



وزارت صنعت، معدن و تجارت

# گزارش اجمالی صنعت خودرو

فروردین ۱۴۰۲

## فهرست

۲.....	مقدمه
۴.....	تولید خودرو
۵.....	واردات خودرو
۶.....	قیمت خودرو
۹.....	عرضه خودرو
۱۰.....	جمع بندی

## مقدمه

مردم عزیز ایران، سال‌هاست با مسائل خودرو به‌ویژه کیفیت و قیمت خودرو مواجه هستیم؛ مسائلی که مدت طولانی حل نشده باقی مانده و مزمن شده‌اند.

در مواجهه با این مسائل، دو راه پیش رو بود؛ اول این که برای صدمه نخوردن و کسب محبوبیت، وزارت صنعت، معدن و تجارت از صنعت خودرو فاصله بگیرد و به آن حمله کند و به جای پاسخگویی و حل مسائل، وارد حاشیه شده و شاکی باشد؛ راه دوم این بود که با دقت و صبر وارد میدان شده، مسائل را اولویت‌بندی کرده و به تدریج آنها را حل کند. وزارت صنعت، معدن و تجارت در راستای اهداف بنیادی خود (ارتقای «زندگی مردم» و ارتقای «اقتدار بین‌المللی ایران در بعد اقتصادی») اصلاح صنعت خودرو را در راستای عرضه محصولات بیشتر و بهتر به مردم و کسب جایگاه مناسب بین‌المللی در دستور کار قرار داد؛ حتی درخواست کرد که اختیارات بیشتری داشته باشد و در عوض متعهد شد که تولید خودرو در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰، پنجاه درصد افزایش یافته و قیمت تمام‌شده تولید خودرو بر اساس قیمت‌های ثابت، کاهش یابد.

هرچند امکان استفاده از همه اختیارات درخواست‌شده فراهم نشد، اما دستاوردهای قابل توجهی به دست آمد؛ تولید خودرو در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال قبل ۳۹ درصد افزایش یافت و ۷۸ درصد هدف تولید محقق شد؛ عدم تحقق کامل هدف تولید عمدتاً ناشی از تاکید بر عدم تولید خودروی ناقص و تنگنای تأمین سرمایه در گردش بود. دستیابی به هدف دوم (کاهش قیمت تمام‌شده) پس از انتشار صورت‌های مالی سال ۱۴۰۱ شرکت‌های خودروسازی قابل محاسبه خواهد بود. شایان ذکر است کاهش قیمت تمام‌شده به معنای کاهش زبان خودروسازان است و لزوماً باعث کاهش قیمت کارخانه نمی‌شود؛ هرچند مسئله اصلی، قیمت بازار است که بالاتر از قیمت کارخانه بوده و باید کاهش یابد.

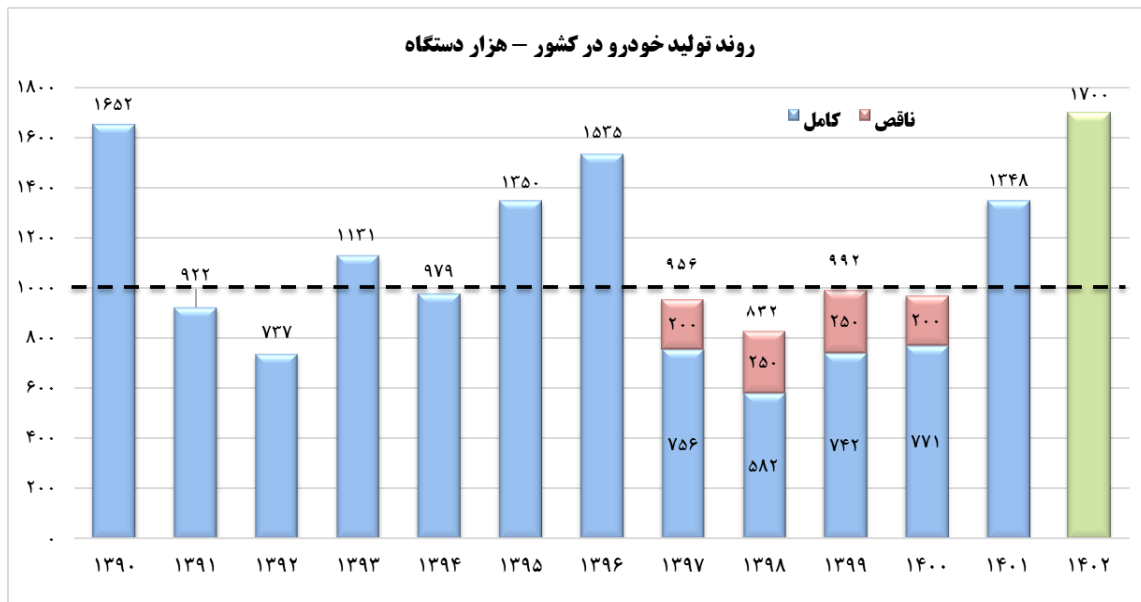
خودرو اجتماعی‌ترین موضوع کاری وزارت صنعت معدن تجارت است، اما حوزه فعالیت وزارت صنعت معدن و تجارت خیلی گسترده‌تر از صنعت خودرو است، حدود ۳۰ درصد تولید کشور در بخش صنعت، معدن و تجارت انجام می‌شود این بخش شامل ۲۷ رشته فعالیت (از ۹۰ رشته فعالیت در کل کشور) است و خودرو یکی از این ۲۷ رشته است. خوشبختانه در سال ۱۴۰۱ بخش صنعت، معدن و تجارت دستاوردهای ارزشمندی داشته است، به عنوان نمونه:

- رشد تولید بخش صنعت در ۹ ماهه سال ۱۴۰۱ معادل ۸ درصد و بیش از ۲ برابر رشد کل اقتصاد (۳,۷ درصد) بوده است.

- میانگین فصلی رشد بخش صنعت در دولت سیزدهم ۶,۷ درصد و بیش از ۳ برابر میانگین نرخ رشد دوره دولت‌های یازدهم و دوازدهم (۲ درصد) است.
  - رشد تولید بخش صنعت در فصل سوم سال ۱۴۰۱ معادل ۱۱,۶ درصد و بالاترین نرخ رشد فصلی از سال ۱۳۹۶ تاکنون است.
  - نرخ تولید رشد بخش معدن در ۹ ماهه سال ۱۴۰۱ معادل ۲,۹ درصد بوده در حالی که در مدت مشابه سال ۱۴۰۰ منفی یک درصد بوده است.
  - نرخ رشد سرمایه‌گذاری در ماشین‌آلات تولید در پاییز سال ۱۴۰۱ به ۲۸,۳ درصد رسیده که از سال ۱۳۹۱ تاکنون سابقه نداشت است.
  - تورم سالانه تولیدکننده در بخش صنعت ساخت از ۸۰,۴ درصد در تابستان ۱۴۰۰ به ۳۴,۴ درصد در پاییز سال ۱۴۰۱ کاهش یافته است.
  - تورم سالانه تولیدکننده در بخش معدن از ۱۱۶,۱ درصد در تابستان ۱۴۰۰ به ۲۵,۱ درصد در پاییز سال ۱۴۰۱ کاهش یافته (پایین‌ترین نرخ تورم از سال ۱۳۹۷ تاکنون) است.
  - تورم نقطه به نقطه مصرف‌کننده تمام گروه‌های کالاهای صنعتی غیرخوراکی در سبد مصرف خانوار (شامل پوشاک و کفش، مبلمان و لوازم‌خانگی و خرید وسایط نقلیه)، از مهر ۱۴۰۰ تا بهمن ۱۴۰۱ روند کاهشی و در سال ۱۴۰۱ روندی پایین‌تر از شاخص کل تورم داشته است.
- البته نتایج حاصله طی سال ۱۴۰۱ جبران‌کننده کاستی‌های دهه گذشته نبوده و در زندگی همه مردم ملموس نیست. روند رشد تولید، سرمایه‌گذاری و کاهش تورم باید به صورت مستمر ادامه داشته باشد تا برای همه مردم ملموس شود.
- صنعت خودرو نیز در سال ۱۴۰۱ پیشرفت‌های خوبی داشت، اما همچنان وضعیت آن خوب نیست؛ مهم این است که حرکت آغاز شده و سرعت خوبی دارد.
- گزارش مختصر اقدامات انجام‌شده و برنامه‌ریزی‌شده برای تولید، واردات، قیمت و عرضه خودرو به شرح زیر تقدیم می‌شود. یکی از طرح‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت در سال جاری، استقرار حکمرانی مردمی است. مشارکت مردم در شناسایی مسائل، طراحی و اجرای برنامه‌ها و نظارت، تحول بزرگی برای دستیابی به اهداف ملی ایجاد می‌کند. هفته گذشته «برنامه مهار تورم»، «برنامه رشد تولید» و «دستورالعمل معادن» برای اظهارنظر عموم مردم در سامانه جمع‌سپاری صمت منتشر شد و به زودی برنامه صنعت خودرو و گزارش‌های فصلی پیشرفت این برنامه برای اطلاع مردم و دریافت نظرات منتشر خواهد شد.

## تولید خودرو

در سال ۱۳۹۷ با آغاز تحریم‌های جدید، صنعت خودرو یکی از اولین موارد تحریم‌های ظالمانه آمریکا بود. دشمن می‌داند که صنعت خودرو ابعاد اقتصادی و اجتماعی گسترده‌ای دارد و تحریم این صنعت می‌تواند ضربه جدی به اقتصاد کشور بزند. همانطور که در نمودار زیر مشاهده می‌شود با آغاز دور جدید تحریم‌ها، تولید خودرو به شدت کاهش یافت و در ۴ سال مستمر، به کمتر از یک میلیون دستگاه در سال رسید که البته بیش از ۲۰ درصد خودروهای تولیدشده نیز ناقص بودند.



در آغاز فعالیت دولت سیزدهم، صنعت خودرو وضعیت نگران‌کننده‌ای داشت، تولید پایین، زیان انباشته خودروسازان، بدهی به قطعه‌سازان، انباشت خودروهای ناقص که در آذرماه ۱۴۰۰ به حدود ۱۷۳ هزار دستگاه رسیده بود، نشانه‌های تشدید بحران در این صنعت بودند. در مواجهه با این شرایط تصمیمات فوری و پیگیری‌های مجدانه‌ای صورت گرفت و خوشبختانه روند تولید اصلاح شد، به گونه‌ای که در سال ۱۴۰۱ تولید به یک میلیون و ۳۴۸ هزار دستگاه رسید و تعداد خودروهای ناقص دو خودروساز بزرگ در انتهای سال ۱۴۰۱ به کمتر از ۱۰۰۰ دستگاه کاهش یافت، در حالی که پایان سال ۱۴۰۰، تعداد خودروهای ناقص حدود ۱۲۸ هزار دستگاه بود.

با تحلیل روند تولید ۱۰ ساله خودرو مشخص می‌شود که سال ۱۴۰۱، تنها سالی است که علیرغم وجود شدیدترین تحریم‌ها، تولید خودرو به بیش از یک میلیون دستگاه افزایش یافته که دستاورد بسیار مهمی در جهت خنثی‌سازی تحریم‌های ظالمانه تلقی می‌شود. در سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ تحریم‌های شدیدی اعمال شد، از سال

۱۳۹۳ تا ۱۳۹۶ دوره اجرای برجام بود و تحریم‌ها کاهش یافت و از سال ۱۳۹۷ تاکنون دور جدید تحریم‌ها اعمال شده است.

افزایش تولید خودرو در سال ۱۴۰۱ در جدول زیر ارائه شده است:

نوع	رشد تولید (درصد)
سواری	۳۶
وانت	۵۶
ون	۲۶۷
مینی‌بوس و میدل باس	۱۱
اتوبوس	۸۸
کامیونت، کامیون و کشنده	۱۵۰
جمع انواع خودروها	۳۹

این دستاوردها در حالی اتفاق افتاد که سقف تسهیلات بانکی برای شرکت‌های بزرگ خودروسازی در سال ۱۴۰۱ افزایش نیافت (علیرغم افزایش چندباره سقف تسهیلات طی سال‌های گذشته). اگر متناسب با افزایش تولید و تورم، سقف تسهیلات بانکی نیز افزایش می‌یافت، تولید خودرو در سال ۱۴۰۱ بیشتر می‌شد.

## واردات خودرو

واردات خودرو از سال ۱۳۹۷ به دلیل ناترازی درآمدها و مصارف ارزی کشور ممنوع شد. خوشبختانه با افزایش صادرات غیرنفتی و کسب و افزایش منابع ارزی کشور، واردات خودرو در سال ۱۴۰۱ در دستور کار دولت قرار گرفت. آیین‌نامه واردات خودرو در شهریور ۱۴۰۱ به تصویب دولت رسید و پس از رفع ایرادات هیات تطبیق مجلس شورای اسلامی در آبان ماه ۱۴۰۱ نهایی شد.

دستگاه‌های متعددی در فرایند واردات خودرو نقش دارند و لازم بود با تک تک آنها هماهنگی شود؛ جلسات متعددی با بانک مرکزی، سازمان ملی استاندارد، سازمان حفاظت محیط زیست، گمرک جمهوری اسلامی ایران و بورس کالا (در ابتدا طبق مصوبه دولت، قرار بود خودروهای وارداتی در بورس کالا عرضه شوند) برگزار شده و

مصوبات لازم از مراجع مختلف از جمله هیات وزیران دریافت شد. آخرین مصوبه مورد نیاز نیز در ۲ هفته گذشته دریافت شد و بدین ترتیب همه مجوزهای لازم برای واردات خودروهای نو اخذ شد.

واردات خودروهای کارکرده نیاز به قانون دارد که لایحه دو فوریتی واردات این خودروها در دولت به تصویب رسید و در دستور کار مجلس شورای اسلامی قرار خواهد گرفت.

فرایند واردات خودرو، پیچیده‌ترین فرایند واردات در کشور است و چالش‌ها و مراحل زیادی دارد، به عنوان مثال در قانون ساماندهی خودرو، الزام شده است که واردکننده خودرو باید در ازای واردات، انتقال فناوری نیز انجام دهد.

به موازات رفع موانع واردات و اخذ مصوبات مورد نیاز، فراخوان واردات اعلام شد که تاکنون ۳۰۰ درخواست دریافت شده است و ۲۷ واردکننده تمامی مستندات را ارائه نموده و مجوز واردات را دارند. از این ۲۷ شرکت، ۱۳ شرکت تاکنون ۱۰۰ هزار خودرو ثبت سفارش کرده‌اند.

خودروهای نمونه برای بررسی توسط سازمان ملی استاندارد و سازمان حفاظت محیط زیست از آذر ۱۴۰۱ وارد کشور شده و در مراحل نهایی کسب تأییدیه از این سازمان‌ها هستند.

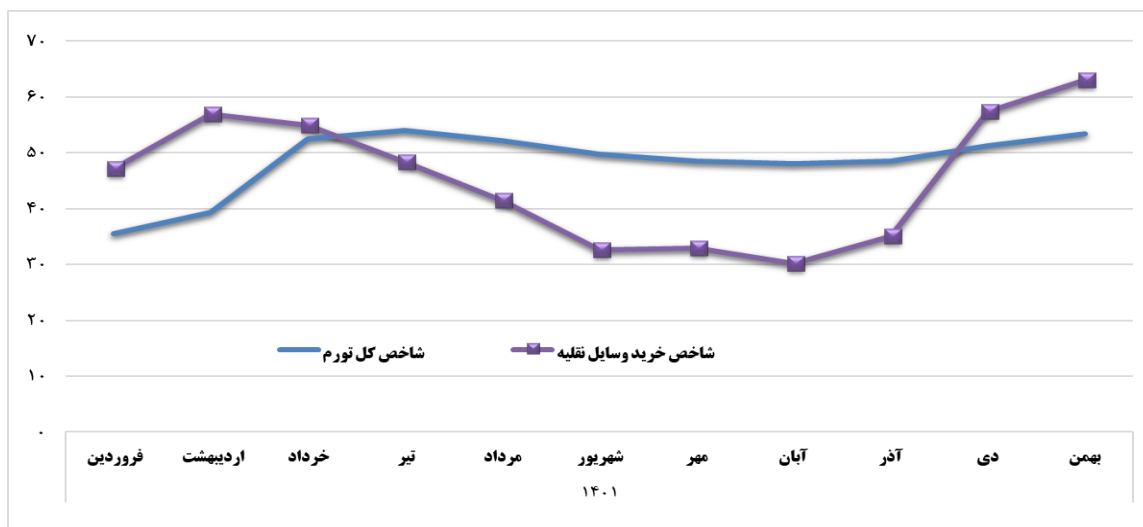
در اسفند سال ۱۴۰۱ ثبت‌نام خرید خودروهای وارداتی انجام شد و درخواست ۳۴ هزار نفر برای خرید این خودروها نهایی شده است. با توجه به تکمیل مصوبات مورد نیاز و آمادگی واردکنندگان، به زودی شاهد تحویل خودروهای وارداتی خواهیم بود. شایان ذکر است دفعه قبل (در سال ۱۳۸۲) که ممنوعیت واردات خودرو برداشته شد، ۲ سال طول کشید تا واردات خودرو انجام شود.

## قیمت خودرو

اگرچه عرضه خودرو در سال ۱۴۰۱ تا حد مناسبی افزایش یافته اما به علت کاهش تولید و توقف واردات از سال ۱۳۹۷، تقاضای انباشته‌ای که از سال‌های قبل ایجاد شده، بازار خودرو را نامتوازن کرده است.

همانطور که در نمودار زیر مشاهده می‌شود تورم نقطه به نقطه خودرو از اردیبهشت سال ۱۴۰۱ کاهش یافته است، اما از آذرماه افزایش یافته است. نکته مهم اینجاست که تورم نقطه به نقطه خودرو از خرداد در مقایسه با تورم نقطه به نقطه کل کشور کمتر شده و با شیب بیشتری نسبت به تورم کل اقتصاد کاهش یافته است.

تورم نقطه به نقطه خودرو (خرید وسایل نقلیه)؛ مأخذ: مرکز آمار ایران

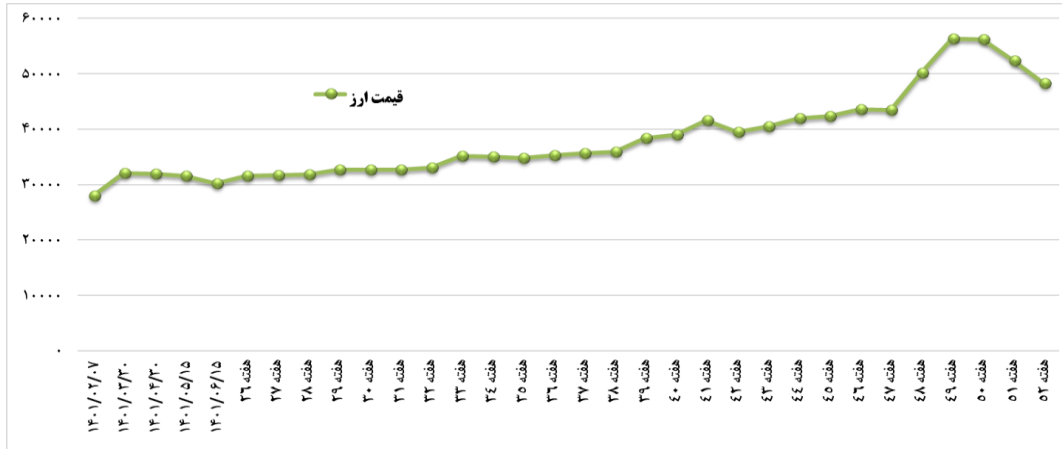
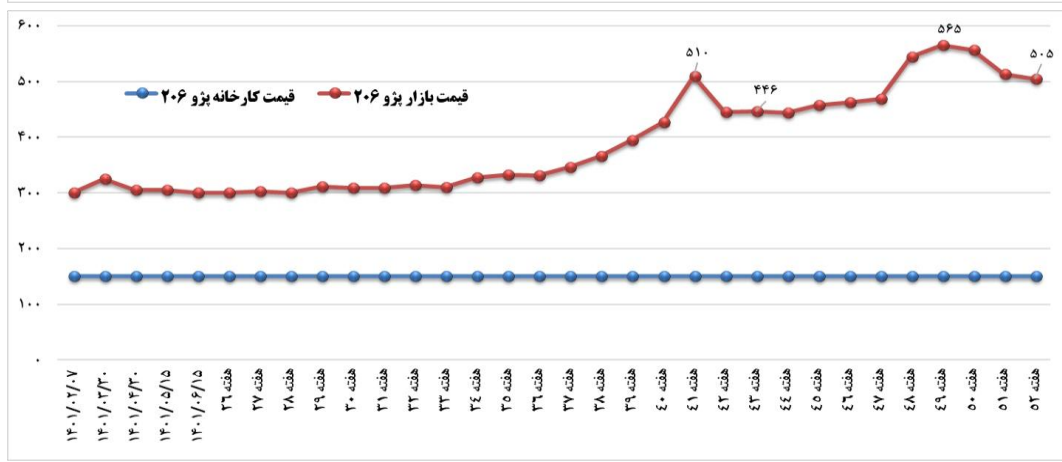
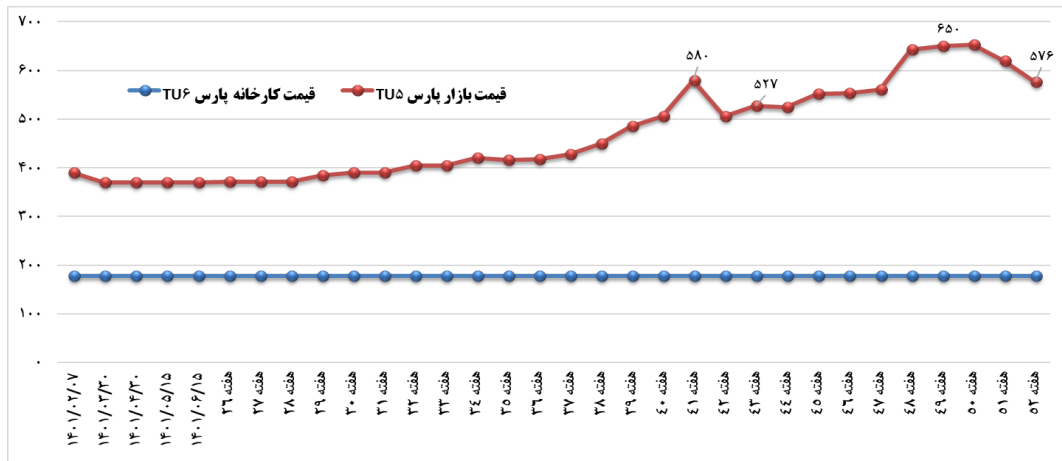


از آبان ۱۴۰۱ قیمت ارز روند افزایشی داشته و این افزایش باعث شده متقاضیان جدیدی وارد بازار خودرو شوند، اما نه برای استفاده از خودرو بلکه برای حفظ ارزش دارایی. این تقاضای کاذب، باعث افزایش تورم خودرو از آذرماه شده است. در دی‌ماه تورم نقطه به نقطه خودرو از میانگین کشور افزایش بیشتری دارد، زیرا دارایی‌های محدودی (مانند طلا، ارز خارجی، خودرو، زمین و ساختمان) امکان حفظ ارزش دارایی را دارند و با افزایش تورم و نرخ ارز، تقاضای آنها بلافاصله افزایش می‌یابد.

شایان ذکر است افزایش نرخ ارز ۶ نوع اثر بر بازارها دارد؛ یکی از این اثرها، افزایش قیمت مواد اولیه وارداتی و در نتیجه افزایش قیمت محصول است (اثر نوع یک) اما افزایش قیمت بازار در آذرماه، ناشی از افزایش قیمت تمام‌شده خودرو نیست و قیمت کارخانه تغییر نکرده است، بلکه ناشی از تلاش برای حفظ ارزش دارایی (اثر نوع چهارم) است. با افزایش قیمت ارز و تورم، برخی از افراد برای حفظ ارزش دارایی اقدام به خرید دارایی‌های مانند خودرو می‌کنند و بدین ترتیب از آذرماه ۱۴۰۱ علاوه بر تقاضای انباشته‌شده از سال‌های قبل، تقاضاهای کاذبی نیز اضافه شده و باعث افزایش تورم خودرو می‌شود.

در نمودارهای زیر همبستگی تغییرات قیمتی ارز با قیمت بازار برخی خودروها نشان داده شده است. با افزایش و کاهش قیمت ارز، قیمت خودرو افزایش و کاهش می‌یابد که این همان اثر حفظ ارزش دارایی است.

### روند قیمت برخی خودروها در بازار در مقایسه با روند نرخ ارز





## عرضه خودرو

در بازارهایی که عرضه و تقاضا متناسب نیست، می‌توان از ۴ روش «قرعه‌کشی، سهمیه‌بندی، نوبت‌دهی و فروش در حاشیه» بازار برای تخصیص محصول استفاده کرد.

روش قرعه‌کشی از سال‌های گذشته در بازار خودرو استفاده شده است، این روش معایب متعددی دارد و باید حذف می‌شد، در نیمه اول سال ۱۴۰۱ قرعه‌کشی برای محصولات شرکت سایپا حذف شد، اما با افزایش قیمت ارز در نیمه دوم سال، تقاضای کاذبی وارد بازار شد و قرعه‌کشی همچنان ادامه یافت. سهمیه‌بندی نیز به نوعی در بازار خودرو (مانند عدم امکان دریافت خودرو توسط متقاضیانی که در ۴۸ ماه گذشته خودرو دریافت کرده‌اند) استفاده شده است.

فروش در حاشیه بازار توسط خودروسازان در سال‌های قبل اجرایی شده است و در سال ۱۴۰۱ با استفاده از زیرساخت بورس کالا انجام شد؛ اما استفاده این ابزار مهم علی‌رغم نظر وزارت صنعت معدن و تجارت به عنوان متولی صنعت خودرو و وزارت امور اقتصادی و دارایی به عنوان متولی اقتصاد کلان متوقف شد. درنهایت روش نوبت‌دهی همراه با سهمیه‌بندی محدود از انتهای سال ۱۴۰۱ مورد استفاده قرار گرفت.

عرضه خودرو در بورس کالا یکی از محورهای برنامه صنعت خودرو بود که در صورت تداوم می‌توانست علاوه بر کاهش قیمت بازار آزاد، مرجع رسمی قیمت برای معاملات خودرو باشد. برای مدیریت بازار آزاد، باید ابزارهایی داشته باشیم که از قیمت‌سازی‌های کاذب، فضا سازی رسانه‌ای و مقاومت منفعت‌طلبانه دلانان جلوگیری کنیم و عرضه خودرو در بورس کالا یکی از این ابزارها است. طی مدت کوتاه عرضه خودرو در بورس کالا، قیمت‌ها روند کاهشی داشته و پایین‌تر از قیمت بازار آزاد بود و در صورت تداوم، مرجع قیمت شفاف و دقیق به‌ویژه برای خودروهای دست دوم ایجاد می‌کرد؛ اما متأسفانه عرضه خودرو در بورس کالا متوقف شد. شایان ذکر است در سال ۱۴۰۱ بیش از ۸۰ درصد معاملات خودرو مربوط به خودروهای دست دوم بوده و خودروهای دست دوم بر مبنای قیمت بازار (و نه قیمت کارخانه) قیمت‌گذاری می‌شوند.

نظارت بر هزاران بنگاه معاملات خودرو و ده‌ها هزار دلال که شفاف نبوده و منافع آنها در راستای منافع مصرف‌کننده نیست، کار بسیار پیچیده‌ای است؛ در حالی که در بورس کالا ابزارهای متعددی مانند تعیین حداقل عرضه در هر نوبت معامله وجود دارد که با استفاده از این ابزارها می‌توان شرایط عرضه و تقاضا را متعادل کرده و قیمت‌ها را واقعی نمود.

تخصیص خودرو با روش نوبت‌دهی از اواخر اسفند ۱۴۰۱ آغاز شد و بیش از ۹۰۰ هزار نفر در دوره اول ثبت‌نام کردند. با توجه به اینکه تولید خودروهای سواری بیش از یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خواهد بود، با احتساب خودروهای پیش‌فروش شده در سال ۱۴۰۱ برای ۱۴۰۲، تمامی متقاضیان ثبت‌نام‌شده می‌توانند در سال ۱۴۰۲ خودرو دریافت نمایند و هنوز ظرفیت‌های سال ۱۴۰۱ خالی می‌ماند و در ۱۶ اردیبهشت ثبت‌نام جدید آغاز خواهد شد.

در ثبت‌نام اسفند ۱۴۰۱ برای ۵ نوع خودرو (از بین ۴۶ نوع) تقاضا بیش از ظرفیت تولید یک سال بود؛ این متقاضیان می‌توانند خودروهای دیگری که ظرفیت آنها خالی انتخاب نمایند؛ البته در اعلام نتایج توسط شرکت ایران خودرو، اشتباهی صورت گرفت و برای این متقاضیان نوبت تحویل در سال ۱۴۰۳ تعیین شد؛ در حالی که باید گفته می‌شد که این متقاضیان برای دریافت خودرو در سال جاری، خودروی دیگری انتخاب نمایند. امیدواریم با افزایش تولید و واردات بازار برخی از خودروها تا تابستان و سایر خودروها تا پایان سال متوازن شود و تحویل خودروهای نو به حالت عادی برگردد.

## جمع‌بندی

صنعت خودروی کشور مسائل متعددی دارد و برای حل این مسائل، یک برنامه چهارساله طراحی شده که در حال اجرا است؛ تاکنون یک سال و نیم از آن اجرای برنامه صنعت خودرو گذشته است. در گام اول نقشه راه اصلاح صنعت خودرو، تمرکز بر خنثی کردن تحریم‌ها، افزایش و پایداری تولید بود که با توفیق الهی این هدف تا حد قابل قبولی محقق شده است. در گام دوم که از ابتدای امسال آغاز شده، تمرکز بر کیفیت و بهره‌وری است؛ ارتقای کیفیت با تمرکز بر ایمنی، تولید محصولات جدید و رضایت مشتری و افزایش بهره‌وری با تمرکز بر کاهش قیمت تمام‌شده خودرو.

در حال حاضر مسئله «قیمت خودرو» شدت بیشتری یافته است؛

۱. اگر در نیمه دوم سال ۱۴۰۱ جنگ ارزی آغاز نمی‌شد و نرخ ارز افزایش غیرمتعارفی نمی‌یافت؛
۲. اگر کاهش تولید در سال‌های قبل درمان می‌شد و خودروهای اقتصادی به سبد محصولات اضافه می‌شدند؛

۳. اگر موانع واردات خودرو برداشته می‌شد؛

۴. اگر مالیات بر عایدی سرمایه و عرضه خودرو در بورس کالا اجرایی می‌شد؛

شاهد شرایط کنونی نبودیم؛ این اگرها مربوط به گذشته است؛ اما باید کارهایی برای جبران این «نشده‌ها»

انجام داد. مهم‌ترین محورهای کاری عبارتند از:

۱. با افزایش تولید و واردات (نو و کارکرده)، عرضه افزایش یابد؛

۲. تقاضای کاذب با ابزارهای مالیاتی (مالیات بر عایدی سرمایه) کاهش یابد؛

۳. شفافیت بازار با الزام ثبت معاملات خودرو در سامانه جامع تجارت افزایش یابد.

برنامه تولید سال جاری بیش از یک میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه بوده و تاکنون ثبت سفارش ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو برای واردات انجام شده است. همچنین لایحه دوفوریتی واردات خودروهای کارکرده و رفع برخی از موانع خودروهای نو، در دولت مصوب شده است و در دستور کار مجلس شورای اسلامی قرار خواهد گرفت؛ مالیات بر عایدی سرمایه در دستور کار مجلس شورای اسلامی قرار داشته و زیرساخت‌های اجرایی آن در مراحل نهایی است و بلافاصله پس از ابلاغ قانون، اجرایی می‌شود. زیرساخت معاملات الکترونیکی خودرو و ثبت در سامانه جامع تجارت ایجاد شده و با همکاری فراجا اجرایی خواهد شد.

شکاف عرضه و تقاضا، تنها مسئله بازار خودروی کشور نیست، مسئله دیگر عدم تناسب قیمت خودروهای تولیدی با قدرت خرید مردم است. رشد اقتصادی در دهه ۹۰ حدود ۱ درصد بوده و تورم‌های بالا در این دهه به‌ویژه تداوم تورم‌های بالا از سال ۱۳۹۷ قدرت خرید مردم را به شدت کاهش داده است؛ تا حدی که قیمت‌های کارخانه‌ای خودروها نیز برای بسیاری از مردم بالا است.

برای افزایش قدرت خرید:

۱. باید تولید رشد بالا و مستمر داشته و تورم مهار شود. خوشبختانه در سال ۱۴۰۱ شاهد رشد اقتصادی بالا در بخش صنعت و معدن و کاهش تورم محصولات این بخش بوده‌ایم و این روند باید طی چند سال آتی استمرار داشته باشد.

۲. خودروی اقتصادی باید به سبد محصولات خودروسازان اضافه شود. یکی از ضعف‌های صنعت خودرو، عدم وجود خودروهای اقتصادی در سبد محصولات تولیدی است. از زمانی که خودروی پرآید از رده خارج شد، خودروی جایگزینی برای آن تولید نشده است. این نقص چندین ساله در سبد محصولات خودروسازان داخلی، در سال جاری رفع شده و یک خودروی اقتصادی در اواخر سال تولید و روانه بازار خواهد شد.

صنعت خودروی ایران با اتکا به فعالیت‌های دانش‌بنیان و توسعه محصولات بومی و دستیابی به مقیاس اقتصادی تولید، قابلیت رقابت در بازارهای جهانی را دارد. برپایه قابلیت‌های جوانان این مرز و بوم، با توفیق الهی بر موانع غلبه خواهیم کرد و انشاءالله صنعت خودرو یکی از منابع خلق اقتدار اقتصادی در گام دوم انقلاب اسلامی خواهد بود.