



وزارت صنعت، معدن و تجارت

طرحی نو در صنعت خودروی ایران

گزارش سالانه: اهداف، برنامه ها و دستاوردهای ۱۴۰۱

دفتر صنایع خودرو



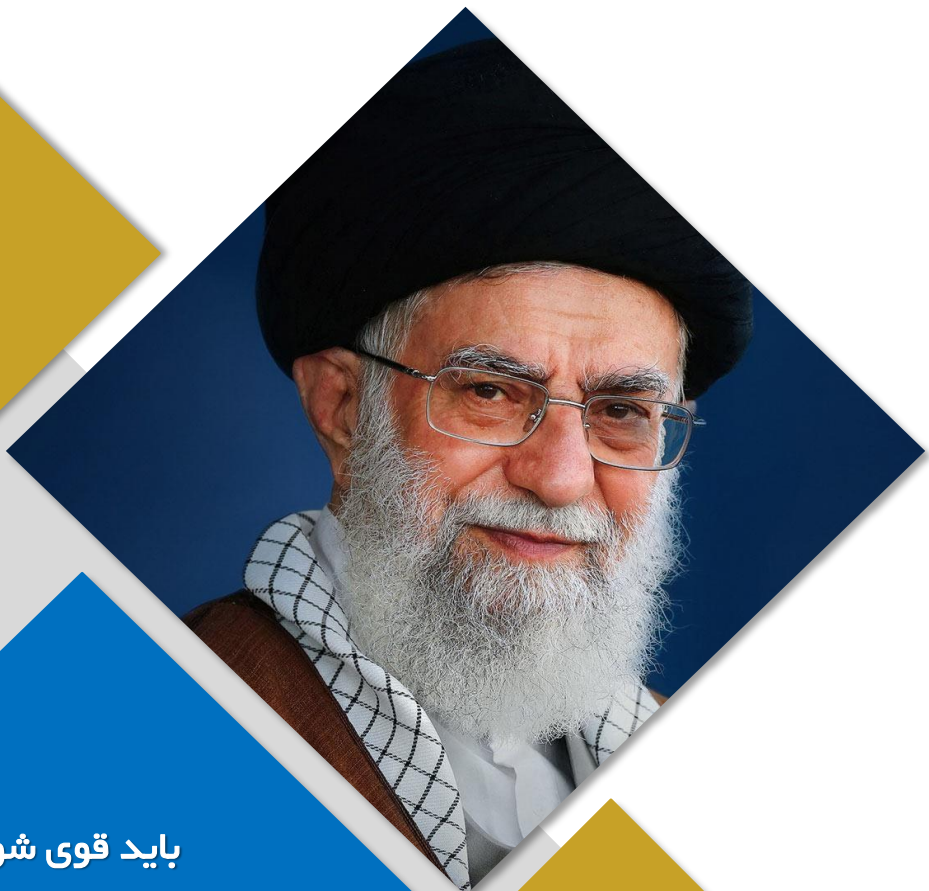
دفتر صنایع خودرو

به سوی دانش
بنیان شدن در
صنعت خودرو

طرحی نو...

فروردین ۱۴۰۲ - ویرایش دوم

الاعتمادية



باید قوی شویم

ملت ایران باید خود را قوی کند؛ این حرف من است... ما اولاً استعداد قوی 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 والمسلمين سيد

ابراهيم رئيسي

رياست محترم جمهوري :

با تداوم افزايش توليد خودرو با تمرکز

بر توليد با كيفيت، حتما به زودي

وضعيت متفاوت خواهد شد.



دکتر سيد رضا فاطمي امين

وزير محترم صنعت، معدن و تجارت:

خودرو مساله ديروز و امروز نيست. براي

اين صنعت برنامه جامعي داريم. اصلاح

وضعيت صنعت خودرو از روند خوبي

برخوردار است.

منوچهر منطقی - معاون صنایع حمل و نقل / دکتری مدیریت سیستم ها



**عبدالله توکلی لاهیجانی - مدیرکل دفتر تخصصی صنایع خودرو
دکتری تخصصی مهندسی خودرو**



**علی میرمحمدی
رئیس گروه سرمایه گذاری و تولید
دکتری مهندسی مکانیک**



**ابوالفضل خلخالی
معاون دفتر تخصصی
صنایع خودرو
دکتری مهندسی مکانیک**



**سمیعی نصر
دبیر کارگروه تخصصی
رسانه و برند
دکتری مهندسی صنایع**



**پویان احمدی زاده
رئیس گروه فناوری و نوآوری
دکتری تخصصی مهندسی خودرو**



**مهدی وهبی
رئیس واحد تامین
فوق لیسانس مهندسی صنایع**



**حسین افشار
دبیر کارگروه تخصصی کیفیت
دکتری مهندسی مکانیک**



**مهرداد خسروی
رئیس واحد فروش
مدیریت کسب و کار (DBA)**



**حسین شجاعی فرد
دبیر کارگروه تخصصی
تجارت بین الملل
دکتری تخصصی مدیریت**



بخش اول - مقدمه مدیرکل دفتر صنایع خودرو

۷

بخش دوم - مبانی طرح تحول صنعت خودرو

۱۱

بخش سوم - گزارش وضعیت صنعت خودرو

۱۷

بخش چهارم - تحلیل قیمت خودروهای پرتیراژ

۴۴

بخش پنجم - برنامه‌ها و اهداف

۵۵

بخش ششم - گزارش وضعیت صنعت موتورسیکلت

۸۰

بخش هفتم - اصلاح قواعد صنعت خودرو

۸۶

پیوست ۱ - آمارنامه تجمیعی سال ۱۴۰۱

۱۱۶

پیوست ۲ - ظرفیت های خطوط تولید

۱۳۸



بخش
اول

مقدمه



"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 کشش 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، هربار 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.

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، بی‌شک 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 بریستن خودروهای اقتصادی از خط تولید خودروسازان و روی آوردن خودروسازان به موتاژ 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.
- 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 موتاژکار 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 (علی‌الخصوص 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 آن‌که 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.



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 درحالی 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 موتناژکاران 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 دردسال آتی با قدرت بیشتری دنبال خواهد شد.

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 بهره گیری 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 بگیریم. در جایی که اکنون ایستاده‌ایم، این هدف به شدت دست یافتنی است؛ اگر همه دست اندرکاران پرتوان 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:

عبدالله توکلی لاهیجانی

مدیرکل دفتر صنایع خودرو

۲۸ اسفند ۱۴۰۱

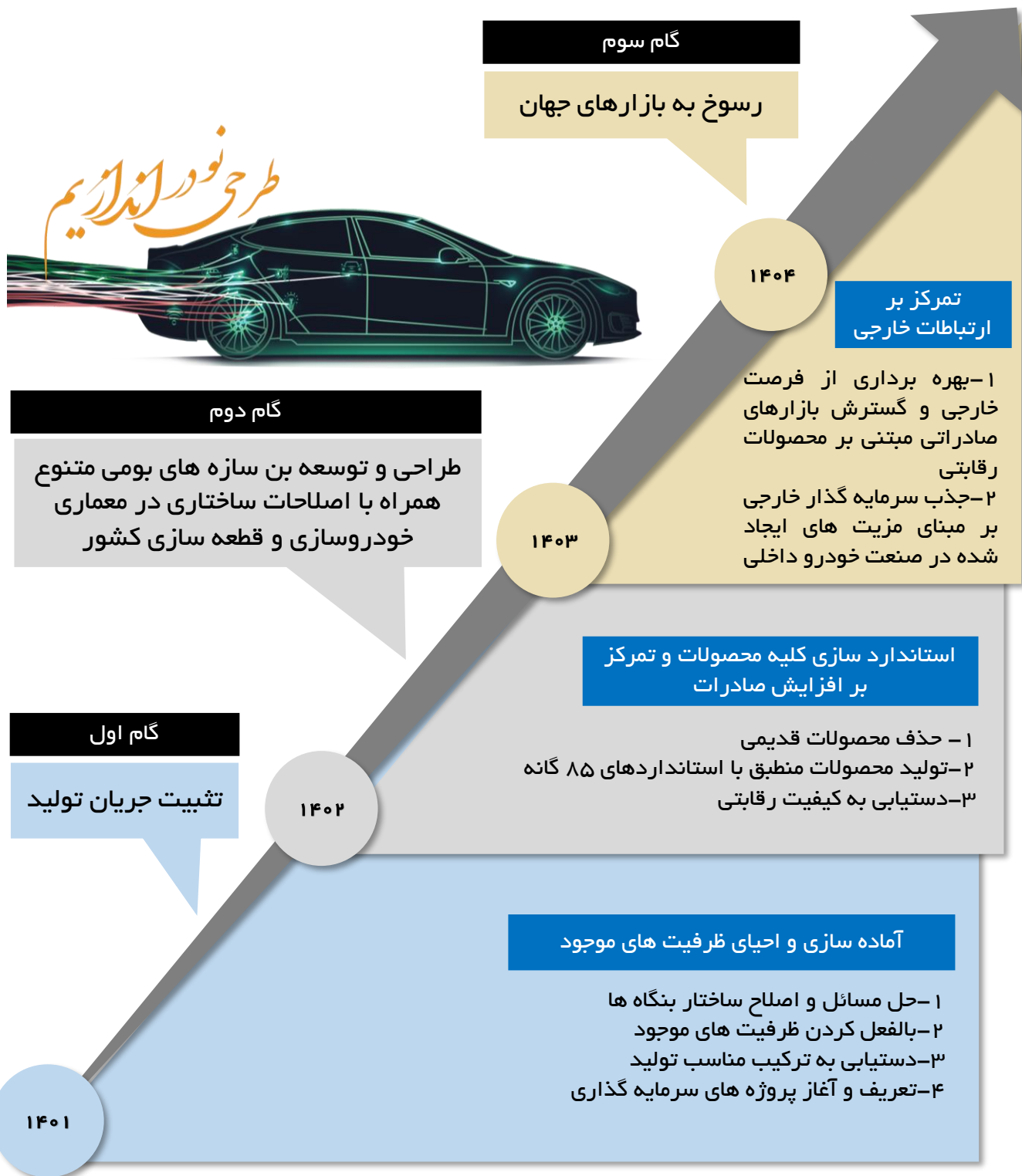
مبارک باشد!

بخش
دوم

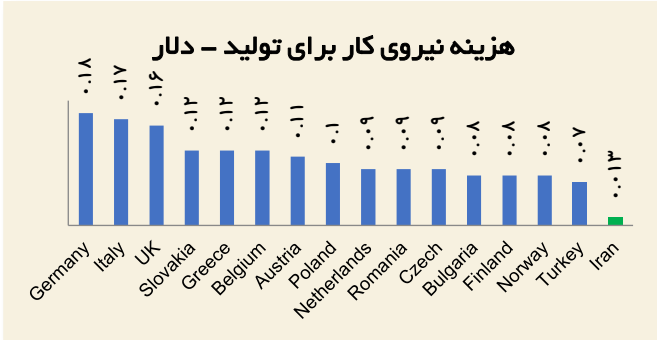
مبانی طرح تحول صنعت خودرو



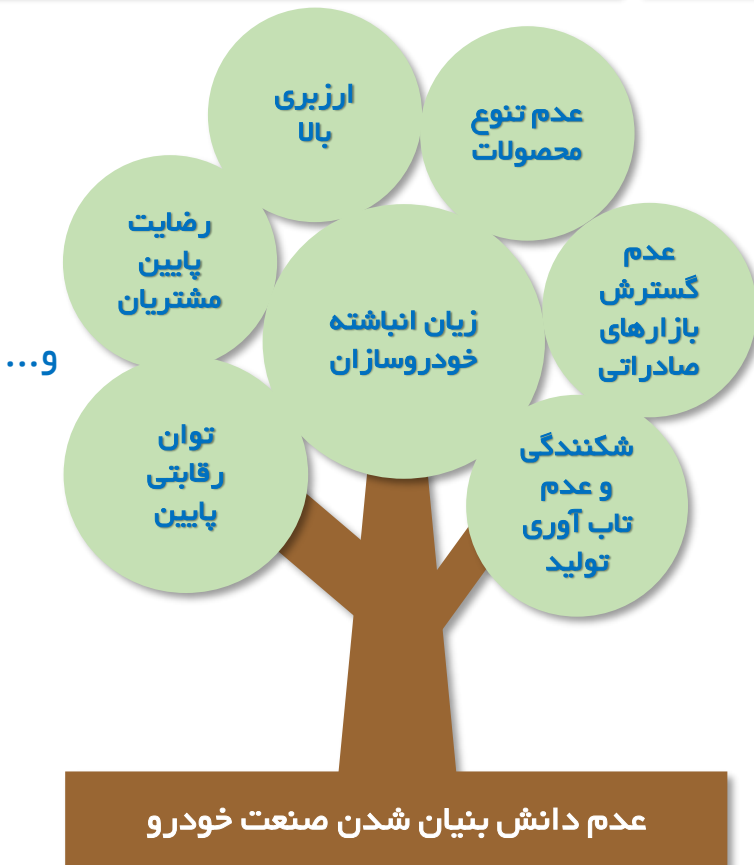
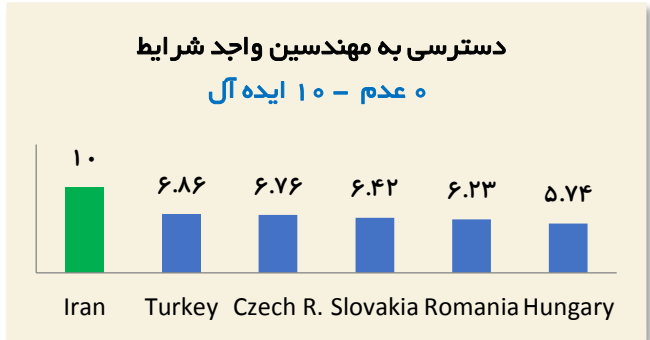
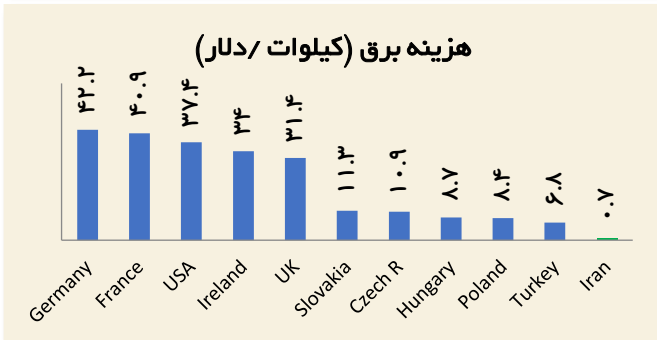
۳ گام اساسی در مسیر تحول صنعت خودروی ایران



چرا هنوز می توان از رقبای جهانی سبقت گرفت؟



- نیروی کار ارزان
- نیروی مهندسی فراوان
- انرژی ارزان
- فرصت بازار فراوان مبتنی بر محصولات ارزان
- زیرساخت های موجود برای توسعه برندهای خودی



نمایی از درخت آسیب های ناشی از ریشه عدم دانش بنیان شدن صنعت خودرو و عدم توجه به طراحی و توسعه محصولات بر پایه بن سازه های بومی با نشان خودی

راهکارهای دستیابی به مقیاس اقتصادی تولید

توسعه پلتفرم و خانواده محصولات مبتنی بر آن	۱
استقرار رویکرد پلتفرمی در کارخانه‌های تولید خودروسازان	۲
استقرار رویکرد پلتفرمی در مدیریت زنجیره تامین	۳
استانداردسازی قطعات و مجموعه‌ها در سطح ملی	۴
هم افزایی داخلی در به کارگیری ظرفیتهای معطل	۵

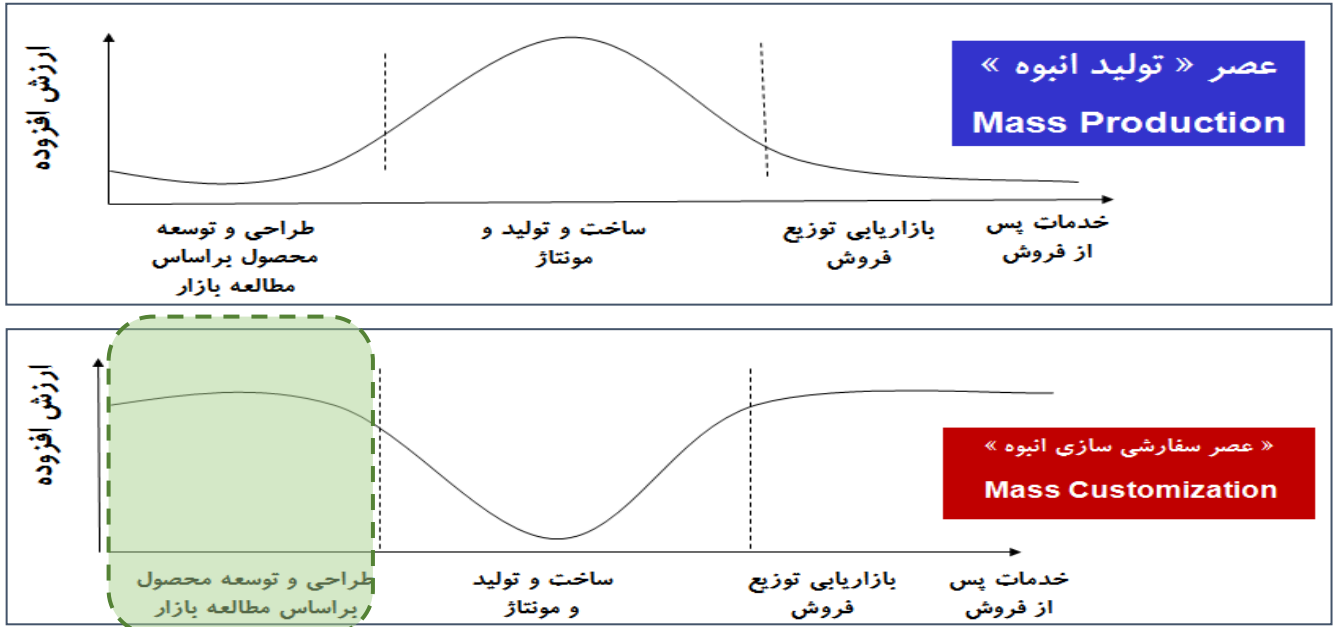
راهکارهای ارتقای کیفیت خودروهای تولید داخل

ارتقای کیفیت با گذار از پلتفرم های قدیمی	۱
تمرکز بر فرآیندهای تولید (شامل فرآیند، ساختارهای تامین و خودروهای ناقص)	۲
تقویت زیرساخت‌های پایش کیفی	۳
ایجاد فضای رقابتی و گسترش صادرات	۴

راهکارهای دستیابی به قیمت رقابتی

دستیابی به مقیاس اقتصادی تولید	۱
ارتقای بهره‌وری و اصلاحات ساختاری	۲
مدیریت هزینه های در صنعت خودرو و قطعه سازی	۳
جایگزینی و عرضه محصولات متناسب با توان خرید مردم	۴
عرضه شفاف و کاهش سوداگری در حوزه خودرو	۵
ایجاد ثبات در سیاستهای ارزی و متغیرهای کلان اقتصادی	۶

تفاوت بین دو عصر تولید



مضرات عدم دانش بنیان شدن صنعت خودرو :

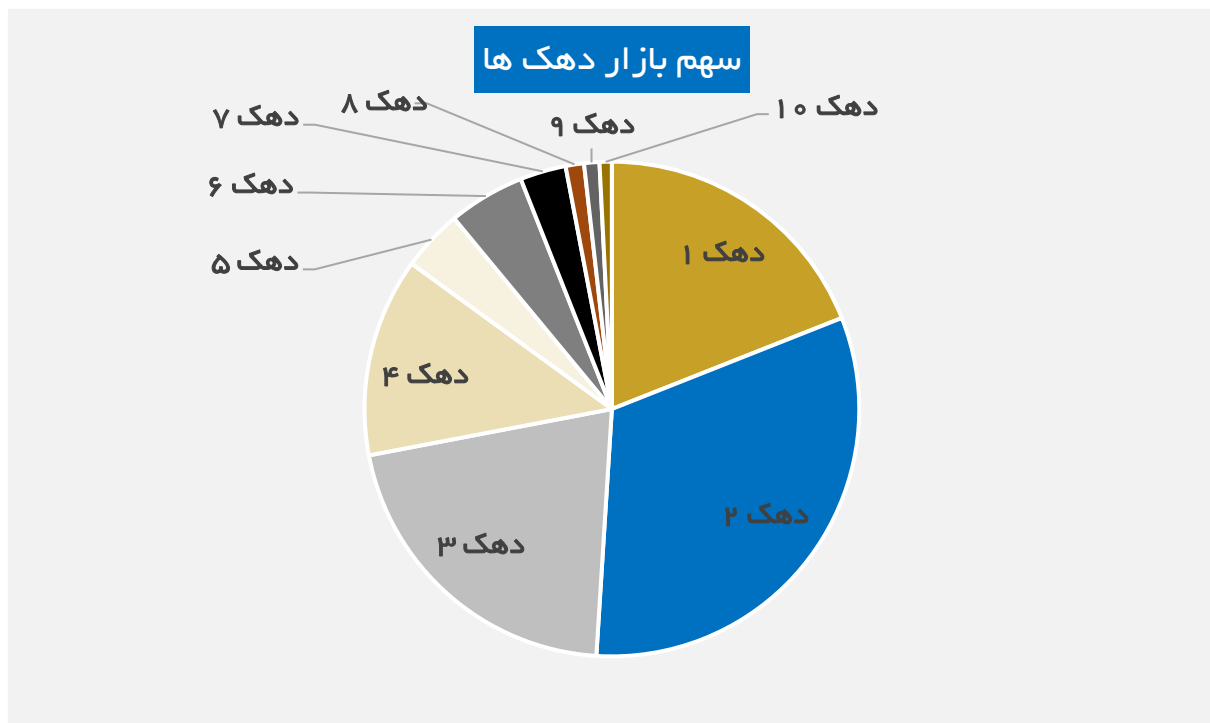
- ۱- شکنندگی و عدم تاب آوری تولید
- ۲- زیان انباشته خودروسازان
- ۳- توان رقابتی پایین
- ۴- رضایت پایین مشتریان
- ۵- عدم گسترش بازارهای صادراتی و افزایش ارزی
- ۶- عدم تنوع محصولات

بخش بندی قیمت بازار و سهم از بازار

دهک	حد پایین (میلیون تومان)		حد بالا (میلیون تومان)	
	پیش بینی تقاضا	محتمل	پیش بینی تقاضا	خوشبینانه
۱	۱۲۰	۲۸۶۶۷۸	۲۴۴۹۴۵	۳۵۳۸۱۱
۲	۱۷۵	۴۸۷۲۶۰	۴۱۶۳۳۰	۶۰۱۳۶۶
۳	۲۰۹	۳۴۲۰۳۸	۲۹۲۲۴۸	۴۲۲۱۳۶
۴	۲۶۰	۲۲۹۸۵۰	۱۹۶۳۹۱	۲۸۳۶۷۶
۵	۳۱۵	۵۴۹۷۵	۴۶۹۷۳	۶۷۸۴۹
۶	۴۹۵	۱۱۲۳۶۸	۹۶۰۱۱	۱۳۸۶۸۳
۷	۷۹۹	۲۴۵۳۳	۲۰۹۶۱	۳۰۲۷۷
۸	۹۴۱	۲۱۰۰۷	۱۷۹۴۹	۲۵۹۲۶
۹	۱۰۹۵	۶۲۵۱	۵۳۴۰	۷۷۱۳
۱۰	۱۴۵۰	۱۵۰۴۰	۱۲۸۵۱	۱۸۵۶۲

بخش بندی قیمت بازار و سهم از بازار

خوشینانه	محتمل	بدبینانه	حد بالا (دلار)	حد پایین (دلار)	دهک
پیش بینی تقاضا ۳۵۳۸۱۱	پیش بینی تقاضا ۲۸۶۶۷۸	پیش بینی تقاضا ۲۴۴۹۴۵	۴۱۶۷	۲۸۵۷	۱
۶۰۱۳۶۶	۴۸۷۲۶۰	۴۱۶۳۳۰	۴۹۷۶	۴۱۶۷	۲
۴۲۲۱۳۶	۳۴۲۰۳۸	۲۹۲۲۴۸	۶۱۹۰	۴۹۷۶	۳
۲۸۳۶۷۶	۲۲۹۸۵۰	۱۹۶۳۹۱	۷۵۰۰	۶۱۹۰	۴
۶۷۸۴۹	۵۴۹۷۵	۴۶۹۷۳	۱۱۷۸۶	۷۵۰۰	۵
۱۳۸۶۸۳	۱۱۲۳۶۸	۹۶۰۱۱	۱۹۰۲۴	۱۱۷۸۶	۶
۳۰۲۷۷	۲۴۵۳۳	۲۰۹۶۱	۲۲۴۰۵	۱۹۰۲۴	۷
۲۵۹۲۶	۲۱۰۰۷	۱۷۹۴۹	۲۶۰۷۱	۲۲۴۰۵	۸
۷۷۱۳	۶۲۵۱	۵۳۴۰	۳۴۵۲۴	۲۶۰۷۱	۹
۱۸۵۶۲	۱۵۰۴۰	۱۲۸۵۱	به بالا	۳۴۵۲۴	۱۰



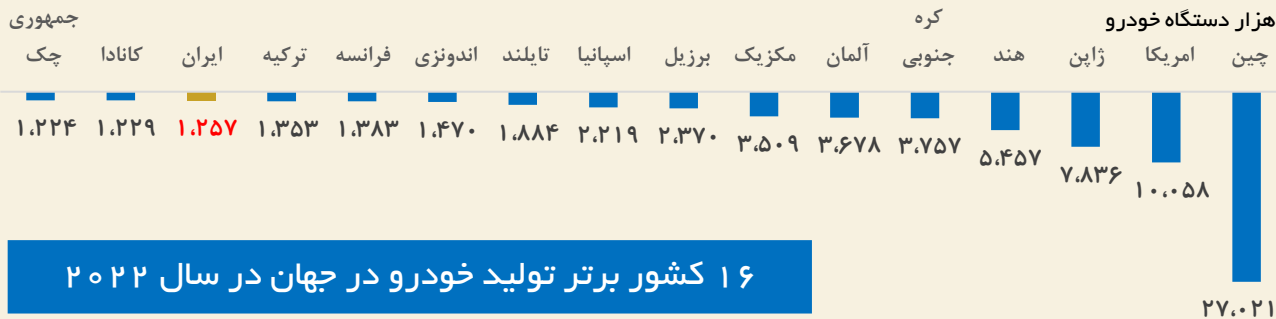
با توجه به شاخص قدرت خرید و روند شاخص های اقتصادی، بیش از ۵۱ درصد از تقاضای بازار در دهک ۱ و ۲ می باشد.

بخش
سوم

گزارش از وضعیت صنعت خودرو



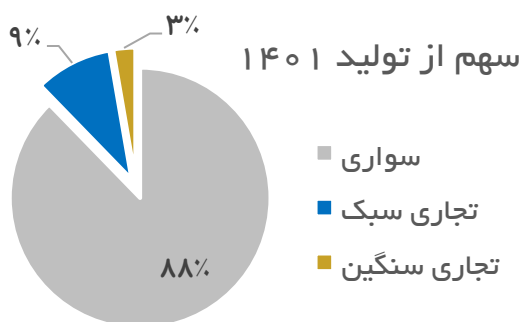
رتبه جهانی ایران در تولید خودرو



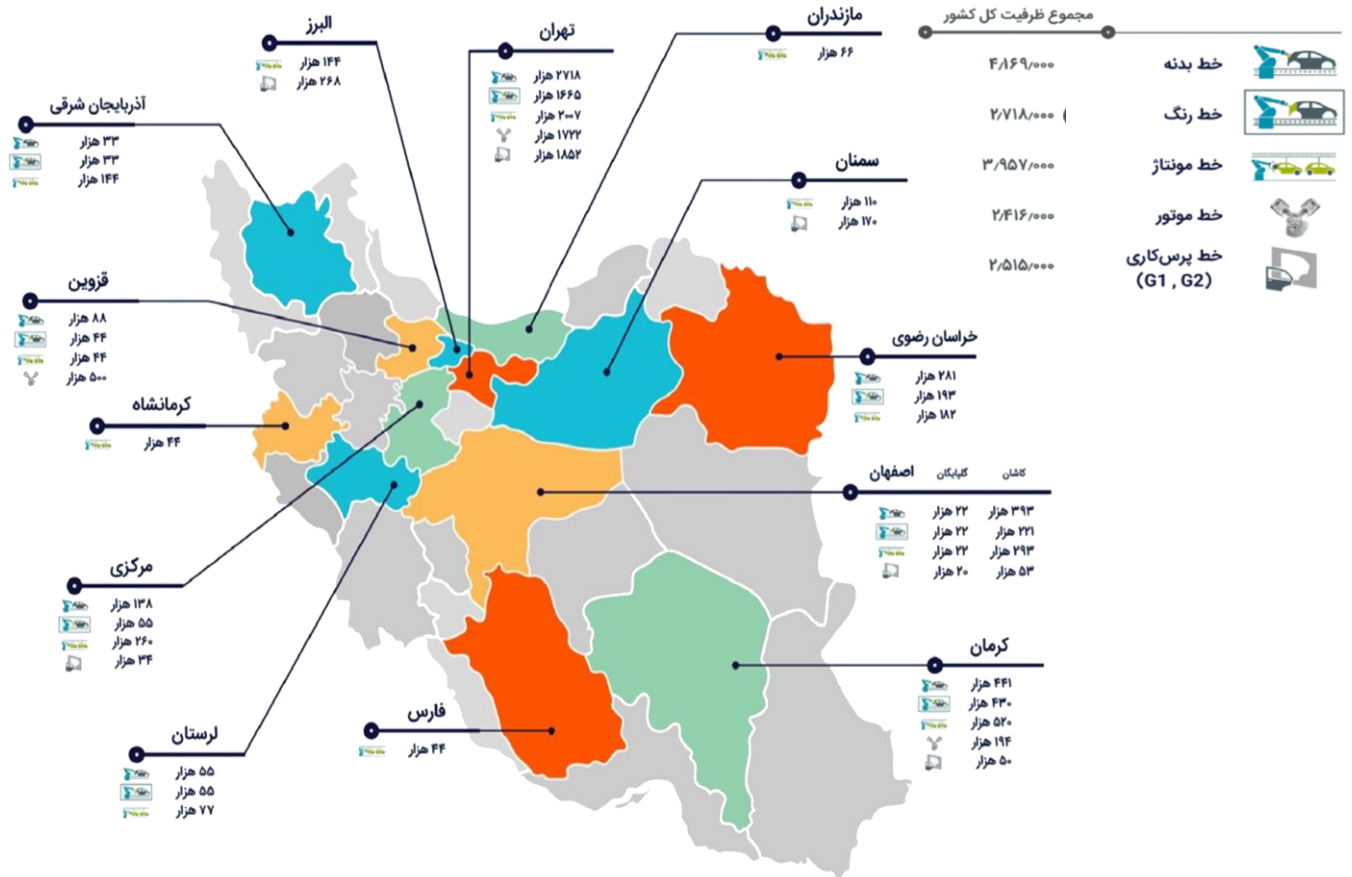
رشد تولید انواع خودرو در سال ۱۴۰۱

شرح	سال		درصد افزایش سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰
	۱۴۰۰	۱۴۰۱	
تولید کامل (دستگاه)	۸۵۸,۰۰۰	۱,۲۴۲,۰۰۰	%۴۵
تحويل (دستگاه)	۹۳۵,۰۰۰	۱,۳۲۵,۰۰۰	%۴۲
جمع تولید سال (دستگاه)	۹۶۴,۲۸۱	۱,۳۴۷,۳۹۴	%۴۰

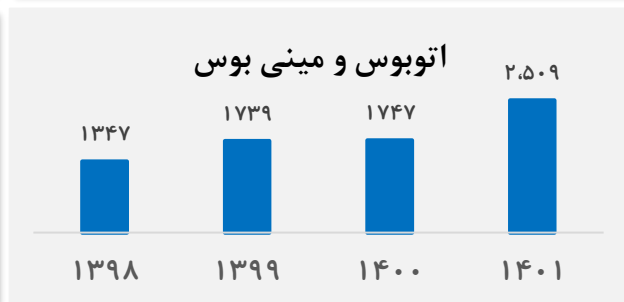
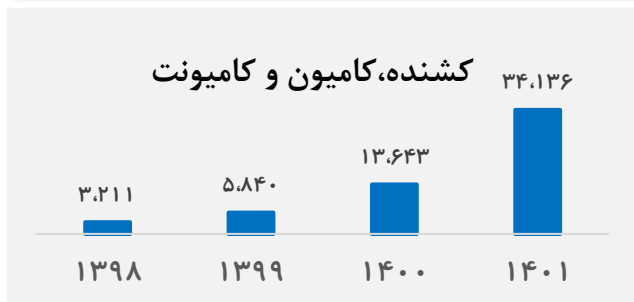
نوع محصول	۱۴۰۰	۱۴۰۱	درصد رشد
سواری	۸۶۷,۷۸۶	۱,۱۸۲,۰۷۸	%۳۶
وانت	۸۰,۲۴۳	۱۲۵,۵۰۷	%۵۶
ون	۸۶۲	۳,۱۶۴	%۲۶۷
مینی بوس و میدل باس	۱,۰۰۰۹	۱,۱۱۸	%۱۱
اتوبوس	۷۳۸	۱,۳۹۱	%۸۸
کامیونت ، کامیون و کشنده	۱۳,۶۴۳	۳۴,۱۳۶	%۱۵۰
جمع کل انواع خودرو (دستگاه)	۹۶۴,۲۸۱	۱,۳۴۷,۳۹۴	%۴۰



ظرفیت تولید خودرو در کشور (برای تولید خودروی سواری و وانت)

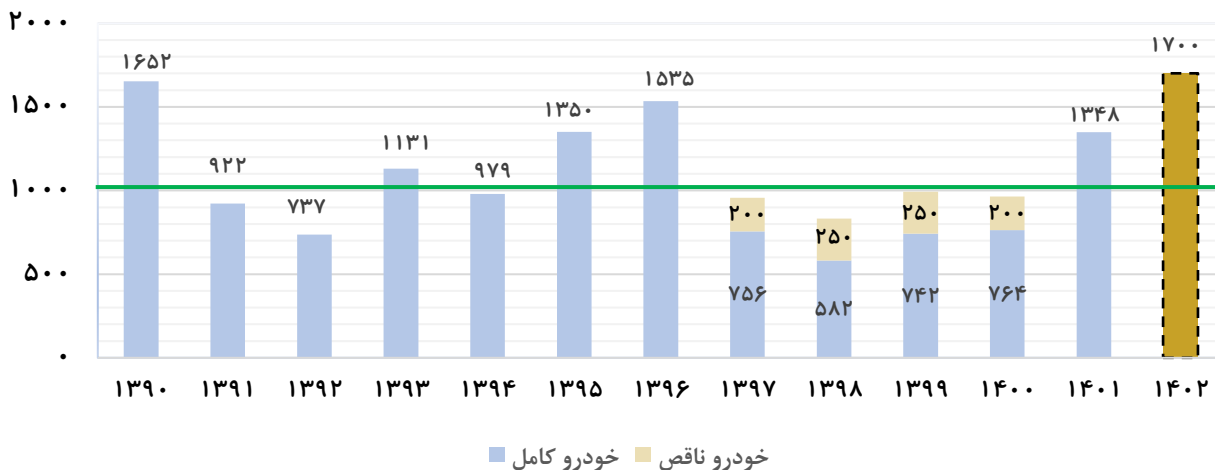


نام شرکت خودروساز	ظرفیت تولید بر مبنای پروانه بهره برداری	تولید ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۰	تولید ۱۴۰۱	خط پرس کاری	قوای محرکه	خط بدنه (G2 و G1)	خط رنگ	خط مونتاژ
ایران خودرو	۸۸۱,۰۰۰	۵,۸۰۰,۰۰۰	۵۵۸,۲۲۸	۶۱۰,۰۰۰	۱,۰۲۵,۰۰۰	۱,۲۵۴,۰۰۰	۱,۱۷۶,۰۰۰	۹۲۸,۰۰۰
سایپا	۷۳۲,۰۰۰	۵,۱۳۱,۰۰۰	۴۷۰,۰۹۰	۶۷۰,۰۰۰	۷۷۵,۰۰۰	۲,۰۶۰,۰۰۰	۱,۵۴۹,۰۰۰	۱,۱۳۲,۰۰۰
بهمن	۵۲۰,۰۰۰	۱۸۲,۰۰۰	۲۹,۴۳۹	۴۰,۰۰۰	۵۰۰,۰۰۰	۳۰۲,۰۰۰	۱۴۹,۰۰۰	۱۱۶,۰۰۰
مدیران خودرو	۶۰۰,۰۰۰	۴۱۱,۰۰۰	۹۳,۱۱۰	۰	۱۰۰,۰۰۰	۲۰۰,۰۰۰	۲۳۲,۰۰۰	۱۸۸,۰۰۰
کرمان موتور	۳۸۰,۰۰۰	۲۸۰,۰۰۰	۳۵,۷۵۰	۵۰,۰۰۰	۱۳۰,۰۰۰	۱۷۷,۰۰۰	۱۰۵,۰۰۰	۸۳,۰۰۰
اتومبیل سازی فردا	۱۰۰,۰۰۰	۲۰,۰۰۰	۶,۵۶۵	۰	۰	۱۱۰,۰۰۰	۰
جمع (دستگاه)	۱,۸۶۴,۰۰۰	۱۱,۸۰۶,۰۰۰	۱,۰۸۳,۳۰۲	۱۳۷,۰۰۰	۲,۴۱۶,۰۰۰	۳,۹۹۴,۰۰۰	۲,۴۴۷,۰۰۰	۳,۳۲۱,۰۰۰



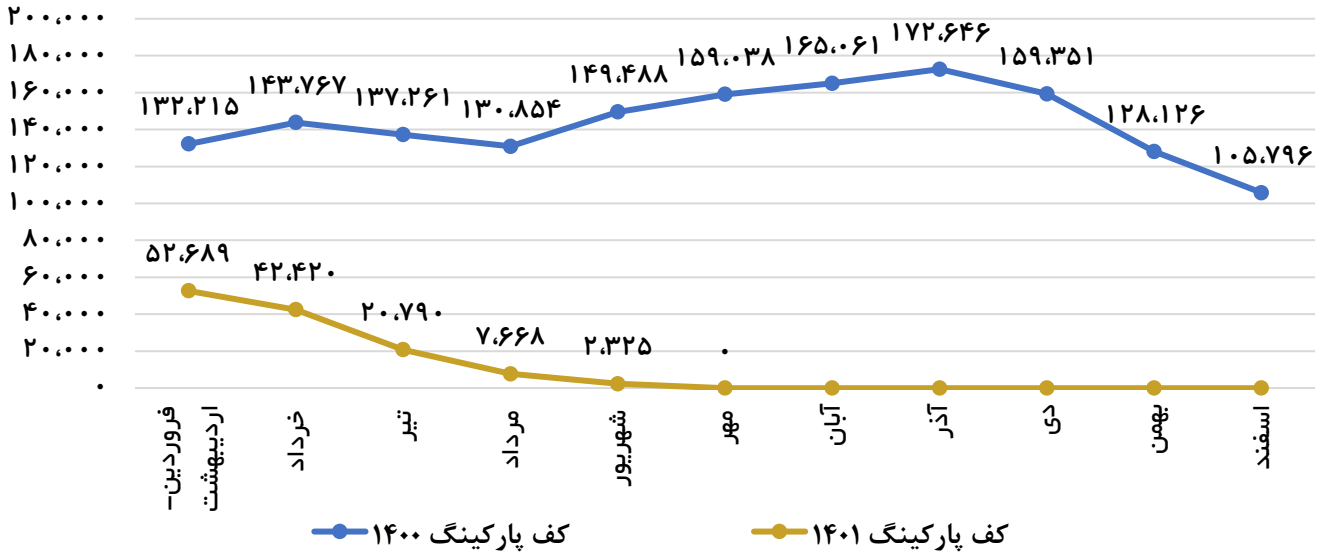
تولید سالیانه انواع خودرو در ایران طی ۱۲ سال اخیر

هزار دستگاه خودرو



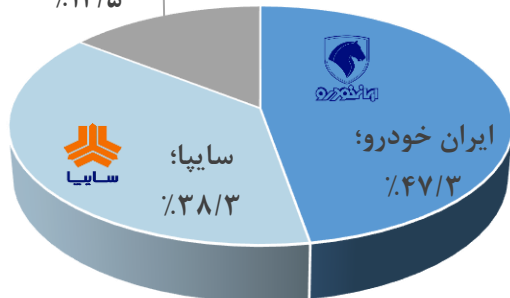
بیشترین رشد تولید خودرو در ده سال اخیر مربوط به سالهای ۱۳۹۳ و ۱۴۰۱ بوده است. با این تفاوت که بخشی از تولیدات دو خودروساز بزرگ کشور در سال ۱۳۹۳ مربوط به محصولات برلینس-گروه رنو و سوزوکی بوده است.

مقایسه خودروهای کف پارکینگ در سال جاری و سال گذشته

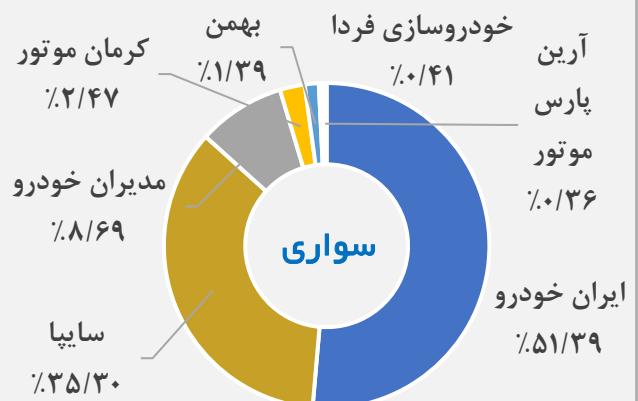
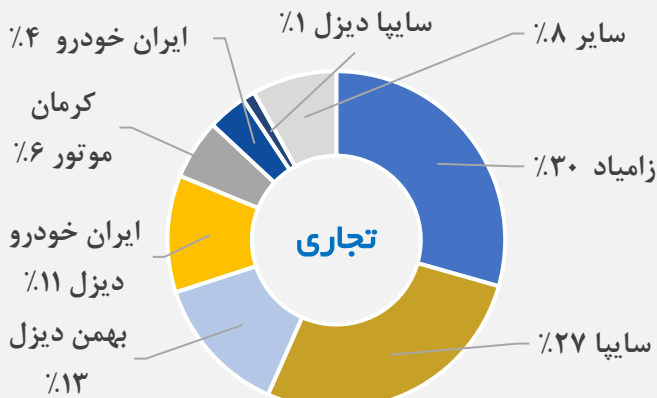


درصد تغییرات تولید نسبت به سال قبل و سهم تولید

سایر خودروسازان:
٪۱۴/۵



شرکت	۱۴۰۰	۱۴۰۱	رشد
ایران خودرو	۴۷۱,۴۱۳	۶۳۶,۵۴۱	٪۳۵
سایپا	۳۹۷,۰۸۰	۵۱۶,۱۳۷	٪۳۰
سایر خودروسازان	۹۵,۷۸۸	۱۹۴,۷۱۶	٪۱۰۳
کل	۹۶۴,۲۸۱	۱,۳۴۷,۳۹۴	٪۴۰

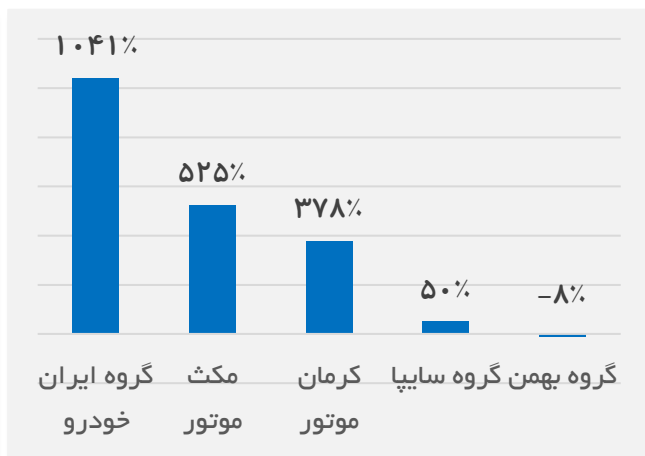
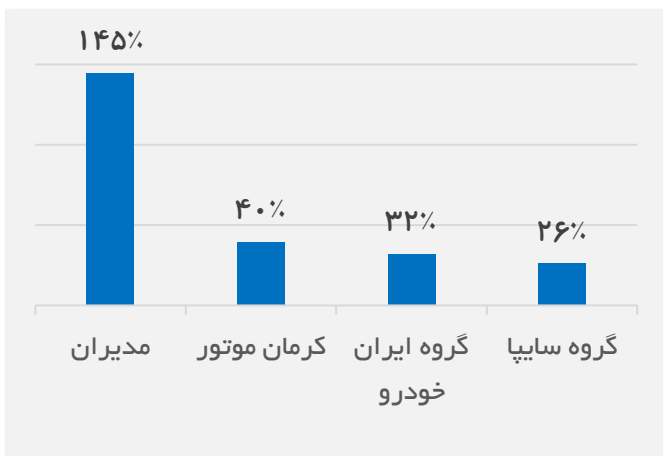


میزان رشد تولید خودروسازان در سال جاری نسبت به سال ۱۴۰۰

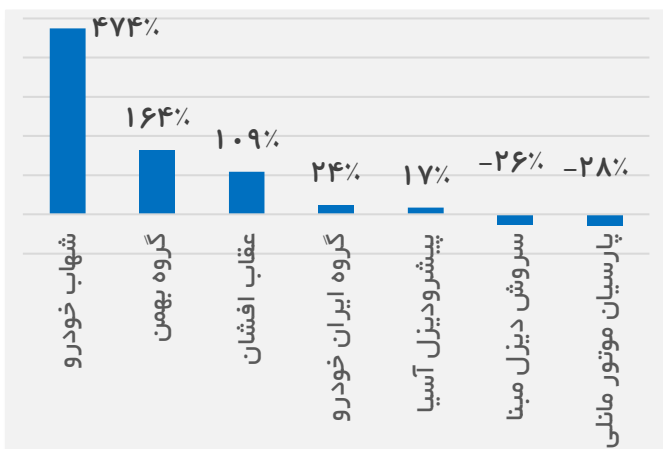
رتبه	خودروساز	تولید ۱۴۰۰	تولید ۱۴۰۱	درصد تغییر
۱	مدیران	۳۸،۰۵۹	۹۳،۱۱۰	۱۴۵%
۲	کرمان موتور	۲۰،۹۲۳	۳۵،۷۵۰	۷۱%
۳	گروه بهمن	۲۶،۰۷۷	۳۷،۰۷۸	۴۲%
۴	گروه ایران خودرو	۴۷۱،۴۱۳	۶۳۶،۵۴۱	۳۵%
۵	گروه سایپا	۳۹۷،۰۸۰	۵۱۶،۱۳۷	۳۰%

کل تولید

درصد رشد، براساس تولید بیش از ۱۰ هزار دستگاه بررسی شده است. از بین خودروسازان زیر ۱۰ هزار دستگاه، گروه ماموت با ۷۰۱٪، آرین پارس موتور با ۶۶۲٪ و فردا با ۲۰۶٪، بیشترین رشد تولید را نسبت به سال ۱۴۰۰ داشته اند.

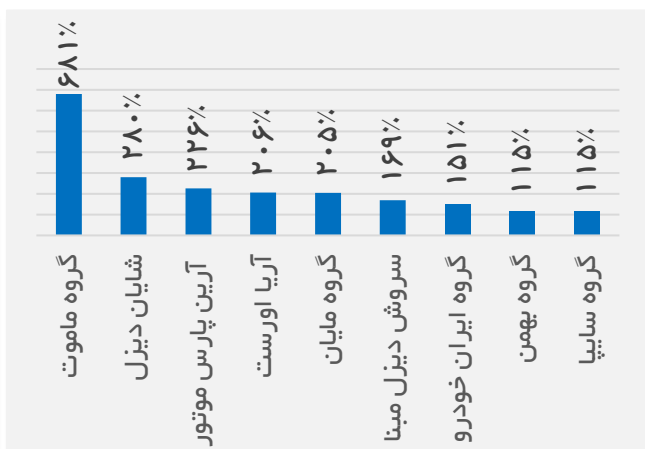


سواری - تولید بیش از ۲۰،۰۰۰ دستگاه



مینی بوس و اتوبوس

وانت - تولید بیش از ۱،۰۰۰ دستگاه



سنگین

وضعیت محصولات

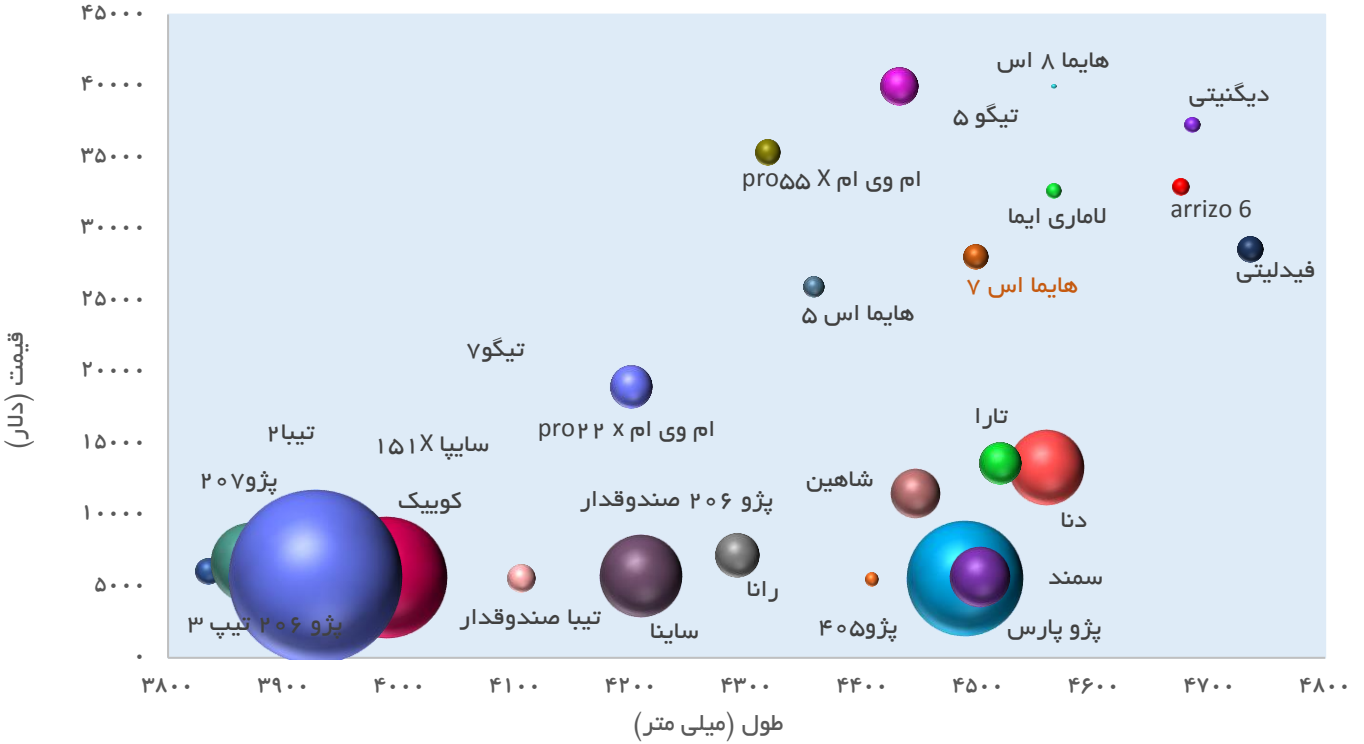


سواری

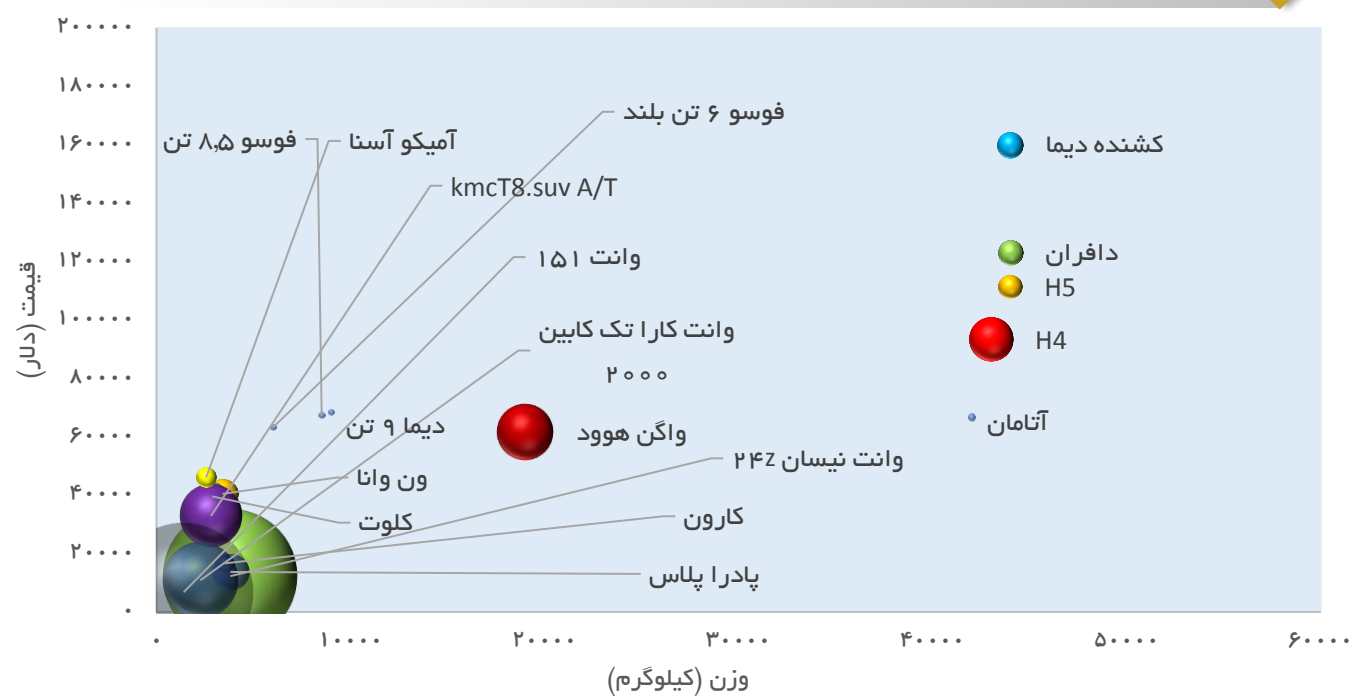


تجاری

موقعیت محصولات سواری Market Position

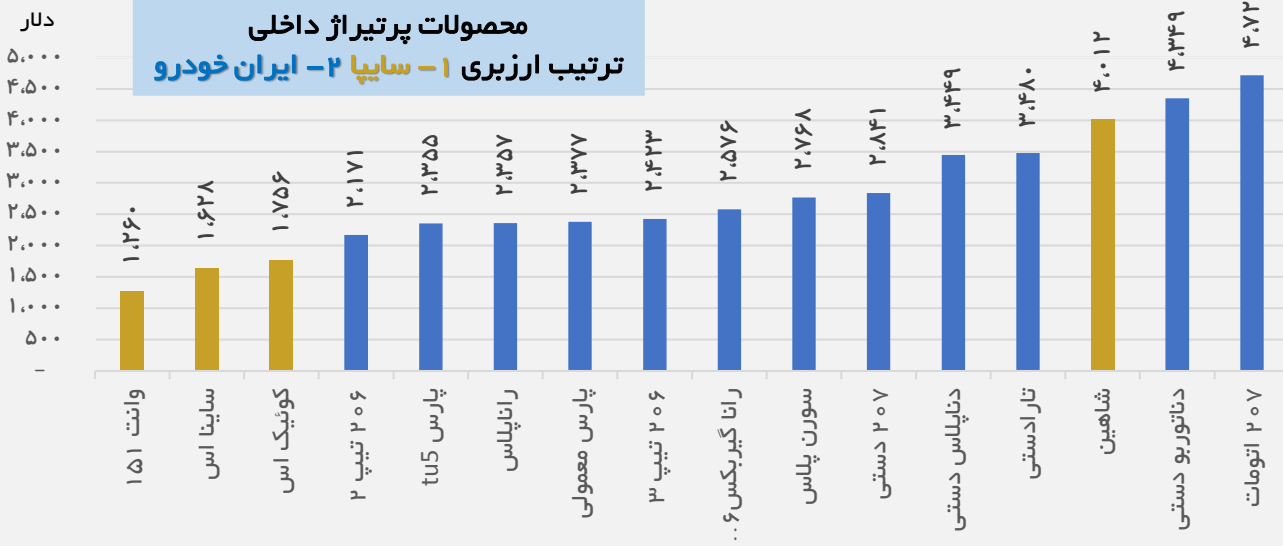


موقعیت محصولات تجاری Market Position

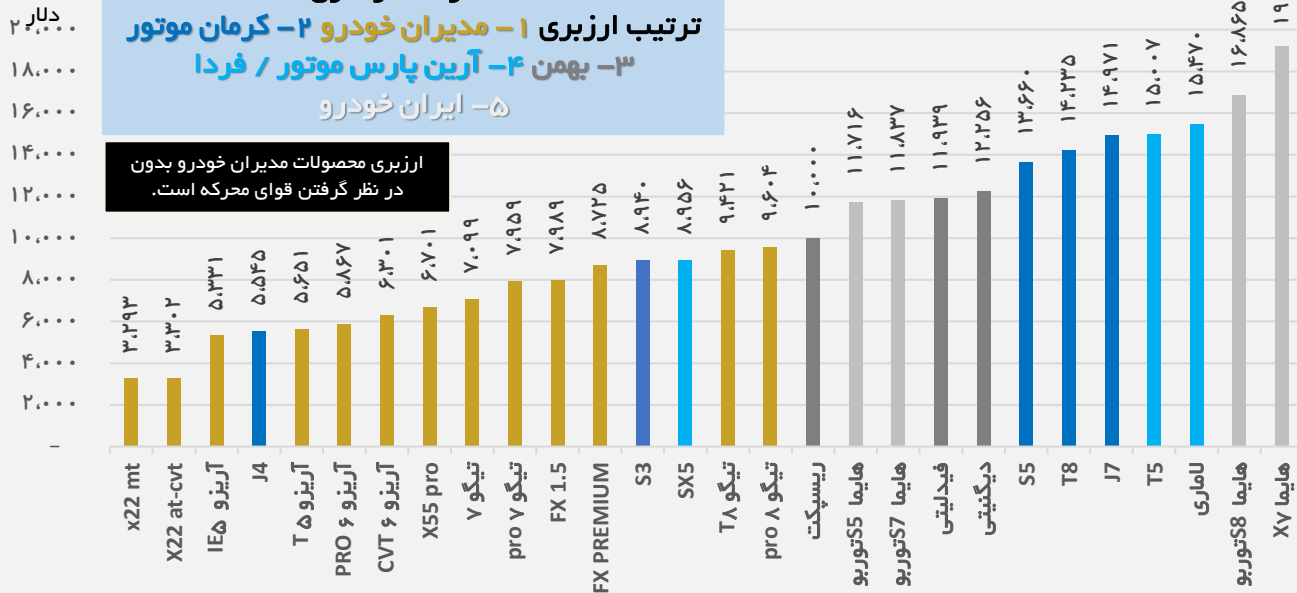


ارزبری خودروهای تولیدی در سال ۱۴۰۱

محصولات پرتیراژ داخلی
ترتیب ارزبری ۱ - سایپا ۲ - ایران خودرو

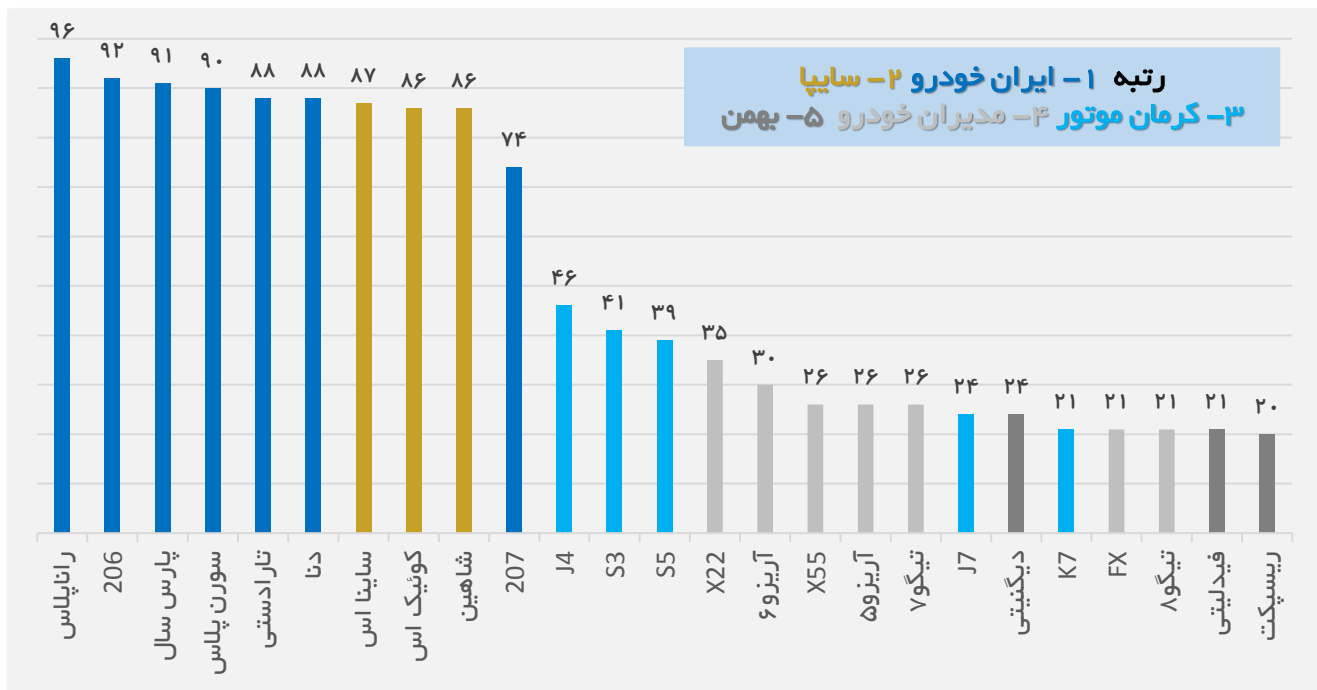


محصولات موتاژی
ترتیب ارزبری ۱ - مدیران خودرو ۲ - کرمان موتور
۳ - بهمن ۴ - آرین پارس موتور / فردا
۵ - ایران خودرو

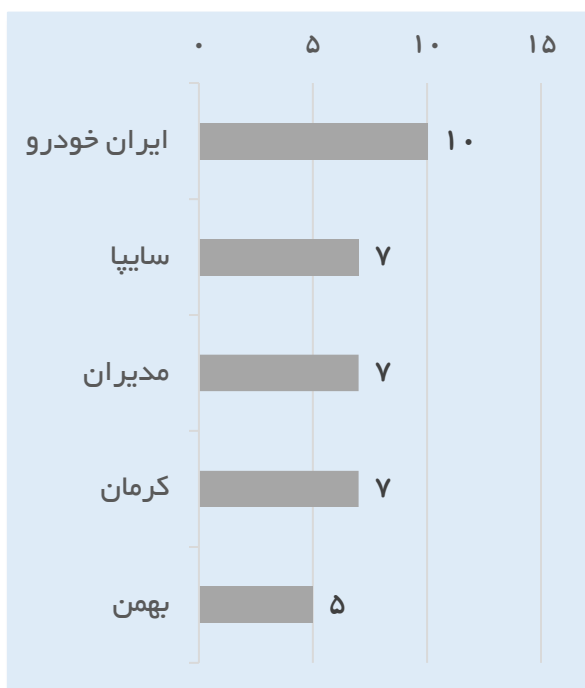


برای تولید خودرو سواری به روش موتاژ خودروهای خارجی (واردات از فصل ۹۸) به صورت متوسط ۱۴,۵۰۰ دلار برای هر خودرو ارز مصرف شده است، در حالی که برای تولید خودروهای ایرانی توسط ایران خودرو و سایپا به صورت متوسط ۲,۶۵۰ دلار برای هر خودرو ارز مصرف شده است. رشد و اعتلای صنعت خودرو تنها با تمرکز بر راهبرد تولید خودرو بر مبنای بن سازه های داخلی و تعمیق ساخت داخل امکان پذیر خواهد بود.

رتبه بندی درصد داخلی سازی خودروهای سواری پرتیراژ در سال ۱۴۰۱



رتبه بندی تنوع محصول خودروسازها در سال ۱۴۰۱ (سواری-وانت)

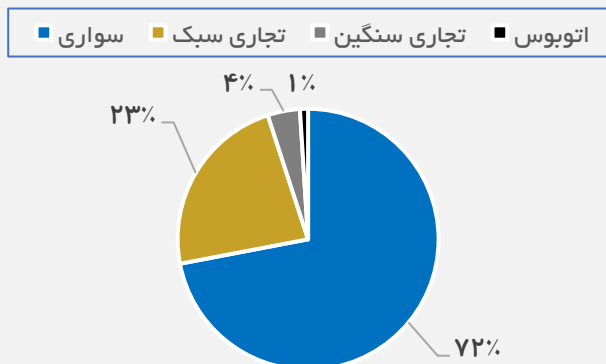


رتبه	خودروساز	تعداد محصول پرتیراژ	محصولات
۱	ایران خودرو	۱۰	۲۰۶-۲۰۷-پارس- سورن-دنا-رانانا-تارا-هایما آریسان-وانا-وانت فوتون
۲	سایپا	۷	ساینا-کوئیک-شاهین ۱۵۱-نیسان وان-پادرا-کارون
۳	مدیران	۷	آریزو ۵-آریزو ۶-تیگو ۷-تیگو ۸-FX-X22-X55
۴	کرمان	۷	J4-J7-S3-S5-K7-X70 T8
۵	بهمن	۵	دیگیتی-فیدلیتی-ریسپکت وانت کارا-کاپرا

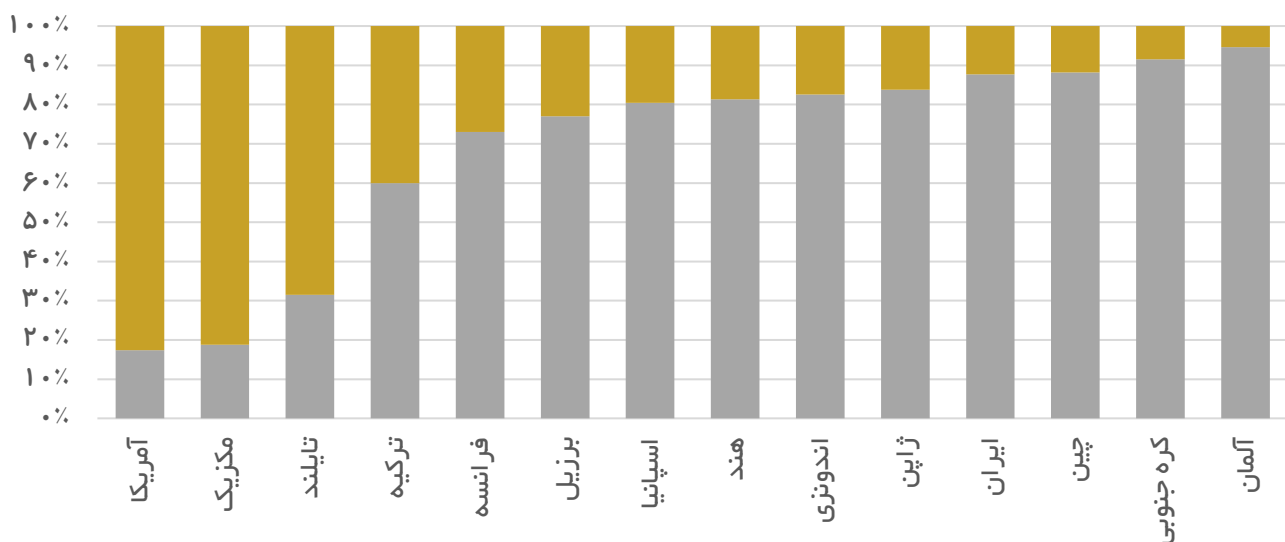
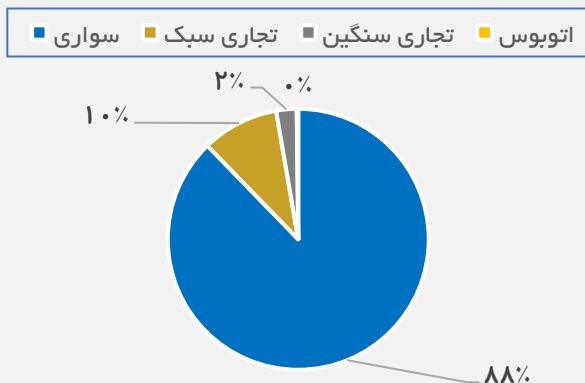
سهم تولید انواع خودرو در ایران و جهان

ردیف	نوع	وضعیت تولید خودرو جهان تعداد/دستگاه درصد	وضعیت تولید خودرو ایران تعداد/دستگاه درصد
۱	سواری	۶۱،۵۹۸،۶۵۰ %۷۲	۱،۱۸۲،۰۷۸ %۸۷/۷
۲	تجاری سبک (ون-وانت)	۱۹،۸۶۰،۱۲۶ %۲۳	۱۲۸،۶۷۱ %۹/۵
۳	تجاری سنگین (کامیونت-کامیون-کشنده)	۳،۳۰۴،۷۵۳ %۴	۳۴،۱۳۶ %۲/۵
۴	مینی بوس-میدل باس-اتوبوس	۲۵۳،۱۹۹ %۱	۲،۵۰۹ %۰/۲
	جمع	۸۵،۰۱۶،۷۲۸ %۱۰۰	۱،۳۴۷،۳۹۴ %۱۰۰

جهان



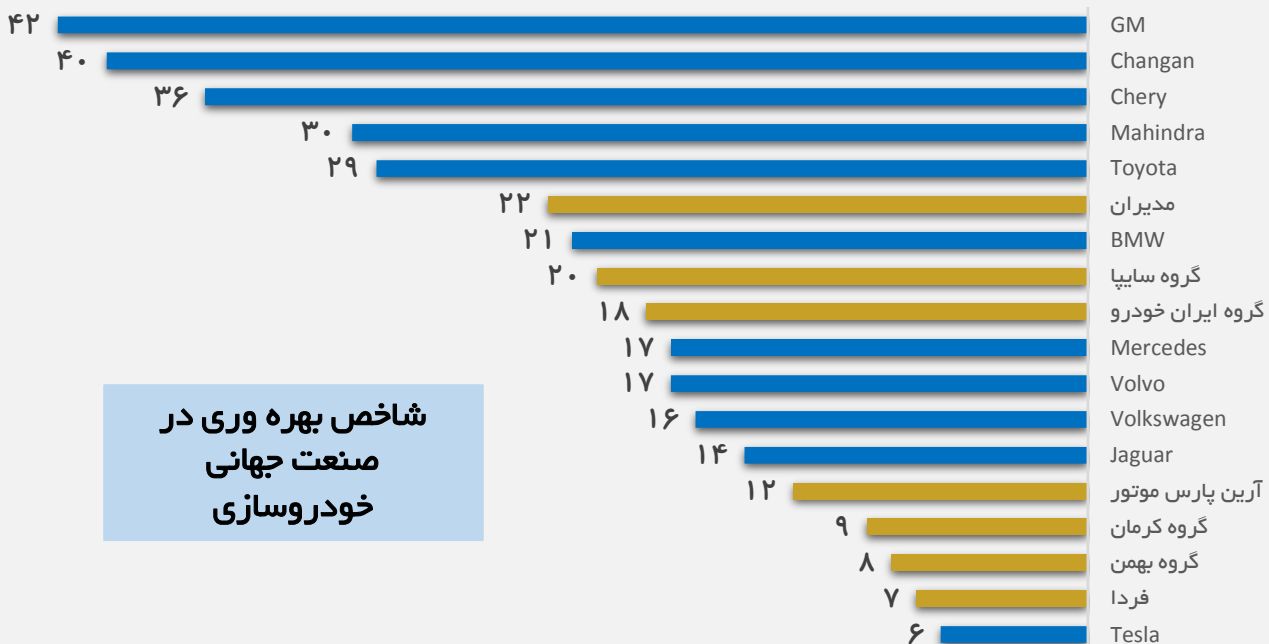
ایران



نسبت تولید خودروهای تجاری به خودروی سواری در جهان

شاخص بهره‌وری براساس میزان تولید خودروساز به ازای یک نفر در سال ۱۴۰۱

رتبه	گروه	سایت	تعداد کارکنان	تعداد تولید ۱۴۰۱	متوسط خودروهایی تولید شده به ازای هر کارمند	متوسط خودروهایی تولید شده به ازای هر کارمند
۱	مدیران	مدیران	۴,۲۷۰	۹۳,۱۱۰	۲۲	۲۲
۲	سایپا	سایپا کاشان	۳,۵۵۰	۱۰۸,۸۶۷	۳۱	۲۰
۳		بن رو	۱,۴۴۰	۴۳,۸۵۸	۳۰	
۴		پارس خودرو	۶,۶۰۰	۱۳۲,۷۵۰	۲۰	
۵		زامیاد	۲,۶۰۰	۴۷,۳۳۹	۱۸	
۶		مرکزی	۹,۲۰۰	۱۳۷,۲۷۶	۱۵	
۷		ایران خودرو	شیراز	۲۴۶	۲۵,۵۱۷	
۸	مازندران		۴۶۷	۴۲,۰۷۸	۹۰	
۹	کرمانشاه		۵۲۸	۴۲,۰۰۶	۸۰	
۱۰	تبریز		۱,۳۶۸	۵۳,۶۸۵	۳۹	
۱۱	خراسان		۴,۹۸۸	۱۰۶,۴۴۶	۲۱	
۱۲	ایران خودرو		۲۳,۶۸۳	۲۸۰,۶۳۴	۱۲	
۱۳	آرین پارس موتور	آرین پارس موتور	۳۳۰	۳,۸۲۵	۱۲	۱۲
۱۴	کرمان	کرمان موتور + بم	۳,۷۷۰	۳۵,۷۵۰	۹	۹
۱۵	بهمن	بهمن موتور	۲,۴۰۰	۱۶,۵۲۳	۷	۸
۱۶		بهمن دیزل	۲,۱۰۰	۱۹,۰۳۷	۹	
۱۷	فردا	فردا	۱,۰۰۰	۶,۵۶۵	۷	۷



شاخص بهره‌وری در
صنعت جهانی
خودروسازی

توقف تولید مدل های قدیمی و پرمصرف



تیا ۲



سمند



تیا صندوق دار



۴۰۵

نظام حقوق ورودی صنعت خودرو

ساختار تعرفه خودرو در سال ۱۴۰۱ (بر اساس کتاب مقررات صادرات و واردات سال ۱۴۰۱)

تجاری مسافری (ون عینی بوسی اتوبوسی)	تجاری باری (وانت / کلمپونت / کلمبون/ کننده)			سواری												درصد ساخت داخل (بدون لاستیک)						
	GVW>3.5t		GVW<3.5t	برقی EV	هیبریدی پلاگین Plug-in Hybrid				هیبریدی Hybrid				بنزینی Petrol									
	حجم موتور درونوز:				> 2.5 L			2.0~2.5 L		1.5~2.0 L		< 1.5 L		> 2.5 L			2.0~2.5 L		1.5~2.0 L		1.0~1.5L	
بیش از ۱۰ نفر	بیش از ۱۰ نفر	بیش از ۱۰ نفر	بیش از ۱۰ نفر	4%	95% (مستوع)	20%	5%	4%	100% (مستوع)	32%	15%	4%	100% (مستوع)	95%	75%	55%	10%	CBU	خودرو کامل (فصل ۸۷)			
دیزلی	دیزلی	دیزلی	دیزلی	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	فصل ۸۸			
15%	10%	32%	32%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	فصل ۸۸			
15%	10%	20%	32%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	فصل ۸۸			
5%	5%	15%	20%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	فصل ۸۸			
5%	5%	10%	15%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	فصل ۸۸			
4%	4%	5%	10%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	فصل ۸۸			
4%	4%	5%	5%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	فصل ۸۸			

حقوق ورودی (تعرفه) = حقوق گمرکی (۴٪) + سود بازرگانی

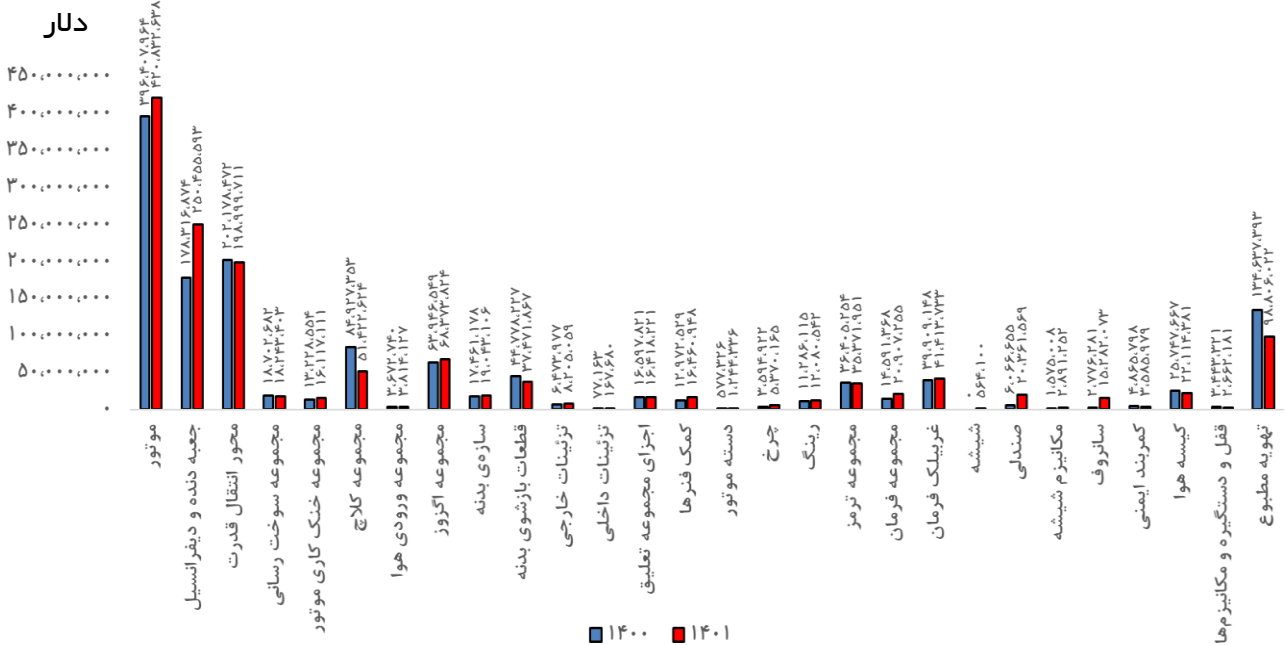
مرجع: کتاب مقررات صادرات و واردات طبق مصوبه ۱۳۹۶/۰۹/۱۰ هیئت وزیران، واردات خودروهای با حجم موتور بیش از ۲۵۰۰ سی سی ممنوع می باشد. سود بازرگانی خودروهای سواری و وانت دوگانه سوز وارداتی با موتور پایه گازسوز OEM سی و دو درصد می باشد.

- ۱ - عدم تحقق اهداف سیاستگذار در راستای تعمیر ساخت داخل در خودروهای موتائی
- 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 موتائی
- 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 موتائی دارد در حالیکه همه خودروها ارزش داخلی سازی ندارند
- ۱۰ - تخلف و اردکنندگان 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

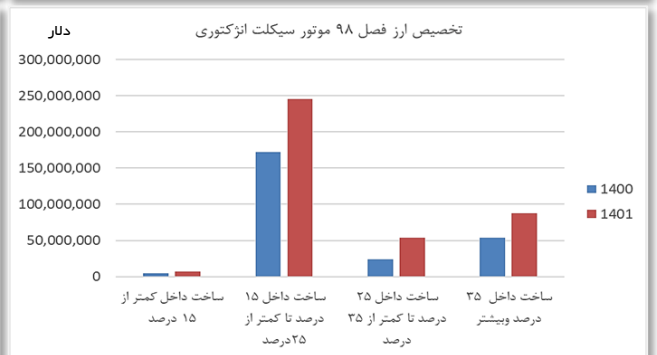
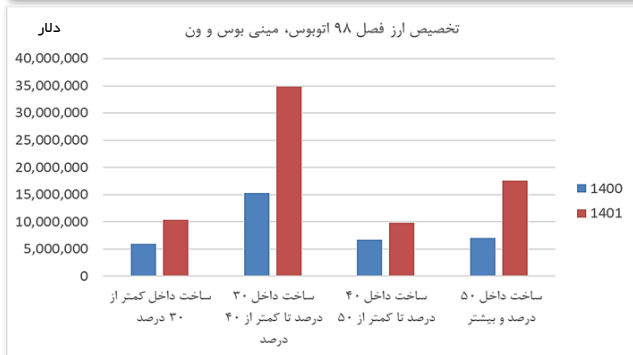
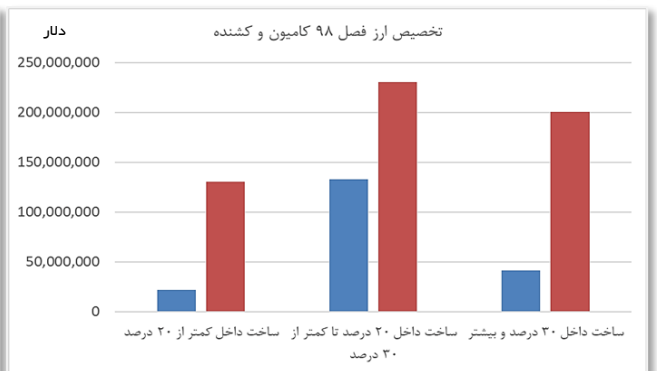
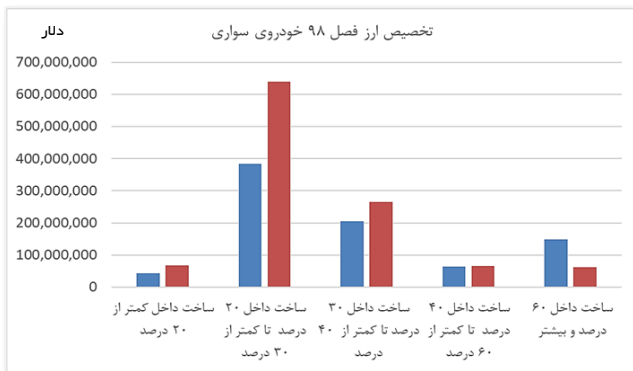
عارضه های نظام حقوق ورودی صنعت خودرو

برای رفع عارضه های مذکور، در بخش برنامه ها و اقدام اصلاح نظام حقوق ورودی (صفحه ۶۷) در نظر گرفته شده و آیین نامه افزایش عمق ساخت داخل و دستورالعمل مربوطه تدوین شده است.

میزان واردات اجزا و قطعات خودرو



میزان واردات قطعات منفصله خودرو و موتور سیکلت



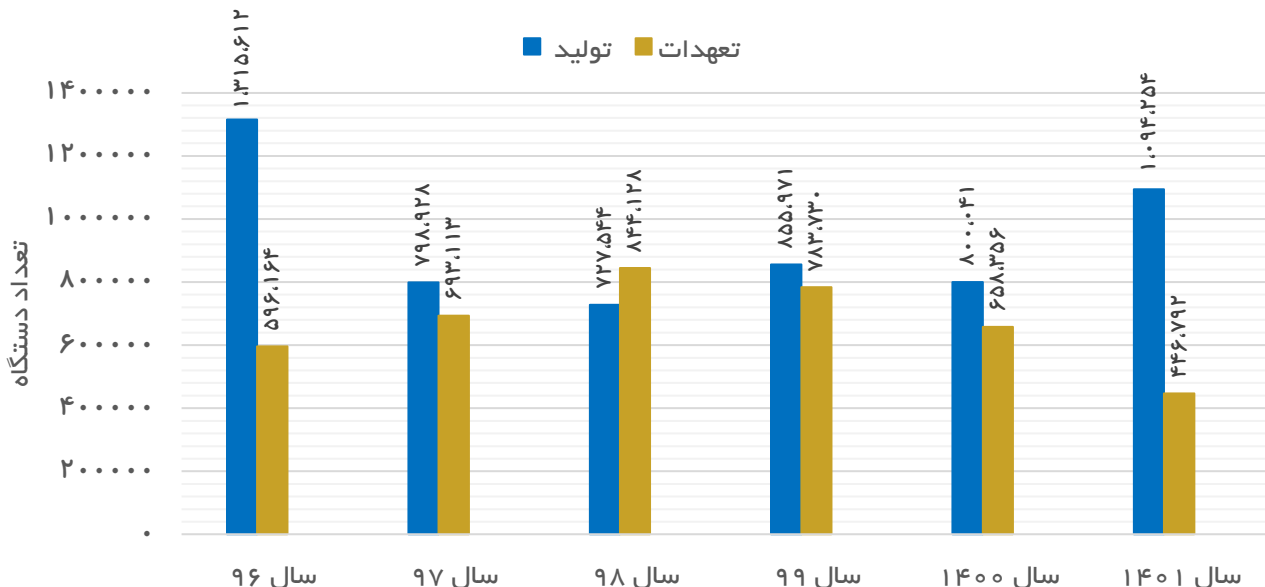
کل واردات اجزاء و قطعات صنعت خودرو

واردات ۱۰ ماهه ۱۴۰۱	واردات سال ۱۴۰۰	عنوان	ردیف
۱,۴۰۸,۶۸۱,۴۵۱	۱,۳۴۵,۲۱۸,۳۳۹	قطعات خودرو	۱
۲,۶۹۰,۲۶۸,۷۶۳	۱,۷۱۶,۹۹۹,۱۹۵	فصل ۹۸	۲
۳۵۳,۲۶۱,۴۱۶	۱۰۵,۷۳۹,۶۱۴	خودروی کامل	۳
۵,۹۱۹,۹۶۹	۲,۸۷۷,۸۹۶	موتور سیکلت و دوچرخه کامل	۴
۵۲,۷۱۹,۹۴۲	۷۲,۲۴۳,۰۱۶	قطعات موتور سیکلت و دوچرخه	۵
۷۱,۹۷۰	۳۲۷,۸۳۱	کالسکه	۶
۴۱,۸۶۶,۳۴۹	۴۶,۶۴۲,۴۳۵	تریلر و اجزا	۷
۲۹۳,۱۵۰	۸۳,۴۰۰	شاسی موتور دار	۸
۴۰۵,۲۲۴	۱,۳۳۶,۰۷۹	ارابه کارگاهی	۹
۴,۵۵۳,۴۸۸,۲۳۴	۳,۲۹۱,۴۶۷,۸۰۵	جمع	

بررسی تقاضای خرید خودروی سواری



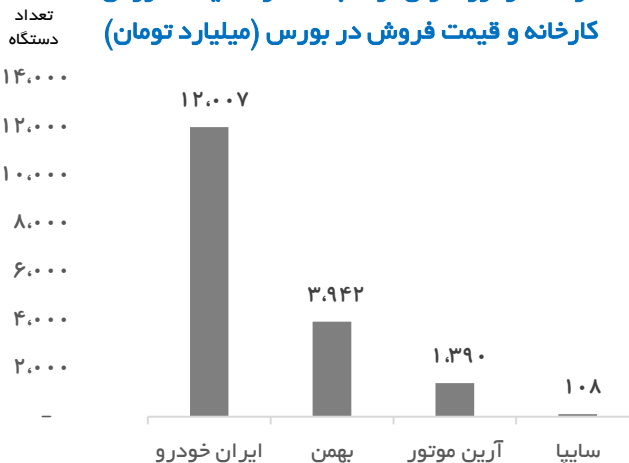
نسبت تعهدات به تولید



گزارش وضعیت عرضه عمده شرکت های خودروسازی سواری

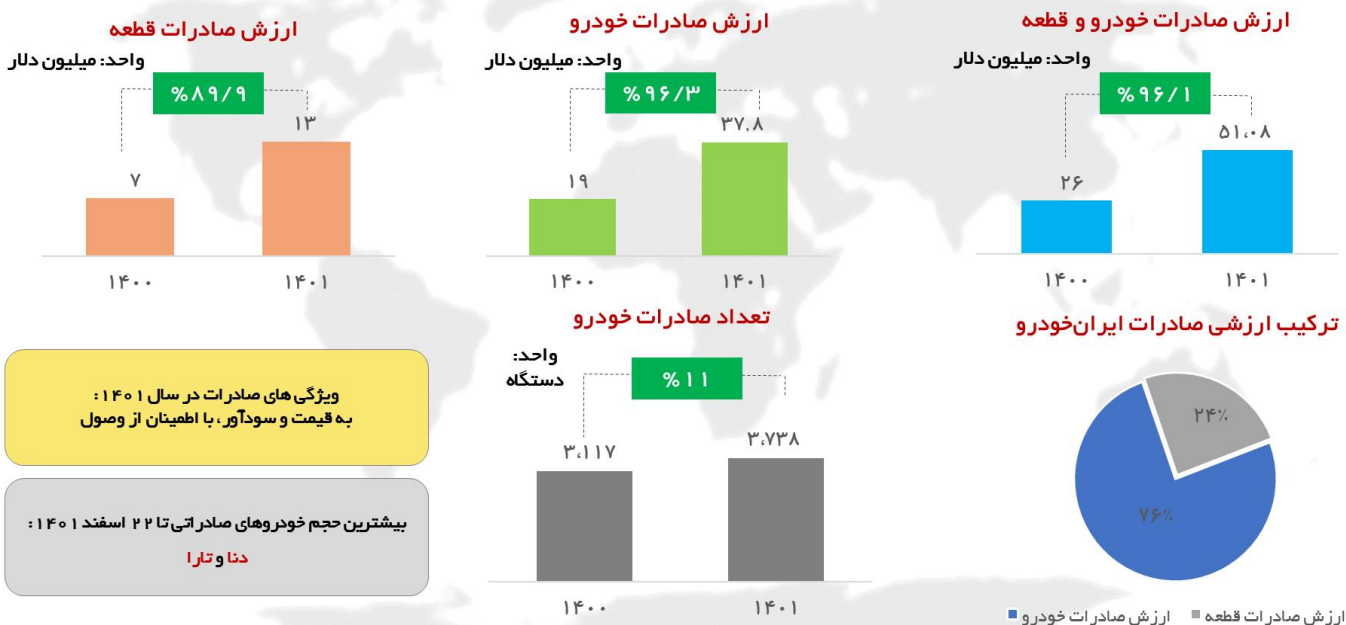
میزان رشد	1401	1400	نام شرکت
49%	584420	393900	ایران خودرو
60%	804932	505240	سایپا
41/5%	88015	62168	سایر

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)
1	ایران خودرو	53275	12007
2	بهمن موتور	9058	3942
3	آراین پارس موتور	10976	1390
4	سایپا	3606	108
5	کرمان موتور	137	1
6	خودروسازی فردا	73	-
	جمع	68125	170447

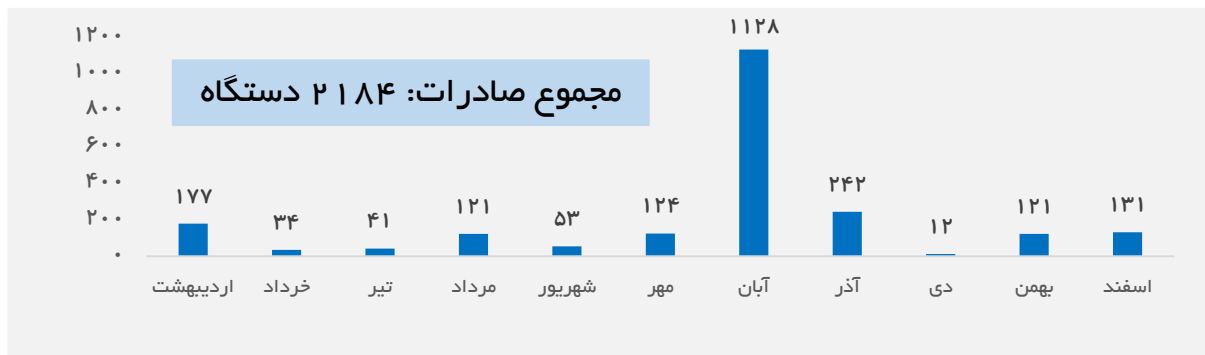
مقایسه صادرات سال ۱۴۰۱ با سال گذشته



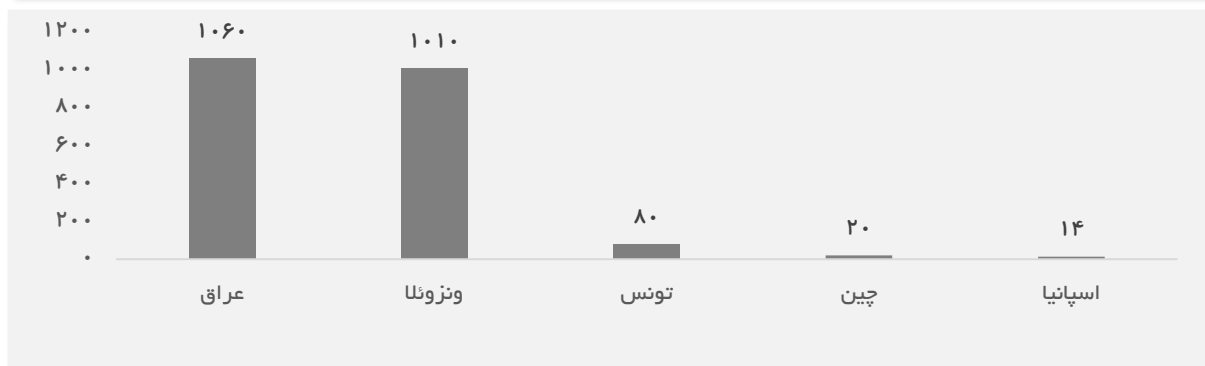
آخرین وضعیت سایت های تولیدی شرکت ایران خودرو در خارج از کشور

دنا پلاس، سمند، پژو پارس اتوماتیک	۱۰ هزار دستگاه (در صورت تکمیل خط)	فعال	آذربایجان
سمند	۱۶ هزار دستگاه	غیر فعال	ونزوئلا
سمند مندوری	۱۰ هزار دستگاه	فعال	سنگال
شام، شمرا، شهباب، پالمیرا	۱۰ هزار دستگاه	غیر فعال	سوریه
بابل، آریدو و ...	با ظرفیت متغیر (بسته به خط تولید)	فعال	عراق

عملکرد صادرات خودرو گروه خودروسازی سایپا در سال ۱۴۰۱



صادرات به تفکیک هر ماه



صادرات به تفکیک کشور

آخرین وضعیت سایت های تولیدی شرکت سایپا در خارج از کشور

سایت های تولیدی غیرفعال



ظرفیت تولیدی سالیانه
دستگاه ۱۰/۰۰۰

انواع خودرو سواری

برای سایپا % ۸۸



ظرفیت تولیدی سالیانه
دستگاه ۱۰/۰۰۰

انواع خودرو سواری

برای سایپا % ۳۶



ظرفیت تولیدی سالیانه
دستگاه ۱۰/۰۰۰

انواع خودرو سواری

% ۲۵ برای سایپا

سایت های تولیدی فعال



ظرفیت تولیدی سالیانه
دستگاه ۵/۰۰۰

سایپا ۱۱۱ و ۱۵۱

% ۱۰۰ برای والیزکار



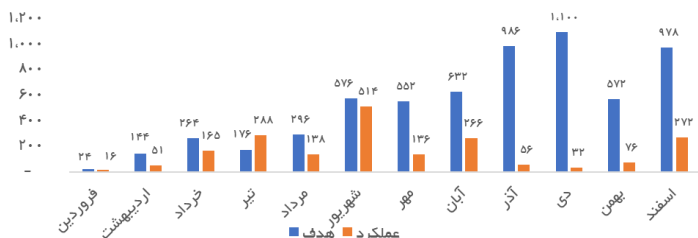
ظرفیت تولیدی سالیانه
دستگاه ۲۰/۰۰۰

سایپا ۱۳۱

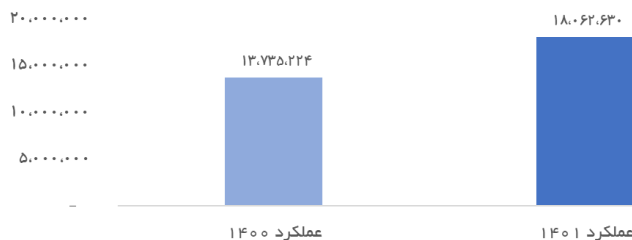
% ۱۰۰ برای ابن البلد

میزان صادرات شرکت سایپا

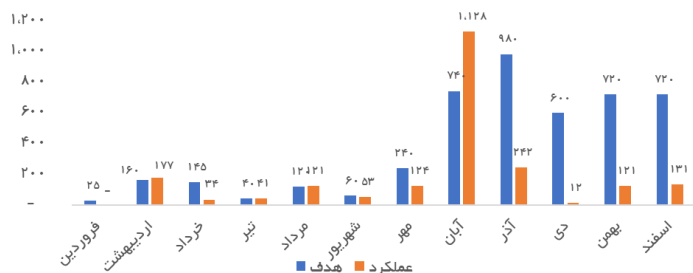
خودروی CBU، KD تعداد (دستگاه) - سال ۱۴۰۰



خودروی CBU، KD و قطعات به ارزش (دلار)



خودروی CBU، KD تعداد (دستگاه) - سال ۱۴۰۱



خودروی CBU، KD تعداد (دستگاه)



آخرین وضعیت قراردادها، توافق نامه ها و تفاهم نامه های تجاری شرکت های خودروسازی

تفاهم نامه

ونزوئلا

آذربایجان

روسیه

بلاروس

قرارداد

سوریه

الجزایر

تونس

عراق



صادرات ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو

همکاری مشترک با ایرانخودرو در سطح SKD

صادرات محصولات سواری در قالب CBU

صادرات محصولات سواری

از سرگیری صادرات قطعات منفصله

صادرات قطعات منفصله

صادرات قطعات خودرو و خدمات

صادرات ۴۰۸۰ دستگاه قطعات منفصله

ارزش ۲ میلیارد دلار

ارزش ۳ میلیارد دلار

ارزش ۱۸ میلیارد دلار

ارزش ۳ میلیارد دلار

توقف به دلیل تغییر قوانین سوریه

به ارزش ۱۵ میلیون دلار

به ارزش ۱۰ میلیون دلار

به ارزش ۱۷ میلیون دلار

- احیاء بازار ونزوئلا و صادرات ۲ هزار دستگاهی خودرو به بازار صادراتی ونزوئلا
- صادرات 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 سایت های نفتچاله و اسکندریه
- عقد قرارداد با نماینده جدید در کشور ارمنستان به منظور توسعه بازار در آن کشور

عارضه یابی فرآیند صادرات خودرو

چالش ها و محدودیت ها

قیمت تمام شده بالا در مقایسه با رقبا

لغو مجوز واردات خودرو و قطعات

افزایش هزینه های 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

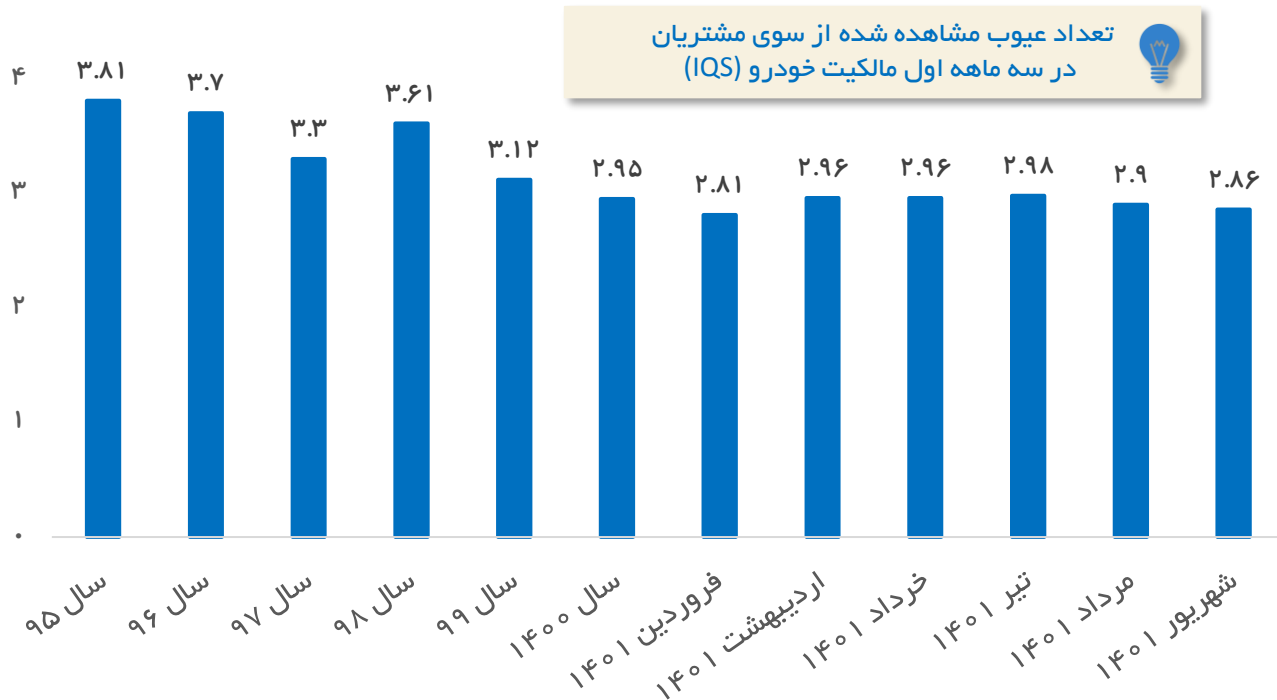
بدهی های
سنواتی

افزایش قیمت محصولات ناشی از افزایش
قیمت مواد اولیه

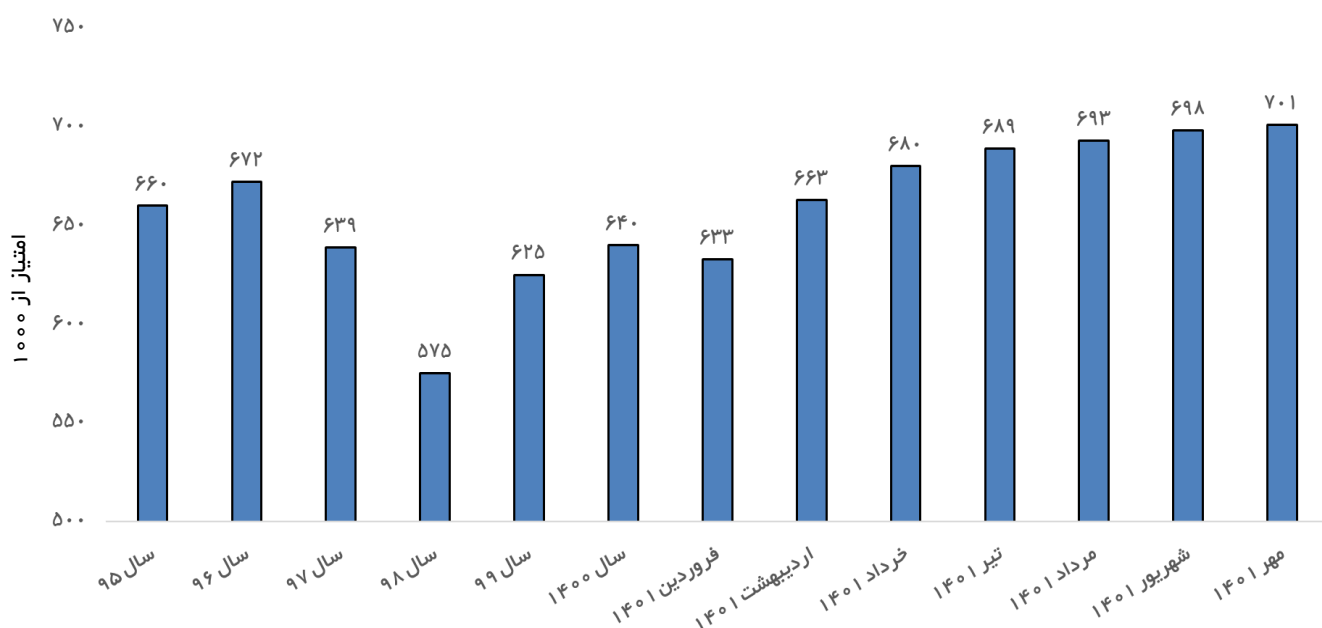
وضعیت صنعت خودرو در سال ۱۴۰۱ در حوزه کیفیت محصول

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)	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
۵	رضایت مشتری از خدمات فروش (امتیاز ۱۰۰۰)	۶۴۰	۷۰۵	۷۳۰
۶	رضایت مشتری از کیفیت دوام محصول	هدف جدید است	%۸۷,۴	%۱۰۰
۷	رضایت مشتری از خدمات پس از فروش (امتیاز ۱۰۰۰)	۷۷۰	۷۸۰	۸۰۰

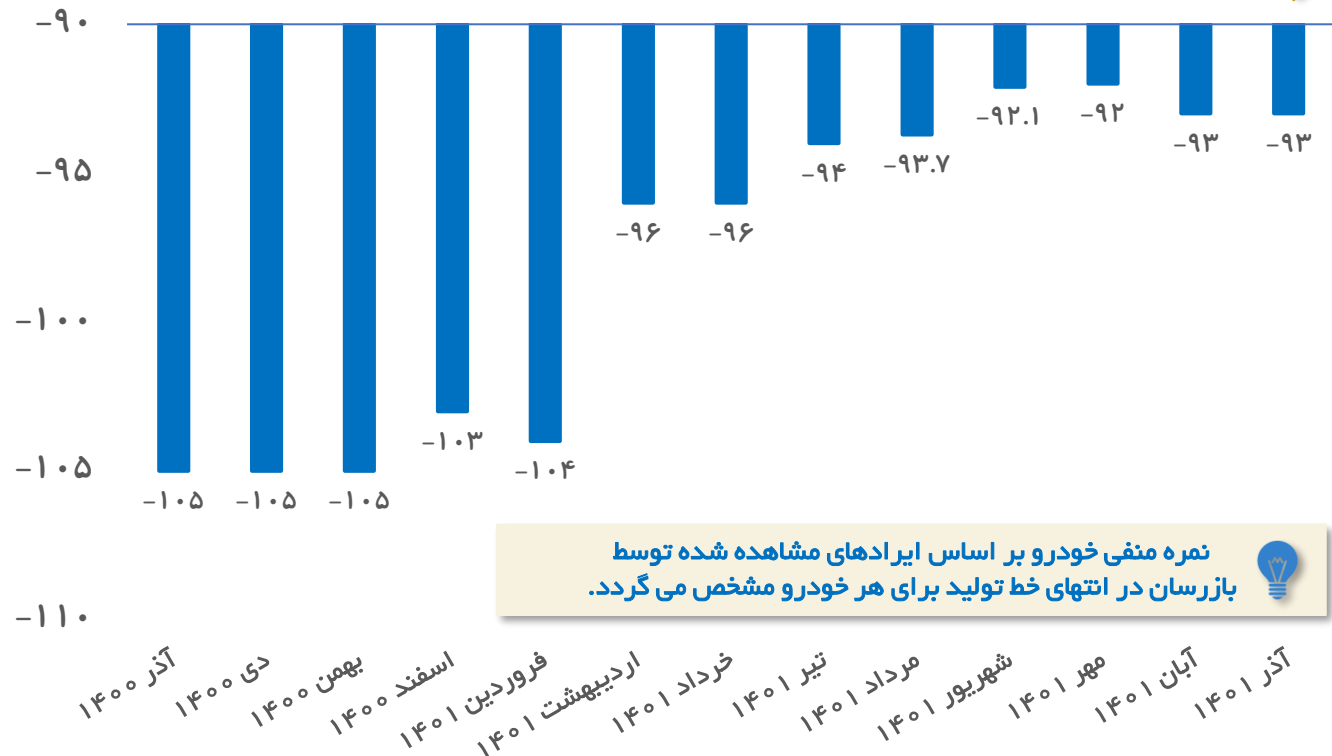
رند مطالعه IQS خودروها



رند رضایت مشتریان از خدمات فروش



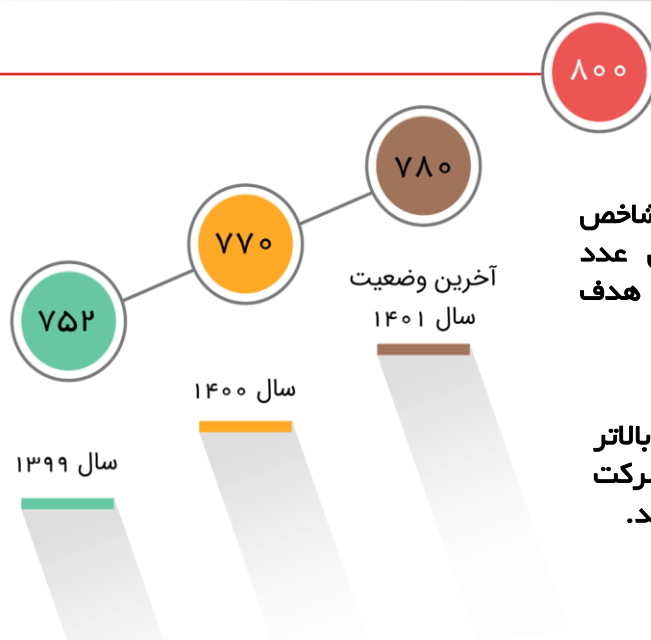
روند نمره منفی خودروهای گروه سبک



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



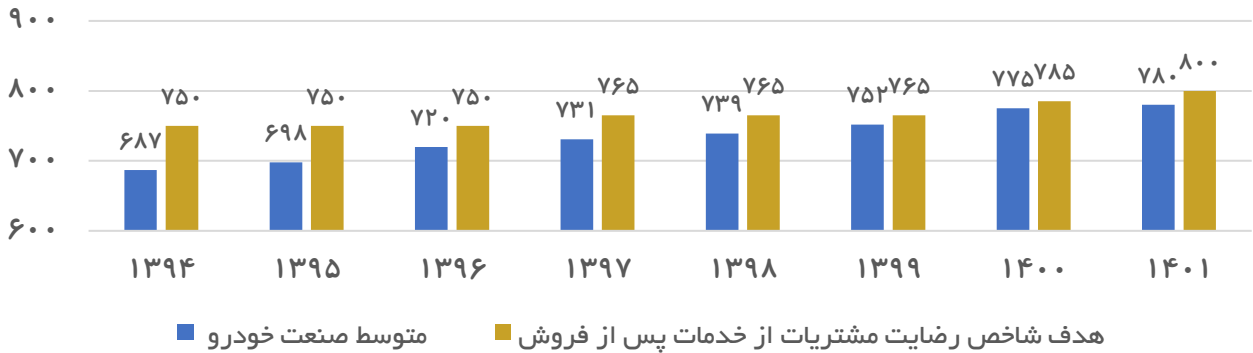
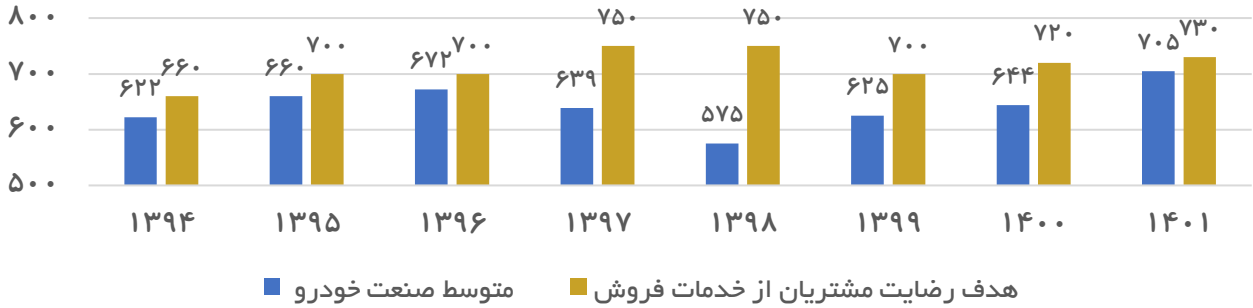
وضعیت رضایت مشتریان از خدمات پس از فروش



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

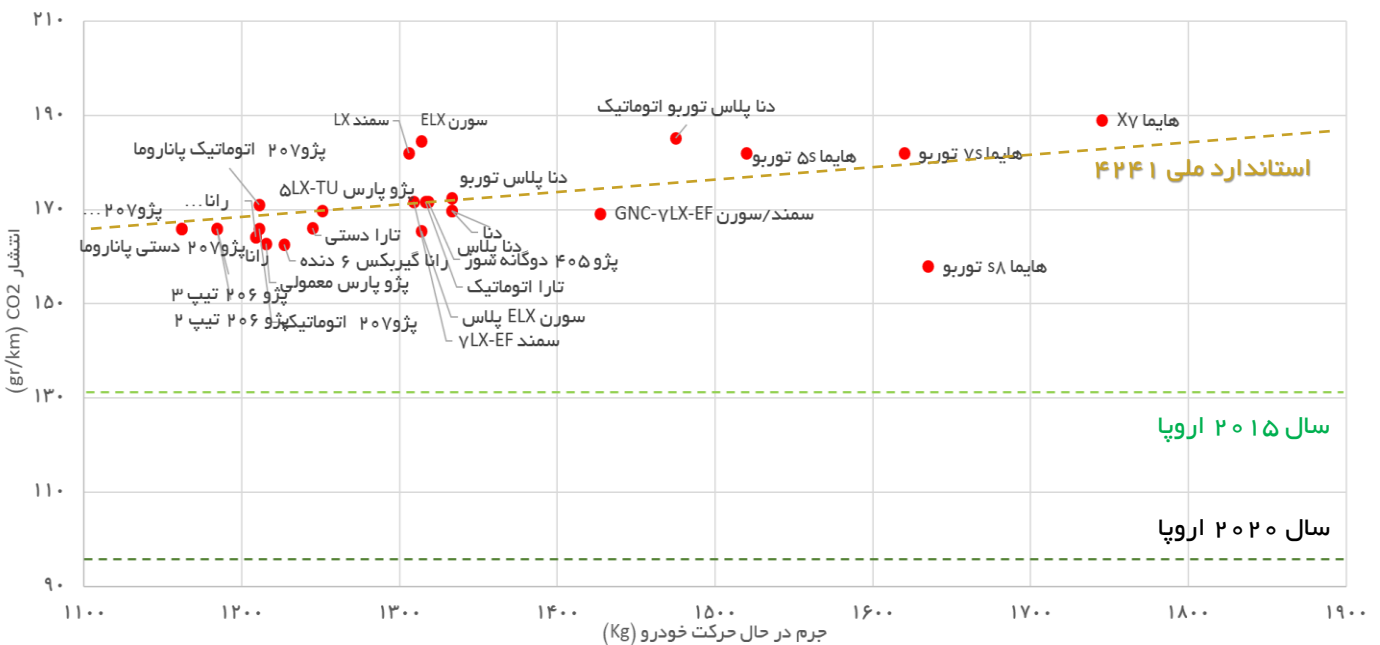
✓ ۴ شرکت خدمات پس از فروش بالاتر از شاخص تعیین شده و مابقی شرکت ها به شاخص ۸۰۰ نزدیک می باشند.

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



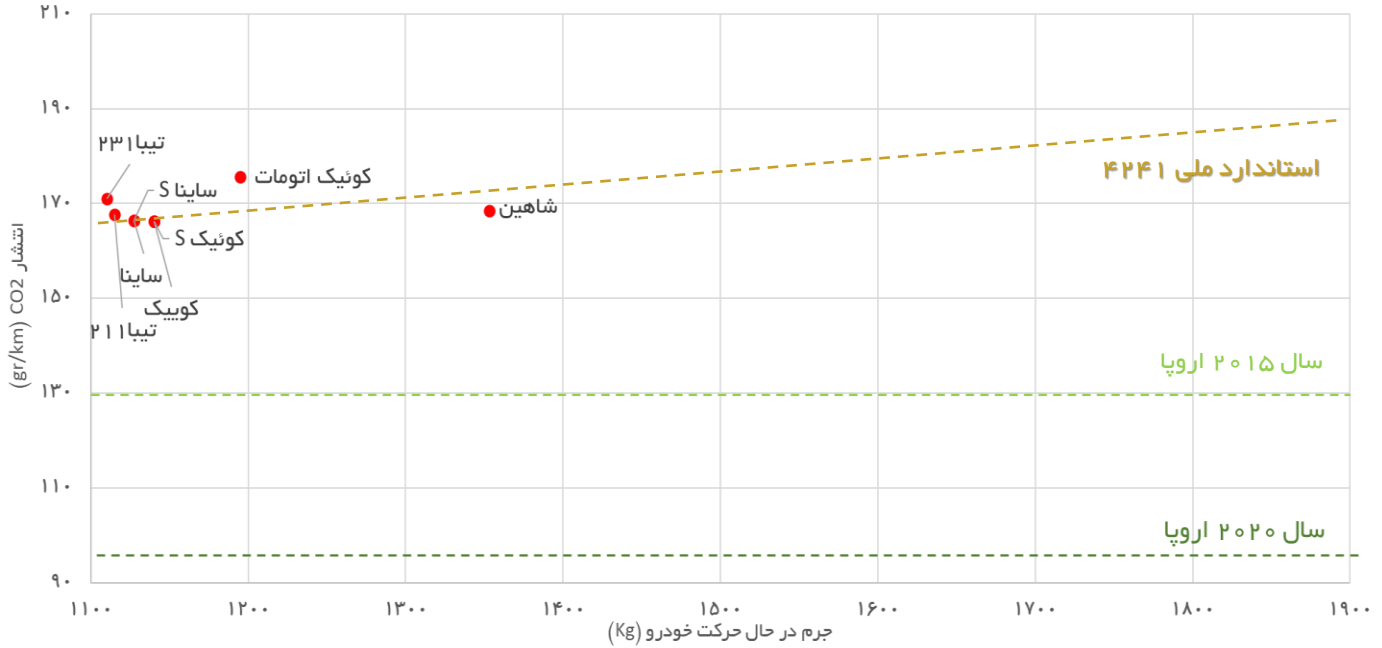
وضعیت انتشار دی اکسید کربن محصولات

وضعیت انتشار دی اکسید کربن محصولات ایران خودرو



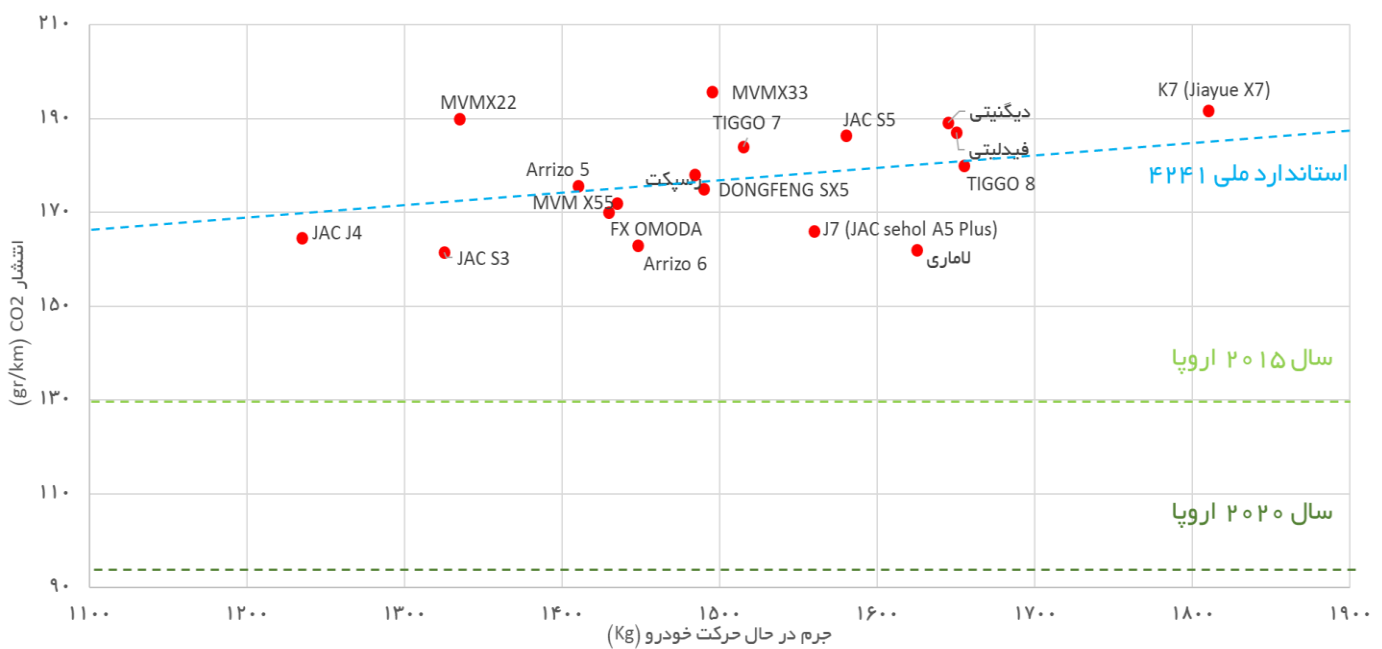
وضعیت انتشار دی اکسید کربن محصولات

وضعیت انتشار دی اکسید کربن محصولات سایپا



وضعیت انتشار دی اکسید کربن محصولات

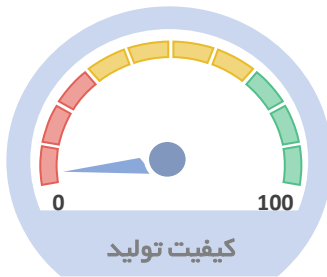
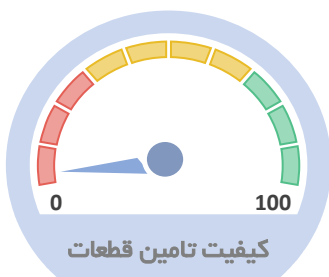
وضعیت انتشار دی اکسید کربن سایر خودروسازان



عارضه یابی فرآیند سنجش کیفیت خودرو



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



سنجش کیفیت تامین قطعات، کیفیت تولید و ویژگی های عملکرد و دوام انجام نمی شوند.

آخرین وضعیت شرکت های کاربری ساز

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 سرمایه گذاری 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، کتاب فروشی 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

بخش
چهارم

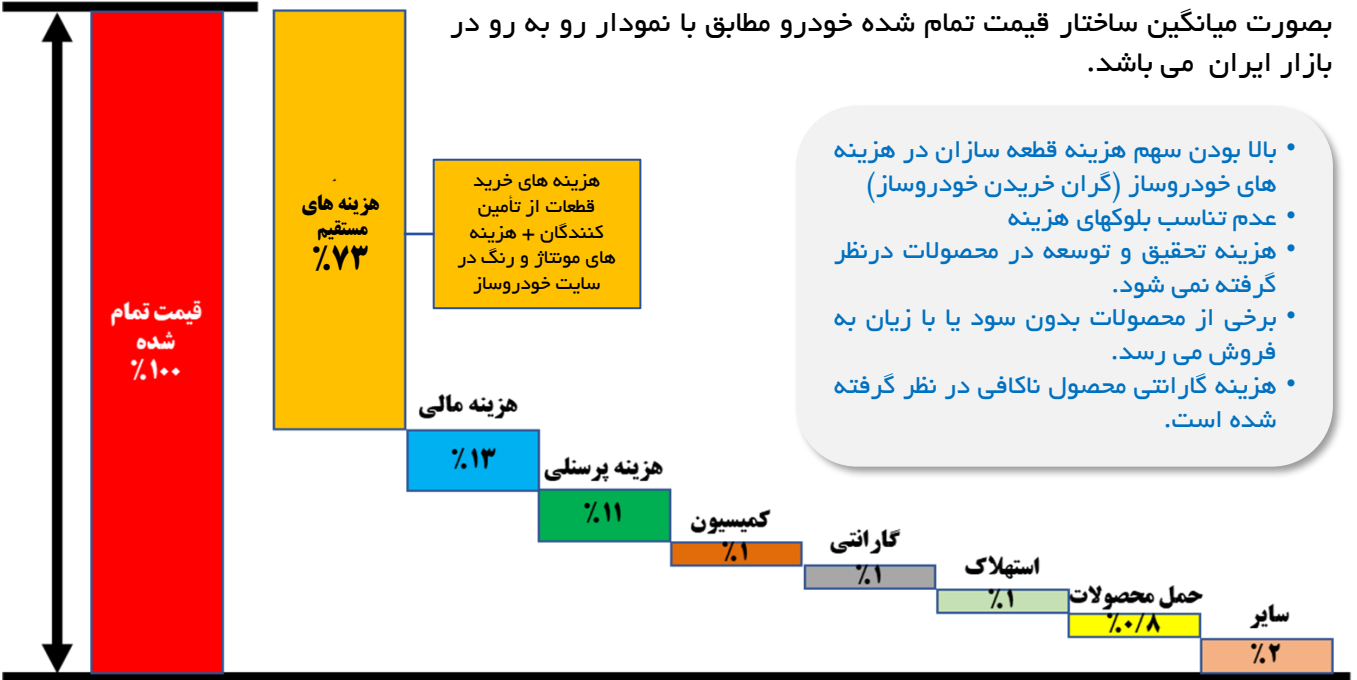
تحلیل قیمت خودروهای پرتیراژ



عارضه یابی ساختار قیمت تمام شده در خودروسازان داخلی

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 خودروساز (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.



برای رفع عارضه های مذکور، در بخش برنامه ها راهبرد اصلاح قیمت تمام شده خودرو (صفحه ۶۷) در نظر گرفته شده است.



دستورالعمل قیمت گذاری شورای رقابت-شاخص رقابت پذیری

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

شاخص رقابت پذیری : CI

متغیر P_b برابر است با قیمت پایه رقابتی (بر اساس قیمت عرضه کننده خودرو)
متغیر P_d برابر است با قیمت محاسباتی بند ۳-۱ به علاوه هزینه های مصرف کننده (مانند مالیات بر ارزش افزوده، بیمه شخص ثالث، عوارض شماره گذاری، هزینه های پست، فراجا و غیره)

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

الگوی مناسب بلوک های مختلف هزینه ای در شکل دهی به قیمت فروش خودرو



سهم هزینه های مختلف از قیمت خودرو برای خودروسازان مختلف

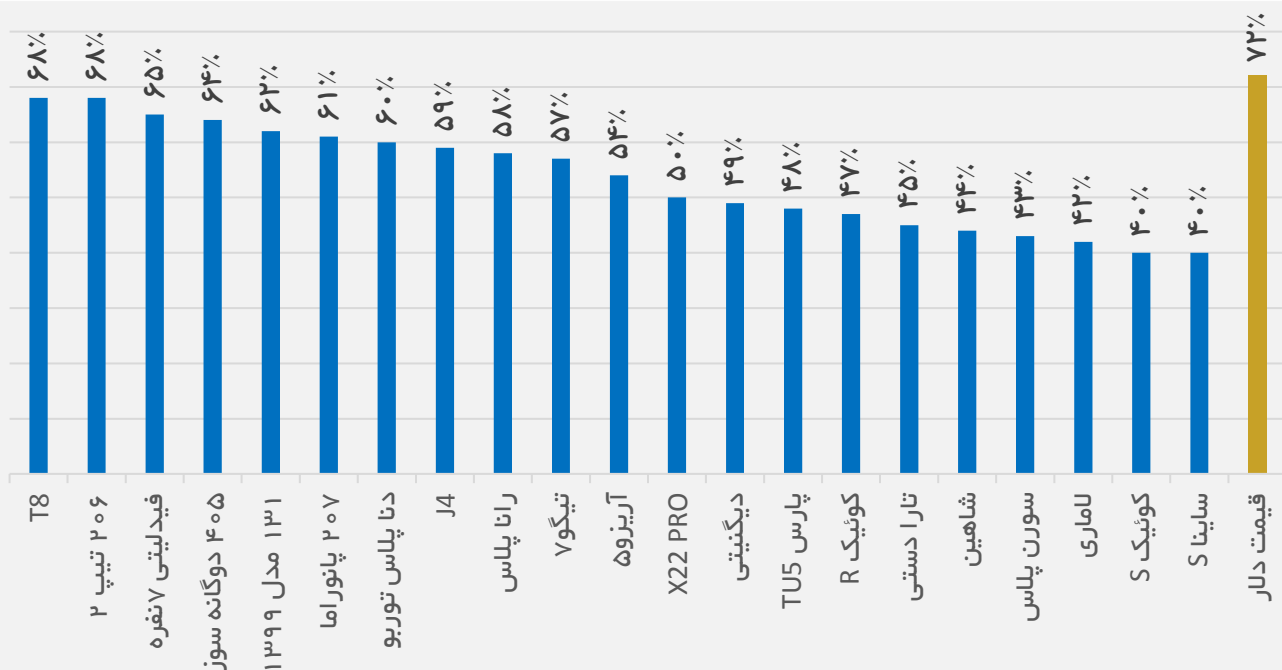
فولکس واگن	تویوتا	نيسان	هيونداي	هوندا	جنرال موتورز	فورد	دايمر کر ایسلر	میانگین	
۶۹/۵	۶۷/۲	۶۷/۲	۷۰/۴	۶۹	۶۸/۵	۶۹	۶۸	۶۸/۵	درصد هزینه مستقیم تولید خودرو (هزینه خرید به علاوه تمامی هزینه های مستقیم تولید)
									درصد هزینه های سربار تولید
۱/۳۹	۲/۶۸	۲/۰۱	۱/۴۱	۰/۶۹	۲/۰۶	۲/۰۷	۲/۷۲	۱/۸۸	گارانتی
۴/۱۷	۳/۳۵	۴/۰۲	۲/۸۲	۴/۸۳	۴/۱۱	۱/۳۸	۲/۷۲	۳/۴۲	تحقیق و توسعه
۶/۲۶	۵/۳۶	۶/۰۳	۴/۲۲	۳/۴۵	۴/۱۱	۳/۴۵	۷/۴۸	۵/۰۴	سرشکن و استهلاک
۲/۰۹	۲/۰۱	۲/۰۱	۲/۱۱	۲/۰۷	۲/۰۶	۲/۰۷	۲/۰۴	۲/۰۶	تعمیر، نگهداری، عملیاتی
۱۳/۹	۱۳/۴	۱۴/۰۷	۱۰/۵۶	۱۱/۰۴	۱۲/۳۳	۸/۹۷	۱۴/۹۶	۱۲/۴۰	مجموع
									درصد هزینه های سربار کارخانه
۲/۰۹	۴/۰۲	۲/۰۱	۵/۶۳	۷/۵۹	۴/۸	۸/۲۸	۳/۴۰	۴/۷۳	عمومی و اداری
<۰/۰۱	<۰/۰۱	<۰/۰۱	<۰/۰۱	<۰/۰۱	<۰/۰۱	<۰/۰۱	<۰/۰۱	<۰/۰۱	بازنشستگی
۰/۷۰	۰/۶۷	۰/۶۷	۰/۰۷	۰/۶۹	۰/۶۹	۰/۶۹	۰/۶۹	۰/۶۹	بیمه
۲/۷۸	۴/۶۹	۲/۶۸	۶/۳۴	۸/۲۸	۵/۴۸	۸/۹۷	۴/۰۸	۵/۴۱	مجموع
									درصد هزینه های فروش
۶/۹۵	۲/۶۸	۲/۶۸	۲/۸۲	۲/۷۶	۲/۷۴	۲/۷۶	۲/۷۲	۳/۸۱	حمل و نقل
۱/۳۹	۲/۰۱	۵/۳۶	۳/۵۲	۲/۰۷	۳/۴۳	۲/۷۶	۱/۳۶	۲/۷۴	بازاریابی
<۰/۰۱	<۰/۰۱	<۰/۰۱	<۰/۰۱	<۰/۰۱	<۰/۰۱	<۰/۰۱	<۰/۰۱	<۰/۰۱	خالص سود فروشنده
۴/۱۷	۴/۰۲	۴/۰۲	۴/۲۳	۴/۱۴	۴/۱۱	۴/۱۱	۴/۰۸	۴/۱۱	هزینه های فروش فروشنده
۱۲/۵۱	۸/۷۱	۱۲/۰۶	۱۰/۵۶	۸/۹۷	۱۰/۲۸	۹/۶۶	۸/۱۶	۱۰/۱۱	مجموع
									درصد سود خالص
۱/۳۹	۶/۰۳	۴/۰۲	۲/۱۱	۲/۷۶	۳/۴۳	۳/۴۵	۴/۷۶	۳/۴۹	سود خالص

رتبه شاخص رقابتی محصولات

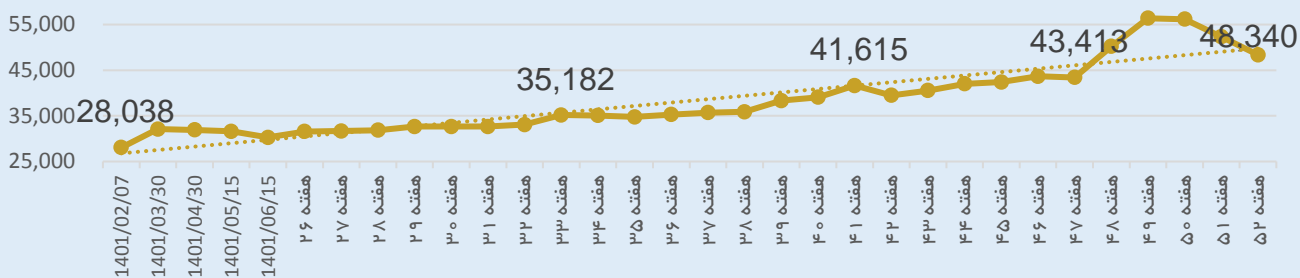
خودروهای با میزان داخلی سازی پایین و تیراژ غیر اقتصادی از منظر قیمت غیر رقابتی محسوب می شوند. بر این اساس واردات خودروی کامل هم از نظر میزان ارزبری و هم از نظر نفع مصرف کننده نسبت به مونتاژ خودروهای خارجی با میزان داخلی سازی پایین اولویت دارد. بنابراین رویکرد اصلی برای توسعه صنعت خودرو باید بر توسعه بن سازه های بومی با داخلی سازی بالا متمرکز باشد.

ردیف	شرح محصول	رتبه شاخص رقابتی	ردیف	شرح محصول	رتبه شاخص رقابتی
۱	پژو ۲۰۷ دستی	A	۱۵	دیگنیتی	G
۲	پژو ۲۰۷ اتوماتیک	A	۱۶	Haima S5	G
۳	پژو پارس	A	۱۷	Haima S8	G
۴	دنا پلاس	B	۱۸	Tiggo 7	G
۵	رانا	A	۱۹	Chery Tiggo 2 Pro	G
۶	تارا	A	۲۰	Chery Tiggo 4 pro	G
۷	تارا اتوماتیک	A	۲۱	لاماری	G
۸	ساینا	A	۲۲	فیدلیتی	G
۹	ساینا S	A	۲۳	Chery Arrizo 6	G
۱۰	کوییک	A	۲۴	Chery Arrizo 5	G
۱۱	کونیک S	A	۲۵	Chery Omoda 5	G
۱۲	کونیک اتومات	D	۲۶	JAC J4	G
۱۳	شاهین	C	۲۷	JAC S3	G
۱۴	هایما S7 پلاس	A	۲۸	JAC S5	G
			۲۹	JAC sehol A5 Plus	G

میزان افزایش قیمت بازار نسبت به اوایل سال ۱۴۰۱



قیمت دلار



نیمه اول ۱۴۰۱

مهر

آبان

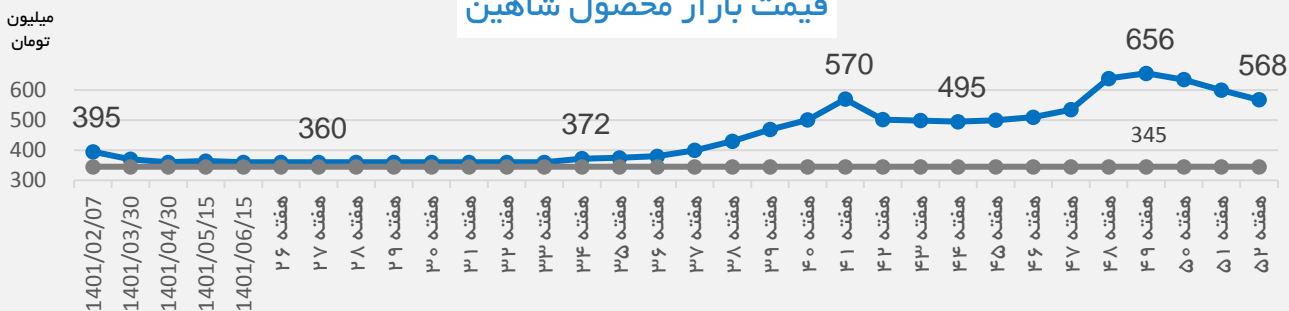
آذر

دی

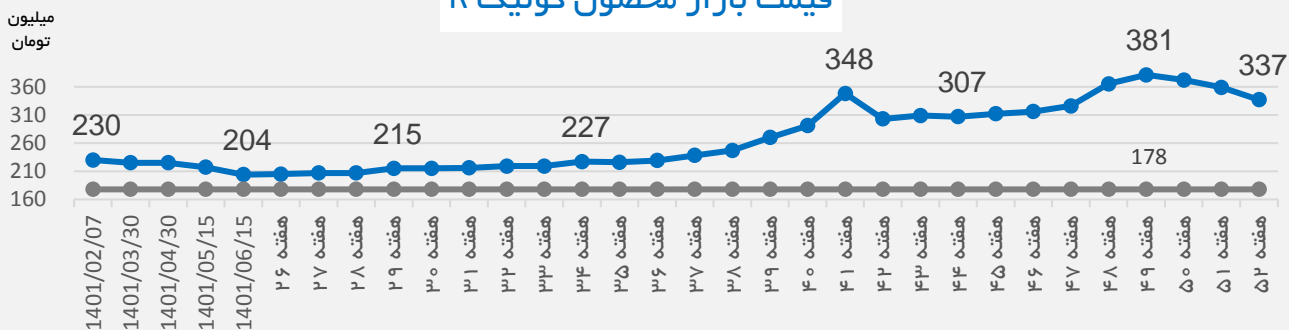
بهمن

اسفند

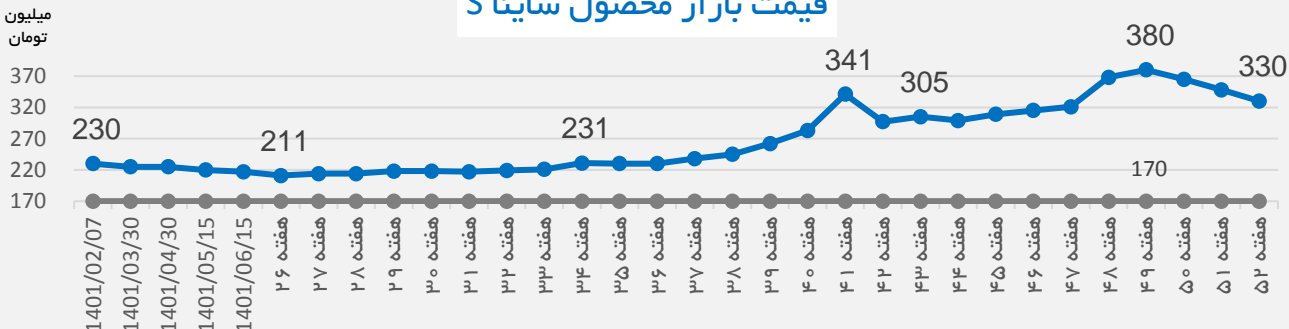
قیمت بازار محصول شاهین



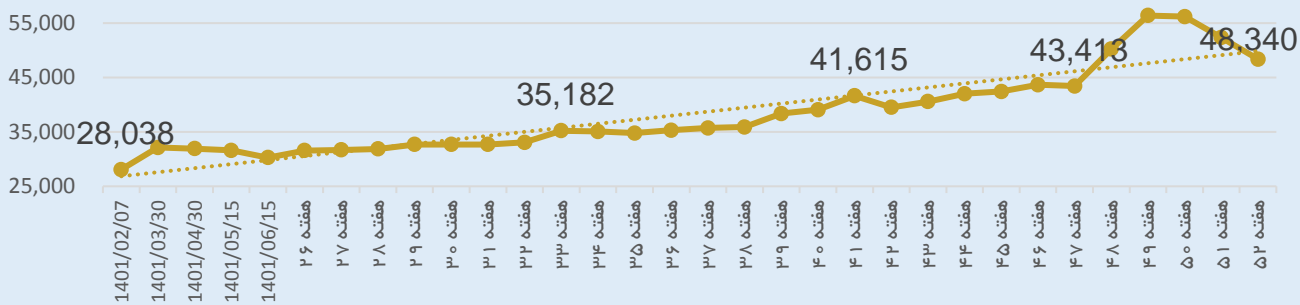
قیمت بازار محصول کوئیک R



قیمت بازار محصول ساینا S

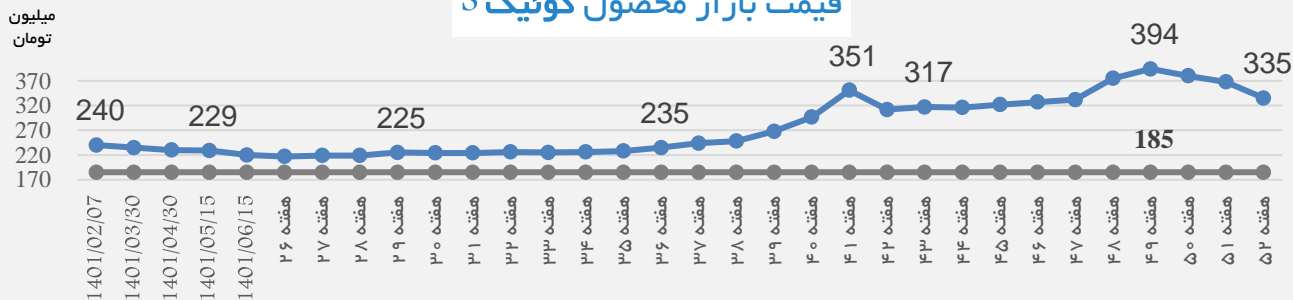


قیمت دلار

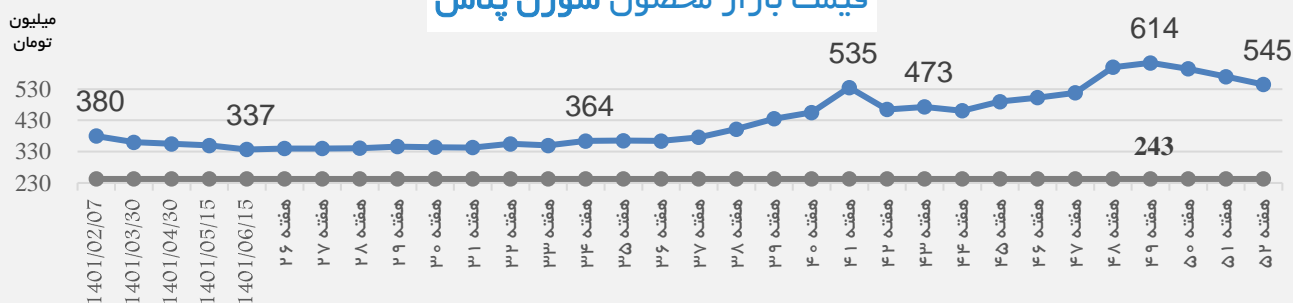


اسفند بهمن دی آذر آبان مهر نیمه اول ۱۴۰۱

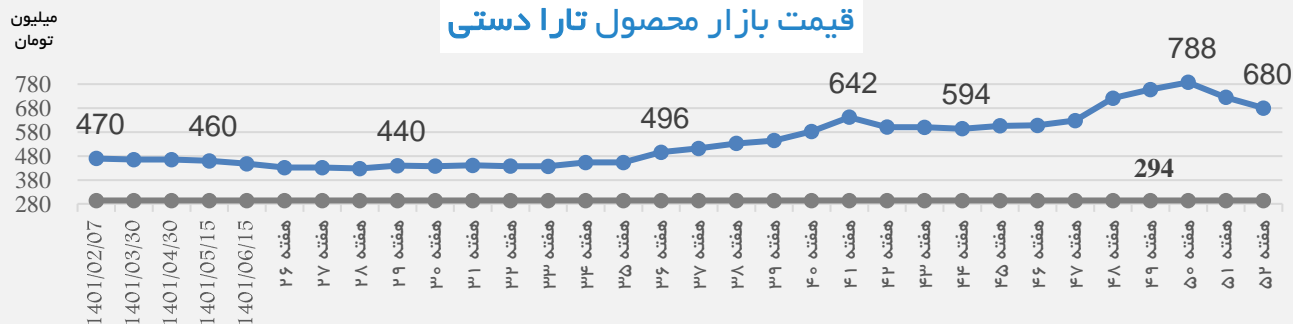
قیمت بازار محصول کوئیک S



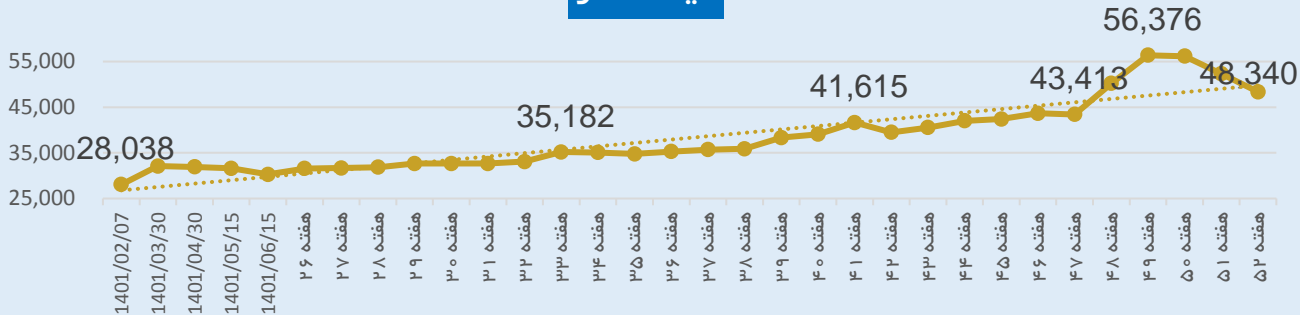
قیمت بازار محصول سورن پلاس



قیمت بازار محصول تارا دستی



قیمت دلار



نیمه اول ۱۴۰۱

مهر

آبان

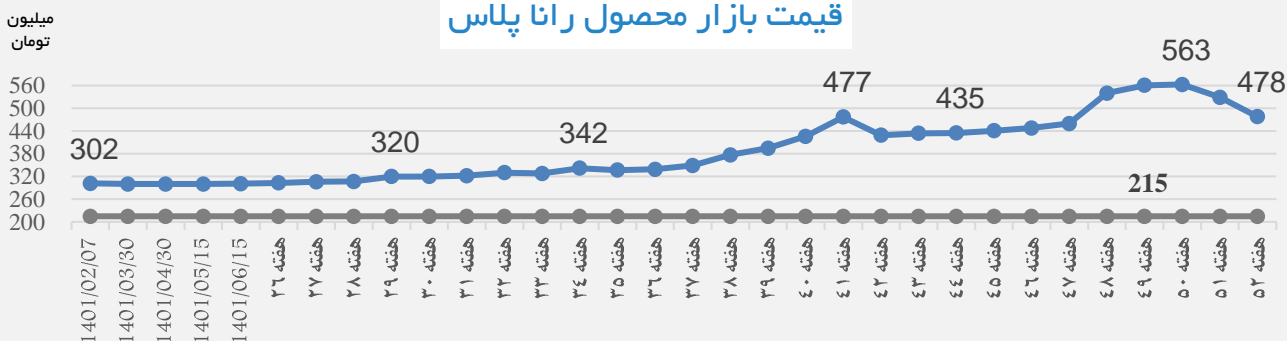
آذر

دی

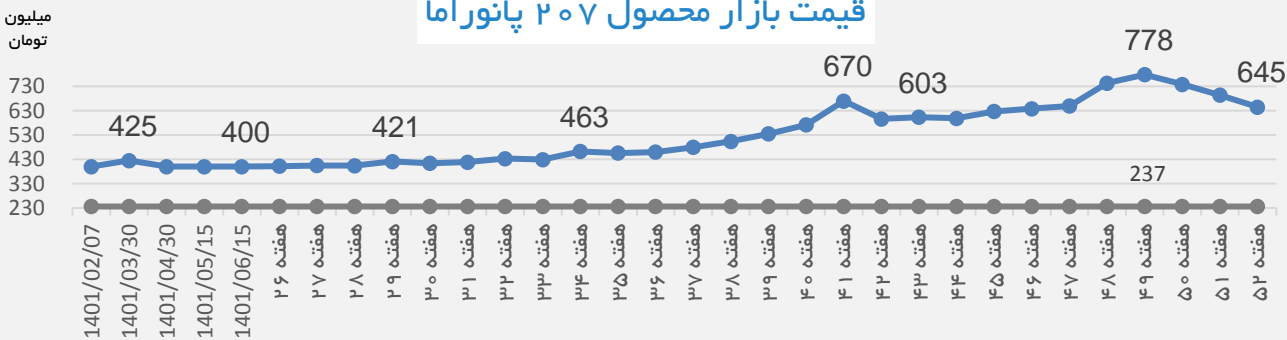
بهمن

اسفند

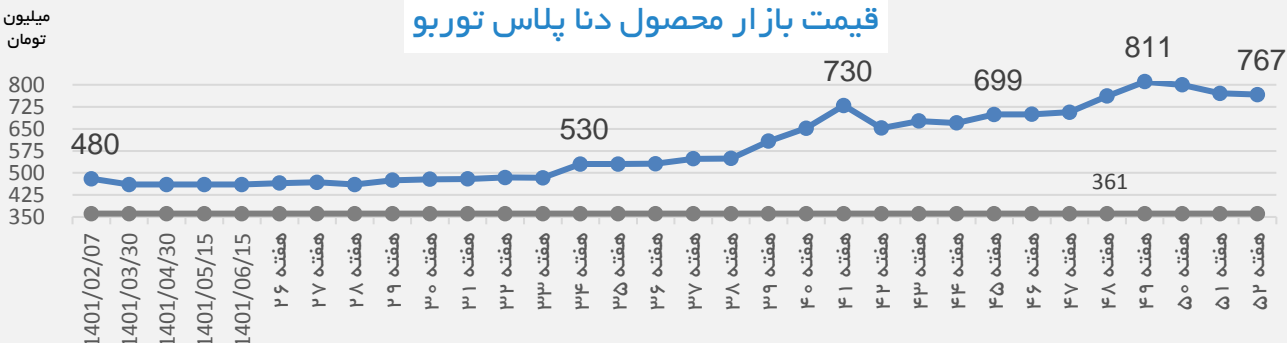
قیمت بازار محصول رانا پلاس



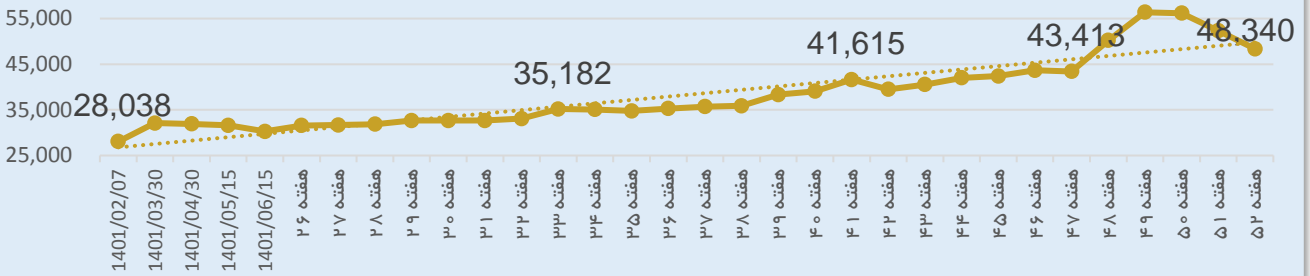
قیمت بازار محصول ۲۰۷ پانوراما



قیمت بازار محصول دنا پلاس توربو



قیمت دلار



نیمه اول ۱۴۰۱

مهر

آبان

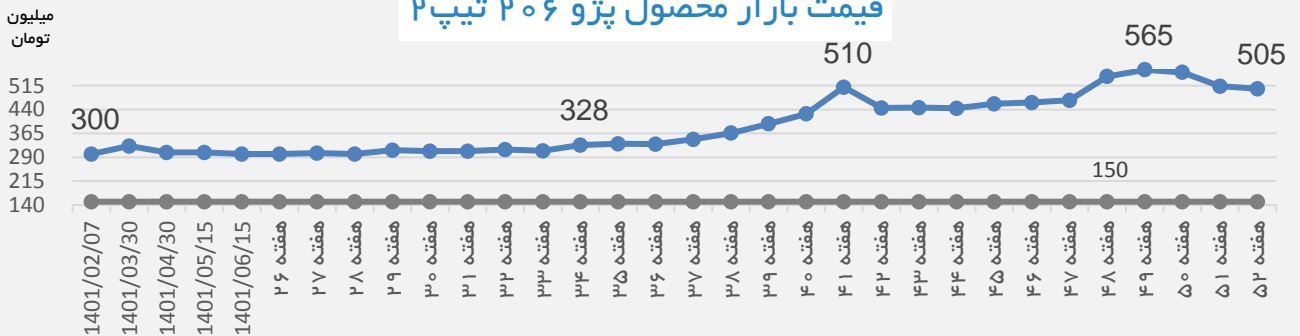
آذر

دی

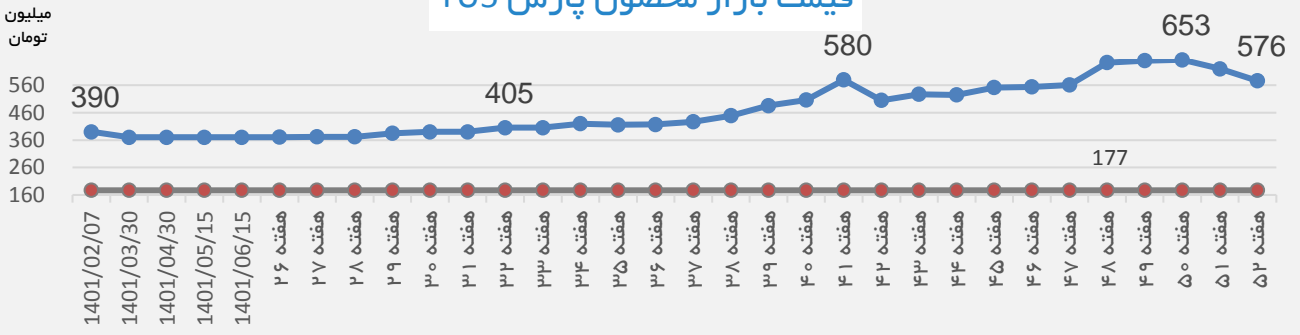
بهمن

اسفند

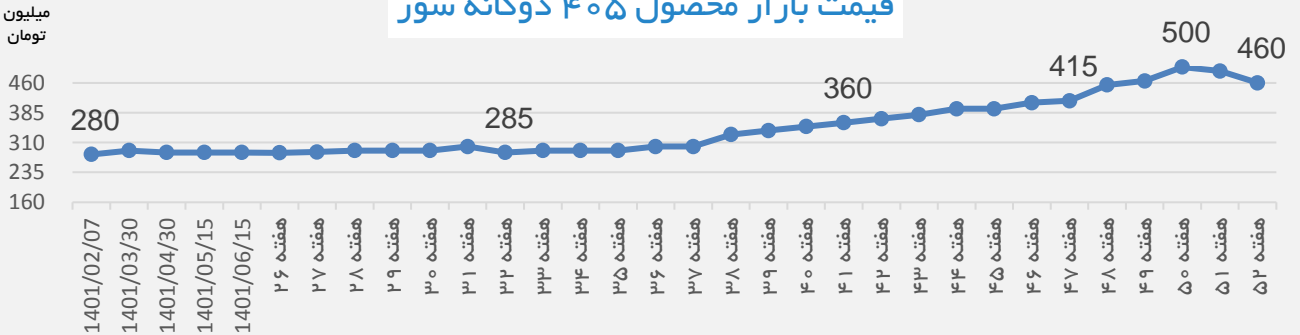
قیمت بازار محصول پژو ۲۰۶ تیپ ۲



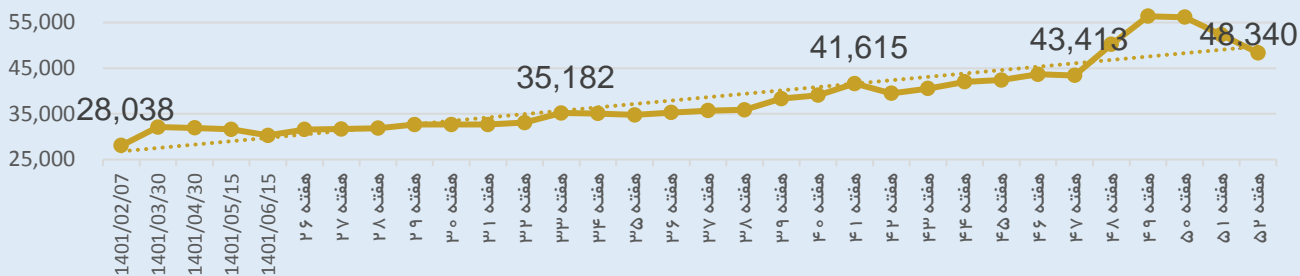
قیمت بازار محصول پارس TU5



قیمت بازار محصول دوگانه سوز

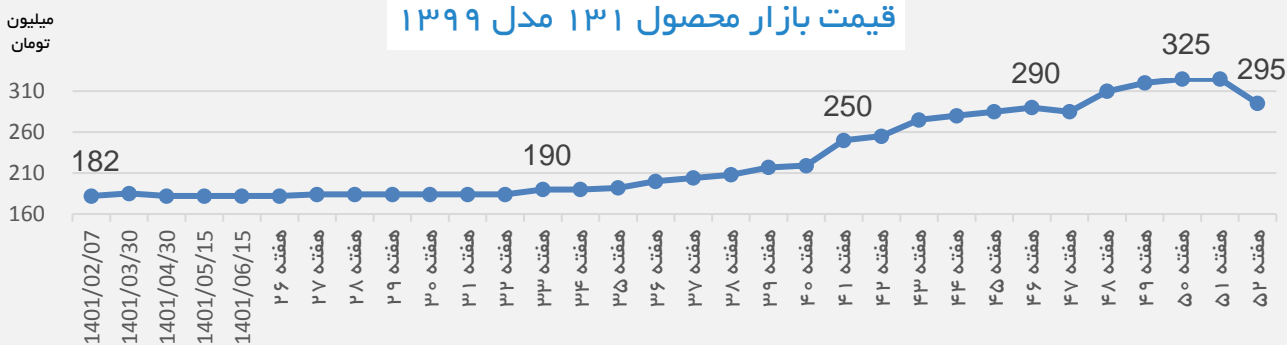


قیمت دلار

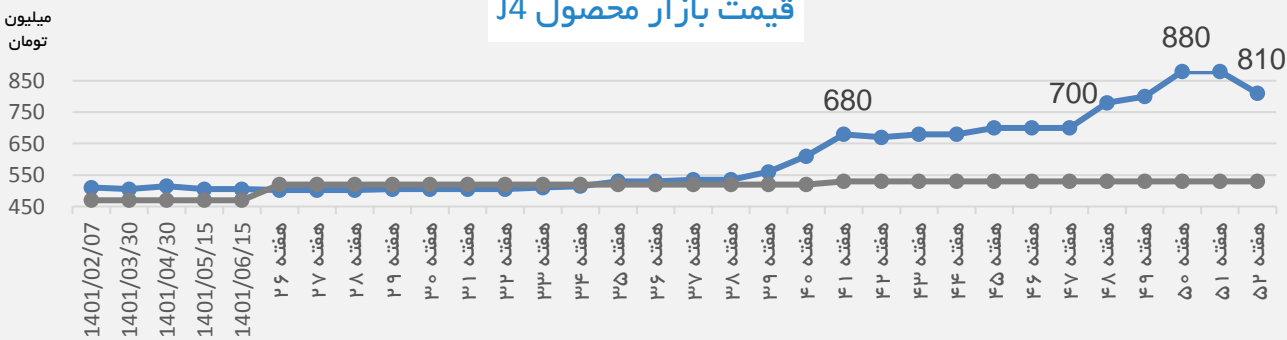


اسفند	بهمن	دی	آذر	آبان	مهر	نیمه اول ۱۴۰۱
-------	------	----	-----	------	-----	---------------

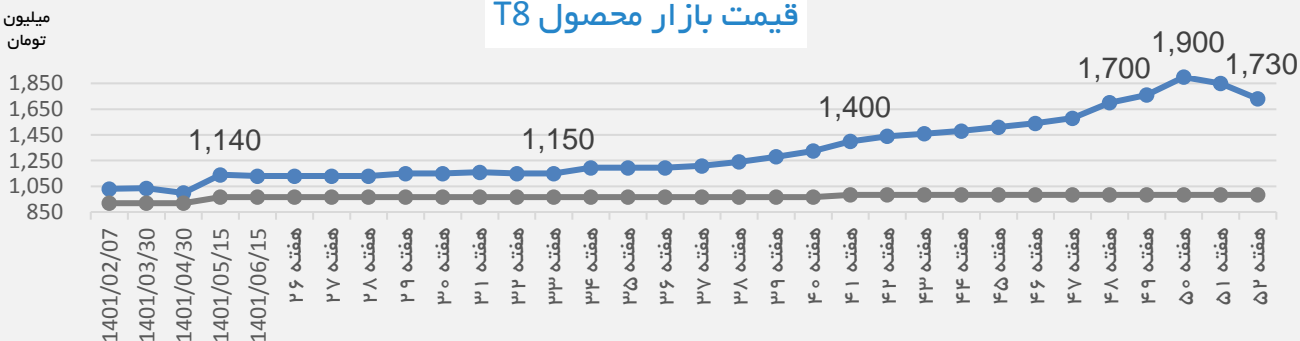
قیمت بازار محصول ۱۳۱ مدل ۱۳۹۹



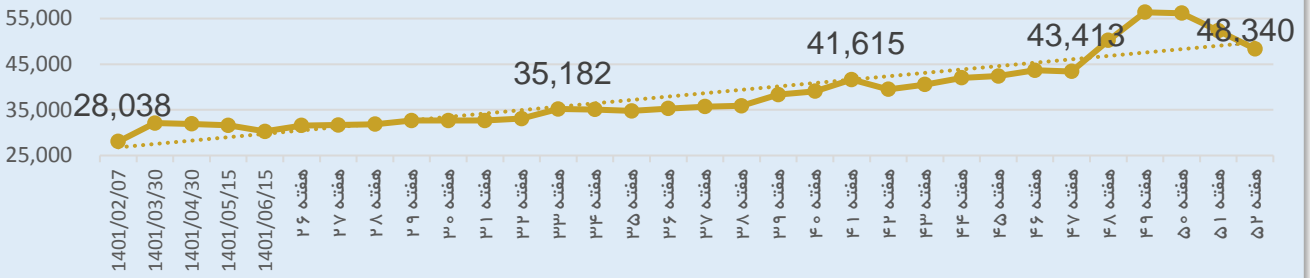
قیمت بازار محصول J4



قیمت بازار محصول T8



قیمت دلار



نیمه اول ۱۴۰۱

مهر

آبان

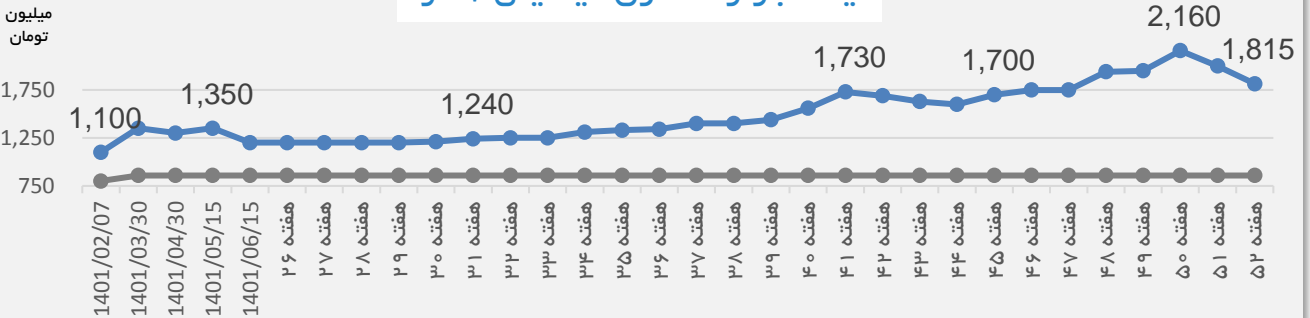
آذر

دی

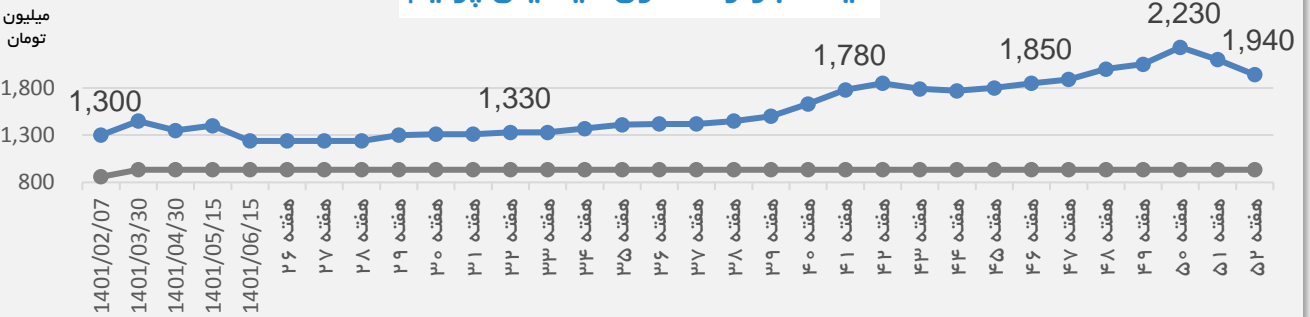
بهمن

اسفند

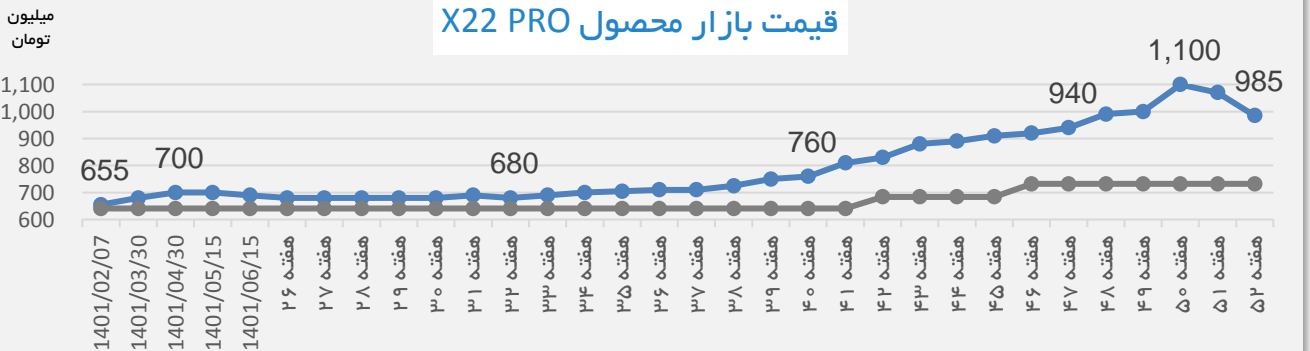
قیمت بازار محصول فیدلیتی ۷ نفره



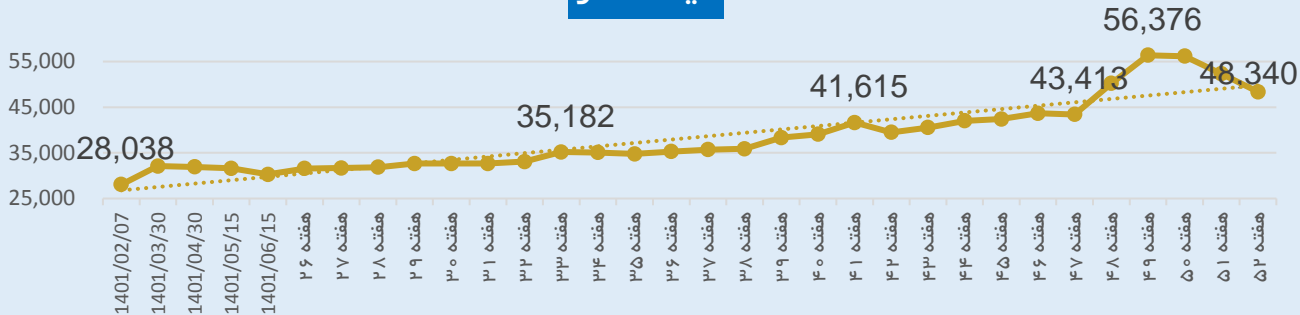
قیمت بازار محصول دیگنیتی پرایم



قیمت بازار محصول X22 PRO

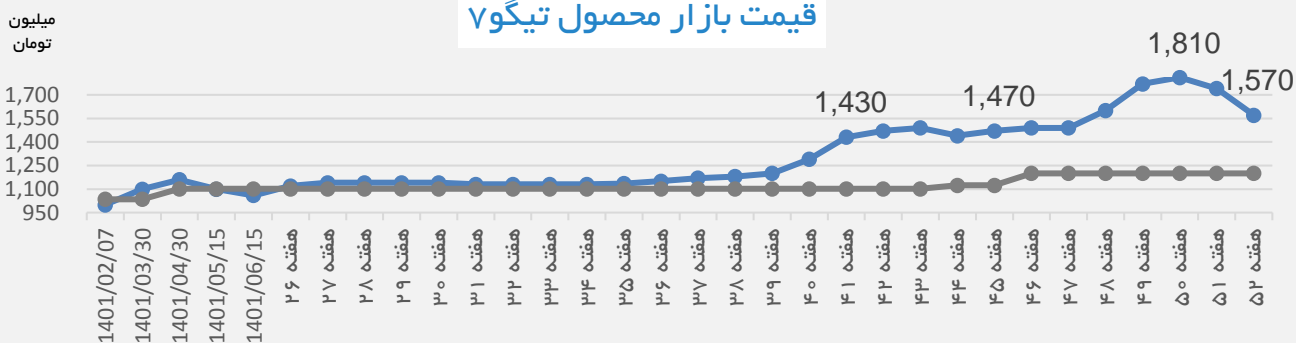


قیمت دلار

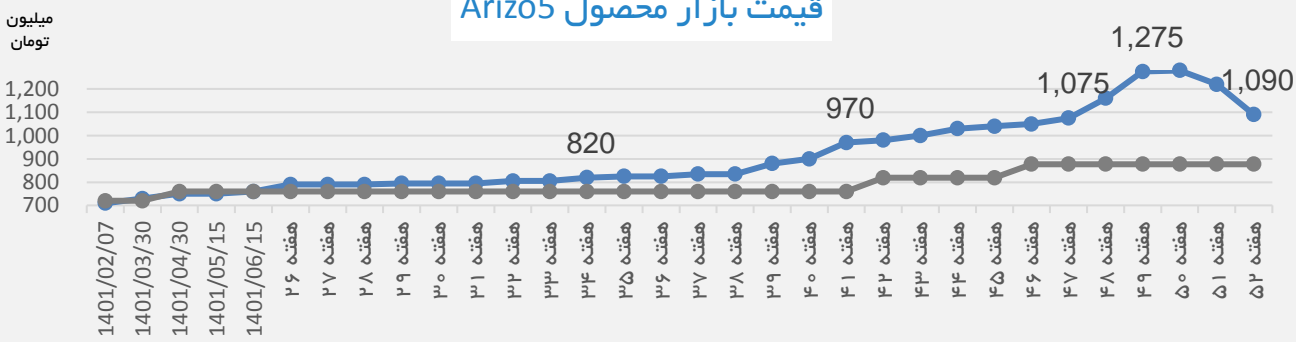


اسفند	بهمن	دی	آذر	آبان	مهر	نیمه اول ۱۴۰۱
-------	------	----	-----	------	-----	---------------

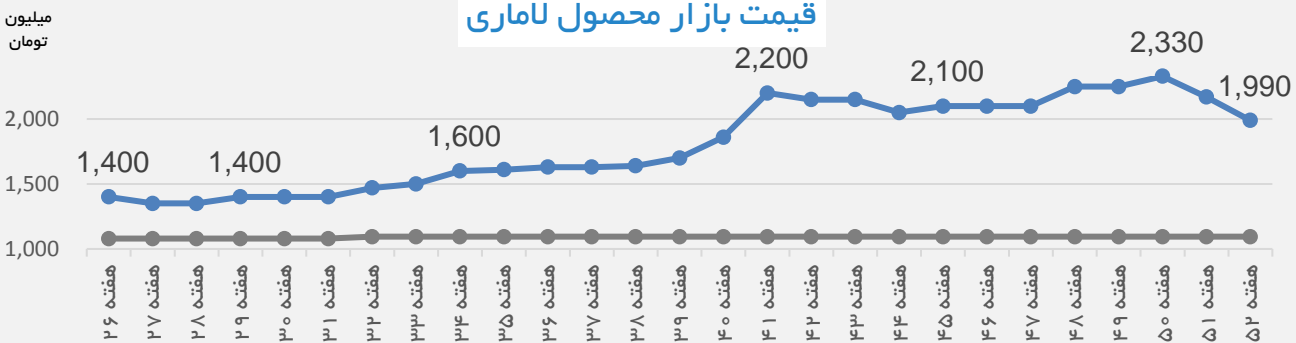
قیمت بازار محصول تیگو ۷



قیمت بازار محصول Arizo 5



قیمت بازار محصول لاماری



بخش
پنجم

برنامه ها و اهداف صنعت خودرو

باید با برنامه پیش رفت،

هر اقدامی که شما می کنید، جزئی از
برنامه ای باشد که قبلا تنظیم کرده اید،
کارهای روزمره و اقدامات پیش بینی نشده
نمی تواند مشکلی را حل کند

مقام معظم رهبری

مراسم تنفیذ حکم سیزدهمین دوره

ریاست جمهوری اسلامی ایران



راهنمای اصلی صنعت خودرو

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

۷ اصلاح قیمت تمام شده خودرو

۸ افزایش صادرات خودرو به کشورهای خارجی

۹ واردات خودرو متناسب با نیاز کشور

۱۰ نوسازی ناوگان و اسقاط خودرو های فرسوده

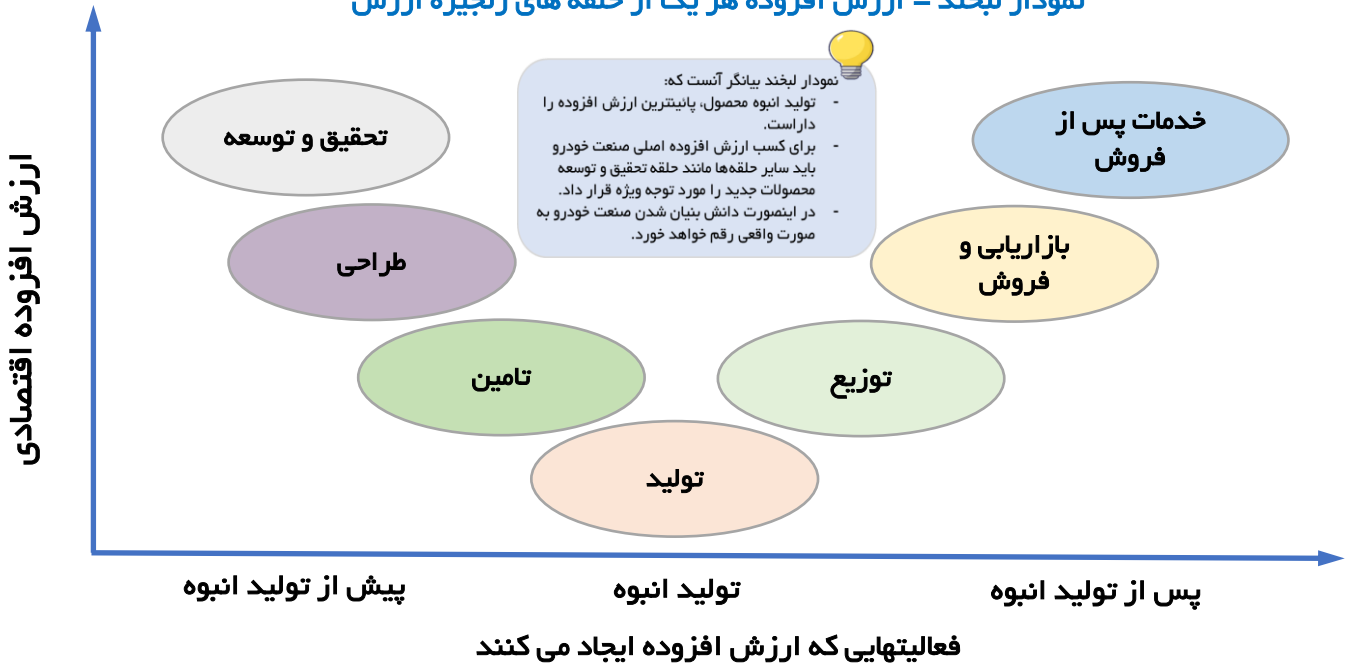
۱۱ ارتقاء نمای صنعت خودرو

۱۲ اصلاح ساختار مالکیت شرکتهای خودروساز



راهبرد اول : ایجاد کل زنجیره ارزش خودرو سازی در داخل کشور مبتنی بر دانش و فناوری بومی

نمودار لبخند – ارزش افزوده هر یک از حلقه های زنجیره ارزش



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

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

ریرا



تاریخ تولید انبوه: نیمه دوم ۱۴۰۲

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

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

کادिला



تاریخ تولید انبوه:
نیمه دوم ۱۴۰۲

سیلک



تاریخ تولید انبوه:
نیمه دوم ۱۴۰۲

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

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

ایگل



تاریخ تولید انبوه: نیمه دوم ۱۴۰۲

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

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

وانا گازسوز



تاریخ تولید انبوه:
نیمه اول ۱۴۰۳

آتروس ۱۵۰۰



تاریخ تولید انبوه:
نیمه اول ۱۴۰۲

آتروس ۱۵۰۰



تاریخ تولید انبوه:
نیمه دوم ۱۴۰۲



عقاب افشان



تاریخ تولید انبوه:
نیمه اول ۱۴۰۲

عقاب افشان



تاریخ تولید انبوه:
نیمه دوم ۱۴۰۲



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

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

در توسعه محصولات جدید خودرو سواری برقی تمرکز بر خودروهای کوچک اقتصادی و خودروهای شاسی بلند خواهد بود.



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

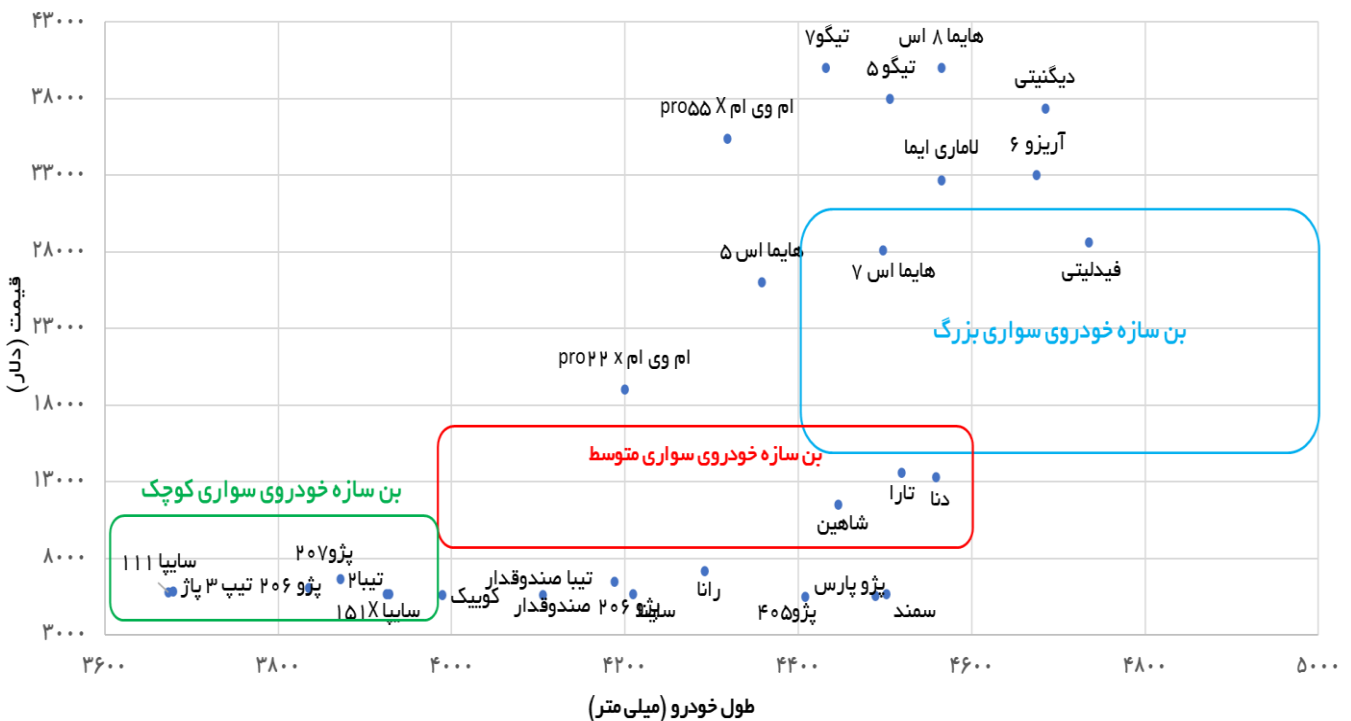
اقدام ۴: تدوین سند راهبردی فناوری های نوین در صنعت خودرو

تدوین سند راهبردی فناوری های نوین در صنعت خودروسازی بر اساس قانون ساماندهی صنعت خودرو مصوب مجلس شورای اسلامی مورخ با تمرکز بر چهار محور اصلی شامل:



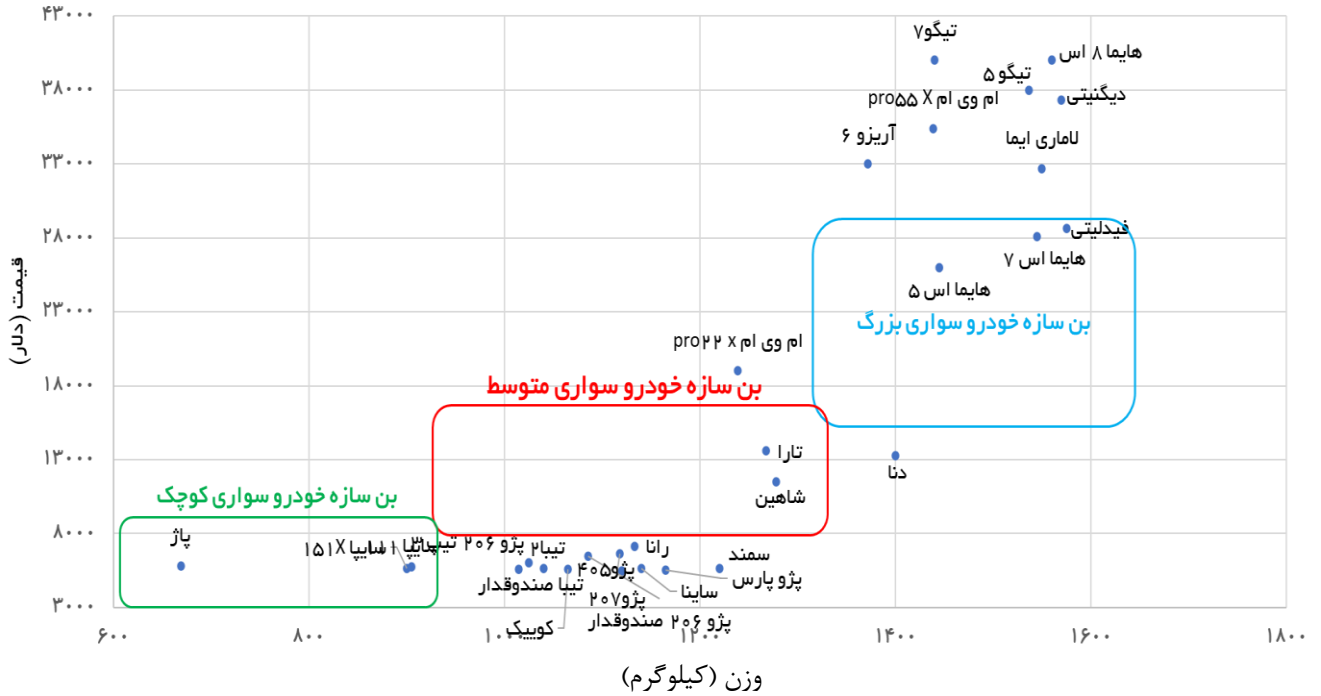
راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

اقدام ۵: ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه بن سازه



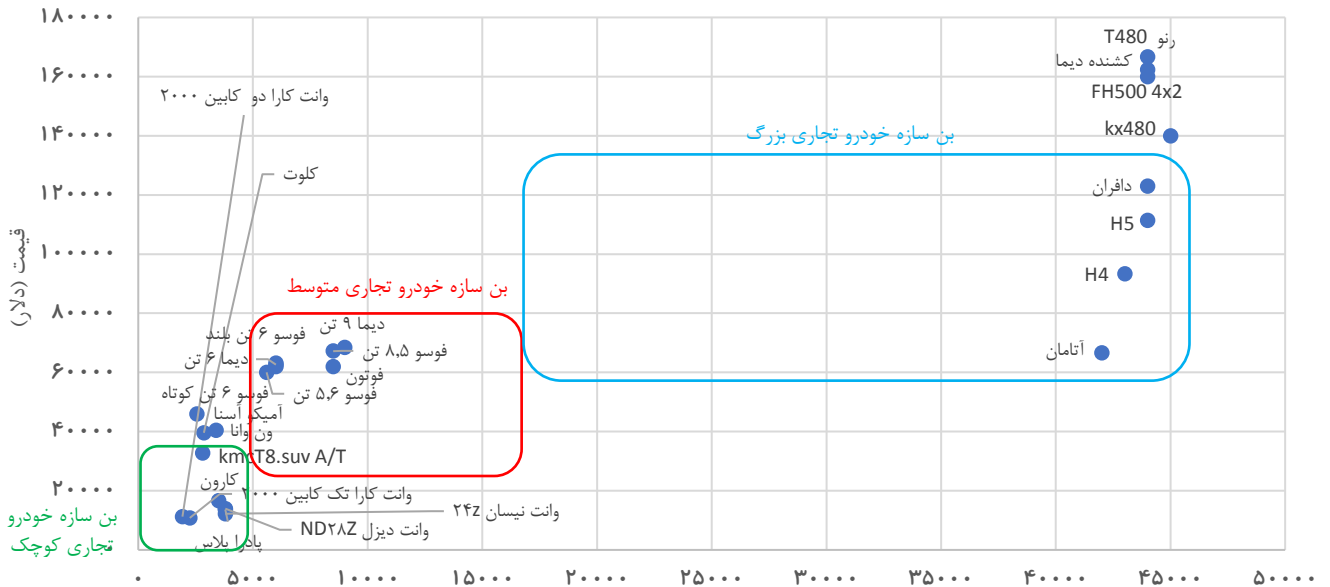
راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

اقدام ۵: ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه بن سازه



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


اقدام ۵: ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه بن سازه



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

اقدام ۵: ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه بن سازه

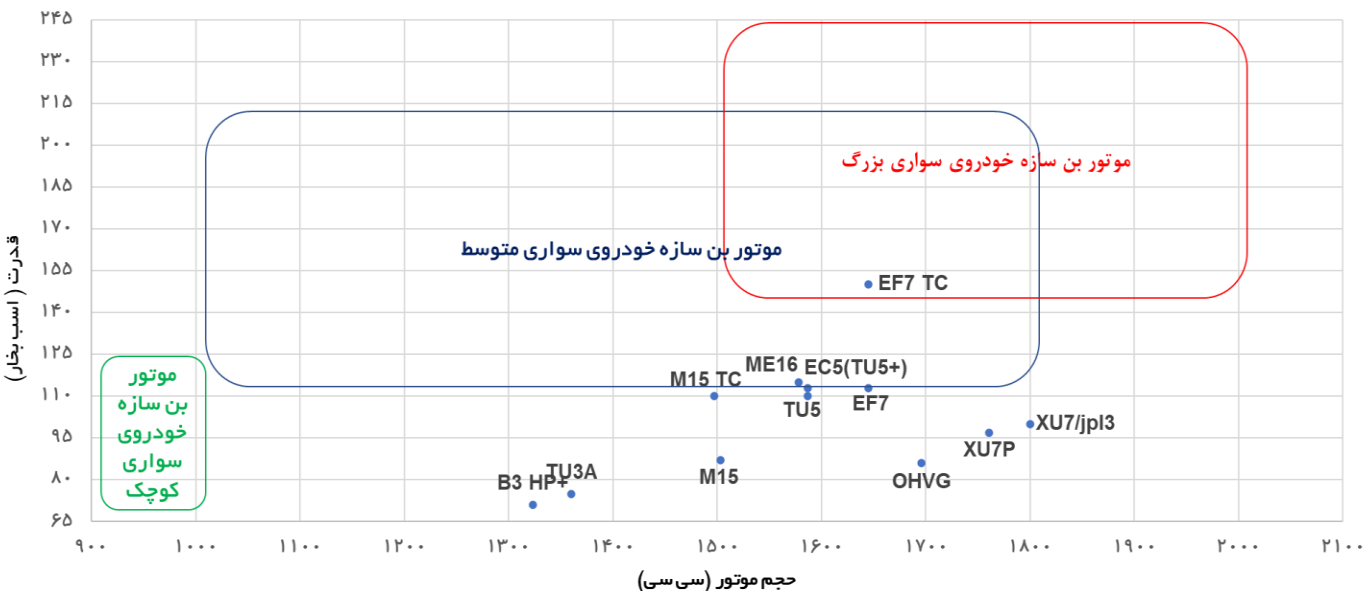
بن سازه	مجری محوری
بن سازه خودروی سواری کوچک	<p>مجری محوری در هر بن سازه بر اساس توانمندیهای شرکتهای فعال شناسایی خواهد شد و سایر شرکتهای در قالب کنسرسیوم و سایر روشهای ممکن همکاری خواهند داشت.</p>
بن سازه خودروی سواری متوسط	
بن سازه خودروی سواری بزرگ	
بن سازه خودروی تجاری سبک	
بن سازه خودروی تجاری متوسط	
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.

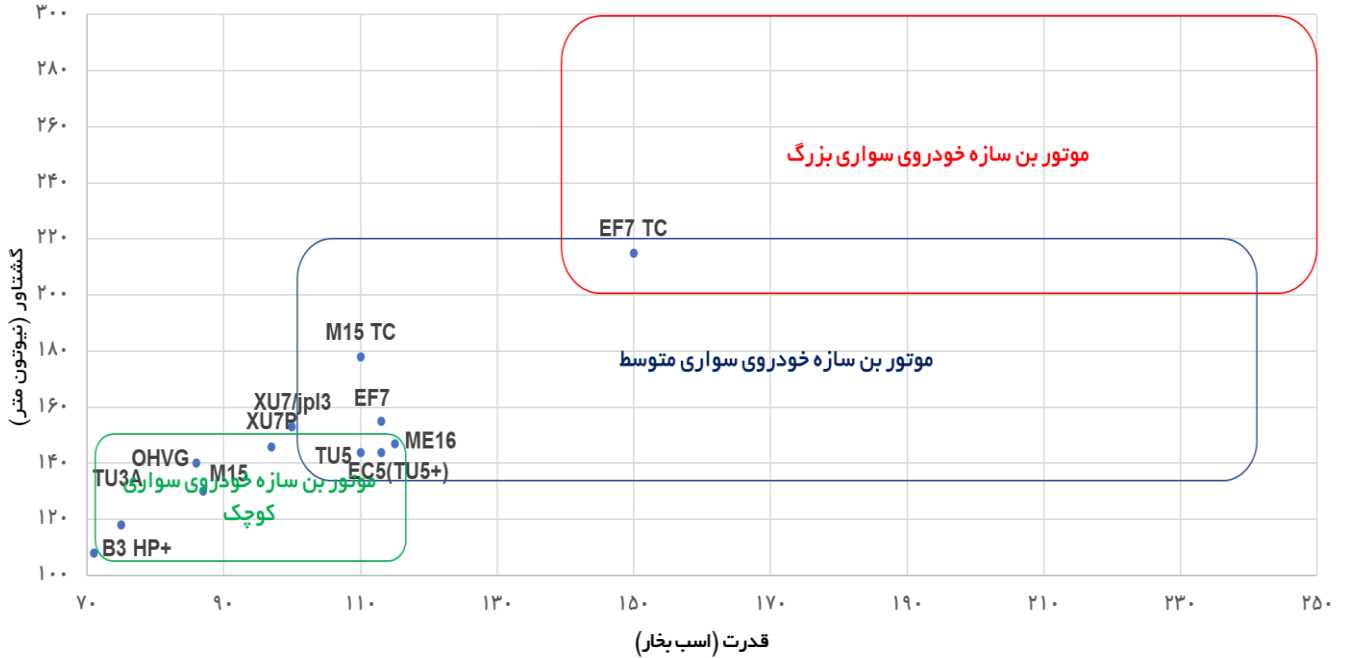
راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

اقدام ۶: ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه قوای محرکه



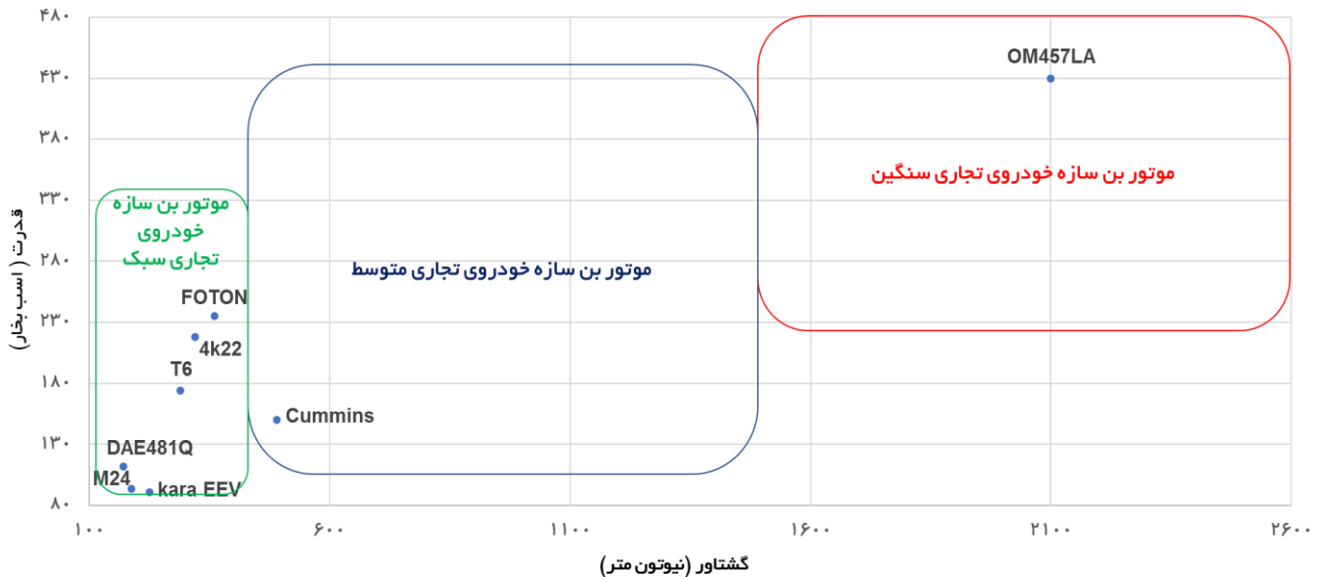
راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

اقدام ۶: ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه قوای محرکه



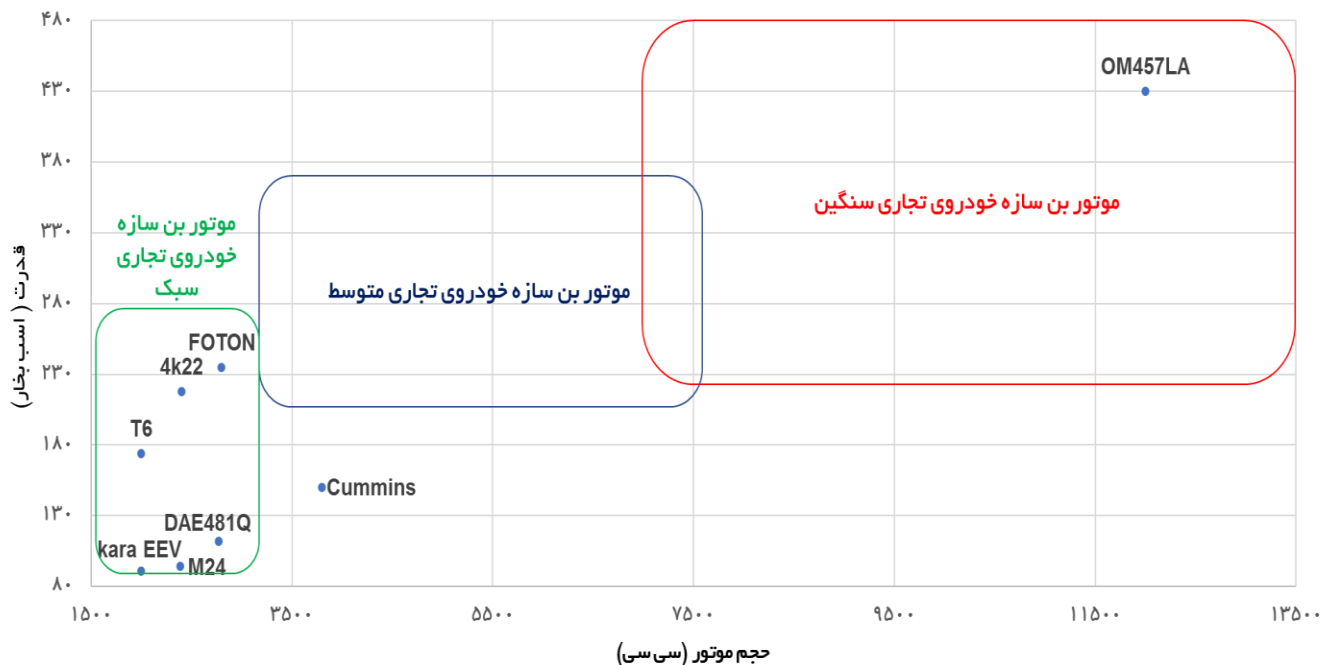
راهبرد دوم: توسعه محصولات جدید ایرانی مبتنی بر دانش و فناوری بومی

اقدام ۶: ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه قوای محرکه




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

اقدام ۶: ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه قوای محرکه



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

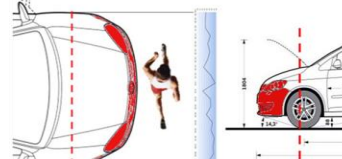
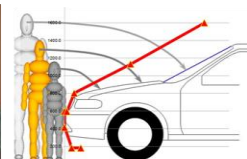
اقدام ۶: ساماندهی و تقسیم کار ملی توسعه قوای محرکه

 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	قوای محرکه
<p>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.</p>	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

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

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



مجموعه تجهیزات مذکور همچنین قابلیت انجام آزمون های اتصال 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. انواع ضربه زنده ها شامل ساق پا، نیم تنه انسان، لگن، شبیه ساز سر انسان، مجموعه سنسورهای تعبیه شده بر روی این تجهیزات است.

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

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



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



آسفالت نرم یا لطیف

سنگ فرش بلژیکی

سنگ فرش بلژیکی



TEST TRACKS	
T1	DYNAMIC PLATFORM
T2	WET SPID PAD
T3	DRY HANDLING CIRCUIT
T4	WET HANDLING CIRCUIT
T5	EXTERNAL NOISE TEST TRACK
T6	CORRECTION ROAD
T7	WET HANDLING CIRCUIT
T8	EXTERNAL NOISE TEST TRACK
T9	CORRECTION ROAD
T10	DRY HANDLING CIRCUIT

Project	Author	Name of Area Name of Testing/Test Track	Date	Project Code	Drawing Code	Sheet	Description
BAREZ	gdo	PROVING GROUND	20140918	T13029	2 TC GA	1/1	SITE PLAN GENERAL ARRANGEMENT

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

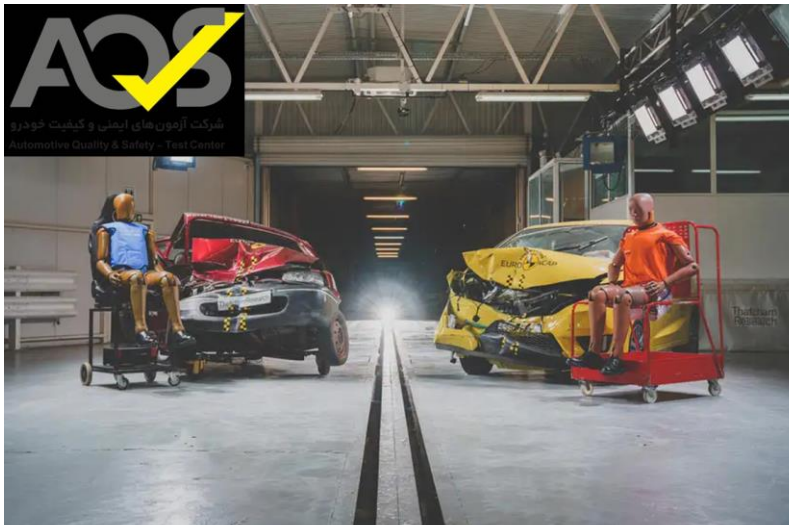
اقدام ۷: توسعه زیرساخت های آزمون خودرو (آزمون های محافظت از عابر پیاده)



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		

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

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

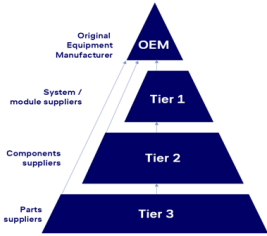


ایجاد شرکت آزمونهای ایمنی و کیفیت خودرو (کنسرسیوم تست تصادف)	
انعقاد قرارداد مرکز تست تصادف خودرو با یک شرکت اسپانیایی (یکی از تأمین کنندگان اصلی تستهای (Euro Ncap))	
آغاز عملیات خاکبرداری زمین مرکز تست	
ثبت سفارش و تأمین ۵ میلیون یورو ارز و انتقال به شرکتهای تأمین کننده خارجی	
تحویل دوربینها به مرکز آخر فروردین ماه ۱۴۰۲	
تحویل لایتینگها به مرکز آخر خرداد ماه ۱۴۰۲	
ارسال آدمکها (دامپها) 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٪

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

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، افزایش سطح داخلی‌سازی 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 مجزاً به انعقاد قرارداد با تامین کنندگان رده دو و پایین‌تر 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 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- کروژ کنترل ۱۰- مجموعه اگزوز
بدنه	۱۱- سازی بدنه ۱۲- قطعات بازشوی بدنه ۱۳- عایق صدا و حرارت ۱۴- چسب و ماستیک ۱۵- آپبند
تزیینات	۱۶- تزیینات خارجی ۱۷- تزیینات 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 الکتریکال	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- برف‌پاک‌کن ۶۱- شیشه شوی ۶۲- جک و ابزار
تهویه مطبوع	۶۳- تهویه مطبوع

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

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
وانت	سایر	۷ تا ۹ لیتر	۵۱
		بیشتر از ۹ لیتر	۷۱
	برقی	-	۶
ون، مینی بوس، اتوبوس، کامیونت، کامیون و کشنده	سایر	کمتر از ۷ لیتر	۱۱
		بین ۷ تا ۹ لیتر	۲۸
	برقی	-	۶
موتور سیکلت، دوچرخه و اسکوتر	سایر	بیشتر از ۹ لیتر	۵۱
		بیشتر از ۱۱ لیتر	۷۱
	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 موتائزی 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.

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

اقدام ۲: اصلاح نظام حقوق ورودی

حقوق ورودی خودروی کامل (فصل ۹۸ کتاب مقررات)

حقوق ورودی قطعات (سایر فصول کتاب مقررات)

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



حقوق ورودی خودروی کامل، قطعات خودرو و قطعات منفصله خودروهای موتاژی 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.

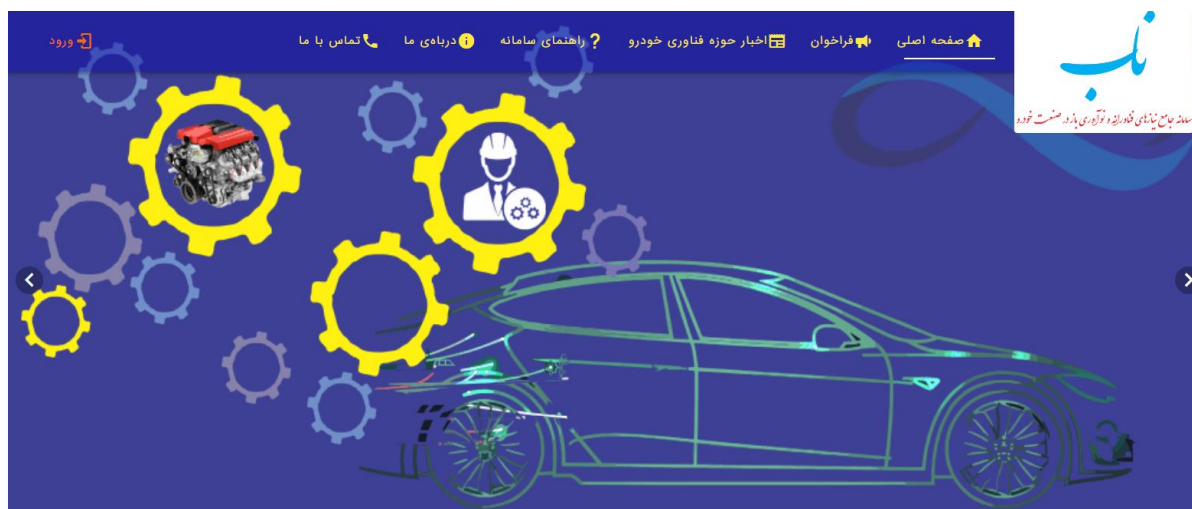
راهبرد سوم: تامین حداکثری اجزای خودرو و فرآیند تولید در داخل کشور با کیفیت مطلوب

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

نام صنعت	نوع محصول	زنجیره	میزان مصرف ۱۴۰۱ (هزارتن)					نیازمندی در افق ۵ ساله (هزارتن)				
			۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴	۱۴۰۵	۱۴۰۶	۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴	۱۴۰۵	۱۴۰۶
خودرو	فولاد	ورق گرم	۴۵۷	۵۶۷	۶۹۳	۷۵۶	۷۷۲	۷۷۳	۷۷۳	۷۷۲	۷۷۳	
		ورق سرد	۶۸۰	۸۴۴	۱۰۳۲	۱۱۲۶	۱۱۴۹	۱۱۴۹	۱۱۴۹	۱۱۴۹	۱۱۴۹	
		ورق گالوانیزه	۱۶۲	۲۰۲	۲۴۶	۲۶۹	۲۷۴	۲۷۴	۲۷۴	۲۷۴	۲۷۴	
		ورق رنگی	۱۴	۱۸	۲۲	۲۴	۲۴	۲۴	۲۴	۲۴	۲۴	
پتروشیمی	مس	۲۰	۲۵	۳۱	۳۴	۳۴	۳۴	۳۴	۳۴	۳۴		
	آلومینیوم	۱۴۲	۱۷۶	۲۱۶	۲۳۵	۲۴۰	۲۴۰	۲۴۰	۲۴۰	۲۴۰		
	پلاستیک	۱۸۳	۲۲۷	۲۷۷	۳۰۲	۳۰۹	۳۰۹	۳۰۹	۳۰۹	۳۰۹		
پتروشیمی	لاستیک	۱۲۲	۱۵۱	۱۸۵	۲۰۲	۲۰۶	۲۰۶	۲۰۶	۲۰۶	۲۰۶		
	بجزتایر											

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

اقدام ۴: شناسایی و حمایت از شرکتهای دانش بنیان و فناور



توسعه سامانه جامع نیازهای فناورانه (سامانه ناب) با هدف شناسایی و حمایت از شرکت های دانش بنیان و فناور جهت رفع نیازهای فناورانه شرکتهای خودروساز و زنجیره تامین. شرکتهای فعال در حوزه صنعت خودرو می توانند وارد سامانه به آدرس <http://naab.iust.ac.ir/> شوند و نیازهای فناورانه خود را وارد کنند یا از نیازهای فناورانه سایر شرکت ها مطلع شوند.

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

هدف گذاری تولید سال ۱۴۰۲

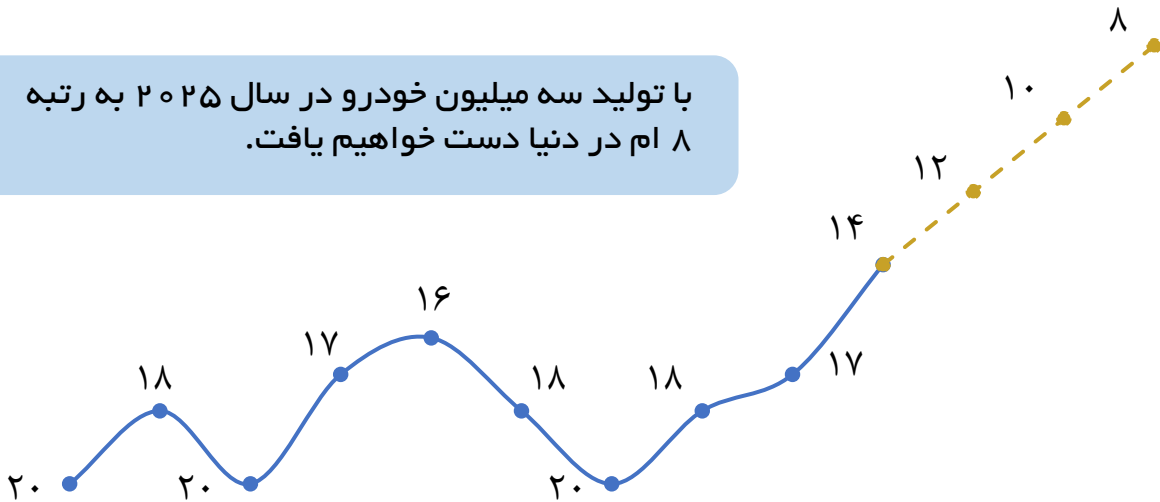
گروه	سواری	تجاری سبک (وانت-ون)	تجاری متوسط و سنگین (مینی بوس- اتوبوس- کامیونت- کامیون-کشنده)	جمع-دستگاه
ایران خودرو	۸۳۵,۰۰۰	۴۰,۰۰۰	۲۵,۰۰۰	۹۰۰,۰۰۰
سایپا	۶۵۱,۳۰۶	۱۳۲,۱۶۰	۱۶,۵۳۴	۸۰۰,۰۰۰
مدیران خودرو	۱۵۴,۰۸۰	-	-	۱۵۴,۰۸۰
کرمان خودرو	۸۸,۳۶۰	۱۶,۸۱۰	-	۱۰۵,۱۷۰
بهمن موتور	۳۹,۵۹۰	۱۷,۲۰۰	۱۱,۴۴۰	۶۸,۲۳۰
خودروسازی 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
جمع (دستگاه)	۱,۸۰۶,۰۹۲	۲۱۲,۱۷۰	۸۱,۷۳۸	۲,۱۰۰,۰۰۰

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

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.



راهبرد پنجم: ارتقاء کیفیت محصولات، خدمات فروش و خدمات پس از فروش

اقدام ۱: اصلاح روش ارزیابی کیفیت محصولات، خدمات فروش و خدمات پس از فروش

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:

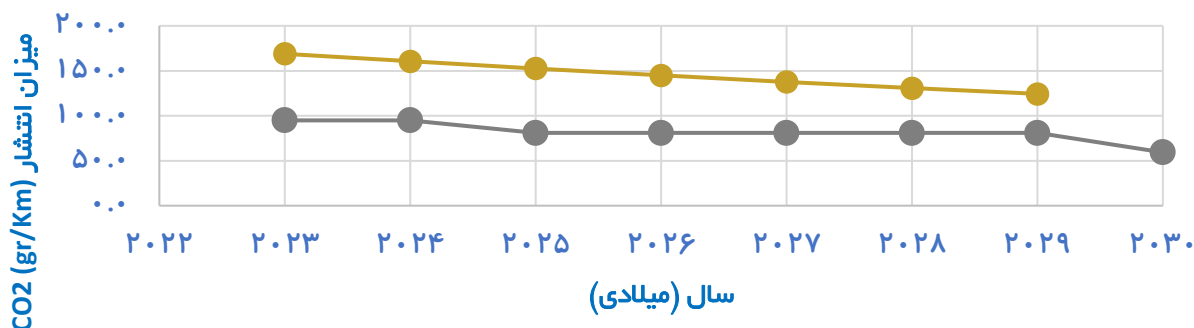
- ✓ دستورالعمل ارزیابی فرایندهای طراحی، تامین و تولید
- ✓ دستورالعمل ارزیابی عملکرد و دوام محصول
- ✓ دستورالعمل ارزیابی محصول در پایان خط تولید و ارزیابی رضایت مشتری از محصول نهایی
- ✓ دستورالعمل ارزیابی کیفیت خدمات پس از فروش



راهبرد پنجم: ارتقاء کیفیت محصولات، خدمات فروش و خدمات پس از فروش

اقدام ۲: برنامه ریزی برای کاهش مصرف سوخت

برنامه کاهش مصرف سوخت خودروهای سواری



- 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.
- آیین 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 می باشند.

راهبرد پنجم: ارتقاء کیفیت محصولات، خدمات فروش و خدمات پس از فروش

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)

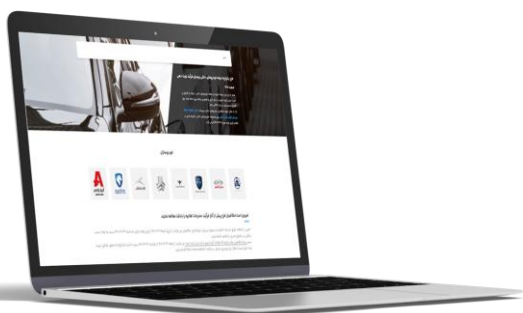
راهبرد ششم: ایجاد روش های دسترسی آسان عموم اقشار کشور برای خرید خودرو

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 بر اساس فراخوان خودروساز



راهبرد هفتم: اصلاح قیمت تمام شده خودرو



هزینه های
گارانتی
۱/۵ تا ۳ درصد



هزینه های سربار
تولید
۸ تا ۱۲ درصد



هزینه دستمزد
تولیدی
۱۰ تا ۱۴ درصد



هزینه مواد
۴۵ تا ۵۵
درصد



سود خالص
۱۲ تا ۱۶ درصد



هزینه های سربار
ستاد و فروش
۳ تا ۶ درصد

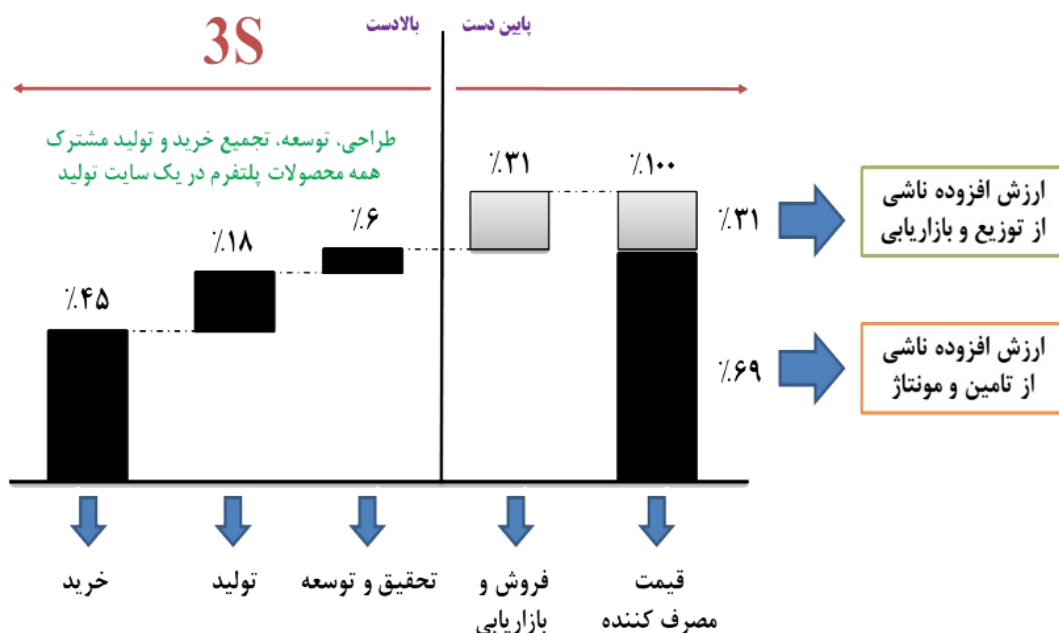


هزینه های
استهلاک
۱ تا ۱/۵ درصد



هزینه های توسعه
محصول
۳ تا ۶ درصد

هم افزایی در فعالیتهای بالا دستی زنجیره ارزش



راهبرد هشتم: افزایش صادرات خودرو به کشورهای خارجی

اقدامات

- بهره‌برداری بهینه از شرایط فعلی بازار روسیه و برنامه ریزی صادرات به بازار صادراتی روسیه
- برنامه‌ریزی جهت وصول مطالبات صادراتی
- تحقق راهبرد توسعه تجارت خودرو در حوزه غرب آفریقا از طریق سایت سنیران اتو 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
- کاهش خام فروشی صادرات قطعات ریخته‌گری با حرکت به سمت صادرات قطعات End Item و Finish
- توسعه بازارهای منطقه CIS با توجه به فرصت‌های دیپلماسی اقتصادی پیش‌رو
- توسعه بازار صادرات قطعات یدکی
- افزایش حجم صادرات خدمات مهندسی

راهبرد نهم: واردات خودرو متناسب با نیاز کشور

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.

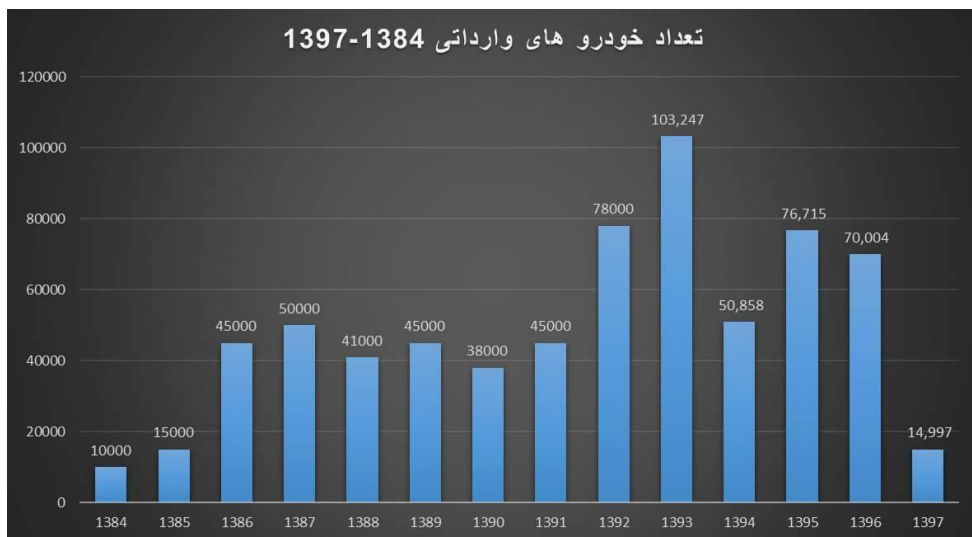
۶ به ازای هر دو خودروی وارداتی یک خودروی فرسوده اسقاط خواهد شد.

وجه متعلقه به واردات خودرو سواری (دریافتی توسط گمرک ج.ا.ایران)

نوع دریافتی	مبنای قانونی	مبنای محاسبه	ماخذ
حقوق گمرکی	قانون امور گمرکی	ارزش CIF	چهار درصد
سودبازرگانی	مصوبه هیات وزیران	ارزش CIF	مطابق کتاب تعرفه واردات
هلال احمر	قانون امور گمرکی	حقوق گمرکی + سود بازرگانی	یک درصد
پسماند	قانون مدیریت پسماند	ارزش CIF	نیم در هزار
درآمد حاصل از افزایش عوارض واردات خودروهای سواری (ردیف درآمدی ۱۴۸ و ۱۶۰)	جداول ضمیمه قانون بودجه از سال ۱۳۹۷ تا کنون	ارزش FOB	پنج درصد
درآمد حاصل از وضع عوارض از افزایش خودرو بنزین سوز (ردیف درآمدی ۱۸۱ و ۱۶۰)	جداول ضمیمه قانون بودجه از سال ۱۳۹۷ تا کنون	ارزش FOB	ده درصد
مالیات ارزش افزوده	قانون مالیات بر ارزش افزوده	ارزش CIF + حقوق گمرکی + سود بازرگانی	شش درصد
عوارض ارزش افزوده	قانون مالیات بر ارزش افزوده	ارزش CIF + حقوق گمرکی + سود بازرگانی	سه درصد

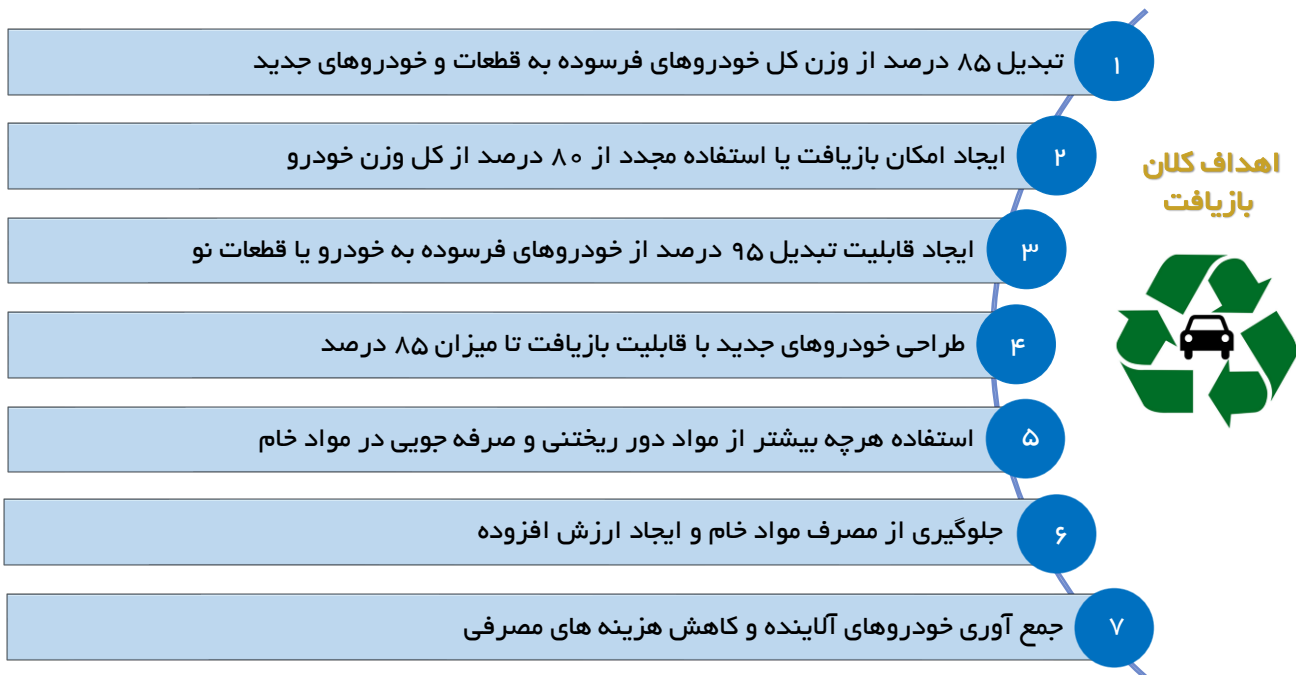
پیشینه اجرای واردات خودرو

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱/ ۴/ ۱۳۸۲ آیین نامه ضوابط فنی واردات خودرو را تصویب نمود. تا پیش از آن واردات خودرو به ایران ممنوع بود. اما پس از این تاریخ با هدف ایجاد رقابت در صنعت خودروسازی و بهبود فضای بازار واردات خودرو به کشور مجاز شد. واردات خودرو به کشور عملاً در سال ۱۳۸۴ اجرایی گردید که با ۱۱ هزار و ۴۴۰ دستگاه خودرو آغاز شد.



واردات خودرو در سال ۱۳۹۳ به ۱۰۳ هزار دستگاه رسید. با افزایش حجم خودروهای وارداتی، دولت یازدهم واردات خودروهای لوکس و گران قیمت به کشور را ممنوع کرد در پی آن، میزان واردات خودرو کاهش چشمگیر را تجربه نمود، زیرا تا پیش از این واردکنندگان ترجیح می دادند تا صرفاً بر خودروهای لوکس تمرکز کنند. طوری که برخی برآوردها حکایت از واردات بیش از انتظار پورشه و مازاراتی به ایران داشت. بررسی ها نشان می دهد بیشترین فروش پورشه در سال ۲۰۱۱ به ایران مربوط بود.

راهبرد دهم: نوسازی ناوگان و اسقاط خودرو های فرسوده



راهبرد دهم: نوسازی ناوگان و اسقاط خودرو های فرسوده

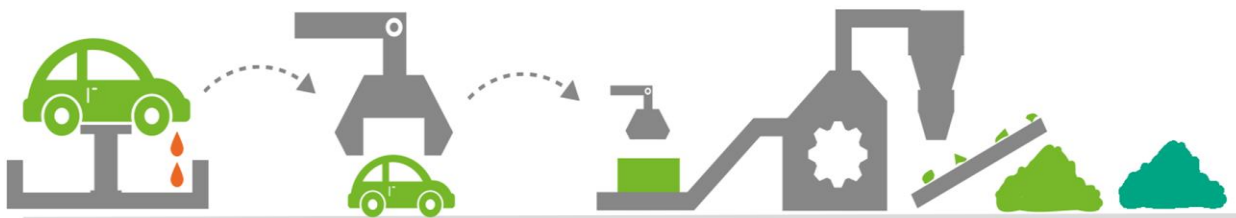
اقدام ۱: تولید خودرو و نوسازی ناوگان مطابق تکالیف قانونی

تکالیف قانونی و محل تأمین بودجه مورد نیاز	پیش بینی تحقق توسط وزارت صمت (۱۴۰۲)	نوع وسیله نقلیه	
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	۱۰۰	اتوبوس شهری برقی	
	۵۰۰۰	اتوبوس شهری پایه گازسوز	
	۱۵۰۰	اتوبوس شهری دیزلی	
	۲۰۰	تاکسی سدان برقی	
	۴۰۰۰۰	تاکسی سدان پایه گازسوز	
	۱۰۰۰	تاکسی ون پایه گازسوز	
	۱۰۰۰	تاکسی ون بنزینی	
	۱۲۰۰	مینی بوس دیزلی	
	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 زمینه های فنی و ایمنی و کنترل آلاینده های هوا و صدا، انجام معاینه فنی کلیه وسایل نقلیه موتوری اعم از سبک، نیمه سنگین، سنگین، موتورسیکلت که توسط بخشهای دولتی، عمومی و غیردولتی به کار گرفته می شوند، در دوره های زمانی منظم و توسط مراکز مورد تأیید سازمان الزامی است.	۵۰۰۰۰	موتورسیکلت برقی کار
		۵۷۰۰۰	موتورسیکلت برقی غیرکار
۹۰۰۰۰		موتورسیکلت اترکتوری	
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 می توانند 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 موتورسیکلت فرسوده (با اولویت موتورسیکلت و حمل و نقل عمومی) خواهد شد.	۵۰۰۰۰	خودروی سواری	
تبصره ۵ ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو حداقل بیست درصد (۲۰%) از خودروهای عرضه شده در قرعه کشی، به دارندگان خودروهای فرسوده (هرکدام برای یک دستگاه، در صورت وجود) اختصاص می یابد، مشروط به اینکه در هنگام تحویل خودرو جدید، خریدار گواهی اسقاط خودرو فرسوده خود را تحویل دهد.	-	خودروهای برون شهری	

راهِبرد دهم: نوسازی ناوگان و اسقاط خودرو های فرسوده

اقدام ۲: ایجاد مراکز بازیافت مکانیزه خودرو

جمع آوری و بازیافت خودرو علاوه بر منافع اقتصادی و صنعتی، به حفظ محیط زیست نیز کمک میکند. این صنعت یکی از مهمترین منابع تأمین مواد اولیه برای صنایع فولاد سازی است و ارزش افزوده آهن قراضه حاصل از خودروهای فرسوده به مراتب بیشتر از مصرف سنگ آهن است. به همین دلیل فولاد تولید شده از منبع خودروهای فرسوده به مراتب ارزان تر از فولاد حاصل از تبدیل سنگ آهن است.



راهِبرد دهم: نوسازی ناوگان و اسقاط خودرو های فرسوده

عملیات فرآیند بازیافت خودروهای فرسوده

۱ . جمع آوری و انباشت خودروها

۲ . اوراق کردن خودروهای فرسوده

۳ . برش بدنه

۴ . پرس آهن قراضه ها

۵ . خرد و آسیاب کردن فلزات

۶ . تفکیک مواد مصرفی

راهبرد دهم: نوسازی ناوگان و اسقاط خودرو های فرسوده

اقدام ۲: ایجاد مراکز بازیافت مکانیزه خودرو

هزینه های بازیافت

هزینه های متغیر

هزینه نگهداری و
تعمیرات



هزینه انرژی مصرفی



هزینه های سربار

هزینه حمل و نقل



هزینه نیروی انسانی



هزینه انبارش



هزینه های راه اندازی

هزینه زمین و مستغلات



هزینه تجهیزات



هزینه اخذ مجوزهای
قانونی



راهبرد دهم: نوسازی ناوگان و اسقاط خودرو های فرسوده

نمای کلی بازیافت



پایان عمر وسیله نقلیه



مجموعه گاز های
CFC / HFC

جمع آوری یا باز
شدن کیسه هوا



برداشتن قطعات



فشرده کردن

به عنوان قطعات کهنه استفاده نکنید، آنها را با فلزات آهنی و غیر آهنی تجزیه کنید.



سیپر



باتری



مبدل کاتالیزوری



مجموعه فرمان



موتور و گیربکس

راهبرد یازدهم: ارتقاء نمای صنعت خودرو

- ارتقاء نقش روابط عمومی سازمان در آگاه سازی افکار عمومی
- توجه به مقوله 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
- 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
- ارتقاء 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

راهبرد دوازدهم: اصلاح ساختار مالکیت شرکت های خودروساز

۱ تصویب و ابلاغ آئین نامه بهبود محیط کسب و کار خودرو

۲ 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

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

۴ 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.

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

بخش
ششم

گزارش وضعیت صنعت موتورسیکلت



تاریخچه صنعت موتورسیکلت در ایران

صنعت تولید موتورسیکلت در ایران از دهه ۱۳۴۰ خورشیدی و با موتورسازی 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.

توانمندی‌های داخلی کشور



موتورسیکلت طرح CDI
شرکت نیرو محرکه

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 گاه‌ا 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.



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

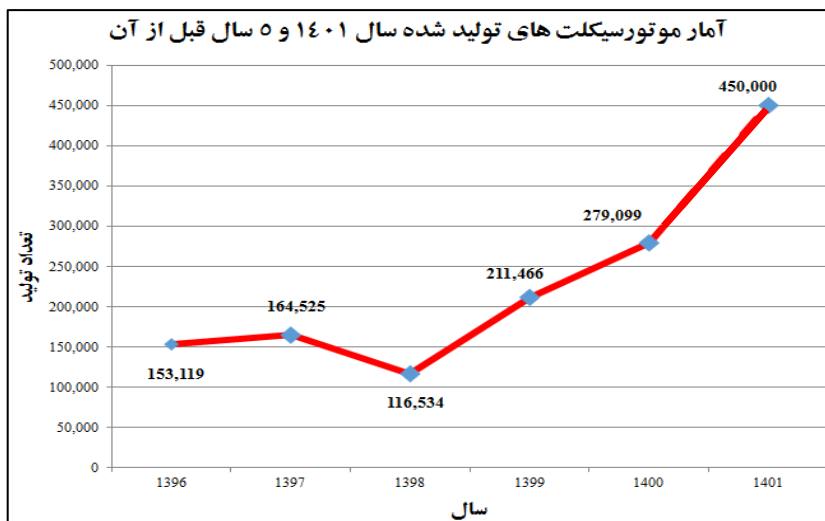
اما در حوزه موتورسیکلت‌های برقی شرایط کاملاً متفاوت است. تقریباً می‌توان با اطمینان گفت که دانش فنی تمامی بخش‌های اصلی موتورسیکلت برقی همچون باتری، شارژر، الکتروموتور، درایور، مبدل ولتاژ و واحد کنترل مرکزی با تلاش شرکت‌های دانش‌بنیان و مراکز تحقیقاتی دانشگاهی به دست آمده است و امکان تولید انبوه این تجهیزات 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.

آمار موتورسیکلت در کشور

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 موتورسیکلت‌های اترکتوری در کشور را می‌توان در حدود ۱.۴ میلیون دستگاه برآورد نمود.

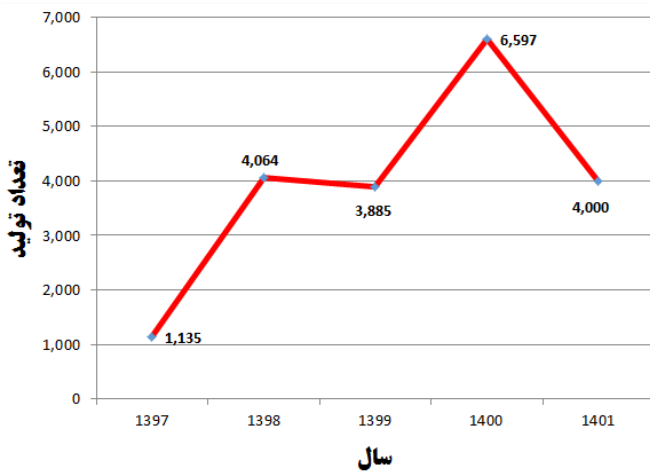
بیشترین آمار تولید موتورسیکلت در کشور مربوط به سال‌های ۱۳۸۲ و ۱۳۸۳ می‌باشد که به ترتیب با ۱،۰۰۵،۷۸۶ و ۱،۰۰۸۶،۰۰۰ دستگاه، بالاترین آمار تولید را به خود اختصاص داده‌اند. این آمارها نشان‌دهنده پتانسیل بالای صنعت موتورسیکلت کشور می‌باشد و هدف وزارت صنعت، معدن و تجارت، بسترسازی و حمایت از این صنعت به منظور افزایش هر چه بیشتر تولید با هدف نوسازی ناوگان موتورسیکلت فرسوده کشور می‌باشد.



مجموع تولید به تفکیک سال طی ۶ سال اخیر

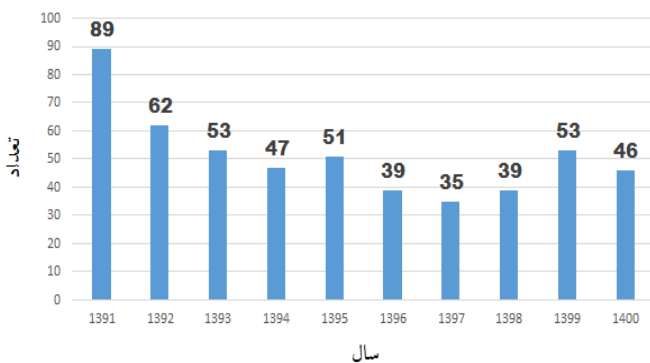


از ابتدای سال ۱۳۹۷ تا پایان سال ۱۴۰۰ تعداد ۱۹،۶۸۱ دستگاه موتورسیکلت برقی نیز تولید شده‌اند که نشان دهنده سهم کمتر از ۳٪ از کل تولید می‌باشد. بالا بودن قیمت، نبود طرح‌های حمایتی از فروش و ترویج موتورسیکلت‌های برقی، نقص در قوانین، عدم تمایل تولیدکنندگان به تولید این نوع موتورسیکلت، عدم وجود زیرساخت‌های 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 سال‌های 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



نوسازی ناوگان موتورسیکلت فرسوده کشور

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 آلاینده‌گی 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 ۱۴۰۱/۱۰/۲۱ 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 اترکتوری 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:

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

استانداردهای موتورسیکلت

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 آلایندگی جاری برای موتورسیکلت‌های بنزینی تولید داخل یورو ۴ می‌باشد که تا پایان سال ۱۴۰۳ معتبر بوده و از آن پس استاندارد آلایندگی یورو ۵ الزامی می‌گردد.

فعالیت‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت در حوزه موتورسیکلت

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.

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

بخش
هفتم

اصلاح قواعد صنعت خودرو



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

ابلاغ قانون ساماندهی صنعت خودرو در خرداد ۱۴۰۱ و تعریف پروژه‌های 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.

فهرست آیین‌نامه‌های اجرای قانون ساماندهی صنعت خودرو

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

آیین نامه اجرایی واردات خودروی کامل

تصویب نامه درخصوص واردات خودرو وزارت صنعت، معدن و تجارت - شماره ۹۵۲۴۰.ت.۹۸۶۰ هـ
۰۳.۰۶.۱۴۰۱

هیأت وزیران در جلسه ۱۴۰۱/۰۵/۲۶ به پیشنهاد وزارت صنعت، معدن و تجارت و به استناد اصل یکمصد 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 می‌شود. 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 گونه‌ای تأمین نماید که مابه‌التفاوت قیمت پایه با قیمت پایانی در بورس کالا معادل سود عادلانه باشد. کارگروه مذکور مجاز به تعیین علی‌الحساب سود بازرگانی در زمان ترخیص و تعیین سود بازرگانی قطعی در زمان فروش می‌باشد.

۳- وزارت صنعت، معدن و تجارت موظف است با هدف توسعه تولید خودروهای اقتصادی (حداکثر ده هزار (۱۰۰۰۰) 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 می‌شود.

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.

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.

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

۲-۲- اصلاحیه تصویب نامه واردات خودرو

هیئت وزیران در جلسه ۱۴۰۱/۰۸/۰۱ به پیشنهاد وزارت صنعت، معدن و تجارت و به استناد اصل یکمصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تصویب کرد: مشروح تصویب نامه مورخ ۱۴۰۱/۰۶/۰۳ 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- خودروهایی وارداتی صرفاً در بورس کالا عرضه می شود. نرخ سود بازرگانی خودروهایی 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:

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.

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

فرایند واردات خودرو در یک نگاه

تاییدیه اصالت قرارداد

(سازمان توسعه تجارت)



تاییدیه خدمات پس از فروش (معاونت تجارت و خدمات)



تاییدیه استاندارد آلاینده‌گی

(سازمان حفاظت محیط زیست)



تاییدیه استاندارد ایمنی

(سازمان ملی استاندارد ایران)



تاییدیه انتقال فناوری

(معاونت صنایع حمل و نقل)



صلاحیت های فنی و حرفه ای وارد کننده

(سامانه یکپارچه اعتبار سنجی)

تایید اولیه

(فعال سازی پرونده)

۱- ثبت پرونده

۲- استعلام ضوابط

۳- در خواست مجوز

۴- صدور مجوز

۵- درخواست ثبت سفارش

۶- پرداخت کارمزد

۷- درخواست تخصیص ارز

۸- خرید و تامین ارز

۹- اعلامیه تامین

۱۰- بارنامه

۱۱- قبض انبار

۱۲- ترخیص

با هماهنگی دفتر صنایع خودرو

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 عرضه‌کنندگان خودرو تدوین شده است. این آیین‌نامه 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 اندازه‌گیری می‌شود. استانداردهای ملی مرتبط با مصرف سوخت خودروها با در نظر گرفتن موارد این آیین‌نامه بازنگری خواهد شد.

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

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

که در آن متغیر E_m میزان انتشار دی‌اکسیدکربن سبد محصولات یک شرکت، iE میزان انتشار دی‌اکسیدکربن محصول i ام، iN تعداد خودروهای تولیدشده از محصول i ام در طول یک سال، tN تعداد کل خودروهای تولید شده توسط شرکت در طول یک سال است.

تبصره ۱- میزان انتشار دی‌اکسید کربن هر محصول (iE) توسط سازمان ملی استاندارد به وزارت جهت محاسبه عوارض اعلام می‌شود.

ماده ۳- عرضه‌کنندگان 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 می‌باشند.

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 می‌شود.

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

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

میزان عوارض	درصد انتشار بیش از حد دی اکسید کربن نسبت به حدود جدول ۱
(تعداد محصولات سبد) × (درصد انتشار بیش از حد) × (۲ × پارانه سوخت)	کمتر یا برابر ۵
(تعداد محصولات سبد) × (درصد انتشار بیش از حد) × (۴ × پارانه سوخت)	بیشتر از ۵ و کمتر یا برابر ۱۰
(تعداد محصولات سبد) × (درصد انتشار بیش از حد) × (۸ × پارانه 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 ۱۰۰۰۰۰ 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 پرمصرفترین 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:

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 × پارانه سوخت)	کمتر یا برابر ۵
(تعداد محصولات سبد) × (درصد انتشار بیش از حد) × (۰,۴ × پارانه سوخت)	بیشتر از ۵ و کمتر یا برابر ۱۰
(تعداد محصولات سبد) × (درصد انتشار بیش از حد) × (۰,۸ × پارانه 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 ۱۴۰۰/۴/۱۲ تعیین می شود.

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

آیین نامه اجرایی بهبود محیط کسب و کار صنعت خودرو

این آیین نامه در راستای اجرای ماده ۵ قانون ساماندهی صنعت خودرو مصوب مجلس شورای اسلامی (مورخ ۱۴۰۱/۳/۱۶) 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 تامین 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

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 شرکتها 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 می تواند 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 تامین 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.

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

ماده ۷- شرکت‌های تامین کننده اجزای تشکیل‌دهنده خودرو بر اساس محصولات تولیدی خود به سه دسته رده ۱، رده ۲ و رده ۳ تقسیم می‌شوند. سیستم‌های اصلی و زیرسیستم‌های رده ۱ در جدول ۱ ذیل این ماده نشان داده شده است.

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- کروزر 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 الکتریکال	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- برف‌پاک‌کن 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 داخلی‌سازی 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 پایین‌تر 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.

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

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

ماده ۱۱- با هدف افزایش اشتراکات در اجزای پلتفرمی محصولات تولید داخل، هر تولید کننده خودرو می‌تواند از قطعات و مجموعه‌های 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 شیبه‌سازی‌های کامپیوتری می‌تواند 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 شرکت‌های کاربری‌ساز خودرو با ذکر نوع کاربری سازی مانند آمبولانس، آتش‌نشانی، پلیس، ویژه معلولین، پول رسان، حمل گوشت و حفاظ تریلی توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت صادر می‌شود. سازمان ملی استاندارد موظف به تدوین استانداردهای اجباری برای هر یک از انواع کاربری‌ها 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.

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

آیین نامه اجرایی قیمت گذاری خودرو

این دستورالعمل، با هدف ارائه روشی برای قیمت‌گذاری محصولات با در نظر گرفتن قابلیت رقابتی و آماده‌سازی محصولات تولید داخل جهت ورود به بازارهای جهانی با روش قیمت‌گذاری هدفمند به عنوان جایگزینی برای روش قیمت‌گذاری قیمت تمام‌شده 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.

جدول ۱- جدول آنالیز هزینه قیمت

ردیف	گروه قیمتی	مبلغ (ریال)
۱	هزینه مواد (شامل قطعات استاندارد، قطعات تأمین و خریداری و مواد خام با احتساب هزینه‌های حمل)	
۲	هزینه دستمزد تولیدی (پرسنل مستقیم و غیرمستقیم تولید)	
۳	هزینه‌های سربار تولید	
۱-۳	گاراتی	
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

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	گاراتی	۱,۵-۳
۳	توسعه محصول	۳-۶
۴	سود خالص	۱۲-۱۶

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 طرف مدتی مشخص در محدوده قابل پذیرش جدول مذکور قرار بگیرد همراه با آنالیز قیمت به وزارت ارائه و به تأیید این وزارت برسانند.

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

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.

ماده ۶- رتبه‌بندی قیمت بر اساس شاخص رقابت‌پذیری محصول که در ماده ۵ معرفی شده، مطابق جدول ۳ ذیل این ماده تعریف می‌گردد.

رتبه	محدوده شاخص رقابت‌پذیری
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 آیین‌نامه 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 پروژه‌های توسعه محصولات جدید هزینه خواهد شد. به شرکت‌هایی که مطابق این ماده سرمایه‌گذاری لازم در صندوق توسعه فناوری انجام ندهند فرصت ارتقا، 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 می‌تواند 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 فناوری‌های نوین در صنعت خودرو مانند برقی سازی، اتصال پذیری، خودروهای خودران و حمل و نقل اشتراکی نماید.

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

ماده ۱۰ - بخش‌بندی قیمتی خودروهای سواری در داخل کشور بر اساس قیمت عرضه‌کننده خودرو مطابق جدول ۴ ذیل این ماده انجام می‌شود. ضریب k در این جدول بر اساس نرخ تورم بخشی و نرخ ارز توسط وزارت محاسبه و ابلاغ می‌شود.

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 ۱۳۹۲/۲/۱ با اصلاحات و الحاقات بعدی خواهند شد.

جدول ۴ - بخش‌بندی قیمتی بازار خودرو

محدوده‌ی قیمت (میلیون تومان)	گروه قیمتی
$\times k$ (۱۵۶ تا ۱۰۸)	P1
$\times k$ (۲۰۳ تا ۱۵۷)	P2
$\times k$ (۲۴۳ تا ۲۰۴)	P3
$\times k$ (۲۹۸ تا ۲۴۴)	P4
$\times k$ (۳۸۰ تا ۲۹۹)	P5
$\times k$ (۵۶۹ تا ۳۸۱)	P6
$\times k$ (۶۸۰ تا ۵۷۰)	P7
$\times k$ (۸۴۲ تا ۶۸۱)	P8
$\times k$ (۹۳۰ تا ۸۴۳)	P9
$\times k$ (۱۷۵۰ تا ۹۳۱)	P10

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

آیین نامه اجرایی افزایش عمق ساخت داخل خودرو

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 منحصر از انرژی بسته‌ی باتری قابل شارژ برای راه اندازی موتور الکتریکی جهت حرکت استفاده می‌نماید.
- وانت: خودروی مخصوص حمل بار با حداکثر وزن ناخالص ۳.۵ تن
- ون: خودروی مخصوص حمل ۱۰ نفر یا بیشتر با راننده
- ماده ۲- سود بازرگانی واردات انواع خودروی کامل برابر با جدول ۱ تعیین می‌شود.

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

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

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

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		

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.

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

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- تولیدکنندگان 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- تولیدکننده 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 آئین‌نامه مسئول خواهد بود و صدور تأییدیه‌های بازرسی از مسئولیت وی نمی‌گاهد.

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 هرکدام از محصولات خود اقدام نمایند.

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

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 اطلاع‌رسانی 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 فرآیندهای 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 ساخته‌شده‌ی ورودی خط تولید
۳	فرآیند تولید کالاهای ساخته‌شده‌ی ورودی خط تولید در محل سازندگان قطعات و مجموعه‌ها
۴	فرآیند تولید خودرو در محل کارخانه خودروسازی

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 فرآیند را برای محصولات خود تهیه و در صورت لزوم ارائه نمایند.

تبصره ۳- تولیدکنندگان خودرو موظف هستند برنامه های 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 فرآیندهای 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.

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

- 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 ارایه شود.
- ماده ۶- دستورالعمل اجرایی نحوه ارزیابی مفاد ۳، ۴ و ۵ این آیین‌نامه توسط وزارت تدوین می‌شود.
- ماده ۷- خودروساز مسئول کیفیت محصول نهایی است و حصول اطمینان از فرایندهای کیفی در تمام زنجیره تامین شامل سازندگان و زیرمجموعه‌های آنها به عهده خودروساز می باشد.
- ماده ۸- خودروساز موظف است اهداف کیفی و قابلیت اطمینان قطعات و مجموعه‌ها را همزمان با انعقاد قرارداد در اختیار تامین کنندگان قرار دهد. تامین کنندگان قطعات و مجموعه‌ها 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 مجموعه‌ها، 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 می‌تواند 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 می‌شود. 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 گزارش‌های مؤسسات بازرسی کیفیت بیانگر پایین بودن کیفیت است، گزارش‌های 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.
- 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، مصرف کنندگان 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 آیین‌نامه 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.

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

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 شاخص‌های ارزیابی کیفیت خدمات پس از فروش خودرو شامل «ارزیابی نمایندگی‌های مجاز»، «ارزیابی سیستم خدمات پس از فروش»، «سنجش رضایت‌مندی مشتریان» و «سنجش رضایت مدیران نمایندگی‌ها» توسط تولیدکنندگان و اطلاع‌رسانی 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 عرضه‌کنندگان خودرو موظف هستند، سامانه خدمات پس از فروش مبتنی بر فناوری اطلاعات و مشتمل بر «امکان پذیرش خودرو در نمایندگی‌های مجاز»، «بررسی سوابق تعمیرات خودرو»، «ارزیابی اقدامات انجام شده توسط مصرف‌کننده»، «قابلیت بررسی اصالت قطعات» و «اطلاع‌رسانی فراخوان‌های خودرو» را با ساختاری یکپارچه بر اساس دستورالعمل اجرایی وزارت راه‌اندازی کنند و در زمان تحویل خودرو، امکان دسترسی به سامانه مذکور را برای مصرف‌کننده ایجاد نماید.

ماده ۳- کلیه عرضه‌کنندگان خودرو موظف هستند، منظومه راهنمای مصرف‌کننده خودرو را به زبان پارسی به همراه این آیین نامه و آیین نامه اجرایی قانون حمایت مصوب ۱۳۹۵/۰۱/۲۲، به صورت نرم افزار قابل نصب بر تلفن همراه یا به صورت مکتوب به اختیار مصرف‌کننده 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.

تبصره ۱- عرضه‌کننده 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 سفارش‌گذاری و تأمین قطعات یدکی را پیاده‌سازی کند؛ به گونه‌ای که نرخ مصرف، مدت زمان تأمین سفارش عادی، اضطراری و نقطه ذخیره احتیاطی در آن گنجانده شود.

تبصره ۲- عرضه‌کننده موظف است، وضعیت تأمین و سفارش‌گذاری قطعات فاقد موجودی در نمایندگی که منجر به توقف خودرو مصرف‌کننده می‌شود، را به صورت لحظه‌ای از زمان ثبت تا تأمین، رصد و از طریق سامانه خدمات پس از فروش به مصرف‌کننده اطلاع‌رسانی نماید.

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

ماده ۶- عرضه‌کننده موظف است، نسبت به تدوین برنامه «توسعه شبکه» و نظارت بر حسن اجرای آن به منظور تسهیل دسترسی مصرف‌کننده به نمایندگی‌های 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.

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

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

ماده ۸- عرضه‌کننده موظف است، به منظور توسعه دانش و مهارت نیروی انسانی فعال در نمایندگی‌های مجاز خود برنامه «آموزش‌های تخصصی منابع انسانی» متناظر با فناوری‌های روز برحسب سبک محصولاتش، مانند قابلیت خدمات‌دهی تخصصی به خودروهای برقی و هیبریدی را در چارچوب دستورالعمل اجرایی وزارت تهیه و نسبت به اجرای آن متعهد باشد.

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

تبصره- عرضه‌کنندگان 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 می‌شود. 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 گزارش‌های مربوط به کیفیت عملکرد خدمات پس از فروش عرضه‌کنندگان خودرو به صورت ادواری هستند و گزارش‌های 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 مصرف‌کننده، حداقل ۳ سال یا پیمایش برابر ۶۰ هزار کیلومتر هرکدام زودتر فرا برسد، برای خودروهای تجاری شامل مینی‌بوس، میدلباس، 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، لازم‌الاجرا است. همچنین، مدت زمان تعهد عرضه‌کننده به ارائه خدمات شامل تعمیرات و تأمین قطعات، ۱۰ سال بعد از تاریخ تحویل خودرو به مصرف‌کننده می‌باشد.

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

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

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 می‌شود، مشمول خدمات دوره تضمین می‌باشند.

ماده ۱۳- عرضه‌کننده موظف است، در زمان تحویل خودروی صفر کیلومتر، خودروی درخواستی مصرف‌کننده 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- عرضه‌کننده 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 عرضه‌کننده موظف است، نسبت به تعویض خودرو و یا اخذ رضایت کتبی از مصرف‌کننده اقدام نماید.

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

ماده ۱۴ - عرضه‌کننده موظف است، «سازوکار انگیزشی و تنبیهی برای شبکه نمایندگی‌های 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 مصرف‌کننده بابت عیوب ایمنی خودرو به نمایندگی مجاز، عرضه‌کننده 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 مصرف‌کننده ارائه کند.

تبصره ۲ - عرضه‌کننده 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 - عرضه‌کننده 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، هزینه‌های بارگیری و حمل خودروی در راه مانده را تا نزدیکترین نمایندگی مجاز خود، تقبل نماید.

ماده ۱۸ - مرجع تشخیص عیوب احتمالی خودرو موضوع مفاد ۱۳ تا ۱۷ این آئین‌نامه، در موارد اختلاف مابین عرضه‌کننده و مصرف‌کننده درباره منشأ بروز عیوب فنی خودرو، گزارش موسسات بازرسی کیفیت است و گزارش‌های مذکور ملاک عمل رسیدگی به شکایات مصرف‌کنندگان 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 صحت‌گذاری توسط موسسات بازرسی کیفیت، ظرف یک ماه به واسطه خدمات پس از فروش و نمایندگی‌های مجاز خود ابلاغ نماید. براساس این ضوابط، نمایندگی و یا واسطه خدمات پس از فروش، صورتحساب مصرف‌کننده را به ایشان تسلیم می نماید.

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

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

ماده ۲۱ - عرضه‌کننده می‌تواند، به منظور انجام تعهد خدمات پس از فروش به مصرف‌کننده، طی قرارداد جداگانه‌ای، از خدمات پس از فروش سایر عرضه‌کنندگان بهره‌مند شود.

تبصره ۱ - عرضه‌کننده موظف است، در صورت عقد قرارداد برای ارائه خدمات پس از فروش به وسایل نقلیه سایر عرضه‌کنندگان، به اجرای مفاد این آیین‌نامه متعهد باشد.

ماده ۲۲ - درباره مواد مشابه با اسناد بالادستی پیشین، آیین‌نامه 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 آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت مصوب ۱۳۹۵/۰۱/۲۲ هیأت وزیران به قوت خود باقی است.

تبصره ۱ - اشخاصی که قبل از ابلاغ این تصویب‌نامه، پروانه فعالیت از مراجع ذی‌ربط اخذ نموده‌اند، مکلفند ضمن تطبیق وضعیت خود با استانداردها و دستورالعمل‌های فنی ابلاغی وزارت، نسبت به تمدید پروانه فعالیت اقدام نمایند.

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

آیین نامه اجرایی خودروهای فرسوده

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 ۱۴۰۱/۳/۱۶ 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 می روند:

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

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

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

ت- خودرو: وسایل نقلیه موتوری جاده ای 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 آلایندگی آن افزایش نسبی می یابد.

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 می شوند.

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

ح- گواهی اسقاط: برگه ای است که نشان دهنده اسقاط وسیله نقلیه در مراکز مجاز است و توسط ستاد صادر می گردد.

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

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 پیاده سازی و مدیریت می گردد.

ذ- مرکز اسقاط و بازیافت: واحد صنعتی می باشد که مطابق مصوبه جلسه ۶۷ هیئت مقررات زدایی و بهبود محیط کسب و کار مندرج بر درگاه ملی مجوزهای کشور، با برخورداری از پروانه بهره برداری 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 می شود:

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

ردیف	نوع وسیله نقلیه، سوخت و مشخصات فنی	سن فرسودگی (سال)
۱	وسيله نقلیه‌ی شخصی: شامل سواری، استیشن (ون)، سواری کار	۲۰ بنزینی و دوگانه
		۲۲ پایه گازسوز
		۲۴ برقی
۱-۲	خودروی عمومی شامل تاکسی سواری، استیشن (ون)، سواری کار	۱۰ بنزینی و دوگانه سوز
		۱۲ پایه گازسوز
		۱۵ برقی
۳-۱	وانت	۱۵ پایه گازسوز
		۱۴ بنزین، دوگانه و دیزلی
۴-۱	اتوبوس درون شهری	۱۰ دیزلی
		۱۲ پایه گازسوز
		۲۰ برقی (طبق مصوبه ۱۳۸۹)
۵-۱	مینی بوس و میدل باس درون و برون شهری	۱۰ دیزلی
		۱۲ پایه گازسوز
		۲۰ برقی (طبق مصوبه ۱۳۸۹)
۶	اتوبوس برون شهری	۱۵ -
۷	کشنده، کامیون و کامیونت	۲۰ -
۸-۱	موتورسیکلت	۶ کاربراتوری
		۱۰ انژکتوری
		۱۲ برقی
۹	سواری دولتی	۱۵ -

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

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.

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 اخلال 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 می‌نمایند.

ماده ۵- معادل سازی 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 می باشند.

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

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

- 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 ازا، 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.
- 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 ۱۳۸۳/۰۱/۲۵، 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 شهرداری‌ها مکلفند امکان دسترسی برخط به پایگاه اطلاعات وسایل نقلیه فرسوده خود را با رعایت طبقه بندی برای وزارت کشور فراهم کنند.
- 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.

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

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 همچون 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.

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.

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

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.

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 درخصوص 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 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/ت۲۴۳/هـ مورخ ۱۳۹۵/۰۶/۱۷، 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 ۱۳۸۷/۰۶/۰۷، بند ۱ تصویب نامه ۲۱۲۳۲۶/ت۴۶۳۲۰ مورخ ۱۳۹۰/۱۲/۱۶، ماده ۵ تصویب نامه شماره ۱۲۰۶۷۱/ت۸۹۱/هـ مورخ ۱۳۹۳/۱۰/۱۴ و تصویب نامه شماره ۹۵۲۰۰/ت۵۵۰۷۴/هـ مورخ ۱۳۸۷/۰۷/۱۸، مواد ۴، ۱۱ و ۱۲ آیین نامه شماره ۱۰۰۶۰۲/ت۵۵۰۷۲/هـ مورخ ۱۳۹۷/۰۷/۳۰ و تصویب نامه شماره ۹۵۲۰۰/ت۵۵۰۷۴/هـ مورخ ۱۳۹۷/۰۷/۱۸ 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.

غیرقابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

دستور العمل محاسبه و تهیه گزارش درصد ساخت داخل خودرو

این دستور العمل، 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 شده است.

۱. تعاریف

- وزارت: وزارت صنعت، معدن و تجارت
- متقاضی: تولیدکننده خودرو، قطعات و مجموعه‌های آن که ملزم به ارائه مستندات و گزارش درصد ساخت داخل می‌باشد.
- 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.
- اجزای خودرو: شامل کلیه مجموعه‌ها، زیرمجموعه‌ها و قطعات تشکیل دهنده خودرو (Vehicle Components) می‌باشد.
- IPL (Itemized Price List): لیست قیمتی جز به جز اجزای تشکیل دهنده محصول بر اساس قیمت‌های اعلام شده از طرف شرکت مبدا
- IPI (Itemize Price Indices): درصد ارزشی جزء به جزء اجزای تشکیل دهنده محصول نسبت به ارزش کل آن محصول
- بازرس: شخصیت حقوقی است که توسط وزارت و بر اساس شاخص‌های تعیین شده در دستور العمل اجرایی نحوه صدور مجوز و ارزیابی عملکرد موسسات بازرس انتخاب می‌شود.

۲. اطلاعات لازم:

- متقاضی موظف است اطلاعات زیر را جهت بررسی درصد ساخت داخل به همراه گزارش ساخت داخل برای هر کدام از محصولات خود با مهر و امضای رسمی شرکت در اختیار وزارت قرار دهد:
۱. راهبرد انتخاب منابع تامین (Sourcing Strategy)
 ۲. نقشه راه داخلی سازی با زمان بندی معین (کوتاه و بلند مدت)
 ۳. قرارداد با شرکت خارجی که موضوع ساخت داخل و خدمات پس از فروش در آن ذکر شده باشد
 ۴. پروفرما (پیش فاکتور) قطعات منفصله وارداتی
 ۵. لیست قیمتی جز به جز اجزای تشکیل دهنده (IPL) برای خودرو کامل (Full CKD) با تایید رسمی شرکت مبدا
 ۶. درصد ارزشی جزء به جزء اجزای تشکیل دهنده محصول نسبت به ارزش کل آن محصول (IPI)
 ۷. لیست قیمتی قطعات و مجموعه‌های خودرو که در داخل کشور ساخته می‌شوند.
 ۸. قراردادهای ساخت داخل شرکت خودروساز با شرکت‌های سازنده قطعات داخلی
 ۹. گواهی تایید نوع (Type Approval Certificate) از سازمان ملی استاندارد
 ۱۰. گزارش ارزیابی عملکرد و دوام خودرو

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

۳. روش محاسبه درصد ساخت داخل

درصد ساخت داخل خودرو از رابطه زیر محاسبه می شود:

درصد ساخت داخل خودرو = مجموع درصد ساخت داخل اجزای خودرو (قطعات و مجموعهها) + درصد ساخت داخل مربوط به فرایند تولید در سایت خودروساز

نحوه محاسبه درصد ساخت داخل مربوط به فرایند تولید در سایت خودروساز و نحوه محاسبه مجموع درصد ساخت داخل اجزای خودرو (قطعات و مجموعهها) در ادامه بیان شده است.

۱-۳- درصد ساخت داخل مربوط به فرایند تولید در سایت خودروساز

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

$$\text{درصد ساخت داخل مربوط به فرایند تولید در سایت خودروساز} = \frac{C-K}{C} \times 100$$

که در آن، C برابر است با قیمت فروش خودروی کامل درب کارخانه کشور مبدا با تاییدیه رسمی از شرکت مبدا و K برابر است با حاصل جمع قیمت جزء به جزء قطعات و مجموعههای خودروی کامل با سطح شکست مورد نظر شرکت متقاضی (حاصل جمع IPL اولیه بدون داخلی سازی) که دارای تایید رسمی 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 درصد ساخت داخل مربوط به سایت تولید از جدول ذیل می تواند محاسبه شود و در صورتیکه عدد بزرگتری از این جدول بدست آید، جایگزین عدد مذکور می شود.

ردیف	عنوان فعالیت	درصد ساخت داخل
۱	موتتاژ خودرو	۲
۲	موتتاژ کامل موتور	۱
۳	موتتاژ کامل گیربکس	۱
۴	ساخت بدنه	CKD
		SKD
۵	رنگ	ED
		کامل
۶	تست های نهایی (انتهای خط)	۲

۲-۳- مجموع درصد ساخت داخل اجزای خودرو (قطعات و مجموعهها)

درصد ارزشی جزء (مجموعه یا قطعه) i ام از اجزای تشکیل دهنده خودرو که در داخل کشور تولید شده است، مطابق رابطه زیر محاسبه می شود.

$$IPI_i = \frac{\text{ارزش جزء } i \text{ ام}}{C} \times 100 \times P$$

که در آن، C برابر است با قیمت فروش خودروی کامل درب کارخانه کشور مبدا با تاییدیه رسمی از شرکت مبدا و ارزش جزء i ام برابر است با قیمت اعلام شده از طرف شرکت مبدا برای جزء مذکور در لیست قیمتی جز به جزء اجزای تشکیل دهنده خودرو (IPL). مقدار P برای قطعات و مجموعههایی که کاملاً در داخل کشور ساخته می شوند برابر با ۱ و برای مجموعههایی که بخشی از آنها ساخت داخل شده باشد از عبارت زیر محاسبه می شود.

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

P = مجموع ارزش قطعاتی که در داخل کشور ساخته می‌شوند / ارزش کل مجموعه

مجموع درصد ساخت داخل اجزای خودرو که بیانگر سطح ساخت داخل قطعات و مجموعه‌های خودرو است از عبارت زیر محاسبه می‌شود.

$$\text{مجموع درصد ساخت داخل اجزای خودرو} = \sum_1^n IPI_i$$

که در آن، n برابر است با تعداد کل اجزای خودرو (مجموعه‌ها و قطعات) که در داخل تولید می‌شود.

۴. گزارش ارزیابی عملکرد و دوام خودرو

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

۵. ثبت سفارش واردات قطعات مطابق برنامه ساخت داخل

متقاضی موظف است پیش از اقدام به ثبت سفارش، طرح کسب و کار تولید داخل محصول شامل مطالعه بازار، تیراژ فروش، قیمت فروش، امکان سنجی فنی و امکان سنجی اقتصادی را به همراه آنالیز قیمت تمام شده محصول و نقشه راه داخلی سازی شامل برنامه تعداد واردات قطعات منفصله و نحوه افزایش سطح داخلی سازی به صورت زمانبندی شده و مرحله‌ای به دفتر تخصصی ارائه و به تایید برساند. مبنای ثبت سفارش در هر مرحله از نظر تعداد و سطح ساخت داخل، برنامه مصوب مذکور خواهد بود. در هر مرحله از ثبت سفارش، متقاضی موظف است محاسبات مربوط به درصد ساخت داخل (دفترچه داخلی سازی) را بر اساس روابط بخش ۳ این دستورالعمل با امضاء رسمی شرکت را به همراه سایر اطلاعات لازم که در بخش ۲ بیان شد را جهت بررسی تطابق تولید با برنامه مصوب به دفتر تخصصی خودرو ارائه نمایند.

۶. 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 سطح ساخت داخل خودرو استفاده کند. 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. مسئولیت نظارت بر حسن اجرای عملکرد بازرسی بر عهده دفتر صنایع خودرو می‌باشد.

۷. صدور مجوز موسسات

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 تایید، مجوز آنها تمدید خواهد شد. دستورالعمل اجرایی نحوه صدور مجوز و ارزیابی عملکرد مؤسسات بازرسی توسط وزارت صنعت معدن و تجارت تدوین خواهد شد.

۸. برچسب درصد داخلی سازی

درصد ساخت داخل خودروها در سامانه وزارت جهت بازدید توسط مشتریان قرار می‌گیرد. تولیدکننده موظف به درج برچسب قابل اسکن بر روی خودرو به صورتی است که در صورت اسکن برچسب مذکور توسط مشتری، سطح داخلی سازی خودرو قابل مشاهده باشد. برچسب مذکور باید بر روی شیشه جلوی خودرو در محلی با دسترسی مناسب نصب شود.

دستورالعمل به تایید معاون حمل و نقل وزارت صنعت، معدن و تجارت رسیده و از تاریخ ابلاغ لازم الاجرا می‌باشد. مسئولیت نظارت بر حسن اجرای این دستورالعمل بر عهده دفتر صنایع خودرو می‌باشد.

غیر قابل استناد - صرفاً جهت اطلاع رسانی به منظور جلب مشارکت نخبگان

پیوست ۱

آمارنامه تجمعی سال ۱۴۰۱

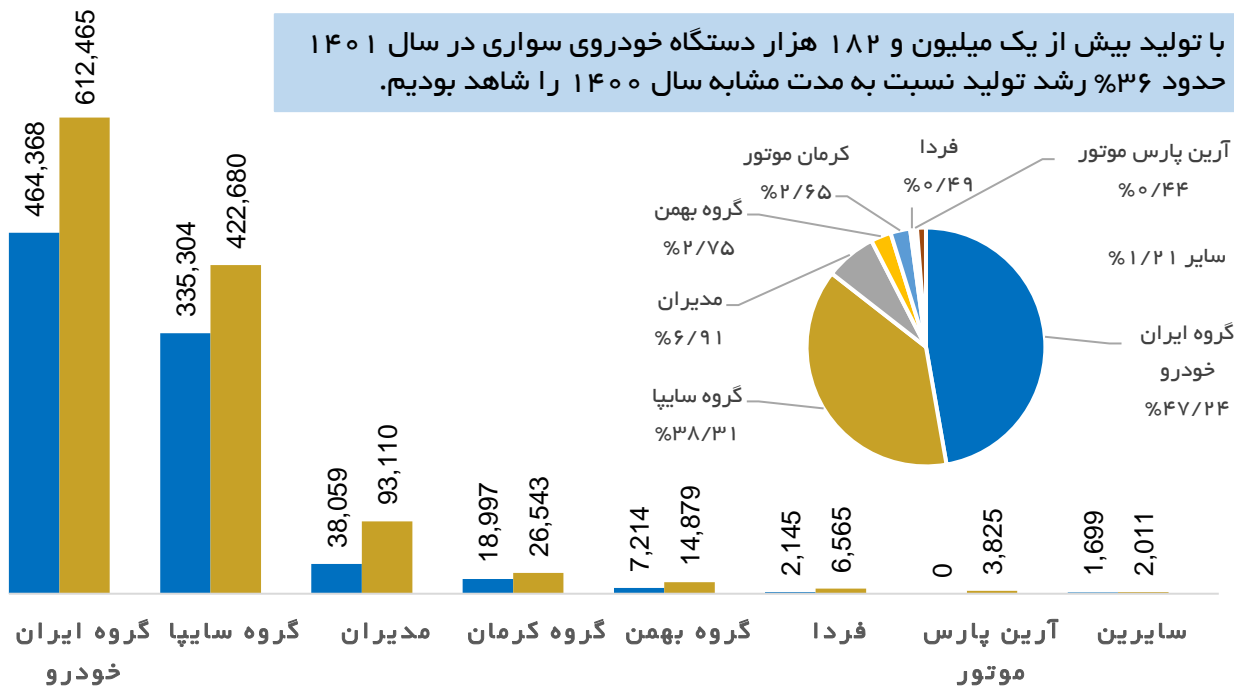


تغییرات تولید و سهم بازار شرکت های خودروساز در سال ۱۴۰۱

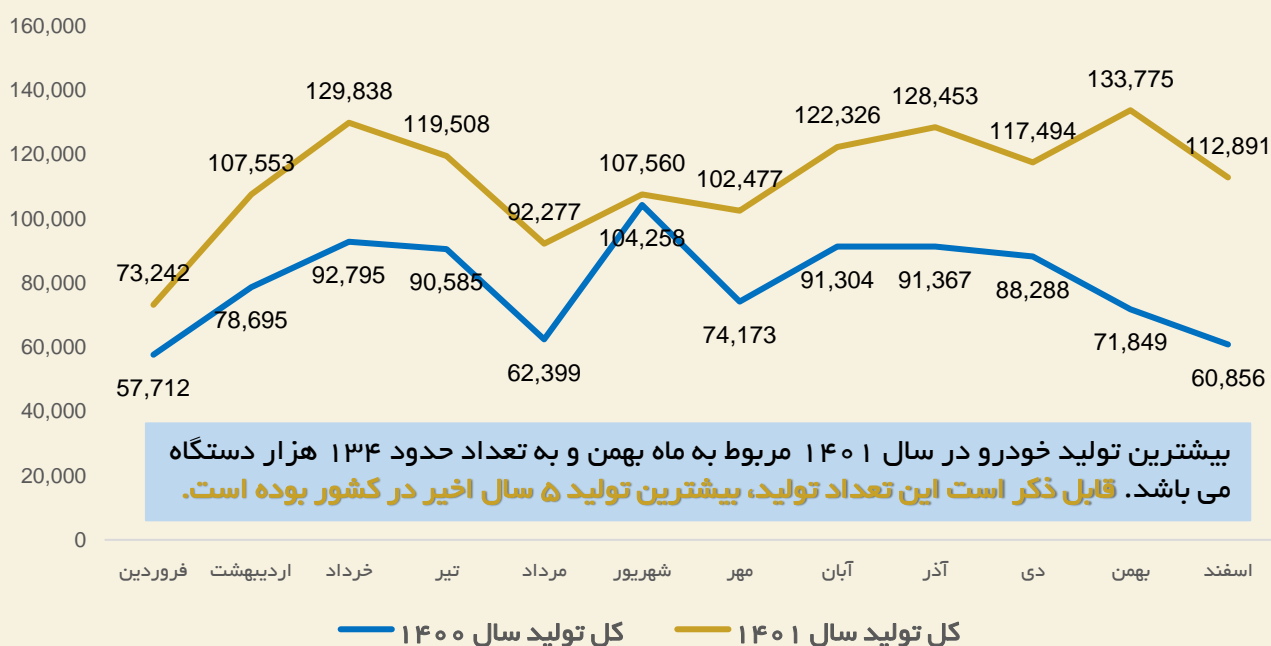
رتبه	خودروساز	تولید ۱۴۰۰	تولید ۱۴۰۱	درصد تغییر	سهم بازار ۱۴۰۱
۱	گروه ایران خودرو	۴۷۱,۴۱۳	۶۳۶,۵۴۱	۳۵/۰۳%	۴۷/۲۴%
۲	گروه سایپا	۳۹۷,۰۸۰	۵۱۶,۱۳۷	۲۹/۹۸%	۳۸/۳۱%
۳	مدیران	۳۸,۰۵۹	۹۳,۱۱۰	۱۴۴/۶۵%	۶/۹۱%
۴	گروه بهمن	۲۶,۰۷۷	۳۷,۰۷۸	۴۲/۱۹%	۲/۷۵%
۵	کرمان موتور	۲۰,۹۲۳	۳۵,۷۵۰	۷۰/۸۶%	۲/۶۵%
۶	فردا	۲,۱۴۵	۶,۵۶۵	۲۰۶/۰۶%	۰/۴۹%
۷	آرین پارس موتور	۷۷۸	۵,۹۳۰	۶۶۲/۲۱%	۰/۴۴%
۸	گروه ماموت	۴۴۲	۳,۵۴۱	۷۰۱/۱۳%	۰/۲۶%
۹	گروه مایان	۷۵۵	۲,۲۹۶	۲۰۴/۱۱%	۰/۱۷%
۱۰	سروش دیزل مینا	۲,۰۶۰	۲,۲۲۳	۷/۹۱%	۰/۱۶%
۱۱	آریا اورست ماشین	۶۴۰	۱,۹۶۰	۲۰۶/۲۵%	۰/۱۵%
۱۲	شایان دیزل	۳۹۱	۱,۴۸۶	۲۸۰/۰۵%	۰/۱۱%
۱۳	ارس خودرو دیزل	۶۰۷	۱,۱۹۱	۹۶/۲۱%	۰/۰۹%
۱۴	آریا دیزل	۴۸۷	۷۰۷	۴۵/۱۷%	۰/۰۵%
۱۵	نوراموتور پارس	۴۱۰	۴۵۸	۱۱/۷۱%	۰/۰۳%
۱۶	صنایع خودروسازی ایلیا	۱۲۴	۳۹۶	۲۱۹/۳۵%	۰/۰۳%
۱۷	کاریزان خودرو	۳۵۸	۳۸۱	۶/۴۲%	۰/۰۳%
۱۸	عقاب افشان	۱۴۸	۳۰۹	۱۰۸/۷۸%	۰/۰۲%
۱۹	دیپار خودرو	۱۵۰	۲۴۲	۶۱/۳۳%	۰/۰۲%
۲۰	شهاب خودرو	۳۹	۲۲۵	۴۷۶/۹۲%	۰/۰۲%
۲۱	راین	۳	۱۴۸	۴۸۳۳/۳۳%	۰/۰۱%
۲۲	تیراژ دیزل	۷۲	۱۳۲	۸۳/۳۳%	۰/۰۱%
۲۳	پارسیان موتورمانلی	۱۴۳	۱۰۳	-۲۷/۹۷%	۰/۰۱%
۲۴	کاسپین خودرو فرهنگ	۲۴	۱۰۲	۳۲۵/۰۰%	۰/۰۱%
۲۵	رخش خودرو	۱۷۷	۸۸	-۵۰/۲۸%	۰/۰۱%
۲۶	پیشرو دیزل آسیا	۷۵	۸۸	۱۷/۳۳%	۰/۰۱%
۲۷	آکپادویچ	۳۷	۴۰	۸/۱۱%	۰/۰۰%
۲۸	استانجین	۳۱	۳۳	۶/۴۵%	۰/۰۰%
۲۹	خودروه های دیزلی آذربایجان	۱۷	۲۶	۵۲/۹۴%	۰/۰۰%
۳۰	آذراتصال	۱۲	۵	-۵۸/۳۳%	۰/۰۰%
۳۱	آذهایتکس	۱۰	-	-۱۰۰/۰۰%	۰/۰۰%
۳۲	سیف خودرو	۴۲۰	-	-۱۰۰/۰۰%	۰/۰۰%
۳۳	ریگان	۱۷۴	-	-۱۰۰/۰۰%	۰/۰۰%
۳۴	سایر	-	۱۰۳	-۱۰۰/۰۰%	۰/۰۰%
	مجموع	۹۶۴,۲۸۱	۱,۳۴۷,۳۹۴		

تولید سال ۱۴۰۱ در مقایسه با سال ۱۴۰۰ (خودروی سواری)

با تولید بیش از یک میلیون و ۱۸۲ هزار دستگاه خودروی سواری در سال ۱۴۰۱ حدود ۳۶٪ رشد تولید نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۰ را شاهد بودیم.

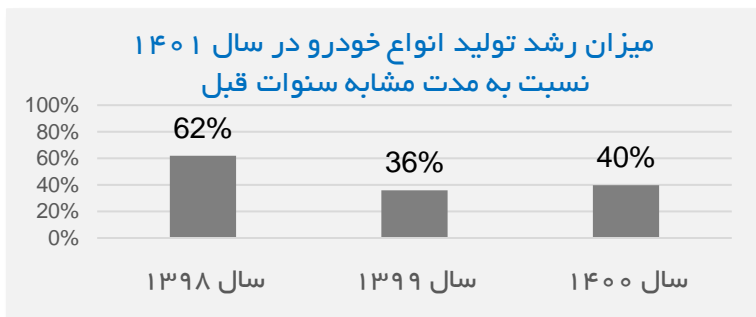
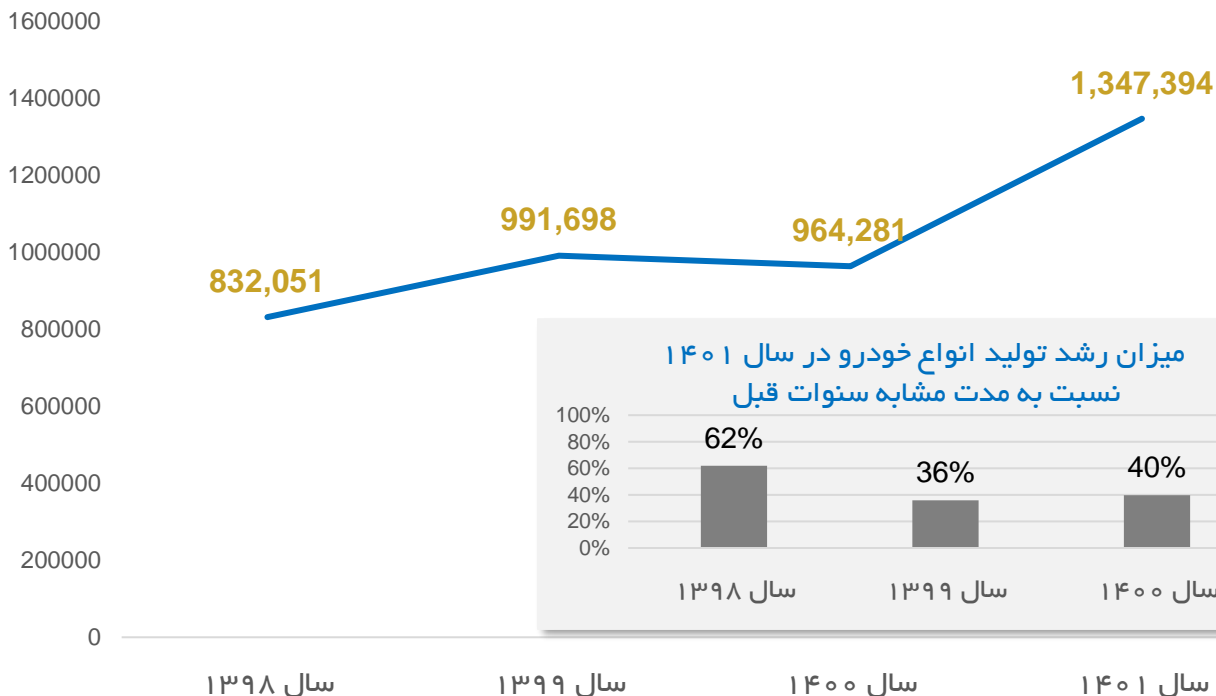


روند تولید خودرو در سال جاری نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۰



بیشترین تولید خودرو در سال ۱۴۰۱ مربوط به ماه بهمن و به تعداد حدود ۱۳۴ هزار دستگاه می باشد. قابل ذکر است این تعداد تولید، بیشترین تولید ۵ سال اخیر در کشور بوده است.

تولید انواع خودرو در سال ۱۴۰۱

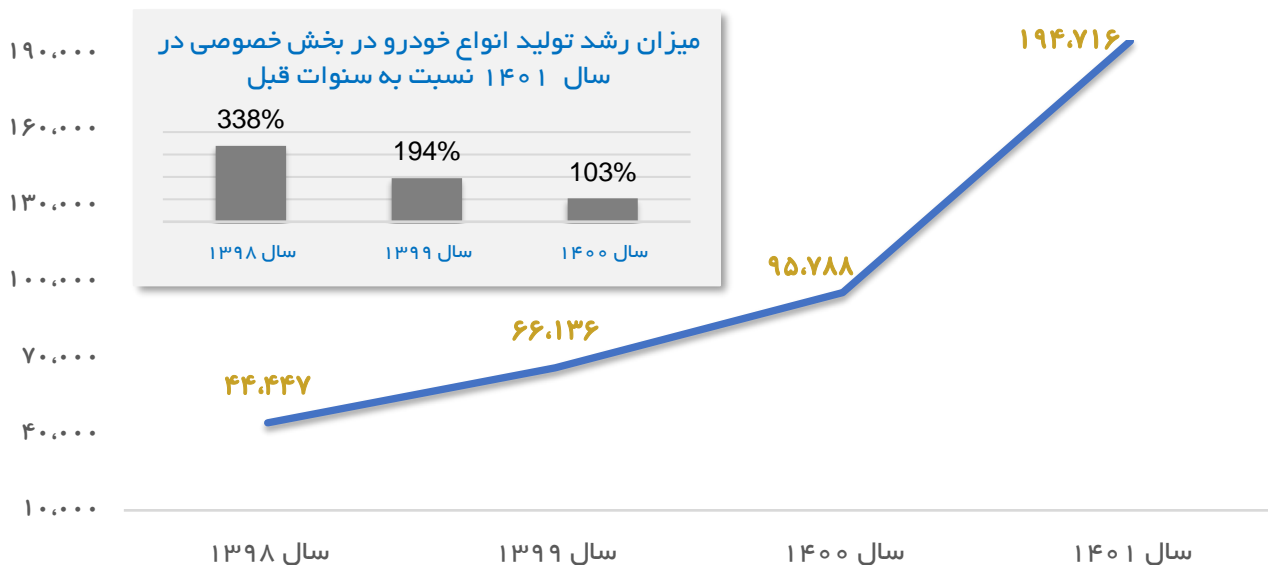


در سال ۱۴۰۱، به تعداد ۱,۳۴۷,۳۹۸ دستگاه انواع خودرو در کشور تولید شده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۹٪ افزایش را نشان می‌دهد. همچنین علاوه بر این تعداد تولید خودرو، تعداد ۱۰۵,۷۹۶ دستگاه از خودروهای ناقص تولیدی سال ۱۴۰۰ نیز تکمیل و در مجموع، تولید کل خودرو بانضمام تکمیل خودروهای ناقص به میزان ۴۰٪ رشد را نسبت به سال ۱۴۰۰ نشان می‌دهد.

تولید انواع خودرو - بخش دولتی و خصوصی (دستگاه)

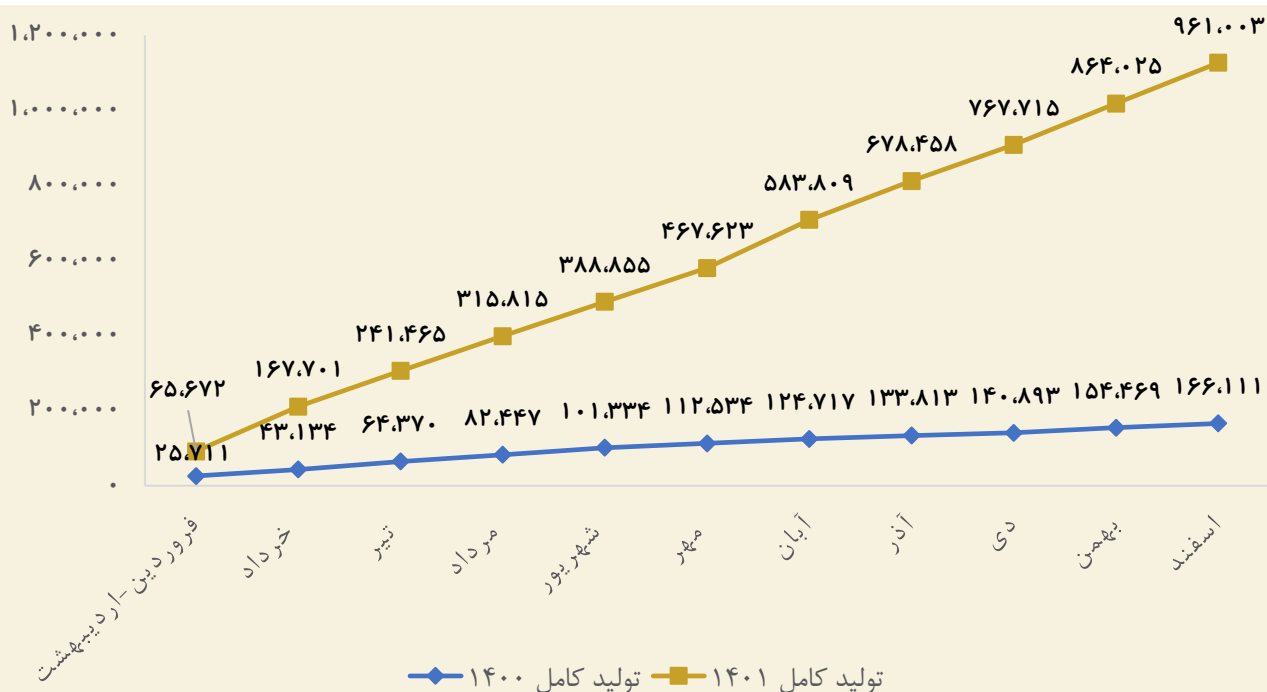
نوع محصول	اسفند ۱۴۰۰		اسفند ۱۴۰۱		درصد رشد
	تجمعی تا پایان ماه اسفند ۱۴۰۰	درصد رشد	تجمعی تا پایان ماه اسفند ۱۴۰۱	درصد رشد	
سواری	۵۲,۶۵۵	۹۷,۲۵۳	۸۵٪	۸۶۷,۷۸۶	۳۶٪
وانت	۶,۲۲۹	۱۱,۵۹۲	۸۶٪	۸۰,۲۴۳	۵۶٪
ون	۴۰	۱۲۵	۲۱۳٪	۸۶۲	۲۶۷٪
مینی بوس و میدل باس	۱۱۸	۱۱۶	-۲٪	۱,۰۰۹	۱۱٪
اتوبوس	۸۷	۱۳۱	۵۱٪	۷۳۸	۸۸٪
کامیونت، کامیون و کشنده	۱,۷۲۷	۳,۶۷۴	۱۱۳٪	۱۳,۶۴۳	۱۵۰٪
جمع کل انواع خودرو (دستگاه)	۶۰,۸۵۶	۱۱۲,۸۹۱	۸۶٪	۹۶۴,۲۸۱	۴۰٪

تولید انواع خودرو در بخش خصوصی در سال ۱۴۰۱



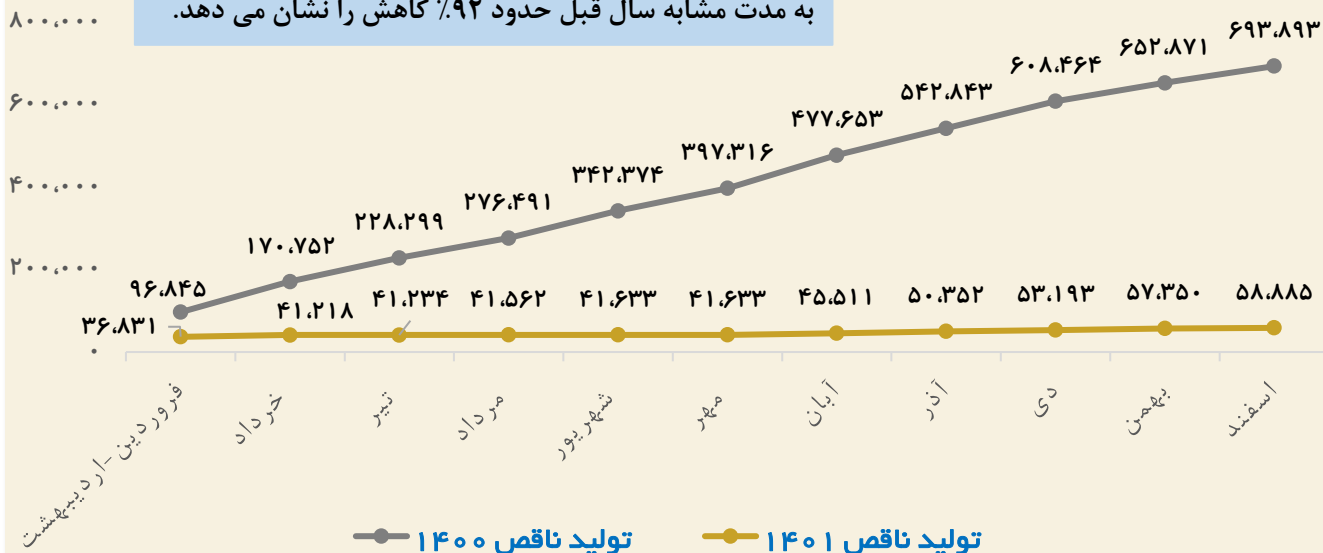
در سال ۱۴۰۱، حدود ۱۹۵ هزار دستگاه انواع خودرو در بخش خصوصی تولید شده که نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۰، حدود ۱۰۳٪ افزایش را نشان می‌دهد. قابل ذکر است سهم بخش خصوصی در سال جاری حدود ۱۴٪ از کل تولید خودرو در کشور بوده که این میزان در سال ۹۸ به میزان ۵٪ بوده است.

روند تجمعی تولید خودروی کامل در دو خودروساز بزرگ کشور



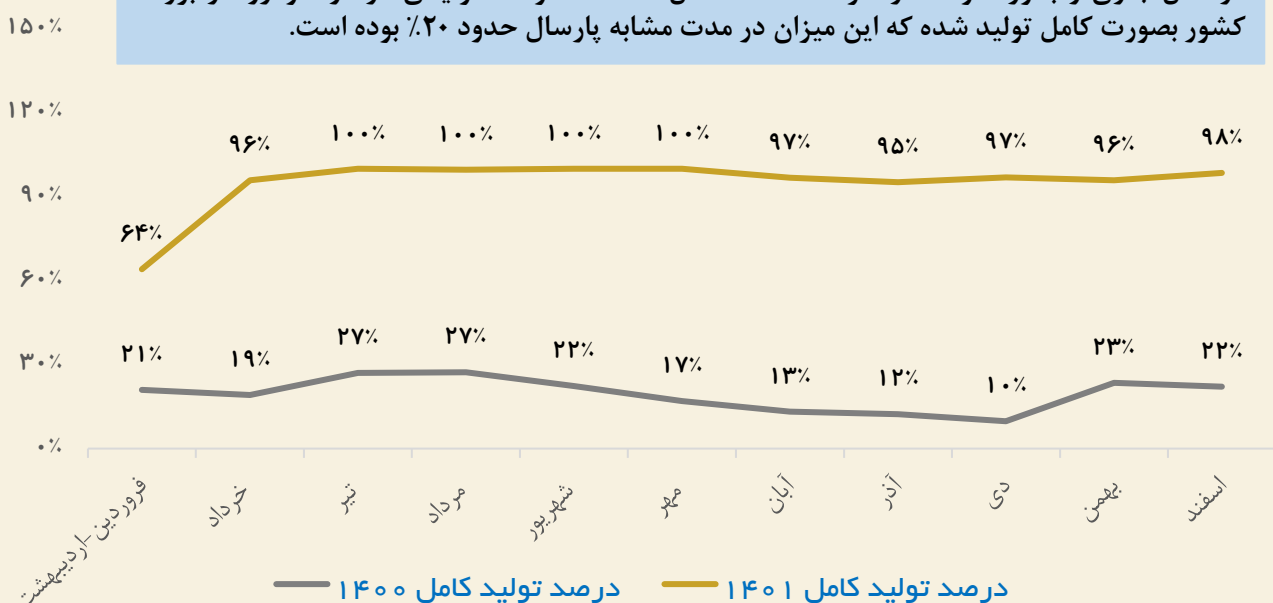
روند تجمعی تولید خودروی ناقص در دو خودروساز بزرگ کشور

در سال جاری حدود ۵۹ هزار دستگاه از تولیدات روزانه دو خودروساز بزرگ کشور بصورت ناقص تولید شده که نسبت به مدت مشابه سال قبل حدود ۹۲٪ کاهش را نشان می دهد.

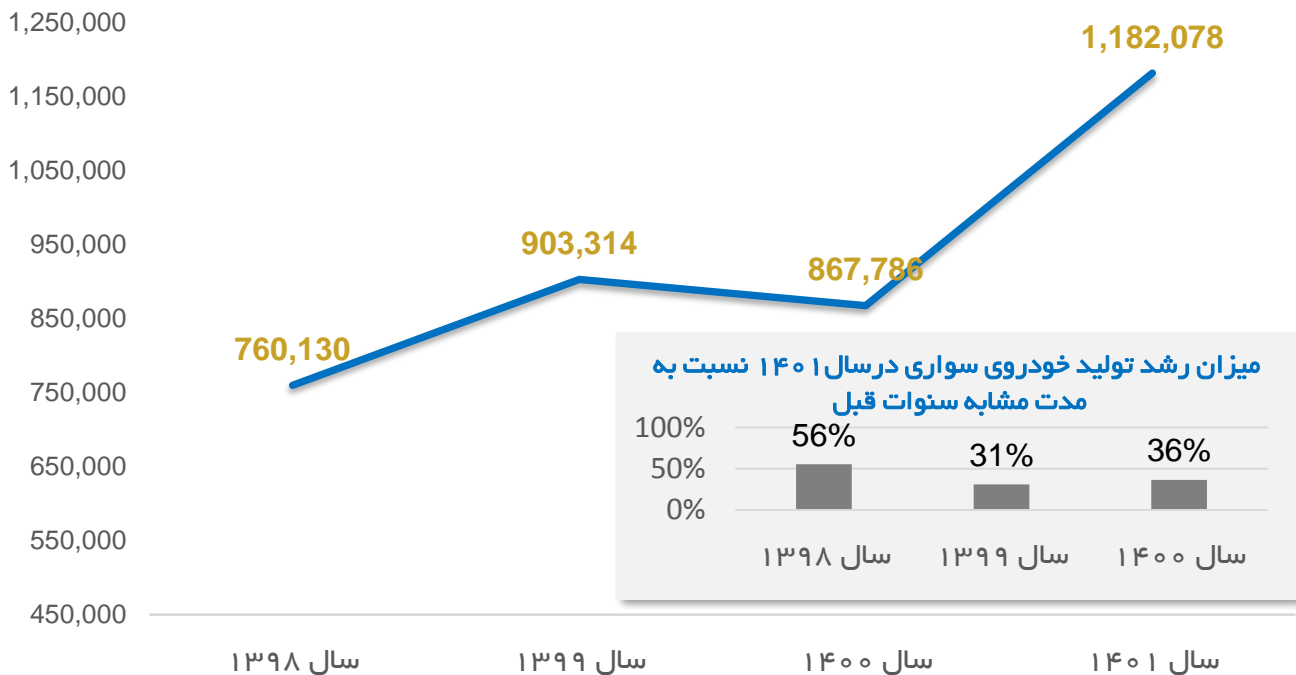


درصد تولید خودروی کامل

در سال جاری و بطور متوسط از خرداد ۱۴۰۱ حداقل ۹۶٪ محصولات تولیدی در دو خودروساز بزرگ کشور بصورت کامل تولید شده که این میزان در مدت مشابه پارسال حدود ۲۰٪ بوده است.

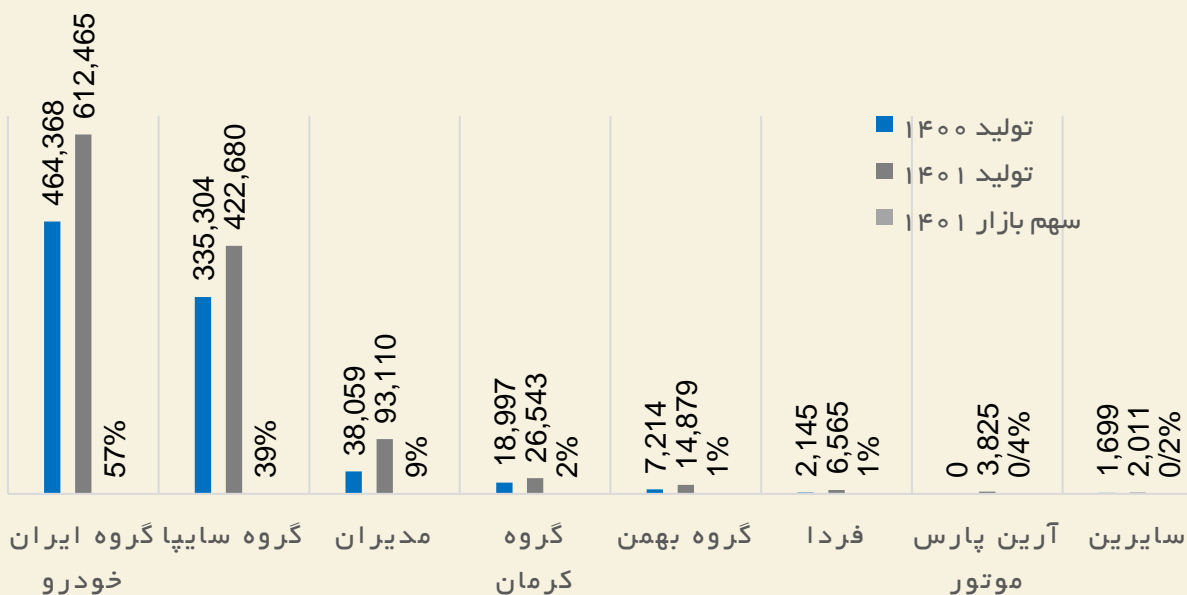


تولید انواع خودروی سواری در سال ۱۴۰۱



در سال ۱۴۰۱، حدود یک میلیون و ۷۶ هزار دستگاه انواع خودروی سواری در کشور تولید شده که نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۰، حدود ۲۴٪ افزایش را نشان می‌دهد.

تولید سال ۱۴۰۱ در مقایسه با سال ۱۴۰۰ (خودروی سواری)



تولید انواع خودروی سواری در سال ۱۴۰۱

تولید انواع خودروی سواری (دستگاه)						نام محصول	نام شرکت	گروه
تجمعی تا پایان ماه اسفند			اسفند					
درصد تغییر	1401	1400	درصد تغییر	1401	1400			
-19%	30,883	38,274	-100%	0	1,624	پژو ۲۰۶ تیپ ۲	ایران خودرو مرکزی تهران	ایران خودرو
1059500%	10,596	1	100%	1,563	0	پژو ۲۰۶ تیپ ۳		
-100%	0	267	0%	0	0	پژو ۲۰۶ صندوقدار		
8%	41,479	38,542	-4%	1,563	1,624	جمع پژو ۲۰۶		
103%	40,946	20,195	873%	4,659	479	پژو ۲۰۷ دستی		
5%	55,066	52,643	16%	4,271	3,680	پژو ۲۰۷ دستی پاناروما		
-65%	1,464	4,141	100%	541	0	پژو ۲۰۷ اتوماتیک پاناروما		
506%	13,075	2,156	5759%	996	17	پژو ۲۰۷ اتوماتیک		
40%	110,551	79,135	151%	10,467	4,176	جمع محصولات پژو ۲۰۷		
-100%	15	5,580	0%	0	0	پژو پارس معمولی		
-100%	15	5,580	0%	0	0	جمع محصولات پژو پارس		
100%	5	0	100%	1	0	2008		
100%	5	0	100%	1	0	جمع محصولات ۲۰۰۸		
100%	20	0	0%	0	0	ریرا		
100%	20	0	0%	0	0	جمع محصولات		
8900%	90	1	0%	0	0	سمند LX-EF7		
8900%	90	1	0%	0	0	جمع محصولات سمند		
-89%	447	4,219	-100%	0	39	دنا		
36%	21,101	15,532	294%	3,218	816	دنا پلاس		
870%	12,057	1,243	250%	1,772	506	دنا پلاس توربو		
84%	53,738	29,263	60%	3,985	2,497	دنا پلاس توربو اتوماتیک		
74%	87,343	50,257	133%	8,975	3,858	جمع محصولات دنا		
100%	979	0	0%	0	0	رانا		
38%	8,321	6,027	187%	1,605	559	رانا گیربکس ۶ دنده		
100%	4	0	0%	0	0	رانا گیربکس ۶ دنده AMT		
-80%	27,223	29,603	-46%	967	1,784	رانا پلاس		
-19%	36,527	35,630	10%	2,572	2,343	جمع محصولات رانا		
150%	16,932	6,781	1565%	2,681	161	تارا دستی		
564%	11,678	1,760	452%	2,366	429	تارا اتوماتیک		
235%	28,610	8,541	755%	5,047	590	جمع محصولات تارا		
40%	304,640	217,686	127%	28,625	12,591	جمع تولید شرکت		

تولید انواع خودروی سواری در سال ۱۴۰۱

تولید انواع خودروی سواری (دستگاه)						نام محصول	نام شرکت	گروه
تجمعی تا پایان ماه اسفند			اسفند					
درصد تغییر	1401	1400	درصد تغییر	1401	1400			
-100%	0	28	0%	0	0	پژو ۴۰۵ SLX	ایران خودرو خراسان	
-36%	3,132	4,876	-100%	0	551	پژو ۴۰۵ دوگانه سوز		
-36%	3,132	4,904	-100%	0	551	جمع محصولات پژو ۴۰۵		
52%	64,433	42,273	148%	6,053	2,436	پژو پارس معمولی		
-14%	29,853	34,731	-40%	1,531	2,553	پژو پارس LX-TU5		
-100%	0	187	-100%	0	3	پژو پارس دوگانه سوز		
22%	94,286	77,191	52%	7,584	4,992	جمع محصولات پژو پارس		
190%	6,311	2,175	-29%	350	490	هایما 5s توربو		
57%	10,042	6,395	64%	1,548	943	هایما 7s توربو		
100%	453	0	100%	172	0	هایما 8s توربو		
100%	58	0	100%	55	0	هایما XY		
97%	16,864	8,570	48%	2,125	1,433	جمع محصولات هایما		
26%	114,282	90,665	39%	9,709	6,976	جمع تولید شرکت		
-83%	1,757	10,619	-100%	0	681	سمند LX	ایران خودرو تبریز	ایران خودرو
-90%	484	4,674	-100%	0	48	سمند LX-EF7		
22%	9,913	8,124	26%	784	620	سمند/سورن LX-EF7-CNG		
100%	1,406	0	0%	0	0	سورن ELX		
65%	59,089	35,825	256%	5,067	1,422	سورن ELX پلاس		
23%	72,649	59,242	111%	5,851	2,771	جمع تولید شرکت		
48%	22,889	15,416	-20%	1,044	1,313	پژو پارس LX-TU5	ایران خودرو مازندران	
11%	23,189	20,952	61%	2,128	1,321	پژو پارس معمولی		
27%	46,078	36,368	20%	3,172	2,634	جمع تولید شرکت		
45%	9,709	6,689	908%	403	40	پژو پارس LX-TU5	ایران خودرو فارس	
43%	18,262	12,773	104%	1,528	748	پژو پارس معمولی		
44%	27,971	19,462	145%	1,931	788	جمع تولید شرکت		
-21%	14,784	18,637	-64%	416	1,157	پژو پارس LX-TU5	ایران خودرو کرمانشاه	
76%	31,222	17,731	102%	2,931	1,451	پژو پارس معمولی		
27%	46,006	36,368	28%	3,347	2,608	جمع تولید شرکت		
-100%	0	16	0%	0	0	پژو پارس LX-TU5 اتوماتیک (آذربایجان)	سایتهای خارجی	
-100%	0	664	0%	0	0	سمند (LX-EF7 آذربایجان)		
-88%	130	1,056	100%	52	0	دنا (آذربایجان)		
100%	5	0	0%	0	0	دنا (عراق)		
-58%	704	1,659	-84%	125	786	پژو پارس معمولی (عراق)		
-75%	839	3,395	-77%	177	786	جمع تولید شرکت		
-100%	0	1,182	0%	0	0	پژو پارس معمولی		
-100%	0	1,182	0%	0	0	جمع تولید شرکت (محصولات ایران خودرو)	اتومبیل سازی فردا	ایران خودرو
32%	612,465	464,368	81%	52,812	29,154	کل تولید		

تولید انواع خودروی سواری در سال ۱۴۰۱

تولید انواع خودروی سواری (دستگاه)							نام شرکت	گروه
تجمعی تا پایان ماه اسفند			اسفند		نام محصول			
درصد تغییر	1401	1400	درصد تغییر	1401	1400			
156%	64,609	25,257	187%	3,508	1,223	کوئیک (Q212)	پارس خودرو	
-38%	1,411	2,280	-100%	0	200	کوئیک اتوماتیک (Q212-AT)		
44%	74,083	51,291	69%	5,051	2,989	کوئیک R دستی (Q212-R)		
6015%	4,342	71	100%	490	0	کوئیک R (Q212-R-AT)		
172%	1,367	502	0%	0	0	کوئیک s-G212		
100%	2	0	0%	0	0	سهند		
74%	145,814	83,974	105%	9,049	4,412	جمع کوئیک		
-100%	0	485	0%	0	0	برلیانس h ۳۳۰		
-100%	0	60	0%	0	0	برلیانس h220		
-100%	0	48	0%	0	0	برلیانس h 320		
-100%	0	593	0%	0	0	جمع برلیانس		
-100%	0	4,768	0%	0	0	ساینا (s232)		
93%	888	13,424	0%	0	0	ساینا (s232-S/G)		
95%	888	18,192	0%	0	0	جمع ساینا		
221%	774	241	-75%	15	59	جمع تولید در سایت های خارجی		
43%	147,476	103,000	103%	9,064	4,471	جمع تولید شرکت		
-31%	90	130	0%	0	0	آریو		بنیان توسعه صنعت خودرو-بن رو
-31%	90	130	0%	0	0	جمع تولید شرکت		
-96%	65	1,463	-100%	0	101	تولید در سایت های خارجی	سایپا	
-96%	65	1,463	-100%	0	101	جمع تولید در سایت های خارجی		
278%	57,399	15,177	514%	3,401	554	کوئیک (Q212)		
100%	4,320	0	100%	1,220	0	کوئیک اتوماتیک (Q212-AT)		
561%	26,483	4,009	6062%	2,588	42	کوئیک (Q212-S/G- NEW CROSS)		
100%	20	0	0%	0	0	اطلس		
360%	88,222	19,186	1110%	7,209	596	جمع تولید کوئیک سایپا		
64%	34,313	20,866	128%	2,770	1,213	شاهین		
100%	20	0	0%	0	0	آریا		
-60%	32,039	80,412	-100%	0	3,612	تیبا ۲ (X211)		
-100%	0	1,138	0%	0	0	تیبا ۲ (x211-op)		
-61%	32,039	81,550	-43%	0	3,612	جمع تیبا		
12%	137,276	123,065	81%	9,979	5,522	جمع تولید شرکت		
-44%	23,665	42,155	-100%	0	648	ساینا دستی (S232-M)	سایپا کاشان (سایپا-سیتروئن)	
-100%	0	1,666	0%	0	0	ساینا آپشنال (S232-OP)		
100%	1,031	0	100%	821	0	ساینا ۲۳۲ گازسوز		
998%	81,784	7,450	759%	8,046	937	ساینا (S232-S/G)		
108%	106,480	51,271	459%	8,867	1,585	جمع گروه سایپا		
-76%	13,975	57,838	-100%	0	3,093	گروه تیبا (x231-op)(X231)		
-76%	13,975	57,838	-100%	0	3,093	جمع تیبا		
10%	120,455	109,109	90%	8,867	4,678	جمع تولید شرکت		
26%	422,680	335,304	90%	27,910	14,671	جمع تولید شرکت		سایپا

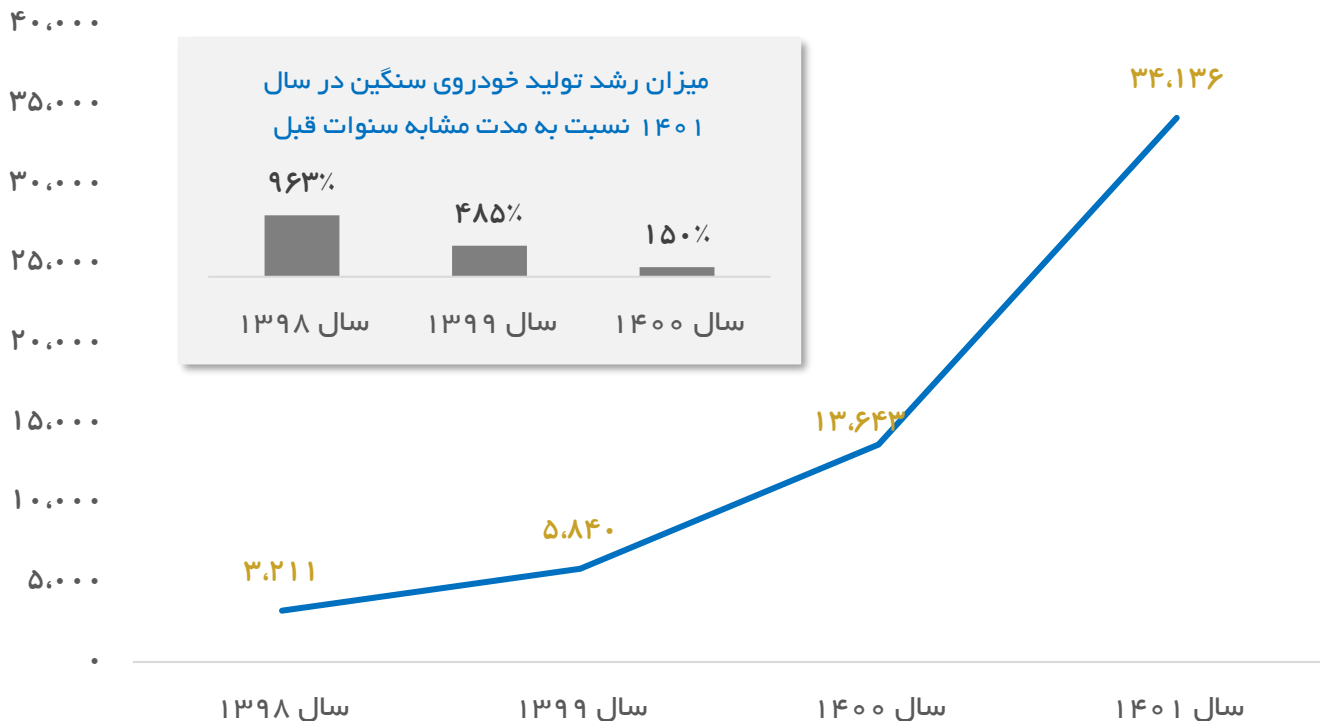
تولید انواع خودروی سواری در سال ۱۴۰۱

گروه	نام شرکت	نام محصول	تولید انواع خودروی سواری (دستگاه)		تجمعی تا پایان ماه اسفند		درصد تغییر	
			اسفند ۱۴۰۰	اسفند ۱۴۰۱	اسفند ۱۴۰۰	اسفند ۱۴۰۱		
خودروسازی مدیران		Arrizo 5	742	1,211	63%	3,956	12,553	217%
		Arrizo 6	830	750	-10%	3,918	4,441	13%
		TIGGO 5	1	0	-100%	1,895	1	-100%
		TIGGO 7	866	1,678	94%	6,899	21,145	206%
		TIGGO 8	225	1,194	431%	1,718	8,795	412%
		MVMX22	1,528	2,565	68%	13,646	26,600	95%
		MVMX33	522	8	-98%	5,546	4,537	-18%
		MVM X55	0	1,455	100%	235	10,271	4271%
		FX OMODA	0	494	100%	0	4,761	100%
		MVM 315	2	0	-100%	246	1	-100%
		MVM315H	0	0	0%	0	5	100%
جمع تولید شرکت			4,716	9,355	98%	38,059	93,110	145%
کرمان موتور		SEDAN - JAC J4	1,157	797	-31%	2,946	8,957	204%
		JAC s3	269	483	80%	7,256	4,686	-35%
		JAC s5	486	752	55%	7,560	8,060	7%
		kmck7.suv A/T	394	167	-58%	959	2,303	140%
		J7	0	581	100%	0	2,412	100%
		جمع تولید شرکت	2,306	2,780	21%	18,721	26,418	41%
		لیفان X70/AT	150	0	-100%	276	125	-55%
جمع تولید شرکت	150	0	-100%	276	125	-55%		
جمع تولید شرکت			2,456	2,780	13%	18,997	26,543	40%
خودروسازان رایین		ولیکس C30دنده ای	0	0	0%	3	0	-100%
		R3	0	10	100%	0	148	100%
		جمع تولید شرکت	0	10	100%	3	148	4833%
بهمن موتور		B30	0	0	0%	69	0	-100%
		دیگینیتی	193	577	199%	1,773	3,623	104%
		فیدیلیتی	665	1,234	86%	5,372	10,238	91%
		ریسپکت	0	155	100%	0	1,018	100%
		جمع تولید شرکت	858	1,966	129%	7,214	14,879	106%
اتومبیل سازی فردا		جویر اس ایکس ۵	678	600	-12%	1,793	4,417	146%
		B511AT	0	0	0%	222	48	-78%
		B511MT	0	0	0%	10	0	-100%
		T5	0	600	100%	120	2,100	1650%
		جمع محصولات فردا	678	1,200	77%	2,145	6,565	206%

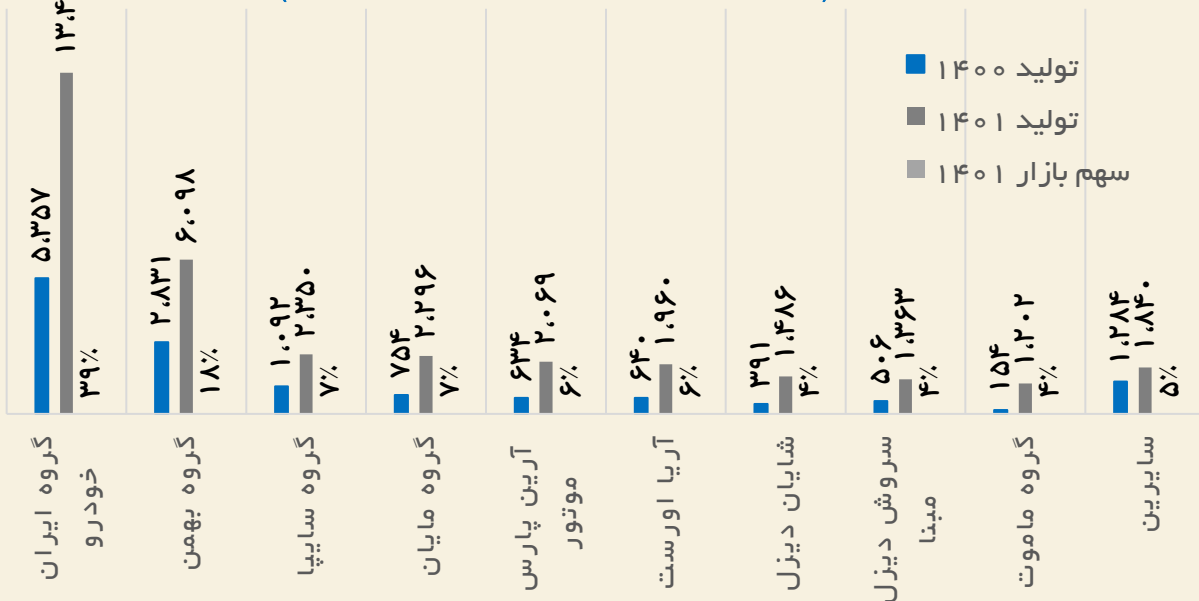
تولید انواع خودروی سواری در سال ۱۴۰۱

تولید انواع خودروی سواری (دستگاه)						نام محصول	نام شرکت	گروه
تجمعی تا پایان ماه اسفند			اسفند					
درصد تغییر	1401	1400	درصد تغییر	1401	1400			
102%	242	120	-50%	30	60	X35	سازه های خودرو دیار	---
-100%	0	30	0%	0	0	DA3 SUV		
61%	242	150	-50%	30	60	جمع تولید شرکت	سیف خودرو	---
-100%	0	5	0%	0	0	SWM G01f		
-100%	0	415	0%	0	0	SWM G01		
-100%	0	420	0%	0	0	جمع تولید شرکت	سروش دیزل مبنا	---
-52%	202	418	-67%	10	30	پاتریوت uaz		
-52%	202	418	-67%	10	30	جمع تولید شرکت		
-8%	368	398	-100%	0	14	CUV X1	نورا موتور پارس	---
650%	90	12	0%	0	0	SUV G		
12%	458	410	-100%	0	14	جمع تولید شرکت		
-100%	0	174	0%	0	0	کوپا	ریگان خودرو	---
-100%	0	174	0%	0	0	جمع تولید شرکت		
219%	396	124	122%	40	18	dayun y5	صنایع خودروسازی ایلیا	---
219%	396	124	122%	40	18	جمع تولید شرکت		
100%	540	0	100%	41	0	تیار SUV	مکت موتور	ماموت
100%	540	0	100%	41	0	جمع تولید شرکت		
100%	3,825	0	100%	1,099	0	لاماری	آرین پارس موتور	---
100%	3,825	0	100%	1,099	0	جمع تولید شرکت		
100%	25	0	0%	0	0	سایر شرکتهای		
36%	1,182,078	867,786	85%	97,253	52,655	کل تولید سواری		

تولید انواع خودروی سنگین در سال ۱۴۰۱



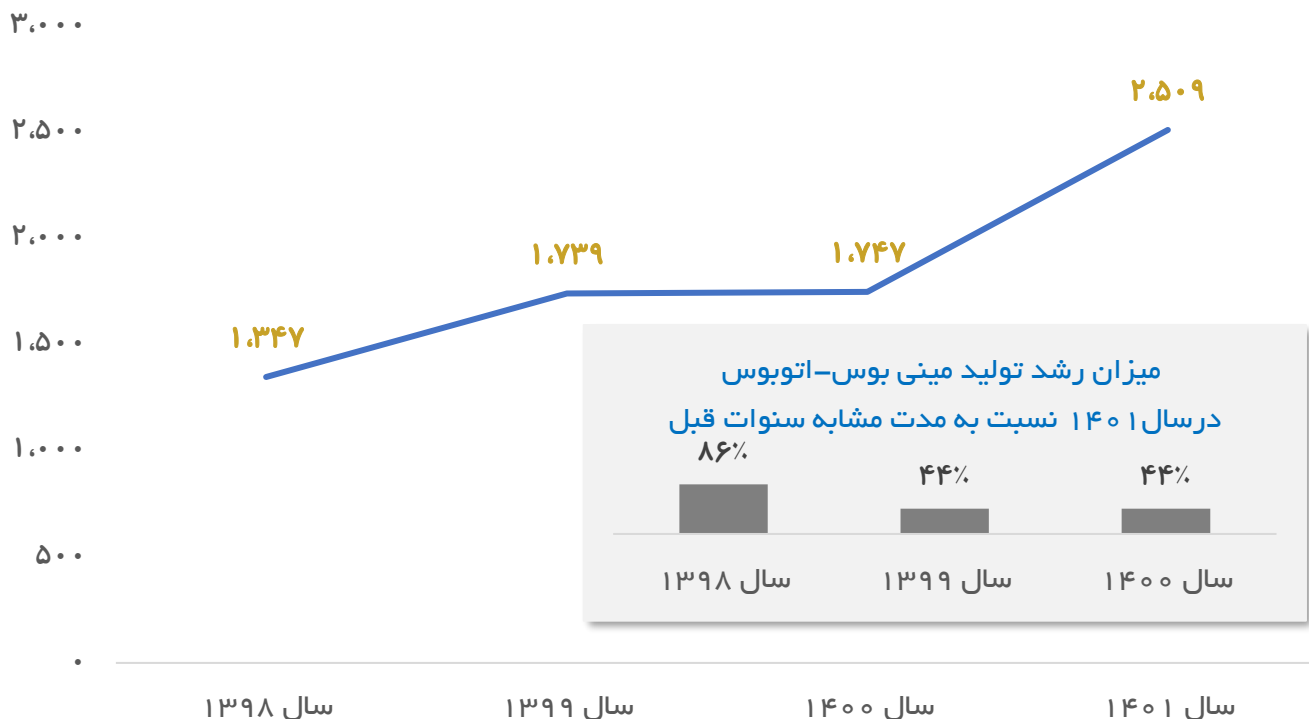
تولید سال ۱۴۰۱ در مقایسه با سال ۱۴۰۰ (خودروهای کامیونت-کامیون-کشنده)



گروه	نام شرکت	نوع	نام محصول	تولید انواع خودروی کامیونها (دستگاه)		تجمع تا پایان ماه اسفند		درصد تغییر		
				اسفند		اسفند				
				۱۴۰۰	درصد تغییر	۱۴۰۱	درصد تغییر			
ایران خودرو	ایران خودرو دیزل	کامیون	۲۶۲۱	۰	۵۹	۱۰۰٪	۱۲۷	۳۹۸	۲۱۳٪	
		جمع تولید شرکت			۰	۵۹	۱۰۰٪	۱۲۷	۳۹۸	۲۱۳٪
		کامیونت	آرنا	۱	۰	۰	-۱۰۰٪	۱	۰	-۱۰۰٪
		کامیونت	آرنا پلاس	۰	۱۷۸	۰	۱۰۰٪	۰	۲۹۷	۱۰۰٪
		کامیون	LK ۱۹۲۴	۱۹۸	۱۸۸	-۵٪	۱۰۰٪	۱۷۶۶	۲,۳۴۷	۳۳٪
		کامیون	LK ۲۶۲۴	۱۴۲	۲۹۱	۱۰۰٪	۱۰۰٪	۱,۳۸۰	۲,۹۶۲	۱۱۵٪
		کامیون	آریا L۲۶۳۰	۱	۰	-۱۰۰٪	۰	۲	۲۵	۱۱۵۰٪
		کامیون	L ۲۶۲۴	۱	۷۷	۷۶۰۰٪	۰	۱۷۸	۳۵۰	۹۷٪
		کامیون	L ۱۹۲۴	۴۱	۲۲۰	۴۳۷٪	۰	۶۸۳	۱,۷۷۹	۱۶۰٪
		کامیون	آریا L۲۶۲۵	۰	۰	۰٪	۰	۲۴	۰	-۱۰۰٪
		کشنده	ataman	۰	۲۷	۱۰۰٪	۰	۲	۲	۶۵۰٪
		کشنده	فوتون H۴	۱۹۶	۲۷۵	۴۰٪	۰	۱,۳۰۸	۴,۳۴۶	۲۳۵٪
		کشنده	فوتون H۵	۱۲	۱۹۲	۱۵۰۰٪	۰	۱۳	۱,۳۳۲	۱۰۱۴۶٪
		کشنده	۲۶۳۰	۰	۰	۰٪	۰	۰	۱	۱۰۰٪
		کشنده	۱۹۳۰	۰	۰	۰٪	۰	۰	۲	۱۰۰٪
جمع تولید شرکت			۵۹۲	۱,۴۴۸	۱۴۵٪	۵,۳۵۷	۱۳,۴۷۲	۱۵۱٪		
رختی خودرو دیزل	رختی خودرو دیزل	کشنده	۵۴۹۰AT	۱۵	۲	-۸۷٪	۱۳۲	۴۶	-۶۵٪	
		کامیون	۶۵۲۰	۰	۲	۱۰۰٪	۴۵	۴۲	-۷٪	
		جمع تولید شرکت			۱۵	۴	-۷۳٪	۱۷۷	۸۸	-۵۰٪
		کشنده	تک محوره	۵	۵	۰٪	۵۷	۵۷	۰٪	
		کامیونت	شاسی بار H۳۵۰	۲	۶	۲۰۰٪	۲۴	۱۵۳	۵۳۸٪	
سروش دیزل مینا	سروش دیزل مینا	کامیونت	۸ تن	۳۷	۷۰	۸۹٪	۳۱۴	۵۵۴	۷۶٪	
		کامیونت	۶ تن	۱۵	۵۰	۲۳۳٪	۱۱۱	۵۹۹	۴۴۰٪	
		جمع تولید شرکت			۵۹	۱۳۱	۱۲۲٪	۵۰۶	۱,۳۶۳	۱۶۹٪
		کشنده	دانگ فنگ	۵۲	۱۴۶	۱۸۱٪	۱۹۵	۸۴۷	۳۳۴٪	
		کامیون	فوتون	۰	۱۳۹	۱۰۰٪	۰	۰	۳۹۲	۱۰۰٪
سایبا دیزل	سایبا دیزل	کامیونت	فوتون	۱۰۲	۵۸	-۴۳٪	۸۹۷	۱,۱۱۱	۲۴٪	
		جمع تولید شرکت			۱۵۴	۳۴۳	۱۲۳٪	۱,۰۹۲	۲,۳۵۰	۱۱۵٪
		جمع گروه سایبا			۱۵۴	۳۴۳	۱۲۳٪	۱,۰۹۲	۲,۳۵۰	۱۱۵٪
		کامیون	۲۰ تا ۲۶ تن	۲۵	۰	-۱۰۰٪	۲۶۵	۱۲۷	-۵۳٪	
		جمع تولید شرکت			۲۵	۰	-۱۰۰٪	۲۶۵	۱۲۷	-۵۳٪
کاربزان	کاربزان خودرو کاوه	کامیونت	۳۳.۵ کمتر از ۶ تن	۵	۰	-۱۰۰٪	۵۶	۲۰	-۶۴٪	
		کامیون	۲۰ تا ۲۶ تن	۰	۵	۱۰۰٪	۰	۲۵	۱۰۰٪	
		جمع تولید شرکت			۵	۵	۰٪	۵۶	۵۵	-۲٪
		کامیون	۲۰ تا ۲۶ تن	۵	۲۵	۴۰۰٪	۳۷	۱۹۹	۴۳۸٪	
		جمع تولید شرکت			۵	۲۵	۴۰۰٪	۳۷	۱۹۹	۴۳۸٪
جمع گروه کاربزان			۲۵	۳۰	-۱۴٪	۳۵۸	۳۸۱	۶٪		
بهمن	بهمن دیزل	کامیونت	NPR۵K تا NPR۶	۲	۰	-۱۰۰٪	۱۴۵	۱۵۷	۸٪	
		کامیونت	NPR۵M تا NPR۸.۴	۰	۰	۰٪	۶۰	۶۰	۰٪	
		کامیونت	S hiller۶	۰	۰	۰٪	۱,۳۸۶	۹۰۵	-۳۵٪	
		کامیونت	فورس ۸.۵ تن جاخواب ۱.۵ متر	۱۲۲	۲۰	-۸۴٪	۲۳۵	۴۰۴	۷۲٪	
		کامیونت	فورس ۶ تن جاخواب یک متر	۹۹	۳۰	-۷۰٪	۱۱۹	۴۴۱	۲۷۱٪	
		کامیونت	فورس ۶ تن جاخواب ۱.۵ متر	۰	۱۵۴	۱۰۰٪	۴۰	۱,۳۹۲	۳۳۸۳٪	
		کشنده	EM-POWER	۴۸	۱۸۸	۲۹۲٪	۴۸	۱,۳۹۵	۲۵۹۸٪	
		جمع تولید شرکت			۲۷۱	۳۹۲	۴۵٪	۲,۰۳۳	۴,۶۵۵	۱۲۹٪
		کشنده	HCV۰۱ - جفت محوره یورو	۰	۰	۰٪	۰	۶۰	۱۰۰٪	
		کشنده	H - تک محوره یورو، ۴۲۰ اسب	۵۶	۱۱۸	۱۱۱٪	۵۵۸	۹۰۱	۶۱٪	
سیبا موتور	سیبا موتور	کشنده	H - تک محوره یورو، ۴۶۰ اسب	۰	۰	۰٪	۰	۶۰	۱۰۰٪	
		کامیون	(تن ۲۶) HCV۰۳	۰	۰	۰٪	۱۳۰	۱۲۰	۰٪	
		کامیونت	تایگر ۶ تن	۰	۰	۰٪	۰	۲۴۰	۱۰۰٪	
		کامیونت	تایگر ۸ تن	۴	۰	-۱۰۰٪	۱۳۰	۶۲	-۴۸٪	
		جمع تولید شرکت			۶۰	۱۱۸	۹۷٪	۷۹۸	۱,۴۴۳	۸۱٪
جمع گروه بهمین			۳۳۱	۵۱۰	۵۴٪	۲,۸۳۱	۶,۰۹۸	۱۱۵٪		

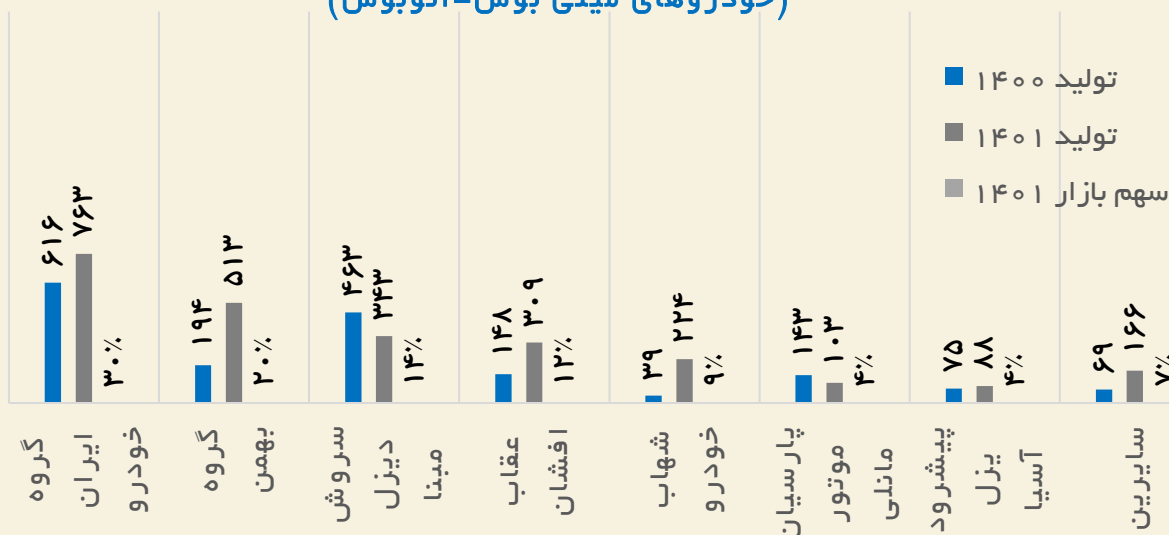
گروه	نام شرکت	نوع	نام محصول	تولید انواع خودروی کامیونها (دستگاه)		درصد تغییر	تجمعی تا پایان ماه اسفند	درصد تغییر	تولید انواع خودروی کامیونها (دستگاه)	تجمعی تا پایان ماه اسفند	درصد تغییر
				۱۴۰۰	۱۴۰۱						
---	آریا دیزل موتور	کامیونت	تک خواب شش تن Kama	۰	۲۵	۱۰۰٪	۰	۷۸	۱۰۰٪	۰	۷۸
		کشنده	C & C	۶۲	۰	-۱۰۰٪	۴۸۷	۶۲۹	۲۹٪	۶۲۹	۶۲۹
		جمع تولید شرکت		۶۲	۲۵	-۶۰٪	۴۸۷	۷۰۷	۴۵٪	۷۰۷	۷۰۷
		کشنده	H EXYT 490C 4	۰	۰	۰٪	۱۴	۰	-۱۰۰٪	۰	۱۴
		کامیونت کمتر از ۶ تن	FEA 51BLESA 17	۰	۰	۰٪	۲	۰	-۱۰۰٪	۰	۲
		کامیونت ۶ تن	FEBY1C LESA 17	۱۰	۰	-۱۰۰٪	۱۰۰	۷۶	-۲۴٪	۷۶	۱۰۰
		کامیون بالای ۶ تن	FECX1HLESA 17	۰	۰	۰٪	۴۵	۶۴	۴۲٪	۶۴	۴۵
		جمع تولید شرکت		۱۰	۰	-۱۰۰٪	۱۶۱	۱۴۰	-۱۳٪	۱۴۰	۱۶۱
		کشنده	H EXYT 490C 4	۱۰۵	۲۰۰	۹۰٪	۵۶۰	۱۵۶۳	۱۷۹٪	۱۵۶۳	۵۶۰
		کامیون بالای ۶ تن	L EXYR 154C 3LS	۰	۱۰۰	۱۰۰٪	۱	۲۸۵	۲۸۴۰۰٪	۲۸۵	۱
کامیون	M EXYR 280C EMS	۲۴	۰	-۱۰۰٪	۲۹	۷۳	۱۵۲٪	۷۳	۲۹		
کامیونت کمتر از ۶ تن	U EXYR 140C 1SD	۰	۰	۰٪	۱	۰	-۱۰۰٪	۰	۱		
کامیونت ۶ تن	L EXYR 154C 2MS	۰	۲۵	۱۰۰٪	۱	۱۵۱	۱۵۰۰۰٪	۱۵۱	۱		
کامیونت ۶ تن	L EXYR 154C 2MD	۰	۰	۰٪	۱	۸۴	۸۳۰۰٪	۸۴	۱		
جمع تولید شرکت		۱۲۹	۳۲۵	۱۵۲٪	۵۹۳	۲,۱۵۶	۳۶۴٪	۲,۱۵۶	۵۹۳		
جمع تولید گروه مایان											
ماموت	مجتمع صنعتی پیلسان	کشنده	۴۴۰ AMT	۰	۰	۰٪	۴۸	۱۴۴	۲۰۰٪	۴۸	۴۸
		کشنده	۴۴۰ MT	۰	۰	۰٪	۴۸	۴۸	۰٪	۴۸	۴۸
		کشنده	۴۸۰ AMT	۳۹	۱۴۴	۲۶۹٪	۵۸	۱,۰۱۰	۱۶۴۱٪	۱,۰۱۰	۵۸
		جمع تولید شرکت		۳۹	۱۴۴	۲۶۹٪	۱۵۴	۱,۲۰۲	۶۸۱٪	۱,۲۰۲	۱۵۴
		جمع تولید گروه ماموت									
---	خودروهای دیزلی آذربایجان	کامیون	C 500-4VD 10	۵	۰	-۱۰۰٪	۱۷	۲۶	۵۳٪	۱۷	۱۷
		جمع تولید شرکت		۵	۰	-۱۰۰٪	۱۷	۲۶	۵۳٪	۲۶	۱۷
---	تیراز دیزل	کامیون	۳۶۳EK/41	۶	۱۱	۸۳٪	۶۰	۱۲۰	۱۱۷٪	۶۰	۶۰
		کامیون	۱۹۲۷	۱	۰	-۱۰۰٪	۱۲	۲	-۸۳٪	۱۲	۲
جمع تولید شرکت		۷	۱۱	۵۷٪	۷۲	۱۳۲	۸۳٪	۱۳۲	۷۲	۷۲	
---	آریا اورست ماشین	کشنده	C G C 4181	۱۵	۱۰۰	۵۶۷٪	۵۴۰	۱,۳۱۱	۱۲۴٪	۵۴۰	۵۴۰
		کامیونت	C G C 1110-HDE 44D	۰	۲۰۰	۱۰۰٪	۸۰	۷۱۰	۷۸۸٪	۷۱۰	۸۰
		کامیونت	C G C 1110-HDE 44E	۰	۰	۰٪	۲۰	۳۹	۹۵٪	۳۹	۲۰
		جمع تولید شرکت		۱۵	۳۰۰	۱۹۰۰٪	۶۴۰	۱,۹۶۰	۲۰۶٪	۱,۹۶۰	۶۴۰
---	مجتمع صنعتی آریا پارس موتور	کامیونت	۶ تن	۳۴	۰	-۱۰۰٪	۲۱۳	۵۲۸	۱۴۸٪	۲۱۳	۲۱۳
		کامیونت	۸.۵ تن	۴۴	۰	-۱۰۰٪	۱۶۸	۵۵۷	۲۳۲٪	۵۵۷	۱۶۸
		کامیونت	۹ تن	۸۴	۰	-۱۰۰٪	۲۵۳	۸۲۵	۲۲۶٪	۸۲۵	۲۵۳
		کشنده	Chacmoto-HCV	۰	۱۲۷	۱۰۰٪	۰	۱۵۹	۱۰۰٪	۱۵۹	۰
		جمع تولید شرکت		۱۶۲	۱۲۷	-۲۲٪	۶۳۴	۲,۰۶۹	۲۲۶٪	۲,۰۶۹	۶۳۴
---	شهاب خودرو	کامیون	۶ تا ۳۶ تن	۰	۰	۰٪	۰	۱	۱۰۰٪	۰	۱
		جمع تولید شرکت		۰	۰	۰٪	۰	۱	۱۰۰٪	۱	۰
---	کاسپین خودرو فرهنگ	کامیون	دوو پریم ۱۸ تن GC5AA	۲	۶	۲۰۰٪	۲۴	۱۰۲	۳۲۵٪	۲۴	۲۴
		جمع تولید شرکت		۲	۶	۲۰۰٪	۲۴	۱۰۲	۳۲۵٪	۱۰۲	۲۴
---	شایان دیزل صنعت پارس	کشنده	LZ 418HVAB	۱۰۸	۲۱۱	۹۵٪	۳۹۱	۱,۴۸۶	۲۸۰٪	۳۹۱	۳۹۱
		جمع تولید شرکت		۱۰۸	۲۱۱	۹۵٪	۳۹۱	۱,۴۸۶	۲۸۰٪	۱,۴۸۶	۳۹۱
---	آذهاپتکس	کشنده	۵۴۴۰۱۸	۱	۰	-۱۰۰٪	۱۰	۰	-۱۰۰٪	۱۰	۰
		جمع تولید شرکت		۱	۰	-۱۰۰٪	۱۰	۰	-۱۰۰٪	۱۰	۰
---	آذراتصال	کامیونت	تن ۵.۲ DAN1040	۱	۰	-۱۰۰٪	۱۲	۵	-۵۸٪	۱۲	۵
		جمع تولید شرکت		۱	۰	-۱۰۰٪	۱۲	۵	-۵۸٪	۵	۱۲
جمع تولید کامیونت-کامیون-کشنده											
				۱,۷۲۷	۳,۶۷۴	۱۱۳٪	۱۳,۶۴۳	۳۴,۱۳۶	۱۵۰٪	۳۴,۱۳۶	۱۳,۶۴۳

تولید انواع مینی بوس - اتوبوس در سال ۱۴۰۱



در سال ۱۴۰۱، حدود ۲۵۰۰ دستگاه انواع خودروی مینی بوس-اتوبوس در کشور تولید شده که نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۰، حدود ۴۴٪ افزایش را نشان می دهد.

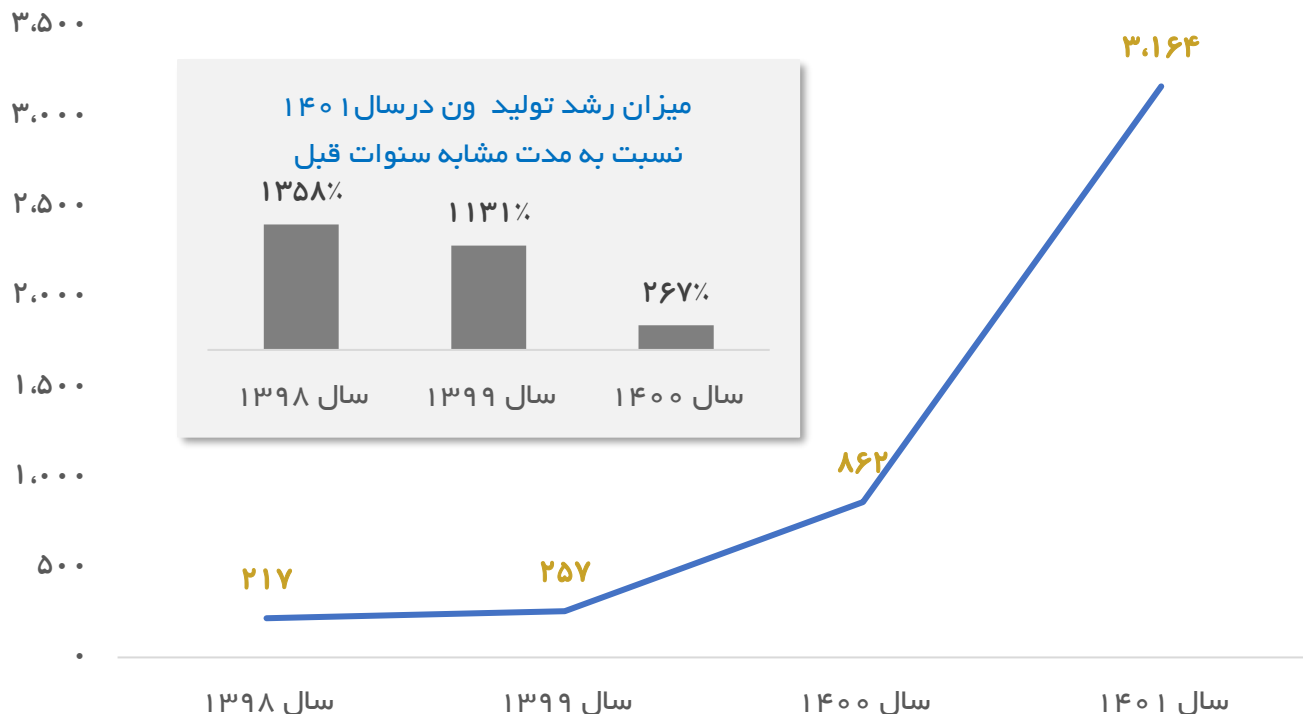
تولید سال ۱۴۰۱ در مقایسه با سال ۱۴۰۰ (خودروهای مینی بوس-اتوبوس)



تولید انواع خودروی اتوبوس (دستگاه)						نام محصول	نام شرکت	گروه
تجمعی تا پایان ماه اسفند			اسفند					
درصد تغییر	۱۴۰۱	۱۴۰۰	درصد تغییر	۱۴۰۱	۱۴۰۰			
۴۰%	۷۶۱	۵۴۴	۶۲%	۱۰۷	۶۶	اتوبوس دیزلی آتروس C۱۲۳۰	ایران خودرو دیزل	ایران خودرو
۱۰۰%	۱	۰	۰%	۰	۰	اتوبوس برقی C۱۲۴۷-E		
۴۰%	۷۶۲	۵۴۴	۶۲%	۱۰۷	۶۶	جمع تولید شرکت		
-۷۶%	۸	۳۳	-۱۰۰%	۰	۲	اتوبوس یک طبقه	پیشرو دیزل آسیا	---
-۷۶%	۸	۳۳	-۱۰۰%	۰	۲	جمع تولید شرکت		
۸۲۴%	۱۵۷	۱۷	۰%	۰	۰	اتوبوس دیزلی ۱۲ متری درون شهری رنو (۲۶۱۲) آگورا	شهاب خودرو	---
۰%	۵	۵	۰%	۰	۰	اتوبوس دیزلی ۱۲ متری درون شهری رنو (۲۶۱۲) طرح قدیم		
-۲۰%	۱۲	۱۵	-۱۰۰%	۰	۶	اتوبوس دیزلی ۱۲ متری درون شهری بنز C۴۵۷		
-۱۰۰%	۰	۱	۰%	۰	۰	اتوبوس دیزلی ۱۲ متری درون شهری بنز ۳۵۵		
-۱۰۰%	۰	۱	-۱۰۰%	۰	۱	اتوبوس دیزلی ۱۲ متری بین شهری		
۱۰۰%	۵۰	۰	۱۰۰%	۱۵	۰	اتوبوس دیزلی ۱۸ متری درون شهری		
۴۷۴%	۲۲۴	۳۹	۱۱۴%	۱۵	۷	جمع تولید شرکت		
-۱۰۰%	۰	۱	۰%	۰	۰	اتوبوس بین شهری ۴۲۱۲ مارال		
۱۰۰%	۲	۰	۰%	۰	۰	بین شهری درسا		
۲۴۹%	۲۷۶	۷۹	-۸۸%	۱	۸	اتوبوس شهری پارسین PARSIAN ۱۲ DI۱۱		
۲۴۸%	۲۷۸	۸۰	-۸۸%	۱	۸	جمع تولید شرکت		
۱۰۰%	۷۵	۰	۱۰۰%	۵	۰	اتوبوس ۱۲ متری شهری دیزل	ستاره نیک آریا	---
۱۰۰%	۷۵	۰	۱۰۰%	۵	۰	جمع تولید شرکت		
۲۲%	۲۲	۱۸	۰%	۲	۲	اتوبوس یک طبقه- AKIA LF۱۲	آکیادویچ	---
۲۲%	۲۲	۱۸	۰%	۲	۲	جمع تولید شرکت		
-۴%	۲۲	۲۳	-۵۰%	۱	۲	اتوبوس یک طبقه- ULTRA LF۱۲	استانچین	---
-۴%	۲۲	۲۳	-۵۰%	۱	۲	جمع تولید شرکت		
-۱۰۰%	۰	۱	۰%	۰	۰	اتوبوس - C۴X۲LF۳۴V۱۸	دیما دیزل	مایان
-۱۰۰%	۰	۱	۰%	۰	۰	جمع تولید شرکت		
۸۸%	۱,۳۹۱	۷۳۸	۵۱%	۱۳۱	۸۷	کل تولید اتوبوس		

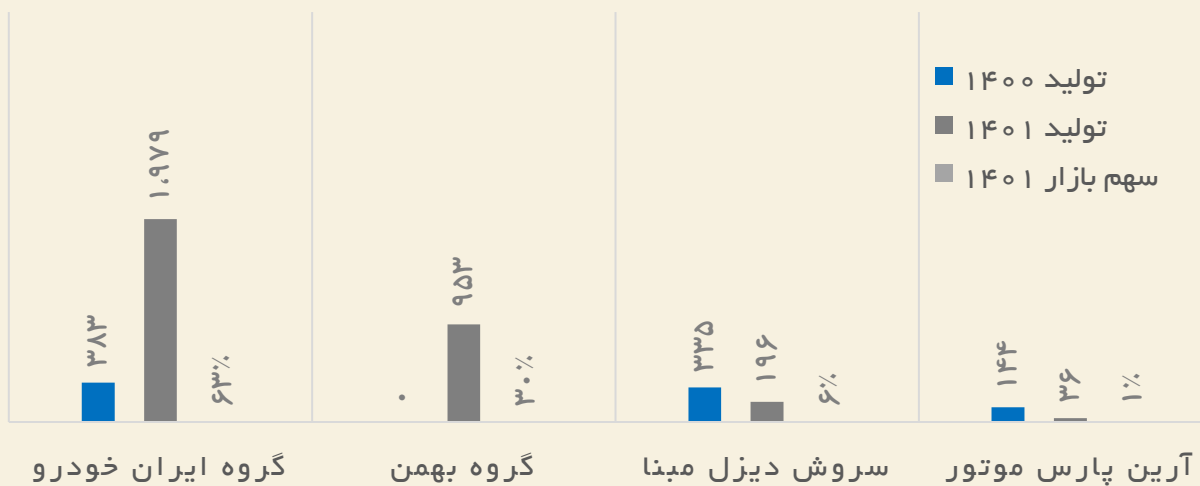
تولید انواع خودروی مینی بوس-میدل باس (دستگاه)						نام محصول	نام شرکت	گروه
تجمعی تا پایان ماه اسفند			اسفند					
درصد تغییر	۱۴۰۱	۱۴۰۰	درصد تغییر	۱۴۰۱	۱۴۰۰			
-۹۹%	۱	۷۲	-۱۰۰%	۰	۳	مینی بوس آرین بوروس	ایران خودرو دیزل	ایران خودرو
-۹۹%	۱	۷۲	-۱۰۰%	۰	۳	جمع تولید شرکت		
-۴۲%	۱۱	۱۹	۰%	۱	۱	میدل باس LCK۶۸۵۸H	پیشرو دیزل آسیا	---
۲۰۰%	۶۹	۲۳	۹۰۰%	۱۰	۱	مینی بوس اویکو		
۹۰%	۸۰	۴۲	۴۵۰%	۱۱	۲	جمع تولید شرکت	بهمن دیزل	بهمن
۱۶۴%	۵۱۳	۱۹۴	۶%	۵۵	۵۲	مینی بوس پگاسوس		
۱۶۴%	۵۱۳	۱۹۴	۶%	۵۵	۵۲	جمع تولید شرکت	سروش دیزل مینا	---
-۲۶%	۳۴۳	۴۶۳	-۲۲%	۳۵	۴۵	H۳۵۰		
-۲۶%	۳۴۳	۴۶۳	-۲۲%	۳۵	۴۵	جمع تولید شرکت		
۱۰۰%	۸	۰	۱۰۰%	۲	۰	مینی بوس آرتا پلاس دو درب فوتون BJ۶۷۳۰	سبلان خودرو مایوان	---
۱۰۰%	۸	۰	۱۰۰%	۲	۰	جمع تولید شرکت		
۱۰۰%	۱۰	۰	۱۰۰%	۳	۰	مینی بوس Sitra-۱۴۰M	هوراندخوردیزل	---
۱۰۰%	۱۰	۰	۱۰۰%	۳	۰	جمع تولید شرکت		
-۵۴%	۳۱	۶۸	-۸۰%	۱	۵	مینی بوس شهری پارسین PARSIAN ۱۰ DI۱۲	عقاب افشان	---
-۵۴%	۳۱	۶۸	-۸۰%	۱	۵	جمع تولید شرکت		
۳۸%	۱۱	۸	۱۰۰%	۱	۰	مینی بوس M۶۴	آکیادویچ	---
۳۸%	۱۱	۸	۱۰۰%	۱	۰	جمع تولید شرکت		
۱۰۰%	۲	۱	۰%	۰	۰	میدل باس MV	استانچین	---
-۱۱%	۱۶	۱۸	-۱۰۰%	۰	۱	مینی بوس دیزلی KLQ۶۶۰۸		
-۵%	۱۸	۱۹	-۱۰۰%	۰	۱	جمع تولید شرکت	پارسین موتور مانلی	---
-۲۰%	۴۷	۵۹	۷۵%	۷	۴	فیات دوکاتو (۳+۱۴)		
-۵۳%	۱۵	۳۲	-۱۰۰%	۰	۱	فیات دوکاتو (۲+۱۵)		
-۲۱%	۴۱	۵۲	-۸۰%	۱	۵	فیات دوکاتو (۱+۹)		
-۲۸%	۱۰۳	۱۴۳	-۲۰%	۸	۱۰	جمع تولید شرکت		
۱۱%	۱,۱۱۸	۱,۰۰۹	-۲%	۱۱۶	۱۱۸	کل تولید مینی بوس و میدل باس		

تولید انواع خودروی ون در سال ۱۴۰۱



در سال ۱۴۰۱، حدود ۳ هزار دستگاه انواع خودروی ون در کشور تولید شده که نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۰، حدود ۲۶۷٪ افزایش را نشان می دهد.

تولید سال ۱۴۰۱ در مقایسه با سال ۱۴۰۰ (خودروی ون)

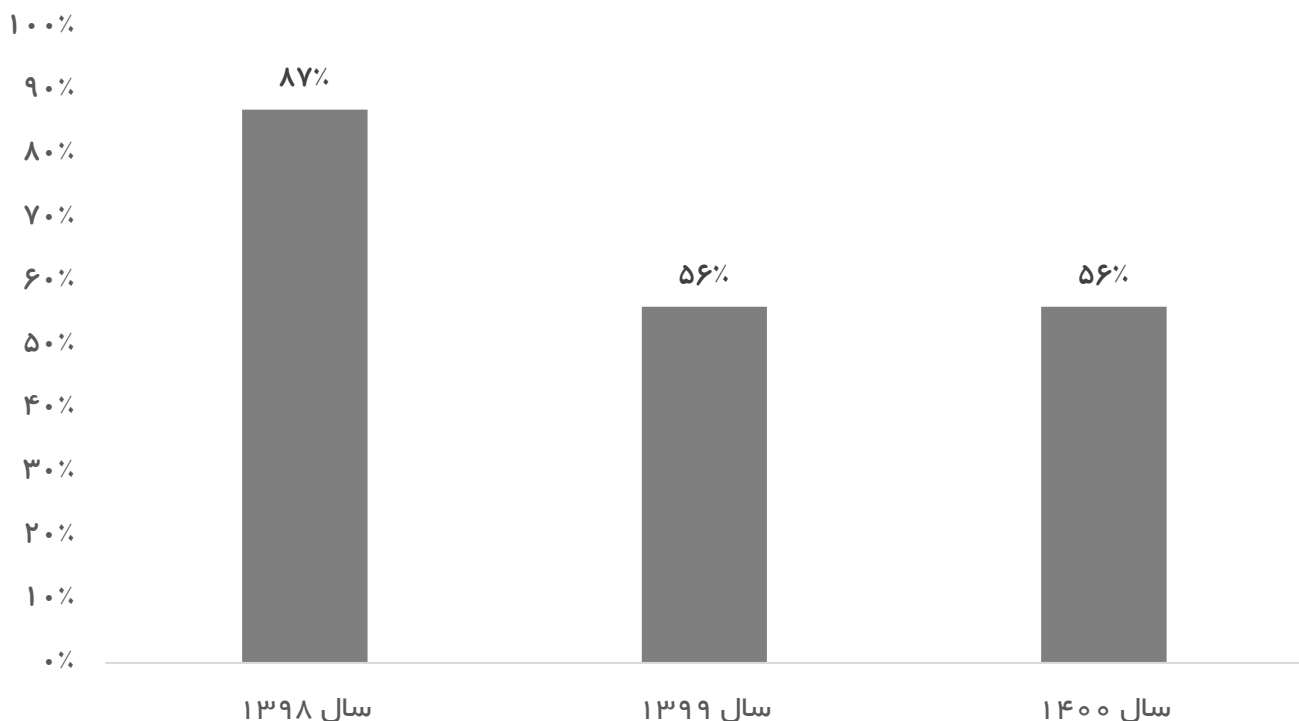


تولید انواع خودروی ون (دستگاه)							نام شرکت	گروه
تجمعی تا پایان ماه اسفند		اسفند		نام محصول				
درصد تغییر	۱۴۰۱	۱۴۰۰	درصد تغییر	۱۴۰۱	۱۴۰۰			
-۴۱%	۱۹۶	۳۳۵	-۱۰۰%	۰	۴۰	ون H۳۵۰	سروش دیزل مبنا	---
-۴۱%	۱۹۶	۳۳۵	-۱۰۰%	۰	۴۰	جمع تولید شرکت		
۴۱۷%	۱,۹۷۹	۳۸۳	۰%	۱۲۰	۰	ون وانا	ایران خودرو دیزل	خودرو
۴۱۷%	۱,۹۷۹	۳۸۳	۰%	۱۲۰	۰	جمع تولید شرکت		
-۷۵%	۳۶	۱۴۴	۰%	۰	۰	ون SUNRAY	آرین پارس موتور	---
-۷۵%	۳۶	۱۴۴	۰%	۰	۰	جمع تولید شرکت		
۱۰۰%	۹۵۳	۰	۱۰۰%	۵	۰	ون INROADS	بهمن موتور	بهمن
۱۰۰%	۹۵۳	۰	۱۰۰%	۵	۰	جمع تولید شرکت		
۲۶۷%	۳,۱۶۴	۸۶۲	۲۱۳%	۱۲۵	۴۰	کل تولید ون		

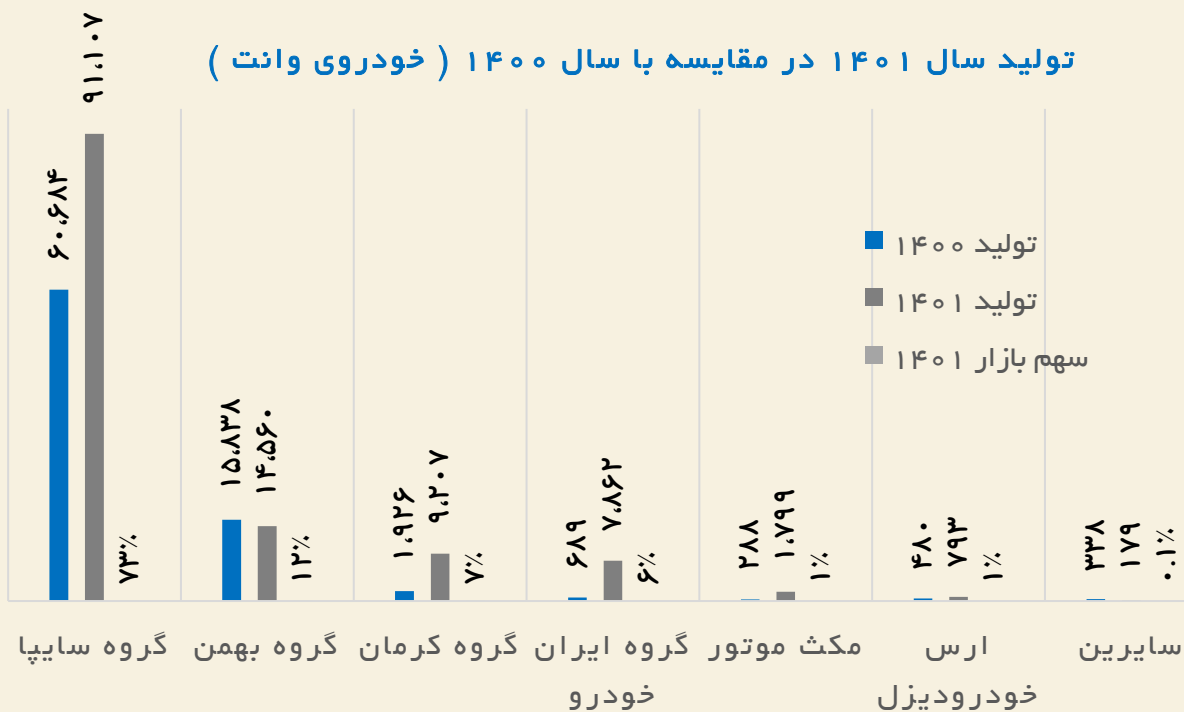
تولید انواع خودروی وانت در سال ۱۴۰۱



میزان رشد تولید خودروی وانت در سال ۱۴۰۱ نسبت به مدت مشابه سنوات قبل

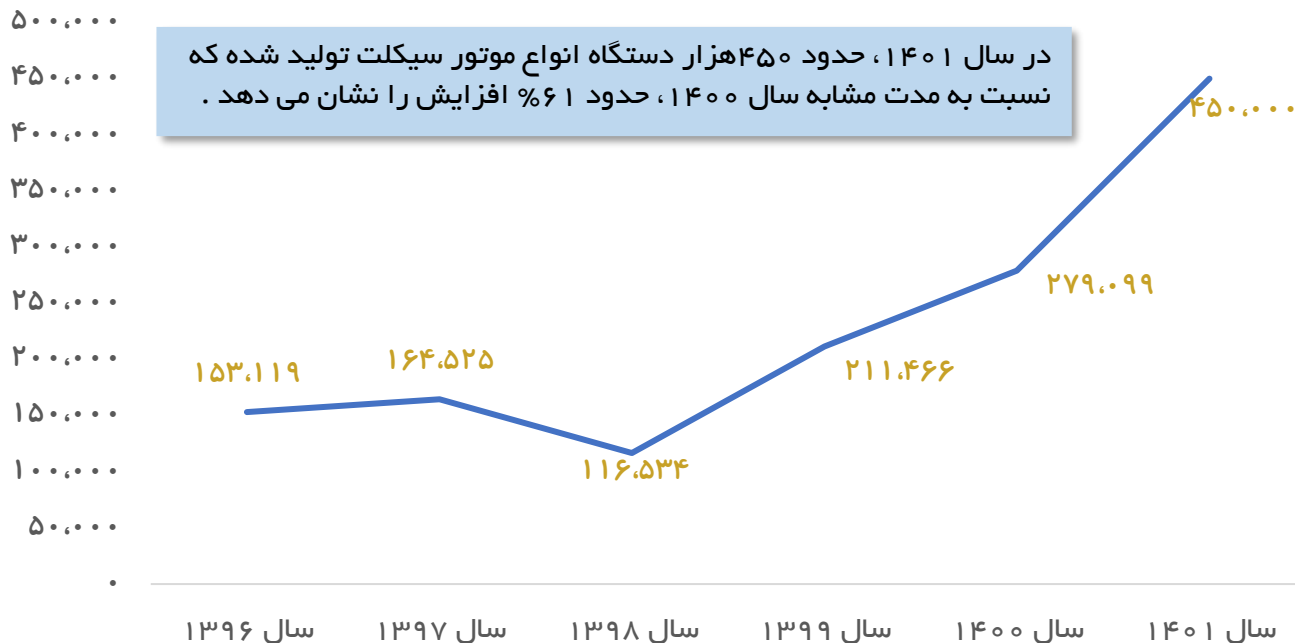


تولید سال ۱۴۰۱ در مقایسه با سال ۱۴۰۰ (خودروی وانت)

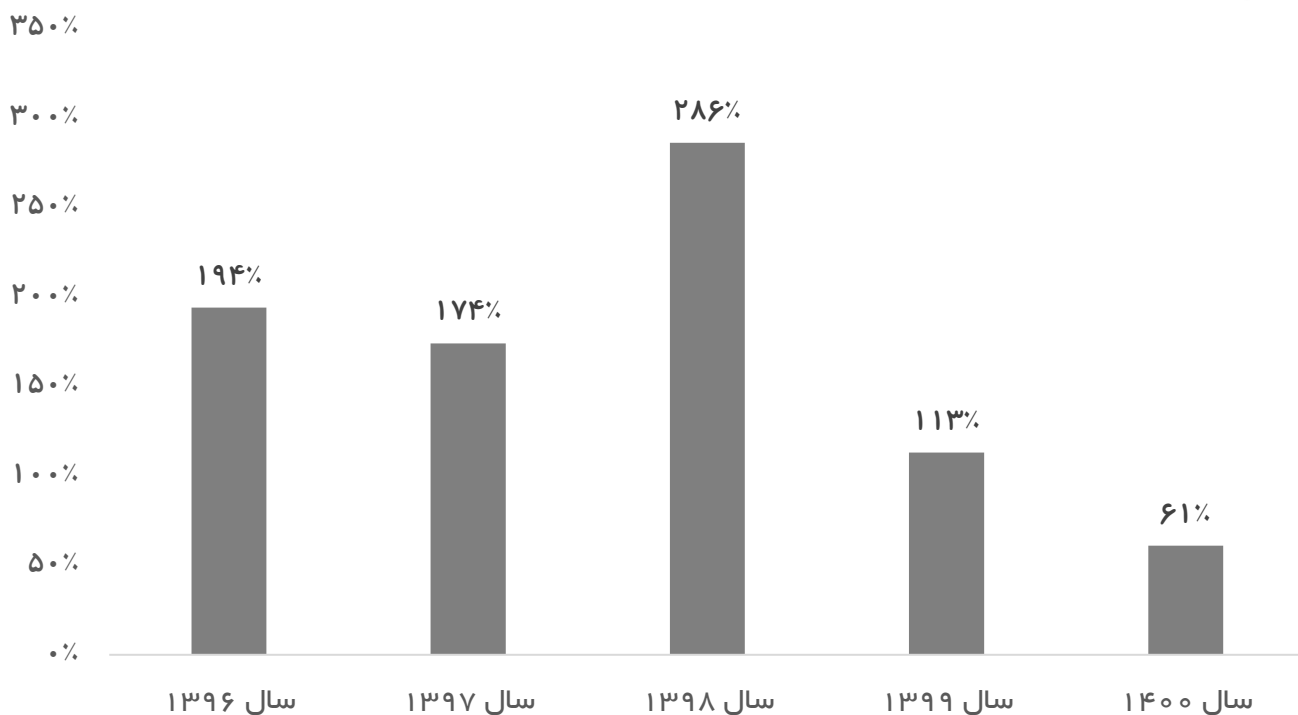


تولید انواع خودروی وانت (دستگاه)						نام محصول	نام شرکت	نام شرکت
تجمعی تا پایان ماه اسفند			اسفند					
درصد تغییر	۱۴۰۱	۱۴۰۰	درصد تغییر	۱۴۰۱	۱۴۰۰			
-۱۰۰%	۰	۱۳	۰%	۰	۰	آریسان دوگانه سوز	ایران خودرو مرکزی	ایران خودرو
-۱۰۰%	۰	۱۳	۰%	۰	۰	جمع تولید شرکت		
۱۵۴%	۵۴۹	۲۱۶	۱۰۰%	۲۴۳	۰	فوتون بنزینی	ایران خودرو دیزل	
-۱۰۰%	۰	۱	۰%	۰	۰	HUANG HAI		
۱۹۷%	۱,۲۹۱	۴۳۴	۱۰۰%	۹۶	۰	فوتون دیزلی		
۱۸۳%	۱۸۴۰	۶۵۱	۱۰۰%	۳۳۹	۰	جمع تولید شرکت	ایران خودرو خراسان	
۲۳۹۸۸%	۶۰۲۲	۲۵	۳۱۷۲۵%	۱۲۷۳	۴	آریسان گاز سوز		
۱۰۴۱%	۷۸۶۲	۶۸۹	۴۰۲۰۰%	۱۶۱۲	۴	جمع تولید گروه	جمع ایران خودرو	
۸۸%	۴۳,۷۶۸	۲۳,۳۱۹	۱۵۱%	۳,۲۶۹	۱,۳۰۰	سایپا X۱۵۱	بن رو	سایپا
۸۸%	۴۳۷۶۸	۲۳۳۱۹	۱۵۱%	۳۲۶۹	۱۳۰۰	جمع تولید شرکت		
۵۵%	۲۲,۲۰۳	۱۴,۳۵۱	۱۷%	۱,۸۴۹	۱,۵۷۹	نت نیسان اترکتوری دوگانه سوز Z۴NIB	زامیاد	
۲۴%	۱۸,۳۵۴	۱۴,۸۳۷	۹۶%	۱,۳۰۸	۶۶۷	وانت نیسان اترکتوری تک سوز Z۴NI		
۷%	۳,۱۸۲	۲,۹۸۲	۱۰۰%	۶۹۳	۰	وانت دیزل Z۲۸ND		
-۴۲%	۲,۷۹۴	۴,۸۳۸	-۹۰%	۳۸	۳۶۲	پادرا	زامیاد	
-۱۰۰%	۰	۱	۰%	۰	۰	ریچ		
۱۰۴%	۷۲۵	۳۵۶	-۱۰۰%	۰	۲۶	کارون		
۱۰۰%	۸۱	۰	۱۰۰%	۵۳	۰	تیوان-صحر-زاگرس		
۲۷%	۴۷۳۳۹	۳۷۳۶۵	۵۰%	۳۹۴۱	۲۶۳۴	جمع تولید شرکت	جمع سایپا	
۵۰%	۹۱۱۰۷	۶۰۶۸۴	۸۳%	۷۲۱۰	۳۹۳۴	جمع تولید گروه		
-۱۰۰%	۰	۷,۰۹۵	-۱۰۰%	۰	۲۶۹	وانت کارا ۲۰۰۰ تک کابین	بهمن موتور	بهمن
-۱۰۰%	۰	۵,۸۳۵	-۱۰۰%	۰	۴۰۳	وانت کارا ۲۰۰۰ دو کابین		
-۴۶%	۶۹۱	۱,۲۸۰	-۱۰۰%	۰	۳۱۴	کاپرا	بهمن دیزل	
-۹۵%	۶۹۱	۱۴۲۱۰	-۱۰۰%	۰	۹۸۶	جمع تولید شرکت		
۳۸۴%	۷,۷۹۳	۱,۶۰۹	۳%	۷۲۳	۷۰۱	وانت کارا تک کابین ۲۰۰۰		
۲۹۸۰۵%	۵,۶۸۲	۱۹	۳۴۷۴%	۶۷۹	۱۹	وانت کارا تک کابین ۲۰۰۰		
۱۰۰%	۳۹۴	۰	۱۰۰%	۷۹	۰	کاپرا		
۷۵۲%	۱۳۸۶۹	۱۶۲۸	۱۰۶%	۱۴۸۱	۷۲۰	جمع تولید شرکت	جمع بهمن	
-۸%	۱۴۵۶۰	۱۵۸۳۸	-۱۳%	۱۴۸۱	۱۷۰۶	جمع تولید گروه		
۱۰۰%	۱۷	۰	۱۰۰%	۲	۰	وانت	نقیس زرین بینالود	---
۱۰۰%	۱۷	۰	۱۰۰%	۲	۰	جمع تولید شرکت		
۶۵%	۷۹۳	۴۸۰	۰%	۰	۰	وانت T۸۰	ارس خودرو دیزل	---
۶۵%	۷۹۳	۴۸۰	۰%	۰	۰	جمع تولید شرکت		
۱۰۰%	۴۳	۰	۱۰۰%	۳	۰	وانت مینی تراک هیوسو	صنایع خودروسازی یزد	---
۱۰۰%	۴۳	۰	۱۰۰%	۳	۰	جمع تولید شرکت		
-۶۵%	۱۱۹	۳۳۸	-۱۰۰%	۰	۳۲	وانت(کمتر از ۳۵ تن)	سروش دیزل مینا	---
-۶۵%	۱۱۹	۳۳۸	-۱۰۰%	۰	۳۲	جمع تولید شرکت		
۳۷۸%	۹,۲۰۷	۱,۹۲۶	۱۴۴%	۱,۱۰۴	۴۵۳	JAC T۸	کرمان موتور	کرمان
۳۷۸%	۹,۲۰۷	۱,۹۲۶	۱۴۴%	۱,۱۰۴	۴۵۳	جمع تولید شرکت		
۳۷۹%	۱,۳۷۹	۲۸۸	-۱۰۰%	۰	۱۰۰	وانت پیکاپ دوکابین/دنده ای	مکت موتور	ماموت
۱۰۰%	۴۲۰	۰	۱۰۰%	۱۸۰	۰	وانت پیکاپ دوکابین/اتومات		
۵۲۵%	۱,۷۹۹	۲۸۸	۸۰%	۱۸۰	۱۰۰	جمع تولید شرکت		
۵۶%	۱۲۵,۵۰۷	۸۰,۲۴۳	۸۶%	۱۱,۵۹۲	۶,۲۲۹	کل تولید وانت		

تولید انواع موتور سیکلت در سال ۱۴۰۱



میزان رشد تولید موتور سیکلت در سال ۱۴۰۱ نسبت به مدت مشابه سنوات قبل



پیوست ۲

ظرفیت های خطوط تولید

مفروضات

- ۱- ساعات کاری، ۲۱ ساعت و روزکاری، ۲۶۳ روز در ظرفیت ها منظور شده است.
- ۲- محاسبه ظرفیت پرسکاری برای حدود ۲۵ قطعه G1-G2 تقریب زده شده است.



خلاصه وضعیت ماهیانه تولید و مصرف آهن ورق خودرویی در کشور (تن)

ردیف	نوع ورق	فولاد مبارکه	ورق خودرو چهارمحال بختیاری	فولادغرب آسیا	هفت الماس	فولادامیر کبیر کاشان
۱	سرد خودرویی	۴۵۰۰۰	۰	۳۵۰۰۰	۷۰۰۰	۵۰۰۰
۲	گرم خودرویی	۳۵۰۰۰	۰	۰	۰	۰
۳	گالوانیزه خودرویی	۰	۲۰۰۰۰	۰	۰	۰

ردیف	نوع ورق	نیاز (تن)
۱	سرخودرویی	۹۰۰۰۰
۲	گرم خودرویی	۴۰۰۰۰
۳	گالوانیزه خودرویی	۲۰۰۰۰

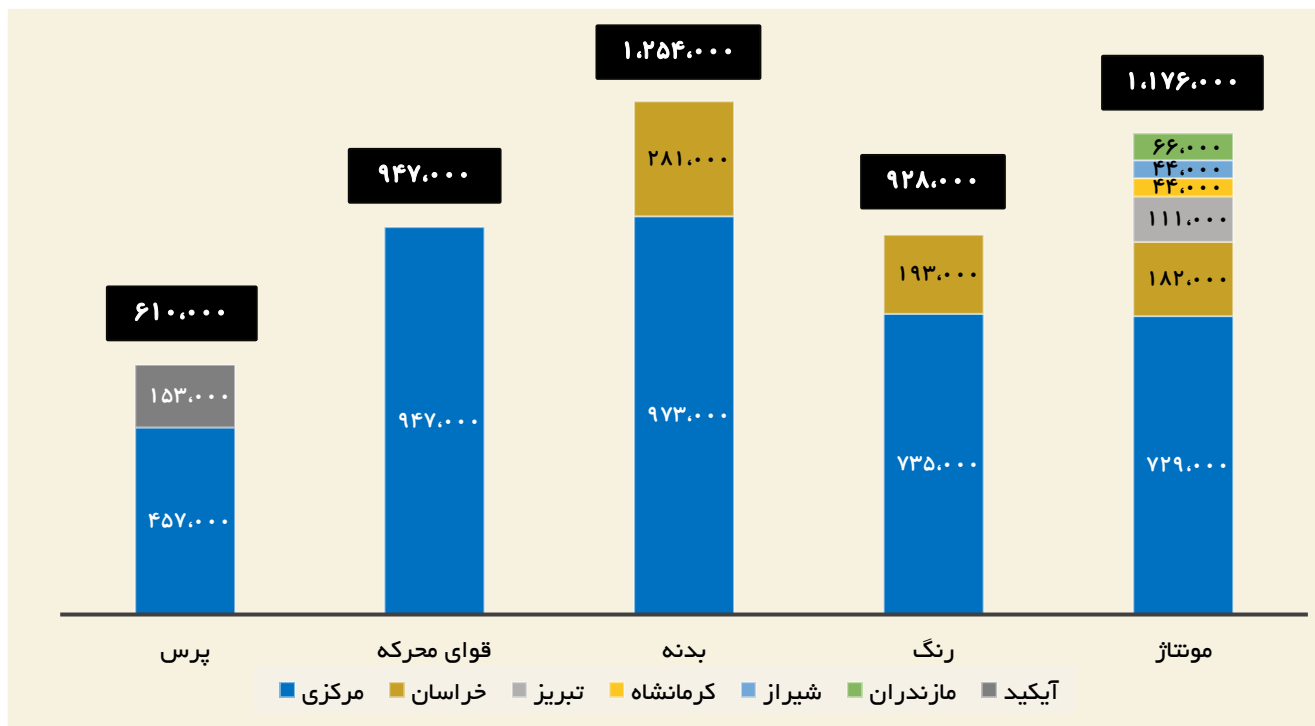
توضیحات :

- ۱- باتوجه به اینکه ورق گرم موردنیاز شرکتهای فولادغرب آسیا-هفت الماس-امیرکبیر کاشان از فولاد مبارکه تامین می شود لذا لازم است ورق گرم موردنیاز این شرکتهای فولاد مبارکه و یا منابع خارجی تامین شود.
- ۲- عمده مصارف سه شرکت فوق در قطعات با سطح کیفی ST12-ST13 امکانپذیر می باشد.

خلاصه وضعیت گروه خودروسازی ایران خودرو

ردیف	سایت	تولید ۹۰ الی ۱۴۰۰	تولید ۱۴۰۱	پرس	قوای محرکه (موتور)	بدنه	رنگ	موتوژ	
۱	مرکزی	۵۰,۸۰۰,۰۰۰	۶۳۶,۵۴۱	۴۵۷,۰۰۰	۹۴۷,۰۰۰	۹۷۳,۰۰۰	۷۳۵,۰۰۰	۷۲۹,۰۰۰	
۲	خراسان								۱۸۲,۰۰۰
۳	تبریز								۱۱۱,۰۰۰
۴	کرمانشاه								۴۴,۰۰۰
۵	شیراز								۴۴,۰۰۰
۶	مازندران								۶۶,۰۰۰
۷	آیکید					۱۵۳,۰۰۰			
جمع (دستگاه)		۵۰,۸۰۰,۰۰۰	۶۳۶,۵۴۱	۶۱۰,۰۰۰	۹۴۷,۰۰۰	۱,۲۵۴,۰۰۰	۹۲۸,۰۰۰	۱,۱۷۶,۰۰۰	

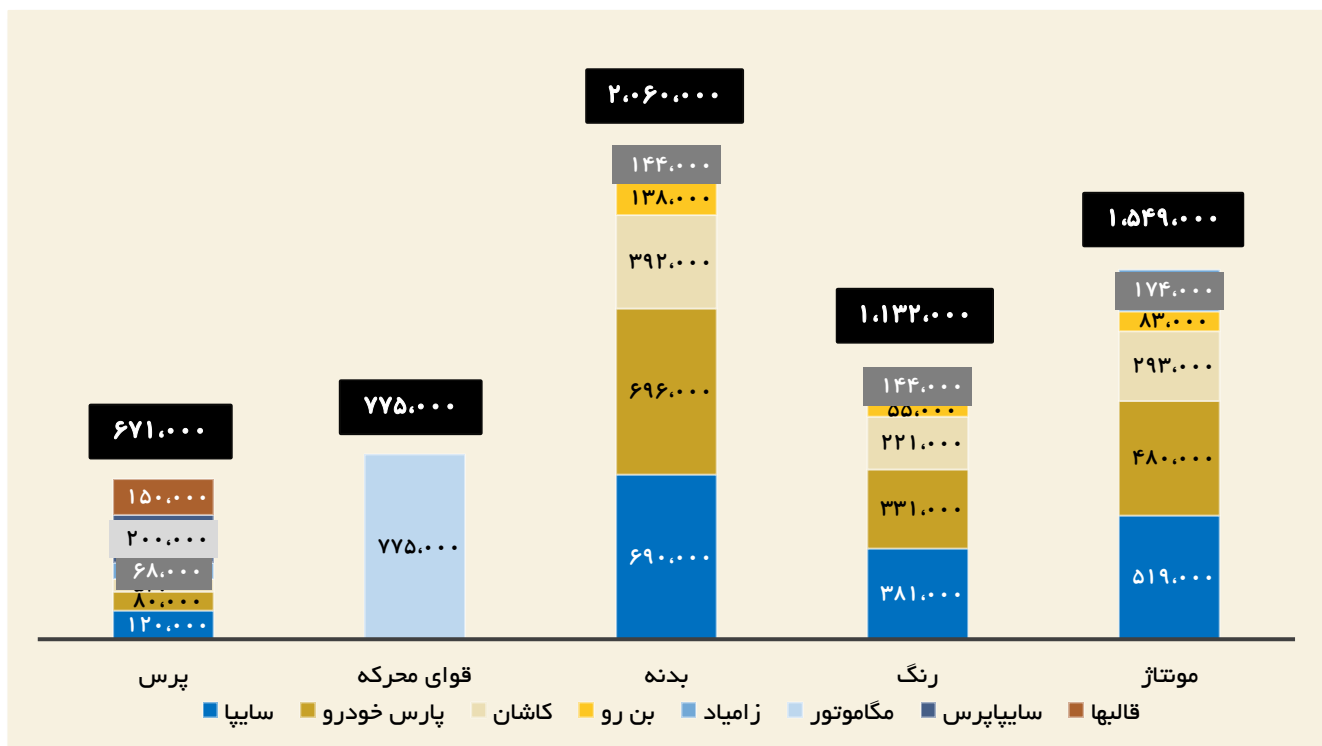
مصوبه خرید یک خط بلنکینگ از هیئت مدیره اخذ شده است. ایران خودرو پیگیر ایجاد خط موتور سه سیلندر با ظرفیت ۳۰۰ دستگاه در روز می باشد (موتور IK3).



خلاصه وضعیت گروه خودروسازی سایپا

ردیف	سایت	تولید ۹۰ الی ۱۴۰۰	تولید ۱۴۰۱	پرس	قوای محرکه (موتور)	بدنه	رنگ	موتناژ
۱	سایپا	۵۰۱۳۱،۰۰۰	۵۱۶،۱۳۷	۱۲۰،۰۰۰		۶۹۰،۰۰۰	۳۸۱،۰۰۰	۵۱۹،۰۰۰
۲	پارس خودرو			۸۰،۰۰۰		۶۹۶،۰۰۰	۳۳۱،۰۰۰	۴۸۰،۰۰۰
۳	کاشان			۵۳،۰۰۰		۳۹۲،۰۰۰	۲۲۱،۰۰۰	۲۹۳،۰۰۰
۴	بن رو					۱۳۸،۰۰۰	۵۵،۰۰۰	۸۳،۰۰۰
۵	زامیاد					۶۸،۰۰۰	۱۴۴،۰۰۰	۱۷۴،۰۰۰
۶	مگاموتور					۷۷۵،۰۰۰		
۷	سایپاپرس					۲۰۰،۰۰۰		
۸	قالب ها					۱۵۰،۰۰۰		
جمع (دستگاه)		۵۰۱۳۱،۰۰۰	۵۱۶،۱۳۷	۶۷۱،۰۰۰	۷۷۵،۰۰۰	۲،۰۶۰،۰۰۰	۱،۰۱۳۲،۰۰۰	۱،۵۴۹،۰۰۰

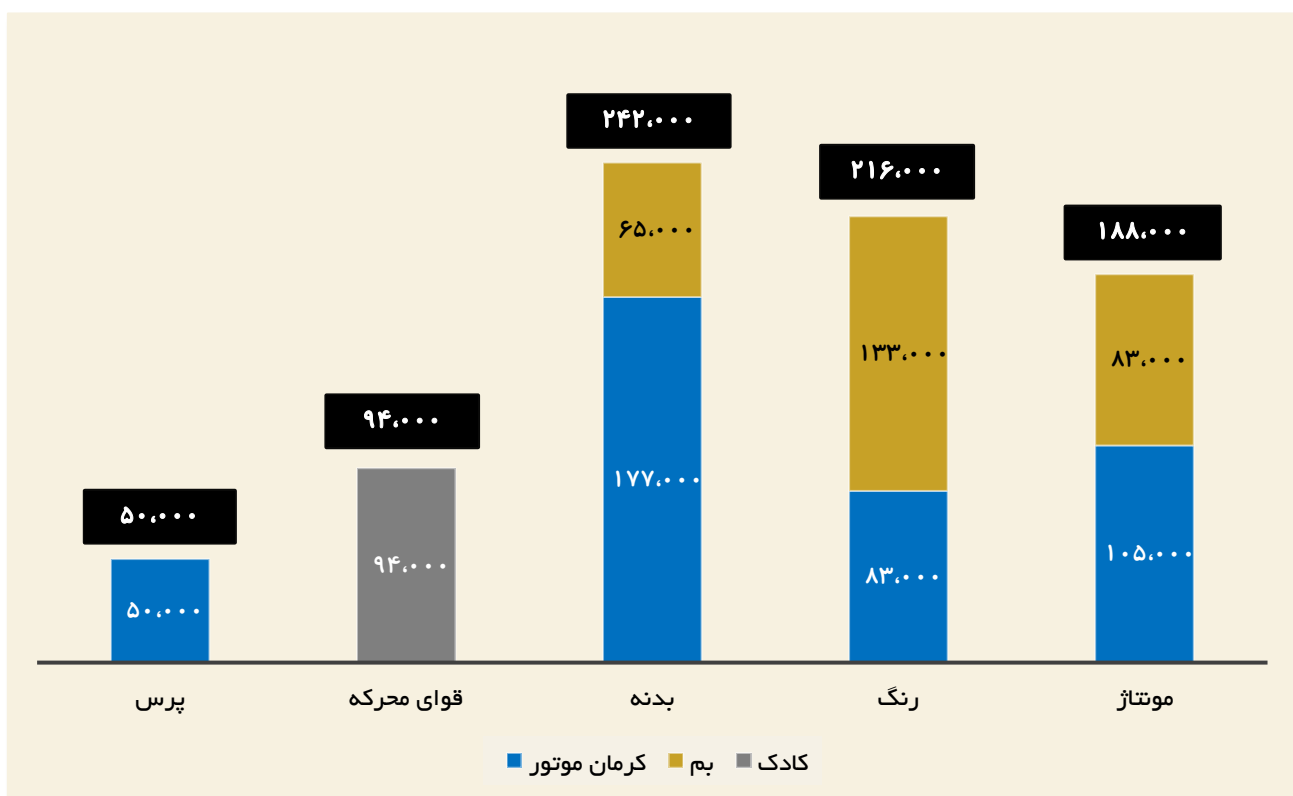
به شرط تامین به موقع اقلام گلوگاهی (بالاخص در حوزه قوای محرکه) امکان تحقق برنامه ۷۷۵ هزار دستگاهی میسر است. خط رنگ زامیاد فاقد ED و PT بوده و تا اوایل سال ۱۴۰۲ راه اندازی خواهد شد. **گیربکس** شرکت زامیاد از چرخشگر تامین می شود که در حال حاضر یکی از گلوگاههای عمده تامین می باشد، لازم است برنامه سایپا در این خصوص اخذ شود.



خلاصه وضعیت گروه خودروسازی کرمان

ردیف	سایت	تولید ۹۰ الی ۱۴۰۰	تولید ۱۴۰۱	پرس	قوای محرکه (موتور)	بدنه	رنگ	موتناژ	
۱	کرمان موتور	۲۸۰،۰۰۰	۳۵،۷۵۰	۵۰،۰۰۰	۹۴،۰۰۰	۱۷۷،۰۰۰	۸۳،۰۰۰	۱۰۵،۰۰۰	
۲	خودروسازان بم					۶۵،۰۰۰	۱۳۳،۰۰۰	۸۳،۰۰۰	
۳	کادک								
	جمع (دستگاه)	۲۸۰،۰۰۰	۳۵،۷۵۰	۵۰،۰۰۰	۹۴،۰۰۰	۲۴۲،۰۰۰	۲۱۶،۰۰۰	۱۸۸،۰۰۰	

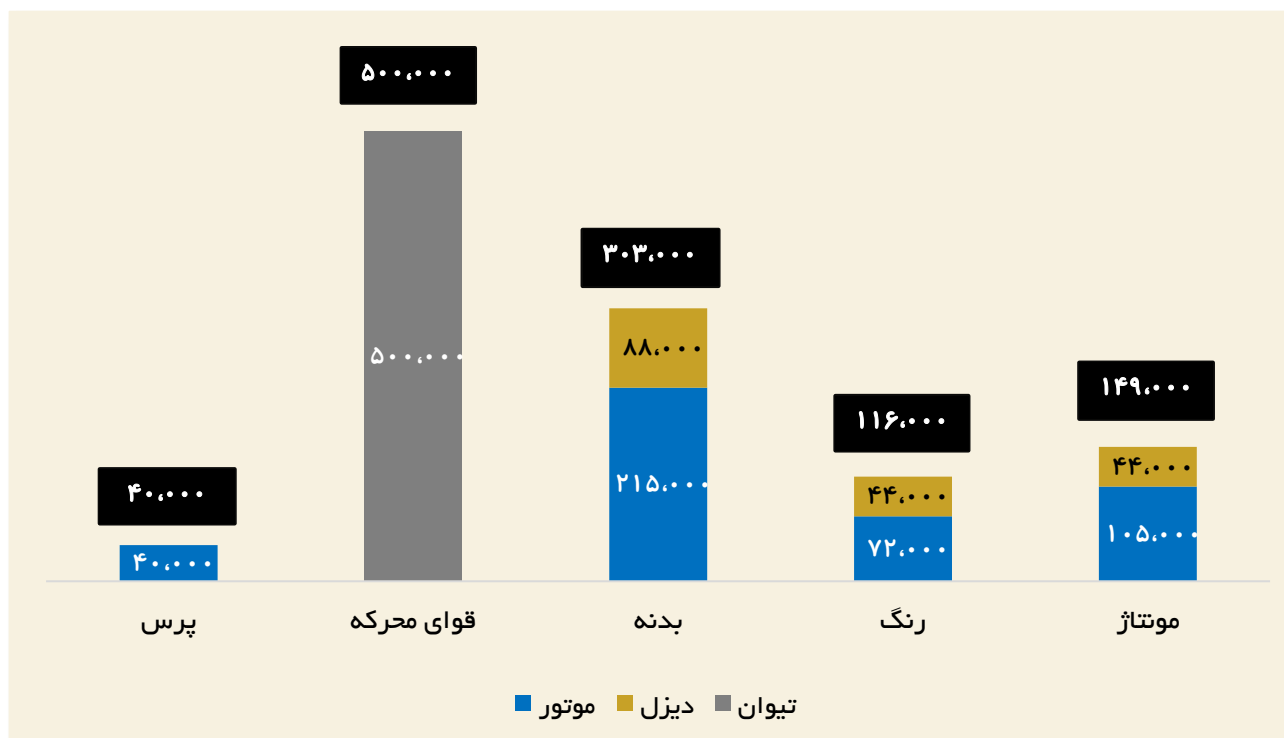
قطعات مکانیکی موتور J4 داخلی سازه شده و در حال برنامه ریزی برای داخلی سازی قطعات الکتریکی می باشند. خط رنگ شرکت خودروسازان بم در سال ۱۴۰۲ راه اندازی خواهد شد.



خلاصه وضعیت گروه خودروسازی بهمن

ردیف	سایت	تولید ۹۰ الی ۱۴۰۰	تولید ۱۴۰۱	پرس	قوای محرکه (موتور)	بدنه	رنگ	موتناژ
۱	موتور			۴۰،۰۰۰		۲۱۵،۰۰۰	۷۲،۰۰۰	۱۰۵،۰۰۰
۲	دیزل	۱۸۲،۰۰۰	۳۷،۰۷۸			۸۸،۰۰۰	۴۴،۰۰۰	۴۴،۰۰۰
۳	تیوان				۵۰۰،۰۰۰			
جمع (دستگاه)		۱۸۲،۰۰۰	۳۷،۰۷۸	۴۰،۰۰۰	۵۰۰،۰۰۰	۳۰۳،۰۰۰	۱۱۶،۰۰۰	۱۴۹،۰۰۰

باتوجه به راه اندازی خط موتور از اوایل تیرماه ۱۴۰۲ در **تیوان**، لازم است شرکت های خودروسازی از ظرفیت قوای محرکه این شرکت استفاده کنند.



خلاصه وضعیت واحدهای فعال خودروسازی

ردیف	گروه	پرسنل	ظرفیت بهره برداری	پرس	قوای محرکه (موتور)	خط بدنه	خط رنگ	خط مونتاژ
۱	ایران خودرو	۵۵,۰۰۰	۸۸۱,۰۰۰	۶۱۰,۰۰۰	۹۴۷,۰۰۰	۱,۲۵۴,۰۰۰	۹۲۸,۰۰۰	۱,۱۷۶,۰۰۰
۲	سایپا	۴۳,۰۰۰	۷۳۳,۰۰۰	۶۷۰,۰۰۰	۷۷۵,۰۰۰	۲,۰۶۰,۰۰۰	۱,۱۳۲,۰۰۰	۱,۵۴۹,۰۰۰
۳	بهمن	۳,۷۵۰	۵۲,۰۰۰	۴۰,۰۰۰	۵۰۰,۰۰۰	۳۰۳,۰۰۰	۱۱۶,۰۰۰	۱۴۹,۰۰۰
۴	مدیران خودرو	۳,۳۰۰	۶۰,۰۰۰		۱۰۰,۰۰۰	۲۰۰,۰۰۰	۱۸۸,۰۰۰	۲۳۲,۰۰۰
۵	کرمان	۵,۳۶۵	۳۸,۰۰۰	۵۰,۰۰۰	۹۴,۰۰۰	۱۷۷,۰۰۰	۸۳,۰۰۰	۱۰۵,۰۰۰
۶	فردا	۲۵۵	۱۰۰,۰۰۰					۱۱۰,۰۰۰
جمع ~		۱۱۱,۰۰۰	۱,۸۶۴,۰۰۰	۱,۳۷۰,۰۰۰	۲,۴۱۶,۰۰۰	۳,۹۹۴,۰۰۰	۲,۴۴۷,۰۰۰	۳,۳۲۱,۰۰۰

خلاصه وضعیت واحدهای نیمه فعال و ظرفیت پایین خودروسازی

ردیف	گروه	پرسنل	ظرفیت بهره برداری	پرس	قوای محرکه (موتور)	خط بدنه	خط رنگ	خط مونتاژ	توضیحات
۱	آرین پارس موتور	۳۳۵	۱۶۵,۰۰۰					۱۱۰,۰۰۰	
۲	نورا موتور پارس	۱۲۰	۱۰۰,۰۰۰					۳۳,۰۰۰	
۳	ایلیا موتور	۱۵۰	۱۰۰,۰۰۰					۳۳,۰۰۰	
۴	مکت موتور	۲۲۰	۳۵,۰۰۰					۱۴۴,۰۰۰	در شرف راه اندازی تولید تیارا
۵	رس خودرو دیزل	۵۱۵	۳۵,۰۰۰			۳۳,۰۰۰	۳۳,۰۰۰	۳۳,۰۰۰	پرسنل تجاری نیز لحاظ شده
۶	سروش دیزل مبنا		۳۰۰					۱,۰۰۰	ظرفیت خط مونتاژ برآوردی منظور شده است.
جمع ~		۱,۳۴۰	۴۳۵,۰۰۰	۰	۰	۳۳,۰۰۰	۳۳,۰۰۰	۳۵۴,۰۰۰	

خلاصه وضعیت واحدهای غیر فعال خودروسازی

ردیف	گروه	پرسنل	ظرفیت بهره برداری	پرس	قوای محرکه	خط بدنه	خط رنگ	خط مونتاژ	توضیحات
۱	خودروسازان بزم	۲۴۵	۱۰۰.۰۰۰			۶۵.۰۰۰	۱۳۳.۰۰۰	۸۳.۰۰۰	در شرف راه اندازی یک خط رنگ تا انتهای سال ۱۴۰۲ و برنامه انتقال S3 در آینده ای نزدیک
۲	دیپار خودرو/گروه صابر	۲۵۰	۸۵.۰۰۰	۲۰.۰۰۰		۲۲.۰۰۰	۲۲.۰۰۰	۲۲.۰۰۰	بایک بین الملل-دیپار-سانیار نیازمند بررسی فنی خط پرس
۳	کارمانیا	۱۲۰	۲۰.۰۰۰				۲۸.۰۰۰	۱۰۰.۰۰۰	
۴	عظیم خودرو	۱۰۵	۲۰.۰۰۰			۵۵.۰۰۰	۵۵.۰۰۰	۷۷.۰۰۰	در مراحل بررسی و انعقاد قرارداد رنگ آمیزی برای گروه فردا
۵	خودروسازان راین		۳۵.۰۰۰						
۶	صنعت خودروسازی آذربایجان		۱۶۵.۰۰۰						
۷	سیف خودرو/مرتب		۴.۰۰۰						
۸	ریگان خودرو		۶.۰۰۰						
۹	کیش خودرو								
۱۰	کارسان یکتا								
۱۱	سناباد خودرو		۱۰.۰۰۰						
۱۲	پارسیان موتور مانلی								
	جمع ~	۷۲۰	۴۴۵.۰۰۰	۲۰.۰۰۰	۰	۱۴۲.۰۰۰	۲۳۸.۰۰۰	۲۸۲.۰۰۰	-

خلاصه وضعیت واحدهای فعال - نیمه فعال - غیر فعال

ردیف	نوع واحد	پرسنل	ظرفیت بهره برداری	پرس	قوای محرکه (موتور)	خط بدنه	خط رنگ	خط مونتاژ
۱	فعال	۱۱۱.۰۰۰	۱.۸۶۴.۰۰۰	۲.۴۲۷.۰۰۰	۲.۴۱۶.۰۰۰	۳.۹۹۴.۰۰۰	۲.۴۴۷.۰۰۰	۳.۳۲۱.۰۰۰
۲	نیمه فعال	۱.۳۴۰	۴۳۵.۳۰۰	۰	۰	۳۳.۰۰۰	۳۳.۰۰۰	۳۵۴.۰۰۰
۳	غیر فعال	۷۲۰	۴۴۵.۰۰۰	۸۸.۰۰۰	۰	۱۴۲.۰۰۰	۲۳۸.۰۰۰	۲۸۲.۰۰۰
	جمع ~	۱۱۳.۰۰۰	۲.۷۴۴.۰۰۰	۲.۵۱۵.۰۰۰	۲.۴۱۶.۰۰۰	۴.۱۶۹.۰۰۰	۲.۷۱۸.۰۰۰	۳.۹۵۷.۰۰۰

حدود یک میلیون دستگاه از ظرفیت پرسکاری، مرتبط با بخش خصوصی می باشد (صفحه بعد).

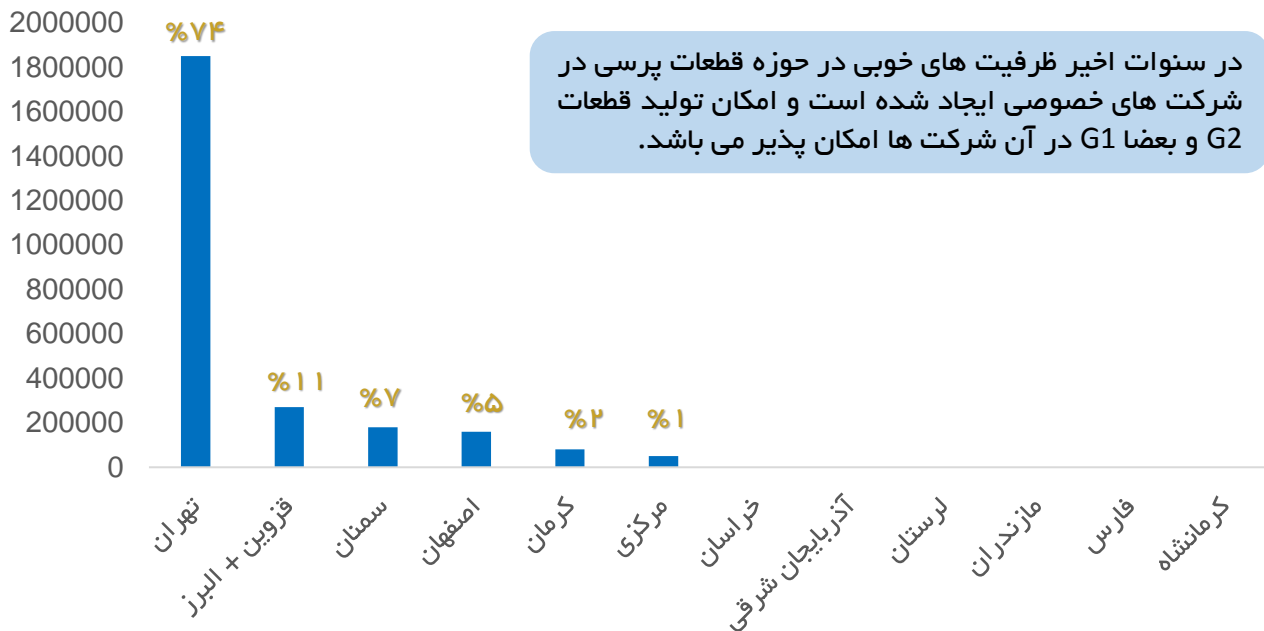
خلاصه وضعیت پرسکاری بخش خصوصی (G1-G2)

ردیف	استان	شرکت	ظرفیت برآوردی (دستگاه) ~	جمع ظرفیت استان (دستگاه) ~
۱	تهران	اطاپرس	۱۳۶,۰۰۰	۵۸۴,۰۰۰
۲		سازه پیکر قرن	۱۰۲,۰۰۰	
۳		چکادصنعت	۹۰,۰۰۰	
۴		متحد پوشش پارس	۶۸,۰۰۰	
۵		تولیدی سحرقطعه امین	۶۸,۰۰۰	
۶		گستران قالب	۶۰,۰۰۰	
۷		سازه پردازان	۶۰,۰۰۰	
۸	البرز	پولاد صنعت هونامیک	۱۰۲,۰۰۰	۲۶۸,۰۰۰
۹		ماژین صنعت	۶۸,۰۰۰	
۱۰		مهندسی خور	۶۴,۰۰۰	
۱۱		قطعه سازان شایان کوشا	۳۴,۰۰۰	
۱۲	سمنان	صنعتی روستا	۱۰۲,۰۰۰	۱۷۰,۰۰۰
۱۳		غرب استیل	۶۸,۰۰۰	
۱۴	مرکزی	ماشین سازی تکلان	۳۴,۰۰۰	۳۴,۰۰۰
۱۵	اصفهان	قطعات خودرو کویر سامیار	۶۸,۰۰۰	۶۸,۰۰۰
جمع (دستگاه) ~			۱,۱۲۴,۰۰۰	

خلاصه وضعیت خطوط پرس - قوای محرکه - بدنه - رنگ - مونتاژ

ردیف	استان	پرسکاری		قوای محرکه (موتور)		بدنه		رنگ		مونتاژ	
		ظرفیت	سهم از کل	ظرفیت	سهم از کل	ظرفیت	سهم از کل	ظرفیت	سهم از کل	ظرفیت	سهم از کل
۱	تهران	۱,۸۵۲,۰۰۰	%۷۴	۱,۷۲۲,۰۰۰	%۷۱	۲,۷۱۸,۰۰۰	%۶۵	۱,۶۶۵,۰۰۰	%۶۱	۲,۰۰۷,۰۰۰	%۵۱
۲	کرمان	۵۰,۰۰۰	%۲	۱۹۴,۰۰۰	%۸	۴۴۱,۰۰۰	%۱۱	۴۳۰,۰۰۰	%۱۶	۵۲۰,۰۰۰	%۱۳
۳	اصفهان	۱۴۱,۰۰۰	%۵			۴۱۵,۰۰۰	%۱۰	۲۴۳,۰۰۰	%۹	۳۱۵,۰۰۰	%۸
۴	خراسان					۲۸۱,۰۰۰	%۷	۱۹۳,۰۰۰	%۷	۱۸۲,۰۰۰	%۴,۵
۵	مرکزی	۳۴,۰۰۰	%۱			۱۳۸,۰۰۰	%۳	۵۵,۰۰۰	%۲	۲۶۰,۰۰۰	%۶,۵
۶	قزوین+البرز	۲۶۸,۰۰۰	%۱۱	۵۰۰,۰۰۰	%۲۱	۸۸,۰۰۰	%۲	۴۴,۰۰۰	%۲	۱۸۸,۰۰۰	%۵
۷	آذربایجان شرقی					۳۳,۰۰۰	%۱	۳۳,۰۰۰	%۱	۱۴۴,۰۰۰	%۳,۵
۸	لرستان					۵۵,۰۰۰	%۱	۵۵,۰۰۰	%۲	۷۷,۰۰۰	%۲
۹	سمنان	۱۷۰,۰۰۰	%۷							۱۱۰,۰۰۰	%۳
۱۰	مازندران									۶۶,۰۰۰	%۱,۵
۱۱	فارس									۴۴,۰۰۰	%۱
۱۲	کرمانشاه									۴۴,۰۰۰	%۱
جمع (دستگاه)		۲,۵۱۵,۰۰۰	%۱۰۰	۲,۴۱۶,۰۰۰	%۱۰۰	۴,۱۶۹,۰۰۰	%۱۰۰	۲,۷۱۸,۰۰۰	%۱۰۰	۳,۹۵۷,۰۰۰	%۱۰۰

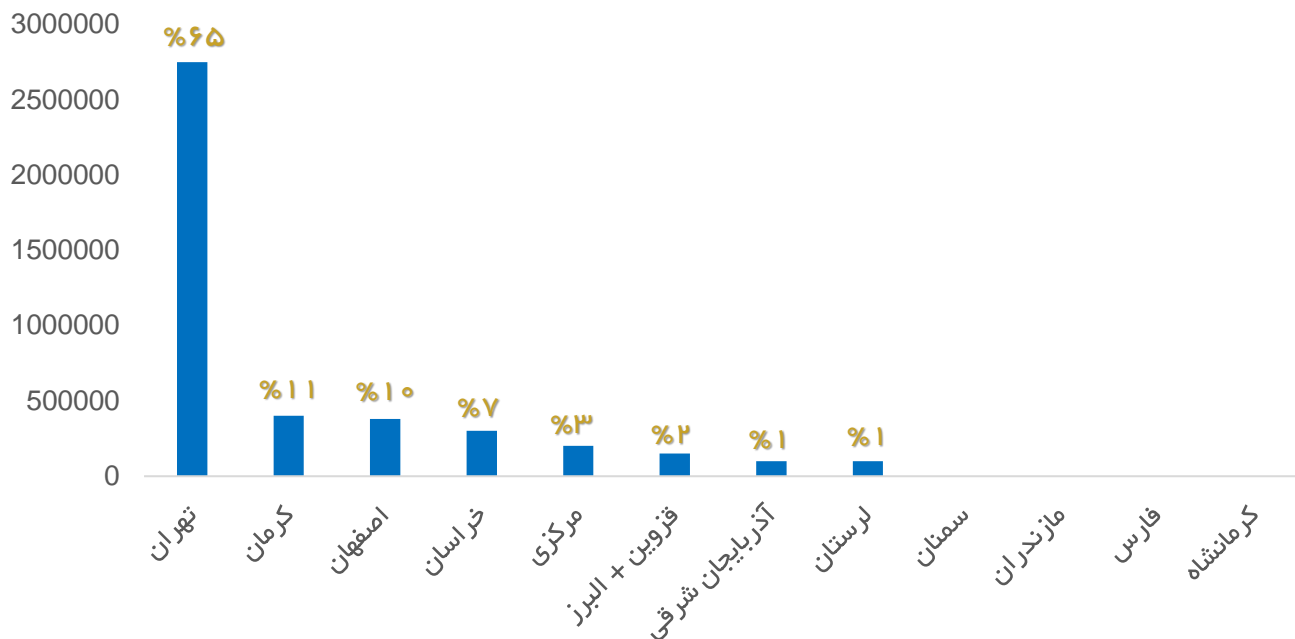
سهم هر استان از ظرفیت خطوط پرسکاری



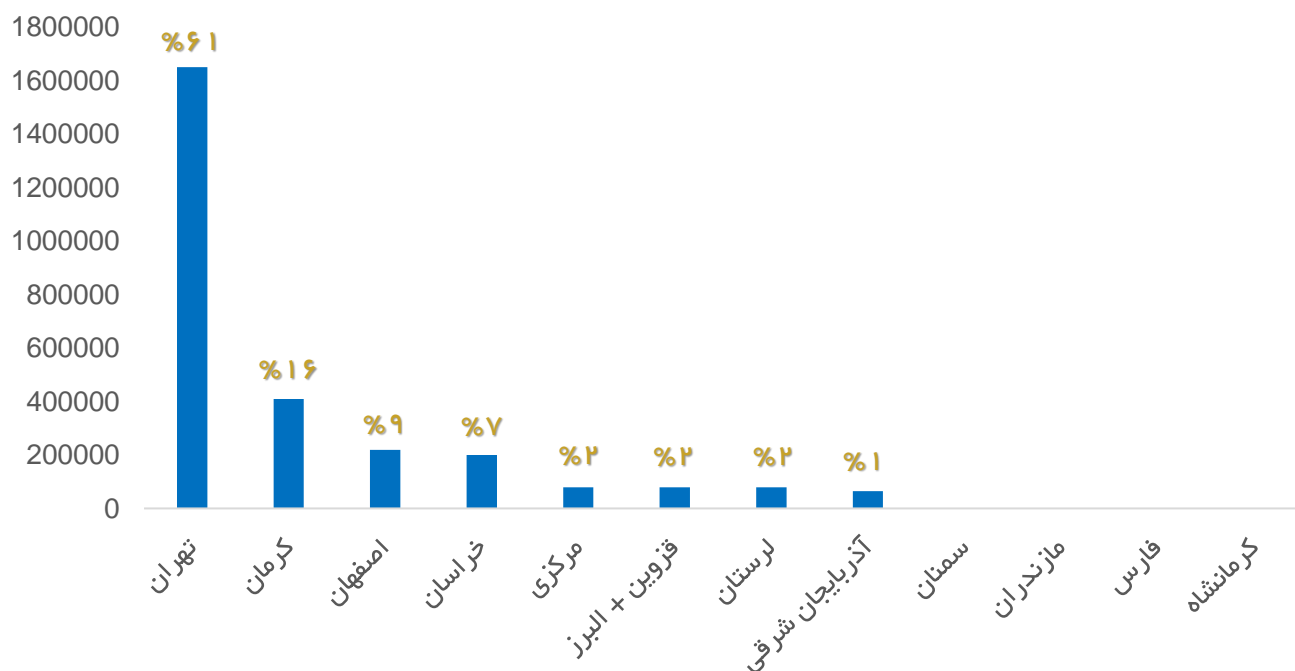
سهم هر استان از ظرفیت خطوط قوای محرکه (موتور)



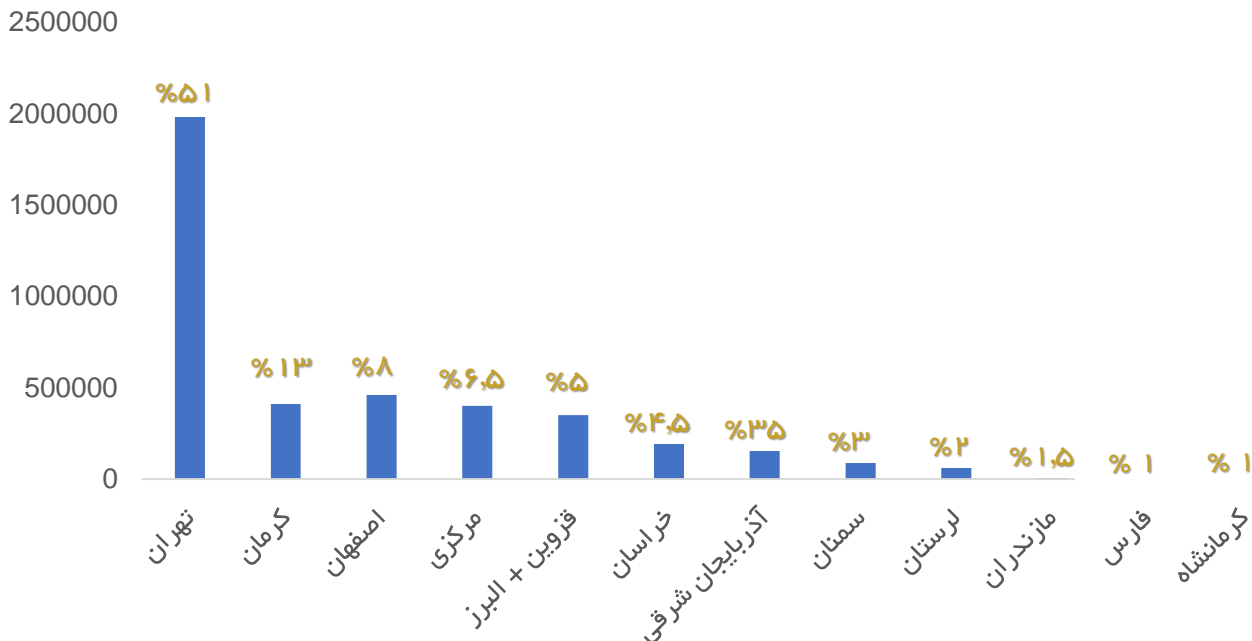
سهم هر استان از ظرفیت خطوط بدنه خودرو



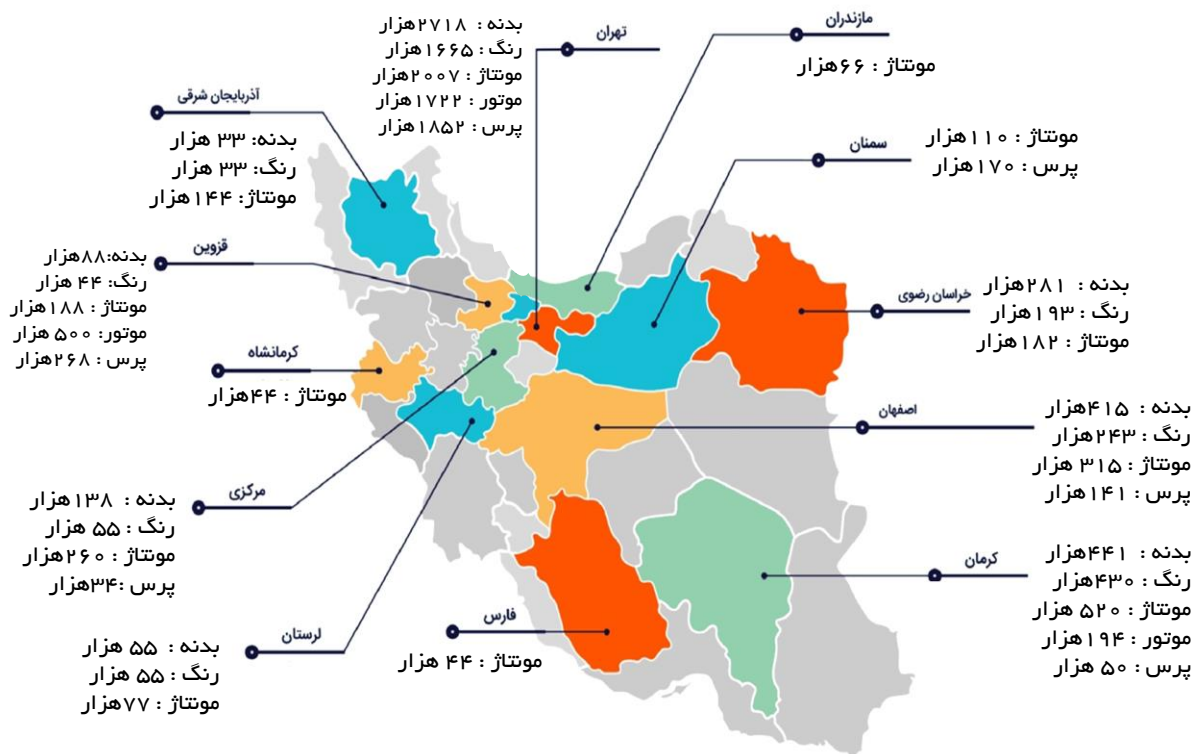
سهم هر استان از ظرفیت خطوط رنگ خودرو



سهم هر استان از ظرفیت خطوط موتتاژ خودرو



ظرفیت خطوط به تفکیک هر استان



نتیجه گیری و پیشنهادات

بیشترین تولید خودروهای سواری - وانت از اوایل سال ۹۰ در سالهای ۹۰ و ۹۶ به ترتیب حدود ۱۶۱۰ و ۱۵۲۵ هزار دستگاه بوده که باتوجه به ظرفیت های موجود در سطح کشور، بنظر نیازی به ایجاد خط جدید وجود ندارد.

۱

قوای محرکه تیوان در تیرماه ۱۴۰۲ راه اندازی خواهد شد که باتوجه به سرمایه گذاری قابل توجه در این حوزه، لازم است دو خودروساز بزرگ کشور، کسری خطوط خود را از این شرکت تامین کنند.

۲

در حوزه پرسکاری ظرفیتهای خوبی در بخش خصوصی ایجاد شده است که برحسب نیاز، لازم است دو خودروساز بزرگ کشور، کسری ظرفیت خود را از بخش خصوصی تامین کنند.

۳

سایر همکاران دفتر خودرو که در تهیه 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 واحد کیفیت	۱۶	آقای بخشی
۵	خانم موسوی	۱۷		آقای غفاری	
۶	خانم میمنت	کارشناس واحد پردازش و امور اطلاعات		۱۸	آقای بحیرایی
۷	آقای موسی‌زاده			کارشناس واحد تجارت بین الملل	۱۹
۸	آقای کلهر	۲۰			آقای ارجمند
۹	خانم قهاری	۲۱			آقای پاکسیما
۱۰	آقای روحبیان	کارشناس واحد تولید		۲۲	خانم مومن
۱۱	آقای صارمی		۲۳	آقای عبدالله‌زاده	واحد پشتیبانی
۱۲	خانم سیدمحمود				

کارگروه های تخصصی دفتر صنایع خودرو

ردیف	کار گروه تخصصی	دبیر کار گروه	اعضا کار گروه
۵	فروش و خدمات پس از فروش و صادرات	جناب آقای دکتر ادیبی	دکتر حکیم الهی
			مهندس ارجمندی
			مهندس شجاعی
			مهندس موسی‌زاده
			مهندس روحبیان
			مهندس مصطفایی
			مهندس طباطبایی
۶	مالی و اقتصادی	جناب آقای دکتر صباغی	دکتر آبکار
			دکتر صادقی
			دکتر یعقوب نژاد
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	کار گروه تخصصی	دبیر کار گروه	اعضا کار گروه
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
			خانم مهندس میمنت
۳	کیفیت و استاندارد	جناب آقای دکتر افشار	مهندس موسی‌زاده
			مهندس محمد ابراهیم
			مهندس مدیر
			مهندس رحیم پور
۴	پایش تولید و تامین قطعات	جناب آقای دکتر طاهری	مهندس خسروی
			مهندس وهبی
			دکتر صباغی
			مهندس بحیرایی
			مهندس اشتري

اسناد منتشر شده توسط دفتر تخصصی صنایع خودرو

