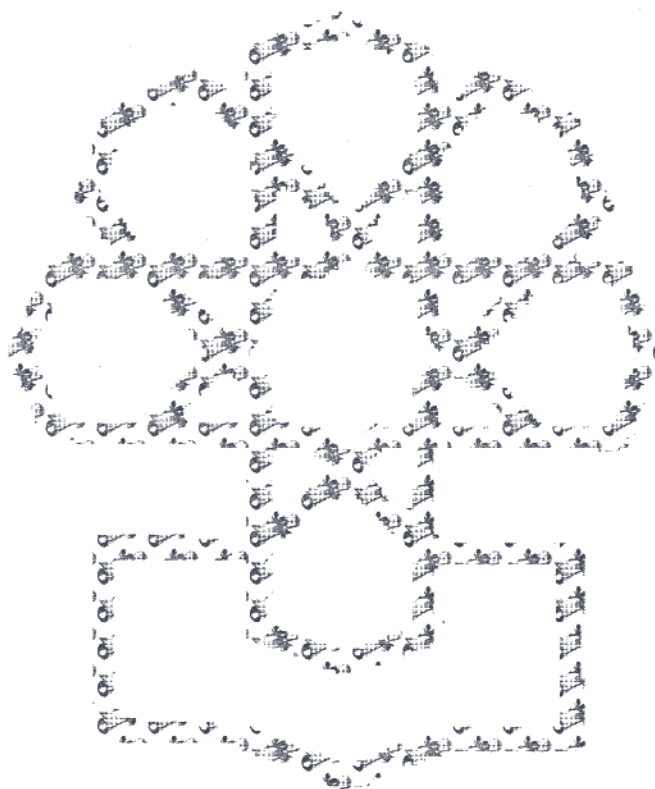


سیاستگذاری برای صنعت خودرو (۶)

توسعه قطعه‌سازی؛ سمت و سوی مطلوب



معاونت پژوهشی
اردیبهشت ۱۳۷۶

برگرفته از: نشریه صنعت فردا

سیاستگذاری برای صنعت خودرو (۶)
توسعه قطعه سازی؛ سمت و سوی مطلوب

کد گزارش: ۱۲۰۲۳۸۵

پیش نوشتار

ماهنامه تخصصی صنعت فردا در شماره فروردین ماه خود مطالعه جامعی در خصوص مسئله صنعت خودرو در کشور منتشر نمود. بررسی کارشناسی مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی نشان می دهد که این تحقیق، جامع ترین مطالعه پیرامون موضوع مورد اشاره است. از آنجا که قانون خودرو در پایان سال ۷۵ منقضی شده است و ضرورت طرح مجدد مسئله خودرو وجود دارد و با توجه به درخواست شماری از نمایندگان محترم، مطالعات مورد اشاره جهت استحضار نمایندگان محترم منعکس می گردد.

توسعه قطعه سازی؛ سمت و سوی مطلوب

در یک تقسیم بندی بین المللی، قطعات خودرو در چهار گروه جای می گیرند. دسته اول را قطعات سرمایه بر (Captive) می گویند. نظیر بدنه، موتور، گیربکس و بعضاً اکسل ها. معمولاً دسته اول به لحاظ اختصاصی بودن، توسط شرکت های خودروسازی طراحی و جهت ساخت به کارخانه های دیگر سفارش داده می شوند. دسته دوم قطعاتی هستند که به اندازه دسته اول گران نیستند و باز هم توسط شرکت های خودروسازی طراحی و در شرکت های فرعی ساخته می شوند، مانند شیشه، دسته سیم، قطعات آهنگری و ریخته گری. دسته سوم قطعاتی هستند که طراحی و ساخت آنها توسط شرکت ها فرعی صورت می گیرد، مانند کفی، روکش، صندلی ها، کمک فتر و ... البته مشخصات اولیه توسط خودروسازها داده می شود. دسته چهارم قطعات استاندارد است مانند، رینگ، لاستیک، شمع، باتری، پیچ و مهره ها. غیر از دسته اول، بقیه دسته ها را قطعات Non Captive می گویند.

خودروساز به شرکتی اطلاق می شود که جدای از خطوط مونتاژ، دانش طراحی ساخت خودرو و قطعات دسته اول و دوم را دارد ولی حداکثر قطعات دسته اول را می سازد. علاوه بر این که شبکه بازرگانی و مهندسی (شامل سازماندهی تولید، خرید قطعات برای مونتاژ و خدمات بعد از فروش) و همچنین استانداردها، روش ها و ابزارها تست قطعات دوم، سوم، چهارم را نیز داراست.

تولید قطعات Captive در ایران: در بدنه سازی خودروسازهای ما با اتباع قالب های بدنه و با وجود سالن های پرسکاری تقریباً قطعات بدنه خودروهای ساخت ایران را می سازند. اما ما فاقد دانش طراحی بدنه و تا حدود زیادی طراحی قالب های بدنه هستیم.

ضمناً در زمینه موتور و گیربکس و اکسل ها گفتنی است که فعلاً محدود به ساخت قطعات پیکان (نه به

صورت کامل) و موتور پژو (مونتاژی) و نیروی محرکه نیسان و ساخت معدودی از قطعات مربوط، می‌باشیم. یعنی ما هنوز در کپی‌سازی نیروی محرکه خود دچار مشکل جدی هستیم.

تولید قطعات Non Captive: در گذشته بر اثر عدم وجود نرم‌افزار مورد نیاز و همچنین عدم شناسایی امکانات و مستهلک شدن قسمتی از آنها مشکلات زیادی در تعمیق ساخت قطعات وجود داشت. با این حال شرکت‌های طراحی و مهندسی از قبیل سازه‌گستر و ساپکو در سازماندهی و شناسایی و استفاده از این امکانات همراه با کمک‌های مالی و فنی به سازندگان و وضع مقررات و قوانین حمایتی جدید در تعمیق ساخت موفقیت‌های چشمگیری کسب کردند.

به هر حال در حال حاضر نزدیک به ۲,۰۰۰ کارگاه و کارخانه به کار تولید قطعات خودرو مشغولند، اگر چه تعداد معدودی هستند که به ساخت قطعات CAPTIVE اشتغال دارند. مروری بر وضعیت این شرکت‌ها نشان می‌دهد که قابلیت‌های خوبی در ساخت قطعات به صورت بالقوه فراهم آمده و مهم آن است که این قابلیت‌ها به فعل درآید. در ادامه، شماری از شرکت‌های مهم قطعه‌سازی را معرفی می‌کنیم.

● شرکت ایدم: این شرکت در طول سال‌های فعالیت خود، یعنی از سال ۱۳۵۰ تا سال ۱۳۷۴ حدود ۲۷۶,۰۰۰ دستگاه موتور برای کامیون‌های ۶۰۸ و ۸۰۸ خاور و مینی‌بوس‌ها و اتوبوس‌های ایران خودرو و شهاب خودرو تولید کرده است. تولید ایدم از ۱۴۲۴ دستگاه موتور در سال ۱۳۷۳ به ۲۱۵۹ دستگاه موتور در سال ۱۳۷۴ افزایش پیدا کرد و فروش این شرکت نیز از مبلغ ۳۵/۵ میلیارد ریال به ۵۷ میلیارد ریال رسید. شرکت ایدم توانست صادرات خود را از ۱/۹ میلیون مارک در سال ۱۳۷۳ به بیش از ۳ میلیون مارک در سال ۱۳۷۴ افزایش دهد.

● شرکت چرخشگر: ساخت گیربکس از طرح‌های زیربنائی صنعت خودرو سازی است، لذا در سال ۱۳۶۸ قرارداد انتقال دانش فنی مابین سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و شرکت ZF آلمان برای ساخت گیربکس کلیه خودروهای دیزلی منعقد شد که این قرارداد جهت اجرا به شرکت چرخشگر ابلاغ شده و عملاً پس از انجام مراحل تست گیربکس‌ها در شرایط مختلف جوی و جاده‌ای و دریافت تأییدیه‌های نهایی عملیات اجرایی طرح از ابتدای سال ۱۳۶۷ در دو فاز A و B شروع شد. فاز A شامل ساخت گیربکس خودروهای سنگین بنز و ولو و P.T.O می‌باشد. (کارخانه در منطقه صنعتی غرب تبریز در زمینی به مساحت حدود ۴۰۰,۰۰۰ متر مربع و حدود ۶۰,۰۰۰ متر مربع فضای سرپوشیده استقرار یافته است).

با اجرای هر دو فاز A و B عمق ساخت تا ۸۷ درصد پیش‌بینی شده است. ۱۳ درصد مابقی شامل قطعات استاندارد مانند بلبرینگ و قطعات لاستیکی و پیچ و مهره و غیره بوده که قاعداً در رده تولید چرخشگر نمی‌تواند قرار گیرد.

در حال حاضر بخش عمده‌ای از ماشین‌آلات مربوط به فاز A طرح شامل کلیه خطوط تولید به شرح زیر در حال فعالیت می‌باشند:

- ماشین‌آلات و تجهیزات تولیدی و کنترل کیفی (شامل دستگاه‌های اندازه‌گیری دقیق) برای ماشین‌کاری کلیه قطعات پوسته‌های گیربکس (آلومینیم و چدنی)؛

- ماشین‌آلات و تجهیزات تولیدی و کنترل کیفی (شامل دستگاه‌های اندازه‌گیری دقیق) برای ماشین‌کاری کلیه چرخ‌دنده‌ها و محورها؛

- ماشین‌آلات و تجهیزات تولیدی و کنترل کیفی و آزمایشگاه‌های مربوط به عملیات حرارتی شامل

کوره‌های عملیات حرارتی و عملیات حرارتی به روش القایی؛

- ماشین‌آلات و تجهیزات ابزارسازی؛

- خطوط مختلف مونتاژ گیربکس با تجهیزات جنبی کامل؛

- دستگاه‌های تست مخصوص گیربکس شامل تست‌های عملکرد و تست‌های عمر و دوام؛

- تجهیزات رنگ.

همچنین از طریق سیستم فاینانس گشایش اعتباری برای تکمیل فاز A و فاز B صورت گرفته که به دلیل عدم پوشش بیمه هر مس مدت‌هاست راکد می‌باشد که ان‌شاء... با توجه به حل مشکلات بانکی در آینده نزدیک این اعتبار فعال شده و چرخشگر قادر خواهد بود تا کلیه چرخ‌دنده و رینگ‌های سنکرون و دنده‌های خورشیدی و قطعات تعویض دنده را تولید و رده تولیدات خود را برای گشتاور ورودی گیربکس از حدود ۲۰۰ Nm تا ۲۰۰۰ Nm گسترش دهد.

کلیه تجهیزات فوق از مدرن‌ترین تجهیزات موجود در صنعت ساخت گیربکس و به صورت انعطاف‌پذیر و از نوع CNC می‌باشد.

با توجه به نوع تجهیزات سعی شده است کلیه بخش‌های خدماتی و پشتیبانی و برنامه‌ریزی از سیستم‌های مکانیزه استفاده نماید و شبکه کامپیوتری موجود در شرکت راه‌اندازی شده و برحسب نیاز قابل توسعه می‌باشد و همچنین شرکت در حال استقرار سیستم جامع اطلاعات مدیریت (M.I.S) و به صورت مرتبط با هم می‌باشد.

کلیه مدارک فنی اعم از نقشه‌های ساخت و مونتاژ و دستورالعمل‌های تست و استانداردهای مختلف برای گیربکس‌های موضوع قرارداد در قالب بیش از ۵۲,۰۰۰ برگ در آرشیو فنی که به صورت مکانیزه قابل‌باز یافت می‌باشد موجود است.

ضمناً کادر تخصصی شرکت شامل بیش از ۵۵ نفر مهندس و کارشناس بوده که بیش از ۱۲ درصد کل پرسنل شرکت را تشکیل می‌دهد و همچنین با توجه به نوع تجهیزات اکثریت پرسنل تولیدی دارای مدرک دیپلم یا فوق دیپلم می‌باشند.

این پرسنل دوره‌های مختلف آموزشی را در خارج و داخل کشور طی کرده‌اند که بیش از ۲۰۰۰ نفر روز در خارج از کشور و بیش از ۸۰۰۰ نفر روز در داخل کشور بوده است.

پروژه‌های در دست‌اجرای شرکت چرخشگر.

- ساخت گیربکس S5-24,3 برای خودروهای نیمه سنگین بنز

- ساخت گیربکس S5-35,2 برای خودروهای بنز ۹۱۱ و ۱۳۱۳

- ساخت گیربکس S6-90 برای خودروهای سنگین بنز

- طرح ساخت گیربکس 4Hp-500, 16S-190, 16S-130, S6-36 و P.T.o های مربوطه

با استفاده از گشایش اعتبار سیستم فاینانس فوق‌الذکر تا عمق ساخت ۷۸ درصد تولید خواهد شد. زمان پیش‌بینی شده با در نظر گرفتن مدت ساخت تجهیزات حداکثر ۲۴ ماه پس از قطعی شدن گشایش اعتبار می‌باشد که صرفه‌جویی ارزی ناشی از اجرای آن با ظرفیت‌های پیش‌بینی شده بیش از ۴۵,۰۰۰,۰۰۰ مارک خواهد بود (با قیمت‌های پایه فعلی).

- طرح ساخت گیربکس وانت نیسان جونیور

نمونه فوق با انجام کلیه عملیات مهندسی و برنامه ریزی حدود یک سال زودتر از موعد پیش بینی شده در قرارداد آماده شده که با توجه به نتایج مثبت اخذ شده از تست محصول، تولید انبوه به زودی آغاز شده است.

عمق ساخت: حدود ۸۵ درصد؛

صرفه جویی ارزی به ازای هر گیربکس: حدود ۵۰۰ دلار

- طرح ساخت گیربکس پاترول نیسان

تاریخ ساخت نمونه گیربکس: پایان سال ۱۳۷۳

تاریخ شروع تولید انبوه گیربکس: اردیبهشت سال ۱۳۷۴

عمق ساخت گیربکس: حدود ۸۵ درصد

صرفه جویی ارزی به ازای هر گیربکس: حدود ۶۵۰ دلار

- طرح ساخت گیربکس پژو

صرفه جویی ارزی به ازای هر گیربکس: حدود ۲۰۰۰ فرانک فرانسه

- طرح ساخت چرخ دنده گیربکس رنو

عمق ساخت گیربکس: حدود ۱۰۰ درصد

صرفه جویی ارزی به ازای هر دست چرخ دنده: حدود ۲۰۰ دلار

- طرح ساخت جعبه فرمان تراکتور:

با توجه به انعطاف پذیری خطوط تولید این شرکت توانایی ساخت جعبه فرمان رانیز دارد که در این ارتباط قرارداد ساخت جعبه فرمان با شرکت تراکتور سازی منعقد شده است.

عمق ساخت: حدود ۸۰ درصد

تاریخ شروع تولید انبوه: ابتدای سال ۱۳۷۴

صرفه جویی ارزی به ازای هر دستگاه جعبه فرمان: حدود ۱۲۰ دلار

- طرح ساخت جعبه فرمان خودروهای نسیم و صبا:

عمق ساخت: حدود ۸۰ درصد

تاریخ ساخت نمونه: دی ماه سال ۱۳۷۳

تاریخ شروع تولید انبوه: ابتدای سال ۱۳۷۴

صرفه جویی ارزی به ازای هر دستگاه جعبه فرمان: حدود ۴۰ دلار

ضمناً پروژه های زیر در مرحله بررسی مهندسی است و به شرح زیر می باشند:

- طرح ساخت گیربکس ۵ دنده پیکان؛

- طرح ساخت گیربکس اتوماتیک پیکان؛

- طرح ساخت گیربکس تیله های میتسوبیshi؛

- طرح ساخت گیربکس مورد نیاز شرکت نوآوری؛

- طرح ساخت دیفرانسیل خودروهای نسیم و صبا (با استفاده از تجهیزات تولیدی برای ساخت دیفرانسیل

پژو ۴۰۵).

در حال حاضر با توجه به امکانات تولیدی نصب شده در شرکت چرخشگر سالانه صرفه جویی ارزی

قابل توجهی قابل حصول است و بعد از فعال شدن اعتبار گشایش شده از سیستم فاینانس این شرکت قادر می شود تا به عنوان یک قطب تولید گیربکس در منطقه عمل نماید.

لازم به ذکر است که در وضعیت شرکت «چرخشگر» در سال های ۷۱ و ۷۲ تحولی اساسی به وجود آمد، به طوری که ارزش فروش محصولات این شرکت از رقم ۲ میلیارد ریال در سال ۱۳۶۸ به بیش از ۱۷ میلیارد ریال در سال ۱۳۷۴ افزایش پیدا کرد.

شرکت چرخشگر که با استفاده از قرارداد با شرکت ZF، گیربکس وانت نیسان و نیسان پاترول را به میزان ۱۰۰ درصد، جعبه فرمان تراکتور MF را تا ۸۰ درصد، جعبه فرمان پراید تا ۱۰۰ درصد، گیربکس کامیون های ۱۹۲۴، ۱۹۲۱ و ۲۶۲۴ را تا ۱۰۰ درصد و گیربکس خودروهای ۸۰۸، ۵۰۸، ۳۰۹ و ۶۰۸ را تا ۶۰ درصد ساخت داخل تولید می کند.

● شرکت قالب های بزرگ صنعتی ایران: فعالیت این شرکت در زمینه ساخت انواع قالب های بزرگ صنعتی اعم از قطعات فلزی، پلاستیک، دایکاست، ساخت مدل های ریخته گری، فایبرگلاس (FIBER- REIN FORCE-PLASTIC)، MASTER, MODEL, F.R.P., فیکسچرهای اندازه گیری و ... می باشد.

شرکت قالب های بزرگ صنعتی ایران در شهریور ماه سال ۱۳۶۹ قرارداد انتقال تکنولوژی با شرکت فوجی تکنیکای ژاپن منعقد نموده است. عملیات تهیه زمین و احداث بنای این طرح در زمینی به مساحت ۸۰۰۰۰ متر مربع و با سطح زیربنای ۸۰۰۰ متر مربع از شهریور ماه ۱۳۷۱ شروع و در اواخر سال ۱۳۷۲ به پایان رسید و هم اکنون کلیه تأسیسات آماده بهره برداری می باشد.

ماشین آلات طرح براساس آخرین روش تولید قالب انتخاب شده اند. ظرفیت سالانه این شرکت معادل ۱۰۰۰ تن در سال (در دو شیفت) انتخاب که میزان یاد شده سالانه قالب های یک دستگاه خودروی سواری را می تواند تولید نماید. برای طراحی قالب ها از کامپیوتر استفاده شده و نرم افزارهای L.G.S, CATL, CAD/CAM و ... مورد بهره برداری قرار خواهند گرفت که نرم افزارهای یاد شده در خودروسازی های معتبر جهان مورد استفاده قرار می گیرند.

ماشین آلات خطوط تولید شامل چهار بخش تولید قالب (که عمدتاً ماشین های فرز، بورینگ های دروازه ای با سرعت های بسیار بالا NC, CNC می باشند)، پرس شاپ، آزمایش قالب های تولیدی و ساخت مدل های ریخته گری (که توسط ماشین لیزر و فرز قطعات ماشین کاری می گردند) می باشند. ماشین های تولیدی قابل راهبری توسط D.N.C می باشد که بهره برداری در شیفت سوم را نیز امکان پذیر می نماید. امکانات فوق این شرکت را قادر خواهد نمود تا ساخت انواع قالب را مطابق با استانداردهای بین المللی در شرکت به وجود آورد. از آنجایی که تولیدات این شرکت می تواند جوابگوی نیاز خریداران قالب در جهان باشد، لذا تمهیداتی در قرارداد پیش بینی شده که معادل ۳۰ درصد از ظرفیت محصولات تولیدی از طریق طرف خارجی به خارج صادر شود که با توجه به نزدیکی به بازار مصرف از جمله کشورهای اروپایی، ترکیه، پاکستان، جمهوری سابق شوروی، هند و ... دور نمای خوبی وجود دارد و در این خصوص با شرکت لیسانس دهنده توافقاتی صورت پذیرفته است. در صورتی که سرمایه گذاری مورد اشاره خوب راه اندازی و بهره برداری شود، نقش ارزنده در صادرات قطعات خودرو خواهد داشت، پروژه های در دست اقدام یا انجام شده شرکت از این قرار است:

- ۱- ساخت قالب‌های اصلی قطعات بزرگ بدنه اتومبیل‌های نسیم و صبا؛
 - ۲- ساخت قالب‌های HEMMING؛
 - ۳- همکاری با ایران خودرو جهت بهینه‌سازی بدنه پیکان؛
 - ۴- اصلاح و بازسازی قالب‌های از رده خارج بدنه پیکان؛
 - ۵- ساخت مدل‌های فومی (FULL MODEL) ریخته‌گری پوسته خام مورد نیاز قالب‌ها و تحقیقات در زمینه به‌دست آوردن دانش فنی جهت ساخت مدل و ریخته‌گری آن (با همکاری ریخته‌گری ایران خودرو و مالبیل)؛
 - ۶- طراحی بدنه یک خودروی جدید دودرب کورسی بر روی مشخصات یک خودروی داخلی؛
 - ۷- مذاکره جهت ساخت قالب‌های متعدد از جمله ساخت قالب شاسی جهت مینی‌بوس فیات با شرکت شاسی‌سازی ایران و نیز ساخت بسیاری از قطعات خودرو؛
 - ۸- ساخت SCREW BODY بدنه پیکان با همکاری شرکت ایران خودرو؛
 - ۹- همکاری با شرکت تحقیقات نوآوری خودرو جهت ساخت قالب‌های ابتدایی VAN و سایر مدل‌هایی که در برنامه شرکت مذکور وجود دارد؛
 - ۱۰- همکاری با بخش خصوصی جهت ساخت قالب‌های F.R.P که در کامیون مورد استفاده قرار می‌گیرد.
- شرکت مگاموتور: شرکت مگاموتور با هدف ساخت و خودکفایی کامل موتور، گیربکس و اکسل با استفاده از امکانات سازندگان داخلی تأسیس شده و در حال حاضر برنامه‌های زیر را پیگیری می‌نماید:
- ۱- ساخت، تولید و مونتاژ موتور، گیربکس و اکسل‌های جلو و عقب خودروی جدید؛
 - ۲- ساخت، تولید و مونتاژ موتور و اکسل‌های جلو و عقب نیسان جونیور وانت؛
 - ۳- ساخت، تولید و مونتاژ موتور و اکسل‌های جلو و عقب نیسان پاترول دو درب؛
 - ۴- ساخت، تولید و مونتاژ گیربکس پیکان ۱۶۰۰.
- لازم به ذکر است که شرکت «مگاموتور» تولیداتش را از ۲۸۰۰۰ دستگاه در سال ۱۳۷۳ به ۶۰,۷۲۵ دستگاه در سال ۱۳۷۴ افزایش داده و فروش آن در همین مدت از ۱۸,۳ میلیارد ریال به ۴۲ میلیارد ریال فزونی یافته است.
- شرکت تولیدی و صنعتی شاسی‌ساز ایران: شرکت شاسی‌ساز ایران که بهره‌برداری از آن اواخر سال ۱۳۷۲ شروع شده قادر است با بهره‌گیری از آخرین تکنولوژی روز و استفاده از پیشرفته‌ترین ماشین‌آلات تولیدی و صنعتی، انواع تیرک طولی شاسی خودرو در ایران را با رعایت استانداردهای متداول بین‌المللی تولید نماید. ماشین‌آلات شرکت با ظرفیت پذیرش فولاد به ضخامت ورق ۱۲mm و عرض حداکثر ۱۵۰۰mm و حداقل ۶۰۰mm و حداکثر وزن رول ۳۰ton می‌باشد. همچنین دارای تابگیر ورق، قیچی برش عرضی ثابت و قیچی برش دوار و پرس ۵۰۰۰ تن است.
- پرس ۵۰۰۰ تن: این پرس دارای ۵۰۰۰۰ KN قدرت به صورت هیدرولیکی بوده و دارای میزی به ابعاد ۲×۱۰ متر می‌باشد که برای حمل قالب‌های سنگین به وزن حدود ۵۰ تن به زیرپرس، میز آن را می‌توان به‌طور اتوماتیک به بیرون پرس حمل و قالب آماده شده را روی آن قرار داد. این پرس دارای سیستم تغذیه و تخلیه اتوماتیک جهت جابه‌جایی مواد اولیه سنگین به صورت کانوایر اتوماتیک می‌باشد. پرس فوق توانایی انجام عملیات برش، کشش و خمش انواع قطعات فلزی سنگین را به صورت سرد دارد.

قطعه‌سازی‌های مهم در صنعت خودروی ایران

(ارقام: میلیون ریال)

ردیف	نام شرکت	نوع تولیدات	تعداد کارکنان (۱۳۷۴)	فروش سال ۱۳۷۳	فروش سال ۱۳۷۴
۱	ایدم	موتورهای دیزلی	۱۶۰۵	۳۵,۵۳۱	۵۷,۰۸۴
۲	چرخشگر	گیربکس خودروهای سنگین و وانت نیسان و نیسان پاترول، جعبه فرمان تراکتور	۴۸۳	۲۴,۸۶۷	۱۷,۰۱۷
۳	رز	انواع فنر تخت خودرو	۳۱۱	۱۲,۵۰۸	۲۴,۳۷۶
۴	قطعات اتومبیل	انواع قطعات مختلف خودرو	۱۳۳۸	۲۴,۲۹۰	۵۹,۵۵۳
۵	مگاموتور	گیربکس، موتور، اکسل‌های جلو و عقب	۳۶۲	۱۹,۱۲۸	۵۱,۹۸۴
۶	ایندامین	کمک فنر کامیون و سواری	۲۹۰	۴,۴۱۳	۵,۸۲۲
جمع کل			۴۳۸۹	۱۲۰,۷۳۴	۲۱۵,۸۳۶

- شرکت «قطعات اتومبیل»: این شرکت که مجموعه‌ای وسیع از قطعات خودرو را تولید می‌کند، از رقم ۲۴/۳ میلیارد ریال در سال ۱۳۷۳ به ۵۹/۶ میلیارد ریال در سال ۱۳۷۴ افزایش یافته و صادرات این شرکت نیز از رقم ۴۷۸۰۰ دلار در سال ۱۳۷۲ به ۲/۸ میلیون دلار در سال ۱۳۷۴ رسیده است.
- شرکت «تولیدی زر»: این شرکت تولیدکننده فنر تخت خودرو می‌باشد. فروش این شرکت از رقم ۱۲ میلیارد ریال در سال ۱۳۷۳ به ۲۴/۴ میلیارد ریال در سال ۱۳۷۴ رسیده و صادرات آن از حدود ۱۱۱ هزار دلار در سال ۱۳۷۰ به ۳۶۱ هزار دلار در سال ۱۳۷۴ افزایش پیدا کرده است.

شرکت‌های قطعه‌سازی را تقویت کنیم و خودروسازی‌ها را بسان یک کالای استراتژیک، در شرایط حمایتی خاص قرار ندهیم و بگذاریم در «رقابت» زندگی کنند، و مضافاً همان حمایت‌ها را متوجه قطعه‌سازی‌ها در اشل جهانی بسازیم، بی‌تردید خواهیم توانست در میان مدت هم به عنوان صادرکننده قطعات خودرو و هم خودروساز، مطرح باشیم.

۸- بازار جهانی صنایع خودرو، مبادلاتی حداقل به ارزش ۱۰۰۰ میلیارد دلار دارد. با اجرای طرح‌های توسعه کارخانه‌های قطعه‌سازی و اتصال آنها به مراکز دارنده تکنولوژی که می‌توانند R+D و دانش لازم را برای مدت طولانی تضمین کنند، با بومی کردن دانش‌های وارداتی و بابه کارگیری مهندسين و طراحان جوان و با همتی که در مدیران سراغ داریم، خواهیم توانست سهم خوبی را از این بازار داشته باشیم. خیلی بعید است که به عنوان هدف کمی اولیه، نتوانیم یک هزارم این بازار را کسب کنیم. مراقب باشیم در سال‌های باقی‌مانده تا پایان برنامه دوم، بیراهه نرویم و قانون خودرو را که به‌زودی خواهیم نوشت خدای ناکرده از روی لغزش ننگاریم.