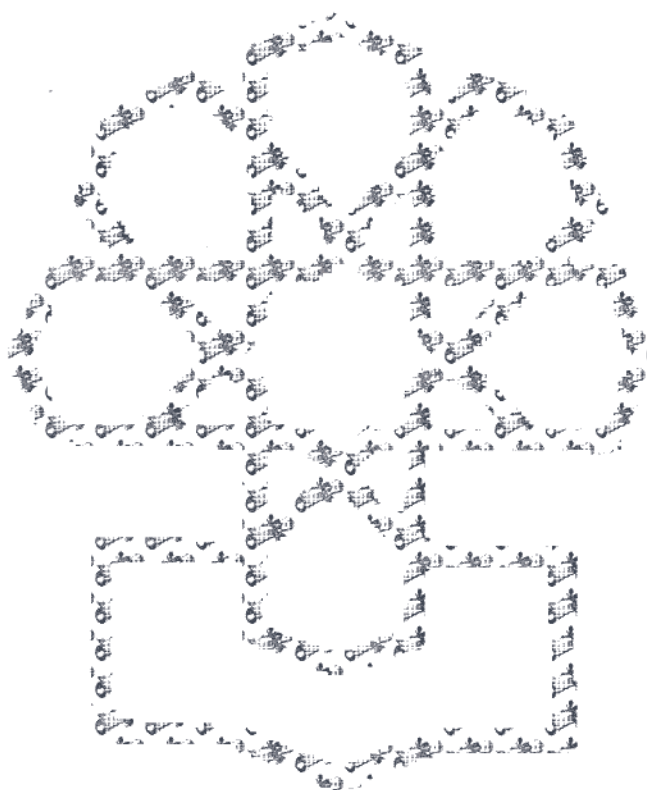


سیاست‌گذاری برای صنعت خودرو (۳)

مروری بر کارکرد دو برنامه



برگرفته از: نشریه صنعت فردا

معاونت پژوهشی

اردیبهشت ۱۳۷۶

سیاستگذاری برای صنعت خودرو (۳)
مروری بر کارکرد دو برنامه

کد گزارش: ۱۲۰۲۳۶۳

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 پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی نشان می‌دهد که این تحقیق، جامع‌ترین مطالعه پیرامون موضوع مورد اشاره است. از آنجاکه 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 می‌گردد.

مروری بر کارکرد دو برنامه

آشنایی مردم ایران با «خودرو» با ورود یک دستگاه اتومبیل فورد که به سفارش مظفرالدین شاه قاجار در جریان دیدارش از اروپا خریداری شده بود، آغاز شد. این اتومبیل به خاطر دود زیادش به «کالسکه دودی» معروف شد. از این دوران، واردات خودرو به ایران شروع شد به طوری که از ۱۳۲ دستگاه در سال ۱۳۲۱ به ۱۰,۰۰۰ دستگاه در سال ۱۳۳۴ افزایش یافت.

اولین زرمه‌های ساخت و مونتاژ خودرو در ایران در سال ۱۳۳۷ شنیده شد که روزنامه‌ها از تأسیس کارخانه «جیب ایران» خبر دادند و بالاخره در سال ۱۳۴۲ وزارت اقتصاد شرایط صدور پروانه برای ساخت خودرو را اعلام کرد.

شرکت سهامی عام صنعتی تولیدی مرتب اولین شرکتی بود که در حوزه صنعت خودروسازی در ایران تأسیس شد. سپس در سال ۱۳۳۸ شرکت صنعتی «خاور» به منظور ایجاد کارخانه مونتاژ کامیون‌های بنز در کیلومتر ۸ جاده تهران- ساوه تأسیس شد و به دنبال آن شرکت جیب به وجود آمد که بعدها فعالیت خود را تحت عنوان شرکت «جنرال موتورز» ادامه داد. نام این شرکت در سال‌های پس از انقلاب به «شرکت پارس خودرو» تغییر یافت. در سال ۱۳۴۱ شرکت «ایران ناسیونال» به منظور مونتاژ خودرو سواری پیکان و نیز مینی‌بوس و اتوبوس‌های بنز تأسیس شد و در سال ۱۳۴۴ شرکت «ایران کاوه» با هدف مونتاژ کامیون‌های ماک آغاز به کار کرد. شرکت «مزدا» مونتاژکننده وانت‌های ۱۰۰۰ و ۱۶۰۰ از سال ۱۳۴۹ فعالیت خود را شروع کرد. شرکت زامیاد مونتاژکننده کامیون و وانت نیسان در سال ۱۳۴۲ تأسیس شد و در همین سال شرکت سهامی «کنسرسیوم کارخانجات صنعتی اتوبوس سازان» به ثبت رسید که پروانه بهره‌برداری آن در سال ۱۳۵۱ صادر شد و به شرکت صنعتی «خودروسازان ایران» تغییر نام داد. در سال ۱۳۴۵ شرکت «سایپا» با هدف

مونتاز خودروهای فرانسوی «سیتروئن» و «رنو» تأسیس شد که خودرو سیتروئن تحت نام «ژیان» در سال ۱۳۴۸ و «رنو-۵» از سال ۱۳۵۴ به بازار ایران راه پیدا کرد. شرکت سهامی «لیلاند موتور ایران» در سال ۱۳۴۲ به منظور ساخت قطعات و مونتاز انواع اتوبوس و کامیون تأسیس شد که بعد از انقلاب به شرکت «شهاب خودرو» تغییر نام داد.

همچنین در این سال‌ها چندین شرکت دیگر در زمینه ساخت موتور و قطعات خودرو تأسیس شد که از جمله می‌توان به شرکت ایدم تولید کننده موتورهای دیزل (۱۳۴۸)، شرکت زر تولید کننده انواع فنر تخت خودرو (۱۳۴۲)، شرکت «ایندامین» تولید کننده کمک فنر خودرو (۱۳۴۹) و شرکت چرخشگر (۱۳۴۸) سازنده انواع گیربکس خودروهای سنگین اشاره کرد. گفتنی است که «چرخشگر» در بدو امر موتور کامیون‌های لیلاند را تولید می‌کرد و در سال ۱۳۶۴ به موجب موافقتنامه منعقد فیما بین سازمان گسترش و شرکت ZF آلمان، تولید گیربکس را در برنامه کار خود قرار داد.

برنامه اول و اصلاح ساختارهای تولید در صنعت خودرو

پس از پیروزی انقلاب اسلامی، به موجب اصل ۴۴ قانون اساسی و نیز بر اساس قانون «حفاظت و توسعه صنایع ایران» کلیه شرکت‌های خودروسازی ملی اعلام شد و سرمایه آنها در اختیار دولت قرار گرفت. تصدی مالکیت و مسئولیت اداره این شرکت‌ها ابتدا به «سازمان صنایع ملی ایران» و سپس در جریان تأسیس وزارت صنایع سنگین به «سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران» واگذار شد.

تا پیش از پایان جنگ، عملاً وزارت صنایع سنگین کار جدی صورت نداد. گفته می‌شود که یکی از دلایل آن مسئولیت‌های سنگینی بود که آقای مهندس بهزاد نبوی علاوه بر وزارت صنایع سنگین در کابینه آقای مهندس موسوی بر عهده داشت.

پس از پایان جنگ و روی کار آمدن دولت آقای هاشمی رفسنجانی، آقای دکتر نژاد حسینیان عهده‌دار وزارت صنایع سنگین شد. آقای دکتر نژاد حسینیان برای صنعت خودرو یک استراتژی روشن تدوین کرد. آقای نژاد حسینیان تحول کوتاه مدت صنعت خودرو سازی را حول چهار محور سامان داد:

۱- اصلاح سازمان تولید؛

۲- توسعه ساخت قطعات؛

۳- ایجاد نهادهای تحقیق و توسعه و کنترل کیفی؛

۴- ایجاد و توسعه واحدهای طراحی مهندسی و طراحی مونتاز؛

۵- ارتقای کیفی خدمات پس از فروش.

گفتنی است که قبل از آن، در چهار زمینه فوق، کار جدی انجام نشده بود. آقای نژاد حسینیان بر اساس همان استراتژی، قانون مشخصی را برای صنعت خودرو به تصویب مجلس رساند.

استراتژی خودرو در برنامه اول

۱- اهداف

- تأمین سهم مناسب و عادلانه کشور در تجارت جهانی خودرو و قطعات آن، با توجه به امکانات بالقوه و بالفعل کشور از جمله سرمایه‌گذاری‌های سخت افزاری انجام شده و بازار داخلی؛

- توسعه بخش‌های مختلف صنعت که در صنعت خودرو به کار می‌روند با بهره‌گیری از پتانسیل وسیع صنعت خودرو؛

- ارتقای بهره‌وری، کیفیت و تکنولوژی در صنایع خودروسازی و ساخت قطعات؛
- ایجاد قدرت طراحی خودرو و اجزا و قطعات آن مناسب با شرایط اقلیمی، اجتماعی و اقتصادی کشور و ارتقای این توان تا سطح استانداردهای بین‌المللی به منظور خوداتکایی در این صنعت؛
- سازمان‌دهی مناسب جهت تولید خودرو و قطعات آن در کشور هماهنگ با فرهنگ داخلی و مطابق با استانداردهای بین‌المللی و با استفاده از سرمایه‌گذاری‌های سخت‌افزاری انجام شده؛
- کاهش وابستگی کشور به خودروهای وارداتی و قطعات آنها و افزایش تولید خودروهای مناسب برای نیاز عامه مردم؛

- توسعه صادرات خودرو و قطعات آن از طریق ارتقای کیفیت محصولات داخلی و همکاری مشترک با شرکت‌های خودروساز و قطعه‌ساز خارجی؛
- ایجاد و حفظ فضای رقابتی سالم به منظور رشد طبیعی صنعت خودرو در کشور و آماده‌سازی آن جهت ورود به بازارهای بین‌المللی؛
- خصوصی‌سازی صنعت خودرو.

۲- برنامه‌ها

- ایجاد و تجهیز حداقل سه واحد طراحی - مهندسی برای ساخت قطعات خودرو در کشور تا پایان سال ۱۳۷۳؛

- ایجاد و تجهیز حداقل یک مرکز طراحی - مهندسی برای ساخت قوای محرکه خودرو تا پایان سال ۱۳۷۳؛
- ایجاد و تجهیز حداقل یک مرکز تحقیقات و نوآوری صنایع خودرو تا پایان سال ۱۳۷۳؛
- ایجاد و تجهیز حداقل یک مرکز تست و تحقیقات خودرو در نیمه اول سال ۱۳۷۴؛
- عقد قرارداد مستقیم بین شرکت‌های خودروساز، شرکت‌های طراحی - مهندسی و مرکز تحقیقات و نوآوری صنایع خودرو و دانشگاه‌ها و اساتید آنها به منظور انجام تحقیقات، طراحی و تدوین دانش فنی قطعات یا مجموعه‌های خودرو؛

- توسعه و تجهیز واحدهای مهندسی محصول در کلیه واحدهای خودروسازی کشور تا شهریور ۱۳۷۳، به عنوان واحدهای مستقل ترجیحاً زیر نظر مدیر عامل و تأمین نیروی انسانی متخصص به میزان مورد نیاز و تدوین مسئولیت و برنامه‌های کاری آنها به طور مستقل از سایر واحدها؛

- تدوین استانداردهای اساسی مورد نیاز صنعت خودرو تا پایان سال ۱۳۷۴؛
- استقرار سیستم کنترل کیفیت مناسب در واحدهای خودروساز تا پایان سال ۱۳۷۳؛
- استقرار سیستم ISO 9000 در واحدهای خودروساز و قطعه‌سازهای خودرو تا پایان سال ۱۳۷۵؛
- تأسیس و تجهیز یک شرکت بازرگانی - مهندسی با مسئولیت تأمین کلیه قطعات مورد نیاز وابسته به هر یک از شرکت‌های خودروساز یا عقد قرارداد جهت واگذاری کامل این مسئولیت به یک شرکت طراحی - مهندسی موجود تا پایان مرداد ماه ۱۳۷۳؛

- تأسیس و ثبت شکل خودروسازان و سازندگان قطعات خودرو تا پایان شهریور ماه ۱۳۷۳؛
- بهبود کیفیت، بهسازی و مدرنیزه کردن پیکان و افزایش ظرفیت تولید آن به سالانه ۷۰۰۰۰ دستگاه تا پایان

سال ۱۳۷۳؛

- راه اندازی مجدد خط تولید خودرو سایپا ۵ از طریق ساخت داخل نمودن حداقل ۸۵ درصد ارزش قطعات آن در سال ۱۳۷۳ با ظرفیت ۲۵۰۰۰ دستگاه در سال؛

- ساخت داخل نمودن ۸۵ درصد ارزش قطعات خودرو نسیم و صبا تا شهریور ۱۳۷۴ با حداقل ظرفیت ۲۵۰۰۰ دستگاه در سال و افزایش تولید تا سطح ۵۰۰۰۰ دستگاه تا اول سال ۱۳۷۵؛

- مدرنیزه کردن و ساخت داخل نمودن ۸۵ درصد ارزش قطعات جیپ صحرا در سال ۱۳۷۴ با ظرفیت مناسب؛

- ساخت داخل نمودن قطعات و راه اندازی مجدد خط تولید وانت مزدا ۱۰۰۰ تا شهریور ۱۳۷۴؛

- مدرنیزه کردن و ساخت داخل نمودن ۸۵ درصد ارزش قطعات جیپ پازن (لندرور) تا پایان سال ۱۳۷۴؛

- ساخت داخل نمودن ۸۵ درصد ارزش قطعات وانت نیسان تا نیمه اول ۱۳۷۴ و با ظرفیت تولید سالانه ۲۷۰۰۰ دستگاه؛

- ساخت داخل نمودن ۸۵ درصد ارزش قطعات کامیون های کوچک خاور و مینی بوس ایران خودرو تا نیمه اول سال ۱۳۷۴؛

- ساخت داخل نمودن بیش از ۶۰ درصد ارزش قطعات پژو ۴۰۵ ایران تا شهریور ۱۳۷۴؛

- طراحی و ساخت مینی بوس جدید ایران خودرو در سال ۱۳۷۳؛

- طراحی و ساخت اتوبوس جدید بین شهری ایران خودرو در سال ۱۳۷۳؛

- ساخت داخل نمودن قطعات سایر خودروهای تولیدی در داخل کشور تا میزانی که از نظر اقتصادی با توجه به تیراژ تولید و تداوم تولید آن به صرفه اقتصادی باشد؛

- انتخاب و ساخت یک خودروی سواری مناسب جدید در کلاس متوسط؛

- طراحی و ساخت کامل یک نوع خودروی کار چند منظوره جدید تا پایان سال ۱۳۷۵؛

- افزایش صادرات صنعت خودرو مخصوصاً قطعات آن؛

- واگذاری سهام شرکت های خودرو ساز دولتی به مردم.

قانون خودرو؛ گامی مهم در ایجاد تحول ساختاری در صنعت خودروسازی کشور

در چارچوب استراتژی توسعه صنعت خودروسازی و به منظور افزایش قابلیت ساخت داخل و توسعه قابلیت های رقابتی، وزارت صنایع سنگین قانونی را تدوین کرد که در جلسه مورخ ۱۳۷۱/۱۰/۲ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. در زیر به برخی تبصره های این قانون اشاره می شود:

تبصره ۱: به منظور بازسازی و نوسازی صنایع خودروسازی و ماشین آلات راهسازی کشور، به مدت

شش سال تخفیف هایی به شرح زیر به تولیدکنندگان داخلی تعلق می گیرد:

- از تاریخ تصویب قانون تا پایان سال ۱۳۷۳ حداکثر ۸۰ درصد سود بازرگانی، حقوق گمرکی و مالیات؛

- سال ۱۳۷۴ حداکثر ۶۰ درصد سود بازرگانی، حقوق گمرکی و مالیات؛

- سال ۱۳۷۵ حداکثر ۵۰ درصد سود بازرگانی، حقوق گمرکی و مالیات؛

- سال ۱۳۷۶ حداکثر ۴۰ درصد سود بازرگانی، حقوق گمرکی و مالیات؛

تبصره ۲: به منظور کمک به بهبود محیط زیست و جلوگیری از آلودگی هوا، علاوه بر مبالغ موضوع این قانون، معادل یک درصد حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات به مأخذ ارزش سیف از کلیه خودروهای سواری وارداتی وصول و به حساب درآمد عمومی کشور واریز خواهد شد؛

تبصره ۹: خودروها و ماشین آلات راهسازی نو که به خارج از کشور صادر شوند، از مالیات موضوع این قانون معاف بوده و کلیه حقوق گمرکی و سود بازرگانی دریافتی به صادرکننده مسترد می شود؛
تبصره ۱۱: به منظور ایجاد و تجهیز مراکز آزمایشی و تحقیق و استاندارد نمودن قطعه های خودرو، هر سال معادل ۵ درصد از درآمد مالیاتی حاصل از ورود و تولید خودرو از محل اعتباری که به همین منظور در لایحه بودجه کل کشور پیش بینی می گردد، در اختیار وزارت صنایع سنگین قرار می گیرد؛
تبصره ۱۳: خودروهای وارداتی باید استانداردهای لازم را که به پیشنهاد وزارت صنایع سنگین به تصویب هیئت وزیران می رسد، داشته باشند؛

تبصره ۱۵: برای حمایت از تولیدات داخلی، هیئت وزیران باید در مواقع ضروری با تصویب ضوابط خاص، واردات هر نوع خودرو یا ماشین آلات راهسازی یا قطعات آنها را که لازم باشد، برای مدتی محدود نماید یا برای ورود خودرو، ماشین راهسازی یا قطعه ای خاص، سود بازرگانی ویژه ای وضع کند.

گفتیم که نژاد حسینیان در راستای تحقق اهداف و برنامه های صنعت خودرو، چهار محور را مورد توجه قرار داد. یکی از آن محور ها، اصلاح سازمان تولید بود. در این رابطه تشکیل شرکت های سازه گستر و سایکو، گام های بلندی در جهت تقویت پایه های صنعت خودرو به حساب می آیند. سایکو ظرف مدت کوتاهی ۱۳۴۹ تولیدکننده را شناسایی کرد و سازه گستر نیز با ۷۰۰ تولید کننده ظرف همین مدت قرارداد بست. هر کدام از این شرکت ها وظایفی را عهده دار شدند، وظایفی که در زمان آقای مهندس بهزاد نبوی کلاً بر عهده هسته های خودکفایی گذاشته شده بود و به خاطر الگوی قدیمی این هسته ها بر روی زمین مانده بود.

مسئولیت ها و کارکردهای شرکت سازه گستر

شرکت سازه گستر با سازماندهی امکانات تخصصی خود در چهار گروه «ریخته گری و فورج»، «پرس و ماشین کاری»، «برق» و «قطعات لاستیکی و پلاستیکی» پتانسیل ساخت انواع قطعات خودرو را تحقق بخشید. در اساسنامه شرکت سازه گستر، این وظایف درج شده بود:

- تدوین و توسعه دانش فنی
- جلوگیری از سرمایه گذاری مجدد در سخت افزار
- صرفه جویی ارزی
- توسعه سطح اشتغال
- ایجاد رقابت در جهت توسعه کیفیت محصولات
- ایجاد اعتماد به نفس در تولیدکنندگان: با توجه به این امر که تولید هر محصول در گرو تلفیق سخت افزار (ماشین آلات) و نرم افزار (دانش فنی) است، لذا دارندگان سخت افزار به دلیل عدم دسترسی به دانش فنی صرفاً در چارچوب تولید محصولات با طرح های ساده می پرداختند. با ورود سازه گستر به صنعت کشور و ارائه دانش فنی ساخت به تولیدکنندگان، اعتماد به نفس صنعتگران کشور تقویت شد و می توان امیدوار بود

که چنین روندی توسط سازندگان در کلیه ابعاد صنعتی توسعه یابد.

- صادرات و ورود ارز به کشور: با توجه به این امر که شرکت سازه گستر محصولات خود را تحت استانداردهای کیفی جهانی به تولید می‌رساند، لذا وظایف خود را در چارچوب اخذ سفارش از خارج جهت تولید قطعات هر گونه خودرو در آینده نزدیک به انجام رسانیده و درآمد ارزی قابل توجهی را برای کشور اسلامی نوید می‌دهد.

شرکت سازه گستر در طول مدت فعالیت خود، ۳۲۵۰ قطعه مربوط به انواع خودروهای رنو ۵، نیسان، ولوو، بنز خاور، لندروور، جیپ، اتوبوس بنز، نسیم و صبارا در دستور کار خود قرار داد و برای ۱۷۵۰ قطعه آن شناسنامه فنی تدوین کرد. شناسنامه فنی قطعات دربرگیرنده مقوله‌های مهندسی مواد، مهندسی فرایند و مهندسی محصول بوده و شناسنامه‌ها مطابق استاندارد بین‌المللی و معتبر مستند شده‌اند.

گفتنی است که شرکت سازه گستر در طول مدت چهار سال فعالیت خود موفق به شناسایی ۱۶۰۰ سازنده داخلی شده و با حدود ۷۰۰ سازنده، قرارداد ساخت مستقیم منعقد کرده است که این سازندگان خود قراردادهای متعددی برای قطعات مختلف با تولیدکنندگان دیگر امضا نموده‌اند. شناسنامه منابع ساخت نیز مطابق استانداردهای جهانی مستندسازی و تدوین می‌شود.

همچنین شرکت سازه گستر بسیاری از قطعات انواع خودروها را در دستور کار قرار داد و موفق به عقد قرارداد ساخت شد. صرفه جویی ارزی حاصل از عملکرد شرکت، بر اساس حدود ۱۴۴۰ قرارداد ساخت منعقد، تاکنون بالغ بر ۱۹۰ میلیون دلار در سال است که پروژه‌های مربوطه در مراحل مختلف تولید است. مجموعاً می‌توان گفت عملکرد شرکت سازه گستر در راستای انجام وظایف محوله دارای محاسن زیر بوده است:

الف- قیمت محصولات ساخت سازه گستر نسبت به قیمت خارجی (در شرایط کیفی یکسان) نازل‌تر بوده و در نتیجه کاهش قیمت تمام شده خودرو را به همراه دارد که این امر توان رقابت خودروهای ساخت داخل را نسبت به انواع خارجی تقویت می‌نماید.

ب- عدم وابستگی فعالیت کارخانه‌های مونتاژ خودرو به سیاست‌ها و تنگناهای ارزی که عوامل مزبور همواره فعالیت آنها را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

ج- کاهش مصارف ارزی دولت جمهوری اسلامی ایران و ایجاد امکان سرمایه‌گذاری ارزی در زمینه‌های حیاتی دیگر.

د- عدم وابستگی کشور به فروشندگان خارجی خودرو و قطعات خودرو که این امر همواره برای صنایع خودرو سازی مسئله ساز بوده است.

ه- زمینه‌سازی علمی و عملی جهت بستر سازی «اعتقاد به کار نیروهای داخلی» و ارتقا و رشد و توسعه تکنولوژی که کلید اصلی توسعه کشور است.

و- افزایش اشتغال در کشور و افزایش مهارت‌های صنعتی که باعث بومی شدن تکنولوژی می‌گردد.

ز- بار شد صنعت قطعه‌سازی مذاکرات برای سرمایه‌گذاری‌های مشترک خارجی از قوت و قدرت بیشتری برخوردار خواهند بود.

ح- قدرت جذب دانش فنی و اخذ اطلاعات از شرکت‌های همکار خارجی بیشتر شده است.

سازه گستر و تولید مجموعه بهسازی موتور پیکان

شرکت سازه گستر در همان دوران وزارت آقای دکتر نژاد حسینیان با استفاده از نتایج تحقیقاتی که در مورد پیکان به عمل آمده، موفق به ساخت «مجموعه بهسازی موتور پیکان» در سطح وسیع شد. آن مجموعه باعث کاهش سوخت پیکان در حدود ۲۵ درصد شد.

با توجه به این که مصرف بنزین در کشور روزانه بیش از ۳۰ میلیون لیتر برآورد شده و نیمی از خودروهای کشور از نوع پیکان است (حتی چنانچه نوع مصرف پیکان را نیز محاسبه نماییم، چون خودرو پیکان نسبت به سایر خودروهای موجود مسافت بیشتری را طی می نماید و این خودرو به عنوان وسیله مسافری مورد استفاده قرار می گیرد و یک وسیله نقلیه عمومی است) حدود ۲۰ میلیون لیتر از کل بنزین مصرف شده در سطح کشور توسط پیکان مصرف می شود. چنانچه محتاطانه میزان صرفه جویی در مصرف بنزین به طور متوسط ۲۵ درصد محاسبه گردد، با استفاده از مجموعه مزبور کاهش سوخت رقمی معادل ۵ میلیون لیتر بنزین در روز خواهد بود که با در نظر گرفتن سوبسید اختصاص یافته توسط دولت صرفه جویی ارزی قابل توجهی عاید می شود.

گذشته از کاهش مصرف در سوخت که مزایای آن ذکر شده، کاهش آلودگی محیط زیست به میزان ۵۰ درصد نیز از دیگر مزایای مجموعه بهسازی می باشد، لذا این مجموعه اکیداً مورد توجه مقامات کشور قرار گرفته و شورای عالی حفاظت محیط زیست نصب آن بر روی خودروهای پیکان را اجباری اعلام نموده است. مجموعه فوق الذکر می تواند کمک مؤثری به کاهش آلودگی محیط زیست بنماید. از دیگر مزایای مجموعه مزبور بالا بردن شتاب و قدرت موتور و صرفه جویی در هزینه های سرویس است.

وظایف و کارکردهای شرکت سایکو

شرکت طراحی مهندسی و تأمین قطعات خودرو داخلی در نیمه دوم سال ۱۳۷۲ با تغییر در اساسنامه شرکت سلیک سابق که وابسته به شرکت ایران خودرو می باشد و با اهداف زیر تشکیل شد:

۱- سرعت بخشیدن به ساخت داخل (خودکفایی) قطعات خودرو با به کارگیری کلیه امکانات بالقوه موجود در کشور؛

۲- ایجاد نظام طراحی مهندسی و ساخت برای تولید قطعات با تکنولوژی جدید و با استفاده از جدیدترین نرم افزارهای مورد استفاده در صنعت خودرو سازی در جهان؛

۳- ساخت داخل نمودن کلیه قطعات خودروهای تولیدی شرکت ایران خودرو در چارچوب برنامه های تولیدی این شرکت؛

۴- ایجاد کارخانه های ساخت قطعات خودرو با تکنولوژی جدید با کمک فنی یا مشارکت در سرمایه گذاری های مورد نیاز در این زمینه؛

۵- ایجاد نظام کنترل کیفیت در ساخت قطعات خودرو (TQM) برای رسیدن به کیفیت مطمئن (QUALITY ASSURANCE).

۶- ایجاد نظام کنترل کمی در تأمین قطعات خودرو برای خطوط تولیدی ایران خودرو برای رسیدن به اطمینان از تولید کافی و به موقع (QUANTITY ASSURANCE) و (JIT).

۷- ایجاد زمینه های مناسب برای صادرات قطعات خودرو و کمک به سازندگان قطعات خودرو در این

جهت؛

- ۸- ایجاد بانک‌های اطلاعاتی مناسب برای شناسایی - ارزیابی سازندگان و اطلاعات فنی و مهندسی؛
- ۹- ایجاد آرشیو فنی و ایجاد سیستم به روز نگهداری اطلاعات فنی به منظور ارائه اطلاعات مناسب فنی به سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو؛
- ۱۰- بهینه‌سازی قطعات و مجموعه خودروهای تولیدی شرکت ایران خودرو؛
- ۱۱- طراحی و ساخت قطعات جدید با همکاری سازندگان و سازمان مهندسی ایران خودرو. در جهت سیاست‌های جدید وزارت صنایع سنگین، با ایجاد این شرکت و سازماندهی آن با ساختاری مناسب با اهداف و وظایف فوق، کلیه وظایف امور توسعه ساخت داخل شرکت ایران خودرو به همراه کارهای در دست اجرای آن امور نیز به شرکت سایکو منتقل شد. با توجه به برنامه شرکت ایران خودرو کلیه فعالیت‌ها به ترتیب روی تأمین قطعات پیکان و بهینه‌سازی آنها و ساخت داخل نمودن قطعات پژو ۴۰۵ متمرکز شد.

دستاوردهای گام اول

وزیر وقت صنایع سنگین علاوه بر اصلاح سازمان تولید، تکمیل و تقویت قطعات رانیز مورد توجه خاص قرارداد که در ابتدای مقاله فعلی توضیح داده شد و در مقاله دیگری در همین گزارش ویژه بیشتر تشریح خواهد شد. تشکیل چندین شرکت تحقیقاتی خودرو از دیگر اقدامات آقای دکتر نژاد حسینیان بود. وی همچنین تشکیل یک شرکت خاص را برای ارتقای کیفی و کمک به تدوین استاندارد قطعات و بازرسی خودروهای تولیدی مورد توجه قرار داد. در زمینه خدمات پس از فروش نیز مقدمات تدوین یک سازماندهی مناسب در دستور کار قرار داشت که دو وزارتخانه صنایع و صنایع سنگین در یکدیگر ادغام شدند و مشارالیه با وزارت صنایع سنگین وداع کرد. به هر حال مجموعه سیاست‌های جدید در مورد خودرو خیلی زود آثار خود را نشان داد. ظرف همان مدت یک سال از شروع سیاست‌های تازه، این دستاوردها پدید آمد:

- ۱- توسعه سریع ساخت داخل قطعات خودرو مخصوصاً در بخش خودرو سواری؛
- ۲- افزایش میزان اشتغال در بازار کار داخلی از طریق انعقاد قرارداد با سازندگان داخلی تا سقف ۹۰۰ میلیارد ریال فقط در سال اول قانون خودرو؛
- ۳- صرفه‌جویی ارزی براساس پیش‌بینی تولید سال ۱۳۷۳ معادل یک صد میلیون دلار؛
- ۴- افزایش نسبی درآمد دولت با توجه به افزایش میزان تولیدات داخلی و افزایش چشمگیر مالیات و عوارض خودروهای وارداتی؛
- ۵- رشد و توسعه تکنولوژی در کشور جهت تولید محصولات جدید؛
- ۶- ایجاد زمینه مناسب جهت توسعه صادرات قطعات خودرو و در نتیجه، افزایش میزان صادرات غیرنفتی؛
- ۷- استفاده از ظرفیت‌های خالی خطوط تولید صنایع فعلی کشور با توجه به شرایط خاص جاری مانند صنایع دفاع و صنایع ماشین‌سازی؛
- ۸- رشد قابل توجه تولید ناخالص داخلی با عنایت به رشد روزافزون تولید خودرو در کشور؛
- ۹- افزایش روحیه صنعت‌گران داخلی در ساخت قطعات پیچیده و با تکنولوژی پیشرفته؛

۱۰- افزایش توان ساخت داخل از طریق ارتقای دانش فنی، جذب نیروهای متخصص و آموزش نیروهای موجود.

برنامه دوم خودروسازی: حرکت در ابهام

پس از ادغام وزارتخانه‌های صنایع و صنایع سنگین، مدیریت عالی صنایع خودروسازی نیز در پید وزیر صنایع وقت آقای محمدرضا نعمت‌زاده قرار گرفت. مهندس نعمت‌زاده قبلاً برای چند سالی در دوران قبل از وزارت مهندس بهزاد نبوی، عهده‌دار مدیریت کارخانه ایران خودرو بود. با رفتن نژادحسینیان، بسیاری از اهداف قید شده در برنامه صنعت خودرو یا متوقف شد یا با آن حرارت اولیه، دنبال نشد. بسیاری از اهداف کمی ذکر شده به‌دست نیامد و برای مدت دو سال صنعت خودرو بدون برنامه تازه‌ای حرکت کرد. حرکت چند سال اخیر صنعت خودرو در ایران برآیند پسماند انرژی حاصل از سیاست‌های برنامه اول خودرو و مجموعه عوامل تأثیرگذار روز بوده است.

گام دوم و یک پرسش مهم

به‌هر حال موفقیت آن برنامه‌ها این نکته را فهماند که برنامه‌های کهنه در صنعت خودرو دیگر جوابگوی بهره‌گیری از امکانات نیست و حرکت بر اساس محورهای انتخابی می‌تواند، منجر به تحول جدی در صنعت سنگین کشور گردد. ظرفیت‌هایی که در بخش خصوصی وجود داشت با قابلیت‌های شگرفی که در اختیار داشتند و طی سال‌های سال خفته بودند در مدار تولید قرار گرفت. دولت سالاری یکی از دلایل کم بهره‌ای این واحدها بود. بی‌تردید راه‌اندازی خیلی وسیع تولیدکنندگان قطعات در داخل، توانست ظرفیت‌هایی را که می‌رفت برای همیشه از مدار تولید خارج شوند در مدار اقتصاد ملی قرار داد. با همه این احوال برنامه دوم خودرو می‌بایست با تکیه بر دستاوردهای برنامه اول و تحولات جهانی این صنعت تدوین شود. یکی از دلایلی که کارشناسان برای مهلت‌دار بودن قانون خودرو می‌آوردند، همین نکته بود. صنعت خودرو پس از برنامه اول با یک سؤال مهم روبه‌رو شد که با گذشت دو سال، هنوز از سوی مسئولان، پاسخ روشنی به آن صنعت داده نشده است. در واقع آیا پس از ظهور قابلیت‌ها، از این پس باید «خودروی خودکفا» را هدف گرفت و آن را به‌عنوان یک کالای استراتژیک تلقی کرد یا آن‌که باید تأکید را روی توسعه قطعه‌سازی‌های مزیت‌دار گذاشت و باب صادرات قطعات را گشود و از محل آن، صنعت خودرو را با تراز ارزی مثبت همراه ساخت. به عبارت دیگر، صنعت خودروسازی کشور در مرحله دوم حرکت خود، باید یکی از دو راه را پیش می‌گرفت: یا باید روی اهداف خودکفایی صرف اصرار می‌کرد و به هر هزینه و قیمتی در جهت ساخت داخل آن پیش می‌گرفت یا این‌که در برنامه بلندمدت خود - ضمن تداوم وضع موجود در میان‌مدت - هدف خود را بر جهانی شدن قابلیت قطعه‌سازی در شاخه‌های معینی متمرکز می‌نمود و اصرار اصلی را بر ساخت داخلی خودرو با صددرصد امکانات داخل تمرکز نمی‌داد. این بزرگ‌ترین سؤال بود که برنامه دوم خودروسازی با آن مواجه بود و هنوز که دو سال از برنامه را پشت سر گذاشته‌ایم، کسی به این پرسش، پاسخ روشنی نداده است.

کارنامه شرکت‌های خدمات طراحی و مهندسی قطعات خودرو

ردیف	نام شرکت	تحت پوشش	تاریخ شروع به کار	تعداد پرسنل (نفر)	زمینه فعالیت	مبلغ قراردادهای سازندگان از شروع تا کنون	مبلغ قراردادهای جاری
۱	سایکو	ایران خودرو	فروردین ۷۴	۵۵۰	طراحی و ساخت قطعات پیکان، پژو، اتوبوس و مینی‌بوس	۳,۰۰۰ میلیارد ریال ۱۲۰۰ قرارداد	۱۰۰ میلیارد ریال ۱۵۰ قرارداد
۲	سازه گستر	سایپا	اسفند ۶۸	۱۶۶	ساخت قطعات پراید و نیسان وانت	۷۰۰ میلیارد ریال ۴۰۰ قرارداد	۷۰۰ میلیارد ریال ۴۰۰ قرارداد
۳	متاخودرو	سایپا	اواخر سال ۷۳	۶۰	پراید	۱۲۰ میلیارد ریال ۲۰۰ قرارداد	۴۰۰ میلیارد ریال ۴۰۰ قرارداد
۴	مگاموتور	سایپا	نیمه دوم ۷۲	۳۶۰	پراید	۱۵۰ میلیارد ریال ۲۰۰ قرارداد	۴۰۰ میلیارد ریال ۴۰۰ قرارداد
۵	طراحی و مهندسی خودروهای سنگین	گروه صنعتی	سال ۷۳	۸۰	ساخت قطعات و مجموعه‌های خودروهای سنگین	۳۸ میلیارد ریال ۶۳ قرارداد	۳۸ میلیارد ریال ۶۳ قرارداد
۶	دسکو	پارس خودرو	اوایل ۷۵	۱۵۰	ساخت قطعات سپند و نیسان پاترول و جیب	۱۳۰ میلیارد ریال ۴۰۰ قرارداد	۱۳۰ میلیارد ریال ۴۰۰ قرارداد