

اخبار کوتاه

زمان پایان تکیه آمریکا

بر کرسی نخست اقتصاد جهان

با پایان تکیه آمریکا بر کرسی نخست اقتصاد جهان پیش‌بینی می‌شود چین به‌زودی بزرگ‌ترین اقتصاد جهان شود. وب‌سایت پژوهشکده پولی و بانکی به نقل از خبرگزاری فرانسه اعلام کرد: «بنیاد صلح کارنگی در گزارشی پیش‌بینی کرد اقتصاد چین تا سال ۲۰۳۵ جای آمریکا را به‌عنوان بزرگ‌ترین اقتصاد جهان بگیرد و اندازه اقتصاد این کشور در آن سال، دوبرابر اندازه فعلی باشد.» کارنگی با پیش‌بینی رشد اقتصادی بالای ۱۰ درصد برای چین در سال جاری تصریح کرد: «برمبنای شاخص قدرت خرید، اکنون اقتصاد چین حدود نصف اندازه اقتصاد آمریکا است.» چین به لطف توسعه سریع اقتصادی خود موفق شده است در سال‌های اخیر خود را به‌عنوان یک ابرقدرت نوظهور در جهان معرفی کند و در استراتژی چین برای تبدیل شدن به برترین کشور جهان، اقتصاد جایگاه بسیار مهمی خواهد داشت. بسیاری از نهادها و موسسات و شرکت‌های خارجی در سال‌های اخیر حضور خود را در چین گسترش داده‌اند و حتی این احتمال وجود دارد که شهرهای یکن و شانگهای به قطب‌های مالی و اقتصادی جدید جهان تبدیل شوند.

آلبرت کایدل، اقتصاددان این بنیاد با بیان اینکه رشد اقتصادی چین در سال‌های پیش‌رو پایدار خواهد بود، بازار بسیار بزرگ داخلی و افزایش تقاضای خارجی برای واردات محصولات چینی را موتور محرک رشد اقتصادی این کشور دانست. به گفته کایدل، حجم تولید ناخالص داخلی چین تا سال ۲۰۵۰ به حدود ۸۲ تریلیون دلار خواهد رسید که تقریباً دوبرابر تولید ناخالص داخلی آمریکا در آن سال خواهد بود که رقمی حدود ۴۴ تریلیون دلار برآورد می‌شود. به گفته نا روی اروپا حفظ خواهد کرد، اما در برخی دیگر از مناطق نظیر شرق آسیا و آفریقا، شاهد سنگین شدن کفه به نفع چین خواهیم بود. چین درحال حاضر شریک نخست تجاری بسیاری از این کشورها است و این مساله در آینده هم ادامه خواهد داشت. با این‌حال سطح استاندارد زندگی در آمریکا حتی در آینده هم بهتر از چین خواهد بود و انتظار می‌رود کیفیت زندگی شهروندان آمریکایی در سال ۲۰۵۰ حدود ۳۰ درصد بهتر از شهروندان چینی باشد.

۳۰۰ شهر کشور در وضعیت تنش آبی

معاون وزیر نیرو در امور آب و آبفا گفت: «مصرف آب ۲۰ درصد از شهروندان تهرانی بالا است، به‌همین خاطر شهر تهران در زمره شهرهای پرمصرف آب قرار گرفته است.» به گزارش تسنیم، قاسم تقی‌زاده‌خامسی درخصوص وضعیت تنش آبی و کم‌آبی اظهار کرد: منظور از تنش آبی، قطعی آب نیست. ما وقتی از تنش آبی حرف می‌زنیم، یعنی چنانچه مصرف درمقابل تأمین آب افزایش پیدا کند، آب دچار افت فشار می‌شود.» به‌گفته مدیرعامل شرکت مادر تخصصی منابع آب ایران، درحال حاضر ۳۰۰ شهر از ۱۴۰۰ شهر کشور در وضعیت تنش آبی (نقطه سره‌سر) قرار گرفته‌اند.» وی ظرفیت مخازن آب سدهای کشور را حدود ۵۰ میلیارد متر مکعب اعلام کرده و گفت: «ظرفیت مخازن پشت سدهای کشور درمقایسه با سال گذشته ۲۸ درصد کاهش یافته است.» تقی‌زاده‌خامسی در ادامه از مصرف کنندگان آب در بخش خانگی، رستوران‌ها و غیره دعوت کرد برای گذر از تنش آبی طی تابستان امسال در مصرف آب صرفه‌جویی کنند. معاون وزیر نیرو در امور آب و آبفا با اشاره به ضرورت اصلاح شبکه‌های فرسوده آب، تصریح کرد: «امسال برای اولین‌بار در کشور اعتبارات خوبی از محل تبصره‌های قانون بودجه سال ۱۴۰۰ در بخش آب پیش‌بینی شده است.»

سقف تسهیلات بافت فر سوده

۳۰۰ میلیون تومان شد

مدیرعامل بانک مسکن گفت: «سقف تسهیلات نوسازی در مناطق بافت فرسوده به ۳۰۰ میلیون تومان افزایش یافت.» به گزارش تسنیم، محمود شایان گفت: «به‌دنبال انعقاد قرارداد عاملیت فی‌مابین شرکت بازآفرینی شهری ایران و بانک مسکن و با عنایت به رویکرد نوسازی و بهسازی محلات هدف در بافت فرسوده شهری و ایجاد مشوق‌ها و امتیازات ویژه در پلاک‌های فرسوده شهری، سقف تسهیلات نوسازی در این مناطق به ۳۰۰ میلیون تومان افزایش یافت.» مدیرعامل بانک مسکن در این خصوص گفت: «سازندگان حرفه‌ای که بخواهند با استفاده از فناوری‌های نوین برای ساخت واحد مسکونی در مناطق بافت فرسوده تهران و کلانشهرها اقدام کنند، می‌توانند علاوه‌برتسهیلات ۱۲۰ میلیون تومانی بافت فرسوده با نرخ ۹ درصد، درصورت وجود اعتبار از محل منابع بدون سپرده بانک تا سقف ۱۰۰ میلیون تومان با نرخ سود ۱۸ درصد و ۸۰ میلیون تومان از محل اوراق گواهی حق تقدم استفاده از تسهیلات مسکن (اوراق ممتاز) با نرخ سود ۱۶ درصد استفاده کنند.» وی افزود: «سقف تسهیلات نوسازی برای سازندگان غیرحرفه‌ای که بخواهند در شهر تهران و کلانشهرها و با استفاده از فناوری‌های نوین اقدام به ساخت واحد مسکونی کنند، ۲۷۰ میلیون تومان تعیین شده است. ۱۲۰ میلیون تومان تسهیلات بافت فرسوده با نرخ ۹ درصد، ۸۰ میلیون تومان از محل تسهیلات بدون سپرده بانک با نرخ ۱۸ درصد و درنهایت ۷۰ میلیون تومان از محل اوراق ممتاز با نرخ ۱۶ درصد که مجموع این سه تسهیلات مشارکت مدنی رقم کل تسهیلات را به ۲۷۰ میلیون تومان می‌رساند.»

اقتصاد

خودروسازان زیان انباشته‌شان را از جیب مردم جبران می‌کنند؟

افزایش ۶۰۰ درصدی قیمت خودرو در دولت روحانی

(Automotive Performance, Execution and Layout)

بوده، مفهوم «عملکرد، اجرا و چیدمان خودرو» را دارد. این شاخص که شامل ۶ مولفه و ۳۰ ناآگار است، نشان می‌دهد میانگین امتیاز رضایت مشتریان از APEAL شش شرکت خودرویی کشور (تولیدکننده و واردکننده)، از نمره هزار حدود ۶۷۱ بوده است. نکته قابل‌تامل اینکه امتیاز ۶۷۱ خودروهای حاضر در بازار ایران طی سال گذشته درحالی داده شده که این امتیاز در سال ۹۷ حدود ۷۰۲، در سال ۹۶ حدود ۷۱۳، سال ۹۵ حدود ۶۹۵، سال ۹۴ حدود ۶۸۳ و در سال ۹۳ نیز حدود ۶۸۰ بوده است. به‌عبارتی، طی ۵ و هفت سال اخیر کمترین امتیاز خودروهای حاضر در بازار ایران از نظر کیفیت و ایمنی را در سال ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ کسب کرده‌اند، این درحالی است که سازمان استاندارد ایران طی سال‌های اخیر منورهای تبلیغاتی زیادی روی افزایش کیفیت خودرو در ایران داده و مشخصاً آنچه آمارها تایید می‌کنند، این سازمان در اجرای وظایف خود ناکام مانده است. در اینجا ممکن است این موضوع مطرح شود که تحریم‌ها بوده، این موضوع قابل انکاری نیست اما اگر به‌پیشینه آماری گزارش وزارت صمت مراجعه کنیم، مشخص می‌شود در ۶ ماهه سال ۹۴ که هنوز مهر برجام خشک نشده و خبری از تعاملات موثر خودروسازان ایرانی با خارجی‌ها نبود، وضعیت کیفیت خودروها بهتر از امروز بوده است.

همچنین امتیاز ایران خودرو در شاخص APEAL از هزار امتیاز حدود ۶۷۴ و سایپا نیز ۶۲۴ امتیاز کسب کرده‌اند. این درحالی است که براساس نتایج گزارش موسسه J.D. Power که شاخص APEAL شرکت‌بین المللی را در سال ۲۰۲۰ از دیدگاه مشتریان بررسی کرده، در مجموع میانگین رضایت مشتریان از خودروهای ساخت غول‌های خودروسازی در جهان ۸۵۰ امتیاز از هزار بوده که نشانه سطح بالایی از رضایت است. در رتبه‌بندی موسسه J.D. Power، تمامی از ایران خودرو و سایپا نایده است، اما مقایسه میزان رضایت و امتیاز ایرانی‌ها به این دو خودروساز با خودروسازان بین المللی نشان می‌دهد خودروسازان ایرانی حداقل ۱۷۶ تا ۲۲۶ امتیاز با میانگین امتیاز خودروسازان جهانی فاصله دارند.

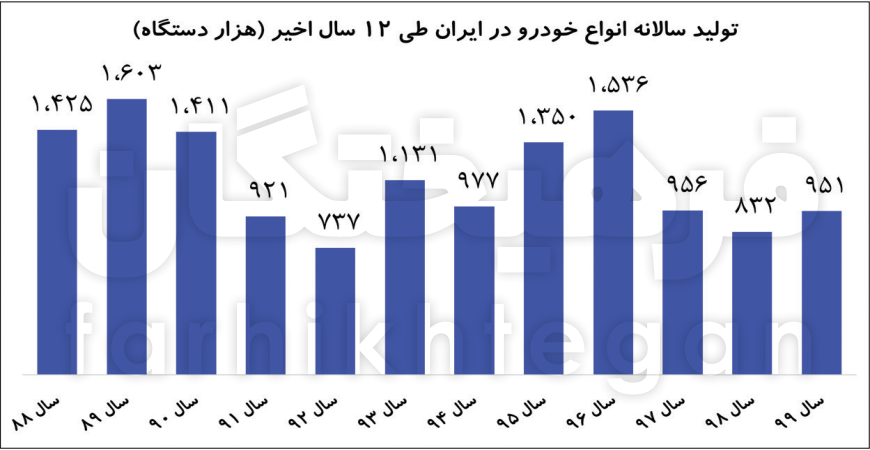
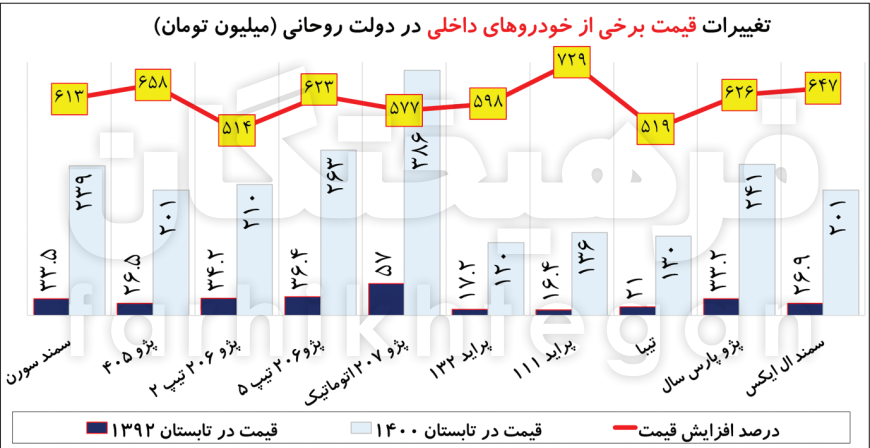
مردم مسئول زیان انباشته

۸۰ هزار میلیاردی نیستند

آن‌طور که اخیراً رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی گفته، زیان انباشته خودروسازان به بیش از ۸۰ هزار میلیارد تومان رسیده است. نجفی‌منش مدعی است از زمانی که شورای رقابت اقدام به قیمت‌گذاری خودرو کرده است، خودروسازان زیان زیادی کرده‌اند. وی می‌گوید باوجود تداوم حجم زیان‌ها و بدهی خسارت خودروسازان، این صنعت در آستانه نابودی است و باید خیلی سریع مسئولان به داد این صنعت برسند. رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی با بیان اینکه دولت به‌دنبال این است که خودرو به‌دست مصرف‌کننده واقعی برسد و به همین دلیل طرح قرعه‌کشی را راه‌اندازی کرد، گفت: «باوجود طرح قرعه‌کشی‌ها، اگر دولت می‌خواهد مصرف‌کننده واقعی، خودرو را با قیمت واقعی و ارزان خریداری کند، می‌تواند به خریداران واقعی تسهیلات خرید ارائه کند چرا که جیب قطعه‌ساز خودروساز خرج می‌کند.»

کارشناسان و برخی رسانه‌ها نیز در اظهارات مشابهی، دلیل افزایش قابل توجه زیان خودروسازان را قیمت‌گذاری دستوری می‌دانند. با این حال بررسی‌ها نشان می‌دهد برای نمونه در سال گذشته که میانگین نرخ تورم سالانه حدود ۳۶ درصد بوده، افزایش قیمت خودرو از ابتدای انتهای سال ۹۹ بیش از ۸۲ درصد بوده است. به‌عنوان نمونه قیمت‌سمندال ایکس، پژو۴۰ جی‌ال ایکس و پژو ۲۰۶ تنها در سال گذشته به‌ترتیب با افزایش ۷۰۵ و ۷۱ و درصدی به حدود ۱۰۷ و ۱۰۰ و ۱۱۰ و میلیون تومان رسیده‌اند. وضعیت در محصولات خودروسازی سایپا به‌عنوان دیگر خودروساز بزرگ کشور هم به همین صورت بوده و قیمت سایپا ۱۵۱ و تیبدا رانه‌مذکور به‌ترتیب ۱۱۱ و ۱۰۲ درصد رشد داشته است. این آمارها نشان می‌دهد میانگین قیمت خودرو در سال ۹۹ حدود ۴۶ درصد بیشتر از میانگین تورم سالانه حرکت کرده است.

به‌رحال پروضاحت است که اولین اصل در شناسایی دلایل ضررو زیان تولیدکنندگان اعم از خودروساز و کشاورز و دامدار و... عدم توان میان‌بهای تمام‌شده تولید نسبت به‌بهای فروش محصولات است، با این‌حال به‌منظر می‌رسد این مورد تنها دلیل افزایش ضرر و زیان خودروسازان نیست. روابط‌ناسالم مالی بین قطعه‌سازان و خودروسازان، تلاش چند قطعه‌ساز بزرگ کشور برای تصرف خودروسازی، هزینه ناشی از زیان تسهیر دارایی‌ها و بدهی‌های ارزی انباشته‌شده، فعالیت مخرب شرکت‌های تودرتو و زیان ناشی از سرمایه‌گذاری‌های غیرمولد شرکت‌های اقماری، چنبره سیاسیون بر اداره این شرکت‌ها به‌جای افراد خیر، فشار بدهی انباشته‌شده از قبل، عدم توازن میان ارزی و ارزآوری و زنجیره ارزش نامتوازن و فشار هزینه‌های غیرعملیاتی ازجمله واردی هستند که در افزایش زیان خودروسازان نقش داشته‌اند. برای نمونه دو خودروساز در سال‌های قبل هر دوسرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی برای تولید خودرو در سایر کشورها انجام دادند، اما این هزینه منجر به تولید خودرو درآمدایزی ارزی برای آنها نشده است. همچنین به‌منظر می‌رسد بخشی از افزایش قابل توجه هزینه‌های خودروسازان که البته دیگر تولیدکنندگان نیز با آن دست‌وپیچه نرم می‌کنند، ناشی از افزایش چشمگیر قیمت نهاده‌های تولید (ازجمله مواد اولیه بخش پتروشیمی و فولاد و...) بوده است که قرار بوده با قیمت‌های مصوب به دست تولیدکنندگان برسد.



مقایسه وضعیت تولید دو خودروساز بزرگ کشور در بهار سال ۱۴۰۰ با بهار ۱۳۹۹						
گروه سایپا			گروه ایران خودرو			
نام محصول	بهار ۹۹	بهار ۱۴۰۰	درصد تغییرات	نام محصول	بهار ۹۹	بهار ۱۴۰۰
گروه پژو	۶۹۰,۰۷۷	۶۷,۵۳۷	-۲,۲	خانواده پراید	۳۴,۵۷۲	-
گروه سمند	۱۰,۱۹۳	۹,۱۴۵	-۱,۰۳	وانت ۱۵۱	۵,۳۴۰	۶,۱۲۰
دنا	۱۲,۴۶۹	۱۲,۸۴۲	-۵,۱	خانواده تیبا	۳۹,۵۸۶	۷۱,۶۷۹
رانا	۲,۰۲۱	۶,۹۹۲	۲۴۶	شاهین	-	۳,۸۷۰
وانت آریسان	۱,۱۱۴	-	-۱۰۰	آریو S۳۰۰	۱۳	-
هایما	۱,۴۵۰	۱,۱۱۹	-۲۲,۸	سراتو	۹	-
تارا	۱۸۸	۵۹۵	۲۱۶	سراتو	۹	-
پژو ۲۰۰۸	۱۵۶	-	-۱۰۰	جمع کل	۷۹,۵۲۰	۸۱,۶۶۹
جمع کل	۹۶,۶۷۸	۹۷,۲۳۰	۰,۶			

منبع: سامانه کدال

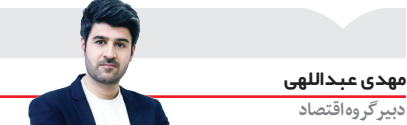
CKD در دسترس نیست اما بررسی آمار واردات قطعات SKD به کشورمان نشان می‌دهد میزان واردات این قطعات در سال ۱۳۹۵ حدود یک میلیارد و ۹۷۴ میلیون دلار بوده که در پایان سال ۱۳۹۶ به بیش از ۴ میلیارد دلار رسیده است. این مقدار در سال ۱۳۹۷ بالغ بر ۲ میلیارد و ۵۶۸ میلیون دلار بوده که با اعمال تحریم‌ها در نیمه دوم همان سال، در سال ۱۳۹۸ واردات SKD به ۶۶۵ میلیون دلار و در سال ۱۳۹۹ این میزان به ۹۰۹ میلیون دلار رسیده است. مقایسه حجم واردات قطعات SKD به کشورمان نشان می‌دهد خودروسازی همچنان وابستگی زیادی به واردات دارد و عمده کاهش تولید نیز از این ناحیه رخ داده است. گرچه تصور خودکفایی در تولید خودرو چندان به صرفه به‌نظر نمی‌رسد، اما مقایسه دورقم واردات قطعات و میزان تولید خودروسازان نشان می‌دهد ادعای تعمیق داخلی‌سازی چندان واقعیت میدانی ندارد و هنوز با جهش بزرگ تولید فاصله چشمگیری وجود دارد.

کیفیت خودروها در کما

اسفندسال ۱۳۹۵ سازمان ملی استاندارد ایران اعلام کرد تعداد استانداردهای خودرویی کشور از ۵۵ به ۸۵ مورد افزایش خواهد یافت. براساس زمان‌بندی اعلام‌شده از سوی سازمان ملی استاندارد در آن زمان، خودروسازان فرصت داشتند تا ابتدای دی ۹۶، تعداد ۶۱ مورد از استانداردهای مدنظر را رعایت کنند و پس از آن تا ابتدای آذر ۹۷ دو مورد دیگر به این ۶۱ مورد اضافه شود. نه‌لایه تا با اضافه شدن ۲۲ مورد استاندارد خودرویی جدید تا ابتدای دی ۹۷، در مجموع ۸۵ مورد استاندارد خودرویی باید در خودروهای تولید داخل و وارداتی رعایت شود. براساس این مصوبه، در هریک از زمان‌بندی‌های اعلامی (دی ۹۶، تیر ۹۷ و دی ۹۷) اگر خودرویی قادر به اجرایی کردن تعداد استانداردهای تعریف‌شده تا آن مقطع زمانی نباشد، تولیدش متوقف خواهد شد و پلیس راهور ناچاینز از شماره‌گذاری این خودروها مانع‌ت به عمل خواهد آورد. اما حالا حدود دوسال از آخرین ضرب‌الاجل سازمان ملی استاندارد می‌گذرد و اجرای این استانداردها ظاهراً با شروع تحریم‌ها به‌حاشیه رفته است. اینکه اجرای استانداردهای هشتادوپنج‌گانه چه چیزی را برای مشتری خودروهای ایرانی تغییر داد، هنوز قابل ارزیابی نیست، اما موضوعی که این روزها با افزایش شدید قیمت‌ها در بازار خودرو جای بحث دارد، کیفیت و ایمنی خودروهای داخلی است. در این خصوص طی چندسال اخیر دو گزارش جداگانه یکی از سوی وزارت صمت و دیگری نیز از سوی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران منتشر شده است که هر دو نشان می‌دهند کیفیت خودروهای داخلی نه‌تنها بهتر نشده بلکه از زیبایی‌ها کجایات از آن دارد وضعیت بدتر نیز شده است. برای نمونه، در گزارشی که از سوی وزارت صمت منتشر شده و در اصطلاح به APEAL مشهور است، با جزئیات بیشتری می‌توان کیفیت، امنیت و زشتی و زیبایی طراحی خودروها را مقایسه کرد. شاخص APEAL که مخف واژه‌های

خودروسازان همچنان در وادی واردات

برای واردات قطعات خودرو عاون‌بین مختلفی وجود دارد که شامل CBU، CKD، SKD و DKD است. یکی از این اصطلاحات، SKD یا قطعات نیمه کامل است. بررسی‌ها نشان می‌دهد واردات خودرو و تولید در به ایران به سه صورت SKD، CKD، CBU انجام می‌شود. CBU به معنی واردات خودروی کامل است و در واقع، آنچه که ما به‌عنوان خودروی وارداتی می‌شناسیم، در حوزه CBU تعریف می‌شود. SKD به واردات خودرو در پیکج‌های قطعات گفته می‌شود؛ یعنی اجزایی مثل پشیرانه، بدنه و داشبورد به صورت جداگانه وارد می‌شوند و در داخل کشور کنار یکدیگر قرار می‌گیرند. عبارت CKD نیز زمانی استفاده می‌شود که خودرو در قطعات ریز وارد کشور شده و سپس مونتاژ می‌شود. به‌عنوان مثال، باید ابتدا اجزای تشکیل‌دهنده پیش‌رانر کنار یکدیگر قرار بگیرند تا یک پیش‌رانر کامل ساخته شود و در مرحله بعد، این پیش‌رانر روی بدنه نصب شود. گرچه آمارهای CBU و



مهدی عبداللّهی

دبیر گروه اقتصاد

آن‌طور که مسئولان وزارت صمت اعلام کرده‌اند، برنامه دولت برای امسال تولید یک میلیون و ۲۵۰ هزار دستگاه خودرو است که برآورد شده تا یک میلیون و ۱۰۰ هزار دستگاه از آن در دو خودروساز دولتی و ۱۵۰ هزار دستگاه دیگر در شرکت‌های بخش خصوصی تولید شوند. مقایسه آمار تولید خودرو در سال ۱۳۹۹ با هدف‌گذاری صورت گرفته از سوی دولت برای امسال بیانگر این موضوع است که تولید خودرو در سال جاری باید حول و حوش ۲۱ درصد رشد داشته باشد؛ اما آنچه کارنامه سه‌ماهه بهار امسال دو غول خودروسازی کشور نشان می‌دهد که در گروه ایران خودرو رشد تولید نسبت به بهار سال گذشته کمتر از یک درصد و در گروه سایپا نیز حدود ۲/۷ درصد بوده است. آنچه مشهود است اینکه تا اینجا کار کار، آمار تولید خودروسازان دولتی فاصله‌ای نزدیک به ۳۰ درصدی با هدف‌گذاری دولت دارد. عمق فاجعه آنجایی بیشتر دیده می‌شود که تولید بهار سال گذشته با محدودیت‌های گروایی انجام‌شده و با کاهش این محدودیت‌ها، تصویری شد تولید امسال رشد قابل توجهی داشته باشد. آنچه از زبان مسئولان خودروسازی و برخی کارشناسان بیان می‌شود، دلیل کاهش تولید، ضرورتی است که خودروسازان به واسطه قیمت‌گذاری دستوری دولت متحمل شده‌اند. اما نگاهی به نرخ‌های افزایش قیمت سال گذشته محصولات خودروسازان نشان می‌دهد افزایش قیمت کارخانه‌ای خودروها نزدیک به ۷۰ درصد بوده که این نرخ فاصله قابل توجهی با میانگین تورم سال گذشته یعنی ۳۶ درصد دارد. به‌منظر می‌رسد گرچه هزینه‌های چشمگیری ناشی از افزایش قیمت در مواد اولیه و محصولاتی همچون بخش پتروشیمی و فولاد در رشد چشمگیر هزینه تمام‌شده خودروسازان بی‌تاثیر نبوده است، اما اگر تولید در خودروسازی ایران صرفاً مربوط به قیمت‌گذاری نیست و این دو شرکت از مشکلات ساختاری قدیمی رنج می‌برند.

رشد ۶۱۰ درصدی قیمت خودرو

در دولت روحانی

نگاهی به قیمت‌های انواع خودروهای تولیدی دو خودروساز بزرگ کشور طی اولین و آخرین سال دولت روحانی نشان می‌دهد از مرداد ۱۳۹۲ تا نیمه‌ماه سال جاری خودروهای داخلی به‌طور متوسط ۶۱۰ درصد رشد قیمت داشته‌اند. طبق آنچه در نمودار آمده، در میان ۱۰ خودروی مورد بررسی در دو خودروساز بزرگ کشور، پراید ۱۱۱ بار رشد ۷۲۹ درصدی، بالاترین افزایش قیمت را تجربه کرده است. پژو ۴۰۵ و ۶۵۸ درصد، دومین خودرو با بیشترین افزایش قیمت در دولت روحانی بوده است. همچنین سمند ال ایکس با ۶۴۷ درصد، پژو پارس با ۶۲۶ درصد، پژو ۲۰۶ تیپ ۵ با ۶۲۳ درصد، سمند سورن با ۶۱۳ درصد، پراید ۱۳۳ با ۵۹۸ درصد، پژو ۲۰۷ اتوماتیک با ۵۷۷ درصد، تیبا با ۵۱۹ درصد، و پژو ۲۰۶ تیپ ۴ با ۵۱۴ درصد در رتبه‌های بعدی قرار دارند.

افت ۳۸ درصدی تولید

در سال ۱۳۸۹ و دقیقاً یک سال قبل از اعمال تحریم‌های حداکثری آمریکا علیه کشورمان، تولید خودرو در ایران به یک میلیون و ۶۰۳ هزار دستگاه رسید (همه خودروهای سواری، ون، آمبولانس، وانت، مینی‌بوس و میدل‌باس، اتوبوس، کامیونت، کامیون، کشنده و خودروی آتش‌نشانی). این وضعیت در سال ۱۳۹۰ با کاهش ۱۹۲ هزار دستگاهی، به یک میلیون و ۴۱۱ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۰ و با کاهش چشمگیر، در سال ۱۳۹۱ به ۹۲۱ هزار دستگاه و در سال ۱۳۹۲ به ۷۳۷ هزار دستگاه رسید. دلیل کاهش تولید در آن سال‌ها هم به خروج خودروسازان خارجی و محدودیت‌های ناشی از واردات قطعه از خارج برمی‌گشت. در سال‌های بعد با کاهش فشارهای تحریمی به‌تدریج تولید خودروسازان روبه افزایش گذاشت و تا سال ۱۳۹۶ تولید خودرو در ایران به یک میلیون و ۵۲۶ هزار دستگاه رسید. آن‌طور که خودروسازان و دولتی‌های گفتند افزایش مجدد تولید خودرو در کشور اولاً ناشی از افزایش داخلی‌سازی و تعمیق تولید داخل و ثانیاً ناشی از کاهش فشارهای تحریمی و همچنین از سرگیری همکاری با خودروسازان خارجی (عمدتاً فرانسوی و چینی) بوده است. اما با اعمال تحریم‌های جدید علیه ایران در سال ۱۳۹۷ از سوی دولت ترامپ، بار دیگر تولید خودرو در کشور دچار شوک شد. این بار طی یک سال میزان تولید خودرو در کشور با کاهش ۳۸ درصدی از یک میلیون و ۵۳۶ هزار دستگاه به ۹۵۶ هزار دستگاه رسید. گرچه خودروسازان داخلی تلاش‌هایی را برای افزایش تولید انجام داده‌اند، با این حال میزان تولید سال ۱۳۹۹ آنها به ۹۵۱ هزار دستگاه رسید که فاصله ۳۸ درصدی با سال ۱۳۹۶ دارد.

بلوف هدف‌گذاری دولت

آن‌طور که محسن صالحی‌نیا، معاون وزیر و رئیس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) ۱۲ فروردین ۱۴۰۰ اعلام کرده بود، برنامه وزارت صمت برای سال ۱۴۰۰ تولید یک میلیون و ۲۵۰ هزار دستگاه است که یک میلیون و ۱۰۰ هزار دستگاه از آن در دو خودروساز اصلی و ۱۵۰ هزار دستگاه در شرکت‌های بخش خصوصی تولید خواهد شد. نگاهی به آمار تولید خودرو در سال گذشته با هدف‌گذاری صورت گرفته از سوی دولت برای سال ۱۴۰۰ نشان می‌دهد تولید خودرو در سال جاری باید حول و حوش ۲۱ درصد رشد داشته باشد. اما همچنان که آمارهای سامانه کدال (گزارش فعالیت ماهانه

