

«آینده صنعت خودرو در ایران»، (دکتر محمد تقی احمدیان)،

صنعت خودرو به دلیل برخوردار بودن از حجم اقتصادی بالا و برگشت مطلوب سرمایه به عنوان یکی از شاخصهای مهم اقتصادی در هر کشور محسوب می‌گردد. ارتباط وسیع این صنعت با دیگر صنایع از یک سو و رشد نیاز آن در جامعه از سوی دیگر باعث تحول و پیشرفت همیشگی در اقتصاد کشورها بوده است. صنعت خودرو اکنون در زمره عمده‌ترین فعالیت‌های صنعتی جهان قرار دارد، زیرا تعدد تولید و ارزش افزوده حاصل از آن در مقایسه با سایر صنایع بسیار قابل توجه است.

در حال حاضر اصلی‌ترین خودروسازان جهان کاربران نهایی فناوری و نوآوری هستند به طوری که آینده صنعت خودرو با دستیابی به این فناوریها بسیار چشمگیر و روشن خواهد بود.

در این نوشتار به عوامل مؤثر بر آینده صنعت خودرو در کشور اشاره گردیده و خلاصه‌ای از استراتژی لازم در این راستا بیان می‌شود.

بیانیه صنعت خودرو در آینده

طراحی و تولید خودرو هنوز پس از صد سال که از عمر آن می‌گذرد، صنعتی پرسود و اثرگذار در رشد تکنولوژیک جوامع بوده و یکی از شاخصه‌های مهم اقتصادی کشورها محسوب می‌گردد.

- با توجه به تکنولوژی قدیمی خودرو در کشور با وجود سابقه زیاد این صنعت و پیشرفت بسیار کم آن بایستی به این پرسش پاسخ داد که آیا اساساً سرمایه‌گذاری در این صنعت به شیوه موجود صحیح است یا خیر؟ برای دریافت پاسخ مثبت به این سوال طبیعتاً باید نسبت به تعویض زیرساختها و نگرشها بر مبنای تکنولوژیهای نوین تولید اقدام گردد.

- با عنایت به رقابت روزافزون شرکتهای خودروسازی در بازار کشورهای در حال توسعه، به منظور ایجاد فضا و کسب بخشی از این بازار، شرکتهای داخلی باید هر چه سریع‌تر نسبت به ایجاد خطوط مونتاژ تولید خودرو، همچون سمند و پراید در کشورهای مستعد اقدام نمایند. هر چند این خودروها در مقیاس استانداردهای جهانی نمی‌گنجد ولی از اهمیت حضور در بازار جهانی نباید غافل شد و طبیعتاً با گذشت زمان در بهبود کیفیت و ارائه محصولات نوین باید اقدامات لازم صورت پذیرد.

- با عنایت به نیاز نوآوری، تغییر مدل و بهینه‌سازی در خودروها در سالهای آتی، شرکتهای خودروسازی با همکاری دولت هر چه سریع‌تر باید بر اساس توان تکنولوژیک داخلی و یا با همکاری شرکتهای بزرگ و خوش نام دنیا نسبت به ایجاد مراکز طراحی خودرو اقدام نمایند تا بر اساس تحولات تکنولوژیک بتوانند با گذشت زمان نوآوری‌های لازم را در خودروهای خود ایجاد نموده و در رقابت فشرده بازار، مقاومت کرده و نسبت به توسعه این بازار موفق و امیدوار باشند.

- لازمه موفقیت در بازار جهانی تولید محصول بهینه با قیمت رقابتی خواهد بود، لذا لازم است شرکتهای هر چه سریع‌تر با عنایت به سرمایه‌گذاری‌های انجام شده نسبت به اتوماسیون هر چه بیشتر ساخت و تولید و کاهش هزینه‌های سرباری، قیمت خودرو ساخت داخل را تا حد امکان کاهش داده تا بتوانند در بازارهای داخل و خارج سهم مناسب خود را حفظ کرده و گسترش دهند.

- با توجه به تحولات تکنولوژیک از نظر انرژی، مواد و همچنین روش‌های تولید، زمینه‌های لازم برای دستیابی به اینگونه تحولات هر چه سریع‌تر باید فراهم گردد تا شرکتهای داخلی بتوانند در دهه آینده که حرکت خودروها مبتنی بر سوخت‌های الکتریکی، گازی و احتمالاً هیدروژنی خواهد بود با قدرت و یقین عمل کنند.

- مقایسه میزان مصرف روزانه بنزین در ایران و دیگر کشورها نشان می‌دهد حمل و نقل عمومی مدرن‌تر و استفاده از سیستمهایی نظیر متروها و قطارهای با تکنولوژی بالا می‌تواند مصرف روزانه بنزین را تا یک پنجم کاهش دهد.

- با توجه به میزان مصرف سالانه بنزین در ایران و کمبود منابع داخلی ایران سالانه بیش از چهار میلیارد دلار سوبسید بابت واردات بنزین پرداخته می‌شود.
استراتژی کوتاه مدت (پنج ساله):

- انجام محاسبات با فرض میزان مصرف بنزین روزانه ۱۰/۷۵ لیتر در ایران و تعداد تقریبی شش میلیون خودرو نشان می‌دهد که میزان اضافه مصرف بنزین در ایران در مقایسه با مقدار مصرف روزانه فرانسه (۱/۹ لیتر در روز) برابر ۱۹۳۸۱۵۰۰۰ ر۰۰۰ ر۰۰۰ لیتر در سال است که معادل ۸۷۲۱۶۷۵۰۰۰ ر۰۰۰ ر۰۰۰ ریال یا ۹۶۹۰۰۷۵۰۰ ر۰۰۰ دلار می‌باشد. لازم به ذکر است که بهای جهانی هر لیتر بنزین برابر ۴۵۰۰ ریال فرض شده است. بنابراین تغییر در تکنولوژی و سوخت مصرفی برای کشور الزامی می‌باشد.

- به منظور حفظ سلامت و بهداشت جامعه از یکسو و پیشگیری از اتلاف سرمایه براساس مستندات موجود از سوی دیگر باید از تولید و ادامه حرکت خودروهای با آلاینده فراوان نظیر پیکان و پژو RD جلوگیری کرد. معیار مقایسه در این خصوص صرفاً باید میزان مصرف سوخت و آلاینده بدون توجه به طول عمر خودرو باشد.

- با توجه به توسعه تکنولوژیکی تولید خودروهای با مصرف پایین بنزین و راندمان بالا در جهان، دستیابی به چنین تکنولوژی از اهمیت بالایی برخوردار است و خودروسازان باید در این راستا توجه کافی مبذول نموده و برنامه‌ریزی مشخصی را جهت حصول به این گونه تکنولوژیها طرح‌ریزی نمایند.

- برای کم کردن فشار موجود در مصرف منابع سوختی مایع، نظیر بنزین و گازوئیل استفاده از منابع غنی گاز در کشوری نظیر ایران در قالب سوخت جایگزین (CNG) از هر نظر منطقی و قابل توجه به نظر می‌رسد، به شرط اینکه مدیریت انرژی، مشکلات جنبی حاصل از تغییر را بتواند با کمترین هزینه و به بهترین وجه جبران نماید.

- با توجه به میزان ذخیره گاز طبیعی در کشور و روند مصرف انرژی در جهان و افزایش روزافزون قیمت آن، بهره‌گیری مؤثر و بهینه از منابع انرژی داخل کشور نیازمند تشکیلاتی است که با مطالعه تحولات جهانی و ترسیم آینده انرژی در دنیا استراتژی معقولی را تدوین و در جهت اعمال آن در کشور از طریق مراجع قانونی اقدام نماید. بخشی از وظیفه این تشکیلات تدوین سیاست انرژی و خودرو در کشور می‌باشد.

- با توجه به هزینه پایین تبدیل خودروهای بنزینی به گازسوز برنامه‌های تشویقی جهت ترغیب مردم به گازسوز کردن خودروها باید تدوین گردیده و مراکزی با مجوزهای لازم و کادر کارآموده تأسیس گردند. محاسبات نشان می‌دهد که هزینه تبدیل یک خودروی بنزینی به یک خودرو گازسوز (با سوخت CNG) پس از مدت زمان ۹ الی ۲۴ ماه جبران گردیده و پس از آن مدت جایگزینی خودروی گازسوز به جای بنزینی به سوددهی خواهد رسید.

- در راستای ترغیب مردم و صنعت به استفاده از گاز در کوتاه مدت دولت می‌تواند بخشی از هزینه‌های سخت افزاری را تقبل نموده و به تخصیص یارانه در هزینه گاز در سالهای اولیه اقدام نماید.

استراتژی بلندمدت (بیست ساله)

- در کشور ما از خودرو به عنوان یک کالای سرمایه‌ای بهره‌برداری می‌گردد. به منظور تغییر این نگرش و به کارگیری خودرو به عنوان کالای مصرفی باید هر چه سریعتر نسبت به تقلیل و ملاً حذف کامل سوبسید از سوخت توسط دولت اقدامات لازم صورت پذیرد و انواع سوختها بر اساس ارزش و معیارهای بین‌المللی در بازار ارائه گردند. نتیجه این اقدام کاهش آلاینده‌گی و نو شدن تدریجی ناوگان حمل و نقل کشور خواهد بود.

- با عنایت به وجود منابع فراوان گاز در کشور، طراحی و تولید خودروهای گازسوز با راندمان بالا باید در اولویتهای سیاستگذاری دولت و خودروسازان قرار گیرد. در این رابطه ایجاد شرکتهای طراحی مهندسی و پژوهشکدههای مخصوص جهت کمک به مجموعه خودروسازی کشور در راستای طراحی و تولید خودروهای گازسوز اجتناب ناپذیر است.
- با توجه به وفور ذخایر گاز در کشور ایران استفاده از گاز جهت حمل و نقل علاوه بر آنکه دارای توجیه اقتصادی می باشد، امکان پیشگام شدن ایران در تکنولوژی تولید و ساخت خودروهای گازسوز را (با توجه به اینکه صنعت خودروهای گازسوز حتی در جهان هنوز چندان توسعه نیافته است) به وجود می آورد.
- یکی از ابزارهای کاهش آلودگی و کاهش مصرف سوخت اعمال تدریجی استانداردهای بالاتر برای خودروسازان می باشد. بنابراین دولت از طریق سازمان محیط زیست و ارگانهای ذیربط باید مقررات سنگین تری را تدریجاً در سطح تولید کنندگان و کاربران خودرو اعمال نماید.
- دولت باید طی یک برنامه مدون شده، مراکز طراحی مهندسی را تقویت نموده تا بتواند در یک همکاری مستدل با شرکتهای طراحی مهندسی خودرو در جهان، در راستای تبیین تکنولوژیهای نو همچون خودروهای هیبرید اقدام نماید.