



قراردادهای خارجی پایش نمی‌شود

ایران خودروساز نیست

همکاری با
خودروسازان
بزرگ دنیا خوب
است اما حدود
باید داشته باشد



با این تفاسیر ما نمی‌توانیم خودمان را خودروساز معرفی کنیم؟
خیر ما خودروساز نیستیم. درست کردن بدنه خودرو، ایجاد خط رنگ و خطوط مونتاژ به منزله خودروساز بودن ایران نیست. ما حتی نمی‌توانیم خودروهایی را که تولید می‌کنیم، صادر کنیم. اجازه صادرات هم نداریم. اگر خودرو ساخت داخل باشد می‌توان در زمینه صادرات و سایر بخش‌های آن برنامه‌ریزی کنیم ولی اکنون صادرات ما لنگ می‌زند.

↓
آرمین جهان‌شاهی / قطب سوم خودروسازی دوباره سر زبان‌ها آمد. این بار وزیر صنعت، معدن و تجارت خواستار انحصار شکنی صنعت خودروی ایران شد. می‌گوید مگر ایران خودرو و سایپا از آسمان آمدند که نباید هیچ رقیبی داشته باشند. چند سال پیش هم اکبر ترکان رئیس شورای عالی مناطق آزاد چنین صحبت‌هایی را کرد اما قطب سوم، متولد نشد. در این باره با سعید مدنی مدیرعامل سابق گروه خودروسازی سایپا و مشاور وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت و گویی صریح انجام دادیم که در ادامه می‌آید:

در زمینه طراحی خودرو هیچکدام از شرکت‌های خودروسازی داخلی ورود نکردند؟

آن سالی که سایپا بوم پروژه اس پی ۱۰۰ را با همکاری شرکت‌های مهندسی خودرویی از چین، آلمان و کره شروع کردیم. قرار بود در مدت یکسال محصولات آن وارد بازار شود اما با تغییرات مدیریتی سال ۹۷ اولین محصول مشترک که با این شیوه طراحی شده است وارد بازار می‌شود. این خودروها در پلت فرم تیبو و ساینا است و قابل ارتقا از کلاس سی به بی است. این اتفاق زمان بر است اما نتیجه‌ای که می‌دهد خودروساز شدن ایران است. ما باید حضور خودروسازان خارجی در ایران را محدود کنیم. نمی‌گویم همکاری با خودروسازان بزرگ دنیا خوب نیست اما حدود باید داشته باشد نه اینکه مرتب به آنها امتیاز بدهیم و برای خودکفایی در ساخت داخل از آنها درخواست داشته باشیم و این نشان می‌دهد که خودروسازان ایرانی وابسته به آنها هستند. شرکت‌های خودرویی که به ایران می‌آیند برای کمک به صنعت خودروی ایران و صادرات نیست، بلکه چشم به بازار ما بستند.

شروطی که در زمینه تولید (داخلی‌سازی خودروها تا ۸۵ درصد) و صادرات (صادرات از ۳۰ درصد محصولات مشترک) در قراردادها آمده اجرایی نمی‌شود؟

خیر به هیچ عنوان اجرایی نمی‌شود. وقتی هیچ پایشی صورت نمی‌گیرد رنو و پژو هم الزامی به اجرایی کردن این موضوع برای خود نمی‌بینند. در سایر کشورها چنین نیست. زمانیکه قراردادی امضا می‌شود مرتب مورد رصد قرار می‌گیرد تا تعهدات اجرایی شود. اگر به هر دلیلی آن تعهد به مرحله اجرا نرسد جلوی آن گرفته می‌شود. اما در ایران این موضوع رها شده است و هیچ کس کاری ندارد. حتی اگر وزارت صنعت هم بخواهد نمی‌تواند جلوی آن قرارداد را بگیرد. حتی جلوی شماره‌گذاری آن خودرو هم گرفته نمی‌شود. لذا همین باعث می‌شود شرکت‌های خارجی به شرط و شروطی که از آنها گرفته می‌شود پایبند نباشند چرا که می‌دانند هیچ اتفاقی که بر علیه آنها باشد رخ نمی‌دهد. لذا معتقدم حداقل در قراردادهای جدید باید این مسئله مورد توجه قرار گیرد و شرکت خودروساز به شریک خود اجازه فاصله گرفتن از قراردادها را ندهد.



قرار بود قطب سوم خودروسازی در منطقه آزاد چابهار ایجاد شود. حتی عنوان شد با برخی از شرکت‌های خارجی تفاهم‌های اولیه صورت گرفته است. اما با گذشت زمان چنین اتفاقی رخ نداد و قطب سوم در حد حرف ماند. اخیراً نیز وزیر صنعت، معدن و تجارت موضوع قطب سوم خودروسازی را مطرح کرده و از اتاق بازرگانی ایران خواسته است که با سرمایه‌هایی که آنها دارند خودروسازی به عنوان رقبای ایران خودرو و سایپا شکل بگیرد. حال سؤال این است به اعتقاد شما شکل‌گیری چنین سایت خودروسازی میسر هست و خودروسازان می‌گذارند چنین امری شکل بگیرد؟

قرار بود با حضور رنو در ایران، قطب سوم خودروسازی شکل بگیرد. بر این اساس اگر رنو بتواند سایت مستقل خودروسازی داشته باشد عملاً قطب سوم خودروسازی در ایران شکل گرفته است. وجود یک شرکت بزرگ و قوی در حد و اندازه ایران خودرو و سایپا باعث می‌شود که رقابت در زمینه تولید خودرو صورت گیرد. البته حرکت در مسیر قطب سوم باید در شرایطی باشد که مجدداً در چاهی نیفتیم که خودروسازان افتادند. در حال حاضر شرکت‌های خودرویی تنها مونتاژ کار هستند. قطب سوم باید با رویکرد جدید ایجاد شود. ما مشکل تولیدکننده خودرو و تیراژ نداریم. بر این اساس پیشنهاد دادم که با شرکت‌های بزرگ خودرویی که با خودروسازان بزرگ جهان در زمینه طراحی کار می‌کنند، همکاری کنیم. در چنین شرایطی خودرو با لوگوی ایران به تولید می‌رسد. این کاری است که کره جنوبی انجام داد. کره برای آنکه خودروساز واقعی شود در بخش طراحی و مهندسی با شرکت‌های خودرویی همکاری کرد و اکنون یکی از خودروسازان مطرح دنیا شده است. ساختار فعلی ایران را خودروساز نمی‌کند و البته دردی از دردهای ما هم دوا نمی‌شود. ایران نیازمند همکاری با مجموعه‌های بزرگ در خصوص طراحی، موتور، گیربکس و... است.