گزارش

مخفی‌کاری دولتی‌ها

مشاور وزیر اقتصاد از دغدغه‌های خصوصی‌سازی می‌گوید

● «برخی می‌خواهند چنبره دولت را قوی نگه دارند؛ درحالی‌که دولت قوی، به قدوقامتش نیست، بلکه به نوع نظارت و میزان اعمال حاکمیتش است. مقاومت‌ها مقابل خصوصی‌سازی برای همین است». این را جعفر سبحانی، مشاور سازمان خصوصی‌سازی، گفته است. به گفته او، انتظار نداریم به سازمان خصوصی‌سازی به‌به و چه‌چه بگویند؛ اما نباید سالانه ۳۰۰ گزارش از ما بخواهند که چرا برخی سازمان‌ها را واگذار کرده است؛ این وظیفه ذاتی ما است؛ درحالی‌که اگر می‌خواهیم خصوصی‌سازی در معنای واقعی اتفاق بیفتد، باید قوانین را به سوی حمایت از بخش خصوصی ببریم. مشاور سازمان خصوصی‌سازی ادامه داد: برخی دولتی‌ها اسناد و دارایی‌ها را مخفی نگه می‌دارند تا واگذار نشوند؛ البته برای برخورد با این موارد، قانون مسیرهایی را تعیین کرده است؛ به این معنا که هر شرکتی بخواهد واگذار شود، هیئت‌مدیره آن موظف است همه اطلاعات سود و زیان، ضرر انباشته، صورت‌حساب‌ها و تراز مالی را به درستی تحویل داده و میزان دارایی‌ها و بدهی‌ها را به درستی ارائه کند؛ اما اگر یک‌جا این دارایی‌ها یا حتی بدهی‌ها کتمان شد، یا از نظر قانون مسجل شود که تخلف انجام شده، قانون‌گذار برای آن راه گذاشته است و با هیئت‌مدیره برخورد قانونی می‌شود. ولی واقعیت این است که این اتفاق گاهی رخ می‌دهد و در چنین مواردی، سازمان خصوصی‌سازی با اعزام‌ها و بازدیدهای دوره‌ای کارشناسان قیمت‌گذاری، تلاش می‌کند این نکته را به حداقل برساند. سبحانی به موضوع واگذاری سرخ‌آبی‌ها اشاره کرد: زمان واگذاری باشگاه‌های ورزشی استقلال و پرسپولیس، سازمان خصوصی‌سازی هرچه تلاش کرد نتوانست از دو هیئت‌مدیره این باشگاه‌ها، صورت‌وضعیت مالی بگیرد؛ چراکه حاضر به تأیید آن نبودند؛ درحالی‌که خودشان آن صورت‌وضعیت مالی را تنظیم می‌کردند. البته مسائل دیگری هم در میان بود؛ ولی درنهایت برای آن واگذاری خاص، فرمولی طراحی و قرار شد فقط، دارایی‌ها را بفروشیم. درحالی‌که در شرکت‌هایی که می‌فروشیم، دارایی و بدهی را با هم به معرض فروش می‌گذاریم.

۲۰۰ بنگاه همچنان در فهرست واگذاری

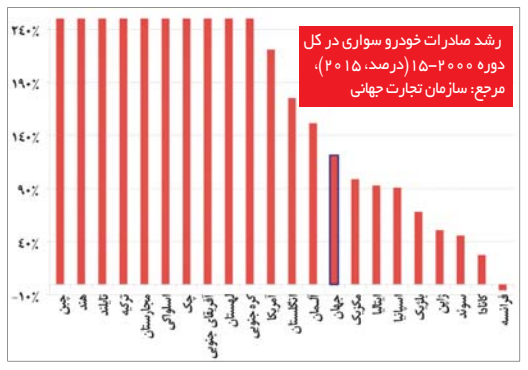
سبحانی در گفت‌وگو با مهر با اشاره به برنامه‌های تدوین‌شده برای واگذاری‌ها تا پایان سال جاری، گفت: تا پایان سال ۱۳۹۵، برنامه ما این است که برای همه شرکت‌هایی که در فهرست واگذاری سازمان قرار دارند، حداقل یک نوبت مزایده برگزار کنیم؛ اما ممکن است برای برخی از آنها، بیش از یک‌بار هم مزایده برگزار شود. البته هم‌اکنون کار کارشناسی و فرایند قیمت‌گذاری همه شرکت‌هایی که در فهرست واگذاری هستند، در حال انجام است و تعدادی از آنها قیمت‌گذاری شده‌اند و تعدادی هم در جلسه هیئت واگذاری به تصویب نهایی رسیده‌اند؛ برهمین‌اساس، در مجموع تصور می‌شود تا پایان سال بتوانیم بیش از ۱۵۰ مزایده برگزار کنیم که شاید رقم آن بالاتر هم رود؛ اما به‌هرحال در نیمه دوم سال ۱۳۹۵ بیش از ۲۵۰ مزایده برگزار خواهد شد.

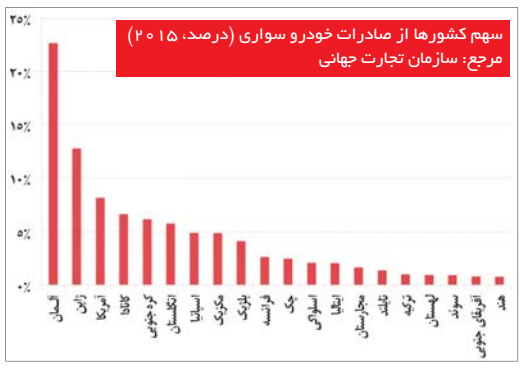
نغمه‌شوم برخی مقابل خصوصی‌سازی‌ها

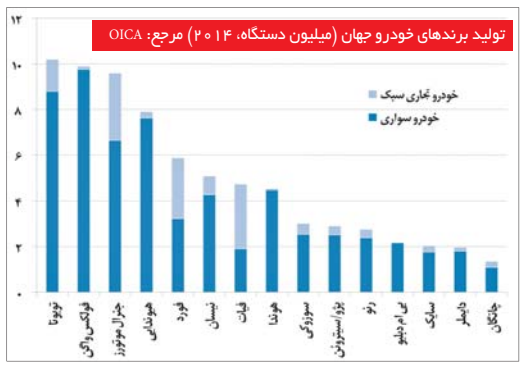
سبحانی گفت: گاهی دیده می‌شود نغمه‌های شومی بیرون می‌آید که سازمان خصوصی‌سازی را متهم به ارزان‌فروشی می‌کنند. درحالی‌که وقتی شرکت‌هایی را که به فروش رفته‌اند، آسیب‌شناسی می‌کنیم، متوجه می‌شویم دلایل اینکه شرکت‌ها به فروش نمی‌رسد، این است که قیمت‌ها بالا است. اگر بر مبنای ارزش بازدهی روز که ارزش منطقی هم هست، قیمت‌گذاری کنیم، قیمت متعادل‌تر و پایین‌تر می‌آید؛ اما به‌قطع انگشت اتهام به سمت سازمان نشانه می‌رود. گاهی هیئت واگذاری دست‌به‌عصا حرکت می‌کند و جانب احتیاط را در قیمت‌گذاری می‌گیرد و با احتیاط قیمت‌گذاری می‌کند. می‌خواهم بگویم سازمان به‌حدی که در توانش است تلاش می‌کند تا خصوصی‌سازی شکل بگیرد.

امسال یک ریال هم به بخش دولتی و رد دیون واگذار نشد

مشاور سازمان خصوصی‌سازی گفت: مجموع واگذاری‌ها حدود ۱۴۲هزارو ۵۰۰ میلیارد تومان بوده است که این شامل سه بخش است؛ یک، واگذاری به بخش عمومی یا متقاضیان عمومی که بیشترش این بخش است و حدود ۸۲ هزارمیلیارد تومان را به خود اختصاص داده است. دوم، بخشی است که به سهام عدالت تعلق پیدا کرده و بخشی از واگذاری‌ها در پرتفوی این سهام قرار گرفته است و بخش سوم هم بابت رد دیون است که پیش‌تر اتفاق افتاده است. او افزود: در هر شرکتی که واگذار می‌کنیم، پنج درصد سهم آن شرکت سهام ترجیحی است که اگر کارخانه یا بنگاهی واگذار می‌شود، کارمندان به موجب قانون با شرایط مناسب‌تر و قیمت ترجیحی سهام را بخرند. براین‌اساس، از ابتدای شروع فعالیت سازمان خصوصی‌سازی تا ابتدای دولت یازدهم، سهم بخش خصوصی از واگذاری‌ها، ۱۸ درصد بوده؛ اما این آمار اکنون به میانگین ۶۰ درصد رسیده است؛ به این مفهوم که در سال ۱۳۹۳، حدود ۹۰ درصد واگذاری ما به بخش خصوصی واقعی بوده و این رقم در سال ۱۳۹۴ معادل ۵۰ درصد و امسال صد درصد است. به گفته سبحانی: در سال ۹۵ حتی یک ریال هم سهمی را به بخش شبه‌دولتی و خصولتی واگذار نکرده‌ایم.







فرانسه از سال ۲۰۰۷ از خودروساز به واردکننده مطلق خودرو بدل شد

رقابت بر سر واردکننده بزرگ

احسان سلطانی
پژوهشگر اقتصادی

اقدامات و تلاش‌های مستمر دولت برای رفع تحریم‌ها و توسعه مبادلات و ارتباطات تجاری و اقتصادی با جهان، منجر به اقداماتی در زمینه جلب مشارکت بنگاه‌های خارجی در حوزه‌هایی از قبیل نفت و گاز، معادن، پتروشیمی و خودرو شده است. مدیریت توسعه روابط اقتصادی بی‌تردید نیازمند مدیران نخبه و کارشناسان کارآمدی است که بهترین انتخاب‌های ممکن را اجرائی کنند. در زمینه مشارکت‌های خارجی و توسعه صنعت خودروسازی ملاحظاتی وجود دارد که اهم آن عبارت است از: (۱) شناخت و درک ظرفیت‌ها و نیازهای فعلی و آتی بازارهای داخلی و صادراتی، (۲) تبیین و تعیین نقشه راه و راهکارهای عملیاتی، (۳) انتخاب بهترین و قوی‌ترین شرکای خارجی با توجه به موضوعات تکنولوژیکی و روندهای تجاری، (۴) بازسازی، توسعه و تکمیل متناسب و متوازن زیرساختارها و بنگاه‌های تولیدی داخلی و (۵) رقابتی‌سازی و جهانی‌سازی صنعت.

خودروسازان جهانی

تولید جهانی انواع خودرو در سال ۲۰۱۵ میلادی (متناظر با ۱۳۹۴ شمسی) به ۹۰میلیون دستگاه بالغ شد که ۶۸،۵ میلیون دستگاه آن، شامل خودروهای سواری می‌شود. هرچند که چین بزرگ‌ترین خودروساز جهان با تولید ۲۱میلیون دستگاه به شمار می‌رود؛ اما با توجه به تفوق برندهای خارجی در بازار داخلی و تراز به‌شدت منفی تجارت خارجی خودرو، هنوز تا خودروسازشدن کم‌وبیش راه درازی در پیش دارد. در بین کشورهای خودروساز (صاحب قدمت، زیرساختارها و فناوری) ژاپن (با تولید داخلی ۷،۸میلیون دستگاه در سال)، آلمان (۵،۷)، آمریکا (۴،۲) و کره‌جنوبی (۴،۱) در صدر قرار دارند و سپس کشورهای اسپانیا (۲،۲)، انگلستان (۱،۶) و در انتهای جدول، فرانسه (۱،۵) قرار گرفته است. با احتساب کشورهای چین، هند، برزیل و مکزیک، فرانسه یازدهمین تولیدکننده جهانی خودرو با سهم ۲،۲ درصد محسوب می‌شود. در سال ۲۰۰۱ میلادی، (متناظر با ۱۳۸۰ شمسی) فرانسه با تولید ۳،۶میلیون دستگاه خودرو (۶،۴ درصد از کل تولید دنیا) چهارمین رتبه جهانی را دارا بود. بررسی صنعت خودروسازی کشورها از نقطه نظر ایجاد ارزش افزوده صنعتی (تولید ناخالص)، نشان می‌دهد در سال ۲۰۱۴ میلادی، کشورهای آلمان، آمریکا و ژاپن به ترتیب با ۱۰۲، ۹۹ و ۷۲ میلیارد یورو (با نرخ برابری یورو به دلار ۱،۳۹) ارزش افزوده ناخالص، دارای بالاترین میزان کسب درآمد صنعتی از صنعت خودروسازی بودند. پس از این کشورها، کره‌جنوبی (با ۲۹میلیارد یورو ارزش افزوده)، مکزیک (۲۲) و انگلستان (۱۵) قرار دارند. در رده‌های بعدی، کانادا (۱۱)، ایتالیا (۱۰،۲)، فرانسه (۹،۸)، اسپانیا (۸،۵) و چک (۶،۹) واقع شده‌اند.

> **صنعت خودروسازی جهانی تحت کنترل برندهای معروف است؛ به‌صورتی‌که ۱۰ برند اول جهانی سه‌چهارم از بازار را در دست دارند. پنج برند برتر: فولکس واگن (با تولید بین‌المللی ۹،۸میلیون دستگاه)، تویوتا (۸،۸)، هیوندایی (۷،۶)، جنرال‌موتورز (۶،۶) و هوندا (۴،۵)، بیش از نیمی از بازار خودروهای سواری را به خود اختصاص داده‌اند.**

چنان‌چه ملاحظه می‌شود از نظر اقتصاد ملی، صنعت خودروسازی فرانسه حتی از کشورهایی مانند مکزیک، انگلستان، کانادا و ایتالیا نیز پایین‌تر است. صنعت خودروسازی جهانی تحت کنترل برندهای معروف است؛ به‌صورتی‌که ۱۰ برند اول جهانی سه‌چهارم از بازار را در دست دارند. پنج برند برتر: فولکس واگن (با تولید بین‌المللی ۹،۸میلیون دستگاه)، تویوتا (۸،۸)، هیوندایی (۷،۶)، جنرال‌موتورز (۶،۶) و هوندا (۴،۵)، بیش از نیمی از بازار خودروهای سواری را به خود اختصاص داده‌اند. برندهای پژو، رنو و سیتروئن در رتبه‌های ۱۰ به پایین قرار گرفته‌اند. میزان تولید خودروی برندهای فولکس واگن، تویوتا و هیوندایی به ترتیب ۷۹،۹۹ و ۵۵ درصد بیش از مجموع رنو، پژو و سیتروئن است. کل صادرات جهانی وسایل نقلیه (اعم از هوایی، ریلی، خودرو، قطعات، اجزاء و...)، بالغ بر دو هزار میلیارد دلار در سال ۲۰۱۵ میلادی شد که ۶۷۰میلیارد دلار آن، مربوط به خودروهای سواری و در حدود ۵۰۰میلیون دلار شامل قطعات و اجزای آنها می‌شود. چهار کشور آلمان (با ۱۵۳میلیارد دلار)، ژاپن (۸۶)، آمریکا (۵۵) و کره‌جنوبی (۴۲)، نیمی از صادرات خودروهای سواری جهان را برعهده دارند. در سال ۲۰۰۱ میلادی، فرانسه پس از آلمان و ژاپن، با صادرات ۲۱میلیارد دلار خودرو سواری، سهم ۶،۸درصدی را از جهان داشت که در سال ۲۰۰۷ میلادی (۱۳۸۷ شمسی)، به ۳۱میلیارد دلار بالغ شد. پس از آن، صادرات فرانسه با کاهش تدریجی به ۱۸میلیارد دلار و سهم ۲،۷ درصدی از جهان به رتبه دهمین کشور در سال ۲۰۱۵ میلادی رسید. براساس آمار گمرک فرانسه، از سال ۲۰۰۷ میلادی به بعد، این کشور با تراز تجارت خارجی منفی به یک کشور واردکننده مطلق خودرو مبدل شد که میزان آن در سال ۲۰۱۵ میلادی به منفی ۱۱،۶میلیارد دلار بالغ شد. در بین ۲۰ کشور اول صادرکننده خودرو در دوره ۲۰۰۱-۲۰۱۵، فقط صادرات خودروی فرانسه به میزان شش درصد منفی است. واضح است که هرچند فرانسه تا یک دهه پیش در زمره سه کشور صاحب فناوری و بازار در عرصه خودروسازی جهان به شمار می‌رفت؛ اما در روندی تنزلی، موقعیت خود را از دست داد و هم‌اکنون نه تنها آخرین کشور صنعتی خودروساز که واردکننده مطلق خودرو و قطعات آن نیز محسوب می‌شود.

خودروسازی در اقتصاد ایران

مونتاژ خودرو با قطعات اغلب وارداتی و استفاده از آن (حمل‌ونقل جاده‌ای)، به‌ترتیب شش و هشت درصد را از کل ایجاد تولید ناخالص داخلی (درآمد ملی) در دوره ۸۰-۱۳۹۰ شامل می‌شود. درهمین‌حال، سهم بخش‌های بسیار مهم «ساختمان»، «کشاورزی»، «برق، آب و گاز» و «خدمات عمومی و اجتماعی» به‌ترتیب ۶،۶، ۳، ۱،۶ و ۱،۳ درصد بوده است. بررسی و مقایسه به اندازه بخش‌های اقتصادی از قبیل ساختمان (با حجم و رشد بالای تولید مسکن و عملیات عمرانی) نشان می‌دهد سهم اعلامی خودروسازی از تولید ناخالص کشور با توجه به سهم بالای قطعات و اجزای وارداتی چندان واقعی نیست، چنانچه در دوره ذکرشده با وجود تولید ۶۸۰ میلیون مترمربع ساختمان مسکونی (۳۰ درصد از کل ساختمان کشور)، ارزش افزوده تولید ساختمان مسکونی نزدیک به دو برابر تولید خودرو بود (در حدود ۴۰ مترمربع برابر با یک خودرو). در این دوره تولید نزدیک به ۱۰ میلیون خودرو با فناوری از رده خارج‌شده و کیفیت پایین، توأم با آلودگی هوا، ترافیک، نرخ بالای مصرف سوخت و تلفات انسانی و مالی بالایی بوده است. بنابراین درصورتی‌که ارزش اقتصادی فعالیت این بخش با اندازه‌گیری همه ابعاد و جوانب آن و زیان‌های حاصله به‌درستی محاسبه شود، قطعا نتیجه کاملا متفاوت خواهد بود. دراین‌باره لازم است اشاره شود طبق گزارش بانک جهانی در سال ۲۰۱۱ میلادی، ایران از لحاظ میزان سرانه مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات و آلودگی هوای ناشی از خودروهای سواری، در زمره پنج کشور اول جهان بوده است. در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای ضمن آنکه رانت انرژی (سوخت) منجر به افزایش بی‌کیفیت سهم این بخش از تولید ناخالص داخلی شد، از سوی دیگر، قسمت مهمی از این رانت به‌عنوان ارزش افزوده در نظر گرفته شده است.

بازار داخلی

افزایش تولید خودرو به میزان ۴،۵ برابر (از ۳۰۰ هزار به ۱،۴ میلیون دستگاه) در دوره ۹۰-۱۳۸۰ بیش از هر چیز مدیون پنج عامل ذیل بود: (۱) میزان رشد بهای بسیار پایین‌تر خودرو (با رشد شاخص بهای تولیدکننده وسایل نقلیه ۴۴ درصد) نسبت به کل کالاها و خدمات (با افزایش ۳۲۸ درصد)، (۲) رشد پایین بهای واحد خودرو (افزایش سهم تولید خودروهای ارزان‌قیمت مانند پراید)، (۳) افزایش قدرت خرید خودرو به میزان در حدود سه برابر، (۴) نرخ رشد بهای سوخت پایین تا قبل از اجرای طرح هدفمندی یارانه‌ها (کاهش هزینه خودرو در محل مصرف) و (۵) افزایش توان مصرف حقیقی خانوارها به میزان ۷۴ درصد.

شاخص بهای تولیدکننده پایین خودرو از سهم بالای قطعات و اجزای خارجی (با توجه به تثبیت قیمت بخش ارزی) و کاهش کیفیت تولید خودرو حاصل شد، هرچند نابودی بخش قابل توجهی از زنجیره قطعه‌سازان داخلی و افزایش وابستگی به قطعات و اجزای وارداتی را در پی داشت. درباره تأثیر توان مصرف روی میزان خرید خودرو، به بحران فروش سال ۱۳۹۴ خودروسازان باید اشاره کرد که با تمهیداتی از قبیل یارانه تسهیلات خرید خودرو و پرداخت یارانه انرژی تا حدی مرتفع شد. در این سال با وجود افزایش تولید خودرو نظر به تعمیق رکود در فعالیت‌های اقتصادی مردم و درنتیجه کاهش تقاضای مصرف، خودروسازان با انباشتگی انبارها مواجه شدند. در دهه ۸۰ پدیده مصرف‌زدگی بی‌کیفیت ظهور کرد. منظور از پدیده مصرف‌زدگی بی‌کیفیت، افزایش مصرف کالاهای کم‌کیفیت و بنجل است. ضمن آنکه تا قبل از دهه ۸۰ مصرف مردم متکی به تولیدات داخل بود، واردات عمدتا متکی به کالاهای باکیفیت بادوام و نیمه‌بادوام بود که از کشورهای توسعه‌یافته انجام می‌شد. در دهه ۸۰ واردات به سمت کالاهای مصرفی بنجل، تقلبی و بی‌کیفیت از کشورهایی مانند چین گرایش پیدا کرد، چنانچه بازار ایران مملو از کالاهای چینی درجه سه و چهار شد. این موضوع روی روند تقاضا و کیفیت تولیدات داخلی از قبیل خودرو نیز تأثیر گذاشت. دراین‌باره می‌توان به کیفیت پیکان نیم قرن پیش و پراید فعلی در مقایسه با خودروهای خارجی هم‌عصر آنها اشاره کرد. تولید سالانه سه میلیون خودرو در دستور کار قرار دارد که مقرر است دو میلیون دستگاه آن به بازار داخلی عرضه شود. اظهارات دست‌اندرکاران حاکی از این است خودروهای جدید (با مشارکت فرانسوی‌ها) دارای بهای متوسط ۵۰۰ میلیون ریال خواهد بود. البته ادعا می‌شود تولید خودروهای ۳۰۰ میلیون‌ریالی نیز در دستور کار قرار دارد. نظر به درآمد کنونی عامه مردم، قدرت خرید این خودروها کمتر از نصف قدرت خرید خودروی سال ۱۳۹۰ است که به مفهوم کشش تقاضای پایین برای این محدوده قیمت است. در مشارکت با طرف‌های خارجی به ظرفیت‌های اقتصاد و توان مصرف عامه مردم هیچ توجهی مبذول نمی‌شود و با توجه به کاهش اندازه طبقه متوسط، به‌سختی بیش از دو دهک درآمدی استطاعت تهیه خودروهای مونتاژی را خواهند داشت. بنابراین حجم تقاضای مصرف مؤثر متناسب با اهداف برنامه تولید برای بازار داخلی به میزان بیش از دو میلیون دستگاه در سال نیست.

بازارهای صادراتی

با وجود مجموع واردات ۷۲ میلیارددلاری خودرو سواری و قطعات کشور در دوره ۹۴-۱۳۸۰، میزان صادرات سالانه با وجود انواع تمهیدات نتوانسته است حتی از مرز نیم میلیارد دلار تجاوز کند. اکنون برنامه تولید سالانه سه میلیون دستگاه خودرو در دستور کار است که در نظر است تا ۳۰ درصد آن با مشارکت شرکای خارجی (فعلا فرانسوی) صادر شود. قطعا بازارهای آمریکای شمالی، اروپا و شرق آسیا در دستور کار نیست. بازارهای آفریقا و آمریکای جنوبی هم اشباع از رقابت طیف وسیعی از خودروهای چینی تا آمریکایی است. آنچه بیشتر مدنظر است، بازارهای منطقه‌ای با ۷۰۰ میلیون نفر جمعیت است. در سال ۲۰۱۵ میلادی ۲۲ کشور منطقه درمجموع بیش از ۵۰ میلیارد دلار خودرو وارد کردند که سهم ناچیز خودروهای فرانسوی ۰،۳۶درصد به میزان ۲۰۱ میلیون دلار (۱۱هزارو ۳۰۰ دستگاه خودرو) است.

ادامه در صفحه ۱۵

۱۰ محور تغییر در صنعت خودروسازی ایران

وضعیت موجود	وضعیت مطلوب
رانت‌جویی	رقابت‌جویی
پسرو و انفعالی	پیشرو و تهاجمی
نابودسازی فرصت‌های رشد و توسعه	ایجاد فرصت‌ها
نبود خلاقیت و نوآوری	شکوفایی خلاقیت‌ها و نوآوری
مداخله شدید دولت‌ها و مدیریت شبه‌دولتی	عدم دخالت دولت‌ها و مدیریت خصوصی
ایجاد هزینه برای اقتصاد	ایجاد درآمد ملی
عدم رضایتمندی عامه مردم	اقبال جامعه به خودرو داخلی
عدم تشکیل واقعی شبکه‌های پیمانکاری	توسعه خوشه‌های صنعتی داخلی
تولید خودرو با قطعات وارداتی نامرغوب	تولید خودرو با تکیه بر قطعات داخلی
صادرات ناچیز خودرو	صادرات خودرو و قطعات و اجزا

خبر

رئیس اتحادیه مشاوران املاک استان تهران:

نوسانات دلار رونق مسکن را به تأخیر انداخت

● **ایلنا:** رئیس اتحادیه مشاوران املاک استان تهران با بیان اینکه نوسانات نرخ ارز و دلار در بازار باعث شد تا رونق بازار مسکن با تأخیر مواجه شود، گفت: عده‌ای با این عقیده که قیمت مسکن ثابت است، با سرمایه‌گذاری در بازار ارز به دنبال سوددهی مقطعی رفتند. حسام عقبایی با بیان اینکه اقتصاد ایران پایدار نیست و با نوسانات ارز عده‌ای به دنبال سرمایه‌گذاری در این بازار رفته‌اند، گفت: درحال‌حاضر نقدینگی‌های سرگردان که می‌توانست وارد بازار مسکن شود به سمت بازار ارز رفته است. نوسانات ارز می‌تواند یکی از دلایل تأخیر رونق بازار مسکن باشد و سرعت خروج از رکود را کاهش دهد.

رکورد قیمت در اولین روز معاملاتی سال ۲۰۱۷

● **تابناک:** قیمت نفت در روز سه‌شنبه، اولین روز معاملاتی سال ۲۰۱۷، به دلیل امیدواری به کاهش عرضه و ایجاد تعادل در بازار که در پی توافق تولیدکنندگان عضو و غیرعضو سازمان کشورهای صادرکننده نفت برای کاهش تولید به‌وجودآمده است، به بالاترین میزان در ۱۸ ماه گذشته رسید.

خبر ویژه

صادرات یک میلیون خودرو در افق ۱۴۰۴ پیش‌بینی شده است

● ایدرو در افق ۱۴۰۴ صادرات یک میلیون خودرو و شش میلیارد دلار قطعه را در سند اهداف و سیاست‌های صنعت خودرو پیش‌بینی کرده است. بنا به گزارش ایدرونیوز، معظمی معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت و رئیس هیئت عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در گفت‌وگویی با اعلام این مطلب افزود، وجود ظرفیت حدود ۲،۲ میلیون دستگاهی برای تولید خودرو و تجربه تولید ۱،۶میلیون دستگاه خودرو در کشور و بازار مناسب برای این محصول، صنایع خودروسازی ایران را بر آن داشته تا تولید سه میلیون دستگاه خودرو را در افق ۱۴۰۴ شمسی و ۲۰۲۵ میلادی برای خود هدف‌گذاری کنند.