



پروژه ملی تراکتورسازی ایران، دستاورد عظیم انقلاب اسلامی

اصولی سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران) محمدتقی کبیرت ساز توکلی (مدیرعامل وقت ماشین سازی تبریز) غلامحسین فولادیون (مدیرعامل تراکتورسازی) و مدیرعامل وقت بنگاه توسعه ماشین های کشاورزی یک شرکت حقوقی جهت اجرای طرح ایجاد تراکتورسازی در منطقه صنعتی غرب تبریز در پنجم مهرماه ۱۳۴۶ تاسیس شد.



موتناژ دستی تراکتورهای یونیورسال رومانی در سه ماه آخر ۱۳۴۸ با تعداد چهار دستگاه در روز به صورت دستی آغاز شد و با کسب مهارت افراد و رفع شدن موانع عملیات موتناژ در نهایت به ۱۲ دستگاه در روز بالغ شد. کلیه تراکتورها بعد از اتمام عملیات در هر مرحله توسط کارگران در روی ریل موقت به جلو هل داده می شد و در مرحله نهایی تراکتور موتناژ شده توسط یک تراکتور دیگر بکسل از خط خارج می شد و به سالن دیگر جهت کنترل کیفیت (روداژ) و انجام آزمایشات انتقال می یافت. به لحاظ اینکه محوطه کارگاه روداژ (آزمایش تراکتور) هنوز آماده نشده بود، لذا مکانیسم ها مجبور بودند که تراکتورهای تولید شده را در خیابان و جاده های نیمه تمام کارخانه آزمایش کنند. در نتیجه رفت و آمدهای گاهای بی هدف آنها و دود ناشی از آگزوز تراکتورهای تازه موتناژ شده و شیطنت بعضی از راننده ها توجه هر تازه واردی را جلب می کرد. مهندس ساعدی توانست بیش از چندین سال در تبریز دوام بیاورد؛ لذا با استعفا از

احداث کارخانه ذوب آهن را امضا کرد. احداث کارخانه ذوب آهن در ایران یکی از آرزوهای دیرینه مردم از زمان جنگ دوم جهانی بود، ولی غرب بنا به دلایل خود عملاً از دادن تکنولوژی آن اکراه داشت، ولی رهبران اتحاد جماهیر شوروی شاید به دلیل آگاهی از چنین حساسیت ملی آماده احداث آن در اصفهان شدند.

به دنبال اجرای طرح احداث کارخانه ذوب آهن، حرکت ایران در مسیر صنعت به ویژه صنایع سنگین شتاب بیشتر گرفت و متعاقباً عملیات اجرایی قرارداد احداث کارخانه ماشین سازی تبریز با کشور چکسلواکی آغاز شد.

کشورهای اروپای شرقی تنها راه ورود به بازار وسیع ایران را به درستی از کانال ارائه فناوری و اجرای طرح های صنعتی مشترک تشخیص دادند و در همین راستا ماشین سازی اراک، ذوب آلومینیم و ده ها طرح عظیم دیگر با تکنولوژی خاص اروپای شرقی در ایران به ویژه در سه منطقه صنعتی اصفهان، اراک و تبریز یکی پس از دیگری شروع شد.



سرلک استاندار وقت آذربایجان شرقی کلنگ احداث کارخانه تراکتورسازی را بر زمین می زند



در سال های اولیه اجرای طرح کارخانه ماشین سازی تبریز، شاه به کشور رومانی سفر کرد و در این سفر، چائوشسکو، رئیس جمهوری وقت رومانی طی موافقتنامه همکاری های اقتصادی - فنی با احداث کارخانه تراکتورسازی در تبریز موافقت نمود. با امضای قرارداد موافقتنامه در هشتم آگوست ۱۹۶۶ دولت های ایران و رومانی با عضویت دکتر محمد یگانه، رضا نیازمند (از ارکان

تاریخچه: اصلاحات ارضی سال ۱۳۴۲ موجب شد که اراضی بزرگ کشاورزی میان هزاران روستایی توزیع شود و امکان استفاده از ماشین آلات را در این مزارع کوچک کمتر کند. اما این اتفاق موجب نشد تا آرزوی داشتن کارخانه تولید تراکتور که در جلسه های شورای اقتصاد وقت به بحث گذاشته شده بود، فراموش شود.



در نیمه دوم دهه ۱۳۴۰ بود که سرانجام کارخانه تراکتورسازی تبریز شروع به کار کرد. یکی از ویژگی های دهه ۱۹۶۰ میلادی افزایش درآمدهای ناشی از صدور نفت از یک طرف و تثبیت ظاهری نظام سیاسی حاکم و اعلان شدن کشور ایران به عنوان جزیره ثبات منطقه از طرف دیگر است. ثبات اجتماعی، وفور دلارهای نفتی و حمایت بی چون و چرای دولت های غربی از نظام موجب شد که برخلاف الزامات ناشی از تقسیم کار و اقتصاد جهانی، تمایلات صنعتی در مسوولین قوت گرفته و برای نیل به آنچه که نظام «تمدن بزرگ» می نامید، حرکت های رشد و توسعه و در راس آن گسترش صنایع در برنامه های پنج ساله منظور گردد. در آن برهه خاص تاریخ، سفرهای متعدد شاه به کشورهای سوسیالیستی اروپای شرقی با حساسیت غرب مواجه نشد و سبب شد که شاه در سفرهای خود از تمایلات این کشورها برای ایجاد روابط با ایران در جهت توسعه صنایع استفاده ننماید. شاه در سفر خود به اتحاد جماهیر شوروی (سابق) قرارداد