

## چالش‌های رنو در ایران از دیدگاه مدیرعامل رنو - پارس

میشل کربل - مدیرعامل شرکت رنو پارس - در نشست خبری مورخ ۱۳۸۹/۳/۱۱ طی سخنانی ضمن اشاره به چالش‌های رنو در ایران اعلام کرد: ما به دنبال ساده سازی بیشتر در فرآیند تولید تندر ۹۰ هستیم؛ با این حال مشتری مداری و کیفیت نباید قربانی شود .

وی با بیان این که تامین قطعات فقط ۲۰ درصد از کار رنو پارس را تشکیل داده و ۸۰ درصد مابقی مربوط به فرآیندهای مهندسی و کیفیت تولید خودروست، خاطرنشان کرد: ما در حال مذاکره در این زمینه بوده و ممکن است وظیفه تامین قطعات واگذار شود. با این حال ۸۰ درصد وظایف مربوط به کیفیت و مهندسی منتقل نخواهد شد .

او همچنین در پاسخ به این سوال که اگر پس از واگذاری وظیفه تامین قطعات، برخی خودروسازان برای کاهش هزینه‌ها به سراغ خرید قطعات بی کیفیت بروند، چه خواهد شد؟ گفت: در این رابطه کیفیت نباید قربانی شود و با توجه به آن که آرم رنو روی این خودروست، ما در زمینه حفظ کیفیت آن حساس هستیم. در این خصوص در حال مذاکره بوده و اگر به نتیجه نرسیم، مذاکرات را متوقف خواهیم کرد .

مدیرعامل رنو پارس در پاسخ به سوالی درباره دلایل عدم تولید مدل‌های جدید تندر ۹۰ اظهار کرد: مذاکرات خوبی برای تولید مدل‌های جدید روی پلت فرم تندر ۹۰ صورت گرفته و در رابطه با تولید R90 و F90 با ایران خودرو و B90 با پارس خودرو در حال مذاکره هستیم .

وی همچنین در پاسخ به این که آیا یکی از دلایل پایین ماندن تیراژ تولید تندر ۹۰ آن نیست که خودروسازان ایرانی این خودرو را رقیب برخی از خودروهای تولیدی خود می‌دانند؟ خاطرنشان کرد: من خودم واقعا از این همه مذاکراتی که انجام داده‌ایم، خسته شده‌ام. بعد از سه سال مجبورم بگویم نه رنو پولی از این خودرو به دست می‌آورد، نه شرکای ایرانی ما. در آن زمان تمام مذاکرات ما بر این فرضیه بنا شده بود که تندر ۹۰ جانسین پیکان شود، اما این گونه نشد .

وی درباره دلیل عدم تولید لوگان وانت در ایران نیز گفت: به دلیل شرایط چند ساله کار در ایران مقداری محافظه کار شدیم و نمی‌خواهیم پروژه جدیدی را شروع کنیم که شاید ضررده شود؛ بنابراین با احتیاط پیش می‌رویم. با ایران خودرو هم در حال مذاکره هستیم که اگر لوگان وانت را به قیمت ۱۳ تا ۱۴ میلیون تومان بفروشیم، صرفه اقتصادی خواهد داشت یا خیر؟

او همچنین در پاسخ به این که چرا قطعه‌سازان بعد از سه سال هنوز به ظرفیت مورد نظر تولید تندر ۹۰ نرسیده‌اند؟ گفت: مشکل اصلی در این زمینه مساله نقدینگی است که همچنان وجود دارد. متاسفانه پرداخت‌های شرکای ایرانی به ما همواره با تاخیر همراه بوده است، در حالی که ما باید تولید قطعات را زودتر به اروپا سفارش دهیم؛ بنابراین در نبود نقدینگی نمی‌توانیم بیش از آنچه را که شرکای ایرانی به ما داده‌اند، به اروپا سفارش دهیم .

وی ادامه داد: مشکل بعدی ضعیف بودن برخی از قطعه‌سازان است که به همین دلیل در زمان‌های مختلف مجبور به توقف خط تولید به خاطر یک قطعه شدیم، زیرا این قطعه‌سازان به جای این که اولویت را بر تندر ۹۰ بگذارند، روی قطعات خودروهای دیگر تمرکز کردند . وی افزود: ما با حدود ۲۰ درصد از قطعه‌سازان به دلایلی همچون ظرفیت و کیفیت تولید از ابتدا مشکل داشته و داریم. شرکای ایرانی نیز در جریان این مشکلات بوده و هر روز در حال مذاکره با آنان برای یافتن راه حل در خصوص این قطعه‌سازان هستیم .

کربل همچنین درباره این که چرا رنوپارس تولید برخی قطعات را به چند قطعه‌ساز سفارش می‌دهد؟ گفت: در شرایط عادی اقتصادی تامین هر قطعه باید از طریق یک واحد تولیدی صورت گیرد و به همین دلیل ما از ابتدا به دنبال انتخاب یک قطعه‌ساز برای تولید یک قطعه بودیم تا قیمت مصرف‌کننده کاهش یابد، اما متأسفانه برخی از قطعه‌سازان متوجه این مساله نشده و ما مجبور شدیم دو قطعه‌ساز را برای تولید یک قطعه انتخاب کنیم .

وی همچنین در پاسخ به این که برخی کارشناسان عملکرد رنوپارس در تامین قطعات را از جمله دلایل بالا رفتن قیمت تمام شده تولید تندر ۹۰ در ایران می‌دانند، اظهار کرد: تندر ۹۰ در هشت سایت مختلف در دنیا تولید می‌شود که قیمت قطعات سی.کی.دی وارداتی در ایران دقیقاً همان قیمت سایر کشورهاست؛ بنابراین هیچ تفاوتی بین ایران با سایر کشورها در زمینه قطعات خارجی تندر ۹۰ وجود ندارد .

وی ادامه داد: اما قیمت قطعات داخلی تندر ۹۰ افزایش یافته است که این مساله موجب شده که قیمت تندر ۹۰ افزایش یابد. در رومانی ۸ تا ۹ قطعه در یک دقیقه تولید می‌شود، اما پس از سه سال کار در ایران و فرستادن متخصصان رنوپارس هنوز میانگین قطعات تولیدی در ایران ۳ تا ۳.۵ قطعه در دقیقه است که بسیار پایین‌تر از استانداردها بوده و موجب افزایش قیمت قطعات شده است .

او تصریح کرد: متأسفانه پس از سه سال کار در ایران متوجه شدم برای بسیاری از شرکت‌ها مشتری‌مداری در اولویت قرار ندارد و ما تلاش‌های زیادی انجام دادیم تا بتوانیم ضرورت‌های مشتری‌مداری و توجه به کیفیت را به آن‌ها تذکر دهیم . وی در پاسخ به سوالی در خصوص این که آیا تمرکز تولید در پارس خودرو مناسب‌تر است یا ایران خودرو؟ گفت: این که تندر ۹۰ در کدام کارخانه تولید شود به طرف‌های ایرانی باز می‌گردد. به هر حال ما با هر دو طرف پارس خودرو و ایران خودرو روابط مناسبی داریم. البته سرمایه‌گذاری زیادی روی خط مشترک تندر ۹۰ صورت گرفته که نباید این سرمایه‌گذاری‌ها از بین برود .

مدیرعامل رنوپارس در خصوص دلیل ناراضی بودن برخی از قرارداد رنو با ایران گفت: اگر برخی از این قرارداد ناراضی هستند، به دلیل آن است که در آن بر کیفیت تاکید شده که این بر خلاف منافع این افراد است . وی ادامه داد: اگر صنعت خودرو ایران فرصت همکاری با رنوپارس را از دست داده و در سطح بین‌المللی نتواند از نظر کیفیت و قیمت خود را مطرح کند، مسلماً به سرنوشت صنعت خودرو روسیه دچار شده و خواهد مرد، زیرا بازار ایران در حال باز شدن بوده و مصرف‌کننده ایرانی نیز به دنبال کیفیت است. رنو پارس فرصت مغتنمی را برای جهانی‌سازی صنعت خودرو ایران ایجاد کرده که نباید این فرصت از دست برود .

وی در بیان آمار تولید تندر ۹۰ در ایران گفت: در حال حاضر ۱۳۰ هزار دستگاه خودرو از رنو در خیابان‌های ایران در حال تردد است که البته این کمتر از مقداری است که برای آن برنامه‌ریزی کرده‌ایم. در حال حاضر هفته‌ای ۲۵۰ دستگاه مگان و ۱۴۰۰ دستگاه تندر ۹۰ تولید می‌شود . کربل در پایان اعلام کرد که تصمیم به بازنشستگی گرفته و قرارداد سه ساله او در ایران به اتمام رسیده است . او در پاسخ به این که چه توصیه‌ای به جانشین خود در ایران می‌کنید؟ گفت: زمان در ایران با آن چیزی که در غرب می‌شناسیم تفاوت می‌کند، اما غربی‌ها به این موضوع توجه ندارند .

منبع : فبرگزاری ایستا ؛ مورخ ۱۳۸۹/۳/۱۱

تعییه کننده : مریم شومیرزاری ( ۴۵۲۱ )

بمنظور صرفه جویی در مصرف کاغذ و حفظ محیط زیست ؛ خواهشمند است فقط در مواقع "کاملاً ضروری" از این گزارش پرینت تهیه گردد.

