

دوئل تولید و مونتاژ

صنعت خودروسازی از جمله صناعی بود که انتظار می‌رفت با اجرای برجام و لغو تحریم‌ها، تحول بنیادین کند تا دلخوری چند ساله مردم از کیفیت و خدماتش جبران شود؛ اما این انتظارات با گذشت نزدیک به 9 ماه از اجرای برجام، محقق نشده است.



صنعت خودروسازی از جمله صناعی بود که انتظار می‌رفت با اجرای برجام و لغو تحریم‌ها، تحول بنیادین کند تا دلخوری چند ساله مردم از کیفیت و خدماتش جبران شود؛ اما این انتظارات با گذشت نزدیک به 9 ماه از اجرای برجام، محقق نشده است.

در زمستان سال گذشته با اجرایی شدن برجام، اخبار بسیاری از احتمال ورود خودروسازان مطرح اروپایی به بازار ایران و سرمایه‌گذاری آنها برای تولید خودروی مشترک با کشورمان منتشر شد و بسیاری براین باور بودند که تحولی اساسی در خودروسازی کشورمان ایجاد خواهد شد.

اکنون پس از گذشت 9 ماه، گرچه برخی از خودروسازان خارجی هیات‌های تجاری به ایران اعزام کردند، اما هنوز خبری از بزرگان خودروسازی جهان نیست و همان برندهای قبل از تحریم دوباره یک‌ه‌تاز میدان صنعت خودروی کشورمان شده است، هرچند چینی‌ها هم به دنبال تثبیت جایگاه خود در بازار ایران بوده و اقدامات فراوانی در این زمینه انجام داده‌اند. در هفته‌های اخیر دو خودروساز بزرگ کشور به رونمایی از مدل‌های جدید محصولات خارجی اقدام کرده‌اند که قرار است در این شرکت‌ها مونتاژ شوند. از سوی دیگر، سهم محصولات چینی در سبد فروش این دو کارخانه نیز در سال جاری افزایش یافته و حتی به پیش‌فروش محصولات چینی نیز روی آورده‌اند.

کارشناسان و استادان دانشگاه بر این باورند که سیاست‌گذاری‌های کنونی صنعت خودروی کشورمان در جهت مونتاژ خودروهای چینی و فرانسوی، ممکن است سرانجام سبب کاهش سهم تولیدکنندگان و قطعه سازان داخلی شود. گویا ابراز نگرانی انجمن قطعه‌سازان در زمستان سال گذشته درباره این‌که می‌ترسیم با برداشته شدن تحریم‌ها خودروسازان مونتاژکار شوند، در حال وقوع است.

با مونتاژ، خودروساز نمی‌شویم

دکتر علی خاکساری، استاد دانشگاه و کارشناس صنعت خودرو درباره اوضاع صنعت خودروسازی ایران پس از اجرای برجام به خبرنگار ما گفت: قبل از این‌که بخواهیم بگوییم مونتاژکاری مناسب است یا خیر، باید ببینیم سیاست‌های کلی صنعت خودروسازی ایران چیست. چون پاسخ این سؤال به سیاست‌های کلان خودروسازی ایران مربوط خواهد بود. خاکساری تأکید کرد: اگر سیاست بر این باشد که ایران به عنوان یک قطب منطقه‌ای برای خودروسازان فرانسوی یا هر کشور دیگری باشد، خب این نوع فعالیت صنعت خودروسازی در کشورمان که تاکنون تجربه شده، کاری کاملاً مناسب و همسو با آن سیاست است و از نظر منافع اقتصادی می‌تواند باعث ارزش افزوده باشد. اما اگر واقعاً تصمیم به خودروساز شدن داریم، با این روشی که تاکنون پیش رفته‌ایم، کشورمان خودروساز نخواهد شد. وی تصریح کرد: لازم است قبل از این‌که صنعت خودروی کشورمان را نقد کنیم، ابتدا سیاستی کلی برای آینده صنعت خودروی کشورمان در اختیار داشته باشیم سپس به دنبال هزینه- فایده این رویه برویم. اما نباید فراموش کنیم که مونتاژکاری در مجموع منتهی به خودروساز شدن نمی‌شود و به نوعی، دانشی هم به داخل مرزهای ایران منتقل نخواهد شد. این استاد دانشگاه ضمن رد انتقال هرگونه فناوری به داخل مرزهای داخلی ایران با شیوه‌های فعلی گفت: این‌که برخی می‌گویند مونتاژکاری زمینه انتقال فناوری را به داخل کشورمان فراهم کرده، فرضیه‌ای کاملاً اشتباه است، چون وقتی خودروسازان داخلی با برندهای معتبر خارجی مثل رنو یا پژو قرارداد می‌بندند، گرچه این شرکت‌های خارجی اجازه تولید محصولات را در ایران می‌دهند اما برخی فناوری‌های به کار رفته در تولید این‌گونه خودروها، اصلاً در اختیار این برندها نیست که به ایران بدهند یا این‌که اگر هم هست تا جای ممکن از این کار خودداری خواهند کرد.

به‌عنوان مثال، وقتی سیستم فرمان یا تعلیق یک خودرو توسط شرکتی دیگر غیر از رنو تولید شده، چگونه می‌توانیم انتظار داشته باشیم رنو آن شرکت را وادار به ارائه تمام اطلاعات تولید محصول به ایران کند؟

از سوی دیگر محمدرضا نجفی منش، عضو هیات مدیره انجمن قطعه‌سازان و رئیس کمیسیون تسهیل کسب‌وکار اتاق بازرگانی درباره مونتاژکاری صنعت خودروی کشورمان پس از برجام به خبرنگار ما گفت: با در نظر گرفته سهم خودروسازی از کلان اقتصاد کشورمان لازم است به این نکته توجه ویژه داشته باشیم که صنعت خودرو همواره موتور محرکه اقتصاد کشورمان بوده و هرگاه این صنعت رونق داشته، تکاپوی اقتصادی کشورمان نیز بیشتر بوده است. نجفی‌منش افزود: این‌که بگوییم مونتاژکاری اشتباه است و باید فقط از تولیدات داخلی با هر شرایطی استفاده کرد، ممکن است سیاست صحیحی نباشد، چون بالاخره همین شیوه هم در اقتصاد کشورمان تحولاتی ایجاد کرده که سرانجام باعث تولید خودروهایی مثل دنا، تیبا یا سمند شد که تا قبل از آن شاید تصور تولید این‌گونه خودروها برایمان کمی سخت بود.

عضو هیات مدیره انجمن قطعه‌سازان تاکید کرد: به جای این‌که با حاشیه‌سازی برای صنعت خودرو مانع روند رشد آن باشیم، اجازه دهیم صنعت خودرو با استفاده از شرایط به وجود آمده از همکاری با برندهای معتبر استفاده کرده و به نفع اشتغال و تخصص داخلی گام بردارد، چون برجام توانسته برای ایران ارمغان مناسبی بیاورد، به این صورت که تا قبل از توافق هسته‌ای بسیاری از برندهای موجود ایران از کشور خارج شدند و دیگران نیز حتی پاسخ ایمیل‌های ما را نیز نمی‌دادند اما امروز می‌بینیم همه آنها مشتاق ورود به بازار ایران هستند. وی با اشاره به همکاری ایجادشده با قطعه سازان بنام جهان گفت: قبل از تحریم‌ها نزدیک به 50 برند بزرگ قطعه‌ساز در ایران فعال بودند اما با افزایش تحریم‌ها تقریباً تمامی آنها از ایران رفتند ولی امروز نه تنها سرمایه‌گذاری‌های مشترک مختلفی در زمینه تولید قطعات داریم بلکه قطعه‌سازانی مثل بوش، زیمنس یا زد. اف با ایران تفاهم‌نامه امضا کرده‌اند.

درآمد، عامل اصلی مونتاژ

دکتر غلامرضا مولایی‌منش، استادیار دانشکده مهندسی خودرو نیز با اشاره به بحث افزایش مونتاژکاری در صنعت خودروی کشورمان به خبرنگار ما گفت: امروز خودروسازان کشور با توجه به شرایط اقتصادی و مالی خود به سمت مونتاژکاری روی آورده‌اند و سعی دارند با استفاده از جذابیت خودروهای جدیدتر به نوعی میزان نقدینگی خود را افزایش دهند. مولایی‌منش، تاکید کرد: این شیوه یعنی استفاده از مونتاژکاری خودرو برای تامین نیازهای مالی در واقع یک سیاست کوتاه مدت است که نمی‌تواند برای همیشه به نفع صنعت خودروسازی ایران باشد و لازم است مسئولان نسبت به اصلاح این روند اقدام کرده و سیاست‌های جدیدی متناسب با منافع ملی کشورمان اتخاذ کنند. این کارشناس صنعت خودرو تصریح کرد: مدیریت دولتی در صنعت خودروسازی ایران عاملی در این‌گونه سیاست‌گذاری‌ها شده و قبل از هرگونه تصمیم‌گیری یا ایجاد نقشه راه جدید، بد نیست نسبت به خروج مدیریت دولتی توجه داشته باشیم.

مونتاژکاری مطلق نمی‌کنیم

روح‌الله نوری

مدیر مهندسی محصول پارس خودرو

بر اساس مقررات وزارت صنعت، معدن و تجارت مدتی است که تولید یا مونتاژ خودروهای جدید در بازار ایران باید با استفاده از 40 درصد قطعات ساخت داخل باشد، بنابراین جای تردید نیست که این مقررات از سوی تمام خودروسازان رعایت شده است.

البته این حداقل است و براساس سیاست‌های هر یک از خودروسازان، قطعه‌های داخلی پس از رسیدن به استانداردهای موردنیاز خودروساز مادر، سهم بیشتری را در تولید محصول به دست خواهد آورد. به‌عنوان مثال، تولید محصول جدید این خودروسازی ابتدا با 40 درصد سهم داخل شروع می‌شود و پس از مدتی تا 60 درصد قطعات نیز داخلی خواهد شد.

افزایش سهم تولیدات داخلی کشورمان باعث می‌شود تا سیاست مونتاژکاری مطلق به حداقل خود نزدیک شده و در نهایت سهم بیشتری از قطعات موردنیاز از سوی تولیدکنندگان و متخصصان داخلی تامین شود. به همین دلیل نمی‌توان گفت سیاست مونتاژکاری تا آخر ادامه خواهد داشت. هرچند همکاری با خودروسازان بنام خارجی زمینه انتقال فناوری و توانایی به داخل ایران را فراهم خواهد کرد.

عماد عزتی

اقتصاد