

دوپینگ خودروسازان فرانسوی با بازار ایران

در هفته‌های اخیر، خودروسازان فرانسوی با انعقاد قراردادهای جدید با وزارت صنعت کشورمان و خودروسازان داخلی، جای پای خود را در بازار خودروی ایران حتی نسبت به قبل از تحریم‌ها محکم‌تر کرده‌اند، با این حال انتقادات کارشناسی نسبت به این قراردادها بی‌پاسخ مانده است.



در هفته‌های اخیر، خودروسازان فرانسوی با انعقاد قراردادهای جدید با وزارت صنعت کشورمان و خودروسازان داخلی، جای پای خود را در بازار خودروی ایران حتی نسبت به قبل از تحریم‌ها محکم‌تر کرده‌اند، با این حال انتقادات کارشناسی نسبت به این قراردادها بی‌پاسخ مانده است.

با فروکش کردن تب و تاب قراردادهای متوالی خودروسازان فرانسوی با شرکای ایرانی، بررسی‌های دقیق کارشناسی نشان می‌دهد هنوز نسبت به منافع این قراردادها برای صنعت خودروسازی کشورمان تردید جدی وجود دارد و کارشناسان معتقدند قراردادهای یادشده صرفاً مسکن مشکلات صنعت خودروی ایران خواهد بود.

نکته قابل‌تأمل درباره این قراردادها امضا شدن آنها در جلسات خصوصی و نبود شفاف‌سازی درباره شرایط آنها بوده است به صورتی که تضاد این قراردادها با اقتصاد مقاومتی و سیاست‌های کلی اصل 44 مورد انتقاد واقع شده است.

خودروسازان پاسخی ندارند

سلمان ابراهیم‌نژاد، عضو هیات علمی دانشکده خودرو درباره قراردادهای جدید خودروسازان ایران با فرانسوی‌ها به جام‌جم گفت: در نگاه اول انعقاد این قراردادها می‌تواند منافع کوتاه‌مدتی برای صنعت خودروسازی کشورمان ایجاد کند، اما لازم است به افق‌های بلندمدت و آینده صنعت خودروسازی ایران توجه ویژه داشته باشیم، چون این‌گونه برنامه‌های مقطعی شاید به نفع اقتصاد و صنعت خودرویی ایران نباشد.

ابراهیم‌نژاد افزود: امروز توانمندی‌های قابل‌توجهی در بخشی از صنعت خودروسازی داریم که لازم است قراردادهای جدید با تکیه بر آنها منعقد شود، اما وقتی از خودروسازان درباره چگونگی استفاده از تخصص‌های داخلی در قراردادهای جدید سؤال می‌شود، هیچ پاسخی ندارند که این نشان‌دهنده بی‌توجهی به بحث استفاده از توانمندی‌های موجود است.

این استاد دانشگاه تاکید کرد: یکی از مهم‌ترین مواردی که صنعت خودروی ما امروز باید به آن توجه داشته باشد، طراحی محصول متناسب با بازارهای بین‌المللی برای دستیابی به بازارهای صادراتی است و از آنجا که توانایی‌های مناسبی در این زمینه داریم، امید آن می‌رفت که در قراردادهای یادشده از این مزیت ایران استفاده بهینه می‌شد، اما بازهم توجه خاصی به توان داخلی نشده و همان رویه گذشته تکرار شده است.

وی معتقد است، گرچه در این قراردادها بحث صادرات 30 درصدی محصولات تولیدی در ایران موردنظر قرار گرفته، اما از آنجا که عموماً خودروهایی که قرار است در ایران تولید شود، قدیمی است تحقق اهداف صادراتی ممکن نخواهد بود.

تنها راه، تولید مشترک است

از سوی دیگر، ابوالفضل خلخالی، عضو هیات علمی دانشکده خودرو نیز به خبرنگار ما گفت: تنها راهکار انتقال فناوری و همچنین ارتقای سطح کیفی خودروسازان کشورمان تولید مشترک است، نه مونتاژ خودروهای ساخته‌شده دیگر کشورها مثل رنو یا پژو که متأسفانه در این قراردادها نکته یادشده دیده نشده است.

خلخالی افزود: تجارب گذشته نشان داده است، مونتاژ خودروهای خارجی در ایران هیچ‌گاه به انتقال دانش اصلی خودرو و فناوری‌های نوین منجر نمی‌شود، چون شرکت‌های خارجی حتی ساده‌ترین اطلاعات را در زمینه تولید محصولات موجود به ایران نمی‌دهند به عنوان مثال، ضریب‌های مخصوص فنر یا مرکز ثقل برخی خودروها مثل ال 90 و ...

وی درباره تأثیر این‌گونه همکاری‌ها در صنعت قطعه‌سازی ایران گفت: امروز قطعه‌سازان ما در برخی موارد توانمندی‌های قابل ملاحظه‌ای دارند و می‌توانند وارد صحنه تولید شوند، اما وقتی به مفاد این قراردادها توجه می‌کنیم، می‌بینیم گرچه باید سهم قطعات مصرفی این محصولات جدید داخلی باشد، اما در شرایط فعلی اغلب قطعاتی که نیازمند فناوری بالایی نیست از داخل

کشورمان تهیه می‌شود و قطعات اصلی کاملاً وارداتی است. این در حالی است که خود این قطعات نیز مربوط به تولیدکنندگان دیگری است که خودروسازان هیچ دخالتی در انتقال فناوری تولیدی آن به ایران نخواهند داشت، پس بازهم می‌بینیم قطعه‌سازان ما تقریباً از این نوع قرارداد منفعی نخواهند داشت.

بازگشت به 50 سال پیش

در همین حال جواد مرزبان، کارشناس صنعت خودرو با اشاره به قرارداد جدید رنو با سازمان گسترش (ایدر) گفت: تولید محصولات فعلی رنو در ایران ما را به مونتاژکاری 50 سال گذشته برمی‌گرداند، چون در قراردادهای گذشته آنها بر اساس تبصره‌هایی تعهدات خود را نسبت به شریک ایرانی خود انجام ندادند و این موضوع باید مورد توجه مسئولان در قراردادهای جدید باشد.

مرزبان در گفت‌وگو با تسنیم بایان این‌که رنو در انتقال فناوری به خودروسازان ایرانی بسیار محتاط عمل می‌کند، افزود: نباید قراردادی با این شرکت بسته می‌شد که سود بسیاری را عاید این شرکت می‌کرد. ما در این قرارداد، بازار را براحتی در اختیار محصولات وارداتی و مونتاژی رنو قرار داده‌ایم.

این کارشناس خودرو تصریح کرد: در قرارداد جدید، رنو می‌خواهد یک محصول قدیمی را در ایران داخلی‌سازی کند. با یک محاسبه سرانگشتی، داخلی‌سازی محصولی که شش سال پیش در رنو تولید شده در ایران زمانبر بوده و صادرات آن بعد از گذشت چند سال اصلاً توجیه ندارد، چراکه رنو در آن زمان محصولات جدیدی را راهی بازار می‌کند و خریداری برای محصولات قدیمی وجود ندارد.

مرزبان با اعلام این‌که در قرارداد جدید رنو با ایدرو ما دوباره به مونتاژکاری خودرو در 50 سال گذشته رسیده‌ایم، گفت: ایدرو باید در قرارداد جدید به رنو تأکید می‌کرد که خواستار تولید محصولی جدید در این شراکت است به نحوی که با همکاری رنو یک محصول جدید با گذشت چند سال راهی بازار شود و در این میان قطعه‌سازان و طراحان خودرو نیز مشارکت جدی در تولید این محصول مشترک داشته باشند.

وی افزود: اما متأسفانه این موضوع در قرارداد جدید مورد توجه قرار نگرفته و ما محکوم به تولید خودروی معرفی شده از سوی شرکت رنو هستیم. در این میان بعد از گذشت چند سال ما فقط امکان تولید این خودرو را در کشور به وجود آورده و از لحاظ فناوری و توسعه صنعت خودرو عایدی نخواهیم داشت.

فرانسوی‌ها اجازه تغییر رنگ خودرو را هم نمی‌دهند

از سوی دیگر محمدحسن شجاعی‌فرد، رئیس پژوهشکده و دانشکده مهندسی خودرو نیز با بیان این‌که حضور وزیر صنعت، معدن و تجارت برای عقد قرارداد با رنو برای کشور افت است و با پروتکل‌های معمولی نمی‌خواند، گفت: چرا برای عقد قرارداد با خودروسازان فرانسوی هیچ یک از مسئولان دو خودروساز بزرگ کشور همراه وزیر صنعت نبودند.

شجاعی فرد با اشاره به این‌که سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدر) باید بستر ایجاد صنایع را فراهم کند نه این‌که تولیدکننده شود، افزود: رئیس این سازمان چگونه بدون توجه به نظر سهامداران در قرارداد اخیر با شرکت رنو، شرکت خودروسازی بن رو را به عنوان دیون به ایدرو داده است.

به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، رئیس پژوهشکده و دانشکده مهندسی خودرو تصریح کرد: دولت برای حمایت از صنعت خودروسازی کشور 30 سال است واردات را محدود کرده و تعرفه خودروهای وارداتی را افزایش داده است تا خودروی ملی وارد عرصه‌های اقتصادی شود، اما کشور در سنوات گذشته با خودرویی با عنوان خودرو ملی روبه‌رو نبوده است که اکنون بخواهیم برای حصول این خواسته با خارجی‌ها همکاری داشته باشیم یا این‌که مشارکت کنیم.

وی ادامه داد: اکنون فقط خودروی سمند به عنوان خودروی ملی به بازار معرفی می‌شود که در تولید آن خودرو نیز از قطعات و موتور خارجی استفاده می‌کنیم بر همین اساس به اعتقاد من در شرایط فعلی خودروی ملی در کشور معنی پیدا نمی‌کند.

شجاعی‌فرد با بیان این‌که نباید به سمت استفاده از محصولات کهنه و بی‌کیفیت خودروسازان خارجی حرکت کنیم، تأکید کرد: اکنون برخی محصولات پژو سال‌هاست که در خود فرانسه تولید نمی‌شود که این نشان می‌دهد باید با واکاوی دلایل بی‌کیفیتی تولیدات داخل از وابستگی به محصولات خارجی جلوگیری کنیم.

شجاعی فرد با انتقاد از شرکت‌های خارجی نسبت به ندادن فناوری پیشرفته به ایران گفت: الآن شرکت‌های خارجی حتی استفاده از رنگ قرمز را برای ساندرو به ما نمی‌دهند و معتقدند شرایط استفاده از رنگ قرمز را برای این خودرو نداریم، حالا چطور انتظار داریم فناوری خودروسازی را به ایران منتقل کنند؟

پیش‌شرط‌های قراردادهای جدید با خودروسازان خارجی

وضعیت قراردادهای انجام‌شده

سهم داخلی‌سازی خودرو در ابتدای تولید حداقل 40 درصد باشد.

سهم داخلی‌سازی خودروها فعلاً حداکثر 20 درصد تعیین شده است.

ضمانت طرف خارجی برای صادرات 30 درصدی محصولات تولیدی در ایران به بازارهای بین‌المللی

امکان صادرات محصولات مونتاژی در ایران به علت قیمت بالاتر آن وجود ندارد.

انتقال فناوری در تولید خودروهای مشترک

به جای برنامه‌ریزی برای تولید محصول مشترک، شرکت مشترکی برای مونتاژ محصولات فرانسوی ایجاد شده است.

الزام همکاری با قطعه‌سازان داخلی

خودروسازان فرانسوی الزامی به همکاری با قطعه‌سازان ایرانی ندارند.

عماد عزتی

اقتصاد