



موضوع «ایجاد قطب سوم خودروسازی کشور در آذربایجان شرقی» بررسی شد

کمیسیون صنعت و معدن اتاق تبریز با موضوع «بررسی پیرامون ایجاد قطب سوم خودروسازی کشور در آذربایجان شرقی» برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی اتاق تبریز، جلسه کمیسیون صنعت و معدن اتاق بازرگانی تبریز ظهر چهارشنبه با دستور جلسه «بررسی پیرامون ایجاد قطب سوم خودروسازی کشور در استان» با حضور مشاورین کمیسیون صنعت و معدن و روسای برخی تشکلات تخصصی قطعه سازی و مرتبط با خودرو برگزار شد.

در ابتدای جلسه، مسعود بنابیان، رئیس کمیسیون صنعت و معدن اتاق بازرگانی تبریز، گزارش مختصری از پیگیری های اتاق بازرگانی تبریز در خصوص مشکل قطعی برق صنایع و جلسات مربوطه و تصمیمات اتخاذ شده از جمله قطعی برق صنایع به میزان یک روز در هفته به جای چند ساعت در هر روز، انتقال فعالیت به شیفت شب در صنایع بزرگی که مصرف بالای 5 مگاوات دارند و انعطاف در دریافت حق بیمه و مالیات واحدها با توجه به شرایط موجود ارائه کرد.

وی با اشاره ای به موضوع جلسه گفت: متأسفانه روند سرمایه گذاری های دهه 40 در منطقه صنعتی غرب که بر اساس آمایش سرزمینی و مطابق با واقعیت های طبیعی بود را دنبال نکرده و در دهه ی اخیر، سرمایه گذاری های انجام گرفته در استان بدون توجه به ظرفیت های موجود انجام شده که موجب مشکلاتی در آینده خواهد شد. از جمله سرمایه گذاری در حوزه فولاد و چرم که با توجه به کاهش ذخایر منابع آبی، آینده این صنایع را با تهدید جدی مواجه کرده است.

رئیس کمیسیون صنعت و معدن اتاق تبریز ادامه داد: اتاق باید با همکاری تشکلات تخصصی حوزه خودرو، نقشه راه و گزارش جامعی جهت ایجاد قطب سوم و تحقق توسعه خودروسازی در استان تهیه و به مسئولان دولتی و نمایندگان مردم در مجلس ارائه کند.

جلیل هاشمی، فعال صنعت خودروسازی در این جلسه، نبود اختیارات کافی در سازمان صمت استان در حوزه خودروسازی و تمرکز امور اداری و مجوزها در تهران را از مشکلات اساسی این صنعت عنوان کرده و گفت: اگر امروز شرایط تحریمی برداشته شده و بخش خصوصی هم موفق به جذب شرکای صاحب برند خارجی شود، بروکرایی های زائد اداری، مجال تحقق ایجاد قطب خودروسازی را در استان نخواهد داد.

یونس اکبریور پایداری، رئیس انجمن سازندگان ماشین، قطعات، مجموعه های صنعتی و خودروی تبریز نیز در این جلسه، حمایت از داشته های موجود صنعت خودرو و قطعه سازی استان را ضروری برشمرد و گفت: از سال 92 با پیگیری سازمان صمت استان و وزیر صمت مطالعه و بررسی ایجاد قطب سوم خودروسازی در استان شروع شد و تاکنون 36 جلسه در این خصوص داشته ایم.

وی در خصوص عدم توفیق کافی در تولید خودروهای سنگین اظهار کرد: 40 الی 50 درصد قیمت خودرو سنگین مربوط به موتور و گیربکس است که باید شرکت های ایدم و چرخشگر مورد حمایت جدی قرار گیرند تا به عنوان پیشران خودروسازی در استان عمل کنند.

علیرضا حسین زاده، قطعه ساز خودرو و عضو انجمن سازندگان ماشین، قطعات، مجموعه های صنعتی و خودروی تبریز نیز در این جلسه گفت: این انجمن، مطالعات و پژوهش های کاربردی مرتبط با ایجاد قطب سوم خودروسازی را انجام داده و ورود به تولید خودرو سنگین در استان در مقایسه با خودرو سبک و سواری مقرون به صرفه است.

بهراد فرشاد، عضو انجمن سازندگان ماشین، قطعات، مجموعه های صنعتی و خودروی تبریز با تأکید به مزیت قطعه سازی نسبت به خودروسازی در استان، از اتاق تبریز درخواست کرد که در تکمیل و به روزرسانی پژوهش های مدون این انجمن در خصوص ایجاد قطب خودروسازی در استان مساعدت کند.

حامد همتی، مشاور کمیسیون صنعت و معدن و فعال حوزه بازار سرمایه نیز بحث ورود خودرو به بورس و انتشار اوراق سلف موازی را موجب رفع زیاندهی خودروسازان، حذف واسطه ها و قیمت گذاری منصفانه دانست و گفت: با اجرای این روش، آحاد مردم می توانند به جای تمام قیمت خودرو بخشی از قیمت خودرو را بپردازند.

سید جواد مرتضوی، مشاور کمیسیون صنعت و معدن اتاق تبریز نیز با توجه به رویکرد حمایتی دولت جدید در ترغیب تولیدکننده و سرمایه گذار، خواستار احصای مشکلات و جمع بندی پیشنهادات تحقق قطب خودروسازی جهت ارائه و پیگیری از دولت جدید شد.

محمد قاسمی، مدیرعامل یکی از واحدهای تولیدکننده خودروی سنگین نیز در ادامه جلسه گفت: فعالیت در این عرصه با بروکرایی های سنگین مواجه است که از جمله آن ها می توان به موارد مرتبط با استاندارد اشاره داشت. در تست خودرو، آزمایشگاه تولیدکننده مستعد داخلی با تجربه 50 ساله را به عنوان آزمایشگاه همکار قبول ندارند و تست خودرو را به کشورهای خارجی ارجاع می دهند.

حسن فرج اللهی، مشاور کمیسیون صنعت و معدن نیز با اشاره به اینکه استراتژی توسعه صنعتی ایران در دهه 40 متناسب با ظرفیت های هر استان تنظیم و تدوین شده بود که پتانسیل مناسب استان در خودروسازی و قطعه سازی در دهه مذکور محرز شده است که با این وجود، جایگاه شرکت های ایدم و چرخشگر با توجه به سابقه آن ها قابل قبول نیست.

سختاوت خیرخواه، مشاور کمیسیون صنعت و معدن اتاق تبریز، لازمه توفیق در تحقق قطب سوم خودروسازی در استان را از یک سو ورود بخش خصوصی قوی همراه با توانایی ارتباط با طرف خارجی و از سوی دیگر حمایت قوی دولت عنوان کرد.

وی بر لزوم سرمایه گذاری در ساخت خودروهای معدنی، توجه به ایجاد قطب خودروسازی، تمرکز بر تبدیل استان به قطب دوم صنعت مس با توجه به ظرفیت ها و قابلیت های استان تاکید کرده و با تاکید بر اینکه بیشتر قطعات خودروهای برقی، مسی هستند، فراهم نمودن زمینه های سرمایه گذاری در تولید قطعات خودروهای برقی را خواستار شد.

بهمن پیرسا، نائب رئیس کمیسیون نیز در ادامه بحث برای نتیجه گیری بهتر توجه به استراتژی توسعه صنعتی استان و همچنین استراتژی کارآفرینی را به عنوان اولویت مطرح کرده و گفت: تا در کشور این دو رویکرد تدوین نشود، ایجاد قطب های خودرو و مس در مسیر صحیح نخواهد بود.

رضا پاشایی، رئیس انجمن همگن خودرو و نیرو محرکه استان نیز از تجارب ناموفق قبلی در ایجاد خودروسازی در استان یاد کرده و تحریم، بروکراسی داخلی در حوزه مجوز و همچنین عدم عزم دولت در حمایت از این صنعت را از جمله مشکلات این حوزه دانست.

محمد زیدی، عضو انجمن همگن خودرو و نیرو محرکه استان از مطالعات ژئوپلیتیکی در زمان راه اندازی منطقه صنعتی غرب یاد کرده و ضرورت مطالعه در ایجاد یک واحد خودروسازی در استان را گام اول و مهم در این ارتباط دانست.

در پایان مقرر شد با هماهنگی اتاق تبریز و تشکل های تخصصی، تیم کارشناسی جهت مطالعات مرتبط و تکمیلی تشکیل شده و همچنین همایشی با حضور ذی نفعان این حوزه برگزار شد.

