

مسیری
تحول گرایانه

مسیری که در دولت سیزدهم در حوزه خودرو آغاز شده است، مسیری متمایز و تحول‌گرایانه است و براساس آن شاهد بالندگی این صنعت مهم و البته توسعه صنعتی کشور خواهیم بود.



عکس: ایران

مدیرکل سابق دفتر صنایع خودرو وزارت صمت برنامه دولت سیزدهم برای احیای صنعت بحران‌زده خودرو را تشریح کرد

رکوردزنی تولید و احیای صنعت خودرو

گفت‌وگو

در اسفند سال ۱۴۰۰ در اوج تلاطمات خودرویی کشور عبدالله توکلی لاهیجانی با حکم سیدرضا قاضی‌امین به سمت مدیرکل دفتر صنایع خودرو منصوب شد؛ زمانی که کمتر کسی جرات پذیرفتن این سمت را داشت. او از طریق جذب رتبه‌های برتر کنکور مهندسی مکانیک همزمان با تحصیل در دانشگاه صنعتی شریف، جذب صنعت خودرو کشور شد. در کارنامه کاری توکلی لاهیجانی (به‌عنوان مدیر پروژه‌های توسعه محصول و معاونت طراحی و مهندسی) می‌توان طراحی خودرو کاروان و سپس طراحی تیبیا (مینیاور) را دید. مدیریت پروژه پارس تندر، وانت ۱۵۱، ارتقای پلتفرم X100، طراحی و توسعه خانواده محصولات مگا پلتفرم سایپا (شاهین، آریا و دو محصول SPO) برخی از پروژه‌های به‌ثمر رسیده او در صنعت خودرو کشور است. او در مدت حضورش به‌عنوان معاون طراحی و مهندسی گروه سایپا با پیشبرد ایده مگا پلتفرم سایپا بر پایه اشتراکات ۷۰ درصدی بین چهار محصول مختلف علاوه بر ارتقای چهره محصولات سایپا توانست راهکاری اقتصادی برای توسعه پلتفرم‌های بومی را عملی سازد. او در گروه صنعتی ایران خودرو نیز علاوه بر شتاب بخشی در به‌ثمر رسیدن پروژه‌های مهم، نقش به‌سزایی در توسعه پلتفرم‌های برقی و متصل بومی و راهبری پروژه خانواده محصولات اقتصادی با همکاری معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری ایفا کرد. زمینه تخصصی مطالعاتی او، طراحی و توسعه پلتفرم‌های انعطاف‌پذیر خودرو است. او که با کسب رتبه یک کنکور سراسری در رشته مهندسی خودرو از دانشگاه علم و صنعت فارغ‌التحصیل شده، صاحب تألیفات فراوانی در حوزه ساختارهای نوین خودرو سازان جهانی و مدیریت چرخه عمر محصول است. «ایران اقتصادی» با عبدالله توکلی لاهیجانی، مدیرکل سابق دفتر صنایع خودرو وزارت صمت گفت‌وگویی انجام داده است که در ادامه می‌آید.

افزایش بدهیم.

یکی از انتقادات، در بخش نوسازی و اسقاط خودروها مطرح بوده است. در این بخش چه روندی پیگیری شد؟

سعی کردیم جریان نوسازی را به‌طور کلی دوباره در مسیر اصلی قرار دهیم. بر این اساس، احیای جریان نوسازی ناوگان در برنامه‌ها قرار گرفت. در حالی که در سال ۱۳۹۸ میزان اسقاط عملاً به ۶۸۰ دستگاه رسیده بود، در ۹ ماهه سال جاری این میزان به ۵۰ هزار دستگاه رسید. این روند کمک بسیاری به رشد دوباره اسقاط در کشور کرد. همچنین کنترل قیمت گواهی اسقاط در بازار را داشتیم که با چالش جهش یک‌شنبه قیمت‌ها در بازار در ابتدای سال ۱۴۰۰ مواجه بود. از سوی دیگر، ضمن ارائه لایحه فوری اصلاحیه قانون ساماندهی صنعت خودرو، تهدید «افزایش قیمت نهاده‌های تولید» را به فرصت «ایجاد مشوقی برای نوسازی و تدوین آیین‌نامه جدیدی به‌منظور اسقاط و نوسازی خودرو با تمرکز بر بازیافت به‌جای نوسازی» تبدیل کردیم.

افزایش تولید موتورسیکلت یکی از برنامه‌های مهم ما بود؛ به‌گونه‌ای که در سال ۱۳۹۸ تولید کشور در این حوزه به ۱۱۶ هزار دستگاه در سال رسیده بود، اما برنامه‌ای اجرایی شد تا در پایان سال ۱۴۰۱ این تولید به ۴۵۰ هزار دستگاه در سال و در پایان ۱۴۰۲ به ۶۰۰ هزار دستگاه برسد. برای سال آینده نیز هم‌گرایی افزایش تولید به یک میلیون دستگاه و افزایش عمق ساخت داخل در ۴ پلتفرم مبتنی بر طرح‌های آروکس، باکسره، کلیک و گونه‌های برقی آن در نظر گرفته شد. همچنین یکی دیگر از اقداماتی که به جد در حال اجرای آن بودیم، تدوین برنامه‌ای جامع برای توسعه پلتفرم‌های بومی در صنعت موتورسیکلت‌سازی کشور با تکیه بر ۴ پلتفرم با سهم بازار بیش از ۶۰ درصد و امکان هم‌افزایی بین قطعه‌سازان موتورسیکلت و موتورسیکلت‌سازان بود تا به این صورت بتوانیم داخلی‌سازی را

خودرو در کشور به عهده داشتیم که با آسیب‌شناسی صنعت خودرو کشور با تشکیل هشت کارگروه متشکل از صداها نخبه صنعتی و دانشگاهی کشور که حاصل آن تدوین قریب به ۱۰ آیین‌نامه و دستورالعمل جدید با بهره‌گیری از فرصت قانون ساماندهی خودرو بود، به هیأت محترم دولت تقدیم شد. آیین‌نامه‌هایی که در مراحل تصویب قرار دارند و کیفیت بسیار بالایی دارند از خروجی‌های آن پروژه است.

تعرفه واردات اعم از قطعات، خودرو... نیز جزو مواردی بوده که دچار تغییر شده یا قرار است تغییر کند. در این حوزه چراییز به تغییرات داشتیم؟

تدوین بسته اصلاح نظام تعرفه‌های کشور با هدف متناسب‌سازی نظام تعرفه‌های بین سه گروه واردات مرتبط با صنایع خودرو یعنی واردات خودرو کامل (CBU) و واردات خودروهای مونتاژی (CKD) و واردات قطعات خودرویی (از طریق قطعه‌ساز) بوده است. اگر این سه گروه متناسب نباشند، خلأهای قانونی برای فرار تعرفه‌ای وجود خواهد داشت. (امری که در نظام تعرفه‌ای دهه اخیر شدت مشاهده بود چون نظام تعرفه‌های کنونی ما اصولاً براساس وصله‌بینه‌های سال‌های متوالی و براساس واکنش به مثلاً تغییر نرخ ارز و... پدید آمده بود و انسجام لازم را نداشت) پس لازم است بین سه گروه تعرفه‌ای تناسب برقرار باشد تا راه‌های گریز تعرفه‌ای و عدول از داخلی‌سازی و همچنین تصویب حقوق دولت مسدود شود. هدف دیگر، ایجاد انگیزه برای افزایش داخلی‌سازی بود، به‌گونه‌ای که اختلاف پتانسیلی بین داخلی‌سازی کم و زیاد ایجاد شود تا انگیزه‌ای برای افزایش ساخت داخل ایجاد شود.

در وضعیت فعلی تفاوت معناداری بین داخلی‌سازی ۳۰ درصد و ۵۰ درصد وجود ندارد، بنابراین انگیزه‌ای برای رفتن به سمت داخلی‌سازی بیشتر نیست. اما با اصلاح تعرفه‌ها این انگیزه ایجاد خواهد شد. ابلاغ دستورالعمل داخلی‌سازی جدید و یکسان‌سازی سنج‌ها صدور دفترچه‌های داخلی‌سازی پس از دو دهه آشفتنگی در صدور دفترچه‌های مرتبط با داخلی‌سازی خودرو سازان، از دیگر اقداماتی بود که ما انجام دادیم. برنامه دیگری که اجرا شد، همان‌طور که گفتم پروژه تغییر قواعد صنعت خودرو در کشور و آسیب‌شناسی این صنعت با تشکیل کارگروه‌های نخبگانی و تشکیل صداها جلسه انجام شد که حاصل آن تدوین قریب به ده آیین‌نامه جدید با بهره‌گیری از فرصت قانون ساماندهی خودرو است که به هیأت محترم دولت تقدیم شد. دقت کنید گاه ما

از مسائلی شکوه می‌کنیم که ریشه‌هایش را باید در بستر قوانین و آیین‌نامه‌هایمان جست‌وجو کنیم اینکه چرا خودروسازان و قطعه‌سازانمان جامه تولیدکننده برتن می‌کنند اما در زنجیره ارزش محصول ارزشی را خلق نمی‌کنند، باید ریشه‌هایش را در نظام تعرفه‌ای و... جست؛ بنابراین باید قواعد حاکم در صنعت خودرو، مدام مورد پایش قرار گیرند تا بتوان ریل‌گذاری متناسبی را در این صنعت داشت.

طی دو سال اخیر، ۱۰ مصوبه و آیین‌نامه داشتیم که می‌توان گفت از اقدامات مهم دولت سیزدهم بوده است. اصلاح نظام تعرفه‌ای و متناسب‌سازی آن، تدوین سند راهبردی فناوری‌های نوین در صنعت خودروسازی از جمله خودروهای تمام‌برقی، ترکیبی (هیبریدی) -انواعی که قابلیت پرشدن مخزن انرژی (شارژ) از طریق اتصال به منابع خارجی را نیز دارند) و خودروان و نیز امکان استفاده از سوخت‌های غیرسنگواره‌ای (غیرفسیلی)، آیین‌نامه کاهش مصرف سبب سوخت (تصویب شد)، آیین‌نامه ماده ۴ واردات خودروهای نوآیین‌نامه اجرائی ماده ۵ درخصوص همکاری‌های مشترک صنعت خودرو و بهبود کسب و کار، تبصره یک ماده ۶ دستورالعمل داخلی‌سازی (تدوین و ابلاغ شد)، تبصره ۲ ماده ۶ آیین‌نامه اجرائی کیفیت و خدمات پس از فروش، آیین‌نامه اجرائی ماده ۱۰ قانون ساماندهی خودرو، آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده (ماده ۱۱ قانون الحاقی به ساماندهی خودرو) و مصوبه پیشنهادی واردات خودرو از مناطق آزاد به سرزمین اصلی، بخشی از موضوعاتی بوده که مورد پیگیری قرار گرفته است.

به‌عنوان مثال می‌توانیم به ابلاغ آیین‌نامه‌ای برای کاهش سالانه سبب مصرف سوخت خودروسازان به‌صورت سالانه ۵ درصد و همچنین کاهش ازببری به‌صورت میانگین موزون سالانه ۱۰ درصد که سبب توسعه محصولات با عمق داخلی‌سازی بیشتر و مصرف سوخت کمتر می‌شود اشاره کنیم.



به تولید خودروهای ناقص و خودروهای انباشته در پارکینگ خودروسازان داخلی بعد از چهارسال متوالی پایان دادیم. کسب بالاترین رشد تولید خودرو در دنیا برای کشور در سال ۱۴۰۱ در بین کشورهای دارای تولید بالای یک میلیون دستگاه و ثبت تولید یک میلیون و ۳۴۰ هزار خودرو را داشتیم

یکی از اقداماتی که شما از زمستان ۱۴۰۰ تا زمستان ۱۴۰۲ انجام دادید و مردم منافع آن را لمس کردند، عرضه خودرو در سامانه یکپارچه خودرو بود. شرکت‌های خودروساز با این مقوله مخالف بودند و ترجیح می‌دادند در حیاط خلوت خود، فروش خودرو را دنبال کنند اما دولت سیزدهم تأکید داشت که شفاف‌سازی در عرضه خودرو دنبال شود. در این خصوص چه موضوعی را پیگیری کردید؟

مهم‌ترین هدف، شفاف‌سازی در عرضه بود. شفاف‌سازی عرضه خودرو با عرضه یکجای آن با طراحی سامانه یکپارچه و الگوبرداری از سیستم لیست انتظار بود. این روند بر مبنای برنامه تولید و جلوگیری از عرضه زانستی و فروش غیرشفاف به سازمان‌ها، مطابق دستور ریاست محترم جمهوری و حذف قرعه‌کشی و عرضه قطره‌چکانی خودرو بعد از چهارسال متوالی انجام شد.

این روند، شفاف‌سازی سازگاری ایجاد کرد تا عرضه رانتهی دیگر انجام نشود؛ همچنین کاهش قیمت خودرو در بازار تا میزان ۳۰

درصد نسبت به ابتدای سال ۱۴۰۲ یا تکیه بر برنامه‌های افزایش تولید، شفاف‌سازی عرضه و همچنین اجرایی شدن واردات خودروهای نو و آغاز فروش لیزینگی خودرو توسط خودروسازان بعد از چند سال متوالی به‌دست آمد. نظام بخشی و شفاف‌سازی در ارائه اطلاعات تولید و... و ارائه گزارش جامع صنعت خودرو به‌صورت منظم ماهانه و سالانه از دیگر اقداماتی بود که به‌عنوان مآخذی برای بسیاری از رسانه‌ها، امکان ارائه تصویر شفاف از مسائل این صنعت را هم فراهم کرد.

در سال‌های گذشته شاهد دو عارضه بودیم عارضه نخست این بود که خودروسازانی به میزان بیشتر از ظرفیت تولید اقدام به پیش‌فروش خودرو می‌کردند و در دهه ۹۰ و در سال ۱۴۰۰ بسیار شاهد تجمعات این گروه‌ها بودیم، سامانه یکپارچه سازگاری را برای پایش شفاف عرضه فراهم کرد که امکان پایش عرضه و امکان تولید را فراهم کند اما عارضه دوم عرضه کمتر از میزان تولید به منظور بازارسازی بود که بازهم سامانه بر مبنای الگوی waiting list که در بسیاری از کشورهای دنیا مرسوم است این عارضه را نیز توانست تحت‌کنترل درآورد. پس طبیعی بود که این سامانه مخالفان جدی را داشته باشد. اما من فکر می‌کنم توانست قریب به دومیلیون تقاضا را از بازار خودرو کشور خارج کند و از این طریق علاوه بر شفاف‌سازی عرضه و اجتناب از عوارضی که ذکر کردم نقش مهمی در آرامش بازار خودرو در سال ۱۴۰۱ ایفا کرد. البته چگونگی اجرا در ادامه نیز بر نتایج حاصله تأثیرگذار خواهد بود.

● برای خودروسازان بخش خصوصی چه برنامه‌هایی اجرا شد؟

آمار گویای وضعیت است. در انتهای سال ۱۴۰۰ خودروسازان بخش خصوصی فقط ۹۷ هزار دستگاه خودرو تولید کردند اما تا پایان امسال برآورد من تولید بیش از ۳۰۰ هزار دستگاه است یعنی تولیدشان طی این دو سال سه برابر شده است.

هیئت بخشی به بخش خصوصی با افزایش تولید اقدام مهمی بود اما مهم‌تر از آن، استقرار گنتمان توسعه محصول و تسری آن به بخش خصوصی بود؛ به گونه‌ای که سه خودروساز بزرگ این بخش، مراکز طراحی و توسعه محصول و آزمایشگاه‌های مرتبط را اجرایی کردند یا در دستور کار قراردادند تا بتوانند به توسعه برندبومی بپردازند.

این روند، بخش خصوصی را هم با تحول مواجه خواهد کرد. تدوین و انتشار استراتژی دانش‌بنیان شدن صنعت خودرو و دستیابی به مقیاس اقتصادی تولید با چهار پلتفرم کلیدی در خودروساز اصلی بر پایه هم‌افزایی و رونمایی از آن در نخستین نمایشگاه تحول صنعت خودرو با تکیه بر توسعه پلتفرم‌های بومی و تکیه بر ۴ جریان فناورانه خودروهای برقی، خودروهای متصل، خودروهای خودروان و حمل‌ونقل اشتراکی، از دیگر مواردی است که طی این مدت به دنبال آن بودیم و فکرمی‌کنم گنتمان آن را در صنعت خودرو رواج دادیم و من به نتایج حاصله در این بخش خوشبین هستم.

فکرمی‌کنید مهم‌ترین کارهایی که ضروری است در صنعت خودرو انجام شود چیست؟

به گمانم دانش‌بنیان شدن صنعت خودرو و گذار از مونتاژکاری به سمت توسعه محصول با برندهای بومی، ضامن بقای این صنعت خواهد بود. در این مسیر هم‌افزایی به کمک پلتفرم مشترک و بهره‌گیری از فرصت‌های نوین فناورانه راهگشا خواهد بود. اگر بتوانیم بر لختی‌های داخلی و خارجی این صنعت در مسیر دانش‌بنیان شدن غلبه کنیم این صنعت راه خود را پیدا خواهد کرد و رقابت‌پذیری می‌شود و اگر نه قیمت‌گذاری دستوری و زیان‌انباشته و... همه اینها تنها معلول‌های وضعیتی هست که با آن مواجه هستیم و علت جای دیگری است. در این میان عوامل لختی فراوان هستند. یکی از عوامل لختی قواعد پیشین نظیر نظام تعرفه‌ها و آیین‌نامه‌های داخلی‌سازی و سایر آیین‌نامه‌های پیشین بود که خوشبختانه به‌درستی به آنها پرداخته شد. یکی دیگر از عوامل وجود تعارض منافع شدید در ساختار حاکمیتی شرکت‌های بزرگ خودروساز به صورت آشکار و پنهان است. به هر صورت شناخت این عوامل و مواجهه صحیح با این عوامل راه علاج این صنعت است؛ به‌گونه‌ای که قطعه‌ساز و خودروساز همانند سایر عناصر زنجیره ارزش امکان هم‌افزایی و نه انحصار را در یک فضای رقابتی داشته باشند. به گمانم مسیری که در دولت سیزدهم در حوزه خودرو آغاز شده است، مسیری متمایز و تحول‌گرایانه است و امیدوارم براساس آن شاهد بالندگی این صنعت مهم و البته توسعه صنعتی کشور باشیم.



برش

