



پیشنهاد تدوین بسته مشوق ساخت داخل



انجمن تخصصی صنایع همگن
نیرو محرکه و قطعه سازان
خودرو کشور

۲۲ تیر ۱۳۹۹



مقدمه

با توجه به اعمال تحریم های سنگین بر کشور و بالاخص بر صنعت خودرو توسط امریکا، قطعه سازان تنها بخش خصوصی تحریم شده مستقیم در کشور هستند، از این رو حمایت داخلی و ملی از این صنعت از سوی دولت و مسئولین جهت مقابله با تحریم ها و تبدیل تهدید به فرصت ضروری تلقی گردید که در همین راستا نهضت ساخت داخل در صنعت خودروسازی کشور از سال ۹۸ آغاز و تا کنون ۴ میز تخصصی تعمیق ساخت داخل با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، خودروسازان، انجمن های تخصصی قطعه سازی، شرکت های قطعه ساز و دانش بنیان و ... جهت ترغیب سرمایه گذاری در صنعت قطعه سازی برگزار گردیده است. شایان ذکر است هر چه در عمق داخلی سازی بیشتر پیش می رویم ادامه مسیر سخت تر و پیچیده تر می شود لذا توفیق ادامه این نهضت در مدت زمان کوتاه به محرک های قوی نیاز دارد که بسته مشوق ساخت داخل میتواند پیران این جریان باشد.



میزهای ساخت داخل

جدول میزهای ساخت داخل

کاهش ارزی (میلیون یورو)	ارزش قرارداد (میلیارد تومان)	تعداد قطعه	تعداد سازنده	
85	740	35	32	میز ۱
91	1,125	42	36	میز ۲
99	1,336	22	21	میز ۳
66	1,259	55	36	میز ۴
341	4,460	154	125	جمع

♦ همزمان با نهضت ساخت داخل قطعات و مجموعه های خودرو در ۴ میز یاد شده، فعالیت بسیار گسترده ای در زمینه داخلی سازی "مواد اولیه" نیز صورت پذیرفته که نتیجه آن تاکنون منجر به **صرفه جویی ارزی سالیانه حدود ۳۸ میلیون یورو** شده است. محاسبات ساده نشان می دهد که میانگین نرخ یورو برای قطعات یاد شده حدود ۱۳/۰۰۰ تومان می باشد. لذا در تعمیق ساخت داخل طی ۴ میز یاد شده نه تنها از خروج ارز جلوگیری شده است، بلکه سالیانه حدود **۴/۰۰۰ میلیارد تومان** نیز کاهش هزینه ریالی در پی داشته است.



مشوق های ساخت داخل

مشوق های مورد نیاز در زنجیره تأمین خودروسازی جهت شتاب دهی فرآیند تعمیق داخلی سازی و اجرایی شدن پروژه های ساخت داخل و برای تحقق "جهش تولید" ، یکی از الزاماتی است که باید توسط سیاست گذار و قانون گذار در کنار خودروسازان بزرگ کشور انجام گیرد که در ادامه گزارش در دو بخش کلی پیشنهادی ذیل تقدیم حضور می گردد:

الف) مشوق های حاکمیتی جهت ایجاد انگیزه در خودروساز و قطعه ساز برای تعمیق ساخت داخل

ب) مشوق های خودروسازان جهت ترغیب زنجیره تأمین و سرمایه گذاران برای پروژه های ساخت داخل



مشوق های حاکمیتی

الف-۱) اختصاص تسهیلات با بهره پایین

الف-۲) اختصاص منابع صندوق توسعه ملی

الف-۳) تدوین مشوق های مالیاتی

الف-۴) حمایت رسانه ای و تبلیغاتی

الف-۵) تکریم و حفاظت از مالکیت معنوی

الف-۶) جلوگیری از واردات قطعات ساخت داخل

الف-۱) اختصاص تسهیلات بلند مدت سرمایه ثابت و کوتاه مدت سرمایه در گردش با بهره پایین برای طول مدت بازگشت سرمایه

برای اجرای پروژه های ساخت داخل، لازم است سرمایه گذاری ریالی و ارزی برای راه اندازی خطوط تولید و تأمین برخی مواد اولیه و اقلام مورد نیاز انجام شود که در این رابطه محدودیت های سرمایه و عدم پشتیبانی کافی سیستم بانکی جهت تأمین سرمایه ثابت و سرمایه در گردش و اعطای تسهیلات با بهره مناسب، معضل اساسی است. نرخ بهره مناسب برای این پروژه ها به منظور ایجاد توان رقابتی در تسهیلات ریالی حداکثر ۱۰٪ و در تسهیلات ارزی حداکثر (Euribor +1)٪ پیشنهاد می گردد و ترجیحاً اعطای تسهیلات معادل ریالی اولویت خواهد داشت.



مشوق های حاکمیتی

الف-۱) اختصاص تسهیلات با بهره پایین

الف-۲) اختصاص منابع صندوق توسعه ملی

الف-۳) تدوین مشوق های مالیاتی

الف-۴) حمایت رسانه ای و تبلیغاتی

الف-۵) تکریم و حفاظت از مالکیت معنوی

الف-۶) جلوگیری از واردات قطعات ساخت داخل

الف-۲) اختصاص بخشی از منابع صندوق توسعه ملی به واردات تجهیزات و ماشین آلات و ابزار تولیدی به جای واردات کالای مصرفی

استفاده از منابع این صندوق با هدف تامین نقدینگی مورد نیاز تأمین ماشین آلات و دارایی ثابت صنعت خودرو به عنوان پیشران کشور و نقش مهم آن در اقتصاد کلان با دوره بازپرداخت مناسب ضروری است تا نقدینگی لازم برای سرمایه گذاری ثابت این صنعت، تنها منوط به فروش و پیش فروش تولیدات خود نباشد.



مشوق های حاکمیتی

الف-۱) اختصاص تسهیلات با بهره پایین

الف-۲) اختصاص منابع صندوق توسعه ملی

الف-۳) تدوین مشوق های مالیاتی

الف-۴) حمایت رسانه ای و تبلیغاتی

الف-۵) تکریم و حفاظت از مالکیت معنوی

الف-۶) جلوگیری از واردات قطعات ساخت داخل

الف-۳) تدوین مقررات معافیت ها و مشوق های مالیاتی در پروژه های ساخت داخل برای مدت بازگشت سرمایه

این حمایت قطعاً به لحاظ معافیت ها، تخفیفات و بخشودگی های هدفمند در راستای حفظ و توسعه صنعت خودروسازی کشور و همچنین سیاست های کلان دولت به جهت حمایت از "جهش تولید" و اهداف از پیش تعیین شده در راستای افزایش تیراژ تولید بوده که به تبع آن در آینده ضمن ایجاد اشتغال و رونق تولید و کاهش آسیب های اقتصادی و اجتماعی، درآمد مالیاتی بیشتری را برای دولت در پی خواهد داشت.



مشوق های حاکمیتی

الف-۱) اختصاص تسهیلات با بهره پایین

الف-۲) اختصاص منابع صندوق توسعه ملی

الف-۳) تدوین مشوق های مالیاتی

الف-۴) حمایت رسانه ای و تبلیغاتی

الف-۵) تکریم و حفاظت از مالکیت معنوی

الف-۶) جلوگیری از واردات قطعات ساخت داخل

الف-۴) حمایت رسانه ای و تبلیغاتی در مقابله با هجمه های حال حاضر فضای رسانه ای کشور در راستای اصلاح جو فرهنگی و اجتماعی

با توجه به تخریب جایگاه صنعت خودرو در نظر مردم و مسئولین نیاز است موارد ذیل مورد توجه قرار گیرد:

♦ تدوین و پیاده سازی طرح تحول فرهنگی و اجتماعی صنعت خودرو کشور

♦ تهیه آمار و اطلاعات تصمیم ساز و تبیین نقش واقعی صنعت خودرو در اقتصاد کلان کشور

♦ تدوین قوانین و مقررات مقابله با هجمه ها و اظهارنظرهای مخرب و غیر مسئولانه علیه صنعت خودرو و تولید داخلی



مشوق های حاکمیتی

الف-۱) اختصاص تسهیلات با بهره پایین

الف-۲) اختصاص منابع صندوق توسعه ملی

الف-۳) تدوین مشوق های مالیاتی

الف-۴) حمایت رسانه ای و تبلیغاتی

الف-۵) تکریم و حفاظت از مالکیت معنوی

الف-۶) جلوگیری از واردات قطعات ساخت داخل



الف-۵) تکریم و حفاظت از مالکیت معنوی و حمایت قضایی و قانونی

♦ حمایت از نشان تجاری (برند) و همچنین حفاظت و به رسمیت شناختن مالکیت معنوی (دانش فنی، فن آوری، ثبت تجاری و ...) تولیدکننده داخلی و ضمانت اجرایی آن توسط قانونگذار و قوه قضاییه جهت جلوگیری از ایراد خسارت به دارایی معنوی تولیدکننده، که البته نیاز به فرهنگ سازی در جامعه صنعتی هم دارد.



مشوق های حاکمیتی

الف-۱) اختصاص تسهیلات با بهره پایین

الف-۲) اختصاص منابع صندوق توسعه ملی

الف-۳) تدوین مشوق های مالیاتی

الف-۴) حمایت رسانه ای و تبلیغاتی

الف-۵) تکریم و حفاظت از مالکیت معنوی

الف-۶) جلوگیری از واردات قطعات ساخت داخل



الف-۶) جلوگیری از واردات قطعاتی که ساخت داخل دارند به میزان ظرفیت تولید داخل

با توجه به اهمیت حفظ ذخایر ارزی در شرایط کنونی و تخصیص هدفمند آن در حمایت از شکوفایی تولید داخل بالاخص برای جلوگیری از اضمحلال صنعت خودروسازی کشور، مکلف نمودن دولت در جلوگیری از واردات قطعات ساخت داخل و خرید کالاهای داخلی جهت ترغیب و حمایت از سازنده داخلی، حائز اهمیت می باشد. شایان ذکر است تعیین نرخ تعرفه واردات در خصوص قطعات، حتی برای آن دسته از کالاهایی که واردات آن مجاز است بایستی بر اساس جلوگیری از ضربه پذیری تولید داخل در برابر واردات انجام شود.



مشوق های خودروسازان

ب-۱) خرید با قیمت تمام شده معادل واردات در ابتدای کار و کاهش قیمت بلند مدت

عقد قرارداد خودروساز با قطعه ساز با نرخ Landed Price واردات قطعه در ابتدای کار و کاهش تدریجی و نسبی قیمت سالانه در قالب توافق نامه (LTA) (Long Term Agreement) به مدت حداقل دوره بازگشت سرمایه مطابق روال تعامل زنجیره تأمین خودروسازان در همه جای دنیا جهت رسیدن به قیمت هدف انجام شود تا ضمن جلوگیری از خروج ارز از کشور انگیزه کافی سرمایه گذاری داخلی و پوشش هزینه های سرمایه ای محقق شود.

ب-۱) خرید با قیمت تمام شده Landed Price

ب-۲) خرید نقدی قطعات تحویلی

ب-۳) قرارداد عادلانه و تضمین تک سورسی

ب-۴) مشارکت خودروساز در سرمایه گذاری



مشوق های خودروسازان

ب-۱) خرید با قیمت تمام شده landed price

ب-۲) خرید نقدی قطعات تحویلی

ب-۳) قرارداد عادلانه و تضمین تک سورسی

ب-۴) مشارکت خودروساز در سرمایه گذاری

ب-۲) خرید نقدی قطعات تحویلی برای دوره حداقل یکساله

به این ترتیب که خودروسازان در ابتدای کار مشابه خرید خارجی، قطعه را بصورت نقدی از قطعه ساز خریداری کنند و در طول مدت قرارداد، به تدریج پرداخت ها مشابه سایر قرارداد ها مدت دار گردد.



مشوق های

خودروسازان

ب-۱) خرید با قیمت تمام شده landed price

ب-۲) خرید نقدی قطعات تحویلی

ب-۳) قرارداد عادلانه و تضمین تک سورسی

ب-۴) مشارکت خودروساز در سرمایه گذاری

ب-۳) عقد قرارداد عادلانه و تضمین خرید برای مدت بازگشت سرمایه (Pay Back Period) PBP فقط با یک منبع تأمین برای هر قطعه

خودروساز خرید قطعات را در قالب قرارداد برد-برد و دوطرفه برای مدت کل دوره بازگشت سرمایه پروژه و با تیراژ تعهد شده انجام دهد و در خلال مدت قرارداد فقط با یک منبع تأمین کار کند تا تیراژ تولید اقتصادی برای قطعات باعث انگیزه سرمایه گذاری و داخلی سازی گردد.



مشوق های خودروسازان

ب-۴) مشارکت خودروساز در ریسک سرمایه گذاری ثابت پروژه ها

♦ با توجه به جدید بودن پروژه ها و قطعات و نیاز به سرمایه گذاری های بالا جهت تولید محصولات خاص که صرفاً خودروساز خریدار آن است شایسته است خودروساز هم در سرمایه گذاری ثابت از طریق پیش پرداخت خرید قطعه و مستهلک کردن در طول مدت قرارداد، خرید قالب ها و ابزار و تجهیزات ویژه تولید قطعه و تحویل دادن آنها به قطعه ساز، لحاظ کردن هزینه های کامل استهلاک (دموراژ) دانش فنی، ماشین آلات و قالب ها و تجهیزات بر اساس ظرفیت و ... مشارکت نماید.

♦ تضمین اخذ وام بلند مدت برای قطعه سازان طرف قرارداد و یا استفاده از ضمانت در مکانیزم های لیزینگ و ... به منظور تعامل بهتر با بانک ها در جذب تسهیلات.

ب-۱) خرید با قیمت تمام شده landed price

ب-۲) خرید نقدی قطعات تحویلی

ب-۳) قرارداد عادلانه و تضمین تک سورسی

ب-۴) مشارکت خودروساز در سرمایه گذاری



مشکلات و چالش‌ها

- تحریم‌های داخلی و خارجی
- کمبود نقدینگی بدلیل مطالبات معوق قطعه سازان از خودروسازان و افزایش چشمگیر قیمت مواد اولیه و نهاده‌های تولید بصورت روزانه
- مشکلات مربوط به تأمین نقدینگی از سوی بانک‌ها
- مشکل تأمین ارز، مواد اولیه و قطعات نیمه ساخته داخلی و خارجی
- بروکراسی و ضوابط زمانبر و سنگین جهت تقاضای ثبت دانش بنیان و همچنین استفاده از تسهیلات صندوق شکوفایی و نوآوری

تبصره: براساس نظر مقامات عالی کشور و نیت سیاست گذاران حوزه خودرو، تمهیدات لازم جهت جلوگیری از رقابت بخش دولتی و نظامی با بخش خصوصی به گونه ای که در حوزه هایی که بخش خصوصی از توانمندی لازم برخوردار است، سایر بخش‌ها ورود نکنند تا منجر به موازی کاری و رقابت با بخش خصوصی نگردد. در واقع بهتر است که دانش فنی و تکنولوژی را صنایع دفاع و بخش دولتی در خصوص قطعات و مواد با تکنولوژی خاص تا زمان ساخت نمونه تجاری و تولید محدود (به جز در موارد خاص)، ایجاد و تولید انبوه به تولیدکنندگان بخش خصوصی واگذار گردد.



اسامی اعضای هیئت مدیره و بازرسان انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان خودرو کشور

محمد رضا نجفی منش، سعید صبوری، رضا رضایی، نادر عبدالحسینی سخا، حمید رضا صمدی، نادر فرخ، امید رضائی (استان تهران)

آرش محبی نژاد، مهدی مطلب زاده، مصطفی هنری، سیامک مقتدری، طولان افشار (استان البرز)

حسین بحرینیان، محمد مهدی شکورزاده (استان خراسان رضوی)

احمد رضا رعنائی، فرشید شاه محمدی (استان مرکزی)

رضا پاشایی، محمد ملکی (استان آذربایجان شرقی)

ساسان قربانی، حسن زارع نژاد (استان قزوین)

محمد علی ذکریایی (استان مازندران)

محمود نجفی سهی (استان سمنان)

بابک کریمخان (استان کرمانشاه)

ابراهیم احمدی (استان اصفهان)

محمد آقاجانی (استان قم)

