

بازار بین‌المللی به ما روی‌خوش نشان نمی‌دهد

نمی‌خواهیم سیاسی باشیم

چند سالی بود که به صنعت خودروسازی نگاه سیاسی می‌شـــد و حتی ســـرمایه‌گذاری آنها به جای آنکه توجیه اقتصادی داشته باشد تنها با نگاه سیاسی بود. نمونه این اتفاقات ایجاد ســـایت‌های خودروسازی در کشورهایی بود که جز زیان، عایدی دیگری نداشت. اما این روزها سیاست در خودروسازی کمرنگ شده است و موضوع تولید ســـر زبان‌ها آمده است. در این باره با هاشم یکه‌زارع مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو گفت‌وگویی انجام دادیم که در ادامه می‌آید:



۴سال پیش روند تولید خودرو چگونه بود؟

یکی از مشکلات ما نوســـان در تولید خودرو بود. در یک روز تنها ۸۰۰ دســـتگاه تولید می‌شد و روز بعد هزار دستگاه. اکنون تولید روزانه به ۲هزار و ۲۰۰دستگاه رسیده است. ای کاش معضـــل فقط همین بود. تولیـــد خودروهای ناقص هم دیگر چالش ما بود. ۸۰درصد از تولیدی که صورت می‌گرفت به خاطر کمبود قطعه در کف کارخانه می‌ماند. از سویی ۸۰ هزار خودروی ناقص در خط تولید داشـــتیم. ولی از سال ۹۳ جلوی تولید خودروهای بدون قطعه را بســـتیم. ایران خودرو در آن زمـــان ۳هزار میلیارد تومان به قطعه‌ســـازان و ۴هزار میلیارد تومان به بانک‌ها بدهکار بود. اکنون مجموع بدهی ما ۳ هزار میلیارد تومان است.

به صنعت خودروسازی نگاه سیاسی می‌شود؟

صنعت خودرو نباید سیاسی شود. بیشترین ضربه را ما در هشت سالی خوردیم که به این صنعت نگاهی سیاسی شد، لذا تمام سعی ما این است که از سیاست و حاشیه‌هایی که مانع توسعه می‌شـــود، فاصله بگیریم. برخی‌ها می‌خواستند با استفاده از شـــورای رقابت فضای خودروسازی را سیاسی کنند. ما این شورا را در کنار خود می‌بینیم نه رو به رویمان. این شورا وظیفه قانونی نظارت دارد.

برای افزایش صادرات کاری انجام دادید؟

صنعت خودرو در حوزه صادرات موفق نبوده اســـت. اگر در زمینی بذر پاشیده نشود نمی‌توان میوه‌ای به دست آورد. در طول این ســـال‌ها، توســـعه محصولی نداشتیم و از این رو نمی‌توان انتظار داشـــت بازار بین‌المللی به ما روی‌خوش نشـــان دهد. برای توسعه صادرات باید عینک خود را عوض کنیـــم. باید شـــرایطی فراهم کنیم که خریـــدار امتیازها و شرایط ما را ببیند. نمی‌توان انتظار داشت که تولید کنیم و منتظر باشیم که خریدار بیاید و تقاضایی جدی ارائه بدهد.

واقعاً چه ضمانتی وجود دارد که شرکت‌های خارجی در ایران ماندگار باشند؟

ما به دنبال این هســـتیم که خودرو با برند ایران‌خودرو ســـاخته شـــود تا دیگر امکان رفتن برندهـــا از ایران وجود

> ما با ۲۰ قطعه‌ساز قراردادمان را تمدید نکردیم و این نشان می‌دهد که بخشی از قطعات بی‌کیفیت از گردونه تولید خودرو حذف شده است. نظارت ما در این حوزه وسیع شده است اگر قطعه‌ای معیوب باشد به راحتی می‌توان رصد کرد و قطعه‌ساز را کنار گذاشت

نداشته باشد. خودرو دناپلاس نخستین تجربه در این زمینه است که می‌تواند در آینده به خودروهای دیگر نیز گسترش پیدا کند. پژو ۲۰۷ صندوق‌دار نیز یکی دیگر از این تجربه‌ها است که به شکل کاملاً مستقل در ایران ساخته می‌شود.

چه اتفاقی رخ داد که چینی‌ها خیلی راحت توانستند وارد بازار ایران شوند؟

حدود ۱۰ سالی بخش مطالعاتی ایران‌خودرو تعطیل بود و هیچ کار جدیدی صـــورت نمی‌گرفت، لذا چینی‌ها ازاین خلأ استفاده کردند و به راحتی وارد بازار ایران شدند.

یکی از مشـــکلات مردم قطعات است. چرا قطعات با کیفیت دست مردم نمی‌رسد؟

ما با ۲۰ قطعه‌ســـاز قراردادمـــان را تمدید نکردیم و این نشـــان می‌دهد که بخشـــی از قطعات بی‌کیفیت از گردونه تولید خودرو حذف شده است. نظارت ما در این حوزه وسیع شده است اگر قطعه‌ای معیوب باشد به راحتی می‌توان رصد کرد و قطعه‌ســـاز را کنار گذاشت. قطعات یدکی نیز که در بعضی از ســـال‌ها با کمبود مواجه بود، در حال حاضر کاملاً به حالت عادی بازگشته است.

مردم از خودروهای شـــما ناراضی هستند و معتقدند کیفیت خوبی ندارد؟

تمام سعی ما طی چهارسال گذشته به غیر از رشد تولید، ارتقا کیفیت هم بوده است. در حقیقت تکریم مشتری یکی از اصلی‌ترین برنامه‌هایی بوده که در دستور کار قرار گرفته است تا مشتری دقیقاً حقوق خود را بشناسد و در کوتاه‌ترین زمان ممکن به خواسته خود برسد. در کنار آن وقتی خودرو نیاز به تغییر موتور داشت، امکان تعویض آن را ایجاد کردیم تا اعتماد مردم جلب شود.