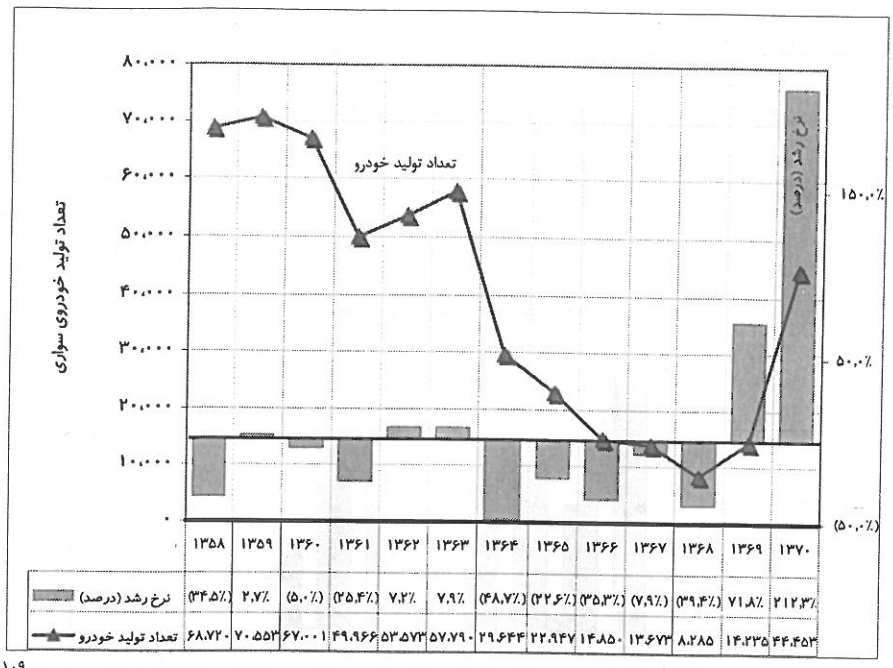
۱۳-۶-۲- دوره دوم - ملی شدن صنعت خودرو (سنوات ۷۱-۱۳۵۸):

دوره دوم صنعت خودرو در ایران مربوط به سنوات پس از انقلاب شکوهمند اسلامی و سپس دوران جنگ تحمیلی می‌باشد. در این دوره صنایع خودروسازی ملی گردید اما به دلیل وقوع جنگ تحمیلی و مشکلات موجود، علیرغم رشد صنعت قطعه‌سازی، میزان

۱۰۸ شامل تولید خودروی سواری به غیر از خودروی دو دیفرانسیل می‌باشد.

تولید نهایی خودرو دچار رکود شدیدی شد به گونه‌ایکه میزان تولید خودروی سواری در سال ۱۳۶۸، به کمترین سطح خود در این دوره رسید.

تولید خودروی سواری در ایران طی سنوات ۱۳۷۰-۱۳۵۸



	۱۳۵۸	۱۳۵۹	۱۳۶۰	۱۳۶۱	۱۳۶۲	۱۳۶۳	۱۳۶۴	۱۳۶۵	۱۳۶۶	۱۳۶۷	۱۳۶۸	۱۳۶۹	۱۳۷۰
نرخ رشد (درصد)	(۳۴.۵٪)	۲.۷٪	(۵.۰٪)	(۳۵.۴٪)	۷.۲٪	۷.۹٪	(۴۸.۷٪)	(۲۲.۶٪)	(۳۵.۳٪)	(۷.۹٪)	(۳۹.۴٪)	۷۱.۸٪	۲۱۲.۳٪
تعداد تولید خودرو	۶۸،۷۲۰	۷۰،۵۵۳	۶۷،۰۰۱	۴۹،۹۶۶	۵۳،۵۷۳	۵۷،۷۹۰	۲۹،۶۴۴	۲۲،۹۴۷	۱۴،۸۵۰	۱۳،۶۷۳	۸،۲۸۵	۱۴،۲۳۵	۴۴،۴۵۳

منبع: بانک اطلاعاتی سری‌های زمانی اقتصادی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران[۱۰۹]
تهیه شده توسط موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری

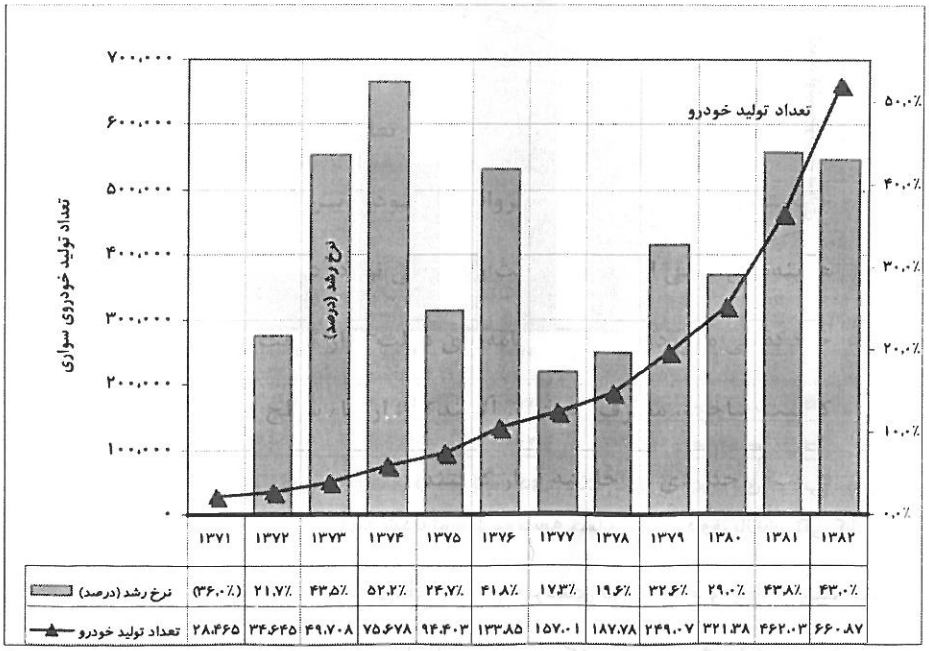
۱۳-۶-۳-دوره سوم - افزایش کمی تولید در چارچوب راهبرد جایگزینی واردات (سنوات ۸۲-۱۳۷۱):

دوره سوم صنعت خودروسازی ایران را می‌توان دوران افزایش کمی تولید در چارچوب راهبرد جایگزینی واردات نامید به گونه‌ایکه از سال ۱۳۸۰ تولید خودرو در کشور (سواری و تجاری) در چارچوب حمایت‌های اساسی انجام شده از قبیل نرخ‌های تعرفه و برابری ارز، تخصیص یارانه مصرف انرژی و ... از مرز

۱۰۹ شامل تولید خودروی سواری به غیر از خودروی دو دیفرانسیل می‌باشد.

۳۰۰ هزار دستگاه عبور نمود. اساسی‌ترین دلیل انتخاب راهبرد مذکور در سال‌های فوق را می‌توان ناشی از افزایش تقاضا به لحاظ ویژگی‌های ساختار جمعیتی و افزایش جاده‌ها، غیرواقعی بودن نرخ‌های انرژی و ارز، تحمل هزینه‌های ناشی از یارانه سوخت و ... تلقی نمود. در این دوره اگرچه برنامه خودکفایی ملی در سرلوحه برنامه‌های دولت قرار گرفت ولیکن مسائلی از قبیل کیفیت ساخت، مصرف سوخت، آلایندگی، ارتقاء سطح تکنولوژی تولید و حتی قیمت تا حدودی در حاشیه قرار گرفتند.

تولید خودروی سواری در ایران طی سنوات ۱۳۸۲-۱۳۷۱



	۱۳۷۱	۱۳۷۲	۱۳۷۳	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲
نرخ رشد (درصد)	(۳۶.۰٪)	۲۱.۷٪	۴۳.۵٪	۵۲.۲٪	۲۴.۷٪	۴۱.۸٪	۱۷.۳٪	۱۹.۶٪	۳۲.۶٪	۲۹.۰٪	۴۳.۸٪	۴۳.۰٪
تعداد تولید خودرو	۲۸.۴۶۵	۳۴.۶۴۵	۴۹.۷۰۸	۷۵.۶۷۸	۹۴.۴۰۳	۱۳۳.۸۵	۱۵۷.۰۱	۱۸۷.۷۸	۲۴۹.۰۷	۳۲۱.۳۸	۴۶۲.۰۳	۶۶۰.۸۷

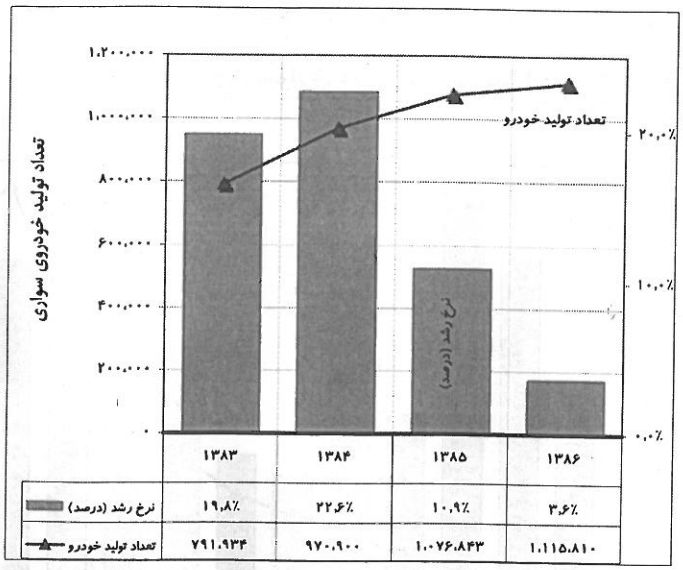
منبع: بانک اطلاعاتی سری‌های زمانی اقتصادی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران[۱۱۰]
تهیه شده توسط موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری

۱۱۰ شامل تولید خودروی سواری به غیر از خودروی دو دیفرانسیل می‌باشد.

۱۳-۶-٤- دوره چهارم - تنوع تولید ضمن سمتگیری جهت استراتژی توسعه صادرات (از سال ۱۳۸۳ تا کنون):

جهانی‌شدن صنعت خودروی ایران، حضور در عرصه رقابت بین‌المللی و تولید محصولاتی با برند ملی و مطابق با استانداردهای بین‌المللی با هدف ایجاد و توسعه فرصتهای صادراتی به عنوان برنامه فعلی و آتی این صنعت در بازه زمانی فوق تعیین گردیده بود.

تعداد تولید خودروی سواری در ایران طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۳



منبع: بانک اطلاعاتی سری‌های زمانی اقتصادی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران[111]
تهیه شده توسط موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری

خاطر نشان می‌سازد که ویژگی‌های اصلی راهبردهای دوران سوم و چهارم تولید خودرو در کشور منجر به رشد تعداد مدل‌های خودرو در کشور گردید به‌گونه‌ایکه بر اساس آمار ارائه شده توسط سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، مدل‌های خودروی سواری از ۱۱ مدل در سال ۱۳۷۶ به ۳۹ مدل در سال ۱۳۸۵ افزایش یافته است.

---

۱۱۱ شامل تولید خودروی سواری به غیر از خودروی دو دیفرانسیل می‌باشد.

مدل‌های خودروی تجاری نیز از ۱۷ مدل در سال ۱۳۷۶ به ۳۴ مدل در سال ۱۳۸۵ افزایش یافته است.

۱۳-۶-۵- جمعبندی دوره‌های چهارگانه تولید خودروی ایران:

کاهش مستمر حاشیه سود و بازده دارایی‌های صنعت خودرو را علیرغم سرمایه‌گذاری‌های عظیم تحقق یافته در صنعت خودرو ضمن اعمال حمایت‌های اساسی از منابع مالی بودجه کشور از قبیل تخصیص یارانه سوخت، ثبات نرخ برابری ارز، اعطای تسهیلات ارزان قیمت از نظام بانکی (سپرده‌های مردمی) و در کلی‌ترین شکل خود صرف بخش عمده‌ای از دلارهای نفتی در این حوزه که مترادف با تحمل کمبود زیرساخت‌های اجتماعی و اقتصادی کشور طی چهار دوره فوق بوده است عمدتاً جهت پاسخگویی به تقاضای ناشی از ساختار جمعیتی کشور برای آن مقاطع زمانی که برآورد می‌شود با ساختارهای جمعیتی آینده متفاوت باشد بدون توجه به ارتقاء کیفیت و انتقال کامل تکنولوژی فراهم گردیده بود ولیکن رشد خودروهای وارداتی علیرغم وجود موانعی هم‌چون نرخ تعرفه واردات، قطع سهم سوخت و ... نمایانگر آن است که صنعت خودرو نه تنها در استراتژی توسعه صادرات و نه تنها در استراتژی جایگزینی موفق نبوده است که در کلی‌ترین شکل خود نمادی از عدم بازدهی ساختارهای تدارک شده صنعت خودرو در ایران می‌باشد. مجموعه فوق منجر به این گردیده‌است که طی سنوات اخیر علیرغم افزایش حجم نقدینگی در شرایط فعلی مبنای تقاضا جهت خرید سهام شرکت‌های فوق در بازار سرمایه قبل از اینکه ناشی از افزایش تولید و نهایتاً برآورد افزایش سود عملیاتی آنها باشد ناشی از برآورد سود ناشی از فروش دارایی‌های شرکت‌های فوق باشد.

۱۳-۷- تنوع تولید خودرو در ایران و عوامل موثر بر آن:

از جمله ویژگی‌های صنعت خودرو بعد از جنگ تحمیلی را می‌توان ضرورت تنوع تولید خودرو به لحاظ افزایش کمی آنها تلقی نمود که در این ارتباط می‌توان به گسترش تنوع فوق در سال‌های ۸۷-۱۳۸۱ به‌شرح زیر اشاره نمود:

تولید انواع خودرو در کشور طی سنوات ۱۳۸۷-۱۳۸۱ (دستگاه)

محصول	سال						
	۱۳۸۷	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
ایران خودرو:							
سمند	۶۷،۷۲۰	۸۹،۶۸۴	۷۶،۷۷۰	۷۱،۷۷۴	۷۲،۴۶۷	۵۸،۱۹۷	۲۰،۱۳۶
پژو آر.دی. و روآ	۶۹،۸۸۳	۱۰۵،۰۶۵	۹۳،۳۱۳	۹۱،۰۰۱	۵۴،۹۶۰	۵۵،۰۴۵	۲۳،۹۰۸
پژو ۴۰۵	۹۳،۱۶۸	۹۶،۳۸۷	۱۲۷،۷۷۹	۱۳۷،۶۲۷	۱۰۱،۶۱۲	۶۵،۰۱۵	۴۰،۱۴۶
پژو ۲۰۶	۶۷،۹۶۶	۸۱،۷۸۴	۸۰،۵۹۸	۸۰،۰۶۹	۷۹،۹۶۹	۶۰،۵۶۵	۳۴،۵۷۱
پژو پارس	۶۰،۸۰۱	۶۲،۷۰۳	۵۴،۲۰۹	۴۸،۲۸۷	۲۷،۱۳۹	۲۳،۸۷۴	۱۶،۹۴۰
وانت پیکان(باردو)	۷۹،۱۷۴	۸۹،۴۵۶	۹۱،۱۶۴	۶۶،۳۰۲	۲۲،۰۸۱	۲۷،۲۰۱	۱۹،۳۶۲
پیکان				۲۴،۹۵۲	۱۵۶،۵۹۹	۱۴۵،۵۳۸	۱۴۵،۲۳۸
تندر	۲۵،۶۳۰	۱۳،۰۳۱	۵۴				
سوزوکی	۲،۹۹۴	۲،۵۷۸					
چری		۲۱۰					
سواری مرسدس بنز	۱۴۱	۱۲۷					
جمع	۴۶۷،۴۷۷	۵۴۱،۰۲۵	۵۲۳،۸۸۷	۵۲۰،۰۱۲	۵۱۴،۸۲۷	۴۳۵،۴۳۵	۳۰۰،۳۰۱
سایپا:							
پراید DM-GTX-۱۴۱	۲۳۳،۷۶۹	۲۶۰،۰۹۲	۲۵۷،۶۹۰	۳۳۸،۰۰۲	۲۵۰،۰۱۰	۲۱۴،۰۶۲	۱۳۶،۱۹۱
زانتیا	۸،۷۴۹	۱۱،۳۰۳	۱۴،۳۲۵	۱۴،۰۶۹	۱۱،۹۴۷	۴،۶۹۵	۳،۶۹۲
ریو	۱۷،۰۰۰	۱۵،۵۰۹	۱۹،۲۲۰	۵،۸۸۹			
ون کاروان	۱۸	۶۱	۲۹۸	۶۶۴	۸۶۸	۵۸۰	۶۷۴
جمع	۲۵۹،۵۳۶	۲۸۶،۹۶۵	۲۹۱،۵۳۳	۳۵۸،۶۲۴	۲۶۲،۸۲۵	۲۱۹،۳۳۷	۱۴۰،۵۵۷
پارس خودرو:							
خودروهای دو دیفرانسیل	۱،۴۴۵	۱،۴۸۶	۱،۱۵۰	۱،۵۳۸	۲،۳۶۸	۳،۰۵۶	۱،۳۲۰
پیکاپ	۲،۹۹۳	۴،۵۶۴	۱،۶۴۹	۱،۴۴۴	۲،۲۷۱	۲،۶۲۵	۳،۴۱۴
سپند , PK				۱۱،۰۱۶	۲۲،۲۰۹	۲۰،۲۱۴	۱۲،۴۷۲
ماکسیما	۲،۱۲۷	۲،۰۹۰	۱،۷۸۶	۱،۹۴۹	۲،۷۶۸	۳،۲۷۸	۲،۹۰۸
مگان	۲،۱۳۹						
تندر	۲۱،۲۸۹	۱۳،۹۰۴					
انواع پراید	۱۶۹،۳۸۴	۱۸۰،۵۶۱	۱۷۰،۴۳۹	۱۲،۱۳۲			
جمع	۱۹۹،۳۷۷	۲۰۲،۶۰۵	۱۷۵،۰۲۴	۲۸،۰۷۹	۲۹،۶۱۶	۲۹،۱۷۳	۲۰،۱۱۴

تولید انواع خودرو در کشور طی سنوات ۱۳۸۷–۱۳۸۱ (دستگاه)

محصول	سال						
	۱۳۸۷	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
ایران خودرو دیزل:							
کامیون و کامیونت	۵،۰۳۱	۷،۰۴۷	۷،۷۸۹	۹،۵۴۲	۱۲،۴۲۷	۶،۰۲۸	۲،۹۴۴
کامیون کشنده	۷۲۸	۲۸	۱،۰۶۵	۳،۹۴۶	۱،۱۷۵	۹۴۲	۴۲۷
خودرو ون	۲،۴۸۷	۹۴۱	۲۱۱	۴۰۲	۳۱۹	۴۷۰	۱۲۵
مینی بوس	۱،۴۹۹	۲،۱۹۰	۱،۳۸۸	۹۲۰	۹۱۹	۳۳۷	۸۱۲
اتوبوس	۱،۵۰۴	۲،۳۰۶	۲،۱۴۳	۱،۵۱۵	۲،۸۳۶	۳،۳۲۹	۲،۳۸۵
جمع	۱۱،۲۴۹	۱۲،۵۱۲	۱۲،۵۹۶	۱۶،۳۲۵	۱۷،۶۷۶	۱۱،۱۰۶	۶،۶۹۳
زامیاد:							
مینی بوس	۹۳	۲	۳۴۴	۱۸۴	۹۳	۲۰۰	۲۴۱
کامیون کشنده	۱۲۸	۵۶۴	۲۵۲	۵۱۶			
کامیونت		۳	۷۲	۲	۳۹۴	۱۲۵	۳۰۰
کامیون	۹۱	۲۴۸	۱۵۰	۱،۱۷۶	۱،۳۲۸	۲۴۸	
وانت نیسان	۵۵،۹۶۸	۵۵،۲۲۸	۵۰،۳۳۹	۴۶،۴۵۱	۳۶،۵۸۱	۳۲،۰۲۲	۲۵،۱۷۶
اتوبوس	۲۶۴	۲۳۰					
میدی بوس		۹	۹				
جمع	۵۶،۵۴۴	۵۶،۲۸۴	۵۱،۱۶۶	۴۸،۳۲۹	۳۸،۳۹۶	۳۲،۵۹۵	۲۵،۷۱۷
سایپا دیزل:							
انواع کشنده	۸۴۲	۷۶۴	۹۵۴	۷،۰۶۴	۷،۱۳۶	۲،۸۹۹	۲،۱۳۹
کامیون NH۱۲			۷۰۰	۸۰۲	۳۷۳	۵۴۰	۷۰
انواع کامیونت	۴،۳۲۵	۳،۰۶۴	۸۹۷	۱،۶۲۴	۲،۲۰۸	۱،۰۵۰	۸۴۴
کامیون MID - FM	۶۵۴	۳۴۳	۷۹۱	۲،۴۲۶	۳،۸۰۳	۲،۳۶۳	
جمع	۵،۸۲۱	۴،۱۷۱	۳،۳۴۲	۱۱،۹۱۶	۱۳،۵۲۰	۶،۸۵۲	۳،۰۵۳
مرکز بهمن موتور:							
وانت تک کابین		۹،۵۵۹	۶،۹۱۱	۷،۲۷۲	۶،۴۰۴	۳،۴۸۸	۳،۴۲۸
وانت دو کابین		۵،۸۴۷	۴،۵۴۷	۵،۲۱۶	۴،۰۷۱	۲،۰۲۳	۲،۴۰۰
آمبولانس		۹۶			۶۰	۱،۰۵۴	۱۹۶
سفری							۶۰
سواری مزدا ۳۲۳		۳،۳۲۸	۲،۱۳۷	۴،۲۲۷	۳،۲۲۳	۳،۱۰۰	۲،۳۰۴
پاجرو		۵۰	۶۰۴	۴۲۰			
نارون		۲،۴۲۴	۳۰				
جمع		۲۱،۳۰۴	۱۴،۲۲۹	۱۷،۱۳۵	۱۳،۷۵۸	۹،۶۶۵	۸،۳۸۸
مرکز بهمن دیزل:							
کامیونت ۶ تن			۲،۰۰۵	۱،۴۹۶	۹۱۴		
کامیونت ۸ تن			۱۵۸	۲۵۲	۵		

تولید انواع خودرو در کشور طی سنوات ۱۳۸۷-۱۳۸۱ (دستگاه)

محصول	سال						
	۱۳۸۷	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
کامیونت ۵,۲ تن			۳۵۵				
جمع		۸،۵۲۲	۲،۵۱۸	۱،۷۴۸	۹۱۹		
تولیدی مرتب:							
هفت نفرهGS						۳۰۱	۲۵۶
خودرو نظامی				۱	۵۰		۵۱
وانت دو کابین GD						۹۶	۳۸۵
GLD۳۰۰۰V۶		۲۸۹	۱۵۰	۲	۶۵	۱۲۶	
GLV۳۰۰۰V۶		۷۶	۳۴۹	۲	۹۳	۲۱۷	۲
وانت مسقف							۴
وانت نیم تن GS							۲
وانت یک تن							
موسو ۲۳E			۱۲۰	۱۲۰	۱۱۸	۴۷	۵۵
موسو۳۲E				۱۶۶	۵۱۰	۸۰۶	۱۲۴
جمع		۳۶۵	۶۱۹	۲۹۱	۸۳۶	۱،۵۹۳	۸۷۹
خودروسازان دیزلی آذربایجان :							
کامیونت		۵۰۴	۴۶۳	۴۴۲	۲۷۴	۴۴۳	۳۹۹
جمع		۵۰۴	۴۶۳	۴۴۲	۲۷۴	۴۴۳	۳۹۹
جمع تولیدات	۱،۰۰۰،۰۰۴	۱،۱۳۴،۲۵۷	۱،۰۷۵،۳۷۷	۱،۰۰۲،۹۰۱	۸۹۲،۶۴۷	۷۴۶،۱۹۹	۵۰۶،۱۰۱

	۱۳۸۷	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
تولیدات خودروهای سواری	۸۴۴،۲۰۵	۹۳۹،۸۹۲	۹۰۰،۱۹۴	۸۴۳،۲۳۸	۷۸۵،۸۹۹	۶۵۷،۷۹۳	۴۴۰،۳۲۱
تولیدات خودروهای تجاری	۱۵۵،۷۹۹	۱۹۴،۳۶۵	۱۷۵،۱۸۳	۱۵۹،۶۶۳	۱۰۶،۷۴۸	۸۸،۴۰۶	۶۵،۷۸۰
کل تولیدات خودرو	۱،۰۰۰،۰۰۴	۱،۱۳۴،۲۵۷	۱،۰۷۵،۳۷۷	۱،۰۰۲،۹۰۱	۸۹۲،۶۴۷	۷۴۶،۱۹۹	۵۰۶،۱۰۱

* با توجه به اینکه شرکت‌های واردکننده خودرو به صورت سی بی یو، به عنوان تولیدکننده خودرو قلمداد نمی شوند، در گزارشات ارائه شده توسط سازمان گسترش و نوسازی تنها آمار تولید ۶ خودروساز اول جدول ارائه گردیده است.

* لازم به ذکر است علیرغم وجود سایر شرکت‌های خودروسازی نظیر کرمان موتور- زاگرس خودرو- رانیران - خودرو سازان بم - رخش خودرودیزل - شهاب خودرو- عقاب افشان و ... ، به‌دلیل عدم دسترسی به اطلاعات شرکت‌های مذکور، آمار تولید آنها در جدول فوق منظور نشده است. خاطر نشان می‌سازد که عمده تولید این شرکتها، مربوط به خودروهای تجاری می‌باشد

خاطر نشان می‌سازد که تفاوت در آمار تولید OICA و سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران را عمدتاً می‌توان ناشی از تولید خودروهای SKD و CKD و همچنین اختلاف بازه زمانی سال‌های میلادی و هجری شمسی تلقی نمود.

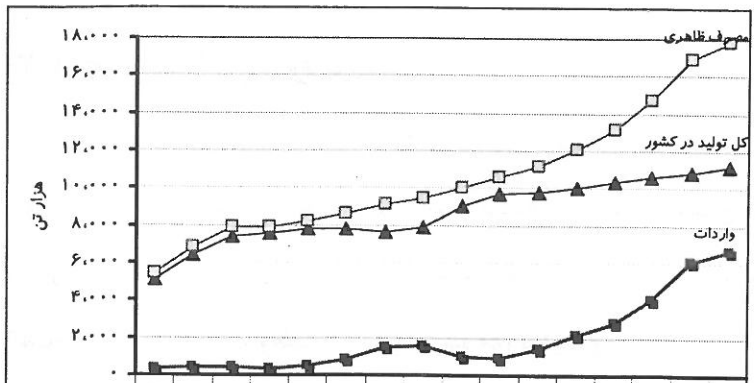
۱۳-۷-۱- عوامل موثر بر تنوع تولید:

به استثنای سمتگیری مدیریت صنایع کشور مبتنی بر افزایش کمی تولید در صنعت خودرو، به عنوان اساسی‌ترین عامل موثر بر تنوع تولیدات این صنایع به‌شرح فوق، سایر متغیرهای موثر در این ارتباط را در کلی‌ترین شکل خود می‌توان بشرح زیر تبیین نمود:

الف- تاثیر مصرف سوخت بر نوع خودروی تولیدی:

بر اساس برخی از مطالعات بین‌المللی انجام شده، به نظر می‌رسد خودروهای ساخت داخل ایران، حدود ۳۷درصد بیشتر از خودروهای وارداتی انرژی مصرف می‌کنند. اگرچه میزان بالای مصرف سوخت خودروها در ایران را به استثنای ساختار تولید خودروها در چارچوب عدم رعایت استانداردهای بین‌المللی در زمان تولید و مونتاژ خودرو توسط خودروسازان داخلی (به طوریکه بر اساس آمار وزارت نفت، هم اکنون حدود ۷۰ درصد از خودروهای تولیدی در ایران، از موتورهای پرمصرف استفاده می‌کنند) می‌توان ناشی از ارتفاع ۱۳۰۰ متری کشور از سطح دریا و رطوبت کمتر نسبت به اروپا به میزان ۱۲,۵ درصد و یا کیفیت بنزین‌های تولید و خریداری شده و فرسودگی ناوگان حمل و نقل و خودروهای شخصی تلقی نمود.

واردات، تولید و مصرف ظاهری بنزین در ایران طی سنوات ۲۰۰۵-۱۹۹۰(ارقام به هزار تن)



	۱۹۹۰	۱۹۹۱	۱۹۹۲	۱۹۹۳	۱۹۹۴	۱۹۹۵	۱۹۹۶	۱۹۹۷	۱۹۹۸	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵
واردات	۳۰۰	۴۰۰	۴۵۰	۳۳۸	۴۵۸	۸۳۳	۱،۴۹۵	۱،۵۷۲	۱،۰۱۷	۹۱۷	۱،۴۰۵	۲،۰۹۶	۲،۸۰۳	۴،۰۶۶	۶،۱۱۸	۶،۶۷۷
کل تولید	۵،۱۰۵	۶،۴۰۰	۷،۴۱۶	۷،۵۷۴	۷،۷۹۶	۷،۸۳۱	۷،۶۴۳	۷،۸۹۳	۹،۰۲۵	۹،۶۹۲	۹،۸۱۲	۹،۹۹۴	۱۰،۳۷۴	۱۰،۶۰۶	۱۰،۸۳۶	۱۱،۱۵۴
مصرف ظاهری	۵،۴۰۵	۶،۸۰۰	۷،۸۶۶	۷،۹۱۲	۸،۳۵۴	۸،۶۶۴	۹،۱۳۸	۹،۴۶۵	۱۰،۰۴۲	۱۰،۶۰۹	۱۱،۲۱۷	۱۲،۰۹۰	۱۳،۱۷۷	۱۴،۶۷۲	۱۶،۹۵۴	۱۷،۸۳۱

منبع: مرکز آمار سازمان ملل http://data.un.org

مطابق با نمودار فوق در کشور ایران، تولید بنزین طی سال‌های ۱۹۹۰ الی ۲۰۰۵، حدود ۲،۲ برابر شده است. با توجه به اینکه مصرف بنزین طی این دوره روندی افزایشی داشته و حدود ۳،۳ برابر شده است، شکاف بین تولید و مصرف بنزین در سال‌های اخیر موجب رشد فزاینده واردات این محصول گردیده است ضمن اینکه تعدیل قیمت حامل‌های انرژی، یکی از بخشهای اصلاح ساختاری است که عدم تغییر نرخ آن به دلیل اجرای طرح تثبیت قیمت‌ها، منجر به افزایش بسیار زیاد مصرف و عدم تجهیز منابع برای سرمایه‌گذاری گردیده است.

صرفه جویی در مصرف انرژی سبب آغاز تحولاتی در صنعت خودروی کشور شده که مسلماً مهم‌ترین آن‌ها را می‌توان بشرح زیر تبیین نمود:

- حرکت به سمت افزایش تولید خودروهای کم مصرف و دوگانه سوز در کشور.
- حرکت به سمت مونتاژ خودروهای با حجم موتور ۲۰۰۰-۱۳۰۰ سی‌سی به لحاظ افزایش تقاضای آنها نسبت به خودروهای وارداتی در شرایط فعلی سهمیه‌بندی بنزین

▪ طبقه‌بندی خودروها با توجه به گزارش کمیته تعیین معیارهای مصرف سوخت:

بر اساس گزارش کمیته تعیین معیارهای مصرف سوخت، تا سال ۱۳۸۸ استاندارد مصرف سوخت خودرو در کشور یورو ۲[۱۱۲] تعیین شده‌است که از آن پس استانداردها به یورو ۳ تغییر خواهد یافت. آمار منتشره از سوی کمیته مذکور در راستای تعیین معیار سوخت (در مرداد ماه ۱۳۸۶ به نقل از خبرگزاری فارس) برای خودروهای موجود، به شرح زیر می‌باشد:

انواع خودرو بر اساس حجم موتور به سی.سی.	نمونه‌های موجود در کشور	میزان مصرف در هر صدکیلومتر بر مبنای استانداردهای تعیین شده	
		استاندارد اروپا (یورو۲)	استاندارد ایران[۱۱۳]
زیر ۱۰۰۰ سی.سی.	اموی‌ام، ماتیز	۶ لیتر	۶,۷۵ لیتر
۱۳۰۰تا۱۴۰۰ سی.سی.	پی.کی، پراید نسیم،پراید صبا، پراید۱۴۱، پروژ۲۰۶	۷,۴ لیتر	۸,۳۳ لیتر
۱۵۰۰ سی.سی.	پروتون، ریو	۷,۵ لیتر	۸,۴۴ لیتر
۱۶۰۰ سی.سی.	برخی مدل‌های پژو۲۰۶، SD۲۰۶، تندر۹۰، هیوندا ورنا، مگان، مزدا۳۲۳، روآ، وانت‌پیکان	۷,۹ لیتر	۸,۸۹ لیتر
۱۸۰۰ سی.سی.	گل،پارسELX، سمند، پژو۴۰۵، پارس، زانتیا	۸,۶ لیتر	۹,۶۸ لیتر
۲۰۰۰ سی.سی.	هیوندا آوانته،زانتیا، وانت مزدا، وانت مزدای دو کابین	۹,۴۰ لیتر	۱۱,۵ لیتر
۲۴۰۰ سی.سی.	موسو، سرانزا پیکاپ[۱۱۴]، رونیز، وانت نیسان	۱۰,۵۰ لیتر	۱۲,۳۴ لیتر
۳۰۰۰ سی.سی.	ماکسیما	۱۱,۴۰ لیتر	۱۲,۸۳ لیتر

۱۱۲ استانداردهای یورو، استانداردهایی می‌باشند که حد مجاز آلایندگی را بیان می‌کنند.

۱۱۳ ارقام مذکور با در نظر گرفتن افزایش ۱۲,۵٪ متوسط مصرف خودرو ناشی از اختلاف ارتفاع و رطوبت کشور در مقایسه با اروپا محاسبه گردیده است.

۱۱۴ مصرف سوخت سرانزا پیکاپ براساس استاندارد ایران به ۱۲,۸۶ لیتر می‌رسد.

▪ طبقه‌بندی خودروها با توجه به گزارش شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت:

شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت، با توجه به میزان انحراف نسبت به مصرف سوخت تعیین شده، خودروها را بطور کلی در رتبه‌های A تا G به‌شرح زیر طبقه‌بندی نموده است:

رتبه بندی انواع خودرو بر اساس
میزان انحراف از مصرف سوخت استاندارد

رتبه	محدوده				
A	معیار - (۲۰% معیار) ≤	مصرف سوخت خودرو			
B	معیار - (۱۰% معیار) ≤	مصرف سوخت خودرو	<	معیار - (۲۰% معیار)	
C	معیار - (۵% معیار) ≤	مصرف سوخت خودرو	<	معیار - (۱۰% معیار)	
D	معیار + (۵% معیار) ≤	مصرف سوخت خودرو	<	معیار - (۵% معیار)	
E	معیار + (۱۰% معیار) ≤	مصرف سوخت خودرو	<	معیار + (۵% معیار)	
F	معیار + (۲۰% معیار) ≤	مصرف سوخت خودرو	<	معیار + (۱۰% معیار)	
G	معیار + (۲۵% معیار) ≤	مصرف سوخت خودرو	<	معیار + (۲۰% معیار)	

پایگاه داده شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت – www.ifco.ir

شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت، در سال ۱۳۸۵ خودروهای تولیدی در کشور را بر حسب میزان مصرف انرژی به صورت زیر طبقه‌بندی نموده‌است:

طبقه‌بندی خودروهای سواری موجود در کشور به تفکیک میزان مصرف انرژی

رتبه انرژی خودرو	نام خودرو	کارخانه سازنده	میزان مصرف مجاز سوخت در هر صد کیلومتر (لیتر)	میزان مصرف سوخت در هر صد کیلومتر (لیتر)
A				
B				
C	زانتیا ۱۸۰۰	سایپا	۱۱,۹۰	۱۱,۳۰
D	MVM۱۱۰	مدیران خودرو	۸,٤۰	۸,۱۷
	کیا - ریو	سایپا	۹,۲۰	۹,۵۱
	پراید صبا (زیمنس)	سایپا	۹,۲۰	۹,۵۵
	پراید ۱۴۱	سایپا	۹,۵۰	۹,۸۵
	مزدا ۳۲۳	گروه خودروسازی بهمن	۹,۵۰	۹,۸۶
	مزدا ۳۲۳ اتوماتیک	گروه خودروسازی بهمن	۹,۵۰	۹,۹۶
E	پژو ۲۰۶-۱۴۰۰ (تیپ ۲و۳)	ایران خودرو	۸,٤۰	۸,۹۷
	هیوندای ورنا	گروه خودروسازی راین	۹,۵۰	۱۰,۳۵
F	پراید نسیم کیا	سایپا	۸,٤۰	۱۰,۰۲
	پژو ۲۰۶-۱۶۰۰ (تیپ ۵)	ایران خودرو	۸,٤۰	۹,٤۶
	پراید صبا ساژم	سایپا	۹,۲۰	۱۰,۱۳
	هیوندای آوانته	گروه خودروسازی راین	۹,۵۰	۱۱,۳۵
	پروتون سدان اتوماتیک	زاگرس خودرو	۹,۵۰	۱۱,۰۸
	پروتون هاچ بک اتوماتیک	زاگرس خودرو	۹,۵۰	۱۱,۳۷
	زانتیا ۲۰۰۰	سایپا	۱۱,۹۰	۱۳,۵۳
G	پی کی ساژم	پارس خودرو	۸,٤۰	۱۰,۰۹
	پژو ۲۰۶ اتوماتیک (تیپ۶)	ایران خودرو	۸,٤۰	۱۰,۳۶
	فولکس گل	خودروسازی بم	۹,۵۰	۱۱,۷۵
خارج از محدوده معیار	هیوندای آوانته اتوماتیک	گروه خودروسازی راین	۹,۵۰	۱۲,۸۵
	پروتون سدان	زاگرس خودرو	۹,۵۰	۱۳,۰۳
	پروتون هاچ بک	زاگرس خودرو	۹,۵۰	۱۲,۰۵
	پژو پارس ELX	ایران خودرو	۹,۵۰	۱۱,۹۰
	سمند	ایران خودرو	۹,۵۰	۱۲,۰۷
	پژو ۴۰۵	ایران خودرو	۹,۵۰	۱۳,۳۵
	پژو پارس	ایران خودرو	۹,۵۰	۱٤,۱٤
	پژو آردی	ایران خودرو	۹,۵۰	۱۲,۹۵
	نیسان ماکسیما	پارس خودرو	۱۱,۹۰	۱٤,۹۳

منبع : پایگاه داده شرکت بهینه سازی مصرف سوخت– www.ifco.ir

مطابق با جدول فوق، خودروهای پژو ۲۰۶ اتوماتیک و پی‌کی. ساژم در گروه خودروهای بسیارکوچک[۱۱۵] دارای بیشترین انحراف نسبت به مصرف سوخت تعیین شده بوده‌اند. ضمن‌اینکه خودروی «ام.وی.ام.۱۱۰» با مصرفی کمتر از معیار تعیین شده دارای کمترین انحراف در آن گروه از خودروها می‌باشد. یادآوری می‌گردد که تمامی خودروهای ساخت «ایران خودرو» در گروه خودروهای سواری متوسط[۱۱۶] دارای مصرفی بالاتر از محدوده معیار تعیین شده می‌باشند.

ب- تاثیر آلودگی محیط زیست بر فرآیند تولید خودرو:

میزان آلایندگی محیطی امروزه به صورت یکی از مهم‌ترین عوامل از منظر خریداران و دولت درآمده است و در حال حاضر فشار زیادی از سوی دولت بر خودروسازان برای افزایش کیفیت خودروها به لحاظ آلایندگی وارد آمده است.

ج- عوامل فرهنگی:

فرهنگ موجود در کشور ایران بر نوع تولید وسایل نقلیه موثر می‌باشد. خصایص و سلایق فرهنگی در ایران منجر به آن گردیده‌است که اصولاً تقاضا و تولید به سمت خودروهای بزرگتر باشد علیرغم اینکه به طورکلی در جهان خودروهای اقتصادی در اندازه‌های کوچک تولید می‌شود، پژوی روآ(آر.دی) در ایران در کلاس D به‌عنوان یک خودروی اقتصادی تولید و عرضه می‌گردد.

---

۱۱۵ Subcompact Passenger Cars

۱۱۶ Midsize Passenger Cars

۱۳-۷-۲-نقش خودروهای وارداتی بر صنعت خودروسازی ایران:

واردات خودرو طی سنوات اخیر که با توجه به اصرار بر ثبات نرخ برابری دلار افزایش یافته است موجب سمتگیری خودروسازی داخلی جهت افزایش کیفیت ساخت خودروها گردیده است.

۱۳-۸-کیفیت انواع خودروی تولید شده در کشور:

بر اساس گزارش ماهیانه کنترل کیفیت خودروهای موجود در کشور که توسط سازمان گسترش و نوسازی تهیه می‌شود، در شهریور ماه سال ۱۳۸۷ به ترتیب خودروهای بنز E۲۰۰، نیسان ماکسیما و سوزوکی گرند ویتارا به عنوان با کیفیت‌ترین و خودروهای ون نارون، سایپا ۱۴۱، سایپا ۱۳۲ و پراید پارس‌خودرو به عنوان کم کیفیت‌ترین خودروهای موجود در کشور در چارچوب معیارهایی نظیر بدنه، رنگ، نفوذ آب، موتور، ترمز، تجهیزات الکتریکی و ... ارزیابی گردیده است.

جدول خلاصه میانگین نمرات منفی خودروهای تولید داخلی
به تفکیک کدهای نه گانه وسه گانه

از تاریخ ۸۶/۰۵/۲۹ لغایت ۸۷/۰۲/۰۱

ردیف	نام خودرو	کد ۱	کد ۲	کد ۳	کد ۴	کد ۵	کد ۶	کد ۷	کد ۸	کد ۹	کد ۱	کد ۲	کد ۳	کد ۴	کد ۵	کد ۶	کد ۷	کد ۸	کد ۹	تعداد تولید	تعداد ارسالی بازرسی	تعداد ارسالی بدون	میانگین تعداد عیوب ۲۵ خودروی اول آزمایش نشده	میانگین تعداد عیوب ۲۵ خودروی اول آزمایش شده	سطح کیفی نهایی محصول
۱	پیکان E۲۰۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۲/۰۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۲۵۰	۱	۰	۱	۰/۰۰	۲۵/۰
۲	نیسان ماکسیما	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۳۴/۵	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۳۷۵	۲۰۳	۸۵	۱۸	۰/۰۰	۲۳/۵
۳	گرند ویتارا	۳/۸	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۳۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۷۸۱	۵۸۱	۴	۸	۰/۰۰	۳۸/۱
۴	مزدا ۳	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۲۵/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۸۴۶	۲۴۴	۲۴۲	۲۱	۰/۰۰	۸۴/۶
۵	پژو ۲۰۶ تیپ ۵	۰/۰	۰/۴	۰/۰	۰/۰	۲۹/۶	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۸۴۵	۶۵۱۶	۲۵۹	۱۲	۰/۰۰	۸۴/۵
۶	سیبوئی راشا	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۶۴/۳	۰/۰	۲/۵	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۸۸۸	۴۹۲	۱۳۷	۱۲	۰/۰۰	۸۸/۸
۷	پژو ۲۰۶ **	۲/۰	۰/۴	۱/۰	۱/۰	۲۴/۴	۰/۰	۱/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۹۰۳	۲۸۹۶	۲۰۰	۱۵	۰/۰۷	۹۰/۳
۸	نیسان روبیر	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۲/۴	۳۲/۳	۰/۰	۲/۴	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۱۰۰۵	۷۲	۴۴	۱۱	۰/۰۰	۱۰۰/۵
۹	**	۰/۰	۱۵/۰	۰/۰	۳/۰	۳۲/۴	۰/۰	۱/۳	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۱۱۲۲	۲۴۹۵	۳۳۹	۲۵	۰/۲۸	۱۱۲/۲
۱۰	هیوندای تونته	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۲۷/۶	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۱۱۲۸	۳۳۲	۶۶	۱۶	۰/۰۰	۱۱۲/۸
۱۱	مدیر ۹۰ پارس خودرو	۰/۷	۰/۰	۰/۰	۰/۹	۵۱/۱	۲/۳	۰/۹	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۱۱۲۳	۱۰۶۲	۲۲۳	۲۳	۰/۰۰	۱۱۲/۳
۱۲	هیوندای پرما	۰/۰	۰/۶	۰/۰	۰/۰	۶۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۱۲۲۲	۲۹۰	۲۰۲	۲۵	۰/۰۰	۱۲۲/۲
۱۳	فولکس گلف	۰/۰	۱۵/۰	۰/۰	۰/۰	۵۱/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۱۲۵۵	۲۲۶	۱۱۶	۲۹	۰/۰۰	۱۲۵/۵
۱۴	مدیر ۹۰ ایران خودرو	۰/۰	۰/۰	۵/۸	۰/۰	۳۸/۳	۱/۲	۱/۲	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۱۲۹۲	۲۵۳۸	۲۳۱	۱۳	۰/۰۸	۱۲۹/۲
۱۵	پژو پارس خراسان	۱/۳	۰/۰	۱/۲	۳/۵	۴۸/۸	۰/۰	۴/۷	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۱۴۸۹	۱۴۴۲	۸۳	۱۲	۰/۰۰	۱۴۸/۹
۱۶	پژو ۲۰۵ خراسان	۱۶/۹	۱/۹	۰/۰	۴/۲	۸۱/۲	۰/۹	۵۶/۹	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۱۶۳۱	۲۰۲۵	۱۳۷	۱۶	۰/۲۵	۱۶۳/۱
۱۷	پژو ۹ پارس	۱۱/۹	۲/۰	۱/۹	۴/۹	۶۹/۱	۰/۰	۷۹/۸	۰/۰	۰/۹	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۱۸۷۳	۲۴۴۵	۱۳۵	۲۲	۰/۰۰	۱۸۷/۳
۱۸	سمند	۱۲/۸	۰/۴	۲/۲	۵/۲	۹۲/۲	۱/۳	۲۳/۷	۱/۲	۰/۷	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۱۸۷۸	۶۲۱۵	۱۳۱	۲۳	۰/۳۲	۱۸۷/۸
۱۹	MVM۱۱۰	۰/۰	۱۸/۰	۰/۰	۱۵/۰	۷۵/۰	۰/۰	۶۷/۰	۰/۰	۲۳/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۱۹۷۰	۱۰۰	۶۰	۵	۰/۰۰	۱۹۷/۰
۲۰	پژو ۴۰۵	۱۱/۴	۶/۳	۶/۲	۷/۵	۵۱/۵	۰/۵	۶۲/۳	۰/۰	۱۴/۵	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۱۹۷۱	۵۰۷۲	۲۵۱	۱۲	۰/۳۳	۱۹۷/۱
۲۱	پژو RO۸	۷/۴	۲۴/۲	۶/۶	۷/۶	۱۰۲/۰	۰/۲	۱۰۴/۳	۰/۰	۱۹/۱	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۲۲۸۹	۸۳۲۲	۲۶۸	۱۳	۰/۳۰	۲۲۸/۹
۲۲	پراید صبا	۴/۸	۱۱/۳	۲/۲	۱۶/۹	۱۵۵/۶	۵/۹	۱۰۸/۷	۱۱/۲	۲۵/۸	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۲۸۲۱	۱۱۸۲۱	۱۰۸۰	۵۷	۰/۷۵	۲۸۲/۱
۲۳	پراید هاچبک خودرو	۸/۳	۹/۸	۱/۱	۶/۶	۱۰۰/۲	۲/۶	۱۲۸/۰	۶/۴	۲۴/۴	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۲۹۱۲	۱۲۸۶۰	۹۸۱	۵۹	۰/۵۸	۲۹۱/۲
۲۴	سایپا ۱۳۲	۲۰/۰	۲/۵	۱۵/۰	۱۵/۰	۲۳/۵	۰/۰	۱۱۲/۵	۰/۰	۴۵/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۳۱۳۵	۲۱۲	۱۰	۲	۱/۰۰	۳۱۳/۵
۲۵	سایپا ۱۴۱	۵/۳	۱۲/۸	۰/۰	۱۱/۰	۱۲۲/۷	۱۷/۷	۲۱۳/۲	۱۰/۵	۱۱۳/۳	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۳۲۲۷	۲۲۱۶	۲۷۱	۴۰	۰/۹۳	۳۲۲/۷
۲۶	پژو ۲۰۵	۱۳/۰	۲۲/۷	۱۳/۰	۲۴/۷	۱۸۹/۳	۰/۰	۸۵/۷	۱۲/۰	۳۳/۷	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۲۰۸۰	۱۶۸	۷۱	۱۵	۳/۰۰	۲۰۸/۰
۲۷	بنز GLK	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰۰	۰/۰
۲۸	بنز E۲۵۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰۰	۰/۰
۲۹	بنز E۲۸۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰۰	۰/۰
۳۰	کوآلیو	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰۰	۰/۰
۳۱	پروتون پرسونا	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰۰	۰/۰
۳۲	پراید سیبر	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰۰	۰/۰

منبع: آمار ارائه شده توسط سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

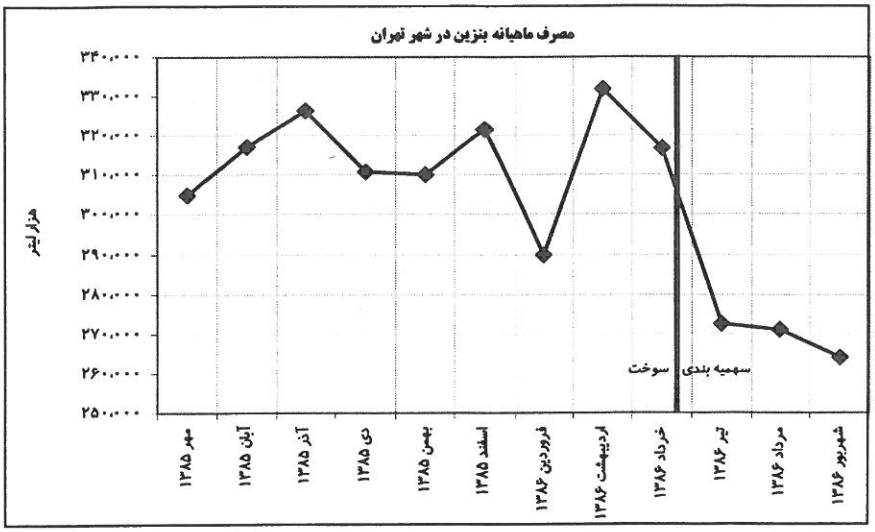
۱۳-۹- تغییرات مصرف سوخت خودروها:

با توجه به اهداف دولت و مجلس مبنی بر حذف یارانه‌های سوخت تا سال ۱۳۹۱، تمهیداتی نظیر سهمیه‌بندی بنزین، قطع سهمیه خودروهای وارداتی و... می‌تواند مقدمه‌ای جهت رسیدن به این هدف باشد که مقدمات تحقق این مهم به‌شرح زیر بوده است:

الف) مرحله اول سهمیه‌بندی بنزین درکشور:

- **مرحله اول سهمیه‌بندی بنزین درکشور** برای کلیه وسایط نقلیه بنزین‌سوز، اعم از خودرو و موتورسیکلت از طریق کارت هوشمند سوخت از ۱۳۸۶/۴/۶ انجام گرفت به طوریکه شارژ سهمیه خودروهای شخصی و موتورسیکلت‌ها، هرچهار ماه یک بار و مابقی خودروها نظیر تاکسی‌ها، سواری‌های دولتی، آژانس‌ها و خودروهای تجاری سبک و سنگین بنزین‌سوز، ماهانه انجام گرفت. **در ماههای بعد از سهمیه‌بندی اولیه بنزین، نتایج قابل توجهی در زمینه صرفه‌جویی و کاهش میزان واردات بنزین و مدیریت آن به وسیله مصرف‌کنندگان عام به دست آمد.**

میزان مصرف ماهیانه بنزین در شهر تهران
(مهر ۱۳۸۵ لغایت شهریور ۱۳۸۶)



منبع: سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران

ب) مرحله دوم سهمیه‌بندی بنزین درکشور:

- از ابتدای تیر ماه ۱۳۸۷ در مرحله دوم سهمیه‌بندی، میزان سهمیه ماهانه وسایط نقلیه موتوری نسبت به میزان تعیین شده در مرحله اول برای برخی خودروها نظیر خودروهای شخصی، موتور سیکلت‌ها، تاکسی‌ها و... افزایش و برای برخی دیگر نظیر آژانس‌ها و خودروهای آموزشی کاهش یافت ولی مدت زمان شارژ مانند قبل اعلام گردید.
- در این مرحله سوخت خودروهای وارداتی بالای ۱۳۰۰سی‌سی و خودروهای داخلی بالای ۲۰۰۰ سی‌سی به دلیل مصرف بالای سوخت، قطع و نرخ بنزین آزاد، لیتری ۴۰۰ تومان اعلام گردید و یارانه بنزین سوپر نیز قطع و نرخ آن نیز ۵۴۰ تومان تعیین شد که متعاقباً با کارت سهمیه سوخت به ۱۵۰ تومان تقلیل یافت.

ج) بررسی سوخت‌های جایگزین بنزین در کشور:

از آنجا که ایران در زمینه داشتن ذخایر گازطبیعی در جهان، در مقام دوم بعد از روسیه قرار دارد[۱۱۷]، پس دور از انتظار نیست که این منبع سوخت، به عنوان جایگزین بنزین در خودروها بیشتر مورد توجه قرار گیرد. به گونه‌ایکه در سال ۱۳۸۶، ایران با داشتن بیش از ۴۰۰ هزار دستگاه وسیله نقلیه گازسوز در رتبه پنجم کشورهای دارای خودرو گازسوز قرار گرفت.

در راستای کاهش مصرف بنزین، استراتژی استفاده از گاز طبیعی (CNG) به عنوان یک طرح پیگیری شد. در پی اجرای این طرح، تعداد کل خودروهای دوگانه سوز از ۱۶۲,۳۱۲ دستگاه (پایان مهرماه ۱۳۸۵) تقریباً با ۱۵۶درصد افزایش، به تعداد ۴۱۵,۰۶۳ دستگاه تا تاریخ ۸ آبان ماه ۱۳۸۶ افزایش یافت و حدود ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو گازسوز (سواری شخصی و عمومی) تا پایان ۱۳۸۷ در برنامه تولید قرار گرفت، این درحالی است که رقم مذکور درسال ۱۳۸۵ حدود ۱۴۶ هزار دستگاه بوده است.

از جمله مشکلات اساسی در رابطه با خودروهای دوگانه‌سوز می‌توان به کمبود جایگاه‌های عرضهٔ گاز و همچنین احتمال کمبود گاز در کشور، به ویژه در ماه‌های سرد سال اشاره نمود. ضمن اینکه قرار بر احداث بیش از ۲ هزار جایگاه CNG طی سال‌های ۱۳۸۸-۱۳۸۷ در کشور می‌باشد.

در نهایت می‌توان اظهار داشت که گازسوز بودن برای یک خودرو در صورتی یک مزیت نسبت به سایر خودروها تلقی می‌شود که اولاً تولیدات

---

۱۱۷ مجموع ذخایر گاز طبیعی جهان جدود ۱۸۳,۶ تریلیون فوت مکعب است که از این میان سه کشور روسیه، ایران و قطر به ترتیب ۱۶،۲۷ و ۱۵درصد این ذخائر را در اختیار دارند.

خودروی سایر شرکتها فاقد این امکان بوده و ثانیاً به همان نسبت افزایش تولید، شاهد افزایش پمپ‌های گاز باشیم.

۱۳–۱۰– تقاضای خودرو در ایران (عوامل موثر بر تقاضا، ویژگیها و توزیع تقاضا):

برخی از شاخص‌های اساسی موثر بر تقاضای خودرو در ایران

Iran, Islamic Rep.	1	Population 2006	GNI per capita 2006 Current US $	GDP Growth 2006 Annual %	Total road Network Km
		70'097'913	2'930	4.57	172'927

Road density Km/Km2	0.10	Passenger cars / 1'000 pop.	24	Road accidents	132'860
Paved roads %	72.8	Motor vehicles / 1'000 pop.		Road fatalities	8'257
% motorways	0.49	Motor vehicles / Km of road		Fatal. /100'000 pop.	11.78
2 Road sector energy consumption, ktoe	36'447	Total, ktoe	170'895	% Road / Total	21.33

منبع: فدراسیون بین‌المللی راهها، ۲۰۰۸

تقاضای خودرو در ایران، همانند تمامی کشورهای جهان، به دو دسته اصلی تقاضای جدید خودرو و تقاضای جایگزینی جهت خودروهای فرسوده طبقه‌بندی می‌شود.

با توجه به اینکه در ایران متغیری تحت عنوان تقاضای خودرو، اندازه‌گیری نشده و هیچ داده واقعی نیز در این خصوص وجود ندارد لذا هرگاه از تقاضا صحبت می شود از اقلامی نظیر فروش یا میزان تولید استفاده می‌گردد که لزوما با تقاضا برابر نیستند چرا که کل تقاضا علاوه بر اثرپذیری از نیاز به خودروهای جدید در کشور، متاثر از میزان تغییر نرخ برابری ارز، نیاز به جایگزینی خودروهای فرسوده، افزایش جاده‌ها، تغییرات خطوط ریلی، محدودیت ظرفیت تولید خودروسازان و همچنین محدودیت‌های حاکم جهت استقرار ساختارها و منابع مالی موردنیاز برای فروش خودرو توسط نمایندگی‌ها و لیزینگ‌های خودرو و ... می‌باشد، به این لحاظ پیش‌بینی‌ها نیز عمدتاً بر اساس داده‌های دوره‌های گذشته فروش و میزان تولید انجام می‌پذیرد ولیکن با توجه به وجود تقاضا جهت جایگزینی خودروهای فرسوده و همچنین تفاوت سرانه مالکیت خودرو در ایران و جهان، اندک بودن میزان خطوط ریلی ضمن زمان‌بر بودن توسعه آن و ... به نظر می‌رسد برخلاف شرایط موجود در

جهان، که با مازاد عرضه[۱۱۸] مواجه می‌باشد در ایران، فاصله میان موجودی مورد انتظار خودرو در کشور[۱۱۹] و موجودی فعلی خودرو، نشان دهنده فزونی نسبی تقاضا برای خودرو می‌باشد. حداقل موارد در ارتباط با متغیرهای موثر بر تقاضا در چارچوب مفاهیم به شرح زیر ارائه می‌گردد:

۱۳-۱۰-۱- نرخ برابری ارز و تغییرات قیمت خودرو:

- اگر چه در بازارهای تعادلی، قیمت هر محصول برآیندی از عرضه و تقاضا آن محصول می‌باشد، **اما در بازار خودروی ایران عواملی نظیر تعرفه‌های گمرکی بالا، انحصاری بودن بازار خودرو با توجه به میزان تعرفه‌های واردات و نرخ ارز تخصیص یافته به خودروسازان جهت سرمایه‌گذاری و نهایتاً شیوه قیمت‌گذاری دولتی خودرو را می‌توان به‌عنوان عوامل موثر بر تقاضای تولید داخلی قلمداد نمود به گونه‌ایکه انحصاری بودن بازار خودرو، موجب عدم تبعیت کامل قیمت خودرو در ایران از شرایط رکود جهانی گردیده و این قیمت‌ها، مشابه نرخ‌های جهانی خودروها کاهش نیافته‌اند.**
- افزایش نرخ برابری ارز به دلیل تاثیر مستقیم آن بر نرخ خودروهای وارداتی در مقایسه با خودروهای تولید داخل که سهم کمی از مواد مستقیم آنها ارزبر می‌باشند، می‌تواند به مثابه افزایش نرخ تعرفه موجب کاهش عرضه خودروهای وارداتی (تقویت استراتژی جایگزینی صادرات) و همچنین کم‌رنگ‌شدن بیشتر استراتژی توسعه صادرات خودروهای

---

۱۱۸ به طوریکه خودروی سواری Register شده در سال ۲۰۰۶ معادل ۴۵,۱۶۸,۰۴۰ خودرو و تولید خودروی سواری معادل ۴۹,۹۱۸,۵۷۸ خودرو بوده است.

۱۱۹ «موجودی مورد انتظار خودرو» در کشورها به‌عنوان مهمترین متغیر در جهت برآورد تقاضای خودرو (به ویژه تقاضای جدید)، می‌باشد که متاثر از دو عامل اساسی رشد اقتصادی و رشد جمعیت است. برای محاسبه موجودی مورد انتظار خودرو در کشورها از روش‌هایی نظیر الگوبرداری از رفتار سایر کشورهای جهان، برآورد خودرو در شرایط ایده‌آل از نظر درآمد و جمعیت موجود و... استفاده می‌شود.

ساخت داخل با درجه وابستگی بیشتر (به استثنای تراکتور و بخشی از قطعه‌سازی داخل) تا حد یک شعار گردد.

- صرفنظر از موارد فوق بررسی‌های انجام شده توسط رحیم رباب‌اسماعیلی (۱۳۸۰) حاکی از آنست که بیشتر خودروهای رده قیمتی متوسط در دو کلاس C و D در جهان عرضه می‌شوند لذا درصورت ایجاد شرایط رقابتی در کشور، خودروهای خارجی می‌توانند خودروهای تولید داخلی کلاس‌های فوق را با چالشهای جدی مواجه سازند ضمن اینکه این موضوع در رابطه با خودروهای گران‌قیمت نیز صادق بوده و حتی در این بخش شرایط به‌گونه‌ای است که خودروهایی با کلاسهای بالاتر با قیمت‌هایی ارزانتر از خودروهای همکلاس ایرانی خود عرضه می‌شوند.

۱۳-۱۰-۲- سرانه مالکیت خودرو:

- اگرچه سرانه مالکیت خودروی سواری در سال ۲۰۰۶ **در سطح جهان** به طور متوسط **معادل ۱۰۹ خودرو به ازای هر هزار نفر بوده است** ولیکن این میزان برای کشورهای پیشرفته‌ای نظیر ژاپن، ایالات متحده آمریکا، فرانسه، انگلستان و ... **بیش از ۴۰۰ خودرو برای هر هزار نفر می‌باشد.** ارقام فوق نمایانگر آن است که میزان سرانه **مالکیت خودرو در کشور ایران (حداکثر به میزان ۹۰ خودرو به ازای هر هزار نفر)** در مقایسه با کشورهای فوق بسیار فاصله دارد. خاطر نشان می‌سازد که علیرغم وجود فاصله فیمابین سرانه مالکیت خودرو در کشور ایران نسبت به سایر کشورهای پیشرفته، به‌نظر می‌رسد فاصله مذکور با توجه به ارتباط عمیق تقاضای مصرفی خانوار در ایران با تغییرات قیمت نفت در شرایط فعلی تاثیر با اهمیتی بر افزایش تقاضا نخواهد داشت.

- جدول زیر براساس آمار ارائه شده توسط موسسسات OICA[۱۲۰]، PRB[۱۲۱] و WRS[۱۲۲] تهیه گردیده و به محاسبه سرانه مالکیت خودروی سواری در کشور طی سنوات ۲۰۰۷-۲۰۰۴ می‌پردازد. **لازم به ذکر است که جدول مذکور بدون احتساب صادرات، واردات خودرو و همچنین کنارگذاری خودروهای فرسوده در کشور تهیه گردیده است.**

محاسبه سرانه مالکیت و تولید خودروی سواری در کشور ایران طی سنوات ۲۰۰۷-۲۰۰۴

کشور	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷
تولید خودروی سواری در کشور ایران (آمارOICA)	۴۳۹،۱۱۶	۵۱۶،۹۳۰	۷۰۷،۷۷۳	۷۲۵،۰۰۰	۸۰۰،۰۰۰	۸۸۲،۰۰۰
تعداد خودروی سواری موجود[۱۲۳]	۱،۵۴۵،۰۰۰	۲،۰۶۱،۹۳۰	۲،۷۶۹،۷۰۳	۳،۴۹۴،۷۰۳	۴،۲۹۴،۷۰۳	۵،۱۷۶،۷۰۳
جمعیت کشور (آمار PRB)			۶۷،۴۰۰،۰۰۰	۶۹،۵۰۰،۰۰۰	۷۰،۳۰۰،۰۰۰	۷۱،۲۰۰،۰۰۰
سرانه تولید خودروی سواری (به ازای هر هزار نفر)			۱۰،۵۰	۱۰،۴۳	۱۱،۳۸	۱۲،۳۹
سرانه مالکیت خودروی سواری (به ازای هر هزار نفر)			**۴۱،۰۹**	**۵۰،۲۸**	**۶۱،۰۹**	**۷۲،۷۱**

- فزونی سرانه تولید نسبت به جمعیت ایران در مقایسه با متوسط سرانه فوق در جهان به دلیل تمرکز تولید داخل در بازار داخلی غیررقابتی با توجه به سیاست‌های حمایتی دولتی و همچنین افزایش درآمد سرانه ناشی از دلارهای نفتی می‌باشد.
- بر اساس گزارش نشریه برنامه[۱۲۴]، در سال ۱۳۸۶، سرانه مالکیت خودروی سواری موجود در کشور به طور متوسط حدود ***۷۶ خودرو برای هر هزار نفر*** است ضمن اینکه نشریه شماره ۸۲ اندیشه گستر سایپا، **سرانه مالکیت خودروی سواری را برای سال مذکور معادل ۹۰ دستگاه برای هر هزار نفر اعلام نموده است.**

---

۱۲۰ Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles

۱۲۱ The Population Reference Bureau

۱۲۲ World Road Statistics

۱۲۳ آمار سال ۲۰۰۲ از نشریه WRS استخراج گردیده و مابقی سالها با استفاده از تولید سالیانه خودرو مورد محاسبه قرار گرفته است.

۱۲۴ نشریه برنامه، دفتر روابط عمومی و بین الملل ریاست جمهوری، شماره ۲۴۷

خاطر نشان می‌سازد که سرانه‌های فوق به طور متوسط مورد محاسبه قرار گرفته است لذا برای شهرهای مختلف متفاوت است به طوریکه با فرض اینکه جمعیت تهران در حدود ۸,۲ میلیون نفر و موجودی خودرو درآن معادل ۱,۹ میلیون خودرو در نظر گرفته شود، سرانه مالکیت خودرو در این شهر **حدود ۲۳۱ خودرو به ازای هر هزار نفر گردیده که رقم بالاتری نسبت به متوسط سرانه مالکیت در سطح کشور می‌باشد** به‌گونه‌ایکه آمار راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ در ارتباط با موجودی خودرو در شهر تهران نیز نمایانگر آن است که بیش از ۲۷ درصد خودروهای موجود در کشور در تهران تردد می‌نمایند ضمن‌اینکه در مهرماه ۱۳۸۷ اعلام گردید که طی سال ۱۳۸۶، حدود ۴۰۰ هزار دستگاه نیز به موجودی خودروی شهر تهران اضافه شده است.

- آمار ارائه شده بیانگر ظرفیت بالای کشور در افزایش مالکیت خودروهای جدید است. به بیان دیگر درصورت سامان دهی مناسب مدیریت حمل و نقل، کشور ایران علاوه بر توان بالقوه جذب تعداد خودروی بیشتر، می‌تواند استفاده بهینه‌تری نیز از این صنعت نماید.
- اساسی‌ترین عوامل موثر بر سرانه مالکیت خودرو در ایران را می‌توان بشرح زیر تبیین نمود.

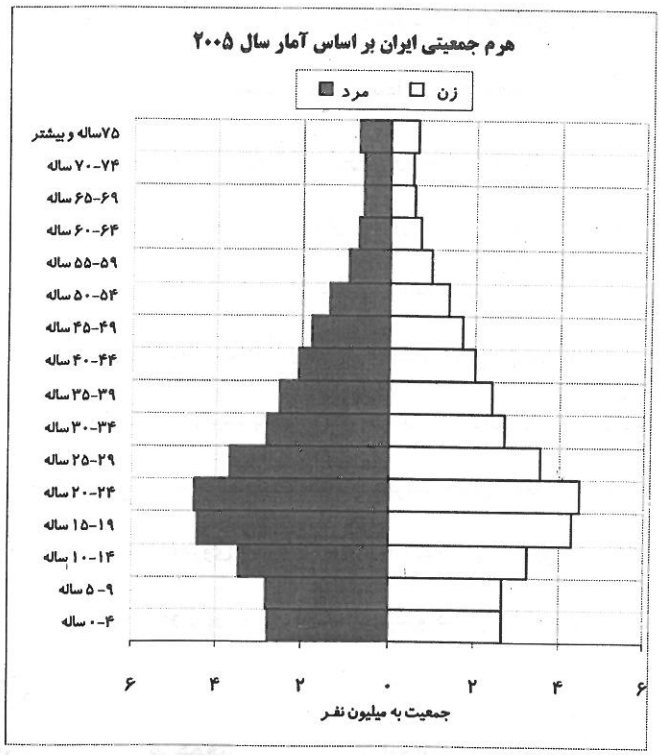
الف) بررسی هرم جمعیتی در کشور ایران:

به استثنای متوسط درآمد سرانه، تغییر قیمت نفت و ... از جمله عواملی که بیشترین تاثیر را بر تقاضا برای خودرو دارد، میزان جمعیت می‌باشد. جمعیت ایران طی سنوات مختلف نرخهای رشد متفاوتی را تجربه کرده است.

طی سنوات ۱۳۶۲-۱۳۵۹ شاهد رشد یکباره جمعیت در کشور ایران بودیم که منجر به افزایش سریع نرخ رشد جمعیت طی این دوره گردید.

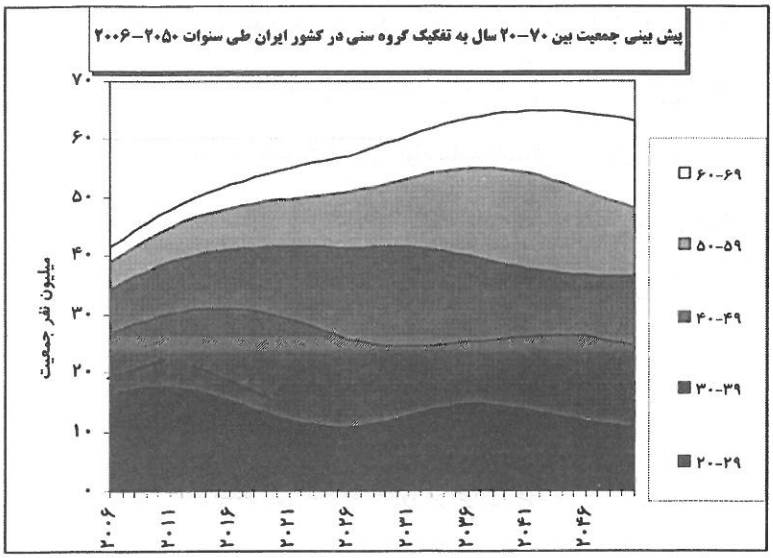
با فرض تلقی ۲۵ سالگی به عنوان متوسط سن خرید خودرو، با رسیدن تدریجی افراد این نسل به سن خرید خودرو طی سنوات ۱۳۸۷- ۱۳۸۴ شاهد رشد تقاضا

برای خرید خودرو طی سنوات فوق بودیم، اما برآورد می‌شود با توجه به کاهش نرخ رشد جمعیت، این افزایش تقاضا از سال ۱۳۸۸ به بعد با نرخ رشدی کمتر به افزایش خود ادامه دهد و با شیب کمتری روند صعودی خود را طی کند.



منبع: مرکز آمار ایران، نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۸۵

در ادامه پیش‌بینی تغییرات جمعیت ایران طی سنوات ۲۰۵۰-۲۰۰۶ ارائه گردیده است. نمودار مذکور با استفاده از داده‌های سال پایه ۲۰۰۶ مرکز آمار ایران بشرح نمودار فوق و جداول TD۸۸-۹۰ که مربوط به امیدزندگی کشور فرانسه در سال ۱۹۹۰ می‌باشد، تهیه گردیده است.



نتایج نمودار فوق با تحلیل‌های پیشین در رابطه با جمعیت کشور هماهنگ بوده و حاکی از آنست که درصورتیکه عمده تقاضا برای خودروهای جدید در کشور را ناشی از گروه جمعیت ۲۰ تا ۳۰ سال کشور بدانیم، رشد این گروه تا سال ۲۰۱۰ به صورت صعودی بوده و از این سال روند رو به کاهشی را طی می‌نماید.

ب) گواهینامه‌های رانندگی صادرشده:

از آنجا که میزان گواهینامه‌های رانندگی صادر شده را می‌توان نمادی از تغییرات تقاضای خودروی ناشی از تغییرات جمعیت تلقی نمائیم بررسی این موضوع در بخش جمعیت بشرح زیر صورت پذیرفته است:

مقایسه تعداد گواهینامه‌های صادرشده در سال‌های ۱۳۸۵ و ۱۳۸۶

شرح	۱۳۸۶	۱۳۸۵
گواهینامه صادر شده برای متقاضیان جدید	۱,۶۰۰,۰۰۰	
گواهینامه صادر شده مربوط به تعویض و المثنی	۲,۰۰۰,۰۰۰	
مجموع گواهینامه‌های صادر شده	۳,۶۰۰,۰۰۰	۳,۱۳۰,۰۰۰

منبع: روزنامه ابرار، دوشنبه، ۲۳ اردیبهشت ۱۳۸۷

با توجه به آمار ارائه شده، حدود یک میلیون و ۶۰۰ هزار گواهینامه جدید برای متقاضیان در سال ۱۳۸۶ صادر شده که این تعداد گواهینامه از نوع گواهینامه‌های پنجساله ساله بوده و اغلب متقاضیان گواهینامه رانندگی، دختران و پسرانی هستند که به سن قانونی ۱۸ سال برای دریافت گواهینامه رسیده‌اند ضمن اینکه مجموع گواهینامه‌های صادره سال ۱۳۸۶ نسبت به سال ۱۳۸۵ به میزان ۱۵ درصد افزایش داشته است.

ج) موجودی خودرو در ایران:

بررسی‌های انجام شده طی سنوات اخیر، موجودی خودروی سواری در کشور را حدود ۷ میلیون دستگاه برآورد نموده است.

لذا با توجه به موارد ذکر شده، علیرغم پایین بودن «موجودی خودرو» نسبت به جمعیت کشور به عنوان یکی از فرصتهای توسعه صنعت خودرو، با توجه به اینکه بخش اعظمی از تقاضای خودرو مربوط به کلان شهرها می‌باشد، به نظر می‌رسد که ظرفیت خودرو در بسیاری از کلان شهرها از نظر زیرساخت‌های اجتماعی موجود تا اشباع کامل فاصله اندکی داشته باشد.

آخرین وضعیت تبدیل پلاک اتومبیل ساکنین شهر تهران (دی‌ماه ۱۳۸۶)

نوع پلاک	ایران ۱۱	ایران ۲۲	ایران ۳۳	ایران ۴۴	جمع کل
تعداد(دستگاه)	۵۸۸،۱۹۲	۴۷۱،۵۱۱	۵۰۴،۰۹۳	۳۵۳،۹۷۰	۱،۹۱۷،۷۶۶

ماخذ : راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ

۱۳-۱۰-۳- درآمد سرانه:

بسیاری از کارشناسان اعتقاد دارند که همبستگی فراوانی میان درآمد سرانه و تقاضای خودرو مشاهده می‌شود، لذا با عنایت به تحلیل بانک جهانی از درآمد کشورها که ایران را با درآمدسرانه ۳۴۷۰ دلار در سال ۲۰۰۷ در دسته‌بندی کشورهایی با درآمد متوسط

روبه پایین طبقه‌بندی می‌نماید، به نظر می‌رسد **بازار خودرو در ایران توانایی جذب سالانه یک میلیون دستگاه خودرو را دارد.** (میرخانی رشتی، ۱۳۸۶، کارشناس خودرو و دبیر پیشین انجمن خودروسازان)

۱۳-۱۰-٤-توسعه جاده‌ها:

آمار جاده‌های برخی از کشورهای جهان در مقایسه با کشور ایران (ارقام به کیلومتر)

کشور	سال	Motorways	Highways, main or national roads	Secondary, regional roads	Other roads	جمع
ایران	۲۰۰۶	۱،۴۲۹	۲۷،۲۵۶	۴۱،۱۲۹	۱۰۳،۱۱۳	۱۷۲،۹۲۷
ژاپن	۲۰۰۶	۷،۳۸۳	۵۴،۳۴۷	۱۲۹،۲۹۴	۱،۰۰۵،۹۷۵	۱،۱۹۶،۹۹۹
انگلستان	۲۰۰۶	۳،۵۵۶	۴۶،۷۵۵	۱۱۴،۶۵۷	۲۳۳،۳۸۳	۳۹۸،۳۵۱
ایالت متحده	۲۰۰۵	۷۵،۴۳۵	۲۷۰،۴۰۲	۱،۶۵۸،۵۰۰	۴،۵۳۹،۹۲۰	۶،۵۴۴،۲۵۷
مکزیک	۲۰۰۶	۶،۲۷۹	۴۰،۷۵۷	۷۲،۱۸۰	۲۳۷،۷۲۹	۳۵۶،۹۴۵
ترکیه	۲۰۰۶	۱،۹۸۷	۳۱،۳۳۵	۳۰،۴۲۹	۳۶۳،۲۰۰	۴۲۶،۹۵۱

منبع: فدراسیون بین‌المللی راهها، گزارش سال ۲۰۰۸

از جمله عوامل موثر دیگر بر تقاضای خودرو، میزان توسعه جاده‌ها جهت تردد وسایط نقلیه می‌باشد ضمن اینکه اگرچه تعداد خودروها به ازای هر کیلومتر جاده در کشورهای مختلف متفاوت است ولیکن از این معیار می‌توان برای نشان دادن تراکم خودرو در هر کشور استفاده نمود.

مقایسه آمار جاده‌ها و چگالی جاده[۱۲۵] برخی از کشورهای جهان در مقایسه با کشور ایران

کشور	سال	جمع کل راه (کیلومتر)[۱۲۶]	درصد آسفالت راه[۱۲۷]	چگالی جاده[۱۲۸] (Km/Km۲)	درصد راه‌های Motorways
ایران	۲۰۰۶	۱۷۲،۹۲۷	۷۲،۸۱	۰،۱۰	۰،۴۹
چین	۲۰۰۵	۳،۴۵۶،۹۹۹	۴۴،۱	۰،۳۶	۱،۸۳

۱۲۵ فدراسیون بین‌المللی جاده‌ها، **چگالی جاده** در هر کشور را «نسبت طول جاده‌های هر کشور به مساحت آن کشور» تعریف نموده است.

۱۲۶ Total Network (Km)

۱۲۷ Paved

۱۲۸ Density of Roads (Km/Km۲)

مقایسه آمار جاده‌ها و چگالی جاده[۱۲۵] برخی از کشورهای جهان در مقایسه با کشور ایران

کشور	سال	جمع کل راه (کیلومتر)[۱۲۶]	درصد آسفالت راه[۱۲۷]	چگالی جاده[۱۲۸] (Km/Km^2)	درصد راه‌های Motorways
نیجریه	۲۰۰۴	۱۹۳،۲۰۰	۱۵،۰۰	۰،۲۱	۰،۰۰
ترکیه	۲۰۰۶	۴۲۶،۹۵۱		۰،۵۵	۰،۴۲
ایالات متحده	۲۰۰۵	۶،۵۴۴،۲۵۷	۶۵،۳۴	۰،۶۸	۱،۱۵
لبنان	۲۰۰۵	۶،۹۷۰		۰،۶۷	۲،۴۴
کوبا	۲۰۰۰	۶۰،۸۵۶	۴۹،۰۰	۰،۵۵	۱،۰۵

منبع: فدراسیون بین‌المللی راهها، گزارش سال ۲۰۰۸

اگرچه آمار ارائه شده توسط فدراسیون بین‌المللی راه‌ها به شرح فوق، حاکی از آن است که کشور ایران در سال ۲۰۰۶، دارای حدود ۱۷۲،۹۲۷ کیلومتر راه بوده است که ۲۷،۲۵۶ کیلومتر آن آزاد راه و راه‌های اصلی بوده است ولیکن اطلاعات منتشر شده توسط وزارت راه و ترابری بشرح زیر مبتنی بر وجود ۴۹،۴۰۵ کیلومتر آزادراه و راههای اصلی در پایان سال ۱۳۸۷ می باشد که بیش از ۸۰ درصد با آمار فدراسیون بین المللی راهها تفاوت دارد که در این شرایط چگالی جاده در کشور در رده مناسبی قابل طبقه‌بندی خواهد بود.

میزان آزاد راه‌های موجود در کشور

شاخص	واحد	پیش از انقلاب اسلامی تا سال ۱۳۵۷	دوره ی ۳۰ ساله پس از انقلاب اسلامی از سال ۱۳۵۷ تا ۱۳۸۷	جمع کل	درصد افزایش (کاهش)
طول آزاد راه احداث شده	کیلومتر	۵۰	۱،۵۵۶	۱،۶۰۶	٪۳۱۱۲
طول بزرگراه احداث شده	کیلومتر	۱۷۴	۶،۰۰۶	۶،۱۸۰	٪۳۴۵۲
طول راه اصلی احداث شده	کیلومتر	۱۳،۷۵۹	۷،۸۲۰	۲۱،۵۷۹	٪۵۷
طول راه فرعی احداث شده	کیلومتر	۲۷،۴۲۲	۱۶،۰۶۷	۴۳،۴۸۹	٪۵۹
طول راههای روستایی شوسه احداث شده	کیلومتر	۸،۰۰۰	۱۰۰،۱۴۱	۱۰۸،۱۴۱	٪۱۲۵۲
طول کل راه‌های احداث شده (آزادراه- بزرگراه-راه اصلی)	کیلومتر	۴۹،۴۰۵	۱۳۱،۵۹۰	۱۸۰،۹۹۵	٪۲۶۶
طول راههای روستایی آسفالت شده	کیلومتر	۲۰۰	۷۲،۲۳۶	۷۲،۴۳۶	٪۳۶۱۱۸
جمع کل		۴۹،۶۰۵	۲۰۳،۸۲۶	۲۵۳،۴۳۱	٪۴۱۱

منبع: آمار ارائه شده توسط وزارت راه و ترابری

علیرغم اینکه افزایش جاده‌ها بعد از انقلاب اسلامی به ویژه در سال‌های بعد از ۱۳۷۰ موجب افزایش تقاضا و میزان تولید خودرو در کشور گردیده است ولیکن به لحاظ درک ضرورت افزایش چگالی جاده‌ها در ایران افزایش تقاضای خودرو در این ارتباط با رشد بیشتری در آینده قابل تصور می‌باشد.

۱۳-۱-۵- توسعه خطوط ریلی:

اگرچه رشد خطوط ریلی با توجه به افزایش هزینه سوخت خودرو می‌تواند از جمله عوامل کاهش تقاضای خودرو در حوزه جا به جایی کالا و مسافر تلقی گردد ولیکن استراتژی‌های متخذه کلان کشور طی دهه‌های اخیر همواره تمرکز بر فزونی رشد سرانه جاده به توسعه خطوط ریلی بوده است لذا ضرورت تحقق جا به جایی‌های فوق منجر به افزایش تقاضای خودرو در این حوزه گردیده که در این ارتباط وصف خطوط ریلی در حال بهره‌برداری بشرح زیر تبیین گردیده است:

الف – راه‌آهن:

بر اساس آمارهای منتشر شده از سوی اتحادیه بین المللی راه‌آهن (UIC)، در سال ۲۰۰۴ ایران بر اساس شاخص‌های خط راه‌آهن به مساحت کشور و یا به ازای هر میلیون نفر جمعیت، یکی از عقب مانده‌ترین راه‌آهن‌های جهان به حساب می‌آید و حتی شاخص‌های مذکور در ایران از کشورهای همسایه خود نظیر ترکمنستان، آذربایجان و عراق نیز پایین‌تر می‌باشد که در این ارتباط جدول مقایسه‌ای شاخص در ایران و برخی از کشورها به شرح زیر ارائه می‌گردد:

شاخص‌های مقایسه‌ای راه‌آهن منبع :UIC

کشور	متر راه‌آهن به ازای هر کیلومتر مربع مساحت	کیلومتر راه‌آهن به ازای هر میلیون نفر
ایران	۴,۳	۹۲
آلمان	۹۶	۴۳۰
ژاپن	۵۳	۱۶۰

شاخص‌های مقایسه‌ای راه‌آهن منبع :UIC

کشور	متر راه‌آهن به ازای هر کیلومتر مربع مساحت	کیلومتر راه‌آهن به ازای هر میلیون نفر
آفریقای جنوبی	۱۶,۴	*
تونس	۱۱,۶	۲۰۰
ترکیه	۱۱,۴	۱۲۰

ب- مترو:

مجموع طول مترو تهران تا پایان شش ماهه اول سال ۱۳۸۷ در حدود ۹۱,۶ کیلومتر می‌باشد که روزانه در حدود ۱,۶ میلیون نفر را جا به جا می‌کند.

مشخصات مشهورترین متروهای جهان

شهر	میزان طول خطوط مترو (کیلومتر)	میزان جابه جایی مسافر در روز (میلیون نفر)
لندن	۴۰۸	۱۳
پاریس	۲۱۲	۷
توکیو	۲۹۲	*

* مترو توکیو به پر ازدحام‌ترین مترو در جهان معروف می‌باشد.

بدیهی است افزایش هرگونه خطوط ریلی بشرح فوق با توجه به تفاوت نرخ هزینه‌های حمل و نقل جهت استفاده کننده نهایی موجب کاهش تقاضای خودرو در این حوزه خواهد گردید.

۱۳-۱۰-۶-عمر خودرو:

صرفنظر از اینکه تقاضا برای جایگزینی خودروهای فرسوده توسط خودروهای جدید یکی از عوامل مهم افزایش تقاضا برای خودرو می‌باشد به گونه‌ایکه کاهش عمر خودرو را می‌توان مترادف با افزایش تقاضا برای خودرو تلقی نمود، با توجه به ضرورت تعدیل هزینه سوخت بنزین و همچنین آلودگی هوا از سال ۱۳۸۵ نسبت به جایگزینی خودروهای فرسوده تمهیدات قانونی به شرح زیر اندیشه شده بود که فرصتی برای مجموعه خودروسازان ایرانی جهت عرضه سالیانه ۶۰۰ هزار خودرو به منظور جایگزینی خودرهای فرسوده بود ولیکن این مهم نیازمند تامین بودجه می‌باشد که با توجه به کاهش قیمت نفت به عنوان اساسی ترین

عامل تعیین کننده بودجه ایران تحقق این امر به طور کامل طی چند سال آتی بعید به نظر می رسد.

اگرچه عمر مفید خودرو از سه دیدگاه عمر مهندسی، عمر عرفی و عمر قانونی مطرح می‌باشد ولیکن به لحاظ مفاد تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ که بر عمر مفید قانونی خودرو تاکید داشته و طبق مفاد این تبصره در سال ۱۳۸۷ عمر مفید قانونی (فرسودگی) خودروهای سواری شخصی ۲۵ سال، وانت ۱۵ سال و تاکسی ۱۰ سال تعیین گردیده است لذا در این بخش از گزارش تنها عمر مفید قانونی خودرو بر تقاضای خودرو مورد تحلیل قرار گرفته است.

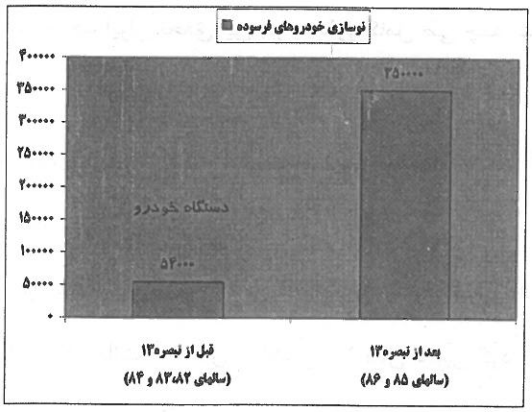
تبصره ۱۳ بودجه – از سال ۱۳۸۵ در قانون بودجه کشور تبصره‌ای تحت عنوان تبصره ۱۳ وضع گردید که طی آن اعطای تسهیلاتی جهت جایگزینی خودروهای فرسوده به خودروسازان و صاحبان خودرو و نیز توسعه حمل و نقل عمومی از محل فاینانس و استفاده از ذخیره ارزی در نظر گرفته شده است.

میزان تسهیلات دولت برای تبصره۱۳در قانون بودجه

سال بودجه	تسهیلات مالی خارجی(فاینانس)	حساب ذخیره ارزی
۱۳۸۵	۴ میلیارد دلار	۱۰۵۲/۶ میلیون دلار
۱۳۸۶	۳۵۶۰۰ میلیارد ریال	۳۵۷۰ میلیارد ریال

تبصره های بودجه مربوط به سنوات ۱۳۸۵و ۱۳۸۶

طبق گزارش عملکرد ستاد تبصره ۱۳ در سال ۱۳۸۶ میزان جایگزینی خودروهای فرسوده در سال‌های قبل و بعد از اجرای تبصره فوق به شرح نمودار زیر می‌باشد:



ستاد اجرایی تبصره فوق، این میزان را در سال ۱۳۸۷ در حدود ۲۰۰,۰۰۰ دستگاه پیش‌بینی نموده بود.

۱۳-۱-۷- تعداد واحدهای پشتیبانی و تعمیرگاه‌ها در ایران:

تعداد واحدهای پشتیبانی و تعمیرگاه‌ها از یک طرف ناشی از «افزایش تولید خودرو در کشور» به لحاظ افزایش تعداد متقاضیان استفاده از خدمات پس از فروش و نمایندگی‌ها و تعمیرگاه‌های مجاز خودروها می‌باشد و از طرف دیگر به دلیل اینکه یکی از مهمترین عواملی که خریداران در هنگام خرید خودرو به آن توجه می‌کنند تعداد واحدهای پشتیبانی و تعمیرگاه‌های شرکت فروشنده خودرو است لذا خود یک عامل ایجاد تقاضا برای خودرو می‌باشد.

با توجه به آمار ارائه شده در سال ۱۳۸۷، «شرکت سایپا» و «ایران خودرو» به ترتیب دارای ۵۱۵ و ۷۳۵ نمایندگی مجاز فروش و خدمات پس از فروش در سراسر کشور می‌باشند.

مقایسه حجم تولید خودرو به تعداد واحدهای تعمیر و پشتیبانی شرکتهای خودروساز ایرانی (به استثنای تعمیرگاههای غیررسمی که به نظر می‌رسد تعداد آنها به مراتب بیشتر از تعمیرگاههای رسمی است) به شرح جدول زیر می‌باشد:

مقایسه تعداد نمایندگی های فروش
و خدمات پس از فروش با سطح تولید
شرکت‌های خودروسازی ایران

نام شرکت های تولیدکننده خودرو	تعداد نمایندگی های فروش و خدمات پس از فروش در ایران	حجم تولید خودروی سواری در سال ۱۳۸۶	تعداد تولید به ازای هر نمایندگی
ایران خودرو	۷۳۵	۵۴۱،۰۲۵	۷۳۶
سایپا	۵۱۵	۴۸۹،۵۷۰	۹۵۱
شرکت‌های مدیران پارس(کرمان موتور)	۳۲		
گروه بهمن	۱۰۶		

منبع: پایگاه اطلاع رسانی شرکت‌های ایران خودرو، سایپا، مدیران پارس و گروه بهمن

۱۳-۱۰-۸- واحدهای مالی فروشنده خودرو (شرکتهای لیزینگ خودرو):

شاید اساسی‌ترین عامل افزایش فروش شرکت‌های خودروسازی و یا به عبارت دیگر تشدید کننده تقاضا برای خودرو، استفاده از تسهیلات لیزینگ تلقی گردد به گونه‌ای که این شرکتها را به طور معمول کارخانه‌های سازنده مشتری می‌نامند.

اصولاً زمانی که کشورها با مازاد عرضه روبرو باشند، شرکت‌های لیزینگ با ایجاد افزایش قدرت خرید برای مشتریان موجب افزایش میزان تقاضا می‌گردند. به عبارت دیگر **هدف از تأسیس شرکتهای لیزینگ، افزایش فروش محصولات شرکت اصلی به منظور افزایش سودآوری مجموعه شرکت‌های سازنده و تامین‌کننده مالی می‌باشد نه سودآوری شرکت لیزینگ.**

الف) تاریخچه شرکت‌های لیزینگ در ایران:

فعالیت لیزینگ در ایران با تشکیل دو شرکت «لیزینگ ایران» در سال ۱۳۵۴ و شرکت «لیزینگ صنعت و معدن» در سال ۱۳۵۶ آغاز گردیده و به سبب تحولات اجتماعی و اقتصادی ایجاد شده در ساختار کشور از رشد کندی برخوردار بوده است. به‌گونه‌ایکه

میزان تسهیلات اعطایی توسط دو شرکت لیزینگ فوق تا پایان سال ۱۳۶۲ رقمی معادل ۳۹۶ میلیون ریال بوده است که این رقم در پایان سال ۱۳۷۱ به رقم ۸/۸ میلیارد ریال بالغ گردید. در سال ۱۳۷۱، اعتباراتی به منظور توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل کشور، از طریق واگذاری خودروهای کار (مشتمل بر خودروهای مسافربری و باری، کشاورزی و ...) توسط شرکت‌های لیزینگ، در اختیار این شرکتها قرار گرفت که تاحدودی حجم فعالیت این شرکتها را نسبت به سنوات گذشته افزایش داد.

ب) آمار فروش خودرو از طریق شرکت‌های لیزینگ:

بررسی‌های انجام شده حاکی از آن است که در سال ۱۳۸۶، حدود ۳,۲ درصد از فروش خودروی پراید گروه سایپا توسط لیزینگ رایان سایپا(وابسته به شرکت سایپا) صورت پذیرفته است. این سهم از سال ۱۳۸۳ روند رو به کاهشی را طی نموده و از ۱۱درصد در سال ۱۳۸۳ به ۳,۲ درصد در سال ۱۳۸۶ رسیده بود.

مقایسه سهم لیزینگ رایان سایپا از فروش شرکت سایپا

	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱	۱۳۸۰
کل فروش خودروی پراید توسط شرکت سایپا	۴۳۸،۵۵۲	۴۲۹،۶۵۱	۳۲۹،۱۸۲	۲۵۸،۵۶۵	۲۰۱،۵۲۳	۱۳۸،۲۶۳	۸۱،۷۷۲
فروش توسط لیزینگ:							
شرکت رایان سایپا	۱۴،۰۵۴	۱۶،۴۵۸	۲۹،۰۶۸	۲۸،۶۸۰	۵،۹۱۰		
درصد فروش توسط لیزینگ	٪۳,۲۰	٪۳,۸۳	٪۸,۸۳	٪۱۱,۰۹	٪۲,۹۳		

منبع: گزارشات مالی و هیئت مدیره شرکت سایپا و شرکت رایان سایپا

ج) موانع پیش روی صنعت لیزینگ:

اغلب شرکت‌های لیزینگ به طور معمول منابع مالی خود را از بانک‌ها تامین می‌کنند به‌این لحاظ علاوه بر نرخ سود تسهیلات دریافتی از بانکها، درصدی نیز به عنوان کارمزد از مشتریانشان دریافت می‌کنند. در حال حاضر با کاهش دستوری نرخ سود لیزینگ‌ها، به نظر می‌رسد که این عامل موجب کاهش فعالیت این شرکتها خواهد شد. **بنابراین**

کاهش فعالیت شرکت‌های لیزینگ خودرو موجب کاهش تقاضای خودرو خواهد شد و صنعت خودروسازی را با چالشی جدی روبرو خواهد نمود.

۱۳-۱۰-۹- تاثیر تغییرات هزینه سوخت (بنزین) بر تقاضای خودرو در ایران:

اساسی‌ترین عوامل موثر بر مقوله تغییرات هزینه سوخت بر تقاضای خودرو در ایران را می‌توان مشتمل بر موارد زیر تلقی نمود:

الف- نقش میزان مصرف سوخت در تقاضای خودروها:

در کشور ایران رابطه مصرف سوخت و قیمت خودرو به دلیل ناچیز بودن نقش هزینه انرژی در مقایسه با دیگر هزینه‌های استفاده از خودرو، وجود بازار انحصاری، نرخ بالای تعرفه‌های واردات خودرو که موثر بر قیمت خودروهای وارداتی[۱۲۹] و ... می‌باشد کمی متفاوت با وضعیت کشورهای پیشرفته است.

مجموع فوق نمایانگر آن است که اگر چه تا زمان حذف یارانه‌های سوخت، هزینه مذکور بر تقاضای خودروی بازار داخلی موثر نمی‌باشد ولیکن پتانسیل صادرات خودروهای تولیدی با شرایط فوق به شدت کاهش می‌یابد.

ب- آثار سهمیه‌بندی بنزین بر تقاضای خودرو در ایران:

پس از مرحله اول سهمیه‌بندی بازار خودروهای دست دوم دچار رکود گردید ولی در همین بخش از بازار نیز خودروهای کم مصرف با مازاد تقاضا روبه‌رو شدند.

ج-تاثیر متفاوت سهمیه‌بندی بر تقاضای انواع خودرو:

در ابتدای طرح سهمیه‌بندی سوخت، تقاضا برای خودروهای دوگانه سوز افزایش یافت ولی مجدداً با تغییر دوباره سلیقه مردم و بازگشت به سمت خودروهای یگانه سوز،

---

۱۲۹ تعرفه خودروهای وارداتی از تاریخ ۱۳۸۷/۷/۱به بعد، بدون در نظر گرفتن سایر هزینه‌ها برای واردات، ۹۰درصد می‌باشد.

نوسانات قیمتی مختلفی برای خودروهای داخلی کم مصرفی نظیر پژو۲۰۶، ماتیز و ام.وی.ام بوجود آمد.

د-جمع‌بندی بحث هزینه سوخت و تاثیر آن بر تقاضای خودرو در ایران:

- پس از سهمیه‌بندی بنزین شوکی مقطعی به بازار خودرو وارد شد و قیمت بسیاری از خودروها ارزان گردید، اما بعد از مدتی با در نظر گرفتن اوضاع نه چندان مناسب حمل و نقل عمومی، کمبود خطوط ریلی و مترو و ... تقاضا برای خودروهای کم مصرف افزایش یافته و کمبود عرضه نیز این مازاد تقاضا را تشدید کرد و تنها تقاضا برای برخی از خودروهای پر مصرف کاهش یافت. این فرآیند را باید به این صورت مورد تحلیل قرار داد که **مصرف‌کننده میان قیمت خودرو و هزینه‌ای که قرار است در طول دوران استفاده از خودرو برای مصرف بنزین آن بپردازد رابطه‌ای برقرار می‌کند، اگر افزایش قیمت خودروهای کم مصرف از طریق کاهش هزینه بنزین مصرفی در طول دوران استفاده از خودرو توجیه پذیر باشد، پرداخت بهای خودرو برای مصرف‌کننده توجیه اقتصادی پیدا خواهد کرد و در غیر اینصورت و یا حتی در شرایطی که تفاوت فاحشی میان این دو هزینه وجود نداشته باشد مصرف‌کننده به گونه دیگری رفتار خواهد نمود.**
- همچنین خودروسازان با انجام تغییراتی در موتور خودروهای پر مصرف می‌توانند مشکل کاهش تقاضا را برای خودروهای پرمصرف تا حدودی برطرف کنند.
- با انجام سهمیه‌بندی سوخت، در خودروهای پر مصرف لوکس، تغییر قیمت چندانی مشاهده نگردید، چرا که مصرف این خودروها برای مصرف‌کننده حالتی تجملی داشته و مصرف‌کننده حاضر است بهای بنزین گران‌تر را نیز به دلیل مطلوبیتی که خودرو برای وی دارد بپردازد به‌طوریکه بعد از اجرای طرح دوم سهمیه‌بندی و قطع سوخت

خودروهای وارداتی، تغییر سهم اندکی از خریداران اینگونه از خودروها مشاهده گردید، زیرا این خودروها اصولاً در رده خودروهای لوکس بوده که دهک‌های بالای جامعه خواهان آنها بوده و تغییر قیمت بنزین، برای این گروه در رابطه با نوع خودروی خریداری شده چندان کشش‌پذیر نمی‌باشد.

- بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که صرف نظر از خودروهای لوکس و تجملی، خودروهایی که بالای ۱۰ لیتر بنزین در هر ۱۰۰ کیلومتر مصرف می‌کنند، با کاهش تقاضا مواجه گردیده و تقاضا برای خودروهای کم مصرف افزایش خواهد داشت لذا در صورتیکه خودروسازان نسبت به افزایش عرضه این نوع از خودروها اقدام نکنند شاهد مازاد تقاضا و در نتیجه افزایش قیمت برای اینگونه از خودروها خواهیم بود.

۱۳-۱۰-۱۰- توزیع تقاضای مالکیت خودرو در ایران برای گروه‌های مختلف خودرو:

توزیع تقاضای خودرو در کشور ایران به تفکیک کلاس‌های مختلف خودرو

نوع طبقه	شاخص طبقه‌بندی	انواع خودرو در این دسته	توضیحات
خودروهای کلاس A	۳ متر تا ۳متر و سی سانتیمتر	ام.وی.ام، دوو ماتیز و ...	این دسته از خودروها، مشتریان خاص خود را دارند، اما خودروسازان به علت کمبود تقاضا برای این دسته تمایل چندانی به تولید این کلاس از خودروها ندارند.
خودروهای کلاس B	۳ متر و ۸۰ سانتی‌متر تا ۴متر	پژو ۲۰۶، تندر ۹۰، ریو، پراید و ...	
خودروهای کلاس C	«متوسط-کوچک»	پژو ۲۰۶ صندوق دار، پیکان و ...	گرچه خودروهای تولیدی در این کلاس طرفداران بسیاری در دنیا دارد، اما خودروسازان داخلی برای تولید آنها تاکنون برنامه‌ریزی اندکی صورت داده‌اند.
خودروهای کلاس D	«متوسط-بزرگ»	سمند، پژو ۴۰۵ و ...	تقاضای زیادی که برای این دسته وجود دارد موجب شده است شرکت‌های خودروسازی داخلی برای تولید این گونه خودروها سرمایه‌گذاری بسیاری انجام دهند.
خودروهای کلاس E	« بزرگ»	کوراندو، سوزوکی گراند ویتارا، انواع ون و ...	با توجه به تقاضای رو به افزایش برای این خودروها در سنوات اخیر، خودروسازان در حال برنامه‌ریزی برای تولید خودرو در این بخش می‌باشند. همچنین با توجه به برنامه گسترش ناوگان حمل و نقل عمومی، تقاضا برای خودروهای ون افزایش یافته است.

منبع: رحیم رباب اسماعیلی، بررسی اثرات اقتصادی پیوست ایران به سازمان تجارت جهانی بر روی صنعت خودرو با نگرش به روشهای نوین حسابداری مدیریت در شرکت ایران خودرو، به راهنمایی دکتر علی ثقفی

نتایج حاصل از تحقیق رحیم رباب اسماعیلی (۱۳۸۰) حاکی از آنست که درچارچوب متغیرهای حاکم بر شرایط اقتصادی ایران در سال ۱۳۸۰، خانوارهای ایرانی عمدتاً به خودروهای کلاس C وD (متوسط – کوچک و متوسط - بزرگ) متمایل بوده و این نوع خودروها با توجه به تعداد افراد خانواده‌ها در ایران، از مطلوبیت بیشتری برخوردار می‌باشد.

عده‌ای از صاحبنظران در زمینه خودرو نیز معتقدند که خودروهای با حجم کمتر از ۱۳۰۰ سی‌سی با مصرف‌کنندگان داخلی سازگاری ندارد. چرا که در کشور، خودروها حداقل چهار مسافر را حمل می‌کنند و این موضوع مستلزم خودروهایی با حداقل ۱۶۰۰ سی‌سی حجم موتور می‌باشد.

علیرغم اینکه در تقسیم‌بندی‌های متداول، کلاس های A و B را در رده خودروهای اقتصادی قرار می‌دهند، در کشور ایران سه خودروی پژو روآ(کلاس D)، پراید صبا(کلاس B)، ام. وی. ام. ۱۱۰ (کلاس A) در رده خودروهای ارزان قیمت (اقتصادی) و زیر ۱۰ میلیون تومان محسوب می‌شوند. ضمن اینکه تولیدکنندگان خودروی ملی مینیاتور نیز، این بخش از بازار را هدف خود قرار داده اند.

مقایسه سه خودروی اقتصادی در ایران

نام خودرو	حجم موتور	تعداد سیلندر	استاندارد آلایندگی	میزان مصرف در هر ۱۰۰کیلومتر (لیتر)	حداکثر سرعت (کیلومتر در ساعت)
پژو روآ	۱۶۰۰	۴	یورو ۲	۸,۶	۲۰۰
پراید صبا	۱۴۰۰	۴	یورو ۲	۶,۸	۱۸۰
ام وی ام ۱۱۰	۸۱۲	۳	یورو ۲	۶,۵	۱۴۵

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد

۱۳-۱۰-۱۱- توزیع تقاضا بر حسب قیمت خودرو:

نتایج حاصل از تحقیق رحیم رباب اسماعیلی (۱۳۸۰) حاکی از آن است که بیش از ۶۰ درصد تقاضای خودرو در کشور در شرایط سال ۱۳۸۰، برای خودروهای ارزان قیمت (زیر

۶۰ میلیون ریال) می‌باشد. وی با توجه به پرسشنامه‌های ارسالی در رابطه با نوع تقاضا، بخش‌بندی قیمتی بازار ایران و مقایسه وضعیت قیمت خودروها ، طبقه‌بندی به شرح زیر را ارائه نمود :

جدول قیمت خودروهای مورد تقاضا

کد بخش	قیمت مورد تقاضا برای خودرو	تعداد خانوار	درصد	درصد انباشته
M۱	۳ تا ۴میلیون تومان	۷۷۷	۳۲/۴	۳۲/۴
M۲	۴ تا ۶ میلیون تومان	۸۱۶	۳۳/۹	۶۶/۳
M۳	۶ تا ۸ میلیون تومان	۳۸۹	۱۶/۲	۸۲/۵
M۴	۸ تا۱۰میلیون تومان	۲۰۹	۸/۷	۹۱/۲
M۵	۱۰ تا ۱۵میلیون تومان	۱۴۵	۶/۰	۹۷/۲
M۶	۱۵ تا ۲۵ میلیون تومان	۳۵	۱/۵	۹۸/۷
M۷	بیشتر از ۲۵ میلیون تومان	۳۳	۱/۳	۱۰۰

منبع: رحیم رباب اسماعیلی (۱۳۸۰)، دانشگاه علامه طباطبایی

- بیشترین درصد از تقاضای خودروی ایران در سال ۱۳۸۰ مربوط به بخش خودروهای ۴ تا ۶ میلیون تومانی (M۲) به میزان ۳۳,۹ درصد بوده است.
- حدود ۱۶,۲درصد از تقاضای خودروی ایران مربوط به خودروهای ۶ تا ۸ میلیون تومانی(M۳) مشتمل بر خودروهایی نظیر پراید و پژو RD بوده است.
- در رده‌های قیمتی ۸ تا ۱۵ میلیون تومان (M۴ و M۵)، کلاس‌های C و D بیش از همه مشتریان ایرانی را به خود جلب کرده است.

مفاد جدول به‌شرح زیر نیز نمایانگر چگونگی توزیع تقاضا در بازار خودروی ایران می‌باشد که متضمن این نکته اساسی می‌باشد که نوع توزیع ثروت در ایران و وسعت طبقه متوسط به گونه‌ای است که تقاضا برای خودروهای ارزان قیمت تا سال‌های آینده نیز همچنان باقی خواهد ماند:

بررسی توزیع تقاضا برای خودروها در سطوح قیمتی متفاوت

محدوده قیمتی خودرو	میزان تقاضای سالانه	سهم از کل (درصد)
۵ تا ۷ میلیون تومانی	۵۰۰،۰۰۰	۵۳٪
۷ تا ۱۱ میلیون تومانی	۲۵۰،۰۰۰	۲۶٪
۱۱ تا ۱۵ میلیون تومانی	۲۰۰،۰۰۰	۲۱٪
	۹۵۰،۰۰۰	۱۰۰٪

منبع :گزارش استراتژی پنج ساله شرکت سرمایه‌گذاری رنا
معاونت اقتصادی و سرمایه‌گذاری، مرداد ۱۳۸٤

۱۳-۱۰-۱۲- سایر عوامل موثر بر تقاضای خودرو و نوع آن:

باید این موضوع را مد نظر قرار داد که تمام مواردی که ذکر می‌شوند نهایتاً در ذهن خریدار با ضریبهای متفاوتی کنار هم قرار می‌گیرند و برآیندی که از آنها به دست می‌آید نوع خودرو مورد علاقه خریدار را تعیین می‌کند.

الف- تاثیر عوامل فرهنگی بر تقاضای نوع خودرو در ایران:

نوع فرهنگ موجود در یک کشور تاثیر عمیقی بر نوع وسایل نقلیه مورد استفاده دارد. توجه فرهنگی در ایران اصولاً به سمت استفاده از خودروهای بزرگتر می‌باشد.

ب- میزان فضای پارکینگ برای خودرو های موجود:

میزان فضای پارکینگ یکی از عواملی است که با ضریبی نسبتاً پایین بر روی تقاضای خودرو و نوع خودروی مورد تقاضا اثر گذار می‌باشد. در آبان ماه ۱۳۸۷ اعلام گردید، فضای پارکینگ موجود برای اتومبیل‌ها در شهر تهران(به عنوان اصلی‌ترین قطب تقاضای خودروی کشور)، در حدود ۵ میلیون متر مربع بوده که **این فضا تنها جوابگوی نیاز ۷۵۵ هزار خودرو است. با توجه به اینکه در سال ۱۳۸۷، در حدود ۳ میلیون و**

۶۰۰ هزار خودرو در تهران رفت و آمد می‌کنند، به نظر می‌رسد که این فضای پارکینگ پاسخگوی نیاز شهر تهران نیست.(سرهنگ هاشمی، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی شهر تهران،۱۳۸۷) **به این دلیل با توجه به مفاهیم فوق مبتنی بر کسری میزان پارکینگ و بالابودن سرانه مالکیت خودرو در تهران برآورد می‌گردد که میزان رشد تقاضای خودرو در این شهر کاهش یابد. به این دلیل در حال حاضر شهرداری‌ها برای سرمایه‌گذاران در ساخت پارکینگ، معافیت‌ها و شرایط ویژه‌ای را قرار داده‌اند.**

ج- سطح ترافیک شهرها:

عامل دیگری که بر میزان تقاضای خودرو و نوع خودرو موثر است، سطح ترافیک شهرها می‌باشد که با افزایش آن خریداران به سمت خرید خودروهایی با اندازه کوچکتر سوق داده می‌شوند و یا حتی می‌تواند عاملی باشد که مردم را به سمت استفاده از خودروهای عمومی سوق دهد.

د- تغییر ساختارهای جابه‌جایی مسافر و حمل و نقل بار:

از بین شیوه‌های جابه‌جایی مسافر در کشور ایران در انواع جاده‌ای، ریلی و هوایی، بیش از ۹۰درصد، توسط جاده انجام می‌گیرد و سهم شیوه‌های ریلی و هوایی تقریباً ناچیز و یکسان است.

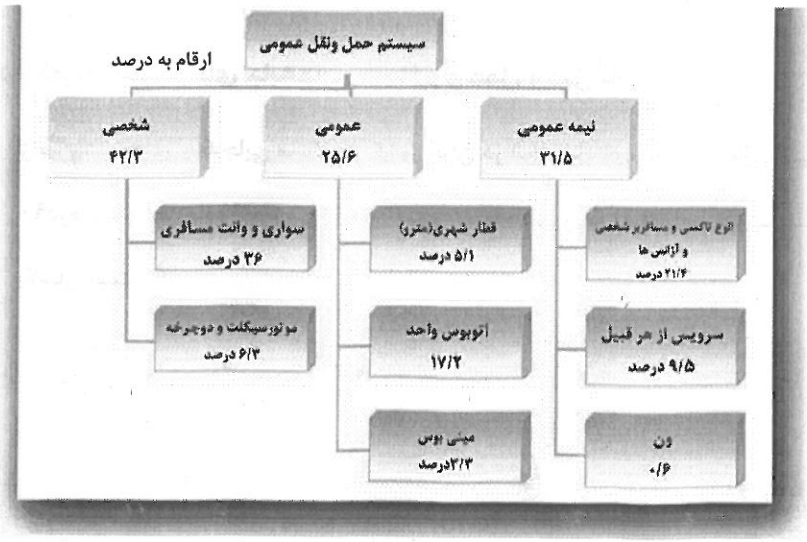
خلاصه آمارهای حمل‌ونقل جاده‌ای کشور طی سالهای ۸۶-۱۳۸۰ (ادامه)

عناوین	واحد ارقام	سال						
		۸۰	۸۱	۸۲	۸۳	۸۴	۸۵	۸۶
تعداد شرکتها و موسسات فعال باری در سطح کشور	شرکت/مؤسسه	۳۰۷۵	۳۱۵۳	۳۴۴۲	۳۳۷۱	۳۵۸۷	۳۷۵۴	۳۸۸۹
تعداد شرکتها و موسسات فعال مسافری در سطح کشور	شرکت/مؤسسه	۲۱۵۵	۲۲۰۳	۲۱۲۵	۲۱۴۸	۲۲۶۹	۲۳۲۹	۲۴۰۲
تعداد شرکتهای فعال حمل‌ونقل بین المللی بار در سطح کشور *	شرکت	۷۶۰	۸۰۵	۷۹۶	۸۱۲	۷۸۷	۸۱۶	۸۲۰
تعداد شرکتهای فعال حمل‌ونقل بین المللی مسافر در سطح کشور*	شرکت	۳۰	۲۶	۲۴	۲۶	۲۶	۲۴	۲۶
تعداد پایانه‌های باری فعال در سطح کشور (دائم و موقت)	پایانه	۳۳	۳۶	۳۶	۳۸	۴۲	۴۶	۴۹
تعداد پایانه‌های مرزی فعال (باری و مسافری) در سطح کشور	پایانه	۱۴	۱۵	۱۷	۱۷	۱۷	۲۱	۲۱
تعداد پایانه‌های عمومی مسافری فعال در سطح کشور	پایانه	۲۳۷	۲۴۴	۲۵۲	۲۵۷	۲۶۸	۲۵۸	۲۵۸
تعداد مجتمع‌های خدماتی، رفاهی و تیربارکهای فعال در سطح کشور	مجتمع	۴۱	۵۷	۶۳	۸۰	۸۸	۱۳۵	۱۷۲
تعداد مجتمع‌های در حال بهره‌برداری توسط بخش دولتی	مجتمع	۱۴	۱۶	۱۸	۱۸	۱۸	۲۲	۱۹
تعداد مجتمع‌های در حال بهره‌برداری توسط بخش خصوصی	مجتمع	۲۷	۴۱	۴۵	۶۲	۷۰	۱۱۳	۱۵۳
تعداد تصادفات برون‌شهری در سطح کشور	هزار مورد	۸۳	۹۶	۱۰۹	۱۱۶	۱۵۰	۱۶۵	—
تعداد کل کشته‌شدگان تصادفات (برون‌شهری و غیربرون‌شهری)	هزار نفر	۲۰	۴۲	۲۶	۲۶	۲۸	۲۸	۲۳
تعداد کل مجروحین تصادفات (برون‌شهری و غیر برون‌شهری)	هزار نفر	۱۱۸	۱۶۷	۲۲۲	۲۴۶	۲۷۴	۲۷۷	۲۴۵

* آمار شرکتهای حمل‌ونقل داخلی که بعضاً مجوز حمل‌ونقل بین‌المللی نیز به آنها داده می‌شود، دیده نشده است.

منبع: سالنامه آماری حمل و نقل جاده‌ای ۱۳۸۶، سازمان راهداری وحمل و نقل جاده‌ای

توزیع سفرهای روزانه سیستم حمل و نقل در سال ۱۳۸۶ شهر تهران



منبع: حمل و نقل و ترافیک تهران در یک نگاه، شرکت مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک تهران، ۱۳۸۶

در رابطه با نمودار فوق، موارد به‌شرح زیر قابل بررسی است:

- در سال ۱۳۸۶ بیشترین حمل و نقل روزانه در شهر تهران ازطریق وسائط نقلیه شخصی (حدود ۳۶درصد) صورت پذیرفته‌است.
- پس از وسائط نقلیه شخصی، بیشترین حمل و نقل روزانه در شهر تهران توسط انواع تاکسی، مسافربر شخصی و آژانس‌ها (حدود ۲۱,۴ درصد) صورت پذیرفته‌است.
- آمار ناوگان تاکسیرانی شهر تهران مشتمل بر تاکسی، مسافربر شخصی و آژانس‌ها در شش‌ماهه اول ۱۳۸۵، معادل ۴۱,۹۰۲ دستگاه خودرو بوده که در شش ماهه اول سال ۱۳۸۶ با ۸۴ درصد افزایش به ۷۶,۹۹۴ دستگاه رسیده است. افزایش مذکور عمدتاً ناشی از ورود خودروهای ون (به تعداد ۱,۸۰۱ دستگاه) و همچنین ساماندهی مسافربران شخصی (۲۹,۳۷۳ دستگاه) بوده که در آمار سال ۱۳۸۶ منظور شده است. لذا بدون احتساب مسافربران شخصی، میزان افزایش در ناوگان تاکسیرانی شهر تهران کمتر از ۱۴درصد بوده است.
- حدود ۵,۱ درصد از حمل و نقل شهر تهران در سال ۱۳۸۶ توسط قطار شهری (مترو) در خطوط یک[۱۳۰]، دو[۱۳۱] و پنج[۱۳۲] صورت پذیرفته است. در فصل بهار ۱۳۸۷ حدود ۱۰۵,۰۷۵,۹۱۷ سفر از طریق مترو انجام شده که نسبت به بهار سال ۱۳۸۶ حدود ۱۵ درصد افزایش داشته است. همچنین بنابر آمار موجود، مجموع واگن‌های خطوط مترو از ۶۰ واگن در سال ۱۳۷۸ به ۲۰۸ واگن در سال ۱۳۸۵ رسیده است.

ه- تاثیر حوادث رانندگی بر تقاضای خودورهای با ایمنی بیشتر:

بنا بر گزارشات و آمارهای مختلف، کشور ایران از نظر تعداد و شمار کشته‌شدگان حوادث رانندگی تا کنون رتبه اول یا دوم جهان را در اختیار دارد.

---

۱۳۰ خط یک مسیر میرداماد به حرم مطهر می‌باشد.
۱۳۱ خط دو مسیر دانشگاه علم و صنعت به صادقیه می‌باشد.
۱۳۲ خط پنج مسیر صادقیه به گلشهر کرج می‌باشد.

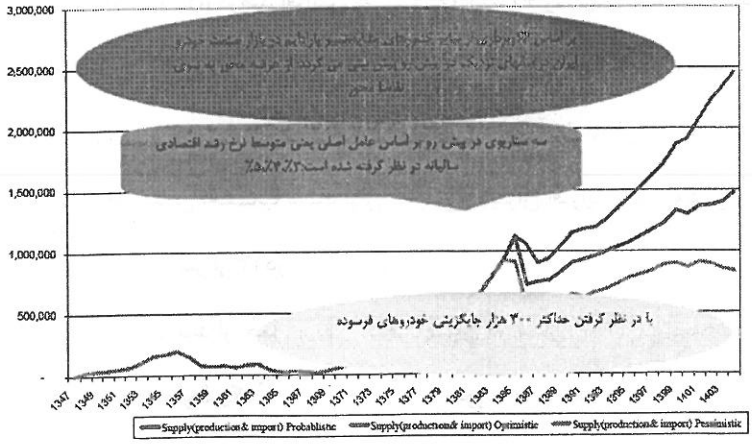
تعداد کل کشته‌شدگان تصادفات (برون شهری و غیر برون شهری) در کشور ایران در مقایسه با کشور ژاپن

	۱۳۷۶	۱۳۷۷/۱۹۹۸	۱۳۷۸/۱۹۹۹	۱۳۷۹/۲۰۰۰	۱۳۸۰/۲۰۰۱	۱۳۸۱/۲۰۰۲	۱۳۸۲/۲۰۰۳	۱۳۸۳/۲۰۰۴	۱۳۸۴/۲۰۰۵	۱۳۸۵/۲۰۰۶
ایران	۱۴،۰۰۰	۱۵،۰۰۰	۱۵،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	۲۰،۰۰۰	۲۲،۰۰۰	۲۶،۰۰۰	۲۶،۰۰۰	۲۸،۰۰۰	۲۸،۰۰۰
ژاپن[۱۳۳]		۹،۲۱۱	۹،۰۰۶	۹،۰۶۶	۸،۷۴۷	۸،۳۲۶	۷،۷۰۲	۷،۳۵۸	۶،۸۷۱	۶،۳۵۲
نسبت کشته‌شدگان ایران به ژاپن		۱،۶۳	۱،۶۷	۱،۸۸	۲،۲۹	۲،۶۴	۳،۳۸	۳،۵۳	۴،۰۸	۴،۴۱

بنابراین با توجه به امنیت پایین جاده‌ها در کشور، خریداران در هنگام خرید خودرو می‌بایست ایمنی خودرو را به عنوان یکی از شاخصهای مهم مد نظر قرار دهند.

۱۳-۱۰-۱۳- جمعبندی بحث تقاضای خودرو:

پیش‌بینی تقاضای خودرو در کشور ایران تا سال ۱٤۰٤ براساس سه سناریو خوش بینانه، بدبینانه و محتمل



منبع: پیش بینی بازار خودرو ایران بر اساس رفتار بازار خودروی جهانی
جمشید هاشمی[۱۳۴] و حسین علی مومنی[۱۳۵]، سال ۱۳۸۳

خاطر نشان می سازد که پیش‌بینی فوق الذکر در چارچوب متغیرهایی نظیر **درآمد سرانه، جمعیت و میانگین سنی و ....**، تقاضای خودرو در ایران را تا سال ۱۴۰۴ (آخر چشم انداز بیست ساله) و همچنین ناچیز تلقی نمودن صادرات خودرو، میزان مصرف ظاهری خودرو

---

۱۳۳ اطلاعات با استفاده از گزارشات انجمن خودروسازی ژاپن ، به نقل از National Police Agency تهیه گردیده است.

۱۳۴ عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد واحد علوم و تحقیقات و رئیس مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی استراتژیک گروه سایپا

۱۳۵ عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد واحد کرج

معادل مجموع تولید و واردات خودرو بر اساس سه سناریوی رشد اقتصادی ۵ درصد، ۴ درصد و ۳ درصد صورت گرفته است. علیرغم اینکه در شرایط فعلی، کشور با مازاد نسبی تقاضا مواجه است اما با توجه به شرایط تولید خودرو در کشور، تغییر پارادایم مدیران صنعت خودروی ایران از راهبرد عرضه محوری به سمت راهبرد تقاضا محوری حتمی به نظر می‌رسد.

۱۳–۱۱– قیمت خودرو در کشور:

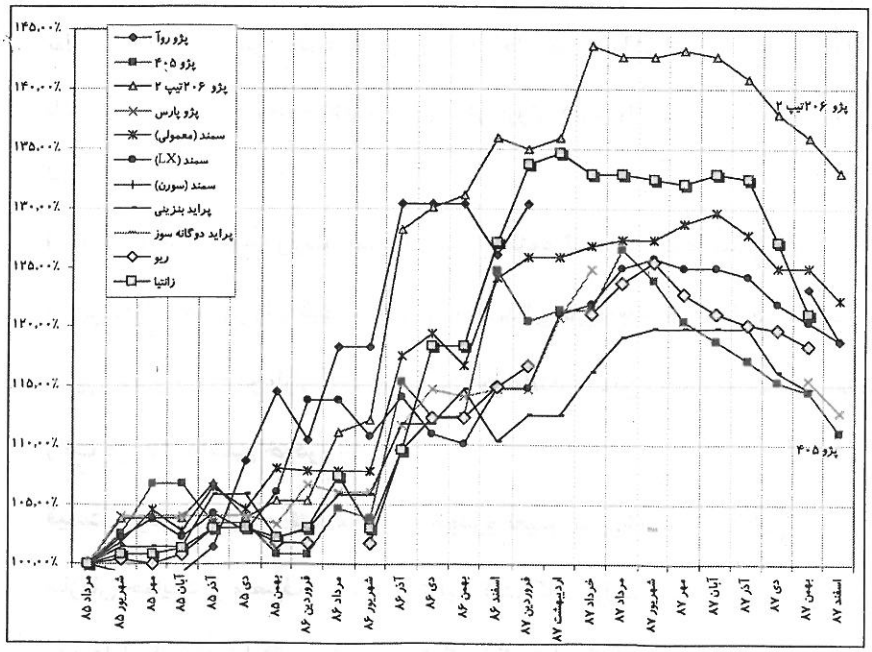
در سال ۱۳۷۷ قانونی به تصویب شورای اقتصاد رسید که براساس آن برنامه تولید و تعیین قیمت روز خودرو باید متناسب با قیمت‌های بازار و میزان و شرایط پیش فروش خودروهای تولیدی انجام گیرد. این مصوبه به خودروسازها اجازه می‌داد اگر تعهدات معوق نداشته باشند، بتوانند قیمت محصولات عرضه شده در فروش فوری را با توجه به قیمت روز بازار تعیین کنند.

از طرف دیگر، تاکید وزارت صنایع مبنی بر لزوم ثبات قیمت‌ها سبب گردیده که برخی افراد، خودرو را با قیمت ثابت از نمایندگی‌های مجاز خریداری کرده و با بهایی بالاتر آن را در بازار آزاد به فروش برسانند که این مساله به معنای ایجاد رانت در بازار داخلی خودرو است.

قیمت خودرو در ایران توسط کمیته خودرو تعیین می‌شد که شامل نمایندگان سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، وزارت صنایع، وزارت بازرگانی و مدیرعامل کارخانه تولیدی بودند و **قیمت کارخانه تولیدکننده با توجه به قیمت روز و مصوبه کمیته خودرو تغییر می‌یافت و** در صورتی که قیمت روز خودرو با قیمت مصوب کمیته خودرو تفاوت محسوسی نداشت، قیمت کارخانه ثابت می‌ماند، در غیر این صورت کمیته برای تصویب قیمت جدید، مجدداً تشکیل می‌شد. که در حال حاضر نمایندگان سازمان حمایت و همچنین وزارت بازرگانی عضو کمیته مذکور نمی‌باشند.

مضافاً از سال ۱۳۸۱، عوارض ده درصدی که وزارت امور اقتصادی و دارایی روی قیمت فروش از خودروسازان دریافت می‌کرد، حذف گردید و به جای آن، سود بازرگانی از ورود قطعات منفصله اخذ می‌شود که میزان آن متناسب با میزان ساخت داخلی خودروها است. همین امر موجب اختلاف قیمت در بازار داخلی و قیمت فروش بین‌المللی محصولات وارداتی شده‌است.

تغییرات قیمت انواع خودرو در کشور ایران طی دوره مرداد ۱۳۸۵ لغایت اسفند ۱۳۸۷ نسبت به مرداد ۱۳۸۵



منبع: روزنامه دنیای اقتصاد، تهیه شده توسط موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری

نمودار مذکور، در انتهای کتاب به صورت رنگی ارائه گردیده است.

۱۳-۱۲- تجارت جهانی صنعت خودروی ایران:

تراز تجاری ایران از منظر صادرات و واردات «خودرو و قطعات مربوط به آن» طی سنوات ۲۰۰۷-۲۰۰۰

سال	صادرات میلیون دلار	واردات میلیون دلار	خالص واردات میلیون دلار
۲۰۰۰	۶۱	۷۷۰	۷۰۹
۲۰۰۵	۱۴۵	۱،۵۹۶	۱،۴۵۱
۲۰۰۶	۲۲۹	۳،۰۳۶	۲،۸۰۷
۲۰۰۷	۶۸۷	۴،۳۲۹	۳،۶۴۲

گزارش International Trade Statistics ۲۰۰۸ سازمان تجارت جهانی.
تهیه شده توسط موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری

آمار سازمان تجارت جهانی حاکی از آنست که طی سنوات ۰۷-۲۰۰۰ کشور ایران از منظر واردات و صادرات «خودرو و قطعات مربوط به آن»، واردکننده خالص بوده است.

۱۳-۱۲- ۱- صادرات خودروی ایران:

بنا بر گزارش سال ۲۰۰۸ سازمان تجارت جهانی[۱۳۶]، در سال ۲۰۰۷ مجموع ارزش دلاری صادرات وسایط نقلیه و قطعات مربوط به آن معادل ۶۸۷ میلیون دلار و کمتر از یک درصد (حدود ۰/۸ درصد) کل صادرات کشور بوده که نسبت به سهم ۰/۲ درصدی سال ۲۰۰۰ میلادی، روند رو به افزایشی را طی نموده است.

ضمن اینکه "بیزینس مونیتور" طی گزارشی در سال ۲۰۰۹ از وضعیت صنعت خودروسازی ایران پیش بینی کرده بود که صادرات خودروی ایران در قالب سی.کی.دی. تا سال ۲۰۱۲ به مرز چهار میلیارد دلار خواهد رسید. به عبارت دیگر موسسه مذکور پیش بینی خود از صادرات خودروی ایران را از ۵/۲۵ میلیارد دلار به حدود چهار میلیارد دلار کاهش داد. بروز بحران اقتصادی در جهان و فشارهای تحریمی امریکا از جمله دلایل کاهش صادرات خودرو در ایران عنوان شده است.

---

۱۳۶ International Trade Statistics ۲۰۰۸

الف) فرصتهای پیش روی صادرات خودروی ایران:

اگر چه صنعت خودروسازی در شرایط فعلی به استثنای تراکتور و بخشی از قطعات قادر به صادرات محصولات خود در چارچوب یک منطق اقتصادی و براساس مبانی بازارهای رقابتی نمی‌باشد ولیکن در چارچوب تغییر ساختارهای تولید به‌شرح این گزارش و یا مفاد مقاوله‌نامه‌های سیاسی دولتی فیمابین، می‌تواند مواردی به‌شرح زیر را به عنوان فرصت‌های صادراتی تلقی نماید:

- آمار ارائه شده توسط سازمان تجارت جهانی حاکی از رشد چشمگیر واردات خودرو درکشور روسیه طی سنوات ۷-۲۰۰۰ می‌باشد به‌گونه‌ایکه ارزش واردات «وسایط نقلیه و قطعات مربوط به آن» از حدود ۲,۳۸۱ میلیون دلار در سال ۲۰۰۰ میلادی به حدود ۳۲,۹۳۴ میلیون دلار در سال ۲۰۰۷ رسیده بود، ضمن اینکه در این آمار کشور ترکیه به عنوان یکی از عمده‌ترین واردکنندگان خودرو با وارداتی حدود ۱۲,۶۴۲ میلیون‌دلار در سال ۲۰۰۷ ذکر شده بود. شرایط مذکور فرصت محیطی مناسبی برای شرکت‌های فعال در صنعت خودروی کشور محسوب می‌شود.
- از طرف دیگر کشور افغانستان را نیز بازار مناسبی برای صنعت خودروی ایران می‌دانند به‌گونه‌ایکه در کنار صادرات خودرو، امکان افزایش صدور قطعات یدکی به ویژه برای تراکتور، موتورسیکلت، کامیون و اتوبوس نیز به این کشور وجود دارد. ضمن‌اینکه امکان فروش خودروهای سنگین، به ویژه خودروهای سنگین دست دوم نیز در این کشور وجود دارد که اهمیت این امر از منظر پیدایش بازاری جهت فروش قطعات موتور و بدنه مطرح می‌باشد و نهایتاً کشور افغانستان نیازمند خودروهای کوهستانی است، که ایران به دلیل دارا بودن شرایط مشابه دارای تولید این دسته از خودروها نیز می‌باشد.

ب) بررسی صادرات خودرو به تفکیک شرکت‌های خودروسازی:

▪ صادرات خودرو توسط شرکت ایران خودرو:

جمع فروش صادراتی شرکت ایران خودرو(سهامی عام) در سال ۱۳۸۶ معادل ۳۸,۴۳۳ دستگاه خودرو به ارزش ۲/۸ هزار میلیارد ریال بوده‌است که بیشترین بخش آن مربوط به فروش پژو آریان به کشور فرانسه با قیمت هر خودرو حدود ۸ میلیون تومان می‌باشد.

فروش صادراتی شرکت ایران خودرو (سهامی عام) در سال ۱۳۸۶

بازار هدف	تعداد و نوع خودروی صادراتی								مبلغ کل صادرات (میلیون ریال)	میانگین قیمت فروش صادراتی هر کشور (ریال)
	پژو ۲۰۶	پژو پارس	پژو ۴۰۵	پژو آریان	سمند	روا	سایر	جمع		
فرانسه				۲۱،۵۰۸	۰			۲۱،۵۰۸	۱،۷۱۱،۶۵۹	۷۹،۵۸۲،۴۳۴
سوریه	۱،۱۷۰	۵۸	۳۲۸	۱،۰۳۰	۷۱۱	۲،۹۹۲	۸	۶،۲۹۷	۴۰۱،۷۹۷	۶۳،۸۰۷،۶۸۶
اکراین	۷۸	۶			۲،۳۷۲			۲،۴۵۶	۱۶۸،۲۲۵	۶۸،۴۹۵،۵۲۱
روسیه					۳،۷۶۲		(۴)	۳،۷۵۸	۲۴۵،۰۴۵	۶۵،۲۰۶،۲۲۷
الجزیره		۲			۴۶۱			۴۶۳	۳۵،۰۶۸	۷۵،۷۴۰،۸۲۱
عراق	۵۴	۱۴۴	۱۱	۴۸	۸۵	۷۹۰		۱،۱۳۲	۶۷،۳۴۴	۵۹،۴۹۱،۱۶۶
ترکیه		۱۴			۴۶۶			۴۸۰	۳۰،۳۷۲	۶۳،۲۷۵،۰۰۰
ارمنستان	۲۹	۸		۴	۵۹۵			۶۳۶	۴۹،۴۷۳	۷۷،۷۸۷،۷۳۶
مصر					۳۸	۴۰۳		۴۴۱	۲۳،۳۹۱	۵۳،۰۴۰،۸۱۶
سنگال					۴۲۱			۴۲۱	۴۹،۲۵۸	۱۱۷،۰۰۲،۳۷۵
ترکمنستان	۳۶	۳۳	۱۱۹		۱۲	۱		۲۰۱	۱۴،۷۵۲	۷۳،۳۹۳،۰۳۵
سایر	۱۶۵	۲۰	۵۲	۱۰	۳۹۲		۱	۶۴۰	۴۸،۹۳۱	۷۶،۴۵۴،۶۸۸
جمع	۱،۵۳۲	۲۸۵	۵۱۰	۲۲،۶۰۰	۹،۳۱۵	۴،۱۸۶	۵	۳۸،۴۳۳	۲،۸۴۵،۳۱۵	۷۴،۰۳۳،۱۲۳

منبع: گزارش مالی سال ۱۳۸۶ شرکت ایران خودرو

بر اساس پیش‌بینی‌های صورت گرفته، ایران‌خودرو تا پایان سال ۱۳۸۸، یک میلیون و ۲۲۰ هزار دستگاه خودرو تولید خواهد کرد که یک میلیون آن برای بازار داخل و مابقی نیز برای بازارهای صادراتی در نظر گرفته شده است.

▪ صادرات خودرو توسط گروه سایپا:

فروش صادراتی گروه سایپا طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۵

منبع: گزارش مالی سال ۱۳۸۶ گروه سایپا

	۱۳۸۶			۱۳۸۵		
	مبلغ فروش صادراتی میلیون ریال	تعداد دستگاه	قیمت فروش هر خودرو (ریال)	مبلغ فروش صادراتی میلیون ریال	تعداد دستگاه	قیمت فروش هر خودرو (ریال)
فروش صادراتی گروه سایپا:						
کامیون و کامیونت	۲۷۸،۲۱۰	۳۷۰	۷۵۱،۹۱۸،۹۱۹	۲۳۷،۹۰۷	۳۳۰	۷۲۰،۹۳۰،۳۰۳
سواری و وانت	۲۶۶،۶۷۹	۵،۹۷۴	۴۴،۶۳۹،۹۴۰	۱۹۳،۱۸۵	۴،۷۲۹	۴۰،۸۵۱،۱۳۱
جمع فروش	۵۴۴،۸۸۹	۶،۳۴۴	۸۵،۸۹۰،۴۴۸	۴۳۱،۰۹۲	۵،۰۵۹	۸۵،۲۱۲،۸۸۸
فروش صادراتی شرکت سایپا (سهامی عام):						
پراید	۲۴۸،۸۰۶	۵،۸۲۹	۴۲،۶۸۴،۱۶۵	۱۸۲،۸۹۲	۴،۵۱۶	۴۰،۴۹۸،۶۷۱
ریو	۵،۵۱۴	۶۹	۷۹،۹۱۳،۰۴۳	۱،۳۵۳	۱۹	۷۱،۲۱۰،۵۲۶
زانتیا	۵۲۰	۳	۱۷۳،۳۳۳،۳۳۳	-	-	-
جمع فروش	۲۵۴،۸۴۰	۵،۹۰۱	۴۳،۱۸۵،۹۰۱	۱۸۴،۲۴۵	۴،۵۳۵	۴۰،۶۲۷،۳۴۳

در سال ۱۳۸۶، جمع فروش صادراتی گروه سایپا، ۵،۹۰۱ دستگاه خودروی سواری و وانت با متوسط قیمت حدود ۴،۴ میلیون تومان برای هر خودرو بوده همچنین متوسط قیمت فروش صادراتی هر خودروی پراید در سال ۱۳۸۶ نیز حدود ۴،۲ میلیون تومان بوده است به عبارت دیگر کمتر از ارزش معاملاتی بازار داخلی آن.

۱۳-۱۲-۲- واردات خودروی ایران:

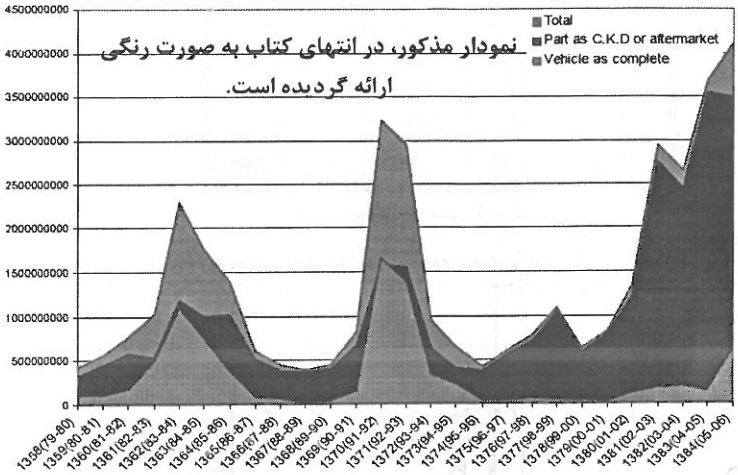
▪ در سال ۱۳۸۷، واردات خودرو در حدود ۱۵ درصد تولیدات داخلی کشور برآورد شده است. البته همین رقم اندک واردات تحولی جدی را در تولید برخی خودروها موجب شده است، از جمله آن که تولید خودروهای لوکس کشور دیگر طبق برنامه جلو نمی‌رود و مشتریان ترجیح می‌دهند به جای پرداخت ۳۰ یا ۴۰ میلیون تومان برای یک خودروی داخلی، اقدام به خرید خودروهای خارجی نظیر تویوتا کنند.

- شرکت تویوتا موفق شده علیرغم وجود تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات، خودروهای ۲۵ تا ۳۰ میلیون تومانی وارد بازار ایران کند که به خوبی قادر به رقابت با خودروهای ایرانی «*Full C.K.D.*»[۱۳۷] نظیر ماکسیما و مزدا است و در بخش خودروهای ۴۵میلیون تومانی نیز به همین شکل تویوتا، رقبای ایرانی (البته مونتاژی) خود را از صحنه خارج کرده است.

روند ارزش واردات خودرو و قطعات مربوطه

طی سنوات ۱۳۸٤-۱۳۵۸ (ارقام به دلار)

TREND OF VALUE IMPORTED 1358 - 1384 (1979 – 2006)



نمودار مذکور، در انتهای کتاب به صورت رنگی ارائه گردیده است.

منبع: www.iran-autopart.com

نمودار مذکور حاکی از آنست که علیرغم روند رو به کاهش واردات خودروی کامل (CBU) از سال ۱۳۷۱ به بعد، واردات قطعات منفصله خودرو جهت مونتاژ (CKD) روند رو به رشدی را طی نموده است به‌گونه‌ایکه بنا بر گزارش سال ۲۰۰۸ سازمان تجارت جهانی، در سال ۲۰۰۷ مجموع ارزش دلاری واردات وسایط نقلیه و قطعات مربوط به آن حدود ۹,۴ درصد از کل واردات کشور بوده است که نسبت به سهم ۵,۵ درصدی سال ۲۰۰۰ میلادی، افزایش چشم‌گیری داشته است.

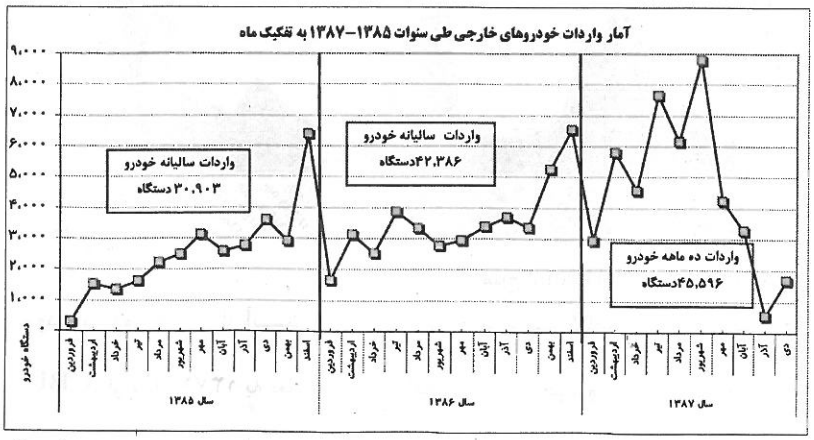
---

۱۳۷ Full Complete Knock Down

آمار واردات خودروهای خارجی طی سالهای اخیر

ماه	سال ۱۳۸۵	سال ۱۳۸۶	سال ۱۳۸۷
فروردین	۲۹۲	۱،۶۵۵	۲،۹۴۸
اردیبهشت	۱،۵۲۳	۳،۱۱۵	۵،۷۸۹
خرداد	۱،۳۶۳	۲،۵۰۶	۴،۵۵۶
تیر	۱،۶۲۷	۳،۸۷۳	۷،۶۵۷
مرداد	۲،۲۱۱	۳،۳۴۰	۶،۱۳۷
شهریور	۲،۵۰۲	۲،۷۴۷	۸،۷۸۱
مهر	۳،۱۳۱	۲،۹۳۵	۴،۲۳۴
آبان	۲،۵۹۰	۳،۳۸۶	۳،۲۶۹
آذر	۲،۷۶۵	۳،۶۸۶	۵۴۵
دی	۳،۶۰۷	۳،۳۵۹	۱،۶۸۰
بهمن	۲،۹۰۱	۵،۲۴۳	؟
اسفند	۶،۳۹۱	۶،۵۴۱	؟
جمع کل سال	۳۰،۹۰۳	۴۲،۳۸۶	؟

«ماخذ سایت رسمی گمرک ایران»



منبع: piico.ir

خاطر نشان می‌سازد که کاهش واردات خودرو در فروردین ماه هر سال ناشی از ریسک تغییر تعرفه برای سال مذکور می‌باشد همچنین بر اساس آمار ارائه شده، مجموع واردات خودرو از ۲۴ گمرک کشور در سال ۱۳۸۷، معادل ۵۰،۶۳۳ دستگاه خودرو بوده است.

اساسی‌ترین عواملی که در زمینه تغییرات واردات خودرو می‌تواند مورد تحلیل قرار گیرد به شرح زیر می‌باشند:

الف- تعرفه خودروهای وارداتی به ایران:

- در اواخر سال ۱۳۷۸ مجلس شورای اسلامی، آزادسازی واردات خودرو را مشروط بر تحقق چهار شرط اساسیِ **صرفه جویی ارزی، صرفه جویی مصرف سوخت، کاهش آلایندگی و ایجاد شرایط رقابت** نمود.
- در سال ۱۳۸۷ تعرفه واردات خودروها حدود ۹۰ درصد تعیین گردید تا این نرخ برای سومین سال متوالی نیز تمدید شده باشد.

ب- مکانیزم قیمت تمام شده خودروهای وارداتی به کشور(برای واردکننده خودرو):

اجزاء قیمت تمام شده خودروهای وارداتی
طبق قوانین جمهوری اسلامی ایران مربوط به ۱۳۸۷/۰۷/۰۱ به بعد

ردیف	شرح	توضیحات
۱	قیمت خرید خودرو	شامل قیمت خرید خودرو، هزینه‌های صادرات مجدد مطابق با قوانین کشورها، هزینه‌های حمل تا بنادر جهت بارگیری بر روی کشتی و سایر هزینه‌هایی که مربوط به خرید و انتقال خودرو توسط کشتی‌های مخصوص حمل خودرو می‌باشد.
۲	هزینه ترخیص خودرو از گمرک	مبالغی است که جهت ترخیص خودرو در گمرک پرداخت می‌شود و شامل حقوق گمرکی و سود بازرگانی (۹۰٪)، هزینه‌های بازرسی و استاندارد، مالیات ارزش افزوده و عوارض کالا و خدمات (۳٪)، عوارض درآمدی دولت (۵٪)، انبارداری و سایر هزینه‌های متفرقه می‌باشد.
۳	هزینه شماره‌گذاری	مبالغی که نیروی انتظامی دریافت می‌نماید تا اولین شماره‌گذاری خودروهای وارداتی را انجام دهد شامل مالیات، عوارض شماره‌گذاری، عوارض شهرداری، عوارض درآمدی دولت (۵٪) و هزینه پلاک‌خودرو می‌باشد.
۴	هزینه اسقاط نمودن خودروی	براساس مصوبه دولت از تاریخ ۱۳۸۷/۰۷/۰۱ به بعد، به ازای واردات هر دستگاه خودروی خارجی وارداتی، بین یک تا سه دستگاه خودروی فرسوده اسقاط و از رده خارج می‌گردد. لازم به ذکر است

اجزاء قیمت تمام شده خودروهای وارداتی
طبق قوانین جمهوری اسلامی ایران مربوط به ۱۳۸۷/۰۷/۰۱ به بعد

ردیف	شرح	توضیحات
	فرسوده*	که به ازای گواهی اسقاط هر دستگاه خودروی فرسوده، مبلغ ۱۵،۰۰۰،۰۰۰ ریال پرداخت می‌گردد.
۵	سایر هزینه‌ها	سایر هزینه‌ها شامل حمل و نقل دریایی و زمینی تا گمرک شهر مقصد، هزینه‌های ثبت سفارش، بازرگانی و گمرکی، بیمه نامه شخص ثالث، مالیات ارزش افزوده خدمات می‌باشد.

توضیحات جدول :

*نحوه خروج خودروهای فرسوده از چرخه حمل و نقل جهت انواع خودروهای وارداتی به شرح جدول زیر اعلام گردیده است.

شرایط خروج خودروهای فرسوده از چرخه حمل و نقل جهت واردات خودرو

نوع خودرو وارداتی (ازنظر مصرف بنزین در هر صد کیلومتر)	تعداد خودروی فرسوده مورد نیاز جهت خروج از چرخه حمل و نقل	هزینه قابل پرداخت برای خروج خودروهای فرسوده از چرخه
زیر ۶ لیتر	یک دستگاه	۱۵،۰۰۰،۰۰۰
بین ۶ تا ۱۰ لیتر	دو دستگاه	۳۰،۰۰۰،۰۰۰
بیش از ۱۰ لیتر	سه دستگاه	۴۵،۰۰۰،۰۰۰

ج- مقایسه قیمت تعدادی از خودروهای منتخب وارداتی:

مقایسه قیمت فروش خودروهای وارداتی با قیمت تمام شده آنها پس از احتساب کلیه هزینه واردات خودرو به کشور ایران

نام خودرو	پاریس هاچ بک		پژو۴۰۷		لند کروز		تویوتا کرولا	
	میلیون ریال	درصد	میلیون ریال	درصد	میلیون ریال	درصد	میلیون ریال	درصد
قیمت خرید خودرو	۱۲۵	٪۱۰۰	۲۰۴	٪۱۰۰	۶۵۷	٪۱۰۰	۱۴۸	٪۱۰۰
ترخیص خودرو از گمرک	۱۱۰	٪۸۸	۲۰۵	٪۱۰۰	۴۴۲	٪۶۷	۱۳۰،۵	٪۸۸
شماره گذاری	۱۷	٪۱۴	۳۲	٪۱۶	۶۰	٪۱۰	۲۱	٪۱۴
خودرو فرسوده	۱۵	٪۱۲	۳۰	٪۱۵	۴۵	٪۶	۳۰	٪۲۰
سایر هزینه‌ها	۱۴	٪۱۱	۱۴،۵	٪۷	۱۴،۵	٪۲	۱۴	٪۹
قیمت تمام شده خودرو در داخل	۲۸۱	٪۲۲۵	۴۸۵،۵	٪۲۳۸	۱۲۱۸،۵	٪۱۸۵	۳۴۳،۵	٪۲۳۲

منبع:piico.ir

اطلاعات به‌شرح جدول فوق حاکی از آنست که در چارچوب تعرفه‌های بالای گمرکی حاکم بر واردات وسائط نقلیه و همچنین با در نظر گرفتن درصد تفاوت میان «قیمت‌های خرید خودرو در بازارهای بین‌المللی» و «قیمت تمام شده خودرو پس از احتساب عوارض گمرکی» و با توجه به این واقعیت که تقاضای خودروهای لوکس از کشش‌پذیری قیمتی کمتری برخوردار بوده و اثرات ناشی از سهمیه‌بندی سوخت بر تقاضای این نوع از خودروهای وارداتی کم اثرتر می‌باشد، واردات خودروهای لوکس و گران‌تر، نسبت به خودروهای ارزان‌تر، با منطق اقتصادی هماهنگی بیشتری دارد.

۱۳–۱۳– تحلیل دیدگاههای توسعه‌ای برای صنعت خودروی ایران:

۱۳-۱۳-۱- دیدگاه کارگر محور:

به دلیل عواملی نظیر سرمایه‌گذاری عظیم انجام شده (سخت افزاری) در صنعت خودروسازی طی ۴ دهه اخیر و مفاد قوانین کار و تأمین اجتماعی و همچنین عادات زندگی، فرهنگ جامعه و عدم وجود کارگر ارزان همانند کارگران کشورهای چین و هند و نهایتاً با توجه به دولتی بودن ساختار بسیاری از شرکت‌های فعال در صنعت خودروسازی ایران و پایین بودن شاخص‌های بهره‌وری کارکنان (نظیر شاخص MHPT[۱۳۸]) در مقایسه با نسبت‌های جهانی و ... **به نظر می‌رسد که استفاده از دیدگاه کارگر محور (دیدگاه توسعه‌ای کشور چین) در ایران امکان پذیر نمی‌باشد.**

۱۳-۱۳-۲- دیدگاه محیطی سازمان تولید:

پیروی از دیدگاه محیطی سازمان تولید (دیدگاه توسعه ای کشور ترکیه) نیز مستلزم رعایت الزاماتی نظیر حضور در پیمان‌های منطقه‌ای، عدم وجود تعرفه‌های مضاعف و به

---

۱۳۸ Man Hour Per Ton

طور کلی حل‌شدن در نظام اقتصادی جهان است که با توجه به شرایط فعلی، به نظر می‌رسد دست‌یابی به آن در کوتاه مدت امکان‌پذیر نباشد.

۱۳-۱۳-۳- دیدگاه مهندس محور:

تحقق دیدگاه مهندس محور (دیدگاه توسعه‌ای کشور هند) علیرغم سرمایه‌گذاری عظیم سخت‌افزاری تحقق یافته در این صنعت نیازمند انتقال سطح متناسبی از تکنولوژی می‌باشد. با توجه به نیروهای مستعد و تحصیل کرده‌ای که در کشور وجود دارند، شاید مزیت ایران در استفاده از نیروهای مستعد در بخش‌های مهندسی، فرآیندهای تحقیق و توسعه و قابل تصور باشد.

۱۴- بررسی صنعت خودروهای تجاری در ایران:

در دسته‌بندی خودروها بر حسب کاربری، خودروها به خودروهای غیرتجاری (سواری) و خودروهای تجاری (سبک و سنگین) تقسیم‌بندی می‌شوند. در این بخش به بررسی صنعت خودروهای تجاری در ایران می‌پردازیم (لازم به ذکر است که به دلیل اهمیت اقتصادی و نقش صنعت تراکتورسازی در صنعت خودروسازی ایران، وضعیت آن به صورت جداگانه در فصول آتی مورد بررسی قرار گرفته است). در ایران شرکت‌های ایران‌خودرو دیزل، زامیاد، سایپا دیزل از عمده تولیدکنندگان خودروهای تجاری به حساب آمده و از شرکت‌های تابعه ایدرو محسوب می‌گردند و شرکت‌های خودروسازان دیزلی آذربایجان، تولیدی مرتب، مرکز بهمن دیزل و مرکز بهمن موتور در گروه بهمن، رانیران، شرکت رخش خودرو دیزل،شهاب‌خودرو، سیرو سفر رخش و ... از دیگر تولیدکنندگان خودروهای تجاری در کشورمحسوب می‌گردند. لازم به ذکر است که شرکت ایران‌خودرو و سایپا نیز در تولیداتشان دارای یک محصول در دسته خودروهای تجاری سبک می‌باشند.

آمار تولید خودروهای تجاری در برخی از شرکت‌های تولیدکننده طی سنوات ۷-۱۳۸۱ (دستگاه)

محصول	سال						
	۱۳۸۷	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
ایران‌خودرو:							
وانت پیکان(باردو)	۱۰۲،۲۰۴	۸۹،۴۵۶	۹۱،۱۶۴	۶۶،۳۰۲	۲۲،۰۸۱	۲۷،۲۰۱	۱۹،۳۶۲
جمع	۱۰۲،۲۰۴	۸۹،۴۵۶	۹۱،۱۶۴	۶۶،۳۰۲	۲۲،۰۸۱	۲۷،۲۰۱	۱۹،۳۶۲
سایپا:							
ون کاروان	۲۶	۶۱	۲۹۸	۶۶۴	۸۶۸	۵۸۰	۶۷۴
جمع	۲۶	۶۱	۲۹۸	۶۶۴	۸۶۸	۵۸۰	۶۷۴
پارس خودرو:							
پیکاپ	۳،۶۳۳	۴،۵۶۴	۱،۶۴۹	۱،۴۴۴	۲،۲۷۱	۲،۶۲۵	۳،۴۱۴
جمع	۳،۶۳۳	۴،۵۶۴	۱،۶۴۹	۱،۴۴۴	۲،۲۷۱	۲،۶۲۵	۳،۴۱۴
ایران خودرو دیزل:							
کامیون و کامیونت	۷،۴۳۲	۷،۰۴۷	۷،۷۸۹	۹،۵۴۲	۱۲،۴۲۷	۶،۰۲۸	۲،۹۴۴
کامیون کشنده	۷۶۸	۲۸	۱،۰۶۵	۳،۹۴۶	۱،۱۷۵	۹۴۲	۴۲۷

آمار تولید خودروهای تجاری در برخی از شرکت‌های تولیدکننده طی سنوات ۷-۱۳۸۱ (دستگاه)

محصول	سال						
	۱۳۸۷	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
خودرو ون	۲،۴۸۷	۹۴۱	۲۱۱	۴۰۲	۳۱۹	۴۷۰	۱۲۵
مینی بوس	۲،۱۴۶	۲،۱۹۰	۱،۳۸۸	۹۲۰	۹۱۹	۳۳۷	۸۱۲
اتوبوس	۱،۷۴۶	۲،۳۰۶	۲،۱۴۳	۱،۵۱۵	۲،۸۳۶	۳،۳۲۹	۲،۳۸۵
جمع	۱۴،۵۷۹	۱۲،۵۱۲	۱۲،۵۹۶	۱۶،۳۲۵	۱۷،۶۷۶	۱۱،۱۰۶	۶،۶۹۳
زامیاد:							
مینی بوس	۲۰۰	۲	۳۴۴	۱۸۴	۹۳	۲۰۰	۲۴۱
کامیون کشنده	۱۲۸	۵۶۴	۲۵۲	۵۱۶			
کامیونت		۳	۷۲	۲	۳۹۴	۱۲۵	۳۰۰
کامیون	۱۹۳	۲۴۸	۱۵۰	۱،۱۷۶	۱،۳۲۸	۲۴۸	
وانت نیسان	۶۶،۷۲۲	۵۵،۲۲۸	۵۰،۳۳۹	۴۶،۴۵۱	۳۶،۵۸۱	۳۲،۰۲۲	۲۵،۱۷۶
اتوبوس	۲۶۵	۲۳۰					
میدی بوس		۹	۹				
جمع	۶۷،۵۰۸	۵۶،۲۸۴	۵۱،۱۶۶	۴۸،۳۲۹	۳۸،۳۹۶	۳۲،۵۹۵	۲۵،۷۱۷
سایپا دیزل:							
انواع کشنده	۱،۳۶۰	۷۶۴	۹۵۴	۷،۰۶۴	۷،۱۳۶	۲،۸۹۹	۲،۱۳۹
کامیون NH۱۲			۷۰۰	۸۰۲	۳۷۳	۵۴۰	۷۰
انواع کامیونت	۴،۳۷۷	۳،۰۶۴	۸۹۷	۱،۶۲۴	۲،۲۰۸	۱،۰۵۰	۸۴۴
کامیون MID - FM	۸۷۷	۳۴۳	۷۹۱	۲،۴۲۶	۳،۸۰۳	۲،۳۶۳	
جمع	۶،۶۱۴	۴،۱۷۱	۳،۳۴۲	۱۱،۹۱۶	۱۳،۵۲۰	۶،۸۵۲	۳،۰۵۳
مرکز بهمن موتور:							
وانت تک کابین		۹،۵۵۹	۶،۹۱۱	۷،۲۷۲	۶،۴۰۴	۳،۴۸۸	۳،۴۲۸
وانت دو کابین		۵،۸۴۷	۴،۵۴۷	۵،۲۱۶	۴،۰۷۱	۲،۰۲۳	۲،۴۰۰
آمبولانس		۹۶			۶۰	۱،۰۵۴	۱۹۶
نارون		۲،۴۲۴	۳۰				
جمع		۱۷،۹۲۶	۱۱،۴۸۸	۱۲،۴۸۸	۱۰،۵۳۵	۶،۵۶۵	۶،۰۲۴
مرکز بهمن دیزل:							
کامیونت ۶ تن			۲،۰۰۵	۱،۴۹۶	۹۱۴		
کامیونت ۸ تن			۱۵۸	۲۵۲	۵		
کامیونت ۵،۲ تن			۳۵۵				

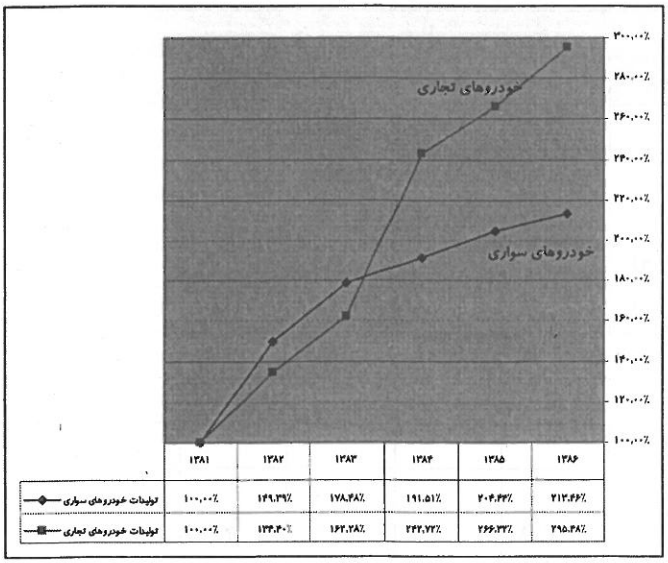
آمار تولید خودروهای تجاری در برخی از شرکت‌های تولیدکننده طی سنوات ۷-۱۳۸۱ (دستگاه)

محصول	سال						
	۱۳۸۷	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
جمع			۲،۵۱۸	۱،۷۴۸	۹۱۹		
تولیدی مرتب:							
خودرو نظامی				۱	۵۰		۵۱
وانت دو کابین GD						۹۶	۳۸۵
GLD۳۰۰۰V۶		۲۸۹	۱۵۰	۲	۶۵	۱۲۶	
GLV۳۰۰۰V۶		۷۶	۳۴۹	۲	۹۳	۲۱۷	۲
وانت مسقف							۴
وانت نیم تن GS							۲
وانت یک تن							
جمع		۳۶۵	۴۹۹	۵	۲۰۸	۴۳۹	۴۴۴
خودروسازان دیزلی آذربایجان :							
کامیونت		۵۰۴	۴۶۳	۴۴۲	۲۷۴	۴۴۳	۳۹۹
جمع		۵۰۴	۴۶۳	۴۴۲	۲۷۴	۴۴۳	۳۹۹
جمع تولیدات	۱۹۴،۵۶۴	۱۸۵،۸۴۳	۱۷۵،۱۸۳	۱۵۹،۶۶۳	۱۰۶،۷۴۸	۸۸،۴۰۶	۶۵،۷۸۰

منبع: گزارشات مالی شرکت‌ها و گزارشات سازمان گسترش و نوسازی ایران

قطعات مورد استفاده در این شرکت‌ها به‌طور معمول از سه طریق خرید قطعه از تامین‌کنندگان داخل، خرید به‌صورت CKD و قطعات منفصله خارجی و در نهایت خرید به‌صورت CBU تامین می‌گردد.

تغییرات رشد تولید خودروهای تجاری و سواری طی سنوات ۶-۱۳۸۱[۱۳۹]



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
تولیدات خودروهای سواری	۱۰۰،۰۰٪	۱۴۹،۳۹٪	۱۷۸،۴۸٪	۱۹۱،۵۱٪	۲۰۴،۴۴٪	۲۱۳،۴۶٪
تولیدات خودروهای تجاری	۱۰۰،۰۰٪	۱۳۴،۴۰٪	۱۶۲،۲۸٪	۲۴۲،۷۲٪	۲۶۶،۳۳٪	۲۹۵،۴۸٪

همانطور که در نمودار فوق قابل مشاهده می‌باشد رشد تولید خودروهای تجاری در کشور از سال ۱۳۸۴ بیش از رشد تولید خودروهای سواری در کشور بوده‌است. یادآور می‌گردد که در صورت لحاظ آمار تولید شرکت‌هایی نظیر رانیران، رخش‌خودرو و... که غالب محصولاتشان خودروهای تجاری می‌باشد ولیکن آمار دقیق تولیدشان در دسترس نبوده‌است، میزان رشد تولید این دسته از محصولات افزایش خواهد یافت.

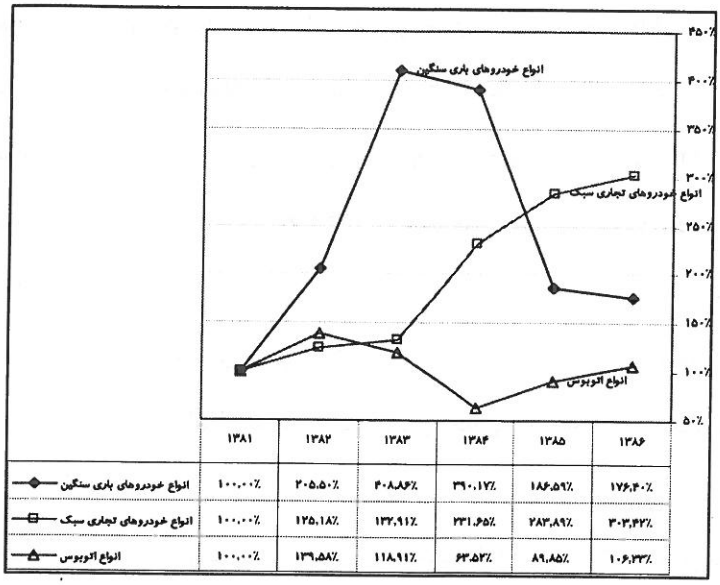
از عمده دلایل رشد تولید خودروهای تجاری در کشور می‌توان به ورود شرکت‌های جدید به بازار و افزایش در میزان تولیدات اغلب تولیدکنندگان در برابر میزان کاهش تولید شرکت‌هایی نظیر ایران‌خودرو دیزل و سایپا دیزل اشاره نمود.

بر اساس آمار اعلام شده از سوی سازمان حمل و نقل و ترانزیت گمرک تا پایان سال ۱۳۸۶ بیش از ۲۴۰ هزار خودرو سنگین در جاده های کشور در حال تردد بوده که متوسط عمر مفید این کامیون‌ها بیش از ۲۵ سال بوده‌است که بایستی این میزان به ۱۰ تا ۱۵ سال برسد و این امر خود می‌تواند از دلایل افزایش تولید این محصولات در کشور باشد.

---

۱۳۹ بر اساس آمار شرکت‌های پذیرفته شده در بورس و شرکت‌های تابع سازمان گسترش و نوسازی ایران

تغییرات رشد انواع تولید خودروهای تجاری طی سنوات۶-۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
انواع خودروهای باری سنگین	۱۰۰.۰۰٪	۲۰۵.۵۰٪	۴۰۸.۸۶٪	۳۹۰.۱۷٪	۱۸۶.۵۹٪	۱۷۶.۴۰٪
انواع خودروهای تجاری سبک	۱۰۰.۰۰٪	۱۲۵.۱۸٪	۱۳۲.۹۱٪	۲۳۱.۶۵٪	۲۸۳.۸۹٪	۳۰۳.۴۲٪
انواع اتوبوس	۱۰۰.۰۰٪	۱۳۹.۵۸٪	۱۱۸.۹۱٪	۶۳.۵۳٪	۸۹.۸۵٪	۱۰۶.۳۳٪

این در حالی است که بررسی تغییرات میزان تولید انواع خودروهای تجاری در نمودار فوق حاکی از کاهش در تولید خودروهای تجاری سنگین نظیر کامیون و کامیونت می‌باشد. شاید بتوان از عمده دلایل این کاهش در تولید را ناشی از کاهش تقاضا به دلیل ورود خودروهای تجاری چینی، کاهش میزان و نرخ حمل بار و ابهام موجود در نرخ تسهیلات بانکی و لیزینگ برای این دسته از خودروها، دانست چراکه عمده فروش این خودروها به دلیل بالا بودن قیمت آنها نسبت به سایر خودروها به‌طور معمول از طریق لیزینگ‌ها صورت می‌گیرد، این امر در حالی‌است که ناوگان باری کشور فرسوده بوده و نیازمند به جایگزینی می‌باشد.

همچنین می‌توان از دلایل بالا رفتن رشد تولید خودروهای تجاری سبک نظیر ون، مینی بوس و ... و اتوبوس‌ها را افزایش تقاضا بر اساس تاکید بر حمل و نقل عمومی و در نتیجه افزایش تامین منابع مالی در بودجه کشور دانست، خاطر نشان می‌شود رشد تولید گروه اتوبوس با در نظر گرفتن تولید شرکت‌هایی نظیر عقاب افشان و رانیران که از تولیدکنندگان انواع اتوبوس می‌باشند، بیش از میزان محاسبه شده خواهد بود.

۱۴-۱- تعرفه‌های خودروهای تجاری وارداتی:

میزان تعرفه برای خودروهای وارداتی اعم از سواری و تجاری به درصد ساخت داخلی آنها بستگی دارد. بخشی از تعرفه‌های خودروهای تجاری برای سال ۱۳۸۶ به شرح زیر می‌باشد:

- **خودروهای کار:** تعرفه ۹۰ درصد برای خودروها با ساخت داخل کمتر از ۱۴ درصد[۱۴۰]؛ تعرفه ۵۴ درصد برای واردات Full CKD ؛ تعرفه ۲۵ درصد برای خودروها با ساخت داخل ۶۵ درصد به بالا؛
- **وانت:** تعرفه ۹۰ درصد برای خودروها با ساخت داخل کمتر از ۱۴ درصد؛ تعرفه ۴۴ درصد برای واردات Full CKD ؛ تعرفه ۲۵ درصد برای خودروها با ساخت داخل ۶۵ درصد به بالا؛
- **آمبولانس:** تعرفه ۷۰ درصد برای خودروها با ساخت داخل کمتر از ۱۴ درصد؛ تعرفه ۳۵ درصد برای واردات Full CKD ؛ تعرفه ۳۰ درصد برای خودروها با ساخت داخل ۱۵ تا ۳۴ درصد؛ تعرفه ۲۵ درصد برای خودروها با ساخت داخل ۳۴ درصد به بالا؛
- **اتوبوس و مینی بوس:** تعرفه ۳۰ درصد برای خودروها با ساخت داخل کمتر از ۱۴ درصد؛ تعرفه ۱۰ درصد برای خودروها با ساخت داخل ۱۴ تا ۳۰ درصد؛ تعرفه ۴ درصد برای خودروها با ساخت داخل ۳۰ درصد به بالا؛
- **کامیون و کامیونت:** تعرفه ۲۰ درصد برای خودروها با ساخت کمتر از ۱۴ درصد؛ تعرفه ۱۰ درصد برای خودرو با ساخت داخل ۱۴ تا ۳۰ درصد؛ تعرفه ۴ درصد برای خودروها با ساخت ۳۰ درصد به بالا.

خاطر نشان می‌سازد واردات قطعات و بدنه برای خودروهای سنگین در سال ۱۳۸۶ به ترتیب در حدود ۶۵ و ۱۵ درصد تعیین گردیده بود.

---

۱۴۰ واردات CBU نیز در این دسته قرار می‌گیرد.

۱۴–۲– صادرات خودروهای تجاری:

در سال ۱۳۸۶ در حدود ۹۰۰ میلیارد ریال از درآمد کشور از صادرات خودروهای تجاری ایران به ۸ کشور آذربایجان، ترکمنستان، امارات، قطر، عراق، سوریه، بلاروس و ساحل عاج حاصل شده است. از عمده دلایل استقبال از خودروهای ایرانی در بازارهای جهانی می‌توان به استاندارد این محصولات متناسب با نیاز متقاضیان اشاره نمود.

خاطر نشان می‌سازد بنا بر گزارشات اعلام شده از سوی شرکت توسعه خودروکار وابسته به ایران‌خودرو دیزل، این شرکت در ایران در سال‌های آتی به مرکز تست خودروهای تجاری در میان کشورهای خاورمیانه تبدیل خواهد شد و این امر امکان تست خودروهای تجاری ایران و کشورهای خاورمیانه را با حداقل هزینه امکان پذیر خواهد نمود که تاکنون برای انجام این تست مجبور به انتقال آنها به کشورهای سوئد و آلمان بوده‌اند.

۱۵- آثار بحران مالی بر صنعت خودروی ایران

۱۵-۱- آثار بحران مالی بر اقتصاد ایران:

بحران مالی اخیر در حال حاضر بخشهای مختلفی از اقتصاد ایران را تحت تاثیر قرار داده و یا در آینده خواهد داد که می‌توان به کاهش درآمدهای حاصل از صدور نفت خام، کاهش صادرات غیرنفتی به ویژه محصولات پتروشیمی و کالاهای اولیه، افزایش کسری بودجه، کاهش ذخیره ارزی، تضعیف جایگاه بورس در بازار سرمایه و کاهش قدرت سیاسی-اقتصادی ایران در عرصه‌های بین المللی در اثر کاهش قیمت نفت، کاهش هزینه مصرفی خانوارها، کاهش رشد اقتصادی، انقباضی شدن نظام بانکی، کاهش قیمت کالاهای اساسی، کاهش تولید به دلیل کاهش تقاضا چه در ارتباط با بازارهای داخلی و چه در ارتباط با بازارهای صادراتی و نهایتاً کاهش حجم تجارت را به عنوان اثرات آن نام برد. ضمن اینکه در پی کاهش قیمت نفت پس از بحران به علت کاهش تقاضا، پیش‌بینی‌ها نشان از زیان ۶۳ میلیارد دلاری ایران از کاهش بهای نفت تا پایان سال ۱۳۸۸ دارد.

طبق پیش‌بینی نشریه اکونومیست، رشد اقتصادی ایران در سال ۲۰۰۹ با کاهش قیمت نفت به ۳,۸ درصد سقوط خواهد کرد. تولید ناخالص داخلی ایران افزون بر ۳۸۷ میلیارد دلار خواهد بود که بر اساس شاخص برابری قدرت خرید به ۹۰۲ میلیارد دلار، نرخ تورم ۲۵ درصد و جمعیت ایران به ۷۲,۹ میلیون نفر خواهد رسید ضمن اینکه سرانه تولید ناخالص داخلی ایران نیز ۵۳۱۰ دلار خواهد بود که بر اساس شاخص برابری قدرت خرید به ۱۲۳۷۰ دلار می‌رسد.

۱۵-۲- تاثیر بحران مالی بر صنعت خودروسازی ایران:

رکود حاکم بر صنعت خودروسازی جهان بر صنعت خودروسازی ایران نیز تاثیر گذار بود و موجب شد تا شرکت‌های خودروسازی با کاهش تقاضا و نهایتاً افت قیمت مواجه شوند. تاثیر این بحران همانند سایر کشورهای جهان پس از خودروهای سواری به خودروهای تجاری نیز سرایت کرد و رکود در بازارهای جهانی موجب کاهش تقاضا برای خودروهای تجاری صادراتی

گردید. همچنین با وجود نیاز به خودروهای تجاری (به علت فرسودگی ناوگان باری داخل کشور) کاهش تسهیلات از سوی شرکت های لیزینگ و سایر عوامل به‌شرح زیر میزان تقاضا برای این دسته از خودروها را نیز کاهش داده است:

۱۵-۲-۱- کاهش حاشیه سود شرکت‌های خودروسازی در حوزه بازارهای داخلی:

با عنایت به اجتناب ناپذیر بودن کاهش نرخ فروش در چارچوب کاهش درآمد سرانه، کاهش سطح تولید و افزایش نرخ قیمت تمام شده تولید ناشی از آن، افزایش نرخ دستمزد و سربار با توجه به قوانین و مقررات موضوعه، افزایش نرخ هزینه های مالی در چارچوب نارسائیهای ساختار مالی شرکت‌های فوق، کاهش فعالیت شرکت‌های لیزینگ خودرو به دلیل سیاست‌های انقباضی بانک مرکزی و ... کاهش حاشیه سود شرکت‌های خودروسازی قابل تصور می‌باشد.

۱۵-۲-۲- کاهش حاشیه سود شرکت‌های خودروسازی در حوزه بازارهای صادراتی:

در موقعیت کنونی شرکت ایران‌خودرو از کاهش فروش خود رنج می‌برد به‌طوریکه احتمال کاهش صادرات سمند به دنبال ادامه این روند برای شرکت خودروسازی ایران خودرو وجود دارد. با توجه به کاهش ۱۵ درصدی قیمت خودرو در جهان، شرکت ایران‌خودرو نیز برای اینکه بتواند در بازارهای جهانی به رقابت بپردازد نیازمند تولید خودرویی با کیفیت و ارزان قیمت می‌باشد. کاهش نرخ فروش فوق همراه با افزایش هزینه‌های دستمزد و سربار موجب کاهش عمیق حاشیه سود شرکت‌های خودروسازی می‌گردد که کاهش تولید نیز می‌تواند این معضل را عمیق‌تر نماید.

۱۵-۲-۳- چگونگی تغییرات سهم بازار خودروهای وارداتی و داخلی:

اگرچه خودروی سواری در کلی‌ترین شکل خود کالایی لوکس تلقی می‌گردد که در شرایط بحران‌های اقتصادی تقاضا برای آن کاهش خواهد یافت **ولیکن میزان کاهش فوق برای خودروهای لوکس عمیق‌تر خواهد بود. با توجه به اینکه خودروهای لوکس مورد**

تقاضای بازار ایران عمدتاً وارداتی می‌باشد و با توجه به برآورد کاهش قیمت خودروهای وارداتی در آینده توسط واردکنندگان آنها، به نظر می‌رسد انتقال سهم بازار آنها به تولید کنندگان داخلی تنها در شرایط افزایش نرخ تعرفه واردات، افزایش نرخ برابری ارز، توسعه نظام فروش لیزینگ خودرو و ... قابل تصور خواهد بود.

۱۵-۲-٤-کاهش تقاضای خودرو به دلیل کاهش متوسط درآمدها (کاهش مصرف خانوار)، افزایش هزینه انرژی و ...

۱۵-۲-۵- تغییر سلایق مشتریان در چارچوب تمرکز بر خودروهای ارزان‌قیمت، کوچک و کم‌مصرف

۱۵-۲-۶- کاهش سهم بازارهای صادراتی:

با توجه به تحلیل به‌شرح فوق مبنی بر کاهش حاشیه سود محصولات صادراتی و در نظر گرفتن عدم امکان رقابت مناسب با سایر تولیدکنندگان خارجی که از شرایط ساختاری مناسبی نیز برخوردار می‌باشند به‌نظر می‌رسد سهم اندک صادرات خودرو نیز کاهش خواهد یافت مگر در معاملات مبتنی بر ملاحظات سیاسی با سایر شرکتها.

۱۵-۲-۷-کاهش نرخ بازده سهامداران (ROE) شرکت‌های خودروسازی:

افزایش هزینه‌های مالی به لحاظ نارساییهای ساختارهای مالی شرکت‌های خودروسازی ضمن افزایش هزینه تامین سرمایه چه در ارتباط با افزایش نرخ هزینه تامین مالی و چه در ارتباط با افزایش ریسک انباشت موجودی‌ها و یا ناگزیر بودن شرکت‌های خودروسازی به فروش با تسهیلات بلندمدت با نرخ‌های کمتر از هزینه سرمایه، افزایش هزینه جذب نشده تولید و سایر موارد به‌شرح فوق که منجر به کاهش نرخ بازده سهامداران شرکت‌های خودروسازی طی سنوات آتی خواهد گردید **ضمن اینکه هرگونه تعدیل نیروی انسانی**

به‌عنوان تحقق بخشی از استراتژی کاهش هزینه‌های تولید طی مقاطع زمانی فوق با توجه به فزونی ذخیره بازخرید خدمت قابل پرداخت به کارکنان در مقایسه با مانده‌های دفتری ذخیره‌های فوق و یا همچنین تسویه فرآیند فوق با محصولات خودرو که منجر به فشار بیشتر عرضه و نهایتاً کاهش قیمت‌های خودرو خواهد شد، کاهش نرخ بازده سهامداران را در سنوات مبتلا به بحران مالی عمیق‌تر خواهد نمود.

۱۶- شرکت‌های فعال در صنعت خودروی ایران:

صنعت خودروسازی در ایران به صنایع خودروسازی سواری و تجاری تقسیم می‌شود. شرکت‌های ایران خودرو، سایپا، پارس خودرو و گروه بهمن به عنوان تولیدکنندگان خودروهای سواری و تجاری سبک و شرکت‌های زامیاد، ایران‌خودرو دیزل و سایپا دیزل به عنوان تولیدکنندگان خودروهای تجاری سبک و سنگین قلمداد می‌شوند.

لازم به ذکر است که یکی از سیاست‌های اصلی سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، ایجاد دو شرکت بزرگ و قدرتمند خودروساز جهت رقابت در بازارهای جهانی بوده به‌گونه‌ایکه در سال ۱۳۷۹، این سازمان سهام تعدادی از شرکت‌های کوچک خودروساز و قطعه‌ساز را به دو شرکت ایران خودرو و سایپا واگذار نمود.

۱۶-۱-گروه ایران خودرو:

گروه ایران‌خودرو شامل شرکت ایران‌خودرو به همراه شرکت‌های تابعه آن می‌باشد که در زمینه‌های متنوعی همچون تولید خودروهای سواری و تجاری، نمایندگی‌های بیمه و ارائه خدمات بیمه‌ای، لیزینگ و ...، فعالیت می‌کنند. شرکت ایران‌خودرو در پایان سال ۱۳۸۶، دارای ۶۲ شرکت فرعی مشتمل بر ۱۷ شرکت با سرمایه‌گذاری مستقیم و ۴۵ شرکت با سرمایه‌گذاری غیرمستقیم بوده که از این میان یازده شرکت به همراه شرکت اصلی به شرح ضمیمه گزارش در بورس اوراق بهادار فعال هستند.

۱۶-۱-۱-ظرفیت تولید خودرو در گروه ایران‌خودرو:

اگرچه در سال ۱۳۸۶، ظرفیت عملی تولید خودروی گروه ایران‌خودرو برای سال ۱۳۸۷، حدود یک میلیون دستگاه[۱۴۱] پیش‌بینی شده بود که حدود۸۰۰ هزار دستگاه از این میزان در داخل و حدود ۲۰۰ هزار دستگاه آن مربوط به تولید خارج از کشور

---

۱۴۱ بنابر گزارش هیات مدیره شرکت ایران‌خودرو ظرفیت در پایان سال ۱۳۸۷ در حدود ۳۲۲۸ دستگاه در روز پیش بینی گردیده است.

بوده است. ولیکن آمار برخی از خطوط تولید خارجی و ظرفیت‌های آنها که به شرح جدول زیر ارائه گردیده، نمایانگر آن است که ظرفیت تولید شرکت حداقل برای تولیدات خارج از کشور در شرایط فعلی کمتر از میزان اعلام شده است:

آمار برخی از خطوط تولید گروه ایران‌خودرو در خارج از کشور تا پایان سال ۱۳۸۷

خطوط تولید خارجی	ظرفیت تولید سالانه (دستگاه)
سوریه	۳۰,۰۰۰
ونزوئلا	۱۶,۵۰۰
چین	۳۰,۰۰۰
سنگال	۳۰,۰۰۰
آذربایجان	۶,۰۰۰
بلاروس	۴۵,۰۰۰
مصر	۵,۰۰۰
جمع	**۱۶۲,۵۰۰**

منبع : سایت خبری ایران‌خودرو

لازم به ذکر است که محصولات تولیدی کلیه سایت‌های خارج از کشور به استثنای سایت مصر که به تولید پژو پارس می‌پردازد، خودروی سمند می‌باشد و همچنین اگرچه خط تولید خودرو در چین تا پایان سال ۱۳۸۷ عملیاتی نشده اما در ظرفیت‌های اعلامی این گروه منظور شده‌است. ضمن اینکه این گروه در پی مذاکراتی که با مدیر اتاق صنایع کشور افغانستان داشته، درصدد ایجاد خطوط تولید خودرو در این کشور نیز می‌باشد. براساس پیش‌بینی‌های گروه ایران‌خودرو، ظرفیت تولیدی این گروه تا سال ۲۰۱۵ میلادی بالغ بر یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خواهد بود که از این میزان یک میلیون دستگاه در داخل و مابقی در خارج تولید خواهد شد.

۱۶-۱-۲- تغییرات میزان تولید گروه ایران خودرو:

آمار میزان تولید شرکت‌های ایران‌خودرو و ایران‌خودرو دیزل از گروه ایران‌خودرو، طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ و ده ماهۀ اول سال ۱۳۸۷ به‌شرح جدول زیر می‌باشد:

میزان تولید انواع خودرو در شرکت ایران‌خودرو و شرکت ایران‌خودرو دیزل طی سنوات ۱۳۸۷-۱۳۸۱ (ارقام به دستگاه)

شرکت	محصول / کلاس‌خودرو	۱۰ماهه اول سال ۱۳۸۷	سال ۱۳۸۶	سال ۱۳۸۵	سال ۱۳۸۴	سال ۱۳۸۳	سال ۱۳۸۲	سال ۱۳۸۱
ایران خودرو:								
	سمند / D (متوسط بزرگ)	۶۷،۷۲۰	۸۹،۶۸۴	۷۶،۷۷۰	۷۱،۷۷۴	۷۲،۴۶۷	۵۸،۱۹۷	۲۰،۱۳۶
	پژو آر.دی (روا)/ D (متوسط بزرگ)	۶۹،۸۸۳	۱۰۵،۰۶۵	۹۳،۳۱۳	۹۱،۰۰۱	۵۴،۹۶۰	۵۵،۰۴۵	۲۳،۹۰۸
	پژو ۴۰۵ / D(متوسط بزرگ)	۹۳،۱۶۸	۹۶،۳۸۷	۱۲۷،۷۷۹	۱۳۷،۶۲۷	۱۰۱،۶۱۲	۶۵،۰۱۵	۴۰،۱۴۶
	پژو ۲۰۶ / B و C[۱۴۲]	۶۷،۹۶۶	۸۱،۷۸۴	۸۰،۵۹۸	۸۰،۰۶۹	۷۹،۹۶۹	۶۰،۵۶۵	۳۴،۵۷۱
	پژو پارس / D(متوسط بزرگ)	۶۰،۸۰۱	۶۲،۷۰۳	۵۴،۲۰۹	۴۸،۲۸۷	۲۷،۱۳۹	۲۳،۸۷۴	۱۶،۹۴۰
	وانت پیکان(باردو)	۷۹،۱۷۴	۸۹،۴۵۶	۹۱،۱۶۴	۶۶،۳۰۲	۲۲،۰۸۱	۲۷،۲۰۱	۱۹،۳۶۲
	پیکان	-	-	-	۲۴،۹۵۲	۱۵۶،۵۹۹	۱۴۵،۵۳۸	۱۴۵،۲۳۸
	تندر ۹۰/ B(تقریباً کوچک)	۲۵،۶۳۰	۱۳،۰۳۱	۵۴				
	سوزوکی	۲،۹۹۴	۲،۵۷۸					
	چری / E (بزرگ)	-	۲۱۰					
	سواری مرسدس بنز	۱۴۱	۱۲۷					
جمع تولیدات شرکت ایران‌خودرو		۴۶۷،۴۷۷	۵۴۱،۰۲۵	۵۲۳،۸۸۷	۵۲۰،۰۱۲	۵۱۴،۸۲۷	۴۳۵،۴۳۵	۳۰۰،۳۰۱
ایران خودرو دیزل:								
	کامیون و کامیونت	۵،۰۳۱	۷،۰۴۷	۷،۷۸۹	۹،۵۴۲	۱۲،۴۲۷	۶،۰۲۸	۲۹۴۴
	کامیون کشنده	۷۲۸	۲۸	۱،۰۶۵	۳،۹۴۶	۱،۱۷۵	۹۴۲	۴۲۷
	خودرو ون	۲،۴۸۷	۹۴۱	۲۱۱	۴۰۲	۳۱۹	۴۷۰	۱۲۵
	مینی بوس	۱،۴۹۹	۲،۱۹۰	۱،۳۸۸	۹۲۰	۹۱۹	۳۳۷	۸۱۲
	اتوبوس	۱،۵۰۴	۲،۳۰۶	۲،۱۴۳	۱،۵۱۵	۲،۸۳۶	۳،۳۲۹	۲۳۸۵
جمع تولیدات ایران‌خودرو دیزل		۱۱،۲۴۹	۱۲،۵۱۲	۱۲،۵۹۶	۱۶،۳۲۵	۱۷،۶۷۶	۱۱،۱۰۶	۶۶۹۳
جمع کل تولیدات		۴۷۸،۷۲۶	۵۵۳،۵۳۷	۵۳۶،۴۸۳	۵۳۶،۳۳۷	۵۳۳،۵۰۳	۴۴۶،۵۴۱	۳۰۶۹۹۴

منبع: سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

---

۱۴۲ پژو ۲۰۶ صندوق‌دار در کلاس C (خودروی خانواده) قرار دارد و پژو ۲۰۶ معمولی در کلاس B (تقریباً کوچک) قرار دارد.

همچنین این شرکت محصول جدید x۱۲ را در کلاس C با قیمتی در حدود ده میلیون تومان در سال ۱۳۸۷ به بازار معرفی نمود.

الف- بررسی تغییرات میزان تولید انواع خودروهای سواری:

- طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱، میزان تولید خودروی سمند دارای بیشترین رشد بوده به‌گونه‌ایکه تولید آن در سال ۱۳۸۶ نسبت به سال پایه ۱۳۸۱ تقریباً ۴,۵ برابر شده است. بعد از آن، بیشترین رشد تولید را به ترتیب پژو روآ (آردی)، پژو پارس، پژو ۴۰۵ و پژو ۲۰۶ به خود اختصاص داده‌اند. گرچه طی سنوات ۸۴-۱۳۸۳ رشد تولید پژو روآ از سمند بالاتر بوده است اما می‌توان گفت که تولید سمند با رشد یکنواخت و پایداری همراه بوده است که این امر می‌تواند عمدتاً به دلیل قرارگیری آن در کلاس D[۱۴۳] (که استفاده از آن را در حمل و نقل عمومی ممکن ساخته است) و همچنین تمرکز تولید شرکت به دلیل **سودآوری بیشتر محصولات گروه سمند نسبت به سایر تولیدات این شرکت، تحقق یافته باشد.**
- **با توقف تولید پیکان طی سال ۱۳۸۴، تولید پژو آردی (روآ) که با استفاده از موتور پیکان تولید می‌گردید، رشد چشم‌گیری یافت** به‌طوریکه بیشترین رشد تولید طی سنوات ۵-۱۳۸۴ مربوط به این خودرو بوده است. **بنابراین به نظر می‌رسد که از یک‌سو ظرفیت بلااستفاده ناشی از توقف تولید پیکان به تولید پژو آردی انتقال یافته و از سوی دیگر تقاضای پیکان بین سایر خودروهای ارزان‌قیمت نظیر آردی و پراید پراکنده شده‌است.**
- طی سال ۱۳۸۵، تولید پژو ۴۰۵ روند رو به کاهشی را طی نموده که می‌تواند ناشی از عوامل بشرح زیر باشد:

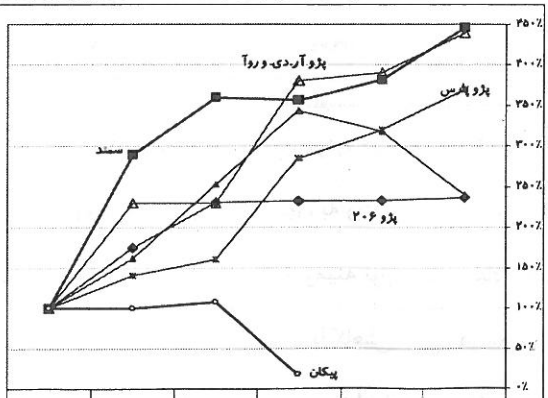
---

۱۴۳ در چاچوب متغیرهای حاکم بر شرایط اقتصادی ایران، خانوارهای ایرانی عمدتاً به خودروهای کلاس C و D متمایل می‌باشند. (رحیم رباب‌اسماعیلی ۱۳۸۰)

- افزایش خودروهای جایگزین در کلاس و قیمت‌های مشابه
- کاهش تقاضای این خودرو به دلیل مسائل مربوط به ایمنی آن
- استفاده از ظرفیت تولید قطعات و بدنه‌ی خودرو ۴۰۵ در تولید پژو آردی و پژو پارس

■ طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۲ در تولید گروه پژو ۲۰۶ رشد عمده‌ای مشاهده نمی‌شود. ضمن اینکه به نظر می‌رسد که در سال‌های بعد نیز، به دلیل سیاست‌های کاهش مصرف سوخت و سهمیه‌بندی بنزین، تقاضا برای خودروهای کم مصرفی نظیر پژو ۲۰۶ افزایش یابد. خاطر نشان می‌سازد با توجه به تمایل خانوارهای ایرانی به خودروهای کلاس C، رشد تقاضا و بالتبع تولید برای خودروی ۲۰۶ صندوق‌دار نسبت به ۲۰۶ ساده بالاتر باشد.

بررسی تغییرات تولید انواع خودروی سواری در شرکت ایران خودرو طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱



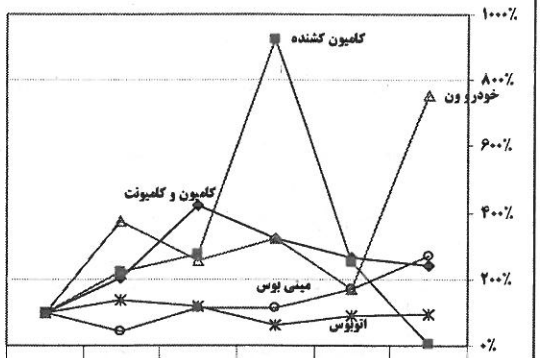
	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
سمند	۱۰۰.۰٪	۲۸۹.۰٪	۳۵۹.۹٪	۳۵۶.۴٪	۳۸۱.۳٪	۴۴۵.۴٪
پژو آردی و روآ	۱۰۰.۰٪	۲۳۰.۲٪	۲۲۹.۹٪	۳۸۰.۶٪	۳۹۰.۳٪	۴۳۹.۵٪
پژو پارس	۱۰۰.۰٪	۱۴۰.۹٪	۱۶۰.۳٪	۲۸۵.۰٪	۳۲۰.۰٪	۳۷۰.۱٪
پژو ۴۰۵	۱۰۰.۰٪	۱۶۱.۹٪	۲۵۳.۱٪	۳۴۲.۸٪	۳۱۸.۳٪	۲۴۰.۱٪
پژو ۲۰۶	۱۰۰.۰٪	۱۷۵.۲٪	۲۳۱.۳٪	۲۳۱.۶٪	۲۳۳.۱٪	۲۳۶.۶٪
پیکان	۱۰۰.۰٪	۱۰۰.۲٪	۱۰۷.۸٪	۱۷.۲٪		

منبع: سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

ب- بررسی تغییرات میزان تولید خودروهای تجاری:

بررسی تغییرات تولید خودروهای تجاری در گروه ایران‌خودرو طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
کامیون و کامیونت	۱۰۰,۰٪	۲۰۴,۸٪	۴۲۲,۱٪	۳۲۴,۱٪	۲۶۴,۶٪	۲۳۹,۴٪
کامیون کشنده	۱۰۰,۰٪	۲۲۰,۶٪	۲۷۵,۲٪	۹۲۴,۱٪	۲۴۹,۴٪	۶,۶٪
خودرو ون	۱۰۰,۰٪	۳۷۶,۰٪	۲۵۵,۲٪	۳۲۱,۶٪	۱۶۸,۸٪	۷۵۲,۸٪
مینی بوس	۱۰۰,۰٪	۴۱,۵٪	۱۱۳,۲٪	۱۱۳,۳٪	۱۷۰,۹٪	۲۶۹,۷٪
اتوبوس	۱۰۰,۰٪	۱۳۹,۶٪	۱۱۸,۹٪	۶۳,۵٪	۸۹,۹٪	۹۶,۷٪

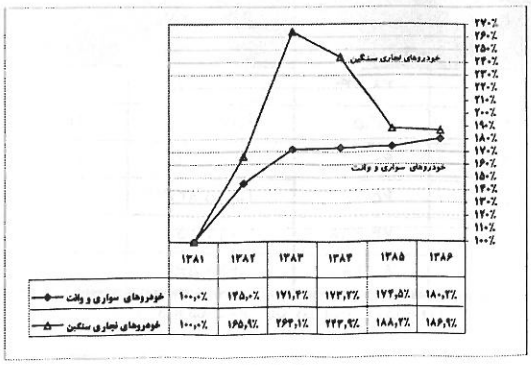
منبع: سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

بر اساس آمارهای اعلام شده از سوی شرکت ایران‌خودرو دیزل سال ۱۳۸۳ به عنوان سال تمرکز بر افزایش تولید خودروهای تجاری در کشور، به ویژه در شرکت ایران‌خودرو دیزل به عنوان بزرگترین شرکت فعال گروه ایران‌خودرو در زمینه تولید خودروهای تجاری بوده است ضمن اینکه طی سنوات ۶-۱۳۸۴ گروه ایران‌خودرو با کاهش تولید در مجموع خودروهای تجاری مواجه گردیده است که این کاهش تولید را می‌توان از یکسو ناشی از عواملی از قبیل کاهش تقاضا برای خرید خودروهای تجاری به دلیل **ابهام موجود در نرخ تسهیلات بانکی و لیزینگ خودرو، کاهش میزان و نرخ حمل بار، ورود رقبای چینی و ارائه محصولات ارزان‌قیمت**، ورود خودروسازان داخلی دیگر به صحنه رقابت و همچنین رکود نسبی ایجاد

شده در سایر فعالیت‌های اقتصادی کشور و از سوی دیگر مشکلات ایجاد شده در تهیه مواد اولیه و تغذیه خطوط تولید در نتیجه کاهش گردش مالی و نقدینگی شرکت دانست.

کاهش **مجموع تولید خودروهای تجاری** طی سنوات فوق‌الذکر ناشی از برآیند کاهش شدید تولیدات کامیون، کامیونت و کامیون‌های کشنده (خودروهای سنگین باری) و افزایش خودروهای ون، مینی بوس و اتوبوس بوده است که از عمده دلایل آن می‌توان به کاهش میزان تسهیلات لیزینگ‌های خودرو اشاره نمود چراکه به دلیل بالا بودن قیمت خودروهای این گروه (خودروهای تجاری سنگین باری) نسبت به سایر خودروها بیشترین میزان فروش از طریق لیزینگ‌های خودرو انجام می‌گردیده که همین امر منجر به کاهش رشد فروش و در نتیجه کاهش تولید این گروه شده است ولیکن در زمینه تولید خودروهای تجاری مسافربری که از روند صعودی برخوردار بوده است از سال۱۳۸۴ تا سال ۱۳۸۶، به دلیل تامین منابع مالی در چارچوب مفاد تبصره ۱۳ قانون بودجه کشور که متضمن تاکید بر توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی درون شهری کشور، استفاده متنوع از خودروی ون در حمل و نقل عمومی و آمبولانس‌ها و جایگزینی خودروهای مسافربری فرسوده بوده است، تولیدات این گروه با افزایش تقاضا مواجه گردید و در نتیجه تولید این دسته از خودروها در مقابل خودروهای تجاری باری افزایش یافت.

بررسی تغییرات تولید خودروهای سواری و وانت و تجاری سنگین در گروه ایران‌خودرو طی سنوات۱۳۸۶-۱۳۸۱بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
خودروهای سواری و وانت	۱۰۰٫۰٪	۱۲۵٫۰٪	۱۷۱٫۴٪	۱۷۳٫۲٪	۱۷۴٫۵٪	۱۸۰٫۲٪
خودروهای تجاری سنگین	۱۰۰٫۰٪	۱۶۵٫۹٪	۲۶۴٫۱٪	۲۴۳٫۹٪	۱۸۸٫۳٪	۱۸۶٫۹٪

منبع: سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

جدول فوق نمایانگر رشد بیشتر تولیدات خودروهای سنگین نسبت به خودروهای سبک طی سنوات ۵-۱۳۸۱ می‌باشد. که در سال‌های اخیر میزان رشد تولید در این دو گروه به دلیل کاهش رشد تولید خودروهای سنگین و افزایش رشد تولید خودروهای سبک، بسیار به یکدیگر نزدیک شده است. به‌نظر می‌رسد این امر ناشی از این است که محوریت تولیدات گروه ایران‌خودرو به سمت خودروهای سواری تغییر مسیر داده است، چرا که برخی از شرکت‌های ایران‌خودرو (با محوریت تولید خودروهای سنگین و قطعات آنها) [۱۴۴] از سال ۱۳۸۴ اقدام به تولید قطعات و بدنه خودروهای سواری نموده‌اند لذا بسیار محتمل است که در سال‌های آتی رشد تولید خودروهای سواری ایران‌خودرو بیشتر از رشد تولید خودروهای تجاری گردد.

۱۶-۱-۳- تحلیل فروش گروه ایران‌خودرو:

الف) بررسی مبلغ و رشد فروش در گروه ایران‌خودرو:

مطابق با محاسبات صورت گرفته به شرح زیر فروش مجموعه محصولات گروه ایران‌خودرو طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ به طور متوسط حدود ۳,۷۱ درصد از تولید ناخالص ملی کشور را به خود اختصاص داده است:

درصد فروش مجموعه محصولات گروه ایران‌خودرو به کل تولید ناخالص ملی کشور طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

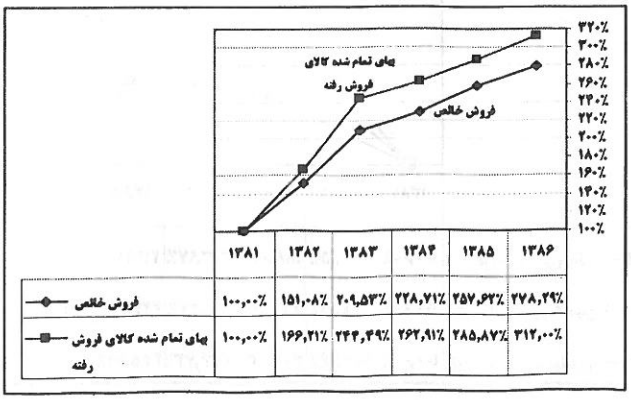
سال	تولید ناخالص ملی به قیمت بازار (میلیارد ریال)	فروش گروه ایران‌خودرو (میلیارد ریال)	درصد فروش به کل تولید ناخالص ملی
۱۳۸۱	۹۱۰،۵۴۴	۲۸،۸۴۰	٪۳,۱۷
۱۳۸۲	۱،۰۸۷،۷۶۰	۴۳،۵۷۲	٪۴,۰۱
۱۳۸۳	۱،۳۸۱،۰۹۵	۶۰،۴۲۹	٪۴,۳۸
۱۳۸۴	۱،۶۶۵،۸۲۲	۶۵،۹۶۰	٪۳,۹۶
۱۳۸۵	۲،۰۱۱،۱۵۰	۷۴،۲۹۸	٪۳,۶۹
۱۳۸۶	۲،۶۲۶،۵۶۶	۸۰،۲۶۰	٪۳,۰۶

منبع: گزارشات مالی شرکت ایران‌خودرو آمار بانک مرکزی

۱۴۴شرکت ایران خودرو دیزل

مفاد جدول فوق نمایانگر آن است که فروش گروه ایران‌خودرو در سال ۱۳۸۶ نسبت به سال ۱۳۸۱ معادل ۱۷۸ درصد رشد داشته است. به عبارت دیگر نرخ رشد فروش سالیانه به‌طور مرکب در حدود ۲۲,۷ درصد بوده است که به نظر می‌رسد بخشی از افزایش مبلغ فروش ناشی از شرایط تورمی کشور بوده باشد، علاوه بر این اگرچه افزایش رشد فروش را می‌توان نمادی از گسترش و توسعه فعالیت شرکت در بازارهای داخلی و بین‌المللی در نظر گرفت اما رشد مذکور بدون ایجاد زیر ساخت‌های مالی کارا و بهینه، «سازمان کار» مناسب در شرکت، بهبود کیفیت تولیدات و کاهش بهای تمام شده محصولات در چارچوب شرایط رقابتی بازارهای جهانی، نمی‌تواند تضمین کننده تداوم فعالیت اقتصادی و رشد سودآوری شرکت باشد به دلیل اینکه **همانطور که در جدول زیر مشاهده می‌گردد اگرچه فروش خالص سال ۱۳۸۶ شرکت بالغ بر ۲,۷ برابر فروش در سال ۱۳۸۱ گردیده است ولیکن رشد بهای‌تمام شده خودروهای فروش رفته با آهنگی سریعتر از فروش در طی دوره مذکور ۳,۱۲ برابر شده است**، بنابراین نمی‌توان رشد ایجاد شده در فروش گروه ایران‌خودرو را علیرغم کاهش مستمر حاشیه سود نمادی از توسعه فعالیت‌ها و سودآوری گروه دانست.

مقایسه رشد فروش خالص و بهای تمام شده کالاهای فروش رفته گروه ایران‌خودرو طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
فروش خالص	۱۰۰,۰۰٪	۱۵۱,۰۸٪	۲۰۹,۵۳٪	۲۲۸,۷۱٪	۲۵۷,۶۲٪	۲۷۸,۲۹٪
بهای تمام شده کالای فروش رفته	۱۰۰,۰۰٪	۱۶۶,۲۱٪	۲۴۴,۳۹٪	۲۶۲,۹۱٪	۲۸۵,۸۷٪	۳۱۲,۰۰٪

منبع: گزارشات مالی شرکت ایران‌خودرو

ب) بررسی ترکیب مبلغ فروش محصولات گروه ایران‌خودرو:

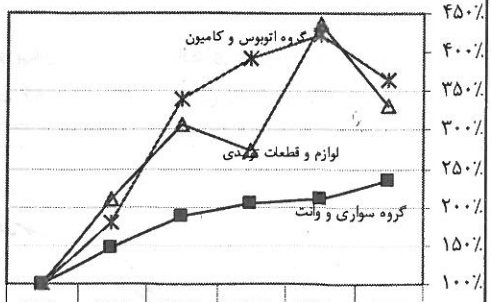
ترکیب فروش محصولات گروه ایران‌خودرو بر مبنای میانگین وزنی مبلغ فروش طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

اقلام فروش رفته	درصد میانگین وزنی مبلغ فروش سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱
گروه سواری و وانت	۶۸,۰۷٪
گروه اتوبوس و کامیون	۱۳,۷۵٪
لوازم و قطعات تولیدی	۱۳,۷۵٪
سایر	۴,۴۳٪
	۱۰۰,۰۰٪

منبع: گزارشات مالی شرکت ایران‌خودرو

ترکیب فروش گروه ایران‌خودرو شامل فروش خودروهای سواری و وانت، اتوبوس، کامیون و لوازم و قطعات می‌باشد که بیشترین میزان فروش طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ مربوط به گروه خودروهای سواری و وانت با میانگین وزنی ۶۸,۰۷ درصد مجموعه تولیدات فروش رفته بوده است.

تغییرات فروش محصولات گروه ایران‌خودرو نسبت به سال پایه ۱۳۸۱ طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

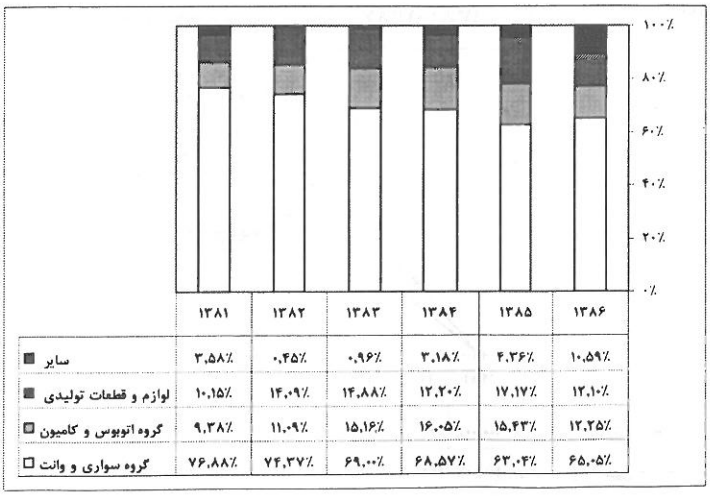


	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
گروه سواری و وانت	۱۰۰,۰۰٪	۱۴۶,۱۵٪	۱۸۸,۰۴٪	۲۰۳,۹۷٪	۲۱۱,۲۳٪	۲۳۵,۴۶٪
گروه اتوبوس و کامیون	۱۰۰,۰۰٪	۱۷۸,۶۱٪	۳۳۸,۵۷	۳۹۱,۳۷٪	۴۲۳,۶۳٪	۳۶۳,۴۱٪
لوازم و قطعات تولیدی	۱۰۰,۰۰٪	۲۰۹,۶۶٪	۳۰۷,۰۳٪	۲۷۴,۷۳٪	۴۳۵,۷۱٪	۳۳۱,۷۸٪

منبع: گزارشات مالی شرکت ایران‌خودرو

نتایج حاصل از مقایسه اقلام تشکیل دهنده فروش طی سنوات ۶-۱۳۸۱ نمایانگر آنست که فروش گروه سواری و وانت، گروه‌های اتوبوس و کامیون، لوازم و قطعات تولیدی به ترتیب در سال ۱۳۸۶، حدوداً ۲/۴ ، ۳/۶ و ۳/۳ برابر فروش این گروه‌ها در سال ۱۳۸۱ بوده است، گرچه مقایسه فروش سال ۱۳۸۶ نسبت به فروش سال ۱۳۸۵ محصولات گروه ایران‌خودرو، نمایانگر رشد منفی ۱۴,۲ درصدی و ۲۳,۹ درصدی در فروش دو گروه خودروهای تجاری سنگین و لوازم و قطعات بوده است که عمده دلایل کاهش در فروش خودروهای تجاری سنگین در بالا ذکر گردید.

ترکیب مبلغ فروش محصولات گروه ایران‌خودرو
طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
سایر	۳,۵۸٪	۰,۴۵٪	۰,۹۶٪	۳,۱۸٪	۴,۳۶٪	۱۰,۵۹٪
لوازم و قطعات تولیدی	۱۰,۱۵٪	۱۴,۰۹٪	۱۴,۸۸٪	۱۲,۲۰٪	۱۷,۱۷٪	۱۲,۱۰٪
گروه اتوبوس و کامیون	۹,۳۸٪	۱۱,۰۹٪	۱۵,۱۶٪	۱۶,۰۵٪	۱۵,۴۳٪	۱۲,۲۵٪
گروه سواری و وانت	۷۶,۸۸٪	۷۴,۳۷٪	۶۹,۰۰٪	۶۸,۵۷٪	۶۳,۰۴٪	۶۵,۰۵٪

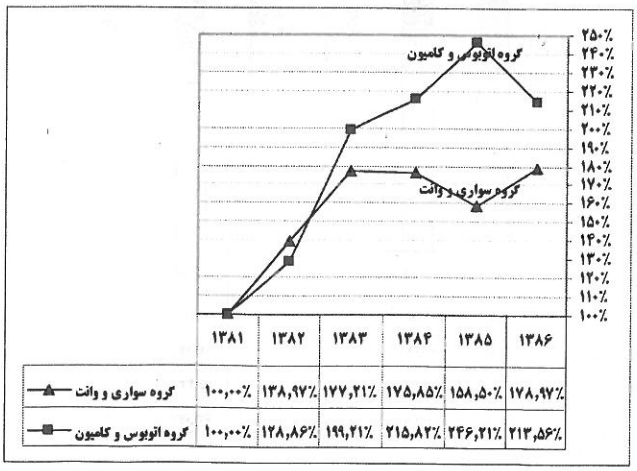
منبع: گزارشات مالی شرکت ایران‌خودرو

با توجه به ترکیب فروش گروه ایران‌خودرو طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ به‌شرح نمودار بالا، مشاهده می‌شود که گر چه بخش عمده مبلغ فروش این گروه را خودروهای سواری تشکیل می‌دهند اما این سهم از سال ۱۳۸۱ در حال کاهش می‌باشد و سهم فروش لوازم و قطعات تولیدی و سایر (که مشتمل بر خدمات پس از فروش و غیره می‌باشد) در حال افزایش است.

به عبارت دیگر تجارت لوازم و قطعات تولیدی گروه ایران‌خودرو با توجه به عواملی نظیر رشد فزاینده فروش خودروهای سواری طی سنوات اخیر، افزایش عمر مفید

خودروها و در نتیجه افزایش هزینه‌های ناشی از تعمیر و نگهداری آنها و همچنین وضع قوانین و مقرراتی در رابطه با بهبود مصرف سوخت و یا دوگانه سوز نمودن خودروها، سرمایه‌گذاری در فعالیتهای مربوط به ارائه خدمات پس از فروش و همچنین تهیه و توزیع قطعات و لوازم یدکی خودرو از چشم‌انداز مناسبی برخوردار می‌باشد، به‌گونه‌ایکه مطابق نمودار زیر، علیرغم رشد ۱۳۵ درصدی در فروش خودرو طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱، میزان فروش لوازم و قطعات تولیدی طی دوره مذکور دارای رشد ۲۳۱ درصدی بوده است.

میزان رشد در تعداد فروش در گروه «سواری و وانت» و گروه «اتوبوس و کامیون» در گروه ایران‌خودرو طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
گروه سواری و وانت	۱۰۰,۰۰٪	۱۳۸,۹۷٪	۱۷۷,۲۱٪	۱۷۵,۸۵٪	۱۵۸,۵۰٪	۱۷۸,۹۷٪
گروه اتوبوس و کامیون	۱۰۰,۰۰٪	۱۲۸,۸۶٪	۱۹۹,۲۱٪	۲۱۵,۸۲٪	۲۴۶,۲۱٪	۲۱۳,۵۶٪

منبع: گزارشات مالی شرکت ایران‌خودرو

بر اساس محاسبات، میزان رشد در تعداد فروش خودروهای تجاری سنگین طی سنوات ۱۳۸۵-۱۳۸۱بیشتر از رشد تعداد خودروهای فروش رفته در گروه خودروهای سواری و وانت است و این امر با توجه به این که بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل کشور ما به دلیل کمبود خطوط ریلی، حمل و نقل جاده‌ای می‌باشد، دور از انتظار نیست. گرچه در طی سال ۱۳۸۶ رشد تعداد خودروهای تجاری سنگین فروش رفته کاهش یافته، و به تعداد خودروهای سواری و وانت فروش رفته که در حال رشد بوده نزدیک گردیده است.

از دلایل عمده کاهش فروش در خودروهای تجاری سنگین را می‌توان رکود نسبی در بازار حمل و نقل، کاهش درآمد بخش حمل و نقل، ورود خودروهای تجاری شرکت‌های چینی که مطابق با خواسته‌های فنی و کیفی و نیز مطابق با ویژگی‌های اقتصادی ناوگان حمل و نقل ایران عرضه شده بود و استقبال چشم‌گیر مصرف‌کنندگان داخلی از این محصولات، مطالبات وصول نشده شرکت‌های خودروساز داخلی از وزارت کشور و همچنین عدم فراهم آوردن امکانات لازم از سوی وزارت راه برای جایگزینی کامیون‌های فرسوده و اتوبوس‌ها تلقی کرد.

۱۶-۱-٤- تحلیل بهای تمام شده در شرکت ایران‌خودرو:

سهم هر یک از عوامل تولید در بهای تمام شده کالای ساخته شده در شرکت ایران‌خودرو طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱	میانگین کل
بهای تمام شده مواد اولیه مصرف شده	۸۷,۹۰٪	۸۹,۳۹٪	۹۰,۷۳٪	۹۱,۶۵٪	۹۰,۸۵٪	۸۹,۱۰٪	۸۹,۹۴٪
حقوق و دستمزد مستقیم تولیدی	۰,۷۹٪	۱,۰۳٪	۰,۷۲٪	۰,۸۹٪	۰,۹۹٪	۰,۹۸٪	۰,۹۰٪
سربار تولیدی	۱۱,۳۰٪	۹,۵۷٪	۹,۱۶٪	۷,۴۶٪	۸,۱۶٪	۹,۹۲٪	۹,۲۶٪
هزینه جذب نشده تولید			(۰,۶۱٪)				(۰,۱۰٪)
جمع حقوق و دستمزد مستقیم و سربارتولیدی	۱۲,۱۰٪	۱۰,۶۱٪	۹,۲۷٪	۸,۳۵٪	۹,۱۵٪	۱۰,۹۰٪	۱۰,۰۶٪
	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪

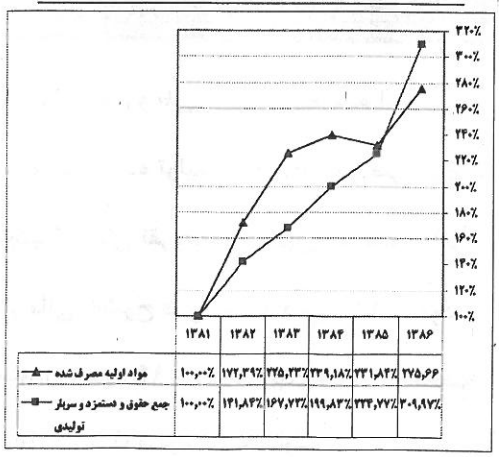
منبع: گزارشات مالی شرکت ایران‌خودرو

اگر چه شرکت ایران‌خودرو طی سنوات فوق به استثنای سال ۱۳۸۴ اقدام به محاسبه هزینه جذب نشده تولید و لحاظ آن در صورتهای مالی خود ننموده است که این امر موجب افزایش تقریب در تحلیل مقایسه عوامل تولید می‌شود ولیکن صرفنظر از آثار مالی به‌شرح فوق به موارد زیر اشاره نمود:

الف) به‌طور متوسط حدود ۸۹,۹۴ درصد بهای‌تمام شده محصولات شرکت ایران‌خودرو طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱، مربوط به مواد اولیه بوده است که از عمده دلایل بالا بودن میزان سهم مواد اولیه از بهای تمام شده کالای ساخته شده در شرکت ایران‌خودرو نسبت به سایر عوامل تولید در مقایسه با سایر شرکت‌های تولیدکننده خودرو را می‌توان ناشی از عوامل زیر تلقی نمود:

- ارزبر بودن بخش بیشتری از مواد اولیه مورد استفاده شرکت فوق در مقایسه با سایر شرکت‌های مشابه به گونه‌ایکه اولاً در بحران‌ها و رکودهای اقتصادی به سرعت قیمت آنها تحت تاثیر قرار می‌گیرد و ثانیاً قطعات وارداتی دارای تعرفه‌های با نرخ حدود ۲۵ درصد می‌باشند به‌عبارت دیگر قیمت آنها نسبت به مواد اولیه مصرفی تولید داخل رشد بیشتری دارند و لیکن به دلیل بالارفتن نرخ مواد اولیه مصرفی از قبیل فولاد، آلومینیوم و ... و همچنین نرخ انرژی این نسبت باید طی سنوات فوق در یک روند صعودی تعریف می‌گردید ولیکن از سال ۱۳۸۴ علیرغم روند صعودی نرخ‌ها، نسبت فوق کاهش یافته است این امر می‌تواند ناشی از انباشت مواد اولیه وارداتی، بهبود فرآیند تولید و یا عدم تفکیک مناسب هزینه‌های تولید (مواد مستقیم، دستمزد مستقیم و یا سربار تولید) تحقق یافته باشد.
- عدم وجود نظام کنترلهای داخلی مناسب در فرآیند تدارک کالا

بررسی تغییرات رشد عوامل تولید در بهای تمام شده کالای ساخته شده طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱برمبنای سال پایه ۱۳۸۱



منبع: گزارشات مالی شرکت ایران‌خودرو

تغییرات رشد عوامل تولید شرکت ایران‌خودرو طی سنوات ۶-۱۳۸۱ بشرح فوق نیز نمایانگر آن است که اگرچه رشد هزینه مواد اولیه مصرفی طی سنوات ۵-۱۳۸۴ کاهش یافته ولیکن به دلیل اینکه تدارک مواد اولیه و قطعات مصرفی وارداتی به دلیل

شرایط سیاسی همواره با نرخ‌های بیشتر امکانپذیر گردیده است، این روند پایدار نبوده است.

ب) اگرچه کمتر از یک درصد از بهای تمام شده کالای ساخته شده، مربوط به **حقوق و دستمزد مستقیم** (به عنوان کمترین سهم از بهای تمام شده)، می‌باشد ولیکن این نسبت به معنای کم بودن و یا بهره‌وری بالای نیروی انسانی در شرکت ایران‌خودرو نبوده بلکه عمدتاً ناشی از بالا بودن سهم مواد اولیه و همچنین لحاظ بخش عمده‌ای از حقوق و دستمزد در سربار تولیدی شرکت می‌باشد.

ج) **گرچه به نظر می‌رسد ساختارهای عملیاتی شرکت از قبیل نیروی انسانی و تجهیزات تدارک شده برای ظرفیت تولیدی کارخانه، بر اساس اظهارات مدیران ارشد آن شرکت برای معادل یک میلیون دستگاه تدارک گردیده ولیکن تولید شرکت به مراتب کمتر از ظرفیت مذکور بوده است. به عبارت دیگر هزینه‌های جذب نشده شرکت که در صورت‌های مالی به‌طور مستقل شناسایی و اندازه نگردیده که از جمله عوامل اساسی افزایش سهم سربار در قیمت تمام شده تولید می‌باشد.**

با توجه به آن‌که در فاصله سال‌های ۱۳۸۵ و ۱۳۸۶، شرکت ایران‌خودرو شاهد کاهش در رشد هزینه‌های مواد اولیه بوده‌است، انتظار می‌رود در سال‌های ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸ با وجود بحران مالی جهان و تاثیر آن بر صنایع کشور، به‌خصوص صنایع آلومینیوم، فولاد و نفت، همچنان روند هزینه مواد اولیه نزولی باشد. همچنین انتظار می‌رود با کاهش هزینه مواد اولیه، بهای تمام شده کالای تولید شده نیز کاهش یابد. با این وجود خودروسازان داخلی اعلام کرده‌اند که قیمت خودرو در سال‌های آینده کاهش نخواهد یافت.

۱۶-۱-۵- صادرات محصولات شرکت ایران‌خودرو:

واقعیت این است که صادرات شرکت ایران‌خودرو عمدتاً در چارچوب تحقق معاملات مبتنی بر افزایش بهره‌وری کار و سرمایه و بر مبنای منطق اقتصادی در یک بازار رقابتی انجام نپذیرفته است و عمدتاً بر اساس مقاوله‌های دولتی تحقق یافته که وجه مابه ازای آن از طریق انجام تعهدات با نرخ‌های غیرمعمول انجام می‌پذیرد لذا تحلیل به‌شرح زیر صرفنظر از آثار مالی مفاهیم فوق، ارائه می‌گردد:

فروش صادراتی خودرو در شرکت ایران‌خودرو طی سال ۱۳۸۶

	مبلغ فروش صادراتی (میلیون ریال)	تعداد فروش صادراتی (دستگاه)	متوسط قیمت فروش صادراتی هر واحد (میلیون ریال)	متوسط قیمت فروش داخلی هر واحد (میلیون ریال)	قیمت فروش صادراتی به قیمت داخلی (درصد)
گروه پیکان	۲۱۸	۶	۳۶،۳۳۳،۳۳۳	۵۰،۹۲۷،۰۴۸	۷۱،۳۴٪
گروه پژو	۲،۱۸۱،۰۳۲	۲۹،۱۱۱	۷۴،۹۲۱،۲۳۳	۱۰۰،۶۳۴،۳۹۳	۷۴،۴۵٪
سواری سمند	۶۶۳،۵۴۳	۹،۳۱۲	۷۱،۲۵۶،۷۶۵	۱۱۴،۳۱۸،۲۳۱	۶۲،۳۳٪

منبع : گزارشات مالی شرکت ایران‌خودرو

با توجه به محاسبات صورت گرفته به شرح جدول بالا، فروش صادراتی سال ۱۳۸۶ این شرکت به قیمتی پایین‌تر از قیمت فروش داخلی (حدود سی درصد) و حتی پایین‌تر از بهای تمام شده خودرو صورت پذیرفته‌است. این مطلب می‌تواند مبین این امر باشد که در صورت تداوم شرایط فعلی (بالا بودن بهای تمام شده خودرو) و عدم کاهش هزینه‌های تولید خودرو در این شرکت، رقابت با سایر شرکت‌های خودروساز در سطح جهان برای این شرکت امکان‌پذیر نمی‌باشد.

مقایسه بهای تمام شده خودروهای تولیدی ایران‌خودرو و قیمت فروش صادراتی در سال ۱۳۸۶

	متوسط قیمت فروش صادراتی هر واحد (ریال)	متوسط بهای تمام شده هر واحد خودرو (داخلی و صادراتی) (ریال)	سود (زیان) ناخالص حاصل از فروش صادراتی
گروه پیکان	۳۶،۳۳۳،۳۳۳	۵۰،۹۹۱،۹۲۶	(۱۴،۶۵۸،۵۹۳)
گروه پژو	۷۴،۹۲۱،۲۳۳	۸۹،۸۸۸،۷۳۹	(۱۴،۹۶۷،۵۰۶)
سواری سمند	۷۱،۲۵۶،۷۶۵	۹۳،۶۷۰،۲۸۳	(۲۲،۴۱۳،۵۱۸)

منبع : گزارشات مالی شرکت ایران‌خودرو

اگرچه به نظر می‌رسد که انجام فروش صادراتی به قیمتی پایین‌تر از قیمت تمام شده تولید (خصوصاً) در رابطه با سمند با هدف کسب سهم در بازارهای هدف صورت پذیرفته است ولیکن این امر الزاماً بر پایه منطق سودآوری صرف، استوار نبوده است ضمن اینکه از جمله استراتژی‌های شرکت ایران‌خودرو افزایش ۵۰ درصدی سهم صادرات از تولیدات شرکت در سال ۱۳۹۵ می‌باشد که در برآورد انجام شده از سوی این شرکت صادرات و کل فروش ایران‌خودرو در سال ۱۳۹۵ به ترتیب به ۱۰ و ۴۰ میلیارد دلار خواهد رسید.

شرکت ایران‌خودرو هم‌اکنون محصولات خود را به ۲۳ کشور صادر می‌کند و دارای ۱۶۶ نمایندگی فروش و خدمات پس از فروش در این کشورها می‌باشد. بیشتر این نمایندگی‌ها در کشورهای روسیه، ترکیه، اکراین، الجزایر و سوریه می‌باشد.

کشورهای دارای نمایندگی ایران‌خودرو در سال ۱۳۸۶

کشورهای هدف	تعداد نمایندگی های فروش و خدمات پس از فروش
سوریه	۱۴
عراق	۲
لبنان	۱
امارات	۱
عربستان	۲
الجزایر	۲۲

کشورهای هدف	تعداد نمایندگی های فروش و خدمات پس از فروش
گرجستان	۱
ارمنستان	۳
ترکمنستان	۱
بلاروس	۱۱
اکراین	۲۲
تاجیکستان	۱

کشورهای دارای نمایندگی ایران‌خودرو در سال ۱۳۸۶

کشورهای هدف	تعداد نمایندگی های فروش و خدمات پس از فروش
سودان	۱
مصر	۳
افغانستان	۱
ترکیه	۲۵
روسیه	۴۱
آذربایجان	۲

کشورهای هدف	تعداد نمایندگی های فروش و خدمات پس از فروش
بلغارستان	۳
ونزوئلا	۱
سنگال	۲
غنا	۱
قزاقستان	۵

منبع:گزارش هیات مدیره

۱۶-۱-۶- بررسی سودآوری گروه ایران‌خودرو :

الف) تحلیل صورت سود و زیان گروه ایران‌خودرو:

صورت سود و زیان تلفیقی گروه ایران‌خودرو بر مبنای فروش(درصد)

طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

	سال					
	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
فروش خالص	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪
بهای تمام شده کالای فروش رفته	(۸۰,۶۹٪)	(۷۹,۸۷٪)	(۸۲,۷۴٪)	(۸۳,۹۸٪)	(۷۹,۱۸٪)	(۷۱,۹۷٪)
سود ناخالص	۱۹,۳۱٪	۲۰,۱۳٪	۱۷,۲۶٪	۱۶,۰۲٪	۲۰,۸۲٪	۲۸,۰۳٪
هزینه‌های توزیع و فروش	(۵,۶۳٪)	(۵,۷۶٪)	(۵,۷۰٪)	(۴,۸۳٪)	(۴,۱۹٪)	(۴,۸۱٪)
هزینه‌های عمومی و اداری	(۲,۴۲٪)	(۲,۲۰٪)	(۲,۰۲٪)	(۲,۱۵٪)	(۱,۹۶٪)	(۲,۶۱٪)
خالص سایر درآمدها و هزینه‌های عملیاتی	۱,۸۳٪	۲,۰۷٪	۱,۰۰٪	۵,۶۴٪	۰,۱۱٪	(۱,۰۶٪)
	(۶,۲۱٪)	(۵,۸۹٪)	(۶,۷۲٪)	(۱,۳۴٪)	(۶,۰۴٪)	(۸,۴۸٪)
سود عملیاتی	۱۳,۱۰٪	۱۴,۲۵٪	۱۰,۵۵٪	۱۴,۰۲٪	۱۴,۷۹٪	۱۹,۵۵٪
سایر هزینه‌ها و درآمدهای غیرعملیاتی:						
هزینه‌های مالی	(۱۱,۷۷٪)	(۱۰,۲۶٪)	(۹,۹۰٪)	(۷,۰۳٪)	(۶,۶۸٪)	(۱۶,۹۱٪)
خالص سایر درآمدها و هزینه‌های غیرعملیاتی	۵,۶۵٪	۲,۵۰٪	۴,۵۰٪	۱,۰۳٪	(۱,۲۴٪)	(۰,۱۲٪)
	(۶,۱۲٪)	(۷,۷۶٪)	(۵,۴۰٪)	(۵,۹۹٪)	(۷,۹۲٪)	(۱۷,۰۳٪)
سود قبل از مالیات بردرآمد	۶,۹۸٪	۶,۴۹٪	۵,۱۵٪	۷,۰۳٪	۶,۸۷٪	۲,۵۲٪
مالیات بردرآمد	(۰,۵۳٪)	(۰,۹۵٪)	(۱,۱۰٪)	(۰,۷۷٪)	(۱,۳۳٪)	(۱,۳۲٪)
سود خالص	۶,۴۵٪	۵,۵۴٪	۴,۰۵٪	۶,۲۶٪	۵,۵۴٪	۱,۲۰٪

منبع : گزارشات مالی گروه ایران‌خودرو

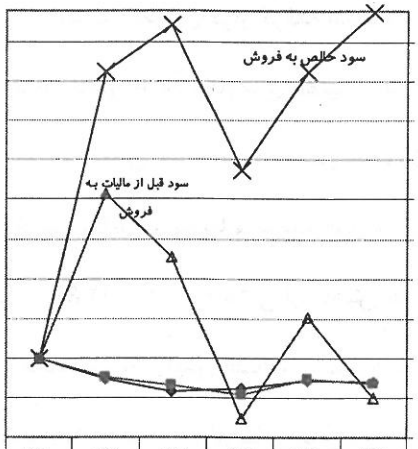
اگر چه جدول به‌شرح فوق نمایانگر افزایش نسبت سود خالص به فروش طی سنوات ۱۳۸۳-۱۳۸۱ و افت شدید آن در سال ۱۳۸۴ و نهایتاً رشد صعودی آن طی سه

ساله ۱۳۸۶-۱۳۸۴ می‌باشد ولیکن با توجه به سیر نزولی نسبت سود عملیاتی به فروش طی سنوات ۱۳۸۴-۱۳۸۱ که نهایتاً در سال ۱۳۸۵ افزایش یافته و طی دوساله ۱۳۸۶-۱۳۸۵ در یک مسیر صعودی قرار گرفته است لذا به‌نظر می‌رسد روند صعودی شاخص‌های فوق لزوماً ناشی از ساختارهای عملیاتی شرکت نبوده است به‌گونه‌ایکه می‌توان روبه افزایش بودن سهم سود خالص به فروش سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۴ را ناشی از افزایش خالص سایر درآمدها و هزینه های عملیاتی و افزایش سهم سودخالص به فروش سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۴ را ناشی از کاهش هزینه‌های مالی به دلیل اخذ تسهیلات ارزان قیمت و افزایش خالص سایردرآمدها و هزینه‌های غیرعملیاتی تلقی نمود ضمن اینکه به دلیل نارسایی‌های ساختارهای مالی شرکت، نسبت هزینه های مالی به فروش طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۲ همواره افزایش یافته است به عبارت دیگر روندهای صعودی شاخص‌های فوق ناشی از ساختارهای عملیاتی شرکت نبوده است و در کلی‌ترین شکل خود، نسبت سودعملیاتی به فروش طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۲ عمدتاً به دلیل بازده اندک دارایی‌های تحصیل شده و یا وجود دارایی‌های کم‌بازده، دارائیهای تحصیل شده به قیمتی بیش از ارزش متعارف و ... در یک مسیر نزولی قرار داشته است.

ضمن تاکید مجدد بر آثار مالی ناشی از عدم ارزیابی مناسب هزینه‌های جذب نشده تولید بر صورت‌های مالی و نهایتاً تحلیل ارائه شده به‌شرح فوق مقایسه تغییرات نسبت سودناخالص، عملیاتی و سودقبل از مالیات به‌فروش شرکت و گروه ایران‌خودرو طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱ به‌شرح زیر ارائه می‌گردد:

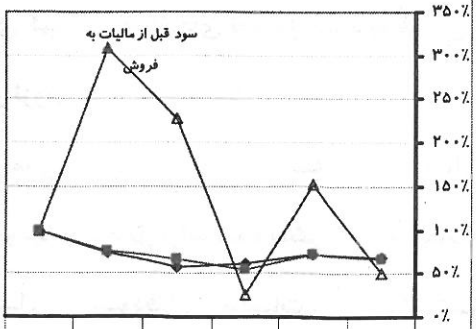
مقایسه تغییرات نسبت‌های سود خالص، ناخالص، عملیاتی و سود قبل از مالیات به فروش (بدون در نظر گرفتن سایر درآمدها و هزینه های غیر عملیاتی) گروه ایران‌خودرو

طی سنوات ۶-۱۳۸۱ بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
سود ناخالص به فروش	۱۰۰,۰۰٪	۷۴,۲۹٪	۵۷,۱۶٪	۶۱,۵۹٪	۷۱,۸۳٪	۶۸,۹۰٪
سود عملیاتی به فروش	۱۰۰,۰۰٪	۷۵,۶۵٪	۶۶,۶۲٪	۵۳,۹۶٪	۷۲,۸۹٪	۶۷,۰۱٪
سود قبل از مالیات به فروش	۱۰۰,۰۰٪	۳۰۷,۸۴٪	۲۲۷,۵۳٪	۲۴,۶۳٪	۱۵۱,۲۵٪	۵۰,۴۱٪
سود خالص به فروش	۱۰۰,۰۰٪	۴۶۱,۶۷٪	۵۲۱,۶۷٪	۳۳۷,۵۰٪	۴۶۱,۶۷٪	۵۳۷,۵۰٪

مقایسه تغییرات نسبت سود ناخالص، عملیاتی و سود قبل از مالیات به فروش (بدون در نظر گرفتن سایر درآمدها و هزینه های غیرعملیاتی) شرکت ایران‌خودرو طی سنوات ۶-۱۳۸۱ بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱



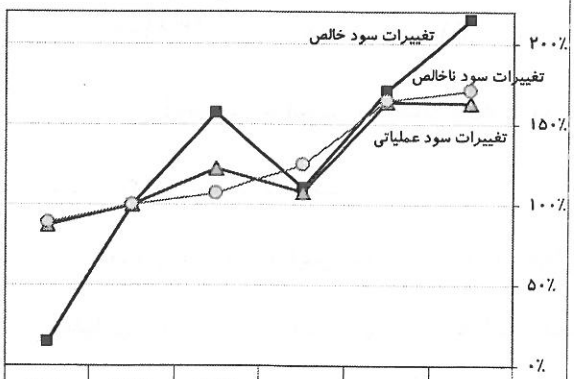
	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
سود ناخالص به فروش	۱۰۰,۰۰٪	۷۴,۲۹٪	۵۷,۱۶٪	۶۱,۵۹٪	۷۱,۸۳٪	۶۸,۹۰٪
سود عملیاتی به فروش	۱۰۰,۰۰٪	۷۵,۶۵٪	۶۶,۶۲٪	۵۳,۹۶٪	۷۲,۸۹٪	۶۷,۰۱٪
سود قبل از مالیات به فروش	۱۰۰,۰۰٪	۳۰۷,۸۴٪	۲۲۷,۵۳٪	۲۴,۶۳٪	۱۵۱,۲۵٪	۵۰,۴۱٪

ب) مقایسه تغییرات مبلغ سودهای ناخالص، عملیاتی و خالص گروه ایران‌خودرو طی سنوات ۶-۱۳۸۱ نسبت به سال پایه ۱۳۸۱ به‌شرح زیر نیز نمایانگر مفاهیم به شرح فوق بوده است به گونه‌ایکه علیرغم اینکه «**سود ناخالص**» طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ هر ساله نسبت به سال قبل به دلیل افزایش فروش رشد داشته است **و همچنین علیرغم افزایش سود خالص سال ۱۳۸۶ نسبت به دو سال قبل، سود عملیاتی سال مذکور روندی نزولی داشته است به عبارت دیگر افزایش سود خالص، ناشی از اقلام عادی، تکرارپذیر و عملیاتی شرکت نبوده و عوامل غیرعملیاتی که احتمال وقوع مجدد آن در سنوات آتی پایین است موجب ایجاد آن گردیده که در نتیجه قابلیت پیش‌بینی سود خالص را برای سال‌های آتی پایین آورده است.**

صورت سود و زیان تلفیقی گروه ایران‌خودرو بر مبنای فروش سال پایه ۱۳۸۱ (درصد) طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

	سال					
	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
فروش خالص	۲۷۸,۲۹٪	۲۵۷,۶۲٪	۲۲۸,۷۱٪	۲۰۹,۵۳٪	۱۵۱,۰۸٪	۱۰۰,۰۰٪
بهای تمام شده کالای فروش رفته	(۲۲۴,۵۵٪)	(۲۰۵,۷۵٪)	(۱۸۹,۲۲٪)	(۱۷۵,۹۶٪)	(۱۱۹,۶۲٪)	(۷۱,۹۷٪)
سود ناخالص	۵۳,۷۴٪	۵۱,۸۷٪	۳۹,۴۹٪	۳۳,۵۷٪	۳۱,۴۶٪	۲۸,۰۳٪
هزینه های توزیع و فروش	(۱۵,۶۷٪)	(۱۴,۸۳٪)	(۱۳,۰۴٪)	(۱۰,۱۲٪)	(۶,۳۲٪)	(۴,۸۱٪)
هزینه های عمومی و اداری	(۶,۷۲٪)	(۵,۶۷٪)	(۴,۶۱٪)	(۴,۵۱٪)	(۲,۹۶٪)	(۲,۶۱٪)
خالص سایر درآمدهای هزینه های عملیاتی	۵,۱۰٪	۵,۳۴٪	۲,۲۹٪	۱۱,۸۱٪	۰,۱۷٪	(۱,۰۶٪)
	(۱۷,۲۹٪)	(۱۵,۱۷٪)	(۱۵,۳۶٪)	(۶,۲۸٪)	(۹,۱۲٪)	(۸,۴۸٪)
سود عملیاتی	۳۶,۴۵٪	۳۶,۷۰٪	۲۴,۱۲٪	۲۷,۲۸٪	۲۲,۳۴٪	۱۹,۵۵٪
سایر هزینه ها و درآمدهای غیرعملیاتی:						
هزینه های مالی	(۳۲,۷۶٪)	(۲۶,۴۴٪)	(۲۲,۶۴٪)	(۱۴,۷۲٪)	(۱۰,۰۹٪)	(۱۶,۹۱٪)
خالص سایر درآمدها و هزینه های غیر عملیاتی	۱۵,۷۳٪	۶,۴۵٪	۱۰,۲۹٪	۲,۱۷٪	(۱,۸۸٪)	(۰,۱۲٪)
	(۱۷,۰۳٪)	(۱۹,۹۹٪)	(۱۲,۳۵٪)	(۱۲,۵۶٪)	(۱۱,۹۶٪)	(۱۷,۰۳٪)
سود قبل از مالیات بردرآمد	۱۹,۴۲٪	۱۶,۷۱٪	۱۱,۷۸٪	۱۴,۷۳٪	۱۰,۳۸٪	۲,۵۲٪
مالیات بردرآمد	(۱,۴۶٪)	(۲,۴۵٪)	(۲,۵۲٪)	(۱,۶۰٪)	(۲,۰۱٪)	(۱,۳۲٪)
سود خالص	۱۷,۹۶٪	۱۴,۲۶٪	۹,۲۵٪	۱۳,۱۲٪	۸,۳۷٪	۱,۲۰٪

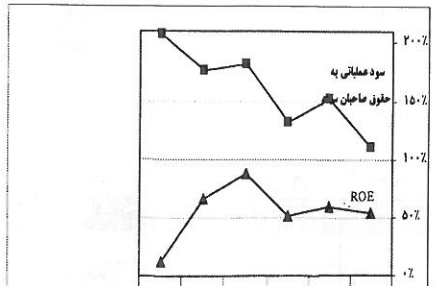
تغییرات سود خالص، سود عملیاتی و سودناخلص طی سنوات ۸۶-۱۳۸۱
بر اساس سال پایه ۱۳۸۱



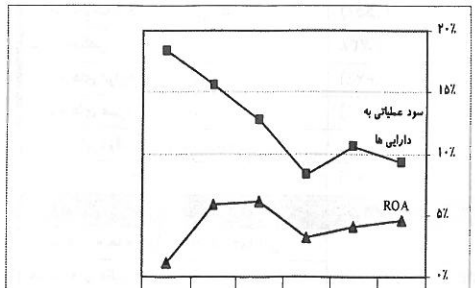
	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
تغییرات سود خالص	۱۴٪	۱۰۰٪	۱۵۷٪	۱۱۱٪	۱۷۰٪	۲۱۵٪
تغییرات سود عملیاتی	۸۷٪	۱۰۰٪	۱۲۲٪	۱۰۸٪	۱۶۴٪	۱۶۳٪
تغییرات سود ناخالص	۸۹٪	۱۰۰٪	۱۰۷٪	۱۲۶٪	۱۶۵٪	۱۷۱٪

ج) تحلیل تغییرات بازده دارایی‌ها و بازده حقوق صاحبان سهام گروه صنعتی ایران‌خودرو طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱:

مقایسه تغییرات بازده دارایی‌ها (ROA) و بازده حقوق صاحبان سهام (ROE) با نسبت سود عملیاتی به دارایی‌ها و حقوق صاحبان سهام در گروه ایران‌خودرو طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
ROE	۱۲،۷۰٪	۶۶،۲۴٪	۸۷،۴۸٪	۵۰،۸۱٪	۵۹،۳۵٪	۵۴،۳۱٪
سود عملیاتی به حقوق صاحبان سهام	۲۰۷،۰۲٪	۱۷۶،۸۰٪	۱۸۱،۸۸٪	۱۳۲،۵۰٪	۱۵۲،۷۲٪	۱۱۰،۲۱٪



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
ROA	۱،۱۳٪	۵،۸۱٪	۶،۱۳٪	۳،۲۰٪	۴،۱۰٪	۴،۶۰٪
نسبت سود عملیاتی به دارایی ها	۱۸،۳۶٪	۱۵،۵۰٪	۱۲،۷۵٪	۸،۴۴٪	۱۰،۵۶٪	۹،۳۴٪

در نمودارهای فوق ROA و ROE شرکت با نسبت‌های سود عملیاتی به متوسط مجموع دارایی‌ها و یا متوسط مجموع حقوق صاحبان سهام مقایسه شده است. فاصله ایجاد شده میان نمودارهای مذکور نشان‌دهندهٔ سهم هزینه‌های مالی شرکت (نظیر سود تضمین شده، کارمزد تسهیلات بانکی) و سایر درآمدها و هزینه‌های غیرعملیاتی می‌باشد. مطابق با نمودارهای فوق الذکر علیرغم اینکه ROA و ROE گروه نسبت به سال ۱۳۸۱روند صعودی داشته است **اما نسبت سودعملیاتی به مجموع دارایی‌ها و حقوق صاحبان سهام روند رو به کاهشی را طی نموده که حاکی از آنست که سود خالص شرکت بر اثر عواملی نظیر کاهش متوسط نرخ هزینه‌های مالی گروه به ویژه از سال ۱۳۸۴ به بعد بشرح مفاد جدول زیر و همچنین تغییرات سایر درآمدها و هزینه‌های غیرعملیاتی گروه،رشد نموده است.**

بررسی نسبت هزینه‌های مالی بر تسهیلات دریافتی گروه ایران‌خودرو
طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲
متوسط تسهیلات مالی دریافتنی (میلیون ریال)	۵۷،۷۰۴،۹۰۴	۵۱،۷۶۲،۹۲۸	۳۸،۵۲۱،۶۷۲	۲۴،۸۰۴،۸۹۶	۱۳،۷۳۰،۳۵۴
هزینه های مالی (میلیون ریال)	۹،۴۴۷،۰۸۵	۷،۶۲۴،۸۴۸	۶،۵۲۹،۳۲۲	۴،۲۴۶،۳۰۳	۲،۹۰۹،۲۴۶
متوسط هزینه‌های‌مالی به تسهیلات	۱۶،۳۷٪	۱۴،۷۳٪	۱۶،۹۵٪	۱۷،۱۲٪	۲۱،۱۹٪

منبع: گزارشات مالی شرکت ایران‌خودرو

از عمده دلایل افزایش تسهیلات مالی گروه ایران‌خودرو را می‌توان افزایش استفاده از طرح‌های فایناس، ریفایناس و دیفرد از سال ۱۳۸۲ به بعد دانست.[۱۴۵]

۱۴۵ لازم به ذکر است که گروه ایران‌خودرو در سال‌های قبل از ۱۳۸۲ نیز از فاینانس استفاده اما از این سال به بعد میزان آن افزایش داشته است.

د) تحلیل سودآوری ناشی از ترکیب تولیدات شرکت ایران‌خودرو:

بررسی سودناخالص حاصل از فروش محصولات خودروی شرکت ایرانخودرو طی سنوات ۶-۱۳۸۱

سال	متوسط نرخ فروش (صادراتی و داخلی) هر واحد	بهای تمام شده هر واحد	سود ناخالص هر واحد	نسبت سود ناخالص به فروش	درصد تعدادی فروش
سواری سمند	۱۱۰،۹۱۹،۷۷۸	۹۳،۶۷۰،۲۸۳	۱۷،۲۴۹،۴۹۵	۱۵،۵۵٪	٪۱۷،۶۴
گروه پژو	۱۰۰،۰۹۹،۳۲۲	۸۹،۸۸۸،۷۳۹	۱۰،۲۱۰،۵۸۳	۱۰،۲۰٪	٪۵۹،۸۴
گروه پیکان	۵۶،۲۲۳،۲۰۸	۵۰،۹۹۱،۹۲۶	۵،۲۳۱،۲۸۲	۹،۳۰٪	٪۱۹،۶۳
گروه سوزوکی و تندر	۱۰۹،۸۷۴،۵۶۲	۱۰۵،۵۸۵،۱۷۷	۴،۲۸۹،۳۸۵	۳،۹۰٪	٪۲،۸۸

مفاد جدول فوق نمایانگر عدم برنامه ریزی مناسب به منظور ترکیب بهینه تولید و فروش با توجه به حاشیه سود آنها می‌باشد به گونه‌ایکه بیشترین میزان فروش (تولید) مربوط به آن گروه از خودروهایی باشد که دارای کمترین نسبت سودناخالص به‌فروش است.

هـ) بررسی برخی از نسبت‌های مالی گروه ایران‌خودرو:

تغییرات برخی از نسبت‌های مالی گروه ایران‌خودرو طی سنوات ۶-۱۳۸۱

	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
درصد بازده حقوق صاحبان سهام (بدون احتساب خالص درآمدها و هزینه‌های غیر عملیاتی)	۵،۷٪	۲۹،۴٪	(۴،۸٪)	۷۳،۳٪	۶۸،۱٪	۱۳،۹٪
درصد بازده داراییها (بدون احتساب خالص درآمدها و هزینه‌های غیر عملیاتی)	۰،۶٪	۲،۲٪	(۰،۴٪)	۵،۱٪	۷،۱٪	۱،۲٪
نسبت فروش به دارائیهای ثابت	۳،۶۶	۴،۲۸	۵،۶۷	۶،۱۰	۵،۳۰	
نسبت فروش به کل دارائیها	۰،۷۱	۰،۷۴	۰،۷۹	۰،۹۸	۱،۰۵	۰،۹۴
دوره وصول مطالبات	۷۸	۶۸	۴۷	۲۳	۱۷	۲۰
دوره گردش موجودی کالا	۱۱۴	۱۲۳	۱۳۲	۱۱۸	۱۲۰	۱۴۰
نسبت جاری	۰،۷۱	۰،۶۸	۰،۶۶	۰،۶۸	۰،۷۰	۰،۸۱
نسبت سریع	۰،۳۸	۰،۳۶	۰،۲۹	۰،۲۳	۰،۱۸	۰،۲۴
تفاوت نسبت های جاری و سریع	۰،۳۳	۰،۳۲	۰،۳۷	۰،۴۶	۰،۵۱	۰،۵۷
نسبت بدهی	۰،۹۰	۰،۹۳	۰،۹۳	۰،۹۴	۰،۹۱	۰،۹۱
رشد سرانه مبلغ فروش نیروی انسانی	۳،۹۱٪	۶،۹۷٪	۹،۹۲٪	۲۹،۳۴٪	۴۸،۴۶٪	

- کاهش مستمر بازده حقوق صاحبان سهام گروه ایران‌خودرو طی سنوات ۶-۱۳۸۳ عمدتاً ناشی از عدم استفاده بهینه از ظرفیت‌های تولیدی ایجاد شده گروه می‌باشد به‌گونه‌ایکه نسبت بازده دارایی‌ها، گردش دارایی‌های ثابت و همچنین نسبت گردش مجموع دارایی‌ها طی سنوات فوق در یک مسیر نزولی قرار داشته است.
- افزایش دوره وصول مطالبات گروه طی سنوات ۶-۱۳۸۲ موجب افزایش مستمر انباشت مطالبات و به عبارت دیگر انباشت دارایی‌های در اختیار غیر و نهایتاً افزایش ریسک‌ها نقدینگی و تحمل هزینه‌های مالی بیشتر گروه گردیده است به‌طوری‌که گروه به دلایل فوق با ریسک‌های کاهش حجم فعالیت و سودآوری روبه‌رو می‌باشد.
- فزونی تفاوت نسبتهای جاری و آنی گروه طی سنوات ۶-۱۳۸۱ نمادی از افزایش آن دسته از دارایی‌های جاری گروه می‌باشد که از قابلیت به نقد کمتری برخوردارند.
- کاهش نسبت بدهی طی سنوات۶-۱۳۸۳ در گروه نماد عدم توفیق سیاست های مدیریت گروه در جذب تسهیلات طی سنوات فوق می‌باشد.
- کاهش مستمر رشد سرانه فروش به‌شرح فوق نمادی از تورم نیروی انسانی در گروه ایران‌خودرو می‌باشد.

۱۶-۱-۷- اشتغال در گروه ایران‌خودرو:

تغییرات تعداد شاغلین در گروه و شرکت ایران‌خودرو طی سنوات ۶-۱۳۸۱ (منبع گزارشات مالی شرکت ایران‌خودرو)

	۱۳۸۶		۱۳۸۵		۱۳۸۴		۱۳۸۳		۱۳۸۲		۱۳۸۱	
اشتغال در گروه	نفر	درصد	نفر	درصد	نفر	درصد	نفر	درصد	نفر	درصد	نفر	درصد
کارکنان دائم	۱۸۴۹۱	۳۵,۹٪	۱۸۶۴۴	۳۷,۶٪	۲۲۶۵۹	۴۸,۲٪	۱۹۷۰۴	۴۱,۶٪	۲۴۲۵۸	۵۴,۹٪	۲۲۰۷۱	۵۰,۸٪
کارکنان موقت	۳۳۰۱۸	۶۴,۱٪	۳۰۹۰۱	۶۲,۴٪	۲۴۳۹۳	۵۱,۸٪	۲۷۶۷۷	۵۸,۴٪	۱۹۹۳۲	۴۵,۱٪	۲۱۳۵۱	۴۹,۲٪
کل کارکنان	۵۱۵۰۹	۱۰۰٪	۴۹۵۴۵	۱۰۰٪	۴۷۰۵۲	۱۰۰٪	۴۷۳۸۱	۱۰۰٪	۴۴۱۹۰	۱۰۰٪	۴۳۴۲۲	۱۰۰٪
درصد تغییرات نیروی انسانی	۱۱۸,۶۲٪		۱۱۴,۱۰٪		۱۰۸,۳۶٪		۱۰۹,۱۲٪		۱۰۱,۷۷٪		۱۰۰,۰۰٪	
اشتغال در شرکت												
کارکنان دائم	۶۱۴۶	۲۸,۸٪	۶۴۳۹	۳۰,۴٪	۶۰۱۰	۳۱,۶٪	۵۸۵۷	۳۰,۸٪	۷۷۶۸	۴۱,۷٪	۸۱۰۹	۳۹,۱٪
کارکنان موقت	۱۵۲۰۰	۷۱,۲٪	۱۴۷۷۴	۶۹,۶٪	۱۲۹۸۳	۶۸,۴٪	۱۳۱۴۵	۶۹,۲٪	۱۰۸۸۰	۵۸,۳٪	۱۲۶۳۰	۶۰,۹٪
کل کارکنان	۲۱۳۴۶	۱۰۰٪	۲۱۲۱۳	۱۰۰٪	۱۸۹۹۳	۱۰۰٪	۱۹۰۰۲	۱۰۰٪	۱۸۶۴۸	۱۰۰٪	۲۰۷۳۹	۱۰۰٪
درصد تغییرات نیروی انسانی	۱۰۲,۹۳٪		۱۰۲,۲۹٪		۹۱,۵۸٪		۹۱,۶۲٪		۸۹,۹۲٪		۱۰۰,۰۰٪	

اگرچه اصلی‌ترین راهبرد گروه ایران‌خودرو در مورد نیروی انسانی مورد استفاده، تبدیل مستمر کارکنان دائم به کارکنان موقت به‌شرح جدول فوق بوده است ولیکن بررسی تغییرات مجموع نیروی انسانی شاغل در گروه طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ نمایانگر افزایش مستمر آنها طی سنوات فوق بوده است. با توجه به اینکه بررسی وضعیت بحران اقتصادی و تاثیر آن بر صنعت خودرو در سطح جهان حاکی از آنست که بسیاری از شرکت‌های مطرح خودروسازی نسبت به تعدیل نیروی انسانی اقدام نموده‌اند **چنانچه در شرایط مذکور شرکت ایران‌خودرو نسبت به تعدیل نیروی انسانی خود اقدام نکند در صورت کاهش تقاضا و در نتیجه کاهش سطح تولید، هزینه های جذب نشده تولید خودروهای داخلی افزایش پیدا می‌کند و از طرف دیگر چنانچه تعدیل نیروی انسانی با هدف کاهش هزینه‌های تولید در گروه ایران‌خودرو صورت پذیرد، این اقدام عواقبی به شرح زیر را به همراه خواهد داشت:**

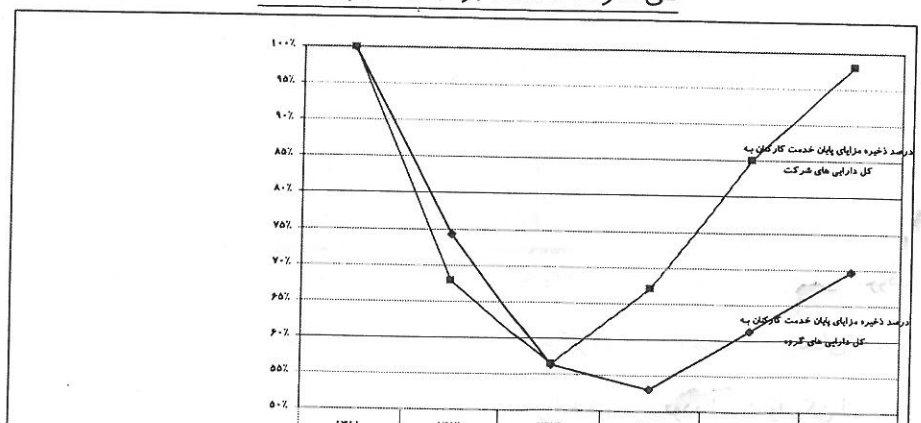
- **با توجه به اینکه از هر هزار نفر شاغل در کشور حدود دو نفر به‌طور مستقیم[۱۴۶] در گروه ایران‌خودرو مشغول به فعالیت می‌باشند، تعدیل نیروی انسانی این شرکت هزینه‌های اجتماعی بالایی را در سطح کشور به همراه خواهد داشت.**
- **تعدیل نیروی انسانی در شرکت مستلزم پرداخت هزینه‌های بازخرید سنوات خدمت به کارکنان می‌باشد که پرداخت نقدی اینگونه از مبالغ شرکت را با بحران نقدینگی مواجه نموده و حتی پرداخت مبلغ بازخرید به‌صورت غیرنقدی و محصول نیز سبب افزایش عرضه محصولات ایران‌خودرو و در نتیجه کاهش قیمت فروش آن‌ها می‌گردد.**

---

۱۴۶ براساس پایگاه اطلاعاتی بازار کار جمعیت شاغل در کشور در حدود ۲۵ میلیون نفر گزارش شده است.

- با توجه به اینکه ذخیره بازخرید سنوات خدمت کارکنان ایران‌خودرو به‌صورت یک ماهه در حساب‌های شرکت منظور گردیده و همچنین با احتساب سوابق کاری بالای کارکنان شرکت، تعدیل نیروی انسانی مستلزم پرداخت مبالغی بیش از یک ماه ذخیره منظور شده در حسابها بوده و می‌بایست درصدی بیش از میزان محاسبه شده از دارایی‌های گروه به عنوان بازخرید سنوات به کارکنان پرداخت شود که در این ارتباط تغییرات ذخیره بازخرید خدمت کارکنان شرکت و گروه ایران‌خودرو به‌شرح زیر ارائه می‌گردد:

مقایسه تغییرات نسبت ذخیره پایان خدمت کارکنان به کل داراییهای گروه و شرکت ایران خودرو طی سنوات ۶-۱۳۸۱ بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
درصد ذخیره مزایای پایان خدمت کارکنان به کل دارایی های گروه	۱۰۰.۰۰٪	۷۴.۳۰٪	۵۶.۲۴٪	۵۳.۰۴٪	۶۱.۳۲٪	۶۹.۵۵٪
درصد ذخیره مزایای پایان خدمت کارکنان به کل دارایی های شرکت	۱۰۰.۰۰٪	۶۷.۸۳٪	۵۶.۵۱٪	۶۷.۰۹٪	۸۵.۰۱٪	۹۸.۰۲٪

ذخیره بازخرید کارکنان از کل دارایی های گروه ایران خودرو طی سنوات ۶-۱۳۸۱

سال	کل دارایی‌ها (میلیون ریال)	ذخیره مزایای پایان خدمت کارکنان (میلیون ریال)	درصد ذخیره مزایای پایان خدمت کارکنان به کل دارایی‌ها
۱۳۸۱	۳۳،۸۰۸،۲۶۳	۵۳۰،۲۳۵	۱،۵۷٪
۱۳۸۲	۴۹،۳۱۶،۸۹۱	۵۷۴،۶۶۱	۱،۱۷٪
۱۳۸۳	۷۴،۱۲۶،۰۷۷	۶۵۳،۸۲۰	۰،۸۸٪
۱۳۸۴	۹۲،۷۱۴،۳۸۳	۷۷۱،۳۱۰	۰،۸۳٪
۱۳۸۵	۱۰۷،۷۱۴،۱۴۰	۱،۰۳۴،۱۶۰	۰،۹۶٪
۱۳۸۶	۱۱۷،۴۸۱،۴۷۰	۱،۲۸۱،۴۴۰	۱،۰۹٪

ذخیره بازخرید کارکنان از کل دارایی های شرکت ایران خودرو طی سنوات ۶-۱۳۸۱

سال	کل دارایی‌ها (میلیون ریال)	ذخیره مزایای پایان خدمت کارکنان (میلیون ریال)	درصد ذخیره مزایای پایان خدمت کارکنان به کل دارایی‌ها
۱۳۸۱	۲۵،۲۰۵،۲۰۸	۲۲۹،۵۸۷	۰،۹۱٪
۱۳۸۲	۳۶،۰۲۳،۶۳۲	۲۲۲،۵۷۲	۰،۶۲٪
۱۳۸۳	۵۱،۷۵۹،۹۹۷	۲۶۶،۴۲۴	۰،۵۱٪
۱۳۸۴	۵۴،۷۳۳،۷۱۵	۳۳۴،۴۵۶	۰،۶۱٪
۱۳۸۵	۶۴،۲۶۸،۰۵۵	۴۹۷،۶۲۷	۰،۷۷٪
۱۳۸۶	۷۰،۰۱۷،۹۲۹	۶۲۵،۱۶۴	۰،۸۹٪

مفاد نمودار به شرح فوق نمایانگر آن است که باتوجه به افزایش مجموع دارایی‌های گروه و شرکت ایران‌خودرو طی سنوات ۶-۱۳۸۱ نسبت ذخیره کارکنان به مجموع دارایی‌های گروه و شرکت ایران‌خودرو طی سنوات ۵-۱۳۸۱ دارای یک روند نزولی بوده است ولیکن انباشت مضاعف ذخیره فوق چه به لحاظ تعداد سال‌های خدمت و چه به لحاظ افزایش میزان حقوق سالیانه آنها نسبت فوق را در لحظه کند شدن رشد توسعه دارایی‌ها کاهش می‌دهد به‌طوری که نسبت فوق از پایان سال ۱۳۸۵ با توجه به نمودار فوق چه در مورد گروه و چه در مورد شرکت ایران‌خودرو مسیری صعودی را طی می‌نماید به‌طوریکه رشد آن می‌توان در سنوات آینده موجب کاهش سودآوری شرکت و یا گروه گردد.

بررسی بهره‌وری کارکنان شرکت ایران‌خودرو

طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۲

سال	حجم تولید شرکت اصلی (دستگاه)	تعداد کارکنان شرکت اصلی (نفر)	سرانه تولید خودرو شرکت اصلی (دستگاه)	درصد تغییرات سرانه تولید نسبت به سال پایه ۱۳۸۲
۱۳۸۲	۴۳۵،۴۳۴	۱۸،۶۴۸	۲۳،۳۵	۱۰۰٪
۱۳۸۳	۵۱۷،۴۲۲	۱۹،۰۰۲	۲۷،۲۳	۱۱۷٪
۱۳۸۴	۵۱۳،۰۰۵	۱۸،۹۹۳	۲۷،۰۱	۱۱۶٪
۱۳۸۵	۴۸۶،۷۸۵	۲۱،۲۱۳	۲۲،۹۵	۹۸٪
۱۳۸۶	۴۶۰،۷۴۰	۲۱،۳۴۶	۲۱،۵۸	۹۲٪

منبع: گزارشات مالی شرکت ایران‌خودرو

- **مطابق با جدول فوق الذکر افزایش نیروی انسانی سبب رشد سطح تولیدات شرکت نگردیده است به‌گونه‌ایکه سرانه تولید شرکت ایران‌خودرو از حدود ۲۷ خودرو در سال ۱۳۸۳به ۲۱ خودرو در سال ۱۳۸۶ کاهش یافته است.**

۱۶-۱-۸-بررسی تغییرات ارزش سهام شرکت ایران‌خودرو در بورس

اوراق بهادار:

الف) ترکیب سهامداران شرکت ایران‌خودرو:

ترکیب سهامداران شرکت ایران‌خودرو در سال ۱۳۸۵و ۱۳۸۶

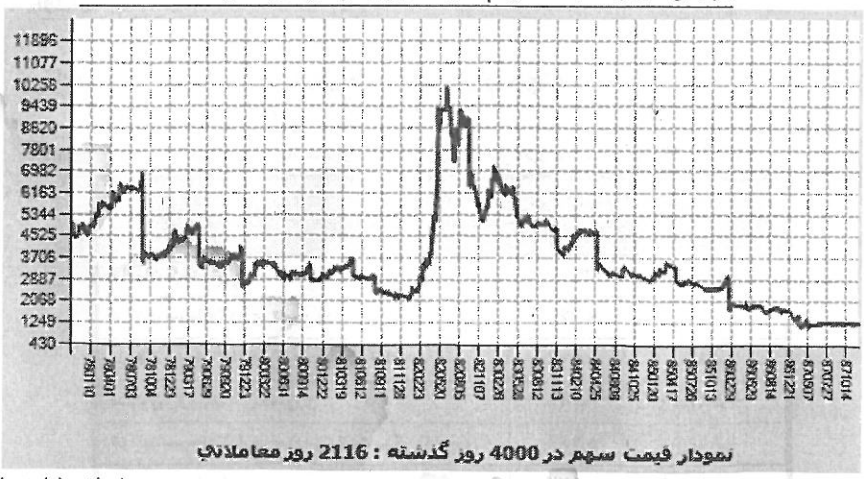
نام سهامدار	درصدسهام سال۱۳۸۶	در صد سهام سال ۱۳۸۵
سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران	۴۰٪	۴۰٪
شرکت سرمایه‌گذاری تامین اجتماعی	۸،۷۶٪	۸،۷۶٪
شرکت سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا	۸،۵۰٪	۷،۵۸٪
صندوق باز نشستگی کشوری	۳،۶۱٪	۳،۲۹٪
شرکت سرمایه‌گذاری صندوق بازنشستگی کشوری	۵،۹۶٪	۱،۸۸٪
شرکت سرمایه‌گذاری سمند	۵،۱۲٪	۰،۸۶٪
کارکنان شرکت و شرکت‌های تابعه	۳،۵۶٪	۲،۱۵٪
شرکت سرمایه‌گذاری تدبیر	۲،۷۹٪	۲،۸۴٪
سایر سهامداران حقیقی و حقوقی	۲۱،۷۰٪	۳۲،۶۴٪

منبع: گزارش هیات مدیره ایران‌خودرو سال ۱۳۸۶

ب) بررسی روند قیمت سهام ایران‌خودرو در بورس اوراق بهادار تهران:

بررسی روند قیمت سهام شرکت ایران‌خودرو در بورس اوراق بهادار تهران نشان می‌دهد که شرکت ایران‌خودرو بیشترین متوسط قیمت را در سال ۱۳۸۲ تجربه کرده و پس از آن این متوسط قیمت تا سال ۱۳۸۷روند نزولی داشته است. و سپس درسال ۱۳۸۷ پایین‌ترین نرخ‌ها را برای سهام خود تجربه کرده است. به این دلیل نمی‌توان کاهش نرخ سهام شرکت ایران‌خودرو در بازار سرمایه ایران را همانند سایر کشورها، تماماً ناشی از بحران اقتصادی حاکم دانست و بنظر میرسد نرخ سهام این شرکت در میان مدت شاهد نوسانات شدید و افت قیمت در بورس خواهد بود.

بررسی تغییرات قیمت سهام شرکت ایران‌خودرو طی سنوات ۱۳۸۷-۱۳۷۸



منبع : بورس اوراق بهادار تهران

ج) مقایسه ارزش سهام و ارزش دفتری حقوق صاحبان سهام ایران‌خودرو:

مقایسه ارزش سهام و ارزش دفتری حقوق صاحبان سهام ایران‌خودرو طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

	قیمت هر سهم ریال	تعداد سهام (میلیون سهم)	ارزش بازار (میلیون ریال)	حقوق صاحبان سهام (گروه) (میلیون ریال)	حقوق صاحبان سهام (شرکت اصلی) (میلیون ریال)	نسبت ارزش بازار به ارزش دفتری	
						گروه	شرکت اصلی
پایان سال ۱۳۸۶	۱،۶۲۴	۵،۰۰۰	۸،۱۲۰،۰۰۰	۸،۸۶۲،۱۲۳	۹،۳۵۵،۹۴۵	٪۹۱،۶۳	٪۸۶،۷۹
پایان سال ۱۳۸۵	۲،۹۸۳	۴،۵۰۰	۱۳،۴۲۳،۵۰۰	۵،۳۹۲،۱۱۳	۵،۹۶۷،۸۳۰	٪۲۴۸،۹۵	٪۲۲۴،۹۳
پایان سال ۱۳۸۴	۲،۹۳۷	۴،۵۰۰	۱۳،۲۱۶،۵۰۰	۴،۴۳۴،۶۳۷	۶،۸۵۰،۱۹۹	٪۲۹۸،۰۳	٪۱۹۲،۹۴
پایان سال ۱۳۸۳	۴،۱۴۳	۳،۶۰۰	۱۴،۹۱۴،۸۰۰	۲،۶۵۳،۰۳۱	۳،۵۳۵،۳۲۰	٪۵۶۲،۱۸	٪۴۲۱،۸۸
پایان سال ۱۳۸۲	۶،۰۹۳	۳،۰۰۰	۱۸،۲۷۹،۰۰۰	۳،۲۷۳،۵۰۴	۳،۴۶۴،۵۲۱	٪۵۵۸،۳۹	٪۵۲۷،۶۱
پایان سال ۱۳۸۱	۲،۲۹۰	۲،۴۰۵	۵،۵۰۷،۴۵۰	۲،۰۹۲،۱۹۰	۲،۳۲۹،۰۲۵	٪۲۶۳،۲۴	٪۲۳۶،۴۷

مفاد جدول بشرح فوق نمایانگر کاهش مستمر نسبت ارزش بازار به ارزش دفتری حقوق صاحبان سهام شرکت ایران‌خودرو طی سنوات ۶-۱۳۸۲ می‌باشد.

۱۶-۲-گروه سایپا:

گروه سایپا شامل شرکت اصلی سایپا به همراه ۶۴ شرکت فرعی و ۲۳ شرکت وابسته می‌باشد که در زمینه‌های متنوع همچون تولید خودروهای سبک و سنگین، طراحی و ساخت قطعات، فعالیت‌های بازرگانی و ... فعالیت می‌کنند. از میان شرکت‌های گروه سایپا، شرکت اصلی به همراه هفت شرکت دیگر به شرح ضمیمه گزارش در بورس اوراق بهادار تهران پذیرفته شده‌اند.

۱۶-۲-۱-ظرفیت تولید خودرو در گروه سایپا:

ظرفیت تولید گروه سایپا برای سال ۱۳۸۷ در حدود ۶۳۰ هزار دستگاه (حدود ۵۸۰ هزار دستگاه از آن مربوط به سواری و وانت می‌باشد) گزارش شده و اعلام گردیده است با اضافه شدن کارخانه بن رو به سایپا به دلیل دارا بودن سالن رنگی به ظرفیت ۶۰ هزار دستگاه در سال و سالن مونتاژ و بدنه‌ای به ظرفیت ۲۰۰ هزار دستگاه، به ظرفیت اعلام شدهٔ سایپا در حدود ۳۰۰ هزار دستگاه اضافه گردد. که بنظر میرسد این امر تا کنون تحقق نیافته است.

شرکت سایپا تا پایان سال ۱۳۸۶ دارای خطوط تولیدی در کشورهای سوریه، ونزوئلا و امریکای جنوبی می‌باشد.

این شرکت طبق برنامه ۵ ساله خود، پیش بینی نموده است که در سال ۱۳۹۰، در حدود ۵ سایت تولیدی در خارج از کشور افتتاح نماید تا علاوه بر بالا بردن ظرفیت تولیدی خود، بر میزان صادرات شرکت نیز بیفزاید. بر اساس پیش‌بینی‌های صورت گرفته، ظرفیت تولیدی سایپا در سال ۱۳۹۰ به بیش از یک میلیون دستگاه خواهد رسید.

۱۶-۲-۲- تغییرات میزان تولید گروه سایپا:

آمار تولید شرکت سایپا، پارس‌خودرو ، زامیاد و سایپا دیزل از سوی سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ و ده ماهه اول سال ۱۳۸۷ به شرح جدول زیر می‌باشد:

تولید انواع خودرو در شرکت سایپا، پارس‌خودرو، سایپا دیزل و زامیاد طی سال‌های ۱۳۸۷-۱۳۸۱

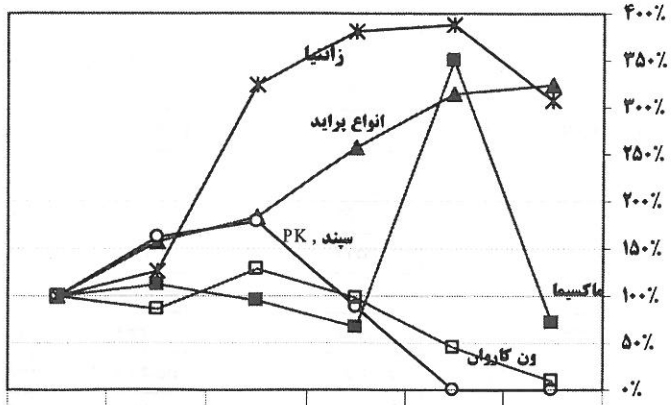
محصول	۱۰ ماهه اول سال ۱۳۸۷	سال ۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
سایپا							
پراید DM-GTX-۱۴۱	۲۳۳،۷۶۹	۲۶۰،۰۹۲	۲۵۷،۶۹۰	۳۳۸،۰۰۲	۲۵۰،۰۱۰	۲۱۴،۰۶۲	۱۳۶،۱۹۱
زانتیا	۸،۷۴۹	۱۱،۳۰۳	۱۴،۳۲۵	۱۴،۰۶۹	۱۱،۹۴۷	۴،۶۹۵	۳،۶۹۲
ریو	۱۷،۰۰۰	۱۵،۵۰۹	۱۹،۲۲۰	۵،۸۸۹	۰	۰	۰
ون کاروان	۱۸	۶۱	۲۹۸	۶۶۴	۸۶۸	۵۸۰	۶۷۴
جمع	۲۵۹،۵۳۶	۲۸۶،۹۶۵	۲۹۱،۵۳۳	۳۵۸،۶۲۴	۲۶۲،۸۲۵	۲۱۹،۳۳۷	۱۴۰،۵۵۷
پارس خودرو							
خودروهای دو دیفرانسیل	۱،۴۴۵	۱،۴۸۶	۱،۱۵۰	۱،۵۳۸	۲،۳۶۸	۳،۰۵۶	۱،۳۲۰
پیکاپ	۲،۹۹۳	۴،۵۶۴	۱،۶۴۹	۱،۴۴۴	۲،۲۷۱	۲،۶۲۵	۳،۴۱۴
سپند PK	۰	۰	۰	۱۱،۰۱۶	۲۲،۲۰۹	۲۰،۲۱۴	۱۲،۴۷۲
ماکسیما	۲،۱۲۷	۲،۰۹۰	۱۰،۱۶۱	۱،۹۴۹	۲،۷۶۸	۳،۲۷۸	۲،۹۰۸
مگان	۲،۱۳۹	۰	۱،۷۸۶	۰	۰	۰	۰
تندر	۲۱،۲۸۹	۱۳،۹۰۴	۰	۰	۰	۰	۰
انواع پراید	۱۶۹،۳۸۴	۱۸۰،۵۶۱	۱۷۰،۴۳۹	۱۲،۱۳۲	۰	۰	۰
جمع	۱۹۹،۳۷۷	۲۰۲،۶۰۵	۱۸۵،۱۸۵	۲۸،۰۷۹	۲۹،۶۱۶	۲۹،۱۷۳	۲۰،۱۱۴
زامیاد							
مینی بوس	۹۳	۲	۳۴۴	۱۸۴	۹۳	۲۰۰	۲۴۱
کامیون کشنده	۱۲۸	۵۶۴	۲۵۲	۵۱۶	۰	۰	۰
کامیونت	۰	۳	۷۲	۲	۳۹۴	۱۲۵	۳۰۰
کامیون	۹۱	۲۴۸	۱۵۰	۱،۱۷۶	۱،۳۲۸	۲۴۸	
وانت نیسان	۵۵،۹۶۸	۵۵،۲۲۸	۵۰،۳۳۹	۴۶،۴۵۱	۳۶،۵۸۱	۳۲،۰۲۲	۲۵،۱۷۶
اتوبوس	۲۶۴	۲۳۰	۰	۰	۰	۰	۰
میدی بوس	۰	۹	۹	۰	۰	۰	۰
جمع	۵۶،۵۴۴	۵۶،۲۸۴	۵۱،۱۶۶	۴۸،۳۲۹	۳۸،۳۹۶	۳۲،۵۹۵	۲۵،۷۱۷
سایپا دیزل							
انواع کشنده	۸۴۲	۷۶۴	۹۵۴	۷،۰۶۴	۷،۱۳۶	۲،۸۹۹	۲،۱۳۹
کامیون NH۱۲	۰	۰	۷۰۰	۸۰۲	۳۷۳	۵۴۰	۷۰
انواع کامیون	۴،۳۲۵	۳،۰۶۴	۸۹۷	۱،۶۲۴	۲،۲۰۸	۱،۰۵۰	۸۴۴
کامیون MID - FM	۶۵۴	۳۴۳	۷۹۱	۲،۴۲۶	۳،۸۰۳	۲،۳۶۳	۰
جمع	۵،۸۲۱	۴،۱۷۱	۳،۳۴۲	۱۱،۹۱۶	۱۳،۵۲۰	۶،۸۵۲	۳،۰۵۳
جمع کل تولیدات	۵۲۱،۲۷۸	۵۵۰،۰۲۵	۵۳۱،۲۲۶	۴۴۶،۹۴۸	۳۴۴،۳۵۷	۲۸۷،۹۵۷	۱۸۹،۴۴۱

منبع: سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

خاطر نشان می سازد هم اکنون تولیدات شرکت سایپا در استانداردهای یورو۲ و یورو ۳ به بازار ارائه می‌شوند. لازم به ذکر است که در آذر ماه سال ۱۳۸۷، محصول جدید سایپا با نام «مینیاتور»، در کلاس B ، با استانداردهای یورو۳ و قیمتی در حدود ده میلیون تومان رونمایی شد. براساس پیش‌بینی شرکت سایپا تولید این محصول طی سه سال آینده، سالانه ۲۰۰ هزار دستگاه خواهد بود و تا پایان سال ۱۳۹۰، حدود ۲۰ درصد صادرات به این محصول اختصاص خواهد یافت.

الف- بررسی تغییرات میزان تولید انواع خودروهای سواری:

بررسی تغییرات تولید خودروهای سواری در گروه سایپا طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱
بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
انواع پراید	۱۰۰,۰۰٪	۱۵۷,۱۸٪	۱۸۳,۵۷٪	۲۵۷,۰۹٪	۳۱۴,۳۶٪	۳۲۳,۵۶٪
ماکسیما	۱۰۰,۰۰٪	۱۱۲,۷۳٪	۹۵,۱۹٪	۶۷,۰۳٪	۳۴۹,۴۳٪	۷۱,۸۷٪
PK , سپند	۱۰۰,۰۰٪	۱۶۲,۰۸٪	۱۷۸,۰۷٪	۸۸,۳۳٪	۰,۰۰٪	۰,۰۰٪
ون کاروان	۱۰۰,۰۰٪	۸۶,۰۵٪	۱۲۸,۷۸٪	۹۸,۵۳٪	۴۴,۲۱٪	۹,۰۵٪
زانتیا	۱۰۰,۰۰٪	۱۲۷,۱۷٪	۳۲۳,۵۹٪	۳۸۱,۰۷٪	۳۸۸,۰۰٪	۳۰۶,۱۵٪

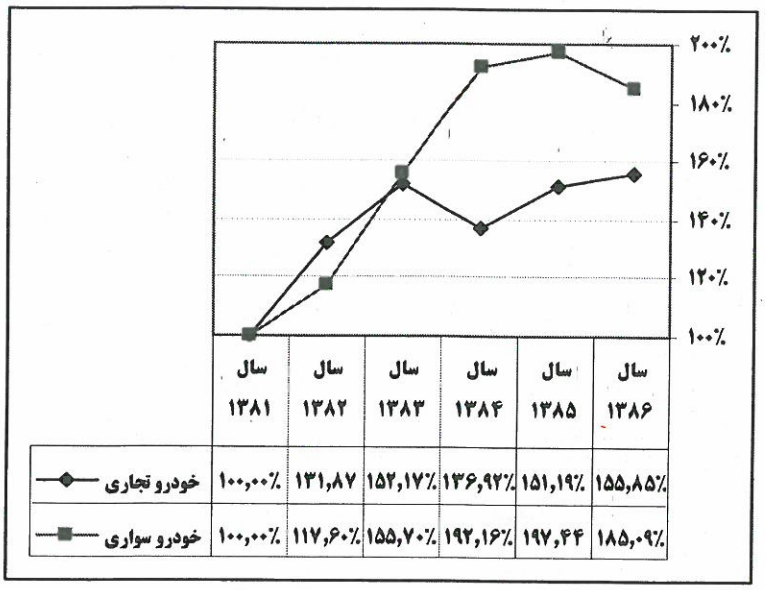
منبع: سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

- طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱، گروه پراید دارای رشد صعودی در تولید بوده است. در سال ۱۳۸۴ با توقف تولید پیکان در کشور، تقاضا برای پراید افزایش یافت و همین امر تاثیر مستقیم خود را بر تولید این محصول گذاشت، بطوریکه تولیدات این گروه در سال ۱۳۸۴ نسبت به سال ۱۳۸۱، دو برابر گردید.
- در سال ۱۳۸۵، تولید PK و سپند، که ارزانترین خودروی تولیدی داخل به حساب می‌آمد، به‌دلیل کیفیت پایین آنها متوقف گردید، این امر در حالی اتفاق افتاد که تغییرات رشد تولید این محصولات نسبت به سال ۱۳۸۱ همانند تغیرات رشد تولید پراید بود. با توقف تولید این محصولات، تقاضای آنها میان سایر خودروهای ارزان‌قیمت همچون پراید تقسیم گردید.
- طی سال‌های ۱۳۸۳ و ۱۳۸۴ اتومبیل زانتیا، به دلیل ایمنی بالای سرنشین و ارائه خدمات پس از فروش، از جمله برترین و پرطرفدارترین خودروهای تولید داخل، معرفی گردید. بررسی تولید زانتیا تا سال ۱۳۸۵ حاکی از رشد صعودی این محصول بوده است اما در طی سال ۱۳۸۶، گروه سایپا شاهد افت تولید در محصولات زانتیا و ماکسیمای خود بود که از دلایل این امر می‌توان به مشکل تامین قطعات برای تولید این خودروها، اشاره کرد.
- گروه سایپا در طی سه سال ۱۳۸۴، ۱۳۸۵ و ۱۳۸۶ به ترتیب اقدام به تولید محصولات جدید ریو، مگان و تندر نمود.

ب- بررسی تغییرات تولید خودروهای سواری و تجاری:

مقایسه تغییرات تولید خودروهای سواری و تجاری در گروه سایپا طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱



	سال ۱۳۸۱	سال ۱۳۸۲	سال ۱۳۸۳	سال ۱۳۸۴	سال ۱۳۸۵	سال ۱۳۸۶
خودرو تجاری	۱۰۰,۰۰٪	۱۳۱,۸۷	۱۵۲,۱۷٪	۱۳۶,۹۲٪	۱۵۱,۱۹٪	۱۵۵,۸۵٪
خودرو سواری	۱۰۰,۰۰٪	۱۱۷,۶۰٪	۱۵۵,۷۰٪	۱۹۲,۱۶٪	۱۹۷,۴۴	۱۸۵,۰۹٪

منبع: سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

در بررسی روند تغییرات تولید خودروهای سواری و تجاری گروه سایپا طی سنوات ۶-۱۳۸۱، به ویژه از سال۱۳۸۴، همانگونه که در نمودار بالا قابل مشاهده می باشد تولیدات خودروهای سواری تقریباً بیش از ۶ برابر تولیدات گروه تجاری شده است.

گرچه در سال‌های ۱۳۸۲، ۱۳۸۴ و ۱۳۸۶ ، این گروه شروع به تولید محصولات کامیون، کامیون کشنده و اتوبوس در شرکت زامیاد نموده است اما رشد تولید خودروهای سواری همواره بیشتر از رشد تولید در خودروهای تجاری بوده است.

در سال ۱۳۸۵ در خودروهای تجاری گروه سایپا کاهش در تولید انواع کامیون موجب کاهش تولیدات این دسته از محصولات شده‌است. یکی از دلایل افت تولید در گروه خودروهای تجاری سایپا را می‌توان به ورود رقبای داخلی و خارجی و جذب تقاضا برای کالاهای خود و همچنین کاهش میزان و نرخ حمل بار در بخش حمل و نقل و ... دانست.

گروه سایپا در سال ۱۳۸۶ با تولید محصولات جدید و افزایش در تولیدات سابق در شرکت‌های سایپا دیزل و زامیاد توانست میزان رشد تولید خودروهای تجاری را به میزان رشد تولید در سال ۱۳۸۴ نزدیک نماید.

۱۶-۲-۳- تحلیل فروش گروه سایپا:

الف) بررسی فروش در گروه سایپا:

درآمد حاصل از فروش محصولات در سایپا طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱، به طور متوسط ۲,۳۱ درصد تولید ناخالص ملی را تشکیل داده است. میزان درصد فروش از تولید ناخالص‌ملی طی دوره ۶ ساله فوق به شرح زیر می‌باشد:

درصد فروش گروه سایپا به کل تولید ناخالص ملی کشور
طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

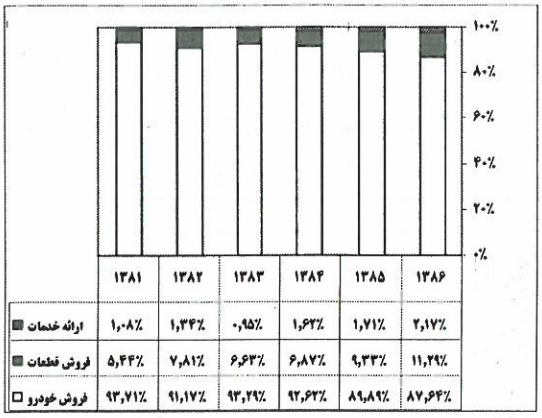
سال	تولید ناخالص ملی به قیمت بازار (میلیارد ریال)	فروش سایپا (میلیارد ریال)	درصد فروش به کل تولید ناخالص ملی
۱۳۸۱	۹۱۰،۵۴۴	۱۵،۵۸۹	٪۱,۷۱
۱۳۸۲	۱،۰۸۷،۷۶۰	۲۵،۸۲۵	٪۲,۳۷
۱۳۸۳	۱،۳۸۱،۰۹۵	۳۷،۰۴۷	٪۲,۶۸
۱۳۸۴	۱،۶۶۵،۸۲۲	۴۰،۸۵۶	٪۲,۴۵
۱۳۸۵	۲،۰۱۱،۱۵۰	۵۱،۵۷۴	٪۲,۵۶
۱۳۸۶	۲،۶۲۶،۵۶۶	۵۴،۹۹۸	٪۲,۰۹

منبع: گزارشات مالی شرکت سایپا و آمار بانک مرکزی

در سال ۱۳۸۶ فروش سایپا در حدود ۵۴,۹۹۸ میلیارد ریال گزارش شده‌است که این میزان گویای رشد ۶,۶ درصدی فروش نسبت به سال۱۳۸۵ می‌باشد.

درصد فروش محصولات گروه سایپا در کل مبلغ فروش

طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
ارائه خدمات	۱,۰۸٪	۱,۳۴٪	۰,۹۵٪	۱,۶۲٪	۱,۷۱٪	۲,۱۷٪
فروش قطعات	۵,۴۴٪	۷,۸۱٪	۶,۶۳٪	۶,۸۷٪	۹,۳۳٪	۱۱,۲۹٪
فروش خودرو	۹۳,۷۱٪	۹۱,۱۷٪	۹۳,۲۹٪	۹۲,۶۲٪	۸۹,۸۹٪	۸۷,۶۴٪

منبع: گزارشات مالی شرکت سایپا

بر اساس محاسبات صورت گرفته مشخص گردید که از کل میزان فروش طی سنوات ۶-۱۳۸۱، میزان فروش خودرو در حال کاهش و میزان فروش قطعات در حال افزایش می‌باشد. این مطلب را می‌توان در میزان رشد فروش این محصولات نیز مشاهده کرد.

در سال ۱۳۸۷ این گروه برای بالا بردن میزان فروش قطعات تولیدی خود، اقدام به گارانتی نمودن، توزیع و تعمیر قطعات تولیدی خود و به طور کلی ارائه خدمات پس از فروش در نمایندگی های خود نموده است.

۱۶-۲-٤- تحلیل بهای تمام شده در شرکت سایپا:

سهم هریک از عوامل تولید در بهای تمام شده کالای‌ساخته شده درشرکت سایپا

طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

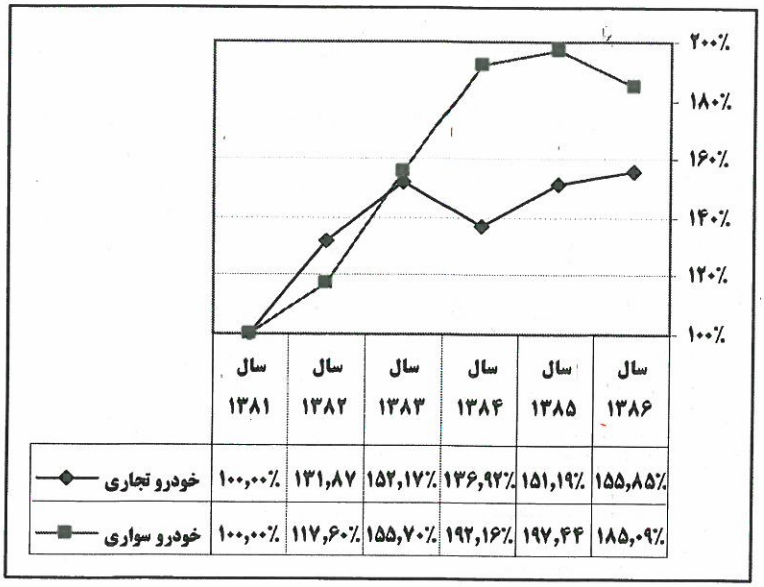
	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱	میانگین کل
بهای تمام شده مواد اولیه مصرف‌شده	۸۲,۵۸٪	۸۲,۲۴٪	۸۴,۸۲٪	۸۶,۱۳٪	۸۷,۸۸٪	۸۵,۹۱٪	۸۴,۹۳٪
حقوق و دستمزد مستقیم تولید	۱,۸۲٪	۱,۶۷٪	۱,۸۲٪	۲,۴۴٪	۲,۰۵٪	۱,۸۹٪	۱,۹۵٪
سربار تولید	۱۵,۶۰٪	۱۶,۰۸٪	۱۳,۳۶٪	۱۱,۴۳٪	۱۰,۰۷٪	۱۲,۲۰٪	۱۳,۱۲٪
جمع حقوق و دستمزد مستقیم و سربار تولید	۱۷,۴۲٪	۱۷,۷۶٪	۱۵,۱۸٪	۱۳,۸۷٪	۱۲,۱۲٪	۱۴,۰۹٪	۱۵,۰۷٪
	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪

منبع: گزارشات مالی شرکت سایپا

- طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱، گروه پراید دارای رشد صعودی در تولید بوده است. در سال ۱۳۸۴ با توقف تولید پیکان در کشور، تقاضا برای پراید افزایش یافت و همین امر تاثیر مستقیم خود را بر تولید این محصول گذاشت، بطوریکه تولیدات این گروه در سال ۱۳۸۴ نسبت به سال ۱۳۸۱، دو برابر گردید.
- در سال ۱۳۸۵، تولید PK و سپند، که ارزانترین خودروی تولیدی داخل به حساب می‌آمد، به‌دلیل کیفیت پایین آنها متوقف گردید، این امر در حالی اتفاق افتاد که تغییرات رشد تولید این محصولات نسبت به سال ۱۳۸۱ همانند تغیرات رشد تولید پراید بود. با توقف تولید این محصولات، تقاضای آنها میان سایر خودروهای ارزان‌قیمت همچون پراید تقسیم گردید.
- طی سال‌های ۱۳۸۳ و ۱۳۸۴ اتومبیل زانتیا، به دلیل ایمنی بالای سرنشین و ارائه خدمات پس از فروش، از جمله برترین و پرطرفدارترین خودروهای تولید داخل، معرفی گردید. بررسی تولید زانتیا تا سال ۱۳۸۵ حاکی از رشد صعودی این محصول بوده است اما در طی سال ۱۳۸۶، گروه سایپا شاهد افت تولید در محصولات زانتیا و ماکسیمای خود بود که از دلایل این امر می‌توان به مشکل تامین قطعات برای تولید این خودروها، اشاره کرد.
- گروه سایپا در طی سه سال ۱۳۸۴، ۱۳۸۵ و ۱۳۸۶ به ترتیب اقدام به تولید محصولات جدید ریو، مگان و تندر نمود.

ب- بررسی تغییرات تولید خودروهای سواری و تجاری:

مقایسه تغییرات تولید خودروهای سواری و تجاری در گروه سایپا طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱
بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱



	سال ۱۳۸۱	سال ۱۳۸۲	سال ۱۳۸۳	سال ۱۳۸۴	سال ۱۳۸۵	سال ۱۳۸۶
خودرو تجاری	۱۰۰,۰۰٪	۱۳۱,۸۷	۱۵۲,۱۷٪	۱۳۶,۹۲٪	۱۵۱,۱۹٪	۱۵۵,۸۵٪
خودرو سواری	۱۰۰,۰۰٪	۱۱۷,۶۰٪	۱۵۵,۷۰٪	۱۹۲,۱۶٪	۱۹۷,۴۴	۱۸۵,۰۹٪

منبع: سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

در بررسی روند تغییرات تولید خودروهای سواری و تجاری گروه سایپا طی سنوات ۶-۱۳۸۱، به ویژه از سال۱۳۸۴، همانگونه که در نمودار بالا قابل مشاهده می باشد تولیدات خودروهای سواری تقریباً بیش از ۶ برابر تولیدات گروه تجاری شده است.

گرچه در سال‌های ۱۳۸۲، ۱۳۸۴ و ۱۳۸۶ ، این گروه شروع به تولید محصولات کامیون، کامیون کشنده و اتوبوس در شرکت زامیاد نموده است اما رشد تولید خودروهای سواری همواره بیشتر از رشد تولید در خودروهای تجاری بوده است.

در سال ۱۳۸۵ در خودروهای تجاری گروه سایپا کاهش در تولید انواع کامیون موجب کاهش تولیدات این دسته از محصولات شده‌است. یکی از دلایل افت تولید در گروه خودروهای تجاری سایپا را می‌توان به ورود رقبای داخلی و خارجی و جذب تقاضا برای کالاهای خود و همچنین کاهش میزان و نرخ حمل بار در بخش حمل و نقل و ... دانست.

گروه سایپا در سال ۱۳۸۶ با تولید محصولات جدید و افزایش در تولیدات سابق در شرکت‌های سایپا دیزل و زامیاد توانست میزان رشد تولید خودروهای تجاری را به میزان رشد تولید در سال ۱۳۸۴ نزدیک نماید.

۱۶-۲-۳- تحلیل فروش گروه سایپا:

الف) بررسی فروش در گروه سایپا:

درآمد حاصل از فروش محصولات در سایپا طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱، به طور متوسط ۲,۳۱ درصد تولید ناخالص ملی را تشکیل داده است. میزان درصد فروش از تولید ناخالص‌ملی طی دوره ۶ ساله فوق به شرح زیر می‌باشد:

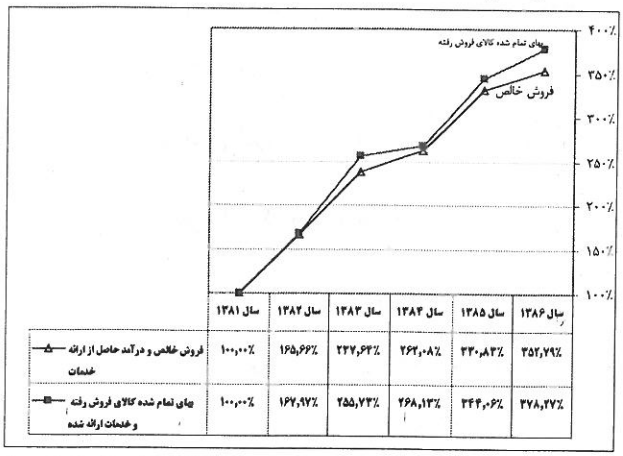
درصد فروش گروه سایپا به کل تولید ناخالص ملی کشور طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

سال	تولید ناخالص ملی به قیمت بازار (میلیارد ریال)	فروش سایپا (میلیارد ریال)	درصد فروش به کل تولید ناخالص ملی
۱۳۸۱	۹۱۰،۵۴۴	۱۵،۵۸۹	٪۱,۷۱
۱۳۸۲	۱،۰۸۷،۷۶۰	۲۵،۸۲۵	٪۲,۳۷
۱۳۸۳	۱،۳۸۱،۰۹۵	۳۷،۰۴۷	٪۲,۶۸
۱۳۸۴	۱،۶۶۵،۸۲۲	۴۰،۸۵۶	٪۲,۴۵
۱۳۸۵	۲،۰۱۱،۱۵۰	۵۱،۵۷۴	٪۲,۵۶
۱۳۸۶	۲،۶۲۶،۵۶۶	۵۴،۹۹۸	٪۲,۰۹

منبع: گزارشات مالی شرکت سایپا و آمار بانک مرکزی

در سال ۱۳۸۶ فروش سایپا در حدود ۵۴,۹۹۸ میلیارد ریال گزارش شده‌است که این میزان گویای رشد ۶,۶ درصدی فروش نسبت به سال۱۳۸۵ می‌باشد.

مقایسه رشد فروش و بهای تمام شده کالای فروش رفته محصولات گروه سایپا
طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱



	سال ۱۳۸۱	سال ۱۳۸۲	سال ۱۳۸۳	سال ۱۳۸۴	سال ۱۳۸۵	سال ۱۳۸۶
فروش خالص و درآمد حاصل از ارائه خدمات	۱۰۰,۰۰٪	۱۶۵,۶۶٪	۲۲۷,۶۴٪	۲۶۲,۰۸٪	۳۳۰,۸۳٪	۳۵۲,۲۹٪
بهای تمام شده کالای فروش رفته و خدمات ارائه شده	۱۰۰,۰۰٪	۱۶۷,۹۷٪	۲۵۵,۷۳٪	۲۶۸,۱۳٪	۳۴۴,۰۶٪	۳۷۸,۲۷٪

منبع: گزارشات مالی شرکت سایپا

همانطور که در نمودار بالا مشاهده می‌گردد، میزان فروش طی سنوات ۸۶-۱۳۸۱ حدود ۳,۵ برابر و بهای‌تمام‌شده خودروهای فروش رفته ۳,۷۸ برابر شده است. این امر نشان‌دهنده آن است که طی این دوره میزان رشد فروش و بهای تمام شده در گروه سایپا تقریباً مشابه بوده است. از آنجا که رشد فاصله ایجاد شده میان خطوط رشد فروش و بهای تمام شده در نمودار فوق گویای کاهش در حاشیه سود شرکت بوده است این فاصله طی سال ۱۳۸۶ می‌تواند به دلیل افزایش قیمت نهاده‌های تولید بیش از سال‌های دیگر باشد.

ب) بررسی ترکیب فروش در گروه سایپا:

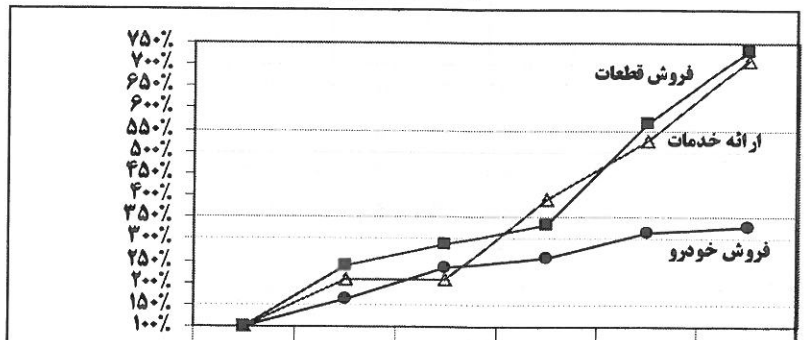
ترکیب فروش گروه سایپا بر مبنای میانگین وزنی فروش
طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

اقلام تشکیل دهنده فروش	میانگین کل
فروش خودرو	۹۱,۳۹٪
فروش قطعات	۷,۹۰٪
ارائه خدمات	۱,۴۸٪
برگشت از فروش و تخفیفات	(۰,۷۶٪)
	۱۰۰,۰۰٪

منبع: گزارشات مالی شرکت سایپا

کل فروش گروه سایپا شامل سه گروه خودرو، قطعات و خدمات می‌باشد که از این میان بیشترین درصد فروش مربوط به فروش خودرو با متوسط ۹۱,۳۹ درصد است و درصد فروش قطعات تولیدی در مقابل این فروش بسیار ناچیز می‌باشد.

تغییرات فروش محصولات گروه ایران‌خودرو طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱
بر مبنای سال ۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
فروش خودرو	۱۰۰,۰۰٪	۱۶۱,۱۷٪	۲۳۶,۵۷٪	۲۵۹,۰۴٪	۳۱۷,۳۳٪	۳۲۹,۹۳٪
فروش قطعات	۱۰۰,۰۰٪	۲۳۷,۸۱٪	۲۸۹,۸۴٪	۳۳۱,۰۱٪	۵۶۷,۶۳٪	۷۳۲,۲۵٪
ارائه خدمات	۱۰۰,۰۰٪	۲۰۶,۰۸٪	۲۰۸,۳۰٪	۳۹۲,۹۸٪	۵۲۵,۶۸٪	۷۱۰,۳۵٪

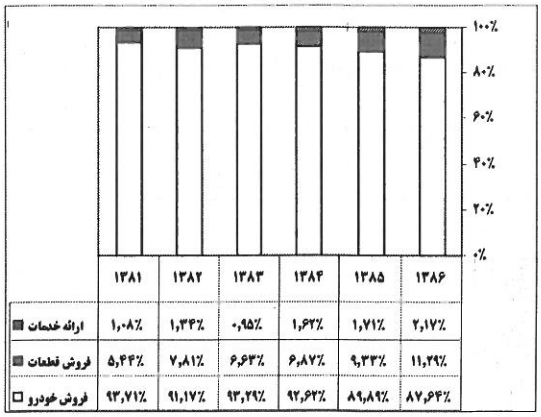
منبع: گزارشات مالی شرکت سایپا

در مقایسه میزان رشد فروش گروه سایپا طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ می‌توان به این نتیجه رسید که گروه سایپا، فروش خود را در بخش‌های خودرو، قطعات و ارائه خدمات توانسته به ترتیب، ۳,۳، ۷,۳ و ۷,۱ برابر نماید.

از عمده دلایل روند صعودی فروش قطعات و ارایه خدمات، بالا رفتن میزان فروش خودروها، افزایش عمر خودروها و در نتیجه آن نیاز به تعمیر و تعویض قطعات، وجود قوانین و مقررات پیرامون بهینه‌سازی مصرف سوخت و در نتیجه آن دوگانه‌سوز کردن خودروها را می‌توان نام برد.

درصد فروش محصولات گروه سایپا در کل مبلغ فروش

طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
ارائه خدمات	۱,۰۸٪	۱,۳۴٪	۰,۹۵٪	۱,۶۲٪	۱,۷۱٪	۲,۱۷٪
فروش قطعات	۵,۴۴٪	۷,۸۱٪	۶,۶۳٪	۶,۸۷٪	۹,۳۳٪	۱۱,۲۹٪
فروش خودرو	۹۳,۷۱٪	۹۱,۱۷٪	۹۳,۲۹٪	۹۲,۶۲٪	۸۹,۸۹٪	۸۷,۶۴٪

منبع: گزارشات مالی شرکت سایپا

بر اساس محاسبات صورت گرفته مشخص گردید که از کل میزان فروش طی سنوات ۶-۱۳۸۱، میزان فروش خودرو در حال کاهش و میزان فروش قطعات در حال افزایش می‌باشد. این مطلب را می‌توان در میزان رشد فروش این محصولات نیز مشاهده کرد.

در سال ۱۳۸۷ این گروه برای بالا بردن میزان فروش قطعات تولیدی خود، اقدام به گارانتی نمودن، توزیع و تعمیر قطعات تولیدی خود و به طور کلی ارائه خدمات پس از فروش در نمایندگی های خود نموده است.

۱۶-۲-٤- تحلیل بهای تمام شده در شرکت سایپا:

سهم هریک از عوامل تولید در بهای تمام شده کالای‌ساخته شده درشرکت سایپا

طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱	میانگین کل
بهای تمام شده مواد اولیه مصرف‌شده	۸۲,۵۸٪	۸۲,۲۴٪	۸۴,۸۲٪	۸۶,۱۳٪	۸۷,۸۸٪	۸۵,۹۱٪	۸۴,۹۳٪
حقوق و دستمزد مستقیم تولید	۱,۸۲٪	۱,۶۷٪	۱,۸۲٪	۲,۴۴٪	۲,۰۵٪	۱,۸۹٪	۱,۹۵٪
سربار تولید	۱۵,۶۰٪	۱۶,۰۸٪	۱۳,۳۶٪	۱۱,۴۳٪	۱۰,۰۷٪	۱۲,۲۰٪	۱۳,۱۲٪
جمع حقوق و دستمزد مستقیم و سربار تولید	۱۷,۴۲٪	۱۷,۷۶٪	۱۵,۱۸٪	۱۳,۸۷٪	۱۲,۱۲٪	۱۴,۰۹٪	۱۵,۰۷٪
	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪

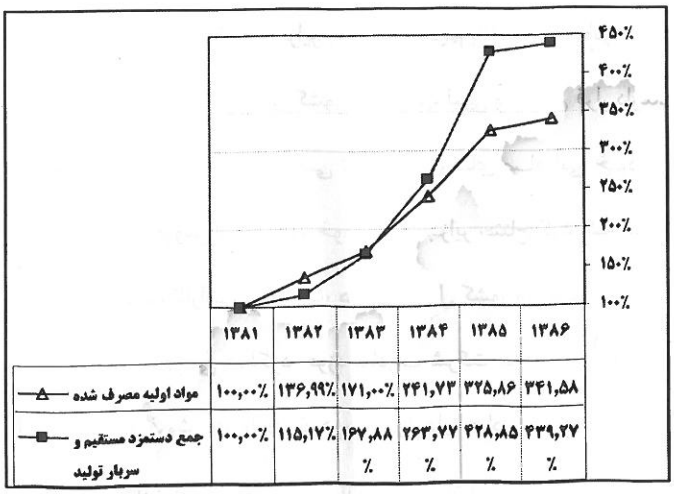
منبع: گزارشات مالی شرکت سایپا

در شرکت سایپا طی سنوات ۶-۱۳۸۱ به‌طور متوسط ۸۴,۹۳ درصد از بهای کالای ساخته شده را مواد اولیه به خود اختصاص داده و **کمتر از ۲ درصد آن، شامل حقوق و دستمزد مستقیم** بوده است.

عمده‌ترین دلایل بالا بودن **متوسط سهم بهای تمام شده مواد اولیه در بهای کالای ساخته شده** طی سنوات ۶-۱۳۸۱ را می‌توان بشرح زیر تبیین نمود:

- **تهیه قطعات مختلف از سازندگان و فروشندگان خارجی** که این امر خود از دو جهت هزینه را بالا می‌برد؛ **از یکسو افزایش نرخ ارز و از سوی دیگر تعرفه‌های گمرکی برای ورود مواد به داخل کشور.**
- **تاثیر بالای بحران‌های اقتصادی بر قیمت مواد اولیه این صنعت نظیر نفت و فولاد**
- **تاثیر شرایط ناشی از تحریم‌های تحمیل شده بر اقتصاد ایران که موجب تحصیل مواد اولیه به قیمتی بیش از ارزش متعارف آن می‌گردد.**

بررسی تغییرات رشد عوامل تولید در بهای تمام شده کالای ساخته شده در شرکت سایپا طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ بر مبنای سال ۱۳۸۱



منبع: گزارشات مالی شرکت سایپا

در بررسی رشد عوامل تشکیل دهنده بهای تمام شده کالای تولید شده در شرکت سایپا طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ بر مبنای سال ۱۳۸۱، می‌توان به وضوح دریافت هر دو گروه هزینه‌های «مواد اولیه» و هزینه‌های «حقوق و دستمزد مستقیم و سربار تولید» در حال افزایش می‌باشد و از سال ۱۳۸۴ تا سال ۱۳۸۶، میزان رشد هزینه‌های حقوق و دستمزد و سربار تولید بر رشد هزینه‌های مواد اولیه به دلایلی همچون افزایش هزینه‌های باز خرید خدمت، افزایش در تعداد و یا مزایای پرسنل ودر نتیجه آن بالا رفتن هزینه حقوق و مزایای غیر مستقیم و مستقیم، هزینه استهلاک، هزینه تعمیرات و نگهداری و عدم استفاده از ظرفیت‌های تولیدی اعلام شده و ... پیشی گرفته است.

۱۶-۲-۵- صادرات محصولات شرکت سایپا:

در سال ۱۳۸۶ مجموع صادرات شرکت سایپا بالغ بر ۶۹ میلیون دلار گزارش شده است و طبق برآورد انجام شده از سوی این شرکت این میزان برای سال ۱۳۸۷، بیش از ۲۰۰ میلیون دلار، اعلام گردیده است که بیانگر سمتگیری شرکت جهت توسعه صادرات می‌باشد.

صادرات خودروهای سواری شرکت سایپا عمدتاً بازارهای منطقه خاورمیانه می‌باشد. بازار کشورهای سوریه، ونزوئلا و الجزایر بیشترین سهم بازارهای صادراتی سایپا را تشکیل می‌دهند. و بعد از آن بازارهای کشورهای عراق، لیبی و سودان قرار دارند.

شرکت سایپادر سال ۱۳۸۷ در پی توسعه بازارهای صادراتی خود، بزرگترین مرکز خدمات پس از فروش محصولات خود را در الجزایر افتتاح کرد که کلیه خدمات ارائه شده اعم از مدت گارانتی و قطعات، همانند داخل کشور می‌باشد.

نتایج حاصل از بررسی عملکرد حوزه صادرات شرکت سایپا طی سال ۱۳۸۶ نمایانگر آن است که مبلغ فروش هر واحد خودرو در بازارهای صادراتی کمتر از مبلغ بهای تمام شده خودرو است. این امر می‌تواند مبین این مطلب باشد که شرکت سایپا نیز همچون شرکت

ایران‌خودرو در پی رقابت در بازارهای صادراتی، اقدام به کاهش قیمت‌های خود تا زیر بهای تمام شده محصولات شرکت نموده‌است. اگرچه استقرار صادرات محصولات به طور معمول نیازمند سرمایه گذاری ۳-۲ ساله جهت جذب بازار می‌باشد ولیکن با توجه به‌اینکه بیشتر صادرات شرکت‌های خودروساز کشور در چارچوب مقاوله‌های دولتی مبتنی بر تعاملات سیاسی تحقق یافته و وجه مابه ازای آن نیز از طریق انجام تعهدات با نرخ‌های غیرمعمول انجام می‌پذیرد. و با توجه به معضلات تحقق استراتژی توسعه صادرات صنعت خودروسازی، به نظر نمی‌رسد که سرمایه‌گذاری‌های فوق در میان‌مدت منجر به بازده‌ای در چارچوب افزایش بهره‌وری کار و سرمایه گردد.

فروش صادراتی هر واحد خودرو در شرکت سایپا و مقایسه آن با فروش داخلی طی سال ۱۳۸۶

	تعداد فروش صادراتی	مبلغ فروش صادراتی (میلیون ریال)	متوسط قیمت فروش صادراتی هر واحد (ریال)	متوسط قیمت هرواحد فروش داخلی (ریال)	قیمت فروش صادراتی به قیمت داخلی
پراید	۵،۸۲۹	۲۴۸،۸۰۶	۴۲،۶۸۴،۱۶۵	۶۸،۲۴۲،۷۷۴	٪۶۲,۵۵
زانتیا	۳	۵۲۰	۱۷۳،۳۳۳،۳۳۳	۲۲۱،۶۸۰،۳۴۷	٪۷۸,۱۹
ریو	۶۹	۵،۵۱۴	۷۹،۹۱۳،۰۴۳	۱۱۵،۹۷۳،۷۰۱	٪۶۸,۹۱
کاروان	-	-	-	۱۲۳،۲۰۸،۳۳۳	-

منبع: گزارش مالی سال۱۳۸۶ شرکت سایپا

در مقایسه میان نرخ فروش هر دستگاه در داخل و بازارهای صادراتی طبق جدول قبل می‌توان مشاهده نمود که طی سال ۱۳۸۶ هر واحد خودرو در بازارهای صادراتی به‌طور متوسط ۳۰ درصد کمتر از بازارهای داخلی به فروش رسیده است.

مقایسه بهای تمام شده خودرو های تولیدی سایپا و قیمت فروش صادراتی در سال ۱۳۸۶

	متوسط قیمت هرواحد فروش صادراتی (ریال)	بهای تمام شده هر واحد (ریال)	سود (زیان) ناخالص حاصل از فروش صادراتی
پراید	۴۲،۶۸۴،۱۶۵	۵۴،۳۸۷،۰۷۴	(۱۱،۷۰۲،۹۰۸)
زانتیا	۱۷۳،۳۳۳،۳۳۳	۲۱۳،۰۲۹،۶۸۸	(۳۹،۶۹۶،۳۵۵)
ریو	۷۹،۹۱۳،۰۴۳	۱۱۵،۱۸۰،۴۱۰	(۳۵،۲۶۷،۳۶۷)

منبع: گزارش مالی سال۱۳۸۶ شرکت سایپا

علیرغم تفاوت میان قیمت صادراتی و بهای تمام شده هر خودرو و همچنین تفاوت میان قیمت بازار داخل و بهای‌تمام‌شده آن، بشرح فوق که رقمی قابل توجه است بنظر میرسد با توجه به سمتگیری استراتژی توسعه صادرات شرکت‌های خودروساز داخلی، شرکت سایپا نیز درصدد کاهش حاشیه سود جهت استمرار فعالیت در بازارهای جهانی است که بنظر نمیرسد با توجه به نارسائیهای عمیق ساختارهای مالی و تولیدی این شرکتها، تحقق زیان‌های بشرح فوق از جمله مصادیق فعالیت آنها در چارچوب افزایش بهره‌وری کار و سرمایه تلقی گردد.

۱۶-۲-۶- بررسی سودآوری شرکت سایپا:

الف) تحلیل بررسی صورت سود و زیان گروه سایپا:

صورت سود و زیان گروه سایپا بر مبنای فروش همان سال
طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱(ارقام درصد)

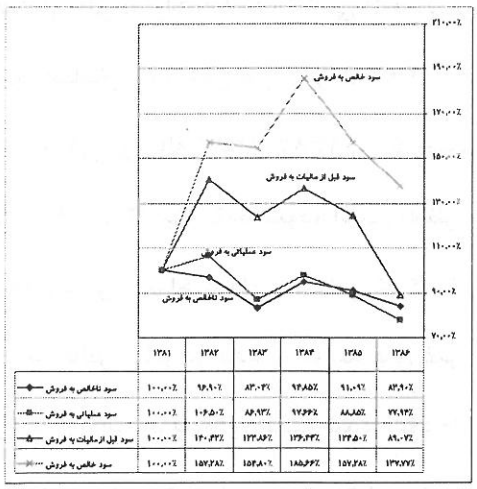
	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
فروش خالص و درآمد حاصل از ارائه خدمات	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰
بهای تمام شده کالای فروش رفته و خدمات	(٪۷۴,۰۲)	(٪۷۱,۷۹)	(٪۷۰,۶۳)	(٪۷۴,۲۸)	(٪۶۹,۹۹)	(٪۶۹,۰۳)
سود ناخالص	٪۲۵,۹۸	٪۲۸,۲۱	٪۲۹,۳۷	٪۲۵,۷۲	٪۳۰,۰۱	٪۳۰,۹۷
سود حاصل از سرمایه گذاریها ـ عملیاتی	٪۰,۷۱	٪۰,۷۹	٪۱,۷۱	٪۱,۶۸	٪۲,۴۳	٪۰,۲۸
هزینه های اداری و تشکیلاتی	(٪۳,۱۹)	(٪۲,۸۳)	(٪۲,۷۳)	(٪۲,۴۳)	(٪۲,۶۶)	(٪۳,۱۴)
هزینه های توزیع و فروش	(٪۲,۷۷)	(٪۲,۱۲)	(٪۱,۹۰)	(٪۱,۵۷)	(٪۱,۲۲)	(٪۱,۰۵)
هزینه خدمات پس از فروش	(٪۲,۳۸)	(٪۲,۰۹)	(٪۲,۰۴)	(٪۱,۷۴)	(٪۱,۸۱)	(٪۲,۲۶)
خالص سایر درآمدهای هزینه های عملیاتی	٪۱,۰۲	٪۰,۱۳	(٪۰,۱۴)	(٪۰,۰۵)	(٪۰,۲۸)	٪۰,۰۶
جمع هزینه های عملیاتی	(٪۷,۳۳)	(٪۶,۹۱)	(٪۶,۸۱)	(٪۵,۷۹)	(٪۵,۹۷)	(٪۶,۳۹)
سود عملیاتی	٪۱۹,۳۷	٪۲۲,۰۸	٪۲۴,۲۷	٪۲۱,۶۱	٪۲۶,۴۷	٪۲۴,۸۶
هزینه های مالی	(٪۷,۴۱)	(٪۵,۳۶)	(٪۵,۹۵)	(٪۴,۹۷)	(٪۷,۶۱)	(٪۱۱,۴۳)
خالص سایر درآمدها و هزینه های غیر عملیاتی	٪۲,۸۵	٪۱,۵۳	٪۲,۸۳	(٪۰,۰۸)	٪۰,۳۸	(٪۰,۸۸)
	(٪۴,۵۶)	(٪۳,۸۳)	(٪۳,۱۲)	(٪۵,۰۶)	(٪۷,۲۳)	(٪۱۲,۳۱)
سود قبل از مالیات بردرآمد	٪۱۴,۸۲	٪۱۸,۲۵	٪۲۱,۱۵	٪۱۶,۵۵	٪۱۹,۲۴	٪۱۲,۵۵
مالیات بردرآمد	(٪۱,۴۷)	(٪۳,۰۱)	(٪۳,۱۶)	(٪۱,۵۵)	(٪۴,۰۰)	(٪۲,۸۵)
سود خالص	٪۱۳,۳۵	٪۱۵,۲۴	٪۱۷,۹۹	٪۱۵,۰۰	٪۱۵,۲۴	٪۹,۶۹

منبع: گزارشات مالی شرکت سایپا

اگر چه جدول به‌شرح فوق نمایانگر افزایش نسبت سود خالص به فروش طی سنوات ۱۳۸۴-۱۳۸۱ و افت آن طی سنوات ۸۶-۱۳۸۵ می‌باشد ولیکن با توجه به سیر صعودی نسبت سود عملیاتی به فروش طی سنوات ۱۳۸۲-۱۳۸۱ که نهایتاً در سال ۱۳۸۳ افزایش یافته و طی دو ساله ۱۳۸۴-۱۳۸۳ در یک مسیر صعودی قرار گرفته و مجدداً در دوساله ۸۶-۱۳۸۵ نیز سقوط نموده است، به‌نظر می‌رسد روند صعودی شاخص‌های مالی فوق ناشی از ساختارهای عملیاتی شرکت نبوده است به‌گونه‌ایکه در صورت عدم لحاظ خالص سایر درآمدها و هزینه های غیر عملیاتی و همچنین اعمال مناسب فرآیند ارزیابی هزینه‌های جذب شده، سودخالص به فروش گروه طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۴ عمدتاً به دلیل بازده اندک دارایی‌های تحصیل شده و یا وجود دارایی‌های کم‌بازده، در یک مسیر نزولی قرار می‌گیرد به عبارت دیگر روندهای صعودی فوق ناشی از ساختارهای عملیاتی شرکت نبوده است ضمن اینکه به دلیل نارسایی‌های ساختارهای مالی شرکت، نسبت هزینه های مالی به فروش طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۳ همواره افزایش یافته است.

ضمن تاکید مجدد بر آثار مالی ناشی از عدم ارزیابی مناسب هزینه‌های جذب نشده تولید بر صورت‌های مالی و نهایتاً تحلیل ارائه شده به‌شرح فوق، مقایسه تغییرات نسبت‌های سودخالص، ناخالص، عملیاتی و سودقبل از مالیات به‌فروش شرکت و گروه سایپا طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱ به‌شرح زیر ارائه می‌گردد:

مقایسه تغییرات سودهای خالص، ناخالص، عملیاتی و سود قبل از مالیات (بدون در نظر گرفتن سایر درآمدها و هزینه های غیرعملیاتی) **به فروش گروه سایپا طی سنوات ۶-۱۳۸۱ بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱**



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
سود ناخالص به فروش	۱۰۰,۰۰٪	۹۶,۹۰٪	۸۳,۰۳٪	۹۴,۸۵٪	۹۱,۰۲٪	۸۳,۹۰٪
سود عملیاتی به فروش	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۶,۵۰٪	۸۶,۹۳٪	۹۷,۶۶٪	۸۸,۵۵٪	۷۷,۹۳٪
سود قبل از مالیات به فروش	۱۰۰,۰۰٪	۱۲۰,۴۲٪	۱۲۳,۸۶٪	۱۲۶,۴۳٪	۱۲۳,۵۰٪	۸۹,۰۷٪
سود خالص به فروش	۱۰۰,۰۰٪	۱۵۷,۳۸٪	۱۵۴,۸۰٪	۱۸۵,۶۶٪	۱۵۷,۶۸٪	۱۳۷,۷۷٪

ب) مقایسه سودهای ناخالص، عملیاتی و خالص گروه سایپا:

صورت سود و زیان تلفیقی گروه سایپا طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

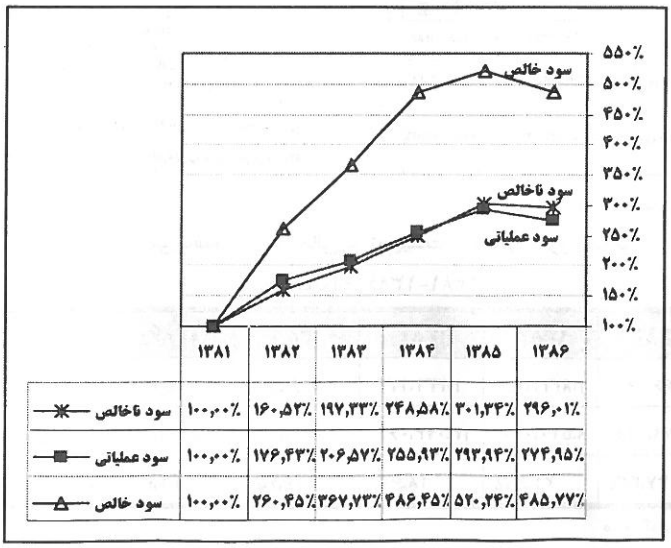
بر مبنای درصد فروش سال ۱۳۸۱

	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
فروش خالص و درآمدحاصل از ارائه‌خدمات	۳۵۲,۷۹٪	۳۳۰,۸۳٪	۲۶۲,۰۸٪	۲۳۷,۶۴٪	۱۶۵,۶۶٪	۱۰۰,۰۰٪
بهای تمام شده کالای فروش رفته‌وخدمات	(۲۶۱,۱۲٪)	(۲۳۷,۵۱٪)	(۱۸۵,۱۰٪)	(۱۷۶,۵۳٪)	(۱۱۵,۹۵٪)	(۶۹,۰۳٪)
سود ناخالص	۹۱,۶۷٪	۹۳,۳۲٪	۷۶,۹۸٪	۶۱,۱۱٪	۴۹,۷۱٪	۳۰,۹۷٪
سود حاصل از سرمایه گذاریها ـ عملیاتی	۲,۵۲٪	۲,۶۰٪	۴,۴۹٪	۳,۹۹٪	۴,۰۳٪	۰,۲۸٪
هزینه های اداری و تشکیلاتی	(۱۱,۲۷٪)	(۹,۳۷٪)	(۷,۱۶٪)	(۵,۷۸٪)	(۴,۴۱٪)	(۳,۱۴٪)
هزینه های توزیع و فروش	(۹,۷۷٪)	(۷,۰۱٪)	(۴,۹۷٪)	(۳,۷۴٪)	(۲,۰۲٪)	(۱,۰۵٪)
هزینه خدمات پس از فروش	(۸,۴۱٪)	(۶,۹۰٪)	(۵,۳۴٪)	(۴,۱۳٪)	(۲,۹۹٪)	(۲,۲۶٪)
خالص سایر درآمدهای هزینه های عملیاتی	۳,۶۰٪	۰,۴۲٪	(۰,۳۸٪)	(۰,۱۲٪)	(۰,۴۶٪)	۰,۰۶٪
جمع هزینه های عملیاتی	(۲۵,۸۵٪)	(۲۲,۸۶٪)	(۱۷,۸۶٪)	(۱۳,۷۶٪)	(۹,۸۹٪)	(۶,۳۹٪)
سود عملیاتی	۶۸,۳۴٪	۷۳,۰۶٪	۶۳,۶۱٪	۵۱,۳۴٪	۴۳,۸۵٪	۲۴,۸۶٪
هزینه های مالی	(۲۶,۱۴٪)	(۱۷,۷۵٪)	(۱۵,۵۹٪)	(۱۱,۸۲٪)	(۱۲,۶۱٪)	(۱۱,۴۳٪)
خالص سایردرآمدهاوهزینه‌های‌غیرعملیاتی	۱۰,۰۷٪	۵,۰۷٪	۷,۴۱٪	(۰,۲۰٪)	۰,۶۴٪	(۰,۸۸٪)
	(۱۶,۰۷٪)	(۱۲,۶۸٪)	(۸,۱۹٪)	(۱۲,۰۱٪)	(۱۱,۹۸٪)	(۱۲,۳۱٪)
سود قبل از مالیات بردرآمد	۵۲,۲۷٪	۶۰,۳۸٪	۵۵,۴۳٪	۳۹,۳۳٪	۳۱,۸۸٪	۱۲,۵۵٪
مالیات بردرآمد	(۵,۱۸٪)	(۹,۹۵٪)	(۸,۲۷٪)	(۳,۶۸٪)	(۶,۶۳٪)	(۲,۸۵٪)
سود خالص	۴۷,۰۹٪	۵۰,۴۳٪	۴۷,۱۶٪	۳۵,۶۵٪	۲۵,۲۵٪	۹,۶۹٪

منبع: گزارشات مالی شرکت سایپا

در بررسی مبالغ صورت سود و زیان گروه سایپا طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱، مشاهده می‌گردد که سود های ناخالص، عملیاتی و خالص نسبت به سال ۱۳۸۱ دارای رشد می‌باشد اما این مبالغ در سال ۱۳۸۶ نسبت به سال ۱۳۸۵ ، کاهش یافته است که از عمده دلایل آن بالا رفتن هزینه‌هایی همچون هزینه مواد مستقیم مصرفی، افزایش هزینه‌های حق‌العمل کاری و کمیسیون فروش و تبلیغات در هزینه‌های توزیع و فروش در شرکت اصلی و افزایش هزینه‌های مالی ناشی از افزایش حجم تسهیلات دریافتی(ریالی و ارزی) و همچنین افزایش سود مشارکت در تولید به دلیل افزایش طرح‌های فروش با دوران انتظار متفاوت تحویل خودرو به مشتریان، عمده‌ترین دلایل کاهش نسبت سود به فروش شرکت طی سنوات اخیر بوده است.

تغییرات سود عملیاتی و سود ناخالص طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
سود ناخالص	۱۰۰,۰۰٪	۱۶۰,۵۳٪	۱۹۷,۳۳٪	۲۴۸,۵۸٪	۳۰۱,۳۴٪	۲۹۶,۰۱٪
سود عملیاتی	۱۰۰,۰۰٪	۱۷۶,۴۳٪	۲۰۶,۵۷٪	۲۵۵,۹۳٪	۲۹۳,۹۴٪	۲۷۴,۹۵٪
سود خالص	۱۰۰,۰۰٪	۲۶۰,۴۵٪	۳۶۷,۷۳٪	۴۸۶,۴۵٪	۵۲۰,۲۴٪	۴۸۵,۷۷٪

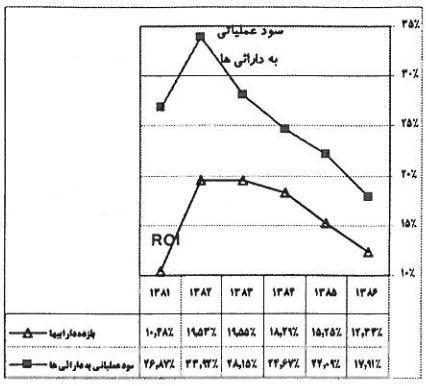
منبع: گزارشات مالی شرکت سایپا

ج) تحلیل نسبت‌های سودآوری گروه سایپا:

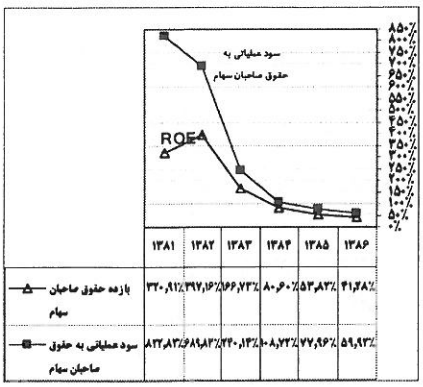
علیرغم آنکه در بیشتر دوره‌های مالی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ سود خالص و سود عملیاتی دارای روندی صعودی می‌باشد اما روند ROE ، ROA و نسبت‌های سود عملیاتی به

دارایی‌ها و حقوق صاحبان سهام در گروه سایپا نزولی می‌باشد. از عمده دلایل کاهش بازده‌های گروه سایپا، افزایش در سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت در سهام شرکت‌های مشمول در خصوصی‌سازی و همچنین شرکت‌های وابسته گروه، رشد حساب‌ها و اسناد دریافتنی و افزایش حقوق صاحبان سهام طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ به دلیل افزایش سهم غیرنقدی سود حاصله سنوات فوق می‌باشد.

بررسی تغییرات بازده حقوق صاحبان سهام(ROE) و بازده دارایی‌ها(ROI) در گروه سایپا طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
بازده دارایی‌ها	۱۰،۲۸٪	۱۹،۵۳٪	۱۹،۵۵٪	۱۸،۲۶٪	۱۵،۲۵٪	۱۲،۳۳٪
سود عملیاتی به دارائی ها	۲۶،۸۲٪	۳۳،۹۲٪	۲۸،۱۵٪	۲۲،۶۷٪	۲۲،۰۹٪	۱۷،۹۱٪



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
بازده حقوق صاحبان سهام	۳۲۰،۹۱٪	۳۹۷،۱۶٪	۶۶،۷۳٪	۸۰،۶۰٪	۵۳،۸۳٪	۴۱،۲۸٪
سود عملیاتی به حقوق صاحبان سهام	۸۳۲،۸۳٪	۶۸۹،۸۳٪	۲۴۰،۱۳٪	۱۰۸،۲۲٪	۷۷،۹۶٪	۵۹،۹۳٪

منبع: گزارشات مالی شرکت سایپا

بررسی نسبت هزینه مالی بر تسهیلات دریافتنی گروه سایپا طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
هزینه‌های مالی	۴،۰۷۵،۱۷۸	۲،۷۶۶،۵۶۲	۲،۴۳۱،۱۲۴	۱،۸۴۲،۱۵۶	۱،۹۶۶،۲۹۴	۱،۷۸۱،۲۷۸
متوسط تسهیلات مالی دریافتنی	۱۹،۲۲۶،۱۳۶	۱۶،۵۱۸،۴۲۵	۱۳،۰۷۴،۰۶۴	۸،۵۱۰،۰۰۳	۵،۲۷۹،۰۱۵	۴،۰۰۸،۳۷۸
متوسط نرخ تسهیلات	۲۱،۲۰٪	۱۶،۷۵٪	۱۸،۶۰٪	۲۱،۶۵٪	۳۷،۲۵٪	۴۴،۴۴٪

منبع: گزارشات مالی شرکت سایپا

د) تحلیل سودآوری محصولات شرکت سایپا:

در بررسی محصولات شرکت سایپا در سال ۱۳۸۶، می‌توان به وضوح دریافت که بیشترین سود ناخالص به فروش شرکت در مقایسه با سایر تولیدات از گروه محصولات پراید حاصل می‌شود.

بررسی سودناخالص حاصل از فروش محصولات خودروی شرکت سایپا طی سنوات ۶-۱۳۸۱

نوع محصول	متوسط نرخ فروش هر واحد (ریال)	بهای تمام شده هر واحد (ریال)	سود(زیان)ناخالص هر واحد (ریال)	نسبت سود(زیان) ناخالص به فروش	درصد تعدادی فروش
پراید	۶۷،۲۰۷،۶۸۱	۵۴،۳۸۷،۰۷۴	۱۲،۸۲۰،۶۰۷	٪۱۹،۰۸	٪۹۳،۷۷
زانتیا	۲۲۰،۹۱۸،۹۱۲	۲۱۳،۰۲۹،۶۸۸	۷،۸۸۹،۲۲۴	٪۳،۵۷	٪۲،۴۱
ریو	۱۱۵،۷۳۸،۴۹۷	۱۱۵،۱۸۰،۴۱۰	۵۵۸،۰۸۷	٪۰،۴۸	٪۳،۷۵
کاروان	۱۱۷،۶۲۵،۰۰۰	۱۷۲،۰۵۵،۵۵۶	(۵۴،۴۳۰،۵۵۶)	(٪۴۶،۲۷)	٪۰،۰۶

منبع: گزارش مالی شرکت سایپا در سال ۱۳۸۶

مفاد جدول فوق نمایانگر برنامه‌ریزی نسبتاً مناسب به منظور ترکیب بهینه تولید و فروش با توجه به حاشیه سود آنها می‌باشد به گونه‌ایکه بیشترین میزان فروش (تولید) مربوط به آن گروه از خودروهایی باشد که دارای بیشترین نسبت سودناخالص به‌فروش بوده است ضمن اینکه شرکت سایپا دلیل زیانده بودن گروه محصولات کاروان را تعداد محدود تولید این محصول و عدم پوشش هزینه‌های ثابت تولید محصول بر شمرده است.

هـ) بررسی برخی از نسبت‌های مالی گروه سایپا:

تغییرات برخی نسبت های مالی گروه سایپا طی سنوات ۶-۱۳۸۱

	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
درصد بازده حقوق صاحبان سهام(بدون احتساب خالص درآمدها و هزینه‌های غیر عملیاتی)	٪۳۲،۵	٪۴۸،۴	٪۶۷،۹	٪۱۶۷،۶	٪۳۸۷،۱	٪۳۵۰،۱
درصد بازده داراییها (بدون احتساب خالص درآمدها و هزینه‌های غیر عملیاتی)	٪۹،۷	٪۱۳،۷	٪۱۵،۴	٪۱۹،۷	٪۱۹،۰	٪۱۱،۴
نسبت فروش به دارائیهای ثابت	۵،۰۴	۵،۲۸	۵،۰۹	۶،۰۰	۵،۲۰	
نسبت فروش به کل دارائیها	۰،۹۲	۱،۰۰	۱،۰۲	۱،۳۰	۱،۲۸	۱،۰۸
دوره وصول کل مطالبات	۹۰	۸۰	۶۸	۴۰	۲۷	
دوره گردش موجودی کالا	۱۱۰	۱۲۹	۱۴۳	۱۰۵	۱۱۶	۱۴۳
نسبت جاری	۰،۹۹	۰،۹۹	۰،۹۷	۰،۸۱	۰،۶۷	۰،۶۵
نسبت سریع	۰،۵۷	۰،۵۷	۰،۴۴	۰،۳۵	۰،۲۱	۰،۲۳
تفاوت نسبت جاری و سریع	۰،۴۳	۰،۴۲	۰،۵۳	۰،۴۶	۰،۴۶	۰،۴۲
نسبت بدهی	۰،۷۰	۰،۷۱	۰،۷۳	۰،۸۴	۰،۹۵	۰،۹۶
رشد سرانه مبلغ فروش نیروی انسانی	٪۴،۱۳	٪۲۲،۵۰	٪۳،۷۴	٪۳۳،۶۹	٪۳۴،۴۰	

- کاهش مستمر بازده حقوق صاحبان سهام گروه سایپا طی سنوات ۶-۱۳۸۲ عمدتاً ناشی از کاهش گردش کل دارایی‌ها، کاهش نسبی گردش دارایی ثابت و بازده داراییها می‌باشد.
- افزایش دوره وصول مطالبات گروه طی سنوات ۶-۱۳۸۴ موجب افزایش مستمر انباشت مطالبات و به عبارت دیگر انباشت دارایی‌های در اختیار غیر و نهایتاً افزایش ریسک‌های نقدینگی و افزایش هزینه‌های مالی گروه گردیده است به طوریکه گروه به دلایل فوق با ریسک‌های کاهش فعالیت و سودآوری روبه‌رو می‌باشد.
- فزونی تفاوت نسبتهای جاری و آنی گروه طی سنوات ۶-۱۳۸۱ به ویژه رشد آن در دو ساله ۸۶-۱۳۸۵ نمادی از افزایش آن دسته از دارایی‌های جاری گروه می‌باشد که از قابلیت به نقد کمتری برخوردارند.
- کاهش نسبت بدهی طی سنوات۶-۱۳۸۱ در گروه، نماد عدم توفیق سیاست های مدیریت گروه در جذب تسهیلات طی سنوات فوق می‌باشد.
- کاهش مستمر رشد سرانه فروش به‌شرح فوق نمادی از تورم نیروی انسانی در گروه سایپا می‌باشد.

۱۶-۲-۷- اشتغال در گروه سایپا:

الف) وضعیت اشتغال در گروه سایپا:

تغییرات تعدادشاغلین در گروه و شرکت سایپا طی سنوات ۶-۱۳۸۱

	۱۳۸۶		۱۳۸۵		۱۳۸۴		۱۳۸۳		۱۳۸۲		۱۳۸۱	
	نفر	درصد	نفر	درصد	نفر	درصد	نفر	درصد	نفر	درصد	نفر	درصد
اشتغال گروه :												
کارکنان دائم	۱۴،۵۹۶	۴۶،۰٪	۱۲،۵۱۲	۴۰،۴٪	۱۳،۱۳۷	۴۳،۷٪	۱۲،۸۸۱	۴۵،۵٪	۱۳،۲۱۴	۵۰،۱٪	۱۲،۱۸۲	۵۶،۹٪
کارکنان موقت	۱۷،۱۵۷	۵۴،۰٪	۱۸،۴۹۴	۵۹،۶٪	۱۶،۹۵۳	۵۶،۳٪	۱۵،۴۲۳	۵۴،۵٪	۱۳،۱۶۴	۴۹،۹٪	۹،۲۲۰	۴۳،۱٪
کل کارکنان	۳۱،۷۵۳	۱۰۰٪	۳۱،۰۰۶	۱۰۰٪	۳۰،۰۹۰	۱۰۰٪	۲۸،۳۰۴	۱۰۰٪	۲۶،۳۷۸	۱۰۰٪	۲۱،۴۰۱	۱۰۰٪
درصد تغییرات نیروی انسانی	۱۴۸،۳۷٪		۱۴۴،۸۸٪		۱۴۰،۶۰٪		۱۳۲،۲۶٪		۱۲۳،۲۶٪		۱۰۰،۰۰٪	
اشتغال شرکت:												
کارکنان دائم	۳،۳۷۰	۳۷،۹٪	۳،۰۹۱	۳۵،۱٪	۳،۰۸۲	۳۶،۰٪	۳،۱۲۱	۳۶،۹٪	۳،۲۷۱	۳۹،۳٪	۳،۰۹۵	۴۴،۶٪
کارکنان موقت	۵،۵۱۹	۶۲،۱٪	۵،۷۲۳	۶۴،۹٪	۵،۴۸۹	۶۴،۰٪	۵،۳۳۱	۶۳،۱٪	۵،۰۴۹	۶۰،۷٪	۳،۸۵۲	۵۵،۴٪
کل کارکنان	۸،۸۸۹	۱۰۰٪	۸،۸۱۴	۱۰۰٪	۸،۵۷۱	۱۰۰٪	۸،۴۵۲	۱۰۰٪	۸،۳۲۰	۱۰۰٪	۶،۹۴۷	۱۰۰٪
درصد تغییرات نیروی انسانی	۱۲۷،۹۵٪		۱۲۶،۸۷٪		۱۲۳،۳۸٪		۱۲۱،۶۶٪		۱۱۹،۷۶٪		۱۰۰،۰۰٪	

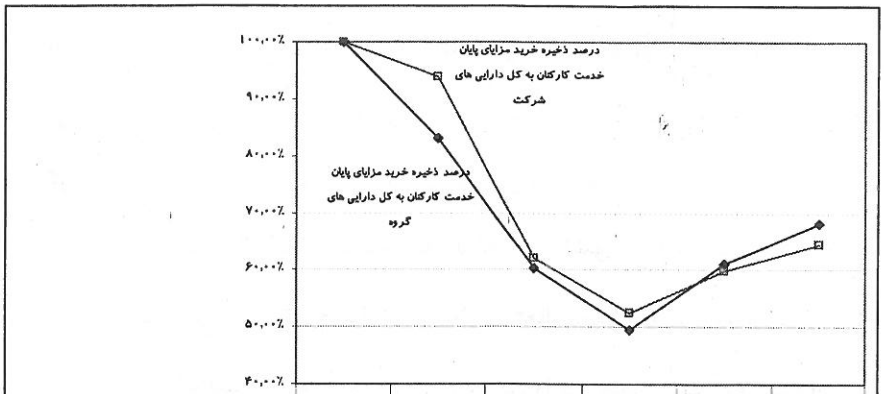
اگرچه اصلی‌ترین راهبرد گروه سایپا در مورد نیروی انسانی مورد استفاده طی سنوات ۱۳۸۵-۱۳۸۱، تبدیل مستمر کارکنان دائم به کارکنان موقت به‌شرح جدول فوق بوده است ولیکن بررسی تغییرات مجموع نیروی انسانی شاغل در گروه طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ نمایانگر افزایش مستمر آنها طی سنوات فوق بوده است. با توجه به اینکه بررسی وضعیت بحران اقتصادی و تاثیر آن بر صنعت خودرو در سطح جهان حاکی از آنست که بسیاری از شرکت‌های مطرح خودروسازی نسبت به تعدیل نیروی انسانی اقدام نموده‌اند چنانچه در شرایط مذکور شرکت سایپا نسبت به تعدیل نیروی انسانی خود اقدام نکند در صورت کاهش تقاضا و در نتیجه کاهش سطح تولید، هزینه های تولید خودروهای داخلی افزایش پیدا می‌کند و از طرف دیگر چنانچه تعدیل نیروی انسانی با هدف کاهش هزینه‌های تولید در گروه سایپا صورت پذیرد، این اقدام عواقبی به شرح زیر را به همراه خواهد داشت:

- **با توجه به اینکه از هر هزار نفر شاغل در کشور حدود یک نفر به‌طور مستقیم[۱۴۷] در گروه سایپا مشغول به فعالیت می‌باشند، تعدیل نیروی انسانی این شرکت هزینه‌های اجتماعی بالایی را در سطح کشور به همراه خواهد داشت.**
- **تعدیل نیروی انسانی در شرکت مستلزم پرداخت هزینه‌های بازخرید سنوات خدمت به کارکنان می‌باشد که پرداخت نقدی اینگونه مبالغ شرکت را با بحران نقدینگی مواجه نموده و حتی پرداخت مبلغ بازخرید به‌صورت غیرنقدی و محصول نیز سبب افزایش عرضه محصولات سایپا و در نتیجه کاهش قیمت فروش آن‌ها می‌گردد.**
- **با توجه به اینکه ذخیره بازخرید سنوات خدمت کارکنان سایپا به‌صورت یک ماهه در حساب‌های شرکت منظور گردیده** و همچنین با احتساب سوابق کاری

۱۴۷ براساس پایگاه اطلاعاتی بازار کار جمعیت شاغل در کشور در حدود ۲۵ میلیون نفر گزارش شده است.

بالای کارکنان شرکت، تعدیل نیروی انسانی **مستلزم پرداخت مبالغی بیش از یک ماه ذخیره منظور شده در حسابها می‌باشد** و **می‌بایست مبالغی بیش از میزان محاسبه شده** از دارایی‌های گروه به عنوان بازخرید سنوات به کارکنان پرداخت شود که در این ارتباط تغییرات ذخیره بازخرید خدمت کارکنان شرکت و گروه سایپا به‌شرح زیر ارائه می‌گردد:

مقایسه تغییرات نسبت ذخیره پایان خدمت کارکنان به کل داراییهای گروه و شرکت سایپا طی سنوات ۶-۱۳۸۱ بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
درصد ذخیره خرید مزایای پایان خدمت کارکنان به کل دارایی های گروه	۱۰۰،۰۰٪	۸۳،۰۰٪	۶۰،۳۲٪	۴۹،۶۷٪	۶۱،۱۶٪	۶۸،۲۵٪
درصد ذخیره خرید مزایای پایان خدمت کارکنان به کل دارایی های شرکت	۱۰۰،۰۰٪	۹۳،۸۷٪	۶۲،۰۵٪	۵۲،۵۶٪	۵۹،۹۶٪	۶۴،۳۹٪

ذخیره باز خرید کارکنان از کل دارایی های گروه سایپا طی سنوات ۶-۱۳۸۱

سال	کل داراییها (میلیون ریال)	ذخیره خرید مزایای پایان خدمت کارکنان (میلیون ریال)	درصد ذخیره خرید مزایای پایان خدمت کارکنان به کل دارایی ها
۱۳۸۱	۱۶،۴۷۲،۸۸۸	۲۳۱۹۸۹	۱،۴۱٪
۱۳۸۲	۲۳،۸۳۶،۹۸۷	۲۷۸۶۳۰	۱،۱۷٪
۱۳۸۳	۳۳،۰۲۵،۴۲۲	۲۸۰۵۳۲	۰،۸۵٪
۱۳۸۴	۴۷،۳۶۹،۹۱۴	۳۳۱۳۴۱	۰،۷۰٪
۱۳۸۵	۵۵،۷۶۸،۹۷۷	۴۸۰۳۸۰	۰،۸۶٪
۱۳۸۶	۶۳،۱۸۷،۹۹۵	۶۰۷۳۲۴	۰،۹۶٪

ذخیره باز خرید کارکنان از کل دارایی های شرکت سایپا طی سنوات ۶-۱۳۸۱

سال	کل دارایی ها (میلیون ریال)	ذخیره مزایای پایان خدمت کارکنان (میلیون ریال)	درصد ذخیره مزایای پایان خدمت کارکنان به کل داراییها
۱۳۸۱	۹،۸۴۶،۳۴۱	۷۲،۴۱۴	۰،۷۴٪
۱۳۸۲	۱۳،۰۳۸،۹۱۳	۹۰،۰۱۳	۰،۶۹٪
۱۳۸۳	۱۶،۸۵۸،۹۲۷	۷۶،۹۳۵	۰،۴۶٪
۱۳۸۴	۲۳،۷۳۲،۲۹۵	۹۱،۷۳۲	۰،۳۹٪
۱۳۸۵	۲۹،۴۶۲،۵۸۶	۱۲۹،۹۱۸	۰،۴۴٪
۱۳۸۶	۳۵،۹۷۴،۱۱۰	۱۷۰،۳۵۰	۰،۴۷٪

مفاد نمودار و جداول به شرح فوق نمایانگر آن است که باتوجه به افزایش مجموع دارایی‌های گروه و شرکت سایپا طی سنوات ۶-۱۳۸۱ نسبت ذخیره کارکنان به مجموع دارایی‌های گروه و شرکت سایپا طی سنوات ۵-۱۳۸۱ دارای یک روند نزولی بوده است ولیکن انباشت مضاعف ذخیره فوق چه به لحاظ تعداد سال‌های خدمت و چه به لحاظ افزایش میزان حقوق سالیانه آنها نسبت فوق را در لحظه کند شدن رشد توسعه دارایی‌ها کاهش می‌دهد به‌طوریکه نسبت فوق از پایان سال ۱۳۸۵ با توجه به نمودار فوق چه در مورد گروه و چه در مورد شرکت سایپا مسیری صعودی را طی می‌نماید لذا بنظر می‌رسد رشد آن می‌تواند طی سنوات آینده، موجب کاهش سود شرکت و یا گروه گردد.

با استفاده از آمارتولید و تعداد کارکنان در شرکت سایپا، سرانه تولید خودرو به شرح زیر محاسبه گردیده است:

بررسی بهره‌وری تولید شرکت سایپا طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

سال	حجم تولید شرکت اصلی	تعداد کارکنان شرکت اصلی	سرانه تولید خودرو در سال شرکت اصلی
۱۳۸۲	۲۱۴،۳۵۵	۸،۳۲۰	۲۵،۷۶
۱۳۸۳	۲۴۰۰۵۴	۸۲۰۵	۲۹،۲۶
۱۳۸۴	۲۷۴۵۲۱	۸۸۳۴	۳۱،۰۸
۱۳۸۵	۲۹۱،۵۳۳	۸،۸۱۴	۳۳،۰۸
۱۳۸۶	۲۸۶،۹۶۵	۸،۸۸۹	۳۲،۲۸

منبع: گزارشات مالی و هیات مدیره شرکت سایپا

محاسبات انجام شده در گروه سایپا نشان از آن دارد که بهره‌وری کارکنان طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ افزایش داشته است، گرچه در سال ۱۳۸۶ نسبت به سال ۱۳۸۵، بهره‌وری نیروی کار با توجه به کاهش تولید و افزایش نیروی کار، کاهش یافته است.

۱۶-۲-۸- بررسی تغییرات نرخ سهام شرکت سایپا در بورس اوراق بهادار تهران:

در سال ۱۳۸۶ از لحاظ نقدشوندگی سهام، سایپا از جمله پنج شرکت اول بورس بوده‌است ولیکن شرکت سایپا در سال مالی ۱۳۸۶، توانست برای چهارمین سال متوالی بالاترین سود را بین شرکت‌های پذیرفته شده در بورس اوراق بهادار به‌دست آورد.

الف) ترکیب سهامداران شرکت سایپا:

ترکیب سهامداران شرکت سایپا در بورس در سال‌های ۱۳۸۶ و۱۳۸۵

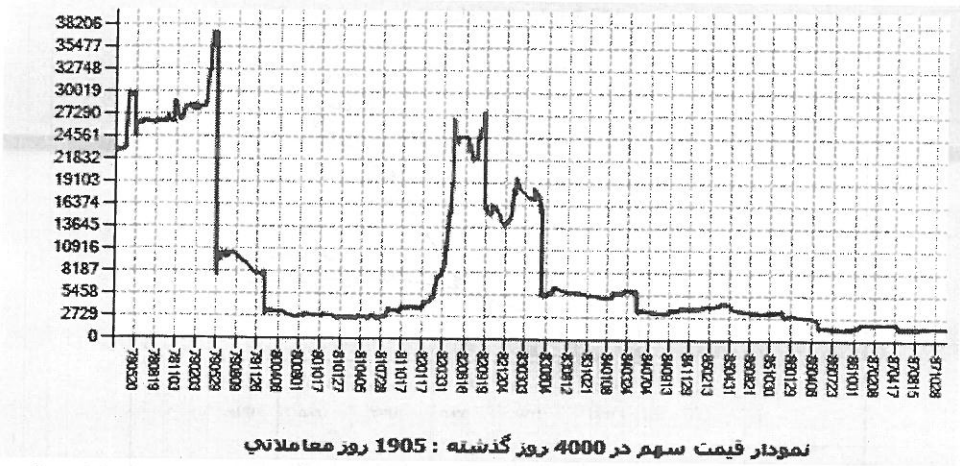
سهامداران	درصد سهام در سال ۱۳۸۶	درصد سهام در سال ۱۳۸۵
سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران	٪۴۰،۰۴	٪۴۰،۰۵
شرکت سرمایه‌گذاری سازمان تأمین اجتماعی	٪۱۶،۸۷	٪۱۶،۸۷
گروه بهمن و شرکت‌های تابعه	٪۱۴،۱۰	٪۱۳،۸۹
شرکت سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا	٪۹،۵۲	٪۱۰،۰۶
شرکت‌های گروه سایپا	٪۵،۴۵	٪۵،۵۳
سایر	٪۱۴،۰۲	٪۱۳،۶۰

منبع: گزارش هیات مدیره به مجمع عمومی در سال ۱۳۸۶

ب) بررسی روند قیمت سهام شرکت سایپا در بورس اوراق بهادار تهران:

بررسی روند نرخ سهام شرکت سایپا طی سنوات ۱۳۸۷-۱۳۷۸، نشان از این دارد که در غالب سال‌ها نرخ سهام با افت شدیدی مواجه بوده‌است. شرکت سایپا بالاترین رشد نرخ سهام خود را در خرداد ۱۳۷۹ تجربه کرده است، ولیکن در همان سال نرخ سهام این شرکت با افت شدید قیمتی روبرو شد و اگرچه بعد از آن در سال ۱۳۸۲ افزایش قیمت پیدا کرد ولیکن طی سنوات ۱۳۸۷-۱۳۸۳ نرخ سهام شرکت سایپا در بورس اوراق بهادار همواره با روندی نزولی پیش‌می‌رود.

بررسی تغییرات قیمت سهام شرکت سایپا طی سنوات ۱۳۷۸-۱۳۸۷



منبع: بورس اوراق بهادار تهران

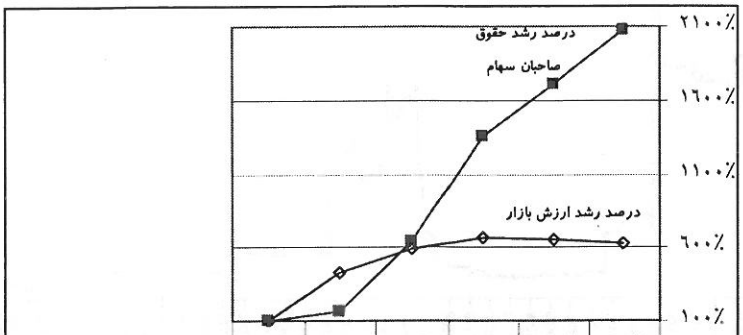
ج) مقایسه ارزش بازار سهام و ارزش دفتری حقوق صاحبان سهام سایپا:

مقایسه ارزش بازاری سهام و ارزش دفتری حقوق صاحبان سهام شرکت سایپا
طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

	قیمت هر سهم (ریال)	تعداد سهام میلیون) (سهم	ارزش بازار (میلیون ریال)	حقوق صاحبان سهام (گروه) (میلیون ریال)	حقوق صاحبان سهام (شرکت اصلی) (میلیون ریال)	نسبت ارزش بازار به ارزش دفتری	
						گروه	شرکت اصلی
پایان سال ۱۳۸۶	۲،۰۲۰	۹،۶۵۴	۱۹،۵۰۱،۰۸۰	۱۷،۲۰۷،۲۰۲	۱۸،۷۴۴،۵۱۴	۱۱۳،۳۳٪	۱۰۴،۰۴٪
پایان سال ۱۳۸۵	۲،۹۰۲	۷،۰۰۰	۲۰،۳۱۴،۰۰۰	۱۴،۶۹۴،۴۸۷	۱۵،۳۸۸،۷۱۳	۱۳۸،۲۴٪	۱۳۲،۰۱٪
پایان سال ۱۳۸۴	۳،۸۹۶	۵،۲۵۰	۲۰،۴۵۴،۰۰۰	۱۱،۸۳۶،۱۱۸	۱۲،۲۹۰،۹۵۵	۱۷۲،۸۱٪	۱۶۶،۴۲٪
پایان سال ۱۳۸۳	۵،۱۹۲	۳،۵۰۰	۱۸،۱۷۲،۰۰۰	۴،۸۲۲،۶۶۱	۵،۷۳۰،۸۶۴	۳۷۶،۸۰٪	۳۱۷،۰۹٪
پایان سال ۱۳۸۲	۱۶،۵۱۲	۸۰۰	۱۳،۲۰۹،۶۰۰	۹۹۲،۶۵۲	۱،۴۷۱،۷۶۰	۱۳۳۰،۷۴٪	۸۹۷،۵۴٪
پایان سال ۱۳۸۱	۳،۸۵۱	۸۰۰	۳،۰۸۰،۸۰۰	۶۱۵،۳۸۰	۹۰۱،۲۹۴	۵۰۰،۶۳٪	۳۴۱،۸۲٪

مفاد جدول فوق نمایانگر کاهش مستمر نسبت ارزش بازار به ارزش دفتری شرکت سایپا طی سنوات ۶-۱۳۸۱ می‌باشد.

مقایسه رشد ارزش بازار و حقوق صاحبان سهام برای پایان سنوات ۱۳۸۷-۱۳۸۱
بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱



	پایان سال ۱۳۸۱	پایان سال ۱۳۸۲	پایان سال ۱۳۸۳	پایان سال ۱۳۸۴	پایان سال ۱۳۸۵	پایان سال ۱۳۸۶
درصد رشد ارزش بازار	۱۰۰,۰۰٪	۴۲۸,۷۷٪	۵۸۹,۸۵٪	۶۶۳,۹۲٪	۶۵۹,۳۷٪	۶۳۲,۹۹٪
درصد رشد حقوق صاحبان سهام	۱۰۰,۰۰٪	۱۶۳,۲۹٪	۶۳۵,۸۵٪	۱۳۶۳,۷۰٪	۱۷۰۷,۴۰٪	۲۰۷۹,۷۳٪

۱۷- صنعت قطعه‌سازی در کشور ایران:

صنعت قطعه‌سازی را می‌توان به دلیل اینکه سهم عمده قیمت تمام شده خودرو مربوط به قطعات مونتاژ شده آن می‌باشد و کیفیت خودرو نیز به قطعات مصرفی و طراحی آن بستگی دارد پایه و اساس صنعت خودروسازی به شمار آورد. به این لحاظ بدون دارا بودن یک صنعت قطعه‌سازی توانمند، دستیابی به صنعت خودروسازی بالغ دور از ذهن می‌نماید. ضمن‌اینکه صنعت قطعه‌سازی خودرو به دلیل ویژگی‌های اساسی و ذاتی خود قابلیت تحرک بخشی به سایر صنایع از قبیل نساجی، الکترونیک، فولاد، ریخته‌گری، ماشین‌سازی و ... را نیز دارا می‌باشد.

اگرچه رشد صنعت قطعه‌سازی را در کشور ایران می‌توان مربوط به دوران دفاع مقدس به لحاظ شرایط اقتصادی و اجتماعی آن دوران تلقی نمود ولیکن آغاز سازماندهی شرکت‌های طراحی و مهندسی قطعه‌سازی نظیر ساپکو، سازه‌گستر سایپا، مگاموتور و ... که منجر به رشد بخش قطعه‌سازی خودرو در داخل کشور گردید را می‌توان سال ۱۳۷۲ تلقی نمود به نحوی که طی دهه‌ی منتهی به سال ۱۳۸۶، حجم تامین قطعات ساخت داخل این شرکت‌ها از رقم ۳۰۹۳ میلیارد ریال به بیش از ۶۸ هزار میلیارد ریال در سال ۱۳۸۶ افزایش یافت و در واقع بیش از ۲۲ برابر شد.

از منظر دیگر بیش از نیمی از گردش مالی صنعت خودرو در کشور نیز مربوط به قطعه‌سازان بوده به گونه‌ایکه حدود ۷۰٪ قطعات خودروهای با تیراژ بالا، در داخل کشور تولید می‌گردند و در سال ۱۳۸۵ بیش از ۲ درصد سهم صنعت قطعه سازی جهان نیز در اختیار ایران بود.

در حال حاضر می‌توان شرکت‌هایی مانند مهرکام پارس، نیرومحرکه، محورسازان و ... را، از جمله شرکت‌های بزرگ قطعه‌سازی در ایران مطرح نمود.

۱۷-۱- صادرات قطعات خودروی ایران:

بر اساس اطلاعات گمرک ایران، میزان واردات و صادرات قطعات خودرو طی سنوات ۶-۱۳۸۵ بشرح زیر می‌باشد:

سال	صادرات (میلیون دلار)	واردات (میلیون دلار)	تفاوت (میلیون دلار)
۱۳۸۵	۰,۳	۱۱۰۸	(۱۱۰۷,۷)
۱۳۸۶	۴۳	۱۴۹۹	(۱۴۵۶)

افزایش مستمر تراز منفی واردات و صادرات قطعات خودرو طی سنوات ۶-۱۳۸۵ نمادی از نارسائیهای ساختاری تولید این صنعت می‌باشد ضمن‌اینکه می‌توان از کشورهایی مانند فرانسه، امارات متحده عربی، عربستان صعودی، عراق و سوریه به عنوان اصلی‌ترین واردکنندگان قطعات خودرو از ایران نام برد.

۱۷-۲- آثار بحران مالی بر صنعت قطعه سازی ایران:

با توجه به برآورد افزایش عمر عرفی خودروها در شرایط کاهش درآمد سرانه، کاهش مصرف خانوار از جمله کاهش تقاضا جهت خودرو به عنوان کالای لوکس و ... افزایش مصرف قطعات خودرو قابل تصور می‌باشد ولیکن استمرار فعالیت اقتصادی شرکت‌های قطعه سازی در چارچوب معضلات ساختاری مطروحه برای آن‌ها به شرح گزارش و همچنین معضلات انتقالی مربوط به ساختارهای مالی از بخش ساخت خودرو که عمدتاً به دلیل آثار بحران مالی بر صنعت خودرو شدیدتر می‌گردد تنها در چارچوب افزایش نرخ تعرفه، نرخ برابری ارز و ... به منظور جلوگیری از هجوم احتمالی واردات به ویژه از کشورهای همسایه (مانند ترکیه) که ناگزیر از صادرات قطعات تولیدی خود تحت هر شرایطی می‌باشند و از ساختارهای مالی و تولیدی مناسب‌تری در مقایسه با شرکت‌های قطعه‌سازی داخلی برخوردارند قابل تصور خواهد بود.

۱۷-۳- راهبردهای اساسی در مورد صنعت قطعه‌سازی ایران:

راهبردهای اساسی صنعت قطعه‌سازی در شرایط فعلی بر مبنای سه محور اساسی بشرح زیر استوار می‌باشد:

- **ادغام واحدهای قطعه‌سازی به منظور کاهش هزینه سربار و نهایتاً کاهش قیمت‌تمام‌شده و همچنین افزایش توان توسعه بازار** به گونه‌ایکه برآورد می‌شود تحقق این راهبرد و تبدیل واحدهای کوچک به واحدهای بزرگ که از ادغام میان آنها به وجود می‌آید منجر به صرفه‌های تولید در حوزه مقیاس اقتصادی تولید شده و با کاهش قیمت تمام شده، افزایش کیفیت و رقابتی شدن محصولات نهایی، سبب می‌شود که قطعه‌سازان برای حضور در بازارهای جهانی آمادگی‌های لازم را به دست آورند.
- همکاری مشترک واحدهای قطعه‌سازی در حوزه مقیاس اقتصادی با شرکت‌های برون مرزی دارای تکنولوژی و برند شناخته شده، علاوه بر افزایش توانمندی صنعت قطعه‌سازی داخلی موجب افزایش امکان صادرات خواهدگردید، به طوریکه می‌توان چگونگی تحقق این استراتژی را در کشور ترکیه مشاهده کرد.
- به نظر می‌رسد می‌توان با سرمایه‌گذاری‌های مناسب و سنجیده بر روی بخش قطعه‌سازی و ایجاد یک برند ملی و برجسته با شهرتی جهانی، اشتغال‌زایی و سود بالایی را نصیب این صنعت نمود.

۱۸- صنعت تراکتورسازی:

اگرچه تراکتور در گروه خودروهای سنگین قرار دارد ولیکن به لحاظ متفاوت بودن تحلیل تهدیدها و فرصت‌های آن نسبت به مجموعه خودرو در ادامه به صورت مستقل مورد تحلیل قرار گرفته است.

۱۸-۱- کاربردهای تراکتور:

به‌طور معمول، تراکتور بیشتر به ماشین‌های مخصوص فعالیت‌های کشاورزی اطلاق می‌گردد اما کاربرد آن برای دیگر صنایع نیز مفید است به گونه‌ایکه به منظور ایجاد قدرت لازم برای کشیدن وسایل و تجهیزات در صنایع ساخت و ساز و ... نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد. به این لحاظ کاربردهای تراکتور را در کلی‌ترین شکل آن می‌توان به شرح زیر تبیین نمود :

- **وسیله کشنده:**

ادواتی مثل گاو آهن‌ها، دیسک‌های سنگین و غیره به مالبند تراکتور قلاب شده و به وسیله آن کشیده می‌شوند.

- **تامین‌کننده حرکت دورانی:**

برخی از ماشین‌هایی که به تراکتور وصل می‌شوند خود دارای قسمت‌های متحرک داخلی هستند که برای تامین نیروی مورد نیاز خود به تراکتور متکی می‌باشند. مثل: کمباین‌های کششی، دروگرها و چاپرها.

- **راه‌اندازی ماشین‌های ثابت:**

گاهی برای تامین انرژی مورد نیاز ماشین‌های ثابت از قبیل آسیاب‌ها، پمپ‌های آبیاری، ژنراتورهای برق، خرمنکوب‌ها و غیره از تراکتور استفاده می‌شود.

- **استفاده به عنوان بیل مکانیکی یا جرثقیل:**

چنانچه تجهیزات لازم به یک تراکتور اضافه شود، می‌توان از آن به عنوان بیل مکانیکی یا جرثقیل نیز استفاده نمود.

۱۸-۲- انواع تراکتور:

کاربرد تراکتور در دنیای جدید بسیار گسترده است و تراکتورهایی که ساخته می‌شوند دارای توان، اندازه و طرح‌های متفاوتی می‌باشند. تحول تدریجی تولید انواع تراکتور از قبیل تراکتورهای سبک و باغی، تراکتورهای متوسط (با توان متوسط حدود ۸۰-۶۰ اسب بخار با قدرت تنوع عملیات) و تراکتورهای سنگین (با توان محدوده بالای ۱۱۰ اسب بخار جهت عملیات سنگین از قبیل برداشت چغندر، سیب زمینی، ذرت و ...) موجب به وجود آمدن طبقه‌بندی‌های گوناگون بر مبنای موارد استفاده از آن به‌شرح زیر شده است :

الف) بر اساس تامین خاصیت کششی و خودرو بودن:

۱- تراکتورهای چرخ‌دار

۲- تراکتورهای زنجیری

ب) بر اساس موارد استفاده:

۱- تراکتورهای عمومی (تراکتورهای خدماتی)

۲- تراکتورهای همه‌کاره (تراکتورهای ردیف‌کار)

۳- تراکتورهای پابلند (شاسی‌بلند)

۴- تراکتورهای باغی

۵- تراکتورهای صنعتی

۶- تراکتورهای یونیورسال

۷- تراکتورهای باغچه‌ای و تراکتورهای چمن‌زن

۸- تراکتورهای دوچرخ یا تیلرهای موتوری

ج) بر اساس نوع شاسی یا قاب :

۱- تراکتورهای با شاسی

۲- تراکتورهای نیمه شاسی

۳- تراکتورهای بدون شاسی

۱۸-۳- چگونگی تولید تراکتور:

در شرایط فعلی[۱۴۸] بنظر می‌رسد به طور متوسط سالیانه بیش از ۲۳ هزار دستگاه تراکتور در کشور تولید می‌گردد که این میزان حدود ۷۰ درصد از نیازهای سالانه کشور را مطابق برنامه فراهم می‌کند. **ضمن اینکه بررسی ترکیب تراکتورهای مورد استفاده نمایانگر آن است که بیش از ۸۰ درصد تراکتورها از نوع متوسط بوده به عبارتی دیگر سهم تراکتورهای سنگین و سبک بسیار ناچیز است به طوریکه حدود یک درصد از تراکتورهای کشور (حدود سه هزار دستگاه) مربوط به تراکتورهای سنگین می‌باشد. و در نتیجه این ترکیب نامناسب، تولید عملیات‌های سبک با هدر رفتن انرژی و عملیات‌های سنگین با کیفیت پایین صورت می‌گیرند لذا کارخانه‌های تولیدکننده تراکتور باید برای متعادل کردن این نسبت، به تولید تراکتور در رده‌های دیگر نیز اقدام کنند.**

۱۸-۴- تحلیل هزینه‌های تولید تراکتور در ایران:

ساختار مالی نامناسب شرکت تراکتورسازی ایران به عنوان عمده‌ترین تولیدکننده داخلی و همچنین وجود ظرفیت‌های بلااستفاده تولید و آثار مالی ناشی از تحریم که منجر به آن گردیده است تا بسیاری از بانک‌های خارجی از پذیرش اسناد بانکی صادره توسط بانک‌های ایرانی خودداری کنند که این امر عملاً امکان خرید قطعات خارجی برای تولید تراکتور در کشور را با محدودیت‌هایی مواجه کرده و منجر به افزایش نرخ قطعات وارداتی برای تولیدکنندگان داخلی گردیده است و ... مجموعاً موجب افزایش قیمت‌تمام شده هر دستگاه تراکتور در کشور و نهایتاً منجر به آغاز ورود تراکتورهای ارزان قیمت چینی و هندی به کشور شده است. ضمن اینکه به نظر می‌رسد در صورت استمرار شرایط فوق، این صنعت در آینده با ریسک‌های بالایی مواجه

---

۱۴۸ طبق گفته رئیس مرکز توسعه مکانیزاسیون معاونت آب، خاک و صنایع وزارت جهاد کشاورزی در سال ۱۳۸۷

خواهد شد به گونه‌ایکه دولت اقدام به افزایش نرخ تعرفه واردات تراکتور در سال ۱۳۸۸ نموده‌است. اگرچه این امر درچارچوب اعمال سیاست‌های حمایتی از صنعت تراکتورسازی تحقق یافته است ولیکن به دلیل عدم امکان استمرار واردات تراکتور به لحاظ ضرورت واحدهای پشتیبانی در نقاط مختلف کشاورزی ایران و میزان ناچیز واردات در مقایسه با تولید داخلی تنها نتیجه افزایش تعرفه فوق، عدم امکان کاهش نرخ تعرفه قطعات وارداتی تراکتور می‌باشد که این امر موجب افزایش (عدم کاهش) سهم هزینه مواد اولیه مصرفی تراکتورهای ساخت داخل به نسبت میزان قطعات وارداتی از کل مواد تراکتور می‌باشد. به عبارت دیگر اقدام حمایتی دولت به جای افزایش تعرفه واردات تراکتورهای ساخته شده می‌توانست به کاهش تعرفه قطعات منفصله تراکتور تعریف گردد.

۱۸-۵- عوامل مؤثر بر تقاضا برای تراکتور:

حوزه کشاورزی عمده‌ترین عامل تقاضا برای تراکتور می‌باشد که توسط کشاورزان انجام می‌پذیرد به این دلیل وضعیت بازار تراکتور، تا حد زیادی به توان باروری بخش کشاورزی و تغییرات درآمد کشاورزان کشور بستگی دارد **به‌این دلیل عواملی مثل بروز خشکسالی، تغییرات میزان حمایت‌های مالی دولت و ... تأثیرات شدیدی بر میزان تقاضای این محصول خواهند داشت.**

۱۸-۵-۱- تاثیر باروری صنعت کشاورزی بر تقاضای تراکتور:

از جمله عوامل موثر بر میزان تقاضا برای تراکتور، باروری و رونق بخش کشاورزی می‌باشد به صورتیکه در زمان‌هایی که این حوزه دارای رونق باشد به علت افزایش توان خرید کشاورزان، میزان تقاضا برای تراکتور در راستای تولید بیشتر، افزایش پیدا کرده و در زمانهایی که دچار رکود و خشکسالی می‌گردد می‌توان شاهد عدم استقبال کشاورزان و کاهش تقاضا برای خرید تراکتور بود که این امر موجب رکود هر

چه بیشتر صنعت تراکتورسازی خواهد گردید به گونه‌ایکه مجموع عوامل فوق در کنار تورم و افزایش قیمت این محصول در سال ۱۳۸۷، موجب ایجاد یک رکود عمیق در بازار داخلی تراکتور گردیده بود.

۱۸-۵-۲- تاثیر کاهش درآمد کشاورزان بر کاهش تقاضا و قیمت تراکتور:

صرفنظر از اینکه رشد درآمد بخش کشاورزی عمدتاً بیشتر از تورم نمی‌باشد در صورت توام شدن این امر با کاهش درآمد کشاورزان طی دوران خشکسالی همانند سال ۱۳۸۷، نه تنها تقاضای آنها برای خرید تراکتور کاهش می‌یابد بلکه آنها به فروش تراکتورهای کشاورزی و کمباین‌های خود (ماشین‌آلاتی که به صورت اقساطی و با حمایت وزارت جهادسازندگی قبلاً خریداری کرده بودند) در بازار آزاد و به قیمتی کمتر اقدام نموده و این امر ضمن اینکه سبب افزایش بیشتر عرضه و کاهش قیمت می‌گردد، منجر به سخت‌تر شدن شرایط فروش برای کارخانجات تولیدکنندهٔ تراکتور نیز می‌گردد.

۱۸-۵-۳- موجودی تراکتور کشور:

بر اساس آخرین آمار ارائه شده در سال ۱۳۸۷، حدود ۳۰۸ هزار تراکتور در بخش کشاورزی کشور فعال بوده است ضمن اینکه براساس تعهدات برنامه چهارم توسعه، باید سالانه ۲۲,۷۴۶ دستگاه تراکتور زراعی، ۸۹۴ دستگاه انواع تراکتور باغی و ۷۵۹ دستگاه انواع تراکتور برنج نیز تولید و به بازار عرضه شود

۱۸-۵-٤- تاثیرسیاست‌های دولت جهت تامین مالی برای خرید بر تقاضای تراکتور:

طی بررسی‌های انجام شده قیمت انواع تراکتور هر ساله به لحاظ نرخ رشد تورم، دارای افزایشی ۱۵ تا ۲۰ درصدی می‌باشد به‌طوریکه در سال ۱۳۸۷، این صنعت شاهد ۱۵ درصد افزایش قیمت بوده است.

در سال ۱۳۸۰ در اقدامی از طرف دولت، تراکتور و کمباین در گروه نخست فهرست کالاهای اساسی قرار گرفتند و از آن تاریخ از طریق سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان با هدف ارزان تمام شدن قیمت خرید تراکتور و کمباین برای کشاورزان درچارچوب حمایت‌های ارزی، پرداخت یارانه‌های مستقیم و جبران ضرر و زیان شرکت‌های طرف قرار داد با دولت مشمول قیمت‌گذاری شدند.

ولیکن در مرداد ماه ۱۳۸۵ قرار شد که یارانه خرید تراکتور از طریق کاهش نرخ سود بانکی و در چارچوب اعطای تسهیلات یارانه دار و ارزان‌قیمت به جای تولید کننده به کشاورز پرداخت شود ولیکن چون این حمایت دولت از کشاورزان منحصر به اعطای وام با بهره هفت درصدی تا سقف ۸۰ در صد قیمت تراکتور بود لذا با عدم استقبال کشاورزان برای دریافت وام و در نتیجه کاهش فروش داخلی تراکتور در کشور روبرو گردید. به گونه‌ایکه به نقل از خبرگزاری فارس[۱۴۹] این موضوع باعث گردید تا اعتبار تخصیص داده شده برای سال ۱۳۸۵ انباشته شده و به نظر میرسد تا اسفند ماه سال ۱۳۸۷ نیز این اعتبار مصرف نشده بود لذا تراکتورسازان نیز با کاهش سرعت جذب منابع مالی تخصیص یافته فوق روبرو شدند که این امر می‌تواند اصلی‌ترین عامل کاهش تولید تراکتور به لحاظ کمبود سرمایه در گردش مورد نیاز حجم عملیات شرکت تلقی گردد.

۱۸-۵-۵- تأثیر تعرفه واردات بر تقاضای تراکتور ساخت داخل :

اگرچه به نظر می‌رسد با توجه به تصویب افزایش تعرفه واردات تراکتور از ۴ درصد به ۳۰ درصد تقاضا برای تراکتورهای ساخت داخل افزایش پیدا کند. ولیکن به دلیل غیراقتصادی بودن تراکتورهای وارداتی چه به لحاظ ضرورت سرمایه‌گذاری جهت استقرار تعمیرگاه‌ها و واحدهای پشتیبانی در مناطق مختلف کشاورزی ایران (نه شهری) و چه به لحاظ تعداد بسیار ناچیز تراکتورهای وارداتی افزایش تعرفه فوق برای تراکتورهای ساخته شده وارداتی موجب

---

۱۴۹ طبق گفته محمدرضا زمانلو در اسفند ماه ۱۳۸۷

افزایش و یا عدم کاهش قطعات تراکتور مورد نیاز به لحاظ ساخت داخل می‌گردد. این امر موجب افزایش (عدم کاهش) سهم هزینه مواد اولیه مصرفی تراکتورهای ساخت داخل به نسبت میزان قطعات وارداتی از کل مواد تراکتور می‌باشد. به عبارت دیگر اقدام حمایتی دولت به جای افزایش تعرفه واردات تراکتورهای ساخته شده می‌توانست به کاهش تعرفه قطعات منفصله تراکتور تعریف گردد.

۱۸-۵-۶- سیاست‌های دولت در زمینه جایگزینی تراکتورهای فرسوده:

الف: عمرمفید:

افزایش عمر مفید محصولات به‌طور معمول موجب کاهش تقاضای آن می‌گردد و با توجه به اینکه بنظر می‌رسد متوسط عمر مفید تراکتورهای مورد استفاده حدود ۱۳ سال باشد و بررسی‌های انجام شده حاکی از آن است که از ۳۰۸ هزار دستگاه انواع تراکتور موجود در کشور حدود ۱۵۰ هزار دستگاه آن (حدود ۴۹ درصد) دارای عمر بیش از ۱۳ سال می‌باشند که مواردی مانند مصرف سوخت بالا، پایین بودن کیفیت عملیات، ضایعات و ... از جمله مشکلات استفاده از این ماشین‌های فرسوده به حساب می‌آید، لذا سیاست‌های قابل اتخاذ دولت جهت کاهش ضایعات فوق مبتنی بر جایگزینی این تعداد تراکتورهای فرسوده از طریق ابزار مالی اعطای تسهیلات به شرح زیر مطرح گردیده‌است.

ب: سیاست‌های قابل اتخاذ جهت تامین مالی بهای خرید تراکتورهای جایگزین:

خبرگزاری فارس در تاریخ ۱۳۸۷/۱۲/۲۶، از طرح جایگزینی تراکتورهای فرسوده خبر داد و با اشاره به این موضوع که این طرح از طرف وزارت جهاد کشاورزی مطرح و در حال بررسی می‌باشد، اینگونه بیان گردید که ۲۵ درصد اعتبار تراکتورهای جایگزین را دولت متقبل می‌شود و ۶۰ درصد بهای ماشین از طریق نظام بانکی و ۱۵ درصد نیز از طریق متقاضی و ارزش اسقاطی ماشین فرسوده تامین خواهد شد. بر اساس این طرح دارندگان کلیه تراکتورهای کشاورزی و کمباین های برداشت غلات فرسوده (تراکتور و کمباین با عمر بیش

از ۱۳ سال) با استفاده از تسهیلات و امتیازات مندرج در این قانون **می‌توانند نسبت به جایگزینی ماشین‌های فرسوده خود با ماشین‌های نو اقدام نمایند.** ضمن اینکه تمامی شرکت‌های تولیدکننده واجدالشرایط طرح جایگزینی موظفند حداقل (۲۰درصد) از تولید سالیانه خود را به امر جایگزینی اختصاص دهند. بدیهی است که تحقق موارد فوق منجر به افزایش تقاضا برای تراکتور خواهد گردید.

۱۸-۶- چگونگی عرضه تراکتور در بازار ایران:

به نظر می‌رسد که تولید داخلی تراکتور در کشور عمدتاً منحصر به شرکت تراکتورسازی ایران(تبریز) و زیرمجموعه‌های آن باشد به طوریکه در حال حاضر حدود ۹۴درصد بازار داخلی انواع تراکتور از ۴۷ تا ۱۱۰ اسب بخار در اختیار **شرکت تراکتورسازی ایران(تبریز)** قرار دارد. ضمن اینکه میزان تولید تراکتور در شرکت تراکتورسازی ایران(تبریز) در سال ۱۳۸۷ برابر ۱۹۳۲۹ دستگاه بوده که ۲۶ درصد نسبت به سال گذشته کاهش نشان می‌دهد.

لازم به ذکر است که اگرچه تراکتورهای تولیدی شرکت تراکتورسازی ایران و زیرمجموعه‌های آن عمدتاً مربوط به بخش کشاورزی است اما با سه نقطه اتصالی که در ابتدا و انتهای این تراکتورها کار گذاشته شده‌است، می‌توان کاربری آن را بعضاً به مصارف صنعتی نیز تغییر داد.

علاوه بر شرکت تراکتورسازی تبریز و شرکت‌های تابعه آن، برخی از شرکت‌ها نیز با نام تراکتورسازی سپاهان، تراکتورسازی‌جیرفت، تراکتورسازی رفسنجان و عمران سیرجان و هپکو نیز هستند که به صورت محدود (۲۰۰ تا ۵۰۰ دستگاه تراکتور در سال) به مونتاژ تراکتورهای خارجی می‌پردازند که به دلیل اینکه برخی از آنها با توجه به نرخهای تعرفه پائین قطعات، اصرار بر ثبات نرخ برابری ارز و ... اقدام به واردات ماشین‌آلات کشاورزی به صورت سی‌بی‌یو می‌کردند که نه می‌توان عنوان تولیدکنندگان ماشین‌آلات کشاورزی را بر آن‌ها نهاد و نه ادامه فعالیت آنها به دلیل سرمایه‌گذاری زیاد استقرار واحدهای پشتیبانی و خدمات پس از فروش در مناطق مختلف کشاورزی با توجه به سهم تقریباً انحصاری شرکت تراکتورسازی ایران قابل تصور

می‌باشد. به عبارت دیگر در حالی که شرکت تراکتورسازی ایران(تبریز) به عنوان بزرگترین تولیدکننده تراکتور در کشور وضعیت نسبتاً مناسبی در زمینه داخلی‌سازی تراکتور دارد، شرکت‌هایی مانند هپکو وضعیت چندان مطلوبی در زمینه داخلی‌سازی ماشین‌آلات کشاورزی ندارند.

با توجه به موارد بشرح فوق بنظر می‌رسد که در شرایط فعلی کاهش تولید تراکتور عمدتاً به علت وجود مشکلات در بخش فروش می‌باشد.

۱۸-۷- عرضه تراکتور در بازارهای خارجی(صادرات):

در حال حاضر می‌توان از کشورهایی مانند ترکیه، ونزوئلا، لیبی، سودان، اوگاندا، افغانستان، تاجیکستان و عراق به عنوان فرصت‌های صادراتی تراکتورهای ساخت کشور ایران نام برد ضمن اینکه عمده صادرات تراکتور کشور ایران در شرایط فعلی از طریق شرکت تراکتورسازی ایران(تبریز) انجام می‌گیرد، به گونه‌ای که این شرکت توانست در سال ۱۳۸۷ با ۱۸۸ درصد افزایش صادرات نسبت به سال قبل در میان واحدهای صنعتی کشور رتبه اول را کسب کند.

یادآور می‌گردد که با توجه به عواملی از قبیل افزایش متوسط قیمت انواع تراکتورهای صادراتی و همچنین ممنوعیت صادرات برای تراکتورهای MF۳۹۹ در حال حاضر تراکتورسازان داخلی با پدیده قاچاق تراکتور نیز روبرو هستند که علت این پدیده پایین بودن قیمت این محصول در داخل کشور نسبت به کشورهای دیگر می‌باشد.

۱۸-۸- واردات تراکتور در ایران:

نرخهای پائین تعرفه وارداتی و اصرار بر عدم افزایش نرخ برابری ارز و همچنین ساختارهای ضعیف مالی تولیدکنندگان داخلی را می‌توان اصلی‌ترین عوامل واردات تراکتور تلقی نمود به گونه‌ایکه در شرایط فعلی انواع تراکتورهای وارداتی با نام‌هایی همچون سام و داروانا از چین،

جاندیر[۱۵۰] از آلمان، لامبردینی از ایتالیا، ماهیندرا از هندوستان با شرایط و کیفیت های متفاوت وارد بازار داخل می‌شوند. برای نمونه هر دستگاه تراکتور ماهیندرا تولید کشور هند در دو مدل شش هزار و ۵۸۵ به ترتیب ۱۱ و ۹ میلیون تومان به فروش می‌رسد. این در حالی است که قیمت هر دستگاه تراکتور ساخت کشور ایتالیا در دو مدل صنعتی و کشاورزی ۱۴ میلیون تومان در بازار داخل مبادله می‌شود. صرفنظر از آثار مالی ناشی از افزایش نرخ تعرفه واردات تراکتورهای ساخته شده استمرار روند واردات به لحاظ ضرورت سرمایه‌گذاری جهت استقرار واحدهای پشتیبانی و خدمات پس از فروش در اقصا نقاط کشاورزی ایران قابل تصور نمی‌باشد.

---

۱۵۰ John Deere

۱۸-۹- تحلیل مالی شرکت تراکتورسازی ایران (تبریز):

شرکت تراکتورسازی ایران (تبریز) در سال ۱۳۴۷ به صورت شرکت سهامی خاص تأسیس شده و در سال ۱۳۷۵ به سهامی عام تبدیل و یک ماه بعد وارد بورس اوراق بهادار گردید.

موضوع فعالیت این شرکت، واردات و صادرات، تولید و فروش انواع تراکتور و ماشین‌آلات و ادوات کشاورزی و سایر فرآورده‌های صنعتی می‌باشد.

شرکتهای زیر مجموعه شرکت تراکتورسازی ایران در سال ۱۳۸۶

نام شرکت	فعالیت های اصلی	تاریخ پیوستن به شرکت اصلی	میزان مالکیت
شرکت موتورسازان تراکتورسازی	ساخت انواع موتور با کاربردهای مختلف کشاورزی، خودرو صنعتی، ماشین های راه سازی و ... و فروش و صادرات آنها	۱۳۷۱	٪۵۱
شرکت ریخته‌گری تراکتورسازی	تولید و فروش انواع قطعات و ریخته گری و ساخت انواع قالب ها و تجهیزات صنعتی - ارائه خدمات مشاوره، پیمانکاری، اجرای پروژه های صنعتی و عمرانی و ...	۱۳۶۶	٪۵۱
شرکت خدمات صنعتی تراکتورسازی	طراحی و ساخت تجهیزات صنعتی ، ارائه خدمات فنی در ارتباط با تاسیسات عمومی، بازسازی و توسعه موسسات تولیدی و خدماتی و ...	۱۳۷۱	٪۱۰۰
شرکت بازرگانی تراکتور(ت ث ث)	صادرات و واردات هر گونه کالای مجاز بازرگانی و انواع ماشین آلات و...	۱۳۸۵	٪۱۰۰
شرکت تراکتورسازی ارومیه	مطالعه و پژوهش جهت تولید ادوات و قطعات ماشین‌های جدید، احداث کارخانجات و کارگاه‌ها جهت تولید ابزار و ...	۱۳۸۲	٪۱۰۰
شرکت تراکتورسازی کردستان	طراحی، ساخت، تولید و فروش انواع تراکتورها و ماشین‌آلات صنعتی و تولیدی، ارائه خدمات پس از فروش محصولات و ...	۱۳۸۳	٪۱۰۰
شرکت تراکتورسازی ونیران در ونزوئلا	ساخت و مونتاژ تراکتور با ظرفیت ۵۰۰۰ دستگاه، ساخت قطعات و تجهیزات کشاورزی و ساخت اقلام و مواد و قطعات، با مشارکت شرکتCVG	۱۳۸۳	٪۵۱
شرکت تراکتورسازی تاجیران در تاجیکستان	خط مونتاژ تراکتور با ظرفیت ۲۵۰۰ دستگاه	۱۳۸۵	٪۵۱
شرکت طراحی و ساخت ماشین و	طراحی و ساخت و نصب تجهیزات و ماشین	۱۳۸۴	٪۱۰۰

شرکتهای زیر مجموعه شرکت تراکتورسازی ایران در سال ۱۳۸۶

نام شرکت	فعالیت های اصلی	تاریخ پیوستن به شرکت اصلی	میزان مالکیت
ابزار تراکتورسازی ایران	آلات و ابزار و قطعات ، طراحی و ساخت قالب‌ها و...		
شرکت مهندسی و تامین قطعات تراکتورسازی ایران		۱۳۸۵	٪۱۰۰
شرکت خودروسازان دیزلی آذربایجان	طراحی، ساخت، تولید و مونتاژ انواع خودرو و قطعات یدکی و تجهیزات خودرو، ارائه خدمات پس از فروش محصولات و ...	۱۳۸۴	٪۱۰۰
شرکت اوگیران در کشور اوگاندا	در راستای توسعه بازارهای خارجی با مشارکت شرکتNEC اوگاندا، شرکت بازرگانی مشترک اوگیران در این کشور تاسیس گردید.	۱۳۸۶	٪۵۱
شرکت تولیدی ادوات کشاورزی اراک (تاکا)	توزیع محصولات و قطعات یدکی و ساخت و مونتاژ ادوات کشاورزی	۱۳۸۵	٪۲۰

منبع : گزارش هیات مدیره شرکت تراکتورسازی ایران

۱۸-۹-۱- بررسی تغییرات تولید شرکت تراکتورسازی ایران :

محصولات اصلی شرکت تراکتورسازی ایران عبارتند از تراکتورهای تک دیفرانسیل و دو دیفرانسیل که از زمان تاسیس این شرکت تا پایان سال ۱۳۸۷ توانسته است در حدود ۴۴۶ هزار و ۶۵۴ دستگاه تراکتور تولید و به بازار عرضه نماید.

اگر چه به موجب مفاد پروانه بهره‌برداری مورخ ۱۳۴۷/۲/۲۷ صادره وزارت صنایع و معادن، ظرفیت قابل بهره‌برداری از کارخانه، ۲۵۰۰۰ دستگاه در سال بوده است ولیکن مقایسه ظرفیت عملی اعلام شده شرکت به‌شرح جدول زیر نمایانگر آن است که ظرفیت اسمی شرکت با توجه به توسعه « سازمان کار » مجموعه شرکت تراکتورسازی و شرکت‌های تابعه آن به مراتب بیش از ظرفیت مذکور می‌باشد.

تغییرات تولیدات گروه تراکتور سازی ایران ضمن مقایسه آن با ظرفیت اسمی و عملی آن طی سنوات ۱۳۸۷-۱۳۸۱

	واحد اندازه گیری	۱۳۸۶				۱۳۸۵				۱۳۸۴			
		تولید واقعی	ظرفیت عملی	ظرفیت اسمی	درصد به کارگیری از ظرفیت	تولید واقعی	ظرفیت عملی	ظرفیت اسمی	درصد به کارگیری از ظرفیت	تولید واقعی	ظرفیت عملی	ظرفیت اسمی	درصد به کارگیری از ظرفیت
انواع تراکتور (همگن ۲۸۵)	دستگاه	۲۱.۸۵۳	۲۶.۱۰۰	۲۵.۰۰۰	٪۸۴	۲۳.۳۹۳	۲۷.۵۴۷	۲۵.۰۰۰	٪۸۵	۲۳.۵۸۶	۲۱.۵۰۶	۲۵.۰۰۰	٪۱۱۰
انواع موتور	دستگاه	۳۲.۳۱۲	۲۰.۵۰۰	۲۵.۰۰۰	٪۱۵۸	۲۹.۴۰۳	۲۰.۵۰۰	۲۵.۰۰۰	٪۱۴۳	۲۷.۲۹۰	۲۰.۵۰۰	۲۵.۰۰۰	٪۱۳۳
قطعات ریخته	تن	۴۸.۶۰۰	۴۸.۰۰۰	۳۸.۱۰۰	٪۱۰۱	۴۴.۱۸۴	۴۳.۵۰۰	۳۸.۱۰۰	٪۱۰۲	۴۰.۸۰۵	۳۷.۰۰۰	۳۸.۱۰۰	٪۱۱۰
کامیونت	دستگاه	۶۲۴	۳۸۴	۱.۰۰۰	٪۱۶۳	۴۵۹	۴۰۳	۱.۰۰۰	٪۱۱۴				
خدمات فنی	ساعت									۸۵.۲۲۰	۹۵.۱۳۹	-	

	واحد اندازه گیری	۱۳۸۳				۱۳۸۲				۱۳۸۱			
		تولید واقعی	ظرفیت عملی	ظرفیت اسمی	درصد به کارگیری از ظرفیت	تولید واقعی	ظرفیت عملی	ظرفیت اسمی	درصد به کارگیری از ظرفیت	تولید واقعی	ظرفیت عملی	ظرفیت اسمی	درصد به کارگیری از ظرفیت
انواع تراکتور (همگن ۲۸۵)	دستگاه	۱۸.۲۴۱	۲۱.۵۰۶	۲۵.۰۰۰	٪۸۵	۱۶.۹۸۵	۱۹.۶۴۸	۲۰.۰۰۰	٪۸۶	۱۵.۶۳۶	۱۸.۴۲۹	۲۰.۰۰۰	٪۸۵
انواع موتور	دستگاه	۲۲.۸۷۲	۲۰.۵۰۰	۲۵.۰۰۰	٪۱۱۲	۱۹.۸۶۳	۲۰.۳۰۰	۲۵.۰۰۰	٪۹۸	۱۸.۲۲۹	۱۵.۵۰۰	۳۶.۰۰۰	٪۱۱۸
قطعات ریخته	تن	۳۶.۷۴۶	۳۴.۰۰۰	۳۱.۱۰۰	٪۱۰۸	۳۱.۹۷۵	۳۲.۰۰۰	۳۱.۰۰۰	٪۱۰۰	۲۹.۶۰۷	۲۶.۰۰۰	۳۱.۰۰۰	٪۱۱۴
کامیونت	دستگاه												
خدمات فنی	ساعت	۴۳.۲۱۳	۵۵.۸۸۷	-		۸۴.۲۴۵	۱۰۰.۹۱۶	-		۱۳.۸۷۶	۱۸۸.۹۱۷	-	

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

آمار تولیدی شرکت تراکتور سازی ایران طی سنوات ۱۳۸۷- ۱۳۸۱، از سوی سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران به شرح جدول زیر می‌باشد:

مقایسه میزان تولیدات شرکت تراکتور سازی ایران طی سنوات ۱۳۸۷-۱۳۸۱

محصولات تراکتورسازی ایران	یازده ماهه اول سال ۱۳۸۷	سال					
		۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
تراکتور ۲۴۰ITM -۲۸۵ -۸۴۰	۱۲.۲۳۷	۲۲.۴۳۹	۲۱.۴۱۳	۲۰.۴۱۱	۱۵.۰۶۴	۱۲.۹۸۶	۱۱.۶۶۴
تراکتور ۳۹۹ITM MF -۶۲۹۰	۲.۸۰۲	۲.۶۹۰	۳.۶۰۰	۴.۹۲۸	۱.۹۵۰	۲.۰۱۹	۲.۳۵۰
تراکتور ۲۹۹MF	۱.۳۲۰	۹۸۱					
جمع تولید	۱۶.۳۵۹	۲۶.۱۱۰	۲۵.۰۱۳	۲۵.۳۳۹	۱۷.۰۱۴	۱۵.۰۰۵	۱۴.۰۱۴

منبع : سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در پایان سال ۱۳۸۷، میزان تولید شرکت تراکتورسازی ایران را ۱۹۳۲۹ دستگاه اعلام کرده است که این میزان در حدود ۲۶ درصد کمتر از میزان تولید سال ۱۳۸۶ می‌باشد که رقم مذکورتفاوت محسوسی با متوسط تولید ماهانه شرکت (۱۳۶۳ دستگاه تراکتور در ماه) به شرح جدول فوق دارد.

عمده‌ترین دلایل کاهش در میزان تولید شرکت فوق را می‌توان به شرح زیر تبیین نمود:

- مشکلات فروش شرکت نظیر عدم ارائه تسهیلات بانکی به کشاورزان ضمن پایین بودن قدرت خرید متقاضیان تراکتور.
- عدم امکان پیش فروش محصولات در سال ۱۳۸۷ به دلیل اعمال شرایط جدید از سوی بانک‌های عامل وام دهنده.
- معضلات کمبود نقدینگی ناشی از ساختارهای مالی وسرمایه ضمن عدم تخصیص اعتبارات از سال ۱۳۸۵ به شرکت تراکتورسازی درچارچوب اعمال سیاست‌های انقباضی بانک مرکزی و عدم امکان جذب منابع مالی مورد نیاز.
- انباشت سرمایه‌گذاری‌های انجام شده با بازده اندک، انباشت موجودی محصولات به میزان بیش از ۵۳۰۰ دستگاه به ارزش تقریبی ۶۵۰ میلیارد ریال از سال ۱۳۸۵
- عدم وصول مطالبات شرکت از دولت
- وجود تعرفه‌های تا نرخ ۴۰ درصد برای واردات اقلام مورد نیاز فرآیند تولید شرکت.
- با فرض اینکه انباشت تقریباً دو ساله محصولات شرکت به شرح فوق ناشی از معضلات ساختار تولید آنها نباشد و با درک امکان فروش آنها به قیمتی کمتر از قیمت مصوب آنها، انباشت محصولات فوق را می‌توان از مصادیق **اعمال نامناسب مدیریت وجوه** تلقی کرد
- عدم تامین به موقع و مناسب کلیه قطعات مورد نیاز برای تولید

- بهینه نبودن ترکیب تولید با توجه به نیاز مشتریان
- تورم نیروی انسانی

۱۸-۹-۲- مکانیزم قیمت گذاری محصولات شرکت :

الف) قیمت فروش در بازار داخلی:

طی سنوات ۱۳۸۴-۱۳۸۱ قیمت محصولات شرکت هر ساله براساس درخواست شرکت از سوی سازمان حمایت از مصرف کننده مورد بررسی و پس از تایید برای تصویب به شورای اقتصاد فرستاده و پس از آن نیز جهت اجرا به شرکت ابلاغ می‌گردید اما در سال ۱۳۸۵ بر اساس مصوبه شورای اقتصاد مقرر گردید که قیمت تراکتور از قیمت‌گذاری دولتی خارج و یارانه به‌صورت اعطای تسهیلات با نرخ پایین، به خریداران پرداخت گردد، بدین ترتیب از سال ۱۳۸۵ کمیته قیمت گذاری در شرکت تشکیل شد.

مقایسه نرخ فروش داخلی محصولات (ریال) شرکت تراکتورسازی ایران

طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

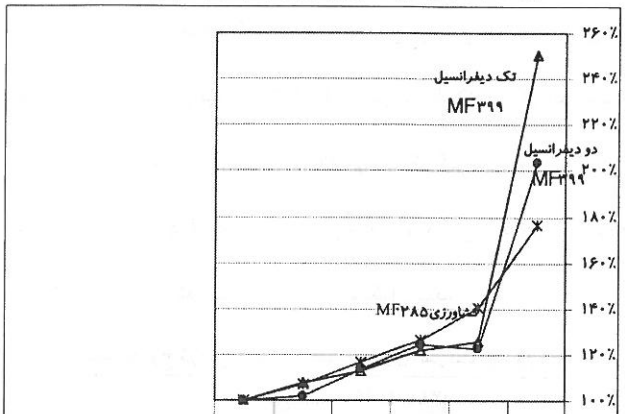
نام محصول	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
تراکتورتک دیفرانسیل ۳۹۹MF	۱۷۳،۴۶۴،۸۰۳	۸۶،۹۷۵،۴۷۰	۸۴،۵۵۸،۸۴۷	۷۸،۲۶۴،۴۰۰	۷۴،۳۹۸،۸۳۱	۶۹،۲۷۷،۸۴۷
تراکتوردو دیفرانسیل ۳۹۹MF	۱۶۹،۹۲۸،۴۶۷	۱۰۲،۳۶۷،۱۴۸	۱۰۳،۷۴۳،۳۷۵	۹۴،۵۴۴،۴۴۴	۸۴،۸۷۰،۵۲۳	۸۳،۵۲۱،۱۴۶
تراکتور کشاورزی۲۸۵MF	۹۷،۵۲۰،۱۴۸	۷۷،۶۲۸،۰۷۸	۶۹،۹۸۱،۴۶۳	۶،۵۱۲،۸۹۱	۵۹،۲۸۷،۹۰۴	۵۵،۲۸۸،۰۷۰
تراکتور صنعتی۲۸۵MF	۹۸،۰۰۰،۰۰۰	۱۰۴،۷۶۴،۷۰۶	۸۳،۳۳۰،۴۸۴	۶۸،۳۱۸،۷۹۲	۶۰،۹۵۵،۲۲۴	۵۵،۵۹۴،۵۹۵
تراکتور کشاورزی دو دیفرانسیل ۲۸۵MF	۱۴۰،۱۴۸،۷۶۰	۱۳۱،۴۷۳،۶۸۴				
تراکتور تک دیفرانسیل ۲۹۹MF	۱۱۸،۴۶۶،۵۸۶	۱۵۷،۰۰۰،۰۰۰				
تراکتورکشاورزی۲۴۰MF	۸۶،۴۷۰،۵۸۸					
تراکتور کشاورزی وارداتی۶۲۹۰			۲۹۴،۳۶۷،۳۴۷	۲۹۴،۳۶۵،۴۸۲	۲۹۴،۳۶۶،۳۳۷	
تراکتور کشاورزی ۲۸۵ برش خورده				۷۰،۰۰۰،۰۰۰		
تراکتور شاسی بلند۲۸۵MF						۸۰،۰۰۰،۰۰۰

منبع : سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

- در سال ۱۳۸۵ فروش شرکت تراکتورسازی در داخل کشور با دو مبلغ متفاوت برای برخی از محصولات انجام شده است که این امر ناشی از حذف یارانه تعدادی از فروش های شرکت بوده است.

- به نظر می رسد فزونی متوسط نرخ فروش تراکتور تک دیفرانسیل ۳۹۹MF به متوسط نرخ فروش دو دیفرانسیل ۳۹۹MF در سال ۱۳۸۶ ناشی از فروش و تحویل تراکتورهای مورد تعهد شرکت مربوط به سنوات قبل که نرخها با یارانه تهیه می‌شد بوده باشد.

مقایسه رشد نرخ فروش داخلی محصولات شرکت تراکتورسازی ایران
طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
تراکتور تک دیفرانسیل MF ۳۹۹	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۷,۳۹٪	۱۱۲,۹۷٪	۱۲۲,۰۶٪	۱۲۵,۵۵٪	۲۵۰,۳۹٪
تراکتور دو دیفرانسیل MF۳۹۹	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۱,۶۲٪	۱۱۳,۲۰٪	۱۲۴,۲۱٪	۱۲۲,۵۶٪	۲۰۳,۴۶٪
تراکتور کشاورزی MF۲۸۵	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۷,۲۳٪	۱۱۶,۹۷٪	۱۲۶,۵۸٪	۱۴۰,۴۱٪	۱۷۶,۳۹٪

منبع: گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

نمودار فوق از یک طرف نماد رشد یکباره محصولات شرکت پس از حذف یارانه‌های دولتی از قیمت تراکتور طی سال ۱۳۸۵ و از طرفی دیگر نمایانگر آن است که علی‌رغم اینکه حدود ۸۰ درصد فروش محصولات شرکت مربوط به تراکتور کشاورزی MF۲۸۵ می‌باشد ولیکن کمترین افزایش نرخ فروش به این محصول تعلق گرفته است. این امر می‌تواند موجب تقاضای مضاعف برای محصول فوق چه به لحاظ فروش مستقیم به لحاظ کاربرد آن و چه به لحاظ تقاضای تجاری آن گردد.

ب) قیمت فروش صادراتی:

قیمت فروش صادراتی طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ با تصویب هیات مدیره و کمیسیون معاملات صورت می‌گیرد و این قیمت همواره بالاتر از قیمت‌های پایه صادراتی اعلام شده از سوی مرکز توسعه صادرات ایران می‌باشد.

مقایسه نرخ‌های فروش داخلی و صادراتی محصولات شرکت طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

نام محصول	مبلغ فروش داخلی هر واحد در سال ۱۳۸۶ (ریال)	مبلغ فروش صادراتی هر واحد در سال ۱۳۸۶ (ریال)	نسبت قیمت فروش داخلی هر واحد به قیمت فروش صادراتی (درصد)					
			۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
تراکتور کشاورزی تک دیفرانسیل ۳۹۹MF	۱۷۳،۴۶۴،۸۰۳	۲۵۵،۵۰۳،۴۴۸	٪۶۷،۸۹	٪۳۵،۱۵	٪۳۴،۰۰	٪۳۸،۳۴	٪۳۸،۷۵	٪۴۴،۰۰
تراکتور کشاورزی دو دیفرانسیل ۳۹۹MF	۱۶۹،۹۲۸،۴۶۷	۳۱۵،۰۰۰،۰۰۰	٪۵۳،۹۴	٪۳۴،۷۲	٪۳۷،۳۸	٪۳۶،۴۴	٪۳۵،۱۱	٪۴۲،۳۲
تراکتور کشاورزی تک دیفرانسیل ۲۸۵MF	۹۷،۵۲۰،۱۴۸	۱۲۴،۱۳۷،۱۳۶	٪۷۸،۵۶	٪۶۵،۸۷	٪۶۱،۲۶	٪۵۵،۶۸	٪۶۸،۳۴	٪۶۴،۷۰
تراکتور کشاورزی دو دیفرانسیل ۲۸۵MF	۱۴۰،۱۴۸،۷۶۰	۱۹۰،۷۳۷،۹۳۱	٪۷۳،۴۸	٪۷۵،۲۵	-	-	-	-

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

پایین بودن قیمت داخلی نسبت به قیمت صادراتی به شرح جدول فوق موجب گسترش قاچاق این محصول گردیده بود که با حذف یارانه های دولتی ازسال ۱۳۸۶ ، کاهش این پدیده محتمل می‌باشد.

از جمله دلایل دیگر رشد صادرات تولید را در کلی‌ترین شکل خود می‌توان بشرح زیر تبیین نمود:

- عدم ایجاد قابلیت‌های مناسب در خصوص توسعه صادرات از طریق توسعه خطوط مونتاژ متناسب با نیازهای مشتریان خارجی برای سرمایه‌گذاری‌های مشترک با کشورهای هدف
- عدم برخورداری توانایی مناسب بخشی از مشتریان خارجی برای گشایش اعتبار اسنادی جهت صادرات
- مشکلات ناشی از بحران اقتصاد جهانی

۱۸-۹-۳- فروش گروه و شرکت تراکتورسازی ایران در داخل کشور

الف) فروش داخلی گروه تراکتورسازی ایران:

در گروه تراکتورسازی ایران درآمد فروش داخلی از طریق فروش انواع تراکتور، قطعات ریخته، انواع موتور، کامیونت، قطعات یدکی و ادوات کشاورزی و سایر محصولات و خدمات حاصل می‌شود که بخش اعظمی از آن را فروش تراکتور تشکیل می دهد به‌گونه‌ایکه در حدود ۸۰,۷۳ درصد از فروش داخلی سال ۱۳۸۶ گروه ناشی از فروش انواع تراکتور بوده است.

تغییرات فروش داخلی سالیانه (تعداد، نرخ ومبلغ) انواع تراکتور گروه تراکتورسازی ایران نسبت به سال قبل آنها طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

سال	تعداد (دستگاه)	مبلغ فروش کل (میلیون ریال)	متوسط قیمت هر واحد (ریال)	نرخ رشد		
				تعداد	مبلغ فروش کل	قیمت هر واحد
۱۳۸۱	۱۳,۶۲۸	۷۹۵,۲۰۳	۵۸,۳۵۰,۶۷۵	-	-	-
۱۳۸۲	۱۳,۶۰۸	۸۸۱,۲۴۸	۶۴,۷۵۹,۵۵۳	(۰,۱۵٪)	۱۰,۸۲٪	۱۰,۹۸٪
۱۳۸۳	۱۵,۸۶۳	۱,۰۹۶,۵۱۱	۶۹,۱۲۳,۸۱۰	۱۶,۵۷٪	۲۴,۴۳٪	۶,۷۴٪
۱۳۸۴	۲۱,۲۳۲	۱,۶۲۲,۰۲۲	۷۶,۳۹۵,۱۵۸	۳۳,۸۵٪	۴۷,۹۳٪	۱۰,۵۲٪
۱۳۸۵	۲۰,۶۸۰	۱,۷۴۷,۰۱۵	۸۴,۴۷۸,۴۸۲	(۲,۶۰٪)	۷,۷۱٪	۱۰,۵۸٪
۱۳۸۶	۲۶,۴۰۲	۲,۱۶۳,۹۰۸	۸۱,۹۶۰,۰۰۳	۲۷,۶۷٪	۲۳,۸۶٪	(۲,۹۸٪)

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

خاطر نشان می‌سازد در صورت تصویب طرح وزارت جهاد و کشاورزی بر مبنای جایگزینی تراکتورهای فرسوده در کشور با اعطای ۲۵ درصد اعتبار تراکتورهای جایگزینی از سوی دولت، انتظار می‌رود میزان فروش داخلی گروه از سال ۱۳۸۸ افزایش یابد.

ب) فروش داخلی شرکت تراکتورسازی ایران:

درآمد شرکت تراکتورسازی ایران ناشی از فروش انواع تراکتور، شاسی و کامیونت می‌باشد. که بیشترین تعداد فروش محصولات طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱مربوط به تراکتورهای کشاورزی MF۲۸۵ بوده است به طوریکه در سال ۱۳۸۶، درآمد فروش این محصول حدود ۸۱,۰۴ درصد کل مبلغ فروش شرکت می‌باشد.

تغییرات فروش داخلی سالیانه (تعداد، نرخ ومبلغ) انواع تراکتور شرکت تراکتورسازی ایران نسبت به سال قبل آنها طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

سال	تعداد (دستگاه)	مبلغ فروش کل (میلیون ریال)	متوسط قیمت هر واحد (ریال)	نرخ رشد		
				تعداد	مبلغ فروش کل	قیمت هر واحد
۱۳۸۱	۱۳،۵۰۶	۷۸۹،۸۶۸	۵۸،۴۸۲،۷۴۸	–	–	–
۱۳۸۲	۱۳،۶۱۹	۸۸۵،۳۴۸	۶۵،۰۰۸،۲۹۷	۰،۸۴٪	۱۲،۰۹٪	۱۱،۱۶٪
۱۳۸۳	۱۵،۴۹۱	۱،۰۷۷،۰۹۷	۶۹،۵۳۰،۵۰۲	۱۳،۷۵٪	۲۱،۶۶٪	۶،۹۶٪
۱۳۸۴	۲۰،۲۵۷	۱،۵۵۳،۳۲۶	۷۶،۶۸۰،۹۵۰	۳۰،۷۷٪	۴۴،۲۱٪	۱۰،۲۸٪
۱۳۸۵	۲۰،۷۲۹	۱،۶۹۳،۰۷۱	۸۱،۶۷۶،۴۴۴	۲،۳۳٪	۹،۰۰٪	۶،۵۱٪
۱۳۸۶	۲۶،۸۷۱	۲،۷۸۶،۲۶۸	۱۰۳،۶۹۰،۵۲۱	۲۹،۶۳٪	۶۴،۵۷٪	۲۶،۹۵٪

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

بر اساس آمار اعلام شده از سوی شرکت، میزان فروش داخلی تراکتور در سال ۱۳۸۷ به دلیل عواملی نظیر عدم ارائه تسهیلات بانکی به کشاورزان، عدم استقبال کشاورزان از وام ارائه شده از سوی دولت با بهره هفت درصد و عدم تخصیص اعتبارات از سال ۱۳۸۵به شرکت که منجر به نارسایی بیشتر ساختار مالی شرکت گردیده است و ... کاهش یافته است.

۱۸-۹-٤- تحلیل بهای‌تمام‌شده در گروه و شرکت تراکتورسازی ایران:

الف) گروه تراکتورسازی ایران:

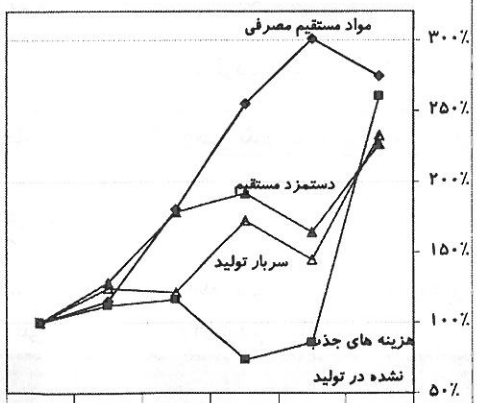
سهم هر یک از عوامل تولید در بهای تمام شده کالای ساخته شده در گروه تراکتورسازی ایران طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ (ارقام به درصد)

	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱	میانگین وزنی کل
مواد مستقیم مصرفی	۶۴،۱۵٪	۷۴،۳۴٪	۶۷،۲۴٪	۶۶،۱۴٪	۵۷،۵۶٪	۵۹،۸۹٪	۶۴،۸۸٪
دستمزد مستقیم	۱۰،۱۷٪	۷،۷۵٪	۹،۶۷٪	۱۲،۵۴٪	۱۲،۳۳٪	۱۱،۴۸٪	۱۰،۶۶٪
سربار تولید	۲۸،۹۶٪	۱۹،۰۴٪	۲۴،۱۳٪	۲۳،۶۲٪	۳۳،۱۵٪	۳۱،۸۵٪	۲۶،۷۹٪
هزینه های جذب نشده در تولید	(۳،۲۷٪)	(۱،۱۴٪)	(۱،۰۴٪)	(۲،۳۰٪)	(۳،۰۳٪)	(۳،۲۲٪)	(۲،۳۴٪)
جمع	۱۰۰،۰۰٪	۱۰۰،۰۰٪	۱۰۰،۰۰٪	۱۰۰،۰۰٪	۱۰۰،۰۰٪	۱۰۰،۰۰٪	۱۰۰،۰۰٪

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

به طور متوسط طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ حدود ۶۴,۸۸ درصد بهای تمام شده کالای ساخته شده گروه تراکتورسازی ایران مربوط به مواد اولیه مصرفی بوده است. پایین بودن سهم مواد اولیه نسبت به قیمت تمام شده تولید به شرح فوق، عمدتاً به‌دلیل تورم نیروی انسانی و «سازمان کار» تجهیز شده برای ظرفیتی به مراتب بیش از ظرفیت برنامه‌ریزی شده جهت تولید سنوات اخیر طی سال‌های فوق تحقق یافته لذا به لحاظ کاهش تولید بخشی از دستمزد و سربار باید به عنوان هزینه‌های جذب نشده تولید شناسایی و ارزیابی می‌گردید که به‌دلیل عدم‌تحقق مناسب فرایند اندازه‌گیری حساب هزینه‌های جذب نشده تولید فوق، سهم دستمزد مستقیم و سربار تولید گروه از قیمت تمام شده تولید طی سنوات فوق افزایش یافته و سهم مواد اولیه از آن کاهش یافته است.

مقایسه تغییرات رشد مبلغ عوامل تولید و هزینه‌های جذب نشده آن در گروه تراکتورسازی ایران طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱



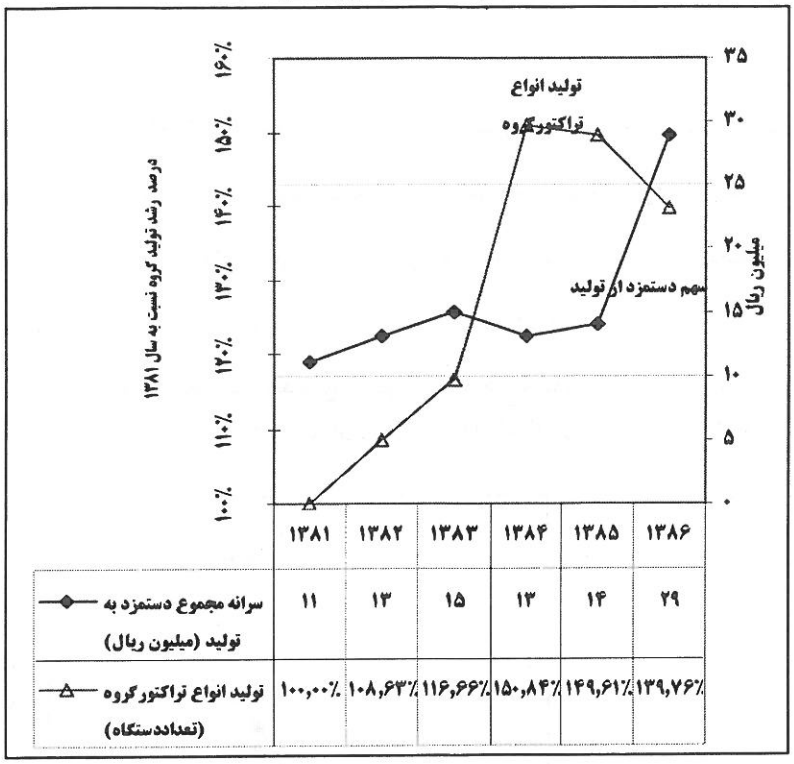
	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
مواد مستقیم مصرفی	۱۰۰,۰۰٪	۱۱۴,۹۱٪	۱۸۰,۰۶٪	۲۵۴,۶۹٪	۳۰۱,۱۴٪	۲۷۴,۰۶٪
دستمزد مستقیم	۱۰۰,۰۰٪	۱۲۸,۴۲٪	۱۷۸,۱۲٪	۱۹۱,۱۳٪	۱۶۳,۸۰٪	۲۲۶,۷۱٪
سربار تولید	۱۰۰,۰۰٪	۱۲۴,۴۲٪	۱۲۰,۸۸٪	۱۷۱,۸۸٪	۱۴۵,۰۱٪	۲۳۲,۶۰٪
هزینه های جذب نشده در تولید	۱۰۰,۰۰٪	۱۱۲,۵۶٪	۱۱۶,۱۹٪	۷۳,۴۰٪	۸۵,۵۷٪	۲۵۹,۹۶٪

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

- طی سنوات ۱۳۸۳-۱۳۸۱ هزینه‌های جذب نشده تولید نشان از رشد دارند اما در سال ۱۳۸۴ به‌یکباره این سهم کاهش می‌یابد و از آنجا که در این سال رشد هزینه‌های مواد اولیه، دستمزد مستقیم و سربار تولید نیز افزایش بالایی را نشان می‌دهند می‌توان بالا رفتن این هزینه‌ها را به همراه کاهش هزینه‌های جذب نشده تولید، ناشی از به‌کارگیری ظرفیت بلااستفاده گروه دانست.
- مقایسه تغییرات عوامل تولید مشتمل بر مواد مستقیم مصرفی، دستمزد مستقیم، سربار تولید و همچنین هزینه‌های جذب نشده سنوات فوق در مقایسه با سال ۱۳۸۱ نمایانگر حداقل موارد به‌شرح زیر است:
  - با فرض اینکه تغییرات مصرف مواد مستقیم عمدتاً نمادی از تغییرات تولید محصول نهایی گروه تلقی می‌گردد، نمودار به شرح فوق نمایانگر افزایش مواد مستقیم مصرفی (میزان تولید) از ابتدای سال ۱۳۸۱ لغایت اوایل سال ۱۳۸۵ و کاهش آن از اوایل سال ۱۳۸۵ لغایت پایان سال ۱۳۸۶ می‌باشد که مقایسه آن با نمودار تغییرات تولید به شرح زیر انطباق دارد.
  - عدم افزایش دستمزد مستقیم و سربار تولیدی گروه طی سنوات ۵-۱۳۸۱ علی‌رغم افزایش تولید طی سنوات فوق ، به عبارت دیگر ثبات نسبی عوامل تولید فوق طی آن سنوات، نمادی از تجهیز «سازمان کار» و نیروی انسانی شرکت برای ظرفیتی بسیار فراتر از تولید برنامه‌ریزی شده (افزایش ظرفیت بلا استفاده) می‌باشد به‌گونه‌ایکه شرکت هیچ‌گاه به میزان تولید متناسب با نیروی انسانی و سخت افزارهای تجهیز شده تولید طی سنوات فوق، دست نیافته است.

- افزایش هزینه‌های جذب نشده تولید طی سنوات ۳-۱۳۸۱ علی‌رغم افزایش تولید طی سنوات فوق نیز نمادی از انباشت نیروی انسانی و سخت افزارهای تدارک شده تولید بیش از ظرفیت مورد استفاده حداقل از سال ۱۳۸۱ می‌باشد.
- نماد آشکار تورم نیروی انسانی به عبارت دیگر تجهیز آنها به میزانی بسیار وسیع‌تر از مقدار مورد نیاز تولید واقعی در فرآیند مقایسه تغییرات موادمستقیم مصرفی، دستمزد مستقیم، سربار تولید و هزینه‌های جذب‌نشده گروه طی سنوات ۶-۱۳۸۵ متبلور می‌گردد به‌گونه‌ایکه علی‌رغم کاهش مواد مستقیم مصرفی به عنوان نمادی از تولید که به‌طور اصولی باید منجر به کاهش دستمزد مستقیم و سربار تولید گروه و همچنین افزایش هزینه‌های جذب نشده گروه می‌گردید، تحقق نیافته و دستمزد مستقیم و سربار تولید نیز همانند هزینه‌های جذب نشده تولید علی‌رغم کاهش تولید، با همان شیب افزایش یافته است. این فرضیه در نمودار مقایسه سرانه مجموعه دستمزد گروه به تولید به شرح جدول زیر نیز به وضوح قابل مشاهده می‌باشد:

مقایسه سرانه مجموع دستمزدگروه تراکتورسازی ایران به مجموع تولید انواع تراکتور طی سنوات ۶-۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
سرانه مجموع دستمزد به تولید (میلیون ریال)	۱۱	۱۳	۱۵	۱۳	۱۴	۲۹
تولید انواع تراکتور گروه (تعداددستگاه)	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۸,۶۳٪	۱۱۶,۶۶٪	۱۵۰,۸۴٪	۱۴۹,۶۱٪	۱۳۹,۷۶٪

ب) شرکت تراکتورسازی ایران:

سهم هر یک از عوامل تولید در بهای تمام شده کالای ساخته شده در شرکت تراکتورسازی ایران طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

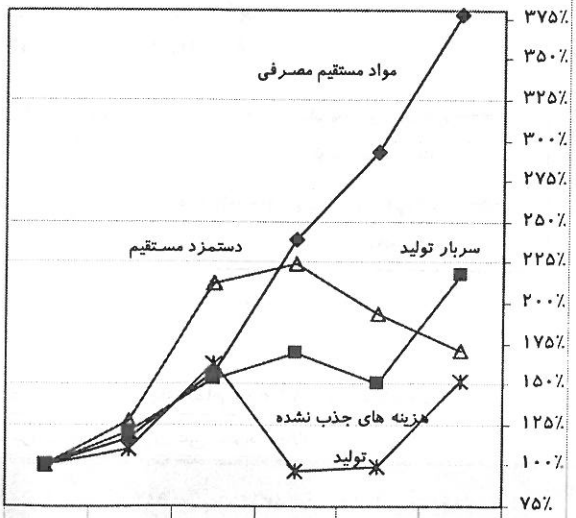
	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱	میانگین وزنی کل
مواد مستقیم مصرفی	٪۸۹,۴۰	٪۸۹,۰۹	٪۸۵,۳۶	٪۸۱,۳۴	٪۸۱,۵۵	٪۸۲,۴۶	٪۸۴,۸۷
دستمزد مستقیم	٪۲,۵۶	٪۳,۷۵	٪۵,۰۹	٪۶,۹۴	٪۵,۶۸	٪۵,۲۳	٪۴,۸۷
سربار تولید	٪۸,۸۵	٪۷,۸۴	٪۱۰,۳۳	٪۱۳,۶۲	٪۱۴,۵۰	٪۱۴,۱۶	٪۱۱,۵۵
هزینه های جذب نشده ترلید	(٪۰,۸۱)	(٪۰,۶۸)	(٪۰,۷۷)	(٪۱,۹۰)	(٪۱,۷۳)	(٪۱,۸۶)	(٪۱,۲۹)
جمع	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

مطابق با جدول فوق، بخش اعظم بهای تمام شده کالای ساخته شده در شرکت تراکتورسازی ایران مربوط به مواد مستقیم مصرفی و کمترین سهم از آن نیز ناشی از حقوق و دستمزد مستقیم شرکت می‌باشد.

طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ از سهم دستمزد، سربار تولید و هزینه‌های جذب نشده شرکت در بهای تمام شده کالای ساخته شده کاسته و بر سهم مواد مستقیم مصرفی افزوده گردیده است که از جمله دلایل بالا رفتن میزان سهم مواد می توان به اثر تورم بر قیمت نهاده‌های تولیدی به ویژه مواد مصرفی و همچنین شفاف‌سازی اطلاعاتی شرکت اشاره نمود.

مقایسه تغییرات رشد مبلغ عوامل تولید و هزینه‌های جذب نشده آن در شرکت تراکتورسازی ایران طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱



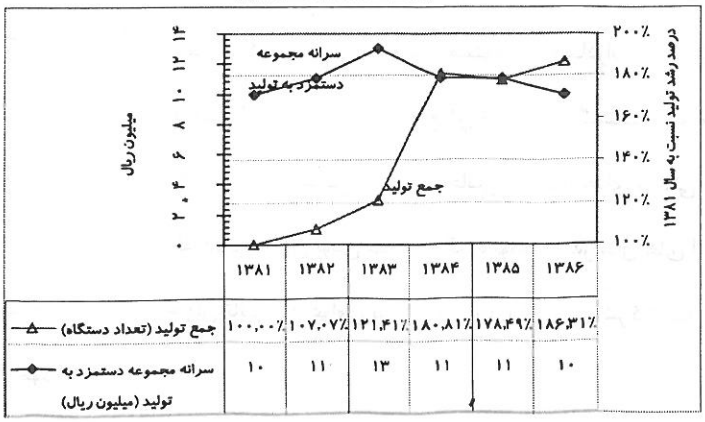
	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
مواد مستقیم مصرفی	۱۰۰,۰۰٪	۱۱۶,۵۵٪	۱۵۷,۲۲٪	۲۳۹,۴۱٪	۲۹۲,۲۰٪	۳۷۷,۰۴٪
دستمزد مستقیم	۱۰۰,۰۰٪	۱۲۷,۸۶٪	۲۱۱,۳۹٪	۲۲۴,۷۵٪	۱۹۳,۷۰٪	۱۶۹,۸۹٪
سربار تولید	۱۰۰,۰۰٪	۱۲۰,۶۱٪	۱۵۳,۲۴٪	۱۶۸,۶۱٪	۱۴۹,۷۱٪	۲۱۷,۲۹٪
هزینه های جذب نشده تولید	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۹,۸۶٪	۱۶۲,۸۶٪	۹۶,۴۳٪	۹۹,۷۹٪	۱۵۱,۲۰٪

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

صرف نظر از تحلیل‌های انجام شده بشرح فوق مبتنی بر اعمال سیاست‌های منجر به تورم نیروی انسانی و تجهیز «سازمان کار» به میزان بسیار فراتر از تولید برنامه‌ریزی شده (افزایش ظرفیت بلااستفاده) در مجموعه شرکت‌های گروه، افزایش هزینه‌های جذب نشده تولید شرکت تراکتورسازی ایران طی سنوات ۶-۱۳۸۵ علی‌رغم افزایش میزان تولید ضمن در نظر گرفتن کاهش دستمزد طی سنوات فوق به‌شرح جدول زیر می‌تواند نمادی از اندازه‌گیری نامناسب هزینه‌های جذب نشده تولید تلقی گردد. اگرچه کاهش سرانه مجموعه دستمزد به تولید در شرکت تراکتورسازی ایران طی سنوات فوق می‌تواند نمادی از تعدیل و توقف اعمال سیاست‌های منجربه تورم نیروی انسانی و تجهیز «سازمان کار» توسط مدیران شرکت تراکتورسازی ایران در سنوات اخیر تلقی گردد.

علی‌رغم موارد بشرح فوق بررسی تغییرات رشد عوامل تولید در شرکت تراکتورسازی ایران طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱ حاکی از روند صعودی مواد اولیه مصرفی در نتیجه افزایش قیمت مواد اولیه می‌باشد.

مقایسه سرانه مجموع دستمزد شرکت تراکتورسازی ایران به مجموع تولید انواع تراکتور طی سنوات ۶-۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
جمع تولید (تعداد دستگاه)	۱۰۰،۰۰٪	۱۰۷،۰۷٪	۱۲۱،۴۱٪	۱۸۰،۸۱٪	۱۷۸،۴۹٪	۱۸۶،۳۱٪
سرانه مجموعه دستمزد به تولید (میلیون ریال)	۱۰	۱۱	۱۳	۱۱	۱۱	۱۰

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

۱۸-۹-۵- صادرات گروه و شرکت تراکتورسازی ایران:

الف) گروه تراکتورسازی ایران:

اگرچه صادرات گروه تراکتورسازی ایران شامل انواع تراکتور، موتور، قطعات یدکی و ادوات و خدمات پیمانکاری بوده است ولیکن درآمد فروش صادراتی آن عمدتاً ناشی از صادرات انواع تراکتور می‌باشد.

تغییرات فروش صادراتی سالیانه (تعداد نرخ ومبلغ)انواع تراکتور گروه تراکتور سازی ایران نسبت به سال قبل آنها طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

سال	تعداد (دستگاه)	مبلغ کل فروش صادراتی (میلیون ریال)	متوسط قیمت هر واحد (ریال)	نرخ رشد		
				تعداد	مبلغ فروش کل	قیمت هر واحد
۱۳۸۱	۲۰۸	۱۸،۳۲۷	۸۸،۱۱۰،۵۷۷	-	-	-
۱۳۸۲	۳۰۵	۲۷،۹۸۳	۹۱،۷۴۷،۵۴۱	۴۶،۶۳٪	۵۲،۶۹٪	۴،۱۳٪
۱۳۸۳	۱،۱۳۸	۲۰۲،۲۲۰	۱۷۷،۶۹۷،۷۱۵	۲۷۳،۱۱٪	۶۲۲،۶۵٪	۹۳،۶۸٪
۱۳۸۴	۱،۳۰۷	۱۵۵،۶۷۴	۱۱۹،۱۰۷،۸۸۱	۱۴،۸۵٪	(۲۳،۰۲٪)	(۳۲،۹۷٪)
۱۳۸۵	۲،۳۴۷	۳۳۰،۴۶۱	۱۴۰،۸۰۱،۴۴۹	۷۹،۵۷٪	۱۱۲،۲۸٪	۱۸،۲۱٪
۱۳۸۶	۸۲۲	۳۹۴،۵۱۷	۴۷۹،۹۴۷،۶۸۹	(۶۴،۹۸٪)	۱۹،۳۸٪	۲۴۰،۸۷٪

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

خاطر نشان می‌سازد که افزایش درآمد حاصل از صادرات گروه تراکتورسازی ایران ناشی از افزایش تعداد فروش صادراتی نبوده و تنها در نتیجه افزایش متوسط قیمت انواع تراکتور در این گروه بوده است ضمن اینکه عواملی همچون ممنوعیت صادرات برای تراکتورهای MF۳۹۹، تحریم‌های برخی از بانک‌ها و به تبع آن تاخیر در گشایش به موقع برای خریدهای خارجی، مشکلات مالی و اعتباری و عدم تجانس سیستم های بانکی در داخل و خارج کشور و ... از جمله دلایل پایین بودن صادرات گروه بوده که در سال های اخیر به دلیل وجود بحران مالی در جهان تاثیر این عوامل بر کاهش روند سودآوری شرکت شدت بیشتری پیدا نموده است.

ب) شرکت تراکتورسازی ایران :

صادرات شرکت تراکتورسازی ایران شامل انواع تراکتور و قطعات تراکتور می‌باشد که از این میان بیشترین میزان صادرات مربوط به **تراکتور تک دیفرانسیل MF۲۸۵** می‌باشد.

مقایسه میزان فروش صادراتی (تعداد و مبلغ) شرکت تراکتور سازی ایران
طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

	۱۳۸۶		۱۳۸۵		۱۳۸۴		۱۳۸۳		۱۳۸۲		۱۳۸۱	
	تعداد	مبلغ کل	تعداد	مبلغ کل	تعداد	مبلغ کل	تعداد	مبلغ کل	تعداد	مبلغ کل	تعداد	مبلغ کل
تراکتور کشاورزی تک دیفرانسیل MF۳۹۹	۱۴۵	۳۷،۰۴۸	۱۹۴	۴۸،۰۰۴	۳	۷۴۶	۱۰۷	۲۱،۸۳۹	۱	۱۹۲	۹	۱،۴۱۷
تراکتور کشاورزی دو دیفرانسیل MF۳۹۹	۳	۹۴۵	۲۸۸	۸۴،۹۰۸	۴	۱،۱۱۰	۴۲۳	۱۰۹،۷۳۴	۶	۱،۴۵۰	۳	۵۹۲
تراکتور کشاورزی تک دیفرانسیل MF۲۸۵	۸۲۴	۱۰۲،۲۸۹	۱،۰۴۹	۱۲۳،۶۱۹	۱،۷۳۳	۱۹۷،۱۱۴	۶۰۷	۷۰،۴۹۸	۲۲۱	۱۹،۱۷۲	۱۶۴	۱۴،۰۱۴
تراکتور کشاورزی دو دیفرانسیل MF۲۸۵	۴۳۵	۸۲،۹۷۱	۷۷۰	۱۳۴،۵۲۶			۱	۱۴۹	۲۳	۳،۳۴۲		
تراکتور کشاورزی تک دیفرانسیل MF۲۸۵					۱	۱۰۸			۵۴	۳،۸۲۷	۳۲	۲،۳۰۳
جمع	۱،۴۰۷	۲۲۳،۲۵۳	۲،۳۰۱	۳۹۱،۰۵۷	۱،۷۴۱	۱۹۹،۰۷۸	۱،۱۳۸	۲۰۲،۲۲۰	۳۰۵	۲۷،۹۸۳	۲۰۸	۱۸،۳۲۶

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

مفاد جدول فوق نمایانگر آن است که اگر چه فروش صادراتی این شرکت طی سنوات ۱۳۸۵-۱۳۸۱ دارای رشد صعودی بوده ولیکن در سال ۱۳۸۶به دلایل مطروحه در ابتدای بخش فروش این گزارش، افت شدیدی پیدا نموده است.

مقایسه تعداد صادرات محصولات شرکت تراکتورسازی ایران به تفکیک بازارهای هدف طی سنوات۶-۱۳۸۱
(ارقام به دستگاه)

کشور	نوع محصول	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱	جمع
ونزوئلا	MF۲۸۵،۳۹۹	۶۷۲	۱،۹۶۹	۹۴۶	۵۳۵			۴،۱۲۲
ترکیه	MF۲۸۵	۲۹۰	۲	۱	۴			۲۹۷
افغانستان	MF۲۸۵	۱۳۶	۶	۱	۵	۲۱۱	۱۲	۳۷۱
لیبی	MF۲۸۵	۱۲۰	۰	۰			۶۰	۱۸۰
سودان	MF۲۸۵	۹۶	۲۸۸	۷۲۰	۹۶	۴۸	۹۶	۱،۳۴۴
عراق	انواع تراکتور	۷۳	۳	۴	۱۲			۹۲
اوگاندا	MF۲۸۵	۱۲	۰	۰	۳			۱۵
کنیا	MF۲۸۵،۳۹۹	۴	۰	۶	۱۸	۱۲	۱۹	۵۹
لبنان	MF۲۸۵	۴	۰	۰				۴
تاجیکستان	انواع تراکتور	۰	۳۲	۰		۶		۳۸

مقایسه تعداد صادرات محصولات شرکت تراکتورسازی ایران به تفکیک بازارهای هدف طی سنوات۶-۱۳۸۱
(ارقام به دستگاه)

کشور	نوع محصول	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱	جمع
آذربایجان	MF۲۸۵	۰	۱	۰				۱
زیمباوه	-				۴۲۸			۴۲۸
سیرالئون	MF۲۸۵			۴۸		۲۱		۶۹
زامبیا	-				۱۸			۱۸
بنگلادش	-						۱۶	۱۶
تانزانیا	MF۲۸۵،۳۹۹			۱۴				۱۴
یمن	-				۶			۶
امارات	-				۵			۵
انگلستان	MF۲۸۵			۱			۳	۴
تونس	-				۴			۴
فیلیپین	-					۴		۴
رومانی	-				۲			۲
قزاقستان	-				۱			۱
ساحل عاج	-				۱			۱
		۱،۴۰۷	۲،۳۰۱	۱،۷۴۱	۱،۱۳۸	۳۰۲	۲۰۶	۷،۰۹۵

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ کشورهای سودان، کنیا، افغانستان، ونزوئلا، ترکیه و عراق به‌طور مستمر از کشورهای هدف صادراتی شرکت تراکتورسازی ایران بوده‌اند که از این میان بیشترین درخواست‌ها از سوی ونزوئلا، سودان و افغانستان بوده است.

قابل ذکر است که سه شرکت زیر مجموعه تراکتورسازی ایرن با نام های «تاجیران» ، «ونیران» و «اوگیران» به ترتیب در کشورهای تاجیکستان، ونزوئلا و اوگاندا در حال فعالیت بوده که در صورت رفع مشکلات مالی و اعتباری موجود در این کشورها، فروش محصولات این سه شرکت می‌تواند موجب بالا رفتن میزان صادرات شرکت تراکتورسازی ایران گردد.

خاطر نشان می سازد شرکت تراکتورسازی ایران در سال ۱۳۸۷ در حال مذاکره برای راه اندازی خطوط مونتاژ با کشورهای الجزایر، اتیوپی، برزیل، شیلی، مکزیک، فیلیپین، روسیه، قزاقستان، ازبکستان و قرقیزستان نیز بوده است.

۱۸-۹-۶- بررسی سودآوری شرکت تراکتورسازی ایران:

الف) بررسی صورت سود و زیان:

- **تحلیل صورت سود و زیان در گروه تراکتورسازی ایران:**

صورت سود و زیان گروه تراکتورسازی ایران طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱
بر مبنای فروش همان سال (ارقام به درصد)

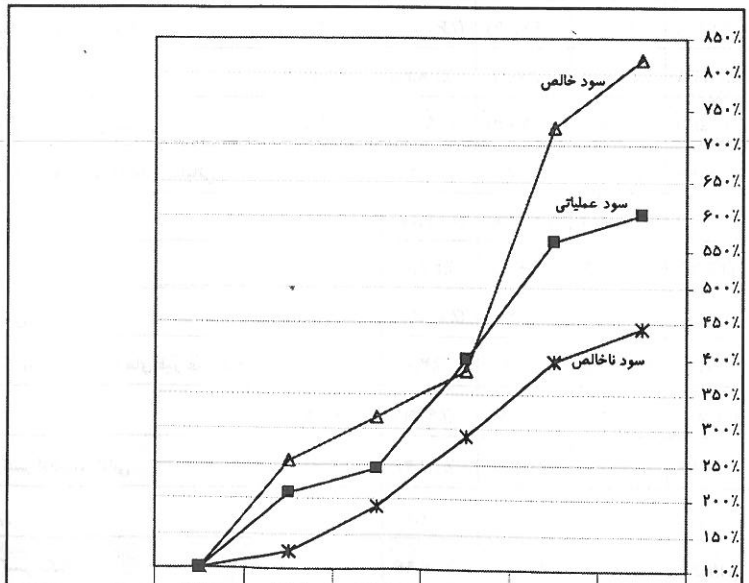
	سال (ارقام به درصد)					
	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
فروش خالص	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰	٪۱۰۰,۰۰
بهای تمام شده کالای فروش رفته	(٪۶۰,۲۳)	(٪۶۱,۵۵)	(٪۶۷,۰۶)	(٪۶۹,۰۶)	(٪۷۱,۶۲)	(٪۷۲,۷۲)
سود ناخالص	٪۳۹,۷۷	٪۳۸,۴۵	٪۳۲,۹۴	٪۳۰,۹۴	٪۲۸,۳۸	٪۲۷,۲۸
هزینه های فروش، اداری و عمومی	(٪۱۰,۹۵)	(٪۹,۶۳)	(٪۹,۶۳)	(٪۹,۸۱)	(٪۱۱,۵۲)	(٪۱۱,۳۴)
خالص سایر درآمدهای هزینه های عملیاتی	٪۱,۷۱	(٪۱,۵۵)	(٪۰,۸۵)	(٪۱,۴۷)	٪۶,۸۹	(٪۲,۳۴)
	(٪۹,۲۴)	(٪۱۱,۱۷)	(٪۱۰,۴۸)	(٪۱۱,۲۸)	(٪۴,۶۳)	(٪۱۳,۶۸)
سود عملیاتی	٪۳۰,۵۲	٪۲۷,۲۸	٪۲۲,۴۶	٪۱۹,۶۶	٪۲۳,۷۵	٪۱۳,۶۰
هزینه های مالی	(٪۹,۴۸)	(٪۱۱,۳۴)	(٪۱۰,۲۷)	(٪۶,۰۵)	(٪۷,۷۵)	(٪۶,۳۹)
خالص سایر درآمدها و هزینه های غیر عملیاتی	٪۰,۷۳	٪۲,۰۰	٪۰,۴۱	٪۰,۷۵	٪۱,۸۶	٪۰,۷۲
	(٪۸,۷۵)	(٪۹,۳۴)	(٪۹,۸۶)	(٪۵,۳۰)	(٪۵,۸۹)	(٪۵,۶۷)
سود قبل از کسر اقلام استثنایی	٪۲۱,۷۸	٪۱۷,۹۴	٪۱۲,۶۰	٪۱۴,۳۶	٪۱۷,۸۶	٪۷,۹۳
اقلام استثنایی	٪۰,۰۰	٪۰,۰۰	(٪۰,۰۸)	٪۰,۰۰	٪۰,۰۰	٪۰,۰۰
سود قبل از کسر مالیات	٪۲۱,۷۸	٪۱۷,۹۴	٪۱۲,۵۳	٪۱۴,۳۶	٪۱۷,۸۶	٪۷,۹۳
مالیات	(٪۱,۷۰)	(٪۲,۰۵)	(٪۲,۷۹)	(٪۲,۷۲)	(٪۴,۶۵)	(٪۱,۷۸)
سود خالص	٪۲۰,۰۸	٪۱۵,۸۹	٪۹,۷۴	٪۱۱,۶۳	٪۱۳,۲۲	٪۶,۱۵

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ سهم سود ناخالص از فروش گروه به‌طور یکنواخت در حال افزایش بوده است ضمن اینکه مقایسه نسبت هزینه‌های دوره (بدون در نظر گرفتن سایر درآمدها و هزینه‌های عملیاتی) به فروش نیز نمایانگر عدم تغییر قابل توجهی در این نسبت طی سنوات فوق می‌باشد به

این دلیل نسبت سود عملیاتی به فروش طی سنوات ۱۳۸۵-۱۳۸۱ همواره متناسب با تغییرات حاشیه سود ناخالص گروه تغییر نموده است. یادآور می‌گردد که اصلی‌ترین دلیل رشد سود خالص به فروش سال ۱۳۸۶ نسبت به سال ۱۳۸۵ کاهش نسبت هزینه‌های مالی به فروش طی سال مذکور بوده است و نهایتاً واقعیت این است که رشد سود ناخالص، سود عملیاتی و سود خالص گروه طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ به شرح جدول زیر همواره از روندی صعودی برخوردار بوده است.

مقایسه تغییرات رشد سودناخالص، سود عملیاتی و سود خالص شرکت تراکتورسازی ایران طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
سود ناخالص	۱۰۰,۰۰٪	۱۲۳,۸۴٪	۱۹۰,۹۱٪	۲۹۱,۲۸٪	۳۹۶,۰۷٪	۴۴۱,۴۸٪
سود عملیاتی	۱۰۰,۰۰٪	۲۰۷,۸۱٪	۲۴۳,۲۶٪	۳۹۸,۳۵٪	۵۶۳,۵۶٪	۶۰۳,۶۰٪
سود خالص	۱۰۰,۰۰٪	۲۵۵,۵۹٪	۳۱۸,۱۵٪	۳۸۱,۵۰٪	۷۲۵,۲۸٪	۸۱۹,۸۷٪

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

- **تحلیل صورت سود وزیان شرکت تراکتورسازی ایران:**

صورت سود و زیان شرکت تراکتورسازی ایران طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

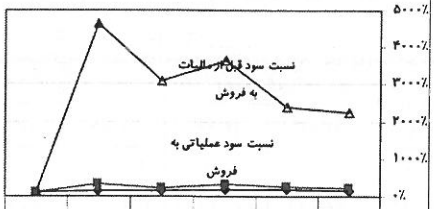
بر مبنای فروش همان سال (درصد)

	سال					
	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
فروش خالص	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪
بهای تمام شده کالای فروش رفته	(۷۸,۲۷٪)	(۷۱,۷۰٪)	(۷۰,۹۹٪)	(۷۴,۴۸٪)	(۷۷,۷۲٪)	(۸۳,۷۰٪)
سود ناخالص	۲۱,۷۳٪	۲۸,۳۰٪	۲۹,۰۱٪	۲۵,۵۲٪	۲۲,۲۸٪	۱۶,۳۰٪
هزینه توزیع و فروش						(۱,۵۶٪)
هزینه های فروش، اداری و عمومی	(۴,۱۵٪)	(۶,۵۹٪)	(۶,۸۲٪)	(۶,۷۵٪)	(۷,۲۴٪)	(۶,۴۹٪)
خالص سایر درآمدها و هزینه های عملیاتی	۰,۳۲٪	(۰,۲۳٪)	۲,۴۴٪	(۰,۶۸٪)	۱۰,۶۳٪	(۰,۳۹٪)
	(۳,۸۳٪)	(۶,۸۲٪)	(۴,۳۸٪)	(۷,۴۳٪)	۳,۳۹٪	(۸,۴۴٪)
سود عملیاتی	۱۷,۹۰٪	۲۱,۴۸٪	۲۴,۶۳٪	۱۸,۰۹٪	۲۵,۶۷٪	۷,۸۶٪
هزینه های مالی	(۹,۴۵٪)	(۱۲,۷۴٪)	(۱۱,۳۱٪)	(۶,۸۱٪)	(۸,۷۹٪)	(۷,۵۰٪)
خالص سایر درآمدها و هزینه های غیرعملیاتی	۷,۲۱٪	۳,۳۳٪	۲,۶۳٪	۲,۷۹٪	۵,۶۲٪	۵,۰۶٪
	(۲,۲۴٪)	(۹,۴۱%)	(۸,۶۸٪)	(۴,۰۲٪)	(۳,۱۷٪)	(۲,۴۴٪)
سود قبل از کسر اقلام استثنایی	۱۵,۶۶٪	۱۲,۰۷٪	۱۵,۹۵٪	۱۴,۰۷٪	۲۲,۵۰٪	۵,۴۲٪
اقلام استثنایی			(۰,۰۹٪)			
سود قبل از کسر مالیات	۱۵,۶۶٪	۱۲,۰۷٪	۱۵,۸۶٪	۱۴,۰۷٪	۲۲,۵۰٪	۵,۴۲٪
مالیات		(۱,۳۳٪)	(۲,۵۴٪)	(۲,۳۶٪)	(۴,۰۶٪)	(۰,۱۹٪)
سود خالص	۱۵,۶۶٪	۱۰,۷۴٪	۱۳,۳۲٪	۱۱,۷۱٪	۱۸,۴۴٪	۵,۲۳٪

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

جدول فوق نمایانگر آن است که نسبت سود ناخالص، سود عملیاتی و سود قبل از مالیات به فروش شرکت طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۲ بدون درنظر گرفتن آثار مالی خالص سایر درآمدها و هزینه‌های غیرعملیاتی آن به استثنای سال ۱۳۸۴ عمدتاً در یک مسیر نزولی قرار دارد که اصلی‌ترین دلیل آن افزایش بهای تمام شده کالای فروش رفته به‌دلیل عدم استفاده از ساختارهای تدارک شده تولید می‌باشد ضمن اینکه بخش عمده این افزایش ناشی از عدم شناسایی و ارزیابی مناسب هزینه‌های جذب نشده تولید است. روند نزولی به شرح فوق را می‌توان در نمودار زیر مشاهده نمود:

مقایسه تغییرات نسبت سودناخالص، سود عملیاتی و سود قبل از مالیات (بدون در نظر گرفتن خالص سایر درآمدها و هزینه های غیرعملیاتی) به فروش شرکت تراکتورسازی ایران طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱ بر مبنای سال پایه ۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
نسبت سود ناخالص به فروش	۱۰۰.۰۰٪	۱۳۶.۶۶٪	۱۵۶.۵۶٪	۱۷۷.۹۶٪	۱۷۳.۵۹٪	۱۲۳.۳۲٪
نسبت سود عملیاتی به فروش	۱۰۰.۰۰٪	۳۲۶.۳۳٪	۲۲۹.۹۸٪	۳۱۳.۱۳٪	۲۷۲.۹۴٪	۲۲۳.۹۸٪
نسبت سود قبل از مالیات به فروش	۱۰۰.۰۰٪	۴۶۲۵.۸۹٪	۳۰۹۲.۰۴٪	۳۶۲۵.۶۴٪	۲۳۹۱.۵۷٪	۲۲۳۹.۰۲٪

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

ب)سود آوری محصولات شرکت تراکتورسازی ایران:

بررسی سود ناخالص حاصل از فروش محصولات شرکت تراکتورسازی ایران و میزان سهم هر کدام از تعداد فروش شرکت در سال ۱۳۸۶

محصولات	نرخ فروش (میلیون ریال)	بهای تمام شده (میلیون ریال)	سود(زیان)ناخالص (میلیون ریال)	درصد سود ناخالص به فروش (درصد)	سهم از کل تعداد فروش (دستگاه)
تراکتور ۲۸۵ تک دیفر کشاورزی - صادراتی	۱۲۴	۷۴	۵۰	۴۰	۲,۹۱۳٪
تراکتور ۲۸۵ تک دیفر صنعتی - داخلی	۹۸	۶۰	۳۸	۳۹	۰,۰۰۴٪
تراکتور ۲۸۵ دو دیفر - صادراتی	۱۹۱	۱۲۴	۶۷	۳۵	۱,۵۳۸٪
تراکتور ۳۹۹ دو دیفر- صادراتی	۳۱۱	۲۰۱	۱۱۰	۳۵	۰,۰۱۱٪
تراکتور ۳۹۹ تک دیفر - صادراتی	۲۵۶	۱۷۲	۸۴	۳۳	۰,۵۱۳٪
تراکتور ۲۸۵ تک دیفر کشاورزی - داخلی	۱۰۵	۷۷	۲۸	۲۷	۸۴,۰۴۶٪
تراکتور ۲۹۹ تک دیفر- داخلی	۱۱۹	۸۸	۳۱	۲۶	۲,۹۴۱٪
تراکتور ۲۴۰ تک دیفر- داخلی	۸۷	۶۸	۱۹	۲۲	۰,۰۶۰٪
تراکتور ۲۸۵ تک دیفر شاسی - داخلی	۶۶	۵۲	۱۴	۲۱	۰,۰۰۰٪
تراکتور ۲۸۵ تک دیفر سنکرون - داخلی	۱۰۹	۹۴	۱۵	۱۴	۰,۰۰۰٪
تراکتور ۳۹۹ دو دیفر شاسی - داخلی	۱۷۱	۱۴۷	۲۴	۱۴	۰,۰۰۰٪
تراکتور ۲۸۵ دو دیفر - داخلی	۱۴۳	۱۲۴	۱۹	۱۳	۲,۱۳۹٪
تراکتور ۳۹۹ تک دیفر - داخلی	۱۷۵	۱۶۱	۱۴	۸	۳,۴۱۵٪
تراکتور ۳۹۹ دو دیفر - داخلی	۱۷۱	۲۰۳	(۳۲)	(۱۹)	۲,۴۲۲٪

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

همانطور که در فروش داخلی و صادراتی عنوان گردید که بیشترین میزان فروش مربوط به تراکتورهای تک دیفرانسیلMF۲۸۵ می باشد در اینجا نیز می توان مشاهده کرد که این محصول شرکت از سودآورترین محصولات می باشد لذا دور از انتظار نیست که شرکت بیشترین میزان تولید خود را نیز به این محصول اختصاص دهد **ولیکن مفاد جدول فوق نمایانگر عدم برنامه ریزی مناسب به منظور ترکیب بهینه تولید و فروش با توجه به حاشیه سود آنها می‌باشد.**

یادآور می‌گردد که بر اساس گزارشات مدیران ارشد شرکت زیاندهی محصول MF۳۹۹ دو دیفرانسیل داخلی به‌دلیل فروش ۴۴۷ دستگاه از آن به قیمت یارانه ای سال ۱۳۸۵ بابت مانده تعهدات فروش شرکت بوده است .

خاطر نشان می سازد که MF۳۹۹ تک دیفرانسیل داخلی در سنوات ۱۳۸۵-۱۳۸۱، به دلیل افزایش قیمت مواد اولیه مصرفی آن و همچنین عدم اعلام به موقع قیمت آن از سوی شورای اقتصاد، عمدتاً زیانده بوده است که در سال ۱۳۸۶ به سوددهی ۸ درصدی رسیده است که شاید بتوان دلیل آن را برداشتن یارانه دولتی و تعیین قیمت آن از سوی کمیته قیمت‌گذاری شرکت مطابق با رشد قیمت مواد اولیه آن تلقی نمود.

ج) بررسی نسبت‌های مالی گروه و شرکت تراکتورسازی ایران

تغییرات برخی از نسبت‌های مالی گروه تراکتورسازی ایران طی سنوات ۶-۱۳۸۱

	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
درصد بازده حقوق صاحبان سهام ROE	٪۳۴,۴۹	٪۴۷,۱۶	٪۴۸,۱۵	٪۵۵,۸۰	٪۵۹,۵۱	٪۳۰,۷۲
نسبت فروش به دارایی های ثابت مشهود	۵,۰۲	۵,۲۲	۵,۵۷	۵,۰۷	۵,۰۰	۶,۰۶
نسبت فروش به کل دارایی‌ها	٪۶۲,۹۸	٪۶۶,۳۱	٪۷۸,۳۶	٪۸۵,۱۱	٪۹۰,۰۶	٪۱۰۷,۴۹
نسبت دارایی‌های جاری به قیمت تمام شده	۲,۲۶	۲,۱۱	۱,۶۱	۱,۳۸	۱,۲۳	۱,۰۱
گردش حسابهای دریافتنی تجاری	۱۱,۴۰	۱۵,۱۶	۱۵,۲۱	۱۳,۰۹	۱۶,۱۰	۱۶,۱۸

تغییرات برخی از نسبت‌های مالی گروه تراکتورسازی ایران طی سنوات ۶-۱۳۸۱

	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
دوره وصول مطالبات تجاری (روز)	۳۲	۲۴	۲۴	۲۸	۲۳	۲۳
گردش حسابهای دریافتنی	۲,۵۷	۱,۹۵	۲,۱۹	۳,۳۶	۵,۶۸	۱۰,۴۸
دوره وصول مطالبات (روز)	۱۴۲	۱۸۷	۱۶۶	۱۰۹	۶۴	۳۵
گردش موجودی کالا	۰,۹۳	۱,۱۳	۱,۵۱	۱,۴۳	۱,۴۰	۱,۵۹
دوره گردش کالا (روز)	۳۹۴	۳۲۴	۲۴۱	۲۵۶	۲۶۰	۲۲۹
متوسط پیش دریافتها به کل فروش	٪۱۳,۵۵	٪۱۴,۷۹	٪۲۰,۱۴	٪۲۶,۷۷	٪۳۱,۷۰	٪۲۵,۴۶
نسبت جاری	۱,۳۳	۱,۲۶	۱,۰۵	۱,۰۹	۱,۱۰	۱,۲۲
نسبت آنی	۰,۳۷	۰,۴۵	۰,۵۴	۰,۴۳	۰,۴۰	۰,۳۰
تفاضل نسبت جاری و آنی	۰,۹۶	۰,۸۱	۰,۵۱	۰,۶۶	۰,۷۰	۰,۹۱
نسبت بدهی	٪۶۷,۶۶	٪۷۱,۵۷	٪۸۵,۲۴	٪۸۲,۴۴	٪۸۱,۹۹	٪۷۷,۰۶

- کاهش مستمر بازده حقوق صاحبان سهام گروه تراکتورسازی ایران طی سنوات۶-۱۳۸۲ عمدتاً ناشی از عدم استفاده بهینه از ظرفیت‌های تولیدی ایجاد شده گروه می‌باشد به گونه‌ایکه نسبت گردش دارایی‌های ثابت و همچنین نسبت گردش مجموع دارایی‌ها طی سنوات فوق همواره در یک مسیر نزولی قرار داشته است.
- افزایش دوره وصول مطالبات تجاری گروه طی سنوات۶-۱۳۸۴ و همچنین دوره وصول سایر مطالبات آن طی سنوات ۵-۱۳۸۱ موجب افزایش مستمر انباشت مطالبات و به عبارت دیگر انباشت دارایی‌های در اختیار غیر و نهایتاً افزایش ریسک‌های نقدینگی و کاهش سودآوری به‌دلیل افزایش هزینه‌های مالی گروه گردیده است به‌طوریکه گروه به دلایل فوق با ریسک کاهش فعالیت نیز روبه‌رو می‌باشد.
- افزایش زمان گردش کالا طی سنوات ۶-۱۳۸۴ ناشی از انباشت مستمر موجودی های جنسی گروه طی سنوات فوق بوده است این امر می‌تواند به دلیل غیر استاندارد بودن موجودی‌ها و یا عدم اعمال سیاست های مناسب برای فروش موجودی های فوق باشد.

- کاهش مستمر متوسط پیش دریافت‌ها به کل فروش طی سنوات ۶-۱۳۸۲ می‌تواند نمادی از عدم توفیق سیاست‌های متخذه مدیریت گروه جهت تامین منابع مالی طی سنوات فوق باشد.
- روند صعودی تفاوت نسبتهای جاری وآنی گروه طی سنوات ۶-۱۳۸۴ نمادی از افزایش آن دسته از دارایی‌های جاری گروه می‌باشد که از قابلیت به نقد کمتری برخوردارند.
- کاهش نسبت بدهی طی سنوات۶-۱۳۸۴ در گروه نماد عدم توفیق سیاست های مدیریت گروه در جذب تسهیلات مالی از نظام بانکی طی سنوات فوق می‌باشد.

مقایسه تغییرات برخی از نسبت‌های مالی شرکت تراکتورسازی ایران طی سنوات ۶-۱۳۸۱

	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	۱۳۸۲	۱۳۸۱
درصد بازده حقوق صاحبان سهام ROE	۴۰,۶۲٪	۴۲,۵۳٪	۹۹,۳۵٪	۷۲,۵۲٪	۱۱۶,۵۵٪	۳۵,۳۶٪
نسبت فروش به دارایی های ثابت مشهود	۱۷۵۶,۳۶٪	۱۷۶۱,۴۳٪	۱۴۶۱,۰۲٪	۹۹۶,۹۳٪	۸۹۸,۹۸٪	۹۲۸,۲۴٪
نسبت فروش به کل دارایی‌ها	۸۰,۱۱٪	۷۱,۸۷٪	۸۳,۱۸٪	۹۰,۳۶٪	۱۰۳,۵۷٪	۱۲۴,۱۴٪
نسبت دارایی‌های جاری به قیمت تمام شده	۱۳۵,۸۰٪	۱۶۷,۶۶٪	۱۴۴,۲۳٪	۱۲۱,۵۲٪	۹۴,۹۳٪	۷۱,۶۲٪
متوسط خالص حسابهای دریافتنی تجاری	۳۱۷،۴۵۹	۲۳۳،۳۶۴	۱۰۰،۱۹۳	۴۸،۹۹۴	۳۸،۱۵۷	۳۲،۳۲۹
گردش حسابهای دریافتنی تجاری	۹,۹۸	۱۱,۵۳	۲۳,۱۹	۳۱,۱۵	۲۸,۳۴	۲۶,۳۶
دوره وصول مطالبات تجاری (روز)	۳۷	۳۲	۱۶	۱۲	۱۳	۱۴
گردش حساب های دریافتنی	۲,۲۱	۱,۷۴	۱,۹۱	۲,۹۵	۵,۳۷	۹,۴۴
دوره وصول مطالبات (روز)	۱۶۵	۲۰۹	۱۹۱	۱۲۴	۶۸	۳۹
نسبت گردش موجودی کالای ساخته شده	۲,۵۴	۱,۹۳	۲,۲۲	۱,۹۷	۲,۱۳	۲,۸۶
دوره گردش کالا (روز)	۱۴۴	۱۸۹	۱۶۴	۱۸۵	۱۷۱	۱۲۸
متوسط پیش دریافتها به کل فروش	۱۱,۰۸٪	۱۴,۳۴٪	۲۲,۲۴٪	۳۱,۸۸٪	۳۷,۶۴٪	۳۱,۵۳٪
نسبت آنی	۱,۰۱	۰,۸۰	۰,۷۰	۰,۶۴	۰,۵۰	۰,۵۱
نسبت جاری	۱,۳۴	۱,۲۰	۰,۹۷	۱,۰۲	۰,۹۹	۱,۰۰
تفاضل نسبت جاری و آنی	۰,۳۲	۰,۴۰	۰,۲۷	۰,۳۸	۰,۴۹	۰,۴۸
نسبت بدهیها به کل دارایی ها	۶۳,۹۸٪	۷۴,۱۴٪	۹۰,۶۸٪	۸۵,۷۸٪	۸۴,۷۹٪	۸۱,۷۰٪

- کاهش مستمر بازده حقوق صاحبان سهام شرکت تراکتورسازی ایران طی سنوات۶-۱۳۸۲ عمدتاً ناشی از عدم استفاده بهینه از ظرفیت‌های تولیدی ایجاد شده شرکت می‌باشد به گونه‌ایکه نسبت گردش دارایی‌های ثابت و همچنین نسبت گردش مجموع دارایی‌ها طی سنوات فوق در یک مسیر نزولی قرار داشته است.

- افزایش دوره وصول مطالبات تجاری طی سنوات۶-۱۳۸۳ و همچنین دوره وصول سایر مطالبات طی سنوات ۵-۱۳۸۱ موجب افزایش مستمر انباشت مطالبات و به عبارت دیگر انباشت دارایی‌های در اختیار غیر و نهایتاً افزایش ریسک‌های نقدینگی و سودآوری به‌دلیل افزایش هزینه‌های مالی شرکت گردیده است به‌طوریکه شرکت به دلایل فوق با ریسک کاهش فعالیت نیز روبه‌رو می‌باشد.

- افزایش زمان گردش کالا طی سنوات ۶-۱۳۸۴ ناشی از انباشت مستمر موجودی های جنسی شرکت طی سنوات فوق بوده است این امر می‌تواند به دلیل غیر استاندارد بودن موجودی ها و یا عدم اعمال سیاست های مناسب برای فروش موجودی های فوق باشد.

- کاهش مستمر متوسط پیش دریافتها به کل فروش طی سنوات ۵-۱۳۸۲ نمادی از عدم توفیق سیاست‌های متخذه مدیریت شرکت جهت تامین منابع مالی در چارچوب اخذ تسهیلات مالی از نظام بانکی طی سنوات فوق بوده است.

- روند صعودی تفاوت نسبتهای جاری وآنی شرکت طی سنوات ۶-۱۳۸۴ نمادی از افزایش آن دسته از دارایی‌های جاری شرکت می‌باشد که از قابلیت به نقد کمتری برخوردارند.

- کاهش نسبت بدهی طی سنوات۶-۱۳۸۴ در شرکت نماد عدم توفیق سیاست های مدیریت شرکت در جذب تسهیلات طی سنوات فوق می‌باشد.

۱۸-۹-۷- وضعیت اشتغال:

در سال ۱۳۸۶ از هر ده هزار نفر شاغل در کشور دو نفر به طور مستقیم در گروه تراکتورسازی ایران و از این دو، یک نفر در شرکت تراکتورسازی ایران مشغول به فعالیت بودند.

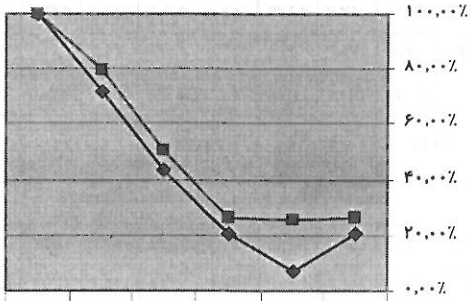
تغییرات تعداد شاغلین در گروه و شرکت تراکتورسازی ایران طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

	۱۳۸۶		۱۳۸۵		۱۳۸۴		۱۳۸۳		۱۳۸۲		۱۳۸۱	
اشتغال گروه	نفر	درصد	نفر	درصد	نفر	درصد	نفر	درصد	نفر	درصد	نفر	درصد
تعداد کارکنان دائم	۳،۴۱۳	٪۵۹،۶	۳،۴۷۰	٪۵۳،۵	۳،۳۰۴	٪۵۵،۵	۳،۹۲۳	٪۶۳،۷	۴،۵۳۵	٪۷۵،۴	۴،۸۸۳	٪۸۰،۹
تعداد کارکنان موقت	۲،۳۱۷	٪۴۰،۴	۳،۰۱۴	٪۴۶،۵	۲،۶۴۴	٪۴۴،۵	۲،۲۳۵	٪۳۶،۳	۱،۴۸۳	٪۲۴،۶	۱،۱۵۵	٪۱۹،۱
تعداد کل کارکنان گروه	۵،۷۳۰	٪۱۰۰	۶،۴۸۴	٪۱۰۰	۵،۹۴۸	٪۱۰۰	۶،۱۵۸	٪۱۰۰	۶،۰۱۸	٪۱۰۰	۶،۰۳۸	٪۱۰۰
درصد تغییرات نیروی انسانی نسبت به سال پایه ۱۳۸۱	٪۹۴،۹۰		٪۱۰۷،۳۹		٪۹۸،۵۱		٪۱۰۱،۹۹		٪۹۹،۶۷		٪۱۰۰،۰۰	
اشتغال شرکت												
تعداد کارکنان دائم	۱،۴۸۴	٪۵۶،۳	۱،۶۳۳	٪۵۴،۳	۱،۸۴۱	٪۵۷،۸	۱،۹۸۵	٪۵۸،۴	۲،۲۳۵	٪۷۳،۳	۲،۳۶۷	٪۷۳،۸
تعداد کارکنان موقت	۱،۱۵۱	٪۴۳،۷	۱،۳۷۲	٪۴۵،۷	۱،۳۴۲	٪۴۲،۲	۱،۴۱۴	٪۴۱،۶	۸۱۶	٪۲۶،۷	۸۴۰	٪۲۶،۲
تعداد کل کارکنان شرکت	۲،۶۳۵	٪۱۰۰	۳،۰۰۵	٪۱۰۰	۳،۱۸۳	٪۱۰۰	۳،۳۹۹	٪۱۰۰	۳،۰۵۱	٪۱۰۰	۳،۲۰۷	٪۱۰۰
درصد تغییرات نیروی انسانی نسبت به سال پایه ۱۳۸۱	٪۸۲،۱۶		٪۹۳،۷۰		٪۹۹،۲۵		٪۱۰۵،۹۹		٪۹۵،۱۴		٪۱۰۰،۰۰	

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

مفاد جدول فوق **در ارتباط با تغییرات نیروی انسانی گروه و شرکت تراکتورسازی ایران به استثنای اعمال سیاست تبدیل نیروهای دائمی به موقت (قراردادی) نمایانگر عدم وجود هیچ گونه برنامه‌ریزی مشخص در ارتباط با متناسب کردن نیروی انسانی جذب شده با فرآیند تولید و به‌طور کلی روند سودآوری شرکت نمی‌باشد. ضمن اینکه عدم کفایت ذخیره بازخرید کارکنان دائم به میزان لحاظ شده در صورت های مالی گروه و شرکت تراکتورسازی ایران در صورت تعدیل یکباره نیروی انسانی موجب کاهش بازده حقوق صاحبان سهام در سنوات آتی خواهد گردید.**

مقایسه تغییرات نسبت ذخیره پایان خدمت کارکنان به کل دارایی های
گروه و شرکت تراکتورسازی ایران
طی سنوات ۶-۱۳۸۱ بر مبنای سال ۱۳۸۱



	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
درصدذخیره مزایای پایان خدمت کارکنان به کل دارایی ها ی شرکت	۱۰۰,۰۰٪	۷۱,۴۹٪	۴۳,۱۸٪	۲۰,۹۲٪	۷,۰۸٪	۲۰,۲۸٪
درصد ذخیره مزایای پایان خدمت کارکنان به کل دارایی های گروه	۱۰۰,۰۰٪	۷۹,۴۶٪	۵۰,۰۳٪	۲۶,۳۲٪	۲۵,۶۶٪	۲۶,۳۱٪

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

مفاد نمودار به شرح فوق نمایانگر آن است که باتوجه به افزایش مجموع دارایی‌های گروه و شرکت تراکتورسازی ایران طی سنوات۶-۱۳۸۱ نسبت ذخیره کارکنان به مجموع دارایی‌های‌گروه و شرکت تراکتورسازی ایران طی سنوات ۵-۱۳۸۱ دارای یک روند نزولی بوده است ولیکن انباشت مضاعف ذخیره فوق چه به لحاظ تعداد سال‌های خدمت و چه به لحاظ افزایش میزان حقوق سالیانه آنها نسبت فوق را در لحظه کند شدن رشد توسعه دارایی‌ها کاهش می‌دهد. به‌طوری که نسبت فوق از پایان سال ۱۳۸۵ با توجه به نمودار فوق چه در مورد گروه و چه در مورد شرکت تراکتورسازی ایران مسیری صعودی را طی می‌نماید به‌طوریکه رشد آن می‌تواند در سنوات آینده موجب کاهش سود شرکت و یا گروه گردد.

مقایسه ذخیره بازخرید کارکنان از کل دارایی‌های گروه تراکتورسازی ایران

طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

سال	کل دارایی ها (میلیون ریال)	ذخیره مزایای پایان خدمت کارکنان (میلیون ریال)	درصد ذخیره مزایای پایان خدمت کارکنان به کل دارایی ها
۱۳۸۱	۱،۲۱۱،۸۵۶	۱۱۴،۴۲۷	۹،۴۴٪
۱۳۸۲	۱،۷۸۵،۹۰۷	۱۳۳،۹۸۷	۷،۵۰٪
۱۳۸۳	۲،۷۰۰،۱۵۱	۱۲۷،۵۴۸	۴،۷۲٪
۱۳۸۴	۴،۲۸۱،۶۵۱	۱۰۶،۴۱۶	۲،۴۹٪
۱۳۸۵	۵،۳۳۰،۱۹۴	۱۲۹،۱۷۰	۲،۴۲٪
۱۳۸۶	۵،۵۷۶،۹۱۱	۱۳۸،۵۵۸	۲،۴۸٪

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

مقایسه ذخیره بازخرید کارکنان از کل دارایی‌های شرکت تراکتورسازی ایران

طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

سال	کل دارایی ها (میلیمون ریال)	ذخیره مزایای پایان خدمت کارکنان (میلیون ریال)	درصد ذخیره مزایای پایان خدمت کارکنان به کل دارایی ها
۱۳۸۱	۷۹۶،۹۸۳	۶۲،۳۸۳	۷،۸۳٪
۱۳۸۲	۱،۲۹۱،۱۴۵	۷۲،۲۴۹	۵،۶۰٪
۱۳۸۳	۲،۰۸۶،۸۷۹	۷۰،۵۳۷	۳،۳۸٪
۱۳۸۴	۳،۴۹۹،۶۲۶	۵۷،۳۰۲	۱،۶۴٪
۱۳۸۵	۳،۹۸۶،۲۲۱	۲۲،۰۹۰	۰،۵۵٪
۱۳۸۶	۳،۹۲۵،۳۵۲	۶۲،۳۱۹	۱،۵۹٪

منبع : گزارشات مالی شرکت تراکتورسازی ایران

منبع: صورت‌های مالی شرکت تراکتورسازی ایران

۱۸-۹-۸- بررسی شرکت تراکتورسازی ایران در بورس:

الف) ترکیب سهامداران شرکت تراکتورسازی:

ترکیب سهامداران شرکت تراکتورسازی ایران
در سنوات ۱۳۸۶ و۱۳۸۵

	ترکیب مالکیت (درصد)	
	۱۳۸۶/۱۲/۲۹	۱۳۸۵/۱۲/۲۹
سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران	۴۴,۶۹۱۳۴	۴۴,۶۹۱۳
سازمان خصوصی‌سازی	۰,۰۲۲۶۴	۰,۰۲۵۸
اعضاء هیئت مدیرهٔ شرکت	۰,۰۰۰۰۳	۰,۰۰۰۱
سایر سهامدار	۵۵,۲۸۵۹۹	۵۵,۲۸۲۸

ب) مقایسه ارزش بازاری سهام و ارزش دفتری حقوق صاحبان سهام تراکتورسازی ایران:

مقایسه ارزش بازاری سهام و ارزش دفتری حقوق صاحبان سهام شرکت تراکتورسازی ایران
طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

تاریخ	آخرین قیمت (ریال)	تعداد سهام (میلیون سهم)	ارزش بازار (میلیون ریال)	حقوق صاحبان سهام گروه (میلیون ریال)	حقوق صاحبان سهام شرکت اصلی (میلیون ریال)	نسبت ارزش بازار به ارزش دفتری	
						گروه	شرکت اصلی
۱۳۸۶/۱۲/۲۸	۱,۶۱۳	۹۰۰	۱,۴۵۱,۷۰۰	۱,۳۱۴,۳۴۴	۱,۴۱۳,۷۵۰	۱۱۰,۴۵٪	۱۰۲,۶۸٪
۱۳۸۵/۱۲/۲۸	۵,۶۸۹	۹۰۰	۵,۱۲۰,۱۰۰	۱,۰۳۱,۶۱۰	۱,۰۳۰,۸۰۵	۴۹۶,۳۲٪	۴۹۶,۷۱٪
۱۳۸۴/۱۲/۲۸	۳,۹۹۷	۲۶۲,۵	۱,۰۴۹,۲۱۳	۳۳۸,۲۴۱	۳۲۶,۳۱۵	۳۱۰,۲۰٪	۳۲۱,۵۳٪
۱۳۸۳/۱۲/۲۶	۴,۱۳۷	۲۶۲,۵	۱,۰۸۵,۹۶۳	۳۰۳,۵۹۶	۲۹۶,۸۴۶	۳۵۷,۷۰٪	۳۶۵,۸۳٪
۱۳۸۲/۱۲/۲۷	۱۳,۶۱۳	۱۳۱,۷	۱,۷۹۲,۸۳۲	۱۹۶,۱۹۵	۱۹۶,۴۱۴	۹۱۳,۸۰٪	۹۱۲,۷۸٪
۱۳۸۱/۱۲/۲۸	۳,۸۰۰	۱۳۱,۷	۵۰۰,۴۶۰	۱۸۷,۰۶۱	۱۴۵,۸۸۵	۲۶۷,۵۴٪	۳۴۳,۰۵٪

۱۸-۹-۹- استراتژی‌های کلان قابل تصور گروه و شرکت تراکتورسازی ایران:

- تعدیل ساختار قیمت تمام شده تولید با سمتگیری کاهش آن در چارچوب افزایش میزان تولید وکاهش نیروی انسانی
- بازنگری ساختار سرمایه در گردش و ساختار سرمایه در چارچوب کاهش هزینه سرمایه، افزایش گردش موجودی‌ها، تامین به موقع و مناسب قطعات موردنیاز

- برنامه‌ریزی جهت دست‌یابی به ترکیب بهینه تولیدات در چارچوب میزان تقاضای بازارهای هدف برای انواع محصولات
- افزایش سهم بازار داخلی قطعات و ادوات
- افزایش سهم بازارهای خارجی هدف در چارچوب سرمایه‌گذاری‌های انجام شده ، صادرات محصولات مورد نیاز، ضمن افزایش صادرات قطعات یدکی و ادوات به آن بازارها

۱۹- تهدیدهای پیش‌رو، فرصتها، نقاط قوت و ضعف موجود در صنعت خودرو:

با توجه به ویژگی‌های متفاوت فعالیت‌های مختلف صنعت خودرو از قبیل صنایع ساخت خودرو، قطعه‌سازی و تراکتورسازی، در این بخش از گزارش تحلیل‌های انجام شده جهت شناخت تهدیدهای پیش‌رو، فرصت‌ها، نقاط قوت و ضعف هر یک از فعالیت‌های فوق به تفکیک تدوین و ارائه می‌گردد:

۱۹-۱- تهدیدهای پیش رو، فرصتها، نقاط قوت و ضعف موجود در صنعت خودروی ایران:

۱۹-۱-۱- تهدیدهای پیش‌رو:

- اگرچه تغییر اهداف استراتژیک صنعتی کشور طی سنوات اخیر چه به لحاظ ضرورت تحقق اصل ۴۴ چه به لحاظ ضرورت‌های اقتصادی ناشی از بحران مالی اخیر و چه به لحاظ امکان اصلاح ساختارهای مالی و عملیاتی می‌تواند از جمله مصادیق فرصت‌های پیش‌روی صنعت خودروسازی تلقی گردد ولیکن با توجه به علایق مسئولین دولتی به اینگونه شرکت‌ها به عنوان اساسی‌ترین و بزرگترین بنگاه‌های اقتصادی حوزه فعالیت آنها و مبانی قیمت‌گذاری و چگونگی واگذاری واحدهای مربوطه با هزینه‌های مالی سنگین قابل تصور برای اصلاح ساختارهای فوق، به نظر نمی‌رسد زمان لازم جهت تحقق تغییر اهداف استراتژیک و استقرار نظام مدیریت متناسب با آن اهداف، کوتاه‌مدت باشد ضمن اینکه به تعویق انداختن این امر نیز هزینه‌های فوق را افزایش می‌دهد. بدیهی است کاهش بیشتر نرخ بازده سهامداران نیز از خصیصه‌های همین دوران است.
- ارائه تعریف نامناسبی از حوزه بخش خصوصی به‌گونه‌ایکه به جای مدیریت در چارچوب افزایش بهره‌وری کار و سرمایه، نوع شخصیت حقوقی مبنای شناخت بخش خصوصی

جهت تحقق اصل ۴۴ تعریف شده‌است منجر به تحقق نامناسب اصل ۴۴ در چارچوب انتقال شرکت‌ها از یک حوزه دولتی به حوزه شبه‌دولتی دیگر از قبیل نهادهای عمومی غیردولتی، صندوق‌های بازنشستگی و قرض‌الحسنه و ... گردیده که جز به استمرار مدیریت دولتی بشرح فوق در آن شرکت، منجر نخواهد شد.

- تاثیر انکارناپذیر هزینه سوخت (به عنوان کالای مکمل خودرو) بر هزینه حمل و نقل و همچنین هزینه‌های اجتماعی ناشی از اوقات تلف شده جمعیت کشور به لحاظ جابه‌جایی آنها و همچنین آلودگی محیط زیست، معضل ترافیک و... بودجه مصوب کشور را از تامین یارانه هزینه سوخت به بودجه‌های عمرانی ساخت و ساز و جایگزینی سایر گزینه‌های حمل و نقل و کاهش خودرو همانند سایر کشورهای پیشرفته که نسبت وسایط نقلیه حمل و نقل عمومی آنها بنظر میرسد حدود سه برابر وسایط حمل و نقل عمومی شخصی باشد انتقال خواهد داد که از جمله آثار آن کاهش تقاضا و افزایش عمر عرفی خودروهای سواری خواهد بود.
- از جمله عوامل موثر بر توسعه پایدار کشورها، توسعه شیوه‌های حمل و نقل آنها می‌باشد که در این ارتباط حمل و نقل جاده‌ای بیشترین سهم را به خود اختصاص داده است. با توجه به ضرورت عمیق میزان خطوط ریلی و سایر وسایط حمل و نقل عمومی مشابه آن از قبیل مترو، صنعت خودرو دارای دورنمای مناسبی در اقتصاد ایران نمی‌باشد.
- **وجود بیش از بیست درصد ظرفیت بلااستفاده ساختارهای سازمان یافته تولید خودرو در جهان در سال ۲۰۰۷ به یقین در سنوات اخیر با توجه به کاهش واردات کشورهای عمده وارد کننده از قبیل ایالات متحده آمریکا، و همچنین رشد منفی جمعیت در کشورهای پیشرفته سازنده خودرو عمیق‌تر گردیده و افزایش خواهد یافت.** این امر از یک طرف می‌تواند در چارچوب اتخاذ سیاست‌های خاص ایجاد تسهیلات مناسب فروش و یا نتایج حاصل از انجام هزینه‌های هنگفت تحقیق

و توسعه خود موجب ورود تولیدات آنها در بازار داخل و از طرف دیگر به انتقال سخت‌افزارها در چارچوب سرمایه‌گذاری‌های مشترک به سایر کشورهای با نیروی کار ارزان قیمت از قبیل پاکستان و عراق گردد که در هر حال می‌تواند تهدیدی جهت کاهش امکان صادرات و یا جایگزینی واردات خودرو در ایران تلقی گردد.

- **در حال حاضر اساسی‌ترین مصداق راهبرد مدیریت هزینه جهت کاهش هزینه تولید خودروسازهای عمده جهان به استثنای تعدیل نیروی انسانی، سمتگیری جهت تولید بیشتر خودروهای کوچک و متوسط می‌باشد که ضمناً عمده‌ترین تولیدات شرکت‌های خودروساز ایرانی نیز خودروهای در رده فوق می‌باشد لذا شرکت‌های خودروساز ایرانی با توجه به برآورد عدم حساسیت اساسی قیمت خودروهای لوکس وارداتی به بالا رفتن نرخ سوخت حتی بیش از نرخ‌های فعلی، در صورت عدم حمایت از طریق تعرفه‌های وارداتی و بالابودن نرخ برابری ارز قادر به رقابت با خودروهای وارداتی و نگهداشت سطح بازار فعلی در مورد فروش خودروهای کوچک و متوسط ساخت داخل خود نخواهند بود.**
- کاهش متوسط درآمد سرانه، مصرف خانوارها، تسهیلات اعطایی جهت خرید خودرو از جمله آثار بحران مالی به ویژه در کشورهای با درآمد مبتنی بر فروش نفت می‌باشد که مجموعاً منجر به کاهش تقاضا و افزایش عمر خودروهای سواری خواهد شد.
- تقاضای جدید برای خودرو در کشورها عمدتاً تابعی از دوعامل رشد اقتصادی و رشد جمعیت می‌باشد. با توجه به کارکرد ساختارهای تولید فعلی در ظرفیت‌های بسیار کم، امکان رشد اقتصادی در آینده قابل تصور نمی‌باشد.
- اگرچه ارزش فلزات به عنوان یکی از عمده‌ترین عوامل تشکیل دهنده قیمت تمام شده مواد اولیه صنعت خودروسازی طی سنوات اخیر کاهش یافته است ولی درجه کاهش برخی از این فلزات همانند آلومینیوم برای شرکت‌های خودروساز داخلی که وارد کننده

مواد اولیه فوق می‌باشند کمتر از درجه کاهش آن برای کشورهای خودروساز دارای صنایع فوق می‌باشد.

- مطرح نمودن تحریم فروش بنزین به ایران به عنوان از جمله اولیه ترین کالاهای مورد تحریم، از یک طرف موجب کاهش تقاضا و از طرف دیگر موجب ترغیب دولت جهت افزایش سایر گزینه‌های جایگزین می گردد که نهایتاً ریسک کاهش تقاضا برای محصولات صنعت خودرو را افزایش می‌دهد.
- نامناسب بودن شرایط فعلی اعطای تسهیلات در نظام بانکی
- استمرار تخصیص بخش عمده‌ای از بودجه سالیانه کشور جهت تامین یارانه هزینه سوخت خودروها به ویژه در شرایط کاهش قیمت نفت قابل تصور نمی‌باشد **لذا در این ارتباط ناگزیر از تامین خودروها بر اساس واردات (کاهش تعرفه‌ها) و یا حمایت از شرکت‌های خودروساز جهت تولید خودرو با مصرف سوخت بهینه** و نهایتاً پرداخت مستقیم یارانه‌ها می‌باشد که در این شرایط خودروسازهای داخلی جهت ارتقای کیفی تولید و کاهش میزان سوخت ناگزیر از انتخاب استراتژی **"دیدگاه محیطی سازمان تولید"** و گسترش فعالیت با خودروسازان بزرگ ضمن تحمل هزینه سنگین تامین مالی جهت اصلاح ساختارهای تولیدی و همچنین تعدیل نیروی انسانی خود خواهند بود که به نظر می رسد در چارچوب ساختار مالی آنها در شرایط فعلی امکان تحقق مفاهیم فوق فراهم نباشد.

۱۹-۱-۲- فرصتها:

- وجود بیش از دو میلیون شاغل در حوزه صنعت خودروسازی ایران (چه به صورت مستقیم و چه به صورت غیرمستقیم) و همچنین ویژگی پیش‌رانگی صنعت خودرو برای دیگر صنایع، ضرورت رشد اقتصادی ضمن در نظر گرفتن هزینه اساسی اجتماعی ناشی از تعدیل نیروی انسانی حتی در سطح تولید فعلی و بدون در نظر گرفتن ریسک کاهش

سطح تولید در آینده موجب جذب حمایت‌های اساسی دولتی چه به صورت مستقیم (افزایش نرخ تعرفه‌های وارداتی، بالا بردن نرخ برابری ارز حداقل برای واردات، قطع سهمیه سوخت خودروهای وارداتی، شیوه قیمت گذاری خودروهای وارداتی و ...) و چه در چارچوب موافقتنامه‌های اقتصادی با سایر کشورها بر اساس تعاملات سیاسی فیمابین به منظور استمرار فعالیت‌های اقتصادی و توسعه ظرفیت شرکت‌های عمده خودروساز می‌گردد.

- درک ضرورت کاهش یارانه‌های سوخت از بودجه کشور، کاهش آلودگی محیط زیست و افزایش تقاضا برای خودروی ساخت داخل موجب تصویب تبصره ۱۳جهت جایگزینی خودروهای فرسوده به میزان سالیانه ۶۰۰ هزار دستگاه در سال نموده است که تحقق این امر مشروط به تخصیص بودجه‌ای مرتبط با این‌امر می‌باشد که موجب افزایش تولیدات خودروسازهای داخلی می‌گردد.
- از جمله راه‌کارهای محتمل جهت تامین کسری بودجه مصوب کشور و حمایت از تولیدات داخلی که اصلی‌ترین فروش آنها مربوط به تولید خودروهای کوچک و متوسط (نه لوکس) می‌باشد. افزایش نرخ برابری ارز می‌باشد که در صورت تحقق با توجه به میزان تعرفه مصوب جهت واردات خودرو قیمت آنها بسیار بیشتر از تولیدات داخلی که نیازمند واردات کمتری می‌باشد افزایش خواهد یافت. این امر می‌تواند منجر به نگهداشت سهم بازار شرکت‌های خودروساز داخلی و افزایش توان رقابتی محصولات آنها در حوزه خودروهای کوچک و متوسط گردد. بدیهی است در این شرایط فعالیت اقتصادی آن‌دسته از شرکت‌های خودروساز که ساختار تولید آنها مبتنی بر واردات می‌باشند محدودتر خواهد گردید. بدیهی است با توجه به کاهش متصور تقاضای ناشی از افزایش نرخ برابری ارز و همچنین افزایش قیمت‌تمام‌شده خودروهای ساخت داخل به لحاظ افزایش

نرخ تعرفه دولتی، تعیین میزان مناسب افزایش‌های فوق نیازمند کارشناسی ویژه در این ارتباط خواهد بود.

- با توجه به وجود تعاملات سیاسی با کشورهای همسایه و ضرورت اعطای تسهیلات و اعمال کمک به آن کشورها که از سرانه مالکیت خودروی پائینی برخوردارند با فرض استمرار ثبات سیاسی برای آن کشورها در صورت صدور خودرو از جمله مصادیق تسهیلات و کمک‌های فوق امکان توسعه صادرات محصول صنعت خودروسازی افزایش خواهد یافت.
- محدودیت قیمت‌گذاری دولتی محصولات شرکت‌های عمده خودروساز علیرغم اینکه بخش عمده‌ای از سهام آنها طی سنوات اخیر به بخش غیر دولتی انتقال یافته است، ماهیت شرکت‌های فوق را در چارچوب همان شرکت‌های دولتی تعریف نموده است که به منظور توقف جریان کاهش سودآوری این شرکتها اعمال مفاهیم اصل ۴۴ می‌تواند منجر به اصلاح ساختارهای مالی، نیروی انسانی و اطلاعاتی و سمتگیری شرکت در چارچوب افزایش بهره وری کار و سرمایه تلقی گردد.
- افزایش ظرفیت بلااستفاده کشورهای پیشرفته سازنده خودرو می تواند موجب کم رنگ شدن تحریم های اقتصادی در حوزه فروش قطعات خودرو (CKD،SKD) و یا پلت‌فرم‌های جدید به کشور گردد که در این شرایط فرصت انتخاب استراتژی "دیدگاه محیطی سازمان تولید" برای صنعت خودروی ایران که نیازمند همکاریهای خودروسازان بزرگ می‌باشد فراهم می‌آید که با توجه به کاهش نرخ هزینه‌های مالی ناشی از بحران اخیر، سرمایه‌گذاری فوق می‌تواند با قیمت‌های مناسبی تحقق یابد.
- امکان بیشتر اصلاح ساختارهای تولیدی در مورد سایت‌های تولید، نمایندگی‌های فروش و خدمات پس از فروش در برخی از کشورها به منظور سود آور نمودن محصولات آن سایتهای تولیدی.

۱۹-۱-۳- نقاط قوت:

- حجم زیاد سخت افزارهای تدارک شده و همچنین فرهنگ ایجاد شده طی چهل سال اخیر که منجر به متخصص ارزان قیمت نیز گردیده است ضمن عبور از مقیاس اقتصادی (مقرون به صرفه) تولید کشورهای در حال توسعه در حوزه صنعت خودروی ایران (در مقایسه با کشورهای همسایه) در صورتیکه بر اساس "دیدگاه محیطی سازمان تولید" و همکاری با خودروسازان بزرگ و تعدیل ساختارهای مالی همراه گردد می‌تواند علاوه بر تامین نیازهای بازار داخلی منجر به افزایش سهم بازارهای صادراتی و نهایتاً افزایش تولید گردد که در اینصورت تورم پرسنلی موجود کم رنگ‌تر خواهد شد. مفاهیم بشرح فوق با سیاست‌های متخذه خودروسازهای بزرگ مبتنی بر " ساخت در محل فروش" نیز بسیار نزدیک می‌باشد.
- توسعه مناسب واحدهای‌پشتیبانی و خدمات پس از فروش صنعت ساخت خودرو از جمله نکات با اهمیت جهت افزایش تقاضا برای خودروهای ساخت داخل در مقایسه با خودروهای وارداتی می‌باشد.

۱۹-۱-٤- نقاط ضعف:

- توسعه این صنعت در ایران عمدتاً در حوزه مدیریت‌های دولتی و با توجه به تسهیلات دریافتی از نظام بانکی دولتی در چارچوب حمایت‌های اساسی از قبیل ثبات نسبی نرخ برابری ارز مصرفی، اعمال تعرفه‌های بالای واردات و ... در چارچوب سمتگیری استراتژی‌های توسعه اشتغال و افزایش کمی تولید جهت مصرف منابع مالی ناشی از گران شدن نفت بدون توجه به کیفیت آن همواره بر تفکر افزایش بهره‌وری کار و سرمایه اولویت داشته است به این لحاظ ساختارهای تجهیز شده فوق فاقد توانایی‌های لازم جهت استمرار فعالیت اقتصادی در بازاری رقابتی می‌باشد.

- مقیاس اقتصادی تولید خودرو برای تولید کنندگان به طور معمول در کشورهای پیشرفته معادل چهار میلیون دستگاه و برای تولیدکنندگان کشورهای در حال توسعه معادل یک میلیون دستگاه می‌باشد. با توجه به اینکه افزایش حجم تولید به طور طبیعی تولیدکنندگان را وارد بازاری رقابتی‌تر می‌نماید لذا ناگزیر از ارتقای کیفیت تولید، تعدیل ساختار مالی و ... می‌باشند که دورنمایی در این ارتباط برای میان مدت نیز قابل تصور نمی‌باشد.
- ساختار تولید صنعت خودروسازی ایران را می‌توان متمایل به دو مدل **ساختاری** (به منظور سمتگیری جهت کاهش قیمت‌تمام‌شده تولید جهت خودروهای ارزان) و دیدگاه محیطی سازمان تولید تلقی نمود که با توجه به ویژگی‌های خودروهای ارزان قیمت ساخت داخل از قبیل کیفیت پایین و میزان سوخت بالای آن‌ها در مقایسه با خودروهای مشابه استمرار فعالیت در این زمینه در چارچوب افزایش بهره‌وری کار و سرمایه تنها در صورت وجود تعرفه‌های بالا و سایر حمایت‌ها امکانپذیر می‌باشد ضمن اینکه سازمان تولید سایر خودروهایی که بر اساس **"دیدگاه محیطی سازمان تولید"** تعریف گردیده نیازمند توسعه همکاریهای بین‌المللی می‌باشد که با شرایط فعلی تعاملات سیاسی با سایر کشورها انطباق ندارد.
- واقعیت این است که نقش لیزینگ خودروها چه به لحاظ افزایش تقاضا جهت خرید خودرو (به گونه‌ایکه حدود ۹۰ درصد خودروهای ایالات متحده در چارچوب فروش‌های اعتباری انجام می‌پذیرد) و چه به لحاظ آثار مالی آن بر بازده سهامداران در این صنعت (که به طور معمول سود آن‌ها در چارچوب سود مجموعه سه فعالیت فروش خودرو، سود تسهیلات لیزینگ و فروش قطعه مورد اندازه گیری قرار می‌گیرد) انکارناپذیر است. با توجه به کاهش دستوری نرخ لیزینگ خودرو در سنوات قبل و همچنین ضعف‌های اساسی ساختار مالی شرکتهای عمده خودروسازی که منجر به عدم جذب منابع مالی از

نظام بانکی (فارغ از سیاستهای انقباضی و نظام بانکی در سنوات اخیر) و همچنین از طریق پیش دریافت‌های فروش محصولات گردیده است. برآورد مجموعه فوق، کاهش بیشتر فروش (تولید)، افزایش هزینه‌های مالی و انبارداری و .... و نهایتاً کاهش متغیر سودآوری و بازده حقوق صاحبان سهام می‌گردد.

- با توجه به اینکه بنظر می‌رسد میزان مصرف سوخت خودروهای ساخت داخل به طور متوسط ۳۷ درصد بیشتر از خودروهای وارداتی باشد این امر می‌تواند از جمله عواملی تلقی گردد که قدرت رقابت خودروهای داخلی را با خودروهای وارداتی و همچنین بازارهای صادراتی کاهش می‌دهد.
- اگرچه افزایش ظرفیت تولیدی خودرو جهت پاسخگویی به بازار داخلی و جمعیت متقاضی سنوات ۸۲-۱۳۸۱ در چارچوب اعمال سیاست‌های حمایتی تدارک گردیده بود ولیکن با توجه به تغییر ساختار جمعیتی ایران در سال‌های بعد ظرفیت فوق مشتمل بر سرمایه‌گذاری سخت‌افزاری و نیروی انسانی تدارک شده قادر به فروش آن میزان از تولید نمی‌باشد.
- عدم تصفیه مناسب مطالبات واحدهای قطعه‌ساز از شرکت‌های تولیدکننده به‌گونه‌ایکه در پایان سال ۱۳۸۷ تصفیه فوق عمدتاً در چارچوب تحویل خودرو (تهاتری) انجام پذیرفت که این امر موجب عرضه مضاعف خودرو در بازار و نهایتاً کاهش قیمت آن می‌گردد.عمیق‌تر شدن نارسائیهای ساختارهای مالی آنها گردیده‌است.
- با توجه به میزان تعرفه خودروهای وارداتی، به نظر می‌رسد متوسط قیمت تمام شده تولید خودروهای داخلی به مراتب بیش از سی درصد هزینه‌های تولید از کشورهای پیشرفته فاصله دارد. این امر نمایانگر آن است که سمتگیری برای استراتژی توسعه صادرات به ویژه در شرایط فعلی کاهش نرخ برابری یورو به ریال در مورد صنعت خودرو با واقعیت‌های موجود فاصله دارد به گونه‌ایکه تحقق صادرات شرکت سایپا در چارچوب

تحمل زیان ناویژه انجام پذیرفته است. ضمن اینکه داشتن برند از جمله ابزارهای لازم تحقق صادرات می‌باشد که به استثنای تولیدات تراکتور، صنعت خودرو فاقد این خصیصه می‌باشد.

- علیرغم اینکه سرانه تولید خودرو به ازای شاغلین در گروه ایران‌خودرو و گروه سایپا در سال ۱۳۸۶ به ترتیب ۱۰,۷ و ۱۷,۳ بوده که در مقایسه با سرانه تولید خودرو در کشور ژاپن که حدود ۱۳,۶ می‌باشد[۱۵۱] رقم نسبتاً مناسبی به نظر می‌رسد اما با توجه به اینکه بخش اعظم مواد و قطعات مورد نیاز جهت تولید خودروهای داخلی از محل خرید CKD و SKD واصله از شرکتهای خودروساز تابعه آنها تامین می‌شود لذا از منظر منطق محاسباتی، سرانه تولید خودرو در کشور ایران می‌بایست به مراتب بالاتر از کشورهای پیشرفته و خودکفا در صنعت خودروسازی باشد لذا این نسبت به تنهایی، جهت تحلیل بهره‌وری نیروی انسانی در کشور نسبت معنا داری نمی‌باشد.
- علیرغم اینکه افزایش تولید به طور معمول موجب کاهش نرخ بهای تمام شده آن می‌گردد ولیکن افزایش تولید صنعت خودروهای سواری در ایران صرفنظر از امکان کم تحقق آن به دلیل نارسائی‌های ساختارهای مالی و عملیاتی شرکت‌های خودروساز عمده و همچنین ورود به بازارهای رقابتی‌تر با توجه به افزایش متوسط زمان فروش آن و انباشته موجودی‌ها می‌تواند هزینه تامین مالی برای این صنعت را به مقدار زیادی افزایش دهد که برای ساختار مالی شرکت‌های عمده خودروساز در شرایط فعلی قابل تحمل نخواهد بود.
- با توجه به اینکه بازار صنعت خودروی ایران، در شرایط فعلی از جمله مصادیق بازارهای نوظهور و نابالغ با جهت‌گیری داخلی می‌باشد ولیکن به دلیل برآورد مازاد عرضه نسبت به تقاضا و تغییر شرایط اقتصادی حاکم فعلی، به نظر می‌رسد که صنعت خودروی ایران

---

۱۵۱ تولید خودرو (سواری و تجاری) ژاپن در سال ۲۰۰۶، حدود ۱۱,۵۹۶,۳۲۷ دستگاه و نیروی انسانی مستقیم شاغل در بخشهای ساخت خودرو، ساخت قطعات و ساخت بدنه به ترتیب ۱۷۷، ۶۳۳ و ۴۰ هزار نفر بوده است.

نیازمند جهت‌گیری صادراتی است. در چنین شرایطی سرمایه‌گذاری در شرکت‌های خودروسازی که حتی قادر به رقابت با تعرفه‌های گمرکی ۹۰ درصدی نیز نباشند، از توجیه اقتصادی برخوردار نمی‌باشد.

- با فرض اینکه ساختار تولیدی سرمایه‌گذاری انجام شده جهت استقرار سایت‌های تولید خودرو در خارج از کشور فاقد ضعف‌های ساختار تولید خودروسازان عمده داخلی باشد (که در ارتباط اطلاعاتی مناسبی مشاهده نگردیده است) ولیکن در صورتیکه مواد اولیه تولید سرمایه گذاری‌های فوق از طریق شرکت مادر در چارچوب تحلیل‌های این گزارش مبتنی بر گران تر بودن نسبت به تولیدات خودروسازان پیشرفته تدارک گردد و تنها بخشی از نارسائیهای فرآیند تولید در ارتباط با عدم ارتقاء کیفی محصولات، عدم به روز بودن تکنولوژی مورد استفاده و ... در ارتباط با سرمایه گذاریهای فوق مصداق داشته باشد به نظر می‌رسد تحقق آن سرمایه گذاری ها نهایتاً منجر به سقوط بیشتر بازده دارائیها و همچنین بازده سرمایه گذاران شرکتهای خودروساز فوق خواهد گردید.
- با توجه به اینکه خودروسازان ایرانی، عمده مواد اولیهٔ مورد نیاز خود را با قیمتی نسبتاً بالا، پیش از بروز بحران خریداری کرده و در نتیجه امکان کاهش قیمت خودرو در کوتاه مدت را ندارند لذا براساس برآوردهای صورت گرفته، انتظار بر کاهش قیمت خودرو تا پایان سال ۱۳۸۸ به تبع کاهش قیمت مواد اولیه وجود دارد. خاطر نشان می‌سازد که تحلیل مذکور در رابطه با خودروهایی که میزان ساخت آنها در داخل کشور بالاست، صادق بوده و کاهش قیمت در خودروهایی که به صورت CKD و SKD ساخته می‌شوند، منوط به کاهش قیمت تحویلی شرکت خارجی است.
- تورم پرسنلی از جمله نارسایی‌های عمیق ساختاری شرکت‌های عمده و فعال در صنعت خودروسازی ایران می‌باشد که در صورت اتخاذ تصمیم به استمرار فعالیت‌های اقتصادی در چارچوب افزایش بهره‌وری کار و سرمایه، نیازمند تعدیل آن متناسب با ظرفیت مورد

استفاده خواهیم بود که تحقق آن از یک طرف حجم وسیع تورم نیروی انسانی قابل تعدیل، نیازمند تحمل مخارج اجتماعی و اقتصادی عمیق و تامین منابع مالی زیاد جهت تعدیل ساختارهای مالی آنها در شرایط فعلی و در صورت عدم تحقق و یا تحقق تدریجی آن در بلندمدت، شرکت نه تنها قادر به رقابت در بازارهای هدف نخواهدبود بلکه جریان سقوط کاهش بازده سهامداران آن نیز سریعتر محقق می‌گردد.

- نگهداشت سهم بازار داخلی خودروسازها قبل از اینکه از طریق کاهش نرخ فروش تحقق یابد مبتنی بر افزایش اعطای تسهیلات مناسب و افزایش کیفیت می‌باشد به گونه‌ایکه شرکت‌های بزرگ خودروساز سهامداران عمده بانکها نیز می‌باشند و انتظارات سرمایه‌گذاران آنها قبل از اینکه مبتنی بر سود ناشی از فروش خودرو باشد معطوف به مجموع سود فروش و سود عملیات بانکی فوق است، ساختارهای مالی و نیروی انسانی شرکت‌های عمده خودروسازی داخلی در شرایط فعلی امکان تحقق مفاهیم بشرح زیر را فراهم نمی‌نماید ضمن اینکه سیاست‌های انقباضی بانک مرکزی این ضعف را شدیدتر می‌نماید.
- عدم برنامه‌ریزی مناسب جهت ترکیب بهینه تولید و فروش بر مبنای حاشیه سود آنها به ویژه در شرکت‌های ایران‌خودرو و تراکتورسازی.
- افزایش نسبت ذخیره کارکنان به مجموعه دارائیهای شرکت‌های خودروسازی طی سنوات اخیر با توجه به وجود پدیده تورم پرسنلی در ساختار نیروی انسانی‌ها و همچنین کم بودن ذخیره لازم در این ارتباط در مقایسه با ذخیره دفتری آن جهت تحقق تعدیل نیروی انسانی از جمله ابهامات اساسی استمرار فعالیت‌های اقتصادی آتی آنها در چارچوب افزایش بهره‌وری کار و سرمایه می‌باشد.

- وجود دارایی‌های غیرمولد در ساختار شرکت‌های خودروسازی به گونه‌ایکه هر ساله علیرغم روند رو به کاهش سود عملیاتی به فروش شرکتها، با فروش دارایی‌های غیر مولد شرکتها، سود خالص روند مناسبی را طی نموده است.
- پایین بودن گردش موجودی کالا در صنعت خودروسازی ایران ناشی از ضعف سازکارهای فروش محصولات و همچنین انباشت موجودی محصولات در جریان ساخت به دلیل ضعف در تدارک به هنگام مواد اولیه
- کاهش مستمر حاشیه سود و بازده حقوق صاحبان سهام (ROE) شرکت‌های عمده خودرو ساز ایران ضمن عدم افزایش نرخ فروش محصولات آنها به گونه‌ایکه «بر اساس اعلام بانک مرکزی از سال ۱۳۷۶ تا ۱۳۸۶ شاخص بهای کالاها و خدمات بیش از ۳۰۰ درصد افزایش یافته است در صورتی که این شاخص در کارخانجات تولید خودرو حدود ۱۷ درصد افزایش یافته است.» (منطقی، ۱۳۸۷) و با در نظر گرفتن عدم تمایل نظام بانکی جهت اعطای تسهیلات به آنها در سنوات اخیر و همچنین کاهش مستمر نسبت ارزش بازار، ارزش دفتری حقوق صاحبان سهام آنها طی ۶ ساله اخیر به عنوان از جمله ویژگی‌های عمده شرکت‌های خودروساز عمده از قبیل سایپا، ایران‌خودرو موجب کاهش علایق سرمایه‌گذاران جهت سرمایه‌گذاری دراین حوزه گردیده است.
- کاهش قدرت نقدینگی سهام شرکت‌های خودروسازی (به استثنای شرکت تراکتورسازی) به گونه‌ایکه میزان معاملات انجام شده سهام آنها طی سنوات اخیر عمدتاً از طریق بازارگردانی و یا معاملات عمده فیمابین سازمانهای دولتی و شبه دولتی انجام گردیده، ضمن اینکه علاوه بر کاهش تدریجی نسبت سود خالص به فروش آنها، سهم بخش غیر نقدی و غیرعملیاتی سود خالص آنها نیز به طور مستمر در حال افزایش می‌باشد به گونه ایکه طی سنوات اخیر ناگزیر از تخصیص عمده‌ای از سود خود جهت افزایش سرمایه

گردیده‌اند. مطالب بشرح فوق موجب کاهش مستمر انگیزه سرمایه‌گذاران جهت سرمایه‌گذاری در بازار ثانویه اینگونه سهام گردیده است.

- عدم شفافیت صورتهای مالی در ارتباط شناسایی و ارزیابی هزینه‌های جذب نشده تولید از ویژگی‌های اصلی شرکت‌های عمده خودروسازی از قبیل ایران‌خودرو، سایپا و تراکتورسازی بوده است که این انگیزه سرمایه‌گذاران جهت معاملات سهام آنها را در بازار ثانویه سهام به حداقل ممکن رسانده است.
- آندسته از خودروسازهای داخلی که ظرفیت تولید و شبکه توزیع آنها بسیار کمتر از مقیاس اقتصادی تولید می‌باشند ناگزیر از ادغام خواهند بود.
- مالکیت بخش عمده‌ای از سهام شرکت‌های قطعه‌سازی که عمدتاً سودآور نبوده و یا سود آنها به لحاظ نرخ‌های غیر رقابتی به دلیل روابط تجاری خاص فیمابین حاصل می‌شود، کیفیت پایین محصولات تولیدی، زیان‌ده بودن بخش عمده‌ای از سایت‌های داخلی و خارجی کشور، عدم توسعه سایت طراحی و تولید موتورهای دیزلی سوز، تورم نیروی انسانی ستاد نسبت به نیروی انسانی تولید، ضعف ساختارهای مالی از جمله ویژگی‌های ساختاری شرکت‌های سایپا و ایران‌خودرو می‌باشد.

۱۹-۲- تهدیدهای پیش رو، فرصتها، نقاط قوت و ضعف موجود در صنعت قطعه‌سازی ایران:

۱۹-۲-۱- تهدیدهای پیش رو:

- اگرچه تغییر اهداف استراتژیک صنعتی کشور طی سنوات اخیر چه به لحاظ ضرورت تحقق اصل ۴۴ چه به لحاظ ضرورت‌های اقتصادی ناشی از بحران مالی اخیر به لحاظ امکان اصلاح ساختارهای مالی و عملیاتی می‌تواند از جمله مصادیق فرصتهای پیش‌روی صنعت قطعه‌سازی خودرو تلقی گردد ولیکن با توجه به نارسائیهای عمیق ساختارهای مالی شرکتهای فوق و مبانی قیمت‌گذاری و چگونگی واگذاری واحدهای مربوط با

هزینه‌های مالی سنگین قابل تصور برای اصلاح ساختارهای فوق به نظر نمی‌رسد زمان لازم جهت تحقق تغییر اهداف استراتژیک و استقرار نظام مدیریت متناسب با آن اهداف، کوتاه‌مدت باشد ضمن اینکه به تعویق انداختن این امر نیز هزینه‌های فوق را افزایش می‌دهد. بدیهی است کاهش بیشتر نرخ بازده سهامداران نیز از خصیصه‌های همین دوران است.

- ارائه تعریف نامناسبی از حوزه بخش خصوصی به‌گونه‌ایکه به جای مدیریت در چارچوب افزایش بهره‌وری کار و سرمایه، نوع شخصیت حقوقی مبنای شناخت بخش خصوصی جهت تحقق اصل ۴۴ تعریف شده‌است منجر به تحقق نامناسب اصل ۴۴ در چارچوب انتقال شرکت‌ها از یک حوزه دولتی به حوزه شبه‌دولتی دیگر از قبیل نهادهای عمومی غیردولتی، صندوق‌های بازنشستگی و قرض‌الحسنه و ... گردیده که جز به استمرار مدیریت دولتی بشرح فوق در آن شرکت، منجر نخواهد شد.
- ساختار سازمان یافته تولید قطعات خودرو در کشور همسایه ترکیه ناگزیر از تسهیل شرایط صدور تولیدات خود به نزدیکترین کشورها از جمله ایران می‌باشد که در این شرایط صنعت ساخت قطعات کشور در صورت عدم حمایت از طریق تعرفه‌های واردات، جلوگیری از حجم بالای قطعات غیراستاندارد و قاچاق و یا بالابردن نرخ برابری ارز با توجه به عدم دسترسی به تکنولوژی روز جهت تولید قطعات مناسب‌تر به دلیل معضلات ناشی از تحریم اقتصادی به گونه ایکه منجر به پایین بودن عمر مفید برخی از قطعات تولید داخل آنها گردیده، قادر به نگهداشت سطح بازار فعلی نخواهد بود.
- اگرچه ارزش فلزات به عنوان یکی از عمده‌ترین عوامل تشکیل دهنده قیمت تمام شده مواد اولیه صنعت ساخت قطعه خودروسازی طی سنوات اخیر کاهش یافته است ولی درجه کاهش برخی از این فلزات همانند آلومینیوم برای شرکت‌های قطعه‌ساز داخلی که

وارد کننده مواد اولیه فوق می‌باشند کمتر از درجه کاهش آن برای کشورهای قطعه‌ساز دارای صنایع فوق می‌باشد.

- علیرغم اینکه خودروسازان داخلی جهت واردات قطعات خودرو ناگزیر از گشایش اعتبار اسنادی و یا پرداخت نقدی به دلیل تحریم‌های خارجی می‌باشند ولیکن نسبت به مطالبات قطعه‌سازان داخلی به دلیل نیاز آنها به خودروسازان داخلی به صورت مناسب اقدام نمی‌نماید.
- عدم تصفیه مناسب مطالبات واحدهای قطعه‌ساز از شرکت‌های تولیدکننده به‌گونه‌ایکه در پایان سال ۱۳۸۷ تصفیه فوق عمدتاً در چارچوب تحویل خودرو (تهاتری) انجام پذیرفت و موجب عمیق‌تر شدن نارسائیهای ساختارهای مالی آنها گردیده‌است.
- محدودیت قیمت‌گذاری محصولات شرکت‌های عمده قطعه‌ساز توسط شرکتهای خودروساز چه به عنوان سهامدار عمده آنها و چه به عنوان مشتری انحصاری محصولات آنها جهت کاهش هزینه های تولید خود موجب استمرار کاهش سودآوری شرکتهای قطعه سازی می‌گردد.
- کاهش فروش در چارچوب حذف شروع فروش لیزینگ خودرو موجب کاهش تولید خودرو و نهایتاً کاهش تقاضای قطعات ساخت خودرو خواهد گردید.
- نامناسب بودن شرایط فعلی اعطای تسهیلات در نظام بانکی
- افزایش زمان فروش محصولات شرکتهای خودروساز عمده به عنوان مشتری تقریباً انحصاری شرکتهای قطعه ساز می تواند منجر به افزایش زمان فروش محصولات آنها گردد.
- براساس استانداردهای جهانی، شرکت‌های خدمات پس از فروش تأمین‌کننده حدود ۸۵ درصد نیاز بازار قطعات خودرو می‌باشند. اگرچه تعدادی از بررسی‌های انجام شده نمایانگر آن است که هم‌اکنون شرکت ایساکو به عنوان بزرگترین شرکت تأمین‌کننده

قطعات خودروهای سواری، حداکثر توان پاسخگویی به حدود ۷۰درصد تقاضای بازار قطعات و لوازم یدکی محصولات ایران‌خودرو را دارا می‌باشد **ولیکن برخی از بررسی‌های دیگر حاکی از آن است که در حال حاضر حدود ۶۰ درصد قطعات مورد نیاز شبکه خدمات پس از فروش ایران‌خودرو از بخش داخلی (ساپکو و ایران‌خودرو) و ۴۰ درصد مابقی از شرکت‌های خارجی (پژو و سایر شرکت‌های اروپایی) تأمین می‌شود** به گونه‌ایکه مصرف‌کنندگان به دلیل عدم تولید برخی از قطعات خودروها در ایران و انحصاری بودن تولید آن در یک کشور، ناچار به استفاده از قطعات بی‌کیفیت می‌باشند.

- فراوانی قطعات یدکی غیراستاندارد و قاچاق چالش انکارناپذیری است که شرکت‌های خودروسازی داخلی به خصوص ایران‌خودرو و مشتریان را متضرر کرده است **به‌طوریکه پیش‌بینی می‌شد با فرض اینکه ارزش بازار قطعات و لوازم یدکی ایران‌خودرو در سال ۱۳۸۷ حدود ۱۲ هزار میلیارد ریال باشد، سهم بازار ایران‌خودرو در این بازار حدود چهار هزار میلیارد ریال و سهم بازار مرتبط با محصولات غیراستاندارد و قاچاق بیش از هشت هزار میلیارد ریال بوده است.**
- افزایش واردات خودروهای خارجی به کشور که بر اساس قرارداد شرکت‌های صادرکننده، تامین قطعات خودروهای وارداتی نیز بر عهده آنها خواهد بود و به همین جهت به نظر می‌رسد قطعه‌سازان داخلی سهم عمده‌ای از بازار خودروی داخل کشور را از دست خواهند داد. خاطر نشان می‌سازد که در سال ۱۳۸۵ حدود ۴۰ درصد از سهم بازار خودروهای دارای قیمت بیش از ۲۰ میلیون تومان در اختیار تولیدات داخلی و ۶۰ درصد در اختیار واردات بوده است اما این سهم در سال ۱۳۸۶ به ۶۶ درصد برای واردات و ۳۴ درصد برای تولیدات داخلی تغییر کرد.

- اگرچه میانگین حقوق ورودی قطعات خودرو در سال ۱۳۸۲ معادل ۲۶ درصد بوده که در سال ۱۳۸۳ با ۳ درصد کاهش به ۲۳ درصد رسیده است و طی سنوات ۶-۱۳۸۴ نیز با کاهش تعرفه‌ها، این میانگین با یک درصد کاهش دیگر به رقم ۲۲ درصد رسید بدیهی است در صورتیکه تعرفه‌ی ورود قطعات خودرو با کاهش بیشتری مواجه شود، در سنوات آتی نیز فشار مضاعف ساختار مالی بر قطعه‌سازان داخلی خودرو وارد خواهد شد.
- مشکلات مربوط به انتقال تکنولوژی و عدم دسترسی به تکنولوژی روز دنیا به دلیل تحریم‌های موجود علیه ایران (بر اساس مصوبه‌های سازمان ملل متحد مبنی بر تحریم دولت جمهوری اسلامی ایران به گونه ایکه تمام مواد اولیه، قطعات و ماشین‌آلاتی که احتمال استفاده‌ی دوگانه از آن‌ها وجود دارد، باید از سوی سازمان‌های ملی مسئول صدور مجوز هر کشور مورد بررسی قرار بگیرند)
- مشکل اصلی قطعه‌سازان داخلی این موضوع می‌باشد که علیرغم وجود توان بالقوه صادرات قطعه‌سازان در حال حاضر به دلیل معضلات ناشی از کمبود منابع مالی انتقال یافته از واحدهای تولیدکننده خودرو و همچنین نبودن پشتوانه مالی جهت سرمایه‌گذاری در توسعه و نوسازی خطوط تولید، امکان ورود موثر به بازارهای رقابتی بین‌المللی در شرایط فعلی برای آنها وجود ندارد.
- ناگزیر بدون تغییر شیوه های جابه جایی از ۷۵ درصد خودروی شخصی به ۷۵ درصد ناوگان حمل و نقل عمومی منجر به کاهش تقاضا جهت صنعت قطعه‌سازی خودرو خواهد بود.

۱۹-۲-۲- فرصتها:

- از جمله فرصت‌های پیش‌روی صنعت قطعه‌سازی کشور، اشباع بازارهای توسعه‌یافته جهان و نیاز به انتقال سرمایه به بازارهای نوظهور، برآورد رشد ۷۰ درصدی صنعت قطعه‌سازی جهان تا سال ۲۰۱۵، نیاز جهانی به تولید قطعات خودرو با هزینه پایین و

همچنین ضرورت تعویض و ایجاد تغییرات در خودروهای یگانه‌سوز و پرمصرف در کشور ایران (به دلیل توجه به مشکلاتی مانند آلایندگی و کاهش مصرف سوخت) ضمن وجود سخت افزارهای تدارک دیده شده امکان کاهش ظرفیت بلااستفاده صنعت قطعه سازی را فراهم می آورد. ضمن اینکه در صورت بالا رفتن نرخ برابری ارز و یا افزایش تعرفه واردات قطعه، امکان افزایش سهم بازار داخلی قابل تصور می‌باشد.

- کاهش متوسط درآمد سرانه، مصرف خانوارها، تسهیلات اعطایی جهت خرید خودرو از جمله آثار بحران مالی به ویژه در کشورهای با درآمد مبتنی بر فروش نفت می‌باشد که مجموعاً منجر به کاهش تقاضا و افزایش عمر خودروهای سواری خواهد شد که این امر منجر به افزایش تقاضا برای قطعات مصرفی می‌گردد.
- ضرورت جایگزینی خودروهای فرسوده چه به لحاظ کاهش یارانه سوخت از بودجه کشور و چه به لحاظ کاهش آلودگی محیط زیست منجر به افزایش تقاضا جهت ساخت خودرو و نهایتاً افزایش تقاضا جهت قطعات ساخت خودرو می‌گردد.
- از جمله راه‌کارهای محتمل جهت تامین کسری بودجه مصوب و حمایت از تولیدات داخلی افزایش نرخ برابری ارز می‌باشد که در صورت تحقق با توجه به میزان تعرفه مصوب جهت واردات قطعات خودرو قیمت آنها بسیار بیشتر از تولیدات داخلی که نیازمند واردات کمتری می‌باشد افزایش خواهد یافت. این امر می‌تواند منجر به افزایش نرخ سهم بازار شرکت‌های قطعه‌ساز داخلی و افزایش توان رقابتی آنها نسبت به محصولات وارداتی نیز گردد. بدیهی است در این شرایط فعالیت اقتصادی آندسته از شرکت‌های قطعه‌ساز که ساختار تولید آنها مبتنی بر واردات می‌باشند محدودتر خواهد گردید.
- با توجه به وجود تعاملات سیاسی با کشورهای همسایه و ضرورت اعطای تسهیلات و اعمال کمک بر آن کشورها که از سرانه مالکیت خودروی پائینی برخوردارند در صورت

صدور خودرو از جمله مصادیق تسهیلات و کمک‌های فوق امکان توسعه صادرات محصول صنعت قطعه‌سازی خودرو افزایش خواهد یافت.

- با توجه به توسعه سخت افزاری صنعت قطعه‌سازی خودرو طی سه دهه اخیر، برآورد می‌شود که در صورت تعامل با نظام اقتصادی جهان امکان تحصیل ده میلیارد دلار درآمد ارزی متصور می‌باشد.

۱۹-۲-۳- نقاط قوت:

- توان تولید و صادرات برخی از قطعات خودروهای مورد نیاز چه به لحاظ قطعات خودروهای صادر شده چه به لحاظ قطعات قابل مصرف در سایر خودروهای موجود آن کشورها.

۱۹-۲-٤- نقاط ضعف:

- توسعه این صنعت در ایران عمدتاً در حوزه مدیریت‌های دولتی شرکتهای خودروساز و با توجه به تسهیلات دریافتی از نظام بانکی دولتی و پیش پرداختهای اساسی از شرکت‌های خودروساز و حمایت‌های اساسی دیگر از قبیل ثبات نسبی نرخ برابری ارز مصرفی، اعمال تعرفه‌های بالای واردات و ... در چارچوب سمتگیری استراتژی‌های توسعه اشتغال و افزایش کمی تولید جهت مصرف منابع مالی ناشی از گران شدن نفت بدون توجه به کیفیت آن همواره بر تفکر افزایش بهره‌وری‌کار و سرمایه اولویت داشته است به این لحاظ ساختارهای تجهیز شده فوق فاقد توانایی‌های لازم جهت استمرار فعالیت اقتصادی در بازاری رقابتی می‌باشد. به گونه ایکه عمدتاً منجر به تولید قطعه‌های غیر استاندارد و با عمر مفید پایین گردیده است.
- اگرچه به‌نظر می‌رسد که برخی از شرکت‌های قطعه‌ساز جهت فروش خودروهای دریافتی فوق اقدام به تاسیس شرکت لیزینگ خودرو نموده‌اند ولیکن به دلیل ویژگی تسهیلات

لیزینگ و همچنین ضعف ساختارهای مالی شرکت‌های قطعه‌ساز، به‌نظر میرسد منابع مالی مورد نیاز برای آنها در مقاطع زمانی مناسب قابل تامین نخواهد بود.

- علیرغم اینکه افزایش تولید به طور معمول موجب کاهش نرخ بهای تمام شده آن می‌گردد ولیکن افزایش تولید صنعت خودروهای سواری در ایران صرفنظر از امکان کم تحقق آن به دلیل نارسائی‌های ساختارهای مالی و عملیاتی شرکت‌های خودروساز عمده و همچنین ورود به بازارهای رقابتی‌تر با توجه به افزایش متوسط زمان فروش آن و انباشته موجودی‌ها می‌تواند هزینه تامین مالی برای این صنعت را به مقدار زیادی افزایش دهد که برای ساختار مالی شرکت‌های عمده قطعه‌ساز خودرو در شرایط فعلی قابل تحمل نخواهد بود.

۱۹-۳- تهدیدهای پیش رو، فرصتها، نقاط قوت و ضعف موجود در صنعت تراکتورسازی ایران:

با توجه به ویژگی تقریباً انحصاری مجموعه شرکت‌های تراکتورسازی ایران، تحلیل‌های به شرح زیر عمدتاً در چارچوب ویژگی‌های شرکت‌های گروه تراکتورسازی ایران تدوین گردیده‌است:

۱۹-۳-۱- تهدیدهای پیش رو:

- باتوجه به اینکه شرکت تراکتورسازی تامین کننده حدود ۹۴ درصد تقاضای بازار داخلی می‌باشد و عمده‌ترین متقاضی بازار فوق نیز کشاورزان می‌باشند که به‌دلیل برخورداری رشد درآمدی کمتر از نرخ رشد تورم و یا رکود بخش کشاورزی و یا خشکسالی در برخی سنوات اصولاً درآمدی مستمر و پایدار برای کشاورزان به عنوان اصلی‌ترین متقاضی بازار داخلی شرکت بدون تخصیص یارانه‌ای از بودجه کشور قابل تصور نمی‌باشد لذا با توجه به سیاست‌های اخیر دولت مبتنی بر حذف یارانه‌ها از بودجه کشور و همچنین وابستگی عمیق آن به درآمد نفت در صورت تمرکز فروش شرکت به بازار داخلی پایداری این روند همواره دارای ابهام می‌باشد.

- اگرچه به نظر می‌رسد با توجه به تصویب افزایش تعرفه واردات تراکتور از ۴ درصد به ۳۰ درصد تقاضا برای تراکتورهای ساخت داخل افزایش پیدا کند. ولیکن به دلیل غیراقتصادی بودن تراکتورهای وارداتی چه به لحاظ ضرورت سرمایه‌گذاری جهت استقرار تعمیرگاه‌ها و واحدهای پشتیبانی در مناطق مختلف کشاورزی ایران (نه شهری) و چه به لحاظ تعداد بسیار ناچیز تراکتورهای وارداتی افزایش تعرفه فوق برای تراکتورهای ساخته شده وارداتی موجب افزایش و یا عدم کاهش قطعات تراکتور مورد نیاز به لحاظ ساخت داخل می‌گردد. این امر موجب افزایش (عدم کاهش) سهم هزینه مواد اولیه مصرفی تراکتورهای ساخت داخل به نسبت میزان قطعات وارداتی از کل مواد تراکتور می‌باشد. به عبارت دیگر اقدام حمایتی دولت به جای افزایش تعرفه واردات تراکتورهای ساخته شده می‌توانست به کاهش تعرفه قطعات منفصله تراکتور تعریف گردد. بدیهی است تغییر احتمالی ثبات فعلی نرخ برابری ارز و همچنین افزایش قیمت قطعات وارداتی در اثر تحریم‌های موجود، نیز تهدید برای استمرار فعالیت‌های اقتصادی شرکت تراکتورسازی ایران در چارچوب افزایش بهره‌وری کار و سرمایه را شدیدتر می‌نماید.
- تقاضای تراکتور در ایران تابعی است از باروری صنعت کشاورزی، درآمد کشاورزان و میزان تسهیلات اعطایی به آنها که در حال حاضر به علت مشکلات بانکی در ارائه تسهیلات قدرت خرید کشاورزان برای خرید تراکتور کاهش یافته است.
- افزایش متوسط قیمت تراکتورهای صادراتی علیرغم اینکه می‌تواند سبب افزایش میزان درآمدهای ناشی از صادرات برای صنعت تراکتورسازی ایران گردد اما به دلیل افزایش میزان فاصله قیمت بین فروش داخلی تراکتور و فروش صادراتی آن، موجبات ایجاد مطلوبیت برای قاچاق این محصول نیز فراهم آمده است.
- اگرچه ارزش فلزات به عنوان یکی از عمده‌ترین عوامل تشکیل دهنده قیمت تمام شده مواد اولیه صنعت خودروسازی از جمله ساخت تراکتور طی سنوات اخیر کاهش یافته

است ولی درجه کاهش برخی از این فلزات برای شرکت‌های تراکتورساز داخلی که وارد کننده مواد اولیه فوق می‌باشند کمتر از درجه کاهش آن برای کشورهای تراکتورساز دارای صنایع فوق می‌باشد.

- عدم تامین منابع مالی لازم جهت اعطای تسهیلات مناسب توسط دولت برای خرید تراکتور برای بخش کشاورزی موجب کاهش تولید شرکت تراکتورسازی می‌گردد که با توجه به سرمایه‌گذاریهای انجام شده جهت توسعه ظرفیت تولید آن، ظرفیت بلااستفاده آن افزایش خواهد یافت و سرمایه‌گذاری فوق با زیان بیشتری روبرو خواهد گردید.
- ارائه تعریف نامناسبی از حوزه بخش خصوصی به‌گونه‌ایکه به جای مدیریت در چارچوب افزایش بهره‌وری کار و سرمایه، نوع شخصیت حقوقی مبنای شناخت بخش خصوصی جهت تحقق اصل ۴۴ تعریف شده‌است منجر به تحقق نامناسب اصل ۴۴ در چارچوب انتقال شرکت‌ها از یک حوزه دولتی به حوزه شبه‌دولتی دیگر از قبیل نهادهای عمومی غیردولتی، صندوق‌های بازنشستگی و قرض‌الحسنه و ... گردیده که جز به استمرار مدیریت دولتی بشرح فوق در آن شرکت، منجر نخواهد شد.

۱۹-۳-۲- فرصتها:

- با توجه به اینکه در حال حاضر تولیدات تراکتور کشور حدود ۸۰ درصد نیازهای سالانه کشور را برآورده می سازد لذا بدون در نظر گرفتن آثار مالی ناشی از افزایش سهم بازار به شرح فوق بازاری سودآور و پایدار با حاشیه سود بالا برای حوزه فروش قطعات یدکی و ارائه خدمات پس از فروش می‌توان تصور نمود. بدیهی است با توجه به مزیت‌های بالقوه صادرات این مطلب در مورد بازارهای صادراتی و نهایتاً درآمدهای ارزی ناشی از آن نیز صادق خواهد بود.

- نظر به اینکه حدود ۴۹ درصد تراکتورهای موجود در کشور دارای عمری بیش از ۱۳ سال می باشند و با توجه به طرح جایگزینی تراکتورهای فرسوده به نظر می‌رسد که امکان افزایش میزان فروش تراکتور در آینده وجود دارد.
- به نتیجه رسیدن مذاکرات صورت گرفته با برخی از کشورها جهت راه اندازی خطوط مونتاژ تراکتور با فرض انجام گرفتن امکان سنجیهای جامع در این زمینه، استقرار سایت‌های تولیدی شرکت تراکتورسازی ایران در آن کشورها به ویژه کشورهایی که دارای تعامل سیاسی مناسب با ایران می‌باشند و فاقد شرکت‌های تولیدکننده تراکتور هستند، می‌تواند از جمله مصادیق استراتژیهای منجر به افزایش سودآوری شرکت تلقی گردد.
- با توجه به اینکه ۹۴ درصد بازار داخلی انواع تراکتور در اختیار شرکت تراکتورسازی ایران می باشد، این امر سبب وابستگی زیاد صنعت کشاورزی کشور به تداوم و ارتقای فعالیت این شرکت می باشد که به نظر می رسد این موضوع سبب توجه و حمایت ویژه دولت از شرکت تراکتورسازی ایران گردد.
- اگرچه افزایش نرخ‌های تعرفه واردات در شرایط فعلی می‌تواند به عنوان تهدیدی برای روند کاهش نرخ قیمت تمام شده تولید تراکتور تلقی گردد ولیکن این امر با توجه به ساختارهای تولید و خدمات پس‌از فروش تدارک شده شرکت تراکتورسازی می‌تواند ویژگی تقریباً تک محصولی شرکت را تغییر و بازار بقیه تراکتورهای سبک و سنگین را (اگرچه در مجموع بازار بیش از ۲۰ درصد نمی‌باشد) نیز به محصولات شرکت تخصیص دهد.

۱۹-۳-۳- نقاط قوت:

- توان تولید و صادرات تراکتورهای ساخت داخل به سایر کشورها به ویژه کشورهای همسایه و آندسته از کشورهایی که دارای تعاملات مناسب سیاسی با ایران می‌باشند.
- توسعه مناسب واحدهای پشتیبانی و خدمات پس از فروش صنعت ساخت تراکتور که نیازمند استقرار واحدهای پشتیبانی شده فوق در مناطق کشاورزی (نه شهرها) می‌باشد

ضمن اینکه قدرت رقابتی تراکتورهای وارداتی را کاهش می‌دهد، می‌تواند به عنوان عامل گسترش بازار در سایر تولیدات تراکتورها را نیز فراهم آورد.

- امکان تغییر کاربری تراکتورهای تولیدی شرکت تراکتورسازی ایران از بخش کشاورزی به مصارف صنعتی با استفاده از سه نقطه اتصالی که در ابتدا و انتهای این تراکتورها کار گذاشته شده است.
- مالکیت تعدادی شرکت با فعالیت های متنوع که می تواند سبب ایجاد هم افزایی در فرایند تولید و فروش شرکت تراکتورسازی ایران گردد.

۱۹-۳-٤- نقاط ضعف:

- ساختارهای مالی و سازمانی نامناسب و عدم استفاده کامل از ظرفیت تولیدی در شرکت تراکتور سازی ایران
- عدم ایجاد قابلیتهای مناسب در خصوص صادرات از طریق توسعه خطوط مونتاژ متناسب با نیازهای مشتریان خارجی.
- پایین بودن سهم مواد اولیه نسبت به قیمت تمام شده تولید به دلیل تورم نیروی انسانی و سازمان کار تجهیز شده برای ظرفیتی به مراتب بیش از ظرفیت اعلام شده.

۲۰- پیوست‌ها و ضمائم:

پیوست شماره ۱:

تولید خودرو به تفکیک گروه تولیدکننده و کشور تولیدکننده در سال ۲۰۰۷

گروه	کشور	خودرو	خودروهای تجاری سبک	خودروهای تجاری سنگین	اتوبوسهای سنگین	جمع
GENERAL MOTORS	USA	۹۸۸،۲۱۵	۱،۸۳۲،۳۵۴	۳۰،۲۴۸		۲،۸۵۰،۸۱۷
	china	۹۸۹،۱۱۸				۹۸۹،۱۱۸
	South Korea	۹۴۰،۵۴۸	۵۷۶		۱،۶۸۱	۹۴۲،۸۰۵
	Canada	۴۷۰،۰۱۶	۴۶۲،۸۲۰			۹۳۲،۸۳۶
	Germany	۷۵۳،۶۳۵				۷۵۳،۶۳۵
	Brazil	۴۶۹،۹۹۱	۱۰۶،۹۰۹			۵۷۶،۹۰۰
	Spain	۴۲۴،۹۶۴	۶۴،۸۴۰			۴۸۹،۸۰۴
	Mexico	۶۷،۷۵۵	۳۹۹،۱۹۰	۲،۷۹۴		۴۶۹،۷۳۹
	Poland	۳۴۰،۳۰۶				۳۴۰،۳۰۶
	UK	۱۱۵،۴۷۶	۸۰،۴۰۷			۱۹۵،۸۸۳
	Uzbekistan	۱۷۰،۰۰۰				۱۷۰،۰۰۰
	Argentina	۱۰۳،۷۹۴	۱۱،۰۳۴			۱۱۴،۸۲۸
	Russia	۱۰۹،۲۴۰				۱۰۹،۲۴۰
	Australia	۹۳،۸۷۴	۱۲،۶۲۲			۱۰۶،۴۹۶
	Sweden	۱۰۲،۹۱۵				۱۰۲،۹۱۵
	Thailand	۱۳،۶۰۲	۸۴،۸۲۳			۹۸،۴۲۵
	India	۶۰،۲۹۱				۶۰،۲۹۱
	Austria	۳۴،۰۱۰				۳۴،۰۱۰
	France	۱۱،۷۷۰				۱۱،۷۷۰
		۶،۲۵۹،۵۲۰	۳،۰۵۵،۵۷۵	۳۳،۰۴۲	۱،۶۸۱	۹،۳۴۹،۸۱۸
TOYOTA	Japan	۳،۸۴۹،۳۵۳	۱۶۱،۹۰۱	۱۲۹،۱۰۷	۸۵،۷۷۶	۴،۲۲۶،۱۳۷
	USA	۹۳۵،۷۶۶	۳۹۸،۴۱۷			۱،۳۳۴،۱۸۳
	Thailand	۱۶۴،۵۰۲	۳۳۴،۷۴۴			۴۹۹،۲۴۶
	china	۴۴۰،۹۶۷	۴،۶۸۰			۴۴۵،۶۴۷

تولید خودرو به تفکیک گروه تولیدکننده و کشور تولیدکننده در سال ۲۰۰۷

گروه	کشور	خودرو	خودروهای تجاری سبک	خودروهای تجاری سنگین	اتوبوسهای سنگین	جمع
	Canada	۳۰۲،۷۵۳				۳۰۲،۷۵۳
	UK	۲۷۷،۶۳۷				۲۷۷،۶۳۷
	France	۲۶۲،۲۴۴				۲۶۲،۲۴۴
	Turkey	۱۶۱،۲۲۹				۱۶۱،۲۲۹
	Indonesia	۱۵۲،۶۸۱				۱۵۲،۶۸۱
	Australia	۱۴۸،۹۳۶				۱۴۸،۹۳۶
	South Africa	۵۳،۷۸۷	۹۱،۸۹۸			۱۴۵،۶۸۵
	Czech Republic	۱۰۵،۴۳۲				۱۰۵،۴۳۲
	Taiwan	۹۳،۲۲۷	۵،۳۴۲			۹۸،۵۶۹
	Argentina	۱۰،۶۷۳	۵۸،۷۶۶			۶۹،۴۳۹
	Malaysia	۵۴،۷۹۴	۱۰،۱۴۷			۶۴،۹۴۱
	Brazil	۶۲،۷۲۶				۶۲،۷۲۶
	India	۵۲،۴۰۲				۵۲،۴۰۲
	Pakistan	۳۵،۴۲۸	۵۹۹			۳۶،۰۲۷
	Mexico		۳۴،۱۰۴			۳۴،۱۰۴
	philippines	۱۹،۳۵۹				۱۹،۳۵۹
	Vietnam	۱۸،۴۶۱				۱۸،۴۶۱
	Venezuela	۹،۱۱۷	۷،۷۳۵			۱۶،۸۵۲
		۷،۲۱۱،۴۷۴	۱،۱۰۸،۳۳۳	۱۲۹،۱۰۷	۸۵،۷۷۶	۸،۵۳۴،۶۹۰
VOLKSWAGEN	Germany	۲،۱۱۶،۵۹۶	۱۲۳،۸۳۹			۲،۲۴۰،۴۳۵
	china	۸۵۵،۴۲۷				۸۵۵،۴۲۷
	Brazil	۶۵۴،۷۱۶	۳۱،۲۲۱	۳۸،۰۲۵	۷،۲۵۸	۷۳۱،۲۲۰
	Spain	۶۲۷،۱۵۷				۶۲۷،۱۵۷
	Czech Republic	۶۱۵،۴۳۵	۶،۲۳۸			۶۲۱،۶۷۳
	Mexico	۴۰۹،۵۹۸		۱،۳۶۲	۱۹۸	۴۱۱،۱۵۸
	Slovakia	۲۰۳،۸۲۳				۲۰۳،۸۲۳

تولید خودرو به تفکیک گروه تولیدکننده و کشور تولیدکننده در سال ۲۰۰۷

گروه	کشور	خودرو	خودروهای تجاری سبک	خودروهای تجاری سنگین	اتوبوسهای سنگین	جمع
	Poland	۷۵،۲۱۲	۹۱،۸۲۵			۱۶۷،۰۳۷
	South Africa	۱۱۱،۴۷۳	۸۱۲	۲۱۳	۵۴	۱۱۲،۵۵۲
	Portugal	۹۳،۶۹۲				۹۳،۶۹۲
	Belgium	۷۶،۵۴۸				۷۶،۵۴۸
	Argentina	۵۴،۶۸۲	۲،۸۴۲			۵۷،۵۲۴
	Hungary	۵۶،۹۸۲				۵۶،۹۸۲
	UK	۱۰،۰۰۰				۱۰،۰۰۰
	Italy	۲،۵۸۰				۲،۵۸۰
	France	۸۳				۸۳
		۵،۹۶۴،۰۰۴	۲۵۶،۷۷۷	۳۹،۶۰۰	۷،۵۱۰	۶،۲۶۷،۸۹۱
FORD	USA	۴۴۶،۵۳۹	۱،۶۶۵،۷۶۲	۶۲،۲۹۸		۲،۱۷۴،۵۹۹
	Germany	۷۹۱،۰۹۰	۱۲،۰۸۰			۸۰۳،۱۷۰
	Belgiom	۵۱۷،۷۵۲				۵۱۷،۷۵۲
	Spain	۴۰۴،۷۴۸				۴۰۴،۷۴۸
	UK	۲۸۶،۵۷۸	۷۷،۷۶۱			۳۶۴،۳۳۹
	Canada	۱۲۴،۳۸۲	۲۲۵،۴۲۶			۳۴۹،۸۰۸
	Brazil	۱۹۱،۶۰۰	۹۶،۹۳۷	۲۴،۷۰۰		۳۱۳،۲۳۷
	Mexico	۲۵۵،۸۷۰	۳۵،۰۹۱	۲،۹۲۸		۲۹۳،۸۸۹
	Turkay		۲۸۰،۶۸۶	۵،۶۷۰		۲۸۶،۳۵۶
	china	۱۸۶،۲۲۹	۹۴،۹۷۹			۲۸۱،۲۰۸
	Sweden	۲۱۳،۹۳۵				۲۱۳،۹۳۵
	Argentina	۳۷،۶۳۰	۵۰،۳۵۲			۸۷،۹۸۲
	Australia	۳۶،۵۶۴	۳۲،۰۱۴			۶۸،۵۷۸
	Taiwan	۳۰،۱۵۲	۱۵،۱۹۶			۴۵،۳۴۸
	India	۴۱،۶۳۰				۴۱،۶۳۰
	Malaysia	۵۰۷				۵۰۷
	Thailand	۴۲۰				۴۲۰

تولید خودرو به تفکیک گروه تولیدکننده و کشور تولیدکننده در سال ۲۰۰۷

گروه	کشور	خودرو	خودروهای تجاری سبک	خودروهای تجاری سنگین	اتوبوسهای سنگین	جمع
		۳،۵۶۵،۶۲۶	۲،۵۸۶،۲۸۴	۹۵،۵۹۶		۶،۲۴۷،۵۰۶
HONDA	Japan	۱،۲۸۸،۵۷۷	۴۳،۲۶۸			۱،۳۳۱،۸۴۵
	USA	۱،۰۱۵،۴۶۲				۱،۰۱۵،۴۶۲
	china	۴۶۳،۹۹۸				۴۶۳،۹۹۸
	Canada	۳۹۰،۵۸۰				۳۹۰،۵۸۰
	UK	۲۳۷،۷۸۳				۲۳۷،۷۸۳
	Thailand	۱۴۰،۴۳۹				۱۴۰،۴۳۹
	Brazil	۱۰۷،۱۸۰				۱۰۷،۱۸۰
	India	۵۸،۰۸۰				۵۸،۰۸۰
	Indonesia	۲۹،۴۲۱				۲۹،۴۲۱
	Taiwan	۲۹،۰۰۷				۲۹،۰۰۷
	Mexico	۲۶،۶۸۹				۲۶،۶۸۹
	Malaysia	۲۵،۶۷۹				۲۵،۶۷۹
	Turkay	۲۳،۶۶۳				۲۳،۶۶۳
	Pakistan	۱۶،۶۹۹				۱۶،۶۹۹
	philippines	۱۱،۵۶۸				۱۱،۵۶۸
	Vietnam	۳،۷۲۱				۳،۷۲۱
		۳،۸۶۸،۵۴۶	۴۳،۲۶۸			۳،۹۱۱،۸۱۴
PSA	France	۱،۳۷۵،۶۰۱	۱۲۹،۸۹۹			۱،۵۰۵،۵۰۰
	Spain	۵۵۳،۰۶۱	۱۳۱،۱۲۶			۶۸۴،۱۸۷
	Iran	۲۳۶،۷۳۶				۲۳۶،۷۳۶
	china	۲۱۲،۹۵۵				۲۱۲،۹۵۵
	Czech Republic	۲۰۳،۱۳۵				۲۰۳،۱۳۵
	Slovakia	۱۶۷،۳۰۹	۱۰،۳۱۹			۱۷۷،۶۲۸
	Argentina	۱۰۶،۰۷۳	۱۱،۹۱۱			۱۱۷،۹۸۴
	Brazil	۱۰۵،۸۵۹	۳،۲۸۵			۱۰۹،۱۴۴
	Italy		۱۰۸،۴۰۳			۱۰۸،۴۰۳

تولید خودرو به تفکیک گروه تولیدکننده و کشور تولیدکننده در سال ۲۰۰۷

گروه	کشور	خودرو	خودروهای تجاری سبک	خودروهای تجاری سنگین	اتوبوسهای سنگین	جمع
	Portugal	۴۰،۴۳۸	۲۳،۶۲۶			۶۴،۰۶۴
	Japan	۱۶،۸۳۴				۱۶،۸۳۴
	Turkey	۳،۶۹۴	۶،۱۲۹			۹،۸۲۳
	Morocco		۷،۸۲۴			۷،۸۲۴
	Nigeria	۳،۰۷۲				۳،۰۷۲
	Malaysia	۹۶				۹۶
		۳،۰۲۴،۸۶۳	۴۳۲،۵۲۲			۳،۴۵۷،۳۸۵
NISSAN	Japan	۹۸۲،۸۷۰	۵۷،۳۵۹	۱۳۱،۴۲۹	۷،۴۲۲	۱،۱۷۹،۰۸۰
	USA	۴۱۷،۴۸۱	۲۸۶،۱۸۱			۷۰۳،۶۶۲
	Mexico	۴۴۷،۱۲۰	۴۹،۵۹۳			۴۹۶،۷۱۳
	UK	۳۵۳،۷۱۸				۳۵۳،۷۱۸
	china	۲۷۴،۰۱۲	۲۱،۸۵۳			۲۹۵،۸۶۵
	Spain	۴۹،۹۱۸	۱۷۲،۹۹۶			۲۲۲،۹۱۴
	Thailand	۵۲،۴۶۳	۱۰،۹۰۳			۶۳،۳۶۶
	South Africa	۱۳،۲۰۵	۳۵،۵۸۶			۴۸،۷۹۱
	Taiwan	۳۳،۰۹۵	۸۰۲			۳۳،۸۹۷
	Indonesia	۱۸،۷۸۱				۱۸،۷۸۱
	Brazil		۶،۴۶۱			۶،۴۶۱
	Malaysia	۶،۴۲۸				۶،۴۲۸
	philippines	۱،۷۲۲				۱،۷۲۲
		۲،۶۵۰،۸۱۳	۶۴۱،۷۳۴	۱۳۱،۴۲۹	۷،۴۲۲	۳،۴۳۱،۳۹۸
FIAT	Italy	۸۸۹،۳۰۷	۲۰۵،۳۶۲	۵۱،۱۱۴	۱،۱۹۹	۱،۱۴۶،۹۸۲
	Brazil	۶۰۹،۵۶۹	۱۰۷،۴۹۶	۴،۹۵۷	۳۰۶	۷۲۲،۳۲۸
	Poland	۳۴۶،۱۰۶	۱۵،۶۰۶			۳۶۱،۷۱۲
	Turkay	۸۱،۳۷۳	۱۰۳،۱۸۲	۲۳۵	۳۴۵	۱۸۵،۱۳۵
	china	۱۵،۹۷۴	۲۰،۹۱۲	۲۰،۴۳۲	۱۷،۹۱۵	۷۵،۲۳۳
	Spain		۴۰،۳۲۷	۲۴،۰۰۲	۱،۵۸۶	۶۵،۹۱۵

تولید خودرو به تفکیک گروه تولیدکننده و کشور تولیدکننده در سال ۲۰۰۷

گروه	کشور	خودرو	خودروهای تجاری سبک	خودروهای تجاری سنگین	اتوبوسهای سنگین	جمع
	France	۸،۵۸۳	۴۱،۱۱۵		۳،۲۲۵	۵۲،۹۲۳
	Hungary	۳۵،۴۵۱				۳۵،۴۵۱
	Germany			۲۰،۳۴۱		۲۰،۳۴۱
	Argentina			۵،۰۷۱		۵،۰۷۱
	South Africa	۱،۵۱۶	۲،۵۷۸			۴،۰۹۴
	India	۲،۸۳۶				۲،۸۳۶
	Australia			۱،۳۹۰	۴۰	۱،۴۳۰
		۱،۹۹۰،۷۱۵	۵۳۶،۵۷۸	۱۲۷،۵۴۲	۲۴،۶۱۶	۲،۶۷۹،۴۵۱
RENAULT	France	۷۹۰،۰۴۶	۲۱۷،۸۷۴			۱،۰۰۷،۹۲۰
	Spain	۲۹۳،۹۷۴	۷۳،۶۵۱			۳۶۷،۶۲۵
	Turkey	۲۴۶،۴۳۲	۱۷،۲۲۴			۲۶۳،۶۵۶
	Romania	۲۱۵،۴۴۷	۷،۴۶۶			۲۲۲،۹۱۳
	Slovenia	۱۷۶،۶۳۸	۲۳،۵۴۹			۲۰۰،۱۸۷
	South Korea	۱۸۱،۰۲۷	۱			۱۸۱،۰۲۸
	Brazil	۱۰۲،۲۸۲	۱۲،۵۲۰			۱۱۴،۸۰۲
	Russia	۷۲،۷۷۲				۷۲،۷۷۲
	Argentina	۵۰،۴۷۶	۱۸،۵۵۴			۶۹،۰۳۰
	Colombia	۶۸،۰۴۷				۶۸،۰۴۷
	UK	۱۰،۱۳۴	۱۹،۲۷۳			۲۹،۴۰۷
	Morocco	۲۷،۶۱۲	۱،۲۳۵			۲۸،۸۴۷
	India	۱۶،۹۳۲				۱۶،۹۳۲
	Iran	۱۵،۲۹۲				۱۵،۲۹۲
	Mexico	۸،۹۳۳				۸،۹۳۳
	Others		۱،۶۳۷			۱،۶۳۷
	Malaysia		۱۲			۱۲
		۲،۲۷۶،۰۴۴	۳۹۲،۹۹۶			۲،۶۶۹،۰۴۰
HYUNDAI	South Korea	۱،۴۴۶،۶۵۲	۱،۴۲۸	۱۵۹،۲۳۷	۹۹،۴۱۰	۱،۷۰۶،۷۲۷

تولید خودرو به تفکیک گروه تولیدکننده و کشور تولیدکننده در سال ۲۰۰۷

گروه	کشور	خودرو	خودروهای تجاری سبک	خودروهای تجاری سنگین	اتوبوسهای سنگین	جمع
	India	۳۱۴،۱۵۲	۲۴،۳۹۵			۳۳۸،۵۴۷
	USA	۲۳۲،۴۹۵	۱۸،۰۵۴			۲۵۰،۵۴۹
	china	۲۱۵،۱۲۶	۱۶،۷۰۶			۲۳۱،۸۳۲
	Turkay	۸۳،۶۵۰	۶،۴۲۰			۹۰،۰۷۰
		۲،۲۹۲،۰۷۵	۶۷،۰۰۳	۱۵۹،۲۳۷	۹۹،۴۱۰	۲،۶۱۷،۷۲۵
SUZUKI	Japan	۱،۰۶۱،۷۶۷	۱۵۶،۵۳۰			۱،۲۱۸،۲۹۷
	India	۶۷۵،۵۶۲	۹۱،۱۸۳			۷۶۶،۷۴۵
	Hungary	۲۳۲،۴۸۰				۲۳۲،۴۸۰
	china	۱۶۹،۵۱۱				۱۶۹،۵۱۱
	Pakistan	۸۸،۴۸۷	۲۸،۶۴۸			۱۱۷،۱۳۵
	Indonesia	۱۶،۲۲۷	۳۴،۴۴۶			۵۰،۶۷۳
	Canada	۳۱،۴۰۹				۳۱،۴۰۹
	Spain	۵،۰۵۸				۵،۰۵۸
	Taiwan	۲،۰۷۲	۱،۳۷۰			۳،۴۴۲
	Netherlands	۱،۲۰۶				۱،۲۰۶
	Vietnam	۳۶۰				۳۶۰
		۲،۲۸۴،۱۳۹	۳۱۲،۱۷۷			۲،۵۹۶،۳۱۶
CHRYSLER	USA	۴۰۱،۳۱۰	۱،۲۴۹،۹۷۵			۱،۶۵۱،۲۸۵
	Canada	۲۷۳،۲۰۳	۲۶۱،۵۷۱			۵۳۴،۷۷۴
	Mexico	۱۱،۴۲۹	۲۶۷،۷۲۳	۴،۵۰۰		۲۸۳،۶۵۲
	Austria	۶۸،۹۱۳				۶۸،۹۱۳
		۷۵۴،۸۵۵	۱،۷۷۹،۲۶۹	۴،۵۰۰		۲،۵۳۸،۶۲۴
DAIMLER	Germany	۹۸۰،۲۶۳	۱۲۴،۴۸۲	۱۵۰،۷۶۴	۵،۱۰۳	۱،۲۶۰،۶۱۲
	USA	۱۷۴،۳۵۶		۶۱،۵۶۲	۱۴،۷۹۳	۲۵۰،۷۱۱
	Japan		۴۹،۸۰۰	۱۲۵،۸۰۰	۱۳،۶۴۳	۱۸۹،۲۴۳
	France	۱۰۲،۶۶۰			۵۵۷	۱۰۳،۲۱۷
	Spain	۳۶،۵۲۱	۶۰،۵۸۲		۱،۲۸۲	۹۸،۳۸۵

تولید خودرو به تفکیک گروه تولیدکننده و کشور تولیدکننده در سال ۲۰۰۷

گروه	کشور	خودرو	خودروهای تجاری سبک	خودروهای تجاری سنگین	اتوبوسهای سنگین	جمع
	Brazil	۸،۲۲۴		۳۷،۷۰۱	۲۱،۳۱۳	۶۷،۲۳۸
	Mexico			۲۵،۶۴۳	۴،۹۵۱	۳۰،۵۹۴
	South Africa	۲۳،۳۳۵	۶،۶۳۷			۲۹،۹۷۲
	Argentina	۵،۱۳۹	۱۵،۸۴۹	۴،۸۱۸	۵۴۳	۲۶،۳۴۹
	Turkay			۱۵،۷۶۳	۳،۰۰۶	۱۸،۷۶۹
	Canada			۱۶،۹۰۳		۱۶،۹۰۳
	Austria	۴،۴۴۲				۴،۴۴۲
	UK	۲۸۶				۲۸۶
	Portugal				۲۵۶	۲۵۶
		۱،۳۳۵،۲۲۶	۲۵۷،۳۵۰	۴۳۸،۹۵۴	۶۵،۴۴۷	۲،۰۹۶،۹۷۷
B.M.W	Germany	۹۸۳،۴۱۱				۹۸۳،۴۱۱
	UK	۲۳۸،۷۲۹				۲۳۸،۷۲۹
	USA	۱۵۷،۵۳۰				۱۵۷،۵۳۰
	Austria	۱۱۱،۶۶۵				۱۱۱،۶۶۵
	South Africa	۵۰،۱۶۸				۵۰،۱۶۸
		۱،۵۴۱،۵۰۳				۱،۵۴۱،۵۰۳
MITSUBISHI	Japan	۷۵۸،۰۳۸	۸۰،۸۷۱	۷،۱۷۴		۸۴۶،۰۸۳
	Thailand	۴،۴۸۳	۱۶۲،۲۹۷			۱۶۶،۷۸۰
	USA	۷۸،۷۳۹				۷۸،۷۳۹
	china	۶۸،۱۴۲				۶۸،۱۴۲
	Netherlands	۶۱،۹۲۹				۶۱،۹۲۹
	Malaysia	۵۶،۳۱۴				۵۶،۳۱۴
	Taiwan	۳۶،۸۶۵	۹،۱۸۵			۴۶،۰۵۰
	Brazil	۱۴،۵۱۴	۱۶،۱۱۶			۳۰،۶۳۰
	Indonesia		۱۹،۱۰۳			۱۹،۱۰۳
	Australia	۱۰،۷۷۴				۱۰،۷۷۴
	philippines	۵،۹۸۹	۳،۶۰۰			۹،۵۸۹

تولید خودرو به تفکیک گروه تولیدکننده و کشور تولیدکننده در سال ۲۰۰۷

گروه	کشور	خودرو	خودروهای تجاری سبک	خودروهای تجاری سنگین	اتوبوسهای سنگین	جمع
	South Africa		۸،۵۸۶			۸،۵۸۶
	Italy	۴،۷۴۱				۴،۷۴۱
	India		۲،۴۴۴			۲،۴۴۴
	Tunisia		۲،۰۷۱			۲،۰۷۱
		۱،۱۰۰،۵۲۸	۳۰۴،۲۷۳	۷،۱۷۴		۱،۴۱۱،۹۷۵
KIA	South Korea	۱،۰۳۵،۶۸۳	۸۱،۰۴۰		۱،۹۹۱	۱،۱۱۸،۷۱۴
	Slovakia	۱۴۵،۰۷۸				۱۴۵،۰۷۸
	china	۱۰۵،۵۳۸				۱۰۵،۵۳۸
		۱،۲۸۶،۲۹۹	۸۱،۰۴۰		۱،۹۹۱	۱،۳۶۹،۳۳۰
MAZDA	Japan	۹۵۲،۲۹۰	۳۹،۹۳۰	۳،۲۹۱		۹۹۵،۵۱۱
	china	۱۰۶،۶۳۲				۱۰۶،۶۳۲
	USA	۷۸،۱۲۱				۷۸،۱۲۱
	Thailand		۵۱،۸۷۶			۵۱،۸۷۶
	Spain	۱۴،۲۳۵				۱۴،۲۳۵
	Taiwan	۱۴،۰۹۷				۱۴،۰۹۷
	Ecuador		۶،۲۳۶			۶،۲۳۶
	South Africa		۶،۰۳۵			۶،۰۳۵
	Colombia		۵،۶۲۰			۵،۶۲۰
	Iran		۳،۳۴۲			۳،۳۴۲
	India		۲،۹۳۹			۲،۹۳۹
	Zimbabwe		۱،۶۱۱			۱،۶۱۱
	philippines	۲۸۵				۲۸۵
	Malaysia		۱۹۰			۱۹۰
		۱،۱۶۵،۶۶۰	۱۱۷،۷۷۹	۳،۲۹۱		۱،۲۸۶،۷۳۰
DAIHATSU	Japan	۶۴۸،۲۸۹	۱۲۴،۷۰۴	۱۳،۶۰۸		۷۸۶،۶۰۱
	Indonesia	۵۹،۱۷۹	۵،۹۱۹			۶۵،۰۹۸
	china	۲،۵۸۶				۲،۵۸۶

تولید خودرو به تفکیک گروه تولیدکننده و کشور تولیدکننده در سال ۲۰۰۷

گروه	کشور	خودرو	خودروهای تجاری سبک	خودروهای تجاری سنگین	اتوبوسهای سنگین	جمع
	Venezuela	۱،۵۴۱				۱،۵۴۱
	Malaysia		۳۴۵			۳۴۵
		۷۱۱،۵۹۵	۱۳۰،۹۶۸	۱۳،۶۰۸		۸۵۶،۱۷۱
AVTOVAZ	Russia	۷۳۵،۸۹۷				۷۳۵،۸۹۷
		۷۳۵،۸۹۷				۷۳۵،۸۹۷
FAW	china	۶۹۰،۷۱۲				۶۹۰،۷۱۲
		۶۹۰،۷۱۲				۶۹۰،۷۱۲
TATA	India	۲۴۳،۲۵۱	۱۵۹،۰۳۷	۱۵۷،۱۶۲	۱۶،۸۹۶	۵۷۶،۳۴۶
	South Korea		۱۱،۱۷۵			۱۱،۱۷۵
	Russia		۱۸	۶۱۹		۶۳۷
		۲۴۳،۲۵۱	۱۷۰،۲۳۰	۱۵۷،۷۸۱	۱۶،۸۹۶	۵۸۸،۱۵۸
FUJI	Japan	۴۰۳،۴۲۸	۷۲،۴۲۲			۴۷۵،۸۵۰
	USA	۱۰۹،۱۷۸				۱۰۹،۱۷۸
		۵۱۲،۶۰۶	۷۲،۴۲۲			۵۸۵،۰۲۸
ISUZU	Japan		۴۹،۸۱۰	۱۸۶،۸۰۹	۳،۶۶۸	۲۴۰،۲۸۷
	Thailand			۱۴۱،۲۳۸		۱۴۱،۲۳۸
	South Africa			۲۲،۰۸۵		۲۲،۰۸۵
	India			۲۱،۸۳۶		۲۱،۸۳۶
	Ecuador			۲۰،۱۰۲		۲۰،۱۰۲
	china			۱۹،۹۸۸		۱۹،۹۸۸
	Indonesia			۱۷،۸۷۸		۱۷،۸۷۸
	Egypt			۱۶،۸۱۵		۱۶،۸۱۵
	Chile			۱۰،۸۰۴		۱۰،۸۰۴
	philippines			۷،۹۶۹		۷،۹۶۹
	USA			۴،۹۸۱		۴،۹۸۱
	Malaysia			۲،۶۵۳		۲،۶۵۳
	Taiwan			۲،۰۹۶		۲،۰۹۶

تولید خودرو به تفکیک گروه تولیدکننده و کشور تولیدکننده در سال ۲۰۰۷

گروه	کشور	خودرو	خودروهای تجاری سبک	خودروهای تجاری سنگین	اتوبوسهای سنگین	جمع
	Turkay			۱،۶۴۰		۱،۶۴۰
	Vietnam			۹۳۶		۹۳۶
	Kenya			۷۰۵		۷۰۵
			۴۹،۸۱۰	۴۷۸،۵۳۵	۳،۶۶۸	۵۳۲،۰۱۳
BEIJING AUTOMOTIVE	china	۴۵۴،۲۷۲				۴۵۴،۲۷۲
		۴۵۴،۲۷۲				۴۵۴،۲۷۲
DONGFENG MOTOR	china	۴۳۷،۰۳۵				۴۳۷،۰۳۵
		۴۳۷،۰۳۵				۴۳۷،۰۳۵
CHERY	china	۳۸۷،۸۸۰				۳۸۷،۸۸۰
	Russia	۴۰،۰۰۲				۴۰،۰۰۲
		۴۲۷،۸۸۲				۴۲۷،۸۸۲
SAIC	china	۱۷۹،۶۰۹				۱۷۹،۶۰۹
	South Korea	۱۲۲،۸۵۷				۱۲۲،۸۵۷
	Russia	۱۰،۵۳۶				۱۰،۵۳۶
		۳۱۳،۰۰۲				۳۱۳،۰۰۲
BRILLIANCE	china	۲۹۳،۵۸۸				۲۹۳،۵۸۸
		۲۹۳،۵۸۸				۲۹۳،۵۸۸
GAZ	Russia	۳۹،۱۳۸	۱۶۹،۱۷۸	۳۰،۱۰۵		۲۳۸،۴۲۱
	UK		۱۰،۴۱۸			۱۰،۴۱۸
		۳۹،۱۳۸	۱۷۹،۵۹۶	۳۰،۱۰۵		۲۴۸،۸۳۹
VOLVO	France		۴،۴۳۹	۵۵،۳۸۹		۵۹،۸۲۸
	Japan		۱۰،۳۸۶	۳۴،۰۱۲	۱،۵۹۵	۴۵،۹۹۳
	Belgium			۴۳،۵۰۴		۴۳،۵۰۴
	USA			۳۵،۲۳۸		۳۵،۲۳۸
	Sweden			۲۴،۰۰۸	۵،۶۳۳	۲۹،۶۴۱
	Brazil			۱۰،۶۳۱	۱،۲۷۳	۱۱،۹۰۴

تولید خودرو به تفکیک گروه تولیدکننده و کشور تولیدکننده در سال ۲۰۰۷

گروه	کشور	خودرو	خودروهای تجاری سبک	خودروهای تجاری سنگین	اتوبوسهای سنگین	جمع
	Others			۷،۶۶۴		۷،۶۶۴
	Canada				۱،۰۷۴	۱،۰۷۴
	Poland				۷۶۵	۷۶۵
	Mexico				۴۱۳	۴۱۳
			۱۴،۸۲۵	۲۱۰،۴۴۶	۱۰،۷۵۳	۲۳۶،۰۲۴
HARBIN HAFEI	china	۲۳۱،۴۸۸				۲۳۱،۴۸۸
		۲۳۱،۴۸۸				۲۳۱،۴۸۸
GEELY	china	۲۱۶،۷۷۴				۲۱۶،۷۷۴
		۲۱۶،۷۷۴				۲۱۶،۷۷۴
ANHUI JIANGHUAI	china	۲۰۹،۸۸۰				۲۰۹،۸۸۰
		۲۰۹،۸۸۰				۲۰۹،۸۸۰
MAHINDRA	India	۱۰۴،۴۴۱	۶۴،۱۱۵			۱۶۸،۵۵۶
		۱۰۴،۴۴۱	۶۴،۱۱۵			۱۶۸،۵۵۶
PACCAR	USA			۴۲،۵۹۸		۴۲،۵۹۸
	Netherlands			۴۲،۵۸۶		۴۲،۵۸۶
	UK			۱۷،۴۷۸		۱۷،۴۷۸
	Mexico			۱۴،۲۲۴		۱۴،۲۲۴
	Canada			۱۰،۰۷۴		۱۰،۰۷۴
				۱۲۶،۹۶۰		۱۲۶،۹۶۰
GREAT WALL	china	۱۲۲،۶۰۵				۱۲۲،۶۰۵
		۱۲۲،۶۰۵				۱۲۲،۶۰۵
JIANGXI CHANGHE	china	۱۱۲،۰۸۳				۱۱۲،۰۸۳
		۱۱۲،۰۸۳				۱۱۲،۰۸۳
PORSCHE	Germany	۸۴،۱۴۴				۸۴،۱۴۴
	Finland	۲۳،۰۲۶				۲۳،۰۲۶
		۱۰۷،۱۷۰				۱۰۷،۱۷۰

تولید خودرو به تفکیک گروه تولیدکننده و کشور تولیدکننده در سال ۲۰۰۷

گروه	کشور	خودرو	خودروهای تجاری سبک	خودروهای تجاری سنگین	اتوبوسهای سنگین	جمع
HINO	Japan		۴،۵۸۶	۹۷،۳۲۳	۴،۹۸۴	۱۰۶،۸۹۳
			۴،۵۸۶	۹۷،۳۲۳	۴،۹۸۴	۱۰۶،۸۹۳
BYD	china	۱۰۰،۳۷۶				۱۰۰،۳۷۶
		۱۰۰،۳۷۶				۱۰۰،۳۷۶
CHINA NATIONAL	china	۱۰۰،۲۰۲				۱۰۰،۲۰۲
		۱۰۰،۲۰۲				۱۰۰،۲۰۲
M.A.N	Germany			۶۲،۰۹۹	۳،۴۸۱	۶۵،۵۸۰
	Austria			۲۸،۰۶۲	۱	۲۸،۰۶۳
	Poland			۲،۳۲۴	۸۹۰	۳،۲۱۴
	Turkay				۱،۵۸۴	۱،۵۸۴
				۹۲،۴۸۵	۵،۹۵۶	۹۸،۴۴۱
NAVISTAR	USA			۳۹،۲۷۸	۱۵،۹۱۹	۵۵،۱۹۷
	Mexico			۲۲،۱۵۱		۲۲،۱۵۱
	Canada			۹،۴۱۰		۹،۴۱۰
				۷۰،۸۳۹	۱۵،۹۱۹	۸۶،۷۵۸
FUJIAN	china	۸۴،۱۳۸				۸۴،۱۳۸
		۸۴،۱۳۸				۸۴،۱۳۸
SCANIA	Netherlands			۳۰،۴۹۳		۳۰،۴۹۳
	Brazil			۱۷،۲۲۷	۳،۷۳۷	۲۰،۹۶۴
	Sweden			۱۱،۰۹۱	۳،۱۷۳	۱۴،۲۶۴
	France			۱۲،۰۹۴		۱۲،۰۹۴
	Mexico			۱۱۲	۴۰۴	۵۱۶
				۷۱،۰۱۷	۷،۳۱۴	۷۸،۳۳۱
UAZ	Russia	۳۱،۸۶۹	۴۰،۲۹۳			۷۲،۱۶۲
		۳۱،۸۶۹	۴۰،۲۹۳			۷۲،۱۶۲
SHANNXI AUTO	china	۶۸،۱۶۰				۶۸،۱۶۰

تولید خودرو به تفکیک گروه تولیدکننده و کشور تولیدکننده در سال ۲۰۰۷

گروه	کشور	خودرو	خودروهای تجاری سبک	خودروهای تجاری سنگین	اتوبوسهای سنگین	جمع
		۶۸،۱۶۰				۶۸،۱۶۰
SHANGDONG KAIMA	china	۶۵،۷۹۰				۶۵،۷۹۰
		۶۵،۷۹۰				۶۵،۷۹۰
GUANGZHOU AUTO	china	۴۸،۲۷۳				۴۸،۲۷۳
		۴۸،۲۷۳				۴۸،۲۷۳
VAZ	Russia	۱،۰۲۴	۶۶۰			۱،۶۸۴
		۱،۰۲۴	۶۶۰			۱،۶۸۴
		۵۵،۰۳۵،۱۴۱	۱۲،۷۰۰،۴۶۳	۲،۵۱۸،۵۷۱	۳۵۹،۳۴۳	۷۰،۶۱۳،۵۱۸

پیوست شماره ۲:

جدول زیر بزرگترین گروه‌های تولیدکننده وسایل نقلیه موتوری را به همراه انواع مدل‌های خودرو که هرکدام (در بخش‌های خود و یا شرکت‌های تابعه) تولید می‌کنند، نشان می‌دهد.

مدل خودرو	کشور مبدا[۱۵۲]	نوع مالکیت	بازارها
۱. Toyota Motor Corporation (ژاپن)			
Daihatsu		شرکت‌های تابعه[۱۵۳]	جهانی، به جز آمریکای شمالی و استرالیا
Hino		شرکت‌های تابعه	اقیانوسیه، کانادا، آمریکای جنوبی و پورتو ریکو[۱۵۴]
Lexus		بخش[۱۵۵]	جهانی، به جز آمریکای جنوبی (به استثناء شیلی و آرژانتین)
Scion		بخش	ایالات متحده آمریکا، پورتو ریکو و کانادا
Toyota		بخش	جهانی
۲. General Motors Corporation (ایالات متحده)			
Buick		بخش	ایالات متحده آمریکا، کانادا، چین و تایوان
Cadillac		بخش	جهانی
Chevrolet		بخش	جهانی به استثناء استرالیا
Daewoo		شرکت‌های تابعه	آسیا، اروپا، آمریکای جنوبی، آفریقای جنوبی و پورتو ریکو
GMC		بخش	آمریکای شمالی، خاورمیانه
Holden		شرکت‌های تابعه	استرالیا، نیوزیلند، خاورمیانه
Hummer		بخش	جهانی
Pontiac		بخش	ایالات متحده، کانادا و مکزیک
Opel		شرکت‌های تابعه	قاره اروپا، ایرلند، آفریقای جنوبی
Saab (cars)		شرکت‌های تابعه	جهانی
Saturn		شرکت‌های تابعه	ایالات متحده، کانادا، ژاپن، جمهوری چین
Vauxhall		شرکت‌های تابعه	انگلستان

۱۵۲ Country of origin
۱۵۳ Subsidiary
۱۵۴ Puerto Rico
۱۵۵ Division

مدل خودرو	کشور مبدا[۱۵۲]	نوع مالکیت	بازارها
۳. Volkswagen Group (Volkswagen AG) (آلمان)			
Audi		شرکت‌های تابعه	جهانی
Bentley		شرکت‌های تابعه	جهانی
Bugatti		شرکت‌های تابعه	جهانی
Lamborghini		شرکت‌های تابعه	جهانی
Scania		شرکت‌های تابعه	جهانی
SEAT		شرکت‌های تابعه	اروپا، آمریکای لاتین، آفریقای جنوبی
Škoda		شرکت‌های تابعه	جهانی، به جز آمریکای شمالی
Volkswagen		شرکت‌های تابعه	جهانی
۴. Ford Motor Company (ایالات متحده)			
Ford		بخش	جهانی
Lincoln		بخش	ایالات متحده، کانادا، خاورمیانه
Mercury		بخش	ایالات متحده، کانادا، خاورمیانه
Troller		شرکت‌های تابعه	آمریکای جنوبی و آفریقا
Volvo (cars)		شرکت‌های تابعه	جهانی
۵. Honda Motor Company (ژاپن)			
Acura		بخش	ایالات متحده، کانادا، چین
Honda		بخش	جهانی
۶. PSA Peugeot Citroën (فرانسه)			
Citroën		شرکت‌های تابعه	جهانی، به جز آمریکای شمالی
Peugeot		شرکت‌های تابعه	جهانی، به جز ایالات متحده و کانادا
۷. Nissan Motors (ژاپن)			
Infiniti		بخش	آمریکای شمالی، کانادا، خاورمیانه، تایوان، کره، روسیه، اروپا
Nissan		بخش	جهانی
۸. Fiat S.p.A. (ایتالیا)			
Abarth		شرکت‌های تابعه	جهانی، به جز ایالات متحده و کانادا
Alfa Romeo		شرکت‌های تابعه	جهانی، کانادا

مدل خودرو	کشور مبدا[۱۵۲]	نوع مالکیت	بازارها
Ferrari		شرکت‌های تابعه	جهانی
Fiat		شرکت‌های تابعه	جهانی، به جز ایالات متحده و کانادا
Iveco		شرکت‌های تابعه	جهانی، به جز آمریکای شمالی
Lancia		شرکت‌های تابعه	جهانی، به جز آمریکای شمالی
Maserati		شرکت‌های تابعه	جهانی
۹. Renault S.A. (فرانسه)			
Dacia		شرکت‌های تابعه	اروپا، آمریکای لاتین، آسیا، آفریقا
Renault (cars)		بخش	جهان، به جز ایالات متحده و کانادا
Renault Samsung		شرکت‌های تابعه	آسیا و آمریکای جنوبی
۱۰. Hyundai Motor Company (کره جنوبی)			
Hyundai		بخش	جهانی
۱۱. Suzuki Motor Corporation (ژاپن)			
Maruti Suzuki		شرکت‌های تابعه	هند، خاورمیانه، آمریکای جنوبی
Suzuki		بخش	جهانی
۱۲. Chrysler LLC (ایالات متحده)			
Chrysler		بخش	جهانی
Dodge		بخش	جهانی
Jeep		بخش	جهانی
۱۳. Daimler AG (آلمان)			
Freightliner		شرکت‌های تابعه	آمریکای شمالی، آفریقای جنوبی
Maybach		بخش	جهانی
Mercedes-Benz		بخش	جهانی
Mitsubishi Fuso		شرکت‌های تابعه	جهانی
Smart		بخش	آمریکای شمالی، اروپای غربی، جنوب غربی آسیا، آفریقای جنوبی
۱۴. BMW AG (آلمان)			
BMW		بخش	جهانی

مدل خودرو	کشور مبدا[۱۵۲]	نوع مالکیت	بازارها
MINI		بخش	جهانی
Rolls-Royce		شرکت‌های تابعه	جهانی
۱۵. Mitsubishi Motors Corporation (ژاپن)			
Mitsubishi		بخش	جهانی
۱۶. Kia Motors (کره جنوبی)			
Kia		شرکت‌های تابعه	جهانی
۱۷. Mazda Motor Corporation (ژاپن)			
Mazda		بخش	جهانی
۱۸. AvtoVAZ (روسیه)			
Lada		بخش	روسیه، فنلاند، سوئد، اروپا
VAZ		بخش	روسیه، اروپای شرقی
۱۹. First Automotive Group Corporation (جمهوری خلق چین)			
Besturn		بخش	چین
Jeifang		بخش	چین
Hongqi		بخش	چین
Haima		شرکت‌های تابعه	چین
Xiali		شرکت‌های تابعه	چین
۲۰. Tata Motors Limited (هند)			
Hispano		شرکت‌های تابعه	اروپا
Jaguar		شرکت‌های تابعه	جهانی
Land Rover		شرکت‌های تابعه	جهانی
Tata		بخش	هند، آفریقای جنوبی
Tata Daewoo		شرکت‌های تابعه	کره جنوبی
۲۱. Fuji Heavy Industries (ژاپن)			
Subaru		بخش	جهانی
۲۲. Chang'an Automobile (جمهوری خلق چین)			
Landwind		بخش	چین

مدل خودرو	کشور مبدا[۱۵۲]	نوع مالکیت	بازارها
JMC		بخش	چین
Chang'an/Chana		بخش	چین، آفریقای جنوبی
۲۳. Isuzu Motors (ژاپن)			
Isuzu		بخش	جهان، به جز آمریکای شمالی
۲۴. Beijing Automotive Industry Holding Corporation (جمهوری خلق چین)			
Foton		شرکت‌های تابعه	چین
BAW		شرکت‌های تابعه	چین
۲۵. Dongfeng Motor Corporation (جمهوری خلق چین)			
Dongfeng		بخش	چین
۲۶. Chery Automobile (جمهوری خلق چین)			
Chery		بخش	چین، آفریقای جنوبی، جنوب غربی آسیا به جز تایلند
۲۷. Shanghai Automotive Industry Corporation (جمهوری خلق چین)			
MG		شرکت‌های تابعه	انگلستان
Roewe		بخش	چین
SsangYong		شرکت‌های تابعه	کره جنوبی، آفریقای جنوبی، اروپا، استرالیا
۲۸. Brilliance China Automotive Holdings (جمهوری خلق چین)			
Brilliance		بخش	چین
Jinbei		شرکت‌های تابعه	چین
۲۹. GAZ (روسیه)			
GAZ		بخش	روسیه
LDV		شرکت‌های تابعه	اروپا
LiAZ		شرکت‌های تابعه	روسیه
۳۰. Volvo Group (سوئد)			
Mack		شرکت‌های تابعه	جهانی
Renault (trucks)		شرکت‌های تابعه	جهانی
Nissan Diesel		شرکت‌های تابعه	جهانی

مدل خودرو	کشور مبدا[۱۵۲]	نوع مالکیت	بازارها
Volvo (trucks)		بخش	جهانی
۳۱. Harbin Hafei Automobile Industry Group (جمهوری خلق چین)			
Hafei		بخش	چین
۳۲. Geely Automobile (جمهوری خلق چین)			
Geely		بخش	چین
Maple		شرکت‌های تابعه	چین
۳۳. Anhui Jianghuai Automobile (جمهوری خلق چین)			
JAC		بخش	چین
۳۴. Mahindra & Mahindra Limited (هند)			
Mahindra		بخش	هند و آفریقای جنوبی
۳۵. Paccar Inc (ایالات متحده)			
DAF		شرکت‌های تابعه	جهان به جز ایالات متحده و کانادا
Kenworth		بخش	آمریکای شمالی
Leyland		شرکت‌های تابعه	اروپا
Peterbilt		بخش	آمریکای شمالی
۳۶. Great Wall Motor (جمهوری خلق چین)			
Great Wall		بخش	چین و آفریقای جنوبی
۳۷. Jiangxi Changhe (جمهوری خلق چین)			
Changhe		بخش	چین
۳۸. Porsche (آلمان)			
Porsche		بخش	جهانی
۳۹. BYD Auto (جمهوری خلق چین)			
BYD		بخش	چین
۴۰. China National Heavy Duty Truck Group (جمهوری خلق چین)			
CNHTC		بخش	چین
۴۱. MAN AG (آلمان)			

مدل خودرو	کشور مبدا[۱۵۲]	نوع مالکیت	بازارها
JMC		بخش	چین
Chang'an/Chana		بخش	چین، آفریقای جنوبی
۲۳. Isuzu Motors (ژاپن)			
Isuzu		بخش	جهان، به جز آمریکای شمالی
۲۴. Beijing Automotive Industry Holding Corporation (جمهوری خلق چین)			
Foton		شرکت‌های تابعه	چین
BAW		شرکت‌های تابعه	چین
۲۵. Dongfeng Motor Corporation (جمهوری خلق چین)			
Dongfeng		بخش	چین
۲۶. Chery Automobile (جمهوری خلق چین)			
Chery		بخش	چین، آفریقای جنوبی، جنوب غربی آسیا به جز تایلند
۲۷. Shanghai Automotive Industry Corporation (جمهوری خلق چین)			
MG		شرکت‌های تابعه	انگلستان
Roewe		بخش	چین
SsangYong		شرکت‌های تابعه	کره جنوبی، آفریقای جنوبی، اروپا، استرالیا
۲۸. Brilliance China Automotive Holdings (جمهوری خلق چین)			
Brilliance		بخش	چین
Jinbei		شرکت‌های تابعه	چین
۲۹. GAZ (روسیه)			
GAZ		بخش	روسیه
LDV		شرکت‌های تابعه	اروپا
LiAZ		شرکت‌های تابعه	روسیه
۳۰. Volvo Group (سوئد)			
Mack		شرکت‌های تابعه	جهانی
Renault (trucks)		شرکت‌های تابعه	جهانی
Nissan Diesel		شرکت‌های تابعه	جهانی

مدل خودرو	کشور مبدا[۱۵۲]	نوع مالکیت	بازارها
Volvo (trucks)		بخش	جهانی
۳۱. Harbin Hafei Automobile Industry Group (جمهوری خلق چین)			
Hafei		بخش	چین
۳۲. Geely Automobile (جمهوری خلق چین)			
Geely		بخش	چین
Maple		شرکت‌های تابعه	چین
۳۳. Anhui Jianghuai Automobile (جمهوری خلق چین)			
JAC		بخش	چین
۳۴. Mahindra & Mahindra Limited (هند)			
Mahindra		بخش	هند و آفریقای جنوبی
۳۵. Paccar Inc (ایالات متحده)			
DAF		شرکت‌های تابعه	جهان به جز ایالات متحده و کانادا
Kenworth		بخش	آمریکای شمالی
Leyland		شرکت‌های تابعه	اروپا
Peterbilt		بخش	آمریکای شمالی
۳۶. Great Wall Motor (جمهوری خلق چین)			
Great Wall		بخش	چین و آفریقای جنوبی
۳۷. Jiangxi Changhe (جمهوری خلق چین)			
Changhe		بخش	چین
۳۸. Porsche (آلمان)			
Porsche		بخش	جهانی
۳۹. BYD Auto (جمهوری خلق چین)			
BYD		بخش	چین
۴۰. China National Heavy Duty Truck Group (جمهوری خلق چین)			
CNHTC		بخش	چین
۴۱. MAN AG (آلمان)			

محاسبه درآمد سرانه به روشهای اطلس متد و قدرت خرید یکسان

Gross national income per capita 2007, Atlas method and PPP

Ranking	Economy	Atlas methodology (US dollars)	Ranking	Economy	Purchasing power parity (international dollars)
81	Malaysia	6,540	89	Belarus	10,740
82	Uruguay	6,380	90	Costa Rica	10,700 a
83	Romania	6,150	91	Panama	10,610 b
84	Argentina	6,050	92	Montenegro	10,290
85	Brazil	5,910	93	Serbia	10,220
86	Botswana	5,840	94	Lebanon	10,050
87	Lebanon	5,770	95	Kazakhstan	9,700
88	South Africa	5,760	96	South Africa	9,560
89	Costa Rica	5,560	97	St. Lucia	9,430 a
90	St. Lucia	5,530	98	Brazil	9,370
91	Panama	5,510	100	Macedonia, FYR	8,510
92	Mauritius	5,450	101	Thailand	7,880
93	Montenegro	5,180	102	Bosnia and Herzegovina	7,700
94	Kazakhstan	5,060	103	Algeria	7,640 b
95	Serbia	4,730 d	103	Suriname	7,640 b
96	Suriname	4,730	106	Dominica	7,410 b
98	Grenada	4,670	107	Peru	7,240
99	Bulgaria	4,590	108	St. Vincent and the Grenadines	7,170 a
101	Dominica	4,250	109	Tunisia	7,130
102	Belarus	4,220	110	Ecuador	7,040
103	St. Vincent and the Grenadines	4,210	111	Grenada	6,910 a
104	Belize	3,800	112	Ukraine	6,810
104	Fiji	3,800	113	Colombia	6,640
106	Bosnia and Herzegovina	3,790	114	Albania	6,580
107	Jamaica	3,710	115	Dominican Republic	6,340 b
108	Algeria	3,620	116	Azerbaijan	6,260
109	Dominican Republic	3,550	117	Jamaica	6,210 b
110	Iran, Islamic Rep.	3,470	118	Belize	6,200 a
111	Macedonia, FYR	3,460	119	Armenia	5,900
112	Peru	3,450	120	El Salvador	5,640 b
113	Thailand	3,400	121	Egypt, Arab Rep.	5,400
114	Namibia	3,360	122	China	5,370
115	Albania	3,290	124	Jordan	5,160
116	Colombia	3,250	125	Namibia	5,120
117	Maldives	3,200	126	Maldives	5,040
117	Tunisia	3,200	127	Bhutan	4,980
119	Ecuador	3,080	128	Swaziland	4,930
120	Marshall Islands	3,070	129	Georgia	4,770
121	El Salvador	2,850	130	Turkmenistan	4,350 a, b
121	Jordan	2,850	131	Guatemala	4,520 b
123	Armenia	2,640	132	Angola	4,400
124	Swaziland	2,580	133	Paraguay	4,380
125	Angola	2,560	134	Fiji	4,370
126	Azerbaijan	2,550	134	Syrian Arab Republic	4,370
126	Ukraine	2,550	136	Sri Lanka	4,210
128	Micronesia, Fed. Sts.	2,470	137	Bolivia	4,140
129	Guatemala	2,440	138	Morocco	3,990
130	Cape Verde	2,430	139	Samoa	3,930 b
130	Samoa	2,430	141	Philippines	3,730
132	China	2,360	142	Tonga	3,650 b
133	Tonga	2,320	143	Honduras	3,620 b
134	Morocco	2,250	144	Indonesia	3,580
135	Georgia	2,120	145	Vanuatu	3,410 b
136	Vanuatu	1,840	146	Micronesia, Fed. Sts.	3,270 b
137	Bhutan	1,770	147	Mongolia	3,160
138	Syrian Arab Republic	1,760	148	Timor-Leste	3,080 b
140	Paraguay	1,670	149	Cape Verde	2,940
141	Indonesia	1,650	150	Moldova	2,930
142	Philippines	1,620	151	Guyana	2,880 b
143	Honduras	1,600	153	Congo, Rep.	2,750 a
144	Egypt, Arab Rep.	1,580	154	India	2,740
145	Congo, Rep.	1,540	155	Pakistan	2,570
145	Sri Lanka	1,540	156	Vietnam	2,550
147	Timor-Leste	1,510	157	Nicaragua	2,520 b

محاسبه درآمد سرانه به روشهای اطلس متد و قدرت خرید یکسان

Gross national income per capita 2007, Atlas method and PPP

Ranking	Economy	Atlas methodology (US dollars)	Ranking	Economy	Purchasing power parity (international dollars)
148	West Bank and Gaza	1,230 a	158	Uzbekistan	2,430 b
149	Guyana	1,300	159	Djibouti	2,260
150	Mongolia	1,290	160	Kiribati	2,240 b
152	Bolivia	1,260	161	Yemen, Rep.	2,200
152	Moldova	1,260 e	162	Cameroon	2,120
154	Kiribati	1,170	163	Mauritania	2,010
155	Djibouti	1,090	164	Kyrgyz Republic	1,950
156	Cameroon	1,050	165	Lao PDR	1,940
157	Lesotho	1,000	166	Lesotho	1,890
158	Nicaragua	980	167	Sudan	1,880
159	Sudan	960	168	Papua New Guinea	1,870 b
160	India	950	169	Nigeria	1,770
161	Nigeria	930	170	Tajikistan	1,710
162	Côte d'Ivoire	910	171	Cambodia	1,690
163	Pakistan	870	172	Solomon Islands	1,680 b
163	São Tomé and Principe	870	173	Senegal	1,640
163	Yemen, Rep.	870	174	São Tomé and Principe	1,630
166	Papua New Guinea	850	175	Côte d'Ivoire	1,590
167	Mauritania	840	176	Kenya	1,540
168	Senegal	820	177	Bangladesh	1,340
169	Zambia	800	178	Ghana	1,330
170	Vietnam	790	179	Benin	1,310
171	Solomon Islands	730	181	Chad	1,280
171	Uzbekistan	730	182	Zambia	1,220
173	Comoros	680	183	Tanzania	1,200
173	Kenya	680	184	Comoros	1,150
175	Ghana	590	184	Haiti	1,150 b
175	Kyrgyz Republic	590	186	Gambia, The	1,140
177	Lao PDR	580	187	Burkina Faso	1,120
178	Benin	570	187	Guinea	1,120
179	Haiti	560	189	Mali	1,040
180	Cambodia	540	189	Nepal	1,040
180	Chad	540	192	Madagascar	920
183	Mali	500	192	Uganda	920
184	Bangladesh	470	194	Rwanda	860
185	Tajikistan	460	195	Togo	800
186	Burkina Faso	430	196	Ethiopia	780
187	Guinea	400	197	Malawi	750
187	Tanzania	400 f	198	Central African Republic	740
189	Central African Republic	380	200	Mozambique	690
191	Togo	360	201	Sierra Leone	660
191	Zimbabwe	340 a	203	Niger	630
193	Nepal	340	204	Eritrea	520 b
193	Uganda	340	205	Guinea-Bissau	470
195	Gambia, The	320	206	Burundi	330
195	Madagascar	320	207	Congo, Dem. Rep.	290
195	Mozambique	320	207	Liberia	290
195	Rwanda	320			
200	Niger	280		Afghanistan	..
202	Sierra Leone	260		American Samoa	..
203	Malawi	250		Andorra	..
204	Eritrea	230		Aruba	..
205	Ethiopia	220		Bahamas, The	..
206	Guinea-Bissau	200		Bermuda	..
207	Liberia	150		Cayman Islands	..
208	Congo, Dem. Rep.	140		Channel Islands	..
209	Burundi	110		Cuba	..
				Faeroe Islands	..
	Afghanistan	g		French Polynesia	..
	American Samoa	h		Greenland	..
	Aruba	i		Guam	..
	Bahamas, The	i		Iraq	..
	Barbados	i		Isle of Man	..
	Cuba	h		Korea, Dem. Rep.	..

منبع: WorldBank

پیوست شماره ۵:

Table 2.1 : Total length of road network per category and country (Km)

Country	Year	Motorways	Highways, main or national roads	Secondary, regional roads	Other roads	Total
Afghanistan	2004	0	8'156	9'626	17'000	34'782
Albania	2002	0	3'220	4'300	10'480	18'000
Algeria	2004	645	27'370		80'287	108'302
Angola	2001	0	7'944	13'278	30'207	51'429
Anguilla	2004	0	63	112	0	175
Antigua and Barbuda	2002					1'168
Argentina	2003					231'374
Armenia	2006	0	1'561	1'832	4'111	7'504
Australia	2003		18'773	122'082	672'118	812'972
Austria	2006	1'677	10'408	23'657	71'520	107'262
Azerbaijan	2004	0	6'928	18'094	34'119	59'141
Bahamas, The	2000					2'693
Bahrain	2003		440	487	2'571	3'498
Bangladesh	2003	0	22'378	81'670	135'178	239'226
Barbados	2004	0	374	882	344	1'600
Belarus	2005	0	15'406	67'552	11'839	94'797
Belgium	2006	1'763	12'585	1'349	136'559	152'256
Belize	2000					2'872
Benin	2004					19'000
Bhutan	2003	0	3'750	4'300	0	8'050
Bolivia	2004	0	14'336	14'593	33'550	62'479
Bosnia and Herzegovina	2005					21'846
Botswana	2005	0	0	8'916	16'882	25'798
Brazil	2004	0	93'071	276'776	1'332'021	1'751'868
Brunei Darussalam	2005					3'650
Bulgaria	2005	331	2'961	4'012	32'927	40'231
Burkina Faso	2004	0	15'271	46'000	31'224	92'495
Burundi	2004	0	5'012	282	7'028	12'322
Cambodia	2004	0	4'757	5'700	27'800	38'257
Cameroon	2004					51'346
Canada	2003	16'900	85'800	114'600	1'191'600	1'408'900
Cape Verde	2000					1'350
Central African Republic	2000					24'307
Chad	2006					40'000
Chile	2001	407	6'279	16'410	56'509	79'604
China	2005	45'339	45'289	262'678	3'103'695	3'456'999
China, Hong Kong	2006	1'983				1'983

Table 2.1 : Total length of road network per category and country (Km)

Country	Year	Motorways	Highways, main or national roads	Secondary, regional roads	Other roads	Total
China, Macao	2004					362
Chinese Taipei	2006	954	4'715	3'486	30'131	39'286
Colombia	2006	0	14'143	27'577	122'558	164'278
Comoros	2000					880
Congo, Dem. Rep.	2004	0	41'453	17'245	94'799	153'497
Congo, Rep.	2004					17'289
Costa Rica	2006	0	7'502	28'481	0	35'983
Cote d'Ivoire	2004					80'000
Croatia	2005	731	6'822	10'544	10'375	28'472
Cuba	2000	638	4'358	7'272	48'593	60'856
Cyprus	2006	2'427	257	3'162	6'434	12'280
Czech Republic	2006	639	6'174	48'778	72'927	128'512
Denmark	2006	1'032	628	9'695	61'006	72'361
Djibouti	2000					3'065
Dominica	2000					780
Dominican Republic	2000					12'600
Ecuador	2006	0	8'654	35'016	0	43'670
Egypt, Arab Rep.	2004					92'370
El Salvador	2000					10'886
Equatorial Guinea	2000					2'880
Eritrea	2000					4'010
Estonia	2005	99	3'938	12'438	40'546	57'016
Ethiopia	2004	0	18'702	15'767	2'000	36'469
Fiji	2000					3'440
Finland	2006	693	13'273	13'519	51'456	78'941
France	2006	10'950	7'550	383'000	550'000	951'500
Gabon	2004	0	2'793	6'377	0	9'170
Gambia, The	2004	0	1'652	1'300	790	3'742
Georgia	2006	13	1'482	5'419	13'395	20'329
Germany	2006	12'363	40'711		591'406	644'480
Ghana	2005	0	11'177	40'862	5'575	57'614
Greece	2005	880	10'189	30'864	75'600	117'533
Grenada	2000					1'127
Guatemala	2000	74	0	4'769	9'252	14'096
Guinea	2003	0	6'855	16'648	20'845	44'348
Guinea-Bissau	2002					3'455
Guyana	2000					7'970
Haiti	2000					4'160

WORLD ROAD STATISTICS 2008

Table 2.1 : Total length of road network per category and country (Km)

Country	Year	Motorways	Highways, main or national roads	Secondary, regional roads	Other roads	Total
Honduras	2000	0	3'199	2'565	7'836	13'600
Hungary	2006	600	30'500	53'300	75'200	159'700
Iceland	2006	0	4'230	4'802	4'802	13'038
India	2006	200	198'489	467'763	2'650'000	3'316'452
Indonesia	2005					391'009
Iran, Islamic Rep.	2006	1'429	27'256	41'129	103'113	172'927
Iraq	2000					45'550
Ireland	2003	200	5'310	11'645	79'447	96'602
Italy	2005	6'700	21'500	147'400	312'100	487'700
Jamaica	2005	33	4'857	14'895	1'747	21'532
Japan	2006	7'383	54'347	129'294	1'005'975	1'196'999
Jordan	2006	0	3'187	2'112	2'395	7'694
Kazakhstan	2006	0	23'598	67'965	0	91'563
Kenya	2004	0	6'527	18'885	37'853	63'265
Kiribati	2000					670
Korea, Dem. Rep.	2006					25'534
Korea, Rep.	2006	3'103	14'225	84'734	0	102'062
Kuwait	2004		613	5'136		5'749
Kyrgyz Republic	2000					18'500
Lao PDR	2006	0	7'186	7'214	15'411	29'811
Latvia	2006	0	6'942	13'225	49'508	69'675
Lebanon	2005	170			6'800	6'970
Lesotho	2000	0	1'094	1'950	2'906	5'940
Liberia	2000					10'600
Libya	2000					83'200
Lithuania	2006	309	6'389	14'626	58'663	79'987
Luxembourg	2004	147	839	1'891	2'350	5'227
Macedonia, FYR	2002	206	957	3'623	8'394	13'182
Madagascar	2000					49'827
Malawi	2003	0	3'357	3'125	8'969	15'451
Malaysia	2004	1'821	18'095	61'420	17'385	98'721
Maldives	2005					88
Mali	2004					18'709
Malta	2004	0	185	0	2'069	2'254
Mauritania	2006					11'066
Mauritius	2006	75	955	593	398	2'021
Mexico	2006	6'279	40'757	72'180	237'729	356'945

Table 2.1 : Total length of road network per category and country (Km)

Country	Year	Motorways	Highways, main or national roads	Secondary, regional roads	Other roads	Total
Micronesia, Fed. Sts.	2000					240
Moldova	2006	0	3'329	6'138	3'371	12'838
Monaco	2000					50
Mongolia	2002	0	11'121	38'129	0	49'250
Morocco	2006	639	11'251	10'078	35'657	57'625
Mozambique	2000					30'400
Myanmar	2005					27'000
Namibia	2002					42'237
Nepal	2004	0	3'339	3'849	10'092	17'280
Netherlands	2005	2'500	6'700	57'500	59'400	126'100
Netherlands Antilles						845
New Zealand	2006	172	10'893	82'633	0	93'576
Nicaragua	2004		5'117	6'123	7'429	18'669
Niger	2006					18'550
Nigeria	2004	0	15'688	18'715	158'797	193'200
Norway	2003	219	26'917	27'041	37'743	91'916
Occupied Palestinian Territory	2006	0	535	438	4'175	5'147
Oman	2001					34'965
Pakistan	2006	710	10'778	102'226	146'706	260'420
Panama	2000					11'643
Papua New Guinea	2000					19'600
Paraguay	2000					29'500
Peru	2004	276	17'094	14'596	46'863	78'829
Philippines	2003		28'266	49'782	121'989	200'037
Poland	2003	484	17'821	28'403	377'289	423'997
Portugal	2005	2'300	12'200	4'500	63'900	82'900
Puerto Rico	2004	426				25'645
Qatar	2006					7'790
Romania	2004	228	14'309	36'010	147'770	198'817
Russian Federation	2006	0			0	933'000
Rwanda	2004	0	1'022	4'386	8'600	14'008
Samoa	2001	0	857	1'480	0	2'337
Sao Tome and Principe	2000					320
Saudi Arabia	2005	3'891	9'705	33'924	173'852	221'372
Senegal	2003	0	9'360	4'216	0	13'576
Serbia	2006	374	5'122	10'448	23'229	38'799
Seychelles	2003					458
Sierra Leone	2002	0	2'138	1'950	7'212	11'300

Table 2.1 : Total length of road network per category and country (Km)

Country	Year	Motorways	Highways, main or national roads	Secondary, regional roads	Other roads	Total
Singapore	2006	150	604	468	2'040	3'262
Slovak Republic	2006	319	3'359	3'742	36'341	43'761
Slovenia	2006	579	958	4'888	32'137	38'562
Solomon Islands	2000	0	391	455	545	1'391
Somalia	2000					22'100
South Africa	2001	239	2'887	60'027	300'978	364'131
Spain	2003	12'009	24'858	139'727	489'698	666'292
Sri Lanka	2003					97'286
St. Vincent&the Grenadines	2003	0	93	211	525	829
Sudan	2000					11'900
Suriname	2003	0	0	4'304	0	4'304
Swaziland	2002	0	1'465	2'129	0	3'594
Sweden	2006	1'677	15'350	82'984	326'321	697'794
Switzerland	2006	1'758	18'094	51'446	0	71'298
Syrian Arab Republic	2006	1'103	5'971	31'849		38'923
Tajikistan	2000					27'767
Tanzania	2003	0	31'341	20'000	0	78'891
Thailand	2006	450	51'405	44'000	84'198	180'053
Togo	2000					7'520
Tonga	2000					680
Trinidad and Tobago	2000					8'320
Tunisia	2004	262	4'080	6'520	8'370	19'232
Turkey	2006	1'987	31'335	30'429	363'200	426'951
Turkmenistan	2000					24'000
Uganda	2003	0	13'620	27'126	30'000	70'746
Ukraine	2005	15	16'249	114'024	39'035	169'323
United Arab Emirates	2004					4'030
United Kingdom	2006	3'556	46'755	114'657	233'383	398'351
United States	2005	75'435	270'402	1'658'500	4'539'920	6'544'257
Uruguay	2004					77'732
Uzbekistan	2000					81'600
Vanuatu	2000					1'070
Venezuela, RB	2000					96'155
Vietnam	2004					222'179
Yemen, Rep.	2005					71'200
Zambia	2001	0	4'222	8'948	78'270	91'440
Zimbabwe	2002	0	4'339	13'877	79'051	97'267

پیوست شماره ۶:

تعداد وسایط نقلیه مورد استفاده (مجموع سواری و تجاری) در هر کشور (طی سنوات ۲۰۰۶-۲۰۰۱)

Country	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Afghanistan			304'300			
Albania	206'667	224'187		263'845	277'485	308'708
Algeria			2'796'843	2'873'837	2'974'412	
Angola						
Anguilla			6'155	6'681		
Argentina						
Australia			12'795'000	13'136'762	13'498'182	
Austria	4'969'916	4'762'644	4'829'263	4'893'903	4'524'093	4'578'589
Azerbaijan	468'658	475'041	505'326	549'100	514'982	
Bahamas						
Bahrain	220'494	265'699	270'014			
Bangladesh						319'795
Barbados		90'267	101'116	100'892		
Belarus						
Belgium	5'327'162	5'439'427	5'439'427	5'515'272	5'538'372	5'614'865
Belize	36'952	41'043	44'312			
Benin						
Bhutan		14'052				
Bolivia			395'838	439'663		
Botswana		150'662	170'619	185'968	184'096	
Brazil			29'736'658	31'231'043		
Brunei Darussalam	129'657					
Bulgaria	2'398'186	2'561'118	2'646'517	2'792'064		
Burkina Faso	83'864					
Burundi						
Cambodia	457'396					
Cameroon	160'209					
Canada	17'783'343	18'267'324	18'423'745			
Central African Republic						
Chad						61'152
Chile	2'080'469	2'123'035	2'156'444		2'441'541	2'583'697
China		16'476'135	19'518'211	26'958'029	31'570'545	36'790'407
China, Hong Kong			487'329	493'639	481'217	485'746
China, Macao	55'086	58'680	62'530	67'134	71'902	75'547
Chinese Taipei	5'680'307	5'871'198			6'761'820	6'842'587
Colombia					2'686'127	
Comoros	790					
Congo, Rep						
Costa Rica	576'037	597'880	795'212	841'443		
Cote d'Ivoire						

تعداد وسایط نقلیه مورد استفاده (مجموع سواری و تجاری) در هر کشور (طی سنوات ۲۰۰۶-۲۰۰۱)

Country	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Croatia	1'329'717	1'387'787	1'581'147	1'497'197	1'552'457	1'610'393
Cyprus	401'014	408'411	425'422	456'658	562'451	491'889
Czech Republic	3'869'419	4'017'902				
Denmark	2'257'878	2'278'845		2'321'594	2'366'159	
Dominican Republic	884'916	944'441	911'188	968'006	1'025'321	
Ecuador			693'791	723'441	807'522	876'555
Egypt						
El Salvador						
Equatorial Guinea						
Estonia	493'349	486'236	577'643	619'166	642'142	
Ethiopia	115'774	121'179	143'714			
Fiji						
Finland	2'465'243		2'593'392	2'693'464	2'785'823	2'872'766
France	34'817'000	35'351'000	35'628'000	36'039'000	36'300'000	36'662'000
Gambia		11'711	11'330	11'070		
Georgia	320'650	324'916	323'802			
Germany	47'296'442	47'540'561	47'537'664	47'874'954	48'218'540	49'257'267
Ghana		400'522	441'357		358'585	411'243
Greece	4'536'630	4'782'453	4'997'715	5'259'428	5'516'810	5'789'843
Grenada						
Guatemala	743'511					
Guinea	116'495					
Guinea-Bissau		1'985				
Guyana						
Honduras	417'431					
Hungary	3'007'250	3'043'480	3'201'959		3'684'815	3'777'084
Iceland	181'566	183'696	189'813	200'224	214'885	227'320
India	10'640'000	11'222'000	12'534'000			
Indonesia		23'000'000				
Iran						
Iraq						
Ireland		1'711'555	1'786'895			
Italy	36'994'581	37'682'190			39'112'248	
Jamaica					486'419	507'521
Japan	73'546'840	74'129'125	74'071'066	74'880'689		
Jordan			532'268	577'753	630'433	698'947
Kazakhstan	1'312'581	1'333'744	1'433'208	1'491'884	1'752'561	2'131'943
Kenya	519'112	543'177	570'618	607'089		
Korea, Republic of	12'914'613	13'968'684	14'493'600	14'934'092	15'396'715	15'895'234

تعداد وسایط نقلیه مورد استفاده (مجموع سواری و تجاری) در هر کشور (طی سنوات ۲۰۰۶-۲۰۰۱)

Country	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Romania	3'798'340		3'639'704	4'008'732	3'896'873	
Russian Federation					31'210'300	32'546'300
Rwanda	26'554					
Samoa					10'850	
Saudi Arabia					4'446'973	
Senegal	136'471					
Serbia					1'762'671	1'802'709
Seychelles	8'971	9'507	9'994			
Sierra Leone	8'677	19'130			17'443	
Singapore	527'503	556'585	556'010	569'959	593'175	633'303
Slovakia	1'464'967	1'508'801	1'549'777	1'580'453	1'509'695	1'550'495
Slovenia	944'876	961'556	979'521	1'006'889	1'036'914	1'061'482
South Africa	5'891'358	6'549'901		6'289'137	6'687'573	7'161'351
Spain	22'311'984	23'048'474	23'107'730			
Sri Lanka	759'091	796'105			1'007'673	1'087'103
St Vincent & Grenadines	12'087	14'762	16'266			
Suriname			100'682	106'412		
Swaziland	85'446	88'719	93'113			
Sweden	4'423'423	4'467'905		4'568'985	4'628'161	4'695'900
Switzerland	3'931'793	4'008'356	4'063'919	4'127'529	4'189'388	4'232'492
Syria	542'151	594'625	635'693	674'382	775'613	896'372
Tajikistan						
Tanzania, United Republic of						
Thailand						
Togo						
Tunisia	827'795	873'479		945'054		
Turkey	6'164'748	6'236'343	6'447'728	7'779'393	8'426'660	9'079'623
Uganda	120'048					
Ukraine	6'264'680	6'496'871	6'638'109	5'945'591	6'029'467	
United Arab Emirates						
United Kingdom	29'206'659	29'976'693	29'548'477	30'518'226	31'129'137	
United States	232'091'867		231'389'998	237'242'616	200'016'086	
Uruguay					608'220	
Vanuatu						
Venezuela						
Viet Nam		632'825				
Yemen, Republic of						
Zimbabwe						

پیوست شماره ۷:

تعداد موجودی خودرو طی سنوات مختلف

عنوان منبع	نتیجه / متن ذکر شده منبع	تعداد خودرو در سال مربوطه
"The Automobile." *New Book of Popular Science*. ٦th ed. Republic of China: Grolier, ۱۹۷۸.	در سال ۱۹۰۰ تنها ۴,۱۹۲ خودروی سواری (و نه کامیون یا اتوبوس) در ایالات متحده ساخته شده است.	۴،۱۹۲ (۱۹۰۰)
"America Start Your Engines." *US News and World Report*. (۲۷ December ۱۹۹۹). Brooklyn Public Library. Electronic Mail. ۳۰ May ۲۰۰۱.	در شروع قرن بیستم، آمریکا تنها ۸,۰۰۰ خودرو و ۱۴۴ مایل جاده آسفالت شده داشت.	۸،۰۰۰ (۱۹۰۰)
	انجمن تولیدکنندگان اتومبیل در ۱۹۷۰ آمار زیر را منتشر نمود: جمع جهانی کامیون و اتوبوس در سال ۱۹۶۸ ۴۶,۶۱۴,۳۴۲ جمع جهانی خودروهای سواری در سال ۱۹۶۸ ۱۶۹,۹۹۴,۱۲۸	۴۶،۶۱۴،۳۴۲ (۱۹۶۸) ۱۶۹،۹۹۴،۱۲۸ (۱۹۶۸)
	داده های موجود که توسط مجلهٔ Economist جمع آوری شده است، بیانگر این مطلب است که تعداد خودروهای سواری در سرتاسر جهان در سال ۱۹۸۵ برابر ۳۷۵ میلیون خودرو بود، در حالیکه در همان سال، تعداد وسایط نقلیه تجاری برابر ۱۰۹ میلیون دستگاه بود.	۳۷۵،۰۰۰،۰۰۰ (۱۹۸۵)
	آمارها و حقایق وسایط نقلیه موتوری که توسط Ward در سال ۱۹۹۹ ارائه شده، بیانگر این مطلب است که در سال ۱۹۹۶جمعاً ۶۷۱,۳۵۸,۰۰۰ وسیله نقلیه موتوری وجود داشته که از این تعداد ۴۸۵,۹۵۴,۰۰۰ خودروی سواری و۱۸۵,۴۰۴,۰۰۰ کامیون و اتوبوس می‌باشند.	۴۸۵،۹۵۴،۰۰۰ (۱۹۹۶)
Stein, Jay. New Cars for Better Future: Driving Us Crazy. Earthgreen, ۱۹۹۰.	جمعیت جهان به سرعت در حال افزایش است از این جهت تعداد خودروی جهان در سال ۱۹۷۰، ۲۰۰ میلیون خودرو بوده است که این عدد در سال ۱۹۹۰ به حدود ۵۰۰ میلیون دستگاه رسیده است.	۲۰۰،۰۰۰،۰۰۰ (۱۹۷۰) ۵۰۰،۰۰۰،۰۰۰ (۱۹۹۰)
"Automobile." *World Book Encyclopedia*. Chicago:	حدود ۴۵۰ میلیون خودروی سواری در خیابان	۴۵۰،۰۰۰،۰۰۰

تعداد موجودی خودرو طی سنوات مختلف

عنوان منبع	نتیجه / متن ذکر شده منبع	تعداد خودرو در سال مربوطه
World Book, ۲۰۰۱.	ها و جاده‌های جهان در حال حرکت می‌باشد.	(۲۰۰۱)
Cars Emit Carbon Dioxide. Global Warming, Focus on The Future, ۱۹۹۷.	"حدود ۶۰۰ میلیون وسیله نقلیه موتوری در جهان وجود دارد. در صورتیکه روند فعلی ادامه داشته باشد، تعداد خودرو در سال ۲۰۳۰ به دو برابر این مقدار خواهد رسید."	۶۰۰,۰۰۰,۰۰۰ (۱۹۹۷) ۱,۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰ (۲۰۳۰)
VDA,SMMT,Ward`s and Ministry of land, infrastructure and transport به نقل از : ***Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA)*** . (۲۰۰۸)	تعداد خودروهای سواری در سال ۲۰۰۶ معادل ۶۶۸,۷۱۱,۲۹۳ خودرو و تعداد خودروهای تجاری معادل ۲۵۳,۱۲۷,۸۳۵ خودرو بوده است.	۶۶۸,۷۱۱,۲۹۳ (۲۰۰۶) ۲۵۳,۱۲۷,۸۳۵ (۲۰۰۶)

پیوست شماره ۸:

تعداد خودروی سواری برای هر هزار نفر جمعیت،
طی سنوات ۲۰۰۱–۲۰۰۶

منبع: فدراسیون جهانی راهها

کشور	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶
افغانستان						
آلبانی	۴۴	۴۸		۶۱	۶۲	۷۱
الجزایر	۵۵	۵۵	۵۶	۵۷	۵۸	
آنگولا		۸				
آرژانتین	۱۴۶					
استرالیا			۵۲۴	۵۳۱	۵۴۲	
اطریش	۵۲۰	۴۹۳	۴۹۹	۵۰۳		۵۰۷
آذربایجان	۴۲	۴۳	۴۹	۵۳	۵۷	
Bahamas		۲۹۰				
بحرین	۲۶۰	۳۲۱	۳۲۵			
بنگلادش						۱
Barbados		۳۰۵	۳۴۱	۳۴۳		
Belarus	۱۴۷	۱۵۶	۱۶۸	۱۷۴	۱۸۱	۱۸۳
بلژیک	۴۶۱	۴۶۷	۴۶۵	۴۶۸		۴۷۴
Belize			۱۲۱			
Benin		۱۳				
Bhutan		۱۲				
بولیوی			۱۴	۱۵		
Botswana		۳۴	۳۷	۴۲	۴۷	
برزیل			۱۳۱	۱۳۶		
Brunei Darussalam	۳۴۶	۳۳۰	۳۹۵	۳۹۷		
بلغارستان	۲۶۴	۲۸۶	۲۹۵	۳۱۴		
بورکینافاسو	۵					
Burundi			۱			
Cambodia	۲۵					
کامرون	۸	۱۰	۱۱			
کانادا	۵۴۹	۵۵۹	۵۶۱			
Central African Republic		۱				
چاد						
شیلی	۸۷	۸۷	۸۸		۹۱	۹۷
چین		۸	۱۰	۱۲	۱۵	۱۸
هنگ کنگ			۵۲	۵۳		۵۲
China, Macao	۱۱۲	۱۱۸	۱۲۵	۱۳۴		
چین تایپه					۲۴۵	۲۴۷
کلمبیا					۳۵	۳۷

تعداد خودروی سواری برای هر هزار نفر جمعیت،
طی سنوات ۲۰۰۱–۲۰۰۶

منبع: فدراسیون جهانی راهها

کشور	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶
Comoros	۱					
جمهوری کنگو		۸				
کاستاریکا	۸۸	۹۰	۱۳۹	۱۴۶		
Cote d'Ivoire		۷				
Croatia	۲۶۹	۲۸۰	۲۹۱	۳۰۱	۳۱۲	۳۲۳
قبرس	۳۵۲	۳۵۷	۳۷۱	۴۰۶	۵۵۰	
جمهوری چک	۳۴۵	۳۵۸	۳۶۳			۳۹۹
دانمارک	۳۵۸	۳۶۰		۳۵۱	۳۵۴	
جمهوری دومنیکن	۷۰	۷۴	۷۰	۷۴	۷۸	
اکوادور			۳۱	۳۲	۳۵	۳۹
مصر	۲۶	۲۶	۲۶	۲۷	۲۹	
ال سالوادور	۲۴					
Equatorial Guinea						
Estonia	۲۹۹	۲۹۵	۳۲۱	۳۴۹	۳۶۷	
Ethiopia	۱	۱	۱			
فیجی	۸۱	۸۵	۹۰	۹۶		
فنلاند	۴۱۴	۴۱۹	۴۳۳	۴۴۶	۴۶۰	۴۷۰
فرانسه	۴۸۵	۴۸۹	۴۹۲	۴۹۴	۴۹۴	۴۹۶
Gambia		۶	۶	۵		
Georgia	۵۳	۵۵	۵۶			
Germany	۵۳۹	۵۴۱	۵۴۱	۵۴۶	۵۵۰	۵۶۵
غنا						۱۲
یونان	۳۱۲	۳۳۱	۳۴۸	۳۶۸	۳۸۸	۴۰۹
Grenada	۱۴۸					
گواتمالا	۵۳					
گینه	۸					
گویانا	۸۲					
Honduras	۵۲					
Hungary	۲۵۶	۲۵۹	۲۷۴			۲۹۲
ایسلند	۵۶۱	۵۶۲	۵۷۶	۶۰۱	۶۳۲	
هند	۷	۷	۸			
ایران	۱۹	۲۴				
عراق	۳۰					
ایرلند	۳۶۳	۳۷۴	۳۸۲			
ایتالیا	۵۷۶	۵۸۴		۵۹۰	۵۹۵	
جامائیکا			۱۲۰	۱۳۵		۱۳۸
ژاپن	۴۲۱	۴۲۸	۴۳۳	۴۴۱		
اردن			۶۷	۷۱	۷۸	۸۸
قزاقستان	۷۱	۷۲	۷۷	۸۰	۹۳	۱۱۴
کنیا	۸	۸	۹	۹		
Korea, Republic of	۱۸۸	۲۰۵	۲۱۵	۲۲۱	۲۳۰	۲۴۰

تعداد خودروی سواری برای هر هزار نفر جمعیت،
طی سنوات ۲۰۰۱–۲۰۰۶

منبع: فدراسیون جهانی راهها

کشور	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶
Kuwait			۳۳۰	۳۴۹		
Kyrgyzstan	۳۸	۳۸	۳۷	۳۹	۳۹	
Lao PDR						
Latvia	۲۴۸	۲۶۵	۲۷۹	۲۹۷	۳۲۳	۳۵۷
Lebanon	۴۰۳					
Liberia	۶					
Libyan Arab Jamahiriya					۲۳۲	
Lithuania	۳۲۶	۳۴۰	۳۶۴	۳۸۳	۴۲۶	۴۶۸
لوکزامبورگ	۶۲۱	۶۳۳	۶۳۸	۶۴۷		
Macedonia, FYR		۱۵۲	۱۵۰			
Malaysia	۱۹۷	۲۱۱	۲۲۵			
Maldives			۵	۶		
Mali						
Malta	۴۹۱	۵۰۵	۵۲۰	۵۲۳		
Mauritius	۷۹	۸۴	۸۸	۹۶		۱۰۴
مکزیکو		۱۲۸	۱۳۷	۱۳۱	۱۳۷	۱۴۷
Moldova		۶۳	۶۰	۶۵	۷۰	۸۴
Mongolia	۲۲	۲۶	۲۸			
Morocco	۴۵	۴۷	۴۶			
Myanmar			۴		۴	۴
نامیبیا	۳۹	۴۲				
نپال	۲	۳				
Netherlands		۴۲۴		۴۲۹		
Netherlands Antilles	۳۳۲	۳۷۴	۳۲۱	۳۶۰		
زلاندنو		۶۱۳	۵۷۴	۵۹۱	۶۰۷	۶۰۹
نیکاراگوئه	۱۴	۱۶	۱۶	۱۸		
Niger	۳	۳	۴	۴	۴	
نیجریه	۱۲	۱۴	۱۶	۱۷		
نروژ	۴۱۵	۴۱۹	۴۲۲	۴۳۱	۴۳۹	
Occupied Palestinian Territor			۲۳	۲۷	۲۹	
عمان	۱۴۵	۱۵۶				
پاکستان	۸	۷		۱۰		
Panama	۷۳	۷۳				
Papua New Guinea	۵					
پاراگوئه	۵۰					
پرو	۲۸	۲۹	۳۰	۳۰		
فیلیپین	۹	۱۰			۹	
لهستان		۲۸۸	۲۹۴	۳۱۴	۳۲۳	۳۵۱
پرتغال	۴۲۹		۴۷۱			
قطر	۳۳۲	۳۳۵				

تعداد خودروی سواری برای هر هزار نفر جمعیت،
طی سنوات ۲۰۰۱–۲۰۰۶

منبع: فدراسیون جهانی راهها

کشور	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶
رومانی	۱۴۶		۱۴۲	۱۴۹	۱۵۶	
روسیه		۱۵۶	۱۶۱			۱۸۸
Rwanda	۱					
Samoa					۴۵	
عربستان	۳۸۳	۳۹۷	۴۰۷	۴۱۵		
Senegal	۱۰					
Serbia						۲۰۴
Seychelles	۶۷	۷۱	۷۴			
Sierra Leone	۱	۲				
Singapore	۹۸	۹۷	۹۷	۹۹	۱۰۱	۱۰۵
اسلوواکی	۲۴۰	۲۴۷	۲۵۲	۲۲۲		۲۴۷
اسلونی	۴۴۷	۴۵۲	۴۶۰	۴۷۰	۴۸۲	۴۹۳
آفریقای جنوبی	۸۷	۹۲		۹۳	۹۸	۱۰۳
اسپانیا	۴۴۶	۴۵۴	۴۴۵			
Sri Lanka	۱۳	۱۳			۱۶	۱۷
St Vincent & Grenadines	۷۲	۹۰	۹۹			
Suriname			۱۶۱	۱۷۱		
Swaziland	۳۸	۳۹	۴۰			
سوئد	۴۵۲	۴۵۳	۴۵۵	۴۵۸	۴۶۰	۴۶۲
سوئیس	۵۰۲	۵۰۸	۵۱۲	۵۱۶	۵۲۰	۵۲۰
Syria	۹	۱۰	۱۱	۱۳	۱۵	۱۹
تاجیکستان	۱۹					
تانزانیا	۱					
تایلند	۴۶	۵۲	۵۴			
Togo	۱۰					
تونس	۵۷	۶۰		۸۳		
ترکیه	۶۶	۶۶	۶۶	۷۵	۸۰	۸۴
اوگاندا	۲					
اکراین	۱۰۹	۱۱۲	۱۱۶	۱۱۵	۱۱۸	
امارات متحده عربی	۲۲۸					
انگلستان	۴۳۳	۴۴۶	۴۴۰	۴۵۱	۴۵۷	
ایالات متحده	۴۸۲		۴۶۷	۴۶۵	۴۶۱	
اورگوئه					۱۵۱	
Vanuatu	۱۶					
ونزوئلا	۵۵	۸۳	۸۵	۹۴		
ویتنام						
یمن	۱۹					
زیمباوه		۴۵				

تعداد خودروی سواری برای هر هزار نفر جمعیت،
طی سنوات ۲۰۰۱–۲۰۰۶

منبع: فدراسیون جهانی راهها

کشور	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶
Kuwait			۳۳۰	۳۴۹		
Kyrgyzstan	۳۸	۳۸	۳۷	۳۹	۳۹	
Lao PDR						
Latvia	۲۴۸	۲۶۵	۲۷۹	۲۹۷	۳۲۳	۳۵۷
Lebanon	۴۰۳					
Liberia	۶					
Libyan Arab Jamahiriya					۲۳۲	
Lithuania	۳۲۶	۳۴۰	۳۶۴	۳۸۳	۴۲۶	۴۶۸
لوکزامبورگ	۶۲۱	۶۳۳	۶۳۸	۶۴۷		
Macedonia, FYR		۱۵۲	۱۵۰			
Malaysia	۱۹۷	۲۱۱	۲۲۵			
Maldives			۵	۶		
Mali						
Malta	۴۹۱	۵۰۵	۵۲۰	۵۲۳		
Mauritius	۷۹	۸۴	۸۸	۹۶		۱۰۴
مکزیکو		۱۲۸	۱۳۷	۱۳۱	۱۳۷	۱۴۷
Moldova		۶۳	۶۰	۶۵	۷۰	۸۴
Mongolia	۲۲	۲۶	۲۸			
Morocco	۴۵	۴۷	۴۶			
Myanmar			۴		۴	۴
نامیبیا	۳۹	۴۲				
نپال	۲	۳				
Netherlands		۴۲۴		۴۲۹		
Netherlands Antilles	۳۳۲	۳۷۴	۳۲۱	۳۶۰		
زلاندنو		۶۱۳	۵۷۴	۵۹۱	۶۰۷	۶۰۹
نیکاراگوئه	۱۴	۱۶	۱۶	۱۸		
Niger	۳	۳	۴	۴	۴	
نیجریه	۱۲	۱۴	۱۶	۱۷		
نروژ	۴۱۵	۴۱۹	۴۲۲	۴۳۱	۴۳۹	
Occupied Palestinian Territor			۲۳	۲۷	۲۹	
عمان	۱۴۵	۱۵۶				
پاکستان	۸	۷		۱۰		
Panama	۷۳	۷۳				
Papua New Guinea	۵					
پاراگوئه	۵۰					
پرو	۲۸	۲۹	۳۰	۳۰		
فیلیپین	۹	۱۰			۹	
لهستان		۲۸۸	۲۹۴	۳۱۴	۳۲۳	۳۵۱
پرتغال	۴۲۹		۴۷۱			
قطر	۳۳۲	۳۳۵				

تعداد خودروی سواری برای هر هزار نفر جمعیت،
طی سنوات ۲۰۰۱–۲۰۰۶

منبع: فدراسیون جهانی راهها

کشور	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶
رومانی	۱۴۶		۱۴۲	۱۴۹	۱۵۶	
روسیه		۱۵۶	۱۶۱			۱۸۸
Rwanda	۱					
Samoa					۴۵	
عربستان	۳۸۳	۳۹۷	۴۰۷	۴۱۵		
Senegal	۱۰					
Serbia						۲۰۴
Seychelles	۶۷	۷۱	۷۴			
Sierra Leone	۱	۲				
Singapore	۹۸	۹۷	۹۷	۹۹	۱۰۱	۱۰۵
اسلوواکی	۲۴۰	۲۴۷	۲۵۲	۲۲۲		۲۴۷
اسلونی	۴۴۷	۴۵۲	۴۶۰	۴۷۰	۴۸۲	۴۹۳
آفریقای جنوبی	۸۷	۹۲		۹۳	۹۸	۱۰۳
اسپانیا	۴۴۶	۴۵۴	۴۴۵			
Sri Lanka	۱۳	۱۳			۱۶	۱۷
St Vincent & Grenadines	۷۲	۹۰	۹۹			
Suriname			۱۶۱	۱۷۱		
Swaziland	۳۸	۳۹	۴۰			
سوئد	۴۵۲	۴۵۳	۴۵۵	۴۵۸	۴۶۰	۴۶۲
سوئیس	۵۰۲	۵۰۸	۵۱۲	۵۱۶	۵۲۰	۵۲۰
Syria	۹	۱۰	۱۱	۱۳	۱۵	۱۹
تاجیکستان	۱۹					
تانزانیا	۱					
تایلند	۴۶	۵۲	۵۴			
Togo	۱۰					
تونس	۵۷	۶۰		۸۳		
ترکیه	۶۶	۶۶	۶۶	۷۵	۸۰	۸۴
اوگاندا	۲					
اکراین	۱۰۹	۱۱۲	۱۱۶	۱۱۵	۱۱۸	
امارات متحده عربی	۲۲۸					
انگلستان	۴۳۳	۴۴۶	۴۴۰	۴۵۱	۴۵۷	
ایالات متحده	۴۸۲		۴۶۷	۴۶۵	۴۶۱	
اورگوئه					۱۵۱	
Vanuatu	۱۶					
ونزوئلا	۵۵	۸۳	۸۵	۹۴		
ویتنام						
یمن	۱۹					
زیمباوه		۴۵				

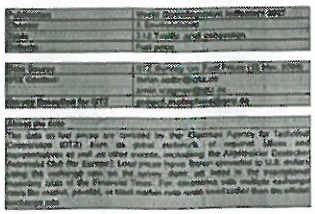
پیوست شماره ۹:

نرخ بنزین در کشورهای مختلف:

Country	Fuel price $ per liter Super 2006	Diesel 2006
Afghanistan	0.68	0.65
Albania	1.44	1.29
Algeria	0.32	0.19
Angola	0.50	0.36
Argentina	0.62	0.48
Armenia	0.98	0.77
Australia	0.93	0.94
Austria	1.32	1.26
Azerbaijan	0.46	0.41
Bangladesh	0.79	0.45
Belarus	0.79	0.55
Belgium	1.63	1.34
Benin	0.81	0.81
Bolivia	0.54	0.47
Bosnia and Herzegovina	1.34	1.24
Botswana	0.78	0.74
Brazil	1.26	0.84
Bulgaria	1.05	1.08
Burkina Faso	1.15	1.12
Burundi	1.20	1.22
Cambodia	1.01	0.78
Cameroon	1.14	1.07
Canada	0.84	0.78
Central African Republic	1.37	1.27
Chad	1.31	1.20
Chile	1.09	0.86
China	0.69	0.61
Hong Kong, China	1.69	1.06
Colombia	0.98	0.57
Congo, Dem. Rep.	0.94	1.00
Congo, Rep.	0.96	0.67
Costa Rica	0.96	0.67
Côte d'Ivoire	1.20	1.06
Croatia	1.34	1.22
Cuba	1.10	0.91
Czech Republic	1.30	1.29
Denmark	1.58	1.45
Dominican Republic	1.03	0.75
Ecuador	0.47	0.39
Egypt, Arab Rep.	0.30	0.12
El Salvador	0.82	0.80
Eritrea	1.90	0.81
Estonia	1.23	1.22
Ethiopia	0.93	0.62
Finland	1.55	1.26
France	1.48	1.33
Gabon	0.64	0.39
Gambia, The	1.08	1.01
Georgia	0.86	0.89
Germany	1.53	1.38
Ghana	0.86	0.84
Greece	1.16	1.19
Guatemala	0.78	0.64
Guinea	0.78	0.82
Guinea-Bissau		
Haiti		
Honduras	0.89	0.73
Hungary	1.30	1.31
India	1.01	0.75
Indonesia	0.57	0.44
Iran, Islamic Rep.	0.09	0.03
Iraq		
Ireland	1.34	1.35
Italy	1.54	1.49
Jamaica	0.82	0.75
Japan	1.09	0.90
Jordan	0.88	0.45
Kazakhstan	0.70	0.45
Kenya	1.12	0.98
Korea, Dem. Rep.	0.71	0.79
Korea, Rep.	1.65	1.33
Kuwait	0.22	0.21
Kyrgyz Republic	0.64	0.54
Lao PDR	0.66	0.73
Latvia	1.20	1.15
Lebanon	0.74	0.62
Lesotho	0.89	0.88
Liberia	0.79	0.95
Libya	0.13	0.13
Lithuania	1.08	1.09
Macedonia, FYR	1.23	1.09
Madagascar	1.19	1.00
Malawi	1.17	1.12
Malaysia	0.53	0.40
Mali	1.23	1.04
Mauritania	0.97	0.84
Mauritius		
Mexico	0.74	0.52
Moldova		
Mongolia	0.88	0.87
Morocco	1.22	0.87
Mozambique	1.15	1.06
Myanmar	0.86	0.75
Namibia	0.87	0.87
Nepal	0.94	0.73
Netherlands	1.70	1.32
New Zealand	0.98	0.70
Nicaragua	0.67	0.58
Niger	1.14	1.11
Nigeria	0.51	0.66
Norway	1.85	1.55
Oman	0.31	0.39
Pakistan	1.01	0.84
Panama	0.76	0.60
Papua New Guinea		
Paraguay	0.97	0.77
Peru	1.23	0.86
Philippines	0.78	0.57
Poland	1.30	1.30
Portugal	1.56	1.10
Puerto Rico	0.65	0.75
Romania	1.26	1.24
Russian Federation	0.77	0.66
Rwanda	1.11	1.08
Saudi Arabia	0.18	0.07
Senegal	1.31	1.09
Serbia and Montenegro	1.48	1.31
Sierra Leone	0.98	0.98
Singapore	0.92	0.63
Slovak Republic	1.35	1.43
Slovenia	1.23	1.21
Somalia	0.74	0.67
South Africa	0.85	0.84
Spain	1.15	1.10
Sri Lanka	0.88	0.55
Sudan	0.72	0.49
Swaziland	0.80	0.85
Sweden	1.46	1.44
Switzerland	1.27	1.36
Syrian Arab Republic	0.60	0.15
Tajikistan	0.60	0.74
Tanzania	1.04	0.99
Thailand	0.70	0.65
Togo	1.03	1.01
Trinidad and Tobago	0.43	0.24
Tunisia	0.93	0.57
Turkey	1.88	1.62
Turkmenistan	0.02	0.01
Uganda	1.17	1.01
Ukraine	0.81	0.87
United Arab Emirates	0.37	0.52
United Kingdom	1.63	1.73
United States	0.63	0.69
Uruguay	1.23	0.94
Uzbekistan	0.85	0.52
Venezuela, RB	0.03	0.02
Vietnam	0.67	0.53
West Bank and Gaza	1.29	0.96
Yemen, Rep.	0.30	0.26
Zambia	1.31	1.22
Zimbabwe		

توضیحات جداول

Fuel price 2006 for World Development Indicators 2007



پیوست شماره ۱۰:

میزان صادرات اروپا، آسیا، ژاپن، آمریکای شمالی و دیگر کشورها به مناطق مختلف (۲۰۰۷)

Table II 57

Exports of automotive products of selected regions and economies by destination, 2007

(Billion dollars and percentage)

	Value	Share in region/economy's exports		Share in world exports		Annual percentage change		
	2007	2006	2007	2006	2007	2000-07	2006	2007
World	**1182.9**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**11**	**11**	**16**
Europe								
World	**654.5**	**100.0**	**100.0**	**50.3**	**55.3**	**12**	**9**	**18**
Europe	511.8	80.0	78.2	40.2	43.3	12	9	19
North America	53.9	10.3	8.2	5.2	4.6	9	3	2
Asia	31.5	4.3	4.8	2.2	2.7	14	16	24
Commonwealth of Independent States (CIS)	22.6	0.7	3.5	0.3	1.9	42	71	60
Africa	14.7	1.9	2.3	0.9	1.2	15	13	12
Middle East	10.9	1.5	1.7	0.8	0.9	14	-9	21
South and Central America	7.2	1.3	1.1	0.6	0.6	10	17	31
Asia								
World	**264.6**	**100.0**	**100.0**	**19.9**	**22.4**	**13**	**16**	**18**
North America	88.5	49.5	33.5	9.8	7.5	7	17	2
Asia	58.2	19.1	22.0	3.8	4.9	15	2	21
Europe	48.4	18.6	18.3	3.7	4.1	13	10	16
Middle East	24.6	6.0	9.3	1.2	2.1	20	19	40
Commonwealth of Independent States (CIS)	18.2	0.4	6.9	0.1	1.5	72	71	78
South and Central America	13.7	3.9	5.2	0.8	1.2	17	34	45
Africa	12.7	2.5	4.8	0.5	1.1	24	32	31
Japan								
World	**158.6**	**100.0**	**100.0**	**16.3**	**13.4**	**9**	**13**	**14**
North America	65.6	54.5	41.3	8.3	5.5	5	18	1
Asia	30.2	17.1	19.0	2.6	2.6	10	-1	19
Europe	27.5	17.4	17.3	2.7	2.3	9	5	19
Middle East	13.5	5.1	8.5	0.8	1.1	17	12	41
Commonwealth of Independent States (CIS)	9.3	0.2	5.9	0.0	0.8	73	72	53
South and Central America	6.6	3.5	4.1	0.5	0.6	11	20	30
Africa	6.0	2.1	3.8	0.3	0.5	18	26	26
Other economies in Asia								
World	**106.0**	**100.0**	**100.0**	**4.6**	**9.0**	**22**	**18**	**25**
Asia	28.0	25.8	26.5	1.2	2.4	22	5	22
North America	23.0	32.9	21.7	1.5	1.9	15	12	8
Europe	20.9	22.4	19.7	1.0	1.8	20	19	12
Middle East	11.1	8.7	10.5	0.4	0.9	25	29	37
Commonwealth of Independent States (CIS)	8.9	0.8	8.4	0.0	0.8	72	68	114
South and Central America	7.1	5.4	6.7	0.2	0.6	26	56	63
Africa	6.7	3.7	6.4	0.2	0.6	32	38	37
North America								
World	**219.9**	**100.0**	**100.0**	**27.5**	**18.6**	**5**	**9**	**8**
North America	170.7	88.6	77.6	24.4	14.4	3	6	3
Europe	20.9	4.9	9.5	1.3	1.8	15	23	33
Asia	9.4	3.6	4.3	1.0	0.8	8	16	22
South and Central America	8.2	1.7	3.7	0.5	0.7	17	38	33
Middle East	6.3	0.9	2.9	0.3	0.5	23	9	7
Africa	2.7	0.3	1.2	0.1	0.2	30	17	64
Commonwealth of Independent States (CIS)	1.9	0.0	0.9	0.0	0.2	60	45	90

منبع : International Trade Statistics ۲۰۰۸
World Trade Organization

پیوست شماره ۱۱:

میزان صادرات کشورهای مختلف در دورهٔ زمانی ۲۰۰۷-۱۹۹۰

Table II.90

Exports of automotive products of selected economies, 1990-2007

(Million dollars and percentage)

	Value					Share in economy's total merchandise exports	
	1990	2000	2005	2006	2007	2006	2007 a
World	318959	576510	919566	1018619	1182867	9.2	8.7
Argentina	200	2108	3047	4166	5479	8.0	9.8
Australia	726	2151	3525	3267	3697	3.4	2.6
Belarus	-	740	1176	1466	2003	10.1	8.2
Bolivarian Rep. of Venezuela	73	223	340	456	293	0.7	0.4
Brazil	2034	4883	11993	13038	13519	8.5	8.4
Canada	26442	60056	66856	68339	65433	21.9	15.7
Chile	18	203	178	184	346	1.1	0.5
China b	258	1581	9957	14411	23029	0.5	1.9
Colombia	6	226	645	744	1130	1.7	3.8
Côte d'Ivoire	..	11	188	174	185	0.3	2.2
Croatia	..	45	161	145	209	1.0	1.7
Ecuador	1	60	137	345	243	1.2	1.8
European Union (27)	-	287180	493393	538352	635537	11.7	11.9
intra-EU (27) exports	-	216416	363147	394319	466252	13.0	12.9
extra-EU (27) exports	-	70764	130246	144033	169285	9.0	10.0
Hong Kong, China	354	764	1549	1290	1459	0.4	0.4
domestic exports	27	23	9	14	24	0.1	0.1
re-exports	328	741	1540	1276	1435	0.4	0.4
India	198	581	2622	2907	3429	1.4	2.4
Indonesia	22	369	1340	1590	2150	0.6	1.8
Iran, Islamic Rep. of c	..	61	145	229	687	0.2	0.8
Japan	66195	88082	122903	139161	158762	18.4	22.3
Jordan	19	62	110	114	142	3.3	2.5
Korea, Republic of	2301	15194	37748	43059	49484	8.8	13.3
Malaysia b	121	307	725	920	1122	0.3	0.8
Mexico b	4383	30655	35424	42630	45256	18.4	16.6
Morocco b	28	24	75	115	175	0.3	1.2
Norway	305	459	698	762	907	0.8	0.7
Philippines b	23	583	1538	1543	1784	1.5	3.5
Qatar	32	32	127	121	..	0.3	0.4
Russian Federation c	-	959	2310	3000	3711	0.9	1.0
Saudi Arabia	229	59	694	1032	1288	0.1	0.6
Singapore	348	878	2310	2396	2884	0.5	1.0
domestic exports c	82	90	273	262	264	0.1	0.2
re-exports c	266	588	2037	2135	2600	1.0	1.8
South Africa	249	1708	4352	4970	5369	8.7	7.7
Switzerland	581	772	1444	1623	2001	1.0	1.2
Taipei, Chinese	829	2221	3620	3868	4103	1.5	1.7
Thailand	106	2417	7983	9891	12569	3.5	8.3
Tunisia	30	63	280	335	352	1.1	2.3
Turkey c	153	1517	9370	11730	15654	5.5	14.6
Ukraine	-	145	308	548	933	1.0	1.9
United Arab Emirates c	1	1144	4428	5737	7798	2.3	4.5
United States	32547	67195	85993	95344	108805	8.8	9.4
Viet Nam	..	8	161	303	..	0.1	0.8

a Or nearest year.
b Includes significant exports from processing zones.
c Includes Secretariat estimates.

منبع : International Trade Statistics ۲۰۰۸
World Trade Organization

پیوست شماره ۱۲:

فهرست شرکت‌های فعال پذیرفته شده در بورس اوراق بهادار در صنعت خودرو و ساخت قطعات
(فروردین ماه سال ۱۳۸۷)

	عنوان شرکت	زمینه فعالیت	نماد شرکت در بورس
گروه ایران‌خودرو	ایران‌خودرو	تولید انواع خودرو	خودرو
	ایران‌خودرو دیزل	تولید و فروش انواع کامیون بنز و قطعات، مشارکت درطرح‌های تولیدی	خاور
	فنرسازی خاور	تولید قطعات و ملحقات برای وسایل نقلیه موتوری	خفنر
	رینگ سازی مشهد	تولید انواع رینگ و لاستیک	خرینگ
	مهرکام پارس	تولید کننده سپر و داشبورد، سیستم تهویه مطبوع و سایر قطعات تزیینی داخل و بیرون خودرو	خمهر
	تولید محور خودرو	تولید انواع اکسل کامیون و اتوبوس، قطعات اکسل خودروهای سنگین، کرانویل و پینیون پیکان، کرانویل و پینیون نیسان	خمحور
	قطعات اتومبیل ایران	تولید و نصب و خرید و فروش هرگونه قطعات انواع خودرو	ختوقا
	چرخشگر	تولید و ساخت و واردات سیستم موتور محرکه خودروها (موتور گیربکس و دیفرانسیل و اکسل و جعبه فرمان)	خچرخش
	صنایع ریخته گری ایران	تولید قطعات ریخته‌گری و محصولات چدنی برای صنایع خودروسازی	خریخت
	صنعتی نیرو محرکه	تولید انواع موتورسیکلت ودوچرخه،ماشین های کشاورزی، قطعات خودرو و گیربکس	خمحرکه
	گسترش سرمایه گذاری ایران‌خودرو	سرمایه‌گذاری در طرح‌ها و شرکت‌های ایرانی و خارجی تولیدکننده انواع قطعات خودرو و خرید و فروش طرح‌های مورد نیاز گروه شرکت‌های ایران‌خودرو به‌طور اخص و صنعت خودرو به‌طور اعم و مدیریت سهام شرکت‌های گروه ایران‌خودرو	خگستر
سایپا	سایپا	تولید خودرو	خساپا
	پارس خودرو	تولید خودرو	خپارس
	سایپا دیزل	تولید انواع کامیون،تریلر، اتاق‌بار و ...	خکاوه
	زامیاد	تولید انواع ماشین آلات سنگین	خزامیا
	سایپا آذین	طراحی و ساخت قطعات داخلی خودرو	خاذین
	رادیاتور ایران	تولید انواع رادیاتور و مبدل‌های صنعتی و حرارتی	ختور
	فنرسازی زر	تولید انواع فنرتخت	خزر

فهرست شرکت‌های فعال پذیرفته شده در بورس اوراق بهادار در صنعت خودرو و ساخت قطعات
(فروردین ماه سال ۱۳۸۷)

	عنوان شرکت	زمینه فعالیت	نماد شرکت در بورس
	کارخانجات کمک فنر ایندامین سایپا	تولید انواع کمک فنر ایندامین	خکمک
سایر شرکت‌ها	گروه بهمن	مونتاژانواع خودرو، ساخت ماشین آلات صنعتی، قطعات مورد نیاز صنایع مختلف	خبهمن
	محور سازان ایران‌خودرو	تولید و فروش انواع دیفرانسیل و اکسل جلو وعقب و گیربکس خودروهای بنزینی و نیمه سنگین	خوساز
	مهندسی نصیر ماشین	ساخت کلیه قطعات و ماشین آلات و... ، مشاوره و طراحی و نظارت و مونتاژ و ساخت، راه اندازی و ایجاد واحدهای مربوط به صنایع ماشین‌سازی و قطعه‌سازی، واردات و صادرات کلیه کالاهای مجاز، ایجاد تاسیس شعب و نمایندگی و اخذ و اعطای نمایندگی	خنصیر
	صنعتی تولیدی مرتب	تولید وانت نیم تن، دو کابین، هفت نفره	خمرتب
	کاربراتور ایران	تولیدانواع کاربراتور	خکار
	تولیدی لنت ترمز ایران	تولید انواع لنتهای کفشکی، کلافی و کلاچ، صنعتی و لنت ترمز لوکوموتیو قطار، سازنده ماشین آلات	خلنت
	سازه پویش	تولید بردهای برقی و الکترونیکی مورد مصرف در انواع خودرو و سایر وسایل صوتی و تصویری، خرید و وارد نمودن هرنوع ماشین آلات، مواد اولیه و یا کالای نیمه ساخته از خارج کشور، مشارکت در سایر شرکت‌ها از طریق تعهد سهام شرکت‌های جدید یا خرید و تعهد سهام شرکت‌های حاضر	خپویش
	موتورسازان تراکتورسازی ایران	تولید کننده موتورهای دیزلی،صنعتی، کشاورزی، دریایی	خموتور
	آهنگری تراکتورسازی ایران	تولید قطعات فولادی خودرو	خاهن
	ریخته گری تراکتورسازی ایران	خرید و فروش انواع قطعات ریخته‌گری، واردات و خرید و فروش انواع ماشین آلات صنعتی	ختراک

منبع: پایگاه اطلاعاتی شرکت بورس اوراق بهادار تهران

پیوست شماره ۱۳:

مقایسه فروش داخلی محصولات (تعداد، مبلغ کل و نرخ هر واحد) شرکت تراکتورسازی ایران طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱

سال	نام محصول	تراکتورتک دیفرانسیل	تراکتوردو دیفرانسیل	تراکتور کشاورزی MF۲۸۵	تراکتور صنعتی MF۲۸۵	تراکتور کشاورزی دو	تراکتور تک دیفرانسیل	تراکتورکشاورزی MF۲۴۰	تراکتور کشاورزی واردائی ۶۳۹۰	تراکتور کشاورزی ۲۸۵ برش خورده	تراکتور شاسی بلند	جمع
۱۳۸۶	تعداد	۹۶۶	۶۸۵	۲۳.۷۷۴	۱	۶۰۵	۸۲۳	۱۷				۲۶.۸۷۱
	مبلغ کل	۱۶۷.۵۶۷	۱۱۶.۴۰۱	۲.۳۱۸.۴۴۴	۹۸	۸۴.۷۹۰	۹۷.۴۹۸	۱.۴۷۰				۲.۷۸۶.۲۶۸
	مبلغ هر واحد	۱۷۳.۴۶۴.۸۰۳	۱۶۹.۹۲۸.۴۶۷	۹۷.۵۲۰.۱۴۸	۹۸.۰۰۰.۰۰۰	۱۴۰.۱۴۸.۷۶۰	۱۱۸.۴۶۶.۵۸۶	۸۶.۴۷۰.۵۸۸				
۱۳۸۵	تعداد	۱.۲۲۳	۲.۳۵۶	۱۶.۸۵۳	۶۸	۲۲۸	۱	-				۲۰.۷۲۹
	مبلغ کل	۱۰۶.۳۷۱	۲۴۱.۱۷۷	۱.۳۰۸.۲۶۶	۷.۱۲۴	۲۹.۹۷۶	۱۵۷	-				۱.۶۹۳.۰۷۱
	مبلغ هر واحد	۸۶.۹۷۵.۴۷۰	۱۰۲.۳۶۷.۱۴۸	۷۷.۶۲۸.۰۷۸	۱۰۴.۷۶۴.۷۰۶	۱۳۱.۴۷۳.۶۸۴	۱۵۷.۰۰۰.۰۰۰	-				
۱۳۸۴	تعداد	۲.۴۹۸	۲.۱۵۱	۱۵.۱۵۹	۳۵۱				۹۸			۲۰.۲۵۷
	مبلغ کل	۲۱۱.۲۲۸	۲۲۳.۱۵۲	۱.۰۶۰.۸۴۹	۲۹.۲۴۹				۲۸.۸۴۸			۱.۵۵۳.۳۲۶
	مبلغ هر واحد	۸۴.۵۵۸.۸۴۷	۱۰۳.۷۴۳.۳۷۵	۶۹.۹۸۱.۴۶۳	۸۳.۳۳۰.۴۸۴				۲۹۴.۳۶۷.۳۴۷			
۱۳۸۳	تعداد	۱.۰۵۹	۴۵۰	۱۳.۱۸۸	۵۹۶				۱۹۷	۱		۱۵.۴۹۱
	مبلغ کل	۸۲.۸۸۲	۴۲.۵۴۵	۸۵۲.۸۹۲	۴۰.۷۱۸				۵۷.۹۹۰	۷۰		۱.۰۷۷.۰۹۷
	مبلغ هر واحد	۷۸.۲۶۴.۴۰۰	۹۴.۵۴۴.۴۴۴	۶۴.۶۷۱.۸۲۳	۶۸.۳۱۸.۷۹۲				۲۹۴.۳۶۵.۴۸۲	۷۰.۰۰۰.۰۰۰		
۱۳۸۲	تعداد	۱.۳۶۹	۳۶۳	۱۱.۴۱۷	۲۶۸				۲۰۲			۱۳۶۱۹
	مبلغ کل	۱۰۱.۸۵۲	۳۰.۸۰۸	۶۷۶.۸۹۰	۱۶.۳۳۶				۵۹.۴۶۲			۸۸۵.۳۴۸
	مبلغ هر واحد	۷۴.۳۹۸.۸۳۱	۸۴.۸۷۰.۵۲۳	۵۹.۲۸۷.۹۰۴	۶۰.۹۵۵.۲۲۴				۲۹۴.۳۶۶.۳۳۷			
۱۳۸۱	تعداد	۱.۵۹۸	۷۳۳	۱۱.۰۹۸	۷۴						۳	۱۳۵۰۶
	مبلغ کل	۱۱۰.۷۰۶	۶۱.۲۲۱	۶۱۳.۵۸۷	۴.۱۱۴						۲۴۰	۷۸۹.۸۶۸
	مبلغ هر واحد	۶۹.۲۷۷.۸۴۷	۸۳.۵۲۱.۱۴۶	۵۵.۲۸۸.۰۷۰	۵۵.۵۹۴.۵۹۵						۸۰.۰۰۰.۰۰۰	

پیوست شماره ۱۴:

جمع تولید خودروهای غیرتجاری (سواری) در کشورهای مختلف طی سنوات ۲۰۰۷-۱۹۹۹ منبع:OICA

کشور	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷
Japan	۸،۱۰۰،۱۶۹	۸،۳۵۹،۴۳۴	۸،۱۱۷،۵۶۳	۸،۶۱۸،۳۵۴	۸،۴۷۸،۳۲۸	۸،۷۲۰،۳۸۵	۹،۰۱۶،۷۳۵	۹،۷۵۶،۵۱۵	۹،۹۴۴،۶۳۷
China	۵۶۵،۳۶۶	۶۰۴،۶۷۷	۷۰۳،۵۲۱	۱،۱۰۱،۶۹۶	۲،۰۱۸،۸۷۵	۲،۴۸۰،۲۳۱	۳،۰۷۸،۱۵۳	۵،۲۳۳،۱۳۲	۶،۳۸۱،۱۱۶
Germany	۵،۳۰۹،۵۲۴	۵،۱۳۱،۹۱۸	۵،۳۰۱،۱۸۹	۵،۱۲۳،۲۳۸	۵،۱۴۵،۴۰۳	۵،۱۹۲،۱۰۱	۵،۳۵۰،۱۸۷	۵،۳۹۸،۵۰۸	۵،۷۰۹،۱۳۹
USA	۵،۶۳۷،۹۴۹	۵،۵۴۲،۲۱۷	۴،۸۷۹،۱۱۹	۵،۰۱۸،۷۷۷	۴،۵۱۰،۴۶۹	۴،۲۲۹،۶۲۵	۴،۳۲۱،۲۷۲	۴،۳۶۶،۲۲۰	۳،۹۲۴،۲۶۸
Korea South	۲،۳۶۱،۷۳۵	۲،۶۰۲،۰۰۸	۲،۴۷۱،۴۴۴	۲،۶۵۱،۲۷۳	۲،۷۶۷،۷۱۶	۳،۱۲۲،۶۰۰	۳،۳۵۷،۰۹۴	۳،۴۸۹،۱۳۶	۳،۷۲۳،۴۸۲
France	۲،۷۸۴،۴۶۹	۲،۸۷۹،۸۱۰	۳،۱۸۱،۵۴۹	۳،۲۹۲،۷۹۷	۳،۲۲۰،۳۲۹	۳،۲۲۷،۴۱۶	۳،۱۱۲،۹۶۱	۲،۷۲۳،۱۹۶	۲،۵۵۰،۸۶۹
Brazil	۱،۱۰۷،۷۵۱	۱،۳۵۱،۹۹۸	۱،۵۰۱،۵۸۶	۱،۵۲۰،۲۸۵	۱،۵۰۵،۱۳۹	۱،۸۶۲،۷۸۰	۲،۰۰۹،۴۹۴	۲،۰۹۲،۰۲۹	۲،۳۸۸،۴۰۲
Spain	۲،۲۸۱،۶۱۷	۲،۳۶۶،۳۵۹	۲،۳۱۱،۱۷۲	۲،۲۶۶،۹۰۲	۲،۳۹۹،۳۷۴	۲،۴۰۲،۵۰۱	۲،۰۹۸،۱۶۸	۲،۰۷۸،۶۳۹	۲،۱۹۵،۷۸۰
India	۵۳۳،۱۴۹	۵۱۷،۹۵۷	۶۵۴،۵۵۷	۷۰۳،۹۴۸	۹۰۷،۹۶۸	۱،۱۷۸،۳۵۴	۱،۲۶۴،۰۰۰	۱،۴۷۳،۰۰۰	۱،۷۰۷،۸۳۹
UK	۱،۷۸۶،۶۲۴	۱،۶۴۱،۴۵۲	۱،۴۹۲،۳۶۵	۱،۶۲۹،۹۳۴	۱،۶۵۷،۵۵۸	۱،۶۴۷،۲۴۶	۱،۵۹۶،۲۹۶	۱،۴۴۲،۰۸۵	۱،۵۳۴،۵۶۷
Canada	۱،۶۲۶،۳۱۶	۱،۵۵۰،۵۰۰	۱،۲۷۴،۸۵۳	۱،۳۶۹،۰۴۲	۱،۳۴۰،۱۷۵	۱،۳۳۵،۵۱۶	۱،۳۵۶،۱۹۸	۱،۳۸۹،۵۳۶	۱،۳۴۲،۱۳۳
Russia	۹۴۳،۷۳۲	۹۶۹،۲۳۵	۱،۰۲۱،۶۸۲	۹۸۰،۰۶۱	۱،۰۱۰،۴۳۶	۱،۱۱۰،۰۷۹	۱،۰۶۸،۱۴۵	۱،۱۷۷،۹۱۸	۱،۲۸۸،۶۵۲
Mexico	۹۹۳،۷۷۲	۱،۲۷۹،۰۸۹	۱،۰۰۰،۷۱۵	۹۶۰،۰۹۷	۷۷۴،۰۴۸	۹۰۳،۳۱۳	۹۸۹،۸۴۰	۱،۰۹۷،۶۱۹	۱،۲۰۹،۰۹۷
Czech Rep.	۳۴۸،۴۸۲	۴۲۸،۲۲۴	۴۵۶،۹۲۷	۴۴۱،۳۱۲	۴۳۶،۲۷۹	۴۴۳،۰۶۵	۵۹۹،۴۷۲	۸۴۸،۹۲۲	۹۲۵،۷۷۸
Italy	۱،۴۱۰،۴۵۹	۱،۴۲۲،۲۸۴	۱،۲۷۱،۷۸۰	۱،۱۲۵،۷۶۹	۱،۰۲۶،۴۵۴	۸۳۳،۵۷۸	۷۲۵،۵۲۸	۸۹۲،۵۰۲	۹۱۰،۸۶۰
Iran	۱۱۹،۴۱۹	۲۷۴،۹۸۵	۳۱۶،۳۳۴	۴۳۹،۱۱۶	۵۱۶،۹۳۰	۷۰۷،۷۷۳	۷۲۵،۰۰۰	۸۰۰،۰۰۰	۸۸۲،۰۰۰
Belgium	۹۱۷،۵۱۳	۹۱۲،۲۳۳	۱،۰۵۸،۶۵۶	۹۳۶،۹۰۳	۷۹۱،۷۰۳	۸۵۷،۱۱۹	۸۹۵،۷۸۸	۸۸۱،۹۲۹	۷۸۹،۶۷۴
Poland	۵۴۶،۸۴۳	۴۸۱،۶۸۹	۳۳۵،۹۹۶	۲۸۷،۵۳۴	۳۰۶،۸۴۷	۵۲۳،۰۰۰	۵۴۰،۰۰۰	۶۳۲،۳۰۰	۶۹۵،۰۰۰
Turkey	۲۲۲،۰۴۱	۲۹۷،۴۷۶	۱۷۵،۳۴۳	۲۰۴،۱۹۸	۲۹۴،۱۱۶	۴۴۷،۱۵۲	۴۵۳،۶۶۳	۵۴۵،۶۸۲	۶۳۴،۸۸۳
Slovakia	۱۲۶،۵۰۳	۱۸۱،۳۳۳	۱۸۱،۶۴۴	۲۲۵،۴۴۲	۲۸۱،۱۶۰	۲۲۳،۵۴۲	۲۱۸،۳۴۹	۲۹۵،۳۹۱	۵۷۱،۰۷۱
Others	۸۶،۸۴۹	۱۲۷،۴۴۵	۱۲۱،۵۳۲	۱۱۹،۲۵۵	۱۴۴،۶۰۷	۲۲۶،۵۳۳	۲۹۹،۲۶۶	۳۷۶،۱۱۰	۴۲۹،۴۳۰
Ukraine	۱۰،۱۳۶	۱۸،۱۲۴	۲۴،۹۹۵	۵۰،۳۹۳	۱۰۳،۰۰۰	۱۷۹،۰۹۸	۱۹۶،۷۲۲	۲۷۴،۸۶۰	۳۸۰،۰۶۱
Argentina	۲۲۴،۷۳۳	۲۳۸،۹۲۱	۱۶۹،۵۸۰	۱۱۱،۳۴۰	۱۰۹،۳۶۴	۱۷۱،۴۰۰	۱۸۲،۷۶۱	۲۶۳،۱۲۰	۳۵۰،۷۳۵
Malaysia	۲۳۷،۹۹۸	۲۸۰،۲۸۳	۳۴۴،۶۸۶	۳۸۰،۰۰۰	۳۲۴،۹۱۱	۳۶۴،۸۵۲	۴۰۵،۰۰۰	۳۷۷،۹۵۲	۳۴۷،۹۷۱
Sweden	۲۱۳،۸۹۵	۲۵۹،۹۵۹	۲۵۱،۰۳۵	۲۳۷،۹۷۵	۲۸۰،۳۹۴	۲۹۰،۳۸۳	۲۸۸،۶۵۹	۲۸۸،۵۸۳	۳۱۶،۸۵۰
Thailand	۶۳،۵۳۸	۹۷،۱۲۹	۱۵۶،۰۶۶	۱۶۹،۳۲۱	۲۵۱،۶۹۱	۲۹۹،۴۳۹	۳۷۷،۶۰۳	۲۹۸،۸۱۹	۳۱۵،۴۴۴
Indonesia	۷۶،۷۱۵	۲۵۷،۰۵۸	۳۲،۲۳۷	۱۹۳،۴۹۲	۲۰۳،۱۹۶	۲۶۲،۷۵۲	۲۳۳،۴۹۲	۲۵۶،۲۸۵	۳۰۹،۲۰۸
Hungary	۱۲۵،۸۸۹	۱۳۴،۰۲۹	۱۴۰،۴۰۱	۱۳۸،۲۳۹	۱۲۲،۳۳۸	۱۱۸،۵۹۰	۱۴۸،۵۳۳	۱۸۷،۶۳۳	۲۸۷،۹۸۲
Australia	۲۸۱،۴۱۷	۳۲۳،۶۴۹	۲۸۵،۸۷۰	۳۰۶،۸۷۶	۳۶۵،۶۱۱	۳۳۷،۵۱۰	۳۱۶،۴۱۴	۲۷۰،۰۰۰	۲۸۳،۳۴۸
South Africa	۲۱۴،۶۹۴	۲۳۰،۵۷۷	۲۷۰،۵۳۸	۲۷۶،۴۹۹	۲۹۱،۲۴۹	۳۰۰،۹۶۳	۳۲۴،۸۷۵	۳۳۴،۴۸۲	۲۷۶،۰۱۸
Romania	۸۸،۳۱۳	۶۴،۱۸۱	۵۶،۷۷۴	۶۵،۲۶۶	۷۵،۷۰۶	۹۸،۹۹۷	۱۷۴،۵۳۸	۲۰۱،۶۶۳	۲۳۴،۱۰۳
Taiwan	۲۶۶،۰۰۰	۲۶۳،۰۱۳	۱۹۵،۱۰۹	۲۳۱،۵۰۶	۲۶۴،۸۳۷	۲۹۹،۶۳۹	۳۲۳،۸۱۹	۲۱۱،۳۰۶	۲۱۲،۶۸۵
Austria	۱۲۳،۵۸۶	۱۱۵،۹۷۹	۱۳۱،۰۹۸	۱۳۲،۷۶۸	۱۱۸،۶۵۰	۲۲۷،۲۴۴	۲۳۰،۵۰۵	۲۴۸،۰۵۹	۱۹۹،۶۶۹
Slovenia	۱۱۸،۱۳۲	۱۲۲،۹۴۹	۱۱۶،۰۸۲	۱۲۶،۶۶۱	۱۱۰،۵۹۷	۱۱۶،۶۰۹	۱۳۸،۳۹۳	۱۱۵،۰۰۰	۱۷۴،۲۰۹
Uzbekistan	۴۴،۴۳۳	۳۲،۲۷۳	۳۲،۴۲۵	۲۲،۷۰۵	۳۹،۱۹۶	۶۶،۸۹۶	۸۷،۵۱۲	۱۰۰،۰۰۰	۱۷۰،۰۰۰
Portugal	۱۸۶،۹۹۶	۱۷۸،۵۰۹	۱۷۷،۳۵۷	۱۸۲،۵۷۳	۱۶۵،۵۷۶	۱۵۰،۷۸۱	۱۳۷،۶۰۲	۱۴۳،۴۷۸	۱۳۴،۰۴۷
Egypt	۴۵،۴۱۶	۳۹،۶۱۶	۳۷،۰۰۶	۲۷،۴۲۲	۳۲،۵۸۱	۳۴،۵۹۱	۴۸،۰۳۴	۵۹،۴۶۲	۶۷،۱۴۹
Netherlands	۲۶۲،۲۴۲	۲۱۵،۰۸۵	۱۸۹،۲۶۱	۱۸۲،۳۶۸	۱۶۳،۰۸۰	۱۸۷،۶۰۰	۱۱۵،۱۲۱	۸۷،۳۳۲	۶۱،۹۱۲
Finland	۳۳،۹۰۳	۳۸،۴۶۸	۴۱،۹۱۶	۴۱،۰۶۸	۱۹،۲۲۶	۱۰،۰۵۱	۲۱،۲۳۳	۳۲،۴۱۷	۲۴،۰۰۰
Serbia	۳،۸۱۶	۱۱،۰۹۱	۷،۴۸۹	۱۰،۲۷۱	۱۲،۹۹۶	۱۳،۲۶۶	۱۲،۵۷۴	۹،۸۳۲	۸،۲۳۶
جمع کل	۳۹،۷۵۹،۸۴۷	۴۱،۲۱۵،۶۵۳	۳۹،۸۲۵،۸۸۸	۴۱،۳۵۸،۳۹۴	۴۱،۹۶۸،۶۶۶	۴۴،۵۵۴،۲۶۸	۴۶،۸۶۲،۹۲۸	۴۹،۹۱۸،۵۷۸	۵۳،۰۴۹،۳۹۱

جمع تولید خودروهای تجاری (شامل وسایل نقلیه تجاری سبک، کامیونهای سنگین و اتوبوس‌ها) در کشورهای مختلف طی سنوات ۲۰۰۷–۱۹۹۹

منبع:OICA

کشور	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷
USA	۷،۳۸۷،۰۲۹	۷،۲۵۷،۶۴۰	۶،۵۴۵،۵۷۰	۷،۲۶۰،۸۰۵	۷،۶۰۴،۵۰۲	۷،۷۵۹،۷۶۲	۷،۶۵۹،۶۴۰	۶،۸۹۷،۷۶۶	۶،۸۵۶،۴۶۱
China	۱،۲۶۴،۵۸۷	۱،۴۶۴،۳۹۲	۱،۶۳۰،۹۱۹	۲،۱۸۵،۱۰۸	۲،۴۲۴،۸۱۱	۲،۷۵۴،۲۶۵	۲،۶۲۹،۵۳۵	۱،۹۵۵،۵۷۶	۲،۵۰۱،۳۴۰
Japan	۱،۷۹۵،۳۰۷	۱،۷۸۱،۳۶۲	۱،۶۵۹،۶۲۸	۱،۶۳۸،۹۶۱	۱،۸۰۷،۸۹۰	۱،۷۹۱،۱۳۳	۱،۷۸۲،۹۲۴	۱،۷۲۷،۷۱۸	۱،۶۵۱،۶۹۰
Canada	۱،۴۳۲،۴۹۷	۱،۴۱۱،۱۳۶	۱،۲۵۷،۸۸۹	۱،۲۶۰،۳۹۵	۱،۲۱۲،۶۸۷	۱،۳۷۶،۰۲۰	۱،۳۳۲،۱۶۵	۱،۱۸۲،۷۵۶	۱،۲۳۶،۱۰۵
Mexico	۵۵۶،۱۵۳	۶۵۶،۴۳۸	۸۴۰،۲۹۳	۸۴۴،۵۷۳	۸۰۱،۳۹۹	۶۷۳،۸۴۶	۶۸۰،۵۶۳	۹۴۷،۸۹۹	۸۸۶،۱۴۸
Spain	۵۷۰،۷۷۲	۶۶۶،۵۱۵	۶۳۸،۷۱۶	۵۸۸،۳۳۷	۶۳۰،۴۵۲	۶۰۹،۶۷۳	۶۵۴،۳۳۲	۶۹۸،۷۹۶	۶۹۳،۹۲۳
Thailand	۲۵۹،۲۲۳	۳۱۴،۵۹۲	۳۰۳،۳۵۲	۴۱۵،۶۳۰	۴۹۰،۳۷۱	۶۲۸،۵۴۲	۸۴۷،۷۱۳	۸۹۵،۶۰۷	۹۷۱،۹۰۲
France	۳۹۵،۷۲۴	۴۶۸،۵۵۱	۴۴۶،۸۶۹	۳۰۹،۰۷۳	۳۹۹،۷۳۷	۴۳۸،۵۷۴	۴۳۶،۰۴۷	۴۴۶،۰۲۳	۴۶۴،۹۸۵
South Korea	۴۸۱،۳۷۹	۵۱۲،۹۹۰	۴۷۴،۸۸۵	۴۹۶،۳۱۱	۴۱۰،۱۵۴	۳۴۶،۸۶۴	۳۴۲،۲۵۶	۳۵۰،۹۶۶	۳۶۲،۸۲۶
Germany	۳۷۸،۱۶۸	۳۹۴،۶۹۷	۳۹۰،۴۸۸	۳۴۶،۰۷۱	۳۶۱،۲۲۶	۳۷۷،۸۵۳	۴۰۷،۵۲۳	۴۲۱،۱۰۶	۵۰۴،۳۲۱
Brazil	۲۴۳،۰۷۷	۳۲۹،۵۱۹	۳۱۵،۶۵۱	۲۷۱،۲۴۵	۳۲۲،۶۵۲	۴۵۴،۴۴۷	۵۱۸،۸۰۶	۵۱۹،۰۰۵	۵۸۲،۴۱۶
India	۲۸۵،۰۴۴	۲۸۳،۴۰۳	۱۶۰،۰۵۴	۱۹۰،۸۴۸	۲۵۳،۵۵۵	۳۳۲،۸۰۳	۳۶۲،۷۵۵	۵۴۶،۸۰۸	۵۹۸،۹۲۹
Italy	۲۹۰،۷۹۷	۳۱۶،۰۳۱	۳۰۷،۹۱۶	۳۰۱،۳۱۲	۲۹۵،۱۷۷	۳۰۸،۵۲۷	۳۱۲،۸۲۴	۳۱۹،۰۹۲	۳۷۳،۴۵۲
Russia	۲۲۵،۹۷۶	۲۳۶،۳۴۶	۲۲۹،۰۰۰	۲۳۹،۶۸۹	۲۶۸،۳۵۶	۲۷۶،۰۴۸	۲۸۳،۰۵۴	۳۳۰،۴۴۰	۳۷۱،۴۶۸
Turkey	۷۵،۸۲۱	۱۳۳،۴۷۱	۹۵،۳۴۲	۱۴۲،۳۶۷	۲۳۹،۲۳۸	۳۷۶،۲۵۶	۴۲۵،۴۲۹	۴۴۲،۰۹۸	۴۶۴،۵۳۱
UK	۱۸۶،۸۹۵	۱۷۲،۴۴۲	۱۹۲،۸۷۳	۱۹۳،۰۸۴	۱۸۸،۸۷۱	۲۰۹،۲۹۳	۲۰۶،۷۵۳	۲۰۶،۳۰۳	۲۱۵،۶۸۶
South Africa	۱۰۲،۶۷۳	۱۲۶،۷۸۷	۱۳۶،۴۹۸	۱۲۷،۹۴۲	۱۳۰،۰۸۶	۱۵۴،۷۳۹	۲۰۰،۳۹۶	۲۵۳،۲۳۷	۲۵۸،۴۷۲
Indonesia	۱۲،۲۹۲	۳۵،۶۵۲	۲۴۶،۹۵۰	۱۰۵،۷۶۵	۱۱۸،۸۴۸	۱۴۵،۵۵۹	۲۶۱،۰۵۹	۴۰،۷۷۷	۱۰۳،۵۸۰
Argentina	۸۰،۰۷۶	۱۰۰،۷۱۱	۶۵،۹۷۸	۴۸،۰۶۱	۵۹،۸۱۲	۸۹،۰۰۲	۱۳۶،۹۹۴	۱۶۸،۹۸۱	۱۹۳،۹۱۲
Taiwan	۸۷،۰۰۰	۱۰۹،۶۰۰	۷۶،۵۹۵	۱۰۲،۱۹۳	۱۲۱،۸۴۹	۱۳۱،۱۷۵	۱۲۲،۵۲۶	۹۱،۹۱۵	۷۰،۳۵۴
Others	۳۲،۸۰۱	۶۳،۲۰۴	۵۲،۶۱۷	۴۹،۱۰۶	۶۶،۶۶۶	۸۴،۵۱۷	۱۱۶،۴۸۷	۱۵۵،۴۹۶	۱۶۸،۴۶۶
Belgium	۹۹،۵۴۸	۱۲۱،۰۶۱	۱۲۸،۶۰۱	۱۲۰،۲۸۶	۱۱۲،۶۸۰	۴۳،۱۵۴	۳۳،۱۷۷	۳۶،۱۲۷	۴۴،۷۲۹
Portugal	۶۵،۲۹۴	۶۸،۲۱۵	۶۲،۳۶۲	۶۸،۲۵۹	۷۳،۷۸۵	۷۵،۹۴۷	۸۱،۵۳۳	۸۳،۸۴۷	۴۲،۱۹۵
Malaysia	۱۶،۰۹۲	۲،۵۴۷	۱۴،۰۹۹	۱۵،۳۸۰	۱۹،۳۷۳	۱۰۷،۱۲۳	۱۵۸،۸۳۷	۱۲۵،۰۲۱	۹۳،۶۹۰
Netherlands	۴۴،۹۷۸	۵۲،۲۳۴	۴۹،۶۸۲	۴۸،۹۲۳	۵۲،۲۰۱	۵۹،۹۰۳	۶۵،۶۲۷	۷۲،۱۲۲	۷۶،۶۵۶
Iran	۰	۳،۰۰۰	۶،۸۸۲	۱۲،۹۵۹	۶۵،۱۶۹	۸۰،۸۸۵	۹۲،۲۰۰	۱۰۴،۵۰۰	۱۱۵،۲۴۰
Poland	۲۷،۹۹۱	۲۳،۲۸۳	۱۱،۸۷۹	۲۳،۵۹۸	۱۵،۲۱۴	۷۸،۰۰۰	۸۵،۴۴۳	۸۲،۳۰۰	۸۹،۷۰۰
Australia	۲۱،۵۰۸	۲۳،۴۷۳	۳۳،۵۰۵	۳۶،۹۹۶	۴۷،۶۵۰	۷۳،۸۹۶	۷۸،۲۹۹	۶۰،۹۰۰	۵۱،۲۶۹
Sweden	۳۶،۸۴۷	۴۱،۳۸۴	۳۸،۱۱۲	۳۸،۲۱۸	۴۲،۶۳۸	۴۹،۸۸۷	۴۹،۹۱۹	۴۴،۵۸۵	۴۹،۱۷۰
Austria	۱۵،۷۴۵	۲۵،۰۴۷	۲۴،۳۰۵	۱۹،۸۵۱	۲۱،۰۰۶	۲۱،۷۴۴	۲۲،۶۸۹	۲۶،۸۷۳	۲۸،۰۹۷
Egypt	۳۰،۶۳۲	۲۰،۱۴۹	۱۹،۰۹۱	۱۷،۷۵۱	۱۷،۴۳۱	۱۴،۷۴۴	۵،۴۵۸	۳۲،۰۵۶	۳۶،۴۰۳
Romania	۱۸،۵۸۴	۱۳،۹۸۴	۱۱،۹۸۷	۱۴،۱۹۰	۱۹،۵۴۱	۲۳،۱۸۸	۲۰،۶۴۴	۱۱،۹۳۴	۷،۶۰۹
Slovenia	۰	۰	۰	۰	۷،۶۰۲	۱۵،۰۳۷	۳۹،۵۵۸	۳۵،۳۲۰	۲۴،۱۹۳
Ukraine	۹،۰۴۴	۱۳،۱۳۱	۶،۸۲۹	۳،۳۸۰	۴،۸۹۰	۷،۷۹۲	۱۹،۰۳۷	۲۰،۴۰۰	۲۲،۵۳۰
Czech Rep.	۲۷،۷۷۹	۲۷،۲۶۸	۸،۳۴۱	۵،۷۷۶	۵،۴۲۰	۵،۲۹۵	۵،۴۵۸	۵،۹۸۵	۱۲،۷۴۹
Uzbekistan	۰	۰	۸،۵۸۰	۶،۸۴۹	۷،۲۷۸	۱۳،۸۳۳	۸،۳۰۲	۱۰،۰۰۰	۱۴،۹۰۰
Hungary	۲،۲۹۷	۳،۳۶۹	۳،۹۱۲	۳،۲۷۴	۳،۷۷۸	۴،۰۷۶	۳،۴۸۲	۳،۱۹۰	۴،۰۴۵
Serbia	۱،۴۵۳	۱،۶۴۹	۱،۴۹۰	۱،۷۰۱	۹۰۷	۱،۹۲۸	۱،۶۰۵	۱،۳۵۰	۱،۶۶۷
Finland	۴۷۲	۴۵۸	۴۰۴	۳۹۳	۴۳۲	۴۵۹	۴۱۱	۳۵۳	۳۰۳
Slovakia	۳۲۸	۴۵۰	۳۵۹	۲۷۶	۱۸۷	۰	۰	۰	۰
Total	۱۶،۴۹۹،۰۴۵	۱۷،۱۵۸،۵۰۹	۱۶،۴۷۹،۰۳۷	۱۷،۶۳۵،۹۲۴	۱۸،۶۹۴،۵۵۹	۱۹،۹۴۱،۹۵۲	۱۹،۶۱۹،۴۶۱	۱۹،۳۰۴،۳۹۷	۲۰،۱۰۳،۳۰۵

جمع کل تولید خودرو (خودروهای تجاری و غیر تجاری) در کشورهای مختلف طی سنوات ۲۰۰۷-۱۹۹۹ ،منبع:OICA

کشور	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷
Japan	۹،۸۹۵،۴۷۶	۱۰،۱۴۰،۷۹۶	۹،۷۷۷،۱۹۱	۱۰،۲۵۷،۳۱۵	۱۰،۲۸۶،۲۱۸	۱۰،۵۱۱،۵۱۸	۱۰،۷۹۹،۶۵۹	۱۱،۴۸۴،۲۳۳	۱۱،۵۹۶،۳۲۷
USA	۱۳،۰۲۴،۹۷۸	۱۲،۷۹۹،۸۵۷	۱۱،۴۲۴،۶۸۹	۱۲،۲۷۹،۵۸۲	۱۲،۱۱۴،۹۷۱	۱۱،۹۸۹،۳۸۷	۱۱،۹۴۶،۶۵۳	۱۱،۲۶۳،۹۸۶	۱۰،۷۸۰،۷۲۹
China	۱،۸۲۹،۹۵۳	۲،۰۶۹،۰۶۹	۲،۳۳۴،۴۴۰	۳،۲۸۶،۸۰۴	۴،۴۴۳،۶۸۶	۵،۲۳۴،۴۹۶	۵،۷۰۸،۴۲۱	۷،۱۸۸،۷۰۸	۸،۸۸۲،۴۵۶
Germany	۵،۶۸۷،۶۹۲	۵،۵۲۶،۶۱۵	۵،۶۹۱،۶۷۷	۵،۴۶۹،۳۰۹	۵،۵۰۶،۶۲۹	۵،۵۶۹،۹۵۴	۵،۷۵۷،۷۱۰	۵،۸۱۹،۶۱۴	۶،۲۱۳،۴۶۰
South Korea	۲،۸۴۳،۱۱۴	۳،۱۱۴،۹۹۸	۲،۹۴۶،۳۲۹	۳،۱۴۷،۵۸۴	۳،۱۷۷،۸۷۰	۳،۴۶۹،۴۶۴	۳،۶۹۹،۳۵۰	۳،۸۴۰،۱۰۲	۴،۰۸۶،۳۰۸
France	۳،۱۸۰،۱۹۳	۳،۳۴۸،۳۶۱	۳،۶۲۸،۴۱۸	۳،۶۰۱،۸۷۰	۳،۶۲۰،۰۶۶	۳،۶۶۵،۹۹۰	۳،۵۴۹،۰۰۸	۳،۱۶۹،۲۱۹	۳،۰۱۵،۸۵۴
Brazil	۱،۳۵۰،۸۲۸	۱،۶۸۱،۵۱۷	۱،۸۱۷،۲۳۷	۱،۷۹۱،۵۳۰	۱،۸۲۷،۷۹۱	۲،۳۱۷،۲۲۷	۲،۵۳۰،۸۴۰	۲،۶۱۱،۰۳۴	۲،۹۷۰،۸۱۸
Spain	۲،۸۵۲،۳۸۹	۳،۰۳۲،۸۷۴	۲،۸۴۹،۸۸۸	۲،۸۵۵،۲۳۹	۳،۰۲۹،۸۲۶	۳،۰۱۲،۱۷۴	۲،۷۵۲،۵۰۰	۲،۷۷۷،۴۳۵	۲،۸۸۹،۷۰۳
Canada	۳،۰۵۸،۸۱۳	۲،۹۶۱،۶۳۶	۲،۵۳۲،۷۴۲	۲،۶۲۹،۴۳۷	۲،۵۵۲،۸۶۲	۲،۷۱۱،۵۳۶	۲،۶۸۷،۸۹۲	۲،۵۷۲،۳۹۲	۲،۵۷۸،۲۳۸
India	۸۱۸،۱۹۳	۸۰۱،۳۶۰	۸۱۴،۶۱۱	۸۹۴،۷۹۶	۱،۱۶۱،۵۲۳	۱،۵۱۱،۱۵۷	۱،۶۳۸،۶۷۴	۲،۰۱۹،۸۰۸	۲،۳۰۶،۷۶۸
Mexico	۱،۵۴۹،۹۲۵	۱،۹۳۵،۵۲۷	۱،۸۴۱،۰۰۸	۱،۸۰۴،۶۷۰	۱،۵۷۵،۴۴۷	۱،۵۷۷،۱۵۹	۱،۶۸۴،۲۳۸	۲،۰۴۵،۵۱۸	۲،۰۹۵،۲۴۵
UK	۱،۹۷۳،۵۱۹	۱،۸۱۳،۸۹۴	۱،۶۸۵،۲۳۸	۱،۸۲۳،۰۱۸	۱،۸۴۶،۴۲۹	۱،۸۵۶،۵۳۹	۱،۸۰۳،۱۰۹	۱،۶۴۸،۳۸۸	۱،۷۵۰،۲۵۳
Russia	۱،۱۶۹،۷۰۸	۱،۲۰۵،۵۸۱	۱،۲۵۰،۶۸۲	۱،۲۱۹،۷۵۰	۱،۲۷۸،۷۹۲	۱،۳۸۶،۱۲۷	۱،۳۵۴،۵۰۴	۱،۵۰۸،۳۵۸	۱،۶۶۰،۱۲۰
Thailand	۳۲۲،۷۶۱	۴۱۱،۷۲۱	۴۵۹،۴۱۸	۵۸۴،۹۵۱	۷۴۲،۰۶۲	۹۲۷،۹۸۱	۱،۱۲۲،۷۱۲	۱،۱۹۴،۴۲۶	۱،۲۸۷،۳۴۶
Italy	۱،۷۰۱،۲۵۶	۱،۷۳۸،۳۱۵	۱،۵۷۹،۶۹۶	۱،۴۲۷،۰۸۱	۱،۳۲۱،۶۳۱	۱،۱۴۲،۱۰۵	۱،۰۳۸،۳۵۲	۱،۲۱۱،۵۹۴	۱،۲۸۴،۳۱۲
Turkey	۲۹۷،۸۶۲	۴۳۰،۹۴۷	۲۷۰،۶۸۵	۳۴۶،۵۶۵	۵۳۳،۳۵۴	۸۲۳،۴۰۸	۸۷۹،۴۵۲	۹۸۷،۷۸۰	۱،۰۹۹،۴۱۴
Iran	۱۱۹،۴۱۹	۲۷۷،۹۸۵	۳۲۳،۲۱۶	۴۵۲،۰۷۵	۵۸۲،۰۹۹	۷۸۸،۶۵۸	۸۱۷،۲۰۰	۹۰۴،۵۰۰	۹۹۷،۲۴۰
Czech Rep	۳۷۶،۲۶۱	۴۵۵،۴۹۲	۴۶۵،۲۶۸	۴۴۷،۰۸۸	۴۴۱،۶۹۹	۴۴۸،۳۶۰	۶۰۲،۲۳۷	۸۵۴،۹۰۷	۹۳۸،۵۲۷
Belgium	۱،۰۱۷،۰۶۱	۱،۰۳۳،۲۹۴	۱،۱۸۷،۲۵۷	۱،۰۵۷،۱۸۹	۹۰۹،۳۸۳	۹۰۰،۲۷۳	۹۲۶،۵۲۸	۹۱۸،۰۵۶	۸۳۴،۴۰۳
Poland	۵۷۴،۸۳۴	۵۰۴،۹۷۲	۳۴۷،۸۷۵	۳۱۱،۱۳۲	۳۲۲،۰۶۱	۶۰۱،۰۰۰	۶۱۳،۲۰۰	۷۱۴،۶۰۰	۷۸۴،۷۰۰
Others	۱۱۹،۶۵۰	۱۹۰،۶۴۹	۱۷۴،۱۴۹	۱۶۸،۳۶۱	۲۱۱،۷۵۳	۳۱۱،۰۵۰	۵۱۹،۸۰۲	۵۳۱،۶۰۶	۵۹۷،۸۹۶
Slovakia	۱۲۶،۸۳۱	۱۸۱،۷۸۳	۱۸۲،۰۰۳	۲۲۵،۷۱۸	۲۸۱،۳۴۷	۲۲۳،۵۴۲	۲۱۸،۳۴۹	۲۹۵،۳۹۱	۵۷۱،۰۷۱
Argentina	۳۰۴،۸۰۹	۳۳۹،۶۳۲	۲۳۵،۵۵۸	۱۵۹،۴۰۱	۱۶۹،۱۷۶	۲۶۰،۴۰۲	۳۱۹،۷۵۵	۴۳۲،۱۰۱	۵۴۴،۶۴۷
South Africa	۳۱۷،۳۶۷	۳۵۷،۳۶۴	۴۰۷،۰۳۶	۴۰۴،۴۴۱	۴۲۱،۳۳۵	۴۵۵،۷۰۲	۵۲۵،۲۲۷	۵۸۷،۷۱۹	۵۳۴،۴۹۰
Malaysia	۲۵۴،۰۹۰	۲۸۲،۸۳۰	۳۵۸،۷۸۵	۳۹۵،۳۸۰	۳۴۴،۲۸۴	۴۷۱،۹۷۵	۵۶۳،۴۰۸	۵۰۲،۹۷۳	۴۴۱،۶۶۱
Indonesia	۸۹،۰۰۷	۲۹۲،۷۱۰	۲۷۹،۱۸۷	۲۹۹،۲۵۷	۳۲۲،۰۴۴	۴۰۸،۳۱۱	۵۰۰،۷۱۰	۲۹۷،۰۶۲	۴۱۲،۷۸۸
Ukraine	۱۹،۱۸۰	۳۱،۲۵۵	۳۱،۸۲۴	۵۳،۷۷۳	۱۰۷،۸۹۰	۱۸۶،۸۹۰	۲۱۵،۷۵۹	۲۹۵،۲۶۰	۴۰۲،۵۹۱
Sweden	۲۵۰،۷۴۲	۳۰۱،۳۴۳	۲۸۹،۱۴۷	۲۷۶،۱۹۳	۳۲۳،۰۳۲	۳۴۰،۲۷۰	۳۳۹،۲۲۹	۳۳۳،۱۶۸	۳۶۶،۰۲۰
Australia	۳۰۲،۹۲۵	۳۴۷،۱۲۲	۳۱۹،۳۷۵	۳۴۳،۸۷۲	۴۱۳،۲۶۱	۴۱۱،۴۰۶	۳۹۴،۷۱۳	۳۳۰،۹۰۰	۳۳۴،۶۱۷
Hungary	۱۲۸،۱۸۶	۱۳۷،۳۹۸	۱۴۴،۳۱۳	۱۴۱،۵۱۳	۱۲۶،۱۱۶	۱۲۲،۶۶۶	۱۵۲،۰۱۵	۱۹۰،۸۲۳	۲۹۲،۰۲۷
Taiwan	۳۵۳،۰۰۰	۳۷۲،۶۱۳	۲۷۱،۷۰۴	۳۳۳،۶۹۹	۳۸۶،۶۸۶	۴۳۰،۸۱۴	۴۴۶،۳۴۵	۳۰۳،۲۲۱	۲۸۳،۰۳۹
Romania	۱۰۶،۸۹۷	۷۸،۱۶۵	۶۸،۷۶۱	۷۹،۴۵۶	۹۵،۲۴۷	۱۲۲،۱۸۵	۱۹۴،۸۰۲	۲۱۳،۵۹۷	۲۴۱،۷۱۲
Austria	۱۳۹،۳۳۱	۱۴۱،۰۲۶	۱۵۵،۴۰۳	۱۵۲،۶۱۹	۱۳۹،۶۵۶	۲۴۸،۷۱۸	۲۵۳،۲۷۹	۲۷۴،۹۳۲	۲۲۸،۰۶۶
Slovenia	۱۱۸،۱۳۲	۱۲۲،۹۴۹	۱۱۶،۰۸۲	۱۲۶،۶۶۱	۱۱۸،۱۹۹	۱۳۱،۶۴۶	۱۷۷،۹۵۱	۱۵۰،۳۲۰	۱۹۸،۴۰۲
Uzbekistan	۴۴،۴۳۳	۳۲،۲۷۳	۴۱،۰۰۵	۲۹،۵۵۴	۴۶،۴۷۴	۸۰،۷۲۹	۹۵،۸۱۴	۱۱۰،۰۰۰	۱۸۴،۹۰۰
Portugal	۲۵۲،۲۹۰	۲۴۶،۷۲۴	۲۳۹،۷۱۹	۲۵۰،۸۳۲	۲۳۹،۳۶۱	۲۲۶،۷۲۸	۲۲۱،۰۶۰	۲۲۷،۳۲۵	۱۷۶،۲۴۲
Netherlands	۳۰۷،۲۲۰	۲۶۷،۳۱۹	۲۳۸،۹۴۳	۲۳۱،۲۹۱	۲۱۵،۲۸۱	۲۴۷،۵۰۳	۱۸۰،۷۴۸	۱۵۹،۴۵۴	۱۳۸،۵۶۸
Egypt	۷۶،۰۴۸	۵۹،۷۶۵	۵۶،۰۹۷	۴۵،۱۷۳	۵۰،۰۱۲	۴۹،۳۳۵	۶۴،۵۴۹	۹۱،۵۱۸	۱۰۳،۵۵۲
Finland	۳۴،۳۷۵	۳۸،۹۲۶	۴۲،۳۲۰	۴۱،۴۶۱	۱۹،۶۵۸	۱۰،۵۱۰	۲۱،۶۴۴	۳۲،۷۷۰	۲۴،۳۰۳
Serbia	۵،۲۶۹	۱۲،۷۴۰	۸،۹۷۹	۱۱،۹۷۲	۱۳،۹۰۳	۱۵،۱۹۴	۱۴،۱۷۹	۱۱،۱۸۲	۹،۹۰۳
Total	۵۶،۲۵۸،۸۹۲	۵۸،۳۷۴،۱۶۲	۵۶،۳۰۴،۹۲۵	۵۸،۹۹۴،۳۱۸	۶۰،۶۶۳،۲۲۵	۶۴،۴۹۶،۲۲۰	۶۶،۴۸۲،۴۳۹	۶۹،۲۲۲،۹۷۵	۷۳،۱۵۲،۶۹۶

فهرست منابع و ماخذ:

الف) منابع لاتین:

- **کتب و گزارشات مورد استفاده:**

۱. Almanac۲۰۰۹ ,Plunkett's Automobile Industry ، October۲۰۰۸, www.plunkettresearch.com
۲. Amory B. Lovins (۱۹۹٦), Hypercars: The Next Industrial Revolution, The Hypercar Center, Rocky Mountain Institute
۳. ANDREAS FEIGE AND ROBERT GROOKER, FACTORS DETERMINING SUCCESS IN THE PRODUCT CREATION PROCESS IN THE ۲۱TH CENTURY: INNOVATION AND ENGINEERING EXECUTION, BOSTON, MA.
۴. BILL VLASIC and NICK BUNKLEY, "Tighter Credit Only Adds to Auto Industry's Troubles", the New york times
۵. Druker, Peter, "The Concept of Corporation", New York, john Day, ۱۹٤٦
۶. Gomes, Carlos, (۲۰۰۸), «The auto industry and the broader economy – dramatic sales decline leads to sharp cutback and a slower economy in ۲۰۰۹», Global Auto Report
۷. "۲۰۰۷ Media Fact Book", The International Union, United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers of America (UAW)
۸. Brand Finance ۵۰۰, The annual report on the world's most valuable brands, May ۲۰۰۸
۹. «Forecast for vehcle demand», (۲۰۰۹), Japan Automotive Manifacturs Assocciation.
۱۰. "Global Market Data Book ۲۰۰۸ ", Automotive News, p. ۵
۱۱. International Trade Statistics ۲۰۰۸, **World Trade Organization**, ISBN ۹۷۸-۹۲-۸۷۰-۳٤٦٦-۳
۱۲. Jonathan W. Fox and David R. Cramer(۱۹۹۷), "Hypercars: A Market-Oriented Approach to Meeting Lifecycle Environmental Goals", The Hypercar Center, Rocky Mountain Institute
۱۳. LCI Datasheet Product Descriptions, IISI, worldsteel Association
۱۴. «Motor Vehicle Statistics», (۲۰۰۸), **Japan Automobile Manufactures Association (JAMA)**
۱۵. Motor Industry Facts ۲۰۰۸ ,www.smmt.co.uk
۱۶. «The Motor Industry of Japan», (۲۰۰۸), **Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA)**
۱۷. "The CAW's Response to the Auto Crisis", November ۲۱, ۲۰۰۸ http://www.caw.ca/en/۵۱۳۳.htm
۱۸. U.S. Department of Energy – Energy Efficiency and Renewable Energy

۱۹. UNCTAD HANDBOOK OF STATISTICS ۲۰۰۸, UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT
۲۰. Word Development Indicators database, Word Bank, revised ۱۷ October۲۰۰۸
۲۱. «World Economic Outlook-Update», (۲۸ january,۲۰۰۹). Internationa Monetary Fund (IMF)
۲۲. WORLD ROAD STATISTICS ۲۰۰۸, Data ۲۰۰۱ to ۲۰۰۶, INTERNATIONAL ROAD FEDERATION

- **سایتهای مورد استفاده:**

۱. www.۱۸۷۷ End of Life Vehicles.com
۲. www.aiam.org
۳. www.autoalliance.org
۴. www.geert-hofstede.com/hofstede_iran.shtml
۵. www.oica.net
۶. www.turkishweekly.net
۷. www.wikipedia.org
۸. www.worldometers.info/cars/
۹. www.plunkettresearch.com

ب) منابع فارسی:

- **کتب مورد استفاده:**

۱. سالنامه آماری حمل و نقل جاده‌ای ۱۳۸۶، دفترفن آوری اطلاعات، سازمان راهداری وحمل و نقل جاده‌ای
۲. حسینی، شمس الدین; فقیه نصیری، مرجان; رضایی، جواد; اصلاح حمایت و تسهیل رقابت؛ راهبرد مقابله با چالش های صنعت خودرو، دفتر مطالعات اقتصادی، فروردین ۱۳۸۴
۳. رابینز، استیون پی، مبانی رفتار سازمانی، ویرایش هشتم ۲۰۰۵، ترجمه فرزاد امیدواران
۴. کاتلر، فیلیپ; آرمسترانگ، گری، «اصول بازاریابی» ، ترجمه بهمن فروزنده، شابک: ۷-۰-۹۶۴-۹۶۹۶۴
۵. تجزیه و تحلیل صنایع معدنی، صنعت آلومینیوم، واحد مطالعات و تحقیقات سرمایه‌گذاری موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری، مهرماه ۱۳۸۷
۶. تجزیه و تحلیل صنایع معدنی، صنعت آهن و فولاد، واحد مطالعات و تحقیقات سرمایه‌گذاری موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری، شهریور ماه ۱۳۸۷
۷. تجزیه و تحلیل صنایع پتروشیمی، واحد مطالعات و تحقیقات سرمایه‌گذاری موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری، فروردین ماه ۱۳۸۷

▪ مقالات و گزارشات مورد استفاده:

۱. آزاد، امین، «بنزین، پاشنه آشیل آینده صنعت خودرو؟»، به نقل از پایگاه اطلاع رسانی آفتاب، ۳ مهر ۱۳۸۶

۲. امامی، سیدحسین، بحران مالی جهان و صنعت خودروسازی، روزنامه مردم‌سالاری www.mardomsalari.com

۳. بروغنی، احمد، «تعرفه خودرو تثبیت شد»، ۱۳۸۷، دومین آیین تجلیل از برترین‌های رسانه در حوزه خودرو، مدیریت ارتباطات گروه خودروسازی پارس

۴. پیشدار، رئوف، (۱۳۸۷)، تلفات رانندگی، دومین آیین تجلیل از برترین های رسانه در حوزه خودرو، مدیریت ارتباطات گروه خودروسازی پارس

۵. جعفرنژاد ابولفضل، عملکرد ایران‌خودرو دیزل در سال ۱۳۸۵، خرداد۱۳۸۶، پایگاه اطلاعاتی carx۱.net

۶. جعفرنیا، هوشنگ، ماندگاری در صنعت خودرو با نوآوری، تدبیر شماره ۱۸۳، مرداد ۱۳۸۶

۷. جنوبی، پیمان، رابطه مصرف سوخت و بهای خودرو، روزنامه مردم‌سالاری

۸. جنوبی، پیمان، رابطه صنایع خودروسازی و سهمیه‌بندی بنزین، روزنامه مردم سالاری، به نقل از خبرگزاری آفتاب - ۲۴ آذر ۱۳۸۶

۹. جوان، محسن،«راه اندازی خط تولید سایپا در ۵ منطقه...»، سال ۱۳۸۵، پایگاه صنعتگران نواندیش

۱۰. حسینی، سعید، «راه طی شده» اندیشه گستر، ۱۴ آبان ۱۳۸۷، شماره ۸۴، صص۳۹-۴۰

۱۱. خدرلو، محمدرضا، صنعت خودرو در پاکستان، ماهنامه صنعت خودرو

۱۲. خدرلو، محمدرضا، بازار فروش خودرو در آسیا، پایگاه اطلاع رسانی مهندسی ساخت و تولید ایران، سازمان توسعه صنعتی ملل متحد www.smeir.ir–Unido

۱۳. درخشان، مسعود، ماهیت و علل بحران مالی ۲۰۰۸ و تاثیر آن بر اقتصاد ایران، پژوهشنامه ۹، پژوهشکده تحقیقات استراتژیک گروه پژوهشی اقتصاد، مجمع تشخیص مصلحت نظام

۱۴. رباب اسماعیلی، رحیم، بررسی اثرات اقتصادی پیوست ایران به سازمان تجارت جهانی بر روی صنعت خودرو با نگرش به روشهای نوین حسابداری مدیریت در شرکت ایران خودرو، به راهنمایی دکتر علی ثقفی

۱۵. زمانلو، ۴۵۰۰ دستگاه تراکتور ایرانی همچنان در انتظار فروش هستند، ۲۶ اسفند ۱۳۸۷، خبرگزاری فارس

۱۶. سلطانی، شهریار، چگونه خدمات پس از فروش ایران‌خودرو اول شد، بهمن ۱۳۸۷

۱۷. عقیلی، هنگامه، «خودروی ارزان، اقتصادی نیست»، ۲۶ آذرماه ۱۳۸۶، روزنامه ایران

۱۸. علی مدد سلیمانی، تولید در مقیاس جهانی و کاهش هزینه‌ها، مجله صنعت خودرو اسفند ۱۳۸۱

۱۹. غفاری، مهرداد، ۱۳۷۹، «انقلاب آرام در صنعت خودرو»، ماهنامه علمی و آموزشی در زمینه مدیریت تدبیر، ۱۰۳
۲۰. غضنفری، مهدی، بازاریابی در دوران رکود (بررسی آثار بحران مالی غرب)، سومین کنفرانس مدیریت بازرگانی، وزارت بازرگانی سازمان توسعه تجارت ایران، بهمن ماه ۱۳۸۷
۲۱. فاتحی، محمدابراهیم، تاثیر بحران اخیر اقتصادی بر خودروسازان و قطعه سازان، ماهنامه صنعت خودرو به نقل از پایگاه داده آفتاب
۲۲. کلباسی، ناهید، بازار جهانی قطعه و بحران اقتصادی، روزنامه دنیای اقتصاد، ۱۳۸۷/۱۱/۲۷
۲۳. گزارشات مالی و هیات مدیره گروه ایران خودرو
۲۴. گزارشات مالی و هیات مدیره گروه سایپا طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱
۲۵. گزارشات مالی و هیات مدیره گروه پارس خودرو طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱
۲۶. گزارشات مالی و هیات مدیره گروه بهمن طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱
۲۷. گزارشات مالی و هیات مدیره شرکت ایران‌خودرو دیزل طی سنوات ۱۳۸۶-۱۳۸۱
۲۸. گزارش عملکرد تبصره۱۳ قانون بودجه۱۳۸۵
۲۹. گزارش استراتژی پنج ساله شرکت سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا (سهامی عام)، معاونت اقتصادی و سرمایه‌گذاری، مرداد ۱۳۸۴
۳۰. لواسانی، رضا ، نگرشی متفاوت به انواع سوخت، – به نقل از پایگاه اطلاع رسانی آفتاب – ۱۴ آذر ۱۳۸۶
۳۱. محمدخانی، مجید ، نقش گاز طبیعی در چشم انداز حمل و نقل جهانی، ماهنامه نفت پارس، به نقل از پایگاه داده آفتاب، ۱۹ تیر ۱۳۸۷
۳۲. میرخانی رشتی، داود (پاییز، ۱۳۸۶)، «مرغابی وحشی»، به کوشش احمد فرهادی و علیرضا عبادتی
۳۳. میرواحدی، سید سعید، چالش های مدیریت برند در صنعت خودرو، مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی استراتژیک سایپا
۳۴. نگین تاجی، زریر، باک های پر و خالی، ماهنامه اقتصاد ایران، شهریور ماه ۱۳۸۷
۳۵. نوبخت غلامرضا، «نرخ تعرفه‌های صنعت خودرو»، پایگاه اطلاعاتی بازنویس، ۸ مهر ۱۳۸۷
۳۶. ولاسیچ، بیل; راس سرکین،آندرو; «در جست و جوی ادغام» اندیشه گستر، ۱۴ آبان ۱۳۸۷، شماره ۸۴، ص ۴۱
۳۷. هاشمی، جمشید، مومنی، حسین علی، «پیش‌بینی بازار تقاضای خودرو ایران بر اساس پیش‌بینی بازار جهان»
۳۸. ۲۰۰۹؛ سال سرنوشت خودروسازان – خبرگزاری ایسنا www.isna.ir – به نقل از پایگاه داده آفتاب – www.aftab.ir
۳۹. «۴۵۰۰ دستگاه تراکتور ایرانی همچنان در انتظار فروش هستند»، خبرگزاری فارس ۸۷/۱۲/۲۶

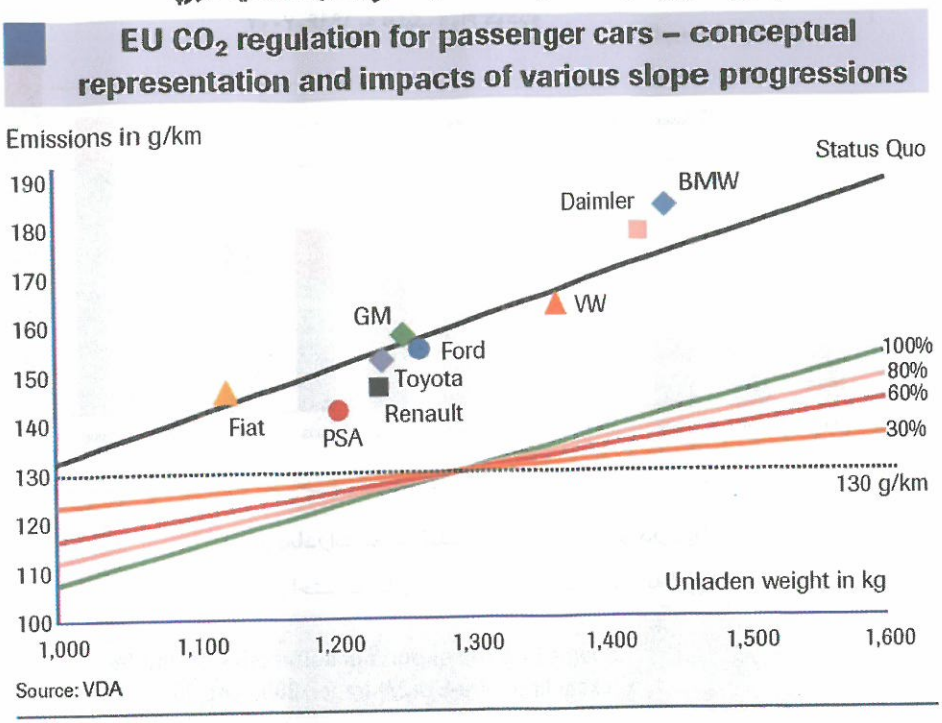
۴۰. ایران خودرو و الگوریتم طراحی خودرو، اندیشه گستر، ۱۴ آبان ۱۳۸۷، شماره ۸۴، ص۳۴
۴۱. اثرات مستقیم بحران مالی جهان بر ۶ حوزه مهم اقتصاد، پایگاه تحلیلی خبری قلم پرس www.ghalampress.ir
۴۲. امکان تولید خودرو ارزان قیمت وجود ندارد، دنیای اقتصاد، سه شنبه ۱۲ آذر ۱۳۸۷
۴۳. «بازار خودرو تا سال ۲۰۱۰ اصلاح نمی‌شود»، (۱۶ دی ۱۳۸۷)، روزنامهٔ دنیای اقتصاد
۴۴. بهای بنزین و تجربه کشورهای گوناگون، پایگاه اطلاع رسانی آفتاب
۴۵. بحران مالی جهان و اثرات آن بر صنعت خودروی جهان؛ مروری بر سناریوهای مختلف – ماهنامه صنعت خودرو – نسخه شماره ۱۲۵ – ۱۳۸۷/۱۱/۰۱
۴۶. بازتاب شرایط جدید سهمیه‌بندی بنزین / بازار خودرو داغ می شود؟، روزنامه دنیای اقتصاد، دوشنبه، ۲۰ خرداد ۱۳۸۷
۴۷. بحران در صنعت خودرو آلمان، دنیای اقتصاد، ۱۱ آذر ۱۳۸۷
۴۸. بحران در صنعت خودروسازی ترکیه به دلیل بحران مالی اروپا، خبرگزاری فارس، به نقل از خبرگزاری آفتاب
۴۹. «بازار خودرو در پایان سال غیرعادی می شود.»، روزنامه سرمایه، شماره ۸۸۸ ، یک شنبه، ۳ آذر ، ۱۳۸۷
۵۰. «بازار هشت هزار میلیارد ریالی قطعات غیراستاندارد خودرو»، روزنامه سرمایه، شماره ۸۸۸، ۳ آذر ۱۳۸۷، ص۴
۵۱. تغییر شیوه پرداخت یارانه تراکتور و کمباین، شرکت خدمات حمایتی کشاورزی وزارت جهاد کشاورزی
۵۲. «تولیدکنندگان ماشین آلات کشاورزی؛ توانمندیها، تنگناها»، ماهنامه دام، کشت و صنعت، شماره ۱۰۴، شهریور ۱۳۸۷
۵۳. تحلیل صنعت: موقعیت صنعت خودروسازی در کشور - www.parsatinegar.com
۵۴. تاثیر سیاست های حمایتی دولت بر قیمت و تولید ماشین های کشاورزی، دفتر امور اجرایی و روابط عمومی معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رییس جمهور
۵۵. «چالشهای سهمیه های جدید بنزین برای خودروهای عمومی و وارداتی»، خودرونیوز به نقل از پایگاه اطلاع رسانی آفتاب، ۱۷ تیر ۱۳۸۷
۵۶. حمل و نقل و ترافیک تهران در یک نگاه، شرکت مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک تهران، ۱۳۸۶
۵۷. «رولز رویس هم بحران را تجربه کرد»، دنیای اقتصاد، ۱۰ آذر ۱۳۸۷
۵۸. «رشد ۱۶ درصدی تولید انواع خودرو در کشور »، شماره ۲۴۷، نشریه برنامه، دفتر معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی
۵۹. رکود به خودروهای تجاری رسید، ۲۲ فروردین ۱۳۸۸، روزنامه دنیای اقتصاد، www.donya-e-eqtesad.com
۶۰. راه پر و پیچ و خم خودرو در ایران، سایت آفتاب، ۲۷ مهر ۱۳۸۷

۶۱. «روسیه، بزرگترین بازار خودروی جهان می‌شود»، (۲ آبان ۱۳۸۷)، روزنامه دنیای اقتصاد
۶۲. «سمند تمامی شرایط محبوبیت در بازار ترکیه را دارد»، (۱۳۸۷/۸/۹)، سایت خبر گروه صنعتی ایران خودرو
۶۳. «سناریوی بنزین در انتظار گاز»، خودرو نیوز به نقل از پایگاه اطلاع رسانی آفتاب، ۲۳آبان۱۳۸۶
۶۴. سهم ۲ درصدی ایران از صنعت قطعه سازی دنیا، روزنامه دنیای اقتصاد، شماره ۱۰۶۸، ۱۳۸۵/۷/۸
۶۵. سهمیه‌بندی سوخت و الگوهای ذهنی مدیریت بومی، ماهنامه تدبیر، شهریور ۱۳۸۷
۶۶. شبکه خبری برنا www.bornanews.com، کمک ملی کنگره و کاخ سفید برای نجات صنعت خودرو آمریکا، ۱۶ آذر ۱۳۸۷
۶۷. شرکت سرمایه‌گذاری پیشگامان ایرانیان (پیکو)، سهامی عام http://www.piico.ir
۶۸. فروپاشی صنعت خودرو بحران اقتصادی آمریکا را وخیم تر می‌کند، ۱۵ آذر ۱۳۸۷،خبرگزاری فارس www.farsnews.com
۶۹. «کاهش قیمت خودرو طی سه ماه آینده امکان پذیر است»، (دی ماه، ۱۳۸۷)، خبرگزاری فارس
۷۰. «کالبد شکافی یارانه انرژی»، روزنامه سرمایه، ۱۶ مهر ۱۳۸۷
۷۱. گزارشی کامل از صنعت خودرو در ایران و بررسی اجمالی شرکت های بورسی این صنعت، بورس‌گر، ۸۵/۰۴/۱۴
۷۲. «گردش مالی هشت هزار میلیارد تومانی صنعت قطعه‌سازی»،روزنامه سرمایه، شماره ۸۸۸، یکشنبه ۳ آذر ۱۳۸۷، صفحه ۴
۷۳. صنعت خودروسازی غرب در گرداب بحران مالی، خودرو نیوز، ۱۶ آذر ۱۳۸۷، به نقل از پایگاه داده آفتاب
۷۴. قیمت خودرو امسال کاهش نمی‌یابد، پایگاه خبری tabnak.ir، بهمن ماه ۱۳۸۷
۷۵. قیمت خودرو در ایران و جهان، مرکز پژوهشهای مجلس شورای اسلامی، معاونت پژوهشی، ردیبهشت ۷۷
۷۶. مقایسه روند خودروسازی در جهان با ایران، سایت آفتاب، ۲۸ مهر ۱۳۸۷
۷۷. مقایسه سه خودروی زیر ۱۰ میلیون تومان، روزنامه دنیای اقتصاد، ۱۶ آذر ۱۳۸۷
۷۸. «مکانیسم قیمت گذاری خودرو»، روزنامه سرمایه، شماره ۸۸۸ ، یک شنبه، ۳ آذر ، ۱۳۸۷
۷۹. «مالکیت خودرو در ایران و جهان»، اندیشه گستر سایپا، شماره ۸۲، مرداد و شهریور ۱۳۸۷، ص۳۰
۸۰. نگاهی به تاثیر سهمیه‌بندی بنزین بر بازار خودرو، سازمان خبری اقتصاد ایران، به نقل از پایگاه اطلاع رسانی آفتاب، ۱۱ تیر ۱۳۸۶
۸۱. یک سوم نیاز ایران خودرو از فولاد داخلی تامین می‌شود، روزنامه آسیا، ۱۳۸۴/۰۸/۲۳

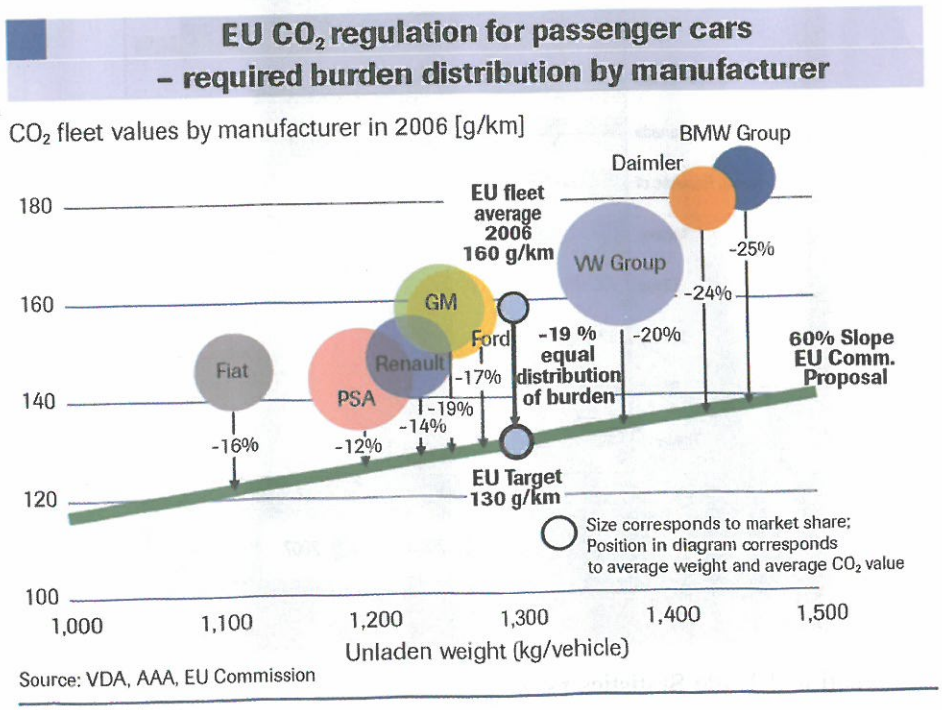
- **سایتهای مورد استفاده:**

۱. سایت آفتاب www.aftab.ir
۲. سایت خبری روزنامه ابرار www.abrarnews.com
۳. سایت روزنامه آسیا www.asianews.ir
۴. خبرگزاری برنا www.bornanews.ir
۵. خبرگزاری کارنا www.carna.ir
۶. مرکز انجمن‌های تخصصی www.centralclubs.com
۷. سایت دانشنامه رشد www.daneshnameh.rosh.ir
۸. روزنامه دنیای اقتصاد www.donya-e-eqtesad.com
۹. خبرگزاری فارس www.farsnews.com
۱۰. خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران www.irna.ir
۱۱. سایت خبری گروه صنعتی ایران خودرو www.ikconews.com
۱۲. سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، ایدرو www.idro.org
۱۳. پایگاه داده شرکت بهینه سازی مصرف سوخت www.ifco.ir
۱۴. سایت اینترنتی www.iran-tejarat.com
۱۵. سایت رسمی سازمان اطلاع رسانی ماشین آلات www.mdo.ir
۱۶. سایت اتاق بازرگانی صنایع و معادن خراسان www.mccim.org
۱۷. ماهنامه صنعت خودرو www.sanatekhodro.com
۱۸. پایگاه اطلاعاتی ساپکو www.sapco.com

قوانین مربوط به انتشار CO۲ در کشورهای اتحادیه اروپا

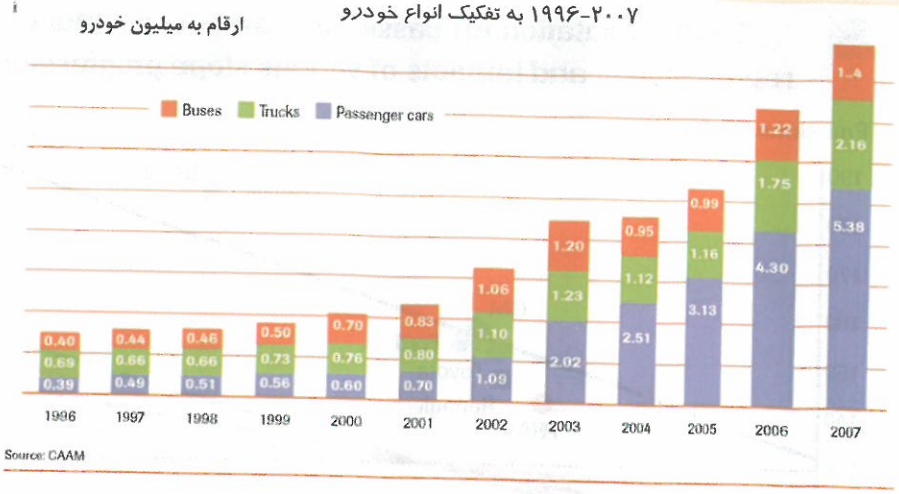


Auto Annual Report ۲۰۰۸, Verband der Automobilindustrie, VDA

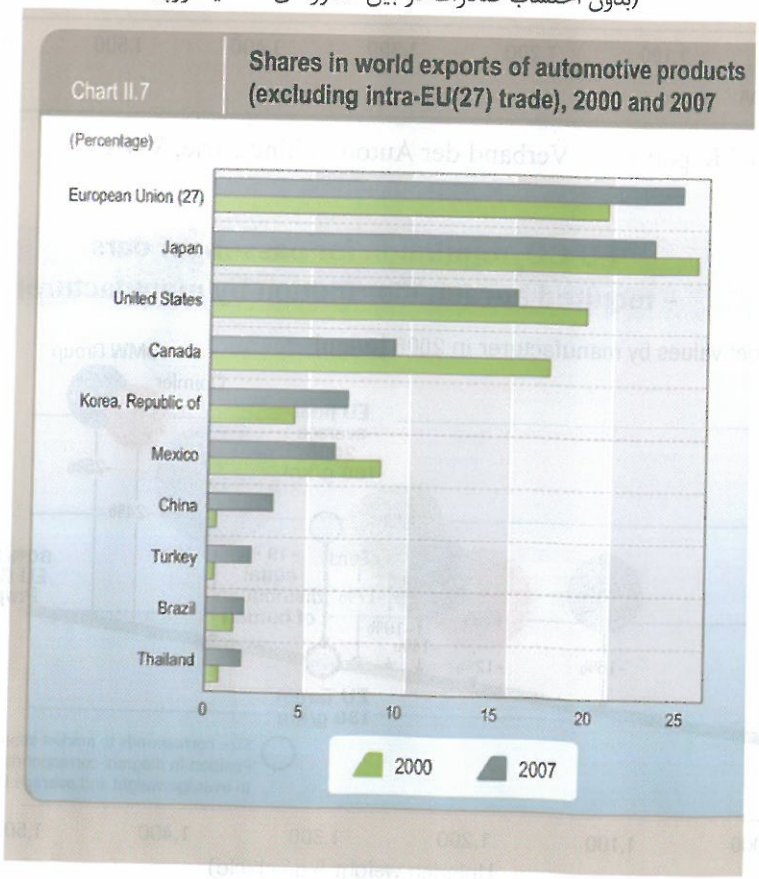


Auto Annual Report ۲۰۰۸, Verband der Automobilindustrie, VDA

تولید خودرو در کشور چین طی سنوات
۱۹۹۶-۲۰۰۷ به تفکیک انواع خودرو



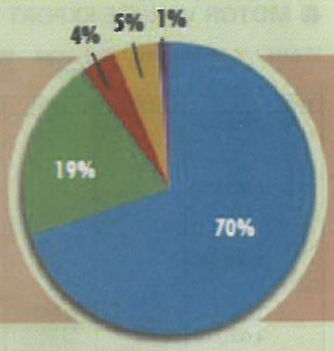
سهم صادرات تولیدکنندگان اصلی خودرو در جهان
(بدون احتساب صادرات در بین کشورهای اتحادیه اروپا)



منبع : International Trade Statistics ۲۰۰۸
World Trade Organization

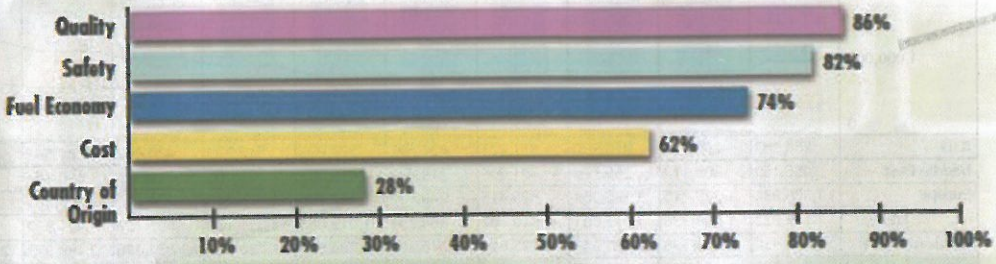
What Drives American Vehicle Choice?

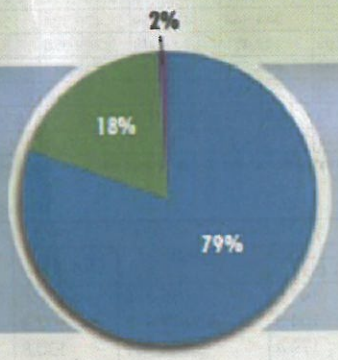
When it comes to choosing your next car, which quality would be more important: a car's fuel economy or its country of origin?



Fuel Economy | Country of Origin | Both Equally | Neither | Don't Know/Refused

Still thinking about choosing your next car, please tell me how important each of the following factors are to you. Chart shows percentage who chose very important to extremely important for each of the factors.

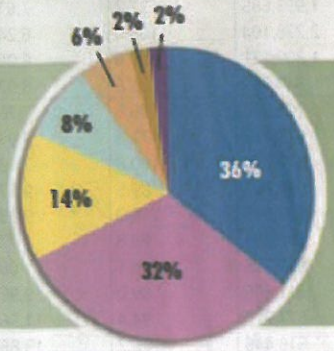




Competition from Japanese automakers is pushing U.S. automakers to offer hybrid technologies and more fuel-efficient cars.

Agree | Disagree | Not Sure

Of the total U.S. automobile market, Japanese automakers have about a 40 percent share — which is up about 11 percentage points over the last five years. Which ONE of the following five factors related to the cars they manufacture do you think has been most important in this development?



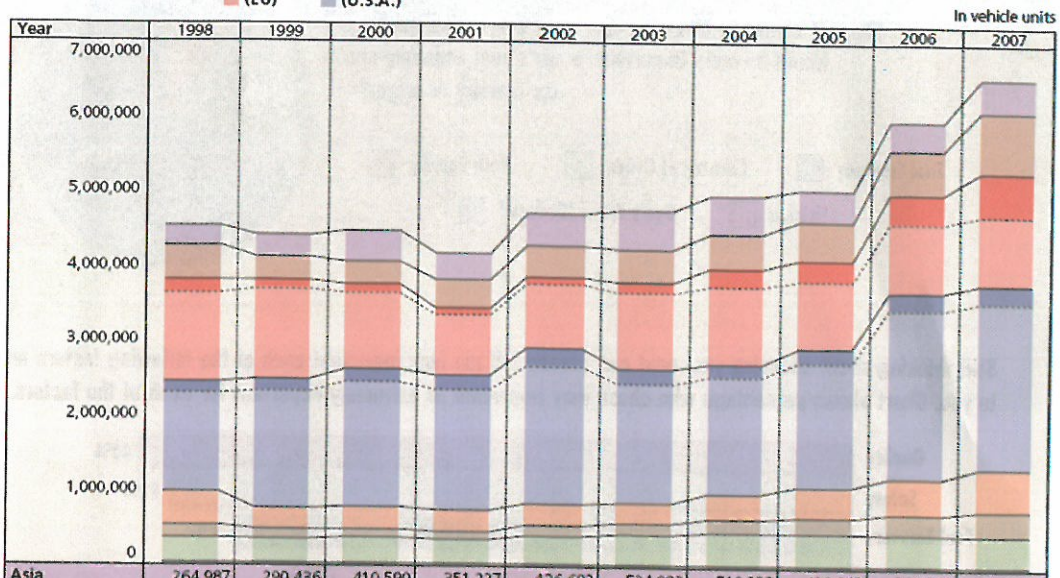
Fuel Economy | Quality | Cost | Environmental Sensitivity | Safety | None of Those | Don't Know/Refused

Source: Opinion Research Corporation, October 2008
Note: Percentages may not equal 100% due to rounding.

میزان صادرات ژاپن به تفکیک مناطق مختلف در دورهٔ زمانی ۲۰۰۷-۱۹۹۸

MOTOR VEHICLE EXPORT TRENDS (BY DESTINATION)

Asia | Middle East | Europe (EU) | North America (U.S.A.) | Latin America | Africa | Oceania | Other



In vehicle units

Year	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Asia	264,987	290,436	410,590	351,227	426,692	524,093	510,939	420,067	381,561	440,920
Middle East	455,159	308,114	295,176	381,965	419,274	439,587	457,406	519,594	590,341	811,887
Europe	1,370,931	1,329,216	1,136,083	895,415	949,699	1,159,706	1,275,229	1,178,197	1,305,861	1,497,800
(EU)	1,189,922	1,208,338	1,017,801	810,087	864,794	1,019,058	1,036,127	895,728	921,837	919,421
North America	1,459,338	1,723,598	1,836,941	1,795,816	2,076,298	1,786,387	1,726,465	1,854,438	2,488,373	2,455,099
(U.S.A.)	1,313,583	1,556,419	1,669,047	1,606,998	1,841,637	1,594,157	1,559,607	1,662,939	2,261,552	2,215,452
Latin America	450,128	277,825	298,801	293,556	287,165	272,297	344,844	413,259	479,324	569,945
Africa	170,836	131,489	110,218	98,524	144,979	146,269	182,451	209,548	269,956	330,744
Oceania	347,194	337,288	357,739	341,808	385,455	418,202	448,671	447,922	441,912	434,268
Other	10,302	10,987	9,337	7,778	9,166	9,802	11,658	10,036	9,344	9,277
Total	4,528,875	4,408,953	4,454,885	4,166,089	4,698,728	4,756,343	4,957,663	5,053,061	5,966,672	6,549,940
Chg. (%)	99.5	97.4	101.0	93.5	112.8	101.2	104.2	101.9	118.1	109.8

Notes: 1. "Chg.(%)" means change from the previous year (with the previous year's result indexed at 100). 2. The "North America" and "Europe" entries include the data for the United States and the European Union respectively.

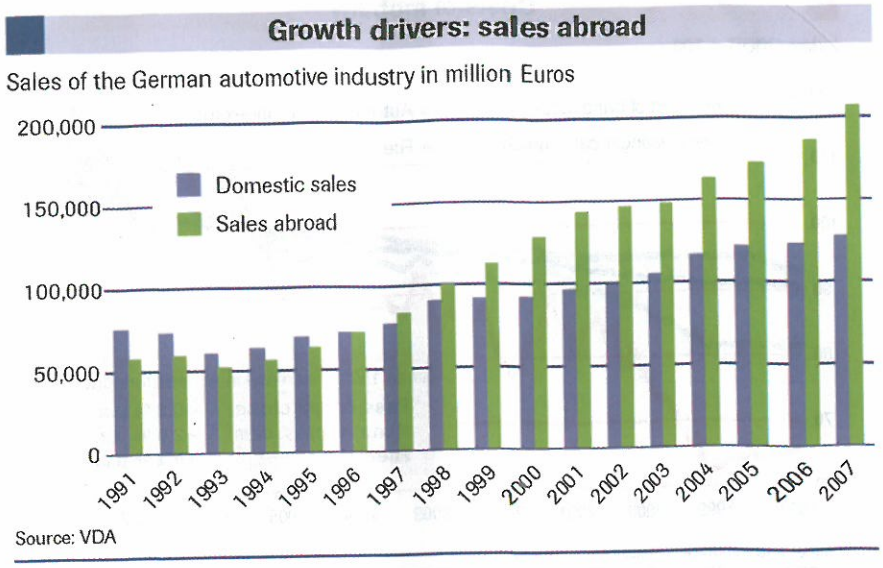
In vehicle units

Subtotal	Chg. (%)	Buses: Large	Buses: Small	Buses: Subtotal	Buses: Chg. (%)	Total	Chg. (%)	Year
351,611	120.9	4,520	5,059	9,579	141.6	1,086,776	126.7	1970
833,672	95.3	6,407	10,247	16,654	104.3	2,677,612	102.3	1975
1,953,685	137.2	7,616	58,500	66,116	179.4	5,966,961	130.8	1980
2,238,104	108.0	6,249	59,357	65,606	116.7	6,730,472	110.2	1985
1,309,121	90.6	6,066	33,895	39,961	113.7	5,831,212	99.1	1990
849,859	82.8	8,028	36,706	44,734	60.8	3,790,809	85.0	1995
795,528	86.5	7,780	41,137	48,917	89.6	4,528,875	99.5	1998
613,113	77.1	6,079	32,301	38,380	78.5	4,408,953	97.4	1999
617,870	100.8	7,131	34,032	41,163	107.3	4,454,885	101.0	2000
552,891	89.5	9,578	34,903	44,481	108.1	4,166,089	93.5	2001
637,593	115.3	9,332	39,430	48,762	109.6	4,698,728	112.8	2002
630,254	98.8	8,279	37,312	45,591	93.5	4,756,343	101.2	2003
687,795	109.1	11,689	44,152	55,841	122.5	4,957,663	104.2	2004
611,956	89.0	9,953	67,984	77,937	139.6	5,053,061	101.9	2005
577,974	94.4	11,565	81,636	93,201	119.6	5,966,672	118.1	2006
616,446	106.7	13,868	107,663	121,531	130.4	6,549,940	109.8	2007

under); see page 53 for details. Vehicle type classification in this table differs somewhat from that used in Ministry of Finance export data. 2. Figures represent ex-factory shipments of motor vehicles 4. "Chg. (%)" means change from the previous year (with the previous year's result indexed at 100).

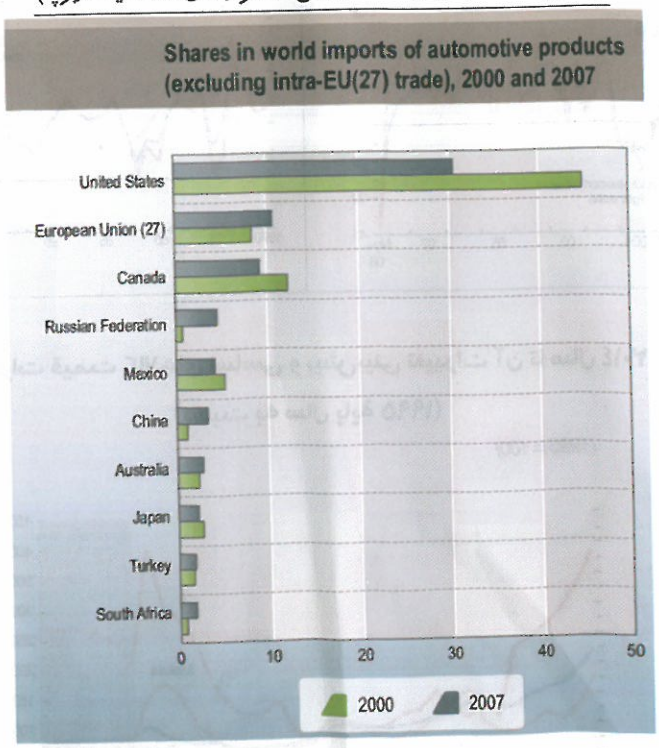
Source: Japan Automobile Manufacturers Association

روند فروش داخلی و خارجی کشور آلمان طی سنوات ۲۰۰۷-۱۹۹۱



سهم کشورهای مختلف از کل واردات جهان

(بدون احتساب واردات در بین کشورهای اتحادیه اروپا)

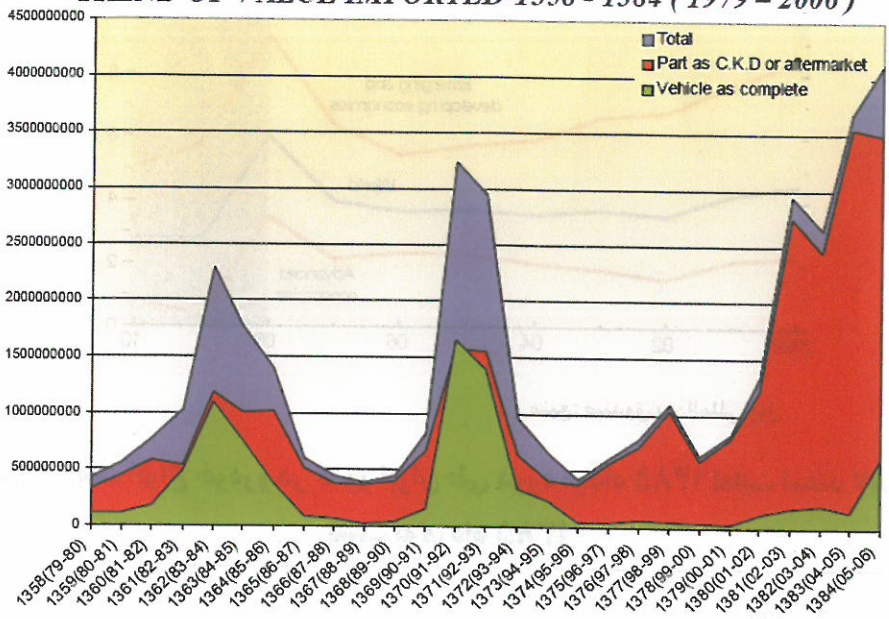


منبع : International Trade Statistics ۲۰۰۸

World Trade Organization

روند ارزش واردات خودرو و قطعات مربوطه
طی سنوات ۱۳۸٤-۱۳۵۸ (ارقام به دلار)

TREND OF VALUE IMPORTED 1358 - 1384 (1979 – 2006)

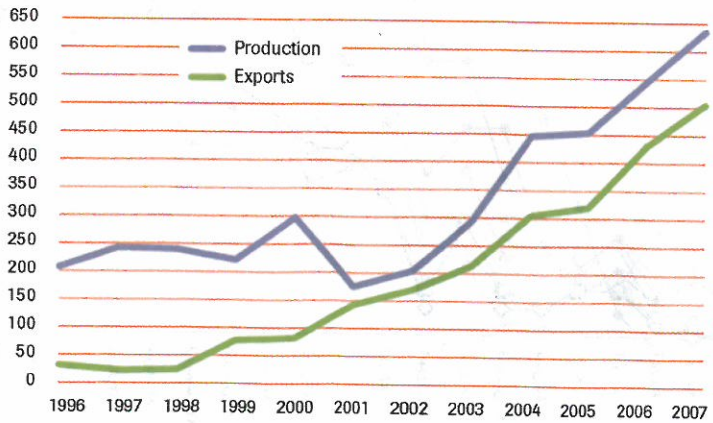


منبع: www.iran-autopart.com

تولید و صادرات خودروهای سواری در کشور ترکیه

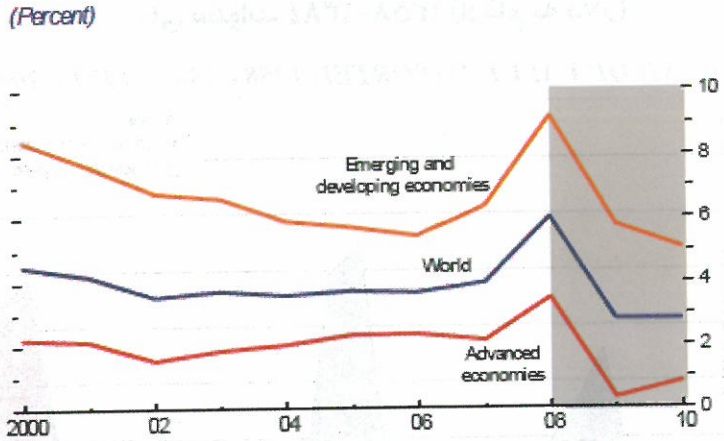
Turkey: passenger-car production and exports

In 1,000 vehicles



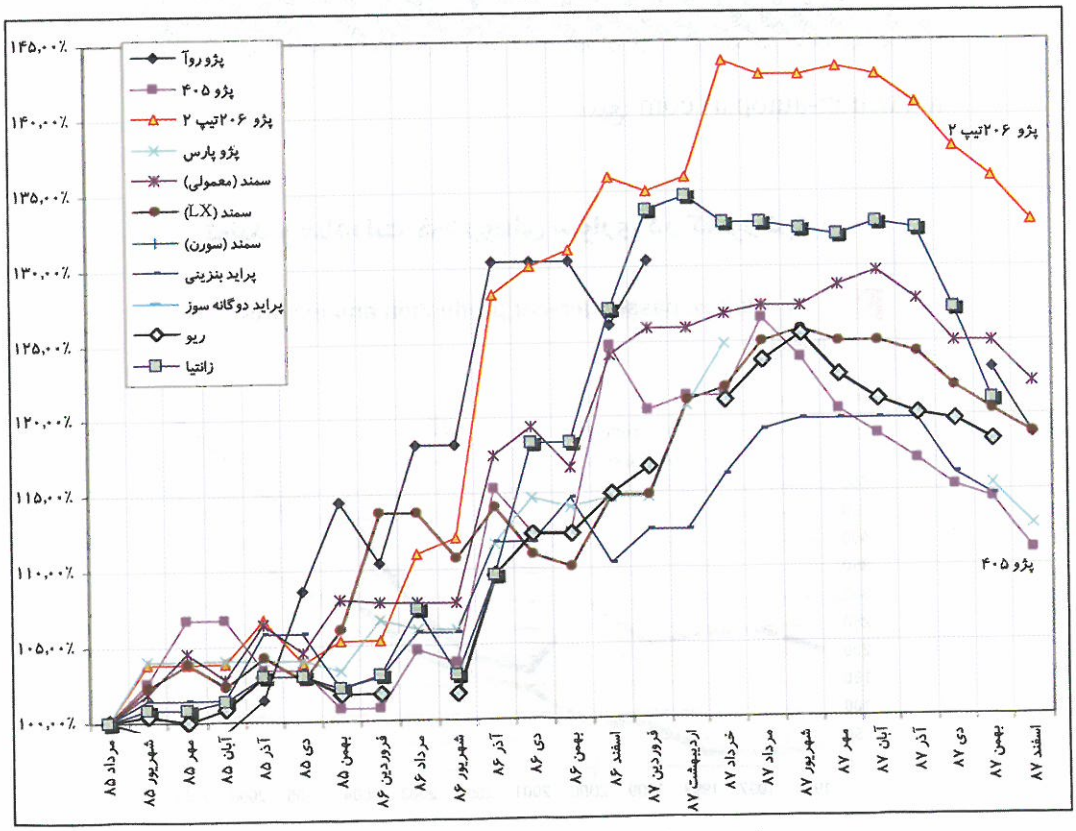
Soruce: OSD

نرخ تورم در اقتصادهای پیشرفته و در حال توسعه



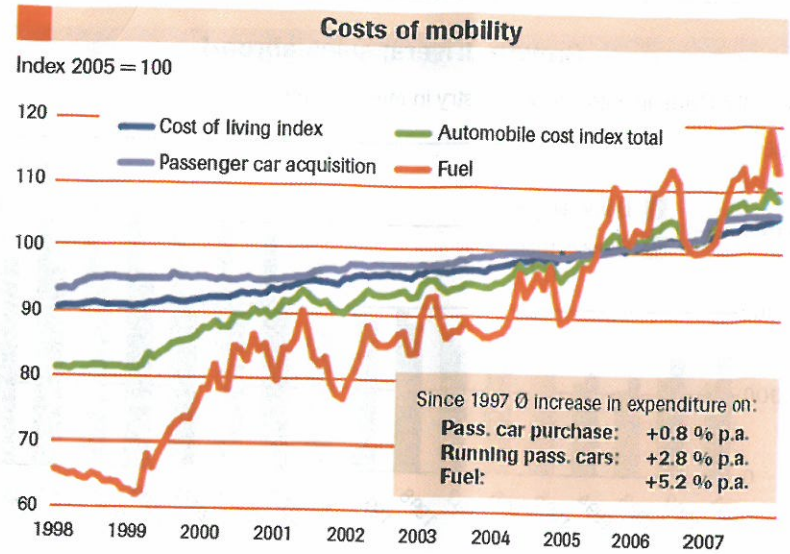
منبع: صندوق بین‌المللی پول

تغییرات قیمت انواع خودرو در کشور ایران طی دوره مرداد ۱۳۸۵ لغایت اسفند ۱۳۸۷ نسبت به مرداد ۱۳۸۵



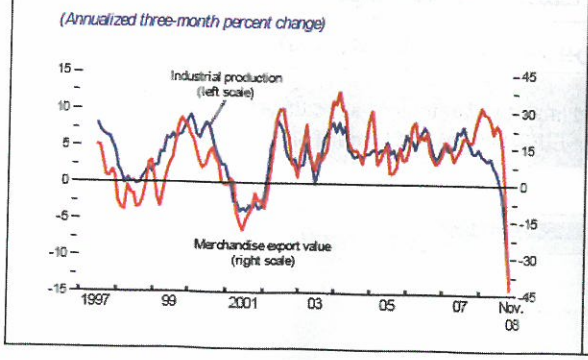
منبع: روزنامه دنیای اقتصاد، تهیه شده توسط موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری

اثرات تغییرات هزینه سوخت بر قیمت خودرو و هزینه حمل و نقل

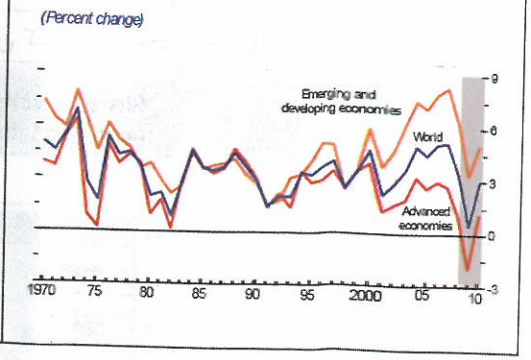


Source: Federal Office of Statistics

رشد تولید محصولات صنعتی و ارزش صادرات تا نوامبر سال ۲۰۰۸

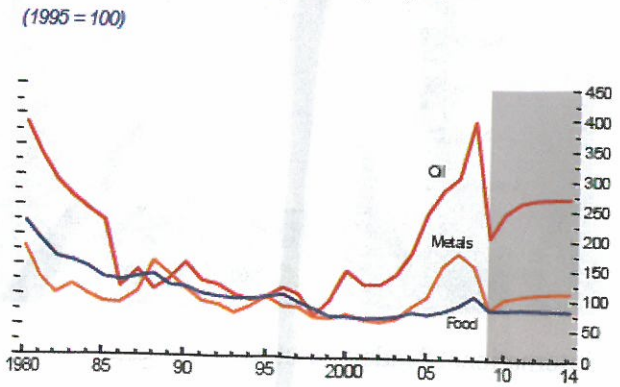


نرخ رشد اقتصادی و پیش‌بینی آن تا سال ۲۰۱۰



تغییرات قیمت کالاهای اساسی و پیش‌بینی تغییرات آن تا سال ۲۰۱۴

(نسبت به سال پایهٔ ۱۹۹۵)



منبع: صندوق بین‌المللی پول

«تجزیه و تحلیل صنعت خودرو»، **هشتمین مجلد** از مجموعه تحقیقات صورت گرفته توسط واحد مطالعات و تحقیقات سرمایه گذاری موسسه حسابرسی صندوق بازنشستگی کشوری است که در جهت فراهم ساختن زمینه‌ای مناسب به منظور دستیابی به دیدگاه‌هایی جدید و بینشی عمیق در امر سرمایه‌گذاری، در بستری از اطلاعات گردآوری شده در راستای حصول شناختی دقیق از صنایع مربوطه انجام گردیده است.

برخی از عناوین بررسی شده در کتاب:

- میزان تولید خودرو در جهان و ایران
- بررسی تقاضای خودرو و عوامل مؤثر بر تقاضای آن
- تجارت جهانی خودرو
- آثار بحران مالی بر صنعت خودروسازی جهان و ایران
- پیش بینی آینده صنعت خودرو
- تجزیه و تحلیل صنعت تأمین قطعات خودرو در ایران
- تجزیه و تحلیل صنعت تراکتورسازی ایران
- تجزیه و تحلیل مالی دو گروه خودروسازی ایران‌خودرو و سایپا
- ...

این تحقیق با همکاری **آریو صدر اصفهانی، شهریار محمودزاده احمدی‌نژاد، ابراهیم اسرارحقیقی، فاطمه احمدپور، آرش باباپور، اشکان الهیاری** و **حسین فولادآملی** تدوین گشته است.

وزارت رفاه و تأمین اجتماعی

سازمان بازنشستگی کشوری

واحد مطالعات و تحقیقات سرمایه گذاری

تهران - خیابان دکتر فاطمی - میدان جهاد - شماره ۵۵ - طبقه هفتم

تلفن: ۸۸۹۶۴۵۹۶-۸۸۹۶۴۲۸۸

www.acspf.ir

info@acspf.ir

قیمت: ۶۵۰۰ تومان

9 786391 697646

شابک: ۷-۶۹-۶۳۹۱-۹۷۸