



سه مسیر تا خودروی اقتصادی

خروج خودروهای اقتصادی همچون پراید و ۴۰۵ از یک طرف و کاهش قدرت خرید مصرف‌کننده خودرو از سوی دیگر، وزارت صمت را مجاب به تولید و واردات این خودروها کرده است. در این زمینه تجربه کشورهای هند و برزیل در تولید محصولات اقتصادی نیز بی‌تاثیر نبوده است. این کشورها با عرضه خودروهای حدوداً زیر ۱۰ هزار دلار به‌خوبی پاسخگوی نیاز بخشی از بازار خودروی خود بودند. حالا نیز وزارت صمت با الگوبرداری از این دو کشور و دیگر کشورهایی که به تولید خودروی اقتصادی پرداخته‌اند، عرضه محصولات اقتصادی را در دستور کار خود قرار داده است. آنچه مشخص است با خروج خودروهایی همچون پراید، ۴۰۵ و سمند به دلیل پاس نکردن استانداردهای ۸۵ گانه و اینکه خودروهای مذکور در رده خودروهای اقتصادی کشور قرار داشتند، وزارت صمت به دنبال جایگزین‌هایی برای این محصولات است. هر چند شرکت‌های خودروساز جایگزین‌هایی برای محصولات از رده خارج تعیین کردند اما وزارت صمت به دنبال خودروهایی با قیمت کمتر از جایگزین‌هایی است که خودروسازان معرفی کردند.

اما از آنجا که دوگانه کیفیت (با تاکید بر ایمنی) و قیمت تمام‌شده خودرو همیشه محل چالش بوده و در صنعت خودروی کشور نیز تبلور پیدا کرده، لذا این نگرانی وجود دارد که هم به لحاظ کیفیت (ایمنی) و هم از لحاظ قیمت، با در نظر گرفتن سیستم تامین قطعات در کشور، اهداف موردنظر وزارت صمت محقق نشود. در این زمینه چندی پیش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در گزارشی تاکید کرده بود که برای تولید خودروی اقتصادی بهتر است تمام جوانب در نظر گرفته شود. بازوی پژوهشی مجلس در این زمینه به ذکر مثالی پرداخته و تاکید کرده بود که با توجه به تجارب قبلی، زمینه تولید خودروی

اقتصادی (در ارتباط با پیش‌بینی قیمت ۷۰۰۰ دلاری برای خودروی اقتصادی ال ۹۰ که در عمل حدود ۱۱۰۰۰ دلار شد) و خطاهای صورت‌گرفته به دلیل عدم‌شناخت کافی و واقع‌بینانه از شبکه تامین به‌خصوص برای یک پلتفرم جدید، احتمال انحراف در اهداف مدنظر دور از ذهن نیست.

بر این اساس روز گذشته نیز معاون صنایع حمل‌ونقل وزارت صمت نیز در گفت‌وگو با خبرگزاری صداوسیما، با تاکید بر تولید محصولات اقتصادی عنوان کرده بود که ایران‌خودرو و سایپا خودروهای اقتصادی خود را از اوایل مردادماه به صورت رسمی رونمایی خواهند کرد. منوچهر منطقی در ادامه اظهار داشته که به دنبال تاکید رئیس‌جمهور بر تولید خودروی اقتصادی و همچنین تقاضای نیمی از خریداران خودرو برای این خودروهای کم‌هزینه، وزارت صمت تصمیم گرفت علاوه‌بر واردات خودروهای اقتصادی، خودروسازان داخلی هم برای تولید این خودروها برنامه‌ریزی داشته باشند و از اوایل مرداد ۱۴۰۱ نخستین خودروهای اقتصادی تولید داخل را رونمایی کنند.

منطقی در ادامه سه مسیر برای تامین خودروی اقتصادی ترسیم و تاکید کرده که نخستین مسیر، تولید خودروهای اقتصادی داخلی است که خودروسازان این امر را محقق می‌کنند. دومین راه پیشنهادی طراحی محصول اقتصادی از سوی خودروسازهای بزرگ خارجی است تا نمونه طراحی‌شده در داخل کشور تولید کنیم. و مسیر سوم واردات همراه با همکاری با سایر خودروسازهای جهانی است، ضمن اینکه ما از همه ظرفیت‌ها برای تولید خودروهای اقتصادی استفاده می‌کنیم. سه مسیر ترسیم‌شده برای تامین خودروی اقتصادی کشور در شرایطی اعلام می‌شود که هر مسیر چالش‌هایی پیش روی خود دارد. اینکه قرار است خودروسازان به تولید محصولات اقتصادی بپردازند خود با اما و گرهایی روبه‌روست، چرا که تولیدکنندگان با خروج خودروهایی همچون پراید و ۴۰۵ جایگزین‌های محصولات ازده‌خارج را معرفی و از همان ابتدا تاکید کردند که قرار نیست خودروهای جدیدی جایگزین این محصولات شود.

مشکلات نقدینگی و تحریم مدت‌هاست که مانع از اجرای طرح‌های توسعه‌ای در ایران خودرو و سایپا شده است. طراحی خودروی اقتصادی توسط خودروسازهای بزرگ خارجی و تولید آن در داخل کشور نیز به‌طور حتم با دیوار تحریم برخورد خواهد کرد، چرا که تا تحریم‌ها لغو نشود، هیچ خودروساز معتبر جهانی حاضر به همکاری با خودروسازی کشور نخواهد بود، مگر اینکه از توانمندی شرکت‌های چینی و هندی در این زمینه بهره گرفته شود. مسیر واردات نیز که به عنوان سومین مسیر تامین خودروی اقتصادی عنوان شده نیز با چالش تعرفه و نرخ ارز روبرو است. اگر در این زمینه وزارت صمت اقدام به کاهش تعرفه و عوارض خودروهای وارداتی کند، احتمال ورود محصولات اقتصادی به کشور وجود دارد. در نهایت اینکه باید دید از نظر سیاستگذار خودرو محصول اقتصادی با چه قیمتی تولید و وارد کشور خواهد شد.