



اندیشکده سیاستگذاری امیرکبیر

برنامه عملیاتی تحول صنعت خودرو





اللَّهُمَّ صَلِّ عَلَى مُحَمَّدٍ وَعَلَى آلِ مُحَمَّدٍ

درباره اندیشکده

اندیشکده سیاست‌گذاری امیر کبیر با هدف حل مسائل جمهوری اسلامی ایران در لایه سیاست‌گذاری و همچنین تربیت نیروی تراز انقلاب اسلامی از سال ۱۳۹۱ تاسیس شده است و هم‌اکنون در حوزه‌های صنعت، انرژی، اقتصاد، مبارزه با فساد و سیاست خارجی به فعالیت می‌پردازد. اعضای این اندیشکده عمدتاً از دانش‌آموختگان مقطع تحصیلات تکمیلی و اساتید دانشگاه صنعتی امیر کبیر هستند و در کارگروه‌های تخصصی بر روی موضوعات هدف متمرکز شده‌اند. اهم موضوعاتی که توسط این اندیشکده به مرحله اثرگذاری در کشور رسیده است به شرح ذیل می‌باشد: طرح حمایت از گزارشگران فساد (سوت زنی)، طرح اساسنامه شرکت ملی گاز ایران، طرح تحول صنعت خودرو (در سطح مجلس و دولت)، طرح راهکارهای کوتاه مدت و بلندمدت مقابله با تحریم نفت و طرح مدل تعامل اندیشکده‌ها با حاکمیت. این اندیشکده در حین فعالیت‌های خود با دستگاه‌های مختلف حاکمیتی از جمله مجمع تشخیص مصلحت نظام، مجلس شورای اسلامی، قوه قضائیه، وزارتخانه‌های مختلف دولت و نهادهای عمومی غیردولتی همکاری داشته است. اندیشکده سیاست‌گذاری امیر کبیر به صورت هیات امنایی متشکل از اساتید دانشگاه امیر کبیر و اعضای باسابقه خود اداره می‌شود و تامین مالی آن مبتنی بر اخذ پروژه از نهادهای مختلف کشور است.

درباره گروه

حوزه صنعت یکی از مهم‌ترین حوزه‌های تولید در ایران است که تقویت آن نقش مهمی در مقابل تحریم‌ها، افزایش اشتغال و رفاه عمومی دارد. گروه صنعت اندیشکده سیاست‌گذاری امیر کبیر به عنوان اولین گروه این اندیشکده فعالیت خود را در سال ۱۳۹۲ پیرامون صنعت خودرو آغاز کرد. فعالیت این گروه با حدود ۱۰۰ مصاحبه کارشناسی با کارشناسان، مدیران میانی و ارشد و مقامات سیاسی موثر بر صنعت خودرو آغاز شده است. مبتنی بر این کار پژوهشی، آسیب‌شناسی دقیق از صنعت خودرو در سه سطح بنگاه، سطح سیاست‌صنعتی ناشی از قاعده‌گذاری دولت و سطح مناسبات صنعت خودرو با حاکمیت انجام شده و مبنای کار گروه قرار گرفته است. این گروه در طول سال‌های فعالیت خود بر روی تحولات مهم صنعت خودروی کشور از جمله قرارداد ایران خودرو با پژو سیتروئن، طرح اسقاط خودروهای فرسوده، تحولات مربوط به مالکیت و سهام‌داری خودروسازان بزرگ کشور، طرح تحقیق و تفحص مجلس دهم از صنعت خودرو و طرح تحول صنعت خودرو در مجلس یازدهم، به عنوان یک بازیگر موثر ایفای نقش کرده است. از سال ۹۶ نیز گروه صنعت اندیشکده، حوزه لوازم‌خانگی، استراتژی توسعه صنعتی و صنایع ماشین‌سازی را به موضوعات پژوهشی خود افزوده است.

درباره گزارش

گزارش حاضر که تحت عنوان "طرح عملیاتی تحول صنعت خودرو" ارائه شده است حاصل ۸ سال کار پژوهشی گروه صنعت اندیشکده سیاستگذاری امیرکبیر در حوزه خودرو است. این کار پژوهشی که از سال ۹۲ آغاز شده است شامل تعداد بیش از ۱۰۰ مصاحبه کارشناسی با کارشناسان، مدیران میانی و ارشد و مقامات سیاسی موثر بر صنعت خودرو، مطالعه تاریخچه صنعت خودروی ایران و جریان‌های موثر بر آن، مطالعه تطبیقی دقیق و بررسی تجربه جهانی ۵ کشور موفق در توسعه صنعت خودرو به ویژه کره جنوبی، هم‌اندیشی‌های مختلف دورن و برون‌اندیشکده‌ای حول صنعت خودرو، برخورد و درگیری واقعی با مسائل صنعت خودرو از جمله قیمتگذاری خودرو در شرایط افزایش نرخ ارز، قراردادهای خودروسازان داخلی با شرکت‌های فرانسوی و مباحث مربوط به خصوصی سازی و تغییر ترکیب سهامداری شرکت‌های بزرگ است. برنامه حاضر، بر مبنای یک نگاه منسجم نظری تلاش دارد راهکارهای سیاستی مشخصی در سطح عملیاتی به دست دهد به گونه‌ای که دولت بتواند مبتنی بر واقعیت‌های صنعت خودرو از آن‌ها استفاده نماید. به دلیل ذات برنامه‌ای بودن متن حاضر، رعایت اختصار لازم بوده است، با این وجود اسناد پشتیبان این سند که بالغ بر ۵۰۰ صفحه می‌باشد در قالب‌های دیگری در آینده منتشر خواهد شد.

درباره نویسندگان

میلاذ بیگی

دانشجوی دکترای اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی،
مدیر گروه صنعت اندیشکده سیاستگذاری امیرکبیر



حبیب‌الله ظفریان

دانشجوی دکترای مهندسی نفت دانشگاه صنعتی امیرکبیر،
مسئول اندیشکده سیاستگذاری امیرکبیر



مصطفی اکبری / حسین کارآزما / محمدهادی عامری

فهرست

- ۱ مقدمه توجیهی ۱
- ۱-۱- بررسی وضعیت صنعت خودرو..... ۱
- ۱-۲- مدل توسعه به کارگرفته شده در برنامه..... ۳
- ۲ چشم انداز..... ۴
- ۳ اهداف و راهبردها ۵
- ۴ اقدامات و سیاستها ۶
- ۴-۱- اصلاح حاکمیت شرکتی خودروسازان ۶
- ۴-۲- اصلاح سازوکار قیمت گذاری خودرو..... ۶
- ۴-۳- افزایش عمق ساخت داخل با توجه به مقیاس اقتصادی تولید و تراز ارزی خودروسازان..... ۶
- ۴-۴- افزایش رقابت پذیری در صنعت خودرو..... ۷
- ۴-۵- افزایش صادرات خودرو و قطعات..... ۷
- ۴-۶- افزایش بهره‌وری تولید و اصلاح وضعیت نیروی انسانی..... ۸
- ۴-۷- کاهش فساد در صنعت خودرو..... ۸
- ۴-۸- افزایش اسقاط خودروهای فرسوده..... ۹

۱- مقدمه توجیهی

۱-۱- بررسی وضعیت صنعت خودرو

پس از انقلاب هرچند تلاش‌های فراوانی در زمینه حوزه خودرو به ویژه در زمینه افزایش تیراژ خودروهای تولیدی و داخلی‌سازی آن‌ها صورت گرفت، اما با گذشت ۳ دهه از شروع فعالیت‌های صنعت خودروسازی پس از انقلاب اسلامی در ایران، صنعت خودرو از مشکلات ساختاری در چندین سطح رنج می‌برد، به طوری که این مسائل ساختاری سبب شده است که زیست بوم صنعت خودرو در ایران نتواند پذیرای فناوری باشد و علاوه بر عقب ماندگی شدید صنعت خودرو از سایر رقبای خود در عرصه بین الملل، نارضایتی شدیدی را در کشور رقم بزند. مسائلی از جمله فناوری پایین خودروهای تولیدی، مصرف سوخت بالا، ایمنی پایین و تنوع کم از جمله مشکلاتی است که از سوی مردم احساس می‌شود.

۱-۱-۱- فقدان راهبرد اساسی و بلند مدت در صنعت خودرو و حرکت نوسانی در این صنعت

یک راهبرد بلندمدت در صنعت خودرو که مورد مفاهمه تصمیم‌گیران و سیاست‌گذاران بخش خودرو در کشور باشد، وجود ندارد و هنوز تصمیمات اساسی در خصوص مدل توسعه این صنعت گرفته نشده است. از همین روست که طی سه دهه گذشته دائماً این صنعت شاهد نوسان مداوم در حرکت میان توسعه برند داخلی و مونتاژ خودروهای بین‌المللی است و سیاست‌گذاران نتوانسته‌اند که یک مسیر مشخص را هدف‌گذاری و خودروسازان را به آن هدایت نمایند. به طور مثال در دهه ۷۰ سیاست افزایش عمق داخلی‌سازی در خودروهای پژو ۴۰۵، پیکان و پراید و پس از آن طراحی و تولید خودرو سمند در دستور کار قرار گرفت. اما با فاصله اندکی پس از آن استراتژی خودروسازی کشور در ابتدای دهه ۸۰ به سمت مونتاژ خودروهای فرانسوی تغییر جهت داد و مونتاژ پژو ۲۰۶ و رنو ال ۹۰ به کارویژه اصلی خودروسازان تبدیل شد. سپس در نیمه دوم دهه ۸۰ ایران خودرو به سمت طراحی موتور داخلی حرکت کرد و در ابتدای دهه ۹۰، طراحی و تولید دو خودرو تیا و دنا به هدف خودروسازان تبدیل شد اما در ادامه و پس از امضای برجام در سال ۹۶ مجدداً هر دو شرکت ایران خودرو و سایپا قرارداد بلند مدت مونتاژ خودرو را با پژو سیتروئن به امضا رساندند که البته این دو قرارداد نیز به دلیل خروج آمریکا از برجام در سال ۱۳۹۷ به نتیجه نرسید و مجدداً از اواخر همان سال هر دو شرکت ایران خودرو و سایپا مجدداً به سمت طراحی و تولید خودروی داخلی گام برداشتند و در سال ۱۳۹۹ شرکت سایپا خودروی شاهین را روانه بازار کرد و از خودروی آریا رونمایی کرد و ایران خودرو نیز اقدام به رونمایی از خودرو تارا نمود.

۱-۱-۲- تبیین حاکمیتی بودن مسئله خودرو و نقش پررنگ‌تر دولت‌ها در عقب ماندگی این صنعت نسبت به مدیران خودروسازی

نظام سیاست‌گذاری صنعتی خودرو در ایران هم از منظر ساختار تصمیم‌گیری و هم محتوای تصمیمات اتخاذ شده دارای ایراداتی است که باعث شده است با وجود گذشت چند دهه از شروع فعالیت این صنعت در ایران، هم‌چنان عقب‌ماندگی قابل توجهی میان خودروسازان داخلی و رقبای خارجی آن‌ها مشاهده شود.

بر اساس قوانین و آیین‌نامه‌های تدوین شده پس از انقلاب بیش از ۱۰ نهاد حاکمیتی در حوزه خودرو توان تصمیم‌گیری دارند که این مسئله موجب شده است که امکان راهبری واحد برای این صنعت وجود نداشته باشد. در میان نهادهای رگولاتور صنعت خودرو در ایران می‌توان به هیئت وزیران، شورای رقابت، شورای عالی حفاظت محیط زیست، شورای عالی استاندارد، هیئت سرمایه‌گذاری خارجی، وزارت صمت، وزارت نفت، وزارت کشور، وزارت راه و شهرسازی و پلیس راهنمایی و رانندگی اشاره کرد.

طی این چهار دهه بیش از ۱۰ مدیر از جناح‌ها و با تفکرات مختلف بر صنعت خودرو ایران حاکم بوده‌اند. اما روند تصمیمات میان این مدیران دارای تفاوت آن‌چنانی نبوده و عمده تفاوت‌ها نیز به رویکرد مختلف دولت‌ها ارتباط داشته است؛ از همین رو عمده سهم این عقب‌ماندگی بر دوش دولت‌ها قرار دارد.

۳-۱-۱- تبیین رویه‌های تاریخی به وجود آورنده عقب ماندگی در این صنعت

الف) دولتی‌سازی در پوشش خصوصی‌سازی و آثار آن، رابطه بلادرنگ دولت با خودروسازان بدون هیچ محدودیتی

نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این بنگاه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود ۱۴٪ از سهام ایران خودرو و ۱۷٪ از سهام سایپا را در اختیار دارد، اما با واگذاری سهام خود به شرکت‌های عمومی وابسته و تحت کنترل خود (مانند صندوق‌های بازنشستگی) و همچنین ایجاد یک نظام سهام‌داری چرخه‌ای در شرکت‌های خودروسازی، عملاً مدیریت ایران خودرو و سایپا را در اختیار خود نگاه داشته است. در نظام سهام‌داری چرخه‌ای مورد اشاره، شرکت‌های زیرمجموعه ایران خودرو و سایپا به صورت مستقیم و غیرمستقیم سهام شرکت ایران خودرو و سایپا را خریداری کرده و یک چرخه بسته مالکیتی ایجاد نموده‌اند. حجم این بخش از سهام در ایران خودرو حدود ۲۶ درصد و در سایپا حدود ۴۰ درصد است. سهام چرخه‌ای به دلیل ایجاد یک حلقه بسته، عملاً تحت مدیریتی سهام‌داری (سهام‌دارانی) قرار می‌گیرد که دارای بیشترین سهم از شرکت اصلی هستند. از این طریق اعمال نظر دولت در شرکت‌های خودروساز و دخالت در آن‌ها بی‌واسطه و به سرعت امکان‌پذیر است. این مسئله موجب شده که با تغییر کلی و جزئی در دولت‌ها (تغییر رئیس‌جمهور، وزیر و...) و حتی تغییر در سایر قوا و نهادهایی که امکان چانه‌زنی و اعمال قدرت بر دولت دارند، صنعت خودرو تحت تحولات فراوان گردد. از همین رو به صورت ساختاری امکان سرمایه‌گذاری بلندمدت به ویژه در حوزه‌های با فناوری بالا - که به دلیل بازدهی دیر هنگام و طولانی نیازمند پیش‌بینی‌پذیری بالایی است - در این صنعت از بین رفته و بنگاه‌ها را درگیر روزمرگی‌های فراوان نموده است.

ب) سیاست‌های صنعتی متناقض، ناکارآمد و ناکافی

مسئله پراهمیت دیگر این صنعت ساختار بازار در حوزه‌های مختلف فعالیت است. فعالان اقتصادی و شرکت‌ها براساس آنچه در بازار رخ می‌دهد، تصمیم می‌گیرند که برای حداکثر کردن سود خود چه فعالیت‌هایی را پیگیری کنند. در این میان دولت با ابزارهای زیادی که در اختیار دارد باید انگیزه و تصمیم شرکت‌ها را تحت تأثیر قرار داده، سود بنگاه را هم‌راستا با سود و منافع ملی نماید. بنابراین سیاست‌های صنعتی اتخاذ شده از سوی دولت نقش محوری در جهت‌دهی به فعالیت‌ها دارد. طی ۳۰ سال گذشته سیاست‌های صنعتی بخش خودرو دارای ایرادات راهبردی در طراحی این ابزارها بوده است. سیاست‌هایی از جمله تعرفه واردات خودرو، تعرفه واردات قطعات خودرو، استانداردها، دستورالعمل قیمت‌گذاری و حمایت‌های مالی طی این چند دهه به کار گرفته شده اما فهم ناقص از این ابزارها، اشتباه در عملیاتی‌سازی را به دنبال داشته است، از جمله:

- ممنوعیت واردات و با تعرفه‌های بسیار بالا امکان رقابت اندک خودروسازان داخلی با خارجی را سلب کرده است.
- تعرفه واردات قطعات به دلیل طراحی اشتباه پلکان‌های آن عملاً داخلی‌سازی بیشتر از ۴۰ درصد را از صرفه اقتصادی خارج می‌کند.
- استانداردهای خودرویی کاملاً به صورت ترجمه‌ای از استانداردهای اروپا و بدون توجه به نیازهای بازار منطقه و ظرفیت‌های خودروسازان کشور تدوین می‌شود و همان هم به موقع اجرایی نمی‌شود.
- دستورالعمل قیمتی، خودروسازان را به سمت کاهش کیفیت و عدم انگیزه افزایش تیراژ سوق می‌دهد.
- از سایر ابزارهای سیاستی از جمله عوارض و مالیات به منظور تشویق به صادرات، طراحی پلتفرم و توسعه برند استفاده نشده است.

این موارد عملاً موجب شده است که حرکت به سمت کاهش عمق داخلی‌سازی، حفظ تولیدات گذشته و کاهش کیفیت بیشترین منافع را برای تولیدکنندگان این عرصه رقم بزند.

ج) وجود بسترهای فساد در صنعت خودرو

عدم لزوم افشای هیچ‌گونه اطلاعاتی از شیوه همکاری خودروسازان با زیرمجموعه‌های خود و همچنین شیوه فروش خودروها، موجب شده است که دو حوزه تامین قطعات (داخلی و خارجی) و فروش، طی این سال‌ها پذیرای فسادهای فراوانی باشد. علاوه بر آن، وجود شرکت‌های متعدد ذیل خودروسازان و

عدم افشای داده‌های هر کدام از این زیرمجموعه‌ها، عملاً موجب از کارافتادگی موتور حرکت شرکت‌های ایران خودرو و سایپا علی‌رغم ایرادات ذکر شده در بالا شده است.

۲-۱- مدل توسعه به کارگرفته شده در برنامه

در این بخش به تشریح ایرادات وارد بر مدل‌های توسعه به کارگرفته شده در ۳۰ سال گذشته پرداخته شده و مدل مد نظر در این برنامه عملیاتی ارائه خواهد شد.

۲-۱-۱- ایرادات وارد بر مدل توسعه همکاری با خودروسازان صاحب نام خارجی

با بررسی تجارب مختلف داخلی و خارجی در همکاری خودروسازان و مونتاژ خودروهای یک یا چند برند خارجی توسط یک خودروساز، به نظر می‌رسد که علی‌رغم تفاوت‌هایی که این همکاری‌ها با هم دارند، اما اکثر آن‌ها در برخی از نقاط با یکدیگر مشترک هستند و این اشتراکات نقطه ضعف این مدل توسعه در صنعت خودرو بوده است.

الف- محدود بودن این روش در فرآیندهای طراحی و مهندسی

معمولاً به دو منظور همکاری خودروساز - خودروساز صورت می‌گیرد. این همکاری یا با هدف طراحی مشترک پلتفرم یا قسمت‌های پرهزینه‌ای مانند سیستم‌های محرکه و انتقال قدرت و یا با هدف انتقال فناوری به شرکت‌های در حال توسعه صورت می‌گیرد. این روش عموماً در سال‌های ابتدایی توسعه شرکت‌ها صورت می‌گیرد. یکی از دلایل این مسئله این است که معمولاً در این روش مجموعه‌ها و قطعات خودرو در اختیار شرکت در حال توسعه قرار می‌گیرد و به تدریج شرکت در حال توسعه، نحوه مونتاژ و ساخت قطعات و مجموعه‌ها را فرا می‌گیرد. بنابر این روش طی سال‌های ابتدایی فعالیت شرکت‌های خودروسازی که دانش هم‌بندی و ساخت داخل قطعات وجود ندارد مورد استفاده قرار می‌گیرد. علاوه بر این در اکثر موارد این همکاری منجر به تولید تعدادی مدل محدود از خودروساز توسعه‌یافته می‌شود. در چنین مواردی صرفاً استانداردها و نقشه‌های ساخت قطعات و مجموعه‌های خودرو در اختیار سازندگان شرکت در حال توسعه قرار می‌گیرد و هیچ شرکتی امکان توسعه و طراحی مستقل نمی‌یابد و صرفاً مجاز و متعهد به تولید از روی نقشه‌های ساخت است.

ب- عدم امکان همراهی با فناوری روز

فناوری همانند یک موجود زنده متولد می‌شود، رشد و نمو می‌کند و سرانجام دچار پیری و کهنوت شده و از گردونه علم و عمل خارج می‌گردد. علت این امر پیشرفت مداوم و لاینقطع دانش بشری است؛ زیرا به دلیل ارتباط سازمانی علوم مختلف با یکدیگر، پیشرفت در هر شاخه از علوم، سایر رشته‌های علمی را نیز تحت تأثیر قرار داده و متحول می‌کند. از همین رو برای هر فناوری طول عمری تعریف شده و به صورت ذیل شرح طبقه‌بندی می‌شود:

- دوره عرضه یا معرفی فناوری

- دوره انتشار یا رشد فناوری

- دوره اشباع فناوری

- دوره تنزل و منسوخ شدن فناوری

با توجه به آنچه ذکر شد، انتقال فناوری باید بتواند به نحوی صورت پذیرد تا پیش از دوره تنزل و منسوخ شدن این انتقال به‌طور کامل صورت پذیرد و مهم‌تر این که امکان توسعه و عرضه فناوری جدید که بر مبنای فناوری قبلی ایجاد شده را فراهم نماید؛ اما بر اساس روش همکاری خودروساز، با توجه به اینکه شرکت در حال توسعه به فرایندهای تحقیق و طراحی محصول ورود نمی‌کند، امکان توسعه و عرضه فناوری جدید را ندارد، به همین دلیل فناوری انتقال

یافته نیز پس از مدتی منسوخ شده و بالاجبار از دایره فعالیت شرکت در حال توسعه خارج می‌گردد، در حالی که نیاز فناوری این شرکت هم چنان باقی است.

ج- عدم آگاهی دقیق نسبت به نیازهای فناورانه

از جمله مشکلات اصلی در شرکت‌های در حال توسعه، عدم آگاهی این شرکت‌ها به نیازهای خود است. این مسئله منجر به این می‌گردد که شرکت اولاً در قراردادهای انتقال فناوری نیازهای واقعی خود را کسب نمی‌کند، ثانیاً با توجه به عدم تسلط کافی به نیازهای خود، در قراردادهای همکاری با شرکای خودروساز توسعه یافته، مدیریت شده و دور زده می‌شوند.

د- تسلط شرکت دارای فناوری بر شرکت در حال توسعه

یکی از مسائلی که همواره شرکت‌های در حال توسعه را در قراردادهای انتقال فناوری خودروساز، تهدید می‌کند، تسلط شرکت دارای فناوری به شرکت فوق است. چرا که به دلیل توسعه یافتگی و در اختیار داشتن فناوری و همچنین بازار پر حجم، شرکت فناور همواره دست برتر را در مذاکرات دارد و از همین رو امکان منحرف شدن مذاکرات مرتبط با قرارداد و تخطی از تعهدات وجود دارد. بررسی تجربه‌های خودروساز-خودروساز کاملاً تأییدکننده این مطلب هستند به نحوی که تخطی از تعهدات و همچنین امتناع از طرح و برنامه‌های بلند پروازانه شرکت‌ها بارها توسط شرکت‌های خودروسازی توسعه یافته، رخ داده است. به‌طور مثال شکست تجربه انتقال فناوری گوانگژو چین و پژو-سیتروئن فرانسه یا دوو و جنرال موتورز گواه این مسئله هستند.

ه- رقابت میان خودروسازان در قراردادهای همکاری

در قرارداد مشارکت دو خودروساز، هر دو شرکت به دنبال حداکثر نمودن سود خود هستند. این مسئله موجب می‌شود که در مسائلی که منافع دو شرکت در تعارض با یکدیگر واقع می‌شود، همکاری دو شرکت با مشکل مواجه گردد. به‌عنوان مثال جنرال موتورز در همکاری خود با دوو کره، به علت آنکه طرح‌های توسعه دوو موجب از دست رفتن بازارهای داخلی و صادراتی خود می‌شد، دائماً با این طرح‌ها مخالفت می‌کرد و در نهایت این همکاری با شکست مواجه شد.

۱-۲-۲- مدل توسعه به کارگرفته شده در این برنامه عملیاتی

باتوجه به موارد فوق و نقاط ضعف مدل توسعه مبتنی بر همکاری و مونتاژ برندهای خارجی، مدل توسعه مدنظر در برنامه عملیاتی پیش رو بر طراحی و ارتقای پلتفرم‌های داخلی و توسعه برندهای داخلی از طریق تمرکز بر تقویت و حمایت از قطعه سازان داخلی و همکاری با قطعه سازان و مجموعه سازان سطح اول بر اساس نوع ارتباطات بین المللی استوار است. علاوه بر این، در صورت وجود ارتباطات مناسب بین المللی یکی دیگر از راه‌های انتقال و کسب فناوری در این برنامه عملیاتی، تصاحب و سهام‌داری شرکت‌های دارای فناوری در حوزه‌های مورد نیاز است. در این روش با خرید شرکت دارای فناوری، می‌توان بدون برداشتن گام‌های پیچیده اقدام به تصاحب فناوری کرد و از دستاوردها و دارایی‌های شرکت در پیشبرد نیازهای فناوری بهره جست. یکی مزایای بزرگ روش تصاحب شرکت فناور این است که هم‌زمان با انتقال فناوری، به شرکت‌های داخلی، شرکت فناور در حال حرکت و توسعه با فناوری روز است. از همین رو شرکت‌های داخلی به‌مرور و با بهره‌گیری از شرکت فناور، فاصله خود را با فناوری روز کاهش داده و به سطح اول فناوری می‌رسند. علاوه بر این به تدریج با درگیر کردن نیروی انسانی می‌توان به آموزش نیروی انسانی پرداخت. هرچند نمی‌توان از پیچیدگی و عدم تجربه در مدیریت یک شرکت در عرصه بین‌المللی و هزینه‌های بالای سرمایه‌گذاری در آن‌ها چشم‌پوشی کرد.

۲- چشم انداز

بهبود رتبه خودروسازی ایران به یکی از ۱۰ کشور برتر جهان و ۵ کشور برتر آسیا طی ۴ سال آینده و رسیدن به جایگاه ۸ کشور برتر جهان طی ۸ سال آینده

۳-اهداف و راهبردهای کلان

اصلاح حاکمیت شرکتی ایران خودرو و سایپا از طریق راهبرد افزایش فاصله دولت از شرکت‌های خودروسازی و عدم امکان دخالت بلادرنگ در شرکت‌های خودروسازی

- افزایش تیراژ سالیانه در دو سناریو مطابق جدول زیر:

سال	سناریو ۱: ادامه وضعیت فعلی	سناریو ۲: بهبود روابط بین‌الملل*
۱۴۰۱	۱۲۰۰۰۰۰	۱۳۰۰۰۰۰
۱۴۰۲	۱۳۰۰۰۰۰	۱۴۵۰۰۰۰
۱۴۰۳	۱۴۵۰۰۰۰	۱۶۵۰۰۰۰
۱۴۰۴	۱۶۰۰۰۰۰	۱۸۵۰۰۰۰
۱۴۰۵	۱۸۰۰۰۰۰	۲۰۵۰۰۰۰
۱۴۰۶	۱۹۵۰۰۰۰	۲۲۰۰۰۰۰
۱۴۰۷	۲۱۰۰۰۰۰	۲۴۰۰۰۰۰
۱۴۰۸	۲۳۰۰۰۰۰	۲۷۰۰۰۰۰

* سناریو رفع تحریم‌ها و یا ارتباط استراتژیک و راهبردی با شرق

- تولید حداقل ۱/۴ میلیون دستگاه (در سناریو ادامه وضع فعلی: ۱/۲ میلیون دستگاه) خودرو با برند داخلی به صورت سالیانه تا سال ۱۴۰۴ و افزایش آن تا ۲/۲ میلیون دستگاه (در سناریو ادامه وضع فعلی: ۱/۸۵ میلیون دستگاه) تا سال ۱۴۰۸
- صادرات سالیانه ۱۵۰ هزار دستگاه خودرو (در صورت ادامه وضع فعلی: ۵۰ هزار خودرو) به کشورهای منطقه تا سال ۱۴۰۴ و ۲۵۰ هزار دستگاه (در صورت ادامه وضع فعلی: ۱۵۰ هزار دستگاه) سالیانه تا سال ۱۴۰۸
- افزایش میانگین وزنی عمق ساخت داخل خودروهای هر شرکت به ۷۰ درصد از ابتدای سال ۱۴۰۵
- کاهش فواصل به روز رسانی سبک‌گونه‌های خودرو به ۲ سال تا سال ۱۴۰۴
- کاهش فواصل به روز رسانی سنگین‌گونه‌های خودرو به ۴ سال تا سال ۱۴۰۸
- ارتقای حداقل ایمنی خودروها بر اساس استاندارد **CNCAP** و یا **EuroNCAP** به ۲ ستاره ایمنی تا سال ۱۴۰۴ و ۳ ستاره ایمنی تا سال ۱۴۰۸
- افزایش صادرات قطعات خودرو در سناریو ۱ تا ۳۰۰ میلیون دلار تا سال ۱۴۰۴ و ۶۰۰ میلیون دلار تا سال ۱۴۰۸ و در سناریو ۲ تا ۵۰۰ میلیون دلار تا سال ۱۴۰۴ و ۱ میلیارد دلار تا سال ۱۴۰۸
- افزایش نسبت «تیراژ تولید سالیانه به نیروی کار» کل گروه در شرکت‌های خودروسازی به نسبت ۱۴ در سال ۱۴۰۴ و ۱۸ تا سال ۱۴۰۸
- کاهش هزینه‌های تولید از طریق مشترک‌سازی قطعات بین خودروهای دو شرکت و طراحی و بهره برداری مشترک از پلتفرم‌های داخلی ماژولار
- افزایش اسقاط خودروهای فرسوده به ۵۰۰ هزار دستگاه سالیانه تا سال ۱۴۰۴ و ۸۰۰ هزار دستگاه تا پایان سال ۱۴۰۸

۴- اقدامات لازم و سیاست‌ها

۴-۱- اصلاح حاکمیت شرکتی خودروسازان (افزایش فاصله دولت از شرکتهای خودروسازی

و عدم امکان دخالت بلادرنگ در شرکتهای خودروسازی)

- واگذاری سهام چرخه‌ای (سهامی از شرکت اصلی که در تملک شرکتهای فرعی و وابسته آن است) خودروسازان به شرکتهای غیر دولتی حداکثر تا سال ۱۴۰۳ به نحوی که از ابتدای سال ۱۴۰۱ خودروسازان مکلفند به صورت سالانه حداقل ۳۰ درصد از سهام مذکور را به فروش برسانند.
- تملک سهام بیش از ۱۰ درصد توسط ذی‌نفع واحد منوط به کسب مجوز از وزارت صمت
- تملک سهام بیش از ۳۰ درصد توسط ذی‌نفع واحد منوط به کسب مجوز از هیئت وزیران
- تملک سهام بیش از ۵۰ درصد توسط ذی‌نفع واحد منوط به کسب مجوز از شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا

۴-۲- اصلاح سازوکار قیمت گذاری خودرو

- تغییر دستورالعمل مرجع قیمت‌گذاری حداکثر تا ۱۴۰۰/۹/۳۰ با سه مشخصه به محاسبه قیمت خودروها بر اساس آنالیز هزینه به صورت سالیانه، در نظر گرفتن تمامی هزینه‌های مالی عملیاتی تولید با تایید حسابرس رسمی، تعدیل قیمت‌ها به صورت هر سه ماه یک‌بار توسط نرخ تورم بخشی تولیدکننده خودرو
- واگذاری قیمت‌گذاری خودروهای گران‌قیمت‌تر خودروسازان به هیئت‌مدیره آن‌ها مشروط به برقراری نظام ارتقای تیراژ و کیفیت تا انتهای سال ۱۴۰۲
- واگذاری قیمت‌گذاری تمام خودروها به هیئت‌مدیره آن‌ها مشروط به برقراری نظام ارتقای تیراژ و کیفیت تا انتهای سال ۱۴۰۴

۴-۳- افزایش عمق ساخت داخل با توجه به مقیاس اقتصادی تولید و تراز ارزی خودروسازان

- حداکثر تا پایان سال ۱۴۰۰ پلکان تعرفه واردات قطعات منفصله خودرو بر مبنای عمق داخلی‌سازی به‌نحوی اصلاح شود که فاصله پله‌های تعرفه‌ای با افزایش عمق داخلی‌سازی، افزایش یابد.
- به ازای هر ۵ درصد کمبود میانگین وزنی عمق ساخت داخل خودروهای هر شرکت از رقم ۷۰ درصد از ابتدای سال ۱۴۰۵، ۱ درصد از درآمد سالیانه شرکت به عنوان جریمه اخذ می‌گردد. تبصره: میزان عمق ساخت داخل خودروهای جدید با برند داخلی، طی دو سال ابتدای تولید از محاسبات فوق مستثنی هستند.
- تدوین و ابلاغ آیین‌نامه عمق داخلی‌سازی بر حسب ماژول‌ها و قطعات پراهمیت و با فناوری بالاتر و هم‌چنین شیوه اندازه‌گیری عمق ساخت داخل خودروها حداکثر تا پایان سال ۱۴۰۰.

۴-۴- افزایش رقابت پذیری در صنعت خودرو (افزایش ایمنی، مصرف سوخت و به روز رسانی محصولات)

- ارائه برنامه نحوه واردات خودرو تا سال ۱۴۰۴ طی دو سناریو بر اساس میزان درآمدهای ارزی حداکثر تا پایان سال ۱۴۰۰
- اصلاح پلکانی تعرفه واردات خودرو از ۹۰ درصد در سال ۱۴۰۱ تا ۶۰ درصد در سال ۱۴۰۴ و ۴۰ درصد در سال ۱۴۰۸ با فرض وجود منابع ارزی پایدار
- در صورت توقف تولید خودرویی که طی ده سال از تولید آن حداقل ۶۰۰ هزار دستگاه از آن خودرو شماره گذاری شده باشد، در دو سال ابتدایی تولید و شماره گذاری خودروی جایگزین جدید، خودروسازان از تخفیف ۵۰ درصدی تعرفه واردات قطعات منفصله برخوردار می شوند.
- تخفیف و تنبیه مالیاتی بر اساس تیراژ تولید سالیانه مصوب برای هر شرکت خودروسازی به نحوی که مالیات بر سود آنها از ۳۵ درصد تا ۱۰ درصد بر اساس جدول زیر:

درصد تحقق برنامه سالیانه تیراژ	درصد مالیات بر سود سالیانه
٪۱۰۰	٪۱۰
٪۹۵	٪۱۵
٪۹۰	٪۲۰
٪۸۵	٪۲۵
٪۸۰	٪۳۰
٪۷۰	٪۳۵

- خودروهایی که توسط مرجع قیمت گذاری، تعیین قیمت می شوند در صورتی که با تایید سازمان ملی استاندارد ایران، دارای گواهی کسب ۵ تا ۲ ستاره ایمنی مطابق با استاندارد آزمون ایمنی تصادفات خودرو باشند، متناظر با آن ۵ تا ۲ واحد درصد به سود مصوب آن خودرو اضافه می گردد.
- جریمه خودروساز به ازای شماره گذاری هر خودرویی که از ابتدای سال ۱۴۰۵ گواهی ۲ ستاره ایمنی کسب نکرده باشند به میزان ۵ درصد قیمت فروش آن.
- ارائه مشوق برای خودروهایی که توسط مرجع قیمت گذاری، تعیین قیمت می شوند به شکلی که خودروهایی که دارای رده مصرف سوخت آ (A) و یا ب (B) و یا ث (C) و یا د (D) باشد، به ترتیب ۵ و یا ۴ و یا ۳ و یا ۲ واحد درصد، به سود مصوب آن اضافه شود.
- میانگین مصرف سوخت خودروهای هر خودروساز تا سال ۱۴۰۴، به ۶/۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر و تا سال ۱۴۰۸ به ۶ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر مسافت پیموده شده برسد. تخطی از این میانگین به ازای هر یکدهم لیتر در صد کیلومتر پیمایش بالاتر از این مقادیر، ۲ واحد درصد به میزان مالیات بر سود سالیانه خودروساز اضافه خواهد شد.

۴-۵- افزایش صادرات خودرو و قطعات

برنامه صادرات خودرو مطابق جدول صفحه بعد:

سال	سناریو ۱: ادامه وضعیت فعلی	سناریو ۲: بهبود روابط بین‌الملل
۱۴۰۱	۱۵۰۰۰	۲۵۰۰۰
۱۴۰۲	۲۵۰۰۰	۵۰۰۰۰
۱۴۰۳	۳۵۰۰۰	۱۰۰۰۰۰
۱۴۰۴	۵۰۰۰۰	۱۵۰۰۰۰
۱۴۰۵	۷۰۰۰۰	۱۷۵۰۰۰
۱۴۰۶	۹۰۰۰۰	۲۰۰۰۰۰
۱۴۰۷	۱۲۰۰۰۰	۲۲۵۰۰۰
۱۴۰۸	۱۵۰۰۰۰	۲۵۰۰۰۰

• عوارضی تحت عنوان «عوارض تولید در فضای انحصاری» از خودروهایی که ۱۰ سال از شروع تولید آن سپری شده است، به میزان دو درصد (۲ درصد) قیمت نهایی فروش اخذ می شود اما در صورت صادرات به اندازه پانزده درصد (۱۵ درصد) تولید سالیانه، معاف از عوارض مذکور می شوند و در غیر این صورت سالانه ۳ درصد (۳ درصد) به عوارض مذکور اضافه خواهد شد. مبنای سال شروع تولید خودروها، اولین سال شماره گذاری هر خودرو است و خودروهای در حال تولید نیز پس از سه سال، باید مشمول این آیین نامه شوند.

- تدوین آیین نامه اجرایی به منظور تسهیل تولید خودروهای ارتقایافته و خودروهای ساخته شده موردی (غیر تولید انبوه) توسط شرکت های دانش بنیان تدوین تا پایان سال ۱۴۰۰ به نحوی که خودروهای مذکور بتوانند با قبولی در آزمون های استاندارد ایمنی و آلاینده که امکان انجام آن در داخل کشور و یا کشورهای بدون موانع تحریمی فراهم است، مجوز تردد و شماره گذاری دریافت نمایند.
- اعطای تسهیلات بانکی «سرمایه در گردش» و «تحقیق و توسعه» با سود بانکی ۴ درصد در صورت تبعیت از برنامه صادرات خودرو.
- بازگشت تعرفه واردات قطعات به خودروسازان در صورت تبعیت از برنامه صادرات خودرو.
- تدوین برنامه استاندارد بلند مدت مطابق با نیاز بومی و بازارهای صادراتی.
- ایجاد و توسعه مراکز اعطای استانداردهای بین المللی و مراکز تست برای خودرو و قطعات تا سال ۱۴۰۴.
- تشویق شرکت های مدیریت صادرات (EMC) برای ورود به موضوع صادرات قطعات و فناوری های صنعت خودرو.

۴-۶- افزایش بهره‌وری تولید و اصلاح وضعیت نیروی انسانی

- ایجاد سامانه تحت کنترل برای استخدام و به کارگیری نیروی انسانی متخصص و جذب از طریق سامانه های رسمی در کشور برای جلوگیری از جذب سفارشی افراد ناکارآمد.

۴-۷- کاهش فساد در صنعت خودرو

- ایجاد سامانه گزارشگری مردمی فساد و تخلفات (سوت زنی) در زنجیره تولید و خدمات پس از فروش خودرو تا انتهای سال ۱۴۰۰
- پرداخت پاداش (با درصدهای از پیش تعیین شده) از قبل جرمه افراد و شرکت های متخلف به گزارشگر فساد.

- ایجاد سامانه افشا قراردادهای تامین داخلی به منظور اعلام ماهیانه جریات قراردادهای تامین داخلی و خارجی خودروسازان شامل شرکت طرف قرارداد، نوع قطعه، تیراژ، قیمت و عمق ساخت داخل برای نهادهای نظارتی تا انتهای سال ۱۴۰۱.
- ایجاد درگاه واحد فروش تا پایان سال ۱۴۰۱ برای عرضه خودرو توسط خودروسازان به نحوی که بعد از فروش هر خودرو، به هر کد ملی، در این سامانه یک کد شناسایی یکتا متناظر کد ملی فوق اختصاص داده می‌شود و صدور سند فروش وسیله نقلیه، سند قطعی منقول وسیله نقلیه، سند مالکیت وسیله نقلیه، شماره راهنمایی و رانندگی، کارت خودرو و کارت سوخت برای خودروهای مشمول این ماده، صرفاً در صورتی که شناسه رهگیری یکتای فروش صادر شده باشد، مجاز است و اسناد مذکور بدون درج کد رهگیری یکتای فروش فاقد اعتبار و جعلی هستند.

۴-۸- افزایش اسقاط خودروهای فرسوده

- الزام واردکنندگان قطعات خودرو به ارائه یک گواهی اسقاط به ازای واردات هر ۲۰ هزار دلار قطعه.
- الزام خودروسازان به ارائه یک گواهی اسقاط به ازای شماره‌گذاری هر ۸ تا ۱۰ خودرو وابسته به میزان مصرف سوخت خودروهای شماره‌گذاری شده.
- الزام واردکنندگان خودرو به ارائه ۴ تا ۶ گواهی اسقاط به ازای واردات هر خودرو وابسته به میزان مصرف سوخت خودروی وارد شد.

مضمون مورد نظر ما این است که ما توجه بدهیم به اهمیت صنعت در پیشرفت کشور. منظورمان از صنعت، صنعت جوشیده‌ی از ذهن و فکر و ابتکار و ایمان خود شماست. معتقدیم که صنعت تأثیر بسیار اساسی‌ای دارد در پیشرفت کشور؛ یعنی در واقع عنصر اصلی پیشرفته محسوب شدن یک کشور و لوازمی که دارد، پیشرفت در صنعت است؛ با شرایط در جای خود معین شده‌ای که مربوط می‌شود به افکار و عقاید و ایمان‌های ملت ما و شما عزیزان.

(بیانات مقام معظم رهبری در بازدید از تولمنندی‌های صنعت خودروسازی؛ فروردین ۱۳۸۹)

