



صدا و سیماي جمهوری اسلامی ایران

معاونت سیاسی

اداره پژوهش های سیاسی

**گزارش پژوهشی؛  
"راهکارهای برون رفت از چالش های  
کنونی صنعت خودرو"**

فرآورده های خبری و تولیدات پژوهشی در بخش های زیر قابل دسترس است:

- وب سایت خبرگزاری صداوسیما (سرویس پژوهش) <http://www.iribnews.ir>

**پژوهشگر: زهره دانشمندی**

- ❖ صنعت خودرو سازی کشور با داشتن سهم 21 در صدی از ارزش افزوده کل بخش صنعت و سهم حدود 4 درصدی در تولید ناخالص داخلی، از جایگاه مهمی در اقتصاد کشور برخوردار است.
- ❖ ایران خودرو و سایپا حتماً باید خصوصی سازی شود تا بتواند با قطعه سازان (Vendors) معروف و مطرح دنیا وارد توافق شوند. همزمان سهام این دو شرکت را بفروشیم تا بتوانند همزمان سیت در بازار شوند.
- ❖ با توجه به قیمت‌های لجام گسیخته در بازار خودرو و با لحاظ تأثیر پذیری سایر قیمت‌ها از قیمت خودرو، ضروری است جهت کاهش التهابات بازار، خودروهای دست دوم ارزان قیمت (کلاس سدان) که ارزشی بسیار محدودی دارد با برنامه‌ای مشخص وارد کشور شود.
- ❖ اولویت‌دهی به تأمین مالی ارزی برای واردات کالاهای واسطه‌ای و سرمایه‌ای، تأمین نیازهای مالی ریالی، گسترش سرمایه‌گذاری و همکاری‌های مشترک با برندهای مطرح خودرو سازی از جمله راهکارهایی است که می‌تواند به رونق و خروج از رکود صنعت خودروسازی کمک شایانی کند.

### □ مقدمه

صنعت خودروسازی یکی از مهم‌ترین صنایع ایجادکننده ارزش افزوده در اقتصاد هر کشور است. این صنعت به دلیل دارا بودن حلقه‌های پیشین و پسین و گسترده بودن زنجیره تأمین آن در برخی از کشورها جزء صنایع مادر و راهبردی به‌شمار می‌آید. بنابراین درک مناسب از وضعیت موجود این صنعت در داخل و خارج کشور به شناخت بهتر برای تصمیم‌گیری و بازنگری در برخی از سیاست‌های موجود برای حفظ بقا و ادامه مسیر منتج خواهد شد. صنعت خودرو سازی کشور با داشتن سهم 21 در صدی از ارزش افزوده کل بخش صنعت و سهم حدود 4 درصدی در تولید ناخالص داخلی که در سال‌های اخیر به شدت تنزل پیدا کرد، از جایگاه مهمی در اقتصاد کشور برخوردار است و لذا ارائه راهکارهای مناسب به منظور برون رفت از چالش‌های موجود، ضروری می‌باشد. در این بررسی تلاش شد تا با بهره‌گیری از راهکارهای برون رفت نشست پژوهشی آقای محمد جعفری، رئیس پژوهشکده اقتصادی تدبیر و همچنین واکاوی در برخی دیگر از پژوهش‌ها و گزارش‌ها تخصصی بتوانیم به ارایه بهترین راهکارهای برون رفت از چالش‌های صنعت خودرو دست یابیم.

### پیشنهادات: پیشنهاد اول

شرکت‌های اضافی ایران خودرو از بدنه ایران خودرو خارج شوند و ایران خودرو مشتمل بر 3 شرکت زیر باقی بماند و شرکت‌های مازاد و زیان‌ده همه زیرمجموعه یک هلدینگ قرار داده شوند، و رسماً از ذیل شرکت مادر آنها را جدا می‌کنیم:

- ❖ ایران خودرو
- ❖ قطعات یدکی (ایساکو)
- ❖ ساپکو (البته در مقیاس بسیار کوچک)

## مزایای این پیشنهاد

- شرکت‌های مذکور که تا پیش از این از ایران خودرو ارتزاق می‌کردند، باید به دنبال درآمدزایی بروند. چنانچه این توان برای آنها میسر نباشد باید فروخته شوند یا تعطیل شوند یا کوچک شوند.
- هزینه‌های سربار ایران خودرو به میزان قابل توجهی کاهش می‌یابد و ایران خودرو می‌تواند تعهد خود به قطعه‌سازان را انجام دهد و تولید خودرو افزایش یابد.
- عدم تعهدات، تعدیل نیرو و ... این شرکت‌ها دیگر به ایران خودرو منتسب نمی‌شود.
- این شرکت‌ها برای بقا نیازمند خلاقیت و نوآوری خواهند بود که در شرایط تحریم بسیار می‌تواند مهم باشد.

## پیشنهاد دوم

- بابت بدهی و تأمین قطعه، به قطعه‌سازان خودرو داده شود مشروط به تأمین قطعه شرکت‌های خودروسازی.
- یکی از شرکت‌هایی که طلب زیادی از این خودرو و سایر شرکت‌های خودرو سازی دارد شرکت کرور است که با رایزنی و توافق با این شرکت می‌توان خط تولید ایران خودرو و سایر خودروسازها را به لحاظ تأمین قطعات موردنیاز، سامان داد.
- در حال حاضر از هر 1600 خودرو تولید روزانه حدود 800 خودرو به علت نبود قطعه در کف پارکینگ‌ها انبار می‌شوند که با این سیاست می‌تواند کل خودرو تولیدی را روانه بازار نمود.

## پیشنهاد سوم

- ایران خودرو و سایپا حتماً باید خصوصی‌سازی شود تا بتواند با قطعه‌سازان (Vendors<sup>1</sup>) معروف و مطرح دنیا وارد توافق شوند. همزمان سهام این دو شرکت را بفروشیم تا بتوانند همزمان سیت در بازار شوند.
- صنعت خودروسازی ایران در حال حاضر تکنولوژی تولید تمامی قطعات خودرو از جمله تکنولوژی‌های TR1<sup>2</sup> را ندارد. با خصوصی‌سازی این شرکت‌ها چنین امکانی فراهم خواهد شد.

## سه نکته در بحث خصوصی‌سازی باید رعایت شود:

- ❖ خصوصی‌سازی باید آرام آرام و مرحله به مرحله براساس یک برنامه زمانی مشخص صورت گیرد.
- ❖ بعد از خصوصی‌سازی نیز شرکت‌ها باید از سوی دولت حمایت شوند، اما نه حمایتی به شکل امروز آن: «برای مثال دولت آمریکا در بحران 2008 و وقتی شرکت جنرال موتور با مشکل مواجه شد، بخشی از سهام شرکت مذکور را خریداری نمود تا از ورشکستگی آن جلوگیری کند ولی به محض بهتر شدن شرایط اقدام به فروش سهام کرد.»
- ❖ هیچ بخش عمومی و شبه‌دولتی مانند صندوق‌های بازنشستگی، دستگاه‌ها و وزارتخانه‌ها حق خرید سهام این دو شرکت را نداشته باشند.

<sup>1</sup> - در این استراتژی علاوه بر ارتقاء سطح کیفی پروژه‌های جدید، توان طراحی سازندگان داخلی نیز تقویت می‌شود.

<sup>2</sup> - باید به سمتی برویم که برای مثال سایپوی ایران خودرو به جای قرار داد بستن با 500 قطعه ساز، با 50 مجموعه ساز که بطور تخصصی مجموعه ای از قطعات مورد نیاز هر بخش از خودرو را تأمین و مونتاژ می‌کنند قرارداد ببندد. یعنی برای مثال کل داشبورد ماشین را از یک مجموعه ساز تهیه کنند. متأسفانه ما قطعه سازان TR1 در کشور به ندرت داریم.

## پیشنهاد نهایی

- با توجه به قیمت‌های لجام گسیخته در بازار خودرو و با لحاظ تأثیرپذیری سایر قیمت‌ها از قیمت خودرو، ضروریست جهت کاهش التهابات بازار، خودروهای دست دوم ارزان قیمت (کلاس سدان) که ارزشی بسیار محدودی دارد با برنامه‌ای مشخص وارد کشور شود.
- بدیهی است بانک مرکزی و وزارت صنعت، معدن و تجارت هیچ تعهدی جهت تأمین ارز این دسته خودروها ندارند و صرفاً برای مدت محدود و کاهش التهابات صورت خواهد پذیرفت.

### راهکارهای اجرایی برون رفت صنعت خودرو در شرایط کنونی

به طور کلی برای برون رفت صنعت خودرو از وضعیت کنونی راهکارهای زیر توصیه می‌شود:

#### 1- واگذاری صنعت خودرو به بخش خصوصی واقعی

شرکت‌های اصلی خودروسازی، یعنی ایران خودرو و سایپا جزء شرکت‌های مشمول واگذاری در گروه یک ماده 2 قانون سیاست‌های کلی اصل چهارم قانون اساسی قرار داشتند که بر اساس بند 1 م صوبه هیأت وزیران مورخ 1390/10/07، به گروه دو ماده 2 منتقل شدند که در این صورت حداقل 20٪ سهام آن در اختیار دولت باقی خواهد ماند، لذا به نظر می‌رسد باید م صوبه پیش گفته اصلاح شود و به حالت اول برگردد تا حرکت به سمت خصوصی سازی واقعی در صنعت خودرو شکل گیرد.

#### 2- اعمال دقیق مدیریت دانش و تشکیل واحد تحقیق و توسعه مشترک

انتقال دانش بین شرکت‌های داخلی و خارجی و استفاده از محصولات و دانش یکدیگر و بومی سازی این دانش در سایه اعمال دقیق مدیریت دانش امکان پذیر خواهد بود.

#### 3- تأسیس مراکز آموزشی و تحقیقاتی

سرمایه‌گذاری‌های کلان در تأسیس مراکز آموزشی و تحقیقاتی و استفاده از تربیت‌شدگان آن در عرصه کارهای فنی و مدیریتی جزء مواردی است که در بلندمدت بسیار تأثیرگذار خواهد بود.

#### 4- تشکیل اتاق فکر و مدیریت تحریم

تشکیل اتاق فکر به منظور برنامه‌ریزی و ارائه راهکارهای عملیاتی برای مواجهه با مواردی از قبیل تحریم‌ها، کاهش فروش و ... به شدت می‌تواند تأثیرگذار باشد. همچنین اتاق فکر باید به صورت لحظه‌ای مسائل و مشکلات و چگونگی انتقال فناوری و تدوین راهبرد و اصلاح آن را رصد کند و اطلاعات و برنامه خود را به صورت به‌هنگام در اختیار مدیران خودروسازی قرار دهد.

#### 5- ادغام در صنعت خودرو

یکی از ملزومات ادغام در این صنعت، همسطح بودن شرکت‌ها بر اساس سطح مالی مشتری‌ها و قاطع بودن مدیریت‌ها در تصمیمات و اجرا است، گرچه ادغام، کاهش هزینه‌های تحقیق و توسعه و افزایش بازار فروش را به همراه دارد، اما با

1 - عباس نیا، سید محمد، راهکارهای برون رفت از وضعیت بحران در صنعت خودرو ایران، فصلنامه تخصصی سیاستگذاری علوم و تکنولوژی، شماره 4، تابستان 97

اتخاذ تمهیدات لازم و استفاده دولت از ابزار تعرفه‌ای، ضمن گشایش فضای رقابتی مانع از افزایش بیرویه واردات و کاهش کیفی خودروهای تولید داخل خواهد شد. این راهکار در صورت خصوصی‌سازی واقعی خودروی ایران و زمان ورود به بازارهای جهانی کارساز خواهد بود، در غیر این صورت ادغام شرکت‌های خودروساز داخلی نه تنها باعث تحقق اهداف موردنظر نمی‌شود، بلکه مشکلات عدیده‌ای در هدایت و مدیریت شرکت بزرگتر دولتی را در پی خواهد داشت.

## **6- کاهش پلکانی تعرفه‌ها برای تحریک خودروسازان به ارتقای کیفی خودرو و افزایش رقابت‌پذیری**

شاید مهم‌ترین ابزار برای تحریک و تشویق صنعت خودروسازی به منظور افزایش کیفیت و توان رقابت‌پذیری، کاهش پلکانی تعرفه‌ها باشد، به گونه‌ای پلکان هم‌ردیف با کلاس خودروهای تولیدی داخل کشور امکان انگیزش را ایجاد کند.

## **7- رفع مشکلات ساختاری و مدیریتی و حذف شرکت‌های تابعه فرعی غیر ضرور**

با اصلاح ساختار و فرآیندها در شرکت‌های خودروساز و حذف شرکت‌های فرعی و انتقال وظایف و کارکرد و تجمیع آنها در یکی از معاونت‌های ذیربط، رانت بزرگ ایجاد شده توسط شرکت‌های تابعه فرعی به شرکت اصلی ایران خودرو که در نهایت نصیب سهامداران این شرکت تولیدی خواهد شد، انتقال یافته و چه بسا که از زیانده شدن این شرکت جلوگیری خواهد کرد؛ برای مثال، در سالی که شرکت اصلی خودرو زیان‌ده بود، شرکت تابعه تأمین قطعات نرخ CostPlus آن حدود 40 درصد بوده است.

## **8- به‌کارگیری سیاست‌های تقویت و ارتقای صنعت قطعه‌سازی و تجمیع آنها در سطح مقیاس‌های جهانی**

وضع قوانین برای تضمین سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت قطعه‌سازی (همانند کشور ترکیه) و ایجاد و تقویت تشکل‌های صادراتی تخصصی در بخش قطعه‌سازی

## **9- ارتقای کیفیت**

از جمله سیاست‌هایی است که نقش کلیدی در بهبود سطح کیفی تولید خودرو در کشور ایفا خواهد نمود که مهم‌ترین ابزار آن تسریع در اصلاح ساختار دولتی یا در بخش کلان و ساختاری اقتصاد کشور رفع فضای شبه دولتی از صنعت خودروی کشور در راستای قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهارم قانون اساسی است.

## **10- توسعه همکاری‌های خارجی و استفاده از پلتفرم مشترک**

عامل اصلی حرکت یکپارچه صنعت خودروی جهان در استفاده از پلتفرم مشترک در سطح مقیاس جهانی، صرفه‌جویی و پرهیز از هزینه‌های هنگفت طراحی و تولید پلتفرم جدید است و بر اساس پیش‌بینی‌های انجام‌شده سهم پلتفرم جهانی در خودروهای سبک در سال 2019 به 74٪ خواهد رسید. تمرکز راهبردی بر جذب همکاری‌های خارجی به‌ویژه سرمایه‌گذاری در سطح خودروسازی و قطعه‌سازی جهانی، تجربه موفق کشورهای ترکیه و برزیل و اکثر اقتصادهای نوظهور است.

## **کلام آخر**

صنعت خودروسازی در جهان نقش و جایگاه ویژه‌ای دارد و در بسیاری از کشورها به‌عنوان موتور و محرکه اصلی توسعه اقتصادی عمل می‌کند. خودروسازی از اجزای مهم و جدانشدنی تجارت و صنعت جهانی است. این صنعت به‌دلیل ارتباط

با بیش از 61 صنعت دیگر، مشهور به لکوموتیو صنایع است. در ساخت خودرو مجموعه‌ای از فناوری‌های رشته‌های مختلف صنعتی همچون صنایع فلزی، پلاستیک، شیمی، پارچه، عایق، شیشه، برق و ... به‌کاررفته است و لذا این صنعت به عنوان یکی از شاخص‌های توسعه‌یافتگی محسوب می‌شود.

تشدید تحریم‌های ظالمانه، به‌ویژه تحریم صنعت خودرو سازی، بی‌ثباتی در فضای اقتصاد کلان، محدودیت منابع ارزی، وابستگی به نوسانات ارز به‌دلیل حجم بالای ارزش دلاری قطعات ورودی، نوسانات شدید بازار ارز، بی‌توجهی خودروسازان به استفاده از فضای انحصاری موجود ایران، خروج خودرو سازان خارجی از بازار تولید خودروی داخل، فضای کسب‌وکار نامناسب، چالش‌های تأمین مالی ریالی و ارزی و ... از جمله مهمترین دلایلی است که به کاهش میزان تولید صنعت خودرو سازی و در پی آن کاهش ارزش‌افزوده صنعت خودرو منجر شده است.

بسته‌های حمایتی مجزایی در راستای خروج از رکود این فعالیت‌های تولیدی تدوین و به مرحله اجرا گذاشته شود. اولویت‌دهی به تأمین مالی ارزی برای واردات کالاهای واسطه‌ای و سرمایه‌ای، تأمین نیازهای مالی ریالی، گسترش سرمایه‌گذاری و همکاری‌های مشترک با برندهای مطرح خودرو سازی از جمله راهکارهایی است که می‌تواند به رونق و خروج از رکود صنعت خودرو سازی کمک شایانی کند. حال باید دید که دولت و مسئولان وزارت صنعت، معدن و همچنین کارشناسان و متخصصان صنعت خودرو، چه راهکارهای اجرایی برای برون رفت از چالش‌های صنعت خودرو دارند؟ آیا در سال 98 دولت می‌تواند با اجرایی کردن راهکارهای خود به چالش صنعت خودرو پایان دهد؟