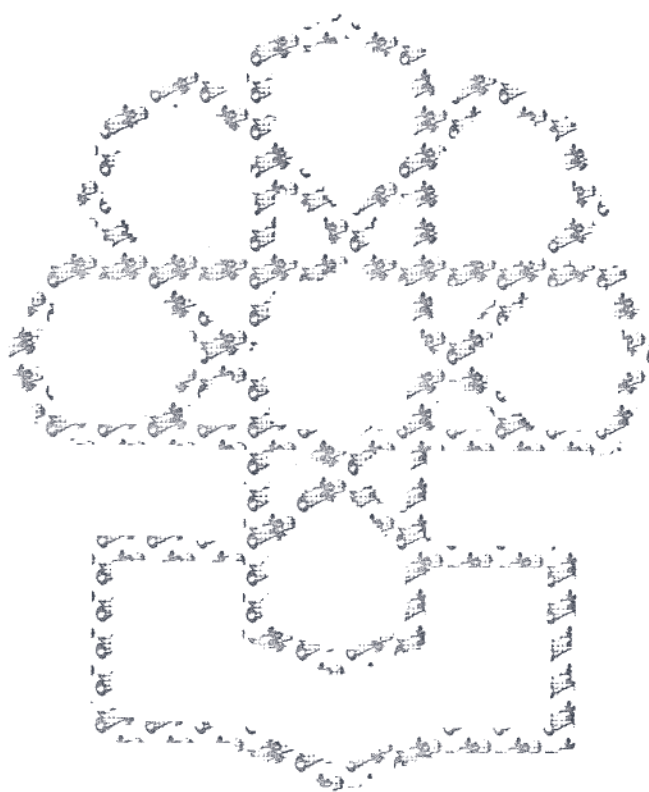


سیاست‌گذاری برای صنعت خودرو (۴)

ارزیابی برنامه وزارت صنایع تا پایان برنامه دوم



معاونت پژوهشی
اردیبهشت ۱۳۷۶

برگرفته از: نشریه صنعت فردا

کد گزارش: ۱۲۰۲۳۷۹

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی
کتابخانه و واحد اسناد و کتابخانه ملی
شماره: ۵۷۱۱
تاریخ: ۷۴، ۳، ۲۰

سیاستگذاری برای صنعت خودرو (۴)
ارزیابی برنامه وزارت صنایع تا پایان برنامه دوم

کد گزارش: ۱۲۰۲۳۷۹

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 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 می‌گردد.

ارزیابی برنامه وزارت صنایع تا پایان برنامه دوم

وزارت صنایع پس از گذشت دو سال از برنامه دوم و ادغام وزارتخانه‌های صنایع و صنایع سنگین، سرانجام یک «برنامه عمومی» برای صنعت خودرو سازی کشور مشخص و منتشر کرد. مروری بر برنامه عمومی وزارت صنایع و جداول کمی آنها، گویای نکات زیر است:

۱- وزارت صنایع می‌گوید قصد دارد تا در فاصله سال‌های ۱۳۷۵ تا ۱۳۷۸، ۴۵۵ هزار دستگاه خودرو سواری، ۵۴ هزار خودرو دودیفرانسیل (پاترول، جیب پارس خودرو و پازن مرتب)، ۱۰۸ هزار وانت، ۱۴ هزار مینی‌بوس، ۱۲ هزار اتوبوس و ۳۲ هزار کامیون تولید نماید. ضمناً وزارت صنایع در برنامه عمومی خود به تشریح کارهای زیادی که همگی «خوب» هستند، پرداخته است. با این حال، مروری به جداول کمی، گویای آن حرکتی است که در ذهن تهیه کنندگان برنامه وجود داشته است. ابتدا، برنامه عمومی وزارت صنایع را در مورد صنعت خودرو در سال‌های باقی مانده تا پایان برنامه دوم مرور می‌کنیم:

- ۱- تهیه لایحه اصلاحی قانون خودرو در راستای اهداف تعیین شده و پیگیری تصویب آن تا نیمه دوم سال ۱۳۷۶؛
- ۲- تأسیس حداقل دو شرکت صادراتی تخصصی جهت توسعه صادرات خودرو، قطعات و مجموعه‌های آن تا پایان سال ۱۳۷۵؛
- ۳- تهیه ضوابط و مقررات لازم جهت تسهیم هزینه‌های ربالی در عرضه داخلی محصولات به منظور حمایت از صادرات تا پایان سال ۱۳۷۵؛
- ۴- اختصاص حداقل سه درصد از قیمت فروش خودرو به منظور توسعه و تجهیز مراکز خدمات بعد از فروش خودرو توسط شرکت‌های خودرو سازی مربوطه؛

۵- ایجاد حداقل شش واحد تخصصی طراحی و مهندسی با اولویت کاری در زمینه های قطعات تریم (تزئینات) نیروی محرکه، سوخت های غیر فسیلی، تجهیزات خودرو، تجهیزات ایمنی و فرایند تولید طی برنامه دوم؛

۶- تکمیل مرکز تحقیقات و نوآوری صنایع خودرو و تأسیس حداقل یک مرکز جدید تا پایان برنامه دوم؛

۷- ایجاد حداقل یک مرکز آزمون و نوآوری قطعات و مجموعه های خودرو با مشارکت انجمن های خودرو سازان و سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو در سال ۱۳۷۵ و تکمیل آن تا سال ۱۳۷۷؛

۸- سرمایه گذاری در بخش خودرو به میزان ۸ درصد ارزش کل تولیدات براساس ارزش صادراتی هر خودرو در طول برنامه جهت قطعه سازی و ساخت مجموعه ها و بهسازی خطوط تولید؛

۹- اولویت بخشیدن به سرمایه گذاری در حداقل ۶۵ رشته مختلف مربوط به تولید قطعات خودرو مطابق لیست پیوست تا نیمه اول سال ۱۳۷۶؛

۱۰- صدور حداقل یک جواز تأسیس جهت ساخت جعبه فرمان و سیستم هیدرولیک فرمان خودروهای سبک و سنگین تا پایان سال ۱۳۷۶؛

۱۱- ارائه جواز تأسیس یا طرح های تولید محصولات جدید منوط به رعایت حداقل ۵۰ درصد ساخت داخل در شروع تولید خواهد بود؛

۱۲- تکمیل و توسعه شرکت خودرو سازان به منظور ساخت محورهای سبک سواری و اکسل جلوی مینی بوس به ظرفیت ۲۰۰ هزار دستگاه در سال؛

۱۳- تکمیل و توسعه شرکت مگاموتور به منظور ساخت محورهای سبک سواری و وانت دودیفرانسیل به ظرفیت ۹۰ هزار دستگاه در سال؛

۱۴- تهیه نظام نامه تشکیلاتی «نظام مهندسی خودرو» توسط انجمن «خودروسازان»؛

۱۵- اختصاص سالانه حداقل ۳ درصد فروش خودروها برای تحقق برنامه های تحقیق و توسعه بر طبق برنامه های مصوب برای هر شرکت؛

۱۶- طراحی و ساخت خودرو دودیفرانسیل جدید در شرکت پارس خودرو و تولید انبوه آن از نیمه دوم سال ۱۳۷۸؛

۱۷- ساخت کامل خودرو مدل ون در شرکت سایپا تا پایان سال ۱۳۷۶، تولید ۴۵۰۰ دستگاه از خودروهای مزبور در سال ۱۳۷۷ و تولید انبوه براساس ظرفیت سالانه ده هزار دستگاه در سال های بعد؛

۱۸- تداوم تولید اتوبوس های شهری ۱۱ متری و تولید انبوه اتوبوس های ۱۲ متری و بین شهری جدید و اتوبوس های ویژه در شرکت شهاب خودرو از سال ۱۳۷۵؛

۱۹- طراحی و ساخت اتوبوس های جدید در شرکت ایران خودرو به شرح ذیل:

اتوبوس های دوکابین شهری (آکاردنونی) تولید آزمایشی اواخر سال ۱۳۷۶ و تولید انبوه از اول سال ۱۳۷۷

اتوبوس های دوطبقه بین شهری تولید آزمایشی نیمه اول سال ۱۳۷۶ و تولید انبوه اواخر سال ۱۳۷۶

اتوبوس های داخل فروگاهی تولید انبوه از سال ۱۳۷۷

۲۰- طراحی و ساخت مینی بوس های شهری و بین شهری جدید در شرکت زامیاد و ایران خودرو تا پایان سال ۱۳۷۶؛

۲۱- تهیه مستندات لازم در جهت لغو مصوبه منع عرضه خودروهای سواری و وانت دیزلی در کشور تا پایان سال ۱۳۷۶؛

۲۲- مدرنیزه کردن کامیون های کوچک خاور با استفاده از موتورهای جدید و انجام تغییرات اساسی در اتاق و تزئینات داخلی کامیون های مزبور تا پایان سال ۱۳۷۶؛

۲۳- طراحی و تولید کامیون های سبک در شرکت ایران کاوه در نیمه دوم سال ۱۳۷۶ با ظرفیت ۲۰۰۰ دستگاه در سال؛

۲۴- استقرار سیستم استانداردهای سری ISO 9000 در کلیه شرکت های خودروساز و تولیدکننده عمده قطعات و مجموعه های خودرو تا پایان برنامه.

مروری بر برنامه عمومی و در نگاه به جد اول کارکرد صنعت خودرو که همراه آن برنامه منتشر شده. نکات زیر را مشخص می نماید:

۱- پیش بینی های وزارت صنایع با واقعیات فاصله زیادی دارد. در شرایطی که قرار بود در سال ۱۳۷۵، ۱۰ هزار دستگاه پژو تولید شود، ۲۵ درصد پیش بینی هم تحقق پیدا نکرد یا مثلاً در مورد پیکان معمولی، پیش بینی ۹۰ هزار تحقق نیافت و به ۷۰ هزار نیز نرسید. همین وضع در مورد وانت پیکان، نیسان، مزدا و اتوبوس نیز صادق است. بنابراین به نظر می رسد که در پیش بینی تولید سال های ۱۳۷۶ تا ۱۳۷۸ باید حداقل (با توجه به کارنامه گذشته) تا حدود ۵۰ درصد زیاده گمانی (Over Estimate) وجود داشته باشد.

۲- در برنامه کلان بخش خودرو، سمت گیری عام در جهت قطع وابستگی به ارز خارجی است و این ایده، بسیار مغنم دانسته می شود. با این حال، یک لغزش در نگاه به مسئله وجود دارد. به این معنی که وزارت صنایع در سمت گیری کلان خود در این صنعت، دیدگاهی را پذیرفته که در ادبیات توسعه ای به «درونگرا» معروف است. البته اگر واقعیات تکنولوژیک و پتانسیل های صنعتی کشور اقتضا می کرد، انتخاب این گزینه، شاید بسیار هم مناسب بود، اما از آنجا که ظرفیت های کنونی صنعت خودرو و تقاضای بسیار پایین آن اجازه دستیابی به بازارهای صادراتی را برای خودروهای ساخت داخل - به ویژه در آن تعدادی که وزارت صنایع خوشبینانه برآورد کرده - نمی دهد، انتخاب این گزینه، بدون عارضه های اقتصادی نخواهد بود.

۳- وزارت صنایع می گوید در ۱۳۷۸ (دو سال دیگر) صنعت خودرو را به جایی خواهد رساند که بتواند ۴۶ هزار دستگاه سواری (نصف تولید کشور در سال ۱۳۷۵)، ۱۵ هزار وانت (کل تولید ۱۳۷۵)، ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس (کل تولید ۱۳۷۵) و ۸۵۰ مینی بوس (دو برابر تولید ۱۳۷۴ و ۱۳۷۵) صادرات داشته باشد، اما مشخص نکرده که چگونه ظرف مدتی چنین کوتاه، چنان تحولی در صنعت کشور اتفاق خواهد افتاد. پیشینه تولید در این صنعت و دیگر صنایع کشور، تردید جدی در برآورد مورد اشاره را مطرح می سازد.

کارنامه خودروسازی در ایران

سال	۶۸	۶۹	۷۰	۷۱	۷۲	۷۳	۷۴	۱۱ ماهه ۷۵
نوع خودرو								
کامیون	۲۳۰۲	۶۰۱۶	۱۰۹۱۳	۷۱۵۰	۳۶۲۷	۳۹۳۱	۲۵۳۱	۳۷۴۱
بنز	۲۱۹۵	۴۴۹۴	۷۷۹۰	۵۰۷۱	۲۸۶۳	۲۰۰۷	۱۷۳۸	۲۴۷۶
ولو NL	۹۱	۷۰۳	۱۵۰۳	۲۹۳	۳۰	۳۱	۱۹۰	-
ولو F12	۱۶	۸۱۹	۱۶۰۱	۱۳۶۰	۵۴۳	۳۴۰	۱۶۴	۶۸۴
ایویکو	-	-	۱۹	۴۲۶	۱۹۱	۵۵۳	۴۳۹	۵۸۱
اتوبوس	۷۲۴	۱۰۶۸	۳۳۶۹	۲۷۹۱	۱۰۳۶	۶۳۵	۱۰۸۳	۹۳۱
بنز	۷۱۲	۸۸۵	۲۱۲۵	۱۸۶۰	۸۸۶	۳۲۱	۵۸۲	۶۱۲
تام	۱۲	۱۸۳	۱۲۴۴	۶۴۱	۵۱	۲۳۹	۵۰۱	۳۱۹
ولو	-	-	-	۲۹۰	۱۵۰	۷۵	-	-
مینیبوس	۲۱۷۶	۳۱۷۲	۶۷۸۱	۵۸۲۴	۲۴۰۴	۱۱۷۰	۳۳۳	۱۱۹
بنز	۱۵۱۵	۲۰۳۰	۳۳۳۶	۴۶۰۱	۱۴۴۱	۲۷۸	۱۴۸	۲۸
فیات وایکو	۶۶۱	۱۱۴۲	۳۴۴۵	۱۲۲۳	۹۶۳	۸۹۲	۱۸۵	۹۱

کارنامه خودروسازی در ایران

(دستگاه)

سال	۶۸	۶۹	۷۰	۷۱	۷۲	۷۳	۷۴	۱۱ ماهه ۷۵
نوع خودرو								
سواری	۸۲۸۴	۱۴۲۳۵	۴۴۴۵۳	۲۸۴۶۵	۳۴۷۱۰	۵۰۰۳۶	۷۸۵۲۱	۸۵۰۳۵
پیکان	۳۵۸۳	۳۴۱۰	۲۲۶۵۹	۱۶۴۷۸	۲۳۷۱۴	۲۷۰۵۵	۵۶۵۶۹	۶۲۵۵۳
پژو	-	۱۰۶۳	۲۳۵۶	۴۷۶۵	۸۷۰۹	۱۰۲۳۸	۳۵۷۳	۲۱۶۵
رنو ۵	۴۷۰۱	۹۷۶۲	۱۹۴۳۸	۶۶۷۷	۶۴	-	-	۱۰۰
رنو ۲۱	-	-	-	۵۴۵	۷۲۷	۶۹	-	-
نسیم و صبا	-	-	-	-	۱۴۸۶	۱۲۶۷۴	۱۸۳۷۹	۲۰۲۱۷
وانت	۴۴۲۳	۱۳۶۲۸	۲۴۰۸۱	۲۲۹۹۶	۱۴۶۱۵	۱۲۷۳۵	۷۵۵۱	۱۴۲۳۱
نیسان	۱۶۰۱	۶۷۸۳	۷۷۰۰	۱۲۸۰۶	۹۵۱۲	۸۴۳۵	۵۹۸۳	۲۸۴۵
مزد	۲۳۵۲	۶۳۷۰	۱۱۹۴۵	۹۱۸۴	۵۱۰۳	۴۳۰۰	۱۵۵۵	۳۷۷۰
پیکان	۴۸۰	۵۲۰	۴۴۳۶	۱۰۰۶۰	-	-	۱۳	۷۶۱۶
دود یفرانسیل	۵۸۱۳	۱۲۵۶۷	۱۱۸۸۶	۸۷۳۴	۶۲۲۷	۴۵۸۵	۵۱۷۱	۷۰۹۵
پاترول	۲۴۱۷	۳۷۴۴	۳۸۷۱	۵۲۲۶	۴۴۰۱	۳۲۵۰	۳۷۰۹	۵۱۱۱
جیب	۱۸۷۲	۲۳۸۴	۲۰۷۶	۷۲۰	۶۵۸	۵۳۵	۱۰۳۹	۱۲۸۳
آمبولانس	۰۲۴	۲۶۸	۸۳۰	۴۶۶	۵۰۴	-	-	-
وانت	۱۵۰۰	۲۸۴۷	۲۰۷۴	-	-	-	-	-
پاژن	-	۳۳۲۴	۳۰۳۵	۲۳۲۲	۶۶۴	۸۰۰	۴۲۳	۷۰۱

وزارت صنایع و برنامه تولید خودرو سواری (سال ۱۳۷۶ الی ۱۳۷۸) (دستگاه)

نوع خودرو	۷۶	۷۷	۷۸
پژو ۴۰۵	برنامه تولید	۲۵,۰۰۰	۳۵,۰۰۰
	متوسط ارزش بری واحد	۲,۹۰۰	۱,۳۰۰
	صادرات م.د	۱۵	۴۵.۵
	ارز تخصیصی م.د	۵۷/۵	۰
پیکان	برنامه تولید	۷۰,۰۰۰	۴۵,۰۰۰
	متوسط ارزش بری واحد	۱,۲۹۰	۱,۰۰۰
	صادرات م.د	-	-
	ارز تخصیصی م.د	۱۰۹	۳۵
پژو ۱۶۰۰	برنامه تولید	۱۲,۰۰۰	۲۵,۰۰۰
	متوسط ارزش بری واحد	۱,۵۰۰	۱,۳۰۰
	صادرات م.د	-	۲۳
	ارز تخصیصی م.د	۱۸	۹/۵
پیکان جدید	برنامه تولید	۳,۰۰۰	۱۲,۰۰۰
	متوسط ارزش بری واحد	-	۲,۰۰۰
	صادرات م.د	۵	۲۴
	ارز تخصیصی م.د	۴	۰
سپند	برنامه تولید	۱۰,۰۰۰	۱۵,۰۰۰
	متوسط ارزش بری واحد	۲,۰۰۰	۱,۲۰۰
	صادرات م.د	-	۸
	ارز تخصیصی م.د	۱۰	۱۰
نسیم و صبا	برنامه تولید	۳۰,۰۰۰	۳۰,۰۰۰
	متوسط ارزش بری واحد	۳,۷۰۰	۱,۷۰۰
	صادرات م.د	۱۰	۳۶
	ارز تخصیصی م.د	۸۲/۵	۰
دو و کرمان خودرو	برنامه تولید	۴,۰۰۰	۸,۰۰۰
	متوسط ارزش بری واحد	۶,۶۹۵	۳,۰۰۰
	صادرات م.د	۳	۲۴
	ارز تخصیصی م.د	۲۳	۰
جمع تولید	۱۳۹,۰۰۰	۱۵۶,۰۰۰	۱۶۰,۰۰۰

تصویر خودروسازی ایران در سال ۱۳۷۸ به روایت وزارت صنایع

ردیف	نام محصول	سال رسیدن به هدف	تولید دستگاه	ارزبری واحد محصول دلار	ارز مورد نیاز میلیون دلار	صادرات دستگاه	ارزش صادراتی هر دستگاه دلار	ارز حاصل از صادرات میلیون دلار	درصد تامین ارز
۱	سواری	۱۳۷۸	۱۶۰,۰۰۰	۱,۴۸۵	۲۲۸	۱۶,۰۰۰ دستگاه و ۴۰ میلیون دلار قطعه	۶,۰۰۰	۲۰۰	۸۴
		۱۳۷۹	۲۰۰,۰۰۰	۱,۲۰۰	۲۴۰	۳۰,۰۰۰ دستگاه و ۶۰ میلیون دلار قطعه	۶,۰۰۰	۲۴۰	۱۰۰
۲	وانت	۱۳۷۸	۴۲,۰۰۰	۱,۲۰۰	۵۴	۵,۰۰۰	۶,۰۰۰	۳۰	۵۵
		۱۳۷۹	۷۰,۰۰۰	۱,۲۰۰	۸۴	۱۰,۰۰۰	۶,۰۰۰	۶۰	۷۱
۳	دو دیفرانسیل	۱۳۷۸	۲۰,۰۰۰	۲,۰۰۰	۴۰	۵,۰۰۰	۸,۰۰۰	۴۰	۱۰۰
۴	مینی بوس	۱۳۷۸	۶,۰۰۰	۳,۵۰۰	۲۱	۸۵۰	۲,۵۰۰	۲۱	۱۰۰
۵	اتوبوس	۱۳۷۸	۴,۰۰۰	۲۵,۰۰۰	۱۰۰	۱,۰۰۰	۶۰,۰۰۰ بدون تجهیزات اضافی	۶۰	۶۰
۶	کامیون سبک	۱۳۷۸	۴,۴۰۰	۲,۲۰۰	۱۴	۹۰۰	۱۵,۰۰۰	۱۴	۱۰۰
	کامیون متوسط	۱۳۷۸	۱,۱۰۰	۸,۰۰۰	۸/۸	۱۰۰	۲۵,۰۰۰	۲/۵	۲۸
	کامیون سنگین	۱۳۷۸	۴,۰۰۰	۱۲,۰۰۰	۴۸	۵۰۰	۴۰,۰۰۰	۲۰	۴۱
	تریلی کش	۱۳۷۸	۲,۸۰۰	۲۰,۰۰۰	۵۶	۵۰۰	۵۵,۰۰۰	۲۲	۴۸

۴- سیاست جالب توجهی که در برنامه سه ساله وزارت صنایع آمده، کاهش تدریجی تولید پیکان معمولی است. به موجب این برنامه، پیکان معمولی ظرف سه سال آینده به پایین ترین مقدار تولید در سه سال اخیر می‌رسد. اما از سوی دیگر پیکان جدید (که نام تلویزیونی خودروی ملی دارد و تایوانی‌ها آن را طراحی کرده‌اند)، با ظرفیتی بسیار کم و با آغازی دور دست همراه است. در مورد پیکان جدید (موسوم به خودروی ملی)، برنامه‌ریزی آن است که در سال ۱۳۷۷، ۳۰۰۰ دستگاه و در سال ۱۳۷۸، ۱۲ هزار دستگاه تولید شود. اما آنچه کنجکاوی را برمی‌انگیزد آن است که برخلاف انتظارات قبلی، شروع تولید این خودروی ملی با ارزیابی سنگین همراه می‌باشد. ارزیابی ۳۰۰۰ دلار برای هر دستگاه تقریباً به معنای آن است که تماماً CKD وارد می‌شود. در صورتی که چنین باشد، لازم است که مشخص کنیم که این خودرو را تحت کدام لیسانس و به موجب کدام قرارداد صادراتی خواهیم ساخت، به ویژه آن که قصد داریم از نخستین سال شروع، بخش عمده تولید را صادر کنیم. آیا کارخانه‌های عظیم خودروسازی که در کشورهای هم‌جوار ما با ظرفیت‌های عظیمی دست به کار سرمایه‌گذاری و احداث کارخانه زده‌اند، مجال عرض اندام را به تولیدات ما خواهند داد؟ آیا اگر همان پژو را در قالب قرارداد سیفا (به شرط آن که به تعهداتشان عمل می‌کردند و به ما سهم صادرات خوبی در خلیج فارس و شمال آفریقا می‌دادند) دنبال می‌کردیم و به تدریج میزان ساخت داخل را با تعهد روزآمدسازی تکنولوژی به کمک پژو بالا می‌بردیم بهتر از یک خودرو تازه دیگر نبود؟

۵- در شرایط کنونی حداقل در زمینه سواری ۸ خودروی ملی داریم. اما ضرورت اقتصادی‌تر کردن و روزآمدی تکنولوژی ایجاب می‌کند که به «تیراهای بالا» توجه داشته باشیم و در درجه بعد تولیدات متفرق را به سمت یک یا دو مارک مشخص هدایت کنیم تا تولیدکنندگان قطعات به ظرفیت‌های اقتصادی‌تری دست پیدا کنند و قیمت تمام شده خودرو پایین‌تر بیاید. متأسفانه نه تنها این پدیده در برنامه عمومی وزارت صنایع نیست بلکه هر روز اعلام می‌شود که به‌زودی مارک‌های جدیدی در خط تولید قرار خواهند گرفت.

۶- وزارت صنایع به همین ترتیب ابراز امیدواری کرده که در سال ۱۳۷۸ با صادرات ۷۰,۰۰۰ دستگاه خودرو بتواند تقریباً بخش عمده نیاز ارزی بخش را تأمین کند. البته از این نیاز ۷۰۰ میلیون دلاری صنعت خودروسازی در سال ۱۳۷۸، پیش‌بینی شده که ۶۰۰ میلیون دلار از محل صادرات خودرو تأمین شود و ۱۰۰ میلیون دلار از محل صادرات قطعه. همین نسبت، زاویه دید وزارت صنایع را در قبال صنعت خودرو مشخص می‌کند. در واقع وزارت صنایع تأکید اصلی را بر صادرات «خودروی کامل» گذاشته و سهم اندکی را برای «قطعه» در نظر گرفته است. این نشان می‌دهد که وزارت صنایع شرایط پیچیده بازار رقابتی در صنعت خودروسازی را به خوبی متوجه نشده است. در شرایطی که صنعت خودروسازی با تکیه بر ظرفیت‌های چند صد هزاره، بازارها را با تکنولوژی‌های تازه قبضه کرده و تا دو سال آینده که دوی قزاقستان با ۱۶۰ هزار تولید و دیگر طرح‌های مشارکتی در هند و چین و ترکیه و پاکستان راه می‌افتد، به نظر می‌رسد که قدری دچار سهو محاسبه شده‌ایم که چنین بی‌زمینه، از آینده صادرات سخن می‌گوییم.

۷- به نظر می‌رسد لازم باشد وزارت صنایع تا دیر نشده نسبت به اصلاح برنامه‌های خود اقدام کند. یک جابه‌جایی ساده می‌تواند از برنامه عمومی صنعت خودروی کشور، یک واقعیت قابل اجرا بسازد. اگر

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 مستوجه 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 با به 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، بتوانیم یک هزارم این بازار را کسب کنیم. مراقب باشیم در سال‌های باقی‌مانده تا پایان برنامه دوم، بیراهه نرویم و قانون خودرو را که به زودی خواهیم نوشت خدای ناکرده از روی لغزش ننگاریم.