

이란 자동차산업 진출은 이렇게

보고자 : 강신학/ 테헤란무역관

1. 이란의 자동차산업 개요

이란은 지난 90년부터 이라크와의 8년간 전쟁으로 피해를 입은 자국 산업 재건과 자국 경제의 지나친 석유산업의존도를 탈피코자 제조업 육성 정책을 적극 추진하고 있다. 특히, 연관사업에 대한 파급효과가 크고 수입 대체 효과가 큰 자동차 산업을 국가 전략산업으로 지정하고 매년 대규모 투자를 단행하고 있다.

이란 자동차 시장은 95년이후 연간 10만대 이상의 수요초과 추세가 지속되었음에도 불구하고 이란정부에서는 자국 자동차 산업보호를 위해 완성차 수입을 허용하지 않아왔다. 결과적으로 이란 이란 완성차 생산업체는 정부의 보호하여 매년 생산대수를 15%이상 생산 규모를 확장해 왔으며 품질 개선에는 별다른 투자를 하고 있지 않아왔다.

이와 같은 이란정부의 현지 자동차생산업체에 대한 전폭적인 지원으로 95년 현지 자동차 생산대수가 15만대였으나 2002년도에는 41만대규모로 300%이상 증가하게되었다. 그리고 내년도에는 약 50만대를 생산할 것으로 전망되고 있어 이란의 만성적인 자동차수요초과현상은 다소 누그러들 것으로 전망된다.

그러나 이란은 현지 자동차 생산규모는 만족할 만한 수준으로 증가하였으나 품질면에 있어서는 낙제점을 받고 있다. 현지 자동차 제조 단가도 국제 수준에 비해 1.5배정도 높다. 기술 개발을 등한시 한 결과이다. 사실 그 동안 이란 자동차는 공급 부족으로 자동차를 생산하기 평균 1년6개월전에 50%의 선금을 받고 전량이 판매되어 기술 개발의 필요성을 전혀 느끼지 못한것이다.

이란 정부는 현지 자동차와 수입자동차의 경쟁을 유발을 통해 현지 자동차의 품질개선을 촉진시킨다는 목적으로 완성자동차 수입을 추진하고 있다. 또한 현지 자동차업체에 해외 선진 자동차업체와의 제휴를 통해 품

질을 개선시키기를 독려하고 있다.

현지에서 조립되는 2000cc급 자동차 가격은 평균 2만불수준이며 신규차량이라도 매월 자동차 수리비로 200불이상 지불하는 경우가 허다할 정도로 현지자동차의 품질수준이 낮다.

2. 자동차 수요동향

2002년도 이란의 자동차 수요는 약 52만대로 추정되나 현지 생산규모는 41만대에 불과해 공급이 약 11만대 부족할 것으로 전망된다.

현지 자동차 수요는 지난 99년부터 매년 평균 10%정도 크게 증가하고 있는데 반해 현지 생산규모도 매년 20%정도 증가하고 있는 추세이다.

내년도 이란의 자동차 수요는 약 55만대로 전망되는데, 생산은 50만대 규모로 전년대비 약 22% 증가될 것으로 예상되어 그 동안 극심했던 수요초과 현상이 다소 누그러들 것으로 전망된다. 내년도 이란 정부에서 완성차 수입을 허용하고 수입차가 5만대이상 이란시장으로 수입될 경우는 이란의 자동차 수요와 공급이 균형을 이루면서 현지 자동차 가격이 안정될 것으로 전망된다.

<이란의 자동차 수요 및 생산 추이>

년도	'99/2000	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004
수요규모 (증가율)	350,000 (9.4%)	435,000 (24.3%)	475,000 (9.2%)	520,000 (9.5%)	550,000 (5.8%)
생산규모	259,432 (25%)	300,000 (16%)	370,000 (23%)	410,000 (10.8%)	500,000 (22.0%)

주 1) 이란의 회계년도는 3.21일부터 시작됨

주 2) 2002/2003, 2003/2004년은 전망치임.

자료원) 이란 광공업부

이란 자동차 시장에서 수요대비 공급부족 현상은 어제 오늘의 일이 아니다. 이란 자동차시장의 수요초과 현상은 이란의 대중교통수단 부족과 저렴한 유류대 등 자동차 유지비가 매우 낮아 현지 소비자의 자동차 수요가 매우 높은데 반해 이란정부에서는 자국의 자동차산업 보호, 육성을 위해 해외로부터의 완성차 수입을 철저히 규제하고 있기 때문이다.

이란에서 자동차 수요가 높은 또다른 이유는 이란내 운행되고 있는 자동차의 52%이상이 20년 이상된 노후차량인데, 99년 이후 계속이어지고 있는 국제원유가의 고공행진에 따라 이란 경제가 활성화 되고 있어 노후차량의 교체수요 또한 최근 크게 증가하고 있다.

<이란내 자동차 사용년수별 대수 >

사용년수	대수	비율
1-5년	1,104,000	23%
6-10년	768,000	16%
11-20년	576,000	12%
21-25년	1,152,000	24%
26년이상	1,200,000	25%
합계	4,800,000	100%

자료원) SAPCO, Public Relation Release Material, 2002

이란의 석유·가스산업 이외의 모든 제조 공기업을 산하 기관으로 두고 있는 이란 산업개발청은 최근 내년도 이란 자동차 생산규모를 70만대로 확장시킬 계획이라고 발표하였다. 그러나 현지 시장 전문가들 견해는 그동안의 예와 같이 현지 자동차 업계의 투자 지연 가능성, 자동차 부품 현지 생산 및 수입 차질 가능성, 외국 자동차 업체와의 제휴 협상 난항 등으로 내년도 이란 자동차 생산규모가 정부 발표 70만대에 훨씬 못 미치는 50만대 수준일 것이라는 견해가 지배적이다.

3. 이란 자동차 생산동향

가. 이란 자동차 산업 역사

이란의 자동차산업은 1967년에 이란 최초의 자동차 모델인 "PAYKAN"이 생산되면서부터 시작되었다. 1967년부터 1979년까지는 이란 경제의 황금기로 현지 자동차산업도 꾸준히 발전하였다. 79년도에는 연간 18만대를 현지에서 생산하였다. 물론, 2000cc 이상의 고급차종은 수입되었는데, 연간 수입규모가 약 6만대에 달하였다.

현재까지도 이란에서는 79년이전에 현지에서 생산되었던 "PAYKAN"과 그 당시에 수입되었던 "BENZ"등 각종 차량이 운행되고 있는데, 현재 이란에서 운행되고 있는 차량의 약 25%가 79년 이전 이란에서 생산된 차량 또는 수입된 차량이다.

79년부터 90년까지는 이란 회교혁명과 이란-이라크와의 전쟁을 겪으면서 국내산업이 황폐화되고 이에 따라 국내 자동차 수요가 급감하면서 현지생산규모와 수입규모가 크게 감소하였다.

90년대 들어서면서 이란정부는 이라크와의 전쟁 복구와 이란 산업 재건을 위해 경제사회개발 5개년계획을 수립하였으며 자동차산업을 육성시키기 위한 정책을 수립하고 완성차 수입을 점차 규제하기 시작하였다. 1995년부터는 아예 완성차 수입을 금지시켜 놓고 있다.

1995년이후 이란 정부는 자동차 생산규모확대를 위해 현지 자동차업체에 각종 정부 보조금을 매년 5억불 이상 투입하고 있다. 이에 따라 이란의 자동차 생산규모도 95년 15만대 수준에서 2002년도에는 41만대 수준으로 비약적인 증가세를 시현했다.

그러나 이란 자동차는 가격이 국제 수준대비 약 1.5배 높으나 품질수준이 매우 낮아 현지 소비자들의 불만이 높다. 또한 이란은 중동 유일의 자동차 생산국으로 이란 정부는 자동차산업을 향후 수출전략 산업으로 육성코자 하는데, 현지산 자동차의 낮은 품질 수준이 걸림돌로 작용하고 있다.

이에 따라 이란 정부는 수입산과의 시장경쟁을 통한 현지 자동차의

품질 수준향상을 위해 95년 이후 금지하였던 완성자동차 수입을 내년부터 추진할 계획으로 있는데, 현지 자동차업계는 완성차 수입은 이란 자동차산업의 몰락을 가져온다며 강력히 반반하고 있어 완성차 수입 가능여부는 불투명하다.

또한 이란의 내부적인 가장 큰 사회.정치적인 불안 요소는 실업문제로 현지 실업율이 사실상 20%를 상회하고 있는 상황에서 50만명이 종사하고 있는 자동차산업이 타격을 받는다면

사실상 완성차 수입 허용이 어려울 것으로 보인다. 이란 정부에서 완성차 수입을 허용하더라도 현지산 자동차산업을 보호를 위해 200%이상의 고관세를 부과하거나 차량 수입 대수를 크게 제한할 가능성이 높다.

나. 이란 자동차 생산 현황

이란의 2002/2003년도의 자동차 생산규모는 약 41만대로 전망되는데, 이는 전년대비 10.8% 증가한 수치이다. 이란의 자동차 생산 규모는 99년 이후 매년 약 20% 증가하고 있는 추세로 내년도에는 약 50만대가 생산될 것으로 전망된다.

그 동안 이란 자동차업계는 정부의 완성차 수입 규제로 인한 현지 자동차 시장의 만성적인 공급부족으로 생산설비 확대에 박차를 가했는데, 내년부터는 현지 수요와 생산이 어느 정도 균형을 이룰 것으로 보여 향후 이란 자동차업계는 생산규모 확장보다는 품질 수준 향상을 위한 투자를 확대할 것으로 보인다.

이란 광공업부산하 산업개발청은 지난 12월 15일 내년도 생산규모가 70만대 수준으로 대폭 증가할 것이라고 발표하면서 2005년 이후엔 현지 생산 자동차의 10% 이상을 수출할 계획이라고 덧붙였다.

그러나 현지 자동차 전문가들은 이란산업개발청이 발표한 계획은 신빙성이 낮은 것으로 판단하고 있으며 내년도 이란의 자동차 생산규모를 50만대 수준으로 전망하고 있다.

이란은 현지조립 자동차 일부는 수출도 하는데, 수출지역은 중동 및

CIS 인근국이며 수출가격은 현지 가격대비 50% 수준을 책정하도 있다. 현재까지 이란의 자동차 수출은 인근국과의 정치, 외교적인 유대 관계에 의한 정책적인 수출에 불과하다.

이란정부에서 매년 자동차산업에 5억불 이상의 대규모 투자를 지속하고 있는데, 그 이유는 현지 자동차의 생산부족에 따른 수요초과 문제 해결을 위해서 뿐만 아니라 자동차산업이 일자리 창출 효과가 높기 때문이다.

이란에서 자동차산업에 종사하는 근로자는 50만명으로 이란내 여타 제조업중 최대 규모이다.

이란의 실업율은 약 15%로 매우 높으며 인구분포면에서 25세 이하의 젊은 층이 전체인구의 60%로 해마다 약 60만명의 실업자가 추가 양산되고 있어 실업자 문제가 심각한 사회문제화되고 있다. 이에 따라 실업률 감소는 이란 정부의 최대 고민거리중의 하나이며 2000년부터 추진하고 있는 제3차 경제사회개발 5개년 계획중에서도 가장 중요한 이슈 중 하나가 실업률 감소이다.

< 이란의 자동차 생산 현황 >

년도	'99/2000	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004
생산규모	259,432 (25%)	300,000 (16%)	370,000 (23%)	410,000 (10.8%)	500,000 (22.0%)

자료원) 이란 광공업부

이란의 자동차 생산업체는 현재 10여개사가 등록되어 있으나 실제 자동차를 대량생산하고 있는 업체는 5개사가 있다. 생산규모순으로 보면 PEGOUT 및 PAYKAN을 생산하고 있는 IRAN KHODRO사가 현지 자동차시장의 약 59%를 점유하고 있으며, 다음이 한국의 "PRIDE"를 생산하고 있는 SAIPA가 32%의 시장을 점유하고 있다.

현재 이란에서 생산되고 있는 승용차모델은 모두 13종이며 이중

“Pride”, “Cielo”, “Matiz” 등 한국차의 시장점유율이 약 28%를 점유하고 있다.

< 자동차 메이커 별 현지 시장 점유율 >

업체명	점유율(%)	주요 브랜드명
Iran Khodro	56	PEUGEOT, PAYKAN
Saipa	32	PRIDE
Pars Khodro	6	NISSAN PATROL
Kerman Motors	5	CIELO, MATIZ
기타	1	

자료원: SAPCO Public Release Material

4. 자동차 수출입동향

가. 수입동향

2001/2002년도 이란의 승용차 수입실적은 1천3백만불로 전년대비 약 75% 증가하였다. 주요 수입국은 일본, 아랍에미레이트, 독일이며, 한국으로부터도 일부 차량을 수입하고 있다. 아랍에미레이트로부터의 수입차량은 대부분이 일본, 독일산이다.

이란의 승용차 수입실적이 현지 수요대비 매우 낮은 것은 이란 정부의 완성차 수입금지 정책 때문인데, 승용차 수입이 가능한 기관은 현지 정부기관 및 현지 주재 외국 대사관으로 제한되어 있다..

이란 정부는 현지 자동차생산업체의 보호 육성을 위한 조치로 1995년부터 일반인의 완성차 수입을 금지하고 있다. 그러나 이란 남부의 자유무역지대인 KISH ISLAND, QUESM ISLAND, CHABAHAR로의 수입은 예외적으로 허용하고 있으며 자유무역지대 밖으로의 반출은 불허하고 있다. 그리고 이란 정부부분에서도 의전차량, 군사용차량, 경찰차량 등은 완성차를 수입하고 있다.

그러나 내년부터는 이란 정부에서 현지 완성차 조립업체 보호를 위해 지난 7년간 금지해왔던 완성차의 수입을 허용할 계획으로 있는데, 완성차 수입이 허용될 경우 내년도 이란의 완성차 수입대수는 최대 10만대로 예상된다.

<이란의 승용차 수입 실적>

(단위:US\$천)

국 가	1999/2000	2000/2001	2001/2002
일 본	2,199	2,248	6,637
아랍에미레이트	16,062	1,880	2,794
독 일	1,974	1,419	1,400
프랑스	660	290	536
한 국	383	456	63
기 타	1,178	1,342	1,895
합 계	22,456	7,635	13,325

주 1) 이란의 회계년도는 3.21일부터 시작됨

자료원) 이란관세청수출통계

이란정부가 지난 95년부터 완성차의 수입을 금지하면서, 기술력이 부족한 이란 자동차업체는 자동차를 CKD나 SKD 형태로 수입하여 현지에서 조립 하고 있는 실정이다.

이에 따라 현지 자동차업체에서는 신규모델을 도입할 경우 초기단계에서는 거의 100% 부품을 CKD나 SKD로 수입하는데, 매년 수입부품 비율을 줄여 나가고 있다.

한국의 PRIDE는 96년 이란시장 진출 초기에는 부품 전량이 수입되어 현지에서는 단순 조립하는 정도였으나 점차 수입 부품 비중을 줄여 현재는 수입부품 비율이 20%이하로 감소하고 80%이상을 현지 생산 부품으로 대체하였다. 그리고 2000년에 현지 시장에 출시된 한국의 MATIZ는 현재까지도 90%이상의 부품을 수입하며 현지산 부품비율은 10%에도 미치지 못하고 있다. 2003년도 초부터 현지 시장에 판매될 예정인 MUSSO는 현재

100% 수입 부품으로 현지에서 조립되고 있는 중이다.

나. 수출동향

이란의 2001/2002년도 완성차 수출은 총 3천3백만불로 전년대비 580% 증가하였다. 이란은 현지의 자동차 생산증가에 따라 프랑스와 이란 인근국인 시리아 및 CIS국으로의 수출이 급증하고 있는 추세이다.

이란 최대의 자동차 수출국은 프랑스인데, 이는 프랑스의 POUGETOT사에서 이란 최대의 자동차 조립업체인 KHODRO사에다 PEUGEOT 206을 100% CKD로 수출하면서 일부 물량을 수입키로 계약했기 때문이다. 그리고 시리아는 이란과의 정치.외교적으로 밀접한 관계를 유지하고 있어 주로 시리아 정부구매에 이란산 자동차가 공급되고 있다.

이란산 자동차는 품질수준이 낮아 정상적인 조건하에서는 국제시장에서 경쟁할 수 없음에도 불구하고 최근 수출 물량이 크게 증가하고 있는데, 이는 전적으로 자동차 CKD 수입시 조립시 재수출 조건, 그리고 정치, 외교적인 국가관의 관계 등에 의존하고 있기 때문이다.

<이란의 승용차 수입 실적>

(단위:US\$천)

국 가	1999/2000	2000/2001	2001/2002
프랑스	-	14	16,009
시리아	1,245	3,566	15,662
투르크메니스탄	1,326	278	530
아제르바이잔	54	217	194
아르메니아	9	131	151
기 타	1,126	1,544	760
합 계	3,760	5,750	33,306

주 1) 이란의 회계년도는 3.21일부터 시작됨
자료원) 이란관세청수출통계

5. 이란 자동차시장 진출 방안

이란은 현재 완성차 수입을 금지하고 있어 자동차 시장 진출은 CKD로 진출해야 한다.

이란 시장에 진출해 있는 한국자동차는 기아자동차, 대우자동차, 현대자동차, 쌍용자동차 등으로 현지 자동차 시장의 약 30%를 점유하고 있을 정도로 한국산 자동차의 진출이 활발하다.

기아자동차는 PRIDE, 대우자동차는 CIELO 및 MATIZ, 현대자동차는 미니버스, 쌍용자동차는 MUSSO를 CKD로 수출하고 있는 현지화 비율은 차종에 따라 최저 15%에서 100%까지로 다양하다.

이란시장으로의 완성차 진출은 현지 자동차 생산업체와 협력을 통해 한국산 자동차를 CKD로 수출해야 하는데, 한국산 차종은 2003년초에 출시 예정인 MUSSO 이외에는 대부분이 3년-7년이상된 구형모델이다.

그러나 프랑스, 일본업체는 2000년이후 신규 모델을 이란 자동차업체에 CKD 공급 계약을 체결함으로써 현지 자동차시장 진출을 가속화하고 있다.

이란 자동차업체에서 자동차 CKD 수입시 요구하는 사항은 조립후 재수출 조건인데, 현지 조립자동차 품질 수준에 대한 확신 부족으로 우리업체에서는 선듯 이란업체의 재수출 조건에 응하지 못하게 때문이다. 그러나 우리업체에서 사전에 자동차의 품질조건 들을 제시하고 이 조건에 충족할 경우 일정량의 완제품을 수입한다는 식으로 계약을 체결한다면 이란 자동차 시장 진출 확대가 가능할 것으로 보인다.

그리고 이란에서 완제품 자동차 수입이 금지되어 있으나 경찰차, 군용차, 의전차 등 정부에서 구매하는 차량은 국제입찰을 통해 조달하는 경우가 많아 우리업체에서는 현지 입찰 정보에 관심을 가질 필요가 있다.

또한 현재 이란 정부에서는 현지 자동차 품질수준 향상을 위한 외국자

동차와의 경쟁을 유도하기 위해 완성차의 수입을 추진하고 있어 우리업체는 초기 이란 수입차 시장 선점을 위해 사전에 현지 바이어와 수출상담을 진행해야 할 것으로 보인다.

6. 이란 자동차 부품 현지 진출 방안

가. 자동차부품 산업 현황

이란의 자동차 부품시장은 크게 OEM시장과 A/S시장으로 구분할 수 있다. OEM시장은 약 60%가 현지 자동차 부품업체가 차지하고 있으며 현지 생산이 불가능한 핵심부품 약 40%는 수입으로 충당하고 있다. 이란 자동차 완성업체의 엔진 등 주요부품 수입국은 한국과 프랑스이다. 한국으로부터는 “Pride”, “Matiz”, “Cielo” 부품을 주로 수입하며, 프랑스로부터는 “Peugeot” 부품을 수입하고 있다.

이란 현지산의 자동차부품의 품질 수준은 매우 낮은데도 현지산 자동차부품이 OEM시장의 약 60%를 차지하고 있는 이유는 이란정부의 자동차 부품산업 육성정책에 기인한다. 이란정부는 현지 생산이 가능한 자동차부품의 경우 품질수준에 관계없이 수입을 불허하며 완성자동차 업체(정부에서 사장을 임명)에 자국산 부품 사용을 적극 요청하고 있다.

그러나 A/S 자동차부품시장의 경우 현지 부품의 품질낙후로 약 50%가량이 공식루터를 통하거나 편법적인 방법으로 이란내에서 유통되고 있으며 주요수입국은 한국, 프랑스, 일본 등이다.

나. 자동차부품 현지 진출 방안

○ 현지 바이어와의 대면접촉이 필수

이란시장은 매우 보수적이며 자동차부품 특성상 수출성약까지 샘플 테스트, 가격협상 등 바이어와의 수출상담이 팩스나 인터넷만으로는 불충분하다. 특히, 이란바이어는 수입 결정시 제품품질수준 및 가격을 중시여기지만 무엇보다도 수출업체 담당자를 대면접촉을 통해 파악되는 수출업체 및 담당자의 신용도를 특히 중요시하고 있어 현지 세일즈 출장이 반드시

필요하다 하겠다.

일부 국내업체는 비용부담이 적은 팩스, 전화, 인터넷을 통해 구매의사를 타진하고 거래가 가능성이 높다고 판단경우만 현지 출장을 실시하려 하는데, 이란 시장개척을 위해서는 현지 바이어와의 대면 상담을 통해 구매의사를 확인하고 나서 팩스 등을 통해 구체적인 거래조건을 합의하는 것이 훨씬 효과적이다. 우리업체가 일반적으로 생각하고 있는 계약성사 절차와는 반대인 것이다.

○ 자동차부품박람회 참가

현지 자동차부품박람회 참가도 적극 고려해 볼만하다. 이란에서는 매년 6월경에 자동차 및 자동차 부품 박람회가 개최되는 데, 현지 자동차 부품 바이어는 동 박람회를 통해 부품 조달 비중을 점차 높아가고 있어 우리 자동차부품업체에서는 동 박람회 관람 또는 향후 필요시 참가를 통해 현지 바이어와 대면상담을 한다면 현지 자동차부품 시장진출은 크게 어렵지 않을 것으로 보인다. 현지 자동차부품 박람회 개최 개요는 아래와 같다.

- 박람회명 : International Automobile, Parts & Related Industries
- 개최일자 : 2003년 6월말 (현재 일자는 미확정)
- 참가규모 : 약 800개사
- 홈페이지 : www.idroco.com

○ 유력 에이전트 활용

이란시장의 효과적인 진출을 위해서는 현지 유력 에이전트와의 협력이 필수적이다. 이란의 바이어는 여타 중독국과 마찬가지로 보수적인 성향이 강하며 안면을 중시하는 관계로 현지 유력 에이전트를 통한 시장접근이 효과적이다. 특히, 이란의 유통구조는 복잡한 다단계 구조를 지니고 있으며 우리나라 및 서구와 같은 전국적인 유통망이 발달하지 않아 개별 바이어를 직접 상대하는 것 보다 신뢰할 수 있는 유력에이전트와의 협력을 통한 현지 자동차부품시장 진출이 용이하다.

○ 성실한 거래 자세

현지 자동차 생산량중 한국 브랜드 자동차 생산비중이 약 28%로 외국 브랜드중 가장 높으며 이에 따라 이란시장에서 한국산 자동차 부품 수요 또한 매우 높은 편이다. 현지 한국산 부품 수요가 높아 이란바이어는 한국을 직접 방문하여 필요부품을 수시로 조달하고 있으며 한국산 자동차 부품 가격, 품질, 비순정부품 구입 방법 등에 대해서도 익숙한 경우가 많다.

따라서 이란바이어와의 상담시는 여타 후진국 바이어와는 달리 한국산 자동차 부품 가격 및 구매 방법에 능통하다고 간주하고 처음부터 합리적인 가격제시와 더불어 성실한 상담자세가 요구된다. 만약 바이어에게 합리적인 가격을 제시하였는데도 불구하고 바이어측에서 여타 한국업체로부터 접수받은 더 낮은 가격리스트를 제시한면서 가격인하를 과도하게 요구하는 경우도 예상되는 데, 이 때는 수용불가를 성실히 설명할 필요가 있으며, 비순정부품 등 저급품 선적 등 품질저하 가능성을 부각시키는 것이 현명한 대처 방법이다. 이란 바이어는 수입가격이 다소 높더라고 결국은 성실하고 신용있는 공급업체와 거래를 희망하고 있다는 점을 항상 염두에 두어야 할 것이다.

7. 이란 자동차 생산업체 리스트

가. Iran Khodro Industrial Group Co.

- Add : Km, 14, Karaj Special Road, Tehran, Iran
- Tel : 98-21-489-05735, 48901
- Fax : 98-21-489-05714
- Contact person : Mr. M. Gharavi, (Managing Director)
Mr. Rahbar, (Deputy Managing Director)
- E- Mail : irankhodro@ikco.com
- H- page : www.ikco.com
- 설립년도 : 1969년
- 종업원수 : 22,000명
- 생산차종 : Peugeot 405, Peugeot 206 Peugeot Persia
Paykan 1600cc Peugeot RD

나. Saipa Group Co.

- Add : P.O.Box: 13445-554, Tehran, Iran
- Tel : 98-21-602-6550/2, 600-5373, 600-5098/9
- Fax : 98-21-602-6563/4
- Contact person : Mr. Ebrahimi, (Managing Director)
- E- Mail : saipacorp@hotmail.com
- H- page : www.saipacorp.com
- 설립년도 : 1966년
- 종업원수 : 12,000명
- 생산차종 : PRIDE

다. Moratab Industrial Mfg. Co.

- Add : Km20, Karaj special Road, Tehran, Iran
- Tel : 98-21-646-9814, 646-9818
- Contact person : Mr. Mostafa Almasi, (Managing Director)
- E- Mail : morattab2@kanoon.net
- 설립년도 : 1957년
- 종업원수 : 520명
- 생산차종 : MUSSO, LANDROVER

라. Kerman Automotive Ind. Co. P.J.S

- Add : 304, Ostad Motahari Ave., Tehran, Iran
- Tel : 98-21-8740693/2, 884-8307, 830-2802/5
- Fax : 98-21-884-9076, 832-802
- Contact person : Mr. Akhavan Mehr, (Managing Director)
Mr. Tabatabaiee, (Comm. Manager)
- E- Mail : mpc@irmpc.com
- H- page : www.irmpc.com
- 설립년도 : 1996년
- 종업원수 : 720명
- 생산차종 : Cielo, Matiz 끝.