

گفت و گو با سید مصطفی میر سلیم درباره خودرو و آینده آن در صنعت کشور

# پیشرفت خودروسازی مستلزم قطعه‌سازی فناورانه است

**مینا افرازه |** صنعت خودروسازی کشور گرچه با چالش‌ها و مسائل متعددی روبه‌رواست اما تصدی‌گری دولت و معایب ساختار مدیریتی در دو خودروسازی بزرگ کشور به عنوان عامل اصلی وضعیت فعلی از سوی کارشناسان مطرح می‌شود. نفوذهای بیرونی برای اجرایی‌نشدن سیاست‌های تحول‌آفرین در صنعت خودرو در حالی است که از سوی دیگر وزارت صمت نیز از محقق ساختن وعده خود ناتوان مانده است. بدین ترتیب با اینکه وزارت صمت وعده داده بود امسال ۷۶ میلیون دستگاه خودرو تولید شود اما گزارش‌ها از عقب‌ماندگی ۳۰ درصدی تولیدات نسبت به برنامه حکایت دارد. در همین راستا، واردات خودروهای خارجی به منزله یکی از راه‌های تأمین تقاضای بازار و نیز بهبود کیفیت محصولات داخلی مطرح می‌شود که دربرابر این موضوع اظهارنظرهای مختلفی می‌شود. در همین راستا، در گفت‌وگو با سید مصطفی میرسلیم، نماینده مجلس و عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام به بررسی چالش‌های صنعت خودروسازی کشور، مزایا و معایب واردات خودرو و مخاطرات آن، نقش صنعت قطعه‌سازان در وضعیت کنونی و... پرداخته‌ایم.

**■ صنعت خودروسازی و زنجیره تولید تا مصرف آن، می‌تواند چه فرصت‌های اقتصادی در حال حاضر یا آینده داشته باشد؟**

ظرفیت خودروسازی که امکان رقابت در صحنه جهانی را داشته باشد، بیش از یک میلیون خودرو است. در حال حاضر ظرفیت تولیدی کشور ۵/۸ میلیون خودرو و نیاز واقعی آن حدود ۹۰۰ هزار خودرو است، بنابراین اصولاً باید درصدد تسخیر بازار صادراتی باشیم، اما اگر درصدد تقویت صادرات باشیم و کیفیت استاندارد را رعایت کنیم، امکان و فرصت رقابت با ادغام دو خودروساز که یکی یا هر دو آن ایران خودرو و سایپا باشد میسر می‌شود. در مجموع فکر می‌کنم جایگاه خودروسازی کشور قابل دفاع است اما با وضعیت مطلوب فاصله دارد.

**■ به بهانه گران بودن یا کیفیت پایین خودروهای ایرانی، برخی خواهان واردات خودرو و یا حتی تعطیلی خودروسازان هستند، در حالی که در سال‌های مختلف سرمایه‌گذاری زیادی در حوزه**

زیرساخت انجام شده و حتی برخی معتقدند این زیرساخت در حد رقابت با رقبای جهانی است. چرا و چگونه برخی به‌راحتی از تعطیلی صنعت خودروسازی در کشور سخن می‌گویند و آیا اصولاً امکان‌پذیر است؟

کسانی که مدعی‌اند باید صنعت خودروسازی کشور تعطیل شود، در واقع به نحوی به واردات وابسته و متکی هستند و پیش از هر امری ابتدا منافع شخصی خود را در نظر می‌گیرند نه منافع مردم و مصالح ملی. گرچه در حال حاضر به دلایل متعددی همچون تحریم‌ها، رعایت کامل استانداردهای کیفی تولیدات دارای مشکل و هزینه‌بر است اما غیرممکن نیست. خودروسازان با ابتکار و استعداد جوانان نخبه کشور می‌توانند کیفیت تولیدات داخلی را ارتقا دهند، موضوعی که هرچند در شرایط تحریمی چندان ساده نیست اما اقدامات پیشین دراین باره شایسته‌ق‌ردانی است. تولید داخلی سبب افزایش میزان تولید ناخالص ملی و بالا رفتن ارزش پول ملی در مقابل ارزهای خارجی می‌شود. از سوی دیگر، تولیدات داخلی قطعاً اشتغال مولد محسوب شده و مانع بیکاری یا مهاجرت نیروی متخصص و کارگران ایرانی می‌شود. بنابراین با توجه به چنین شرایطی، بدون شک صنعت خودرو و تعطیل شدنی نیست. همچنین ضروری است ارز کشور برای واردات کالاهای ضروری که از نظر تأمین داخلی با مشکل روبه‌رو است، صرف‌شود.



**■ تأثیر ساختار و سهام‌داری در ناکامی صنعت خودرو چیست و چگونه می‌توان آن را اصلاح کرد؟** بخش کمی از سهام دو خودروساز اصلی متعلق به دولت است و این نوع مالکیت به صورت ماهوی مشکلی ندارد، به شرط آنکه قانون تجارت اجرایی شود. همچنین دولت به دلیل سهم اندک خود نباید از قدرت حکومتی برای تحمیل مدیرعامل و دیگر نفرات مدنظر بهره‌برد. دولت بهتر است اجازه دهد مجمع عمومی تصمیمات قانونی را درنظر بگیرد و وظیفه نظارت و پاسخ‌گویی را انجام دهد. همچنین این موضوع مورد تأکید مجلس و نمایندگان است.

**■ تجربه تاریخی صنعت خودرو نشان داده تلاش‌هایی برای طراحی خودرو ایرانی قابل رقابت با جهان صورت گرفته و در واقعیت، راهبرد کلان آن در صنعت خودروسازی وجود داشته است. اما چرا تاکنون این امر مهم محقق نشده و آیا اکنون می‌توان برنامه راهبردی درازمدتی را تدوین کرد که با جابه‌جایی مدیران و دولت‌ها تغییر نکند؟**

پس از دهه ۷۰ اقدامات و تلاش‌های ارزشمندی برای طراحی بدنه خودرو ملی صورت گرفت که محصول و خروجی آن خودرو سمند بود. همچنین در سال ۱۳۸۰ تصمیم بر این شد قوای محرکه ملی طراحی شود که محصول نهایی آن نیز موتور پایه گاز ای‌اف ۷ بود. بنابراین کشور درحال حاضر در

بخش‌های بدنه و موتور به فناوری موردنیاز برای طراحی و تولید مستقل مجهز است. این دستاورد ارزشمند مربوط به پس از انقلاب است که الگوی خوبی برای دیگر خودروسازان محسوب می‌شود. به نظر می‌رسد اگر بخش مربوط به قابلیت طراحی و تولید داخل بن‌سازه تکمیل شود، آینده بسیار روشنی در انتظار طراحی صنعت خودرو خواهد بود. البته به تازگی دستاوردهای خوبی در حوزه طراحی، ساخت و تولید مدیریت هوشمند حاصل شده و اگر این دستاوردهای ارزشمند قدردانی شوند، بی‌شک کشورمان جایگاه شایسته‌ای در صنعت خودروسازی جهانی خواهد داشت. در مقاطعی به دلیل پیامدهای ناشی از تحریم‌ها، برخی قطعه‌سازان به سمت تولید قطعات مورد نیاز در کارخانه‌های خارجی رفته‌اند اما امروزه این رویه با مهار کردن عواقب تحریم‌ها رو به افول است.

**■ یکی از دلایل ضعف شدید صنعت خودروسازی در ایران، توقعات بیجا از این صنعت یا حوزه اقتصاد سیاسی آن است. اثر این موضوع بر وضعیت فعلی صنعت خودرو چگونه است و راهکار رفع آن چیست؟**

این مسئله واقعیتی انکارناپذیر است که از نحوه مدیریت دولتی مهم‌ترین خودروسازان داخلی ناشی می‌شود. بدون شک با اصلاح نحوه مدیریت و همچنین رعایت و اجرایی کردن قانون تجارت، این‌گونه معایب و انحرافات برطرف می‌شود.

**■ سیاست کارآمد برای واردات خودرو چیست و چه ویژگی‌هایی باید داشته باشد؟**

در شرایط تحریم، بی‌تردید گشودن مسیر واردات به ضرر اقتصاد کشور است و همگی باید مدافع تولید داخلی و ارتقای کیفیت باشیم. البته مسدود کردن مسیر واردات به صورت مطلق هم مطلوب نیست و به‌نظم واردات در حد ۲ هزار خودرو موردنیاز است تا از پیشرفت‌های دیگران بی‌خبر نمانیم. همچنین اجرای این موضوع موجب می‌شود انتظارات و خواسته‌های مشتریان از خودروسازان داخلی تنزل پیدا نکند و همین، انگیزه‌ای برای رشد کیفیت و حفظ رقابت‌پذیری می‌شود. همچنین باید گفت این نکته تنها اعتقاد شخصی من نیست، بلکه تجربه خودروسازان مشهور سایر کشورها همچون ژاپن و کره‌جنوبی هم بدین صورت بوده است.

**■ عوامل مؤثر بر زیان‌دهی صنعت خودرو چیست؟** در حال حاضر اقتصاد کلان کشور با مشکلاتی روبه‌رو است که آثار نامطلوبی بر صنعت خودروسازی دارد. بدون شک قیمت‌گذاری دستوری روش صحیحی نیست و همین عامل موجب ضرر خودروسازان و نبود امکان بهبود کیفیت شده است. علاوه بر این، بیماری اقتصاد کلان موجب شده خودرو به صورت کالای سرمایه‌ای دربیاید و تقاضای کاذب داشته باشد. در چنین شرایطی علاوه بر خودروسازان، مصرف‌کنندگان واقعی نیز ضرر می‌کنند و سود صرفاً عاید واسطه‌ها و دلالان می‌شود. البته در شرایط عادی همواره می‌توان هزینه‌های تمام‌شده تولید را بهینه کرد اما در حال حاضر باید تولیدکنندگان را مورد تشویق قرار داد. این در حالی است که متأسفانه واردکنندگان به این امر بی‌انصافی دارند و گاهی با دروغ و تزویر به تخریب صنعت داخلی و اقدامات ارزشمند هموطنان خویش می‌پردازند.

**■ نقش قطعه‌سازان در وضعیت فعلی خودرو اعم از کیفیت پایین یا گرانی خودرو چیست؟**

پیشرفت صنعت خودروسازی مستلزم قطعه‌سازی حرفه‌ای و فناورانه است. قطعه‌سازان با تجربه و کارآزموده کمک بسیار خوبی در افزایش کیفیت، کاهش قیمت و به‌ویژه کاهش آلودگی هستند. صنعت قطعه‌سازی گرچه تحت تأثیر شرایط تحریم قرار گرفته، اما برای رهایی از نابودی و فروپاشی ناچار است راه‌حل‌های موقت را انتخاب کند. البته با توجه به تغییر رویه و استقلال عمل دولت سیزدهم در امر حمایت بدون پیش‌شرط از تولید با کیفیت داخلی، همین روش‌های موقتی هم باید کنار گذاشته شود. دستیابی به خودروسازی موفق، بدون درنظر داشتن قطعه‌سازی تخصصی و کارآزموده‌باطل است. تمامی قطعه‌سازان مطرح از دفاتر تحقیق و توسعه فعال و پویا بهره‌مند هستند که مانع درج‌ازدن و توقف آن‌ها می‌شود و در واقع این شرط ضروری موفقیت و بقای قطعه‌سازان است. کیفیت و قیمت خودروسازی تا حدود زیادی با دانش، تجربه و تسلط قطعه‌ساز بر فناوری و بیگانه‌نیودن او با نوآوری ارتباط دارد. خانواده قطعه‌سازان افزون بر هزار و ۵۰۰ شرکت می‌شوند که برخی از آنان سرمایه‌گذاری کلانی انجام داده‌اند اما بدین علت نمی‌توان بر این‌ها نام مافیا گذاشت. بدون شک تمامی شرکت‌های متعدد خصوصی قابل نظارت هستند تا انحرافی در فعالیت آنان رخ ندهد.



**واردات در حد ۲ هزار خودرو موردنیاز است تا از پیشرفت‌های دیگران بی‌خبر نمانیم**

**مسدود کردن مسیر واردات به صورت مطلق هم مطلوب نیست و به‌نظم واردات در حد ۲ هزار خودرو موردنیاز است تا از پیشرفت‌های دیگران بی‌خبر نمانیم. همچنین اجرای این موضوع موجب می‌شود انتظارات و خواسته‌های مشتریان از خودروسازان داخلی تنزل پیدا نکند و همین، انگیزه‌ای برای رشد کیفیت و حفظ رقابت‌پذیری می‌شود.**



## اطلاعیه

**بدینوسیله به اطلاع شهروندان محترم شهر شیروان می‌رساند، عوارض محلی و بهاء خدمات شهرداری شیروان جهت اجرا در سال ۱۴۰۲ در جلسه شماره ۱۴۵ مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۰۹ شورای اسلامی به تصویب رسیده است. لذا همشهریان عزیز می‌توانند جهت رویت به سایت شهرداری به آدرس shirvan.ir مراجعه نمایند.**

**روابط عمومی شورای اسلامی شهر و شهرداری شیروان**

## آگهی مناقصه عمومی

شهرداری شاهرود در نظر دارد نسبت به خرید تجهیزات لازم جهت راه اندازی آبخار دوم اقدام نماید. لذا متقاضیان می‌توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر از موضوع آگهی همه روزه به جز ایام تعطیل در وقت اداری با تلفن ۰۳۱۵۵۵۶۵۶-۳۱۵۵۵۶۹۴-۰۲۳ یا همراه ۰۹۱۹۲۷۴۴۰۵۸ واحد عمران شهرداری شاهرود تماس حاصل نمایند. ضمناً متن آگهی در سایت تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس (www.setadiran.ir) جهت مشاهده متقاضیان قابل رویت و بهره برداری می‌باشد.

لازم بذکر است مهلت دانلود و بهره برداری اسناد مناقصه از سامانه فوق الذکر تا مورخ ۱۴۰۱/۱۲/۰۷ می‌باشد.

مهلت ارائه پیشنهاد در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت مورخ ۱۴۰۱/۱۲/۱۸ می‌باشد.

**محسن احمدی- شهردار شاهرود**

### متن آگهی مزایده عمومی

**شهرداری تربت جام در نظر دارد** نسبت به اجاره ۲۳ غرفه پایانه بار (بصورت کلی) و به مدت دوسال اقدام نماید. از متقاضیان درخواست میگردد جهت اخذ اسناد مزایده به سامانه ستاد یا

امور قراردادها شهرداری مراجعه و یا با تلفن ۱۲ - ۰۵۱۵۲۵۲۷۹۱۱ تماس حاصل نمایند .

شهرداری در رد یا قبول پیشنهادات مختار است .

سایر موارد مربوط به آگهی و مزایده در اسناد مزایده درج گردیده است جهت دریافت اسناد از تاریخ ۱۴۰۱/۱۱/۲۳ به سامانه ستاد – امور قراردادها مراجعه نمایید .

آخرین روز تحویل مدارک به دبیرخانه شهرداری ۱۴۰۱/۱۲/۰۸

بازگشایی پیشنهادات ساعت ۱۲ مورخ ۱۴۰۱/۱۲/۰۹

**امیرخوشگو – شهردار تربت جام**

## اطلاعیه

### قابل توجه همشهریان گرامی شهر آشنانه

به اطلاع کلیه شهروندان محترم شهر آشنانه می‌رساند تعرفه عوارض محلی شهرداری آشنانه جهت اجرا در سال ۱۴۰۲ که به تایید شورای اسلامی شهر آشنانه رسیده و از ابتدای سال ۱۴۰۲ قابل اجرا می‌باشد. لذا جهت اطلاعات بیشتر به واحد درآمد شهرداری آشنانه مراجعه نمایید.

**روابط عمومی شهرداری آشنانه**



### آگهی دعوت به همکاری

**شهرداری مشهد در نظر دارد، از توان کلیه تأمین‌کنندگان محترم علاقه‌مند به همکاری، بهره‌مند گردد.**  
**لذا از کلیه "پیمانکاران، مشاوران و فروشندگان" دعوت می‌گردد در بانک اطلاعات تأمین‌کنندگان شهرداری مشهد به آدرس vendor.mashhad.ir ثبت‌نام نمایند.**  
**شماره تماس: ۳۱۲۹۱۹۹۸**

**امور تأمین‌کنندگان شهرداری مشهد**

## آگهی فراخوان

**مناقصه عمومی یک مرحله ای ۱۴۰۱/۲/۱/۳۶ در خصوص تبدیل شبکه سیم مسی به کابل خود نگهدار در شهر کلات (نوبت دوم)**

## شرکت توزیع نیروی برق استان خراسان رضوی

شرکت توزیع نیروی برق استان خراسان رضوی در نظر دارد تبدیل شبکه سیم مسی به کابل خودنگهدار در شهر کلات به طول ۲۰ کیلومتر را از طریق مناقصه عمومی یک مرحله ای به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید. لذا از تمامی شرکتهای دارای گواهینامه صلاحیت از سازمان مدیریت و برنامه ریزی در رشته نیرو (حداقل رتبه ۵) و ظرفیت مجاز کاری دعوت میشود از مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۲۷ جهت کسب اطلاعات تکمیلی و دریافت اسناد به آدرس اینترنتی سامانه تدارکات الکترونیکی دولت [www.setadiran.ir](http://www.setadiran.ir) مراجعه نمایند.

[www.kedc.ir](http://www.kedc.ir)

**روابط عمومی شرکت توزیع نیروی برق استان خراسان رضوی**



## آگهی مزایده نوبت اول

شهرداری نیشابور

کلیه مراجعه نمایند.کلیه [www.setadiran.ir](http://www.setadiran.ir)) مزایده نوبت اول

ردیف	نام خودرو	شماره پلاک انتظامی	سال ساخت	شماره موتور	وضعیت اتوبوس	قیمت پایانه مزایده (ریال)	مبلغ سپرده شرکت در مزایده(ریال)
۱	بنز ۳۵۵	۴۶۶۷۹	۱۳۷۸	۷۰۴۸۱	بازسازی شده	۲,۸۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۴۰,۰۰۰,۰۰۰
۲	بنز ۳۵۵	۹۳۶۸۸	۱۳۷۹	۷۸۶۴۱	بازسازی شده	۲,۷۶۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳۸,۰۰۰,۰۰۰
۳	بنز ۳۵۵	۴۷۱۱۲	۱۳۷۹	۸۷۲۱۷	بازسازی شده	۲,۸۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۴۰,۰۰۰,۰۰۰
۴	بنز ۳۵۵	۹۲۵۲۷	۱۳۷۹	۸۰۲۱۹	بازسازی شده	۲,۸۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۴۰,۰۰۰,۰۰۰
۵	بنز ۳۵۵	۹۳۶۶۸	۱۳۸۱	۸۰۶۵۲	نیاز به بازسازی	۲,۵۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۲۶,۰۰۰,۰۰۰
۶	بنز ۳۵۵	۴۶۹۹۷	۱۳۸۱	۸۵۲۸۵	نیاز به بازسازی	۲,۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۲۰,۰۰۰,۰۰۰
۷	بنز ۳۵۵	۹۲۵۵۲	۱۳۸۱	۸۰۲۰۱	نیاز به بازسازی	۲,۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۲۰,۰۰۰,۰۰۰
۸	بنز ۳۵۵	۵۶۱۳۷	۱۳۸۲	۸۳۷۵۹	بازسازی شده	۲,۸۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۴۰,۰۰۰,۰۰۰
۹	بنز ۳۵۵	۵۶۱۳۴	۱۳۸۲	۸۲۵۷۸	بازسازی شده	۲,۸۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۴۰,۰۰۰,۰۰۰
۱۰	بنز ۳۵۵	۵۶۱۳۸	۱۳۸۲	۸۳۱۲۶	بازسازی شده	۲,۸۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۴۰,۰۰۰,۰۰۰