

آزادسازی واردات خودرو هیچ مشکلی را حل نخواهد کرد

اشاره:

صنعت خودروسازی ایران و قطعات یدکی در دهه گذشته به پیشرفت‌های درخور توجهی دست یافته است و چندی پیش نیز خودروی ملی (سمند) با ۸۵ درصد ساخت داخل، طراحی، ساخته و به بازار عرضه شد که می‌تواند در آینده جایگاهی برای خود در بازارهای جهانی و منطقه‌ای پیدا کند.

با این وجود این صنعت برخوردار از ارزش افزوده فزاینده و اشتغال‌زا در سال‌های اخیر با چالش‌ها و تهدیدهای جدی مواجه بوده که مهمترین آن بحث آزادسازی واردات خودروهای ساخته شده می‌باشد. با وجود آنکه درآمدهای ارزی ایران به نسبت جمعیت کشور درخور توجه نیست و نیازهای اساسی برای دستیابی به توسعه پایدار اقتصادی جهت واردات فناوری پیشرفته و دانش فنی وجود دارد. همواره طیفی در کشور وجود داشته و دارد که می‌خواهد با بی‌کیفیت جلوه دادن تولید داخلی و رقابت‌ناپذیری آن از فرصت بهره‌جسته و برای واردات خودرو و کسب سود کلان اقدام کند.

با وجود آن که دستیابی به کیفیت بالا و برابر با استانداردهای جهانی و خدمات مناسب پس از فروش در صنعت خودرو حایز اهمیت است و مشتری‌مداری اصلی پذیرفته شده در رقابت می‌باشد، اما نمی‌توان گفت که با واردات خودرو تمام مشکلات برطرف خواهد شد.

در خصوص وضعیت کنونی و آینده صنعت خودرو و چالش‌های پیش روی آن، خبرنگار نشریه «بررسی‌های بازرگانی» با دکتر هادی غنیمی‌فرد، رییس خانه صنعت و معدن ایران، گفت‌وگویی دارد که با هم می‌خوانیم.

- **موقعیت کنونی صنعت خودروسازی ایران را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**
- صنعت خودرو ایران هم‌اکنون با وضعیت ناهنجاری مواجه شده است. علت آن نیز به برداشت‌های عده‌ای برمی‌گردد که تصور می‌کنند مقداری ارز در خارج از کشور وجود دارد و می‌خواهند به هر نحو ممکن از این ارز برای ورود خودرو استفاده کنند و سودهایی را برای خود در نظر می‌گیرند.
- اگر قرار دارد. اگر از صنعت خودرو در ایران حمایت شود، در آتیۀ نزدیک کشورمان صاحب خودروسازی خواهد شد.
- بسیاری از عیوب خودروهای تولید داخلی تاکنون رفع شده و به تدریج این موضوع بهبود می‌یابد.
- این موضوع برابر با یک سم مهلک است. خودروسازی ایران بعد از سال‌های متمادی به نازگی سامانی به خود داده است و اکنون در آغاز

■ راهبرد توسعه صنعت خودرو با توجه به تحولات جهانی چگونه باید طراحی شود؟

تا اگر صاحبان صنعت خودرو در ایران بتوانند با یک تولیدکننده معتبر جهانی شریک شوند و این شریک با خودروسازان ایرانی به مشارکت کامل بپردازد، به خودروسازی ایران کمک شایانی خواهد شد. گفتنی است این شرکت خارجی باید در حد شرکت تویوتا و... باشد.

■ با آزادسازی واردات خودرو از سال ۱۳۸۲ به بعد، صنعت خودروسازی با چه چالش‌هایی روبه‌رو خواهد شد؟

□ آزادسازی واردات خودرو در ایران هیچ مشکلی را حل نخواهد کرد. اگر ایران در صنعت خودرو بخواهد چیزی را وارد کند، حتماً می‌بایستی فناوری آن را وارد کند. در سال‌های گذشته خودرو وارد شده و به تدریج مستهلک شده و از بین رفته است، اما باید خودروسازی وارد ایران شود تا خودروسازی تقویت شود.

ورود صنعت خودروسازی به ایران راه‌های مختلفی از جمله شراکت با خودروسازان مشهور جهان که تولیدات آنان زبانزد جهان است، دارد. در ضمن می‌توان از این گونه شرکت‌های خودروسازی دانش فنی را خریداری کرد و با ایجاد دانشکده خودروسازی از اساتید به نام جهان در رشته خودروسازی دعوت به عمل

آید تا صنعت خودروسازی ایران پیشرفت کند.

به نظر من نباید از هزینه‌های مترتب بر این گونه سیاست‌ها هراس داشت. زیرا مهندسان با حضور در این گونه مراکز علمی و تحقیقاتی، جرأت لازم را برای تحصیل علوم مربوط به صنعت خودروسازی پیدا می‌کنند و آنگاه صاحب این صنعت روز در جهان خواهیم شد.

■ آزادسازی واردات خودرو با چه انگیزه و بر مبنای چه اصولی صورت پذیرد تا بتواند در جهت منافع اقتصاد ملی باشد؟

□ آزادسازی واردات خودرو دارای انگیزه سودپرستی عده‌ای است که می‌خواهند در این وادی صاحب سودهای کلانی شوند. واردات خودرو هیچ‌گونه اصول اساسی برای اقتصاد ایران به همراه ندارد. من از مخالفان سرسخت واردات خودرو به هر شکل ممکن بوده و خواهم بود. واردات خودرو چه به صورت ساخته شده و چه به صورت قطعات منفصله (CKD) این صنعت را در ایران با خطر مواجه می‌سازد.

باید با شرکت‌هایی که حاضر به ایجاد خودروسازی در ایران هستند، مشارکت شود تا این شرکت‌ها با آوردن فناوری روز، ما را در جهت تولید خودروی با فناوری بالا یاری دهند، نه این که فقط پیچ و مهره خودرو را در ایران بست و خیال کرد صاحب صنعت خودرو شده‌ایم.

باید فناوری بالا در تولید پوسته موتور و آلیاژ سیلندر داخل موتور در ایران مطالعه و تجربه شود و ضوابط تولید این بخش‌ها به خودروسازان ایرانی آموزش داده شود. نه این که خودروی ساخته شده یا مونتاژ قطعات منفصله وارد شود و از این رهگذر عده‌ای سود کلانی کسب کنند.

زمان واردات CKD سپری و به اندازه کافی تجربه در این زمینه اندوخته شده است. مونتاژکاری دردی را برای صنعت خودرو در ایران دوا نمی‌کند، باید دنبال سیاست‌هایی رفت که حتی تا ۹۰ درصد یک خودرو در ایران تولید شود. ایران قدرت تولید قطعات با استانداردهای جهانی را دارد، اما معلوم نیست چرا در جهت تولید قطعات خودرو باب بازارهای جهانی گام برداشته نمی‌شود. اما همواره عده‌ای به دنبال واردات خودرو و قطعات به صورت CKD هستند تا از آن سود ببرند.

باید به سرمایه‌گذاران عادت داده شود تا برای ایجاد صنعت ملی اقدام کنند. به نظر من یک سرمایه‌دار باید به سودی قانع باشد که ملت نیز از آن سود منتفع شود.

■ بازار جهانی صنعت خودروسازی از دهه ۱۹۹۰ میلادی تاکنون چه تحولاتی را پشت سر گذاشته است؟

بازار جهانی صنعت خودرو از سال‌های ۱۹۹۰ به این سو، تحولات بسیاری را پشت سر گذاشته است. از مهم‌ترین تحولات صنعت خودروسازی در جهان، سیاستی بود که شرکت تویوتای ژاپن در پیش گرفت. این شرکت برای نخستین بار مرغوبیت صددرصد را در رأس تولید خودروهای خود قرار داد. شرکت تویوتا در دهه یادشده با هدف تولید خودروی با کیفیت بالا به تولید پرداخت. این شرکت به جهانیان اعلام کرد از این پس تولید ناب را قبول دارد و کیفیتی را به بازار عرضه می‌کند که از آن بهتر وجود نداشته باشد.

چنین تحولی هم اینک در حال همه‌گیر شدن است. به زودی شاهد این خواهیم بود که خودروهای کشورهای مختلف از کیفیت بسیار بسالایی برخوردار خواهند بود. خودروسازی ایران نیز راهی جز ادامه چنین سیاستی ندارد.

■ **به نظر شما تحولات آتی بازار و صنعت خودرو در بعد بین‌المللی چگونه خواهد بود؟**

□ خودرو در آینده یکی از مهمترین عامل‌های ارتباطی خواهد بود. هر چه زمان می‌گذرد، رفت‌وآمدها بیشتر می‌شود و شهرها به یکدیگر نزدیک‌تر می‌شوند و ارتباطات نیز نزدیک‌تر خواهد شد. در این میان خودرو در ایجاد ارتباطات نقش اساسی ایفا خواهد کرد.

از زمانی که خودرو وارد جهان صنعت شد، به موازات پیشرفت علم و فن در جهان، صنعت خودروسازی نیز پیشرفت کرد. خودرو جزو صنایعی نیست که دنیا بتواند آن را فراموش کند. لذا به نظر من صنعت خودرو جزو صنایعی است که تا صد سال آتی بازار خواهد داشت.

■ **مزیت ایران در صنعت قطعه‌سازی چگونه است و چه جایگاهی در منطقه و جهان دارد؟**

□ در ایران انرژی و کارگر ارزان وجود دارد. البته باید به کارگر ایرانی ارزش کافی داد و حقوق وی را تأمین کرد. به کارگر باید حقوق مکفی داد و از او بهره کافی گرفت تا بتوان با چنین کارگری به همراه انرژی ارزان موجود و مواد اولیه ارزان، قطعات مورد نیاز خودرو را تولید کرد.

در رهگذر تولید قطعه باید فناوری روز جهان خریداری شود. همچنین باید متخصصان تولید قطعه مورد نیاز کشور را جذب کرد و از آنان به عنوان عاملان تدریس و یادگیری استفاده نمود. باید دانش کاربردی تولید قطعه از طریق کتاب، استاد و... وارد کشور شود. در صنعت خودرو به راحتی می‌توان این سیاست را پیاده کرد، چون صنعت و دانش دوش به دوش یکدیگر، همدیگر را ملاقات می‌کنند.

■ **آیا می‌توان به یک صادرکننده قطعات با سهم خوب در بازار تبدیل شد؟**

□ ایران هم اینک صادرکننده قطعات مختلف خودرو به کشورهای گوناگون است و می‌توان آن را نیز توسعه داد. تولید جزو فرآیندهایی است که باید با مطالعه دقیق، عیوب آن را برطرف کرد. عیوبی که در تولید قطعه در ایران وجود دارد، باید از پیش پا برداشته شود. در هر بخش از تولید که عیوبی وجود دارد، باید از ریشه آن را برداشت.

هند امروز به عنوان یک قطعه‌ساز خوب در جهان مطرح است. پس چرا ایران نتواند چنین موقعیتی را کسب کند. به نظر من در آینه نزدیک ایران یکی از قطعه‌سازان خودرو در سطح قابل قبولی در جهان خواهد شد.

■ **برای دستیابی به این هدف چه پیشنهادی دارید؟**

□ نخست باید به خودباوری رسید و برای به خودباوری رسیدن، ابتدا باید دانش قطعه‌سازی درک شود و برای آن ارزش قایل شد و دانست چیزی را که دنیا با آن به مراحل عالی در صنعت خودرو و قطعه‌سازی رسیده، تضادفی نبوده است.

ممکن است امروز قطعه‌سازی خودرو در ایران کیفیت لازم را نداشته باشد، اما زمینه‌های لازم برای تولید قطعه با کیفیت بالا در ایران وجود دارد. باید دانش قطعه‌سازی جذب و در دانشکده‌های مربوطه به

قطعه‌سازان تحصیل کرده انتقال داده شود. نباید از مخارج و هزینه‌های مترتب بر انتقال فناوری و دانش قطعه‌سازی دوری جست. بلکه باید دست قطعه‌سازان را در تولید باز گذاشت و اگر در امر تولید اشتباهی از آنان سر زد، نباید نگران شد.

دانشجو و مولد قطعه باید خطای خود را ببیند و آن را اصلاح کند تا یک قطعه‌ساز خوب با رعایت استانداردهای جهانی از کار درآید.

اگر دولت بخواهد به صنعت قطعه‌سازی کمک کند، باید به ایجاد دانشکده و انتقال فناوری و دانش روز کمک کند. دولت باید ابتدا یک صنعت کارآمد در قطعه‌سازی ایجاد کند. سپس این صنعت را به بخش خصوصی که به سود عادلانه فکر می‌کند، بسپارد.

رقابت سالم بخش خصوصی در زمینه قطعه‌سازی کیفیت تولیدات این رشته را ارتقاء خواهد داد. دولت باید زمینه‌سازی‌های لازم را انجام دهد و حذب دانش قطعه‌سازی را در ایران متحول کند.

در زمینه تولید یک قطعه مطابق با استانداردهای جهانی تجربه به تنهایی کافی نیست، بلکه دانش آن نیز اهمیت دارد. تجربه بخشی از دانش محسوب می‌شود.

با توجه به مزیت‌هایی که در قطعه‌سازی در کشورمان وجود دارد، ایجاد کارگاه‌های قطعه‌سازی و تولید قطعه با کیفیت بالا، امری عادی است.

این قطعات در بازارهای جهانی مشتری دارد.

گفتنی است برای این که قطعه‌سازی ایران در بازارهای جهانی بتواند سهم خوبی به دست آورد، باید اولاً موضوع سرمایه‌گذاری در ایران حل شود. نرخ سرمایه‌گذاری در ایران گران است. بانک‌ها به سرمایه‌های خام ۱۷ درصد سود پرداخت می‌کنند. سرمایه‌گذار حاضر نمی‌شود سرمایه خود را به مخاطره انداخته و پای کوره به تولید بپردازد.

به نظر من باید ضوابط سرمایه‌گذاری در صنعت فراهم شود تا سرمایه‌گذار حاضر به فعالیت و آوردن سرمایه در صنعت شود.

دولت باید برای درآمد و هزینه نرخ‌های متداول در جهان را به کار گیرد. در این صورت است که درمی‌یابیم ایران از ممالک دیگر عقب نیست. قیمت سرمایه‌های خام نباید به اندازه درآمد کارخانه باشد. بلکه باید به این سرمایه‌ها ۳ یا ۴ درصد سود داد. در ممالک صنعتی ارزش افزوده است که ارزش دارد و نه سرمایه خام.

پس از آنکه سرمایه مردم وارد صنعت از جمله صنعت خودرو و قطعه‌سازی شد، وزارت صنایع و معادن وظیفه دارد به راه‌اندازی این واحدهای صنعتی کمک کند. ساختن آلیاژ یک قطعه و تحصیل دانش فنی، از آن مواردی است که دولت و وزارت صنایع و معادن باید در اختیار

سرمایه‌گذاران صنعتی قرار دهد. دولت باید زمینه تولید را فراهم کند و پس از آن که تولید انجام شد، مالیات را از تولید دریافت نماید.

■ صنعت خودروسازی جزو چه صنایعی است و چه مزایایی برای ایران دارد؟

صنعت خودروسازی جزو صنایع درآمدزا است. قیمت یک خودرو بالاست و وقتی قیمت بالا باشد، نرخ سود نیز در آن بالاست. حسن صنعت خودروسازی در بالا بودن ارزش افزوده آن است.

آنچه که در صنعت خودروسازی کشورمان اکنون وجود دارد، نباید با شعارهای بی‌محتوا به دور ریخته شود. البته در وضعیت کنونی، صنعت خودروسازی نباید متوقف شده و نباید عاشق آنچه که وجود دارد و مسایل کهنه نامیده می‌شود، بود. بلکه باید تجربه‌ها را آموخت و در ضمن فناوری روز را به موقع جانشین موارد کهنه کرد.

گفتنی است آنچه که به عنوان مسایل کهنه در صنعت خودروسازی وجود دارد، خدمات زیادی به پیشرفت این صنعت در کشورمان کرده است. در برخی از رشته‌های قطعه‌سازی، خودروسازان ایران پایه‌های سازندگان بنام جهان هستند و اگر یک قدم دیگر بردارند، با دنیا هم‌زمان خواهند شد. باید سازندگان تشویق شوند تا این قدم را بردارند.

مشابه‌سازی (کپی) است. اکنون که در ایران سمند تولید شده است، به یقین در نمایشگاه‌های خارجی حضور خواهیم داشت.

■ خودروی ملی ایران چیست؟

«سمند» خودروی ملی ایران است. در زمینه تولید این خودرو زحمات زیادی کشیده شده است. باید دست‌اندرکاران این خودرو تشویق شوند.

اعلام شده است که ۸۵ درصد این خودرو ساخت داخل است. برخی کشورها درصد زیادی از خودرو را از خارج وارد می‌کنند و آن را به عنوان خودروی ملی به مردم معرفی می‌کنند. مالزی موتور «پروتون» را به‌طور کلی از کشور دیگر وارد می‌کند. «ولوو» نیز همین‌طور است.

■ در زمینه صنعت و از جمله صنعت خودرو چه توصیه‌ای به دولت دارید؟

امیدوارم به زودی دولت این موضوع را درک کند که صنعت و تولید شاخص اصلی پیشرفت یک کشور می‌تواند باشد. دولت باید به بخش تولید و صنعت کمک کند تا خود را به پای کشورهای صنعتی جهان برساند.

صاحبان صنایع کره‌ای وقتی کارخانه بیکان را در ایران مشاهده می‌کردند، افسوس می‌خوردند که چرا چنین صنعتی ندارند. به نظر من باید خودمان را ارزیابی کنیم و به هویت‌های ملی خود بازگردیم.

مردم ایران جزو مردمانی هستند که به راحتی می‌توانند خود را در سطح جهان مطرح کنند. عضویت در سازمان جهانی تجارت این امتیاز را دارد که بتوانیم خودمان را با جهان منطبق سازیم.

■ بازار قطعات یدکی ایران چه کشورهایی خواهد بود؟

برخی تولیدات مانند لنت ترمز در سراسر جهان مشتری دارد. در بدنه اتومبیل کشورها صاحب انحصار هستند. اما در بخش‌های دیگر می‌توان قطعاتی تولید کرد که در تمام جهان مشتری داشته باشد. اگر بتوان قطعه مرغوب تولید کرد، آلمان یکی از خریداران آن خواهد بود.

تولید قطعات استاندارد بازار آلمان نیز کار مشکلی نیست. در تولید یک قطعه ابتدا آلیاژ آن قطعه و انگاه عمل‌آوری آن اهمیت بالایی دارد.

■ چرا خودروسازان و قطعه‌سازان ایرانی در نمایشگاه‌های جهانی خودرو و قطعات یدکی شرکت نمی‌کنند؟

تا به حال خودرو و قطعه قابل عرضه در سطح جهان در ایران تولید نشده. آنچه که وجود دارد،

■ در چه مواردی از صنعت خودروسازی عقب مانده‌ایم؟

در خودروسازی در زمینه خدمات پس از فروش ضعیف هستیم. در ایران بیکاران را باید به حضور در کلاس‌های آموزشی جهت آموزش خدمات پس از فروش دعوت کرد تا به کار مشغول شوند. دولت باید سرمایه کافی برای ایجاد مراکز خدمات پس از فروش را در اختیارشان قرار دهد.

■ اگر ایران عضو سازمان جهانی تجارت (WTO) شود، صنعت خودرو ایران به چه سرنوشتی دچار خواهد شد؟

در دنیا هر کالایی مشتری خود را دارد. برای مثال اگر برای آمریکا که عضو سازمان جهانی تجارت است صرف داشته باشد، کالای خود را به دورترین نقطه آفریقا صادر کند. به یقین این کار را خواهد کرد.

سازمان جهانی تجارت هیچگاه سدی را جلوی پای اعضای خود ایجاد نمی‌کند. نباید از عضویت در این سازمان ترسید، بلکه بر همه اعضای این سازمان روشن است که WTO ابتدا به اعضای جدید خود زمان می‌دهد تا خود را با تعرفه‌های دیگر اعضا هماهنگ کنند. پس از آن به‌طور عادی می‌توان با دیگر اعضا دادوستد کرد.

ملت ایران و صنعت کشورمان را نباید دست‌کم گرفت. ایران از کره جنوبی کمتر نیست، قبل از انقلاب