

دولت سرفره قرارداد جدید رنو

حرکت چراغ خاموش و مبهم وزارت صنعت در انعقاد تفاهمنامه‌ها و قراردادهای محرمانه با شرکای خودروساز فرانسوی واکنش نمایندگان مجلس و کارشناسان صنعت خودرو را به‌دنبال داشته است.



علی ابراهیمی: حرکت چراغ خاموش و مبهم وزارت صنعت در انعقاد تفاهمنامه‌ها و قراردادهای محرمانه با شرکای خودروساز فرانسوی واکنش نمایندگان مجلس و کارشناسان صنعت خودرو را به‌دنبال داشته است.

شمارش معکوس برای همکاری جدید صنعت خودروی ایران و شرکای فرانسوی با امضای قرارداد پژو و ایران‌خودرو کلید خورد و در ادامه سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، توافقنامه‌ای را با رنوی فرانسه در حاشیه نمایشگاه خودروی پاریس امضا کرد که علاوه بر ابهام در سهام 60 درصدی رنو و 40 درصدی ایدرو، استفاده از «بن‌رو» (شرکت زیر مجموعه‌های سایپا) به‌عنوان آورده این سازمان در قرارداد مذکور نیز با انتقاداتی مواجه است.

سناریوی استقبال از شرکای فرانسوی با امضای قرارداد سیتروئن و سایپا و واگذاری 50 درصد سهام «سایپای کاشان» تکمیل شد تا هیچ‌یک از 2 برند خودروساز فرانسوی از صنعت خودرو ایران بی‌نصیب نمانند. این قول و قرارها در حالی است که برخی کارشناسان کاهش قیمت تمام‌شده خودروهای تولید مشترک از طریق افزایش تیراژ، توسعه بومی‌سازی و پیدا کردن رقابت صادراتی با اتصال به شبکه فروش شرکای خارجی را پیش‌شرط توسعه صنعت خودرو تلقی می‌کنند.

همچنین محرمانه ماندن متن قراردادهای جدید خودروسازان دولتی با شرکای فرانسوی و شفاف نبودن آن موجب ورود نمایندگان مجلس به این قراردادها و فراخوان وزیر صنعت و رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران به کمیسیون صنایع مجلس برای ارائه توضیحات شده است.

خرید بن‌رو یا بدهی معوق؟!

بعد از امضای ناگهانی توافقنامه سازمان گسترش با رنوی فرانسه، رئیس این سازمان توافقنامه مذکور را بهترین قرارداد تاریخ صنعت خودروی کشور تلقی و در مورد سهم 40 درصدی این سازمان چنین استدلال کرد که سهام ایدرو در شرکت مشترک با رنو به‌تدریج به بخش خصوصی منتقل خواهد شد اما با بالاگرفتن موج انتقادات و ابهامات نسبت به این قرارداد، منصور معظمی، در یک برنامه تلویزیونی اعلام کرد، از آنجا که خودروسازان ایرانی نتوانستند از حق خود در قراردادهای خارجی قبلی دفاع کنند، این سازمان چنین توافقنامه‌ای را با رنو امضا کرده است.

وی در مورد ابهامات مطرح شده به نحوه دریافت «بن‌رو» از سایپا توسط سازمان گسترش (بدهی معوق، خرید یا سود سهام)، وعده رفع ابهامات قرارداد مذکور با خرید «بن‌رو» به قیمت کارشناسی از سایپا را مطرح می‌کند؛ با این وجود سایپا سایت بن‌رو را به‌عنوان رد دیون به ایدرو واگذار نکرده و این سازمان به فرض مالکیت در آینده اقدام به انعقاد تفاهمنامه با شریک فرانسوی خود کرده است.

مغایرت با اصل 44

تفاهمنامه ایدرو با رنو در حالی است که بنابر قانون سیاست‌های اصل 44، شرکت‌های توسعه‌ای مانند سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران حق سرمایه‌گذاری به جز در مناطق محروم و صنایع با فناوری بالا (های‌تک) را ندارند. همچنین به گفته عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در این توافقنامه برخی الزامات قانون استفاده از حداکثر تولید داخل، انتقال فناوری و ظرفیت داخلی رعایت نشده و ایدرو نباید به‌عنوان یک سازمان توسعه‌ای و نماینده دولت به‌صورت مستقیم در انعقاد قراردادهای خودروسازان دخالت کند.

حمید رضا فولادگر افزود: قراردادها باید با مذاکره خودروسازان با شرکای خارجی منعقد، قطعه‌سازان دخیل شده و از ظرفیت‌های داخلی استفاده و فناوری وارد کشور شود.

کاهش قیمت تمام‌شده تولید

معاون پیشین برنامه‌ریزی و تولید وزارت صنعت، معدن و تجارت با بیان اینکه کاهش قیمت تمام‌شده تولید خودروهای مشترک پیش شرط و معیار سنجش میزان موفقیت قراردادهای جدید با شرکای خارجی است به خبرنگار ما اعلام کرد: کاهش قیمت تمام‌شده باید از طریق افزایش تیراژ، توسعه بومی‌سازی و پیدا کردن رقابت صادراتی برای خودروهای مشترک تولیدی از طریق شبکه فروش شرکای خارجی محقق شود. در واقع باید تیراژ تولید خودرو را از طریق افزایش صادرات توسعه دهیم. محسن حاتم افزود:

باید دید قیمت تمام‌شده تولید این خودروهای مشترک در ایران چقدر است و این قیمت در مقایسه با خطوط تولید سایر کشورها، به چه میزان است؟ بخشی از قیمت تمام‌شده به تکمیل سبد تولید محصولات خودروسازان، درصد بومی‌سازی و تیراژ تولید مرتبط است.

توجه به این عوامل نیازمند محاسبات دقیقی است چرا که درصد بومی‌سازی است که در فصل 98 قانون مقررات صادرات و واردات، میزان تعرفه واردات خودرو را تعیین می‌کند. وی در مورد توافقنامه ایدرو و رنو نیز اعلام کرد، براساس قانون اصل 44 مشخص شده که سازمان‌های توسعه‌ای تا چه میزان و در چه حوزه‌هایی می‌توانند سرمایه‌گذاری کنند. مطابق این قوانین سازمان‌های توسعه‌ای تنها با دو استثنای مناطق محروم و صنایع هایتک می‌توانند وارد سرمایه‌گذاری شوند.