

نخورده‌ایم نان گندم...

توضیحات زیر را روابط عمومی شرکت ایران خودرو در پاسخ به مطلبی که با عنوان «خدا رحم کند؛ بعد از پیکان نوبت سلطان است» در شماره ۶۵ چاپ شد در اختیار ماهنامه قرار داده است. از آنجا که در بطن این توضیحات حقایق در مورد صنعت خودروسازی کشور وجود دارد، آن را عیناً چاپ کرده‌ایم، در پایان نیز نظریات جدیدی در مورد صنعت خودروسازی از سوی تحریریه ماهنامه ارائه شده است که توجه خوانندگان را به آنها جلب می‌کنیم.

بعد از پیکان، نوبت «سلطان» نیست

بدون اجازه بدهید به انگیزه‌های که باعث نوشتن این سطور گردید اشاره نکنیم و آن نیز متن دلنشین و پخته نامه روابط عمومی محترم آن نشریه وزین «ذیل مؤلفه بعد از پیکان نوبت سلطان است» بود. بزر این روال که: «نویسندگان و گزارشگران هموطن هدفی جز پیشرفت، پویایی و سربلندی بیشتر کشور و پیشرفت توسعه امور اقتصادی و بهبود فعالیتهای بازرگانی و سطح زندگی مردم ندارند...» و چون اندیشه و دیدگاه ما و شما هر دو مشترک بود بر خود فرض دانستیم که نکاتی چند را در جهت روشن شدن بیشتر اذهان خوانندگان ارجحند آن نشریه و بهمان روند و ترتیب که در تحلیل آمده عرض نماییم. شاید اداء وظیفه نموده باشیم.

در تحلیل آمده است که ساخت پیکان سی سال قدمت دارد و چسرا ایران خودرو بعد از سه دهه توانسته است محصولات مرغوب و مطلوب را روانه بازار کند؟

نخستین اشتباه در گزینش و اساس قرار دادن همین پیش فرض نهفته است، همه می‌دانیم که تا چهار سال پیش ساخت و تولید خودرو به مفهوم واقعی صورت نمی‌گرفته است. و بنابراین هر آنچه کاستی و عیب و نقص در تولیدات شرکت ایران خودرو وجود دارد که نوک تیز حملات نویسنده متوجه شرکت ایران خودروست - ریشه در قلت سالهای تجربه‌اندوزی در تولید و ساخت و نه مونتاژ و سرهم‌بندی دارد. تکلیف سالهای پیش از انقلاب که معلوم است، نه تفکر و رویکرد ساخت و تولید خودرو وجود داشت، نه جسارت و شهامت آن و نه صرفه اقتصادی‌اش، که به زعم صاحب‌نظران عمدتاً به دلیل قیمت نازل ارز و... بوده است. و این معضل

گزیبانگر کلیت پیکره صنعت در قبل از انقلاب اسلامی بوده است، و نباید رحمتکشان ایران خودرو را به سبب مسمامه مسزولین قبل از انقلاب سرزنش کرد. از بهمن سال ۱۳۵۷ تا شروع جنگ تحمیلی نیز بلا تکلیفی، نابسامانی و سردرگمی‌های اجتناب‌ناپذیر نداشتی از عسواض انقلاب مبتلا به صنعت خودروسازی - به طرز اعم و - شرکت ایران خودرو - به طور اخص - بوده است. مسلماً نویسنده مقاله انتظاری ندازد که در سالهای دشوار و بحرانی جنگ تحمیلی نیز معجزه‌های رخ دهد. باقی سی‌ماند سالهای پس از جنگ و شروع دوران بازسازی و نوسازی که شرایط و مقتضیات خاص خود را دارد و در حوصله این مقوله نمی‌گنجد.

مع الوصف آغاز حرکت بسوی تولید و ساخت خودرو - به مفهوم واقعی - در این سالها بوده و باید همین چند سال اخیر را مینا قرار داد، نه سه دهه گذشته را. و تنها در این سالهای اخیر بوده است که جسارت و شهامت بیرون آمدن از ورطه مونتاژ غیرانتقادی و بی‌درد سر و گام نهادن به عرصه انتقادآمیز و پردرد سر تولید و ساخت داخل، در مدیران و کارشناسان، مجال ظهور یافته است. منظور از مونتاژ غیرانتقادی و بی‌درد سر، سرهم‌بندی همان پیکان‌های به قول عوام و نویسنده مقاله (عروس مدل ۵۲) است.

از طرف دیگر ما نیز بی‌خبر از تغییرات (حدوداً بطور متوسط هر ۴ سال) بر روی خودروهای سواری توسط کارخانه‌های تولیدکننده خودرو در دنیا نیستیم که برای جذب هر چه بیشتر مشتری صورت می‌گیرد اما در طرح این مطلب هم چند نکته اساسی بکلی نادیده گرفته شده است.

برای مثال:

خوبست بدانیم حدوداً چه نسبتی از تولید خودرو سواری جهان در ایران تولید می‌شود.
= تولید خودرو سواری در ایران در سال ۱۳۷۲
تولید خودرو سواری در جهان در سال ۱۹۹۵

۰/۰۰۲ = ۸۰/۰۰۰ دستگاه
۳۶/۰۰۰/۰۰۰ دستگاه

حاله که با نسبت آن آشنا شدیم (دو در هزار)، لازم است به نقش میزان تولید انبوه و پا به عبارتی (تیراژ تولید) در اقتصادی نمودن و توجیه هزینه‌ها و از آنجمله هزینه تغییرات مدل اعم از جزئی و کلی هم توجه بنماییم چرا که تغییرات مدل هزینه بسیار بالایی

دارد. خرج راه‌اندازی کامل یک اتومبیل کاملاً جدید به نقل از مجله ماشین (شماره ۱۲ سال هفدهم به عنوان یک مجله مستقل) بین ۳ تا ۵ میلیارد دلار خواهد بود. آیا تاکنون چنین سرمایه‌گذاری عظیمی در صنعت خودرو شده که حالا چنین توقمی از این صنعت داریم؟

با این حال شرکت با تمام توان و جدیت و آموزش نیروهای متعدد و حرفه‌ای خود و استفاده از تکنولوژی طراحی اتومبیل و تجهیز مرکز تحقیقات خودرو اتومبیلی کاملاً جدید که با امکانات کشور منطبق باشد در دست طراحی و ساخت دارد که نمونه آزمایشی آن نیز ساخته شده و تکمیل مراحل ساخت و سرمایه‌گذاریهای لازم قطعات خاص آن در دست اقدام است که امید می‌رود تا اواخر سال ۷۷ و اوایل سال ۷۸ ساخت این اتومبیل (بعنوان پیکان جدید) نیز تکمیل شده و قابل عرضه به بازارهای داخلی و صادراتی باشد.

نکته دیگری که در این ارتباط قابل ذکر است میزان تولید ناخالص ملی و به تبع آن درآمد سرانه افراد کشور است که بایستی توان تأمین اینگونه هزینه‌ها (آنها بقول نگارنده تحلیل تقریباً هر ساله) را داشته باشد که همگی می‌دانیم مقدور نیست.

و بگفته تحلیل‌گر محترم... و امروز «خریدار در حسرت پیکان» ۲۰ سال پیش می‌سوزد و راضی است بجای یک پیکان مدل ۱۳۷۵ یک «پیکان عروس مدل ۵۲» داشته باشد. اتفاقاً نکته همین جاست یعنی به گفته ایشان و به عبارت دیگر «خریدار در حسرت پیکان» ساخته شده از قطعات وارداتی دلاری ۷ تومان از انگلیس بجای پیکانی است که ۹۵٪ آن ساخت داخل بوده و به همت کارگر و مهندس ایرانی برای ۱۳۰۰۰۰ هموطن ایجاد کار نموده است. برادر عزیز و تحلیل‌گر ارجحند! انتظاز سا از یک مجله وزین، برخورداری عمیق‌تر، همه جانبه و بینشی والا تر است.

در تحلیل گفته شده است که میزان ارزیابی هر دستگاه پیکان از ۱۹۸۰ دلار در سال ۷۳ به ۱۲۰۰ دلار در حال حاضر کاهش یافته ... و کیفیت محصول هم همان کیفیت سالهای قبل است؟! کاهش ارزیابی از ۱۹۸۰ دلار در سال ۷۳ به ۱۲۰۰ دلار در سال ۷۴ و حتی کمتر از آن در سال ۷۵ را ما یک موفقیت بزرگ می‌دانیم اگرچه نویسنده مقاله به طعن از آن یاد نمایند. بهرحال مشکل ارزیابی از بزرگترین مشکلات اقتصادی

فعلی کشور است و به همان تناسب که کاهش ارزیبری داشته و توانسته‌ایم افزایش تولید داشته باشیم، ویژگی که تنها در اتومبیل پیکان می‌باشد. از طرف دیگر قدر مسلم کیفیت پیکان بستگی زیادی به کلیت توان صنعتی و تکنولوژیک مملکت دارد. به دیگر تعبیر یک متغیر وابسته است. توضیح این که شرکت ایران خودرو جز در زمینه طراحی-به ویژه طراحی تولیدات جدید که در آینده نزدیک به بازار خواهد آمد و نویسنده پیشاپیش از آنها انتقاد کرده است- عهده‌دار ساخت نزدیک به ۴۰٪ از قطعات، تجهیزات و لوازم پیکان است و ما بقی قطعات و لوازم را حدود ۱۵۰۰ سازنده داخلی دیگر بر عهده دارند. با علم بر تعریف امروزی از «خودروساز» بودن یعنی مؤسسه‌ای که توان طراحی و آزمایش قطعات اتومبیل را دارد و ایران خودرو به این تعریف بسیار نزدیک شده، باید اذعان کرد که در صورت ضعیف بودن مجموعه صنعت و تکنولوژی کشور نباید از صنعت خودروسازی که برآیند این مجموعه‌ها است، انتظار معجزه داشت. خودروسازی نه تمامی زنجیره، که از حلقه‌های وابسته آن است. شرکت ایران خودرو طی برنامه بلند مدتی که تنظیم نموده در یک پروسه ۵ ساله علاوه بر توان مهندسی خود، عهده‌دار ارتقاء کمی و کیفی توان مهندسی و اجرایی سایر سازندگان قطعات نیز می‌باشد که خودروسازان کشورهای صنعتی این مشکل را ندارند.

در ادامه تحلیل، نکته‌ای تحت عنوان «صرفه‌جویی از نوع پیکانی» مطرح و گفته شده که دیسک و صفحه بکار رفته در پیکانهای صفر کیلومتر از نوع تعمیری است و یا به هیچ وجه کیفیت دیسک و صفحه‌های قبلی را ندارد. با کمی دقت در میزان تولید و ساعات آن متوجه خواهید شد که در کمتر از هر ۲/۵ دقیقه یک دستگاه اتومبیل پیکان تولید می‌شود و در این سیستم تولید نمی‌توان بیشتر از ۶۰ ثانیه مصرف انجام عملیات نصب و بستن قطعات در هر ایستگاه نمود. از طرفی روزانه بیش از ۳۰۰ کامیون قطعات ساخته شده توسط سایر سازندگان به شرکت واصل می‌شود که بایستی سریعاً به خطوط تولید حمل، نصب و استفاده شوند و هیچ مجال برای نگاهداری این حجم گردش کالا در روز نمی‌باشد با این حجم تولید و مصرف چگونه ممکن است دیسک و صفحه تعمیری را بتوان تأمین یا مصرف کرد؟ باز هم به یاد آوریم که بدلیل تولید بیش از انتظار اتومبیل پیکان، عمدتاً دلالاتی که این حجم تولید را باور نداشتند و نمی‌توانستند تحلیل کنند و شایعاً این که اتومبیل‌های پیکان به این دلیل افزایش عرضه داشته که از صادرات به کشور پاکستان برگشت خورده است و این شایع و می‌گویند می‌گویند، در همه جا فراگیر شده بود بدون اینکه فکر شود که اصلاً سیستم رانندگی پاکستان

فرمان راست است پس چگونه ممکن است قصد صادرات پیکان فرمان چپ به پاکستان باشد؟ چه نیگوست اگر این شیوه دلسر دکننده می‌گویند... می‌گویند... را بخصوص در امر صنعت ترویج ننمائیم و در گسترش «خودباوری» دویغ نوروزیم. در ارتباط با نمره منفی پیکان بنظر می‌رسد که نگارنده تحلیل «مورده» را با «امتیاز منفی» اشتباه گرفته‌اند چون هر موردی که ارزیابی می‌شود (مثلاً مورد تنظیم درها، یا رنگ بدنه) دارای نمرات مختلف امتیازی است و به عبارت دیگر دارای دامنه بوده و در ارزیابی‌ها با توجه به دستورالعمل و تعاریف ارزیابی، امتیاز کیفیت هر مورد در جایی از دامنه قرار می‌گیرد. لذا تقلیل از ۱۰۰ مورد به ۲۰ مورد حرکتی مثبت بوده و همین طور هم تقلیل جمع امتیازات منفی از ۲۳۶ به ۸۹ و قطعاً این روند ادامه دارد و خواهد داشت.

نویسنده تلنگری هم به شرایط فروش پیکان زده و باز هم به گونه‌ای سطحی و انترجعی به فروش خودرو در سایر کشورها اشاره داشته‌اند و صد البته بدون امعان نظر به تولیدات میلیونی خودرو در آن کشورها و بدون کوچکترین توجه به ساختار اقتصادی آنها از جذب ۲۰۰ میلیون دلار توسط ایران خودرو (البته با محاسبه دلار ۳۰۰ تومانی) شگفت زده شده‌اند. شاید اشاره به ارقام فروش آن خودروسازانی که ایشان توقع عملکرد مشابه با آنها را از ایران خودرو دارند خالی از لطف نبوده و مقایسه و قضاوت به عهده خوانندگان مجله باشد.

میزان فروش سال ۱۹۹۵
- جنرال موتورز آمریکا ۱۶۸/۸۰۰/۰۰۰/۰۰۰ دلار
- فورد موتورز آمریکا ۱۳۷/۱۰۰/۰۰۰/۰۰۰ دلار
- تویوتا موتورز ژاپن ۱۱۱/۱۰۰/۰۰۰/۰۰۰ دلار
(نقل از روزنامه کیهان مورخ پنجشنبه ۲۸ تیرماه ۱۳۷۵ صفحه ۲)
فروش ایران خودرو در سال ۷۴ بر مبنای دلار سیصد تومانی ۵۷۳/۰۰۰/۰۰۰ دلار
(ماه تفاوت سهم سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان هم منظور شده است.

لذا با یک تقسیم ساده درمی‌یابیم که فروش جنرال موتورز ۲۹۵ برابر ایران خودرو بوده است. به عبارت دیگر این چهره واقعی و تبعات اقتصادی تیراژ تولید انبوه است که بسیاری از هزینه‌ها را قابل تحمل می‌نماید و یادآوری عبارت معروف «تو خود بخوان حدیث مفصل از این مجمل!» را مصادق می‌بخشد.

نویسنده تحلیل اشاره‌ای داشته‌اند به «پیکان پژویی» و بقول ایشان «با پژو پیکانی؟» که صد البته و کاملاً بی‌خبر از مسائل فنی و اقتصادی در این ارتباط، با لحنی شیرین و عوام پسند مسأله فنی کاملاً بیجوده‌ای را که به تخصص و تجربه‌ای غنی، تجهیزات آزمایشی مجهز، و به سعی و خطا نیازمندست به طنز کشانده‌اند.

و چنین بنظر می‌رسد که مطلب از حیثه تخصص و بضاعت فنی ایشان خارج بوده، بایستی به اطلاع برساند که تولید پیکان با بدنه پژو از طرحانی است که معضل اطاقی پیکان را حل خواهد کرد در حقیقت با یک سرمایه‌گذاری در ساخت اطاق پژو دو استفاده صورت خواهد گرفت. بدین معنی که در ایران خودرو تولید پژو و روند خودکفائی آن همچنان ادامه خواهد داشت، و بخشی از تولیدات پیکان در حد ظرفیت بدنه‌سازی پژو از بدنه پژو استفاده خواهد نمود. که نصب بدنه پژو بر روی نیروی محرکه پیکان خود به اندازه ساخت یک اتومبیل جدید کاربردی فنی و تکنولوژیکی دارد که در صورت دستیابی به این هدف اتومبیل ارزان قیمت دیگری با شکل و شمایل زیبایی خواهیم داشت که علی‌رغم مطالب طنزگونه نویسنده، این محصول برای کشور بسیار با ارزش خواهد بود و اگر قرار بود معطل اینگونه حرف و حدیث‌ها شرییم قطعاً باز هم بایستی راه گذشته واردات اتومبیل را می‌رفتم. در این حال در آینده نزدیک شاهد اتومبیل‌های ذیل از شرکت ایران خودرو خواهیم بود.

- ۱- پیکان با بدنه پژو کاملاً ساخت داخل
 - ۲- پژو کاملاً ساخت داخل
 - ۳- اتومبیل جدید جانشین پیکان شامل طراحی و ساخت کاملاً ایرانی که با کسب تجارب فوق روند ساخت و طراحی همچنان ادامه خواهد داشت.
- اما یک نکته در خصوص پیکان فعلی بسیار حائز اهمیت است، این اتومبیل اگر چه مدل قدیمی و طراحی شده سی‌سال پیش است و بالطبع در مقایسه با اتومبیل‌های جدید (که مقایسه درستی هم نیست) مشکلات زیادی خواهد داشت اما این پیکان تنها اتومبیلی است در ایران که ساخت آن هیچ فشاری بر دوش دولت و کشور ندارد. این تنها پیکان است که بدلیل ویژگی تماماً ساخت داخل بودن آن در شرایط کنونی افزایش تولید آن میسر بوده است. این پیکان است که با افزایش تولید خود قیمت تمامی اتومبیل‌های دیگر را پائین نگاهداشته است. حتی قیمت اتومبیل‌های خارجی نیز متأثر از قیمت این پیکان است و باز این پیکان است که با برنامه ساخت سال ۱۳۷۵ خود بیش از ۱۳۰/۰۰۰ شغل جدید ایجاد نموده و باز این پیکان است که سرمایه‌گذاری سنگین ساخت اتومبیل جانشین خود را فراهم کرده است و این پیکان است که امکان ساخت را برای قطعه‌سازان فراهم نمود به نحوی که با ساخت قطعات هم توان مالی و سرمایه‌گذاری و هم توان فنی و تکنولوژیکی کسب نمودند و هم اکنون برای ساخت داخل اتومبیل پژو و اتومبیل جانشین پیکان آماده می‌شوند. پس برای این محصول استراتژیک فعلی احترام قائل شرییم و آن را چاره‌گشای اسروز نیازهای کشور و زیربنای خودروساز شدن آینده کشور بدانیم.

در پایان تحلیلگر ارجمند به نقل قولی در مورد تولید احتمالی خودرویی بنام «سلطان» در آینده پرداخته و بنظر می‌رسد چون مضمون خوب کوک شده عنوان تحلیل!! را هم «بعد از پیکان» نوبت «سلطان» است» انتخاب نموده‌اند که حاکی از خوش ذوقی ایشان بوده که با توضیحات ارائه شده امیدواریم به صنعت، عمیقتر نظر داشته باشند.

و اما افزوده سردبیر محترم در این قسمت و دقیقاً برخلاف نظر سردبیر محترم ما به تضارب دیدگاهها و اندیشه‌ها و نظرات فنی قابل اجرا و عملی باور داشته و آن را آب در هاون کوبیدن نمی‌دانیم، اگرچه کم نیستند کسانی که در هر امر فنی از جمله مقوله خودروسازی بپراختی اظهار نظر می‌نمایند بدون آنکه با الفبای تولید آشنائی داشته باشند.

بهر تقدیر شرکت ایران خودرو به تمامی اظهار نظرها ارجح گزارده و آگاهی از آنها را غنیمت می‌شمارد لیکن امیدوار است تحلیلهای و بررسی‌ها با توجه به تمام جوانب فنی و غیر فنی صورت پذیرد تا چرایی فراراه گردد. انشالله... با آرزوی موفقیت برای تمامی دست‌اندرکاران آن مجله وزین.

والسلام علی من التبع الهدی

ماهانمه- نخست لازم می‌دانیم خوشحالی خود را از شیوه ارائه توضیح روابط عمومی ایران خودرو ابراز کنیم؛ زیرا چنانکه می‌دانیم در غالب توضیحات روابط عمومی‌ها، نه تنها از متانت در نوشتار اثری نیست، بلکه تهدید به بگیر و ببند و زنهار دهی به مطبوعات خنبرمایه آنها تشکیل می‌دهد.

و اما در مورد توضیحات و توجیهات روابط عمومی ایران خودرو:

برای این که حسن نیت متقابلی ارائه شده باشد ما فرض را بر این می‌گذاریم مدیریت حاکم کنونی بر ایران خودرو شایسته، با صلاحیت و دلسوز است. اگر چنین باشد- که انشاءالله هست- همین مدیریت می‌تواند با نظریات کارشناسی خود گواهی دهد هیچ کشوری در دنیا نیست که سی سال سابقه مونتاژ و ساخت خودرو داشته باشد، و مبالغ نجومی نامعلومی از سرمایه خود را هم در این راه مصرف کرده باشد، و آنوقت مردمش هنوز ندانند خودروی ملی آنها کدام است؟

ما نمی‌توانیم بر سه دهه فعالیت برای خودروسازی در ایران خط بطلان بکشیم. اگر بایگانی‌های همان روابط ایران خودرو بررسی شود و مواعید مدیران قبل از انقلاب ایران خودرو را بررسی کنید خواهید دید آنها به کرات وعده داده بودند طی یک دهه گلیه قطعات پیکان در ایران تولید خواهد شد؛ یعنی باید در سال ۱۳۵۶ ما قادر به تولید کامل

پیکان در داخل می‌شدیم. در آن دوران جز چند واحد جتی برای ساخت قطعات بی‌اهمیتی- نظیر سپر فلزی- دایر نشد. به جای آن، برای نجات کمپانی تالپوت از ورشکستگی، رژیم وقت مبادرت به وارد کردن سی هزار اتومبیل هیلمن و واگذاری القاطنی آنها به کارمندان دولت کرد. صاحبان و مدیران ایران خودرو قبل از انقلاب به مواعید خود عمل نکردند و تاوان سودجویی و سرسپردگی آنها از جیب ملت ایران پرداخته شد. می‌توان آن بیازده سال را از تاریخ صنعت خودروسازی در کشور حذف کرد؟

بعد از انقلاب، و خصوصاً در سالهای جنگ تحمیلی فرصتی بود با همان امکانات محدود، و با بهره‌جویی از عشق و علاقه متخصصان دلسوز و با ایمان جبران مافات بشود. خصوصاً که مدیریت‌های وقت ایران خودرو- و سایر واحدهای خودروسازی- قیمت اتومبیل را نقد و تمام و کمال دریافت می‌کردند، اما اتومبیل را دوسال بعد- و گاه دیرتر- تحویل



می‌دادند.

مگر در همان دوران نبود که وزارت صنایع سنگین [سابق] اقدام به خرید خطوط تولید «تالپوت»- کمپانی ما در هیلمن و پیکان- کرد؟

خطوط تولیدی که به گفته بعضی افراد مطلع اگر ما نمی‌خریدیم تالپوت مجبور می‌شد برای اوراق کردن و دور ریختن آنها یک هزینه اضافی هم متحمل شود!

اگر وجوهی که برای خرید این خطوط پرداخت شد به سرمایه‌گذاری برای ساخت قطعات پیکان در داخل اختصاص می‌یافت کاهش وابستگی ما زادر پی داشت یا افزایش وابستگی ما؟

این نوع کارها فقط مختص ایران خودرو نیست. در سایر واحدهای خودروسازی ما نیز چنین سوابقی داریم؛ مثلاً در سایپا، سایپا رنو ۵ را از رده خارج کرد تارنو ۲۱ و نیسان پاترول بسازد. اکنون چه می‌سازد؟ (یا در واقع مونتاژ می‌کند)

به گزارش چاپ شده در شماره ۵۵ همین مجله مراجعه کنید:

بعد از جنگ، و در دوره سازندگی ریخت و پاشی در زمینه خودروسازی و واردات آن شد که با یک پنجم آن می‌توانستیم یک واحد خودروسازی جدید و مدرن بنیاد نهیم. در همان گزارش با دلیل و سند ذکر کردیم که برای ۲۰ واحد خودروسازی مجوز صادر شده و بعضی از آنها اعتبارات و امکانات هنگفتی هم دریافت کرده‌اند (پنجاه هکتار و صد هکتار زمین یک قلم از آنهاست). کدامیک از این واحدها اکنون فعالند؟ امکاناتی که دریافت کردند به چه مصارفی رسید؟

کره جنوبی با ۲۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری جهش صنعتی خود را آغاز کرد و اکنون علاوه بر صدور اتومبیل، کشتی و قطار و لوازم خانگی مدرن، کامپیوتر هم به سراسر دنیا صادر می‌کند. ما فقط برای خودروسازی و واردات خودرو و لوازم یدکی آن در ۳۰ ساله اخیر کمتر از ۲۰ میلیارد دلار هزینه کرده‌ایم؟ نه در گزارش مجله شماره ۵۵ و نه در گزارشی که مورد نقد روابط عمومی ایران خودرو قرار گرفته، هدف ما انگشت گذاشتن بر این یا آن واحد خودروسازی نبوده است. ما استمرار سیاست‌های نادرست در مورد صنعت خودروسازی را نقد کرده‌ایم و هم اکنون بیش از گذشته معتقدیم اساسی‌ترین سیاست و هدف ما در خودروسازی، نداشتن سیاست و هدف است!

ما دهها واحد خودروسازی زا که بارانت‌های کاملاً غیرمعتقول دولتی، فروش گران، عدم اجرای تعهدات خود و مونتاژ کردن هر بنجل خارجی سرپا



دنیای ترخیص کاران ویژه

به مدیریت: م. سادات گوشه

خدمات و مشاوره امور گمرکی

واردات- صادرات- ترخیص

خیابان دکتر شریعتی، بالاتر از میرداماد، ساختمان پرشکان مینا، شماره ۱/۱

تلفن: ۲۳۵۳۸۷ - ۲۳۵۹۵۳ - ۲۳۵۳۸۷ فاکس: ۲۳۵۳۸۷

تلفن بندرعباس: ۵۵۳۷۲۰ - ۵۵۳۷۱۹

ایستاده‌اند، و یا قرار است دایر شوند، برای چه می‌خواهیم؟ برای آنکه باز هم از جیب مصرف‌کننده تاوان سوء مدیریت‌ها، بی‌صلاحیتی‌ها و حتی سوء استفاده‌ها را بپردازیم؟

در توضیحات شما آمده است ایران خودرو قصد دارد علاوه بر ساخت پیکان با بدنه پژو، و ساخت پژوی داخلی اتومبیل جدیدی را هم جایگزین پیکان کند. این همه تنوع و تغییر در تولید کارخانه‌ای که به اعتراف خودتان دو در هزار از بازار اتومبیل جهان را در اختیار دارد و جمع فروش آن در سال با احتساب یک میلیون تومانی که مصرف‌کننده مادر مرده بابت سهم «سازمان حمایت از مصرف‌کننده» می‌پردازد ۵۳۷ میلیون دلار (در مقابل فروش ۱۶۸/۸ میلیارد دلاری جنرال موتورز) بوده است، نتیجه‌ای جز ادامه یک دور باطل خواهد داشت؟

شما معتقدید در ساخت پیکان به مرحله خودکفائی رسیده‌اید. بنابراین اصلح نیست امکانات خود را صرف رفع معایب، تکمیل و نوآوری در مورد همین خودرو کنید؟

می‌نویسید «این پیکان است که با افزایش تولید خود قیمت تمامی اتومبیل‌های دیگر را پائین نگه داشته است» کدام قیمت پائین؟

اگر دولت تمامی قانونمندیهای «اقتصاد بازار» را اجرا کند، دست از حمایت بی‌دریغ خود از صنایع خودروسازی بردارد و از جمله اجازه واردات اتومبیل‌های خارجی را در شرایط رقابتی بدهد، خواهیم دید قیمت واقعی اتومبیل چند است؟

پیکان صفر کیلومتر ۱۶۰۰ مدل ۷۵ در بازار ۳/۵ میلیون تومان قیمت دارد یعنی با ارز شناور (دلار ۳۰۰ تومانی) ۱۱۶۶۶/۶ دلار. اگر قیمت بازار سیاه ارز را هم ملاک قرار دهیم (حدود ۴۲۰ تومان) ۸۳۳۳ دلار قیمت یک دستگاه پیکان می‌شود. بر همین قیاس قیمت انواع دیگر اتومبیل ساخت (موتناژ) داخل را محاسبه کنید، از پاترول و پراید گرفته تا دوو و بقیه...

بنابراین سخن گفتن از پائین آمدن و پائین بودن قیمت اتومبیل در ایران نوعی شوخی است.

نامه شما همان روزی به ما رسید که روزنامه اخبار گوازی تحت عنوان «پیکان؛ تحفه بازار انحصاری» در صفحه ۹ خود چاپ کرده بود. (۱۰ شهریور) گزارش حکایت داشت قیمت پیکان بار دیگر افزایش یافته است. آن هم پیکانی که معایب فنی آن فغان همه را به آسمان رسانده است. در همین گزارش آمده بود:

«به گفته بسیاری از تعمیرکاران خودروهای سبک، تولیدات دو سال گذشته ایران خودرو (۷۲ و ۷۵) عیوب فنی و غیرفنی زیادی دارد که برای رفع

آنها باید گاهی تا مبلغ ۵۰۰ هزار تومان هزینه شود.» تنها روزنامه اخبار نیست که خبر از نزول کیفیت پیکان می‌دهد. خودتان بهتر از ما می‌دانید روزی نیست که اعتراضی در این مورد در مطبوعات چاپ نشود. کار به جایی رسید که آقای ترقی نماینده مردم مشهد در جلسه علنی مجلس ۷۵/۲/۲۷ مجلس به وزیر صنایع در خصوص رسیدگی به کیفیت تولید پیکان تذکر داد.

در توضیحات روابط عمومی ایران خودرو نه با صراحت، بلکه در لفاظیه و با رعایت ادب، ابراز شده است ما در مقوله‌های وارد بحث شده‌ایم که فنی ست و صلاحیت تخصصی می‌طلبید. در پاسخ باید گفت: اگر نخورده‌ایم نان گندم، دیده‌ایم دست مردم سی سال است فراز و تشیب صنعت خودروسازی کشورمان را دنبال می‌کنیم. فهمیده‌ایم این ره که می‌رویم به ترکستان هم ختم نمی‌شود.

ما فرض را بر این می‌گذاریم که مدیران کنونی ایران خودرو واقعا می‌خواهند «کار» کنند؛ اما خواستن ایشان دلیل توانستن هم نیست.

وقتی می‌توان به تحول امید بست که سیاست عمومی دولت در زمینه خودروسازی تغییر کند. مادام که خط مشی دولت همین باشد که هست، وضع هم

همین است که هست. کمی بهتر یا کمی بدتر! اگر واقعا نیت سر و سامان دادن به صنعت خودروسازی در کشور باشد ما می‌نویسیم: هم وطن! باز هم صبر کن، اتومبیل خارجی نخر از محصول داخلی استفاده کن تا روی پای خودمان بایستیم.

اما اگر قرار باشد در بر همین پاشنه بچرخد، اجازه بدهید حق نقد و بررسی در مورد بلیشوی خودروسازی و واردات و مسائل جنبی دیگر این رشته برای مطبوعات محفوظ بماند. و مثلاً ما حق داشته باشیم به‌سببم به‌رسم چپرا در حالی که کمیت خودروسازی‌های فعلی لنگ است، به گفته مدیرعامل بانک صنعت و معدن قرار است کارخانه‌ای برای تولید یک خودروی جدید به نام سلطان در جزیره کیش دایر شود.

ملاحظه می‌فرمایید که داستان ساخت خودروی سلطان در جزیره کیش ساخته و پرداخته ذهنیت ما نیست. قصد شوخی هم نداشته‌ایم.

اگر کسانی شوخی می‌کنند، همان‌هایی هستند که می‌خواهند برای یک کشور با ۶۰ میلیون جمعیت دهها واحد خودروسازی خودکفا بسازند!



صنایع پسته‌بندی قائم

GHAEM

تولیدکننده: قوطی‌های فلزی گرد و چهارگوش و حلب ۱۷ کیلویی

(تعبیه و توزیع ورق حلب با سفارش قبلی)

تلفن دفتر تهران (عبید حسینی) ۵۵۷۲۴۴

تلفن دفتر مشهد ورامین (عبید حسینی) ۲۲۰۲۰-۲۹۱۲۰

تلفن شعبه مرکزی تهران (خاکسار) ۸۵۲-۶۰۰۰۰

فاکس ۶۰۱۰۷۷۵