چه کسانی مقابل شفافیت غول‌های خودروساز ایستاده‌اند؟

خیابان تحقیق و تفحص از خودروسازان ورود ممنوع بود!

حدیث حدادی
خبرنگار

در کنار تمام وظایفی که برای مرجع قانون‌گذاری درنظر گرفته شـــده است، تحقیق و تفحص جایگاه ویژه‌ای در حوزه وظایف و اختیارات مجلس شورای اسلامی دارد.

اهمیت این امر به اندازه‌ای اســـت که در اصل هفتادوششـــم قانون اساسی عنوان شده است: «مجلس شورای اسلامی حق تحقیق و تفحص در تمام امور کشور را دارد.» با استفاده از این ابزار نظارتی، مجلسی‌ها در یازده دور بیش از ۲۰۰ مورد تحقیق و تفحص از حوزه‌های مختلف داشـــته‌اند. آن‌طور که برخی از نماینـــدگان مجلس می‌گویند، بررســـی‌ها معمولا هزینه‌های ســـنگینی را به همراه دارد، به‌گونه‌ای که یکی از نمایندگان در سال ۹۸ هزینه هر تحقیق و تفحص را ۲۰۰ تا ۴۰۰ میلیون اعلام کرده است. آن‌طور که در ادامه می‌آید، به‌رغم هزینه‌های زیاد و تلاش‌های نمایندگان مجلس، دستیابی به نتیجه مطلوب یعنی روشن شدن واقعیت‌ها و چاره‌جویی برای آنها منجر نمی‌شود. بی‌نتیجه‌ماندن تحقیـــق و تفحص‌ها تا جایی پیش رفته که محمدباقر قالیباف، رئیس مجلس شـــورای اسلامی نیز عنوان کرده اســـت: «نمایندگان باید در تحقیق و تفحص به این نکته توجه داشته باشند که نتیجه کارشان به اصلاح امور منتج شود، زیرا ارزیابی تحقیق و تفحص‌های مجلس در دوره‌های گذشته و برخی از مواردی که در حال حاضر مطرح می‌شـــود، حاکی از آن اســـت که توجه به اصلاح امور در آن به‌طور ویژه مورد دقت قرار نمی‌گیرد.» نکته قابل تامل این اســـت که نتایج بررسی‌ها نشـــان می‌دهد معمولا تحقیق و تفحص در دوره‌های پیشین مجلـــس تا روزهای پایانی مجلس طول کشـــیده و درنهایت به قرائـــت عجولانه در صحن علنی مجلس ختم شـــده و در دور بعد این موضوع به‌حال خود رها شـــده است. مورد دیگر اینکه، همواره گزارش‌های تحقیق و تحفص بین ۴۰۰ تا ۵۰۰ صفحه تهیه شده، اما تنها چند صفحه از آن در اختیار افکار عمومی و رسانه‌ها قرار گرفته است. نمایندگان مجلس به «فرهیختگان» می‌گویند وظیفه ما در تحقیق و تفحص ارائه نتایج کامل آن به قوه قضائیه و نهادهای نظارتی است نه مردم و رسانه‌ها.

یکـــی از بخش‌هایی که از اوایل دهـــه ۱۳۸۰ چهار تحقیق و تفحص بی‌نتیجه در آن انجام شـــده، حوزه خودروسازی است. بررسی‌های «فرهیختگان» نشان می‌دهد در چهار دوره به ۱۰ مورد از بی‌کفایتی‌ها و مدیریت ناکارآمد اشـــاره شده است، اما هیچ‌وقت برای این مشـــکلات چاره‌اندیشـــی نشده و وظایف و اختیارات مجلس در حد تهیه گزارش متوقف مانده است. این ۱۰ مشکل عبارتند از:

۱- شـــکل‌گیری فساد و تبانی از طریق شـــرکت‌های تودرتو؛ ۲- لابی در تامین قطعات غیراستاندارد؛ ۳- حجم بالای ریخت و پاش‌ها؛ ۴- استخدام و به‌کارگیری افراد غیرمتخصص سفارشی سیاســـیون؛ ۵- دخالت و اقدامات سفارشی وزیر صمت در هر دوره؛ ۶- مدیریت ناکارآمد در زنجیره تامین؛ ۷- تامین انحصاری قطعات از چند شرکت قطعه‌ساز که در شرکت‌های خودروسازی سهام دارند؛ ۸- تصدی چند پست توسط مدیران ارشد؛ ۹- نبود اســـتراتژی بلندمدت و ۱۰- بلعیدن خودروسازی توسط برخی قطعه‌سازان بزرگ.

۴ تحقیق و تفحص بی‌نتیجه

کارشناسان بر سر این موضوع توافق دارند که اگرچه تحریم‌ها و التهابات ارزی، مشکلات زیادی برای خودروسازان ایجاد کرده، اما آنچه مسلم است اینکه مدیریت غیراصولی و عدم شفافیت در برخی از تصمیم‌گیری‌ها از سوی خودروسازان شرایط را بدتر از آنچه انتظار می‌رفت، پیش برده اســـت. در ادامه به بررســـی جزئیات ۴ تحقیق و تفحص انجام شده از سال ۱۳۸۱ تاکنون پرداخته‌ایم. مرور جزئیات این ۴ گزارش ابعاد مهمی از مدیریت غیراصولی و عدم شفافیت را روشن می‌کند.

گزارش اول: همه مخالف شفافیت حتی سعید لیلاز

اولیـــن طرح تحقیق و تفحص از صنایع خودروســـازی در ۲۴ بهمن ســـال ۱۳۸۰ تقدیم مجلس شد و در ۲۹ خرداد ۱۳۸۱ به تصویب مجلس رســـید. تهیه این گزارش که در عمر صنعت خودروسازی ایران کم‌ســـابقه بوده است، در ۴۰۰ صفحه و به مدت ۲ ســـال طول کشید. این گزارش در پنجم خرداد ۱۳۸۳ در مجلس قرائت شد. اولین دور از تحقیق و تفحص مجلس از خودروسازان درخصوص قیمت روز خودرو، وضعیت برنامه‌ریزی، سیاستگذاری، قراردادها و تحقیقاتی که برای توسعه و ارتقای کیفی خودرو بود، انجام شد.

در ۲۵ مرداد ۱۳۸۲ احمد رهبری، عضو کمیســـیون صنایع و معادن مجلس ششـــم در مصاحبه با روزنامه همشهری اعلام کرد: «پیکانی که قرار بود در ســـال ۶۸ جمع شود، تولیدش را در این اواخر سالانه به ۱۶۰ هزار دستگاه رساندند.» وی گفت: «یکی از مهم‌ترین عواملی که در تحقیق و تفحص به آن پرداخته می‌شود همین سیاست‌های غلط مدیریتی است که متاسفانه سال‌های سال در صنعت خودروسازی حکمفرما بوده است.»

ایـــن گزارش به گفتـــه تهیه‌کنندگان آن به هیـــچ وجه مورد اســـتقبال منابع قدرت سیاسی و اقتصادی ایران واقع نشد. غلام‌حیدر ابراهیم بای‌سلامی رئیس هیات تحقیق و تفحص از صنایع خودروسازی از نقش دولت به‌عنوان کارگزار منافع ملی در صنعت خودروســـازی انتقاد کرد. ابراهیم‌بای‌سلامی از وجود برخی «جوســـازی‌ها و فشارها به‌منظور قرائت نشدن ایـــن گزارش در صحن مجلس» توســـط افـــرادی که به گفته وی «به خودروســـازان متصل هســـتند» یاد کرد. دبیرانجمن خودروســـازان نخســـتین فـــردی بود که نســـبت به گزارش هیـــات تحقیـــق و تفحص مجلس واکنش نشـــان داد. داود میرخانی‌رشتی این گزارش را غیردقیق خواند.

«سعید لیلاز» از روزنامه‌نگاران و تحلیلگران اقتصادی که سال‌ها در زیرمجموعه‌های شرکت ایران‌خودرو مسئولیت هم داشته نیز ازجمله معترضان نتایج این تحقیق و تفحص بود. وی از نادیده گرفتن دستاوردهای صنعت خودروسازی ایران در گزارش هیات تحقیق و تفحص مجلس انتقاد کرد. لیلاز تصریح کرد: «صنعت خودروی ایران بدون تردید بیشـــترین و عمیق‌ترین رشد کمی و کیفی را پس از جنگ تحمیلی نســـبت به ســـایر بخش‌های اقتصادی کشـــور داشته که در این گزارش به آن توجهی نشده است.» لیلاز، همچنین این گزارش را به «تناقض در ارائه داده‌ها»، «عدم مستند بودن» و «جامع نبودن» متهم کرد و از تهیه‌کنندگان این گزارش خواســـت تا در مورد ادعاهای مطرح شـــده در این گزارش، سند ارائه دهند.

گزارش دوم: خودروسازان دوستدار مونتاژ

دومین طرح تحقیق و تفحص از صنایع خودروســـازی کشـــور بهمن‌مـــاه ۱۳۸۳ به تصویب مجلس رســـید و پس از انتخاب هیات تحقیق فعالیت خود را آغاز کرد. هیات تحقیق و تفحص، تحقیقات خود را در هفت محور «استراتژی صنعت خودروسازی کشور، کیفیت محصولات و خدمات پس از فروش، قراردادهای داخلی و خارجی، قیمت تمام شـــده، ســـاختار ســـازمانی، فعالیت‌های جنبی (بانک، بیمه و لیزینگ) و نظام پرداخت‌ها» انجام داده است.

در بخشـــی از این گزارش آمده اســـت: «براســـاس «استراتژی صنعت خودروسازی کشـــور» مقرر شده بود دو شرکت سایپا و ایران‌خـــودرو اقدام به طراحی و تولید خودروهای ملی و به‌ویژه طراحی و تولید خودروهای کوچک و ارزان‌قیمت برای طبقات کم‌درآمـــد و جوان از ابتدای دهه ۸۰ کنند. با این حال در چند ســـال اخیر با تعطیل شدن برخی از پروژه‌های ملی در این دو شرکت، سیاســـت و راهبردهای موردنظر مورد بی‌توجهی قرار گرفت و نتیجه آن شـــد که عملا از مســـیر خودروساز شدن به معنی صاحب محصول شدن و حفظ نشان داخلی دور شدیم. این درحالی است که مســـیر مونتاژکاری تداوم یافت و مونتاژ خودروهای ســـری پژو، کیاموتورز، ســـیتروئن، هیوانداي و... همچنان ادامه دارد.»

گزارش سوم: ۵۴۰ صفحه سانسور شد

سومین گزارش تحقیق و تفحص از خودروسازی ۶ اسفند سال ۱۳۹۱ با ۱۸۹ رأی موافق به تصویب رســـید و در جلسه علنی ۲۹ تیر ۱۳۹۳ در مجلس قرائت شد.

ایـــن گزارش ۵۴۰ صفحه بود اما تنها چند صفحه از خلاصه آن در اختیار رسانه‌ها و پژوهشگران و افکار عمومی قرار گرفت. در بخشی از این گزارش با اشاره به قبضه خودروسازی توسط یکی از قطعه‌سازان آمده بود: «شرکت صنایع تولیدی کروز با نقض ردیف ۶ از بند (ط) ماده ۴۵ و مواد ۴۶ و ۴۷ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساســـی و مصوبه شصت‌وسومین جلسه شـــورای رقابت از طریق شرکت‌های تدبیر سرمایه آزاد و سپهر ایرانیـــان کیش در مجموع مالک نزدیک به ۲۷ درصد ســـهام شرکت ایران‌خودرو و یک عضو در هیات‌مدیره شرکت است.»

در بخش دیگری از این گزارش آمده است: «بررسی مستندات حاکی از آن می‌باشـــد که دو خودروساز بزرگ کشور به صورت دولتی و سیاسی مدیریت می‌گردند و غالب عزل و نصب‌ها در سطوح هیات‌مدیره و مدیران میانی تحت فشار یا حمایت خاص برخی از مدیران ارشـــد سیاسی یا حتی برخی تامین‌کنندگان بزرگ صورت می‌پذیرد.»

در این گزارش اعلام شـــد بررســـی اجمالی صورت‌های مالی اساسی دو شرکت بزرگ خودروساز ایران‌خودرو و سایپا حاکی از خروج این شرکت‌ها از مسیر ایفای وظایف اصلی خود (تولید خودرو) و ایجاد انبوهی از شرکت‌های اقماری (به‌ترتیب در حدود ۱۵۰ و ۹۰ شرکت) و بعضا صوری در داخل و خارج از کشور با مدیریت‌های ماتریسی، تودرتو، پیچیده و فاقد کارآمدی لازم یا غیرفعال اســـت که محل جذب منابع انسانی و انجام معاملات خاص شده‌اند و بعضا با تهیه و تنظیم صورت‌های مالی غیرشفاف و غیرقابل اتکا، حقوق صاحبان سرمایه را در معرض سفته‌بازی، دلالی و تهدید قرار داده‌اند و درنهایت خسارت ناشی از این گونه عملکردها در قالب هزینه سربار و هزینه مالی و امثالهم با افزایش قیمت محصولات بر دوش مصرف‌کننده نهایی قرار گرفته است. شرکت‌های کروز، عظام و صنایع سندان ایرانیان، تامین‌کننده بیش از ۳۰ درصد قطعات و سیســـتم‌های خودروهای پرتیراژ شرکت ایران‌خودرو هستند. این شرکت‌ها عمدتا تامین‌کننده انحصـــاری این قطعات هســـتند (نزدیک بـــه ۲۳۰۰ قطعه و مجموعـــه به صورت تـــک منبع تامین). با اســـتناد به گزارش نماینده سازمان بازرســـی کل کشور مستقر در شرکت ساپکو عدم تامین قطعات توسط شرکت کروز از ۱۳۹۲/۰۱/۱۷ لغایت ۱۳۹۲/۰۸/۱۹ منجـــر به ۲۶ روز توقف خط و کاهش تولید به میزان ۱۸۹۸۵ دستگاه شده است.

عدم مدیریت صحیح در زنجیره تامین موجب شده تامین از طریق شبکه‌های شرکتی تودرتو و پیچیده که به نحو ماهرانه‌ای به‌هم تنیده شده‌اند افزایش شدید قیمت قطعات را به همراه داشته و به‌طور طبیعی قیمت تمام شده محصولات تولیدی شرکت را به صورت فزاینده افزایش دهد. همچنین انگیزه تولید قطعات در داخل کشور به‌شدت کاهش یافته و گرایش به واردات قطعات بی‌کیفیت از خارج از کشور توسط «قطعه‌ساز نماها» و «واردات قطعات بی‌کیفیت چینی با برچسب ایرانی» افزایش داشته است.

در بررسی اسناد و مدارک فروش مشخص شد شرکت ایران‌خودرو تخفیف‌هایی خارج از اصول و ضوابط به صورت فروش دستوری به برخی اشخاص اعطا کرده است. به‌عنوان نمونه هیات‌مدیره این شرکت در جلســـه ۱۶۳ خود مصوب کرده به‌منظور تحقق دستور وزیر صنایع و معادن وقت تعداد ۳۶۵۰ دستگاه خودرو با تخفیف ویژه در اختیار افراد معرفی شده قرار دهد. همچنین هیات‌مدیره شرکت ایران‌خودرو در سال ۱۳۸۷ نیز مصوبه‌ای پیرامون ارائه مجوز تخفیف به افراد معرفی شـــده از سوی وزیر صنایع و معادن وقت داشته است.

تصدی چند پست و عضویت مدیران ارشد شرکت‌های خودروساز در هیات‌مدیره شرکت‌های زیرمجموعه به صورت عرف درآمده اســـت. در بررسی مســـتندات مشخص شـــد مدیران عامل، قائم‌مقام‌هـــای مدیران عامل، معاونان و بســـیاری از مدیران میانی هر دو شرکت ریاست یا عضویت هیات‌مدیره چند شرکت مهم زیرمجموعه را نیز برعهده دارند. در بررسی مدارک مشاوران شرکت سایپا طی ســـال‌های ۱۳۸۸ الی ۱۳۹۱ ملاحظه شد چند نفر با تحصیلات کمتر از دیپلم به‌عنوان مشاور مدیرعامل شرکت سایپا مشغول فعالیت بوده‌اند.

گزارش چهارم: فساد با شرکت‌های تودرتو

شهریور ســـال ۱۳۹۷ بنا به تقاضای برخی نمایندگان مجلس چهارمیـــن طرح تحقیق و تفحص نیز کلید خورد؛ اما این اقدام از همان ابتدا با مخالفت‌هایی روبه‌رو شد. حمید گرمابی عضو کمیســـیون صنایع و معادن مجلس در تاریخ ۳۱ اردیبهشـــت ســـال ۱۳۹۸ گفت: «درحال‌حاضر موضوع تحقیق و تفحص از خودروســـازی درحال اجراســـت؛ اما برخی موانع بسیاری ایجـــاد می‌کنند تا مجلس نتواند وظیفه خود را انجام دهد. ۳۰ اردیبهشت ۱۳۹۹ متن کامل گزارش تحقیق و تفحص از عملکرد سایپا و ایران‌خودرو در مجلس قرائت شد.»

عشق واردات: در این گزارش آمده است؛ بخشی از قطعات با وجود دارا بودن مقیاس اقتصادی و اینکه فاقد فناوری پیچیده در تولید هستند، با این حال همچنان به‌صورت کامل یا عمده از خارج تامین می‌شوند. انواع بلبرینگ، انواع کاسه‌نمد، سوزن انژکتور و... از این جمله‌اند. بخشـــی از قطعات و مواد از منابع داخلی تامین می‌شوند اما این تامین‌کنندگان در فرآیند تولید خود به‌شدت به منابع خارجی وابسته بوده و هم از نظر ارزبری و هم از جنبه آســـیب‌پذیری از تهدیدات خارجی، مشابه مواد و قطعاتی هســـتند که به‌صورت کامل از خارج تامین می‌شوند. گروه رنگ و مواد شیمیایی، قطعات الکترونیکی، سیستم‌های صوتی، سیستم‌های تهویه مطبوع، سامانه‌های ایمنی، انواع تســـمه‌های موتور و... از این دسته‌اند. در این بخش نیز وزارت صمت می‌تواند در تعامل با ســـایر تولیدکنندگان ضمن حفظ کیفیت و رقابتی‌بودن، زمینه تعمیق ســـاخت داخل و کاهش وابستگی را فراهم کند.

ریخت و پاش‌ها: بیش از ۲۰ درصد از هزینه‌های بخش تامین، مربوط به هزینه‌های لجستیک است که دوبرابر استانداردهای حداقلی دنیاســـت. عـــدم رعایت اصول اولیه هم‌راســـتایی و یکپارچه‌کردن قطعه‌سازان، پراکندگی سایت‌های تولید، عدم اســـتفاده از ظرفیت شرکت‌های قطعه‌ساز گروه برمبنای صرفه اقتصادی، سبب ناکارآمدی بخش تامین به لحاظ مدیریت هزینه شده است. بررســـی‌ها نشان می‌دهد بیش از ۱۲ درصد بهای تمام‌شـــده مربوط به هزینه‌های حقوق و دستمزد است (حدود ســـه‌برابر استانداردهای جهانی). افزایش روند استخدام‌ها در ماه‌های نزدیک به انتخابـــات و انتصاب افراد بدون تخصص و گاه مســـاله‌دار از لحاظ مالی و مدیریتی صرفا به‌دلیل دخالت مراجع دولتی و امنیتی، این صنعت را با مشـــکلات عدیده‌ای مواجه کرده است.

لابـــی در تامین قطعـــه غیراســـتاندارد: درحال‌حاضر ۴۰ قطعه از کل قطعات خودرو مشـــمول استاندارد اجباری است و در مابقی قطعات آیین‌نامه نظارت کیفی مبتنی‌بر مدل‌های کیفی ایجادشده توسط شرکت‌های خودروساز مبناست. لیکن متاســـفانه این مدل‌ها و کنترل‌ها نیز معمولا تحت‌تاثیر فشار تولید و لابی در تامین قطعه، اثربخشی لازم را نداشته است.

فســـاد از طریق شـــرکت‌های تودرتو: در این گزارش آمده؛ براســـاس هر دو رویکرد سیاست‌پژوهی و فسادشناسی، منشأ بسیاری از چالش‌ها، پسرفت‌ها، ناکارآمدی‌ها، رانت‌ها، مفاسد و زیان‌دهی‌های عظیم ایران‌خودرو و سایپا در دهه اخیر، ریشه در ایجاد ساختار پیچیده، تودرتو و چندلایه مالکیت و سهامداری حلقوی و لذا فســـاد سیستماتیک در آن دارد که از زمان اجرای ناصحیح خصوصی‌ســـازی پدید آمده اســـت. با این واگذاری تعارض‌آمیز و تباهیده، شـــاهد خروج خودروســـازان از نظارت عمومی و محاســـبات، خروج یا بلوکه‌شدن سرمایه در گردش و فقیرشدن بخش‌های اصلی زنجیره ارزش، پرداخت هزینه‌های مالی بالا، تبدیل‌شـــدن به حیاط‌خلوتـــی برای دولتی‌ها و نیز افراد ذی‌نفوذ شده و مهم‌تر اینکه مدیریتی وابسته، سلیقه‌ای، ناموفق، مســـتعد مفســـده، غیرپاســـخگو و بی‌ثبات را ایجاد کـــرده و در انتها نیز مدیرانی متهم یا محبوس را تحویل جامعه می‌دهد. از همین رهگذر اســـت که شـــاهد اســـتمرار حضور بی‌رویه، تصدی‌گری بالا و دخالت‌های بلاوجه دولت و نهادها در خودروسازان هستیم. لذا مهم‌ترین اقدام عاجل و استراتژیک این صنعت برای برون‌رفت از بحران و حرکت به‌ســـمت تحول، انحلال خودســـهامداری و اصلاح مالکیت خودروسازان بزرگ است تا مجمع و هیات‌مدیره واقعی و مسئولیت‌پذیر پیدا کرده و بتواند در چهارچوب قانون تجارت فعالیت کند و از یک محفل سیاسی- دولتی ناکارآمد به یک بنگاه اقتصادی- صنعتی پویا تغییر ماهیت دهد. فایده مالی این پیشـــنهاد، آورده ۳۶۰۰۰ میلیاردتومانی آن برای خودروسازان است.

یک نماینده: تحقیق و تفحص تاثیری ندارد

درخصـــوص اثرگذاری تحقیق و تفحـــص مجلس بر تغییر ریل در خودروسازی سراغ یکی از نمایندگانی که دوره‌های قبل در تحقیق و تفحص حضور داشـــته، رفته‌ایم. عزیز اکبریان، رئیس کمیســـیون صنایع و معادن در مجلس دهم به «فرهیختگان» گفـــت: «با توجه به اینکـــه در مجلس دهم در ســـمت رئیس کمیسیون حوزه صنایع قرار گرفته بودم، در وظایف ما ابلاغ‌ها، مصوبات کمیســـیون، اجرای صحن و... درنظر گرفته شـــده بـــود. تاکنون هیچ‌کدام از تحقیق و تفحص‌های قبلی مجلس به نتیجه‌ای نرســـیده و این امر تنها وظیفه‌ای اســـت که برای مجلس درنظر گرفته شـــده اســـت.» وی درخصوص اثرگذاری تحقیق و تفحص مجلس بر صنعت خودروسازی افزود: «صنعت خودروسازی کشور دارای اشکالاتی است که اگر این اشکالات برطرف نشود، مشکلات این بخش همچنان پابرجا خواهد ماند. خودروسازی در ایران باید خصوصی شود و باید به آنها چند سال مشخص فرصت داد تا بتوانند در این مدت استانداردهای لازم را ایجاد و رعایت کنند. علاوه‌بر آن باید واردات خودرو و قطعات را نیز در این حوزه آزاد کنیم تا بتوانیم فضایی رقابتی در کشور ایجاد کنیم. اما این امر نیز باید با روندی آرام صورت گیرد، به‌گونه‌ای که باید در چند مرحله واردات را آزاد کرد.» اکبریان در پاسخ به اینکه آیا به نتیجه نرسیدن تحقیق و تفحص مجلس به علت فشارهای خودروسازان بوده است، گفت: «خودروسازی‌ها در کشور یک مجموعه نیمه‌دولتی هســـتند. به همین دلیل خودروســـازان نمی‌توانند مانع به نتیجه رسیدن آن شوند.»

توپ خودروهای بی‌کیفیت در زمین تحریم

عزیز اکبریان در ادامه اظهار داشـــت: «بارها در مجلس و دولت شنیده شـــده که عنوان کرده‌اند باید خودروهایی ۱۰۰ درصد داخلی تولید شود اما هیچ کشوری خودروی ۱۰۰ درصد داخلی در دنیا تولید نمی‌کند. به این معنا که خودروسازان برخی قطعات خود را از کشـــورهایی که با تکنولوژی روز و با تیراژ بالا به تولید قطعه می‌پردازند، تهیه می‌کنند. اما به علت اینکه درحال‌حاضر ایران در تحریم قرار دارد، تولیدکنندگان برای تامین قطعات خود با مشکلات متعددی مواجه هستند. ازهمین‌رو به‌ناچار از قطعات بی‌کیفیت و نامرغوب برای تولیدات خود استفاده می‌کنند که همین امر موجب کاهش کیفیت خودروهای تولیدی در کشور می‌شـــود و تا زمانی که خصوصی‌ســـازی نشود و رقابتی ایجاد نشـــود، کیفیت خودروها ارتقا نخواهد یافت. بالا بودن قیمت خودرو نیز مربوط به بازار اســـت و ارتباطی به خودروساز ندارد. خودرویی که توسط خودروسازان عرضه می‌شود، گران نیست؛ اما قیمت آن در بازار دوبرابر اســـت و علت این امر کمبود تولید خودرو است، زیرا تولید سالانه ایران در این حوزه بین یک میلیون تا یک میلیون و ۲۰۰ هزار خودرو است، درحالی که نیاز کشور ۲ میلیون خودرو در سال است. از سوی دیگر با ممنوعیت واردات خودرو این کمبود بیشتر نیز شده است.»

نتایج تحقیق و تفحص نباید در اختیار مردم قرار بگیرد!

کاظـــم دلخوش دیگر عضو کمیته تحقیـــق و تفحص مجلس شورای اسلامی به «فرهیختگان» می‌گوید: «پرونده‌های مربوط بـــه تحقیق و تفحص در مجلس تکمیل شـــده و به قوه قضائیه ارســـال می‌شـــود، بنابراین برای اینکه بدانیم این تحقیقات به نتیجه رسیده است یا خیر؟ باید به قوه قضائیه مراجعه کرد و از آنها پیگیر شد. در مجلس می‌دانیم که صنعت خودروسازی ما در کشور به‌دنبال برطرف کردن مشکلات خود و اصلاح ساختاری نیست و همین امر هم موجب شده مردم احساس نگرانی در این حـــوزه می‌کنند. ازهمین‌رو واردات خودرو در برخی بخش‌ها را آزاد کرده‌ایم تا فضایی رقابتی برای ارتقای کیفیت ایجاد شود.» وی در پاسخ به اینکه چرا پس از اتمام تحقیق و تفحص، اطلاعات آن در اختیار مردم و کارشناسان قرار نمی‌گیرد، عنوان کرد: «زمان درنظرگرفته شده برای انجام تحقیق و تفحص ۶ ماه است که ۶ ماه دیگر نیز قابل تمدید است. بنابراین اعضای این کمیته یک ســـال زمان دارند تا کار خود را تکمیل کرده و در اختیار مجلس قرار دهند. پس از این مدت در صحن مجلس قرائت می‌شود و این صحن نیز علنی است و همه می‌توانند از اتفاقات آن مطلع شـــوند. اصلا نباید گزارش نهایـــی تحقیق و تفحص در اختیار سایرین قرار گیرد.»

نقشه خودروسازان را نقش برآب کردیم!

دلخوش در ادامه می‌گوید: «علت حل نشـــدن مشـــکلاتی که به‌صورت دائم در همـــه تحقیـــق و تفحص‌هـــای صورت‌گرفته تکرار می‌شـــود ایـــن اســـت کـــه خودروســـازان تصـــور می‌کننـــد دیگـــر کســـی بـــرای واردات خـــودرو اقدامـــی انجـــام نمی‌دهـــد و مجلـــس نیـــز در ایـــن مـــورد قانونـــی تدویـــن نمی‌کنـــد. بنابرایـــن بـــه حـــل مشـــکلات خـــود اهمیـــت نمی‌دهنـــد امـــا بـــه نظـــر مـــا بایـــد چنیـــن مشـــکلاتی برطـــرف شـــده و همـــه مـــردم بتواننـــد از خودروهـــای باکیفیـــت کـــه می‌توانـــد ایرانـــی یـــا خارجـــی باشـــد، اســـتفاده کننـــد. این که چرا در دوره‌های قبل مشـــکلات مربوط بـــه خودروســـازی‌ها کـــه در گـــزارش تحقیـــق و تفحص آمده، حل نشـــده اســـت، بـــه مـــا کـــه در ایـــن دوره درحـــال فعالیت هســـتیم، ارتباطـــی نـــدارد. از ســـوی دیگـــر لزومـــی نـــدارد مـــا کاری انجـــام دهیـــم بلکـــه گزارش‌هـــای تهیه‌شـــده را بـــه قـــوه قضائیـــه ارســـال می‌کنیـــم تـــا آنهـــا مراحـــل بعـــدی آن را اجـــرا کننـــد.» دلخـــوش درخصـــوص اینکـــه ســـرهنگ هاشـــمی، رئیـــس ســـابق پلیـــس راهـــور تهـــران بـــزرگ در گفت‌وگـــو بـــا همشـــهری‌آنلاین گفتـــه اســـت «یکـــی از نماینـــدگان مجلـــس از طـــرف مجلـــس رفـــت و اشـــکالات خودروهـــا را جمـــع‌آوری کـــرد و بـــا نجابـــت ایـــن مـــوارد را در صحـــن مجلـــس مطـــرح کـــرد. می‌دانیـــد چه شـــد؟ دور بعد ایـــن نماینـــده تاییـــد صلاحیـــت نشـــد! ایـــن مافیا همـــه را در خود غـــرق کـــرده اســـت» عنـــوان کـــرد: «ایـــن امـــر کامـــلا کذب اســـت، زیـــرا تاییـــد صلاحیـــت دادن به نمایندگان بـــه این موارد ارتباطی نـــدارد و نماینـــده مجلس براســـاس قانون اساســـی در اظهارنظر درخصـــوص تمـــام مســـائل کشـــور آزاد اســـت.»