

نگاهی تحلیلی به فرصت‌ها و چالش‌های پیاده‌سازی سند ملی توسعه صنعت خودرو

چشم‌انداز روشن صنعت خودرو در کشور



بخش نخست

علی کیال

۱ شماره

بر پایه سند چشم‌انداز صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴، جمهوری اسلامی ایران می‌باید به جایگاه نخست اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه آسیای جنوب غربی با تاکید بر جنبش نرم‌افزاری و تولید علم، دست یابد. در این میان صنعت خودرو به عنوان پیشتاز صنعت کشور از طریق ایجاد توانمندی‌های علمی، فنی، مدیریتی و... می‌تواند در دستیابی به چشم‌انداز، موثر و مفید واقع شود.

در راستای این چشم‌انداز، دستیابی به جایگاه نخست صنعت خودرو در منطقه، رتبه پنجم در آسیا و رتبه یازدهم در جهان از طریق رقابت پذیری مبتنی بر توسعه فناوری پیش‌بینی شده است. البته برای دستیابی به این هدف‌ها و افق‌ها، استراتژی‌ها و راهبردهایی نیز در سند چشم‌انداز صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴ پیش‌بینی شده است که هر یک نیاز به تحلیل، بررسی و تعمق بیشتری دارد.

بی‌تردید عمده‌ترین مشکل صنعت خودرو نداشتن هدف، سیاست‌گذاری و استراتژی برای مشخص کردن مسیر آینده این صنعت است که با ابلاغ سند چشم‌انداز امید می‌رود تحولات و جهش‌هایی از لحاظ زیرساخت‌ها و مسایل کیفی، کمی و تکنولوژی در این صنعت در آینده ایجاد شود.

از آنجا که برپایه آخرین آمار بانک مرکزی، صنعت خودرو به عنوان یکی از صنایع عمده و اشتغال‌زا، دارای سهم ۲۲ درصدی در صنعت کشور است، قطعاً تحلیل سند چشم‌انداز و بررسی نقاط قوت و ضعف آن می‌تواند مسیر برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری را برای مدیران و برنامه‌ریزان صنعت خودرو در کشور هموار و سهل‌تر نماید.

با توجه به اهمیت و جایگاه صنعت خودرو، تدبیر نقاط قوت و چالش‌های موجود در سند چشم‌انداز صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴ را طی میزگردی با حضور چندتن از صاحب‌نظران و مدیران صنعت خودرو مورد تحلیل و نقد و نظر قرار داده که امید است مورد نظر علاقه‌مندان بویژه مدیران و کارشناسان صنعت خودرو کشور قرار گیرد. مباحث میزگرد در دو شماره به آگاهی خوانندگان خواهد رسید. بخش نخست در پی از نظر گرامی‌تان می‌گذرد.

حمیدرضا تقوی نژاد دلمی:
کارشناسی ارشد مدیریت اجرایی (گرایش تکنولوژی)، دارای سوابق مدیریتی در نهادها و شرکتهای مختلف، معاون مدیرعامل ایران‌خودرو در استراتژی و برنامه‌ریزی



محسن رزمخواه: کارشناسی ارشد مدیریت اجرایی، دارای سوابق مدیریتی در صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی خودرو، مدیرعامل شرکت صنعتی توکاسدر و عضو هیئت مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های ایران خودرو



مرتضی عمادزاده: دکترای تخصصی در اقتصاد نظری، عضو هیات علمی سازمان مدیریت صنعتی، مدرس مباحث اقتصادی و استراتژی‌های بازرگانی بین‌المللی



ناصر مرزبانی: کارشناسی مهندسی پتروشیمی، کارشناسی ارشد مدیریت اجرایی، مدیرعامل شرکت پرشیا خودرو



شرکت کسب‌وکار در میزگرد

عمادزاده: مسائل خودرو در سنوات گذشته همواره از مسائل روز جامعه ما بوده است و بسیاری از مسائلی که در طول این سالها وجود داشته هنوز هم به قوت خود باقی هستند. منتهی آنچه که امسال را از سالهای دیگر متمایز کرده، موضوع بازدید مقام معظم رهبری از صنعت خودرو در ایام عید و اظهارات ایشان در دیدار مدیران صنعت خودرو کشور است. گفته می شود خودرو در صنعت ما لوکوموتیو رشد صنعت است و لذا باید نگاهی مجدد به آن داشته باشیم. این صنعت پتانسیل های فراوانی دارد از جمله این که جزو کالاهای مصرفی بادوام است و کشتش پذیری های

با سرمایه گذاری و تولید تحت لیسانس ظاهر شد تا امروز سیری تکاملی و قابل مطالعه ای را طی کرده است ولی همواره در تمام این مدت یک سری مسائل جزء مسائل خاص و پایدار قضیه بوده اند، از جمله؛ سطح کیفیت، استراتژی توسعه، صادرات، و طراحی خودرو و موتور هنوز از مسائل اولیه صنعت خودرو در کشور ما می باشند، مسائل جدیدی نیز از جمله سرمایه گذاری مستقیم خارجی، زنجیره تامین لوازم و قطعات و سرمایه گذاری صنعت خودروی ما در خارج از کشور و بازاریابی خودرو می توانند مقولاتی قابل بحث باشند. اما نکته قابل ذکر این است

گاهی اوقات در تعاملات بازرگانی بین المللی متوجه مطالب جالبی می شویم که نمونه های خاص عزم صاحبان سرمایه و صاحبان صنعت خودرو در گسترش بازار می باشند. به عنوان مثال یک بار فورد در برنامه ای که ارائه کرد به مردم گفت: آیا می خواهید اتومبیل خودتان را خودتان طراحی کنید؟ پلتفرمی درست کرد و با استفاده از اصول Standardization و Interchangeability روی یک پلتفرم، فرصت چندین نوع سپر، چندین نوع گلگیر و ... تعبیه کرد، مشتری هر کدام را با هر مدلی انتخاب می کرد، زیرساختش یک پلتفرم ثابت بود، ولی به خریدار این



قیمتی و درآمدی قابل توجهی در اقشار گوناگون مردم دارد، اما وقتی کیفیت ها و برندهای خودرو به سطوح بالاتری ارتقا پیدا می کند، مسئله کشتش پذیری قیمتی و درآمدی از محور موضوعیت خارج می شود. بنابراین خودرو کالایی است که ویژگی های خاصی دارد، ضمن این که در بسیاری از کشورهای دنیا، شخصیت اجتماعی طبقات در خودرویی که سوار می شوند، تعریف می شوند، در بعضی دیگر از جوامع هم خودرو وسیله ارتزاق مردم است.

در کشور ما نیز از حدود سال ۱۳۴۵ که صنعت خودرو در وجه جدید خود

که می بایست قبل از هر چیز به تمام این مسائل زیر چتر استراتژی صنعت خودرو نگاه کرد، به عبارت دیگر می بایست مسیر صنعت خودرو را برای آینده بازتعریف کنیم.

به علت فضای آموزشی و تعامل و آشنایی زیادی که ما در سازمان مدیریت صنعتی با مدیران صنعت خودرو در کشور داریم، فهمیده ایم که صنایع خودروسازی ما هزینه های زیادی صرف آموزش، تدوین استراتژی و ... کرده است، منتها این اقدامات هنوز به یک سند قطعی برای چشم انداز صنعت خودرو که وفاق در آن وجود داشته باشد، منجر نشده اند.

ایده را می داد که ماشین خود را خودش طراحی کند. به این ترتیب فورد یک گام بلند از رقبای خود در این بازار رقابتی جلو افتاد.

آنچه که عنوان می کنم این است که؛ استراتژی تولید، استراتژی بازاریابی، استراتژی توسعه صنعت و استراتژی صادرات برای ما در صنعت خودرو، مفاهیمی است که هر چند برای تحقق آنها هزینه شده است، اما هنوز یک نتیجه نهایی از آن ها در دست نداریم.

در این میزگرد علاقه مندیم نظرات صاحب نظران در زمینه های گوناگون مطرح شود. در بحث امروز بهتر است موضوع را

در چند سرفصل اصلی از جمله طراحی، تولید، کیفیت و صادرات بررسی کنیم به نحوی که چند محور از سند چشم‌انداز صنعت خودرو را پشتیبانی کند.

مرزبانی: صنعت خودرو در ایران و در دنیا از دو منظر مهم است، اول به دلیل میزان تقاضا و نوع کاربردی که در زندگی مردم دارد، در حقیقت تجارت بسیار پررونقی است و درصد قابل توجهی از گردش مالی هر کشور را تشکیل می‌دهد. دلیل دوم هم این است که صاحبان پیشرفته‌ترین فناوری‌ها و تکنولوژی‌ها این آرزو را دارند که بتوانند در صنعت خودرو خاصیت کاربردی فناوری‌شان را ایجاد کنند؛ زیرا این صنعت تیراژ بالایی دارد و موجب رونق تکنولوژی‌های نوین می‌شود.

بنابراین توجه به این صنعت در واقع توجه به بسیاری از مسایل کشور مانند درآمد سرانه، اشتغال، آلودگی هوا و ... را شامل می‌شود که از ضروریات اصلی کشور ما به شمار می‌روند. به اعتقاد من بازدید و صحبت‌های مقام رهبری در همین راستا بود که به صورت جهشی و به سرعت به تکنولوژی روز دنیا برسیم و برای آینده به تولید علم و دانش در این صنعت بپردازیم.

اولین گام در جهش به سمت کیفیت بالاتر و تکنولوژی خودرو این است که با تمهیداتی به ارتقا و بهبود مستمر فرهنگی دست بزنیم و پس از آن استراتژی صنعت خودرو در کشور را با توجه به نقاط قوت و ضعف آن روشن، شفاف و عملیاتی کنیم.

در مرحله بعدی باید به حل دو معضل اساسی در صنعت خودرو بپردازیم: معضل اول این است که صنعت فعلی خودرو نسبت به تکنولوژی روز عقب مانده است و در نتیجه رقابتی نیست و باید به سرعت در زمینه‌های مختلف به‌روز شود. مشکل دوم نداشتن یک یا دو حلقه از زنجیره تکنولوژی خودرو است؛ زیرا یک کشور زمانی می‌تواند بگوید که دارای فناوری خودرو هستم که تمام این حلقه‌ها را داشته باشد. به اعتقاد من این دو معضل اصلی صنعت خودروی ما هستند که با یک استراتژی مناسب و بستر فرهنگی مناسب

می‌توان در بستر برنامه توسعه اقتصادی ایران ۱۴۰۴ به آن برسیم، البته این امر مهم با برنامه‌ریزی خوب و شفاف، ضمانت‌های اجرایی و کار سخت قابل تحقق است.

عمادزاده: آقای مهندس مرزبان در مقدمه بحث، اهمیت صنعت خودرو را یکی در میزان تقاضا و بازار گسترده و دیگری به اعتبار فناوری‌ها و امکان کاربرد آن در تیراژ بالای این صنعت اشاره کردند و عنوان داشتند که متأسفانه سطح تکنولوژی ما در این صنعت به‌گونه‌ای است که با سایر صنایع دنیا رقابت‌پذیر نیست و در این زمینه حلقه‌های مفقوده داریم. خوب است این دو مقوله مورد توجه بیشتر قرار گیرد. در مورد تقاضا، به نظر می‌رسد که در صورت حصول زیرساخت‌های مرتبط با این صنعت، مشکل مان کمتر از مسئله دور بودن از سطح تکنولوژی روز جهان است. در مورد اخیر یعنی فاصله و شکاف تکنولوژی نیز خوب است مسئله تحقیق و توسعه و هزینه‌های سرمایه‌ای برای توسعه قابلیت‌ها در بحث هایمان جای مناسبی را به خود اختصاص دهد.

رزمخواه: صنعت خودروی ما بعد از سه دهه سردرگمی از بدو شروع، در دهه ۷۰ با تدوین قانون خودرو وارد فاز جدیدی شد. به هر دلیلی تصمیم‌گیران آن زمان تشخیص دادند که ما بایستی برای ایجاد تحول در این صنعت اقداماتی را انجام دهیم و به حق آن قانون گام بسیار مثبتی برای پرتاب صنعت خودروی ما از مونتاژ کاری به سمت ساخت داخل و مهندسی معکوس بود. با افزایش تیراژ تولید شرایطی به‌وجود آمد که در حال حاضر در سطح بین‌المللی مطرح هستیم.

تحقیقات دانشگاه کمبریج در مورد صنعت خودرو در سطح بین‌المللی نشان می‌دهد که روند تولید و ساخت صنعت خودرو به کدام سمت است و چه کشورهایی در این زمینه در حال مطرح شدن هستند. از جمله چین با سرعت زیادی در حال پی‌مودن این راه است و به اولین تولیدکننده خودرو در جهان تبدیل خواهد شد، ضمن اینکه هم‌زمان زیرساخت‌های تولید و تکنولوژی خود را تقویت می‌کند. در آن

سند ملی توسعه صنعت خودرو

۱- چشم‌انداز صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴

در راستای سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴ ابلاغی مقام معظم رهبری "دست یافتن به جایگاه نخست اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه آسیای جنوب غربی با تاکید بر جنبش نرم افزاری و تولید علم"، صنعت خودرو به عنوان پیش‌تاز و لکوموتیو صنعت کشور از طریق ایجاد توانمندی‌ها و قابلیت‌های علمی، فنی و ... می‌تواند در دستیابی به چشم‌انداز کشور ایفای نقش نماید. بر این اساس چشم‌انداز صنعت خودرو به این شرح زیر تعیین می‌شود: «دستیابی به جایگاه نخست صنعت خودرو منطقه، رتبه پنجم آسیا و رتبه یازدهم در جهان از طریق رقابت‌پذیری مبتنی بر توسعه فناوری».

راهبردهای دستیابی به چشم‌انداز:

۱- ۱- پایگاه تولید خودرو با علامت تجاری داخلی، مشترک یا جهانی در منطقه با تاکید بر صادرات محصولات تولیدی
۱- ۲- پایگاه تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو با علامت تجاری معتبر داخلی یا جهانی در منطقه، با تاکید بر مزیت رقابتی
۱- ۳- جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی (مستقیم یا مشترک) در راستای جذب فناوری‌های نوین و توسعه صادرات
۱- ۴- پایگاه مراکز طراحی، آزمون و خدمات مهندسی خودرو در منطقه.

۲- اهداف صنعت خودرو

۱- ۲- خودروهای سبک (سواری و وانت): تولید دو میلیون دستگاه برای بازار داخل. تولید یک میلیون دستگاه برای صادرات (صادرات از هر سه دستگاه یک دستگاه)
- تامین حداقل ۵۰ درصد از خودروهای سبک ساخت داخل با برزند داخلی
- تامین حداقل ۲۵ میلیارد دلار قطعه توسط قطعه‌سازان برای خودروهای ساخت داخل
- صادرات قطعات به ارزش شش میلیارد دلار توسط قطعه‌سازان به بازارهای مستقل خارجی (خطوط تولید، یدکی و متفرقه).
۱- ۲- خودروهای تجاری (حمل کالا



عمادزاده:

**خودرو در صنعت ما لوگوموتیو
رشد صنعت است و لذا باید نگاهی
مجدد به آن داشته باشیم.**

**اگر بتوانیم فرهنگ کیفیت را در
کشور رواج دهیم، صنعت خودروی
ما نیز از آن بهره مند می‌شود.**

**یکی از مشکلاتی که در تمام امور
و از جمله در صنعت کشور نهادینه
است، فقر مستندسازی فعالیت‌ها و
ایجاد یک حافظه سازمانی است.**

**با توجه به سند چشم‌انداز افق ۱۴۰۴
در صنعت خودرو، امروز یکی از مسائل
عمده ما مسئله چگونگی رسیدن به این
افق‌ها و دسترسی به این هدفهاست.**

**امروز مردم و بانک‌ها برای حل
مشکل نقدینگی صنعت خودرو نسبت
به خودرو سازان بی‌اعتمادند.**

**حمایت می‌بایست بازه زمانی داشته باشد؛
یعنی هیچ صنعتی از جمله صنعت خودرو
نباید روی حمایت مادام‌العمر فکر کند.**

**استمرار حمایت‌های بی‌برنامه در تمام
کشورها، به فلج صنعتی منجر شده است.**

**بهبود مستمر کیفیت باید در سر لوجه
برنامه‌های صنعت خودرو قرار گیرد.**



تحقیقات بعد از چین از دو کشور روسیه و هند نام برده شده که در حال گام برداشتن در سطح بین‌المللی هستند. نکته مهم در این کتاب آن است که ایران را چهارمین کشوری می‌داند که وارد این عرصه شده که تعجب همگان را برانگیخته است.

به هر صورت شرایطی به همت مدیران این کشور برایمان به وجود آمده است، منتها نباید خودمان را گول بزنیم و درگیر ظواهر قضیه شویم. عمده‌ترین مشکل صنعت خودرو و دیگر صنایع ایران نداشتن اهداف، سیاست‌ها و استراتژی برای مشخص کردن مسیر آینده صنعت است.

باید تقدیر کرد از کسانی که بعد از ۵ دهه اولین گام را در جهت تدوین سیاست‌های این صنعت برداشتند، این گام بسیار مهم است و برای اولین بار افق طولانی‌تر از ۵ سال را مورد توجه قرار داده است؛ زیرا برنامه‌ریزی صنعتی مستلزم افق‌های دورتر است تا بتوان برای زیرمجموعه‌های صنعت موردنظر نیز برنامه‌ریزی کرد.

اهداف سند چشم‌انداز صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴ که ما را ملزم به تولید بیش از ۳ میلیون خودرو (دو میلیون مصرف داخلی و یک میلیون صادرات) می‌کند، هدف‌های بلند پروازانه‌ای است که مستلزم توجه به زیرساخت‌های این صنعت است.

برای اینکه بتوان یک میلیون خودرو صادر کرد باید توانست شرایط رقابت از لحاظ قیمت و کیفیت را داشت؛ یعنی می‌بایست خودروی تراز بین‌المللی تولید کرد. اما با توجه به امکانات موجود، این هدف پیش‌بینی شده در این صنعت تحقق‌پذیر نیست و در همین سند آمده است که در ۷ سال اول برنامه به زیرساخت‌های این صنعت از جمله تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو پردازیم. علی‌رغم اینکه در برخی از خودروها بیش از ۷۰ درصد قطعات ساخت داخل هستند، ولی نمی‌توانیم با این سطح کیفیت و محصول نهایی، در بازارهای بین‌المللی رقابت کنیم. بنابراین زیرساخت‌هایی باید فراهم شود، از جمله توجه به فرایند تحقیق و توسعه، توجه به مسئله طراحی که مستلزم برنامه‌ریزی‌های مفصل و پیچیده‌ای است.

تحقق هدف‌های این سند مستلزم توجه به کلیه بخش‌ها و زیرساخت‌های

و مسافری): تولید حداقل ۱۲۰ هزار دستگاه خودرو

- تولید ۹۰ هزار دستگاه برای بازار داخلی
- تولید ۳۰ هزار دستگاه برای صادرات (صادرات از هر چهار دستگاه یک دستگاه)
- کسب سهم ارزش افزوده صنعت خودرو حداقل ۴ درصد از تولید ناخالص ملی
- کسب سهم ارزش افزوده صنعت خودرو حداقل ۱۹ درصد از ارزش افزوده کل صنعت کشور.

اهم پیش فرض‌های اهداف:

۱- پیش‌بینی تقاضای بازار داخلی خودروهای سبک به تعداد ۲/۳ میلیون دستگاه می‌باشد که دو میلیون از طریق تولید داخل و ۳۰۰ هزار دستگاه از طریق واردات تامین می‌شود.

۲- پیش‌بینی تقاضای بازار داخلی خودروهای تجاری به تعداد ۱۰۰ هزار دستگاه می‌باشد که ۹۰ هزار از طریق تولید داخل و ۱۰ هزار دستگاه از طریق واردات تامین می‌شود.

۳- سهم قطعه‌سازان داخلی از ارزش فروش یک دستگاه خودروی تولید داخل: ۵۰ درصد

۴- تامین قطعه‌سازان برای خودروهای ساخت داخل: ۲۲/۵ میلیارد دلار برای خطوط تولید و پدکی و ۲/۵ میلیارد دلار برای بخش متفرقه

۵- قیمت متوسط یک دستگاه خودرو در سال ۱۴۰۴ حدود ۱۵ هزار دلار

۶- صادرات قطعه‌سازان: شامل قطعات مرتبط با خودروهای CBU یا CKD صادراتی توسط خودروسازان داخلی نمی‌باشد.

(میلیارد دلار = ۱۰ x ۰/۱) برابر وضعیت فعلی: ۵ سال اول (میلیارد دلار = ۳ x ۱۸۳) برابر برنامه ۵ ساله اول: ۵ سال دوم (میلیارد دلار = ۶ x ۳۲) برابر برنامه ۵ ساله دوم: ۵ سال سوم.

۳- پیش‌نیازها و بسترهای لازم برای تحقق اهداف

دستیابی به اهداف فوق‌الذکر مستلزم پشتیبانی و حمایت هدفمند، منسجم و مدت‌دار دولت از فرایند توسعه صنعتی کشور می‌باشد. دولت با جلب همکاری سایر قوا، بسترهای لازم برای تحقق اهداف فوق و توسعه صنعتی کشور را به شرح ذیل فراهم می‌نماید:

۱-۳- بسترسازی مناسب در جهت اجرای برنامه‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور، با تاکید بر حفظ هویت بنگاه‌ها به عنوان بنگاه اقتصادی و رقابت‌پذیر کردن آنها



تقوی نژاد:

مقام معظم رهبری در ابتدای سال ضمن بازدید از صنعت خودرو بیانات روشنگرانه‌ای بخصوص در سه حوزه کیفیت، اتکا به توان داخلی در حوزه طراحی و نیز صادرات فرمودند.

سند با این دو چالش که آیا دیدگاه نظارتی دولت بر این صنعت حاکم باشد و یا اینکه ماهیت، حمایتی باشد، مواجه بود و در نهایت به این نقطه نظر رسیدیم که آمیخته‌ای از هر دوی این رویکردها می‌بایست در این سند مورد توجه قرار گیرد.

بر اساس آخرین آمار بانک مرکزی صنعت خودرو سهم ۲۲ درصدی در صنعت کشور دارد.

ضریبی به نام ضریب پیوند پسین و ضریب پیوند پیشین وجود دارد که صنعت خودرو در ضریب پیوند پسین رتبه دوم را در ۱۰ صنعت برتر کشور دارد.

صنعت خودرو با گردش مالی ۲۲ هزار میلیارد تومانی، یکی از کانون‌های توجه سیاستگذاران کشور است.

ما نیازمند یک چشم‌انداز روشن برای صنعت خودرو که تأثیر زیادی در اقتصاد ملی دارد هستیم.



این صنعت است که شاید به تمام آن‌ها در این سند توجه نشده است. در این سند چالش‌های دیگری هم وجود دارد که در ادامه به آن اشاره خواهیم کرد.

عمادزاده: آقای مهندس رزمخواه تدوین قانون خودرو در دهه ۷۰ را یک نقطه عطف و سکوی پرتاب این صنعت می‌دانند. همچنین ایشان به اهمیت زیر ساخت‌ها در این صنعت اشاره فرمودند و در زمینه کیفیت عنوان کردند که با وجود تولید ۷۰ درصد قطعات در داخل، بسیاری از آن‌ها کیفیت تراز بین‌المللی را ندارند. بنابراین گفتنی‌های ما در بحث کیفیت بسیار است که بخشی از مسئله کیفیت می‌تواند شامل؛ آموزش، تأکید بر بهبود مستمر و مهم‌تر از همه بحث توسعه فرهنگی در بستر صنعت است، به عبارت دیگر اگر بتوانیم فرهنگ کیفیت را در کشور رواج دهیم، صنعت خودروی ما نیز از آن بهره‌مند می‌شود و بسیاری از حاشیه‌های این صنعت از بین می‌رود. نکته‌ای مهم در زمینه کیفیت که نباید از نظر دور بماند، موضوع قابلیت صادرات و نفوذ در بازارهای جهانی است. شدت رقابت در بازارهای بین‌المللی از جهات گوناگون و علی‌الخصوص از جهت کیفیت و تنوع طراحی بسیار فشرده است. به واقع باید بهبود مستمر کیفیت در سرلوحه برنامه‌های صنعت خودرو قرار گیرد.

تقوی نژاد: سال ۷۳، سالی بود که سند خودرو به عنوان اولین سند آینده‌پژوهی صنعت خودرو تدوین شد و توانستیم برنامه ۱۰ ساله‌ای را با آن سند پیش ببریم. در سال‌های ۸۴ و ۸۵ خلاء یک استراتژی مکمل که بتواند استراتژی یک دهه دیگر را برای این صنعت بازگو کند، احساس می‌شد. البته نگاه‌ها استراتژی‌هایی برای خود داشتند، اما استراتژی در سطح ملی نبود. در سال ۸۶ در دولت نهم، بحث ایجاد ستاد سیاستگذاری صنعت خودرو مطرح شد تا این ستاد، سیاستگذاری‌های کلانی را در سطح صنعت خودرو انجام دهد، البته این ستاد دارای سابقه عملکرد قبلی بود. در نتیجه کمیته‌ای به نام کمیته استراتژی تعریف شد که متولی آن سازمان گسترش

۳-۲- سرعت بخشیدن به اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی

۳-۳- بهبود شاخص‌های فضای پیش‌برنده محیط کسب و کار، ارتقای بهره‌وری و شناسایی و اصلاح عوامل بازدارنده:

• ثبات در قوانین و ضوابط، مبتنی بر اصول شفاف و متکی بر موازین شناخته شده جهانی

• اصلاح قوانین و تثبیت سیاست‌های پولی
• اصلاح قوانین مادر، مانند مالکیت معنوی ضد دمپینگ، کار، تأمین اجتماعی، تجارت و ...

• اصلاح قوانین و ضوابط در ارتباط با تسهیل و روان‌سازی امور برای دستیابی به مقیاس اقتصادی، تجمیع، ادغام، انحلال شرکت‌ها، تشکیل شرکت‌های مادر/ هولدینگ، ایجاد خوشه‌های صنعتی و ...

• تولید و عرضه محصولات براساس اصول حاکم بر بازار عرضه و تقاضا (قیمت بازار)
۳-۴- تسهیل فرایند جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (FDI) و سرمایه‌گذاری مشترک (J.V.) با هدف انتقال فناوری‌های نوین و استفاده از شبکه فروش/ صادراتی آنها

۳-۵- حضور فعال در پیمان‌های منطقه‌ای و جهانی.

۴- سیاست‌های وزارت صنایع و معادن در خصوص صنعت خودرو

۴-۱- ارتقاء توانمندی‌ها و قابلیت‌های فناورانه از طریق:

• توسعه مشارکت‌های بین‌بنگاهی (مراکز R&D، شرکت‌های قطعه‌ساز، خودروساز، تست و آزمون و ...) در حوزه خرید و انتقال تکنولوژی مورد نیاز صنعت خودرو
• ارتباط نظام‌مند صنعت خودرو با دانشگاه مخصوصاً در حوزه فناوری‌های جدید و منتج به توسعه پایدار (سازگار با محیط زیست، مواد قابل بازیافت، خودروهای کم مصرف، برقی، هیبریدی و ...)

• توسعه پارک‌های علمی و فناوری
• توسعه خدمات مهندسی و مشاوره
• توسعه و گسترش انجمن‌های تخصصی

۴-۲- تولید مواد اولیه رقابت‌پذیر از طریق: ایجاد و توسعه مراکز تولید مواد اولیه عمده مورد نیاز صنعت خودرو (ورق، شیشه، رنگ و ...)

• توسعه فناوری‌های نوین در مواد جدید و مواد پایه پتروشیمی

• تحقیق و توسعه در حوزه مواد قابل بازیافت و سازگار با محیط زیست



مرزبانی:

اولین گام در جهش به سمت کیفیت بالاتر و تکنولوژی خودرو این است که با تمهیداتی به ارتقا و بهبود مستمر فرهنگی دست بزنیم و پس از آن استراتژی صنعت خودرو در کشور را با توجه به نقاط قوت و ضعف آن روشن، شفاف و عملیاتی کنیم.

صنعت فعلی خودرو نسبت به تکنولوژی روز عقب مانده است و باید به سرعت در زمینه‌های مختلف به‌روز شود.

با یک استراتژی مناسب و بستر فرهنگی مناسب می‌توان در بستر برنامه توسعه اقتصادی ایران ۱۴۰۴ به آن برسیم.

نگاه تاریخی به این صنعت می‌تواند از نظر آسیب‌شناسی بسیار مفید باشد تا در نهایت با توجه به آسیب‌ها هم سند چشم‌انداز صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴ و هم سند حاصل از کار شورای سیاستگذاری خودرو عملی شوند.

در اغلب کشورها از جمله چین دریافت وام برای سرمایه‌گذاری در صنعتی چون خودرو دارای سهولت بسیاری است، اما نوع برخورد سیستم مالی کشور ما با خودروسازان متفاوت است.

بزرگ‌ترین تهدید این صنعت در کشور عدم اعتقاد به حمایت‌های بنیادی و اصولی از این صنعت است.



و نوسازی صنایع ایران بود و در آن زمان آقای مهندس قلعه‌بانی مسئولیت این کمیته را برعهده گرفتند و اعضای از خودرو سازان، قطعه سازان، بخش خصوصی، بخش دولتی، انجمن خودروی ایران، انجمن قطعه سازان و ... در این کارگروه حضور داشتند و بحث‌های پایه‌ای خوبی شروع شد و این کارگروه تا اوایل سال ۸۷ برای رسیدن به اجماع نظر در خصوص چشم‌انداز صنعت خودرو کارکرد. از آنجا که در این کارگروه هم‌عضایی از دولت و هم‌عضایی از بنگاه‌ها حضور داشتند، این بحث مطرح بود که آیا این سند می‌بایست از منظر دولت تهیه شود و دولت برای این صنعت برنامه‌ریزی کند و یا اینکه می‌بایست از دیدگاه بنگاه‌ها و حمایت‌هایی که دولت از آن می‌کند تنظیم شود؟ به عبارت دیگر سند با این دو چالش که آیا دیدگاه نظارتی دولت بر این صنعت حاکم باشد و یا اینکه ماهیت، حمایتی داشته باشد، مواجه بود و در نهایت به این نقطه نظر رسیدیم که آمیخته‌ای از هر دوی این رویکردها می‌بایست در این سند مورد توجه قرار گیرد. در نیمه دوم سال ۸۷ و سپس در سال ۸۸ کارگروه به طور جدی به سمت تهیه سند رفت و خوشبختانه این سند تهیه شد و مورد حکم و اصلاحات زیادی قرار گرفت. سپس از استادان دانشگاه و مدرسان سازمان مدیریت صنعتی دعوت شد تا نظرات خود را در مورد این سند بیان کنند. خوشبختانه در بهمن‌ماه سال گذشته در شورای سیاستگذاری صنعت خودرو با حضور وزیر صنایع و معادن، کلیات این سند مورد تصویب قرار گرفت و قرار شد که مطالعات پایه‌ای این سند جمع‌آوری و مستند شود. همچنین تصمیم گرفته شد که هدف‌های این سند که برای افق ۱۴۰۴ تدوین شده در سه مقطع ۵ ساله تعیین شود و در افق‌های ۵ ساله برنامه‌ریزی مورد بازنگری قرار گیرد. در نهایت تصمیم بر این شد که در دوره‌های زمانی ۲ تا ۳ ساله این سند مورد بازنگری قرار گیرد.

محصول تلاش جمعی

به هر صورت امروز هر چند نمی‌توان ادعا کرد که سند کاملی برای صنعت

۳-۴- تولید قطعات / مجموعه‌های رقابت پذیر از طریق:

- توسعه و ارتقاء صنعت قطعه سازی و مجموعه‌سازی و صنایع جانبی متناسب با ارزش افزوده
- سرمایه‌گذاری مستقیم / مشترک با قطعه سازان / مجموعه سازان خارجی با علامت تجاری معتبر
- ایجاد و گسترش مراکز تحقیق و توسعه بویژه در بخش قوای محرکه
- طراحی محصول و توسعه در حوزه تکنولوژی‌های نوین در بخش قوای محرکه به ویژه موتورهای پایه گاز سوز، بنزینی، دیزلی، برقی و هیبریدی
- طراحی و توسعه فناوری‌های نوین در زمینه مجموعه‌های برق و الکترونیک
- ایجاد و ارتقاء مراکز طراحی قطعات و مجموعه‌های خودرو
- ایجاد و توسعه مراکز آزمون قطعات و مجموعه‌های خودرو
- ایجاد و توسعه شهرک‌های صنعتی تخصصی در حوزه صنعت قطعه سازی
- ۴-۴ - تولید خودرو رقابت پذیر از طریق:
- طراحی و تولید خودرو با علامت تجاری داخلی، استفاده از پلتفرم مشترک توسط یک یا چند خودروسازی داخلی و یا معتبر جهانی با حفظ مزیت رقابتی / صادراتی
- تولید خودروهای ارزان قیمت / کم مصرف و سازگار با محیط زیست
- بکارگیری و توسعه فناوری‌های نوین در تولید خودرو
- توقف تدریجی تولید خودرو به روش SKD و FCKD
- ارتقاء کیفیت و ایمنی خودروهای تولید داخل در سطح استانداردهای جهانی
- ارتقاء استانداردهای ایمنی و آلاینده‌گی برابر با استانداردهای روز اتحادیه اروپا
- ایجاد و توسعه مراکز آزمون و تست خودرو برای دستیابی به استانداردها و تاییدیه‌های لازم
- ۵-۴- توسعه فروش و خدمات پس از فروش رقابت پذیر در کلاس جهانی از طریق:
- توسعه زیر ساخت‌های فروش و خدمات پس از فروش
- توسعه سیستم‌های فروش و خدمات پس از فروش
- ارتقاء سطح رضایتمندی مشتریان
- ۶-۴- توسعه صنایع جانبی رقابت پذیر (ماشین آلات و تجهیزات خطوط تولید، قالب و ابزار، آزمون‌های مرتبط با صنایع بازیافت و ...)



رزمخواه:

عمده‌ترین مشکل صنعت خودرو، نداشتن اهداف، سیاست‌ها و استراتژی برای مشخص کردن مسیر آینده صنعت است.

برنامه‌ریزی صنعتی، مستلزم افق‌های دورتر است تا بتوان برای زیرمجموعه‌های صنعت موردنظر نیز برنامه‌ریزی کرد.

اهداف سند چشم انداز صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴ که ما را ملزم به تولید بیش از ۳ میلیون خودرو می‌کند، هدف‌های بلند پروازانه‌ای است که مستلزم توجه به زیرساخت‌های این صنعت است.

برای اینکه بتوان یک میلیون خودرو صادر کرد باید توانست شرایط رقابت از لحاظ قیمت و کیفیت را داشت.

تحقق هدف‌های این سند، مستلزم توجه به کلیه بخش‌ها و زیرساخت‌های این صنعت است که شاید به تمام آن‌ها در این سند توجه نشده است.

اجماعی وجود ندارد که بعد از نفت، تنها راه نجات کشور توسعه صنعتی است.

عمده‌ترین چالش ما این است که در جهت تحقق هدف‌های این سند، سایر بخش‌ها از جمله بخش بانکی و نظام مالی آمادگی لازم برای حمایت از این صنعت را داشته باشند.



خودرو وجود دارد، ولی می‌توانیم ادعا کنیم که مدرکی وجود دارد که حوزه‌های مختلفی در مورد آن زحمت کشیده‌اند و حاصل تلاش جمعی ۲ ساله است. اکنون در مرحله‌ای هستیم که مدارک پشتیبان این سند را تکمیل و جمع‌آوری کرده‌ایم و بناست که بزودی این سند را به همراه مطالعات مستند پشتیبان به شورای سیاستگذاری صنعت خودرو ارائه کنیم.

همان‌طور که اشاره شد مقام معظم رهبری در ابتدای سال ضمن بازدید از صنعت خودرو بیانات روشنگرانه‌ای بخصوص در سه حوزه کیفیت، اتکا به توان داخلی در حوزه طراحی و نیز لزوم توسعه صادرات فرمودند.

گردش مالی ۲۲ هزار میلیارد تومانی

یکی از دلایلی که این صنعت به صورت طبیعی مورد توجه قرار گرفته این است که براساس آخرین آمار بانک مرکزی، صنعت خودرو سهم ۲۲ درصدی در صنعت کشور دارد، یعنی از حدود ۱۹ درصد سهم صنعت در تولید ناخالص داخلی کشور، حدود ۳/۶ درصد حاصل از صنعت خودرو است. همچنین براساس مطالعات انجام شده حدود ۷۰۰ هزار نفر در این صنعت مشغول به کار هستند و ۶۰ رشته صنعتی دیگر با صنعت خودرو مرتبط می‌باشند.

ضریبی به نام ضریب پیوند پسین و ضریب پیوند پیشین در اقتصاد وجود دارد که نمایانگر میزان ارتباط صنایع با یکدیگر است و صنعت خودرو در ضریب پیوند پیشین رتبه دوم را در ۱۰ صنعت برتر کشور دارد. از صنایع مهمی که ارتباط نزدیکی با صنعت خودرو دارند می‌توان به صنعت فولاد، آلومینیوم، مس، شیشه، لاستیک، نساجی، الکترونیک، رنگ و مواد شیمیایی اشاره کرد که به عنوان صنایع بالادستی ورودی صنعت خودرو محسوب می‌شوند. صنعت خودرو با گردش مالی ۲۲ هزار میلیارد تومانی، یکی از کانون‌های توجه سیاستگذاران کشور است. البته این وضعیت تنها مربوط به کشور ما نیست، بلکه در سایر کشورهایی که صنعت خودرو نقش پیشرو دارد، همین وضعیت حاکم است.

۷-۴- واردات خودرو، قطعات و مجموعه‌ها:

- حذف تدریجی موانع غیرتعرفه‌ای - غیرفنی
- اخذ تمام عوارض قانونی مشمول کالاهای تولید داخل، از کالاهای وارداتی
- تعیین تعرفه‌ها برای دوره‌های پنج ساله در راستای شفاف‌سازی فضای رقابتی صنعت خودرو
- کاهش تدریجی تعرفه‌ها متناسب با توسعه صنعت خودرو
- تدوین و توسعه استانداردهای خودرو، قطعات و مجموعه‌های خودرو و اجباری نمودن آن‌ها
- مدیریت کمی حجم و تنوع واردات خودرو براساس اهداف بند دو این سند
- ممنوعیت واردات خودرو، قطعات و مجموعه‌های دست دوم
- الزام واردکنندگان خودرو به ایجاد مراکز خدمات پس از فروش برابر آیین‌نامه‌های مصوب وزارت صنایع و معادن
- ۸-۴- صادرات خودرو، قطعات و مجموعه‌ها:
- تسهیل و تقویت زیرساخت‌های مورد نیاز و بسترهای قانونی صادرات
- افزایش مشوق‌های صادراتی متناسب با ارزش افزوده محصولات صادراتی و نسبت صادرات به تولید داخل
- ارتقاء نقش صنعت خودرو در پیمان‌های منطقه‌ای و جهانی در جهت توسعه صادرات
- مساعدت در تامین خطوط اعتباری مناسب برای بازارهای هدف صادراتی
- ایجاد و توسعه مراکز بازاریابی بین‌المللی
- ۹-۴- حمایت از مصرف‌کنندگان خودروهای داخلی و وارداتی:
- مشارکت در تدوین و نظارت بر اجرای قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان و آیین‌نامه اجرایی آن
- نظارت بر عملکرد شرکت‌های خودروساز و واردکنندگان خودرو در حوزه کیفیت و خدمات فروش و خدمات پس از فروش خودرو براساس ضوابط ابلاغی
- نظارت بر عملکرد سیستم نظرسنجی مشتریان و رسیدگی به شکایات آنها
- ۱۰-۴- اصلاح ساختار صنعت خودرو:
- شرکت‌های خودروساز سبک با ظرفیت اسمی حداقل ۱۰۰ هزار دستگاه و فروش سالانه حداقل ۶۵ هزار دستگاه و تخصیص حداقل ۲ درصد فروش به عنوان بودجه تحقیق و توسعه در اولویت حمایت دولت قرار می‌گیرند.

• شرکت‌های خودروساز تجاری با ظرفیت اسمی ۱۵ هزار دستگاه و فروش سالانه ۱۰ هزار دستگاه و تخصیص حداقل ۲ درصد فروش به عنوان بودجه تحقیق و توسعه در اولویت حمایت دولت قرار می‌گیرند.

• شرکت‌های قطعه و مجموعه‌ساز با سهم بازار حداقل ۲۵ درصد و تخصیص حداقل ۲ درصد فروش به عنوان بودجه تحقیق و توسعه در اولویت حمایت دولت قرار می‌گیرند.

• ایجاد مجموعه سازان بزرگ در تولید قطعات و مجموعه‌های رقابت پذیر با تاکید بر ادغام و تجمیع، جهت دستیابی به مقیاس اقتصادی تولید و توسعه متوازن صنعت قطعه سازی با هدف دستیابی به حداقل ۵ قطعه ساز بزرگ در مقیاس جهانی که توانمندی تامین حداقل ۵۰ درصد بازار تولید داخل را داشته باشند.

• اتحاد استراتژیک، تجمیع، ادغام و... شرکت‌های تولید خودرو با هدف دستیابی به حداقل یک خودروساز بزرگ در مقیاس جهانی (شاخص‌های مقیاس جهانی: داشتن برند محصول - تعداد تولید - فروش و خدمات پس از فروش از طریق شبکه جهانی)

۱۱-۴- هماهنگی و پیگیری ایفای تعهدات سایر ذینفعان صنعت خودرو:

* ستاد مدیریت حمل و نقل سوخت: تاکید بر استفاده از سوخت گاز طبیعی CNG یا سوخت‌های جایگزین با آلاینده‌گی پایین و صرفه‌جویی انرژی در وسایل حمل و نقل پر پیمایش مانند تاکسی، وانت، مسافربر، ون، مینی‌بوس، اتوبوس، کامیونتهای خدماتی (در تمام موارد درون/ برون شهری) خودروهای دولتی / نیروهای نظامی و انتظامی

* تاکید بر ممنوعیت دوگانه سوز کردن کارگاهی خودروهای در حال تردد و همچنین خودروهای با ضریب تراکم کمتر از ۹ و یا خودروهای با سن بیش از پنج سال تاکید بر سرعت بخشیدن به خروج خودروهای فرسوده با میانگین عمر سنی تعیین شده در ضوابط مربوطه وزارت کشور:

• اولویت دادن به نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی (مترو، مونوریل و خودرو)

• شهرداری‌های کلان شهرها:

• توسعه به ساخت پارکینگ در کلان شهرها متناسب با توسعه صنعت خودرو

• ایجاد و توسعه مراکز معاینه فنی متناسب با توسعه صنعت خودرو

بنابراین ما نیازمند یک چشم‌انداز روشن برای صنعت خودرو که تاثیر زیادی در اقتصاد ملی دارد هستیم.

عمادزاده: آقای مهندس تقوی نژاد به ۲ نسل از اسناد پژوهش و استراتژی خودرو کشور که از سال ۱۳۷۳ تا به امروز در کشور وجود داشته اشاره فرمودند. در یک آسیب‌شناسی تاریخی در کشور خودمان یکی از مشکلاتی که در تمام امور و از جمله در صنعت کشور نهادینه است، فقر مستندسازی فعالیت‌ها و ایجاد یک حافظه سازمانی است. سندی که تا به امروز با جامعیت به عنوان سند افق ۱۴۰۴ صنعت خودرو به آن پرداخته، به یقین می‌تواند موضوعات بسیار مهم و سازه‌های مفهومی الگوی توسعه صنعتی را نیز مورد توجه قرار دهد. متنها برای اینکه جامعه در عمل، بازتاب وجود این سند را ببیند، باید اقدامات فراوانی انجام شود و در این راستا به متولیان نیازمندیم که به مراحل گام به گام اجرای اهداف مذکور در سند نظارت کنند. به عنوان مثال در فرمایشات مهندس مرزبانی یک نگرانی وجود داشت که ما در صنعت خودروی خود حلقه‌های مفقوده استراتژی داریم، یعنی علی‌رغم کمبود منابع ممکن است در برخی زمینه‌ها تکرار سرمایه‌گذاری و در دیگر زمینه‌ها، کمبود سرمایه‌گذاری به وجود حلقه‌های مفقوده دامن زند و نگذارد

از این مجموعه سرمایه‌گذاری‌های انجام شده به بهترین شیوه بهره‌برداری کنیم. همچنین سطح و عمق تکنولوژی در اتومبیل ما با اتومبیل خارجی در حوزه رقابت، قابل

رقابت نیست. حال با توجه به سند چشم‌انداز در افق ۱۴۰۴ در صنعت خودرو، امروز یکی از مسائل عمده ما، مسئله چگونگی رسیدن به این افق‌ها و دسترسی به این هدفهاست که هرکدام برنامه ریزی خاص خود را طلب می‌کند و در تدوین این برنامه‌ها وجود

سوابق مکتوب و مدون می‌تواند کمک شایسته‌ای به فرایند عمل بنماید. پس پی‌جویی فرازهای این اسناد و استفاده از آنها در برنامه ریزی‌های آتی می‌تواند هم سرعت عمل را افزایش دهد و هم اینکه از دوباره کاری‌ها جلوگیری کند.

مرزبانی: نگاه تاریخی به این صنعت می‌تواند از نظر آسیب‌شناسی بسیار مفید باشد تا در نهایت با توجه به آسیب‌ها، هم سند چشم‌انداز صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴ و هم سند حاصل از کار شورای سیاستگذاری خودرو عملی شوند.

مستندسازی

با توجه به سوابق تاریخی، متأسفانه به عملی شدن این سندها بدبین هستیم. سند چشم‌انداز صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴ بخشی از سند چشم‌انداز توسعه اقتصادی کشور در افق ۱۴۰۴ می‌باشد که در سال ۱۳۸۴ رئوس آن ابلاغ شد. اکنون بعد از ۵ سال خوشحالی که یک برنامه اجرایی به اتمام می‌رسد و تا چند هفته دیگر آماده مطالعه و بهره‌برداری می‌شود. بنده اعتقاد دارم که هم سند چشم‌انداز صنعت خودرو و هم سند شورای سیاستگذاری خودرو از نظر تولید بسیار کاملند و مطمئنم در آینده مساله تازه‌ای در این حوزه

به ذهن دیگر کارشناسان نخواهد رسید. متنها در مستندسازی‌ها، پایش و مراقبت از انجام این برنامه‌ها و قاطعانه عمل کردن در جهت جبران عقب‌ماندگی‌ها از برنامه، سابقه خوبی در دست نداریم.

به نظر من اولین آسیبی که وارد می‌شود، عدم تعهد مسئولان رده بالای کشور به اجرای این اسناد و برخورد جبرانی با عقب‌افتادگی‌های این برنامه‌های بسیار درست و منطقی است. به عنوان مثال وقتی که صحبت از حمایت از صنعت خودرو می‌کنیم، گرفتاری‌های

مسئولان رده بالای مملکت با هر تمهیدی اطمینان خاطر را در سرمایه‌گذاران بخش صنعت خودرو به وجود آورند.

بنیادی و اساسی داریم. همچنین در حمایت‌های سیستم بانکی در مقابل صنعتی به این اهمیت شاهد کاستی‌های بسیاری هستیم. در اغلب کشورها از جمله چین دریافت وام برای سرمایه‌گذاری در صنعتی چون خودرو دارای سهولت بسیاری است، اما نوع برخورد سیستم مالی کشور ما با خودروسازان متفاوت است. به نظر من بزرگترین تهدید این صنعت در کشور ما عدم اعتقاد به حمایت‌های بنیادی و اصولی از این صنعت است. امیدوارم بازدید مقام رهبری و فرمایشات ایشان گامی در جهت حل این معضلات باشد تا سرمایه‌گذاران و بخش خصوصی به حمایت عملی از این صنعت مطمئن باشند.

پیشنهاد من این است که مسئولان رده بالای مملکت با هر تمهیدی، اطمینان خاطر را در سرمایه‌گذاران بخش صنعت خودرو به وجود آورند.

عمادزاده: چند سال قبل به مجرد اینکه صنعت خودروی کشور فراخوان فروش می‌داد، مردم استقبال فراوانی می‌کردند و در پی آن خودروسازان در این زمینه مقادیر زیادی از نقدینگی را به خود جذب می‌کردند، متهی چند اتفاق رخ داد؛ اول اینکه صنعت خودرو علی‌رغم داشتن منابع بسیار، تعهد خود را به موقع انجام نمی‌داد، دوم اینکه کیفیت ارائه شده

مناسب نبود و سوم اینکه قادر به اعلام قیمت نهایی نبود. برای اجرای نظریات مهندس مرزبانی چه تضمینی وجود دارد که اکنون به جای آنکه مردم پول بدهند سیستم بانکی تسهیلات بدهد و تامین منابع کند و مشکل تعهدات انجام نشده صنعت قبلی تکرار نشود. به عنوان مثال چندبار ما سیاست عرضه خودروی مناسب و ارزان قیمت را شنیدیم و به آن عمل کردیم، این‌گونه مباحث محل اعتماد جامعه است. امروز مردم و بانک‌ها برای حل مشکل نقدینگی صنعت

خودرو نسبت به خودروسازان بی‌اعتمادند. از طرف دیگر امروز مسئله رقابت در بازار خودرو شکل جدیدی پیدا کرده و در واقع صنعت خودروی ما رقیب خارجی پیدا کرده است، در همین چند سال که مسئله ورود خودروهای خارجی تسهیل شده، حرکت خودروسازان ما به سمت کیفیت بهتر مشهود است. اما هنوز برای من مشکل است باور کنم که تنها مشکل عمده ما در صنعت خودرو مشکل تامین مالی است، چون حتی زمانی که مقادیر زیاد منابع مالی با یک فراخوان به صنعت خودرو تزریق می‌شد، باز هم مشکلات اساسی همچنان سر جای خود قرار داشتند. اینها نکاتی است که راه حل آن را باید در یک سند معتبر استراتژی صنعتی که در پیاده کردن آن التزام عملی و عزم ملی وجود داشته باشد جستجو نمود.

چالشهای پیش روی

رزمخواه: ما از لحاظ فرهنگی در شرایط جامعه ماقبل صنعتی زندگی می‌کنیم ولی تحقق آنچه که انجام می‌دهیم و برنامه‌ریزی می‌کنیم مناسب یک جامعه صنعتی است، پر کردن این شکاف کار بسیار مشکلی است. در توسعه صنعتی غرب، بین رشد فرهنگی و رشد تکنولوژی، توازن وجود داشته است، ولی این موازنه

در کشور ما وجود ندارد؛ زیرا بخش عمده‌ای از تکنولوژی ما وارداتی است و بستر فرهنگی لازم برای آن را نداشته‌ایم.

مشکل دیگر ما این است که جماعی وجود ندارد که بعد از نفت، تنها راه نجات کشور توسعه صنعتی است و گاهی توسعه صنعتی، مغایر با اعتقادات ما تلقی می‌شود.

یکی از مشکلات اساسی که در جهت تحقق هدفهای این سند ممکن است به وجود آید این است که؛ ما قبل از اینکه سند استراتژی توسعه صنعتی کشور را

• استفاده از استانداردهای متداول شهرسازی در کشورهای پیشرفته موثر بر ترافیک شهری

• توسعه متوازن معابر درون شهری

• توسعه خطوط ریلی درون شهری و بین شهرک‌ها یا اقماری کلان شهرها

* وزارت نفت:

• تامین و توزیع سراسری سبد سوخت مصوبه دولت با کیفیت هم تراز با استانداردهای مصوب مورد عمل صنعت خودرو

• توسعه تدریجی جایگاه‌های سوخت متناسب با رشد صنعت خودرو

• حذف ماده سرطان زای MTBE

* وزارت راه و ترابری:

• تسریع در تخصیص بودجه نوسازی ناوگان حمل و نقل و تسریع در اجرای آن

• استانداردسازی جاده‌های اصلی و نصب علائم هشدار دهنده دیداری (مخصوصاً تا فاصله ۳۰ کیلومتری خارج از شهرها)

• توسعه متوازن راه‌ها و زیر ساخت‌های حمل و نقل متناسب با صنعت خودرو

* وزارت بازرگانی و گمرک: رعایت استاندارد مصوب در مورد واردات و جلوگیری از کم‌اظهاری‌ها

تسهیل، شفاف‌سازی و روان‌سازی عملیات بازرگانی و تجارت خارجی

وزارت اقتصاد و دارایی و بانک مرکزی:

• حمایت از شرکت‌ها در جهت تامین مالی (سرمایه در گردش)

• اعطای تسهیلات، توسط بانک‌ها برای خرید خودرو (در ۵ سال اول این سند با توجه به شرایط بازار خودروهای تجاری اولویت در واگذاری تسهیلات به خودروهای تجاری می‌باشد)

• اعطای تسهیلات به منظور جایگزینی خودروهای فرسوده

• حمایت از سرمایه‌گذاری در ایجاد و توسعه قطعات و مجموعه‌های کلیدی با فناوری نوین

• مشارکت دولت در تامین هزینه‌های تحقیق و توسعه و طراحی محصول و فناوری‌های بنیادی

• حمایت از سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت خودرو که حائز شرایط زیر باشد:

- تاسیس مرکز تحقیق و توسعه در داخل کشور

- ایجاد تراز ارزی صادرات و واردات

- اولویت تامین قطعات از شرکت‌های داخلی

* سازمان محیط زیست:

• ممنوعیت تردد خودروهای فاقد

استانداردهای آلودگی مصوب
• ممنوعیت استفاده از انواع مواد مضر در سوخت و مواد اولیه
* موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران:

• تدوین، توسعه و بروز آوری استانداردهای مرتبط با صنعت خودرو و نظارت عملی برای اجرای آنها در مورد کالاهای تولید داخل و وارداتی به عنوان تنها مرجع قانونی
• توسعه مراکز آزمون قطعات و مجموعه‌های خودرو در ارتباط با استاندارد اجباری ۵۵ دایرکتیو

* راهورناجا: اعمال قوانین مصوب در مورد تردد خودروها

* مرکز آمار ایران: جمع آوری، بروز آوری و ارائه آمار و اطلاعات مربوط به صنعت خودرو متناسب با نیاز این صنعت.

۵- الزامات خودروسازان:

۵-۱- رعایت مفاد اهداف و سیاست‌های توسعه صنعت خودرو کشور

۵-۲- رعایت ضوابط ابلاغی وزارت صنایع و معادن از جمله:

• رعایت استانداردهای تولید، ایمنی و عملکرد

• استقرار و اجرای سیستم نظارت بر فرآیند تولید (COP)

• رعایت استانداردهای زیست محیطی مصوب (اعمال مشوق‌ها و جرائم مالی برای انحراف از معیار)

• استقرار نظام کیفیت و عملکرد محصولات
• تهیه و انتشار گزارش‌های ادواری و مقایسه‌ای از عملکرد واقعی با معیارهای تعیین شده

• اجرای آیین نامه قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو

• تولید خودرو براساس سبد سوخت مصوب دولت برای بازار داخل (هیئتی متشکل از نمایندگان وزارت صنایع و معادن از سایر ذی‌نفعان ظرف مدت سه ماه نسبت به اعلام سبد سوخت کشور اقدام می‌نمایند).

۶- بازنگری سیاست‌ها:

۶-۱- هر ۵ سال یک بار سند اهداف و سیاست‌های صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴ مورد بازنگری قرار گیرد.

۶-۲- تهیه برنامه‌های ۵ ساله برای تحقق اهداف و سیاست‌های مندرج در سند

۶-۳- این سند توسط شورای سیاست‌گذاری صنعت خودرو و یا کمیته‌های تخصصی این شورا مورد بازنگری قرار می‌گیرد. □

تصویب کنیم، سند زیربخش سند کلی را تنظیم کرده‌ایم. این موضوع بدون شک، ما را با مشکلاتی مواجه خواهد کرد؛ زیرا سند کلی است که می‌بایست زیرساخت‌هایی را برای تحقق اهداف اسناد زیربخش فراهم کند. همچنین به دلیل اینکه سند کلی و مادر تصویب نشده است، شاید نظام تصمیم‌گیری کشور، خود را ملزم به تحقق هدفهای سند زیربخش نداند. تحقق هدفهای این سند از عهده خودروسازان و قطعه‌سازان خارج است کما اینکه در سایر نقاط دنیا از جمله کره و چین این گونه بوده و بدون کسب رانت، مشوق، معافیت و امکانات بلاعوض دولت، راه توسعه را طی نکرده‌اند. بنابراین هدفهای این سند محقق نمی‌شود مگر این که دولت التزام خود را به تحقق اهداف این سند اعلام کند تا در قالب دیگر اسناد و برنامه‌ها، سایر منابعی که مورد نیاز تحقق اهداف این سند است، پیش بینی شود.

دو کارخانه بزرگ خودروساز ما به دلیل یک تصمیم سیاسی ملزم شدند در کشورهای دیگر نسبت به راه‌اندازی خط تولید اقدام کنند و هر دو کارخانه با مشکل تسهیلات منابع مالی مواجه شدند که در نتیجه بر کیفیت تولید داخلی آن‌ها اثر سوء گذاشت. در حالی که در هیچ جای دنیا این نوع سرمایه‌گذاری‌ها را بر عهده خود خودروساز، نمی‌گذارند.

حال که هدف صادرات یک میلیون خودرو در سند چشم انداز از صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴ مطرح است، این هدف نیازمند چندین پلتفرم بر اساس آخرین تکنولوژی‌های روز است که هزینه‌هایی دارد و باید توجه داشت که صنعت خودرو به تنهایی از عهده آن بر نمی‌آید.

بنابراین عمده‌ترین چالش ما این است که در جهت تحقق هدفهای این سند، سایر بخش‌ها از جمله بخش بانکی و نظام مالی آمادگی لازم برای حمایت از این صنعت را داشته باشند.

عمادزاده: وقتی صحبت از حمایت می‌کنیم، منظور حمایت‌هایی است که توسعه توانایی ایجاد کنند. به عنوان مثال حمایت در حوزه تحقیق و توسعه،

حمایت در خرید تکنولوژی و توسعه زیرساخت‌ها. نکته این است که مراقب باشیم که این حمایت‌ها به فعالیت‌های تولید و فروش و قیمت‌گذاری و امثالهم قابل تعمیم نیست؛ زیرا این بخش‌ها بایستی به قابلیت‌های مدیریت خودروسازها متکی باشد. همچنین باید توجه داشته باشیم که حمایت می‌بایست بازه زمانی داشته باشد؛ یعنی هیچ صنعتی از جمله صنعت خودرو نباید روی حمایت مادام‌العمر فکر کند، بلکه حمایت تا زمانی است که صنعت نوزاد را به یک صنعت جوان و میانسال تبدیل کند. استمرار حمایت‌های بی برنامه در تمام کشورها به فلج صنعتی منجر شده است.

دوستان فرمودند در هیچ جای دنیا افتتاح یک خط تولید در کشور دیگر بدون حمایت میسر نیست که البته ممکن است این امر در خصوص چین صادق باشد، اما اغلب خودروسازان دنیا از محل درآمدهای خود، سرمایه‌گذاری می‌کنند، ولی اگر زمانی دولت برای حفظ روابط سیاسی این نظر را دارد که در کشوری خط تولید راه‌اندازی کند، باید هزینه‌های توسعه روابط بین‌المللی را خود دولت متقبل شود. امروزه اینگونه رویکردها در ادبیات صنعتی جهان تعریف شده است و نمی‌توان بر حمایت دولت از صنعت داخلی فراتر از آنچه که نورم جهانی است تاکید نمود.

در مورد رقم ۲۲ هزار میلیارد تومان سرمایه ثبت شده نیز باید به این نکته اشاره شود که سرمایه ثبت شده بانک‌ها رقم ناچیزی است و اگر بانک فعلیتی را اقتصادی تلقی کند از محل سپرده‌های مردم کار اعطای تسهیلات را انجام می‌دهد، کما اینکه آخرین رقم اعلام شده در خصوص مطالبات معوقه بانک‌ها ۵۲ هزار میلیارد تومان است که در واقع از محل سپرده‌های مردم و امها پرداخت شده‌اند. بنابراین اگر زمانی بانک فعلیتی را اقتصادی و سودآور تلقی کند، تجهیز منابع برای بانک مشروط به رعایت اصول کار وام‌گیری و وام‌دهی نباید مشکل خاصی باشد.

تدبیر: باسپاس از شرکت کنندگان محترم، بخش دوم و پایانی میزگرد در شماره آینده به آگاهی خوانندگان خواهد رسید. □