



مصطفی حسین نقی زاده ایران

حسن علی محمدی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در گفت وگو با «ایران»:

ایمنی خودروهای داخلی نیاز به اصلاح فوری دارد

مجلس از دولت برای تحول در خودروسازی حمایت می کند

گفت وگو

یاسمن صادق شیرازی

گروه خودرو

چندی قبل مسعود پزشکیان، نسبت به بهینه سازی موتور محصولات خودروسازی های داخلی واکنش صریح نشان داد و اعلام کرد دولت تا حد توان در به روزرسانی فناوری و خرید تکنولوژی جدید به

اخیراً رئیس جمهوری صراحتاً از خودروسازان خواستند مصرف سوخت را اصلاح کنند و فناوری خودروها را ارتقا دهند. شما این رویکرد را چگونه ارزیابی می کنید؟

به عنوان نماینده مجلس شورای اسلامی، رویکرد صریح و قاطع رئیس جمهوری محترم جناب آقای پزشکیان، در جلسه هیأت دولت را که تخصص ارز و مجوز تولید را مشروط به اصلاح موتورهای احتراق داخلی و کاهش مصرف سوخت کردند، نه تنها به موقع و ضروری، بلکه یک گام استراتژیک برای نجات صنعت خودرو از بحران ناترازی انرژی و آلودگی هوا ارزیابی می کنم.

این هشدار که براساس گزارش های رسمی وزارت صمت و سازمان حفاظت محیط زیست تدوین شده، مستقیماً به چالش های ساختاری صنعت اشاره دارد؛ جایی که خودروهای داخلی با میانگین مصرف ۱۰ تا ۱۲ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر، سالانه حدود ۱۰ میلیارد لیتر بنزین هدر می دهند و سهم ۶۱ درصدی خرداد ۱۴۰۱ که مجلس در بررسی های

بر عهده دارند.
طبق سند تحول صنعت خودرو مصوب خرداد ۱۴۰۱ که مجلس در بررسی های کمیسیون صنایع و معادن بر آن نظارت داشته، این رویکرد با اهداف

برنامه هفتم توسعه همخوانی کامل دارد و می تواند با ترغیب به انتقال فناوری های نوین مانند موتورهای هیبریدی، صنعت را از انحصار بنزین خارج کند.

ما در مجلس، از این سیاست حمایت قاطع می کنیم و در بودجه ۱۴۰۵ ردیف ویژه ای برای تسهیل واردات فناوری های پاک پیش بینی خواهیم کرد، زیرا بدون چنین فشارهایی، خودروسازان تمایلی به سرمایه گذاری در R&D نشان نداده اند و غول های دولتی همچنان درجا می زنند. این رویکرد، اگر با نظارت دقیق مجلس همراه باشد، نه تنها مصرف سوخت را ۲۰ درصد کاهش می دهد، بلکه فرصت صادرات به بازارهای منطقه را نیز احیا می کند و در نهایت، به نفع مصرف کننده نهایی تمام می شود.

به نظر شما، اصلی ترین موانع اجرای این تصمیم چیست؟ مشکلات ساختاری، مالی یا مدیریتی هستند؟

اصلی ترین موانع اجرای این تصمیم، ترکیبی از مشکلات ساختاری و مدیریتی است که ریشه در انحصار دولتی و عدم رقابت پذیری دارد، در حالی که مسائل مالی بیشتر نتیجه همین دو عامل ریشه ای هستند. بر اساس گزارش مرکز پژوهش های مجلس در خرداد ۱۴۰۴، ساختار

خودروسازان داخلی کمک خواهد کرد تا آنها هم محصولات خود را ارتقا دهند.
دلیل این موضوع هم آلودگی شدید هوای کلانشهرهاست که در این پاییز نسبت به سال های قبل وضعیت اسفناک تری دارد. در این ماجرا باید تمام نهادهای به کمک دولت بایند تا بتواند از پیچ سخت صنعت خودرو عبور کند. سال ها است صنعت خودرو با معضل کیفیت، رقابت با واردات، هزینه بالای تولید و قیمت گذاری دست و پنجه نرم می کند. حالا وقت آن رسیده بالاخره این پدیده مهم زندگی روزمره مردم مورد یک بررسی جدی قرار بگیرد. نهادهای اقتصادی و بازرگانی و از سوی دیگر نهادهای تصمیم گیر مانند مجلس شورای

مالکیت دولتی در ایران خودرو و سایپا (با سهم بیش از ۹۰ درصدی بازار) مانع اصلی است، زیرا این شرکت ها بدون فشار رقابتی، انگیزه ای برای نو سازی خطوط تولید و سرمایه گذاری در فناوری های کم مصرف ندارند.

مثلاً تنها ۵ درصد بودجه R&D آنها به موتورهای کارآمد اختصاص یافته، در حالی که استانداردهای جهانی مانند یورو الزامی است. سوءمدیریت مزمن، از جمله قیمت گذاری دستوری شورای رقابت که زیان انباشته را به ۲۵۵ هزار میلیارد تومان رسانده، اجرای سیاست ها را فلج کرده؛ طبق آمار وزارت صمت، بدهی ۶۲۰ هزار میلیارد تومانی به قطعه سازان، زنجیره تأمین را مختل کرده و تولید را ۱۳ درصد کاهش داده است. مسائل مالی مانند کمبود ارز و تسهیلات بانکی محدود، تشدیدکننده هستند، اما بدون اصلاح ساختار طبق اصل ۴۴ قانون اساسی و برنامه هفتم که مجلس بر اجرای آن نظارت دارد، حل نمی شوند. ما در کمیسیون صنایع، طرح تحقیق و تحقیص جدیدی برای واکاوی این موانع در نظر گرفته ایم و پیشنهاد می کنیم با آزادسازی درجهی قیمت ها و جذب سرمایه گذاری خارجی، تعادل ایجاد شود. این نه تنها مصرف سوخت را ۱۵ درصد کم می کند، بلکه اشتغال ۷۰۰ هزار نفری صنعت را حفظ می کند.

اما با شتاب در تغییرات سریعتر: مثلاً کرمان موتور با ایگل برقی، ایمنی ۴ ستاره ای ارائه داده. ما در مجلس، تلاش می کنیم تا با ایجاد الزام انتقال فناوری، کیفیت را به سطح قابل قبول برسانیم و جان ۲۰ هزار نفر را سالانه نجات دهیم.

گفته می شود بدهی های خودروسازان به قطعه سازان بالاست و بخش زیادی از مشکلات صنعت ناشی از سوء مدیریت است. نظر شما در این خصوص چیست؟

بدهی سنگین ۶۲۰ هزار میلیارد تومانی خودروسازان به قطعه سازان، عمدتاً معلول سوءمدیریت و قیمت گذاری دستوری است که زنجیره تولید را فلج کرده و مجلس را به اقدام فوری واداشته. طبق گزارش مرکز

پژوهش های مجلس در تیر ۱۴۰۴، ۵۰ درصد زیان انباشته ۲۵۵ هزار میلیاردی دو غول خودروسازی، مستقیماً به بدهی های معوق برمی گردد. مثلاً مطالبات سررسید گذشته از ۴۰ به ۶۰ همت رسیده که تولید را ۱۳ درصد کاهش داده و بیکاری، ۲۰۰ هزار نفر در زنجیره تأمین را تهدید می کند. سوءمدیریت، از جمله عدم تخصیص ارز بموقع و دخالت های شورای رقابت، ریشه اصلی است. در حالی که طبق اصل ۴۴، خصوصی سازی واقعی می توانست رقابت ایجاد کند. مجلس در کمیسیون صنایع، طرح تحقیق و تفحص را تصویب کرده و تسهیلات ۴۰ همتی اخیر (مستقیم به قطعه سازان) را مشروط به تسویه کرده اما بدون اصلاح ساختار، این کمک ها موقتی است. به نظر من خودروسازان باید پاسخگو باشند و مجلس با ابزار نظارتی و اصلاح قانون ساماندهی، باید نظارت را تشدید کند تا این چرخه معیوب شکسته شود و صنعت به سمت صادرات و فناوری نوین حرکت کند.

چه کسی پاسخگو است وقتی خودروسازان نه تنها کیفیت را ارتقا نمی دهند، بلکه قیمت ها را هم بدون منطق اقتصادی بالا می برند؟ مجلس چه ابزار کنترلی دارد؟

پاسخگوی اصلی بر عهده وزارت صمت و مدیران خودروسازان است، زیرا قیمت گذاری دستوری و عدم ارتقای کیفیت، مستقیماً نتیجه سیاست های غلط است. طبق گزارش کمیسیون صنایع مجلس در آبان ۱۴۰۴، افزایش ۴۰ درصدی قیمت ها بدون توجیه اقتصادی، زیان مصرف کننده را ۶۴۰ هزار میلیارد تومان برآورد کرده است. مجلس ابزارهای قدرتمندی دارد: استیفاح وزیر (اصل ۸۹ قانون اساسی، مانند استیفاح فاطمی امین در ۱۴۰۲)، تفحص (اصل ۷۶، که گزارش ۵۰۰ صفحه ای آن در صحن قرائت می شود)، و اصلاح قوانین مانند ساماندهی صنعت خودرو (ماده ۴، الزام رقابت پذیری). ما در بودجه ۱۴۰۵، ردیف نظارتی پیش بینی می کنیم و طرح شفافیت قیمت گذاری را در دستور کار داریم؛ مثلاً با الزام گزارش دهی ماهانه، افزایش ۲۰ درصدی قیمت بدون ارتقای ایمنی (مانند استاندارد ۸۵ گانه) را جریمه می کنیم. این ابزارها نه تنها نهادهای مربوطه را پاسخگو می کنند، بلکه با ترغیب خصوصی سازی واقعی، کیفیت را بالا می برند و قیمت را منطقی می سازند.

با توجه به برنامه دولت برای برقی سازی خودروها و هدف گذاری برای رسیدن به ۳۰ درصد خودروهای برقی و هیبریدی ظرف سه سال، فکری کنید ایران آمادگی چنین تحولی را دارد؟

هدف گذاری ۳۰ درصدی برقی و هیبریدی تا سه سال (۱۴۰۷) شاید عملیاتی نشود، اما آمادگی فعلی محدود به زیرساخت های اولیه و نیازمند سرمایه گذاری فوری ۱۰۰ هزار میلیارد تومانی است. طبق سند تحول صنعت خودرو (خرداد ۱۴۰۱)، مورد تأیید مجلس)، تولید فعلی ۵ هزار دستگاه هیبریدی تنها یک درصد بازار را پوشش می دهد، در حالی که ناترازی برق ۲۰۰ هزار مگاواتی در ۱۴۰۴ و تنها ۲۳ ایستگاه شارژ برق، چالش اصلی است. گزارش وزارت نیرو در مهر ۱۴۰۴، با ۱۰ هزار مگاواتی را هشدار داده. با این حال، پیشرفت هایی مانند برنامه «عهد ۸۵ گانه» کرمان موتور (۱۰ درصد برقی) و قراردادهای سایپا با چین، پتانسیل هایی را نشان می دهد.

مجلس در برنامه هفتم، ماده ۴۸، الزام ۳۰ درصدی را تصویب کرده بودجه را برای تولید باتری بومی (با شرکت های دانش بنیان) تخصیص داده. آمادگی کامل نیست، اما با واقع بینی، زمان بندی را می توانیم به ۵ سال افزایش دهیم، زیرساخت شارژ را با ۶ همت بودجه نو سازی و واردات را تسهیل کنیم (تقریباً ۴ درصدی برقی)، این تحول نه تنها آلودگی را ۲۵ درصد کم می کند، بلکه ۵۰ هزار شغل ایجاد می کند. مجلس با نظارت بر اجرای سند، می تواند تضمین کننده موفقیت باشد.

زیرساخت های خودروهای برقی و چالش کمبود برق از مسائل جدی هستند. برای حل این مشکلات چه راهکارهایی وجود دارد؟

چالش کمبود برق (با ناترازی ۲۰ هزار مگاواتی تابستانی) و زیرساخت محدود (۲۳ ایستگاه شارژ فعال)، جدی است، اما راهکارهای عملی مانند توسعه خورشیدی، قابل دستیابی است. طبق گزارش وزارت نیرو در آبان ۱۴۰۴، بار برقی خودروها تا سال ۱۴۰۷ می تواند ۱۵ درصد شبکه را اشغال کند، لذا راهکار اول: سرمایه گذاری ۵۰ هزار میلیارد تومانی در برق پاک (خورشیدی و هسته ای) برای ۱۰ هزار مگاوات ظرفیت جدید، که مجلس در بودجه ردیف ویژه ای پیش بینی کرده. دوم: توسعه سریع ۵۰۰۰ ایستگاه شارژ با مشارکت بخش خصوصی (مانند مدل کرمان موتور با ۳۷ شارژر) و الزام جایگاه های سوخت به تجهیز (ماده ۴۹ برنامه هفتم). سوم: فناوری SWAP باتری (تعویض سریع، مانند چین) برای کاهش فشار شبکه که با قراردادهای وارداتی سایپا در حال اجراست. این راهکارها نه تنها ۳۰ درصد هدف برقی را محقق می کنند، بلکه آلودگی را ۱۵ درصد کم و ۱۰۰ هزار شغل ایجاد می کنند.

کارشناسی می گویند چرخه تولید خودرو در ایران قدیمی است و خطوط تولید نیاز به نوسازی جدی دارند. مجلس چه برنامه ای برای حمایت از احیای خطوط تولید دارد؟

چرخه تولید قدیمی (با میانگین سن خطوط ۳۰ سال) بحران اصلی است و مجلس از ردیف ۶ همتی بودجه ۱۴۰۵ و طرح الزام نو سازی، حمایت قاطع می کند. طبق گزارش ایدرو در مهر ۱۴۰۴، نو سازی یک واحد صنعتی با یک سوم زمان و هزینه سنتی ممکن است، اما عدم سرمایه گذاری، تولید را ۱۳ درصد ناکارآمد کرده، مثلاً خطوط ایران خودرو هنوز بر پایه پلتنفرم ۴۰۵ است. برنامه مجلس: اول، تخصیص ۶ همت تسهیلات کم بهره (از محل ماده ۱۴۰۵ قانون رفع موانع تولید) برای نو سازی، که اسقاط ۵۰۰ هزار خودروی فرسوده را هدف قرار داده و صرفه جویی ۱.۵ میلیارد لیتری بنزین ایجاد می کند. دوم: طرح تحقیق و تفحص از عملکرد صمت (اصل ۷۶) که گزارش آن در صحن قرائت می شود و الزام انتقال فناوری (مانند TGD I سایپا) را تحمیل می کند. سوم: معافیت گمرکی واردات ماشین آلات (ماده ۴۸ برنامه هفتم)، برای احیای خطوط به استاندارد یورو ۶. مثلاً کرمان موتور با نو سازی، مصرف را ۲۰ درصد کم کرده؛ مجلس با نظارت کمیسیون صنایع، تضمین می کند این حمایت ها به رقابت پذیری منجر شود و تیراژ ۳ میلیون تولید را محقق سازد، در حالی که آلودگی ۲۵ درصد کاهش یابد.

سهم خودروها در آلودگی هوا چقدر است و سیاست های عملی برای کاهش آن چیست؟

خودروها ۶۱ درصد آلودگی کلان شهرها را ایجاد می کنند، با سهم سواری ها ۱۴ درصد و منابع متحرک ۸۲ درصد گازهای آلاینده در تهران (گزارش محطریست آبان ۱۴۰۴)، سیاست عملی اسقاط فرسوده ها و برقی سازی است. طبق سیاهه آلاینده گی، ۱۳ میلیون دستگاه خودروی فرسوده (بالای ۲۰ سال) سالانه ۱۰ میلیارد لیتر بنزین هدر می دهند و ۲۰ هزار مرگ ناشی از آلودگی ایجاد می کنند، سهم سواری ها ۱۴ درصد، کامیون ها ۱۶ درصد است.

سیاست ها: اول، اسقاط ۵۰۰ هزار دستگاه فرسوده سالانه (ماده ۴۸ برنامه هفتم)، با صرفه جویی ۱.۵ میلیارد لیتری و کاهش ۳۰ درصدی، که مجلس با ۶ همت بودجه حمایت می کند. دوم، برقی سازی ۳۰ درصدی تا سال ۱۴۰۷ (سند تحول خودرو)، با تعرفه ۴ درصدی واردات و توسعه ۵۰۰۰ ایستگاه شارژ. سوم، توسعه حمل و نقل عمومی (ریلی و اتوبوس برقی، ۴ هزار دستگاه هدف)، که آلودگی را ۱۵ درصد کم می کند. مجلس با تحقیق و تفحص از صمت، نظارت می کند و لایحه جامع کاهش آلودگی را نهایی کرده؛ این سیاست ها نه تنها ۲۵ درصد آلودگی را

کم می کنند، بلکه ۵۰ هزار شغل ایجاد می کند.

چه راهکارهایی می تواند مردم را به سمت استفاده از خودروهای برقی ترغیب کند؟ آیا مجلس برنامه مشخصی در این زمینه دارد؟

ترغیب مردم به خودروهای برقی با مشوق های مالی (یارانه ۵۰ درصدی خرید) و زیرساختی ممکن است، و نظرسنجی مرکز پژوهش های مجلس در مهر ۱۴۰۴، ۶۰ درصد مردم به دلیل هزینه بالا (بالای یک میلیارد تومان) و کمبود ایستگاه شارژ (۲۳ ایستگاه فعال) تردید دارند. راهکارها: اول، معافیت کامل مالیات و عوارض (تقریباً ۴ درصدی فعلی را به صفر برسانیم)، و یارانه ۲۰۰ میلیون تومانی خرید برای ۱۰۰ هزار دستگاه تاکسی برقی (برنامه صمت). دوم، اختصاص خطوط و خدمات ویژه، و نصب رایگان شارژ خانگی (مانند چین). سوم، کمپین آگاهی رسانی با تمرکز بر صرفه جویی: ۵۰ درصدی سوخت (۸۰ میلیون تومان سالانه)، مجلس برنامه مشخص دارد: در لایحه بودجه، ۲۰ همت برای زیرساخت شارژ و تولید باتری بومی پیش بینی شده، و طرح الزام ۳۰ درصدی تولید خودروهای برقی (ماده ۴۹ برنامه هفتم) را با نظارت کمیسیون صنایع پیگیری می کند؛ مثلاً با همکاری دانش بنیان ها، ۴۰۰ هزار دستگاه موتور برقی تولید می شود. این برنامه نه تنها آلودگی را ۱۵ درصد کم می کند، بلکه تقاضا را ۳۰ درصد افزایش می دهد و بازار را رقابتی می سازد.

به نظر شما صنعت خودرو چگونه می تواند همزمان پاسخگوی نیاز بازار، کاهش آلودگی و حرکت به سمت فناوری های نوین باشد؟

صنعت خودرو با پایان انحصار آزاد سازی قیمت منطقی و الزام انتقال فناوری، می تواند این سه هدف را همزمان محقق کند. مسیری که مجلس با اصل ۴۴ و برنامه هفتم تضمین می کند، نیاز بازار (۱.۵ میلیون دستگاه تقاضای سالانه) با افزایش تیراژ از یک به ۳ میلیون دستگاه پاسخ داده می شود، اما بدون رقابت، کیفیت پایین می ماند. کاهش آلودگی (۶۱ درصدی سهم خودرو) با برقی سازی ۳۰ درصدی و اسقاط فرسوده (۵۰۰ هزار دستگاه سالانه) ممکن است؛ مثلاً هیبریدی ها مصرف را ۲۵ درصد کم می کنند. فناوری نوین (EV و TGD I) با جذب سرمایه خارجی (مانند قراردادهای کرمان خودرو) وارد می شود. راهکار اول، خصوصی سازی واقعی سایپا (۱۴۰۴) برای رقابت، که زیان را ۵۰ درصد کم می کند. دوم، بودجه ۱۴۰۵ مجلس برای R&D (۱۰ همت)، الزام یورو ۶ و سوم، واردات مشروط (تقریباً ۱۵ درصدی هیبریدی) برای فشار رقابتی. این صنعت می تواند نه تنها نیاز بازار را برآورده کند، بلکه به اقتصاد سبز کمک کند.

به نظر شما حمایت دولت از صنعت خودرو تا چه زمانی باید ادامه پیدا کند آیا این حمایت باید ساختارمندتر شود؟

حمایت دولت باید تا اجرای کامل خصوصی سازی واقعی و رقابتی (افق ۱۴۰۷، طبق برنامه هفتم) ادامه یابد، اما حتماً هدفمند، شفاف و مشروط به افزایش تولید و کیفیت باشد نه تزریق بی هدف که انحصار را حفظ کند. طبق برنامه هفتم، حمایت های فعلی (مانند ۴۰ درصدی برای فشار رقابتی، این صنعت می تواند نه تنها نیاز بازار را برآورده کند، بلکه به اقتصاد سبز برسد.



کمک ۴۰ همتی دولت (مستقیم به قطعه سازان، آبان ۱۴۰۴) برای جلوگیری از توقف تولید و بیکاری ۲۰۰ هزار نفر ضروری بود، اما تا رسیدن به مصرف کننده نهایی، ناکافی است و بیشتر به زنجیره تأمین کمک کرده. طبق گزارش وزارت صمت، این تسهیلات (با نرخ ۱۸ درصدی، مشروط به تسویه بدهی) تولید را ۱۰ درصد افزایش داد و مطالبات ۶۰ همتی را پوشش داد، اما تأخیر تحویل (به دلیل نقدینگی خودروسازان) و عدم کاهش قیمت (با افزایش ۲۰ درصدی اخیر)، نفع را به خودروسازان رسانده، در مجموع به نفع مردم است اگر مشروط به ارتقای کیفیت (استاندارد ۸۵ گانه) و تحویل به موقع باشد؛ با اصلاح قیمت گذاری (آزادسازی ۵۰ درصدی)، نفع به مصرف کننده می رسد و تولید ۲۰ درصد رشد می کند.



برش