

# دبیر انجمن نیرو محرکه و قطعه سازی: داخلی سازی تارا ۹۹.۵ درصد است - دیجیاتو

سپهر عظیمی | دوشنبه، ۱۳ بهمن ۱۳۹۹

تارا جدیدترین محصول ملی ایران خودرو و صد البته، پر حاشیه‌ترین خودرو چند سال اخیر است که با حاشیه‌های فراوانی سرانجام در آستانه تولید قرار گرفته و ظاهراً قرار است نقشی ملی‌ترین خودرو ایران را بازی کند، چرا که به گفته دبیر انجمن نیرو محرکه، «میزان داخلی سازی تارا ۹۹.۵ درصدی خواهد بود.»

این درحالیست که در زمان حضور پژو در ایران و فعالیت شرکت ایکاپ، قرار بود که سدان اقتصادی پژو ۳۰۱ با داخلی سازی بالا روانه بازار شود. اما ظهور دوباره تحریم‌ها و قطع همکاری با پژو، ایران خودرو را مجاب کرد که با ایجاد تغییراتی در ظاهر ۳۰۱، نسخه ایرانیزه آن را روانه بازار کند.

تارا متولد شد و چندی بعد، ثبت نام آن هم در دو نسخه دنده‌ای و اتوماتیک، به انجام رسید. ایران خودرو بر روی بالا بودن داخلی سازی تارا، تاکید زیادی دارد، اما همه می‌دانند که پلت فرم و موتور این خودرو متعلق به پژو فرانسه است. حال، «آرش محبی نژاد»، دبیر انجمن قطعه سازان، در جدیدترین اظهاراتش در خصوص سطح داخلی سازی تارا، توضیحاتی ارائه داده است.



به گزارش باشگاه خبرنگاران جوان، دبیر انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازی کشور گفت:

«خودروی تارا نخستین خودرویی است که با ۹۹.۵ درصد داخلی‌سازی تولید خواهد شد. خودروی تارا نخستین خودرویی است که تولید آن با ۹۹.۵ درصد داخلی‌سازی شروع و قراردادهای آن منعقد شده است. همچنین تامین قطعات برای خودروی تارا با مشکل روبرو است، یعنی در بحث کلان مشکلات نقدینگی، ارز و... را داریم که ناگزیر خودروی تارا را هم تحت تاثیر قرار داده است.»



محبی نژاد ادامه داد: «پیشنهادی که به ایران خودرو داده ایم، این بود که بودجه تارا و گردش مالی و نقدینگی آن را از سایر پروژه‌ها جدا کند تا کسانی که در زنجیره تامین قطعات خودروهای جدید مشارکت دارند، فعال شوند. اگر نظام قیمت‌گذاری درست باشد، انگار خودرویی جدید متولد شده و از پایه و اساس درست کار خواهد کرد.»

دبیر انجمن قطعه‌سازی کشور با بیان اینکه در فرآیند ساخت قطعات پیشرفته موتور تارا حساسیت و دقت بالایی به کار گرفته شده است، گفت: «به جرات می‌توان گفت توان و گشتاور موتور این خودرو به میزان هفت درصد نسبت به موتور TU5 فعلی افزایش یافته است.»



محبی نژاد با اشاره به مشکلات صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی در کشور، گفت که صنعت قطعه‌سازی نیاز به مشوق دارد تا همپای خودروسازان حرکت کند و اکنون راه رسیدن به اهداف افق ۱۴۰۴ برای صنعت قطعه‌سازی خودرو مشخص نیست: «اگر در دو سال آینده از قطعه‌سازان خودرو حمایت نشود آنان با خطر حذف از بازار و بیکاری کارگرانشان روبه‌رو می‌شوند. نباید بگذاریم خودروسازی به مونتاژ کاری تبدیل شود چرا که مجدد باعث سرکوب این صنعت خواهد شد.»

این اظهارات در شرایطی از سوی دبیر انجمن نیرو محرکه بیان میشود که عملاً در نیم قرن گذشته همواره شاهد انواع و اقسام حمایت‌های مادی و قانونی از صنایع خودروسازی کشور بوده‌ایم اما این صنایع در تامین خودرو با کیفیت و ایمن و کسب رضایت مشتریان توفیق چشم‌گیری به دست نیاورده‌اند.