

کار با خودروسازان چینی، خوب است یا بد؟



در روزگاری که شرکت‌های معتبر و بزرگ خودروسازی دنیا برای همکاری با شرکت‌های ایرانی موانع زیادی ایجاد می‌کنند، چینی‌ها به شکلی راحت و فراگیر دست به سوی آنها دراز کرده و خواهان انجام فعالیت‌های مشترک هستند...

جام جم آنلاین: در روزگاری که شرکت‌های معتبر و بزرگ خودروسازی دنیا برای همکاری با شرکت‌های ایرانی موانع زیادی ایجاد می‌کنند، چینی‌ها به شکلی راحت و فراگیر دست به سوی آنها دراز کرده و خواهان انجام فعالیت‌های مشترک هستند. با این حال، آیا این سوال مطرح می‌شود که کار با خودروسازان چینی خوب و آینده‌دار است؟

آیا به صلاح خودروسازان ایرانی هست که پروژه‌ها و فعالیت‌های مشترک با چینی‌ها را در دستور کار قرار داده، یا روابط فعلی را گسترده‌تر کنند؟ برای پاسخ به این پرسش‌ها، باید نگاهی به گذشته، حال و آینده پیش روی خودروسازان چینی انداخت.

این روزها همان‌طور که بیشتر بخش‌های اقتصادی چین با سرعت زیادی در حال رشد است، خودروسازان این کشور نیز با روندی سریع در حرکت بوده و قصد دارند در آینده‌های نه‌چندان دور، به یکی از بازیگران اصلی صنعت خودروسازی دنیا تبدیل شوند. چین اگرچه نسبت به اروپایی‌ها و آمریکایی‌ها سابقه‌ای طولانی در صنعت خودروسازی ندارد، اما با سرعتی بسیار زیاد وارد این صنعت بزرگ شده و هم‌اکنون نیز میزبان برندهای معتبر دنیاست، برندهایی که توان فنی - مهندسی خودروسازان این کشور را بالا برده‌اند. عنوان بزرگ‌ترین بازار خودرو جهان نیز مزید بر علت شده که خودروسازان معتبر دنیا حساب ویژه‌ای روی این کشور باز کنند و حتی بسیاری از آنها سایت تولیدی نیز در چین احداث کرده‌اند. به گواه تاریخ، چینی‌ها از حدود 30 سال پیش با مونتاژ خودروهای سنگین وارد این صنعت شده‌اند، اما آن زمان هیچ ادعایی در خودروسازی و بخصوص تولید محصولات سواری نداشتند. این در شرایطی است که چین از اوایل سال 1994 میلادی، رسماً ورود خود به عرصه خودروسازی را جشن گرفت و با دعوت از بزرگان این صنعت، راهی سخت اما هدفدار را آغاز کرد.

خوبی کار اینجا بود که دولت چین از همان ابتدا حمایت‌های ویژه‌ای را از این جنبش خودروبی به عمل آورد و اجازه داد تا خودروسازان بزرگ دنیا مهمان سرزمین اژدها شده و در کنار استفاده از بازار بکر این کشور، تکنولوژی و فناوری خود را در اختیار چشم بادامی‌ها قرار دهند. این موضوع باعث شد شرکت‌های چینی رشد مناسبی را در سال‌های اخیر تجربه کرده و در برخی موارد پیشرفت‌هایی خیره‌کننده را تجربه کنند. سرعت پیشرفت‌های خودروبی چین در سال‌های اخیر به حدی بوده که خودروسازان این کشور هم‌اکنون نام‌هایی نسبتاً آشنا برای بازار دنیا محسوب می‌شوند و حتی برخی از آنها توانسته‌اند وارد بازارهایی مانند ایتالیا و برزیل شوند. شاید چندان باور کردنی نباشد، اما با وجود آن‌که خودروهای الکتریکی از سابقه چندان بر خردار نیستند، یکی از شرکت‌های چینی توانسته خودروی برقی نیز طراحی و تولید کند. آن‌طور که کارشناسان می‌گویند، چینی‌ها با روی آوردن به ایتالیایی‌ها، اقدامات مناسبی را در بحث طراحی خودرو انجام داده و یکی از اهداف بزرگ آنها ارائه محصولات جدید به بازار خودرو است. همچنین بحث تحقیق و توسعه جزو اولویت‌های اساسی خودروسازان چینی به شمار می‌رود، به نحوی که سرمایه‌گذاری آنها روی این موضوع بسیار بالاست. حال در این شرایط، برخی کارشناسان معتقدند خودروسازان داخلی باید باب بیشتری را برای همکاری با چینی‌ها باز کرده و به واسطه انجام فعالیت‌های مشترک با آنها، به نوعی آینده خود را تضمین کنند. به گفته این دسته از کارشناسان، چینی‌ها با استفاده از تجارب همکاری‌های مشترک خود با اروپایی‌ها و آمریکایی‌ها، چند سال دیگر به درجه کیفی بسیار بالایی خواهند رسید و خودروسازان ایرانی اگر از همین حالا باب همکاری با آنها را باز نکنند، ممکن است بعدها پشیمان شوند. اصلاً کسی چه می‌داند، شاید چند سال دیگر همین چینی‌ها نیز خودروسازی ما را تحویل نگرفته و برای داشتن ارتباط، کلی شرط و شروط و اما و اگر در نظر بگیرند. در واقع، حرف مشترک موافقان کار با شرکت‌های چینی، این است که چون خودروسازی ما در راه مشارکت با اروپایی‌ها و آمریکایی‌ها با محدودیت روبه‌روست، چاره‌ای جز رفتن سراغ چینی‌ها ندارد. این موضوع در شرایطی است که همکاری مشترک با چینی‌ها، مخالفانی نیز دارد و به گفته آنها با وجود شرایط فعلی خودروسازان کشور، اصلاً نیازی به شرکت‌های چینی نیست. آنها معتقدند، با استفاده از توان علمی دانشگاه‌های کشور می‌توان به اهداف کمی و کیفی خودروسازی کشور رسید. هم‌اکنون خودروسازی ایران تنها در بخش خصوصی و با تیراژی محدود با چینی‌ها مشارکت دارد و باید دید آیا در آینده، این همکاری‌ها بیشتر و گسترده‌تر خواهد شد؟

باید با چینی‌ها بمانیم

اما به سراغ کارشناسان برویم و ببینیم نظر آنها در مورد همکاری مشترک با خودروسازان چینی چیست.

مدیرعامل ایران خودرو دیزل در این مورد با اشاره به پیشرفت خودروسازان چینی می‌گوید: آنها چندین سال روی افزایش تیراژ وقت

گذاشتند و هم‌اکنون به اهداف خود در این مورد دست یافته‌اند و به همین دلیل نتوانستند آن‌طور که باید، بحث کیفیت را در محصولات تولیدی دنبال کنند.

هاشم یکه‌زارع می‌افزاید: چینی‌ها هم‌اکنون که خیالشان از بابت تیراژ آسوده شده، به فکر فاز بعدی فعالیت‌های خود افتاده و قصد دارند اهداف کیفی و فنی‌شان را محقق کنند. وی با اشاره به سرعت کمی و کیفی خودروسازان چینی، تأکید می‌کند: به اعتقاد من، چینی‌ها طی دو سه سال آینده ضعف‌های فنی و کیفی خود را نیز برطرف خواهند کرد و این بدان معناست که آنها جزو بازیگران مهم صنعت خودروسازی دنیا در آینده هستند. به گفته یکه‌زارع، خودروسازان ایرانی باید به‌وسیله توسعه روابط با چینی‌ها، کنار آنها بمانند تا بتوانند در آینده از این روابط استفاده لازم را ببرند. مدیرعامل ایران‌خودرو دیزل می‌گوید: در حال حاضر کار کردن با خودروسازان چینی راحت است، اما همین چینی‌ها نیز ممکن است چند وقت دیگر ما را هم تحویل نگیرند، زیرا برنامه‌های زیادی برای رشد کیفیت محصولات خود دارند. گفته‌های وی در شرایطی است که ایران خودرو دیزل تجربه خوبی از همکاری با چینی‌ها ندارد و کامیون چینی هوو (این کامیون هم‌اکنون با نام فراز عرضه می‌شود) در درسه‌های زیادی را برای این شرکت به وجود آورد و پلیس بارها نسبت به ناامن بودن آن موضع گرفت.

کاهش هزینه با کمک چینی‌ها

اما اگرچه عنوان می‌شود که خودروسازان چینی طی 15 سال گذشته تنها به فکر رشد تیراژ بوده‌اند، یک کارشناس معتقد است آنها از همان ابتدای ورود به صنعت خودروسازی نیز مسائل کیفی را مدنظر داشته‌اند. فرید زاوه با اشاره به این‌که بحث کیفی نیز برای خودروسازان چینی مهم بوده و هست، می‌گوید: خودروسازان چینی در ابتدای ورود به صنعت خودروسازی، علاوه بر تیراژ به کیفیت هم فکر می‌کردند، زیرا می‌خواستند بازار 15 میلیونی خود را پشتیبانی کرده و برای مشتریان داخلی، خودرو تولید کنند. وی با تأکید بر این‌که در حال حاضر توقع خود مشتریان چینی نیز بالا رفته، می‌افزاید: خودروسازان ایرانی چاره‌ای جز همکاری مشترک با چینی‌ها ندارند، زیرا به هر حال یک سری مشکلات خاص برای کارکردن با شرکت‌های خارجی وجود دارد و بحث هزینه‌ها نیز در میان است. به گفته این کارشناس، کار کردن با چینی‌ها کمک زیادی به کاهش هزینه‌ها خواهد کرد، زیرا آنها هم تیراژ بالایی دارند و هم پول ملی خود را ارزان‌تر از ارزش واقعی نگه داشته‌اند. از طرفی، اروپایی‌ها در کل شرکای خوبی به حساب نمی‌آیند، چراکه نمی‌توانند انتظارات قیمتی را برآورده کنند.

نکته: به اعتقاد برخی کارشناسان، چینی‌ها با استفاده از تجارب همکاری مشترک خود با اروپا و آمریکا، به درجه کیفی بالایی در تولید خودرو خواهند رسید و اگر ایرانی‌ها از حالا باب همکاری با آنها را باز نکنند، ممکن است پشیمان شوند. زاوه در ادامه با اشاره به این‌که چینی‌ها قابل اعتماد بوده و باید با آنها همکاری مشترک داشت، تأکید می‌کند: ما دارای دهمین بازار بزرگ خودرو دنیا هستیم و از همین رو می‌توانیم با تعامل مشترک از قدرت چینی‌ها که در آینده بیشتر هم می‌شود، استفاده کنیم. وی می‌افزاید: چینی‌ها با خودروسازان بزرگ دنیا فعالیت‌های مشترک دارند و به همین دلیل می‌توان روی کیفیت کار آنها حساب باز کرد. اما دبیر انجمن خودروسازان نیز مانند زاوه و یکه‌زارع، موافق ارتباط با چینی‌ها بوده و تأکید می‌کند که این موضوع نوعی اجبار است. احمد نعمت بخش می‌گوید: چون ارتباطات ما با اروپایی‌ها و آمریکایی‌ها محدود است، چاره‌ای جز همکاری با چینی‌ها نداریم. وی با اشاره به استراتژی در نظر گرفته شده برای صنعت خودروی کشور می‌افزاید: طبق این استراتژی باید چند پلتفرم مشترک با مشارکت خارجی‌ها بسازیم و از آنجا که چینی‌ها در کاهش هزینه‌ها استادند و شرکت‌های باکیفیت نیز در میان آنها پیدا می‌شود، می‌توان از طریق همکاری مشترک با خودروسازان چینی به بخشی از اهداف خود رسید. دبیر انجمن خودروسازان در ادامه تأکید می‌کند: شرکت‌های چینی کیفیت کار متفاوتی دارند، به نحوی که مثلاً قطعات خودرو با درجات کیفی مختلفی تولید شده و در اختیار مشتریان قرار می‌گیرند. به گفته نعمت بخش، در حال حاضر 60 درصد قطعات خودرو تولیدی در چین، به آمریکا صادر می‌شود و با این حساب نمی‌توان مدعی شد که کیفیت کار چینی‌ها پایین است، زیرا اگر چنین بود، دولت آمریکا اجازه ورود آنها را به بازار خود نمی‌داد. نعمت بخش تأکید می‌کند: کار با چینی‌ها خوب است، اما به شرط آن‌که بدانیم چگونه از توانمندی و پتانسیل بالای آنها در صنعت خودرو استفاده کنیم.

نیازی به چینی‌ها نداریم

اظهارات موافقان همکاری مشترک با خودروسازان چینی در شرایطی است که به اعتقاد دبیر انجمن قطعه‌سازان، صنعت خودروسازی ایران نیازی به چینی‌ها ندارد. محمدرضا نجفی منش با اشاره به این‌که خودروسازی ایران پتانسیل لازم برای پیشرفت و طراحی و تولید محصولات جدید را دارد، می‌گوید: ما هم‌اکنون ارتباط فنی خوبی با پژو و رنو داریم و اگر از همین پتانسیل موجود استفاده کنیم، به اهداف بلندمدت خود در استراتژی صنعت خودرو خواهیم رسید. دبیر انجمن قطعه‌سازان با تأکید بر این‌که خودروسازی ایران هیچ احتیاجی به چینی‌ها ندارد، می‌گوید: علاوه بر ارتباط مناسب با پژو و رنو، پتانسیل بسیار قوی در دانشگاه‌های کشور وجود دارد، به نحوی که می‌توان با کمک آنها اهداف کمی و کیفی خود را پیش برد. نجفی منش در ادامه تأکید می‌کند: هرچیزی را که چینی‌ها بخواهند به ما یاد بدهند، خودمان داریم، بنابراین بهتر است به جای کار با چینی‌ها، شرایط تولید را در داخل تسهیل کنیم.

بستگی به نوع شرکت دارد

رئیس کمیته خودروی کمیسیون صنایع مجلس نیز از زاویه‌ای دیگر به این ماجرا نگاه کرده و می‌گوید: خوب یا بد بودن کار با خودروسازان چینی، بستگی به نوع شرکتی دارد که با آن همکاری خواهیم شد. مهدی صادق می‌افزاید: خودروسازان چینی از درجات کیفی مختلفی برخوردارند، بنابراین همکاری با آنها مثبت باشد یا منفی، موضوعی است که در نوع شرکت انتخابی نهفته است.

وقتی آب نیست، باید تیمم کرد

اما دبیر پیشین انجمن خودروسازان نیز با اشاره به محدودیت‌های فعلی که خودروسازان ایرانی در راه مشارکت با خارجی‌ها دارند، می‌گوید: موضوع همکاری با خودروسازان چینی مثل این می‌ماند که وقتی آب نیست، باید تیمم کرد. داوود میرخانی رشتی در توضیح این گفته خود می‌افزاید: در حال حاضر برای کار کردن با شرکت‌های بزرگ خارجی با محدودیت‌هایی روبه‌رو هستیم و در این شرایط چاره‌ای جز همکاری با چینی‌ها نداریم. وی تأکید می‌کند: به هر حال خودروسازان چینی نیز توانسته‌اند طی سال‌های اخیر به رشد کمی و کیفی مناسبی برسند و این نکته‌ای مثبت برای مشارکت با آنها محسوب می‌شود. به گفته میرخانی، زمانی ژاپنی‌ها و کره‌ای‌ها نیز همین شرایط را داشتند، اما با عبور از این دوران، هم‌اکنون جزو سرآمدهای صنعت خودروسازی جهان به حساب می‌آیند.

حمیدرضا بهداد / جام جم