



جمهوری اسلامی ایران  
وزارت صنعت، معدن و تجارت

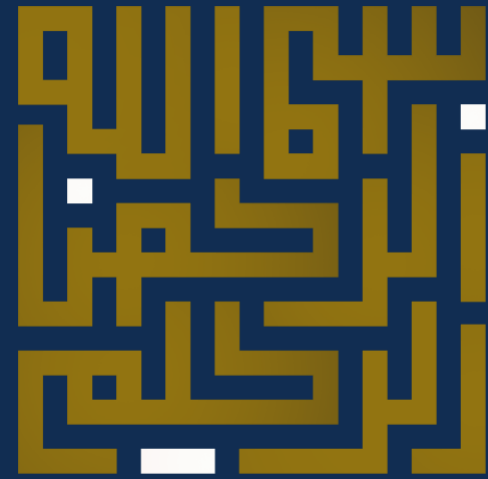
تولید  
دانش بنیان  
سال ۱۴۰۱  
استقلال آفرین

# طرحی نو در صنعت خودرومی ایران

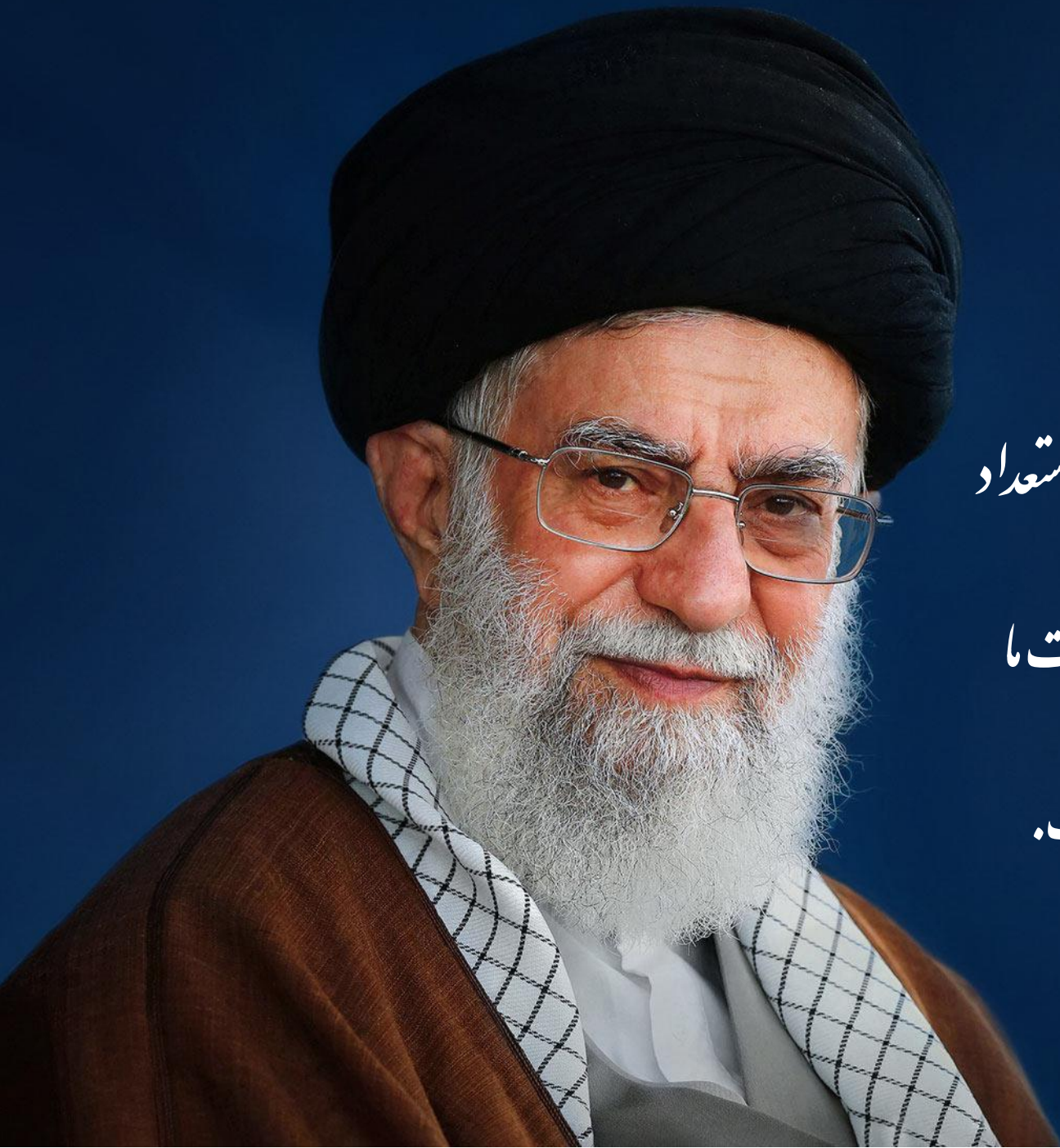
گزارش سوم: دستاوردها، اهداف و برنامه‌ها



دفتر صنایع خودرو  
اسفند ۱۴۰۱







# باید قوی شویم

ملت ایران باید خود را قوی کند؛ این حرف من است... ما اولاً استعداد  
قومی شدن، زیاد داریم؛ امکانات و ظرفیت ها هم زیاد داریم؛ ملت ما  
به سمت اقتدار ملی هم راه افتاده است و راه زیادی پیموده است.

مقام معظم رهبری

حجت الاسلام والمسلمین سید ابراهیم رئیسی

ریاست محترم جمهوری:

با مداوم افزایش تولید خود و با تمرکز بر تولید با کیفیت، حتماً زود می وضعیت متفاوت خواهد شد.



دکتر سید رضا فاطمی امین

وزیر محترم صنعت، معدن و تجارت:

خود و مساله دیروز و امروز نیست. برای این صنعت برنامه جامع داریم. اصلاح وضعیت صنعت خود و از روند خوبی برخوردار است.





**پویان احمدی زاده**

رئیس گروه فناوری و نوآوری  
دکترای تخصصی مهندسی خودرو



**حسین افشار**

دبیر کارگروه تخصصی کیفیت  
دکترای مهندسی مکانیک



**محمد حسین شجاعی فرد**

دبیر کارگروه تخصصی تجارت بین الملل  
دکترای تخصصی مدیریت



**محمود سمیعی نصر**

دبیر کارگروه تخصصی رسانه و برند  
دکترای مهندسی صنایع



**مهدی وهبی**

مسوول واحد تامین  
فوق لیسانس مهندسی صنایع



**مهرداد خسروی**

مسوول واحد فروش  
دکترای مدیریت کسب و کارها



**عبدالله توکلی لاهیجانی**

مدیر کل دفتر تخصصی صنایع خودرو

دکترای تخصصی مهندسی خودرو

**ابوالفضل خلخالی**

معاون دفتر تخصصی صنایع خودرو

دکترای مهندسی مکانیک



**علی میر محمدی**

رئیس گروه سرمایه گذاری و تولید

دکترای مهندسی مکانیک



**منوچهر منطقی**

معاون صنایع حمل و نقل

دکترای مدیریت سیستم ها

سایر همکاران دفتر صنایع خودرو که در تهیه این گزارش مساعدت نمودند

ردیف	نام خانوادگی	سمت	ردیف	نام خانوادگی	سمت
۱	آقای فعله‌گری	مدیر حوزه مدیر کل	۱۳	خانم یزدانپناه	مسئول واحد خودروهای خاص
۲	آقای اخترپور	مشاور مدیرکل	۱۴	آقای یوسفی	
۳	آقای رحیم پور		۱۵	خانم دهقان	
۴	خانم آزر		کارشناس گروه فناوری و نوآوری	۱۶	آقای بخشی
۵	خانم موسوی	۱۷		آقای غفاری	
۶	خانم میمنت	کارشناس واحد کیفیت	کارشناس واحد پردازش و امور اطلاعات	۱۸	آقای بحیرایی
۷	آقای موسی‌زاده			۱۹	آقای دلیری
۸	آقای کلهر		کارشناس واحد تجارت بین الملل	۲۰	آقای ارجمند
۹	خانم قهاری			۲۱	آقای پاکسیما
۱۰	آقای روجبیان	کارشناس واحد تولید	کارشناس واحد تامین	۲۲	خانم مومن
۱۱	آقای صارمی		واحد پشتیبانی	۲۳	آقای عبدالله‌زاده
۱۲	خانم سیدمحمود				

و با تشکر از آقای امید ساعی، مشاور و دستیار ویژه معاون صنایع حمل و نقل که ما را در تهیه این گزارش یاری نمودند.



دفتر صنایع خودرو

# کارگروه‌های تخصصی با حضور نخبگان دانشگاهی و فعالان صنعت خودرو

## کارگروه‌های تخصصی دفتر صنایع خودرو

ردیف	کارگروه تخصصی	دبیر کارگروه	اعضا کارگروه
۵	فروش و خدمات پس از فروش و صادرات	جناب آقای دکتر ادیبی	دکتر حکیم الهی
			مهندس ارجمندی
			مهندس شجاعی
			مهندس موسی‌زاده
			مهندس روجیبیان
			مهندس مصطفایی
			مهندس طباطبایی
۶	مالی و اقتصادی	جناب آقای دکتر صباغی	دکتر آبکار
			دکتر صادقی
			دکتر یعقوب‌نژاد
			مهندس میر صالح آبادی
۷	صدور مجوز ها و موارد خاص	جناب آقای دکتر احمدی زاده	دکتر خلخالی
			دکتر جزایری
۸	انتقال فناوری	جناب آقای دکتر احمدی زاده	دکتر خلخالی
			مهندس جزایری
			دکتر میرمحمدی
			دکتر شجاعی فرد

ردیف	کارگروه تخصصی	دبیر کارگروه	اعضا کارگروه
۱	توسعه محصول و فناوری	جناب آقای دکتر جزایری	دکتر شجاعی فرد
			مهندس وروانی
			مهندس سلیمانی
			دکتر میرمحمدی
			دکتر طاهری
			مهندس ارجمندی
۲	تجارت بین الملل	جناب آقای دکتر شجاعی فرد	خانم مهندس موسوی
			خانم مهندس مومن
			مهندس پاک سیما
۳	کیفیت و استاندارد	جناب آقای دکتر افشار	خانم مهندس میمنت
			مهندس موسی زاده
			مهندس محمد ابراهیم
۴	پایش تولید و تامین قطعات	جناب آقای دکتر طاهری	مهندس مدبر
			مهندس رحیم پور
			مهندس خسروی
			مهندس وهبی
			دکتر صباغی
			مهندس بحیرایی
			مهندس اشتری



۹	مقدمه مدیرکل دفتر صنایع خودرو	بخش اول
۱۴	گزارش وضعیت صنعت خودرو	بخش دوم
۷۳	برنامه‌ها و اهداف صنعت خودرو	بخش سوم
۱۱۵	گزارش وضعیت صنعت موتورسیکلت	بخش چهارم
۱۲۶	اصلاح قواعد صنعت خودرو	بخش پنجم

# مقدمه: سخنی تازه در باب صنعت خودروی ایران

نگارنده دکتر عبدالله توکلی لاهیجانی

مدیرکل دفتر صنایع خودرو

وزارت صنعت، معدن و تجارت

"هین سخن تازه بگو، تا دو جهان تازه شود"

وارهد از حد جهان، بی حد و اندازه شود"

و اکنون سالی گذشت...

و ما در این سال، در مسیر "طرحی نو" برای صنعت خودروی کشورمان گام برداشتیم؛ طرحی که در آن سه گام تا سال ۱۴۰۴ پیش بینی شده است تا از بحران چند ساله این صنعت گذر کنیم. کاهش تولید خودرو در چهار سال متوالی از سال ۱۳۹۷ به گونه‌ای بود که در این سال‌ها هیچ گاه 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 کوشش بالای بازار در طی این سال‌ها، به میزان تولید سالیانه کمتر از یک میلیون تقلیل یافته بود، حال آن‌که 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 می‌دادیم. پس در گام اول برنامه بر تثبیت جریان تولید متمرکز شدیم 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 جاری رقم خورد؛ رشدی که حتی در مقیاس جهانی نیز چشمگیر است، یعنی توانستیم با تولید بیش از یک میلیون و سیصد هزار دستگاه، رشدی قریب به چهل درصد را نسبت به سال گذشته ثبت نماییم. اما این هنوز آغاز راه است. در گام دوم که بسیار مهم تر است و شوربختانه، 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 به واسطه عدم دانش بنیان شدن این صنعت، ابتکار عمل در محصول در دست خودروساز داخلی نیست و به واسطه این وابستگی، جریان تولید خودروسازان داخلی مدام با فراز و فرود همراه است. پس گام دوم تلاش برای دانش بنیان شدن این صنعت از طریق توسعه بن سازه (پلتفرم)های 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 آتی در خودروسازان داخلی با قدرت بیشتر دنبال می‌شود تا با اتکاء به هم افزایی 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.



# مقدمه: سخنی تازه در باب صنعت خودروی ایران

نگارنده دکتر عبدالله توکلی لاهیجانی

مدیرکل دفتر صنایع خودرو

وزارت صنعت، معدن و تجارت

در این مجال مایلیم تا خلاصه وار به برخی از مهم ترین دستاوردهای صنعت خودرو در سال جاری اشاره کنم:

■ بازار خودروی کشور از سال ۱۳۹۷ تا سال ۱۴۰۰ بسیار متلاطم بود. قرعه کشی خودرو با رواج واسطه گری در بازار خودرو، امکان دسترسی متقاضیان واقعی را به خودرو سلب کرده بود. با بررسی ریشه‌های تلاطم بر آن شدیم 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 جاری، نیمی از خودروهای داخلی از فرآیند قرعه کشی خارج شدند و اگر ثباتی در بازار ارز برقرار بود، بی شک روند ثبات قیمت‌ها در بازار که در نیمه اول سال آغاز شده بود، حفظ می‌شد. پس از آن نیز با الگوبرداری از خودروسازان جهانی به منظور برنامه ریزی مناسب برای تولید بر مبنای ذائقه مشتری و اجرای سامانه یکپارچه عرضه خودروهای داخلی بر مبنای اولویت دهی و تشکیل فهرست انتظار، عملاً به قرعه کشی برای تخصیص یا عدم تخصیص خودرو به مشتریان خاتمه داده شد. اکنون که این مقدمه را می‌نویسم، این طرح در حال اجرا است و به نظر می‌رسد می‌تواند تمام تقاضای بازار خودروی کشور را با سوق دهی سرمایه‌های متقاضیان به سمت تولید، پاسخگو باشد.

■ عارضه مهم دیگر در صنعت خودروی کشور که ناشی از سیگنال‌های غلط در سیاست‌گذاری و قیمت گذاری در سال‌های گذشته بود، رخت بر بستن 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 بهره برداری از مزیت بازار در توسعه و فروش خودروهای اقتصادی با داخلی سازی بالا نهفته است. پس رها کردن بازار پرآید بدون جایگزین مناسب، یکی از مهمترین اشتباهاتی بود که باید چاره‌ای برایش اندیشیده می‌شد. برنامه ریزی برای توسعه خودروی اقتصادی با هم افزایی خودروسازان داخلی در سال جاری و توسعه آن در سال آتی یکی از مهمترین اقدامات برای پاسخ به نیاز بازار و دستیابی به مقیاس اقتصادی تولید برای رقابت پذیر نمودن صنعت خودروی کشور در بازارهای هدف می‌باشد.



# مقدمه: سخنی تازه در باب صنعت خودروی ایران

نگارنده دکتر عبدالله توکلی لاهیجانی

مدیرکل دفتر صنایع خودرو

وزارت صنعت، معدن و تجارت

■ چالش قیمت گذاری و عدم توافق ذی نفعان مختلف باعث ناپایدار شدن صنعت خودروی کشور شده بود، پس لازم بود تا با همراهی نهادهای ذیصلاح نظیر شورای رقابت و سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان، به راهکاری مشترک برای این مساله رسید؛ امری که در اواخر سال محقق شد و یکی از هوشمندانه ترین راهکارهای قیمت گذاری به منظور اجتناب از زیان تولید کنندگان با داخلی سازی بالا و همچنین رقابتی شدن قیمت خودروسازان داخلی در دستورالعمل تنظیم بازار شورای رقابت منعکس شد، به گونه‌ای که آسیب‌های پیشین قیمت گذاری رفع شود و رابطه‌ای برنده - برنده بین خودروساز و مصرف کننده خودرو برقرار شود.

■ عدم داخلی سازی 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 شکل گیری قطعه سازان عملاً مونتاژکار و صوری شدن داخلی سازی در سطح قطعه سازان نیز وجود دارد، لذا تلاش شد تا با بازنگری در دستورالعمل داخلی سازی و دقت در اجرای قواعد حاکم (علی الخصوص فصل ۹۸) به سوی بهبود وضعیت داخلی سازی حرکت کنیم. این راه در اجرا اگرچه آغازی پرچالش داشت، اما بی شک در سال آتی 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 بازسازی ناوگان در طی این سال‌ها منجر نشد، بلکه همواره به‌عنوان مانعی بر سر راه تولید کنندگان به‌نظر می‌رسید. بنابراین لازم بود با نگاهی نو، تهدید بالا رفتن قیمت گواهی اسقاط (به‌عنوان یکی از هزینه‌های تولید کننده) را به فرصتی برای احیای بازیافت و نوسازی ناوگان تبدیل نمود. لذا لایحه‌ای تنظیم شد تا در صورت عدم گواهی اسقاط به‌جای قفل شدن شماره گذاری 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 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 در سال جاری اجرایی می‌شود و بر اساس منابع حاصله، برنامه‌های نوسازی ناوگان با قدرت بیشتری در سال آتی دنبال خواهد شد.

# مقدمه: سخنی تازه در باب صنعت خودروی ایران

نگارنده دکتر عبدالله توکلی لاهیجانی

مدیرکل دفتر صنایع خودرو

وزارت صنعت، معدن و تجارت

■ رقابتی شدن بازار خودروی کشور یکی دیگر از دغدغه‌های مان از آغاز تا کنون بوده است، لذا کوشیدیم تا همپای رشد تولید داخل، فضایی را ایجاد کنیم که رقابت در بازار بین خودروسازان داخلی و خودروسازان خارجی به تدریج شکل بگیرد. برای این منظور، شکستن طلسم واردات که از سال ۱۳۹۷ تا سال جاری ادامه داشت، بسیار ضروری بود. لذا از اسفند سال گذشته و حتی پیش از ابلاغ مصوبه مجلس شورای اسلامی، آیین نامه‌ای برای واردات با آسیب شناسی واردات در دهه‌های گذشته تنظیم شد تا با ایجاد سقف قیمتی برای خودروهای وارداتی، امکان رقابت بین خودروهای داخلی و وارداتی فراهم آید و از سوی دیگر دغدغه‌های مرتبط با زمینه سازی ورود خودروهای برقی در آن لحاظ شود. در اجرا نیز برای اولین بار در تاریخ کشور علی‌رغم مهیا نبودن شرایط بین‌المللی به واسطه تحریم‌های ناجوانمردانه، کوتاهترین فاصله زمانی بین ابلاغ مصوبه و واردات خودروها رقم خورد و این در حالی بود که بسیاری از وارد کنندگان اصلی خودرو در کشور در سال‌های گذشته به واسطه درگیر بودن مسائل مالی قبلی و یا تبدیل شدن به مونتاژکاران کنونی، امکان حضور و یا رغبتی برای واردات خودرو نداشتند. بنابراین لازم بود معماری جدیدی برای ازسرگیری واردات بنا نهاده شود؛ امری که اکنون انجام شده و در سال آینده انتظار می‌رود با واردات خودرو، بازار به سمت رقابتی شدن پیش رود.

■ اما ساختار صنعت خودروی کشور چه در حوزه خودروسازان، چه در حوزه تامین کنندگان و چه در بازسازی رابطه بین خودروساز و قطعه ساز نیاز به اصلاح جدی دارد. ایجاد هم افزایی و اتحاد راهبردی بین خودروسازان به جای تجزیه و سرمایه گذاری‌های موازی برای خودروسازان ضروری است. در حوزه قطعه سازی جهت گیری برای شکل گیری سازندگان رده یکم و دستیابی به مقیاس اقتصادی تولید در هر بن سازه مشترک شرط رقابت پذیر شدن محصولات داخلی است و اما در رابطه بین خودروساز و قطعه ساز، حذف واسطه‌های تامین و رفع تعارض منافع در مالکیت خودروسازان امری کلیدی به نظر می‌رسد. این فرآیند هم اکنون آغاز شده و در دسامبر آتی با قدرت بیشتری دنبال خواهد شد.



# مقدمه: سخنی تازه در باب صنعت خودروی ایران

نگارنده دکتر عبدالله توکلی لاهیجانی

مدیرکل دفتر صنایع خودرو

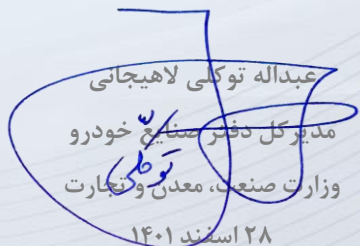
وزارت صنعت، معدن و تجارت

فرصت فناوری‌های نوین (چهار جریان برقی سازی، اتصال پذیری، حمل و نقل اشتراکی و خودروهای خودران) فرصتی ناب برای پیشی گرفتن صنعت خودروی کشور است. ایجاد زیرساخت‌های کیفی و راه اندازی مراکز آزمون خودرو نظیر تست تصادف عابر، تست برخورد جلو جانبی و آزمون‌های جاده‌ای از پیش نیازهای 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 به‌سزایی دارد و همه زیرساخت‌های ایجاد شده در طی دهه‌های اخیر در این صنعت سبب شده است که با اتکاء به نیروهای جوان متخصص در این حوزه، انرژی و نیروی کار ارزان و بازارهای وسیع منطقه در خاورمیانه و شمال آفریقا، موقعیت بی نظیری برای اوج گرفتن این صنعت فراهم شود؛ تنها کافی است ظرفیت‌های تولیدی که در طی این سال‌ها در کشور ایجاد شده 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 گیریم. در جایی که اکنون ایستاده‌ایم، این هدف به شدت دست یافتنی است؛ اگر همه دست اندرکاران بتوانند این صنعت، همراه و همدل باشند.

این گزارش به قصد به اشتراک گذاشتن اهداف، برنامه‌ها و دستاوردها برای نیل به فهمی مشترک از مساله و جلب مشارکت بیشتر در حل بهینه آن می‌باشد. بار دیگر از همه آنان که در این مسیر یاری مان دادند، تشکر می‌کنم و از همه آن‌ها که دل در گرو توسعه صنعتی کشور دارند، دست یاری می‌طلبم؛ چرا که سال آینده سالی مهم در پیشبرد برنامه‌های صنعت خودروی کشورمان است، امید که:

مبارک باشد!





# گزارش وضعیت صنعت خودرو



دفتر صنایع خودرو

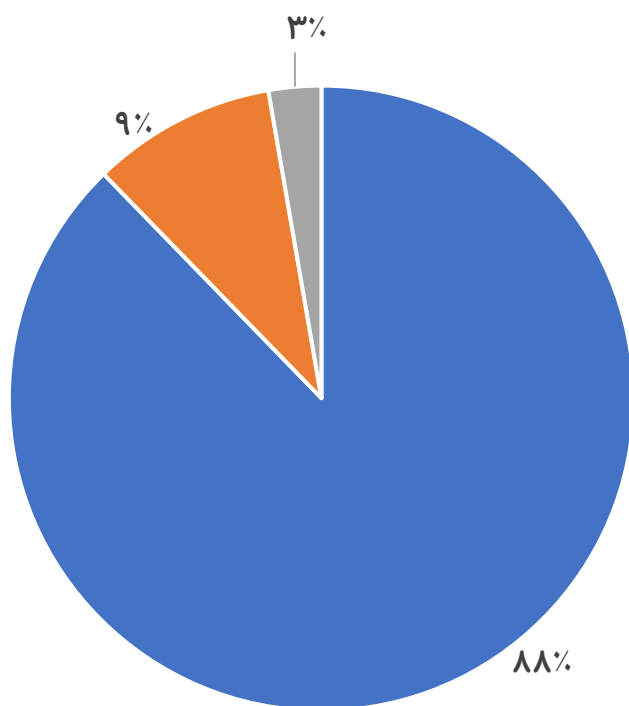


دفتر صنایع خودرو

# رشد تولید انواع خودرو در مقایسه با مدت مشابه سال قبل

## وضعیت تولید

سهم تولید



■ سواری ■ تجاری سبک ■ تجاری سنگین

تولید انواع خودرو - بخش دولتی و خصوصی (دستگاه)						ظرفیت تولید	نوع محصول
تجمعی تا پایان اسفند			اسفند				
درصد رشد	۱۴۰۱	۱۴۰۰	رشد/کاهش درصد	۱۴۰۱	۱۴۰۰		
%۳۵	۱,۱۸۲,۰۷۸	۸۷۴,۲۰۹	%۸۵	۹۷,۲۵۳	۵۲,۶۵۵	۲,۴۱۶,۰۰۰	سواری
%۵۶	۱۲۵,۵۰۷	۸۰,۲۴۳	%۸۶	۱۱,۵۹۲	۶,۲۲۹		وانت
%۲۶۷	۳,۱۶۴	۸۶۲	%۲۱۳	۱۲۵	۴۰	۱۰,۰۰۰	ون
%۱۱	۱,۱۱۸	۱,۰۰۹	-%۲	۱۱۶	۱۱۸	۸,۰۰۰	مینی بوس و میدل باس
%۸۸	۱,۳۹۱	۷۳۸	%۵۱	۱۳۱	۸۷		اتوبوس
%۱۵۰	۳۴,۱۳۶	۱۳,۶۴۳	%۱۱۳	۳,۶۷۴	۱,۷۲۷	۶۰,۰۰۰	کامیونت ، کامیون و کشنده
%۳۹	۱,۳۴۷,۳۹۴	۹۷۰,۷۰۴	%۸۶	۱۱۲,۸۹۱	۶۰,۸۵۶	۲,۴۹۴,۰۰۰	جمع کل انواع خودرو (دستگاه)



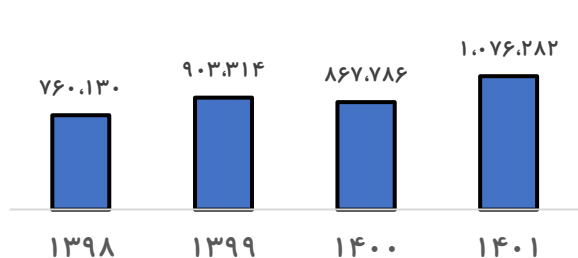
دفتر صنایع خودرو

# آمار تولید به تفکیک نوع خودرو

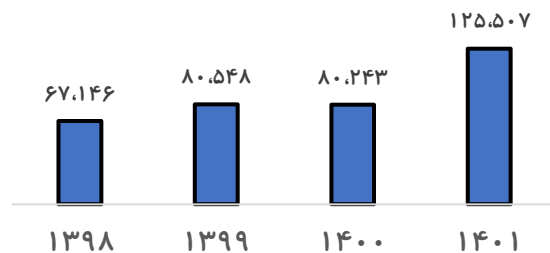
## وضعیت تولید



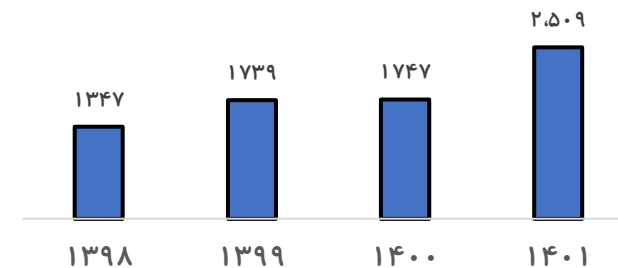
سواری



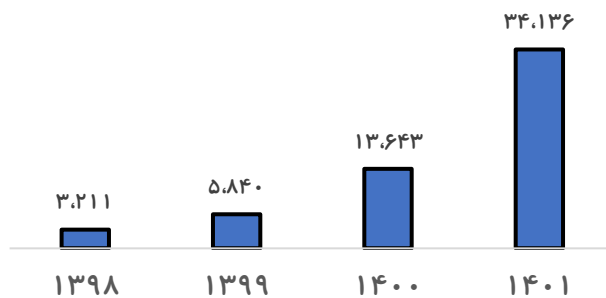
وانت



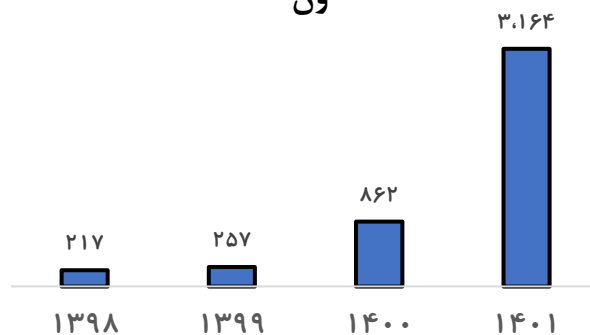
اتوبوس و مینی بوس



کشنده، کامیون و کامیونت



ون



موتورسیکلت







دفتر صنایع خودرو

# مقایسه تولید و تحویل انواع خودرو در سال های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱

## وضعیت تولید

درصد افزایش سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰	سال		شرح
	۱۴۰۱	۱۴۰۰	
%۴۵	۱,۲۴۲,۰۰۰	۸۵۸,۰۰۰	تولید کامل ( دستگاه )
%۴۲	۱,۳۲۵,۰۰۰	۹۳۵,۰۰۰	تحویل ( دستگاه )
%۳۹	۱,۳۴۸,۰۰۰	۹۷۱,۰۰۰	جمع تولید ( بانضمام تکمیل کاری )



دفتر صنایع خودرو

# رتبه جهانی ایران در تولید خودرو

## وضعیت تولید

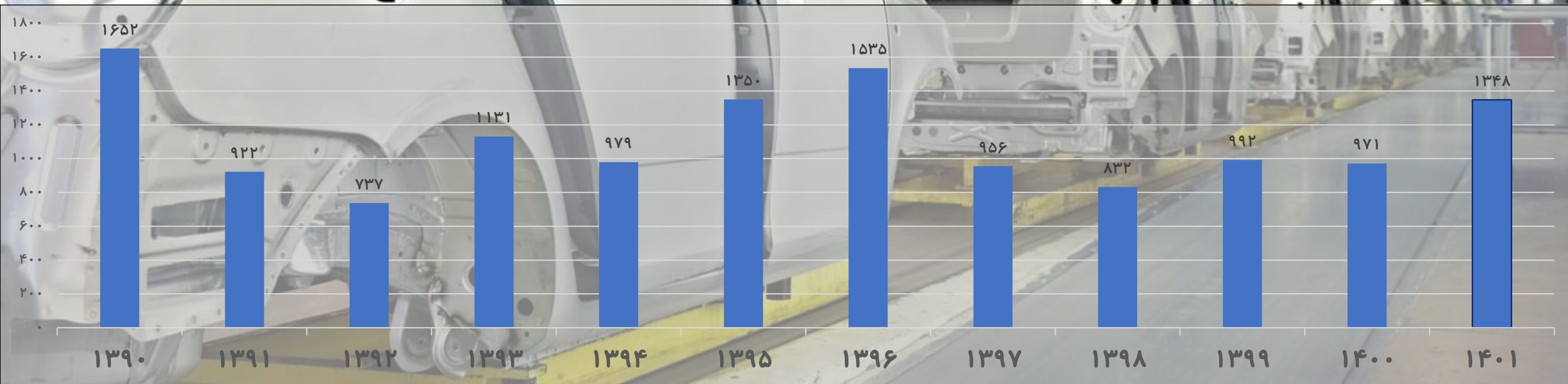
## ۱۶ کشور برتر تولید خودرو در جهان



علی رغم وجود تحریم های ظالمانه، در سال ۲۰۲۲ میلادی ایران رتبه ۱۴ در تولید خودرو در دنیا را کسب نموده است.



# وضعیت تولید خودرو از سال ۱۳۹۰ تا پایان اسفند سال ۱۴۰۱





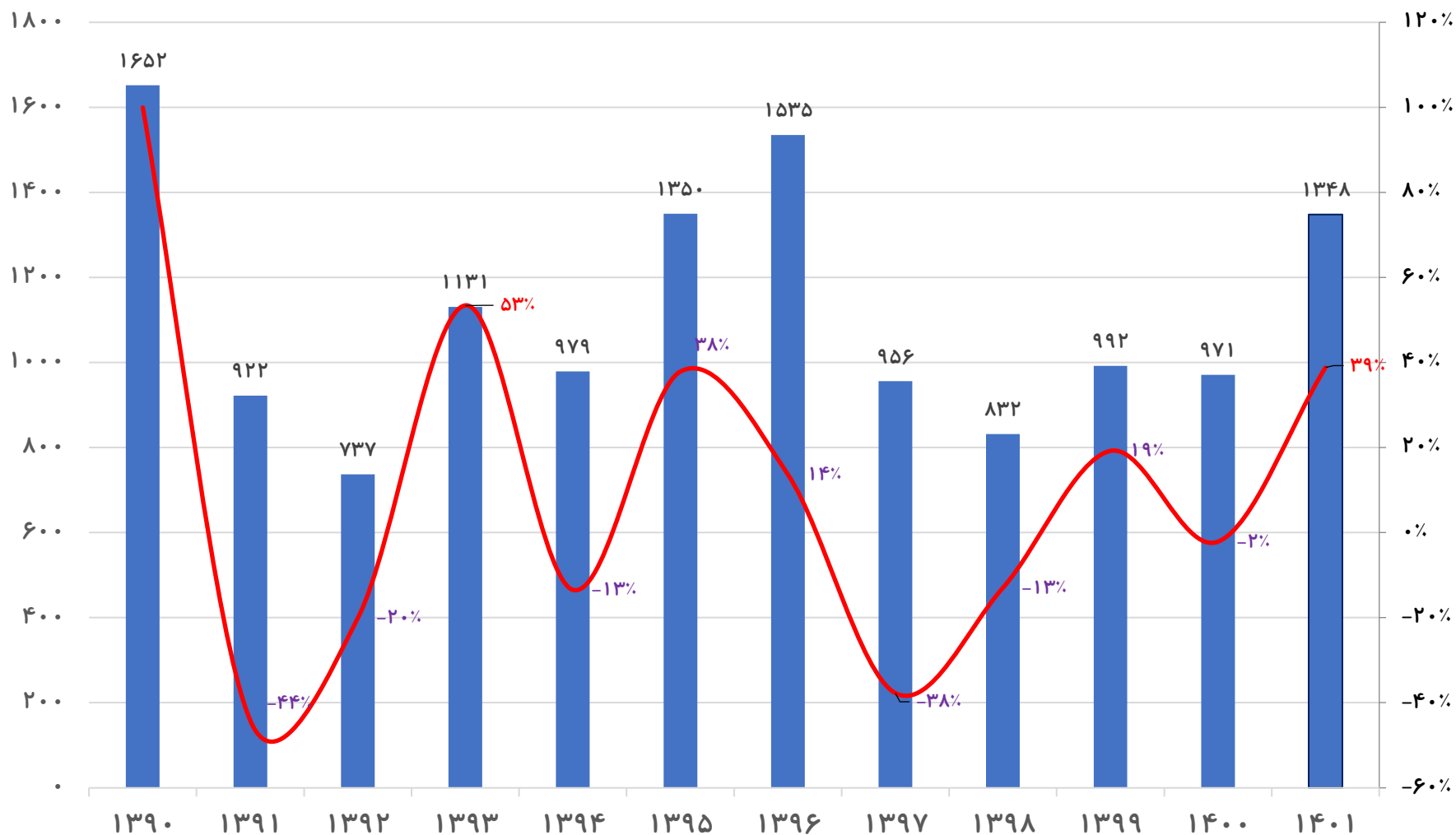
دفتر صنایع خودرو

# تولید سالانه انواع خودرو در ایران طی ۱۲ سال اخیر

## وضعیت تولید



بیشترین رشد تولید خودرو در ده سال اخیر مربوط به سالهای ۱۳۹۳ و ۱۴۰۱ بوده است. با این تفاوت که بخشی از تولیدات دو خودروساز بزرگ کشور در سال ۱۳۹۳ مربوط به محصولات برلیانس-گروه رنو و سوزوکی بوده است.



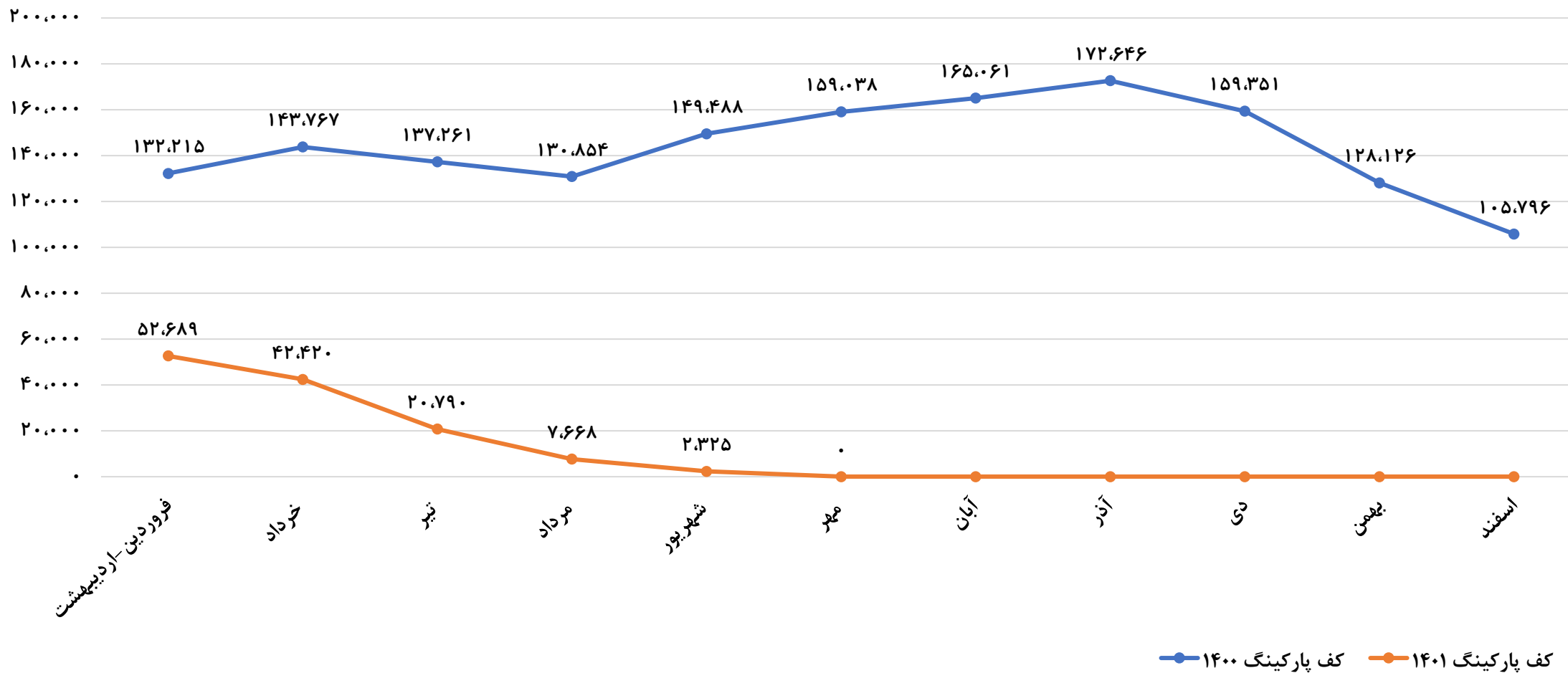




دفتر صنایع خودرو

# مقایسه خودروهایی کف پارکینگ در سال جاری و سال گذشته

## وضعیت تولید

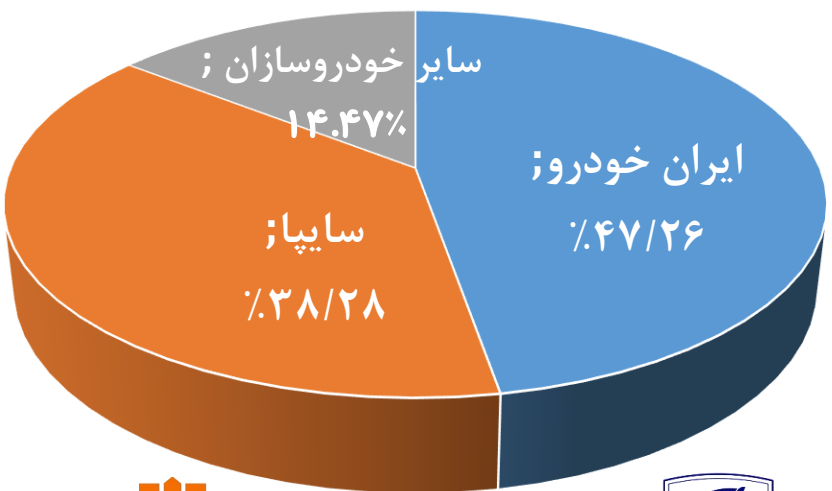




دفتر صنایع خودرو

# درصد تغییرات تولید نسبت به سال قبل و سهم تولید

## وضعیت تولید



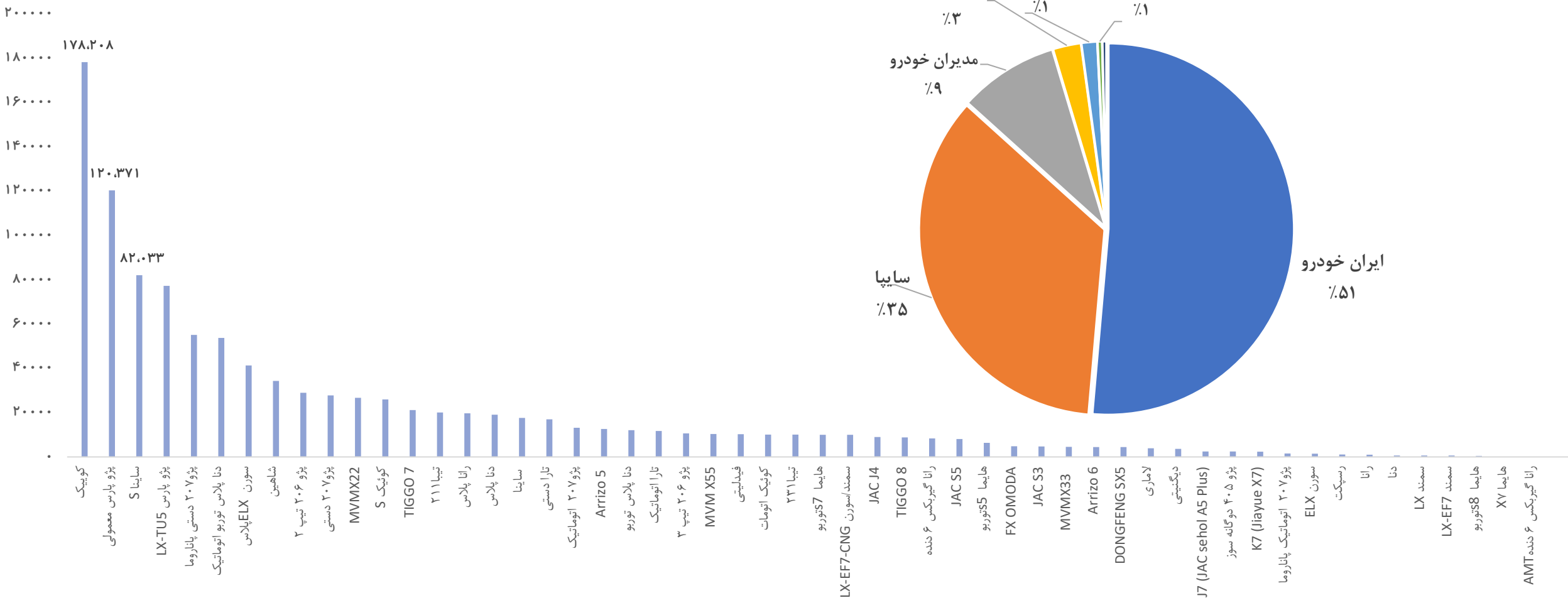
شرکت	۱۴۰۰	۱۴۰۱	رشد
گروه سایپا	۴۱۴,۴۱۳	۵۱۶,۱۳۷	٪۲۵
گروه ایران خودرو	۴۶۰,۵۰۳	۶۳۶,۵۴۱	٪۳۸
سایر خودروسازان	۹۵,۷۸۸	۱۹۴,۷۱۶	٪۱۰۳
کل	۹۷۰,۷۰۴	۱,۳۴۷,۳۹۴	٪۳۹



وزارت  
تجارت  
و صنایع  
خودرو

# سهم تولید محصولات سواری

## وضعیت محصولات

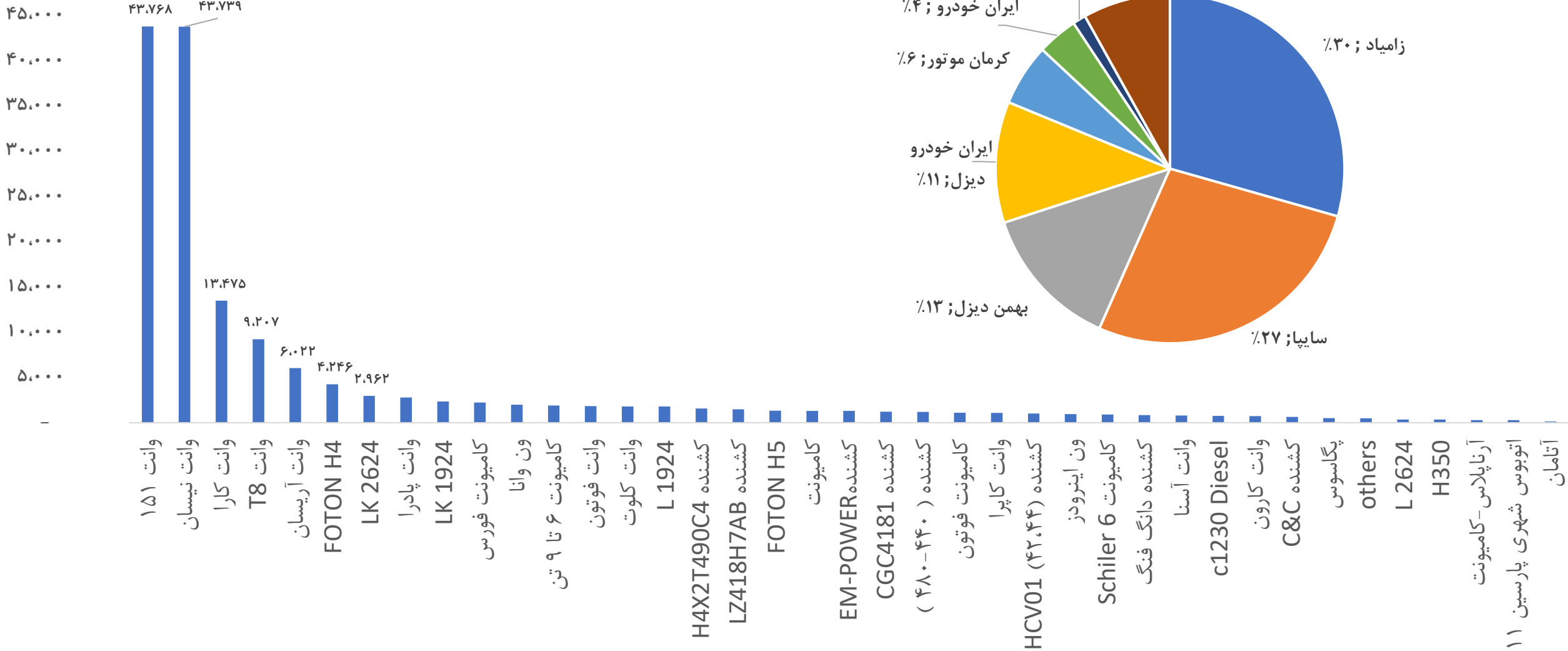




دفتر صنایع خودرو

# سهم تولید محصولات تجاری

## وضعیت محصولات





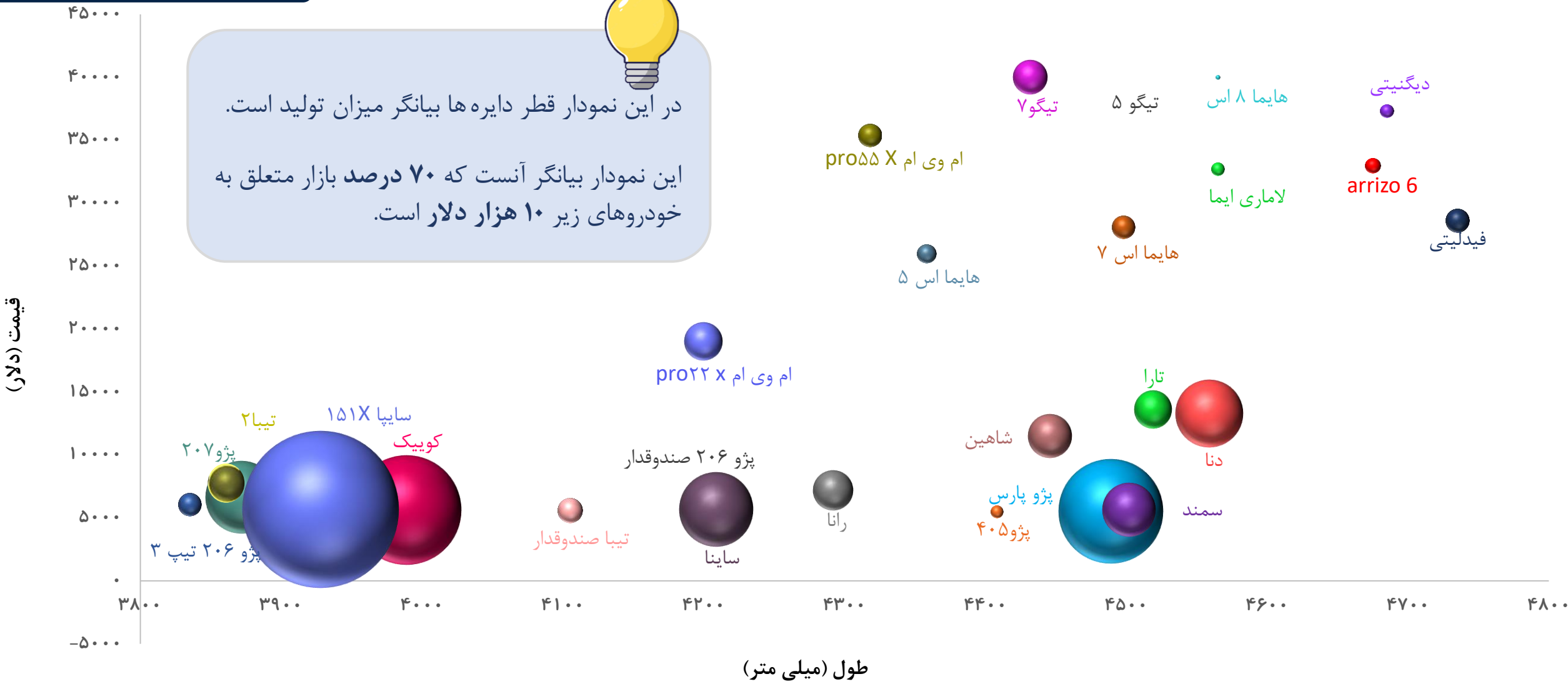


دفتر صنایع خودرو

# موقعیت محصولات سواری

## وضعیت محصولات

در این نمودار قطر دایره‌ها بیانگر میزان تولید است. این نمودار بیانگر آنست که ۷۰ درصد بازار متعلق به خودروهای زیر ۱۰ هزار دلار است.

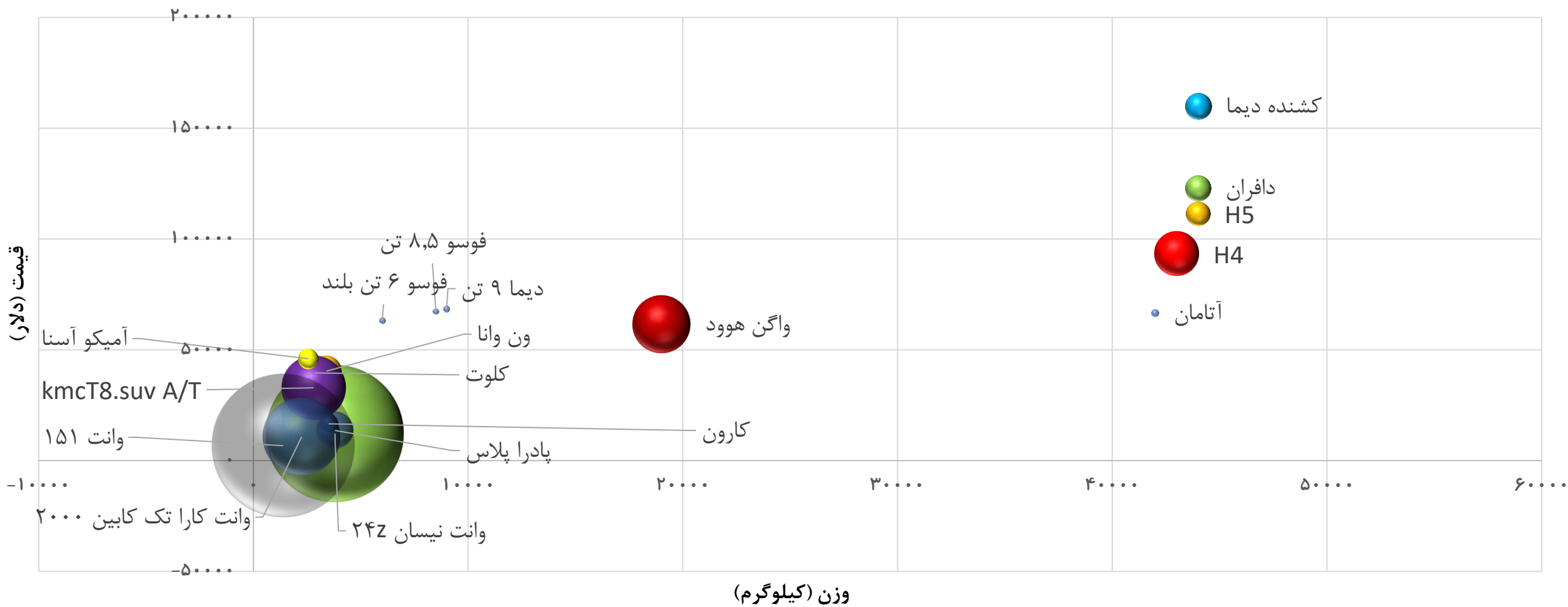




دفتر صنایع خودرو

# موقعیت محصولات تجاری

## وضعیت محصولات





دفتر صنایع خودرو

# توقف تولید مدل های قدیمی و پر مصرف

## وضعیت محصولات



سمند



۴۰۵

در گروه صنعتی ایران خودرو، نیز سمند و ۴۰۵ پس از ایفای تعهدات پیش فروش قبلی از سبد محصولات حذف شدند.



تیبیا ۲



تیبیا صندوق دار

خودروی تیبیا از شهریور ۱۴۰۱ از سبد محصولات شرکت سایپا حذف شد.





وزارت  
صنعت  
تجارت

# ظرفیت‌های فعال در شرکت‌های خودروسازی داخلی برای تولید خودروی سواری و وانت

## وضعیت فرآیند تولید

خط مونتاژ	خط رنگ	خط بدنه (G1 و G2)	قوای محرکه	خط پرس کاری	تولید ۱۰ ماهه اول ۱۴۰۱	تولید ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۰	ظرفیت تولید بر مبنای پروانه بهره برداری	نام شرکت خودروساز
۹۲۸,۰۰۰	۱,۱۷۶,۰۰۰	۱,۲۵۴,۰۰۰	۱,۰۲۵,۰۰۰	۶۱۰,۰۰۰	۵۰۰,۸۵۰	۵,۸۰۰,۰۰۰	۸۸۱,۰۰۰	ایران خودرو
۱,۱۳۲,۰۰۰	۱,۵۴۹,۰۰۰	۲,۰۶۰,۰۰۰	۷۷۵,۰۰۰	۶۷۰,۰۰۰	۴۳۵,۴۳۵	۵,۱۳۱,۰۰۰	۷۳۳,۰۰۰	سایپا
۱۱۶,۰۰۰	۱۴۹,۰۰۰	۳۰۳,۰۰۰	۵۰۰,۰۰۰	۴۰,۰۰۰	۲۵,۷۳۷	۱۸۲,۰۰۰	۵۲,۰۰۰	بهمن
۱۸۸,۰۰۰	۲۳۲,۰۰۰	۲۰۰,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰	۰	۸۳,۸۰۸	۴۱۱,۰۰۰	۶۰,۰۰۰	مدیران خودرو
۸۳,۰۰۰	۱۰۵,۰۰۰	۱۷۷,۰۰۰	۱۳۰,۰۰۰	۵۰,۰۰۰	۳۲,۱۰۷	۲۸۰,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	کرمان موتور
۰	۱۱۰,۰۰۰	۰	....	۰	۵,۳۶۵	۲,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰	اتومبیل سازی فردا
۳,۳۲۱,۰۰۰	۲,۴۴۷,۰۰۰	۳,۹۹۴,۰۰۰	۲,۴۱۶,۰۰۰	۱۳۷,۰۰۰	۱,۰۸۳,۳۰۲	۱۱,۸۰۶,۰۰۰	۱,۸۶۴,۰۰۰	جمع (دستگاه)



دفتر صنایع خودرو

# ظرفیت تولید خودرو در کشور

## وضعیت فرآیند تولید

# IRAN

## اطلس ظرفیت خودروسازها

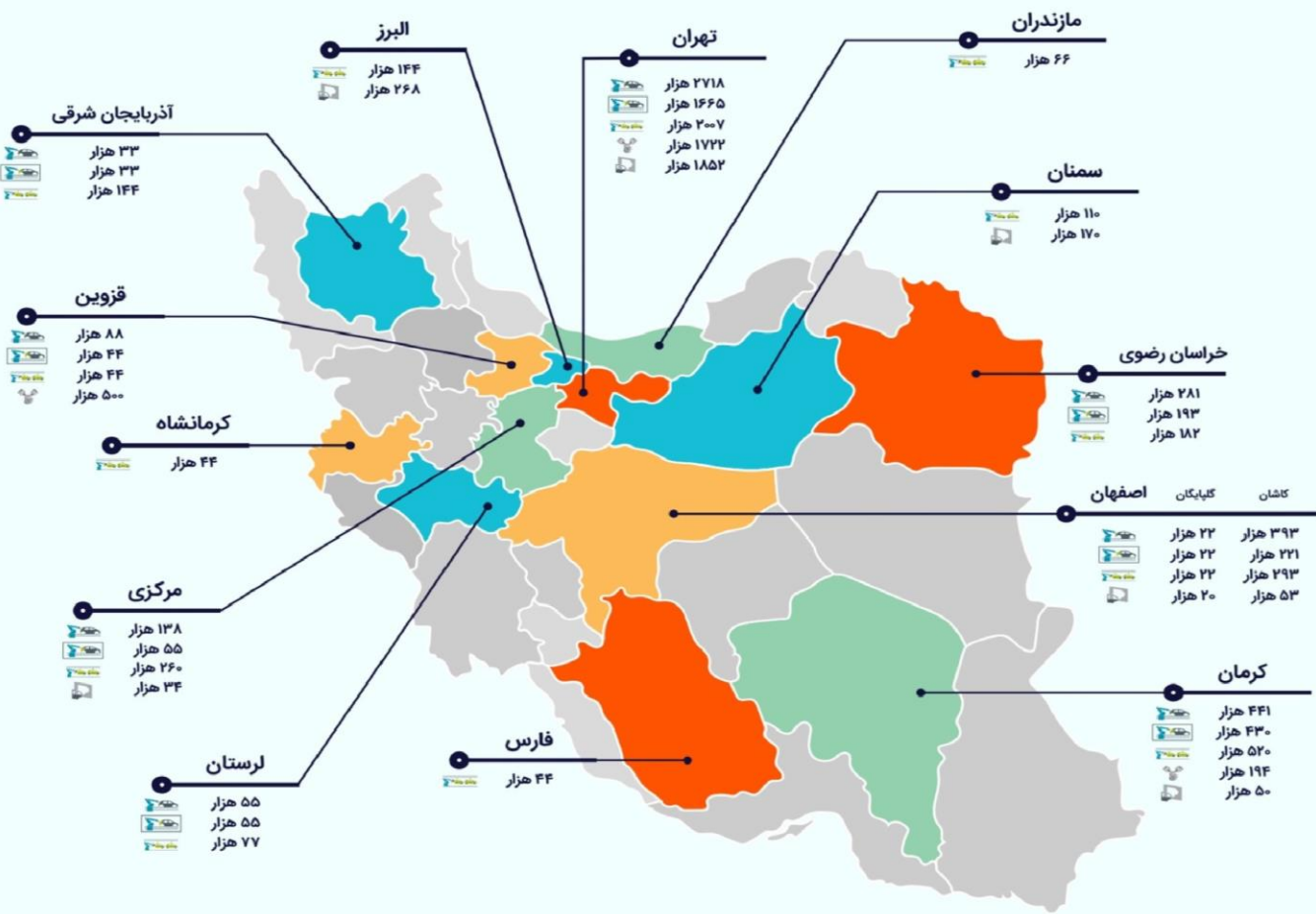
Atlas of the Capacity of Automobile Manufacturers

(ظرفیت‌های سواری و وانت)

# ایران



جمهوری اسلامی ایران  
وزارت صنعت، معدن و تجارت



## مجموع ظرفیت کل کشور

۴/۱۶۹/۰۰۰

خط بدنه



۲/۷۱۸/۰۰۰

خط رنگ



۳/۹۵۷/۰۰۰

خط مونتاژ



۲/۴۱۶/۰۰۰

خط موتور



۲/۵۱۵/۰۰۰

خط پرس‌کاری (G1, G2)

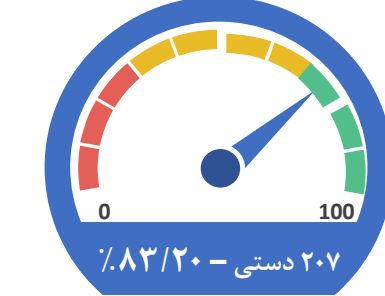
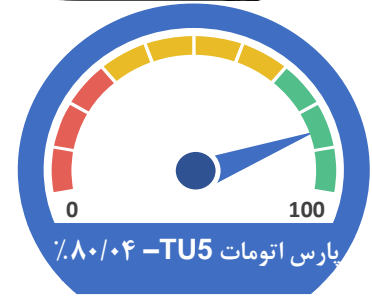
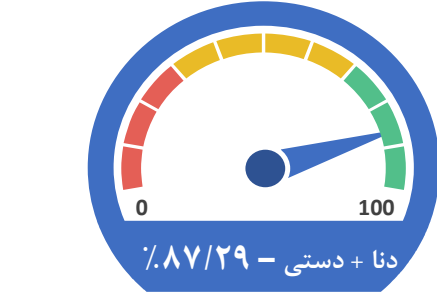
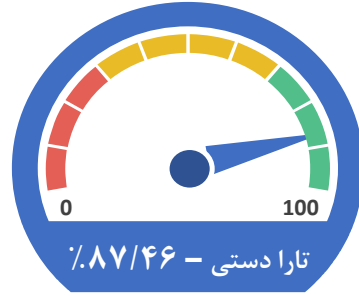
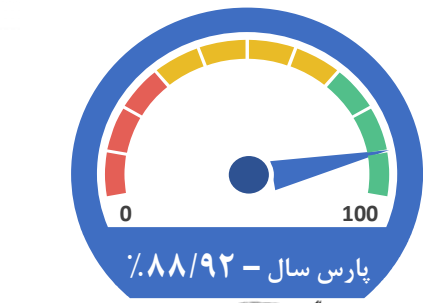
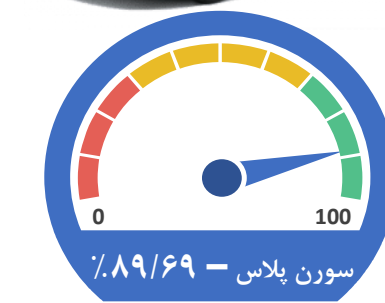
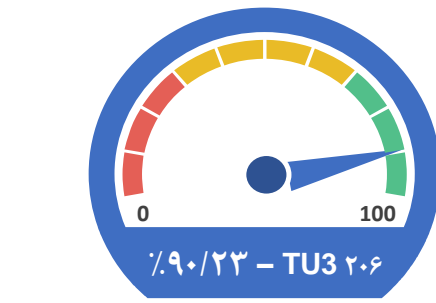
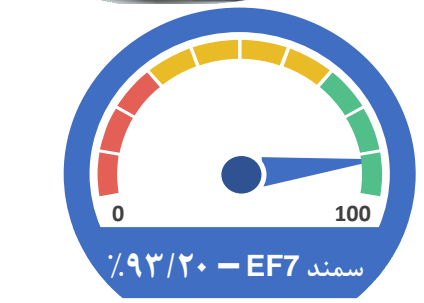




دفتر صنایع خودرو

# آخرین وضعیت عمق ساخت داخل شرکت ایران خودرو

## وضعیت تامین



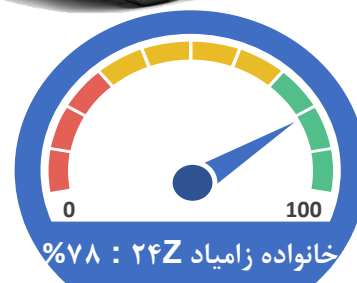
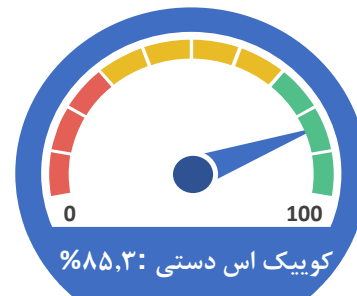




دفتر صنایع خودرو

# آخرین وضعیت عمق ساخت داخل شرکت سایا

## وضعیت تامین

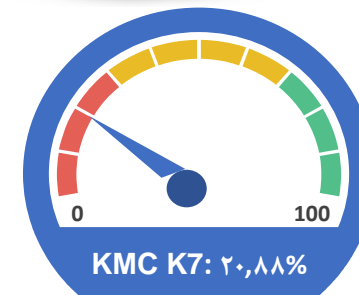
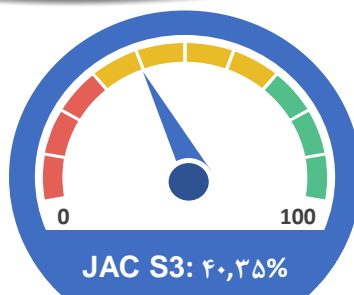
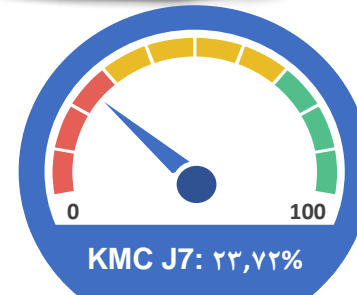
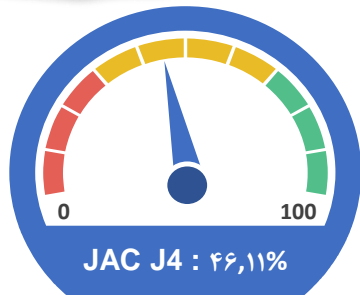




دفتر صنایع خودرو

# آخرین وضعیت عمق ساخت داخل شرکت کرمان موتور

## وضعیت تامین





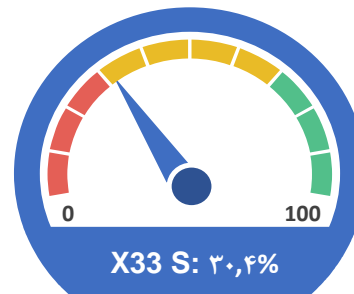
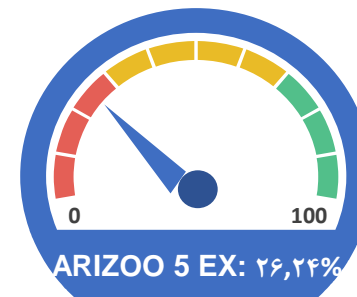
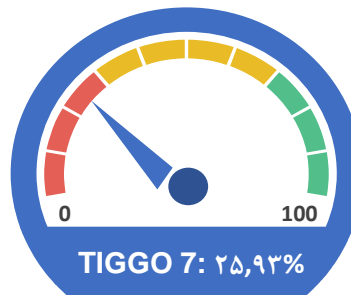
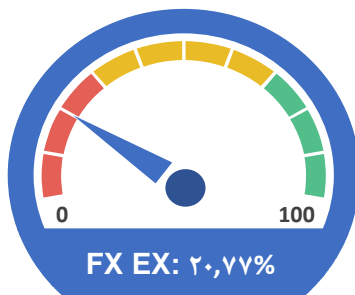
دفتر صنایع خودرو

# آخرین وضعیت عمق ساخت داخل شرکت مدیران خودرو

## وضعیت تامین



مدیران خودرو



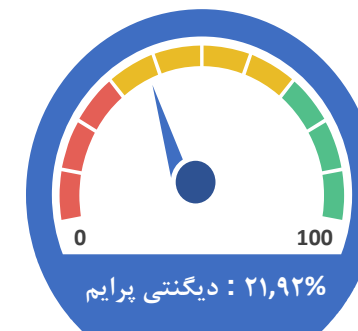
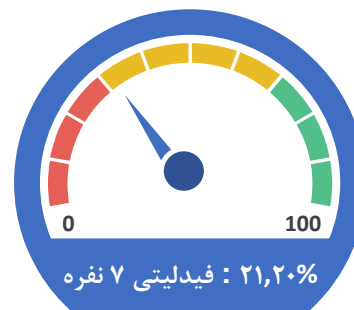




دفتر صنایع خودرو

# آخرین وضعیت عمق ساخت داخل شرکت گروه بهمن

وضعیت تامین





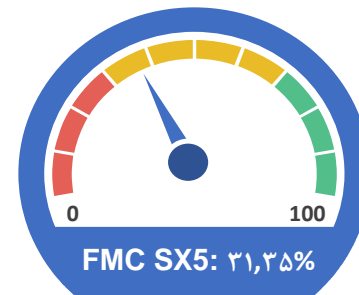
دفتر صنایع خودرو

# آخرین وضعیت عمق ساخت داخلی شرکت خودروسازی فردا و آرین پارس موتور

وضعیت تامین

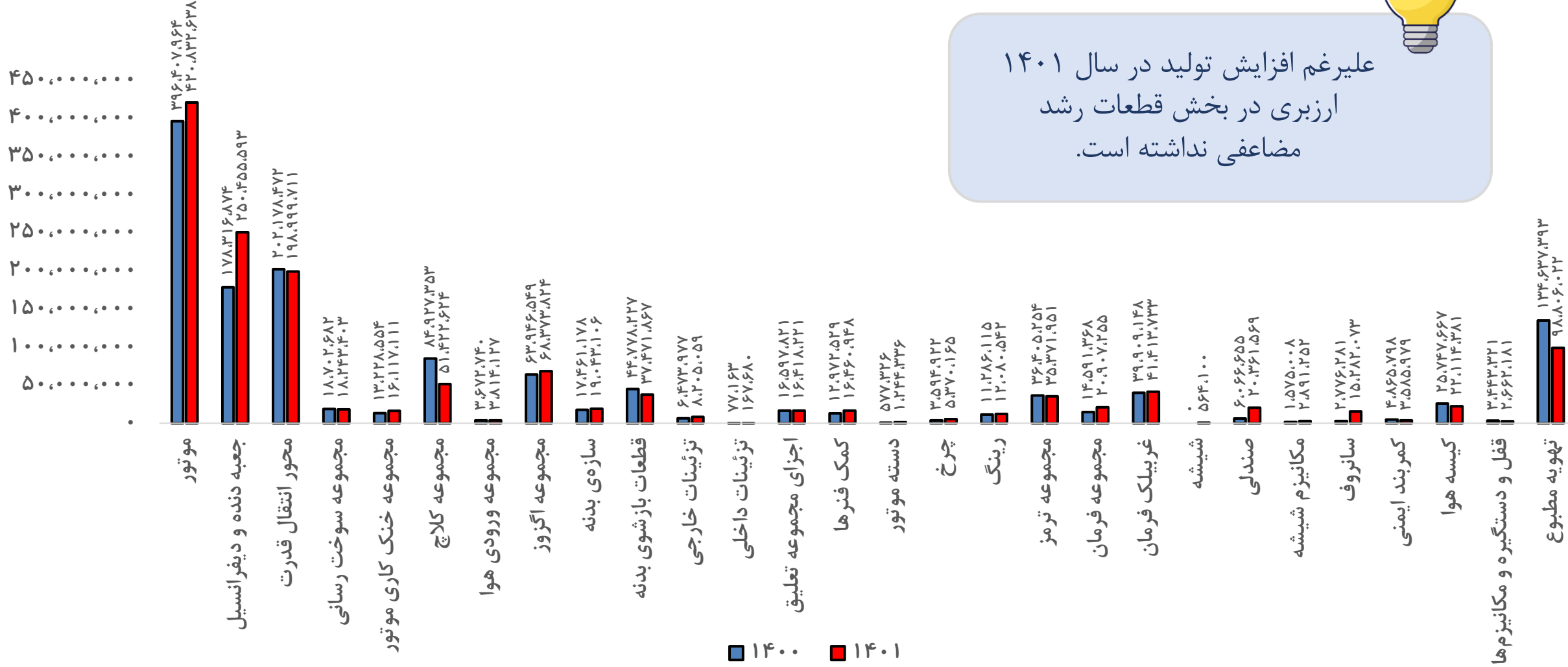


FARDA MOTORS



# میزان واردات اجزا و قطعات خودرو

## وضعیت تامین



علیرغم افزایش تولید در سال ۱۴۰۱  
ارزبری در بخش قطعات رشد  
مضاعفی نداشته است.



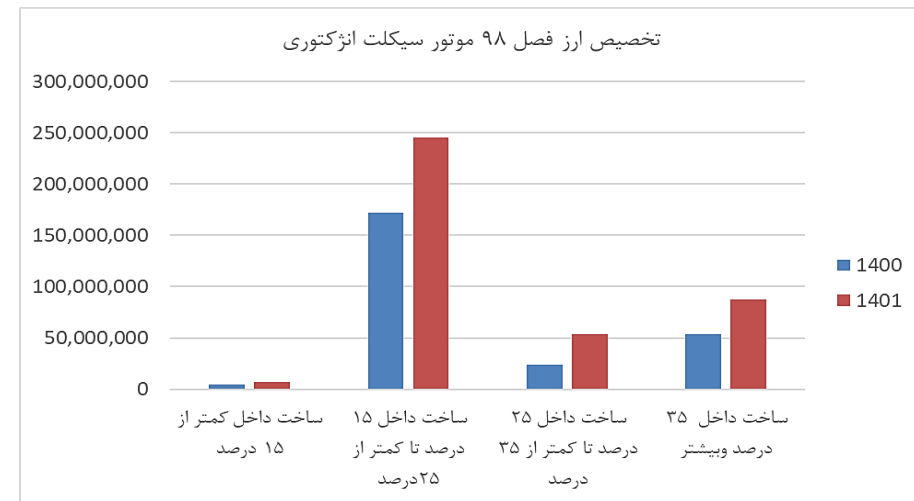
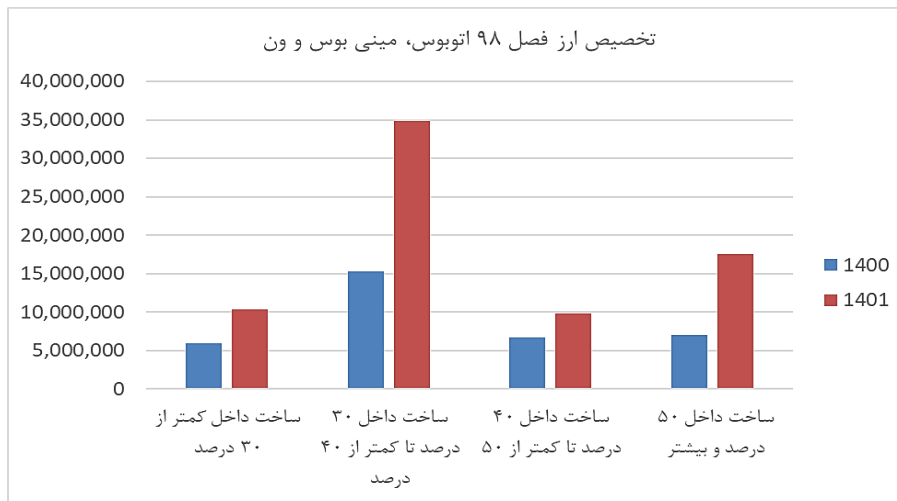
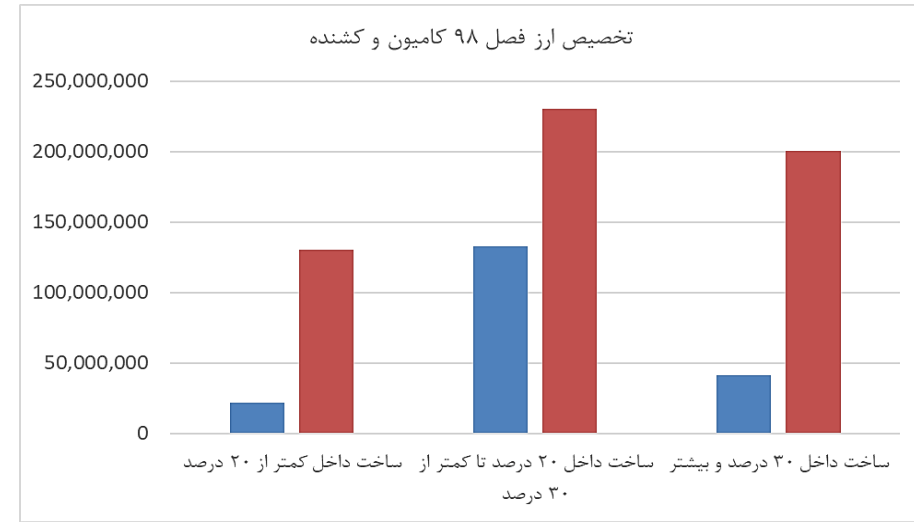
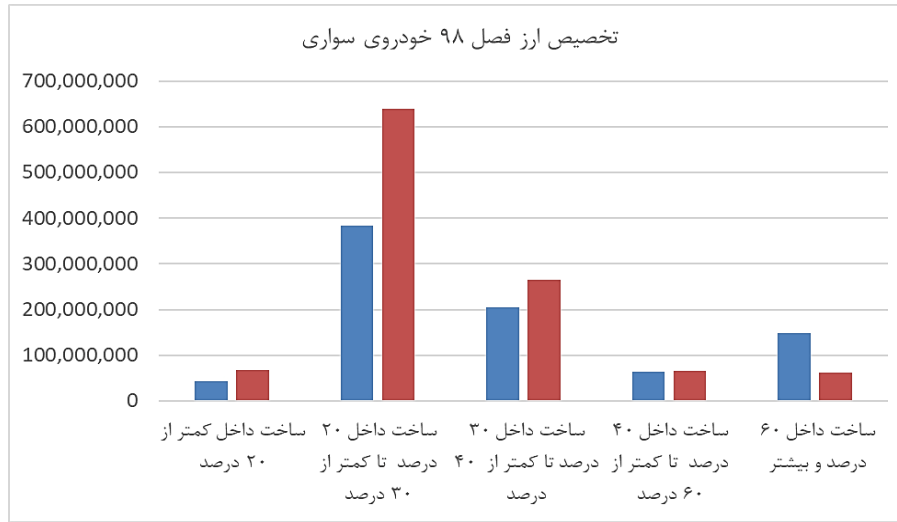




دفتر صنایع خودرو

# میزان واردات قطعات منفصله خودرو و موتور سیکلت

## وضعیت تامین





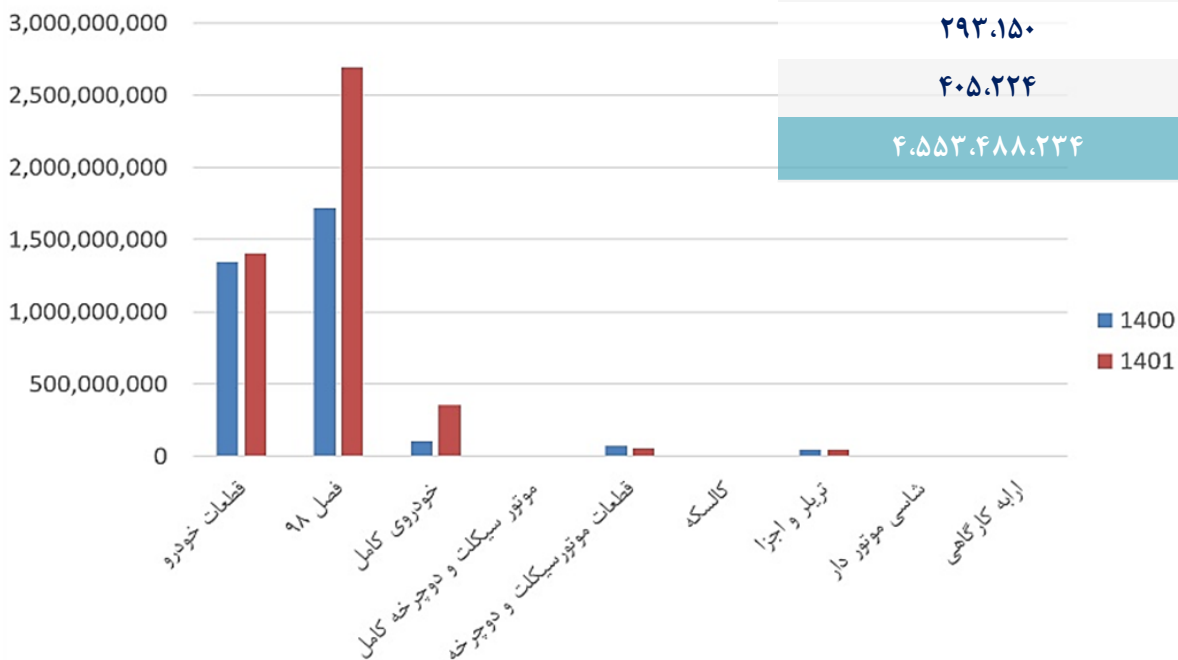
دفتر صنایع خودرو

# کل واردات اجزاء و قطعات صنعت خودرو

## وضعیت تامین

ردیف	عنوان	واردات سال ۱۴۰۰	واردات ۱۰ ماهه ۱۴۰۱
۱	قطعات خودرو	۱.۳۴۵.۲۱۸.۳۳۹	۱.۴۰۸.۶۸۱.۴۵۱
۲	فصل ۹۸	۱.۷۱۶.۹۹۹.۱۹۵	۲.۶۹۰.۲۶۸.۷۶۳
۳	خودروی کامل	۱۰۵.۷۳۹.۶۱۴	۳۵۳.۲۶۱.۴۱۶
۴	موتور سیکلت و دوچرخه کامل	۲.۸۷۷.۸۹۶	۵.۹۱۹.۹۶۹
۵	قطعات موتور سیکلت و دوچرخه	۷۲.۲۴۳.۰۱۶	۵۲.۷۱۹.۹۴۲
۶	کالسکه	۳۲۷.۸۳۱	۷۱.۹۷۰
۷	تریلر و اجزا	۴۶.۶۴۲.۴۳۵	۴۱.۸۶۶.۳۴۹
۸	شاسی موتور دار	۸۳.۴۰۰	۲۹۳.۱۵۰
۹	ارابه کارگاهی	۱.۳۳۶.۰۷۹	۴۰۵.۲۲۴
جمع	جمع	۳.۲۹۱.۴۶۷.۸۰۵	۴.۵۵۳.۴۸۸.۲۳۴

تخصیص ارزش واردات دفتر خودرو

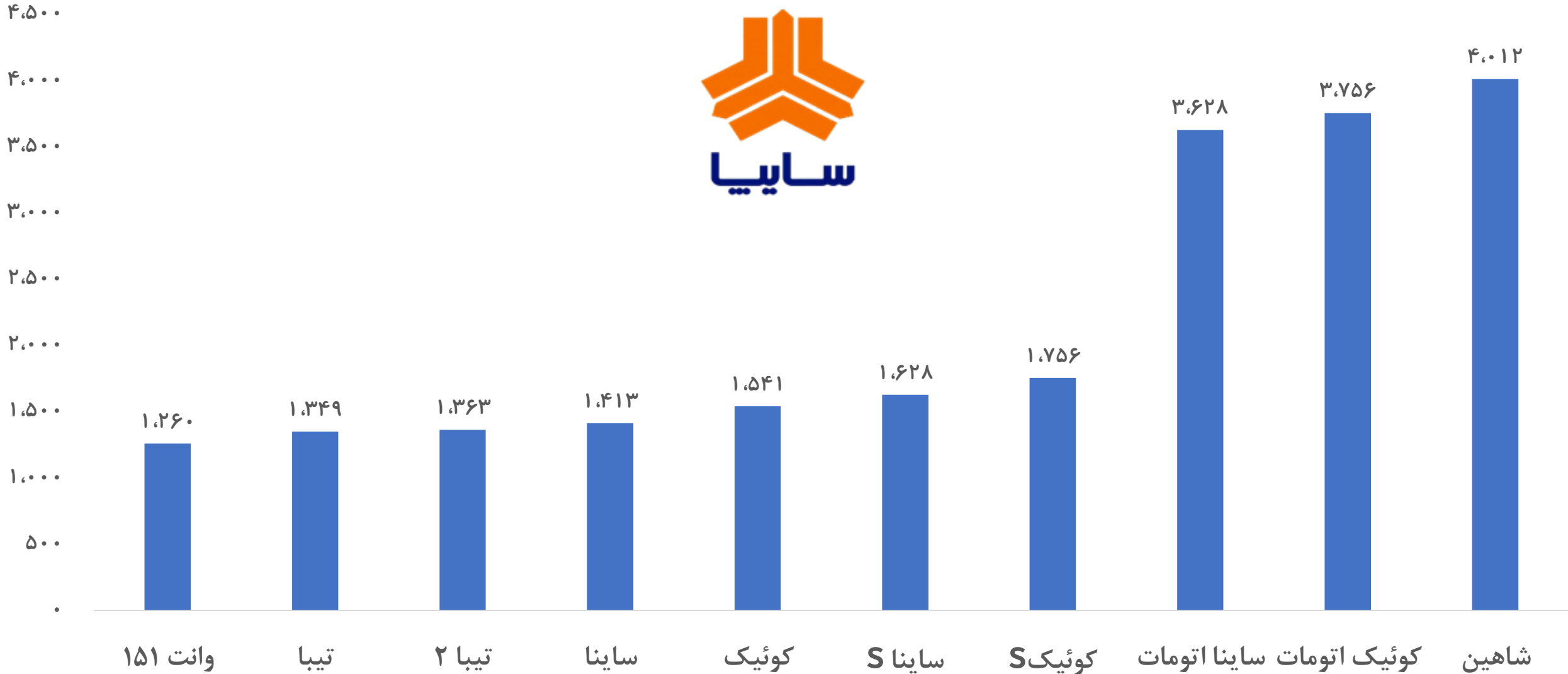




دفتر صنایع خودرو

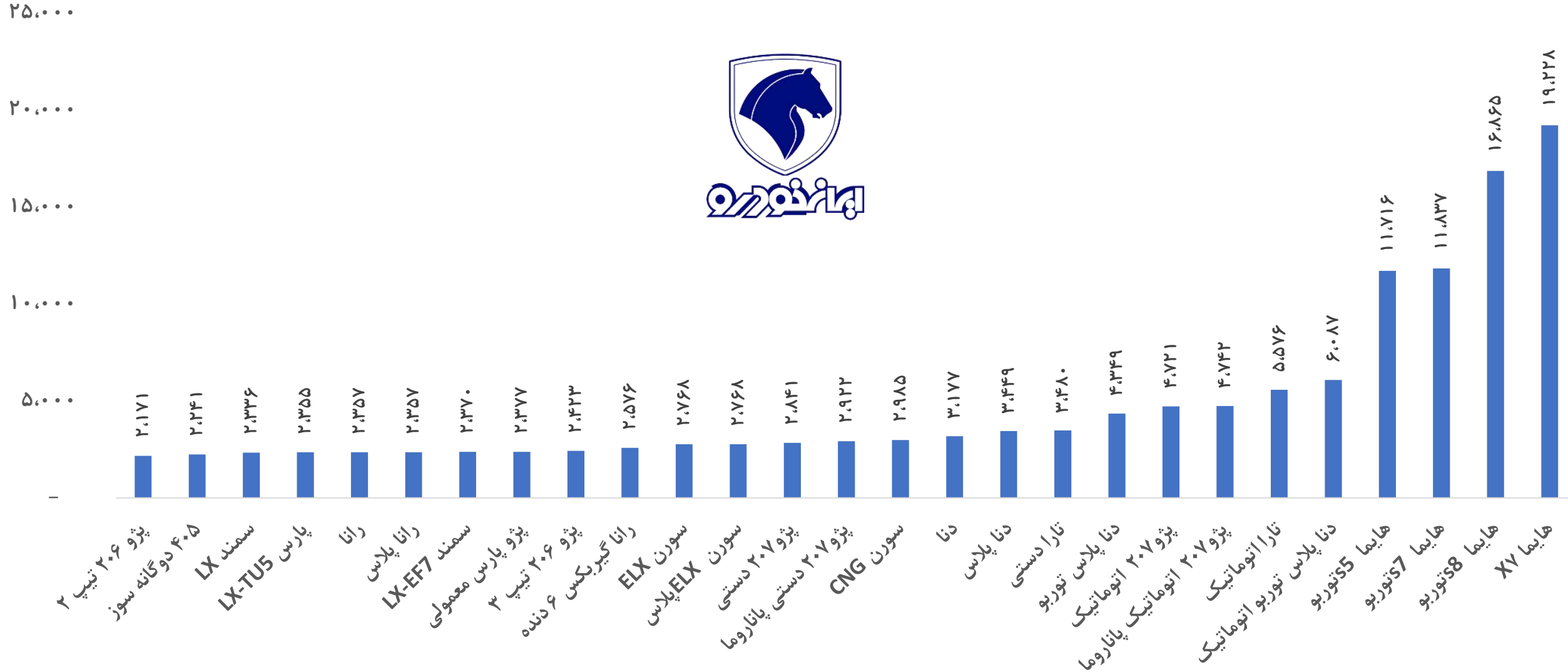
# میزان ارزشبری محصولات

## وضعیت تامین





## وضعیت تامین







دفتر صنایع خودرو

# نظام حقوق ورودی صنعت خودرو

## وضعیت تامین

- ۱- عدم تحقق اهداف سیاستگذار در راستای تعمیق ساخت داخل در خودروهای مونتاژی
- ۲- داخلی سازی قطعات غیر مهم و عدم توسعه قطعات و مجموعه های اصلی خودرو مانند موتور، گیربکس و خودروهای برقی
- ۳- نیاز به نظارت و کنترل مضاعف با توجه به تغییر حقوق ورودی با حدود ساخت داخل و احتمال بالای ایجاد فساد و رانت
- ۴- تیراژ کم تولید و غیر اقتصادی بودن و قیمت تمام شده بالای قطعات ساخت داخل
- ۵- عدم تحقق مشترک سازی و هم افزایی خودرو سازان
- ۶- عدم وجود ساختار یکپارچه حقوق ورودی خودروی کامل، قطعات خودرو و قطعات منفصله خودروهای مونتاژی
- ۷- عدم همکاری خودروساز اصلی با داخلی سازی بسیاری از قطعات
- ۸- عدم ارائه لیست دقیق قیمت اجزاء خودرو توسط خودروساز اصلی و نیاز به IPI مرجع
- ۹- نظام حقوق ورودی تاکید بر ساخت داخل همه خودروهای مونتاژی دارد در حالیکه همه خودروها ارزش داخلی سازی ندارند
- ۱۰- تخلف واردکنندگان و اظهار قطعات مرتبط با فصل ۹۸ در سایر فصول به جهت پرداخت حقوق ورودی کمتر
- ۱۱- توقف اکثر محصولات در اولین حد داخلی سازی
- ۱۲- عدم تاثیر تیراژ تولید محصول در حقوق ورودی

عارضه های نظام حقوق ورودی صنعت خودرو





دفتر صنایع خودرو

## عارضه‌یابی ساختار تخصیص ارز

### وضعیت تامین



رشد و اعتلای صنعت خودرو تنها با تمرکز بر راهبرد تولید خودرو بر مبنای بن‌سازه‌های داخلی و تعمیق ساخت داخل امکان پذیر خواهد بود.

- برای تولید خودرو سواری به روش مونتاژ خودروهای خارجی (واردات از فصل ۹۸) به صورت متوسط ۱۴۵۰۰ دلار برای هر خودرو ارز مصرف شده است.

- برای تولید خودروهای ایرانی توسط ایران خودرو و سایپا به صورت متوسط ۲۶۵۰ دلار برای هر خودرو ارز مصرف شده است.



دفتر صنایع خودرو

# بررسی تقاضای خرید خودروی سواری

وضعیت فروش



تعداد کل خانوار کشور

۲۸,۶۶۴,۷۸۰



تعداد کل وسایل نقلیه کشور (غیر عمومی)

۲۲,۰۳۴,۶۹۷



تعداد نفرات کشور بدون خودرو

۶۶,۷۸۶,۵۴۵



تعداد خانوار بدون خودرو

۱۳,۲۷۶,۱۸۲



افراد دارای خودرو شخصی

۱۸,۰۴۴,۶۲۶



تعداد خانوار دارای خودرو شخصی

۱۵,۳۸۸,۵۹۸

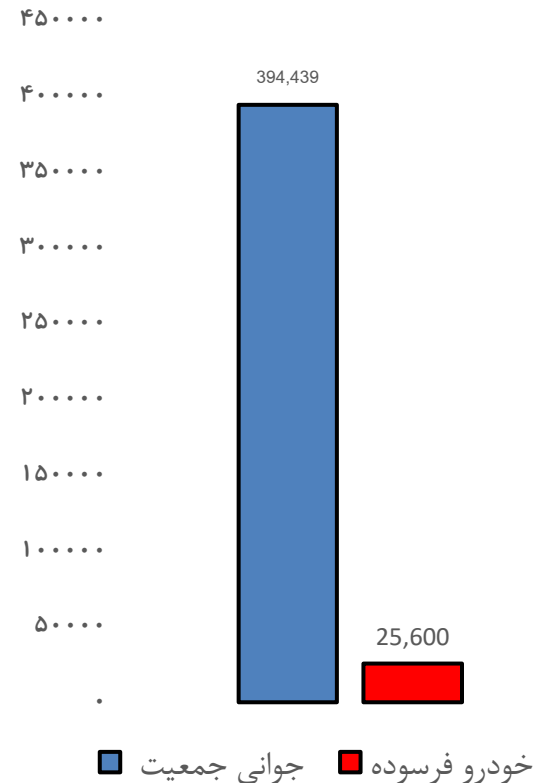
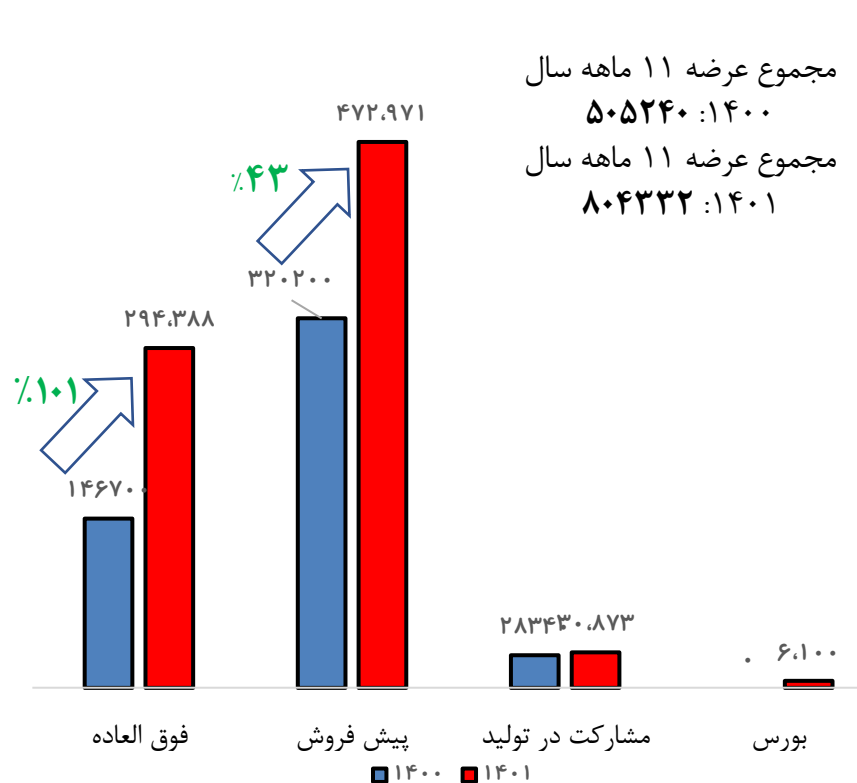
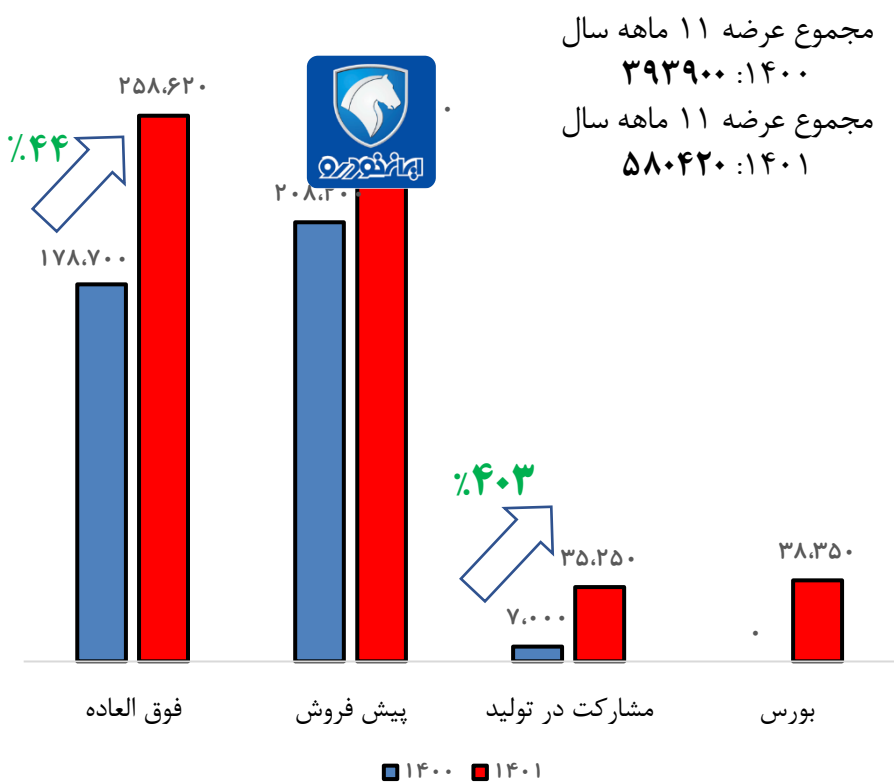
۴۶/۳۲ درصد خانوارهای کشور بدون خودرو می باشند.



دفتر صنایع خودرو

# مقایسه میزان عرضه ۱۱ ماهه خودروسازان دولتی در سال های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ (خودروسواری)

## وضعیت فروش







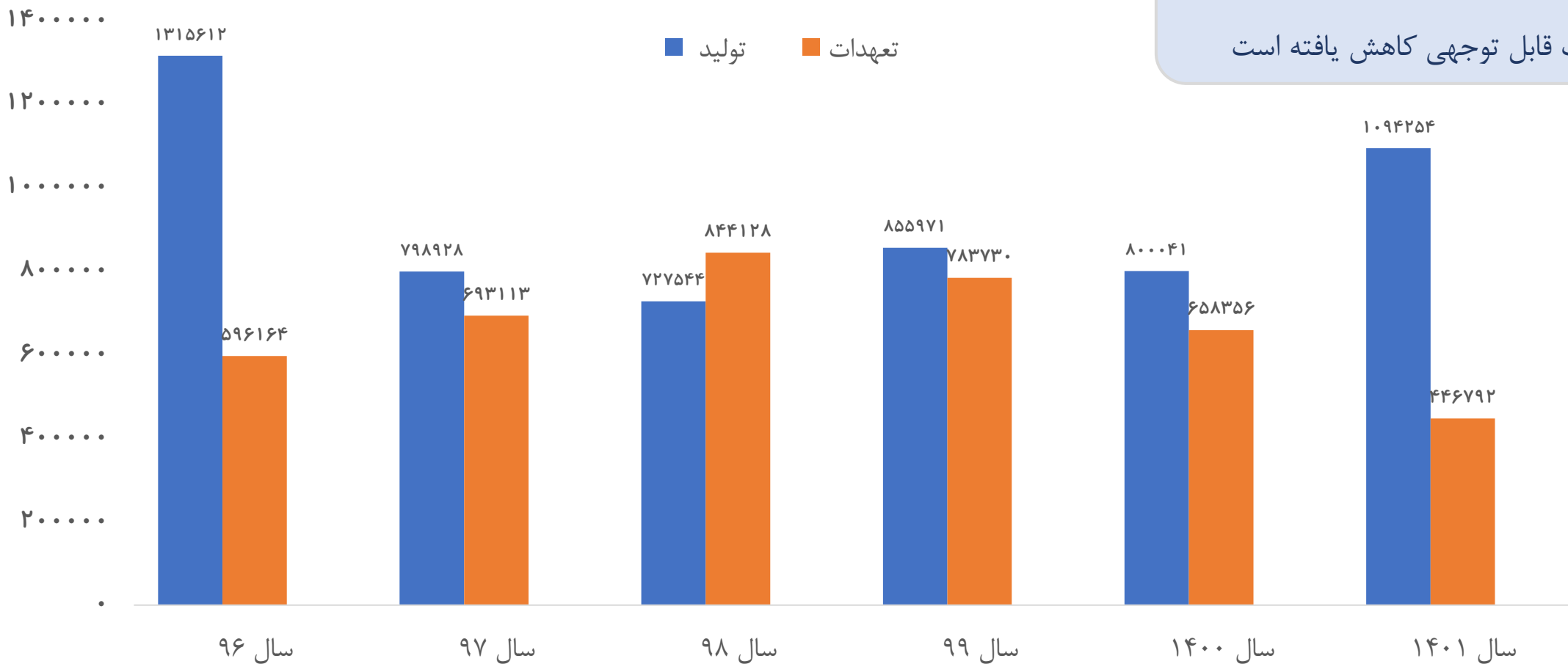
دفتر صنایع خودرو

# مقایسه میزان تولید و تعهدات (خودروسواری)

## وضعیت فروش



تعهدات نسبت به تولید سال ۱۴۰۱ در مقایسه با سایر سال ها به صورت قابل توجهی کاهش یافته است





دفتر صنایع خودرو

# گزارش وضعیت عرضه عمده شرکت های خودروسازی سواری

## وضعیت فروش

میزان رشد	۱۴۰۱	۱۴۰۰	نام شرکت
%۴۹	۵۸۴.۴۲۰	۳۹۳.۹۰۰	ایران خودرو
%۶۰	۸۰۴.۹۳۲	۵۰۵.۲۴۰	سایپا
%۴۱/۵	۸۸.۰۱۵	۶۲.۱۶۸	سایر

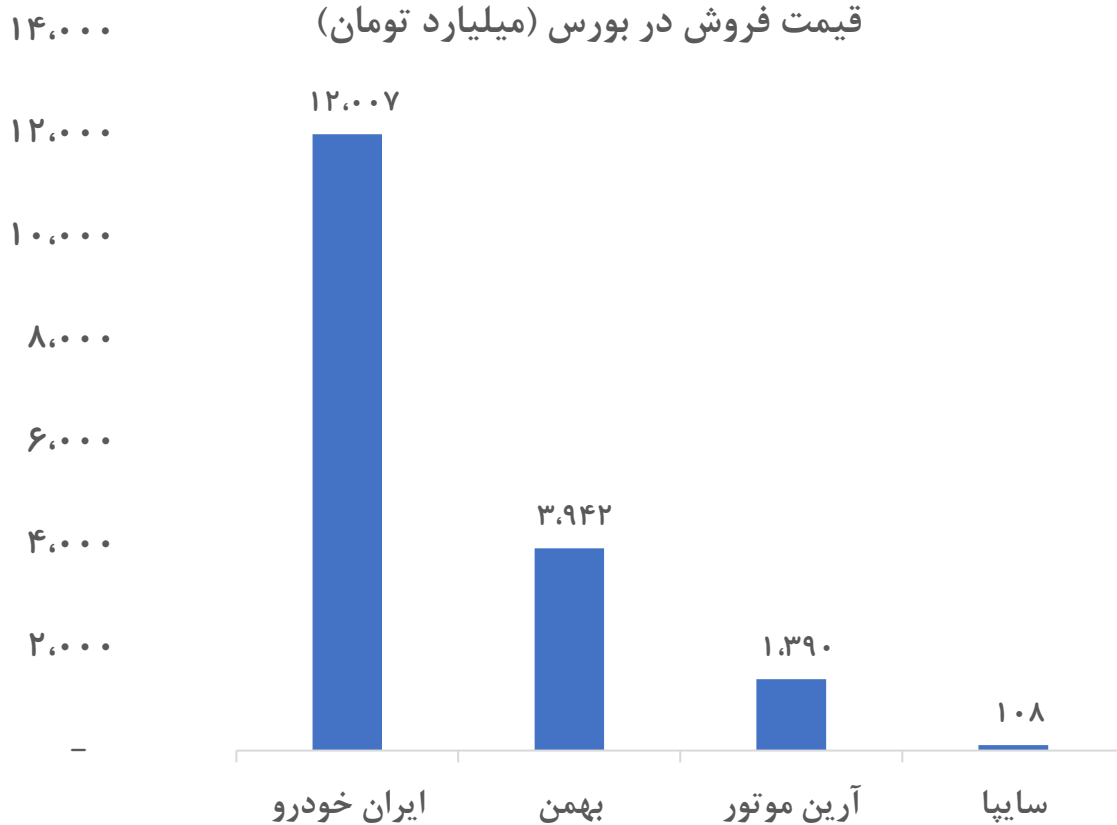


مقر صنایع خودرو

# عرضه شرکتهای خودروساز در بورس کالا

## وضعیت فروش

درآمد خودروسازان از ما به التفاوت قیمت فروش کارخانه و قیمت فروش در بورس (میلیارد تومان)



ردیف	خودروساز	تعداد فروش (دستگاه)	درآمد خودروسازان از ما به التفاوت قیمت فروش کارخانه و قیمت فروش در بورس (میلیارد تومان)
۱	ایران خودرو	۵۳,۲۷۵	۱۲,۰۰۷
۲	بهمن موتور	۹,۰۵۸	۳,۹۴۲
۳	آرین پارس موتور	۱,۹۷۶	۱,۳۹۰
۴	سایپا	۳,۶۰۶	۱۰۸
۵	خودروسازی فردا	۷۳	-
۶	کرمان موتور	۱۳۷	۱
	جمع	۶۸,۱۲۵	۱۷,۴۴۷



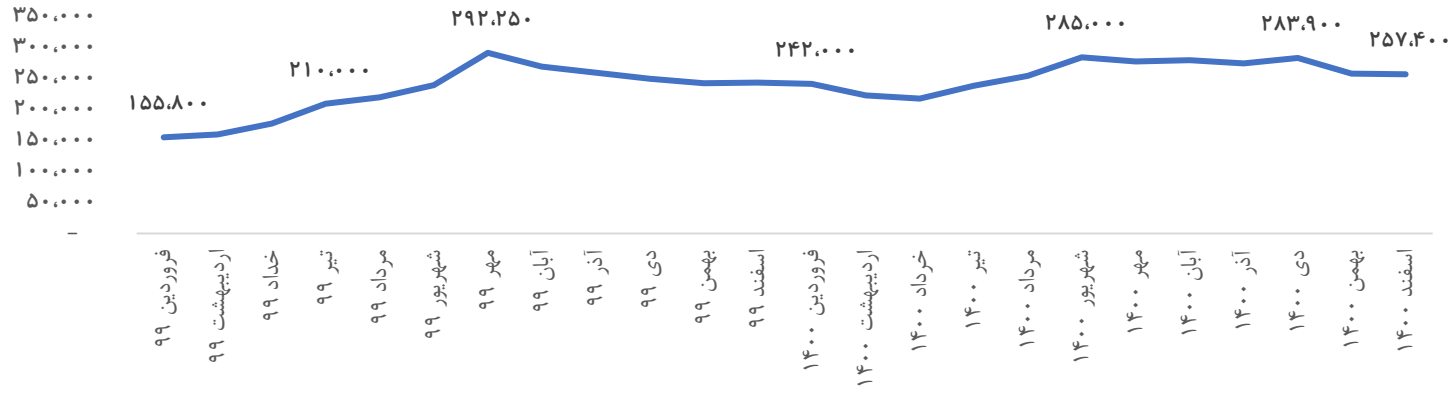


دفتر صنایع خودرو

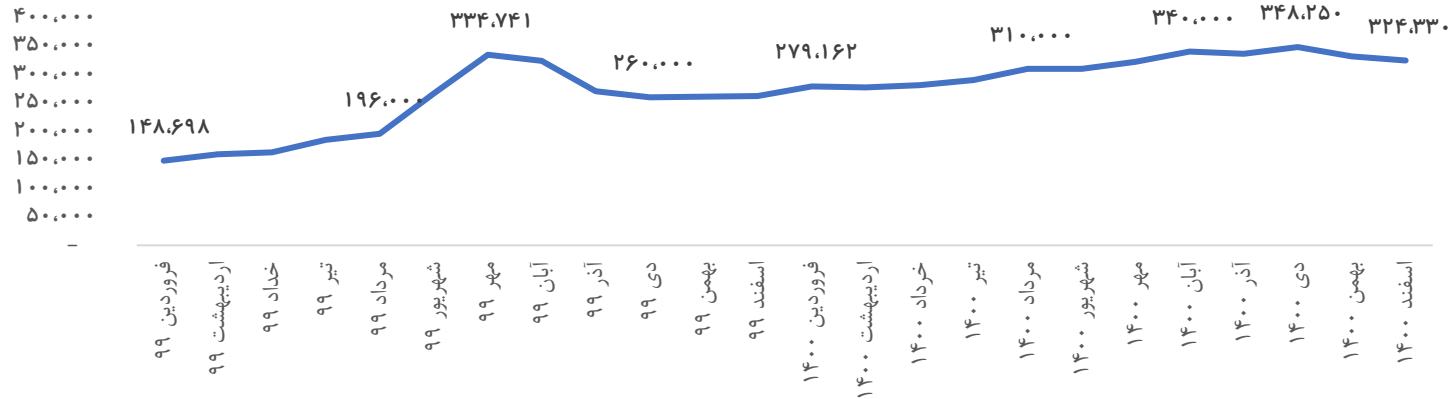
# روند همبستگی دلار و افزایش قیمت خودروها در بازار

## وضعیت فروش

### میانگین روند قیمت ارز



### میانگین قیمت خودرو در بازار





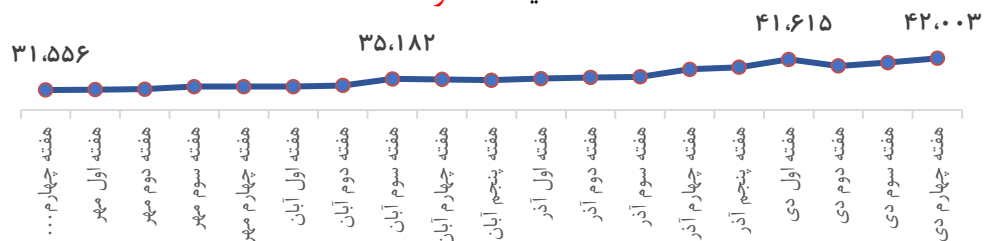
وزارت  
تجارت  
و  
صنعت  
و  
معدن

# روند همبستگی دلار و افزایش قیمت محصولات سایا

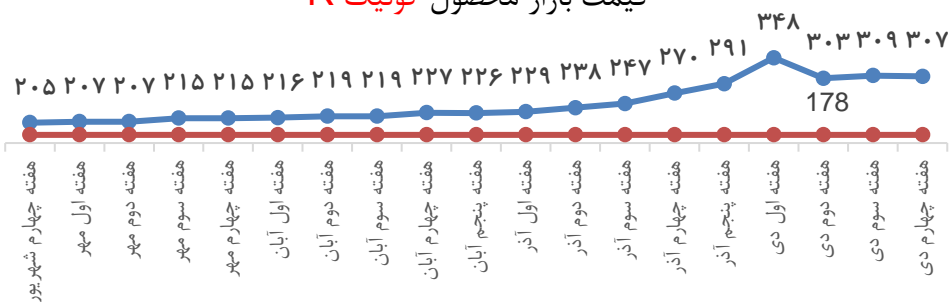
## وضعیت فروش



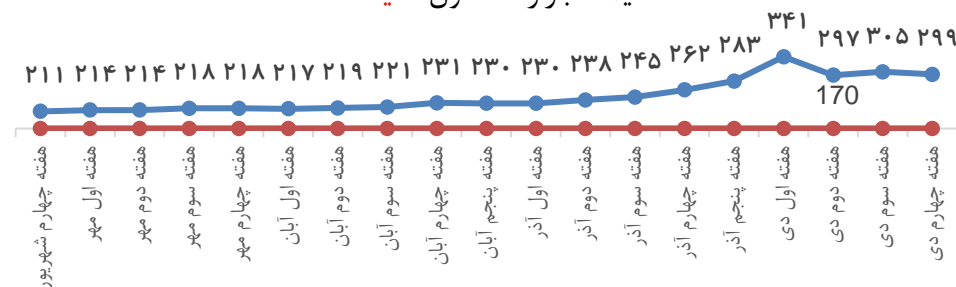
قیمت دلار



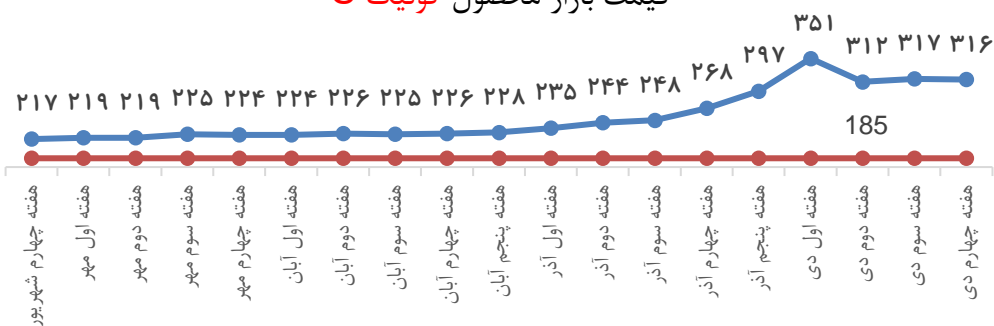
قیمت بازار محصول کوئیک R



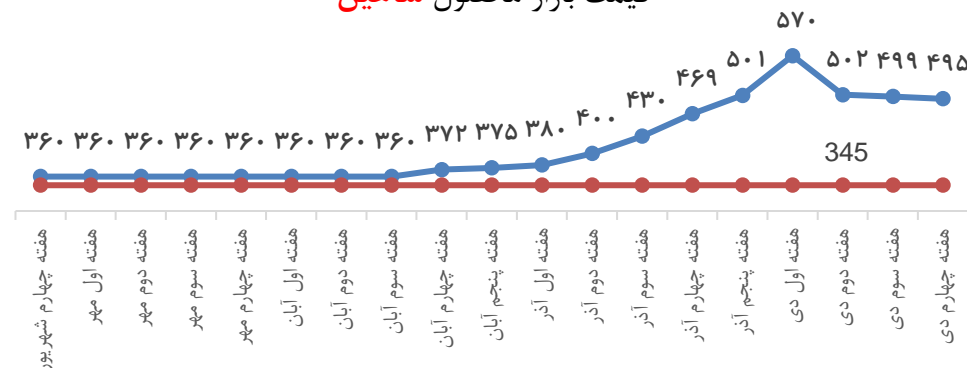
قیمت بازار محصول سایناس S



قیمت بازار محصول کوئیک S



قیمت بازار محصول شاهین S



\* قیمت محصولات به میلیون تومان می باشد.

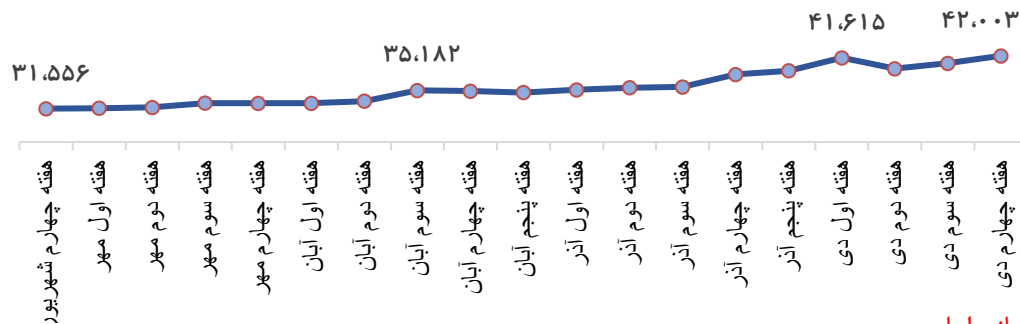


مقر صنایع خودرو

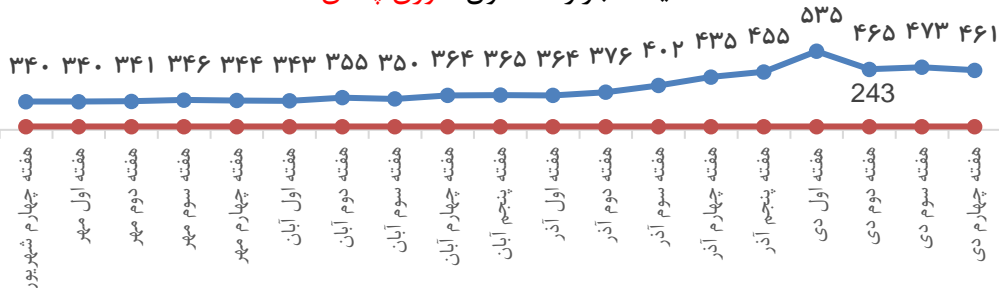
# روند همبستگی دلار و افزایش قیمت محصولات شرکت ایران خودرو

## وضعیت فروش

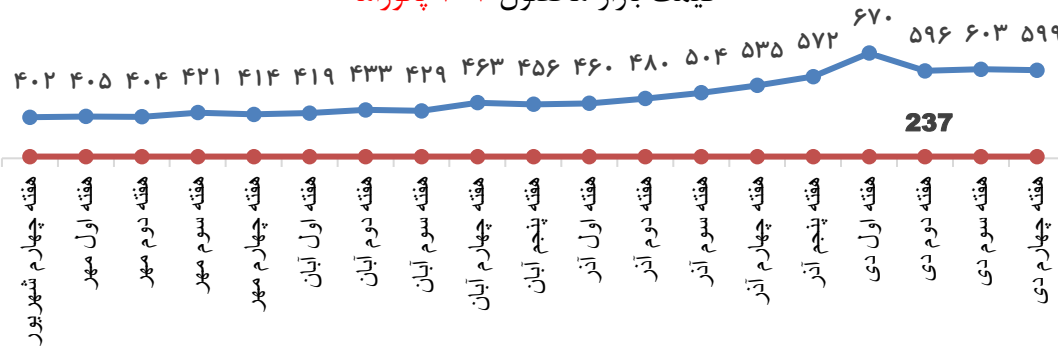
قیمت دلار



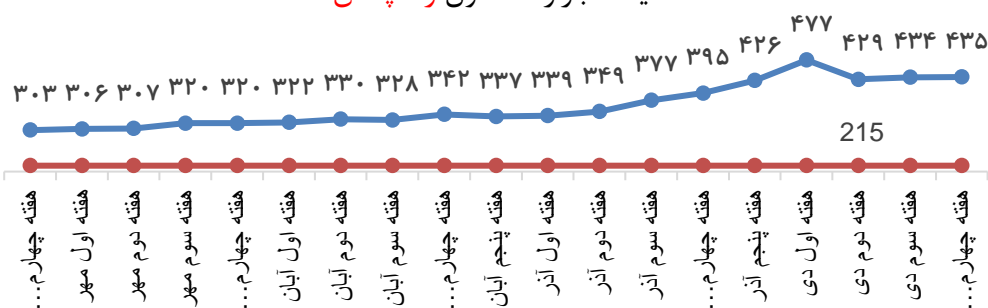
قیمت بازار محصول سورن پلاس



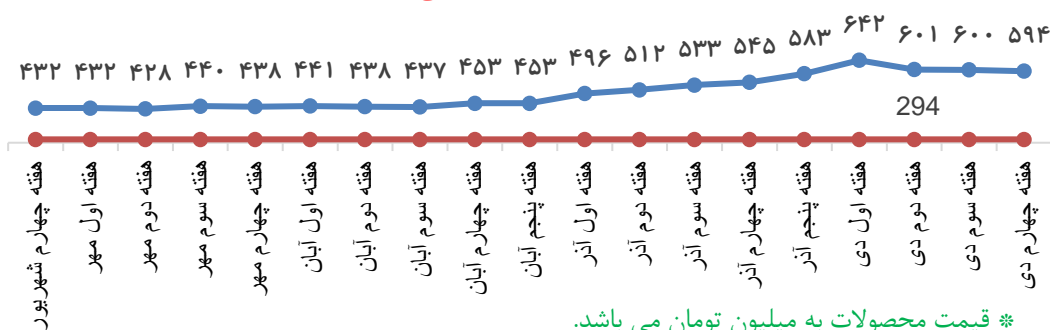
قیمت بازار محصول پانوراما ۲۰۷



قیمت بازار محصول رانا پلاس



قیمت بازار محصول تارا دستی



\* قیمت محصولات به میلیون تومان می باشد.

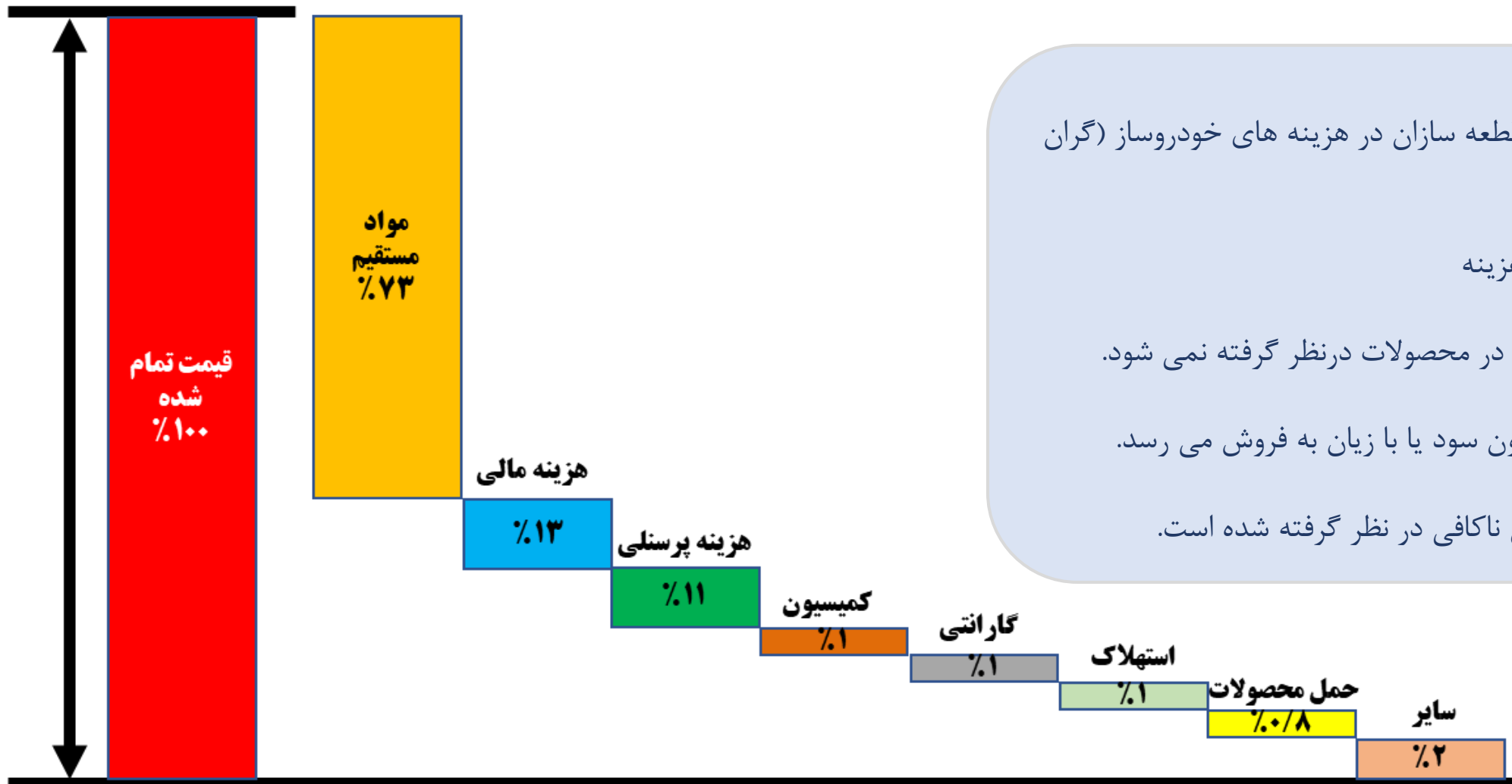


دفتر صنایع خودرو

# عارضه‌یابی ساختار قیمت تمام شده

## وضعیت فروش

✓ بصورت میانگین ساختار قیمت تمام شده خودرو مطابق با نمودار رو به رو در بازار ایران می باشد.



✓ بالا بودن سهم هزینه قطعه سازان در هزینه های خودرو ساز (گران خریدن خودروساز)

✓ عدم تناسب بلوکهای هزینه

✓ هزینه تحقیق و توسعه در محصولات در نظر گرفته نمی شود.

✓ برخی از محصولات بدون سود یا با زیان به فروش می رسد.

✓ هزینه گارانتی محصول ناکافی در نظر گرفته شده است.



## وضعیت فروش

رتبه	محدوده شاخص رقابت پذیری
A	$25 < I$
B	$15 \leq I < 25$
C	$5 \leq I < 15$
D	$-5 \leq I < 5$
E	$-15 \leq I < -5$
F	$-25 \leq I < -15$
G	$I < -25$

$$CI = \frac{(P_b - P_d)}{P_b} \times 100$$

شاخص رقابت پذیری : CI

متغیر **pb** برابر است با قیمت پایه رقابتی (براساس قیمت عرضه کننده خودرو)

متغیر **pd** برابر است با قیمت محاسباتی بند ۱-۳ به علاوه هزینه های مصرف کننده (مانند مالیات بر ارزش افزوده، بیمه شخص ثالث، عوارض شماره گذاری، هزینه های پست، فراجا و غیره)



دفتر صنایع خودرو

# رتبه شاخص رقابتی محصولات

## وضعیت فروش



خودروهای با میزان داخلی سازی پایین و تیراژ غیر اقتصادی از منظر قیمت غیر رقابتی محسوب می شوند.

بر این اساس واردات خودروی کامل هم از نظر میزان ارزشبری و هم از نظر نفع مصرف کننده نسبت به مونتاژ خودروهای خارجی با میزان داخلی سازی پایین اولویت دارد.

بنابراین رویکرد اصلی برای توسعه صنعت خودرو باید بر توسعه بن سازه های بومی با داخلی سازی بالا متمرکز باشد.

رتبه شاخص رقابتی	شرح محصول	ردیف
G	دیگنیتی	۱۵
G	Haima S5	۱۶
G	Haima S8	۱۷
G	Tiggo 7	۱۸
G	Chery Tiggo 2 Pro	۱۹
G	Chery Tiggo 4 pro	۲۰
G	لاماری	۲۱
G	فیدلیتی	۲۲
G	Chery Arrizo 6	۲۳
G	Chery Arrizo 5	۲۴
G	Chery Omoda 5	۲۵
G	JAC J4	۲۶
G	JAC S3	۲۷
G	JAC S5	۲۸
G	JAC sehol A5 Plus	۲۹

رتبه شاخص رقابتی	شرح محصول	ردیف
A	پژو ۲۰۷ دستی	۱
A	پژو ۲۰۷ اتوماتیک	۲
A	پژو پارس	۳
B	دنا پلاس	۴
A	رانا	۵
A	تارا	۶
A	تارا اتوماتیک	۷
A	ساینا	۸
A	ساینا S	۹
A	کوییک	۱۰
A	کوئیک S	۱۱
D	کوئیک اتومات	۱۲
C	شاهین	۱۳
A	هایما S7 پلاس	۱۴



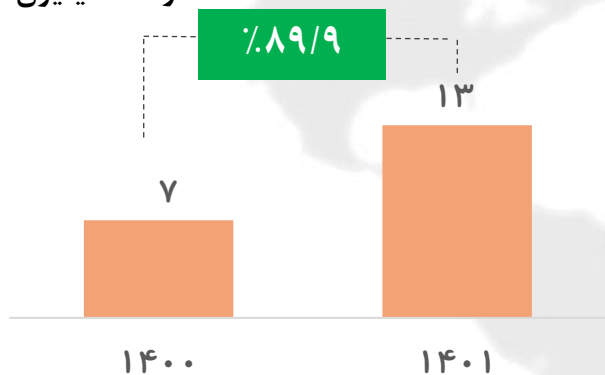
دفتر صنایع خودرو

# مقایسه صادرات ۱۱ ماهه سال ۱۴۰۱ با سال گذشته (تا ۲۰/۱۲/۱۴۰۰)

## وضعیت فروش

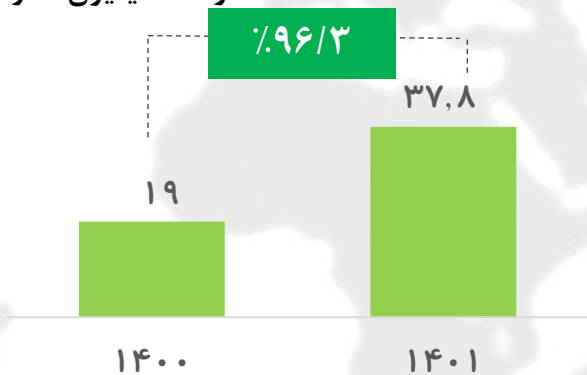
### ارزش صادرات قطعه

واحد: میلیون دلار



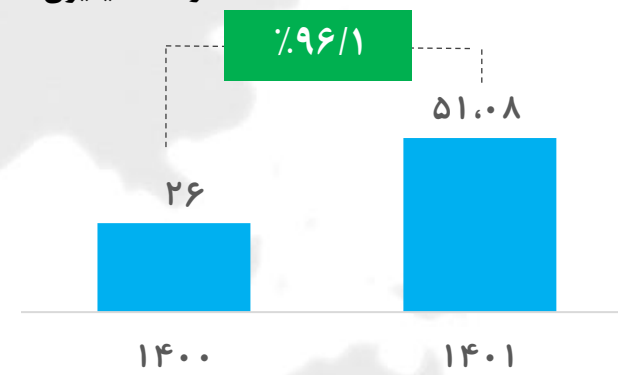
### ارزش صادرات خودرو

واحد: میلیون دلار



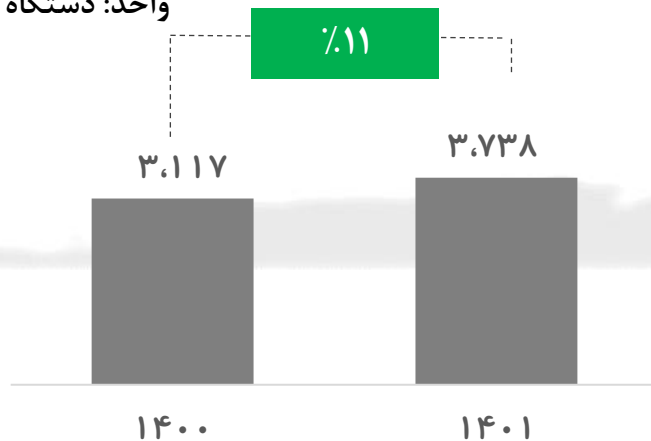
### ارزش صادرات خودرو و قطعه

واحد: میلیون دلار

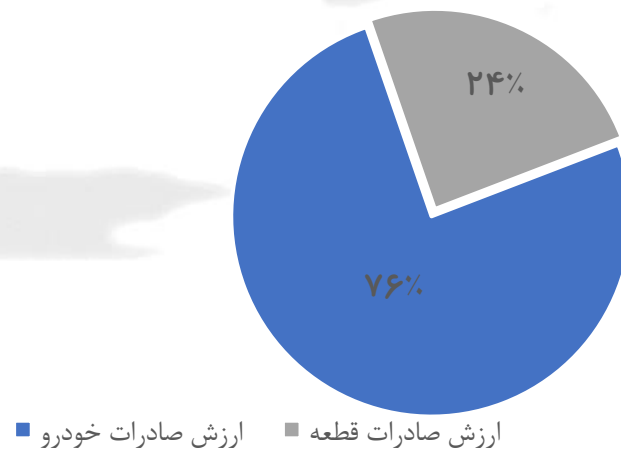


### تعداد صادرات خودرو

واحد: دستگاه



### ترکیب ارزشی صادرات ایران خودرو



ویژگی های صادرات در سال ۱۴۰۱:  
به قیمت و سودآور، با اطمینان از وصول

بیشترین حجم خودروهای صادراتی تا ۲۲ اسفند ۱۴۰۱:

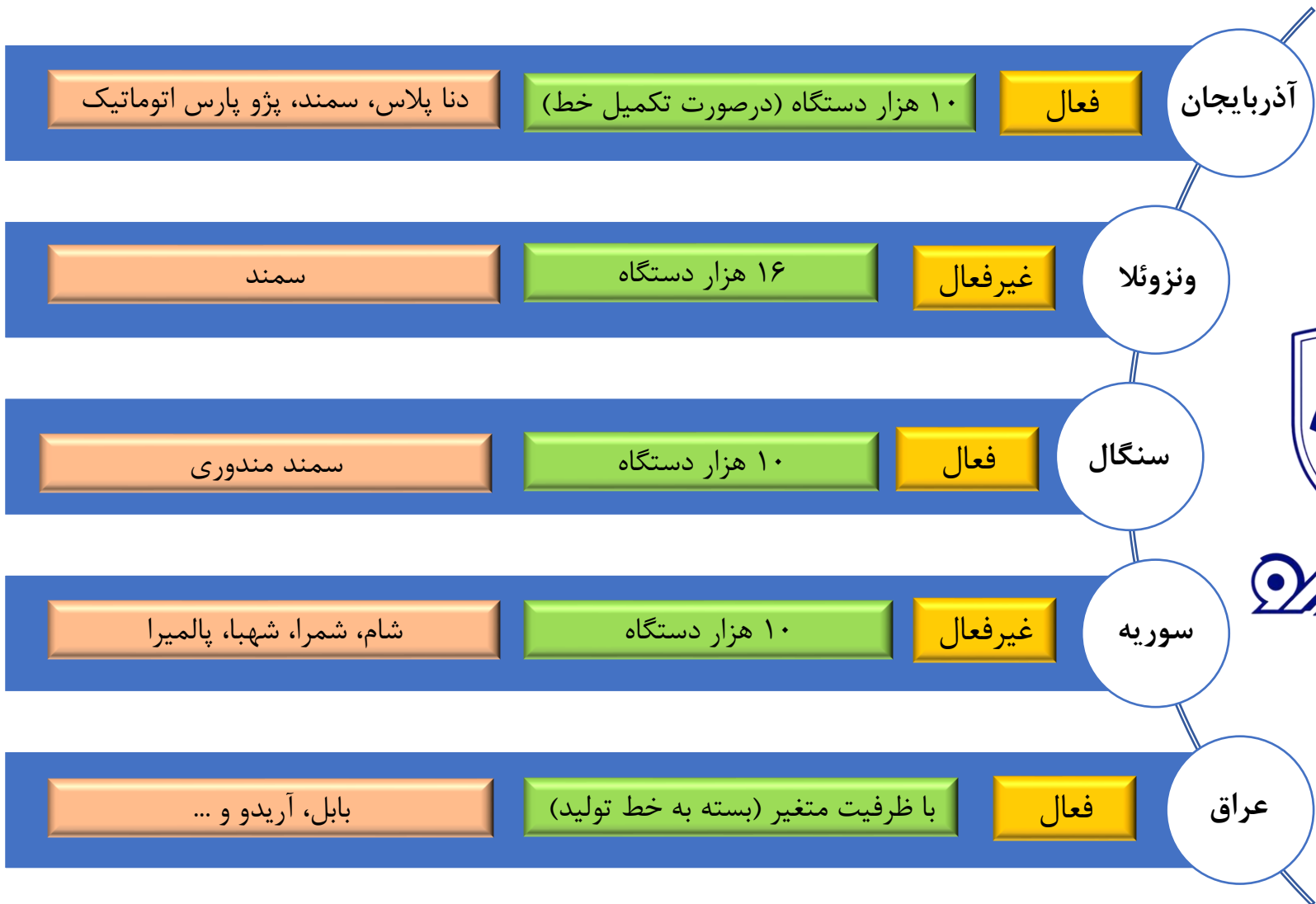
دنا و تارا



دفتر صنایع خودرو

# آخرین وضعیت سایت های تولیدی شرکت ایران خودرو در خارج از کشور

## وضعیت فروش



ایران خودرو

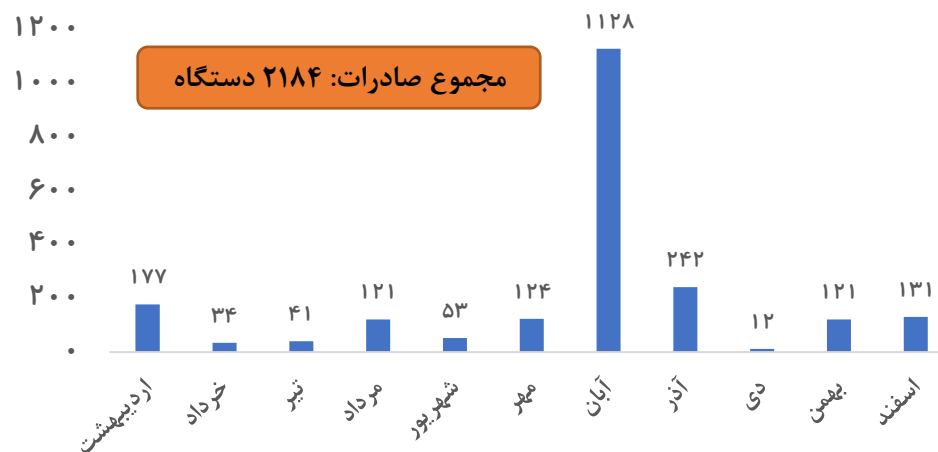




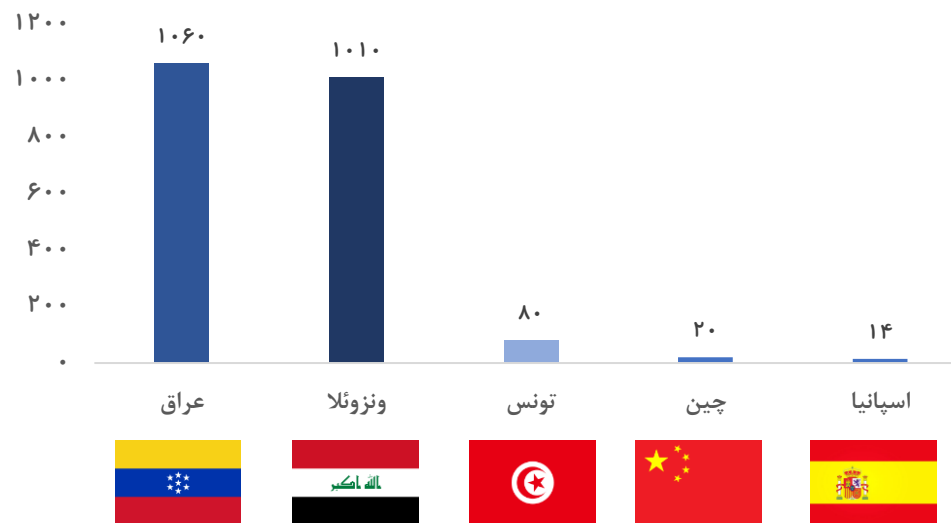
دفتر صنایع خودرو

# عملکرد یازده ماهه صادرات خودرو گروه خودروسازی سایپا در سال ۱۴۰۱

## وضعیت فروش



صادرات به تفکیک هر ماه



صادرات به تفکیک کشور



مقر صنایع خودرو

# آخرین وضعیت سایت های تولیدی شرکت سایپا در خارج از کشور

## وضعیت فروش

### سایت های تولیدی غیرفعال

سوریه



ظرفیت تولیدی سالیانه  
دستگاه ۱۰/۰۰۰

انواع خودرو سواری

۸۸٪ برای سایپا

ونزوئلا



ظرفیت تولیدی سالیانه  
دستگاه ۱۰/۰۰۰

انواع خودرو سواری

۳۶٪ برای سایپا

الجزایر



ظرفیت تولیدی سالیانه  
دستگاه ۱۰/۰۰۰

انواع خودرو سواری

۲۵٪ برای سایپا



### سایت های تولیدی فعال

تونس



ظرفیت تولیدی سالیانه  
دستگاه ۵/۰۰۰

سایپا ۱۱۱ و ۱۵۱

۱۰۰٪ برای والیزکار

عراق



ظرفیت تولیدی سالیانه  
دستگاه ۲۰/۰۰۰

سایپا ۱۳۱

۱۰۰٪ برای ابن البلد



مقر صنایع خودرو

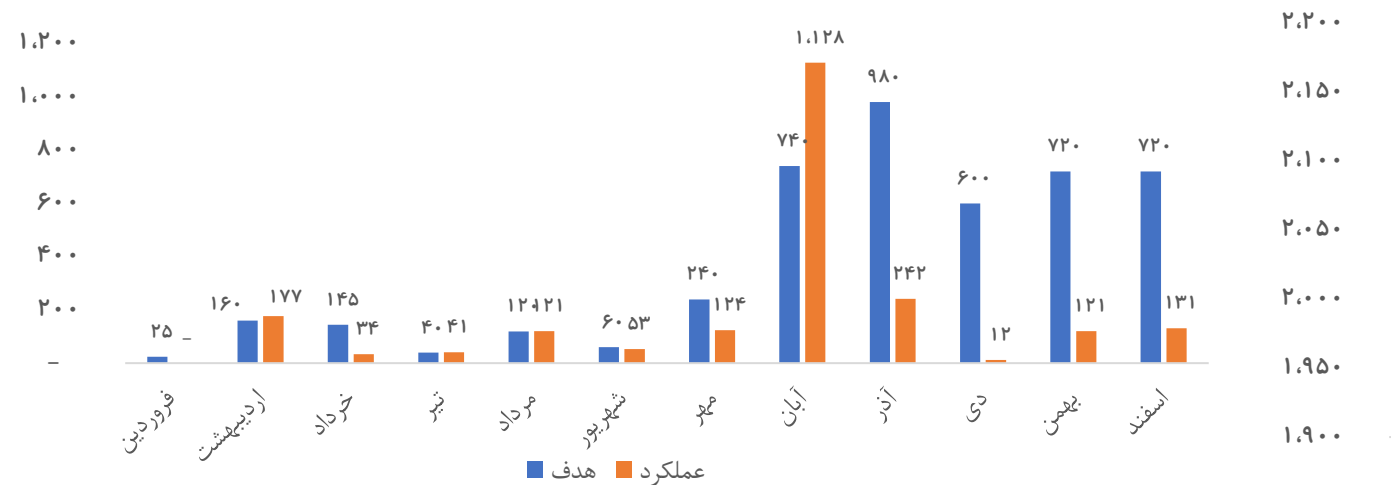
# میزان صادرات شرکت سایا

## وضعیت فروش

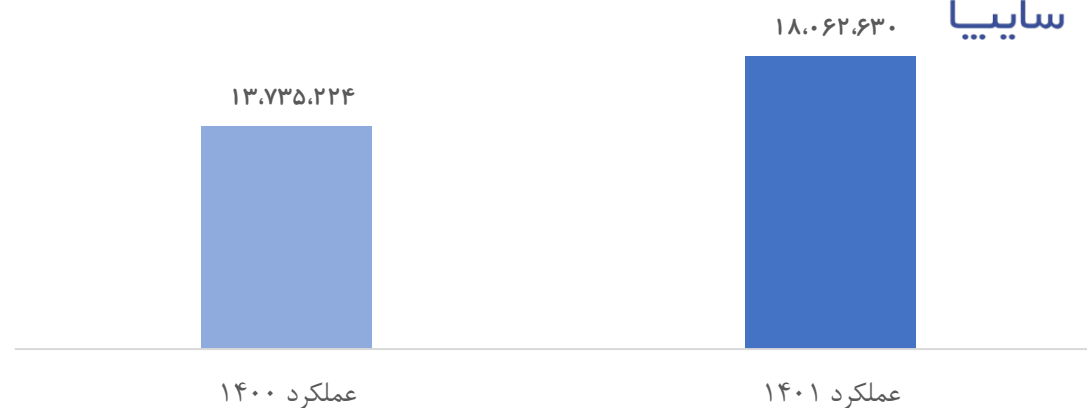
خودروی CBU، KD تعداد (دستگاه) - سال ۱۴۰۰



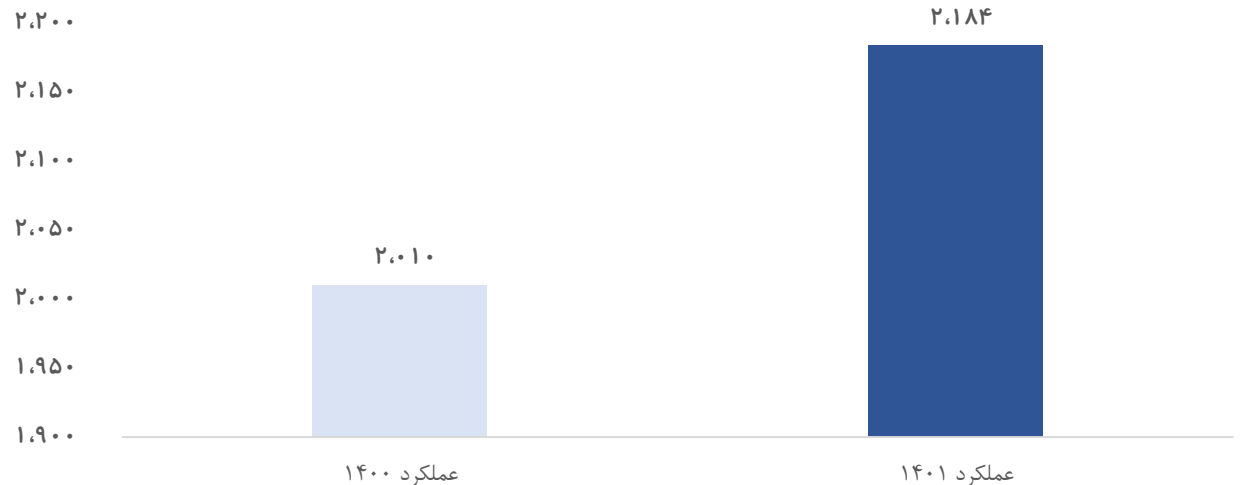
خودروی CBU، KD تعداد (دستگاه) - سال ۱۴۰۱



خودروی CBU، KD و قطعات به ارزش (دلار)



خودروی CBU، KD تعداد (دستگاه)



## وضعیت فروش

### تفاهم نامه

ونزوئلا



صادرات ۲۰۰ هزار  
دستگاه خودرو

ارزش ۲ میلیارد دلار

آذربایجان



همکاری مشترک با  
ایران خودرو در سطح  
SKD

ارزش ۳ میلیارد دلار

روسیه



صادرات محصولات  
سواری در قالب  
CBU

ارزش ۱۸ میلیارد  
دلار

بلاروس



صادرات محصولات  
سواری

ارزش ۳ میلیارد دلار

### قرارداد

سوریه



از سرگیری صادرات  
قطعات منفصله

توقف به دلیل تغییر  
قوانین سوریه

الجزایر



صادرات قطعات  
منفصله

به ارزش ۱۵ میلیون  
دلار

تونس



صادرات قطعات  
خودرو و خدمات

به ارزش ۱۰ میلیون  
دلار

عراق



صادرات ۴۰۸۰  
دستگاه قطعات  
منفصله

به ارزش ۱۷ میلیون  
دلار

- احیاء بازار ونزوئلا و صادرات ۲ هزار دستگاهی خودرو به بازار صادراتی ونزوئلا
- صادرات قطعات ریخته‌گری به مشتریان جدید در کشورهای ترکیه، بلاروس و کشورهای اروپایی و توسعه سبد محصولات ریخته‌گری به قطعات صادراتی شامل انواع قطعات صنعتی چدنی، قطعات خودروهای سبک و سنگین، قطعات تزئینی و قطعات نیروگاهی
- افزایش بهره‌وری، تکمیل سبد محصول و توسعه بازار در سایت‌های نفتچاله و اسکندریه
- عقد قرارداد با نماینده جدید در کشور ارمنستان به منظور توسعه بازار در آن کشور





دفتر صنایع خودرو

# عارضه‌یابی فرآیند صادرات خودرو

وضعیت فروش

## چالش‌ها و محدودیت‌ها

قیمت تمام شده بالا در مقایسه با رقبا

لغو مجوز واردات خودرو و قطعات

افزایش هزینه‌های حمل و نقل و لجستیک

استاندارد ورود خودرو و همولوگیشن محصول

نحوه ارائه خدمات پس از فروش

نقل و انتقال وجوه صادراتی

عدم ثبات قوانین گمرکی و سایر قوانین صنعت خودرو

بدهی‌های سنواتی

افزایش قیمت محصولات ناشی از افزایش قیمت مواد اولیه



دفتر صنایع خودرو

# وضعیت صنعت خودرو در سال ۱۴۰۱ در حوزه کیفیت محصول

## وضعیت کیفیت

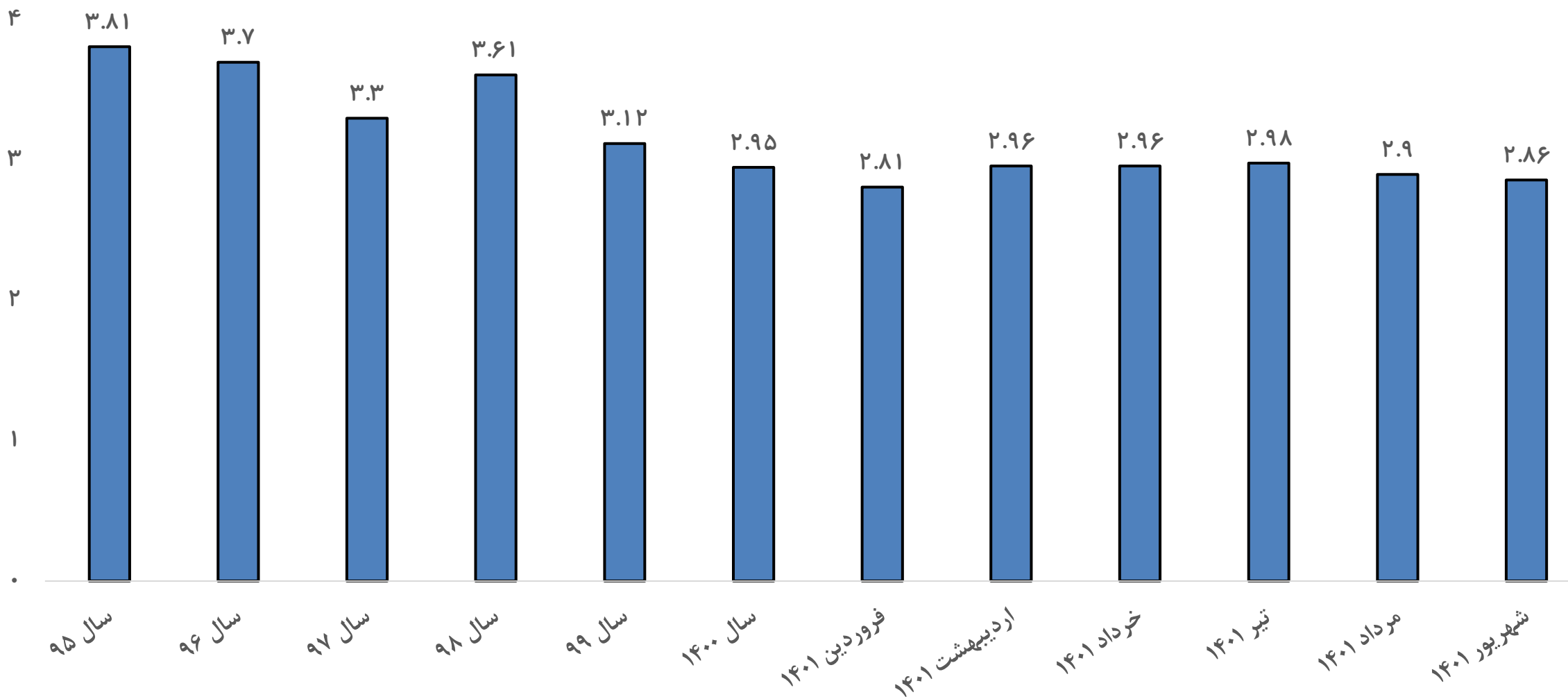
ردیف	شاخص های ارزیابی	وضعیت در سال ۱۴۰۰	آخرین وضعیت در سال ۱۴۰۱	هدف در سال ۱۴۰۱
۱	رضایت مشتری از کیفیت اولیه محصول (امتیاز ۱۰۰۰)	۶۷۳	۶۸۷	۷۳۰
۲	ایرادات پایان خط (نمره منفی) (نمره منفی)	۱۱۳	۹۳	۹۲,۰
۳	تعداد عیوب مشاهده شده از سوی مشتریان در سه ماهه اول مالکیت خودرو (IQS) (تعداد ایراد مشاهده شده در ۱۰۰ خودرو)	۲۹۵	۲۸۶	۲۵۰
۴	تعداد خودروی سالم در زمان تحویل به مشتری (%)	هدف جدید است	٪۹۴,۷	٪۱۰۰,۰
۵	رضایت مشتری از خدمات فروش (امتیاز ۱۰۰۰)	۶۴۰	۷۰۵	۷۳۰
۶	رضایت مشتری از کیفیت دوام محصول	هدف جدید است	٪۸۷,۴	٪۱۰۰,۰
۷	رضایت مشتری از خدمات پس از فروش (امتیاز ۱۰۰۰)	۷۷۰	۷۸۰	۸۰۰



دفتر صنایع خودرو

# روند مطالعه IQS خودروها

## وضعیت کیفیت

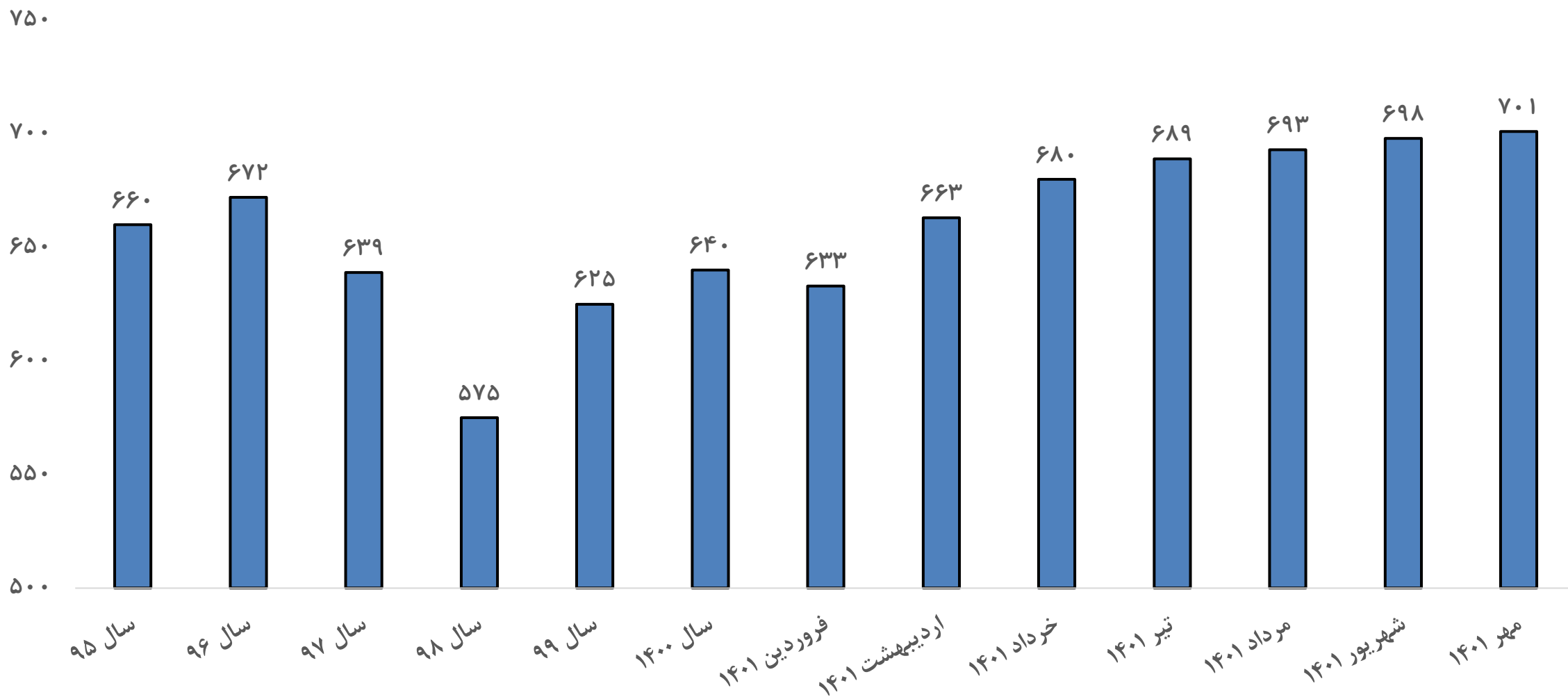




مقر صنایع خودرو

# رود رضایت مشتریان از خدمات فروش (استیلاز ۱۰۰۰)

## وضعیت کیفیت







دفتر صنایع خودرو

# رند نمره منفی خودروهایی گروه سبک

## وضعیت کیفیت



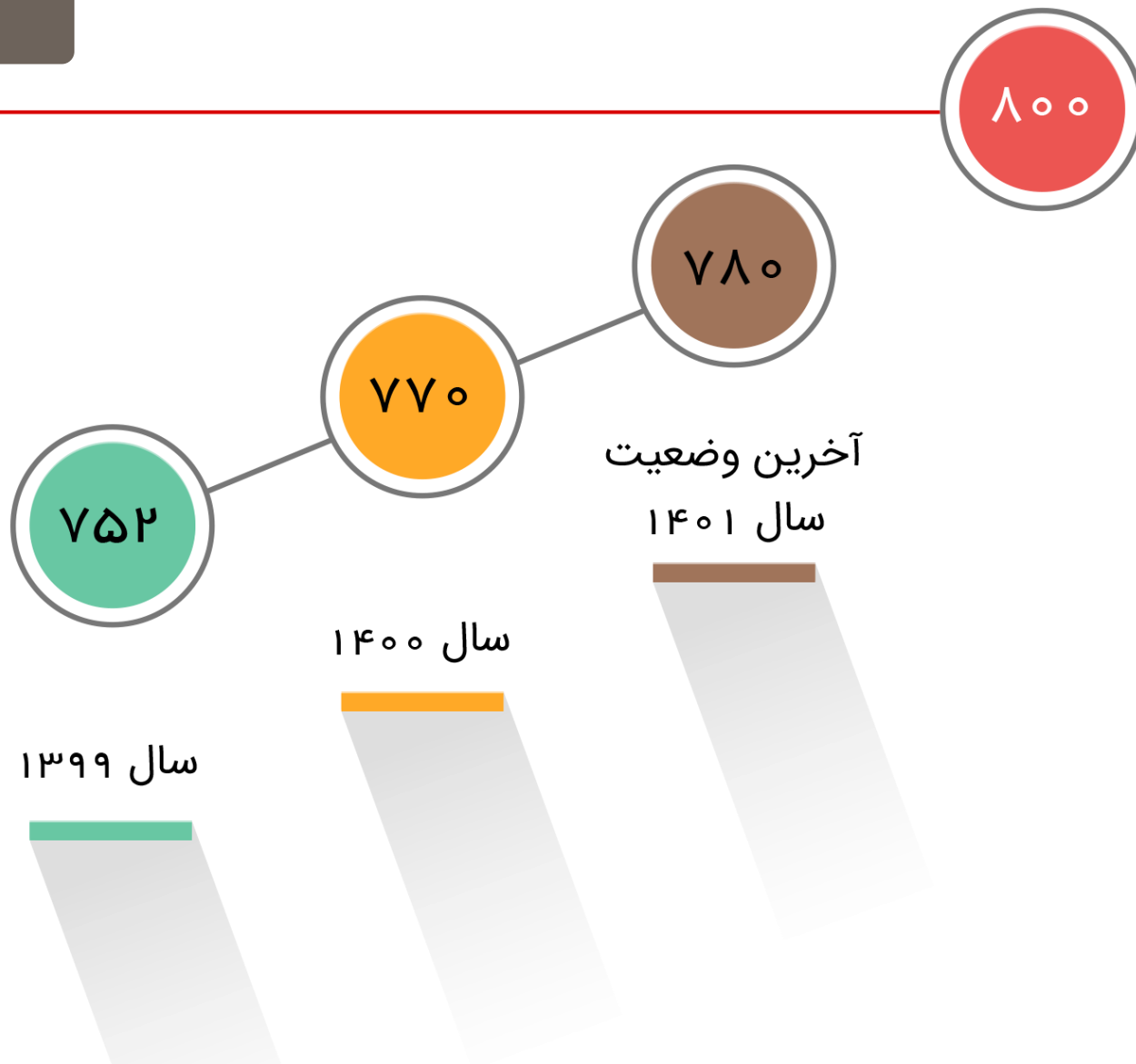
✓ نمره منفی خودرو بر اساس ایرادهای مشاهده شده توسط بازرسان در انتهای خط تولید برای هر خودرو مشخص می گردد.



دفتر صنایع خودرو

# وضعیت رضایت مشتریان از خدمات پس از فروش

وضعیت کیفیت



✓ هدف در سال ۱۴۰۱ برای شاخص رضایت خدمات پس از فروش عدد ۸۰۰ می باشد، که فاصله تا هدف ۲/۵۶٪ می باشد.

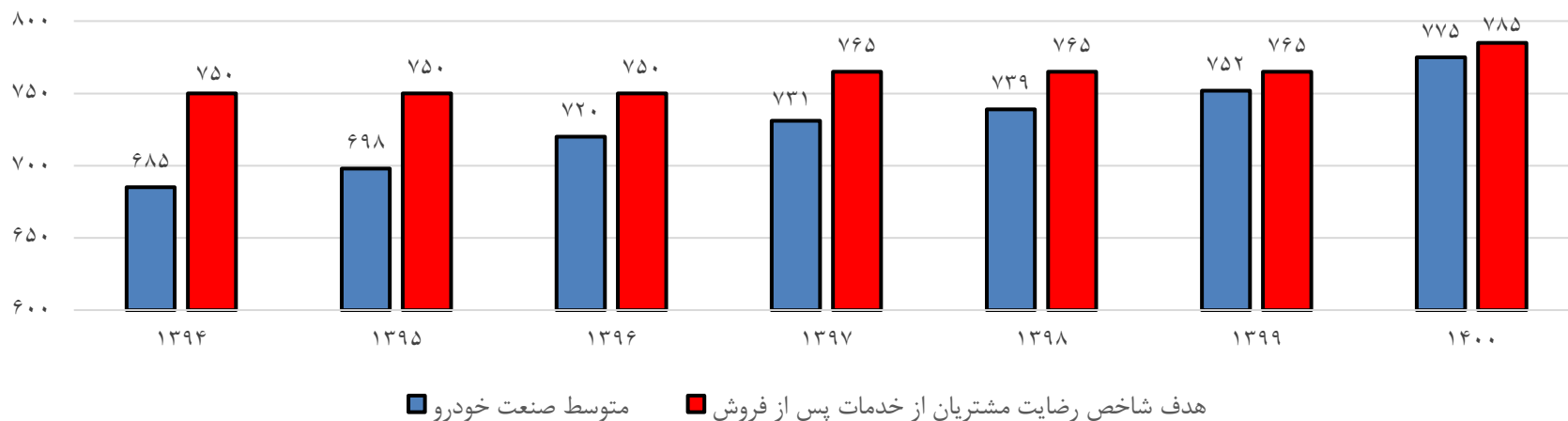
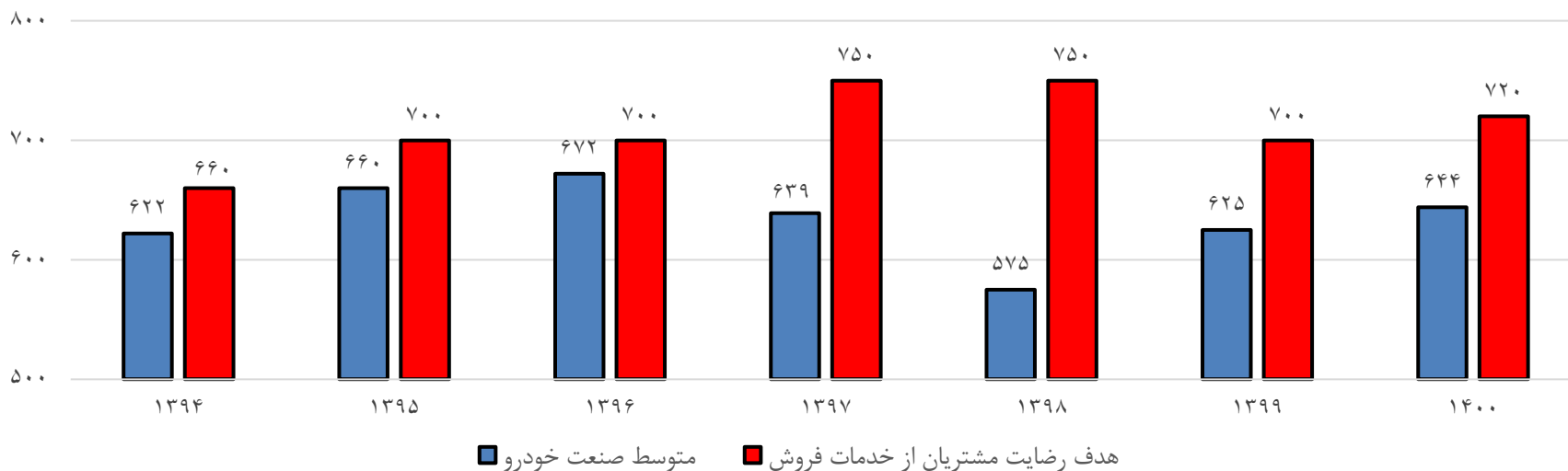
✓ ۴ شرکت خدمات پس از فروش بالاتر از شاخص تعیین شده و مابقی شرکت ها به شاخص ۸۰۰ نزدیک می باشند.



دفتر صنایع خودرو

# روند رضایت مشتریان از خدمات فروش در متوسط صنعت خودرو از سال ۱۳۹۴ تا ۱۴۰۰

## وضعیت کیفیت







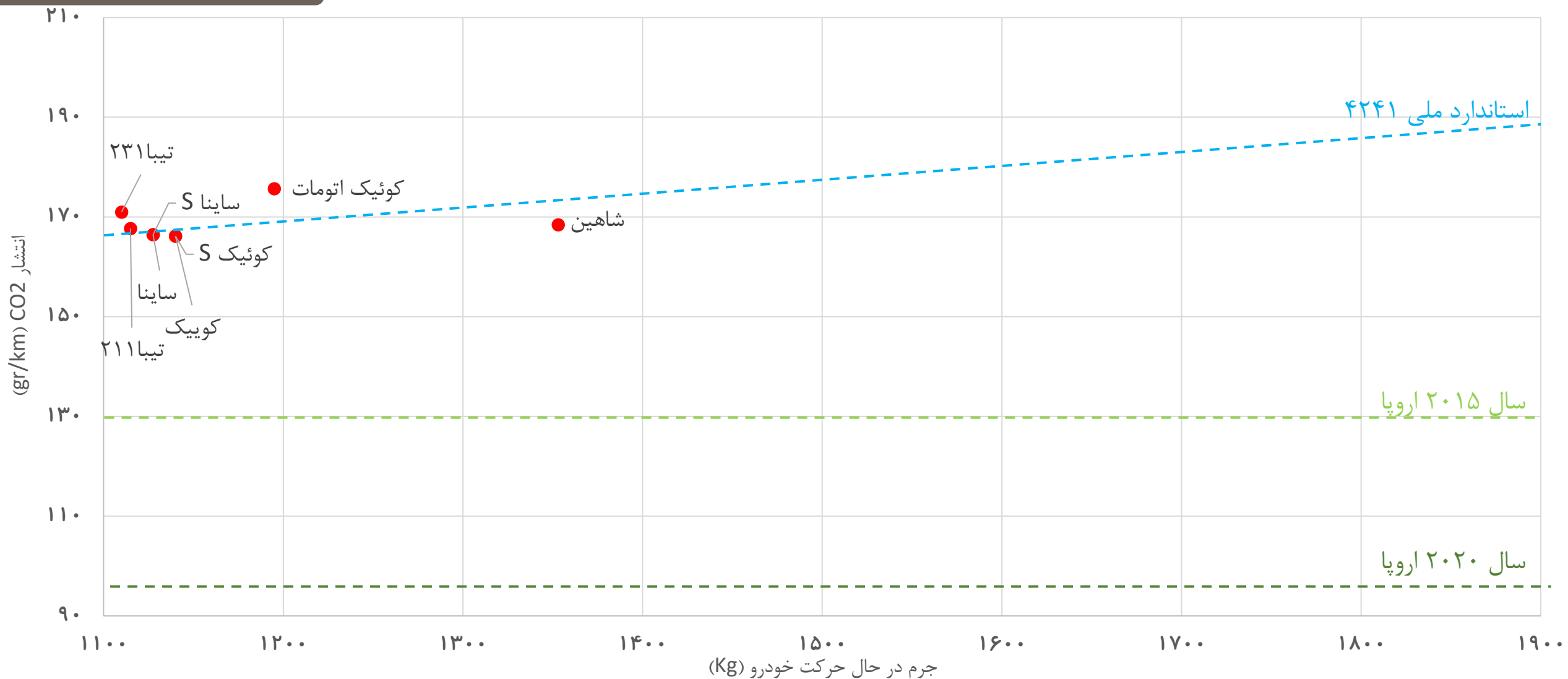


دفتر صنایع خودرو

# وضعیت انتشار دی اکسید کربن محصولات

## وضعیت کیفیت

## وضعیت انتشار دی اکسید کربن محصولات سایپا



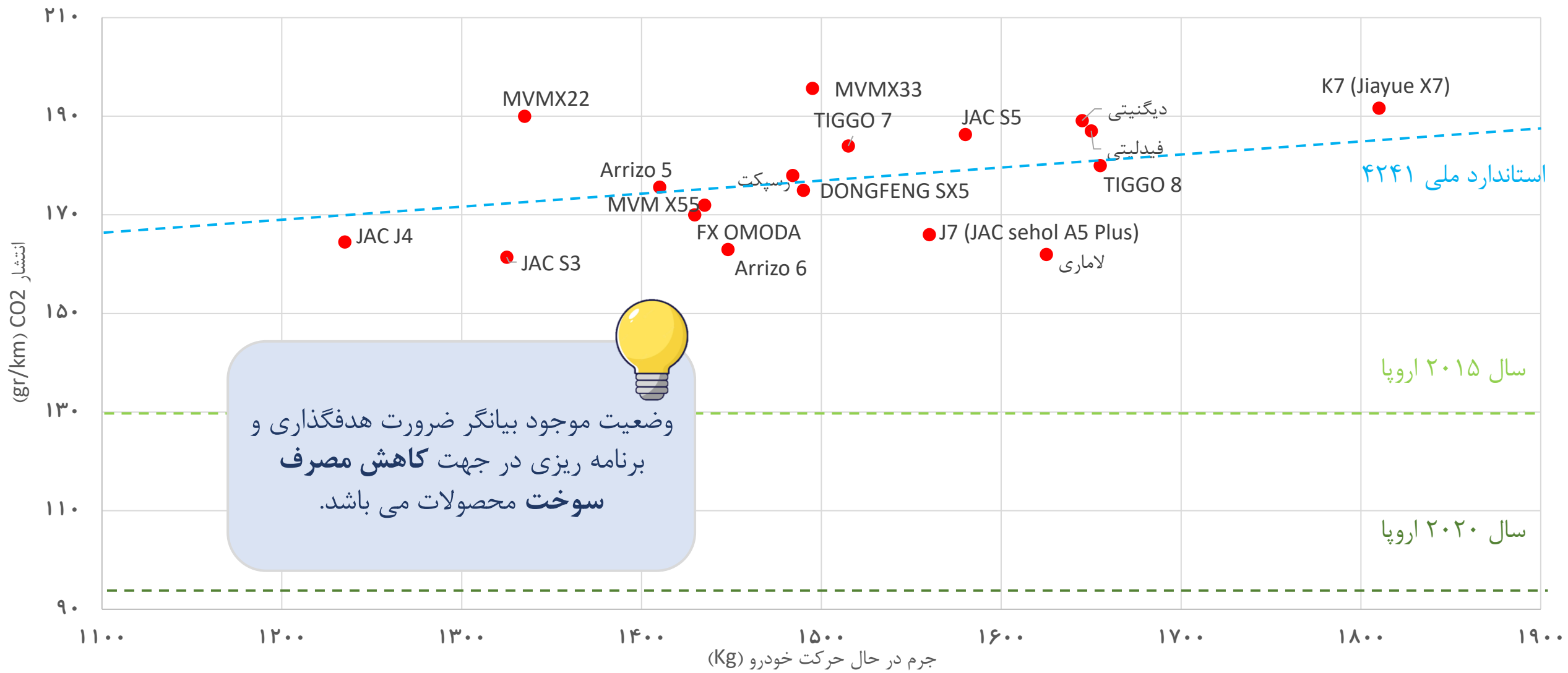


دفتر صنایع خودرو

# وضعیت انتشار دی اکسید کربن محصولات

## وضعیت کیفیت

## وضعیت انتشار دی اکسید کربن سایر خودروسازان





دفتر صنایع خودرو

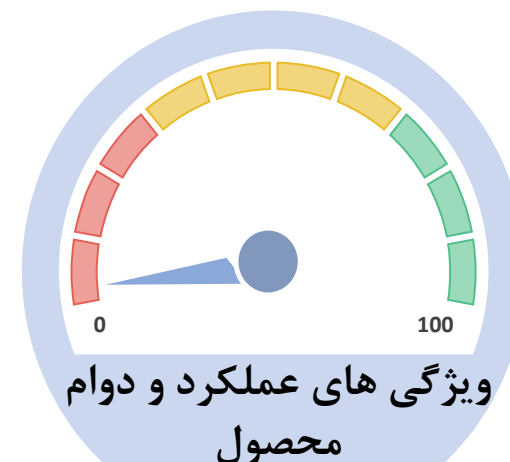
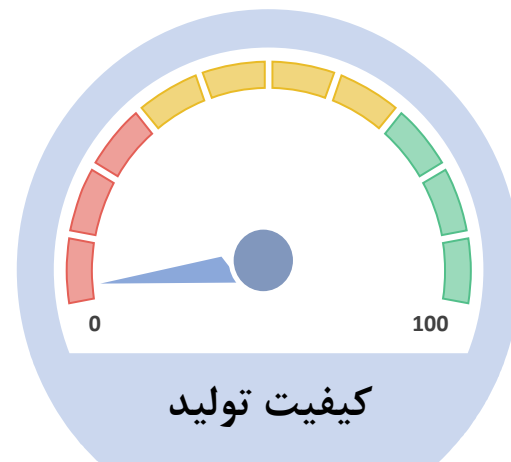
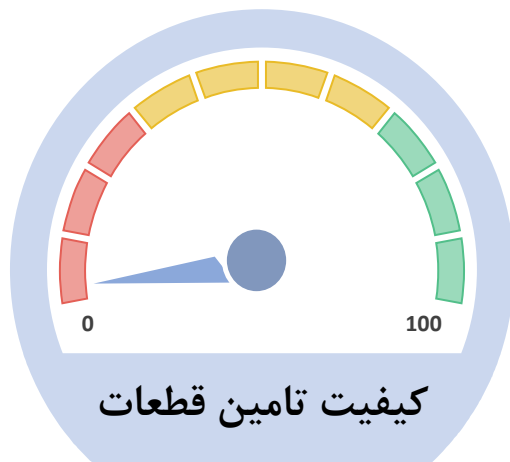
# عارضه‌یابی فرآیند سنجش کیفیت خودرو

✓ سنجش کیفیت تامین قطعات، کیفیت تولید و ویژگی‌های عملکرد دوام انجام نمی‌شوند.

وضعیت کیفیت



تمرکز بر قابلیت فرایند تولید از نظر انطباق و تکرارپذیری و ظرفیت سازندگان قطعات ضروری است.





# آخرین وضعیت شرکت های کاربری ساز

## وضعیت کاربری سازی

در راستای اجرای قانون استفاده حداکثری از توانمندی های داخلی، فهرستی از توانمندی های داخلی در ساخت و نصب قطعات، تجهیزات و تولید این نوع خودروها هر ساله تهیه می شود. تاکنون واحدهای صنعتی و صنفی متعددی در سطح کشور به تولید این نوع خودروها مشغول می باشند. خودرو پایه مورد استفاده در این نوع خودروها ون، وانت، مینی بوس، میدل باس، کامیون، کامیونت، اتوبوس و کشنده است.

## انواع تغییر کاربری سازی

- ۱- اتاق بار کمپرسی ۲- باری فلزی ۳- باری ایزوله ۴- امداد و عملیات ۵- امداد و نجات ۶- کانتینر ۷- خودروهای آتش نشانی ۸- امداد و اطفاء حریق ۹- باری ۱۰- تانکرهای سوخت و حمل مایعات ۱۱- خدمات شهری و راهداری ۱۲- خدمات عمرانی ۱۳- تجهیزات سرمایشی ۱۴- خودپرداز سیار ۱۵- پول رسان ۱۶- آمبولانس ۱۷- اتوبوس آمبولانس ۱۸- کاربری های خاص و سیار (اتاق کار سیار، آشپزخانه سیار، اتوشویی سیار، فروشگاه سیار، کتابفروشی سیار) ۱۹- تجهیزات فرودگاهی ۲۰- جرثقیل ۲۱- بالابر هیدرولیک ۲۲- تجهیزات واتر جت ۲۳- میکسر ۲۴- خودروهای خاص معلولین ۲۵- حمل متوفی ۲۶- حمل زباله ۲۷- خودروبر ۲۸- اکتشاف معدنی ۲۹-

عملیات امداد معدن



# برنامه اهداف صنعت خودرو

باید با برنامه پیش رفت،

هر اقدامی که شامی کنید، جزئی از برنامه ای باشد که قبلاً تنظیم کرده اید، کارهای روزمره و اقدامات پیش بینی

نشده نمی تواند مشکلی را حل کند

مراسم تفهیم حکم سیزدهمین دوره ریاست جمهوری اسلامی ایران



دفتر صنایع خودرو

## راهبردهای اصلی

۱ ایجاد کل زنجیره ارزش خودرو سازی در داخل کشور مبتنی بر دانش و فناوری بومی

۲ توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

۳ تامین حداکثری اجزای خودرو در داخل کشور با کیفیت مطلوب

۴ افزایش تولید خودرو متناسب با تقاضا و نیاز جامعه

۵ ارتقاء کیفیت محصولات، خدمات فروش و خدمات پس از فروش

۶ ایجاد روشهای دسترسی آسان عموم اقشار کشور برای خرید خودرو





دفتر صنایع خودرو

# راهنمای اصلی

## راهنمای اصلی

اصلاح قیمت تمام شده خودرو

۷

افزایش صادرات خودرو به کشورهای خارجی

۸

واردات خودرو متناسب با نیاز کشور

۹

نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده

۱۰

ارتقاء نمای صنعت خودرو

۱۱

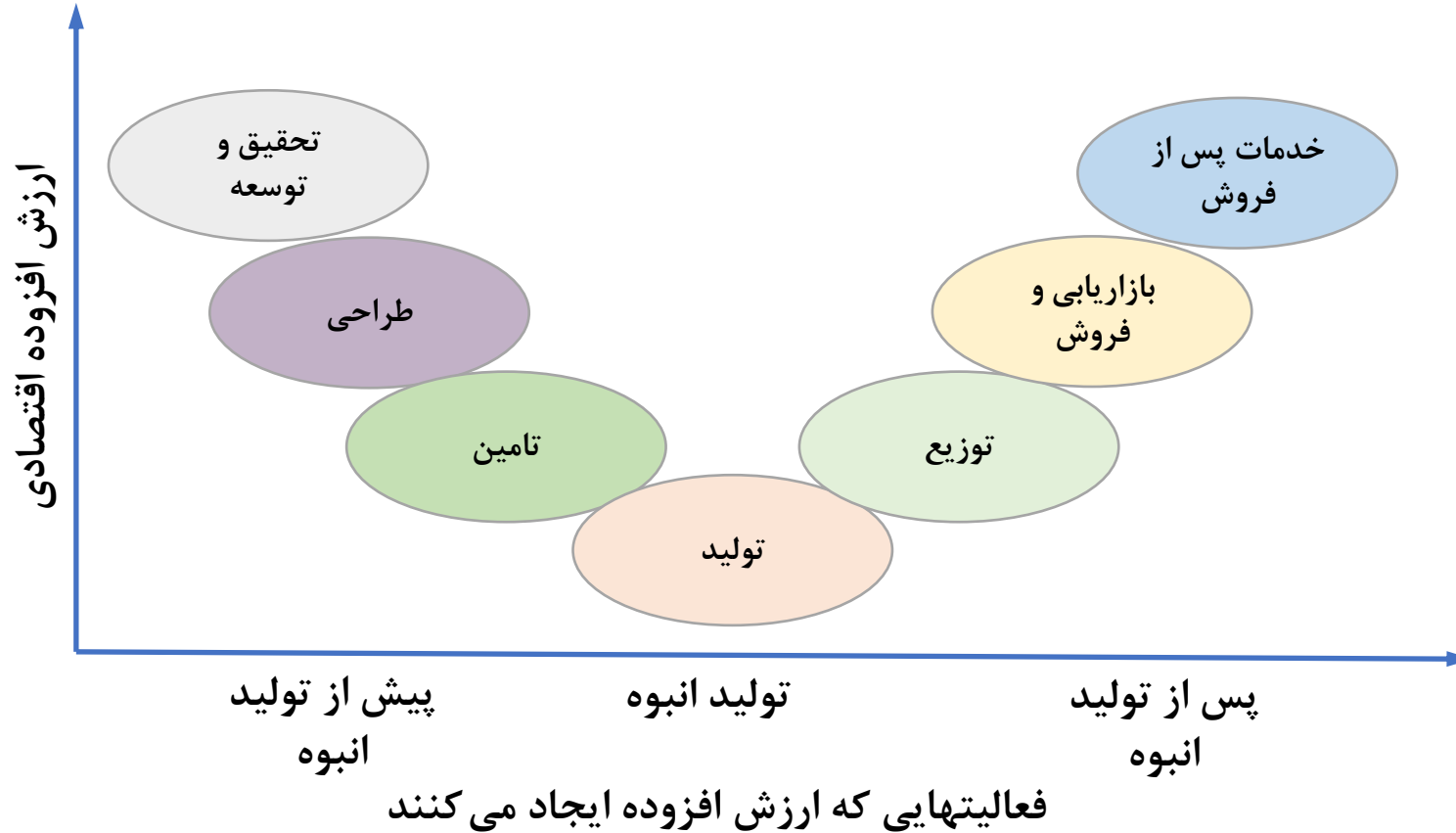
اصلاح ساختار مالکیت شرکتهای خودروساز

۱۲



## راهبرد اول

### نمودار لبخند - ارزش افزوده هر یک از حلقه های زنجیره ارزش



- نمودار لبخند بیانگر آنست که:
- تولید انبوه محصول، پائینترین ارزش افزوده را داراست.
  - برای کسب ارزش افزوده اصلی صنعت خودرو باید سایر حلقه ها مانند حلقه تحقیق و توسعه محصولات جدید را مورد توجه ویژه قرار داد.
  - در اینصورت دانش بنیان شدن صنعت خودرو به صورت واقعی رقم خواهد خورد.



دفتر صنایع خودرو

# راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

راهبرد دوم

اقدام ۱: عرضه محصولات جدید خودروی سواری به بازار مطابق برنامه



ری را



تاریخ تولید انبوه: نیمه دوم ۱۴۰۲

هاچ بک اقتصادی



تاریخ تولید انبوه: نیمه دوم ۱۴۰۲





دفتر صنایع خودرو

# راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

راهبرد دوم

اقدام ۱: عرضه محصولات جدید خودروی سواری به بازار مطابق برنامه



پاژ



تاریخ تولید انبوه:  
نیمه دوم ۱۴۰۲

(آریا) موتور جدید



تاریخ تولید انبوه:  
نیمه دوم ۱۴۰۲

کادیلک



تاریخ تولید انبوه:  
نیمه دوم ۱۴۰۲

سیلک



تاریخ تولید انبوه:  
نیمه دوم ۱۴۰۲



دفتر صنایع خودرو

# راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

راهبرد دوم

**اقدام ۱:** عرضه محصولات جدید خودروی سواری به بازار مطابق برنامه



تاریخ تولید انبوه: نیمه دوم ۱۴۰۲

## راهبرد دوم

اقدام ۲: عرضه محصولات جدید حمل و نقل عمومی برقی و گازسوز



عقاب افشان



تاریخ تولید انبوه:  
نیمه اول ۱۴۰۲

عقاب افشان



تاریخ تولید انبوه:  
نیمه دوم ۱۴۰۲

وانا گازسوز



تاریخ تولید انبوه:  
نیمه اول ۱۴۰۳

آتروس ۱۵۰۰



تاریخ تولید انبوه:  
نیمه اول ۱۴۰۲

آتروس ۱۵۰۰



تاریخ تولید انبوه:  
نیمه دوم ۱۴۰۲





دفتر صنایع خودرو

# راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

راهبرد دوم

اقدام ۳: توسعه محصولات جدید خودروی سواری برقی

پاژ برقی



تاریخ تولید انبوه:  
نیمه دوم ۱۴۰۳

ایگل برقی



تاریخ تولید انبوه:  
نیمه دوم ۱۴۰۳

آریا برقی



تاریخ تولید انبوه:  
نیمه دوم ۱۴۰۳

ری را برقی



تاریخ تولید انبوه:  
نیمه دوم ۱۴۰۳



وزارت  
تجارت  
و صنایع  
خودرو

# راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

راهبرد دوم

اقدام ۴: استفاده از فرصت فناوری های نوین در صنعت خودرو ( خودروهای خودران و حمل و نقل اشتراکی)



گونه برقی خودروی  
اقتصادی

SUV  
بر اساس پلتفرم های جاری

تیراژ بالاتر و نقش اصلی  
در گسترش خودروهای  
برقی در کشور



پیشنهاد تمرکز بر هر دومسیر در خصوص برقی سازی ناوگان خودروی کشور



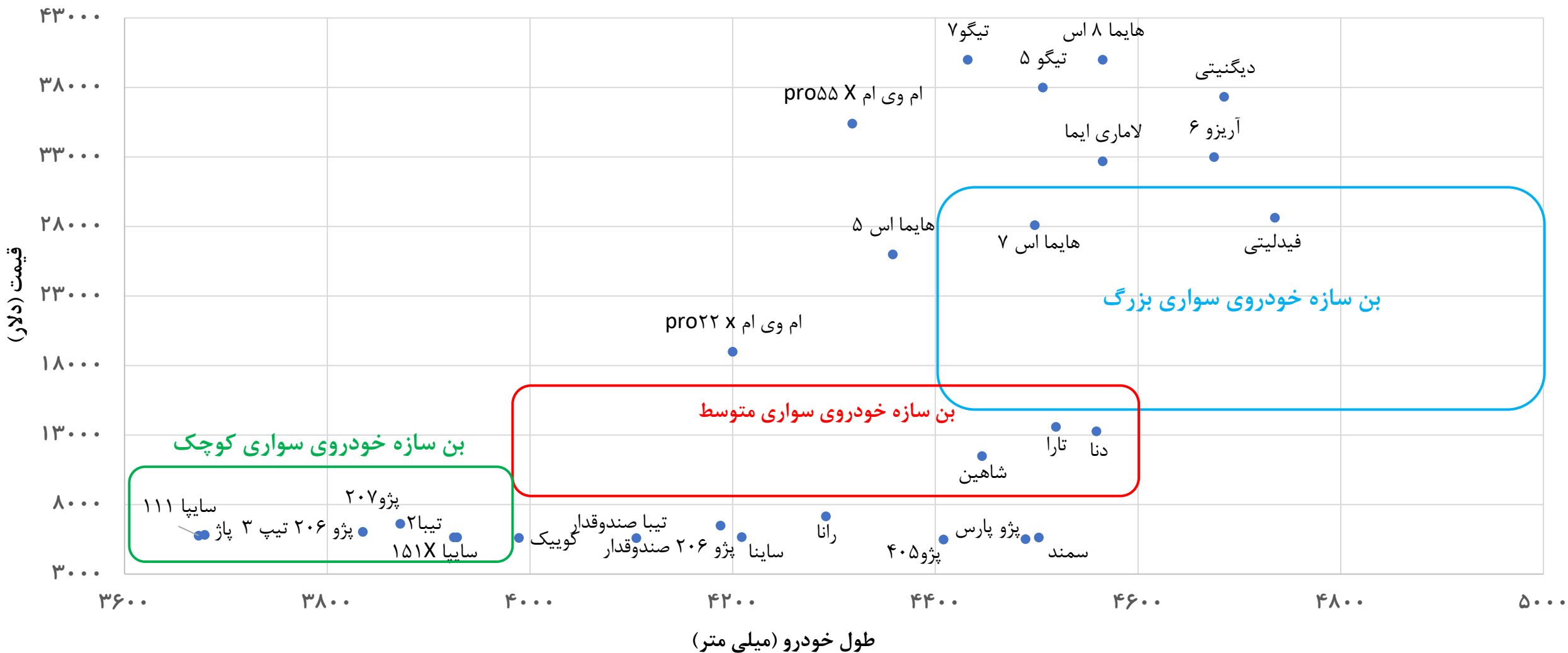


دفتر صنایع خودرو

# راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

## راهبرد دوم

### اقدام ۵: ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه بن سازه



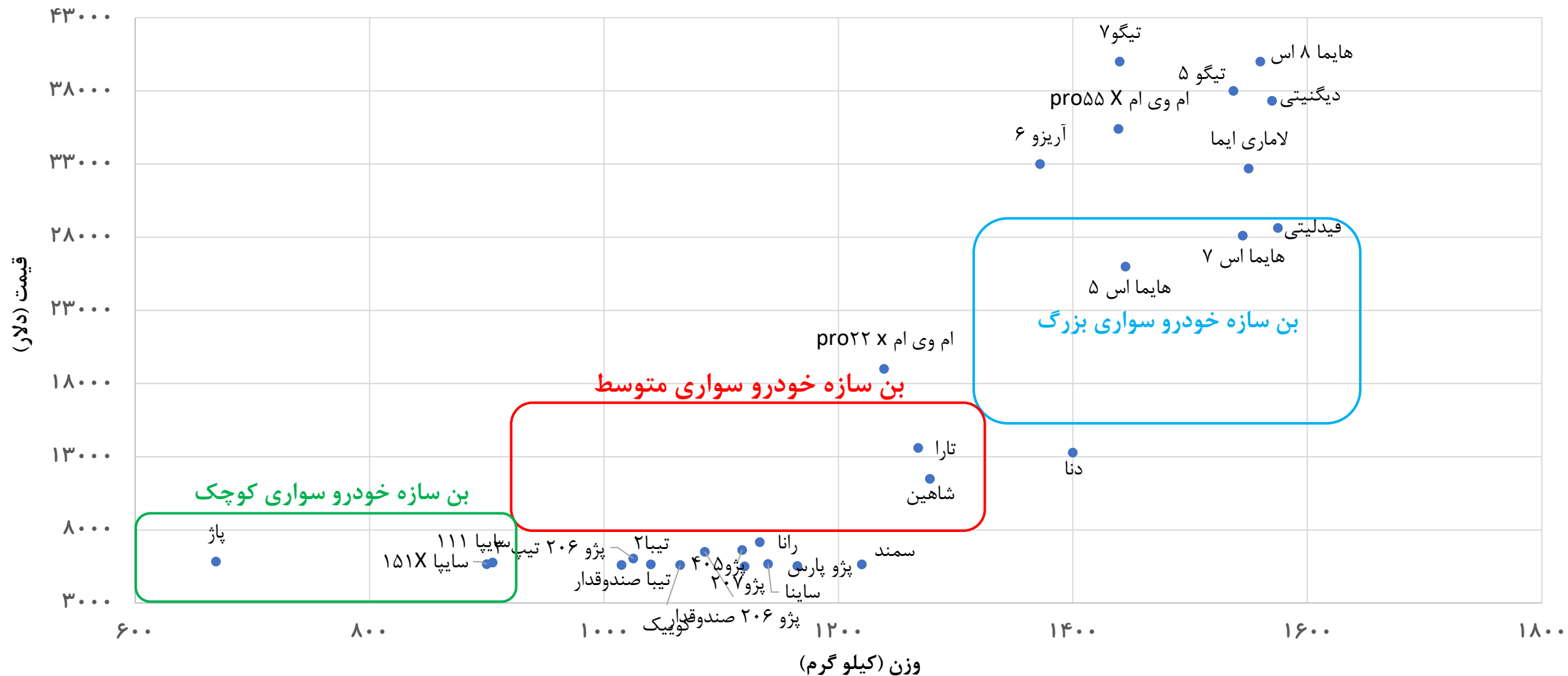


دفتر صنایع خودرو

# راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

## راهبرد دوم

### اقدام ۵: ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه بن سازه



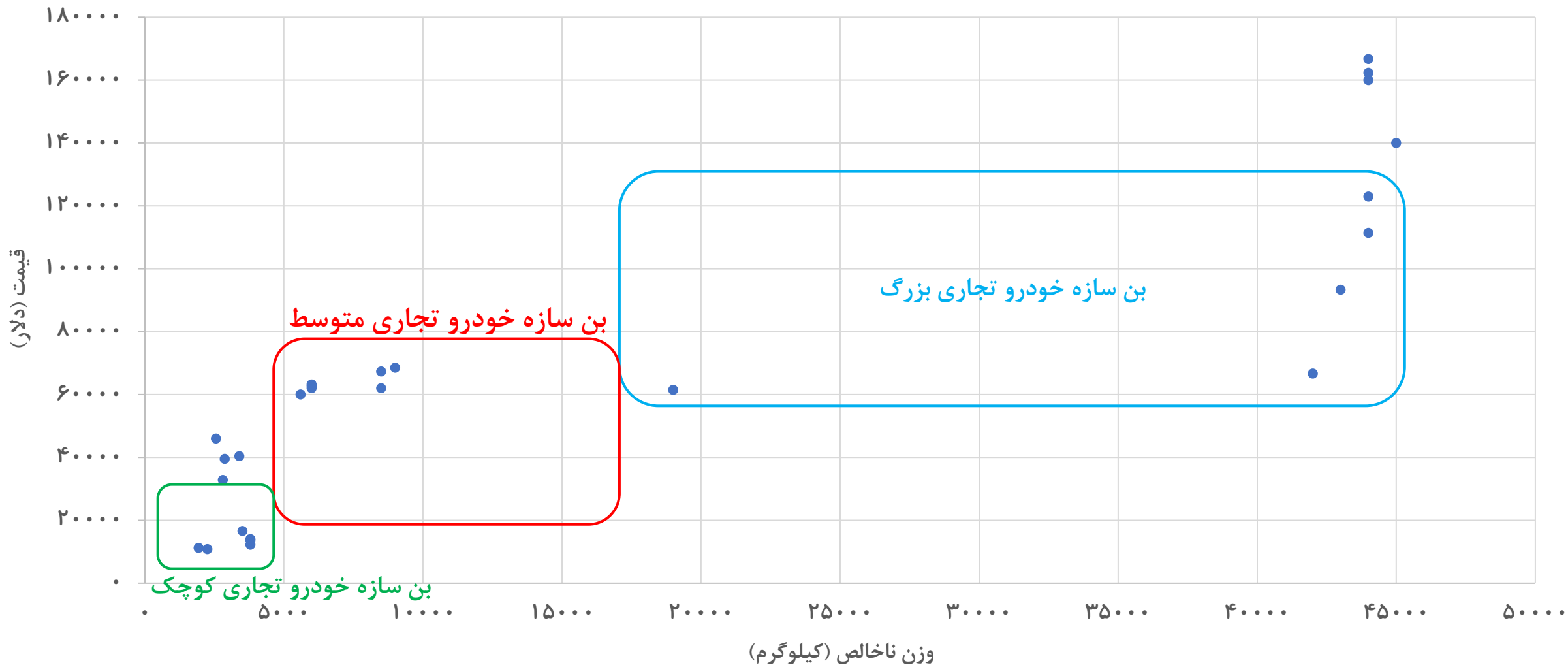


دفتر صنایع خودرو

# راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

## راهبرد دوم

اقدام ۵: ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه بن سازه





دفتر صنایع خودرو

# راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

راهبرد دوم

اقدام ۵: ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه بن سازه

بن سازه

مجری محوری

بن سازه خودروی سواری کوچک

بن سازه خودروی سواری متوسط

بن سازه خودروی سواری بزرگ

بن سازه خودروی تجاری سبک

بن سازه خودروی تجاری متوسط

بن سازه خودروی تجاری سنگین



با هدف پیشگیری از غیراقتصادی شدن تیراژ اجزاء و قطعات که با بکارگیری قوای محرکه متنوع به وجود می آید، ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه قوای محرکه ضروری است.

مجری محوری در هر بن سازه بر اساس توانمندیهای شرکتهای فعال شناسایی خواهد شد و سایر شرکتهای در قالب کنسرسیوم و سایر روشهای ممکن همکاری خواهند داشت.



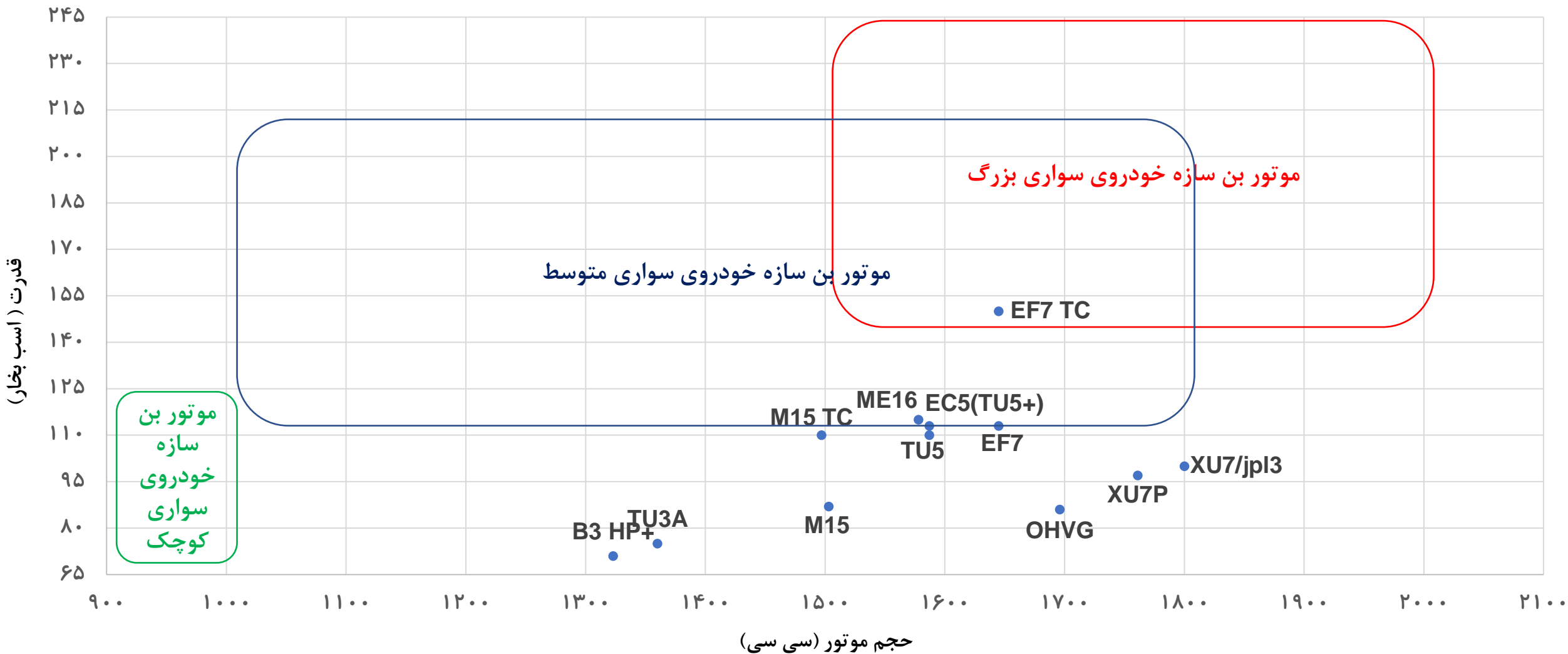


دفتر صنایع خودرو

# راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

## راهبرد دوم

اقدام ۶: ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه قوای محرکه



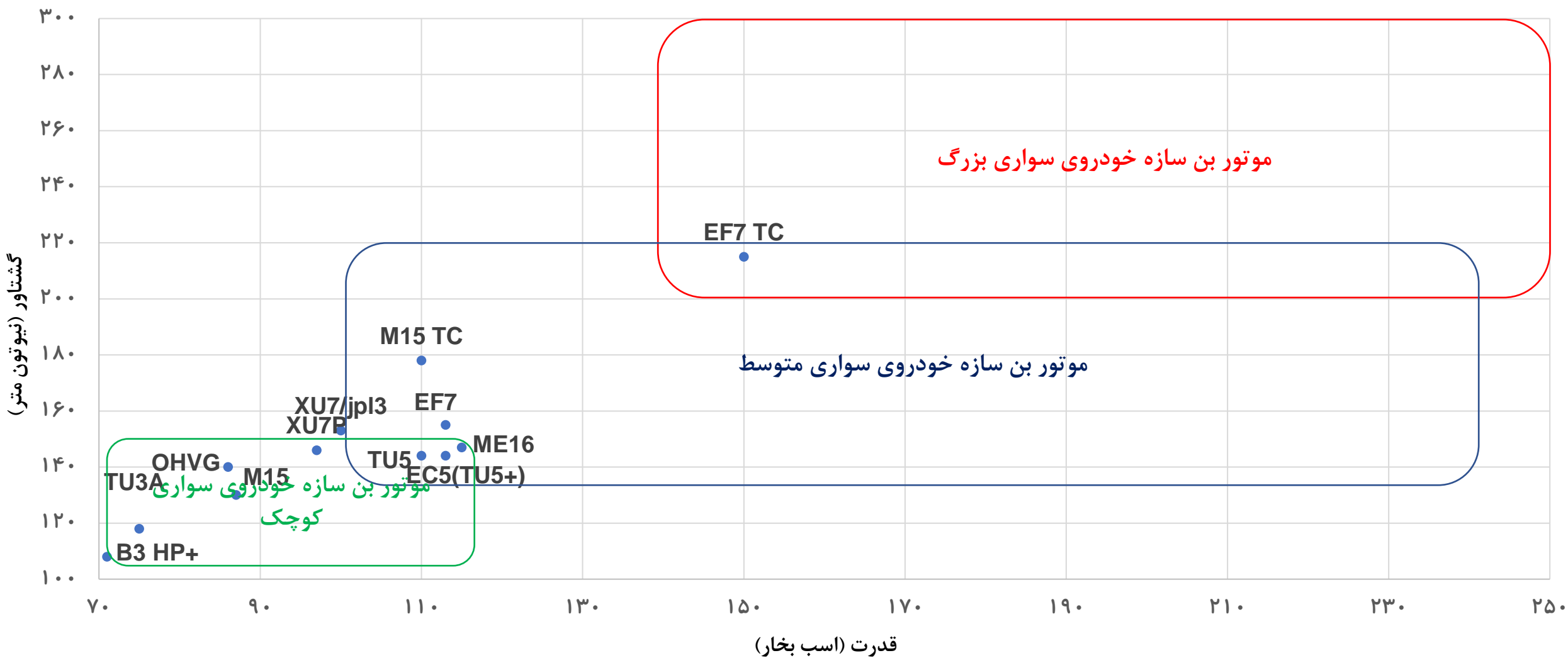


دفتر صنایع خودرو

# راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

## راهبرد دوم

اقدام ۶: ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه قوای محرکه



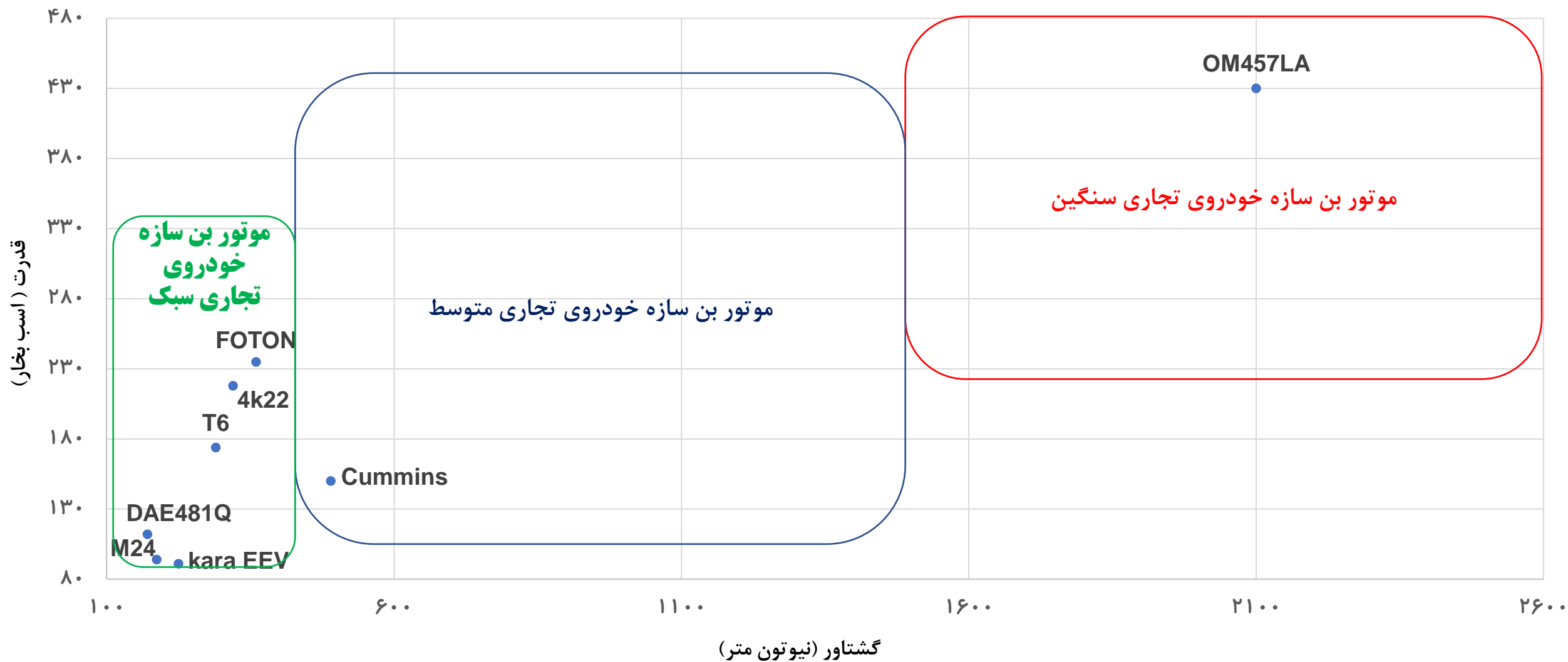


دفتر صنایع خودرو

# راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

## راهبرد دوم

اقدام ۶: ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه قوای محرکه



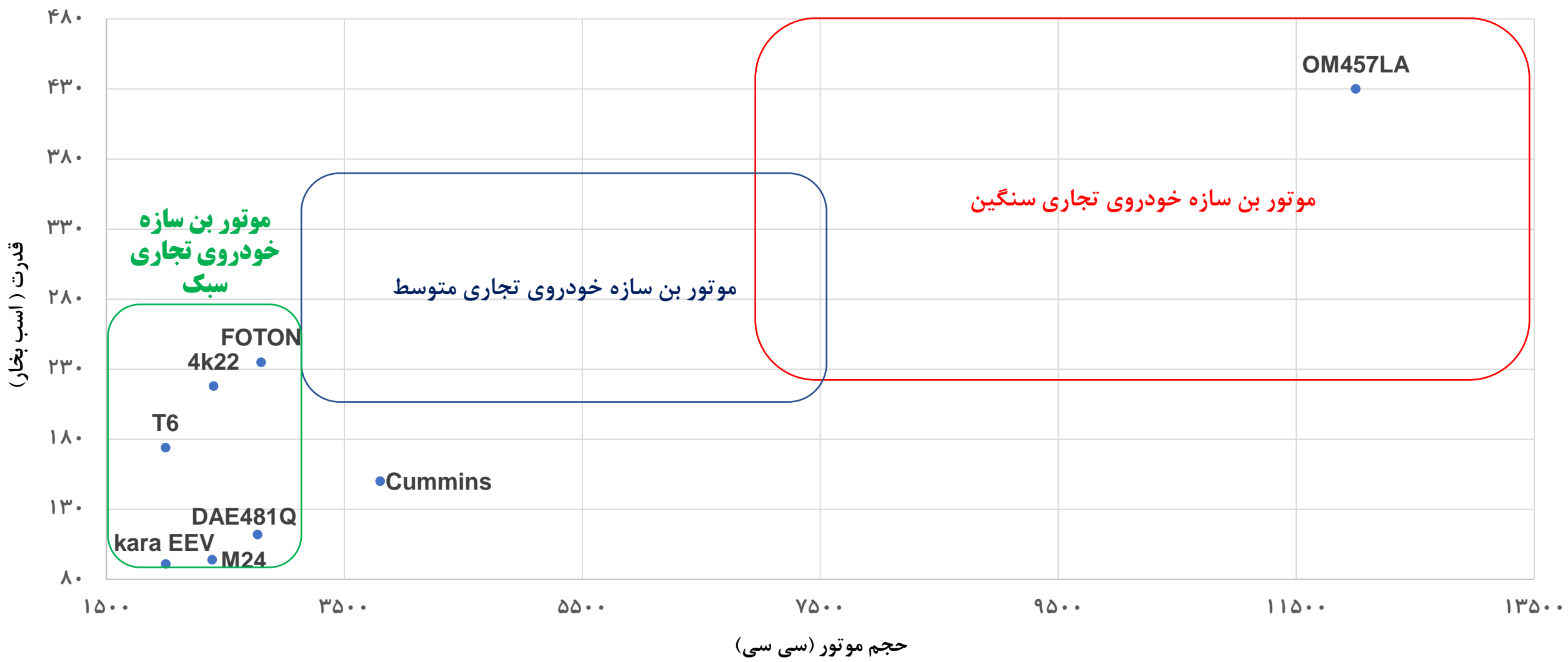


دفتر صنایع خودرو

# راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

## راهبرد دوم

اقدام ۶: ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه قوای محرکه





دفتر صنایع خودرو

# راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

## راهبرد دوم

اقدام ۶: ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه قوای محرکه

### مجری محوری

### قوای محرکه

قوای محرکه خودروی سواری کوچک

قوای محرکه خودروی سواری متوسط

قوای محرکه خودروی سواری بزرگ

قوای محرکه خودروی تجاری سبک

قوای محرکه خودروی تجاری متوسط

قوای محرکه خودروی تجاری سنگین



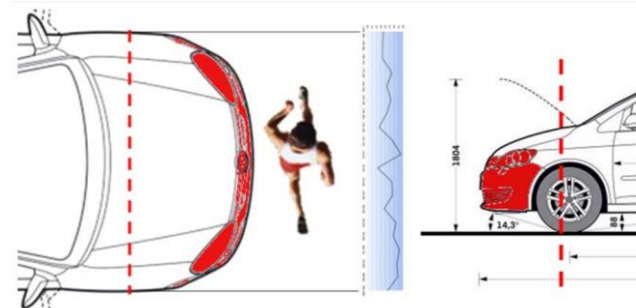
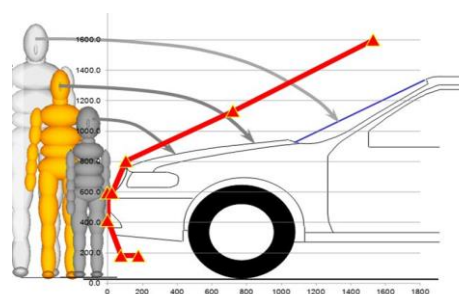
با هدف پیشگیری از غیراقتصادی شدن تیراژ اجزاء و قطعات که با بکارگیری قوای محرکه متنوع به وجود می آید، ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه قوای محرکه ضروری است.

**مجری محوری برای هر قوای محرکه بر اساس توانمندیهای شرکتهای فعال شناسایی خواهد شد و سایر شرکتهای در قالب کنسرسیوم و سایر روشهای ممکن همکاری خواهند داشت.**



## راهبرد دوم

### اقدام ۷: توسعه زیرساخت های آزمون خودرو (آزمون های محافظت از عابر پیاده)



مجموعه تجهیزات مذکور همچنین قابلیت انجام آزمون های اتصالات داخلی خودرو مطابق با استاندارد ECE R21 و آزمون پشتی سر صندلی مطابق با استاندارد ECE R25 دارد و همچنین در برگیرنده ماژول آزمون جذب انرژی در استانداردهای مربوط به صندلی است.

در این آزمون، انطباق خودرو در موارد زیر قابل بررسی خواهد بود:

۱. برخورد ماژول شبیه ساز بدن انسان با مکانیزم فرمان خودرو
۲. تست آونگ ضربه به مکانیزم فرمان خودرو
۳. تجهیزات و نرم افزارهای دقیق کنترل و اندازه گیری و ثبت داده های آزمون

برخی از ویژگی های این دستگاه : شبیه سازی برخورد از روبرو با عابر پیاده ( شامل ران و ساق پا) برخورد سرعابر (بزرگ سال و کودک) با درب موتور (کاپوت خودرو) تجهیزات و نرم افزارهای دقیق کنترل و اندازه گیری تجهیزات ثبت دقیق داده های آزمون شامل حسگرها و دوربین های سرعت بالا

قابلیت های دستگاه آزمون های ایمنی خودرو: با استقرار تجهیزات این دستگاه، قابلیت انجام آزمون حفاظت از عابر پیاده مطابق با استاندارد ECE R 127 به طور دقیق و کامل قابل ایجاد خواهد شد.



دستگاه شامل تجهیزات اندازه گیری متعدد (مانند دوربین های سرعت بالای رنگی، سنسورهای متعدد شتاب و سرعت و ...) است. انواه ضربه زننده ها شامل ساق پا، نیم تنه انسان، لگن ، شبیه ساز سر انسان، مجموعه سنسورهای تعبیه شده بر روی این تجهیزات است.



دفتر صنایع خودرو

# راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

## راهبرد دوم

## اقدام ۷: توسعه زیرساخت های آزمون خودرو (آزمون های جاده ای)



حاشیه های ایمنی کاملاً استاندارد به همراه گارد ریل و ضربه گیر (جهت افزایش ایمنی) و مکان انجام تست در سرعت های بالا تعبیه شده است. کلیه مسیرها مجهز به سیستم اتوماتیک پاشش آب جهت تست های محیط مرطوب و نیز جمع آوری و بازیافت آب سطوح میباشد.

برخی از سطوح موجود در این محل های تست:



آسفالت نرم یا لطیف

سنگ فرش بلژیکی

سنگ فرش بلژیکی



TEST TRACKS	
<b>T4</b>	<b>DYNAMIC PLATFORM</b> Dynamic section: 500 m radius Tripped area: 300 m long 10-150 m variable width Central approach: 300 m x 10 m Pavement type: asphalt
<b>T5</b>	<b>WET SKID PAD</b> 3 d filament wet circle lanes: Asphaltic pavement: 52,5 m radius Polished concrete or steel tar: 42,6 m radius Basalt stones or similar: 32,5 m radius
<b>T6</b>	<b>DRY HANDLING CIRCUIT</b> Estimated length: 2000 m (main circuit) Width: 8 m Circulation: ACW
<b>T7</b>	<b>WET HANDLING CIRCUIT</b> Estimated length: 1800 m (main circuit) Width: 8 m Circulation: ACW
<b>T8</b>	<b>EXTERNAL NOISE TEST TRACK</b> ISO Surface: 20 m x 20 m Acceleration lanes length: 300 m Acceleration lanes width: 4 m
<b>T9</b>	<b>CONNECTION ROADS</b> Total length: 3460 m Width: 7 m

NOT TO SCALE

Customer	Project	Author	Name of Area/ Name of Building/Test Track	Date	Project Code	Drawing Code	Sheet	Description	Ver
<b>BAREZ TIRE</b>	Barez New Testing Center Preliminary Design	<b>gpo</b>	PROVING GROUND	2014/09/18	T13029	2 TC GA	1/1	SITE PLAN GENERAL ARRANGEMENT	





دفتر صنایع خودرو

# راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

راهبرد دوم

اقدام ۷: توسعه زیرساخت های آزمون خودرو (آزمون های جاده ای)



مسیر فرمانگیری مستقیم  
دارای ۸ لاین مجزا

حاشیه های ایمنی جهت  
کنترل خودرو در تستها

دارای شیب عرضی ۱٪

طول مسیر حدود ۷۰۰ متر

شیب طولی صفر

آسفالت کاملا یکنواخت

مجهز به گارد ریل و ضربه  
گیر در دو امتداد طولی

عرض ۳۲ متر

قابلیت شروع تست در ابتدای مسیر با سرعت ۹۰ کیلومتر بر ساعت

شانه خاکی شنی بطول ۱۵۰ متر حاشیه مسطح به عمق ۱۵ متر



دفتر صنایع خودرو

# راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

## راهبرد دوم

### اقدام ۷: توسعه زیرساخت های آزمون خودرو (آزمون های تست تصادف)



- ایجاد شرکت آزمونهای ایمنی و کیفیت خودرو (کنسرسيوم تست تصادف)
- انعقاد قرارداد مرکز تست تصادف خودرو با یک شرکت اسپانیایی (یکی از تأمین کنندگان اصلی تستهای (Euro Ncap)
- آغاز عملیات خاکبرداری زمین مرکز تست
- ثبت سفارش و تأمین ۵ میلیون یورو ارز و انتقال به شرکتهای تأمین کننده خارجی
- تحويل دوربینها به مرکز آخر فروردین ماه ۱۴۰۲
- تحويل لایتینگها به مرکز آخر خرداد ماه ۱۴۰۲
- ارسال آدمکها (دامیها) به اروپا برای نصب سنسور آخر تیر ماه ۱۴۰۲
- ساخت موانع ثابت و متحرک توسط تأمین کننده آلمانی
- آغاز تولید تجهیزات سالن توسط شرکت اسپانیایی



میزان پیشرفت: ۳۳٪



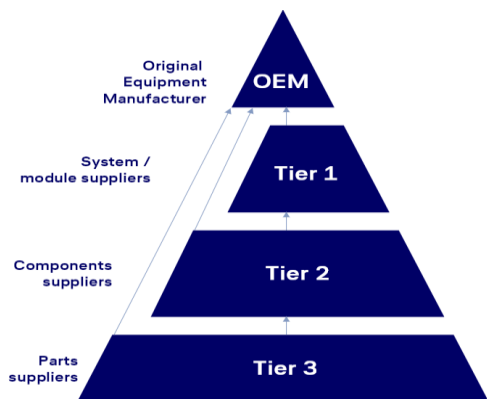


دفتر صنایع خودرو

# راهبرد سوم: تامین حداکثری اجزای خودرو و فرایند تولید در داخل کشور با کیفیت مطلوب

## راهبرد سوم

## اقدام ۱: رده بندی تامین کنندگان



- ✓ تولیدکنندگان هر یک از مجموعه‌های جدول، جهت اخذ گواهی رده یک باید کلیه مدارک و مستندات لازم به همراه نقشه راه توسعه محصولات، فرآیند و افزایش سطح داخلی سازی و تولید را تهیه و به تایید وزارت صنعت، معدن و تجارت برسانند.
- ✓ به منظور ساماندهی زنجیره تامین، تولیدکنندگان خودرو موظف هستند اجزای مورد نیاز خود را صرفاً از شرکت های رده یک تامین نمایند و مجاز به انعقاد قرارداد با تامین کنندگان رده دو و پائین تر نخواهند بود.
- ✓ با هدف افزایش تطابق تولید و کیفیت محصولات، تولیدکنندگان خودرو برای هر محصول مشخص هر یک از مجموعه‌های رده یک را می‌توانند حداکثر از دو شرکت به صورت همزمان تامین کنند.

مجموعه اصلی	مجموعه‌های رده یک
قوای محرکه	۱- موتور ۲- جعبه دنده (اتوماتیک/ دستی) و دیفرانسیل ۳- محور انتقال قدرت ۴- مجموعه سوخت رسانی ۵- مجموعه خنک کاری موتور ۶- مجموعه کلاچ ۷- پدال گاز ۸- مجموعه ورودی هوا ۹- کروزر کنترل ۱۰- مجموعه آگزوز
بدنه	۱۱- سازه‌ی بدنه ۱۲- قطعات بازشوی بدنه ۱۳- عایق صدا و حرارت ۱۴- چسب و ماستیک ۱۵- آبنبد
تزئینات	۱۶- تزئینات خارجی ۱۷- تزئینات داخلی ۱۸- کنسول و داشبورد ۱۹- سپرها
مجموعه شاسی	۲۰- اجزای مجموعه تعلیق ۲۱- فنرها ۲۲- کمک فنرها ۲۳- رام ۲۴- دسته موتور ۲۵- چرخ ۲۶- رینگ ۲۷- تایر ۲۸- مجموعه ترمز ۲۹- ترمز دستی ۳۰- مجموعه فرمان ۳۱- غربیلک فرمان
الکترونیک و الکتریکال	۳۲- چراغ‌های جلو و عقب ۳۳- چراغ‌های داخلی ۳۴- دسته سیم ۳۵- واحدهای کنترل الکترونیکی ۳۶- باتری ۳۷- جلو آمپر ۳۸- مالتی مدیا ۳۹- سویچ استارت ۴۰- سویچ‌های روی ستون فرمان ۴۱- کلیدهای پنل ابزار ۴۲- بوق ۴۳- سنسور پارک ۴۴- دوربین پارک ۴۵- آنتن ۴۶- سنسور فشار باد تایر ۴۷- بلندگو ۴۸- مازول ضدسرقت ۴۹- ریموت ۵۰- ورود بدون کلید
سخت افزارها	۵۱- شیشه ۵۲- آینه ۵۳- صندلی ۵۴- مکانیزم شیشه ۵۵- سانروف ۵۶- کمر بند ایمنی ۵۷- کیسه هوا ۵۸- قفل و دستگیره و مکانیزم‌ها ۵۹- برف‌پاک‌کن ۶۰- شیشه شوی ۶۱- جک و ابزار
تهویه مطبوع	۶۲- تهویه مطبوع





دفتر صنایع خودرو

# راهبرد سوم: تأمین حداکثری اجزای خودرو و فرآیند تولید در داخل کشور با کیفیت مطلوب

راهبرد سوم

اقدام ۲: اصلاح نظام حقوق ورودی

حقوق ورودی خودروی کامل (فصل ۸۷ کتاب مقررات)

نوع خودرو	نوع قوای محرکه	محدوده مصرف سوخت (لیتر در ۱۰۰ کیلومتر)	سود بازرگانی
سواری	برقی	-	۶
	سایر	کمتر از ۵ لیتر	۱۱
		بین ۵ تا ۷ لیتر	۲۸
		۷ تا ۹ لیتر	۵۱
وانت	برقی	-	۶
	سایر	کمتر از ۷ لیتر	۱۱
		بین ۷ تا ۹ لیتر	۲۸
		بیشتر از ۹ لیتر	۵۱
ون، مینی بوس، اتوبوس، کامیونت، کامیون و کشنده	برقی	-	۶
	سایر	کمتر از ۷ لیتر	۱۱
		بین ۷ تا ۹ لیتر	۲۸
		بیشتر از ۹ لیتر	۵۱
موتورسیکلت، دوچرخه و اسکوتر	برقی	-	۶
	سایر	کمتر از ۲ لیتر و بدون موتور	۱۶
		۲ لیتر و بیشتر	۲۸



- حقوق ورودی خودروی کامل، قطعات خودرو و قطعات منفصله خودروهای مونتاژی به یکدیگر کاملاً وابسته بوده و در راستای تعمیق ساخت داخل باید با یک ساختار یکپارچه تنظیم شوند.
- حقوق ورودی مذکور در این جداول آخرین پیشنهاد دفتر تخصصی است که بر اساس نتایج کارگروه‌های تخصصی تهیه شده است و در این گزارش با هدف اخذ نظر نخبگان ارائه شده و در حال حاضر اجرا نمی‌شود.



دفتر صنایع خودرو

# راهبرد سوم: تاسیس حد اکثری اجزای خودرو و فرآیند تولید در داخل کشور با کیفیت مطلوب

## راهبرد سوم

### اقدام ۲: اصلاح نظام حقوق ورودی

#### حقوق ورودی قطعات (سایر فصول کتاب مقررات)

#### حقوق ورودی خودروی کامل (فصل ۹۸ کتاب مقررات)

سود بازرگانی قطعات	نوع خودرو	سود بازرگانی قطعات منفصله بیشتر از حد درصد ساخت داخل	سود بازرگانی قطعات منفصله کمتر از حد درصد ساخت داخل	حد درصد ساخت داخل	سال	نوع خودرو
۲۸	سواری و وانت			۳۰ درصد	۱۴۰۲	خودرو با قوای محرکه برقی
۱۱	ون، مینی بوس، اتوبوس، کامیونت، کامیون و کشنده	۱	۶	۴۰ درصد	۱۴۰۳	
۱۶	موتورسیکلت، دوچرخه و اسکوتر			۵۰ درصد	۱۴۰۴	
				۴۰ درصد	۱۴۰۲	سواری و وانت با قوای محرکه غیر برقی
		۶	۲۸	۵۰ درصد	۱۴۰۳	
				۶۰ درصد	۱۴۰۴	
				۴۰ درصد	۱۴۰۲	ون، مینی بوس و اتوبوس با قوای محرکه غیر برقی
		۱	۱۱	۵۰ درصد	۱۴۰۳	
				۶۰ درصد	۱۴۰۴	
				۳۰ درصد	۱۴۰۲	کامیونت، کامیون و کشنده؛ با قوای محرکه غیر برقی
		۱	۱۱	۴۰ درصد	۱۴۰۳	
				۵۰ درصد	۱۴۰۴	
				۳۰ درصد	۱۴۰۲	موتورسیکلت، دوچرخه و اسکوتر؛ با قوای محرکه غیر برقی
		۱	۱۶	۴۰ درصد	۱۴۰۳	
				۵۰ درصد	۱۴۰۴	



- حقوق ورودی خودروی کامل، قطعات خودرو و قطعات منفصله خودروهای مونتاژی به یکدیگر کاملاً وابسته بوده و در راستای تعمیق ساخت داخل باید با یک ساختار یکپارچه تنظیم شوند.
- حقوق ورودی مذکور در این جداول آخرین پیشنهاد دفتر تخصصی است که بر اساس نتایج کارگروههای تخصصی تهیه شده است و در این گزارش با هدف اخذ نظر نخبگان ارائه شده و در حال حاضر اجرا نمی شود.



دفتر صنایع خودرو

# راهبرد سوم: تامین حداکثری اجزای خودرو و فرآیند تولید در داخل کشور با کیفیت مطلوب

راهبرد سوم

اقدام ۳: برنامه ریزی تامین موارد اولیه مورد نیاز صنعت خودرو

نیازمندی در افق ۵ ساله ( هزارتن )

نام صنعت	نوع محصول	زنجیره	میزان مصرف ۱۴۰۱ (هزارتن)	۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴	۱۴۰۵	۱۴۰۶
فولاد		ورق گرم	۴۵۷	۵۶۷	۶۹۳	۷۵۶	۷۷۲	۷۷۳
		ورق سرد	۶۸۰	۸۴۴	۱۰۳۲	۱۱۲۶	۱۱۴۹	۱۱۴۹
		ورق گالوانیزه	۱۶۲	۲۰۲	۲۴۶	۲۶۹	۲۷۴	۲۷۴
خودرو	مس	ورق رنگی	۱۴	۱۸	۲۲	۲۴	۲۴	۲۴
		مس	۲۰	۲۵	۳۱	۳۴	۳۴	۳۴
پتروشیمی		آلومینیوم	۱۴۲	۱۷۶	۲۱۶	۲۳۵	۲۴۰	۲۴۰
		پلاستیک	۱۸۳	۲۲۷	۲۷۷	۳۰۲	۳۰۹	۳۰۹
		لاستیک بجز تایر	۱۲۲	۱۵۱	۱۸۵	۲۰۲	۲۰۶	۲۰۶



دفتر صنایع خودرو

# راهبرد چهارم: افزایش تولید خودرو متناسب با تقاضا و نیاز جامعه

راهبرد چهارم

هدف گذاری تولید سال ۱۴۰۲

گروه	سواری	تجاری سبک ( وانت-ون )	تجاری متوسط و سنگین ( مینی بوس- اتوبوس- کامیونت- کامیون- کشنده )	جمع- دستگاه
ایران خودرو	۸۳۵,۰۰۰	۴۰,۰۰۰	۲۵,۰۰۰	۹۰۰,۰۰۰
سایپا	۶۵۱,۳۰۶	۱۳۲,۱۶۰	۱۶,۵۳۴	۸۰۰,۰۰۰
مدیران خودرو	۱۵۴,۰۸۰	-	-	۱۵۴,۰۸۰
کرمان خودرو	۸۸,۳۶۰	۱۶,۸۱۰	-	۱۰۵,۱۷۰
بهمن موتور	۳۹,۵۹۰	۱۷,۲۰۰	۱۱,۴۴۰	۶۸,۲۳۰
خودروسازی فردا	۲۳,۷۵۶	-	۴,۴۵۹	۲۸,۲۱۵
آرین پارس موتور	۱۱,۰۰۰	-	۴,۸۱۵	۱۵,۸۱۵
سایر	۳,۰۰۰	۶,۰۰۰	۱۹,۴۹۰	۲۸,۴۹۰
<b>جمع (دستگاه)</b>	<b>۱,۸۰۶,۰۹۲</b>	<b>۲۱۲,۱۷۰</b>	<b>۸۱,۷۳۸</b>	<b>۲,۱۰۰,۰۰۰</b>



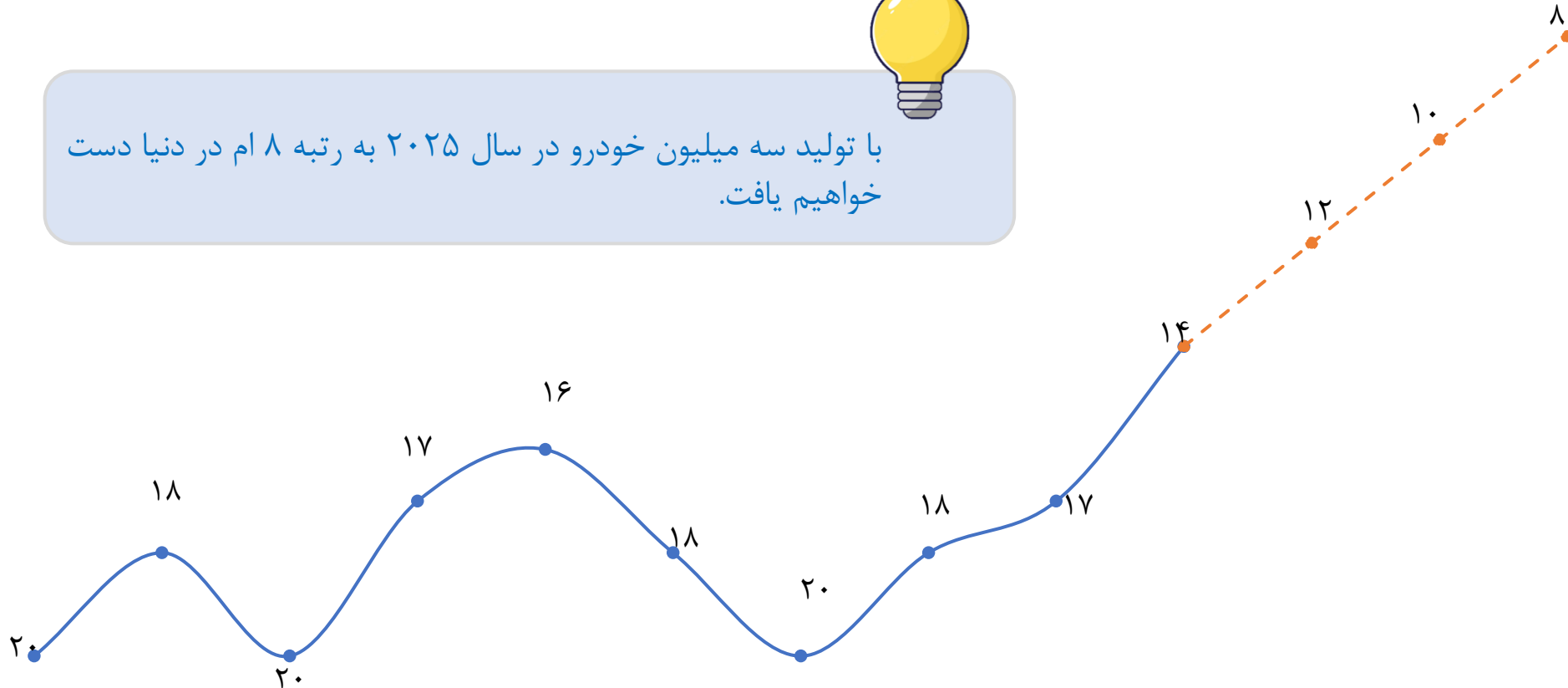
## راهبرد چهارم

هدف گذاری رتبه جهانی تولید خودرو کشور تا سال ۱۴۰۴

۲۰۱۲ ۲۰۱۳ ۲۰۱۴ ۲۰۱۵ ۲۰۱۶ ۲۰۱۷ ۲۰۱۸ ۲۰۱۹ ۲۰۲۰ ۲۰۲۱ ۲۰۲۲ ۲۰۲۳ ۲۰۲۴ ۲۰۲۵ ۲۰۲۶



با تولید سه میلیون خودرو در سال ۲۰۲۵ به رتبه ۸ ام در دنیا دست خواهیم یافت.





آئین نامه ارتقاء کیفیت تولید خودرو و آئین نامه ارتقاء کیفیت خدمات پس از فروش بر اساس قانون ساماندهی صنعت خودرو تهیه شده است که بر اساس آن چهار دستورالعمل جدید اجرا خواهد شد که عبارتند از:

- ✓ دستورالعمل ارزیابی فرایندهای طراحی، تامین و تولید
- ✓ دستورالعمل ارزیابی عملکرد و دوام محصول
- ✓ دستورالعمل ارزیابی محصول در پایان خط تولید و ارزیابی رضایت مشتری از محصول نهایی
- ✓ دستورالعمل ارزیابی کیفیت خدمات پس از فروش



### اقدام ۲: برنامه ریزی برای کاهش مصرف سوخت



- مطابق تبصره ۱ اصلاح ماده (۴) آیین نامه فنی در زمینه کنترل و کاهش آلودگی ها (موضوع ماده (۲) قانون هوای پاک) شرکت های خودروساز موظفند به جهت کاهش میزان آلاینده‌گی و مصرف سوخت خودروهای تولیدی تا شش سال، سالانه به میزان پنج درصد (۵٪) مصرف سوخت در سبد محصولات تولیدی خود را کاهش دهند.
- آئین نامه اجرایی کاهش مصرف سوخت بر اساس قانون ساماندهی صنعت خودرو تهیه شده است که مطابق آن شرکت ها بر اساس مصرف سوخت سبد محصولات موظف به پرداخت عوارض مطابق جدول زیر خواهند بود:

#### درصد انتشار بیش از حد CO<sub>2</sub>

کمتر یا برابر ۵

بیشتر از ۵ و کمتر یا برابر ۱۰

بیشتر از ۱۰

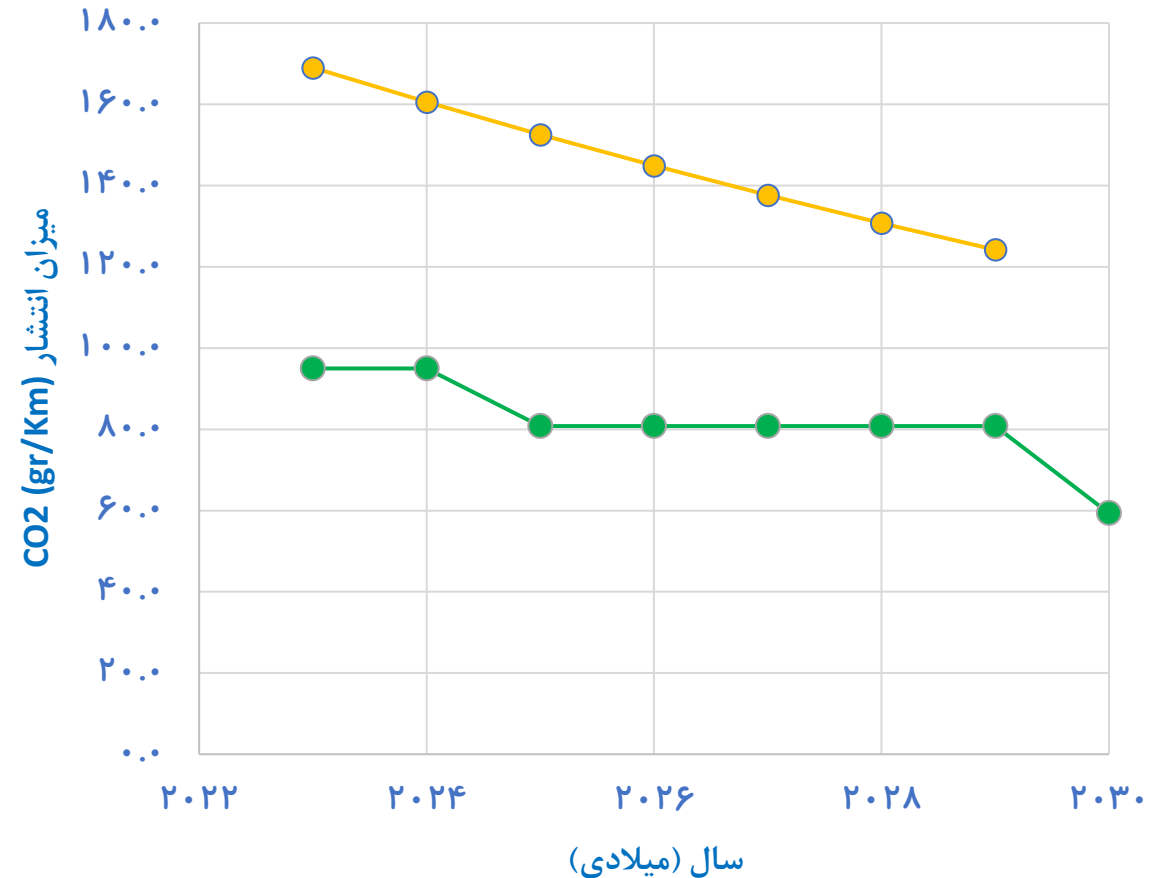
#### میزان عوارض

(تعداد محصولات سبد) × (درصد انتشار بیش از حد) × (۲ × یارانه سوخت)

(تعداد محصولات سبد) × (درصد انتشار بیش از حد) × (۴ × یارانه سوخت)

(تعداد محصولات سبد) × (درصد انتشار بیش از حد) × (۸ × یارانه سوخت)

برنامه کاهش مصرف سوخت خودروهای سواری





وزارت  
صنعت  
تجارت

# راهنمای پنجم: ارتقاء کیفیت محصولات، خدمات فروش و خدمات پس از فروش

## راهنمای پنجم

### اقدام ۳: اجرای استانداردهای ۸۵ گانه مطابق زمانبندی مصوب

سیستم ترمز اضطراری پیشرفته	هشدار انحراف از مسیر	استحکام کابین	حفاظت از عابر پیاده	کنترل پایداری در ترمزگیری	نشانگر فشار باد تایر	نشانگر تعویض دنده	چراغ اتوماتیک	چراغ روشنایی در روز	گروه خودرویی
فاقد کاربرد	فاقد کاربرد	فاقد کاربرد	پایان تیر ۱۴۰۲	پایان تیر ۱۴۰۲	پایان تیر ۱۴۰۲	پایان تیر ۱۴۰۲	پایان اسفند ۱۴۰۱	پایان اسفند ۱۴۰۱	گروه خودرویی M1 (دارای حداکثر ۸ صندلی علاوه بر صندلی راننده)
پایان تیر ۱۴۰۲	پایان تیر ۱۴۰۲	فاقد کاربرد	فاقد کاربرد	پایان تیر ۱۴۰۲	فاقد کاربرد	فاقد کاربرد	پایان اردیبهشت ۱۴۰۱	پایان اردیبهشت ۱۴۰۱	گروه خودرویی M2 (دارای بیش از ۸ صندلی علاوه بر صندلی راننده جرم حداکثر ۵ تن یا کمتر)
پایان تیر ۱۴۰۲	پایان تیر ۱۴۰۲	فاقد کاربرد	فاقد کاربرد	پایان تیر ۱۴۰۲	فاقد کاربرد	فاقد کاربرد	پایان اردیبهشت ۱۴۰۱	پایان اردیبهشت ۱۴۰۱	گروه خودرویی M3 (دارای بیش از ۸ صندلی علاوه بر صندلی راننده و جرم بیش از ۵ تن)
فاقد کاربرد	فاقد کاربرد	پایان تیر ۱۴۰۲	پایان تیر ۱۴۰۲	پایان تیر ۱۴۰۲	پایان تیر ۱۴۰۲	فاقد کاربرد	پایان اردیبهشت ۱۴۰۱	پایان اردیبهشت ۱۴۰۱	گروه N1 (خودروهای وسایل نقلیه موتوری گروه N با جرم حداکثر ۳/۵ تن)
پایان تیر ۱۴۰۲	پایان تیر ۱۴۰۲	پایان تیر ۱۴۰۲	فاقد کاربرد	پایان تیر ۱۴۰۲	فاقد کاربرد	فاقد کاربرد	پایان اردیبهشت ۱۴۰۱	پایان اردیبهشت ۱۴۰۱	گروه N2 (خودروهای وسیله نقلیه موتوری گروه N با جرم بیش از ۳/۵ الی ۱۲ تن)
پایان تیر ۱۴۰۲	پایان تیر ۱۴۰۲	پایان تیر ۱۴۰۲	فاقد کاربرد	پایان تیر ۱۴۰۲	فاقد کاربرد	فاقد کاربرد	پایان اردیبهشت ۱۴۰۱	پایان اردیبهشت ۱۴۰۱	گروه N3 (خودروهای وسیله نقلیه موتوری گروه N با جرم بیش از ۱۲ تن)





دفتر صنایع خودرو

# راهنمای ششم: ایجاد روش های دسترسی آسان عموم اقبال کشور برای خرید خودرو

راهنمای ششم

اقدام: ایجاد سامانه یکپارچه بر مبنای ایجاد لیست انتظار



فرآیند طرح یکپارچه عرضه بر مبنای فرآیند نوبت دهی شامل سه مرحله زیر است:

\* مرحله اول: پیش ثبت نام متقاضیان برای لیست نوبت دهی

\* مرحله دوم: نوبت دهی و اعلام زمان بندی بازای هر محصول مشخص

\* مرحله سوم: قطعی نمودن ثبت نام متقاضیان براساس فراخوان خودروساز



وزارت  
صنعت  
و تجارت

# راہبرد ہفتم: اصلاح قیمت تمام شدہ خودرو

## راہبرد ہفتم



سود خالص  
۱۲ تا ۱۶ درصد



هزینه های گارانتی  
۱/۵ تا ۳ درصد



هزینه دستمزد تولیدی  
۱۰ تا ۱۴ درصد



هزینه مواد  
۴۵ تا ۵۵ درصد



هزینه های توسعه محصول  
۳ تا ۶ درصد



هزینه های توسعه محصول  
۳ تا ۶ درصد



هزینه های استهلاك  
۱ تا ۱/۵ درصد



هزینه های سربار تولید  
۸ تا ۱۲ درصد



دفتر صنایع خودرو

# راهبرد هشتم: افزایش صادرات خودرو به کشورهای خارجی

راهبرد هشتم

## اقدامات

- بهره‌برداری بهینه از شرایط فعلی بازار روسیه و برنامه ریزی صادرات ۲ هزار دستگاه به بازار صادراتی روسیه
- برنامه‌ریزی جهت وصول مطالبات از شرکت آذکرون بر اساس توافقات انجام‌شده
- تحقق راهبرد توسعه تجارت خودرو در حوزه غرب آفریقا از طریق سایت سنیران‌اتو در سنگال
- تامین مقدمات حضور در بازارهای شمال آفریقا همچون تونس، لیبی و الجزایر
- استفاده حداکثری از توان دیپلماسی اقتصادی جهت نفوذ در بازارهای بالقوه
- ایجاد هم‌افزایی در بازاریابی محصولات صادراتی سایر شرکت‌های صادرات محور گروه صنعتی ایران‌خودرو همچون تولیدی نیرومحرکه، درخشان‌ساز، ایران‌خودرو دیزل، گوهرفام و ...
- کاهش خام‌فروشی صادرات قطعات ریخته‌گری با حرکت به سمت صادرات قطعات End Item و Finish
- صادرات مجدد محصولات سایت نفتچاله در جمهوری آذربایجان به سایر کشورهای منطقه CIS
- توسعه بازارهای منطقه CIS با توجه به فرصت‌های دیپلماسی اقتصادی در پیش‌رو
- توسعه بازار صادرات قطعات یدکی و محوریت بخشیدن به شرکت ایساکو، به عنوان نماینده برند صادراتی قطعات یدکی گروه
- افزایش حجم صادرات خدمات مهندسی گروه



دفتر صنایع خودرو

# راهبرد نهم: واردات خودرو متناسب با نیاز کشور

## راهبرد نهم

۱ به منظور رقابتی شدن بازار خودرو متناسب با نیاز کشور خودرو وارد خواهد شد.

۲ واردات خودرو می تواند انحصار را از صنعت خودرو خارج نموده و تولیدکنندگان خودرو از چالشهای انحصار خارج شوند.

۳ واردات خودرو با ایجاد رقابت در صنعت خودرو زمینه ساز افزایش کیفیت محصولات تولید داخل کشور می شود.

۴ درآمد حاصل از واردات خودرو در زمینه توسعه فناوریهای خودرو سرمایه گذاری خواهد شد.

۵ شرکتهای وارد کننده خودرو خدمات پس از فروش محصولات وارداتی را با کیفیت مناسب ارائه خواهند کرد.

۶ به ازای هر دو خودروی وارداتی یک خودروی فرسوده اسقاط خواهد شد.



دفتر صنایع خودرو

# راهنمای نوسازی ناوگان اسقاط خودروهای فرسوده

## راهنمای دهم

محل تأمین بودجه مورد نیاز	پیش بینی تحقق توسط وزارت صمت (۱۴۰۲)	نوع وسیله نقلیه
<ul style="list-style-type: none"> <li>مصوبه شورای اقتصاد به شماره ۵۷۸۲۳۷ مورخ ۱۴۰۱/۱۰/۲۵ با هدف کاهش مصرف سوخت از طریق نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی درون شهری فرسوده و جایگزینی با ناوگان برقی، پایه گازسوز و گازوئیل سوز</li> </ul>	۱۰۰	اتوبوس شهری برقی
<ul style="list-style-type: none"> <li>ماده ۹ قانون هوای پاک در خصوص همکاری وزارت کشور، صمت و امور اقتصادی و دارایی با هدف نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی شهری از محل منابع درآمدی ماده (۶) این قانون که مطابق آن به منظور اطمینان از صحت عملکرد خودرو در زمینه‌های فنی و ایمنی و کنترل آلاینده‌های هوا و صدا، انجام معاینه فنی کلیه وسایل نقلیه موتوری اعم از سبک، نیمه‌سنگین، سنگین، موتورسیکلت که توسط بخشهای دولتی، عمومی و غیردولتی به کار گرفته می‌شوند، در دوره‌های زمانی منظم و توسط مراکز مورد تأیید سازمان الزامی است.</li> </ul>	۵۰۰۰	اتوبوس شهری پایه گازسوز
	۱۵۰۰	اتوبوس شهری دیزلی
	۲۰۰	تاکسی سدان برقی
	۴۰۰۰	تاکسی سدان پایه گازسوز
	۱۰۰۰	تاکسی ون پایه گازسوز
	۱۰۰۰	تاکسی ون بنزینی
	۱۲۰۰	مینی بوس دیزلی
<ul style="list-style-type: none"> <li>تبصره ۲ ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو در صورت عدم وجود گواهی اسقاط خودرو یا موتورسیکلت به اندازه کافی در سامانه اسقاط تحت مدیریت وزارت صنعت، معدن و تجارت که به تشخیص این وزارتخانه، منجر به اختلال در روند تولید گردد، تولید کنندگان خودرو یا موتورسیکلت می‌توانند با پرداخت یک و نیم درصد (۱,۵٪) قیمت آن به صندوق حمایت از تحقیقات و توسعه صنایع پیشرفته وزارت صنعت، معدن و تجارت مجوز شماره گذاری دریافت نمایند. منابع حاصل پس از گردش خزانه داری کل کشور بصورت صد در صد (۱۰۰٪) تخصیص یافته، صرف پرداخت یارانه سود و تسهیلات بانکی به متقاضیان اسقاط خودرو یا موتور سیکلت فرسوده (با اولویت موتور سیکلت و حمل و نقل عمومی) خواهد شد.</li> </ul>	۵۰۰۰	موتورسیکلت برقی کار
	۵۷۰۰۰	موتورسیکلت برقی غیرکار
	۹۰۰۰۰	موتورسیکلت انژکتوری
<ul style="list-style-type: none"> <li>تبصره ۵ ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو حداقل بیست درصد (۲۰٪) از خودروهای عرضه شده در قرعه کشی، به دارندگان خودروهای فرسوده (هر کدام برای یک دستگاه، در صورت وجود) اختصاص می‌یابد، مشروط به اینکه در هنگام تحویل خودرو جدید، خریدار گواهی اسقاط خودرو فرسوده خود را تحویل دهد.</li> </ul>	۵۰۰۰۰	خودروی سواری
برنامه نوسازی خودروهای برون شهری در قالب مصوبه ای جداگانه توسط دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت به شورای اقتصاد ارائه شده است.	-	خودروهای برون شهری

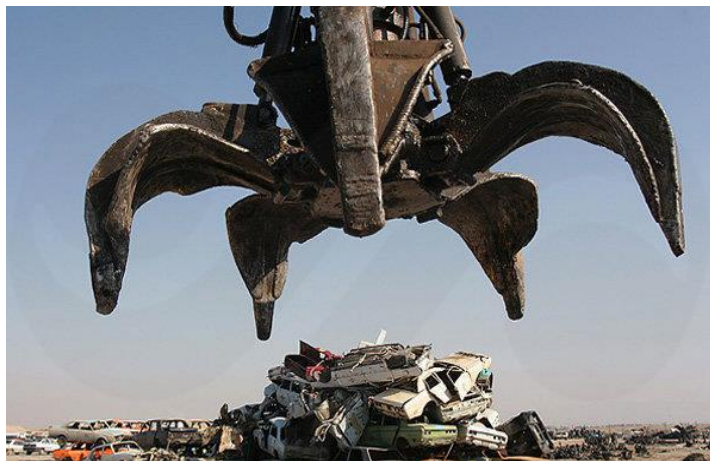


## راهبرد دهم

۳. برش بدنه (در مراکزی که امکانات پرس ندارند)



۲. اوراق کردن خودروهای فرسوده



۱. جمع آوری و انباشت خودروها در پارکینگ های ویژه



۶. تفکیک مواد مصرفی مورد استفاده در بدنه و داخل خودرو



۵. خرد و آسیاب کردن فلزات



۴. پرس آهن قراضه های بدنه خودرو (خرد کردن)







دفتر صنایع خودرو

# راهبرد دهم: نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده

## راهبرد دهم

### اهداف کلان بازیافت

- ۱ تبدیل ۸۵ درصد از وزن کل خودروهای فرسوده به قطعات و خودروهای جدید
- ۲ ایجاد امکان بازیافت یا استفاده مجدد از ۸۰ درصد از کل وزن خودرو
- ۳ ایجاد قابلیت تبدیل ۹۵ درصد از خودروهای فرسوده به خودرو یا قطعات نو
- ۴ طراحی خودروهای جدید با قابلیت بازیافت تا میزان ۸۵ درصد
- ۵ استفاده هرچه بیشتر از مواد دور ریختنی و صرفه جویی در مواد خام
- ۶ جلوگیری از مصرف مواد خام و ایجاد ارزش افزوده
- ۷ جمع آوری خودروهای آلاینده و کاهش هزینه های مصرفی





دفتر صنایع خودرو

# راهبرد یازدهم: ارتقاء نمای صنعت خودرو

## راهبرد یازدهم

- ارتقاء نقش روابط عمومی سازمان در آگاه سازی افکار عمومی
- توجه به مقوله مهم دیجیتال مارکتینگ
- ارتقا کیفیت برند رهبری مدیران و مهندسين ارشد صنعت خودرو (Brand Leadership)
- برگزاری مسابقات عمومی طراحی خودرو با مردم
- ساختن فیلمها و کلیپ های مختلف در بیان توانمندی و تلاش مهندسين و مدیران
- استفاده از اینفلوئنسرهای معروف در خودروسازی
- دعوت از خودروسازان معروف ایرانی در خارج از کشور و انجام مسابقات طراحی خودرو در داخل

### استفاده بهینه از رسانه

- آموزش و فرهنگ سازی این مقوله در بین مدیران و کارکنان
- ارتقای برند محصول-برند
- سازمان-برند رهبری -برند شخصی
- خلق تجربه خوشایند برای مشتری
- ارتقاء سطح خدمات پس از فروش و کیفیت
- ارتقاء بخش مدیریت ارتباط اثربخش با مشتریان
- افزایش ارزش برند سازمان

### توجه ویژه به فرآیند برندینگ

- آزاد سازی واردات منطقی
- توجه به مقوله نوآوری و شاخص های زیر مجموعه
- همکاری استراتژیک مختلف با خودروسازان علاقمند و توانا در چین به عنوان تنها گزینه
- برندینگ مشترک با برند های شناخته شده چین
- همکاری مشترک در تحقیق و توسعه با خودروسازان چینی
- توجه به پروژه پرچم دار و فراتر از انتظارات افکار عمومی قدم برداشتن

### افزایش سطح رقابت پذیری



دفتر صنایع خودرو

# راهبرد یازدهم: ارتقاء نمای صنعت خودرو

## راهبرد یازدهم

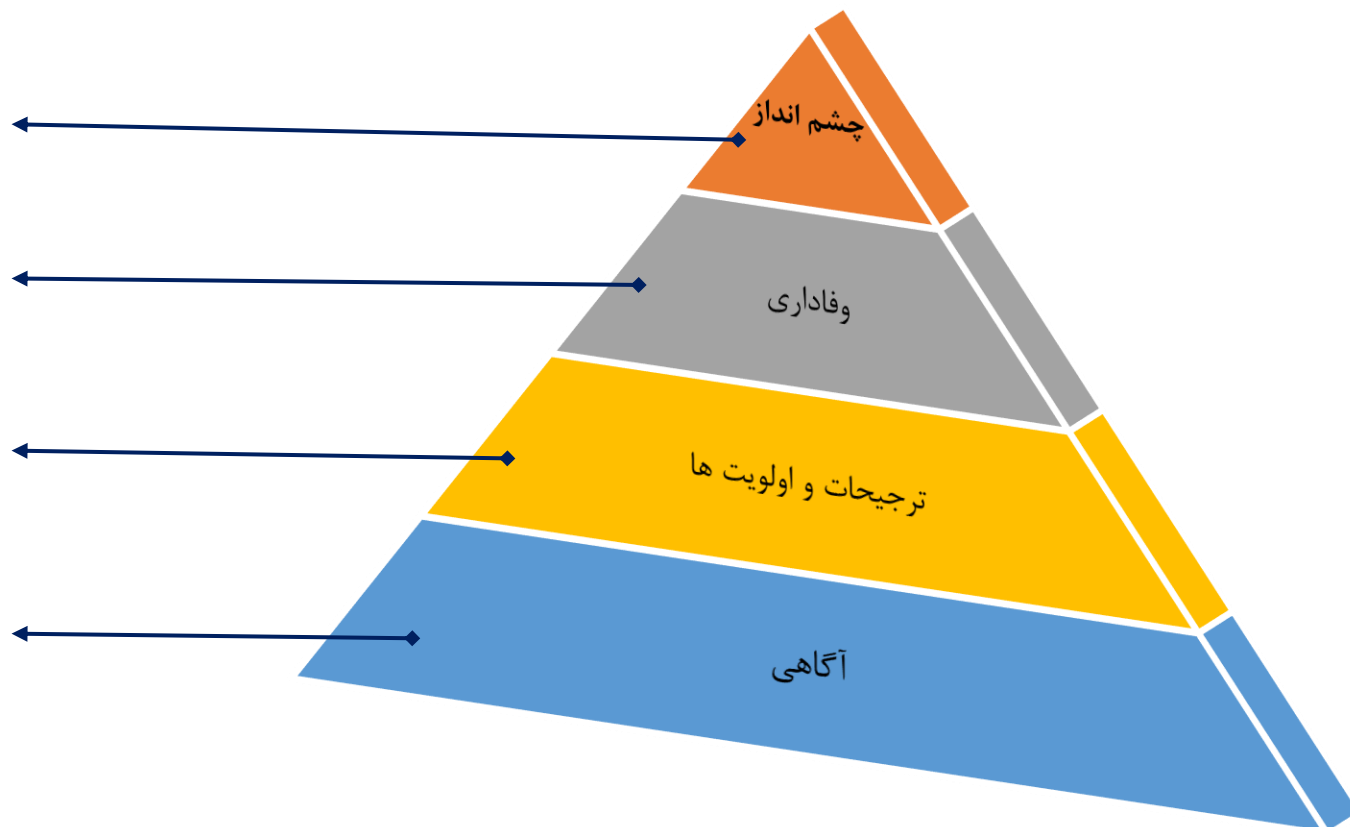
هدف نهائی:  
خلق مشتریان وفادار و کسب اعتماد افکار عمومی به صنعت خودرو کشور

اهداف من با اهداف این خودروسازان داخلی منطبق است

من به این صنعت خودروی کشور وفادار هستم

من محصولات داخلی این صنعت را به رقبا ترجیح می دهم

من کاملاً نسبت به فعالیتهای این صنعت آگاهی دارم  
با بهرمندی از رسانه ای ملی و رسانه های اجتماعی





# راهبرد دوازدهم: اصلاح ساختار مالکیت شرکت های خودروساز

## راهبرد دوازدهم

تصویب و ابلاغ آئین نامه بهبود محیط کسب و کار خودرو

۱

تدوین شرایط مشخص برای تخصص و سوابق کاری مدیرعامل، اعضای هیات مدیره و سهامداران شرکتهای تولید کننده خودرو و ابلاغ به سازمان ثبت اسناد کشور

۲

جلوگیری از ایجاد انحصار: حداکثر ۳۰ درصد از مالکیت کل شرکتهای تولید کننده خودرو کشور که بیش از ۵۰۰۰ دستگاه خودرو در سال تولید می کنند یا بیش از ۴۰۰۰ نیروی شاغل دارند می تواند در دست یک ذینفع واحد باشد.

۳

جلوگیری از تعارض منافع: شرکت های تامین کننده یا ذینفان اصلی شرکتهای مذکور تحت عنوان هر شرکت دیگری، مجاز به خرید سهام شرکتهای خودروساز نیستند.

۴

تعیین تکلیف سهامی از شرکت های اصلی خودروساز که در تملک شرکت های فرعی و وابسته آن قرار دارد (سهام چرخه ای)

۵



# گزارش وضعیت صنعت موتور سیکلت



دفتر صنایع خودرو



# تاریخ صنعت موتورسیکلت در ایران

## صنعت موتور سیکلت

صنعت تولید موتورسیکلت در ایران از دهه ۱۳۴۰ خورشیدی و با مونتاژکاری محصولاتی از کشورهای انگلستان و ژاپن آغاز گردید. رویکردی که پس از گذشت بیش از نیم قرن از ورود این صنعت به کشورمان همچنان کم و بیش ادامه داشته و بر خلاف صنعت تولید خودروی کشور که به خودکفایی نسبی در طراحی و توسعه محصول رسیده است، این صنعت وابستگی بسیار بالایی به واردات داشته و شرکت‌های فعال در این حوزه، که همگی خصوصی هستند، سرمایه‌گذاری چندانی در توسعه پلتفرم بومی حتی در مورد موتورسیکلت‌های پرفروش هم نداشته‌اند.

از زمان شروع تولید موتورسیکلت در کشور، محصولات متنوعی از شرکت‌های مطرحی چون هوندا، کاوازاکی، یاماها، سوزوکی، کی‌تی‌ام، باجاج، هیرو و تی‌وی‌اس به تولید رسیده و به بازار ایران معرفی شده‌اند. با این حال از سال ۱۳۹۸ و با اعمال تحریم‌های ظالمانه علیه کشورمان، تمامی تولیدکنندگان مطرح از کشورهای ژاپن، هند، کره جنوبی و اتریش همکاری مستقیم خود را با کشورمان قطع کردند؛ لذا قابل پیش‌بینی بود که تولیدکنندگان ایرانی به مرور به برندهای چینی روی آورده و پس از اندک زمانی انواع مختلف محصولات چینی در سطح خیابان‌های کشور به وفور مشاهده گردید. البته باید خاطرنشان نمود که در این مدت ورود موتورسیکلت‌های برند به کشور از طریق واسطه‌های فروش از کشورهای ثالث و به صورت محدود به کشور ادامه داشته است که با توجه به قیمت فروش بسیار بالا و تعداد محدود نمی‌توان آنها را در زمره سبد محصولات تأثیرگذار در بازار فعلی کشور در نظر گرفت.



دفتر صنایع خودرو

# توانمندی‌های داخل کشور

## صنعت موتور سیکلت

پیرامون افزایش عمق داخلی‌سازی محصولات وارداتی باید اشاره نمود که در برخی موارد همچون موتورسیکلت کلاس سی‌دی‌آی، که ارزان‌ترین، پرفروش‌ترین و قدیمی‌ترین کلاس موتورسیکلت در ایران بوده و گاهی از آن با عنوان موتورسیکلت کار نیز یاد می‌گردد، در بخش‌هایی چون تنه، زین، فرمان، باک، تایر، رینگ، زنجیر، باتری و چراغ‌ها موفق به داخلی‌سازی شده‌ایم. همچنین باید خاطرنشان کرد که در سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در حوزه راه‌اندازی خط تولید موتور احتراق داخلی موتورسیکلت توسط برخی شرکت‌ها صورت گرفته است و در شهریور ماه سال ۱۴۰۱ شاهد رونمایی از موتور احتراقی ساخته شده توسط شرکت نیرو موتور در نمایشگاه تحول صنعت خودرو بودیم. با فعال شدن کامل خط تولید موتور احتراق داخلی می‌توان امید داشت که درصد داخلی‌سازی محصولات تولیدی افزایش یافته و مسیر برای دستیابی به پلتفرم بومی جهت توسعه و تولید محصول کاملاً ایرانی هموار می‌گردد.

اما در حوزه موتورسیکلت‌های برقی شرایط کاملاً متفاوت است. تقریباً می‌توان با اطمینان گفت که دانش فنی تمامی بخش‌های اصلی موتورسیکلت برقی همچون باتری، شارژر، الکتروموتور، درایور، مبدل ولتاژ و واحد کنترل مرکزی با تلاش شرکت‌های دانش‌بنیان و مراکز تحقیقاتی دانشگاهی به دست آمده است و امکان تولید انبوه این تجهیزات با مشخصات و امکانات متنوع در کوتاه مدت و با سرمایه‌گذاری‌های هدفمند و اقتصادی وجود دارد. اگر چه شرکت‌ها و مراکز فعال در این حوزه مدت زمان زیادی از شروع فعالیت خود را نگذرانده‌اند، با این حال دانش فنی به دست آمده بسیار ارزشمند بوده و با تکیه بر توانمندی حاصل شده می‌توان از حضور محصولات برقی کاملاً ایرانی در کشور در آینده‌ای نزدیک اطمینان داشت.



موتورسیکلت طرح CDI شرکت نیرو محرکه



طراحی و تولید توسط شرکت دانش بنیان بناشریف E-RUN موتورسیکلت برقی



دفتر صنایع خودرو

# آمار موتورسیکلت در کشور

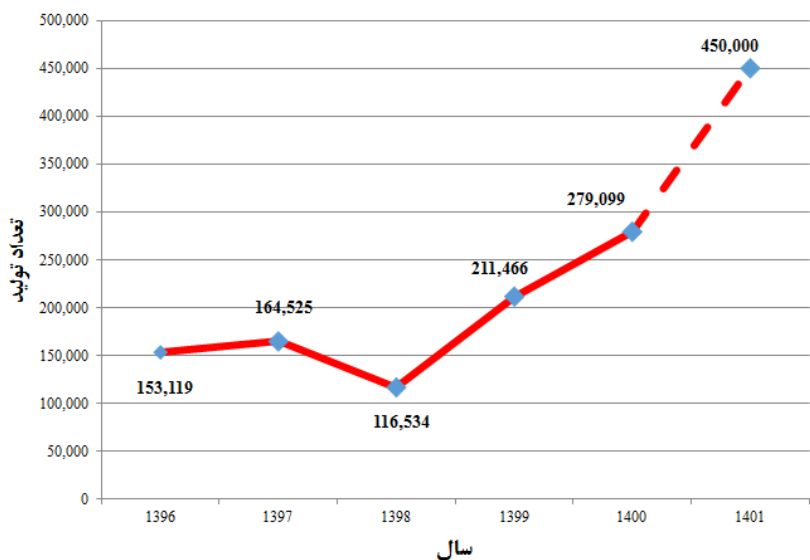
## صنعت موتور سیکلت

در حال حاضر چیزی در حدود ۱۳ میلیون دستگاه موتورسیکلت در کشور وجود دارد که معادل با ۳۵٪ از کل وسایل نقلیه کشور هستند. پیش‌بینی می‌شود رقم تولید در پایان سال ۱۴۰۱ حدود ۴۵۰،۰۰۰ دستگاه باشد که مجموعاً توسط ۴۶ شرکت تولیدکننده فعال به بازار عرضه خواهند شد. این میزان تولید نسبت به سال ۱۴۰۰ با رشد ۶۱ درصدی مواجه بوده است که نشان دهنده افزایش اقبال عمومی در کشور نسبت به خرید موتورسیکلت و نیز ارتقاء توان تولیدکنندگان داخلی بوده است.

همچنین باید اشاره نمود که از ابتدای سال ۱۳۹۶ و با ممنوعیت شماره‌گذاری محصولات کاربراتوری، تولید این قبیل موتورسیکلت‌ها متوقف شده و در حال حاضر آمار موتورسیکلت-های انژکتوری در کشور را می‌توان در حدود ۱.۴ میلیون دستگاه برآورد نمود.

بیشترین آمار تولید موتورسیکلت در کشور مربوط به سال‌های ۱۳۸۲ و ۱۳۸۳ می‌باشد که به ترتیب با ۱،۰۰۵،۷۸۶ و ۱،۰۸۶،۰۰۰ دستگاه، بالاترین آمار تولید را به خود اختصاص داده‌اند. این آمارها نشان‌دهنده پتانسیل بالای صنعت موتورسیکلت کشور می‌باشد و هدف وزارت صنعت، معدن و تجارت، بسترسازی و حمایت از این صنعت به منظور افزایش هر چه بیشتر تولید با هدف نوسازی ناوگان موتورسیکلت فرسوده کشور می‌باشد.

آمار موتورسیکلت‌های تولید شده سال ۱۴۰۱ و ۵ سال قبل از آن



مجموع تولید به تفکیک سال طی ۶ سال اخیر

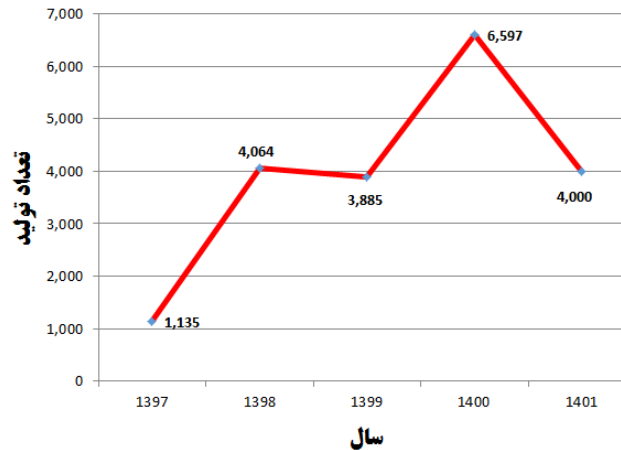
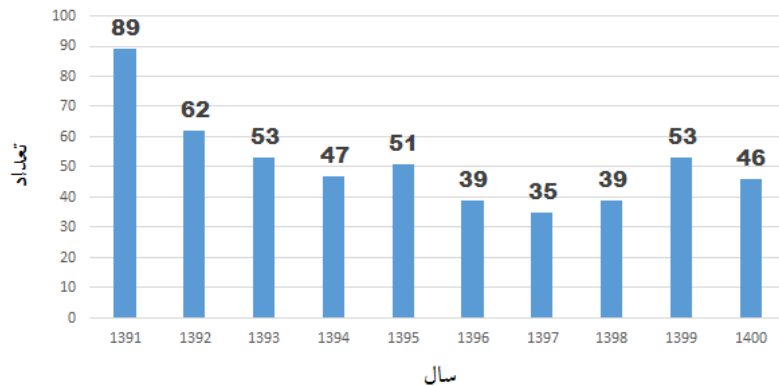


## صنعت موتور سیکلت

از ابتدای سال ۱۳۹۷ تا پایان سال ۱۴۰۰ تعداد ۱۹,۶۸۱ دستگاه موتورسیکلت برقی نیز تولید شده‌اند که نشان دهنده سهم کمتر از ۳٪ از کل تولید می‌باشد. بالا بودن قیمت، نبود طرح-های حمایتی از فروش و ترویج موتورسیکلت‌های برقی، نقص در قوانین، عدم تمایل تولیدکنندگان به تولید این نوع موتورسیکلت، عدم وجود زیرساخت‌های شارژ و نبود فرهنگ استفاده از این محصولات را می‌توان از جمله دلایل عمده در پایین بودن میزان تولید آنها در کشور دانست.

کارکرد موتورسیکلت در ایران علاوه بر حمل و نقل مسافر، بر حمل و نقل بار نیز استوار است. حمل بار توسط شرکت‌های پیک مانند اسنپ باکس، الوپیک و پیک بادپا از جمله فعالیت‌های مهم در بخش حمل و نقل درون شهری کشور می‌باشد. به همین دلیل است که موتورسیکلت‌های دارای قابلیت حمل بار، یا موتورسیکلت کار، همواره جزو طرح‌های محبوب در بازار ایران بوده‌اند. همچنین باید به این نکته دقت داشت در سال‌های اخیر با افزایش قیمت خودرو و حامل‌های انرژی، افزایش حجم ترافیک در کلانشهرها و پایین‌تر بودن هزینه عملیاتی و تعمیر و نگهداری موتورسیکلت‌ها، اقبال عمومی بیشتری نسبت به موتورسیکلت، بخصوص موتورسیکلت طرح کلیک، صورت گرفته است و این خود گواه این حقیقت است که در سالیان آتی، تعداد کاربران این نوع وسیله نقلیه افزایش یافته و تقاضا بیشتر خواهد شد. لذا برنامه‌ریزی جهت توسعه محصولات بومی مبتنی بر نیازهای داخلی و با تکیه بر دانش فنی و توان تولید داخلی امری ضروری است.

تعداد شرکت‌های فعال



نمونه ای از موتورسیکلت طرح کلیک از شرکت همتا



دفتر صنایع خودرو

# نوسازی ناوگان موتور سیکلت فرسوده کشور

## صنعت موتور سیکلت

در حال حاضر در ایران، چیزی در حدود ۹ میلیون دستگاه، معادل با ۷۴٪ از جامعه آماری موتورسیکلت‌ها، فرسوده هستند. این تعداد موتورسیکلت فرسوده سهم بسیار عمده‌ای در میزان بالای مصرف سوخت و انتشار آلودگی و آلاینده‌ها در شهرها بخصوص کلانشهرها دارا هستند. از سویی دیگر، به دلیل نبود تسهیلات نوسازی، مشکلات اقتصادی و قیمت بالای خرید موتورسیکلت نو، امکان از رده خارج نمودن این ناوگان فرسوده، که معمولاً توسط قشر کم درآمد جامعه مورد استفاده قرار می‌گیرد، فراهم نشده بود. با این حال، پس از تصویب قانون ساماندهی صنعت خودرو و بویژه اصلاح ماده ۱۰ این قانون که در تاریخ ۲۱/۱۰/۱۴۰۱ ابلاغ گردید، امکان جمع‌آوری منابعی قابل توجه به منظور ارائه یارانه سود و تسهیلات بانکی جهت نوسازی ناوگان موتورسیکلت فرسوده کشور فراهم گردید. بر اساس این منابع طرح جامعی در دفتر صنایع خودرویی وزارت صنعت، معدن و تجارت به منظور انجام فرآیند نوسازی موتورسیکلت فرسوده تدوین شده است.

بر پایه برآوردهای صورت گرفته منابع صندوق در سال ۱۴۰۲ حدود ۹،۶۰۰ میلیارد تومان خواهد بود. پیرو مذاکرات صورت گرفته با بانک تجارت، می‌توان منابع جمع‌آوری شده را با مشارکت بانک تا حد ۱۳،۰۰۰ میلیارد تومان افزایش داد. این طرح شامل دو بخش است:

### ۱. همکاری با شهرداری تهران

در این بخش از طرح، هدف نوسازی ناوگان موتورسیکلت کار فرسوده شهر تهران با موتورسیکلت برقی کار است. شهرداری تهران مسئول احداث زیرساخت شارژ و سواپ باتری، و تأمین باتری موتورسیکلت‌های برقی کار و راه‌اندازی شبکه تأمین انرژی و ارائه خدمات باتری به مصرف کنندگان خواهد بود؛ و وزارت صنعت، معدن و تجارت مسئول ارائه تسهیلات تا سقف ۸۰٪ به خریداران موتورسیکلت برقی کار بدون باتری می‌باشد. لازم به ذکر است که به ازاء ورود هر دستگاه موتورسیکلت برقی کار، یک دستگاه موتورسیکلت کار فرسوده باید از ناوگان خارج گردد. پیش‌بینی می‌گردد در نتیجه این همکاری، تعداد ۳۷،۵۰۰ دستگاه موتورسیکلت برقی کار در سال ۱۴۰۲ وارد ناوگان حمل و نقل موتورسیکلت شهر تهران گردد.

### ۲. کل کشور

در این بخش از طرح، از باقیمانده منابع صندوق حمایت از تحقیقات و توسعه صنایع پیشرفته وزارت صنعت، معدن و تجارت جهت نوسازی ناوگان موتورسیکلت فرسوده کشور با موتورسیکلت برقی کار، موتورسیکلت برقی غیر کار و موتورسیکلت انژکتوری در سطح کل کشور بهره برده خواهد شد. در این طرح میزان تسهیلات به موتورسیکلت برقی به علاوه باتری آن تعلق می‌گیرد. تعداد موتورسیکلت‌های نوسازی شده در این طرح مطابق با جدول ذیل پیش‌بینی می‌گردد:

نوع موتورسیکلت	میزان تسهیلات	تعداد
موتورسیکلت برقی کار	٪۸۰	۲۸،۸۴۶
موتورسیکلت برقی غیر کار	٪۷۰	۵۷،۱۴۳
موتورسیکلت انژکتوری	٪۶۰	۹۰،۹۰۹



# استانداردهای موتور سیکلت

## صنعت موتور سیکلت

در حال حاضر فهرست استانداردهای تأیید نوع قابل کاربرد در وسایل نقلیه دو، سه و چهارچرخ شامل ۶۴ آزمون می‌باشد که بسته به نوع وسیله نقلیه و کاربری آن، تعداد مشخصی از این آزمون‌ها اجرا خواهد شد. آزمون‌های استاندارد با نظارت سازمان ملی استاندارد و شرکت‌های بازرسی و با همکاری آزمایشگاه‌های مورد تأیید سازمان ملی استاندارد صورت گرفته و در نهایت گواهی تأیید نوع توسط اداره استاندارد صادر شده و به وزارت صنعت، معدن و تجارت ارسال می‌گردد که پس از انجام بررسی‌های لازم، این گواهی توسط دفتر صنایع خودرویی این وزارتخانه به معاونت حمل و نقل و ترافیک پلیس راهور ارسال می‌گردد. لازم به ذکر است که استاندارد آلاینده‌گی جاری برای موتورسیکلت‌های بنزینی تولید داخل یورو ۴ می‌باشد که تا پایان سال ۱۴۰۳ معتبر بوده و از آن پس استاندارد آلاینده‌گی یورو ۵ الزامی می‌گردد.

## فعالیت‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت در حوزه موتور سیکلت

وزارت صنعت، معدن و تجارت با عنایت به وظایف تعریف شده در معاونت صنایع حمل و نقل، معاونت تجارت و خدمات، و نیز با بهره‌گیری از توانمندی سازمان‌های صمت استان‌ها خدمات متنوعی در حوزه تأسیس و راه‌اندازی واحدهای تولیدی، واردات و تولید قطعات جهت تولید محصول، کیفیت و استاندارد، خدمات پس از فروش، سیاست‌گذاری و نوسازی ناوگان ارائه می‌نماید.



دفتر صنایع خودرو

# فعالیت‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت در حوزه موتورسیکلت

## صنعت موتور سیکلت

ردیف	شرح فعالیت	مسئول
۱	صدور جواز تأسیس تولید موتورسیکلت	سازمان صمت استان‌ها
۲	صدور پروانه بهره‌برداری و تولید موتورسیکلت	سازمان صمت استان‌ها
۳	سیاست‌گذاری و تدوین آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های اجرایی ذیل قوانین ابلاغی	دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت
۴	نظارت بر عملکرد و بازدید از واحدهای صنعتی تولیدکننده موتورسیکلت	دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت
۵	ارائه پیشنهادات جهت تعیین تعرفه واردات قطعات و محصول به صورت یکپارچه	دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت
۶	صدور مجوز واردات بر اساس محاسبات حقوق ورودی میزان ساخت داخل (IPI) و تمدید آن	دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت
۷	ارسال گواهی تأیید نوع یا تعمیر تأیید نوع به پلیس راهور	دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت
۸	صدور مجوز واردات نمونه محصولات (۲، ۳ و ۴ چرخ) جهت فعالیت‌های نمونه سازی، مهندسی معکوس و آزمون‌های استاندارد	دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت
۹	صدور مجوز شماره‌گذاری محصولات جهت ارائه به پلیس راهور	دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت
۱۰	صدور نامه فرمت انجین برای اداره استاندارد	دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت
۱۱	صدور مجوز واردات قطعات	دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت
۱۲	صدور مجوز خدمات پس از فروش	معاونت تجارت و خدمات
۱۳	آدیت کیفی محصولات تولید شده	دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت (در حال تدوین آیین نامه ارتقاء کیفیت)
۱۴	افزایش عمق داخلی سازی قطعات موتورسیکلت	دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت (در حال تدوین آیین نامه داخلی سازی)
۱۵	نوسازی ناوگان موتورسیکلت‌های فرسوده	دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت (در حال تدوین آیین نامه اسقاط)



# اصلاح قواعد صنعت خودرو



دفتر صنایع خودرو



دفتر صنایع خودرو

## اصلاح قواعد صنعت خودرو

### اصلاح قواعد

بی شک مختصات نامطلوب کنونی در صنعت خودرو کشور حاصل قواعد نادرست حاکم بر این صنعت بوده است. لذا به منظور دستیابی به نتیجه‌ای متفاوت و مطلوب ضروری است تا بازنگری لازم در این قواعد انجام گردد.

ابلاغ قانون ساماندهی صنعت خودرو در خرداد ۱۴۰۱ و تعریف پروژه‌ای بر این اساس در زمینه تدوین آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مرتبط با این قانون زمینه ایجاد این تغییر قواعد را در اختیار دفتر خودرویی وزارت صنعت، معدن و تجارت قرار داده است. بر این اساس در طی یک سال گذشته ۸ کارگاه تخصصی متشکل از نخبگان دانشگاه‌های مطرح کشور و مدیران با سابقه صنعت خودرو شکل گرفت و بر این اساس قواعد و آیین‌نامه‌های مرتبط تدوین گردید.

لذا دفتر تخصصی صنایع خودرو لازم می‌داند صرفاً به منظور جلب مشارکت حداکثری نظرات دست‌اندرکاران صنعت خودرو آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های تدوین‌شده، پیش از تصویب و ابلاغ نهایی در ادامه این گزارش منتشر نماید. البته لازم به ذکر است بسیاری از نکات مربوط به آیین‌نامه‌ها در گزارش حاضر منتشر شده است و تا پیش از تصویب و ابلاغ نهایی قابل استناد نیست.

آیین نامه اجرایی واردات خودروی کامل	۱
آیین نامه اجرایی کاهش مصرف سوخت (پیشنهادی)	۲
آیین نامه اجرایی بهبود محیط کسب و کار صنعت خودرو (پیشنهادی)	۳
آیین نامه اجرایی قیمت گذاری خودرو (پیشنهادی)	۴
آیین نامه اجرایی افزایش عمق ساخت داخل خودرو (پیشنهادی)	۵
آیین نامه اجرایی ارتقاء کیفیت خودرو (پیشنهادی)	۶
آیین نامه اجرایی توسعه شبکه و کیفیت خدمات پس از فروش (پیشنهادی)	۷
آیین نامه اجرایی خودروهای فرسوده (پیشنهادی)	۸
دستورالعمل نحوه محاسبه و تهیه گزارش درصد ساخت داخل خودرو (پیشنهادی)	۹



وزارت  
صنعت  
و تجارت

## فصل اول

# آیین نامه اجرایی واردات خودروی کامل

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

تصویب نامه در خصوص واردات خودرو وزارت صنعت، معدن و تجارت - شماره ۹۵۲۴۰.ت.۵۹۸۶۰ هـ - ۰۳.۰۶.۱۴۰۱

هیأت وزیران در جلسه ۱۴۰۱/۰۵/۲۶ به پیشنهاد وزارت صنعت، معدن و تجارت و به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تصویب کرد:

۱- واردات خودرو با قیمت زیر بیست هزار (۲۰.۰۰۰) یورو (فوب) مجاز است. اولویت واردات با خودروهای زیر ده هزار (۱۰.۰۰۰) یورو (فوب) است.

تبصره ۱- تخلیه خودرو بدون ثبت سفارش و تخصیص ارز ممنوع است

تبصره ۲- ارزش گمرکی بر اساس ماده (۱۴) قانون امور گمرکی (سیف) محاسبه خواهد شد.

۲- خودروهای وارداتی صرفاً در بورس کالا عرضه می شود. کارگروهی با مسئولیت وزارت صنعت، معدن و تجارت و عضویت وزارت امور اقتصادی و دارایی و سازمان برنامه و بودجه کشور موظف است نرخ سود بازرگانی خودروهای وارداتی برحسب ارزش (فوب) را به گونه ای تأمین نماید که مابه التفاوت قیمت پایه با قیمت پایانی در بورس کالا معادل سود عادلانه باشد. کارگروه مذکور مجاز به تعیین علی الحساب سود بازرگانی در زمان ترخیص و تعیین سود بازرگانی قطعی در زمان فروش می باشد.

۳- وزارت صنعت، معدن و تجارت موظف است با هدف توسعه تولید خودروهای اقتصادی (حداکثر ده هزار (۱۰.۰۰۰) یورو)، ضمن پیش بینی مشوق های سرمایه گذاری و تولید، اقدامات مورد نیاز برای هدایت بخشی از واردات به سمت تولید و افزایش ساخت داخل را به عمل آورد. برنامه ساخت داخل واردکنندگان موضوع این بند باید به تأیید وزارت صنعت، معدن و تجارت برسد.

۴- واردات خودروهای سواری به صورت سرمایه گذاری خارجی (با تأیید سازمان سرمایه گذاری خارجی) برای استفاده در شبکه حمل و نقل عمومی مجاز است. دستورالعمل این بند، توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت با همکاری وزارت کشور تدوین و ابلاغ می شود.

۵- واردات خودرو برای شماره گذاری در مناطق آزاد تجاری - صنعتی منحصر به خودروهای دو نیرویی (هیبریدی) یا تمام برقی است. سرمایه گذاری و راه اندازی ایستگاه های شارژ بر عهده واردکنندگان است.



دفتر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی واردات خودروی کامل

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل اول

۶- سقف منابع ارزی مورد نیاز برای واردات خودروهای موضوع این تصویب نامه به غیر از سرمایه گذاری خارجی حداکثر معادل یک میلیارد (۱/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰) یورو است.

۷- منابع ارزی مورد نیاز این تصویب نامه از محل ارز حاصل از صادرات، رمز دارایی، سرمایه گذاری خارجی (با تأیید سازمان سرمایه گذاری خارجی) و سایر منابع مورد تأیید بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران تأمین خواهد شد.

۸- وزارت صنعت، معدن و تجارت با همکاری بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران (در خصوص مباحث مرتبط با آن بانک) دستورالعمل های اجرایی این تصویب نامه از جمله چگونگی تأمین و تخصیص ارز، مشخصات فنی، خدمات پس از فروش، انتقال فناوری و تعیین صلاحیت های فنی و حرفه ای واردکنندگان را تدوین و ابلاغ می نماید.

۹- وزارت صنعت، معدن و تجارت موظف است گزارش اجرای این تصویب نامه را در مقاطع زمانی سه ماهه به ستاد هماهنگی اقتصادی دولت ارائه نماید.

## ۲-۲- اصلاحیه تصویب نامه واردات خودرو

هیئت وزیران در جلسه ۰۱/۰۸/۱۴۰۱ به پیشنهاد وزارت صنعت، معدن و تجارت و به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تصویب کرد: مشروح تصویب نامه مورخ ۰۳/۰۶/۱۴۰۱ به شرح زیر اصلاح می شود:

۱- در تبصره ۲ بند یک عبارت سیف حذف می شود.

۲- بند دو به شرح زیر اصلاح می شود:

۲- خودروهای وارداتی صرفاً در بورس کالا عرضه می شود. نرخ سود بازرگانی خودروهای وارداتی بر حسب ارزش (کد) با تصویب هیئت وزیران عضو کارگروه متشکل از وزیران صنعت، معدن و تجارت، امور اقتصادی و دارایی و رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور با رعایت ماده ۱۹ آیین نامه داخلی هیئت دولت به گونه ای تصویب می شود که مابه التفاوت قیمت پایه با قیمت های پایانی در بورس کالا معادل سود عادلانه باشد. کارگروه مذکور مجاز به تعیین علی الحساب سود بازرگانی در زمان ترخیص و تعیین سود بازرگانی قطعی در زمان فروش است.

۳- بند ۸ به شرح زیر اصلاح می شود:





دفتر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی واردات خودروی کامل

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل اول

۸ - به استناد ماده ۴ قانون ساماندهی صنعت خودرو مصوب ۱۴۰۰ مجلس شورای اسلامی واردات خودرو با رعایت موارد زیر و مفاد این تصویب نامه مجاز است:

الف - مشخصات فنی واردات خودرو باید با استانداردهای مربوط و از نظر آلایندهی محیط زیست با ضوابط تعیین شده در آیین نامه فنی در زمینه کنترل و کاهش آلودگی ها (موضوع ماده ۲ قانون هوای پاک) موضوع تصویب نامه شماره مورخ ۱۳۹۷/۷/۳۰ هـ ۵۵۰۷۲ ت/۱۰۰۶۰۲ و اصلاحات بعدی آن منطبق باشد.

ب- به منظور رعایت حقوق مصرف کنندگان و تامین کنندگان، خدمات پس از فروش کلیه واردکنندگان خودرو مکلف به داشتن نمایندگی رسمی و تعمیرگاه مجاز، تامین قطعات یدکی و ارائه خدمات پس از فروش از مرجع احراز انتقال فناوری در ازای واردات خودرو، وزارت صنعت، معدن و تجارت است.

ت - صلاحیت های فنی و حرفه ای واردکنندگان بر اساس سامانه یکپارچه اعتبارسنجی و رتبه بندی اعتباری موضوع ماده ۴ آیین نامه اجرایی مواد ۵ و ۶ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز موضوع تصویب نامه شماره ۵۱۵۵۹ ت/۴۶۴۴۳ مورخ ۱۳۹۵/۴/۲۳ و اصلاحات بعدی آن انجام می شود.

فصل استناد



دفتر صنایع خودرو

## فصل دوم

# آیین نامه اجرایی کاهش مصرف سوخت

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## آیین نامه اجرایی کاهش مصرف سوخت

این آیین نامه در راستای اجرای تبصره ماده ۳ و تبصره ۲ ماده ۶ قانون ساماندهی صنعت خودرو مصوب مجلس شورای اسلامی با هدف کاهش مصرف سوخت سبد محصولات عرضه کنندگان خودرو تدوین شده است. این آیین نامه با توجه به درخواست وزارت صنعت، معدن و تجارت در جلسه هیات وزیران در تاریخ طرح شد و به شرح زیر مصوب گردید.

**ماده ۱-** مصرف سوخت خودروها به صورت میزان انتشار دی اکسید کربن (گرم بر کیلومتر) در سیکل شهری، بین شهری و ترکیبی برای هر خودرو براساس استانداردهای ملی اندازه گیری می شود. استانداردهای ملی مرتبط با مصرف سوخت خودروها با در نظر گرفتن موارد این آیین نامه بازنگری خواهد شد.

**ماده ۲-** مصرف سوخت خودروها به صورت میزان انتشار دی اکسید کربن (گرم بر کیلومتر) در سیکل ترکیبی برای سبد محصولات یک شرکت، بر اساس تیراژ تولید مطابق رابطه زیر توسط وزارت محاسبه می شود.

$$E_m = \frac{\sum(E_i \times N_i)}{N_t}$$

که در آن متغیر  $E_m$  میزان انتشار دی اکسید کربن سبد محصولات یک شرکت،  $E_i$  میزان انتشار دی اکسید کربن محصول  $I_i$  ام،  $N_i$  تعداد خودروهای تولید شده از محصول  $I_i$  ام در طول یک سال،  $N_t$  تعداد کل خودروهای تولید شده توسط شرکت در طول یک سال است.



مقر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی کاهش مصرف سوخت

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل دوم

تبصره ۱- میزان انتشار دی اکسید کربن هر محصول ( $E_i$ ) توسط سازمان ملی استاندارد به وزارت جهت محاسبه عوارض اعلام می شود.

ماده ۳- عرضه کنندگان خودرو که میزان انتشار دی اکسید کربن سبد محصولات آنها برای خودروی سواری (M1)، خودروی تجاری سبک (N1) و موتور سیکلت در سیکل ترکیبی از حدود نشان داده شده در جدول ۱ بیشتر باشد موظف به پرداخت عوارض قانونی می باشند.

نوع خودرو	میزان حد انتشار دی اکسید کربن (گرم بر کیلومتر)
خودروی سواری (M1)	۱۶۹
خودروی تجاری سبک (N1)	۲۴۰
موتور سیکلت	۶۰

تبصره ۱- حدود انتشار دی اکسید کربن جدول ۱ برای سبد محصولات خودروی سواری (M1) و خودروی تجاری سبک (N1) سالیانه به میزان ۵ درصد تا شش سال کاهش خواهد یافت.

تبصره ۲- حدود انتشار دی اکسید کربن سبد محصولات موتورسیکلت سالیانه به میزان ۳ درصد تا ده سال کاهش خواهد یافت.

ماده ۴- برای تعیین عوارض مصرف سوخت، **یارانه سوخت** براساس اختلاف میانگین سالیانه قیمت یک لیتر سوخت فوب خلیج فارس با میانگین قیمت یک لیتر سوخت آزاد عرضه شده در داخل کشور توسط وزارت به صورت سالیانه محاسبه می شود.



وزارت  
تجارت  
صنعت  
و صنایع  
خودرو

# آیین نامه اجرایی کاهش مصرف سوخت

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل دوم

**ماده ۵-** در صورت افزایش میزان انتشار دی اکسید کربن سبد محصولات از حدود جدول ۱ ماده ۳، عرضه کننده خودروی سواری (M1) و خودروی تجاری سبک (N1) موظف به پرداخت عوارض قانونی مطابق با جدول ۲ است.

میزان عوارض	درصد انتشار بیش از حد دی اکسید کربن نسبت به حدود جدول ۱
(تعداد محصولات سبد) × (درصد انتشار بیش از حد) × (۲ × یارانه سوخت)	کمتر یا برابر ۵
(تعداد محصولات سبد) × (درصد انتشار بیش از حد) × (۴ × یارانه سوخت)	بیشتر از ۵ و کمتر یا برابر ۱۰
(تعداد محصولات سبد) × (درصد انتشار بیش از حد) × (۸ × یارانه سوخت)	بیشتر از ۱۰

**ماده ۶-** در صورتی که درصد انتشار بیش از حد دی اکسید کربن نسبت به حدود جدول ۱ برای سبد محصولات یک عرضه کننده بیشتر از ۱۰ درصد باشد، عرضه کننده موظف است نقشه راه کاهش مصرف سوخت محصولات خود را به وزارت ارائه کند.

**ماده ۷-** برای عرضه کنندگانی که سالانه بیش از ۱۰۰.۰۰۰ دستگاه خودرو عرضه می کنند، اگر درصد انتشار بیش از حد دی اکسید کربن نسبت به حدود جدول ۱ برای سبد محصولات عرضه کننده بیش از ۲ سال بالاتر از ۱۰ درصد بماند، تولید خودروها به ترتیب از پرمصرف ترین خودرو بگونه ای متوقف خواهد شد که درصد انتشار بیش از حد دی اکسید کربن نسبت به حدود جدول ۱ برای سبد محصولات عرضه کننده به کمتر از ۱۰ درصد بالاتر از حد مجاز کاهش یابد.

**ماده ۸-** در صورت افزایش میزان انتشار دی اکسید کربن سبد محصولات از حدود جدول ۱ ماده ۳، عرضه کننده موتورسیکلت موظف به پرداخت عوارض قانونی مطابق با جدول ۳ است:



دفتر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی کاهش مصرف سوخت

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل دوم

میزان عوارض	درصد انتشار بیش از حد دی اکسید کربن نسبت به حدود جدول ۱
(تعداد محصولات سبد) × (درصد انتشار بیش از حد) × (۰,۲ × یارانه سوخت)	کمتر یا برابر ۵
(تعداد محصولات سبد) × (درصد انتشار بیش از حد) × (۰,۴ × یارانه سوخت)	بیشتر از ۵ و کمتر یا برابر ۱۰
(تعداد محصولات سبد) × (درصد انتشار بیش از حد) × (۰,۸ × یارانه سوخت)	بیشتر از ۱۰

**ماده ۹-** عرضه کننده موظف است تا خرداد ماه هر سال عوارض سال قبل موضوع این آئین نامه را به حساب خزانه دولت واریز و اسناد پرداختی را به وزارت ارائه نماید. درآمد حاصل از اجرای این آئین نامه در بودجه سنواتی درج و به منظور گسترش حمل و نقل عمومی استفاده می شود. مسئولیت برنامه ریزی و پایش این ماده به عهده کارگروه مشترکی متشکل از وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت کشور، سازمان برنامه و بودجه، وزارت امور اقتصاد و دارایی و سازمان حفاظت محیط زیست است.

**تبصره ۱-** عرضه کننده می تواند عوارض موضوع این آئین نامه را جهت تجهیز و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی با تأیید وزارت صنعت، معدن و تجارت هزینه نموده و مدارک و مستندات مربوطه را به وزارت ارائه دهد.

**ماده ۱۰-** فهرست عرضه کنندگانی که عوارض قانونی را مطابق این آئین نامه پرداخت کرده اند به صورت سالیانه توسط وزارت برای سازمان ملی استاندارد جهت صدور مجوزهای شماره گذاری ارسال می شود.

**ماده ۱۱-** عوارض سالیانه مصرف سوخت دارندگان کلیه وسایط نقلیه اعم از خودروهای سبک و سنگین و موتورسیکلت مطابق ماده ۲۹ قانون مالیات بر ارزش افزوده مورخ ۱۳/۴/۱۴۰۰ تعیین می شود.





دفتر صنایع خودرو

فصل سوم

# آیین نامه اجرایی بهبود محیط کسب و کار صنعت خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## آیین نامه اجرایی بهبود محیط کسب و کار

این آیین نامه در راستای اجرای ماده ۵ قانون ساماندهی صنعت خودرو مصوب مجلس شورای اسلامی (مورخ ۱۶/۳/۱۴۰۱) با توجه به درخواست وزارت صنعت، معدن و تجارت در جلسه هیات وزیران طرح شد و به شرح زیر مصوب گردید.

**ماده ۱-** صدور جواز تأسیس خودروسازی و تمدید آن منوط به احراز شرایط و ارائه مدارک و مستندات ذیل این ماده بوده و اصلاح جواز تأسیس و مجوز توسعه نیز در چارچوب ضوابط همین آیین نامه صورت می پذیرد.

**بند ۱-** آگهی تأسیس، روزنامه رسمی شرکت، سوابق کاری و تخصصی کلیه سهام داران، هیات مدیره و مدیرعامل

**بند ۲-** طرح کسب و کار تجاری شامل توجیه فنی، اقتصادی و مالی به انضمام اسناد و مدارک مربوطه

**بند ۳-** تأسیس واحد طراحی و توسعه محصول با امکانات و نیروی انسانی مناسب و ارائه برنامه توسعه محصولات مبتنی بر دانش و فناوری داخل کشور

**بند ۴-** برنامه استفاده از فناوریهای جدید صنعت خودرو

**بند ۵-** برنامه تأمین و ساخت اجزای تشکیل دهنده خودرو شامل کلیه قطعات و مجموعه های خودرو مطابق آیین نامه اجرایی افزایش عمق ساخت داخل به گونه ای که حداکثر ظرف دو سال به میزان ساخت داخل بالای ۵۰ درصد دست یابد.

**بند ۶-** مدارک و مستندات مربوط به استانداردهای اجباری سازمان ملی استاندارد و سازمان حفاظت از محیط زیست

**بند ۷-** مدارک و مستندات تأمین مالی کامل برای راه اندازی تجاری واحد



وزارت  
تجارت  
و صنایع  
خودرو

## فصل سوم

# آیین نامه اجرایی بهبود محیط کسب و کار صنعت خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

**بند ۸-** موافقت اولیه تأمین زیرساخت های لازم (برق، آب و گاز و محیط زیست) از مراجع ذی ربط

**بند ۹-** در اختیار داشتن زمین مناسب

**تبصره ۱-** مدارک بند ۷ و ۸ می تواند به صورت اشتراکی با سایر شرکت ها باشد.

**ماده ۲-** تخصص و سوابق کاری مدیرعامل، اعضای هیات مدیره و سهامداران شرکتهای تولید کننده خودرو که بیش از ۵۰۰۰ دستگاه خودرو در سال تولید می کنند یا بیش از ۴۰۰۰ نیروی شاغل دارند باید شرایط مورد نیاز این صنعت را دارا باشد. شرایط مذکور توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت تدوین و به سازمان ثبت اسناد کشور ابلاغ خواهد شد.

**ماده ۳-** با هدف رقابتی ساختن صنعت خودرو و جلوگیری از انحصار در این صنعت، حداکثر ۳۰ درصد از مالکیت کل شرکتهای تولید کننده خودرو کشور که بیش از ۵۰۰۰ دستگاه خودرو در سال تولید می کنند یا بیش از ۴۰۰۰ نیروی شاغل دارند در دست یک ذینفع واحد باشد.

**ماده ۴-** در صورت تولید خودرو در قالبهای مختلف همکاری با شرکتهای خارجی، تولیدکنندگان خودرو موظف به فراهم ساختن بسترهای لازم برای ورود فناوریهای جدید و مستقل به داخل کشور خواهند بود.

**ماده ۵-** در صورت تولید خودرو در قالبهای مختلف همکاری با شرکتهای خارجی، هر شرکت خارجی تنها حق همکاری با یک شرکت تولید کننده خودرو در داخل کشور را دارد.

**ماده ۶-** شرکتهای فعال در زنجیره ارزش خودروسازی به سه دسته شرکتهای طراح، شرکتهای تأمین کننده و شرکتهای بازرسی تقسیم می شوند. دستورالعمل اجرائی تشخیص صلاحیت و نحوه رتبه بندی شرکتهای مذکور بر اساس تخصص و توانمندی نیروی کار، سوابق کاری، سطح دانش بنیانی، سرمایه ثبتي و توان مالی شرکت، تجهیزات و امکانات و ظرفیتهای شرکت توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت تدوین می شود.

**ماده ۷-** شرکتهای تأمین کننده اجزای تشکیل دهنده خودرو بر اساس محصولات تولیدی خود به سه دسته رده ۱، رده ۲ و رده ۳ تقسیم می شوند. سیستمهای اصلی و زیرسیستمهای رده ۱ در جدول ۱ ذیل این ماده نشان داده شده است.



مقر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی بهبود محیط کسب و کار صنعت خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل سوم

مجموعه اصلی	مجموعه‌های رده ۱
قوای محرکه	۱- موتور ۲- جعبه دنده (اتوماتیک/ دستی) ۳- محور انتقال قدرت ۴- مجموعه سوخت رسانی ۵- مجموعه خنک کاری موتور ۶- مجموعه کلاچ ۷- پدال گاز ۸- مجموعه ورودی هوا ۹- کروز کنترل ۱۰- مجموعه اگزوز
بدنه	۱۱- سازه‌ی بدنه ۱۲- قطعات بازشوی بدنه ۱۳- عایق صدا و حرارت ۱۴- چسب و ماستیک ۱۵- آببند
تزئینات	۱۶- تزئینات خارجی ۱۷- تزئینات داخلی ۱۸- کنسول و داشبورد ۱۹- سپرها
مجموعه شاسی	۲۰- تعلیق جلو ۲۱- تعلیق عقب ۲۲- فنرها ۲۳- کمک فنرها ۲۴- رام ۲۵- دسته موتور ۲۶- رینگ ۲۷- تایر ۲۸- دیسک و کالیپر ۲۹- مدار هیدرولیک ترمز ۳۰- ترمز دستی ۳۱- مجموعه فرمان ۳۲- غربیلک فرمان
الکترونیک و الکتريکال	۳۳- چراغ‌های جلو و عقب ۳۴- چراغ‌های داخلی ۳۵- دسته سیم ۳۶- واحدهای کنترل الکترونیکی ۳۷- باتری ۳۸- جلو آمپر ۳۹- مالتی مدیا ۴۰- سویچ استارت ۴۱- سویچ‌های روی ستون فرمان ۴۲- کلیدهای پنل ابزار ۴۳- بوق ۴۴- سنسور پارک ۴۵- دوربین پارک ۴۶- آنتن ۴۷- سنسور فشار باد تایر ۴۸- بلندگو ۴۹- ماژول ضدسرقت ۵۰- ریموت ۵۱- ورود بدون کلید
سخت افزارها	۵۲- شیشه ۵۳- آینه ۵۴- صندلی ۵۵- مکانیزم شیشه ۵۶- سانروف ۵۷- کمر بند ایمنی ۵۸- کیسه هوا ۵۹- قفل و دستگیره و مکانیزم‌ها ۶۰- برف پاک کن ۶۱- شیشه شوی ۶۲- جک و ابزار
تهویه مطبوع	۶۳- تهویه مطبوع

**تبصره ۱-** تقسیم بندی جدول ۱ می تواند توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت مورد بازنگری قرار گرفته و مواردی اضافه یا کم شود.

**ماده ۸-** تولیدکنندگان هر یک از مجموعه‌های جدول ۱، جهت اخذ گواهی رده ۱ باید کلیه مدارک و مستندات لازم به همراه نقشه راه توسعه محصولات، فرآیند و افزایش سطح داخلی سازی و تولید را تهیه و به تایید وزارت صنعت، معدن و تجارت برسانند.

**ماده ۹-** به منظور ساماندهی زنجیره تامین، تولیدکنندگان خودرو موظف هستند اجزای مورد نیاز خود را صرفاً از شرکت های رده ۱ تامین نمایند و مجاز به انعقاد قرارداد با تامین کنندگان رده ۲ و پائین تر نخواهند بود.

**ماده ۸-** با هدف افزایش تطابق تولید و کیفیت محصولات، تولیدکنندگان خودرو برای هر محصول مشخص هر یک از مجموعه‌های رده ۱ را می‌توانند حداکثر از دو شرکت به صورت همزمان تامین کنند.



دفتر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی بهبود محیط کسب و کار صنعت خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل سوم

**ماده ۱۰-** با هدف جلوگیری از ایجاد تعارض منافع، شرکت های تامین کننده یا ذینفان اصلی شرکت های مذکور تحت عنوان هر شرکت دیگری، مجاز به خرید سهام شرکت های خودروساز نیستند.

**ماده ۱۱-** با هدف افزایش اشتراکات در اجزای پلتفرمی محصولات تولید داخل، هر تولید کننده خودرو می تواند از قطعات و مجموعه های تشکیل دهنده سایر خودروها استفاده کند. در صورتیکه مالکیت مادی و معنوی یک قطعه یا یک مجموعه متعلق به یک شخص حقوقی باشد تولید کننده خودرو موظف به پرداخت حق امتیاز به شخص حقوقی مذکور خواهد بود. حق امتیاز استفاده از اجزای پلتفرمی مشترک برابر با ۱ درصد قیمت اجزاء مذکور است و در صورت توافق طرفین تا ۳ درصد قابل افزایش خواهد بود.

**ماده ۱۲-** در خصوص تولید خودروهای با تیراژ کم تر از ۵۰۰ دستگاه در سال که طراحی و توسعه آنها به صورت کامل در داخل کشور انجام شده باشد، با هدف کاهش هزینه های توسعه محصول و حمایت از این نوع کسب و کار، اخذ تاییدیه استانداردهای پرهزینه اختیاری خواهد بود و شبیه سازی های کامپیوتری می تواند اخذ شود. لیست استانداردهای اجباری این نوع از خودروها توسط سازمان ملی استاندارد با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت تدوین خواهد شد.

**ماده ۱۳-** پروانه بهره برداری شرکت های کاربری ساز خودرو با ذکر نوع کاربری سازی مانند آمبولانس، آتش نشانی، پلیس، ویژه معلولین، پول رسان، حمل گوشت و حفاظ تریلی توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت صادر می شود. سازمان ملی استاندارد موظف به تدوین استانداردهای اجباری برای هر یک از انواع کاربری ها با درخواست و همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت است. شماره گذاری خودروهای کاربری سازی شده با اخذ تاییدیه از سازمان ملی استاندارد و معرفی وزارت صنعت، معدن و تجارت توسط پلیس انجام خواهد شد. دستورالعمل ویژه خودروهای کاربری سازی توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت تدوین خواهد شد.



دفتر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی قیمت گذاری خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل چهارم

### آیین نامه اجرایی قیمت گذاری خودرو

این دستورالعمل، با هدف ارائه روشی برای قیمت گذاری محصولات با در نظر گرفتن قابلیت رقابتی و آماده سازی محصولات تولید داخل جهت ورود به بازارهای جهانی با روش قیمت گذاری هدفمند به عنوان جایگزینی برای روش قیمت گذاری قیمت تمام شده به علاوه سود منصفانه با توجه به درخواست وزارت در جلسه ..... هیات وزیران در تاریخ ..... طرح شد و به شرح زیر مصوب گردید.

**ماده ۱-** تولیدکنندگان خودرو موظف هستند قیمت خودرو را بر اساس آنالیز هزینه با تأیید حسابرس رسمی مطابق جدول زیر به وزارت اعلام نمایند.

دفتر صنایع خودرو  
فایل استناد





وزارت  
صنعت  
و تجارت

# آیین نامه اجرایی قیمت گذاری خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل چهارم

### جدول ۱- جدول آنالیز هزینه قیمت

ردیف	گروه قیمتی	مبلغ (ریال)
۱	هزینه مواد (شامل قطعات استاندارد، قطعات تأمینی و خریداری و مواد خام با احتساب هزینه‌های حمل)	
۲	هزینه دستمزد تولیدی (پرسنل مستقیم و غیرمستقیم تولید)	
۳	هزینه‌های سربار تولید	
۱-۳	گارانتی	
۲-۳	توسعه محصول	
۳-۳	استهلاک	
۴-۳	تعمیر، نگهداری و عملیاتی	
۴	هزینه‌های سربار ستاد	
۵	هزینه‌های فروش	
۶	سود خالص	

ماده ۲- درصد هزینه‌های ارائه شده در آنالیز قیمت جدول ۱ ذیل ماده ۱ برای محصولات تولیدکنندگان خودرو باید مطابق با حدود قابل پذیرش جدول ۲ ذیل این ماده باشد.

جدول ۲- محدوده قابل پذیرش درصد هزینه‌ها

ماده ۳- در صورتی که آنالیز قیمت ارائه شده منطبق با حدود قابل پذیرش جدول ۲ نباشد، تولیدکنندگان خودرو موظف هستند برنامه اصلاح ساختار هزینه‌ها را به گونه‌ای که آنالیز قیمت محصول ظرف مدتی مشخص در محدوده قابل پذیرش جدول مذکور قرار بگیرد همراه با آنالیز قیمت به وزارت ارائه و به تأیید این وزارت برسانند.



مقر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی قیمت گذاری خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل چهارم

ردیف	گروه قیمتی	محدوده قابل پذیرش (درصد)
۱	هزینه مواد (شامل قطعات استاندارد، قطعات تأمین و خریداری و مواد خام با احتساب هزینه‌های حمل)	۴۵-۵۵
۲	گارانتی	۱,۵-۳
۳	توسعه محصول	۳-۶
۴	سود خالص	۱۲-۱۶

**ماده ۴-** با هدف رقابتی ساختن و آماده‌سازی محصولات تولید داخل جهت ورود به بازارهای جهانی، برای هر خودرو بر اساس قیمت حداقل سه خودروی خارجی هم‌رده از نظر کیفیت و استاندارد که در صورت واردات، بازار خودروی مدنظر را با چالش جدی مواجه می‌نماید، یک قیمت به‌عنوان قیمت پایه رقابتی توسط وزارت استخراج و اعلام می‌شود. دستورالعمل این ماده توسط وزارت تدوین می‌شود.

**تبصره ۱-** شرکت‌های تولیدکننده خودرو می‌توانند خودروهای هم‌رده محصولات خود در بازار جهانی را به وزارت پیشنهاد کنند.

**تبصره ۲-** خودروهای هم‌رده به صورت سالیانه توسط وزارت مورد بازنگری قرار می‌گیرد.

**ماده ۵-** درصد انحراف قیمت ارائه شده توسط تولیدکنندگان خودرو نسبت به قیمت پایه رقابتی به عنوان شاخص رقابت‌پذیری مطابق رابطه ذیل این ماده توسط وزارت محاسبه می‌شود.

$$I = \frac{(T - B)}{T} \times 100$$

که در آن متغیر T برابر است با قیمت پایه رقابتی که در ماده ۴ تعریف شده و متغیر B برابر است با قیمت فروش محصول.



وزارت  
صنعت  
و تجارت

# آیین نامه اجرایی قیمت گذاری خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل چهارم

ماده ۶- رتبه بندی قیمت بر اساس شاخص رقابت پذیری محصول که در ماده ۵ معرفی شده، مطابق جدول ۳ ذیل این ماده تعریف می گردد.

رتبه	محدوده شاخص رقابت پذیری
A	$25 < I$
B	$15 \leq I < 25$
C	$5 \leq I < 15$
D	$-5 \leq I < 5$
E	$-15 \leq I < -5$
F	$-25 \leq I < -15$
G	$I < -25$

ماده ۷- در صورت برقراری شرایط توصیف شده در آئین نامه بهبود محیط کسب و کار صنعت خودرو، خودروهایی که در رتبه قیمتی E، F و G قرار دارند به مدت یک سال فرصت برای ارتقا به رتبه بالاتر خواهند داشت و در غیر اینصورت تولیدکننده خودروهای مذکور اجازه فروش محصولات خود را با قیمت قبلی نخواهند داشت.

ماده ۸- تولیدکنندگان خودرو موظف به تأسیس صندوق توسعه فناوری هستند و حداقل ۵ درصد از قیمت فروش هر محصول را باید به حساب این صندوق واریز کنند. درآمد این صندوق صرفاً برای پروژه های توسعه محصولات جدید هزینه خواهد شد. به شرکت هایی که مطابق این ماده سرمایه گذاری لازم در صندوق توسعه فناوری انجام ندهند فرصت ارتقاء رتبه قیمتی ذکر شده در ماده ۷ داده نخواهد شد.

ماده ۹- در صورتی که قیمت فروش خودرو با بازار آزاد بیش از ۱۵ درصد اختلاف داشته باشد، وزارت می تواند عرضه کنندگان خودرو را موظف به عرضه خودرو در بورس کالا نماید. ما به التفاوت قیمت فروش عرضه کننده و قیمت فروش خودرو در بورس کالا به خزانه دولت واریز خواهد شد. دولت موظف است درآمد حاصل از این ماده را به ارائه تسهیلات جهت توسعه فناوری های نوین در صنعت خودرو مانند برقی سازی، اتصال پذیری، خودروهای خودران و حمل و نقل اشتراکی نماید.

ماده ۱۰- بخش بندی قیمتی خودروهای سواری در داخل کشور بر اساس قیمت عرضه کننده خودرو مطابق جدول ۴ ذیل این ماده انجام می شود. ضریب k در این جدول بر اساس نرخ تورم بخشی و نرخ ارز توسط وزارت محاسبه و ابلاغ می شود.



دفتر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی قیمت گذاری خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل چهارم

جدول ۴- بخش بندی قیمتی بازار خودرو

گروه قیمتی	محدوده‌ی قیمت (میلیون تومان)
P1	$k \times (108 \text{ تا } 156)$
P2	$k \times (157 \text{ تا } 203)$
P3	$k \times (204 \text{ تا } 243)$
P4	$k \times (244 \text{ تا } 298)$
P5	$k \times (299 \text{ تا } 380)$
P6	$k \times (381 \text{ تا } 569)$
P7	$k \times (570 \text{ تا } 680)$
P8	$k \times (681 \text{ تا } 842)$
P9	$k \times (843 \text{ تا } 930)$
P10	$k \times (931 \text{ تا } 1750)$

ماده ۱۱- تولیدکنندگان خودرو موظف هستند در هنگام فروش، قیمت تمام شده، درصد سود و قیمت قطعی را مطابق جدول ۱ ذیل ماده ۱ به شورای رقابت اعلام کنند. تخلف از این امر، جرم محسوب شده و مرتکب به یکی از مجازات‌های تعزیری درجه شش موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی مصوب ۱/۲/۱۳۹۲ با اصلاحات و الحاقات بعدی خواهند شد.



دفتر صنایع خودرو

## فصل پنجم

# آیین نامه اجرایی افزایش عمق ساخت داخل خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

این آیین نامه در راستای اجرای ماده ۱ و تبصره ۱ ماده ۶ قانون ساماندهی صنعت خودرو مصوب مجلس شورای اسلامی مورخ ۲۶/۰۸/۱۴۰۰ و با توجه به درخواست وزارت صنعت، معدن و تجارت در جلسه ..... هیات وزیران در تاریخ ..... طرح و به شرح زیر مصوب گردید.

**ماده ۱-** در این آیین نامه اصطلاحات زیر در معانی مشروح به کار برده می شود:

- وزارت: وزارت صنعت، معدن و تجارت

- **قانون:** قانون ساماندهی صنعت خودرو مصوب مجلس شورای اسلامی مورخ ۲۶/۰۸/۱۴۰۰

- **خودرو:** انواع خودروی سواری، وانت، ون، مینی بوس، اتوبوس، کامیونت، کامیون، کشنده، موتورسیکلت، دوچرخه اسکوتر

- **قوای محرکه برقی:** قوای محرکه خودرو تمام برقی بدون موتور سوخت فسیلی که منحصراً از انرژی بسته‌ی باتری قابل شارژ برای راه اندازی موتور الکتریکی جهت حرکت استفاده می نماید.

- **وانت:** خودروی مخصوص حمل بار با حداکثر وزن ناخالص ۳,۵ تن

- **ون:** خودروی مخصوص حمل ۱۰ نفر یا بیشتر با راننده





# آیین نامه اجرایی افزایش عمق ساخت داخل خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

ماده ۲- سود بازرگانی واردات انواع خودروی کامل برابر با جدول ۱ تعیین می شود.

جدول ۱- سود بازرگانی واردات انواع خودروی کامل

نوع خودرو	نوع قوای محرکه	محدوده مصرف سوخت (لیتر در ۱۰۰ کیلومتر)	سود بازرگانی
سواری	برقی	-	۶
	سایر	کمتر از ۵ لیتر	۱۱
		بین ۵ تا ۷ لیتر	۲۸
		۷ تا ۹ لیتر	۵۱
		بیشتر از ۹ لیتر	۷۱
وانت	برقی	-	۶
	سایر	کمتر از ۷ لیتر	۱۱
		بین ۷ تا ۹ لیتر	۲۸
		بیشتر از ۹ لیتر	۵۱
		بیشتر از ۱۱ لیتر	۷۱
ون، مینی بوس، اتوبوس، کامیونت، کامیون و کشنده	برقی	-	۶
	سایر	-	۱۱
موتورسیکلت، دوچرخه و اسکوتر	برقی	-	۶
	سایر	کمتر از ۲ لیتر و بدون موتور	۱۶
		۲ لیتر و بیشتر	۲۸



دفتر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی افزایش عمق ساخت داخل خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل پنجم

ماده ۳- سود بازرگانی واردات اجزای تشکیل دهنده خودرو شامل کلیه قطعات و مجموعه‌های خودرو که در کلیه فصول کتاب مقررات صادرات و واردات طبقه بندی می‌شوند، برابر جدول ۲ ذیل این ماده تعیین می‌شود.

جدول ۲ - سود بازرگانی اجزا و قطعات انواع خودرو

سود بازرگانی قطعات	نوع خودرو
۲۸	سواری و وانت
۱۱	ون، مینی‌بوس، اتوبوس، کامیونت، کامیون و کشنده
۱۶	موتورسیکلت، دوچرخه و اسکوتر



دفتر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی افزایش عمق ساخت داخل خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل پنجم

ماده ۴- سود بازرگانی واردات قطعات منفصله انواع خودرو که در فصل ۹۸ کتاب مقررات صادرات و واردات طبقه بندی می‌شوند، برابر جدول ۳ ذیل این ماده تعیین می‌شود.

جدول ۳ - حدود درصد ساخت داخل و سود بازرگانی قطعات منفصله انواع خودرو

نوع خودرو	سال	حد درصد ساخت داخل	سود بازرگانی قطعات منفصله کمتر از حد درصد ساخت داخل	سود بازرگانی قطعات منفصله بیشتر از حد درصد ساخت داخل
خودرو با قوای محرکه برقی	۱۴۰۲	۳۰ درصد	۶	۱
	۱۴۰۳	۴۰ درصد		
	۱۴۰۴	۵۰ درصد		
سواری و وانت با قوای محرکه غیر برقی	۱۴۰۲	۴۰ درصد	۲۸	۶
	۱۴۰۳	۵۰ درصد		
	۱۴۰۴	۶۰ درصد		
ون، مینی‌بوس و اتوبوس با قوای محرکه غیر برقی	۱۴۰۲	۴۰ درصد	۱۱	۱
	۱۴۰۳	۵۰ درصد		
	۱۴۰۴	۶۰ درصد		
کامیونت، کامیون و کشنده؛ با قوای محرکه غیر برقی	۱۴۰۲	۳۰ درصد	۱۱	۱
	۱۴۰۳	۴۰ درصد		
	۱۴۰۴	۵۰ درصد		
موتورسیکلت، دوچرخه و اسکوتر؛ با قوای محرکه غیر برقی	۱۴۰۲	۳۰ درصد	۱۶	۱
	۱۴۰۳	۴۰ درصد		
	۱۴۰۴	۵۰ درصد		



فصل پنجم

## فصل پنجم

# آیین نامه اجرایی افزایش عمق ساخت داخل خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

**ماده ۵-** تولید خودرو با میزان ساخت داخل بیشتر از حدود جدول فوق می‌تواند به عنوان انتقال فناوری در ازای واردات موضوع بند ۲ ماده ۴ قانون محسوب شود و تولید کننده خودرو با شرایط مذکور مجاز به واردات خودروی کامل به شرط احراز سایر شرایط لازم خواهد بود.

**ماده ۶-** وزارت صنعت، معدن و تجارت موظف به ایجاد سامانه برخط برای ثبت اطلاعات مرتبط با سطح ساخت داخل توسط تولیدکنندگان و اطلاع‌رسانی به عموم مشتریان است.

**ماده ۷-** تولید کنندگان خودرو موظف هستند فهرست قیمتی جز به جزء اجزای تشکیل دهنده محصول (IPL)، درصد ارزش جزء به جزء اجزای تشکیل دهنده محصول نسبت به ارزش کل آن محصول (IPI) و درصد ساخت داخل خودرو که معادل با حاصل جمع درصد ارزش (IPI) اجزایی که در داخل کشور تولید می‌شوند است را مطابق دستورالعمل اجرایی وزارت صنعت، معدن و تجارت در سامانه موضوع ماده یک ثبت نمایند.

**ماده ۸-** وزارت صنعت، معدن و تجارت موظف بر نظارت کامل بر اطلاعات وارد شده در سامانه موضوع ماده یک مربوط به درصد ساخت داخل محصولات تولیدکنندگان است. وزارت صنعت، معدن و تجارت می‌تواند از همکاری مؤسسات بازرسی دارای مجوزهای لازم، جهت بازرسی و نظارت بر عملکرد تولیدکنندگان خودرو در این خصوص استفاده کند.

**تبصره ۱-** تولیدکنندگان خودرو موظف هستند نسبت به استقرار، بازدید و ارزیابی مؤسسات بازرسی و سایر نمایندگان وزارت صنعت، معدن و تجارت از فرایندهای طراحی، تامین و تولید و ارائه اطلاعات و مستندات مورد نیاز به آنها همکاری لازم را بعمل آورند.

**تبصره ۲-** تولید کننده همواره در قبال کلیه اطلاعات میزان ساخت داخل ثبت شده در سامانه موضوع ماده یک و محاسبات مربوط به آن براساس دستورالعمل اعلام شده و رعایت این آیین‌نامه مسئول خواهد بود و صدور تأییدیه‌های بازرسی از مسئولیت وی نمی‌کاهد.

**ماده ۹-** مجوز مؤسسات بازرسی موضوع ماده ۸ به صورت سالیانه از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت صادر می‌شود. عملکرد این مؤسسات به صورت سالیانه ارزیابی و در صورت تأیید، مجوز آنها تمدید خواهد شد. دستورالعمل اجرایی نحوه صدور مجوز و ارزیابی عملکرد مؤسسات توسط وزارت صنعت معدن و تجارت تدوین خواهد شد.

**ماده ۱۰-** تولیدکنندگان خودرو موظف هستند نسبت به نصب برچسب نشان‌دهنده درصد ساخت داخل خودرو بر روی هر کدام از محصولات خود اقدام نمایند.



وزارت صنعت  
مقر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی ارتقای کیفیت خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل ششم

### آیین نامه اجرایی ارتقای کیفیت خودرو

این آیین نامه در راستای اجرای تبصره ۲ ماده ۶ قانون ساماندهی صنعت خودرو مصوب مجلس شورای اسلامی با توجه به درخواست وزارت در جلسه ..... هیات وزیران در تاریخ ..... طرح شد و به شرح زیر مصوب گردید.

**ماده ۱-** تولیدکنندگان خودرو موظف هستند به منظور تولید محصول با کیفیت، گزارش پیشرفت برنامه توسعه محصولات خود را بر اساس برنامه راهبردی صنعت خودرو در پایان هر فصل به وزارت اعلام نمایند.

**ماده ۲-** وزارت موظف به ایجاد سامانه برخط برای ثبت اطلاعات مرتبط با شاخصهای کیفیت محصولات توسط تولیدکنندگان و اطلاع رسانی به عموم مشتریان است.

**ماده ۳-** تولیدکنندگان خودرو موظف هستند وضعیت شاخصهای کیفی مربوط به فرآیندهای طراحی، تامین و تولید ذکر شده در جدول زیر را به صورت مستمر در سامانه موضوع ماده ۲ وارد نمایند.

موارد ارزیابی فرایندهای طراحی، تامین و تولید خودرو

ردیف	عنوان شاخص
۱	فرآیند طراحی و تکوین محصول از برنامه ریزی اولیه تا ساخت نمونههای اولیه استاندارد
۲	فرآیند تامین مواد اولیه و کالاهای ساخته شدهی ورودی خط تولید
۳	فرآیند تولید کالاهای ساخته شدهی ورودی خط تولید در محل سازندگان قطعات و مجموعهها
۴	فرآیند تولید خودرو در محل کارخانه خودروسازی





وزارت  
صنعت  
و تجارت

# آیین نامه اجرایی ارتقای کیفیت خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل ششم

**تبصره ۱-** تولیدکنندگان خودرو موظف هستند به صورت ادواری گزارش مرتبط با نظارت بر منابع تامین و اقدامات مرتبط را با هدف جلوگیری از بکارگیری منابع تامین بی کیفیت، به وزارت ارائه نمایند.

**تبصره ۲-** تولیدکنندگان خودرو و سازندگان قطعات و مجموعه‌ها موظفند کلیه ویژگی‌های کلیدی مرتبط با کارکردها به همراه تحلیل حالات بالقوه خرابی در سطح محصول و فرایند را برای محصولات خود تهیه و در صورت لزوم ارائه نمایند.

**تبصره ۳-** تولیدکنندگان خودرو موظف هستند برنامه‌های آزمون قطعات را در اختیار سازندگان مجموعه‌ها و قطعات قرار دهند و از تطابق اهداف کیفی سطح خودرو با اهداف کیفی در سطح زیر مجموعه‌ها و قطعات اطمینان حاصل نمایند. وزارت می‌تواند ممیزی مرتبط با محصول را به سطح قابلیت فرایندهای تولید از منظر تطابق، تکرارپذیری و ظرفیت تولید یا انطباق قطعات تامین شده با برنامه‌های آزمون خودروساز به صورت تصادفی انجام دهد و در صورت وجود موارد نقض در خصوص عدم شماره گذاری محصولات اقدام نماید.

**ماده ۴-** تولیدکنندگان خودرو موظف هستند وضعیت شاخص‌های کیفی مربوط به ارزشیابی محصول در پایان خط تولید و ارزیابی رضایت مشتری از محصول نهایی را به صورت مستمر در سامانه موضوع ماده ۲ وارد نمایند.

**ماده ۵-** تولیدکنندگان خودرو موظف هستند وضعیت شاخص‌های کیفی مربوط به ارزیابی عملکرد و دوام محصول را به صورت مستمر در سامانه موضوع ماده ۲ وارد نمایند.

**تبصره -** تولیدکنندگان خودرو موظف هستند پیش از تجاری سازی محصول، از انجام کلیه آزمونهای عملکرد و دوام محصول اطمینان حاصل نمایند و کلیه مراحل تولید آزمایشی پیش از عرضه محصول به دست مشتری باید سپری شود و مستندات آن جهت انجام فرایند شماره گذاری به وزارت ارائه شود.



وزارت  
صنعت  
و تجارت

## فصل ششم

# آیین نامه اجرایی ارتقای کیفیت خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

**ماده ۶-** دستورالعمل اجرایی نحوه ارزیابی مفاد ۳، ۴ و ۵ این آیین نامه توسط وزارت تدوین می شود.

**ماده ۷-** خودروساز مسئول کیفیت محصول نهایی است و حصول اطمینان از فرایندهای کیفی در تمام زنجیره تامین شامل سازندگان و زیرمجموعه های آنها به عهده خودروساز می باشد.

**ماده ۸-** خودروساز موظف است اهداف کیفی و قابلیت اطمینان قطعات و مجموعه ها را همزمان با انعقاد قرارداد در اختیار تامین کنندگان قرار دهد. تامین کنندگان قطعات و مجموعه ها در خصوص دستیابی به اهداف کیفی و قابلیت اطمینان در طول عمر محصول، مسئولیت حقوقی خواهند داشت. تولیدکنندگان خودرو موظفند در تمامی قراردادهای خود با تامین کنندگان قطعات و مجموعه ها، ضمانتهای اجرایی لازم برای تحقق حقوق مصرف کنندگان براساس اهداف کیفی تعیین شده را دریافت نمایند.

**ماده ۹-** شرکت تولیدکننده خودرو موظف به ارائه گزارش پیرامون هرگونه تغییر در مواد اولیه و فرآیند تولید و هر عاملی که منجر به تضعیف کیفیت محصولات شود به وزارت است.

**ماده ۱۰-** با هدف ارتقاء کیفیت مستمر محصولات خودروسازان، وزارت موظف به نظارت کامل بر عملکرد تولیدکنندگان خودرو در تمام زنجیره ارزش است. وزارت می تواند از همکاری مؤسسات بازرسی کیفیت دارای مجوزهای لازم جهت بازرسی و نظارت بر عملکرد تولیدکنندگان خودرو استفاده کند.

**تبصره-** تولیدکنندگان خودرو موظف هستند امکان استقرار، بازدید و ارزیابی، همچنین انتقال اطلاعات مورد نیاز مؤسسات بازرسی کیفیت و سایر نمایندگان وزارت از فرایندهای طراحی، تامین و تولید را ایجاد نمایند.

**ماده ۱۱-** مجوز مؤسسات بازرسی کیفیت به صورت سالیانه از سوی وزارت صادر می شود. عملکرد این مؤسسات به صورت سالیانه بررسی و در صورت تأیید، مجوز آنها تمدید خواهد شد. دستورالعمل اجرایی نحوه صدور مجوز و ارزیابی عملکرد مؤسسات بازرسی کیفیت توسط وزارت تدوین خواهد شد.

**ماده ۱۲-** در مواردی که گزارش های مؤسسات بازرسی کیفیت بیانگر پایین بودن کیفیت است، گزارش های مربوطه علاوه بر ارائه اطلاعات آماری باید شامل تحلیلهای مهندسی و ریشه یابی علل ضعف کیفی نیز باشد. در این موارد تولیدکنندگان خودرو موظف به ارائه پیشنهاد و انجام اقدامات اصلاحی جهت افزایش کیفیت خواهند بود.



وزارت  
صنعت  
تجارت

# آیین نامه اجرایی ارتقای کیفیت خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل ششم

**ماده ۱۳-** در صورت افت مستمر کیفیت محصول طی شش ماه، تولیدکننده موظف است نسبت به توقف تولید آن مدل خودرو تا رفع عیب و ریشه یابی عمیق و اطمینان کامل از عدم تکرار و کسب حد نصاب کیفی قابل قبول اقدام نماید.

**ماده ۱۴-** مؤسسات مشاور بازرسی کیفیت موظف به تهیه گزارش‌های مربوط به کیفیت عملکرد تولیدکنندگان خودرو به صورت ادواری هستند و گزارش‌های مربوطه را باید در اختیار تولیدکنندگان، مصرف‌کنندگان و وزارت قرار دهند.

**ماده ۱۵-** به منظور افزایش رقابت پذیری و تولید محصولات با کیفیت، وضعیت محصولات تولید داخل کشور با توجه به شاخص‌های کیفی و کمی مرتبط با عملکرد محصول و رضایت مصرف‌کننده به صورت ادواری در سامانه‌های اطلاع رسانی منتشر خواهد شد.

**ماده ۱۶-** در صورت هرگونه تخلف یا امتناع از تکالیف این آئین‌نامه از سوی تولیدکنندگان خودرو، وزارت می‌تواند نسبت به لغو موقت و یا دائمی مجوز و توقف تولید خودرو توسط تولیدکنندگان متخلف و جریمه عدم امکان تحقق برنامه زمانبندی سالانه تولید خودرو در کشور، اقدام نماید.

وزارت  
صنعت  
تجارت  
استاد



دفتر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی توسعه شبکه و کیفیت خدمات پس از فروش

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل هفتم

### آیین نامه اجرایی توسعه شبکه و کیفیت خدمات پس از فروش

این آیین نامه در راستای اجرای تبصره ۲ ماده ۶ قانون ساماندهی صنعت خودرو مصوب مجلس شورای اسلامی و با توجه به درخواست وزارت صنعت، معدن و تجارت در جلسه ..... هیأت وزیران در تاریخ ..... طرح شد و به شرح زیر مصوب گردید.

**ماده ۱-** وزارت موظف به ایجاد سامانه برخط برای ثبت اطلاعات مرتبط با شاخص های ارزیابی کیفیت خدمات پس از فروش خودرو شامل «ارزیابی نمایندگی های مجاز»، «ارزیابی سیستم خدمات پس از فروش»، «سنجش رضایت مندی مشتریان» و «سنجش رضایت مدیران نمایندگی ها» توسط تولیدکنندگان و اطلاع رسانی به عموم مشتریان است. دستورالعمل اجرایی کیفیت خدمات پس از فروش حداکثر سه ماه پس از تصویب این آیین نامه توسط وزارت تدوین و ابلاغ خواهد شد.

**ماده ۲-** کلیه عرضه کنندگان خودرو موظف هستند، سامانه خدمات پس از فروش مبتنی بر فناوری اطلاعات و مشتمل بر «امکان پذیرش خودرو در نمایندگی های مجاز»، «بررسی سوابق تعمیرات خودرو»، «ارزیابی اقدامات انجام شده توسط مصرف کننده»، «قابلیت بررسی اصالت قطعات» و «اطلاع رسانی فراخوان های خودرو» را با ساختاری یکپارچه بر اساس دستورالعمل اجرایی وزارت راه اندازی کنند و در زمان تحویل خودرو، امکان دسترسی به سامانه مذکور را برای مصرف کننده ایجاد نماید.

**ماده ۳-** کلیه عرضه کنندگان خودرو موظف هستند، منظومه راهنمای مصرف کننده خودرو را به زبان پارسی به همراه این آیین نامه و آیین نامه اجرایی قانون حمایت مصوب ۲۲/۰۱/۱۳۹۵، به صورت نرم افزار قابل نصب بر تلفن همراه یا به صورت مکتوب به اختیار مصرف کننده به وی ارائه نماید.

**ماده ۴-** عرضه کننده موظف است، نسبت به تدوین برنامه «تأمین و توزیع قطعات یدکی» و نظارت بر حسن اجرای آن اقدام نموده و برنامه مذکور را به تایید وزارت برساند.



وزارت  
صنعت  
تجارت

## فصل هفتم

# آیین نامه اجرایی توسعه شبکه و کیفیت خدمات پس از فروش

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

**تبصره ۱-** عرضه کننده موظف است، به منظور اطمینان از تأمین به موقع قطعات یدکی مورد نیاز در شبکه خدمات پس از فروش خود، ضمن ایجاد یک انبار مرکزی استاندارد، مدل بهینه سفارش گذاری و تأمین قطعات یدکی را پیاده سازی کند؛ به گونه ای که نرخ مصرف، مدت زمان تأمین سفارش عادی، اضطراری و نقطه ذخیره احتیاطی در آن گنجانده شود.

**تبصره ۲-** عرضه کننده موظف است، وضعیت تأمین و سفارش گذاری قطعات فاقد موجودی در نمایندگی که منجر به توقف خودرو مصرف کننده می شود، را به صورت لحظه ای از زمان ثبت تا تأمین، رصد و از طریق سامانه خدمات پس از فروش به مصرف کننده اطلاع رسانی نماید.

**ماده ۵-** خودروساز مالکیت معنوی خودروی تولیدی را بر عهده دارد و مسئولیت تأیید اصالت و کیفیت قطعات مورد استفاده در نمایندگی های مجاز، بر عهده شرکت های خودروساز است. شرکتهای زنجیره تأمین خودروسازی موظفند از عرضه قطعات تولیدی خود بدون تأیید خودروساز در بازار قطعات یدکی جلوگیری نمایند. در غیر این صورت خودروساز موظف است قرارداد تأمین کننده را لغو نماید.

**ماده ۶-** عرضه کننده موظف است، نسبت به تدوین برنامه «توسعه شبکه» و نظارت بر حسن اجرای آن به منظور تسهیل دسترسی مصرف کننده به نمایندگی های مجاز و واحدهای خدمات سیار، متناسب با تیراژ و وضعیت پراکندگی انواع خودروهای عرضه شده در سطح کشور اقدام نموده و برنامه مذکور را به تایید وزارت برساند.

**ماده ۷-** عرضه کننده موظف است، نسبت به تدوین برنامه «چیدمان نمایندگی» و نظارت بر حسن اجرای آن، در بخش های پارکینگ خودروهای پذیرش شده، انبار قطعات، ابزار و تجهیزات کارگاهی اقدام نموده و برنامه مذکور را به تایید وزارت برساند.

**ماده ۸-** عرضه کننده موظف است، به منظور توسعه دانش و مهارت نیروی انسانی فعال در نمایندگی های مجاز خود برنامه «آموزش های تخصصی منابع انسانی» متناظر با فناوری های روز برحسب سبد محصولاتش، مانند قابلیت خدمات دهی تخصصی به خودروهای برقی و هیبریدی را در چارچوب دستورالعمل اجرایی وزارت تهیه و نسبت به اجرای آن متعهد باشد.





وزارت  
صنعت  
تجارت

## فصل هفتم

# آیین نامه اجرایی توسعه شبکه و کیفیت خدمات پس از فروش

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

**ماده ۹-** با هدف ارتقاء کیفیت مستمر خدمات پس از فروش، وزارت موظف به نظارت کامل بر عملکرد عرضه کنندگان خودرو است. وزارت می تواند از همکاری مؤسسات بازرسی کیفیت دارای مجوزهای لازم جهت بازرسی و نظارت بر عملکرد خدمات پس از فروش عرضه کنندگان خودرو استفاده کند.

تبصره- عرضه کنندگان خودرو موظف هستند امکان استقرار، بازدید و ارزیابی، همچنین انتقال اطلاعات مورد نیاز مؤسسات بازرسی کیفیت و سایر نمایندگان وزارت از فرایندهای خدمات پس از فروش را ایجاد نمایند.

**ماده ۱۰-** مجوز مؤسسات بازرسی کیفیت به صورت سالیانه از سوی وزارت صادر می شود. عملکرد این مؤسسات به صورت سالیانه بررسی و در صورت تأیید، مجوز آنها تمدید خواهد شد. دستورالعمل اجرایی نحوه صدور مجوز و ارزیابی عملکرد مؤسسات بازرسی کیفیت توسط وزارت تدوین خواهد شد.

**ماده ۱۱-** مؤسسات بازرسی کیفیت موظف به تهیه گزارش های مربوط به کیفیت عملکرد خدمات پس از فروش عرضه کنندگان خودرو به صورت ادواری هستند و گزارش های مربوطه را باید در اختیار تولیدکنندگان و وزارت قرار دهند.

**ماده ۱۲-** دوره تضمین برای خودروهای سبک شامل سواری، ون و انواع وانت از تاریخ تحویل به مصرف کننده، حداقل ۳ سال یا پیمایش برابر ۶۰ هزار کیلومتر هرکدام زودتر فرا برسد، برای خودروهای تجاری شامل مینی بوس، میدل باس، اتوبوس، کامیونت، کامیون و کشنده از تاریخ تحویل، حداقل ۲ سال یا پیمایش برابر ۲۰۰ هزار کیلومتر، برای انواع موتورسیکلت از تاریخ تحویل، حداقل ۲ سال و برای خودروهای عمومی ۱۸ ماه بدون توجه به پیمایش، لازم الاجرا است. همچنین، مدت زمان تعهد عرضه کننده به ارائه خدمات شامل تعمیرات و تأمین قطعات، ۱۰ سال بعد از تاریخ تحویل خودرو به مصرف کننده می باشد.

تبصره ۱- دوره تضمین و تعهد، از تاریخ تحویل هر خودرو به مصرف کننده آغاز و تا سررسیدهای مورد اشاره در ماده ۱۳ برقرار خواهد بود.



مقر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی توسعه شبکه و کیفیت خدمات پس از فروش

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل هفتم

تبصره ۲- تضمین کیفیت رنگ برای خودروهای سبک حداقل ۳ سال، برای خودروهای تجاری حداقل ۱۸ ماه و برای موتورسیکلت حداقل ۳ ماه می باشد. تضمین پوسیدگی بدنه خودروهای سبک معادل ۵ سال، برای خودروهای تجاری ۲ سال و برای موتورسیکلت نیز ۵ ماه می باشد.

تبصره ۳- کلیه قطعات خودرو به جز قطعات و مواد مصرفی و قطعات غیرمصرفی که عمر کارکرد آنها کمتر از دوره تضمین خودرو بوده و توسط وزارت احصاء و ابلاغ می شود، مشمول خدمات دوره تضمین می باشند.

**ماده ۱۳-** عرضه کننده موظف است، در زمان تحویل خودروی صفر کیلومتر، خودروی درخواستی مصرف کننده را در حضور وی کنترل نموده و پس از حصول اطمینان از عدم وجود هرگونه عیب ظاهری و فنی، خودرو را تحویل دهد.

تبصره ۱- عرضه کننده موظف است، در صورت وجود عیب احتمالی در خودرو، عیب مربوط را مطابق زمان استاندارد تعمیراتی مربوط، رفع کند؛ مشروط بر آن که رفع عیب، موجب کاهش ارزش قیمتی خودرو نگردد. در غیر این صورت عرضه کننده موظف است، نسبت به تعویض خودرو و یا اخذ رضایت کتبی از مصرف کننده اقدام نماید.

**ماده ۱۴-** عرضه کننده موظف است، «سازوکار انگیزشی و تنبیهی برای شبکه نمایندگی های مجاز» خود، با دربرگیری معیارهای ارزیابی سالانه وزارت صنعت، معدن و تجارت تدوین نماید. در صورت عدم کسب رتبه قابل قبول، به نمایندگی جهت انجام اقدامات اصلاحی ۳ ماه فرصت داده شده و در صورت عدم کسب امتیاز مطلوب در ارزیابی مجدد، برابر ضوابط مندرج در دستورالعمل اجرایی کیفیت خدمات پس از فروش، لغو امتیاز خواهد شد.

**ماده ۱۵-** عرضه کننده موظف است، راساً یا از طریق شبکه نمایندگی مجاز خود تحت هر شرایطی به پذیرش کلیه خودروهایی که به دلیل وجود عیب قطعات ایمنی قادر به تردد نیستند، اقدام نماید.

تبصره ۱- چنانچه پس از مراجعه مصرف کننده بابت عیوب ایمنی خودرو به نمایندگی مجاز، عرضه کننده به هر دلیلی از پذیرش خودرو و متوقف کردن آن تا رفع عیب امتناع ورزید، باید مستندات کتبی مبنی بر بررسی کارشناسی عیب مذکور و بلامانع بودن تردد به مصرف کننده ارائه کند.



وزارت  
صنعت  
تجارت

## فصل هفتم

# آیین نامه اجرایی توسعه شبکه و کیفیت خدمات پس از فروش

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

**تبصره ۲-** عرضه کننده موظف است، چنانچه در دوره تضمین، خودرو بیش از ۲۰ روز به دلیل تعمیرات غیرقابل استفاده بماند، حسب درخواست مصرف کننده، خودروی معیوب را با خودروی نو تعویض یا با توافق بهای آن را به مصرف کننده مسترد نماید.

**ماده ۱۶-** عرضه کننده موظف است، در صورت بروز عیب ایمنی از زمان تحویل وسیله نقلیه تا پیمایش ۵ هزار کیلومتر یا ۶ ماه پس از تحویل، هر کدام زودتر فرا برسد، در صورتی که نقص یا عیب قطعات ایمنی خودرو در طول دوره مذکور پس از ۲ بار تعمیر، همچنان باقی باشد، حسب درخواست مصرف کننده، خودروی معیوب را با خودروی نو تعویض یا با توافق بهای آن را به مصرف کننده مسترد نماید.

**ماده ۱۷-** عرضه کننده موظف است، چنانچه خودرو بر اثر عیوب قطعات شامل تضمین، در مسیر متوقف شده و امکان تعمیر در محل فراهم نباشد، علاوه بر رفع عیب مطابق زمان استاندارد تعمیراتی، هزینه های بارگیری و حمل خودروی در راه مانده را تا نزدیک ترین نمایندگی مجاز خود، تقبل نماید.

**ماده ۱۸-** مرجع تشخیص عیوب احتمالی خودرو موضوع مفاد ۱۳ تا ۱۷ این آیین نامه، در موارد اختلاف مابین عرضه کننده و مصرف کننده درباره منشأ بروز عیوب فنی خودرو، گزارش موسسات بازرسی کیفیت است و گزارش های مذکور ملاک عمل رسیدگی به شکایات مصرف کنندگان خواهد بود.

**ماده ۱۹-** عرضه کننده موظف است، نسبت به تعیین نرخ خدمات تعمیرات، قطعات و مواد مصرفی، همچنین تدوین جدول زمان تعمیرات، مطابق با استاندارد سازنده خودرو اقدام نموده و آن را پس از تطبیق و صحت گذاری توسط موسسات بازرسی کیفیت، ظرف یک ماه به واسطه خدمات پس از فروش و نمایندگی های مجاز خود ابلاغ نماید. براساس این ضوابط، نمایندگی و یا واسطه خدمات پس از فروش، صورتحساب مصرف کننده را به ایشان تسلیم می نماید.

**تبصره ۱-** عرضه کننده موظف است، امکان مقایسه صورت حساب صادره با نرخ خدمات، قطعات و مواد مصرفی را از طریق سامانه یکپارچه موضوع ماده ۲ و همچنین پایگاه اطلاع رسانی خود فراهم نماید.

**ماده ۲۰-** عرضه کننده موظف است، در دوره تعهد از طریق نمایندگی های مجاز، واسطه خدمات پس از فروش و یا واحدهای خدمات سیار، نسبت به پذیرش تمام خودروهای تحت مسئولیت خود، اقدام نماید.



مقر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی توسعه شبکه و کیفیت خدمات پس از فروش

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل هفتم

**ماده ۲۱-** عرضه کننده می تواند، به منظور انجام تعهد خدمات پس از فروش به مصرف کننده، طی قرارداد جداگانه ای، از خدمات پس از فروش سایر عرضه کنندگان بهره مند شود.

تبصره ۱- عرضه کننده موظف است، در صورت عقد قرارداد برای ارائه خدمات پس از فروش به وسایل نقلیه سایر عرضه کنندگان، به اجرای مفاد این آیین نامه متعهد باشد.

**ماده ۲۲-** درباره مواد مشابه با اسناد بالادستی پیشین، آیین نامه توسعه شبکه و ارتقای کیفیت خدمات پس از فروش از تاریخ تصویب در هیأت وزیران، ملاک عمل و قابل استناد خواهد بود و سایر موارد مورد اشاره در آیین نامه اجرایی قانون حمایت مصوب ۲۲/۰۱/۱۳۹۵ هیأت وزیران به قوت خود باقی است.

تبصره ۱- اشخاصی که قبل از ابلاغ این تصویب نامه، پروانه فعالیت از مراجع ذی ربط اخذ نموده اند، مکلفند ضمن تطبیق وضعیت خود با استانداردها و دستورالعمل های فنی ابلاغی وزارت، نسبت به تمدید پروانه فعالیت اقدام نمایند

فایل استناد



## آیین نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو

این آیین نامه در راستای اجرای ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو مصوب مجلس شورای اسلامی مورخ ۱۶/۳/۱۴۰۱ با توجه به درخواست وزارت صنعت، معدن و تجارت در جلسه هیات وزیران در تاریخ ..... طرح شد و به شرح زیر مصوب گردید.

ماده ۱- در این آیین نامه، اصطلاحات زیر در معانی مشروح مربوطه، به کار می‌روند:

الف- قانون: قانون ساماندهی صنعت خودرو مصوب ۱۶/۰۳/۱۴۰۱ مجلس شورای اسلامی

ب- ستاد: نماینده وزارت صنعت، معدن و تجارت که رسماً مسئول پیاده‌سازی سامانه از رده خارج کردن خودروهای فرسوده و مدیریت فرآیندهای از رده خارج نمودن آنها می‌باشد.

پ- صندوق: حمایت از تحقیقات و توسعه صنایع پیشرفته وزارت صنعت، معدن و تجارت

ت- خودرو: وسایل نقلیه موتوری جاده‌ای مشتمل بر خودروی سواری، وانت، مینی بوس، اتوبوس، کامیون، کامیونت، کشنده تریلر، ون و موتورسیکلت است.

ث- سن فرسودگی: سنی که خودرو به علت طول عمر و میزان کارکرد، دچار افت عملکردی و ایمنی شده و میزان مصرف سوخت و آلاینده‌گی آن افزایش نسبی می‌یابد.

ج- خودروی فرسوده: کلیه وسایل نقلیه با سن بیشتر از سن فرسودگی که دو بار متوالی در معاینه فنی مردود شوند به عنوان خودروی فرسوده شناخته می‌شوند.

چ- کلانشهر: کلانشهرهای موضوع این ماده شامل تهران، اصفهان، مشهد، تبریز، اهواز و قم می‌باشد.

ح- گواهی اسقاط: برگه‌ای است که نشان دهنده اسقاط وسیله نقلیه در مراکز مجاز است و توسط ستاد صادر می‌گردد.

خ- هزینه اسقاط: مبلغی که تولیدکنندگان وسیله نقلیه به منظور جلوگیری از اخلاف در روند تولید در نتیجه نبود گواهی اسقاط به صندوق پرداخت می‌کنند.

د- سامانه: سامانه از رده خارج کردن خودروهای فرسوده که به منظور مدیریت یکپارچه عملیات اسقاط در سطح کشور توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت پیاده‌سازی و مدیریت می‌گردد.

ذ- مرکز اسقاط و بازیافت: واحد صنعتی می‌باشد که مطابق مصوبه جلسه ۶۷ هیئت مقررات‌زدایی و بهبود محیط کسب و کار مندرج بر درگاه ملی مجوزهای کشور، با برخورداری از پروانه بهره‌برداری صادره از وزارت صنعت، معدن و تجارت مجاز به فعالیت در رسته اسقاط و بازیافت خودرو و وسایل نقلیه خواهد بود.

ر- فراجا: فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران.

ماده ۲- سن فرسودگی انواع وسایل نقلیه موتوری بر اساس جدول ذیل این ماده تعیین می‌شود:





دفتر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی خودروهای فرسوده

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل هشتم

ردیف	نوع وسیله نقلیه، سوخت و مشخصات فنی	سن فرسودگی (سال)
۱	وسیله نقلیه‌ی شخصی: شامل سواری، استیشن (ون)، سواری کار	بنزینی و دوگانه
		پایه گازسوز
		برقی
۱-۲	خودروی عمومی شامل تاکسی سواری، استیشن (ون)، سواری کار	بنزینی و دوگانه سوز
		پایه گازسوز
		برقی
۲-۲	وانت	پایه گازسوز
۲-۳		بنرین، دوگانه و دیزلی
۳-۱		دیزلی
۳-۲	اتوبوس درون شهری	پایه گازسوز
۴-۱		برقی (طبق مصوبه ۱۳۸۹)
۴-۲		دیزلی
۴-۳	مینی بوس و میدل باس درون و برون شهری	پایه گازسوز
۵-۱		برقی (طبق مصوبه ۱۳۸۹)
۵-۲		پایه گازسوز
۵-۳		برقی (طبق مصوبه ۱۳۸۹)



وزارت  
صنعت  
و تجارت

## فصل هشتم

# آیین نامه اجرایی خودروهای فرسوده

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

۱۵	-	اتوبوس برون شهری	۶
۲۰	-	کشنده، کامیون و کامیونت	۷
۶	کاربراتور	موتورسیکلت	۸-۱
۱۰	انژکتوری		۸-۲
۱۲	برقی		۸-۳
۱۵	-	سواری دولتی	۹

تبصره ۱- برای کلیه وسایل نقلیه موتوری با قوای محرکه ترکیبی (هیبریدی)، سن فرسودگی معادل خودروی با قوای محرکه احتراقی تعیین می‌گردد.

تبصره ۲- در صورت تغییر در نوع پلاک انتظامی (شخصی، عمومی، دولتی)، سن فرسودگی و سایر موارد مندرج در این آیین‌نامه بر اساس کمترین سن فرسودگی مطابق با جدول (۱) این ماده لحاظ می‌شود.

ماده ۳- در اجرای تبصره ۲ ماده ۱۰ قانون، تولیدکنندگان وسیله نقلیه و موتورسیکلت موظفند به صورت ماهانه درخواست گواهی اسقاط برابر با یک چهارم تیراژ تولیدی را به ستاد و یکی از مراکز مجاز ارسال نمایند. مراکز موظف هستند کلیه گواهی اسقاط مورد درخواست را بلافاصله تحویل و گزارش آن را به ستاد ارسال نمایند.  
تبصره ۱- سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان موظف به ارزش‌گذاری گواهی اسقاط در بازه‌های زمانی سه (۳) ماهه می‌باشد.



وزارت  
صنعت  
تجارت

# آیین نامه اجرایی خودروهای فرسوده

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل هشتم

تبصره ۲- مراکز موظف هستند در بازه زمانی یک ماهه پس از تاریخ راه اندازی سامانه، کلیه گواهی های اسقاط انباشتی خود از گذشته را جهت فروش با قیمت مصوب سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان در سامانه بارگذاری نمایند. پس از پایان این مهلت زمانی، کلیه این گواهی ها از درجه اعتبار ساقط شده و غیر قابل استفاده خواهند بود.

تبصره ۳- تمامی گواهی های اسقاط صادر شده پس از راه اندازی سامانه دارای اعتبار ۷ روزه هستند و مراکز موظف هستند در این مهلت زمانی نسبت به عرضه و فروش این گواهی ها در سامانه اقدام نمایند.

تبصره ۴- در صورت عدم تأمین گواهی اسقاط توسط مراکز و به منظور جلوگیری از اخلاف در روند تولید، تولیدکنندگان خودرو و موتورسیکلت با پرداخت یک و نیم درصد (۱/۵٪) قیمت پایه فروش بر اساس لیست اعلامی پلیس راهور به صندوق حمایت از تحقیقات و توسعه صنایع پیشرفته وزارت صنعت، معدن و تجارت و متناسب با ساز و کار تعریف شده در سامانه، مجوز شماره گذاری دریافت خواهند نمود.

تبصره ۵- ستاد موظف است زیرساخت سامانه های خود را برای انجام کلیه فرآیندهای این ماده، با همکاری فراجا، به صورت برخط، فراهم نماید.

**ماده ۴-** واردکنندگان خودرو و موتورسیکلت موظف هستند به ازاء واردات هر یک دستگاه خودرو یا موتورسیکلت، یک برگه اسقاط ارائه دهند.

تبصره ۱- در صورتیکه ارزش یا مصرف سوخت خودرو یا موتورسیکلت وارداتی بیشتر از حدود جدول ذیل این تبصره قرار گیرند، واردکننده موظف به ارائه ۲ برگه اسقاط به ازاء واردات هر محصول خواهد بود. کارگروهی متشکل از نمایندگان وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان ملی استاندارد، فراجا و سازمان حفاظت محیط زیست، نسبت به بروزرسانی موارد این ماده در هر سال اقدام می نمایند.

گروه خودرویی	حد ارزش FOB	حد مصرف سوخت (لیتر بر هر صد کیلومتر)
موتورسیکلت	بیشتر از ۲,۰۰۰ دلار	بیشتر از ۲ لیتر
سواری M1	بیشتر از ۲۰,۰۰۰ دلار	بیشتر از ۶ لیتر
تجاری N1	بیشتر از ۲۰,۰۰۰ دلار	بیشتر از ۷ لیتر



دفتر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی خودروهای فرسوده

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل هشتم

ماده ۵- معادلسازی برگه اسقاط برای کاربری‌های مختلف ممنوع می‌باشد. تأمین و ارائه برگه اسقاط برای هر کاربری تنها برای کاربری مشابه، مطابق با تعریف طبقه بندی های انواع خودرو توسط سازمان ملی استاندارد، امکان پذیر بوده و در صورت عدم وجود برگه اسقاط در کاربری مورد نظر، مطابق با تبصره (۱) ماده (۳) این آیین نامه، تولیدکنندگان موظف به پرداخت هزینه اسقاط می‌باشند.

ماده ۶- در اجرای تبصره ۴ ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو، تولیدکنندگان خودروی سواری با سهم داخلی سازی کمتر از چهل درصد قطعات (۴۰٪)، امکان پرداخت هزینه اسقاط را دارا نبوده و موظف به ارائه گواهی اسقاط برابر با پنجاه درصد (۵۰٪) تعداد تعیین شده برای خودروهای وارداتی مشابه هستند.

ماده ۷- تولیدکنندگان و واردکنندگان خودروهای برقی یا هیبریدی کامل موظف به ارائه گواهی اسقاط یک خودرو به ازاء تولید یا واردات هشت (۸) دستگاه خودرو برقی یا هیبریدی کامل هستند.

ماده ۸- برابر با ماده ۱۰ قانون، فراجا موظف است ضمن اعمال جریمه روزانه وسایل نقلیه فرسوده، از تردد آن‌ها در کلانشهرها ممانعت به عمل آورد.

ماده ۹- مالکان خودرو، پس از سن فرسودگی موظف به پرداخت سالیانه یک درصد (۱٪) ارزش خودروی فرسوده جهت عوارض سالانه مالکیت خودروی فرسوده می‌باشند.

تبصره ۱- بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران مکلف به تعیین ارزش خودروهای فرسوده به صورت سالانه می‌باشد.

تبصره ۲- وزارت کشور مکلف است با ایجاد سامانه الکترونیک متمرکز عوارض سالانه مالکیت وسایل نقلیه فرسوده، امکان پرداخت و صدور الکترونیک مفاصاحساب این عوارض را برای مالکان و استعلام برخط میزان عوارض پرداخت نشده مربوط به وسایل نقلیه فرسوده را برای فراجا و دفاتر اسناد رسمی فراهم کند.



### فصل هشتم

- تبصره ۳- پرداخت عوارض مالکیت خودروی فرسوده بر عهده مالک است. مالکان وسایل نقلیه فرسوده مکلفند عوارض مذکور هر سال را تا پایان همان سال پرداخت نمایند. چنانچه مالکیت وسایل نقلیه مذکور تغییر نماید، پرداخت عوارض سالانه مالکیت خودروی فرسوده از سال انتقال بر عهده مالک جدید است.
- تبصره ۴- ثبت سند انتقال وسایل نقلیه فرسوده توسط دفاتر اسناد رسمی و یا تعویض پلاک توسط فراجا منوط به تسویه عوارض مالکیت خودروی فرسوده مورد معامله و سایر وسایل نقلیه فرسوده متعلق به انتقال دهنده و انتقال گیرنده است.
- تبصره ۵- پرداخت عوارض مالکیت خودروی فرسوده در هر سال، حداکثر تا پایان همان سال، موجب برخورداری از تخفیف به میزان بیست درصد (۲۰٪) است.
- تبصره ۶- پرداخت عوارض مالکیت خودروی فرسوده پس از موعد مقرر مشمول جریمه غیر قابل بخشودگی معادل ده درصد (۱۰٪) عوارض مذکور است و در صورت تأخیر بیش از یک ماه، علاوه بر جریمه مذکور مشمول جریمه ای معادل دو درصد (۲٪) عوارض سالانه مذکور به ازای هر ماه نسبت به مدت تأخیر است.
- تبصره ۷- در صورتیکه مالک یا مالکان خودروهای فرسوده از پرداخت عوارض مالکیت خودروی فرسوده به مدت پنج سال از سال مالکیت، خودداری نمایند و یا مبلغ عوارض و جریمه پرداخت نشده از پنج درصد (۵٪) نصاب معاملات کوچک موضوع جزء (۱) ماده (۳) قانون برگزاری مناقصات مصوب ۲۵/۱/۱۳۸۳، بیشتر شود، فراجا موظف است بر اساس فهرست اعلامی وزارت کشور نسبت به توقف وسایل نقلیه مزبور تا پرداخت بدهی اقدام کند.
- تبصره ۸- فراجا و شهرداری ها مکلفند امکان دسترسی برخط به پایگاه اطلاعات وسایل نقلیه فرسوده خود را با رعایت طبقه بندی برای وزارت کشور فراهم کنند.





دفتر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی خودروهای فرسوده

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل هشتم

تبصره ۹- وزارت کشور موظف است نسبت به اطلاع رسانی در خصوص وظایف و تکالیف مالکان وسایل نقلیه فرسوده به طرق مقتضی از جمله از طریق ارسال پیامک اقدام کند.

تبصره ۱۰- مالکین خودروهای فرسوده در صورت اقدام به اسقاط خودروی فرسوده خود، مشمول بهره مندی از وام و تسهیلات کم بهره بانکی جهت جایگزینی خودرو فرسوده و شرکت در قرعه کشی خودرو مربوط به خودروهای فرسوده خواهند شد.

ماده ۹- حق بیمه وسایل نقلیه ای که بیش از سن فرسودگی از سال ساخت آنها گذشته باشد، به ازاء هر سال مازاد بر سن فرسودگی ده درصد (حداکثر صد درصد) نسبت به حق بیمه پایه افزایش خواهد یافت.

ماده ۱۰- شرکت های تولیدکننده و واردکننده خودرو موظف به ارائه دفترچه راهنمای بازیافت محصولات خود به مراکز اسقاط هستند.

تبصره ۱- شرکت های طراح و تولیدکننده خودرو موظف به در نظر گرفتن ملاحظات اسقاط در فرآیند طراحی محصول خود بوده و نحوه انجام بازیافت با بالاترین بهره روی را در اختیار مراکز اسقاط قرار دهند. صدور مجوز شماره گذاری محصولات جدید منوط به ارائه دفترچه اسقاط محصول به وزارت صنعت، معدن و تجارت می باشد.

ماده ۱۱- مراکز اسقاط موظف هستند ضمن دریافت دفترچه راهنمای اسقاط از تولیدکنندگان و واردکنندگان خودرو، نسبت به ایجاد تجهیزات و ساز و کار مدرن جهت کاربرد مجدد و بازیافت حداکثری قطعات محصولات اسقاطی اقدام نمایند.

تبصره ۱- دستورالعمل نحوه عملکرد مراکز اسقاط و رتبه بندی این مراکز بر اساس میزان بازیافت محصولات همچنین نحوه نظارت بر فعالیت این مراکز پس از ۳ ماه از تصویب این آیین نامه توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت تدوین و ابلاغ می گردد.

تبصره ۲- مراکز اسقاط خودرو موظف هستند امکان استقرار، بازدید و ارزیابی، همچنین انتقال اطلاعات مورد نیاز مؤسسات بازرسی و سایر نمایندگان وزارت صنعت، معدن و تجارت از فرایندهای اسقاط خودرو را ایجاد نمایند.

تبصره ۳- مجوز مؤسسات بازرسی به صورت سالیانه از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت صادر می شود. عملکرد این مؤسسات به صورت سالیانه بررسی و در صورت تأیید، مجوز آنها تمدید خواهد شد. دستورالعمل اجرایی نحوه صدور مجوز و ارزیابی عملکرد مؤسسات بازرسی توسط وزارت صنعت معدن و تجارت تدوین خواهد شد.



دفتر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی خودروهای فرسوده

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل هشتم

- ماده ۱۲-** وزارت کشور موظف به تشدید نظارت بر عملکرد کلیه مراکز معاینه فنی می باشد. دستورالعمل نظارت بر عملکرد مراکز معاینه فنی، ظرف یک ماه پس از ابلاغ این آیین نامه توسط وزارت کشور و با همکاری سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری)، فراجا و سازمان ملی استاندارد به روزرسانی و ابلاغ می شود.
- تبصره ۱-** وزارت کشور موظف است از طریق علم داده کاوی و سایر ابزارهای نظارتی، رتبه بندی مراکز معاینه فنی را هر سه ماه اعلام کند و ساز و کار تشویق و تنبیهی لازم را در دستورالعمل این ماده لحاظ نماید.
- تبصره ۲-** وزارت کشور موظف است زیرساخت سامانه سیمفا را به گونه ای به روزرسانی نماید که امکان درج گزارش بازدید، رتبه بندی و اخطارهای مربوط به هر مرکز معاینه فنی به صورت برخط در سامانه مذکور امکان پذیر باشد.
- تبصره ۳-** به منظور ارتقاء نظارت بر مراکز معاینه فنی، ریاست معاون عمرانی فرماندار در ستادهای معاینه فنی شهرستان الزامی بوده و کلیه ستادهای معاینه فنی موظفند به صورت فصلی (سه ماهه) گزارش بازدید از کلیه مراکز تحت نظارت خود را ضمن ارائه به کارگروه استانی معاینه فنی، به صورت برخط در سامانه سیمفا ثبت نمایند.
- تبصره ۴-** سازمان ملی استاندارد موظف است برنامه ارتقاء دستگاه های آزمون معاینه فنی و نظارت بر شرکت های بازرسی معاینه فنی را با همکاری وزارت کشور و سازمان تدوین و ابلاغ نماید.
- تبصره ۵-** وزارت کشور و فراجا موظفند ساز و کار لازم را از طریق سامانه یکپارچه معاینه فنی کشور به نحوی فراهم نمایند که پس از انجام آزمون های برخط معاینه فنی، نتیجه فرآیند آزمون وسیله نقلیه شامل غیر فرسوده، سن فرسودگی، وسیله نقلیه فرسوده و تعداد دفعات متوالی مردودی وسیله نقلیه در سامانه و برگ معاینه فنی مربوط به مالک وسیله نقلیه درج شود.
- ماده ۱۳-** آن دسته از خودروهای ناوگان حمل و نقل عمومی بار و مسافر که در طرح های نوسازی اعلام شده توسط دولت ثبت نام نموده اند، تا زمان تحویل خودروی جدید از مقررات مربوط به خودروهای فرسوده موضوع ماده ۱۰ قانون و ماده ۸ قانون هوای پاک مستثنی می باشند.



دفتر صنایع خودرو

# آیین نامه اجرایی خودروهای فرسوده

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل هشتم

تبصره - در صورتی که خودروهای جدید موضوع طرح های مذکور در این ماده آماده تحویل باشند و مالکان خودروهای مربوط از انجام اقدامات تکمیلی و یا پرداخت مبالغ مربوط به خرید خودروی جدید در موعد مقرر استنکاف نمایند، استثنای موضوع این ماده در خصوص خودروهای مذکور از تاریخ پایان فرصت اقدام مالکان آنها لغو می شود. دستورالعمل اجرایی این ماده توسط وزارتخانه های کشور و راه و شهرسازی با همکاری سازمان و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران تهیه و ابلاغ می شود.

ماده ۱۴- خودروهای مربوط به آیین نامه شناسایی و صیانت از وسایل نقلیه تاریخی موضوع تصویب-نامه شماره ۷۳۶۷۱/ت۵۰۲۴۳-هـ مورخ ۱۷/۶/۱۳۹۵، از شمول این آیین نامه مستثنی می باشند.

ماده ۱۴- از تاریخ ابلاغ این آیین نامه، بند ۴ تصویب نامه شماره ۹۲۳۰۸/ت۴۰۵۸۷-ک مورخ ۷/۶/۱۳۸۷، بند ۱ تصویب نامه ۲۱۲۳۲۶/ت۴۶۳۲۰-هـ مورخ ۱۶/۱۲/۱۳۹۰، ماده ۵ تصویب نامه شماره ۱۲۰۶۷۱/ت۵۰۸۹۱-هـ مورخ ۱۴/۱۰/۱۳۹۳ و تصویب نامه شماره ۹۵۲۰۰/ت۵۵۰۷۴-هـ مورخ ۱۸/۷/۱۳۸۷، مواد ۴، ۱۱ و ۱۲ آیین نامه شماره ۱۰۰۶۰۲/ت۵۵۰۷۲-هـ مورخ ۳۰/۰۷/۱۳۹۷ و تصویب نامه شماره ۹۵۲۰۰/ت۵۵۰۷۴-هـ مورخ ۱۸/۰۷/۱۳۹۷ و تبصره ذیل ماده ۴ آیین نامه ماده ۲ قانون هوای پاک و اجرای مواد ۱۱ و ۱۲ آیین نامه موضوع ماده ۲ قانون هوای پاک در زمینه کنترل و کاهش آلودگی متوقف خواهد شد.

فایل استناد



دفتر صنایع خودرو

# دستور العمل محاسبه و تهیه گزارش درصد ساخت داخل خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل نهم

این دستورالعمل، در راستای اجرای تبصره ۱ ماده ۶ قانون ساماندهی صنعت خودرو مصوب مجلس شورای اسلامی مورخ ۲۶/۰۸/۱۴۰۰ و به منظور ساماندهی و ایجاد وحدت رویه در نحوه محاسبه و تهیه گزارش درصد ساخت داخل خودروهای تولیدی به شرح زیر تدوین گردیده است.

### تعاریف

**وزارت:** وزارت صنعت، معدن و تجارت

**بازرس:** شخصیت حقوقی است که توسط وزارت و بر اساس شاخص‌های تعیین شده در دستورالعمل انتخاب بازرس انتخاب گردیده و نسبت به کنترل، محاسبه و تایید گزارش درصد ساخت داخل خودرو و ارائه آن به وزارت صنعت، معدن و تجارت اقدام می‌نماید.

**متقاضی:** تولید کنندگان وسایط نقلیه و قطعات و مجموعه‌های آنها که ملزم به ارائه مستندات و گزارش ساخت داخل می‌باشند.

**خودرو:** شامل انواع سواری، وانت، ون، مینی‌بوس، اتوبوس، کامیونت، کامیون، کشنده، موتورسیکلت، دوچرخه، اسکوتر برقی و سایر وسایط نقلیه خودرویی که در فصول مختلف مقررات صادرات و واردات طبقه‌بندی می‌گردد.

**IPL (Itemized Price List):** لیست قیمتی جز به جزء اجزای تشکیل دهنده محصول

**IPI (Itemize Price Indices):** درصد ارزشی جزء به جزء اجزای تشکیل دهنده محصول نسبت به ارزش کل آن محصول



## اطلاعات لازم

متقاضی موظف است اطلاعات زیر را جهت بررسی میزان عمق ساخت داخلی هر کدام از محصولات در اختیار وزارت قرار دهد:

- راهبرد انتخاب منابع تامین (Sourcing Strategy) و تعیین SPL کارخانه
- نقشه راه داخلی سازی با زمان بندی معین با مهر و امضای بالاترین مقام شرکت
- پروفرما (پیش فاکتور) شرکت خارجی
- لیست قیمتی جز به جزء قطعات منفصله (IPL) خودرو کامل با تایید رسمی شرکت مبدا
- درصد ارزشی جزء به جزء اجزای تشکیل دهنده محصول نسبت به ارزش کل آن محصول (IPI)
- پیش فاکتور قطعات منفصله با تایید رسمی شرکت مبدا
- لیست قیمتی قطعات و مجموعه‌های ساخت داخلی خودرو
- قراردادهای ساخت داخلی شرکت خودروساز با شرکت‌های سازنده قطعات داخلی،
- لیست قطعات و مجموعه‌های تشکیل دهنده خودرو، پارت لیست (BOM)،





دفتر صنایع خودرو

فصل نهم

# دستور العمل محاسبه و تهیه گزارش درصد ساخت داخل خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

۱. روش محاسبه درصد ساخت داخل

درصد ساخت داخل خودرو از رابطه زیر محاسبه می شود:

**درصد ساخت داخل اجزای خودرو + درصد ساخت داخل مربوط به سایت تولید = درصد ساخت داخل خودرو**

نحوه محاسبه درصد ساخت داخل اجزای خودرو و درصد ساخت داخل مربوط به سایت تولید در ادامه بیان شده است.

۱-۳- درصد ساخت داخل مربوط به سایت تولید

درصد ساخت داخل مربوط به سایت تولید شامل کلیه امور مونتاژ، بدنه سازی، رنگ و غیره مطابق عبارت زیر محاسبه می شود:

$$\text{درصد ساخت داخل مربوط به سایت تولید} = \frac{CBU \text{ Cost} - CKD \text{ Cost}}{CBU \text{ Cost}} \times 100$$

که در آن CBU Cost قیمت فروش خودروی کامل در درب کارخانه با تاییدیه رسمی از شرکت مبدا و CKD Cost حاصل جمع قیمت جزء به جزء قطعات خودروی کامل با سطح شکست مورد نظر شرکت متقاضی و با تایید رسمی (حاصل جمع IPL اولیه بدون هیچ ساخت داخلی) می باشد.

**تبصره ۱:** در صورت پایین بودن درصد ساخت داخل مربوط به سایت تولید در روش محاسبه فوق، با هدف حمایت از تولید داخل تا پایان سال ۱۴۰۲ از جدول ذیل نیز درصد ساخت داخل مربوط به سایت

تولید می تواند محاسبه شود و در صورتیکه عدد بزرگتری از این جدول بدست آید جایگزین عدد مذکور خواهد شد.



مقر صنایع خودرو

## فصل نهم

# دستور العمل محاسبه و تهیه گزارش درصد ساخت داخلی خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

ردیف	عنوان فعالیت	درصد	
۱	مونتاژ نهایی خودرو کامل	۲	
۲	ساخت بدنه	ساخت پنل جانبی	۰,۵
۳		مونتاژ کفی	۰,۵
۴		مونتاژ سازه محفظه موتور	۰,۵
۵		مونتاژ سازه عقب	۰,۵
۶		مونتاژ سقف	۰,۵
۷	مونتاژ نهایی بدنه	۰,۵	
۸	مونتاژ کامل موتور	۲	
۹	مونتاژ کامل گیربکس	۱	

### ۲-۳- درصد ساخت داخل اجزای خودرو

درصد ساخت داخل اجزای خودرو از حاصل جمع درصد ساخت داخل هر مجموعه در خودرو بدست می‌آید که درصد ساخت داخل هر مجموعه در خودرو از عبارت زیر محاسبه می‌شود.

$$\text{درصد داخلی سازی مجموعه} \times \frac{\text{ارزش مجموعه}}{\text{CBU Cost}} = \text{درصد ساخت داخل هر مجموعه در خودرو}$$

که در آن ارزش مجموعه بر اساس لیست قیمتی جز به جزء اجزای تشکیل دهنده محصول (IPL) با تایید رسمی شرکت مبدا و درصد داخلی سازی هر مجموعه به صورت ارزش قطعات داخلی شده آن مجموعه (در IPL) تقسیم بر کل ارزش قطعات مجموعه مذکور می‌باشد.



دفتر صنایع خودرو

# دستورالعمل محاسبه و تهیه گزارش درصد ساخت داخلی خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل نهم

تبصره ۲: وزارت صنعت، معدن و تجارت در صورت خلاف واقع بودن اظهار متقاضی به میزان حداکثر ۲ واحد از درصد تعیین شده در درصدهای ساخت داخلی، نسبت به اصلاح درصد عمق ساخت داخلی اقدام می‌نماید و در صورت بیشتر بودن و یا تکرار، نسبت به حذف بنگاه از سامانه به مدت سه ماه و در صورت تکرار مجدد نسبت به حذف بنگاه به مدت دو سال اقدام خواهد نمود.

### گزارش ارزیابی عملکرد و دوام خودرو

متقاضی موظف است پس از هر مرحله از افزایش عمق ساخت داخلی، گزارش ارزیابی عملکرد و دوام خودرو را مطابق دستورالعمل ارزیابی عملکرد و دوام خودرو به وزارت ارائه نماید و در صورت تایید میزان ساخت داخلی محاسبه خواهد شد.

### ثبت سفارش اولین مرحله واردات قطعات منفصله

در این مرحله از واردات، خودروساز باید طرح کسب و کار شامل (مطالعه بازار، تیراژ فروش، برنامه ساخت داخلی کوتاه مدت و بلند مدت محصول، قیمت تمام شده، قیمت فروش، امکان سنجی فنی و امکان سنجی اقتصادی)، ارائه گواهی تایید نوع (Type Approval Certificate) از سازمان ملی استاندارد، قرارداد با شرکت خارجی که موضوع ساخت داخلی و خدمات پس از فروش در آن نوشته شده باشد، پیش‌فاکتورها (پروفرم‌های) شرکت خارجی، لیست قیمتی جز به جزء اجزای تشکیل دهنده محصول (IPL)، درصد ارزش جزء به جزء اجزای تشکیل دهنده محصول نسبت به ارزش کل آن محصول (IPI)، قیمت تمام شده محصول برای فروش و قراردادهای ساخت داخلی را مطابق چک لیست تعیین شده توسط وزارت ارائه نماید. حداکثر تعداد ثبت سفارش و حداقل درصد ساخت داخلی برای اولین مرحله واردات قطعات منفصله خودرو بر اساس تحلیل قیمت تمام شده خودرو، نیاز بازار کشور، اقتصادی بودن تیراژ، میزان ارزبری و سطح داخلی سازی دفتر تخصصی خودرو تعیین می‌شود و حداکثر تیراژ خودرو نباید بیشتر از ۲۰۰ دستگاه و حداقل عمق ساخت داخلی نباید کمتر از ۶ درصد باشد.

### ثبت سفارش واردات قطعات منفصله در صورت افزایش عمق ساخت داخلی

در این مرحله از واردات خودروساز باید علاوه بر موارد مربوط به بند ۶، گزارش پیشرفت برنامه ساخت داخلی و قراردادهای جدید مربوط به ساخت داخلی را ارائه نماید. حداکثر تعداد ثبت سفارش و حداقل درصد ساخت داخلی برای اولین مرحله واردات قطعات منفصله خودرو بر اساس تحلیل قیمت تمام شده خودرو، نیاز بازار کشور، اقتصادی بودن تیراژ، میزان ارزبری و سطح داخلی سازی دفتر تخصصی خودرو تعیین می‌شود و حداکثر تیراژ خودرو نباید بیشتر از ۲۰۰ دستگاه و حداقل عمق ساخت داخلی نباید کمتر از ۶ درصد باشد.



دفتر صنایع خودرو

# دستورالعمل محاسبه و تهیه گزارش درصد ساخت داخلی خودرو

صرفاً برای اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

## فصل نهم

بازدید از فرایند طراحی، تامین و تولید

جهت بررسی و صحت سنجی مستندات و گزارش ساخت داخل اعلام شده از طرف خودروساز دفتر صنایع خودرو می‌تواند از فرایند طراحی، تامین و تولید خودروساز بازدید نماید. همچنین دفتر صنایع خودرو می‌تواند از همکاری مؤسسات بازرسی دارای مجوزهای لازم، جهت بازرسی و نظارت در تعیین میزان عمق ساخت داخل خودرو استفاده کند.

۷-۱- متقاضی موظف است نسبت به استقرار، بازدید و ارزیابی مؤسسات بازرسی و سایر نمایندگان وزارت صنعت، معدن و تجارت از فرایندهای طراحی، تامین و تولید و ارائه اطلاعات و مستندات مورد نیاز به آنها همکاری لازم را بعمل آورد.

### صدور مجوز مؤسسات

مجوز مؤسسات بازرسی به صورت سالیانه از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت صادر می‌شود. عملکرد این مؤسسات به صورت سالیانه ارزیابی و در صورت تأیید، مجوز آن‌ها تمدید خواهد شد. دستورالعمل اجرایی نحوه صدور مجوز و ارزیابی عملکرد مؤسسات بازرسی توسط وزارت صنعت معدن و تجارت تدوین خواهد شد.

### برچسب درصد داخلی سازی

تولیدکنندگان خودرو موظف هستند نسبت به نصب برچسب نشان‌دهنده درصد ساخت داخل خودرو بر روی هر کدام از محصولات خود اقدام نمایند.

۹-۱- درصد عمق ساخت داخل درج شده در سامانه، مبنای استفاده دستگاه مشمول قوانین فوق‌الاشاره در مشوق‌ها و آیین‌نامه‌های داخلی و مقررات صادرات و واردات قرار می‌گیرد.

۹-۲- عدم اظهار درصد ساخت داخل محصول، موجب خروج محصول در قوانین، مشوق‌ها و آیین‌نامه‌های داخلی و مقررات صادرات و واردات می‌شود.



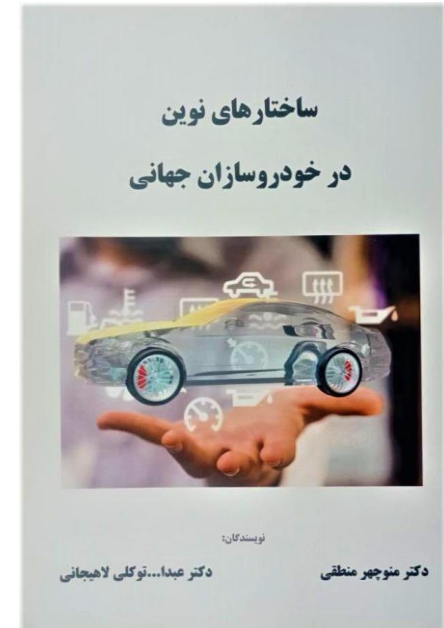
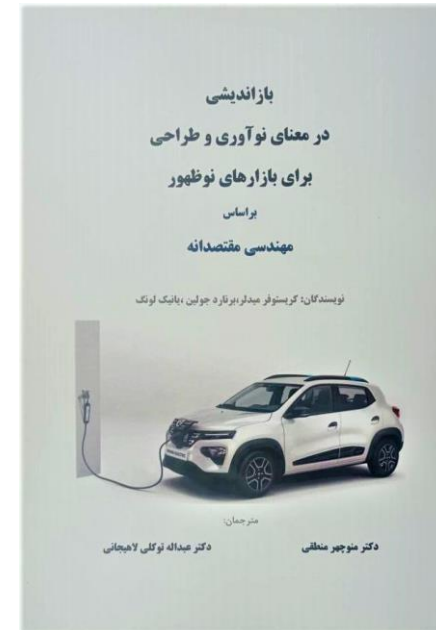
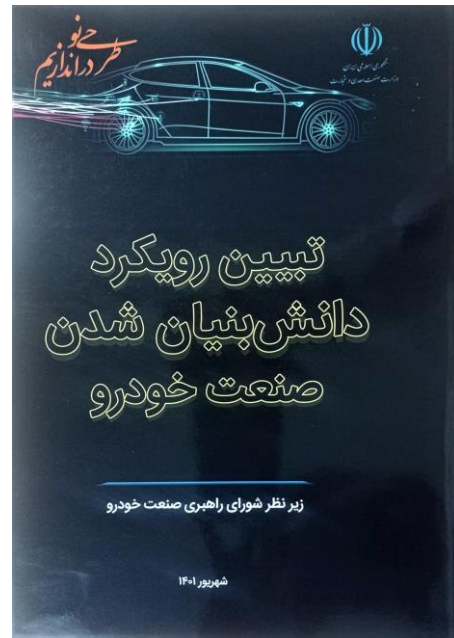
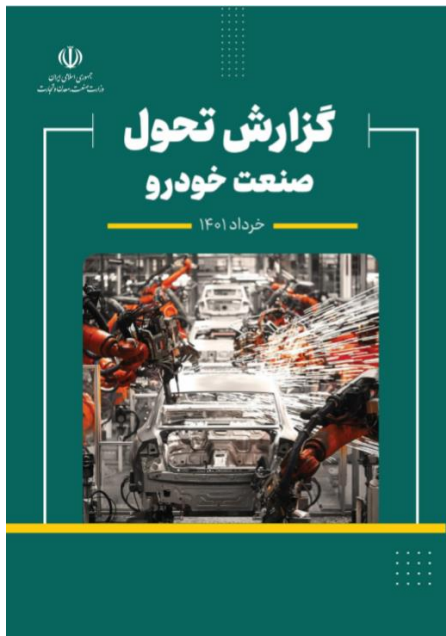
### تعهدات موسسات بازرس

- ۱-۱۰- در تهیه گزارش‌های IPI، از کارشناسان متخصص و مجرب خود استفاده کرده و تمام اطلاعات کسب شده را محرمانه تلقی نمایند. کلیه حقوق مربوط به گزارشات و مدارک مربوطه، متعلق به وزارت بوده و موسسات بازرس حق هیچگونه انتشار و استفاده از این گزارش‌ها را بدون موافقت کتبی دفتر صنایع خودرو نخواهند داشت.
- ۲-۱۰- کلیه اصول و مفاد مربوط به تهیه گزارش‌های IPI را بر اساس ابلاغیه‌های وزارت تنظیم و ارائه نمایند.
- ۳-۱۰- در صورت درخواست وزارت، کلیه گزارش‌ها و بانک‌های اطلاعاتی مربوطه را به صورت کامل تحویل نمایند.
- ۴-۱۰- موسسات بازرس موظف هستند بانک‌های اطلاعاتی و گزارشات را برای یک بازه زمانی چهار ساله نگهداری و حفظ نمایند.
- ۵-۱۰- در امور تهیه گزارش‌های IPI، جانب عدالت و بی‌طرفی را رعایت نمایند.
- ۶-۱۰- دستورالعمل‌ها و رویه‌های ابلاغی از سوی وزارت را عیناً رعایت نمایند.
- ۷-۱۰- در صورتی که با اعلام دفتر صنایع خودرو نیاز به بازنگری و اصلاح گزارش IPI وجود داشته باشد در اسرع وقت نسبت به بررسی موضوع و اعلام نتیجه بررسی به دفتر اقدام نمایند.

### مراجعه قانونی

قانون ساماندهی صنعت خودرو و آیین‌نامه‌های اجرایی آن، قانون مقررات صادرات و واردات و آیین‌نامه اجرایی آن، قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی در تأمین نیازهای کشور و آیین‌نامه اجرایی آن این دستورالعمل به تأیید معاون حمل و نقل وزارت صنعت، معدن و تجارت رسیده و از تاریخ ابلاغ لازم الاجرا می‌باشد. مسئولیت نظارت بر حسن اجرای این دستورالعمل و عملکرد موسسات بازرس بر عهده دفتر صنایع خودرو می‌باشد.





ضروری است دست اندرکاران صنعت خودروی کشور به منظور همگامی با برنامه های وزارت صمت، این اسناد را مطالعه و مورد استفاده قرار دهند.

