ایران خودرو از نگاه مدیرانش

جواد دهنادی

بالاخره پس از سه ماه نامه نگاری و سفارش، ساعت سه بعدازظهر ۲۸ اسفندماه سال گذشته قرار شد که با منوچهر غروی مدیرعامل پرقدرت و با نفوذ ایران خودرو گفت وگو کنم. دوستان و همکاران گفته بودند که او هرگز مصاحبه نمی کند و از این بابت در تعجب بودند. وقتی وارد دفتر کار حمید لیلاز رئیس روابط عمومی ایران خودرو شدم، او گفت که به جای غروی قرار مصاحبه را با جواد دهنادی قائم مقام مدیرعامل و مدیر پروژه سمند و رحیم اسماعیلی نایب رئیس هیأت مدیره ایران خودرو تنظیم کرده است. چاره ای نبود. اگر چه اعتراض کردم، ولی یا باید مصاحبه می کردم و یا برمی گشتم. من راه اول را برگزیدم و مصاحبه کردم، اما این حق را برای خود محفوظ می دانم که این سؤال را مطرح کنم که آیا تغییر مصاحبه شونده آن هم بدون توجه به درخواست خبرنگار و بدون اطلاع او از نظر اخلاقی و حرفه ای، رفتار مناسبی است؟

آنچه می خوانید ماحصل حدود دو ساعت گفت وگو با دهنادی و اسماعیلی است که در قالب یک میزگرد ارائه می شود. در پایان مصاحبه رحیم اسماعیلی از من پرسید که آیا از پاسخ هایشان راضی شده ام و ابهاماتم نسبت به ایران خودرو و تولیداتش رفع شده یا خیر؟ که گفتم: در برخی از مسائل ابهام هایم بیشتر شده است. تعداد محدودی از پرسش ها را جواد دهنادی پاسخ گفت، بنابراین در مقابل پاسخ های در نامش ذکر شده پاسخ بقیه پرسش را رحیم اسماعیلی داده که نامش جلوی پاسخ هایش ذکر نشده است.

گفت وگو: بهمن احمدی امویی / amouee@outgun.com

رحیم اسماعیلی

سؤالات خودم را با این پرسش ساده شروع می کنم آخرین مرتبه ای که سوار پیکان شدید کی بود؟

ما در اینجا برنامه ای داریم که مدیرانمان مرتب محصولات مختلف را سوار می شوند و بعد از سوار شدن فرم مخصوصی داریم که آن را پر می کنند و نظرات خود را از جنبه های مختلف، فنی، ایمنی و کیفیت در آن قید می کنند.

به نظرتان رضایت بخش بود؟

درحال حاضر اکثر سؤالاتی که پرسیده می شود در مورد پیکان است. وقتی می خواهند در مورد صنعت خودرو حرف بزنند و بگویند چرا عقب هستیم و چرا محصولاتمان قدیمی است همه پیکان را به رخ ما می کشند. همه می گویند پیکان طراحی قدیمی دارد و زیبا نیست و امکانات رفاهی اش کم است. ضمن اینکه از تکنولوژی روز هم عقب است. همه اینها را می گویند اما هیچ کس نمی گوید که اگر این را نداشتیم، چه می توانستیم داشته باشیم. شرایط ایران به گونه ای بود که همه می خواستند تقاضای بازار را به خودرو پاسخ بگویند و هم از امکانات موجود استفاده شود و در عین حال واردات نیز وجود نداشته باشد. برای پاسخ به یک نیاز ۵۰۰هزار دستگاهی در سال، که تولید داخل هم باشد، نیاز به خط تولید، سالن رنگ، خط بدنه، سازماندهی مناسب، نیروهای کاری آموزش دیده در همه رده ها است. برای این کار هم یک میلیارد دلار و یا هزار میلیارد تومان پول نیاز است. این ها هم منوط به این است که توان و تجربه مدیریت، یک چنین پروژه کلانی را داشته باشیم.

اما در سال ۱۳۷۲ با این همه پیش فرض شروع نکردیم. اگر این امکانات و نیازها را داشتیم، تمام این ایراداتی که الان گرفته می شود به جا و صحیح بود. ولی ما در یک وضعیت صفر و با حداقل امکانات و نیروها شروع کردیم. تنها چیزی که در اختیار داشتیم کارخانه ای بود به نام ایران خودرو، آن هم با بدهکاری بالا، خطوط تولید ضعیف و تکنولوژی فرسوده.

در سال ۷۲ خط تولید پیکان تعطیل شده بود. برای همین است که به زحمت می توانید ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ دستگاه پیکان تولیدی سال های ۶۸ تا ۷۰ را پیدا کنید. کسی به اینها توجه نمی کند. بله ایراداتی را که شما می گیرید و یا دیگران می گویند، ما خودمان هزار برابر آن را می دانیم. اگر چه طراحی پیکان مربوط به چهل سال پیش و خراب و داغان است اما ما آن را زنده کردیم و مبنایی برای صنعت خودروسازی کشور شد.

بله. ما می دانیم که در آن سال ها، پیکان باید کنار گذاشته می شد و یک محصول جدید که فاصله زیادی با تکنولوژی روز نمی داشت، جایگزین آن می شد، اما کشور در آن زمان سرمایه انجام این کار را نداشت. برنامه این بود که از تولیدات همان خط فرسوده و قراضه پیکان، برای راه اندازی خطوط جدید تولید و مدل های جدید خودرو، سرمایه گذاری شود. ما با پول های حاصل از پیکان قطعه سازی و صنعت خودرو کشور را ایجاد کردیم.

شاید الان وضعیت ارزی کشور خوب و امکان واردات خودرو و قطعه وجود داشته باشد. اما در گذشته اینطور نبود و معلوم هم نیست که سال آینده چطور باشد.

اما اینها همه برخلاف آن چیزی است که در سال ۶۹ در شورای اقتصاد به تصویب رسید. شما الان به سابقه تاریخی آن مراجعه کردید. چرا وقتی شورای اقتصاد تصویب کرد ایران نباید سازنده خودرو شود و حرف از خودروی ملی فعلاً نابجاست، شما به دنبال خودروی ملی رفتید. شورای اقتصاد بر این باور بود که ایران توان تولید خودروی روز و با کیفیت و تکنولوژی بالا را ندارد و باید با یک شرکت اروپایی و آسیایی، شریک شود. به یاد می آورید آقای مهندس اسماعیلی؟

نه! یادم نمی آید شورای اقتصاد چنین تصمیمی گرفته باشد.

بله در سال ۶۹ تصمیم گرفته شد که نباید روی خودروسازی سرمایه گذاری کنیم؟

من سال ۶۹ در سایپا بودم. اخبار شورای اقتصاد را هم داشتم. شورای اقتصاد اگر تصویب کرد که نباید روی خودروسازی سرمایه گذاری کنیم به این دلیل بود که منبع برای سرمایه گذاری نداشتیم ضمن اینکه من اصلاً چنین چیزی را نشنیده ام.

یکی از تصمیمات شورای اقتصاد در سال ۶۹همین بود. آن موقع آقای نژادحسینیان وزیر صنایع بودند. به یاد نمی آورید؟

اصلاً اینطور نیست. یعنی قطعاً نیست. چون من اخبار آن موقع را خبر دارم.

ممکن است به صورت شفاهی و کلامی چنین نظر و تصمیمی داشته باشند. اما هیچ سند و مدرکی دال بر این مدعا وجود ندارد البته اگر خود من عضو شورای اقتصاد بودم، تصویب می کردم که نباید در خودروسازی سرمایه گذاری کنیم.

پس چرا بر خلاف نظر و میل خودتان تصمیم به سرمایه گذاری گرفتید؟

غیر دولتی ها و بخش خصوصی سرمایه گذاری کردند، آنها از منابع دولت استفاده نکردند.

تعریف شما از غیر دولتی ها چیست؟

یعنی به هیچ وجه از منابع دولتی و از خزانه دولت و از درآمد نفت و مالیات برای خودروسازی هزینه نشده است، یک عده مدیر به این نتیجه رسیدند که یک سری منابع مالی سرگردان در جامعه است که باید برای هزینه کردن آنها در راه درست برنامه ریزی کرد.

آنها دلارهای ارزان خود را در پالایشگاه و پتروشیمی هزینه کردند کسی هم نبود که به آنها بگوید در کجا سرمایه گذاری کنید. خوب کاری هم کردند. ولی این برچسب ها را به صنعت خودرو نزنید.

من از صحبت های شما اینطور برداشت می کنم که گویا یک عده مدیر دولتی تصمیم گرفتند از منابع غیر دولتی برای رشد صنعت خودرو استفاده کنند و چون چنین امکاناتی هم داشتند اقدام کردند؟

بله. آنها فضایی را برای استفاده از سرمایه های سرگردان ایجاد کردند.

پس در واقع امکانات ویژه استفاده از یک بازار انحصاری را در اختیار یک سری مدیر با نفوذ دولتی قرار دادند؟

خیر به این شکل نبود. یک بازار انحصاری برنامه ریزی شده وجود نداشت که ما به دنبال استفاده از امکانات ویژه آن باشیم. در سال ۶۸ تا ۷۰ که اوضاع ارزی کشور خوب بود تا توانستند واردات خودرو را تشویق کردند. اما همینکه با مشکلات ارزی مواجه شدند تصمیم گرفتند به جای واردات خودرو، گندم و روغن وارد کنند. چون پولی برای آنها باقی نمانده بود. بنابراین ممنوعیت واردات خودرو برای این نبود تا سرمایه ها به سمت تولید خودرو برود، بلکه به این دلیل بود که سرمایه ای باقی نمانده بود.

پس به نظر شما چون وضع ارزی دولت خوب نبود. بخش خصوصی و دولتی مانع واردات خودرو شدند و به صورت برنامه ریزی شده به دنبال راه اندازی یک بازار انحصاری نبودید؟

بله. بازار موجود یک بازار انحصاری مبتنی بر برنامه از پیش طراحی شده نبود.

نبود، اما آن را تبدیل به یک بازار انحصاری کردید؟

ما در حال حاضر به دنبال منطقی کردن بازار هستیم.

چرا این همه اصرار دارید خودرویی را که ۴۰ سال پیش کشور سازنده اش آن را غیر قابل اصلاح دانست، اصلاح کنید؟

ما با این پیکان مرده، صنعت خودرو کشور را زنده کرده ایم. سرمایه گذاری های مجدد صنعت خودرو با منافع حاصل از تولید پیکان مورد نظر شما تأمین شده است و آن چیزی که موجب اعتماد مجدد مردم به تولید و صنعت ایران شد، همین پیکان است. وقتی هیچ میلی و رغبتی به سرمایه گذاری نبود، پیکان میل آنها را به جو بازار تقویت کرد. ضمن اینکه تمام این اقدامات به این مفهوم نبوده که ما به دنبال بهبود کیفیت و امنیت پیکان نبوده ایم.

سؤال من این بود که اگر مبنا بر راه رفتن خودرو باشد که انگلیسی ها هم می توانستند بگویند چون پیکان راه می رود، پس همچنان می توان از آن استفاده کرد. ضمن اینکه خود آنها برای اصلاح در سیستم محرکه، امنیتی و زیبایی خودرویی که خود ساخته اند، با صلاحیت تر هستند. اما حتماً یک سری مسائل جدی مطرح بوده که از ادامه کار بر آن منصرف شدند؟

دهنادی: ببینید، الآن بهترین شرایط برای صنعت خودروسازی است. سالانه حدود ۳۴۰ تا ۳۵۰ هزار دستگاه از انواع خودرو تولید و مونتاژ می شود. از مجموع این تعداد فقط صد هزار تای آن را پیکان تشکیل می دهد. کنار گذاشتن یکباره پیکان از خط تولید، یعنی ایجاد خلأ بسیار بزرگ در بازار یک مطلب را هم بگویم ما نزدیک به شصت مورد تحقیق و بررسی برای توسعه بهبود و افزایش کارآیی پیکان انجام داده ایم. انجام شصت پروژه ایمن سازی چیز کمی نیست. ما پس از آشنایی با ترمز پژو به این فکر افتادیم تا ترمز پیکان را دو مداره کنیم و این کار را کردیم. پوسیدگی کف پیکان را برطرف کردیم، یکپارچه کردن شیشه جلو برای جلوگیری از دزدی، تهیه یک جک مناسب و شیشه گرمکن از این موارد است.

ضمن اینکه سطح فرهنگ و خواسته های مردم نیز آن زمان با حالا متفاوت بود. هرچه توان خرید و فرهنگ استفاده از خودرو افزایش یابد، طبیعتاً کیفیت خودروهای تولیدی نیز بالا می رود. زمانی بود که ما هم پراید کولردار با فرمان هیدرولیک عرضه می کردیم، هم بدون کولر. جالب است بدانید که بیشترین تقاضا برای خرید مدل های ساده و بدون کولر بود. اما سال گذشته ما فقط ۲۰۰ دستگاه از آنها را فروختیم. در واقع از ۸۳ هزار دستگاه پراید تولیدی در سال گذشته فقط ۱۲۰۰ دستگاه بدون کولر بود. چون مردم سطح مطالبات و خواسته های خود را بالا بردند و فرهنگ استفاده از خودرو را تقویت کردند.

تا چه زمانی باید شاهد تولید پیکان در کشور باشیم؟

تا زمانی که توان صنعتی مان به حدی برسد که عرضه و تقاضا را متعادل کنیم. تولید پیکان در دو سه سال گذشته ثابت مانده است. دو سال پیش صد هزار دستگاه پیکان تولید، ۷۰ درصد تولید شرکت ایران خودرو بود. امروز این میزان ۴۸ درصد تولید ایران خودرو است. سال بعد این صدهزار دستگاه ۳۰ درصد کل تولید خواهد بود. بنابراین تا سه چهار سال دیگر پیکان به تاریخ خواهد پیوست.

قیمت نهایی تمام شده یک دستگاه پیکان در کارخانه چقدر است؟

پارسال هشتصد میلیارد تومان فروش داشتیم که هشت درصد آن سود است.

منظورم این است که قیمت تمام شده یک دستگاه پیکان که از خط تولید بیرون می آید، برای ایران خودرو چقدر است؟

بستگی به نحوه تأمین منابع مالی مورد نیاز دارد. اگر مشکل تأمین مالی نداشته باشیم، قیمت تمام شده یک رقم است و اگر مشکل تأمین مالی داشته باشیم، یک رقم دیگر می شود.

شما هر دو مورد آن را بگویید؟

پارسال ما هشت درصد سود داشتیم و متوسط قیمت فروش پیکان حدود ۳ میلیون و ۹۰۰ هزار تومان بوده است. البته پس از کسر مالیات، عوارض و سود مشتری که بستگی به میزان پیش فروش و مدت زمانی که در نوبت دریافت قرار می گیرند، دارند.

پس قیمت تمام شده یک دستگاه خودرو پیکان با در نظر گرفتن هشت درصد سود در کارخانه حدود ۳ میلیون و ۹۰۰ هزار تومان است؟

بله.

پس چرا در بازار به بیش از ۵/۵ میلیون تومان به فروش می رسد؟

مالیات و سود سپرده مشتری را اگر به آن بیفزایید همین می شود. مالیات بر تولید، مالیات تبصره ۳۵، شماره گذاری، بیمه و آموزش و پرورش را هم درنظر بگیرید. آن چه که به عنوان تبصره ۳۵ برای هر دستگاه خودرو دریافت می کنند و قبلاً به نام حمایت از مصرف کننده بود ۴۲۰ هزار تومان است و برای هر دستگاه پژو ۹۰۰ هزار تومان.

یکی دو پرسش هم در مورد خودرو ملی دارم. تفکر داشتن خودرو ملی مربوط به سیاست منسوخ شده جایگزینی واردات است که سال ها در جهان کنار گذاشته شده و در ایران نیز عملاً از سال ۶۸ نفی شد. چرا اصرار دارید خودرو ملی را برخلاف جریان حرکت اقتصاد مدرن و اقتصاد جهانی در ایران تأسیس کنید؟

ما فکر می کنیم داشتن خودرو ملی درجوانان کشور خودباوری ایجاد می کند.

در هیچ کجای دنیا و حتی در ایران، کالایی برای تولید خودباوری و القاء آن به جوانان تولید نمی شود. در واقع وظیفه شما تولید با کیفیت، ارزان و متناسب با تکنولوژی روز خودرو است نه القاء خودباوری. چرا در شرایطی که صحبت بر سر مزیت های نسبی و سیاست توسعه صادرات است، شما به دنبال سیاست جایگزینی واردات هستید و به دنبال ایجاد تب خودرو ملی و یخچال ملی، تلویزیون ملی و .... هستید؟ ضمن اینکه خودروی ملی تولید شده در ایران هرگز توان رقابت با نمونه خارجی اش را ندارد؟

ما در این دهکده جهانی یا باید ابله باشیم که فقط به فکر فروش نفت به دنیا و تبدیل شدن به یک حاشیه نشین نفتی باشیم و یا اینکه کار دیگر و نقش دیگری را بازی کنیم و بگوییم ما از نسل مردمان کشوری هستیم که زمانی دنیا را زیر سیطره خود داشت.

حالا به چه قیمتی می خواهید این نقش را داشته باشید؟

این حرف من مربوط به سرنوشت کل کشور است و ربطی به خودروی ملی ندارد. استراتژی کشور باید ایفای این نقش باشد.

بالاخره شما بخش خصوصی هستید یا وابسته به دولت که به دنبال استراتژی کلان برای کشور هستید؟

اول باید دید مملکت چه می خواهد و چه استراتژی دارد. مملکت اگر نتواند ده سال آینده اش را ببیند فایده ندارد. استراتژی ها باید کلان باشد. همینطور یک شرکت کوچک.

اگر فراتر از بنگاه خرد به مسائل توجه می کنید، چرا همچنان خودرویی تولید می کنید که مصرف سوخت آن دو برابر استانداردهای جهانی است. چرا در این مسأله به مصالح مملکت توجه ندارید؟

ببینید اگر جواب قبلی را نگیرید بعد سؤال هایی می کنید که ذهن را منحرف می کند. من دارم همان سؤال خودروی ملی را جواب می دهم که اصلاً چرا باید خودروی ملی داشته باشیم.

ایران خودرو با تمام سهامدارانش شاید کمتر از دو درصد جامعه ایران را تشکیل دهد. آیا این دو درصد حق دارند از طرف مردم ایران بگویند ما باید خودرو ملی داشته باشیم و به خاطر آن بعضی وقت ها از یکسری امکانات ویژه استفاده کنند و یا به مثابه گروه فشار، بر دولت فشار وارد کنند و از یکسری امتیازات خاص برخوردار شوند؟

من گفتم هیچ شرکت کوچکی را بدون داشتن چشم انداز ده ساله اش نمی توان اداره کرد. خود ما هم در ایران خودرو از سال ۷۴ برنامه هفت ساله ارائه دادیم. هیچ کس بدون داشتن برنامه نمی تواند کار کند.

ما باید بدانیم ده سال آینده در کجای جهان قرار داریم و چه کاره هستیم. باید دید مملکت ده سال دیگر در کجاست. بعد صنعت، خودرو و اقتصادش چیست؟

حالا که شما در جهت سیاست های کلی کشور حرکت می کنید، چرا خودروهایی طراحی، تولید و مونتاژ کرده اید که قیمت شان بالاتر از توان خرید طبقه متوسط و مصرف کننده ایرانی است؟ وقتی شما نتوانید یک خودرو ارزان طراحی کنید، آنها مجبورند پیکان مصرف کنند و شما هم هرگز خط تولید آن را متوقف نمی کنید؟

اتومبیل سمند هم داستان قیمتش همانند پیکان است. ضمن اینکه باید بگویید قیمتش در توان خرید مردم نیست، نه اینکه قیمت بالا است.

فرق نمی کند. مهم این است که مصرف کننده ایرانی قادر به خرید آن نیست؟

اگر همین طور جلو برویم، اگر بدون برنامه ده ساله ای که نگذاشتی حرفم را جمع بندی کنم جلو برویم تا ده سال دیگر به زحمت می توانیم نان و گوشت و خانه خودمان را هم تهیه کنیم. خودرو که جای خودش....

من سؤالم این نبود....اجازه بدهید سؤالم را یکبار دیگر به طور مشخص بگویم...

سؤالاتتان را عوض نکنید، بگذارید نتیجه ای بگیریم و جمع بندی کنیم.

نه سؤال را عوض نمی کنم.

من می گویم که شما نمی توانید هیچگاه خودرویی تولید کنید که همه مردم قادر به خرید آن باشند. ما که هیچ، شرکت تویوتا هم نمی تواند.

در این مورد خاص درست می گویید، اما اجازه بدهید من یکبار دیگر سؤالم را مطرح کنم، شما در توضیحاتتان گفتید ما در تمام استراتژی هایمان استراتژی های کلی کشور را هم می گنجانیم...

من نگفتم، یعنی اصلاً نگذاشتید که بگویم. می خواستم بگویم این استراتژی کجاست و به کجای آن سیر می کنیم. خودروی سمند به لحاظ قیمت، در دنیا یک خودروی معمولی و متوسط است. شما به من بگویید چرا نمی توانند آن را بخرند. چرا از این زاویه سؤالتان را نمی پرسید. درآمد سرانه ایران در حد ونزوئلا و الجزایر است. آنها هم نمی توانند این خودرو را بخرند. شما از ایران خودرو انتظار دارید که همه مسائل مملکت را حل کند. مردم را پولدار کند و قدرت خرید آنها را بالا ببرد.

آقای مهندس! اگر ایران خودرو که شما برای آن کار می کنید، یک بنگاه است یک مسأله است و اگر وابسته به دولت و به دنبال استراتژی ملی و خودروملی است یک حرف دیگر... خودرو در صورتی ملی است که یک مصرف کننده طبقه متوسط ایرانی به راحتی بتواند آن را تهیه کند، در غیر این صورت ملی نیست؟

این خودرو گران نیست. مجله خودرو را ورق بزنید. قیمت ها در همه دنیا در همین حدود است. شما یک خودرویی می خواهید که ارزان باشد، زیبا و قشنگ نباشد، کولر نداشته باشد و از امکانات جانبی و ایمنی هم برخوردار نباشد.

آیا شما مغلطه نمی کنید؟ هم می خواهید همگام با تکنولوژی روز پیشرفت کنید و هم یک خودروی ملی تولید کنید که در توان خرید مردم نباشد، اینها با هم نمی خواند. وقتی شورای اقتصاد تصمیم می گیرد ۴۰۰ میلیارد تومان تسهیلات به شما بدهد، امکان انتشار اوراق مشارکت و تأسیس بانک خصوصی را برای شما فراهم می کند و به شما اجازه می دهد تولیدات خود را پیش فروش کنید، چیزی که در هیچ کجای دنیا مرسوم نیست، بازار انحصاری را در اختیار شما قرار می دهد و... آیا شما نباید خودرویی تولید کنید که در توان خرید طبقه متوسط این جامعه باشد؟

من یکی یکی توضیح می دهم. پیش فرض هایتان که همه اشتباه است. شورای پول و اعتبار هیچ وقت ۴۰۰ میلیارد تومان برای ما تصویب نکرده است.

الان در دستور کارشان است و در حال بررسی آن هستند...

نه! در دستور کارشان بود. برای افزایش تولید و گردش کارها در سال ۸۱ ما نیاز به دو هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان داریم. قرار شد که ۴۰۰ میلیارد تومان آن را به ما تسهیلات بدهند. بانک مرکزی با آن موافق بود. اما شورای پول و اعتبار با آن مخالفت کرد. پس این را از ذهنتان خط بزنید. شورای پول و اعتبار فقط بدهی های ما به سیستم بانکی که حدود ۱۲۰ میلیارد تومان بود را تصویب کرد. این مبلغ یک شانزدهم نیاز مالی و گردش مالی ایران خودرو است. با این مبلغ فقط می توان بیست و پنج هزار دستگاه خودرو تولید کرد. این یعنی این که ما حدود ۲۰۰ هزار دستگاه بیش از تسهیلات دریافتی تولید می کنیم.

شما کیفیت خودروهای تولیدی تان را چقدر قبول دارید. در واقع می خواهم بدانم برگشتی های شما از خط تولید به کارخانه چه میزان است؟

دهنادی: بستگی دارد که منظور شما چه نوع خودرویی باشد. در مورد پیکان برگشتی ها زیاد است.

برای پیکان چقدر است؟

دهنادی: در دوره گارانتی حدود ۱۳/۵ درصد.

در پژو چند درصد است؟

دهنادی: ۲/۵ تا ۳ درصد است.

استاندارد جهانی آن چقدر است؟

دهنادی: برای خود پژو فرانسه ۶ درصد است.

پس شما ادعا می کنید وقتی پژو در ایران خودرو از تولید بیرون می آید از استاندارد فرانسوی اش هم بالاتر است؟

دهنادی: من گارانتی را می گویم.

منظور من ایراداتی است که مصرف کننده گرفتار آن می شود؟

دهنادی: اگر کلی بخواهید در پژو حدود هشت و هشت و نیم درصد است.

و در پیکان؟

دهنادی: حدود ده تا یازده درصد.

اما شما الان گفتید ۱۳/۵ درصد؟

دهنادی: من گارانتی را گفتم. کلی پایین تر است.

چند روز پیش وزیر صنایع گفت که خودروسازان انتظارات ما را برآورده نکرده اند. فکر می کنید منظورش از این سخنان چه بوده و ایشان چه انتظاراتی داشتند؟

دهنادی: باید دید انتظارات چه بوده است. ما انتظارات خودمان را هم برآورده نکرده ایم. من به عنوان قائم مقام ایران خودرو راضی نیستم نه از کیفیت محصولمان راضی ام و نه از این که چرا در این وضعیت هستیم. ما هنوز پنج درصد راهی را که در نظر داریم، نرفته ایم.

ناراضی بودن از انتظاراتی که وزیر صنایع گفتند به این مفهوم نبود که هیچ وقت نباید از کارمان راضی باشیم، بلکه شاید به این مفهوم بود که طرح ها و پروژه ها را به خوبی به پیش نبرده اید؟

دهنادی: منظورشان این بوده که سیاستگذاران دولتی هم تا حالا انتظارات ما را برآورده نکرده اند. هیچ کس نبود بگوید سیاست اقتصاد چیست و سیاست صنعت چه هست و خودروسازان باید چه کار کنند.

پس شما هم سخن وزیر صنایع را نفی نمی کنید؟

دهنادی: ما زیر نظر وزارت صنایع هستیم و هرچه ایشان بگوید ما مطاع هستیم اختلافی هم با هم نداریم، حرف ما این است که مهم ترین مسأله در این بحث ها این است که باید استراتژی صنعتی و اقتصادی کشور مشخص شود.