

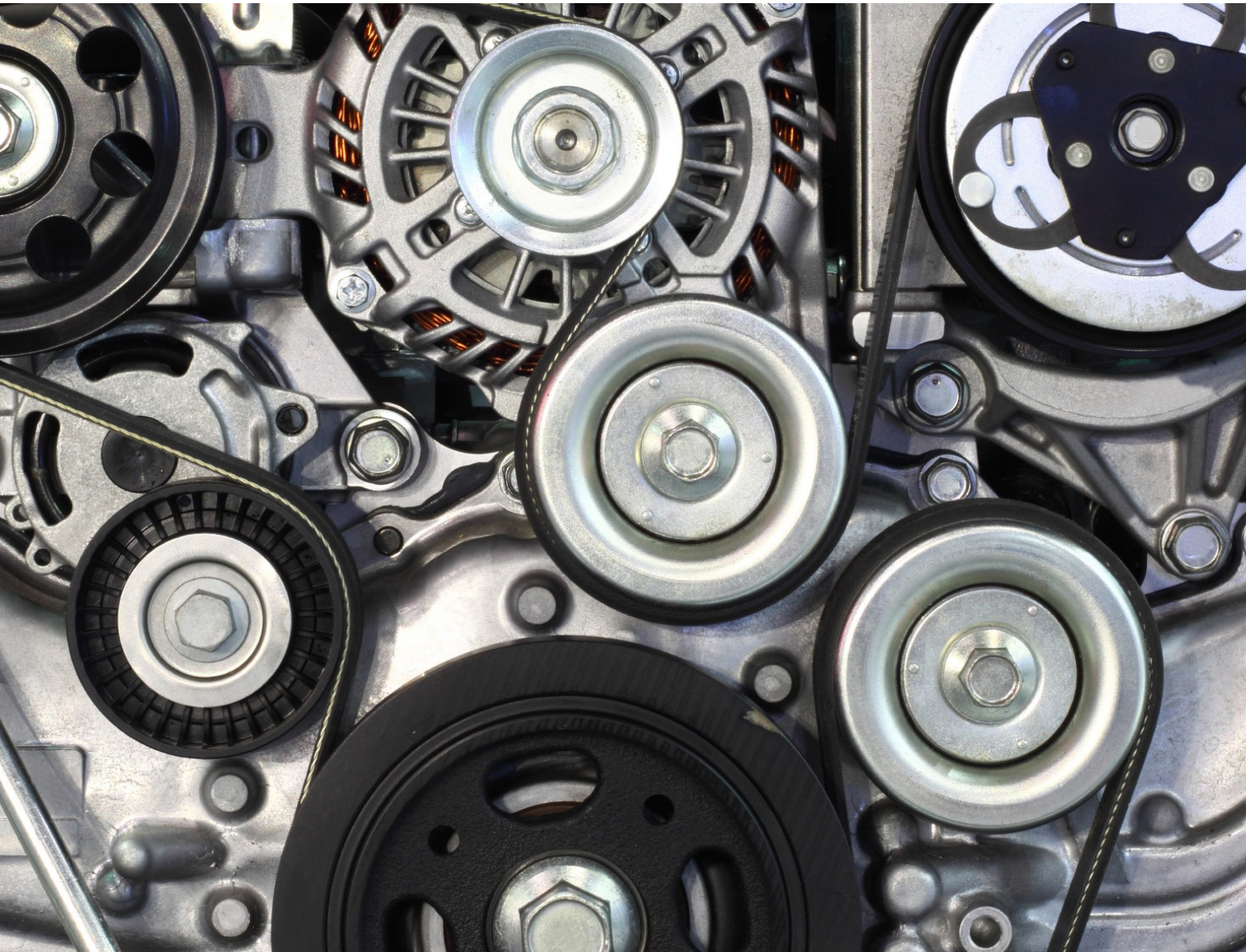


مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

گزارش صنعت خودروی ایران؛ فصل سوم ۲۰۲۱ مشمول بر پیش‌بینی‌های ۱۰ ساله تا ۲۰۳۰

فیچ سلوشنز

ژوئن ۲۰۲۱



آبان ۱۴۰۰

مطالب، تحلیل‌ها و پیش‌بینی‌هایی که در این گزارش ارائه شده است، دیدگاه اتاق ایران نیست و صرفاً ترجمه گزارشی از موسسه فیچ سلوشنز است. دلیل ترجمه چنین گزارش‌هایی آشنا شدن فعالان اقتصادی در داخل کشور با پیش‌بینی‌های مؤسسات خارجی درباره روندهای اقتصاد ایران است. علاوه بر این یکی از مبان‌ی تصمیم‌گیری فعالان اقتصادی خارجی برای همکاری با کشورها، چنین گزارش‌هایی است.

فهرست مطالب

| | |
|----|--|
| ۳ | خلاصه مدیریتی |
| ۵ | دیدگاه اصلی |
| ۶ | تحلیل سوات (SWOT) صنعت خودروسازی |
| ۷ | پیش بینی صنعت |
| ۷ | سناریوی پیش بینی صنعت |
| ۱۱ | خودروهای سواری |
| ۱۲ | خودروهای تجاری |
| ۱۵ | شاخص ریسک به بازده صنعت |
| ۱۵ | تولید خودرو در خاورمیانه و شمال آفریقا: خوش بینی حاصل از توافق هسته‌ای، جاذبه ایران را بیشتر می‌کند |
| ۲۱ | فروش خودرو در خاورمیانه و شمال آفریقا: کشورهای شورای همکاری خلیج فارس بسیار جلوتر از هم‌تایان منطقه‌ای هستند |
| ۳۰ | شاخص ریسک به بازده تولید خودرو ایران |
| ۳۲ | شاخص ریسک به بازده فروش خودروی ایران |
| ۳۴ | نمایه شرکت‌ها |
| ۳۴ | شرکت ایران خودرو |
| ۳۶ | سایپا (شرکت سهامی ایرانی تولید اتومبیل) |
| ۳۸ | نگاهی به منطقه |
| ۳۸ | جمع‌بندی سرمایه‌گذاری در صنعت خودروسازی: روند تنوع‌بخشی به زنجیره تأمین در مراکش |
| ۴۰ | چشم‌انداز جمعیتی ایران |
| ۴۴ | روش‌شناسی صنایع خودروسازی |
| ۵۵ | منبع |

خلاصه مدیریتی

گزارش حاضر به تحلیل و بررسی صنعت خودروی ایران در فصل سوم سال ۲۰۲۱ پرداخته و با استفاده از پیش‌بینی‌های مربوط به روندهای ساختاری تولید و فروش و نیز با چشم‌اندازی مثبت از احیای توافق هسته‌ای میان ایران و آمریکا، وضعیت این صنعت را برای یک دوره ۱۰ ساله تا سال ۲۰۳۰ پیش‌بینی نموده است.

اگرچه خودروسازی در ایران تا حد زیادی متاثر از محدودیت در واردات، ناشی از اعمال تحریم‌های بین‌المللی است، اما پیش‌بینی می‌شود در نتیجه تلاش‌های دولت برای بومی‌سازی، صنعت خودرو در سال ۲۰۲۱ حدود ۱۹,۱ درصد رشد کند. **تحلیل سوات^۱:** در تحلیل سوات، وجود یک طبقه متوسط رو به رشد در ایران، چشم‌انداز رشد قوی برای تولید و فروش و نیز قرار داشتن ایران در جایگاه بزرگترین کشور تولیدکننده خودرو در خاورمیانه، از نقاط قوت این صنعت در نظر گرفته شده است. در مقابل، سخت‌گیری در برابر بازگشت مجدد خودروسازان خارجی، قدیمی بودن تجهیزات و فناوری و کیفیت نامناسب برندهای داخلی به دلیل عدم وجود رقابت، از نقاط ضعف این صنعت محسوب می‌شود. فرصت‌های مهم، شامل اتکای فزاینده به برون‌سپاری قطعات و لوازم یدکی، هدف‌گذاری افزایش صادرات و طرح نوسازی ناوگان جاده‌ای و شهری ایران است که فرصت بهره‌مندی تولیدکنندگان خودروهای تجاری از بازار را فراهم می‌کند. در مقابل، مهم‌ترین تهدیدها نیز بی‌ثباتی سیاسی و از بین رفتن قدرت خرید مصرف‌کنندگان در نتیجه تحریم‌های بین‌المللی است.

پیش‌بینی صنعت: برآوردها حاکی از کاهش ۲۲,۶ درصدی مجموع فروش خودرو و ۱۳,۱ درصدی تولید کل خودروها طی سال ۲۰۲۰ است. اما با افزایش احتمال توافق هسته‌ای جدید در سال ۲۰۲۱، پیش‌بینی می‌شود که فروش و سودآوری خودروسازان از سال ۲۰۲۲ افزایش یابد.

روندهای ساختاری: در مورد فروش، پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۲۱، فروش خودرو در کشور به میزان ۱۳,۳ درصد افزایش یافته و این رشد در سال ۲۰۲۲ به ۲۵,۱ درصد برسد. اگرچه در پرتو روابط حساس با ایالات متحده، نهایی نشدن نتیجه مذاکرات و ریسک بازار جهانی نفت، هنوز عدم قطعیت‌های زیادی در مورد چشم‌انداز صنایع خودروسازی وجود دارد.

در مورد تولید، برآوردها حاکی از افزایش ۱۹,۱ درصدی تولید در سال ۲۰۲۱ است. همچنین پیش‌بینی می‌شود که متوسط رشد سالانه تولید خودرو در ایران در سال‌های ۲۰۲۲ تا ۲۰۳۰ با هدف قرار دادن "دستیابی به تولید سالانه حدود ۵,۲ میلیون دستگاه در سال تا پایان سال ۲۰۳۰"، معادل ۱۲,۵ درصد باشد.

خودروهای سواری: در واکنش به ناتوانی در تأمین قطعات که مانع تولید خودرو توسط خودروسازان داخلی است و نیز ناتوانی تأمین‌کنندگان داخلی خودرو در تحویل سفارشات و برآورده کردن تقاضای خودروهای جدید، به‌ویژه خودروهای اروپائی، برآوردها حاکی از آن است که در سال ۲۰۲۰، فروش خودروی سواری ایران به میزان ۲۲,۵ درصد و تولید خودروی سواری نیز به میزان ۱۲,۹ درصد کاهش یافته است. اما با هدف‌گذاری افزایش کیفیت خودروهای داخلی و نیز احیای هزینه‌های مصرف‌کنندگان به دنبال پیشرفت مذاکرات هسته‌ای، پیش‌بینی می‌شود که در سال ۲۰۲۱ فروش

خودروهای سواری با افزایش ۱۳ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل به جایگاه خود برگردد و تولید خودروی سواری نیز به میزان ۱۹,۵ درصد افزایش یابد.

خودروهای تجاری: طبق برآوردها، در سال ۲۰۲۰ فروش و تولید خودروهای تجاری به ترتیب به میزان ۲۳,۸ درصد و ۱۶,۵ درصد کاهش یافت. اما به نظر می‌رسد با ازسرگیری رشد اقتصادی ایران، در نتیجه خوشبینی به احیای توافق هسته‌ای، فروش خودروهای تجاری در ایران، بازگشت به جایگاه خود را در سال ۲۰۲۱ آغاز خواهد کرد. همچنین تصمیم دولت برای نوسازی ناوگان اتوبوسرانی فرسوده، باعث شتاب‌گیری فروش خودروهای تجاری خواهد شد؛ لذا برآورد می‌شود در سال ۲۰۲۱ فروش خودروهای تجاری در ایران ۱۸,۵ درصد، در قیاس با کاهش برآوردشده ۲۳,۸ درصدی در سال ۲۰۲۰، رشد داشته باشد.

شاخص ریسک به بازده صنعت: خوش‌بینی بر سر پیوستن مجدد ایالات متحده به توافق هسته‌ای، جاذبه بازار ایران را که تولیدکننده بومی خودرو است زیادتر می‌کند و این کشور را در جایگاه اول جذاب‌ترین بازار در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا قرار می‌دهد. در صورت وقوع یک برجام جدید، پروفایل ریسک‌های عملیاتی کشور بهبود خواهد یافت و امکان واردات اکثر قطعات خودرویی مورد نیاز فراهم شده و لذا تولید خودرو در پنج سال بعدی به تدریج افزایش خواهد یافت. به طور کلی ایران با امتیاز ۴۶,۲ در شاخص ریسک به بازده تولید خودرو در بین چهار کشور منطقه (شامل مراکش، مصر و الجزایر و ایران) رتبه اول و در بین پنجاه و هفت کشور جهان، رتبه ۳۵ را کسب نموده. همچنین با بهبود چشم انداز فروش خودرو و کاهش ریسک‌های خاص کشوری در نتیجه چشم‌انداز مثبت توافق هسته‌ای، در شاخص ریسک به بازده فروش خودرو، ایران با امتیاز ۴۵,۵ در میان ۱۷ کشور منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا، رتبه ۸ و در بین ۱۲۵ کشور جهان رتبه ۷۴ را به خود اختصاص می‌دهد.

نمایه شرکت‌ها: طبق گفته مسئولین، وضعیت شرکت‌های خودروسازی ایران در طول چند ماه گذشته بدتر شده است و بزرگترین خودروسازان کشور، یعنی ایران خودرو و سایپا هر کدام متحمل ضرری بالغ بر ۵۰ هزار میلیارد ریال (۴۱۶,۶ میلیون دلار) شده‌اند. به طور کلی، تولید خودروی ایران بین ۲۰ آوریل تا ۲۰ مه نسبت به سال گذشته ۱۴,۶ درصد کاهش پیدا کرده است. با این حال هر دو این شرکت‌ها تلاش می‌کنند تا بتوانند گستره فعالیت‌های خود را افزایش داده و راهکارهایی برای افزایش سودآوری در زمان تحریم تمهید ببینند.

شرکت ایران خودرو، به عنوان بزرگترین خودروساز ایرانی، علی‌رغم کاهش تولید، تلاش دارد تا با همکاری وزارت دفاع و شرکت ملی نفت ایران، ضمن تولید قطعات مورد نیاز در داخل، ماشین‌های دوگانه سوز جدید را به ناوگان خودرویی کشور اضافه نماید. همچنین قرار است با کشورهای آذربایجان و ترکیه، همکاری‌های جدیدی در زمینه تولید خودرو و صادرات آن صورت گیرد. این شرکت در سال‌های اخیر بر گسترش محدوده فعالیت خود متمرکز شده و تولید و فروش در خارج از کشور را مورد توجه قرار داده است. هدف قرار دادن بازارهای آفریقایی، آسه‌آن و بازارهای نوظهور اروپایی، مذاکره با شرکت بین‌المللی ال‌جی برای توسعه و راه‌اندازی خودروهای برقی، امضای یادداشت تفاهم با دانشگاه‌های صنعتی شریف و صنعتی امیرکبیر برای طراحی و تولید خودروهای الکتریکی هیبریدی در کشور و دریافت سفارش‌های بین‌المللی برای بیش از ۱۰ هزار دستگاه خودرو برای سال آینده، از جمله این تلاش‌ها است.

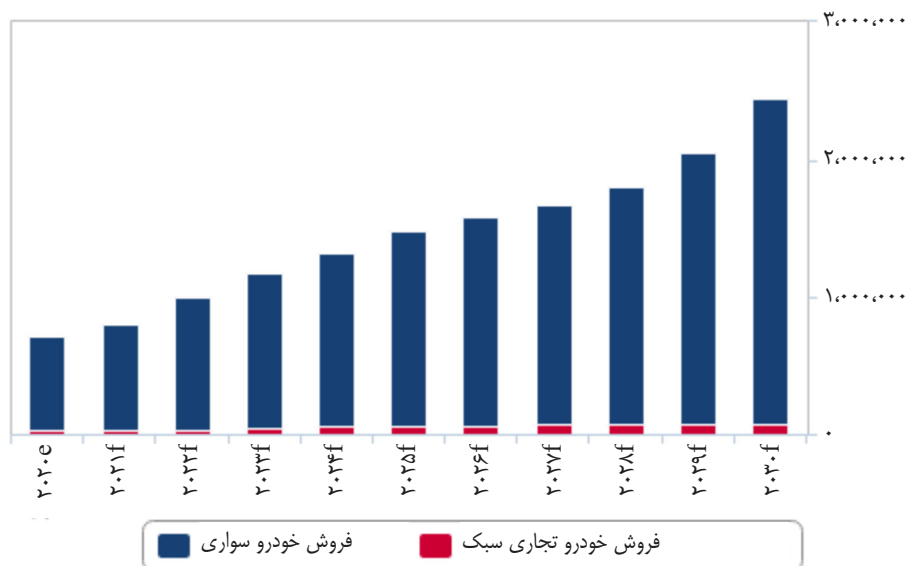
شرکت سایپا نیز به دلیل دستور توقف تولید خودروهای بی کیفیت از سوی دولت، با خطر کاهش تولید مواجه است. سایپا با زیر مجموعه‌های مختلف خود دومین تولیدکننده بزرگ خودرو در ایران محسوب می‌شود. این شرکت نیز با هدف گسترش حضور برند خود در خارج از بازار داخلی، سعی دارد از مزیت کاهش تحریم‌ها بهره‌مند شود. این شرکت خودروها و وسایل نقلیه نیمه منفصله را به بازارهایی مانند عراق، سودان، سوریه، مصر، الجزایر، سنگال، اوکراین، کامرون و غنا صادر کرده و در سوریه، ونزوئلا، عراق، سودان و سنگال به فعالیت تولیدی مشغول است. در ادامه گزارش، یک جمع‌بندی کلی نیز در مورد صنعت خودروسازی منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا صورت گرفته و نهایتاً یک چشم‌انداز کلان از وضعیت جمعیتی ایران، به عنوان یکی از ارکان اصلی مدل پیش‌بینی اقتصاد کلان، در قالب جداول و نمودارهای مجزا ارائه شده است.

دیدگاه اصلی

دیدگاه اصلی: ما پیش‌بینی می‌کنیم که در سال ۲۰۲۱، تولید خودروی ایران، با به بار نشستن تلاش‌های دولت به منظور بومی‌سازی، تقریباً ۱۹٫۱ درصد رشد کند. اگرچه این صنعت در شکل وسیع‌تر خود، به واسطه محدودیت در واردات قطعات و اجزای اصلی مورد نیاز برای تکمیل خودروها، سرکوب می‌شود.

خودروهای سواری و وسایل نقلیه تجاری سبک

۲۰۲۰-۲۰۳۰



e برآورد و f پیش‌بینی فیچ سلوشنز است. منبع: مرکز آمار ایران، فیچ سلوشنز.

دیدگاه‌های اصلی

- ما معتقدیم با افزایش احتمال توافق هسته‌ای جدید بین ایالات متحده و ایران پس از انتخابات ریاست جمهوری ایران در ۱۸ ژوئن ۲۰۲۱، چشم‌انداز فروش خودروهای ایرانی تقویت خواهد شد. اما خاطرنشان می‌کنیم که ثمره توافق جدید اگر در سال ۲۰۲۱ امضا شود، صرفاً از سال ۲۰۲۲ به بعد منجر به انتفاع فروش خودرو می‌شود.



- ما معتقدیم با رشد مجدد اقتصاد ایران و خوش‌بینی از انتخاب جو بایدن به عنوان رئیس‌جمهور ایالات متحده که مصرف‌کنندگان و دولت را برای سرمایه‌گذاری در حوزه خودرو ترغیب می‌کند، فروش خودروهای تجاری در ایران در سال ۲۰۲۱ مسیر بازیابی را آغاز خواهد کرد. از سوی دیگر، تلاش دولت ایران برای نوسازی ناوگان اتوبوس فرسوده، منجر به افزایش فروش خودروهای تجاری خواهد شد. بنابراین پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۲۱ فروش خودروهای تجاری در ایران ۱۸,۵ درصد افزایش یابد، در حالی که در سال ۲۰۲۰ به میزان ۲۳,۸ درصد کاهش یافته بود.
- با پیروزی ابراهیم رئیسی در انتخابات ریاست جمهوری ایران و احتمال کاهش اختلافات سیاسی بین اصولگرایان، زمینه برای عملگرایی بیشتر در سیاست‌گذاری مهیا می‌شود.
- این رخداد، دیدگاه ما مبنی بر بازگشت و توافق ایالات متحده و ایران در پایبندی به توافق هسته‌ای در فصول آینده را تقویت می‌کند که منجر به بهبود اقتصادی قوی در کوتاه‌مدت می‌شود.
- با تثبیت قدرت اصولگرایان، ایران به احتمال زیاد با ایالات متحده و رقبای خود در منطقه رابطه‌ای متشنج خواهد داشت و باعث کاهش علاقه سرمایه‌گذاران غربی می‌شود و چشم‌انداز بلندمدت رشد اقتصادی را به‌طور منفی متأثر خواهد ساخت.

تحلیل سوات (SWOT) صنعت خودروسازی

| تحلیل سوات | |
|-----------------|---|
| نقاط قوت | <ul style="list-style-type: none"> • ایران بزرگترین کشور تولیدکننده خودرو در خاورمیانه است. • طبقه متوسط رو به رشد، تقاضای زیادی برای وسایل نقلیه جدید در میان مدت ایجاد می‌کند. • به نظر می‌رسد فروش و تولید خودروهای جدید در طول دوره پیش‌بینی، رشدی قوی داشته باشد. |
| نقاط ضعف | <ul style="list-style-type: none"> • ایران بر پیش‌شرط‌های جدید سختگیرانه‌ای برای اجازه بازگشت دوباره خودروسازان خارجی پافشاری می‌کند که می‌تواند سرمایه‌گذاری خارجی را محدود سازد. • تجهیزات و فناوری قدیمی نیازمند سرمایه‌گذاری و اشتراک‌گذاری دانش از طرف سرمایه‌گذاران غربی است. • برندهای داخلی پس از سال‌ها حضور در بازاری بدون رقابت، با واکنش شدید و تردید در زمینه کیفیت و قیمت مواجه می‌شوند. |
| فرصت‌ها | <ul style="list-style-type: none"> • با رشد صنعت خودروسازی ایران، این حوزه به‌طور فزاینده‌ای به برون‌سپاری قطعات و لوازم یدکی اتکا خواهد کرد. • تولیدکنندگان داخلی به دنبال افزایش صادرات در سال‌های آینده هستند. • طرح نوسازی ناوگان جاده‌ای و شهری ایران فرصت‌های بیشتری برای ورود و بهره‌مندی تولیدکنندگان خودروهای تجاری از بازار ایران فراهم می‌کند. |
| تهدیدها | <ul style="list-style-type: none"> • بی‌ثباتی سیاسی همچنان دغدغه اصلی کل اقتصاد ایران است. • تحریم‌های ایالات متحده علیه ایران، صنعت خودروسازی این کشور را نابود کرده و قدرت خرید مصرف‌کنندگان ایرانی را به‌طور قابل توجهی کاهش می‌دهد. |

پیش‌بینی صنعت

سناریوی پیش‌بینی صنعت

دیدگاه اصلی: ما معتقدیم با افزایش احتمال توافق هسته‌ای جدید بین ایالات متحده و ایران پس از انتخابات ریاست جمهوری ایران در ۱۸ ژوئن ۲۰۲۱، چشم‌انداز فروش خودروهای ایرانی تقویت خواهد شد. اما خاطرنشان می‌کنیم اگر توافق جدید در سال ۲۰۲۱ امضا شود، منجر به سود چشمگیر فروش خودرو صرفاً از سال ۲۰۲۲ به بعد خواهد شد.

بازار کلان خودرو- داده‌ها و پیش‌بینی‌های تاریخی (ایران ۲۰۱۹-۲۰۳۰)

| بازار کلان خودرو- داده‌ها و پیش‌بینی‌های تاریخی (ایران ۲۰۱۹-۲۰۳۰) | | | | | | | | | | | | |
|---|-------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| شاخص | ۲۰۱۹ | ۲۰۲۰ | ۲۰۲۱ | ۲۰۲۲ | ۲۰۲۳ | ۲۰۲۴ | ۲۰۲۵ | ۲۰۲۶ | ۲۰۲۷ | ۲۰۲۸ | ۲۰۲۹ | ۲۰۳۰ |
| تولید خودرو (میلیون) | ۰,۸۶ | ۰,۷۵ | ۰,۸۹ | ۱,۱۳ | ۱,۳۴ | ۱,۵۴ | ۱,۷۵ | ۱,۸۸ | ۲,۰۰ | ۲,۱۶ | ۲,۳۴ | ۲,۵۲ |
| رشد سالانه تولید خودرو (درصد) | -۱۰,۲ | -۱۳,۱ | ۱۹,۱ | ۲۷,۶ | ۱۷,۹ | ۱۵,۱ | ۱۳,۸ | ۷,۱ | ۶,۵ | ۸,۳ | ۸,۰ | ۷,۸ |
| فروش خودرو (میلیون) | ۰,۹۴ | ۰,۷۳ | ۰,۸۲ | ۱,۰۳ | ۱,۲۱ | ۱,۳۶ | ۱,۵۲ | ۱,۶۳ | ۱,۷۲ | ۱,۸۶ | ۲,۱۱ | ۲,۵۱ |
| رشد فروش خودرو (درصد) | -۲۰,۰ | -۲۲,۶ | ۱۳,۳ | ۲۵,۱ | ۱۷,۶ | ۱۲,۰ | ۱۱,۹ | ۷,۲ | ۵,۹ | ۸,۱ | ۱۳,۳ | ۱۹,۲ |

e برآورد و f پیش‌بینی فیچ سولوشنز. منبع: انجمن خودروسازان و فیچ سولوشنز.

آخرین تحولات

- برآوردهای ما نشان‌دهنده کاهش ۲۲,۶ درصدی مجموع فروش خودرو و ۱۳,۱ درصدی تولید کل خودروها طی سال ۲۰۲۰ است.
- بر اساس گزارش منتشر شده در ژوئن ۲۰۲۱، ایران خودرو به عنوان یکی از خودروسازان ایرانی، قصد دارد تا پایان سال مالی جاری (مارس ۲۰۲۲) سی هزار تاکسی قدیمی را با خودروهای یورو ۴ و ۵ هیبریدی گازسوز جایگزین کند.
- گروه مپنا و بیم خودرو از شرکت‌های مهندسی و انرژی داخلی ایران و زیرمجموعه شرکت کرمان موتور، از ماه مه ۲۰۲۱ برای تولید مشترک خودروهای برقی آماده می‌شوند. این اتفاق نشان‌دهنده تمرکز ایران تحت تحریم جهت کربن‌زدایی صنعت حمل‌ونقل خود، با چرخش قدرتمند از تولید خودروهای گازسوز به برقی است.

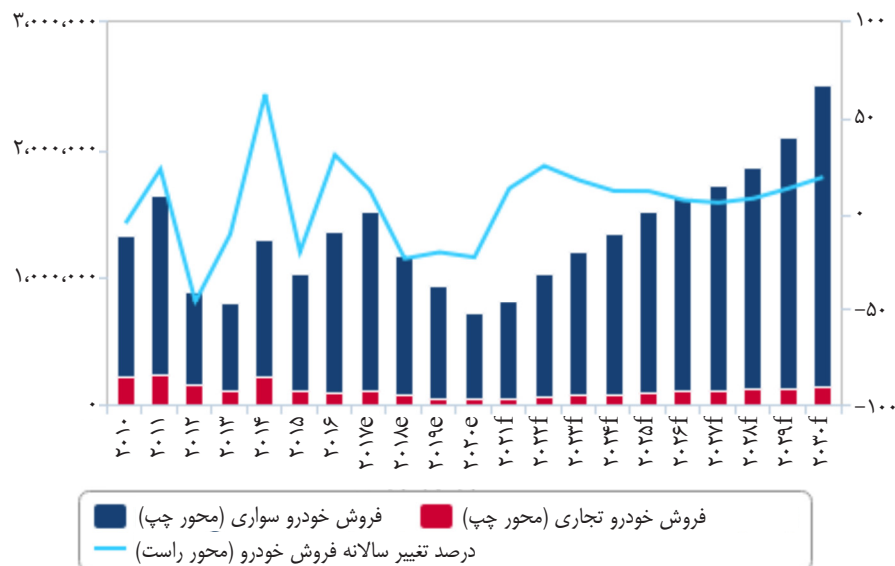
روندهای ساختاری

فروش

ما معتقدیم با افزایش احتمال توافق هسته‌ای جدید بین ایالات متحده و ایران پس از انتخابات ریاست جمهوری ایران در ۱۸ ژوئن ۲۰۲۱، چشم‌انداز فروش خودروهای ایرانی تقویت خواهد شد. اما خاطر نشان می‌کنیم اگر توافق جدید در سال ۲۰۲۱ امضا شود، منجر به سود چشمگیر فروش خودرو صرفاً از سال ۲۰۲۲ به بعد خواهد شد. لذا مطابق پیش‌بینی‌های ما فروش خودروی ایران در سال ۲۰۲۱ به میزان ۱۳,۳ درصد افزایش می‌یابد و این رشد در سال ۲۰۲۲ به ۲۵,۱ درصد می‌رسد. با توجه به آنچه گفته شد، در پرتو روابط حساس بین ایالات متحده و این کشور، نهایی نشدن نتیجه مذاکرات و ریسک بازار جهانی نفت، هنوز عدم قطعیت‌های زیادی در مورد چشم‌انداز صنایع خودروسازی ایران وجود دارد.

چشم‌انداز فروش بهبود می‌یابد، اما بدون ریسک نخواهد بود

ایران - فروش خودرو به تفکیک نوع (۲۰۱۰-۲۰۳۰)



برآورد و f پیش‌بینی فیچ سولوشنز. منبع: مرکز آمار ایران و فیچ سولوشنز.

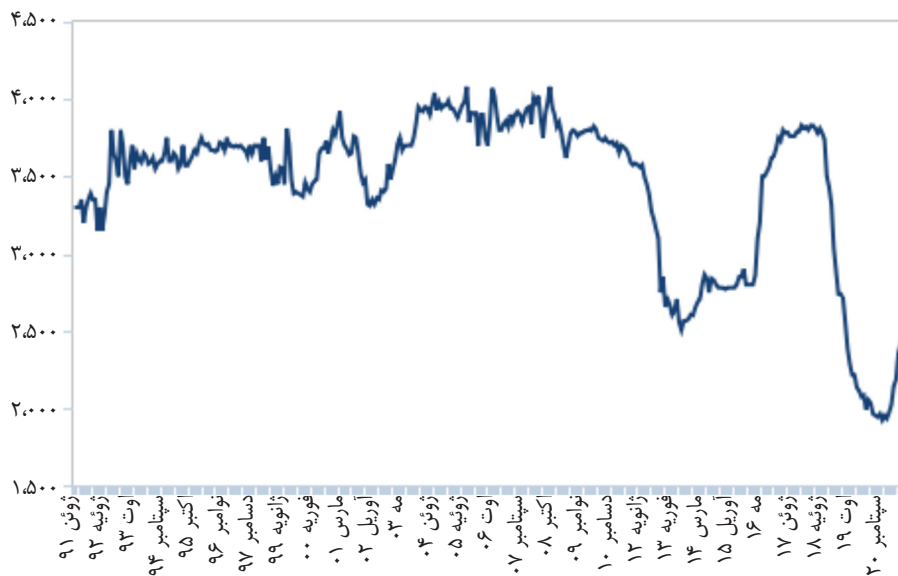
ما در فیچ سولوشنز بر این باوریم که پیروزی ابراهیم رئیسی در انتخابات ریاست جمهوری ۱۸ ژوئن ایران، احتمالاً اختلافات سیاسی بین اصولگرایان را محدود می‌کند و زمینه را برای سیاست‌گذاری عملی‌تر مساعد می‌کند. این رخداد تقویت‌کننده دیدگاه ما مبنی بر بازگشت ایالات متحده و ایران به برجام طی فصول آینده و بهبود اقتصادی قوی در کوتاه‌مدت است. با توجه به بحث فوق، با تثبیت قدرت اصولگرایان، ایران به احتمال زیاد با ایالات متحده و رقبای خود در منطقه رابطه‌ای متشنج خواهد داشت و باعث کاهش علاقه سرمایه‌گذاران غربی می‌شود و چشم‌انداز طولانی‌مدت رشد اقتصادی را به طور منفی متأثر خواهد ساخت.

دیدگاه اصلی ما حاکی از انجام توافق در سال ۲۰۲۲ است، اگرچه تغییر لحن سیاست‌گذاران داخلی و خارجی ایران در پی انتخابات نشان دهنده تغییر جهت مخاطرات به سوی توافق سریع‌تر نسبت به توافق کندتر است. به عنوان مثال، در

روزهای منتهی به انتخابات، عباس عراقچی، معاون وزیر امور خارجه اذعان نمود که مراحل مورد نیاز برای دستیابی به توافق جدید «کاملاً واضح» است و تأکید کرد «ما بیش از هر زمان دیگر به توافق نزدیک هستیم». صرف نظر از زمان انجام توافق، بازگشت به توافق هسته‌ای می‌تواند رشد اقتصادی کوتاه‌مدت قابل توجهی را به همراه داشته باشد، چرا که احتمالاً با بیشترین بهره‌مندی بلادرنگ ایران از لغو تحریم‌های صادرات نفت همراه خواهد بود. تحریم‌های ایالات متحده در سال ۲۰۱۸ علیه صادرات نفت ایران، همراه با کاهش تقاضای جهانی ناشی از بیماری همه‌گیر کووید-۱۹، تولید و صادرات نفت در ایران را به پایین‌ترین سطح خود رساند و این بر جریان‌های ارزی ایران تأثیر شدیدی گذاشت و بیش از ۸۵ درصد کاهش ارزش ریال بین سال‌های ۲۰۱۸ و ۲۰۲۰ را در پی داشت. این اتفاق تورم را حتی از سطوح مشاهده شده در دوران تحریم‌های اقتصادی بین‌المللی در سال ۲۰۱۳ بالاتر برد و قدرت خرید مصرف‌کنندگان را نابود ساخت.

تحریم‌ها ضربه سختی به تولید ایران وارد کرد

ایران - تولید نفت (هزار بشکه در روز)



منبع: بلومبرگ، فیچ سولوشنز

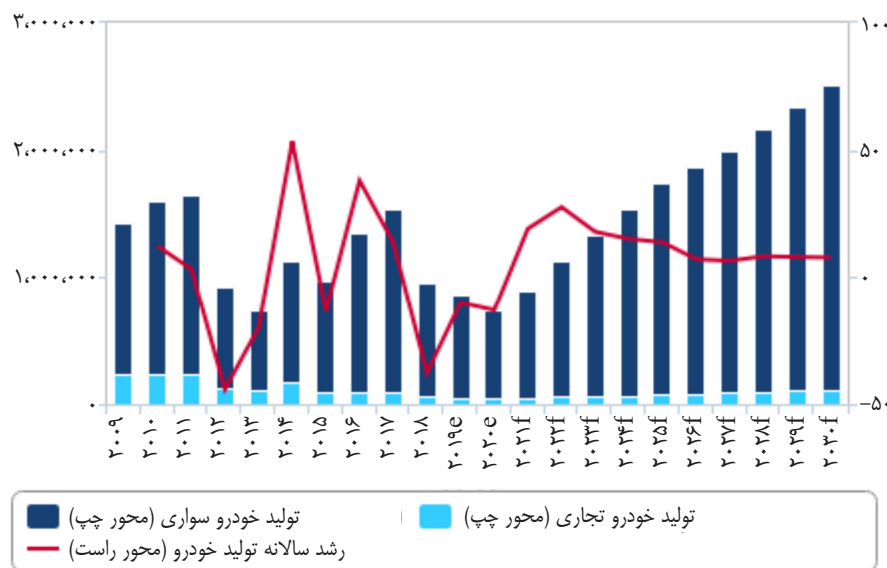
در آینده، هرگونه توافق جدید به احتمال زیاد شامل لغو تحریم‌های صادرات نفت و افزایش قابل توجه تولید نفت در ایران خواهد بود. در واقع، تیم نفت و گاز ما پیش‌بینی می‌کند میانگین تولید نفت طی ۱۲ ماه پس از امضای توافق، حدود ۴۰ درصد افزایش یابد - روندی که به طور کلی با آنچه پس از توافق هسته‌ای در سال ۲۰۱۵ مشاهده شد مطابقت دارد و دلیل پیش‌بینی ما برای ۴,۱ درصد رشد متوسط تولید ناخالص داخلی بین سال‌های ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۵ است - که نشان‌دهنده بهبود شدیدی نسبت به میانگین رکود ۵,۹ درصدی است که در سال‌های پس از خروج آمریکا از توافق هسته‌ای در سال ۲۰۱۸، مشاهده شده است.

تولید

بنا به پیش‌بینی ما، در سال ۲۰۲۱ با به ثمر رسیدن تلاش‌ها برای بومی‌سازی در ایران، میزان تولید خودرو در این کشور حدود ۱۹,۱ درصد افزایش خواهد یافت. با این حال، صنعت گسترده‌تر ایران به دلیل ناتوانی در واردات قطعات کلیدی برای تکمیل خودرو، کماکان تحت فشار خواهد بود. خودروسازان غربی، به‌ویژه فرانسوی، مشتاق خواهند بود تا به دلیل ظرفیت بالقوه رشد این صنعت در ایران، دوباره به بازار خودروی این کشور برگردند. با این حال، با اینکه به باور ما در این ایام که بیماری کرونا آسیب شدیدی به سازندگان خودرو وارد کرده است و توجهات بیشتر معطوف به تولید خودروی داخلی است، باید خاطرنشان سازیم که تبعات مالی منفی برای خودروسازان که ناشی از فروش کم و افزایش هزینه‌های عملیاتی ناشی از همه‌گیری کووید-۱۹ (هزینه‌های بهداشتی و ایمنی) است، باعث خواهد شد تا اکثر خودروسازان با تقلیل تحریم‌ها، در مورد بازگشت فوری به بازار ایران محتاط‌تر عمل کنند. پیش‌بینی فعلی ما این است که متوسط رشد سالانه تولید خودرو در ایران در سال‌های ۲۰۲۲ تا ۲۰۳۰ برای رسیدن به تولید سالانه حدود ۵,۲ میلیون دستگاه در سال تا پایان ۲۰۳۰، برابر ۱۲,۵ درصد خواهد بود.

با روی کار آمدن بایدن، مخاطرات معطوف به بهبود، معنادار خواهند بود

ایران - مجموع تولید خودرو، دستگاه و درصد تغییر سالانه



e برآورد و f پیش‌بینی فیچ سولوشنز. منبع: انجمن خودروسازان و فیچ سولوشنز.

خاطرنشان می‌سازیم که خودروسازان فرانسوی، رنو و گروه خودروسازی پژو سیتروئن، به احتمال زیاد اولین خودروسازانی خواهند بود که به بازار ایران باز خواهند گشت. این شرکت‌ها به دلیل سرمایه‌گذاری‌هایی که در سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۱۷ در ایران انجام داده‌اند، تأسیسات‌شان پیشاپیش در ایران مهیاست و از سرگیری تولید فقط نیازمند به‌روزرسانی‌های جزئی خواهد بود. علاوه بر این، با علم به این که بازار ایران در سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۱۷، یعنی بار آخری که تحریم‌ها تقلیل یافتند، یک محرک رشد قابل‌ملاحظه برای این دو خودروساز بود، باور داریم که این خودروسازان فرانسوی بسیار مشتاق هستند تا یک بار دیگر در این کشور به تولید خودرو بپردازند. شرکت رنو شاهد رشد ۱۱۰,۷ درصدی فروش در بازار

خودروی ایران در سال ۲۰۱۶ نسبت به سال قبل، و افزایش ۴۸ درصدی دیگر در سال ۲۰۱۷ بود. فروش گروه خودروسازی پژو نیز در منطقه خاورمیانه و آفریقا در سال ۲۰۱۶، به میزان ۱۱۲٫۸ درصد نسبت به سال قبل افزایش یافت، که بخش عمده آن به دلیل وجود بازار ایران بود، و در ادامه در سال ۲۰۱۷ شاهد یک افزایش ۶۱٫۴ درصدی دیگر بود. این ظرفیت بالقوه رشد و امکانات تولیدی موجود، این دیدگاه ما را که این دو خودروساز اولین خودروسازانی خواهند بود که به ایران باز خواهند گشت، تقویت می‌کند.

خودروهای سواری

دیدگاه اصلی: پیش‌بینی ما این است که در سال ۲۰۲۱ فروش خودروهای سواری در ایران با افزایش ۱۳ درصدی نسبت به سال قبل به جایگاه خود باز خواهد گشت و تولید خودروی سواری به میزان ۱۹٫۵ درصد افزایش خواهد یافت.

| بازار خودرو سواری - داده‌ها و پیش‌بینی‌های تاریخی (ایران ۲۰۱۹-۲۰۳۰) | | | | | | | | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------------------------------|
| ۲۰۳۰ | ۲۰۲۹ | ۲۰۲۸ | ۲۰۲۷ | ۲۰۲۶ | ۲۰۲۵ | ۲۰۲۴ | ۲۰۲۳ | ۲۰۲۲ | ۲۰۲۱ | ۲۰۲۰ | ۲۰۱۹ | شاخص |
| ۲٫۴۰ | ۲٫۳۳ | ۲٫۰۷ | ۱٫۹۱ | ۱٫۷۹ | ۱٫۶۸ | ۱٫۴۷ | ۱٫۲۷ | ۱٫۰۷ | ۰٫۸۴ | ۰٫۷۰ | ۰٫۸۱ | تولید خودرو سواری (میلیون) |
| ۷٫۷ | ۸٫۰ | ۸٫۳ | ۶٫۴ | ۷٫۱ | ۱۴٫۰ | ۱۵٫۴ | ۱۸٫۴ | ۲۸٫۱ | ۱۹٫۵ | -۱۲٫۹ | -۹٫۶ | رشد سالانه تولید سواری (درصد) |
| ۲٫۳۷ | ۱٫۹۸ | ۱٫۷۴ | ۱٫۶۱ | ۱٫۵۲ | ۱٫۴۲ | ۱٫۲۷ | ۱٫۱۴ | ۰٫۹۷ | ۰٫۷۸ | ۰٫۶۹ | ۰٫۸۹ | فروش خودرو سواری (میلیون) |
| ۲۰٫۰ | ۱۳٫۷ | ۸٫۱ | ۵٫۶ | ۷٫۰ | ۱۱٫۹ | ۱۱٫۸ | ۱۷٫۲ | ۲۵٫۱ | ۱۳٫۰ | -۲۲٫۵ | -۱۸٫۷ | رشد فروش سواری (درصد) |

e برآورد و f پیش‌بینی فیچ سولوشنز. منبع: منابع ملی، فیچ سولوشنز

آخرین پیشرفت‌ها و محرک‌های بخش

- برآوردهای ما حاکی از آن است که در سال ۲۰۲۰ فروش خودروی سواری ایران به میزان ۲۲٫۵ درصد و تولید خودروی سواری نیز به میزان ۱۲٫۹ درصد کاهش یافت. این کاهش در واکنش به ناتوانی در تأمین قطعات، که مانع تولید خودرو توسط خودروسازان داخلی است، و نیز ناتوانی تأمین‌کنندگان داخلی خودرو در تحویل سفارشات و برآورده کردن تقاضای خودروهای جدید، به‌ویژه خودروهای اروپائی بود.
- پیش‌بینی ما این است که در سال ۲۰۲۱ فروش خودروهای سواری در ایران با افزایش ۱۳ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل به جایگاه خود برگردد و تولید خودروی سواری به میزان ۱۹٫۵ درصد افزایش یابد.
- در دسامبر ۲۰۲۰، شرکت استاندارد و بازرسی کیفیت ایران (که در حال کار روی یک قرارداد با وزارت صنایع بود) گزارشی را در مورد کیفیت خودروهای ساخت ایران منتشر کرد و درحالی که هیچ خودرویی امتیاز کامل پنج ستاره را از آن خود نکرده بود، اعلام کرد که کیفیت خودروها رو به بهبود است. به دنبال این گزارش، در فوریه سال ۲۰۲۱، شرکت استاندارد و بازرسی کیفیت ایران اعلام کرد برای اولین بار امتیاز ۵ ستاره را به یک خودروی سدان ساخت خودروساز ملی برتر این کشور، ایران خودرو، اعطاء کرده است.

- همراستا با برخی از موضوعات ساختاری که مصرف‌کنندگان ایرانی با آن مواجهند، انتظار تغییرات آن‌چنانی را در الگوهای هزینه مصرف‌کنندگان نداریم و پیش‌بینی می‌کنیم که کالاها و خدمات اساسی در دوره میان‌مدت پیش‌بینی ما (۲۰۲۱-۲۰۲۵) کماکان در بودجه خانوارهای ایرانی در اولویت اول باشند. پیش‌بینی می‌کنیم که در سال ۲۰۲۱ خانوارهای ایرانی ۷۲٫۱ درصد از بودجه خود را صرف کالاها و خدمات اساسی نمایند و مابقی بودجه را به موارد غیراساسی اختصاص دهند، که این امر در کل دوره پیش‌بینی صادق خواهد بود.
- انتظار داریم در سال ۲۰۲۱ با افزایش فعالیت‌های اقتصادی، به دنبال اختلالاتی که در سال ۲۰۲۰ در این فعالیت‌ها روی داده بود، رشد هزینه‌های مصرف‌کنندگان به تدریج احیا شود. درآمد مصرفی بخش قابل ملاحظه‌ای از خانوارهای ایرانی ۱۰ هزار دلار و بیشتر است که نشان‌دهنده فرصت هزینه‌کرد برای کالاهای غیرضروری در سال‌های پیش رو است. بازار خرده‌فروشی ایران توسط خرده‌فروشان خارجی به دلیل تحریم‌های ایالات متحده نسبتاً بلااستفاده باقی خواهد ماند.

خودروهای تجاری

دیدگاه اصلی: به باور ما، با ازسرگیری رشد اقتصادی ایران و خوش‌بینی‌ها در نتیجه انتخاب جو بایدن به ریاست جمهوری ایالات متحده، که باعث تشویق مصرف‌کنندگان و دولت‌ها برای سرمایه‌گذاری در حوزه خودرو می‌گردد، فروش خودروهای تجاری در ایران بازگشت به جایگاه خود را در سال ۲۰۲۱ آغاز خواهد کرد. علاوه بر این، تصمیم دولت ایران برای نوسازی ناوگان اتوبوسرانی فرسوده خود، باعث شتاب‌گیری فروش خودروهای تجاری خواهد شد. پیش‌بینی ما این است که در سال ۲۰۲۱ فروش خودروهای تجاری در ایران ۱۸٫۵ درصد از کاهش برآوردشده ۲۳٫۸ درصدی در سال ۲۰۲۰، بالاتر باشد.

بازار خودرو تجاری - داده‌ها و پیش‌بینی‌های تاریخی (ایران ۲۰۳۰-۲۰۱۹)

| شاخص | ۲۰۱۹ | ۲۰۲۰ | ۲۰۲۱ | ۲۰۲۲ | ۲۰۲۳ | ۲۰۲۴ | ۲۰۲۵ | ۲۰۲۶ | ۲۰۲۷ | ۲۰۲۸ | ۲۰۲۹ | ۲۰۳۰ |
|------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| تولید خودرو تجاری | ۵۲،۲۱۰ | ۴۳،۶۱۸ | ۴۹،۰۷۵ | ۵۸،۸۱۸ | ۶۴،۰۶۷ | ۶۹،۷۶۳ | ۷۵،۹۴۷ | ۸۲،۶۸۱ | ۹۰،۰۵۲ | ۹۸،۱۸۵ | ۱۰۷،۲۵۴ | ۱۱۷،۵۰۸ |
| رشد تولید خودرو تجاری (درصد) | -۱۸٫۶ | -۱۶٫۵ | ۱۲٫۵ | ۱۹٫۹ | ۸٫۹ | ۸٫۹ | ۸٫۹ | ۸٫۹ | ۸٫۹ | ۹٫۰ | ۹٫۲ | ۹٫۶ |
| فروش خودرو تجاری | ۵۲،۱۹۶ | ۳۹،۷۸۹ | ۴۷،۱۴۱ | ۵۸،۸۶۸ | ۷۳،۲۹۸ | ۸۴،۶۲۴ | ۹۴،۳۴۷ | ۱۰۳،۹۶۱ | ۱۱۳،۴۸۵ | ۱۲۳،۸۰۰ | ۱۳۰،۸۹۸ | ۱۴۰،۲۶۵ |
| رشد فروش خودرو تجاری (درصد) | -۳۶٫۹ | -۲۳٫۸ | ۱۸٫۵ | ۲۴٫۹ | ۲۴٫۵ | ۱۵٫۵ | ۱۱٫۵ | ۱۰٫۲ | ۹٫۲ | ۷٫۶ | ۷٫۲ | ۷٫۲ |

e برآورد و f پیش‌بینی فیچ سولوشنز. منبع: منابع ملی، فیچ سولوشنز

آخرین پیشرفت‌ها و محرک‌های بخش

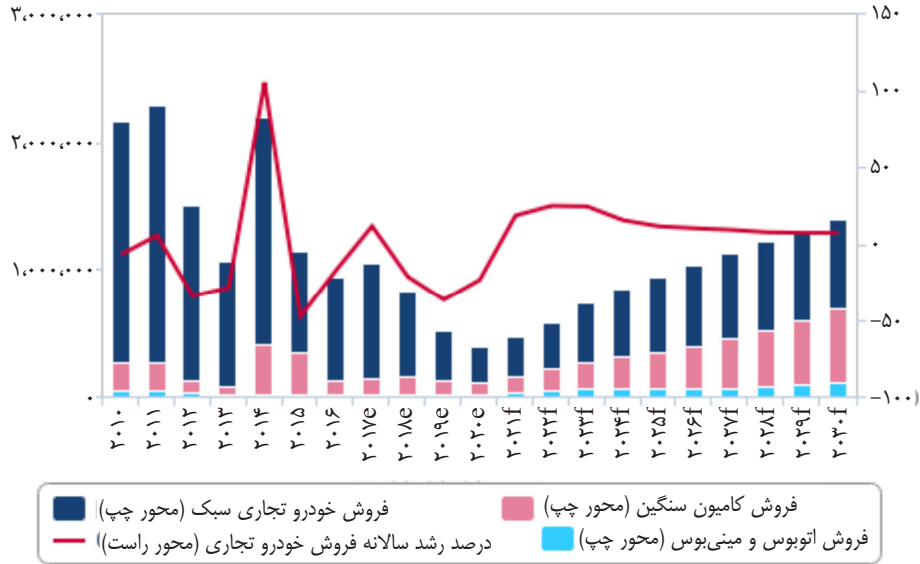
- طبق برآوردها، در سال ۲۰۲۰ فروش و تولید خودروهای تجاری به ترتیب به میزان ۲۳٫۸ درصد و ۱۶٫۵ درصد کاهش یافت. این کاهش در نتیجه برقراری تحریم‌های ضدایرانی ایالات متحده بود. با این حال، مجدداً خاطر نشان می‌سازیم که این کاهش نه به دلیل کاسته شدن از تقاضای خودرو در این کشور، بلکه به دلیل ناتوانی تأمین‌کنندگان در تأمین خودروها بوده است.



- به باور ما، با ازسرگیری رشد اقتصادی ایران و خوش‌بینی‌ها در نتیجه انتخاب جو بایدن برای ریاست جمهوری ایالات متحده که باعث تشویق مصرف‌کنندگان و دولت‌ها برای سرمایه‌گذاری در حوزه خودرو می‌گردد، فروش خودروهای تجاری در ایران بازگشت به جایگاه خود را در سال ۲۰۲۱ آغاز خواهد کرد. علاوه بر این، تصمیم دولت ایران برای نوسازی ناوگان اتوبوسرانی فرسوده خود، باعث شتاب‌گیری فروش خودروهای تجاری خواهد شد. پیش‌بینی ما این است که در سال ۲۰۲۱ فروش خودروهای تجاری در ایران ۱۸,۵ درصد از کاهش برآوردشده ۲۳,۸ درصدی در سال ۲۰۲۰ بالاتر باشد.
- پیش‌بینی ما این است که در سال ۲۰۲۱ تولید خودروهای تجاری رشد ۱۲,۵ درصدی داشته باشد. درست است که این میزان بازگشت به مسیر رشد محسوب می‌شود، با این حال ظرفیت واقعی به دلیل نبود قطعات و اختلالات عملیاتی ناشی از همه‌گیری کووید-۱۹ ناشناخته است. ما با کاهش دادن پیش‌بینی‌های خود از سال ۲۰۲۱، انتظار داریم که تولید خودروهای تجاری سبک و سنگین، به ترتیب افزایش ۱۰ و ۵ درصدی داشته باشند و تولید اتوبوس نیز ۳۴۰ درصد افزایش یابد.
- در دسامبر ۲۰۲۰، دولت ایران سرمایه‌مورد نیاز برای تأمین ۵ هزار اتوبوس جدید برای سیستم حمل‌ونقل درون‌شهری را برای کل کشور تصویب کرد تا به کاهش تراکم و شلوغی در سطح شهرهایی که گمان می‌رفت موجب تشدید و وضعیت حاد بیماری کرونا شود، کمک کند. به باور ما، این کار باعث تقویت فروش اتوبوس در سال ۲۰۲۱ در این کشور خواهد شد و پیش‌بینی می‌کنیم که فروش اتوبوس به میزان ۲۰۰ درصد افزایش یابد. معنی این گفته آن است که این تقاضا در راستای حمایت از واردات نیست بلکه، انتظار بر این است که تولید داخل در سال ۲۰۲۱ رشد ۳۴۰ درصدی داشته باشد.
- در فوریه ۲۰۲۱، در مرز ایران و افغانستان آتش‌سوزی مهیبی رخ داد که بنا به گزارشات، بیش از ۵۰۰ کامیون حامل گاز طبیعی و سوخت از بین رفتند. به باور ما، این اتفاق این ظرفیت بالقوه را دارد تا همزمان با تلاش‌های این کشور برای اتمام جایگزینی ناوگان خودرو در سال ۲۰۲۱، باعث تقویت فروش و تولید خودروهای تجاری ایران شود.
- تیم زیرساخت ما انتظار دارد تا بخش ساخت‌وساز در ایران در سال ۲۰۲۱ کاهش سالانه دیگری را تجربه کند، یعنی انقباض ۱,۱ درصدی نسبت به سال قبل به دلیل استمرار اثرات تحریم‌های ایالات متحده و بیماری کووید-۱۹. انتظار داریم سرمایه‌گذاری‌های بیشتر چین در این کشور و تخفیف تحریم‌ها، اثر مثبتی را در طولانی‌مدت روی این بخش بگذارد و باعث تقویت اساسی تقاضای خودروهای تجاری گردد.

بازگشت نهائی قدرتمند خواهد بود

ایران- بازار خودروهای تجاری (۲۰۱۰-۲۰۳۰)



e برآورد و f پیش‌بینی فیچ سولوشنز. منبع: مرکز آمار ایران، فیچ سولوشنز

شاخص ریسک به بازده صنعت

تولید خودرو در خاورمیانه و شمال آفریقا: خوش‌بینی حاصل از توافق هسته‌ای، جاذبه ایران را بیشتر می‌کند
دیدگاه اصلی: در این فصل، امتیاز شاخص ریسک به بازده تولید خودروی خاورمیانه و شمال آفریقا با امتیاز ۳۹,۸ از ۱۰۰ امتیاز ممکن، بدون تغییر باقی ماند. این منطقه در کل جهان رتبه دوم از آخر را به خود اختصاص داده است و قبل از آن فقط منطقه جنوب صحرای آفریقا با امتیاز ۳۵,۹ به چشم می‌خورد.

جاذبه‌های مراکش و ایران خیلی بالاتر از همتایان منطقه‌ای این دو کشور است

خاورمیانه و شمال آفریقا- نقشه شاخص ریسک به بازده تولید خودرو



توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده تولید خودرو فیچ سولوشنز

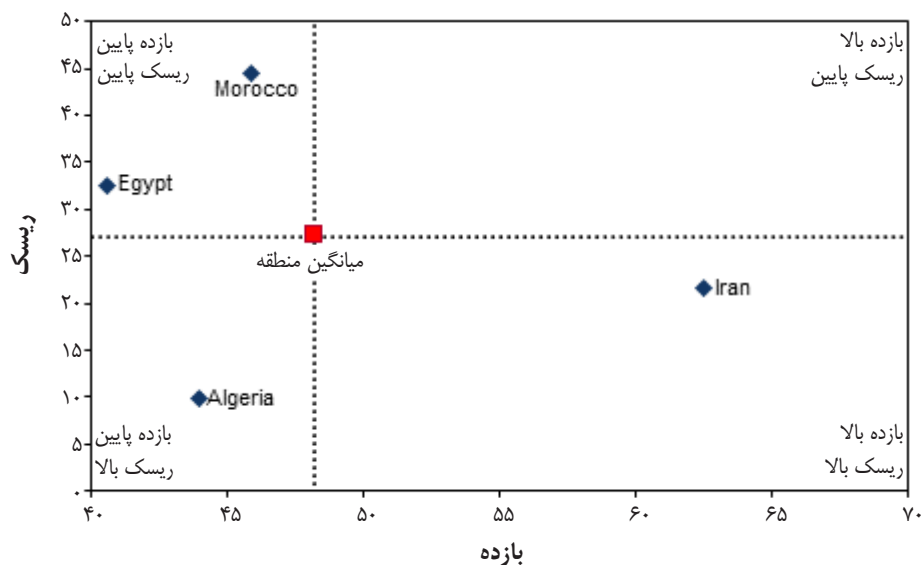
ویژگی‌های اصلی منطقه‌ای و آخرین به‌روزرسانی‌ها

- مشخصه اصلی منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا، ریسک بالای آن است که نتیجه آن، کسب امتیاز فقط ۲۷,۱ از ۱۰۰ است که در سیستم امتیازدهی شاخص ریسک به بازده تولید خودروی ما ذیل ستون ریسک قرار دارد. دلیل عمده این ریسک، افزایش ریسک‌های اقتصادی مراکش به دلیل قرارگیری بیش از حد در معرض بازارهای منطقه یورو، و تضعیف اقتصاد ایران به دلیل تحریم‌های ایالات متحده است.
- این منطقه با امتیاز ۴۸,۲ از ۱۰۰ امتیاز ممکن (که درست زیر حد متوسط جهانی یعنی ۵۰ است) بازده‌های نسبتاً جذابی را به رخ می‌کشد. دلیل این امر داشتن عملکرد قوی در متوسط دستمزد به هزینه‌های نیروی کار و اندازه نیروی کار است که به ترتیب امتیاز ۶۸,۸ و ۶۰,۳ را دارند. این اعداد محیط کاری کم‌هزینه‌ای را که در این منطقه وجود دارد برجسته می‌سازند که باعث می‌شود خودروسازان حتی ریسک‌های بالایی را که در این منطقه وجود دارد، بپذیرند.
- همچنین بر این نکته تأکید می‌کنیم که در شاخص «رشد تولید خودرو» این منطقه با امتیاز ۶۶,۵ از ۱۰۰، از متوسط جهانی بهتر عمل کرده است. به همین دلیل انتظار داریم در طول ۵ سال آینده، شاهد رشد مطمئن تولید در مراکش، ایران و مصر باشیم.

- در این سه ماهه، با پایدار شدن چشم‌انداز تولید خودرو در ایران و خوش‌بینی‌ها در خصوص بازگشت رشد به این حوزه به دلیل انتخاب بایدن، ایران صاحب بالاترین جایگاه در این حوزه شده است.
- در بین کشورهای که در پوشش مطالعات ما در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا واقع شده‌اند، الجزایر غیرجذاب‌ترین محل برای تولید خودرو باقی مانده است؛ چراکه محیط کار این کشور هنوز باید علائمی از بهبود را از خود نشان دهد. ما در فیچ سولوشنز، انتظار داریم اعتراضات در الجزایر در ماه‌های پیش رو کماکان ادامه داشته باشد، زیرا دولت این کشور نتوانسته است امتیازات سیاسی کافی را برای خروج از این نآرامی‌ها ارائه دهد. قبل از همه‌گیری کرونا، این کشور شاهد اعتراضات منظم به رهبری جنبش حراک بود و هزاران نفر از مردم این کشور تقریباً هر جمعه شب به خیابان‌ها می‌آمدند تا نارضایتی خود را از سیستم سیاسی این کشور و خفقانی که سردمداران آن ایجاد کرده بودند، ابراز کنند. اگرچه در طول اوج‌گیری بیماری کرونا، این اعتراضات تا حدودی کمتر شده بود، جنبش حراک در هفته‌های اخیر اعتراضات منظم خود را از سر گرفته است.

یک چهارم مربوط به بازده بالا/ریسک پایین، به دلیل افزایش ریسک‌ها خالی باقی می‌ماند

خاورمیانه و شمال آفریقا – امتیاز ریسک به بازده تولید خودرو



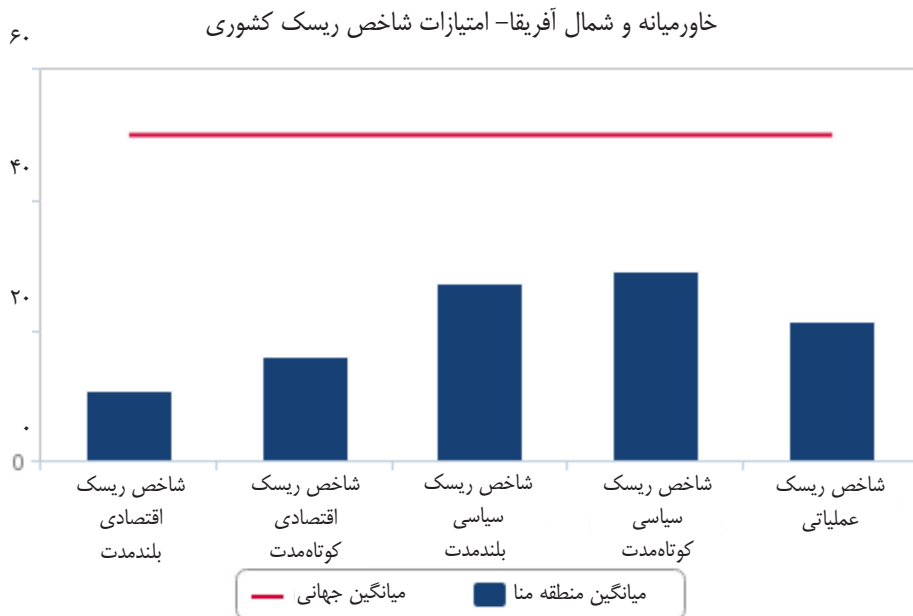
توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده تولید خودرو فیچ سولوشنز

ریسک‌ها همچنان برای خاورمیانه و شمال آفریقا نقطه ضعف محسوب می‌شود

به باور ما، منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا ظرفیت بالقوه کاملی برای خودروسازان دارد. شاهد این موضوع، ستون بازده این منطقه است که در صورتی که قرار بر بهبود محیط سیاسی و اقتصادی این منطقه باشد، در سیستم امتیازدهی شاخص ریسک به بازده ما برای تولید خودرو، بهتر از ستون ریسک‌ها عمل می‌کند. بهترین امتیاز این منطقه در سیستم شاخص ریسک به بازده مربوط به بخش بازده با امتیاز ۴۸,۲ از ۱۰۰ است، و در بخش ریسک‌ها، تنها قادر به کسب امتیاز ۲۷,۱ است که باعث می‌شود تا عملکرد کل این منطقه با امتیاز ۳۹,۸ در سطح پایینی قرار بگیرد. بیشترین ضعف منطقه

خاورمیانه و شمال آفریقا در سیستم امتیازدهی شاخص ریسک به بازده ما در ستون ریسک‌های کشوری است که از ۱۰۰ امتیاز ممکن، فقط امتیاز ۲۱,۱ را به خود اختصاص می‌دهد؛ که نشان‌دهنده متداول بودن ریسک‌های زیاد سیاسی و اقتصادی در این منطقه است. این محیط پرریسک باعث تردید خودروسازان به‌هنگام تصمیم‌گیری برای سرمایه‌گذاری در این منطقه می‌شود. با این حال، مراکش، که ادعای فراهم نمودن محیط عملیاتی کم‌خطرتری را در منطقه دارد، سعی می‌کند تا به دلیل تعهد این کشور به کاهش ریسک‌ها برای خودروسازان و هم‌زمان بالا نگه داشتن سطح بازده بالقوه، سرمایه‌های زیادی را جذب صنعت خودروسازی این کشور نماید.

ریسک بالا بار سنگینی بر صنعت خودروسازی منطقه است



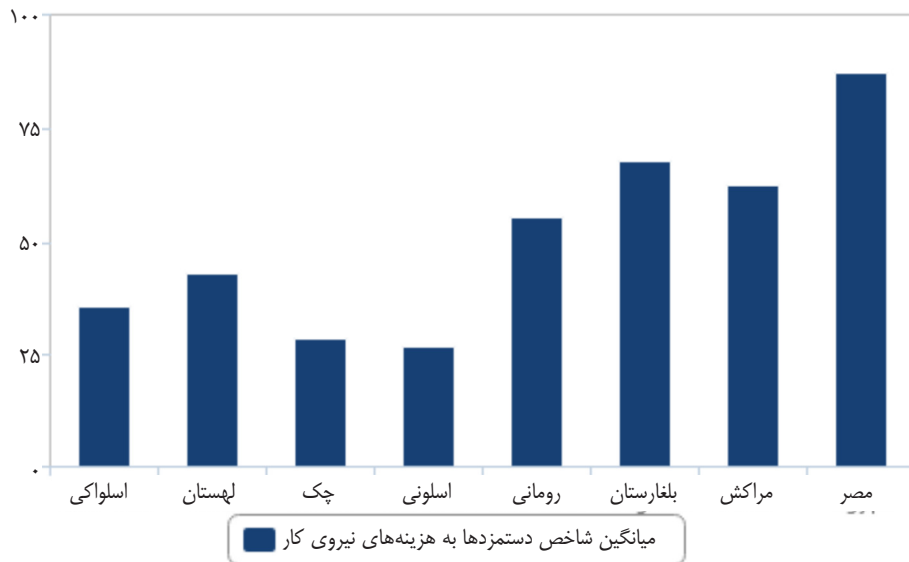
توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده تولید خودرو فیچ سولوشنز

شمال آفریقا می‌تواند از تجدید ساختار خودروسازان بعد از پاندمی کرونا منتفع گردد

به باور ما، کشورهای واقع در شمال آفریقا، به‌ویژه مراکش و مصر، از اقدامات تجدید ساختار تولیدکنندگان تجهیزات اصلی بعد از بیماری کرونا منتفع خواهند شد؛ چراکه به دنبال کاهش وابستگی خود به تولید چین و کوتاه‌تر کردن زنجیره تأمین از طریق چرخش به داخل یا نزدیک به داخل ساخت برخی از قطعات خواهند بود. به علاوه، شاهد هستیم برخی از تولیدکنندگان قطعات اصلی از بازارهایی که در آنجا کشمکش برقرار است خود را بیرون می‌کشند و تلاش‌های خود را در بازارهایی که حضوری قدرتمند دارند، مضاعف می‌سازند. این بدان معنی است که قصد تولیدکنندگان تجهیزات اصلی اروپایی این خواهد بود تا با سرمایه‌گذاری در کشورهایی با محیط عملیاتی مطلوب (سیاست‌های قوی صنعتی و هزینه‌های پایین نهاده‌ها) مانند مراکش و مصر به ترتیب دارای امتیاز ۸۱,۳ و ۴۲ در شاخص قوت سیاست‌های صنعتی هستند، زنجیره تأمین خود را به بازار اصلی نزدیک‌تر کنند.

شمال آفریقا بازار نیروی کار مطلوبی دارد

اروپای مرکزی و شرقی و شمال آفریقا- شاخص ریسک به بازده تولید خودرو



توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده تولید خودرو فیچ سولوشنز

مراکش برنده احتمالی قوی در خصوص بهره‌مندی از تجدید ساختار شرکت رنو و گروه خودروسازی پژو خواهد بود؛ زیرا صنعت ساخت و تولید در این کشور در سایه این دو تولیدکننده تجهیزات اصلی قرار دارد و زنجیره تأمین این دو، از قبل در این کشور به خوبی بسط یافته است. همچنین، خاطرنشان می‌سازیم که ویژگی‌های جمعیت‌شناختی نیروی کار مطلوب در شمال آفریقا، نسبت به کشورهای اروپای مرکزی و شرقی، به بازارهای این منطقه مزیت نسبی خواهد داد که منتفعان بالقوه طرح‌های نوسازی تولیدکنندگان تجهیزات اصلی هستند. نیروی کار در شمال آفریقا زیاد و ارزان است، در حالی که رشد نیروی کار در بازار نیروی کار کشورهای اروپای مرکزی و شرقی، به سختی صورت می‌گیرد که باعث افزایش هزینه و کاهش در دسترس بودن نیروی کار می‌شود. در سیستم امتیازدهی شاخص ریسک به بازده ما این موضوع در عملکرد مصر و مراکش در شاخص «متوسط دستمزد به هزینه نیروی کار» منعکس می‌گردد. امتیاز مراکش و مصر از ۱۰۰ امتیاز ممکن به ترتیب برابر ۵۷,۱ و ۸۵,۷ است (امتیاز بیشتر به معنای هزینه نیروی کار جذاب‌تر) در حالی که، متوسط امتیاز در کشورهای اروپای مرکزی و شرقی فقط برابر ۲۸,۶ است (نمودار بالا را ببینید).

خوش‌بینی بر سر توافق هسته‌ای، جاذبه ایران را زیاد می‌کند

خوش‌بینی بر سر پیوستن مجدد ایالات متحده به توافق هسته‌ای، جاذبه ایران را که تولیدکننده بومی خودرو است زیادتر می‌کند و بدینوسیله، امتیاز ۴۶,۲ از ۱۰۰ را در شاخص ریسک به بازده تولید خودرو به این کشور می‌دهد و این کشور را در جایگاه اول جذاب‌ترین بازار در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا قرار می‌دهد. تیم ریسک‌های کشوری ما خاطرنشان می‌سازد که چشم‌انداز اقتصاد ایران و محیط کاری آن از اواخر سال ۲۰۲۲ روشن‌تر خواهد شد. ما نه تنها شاهد اجرای وسیع پوی‌های واکسیناسیون در این کشور بوده‌ایم، بلکه باور داریم که ایران از رفع برخی از تحریم‌ها تا پایان سال بعد،

منافعی را به دست خواهد آورد. درواقع، درست است که دیگر اعتقادی به این نداریم که ایالات متحده و ایران در سال ۲۰۲۱ به توافق برسند، اما دستیابی به این توافق در سال ۲۰۲۲ تقریباً محتمل خواهد بود. با درمیان بودن یک برجام جدید، پروفایل ریسک‌های عملیاتی این کشور بهبود خواهد یافت و به ایران اجازه خواهد داد تا اکثر قطعات خودرویی مورد نیاز را وارد کند و بدینوسیله تولید خودرو را در پنج سال بعدی به تدریج افزایش دهد. این موضوع به خوبی در ستون شاخص «رشد تولید خودرو» قابل مشاهده است، جایی که ایران امتیاز ۱۰۰ از ۱۰۰ را به خود اختصاص می‌دهد یعنی بازده تولید خودرو در این کشور در جهان رشد سریع‌تری خواهد داشت.

خاورمیانه و شمال آفریقا- شاخص ریسک به بازده تولید خودرو

| رتبه در منطقه جهانی | رتبه در منطقه | شاخص ریسک به بازده | ریسک ریسک | ریسک کشور | ریسک صنعت | بازده بازده | بازده کشور | بازده صنعت | |
|---------------------|---------------|--------------------|-----------|-----------|-----------|-------------|------------|------------|------------------|
| ۳۵ | ۱ | ۴۶,۲ | ۲۱,۷ | ۱۳,۴ | ۲۹,۹ | ۶۲,۵ | ۵۶,۳ | ۶۶,۷ | ایران |
| ۳۶ | ۲ | ۴۵,۴ | ۴۴,۶ | ۳۶,۰ | ۵۳,۱ | ۴۵,۹ | ۳۷,۱ | ۵۱,۸ | مراکش |
| ۴۳ | ۳ | ۳۷,۳ | ۳۲,۴ | ۲۵,۱ | ۳۹,۷ | ۴۰,۵ | ۶۰,۷ | ۲۷,۱ | مصر |
| ۵۰ | ۴ | ۳۰,۳ | ۹,۷ | ۹,۷ | ۹,۸ | ۴۳,۹ | ۴۴,۲ | ۴۳,۸ | الجزایر |
| ~ | ~ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | میانگین جهانی |
| ~ | ~ | ۳۹,۸ | ۲۷,۱ | ۲۱,۱ | ۳۳,۱ | ۴۸,۲ | ۴۹,۶ | ۴۷,۳ | میانگین منطقه‌ای |

توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده تولید خودرو فیچ سولوشنز

خاورمیانه و شمال آفریقا- بازده تولید خودرو

| بازده | بازده صنعت | فضای رقابت | حجم تولید خودرو | رشد تولید خودرو | |
|-------|------------|------------|-----------------|-----------------|------------------|
| ۶۲,۵ | ۶۶,۷ | ۲۵,۰ | ۷۵,۰ | ۱۰۰,۰ | ایران |
| ۴۵,۹ | ۵۱,۸ | ۱۶,۱ | ۵۸,۹ | ۸۰,۴ | مراکش |
| ۴۰,۵ | ۲۷,۱ | ۳۴,۸ | ۲۶,۸ | ۱۹,۶ | مصر |
| ۴۳,۹ | ۴۳,۸ | ۴۵,۵ | ۱۹,۶ | ۶۶,۱ | الجزایر |
| ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | میانگین جهانی |
| ۴۸,۲ | ۴۷,۳ | ۳۰,۴ | ۴۵,۱ | ۶۶,۵ | میانگین منطقه‌ای |

توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده تولید خودرو فیچ سولوشنز

خاورمیانه و شمال آفریقا- بازده تولید خودرو

| بازده | بازده کشور | ظرفیت تولید صنعتی | هزینه و در دسترس بودن خدمات عمومی | میانگین دستمزد به هزینه نیروی کار | حجم نیروی کار | |
|-------|------------|-------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|---------------|------------------|
| ۶۲,۵ | ۵۶,۳ | ۲۸,۶ | ۵۵,۴ | ۶۷,۹ | ۷۳,۲ | ایران |
| ۴۵,۹ | ۳۷,۱ | ۴۲,۹ | ۰,۰ | ۵۷,۱ | ۴۸,۲ | مراکش |
| ۴۰,۵ | ۶۰,۷ | ۳۷,۵ | ۷۵,۰ | ۸۵,۷ | ۴۴,۶ | مصر |
| ۴۳,۹ | ۴۴,۲ | ۱,۸ | ۳۵,۷ | ۶۴,۳ | ۷۵,۰ | الجزایر |
| ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | میانگین جهانی |
| ۴۸,۲ | ۴۹,۶ | ۲۷,۷ | ۴۱,۵ | ۶۸,۸ | ۶۰,۳ | میانگین منطقه‌ای |

توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده تولید خودرو فیچ سولوشنز

| خاورمیانه و شمال آفریقا - ریسک تولید خودرو | | | | |
|--|-----------|---------------|-------------|------------------|
| ریسک | ریسک صنعت | قوت سیاست‌های | | ایران |
| | | صنعتی | ریسک لجستیک | |
| ۲۱,۷ | ۲۹,۹ | ۴۲,۰ | ۱۷,۹ | ایران |
| ۴۴,۶ | ۵۳,۱ | ۸۱,۳ | ۲۵,۰ | مراکش |
| ۳۲,۴ | ۳۹,۷ | ۴۲,۰ | ۳۷,۵ | مصر |
| ۹,۷ | ۹,۸ | ۸,۹ | ۱۰,۷ | الجزایر |
| ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | میانگین جهانی |
| ۲۷,۱ | ۳۳,۱ | ۴۳,۵ | ۲۲,۸ | میانگین منطقه‌ای |

توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده تولید خودرو فیچ سولوشنز

| خاورمیانه و شمال آفریقا - ریسک تولید خودرو | | | | | | |
|--|-----------|-----------|-----------------|---------------|-------------------|-------|
| ریسک | ریسک کشور | شاخص ریسک | | شاخص ریسک | | ایران |
| | | عملیاتی | سیاسی کوتاه‌مدت | سیاسی بلندمدت | اقتصادی کوتاه‌مدت | |
| ۲۱,۷ | ۱۳,۴ | ۱۲,۵ | ۲۳,۲ | ۱۰,۷ | ۱۶,۱ | ۵,۴ |
| ۴۴,۶ | ۳۶,۰ | ۳۹,۳ | ۶۴,۳ | ۵۵,۴ | ۱۰,۷ | ۷,۱ |
| ۳۲,۴ | ۲۵,۱ | ۲۶,۸ | ۲۵,۹ | ۲۵,۰ | ۲۵,۰ | ۲۱,۴ |
| ۹,۷ | ۹,۷ | ۷,۱ | ۳,۶ | ۱۸,۸ | ۱۲,۵ | ۸,۹ |
| ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ |
| ۲۷,۱ | ۲۱,۱ | ۲۱,۴ | ۲۹,۲ | ۲۷,۵ | ۱۶,۱ | ۱۰,۷ |

توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده تولید خودرو فیچ سولوشنز

لطفاً توجه داشته باشید که شاخص‌های ریسک به بازده ما مکرراً به‌روزرسانی می‌شوند و در نتیجه، ممکن است امتیازاتی که در این قسمت نشان داده می‌شوند با امتیازات بخش تحلیل در سطح کشور، هم‌خوانی نداشته باشند.

فروش خودرو در خاورمیانه و شمال آفریقا: کشورهای شورای همکاری خلیج فارس بسیار جلوتر از

همتایان منطقه‌ای هستند

دیدگاه اصلی: در این سه‌ماهه، امتیاز شاخص ریسک به بازده برای کل فروش خودرو در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا با امتیاز ۴۵,۴ از ۱۰۰ امتیاز ممکن تا حد زیادی بدون تغییر باقی ماند. اگرچه امتیاز عملکرد منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا هنوز پایین‌تر از امتیاز متوسط جهانی (۵۰,۰) است، ولی بالاتر از جنوب صحرای آفریقا با امتیاز ۲۹,۸ و مناطق آمریکا با امتیاز ۴۳,۹ قرارداد شده است تا بعد از آسیا (با امتیاز ۵۱,۹) و اروپا (با امتیاز ۶۲,۴) در رتبه سوم قرار گیرد.

عملکرد بهتر کشورهای ثروتمند در شاخص ریسک به بازده فروش خودرو

خاورمیانه و شمال آفریقا- نقشه شاخص ریسک به بازده فروش خودرو



توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده فروش خودرو فیچ سولوشنز

ویژگی‌های اصلی منطقه‌ای و آخرین به‌روزرسانی‌ها

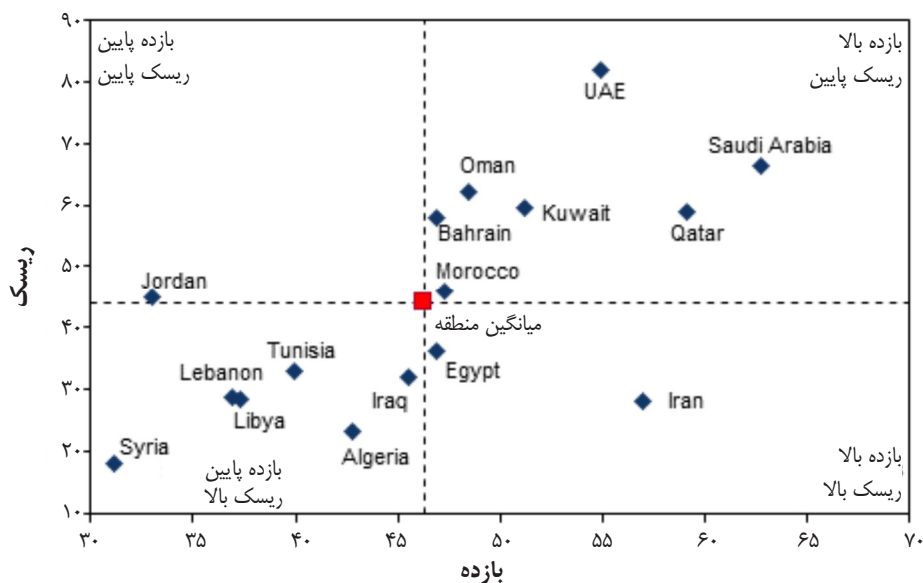
- بر اساس محاسبات منطقه‌ای، امتیازات ریسک و بازده به‌ترتیب با مقدار ۴۴,۱ و ۴۶,۳ به تعادل خوبی رسیده‌اند اگرچه کمی تمایل به سمت بازده دیده می‌شود. با این حال، چند کشور جنگ‌زده سوریه، لیبی و الجزایر که سه رتبه انتهایی را در امتیاز شاخص ریسک به بازده فروش خودرو در اختیار دارند، باعث توقف و عقب‌ماندگی عملکرد کلی منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا شده‌اند.
- در ستون بازده سیستم امتیازدهی شاخص ریسک به بازده، تنها بخشی که بهتر از متوسط جهانی (۵۰,۰) عمل کرده است نسبت شهری به روستایی است که از ۱۰۰ امتیاز ممکن امتیاز ۶۶,۸ را به دست آورده است که به این معنی است که جمعیت تا حد زیادی متمرکز است و درک و تعامل با آن برای خودروسازان راحت خواهد بود.
- به همین ترتیب، در ستون ریسک‌ها تنها بخشی که با امتیاز ۷۵,۲ از ۱۰۰ امتیاز ممکن بهتر از متوسط جهانی (۵۰,۰) عمل کرده است، نرخ مالیات است، به این دلیل که کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس که مالیات کمی دارند یا بدون مالیات هستند، متوسط امتیاز نرخ مالیات کشورهای منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا

را بالا می‌کشند؛ یعنی بخش اعظم این منطقه نیازی به تولید خودروی بومی ندارند زیرا موانع کمی بر سر راه واردات خودرو دارند.

- به بیان دیگر، محیط مالیاتی در منطقه کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با نگرش دولت‌ها به تنوع‌بخشی به منابع درآمدی کشورشان تغییرات یکنواختی خواهد داشت. این موضوع شامل مالیات بر ارزش افزوده، عوارض واردات خودرو و مالیات بر درآمد نیز خواهد بود. فروش خودرو در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در سال ۲۰۲۱ شاهد رشد نسبی خواهد بود ولی، خاطرنشان می‌سازیم که با علم به این که تغییرات مالیات توسط دول این منطقه اجرا می‌شود، این رشد به اندازه کافی برای اصلاح عقب‌ماندگی‌های سال ۲۰۲۰ کافی نخواهد بود. این موضوع در امتیاز شاخص «رشد فروش خودرو» در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا با مقدار ۴۶٫۹ از ۱۰۰ منعکس شده است.

کشورهای شورای همکاری خلیج فارس ربع بازده بالا/ریسک پایین را در سیطره دارند

خاورمیانه و شمال آفریقا- شاخص ریسک به بازده فروش خودرو



توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده فروش خودرو فیچ سولوشنز در این سه‌ماهه، کشورهای واقع در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا از نظر ریسک و بازده بالا و پایین پراکندگی خوبی دارند (نمودار بالا را ببینید). چرا که در این منطقه هم کشورهایی با ریسک و بازده بالا و هم کشورهایی با ریسک و بازده پایین وجود دارند. به بیان دیگر، در نمودار پراکنش ما، کشورهای امارات متحده عربی، عربستان سعودی، قطر و کویت همگی در گوشه بازده بالا/ریسک پایین قرار می‌گیرند که بخش زیادی از این اتفاق به دلیل ماهیت ثروتمند بودن این کشورهاست. در گوشه دیگر نمودار کشورهای لیبی، الجزایر و تونس قرار دارند که به دلیل ماهیت ناپایدار اقتصاد و ریسک‌های عملیاتی زیادی که خودروسازان باید آن را بپذیرند، ریسک زیاد/بازده پایین را نشان می‌دهند.



جذابیت ایران در حال بهبود است ولی خالی از ریسک نیست

در این سه‌ماهه، جذابیت کلی ایران که در امتیاز شاخص ریسک به بازده فروش خودرو نشان داده شده است، با بهبود چشم‌انداز فروش خودرو در پنج سال بعدی، به روند بهبود خود ادامه داده است. از زمان انتخاب دونالد ترامپ به ریاست جمهوری ایالات متحده، عملکرد ایران در سیستم امتیازدهی شاخص ریسک به بازده ما از امتیاز ۵۳,۳ از ۱۰۰ به ۳۷,۶ در ۲۰۲۰ کاهش یافته است ولی، با انتخاب بایدن به ریاست جمهوری ایالات متحده، امتیاز کلی ایران روند بهبودی داشته و به امتیاز فعلی ۴۵,۵ از ۱۰۰ صعود کرده است. این بهبود، از بهبود چشم‌انداز فروش خودرو و کاهش ریسک‌های خاص کشوری که در این کشور وجود دارد نشأت گرفته است. بنا به پیش‌بینی ما، به دنبال کاهش تخمینی ۲۴,۹ درصدی فروش خودرو در سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۰ در ایران، متوسط سالانه نرخ فروش خودرو در این کشور در سال‌های ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۵ برابر ۹,۲ درصد خواهد بود.

در حالی که انتظار می‌رود ریاست جمهوری بایدن بتواند وضعیت کلی ریسک به بازده بازار خودروی ایران را ارتقاء بخشد، پیشرفت کند مذاکرات توافق هسته‌ای باعث خواهد شد که بهبود آن در کوتاه‌مدت تعدیل شود. تیم ریسک کشوری ما انتظار دارد که احیای اقتصادی ضعیفی در سه‌ماهه آتی ایران داشته باشیم. تیم ریسک کشوری همچنین انتظار دارد که بحران سلامت کووید ۱۹ باعث تضعیف احیای اقتصادی در ۲۰۲۱ شود، چراکه کندی کمپین واکسیناسیون می‌تواند باعث افزایش ابتلاهای جدید و تحمیل محدودیت‌های فاصله‌گذاری اجتماعی سختگیرانه شود. علاوه بر این، با آنکه این تیم پیش‌تر پیش‌بینی کرده بود که رفع تحریم‌ها می‌تواند گشایش اقتصادی قابل توجهی تا پایان سال فراهم کند، اما پیشرفت کند مذاکرات میان ایالات متحده و ایران بر سر بازگشت به برجام به این معنی است که آنها دیگر در سال جاری انتظار توافق ندارند. این امر موجب سرکوب عملکرد این کشور ذیل ستون «ریسک کشوری» خواهد شد، چراکه هیچ توافق جدیدی حاصل نخواهد شد و چشم‌انداز اقتصادی ایران پایین‌تر از میزان بالقوه باقی خواهد ماند.

امارات متحده عربی در صدر جذاب‌ترین کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در منطقه

در به‌روزترین شاخص ریسک به بازده فروش خودرو، کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در صدر شش کشور برتر منطقه قرار دارند که نشانگر مخارج بسیار باثبات جمعیت شهری و ریسک نسبتاً پایین در این کشور است. امارات متحده عربی با امتیاز ۶۵,۶ از ۱۰۰ در صدر قرار دارد و پس از آن عربستان با امتیاز ۶۴,۱ قطر با امتیاز ۵۹,۰ کویت با امتیاز ۵۴,۵ عمان با امتیاز ۵۳,۹ و بحرین با امتیاز ۵۱,۳ در رتبه‌های بعدی قرار دارند. همه این کشورها همچنین محیط مالیاتی بسیار جذابی برای خودروسازان فراهم می‌آورند، زیرا عوارض وارداتی پایینی برای خودرو دارند و درصد فروش خودروهای جدید نیز بسیار بالاست، که به این معنی است که جمعیت این کشورها خودروهای خود را مرتباً با خودروهای جدید عوض می‌کنند. این موضوع برای خودروسازان جذابیت خواهد داشت، زیرا این بدان معنی است که پایگاه مشتری چرخشی مداوم خواهد داشت. علاوه بر این، کشورهای مذکور به نسبت کشورهای منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا، محیط عملیاتی مساعدتری برای خودروسازان ارائه می‌کنند.

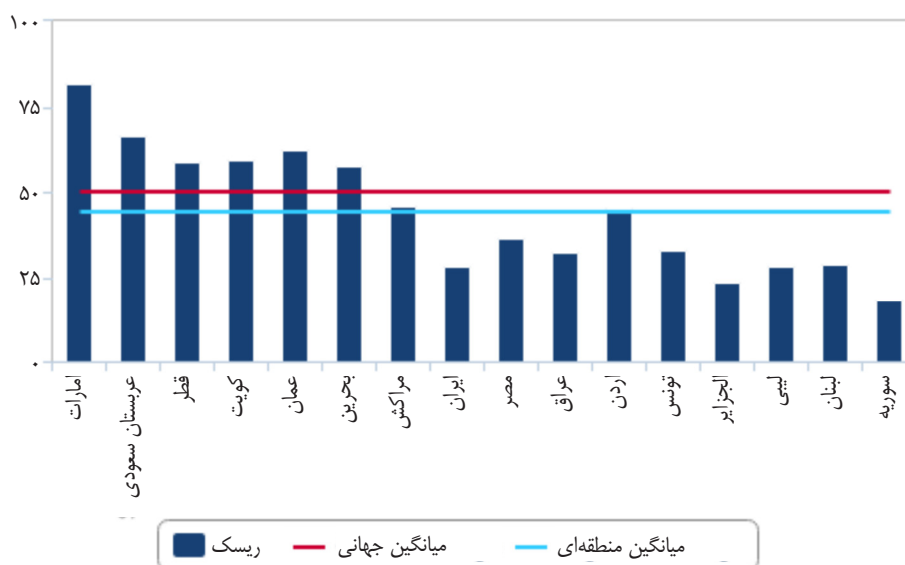
ریسک در کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا همچنان به‌عنوان یک مانع باقی می‌ماند

امارات متحده عربی و قطر به ترتیب جایگاه اول و دوم را در این فصل حفظ کرده‌اند و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس نیز برتری خود را در منطقه حفظ نموده‌اند و شش جایگاه برتر را در شاخص ریسک به بازده، در اختیار دارند. این امر به دلیل ماهیت ثروتمند این کشورها و نیز امتیازات نسبتاً پایین ریسک کشوری آنها است که در رسیدن به توازن خوب میان ریسک و بازده به آنها کمک می‌کند.

کشورهایی نظیر ایران و عراق تلاش می‌کنند توازن خوبی میان ستون‌های ریسک و بازده شاخص ریسک به بازده ما برقرار کنند و بنابراین تلاش می‌کنند به رتبه‌های بالای شاخص ریسک به بازده صعود کنند. امتیاز ایران و عراق به ترتیب با امتیازات ۵۷,۰ و ۴۵,۵، در پایین ستون بازده شاخص ریسک به بازده ما قرار دارند. با این حال، عملکرد ضعیف آنها در ستون ریسک شاخص ریسک به بازده ما که به ترتیب ۲۸,۳ و ۳۲,۲ است، فشار قابل توجهی بر عملکرد کلی آنها وارد می‌آورد و از نیمه بالایی شاخص ریسک به بازده ما همچنان فاصله خواهند داشت.

ریسک همچنان به‌عنوان مانعی در مسیر عملکرد بهتر باقی می‌ماند

خاورمیانه و شمال آفریقا - امتیازات ریسک فروش خودرو



توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده فروش خودرو فیچ سولوشنز

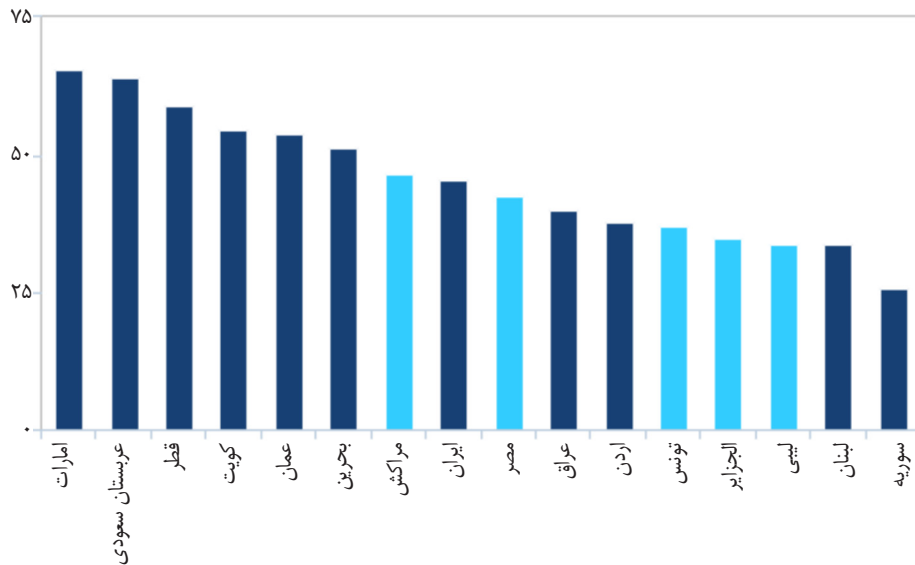
کشورهای شمال آفریقا به واسطه بازده‌های پایین‌تر عقب می‌مانند

کشورهای شمال آفریقا (شامل مراکش، مصر، تونس، لیبی و الجزایر) به واسطه بازده‌های پایین‌تر و ریسک بالاتر همچنان از کشورهای خاورمیانه، به ویژه کشورهای شورای همکاری خلیج فارس عقب هستند. مراکش جذاب‌ترین کشور شمال آفریقا در شاخص ریسک به بازده فروش خودرو است که امتیاز کل ۴۶,۷ را از مجموع ۱۰۰ امتیاز ممکن به دست می‌آورد. این امتیاز پایین‌تر از میانگین جهانی (۵۰,۰) و البته بالاتر از میانگین منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا (۴۵,۴) است. مصر در رتبه بعد از مراکش قرار می‌گیرد و امتیاز ۴۲,۷ از ۱۰۰ امتیاز ممکن را به دست می‌آورد (نمودار زیر را ملاحظه کنید). یکی از موانع اصلی در شمال آفریقا، سطوح پایین درآمدی و هزینه‌های بالای خودرو با توجه به نرخ‌های مالیات بالا است

که شدیداً اندازه و رشد بالقوه فروش خودرو را در این کشورها محدود می‌کند. علاوه بر این، این کشورها، به غیر از مصر، با ریسک‌های اقتصادی بسیار بالایی مواجه هستند که نااطمینانی‌های فراوانی را برای خودروسازان در منطقه در پی داشته و بازیگران جدید را از حضور در بازار خودرو منطقه برحذر می‌دارد.

عقب‌ماندگی کشورهای شمال آفریقا به دلیل بازده‌های پایین‌تر

خاورمیانه و شمال آفریقا- امتیازات شاخص ریسک به بازده فروش خودرو (فصل سوم ۲۰۲۱)



توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده فروش خودرو فیچ سولوشنز

کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا - شاخص ریسک به بازده فروش خودرو

| رتبه درجه جهانی | رتبه در منطقه | شاخص ریسک به بازده | ریسک ریسک | ریسک کشور | ریسک صنعت | بازده بازده | بازده کشوری | بازده صنعت | |
|-----------------|---------------|--------------------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------------|------------|------------------|
| ۳۳ | ۱ | ۶۵٫۶ | ۸۱٫۷ | ۷۴٫۱ | ۸۹٫۲ | ۵۴٫۹ | ۷۲٫۳ | ۴۳٫۳ | امارات |
| ۳۶ | ۲ | ۶۴٫۱ | ۶۶٫۳ | ۶۳٫۳ | ۶۹٫۴ | ۶۲٫۷ | ۶۳٫۹ | ۶۱٫۹ | عربستان سعودی |
| ۴۳ | ۳ | ۵۹٫۰ | ۵۸٫۹ | ۵۸٫۶ | ۵۹٫۱ | ۵۹٫۱ | ۷۷٫۶ | ۴۶٫۸ | قطر |
| ۵۲ | ۴ | ۵۴٫۵ | ۵۹٫۶ | ۶۰٫۸ | ۵۸٫۳ | ۵۱٫۲ | ۵۴٫۸ | ۴۸٫۸ | کویت |
| ۵۳ | ۵ | ۵۳٫۹ | ۶۲٫۱ | ۵۴٫۵ | ۶۹٫۶ | ۴۸٫۵ | ۵۵٫۸ | ۴۳٫۵ | عمان |
| ۵۹ | ۶ | ۵۱٫۳ | ۵۷٫۹ | ۴۴٫۶ | ۷۱٫۲ | ۴۶٫۹ | ۶۰٫۶ | ۳۷٫۷ | بحرین |
| ۷۰ | ۷ | ۴۶٫۷ | ۴۵٫۸ | ۴۴٫۰ | ۴۷٫۶ | ۴۷٫۳ | ۴۶٫۰ | ۴۸٫۲ | مراکش |
| ۷۴ | ۸ | ۴۵٫۵ | ۲۸٫۳ | ۲۶٫۰ | ۳۰٫۶ | ۵۷٫۰ | ۵۵٫۰ | ۵۸٫۳ | ایران |
| ۷۸ | ۹ | ۴۲٫۷ | ۳۶٫۳ | ۳۸٫۱ | ۳۴٫۴ | ۴۶٫۹ | ۴۰٫۵ | ۵۱٫۲ | مصر |
| ۸۲ | ۱۰ | ۴۰٫۲ | ۳۲٫۲ | ۱۲٫۷ | ۵۱٫۶ | ۴۵٫۵ | ۴۱٫۵ | ۴۸٫۲ | عراق |
| ۸۸ | ۱۱ | ۳۷٫۸ | ۴۵٫۰ | ۳۴٫۷ | ۵۵٫۴ | ۳۳٫۰ | ۴۵٫۰ | ۲۵٫۰ | اردن |
| ۹۰ | ۱۲ | ۳۷٫۲ | ۳۳٫۱ | ۲۵٫۸ | ۴۰٫۳ | ۴۰٫۰ | ۳۸٫۲ | ۴۱٫۱ | تونس |
| ۹۴ | ۱۳ | ۳۵٫۰ | ۲۳٫۲ | ۲۲٫۰ | ۲۴٫۵ | ۴۲٫۸ | ۴۳٫۴ | ۴۲٫۳ | الجزایر |
| ۹۵ | ۱۴ | ۳۳٫۷ | ۲۸٫۴ | ۶٫۸ | ۵۰٫۰ | ۳۷٫۳ | ۲۷٫۶ | ۴۳٫۸ | لیبی |
| ۹۶ | ۱۵ | ۳۳٫۷ | ۲۸٫۹ | ۱۱٫۵ | ۴۶٫۴ | ۳۶٫۹ | ۴۷٫۱ | ۳۰٫۰ | لبنان |
| ۱۱۲ | ۱۶ | ۲۵٫۹ | ۱۸٫۲ | ۳٫۰ | ۳۳٫۳ | ۳۱٫۱ | ۲۲٫۷ | ۳۶٫۷ | سوریه |
| ~ | ~ | ۵۰٫۰ | ۵۰٫۰ | ۵۰٫۰ | ۵۰٫۰ | ۵۰٫۰ | ۵۰٫۰ | ۵۰٫۰ | میانگین جهانی |
| ~ | ~ | ۴۵٫۴ | ۴۴٫۱ | ۳۶٫۳ | ۵۱٫۹ | ۴۶٫۳ | ۴۹٫۵ | ۴۴٫۲ | میانگین منطقه‌ای |

توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده فروش خودرو فیچ سولوشنز

کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا - بازده فروش خودرو

| بازده | بازده صنعت | فضای رقابت | رشد فروش خودرو | مالکیت خودرو | حجم فروش خودرو | |
|-------|------------|------------|----------------|--------------|----------------|------------------|
| ۵۴٫۹ | ۴۳٫۳ | ۵۵٫۶ | ۱۰٫۵ | ۴۲٫۷ | ۶۴٫۵ | امارات |
| ۶۲٫۷ | ۶۱٫۹ | ۳۸٫۷ | ۷۸٫۲ | ۴۸٫۴ | ۸۲٫۳ | عربستان سعودی |
| ۵۹٫۱ | ۴۶٫۸ | ۴۹٫۲ | ۲۵٫۸ | ۷۳٫۴ | ۳۸٫۷ | قطر |
| ۵۱٫۲ | ۴۸٫۸ | ۵۰٫۸ | ۱۵٫۳ | ۷۷٫۴ | ۵۱٫۶ | کویت |
| ۴۸٫۵ | ۴۳٫۵ | ۲۱٫۸ | ۳۵٫۵ | ۶۶٫۱ | ۵۰٫۸ | عمان |
| ۴۶٫۹ | ۳۷٫۷ | ۳۷٫۹ | ۱۷٫۷ | ۶۹٫۴ | ۲۵٫۸ | بحرین |
| ۴۷٫۳ | ۴۸٫۲ | ۵۴٫۰ | ۴۷٫۶ | ۲۷٫۴ | ۶۳٫۷ | مراکش |
| ۵۷٫۰ | ۵۸٫۳ | ۱۲٫۱ | ۸۸٫۷ | ۴۵٫۲ | ۸۷٫۱ | ایران |
| ۴۶٫۹ | ۵۱٫۲ | ۴۴٫۴ | ۷۱٫۰ | ۱۸٫۵ | ۷۱٫۰ | مصر |
| ۴۵٫۵ | ۴۸٫۲ | ۲۹٫۰ | ۹۸٫۴ | ۱۶٫۹ | ۴۸٫۴ | عراق |
| ۳۳٫۰ | ۲۵٫۰ | ۳۴٫۷ | ۱۸٫۵ | ۲۹٫۰ | ۱۷٫۷ | اردن |
| ۴۰٫۰ | ۴۱٫۱ | ۴۵٫۲ | ۲۱٫۸ | ۵۰٫۰ | ۴۷٫۶ | تونس |
| ۴۲٫۸ | ۴۲٫۳ | ۶۳٫۷ | ۴۸٫۴ | ۳۳٫۱ | ۲۴٫۲ | الجزایر |
| ۳۷٫۳ | ۴۳٫۸ | ۴۱٫۹ | ۶۲٫۹ | ۴۱٫۱ | ۲۹٫۰ | لیبی |
| ۳۶٫۹ | ۳۰٫۰ | ۴۲٫۷ | ۹٫۷ | ۵۶٫۵ | ۱۱٫۳ | لبنان |
| ۳۱٫۱ | ۳۶٫۷ | ۰٫۸ | ۱۰۰٫۰ | ۲۲٫۶ | ۲۳٫۴ | سوریه |
| ۵۰٫۰ | ۵۰٫۰ | ۵۰٫۰ | ۵۰٫۰ | ۵۰٫۰ | ۵۰٫۰ | میانگین جهانی |
| ۴۶٫۳ | ۴۴٫۲ | ۳۸٫۹ | ۴۶٫۹ | ۴۴٫۹ | ۴۶٫۱ | میانگین منطقه‌ای |

توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده فروش خودرو فیچ سولوشنز

کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا - بازده فروش خودرو

| بازده | بازده کشور | کیفیت و گستردگی شبکه حمل و نقل | جمعیت مصرف‌کننده | نسبت شهری به روستایی | GDP سرانه به دلار | جمعیت در سن رانندگی | |
|-------|------------|--------------------------------|------------------|----------------------|-------------------|---------------------|------------------|
| ۵۴,۹ | ۷۲,۳ | ۷۱,۰ | ۸۳,۹ | ۷۹,۸ | ۸۰,۶ | ۴۶,۰ | امارات |
| ۶۲,۷ | ۶۳,۹ | ۶۵,۳ | ۴۵,۲ | ۷۶,۶ | ۶۶,۱ | ۶۶,۱ | عربستان سعودی |
| ۵۹,۱ | ۷۷,۶ | ۸۷,۹ | ۹۴,۴ | ۹۶,۸ | ۹۰,۳ | ۱۸,۵ | قطر |
| ۵۱,۲ | ۵۴,۸ | ۲۴,۲ | ۵۴,۰ | ۹۸,۸ | ۷۵,۰ | ۲۱,۸ | کویت |
| ۴۸,۵ | ۵۵,۸ | ۶۱,۳ | ۵۰,۸ | ۸۲,۳ | ۵۸,۹ | ۲۵,۸ | عمان |
| ۴۶,۹ | ۶۰,۶ | ۷۷,۴ | ۶۱,۳ | ۸۶,۳ | ۶۷,۷ | ۱۰,۵ | بحرین |
| ۴۷,۳ | ۴۶,۰ | ۵۹,۷ | ۳۵,۵ | ۴۱,۱ | ۲۱,۰ | ۷۲,۶ | مراکش |
| ۵۷,۰ | ۵۵,۰ | ۳۶,۳ | ۴۲,۷ | ۶۰,۵ | ۴۹,۲ | ۸۶,۳ | ایران |
| ۴۶,۹ | ۴۰,۵ | ۵۴,۰ | ۱۶,۱ | ۱۵,۳ | ۲۸,۲ | ۸۸,۷ | مصر |
| ۴۵,۵ | ۴۱,۵ | ۴۸,۴ | ۱۱,۳ | ۵۲,۴ | ۲۵,۸ | ۶۹,۴ | عراق |
| ۳۳,۰ | ۴۵,۰ | ۵۰,۸ | ۱۷,۷ | ۸۷,۹ | ۳۰,۶ | ۳۷,۹ | اردن |
| ۴۰,۰ | ۳۸,۲ | ۲۶,۶ | ۴۶,۸ | ۵۰,۸ | ۲۰,۲ | ۴۶,۸ | تونس |
| ۴۲,۸ | ۴۳,۴ | ۳۵,۵ | ۲۳,۴ | ۵۷,۳ | ۲۷,۴ | ۷۳,۴ | الجزایر |
| ۳۷,۳ | ۲۷,۶ | ۰,۸ | ۳۰,۶ | ۷۰,۲ | ۴,۸ | ۳۱,۵ | لیبی |
| ۳۶,۹ | ۴۷,۱ | ۳۸,۷ | ۴۱,۹ | ۸۵,۵ | ۳۵,۵ | ۳۳,۹ | لبنان |
| ۳۱,۱ | ۲۲,۷ | ۱۱,۳ | ۲۱,۰ | ۲۷,۴ | ۰,۰ | ۵۴,۰ | سوریه |
| ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | میانگین جهانی |
| ۴۶,۳ | ۴۹,۵ | ۴۶,۸ | ۴۲,۳ | ۶۶,۸ | ۴۲,۶ | ۴۸,۹ | میانگین منطقه‌ای |

توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده فروش خودرو فیچ سولوشنز

کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا - ریسک فروش خودرو

| ریسک | ریسک صنعت | نرخ‌های مالیات | درصد فروش جدید از ناوگان | محیط قانونی | |
|------|-----------|----------------|--------------------------|-------------|------------------|
| ۸۱,۷ | ۸۹,۲ | ۹۷,۶ | ۸۹,۵ | ۸۰,۶ | امارات |
| ۶۶,۳ | ۶۹,۴ | ۹۷,۶ | ۷۸,۲ | ۳۲,۳ | عربستان سعودی |
| ۵۸,۹ | ۵۹,۱ | ۹۷,۶ | ۴۰,۳ | ۳۹,۵ | قطر |
| ۵۹,۶ | ۵۸,۳ | ۹۷,۶ | ۴۹,۲ | ۲۸,۲ | کویت |
| ۶۲,۱ | ۶۹,۶ | ۹۷,۶ | ۵۴,۰ | ۵۷,۳ | عمان |
| ۵۷,۹ | ۷۱,۲ | ۹۷,۶ | ۴۱,۹ | ۷۴,۲ | بحرین |
| ۴۵,۸ | ۴۷,۶ | ۴۰,۳ | ۳۹,۵ | ۶۲,۹ | مراکش |
| ۲۸,۳ | ۳۰,۶ | ۲۵,۸ | ۶۰,۵ | ۵,۶ | ایران |
| ۳۶,۳ | ۳۴,۴ | ۲۱,۰ | ۳۰,۶ | ۵۱,۶ | مصر |
| ۳۲,۲ | ۵۱,۶ | ۸۷,۹ | ۵۷,۳ | ۹,۷ | عراق |
| ۴۵,۰ | ۵۵,۴ | ۸۸,۷ | ۶,۵ | ۷۱,۰ | اردن |
| ۳۳,۱ | ۴۰,۳ | ۴۷,۶ | ۲۴,۲ | ۴۹,۲ | تونس |
| ۲۳,۲ | ۲۴,۵ | ۵۷,۳ | ۲,۴ | ۱۳,۷ | الجزایر |
| ۲۸,۴ | ۵۰,۰ | ۹۷,۶ | ۱۳,۷ | ۳۸,۷ | لیبی |
| ۲۸,۹ | ۴۶,۴ | ۶۵,۷ | ۰,۰ | ۷۳,۴ | لبنان |
| ۱۸,۲ | ۳۳,۳ | ۸۶,۳ | ۹,۷ | ۴,۰ | سوریه |
| ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | میانگین جهانی |
| ۴۴,۱ | ۵۱,۹ | ۷۵,۲ | ۳۷,۳ | ۴۳,۲ | میانگین منطقه‌ای |

توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده فروش خودرو فیچ سولوشنز

کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا - ریسک فروش خودرو

| ریسک | ریسک کشوری | شاخص ریسک عملیاتی | شاخص ریسک سیاسی کوتاه‌مدت | شاخص ریسک سیاسی بلندمدت | شاخص ریسک اقتصادی کوتاه‌مدت | شاخص ریسک اقتصادی بلندمدت | |
|------|---------------|----------------------|---------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|------------------|
| ۸۱,۷ | ۷۴,۱ | ۸۶,۳ | ۹۴,۴ | ۷۷,۴ | ۵۶,۰ | ۵۶,۵ | امارات |
| ۶۶,۳ | ۶۳,۳ | ۷۱,۰ | ۷۳,۸ | ۳۷,۹ | ۶۷,۷ | ۶۶,۱ | عربستان سعودی |
| ۵۸,۹ | ۵۸,۶ | ۷۰,۲ | ۸۶,۷ | ۶۲,۱ | ۳۰,۶ | ۴۳,۵ | قطر |
| ۵۹,۶ | ۶۰,۸ | ۴۸,۴ | ۷۹,۸ | ۵۴,۰ | ۶۱,۳ | ۶۰,۵ | کویت |
| ۶۲,۱ | ۵۴,۵ | ۶۸,۵ | ۸۰,۶ | ۶۸,۵ | ۳۳,۱ | ۲۱,۸ | عمان |
| ۵۷,۹ | ۴۴,۶ | ۷۵,۰ | ۷۵,۴ | ۴۱,۱ | ۱۸,۵ | ۱۲,۹ | بحرین |
| ۴۵,۸ | ۴۴,۰ | ۴۹,۲ | ۶۲,۹ | ۶۱,۳ | ۲۳,۴ | ۲۳,۴ | مراکش |
| ۲۸,۳ | ۲۶,۰ | ۲۵,۰ | ۳۵,۵ | ۲۰,۲ | ۲۹,۰ | ۲۰,۲ | ایران |
| ۳۶,۳ | ۳۸,۱ | ۳۸,۷ | ۳۶,۷ | ۳۲,۳ | ۴۱,۱ | ۴۱,۹ | مصر |
| ۳۲,۲ | ۱۲,۷ | ۴,۸ | ۴,۰ | ۴,۰ | ۳۵,۵ | ۱۵,۳ | عراق |
| ۴۵,۰ | ۳۴,۷ | ۵۲,۴ | ۲۶,۶ | ۶۵,۳ | ۹,۷ | ۱۹,۴ | اردن |
| ۳۳,۱ | ۲۵,۸ | ۳۳,۱ | ۲۱,۴ | ۵۸,۱ | ۸,۵ | ۸,۱ | تونس |
| ۲۳,۲ | ۲۲,۰ | ۲۱,۰ | ۱۲,۱ | ۲۶,۲ | ۲۵,۰ | ۲۵,۸ | الجزایر |
| ۲۸,۴ | ۶,۸ | ۲,۴ | ۰,۸ | ۰,۰ | ۲۱,۰ | ۹,۷ | لیبی |
| ۲۸,۹ | ۱۱,۵ | ۲۷,۴ | ۶,۵ | ۱۵,۳ | ۴,۰ | ۴,۰ | لبنان |
| ۱۸,۲ | ۳,۰ | ۱,۶ | ۱,۶ | ۱,۶ | ۸,۵ | ۱,۶ | سوریه |
| ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | ۵۰,۰ | میانگین جهانی |
| ۴۴,۱ | ۳۶,۳ | ۴۲,۲ | ۴۳,۷ | ۳۹,۱ | ۲۹,۶ | ۲۶,۹ | میانگین منطقه‌ای |

توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده فروش خودرو فیچ سولوشنز

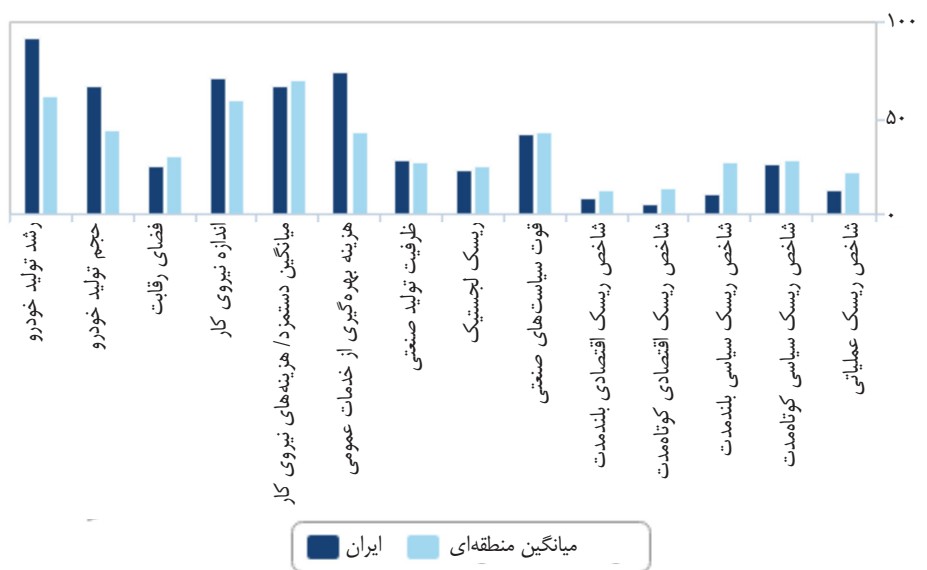
لطفاً توجه داشته باشید که شاخص‌های ریسک به بازده ما مکرراً به‌روزرسانی می‌شوند و در نتیجه، ممکن است امتیازاتی که در این قسمت نشان داده می‌شوند با امتیازات بخش تحلیل در سطح کشور، هم‌خوانی نداشته باشند.

شاخص ریسک به بازده تولید خودرو ایران

دیدگاه اصلی: امتیاز کلی شاخص ریسک به بازده خودروی ایران در این سه‌ماه نسبت به امتیاز سه‌ماه قبل بهبود یافته و از ۴۵,۸ به ۴۶,۲ از ۱۰۰ امتیاز کامل رسیده است. دلیل این بهبود را عمدتاً می‌توان به خوش‌بینی موجود پیرامون توافق هسته‌ای جدید با ایالات متحده نسبت داد. عملکرد ایران همچنان از میانگین منطقه‌ای ۳۹,۸ بهتر است، در حالی که عملکرد این کشور از میانگین جهانی (۵۰,۰) همچنان پایین‌تر است.

با وجود فرصت‌های بالقوه، ریسک‌های بیش از اندازه، غالب است

ایران و کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا- شاخص ریسک به بازده تولید خودرو به تفکیک مؤلفه‌ها



توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده فروش خودرو فیچ سولوشنز

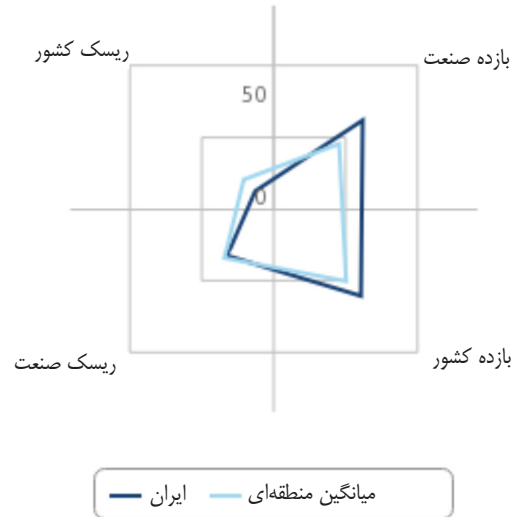
رتبه جهانی و منطقه‌ای

رتبه منطقه‌ای (از بین ۴ کشور): اول

رتبه جهانی (از بین ۵۷ کشور): سی و پنجم

ریسک بالا همچنان مانعی برای جذابیت خودروهای ایرانی

منطقه ایران و خاورمیانه و شمال آفریقا- امتیازات ریسک و بازده تولید خودرو



توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده تولید خودرو فیچ سولوشنز

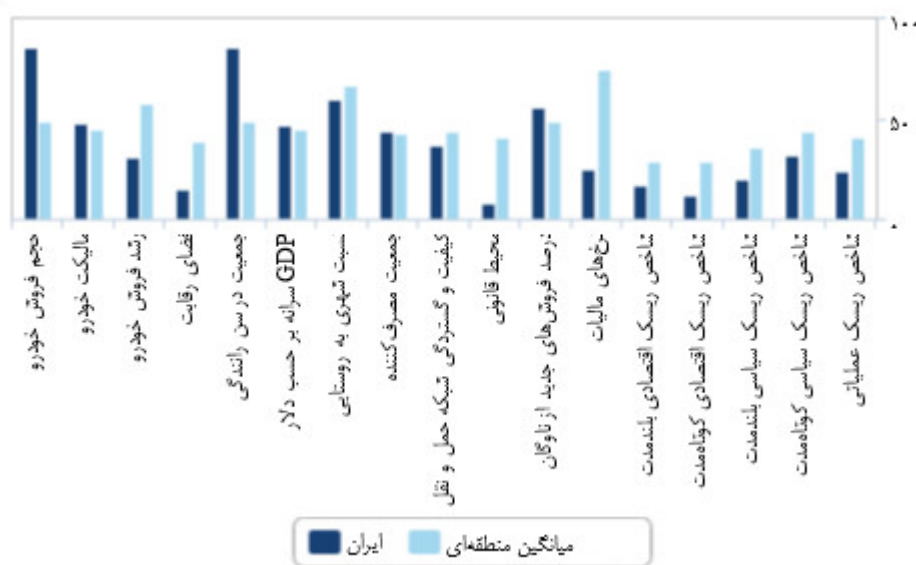
ویژگی‌های کلیدی و آخرین به‌روزرسانی

- به دلیل انتظار رشد باثبات در پنج سال گذشته و نیروی کار زیاد و کم‌هزینه، ایران در ستون بازده با امتیاز ۶۲,۵ از ۱۰۰ امتیاز کامل، عملکرد بهتری دارد.
- امتیازات ریسک ایران ضعیف است و امتیاز ریسک کلی این کشور ۲۱,۷ از ۱۰۰ امتیاز کامل است (در حالی که ۱۰۰ جذاب‌ترین است). علت این امر عمدتاً به بالا بودن بیش از اندازه ریسک اقتصادی در این کشور در کوتاه‌مدت و بلندمدت بازمی‌گردد. همچنین به دلیل محیط عملیاتی دشوار ایران که تا حدودی متأثر از تحریم‌های ایالات متحده است، این کشور ریسک عملیاتی بسیار بالایی نیز دارد.
- پیروزی ابراهیم رئیسی از روحانیان اصول‌گرا در انتخابات ریاست‌جمهوری، علاوه بر اینکه توانست برخی منافع اقتصادی کوتاه‌مدت را نوید دهد، پیش‌بینی‌های محتاطانه طولانی‌مدت‌تر ما را نیز تایید نمود. این موضوع مؤید دیدگاه ما در خصوص توافق ایالات متحده و ایران در فصول پیش رو برای بازگشت به برجام است و احیای اقتصادی باثبات در کوتاه‌مدت را نوید می‌دهد.

شاخص ریسک به بازده فروش خودروی ایران

دیدگاه اصلی: امتیاز کل شاخص ریسک به بازده ایران در این سه‌ماهه در مقایسه با سه‌ماهه گذشته تنزل یافت و از ۵۶,۵ امتیاز از ۱۰۰ امتیاز کامل به ۴۵,۵ رسید. ایران در منطقه و جهان به ترتیب در رتبه هشتم و هفتاد و چهارم قرار دارد.

تحریم‌ها به‌عنوان مانعی در برابر عملکرد کلی ایران



توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده فروش خودرو فیچ سولوشنز

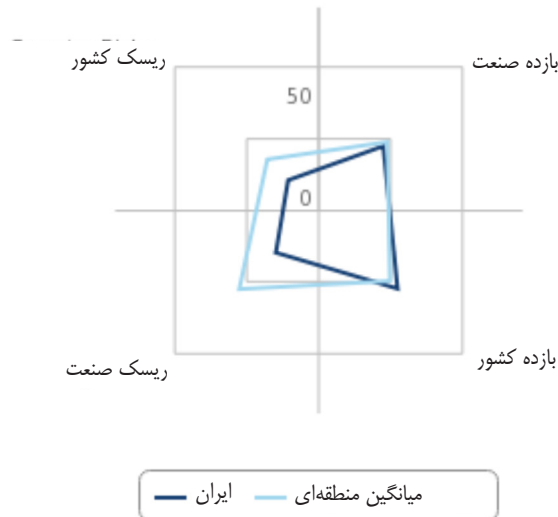
رتبه جهانی و منطقه‌ای

رتبه منطقه‌ای (از ۱۷): هشتم

رتبه جهانی (از ۱۲۵): هفتاد و چهارم

افزایش ریسک کشوری همچنان به‌عنوان یک مانع در برابر عملکرد قدرتمند

ایران و منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا- امتیازات ریسک به بازده فروش خودرو



توجه: امتیازات از ۱۰۰ بوده و امتیاز بیشتر به معنای بازار جذاب‌تر است. منبع: شاخص ریسک به بازده فروش خودرو فیچ سولوشنز

ویژگی‌های کلیدی و آخرین به‌روزرسانی‌ها

- در سمت بازده شاخص ریسک به بازده، امتیاز ایران ۵۷ (از امتیاز کامل ۱۰۰) است که حجم بالای فروش خودرو را با امتیاز ۸۷,۱ از ۱۰۰ امتیاز نشان می‌دهد.
- به‌دلیل بالا بودن جمعیت در سن رانندگی (۸۶,۳) و جمعیت بزرگ شهری (۶۰,۵)، کشور ایران از پتانسیل رشد بالایی برای خودروسازان برخوردار است. با این حال، ریسک تجارت بین‌المللی همچنین بیش از حد بالا است، که در امتیاز ریسک ۲۸,۳ از امتیاز کامل ۱۰۰ این کشور انعکاس یافته است. خودروسازان در ورود به این بازار همچنان مردد هستند و در برخی مواقع کشورهای دیگری که در خودرو سازان آنجا مستقرند از ورود آنها به این بازار جلوگیری می‌کنند.
- ایران با امتیاز پایین ۱۲,۱ از ۱۰۰ امتیاز ممکن، با فضای رقابتی ضعیف دست به گریبان است. این مسئله از تحریم‌ها ناشی می‌شود و از ورود فعالیت خودروسازان اروپایی به این کشور جلوگیری می‌کند.
- ایران در هر دو ستون ریسک ما که شاخص ریسک به بازده فروش خودروی ما را تشکیل می‌دهند عملکرد ضعیفی دارد. امتیاز ریسک‌های صنعتی ایران ۳۰,۶ است، در حالی که از نظر ریسک‌های کشوری امتیاز ۲۶ را کسب کرده است. این امتیازات عمدتاً به محیط مقرراتی نامساعد و مالیات‌های نسبتاً بالای این کشور بازمی‌گردند. ایران همچنین در سایر دسته‌بندی‌های ریسک نیز ضعیف عمل می‌کند.

نمایه شرکت‌ها

شرکت ایران خودرو

تحولات اخیر

- ایران خودرو، بزرگترین خودروساز ایرانی، اعلام کرده است که به تولید عمومی سواری مدل پژو ۴۰۵ که بیش از ۳۰ سال است آن را تولید می‌کند، پایان می‌دهد.
- شرکت پینینفارینا^۱ اخیراً از توافق تجاری با ایران خودرو برای توسعه یک پلتفرم خودروی مدولار خبر داده است.
- پژو سیتروئن برای اجتناب از خطر تحریم‌های ایالات متحده بازار ایران را ترک می‌کند.
- کارخانه خودروسازی مشترک ایران-آذربایجان قرار است یک خط تولید ثانویه را به تأسیسات خود اضافه کرده و محصولات خود را به روسیه که به دنبال راه‌های جایگزین رشد است، صادر کند.
- ایران خودرو دیزل که زیرمجموعه ایران خودرو محسوب می‌شود به دلیل عدم وجود قطعه و بودجه کافی به جای جایگزینی در حال برنامه‌ریزی برای نوسازی ناوگان فرسوده اتوبوسرانی کشور است.
- تصمیم گرفته شده است که در طول شش ماه آینده ایران خودرو قطعات مورد نیاز را با همکاری وزارت دفاع ایران در داخل کشور تولید کرده و وابستگی به قطعات وارداتی را مشابه شرکت سایپا کاهش دهد.
- شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران و شرکت دولتی ایران خودرو یادداشت تفاهمی برای افزودن خودروهای جدید دوگانه‌سوز به ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور امضا کرده‌اند.
- ایران خودرو اعلام کرده است که نه پروژه بومی سازی را آغاز کرده است تا از خروج سرمایه شرکت که در سال به حداقل ۱۷,۵ میلیون یورو می‌رسد، جلوگیری کند.
- به گفته مقامات، وضعیت شرکت‌های خودروسازی در طول چند ماه گذشته بدتر شده است. آن‌ها خاطرنشان می‌کنند که بزرگترین خودروسازان کشور یعنی ایران خودرو و سایپا هر کدام متحمل ضرری بالغ بر ۵۰ تریلیون ریال (۴۱۶,۶ میلیون دلار) شده‌اند.
- قرار است ایران خودرو با سرمایه‌گذاری ۳۰۰ میلیون دلاری، کارخانه‌ای در شهر وان ترکیه تأسیس کند.
- تولید خودروی ایران بین ۲۰ آوریل تا ۲۰ مه نسبت به سال گذشته ۱۴,۶ درصد کاهش پیدا کرده است. ایران خودرو و سایپا در طول این ماه ۷۸,۱۹۰ خودروی سواری تولید کرده‌اند که ۱۳,۴۳۶ دستگاه کمتر از میزان تولید آن‌ها در سال گذشته است. ایران خودرو علاوه بر خودروهای سواری، وسایل نقلیه تجاری شامل ون، وانت، کامیون و اتوبوس نیز تولید می‌کند. اما ایران خودرو در دوره مورد بررسی ما خطوط تولید چندین مدل وسیله نقلیه تجاری را متوقف کرده است.
- در فوریه ۲۰۲۱ شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران اولین امتیاز ۵ ستاره (امتیاز ۵ از ۵) خود را به یک خودروی سواری ساخت خودروساز برتر داخلی یعنی ایران خودرو اهدا کرد.

^۱ Pininfarina



- بر اساس گزارش‌های ژوئن ۲۰۲۱ ایران خودرو قصد دارد تا پایان سال مالی جاری (مارس ۲۰۲۲) ۳۰ هزار تاکسی فرسوده را با خودروهای یورو ۴ و ۵ دوگانه‌سوز جایگزین کند.

راهبرد

ایران خودرو در سال‌های اخیر به جای تمرکز بر محصولاتی که تحت لیسانس سایر تولیدکنندگان تولید می‌کند بر گسترش محدوده فعالیت خود متمرکز شده است. این مدل‌ها دنا، رانا، سورن، سریر، سمند و پیکان‌وانت را شامل می‌شوند. علاوه بر این، به گزارش وبسایت شرکت، آن‌ها همچنان انواع مدل‌های پژو ۴۰۵، ۲۰۶ و ۲۰۷ را تولید می‌کنند. اولین دستگاه‌های پژو ۲۰۰۸ که در داخل کشور تولید شده‌اند در ماه مارس بر اساس توافق بین گروه پژو سیتروئن و ایران خودرو که در ژوئن ۲۰۱۶ امضا شد از خط مونتاژ خارج می‌شوند تا تولید مدل‌های جدید پژو ۲۰۰۸، ۳۰۱ و ۲۰۰۸ را آغاز کنند.

شرکت ایران خودرو اعلام کرده است که قصد دارد با لغو تحریم‌ها پایگاه تولید و صادرات خود را به خارج از مرزهای ایران گسترش دهد. ایران خودرو همچنین هدف صادرات ۳۰ هزار دستگاه خودرو به بازارهای بین‌المللی در دوره ۱۲ ماهه مقرر را برآورده کرده است. این شرکت همچنین یادداشت تفاهمی برای آغاز مونتاژ قطعات کاملاً منفصله در آذربایجان امضا کرده است، در حالی که بر قصد خود برای ارتقاء مونتاژ در بلاروس، مصر، سنگال و ونزوئلا تأکید می‌کند. ایران خودرو همچنین مونتاژ وانت آریسان در عراق با ظرفیت ۳۰۰ دستگاه در روز را در سه‌ماهه اول سال ۲۰۱۷ آغاز کرده است.

شرکت خودروسازی دایملر آگ و ایران خودرو از طریق شرکت ستاره ایران سرمایه‌گذاری مشترکی را آغاز کرده‌اند. مدیرعامل ستاره ایران همچنین از برنامه این شرکت برای واردات و تولید خودروهای مرسدس بنز در کلاس‌های مختلف و با قیمت کمتر صحبت کرده است.

در حالی که تولید و فروش در خارج از کشور مورد توجه قرار می‌گیرد، مشارکتی که ایران خودرو با پژو از زمان ورود دوباره این برند خارجی به بازار ایجاد کرده است، از توسعه فناوری و مهارت در شرکت خودروسازی داخلی پشتیبانی خواهد کرد. قرارداد بین این دو شرکت، توافق برای مونتاژ خودروهای پژو و همچنین انتقال فناوری و دانش فنی بین آن‌ها را شامل می‌شود.

ایران خودرو همچنین در پرتو توافق هسته‌ای، شرکت جدیدی برای گسترش همکاری بین تأمین‌کنندگان ایرانی و هم‌تایان بین‌المللی آن‌ها تأسیس کرده است. بنا به گفته هاشم یکه زارع مدیرعامل شرکت ایران خودرو، شرکت تازه تأسیس آورند پلاستیک، توسعه قابلیت‌های تأمین‌کنندگان داخلی و افزایش کیفیت محصولات نهایی آن‌ها را هدف قرار داده است. یکه زارع می‌گوید: با توجه به توافق هسته‌ای اخیر بین ایران و گروه کشورهای ۵+۱ و فضای مثبت متعاقب آن، آورند پلاستیک می‌تواند نقش مهمی در تأمین قطعات لازم و صادرات محصولات جدید ایرانی به بازارهای بین‌المللی ایفا کند.

علاوه بر این، ایران خودرو سفارش‌های بین‌المللی برای بیش از ۱۰ هزار دستگاه را برای سال آینده دریافت کرده است که در راستای جاه‌طلبی‌های ایران خودرو برای گسترش حضور در بازارهای فراتر از خاورمیانه قرار دارد. بازارهای کلیدی که ایران خودرو هدف قرار خواهد داد بازارهای آفریقایی، آسه‌آن و بازارهای نوظهور اروپایی هستند. ایران خودرو در حال مذاکره با شرکت بین‌المللی ال‌جی برای توسعه و راه‌اندازی خودروهای برقی در آینده نزدیک است. شرکت ال‌جی به عنوان بخشی از این مشارکت باتری و سایر قطعات را به خودروساز ایرانی عرضه و ایستگاه‌های شارژ را نصب خواهد کرد. خودروساز ایرانی مسئول تولید خودروهای برقی خواهد بود. هدف شرکا این است که ۶۰ هزار خودروی برقی را تا سال ۲۰۲۳ تولید کنند.

در ژوئن ۲۰۱۵ ایران خودرو یادداشت تفاهمی با دانشگاه صنعتی شریف و دانشگاه صنعتی امیرکبیر برای طراحی و تولید خودروهای الکتریکی هیبریدی در کشور امضا کرد. این شرکت انتظار دارد تا اولین مدل را ظرف سه سال تولید کند.

سایپا (شرکت سهامی ایرانی تولید اتومبیل)

تحولات اخیر

- به گفته مقامات، وضعیت شرکت‌های خودروسازی در طول چند ماه گذشته بدتر شده است و خاطرنشان می‌کنند که بزرگترین خودروسازان کشور یعنی ایران خودرو و سایپا هر کدام متحمل ضرری بالغ بر ۵۰ تریلیون ریال (۴۱۶٫۶ میلیون دلار) شده‌اند.
- دولت ایران که توقف تولید خودروهای بی‌کیفیت را هدف قرار داده است همچنان خطر بزرگی برای رشد تولید سایپا محسوب می‌شود.
- شرکت سایپا ۱۱۹،۰۱۹ خودروی پراید و ۱۰۳،۸۴۷ خودروی تیبا تولید کرده است. از ۲۳ اکتبر ۲۰۱۹ تا ۲۱ نوامبر ۲۰۱۹، سایپا ۲۷،۳۲۰ خودرو تولید کرده است. در سال ۲۰۱۹، ۱۳،۱۹۳ خودروی پراید و ۱۲،۸۴۱ خودروی تیبا تولید شده است.
- تولید خودرو در ایران بین ۲۰ آوریل تا ۲۰ مه نسبت به سال قبل ۱۴٫۶ درصد کاهش پیدا کرده است. ایران خودرو و سایپا ۷۸،۱۹۰ دستگاه خودروی سواری در طول این ماه تولید کرده‌اند که نسبت به سال گذشته ۱۳،۴۳۶ دستگاه کمتر است. ایران خودرو علاوه بر خودروهای سواری، وسایل نقلیه تجاری شامل ون، وانت، کامیون و اتوبوس نیز تولید می‌کند. با این حال ایران خودرو در دوره مورد بررسی ما خطوط تولید چندین مدل وسیله نقلیه تجاری را متوقف کرده است.

راهبرد

سایپا با زیر مجموعه‌های مختلف خود دومین تولیدکننده بزرگ خودرو در ایران محسوب می‌شود. این شرکت طیف وسیعی از وسایل نقلیه سواری و تجاری را تولید می‌کند که برخی از آن‌ها بر اساس مدل‌هایی است که قبلاً توسط شرکت‌های کیا (پراید) و رنو (لوگان) تولید می‌شدند. این شرکت همچنین مدل‌های خاص خود مانند تیبا را تولید می‌کند که بر اساس گزارش‌ها در حال حاضر فروش خوبی دارند.

سایپا واحد اصلی و شاخه کلیدی تولید و فروش خودروهای سواری این شرکت است. اگرچه این شرکت موتورها و وسایل نقلیه خود را تولید می‌کند اما سابقه مشارکت با شرکت‌های خودروسازی فرانسوی، کره‌ای و ژاپنی و انجام مونتاژ داخلی برای آن‌ها را دارد. سایپا برای مونتاژ خودروهای شرکت خودروسازی فرانسوی سیتروئن قرارداد امضا کرده است. به نظر می‌رسد که سیتروئن با کاهش تحریم‌ها دوباره به بازار ایران وارد می‌شود. خودروسازی زامیاد زیرمجموعه دیگری از شرکت سایپا است که مسئولیت تولید خودروهای سبک و سنگین تجاری را بر عهده دارد. زامیاد سابقه خوبی در تولید کامیون برای شرکت‌های نپسان موتور و ایوکو تراکس داشته است.

در ماه مه ۲۰۱۷ سایپا یادداشت تفاهمی با شرکت خودروسازی الجزایری تاهکوت امضا کرد. این توافقنامه شامل برنامه‌هایی برای ساخت مشترک یک کارخانه تولید خودرو است که دارای ظرفیت اولیه تولید ۲۰ هزار خودرو و قطعات مرتبط در سال خواهد بود. این امر مستلزم تأسیس مجتمع تولیدی با هزینه ۳۰۰ میلیون دلار با ۱۵ کارخانه در استان تیارت در غرب الجزایر است. این سرمایه‌گذاری مشترک به سایپا در دور زدن رژیم سختگیرانه واردات خودروی الجزایر کمک می‌کند و از تلاش‌های ایران برای گسترش روابط اقتصادی پشتیبانی می‌کند.

سایپا همچنین به دنبال گسترش حضور برند خود در خارج از بازار داخلی است، چراکه سعی دارد از مزیت کاهش تحریم‌ها بهره‌مند شود. این شرکت خودروها و وسایل نقلیه نیمه منفصله را به بازارهایی مانند عراق، سودان، سوریه، مصر، الجزایر، سنگال، اوکراین، کامرون و غنا صادر می‌کند. سایپا همچنین به عملیات تولیدی در سوریه، ونزوئلا، عراق، سودان و سنگال مشغول است.

نگاهی به منطقه

جمع‌بندی سرمایه‌گذاری در صنعت خودروسازی: روند تنوع‌بخشی به زنجیره تأمین در مراکش

دیدگاه کلی

- مراکش در این سه‌ماهه همچنان از تجدید ساختار پساکوویدی در زنجیره تأمین خودرو سود می‌برد، در حالی که مصر به دنبال ایجاد صنعت خودروهای الکتریکی داخلی با همکاری شرکت دانگ‌فنگ موتور است. ما در جمع‌بندی منظم سرمایه‌گذاری‌های تولیدی خود، جدیدترین پروژه‌ها را از جنبه تولید صنعتی ردیابی کرده و روندهای منطقه‌ای در حال توسعه را تحلیل می‌کنیم. با انجام این کار امیدواریم تصویری از قطب‌های بالقوه‌ای که ممکن است در حال توسعه باشند و همچنین راهبرد شرکت‌ها در زمینه‌های تولید و برنامه‌های صادراتی ارائه دهیم.

| سرمایه‌گذاری برای تولید خودرو کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا | | | | | | | |
|---|-------|----------------------|-------------------|-----------------|----------------|---|------------------|
| زمان اعلام | کشور | شهر/دولت /منطقه | شرکت | مقدار | طبقه | شرح مختصر | زمان عملیاتی شدن |
| ژانویه ۲۰۲۱ | مراکش | طنجه، قنیطره و مکناس | بازاکی و سومیتومو | ۱۰۳ میلیون دلار | قطعات | این شرکت‌ها همراه با یکدیگر، سه تا چهار کارخانه جدید برای تولید مدارهای سیمی جهت تأمین نیاز خودروسازی فیات کرایسلر و گروه صنعتی سی‌ان‌ایچ گلوبال راه‌اندازی می‌کنند. | تأیید شده |
| ژانویه ۲۰۲۱ | مراکش | قنیطره | سیتیک دیکاستال | ۴۲۲ میلیون دلار | قطعات | شرکت برنامه دارد تا کارخانه ریخته‌گری آلومینیوم جدیدی برای تولید سالانه حدود ۶ میلیون رینگ راه‌اندازی و ۱۲۵۰ شغل ایجاد کند. این کارخانه قطعات مورد نیاز کارخانجات محلی پی‌اس‌ای را تأمین خواهد کرد. | تأیید شده |
| ژانویه ۲۰۲۱ | مصر | النصر | دانگ‌فنگ موتور | نامشخص | خودرو الکتریکی | دانگ‌فنگ قصد دارد تا به‌طور مشترک با خودروساز مصری (پشتیبانی‌شده توسط دولت مصر) خودروهای الکتریکی تولید کند و تولید سالانه ۲۵ هزار دستگاه را هدف قرار داده است. | تأیید شده |

منبع: فیچ سولوشنز

در جمع‌بندی سرمایه‌گذاری در صنایع خودروسازی خاورمیانه و شمال آفریقا در سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۱ تنها سه پروژه سرمایه‌گذاری جدید که در سه‌ماهه اول ۲۰۲۱ اعلام و یا افتتاح شده بودند را شناسایی کردیم که بالغ بر ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری را شامل می‌شدند (ما دریافتیم که تنها ارزش سرمایه‌گذاری دو پروژه از سه پروژه اعلام شده است).

مراکش همچنان از تجدید ساختار پساکوویدی بهره‌مند می‌شود

قبلاً تأکید کردیم که کشورهای شمال آفریقا و به‌خصوص مراکش و مصر از تلاش‌های تجدید ساختار پساکوویدی تولیدکنندگان تجهیزات اصلی سود خواهند برد، چون این کشورها به دنبال کاهش وابستگی خود به تولیدات چینی و

کوتاه کردن زنجیره‌های تأمین از طریق تولید داخلی برخی قطعات هستند. این روند در سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۱ با سرمایه‌گذاری‌های عظیم در تولید قطعات از طرف تأمین‌کنندگان پژو سیتروئن و فیات کراسلر (اکنون استلانتیس) یعنی یازاکی، سومیتومو و سیتیک دیکاستال ادامه دارد.

مصر مصمم به توسعه صنعت وسایل نقلیه الکتریکی است

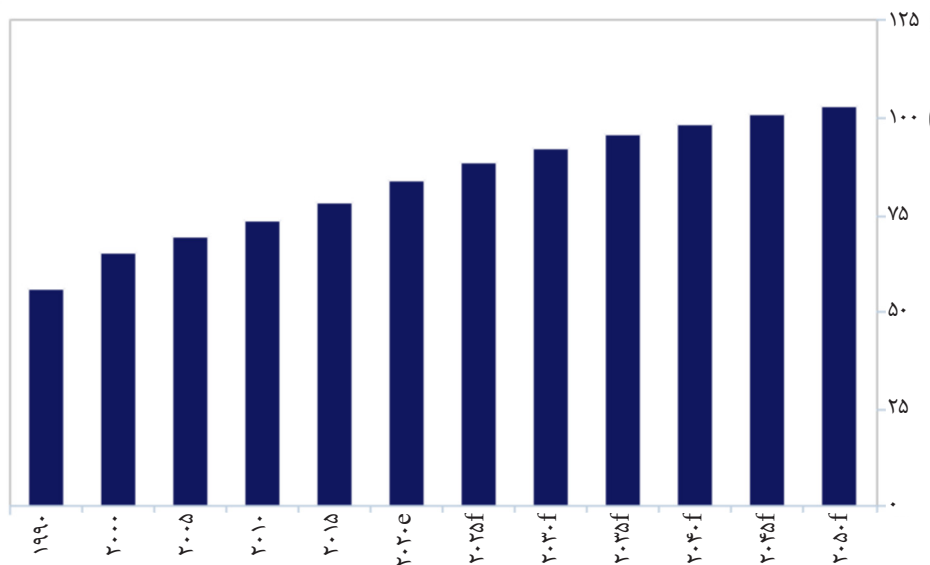
در این سه‌ماهه دولت مصر با امضای یادداشت تفاهمی با شرکت دانگ‌فنگ موتور برای تأسیس کارخانه تولید خودروی الکتریکی در همکاری با شریک داخلی که هنوز مشخص نشده به تلاش خود برای توسعه صنعت خودروهای الکتریکی ادامه داده است. در حالی که بازار خودروهای الکتریکی مصر همچنان به دلیل سطح پایین درآمد، فقدان مشوق‌های خرید و کمبود شدید زیرساخت شارژ خودروهای الکتریکی بسیار محدود است، برنامه‌های مربوط به پایتخت اداری جدید این کشور یک شبکه شارژ وسایل نقلیه الکتریکی قدرتمند برای پایین نگه داشتن سطح آلودگی و افزایش تقاضا برای خودروهای الکتریکی داخلی را شامل می‌شود. این یعنی دولت مصر به تلاش برای جذب سرمایه‌گذاری‌های بیشتر در زمینه خودروهای الکتریکی در سال‌های آینده ادامه خواهد داد و احتمالاً برنامه خود برای ارائه مشوق به اپراتورهای تاکسی برای استفاده از خودروهای الکتریکی را دنبال خواهد کرد.

چشم‌انداز جمعیتی ایران

تجزیه و تحلیل جمعیتی، یکی از ارکان اصلی مدل پیش‌بینی اقتصاد کلان و صنعت ما محسوب می‌شود. نه تنها کل جمعیت کشور از متغیرهای کلیدی در تقاضای مصرف‌کننده است، بلکه درک مشخصات جمعیتی برای درک موضوعاتی چون روندهای جمعیتی آینده، رشد بهره‌وری و ملزومات مخارج دولت ضروری است. نمودارهای ارائه شده هرم جمعیت سال ۲۰۱۹ تغییر ساختار جمعیت بین سال‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۵۰ و کل جمعیت بین سال‌های ۱۹۹۰ تا ۲۰۵۰ را توضیح می‌دهند. جداول ارائه شده شاخص‌هایی از تمامی این نمودارها و همچنین معیارهای اصلی مانند نسبت‌های جمعیتی، شکاف جمعیت شهری و روستایی و امید به زندگی را نشان می‌دهند.

جمعیت

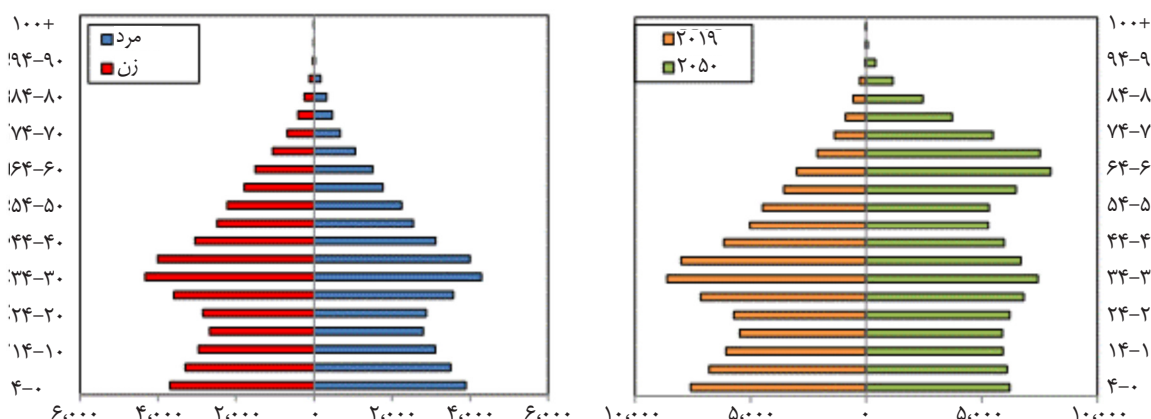
ایران - جمعیت، بر حسب میلیون (۱۹۹۰-۲۰۵۰)



e برآورد و f پیش‌بینی فیچ سولوشنز است. منبع: بانک جهانی، سازمان ملل و فیچ سولوشنز

هرم جمعیت

ایران - جمعیت مردان در مقابل زنان در سال ۲۰۱۹ به هزار نفر (سمت چپ) و جمعیت ۲۰۱۹ در مقابل جمعیت ۲۰۵۰، هزار نفر (سمت راست)



منبع: بانک جهانی، سازمان ملل، فیچ سولوشنز

شاخص‌های اصلی جمعیتی (ایران ۲۰۲۵-۱۹۹۰)

| شاخص | ۱۹۹۰ | ۲۰۰۰ | ۲۰۰۵ | ۲۰۱۰ | ۲۰۱۵ | ۲۰۲۰ | f۲۰۲۵ |
|---------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| رشد سالانه جمعیت (درصد) | ۱,۲۷ | ۱,۱۸ | ۱,۱۵ | ۱,۳۳ | ۱,۳۰ | ۱,۰۰ | ۱,۰۰ |
| کل جمعیت مردان (هزار نفر) | ۲۸,۷۴۴,۶ | ۳۳,۳۸۷,۶ | ۳۵,۴۸۹,۶ | ۳۷,۱۸۰,۲ | ۳۹,۷۳۰,۱ | ۴۲,۴۰۸,۴ | ۴۴,۷۴۹,۶ |
| کل جمعیت زنان (هزار نفر) | ۲۷,۶۲۱,۶ | ۳۲,۲۳۵,۸ | ۳۴,۲۷۲,۷ | ۳۶,۵۸۲,۳ | ۳۸,۷۶۲,۱ | ۴۱,۵۸۴,۵ | ۴۴,۰۲۵,۲ |
| کل جمعیت (هزار نفر) | ۵۶,۳۶۶,۲ | ۶۵,۶۲۳,۴ | ۶۹,۷۶۲,۳ | ۷۳,۷۶۲,۵ | ۷۸,۴۹۲,۲ | ۸۳,۹۹۲,۹ | ۸۸,۷۷۴,۸ |
| نسبت جمعیت مردان به زنان | ۱,۰۴ | ۱,۰۴ | ۱,۰۴ | ۱,۰۲ | ۱,۰۲ | ۱,۰۲ | ۱,۰۲ |

e برآورد و f پیش‌بینی فیچ سولوشنز است. منبع: بانک جهانی، سازمان ملل، فیچ سولوشنز

نسبت‌های جمعیتی اصلی (ایران ۲۰۲۵-۱۹۹۰)

| شاخص | ۱۹۹۰ | ۲۰۰۰ | ۲۰۰۵ | ۲۰۱۰ | ۲۰۱۵ | ۲۰۲۰ | f۲۰۲۵ |
|---|----------|----------|----------|----------|------------|----------|----------|
| نسبت وابستگی (درصد از جمعیت در سن کار) | ۹۵,۵ | ۶۲,۲ | ۴۶,۳ | ۴۱,۲ | ۴۲,۲ | ۴۵,۶ | ۴۷,۵ |
| کل جمعیت وابسته (هزار نفر) | ۲۷,۵۳۱,۰ | ۲۵,۱۶۲,۵ | ۲۲,۰۸۴,۶ | ۲۱,۵۳۲,۷ | ۲۳,۰۳۰,۲,۹ | ۲۶,۲۹۷,۴ | ۲۸,۵۸۳,۱ |
| جمعیت فعال (درصد از کل جمعیت) | ۵۱,۲ | ۶۱,۷ | ۶۸,۳ | ۷۰,۸ | ۷۰,۳ | ۶۸,۷ | ۶۷,۸ |
| کل جمعیت فعال (هزار نفر) | ۲۸,۸۳۵,۳ | ۴۰,۴۶۰,۹ | ۴۷,۶۷۷,۸ | ۵۲,۲۳۹,۸ | ۵۵,۱۸۹,۳ | ۵۷,۶۹۵,۶ | ۶۰,۱۹۱,۶ |
| جمعیت جوان (درصد از کل در سن کار) | ۸۹,۰ | ۵۵,۱ | ۳۹,۴ | ۳۴,۰ | ۳۴,۰ | ۳۶,۰ | ۳۵,۷ |
| کل جمعیت جوان (هزار نفر) | ۲۵,۶۷۶,۱ | ۲۲,۲۸۷,۹ | ۱۸,۷۶۱,۹ | ۱۷,۷۳۵,۷ | ۱۸,۷۴۴,۳ | ۲۰,۷۸۳,۸ | ۲۱,۵۱۱,۹ |
| جمعیت مستمری‌بگیر (درصد از جمعیت در سن کار) | ۶,۴ | ۷,۱ | ۷,۰ | ۷,۳ | ۸,۳ | ۹,۶ | ۱۱,۷ |
| جمعیت مستمری‌بگیران (هزار نفر) | ۱,۸۵۴,۹ | ۲,۸۷۴,۶ | ۳,۳۲۲,۷ | ۳,۷۹۷,۰ | ۴,۵۵۸,۶ | ۵,۵۱۳,۶ | ۷,۰۷۱,۲ |

e برآورد و f پیش‌بینی فیچ سولوشنز است. منبع: بانک جهانی، سازمان ملل، فیچ سولوشنز

جمعیت شهری و روستایی و امید به زندگی (ایران ۲۰۲۵-۱۹۹۰)

| شاخص | ۱۹۹۰ | ۲۰۰۰ | ۲۰۰۵ | ۲۰۱۰ | ۲۰۱۵ | ۲۰۲۰ | f۲۰۲۵ |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| جمعیت شهری (درصد از کل) | ۵۶,۳ | ۶۴,۰ | ۶۷,۶ | ۷۰,۶ | ۷۳,۴ | ۷۵,۹ | ۷۸,۱ |
| جمعیت روستایی (درصد از کل) | ۴۳,۷ | ۳۶,۰ | ۳۲,۴ | ۲۹,۴ | ۲۶,۶ | ۲۴,۱ | ۲۱,۹ |
| جمعیت شهری (هزار نفر) | ۳۱,۷۵۱,۱ | ۴۲,۰۲۶,۵ | ۴۷,۱۳۰,۰ | ۵۲,۰۹۵,۵ | ۵۷,۵۸۰,۳ | ۶۳,۷۲۸,۸ | ۶۹,۳۵۸,۰ |
| جمعیت روستایی (هزار نفر) | ۲۴,۶۱۵,۱ | ۲۳,۵۹۶,۹ | ۲۲,۶۳۲,۳ | ۲۱,۶۶۷,۰ | ۲۰,۹۱۱,۹ | ۲۰,۲۶۴,۱ | ۱۹,۴۱۶,۸ |
| امید به زندگی در بدو تولد، مردان (سال) | ۶۱,۷ | ۶۹,۳ | ۷۰,۴ | ۷۲,۵ | ۷۴,۸ | ۷۵,۸ | ۷۶,۷ |
| امید به زندگی در بدو تولد، زنان (سال) | ۶۶,۳ | ۷۱,۱ | ۷۳,۵ | ۷۵,۴ | ۷۶,۹ | ۷۸,۱ | ۷۹,۰ |
| میانگین امید به زندگی در بدو تولد (سال) | ۶۳,۸ | ۷۰,۲ | ۷۱,۹ | ۷۳,۹ | ۷۵,۸ | ۷۶,۹ | ۷۷,۸ |

e برآورد و f پیش‌بینی فیچ سولوشنز است. منبع: بانک جهانی، سازمان ملل، فیچ سولوشنز

جمعیت بر اساس گروه سنی (ایران ۲۰۲۵-۱۹۹۰)

| ۱۹۹۰ | ۲۰۰۰ | ۲۰۰۵ | ۲۰۱۰ | ۲۰۱۵ | ۲۰۲۰ | ۲۰۲۵ | شاخص |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------------------------------|
| ۹,۳۱۷,۸ | ۵,۸۴۵,۰ | ۵,۷۱۱,۷ | ۶,۲۵۲,۶ | ۶,۹۴۶,۶ | ۷,۶۳۷,۶ | ۶,۹۷۱,۱ | کل جمعیت ۰ تا ۴ ساله (هزار نفر) |
| ۹,۰۰۲,۶ | ۷,۲۷۷,۳ | ۵,۸۰۹,۸ | ۵,۶۸۹,۱ | ۶,۲۲۹,۱ | ۶,۹۲۸,۳ | ۷,۶۲۲,۰ | کل جمعیت ۵ تا ۹ ساله (هزار نفر) |
| ۷,۳۵۵,۸ | ۹,۱۶۵,۶ | ۷,۲۴۰,۴ | ۵,۷۹۴,۰ | ۵,۵۶۸,۶ | ۶,۲۱۷,۹ | ۶,۹۱۸,۸ | کل جمعیت ۱۰ تا ۱۴ ساله (هزار نفر) |
| ۵,۷۰۱,۶ | ۸,۸۷۱,۰ | ۸,۹۵۷,۲ | ۷,۱۰۵,۲ | ۵,۶۲۹,۷ | ۵,۵۳۰,۰ | ۶,۱۸۷,۸ | کل جمعیت ۱۵ تا ۱۹ ساله (هزار نفر) |
| ۴,۸۲۰,۱ | ۷,۱۰۸,۳ | ۸,۶۷۵,۰ | ۸,۷۵۱,۷ | ۶,۸۶۳,۸ | ۵,۵۵۶,۲ | ۵,۴۷۳,۸ | کل جمعیت ۲۰ تا ۲۴ ساله (هزار نفر) |
| ۳,۹۹۹,۶ | ۵,۳۷۵,۷ | ۶,۸۳۸,۵ | ۸,۳۸۶,۶ | ۸,۵۳۳,۰ | ۶,۷۸۶,۷ | ۵,۴۹۹,۹ | کل جمعیت ۲۵ تا ۲۹ ساله (هزار نفر) |
| ۳,۵۱۱,۸ | ۴,۵۲۳,۹ | ۵,۲۹۶,۷ | ۶,۵۹۹,۱ | ۸,۳۲۸,۴ | ۸,۴۶۶,۷ | ۶,۷۳۸,۵ | کل جمعیت ۳۰ تا ۳۴ ساله (هزار نفر) |
| ۲,۹۳۴,۹ | ۳,۷۶۶,۹ | ۴,۶۸۶,۴ | ۵,۱۹۹,۷ | ۶,۵۳۶,۳ | ۸,۲۷۲,۷ | ۸,۴۲۰,۶ | کل جمعیت ۳۵ تا ۳۹ ساله (هزار نفر) |
| ۲,۰۸۴,۶ | ۳,۳۲۱,۲ | ۳,۹۶۳,۳ | ۴,۶۵۹,۲ | ۵,۲۱۰,۶ | ۶,۴۹۱,۳ | ۸,۲۲۸,۱ | کل جمعیت ۴۰ تا ۴۴ ساله (هزار نفر) |
| ۱,۵۷۷,۷ | ۲,۷۶۷,۴ | ۳,۴۲۱,۱ | ۳,۹۰۶,۱ | ۴,۶۸۲,۸ | ۵,۱۶۴,۳ | ۶,۴۴۳,۱ | کل جمعیت ۴۵ تا ۴۹ ساله (هزار نفر) |
| ۱,۵۴۷,۲ | ۱,۹۳۶,۰ | ۲,۶۳۱,۸ | ۳,۳۳۵,۸ | ۳,۷۵۵,۷ | ۴,۶۱۸,۵ | ۵,۱۰۱,۴ | کل جمعیت ۵۰ تا ۵۴ ساله (هزار نفر) |
| ۱,۴۶۴,۴ | ۱,۴۳۱,۵ | ۱,۸۵۸,۵ | ۲,۵۲۴,۸ | ۳,۲۳۸,۹ | ۳,۶۷۶,۹ | ۴,۵۳۱,۷ | کل جمعیت ۵۵ تا ۵۹ ساله (هزار نفر) |
| ۱,۱۹۳,۳ | ۱,۳۵۹,۱ | ۱,۳۴۹,۲ | ۱,۷۶۱,۷ | ۲,۴۱۰,۱ | ۳,۱۳۲,۳ | ۳,۵۶۶,۷ | کل جمعیت ۶۰ تا ۶۴ ساله (هزار نفر) |
| ۹۰۳,۸ | ۱,۲۱۰,۲ | ۱,۲۳۷,۴ | ۱,۳۰۳,۹ | ۱,۶۳۶,۵ | ۲,۲۶۴,۶ | ۲,۹۶۰,۰ | کل جمعیت ۶۵ تا ۶۹ ساله (هزار نفر) |
| ۴۸۵,۰ | ۸۶۶,۶ | ۱,۰۱۹,۶ | ۱,۱۳۷,۲ | ۱,۱۸۴,۴ | ۱,۴۴۸,۰ | ۲,۰۲۵,۶ | کل جمعیت ۷۰ تا ۷۴ ساله (هزار نفر) |
| ۲۶۷,۲ | ۵۱۲,۷ | ۶۳۲,۴ | ۷۶۱,۱ | ۸۹۷,۵ | ۹۰۶,۶ | ۱,۱۳۵,۰ | کل جمعیت ۷۵ تا ۷۹ ساله (هزار نفر) |
| ۱۳۶,۳ | ۱۹۵,۱ | ۳۱۲,۳ | ۳۹۹,۱ | ۵۹۷,۹ | ۵۵۱,۶ | ۵۸۰,۱ | کل جمعیت ۸۰ تا ۸۴ ساله (هزار نفر) |
| ۴۹,۵ | ۶۸,۲ | ۹۳,۵ | ۱۵۶,۸ | ۱۸۷,۱ | ۲۷۷,۵ | ۲۷۰,۹ | کل جمعیت ۸۵ تا ۸۹ ساله (هزار نفر) |
| ۱۱,۲ | ۱۸,۶ | ۲۳,۰ | ۳۳,۲ | ۴۸,۷ | ۵۶,۷ | ۸۸,۹ | کل جمعیت ۹۰ تا ۹۴ ساله (هزار نفر) |
| ۱,۷ | ۳,۰ | ۴,۰ | ۵,۳ | ۵,۹ | ۸,۱ | ۱۰,۱ | کل جمعیت ۹۵ تا ۹۹ ساله (هزار نفر) |
| ۰,۲ | ۰,۳ | ۰,۴ | ۰,۶ | ۰,۵ | ۰,۵ | ۰,۷ | کل جمعیت ۱۰۰ ساله و بیشتر (هزار نفر) |

برآورد و I پیش‌بینی فیچ سولوشنز است. منبع: بانک جهانی، سازمان ملل، فیچ سولوشنز



جمعیت بر اساس گروه سنی برحسب درصد (ایران ۲۰۲۵-۱۹۹۰)

| ۲۰۲۵ | ۲۰۲۰ | ۲۰۱۵ | ۲۰۱۰ | ۲۰۰۵ | ۲۰۰۰ | ۱۹۹۰ | شاخص |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| ۷,۸۵ | ۹,۰۹ | ۸,۸۵ | ۸,۴۸ | ۸,۱۹ | ۸,۹۱ | ۱۶,۵۳ | کل جمعیت ۰ تا ۴ ساله (درصد از کل) |
| ۸,۵۹ | ۸,۲۵ | ۷,۹۴ | ۷,۷۱ | ۸,۳۳ | ۱۱,۰۹ | ۱۵,۹۷ | کل جمعیت ۵ تا ۹ ساله (درصد از کل) |
| ۷,۷۹ | ۷,۴۰ | ۷,۰۹ | ۷,۸۵ | ۱۰,۳۸ | ۱۳,۹۷ | ۱۳,۰۵ | کل جمعیت ۱۰ تا ۱۴ ساله (درصد از کل) |
| ۶,۹۷ | ۶,۵۸ | ۷,۱۷ | ۹,۶۳ | ۱۲,۸۴ | ۱۳,۵۲ | ۱۰,۱۲ | کل جمعیت ۱۵ تا ۱۹ ساله (درصد از کل) |
| ۶,۱۷ | ۶,۶۲ | ۸,۷۴ | ۱۱,۸۶ | ۱۲,۴۴ | ۱۰,۸۳ | ۸,۵۵ | کل جمعیت ۲۰ تا ۲۴ ساله (درصد از کل) |
| ۶,۲۰ | ۸,۰۸ | ۱۰,۸۷ | ۱۱,۳۷ | ۹,۸۰ | ۸,۱۹ | ۷,۱۰ | کل جمعیت ۲۵ تا ۲۹ ساله (درصد از کل) |
| ۷,۵۹ | ۱۰,۰۸ | ۱۰,۶۱ | ۸,۹۵ | ۷,۵۹ | ۶,۸۹ | ۶,۲۳ | کل جمعیت ۳۰ تا ۳۴ ساله (درصد از کل) |
| ۹,۴۹ | ۹,۸۵ | ۸,۳۳ | ۷,۰۵ | ۶,۷۲ | ۵,۷۴ | ۵,۲۱ | کل جمعیت ۳۵ تا ۳۹ ساله (درصد از کل) |
| ۹,۲۷ | ۷,۷۳ | ۶,۶۴ | ۶,۳۲ | ۵,۶۸ | ۵,۰۶ | ۳,۷۰ | کل جمعیت ۴۰ تا ۴۴ ساله (درصد از کل) |
| ۷,۲۶ | ۶,۱۵ | ۵,۹۷ | ۵,۳۰ | ۴,۹۰ | ۴,۲۲ | ۲,۸۰ | کل جمعیت ۴۵ تا ۴۹ ساله (درصد از کل) |
| ۵,۷۵ | ۵,۵۰ | ۴,۷۸ | ۴,۵۲ | ۳,۷۷ | ۲,۹۵ | ۲,۷۴ | کل جمعیت ۵۰ تا ۵۴ ساله (درصد از کل) |
| ۵,۱۰ | ۴,۳۸ | ۴,۱۳ | ۳,۴۲ | ۲,۶۶ | ۲,۱۸ | ۲,۶۰ | کل جمعیت ۵۵ تا ۵۹ ساله (درصد از کل) |
| ۴,۰۲ | ۳,۷۳ | ۳,۰۷ | ۲,۳۹ | ۱,۹۳ | ۲,۰۷ | ۲,۱۲ | کل جمعیت ۶۰ تا ۶۴ ساله (درصد از کل) |
| ۳,۳۳ | ۲,۷۰ | ۲,۰۸ | ۱,۷۷ | ۱,۷۷ | ۱,۸۴ | ۱,۶۰ | کل جمعیت ۶۵ تا ۶۹ ساله (درصد از کل) |
| ۲,۲۸ | ۱,۷۲ | ۱,۵۱ | ۱,۵۴ | ۱,۴۶ | ۱,۳۲ | ۰,۸۶ | کل جمعیت ۷۰ تا ۷۴ ساله (درصد از کل) |
| ۱,۲۸ | ۱,۰۸ | ۱,۱۴ | ۱,۰۳ | ۰,۹۱ | ۰,۷۸ | ۰,۴۷ | کل جمعیت ۷۵ تا ۷۹ ساله (درصد از کل) |
| ۰,۶۵ | ۰,۶۶ | ۰,۷۶ | ۰,۵۴ | ۰,۴۵ | ۰,۳۰ | ۰,۲۴ | کل جمعیت ۸۰ تا ۸۴ ساله (درصد از کل) |
| ۰,۳۱ | ۰,۳۳ | ۰,۲۴ | ۰,۲۱ | ۰,۱۳ | ۰,۱۰ | ۰,۰۹ | کل جمعیت ۸۵ تا ۸۹ ساله (درصد از کل) |
| ۰,۱۰ | ۰,۰۷ | ۰,۰۶ | ۰,۰۵ | ۰,۰۳ | ۰,۰۳ | ۰,۰۲ | کل جمعیت ۹۰ تا ۹۴ ساله (درصد از کل) |
| ۰,۰۱ | ۰,۰۱ | ۰,۰۱ | ۰,۰۱ | ۰,۰۱ | ۰,۰۰ | ۰,۰۰ | کل جمعیت ۹۵ تا ۹۹ ساله (درصد از کل) |
| ۰,۰۰ | ۰,۰۰ | ۰,۰۰ | ۰,۰۰ | ۰,۰۰ | ۰,۰۰ | ۰,۰۰ | کل جمعیت ۱۰۰ ساله و بیشتر (درصد از کل) |

e برآورد و f پیش‌بینی فیچ سولوشنز است. منبع: بانک جهانی، سازمان ملل، فیچ سولوشنز

روش‌شناسی صنایع خودروسازی

تفکر پیوسته

ما از یک مدل پیش‌بینی ساده و شفاف به عنوان مبنای پیش‌بینی‌های صنعت خود استفاده می‌کنیم، اما به‌شدت به قضاوت تخصصی تحلیل‌گران خود متکی هستیم تا اطمینان حاصل کنیم که پیش‌بینی‌های ما تمامی بینش‌هایی که با استفاده از رویکرد منحصر به فرد تفکر پیوسته به دست می‌آوریم را در بر می‌گیرد. ما معتقدیم که تخصص و قضاوت تحلیل‌گر بهترین راه برای ارائه دقیق‌ترین، به‌روزترین و جامع‌ترین بینش به مشتریان ماست.

رویکرد تفکر متصل ما در پیش‌بینی و تجزیه و تحلیل به ادغام متغیرهای کلان اقتصادی برگرفته از ریسک کشور فیچ سولوشنز کمک می‌کند تا بینش منحصر به فرد و ارزشمندی در مورد تمامی عوامل ریسک کلان اقتصادی، سیاسی و صنعتی که بر عملیات کشورها و پتانسیل درآمدزایی آن‌ها در صنعت تأثیر می‌گذارد را به مشتریان خود ارائه دهیم.

روش‌شناسی صنایع خودروسازی

روش پیش‌بینی صنعت

برای بخش خودروسازی ما داده‌های تاریخی و پیش‌بینی‌های ۱۰ ساله ۲۱ متغیر سطح بازار و صنعت اصلی از جمله فروش وسایل نقلیه، تولید وسایل نقلیه، اندازه ناوگان و فروش و ناوگان وسایل نقلیه الکتریکی را در اختیار داریم.

پیش‌بینی‌های ما ترکیبی از مدل‌سازی رگرسیونی و قضاوت تخصصی تحلیل‌گران است.

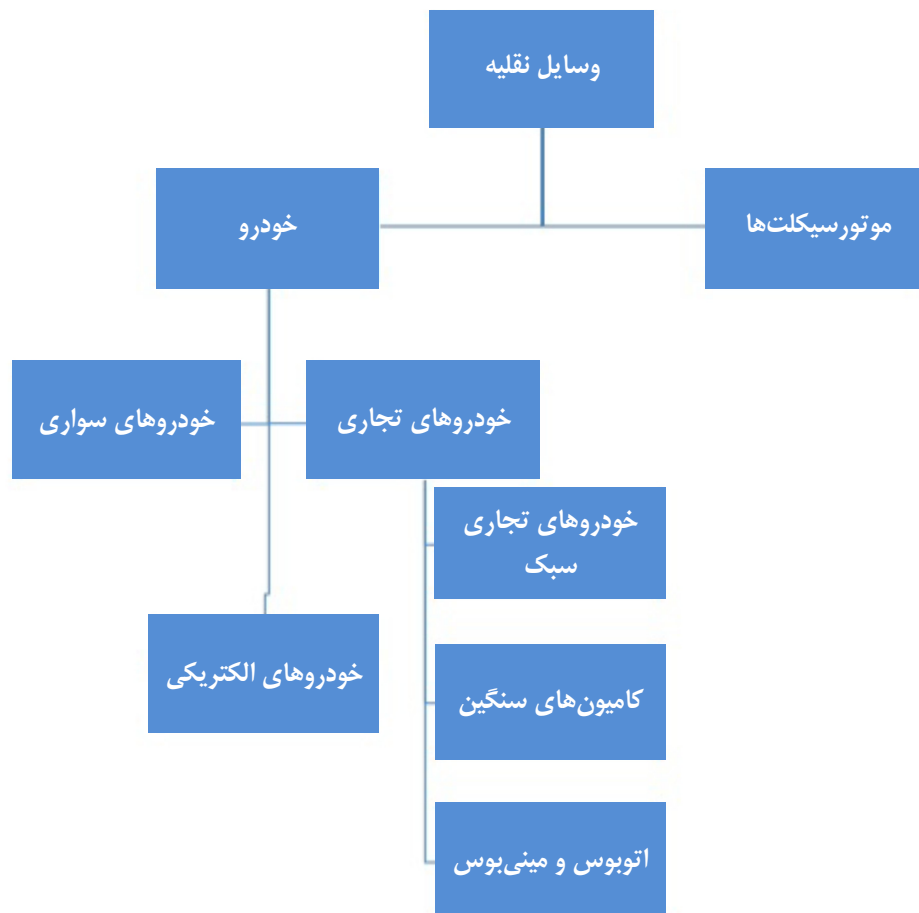
تحلیل‌گران صنایع خودروسازی ما با سایر تیم‌های تحلیلی در فیچ سولوشنز، از جمله تیم‌های ریسک کشوری، نفت و گاز، مصرف‌کننده، زیرساخت و فلزات تعامل دارند. این تعامل برای اطمینان از درک جامع آن‌ها از عوامل بیرونی است که ممکن است چشم‌انداز صنعت خودرو را در سطح بازار، منطقه یا جهان تحت تأثیر قرار دهند.

در پیش‌بینی ما از صنایع خودروسازی از ارزیابی‌های ریسک سیاسی، چشم‌انداز نظارتی و چشم‌انداز سرمایه‌گذاری در تأسیسات تولیدی نیز استفاده می‌شود.

یک چرخه دائمی نظارت بر داده‌ها وجود دارد و پایگاه‌های داده هر سه ماه یکبار به‌روزرسانی می‌شوند. تحلیل‌گران خارج از این چرخه‌ها مداخله خواهند کرد تا در صورت لزوم تغییرات پیش‌بینی را پیاده‌سازی کنند.

آمار و ارقام فروش، تولید و اندازه ناوگان وسایل نقلیه و وسایل نقلیه تجاری ما تجمعی هستند. در مواردی که اطلاعات در دسترس باشد آمار و ارقام وسایل نقلیه تجاری ما مجموع وسایل نقلیه تجاری سبک، کامیون‌های سنگین و اتوبوس‌های درون‌شهری و برون‌شهری را شامل می‌شود. مجموع ارقام وسایل نقلیه، وسایل نقلیه تجاری و وسایل نقلیه سواری را شامل می‌شود. ما آمار و ارقام موتورسیکلت را جدا در نظر می‌گیریم و به مجموع ارقام وسایل نقلیه اضافه نمی‌کنیم.

روش‌شناسی صنایع خودروسازی



منبع: فیچ سولوشنز

تعاریف

موتورسیکلت‌ها: وسیله نقلیه موتوری جاده‌ای که تنها دو چرخ دارد و دوچرخه، اسکوتر و موتورسیکلت را شامل می‌شود. خودرو: وسیله نقلیه موتوری جاده‌ای با حداقل چهار چرخ که برای حمل مسافر و یا کالا طراحی شده است. خودرو سواری: وسیله نقلیه موتوری جاده‌ای با حداقل چهار چرخ که برای جابجایی نه مسافر یا کمتر (شامل راننده) طراحی شده و وزن ناخالص خودرو کمتر از ۳,۵ تن است. این دسته شامل سالون‌ها یا خودروهای سواری صندوق‌دار، استیشن‌ها، کوپه‌ها، خودروهای کרוکی، خودروهای چندمنظوره و خودروهای شاسی‌بلند است. خودروهای تجاری: وسیله نقلیه موتوری جاده‌ای با حداقل چهار چرخ که برای حمل کالا و یا حمل و نقل عمومی افراد طراحی شده است و وزن ناخالص وسیله نقلیه کمتر از ۳,۵ تن یا بیشتر از ۳,۵ تن است. خودروهای تجاری وسایل نقلیه تجاری سبک، کامیون‌های سنگین، اتوبوس‌های درون‌شهری و برون‌شهری را شامل می‌شود؛ تراکتورهای کشاورزی در این دسته قرار نمی‌گیرند.

- (۱) خودرو تجاری سبک: وسیله نقلیه موتوری جاده‌ای با حداقل چهار چرخ که برای حمل کالا و یا حمل و نقل عمومی افراد (نه مسافر یا بیشتر) طراحی شده است و وزن ناخالص وسیله نقلیه معمولاً کمتر از ۳,۵ تن است. ون‌ها، مینی‌بوس‌ها، وانت‌ها و کامیون‌های سبک را شامل می‌شود.
- (۲) کامیون‌های سنگین: وسیله نقلیه موتوری جاده‌ای با حداقل چهار چرخ که برای حمل / ایدک‌کشی کالا طراحی شده است و وزن ناخالص وسیله نقلیه بیش از ۳,۵ تن است (مگر اینکه در بخش «یادداشت‌ها» وزن دیگری ذکر شده باشد). این دسته از کامیون‌های کوچک تا کشنده‌ها را شامل می‌شود اما تراکتورهای کشاورزی را شامل نمی‌شود.
- (۳) اتوبوس‌های درون‌شهری و برون‌شهری: وسیله نقلیه موتوری جاده‌ای با حداقل چهار چرخ که برای حمل و نقل عمومی نه مسافر یا بیشتر طراحی شده است و وزن ناخالص وسیله نقلیه بیش از ۳,۵ تن است.

تولید

دستگاه‌های جدید و کامل وسایل نقلیه و موتورسیکلت‌ها که هر سال در بازار به صورت داخلی تولید می‌شوند را اندازه‌گیری می‌کند.

تولید بر حسب دستگاه یا واحد بیان می‌شود.

ارقام تاریخی تولید وسایل نقلیه و موتورسیکلت بر اساس داده‌های منتشر شده توسط مراکز آمار ملی، انجمن‌های ملی صنایع و سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری است.

پیش‌بینی‌های تولید ما بر اساس یک مدل رگرسیونی است و از سری‌های زمانی تاریخی خود بازار، متغیرهای مجازی برای تعیین سطح تأثیر شوک‌های صنعت و متغیرهای توضیحی کلیدی اقتصاد کلان برگرفته از ریسک کشور فیچ سولوشنز مانند رشد واقعی تولید ناخالص داخلی استفاده می‌کند.

علاوه بر این ما از قضاوت تخصصی تحلیل‌گران برای اصلاح و نهایی کردن پیش‌بینی تولید وسایل نقلیه و موتورسیکلت بر اساس متغیرها یا رویدادهای برون‌زا و درون‌زایی که در مدل رگرسیونی ما لحاظ نشده است استفاده می‌کنیم. همچنین برای پیش‌بینی‌های تولید به جمع‌بندی‌های سه‌ماهه خودمان در زمینه سرمایه‌گذاری در صنایع خودروسازی در هر منطقه اتکا داریم که بیشتر سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده روی تأسیسات تولیدی جدید را ثبت می‌کند و به نوبه خود به تعیین سطح تولید در آینده کمک می‌کند.

فروش

دستگاه‌های جدید و کامل وسایل نقلیه و موتورسیکلت‌هایی که هر ساله در بازار فروخته می‌شوند را اندازه‌گیری می‌کند.

فروش بر حسب دستگاه یا واحد بیان می‌شود.

ارقام تاریخی فروش وسایل نقلیه و موتورسیکلت بر اساس داده‌های منتشر شده توسط مراکز آمار ملی، انجمن‌های ملی صنایع و وزارتخانه‌های دولتی است.



پیش‌بینی‌های فروش ما بر اساس یک مدل رگرسیونی است و از سری‌های زمانی تاریخی خود بازار و متغیرهای توضیحی کلیدی اقتصاد کلان برگرفته از ریسک کشوری فیچ سولوشنز مانند رشد واقعی تولید ناخالص داخلی، رشد درآمد خانوار و نرخ‌های بهره استفاده می‌کند.

علاوه بر این ما از قضاوت تخصصی تحلیل‌گران برای اصلاح و نهایی کردن پیش‌بینی فروش وسایل نقلیه و موتورسیکلت بر اساس متغیرها یا رویدادهای برون‌زا و درون‌زا شامل تغییرات قوانین یا طرح‌های اسقاط که در مدل رگرسیون ما لحاظ نشده است استفاده می‌کنیم.

اندازه ناوگان

مجموع خودروها و موتورسیکلت‌هایی که سالانه برای استفاده در بازار ثبت شده است را اندازه‌گیری می‌کند. اندازه ناوگان بر حسب دستگاه یا واحد بیان می‌شود.

ارقام تاریخی ناوگان خودروها و موتورسیکلت‌ها بر اساس داده‌های منتشر شده توسط مراکز آمار ملی، انجمن‌های ملی صنایع و وزارتخانه‌های دولتی است.

پیش‌بینی‌های ناوگان ما بر اساس یک مدل رگرسیونی است و از سری‌های زمانی تاریخی خود بازار و متغیرهای توضیحی کلیدی اقتصاد کلان برگرفته از ریسک کشوری فیچ سولوشنز استفاده می‌کند.

علاوه بر این، ما از قضاوت تخصصی تحلیل‌گران برای اصلاح و نهایی کردن پیش‌بینی فروش وسایل نقلیه و موتورسیکلت بر اساس متغیرها یا رویدادهای برون‌زا و درون‌زا شامل تغییرات قوانین یا طرح‌های اسقاط که در مدل رگرسیون ما لحاظ نشده است استفاده می‌کنیم.

تجارت

ما تراز تجاری وسایل نقلیه و موتورسیکلت‌ها در یک بازار را به صورت تولید منهای فروش پیش‌بینی می‌کنیم.

فروش وسایل نقلیه الکتریکی

ما فروش وسایل نقلیه الکتریکی را به وسایل نقلیه الکتریکی دارای باتری و وسایل نقلیه الکتریکی هیبریدی پلاگین تقسیم می‌کنیم.

پیش‌بینی‌های فروش وسایل نقلیه الکتریکی ما بر اساس یک مدل رگرسیونی است و از رشد تاریخی خود بازار و کل فروش داخلی وسایل نقلیه که از گزارش پیش‌بینی‌های فیچ سولوشنز گرفته شده است، استفاده می‌کنیم. علاوه بر این ما از قضاوت تخصصی تحلیل‌گران برای اصلاح و نهایی کردن پیش‌بینی فروش وسایل نقلیه و موتورسیکلت بر اساس متغیرها یا رویدادهای برون‌زا و درون‌زا مانند محیط سیاست و مشوق‌های ارائه‌شده در یک بازار که در مدل رگرسیون ما لحاظ نشده‌اند استفاده می‌کنیم. این امر به دلیل نوپا بودن بازار وسایل نقلیه الکتریکی است.

ناوگان وسایل نقلیه الکتریکی

با توجه به نوپا بودن بازار وسایل نقلیه الکتریکی، ناوگان وسایل نقلیه الکتریکی را به صورت مجموع فروش هشت‌ساله وسایل نقلیه الکتریکی برآورد می‌کنیم. هشت سال بر اساس چرخه عمر معمول باتری وسایل نقلیه الکتریکی انتخاب شده است.

شاخص ریسک به بازده تولید خودرو

شاخص ریسک به بازده تولید خودروی ما بر اساس توازن بین ریسک‌ها و بازده‌های شروع یا حفظ عملیات تولید خودرو در کشورهای مختلف، جذابیت یک کشور در زمینه صنعت خودروسازی را تعیین و رتبه‌بندی می‌کند.

ما ویژگی‌های مختص صنعت را با ویژگی‌های بازار گسترده‌تر اقتصادی، سیاسی و عملیاتی ترکیب می‌کنیم. ما این ورودی‌ها را از نظر اهمیت آن‌ها برای تصمیم‌گیری سرمایه‌گذاران در یک صنعت معین می‌سنجیم. نتیجه این کار بازتاب دقیق واقعیت‌هایی است که سرمایه‌گذاران در ایجاد تعادل بین فرصت‌ها و ریسک‌ها و ایجاد تعادل بین ویژگی‌های بازار مختص بخش و ویژگی‌های بازار در سطح گسترده‌تر با آن‌ها مواجه هستند. این امر کاربران این شاخص را قادر می‌سازد تا جذابیت بازار را در زمینه منطقه‌ای و جهانی ارزیابی کنند.

این شاخص ترکیبی از پیش‌بینی‌های اختصاصی ما و ارزیابی‌های تحلیل‌گران از شرایط نظارتی را به کار می‌گیرد. با تکامل قوانین و تغییر پیش‌بینی‌ها نمرات شاخص نیز تغییر می‌کند و نتیجه‌ای بسیار پویا و آینده‌نگرانه ارائه می‌دهد.

مزایای استفاده از شاخص ریسک به بازده تولید خودروی فیچ سولوشنز

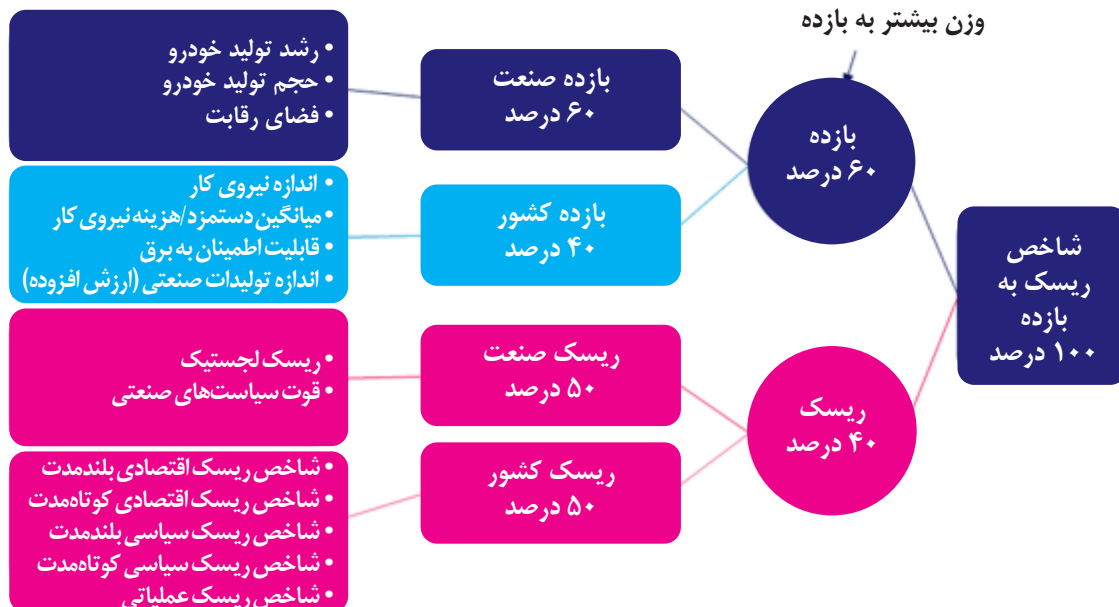
- رتبه‌بندی‌های جهانی: یک جدول جهانی متشکل از همه کشورهای موجود در بررسی‌های فیچ سولوشنز برای تولید خودرو، جذابیت را از حداقل (نزدیک به صفر) تا حداکثر (نزدیک به ۱۰۰) رتبه‌بندی می‌کند.
- دسترس‌پذیری: نمای از بالا به پایین پروفایل‌های ریسک به بازده جهانی، منطقه‌ای یا زیر منطقه‌ای به راحتی در دسترس قرار دارد.
- مقایسه‌پذیری: استفاده از روشی یکسان برای ۵۶ کشور به کاربران اجازه می‌دهد تا فهرست‌هایی از کشورهایی که مایل به مقایسه آن‌ها هستند را فراتر از محدوده‌های گروه‌بندی جهانی یا منطقه‌ای تهیه کنند.
- امتیازدهی: امتیازات از ۱۰۰ با توزیع وسیع امکان مقایسه سرمایه‌گذاری‌ها را فراهم می‌کند. هرچه امتیاز بالاتر باشد پروفایل کشور مطلوب‌تر است.
- قابلیت کمی: بازده‌ها و ریسک‌های کسب‌وکار در بخش خودروسازی در کشورهای مختلف جهان را کمی می‌کند و به شناسایی نقاط حساس در محیط کلی کسب‌وکار کمک می‌نماید.
- جامع: مجموعه جامعی از شاخص‌ها، ریسک‌ها و بازده‌های خاص صنعت در کنار ریسک‌های سیاسی، اقتصادی و عملیاتی را در اختیار قرار می‌دهد.
- نقطه ورود: یک نقطه شروع برای ارزیابی چشم‌انداز بخش خودروسازی که کاربران می‌توانند از آنجا به پیش‌بینی‌ها و تجزیه و تحلیل‌های دقیق‌تر بپردازند تا درک عمیق‌تری از بازار به دست آورند.

- متوازن: وجود ساختار چند شاخصی از تحریف امتیازات و رتبه‌بندی‌های نهایی توسط نقاط پرت و نقاط حدی جلوگیری می‌کند.
- روش‌شناسی ترکیبی از پیش‌بینی‌های اختصاصی فیچ سولوشنز، بینش‌های تحلیل‌گران و شاخص‌های معیار پذیرفته‌شده در سطح جهانی (برای مثال، امتیازات شاخص فضای کسب‌وکار بانک جهانی و شاخص ادراک فساد سازمان شفافیت بین‌الملل) است.

وزن‌دهی دسته‌ها و شاخص‌ها

شاخص ریسک به بازده تولید خودرو

وزن بیشتر به بازده



منبع: فیچ سولوشنز

ماتریس شاخص ریسک به بازده به دو دسته مجزا تقسیم می‌شود:

بازده

ارزیابی اندازه و پتانسیل رشد یک صنعت (بازده صنعت) و همچنین ویژگی‌های کلان صنعت و یا کشور که مستقیماً بر اندازه فرصت‌های کسب‌وکار در یک بخش خاص (بازده کشور) تأثیر می‌گذارد.

ریسک

ارزیابی ویژگی‌های خرد و مختص صنعت که برای توسعه صنعت به سمت پتانسیل خود (ریسک صنعت) و ارزیابی قابل‌سنجش پروفایل سیاسی، اقتصادی و عملیاتی کشور (ریسک کشوری) حیاتی هستند.

ارزیابی وزن‌دهی‌های ما

ماتریس ما عامدانه روی بازده‌ها وزن اضافه دارد (۶۰ درصد از امتیاز نهایی شاخص ریسک به بازده برای یک بازار به بازده اختصاص یافته است). ماتریس ما در بخش بازده صنعت (۶۰ درصد از امتیاز نهایی بازده) نیز وزن اضافه دارد. این امر این واقعیت را نشان می‌دهد که وقتی از پتانسیل سرمایه‌گذاری طولانی‌مدت صحبت می‌شود، اندازه صنعت و پتانسیل رشد از بیشترین وزن در نشان دادن فرصت‌ها برخوردار هستند و سایر عوامل ساختاری (جمعیت، آمار نیروی کار و کیفیت

زیرساخت‌ها) نیز اگرچه حائز اهمیت هستند، اما اهمیت آن‌ها اندکی کمتر است. علاوه بر این، تمرکز و تخصص ما در بازارهای نوظهور و بازارهای توسعه‌یافته این سوگیری نسبت به اندازه و رشد صنعت را تعیین کرده است تا تضمین شود که از توانایی شناسایی فرصت‌ها در کشورهایی برخوردار هستیم که چارچوب‌های نظارتی آن‌ها چندان توسعه‌یافته نبوده و اندازه صنعت به بزرگی بازارهای توسعه یافته نیست اما می‌دانیم تمایل زیادی برای سرمایه‌گذاری در آن‌ها وجود دارد.

| شاخص‌ها - توضیحات و منابع | | |
|---------------------------------------|---------------------------------|--|
| شاخص | منبع | منطق |
| بازده | | |
| بازده صنعت | | |
| میانگین ۵ ساله رشد تولید خودرو (درصد) | فیچ سلوشنز | رشد پیش‌بینی‌شده تولید، نشان‌دهنده فرصت‌های رشد و سرعت توسعه صنعت در آینده است. |
| میانگین ۵ ساله تولید خودرو (دستگاه) | فیچ سلوشنز | حجم تولید نشان‌دهنده اندازه و مرحله توسعه صنعت محلی است |
| فضای رقابت | فیچ سلوشنز (شاخص ذهنی) | نشان‌دهنده رقابت برای منابع مولد و تمرکز صنعت با استفاده از تعداد برندهای و سیله نقلیه تولید شده / مونتاژشده در داخل کشور است. |
| بازده کشور | | |
| اندازه نیروی کار | فیچ سلوشنز | اندازه جمعیت شاغل دسترسی به نیروی کار را نشان می‌دهد. |
| میانگین دستمزد/هزینه‌های نیروی کار | شاخص ریسک عملیاتی فیچ سلوشنز | شاخص هزینه نیروی کار یکی از نهاده‌های اصلی تولید خودرو است. |
| هزینه و دسترسی به خدمات عمومی | شاخص ریسک عملیاتی فیچ سلوشنز | پراکسی برای در دسترس بودن انرژی یکی از نهاده‌های کلیدی در ایجاد فعالیت‌های تولیدی مدرن، مکانیزه و بزرگ است. |
| ظرفیت تولیدات صنعتی | پیش‌بینی فیچ سلوشنز | معیاری برای تولید کالاهای پیچیده به عنوان درصدی از کل تولید، برای صنایع ایجادکننده ارزش افزوده مانند تولید خودرو مهم است |
| ریسک | | |
| ریسک صنعت | | |
| ریسک لجستیک | شاخص ریسک عملیاتی فیچ سلوشنز | با ارزیابی کیفیت و گستره زیرساخت‌های حمل‌ونقل، در دسترس بودن و قابلیت اطمینان شبکه‌های خدمات عمومی و سهولت تجارت فرامرزی، توانایی تولیدکنندگان برای حفظ زنجیره تأمین تولید را ارزیابی می‌کند. |
| قوت سیاست‌های صنعتی | فیچ سلوشنز (شاخص ذهنی) | مشخص می‌کند که آیا سیاست صنعتی مرتبط با صنایع خودرو سازی محلی و قدرت مربوطه وجود دارد یا خیر. |
| ریسک کشور | | |
| شاخص ریسک اقتصادی بلندمدت | شاخص ریسک کشوری فیچ سلوشنز | شاخص ریسک اقتصادی بلندمدت، ویژگی‌های ساختاری رشد اقتصادی، بازار کار، ثبات قیمت، ثبات نرخ ارز و پایداری تراز پرداخت‌ها و چشم‌اندازهای مالی و بدهی خارجی در دهه آینده را در نظر می‌گیرد. |
| شاخص ریسک اقتصادی کوتاه‌مدت | شاخص ریسک کشوری فیچ سلوشنز | شاخص ریسک اقتصادی کوتاه‌مدت، به دنبال تعریف آسیب‌پذیری‌های فعلی و ارزیابی رشد واقعی تولید ناخالص داخلی، تورم، بیکاری، نوسان نرخ ارز، توازن تراز پرداخت‌ها و همچنین اعتبارنامه‌های مالی و بدهی خارجی در طول دو سال آینده است. |
| شاخص ریسک سیاسی بلندمدت | شاخص ریسک کشوری فیچ سلوشنز | ریسک سیاسی بلندمدت فیچ سلوشنز ویژگی‌های سیاسی ساختاری کشور را بر اساس این فرض ما ارزیابی می‌کند که کشور‌های لیبرال و دموکراتیک بدون تنش‌های فرقه‌ای و با برابری درآمدی فراگیر دارای قوی‌ترین ویژگی‌ها به نفع ثبات سیاسی در یک بازه زمانی چند ساله هستند. |



| | | |
|---------------------------|-------------------|---|
| شاخص ریسک سیاسی کوتاه‌مدت | شاخص ریسک کشوری | ریسک سیاسی کوتاه‌مدت فیچ سولوشنز ریسک‌های سیاسی مربوط به ثبات فضای سرمایه‌گذاری را در بازه زمانی کوتاه‌تری نسبت به شاخص ریسک کشور و تا ۲۴ ماه آینده ارزیابی می‌کند. |
| شاخص ریسک عملیاتی | شاخص ریسک عملیاتی | شاخص ریسک عملیاتی بر شرایط موجود مربوط به چهار حوزه اصلی ریسک تمرکز دارد: بازار کار، تجارت و سرمایه‌گذاری، لجستیک، جرم و امنیت. |

منبع: فیچ سولوشنز

شاخص ریسک به بازده فروش خودرو

شاخص ریسک به بازده فروش خودرو بر اساس توازن بین ریسک‌ها و بازده‌های ورود و راه‌اندازی فعالیت‌های خرده‌فروشی وسایل نقلیه در کشورهای مختلف، جذابیت یک کشور در زمینه صنعت خودرو را اندازه‌گیری و رتبه‌بندی می‌کند. ما ویژگی‌های مختص صنعت را با ویژگی‌های اقتصادی، سیاسی و عملیاتی بازار گسترده‌تر ترکیب می‌کنیم. این ورودی‌ها را از نظر اهمیت آن‌ها برای تصمیم‌گیری سرمایه‌گذاران در یک صنعت خاص ارزیابی می‌کنیم. نتیجه این کار بازتاب دقیق واقعیت‌هایی است که سرمایه‌گذاران در ایجاد تعادل بین فرصت‌ها و ریسک‌ها و ایجاد تعادل بین ویژگی‌های بازار مختص بخش و ویژگی‌های بازار گسترده‌تر با آن‌ها مواجه هستند. این امر کاربران این شاخص را قادر می‌سازد تا جذابیت بازار را در زمینه منطقه‌ای و جهانی ارزیابی کنند.

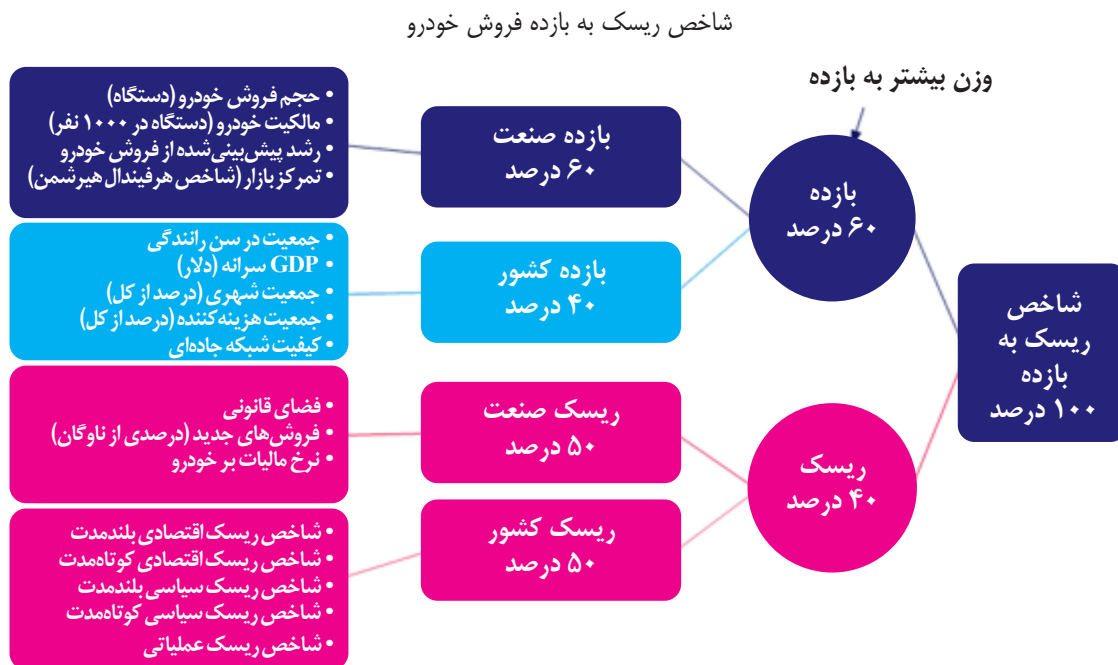
این شاخص ترکیبی از پیش‌بینی‌های اختصاصی ما و ارزیابی‌های تحلیل‌گران از شرایط نظارتی را به کار می‌گیرد. با تکامل قوانین و تغییر پیش‌بینی‌ها نمرات شاخص نیز تغییر می‌کند و نتیجه‌ای بسیار پویا و آینده‌نگرانه ارائه می‌دهد. شاخص ریسک به بازده فروش خودرو ۱۲۴ کشور را شامل می‌شود.

مزایای استفاده از شاخص ریسک به بازده صنایع خودروسازی فیچ سولوشنز

- رتبه‌بندی‌های جهانی: یک جدول جهانی متشکل از همه کشورهای مورد بررسی در فیچ سولوشنز برای فروش خودرو، جذابیت را از حداقل (نزدیک به صفر) تا حداکثر (نزدیک به ۱۰۰) رتبه‌بندی می‌کند.
- دسترس‌پذیری: نمای از بالا به پایین پروفایل‌های ریسک به بازده جهانی، منطقه‌ای یا زیر منطقه‌ای به راحتی در دسترس قرار دارد.
- مقایسه‌پذیری: استفاده از روشی یکسان برای ۱۲۴ کشور به کاربران اجازه می‌دهد تا فهرست‌هایی از کشورهای که مایل به مقایسه آن‌ها هستند را فراتر از محدوده‌های گروه‌بندی جهانی یا منطقه‌ای تهیه کنند.
- امتیازدهی: امتیازات از ۱۰۰ با توزیع وسیع امکان مقایسه سرمایه‌گذاری‌ها را فراهم می‌کند. هرچه امتیاز بالاتر باشد پروفایل کشور مطلوب‌تر است.
- قابلیت کمی: بازده‌ها و ریسک‌های انجام کسب‌وکار در بخش خودرو در کشورهای مختلف جهان را اندازه‌گیری می‌کند و به شناسایی نقاط حساس در محیط کلی کسب‌وکار کمک می‌کند.
- جامع: مجموعه جامعی از شاخص‌ها، ریسک‌ها و بازده‌های خاص صنعت در کنار ریسک‌های سیاسی، اقتصادی و عملیاتی را در اختیار قرار می‌دهد.

- نقطه ورود: نقطه شروع برای ارزیابی چشم‌انداز بخش خودرو که کاربران می‌توانند از آنجا به پیش‌بینی‌ها و تجزیه و تحلیل‌های دقیق‌تر بپردازند تا درک عمیق‌تری از بازار به دست آورند.
- متوازن: وجود ساختار چند شاخصی از تحریف امتیازات و رتبه‌بندی‌های نهایی توسط نقاط پرت و نقاط حدی جلوگیری می‌کند.
- روش‌شناسی ترکیبی از پیش‌بینی‌های اختصاصی فیچ سولوشنز، بینش‌های تحلیل‌گران و شاخص‌های معیار پذیرفته‌شده در سطح جهانی (برای مثال، امتیازات شاخص فضای کسب‌وکار بانک جهانی و شاخص ادراک فساد سازمان شفافیت بین‌الملل) است.

وزن دهی دسته‌ها و شاخص‌ها



منبع: فیچ سولوشنز

ماتریس شاخص ریسک به بازده به دو دسته مجزا تقسیم می‌شود:

بازده‌ها

ارزیابی اندازه و پتانسیل رشد یک صنعت (بازده صنعت) و همچنین ویژگی‌های کلان صنعت و یا کشور که مستقیماً بر اندازه فرصت‌های کسب‌وکار در یک بخش خاص (بازده کشور) تأثیر می‌گذارد.

ریسک

ارزیابی ویژگی‌های خرد و مختص صنعت که برای توسعه صنعت به سمت پتانسیل خود (ریسک‌های صنعت) و برای ارزیابی قابل‌سنجش پروفایل سیاسی، اقتصادی و عملیاتی کشور (ریسک کشور) حیاتی هستند.

ارزیابی وزن دهی‌های ما

ماتریس ما عامدانه روی بازده وزن اضافه دارد (۶۰ درصد از امتیاز نهایی شاخص ریسک به بازده برای یک بازار به بازده اختصاص یافته است). ماتریس ما در بخش بازده صنعت (۶۰ درصد از امتیاز نهایی بازدها) نیز وزن اضافه دارد. این امر منعکس کننده این واقعیت است که وقتی از پتانسیل سرمایه‌گذاری بلندمدت صحبت می‌شود، اندازه صنعت و پتانسیل رشد از بیشترین وزن در نشان دادن فرصت‌ها برخوردار هستند و سایر عوامل ساختاری (جمعیت، وضعیت نیروی کار و کیفیت زیرساخت‌ها) اگرچه حائز اهمیت هستند اما اهمیت آن‌ها اندکی پایین‌تر است. علاوه بر این، تمرکز و تخصص ما در بازارهای نوظهور و بازارهای توسعه‌یافته این سوگیری نسبت به اندازه و رشد صنعت را تعیین کرده است تا تضمین شود که از توانایی شناسایی فرصت‌ها در کشورهایی برخوردار هستیم که چارچوب‌های نظارتی آن‌ها چندان توسعه‌یافته نیست و اندازه صنعت به بزرگی بازارهای توسعه‌یافته نبوده اما می‌دانیم تمایل زیادی برای سرمایه‌گذاری وجود دارد.

| شاخص‌ها - توضیحات و منابع | | |
|---|------------------------------|---|
| شاخص | منبع | منطق |
| بازده | | |
| بازده صنعت | | |
| میانگین ۵ ساله حجم فروش (دستگاه) | فیچ شلوشنز | اندازه کل بازار وسایل نقلیه نشان‌دهنده پتانسیل فرصت‌ها و مقیاس عملیات است. |
| مالکیت خودرو (خودروهای ثبت شده به ازای هر ۱۰۰۰ نفر) | فیچ شلوشنز | نرخ مالکیت نشان‌دهنده توسعه / بلوغ بازار و قدرت نیاز / خواسته مصرف‌کننده برای مالکیت خودرو است. |
| میانگین ۵ ساله رشد فروش خودرو | فیچ شلوشنز | رشد پیش‌بینی شده فروش نشان‌دهنده فرصت‌های رشد برای شرکت‌کننده‌های جدید / موجود است. |
| تمرکز بازار (مقادیر شاخص هرفیندال هیرشمن) | محاسبات فیچ شلوشنز | تمرکز بازار سهولت ورود و رقابت در بازار را نشان می‌دهد |
| بازده کشور | | |
| جمعیت در سن رانندگی | پیش‌بینی فیچ شلوشنز | اندازه جمعیت واجد شرایط رانندگی نشان‌دهنده اندازه بالقوه بازار است. |
| GDP سرانه (دلار) | پیش‌بینی فیچ شلوشنز | سرانه تولید ناخالص داخلی قدرت خرید مصرف‌کنندگان را نشان می‌دهد. |
| جمعیت شهری (در صد از کل) | پیش‌بینی فیچ شلوشنز | تمرکز زیاد و فزاینده جمعیت در مناطق شهری نشان‌دهنده فشار بیشتر برای مالکیت وسایل نقلیه و حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای است. |
| جمعیت هزینه‌کننده (درصد از کل) | پیش‌بینی فیچ شلوشنز | رشد جمعیت هزینه‌کننده، قدرت / نفوذ نسبی تصمیم‌گیرندگان خانوار که در نهایت مسئول تصمیمات خرید خودرو هستند را نشان می‌دهد. |
| کیفیت شبکه جاده‌ای | شاخص ریسک عملیاتی فیچ شلوشنز | کیفیت جاده قدرت زیرساخت جاده‌ای و توانایی تأمین ناوگان وسایل نقلیه پیشرفته‌تر را برجسته می‌کند. |
| ریسک | | |
| ریسک صنعت | | |
| محیط قانونی | شاخص ریسک عملیاتی فیچ شلوشنز | محیط قانونی برای کسب‌وکارها در شاخص ریسک عملیاتی برای «باز بودن اقتصاد» مدنظر قرار می‌گیرد. این شاخص، باز بودن یک کشور برای سرمایه‌گذاری و تجارت، به ویژه برای تازه‌واردان بازار را ارزیابی می‌کند. |
| فروش‌های جدید (درصد از ناوگان) | پیش‌بینی فیچ شلوشنز | بلوغ بازار وسایل نقلیه جدید را ارزیابی نموده و نماینده‌ای برای نرخ جایگزینی وسیله نقلیه است. |
| نرخ‌های مالیات بر خودرو | فیچ شلوشنز (شاخص ذهنی) | بار مالیاتی ناشی از یک وسیله نقلیه جدید وارداتی شامل نرخ‌های تعرفه، مالیات غیرمستقیم و مالیات ویژه و مالیات بر ارزش افزوده را اندازه‌گیری می‌کند. این شاخص |

| شاخص‌ها - توضیحات و منابع | | |
|---|---------------------------------|-----------------------------|
| منطق | منبع | شاخص |
| یکی از عوامل تعیین کننده قدرتمند میزان رقابتی بودن قیمت‌گذاری یک تازه‌وارد در بازار است. | | |
| ریسک کشور | | |
| شاخص ریسک اقتصادی بلندمدت، ویژگی‌های ساختاری رشد اقتصادی، بازار کار، ثبات قیمت، ثبات نرخ ارز و پایداری تراز پرداخت‌ها و چشم‌اندازهای مالی و بدهی خارجی در دهه آینده را در نظر می‌گیرد. | شاخص ریسک کشوری فیچ سلوشنز | شاخص ریسک اقتصادی بلندمدت |
| شاخص ریسک اقتصادی کوتاه‌مدت، به دنبال تعریف آسیب‌پذیری‌های فعلی و ارزیابی رشد واقعی تولید ناخالص داخلی، تورم، بیکاری، نوسان نرخ ارز، توازن تراز پرداخت‌ها و همچنین اعتبارنامه‌های مالی و بدهی خارجی در طول دو سال آینده است. | شاخص ریسک کشوری فیچ سلوشنز | شاخص ریسک اقتصادی کوتاه‌مدت |
| ریسک سیاسی بلندمدت فیچ سلوشنز ویژگی‌های سیاسی ساختاری کشور را بر اساس این فرض ما ارزیابی می‌کند که کشورهای لیبرال و دموکراتیک بدون تنش‌های فرقه‌ای و با برابری درآمدی فراگیر دارای قوی‌ترین ویژگی‌ها به نفع ثبات سیاسی در یک بازه زمانی چند ساله هستند. | شاخص ریسک کشوری فیچ سلوشنز | شاخص ریسک سیاسی بلندمدت |
| ریسک سیاسی کوتاه‌مدت فیچ سلوشنز ریسک‌های سیاسی مربوط به ثبات فضای سرمایه‌گذاری را در بازه زمانی کوتاه‌تری نسبت به شاخص ریسک کشور و تا ۲۴ ماه آینده ارزیابی می‌کند. | شاخص ریسک کشوری فیچ سلوشنز | شاخص ریسک سیاسی کوتاه‌مدت |
| شاخص ریسک عملیاتی بر شرایط موجود مربوط به چهار حوزه اصلی ریسک تمرکز دارد: بازار کار، تجارت و سرمایه‌گذاری، لجستیک، جرم و امنیت. | شاخص ریسک عملیاتی فیچ سلوشنز | شاخص ریسک عملیاتی |



منبع:

Iran Autos Report
Includes 10-year forecasts to 2030
Fitch Solutions
June 2021