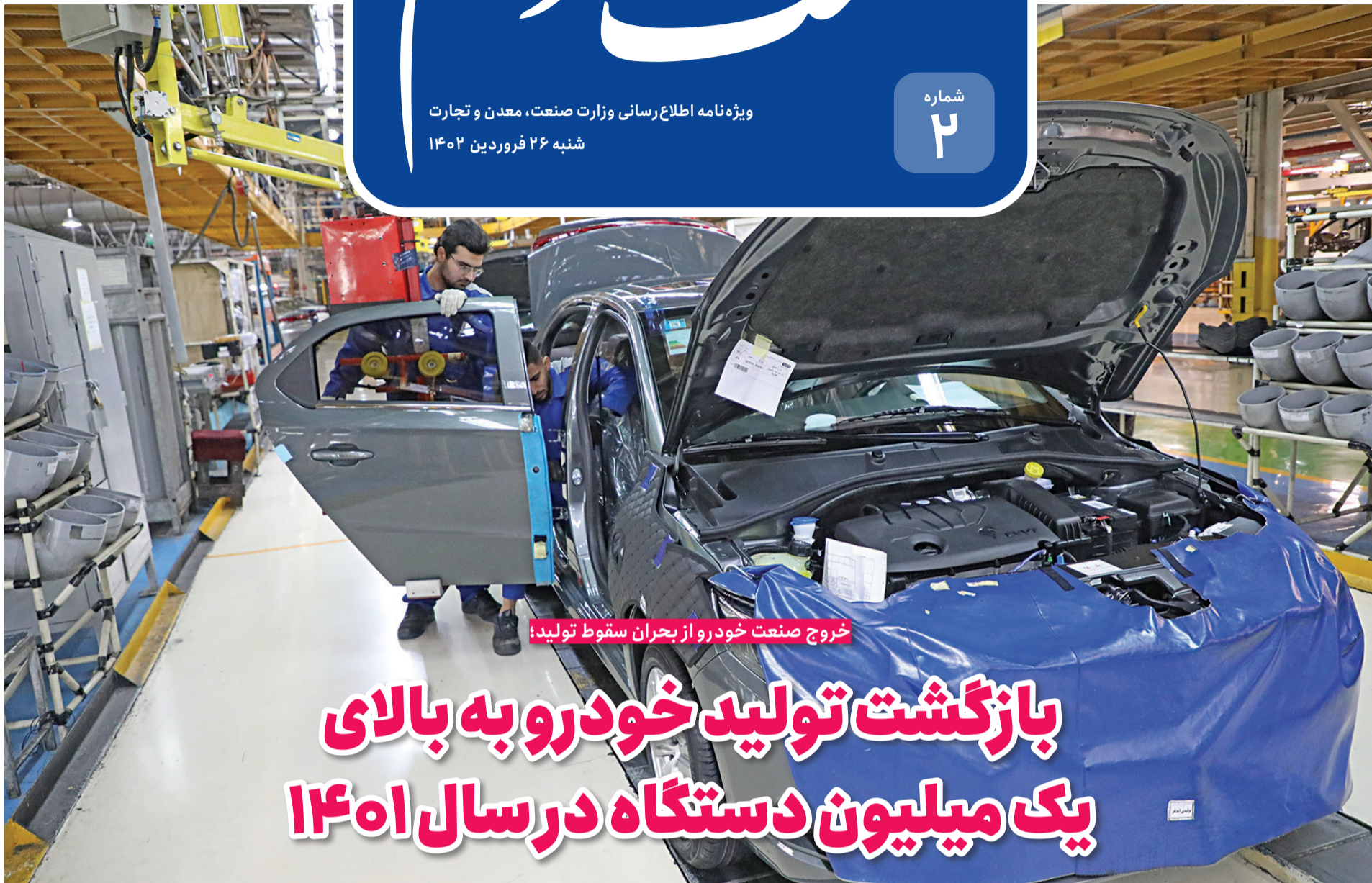


صنعت مردم

ویژه نامه اطلاع رسانی وزارت صنعت، معدن و تجارت
شنبه ۲۶ فروردین ۱۴۰۲

شماره
۲



خروج صنعت خودرو از بحران سقوط تولید؛

بازگشت تولید خودرو به بالای یک میلیون دستگاه در سال ۱۴۰۱

پس گام دوم تلاش برای دانش بنیان شدن این صنعت از طریق توسعه بن‌سازه‌های (پلتفرم) بومی و توسعه محصولات با نشان ملی است. گسترش گفتمانی که با برگزاری نمایشگاه تحول صنعت خودرو در شهریور سال ۱۴۰۱ آغاز شد و در سال ۱۴۰۲ در خودروسازان داخلی با قدرت بیشتر دنبال می‌شود تا با اتکاء به هم‌افزایی منابع داخلی و عمق ساخت داخل بالا، ارزش افزوده، ثروت و اشتغال بیشتری از طریق این صنعت حیاتی در کشور ایجاد شود تا آن گاه در گام سوم بتوان با خلق مزیت‌های راهبردی داخلی به رقابت با خودروسازان جهانی و گسترش بازارهای صادراتی دل بست.

از یک میلیون و سیصد هزار دستگاه، رشدی قریب به ۴۰ درصد را نسبت به سال ۱۴۰۰ ثبت نماییم. اما این هنوز آغاز راه است. در گام دوم که بسیار مهمتر است و شوربخانه، هر بار صنعت خودروی کشور در همین گام متوقف مانده است، باید به ریشه اصلی ناکارآمدی در صنعت خودروی کشور پرداخته شود که همانا عدم پرداختن به حلقه طراحی و توسعه محصولات بومی در زنجیره ارزش خودروسازان داخلی است، به گونه‌ای که به‌واسطه عدم دانش بنیان شدن این صنعت، ابتکار عمل در محصول در دست خودروساز داخلی نیست و به‌واسطه این وابستگی، جریان تولید خودروسازان داخلی مدام با فراز و فرود همراه است.

کمتر از یک میلیون تقلیل یافته بود، حال آن که مقیاس تولید برای توسعه صنعت خودرو و بقای آن شرطی اساسی است؛ لاجرم می‌بایست واکنشی سریع به عارضه نقصان تولید در صنعت خودروی کشورمان نشان داده می‌شد. وزارت صنعت دولت سیزدهم در گام اول برنامه بر تثبیت جریان تولید متمرکز شد تا با افزایش مقیاس تولید، علاوه بر پاسخ به نیاز انباشته بازار در طی این سال‌ها، ظرفیت‌های معطل تولید احیاء شود. بدین ترتیب یکی از بیشترین رشدهای تولید در تاریخ خودروسازی کشور در سال ۱۴۰۱ رقم خورد؛ رشدی که حتی در مقیاس جهانی نیز چشمگیر است، یعنی توانستیم با تولید بیش

وزارت صمت دولت سیزدهم، «طرحی نو» برای صنعت خودروی کشورمان اجرا کرد؛ طرحی که در آن سه گام تا سال ۱۴۰۴ پیش‌بینی شده است تا از بحران چندساله این صنعت گذر کنیم. کاهش تولید خودرو در چهار سال متوالی از سال ۱۳۹۷ به گونه‌ای بود که در این سال‌ها هیچ‌گاه تولید خودروسازان داخلی به سقف یک میلیون دستگاه هم نرسید و همچنین انباشته شدن خودروهای ناقص در پارکینگ خودروسازان در طی این سال‌ها، عارضه‌های کیفی و مالی فراوانی را برای خودروسازان در پی داشت. معنایش این است که صنعت خودروی کشورمان علی‌رغم کشتن بالای بازار در طی این سال‌ها، به میزان تولید سالیانه

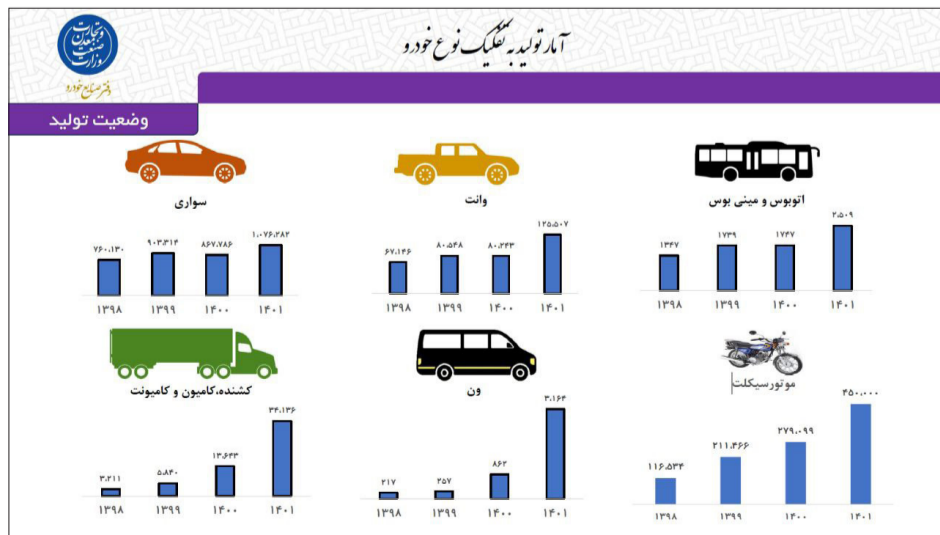
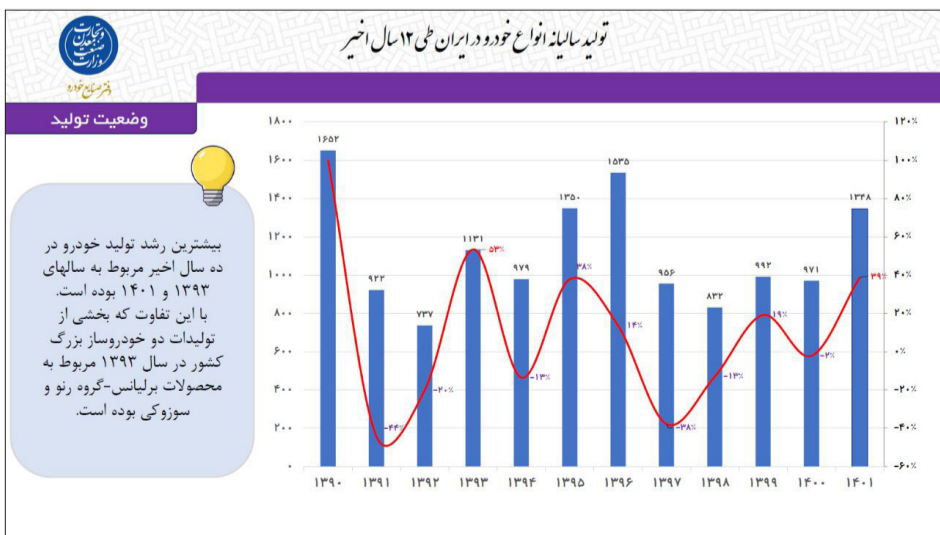
برخی از مهم‌ترین دستاوردهای صنعت خودرو در دولت سیزدهم

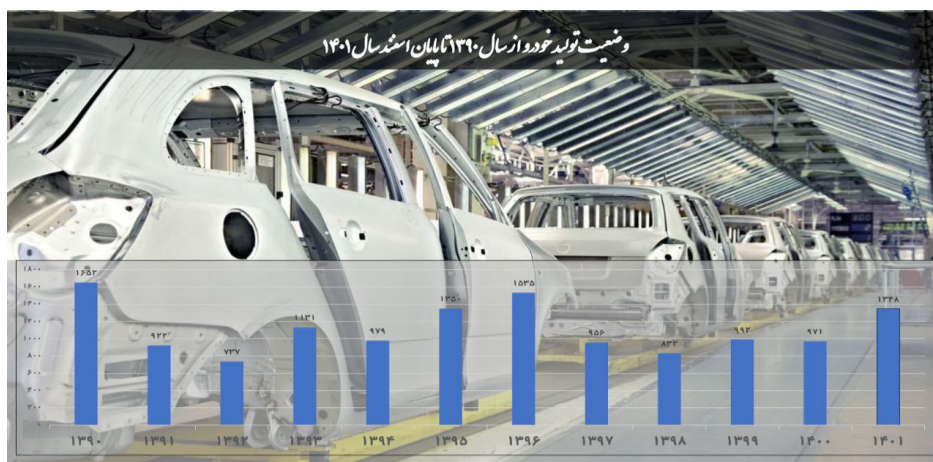
اولویت‌دهی و تشکیل فهرست انتظار، عملاً به قرعه‌کشی برای تخصیص یا عدم تخصیص خودرو به مشتریان خاتمه داده شد. اکنون که این طرح در حال اجرا است به نظر می‌رسد می‌تواند تمام تقاضای بازار خودروی کشور را با سوق دهی سرمایه‌های متقاضیان به سمت تولید، پاسخگو باشد.

بی‌شک روند ثبات قیمت‌ها در بازار که در نیمه اول سال ۱۴۰۱ آغاز شده بود، حفظ می‌شد. پس از آن نیز با الگوبرداری از خودروسازان جهانی به منظور برنامه‌ریزی مناسب برای تولید بر مبنای ذائقه مشتری و اجرای سامانه یکپارچه عرضه خودروهای داخلی بر مبنای

آن شد تا با عرضه شفاف خودروها در «سامانه یکپارچه تخصیص خودرو»، نظم و شفافیت بیشتری در عرضه خودرو حاکم شود. حاصل کار این بود که بعد از گذشت چند سال پیاپی در شهریور سال ۱۴۰۱، نیمی از خودروهای داخلی از فرآیند قرعه‌کشی خارج شدند و اگر ثباتی در بازار ارز برقرار بود،

بازار خودروی کشور از سال ۱۳۹۷ تا سال ۱۴۰۰ بسیار متلاطم بود. قرعه‌کشی خودرو با رواج واسطه‌گری در بازار خودرو، امکان دسترسی متقاضیان واقعی را به خودرو سلب کرده بود. وزارت صمت دولت سیزدهم با بررسی ریشه‌های تلاطم بر





رقابتی شدن بازار خودروی کشور یکی دیگر از دغدغه‌های وزارت صمت دولت سیزدهم از آغاز به کار دولت تاکنون بوده است، لذا کوشش شد تا همپای رشد تولید داخل، فضایی ایجاد شود که رقابت در بازار بین خودروسازان داخلی و خودروسازان خارجی بتدریج شکل بگیرد. برای این منظور، شکستن طلسم واردات که از سال ۱۳۹۷ تا سال ۱۴۰۱ ادامه داشت، بسیار ضروری بود. لذا از اسفند سال ۱۴۰۰ و حتی پیش از ابلاغ مصوبه مجلس شورای اسلامی، آیین‌نامه‌ای برای واردات با آسیب‌شناسی واردات در دهه‌های گذشته تنظیم شد تا با ایجاد سقف قیمتی برای خودروهای وارداتی، امکان رقابت بین خودروهای داخلی و وارداتی

بازسازی ناوگان در طی این سال‌ها منجر نشد، بلکه همواره به‌عنوان مانعی بر سر راه تولیدکنندگان به نظر می‌رسید. بنابراین لازم بود با نگاهی نو، تهدید بالا رفتن قیمت گواهی اسقاط (به‌عنوان یکی از هزینه‌های تولیدکننده) را به فرصتی برای احیای بازیافت و نوسازی ناوگان تبدیل نمود. لذا لایحه‌ای تنظیم شد تا در صورت عدم گواهی اسقاط به‌جای قفل شدن شماره‌گذاری خودرو، با واریز وجه متناظر، منابع مالی برای نوسازی ناوگان (در قدم اول برقی نمودن موتورسیکلت‌ها) مهیا شود. از این رو تلاش شد تا در سیاستگذاری جدید به‌جای صرفاً اسقاط و رها نمودن قطعات

عارضه مهم دیگر در صنعت خودروی کشور که ناشی از سیگنال‌های غلط در سیاستگذاری و قیمت‌گذاری در سال‌های گذشته بود، رخت برستن خودروهای اقتصادی از خط تولید خودروسازان و روی آوردن خودروسازان به مونتاژ خودروهای خارجی با عمق داخلی سازی پایین و حاشیه سودهای بالا بود. حال آن‌که همه مطالعات بین‌المللی نشان می‌دهد که قدرت صنعت خودروی کشور برای بهره‌برداری از مزیت بازار در توسعه و فروش خودروهای اقتصادی با داخلی سازی بالا نرفته است. پس رها کردن بازار پرآید بدون جایگزین مناسب، یکی از مهمترین اشتباهاتی بود که باید چاره‌ای برایش اندیشیده می‌شد. برنامه‌ریزی برای توسعه خودروی اقتصادی با هم‌افزایی خودروسازان داخلی و توسعه آن یکی از مهمترین اقدامات برای پاسخ به نیاز بازار و دستیابی به مقیاس اقتصادی تولید برای رقابت‌پذیر نمودن صنعت خودروی کشور در بازارهای هدف می‌باشد.

چالش قیمت‌گذاری و عدم توافق ذی‌نفعان مختلف باعث ناپدید شدن صنعت خودروی کشور شده بود، پس لازم بود تا با همراهی نهادهای ذیصلاح نظیر شورای رقابت و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، به راهکاری مشترک برای این مسئله رسیده امری که در اواخر سال ۱۴۰۱ محقق شد و یکی از هوشمندانه‌ترین راهکارهای قیمت‌گذاری به منظور اجتناب از زیان تولیدکنندگان با داخلی سازی بالا و همچنین رقابتی شدن قیمت خودروسازان داخلی در دستورالعمل تنظیم بازار شورای رقابت منعکس شد، به گونه‌ای که آسیب‌های پیشین قیمت‌گذاری رفع شود و رابطه‌ای برنده - برنده بین خودروساز و مصرف‌کننده خودرو برقرار شود.

عدم داخلی‌سازی بالا در بسیاری از محصولات خودروسازان بخش خصوصی، عارضه دیگری است که هم ریشه در قواعد و هم در اجرای دستورالعمل‌های مرتبط دارد. همین عارضه در شکل‌گیری قطعه سازان عملاً مونتاژکار و صوری شدن داخلی‌سازی در سطح قطعه‌سازان نیز وجود دارد، لذا تلاش شد تا با بازنگری در دستورالعمل داخلی‌سازی و دقت در اجرای قواعد حاکم (علی‌الخصوص فصل ۹۸) به سوی بهبود وضعیت داخلی سازی حرکت شود. این راه در اجرا اگرچه آغازی پرچالش داشت، اما بی‌شک در سال ۱۴۰۲ شاهد بالا رفتن میزان داخلی سازی خودروسازان بخش خصوصی و کاهش ارزبری ناشی از آن خواهیم بود.

قواعد حاکم در حوزه اسقاط خودرو علاوه بر آن که به

وضعیت تولید	سال		شرح
	۱۴۰۱	۱۴۰۰	
تولید کامل (دستگاه)	۱,۲۲۲,۰۰۰	۸۵۸,۰۰۰	درصد افزایش سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰: ۴۵٪
تحویل (دستگاه)	۱,۳۲۵,۰۰۰	۹۳۵,۰۰۰	۴۲٪
جمع تولید (باضمم تکمیل کاری)	۱,۳۴۸,۰۰۰	۹۷۱,۰۰۰	۳۹٪

فراهم آید و از سوی دیگر دغدغه‌های مرتبط با زمینه‌سازی ورود خودروهای برقی در آن لحاظ شود. در اجرا نیز برای اولین بار در تاریخ کشور علی‌رغم مهیا نبودن شرایط بین‌المللی به‌واسطه تحریم‌های ناچوانمردانه، کوتاه‌ترین فاصله زمانی بین ابلاغ مصوبه و واردات خودروها رقم خورد و این در حالی بود که بسیاری از واردکنندگان اصلی خودرو در کشور در سال‌های گذشته به‌واسطه درگیر بودن مسائل مالی قبلی و یا تبدیل شدن به مونتاژکاران کنونی، امکان حضور و یا

منفصله در طبیعت و یا بازارهای غیررسمی، بر بازیافت و مدیریت چرخه عمر محصول از طریق افزایش تسهیلات برای نوسازی، بالا بردن هزینه‌های نگهداری خودروهای فرسوده و بالا بردن مزیت‌های ناشی از بازیافت خودرو از طریق مکانیزه نمودن مراکز اسقاط تمرکز شود؛ راهی که با تصویب اصلاحیه ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو آغاز و اجرایی شده و بر اساس منابع حاصله، برنامه‌های نوسازی ناوگان با قدرت بیشتری دنبال خواهد شد.

رغبتی برای واردات خودرو نداشتند. بنابراین لازم بود معماری جدیدی برای ازسرگیری واردات بنا نهاده شود؛ امری که اکنون انجام شده و در سال ۱۴۰۲ انتظار می‌رود با واردات خودرو، بازار به سمت رقابتی شدن پیش رود.

اما ساختار صنعت خودروی کشور چه در حوزه خودروسازان، چه در حوزه تأمین‌کنندگان و چه در بازسازی رابطه بین خودروساز و قطعه ساز نیاز به اصلاح جدی دارد. ایجاد هم‌افزایی و اتحاد راهبردی بین خودروسازان به‌جای تجزیه و سرمایه‌گذاری‌های موازی برای خودروسازان ضروری است.

در حوزه قطعه‌سازی جهت‌گیری برای شکل‌گیری سازندگان رده یکم و دستیابی به مقیاس اقتصادی تولید در هر بن سازه مشترک شرط رقابت‌پذیر شدن محصولات داخلی است و اما در رابطه بین خودروساز و قطعه ساز، حذف واسطه‌های تأمین و رفع تعارض منافع در مالکیت خودروسازان امری کلیدی به نظر می‌رسد. این فرآیند هم‌اکنون آغاز شده و در سال ۱۴۰۲ با قدرت بیشتری دنبال خواهد شد.

فرصت فناوری‌های نوین (چهار جریان برقی سازی، اتصال‌پذیری، حمل‌ونقل اشتراکی و خودروهای خودران) فرصتی ناب برای پیشی گرفتن صنعت خودروی کشور است. ایجاد زیرساخت‌های کیفی و راه‌اندازی مراکز آزمون خودرو نظیر تست تصادف عابر، تست برخورد جلو جانبی و آزمون‌های جاده‌ای از پیش‌نیازهای حیاتی برای پیشی گرفتن خودروسازان داخلی در عرصه رقابت‌های جهانی است؛ فرآیندی که آغاز شده و در طرحی نو دنبال خواهد شد.

می‌دانیم که صنعت خودروی کشور در ایجاد ثروت و اشتغال و ارتقاء خودباوری ملی، نقش بسزایی دارد و همه زیرساخت‌های ایجادشده در طی دهه‌های اخیر در این صنعت سبب شده است که با اتکاء به نیروهای جوان متخصص در این حوزه، انرژی و کار ارزان و بازارهای وسیع منطقه در خاورمیانه و شمال آفریقا، موقعیت بی‌نظیری برای اوج گرفتن این صنعت فراهم شود؛ تنها کافی است ظرفیت‌های تولیدی که در طی این سال‌ها در کشور ایجادشده است، با بهره‌گیری از دانش بومی جوانان این مرز و بوم به محصولی قابل رقابت تبدیل شود تا بتوانیم در میان ده کشور برتر از منظر تولید خودرو قرار بگیریم. در جایی که اکنون ایستاده‌ایم، این هدف به شدت دست‌یافتنی است؛ اگر همه متصدیان پرتوان این صنعت، همراه و همدل باشند.

