

# صنعت خودروسازی راه دخانیات را می‌پیماید!

## نوشته محسن قانع بصیری

صنایع خودروسازی را از صنایع پایه‌ای کشور می‌دانیم، معنی دیگر این نگرش آنست که این صنایع باید خود را بصورت الگویی برای تمامی ساختارهای صنعتی و تکنولوژیکی و تکنوبوروکراتیک کشور در آورند، مفهوم صنایع پایه تنها به قد و قواره یک صنعت و یا تعداد کارکنانی که دارد مربوط نیست، آنچه که یک صنعت پایه را از صنایع دیگر متمایز می‌کند می‌تواند موارد زیر باشد:

**الف - نقش آن در اقتصاد ملی و حوزه تبادلات داخلی**

**ب - نقش آن در اقتصاد جهانی و تبادلات خارجی**  
**ج - نقش آن در افزایش سطح دانش و توزیع آن در حجم نیروهای انسانی داخلی و قلمرو منطقه‌ای و دامنه فعالیت‌اش**

**د - نقش آن در تحولات فرهنگی - اقتصادی جامعه و حوزه‌های مبادلات نرم‌افزاری**

**ه - نقش آن در مدیریت اقتصاد سیاسی جامعه و ایجاد بازخورد های کنترلی میان سیاست و اقتصاد**  
**و - ویژگی‌های منطقه‌ای و توان اتصال این ویژگی‌ها با حوزه‌های ژئوپلیتیکی اقتصاد سیاسی**

ملاحظه می‌شود که صنایع پایه به تعداد کارگران در یک واحد و به میزان سرمایه‌ای که جذب کرده‌اند مربوط نمی‌شود، بلکه این موارد می‌تواند از تبعات بعدی آن باشد. فی‌المثل آنچه که بیک صنعت نقش صنعت پایه می‌دهد نقشی است که می‌تواند در مبادلات مؤلّد بخصوص با بخش کشاورزی و صنایع دیگر بازی کنند، بطوری که در طی این مبادله به توان‌های سخت‌افزاری، نرم‌افزاری و سرمایه‌ای گروه‌های مقابل بیافزاید و طبعاً سهم مالیات بیشتری برای خدمات اجتماعی را تقبل کند و در حوزه بین‌المللی بتواند موجب شکوفائی اقتصاد سیاسی جامعه شود. حال به صنایع خودروسازی کشور نگاهی بیندازیم و ببینیم آیا توانسته‌اند چنین نقشی را بازی کنند یا خیر؟

با صراحت می‌توان گفت که صنایع خودروسازی از آن رو که مصرف‌کننده منابع ارزی کشور بوده و توان رقابت خارجی را ندارند، نقشی هم در اقتصاد ملی و خارجی بازی نخواهند کرد و بلعکس، موجب جذب غیرعادی منابع ثروت ملی خواهند شد. هر چند که این صنایع، و بخصوص ایران خودرو امروزه توانسته‌اند به

مقدار زیادی مشکل بیکاری دولت را از طریق تأمین اتومبیل برای مقاصد مسافرکشی غیرقانونی حل کنند، اما خوب می‌دانیم که این روند بصورت اصولی نمی‌تواند از عوامل اقتصاد پایه و موجب توسعه شمرده شود.

بزرگترین مشکلات صنایع خودروسازی را می‌توان در دو قلمرو زیر مورد ارزیابی قرار داد: مسئله اول؛ چگونگی تدوین یک استراتژی توسعه برای این صنعت و بخصوص با توجه به هماهنگی این استراتژی با مقوله صادرات و واردات اتومبیل می‌باشد و مشکل دوم تبیین ساختار اقتصادی - سیاسی مدیریت این صنایع و بخصوص مهم بودن نقش دولت در این میان است. ما برای آنکه بتوانیم به این دو مورد بپردازیم ناچاریم به این نکته مهم اشاره کنیم که اقتصاد کشور ما هم اکنون دارد یکی از بحرانی‌ترین دوران‌های خود را بدلیل گذار از اقتصاد مواد خام به اقتصاد مستقل می‌آزماید، از این نظر باید توجه داشته باشیم که تنظیم شاخص‌های اقتصادی توسعه در این مرحله، بخصوص برای دولت بدون عنایت به پدیده سیاسی امنیت غیرممکن شده است. در طول چندین دهه که اقتصاد سیاسی ایران از طریق بازخورد امنیت سوسپند کنترل شده است، شدت زمینه سالم مدیریتی، رقابتی، سرمایه‌ای خود را از دست داده است بخصوص ضرورت وجود بازخورد امنیت سوسپند باعث شده است تا رابطه بسیار مهم کار - سرمایه در هر سه حوزه اقتصاد، سیاست و فرهنگ برهم خورد. بنابراین هرگونه اظهار نظر ما درباره این صنایع نمی‌تواند جدای از استراتژی‌یک‌ترین موضوع دوره انتقال ایران یعنی تبدیل بازخورد امنیت - سوسپند به امنیت - مالیات باشد (ما درباره این تبدیلات قبلاً بحث‌هایی کرده‌ایم و خوانندگان علاقمند می‌توانند به ویژه به نوشته‌های این نویسنده در شماره‌های ۳۸ - ۴۴ - ۴۶ و ۴۹/۵۰ همین ماهنامه مراجعه کنند.)

حال بهتر است به موضوع بحث خود بازگردیم و به مشکلاتی که در مقابل نقش پایه‌ای و مهم صنایع خودروسازی وجود دارد بپردازیم.

## دولت، تنها مالک صنایع اتومبیل سازی

خوب می‌دانیم که در حال حاضر دولت تنها مالک صنایع اتومبیل سازی کشور است [جز یک مورد، که ایران و انت باشد] و به همین دلیل مسئولیت هرگونه افت و خیز و وضعیت این صنایع چه در حوزه اقتصاد خرد و چه کلان جامعه به‌هده اوست برای آنکه نشان دهیم

دولت بعنوان مالک این صنایع چه کرده است موضوع را از چند زاویه زیر مورد ارزیابی قرار می‌دهیم.

**۱- صنایع خودروسازی و موضوع توسعه رشد (چگونگی توزیع منابع و سودها)**

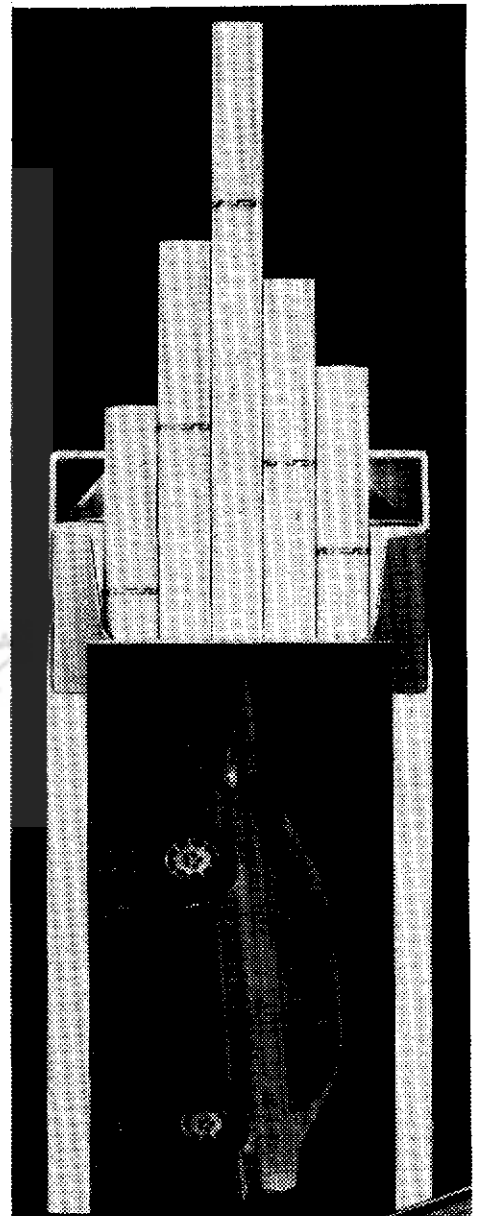
**۲- صنایع خودروسازی ابزاری مهم در دست کادراهای تکنوبوروکراتیک**

**۳- صنایع خودروسازی و موضوع رقابت خارجی**

**۱- صنایع خودروسازی و رشد و توسعه - رشد و توسعه صنایع خودروسازی در این چند دهه بشدت متوقف شده است، وضعیت بسیار اسفبار تحقیق و توسعه در این شرکت‌ها، نبود بازار رقابتی، انحصارات بسیار پیچیده که در خدمت آنها قرار دارد و نوع انتخاب مدیران که بیشتر سیاسی است تا اقتصادی - سیاسی توانسته است ما را به این اصل نزدیک کند که بلانی که دارد بر سر صنایع خودروسازی می‌آید همان بلانی است که بر سر دخانیات در این کشور آمد. صنعت دخانیات که می‌توانست یکی از سودآورترین صنایع و ارزآورترین آنها باشد بدلیل ساختار خاص انحصاری‌اش نه توانست تحقیق توسعه‌ای را در خود شکل دهد و نه توانست قلمرو بازاری رقابت‌آمیز منطقه‌ای برای خود دست و پا کند، مهم‌ترین علت این بود که این صنعت تقریباً تمامی منابع سود خود را به جیب دولت می‌ریخت (نه که فقط مالیات)، بنابراین اصولاً بودجه‌ای برای توسعه و فعالیت‌های رقابت‌آمیز باقی نمی‌ماند. صنایع اتومبیل سازی نیز دچار چنین وضع دل‌مسته‌ای شده‌اند یاد نمی‌رود که یکسال و اندی پیش وزیر وقت صنایع سنگین که اتفاقاً از وزیران فهیم کشور هم بود در یک مصاحبه دو نکته متضاد و جالب را بیان کرد. در قسمت اول، هنگامیکه سؤال شد که چرا صنایع خودروسازی ما توان‌های خود را برای توسعه کمتی و کیفی این صنعت نمی‌آزمایند، ایشان گفت که بودجه و منابع مالی کافی ندارند. بعد در چند سطر آنطرف‌تر، در یکی دو سؤال بعدی، هنگامیکه از ایشان پرسیده شد که چرا قیمت خودرو را یک میلیون تومان (یا ریال، بدرستی نمی‌دانم و به‌رحال در اصل مطلب فرق نمی‌کند) گران کرده‌اید؟ ایشان پاسخ داد که البته این تفاوت قیمت فروش ما تا قیمت در بازار آزاد (گویا مقصود این بوده است که تفاوت این دو قیمت حل شود تا پولها بجیب دلال‌ها نرود) به جیب دولت خواهد رفت.**

و ما سؤال می‌کنیم، چرا بجیب کارخانجات

اتومبیل سازی برای توسعه و افزایش کیفیت اسفبار اتومبیل های فعلی نرود؟ ملاحظه می فرمائید اول مصاحبه می گویند برای توسعه بودجه نداریم و در آخر مصاحبه حق یک صنعت را که می خواهد از وضعیت طبیعی کمبود و بازار خود بهره برد تا تولیدش را بیشتر کرده و بازار را متعادل کند از وی می گیرند و آنگاه می خواهند قیمت اتومبیل را ثابت هم نگاه دارند. آیا این وضع حکایت آن موجودی نیست که بجای آب نفت بر آتش می ریزد تا آتش را خاموش سازد؟  
چرا قیمت یک اتومبیل گران است؟ طبیعی است



بدلیل کمبود، و بویژه در ایران بدلیل آنکه اتومبیل بخاطر وضع بد تمرکز سرمایه و انقطاع سرمایه با کار تبدیل بیک وسیله اخذ روزی شده است. حال باید چه کرد؟ آیا این صحیح است که منابع سودآور کارخانه را برای توسعه اش از جیبش بیرون کشید و آنگاه توقع داشت که بخش خصوصی سودهایش را بجای گذاردن در بانکهای خارج صرف سرمایه گذاری در تولید کند؟ مگر دولت این کار را می کند؟

ما بارها گفته ایم که ایجاد یک صنعت آن هم توسط دولت با این وضع انحصاری که برای خودش درست کرده، در هر شاخه از صنایع، از قبیل پتروشیمی، فلزات و غیره کار ساده است و حتی فروش و سودآوری داخلی آن هم کار ساده است (نظیر دخانیات) اما توسعه

تکنولوژی و کراتیک کنکور هم بگذارند! این وضع برآستی جالب است، اولین نتیجه اسفبار آن این نکته مهم خواهد بود که دیگر هیچ مدیری در بخش های مختلف این صنعت بفکر توسعه درونزا نخواهد بود.

در همین جا باید این نکته را به دولت که بزرگترین معضل در مقابلش افزایش قیمت ها و کنترل آنها است تأکید کنیم که هیچ راه حلی جز ایجاد سودآوری بیشتر در صنایع و کشاورزی و امکان تمرکز سرمایه برای سرمایه گذاری در این بخش ها وجود ندارد، هر راهی که بتواند جهت سوددهی عمده را بسوی منابع تولیدی بگرداند در جهت توسعه اقتصاد ملی و برعکس هر راه حلی که منجر به تعویض جهت فوق بسوی دلالتان شود در جهت فروپاشی ساخت توسعه ای اقتصاد ملی عمل

## هر سه ضلع مثلث تحقیق، تولید و بازار در صنعت خودروسازی گم شده است!

خواهد کرد. بنابراین مهم ترین رکن توسعه صنایع خودروسازی امکان استفاده مستقیم آنها از تقاضای مؤثر جامعه بطور رقابتی است، آن هم برای سرمایه گذاری های کمی و تبدیل آنها به کیفی، و نه هدایت این منابع بازاری بسوی جیب دولت. دولت تنها باید بفکر مالیات خود باشد و از آن بان امری برای توسعه اجتماعی و ثروت مندی خود استفاده کند. و این یعنی همان تبدیل بازخورد سوبسید - امنیت به مالیات - امنیت است.

### ادعاهای دیروز و حقایق امروز

۳- صنایع خودروسازی و رقابت خارجی: شاید بزرگترین معضل در مقابل صنایع خودروسازی داخلی نبود یک استراتژی بلند مدت و با ثبات صادرات و واردات (بخصوص واردات) اتومبیل های خارجی است. آنچه که وجود این استراتژی را بسیار مهم می سازد دلایل زیر است:

- موضوع استهلاك خودروها و ضرورت واردات لوازم یدکی و یا مواد اولیه مورد لزوم این صنایع با توجه به اینکه اصولاً قیمت لوازم یک اتومبیل نو از قیمت لوازم یدکی آنها بسیار ارزانتر است.

- موضوع گارانتی و تضمین شرکت های خارجی (شرکتهای داخلی اصولاً مفهومی بنام گارانتی را فراموش کرده اند).

- برنامه ریزی توسعه صنایع خودروسازی با توجه به فاکتورهای فوق

- بحران محیط زیست بدلیل مصرف بیشتر انرژی و روغن در اتومبیل های فرسوده

عمر یک اتومبیل در ایران بسیار طولانی است و این خود یکی از دلایل بحران محیط زیست در جوامع

مستقل و مستمر اصولاً به این عوامل مربوط نیست، توسعه مستقل بدین معنی است که یک واحد بتواند از طریق رقابت و تمرکز سرمایه دائماً این سرمایه های کمی را به کیفی از طریق ارتقاء دانش در خود تبدیل کند. بنابراین اگر نتوانیم در بخش های مختلف صنایع سنگین و پایه خود چنین هدفی را نظاره کنیم از همین اکنون می توانیم مطمئن باشیم که بقیه صنایعی که این روزها اسم آنها را زیاد می شنویم به بالای دخانیات گرفتار شوند. دخانیاتی که حتی ناچار است غذای کارکنان وزارت صنایع را هم تأمین کند (نمی دانم هنوز چنین است یا خیر!)

بهر تقدیر، آنچه که باید همیشه بخاطر سپرد آنست که بدون رقابت، و با آلوده کردن صنایع در پشت دیوار انحصار تنها می توانیم بگوئیم که «خود گوئیم و خود خندیم» و نخواهیم توانست نقش ارزشمند توسعه مستقل را درک کنیم و همیشه به گدائی دانش و تکنولوژی نیازمند خواهیم بود. ضمن آنکه حق صنعت راه، و حق آنکه کار می کند راه، به آن که کار نمی کند خواهیم داد و از جاده عدالت اجتماعی دور خواهیم شد. علاوه بر آن هیچ گاه نخواهیم توانست با معضلی بنام کمبود دست و پنجه نرم کنیم و حتی باید گفت از وجود همین معطل است که بهره خواهیم برد.

### ۲- صنایع خودروسازی و روابط تکنولوژی و کراتیک:

معضل دیگر صنایع خودروسازی آنست که بتدریج ساخت بازاریابی آنها تبدیل به عرصه رقابت های تکنولوژی و کراتیک برای توزیع امکانات شده است. انحصار دولتی این صنایع و نبود استراتژی صحیح صادرات - وارداتی اصولاً مفهومی بنام بازاریابی و حق مشتری را در این صنایع از بین برده است و بعید نیست که به همین زودی ما برای مشتریان خارج از حوزه های

