رئیس دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم وصنعت درگفت‌وگو با کیهان

خودروسازی ۵۰ ساله کشور استراتژی تولید ندارد

■ قاسم رحمانی

حضور خودرو در ایران قدمتی بیش از ۱۰۰ سال دارد. ورود صنعت خودرو به کشورمان نیزبه بیش از نیم قرن پیش برمی گردد.

سال ۱۳۴۶ نخستین پیکان در ایران مونتاژ و بعد از ۳۸ سال تولید آن در اردیبهشت سال ۸۴ متوقف شد.

داستان خودرو در ایران جالب و شنیدنی است. خودروسازان مدتهاست اصرار بر افزایش قیمت دارند و مردم، بخشی از دولت و مجلس با این امر مخالف هستند و دلایل منطقی نیز برای آن دارند.

خودروسازی ما به دلیل بی کفایتی مدیران گذشته طی چند سال اخیر دچار زیان انباشته شده و مدیران امروز می خواهند با افزایش قیمت‌ها زیان گذشته را جبران نمایند. از سوی دیگر مردم می گویند، چرا باید خسارت بی تدبیری و بی کفایتی مدیران را بپردازند.

کیفیت موضوع دیگری است که مردم درباره آن حرف زیاد دارند. سؤال آنها این است که چرا در کشوری که فضاپیما و پهپاد ساخته می شود و پیشرفت‌های شگرف در صنعت هسته‌ای به وجود آمده، خودرو با برند ایرانی و کیفیت بالا نباید تولید شود.

نمره کیفی اکثر خودروهای ساخت داخل بنابر آمار سازمان بازرسی و کیفیت استاندارد ایران بالای ۵۰ است. خودروسازان نیز برای کم کردن این نمرات اقدامات عملی نیز در دستور کار ندارند.

تولید خودرو، کیفیت، قیمت گذاری، جایگاه خودروسازی ایران در جهان و... موضوعاتی است که طی ۲ ساعت با دکتر «شجاعی فرد» به بحث و بررسی گذاشته شد.

«دکتر محمدحسن شجاعی فرد» ۲۷ سال سابقه امور خودرو را در کارنامه کاری خود دارد. ایشان لیسانس مهندسی مکانیک را از دانشگاه علم و صنعت، فوق لیسانس مکانیک گرایش ترمودینامیک را از دانشگاه بیرمنگام انگلستان و دکترای مهندسی مکانیک را از همان دانشگاه اخذ کرده است. وی موسس پژوهشکده مکانیک خودرو و دانشکده مهندسی خودرو در دانشگاه علم و صنعت است. دکتر شجاعی فرد عضو انجمن مهندسی خودرو ایران، عضو هیئت موسس و هیئت مدیره انجمن هوافضای ایران، عضو انجمن مهندس مکانیک ایران، عضو شورای عمومی و شورای تکنولوژی فدراسیون بین المللی انجمن های علمی و مهندسی خودرو -که ۳۸ عضو دارد و ایران یکی از اعضای آن است- می باشد.

باهم این گفت‌گو را می خوانیم:

*** ۵۰ سال از خودروسازی دنیا عقب هستیم. در حالی که سابقه آسیایی‌ها در خودروسازی بیشتر از ما نیست. اما می‌بینیم ژاپن، کره‌جنوبی و حتی چین چگونه پیشرفت کرده‌اند. الان کره‌جنوبی طراحی صنعت خودرو دارد ولی ما نداریم.**

***خودروسازی ما به دلیل بی‌کفایتی مدیران گذشته طی چند سال اخیر دچار زیان انباشته شده و مدیران امروز می‌خواهند با افزایش قیمت‌ها زیان گذشته را جبران نمایند.**

*** صنعت خودروسازی چگونه در ایران بوجود آمد و چرا با اینکه ایران تقریبا همزمان با کره‌جنوبی خودروسازی را شروع کرد اما عقب افتاد؟**

۱۵سال بعد از اختراع خودرو یعنی در سال ۱۲۸۵دو خودرو برای مظفرالدین شاه آوردند. این آغاز ورود خودرو به ایران است. اما مظفرالدین‌شاه نمی‌توانست از آن استفاده کند چون هر وقت راننده و بنزین بود مظفرالدین شاه کاری نداشت اما هرگاه او کار داشت راننده و بنزین نبود. بعداز سال ۱۳۰۰ ورود خودرو به ایران افزایش پیدا کرد. این مسئله ادامه داشت تا سال ۱۳۳۶ دراین سال شروع کردند برای ماشین‌های سنگین مثل اتوبوس یا وانت اتاق ساختند. سال ۱۳۴۳ قانونی وضع شد که هر خودرویی می‌خواهد وارد شود باید داخلی‌سازی هم بشود. خیامی‌ها رفتند از تالبوت پیکان را خریدند، و ایران ناسیونال راه‌اندازی شد . وام خوبی هم بابت این کار دریافت کردند آنها راضی نبودند بروند سراغ تالبوت می‌دانستند بهتر از تالبوت هم هست.

اما شاه دستور داده بود و برای همین هم خیلی برای پیکان تبلیغ کرد ، شاه و دربار خیلی از تولید پیکان حمایت می‌کردند. همان موقع از خیامی پرسیدند که بهتر از این در دنیا نبود. پاسخ داد که همه چیز دست ما نیست. نشان داد که فشار شاه و دولتی‌ها باعث آمدن تالبوت به ایران شده است.

به این ترتیب سال ۱۳۴۶ اولین پیکان بیرون آمد و توزیع آن در بازار شروع و دادن شعارهایی چون «دیگر ما لولهنگ ساز نیستیم» و «هر ایرانی باید یک پیکان داشته باشد» شروع شد.

وقتی این خودرو وارد شد برای صادرات نبود. تقریبا همزمان با ما هیوندایی در کره‌جنوبی خودروسازی را شروع کرد من به جزئیات آن نمی‌پردازم. از سال ۶۱ و ۶۲ شمسی صادرات خود را شروع کرد. با صادرات ۵ هزار خودرو شروع کرد و در سال‌های بعد به ۵۰هزار دستگاه رسید، در کمتر از ۲۰ سال، ایران اما بعداز واردات پیکان به واردات آریا- شاهین، ژیان، رنو۵ و کادیلاک و ماشین‌های بزرگ آمریکایی‌رو آورد. اما چون از ته مانده‌های بازارهای خودرو استفاده می‌کردند آنچنان دوامی نداشتند. این خودروها را ارزان می‌خریدند که فروشش در ایران، سود داشته باشد. عقب افتادن خودروسازی ما از همینجا شروع شد. تا اینکه انقلاب شد و ایران ناسیونال را ملی اعلام کردند. شروع جنگ زمینه را برای انجام تحولات در صنعت خودروی ایران به تاخیر انداخت چرا که ایران خودرو علاوه بر تولید کم، تجهیزات موردنیاز جنگ را تولید می‌کرد. بنابراین توقف سنگینی برای صنعت خودرو پیش آمد.

*** یعنی تا پایان جنگ کسی به فکر صنعت خودروسازی نبود؟**

وقتی به سال ۶۶-۶۵ رسیدیم و اثرات جنگ به دلیل بالا رفتن توان کشور کاهش یافت بحث‌هایی چون خودروسازی هم اهمیت پیدا کرد و ساخت خودروی ملی و جزء اهداف قرار گرفت.

مهندس امانپور که معاون وزارت جهاد سازندگی بود به نخست‌وزیر وقت پیشنهادی داد برای کارکردن روی خودرو. چند نفر از وزیران و رئیس بانک مرکزی و تعدادی دیگر کمیته خودروی ملی را تشکیل دادند تا برای صنعت خودروی کشور فکری بکنند. حرف‌های متفرقه در جلسات این کمیته زیاد زده می‌شد. اواخر سال ۶۸ وقتی تالبوت درحال از بین رفتن بود آقای بهزاد نبوی به عنوان وزیر صنایع سنگین، همراه هیئتی رفتند و خط تولید پیکان را از انگلستان خریدند و همه تجهیزات و نقشه‌هایش را ریختند در کامیون و آوردند به ایران.

*** به چه قیمتی خریدند؟**

قیمت را اعلام نکردند اما خیلی ارزان خریدند. البته در مقایسه با خودروهای دیگر برایشان ارزان درآمد والا ۵ برابر قیمت واقعی‌اش برایشان تمام شد.

*** متخصصان خودرو چه نقشی در این مقطع دارند. آیا به حرف آنها عمل شد؟**

ما سمینار خودروی ملی گذاشتیم و پیشنهاداتی برای خودروسازی. مدیرعامل ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو دراین سمینار حضور داشته و پنج وزیر سخنرانی کردند.

قرار شد ابتدا استراتژی صنعت خودرو را بنویسیم. دوم اینکه براساس استراتژی برنامه‌ریزی و آن را اجرا کنیم. افراد دانشگاهی، خودروسازها و هرکسی که در این زمینه صاحب نظر بود باید برای نوشتن استراتژی دعوت می‌شد. هر خودروسازی یک مرکز تحقیقات ایجاد کرد اما اینکه گروهی دور هم بنشینند و براساس یک فکر جمعی، اتاق فکر تشکیل بدهند، انجام نشد.

*** نتیجه این عدم تفاهم چه بود؟**

بالاخره پس از جلسات مختلف قرارشد ایران خودرو و سایپا هر کدام یک مسیر مستقل بروند. سایپا، پراید را وارد کرد که یک سیستم قدیمی غیرفنی بود و اساسا کره‌ای‌ها این خودرو را برای صادرات نساخته بودند. خودرویی ارزان که حتی تست «کرش» هم نداشت.

*** دولت‌ها از زمان آقای هاشمی رفسنجانی تا الان که آقای روحانی سرکار است به خودروسازی به عنوان گاو شیرده دولت نگاه می‌کنند. خودروسازی باید هزینه‌های حاشیه‌ای دولت‌ها را تأمین کنند.**

*** تست کِرَش؟!**

به عملی که براساس آن خودرو با دو عروسک به عنوان راننده و سرنشین، مستقیم با یک دیوار بتنی برخورد می‌کند تا ایمنی آن سنجیده شود، تست کرش می‌گویند. برای اینکه توان ایمنی خودرو در حفظ راننده، سرنشینان و قطعات سنجیده شود. این تست برای پراید انجام نشده بود.

*** ایران خودرو چه کرد؟**

قبل از پاسخ به سوال شما می‌خواهم یک مسئله را درباره پراید و کیسه هوا بگویم. اداره محترم راهنمایی و رانندگی می‌گوید روی پراید کیسه هوا بگذارید. گذاشتن کیسه هوا روی خودرویی که هنگام تصادف از وسط نصف می‌شود چه سودی دارد. اساسا تا به حال شنیده‌اید کیسه هوای خودروهای ساخت ایران باز بشود و جان کسی را نجات بدهد. بهترین خودرویی که کیسه هوا داشت زانتیا بود که این خودرو دیگر در ایران تولید نمی‌شود.

دو نفر از دوستان من با زانتیا تصادف کردند اما کیسه هوایش باز نشد. یکی در سر بالایی جاده اردبیل چپ شد اما کیشه هوایش باز نشد. یکی دیگر هم زانتیای قائم‌مقام محترم شرکت سایپا بود که در محدوده این شرکت تصادف کرد اما کیسه هوایش باز نشد و دست ایشان هم شکست. کیسه هوای فرانسوی روی بهترین خودروی ساخت ایران که همه تجهیزات جلویش کاملا فرانسوی بود جواب نداد. حالا روی پراید می‌گویند کیسه هوا بگذارید. اما درباره سؤال شما که ایران خودرو چه کرد باید بگویم آنها کار خود را بر محور پیکان ادامه دادند. یک روز پیکان را با دنده اتوماتیک بیرون دادند. روز بعد آن را گازسوز کردند یا چراغ‌هایش را تغییر دادند. حرکت ایران خودرو و سایپا باعث شد که ایران به تدریج از قافله خودروسازی دنیا عقب بیفتد، بطوریکه الان ما ۵۰ سال از خودروسازی دنیا عقب هستیم. در حالی که سابقه آسیایی‌ها در خودروسازی بیشتر از ما نیست می‌بینیم که ژاپن، کره‌جنوبی وحتی چین چگونه پیشرفت کرده‌اند. آن زمان که ما پیکان بزک کرده دست مردم می‌دادیم ژاپن با تویوتا و کره‌جنوبی با هیوندایی در حال فتح بازارهای دنیا بودند.

البته پژو را وارد ایران کردند اما مونتاژ بود در حالی‌که قرار بود روی خودروی ملی کار کنیم.الان کره‌جنوبی طراحی صنعت خودرو دارد ولی ما نداریم.

*** اما بالاخره، سمند را به عنوان خودروی ملی تولید کردند؟**

سمند به هیچ وجه خودروی ملی نبود و نیست. خودرویی که موتور، پلت‌فرم و گیربکس آن ایرانی نیست چگونه می‌تواند ملی باشد.

*** اما ایران خودرو سمند را به عنوان خودروی ملی جایگزین پیکان کرد!**

سمند را روی پلت‌فرم پژو ۴۰۵ طراحی کردند. یعنی طراحی از صفر نبود. برای رسیدن به سمند، ۵۰۰ میلیون دلار به پول سالهای ۸۱-۸۰ هزینه کردند در حالی که هزینه طراحی تا ساخت خودرو در دنیا ۲۰۰ میلیون دلار بود. وقتی کسی می‌خواهد ۵۰۰ میلیون دلار هزینه کند باید اول از طراحی پلت‌فرم با برند ایرانی شروع کند اما وقتی پلت‌فرم ایرانی نباشد حداکثر کاری که می‌توان کرد، دادن تغییرات جزئی است. البته اتاق سمند را ایران ساخت و در حال حاضر از همه اتاق خودروهای ساخت داخل محکم‌تر است. کمتر می‌بینید کسی با سمند تصادف کند و بمیرد، چون بدنه‌اش قوی است.

*** بدنه سمند، نمونه رد شده بی‌ام‌و بود؟!**

اتاق رد شده بی‌ام‌و بود نه اتاق ساخته شده این شرکت. بدنه سمند همان بدنه پژو است که دیواره‌اش تغییر کرده. شرکت‌هایی از آلمان، فرانسه و انگلیس را آوردند و آنها با ترکیبی از چند اتاق خودروهای مختلف، اتاق سمند را طراحی کردند.

*** موتور سمند ، پژو ۴۰۵ یا پژو پارس است؟!**

هر موقع، هر چیزی دستشان آمد گذاشتند. از موتورهای مختلف استفاده کردند اما هیچ‌کدام ایرانی نبود. بنابراین سمند خودروی ملی نیست.

*** آیا با ورود سمند، تحول مورد نظر مسئولان به وجود آمد؟**

مسئولان انتظار داشتند با ورود سمند و گل کردن آن، خودروسازی ما جان دوباره بگیرد اما نشد. با اینکه می‌خواستند سمند را به عنوان ماشین تشریفات استفاده کنند اما مردم از آن استقبال نکردند بنابراین آن را به تاکسی تبدیل کردند و با قیمت مناسب و وام به مردم تحویل دادند.

*** دوباره مسئولان رفتند سراغ برندهای خارجی؟!**

وقتی سایپا و ایران خودرو دیدند که از قافله خودروسازان جهان عقب افتاده‌اند، سال ۸۳ به دنبال یک پلت‌فرم مشترک رفتند. آن زمان من با آقای مهندس ویسه تماس گرفتم و به او گفتم دو متخصص طراحی و پلت فرم انگلیسی در ایران حضور دارند. با توجه به اینکه طراحی پلت‌فرم یک بحث تخصصی است اجازه بدهید ما با یکی از این متخصص‌ها پیش شما بیاییم و پیشنهاداتمان را بدهیم. گفت همین امشب بیایید. ما رفتیم و پیشنهاد دادیم که پلت‌فرمی که خریداری می‌شود باید بتوان آن را با ۱۰ اتاق متفاوت تولید کرد تا ۱۰ خودروی متفاوت به بازار عرضه کنیم. گفتیم که شرکت فولکس واگن یک پلت‌فرم را با ۱۶ اتاق متفاوت عرضه می‌کند، خودروسازان دیگر هم این کار را می‌کنند. یک پلت‌فرم را با ۱۶ اتاق متفاوت عرضه می‌کند، خودروسازان دیگر هم این کار را می‌کنند. مهندس ویسه گفت که ما یک خودروی خوبی پیدا کرده‌ایم به نام پژو ۲۰۶. آقای دکتر اشلی (همان متخصص انگلیسی) که همراه من آمده بود گفت پژو ۲۰۶ در واقع پژو ۱۰۶ بوده، آن‌را کشیده‌اند شده ۲۰۶، شما نمی‌توانید این خودرو را بزرگ‌تر کنید. می‌توانید کوچک‌ترش کنید اما بزرگ‌تر از این نمی‌شود. همان موقع آقای ویسه با آقای البدوی مدیر مرکز تحقیقات استراتژیک ایران خودرو تماس گرفت و گفت؛ دو نفر متخصص اینجا هستند و چنین می‌گویند (حرف‌های ما را منتقل کرد) اینها می‌گویند پژو ۲۰۶ برای پلت‌فرم مشترک مناسب نیست. آقای البدوی جوابی برای گفتن نداشت. آقای ویسه به آقای البدوی گفت که شما شش ماه ما را معطل کرده‌ای که پژو ۲۰۶ بشود پلت‌فرم مشترک؟! بعدا سازمان گسترش رفت و با فیات و چند جای دیگر صحبت کردند. بالاخره رنو حاضر شد یک پلت‌فرم به ایران بدهد. یک پلت‌فرم ۵ هزار یورویی به نام «لوگان» که برای رومانی طراحی کرده بودند. افرادی که برای آوردن این پلت‌فرم رفته بودند در بازگشت گفتند این به درد نمی‌خورد اما چون در مجموعه هستیم نمی‌توانیم این را بگوییم.

*** پس لوگان که درحال حاضر با نام ال۹۰ یا تندر ۹۰ تولید می‌شود آنچنان خودروی خوبی نیست؟!**

خودروی خوبی شد. حالا توضیح می‌دهم. من بیش از ۵۰ سخنرانی و مصاحبه و مناظره در صدا و سیما و دیگر رسانه‌ها انجام دادم تا این را جا بیندازم که پلت فرم درحال ورود به ایران چیز خوبی نیست. یک مناظره تلویزیونی داشتیم با حضور آقایان ویسه، جهانگیری، پژویان و من. آنجا پس از پایان مناظره آقای جهانگیری به آقای ویسه گفت حرف‌های دکتر شجاعی‌فرد حسابی بود و ما هم جوابی برایش نداشتیم. حرف‌های ایشان را گوش کن و به آن عمل کن. آقای ویسه قبول کرد و به من گفت همین فردا صبح بیا صحبت کنیم. من گفتم آقای «دانش فهیم» هم بیاید چون مدیر پروژه اوست. صبح رفتیم به صرف صبحانه و گفتیم اولین ایراد این پلت‌فرم موتورش است که ۱۵ سال قبل ساخته شده. یک موتور بهتر روی این پلت‌فرم بگذارید. الان موتور مگان روی ال۹۰ها گذاشته‌اند که نسبت به آن موتوری که قرار بود بگذارند خیلی بهتر است. آنها می‌خواستند موتور سیناد که در کیش تولید می‌شد را روی ال۹۰ بگذارند. ما ۱۳ ایراد از پلت‌فرم خریداری شده درباره موتور، کولر و سیستم‌های برقی‌اش و غیره گرفتیم که هشت موردش را قبول کردند. بعد من روی صادراتی شدن این خودرو تاکید کردم. گفتند که صادرات دست ما نیست و شرکت فروشنده پلت‌فرم، اجازه صادرات به ما نمی‌دهد. ما گفتیم همین که هشت مورد را قبول کردید بازهم خدا را شکر، اما فکر نمی‌کردیم دو شرکت بخواهند یک خودرو را کاملا مشابه یکدیگر تولید کنند. این دو شرکت کاملا مستقل و جدا از یکدیگر هستند اما برند مشابه تولید می‌کنند.

*** چه استدلالی برای این تولید مشابه داشتند؟**

استدلالشان این بود که ظرفیت نداریم. اگر اتاق را متفاوت تولید می‌کردند خوب بود. هر کدام از اینها اگر پنج اتاق روی این خودرو می‌گذاشتند ما می‌توانستیم ۱۰ محصول در بازار داشته باشیم، درحالی که الان یک محصول داریم در دو شرکت. اما همین یک محصول، نمره منفی‌اش از همه خودروهای وارداتی کمتر است. به خاطر همان نق‌هایی که ما زدیم، این خودرو اصلاح شد. قطعه‌سازی داخلی هم روی این خودرو انجام شد اما چون ناظر، یک شرکت فرانسوی است، ایران خودرو نمی‌تواند هر قطعه‌ای را استفاده کند.

اگر قطعه‌ای در ایران خودرو تولید شود باید برود فرانسه چک بشود. الان نمره منفی خودروهای چینی که بازار ما را گرفته‌اند حداقل ۲-۳ برابر تندر ۹۰ است.

*** چند درصد قطعات تندر ۹۰ در داخل تولید می‌شود؟**

یک کار خوبی که قطعه‌سازان ما انجام دادند این بود که از همان اول به رنو گفتند ما قطعات را در ایران می‌سازیم و با نظارت شرکت فرانسوی روی خودروها نصب شود. الان اکثر قطعات خوب تندر ۹۰ داخلی‌سازی می‌شود.

*** اگر اکثر قطعات داخلی است چرا به بهانه افزایش قیمت دلار این خودرو گران شد؟**

قیمت قرار شد بحث دیگری باشد.

*** یعنی ما توان طراحی و تولید یک خودروی ایرانی را نداریم؟**

پارس خودرو یک زمان، قراردادی بسته بود با ژاپن که پاترول را با فناوری جذب کند درحالی‌که الان سرمایه انسانی، ماشین‌آلات و فناوری، فضا و امکانات لازم برای خودروسازی خوب فراهم است اما استراتژی نداریم. ما همیشه برای تبیین وضع موجود و وضع مطلوب عالی حرف می‌زنیم اما برای پیمودن مسیر بین آن، راهبردی نداریم.

*** موتور گازسوز ملی چطور ساخته شد؟**

این موتور گازسوز هم ملی نبود. من مدارک آن را دارم. موتورگاز سوز را دادند به دانشگاه آخن آلمان طراحی کرد. مالکیت این موتور از آن ایران بود یعنی آنها حق نداشتند آن را به دیگران بدهند. نیروهای مرکز تحقیقات ایپکو با یک بودجه کلان و کار زیاد توانستند تغییرات در آن بدهند. با این پول می‌شد یک موتور را از صفر طراحی کنند.

***گفتید که اکثر قطعات خوب تندر۹۰ داخلی‌سازی شده، اساسا وضعیت قطعه‌سازی خودرو در ایران چطور است؟**

ما ۱۲۰۰ شرکت قطعه‌ساز در کشور داریم که اکثر آنها ورشکسته شده‌اند و کارهای دیگری می‌کنند. الان زیر ۵۰۰ قطعه‌ساز ما فعال هستند با گریدهای متفاوت. فسادی که گریبانگیر سیستم خودروسازی شد موجب گردیده که گریدبندی، قطعه‌سازان را بیچاره کند.

*** از این ۵۰۰ قطعه‌ساز فعال، چند تولید کننده گرید A دارند؟**

گریدها مرتب عوض می‌شود. گریدهای دقیق را به هیچ‌کس نمی‌گویند. چرا که اگر گفتند گرید این قطعه‌ساز A است و اسم تمام فامیل و بستگان در آن درآمد، آبرویشان می‌رود. یکی متعلق به زن مدیرعامل فلان جاست دیگری متعلق به پسر مدیرعامل فلان جاست سومی متعلق به عموی مدیرعامل فلان جاست. اینها را اعلام نمی‌کنند. شما بپرسید گرید A در سیستم تهویه، فرمان، ترمز و... مال کیست اگر جوابتان را دادند. البته کسانی هم هستند که باج نمی‌دهند اما یواش یواش از سیستم خارج می‌شوند. گرید A هستند بعد از مدتی می‌شوند گرید D بنابراین کسی از آنها قطعه نمی‌خرد.

*** ساپکو اعلام کرده بود قطعه‌سازان دارای گرید C را به B و B را به A می‌رسانیم و همه باید گرید A داشته باشند. این موضوع به کجا رسید؟**

تقریباً همه از رده خارج هستند. تعداد قطعه‌سازانی که با خودروسازان ما کار می‌کنند تعدادشان به انگشتان دو دست نمی‌رسد. یک قطعه‌ساز به ۲۰ مجموعه خودروساز قطعه می‌دهد به صورت اختصاری. قبلاً این ۲۰ مجموعه با ۳۰ قطعه‌ساز کار می‌کرد اما حالا فقط با یک قطعه‌ساز کار می‌کند.

*** کار مشترک و مشابه ایران‌خودرو و سایپا به تندر۹۰ ختم شد یا نمونه‌های دیگری هم دارد؟**

رفتند به چین تا یک پلت‌فرم را با قالب آن به قیمت ۳۰میلیون دلار بخرند. جالب این است که هر دو شرکت ابتدا به یک شرکت چینی مراجعه کرده بودند.

مدیرعامل ایران‌خودرو از اتاق مدیرعامل شرکت چینی بیرون می‌آید و می‌بیند که مدیرعامل سایپا آنجا نشسته و منتظر است نوبتش برسد و وارد اتاق مدیرعامل چینی بشود. بعد دیدند آبروریزی می‌شود هر کدام رفتند از یک شرکت پلت فرم خریدند. ببینید کار ما به کجا رسیده است. چین ۲۰سال است که خودروسازی را شروع کرده و هنوز نمی‌داند پلت فرم چیست. طراحی خودرو نمی‌داند اما تولید را سال گذشته به ۱۰میلیون دستگاه رساند. امویم را با نمره منفی بالا تولید می‌کند و به ما می‌فروشد.

*** به همان قیمت ۳۰میلیون دلار پلت فرم‌ها را از چین خریدند؟**

یکی از این شرکت‌ها قراردادی حدود ۲۵میلیون دلار بسته است و دیگری هم ۳۰میلیون دلار.

*** چرا به اینجا رسیده‌ایم که با ۵۰ سال سابقه تولید خودرو باید به سراغ چینی برویم که کمتر از نصف ما سابقه خودروسازی دارد؟**

چون دست ما الان ازنظر فناوری جهانی در خودرو خالی است. خودروسازان ما الان محصول آنچنانی برای عرضه ندارند.

*** مشکل چه بوده که دست ما از فناوری جهانی خالی شده و خودروهایی چنین بی‌کیفیت و گران به دست مردم می‌دهیم؟**

واقعیت این است که دولت‌ها از زمان آقای هاشمی رفسنجانی تا الان که آقای روحانی سرکار است به خودروسازی به عنوان گاو شیرده دولت نگاه می‌کنند. خودروسازی باید هزینه‌های حاشیه‌ای دولت‌ها را تأمین کنند. به همین دلیل دولت‌ها با حمایت مجلسی‌ها، تعرفه سنگین به واردات خودرو می‌بندند و از آن طرف از تولید خودروی بی‌کیفیت و گران حمایت می‌کنند. این وضعیت، مسخره است. ما تا چند سال پیش تعرفه ۹۰درصد بر واردات خودرو داشتیم که بعد از سه برابر شدن قیمت دلار به ۴۰ درصد کاهش یافت. وقتی رقیب نبود هرکسی کار خودش را می‌کند و نظارتی هم نیست. قیمت آزاد، کیفیت پایین، تحویل به مشتری هر وقت شد، امسال خودرو فروخته می‌شود و می‌گویند تا آخر مرداد ماه تحویل می‌دهیم. تا مرداد سال آینده هم تحویل نمی‌دهند بدون اینکه جریمه بدهند و کسی هم چیزی نمی‌گوید. مشکلات خودروسازان ما در سه محور خلاصه می‌شود. اول حمایت مسئولان از وضع موجود، دوم نداشتن استراتژی برای رسیدن به وضع مطلوب و سوم مقررات و آیین‌نامه‌های متفاوت و بدون کنترل.

*** یکی از دلائلی که دولت‌ها برای ممانعت از ورود خودروی خارجی با تعرفه پایین اعلام می‌کنند تضعیف خودروسازان داخلی و در نتیجه افزایش بیکاری است. خودروسازان گاهی تعداد شاغلین خود را تا یک میلیون نفر هم اعلام می‌کنند. با این وضع چگونه می‌شود تعرفه واردات خودرو را برداشت؟**

اینها می‌گویند ما یک میلیون نفر شاغل در صنعت خودرو داریم. این آمار کاملاً غلط است. من دو عدد به شما می‌دهم. ایران‌خودرو کلاً ۱۵هزار نفر پرسنل دارد. اگر ۷۰۰ واحد خدمات پس از فروش و تعمیرات را کنار اینها بگذاریم و جزو صنعت خودرو حساب کنیم و هر کدام اینها ۱۰ تا ۲۰نفر نیرو داشته باشند حداکثر نفرات این مراکز می‌شوند ۱۵هزار نفر. اگر نیروهای سایپا را هم اضافه کنیم می‌شود ۴۵ تا ۵۰هزار نفر. اصلاً بگوییم ۱۰۰هزار نفر نیرو دارند. اگر مرده‌شورهایی که تلفات تصادفات خودروهای ما را می‌شویند و تعویض روغنی‌ها را هم حساب کنیم باز هم شاغلان صنعت خودرو به یک میلیون نفر نمی‌رسند.

*** قطعه‌سازان و نیروهایشان حساب نیستند؟**

قطعه‌سازان کلاً ۵۰هزار نفر شاغل دارند. صنعت خودروی ما بیش از ۱۰۰هزار نفر شاغل ندارد. مشکل اینها نیست. مشکل این است که آدم‌های سیاسی بر رأس صنعت خودرو می‌گذارند. صنعت خودرو مثل فوتبال نیست که کسی بدون اینکه لباس فوتبال را دیده باشد بیاید و در رأس قرار بگیرد اما مسئولان ما کسی را در صنعت خودرو می‌خواهند که حرف گوش کن باشد. اگر گفتند اینجا پول بده، بدهد. اگر گفتند این افراد را استخدام کن و آن افراد را در هیئت‌مدیره‌ها قرار بده، انجام بدهد. نتیجه این فرآیند می‌شود یک شرکت ورشکسته با محصولاتی بی‌کیفیت و گران. نتیجه‌اش می‌شود تعداد کشته‌های تصادفات که از این نظر ما در دنیا اول یا دوم هستیم، ۲۸هزار کشته چند سال پیش با زحمات پلیس راهور رسیده به ۲۰هزار نفر. خدا عمرشان بدهد اما عملکرد پلیس ربطی به خودروساز ندارد که بگوییم محصولاتشان بهتر شده است.

*** سود خودروسازی در ایران حداقل ۳۰ درصد است حال آنکه خودروسازهای دنیا اگر به سود۸ درصد برسند بال درمی‌آورند. سود خودروسازی در دنیا ۵ تا ۷ درصد است.**

*** چرا اجازه نمی‌دهند در بخش‌های عمومی یا خصوصی شرکت‌های جدیدی ایجاد شود تا بدون نیاز به خودروی خارجی بتوان صنعت خودروسازی را زنده کرد؟**

در زمان آقای احمدی‌نژاد چنین اجازه‌ای داده شد. مثلاً شرکت خاتم‌الاوصیاء اجازه تولید پنج میلیون خودرو را گرفت تا با برند جدید و کاملاً ایرانی تولید کند. حتی کلاس خودروهایش را هم تعیین کردند با پژوهشکده ما هم ارتباط داشتند. دولت که عوض شد وزیر دفاع جدید گفت که من نمی‌خواهم به صنعت خودرو ورود کنم. کار من نیست.

*** این اجازه در چه سالی داده شد؟**

سال ۱۳۸۸ این اجازه داده شده بود. سال ۱۳۸۹ در جلسه روز پژوهش به آقای احمدی‌نژاد پیشنهاد شد که طرح‌های کلان ملی زمین مانده برای دانشگاه‌ها تعریف شود تا در این شرایط تحریمی، کار روی آنها آغاز شود و نتیجه آن در اختیار صنعت قرار بگیرد. منتهی برای اینکه صنعت از نتایج آن حتماً استفاده کند ۱۰درصد هزینه این طرح‌ها را صنعت یا به عبارتی دولت بدهد. ایشان قبول کرد و بلافاصله شورای عالی عتف که متشکل از چند وزیر و رئیس آن، رئیس‌جمهور است و دبیرخانه‌اش در وزارت علوم قرار دارد این جلسه تشکیل شد و آقای احمدی‌نژاد هم آمد.

۴۰ طرح تصویب شد که اثر ۳۵ موردش را مردم فوری احساس نمی‌کنند. چهار پنج طرح کاملاً مورد توجه مردم هم وجود داشت. یکی طرح ساخت هواپیمای مسافربری ۱۵۰ نفره بود. دومین طرحی که تصویب شد طراحی یک پلت فرم خودرو بود. قرارگاه خاتم‌الاوصیا (وابسته به وزارت دفاع) مجوز تولید پنج میلیون خودرو را گرفته بود و خیلی محکم پای کار آمد. قرار شد چهار دانشگاه امیرکبیر، علم و صنعت، خواجه نصیر و تهران روی این طرح کار کنند و علاوه بر پلت فرم، اتاق هم بسازند. چون در طراحی پلت‌فرم، طراحی و ساخت اتاق وجود ندارد. قرار شد کار با محوریت دانشگاه ما انجام شود، امیرکبیر روی موتور و دانشگاه خواجه نصیر روی گیربکس و دیفرانسیل کار کنند و آزمایش‌هایش در دانشگاه تهران انجام شود. باتوجه به سابقه بنده و پژوهشکده، ما را به عنوان مجری طرح تعیین کردند. قرارداد بین پژوهشکده ما، دانشگاه علم و صنعت، شورای گسترش و قرارگاه خاتم‌الاوصیا بود. ما تا جایی پیش رفته بودیم که داشتیم روی اسم خودرو کار می‌کردیم اما با تعویض دولت، نگاه این شد که آیا طرح کلان را ادامه بدهیم یا نه. در وزارت علوم قرار شد اجرای طرح‌های مصوب ادامه پیدا کند ولی در دولت جدید این زمینه نبود، می‌گفتند پول نداریم. وقتی وزیر دفاع جدید آمد گفت که نمی‌خواهم در صنعت خودروسازی ورود کنم درحالی که وزیر دفاع قبلی و رئیس قرارگاه خاتم‌الاوصیا خیلی محکم پای کار آمده بودند.

*** چرا در طول سه چهار سال بین تصویب طرح تا آمدن دولت جدید کاری انجام نشد؟!**

خودروسازی بستر می‌خواهد. مثل تولید شیر و ماست نیست. هزینه‌اش خیلی بالاست. یک وقت می‌خواهی خط تولید مونتاژ راه بیندازی اما یک موقع می‌خواهی سیاستگذاری کلان بکنی. آن کسی که دنبال این نوع خودروسازی بود می‌خواست ما را به یک خودروسازی جهانی برساند. واقعاً ریشه‌ای کار می‌کردند. رفتند و صحبت کردند که یک شرکت قدیمی دارای خط تولید را بخرند و کار را آنجا شروع کنند اما وزیر دفاع جدید گفت نمی‌خواهم به این صنعت ورود کنم.

*** اخیراً شنیدیم که دو شرکت خودروساز از رئیس‌جمهور خواسته‌اند جلوی ورود شرکت‌های جدید به خودروسازی را بگیرد، آیا این فشارها می‌تواند موجب انصراف وزارت دفاع از طراحی خودروی ملی شده باشد؟ بالاخره وزیر دفاع عضو قوه مجریه است؟**

من نمی‌توانم این حرف را بزنم اما می‌خواهم مطلب دیگری را با صراحت بگویم. واقعیت این است که صنعت خودرو در کشور ما یک مافیاست.

از پشت صحنه این مافیا خیلی‌ها نان می‌خورند و این نان خوردن طوری است که اگر سر نخ صنعت خودرو را تکان بدهی از ۵۰ جایی که ته نخ به آنجا ختم می‌شود صدا درمی‌آید. اما صدایش مستقیم درنمی‌آید که شما احساس کنید. با چند تلفن و قصه سر و صدا می‌کنند که چه نشسته‌اید که صنعت خودرو از دست رفت، بیچاره شدیم. یکی تحت عنوان «تولید داخلی صدمه دید» نق می‌زند، دیگری فریاد می‌زند «واردات زیاد شد» اما همه دنبال سهم خود از پول صنعت خودرو هستند ولی کسی دلش به حال صنعت خودروسازی مملکت نسوخته است. درباره اینکه وزارت دفاع با مدیریت جدید چرا به خودروسازی ورود نمی‌کند دلیلش را نمی‌دانم اما سؤالم این است که آیا سدسازی و جاده‌سوخت و آلودگی پیکان بالاتر بود اما در روستاها و شهرهای کوچک ضرری نداشت اما با یک شعار سیاسی آن‌را از صحنه خارج کردند بدون اینکه جایگزین مناسبی برایش در نظر بگیرند.

*** یعنی دوباره برگردیم به پیکان؟**

نه. باید تعرفه‌های واردات خودرو را کاهش بدهیم و خودروی ملی طراحی کنیم. الان مسئولان می‌گویند تعرفه‌ها را برداریم، اما امکان ندارد انحصار را بردارند چون دو شرکت بزرگ، ظرف یکسال از صحنه خارج می‌شوند. الان پژو ۲۰۶ اروپایی ۱۰هزار دلار است.

*** اداره محترم راهنمایی و رانندگی می‌گوید روی پراید کیسه هوا بگذارید. گذاشتن کیسه هوا روی خودرویی که هنگام تصادف از وسط نصف می‌شود چه سودی دارد.**

*** سمند به هیچ‌وجه خودروی ملی نبود و نیست. خورویی که موتور پلت‌فرم و گیربکس آن ایرانی نیست چگونه می‌تواند ملی باشد.**

اگر با تعرفه ۱۰درصد وارد شود قیمتش می‌شود ۱۱هزار دلار یعنی حدود ۳۳میلیون تومان. اما خودروساز ما می‌گوید تعرفه‌اش را ۴۰درصد بکنید تا ۴۶ میلیون تومان تمام شود و من