

گزارش	<div> سروش خسروی <div> <div><div> دبیر گروه اقتصادی</div></div> </div> </div>
-------	--

رشد فزاینده قیمت خودرو در ۴سال گذشته نه تنها نگرانسی مصرف‌کنندگان را به‌دنبال دانشسته بلکه به دغدغه‌ای برای دولت نیز تبدیل شده است؛ مشکلی که در نبود تعادل میان عرضه و تقاضا ریشه دارد و راهکارهای گوناگون دولت‌ها در چند سال اخیر برای مهار آن چندان مؤثر نبوده است. هدف گذاری‌های دولت سیزدهم در حوزه خودرو از آخرین ماه‌های سال ۱۴۰۰ با وعده حذف قرعه‌کشی و افزایش تیراژ و همچنین تولید خودروهای ارزان و اقتصادی آغاز شد و با تأکید رئیس دولت بسر تولید خودروی اقتصادی ادامه یافت. در طول سال گذشته دومین وعده وزیر صمت یعنی باز شدن درهای کشور به روی خودروهای خارجی نیز تا حدودی رنگ تحقق گرفت تا متقاضیان مصرفی خودروبه‌روزهای روشن تر امیدوار شوند. همشهری در گفت‌وگویی تفصیلی با منوچهر منطقی، معاون صنایع حمل‌ونقل و وزارت صمت، جزئیات بیشتری از مراحل تولید خودرو و هسای ارزان و اقتصادی و همچنین واردات خودرو و افزایش تولید داخلی را جو یا شده است.

بختی که در سال ۱۴۰۱ در وزارت صمت شروع شد و خود جناب عالی هم پیگیر آن بودید، بحث ساخت خودروی اقتصادی بود. طراحی و تولید این خودروی اقتصادی الان در چه مرحله‌ای است، چه کارهایی برای آن انجام شده و کی به دست مردم می‌رسد؟

خودروهایی که ما الان داریم عمدتا خودروهایی است که برای درآمد متوسط به بالا قابل ایتباع است و برای درآمد متوسط به پایین خودروی مناسبی نداریم. بحث خودروی اقتصادی بحث جدیدی نیست و از ۳سال پیش شروع شد. مطالعات ما نشان داد وضع در همه جای دنیا به همین شکل است؛ به این معنا که از ۷میلیارد جمعیت جهان ۴میلیارد نفر با توجه به درآمد سرسارانه پایین امکان تهیه خودروهای گران را ندارند و تمام کشورها درصددند محصول مناسبی عرضه کنند که برای این ۴میلیارد نفر

قابل تهیه باشد. بنابراین، تلاش شد بدون اینکه چیزی از امکانات خودرو کم شود و بدون آنکه ظاهر آن چیزی از خودروهای مدرن روز دنیا کم داشته باشد، محصولی ارائه شود که قیمت آن آجا بجا نباشد. ما ممکن است، پایین باشد و طیف با درآمد متوسط به پایین هم بتوانند آن را خریداری کنند. این بحث الان در خیلی از شرکت‌های خودروسازی مطرح است و مدل‌های متعددی برای این اساس ساخته شده است. در ایران نیز ما کار در این زمینه را شروع کرده‌ایم و برای اینکه کار یک نمونه عملیاتی داشته باشد، با همکاری معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری و ایران خودرو، در سال ۹۹ خودرویی معرفی شد. این بحث بعداً در وزارت صمت هم مطرح شد و با توجه به بررسی‌هایی که خود آقای وزیر انجام دادند، ساخت

خودروهی اقتصادی برای طیف درآمد متوسط در زمره سیاست‌های وزارت صمت قرار گرفت. بر همین مبنا، در نامه ۸بندی آقای رئیس‌جمهور ۱۶ اسفند ۱۴۰۰ منتشر شد نیز این موضوع مورد تأکید قرار گرفت که وزارت صمت باید یک خودروی اقتصادی معرفی کند.

با توجه به این مقدمه، تاکنون چند خودروی اقتصادی ویا چه مختصاتی طراحی شده است؟
ما ۲خودروی اقتصادی تعریف کرده‌ایم. قرار بر این شده که ایران خودرو مدل برقی خودروی اقتصادی و سایپا خودروی اقتصادی با موتور بنزینی را توسعه دهند.

ساخت این خودروها در چه مرحله‌ای است؟
سایپا از آذرماه سال ۱۴۰۰ درگیر این پروژه شده و الان با اتمام مرحله طراحی، کار در مرحله نمونه‌سازی است و بعد از آن می‌توانند برای دریافت استانداردهای مورد نیاز اقدام و بعد آن را وارد خط تولید کنند. براساس زمان‌بندی ارائه‌شده، نخستین مدل تا این خودرو تا بهمن سال ۱۴۰۲ قابلتیه عرضه به بازار را خواهد داشت. با توجه به اینکه این خودروها از یک پلتساز(پلتفرم) استفاده می‌کنند ما در

حال سرعت‌بخشیدن به روند ساخت خودروی برقی در ایران خودرو نیز هستیم و تلاش می‌کنیم که این دو خودرو هم‌زمان به بازار عرضه شوند.
قبلا صحبت از سایت طراحی شده، این خودروهای اقتصادی به همین مدل منحصرا خواهد شد؟
خیر، اتفاقا برای ساخت مدل سوم هم صحبت‌هایی شده و یکی از خودروسازهای خصوصی اعلام آمادگی کرده که روی همین پلتفرم، خودرویی را طراحی و عرضه کند. تفاهمنامه‌های مربوط به این پروژه اوایل سال ۱۴۰۲ امضا و در این زمینه اطلاع‌رسانی خواهد شد. الان بیشتر خودروسازان ما به این نتیجه رسیده‌اند که در زمینه ساخت خودرو برای درآمدهای متوسط به پایین کار کنند.

دارید؟

هنوز و تا این مرحله شریک خارجی نداشته‌ایم اما می‌توانیم داشته باشیم. به‌دنبال جذب شرکای خارجی هستیم، به دلیل؛ یکی اینکه خیلی از کارهایی که ما باید برای ساخت خودروی اقتصادی انجام دهیم، قبلا در شرکت‌های خارجی انجام شده و این همکاری می‌تواند میانبری برای ما باشد، دلیل دوم هم این است که برای تیراژهای بالا با توجه به اینکه مدتی طول خواهد کشید تا قطعه‌سازان ما بتوانند به ظرفیت بالای تولید برسند، می‌توانیم کمبود در زمینه قطعات مورد نیاز را از ظرفیت همکاران خارجی تامین کنیم.

در این زمینه علی‌القاعده روی چینی‌ها دارید فکری می‌کنید. درست است؟

بله، چین الان محتمل‌ترین گزینه است. باید بگویم چینی که ما از آن صحبت می‌کنیم با آنچه در آذهان از صنعت خودروی این کشور وجود دارد، بسیار متفاوت است. بعضی شرکت‌های چینی به‌صورت وسیع و مبتنی بر فناوری‌های پیشرفته در زمینه خودروسازی کارهای عمیقی انجام داده‌اند و خودروهایی می‌سازند که می‌تواند با هیوندای، تویوتا و حتی فولکس رقابت کند.

پیکان به‌مدت ۳دهه خودروی اقتصادی بازار ایران بود و بعد پراید جایگزین آن شد اما برای جایگزینی پراید چیزی نداشتیم. این ۳مدل خودروی اقتصادی به لحاظ قیمتی در چه محدوده‌های قیمتی قرار دارند؟

اگر با معیارهای فعلی حساب کنیم خودروهای اقتصادی باید زیر ۲۵۰میلیون تومان دربیاید.

یعنی در طراحی خودروی اقتصادی روی عرضه خودرو در این دامنه قیمت فکر شده است؟

بله، یکی از نکات مهم در تولید خودروهای اقتصادی این است که ما بر مبنای قیمت تمام‌شده اجزا، سازنده را انتخاب می‌کنیم و سازنده متعهد است که قطعه را با قیمتی که او توافق شده، تامین کند. یکی از روش‌های رساندن قیمت به رقم مورد نظر، این است که از ابتدا قیمت را مشخص می‌کنید و به سازنده قطعات کار را با نرخ مشخص سفارش می‌دهید. مجموعه طوری طراحی شده که قیمت تمام‌شده خودرو، معادل ۵۰ درصد هزینه قطعات و یکپارچه‌سازی محصول باشد.

پلتفرم ال ۹۰در زمان معرفی، قرار بود به‌عنوان خودروی ارزان، جایگزین پیکان شود ولی پلتفرمی که می‌شد روی تیراژ ۳۰۰ هزار دستگاه، اقتصادی شود، بین ۲ تا ۳کارخانه مختلف بخش شد و خودرو در حالت اقتصادی خارج شد، برای اینکه این اتفاق درباره پلتفرم اقتصادی ایرانی تکرار نشود، چه برنامه‌ای دارید؟

خودروی اقتصادی جدید برای اینکه با قیمت مورد نظر ما بیرون بیاید، باید ۴ویژگی داشته باشد؛ ویژگی نخست این است که قیمت آن از ابتدا مشخص شود. دومین ویژگی این است که کل مدل‌هایوی یک خط تولید بیاید و تولید شود. برای همین خط تولید بنزینی به سایپا واگذار شده است؟

اصلا سایپا یکی از سایت‌های خود را برای این کار مشخص کرده که ظرفیت بالایی هم دارد و همه تیراژ خودروی اقتصادی بنزینی را می‌تواند در آن سایت تولید کند.

۴مدل خودرو چیست؟
شرط دیگری این است که هزینه جابه‌جایی قطعات فوق‌العاده کم باشد، به این معنا که اگر به‌عنوان مثال مجموعه‌ای در

خراسان در حال تولید است باید اغلب قطعه‌سازان در همان خراسان و در اطراف خط تولید خودروساز باشد. شرط چهارم این است که در طراحی‌ها به‌گونه‌ای عمل شود که حداقل دورریز را داشته باشیم؛ به‌عنوان مثال وقتی بدنه خودرو ساخته می‌شود دورریز مواد ۴۲درصد است؛ یعنی از یک تن فولاد فقط ۵۰۰کیلوگرم به بدنه خودرو تبدیل می‌شود. خودروی اقتصادی به‌گونه‌ای طراحی شده که دورریز آن به حول و حوش ۱۰تا ۱۵ درصد برسد. در این زمینه به همه قسمت‌ها فکر شده تا بدون اینکه به ترکیب محصول لطمه وارد شود، قیمت به سطح عقلایی کاهش یابد.

یک مدل خودرو برای اینکه به تیراژ اقتصادی برسد باید حداقل ۳۰۰ هزار دستگاه تولید شود، آیا قرار است این خودروها به این تیراژ تولید برسند؟

برای تیراژ ۳۰۰هزار تا برنامه‌ریزی شده است. البته تیراژ طبیعی‌تر تیراژ پایین شروع می‌شود و ظرف یک سال تا ۱۸ماه به ۳۰۰هزار دستگاه خواهد رسید.

شما از تعیین رقم ۲۵۰میلیون تومان، برای قیمت خودروهای اقتصادی صحبت کردید، اما با توجه به نوسان نرخ ارز، قیمت خودروهای اقتصادی از لحاظ دلاری، چند دلار خواهد بود؟

قیمت تمام‌شده خودروهای اقتصادی به لحاظ دلاری باید زیر ۶هزار دلار باشد.

آیا در دنیا نمونه‌ای از خودروی ۶هزار دلاری داریم؟ با این شرایط فقط هندی‌ها را می‌شناسیم…

نه، فقط هند نیست، خیلی از کشورهای شرکت‌ها خودروهایی با این مشخصات دارند. به‌طور مثال نیسان، رنو، پژو، تویوتا و هیوندای، چنین خودروهایی دارند و چینی‌ها هم که چندین مدل دارند.

پس برنده‌های متعددی در این زمینه کار کرده‌اند؟

بله، دلیل آن هم مشخص است چون این شرکت‌ها تابه‌حال خودروهایی تولید می‌کردند که ۳میلیارد نفر از جمعیت کره زمین از آن استفاده می‌کردند و ۴میلیارد دیگر این توان را نداشتند، در نتیجه در این حوزه رقابت در اوج خود است و یک بازار ۴میلیاردی برای رقابت وجود دارد.

یکی از مختصاتی که یک خودروی اقتصادی می‌تواند داشته باشد، در حوزه خدمات پس از فروش و تامین آسان و ارزان قطعه است. روی این مسائل هم فکر شده؟ چون عمده خودروهایی که تا الان اقتصادی نام گرفته‌اند مثل پراید، پیکان و حتی ۲۰۶ که با وجود قیمت بالاتر اقبال بیشتری نسبت به آن وجود دارد، ناشی از این است که خدمات در دسترس تری دارند…

یکی از ویژگی‌های خودروی اقتصادی این است که در ساخت آن از مواد و قطعات تولید داخل کشور حداکثر استفاده را می‌بریم. در نتیجه از همین الان این تضمین هست که بیش از ۳۰ تا ۴۰درصد قطعات آن در خدمات پس از فروش موجود است. بحث دوم این است که تولید خودروی اقتصادی به جای یک خودروساز، شامل شبکه‌ای از چندین خودروساز، ازجمله سایپا، ایران خودرو و دیگر خودروسازان است در نتیجه با توجه به مقرضاتی که در این زمینه وجود دارد، در حوزه خدماتی پس از فروش اگر بهتر از خودروهای پرتیراژ نباشد، کمتر نیست و نقشی نخواهد داشت.

دهه ۸۰ که شاید دوره‌ای مثال زدن در صنعت خودروی ایران باشد، ما به تیراژی از تولید رسیدیم که کمبودی احساس نمی‌شد. به‌نوعی رقابت هم بود، چون واردات انجام می‌شد و هر کس در هر حدی که پول داشت، می‌توانست خودروی مطلوب خود را در بازار پیدا کند. وضع بازار طوری بود که خودروسازها و واردکننده‌ها خودروی قسطی و چکی می‌فروختند. چرا آن شرایط ادامه پیدا نکرد و آیا در چشم‌انداز آینده می‌توانیم به همان نقطه برسیم؟

در آن زمان نیاز بازار ۱.۲میلیون دستگاه بود و

اقتصاد

منوچهر منطقی، معاون صنایع حمل‌ونقل وزارت صمت در گفت‌وگو با همشهری اعلام کرد

خودروی ارزان زمستان می‌آید

صفر تا صد عرضه خودروهای اقتصادی در گفت‌وگو با معاون صنایع حمل و نقل وزارت صمت



همان میزان هم خودرو در داخل تولید می‌شد، ضمنا بعضی از محصولات هم بیش از نیاز بازار وجود داشت و به همین دلیل به شکل‌های مختلف نقدی و اقساطی فروش انجام می‌شد. اما از سال ۹۷ یک‌مترتبه تیراژ به زیر یک میلیون دستگاه رسید درصورتی که نیاز بازار از ۱.۲ به ۱.۴ میلیون دستگاه رسید و در ادامه از آنجا که خودرو به یک کالای سرسرمایه‌ای تبدیل شد، تقاضا برای خودرو به ۲میلیون دستگاه در سال رسید. نخستین کاری که باید انجام می‌شد، این بود که تولید باید به بالای یک میلیون دستگاه می‌رسید.

آیا در سال گذشته توانستید به این حجم از تقاضا پاسخ دهید؟

برنامه وزارت صمت این بود که تولید خودرو در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال قبل از آن ۵۰درصد افزایش داشته باشد که البته ما به ۳۰درصد از این هدف رسیدیم. کار دیگری که انجام شد، تکمیل ۰۶هزار خودروی ناقص بود که تکمیل و عرضه شدند که با احتساب این تعداد تقریبا ۴۰درصد نسبت به سال ۱۴۰۰ رشد عرضه داشتیم. ما همین مسیر را طی امسال هم ادامه می‌دهیم ضمن اینکه واردات هم

کنار این رشد تولید قرار می‌گیرد. ما داریم تلاش می‌کنیم که در سال آینده عرضه و تقاضا با هم متوازن شوند، اما این منتهای تقاضای سرمایه‌ای است که کنترل این بخش دست ما نیست و بر مبنای پارامترهای کلان اقتصادی است که یک کالا یا مصرفی به سرمایه‌ای یا بالعکس تبدیل می‌شود. اگر شرایط کلان اقتصادی کلا خودرو را از حالت کالای سرمایه‌ای خارج کند، طی سال آینده بازار خودرو به تعادل در عرضه و تقاضا می‌رسد.

خیلی‌ها رقم ۱.۶میلیون دستگاه را که برای تولید سال آینده هدفگذاری شده تا حدودی روپا بر دانه می‌بینند، چه استدلالی دارید که این دیدگاه وارد نکند؟

اولین نکته در این زمینه توجه ویژه ما به خودروسازان خصوصی در ۲بعد افزایش تیراژ و عمق ساخت است، چون ما در حوزه ساخت خودرو ۲چور بنگاه داریم؛ یکی کارخانه‌هایی که محصول را از یک مجموعه خارجی می‌گیرند، مونتاژ می‌کنند و بر خسی قطعات را نیز داخلی‌سازی می‌کنند که این خیلی قابل‌التکبیس، دیگری صنعت خودرو است که بر مبنای نیاز بازار، خودرو را طراحی و اجزا را بومی‌سازی می‌کند و نهایتا حداکثر ارزش افزوده و حداکثر اشتغال را در محیط ملی ایجاد می‌کند. ما داریم تلاش می‌کنیم که خودروسازان ما از حالت کارخانه‌ای به سمت صنعتی بروند.

منظور شما کارخانه‌هایی است که عمدتا محصول چینی مونتاژ می‌کنند؟
بله، با ۲ یا ۳تا از این کارخانه‌ها به‌صورت جدی کار را جلو بردیم و فکر می‌کنم تا نیمه سال ۱۴۰۲ بتوانیم گزارشی از تحولاتی که در این بخش اتفاق افتاده، ارائه کنیم.
تیراژ تولید این کارخانه‌ها قبلا عمدتاروی ۱۰ تا ۲۰هزار دستگاه بود…
در سال ۱۴۰۱ تیراژ آنها در مجموع به حدود ۱۸۰هزار دستگاه رسید یعنی برابر سال ۱۴۰۰ خودرو تولید کردند.

خودروسازان داخلی هم مجوز واردات داده شده، این اقدام انتقادهایی را به دنبال داشت مبنی بر اینکه وقتی این شرکت‌ها انتحصار داخلی را در دست دارند چرا مجوز واردات هم گرفته‌اند؟ هدف از این اقدام چه بود؟

هدف خاصی در کار نبود، آیین‌نامه واردات خودرو می‌گفت هر کسی که می‌خواهد می‌تواند برای واردات ثبت‌نام کند، بر این اساس ۴۰۰شرکت آمدند. در آیین‌نامه واردات که براساس قانون ساماندهی خودرو، مصوب مجلس تدوین شده بود، ۴شرط مطرح شده بود؛ یکی اینکه واردکننده از سازنده اصلی نمایندگی داشته باشد، دوم اینکه شبکه خدمات پس از فروش آن مشخص باشد و شرط سوم اینکه بتواند مجوزهای استاندارد و محیط‌زیست را اخذ کند. بحث الزام انتقال فناوری هم در آیین‌نامه به‌عنوان شرط چهارم مطرح شده بود. وقتی این ۴۰۰شرکت برای ثبت‌نام مراجعه کردند، گفتیم هر کسی توانست این مدرک را ارائه کند، می‌تواند خودرو وارد کند. در بین این شرکت‌ها خودروسازان داخلی هم بودند زیر شرایط مورد نظر را داشتند؛ آنها شبکه خدماتی و همکار خارجی را با توجه به سوابق فعالیتشان دارند

همیشه‌ری

و استانداردهای محیط‌زیست را هم می‌شناسند در نتیجه باشند. بنابراین از رقم اعلام‌شده برای تولید سال آینده ۲۵۰هزار دستگاه مربوط به این کارخانه‌هاست و این توان اما طبیعتا شرکت‌هایی که زمینه قبلی در تولید یا واردات داشته باشند سرعت عمل بیشتری هم دارند. نکته دیگر این است که وقتی واردات متوقف شد، اغلب واردکننده‌ها تولیدکننده شدند و الان بسیاری از کسانی که مجوز گرفتند واردکننده قبلی بودند که با قطع واردات فعالیت صنعتی را شروع کردند. این نکته که وزارت صمت آمده ظیف بوده، واردکننده‌های تراز-وارد، واردکننده‌های ۳طیف بوده، واردکننده‌های تراز-وارد، واردکننده‌های می‌توانستند از هر کدام از این طیف‌ها باشند.

یعنی وزارت صمت اصرار خاصی روی هیچ‌کدام از طیف‌ها نداشته؟
به‌هیچ‌وجه اصرار خاصی نبوده ضمن اینکه درها برای ثبت‌نام واردات باز است و با هر کسی بتواند این شروط را محقق کند مذاکره می‌شود و می‌تواند جزو واردکننده‌ها باشد.

موضوعی است که خبر ساز هم شد این بود که عنوان شد بعضی واردکننده‌ها از شرکت اصلی نمایندگی ندارند، واقعیت ماجرا چیست؟

در آیین‌نامه تأکید شده واردکنندگان باید از مرجع اصلی نمایندگی داشته باشند اما در بیشتر موارد یک سر مرجع اصلی واردات خودرو، آمریکا یا یکی از کشورهای اروپایی است و طبعاً مجوز مستقیم برای نمایندگی نمی‌دانند، اما از سوی دیگر ایران بازار جذابی برای خودروسازان خارجی است در نتیجه خودشان به‌صورت غیرمستقیم اقدام کردند و پذیرفتند به‌دلیل تحریم اگر چنین اتفاقی افتاد، موضوع به‌طور رسمی اعلام نشود.

پس خریداران در زمینه خدمات پس از فروش نگران نباشند؟
داشتن شبکه خدمات پس از فروش یکی از الزامات دریافت مجوز واردات بوده است. متقاضیان باید مدارکی مبنی بر راه‌اندازی شبکه خدمات پس از فروش ارائه می‌کردند و تمام شرکت‌هایی که تا امروز مجوز واردات گرفته‌اند، این مدارک را تحویل داده‌اند. بر این اساس واردکننده‌ها یا قطعاً است شبکه اختصاصی برای این کار ایجاد کنند یا با شبکه‌های موجود قرارداد بسته‌اند که خریداران از خدمات آنها استفاده کنند.

شورای پول و اعتبار یک میلیارد دلار برای واردات خودرو در سال ۱۴۰۱ اختصاص داد. آیا برای مجوزهای بعدی اقدامی شده؟ آیا این آمادگی وجود دارد که دولت و شسورای پول و اعتبار بانک مرکزی با ادامه واردات موافقت کنند یا خیر؟
بله. در قانون بودجه ۱۴۰۲ برای واردات خودرو ۲میلیارد دلار پیش‌بینی شده است.

خواهد شد؟
برای واردات ۲هزار دستگاه برنامه‌ریزی شده است. البته کسانی که می‌خواهند خودرو وارد کنند می‌توانند از دیگر منابع ارزی هم استفاده کنند، به این شکل که می‌توانند با شهرداری‌ها مذاکره و از محل ارزی که خود در خارج از کشور دارند، خودروی عمومی وارد کنند. دسته دیگر افرادی هستند که می‌خواهند در ایران سرمایه‌گذاری کنند و با مشکلاتی برای انتقال ارز مواجهند. به این افراد مجوز داده شده به جای ارز، خودرو وارد کنند و با منابع حاصل از فروش خودرو در کشور سرمایه‌گذاری کنند. البته در عین حال همه اینها باید با هماهنگی بانک مرکزی انجام شود.