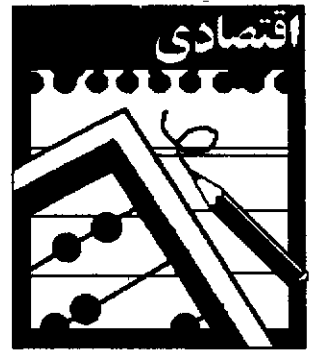


# خودروی ملی؛ بزرگ نمیر بهار میاد...!



ساخت خودروی ملی برای ایرانی‌ها یک آرزوی تحقق یافته است یا سرابی که در نهایت به وادی سرگشتگی و برهوت بی حاصلی ختم می‌شود؟ ساخت خودروی ملی روزی سرانجام بخشی از زیربنای اقتصاد کشور ما را تشکیل خواهد داد و یا همچنان بهانه‌ای خواهد بود که افراد و شرکتها اجازه واردات بگیرند، موافقت اصولی دریافت کنند، دهها هکتار زمین در اختیارشان گذاشته شود، میلیاردها ریال سود ببرند و بعد... هیچ!

ساخت خودروی ملی روزی سرانجام از حرف به عمل خواهد رسید، یا همچنان ابزاری خواهد بود برای کسب درآمدهای نجومی از سوی دلالان، یا وسیله‌ای که دولتها قسمتی از کسر بودجه خویش را تأمین کنند، و یا هر از گاهی دولت‌مرد سیاست پشه‌ای آن را به عنوان خوراک تبلیغاتی برای پیشبرد مقاصد خویش مورد استفاده قرار دهد؟

ساخت خودروی ملی امکان‌پذیر و مقرون به صرفه و شدنی است، یا بسته به موفقیت و اقتضای شرایط، روزی به عنوان ضرورتی حیاتی مطرح خواهد شد، و روزی دیگر افراد مختلف معاذیر متعددی برای توجیه مقرون به صرفه نبودن تولید آن در قالب دهها مقاله و سخنرانی و کنفرانس مطبوعاتی ارائه خواهند کرد؟

زمانی که در نیمه دوم دهه ۱۳۴۰ اولین اتومبیل مونتاژی ایران به بازار عرضه شد و نخست وزیر وقت (هریدا) کوشید آن را موفقیتی ملی جلوه دهد، کسانی که با صنعت خودروسازی آشنائی داشتند نیک آگاه بودند یک صنعت بسیار وابسته به یک کمپانی چند ملیتی رو به ورشکستگی به عنوان صنعت خودروسازی ملی معرفی شده است.

هریدا در همان زمان دو جمله معروف بر زبان راند

که هنوز در اذهان باقی است.

- به امید روزی که هر ایرانی یک پیکان داشته باشد (نقل به مضمون است؛ زیرا گفته‌های وی بعداً به صورت شعاری تبلیغاتی با همین مضمون درآمد)

- افتخار می‌کنم سوار اتومبیل وطنی شوم (هریدا برای رفت و آمد در تهران سوار پیکان می‌شد)

آیا پیکان یک اتومبیل وطنی بود، و اکنون هست؟ تا قبل از تولید پیکان از سوی خیامی‌ها، حرف اول در صنعت مونتاژ اتومبیل را اخوان می‌زد که مونتاژکننده اتومبیل‌هایی نظیر جیب آهو- رامبلر (و بعداً آریا و شاهین و چند مارک دیگر آمریکائی) بود.

این که چگونگی و چرا احمد خیامی ناگهان سربرآورد و توانست ایران ناسیونال را بنیان نهد جزو ابهاماتی است که برای روشن شدن آن باید تحقیق و بررسی همه جانبه‌ای انجام شود.

گفته می‌شد احمد خیامی از حمایت دربار و برخی شاهزاده‌ها و شاهدختها برخوردار است، و اینان در زد و بندهای بین‌المللی خود چون بهترین امتیازات را از کمپانی تالبوت گرفته‌اند، با کمپانی هیلمن که بخشی از تالبوت بوده، قرارداد بسته‌اند.

اطلاعات در این مورد بیشتر مبهتی بر حدس و گمان و شایعه است، و لذا بیش از این درباره آن نمی‌نویسیم، اما در هر حال نمی‌توان انکار کرد انتخاب تالبوت، هیلمن و تأسیس ایران ناسیونال محصول مطالعات، گزینش بهترین‌ها و حفظ حداکثر منافع ملی نبوده است، زیرا مثلاً ده سال پس از تولید پیکان در ایران، معلوم شد کاربراتور آن از رده خارج شده و باد کرده است، زیرا ده برابر حد مجاز هوا را آلوده می‌کند!

در همان سالها، خرید سی هزار دستگاه اتومبیل هیلمن از انگلیس و فروش اقساطی آن به کارمندان دولت ثابت کرد شایعات مربوط به وجود ارتباطاتی ویژه بین صاحبان قدرت و سرمایه ایرانی با تالبوت و هیلمن نمی‌تواند چندان هم بی‌پایه باشد.

در سال ۱۳۴۶ سازندگان پیکان از آن به عنوان خودروی ملی نام می‌بردند و وعده می‌دادند به زودی زود صد در صد قطعات پیکان در ایران ساخته خواهد شد. اما این وعده تا ۱۲ سال بعد که انقلاب رژیم سلطنتی در ایران را سرنگون کرد تحقق نیافت. در این مدت تنها چند واحد صنعتی جدید برای ساخت قطعات کم اهمیتی نظیر سپر پیکان تأسیس شد، اما در عوض تعدادی شرکتهای فرعی در کنار شرکت مادر (ایران

ناسیونال) تشکیل شد که بیشتر کار بازرگانی انجام می‌دادند تا کار تولیدی؛ مثل شرکتی که بخش قطعات بدکی پیکان را برعهده داشت. (خیامی که اینک یک ثروتمند تمام عیار شده بود، حتی به بانکداری هم رو آورد).

باید دانست یک آمار برجاسته مانده از همان سالها حاکی است فقط ۶ درصد از ارزش افزوده (توجه شود، فقط ارزش افزوده) تولید پیکان نصیب اقتصاد ایران می‌شد و ۹۴ درصد بقیه را کمپانی تالبوت غارت می‌کرد).

## پس از انقلاب

در سالهای قبل و بعد از تولید پیکان، غیر از ایران ناسیونال چند شرکت اتومبیل‌سازی (و در واقع مونتاژ اتومبیل) دیگر در ایران دایر بود. مثل شرکت اخوان که اتومبیل‌های آمریکائی (بوک، شورلت، جیب...) تولید می‌کرد. شرکت مرتب که جیب لندورر به بازار تحویل می‌داد. بنز خاور که کامیون‌های سنگین و سبک می‌ساخت. کاوه که کامیونهای سنگین مونتاژ می‌کرد و... پس از انقلاب تمامی این صنایع ملی شدند و تحت مدیریت دولتی قرار گرفتند. از آن پس امید می‌رفت صنایع خودروسازی کشور تابع ضوابط و قانونمندیهای جدیدی شوند که در برگیرنده منافع ملی کشور باشند.

در طلیعه انقلاب، یکی از اصلی‌ترین شعارهای اقتصادی رسیدن به خودکفائی بود. همه افراد علاقمند امید داشتند عرصه فعالیت برای متخصصین، دست درکاران صنایع و افراد خلاق هموار شود. از جمله، بسیاری از اشخاص به این امید دل خوش کردند که صنعت خودرو سازی با استفاده از توانمندیهای مادی و معنوی (تخصص، تجربه، نیروی انسانی کارآمد، ماشین‌آلات بسیار اما پراکنده و...) جزو اولین صنایعی باشد که به خودکفائی برسد.

اما با گذشت سالها این امید نه تنها تحقق نیافت، بلکه صنایع مونتاژی در ایران بازار گرمتری پیدا کرد و مارکهای مختلفی از اتومبیل زیر خط مونتاژ رفت. شورلت، پژو، رنو، نیسان، مزدا، پراید، پازن (جیب)، دپوو، و... و اتومبیل‌های مارک دیگری که شاید در آینده در خط مونتاژ قرار گیرند.

خودرو بطور اعم، و اتومبیل سواری بطور اخص، بتدریج بیش از آن که یک خط تولید باشد، به صورت وسیله‌ای برای پول درآوردن از سوی دولت و دلالان

بخش خصوصی درآمد.

ما خاطراتی از سالهای دهه شصت داریم که سازندگان [موتناز کنندگان] اتومبیل دهها ترفند بکار می‌بستند تا با دریافت پول هرچه بیشتر از مردم، اتومبیل کمتری در مدت‌های طولانی تری تحویل دهند.

آیا یادمان رفته است اتومبیل‌های سواری در این دوره پیش فروش می‌شد، و گاه دو سال طول می‌کشید تا اتومبیل تحویل شود؟

این روند هم اکنون نیز ادامه دارد، منتهی با شیوه‌هایی تکامل‌تر یافته‌تر و متکی بر تجارب گذشته!

در همین دوره، دو شقه شدن دستگاه

متولی صنایع کشور و تشکیل

وزارت‌خانه‌های صنایع و صنایع سنگین

فرصت‌های مناسبی فراهم آورد تا مدیرانی

که وعده تولید قریب‌الوقوع خودرو می‌لی،

شکستن بازار سیاه و سوق دادن سرمایه‌ها به

سوی تولید واقعی را می‌دادند، با تعویض به

موقع از زیر پاسخگویی شانه خالی کنند و

دست‌های خود را بشویند و بگویند: ما

بسی تقصیریم... ما وارث اقدامات و

برنامه‌ریزی‌های مدیران قبلی بوده‌ایم.

جریان استیضاح از وزیر وقت صنایع

سنگین در سالهای آخر جنگ تحمیلی

هنوز هم ورد زبان‌هاست. هنوز هم کسانی

که با علاقه به مسائل صنعت می‌نگرند به یاد

دارند که آن استیضاح چگونه خاتمه یافت،

و وزیر مربوطه چگونه نمایندگان مجلس آن

دوره را کیش مات کرد!

در همان سالها، و سالهای پس از آن

تصمیمات حیرت‌انگیزی در مورد واردات

اتومبیل اتخاذ گردید، و به مرحله اجرا

گذاشته شد. یکی از آن تصمیمات اجازه

ورود یک اتومبیل بوسله دانشجویان، فارغ

التحصیلان و کارمندان دولت بود.

بعهد از یک دوره نسبتاً طولانی

ممنوعیت واردات اتومبیل، این اجازه چنان بازار

پرونی برای دلان اتومبیل بوجود آورد که تصور آن

غیرممکن است. و غیرممکن‌تر از این غیر ممکن،

محاسبه سودهایی است که از این رهگذر نصیب

کارچرخانان بازار دلالتی معاملات اتومبیل‌های وارداتی

شد.

کار و بار اینان چنان رونقی گرفته بود که حتی حواله

اتومبیل دانشجویی به میلیونها ریال خرید و فروش

می‌شد. کافی است به صفحات روزنامه‌های سال‌های

آخر دهه شصت نگاهی بیندازیم تا خاطرات آن روزها

را بوضوح بیاد آوریم.

اگر آن خاطرات را با خاطرات قبل از انقلاب بیامیزیم

و آنها را در کنار واقعیات موجود قرار دهیم، ناگزیریم

اعتراف کنیم برخلاف سایر کشورها که عزم آنها برای تولید

خودروی ملی در قالب کوشش برای تولید، نوآوری،

صادرات و بهینه‌سازی تعطیل‌ناپذیر تولید استوار بوده، در

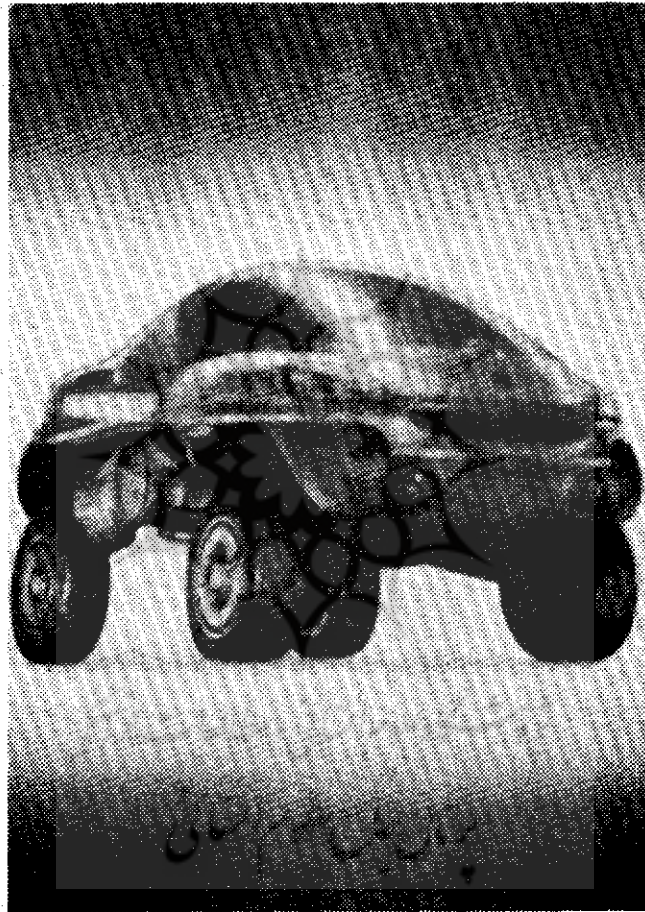
کشور ما مقدرات صنعت خودروسازی را بدلالی، و بازار

سیاه رقم زده است.

ما می‌دانیم معجزه صنعتی کره جنوبی با ۲۰ میلیارد

دلار سرمایه‌گذاری تحقق یافته است. با همین

سرمایه‌گذاری، کره جنوبی در کمتر از ۱۵ سال به



مرحله‌ای رسید که در کنار تولید انواع پیشرفته‌ای از

اتومبیل و کامیون، در صنعت کشتی‌سازی مقام اول را در

دنیا حائز شده، و اینک علاوه بر صنایع شیمیایی پیشرو،

نساجی رقابت‌ناپذیر لوازم خانگی مرغوب و ارزان،

انواع پیشرفته‌ای از کامپیوتر را نیز می‌سازد.

ما ایران را با کره جنوبی مقایسه نمی‌کنیم. با کشوری

به نام تایلند مورد مقایسه قرار می‌دهیم که در افواه عام

برنج آن شناخته شده، و خیلی‌ها خوانده‌اند که مبتلایان به

«ایدز» در آن بیشتر از سایر مناطق جهان است. اما روز

۲۶ تیر سال جاری مقامات همین کشور اعلام کردند:

«تایلند در نظر دارد میزان تولید اتومبیل ساخت این

کشور را تا سال ۲۰۰۰ میلادی (۲۰۵۱ سال دیگر) سالانه به

یک میلیون دستگاه برساند و به بزرگترین تولیدکننده

اتومبیل در جنوب شرقی آسیا تبدیل شود. هم اکنون ۱۳

کارخانه اتومبیل سازی در این کشور سالانه ۴۶۴۵۰۰

دستگاه اتومبیل تولید می‌کنند.

حال بیائیم به صنعت و نیز روند واردات اتومبیل در

کشور خودمان نظری بیندازیم.

به موجب آمارهای که از تولید و واردات

اتومبیل سواری طی سالهای ۴۸ تا ۷۲ در اختیار ماهنامه

است در این مدت ۳۵۷۱۸۹ دستگاه اتومبیل به کشور

وارد شده و در همین دوره ایران ناسیونال

سابق و ایران خودروی فعلی ۹۱۸۱۱۳

دستگاه، پارس خودرو ۱۵۲۰۲۱ دستگاه و

سایپا ۲۴۴۳۲۶ دستگاه خودرو ساخته‌اند

[موتناز کرده‌اند].

اگر آمار تولیدات و واردات اتومبیل

سواری در سالهای ۴۶ و ۴۷ و نیز ۷۳ و

۱۳۷۴ را بر ارقام فوق بیفزائیم درمی‌یابیم

حداقل دو میلیون اتومبیل سواری در این

سالها وارد شده، یا باصطلاح در

کارخانه‌های داخلی ساخته شده است. اگر

متوسط بهای تمام شده هر دستگاه اتومبیل

را پنج هزار دلار - فقط پنج هزار دلار - در

نظر بگیریم مشخص خواهد شد تنها ده

میلیارد دلار برای ورود و یا موتناز این

اتومبیل‌ها صرف شده است.

این آمار اتومبیل‌های سواری است.

اگر واردات وانت‌بار، واردات غیررسمی و

از قلم افتاده ... را نیز به حساب بیاوریم بر

رقم فوق چند میلیارد دلار دیگر نیز افزوده

می‌شود. بر این رقم بیفزائیم میلیاردها دلار

دیگری که برای واردات لوازم بدکی

صرف شده است. بر این رقم بیفزائیم

دلارهایی را که برای تأمین ناوگان حمل و

نقل پرداخته‌ایم (اتوبوس، مینی‌بوس،

کامیون و تریلر) و بر این ارقام بیفزائیم

هزینه‌های سنگین دیگری را که برای

تأسیس صنایع اتومبیل‌سازی فرضی پرداخته‌ایم (و ما در

همین گزارش به آنها اشاره‌ای خواهیم کرد). اینک در

مقابل این همه سرمایه‌گذاری چه داریم؟

خوش‌بینانه‌ترین اظهارنظر را از زبان آقای مهندس

غروی مدیرعامل ایران خودرو می‌خوانیم. ایشان روز

۲۳/۴/۸ در مصاحبه‌ای با روزنامه کیهان گفته است:

«خودرو ملی جایگزین پیکان خواهد شد و از نظر شکل و

ساخت کلاً با اتومبیل پیکان تفاوت دارد. وی افزود: این

اتومبیل در سال ۱۳۷۷ به بازار عرضه می‌شود.»

سی سال سابقه موتناز، مبالغ نامعلوم سرمایه هدر

رفته و تازه... وعده ما در سال ۱۳۷۷!

البته تأسیس دهها واحد تولیدکننده قسمت‌ها و

قطعات مختلف خودرو را که گوشه‌ای از توانمندیهای آنها در نمایشگاه خودرو و قطعات محرکه به نمایش گذاشته شد از یاد نبرده‌ایم. ولی وجود این واحدها می‌تواند نویدبخش پایه‌گذاری صنعت خودروسازی کشور، در حدی که بتواند با تولیدات کشورهای دیگر رقابت کند، باشد؟

## کشاورزی به جای اتومبیل‌سازی

بهرحال، مدیرعامل ایران خودرو حرف خودش را می‌زند، و دیگران کار خود را می‌کنند.

فی‌المثل اتحادیه صنف دارندگان نمایشگاهها و فروشندگان اتومبیل از سویدای دل معتقد است که داشتن صنعت خودروسازی برای کشور ما مقرون به صرفه نیست و بهتر است اتومبیل دانشجویی وارد شود و ما سرمایه‌هایمان را به کشاورزی اختصاص دهیم.

بدون آنکه در مورد محتوای گزارش این اتحادیه اظهار نظری کنیم اصل آن را بلافاصله چاپ می‌رسانیم.

لازم است توضیح دهیم اعضای کمیسیون اصل نود مجلس وضعیت خودروسازی کشور را در دست

بررسی قرار دارد. روز دوم

اردیبهشت سال جاری گروهی از

اعضای این کمیسیون برای کسب

اطلاعات و دریافت واقعیات عینی، از

کارخانه ایران خودرو بازدید می‌کنند؛

و برای آنکه از نظریه کارشناسی

دیگران هم استفاده شده باشد،

نمایندگانی از اتحادیه صنف

دارندگان نمایشگاهها و فروشندگان

اتومبیل تهران را هم در این بازدید

شرکت می‌دهند. این نمایندگان در

نامه‌ای به شماره ۲۸۲ و به تاریخ

۱۳۷۴/۲/۱۰ نظریات کارشناسی خود

را به شرح زیر ارائه می‌دهند:

ریاست محترم کمیسیون اصل نود

مجلس شورای اسلامی ایران

سلام علیکم. در بازدید شنبه دوم اردیبهشت ماه سال

جاری که در معیت عده‌ای از آقایان اعضاء محترم

کمیسیون اصل نود از کارخانه ایران خودرو به عمل آمد، با

توجه به گزارش مدیریت محترم شرکت در مورد اقدامات

انجام شده، توجه کمیسیون را به نکات زیر معطوف

می‌دارد:

۱- بدون شک تحوّل از طرف مدیریت کارخانه در

امر بازسازی، سازمان‌دهی و افزایش تولیدات بعمل آمده

که این اقدامات در خور ستایش و تمجید است و لکن در

مقابل این اقدامات مسائل و مشکلات گفتمنی فراوانی وجود

دارد که کلیه اقدامات انجام شده را تحت الشعاع خود قرار

می‌دهد و بی‌توجهی به آن موجب نارضایتی مردم

قهرمان و انقلابی ایران را فراهم می‌سازد، لذا به ذکر

مختصری از آن می‌پردازیم.

۲- تحول و دگرگونی در امر صنعت خودروسازی و

بکارگیری شیوه‌ها و تکنیک جدید و پیشرفته موجب شده

تا خودروهای خارجی گوی سبقت را از ما گرفته بطوریکه

در مقام مقایسه با محصولات آنان این واقعیت برای ما

روشن می‌شود که تا چه اندازه در امر خودروسازی عقب

هستیم و باید بپذیریم که خودرو ملی ما (یعنی پیکان) با

اینکه بقول مدیریت عامل ایران خودرو حدود ۵۰۰۰ دلار

برای شرکت تمام می‌شود، نه قدرت رقابت با

تولیدات خارجی دارد و نه اینکه می‌توانیم با صادرات آن

در بازارهای جهانی پایگاه ویژه داشته باشیم.

۳- مسئله قیمت خودروهای داخلی از هر نظر در

خور توجه و تعمق است. بالاخص خودرو پیکان که خودرو

ملی ایران بوده و قیمت کلیه خودروها بخصوص

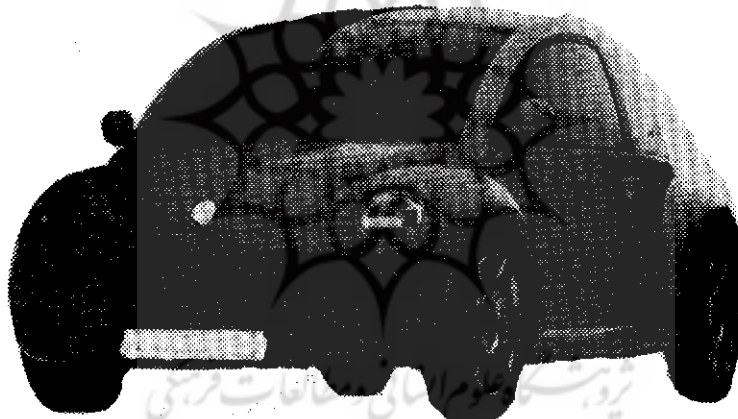
خودروهای خارجی با قیمت آن مقایسه و تعیین می‌گردد

و بطور خلاصه می‌توان گفت قیمت پیکان عامل افزایش و

یا کاهش قیمت خودروها در ایران است، جناب مدیرعامل

شرکت فرمودند حدود ۳ سال است که کلیه قطعات پیکان

در ایران ساخته می‌شود بنابراین ۲ سوال مطرح می‌شود:



الف: چرا باید قیمت پیکان به حدود ۳۳۰۰۰۰۰ ریال

برسد؟ ب: با عنایت به قیمت فوق چرا باید سوددهی

شرکت نسبت به قیمت فروش ناچیز باشد بطوریکه طبق

فرمایش ایشان پاسخگوی مالیات هم نباشد؟ این چراها را

باید جستجو کرد و علت آنرا پیدا کرد.

جناب مدیرعامل در مورد قیمت پیکان اشاره به

نوسانات دلار کردند، قابل توجه است که قیمت دلار در

اوائل انقلاب ۷۰ ریال بود و قیمت پیکان ۴۰۰۰۰۰ ریال

در حال حاضر قیمت آزاد دلار ۴۵۰۰ ریال است یعنی

۶۴ برابر شده در حالیکه افزایش قیمت پیکان از مرز ۸۵

برابر هم گذشته و حدود ۲۱ برابر از جهش دلار پیشی گرفته،

چرا باید خودروی که در داخل کشور تولید می‌شود با

چنین وضعی مواجه گردد و اثرات آن بر روی کلیه

خودروها نیز مشهود گردد؟ در تاریخ ۱۳۷۱/۶/۸ قیمت

پیکان ۸۹۰۰۰۰۰ ریال و زمان تحویل آن چهارماهه بود

و قیمت تحویل فوری در بازار آزاد حدود ۱۰۵۰۰۰۰۰

ریال بود، چرا باید در طول ۲/۵ سال قیمت آن ۳ برابر شود؟

لازم به ذکر است که شرکت ایران خودرو در طول

فعالیت ۳۰ ساله خود توانسته تحوّل در کیفیت و تکنیک

خودرو پیکان بوجود آورد، کشورهای صنعتی که

خودروهای آنان بازار جهان را قبضه کرده دائماً در حال

بهرتر کردن کیفیت و تکنیک هستند زیرا وقتی یک خودرو از

این امتیازات برخوردار گردید مسلماً با قیمت بیشتری در

بازارها بفروش می‌رسد، حال آن که مدیران

خودروسازی ما فقط قیمت‌ها را افزایش می‌دهند و به

مسائل دیگر اهمیت نمی‌دهند.

نظر هیئت مدیره اتحادیه بر این است با عنایت به

میزان سرمایه‌گذاری فوق‌العاده‌ای که در امر

خودروسازی شده و بفرموده مدیریت عامل با در نظر

گرفتن ۳٪ سود کارخانه توسعه آن و بالاخص افزایش

سرمایه‌گذاری مقرون بصره نبوده و بهتر آنست که این

سرمایه‌های جدید در امر کشاورزی و آبیاری بکار گرفته

شود تا با عنایت خداوند تعالی در آینده‌ای نه چندان دور

از نظر کشاورزی بخودکفائی برسیم. (انشاء...)

این واقعیت ضعیف قابل انکار

است که با وجود سرمایه‌گذاری

کسانی که در خودروسازی

داشته‌ایم متأسفانه دروازه‌های ما

بروی انواع خودروهای خارجی

باز است و باکمال تأسف خریداران

این خودروها نیز بیشتر است.

در خاتمه ضمن پوزش از

اطلاع کلام پیشنهاد می‌شود موافقت

فرمایند مانند گذشته ورود

اتومبیل‌های خارجی مانند مدل ۹۱

- ۹۲ بوسیله دانشجویان ایرانی

مقیم خارج آزاد گردد تا ضمن آنکه

یک اتومبیل مدل بالا با قیمت بسیار مناسب وارد ایران

می‌شود عده‌ای هم از دانشجویان تحصیل کرده ایران به

میهن اسلامی باز گردند و در خدمت انقلاب باشند. علاوه

بر آن تعداد ورود این خودروها به ایران. خودروهای

اسقاط دودزا که عامل آلودگی هواست از گردونه خارج

گردد، توسط خریداران خودرو فرسوده خریداری و

اوراق شود.

اجازه می‌خواهد در خاتمه عرایض به این حقیقت

اشاره شود که هر زمان که ۷ کشور صنعتی جهان توانستند

فروش ابریشم قم- تبریز- اصفهان و... ایران را بیابند ما هم

می‌توانیم در صنعت خودروسازی با آنان رقابت نماییم.

اتحادیه صنف دارندگان نمایشگاهها

و فروشندگان اتومبیل تهران

اتومبیل‌سازی؛ گوشت گوسفند قربانی!

اگر در مورد صنایع خودروسازی از ضرب‌المثل

«گوسفند قربانی...» استفاده کنیم ره به خطا پیموده‌ایم؟ در طول برنامه اول در واگذاری اجازه واردات اتومبیل آتقدر افراط شده که اینک صدای اعتراض رئیس کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی (حجت الاسلام والمسلمین دری نجف‌آبادی) هم درآمده و با انتقاد از تخصیص مقدار زیادی ارز برای واردات اتومبیل‌های خارجی در طول برنامه اول توسعه کشور پیشنهاد می‌کنند که با توقف این واردات، مابه‌التفاوت هزینه ورود خودروی خارجی صرف بهبود کیفیت صنایع [خودروسازی] داخلی شود. [جراید ۲۶ مرداد ۱۳۷۴]

در همان ایامی که رئیس کمیسیون برنامه و بودجه این نظریه را ارائه کرد، اخبار جسته و گریخته‌ای راجع به تنگناهای صنایع خودروسازی از لحاظ تأمین ارز شنیده می‌شد.

بک واقعیت انکارناپذیر دیگر این است که صنایع خودروسازی ایران از قدیمی‌ترین آنها گرفته تا جدیدترینشان هنوز در مرحله کپی کردن هستند. پیکان همان پیکان سال ۱۳۴۶ است (با تغییراتی مختصر که اصلاً در خور اعتنا نیست) و دیو که این روزها صحبت از راه افتادن آزمایشی خط رنگ‌آمیزی آن می‌شود، از روی نسخه کراهی کپی می‌شود.

صنایع موجود خودروسازی از هر لحاظ لنگ می‌زنند. قیمت خودرو در ایران گاهی چند برابر قیمت‌های بین‌المللی است (توجه! قیمت کارخانه مورد نظر است، نه قیمت بازار آزاد). با وجود خروج مبالغ نامعلومی ارز بابت تهیه خودرو بسیاری از اتومبیل‌های موجود در کشور سه برابر عمر استاندارد خود را پشت سر گذرانده‌اند و با ادامه کار آنها سلامت عمومی و محیط زیست به مخاطره جدی افتاده است. آن وقت در همین شرایط بیست موافقت اصولی برای بیست واحد خودروسازی جدید صادر می‌شود.

این بیست واحد عبارت است از:

۱- علی صفری و شرکا - تاریخ صدور مجوز ۷۳/۱۲/۷. نوع تولید سواری، وانت، جیب ظرفیت سالانه؟

۲- جهان پارس کامیون - تاریخ صدور مجوز ۷۱/۴/۹. نوع تولید: کامیون. ظرفیت تولید سالانه ۳۰۰۰ دستگاه

۳- جهان پارس کامیون (مجدد) - تاریخ صدور مجوز ۷۲/۱۲/۱۸. نوع تولید ماشین آلات راهسازی. ظرفیت سالانه ۳۰۰ دستگاه

۴- جهان پارس کامیون (باز هم مجدد) - تاریخ صدور مجوز؟ - نوع تولید: جیب (سواری، وانت استیشن) سواری دو دیفرانسیل ظرفیت سالانه ۳۰۰ دستگاه

۵- درانیان - تاریخ صدور مجوز ۷۲/۱۲/۱۹. نوع

تولید: اتوبوس شهری، یابانی و توریستی ظرفیت سالانه ۵۰۰ دستگاه

۶- پارس چین تراکتور - تاریخ صدور مجوز ۷۳/۳/۲. نوع تولید: تراکتور چهارچرخ و دوچرخ دستی. ظرفیت سالانه ۹۰۰ دستگاه

۷- حسن مهدی‌نیا - تاریخ صدور مجوز ۷۳/۲/۲۶. نوع تولید: خودروی سواری سبک. ظرفیت سالانه ۱۰۰۰ دستگاه

نوع تولید: خودروی سواری، ظرفیت تولید سالانه ۲۵۰۰۰ دستگاه

۱۴- آقاییان سید کامل حسینی و منصور کریمی - تاریخ صدور مجوز ۷۴/۲/۳۱. نوع تولید: بارکش سبک شهری سه چرخ و چهار چرخ. ظرفیت تولید سالانه ۱۰۰ دستگاه در یک شیفت کاری (این تنها واحدی است که تولید می‌کند!)

۱۵- خودروسازی کرمان (دیپو) - تاریخ صدور

## عزم دیگران تولید بهتر و بیشتر اتومبیل بوده، و عزم ما رونق دادن به بازار سیاه اتومبیل

مجوز ۷۱/۲/۲۳. نوع تولید سواری و وانت. ظرفیت تولید سالانه ۴۵۰۰۰ دستگاه

۱۶- صنایع اتومبیل سازی گیلان - تاریخ صدور مجوز ۷۳/۴/۲۸. نوع تولید: اتومبیل لادا. ظرفیت تولید سالانه ۳۰۰۰۰ دستگاه

۱۷- شرکت اطاق‌سازی فودرنا - تاریخ صدور مجوز ۶۸/۳/۳۰. نوع تولید: اتاق برای مینی‌بوس و کامیونت. ظرفیت تولید سالانه ۴۰۵ دستگاه

۱۸- خودروسازی همدان - صخره - تاریخ صدور مجوز ۷۰/۶/۱۳. نوع تولید: خودروی؟ ظرفیت سالانه؟

۱۹- خودروسازی سپینا - تاریخ صدور مجوز ۷۱/۹/۳۰. نوع تولید خم دروی؟ میزان تولید سالانه؟ [توضیح: اخبار - جراید سال ۷۱ حاکی است این شرکت قرار بود انواع اتومبیل فولکس واگن را مونتاژ کند].

۲۰- آسان خودرو - تاریخ صدور مجوز ۷۱/۹/۴. نوع تولید: خودروی سواری و وانت، ظرفیت تولید سالانه ۷۵۰۰۰ دستگاه

### ملاحظات قابل ملاحظه!

در کارنامه مربوط به این واحدها، زیر سرفصل مربوط به بعضی از آنها جملاتی تحت عنوان «ملاحظات» نوشته شده که ما بی‌هیچ داوری و اظهار نظری آنها را منعکس می‌کنیم. خودروسازی مجید صداقت (ردیف ۱۲):

در تاریخ ۷۳/۶/۲۳ اقدام به عقد قرارداد خرید زمین بدون حق انتفاع از تأسیسات با شرکت

شهرک صنعتی زنجان نموده و علیرغم مساعدتهای فراوان آن شرکت متأسفانه در ۷۳/۸/۲۲ تقاضای ابطال قرارداد نمود که بدلیل اصرار متقاضی قرار داد فسخ شده است. در مورخه ۷۳/۱۱/۱۰ اخطار مبنی بر اقدام جهت قطعی نمودن مجوز به متقاضی ارسال گردیده است.

خودروسازی کرمان (ردیف ۱۵). یک خط مونتاژ شرکت خودروسازی جهت آموزش کارکنان در حال

۸- شرکت مبارز - تاریخ صدور مجوز ۷۳/۱۲/۱۹. نوع تولید: شاسی خودروهای مورد نیاز. ظرفیت تولید؟

۹- شرکت سپند خودرو - تاریخ صدور مجوز ۷۳/۸/۲۷. نوع تولید: کامیونت ۲/۵ تن. ظرفیت سالانه ۲۰۰۰ دستگاه

۱۰- آنا صنعت - تاریخ صدور مجوز اصلاحی ۷۳/۸/۳. نوع تولید: خودروهای کودپاش - شن‌پاش - نمک‌پاش - شستشوی خیابان، ظرفیت تولید سالانه ۵۰۰ دستگاه

قیمت اتومبیل‌ها بعد از تثبیت نرخ ارز (در دلار مرداد ۷۴ - بازار آزاد)

نام اتومبیل	قیمت فعلی	قیمت بود
پیکان ۱۳۰۰	۴۳۰۰۰۰۰۰ ریال	۳۷۵۰۰۰۰۰ ریال
پژو GLX	۹۲۰۰۰۰۰۰ ریال	۷۱۰۰۰۰۰۰ ریال
پژو GLX	۹۶۰۰۰۰۰۰ ریال	۸۵۰۰۰۰۰۰ ریال
پژو GLX اتومبیلک	۱۱۰۰۰۰۰۰۰ ریال	۹۶۰۰۰۰۰۰ ریال
براید ۲ در فول	۶۰۰۰۰۰۰۰ ریال	۵۲۰۰۰۰۰۰ ریال
براید ۲ در ساده	۵۰۰۰۰۰۰۰ ریال	۴۳۰۰۰۰۰۰ ریال
براید ۵ در فول	۹۰۰۰۰۰۰۰ ریال	۵۹۰۰۰۰۰۰ ریال
براید ۵ در ساده	۵۰۰۰۰۰۰۰ ریال	۴۳۰۰۰۰۰۰ ریال
پارول ۴ در ۲ رنگ	۱۱۵۰۰۰۰۰۰ ریال	۱۰۵۰۰۰۰۰۰ ریال
پارول ۳ در	۱۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال	۹۰۰۰۰۰۰۰ ریال
جیب صحرا چرخ ۲ گزش	۱۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال	۸۰۰۰۰۰۰۰ ریال

۱۱- آقاییان عباس پیروزی و حسن شفق نیولونی - تاریخ صدور مجوز ۷۳/۹/۲۳. نوع تولید: سواری و وانت، ظرفیت سالانه جمعاً ۷۰۰۰ دستگاه

۱۲- مجید صداقت - تاریخ صدور مجوز ۷۳/۱/۲۰. نوع تولید خودروهای مخصوص، اتومبیل سواری و وانت. ظرفیت تولید سالانه ۵۰۰۰ دستگاه

۱۳- راد خودرو - تاریخ صدور مجوز ۷۱/۱۱/۱۰

بهره برداری بوده و اسکلت فلزی واحد رنگ شرکت فوق نیز در حال احداث می باشد.

صنایع اتومبیل سازی گیلان (ردیف ۱۶). شرکت صنایع اتومبیل سازی گیلان در تاریخ ۷۳/۴/۲۸ مجوز ساخت اتومبیل سواری لادا گرفته و در ضمن قبلاً هم شرکت مذکور موافقت نماینده رسمی شرکت لادا در منطقه جغرافیایی ایران را گرفته بود لذا جهت استفاده از ظرفیت خالی کارخانجات داخلی اقدام که پس از بررسیهای لازم امکانات بالقوه شرکت زامیاد را انتخاب و توافق نامه ای با شرکت جهت تولید قطعات و محصول خود بصورت موقت و روزمزدی به امضاء رسانید. از طرفی جهت بستن قرارداد با شرکت مادر در کشور روسیه علیرغم فراهم کردن کلیه زمینه ها و توافقات فی مابین و سفرهای مکرر به مسکو به لحاظ تغییرات متوالی مقررات بانکی در رابطه با نحوه پرداخت ارز با تأخیر مواجه گردید. ولی در عین حال مذاکرات مستقیم بین طرفین به منظور مجاب کردن کارخانه مادر در خصوص نحوه پرداخت ارزی از طریق گشایش اعتبار اسنادی در سیستم بانکی کشور با عنایت به سیاست جدید ارزی ادامه دارد.

شرکت خودروسازی همدمان - صخره (ردیف ۱۸). شرکت با همکاری استانداری همدان مقدار ۵۰ هکتار زمین با سند قطعی دریافت نموده ولی عملیات ساختمانی را شروع نکرده است.

شرکت خودروسازی سینا (ردیف ۱۹). شرکت با همکاری استانداری همدان مقدار یکصد هکتار زمین با سند قطعی دریافت نموده ولی بغیر از مقداری دیوارکشی، عملیات ساختمانی دیگری انجام نداده که طی نامه شماره ۱۰۲۸ - ۷۳/۱/۱۵ به شرکت اخطار شده در اجرای عملیات ساختمانی تسریع نماید که تاکنون اقدامی انجام نداده است.

آسان خودرو (ردیف ۲). تأمین زمین به میزان یکصد و پنجاه هکتار، تأمین آب به میزان ۵۰۰ مترمکعب در شبانه روز، عقد قرارداد جهت تأمین برق، پی کنی ساختمان انبار موقت به میزان ۱۵۰۰ متر مربع انجام گردیده است.

خواندگان اگر به تاریخ صدور مجوز ردیف ۱۴ (۷۴/۲/۳۱) توجه کنند درخواست یافت این گزارش در همین ماههای اخیر تهیه شده... و بقیه قضایا و میزان پیشرفت کارها را خود در خواهند یافت!

### ...و اما تعریف خودروی ملی

ر ابتدای گزارش نوشتیم از زمانی که مونتاژ پیکان با حمایت حساب شده دولت وقت در ایران شروع شد و اولین دستگاه پیکان در سال ۴۶ به بازار آمد، شعار ساخت «خودروی ملی» با اتومبیل وطنی بر سر زبانها افتاد.

امروز ۲۰ سال از آن زمان می گذرد و در پایان سه

دهه، یک سؤال اساسی در جامعه مطرح است. «خودروی ملی ماکدام است؟» و اصلاً «خودروی ملی» چه نوع خودرویی است؟ کوشیدیم این سؤال را با سه نفر از مدیران سه شرکت اتومبیل سازی فعال کشور در میان بگذاریم و نظر ایشان را بدانیم. اما به دلیل اهمیتی که این رده از مدیران برای افکار عمومی قائلند، ناکام ماندیم! بقیه دست اندرکاران و متخصصان این رشته که مورد سؤال قرار گرفتند، جز در یک مورد، همگی پاسخی یکسان دادند: **خودروی ملی، خودروی ملی است که بیشتر قطعات آن در داخل کشور ساخته شود و لذا پیکان را باید به عنوان خودروی ملی شناخت.**

اگر قرار شود که این تعریف را بپذیریم، می بایست تعدادی از خودروهای راکه در ژاپن یا آمریکا و اروپا ساخته می شود خودروی ملی آن کشورها به حساب نیآوریم چرا که در برخی موارد ۳۰ درصد قطعات یک اتومبیل در داخل ژاپن ساخته می شود و این نسبت در آمریکا و اروپا در سواردی بین ۴۰ تا ۴۵ درصد است.

کارشناسان می گویند خودروی ملی در یک تعریف منطقی و علمی می تواند خودرویی باشد که با توجه به نیاز ملی، توان ملی و منافع ملی ساخته شود و این نیز محتاج برنامه های همه جانبه است که صنعت خودرو تنها بخشی از مجموعه آن باشد. یعنی برای ایجاد صنعت خودرو در کشوری که برنامه عمل مشخص دارد ابتدا پرسیده می شود این خودرو با توجه به کدام نیاز می بایست تولید شود؟ آیا در صورت ساخت چنین خودرویی هماهنگی مناسبی بین ساختار شهری و اجتماعی ما با آن وجود دارد؟ آیا این «نیاز ملی» با «توان ملی» ما هماهنگی دارد؟ و آیا ساخت این اتومبیل که براساس نیاز ملی در نظر گرفته شده و با توان ملی ما مطابقت دارد، در راستای «منافع ملی» ما هم هست یا خیر؟

کوشش برای یافتن پاسخ این پرسش ها می تواند ما را با واقعیات بیشتری آشنا کند، اما اگر بدون یافتن پاسخ هایی منطقی و قابل پذیرش برای پرسش های فوق الذکر اقدام به ساخت یا مونتاژ اتومبیلی شود، حاصل آن، همان تجربه ای است که ما اینک در پایان سی سال

سرمایه گذاری و تلاش و امید در مورد خودروی ملی به آن رسیده ایم.

ایران با کره جنوبی، اندونزی، مالزی محصول دوره خاصی از شرایط تاریخی بودند که با حجم سرمایه گذاری هسان و زمان مشابه کار خود را با مونتاژ اتومبیل آغاز کردند، اما اینک اتومبیل های ساخت کره، اندونزی و مالزی در انواع مختلف به بازارهای آسیای غربی، اروپا و آمریکا سرازیر شده و سودهای کلانی را عاید کشورهای فوق می کند.

کره جنوبی اخیراً یک سرمایه گذاری ۳۴ درصدی را برای تولید دیور و فروش آن در منطقه ایران انجام داده است، اما ما با وجود داشتن تعداد زیادی کارخانه اتومبیل سازی هنوز برای تأمین نیاز داخلی چشم به

جدول ارزیابی انواع اتومبیل سواری تا تاریخ ۷۳/۹/۱۹

ردیف	نام شرکت	مقدار زمین (هکتار)	تاریخ دریافت سند	وضعیت سند	تاریخ شروع عملیات	میزان سرمایه گذاری (میلیون ریال)
۱	سینا	۱۰۰	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۱۰۰
۲	همدمان	۵۰	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۵۰
۳	آسان	۱۰۰	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۱۰۰
۴	خواندگان	۱۴	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۱۴
۵	سازمان اسباب و اسباب بازی	۱۰۰	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۱۰۰
۶	سازمان اسباب و اسباب بازی	۱۰۰	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۱۰۰
۷	سازمان اسباب و اسباب بازی	۱۰۰	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۱۰۰
۸	سازمان اسباب و اسباب بازی	۱۰۰	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۱۰۰
۹	سازمان اسباب و اسباب بازی	۱۰۰	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۱۰۰
۱۰	سازمان اسباب و اسباب بازی	۱۰۰	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۱۰۰
۱۱	سازمان اسباب و اسباب بازی	۱۰۰	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۱۰۰
۱۲	سازمان اسباب و اسباب بازی	۱۰۰	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۱۰۰
۱۳	سازمان اسباب و اسباب بازی	۱۰۰	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۱۰۰
۱۴	سازمان اسباب و اسباب بازی	۱۰۰	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۱۰۰
۱۵	سازمان اسباب و اسباب بازی	۱۰۰	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۱۰۰
۱۶	سازمان اسباب و اسباب بازی	۱۰۰	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۱۰۰
۱۷	سازمان اسباب و اسباب بازی	۱۰۰	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۱۰۰
۱۸	سازمان اسباب و اسباب بازی	۱۰۰	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۱۰۰
۱۹	سازمان اسباب و اسباب بازی	۱۰۰	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۱۰۰
۲۰	سازمان اسباب و اسباب بازی	۱۰۰	۱۳۷۱	سند قطعی	۱۳۷۱	۱۰۰

تولیدات دیگران داریم؛ در این میان عده ای در خوش بینانه ترین فرض معتقدند امکان دارد در سال ۱۳۸۲ مجموع تولید شرکتهای خودروسازی کشور بتواند پاسخگوی نیاز داخلی باشد. همین گروه اضافه می کنند در صنعت خودروسازی کشور هنوز به یک پرسش اساسی که از شرایط جدید حاکم بر اقتصاد جهان ناشی می شود پاسخی در خور داده نشده است، در حالی که تمام سرمایه گذاری های انجام شده تاکنون، و از امروز تا سال ۱۳۸۱ در گروی یافتن پاسخ همین سؤال است، و آن سؤال این است که اگر ایران به سازمان تجارت جهانی بپیوندد از لحاظ صنعت خودروسازی چه آینده ای را پیش رو خواهد داشت؟

زمانی که بواسطه پیوستن به این پیمان تعرفه ها حذف شود چگونه می توان انتظار داشت که مشتری

ایرانی اتومبیل‌های زیبا، پیشرفته و مجهز خارجی را رها کند و زن به خرید اتومبیل ساخت داخل دهد؟ حتی وزیر صنایع در این رابطه اخیراً گفته است: در صورت پیوستن به سازمان تجارت جهانی، صنایع خودروسازی و خانگی ممکن است دچار مشکل شوند. طرح‌ها و برنامه‌های مدیران شرکتهای خودروسازی داخلی در حالی به ساخت داخل کردن اتومبیل‌ها و قطعات معطوف شده که جهان وارد قرن بیست و یکم می‌شود.

در شرایطی که کمترین سستی حتی برای بزرگترین کمپانی‌های اتومبیل‌سازی جهان زیان‌های میلیاردری را در پی دارد، صنایع اتومبیل‌سازی ما چه حرفی برای گفتن می‌تواند داشته باشند؟ (مثلاً گروه اتومبیل‌سازی فولکس واگن در سال ۹۳ میلادی یک میلیارد و ۹۴۰ میلیون دلار ضرر می‌دهد و در سال ۹۴ با گردش کار ۸۰ میلیارد مارکی خود تنها ۱۵۰ میلیون مارک سود می‌برد) شرکتهای اتومبیل‌سازی ایران در آستانه ورود به قرن بیست و یکم هنوز هم به پوشش دادن نیازهای داخلی می‌اندیشند و امیدشان برای سرپاماندن به بسته بودن دروازه‌ها و حمایت‌های منطقی و غیرمنطقی دولت از طریق مسنوعیت ورود اتومبیل خارجی، یا وضع تعرفه‌های سنگین بر اتومبیل‌های وارداتی است. ولی اگر ما به سازمان تجارت جهانی بپیوندیم دیگر نه بستن دروازه‌ها ممکن است، و نه بر خوررداری از حمایت‌های تعرفه‌ای.

در چنان روزگاری آیا مثلاً ایران خودرو که مجهز به ماشین‌آلات از رده خارج شده تالیوت است می‌تواند حتی با صنایع اتومبیل‌سازی کشورهای جهان سوم رقابت کند؟

### محورهای توسعه صنعت خودروسازی

سازمان‌های مسئول، در آخرین تصمیم‌گیری‌های خویش استراتژی توسعه صنعت خودروسازی کشور را بر محورهای زیر استوار کرده‌اند:

- ۱- تأمین سهم مناسب و عادلانه کشور در تجارت جهانی خودرو و قطعات آن، با توجه به امکانات بالقوه و بالفعل کشور. از جمله سرمایه‌گذاری‌های سخت‌افزاری انجام شده و بازار داخلی.
- ۲- خصوصی‌سازی صنعت خودروسازی
- ۳- ایجاد و حفظ فضای رقابتی سالم به منظور رشد طبیعی صنعت خودرو در کشور و آماده‌سازی آن جهت ورود به بازارهای بین‌المللی.
- ۴- توسعه صادرات خودرو و قطعات آن از طریق ارتقاء کیفیت محصولات داخلی و همکاری مشترک با شرکت‌های خودروساز و قطعه‌ساز خارجی.
- ۵- کاهش وابستگی کشور به خودروهای وارداتی و قطعات آنها و افزایش تولید خودروهای مناسب برای نیاز عامه مردم.
- ۶- سازمان‌دهی مناسب جهت تولید خودرو و قطعات آن در کشور هماهنگ با فرهنگ داخلی و مطابق با استانداردهای بین‌المللی و با استفاده از

سرمایه‌گذاری‌های سخت‌افزاری انجام شده.

۷- ایجاد قدرت طراحی خودرو و اجزاء و قطعات آن مناسب با شرایط اقلیمی، اجتماعی و اقتصادی کشور و ارتقاء این توان تا سطح استاندارد بین‌المللی به منظور خوداتکالی در این صنعت.

۸- ارتقاء بهره‌وری، کیفیت و تکنولوژی در صنایع خودروسازی و ساخت قطعات.

۹- توسعه بخش‌های مختلف صنعت که در صنعت خودروسازی بکار می‌روند با بهره‌گیری از بتانسیل وسیع خودرو.

توجه به یک یک نکاتی که در این اهداف ملحوظ شده و نیز بررسی وضعیت کنونی می‌تواند تصویر نسبتاً

تولید آن نیز آماده بهره‌برداری است. مورد دوم مشارکت، شرکت خودروسازی کرمان با مشارکت دیوواز کره جنوبی است که قرارداد مشارکت توسط سازمان سرمایه‌گذاری به تصویب رسیده و در طی مراحل تصویب توسط هیات محترم وزیران است و بقیه مذاکرات متأسفانه به نتیجه عملی نرسیده و دلیل عمده آن بلا تکلیفی سیاست‌های پولی، ارزی و اقتصادی کشور، ایهامات در قانون سرمایه‌گذاری خارجی و برخی مسائل سیاسی اقتصادی دیگر است.

«ابوالفضل سجادی» مدیرعامل خودروسازی کرمان در مصاحبه‌ای چنین می‌گوید: - در سالهای گذشته ۳۷ موافقت اصولی یا احداث کارخانه خودروسازی

## طی سه دهه، ما فقط اتومبیل مونتاژ کردیم، اتومبیل وارد کردیم و لوازم یدکی خریدیم

برای متقاضیان صادر شده اما ۳۵ شرکت نتوانستند اقدامات بعدی را برای احداث کارخانه انجام دهند.

### مکانیسم قیمت‌گذاری.....

سازمان‌های دولتی با اهرم قیمت، استفاده از نیاز مردم و با توسل به بهانه‌های مختلفی که به سود دلالتان اتومبیل هم تمام می‌شود صنایع خودروسازی را سرپا نگه داشته‌اند. این سیاست هم عوایدی را عاید خزانه دولت می‌کند و هم بازار دلالتان را گرم نگه می‌دارد. در این میان وجوه هنگفتی که مردم بابت نیاز خویش به وسیله نقلیه می‌پردازند، هرگز برای توسعه کمی و کیفی صنعت خودروسازی کشور مصرف نشده است. (در این زمینه توجه خوانندگان را به مقاله‌ای که در دنباله همین گزارش چاپ شده جلب می‌کنیم)

به دلیل سیاست دولت در زمینه بازار خودرو قیمت

روشنی از آینده را پیش روی ما قرار دهد تا بتوانیم دریابیم که آیا دستیابی به چنین اهدافی میسر است یا خیر؟ و آیا بخش خصوصی حاضر به سرمایه‌گذاری در این صنعت هست یا نه؟

عدم ثبات وضعیت ارز و نوسانات ناشی از آن طی سالیان اخیر سبب شده که بخش خصوصی رغبتی به سرمایه‌گذاری در صنعت نداشته باشد و به همین دلیل شاهدیم که اکثر پولهای سرگردان در امور واسطه‌گری بکار می‌افتد.

وضعیت آن گروه از داوطلبان بخش خصوصی که تقاضای موافقت اصولی برای مونتاژ، ساخت یا واردات اتومبیل کرده بودند و شمه‌ای از شرایط آنها در همین گزارش ارائه شد، شاهدهی بر این مدعا است.

کتاب صنعت خودرو که توسط وزارت صنایع سنگین [سابق] در سال ۷۳ به چاپ رسیده در این مورد می‌نویسد: - در سالهای اخیر

مخصوصاً پس از اعلام موافقت دولت با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در صنعت خودرو و تصویب قانون خودرو، مذاکرات زیاد و متعددی با برخی از شرکتهای خودروسازی جهان برای سرمایه‌گذاری مشترک در ایران جهت تولید خودرو به عمل آمده است. از جمله شرکت‌های بنز، ولوو، پژو، دیوو، کرایسلر، فولکس واگن... که تنها دو مورد از آنها به مرحله‌ای از اجراء رسیده است. مورد اول مشارکت پژو و ایران خودرو در شرکت دسیف، جهت تولید پژو ۴۰۵ در ایران و صادرات آن به منطقه که شرکت مشترک به نسبت رسیده و خط



اتومبیل های داخلی و خارجی طی سالهای اخیر به میزان غیرقابل قبولی افزایش یافته است. برای یافتن درک صحیحی از چگونگی روند افزایش قیمت خودروهای داخلی، نخست شرایط چند واحد بزرگ خودروسازی داخلی، یعنی ایران خودرو، پارس خودرو و سایپا را بررسی می کنیم؛

می دانیم پس از انقلاب، و بویژه پس از سال ۶۱ تولید پیکان کاهش زیادی پیدا کرد تا جایی که در سال ۶۷ که سال ما قبل شروع برنامه ۵ ساله بود رقم ۸۵۱۴ دستگاه سواری در تولیدات آن مشاهده می شود. علت اصلی این کاهش را می توان در ورشکستگی کمپانی تالپوت و خرید آن توسط پژوی فرانسه و مشکل تأمین قطعات یدکی دانست که با خرید ماشین آلات مستهلک شده این کمپانی به قیمت ۱۳ میلیون دلار در سال ۶۸ و نصب آن در تهران تولید پیکان ادامه یافت که در پنج ساله بعد (۷۳-۶۹) توانست حدود یکصد و یازده هزار دستگاه سواری تولید کند. ایران خودرو برای تأمین نیاز اتومبیل قرارداد دیگری را با پژوی فرانسه به مبلغ ۱۰ میلیارد فرانک بست تا به مونتاژ پژوی ۴۰۵ بپردازد. آگاهان اقتصادی می گویند که تولید، قیمت گذاری، از رده خارج بودن یا جدید بودن تکنولوژی آن در پردهای از ابهام قرار دارد و یکی از دولتمردان - شمس اردکانی - مطرح می کرد که: تولید پژو نه تنها خدمت به جامعه و رسیدن به خودروی ملی نیست که...

شرکت جیب که به پارس خودرو تغییر نام داده بود بعد از انقلاب تولیداتش را به نصف کاهش داد که این کاهش هر ساله ادامه یافت تا در سال ۶۷ که فقط ۵۰۰ دستگاه سواری تولید کرد.

سایپا هم بعد از انقلاب تولید سواری خود را در سال ۵۸، تا یک چهارم سال ۵۷ کاهش داده و به ۵۳۴۲ دستگاه سواری رساند. این کارخانه در سال ۵۹ رقم ۸۹۹۲ دستگاه را در تولیدات خود داشت ولی طی سالهای ۶۰ تا ۶۳ توانست با نوسانی حدود دو تا پنج هزار دستگاه افزایش، تعداد تولیداتش را بین ده تا سیزده دستگاه نگهدارد، اما از سال ۶۴ تولیدات این کارخانه باز هم رو به کاهش نهاد که در سال ۷۲ رقم ۲۹۴۰ دستگاه سواری را می توان در کارنامه آن مشاهده کرد.

تولید خودروی این شرکتها مطلقاً با نیاز بازار مطابقت ندارد. یعنی تقاضا خیلی بیشتر از عرضه است. بنابراین شرکتها بهانه های می یابند تا فروش مدت دار را منطقی و اصولی جلوه دهند. آنها اعلام فروش نوبت مدت دار می کنند و در گذشته غالباً این کار را اقدامی در جهت کوتاه کردن دست واسطه ها هم قلمداد می کردند، در حالی که در این میان بیشترین سهم به همین واسطه ها می رسید.

تردید نباید داشت که پیش فروش حواله های اتومبیل شرکت های داخل توسط آنها حتی در شرایط طبیعی و خالی از شائبه نیز پولهایی سرگردان و دلالان را به سوی خرید این حواله ها می کشاند و به علت تولید کم شرکتها قیمت اتومبیل افزایش می یابد.

البته طی ماههای اخیر، و با اجرای قانون تعزیرات حکومتی روند افزایشی قیمت اتومبیل متوقف شده و حتی قیمتها پائین هم آمده، است اما با این وجود اولاً هنوز هم قیمت خودروهای داخلی تا قیمت معقول خیلی فاصله دارد. و ثانیاً معلوم نیست ثبات کنونی قیمتها در دراز مدت ادامه یابد. (در و جدول در متن این گزارش ارائه شده است. یک جدول قیمت اتومبیل داخلی قبل از اجرای قانون تعزیرات و قیمت آنها در دهه آخر مرداد را نشان می دهد. جدول دیگر میزان ارزیابی هر اتومبیل را عرضه کرده است که با توجه به بهای ارزها این امکان را فراهم می آورد که قیمت تمام شده هر اتومبیل را محاسبه کنیم و به ارزان یا گران بودن آن پی ببریم).

صنعت خودروسازی کشور پیش از آنکه تابع ضابطه، برنامه ریزی و قانونمندی باشد، دستخوش سیاست های مقطعی و سلیقه های مدیریتی است.

این صنعت نه گذشته ای قابل دفاع دارد، و نه آینده ای مشخص و قابل تشخیص. ما ابتدائی ترین اتومبیل ها را می سازیم و به گرانترین قیمت به دست مصرف کننده می رسانیم. در جایی هم که صحبت از نوآوری و تحرک می شود رنو ۲۱ را جایگزین رنو ۵ می کنیم، و مدتی بعد رنو ۲۱ را کنار می گذاریم و پراید را در خط مونتاژ قرار می دهیم.

سالها وعده می دهیم پیکان را تکامل می بخشیم و

آن را به صورت خودروی ملی درمی آوریم اما یکی می آید و می گوید اتومبیلی به عنوان اتومبیل ملی در سال ۱۳۷۷ عرضه خواهد شد که هیچ شائبه ای با پیکان ندارد. در این میان تنها نکته مسلم در مورد سیاست حاکم بر صنعت خودروسازی کشور این است که فقدان برنامه، مشخص ترین برنامه برای صنعت خودروسازی کشور است!!

ذکر فرازی دیگر از سخنان حجت الاسلام دری نجف آبادی در همین راستا می تواند سردرگمی و بی سیاستی ما در صنعت خودروسازی را نشان دهد. ایشان روز ۲۷ مرداد سال جاری گفته است:

«از یک طرف دهها موافقت اصولی برای ساخت و تولید خودرو در کشور صادر شد و از سوی دیگر واردات اتومبیل های خارجی صورت گرفت. این در حالی است که ساخت یک پیکان در داخل هزار دلار تمام می شود، اما هزینه وارد کردن پژو یازده هزار دلار است.»

سخنان را در کنار آمار ارائه شده از سوی مدیرعامل ایران خودرو در مصاحبه ۷۴/۴/۸ وی با روزنامه کیهان می گذاریم:

«ساخت پیکان در حال حاضر بطور متوسط مبلغ ۱۸۰۰ هزار دلار ارزیابی دارد...»

از طرفی در گزارش اتحادیه صنف دارندگان نمایشگاهها و فروشندگان اتومبیل تهران می خوانیم:

«... باید بپذیریم که خودروی ملی ما (یعنی پیکان) با اینکه به قول مدیریت عامل ایران خودرو حدود ۵۰۰۰ دلار برای شرکت تمام می شود، نه قدرت رقابت با تولیدات خارجی دارد، و نه اینکه می توانیم با صادرات آن در بازارهای جهانی پایگاه ویژه ای داشته باشیم...»

راستی این پیکان که عده ای آن را خودروی ملی می دانند، اما مدیرعامل کارخانه تولیدکننده اش وعده می دهد خودروی ملی ما سه سال دیگر تولید می شود، چه مبلغ ارزیابی دارد؟ هزار دلار؟ هزار و هشتصد دلار، یا پنجاه هزار دلار؟

اهل خرد، می توانند حدیث معضل را از همین مجمل دریابند!

**نگاهی به توانمندترینها**

طبق آمار رسمی در بخش های مختلف ساخت قطعه برای صنایع خودروسازی تعداد سازندگان به این شکل تقسیم شده اند:

قطعات بدنه ماشین (۴۰) برای محرکه (۸۵) سیستم کلاچ و ترمز (۴۵) سیستم فرمان (۱۲) الکتریک و الکترونیک (۲۸) اعلام (۸) شاسی (۳۲) قید و بستها (۲۸) لاستیکی و پلاستیکی (۶۵) تزئینات (۲۷) سازندگان خودرو (۱۵) واسطه های طراحی مهندسی (۳۲) در چرخه موتور سنگت (۱۱) واسطه های بنهود کسایت (۳۲) سایر (۱۱۰)

طبق آمار ارائه شده در تیرماه ۷۴ آمار، شرکت های قطعه ساز ۵۱ هزار دستگاه اکتیل خودرو، ۵۰۰ دستگاه قطی ترمز، ۷۷۰۰ دستگاه انواع موتورهای دوری، ۴۰ هزار دستگاه انواع گیرکس، ۱۶۶۰۰ دستگاه موتور خودرو، ۷/۳ میلیون قطعه از انواع خودرو، ۵۰۰ هزار عدد انواع کمک فنس، ۷ میلیون تن انواع لاستیک و پارابولیک، ۲ هزار تن انواع رادیاتور اتومبیل و ۵۴۳ دستگاه انواع ناخن سازی در مسابری تولید خواهند کرد.

با این تعداد قطعه برای تولید اتومبیل های می توان با ساخت داخل کیفیت طراحی

کرد!

آقای «نصرت بخش» مدیرکل فنرهای محرکه وزارت صنایع در این رابطه می گویند: «امسال در برنامه ایران خودرو ساخت ۵۰ هزار دستگاه پیکان قرار دارد. این شرکت برای تولید تا ۲۰ هزار دستگاه مشکل نخواهد داشت، اما اگر بخواهد بیش از آن تولید کند باید گیرکس و اکتیل را وارد کند و استراتژی خودرو در برنامه پنج ساله اول ضعیف شد و با تعویض فنسازان خودرو در سال ۷۱ وضعیت خودرو سر و سامان داده شده و سازندگان داخلی رونق دادند که ساخت داخل را زیاد کنند با صادرات قطعات داشته باشند.

«طبق فشار تازه مدیرعامل شرکت بارت ساری که شرکت او به ساخت قطعات مشغول است در این باره می گویند: باید توجه های گسترده و سوده بازگانی طوری اعمال شود که شرایط قیمت تفاوت داشته باشد. این جای یک سازمان حمایت از صنایع کشور، و خود دارد که البته بیانی از قطعات وارد شده می گیرد اما اگر بتواند آن پول را بشمارد انصاف و صنعت کشور قرار دهد ما می توانیم خوب رقابت کنیم و در پنج تا ده سال آینده به رقبای از نقاط ساخت لوازم خودرو در بازارهای جهانی تولید کنیم»