

چرا خودروهای چینی و وارداتی زمین‌گیر می‌شوند؟

کمبود، گرانی و افت کیفیت قطعات خودرو، هزینه تعمیرات و زمان خواب خودرو را افزایش داده است؛ خودروهای چینی، وارداتی و برقی در معرض ریسک بیشتری قرار دارند. به گزارش پرسش خودرو، بازار خودرو ایران در ماه‌های اخیر تحت تأثیر مجموعه‌ای از عوامل هم‌زمان، وارد یکی از پیچیده‌ترین دوره‌های خود شده است و در این میان، کمیابی و گرانی قطعات یدکی خودروهای وارداتی و مونتاژی، به‌خصوص محصولات چینی و برقی، به یک نگرانی جدی برای مالکان تبدیل شده است. فعالان و کارشناسان حوزه خدمات پس از فروش هشدار می‌دهند که اگر ضعف شبکه تأمین قطعه و خدمات اصلاح نشود، ادامه این روند می‌تواند نارضایتی مالکان خودروهای وارداتی و مونتاژی را افزایش دهد. خودروهای چینی در سال‌های گذشته سهم قابل توجهی از بازار خودروهای وارداتی و مونتاژی ایران را به خود اختصاص داده‌اند. بخشی از این محصولات اکنون وارد دوره‌ای شده‌اند که با افزایش استهلاک، نیاز به سرویس‌های تخصصی و تعویض قطعات مواجه می‌شوند. از سوی دیگر، تأمین قطعات این خودروها تا حد زیادی به واردات و ارتباط با زنجیره تأمین خارجی وابسته است. بنابراین هر اختلال در تجارت خارجی، تخصیص ارز، ثبت سفارش یا واردات می‌تواند مستقیماً بازار قطعات یدکی را تحت تأثیر قرار دهد. این موضوع فقط به قطعات فنی محدود نیست و قطعات بدنه، لوازم مصرفی، تجهیزات الکترونیکی و قطعات تخصصی نیز می‌توانند تحت تأثیر قرار گیرند.

خودروهای چینی که در سال‌های اخیر تعدادشان در خیابان‌ها افزایش یافته، به تدریج وارد مرحله‌ای شده‌اند که نیاز آنها به قطعات مصرفی و تعمیرات تخصصی بیشتر می‌شود. بر اساس گزارش‌ها و تحلیل‌های فعالان بازار قطعات، تقاضا برای لوازم یدکی خودروهای چینی در حال افزایش است و پیش‌بینی می‌شود این روند تا پایان سال ۱۴۰۵ نیز ادامه داشته باشد. منطق بازار نیز روشن است؛ هرچه تعداد یک خودرو در کشور بیشتر شود، نیاز به قطعات مصرفی، فنی، بدنه‌ای و الکترونیکی آن نیز افزایش پیدا می‌کند. اما افزایش تقاضا زمانی به بحران تبدیل می‌شود که عرضه قطعه اصلی و باکیفیت، هم‌پای آن رشد نکند. در چنین شرایطی، مصرف‌کننده با سه انتخاب دشوار مواجه می‌شود: انتظار برای قطعه اصلی، پرداخت هزینه بالاتر برای قطعه موجود یا استفاده از قطعاتی که کیفیت و اصالت آنها محل تردید است. یک فعال بازار قطعات یدکی در گفت‌وگو با خبرنگار پرسش خودرو، وضعیت فعلی را بحرانی پنهان اما عمیق توصیف می‌کند؛ بحرانی که علاوه بر مالکان خودروهای وارداتی، دارندگان محصولات مونتاژی و به‌خصوص خودروهای چینی را نیز تحت تأثیر قرار داده است. به گفته مهدی کاظمی، ضعف شبکه خدمات پس از فروش، افزایش شدید قیمت قطعات در پی تشدید محدودیت‌های اقتصادی و کمیابی برخی اقلام مصرفی، مجموعه‌ای از مشکلات را ایجاد کرده که نتیجه مستقیم آن افزایش نارضایتی مصرف‌کنندگان است. این فعال بازار قطعات، بخش مهمی از مشکلات موجود را ناشی از نوسانات ارزی، تهدیدهای ژئوپلیتیک و محدودیت‌های تجاری می‌داند و معتقد است تولیدکنندگان و بازرگانان واقعی برای تأمین ارز، خرید کالا و ثبت سفارش با موانع جدی مواجه شده‌اند. یکی از ملموس‌ترین پیامدهای این وضعیت برای مصرف‌کننده، افزایش زمان خواب خودرو است. به گفته کاظمی، بسیاری از خودروهای وارداتی و مونتاژی با مشکلاتی در زمینه زیرساخت، تأمین قطعه و خدمات پس از فروش روبه‌رو هستند و برخی خودروها مدت‌ها در تعمیرگاه متوقف می‌مانند تا قطعه مورد نیاز آنها پیدا شود.

این مشکل البته تنها گریبان خودروهای چینی و وارداتی را نگرفته است. فشار موجود در بازار قطعات و افزایش هزینه تأمین، تعمیر کاران و مالکان خودروهای داخلی را نیز تحت تأثیر قرار داده است. در واقع، هر چه دسترسی به قطعه دشوارتر و زمان انتظار طولانی‌تر شود، هزینه نهایی تعمیر برای مالک نیز افزایش پیدا می‌کند.

❑ خودروهای برقی؛ چالش جدید خدمات پس از فروش

هم‌زمان با تأکید بر توسعه خودروهای برقی و هیبریدی در کشور، موضوع تأمین قطعات و زیرساخت تعمیر و نگهداری این محصولات اهمیت بیشتری پیدا کرده است. کاظمی با اشاره به این موضوع معتقد است توسعه خودروهای برقی، بدون ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای خدمات پس از فروش، می‌تواند چالش‌های تازه‌ای برای بازار ایجاد کند. به گفته این فعال بازار قطعات، حدود ۷۰ درصد ارزش یک خودرو برقی مربوط به باتری آن است، در حالی که کشور در این حوزه وابستگی بالایی به واردات دارد. بنابراین در شرایطی که محدودیت‌های تجاری و تحریم‌ها تشدید شده باشد، تأمین قطعات و تجهیزات مرتبط با خودروهای برقی می‌تواند با ریسک بیشتری همراه شود.

اهمیت این موضوع زمانی بیشتر مشخص می‌شود که بدانیم تعمیر و نگهداری خودروهای برقی تنها به قطعات مکانیکی سنتی محدود نیست و تجهیزات الکترونیکی، سیستم‌های مدیریت باتری و قطعات تخصصی نیز به دانش فنی و زنجیره تأمین قابل اتکا نیاز دارند. بازار خودرو در شرایط فعلی با یک معادله پرهزینه برای مصرف‌کننده روبه‌رو است. از یک سو قیمت قطعات یدکی افزایش یافته و از سوی دیگر، کاهش دسترسی به قطعات مناسب می‌تواند زمان تعمیر را طولانی‌تر کند. از طرف دیگر، استفاده از قطعات کم‌کیفیت ممکن است عمر مفید قطعه را کاهش دهد و مالک را دوباره به تعمیرگاه بکشانند؛ موضوعی که در نهایت هزینه نگهداری خودرو را افزایش می‌دهد. بنابراین، هزینه واقعی مالکیت خودرو دیگر فقط به قیمت خرید آن محدود نمی‌شود و مواردی مانند دسترسی به قطعه، کیفیت قطعات، هزینه تعمیر، تخصص تعمیرکار و مدت خواب خودرو نیز باید در نظر گرفته شود. تداوم کمبود قطعات می‌تواند به یکی از نقاط آسیب‌پذیر بازار خودرو ایران تبدیل شود؛ به‌خصوص در شرایطی که تعداد خودروهای چینی، وارداتی، مونتاژی و برقی در حال افزایش است. اگر رشد تعداد خودروها بدون توسعه متناسب شبکه تأمین قطعات، آموزش تعمیرکاران متخصص و تقویت خدمات پس از فروش ادامه پیدا کند، فاصله میان فروش خودرو و امکان نگهداری مناسب آن بیشتر خواهد شد.

برای مصرف‌کننده نیز نتیجه روشن است: خودرویی که هنگام خرید با امکانات و فناوری‌های متنوع جذاب به نظر می‌رسد، در صورت نبود قطعه و خدمات مناسب می‌تواند به یک هزینه سنگین و حتی خودرویی زمین‌گیر تبدیل شود. از این منظر، آینده بازار خودرو تنها به میزان واردات یا تیراژ تولید وابسته نیست؛ توان تأمین قطعات و ارائه خدمات پس از فروش قابل اتکا نیز به همان اندازه اهمیت دارد.

نامه سرگشاده

گروه گزارش
editor@smtnews.ir

نامه‌ای سرگشاده درباره سیاست جدید اسقاط خودرو

خودرو فرسوده یا خودرو سالخورده؟



گاهی ممکن است جایگزینی یک خودروی بسیار پرمصرف و آلاینده با خودرویی کم‌مصرف

و پاک‌تر کاملاً منطقی باشد؛ اما این نتیجه را نمی‌توان برای همه خودروها صرفاً بر اساس تاریخ تولید یکسان دانست.

❑ مسئله فقط خودرو نیست؛ سرمایه مردم است

خودرو برای بخش بزرگی از مردم ایران تنها یک وسیله حمل‌ونقل نیست؛ بخشی از سرمایه خانوار است. در شرایط اقتصادی دشوار و افزایش شدید قیمت خودرو، از بین بردن ارزش یک وسیله نقلیه که هنوز امکان استفاده یا احیا دارد، می‌تواند فشار اقتصادی قابل توجهی بر خانواده‌ها وارد کند. تحریم خارجی به اندازه کافی منابع و سرمایه کشور را فرسوده کرده است؛ اجازه ندهیم با یک تصمیم اداری، سرمایه‌ای را که هنوز قابل استفاده و قابل احیاست، خودمان به ضایعات تبدیل کنیم.

در اینجا یک سؤال اقتصادی نیز باید مطرح شود:

آیا اسقاط اجباری خودروهای قابل استفاده و ایجاد تقاضای بزرگ برای جایگزینی آنها، از نظر مجموع هزینه اقتصادی و زیست‌محیطی، واقعا به نفع کشور است؟

این پرسش، مخالفت با تولید داخلی یا نوسازی ناوگان نیست؛ برعکس، هدف آن این است که نوسازی ناوگان با کمترین هزینه برای مردم و کشور انجام شود.

❑ پیشنهاد: اسقاط هوشمند، نه اسقاط کور

راحتل می‌تواند بسیار ساده‌تر و عادلانه‌تر باشد. به جای اینکه سن خودرو به تنهایی حکم اسقاط صادر کند، می‌توان یک معاینه فنی ویژه خودروهای بالای سن مشخص تعریف کرد.

در این نظام:

۱. اگر خودرو از نظر ایمنی، آلاینده‌گی و وضعیت فنی مردود باشد و تعمیر آن نیز از نظر اقتصادی منطقی نباشد → اسقاط شود.

۲. اگر خودرو دارای نقص‌های قابل تعمیر باشد → مالک فرصت تعمیر و سپس آزمون مجدد داشته باشد.

۳. اگر خودرو قدیمی اما سالم باشد → اجازه ادامه تردد دریافت کند.

۴. اگر با تعمیر یا ارتقای فنی بتوان آن را به استانداردهای موردنظر رساند → پس از تأیید کارشناسی، امکان ادامه استفاده فراهم باشد.

۵. برای مالکی که داوطلبانه خودروی قدیمی خود را اسقاط و خودروی کم‌مصرف‌تر و ایمن‌تر خریداری می‌کند → مشوق اقتصادی واقعی در نظر گرفته شود.

در این صورت، هم هدف نوسازی دنبال می‌شود، هم حق مالک رعایت می‌شود، هم منابع کشور بیهوده از بین نمی‌رود.

❑ یک درخواست برای تأمل بیشتر

تصمیمی که می‌تواند بر زندگی و سرمایه میلیون‌ها خانواده اثر بگذارد، شایسته است پیش از اجرای گسترده، از جنبه‌های فنی، اقتصادی، زیست‌محیطی و اجتماعی به‌طور کامل بررسی شود. کمی تأمل بیشتر، نشانه تعقل نیست؛ نشانه مسئولیت‌پذیری است.

هدف این نامه مخالفت با اسقاط خودروهای فرسوده نیست. اتفاقاً برعکس؛ هدف، حمایت از اسقاط واقعی خودروهای فرسوده و جلوگیری از اشتباه گرفتن «سالخوردگی» با «فرسودگی» است. اگر خودرویی واقعا خطرناک، آلاینده و غیرقابل احیاست، باید بدون تردید از چرخه مصرف خارج شود.

اما اگر خودرویی هنوز قابل استفاده است، یا با هزینه‌ای منطقی می‌توان آن را تعمیر و ارتقا داد، شایسته نیست فقط به دلیل یک عدد در شناسنامه، حکم نابودی آن صادر شود.

بیایید به جای یک معیار ساده اما خشن، از یک معیار دقیق و عادلانه استفاده کنیم:

خودرو را به دلیل فرسودگی اسقاط کنیم، نه به‌دلیل شناسنامه‌اش.

است که در نتیجه چنین سیاستی، بخشی از مردم اساساً از داشتن وسیله نقلیه محروم شوند؟

این موضوع فقط درباره خودروهای داخلی نیست موضوع را می‌توان درباره خودروهای وارداتی نیز مطرح کرد.

برای مثال، خودرویی مانند تویوتا لندکروزر اتاق ۱۰۰ ممکن است سن بالایی داشته باشد، اما اگر به‌خوبی نگهداری شده باشد، کارکرد منطقی داشته باشد و اجزای اصلی آن در وضعیت مطلوبی باشند، آیا صرفاً به دلیل سال تولید باید آن را فرسوده تلقی کرد؟

نمونه‌ای را شخصا از نزدیک دیدم: یک دستگاه لندکروزر اتاق ۱۰۰ که با وجود سن بالا، تنها حدود ۱۷۰ هزار کیلومتر کارکرد داشت و به‌خوبی نگهداری شده بود و اجزای اصلی آن در وضعیت بسیار مطلوبی قرار داشتند. سؤال اینجاست:

آیا واقعا منطقی است چنین خودرویی فقط به دلیل سن شناسنامه‌ای خود، بدون بررسی وضعیت واقعی‌اش، سرنوشت یک خودروی فرسوده را پیدا کند؟

همین پرسش را می‌توان درباره بسیاری از خودروهای تویوتا، مرسدس‌بنز، بامو و دیگر خودروهای وارداتی مطرح کرد. مسئله دفاع از یک برند یا مدل خاص نیست؛ مسئله، اصل تصمیم‌گیری درست است.

تجربه کشورهای دیگر چه می‌گوید؟

نگاهی به سیاست کشورهای مختلف نیز نشان می‌دهد که میان «خودروی قدیمی» و «خودروی پایان‌یافته از چرخه مصرف» تفاوت گذاشته می‌شود.

برای نمونه، اداره فدرال محیط زیست سوئیس تصریح می‌کند که سن یا میزان کارکرد خودرو، ب‌ه‌تنهایی معیار قابل اعتمادی برای تصمیم‌گیری درباره خروج خودرو از چرخه استفاده نیست. این نهاد همچنین تأکید می‌کند که بخشی از خودروهای خارج‌شده از چرخه، همچنان کاملاً قابل استفاده یا دارای ایرادهای جزئی هستند و استفاده مجدد از آنها، در بسیاری از موارد، از نظر زیست‌محیطی منطقی است.

در فرانسه نیز نظام خودروهای پایان عمر (VHU) اساساً برای خودروهایی است که واقعا قرار است از چرخه مصرف خارج و تخریب شوند. این خودروها باید به مراکز مجاز تحویل شوند تا عملیات آلاینده‌زدایی، جداسازی قطعات قابل استفاده و بازیافت انجام شود؛ نه اینکه هر خودروی قدیمی صرفاً به دلیل سن، خودرو، در ردیف ضایعات قرار گیرد.

در آلمان نیز قوانین مرتبط با اقتصاد چرخشی بر افزایش طول عمر محصولات و امکان استفاده مجدد و تعمیر آنها تأکید دارند و مقررات مربوط به خودروهای پایان عمر، بر مدیریت صحیح خودروهایی تمرکز دارد که واقعا از چرخه استفاده خارج شده‌اند.

حتی در کشورهایی مانند بریتانیا و سوئد، برای خودروهای تاریخی و قدیمی سازوکارهایی وجود دارد که نشان می‌دهد قدیمی بودن یک خودرو الزاماً به معنی پایان عمر آن نیست؛ معیار اصلی همچنان وضعیت و شرایط قانونی و فنی خودرو است.

این تجربه‌ها یک پیام روشن دارند:

خودروی قدیمی الزاماً خودروی فرسوده نیست.

❑ اسقاط با نوسازی یکی نیست

نکته دیگری که شایسته توجه است، تفاوت میان «اسقاط» و «نوسازی» است. اسقاط یک خودروی واقعا فرسوده، می‌تواند اقدامی مفید و ضروری باشد.

اما اگر خودرویی هنوز قابل استفاده یا قابل احیا باشد، تبدیل اجباری آن به ضایعات لزوماً به معنای نوسازی هوشمندانه ناوگان نیست. از سوی دیگر، تولید خودروی جدید نیز بدون هزینه زیست‌محیطی نیست. تولید خودرو به مواد اولیه، انرژی، حمل‌ونقل و منابع فراوان نیاز دارد.

بنابراین اگر قرار است با هدف حفاظت از محیط زیست، خودرویی از چرخه مصرف خارج شود، باید مجموع اثرات زیست‌محیطی جایگزینی آن نیز مورد محاسبه قرار گیرد.

اسقاط خودروهای فرسوده یکی از ضرورت‌های جدی برای کاهش آلودگی هوا، مصرف سوخت و تلفات ناشی از نایمنی ناوگان است. اما زمانی که معیار فرسودگی با یک عدد در شناسنامه خودرو سنجیده شود، این ضرورت می‌تواند به یک تصمیم پرهزینه و بحث‌برانگیز تبدیل شود. میان خودرویی که صرفاً سالخورده است و خودرویی که واقعا فرسوده، آلاینده و نایمن شده، تفاوتی جدی وجود دارد؛ تفاوتی که می‌تواند هم بر سرمایه خانوارها و هم بر نتیجه نهایی سیاست نوسازی ناوگان اثر بگذارد. پرسش اینجاست که آیا می‌توان بدون بررسی وضعیت واقعی خودرو، تنها براساس سال ساخت درباره پایان عمر آن تصمیم گرفت؟ در همین راستا، علی‌اکبر جوانروح، کارشناس و فعال حوزه خودرو در نامه‌ای سرگشاده خطاب به سران سه قوه، این موضوع را از ابعاد فنی، اقتصادی و زیست‌محیطی مورد توجه قرار داده و پیشنهادهایی برای حرکت به سمت اسقاط هوشمند و تفکیک میان سالخوردگی و فرسودگی مطرح کرده است. آنچه در ادامه می‌خوانید متن کامل این نامه است.

ریاست محترم جمهوری، ریاست محترم مجلس شورای اسلامی و ریاست محترم قوه قضائیه
اخیراً موضوع اجرای سیاست جدیدی درباره اسقاط خودروهای قدیمی مطرح شده است؛ سیاستی که براساس آن، خودروهای بالاتر از سن مشخصی مشمول فرآیند اسقاط خواهند شد.

بدون تردید، نوسازی ناوگان خودروهای کشور، کاهش آلودگی هوا، افزایش ایمنی و کاهش مصرف سوخت، اهدافی مهم و قابل دفاع هستند. هیچ‌کس نمی‌تواند با اسقاط خودرویی که واقعا فرسوده، نایمن، آلاینده و از نظر فنی غیرقابل احیاست مخالفت کند.

اما یک پرسش اساسی وجود دارد: آیا «سن خودرو» به‌تنهایی می‌تواند معیار مناسبی برای تشخیص «فرسودگی» باشد؟

❑ سالخوردگی با فرسودگی یکی نیست

ممکن است خودرویی عمر زیادی داشته باشد، اما به‌خوبی نگهداری شده، کارکرد کمی داشته و از نظر فنی، ایمنی و آلاینده‌گی در شرایط قابل قبول باشد.

در مقابل، ممکن است خودرویی بسیار جوان‌تر، به دلیل نگهداری نامناسب، تصادفات متعدد یا نقص‌های فنی جدی، عملاً فرسوده و نایمن باشد.

بنابراین، اگر هدف ما کاهش آلودگی است، باید میزان افزایش ایمنی است، باید وضعیت واقعی سیستم‌های ایمنی خودرو بررسی شود. اگر هدف کاهش مصرف سوخت است، باید مصرف واقعی خودرو معیار قرار گیرد. و اگر هدف نوسازی ناوگان است، می‌توان از مشوق‌های اقتصادی برای ترغیب مالکان استفاده کرد.

به بیان ساده برای هر هدف، باید همان شاخص را اندازه‌گیری کرد. سن خودرو می‌تواند یک رنگ خطر باشد، اما نمی‌تواند به‌تنهایی تشخیص فرسودگی باشد.

❑ یک مثال ساده از پزشکی

جناب آقای رئیس‌جمهور، اجازه دهید از مثالی استفاده کنم که به حوزه‌ای نزدیک است که حضرت‌عالی سال‌ها در آن فعالیت داشته‌اید. فرض کنیم دو بیمار داریم؛ یکی فردی ۷۰ ساله که از نظر جسمی سالم است و دیگری فردی ۳۰ ساله که به بیماری جدی مبتلاست. آیا پزشک می‌تواند فقط بر اساس شناسنامه و سن بیمار درباره سلامت او تصمیم بگیرد؟

طبیعتاً خیر.

پزشک معاینه می‌کند، آزمایش می‌گیرد، علائم را بررسی می‌کند و سپس درباره وضعیت واقعی بیمار تصمیم می‌گیرد. در مورد خودرو نیز با وجود پیشرفت تکنولوژی آن در سال‌های اخیر، منطق چندان متفاوت نیست و در صنعت خودرو نیز باید همین منطق را پذیرفت. سال ساخت خودرو، سن آن را نشان می‌دهد؛ اما فرسودگی، وضعیت واقعی آن را.

❑ یک مثال آشنا برای مردم ایران: پژو ۲۰۶

برای روشن شدن موضوع، پژو ۲۰۶ مدل ۱۳۸۴ را در نظر بگیریم؛ خودرویی که سال‌ها در ایران حضور داشته و در میان مردم نیز خودرویی شناخته‌شده و خوشنام بوده است.

در صنعت خودروی ایران، طی دو دهه گذشته در بخش قابل توجهی از خودروهای داخلی، تغییرات بنیادین و نسلی در قوای محرکه رخ نداده و بسیاری از فناوری‌های اصلی با بهسازی‌های تدریجی ادامه پیدا کرده‌اند.

بنابراین نمی‌توان صرفاً به دلیل تفاوت سال تولید، یک خودرو داخلی قدیمی‌تر را از نظر فنی خودرویی متعلق به یک نسل کاملاً متفاوت دانست و فقط بر اساس شناسنامه، حکم به اسقاط آن داد.

اگر چنین خودرویی از نظر فنی، ایمنی و آلاینده‌گی قابل قبول باشد، یا بتوان آن را با هزینه‌ای منطقی تعمیر و ارتقا داد، چرا باید فقط به‌دلیل سال ساخت به ضایعات تبدیل شود و مالک را مجبور به خرید خودرو دیگری کنیم؟

و با توجه به قیمت بالای خودرو در کشور، آیا منطقی