

گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس مربوط به سال ۱۴۰۰ است، در حالی که آمار تفصیلی پایگاه رفاه ایرانیان به سال ۱۴۰۱ نسبت داده شده است. بنابراین فاصله زمانی میان دو مجموعه تنها یک سال است و نمی‌توان از شباهت سهم خانوارهای فاقد خودرو در آنها نتیجه گرفت که این نسبت در سال‌های بعد نیز بدون تغییر باقی مانده است. این موضوع بویژه در شرایط فعلی اهمیت دارد؛ چراکه اعداد مربوط به مالکیت خودرو در سال‌های اخیر بارها در رسانه‌ها بازنشر شده‌اند، اما انتشار یک عدد در سال ۱۴۰۴ یا ۱۴۰۵ لزوماً به معنای آن نیست که داده نیز مربوط به همان سال است. برای تعیین وضعیت فعلی مالکیت خودرو، تاریخ استخراج اطلاعات از پایگاه رفاه ایرانیان باید مشخص باشد. در نتیجه، آنچه از داده‌های موجود می‌توان با اطمینان گفت این است که در اوایل دهه ۱۴۰۰، حدود نیمی از خانوارهای ایرانی خودروی شخصی نداشتند و در مقابل، بخشی از خانوارها مالک چند خودرو بودند. این وضعیت نشان می‌دهد برای ارزیابی بازار خودرو، سیاست‌های توزیع خودرو و حتی سیاست‌های مرتبط با سوخت، توجه به «توزیع مالکیت» در کنار «تعداد کل خودروهای کشور» ضروری است. با این حال، برای توصیف وضعیت مالکیت خودرو در سال ۱۴۰۴، ۱۴۰۵، به آمار جدیدی نیاز است که تاریخ استخراج آن به طور رسمی مشخص شده باشد. تا زمانی که چنین داده‌ای منتشر نشود، استفاده از ارقام سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ به عنوان «آخرین وضعیت مالکیت خودرو» می‌تواند تصویر زمانی نادرستی ایجاد کند.

آمار جدید چند خودرویی ایرانیان
طبق آخرین آمار میزان مالکیت خودروی خانوارهای ایرانی که «مالک شرعی» نامیده می‌شود، مجلس در یک برنامه تلویزیونی ارائه داد ۴۶.۵۸ درصد خانوارها هیچ خودرویی ندارند. در مقابل ۴۰.۰۸ درصد فقط یک خودرو دارند. یعنی از هر ۱۰۰ خانوار، نزدیک به ۸۷ خانوار یا بی‌خودرو هستند یا تنها یک خودرو دارند. این اکثریت جامعه را می‌سازد. همچنین ۱۰.۶۰ درصد دو خودرو دارند و سهم خانوارهای سه خودرویی به ۲.۱۱ درصد می‌رسد. از سوی دیگر، فقط ۰.۴۴ درصد خانوارها چهار خودرو دارند، ۰.۱۱ درصد پنج خودرو، ۰.۰۲ درصد شش خودرو، ۰.۰۱ درصد هشت خودرو، ۰.۰۴ درصد ۹ خودرو و ۰.۰۱ درصد ۱۰ خودرو و بیشتر در اختیار دارند. سهم خانوارهای دارای چهار خودرو یا بیشتر بسیار محدود است. یعنی از هر ۱۰۰۰ خانوار، کمتر از ۶ خانوار یک گروه جای می‌گیرند. گروه اول خانوارهای بدون خودرو هستند که ۴۶.۵۸ درصد را شامل می‌شوند. گروه دوم خانوارهای دارای یک یا دو خودرو هستند که در مجموع ۵۰.۶۸ درصد سهم دارند. گروه سوم نیز خانوارهای دارای سه خودرو یا بیشترند که فقط ۲.۷۴ درصد را تشکیل می‌دهند. یعنی بررسی این آمار و توازن آن نشان می‌دهد، عملاً نابرابری مالکیت خودرو در میان خانوارهای ایرانی بیشتر از چندسال قبل شده است.



نه صرفاً در شمار خودروها، بلکه در اثر آن بر رفتار خانوارهاست. مقایسه خانوارهای دارای خودرو و فاقد خودرو نشان داده است که دسترسی به وسیله نقلیه شخصی با امکان سفر ارتباط معناداری دارد. بر اساس همین بررسی، در سال ۱۴۰۰ حدود ۷۶ درصد خانوارهای فاقد خودروی شخصی سفری نداشته‌اند. بنابراین خودرو در این گزارش صرفاً یک کالای مصرفی نیست؛ بلکه به عنوان یکی از عوامل مؤثر بدسترسی خانوار به خدمات و جابه‌جایی مورد بررسی قرار گرفته است.

یک سال بعد، داده‌های منتسب به پایگاه اطلاعات رفاه ایرانیان، جزئیات بیشتری از توزیع خودرو میان خانوارها ارائه کرد. در این مجموعه آماری، حدود ۵۰ درصد خانوارها فاقد خودرو بودند. در مقابل، ۳۵ درصد خانوارها یک خودرو، ۱۱ درصد دو خودرو، ۳ درصد سه خودرو و یک درصد بیش از سه خودرو داشتند. بر این اساس، از مجموع حدود ۲۷ میلیون خانوار، تقریباً ۱۳.۵ میلیون خانوار در گروه فاقد خودرو قرار می‌گرفتند. قرار گرفتن این دو مجموعه داده در کنار یکدیگر، یک نکته مهم را آشکار می‌کند: بالا بودن تعداد خودروهای کشور الزاماً به معنای برخورداری اکثریت خانوارها از خودرو نیست. در داده رفاه ایرانیان، در حالی که نیمی از خانوارها فاقد خودرو هستند، بخشی از خانوارها بیش از یک خودرو در اختیار دارند. در نتیجه، بخشی از موجودی خودرو در اختیار گروهی از خانوارها متمرکز شده است. اگر خانوارهای دارای دو خودرو، سه خودرو و بیش از سه خودرو را در یک گروه قرار دهیم، حدود ۱۵ درصد خانوارها در دسته خانوارهای دارای حداقل دو خودرو قرار می‌گیرند. بنابراین در کنار مسأله مالکیت چند خودرویی نیز با پدیده مالکیت سده خانوارها، مواجه هستیم. همین موضوع باعث می‌شود مقایسه ساده تعداد کل خودروهای کشور با تعداد خانوارها، شاخص مناسبی برای سنجش سطح برخورداری مردم نباشد. از سوی دیگر، مقایسه زمانی این دو آمار نیز اهمیت دارد. داده مورد استفاده در بخش مالکیت خودرو در

واقع در بخش گردشگری توانسته با اطلاعات مالکیت خودرویی خانوارها در یک بازه زمانی مابین سال ۱۳۹۱ تا ۱۴۰۰ دسترسی پیدا کند. البته باید به این موضوع هم اشاره کرد که کرونا هم در سال ۱۳۹۸ شیوعش آغاز شد و همین موضوع باعث کاهش سفرها نیز شده بود.

میزان استفاده از وسیله نقلیه در سفرها
طبق آمار مرکز پژوهش‌های مجلس که البته مقاله در بازه زمانی ۱۳۹۱ تا ۱۴۰۰ بررسی‌ها را انجام داده؛ گران بودن هزینه‌های حمل و نقل عمومی به نسبت درآمد خانوار دهک‌های متوسط و پایین (خصوصاً حمل و نقل هوایی و جاده‌ای) و عدم دسترسی به وسیله نقلیه، موجب شده تا بسیاری از خانوارهایی که فاقد خودروهای شخصی هستند از فرصت سفر محروم شوند. بدین صورت که در سال ۱۴۰۰ از مجموع حدود ۲۶ میلیون و ۳۸۴ هزار خانوار ایرانی، هفت میلیون و ۷۸۸ هزار و ۲۲۱ خانوار سفر رفته‌اند. و از خانوارهای فاقد خودروی شخصی، صرفاً ۲۴ درصد فرصت تجربه سفر را داشته‌اند. بنابراین ۷۶ درصد از خانوارهایی که فاقد خودروی شخصی بوده‌اند، از خدمات سفر نیز محروم شده‌اند. فاصله معنادار بین تعداد خانوارهای سفر رفته و سفر نرفته در بخش آمارهای مرتبط با خانوارهای فاقد خودرو شخصی قابل مشاهده است. درواقع براساس آمار شخصی است که خودرو، نقش قابل توجهی در توزیع سفر در خانوارهای ایرانی دارد. این موضوع درحالی است که نزدیک به ۵۰ درصد خانوارهای ایرانی فاقد خودروی شخصی هستند و حدود ۲۴ میلیون دستگاه خودرو در اختیار ۲۷ میلیون خانوار قرار دارد. این وضعیت مؤید نابرابری در توزیع خودرو در میان دهک‌های مختلف جامعه و اثرپذیری شاخص دسترسی پذیری گردشگری از دسترس پذیری خودروی شخصی است. آنچه مسلم است با مفروضات فعلی مرتبط با قیمت سوخت و قیمت انواع مختلف حمل و نقل عمومی، دارا بودن خودروی شخصی یکی از ارکان اصلی دسترس پذیری جامعه به گردشگری داخلی به نظر می‌رسد. در این شرایط ضرورت تسهیل بهره‌مندی خانوار فاقد خودرو از وسایل حمل و نقل عمومی نیز مشخص است. البته باز هم باید تأکید کرد این آمار مربوط به بازه زمانی سال ۱۴۰۰ است.

تصویر مالکیت خودرو از ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۱
تعداد خودروهای موجود در کشور به‌تندی نمی‌تواند تصویری دقیق از میزان برخورداری خانوارهای ایرانی از خودروی شخصی ارائه دهد. وقتی داده‌های مربوط به تعداد خودرو در کنار تعداد خانوارها قرار می‌گیرد، مشخص می‌شود که میان «تعداد خودرو» و «توزیع خودرو» تفاوت قابل‌توجهی وجود دارد. بررسی دو مجموعه داده، یکی مورد استفاده در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس و رفاه ایرانیان، این تفاوت را به خوبی نشان می‌دهد.

مقایسه آمار مرکز پژوهش‌ها و اطلاعات رفاه ایرانیان
دو منبع، با وجود تفاوت یک‌ساله در داده‌ها، در یک شاخص اصلی تقریباً به یک نتیجه می‌رسند: حدود نیمی از خانوارهای ایرانی در سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ فاقد خودروی شخصی بوده‌اند. اما تفاوت در سطح جزئیات است. گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس از این داده برای بررسی رابطه میان برخورداری از خودرو و امکان سفر استفاده کرده است؛ در این گزارش آمده که در سال ۱۴۰۰، ۷۶ درصد خانوارهای فاقد خودروی شخصی سفر نداشته‌اند. در مقابل، داده‌های پایگاه اطلاعات رفاه ایرانیان توزیع خانوارهای دارای خودرو را نیز مشخص می‌کند: ۳۵ درصد یک خودرو، ۱۱ درصد دو خودرو،

بنویسیم. اما این بار نه فقط برای بازار ایران، بلکه با نگاه به کشورهای همسایه و منطقه در شرایط پساجنگ؛ چرا که خودروسازی می‌تواند حلقه اتصال ما به منطقه و پیشران بقیه صنایع کشور باشد. دانشگاه باید این مشق جدید را به دولت بگوید».

اعلام آمار مالکیت خودروی خانوارهای ایرانی
در بخشی از این جلسه به گفته معاون ارتباطات و اطلاع‌رسانی دفتر معاون اول رئیس جمهور، یکی از اساتید آمری داد که ایجاد ساختاری عجیب کشور را رو کرد: «از ۲۷ میلیون خانوار ایرانی، ۱۳.۵ میلیون خانوار (حدود ۵۵ میلیون نفر) اصلاً خودرو ندارند! ۹.۵ میلیون خانوار فقط یک خودرو دارند، اما در مقابل، تنها ۴ میلیون خانوار صاحب ۱۶ میلیون خودرو در کشور»!

معاون ارتباطات و اطلاع‌رسانی دفتر معاون اول رئیس جمهور در یادداشتش نوشته است: جلسه با تعرفات مرسوم اداری شروع نشد. دکتر عارف همان اول رفت سراغ آخر ماجرا؛ رو به اساتید کرد و گفت: «خوشحالم که در جمع همکاران دانشگاهی‌ام هستم. ۶۰ سال است در این کشور خودروسازی داریم، اما همیشه به خاطر نگاه‌های مقطعی، مثل اشتغال‌زایی موقت، هیچ‌گاه به صورت ریشه‌ای آسیب‌شناسی نکرده‌ایم! یک جای مسیر را اشتباه پیچیده‌ایم و رسیدیم‌ایم به ناکجا‌باد.

کراهی‌ها یک سال بعد از ما شروع کردند: حالا آنها کجا ایستاده‌اند و ما کجا؟ مردم حق دارند بپرسند چطور در صنایع پیچیده دفاعی و هوافضا به اوج اقتدار رسیده‌ایم، اما در خودروسازی درجا زده‌ایم؟ دکتر عارف رفت سراغ اصل مطلب: «دولت وسط شرایط جنگی هم از مسائل زیرساختی غافل نشده است و نمی‌شود. ما می‌خواهیم یک‌بار برای همیشه روی این مسیر ۶۰ساله نقطه بگذاریم و از سر خط مشق جدیدی

دقیق منشأ آمار اعلام شده درباره مالکیت خودروهای خانوارهای ایرانی را ریشه‌یابی کند. این آمار مربوط به دو پژوهش است. یک پژوهش که در سایت مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با نام «بررسی وضعیت گردشگری داخلی از منظر دسترس پذیری برای اقشار مختلف جامعه و ارائه بسته تقنینی» وجود دارد. دیگری نیز مربوط به «پایگاه اطلاعات رفاه ایرانیان» است که مقاله‌ای تحت عنوان «دسته بندی میشتی خانوارهای ایرانی» وجود دارد. گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس در تاریخ ۲۵ فروردین ۱۴۰۳ منتشر شده است اما آمار مالکیت خودرو داخل گزارش مربوط به سال ۱۴۰۰ است نه سال ۱۴۰۳. خود مرکز پژوهش‌ها در توضیح رسمی بعدی درباره همین گزارش تأکید کرده که آمار مستند گزارش مربوط به بازه ۱۳۹۱ تا ۱۴۰۰ است و حتی نوشته به دلیل اعلام‌نشدن آمار گردشگری بعد از ۱۴۰۰، امکان استفاده از آمار جدید وجود نداشته است. در پاورقی این موضوع هم اشاره شده به گزارش مرکز ملی آمار ایران، سال ۱۴۰۰. گزارش مرکز پژوهش‌ها که بیشتر براساس میزان سفر رفتن یا نرفتن خانوارها تنظیم شده در

دقیق منشأ آمار اعلام شده درباره مالکیت خودروهای خانوارهای ایرانی را ریشه‌یابی کند. این آمار مربوط به دو پژوهش است. یک پژوهش که در سایت مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با نام «بررسی وضعیت گردشگری داخلی از منظر دسترس پذیری برای اقشار مختلف جامعه و ارائه بسته تقنینی» وجود دارد. دیگری نیز مربوط به «پایگاه اطلاعات رفاه ایرانیان» است که مقاله‌ای تحت عنوان «دسته بندی میشتی خانوارهای ایرانی» وجود دارد. گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس در تاریخ ۲۵ فروردین ۱۴۰۳ منتشر شده است اما آمار مالکیت خودرو داخل گزارش مربوط به سال ۱۴۰۰ است نه سال ۱۴۰۳. خود مرکز پژوهش‌ها در توضیح رسمی بعدی درباره همین گزارش تأکید کرده که آمار مستند گزارش مربوط به بازه ۱۳۹۱ تا ۱۴۰۰ است و حتی نوشته به دلیل اعلام‌نشدن آمار گردشگری بعد از ۱۴۰۰، امکان استفاده از آمار جدید وجود نداشته است. در پاورقی این موضوع هم اشاره شده به گزارش مرکز ملی آمار ایران، سال ۱۴۰۰. گزارش مرکز پژوهش‌ها که بیشتر براساس میزان سفر رفتن یا نرفتن خانوارها تنظیم شده در

بنویسیم. اما این بار نه فقط برای بازار ایران، بلکه با نگاه به کشورهای همسایه و منطقه در شرایط پساجنگ؛ چرا که خودروسازی می‌تواند حلقه اتصال ما به منطقه و پیشران بقیه صنایع کشور باشد. دانشگاه باید این مشق جدید را به دولت بگوید».

اعلام آمار مالکیت خودروی خانوارهای ایرانی
در بخشی از این جلسه به گفته معاون ارتباطات و اطلاع‌رسانی دفتر معاون اول رئیس جمهور، یکی از اساتید آمری داد که ایجاد ساختاری عجیب کشور را رو کرد: «از ۲۷ میلیون خانوار ایرانی، ۱۳.۵ میلیون خانوار (حدود ۵۵ میلیون نفر) اصلاً خودرو ندارند! ۹.۵ میلیون خانوار فقط یک خودرو دارند، اما در مقابل، تنها ۴ میلیون خانوار صاحب ۱۶ میلیون خودرو در کشور»!

معاون ارتباطات و اطلاع‌رسانی دفتر معاون اول رئیس جمهور در یادداشتش نوشته است: جلسه با تعرفات مرسوم اداری شروع نشد. دکتر عارف رفت سراغ اصل مطلب: «دولت وسط شرایط جنگی هم از مسائل زیرساختی غافل نشده است و نمی‌شود. ما می‌خواهیم یک‌بار برای همیشه روی این مسیر ۶۰ساله نقطه بگذاریم و از سر خط مشق جدیدی

دقیق منشأ آمار مالکیت خودرو به روایت یک نماینده مجلس

توزیع خودرو به افراد	تعداد افراد	تعداد خانوار	توزیع خودرو در خانوار
تعداد خودرو	۶۹،۱۱۵،۰۰۰	۱۵،۰۲۲،۰۰۰	جمعیت خانوار
۰	۱۷،۶۸۵،۰۰۰	۱۲،۹۲۷،۰۰۰	۳۴،۵۴۸،۰۰۰
۱	۲۰،۵۵۰،۰۰۰	۳،۴۱۸،۰۰۰	۴۰،۲۶۰،۰۰۰
۲	۲۲۷،۰۰۰	۶۸۱،۰۰۰	۱۱،۴۴۲،۰۰۰
۳	۳۵،۶۰۰	۱۴۳،۰۰۰	۲،۳۸۶،۰۰۰
۴	۸،۶۰۰	۳۵،۱۰۰	۵۲۰،۰۰۰
۵	۳،۰۰۰	۱۱،۰۰۰	۱۳۰،۰۰۰
۶	۱۶۰۰	۴،۴۰۰	۴۱،۰۰۰
۷	۹۰۰	۲،۲۰۰	۱۶،۰۰۰
۸	۶۰۰	۱،۳۰۰	۸۰۰
۹	۲۰۷۰۰	۴،۰۰۰	۴،۰۰۰
بیشتر از ۱۰	۸۹،۱۳۵،۰۰۰	۳۲،۲۴۹،۰۰۰	۱۴،۰۰۰
مجموع			۸۹،۱۳۵،۰۰۰



طبق آمار مرکز پژوهش‌های مجلس و اطلاعات رفاه ایرانیان اعلام شد

۵۰ درصد ایرانی‌ها ماشین ندارند!

توازن مالکیت خودرویی خانوارهای ایرانی طی چندسال دگرگون شده است

گزارش

سارا غضنفری
دبیر گروه خودرو

در چند روز گذشته اکثر رسانه‌های اقتصادی و خودرویی طبق آماری که در یک جلسه مطرح شد: اشاره به مالکیت خودرویی خانوارهای ایرانی کردند. اما قضیه این جلسه چه بود و این آمار به طور دقیق مربوط به چه بازه زمانی است؟ روز چهارشنبه ۲۱ مرداد ماه، عباس یازوکی، معاون ارتباطات و اطلاع‌رسانی دفتر معاون اول

جزئیات جلسه نخبگان خودرویی با معاون اول رئیس جمهور
عباس یازوکی، معاون ارتباطات و اطلاع‌رسانی دفتر معاون اول رئیس جمهور در شرح شروع این جلسه در یادداشتش نوشته است: جلسه با تعرفات مرسوم اداری شروع نشد. دکتر عارف همان اول رفت سراغ آخر ماجرا؛ رو به اساتید کرد و گفت: «خوشحالم که در جمع همکاران دانشگاهی‌ام هستم. ۶۰ سال است در این کشور خودروسازی داریم، اما همیشه به خاطر نگاه‌های مقطعی، مثل اشتغال‌زایی موقت، هیچ‌گاه به صورت ریشه‌ای آسیب‌شناسی نکرده‌ایم! یک جای مسیر را اشتباه پیچیده‌ایم و رسیدیم‌ایم به ناکجا‌باد. کراهی‌ها یک سال بعد از ما شروع کردند: حالا آنها کجا ایستاده‌اند و ما کجا؟ مردم حق دارند بپرسند چطور در صنایع پیچیده دفاعی و هوافضا به اوج اقتدار رسیده‌ایم، اما در خودروسازی درجا زده‌ایم؟ دکتر عارف رفت سراغ اصل مطلب: «دولت وسط شرایط جنگی هم از مسائل زیرساختی غافل نشده است و نمی‌شود. ما می‌خواهیم یک‌بار برای همیشه روی این مسیر ۶۰ساله نقطه بگذاریم و از سر خط مشق جدیدی