



بررسی چالش های تولید خودروهای غیر بنزینی در گفت وگو با مدیرعامل نیکا

خودروی برقی فرماندهی

واحد فرادستگاهی می خواهد

در حال حاضر تولید، توان رقابت با واردات را ندارد

گفت وگو

سارا غضنفری

دبیر گروه خودرو

* در ابتدای بحث توضیح بدیدید شرکت نوین ماهان یا همان نیکا، دقیقاًدر زمینه خودروی برقی، هیبریدی و کمک به محیط زیست از نظر انرژی یا چه اهدافی را دنبال می کند؟

در گروه صنایع خودروسازی کرمان یا به اصطلاح کرمان خودرو، سال های زیادی است که در حوزه خودروی بنزینی فعالیت و تولیدات مختلفی در عرصه خودروی بنزینی انجام می شود. ما حدود چهار سال پیش در گروه به این نتیجه رسیدیم که لازم است با توجه به ترندهای جهانی در حوزه خودروهای برقی و هیبریدی به طور جدی فعالیت کنیم. مطالعات اولیه ای انجام شد و از آن سمت، دوستان گروه مینا را مشاهده کردیم که آن دوستان نیز علاقه مندی زیادی به این حوزه دارند و حرکت های مهندسی و علمی را انجام دادند. پس از بررسی و مطالعات، به این نتیجه رسیدیم که بسیار خوب است که بتوانیم یک هم افزایی با دوستانمان در گروه مینا ایجاد کنیم تا از تجربیاتی که آن دوستان در حوزه برق و مهندسی برق دارند بهره مند شویم و از سمت کرمان خودرو نیز تجربیات در حوزه خودرو را بتوانیم به سمت تولید خودروی برقی هدایت کنیم. البته همچنان در ابتدای این مسیر قرار داریم.

یعنی با کمک کرمان موتور از مونتاژ به سمت تولید خودروی برقی خواهید رفت؟

بله، کرمان موتور اکنون در چند محصول واقعاً تولیدکننده است. در حوزه خودروی برقی، با توجه به نو بودن این فناوری و تفاوت اساسی با خودروی بنزینی قطعاً آغاز کار می تواند از مونتاژ باشد و سپس به سمت تولید حرکت کند. برای اینکه بتوانیم این حرکت را آغاز کنیم، یک شرکت جدید به نام شرکت نوین ماهان تأسیس شد که حاصل سرمایه گذاری مشترک گروه مینا و گروه کرمان خودرو بود. این شرکت در سال ۱۴۰۱ آغاز به کار کرد. در تاریخی که این اتفاق آغاز شد، واردات خودرو هنوز ممنوع بود یا به خوبی آغاز نشده بود و در حوزه تولید یا مونتاژ خودرو نیز می بایست خودرویی انتخاب شود که بتواند استانداردهای هشتاد و پنج گانه اروپایی را پاس کند. با توجه به شرایط تحریمی و مجموعه جهاتی که در ایران وجود دارد، در میان خودروسازهای چینی که تمایل به همکاری با ایران داشتند و خودروی برقی که استانداردهای اروپا را داشته باشد، در آن تاریخ، پس از جست و جوی فراوان، ما به برندی به نام «اسکای ول» رسیدیم. حسن بزرگ این برند این بود که مجموعه قوای محرکه ای که در خودرو استفاده می کرد، از شرکت «بی وای دی» بود. در نتیجه، در این کلاس خودرو، واقعاً تأمین کننده دیگری در چین در آن

خودروی برقی و تکنولوژی راه خودش را پیدا می کند. با اینکه شاید ماشین های واقعی همچنان نسبت به خودروهای برقی گارد دارند و دل شان برای صدای گاز و اکروز تنگ می شود ولی نمی توان شتاب این خودروها و نقش شان در ارتقای انرژی پاک را نادیده گرفت. با

تاریخ وجود نداشت.

شرکت بی وای دی در حوزه تولید امکان همکاری نداشت و ندارد، سایر شرکت ها نیز هنوز در ابتدای راه بودند و محصولی که بتواند وارد شود و استاندارد اروپا را داشته باشد، ما در آن سال نداشتیم. با این محصول انتخاب و فرآیندهای ما آغاز شد. نمونه ها آمدند، کارهای تطبیق محصول با مارکت ایران آغاز شد یا در حقیقت گواهی انطباق دریافت شد. اولین محموله ما در سال ۱۴۰۲ به صورت قطعات وارد کشور شد.

یعنی هم زمان با همان موقعی که واردات خودرو آزاد شد؟ بله، زمانی که اولین محموله ما وارد ایران شد، هم زمان قرار شد که واردات خودرو نیز آزاد شود. در تاریخی که محموله ما رسید، آغاز تولید را رقم زدیم، اما هنوز این اتفاق رخ نداده است. اواخر سال ۱۴۰۲، که قرار بود واردات خودروی برقی آزاد شود و هنوز در حوزه برق و هیبریدی نیز تصمیم گیری مشخصی وجود نداشت، کار را آغاز کردیم، تولید با تمام دایم و آماده عرضه به بازار بودیم. تقریباً چهار تا پنج ماه وزارتخانه در آن زمان ما را معطل کرد. چهار تا پنج ماه ما معطل عرضه خودرو به بازار بودیم. تکلیف اینکه آیا خودروی برقی تولیدی، قیمت گذاری دارد یا ندارد و آیا عرضه مستقیم توسط تولیدکننده می تواند صورت بگیرد یا خیر؟ همه این موارد باعث شد که تقریباً چهار تا پنج ماه منتظر ورود به بازار باشیم. در این حین که معطل این موضوع بودیم، خودروهای وارداتی برقی نیز رسیدند. در حقیقت، ما آن مزیت اصلی رقابتی خود را در آن تاریخ از دست دادیم.

چرا؟ مگر خود آقای علی آبادی وزیر وقت صمت قلیا در مینا نبود؟ مگر تأکید بر واردات و تولید خودروی برقی نداشت؟ یا اینکه دستش در آن زمان بسته بود؟

به هر حال، وقتی که در مسند وزارت قرار گرفتند، شرایط متفاوت شد. منتهی به دلیل اینکه ما یکی از زیرمجموعه های این مجموعه می شدیم و ایشان نیز به هر حال آن برچسب مینا را داشتند، برای اینکه شائبه های جانب داری ایجاد نشود، مسائل ما با دقت و ریزبینی در وزارتخانه دنبال شد و این مسأله به ضرر و زیان ما تمام شد. ما مزیت خود را از دست دادیم و در زمان مناسب نتوانستیم ورود به بازار داشته باشیم و خودروهای برقی وارداتی وارد شدند. متأسفانه، برای اینکه تعداد خودروی برقی در بازار در زمان کوتاهی به صورت زیاد باشد، هدف گذاری وزارتخانه به سمت واردات رفت. یعنی اولویت همه امور وزارتخانه در آن تاریخ، واردات خودروی برقی شد و از تولید غافل شدند.

«پویا سالاری»، مدیرعامل شرکت نوین ماهان (نیکا) که در زمینه مونتاژ و واردات خودروهای برقی فعالیت دارد، به گفت وگو نشستیم تا درباره مزایا و معایب این خودروها، موانعی که بر سر راه شان برای مونتاژ، تولید و واردات قرار دارد؛ سخن بگوید.

نیز به دوستان منتقل شده است. یعنی درباره رعایت استانداردها بارها بحث و صحبت شده است و هنوز این معضل را برای تولید خودروی برقی حل نکرده اند. زمانی دولت همیشه متهم بود به اینکه از تولید خودرو حمایت می کند و اجازه واردات نمی دهد. اکنون از آن طرف بوم تولید خودروی برقی در ایران، استانداردها هیبریدی با تعرفه تولید خودروی برقی و هیبریدی به طور یکسان در نظر گرفته شد. منتهای یک تفاوت اساسی وجود دارد. خودرویی که برای واردات انتخاب می کنید، برای اینکه این بحث واردات را تسهیل کنند و سرعت پیدا کند، قانونی تصویب شد که برای واردات، استانداردها کشور مبدأ مورد پذیرش است. یعنی استانداردها چین یا کشورهای حوزه خلیج فارس و یا هر جای دیگر به راحتی مورد پذیرش قرار گرفت. منتهی همچنان برای تولید خودروی برقی در ایران، استانداردها اروپا باید رعایت می شد. این موضوع برای ما یک هزینه اضافی ایجاد می کرد که تقریباً تا حدود ۳۰ درصد در قیمت خرید از چین تفاوت ایجاد می شد. یعنی شما همین امروز اگر بخواهید خودروی برقی با استاندارد اروپا از چین خریداری کنید، تقریباً تا سی درصد گران تر از خودروی برقی است که با استاندارد چین در بازار داخلی چین عرضه می شود.

ما دیگر هیچ مزیت رقابتی در این میان نداشتیم و گمانا نداریم. علاوه بر این، هزینه های تولید، سربارهای تولید، فایعاتی که در پروسه تولید اتفاق می افتد که خود حداقل ۱۰ درصد است و تست های سالانه انطباق تولید با مدارک شما که به آنها می گوئیم کانتی پروداکشن، که این خودش یک هزینه هنگفتی برای تولیدکننده است و چند میلیارد تومان می شود. اکنون با توجه به هزینه تست های سالانه و تمام مواردی که ذکر شد، در مجموع خروجی آن این شد که تولید خودروی برقی و هیبریدی از نظر اقتصادی در حال حاضر هیچ صرفه ای ندارد. یعنی امروز با مونتاژ کردن خودروی برقی و هیبریدی حتی بدون داخلی سازی نمی توانید با واردات رقابت کنید.

توضیح وزارتخانه برای آن هزینه استاندارد که برای شما قرار داده اند که اروپا باشد و مثلاً چین نباشد، چیست؟

این موضوع در اختیار وزارتخانه نیست. شورای عالی استاندارد آن را تعیین کرده است و باید در شورای عالی استاندارد مطرح و مصوب شود.

وقتی به جلسات می روید، چه توضیچی برای شما دارند؟

پیگیری می کنیم.

یعنی توضیح نمی دهند و دلیل نمی آورند؟ بله، دلایلی وجود نداشته است. واقعیت امر، عدم اطلاع در بدنه وزارتخانه در خصوص این بحث بوده است. بعد از اینکه بحث واردات با انواع استاندارد در شورای عالی استاندارد تصویب شد، به این نکته توجه نکردند و فعلاً نیز ظاهراً دیگر اراده ای برای تغییر آن وجود ندارد. اگر قرار باشد خودروی برقی در این کشور به طور جدی مورد استفاده قرار گیرد، یک فرماندهی واحد فرادستگاهی لازم دارد که بتواند همه ذی نفعان را شامل شود و سیاست گذاری مشخص داشته باشد. نه اینکه مدام این سیاست ها بخواهند تغییر کنند.

اکنون شما تنها شرکتی هستید که مونتاژ خودروی برقی را انجام می دهید؟ ما اکنون تنها شرکت نیستیم. شرکت های دیگری نیز خودروی برقی را مونتاژ کرده اند و تعدادی نیز عرضه شده اند. فعلاً خودروی برقی در خط تولیدی وجود ندارد. تولید خودروی هیبریدی نیز امروز توجیهی ندارد برای اینکه در تولید باشد و بعد از اینکه دولت تغییر کرد و سکان وزارتخانه نیز تغییر کرد و در اختیار افراد دیگر قرار گرفت، اتفاقات دیگری رخ داد. اولویت از خودروی برقی کنار رفت و آن اولویت قبلی نبود، ولی گمانا فرمان وزارتخانه به سمت واردات است. یعنی اولویی در بحث تولید خودروی برقی یا هیبریدی گمانا دیده نمی شود و همه این مسائل



اگر قرار باشد

خودروی برقی

در این کشور

به طور جدی

مورد استفاده

قرار گیرد، یک

فرماندهی

واحد

فرادستگاهی

نیاز دارد که

بتواند همه

ذی نفعان را

شامل شود و

سیاست گذاری

مشخص

داشته باشد؛

نه اینکه مدام

این سیاست ها

بخواهند تغییر

کنند

تقاضایشان این است که دولت فقط موانع را برطرف کند. با رفع موانع، اتفاقات بسیار جذاب تری رخ خواهد داد.

با توجه به این مطالبی که عنوان کردید، چشم انداز تولید خودروی برقی را در ایران چگونه می بینید؟ خودروی برقی یعنی اتفاقی که اکنون بسیار بر آن تأکید می شود، نیروگاه خورشیدی افتتاح می شود و به هر حال برای تأمین برق تلاش می کنند تا به سمت انرژی های پاک حرکت کنند. چشم انداز خودروی برقی در ایران را چگونه می بینید؟

در حوزه خودروی برقی، دو نکته بسیار مهم دیگر نیز وجود دارد. در حوزه خودروی برقی، چون بحث کاملاً متفاوتی است، اتفاقات فرادستگاهی باید صورت گیرد. فرماندهی واحدی در این حوزه اکنون وجود ندارد. یعنی وزارت صنعت، معدن و تجارت محبتی را پیگیری می کند، وزارت نیرو که یک قسمت عمده ای از ماجراست، روش دیگری را دنبال می کند. اکنون در حوزه تولید خودروی برقی، فعلاً هیچ چشم اندازی متصور نمی شود مگر اینکه دولت آن مسأله استاندارد و مسأله برای آن را حل کند. اکنون در حوزه ایز برای تولید، آیین نامه ای وزارت صنعت، معدن و تجارت دارد که طبق آن ارزیی خودرو برای تولید نباید بیش از ۱۳ هزار دلار باشد. شما در حوزه خودروی برقی اگر بخواهید یک خودرو حتی سدان و امکانات مناسب به دست مصرف کننده برسانید، با یک باتری حداقل ۵۰ کیلوواتی حتماً قیمتش بالای ۱۳ هزار دلار است.

دلیل این اتفاقات و تصمیم گیری ها را در چه می دانید؟ عدم آگاهی.

عدم استقبال از خودروی برقی

تأثیری ندارد؟

من عدم آگاهی نسبت به این حوزه می دانم. یعنی اگر این موضوع را دوستان ما نظر داشته باشند، در خودروی برقی یا ۵۰ تا ۶۰ کیلووات ساعت باتری، حتماً قیمت آن نمی تواند ۱۳ هزار دلار باشد، با امکانات و آپشن های بالا. چون خودروهای برقی و هیبریدی جدید، آپشن های گران قیمتی نیز دارند که باعث می شود این خودرو، خودروی گران قیمتی شود. مگر اینکه ما بخواهیم روی بحث میکروکارها کار کنیم یعنی خودروی کوچک برقی صرفاً شهری که ۸۰ کیلومتر سرعت دارد. آن را می توان با قیمت پایین تولید کرد.

در بحث اینکه برای خودروی برقی چه اتفاقی در حال رخ دادن است، واردات خودروی برقی در حال انجام است. امروز مهم ترین معضل و گرفتاری برای دارندگان خودروی برقی، مسأله شارژ است. ما برای شارژ خودروی برقی دو امکان داریم: یا از شارژر خانگی استفاده کنیم یا از شبکه شارژ عمومی استفاده شود.

خانگی، یعنی همین فست شارژ نیز می تواند خانگی باشد.

نه، شارژ خانگی یک انتخاب است. سلامت باتری خودرو با شارژر خانگی تأمین می شود. یعنی اگر شما شارژر گند انجام دهید، باتری شما در سلامت بیشتری خواهد بود.

میزان زمانش چقدر است؟

اگر بخواهید به صورت مداوم از شارژر فست استفاده کنید، شارژرر کند بسته به توان شارژر، بستگی به آمپر برق خانه و بستگی به ظرفیت باتری خودروی شما، از پنج تا شش الی ۱۴ ساعت زمان می برد. شما امروز اگر در منزل خود یک دستگاه شارژر خانگی نصب کنید که خودروی خود را با آن شارژ کنید، با توجه به مصرفی که اتفاق می افتد، حتماً قبض برق مصرفی منزل شما وارد پلکان گران ترین تعرفه برق خواهد شد.

همسایه ها هم که اجازه نمی دهند. اگر قبض کنید که به کنتور شما وصل شده باشد و کاری به کنتور همسایه نداشته باشید. اصلاً فرض بگیریم که شما یک شارژر خانگی وال باکس نصب کرده اید، مستقیم نیز گابل کشی کرده اید و کنتور نیز جداسـت. با توجه به مصرفی که اتفاق می افتد، حتماً میزان شارژ شما وارد پلکان مشترکان پرمصرف خواهد شد. بنده همین اکنون به صورت مداوم در زمان های مختلف از شرکت توزیع

پایمک دریافت می کنم که: شما پرمصرف هستید، قطع می کنیم. قرار بوده که وزارت نیرو اولاً تعرفه برق مصرفی شارژرهای خودروهای برقی را متفاوت در نظر بگیرد و نکته دوم این بوده که اصلاً این مصرف را باید در قبض برق از مصرف خانگی مجزا کند و همه را یکجا نبیند. متأسفانه این دو اتفاق رخ نداده است.

دقیقاً همان زمانی که تصمیم گرفتید مجاری برقی آغاز شود. قرار بود این اتفاق رخ دهد.

در زمانی که آقای علی آبادی وزیر صنعت، معدن و تجارت بود، این موضوع را به صورت مداوم به وزارت نیرو توصیه و تأکید می کردند.

الان که خودشان در وزارت نیرو نشستند، این کار را کرده اند؟ متأسفانه اتفاق نیفتاده، یعنی خودشان هم این موضوع را پیگیری نمی کنند. اگر امروز وزارت نیرو بتواند تعرفه برق شارژر خانگی و به طور کلی شارژ خودروی برقی را مشخص کند، میزان مصرف شارژرهای خانگی را از میزان مصرف خانگی در قبض به صورت مجزا درج کند که امکان فنی این وجود دارد، خودروی برقی در کشور دچار تحول اساسی خواهد شد. یعنی مردم می توانند در خانه خود شارژر خانگی نصب کنند و به راحتی با هزینه معقول استفاده کنند. اگر شما در منزل خود شارژر خانگی داشته باشید، دیگر نیازی به شبکه شارژ عمومی به عنوان مصرف کننده شخصی ندارد، چون در هفته یک یا دو بار بسته به میزان پیمایش، شب تا صبح را مشخص می کنید و شارژ را در منزل انجام می دهید. اکنون دارندگان خودروی برقی نمی توانند شارژر را در پارکینگ های خود نصب کنند. مثلاً یک محبث سوم نیز وجود داشته است. قرار بوده وزارت نیرو این امکان را ایجاد کند که برای هر شارژر خانگی یک کنتور مجزا ارائه دهد. یعنی من بتوانم تقاضا کنم که برای شارژر خود یک کنتور مجزا می خواهم. آن کنتور مجزا اساساً همه آن مسائل را حل می کرد. این نیز اتفاق نیفتاده است. یعنی پروسه اش خیلی زیاد است. اصلاً در آن لیستی که شما اکنون در شرکت های توزیع در وبسایت آنها مشاهده می کنید، می توانید تقاضا ثبت کنید، تقاضای کنتور کنید، اما چنین آیینی در آن تقاضا وجود ندارد که من کنتور برای شارژر خودروی می خواهم.

در زیرساخت عمومی جایگاه شارژ خودروی برقی نیز مشکلات عدیده وجود دارد. تقریباً کثرت ایستگاه های شارژ کار نمی کنند. موضوع چیست؟ در حال حاضر زیرساخت شبکه شارژ عمومی دودسته است. اکنون یک سری زیرساخت توسط شهرداری ایجاد شده که عموماً تاکسی ها از آن استفاده می کنند. شخصی ها نیز در برخی مکان ها می توانند استفاده کنند. این مربوط به شهرداری است، در جریان تعداد آن نیستیم. یک زیرساخت شارژ نیز وجود دارد که ما خودمان ایجاد کرده ایم. یعنی گروه کرمان آن را ایجاد کرده است و به طور معمول سفر نیز در آنها اتفاق می افتد، مانند تهران-شمال، تهران-مشهد، تهران-اصفهان، اینها را بتوانیم حداقل پوشش دهیم. تا مشتری با خیال راحت تری بتواند از خودروی برقی که خریداری کرده استفاده کند.

با همه این تفاسیری که بیان کردید، این اصطلاح ماشین برقی، ماشین دوم است، به گوش شما می رسد. نظر خودتان چیست و واقعاً ماشین دوم است؟ اکنون، واقعاً با این ضعفی که در موارد شارژ وجود دارد، بله، می توانیم بگوئیم که خودروی برقی واقعاً نسبت به عنوان خودروی اصلی خانواده استفاده کردن کمی کار دشواری است.

کمی درباره شارژر نگه داشتن این خودروها، پیمایش و گنجایش باتری این خودروها توضیح بدهید. من برای شارژر، نه اینکه سرکنی کنم، مشاهده می کنم دوستانی که خودروهای مختلف با برندهای مختلف دارند و بسیار هم راضی هستند از اینکه تعرفه خودروی برقی خریداری کرده اند. حتی با اینکه وارد صف شارژی می شوند و ممکن است یک ساعت نیز معطل شوند، ولی رضایت دارند. چرا؟ یکی اینکه تجربه رانندگی با این خودرو کاملاً متفاوت است با خودروی بنزینی و یک لذت دیگری دارد. لذت رانندگی متفاوت است. دوم اینکه شما نباید به تعمیرگاه مراجعه کنید، هر شش ماه یکبار برای چکاپ و این موارد، مگر اینکه مشکل خاصی برای خودروی پیش بیاید، وگرنه از نظر قطعات مصرفی، اینها چیز خاصی نیستند که بخواهید تعویض کنید. برای خانم ها، این موضوع بسیار جذاب بود. نه تعمیرگاه به صورت روتین برای خودرو لازم است و نه همپ بنزین نیاز است مراجعه کنند. این دو مورد برای خانم ها می تواند محصول را بسیار جذاب کند، خودروهای برقی چون با آپشن های بالا عرضه می شوند، مجهز به تکنولوژی روز دنیا هستند. به طور مثال، دستیار رانندگی رزون ۲.۵ یا ۳ یا ۲، اینها خودرو را بسیار جذاب می کند و من با دارندگان شخصی خودروی برقی که صحبت می کنم، در جا جای مختلف آنها را می بینم. با همه مشکلاتی که گفتم، رضایتمندی دارند، ولی در نهایت مشکل شان را حل می کنند و آنها استفاده می کنند و رو به رشد مشاهده می کنم.

گفت وگو

۱۵

نیکا اسکای ول ET5 تمام برقی محصول مشترک مینا و کرمان موتور، ۷۲ کیلووات ساعت باتری دارد. این ۷۲ کیلووات ساعت، براساس میانگین NEDC، ۵۲۰ کیلومتر پیمایش دارد. میانگین NEDC استاندارد است، در حالت خودروهای بنزینی که مثلاً کاتالوگ خودرو را نگاه می کنید، می گوئید بر اساس استاندارد، مصرف آن مثلاً هفت لیتر در صد کیلومتر است. منتهای اینکه شما واقعاً به آن عدد هفت لی