

گفت و گو

صنعت خودرو؛ آمال، بدون برنامه و استراتژی مناسب

گفت و گو با سید محمد بحرینیان

از لطف الله میثمی

سید محمد بحرینیان فارغ التحصیل مهندسی صنایع از دانشگاه علم و صنعت بوده و متجاوز از ۲۲ سال چه پیش و چه پس از انقلاب در بخش صنعت خودرو فعالیت نموده و در حال حاضر کار آفرینی است که ۱۵۰۰ اشتغال ایجاد نموده و در مجموعه تحت مدیریتش ۱۰ ثبت اختراع صورت پذیرفته و تکنون یکی از آنها در اتحادیه اروپا ثبت رسیده است. از این رو در رهن تحولت صنعت خودرو حضور داشته و در خصوص نظریه های توسعه اقتصادی در عمل موارد بسیاری را تجربه نموده. از این رو نشر چشم انداز ایران با توجه به نظریات کاربردی وی انجام این گفت و گو را جهت آگاهی خوانندگان مفید تشخیص داد.

همان طور که می دانید در شماره ۵۱ چشم انداز ایران با عنوان گفت و گویی با دکتر ابراهیمای سلامی «صنعت خودرو در ایران، تولید یا تجارت» داشتیم. شما از یک سو دست اندر کار صنعت خودروی ایران بوده و از سوی دیگر دغدغه فراوانی در تئوری پردازی و دستیابی به یک استراتژی جامع و مانع داشته اید و در این راستا مطالعات زیادی دارید. از این رو بر آن شدیم تا از شما بخواهیم دستاوردهای خود را در این زمینه برای مشتاقان صنعت، بویژه خودرو بیان کنید.

آقای نام خدا و ادای احترام به شهدای ایران بویژه جنگ تحمیلی و سلام به ملت بزرگ ایران. در ابتدا می خواهم از منشی ارزشمند و صادقانه نشریه چشم انداز ایران در ارائه مستقل و بدون غرض نظرات چپ و راست و در معرض قضاوت قرار دادن آنها برای خوانندگان تشکر نمایم. حضور شما احساس نوستالژی یک دهه های ۱۳۳۰ تا انقلاب را برآیم به ارمان آورد که فرزندان راستین میهن با اهدای خون خود صلابت و ریشه پایداری این ملت بزرگ را به اثبات رسانند، چه عقاید تئوریک آنها را قبول داشته باشیم و چه نداشته باشیم. پس از انقلاب نیز شهدای جنگ تحمیلی راز پایداری این کشور در طول تاریخ را عیان ساختند، روحشان شاد و یادشان پاینده. در همین زمره از مبارزین حبس کشیده و زنده این مرز و بوم نیز با همان سطح می بایست یاد آورد و آرزوی پایداری آنها را از خداوند دارم.

مایلم در همین شروع بحث اشاره کنم که اقدامات انجام گرفته پس از انقلاب غرور آفرین است، برای نمونه بانک جهانی در گزارش «گذار ایران در تیدل ثروت نفت به توسعه» منتشره در ۳۰ آوریل ۲۰۰۳ که

خوشبختانه به فارسی ترجمه شده اعتراف می نماید که «به رغم همه مشکلات مالی، دستاوردهای ایران در زمینه آموزش و پرورش، بهداشت و کاهش فقر کاملاً چشمگیر بوده است»، از این رو ضمن ملاحظه

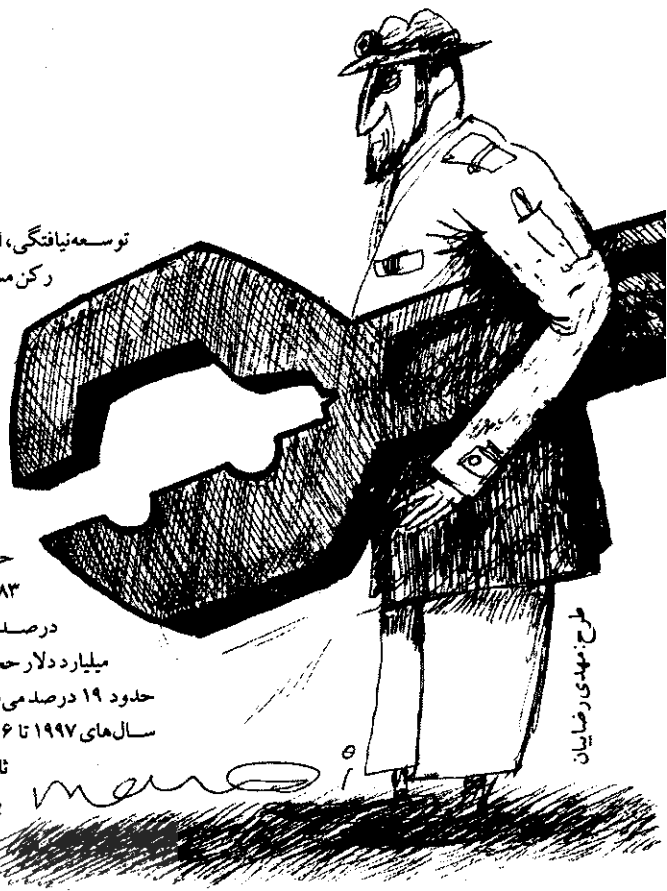


یکی از مشکلات اساسی ما این بوده که تنها آمال و برنامه می دهیم، ولی راهبرد یا استراتژی منسجم متناسب با آن را مطرح نمی کنیم

نیمه پر لیوان در صد بیان اشکالات خالی ماندن نیمه دیگر آن به قدر بضاعت تجربی خود می باشم.

صنعت خودرو در کشور ما به شکل جدیدتر در دهه ۱۳۳۰ با مونتاز کامل و یا ورود CBU شروع شد. نخستین اقدام اساسی پیش از انقلاب و به شکل مدرن تر اقدام برادران خیامی در ایران ناسیونال قبل و ایران خودرو کنونی بود که علاوه بر خطوط مدرن مونتاز (در مقایسه آن زمان) افزون بر تولید بدنه، تولید بدنه موتور، ماشینکاری آن و همچنین ریخته گری آن را نیز شروع کردند، که اقدام مثبت و اندیشمندانه ای بود، اما نتوانستند آن را به سرانجام برسانند.

متأسفانه پس از انقلاب با نگرش های ایجاد شده در خصوص تولید خودرو سواراری و تلقی شدن آن به عنوان یک بدنه لوکس، باعث شد اقدامات تولید و تعمیق هدف گذاری های قبلی با ابهام روبه رو شده و حاصل آن عقب ماندگی و از دست رفتن فرصتی مناسب بود. اما پس از انقلاب تحول خودرو سازی کشور با دو تصمیم اساسی مقامات مسئول و ابتکارات فردی تعدادی بسیار کم در حدود دو یا سه نفر که توسعه این صنعت را پیش گرفتند، رشد بسیار مناسبی پیدا کرد که وجوهی از آن را آقای دکتر ابراهیمای سلامی بسیار جالب در گفت و گوی یاد شده باز کردند؛ اقدام مناسب اول در واقع خرید ماشین آلات دست دوم تالیوت، برای تولید قطعات پیکان بود که در زمان وزارت آقای مهندس بهزاد نبوی در صنایع سنگین اتفاق افتاد و گرچه به آن بسیار انتقاد شد، ولی نطفه قطعه سازی جدید کشور با این خرید بسته شد. اقدام مناسب دوم که بسیار اثر گذار بود باز هم توسط وزارت صنایع سنگین در زمان وزارت آقای دکتر



طرح: مهدی رضاییان

توسعه نیافتگی، این بخش از صنعت را به عنوان رکن مستحکم توسعه تقویت می کنند. آمار سازمان تجارت جهانی در گزارش سالانه ۲۰۰۶ خود نشان می دهد که حجم تجارت جهانی (مجموع صادرات و واردات کالایی و خدماتی جهان) برابر ۱۴۵۳۸ میلیارد دلار بوده که حجم صادرات کالایی افزون بر ۱۱۷۸۳ میلیارد دلار یعنی ۸۱ درصد حجم تجارت جهانی و ۲۷۵۷ میلیارد دلار حجم صادرات خدماتی بوده که حدود ۱۹ درصد می شود. این نسبت در آمارهای سال های ۱۹۹۷ تا ۲۰۰۶ تقریباً با اختلاف ۱ درصد ثابت مانده است و از این رو به طور متوسط ۸۱ درصد حجم تجارت جهانی مربوط به کالاست که البته نفت و فراورده های نفتی نیز در آن لحاظ می باشد.

هدایت کننده باشد. حجم صادرات کالایی بخش کشاورزی برابر ۹۴۴ میلیارد دلار یعنی ۸ درصد، حجم صادرات نفت ۱۷۷۰ میلیارد دلار یعنی ۱۵ درصد، حجم تولیدات معدنی ۵۰۷ میلیارد دلار یعنی ۴/۳ درصد، حجم صادرات آهن و فولاد ۳۷۴ میلیارد دلار یعنی ۲/۱ درصد، حجم صادرات کالاهای شیمیایی ۱۲۴۷ میلیارد دلار یعنی ۱۰/۵ درصد، حجم صادرات تجهیزات اداری و لوازم ارتباطی ۱۴۵۱ میلیارد دلار یعنی ۱۲/۳ درصد، خودرو و قطعات ۱۰۱۵ میلیارد دلار یعنی ۸/۶ درصد، حجم صادرات پارچه ۲۱۸ میلیارد دلار یعنی ۱/۸ درصد، حجم صادرات لباس ۳۱۱ میلیارد دلار یعنی ۲/۶ درصد و حجم صادرات ماشین آلات و تجهیزات حمل و نقل همچون هواپیما، قطار و... ۳۶۴۰ میلیارد دلار یعنی ۳۰/۸ درصد.

از این رو به جز نفت، ماشین آلات و تجهیزات حمل و نقل، خودرو و قطعات آن رتبه سوم را بین تجهیزات اداری و لوازم ارتباطی و کالاهای شیمیایی دارد؛ یعنی بخش خودرو، صنعتی اثر گذار در اقتصاد جهان است و نیازهای کشورمان هم به دلیل عقب افتادگی هایی که در این زمینه داشتیم زیاد می باشد و از همه مهمتر اینکه اکنون زیر ساخت های اولیه این صنعت در کشورمان وجود دارد.

اجازه دهید از جنبه اثباتی دیگری نیز به این صنعت و نیاز به آن نگاه کنیم. حجم فروش شش خودرو ساز عضو بورس یعنی ایران خودرو، سایپا، ایران خودرو دیزل، سایپا دیزل، پارس خودرو و گروه بهمن در سال ۱۳۸۶ افزون بر ۱۰۴ هزار میلیارد ریال بوده. اگر نرخ ارز بین بانکی از نماگرهای بانک مرکزی را بگیریم یعنی ۹۲۸۵ ریال برای هر دلار، این حجم فروش افزون بر ۱۱/۲ میلیارد دلار می شود، یعنی اگر از همان نماگر واردات کالا به میزان ۵۶/۵۸۲ میلیارد دلار استخراج گردد، حجم این فروش معادل ۱۹/۸ درصد کل واردات شده؛ آیا می توانیم اجازه دهیم چنین حجمی از ارز خارجی از دسترس توسعه و اشتغال کشور خارج گردد؟

با وجود چنین نیازی که در داخل وجود دارد و هر سال با ورود قشر جوان به دهک های سنی بالاتر، این نیاز بیشتر و بیشتر خواهد شد، اگر در داخل کشور به امر تولید نپردازیم، با ارز نفت که نعمت خدادادی است و باید در خدمت توسعه و اشتغال پایدار قرار گیرد، ناخواسته اشتغال، ارتقای تکنولوژی، کیفیت و توسعه اقتصادی تولید کننده اجنبی را فراهم می آوریم. همان اقدامی که با ورود خودروهای بی کیفیت چینی اکنون داریم انجام می دهیم و سال به سال هم خودروهای بهتری را با استفاده از این بازار و بازارهای مشابه عرضه می کنند.

بدون توجه به این واقعیت ها، انتقادهایی به صنعت خودرو مطرح می شود که درست هم هست، ولی

تعریف یکسان و قابل اجماعی از استراتژی یا واژه پارسی راهبرد وجود ندارد، اما می توان در این گفت و گو شیوه دستیابی به اهداف برنامه و طی مراحل آن را استراتژی نامید

تمایزی که میان کره و ما وجود دارد این است که در کره چشم انداز تبیین و تعریف شده و برای دستیابی به آن برنامه ریزی ای کرده اند که مبتنی بر یک استراتژی بوده است، ولی ما استراتژی نداشتیم

محمد هادی نژاد حسینیان در سال ۱۳۷۱ بود که با ارائه لایحه قانون چگونگی محاسبه و وصول حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها) موسوم به "قانون خودرو" به مجلس شورای اسلامی صورت گرفت که با تصویب آن مقدمه ای مهم و اساسی برای توسعه صنعت خودرو کنونی کشورمان گردید.

با این دو اقدام و به نظر من ابتکارات فردی چند مدیر ارزشمند، صنعت خودروی کشور به صورت جزیره ای شروع به حرکت کرد و در حال حاضر به اعتقاد زمینه های مناسب بخش صنعتی بالنده را دارا گردیده است. اکنون انتقادات زیادی به صنعت خودرو صورت گرفته و می گیرد و گفتار و گفتمان هایی در مورد این صنعت شکل می گیرد که بر مبنای یک تحلیل واقعی و ارزیابی نقاط مثبت و منفی نیست. بیشترین انتقادات از موضع ورود خودرو از خارج و فراهم شدن اشتغال و ارتقای خودروسازان خارجی نگرسته می شود که خواهان پاک رفتن و تعمیق تولید در داخل کشور نیستند. بیشتر اینها انتقادهایی بدون پشتوانه و بدون مطرح کردن نقاط مثبت و منفی و بدون شناخت کافی و به صورتی احساسی مطرح می کنند.

ممکن است جهت درک بهتر وضعیت، صنعت خودرو در جهان را توضیح دهید؟

در حال حاضر صنعت خودرو در جهان دارای موقعیتی برجسته است و بسیاری از کشورهای توسعه یافته و یا کشورهای خارج شده از مدار

باید دید علت آن چیست؟ در یک بحث مستقل دیگر باید دید که در توسعه کشور چه مشکلاتی داریم، اما اجمالاً باید گفت اگر برنامه‌های توسعه پس از انقلاب را مطالعه کنیم، (در سال ۱۳۶۸ نخستین برنامه توسعه جمهوری اسلامی ایران شروع شد) مشاهده می‌کنیم آمال و آرزوهای عدالتخواهانه در برنامه زیاد به چشم می‌خورد و خواسته‌ایم به همه خوبی‌های عالم طی ۴ سال و یا مدت کوتاهی برسیم. یکی از مشکلات اساسی ما این بوده که تنها آمال و برنامه می‌دهیم، ولی راهبرد یا استراتژی منسجم متناسب با آن را مطرح نمی‌کنیم.

■ ممکن است تعریف خود را از استراتژی در برنامه‌های توسعه توضیح دهید؟

□ تعریف یکسان و قابل اجماعی از استراتژی یا واژه پارسی راهبرد وجود ندارد، اما می‌توان در این گفت‌وگو شیوه دستیابی به اهداف برنامه و طی مراحل آن را استراتژی نامید، به این لحاظ سعی می‌کنم با مثال‌هایی موضوع را روشن نمایم، برای نمونه در افق سال ۱۴۰۴ هدفی را تعریف کرده‌ام که در آن سال ایران کشور اول منطقه باشد، این یک چشم‌انداز است، اما استراتژی یعنی شیوه دستیابی به این چشم‌انداز چه باید باشد؟ یک نمونه مصداقی استراتژی، کشور کره جنوبی است. در سال ۱۹۶۱ زمامداران کره جنوبی به رهبری ژنرال پارک گفتند ما می‌خواهیم کشور کره از کشوری با پشتوانه عقب‌افتاده کشاورزی به کشوری با پشتوانه صنعتی مدرن تبدیل شود. در واقع هر دو کشور چشم‌انداز یا هدف را ترسیم کردند. تمایزی که میان کره و ما وجود دارد این است که در کره این چشم‌انداز تبیین و تعریف شده و برای دستیابی به آن برنامه‌ریزی‌ای کرده‌اند که مبتنی بر یک استراتژی بوده است، ولی ما استراتژی نداشتیم. در همین راستا در کره یک کمیته برنامه‌ریزی تشکیل دادند که این کمیته متشکل از سه بخش بود: الف - بونسالاران تحصیلکرده دولتی که به محدودیت‌های کلان و اجرایی کشور توجه داشتند، ب - اساتید دانشگاه که به تئوری مجهز بودند و ج - مدیران اجرایی بخش خصوصی.

وقتی تئوری‌ای بخواهد اجرا شود، در مرحله اجرا مسائلی وجود دارد که صاحب تئوری احساس عملی از آن ندارد. همچنین صاحب مقام قانونگذاری و ارائه فرصت‌های کلان هم، مشکلات اجرایی را نمی‌داند. این کمیته به عنوان مرکز اعصاب توسعه کره شناخته می‌شد و به این نتیجه رسید که در تمام زمینه‌ها قدرت کار و منابع ندارند، از این رو با یک اولویت‌بندی وجه تمایزی برای کره قائل می‌شوند. زیبایی کار این کمیته در این بود که به دنبال استفاده از مزیت نسبی و برجسته کردن آن مزیت نسبی حرکت نمی‌کردند، در حالی که در کشور ما طی سال‌های متمادی با این

جریان روبه‌رو بودیم که مزیت نسبی ما کجاست، در کره تصمیم به خلق مزیت گرفتند نه این که مزیت نسبی به عنوان هدف مورد توجه قرار گیرد. پس از این نتیجه‌گیری، سه بخش را به عنوان سه رکن اساسی توسعه انتخاب کردند، چرا که با بررسی به این نتیجه رسیده بودند که این سه بخش، قدرت ایجاد بسیاری از فعالیت‌های ماقبل خود را دارند و در فعالیت‌های ما بعد خود نیز اثرگذار هستند. سه بخشی که انتخاب کردند عبارت بودند از:

کارخانه ذوب آهن ما تولید تیر آهن می‌کرد که برای ساختمان‌سازی و خدمات مسکن مناسب بود، نه تولید کالایی. اما در کره نخستین تولید کارخانه ذوب آهن، ورق بود

با ورق فلزی است که می‌توان تولید را راه انداخت، حتی قابلمه، ظرف و ظروف، کمد و آشپزخانه آن سال‌ها به برنامه‌ریزی مان استراتژی نداشتیم به تولید تیر آهن اقدام کردیم

- ۱- صنعت کشتی‌سازی که امروز در دنیا حرف اول را می‌زند.
 - ۲- صنعت الکترونیک که اکنون حرف دوم را در دنیا می‌زند.
 - ۳- صنعت خودرو که رتبه چهارم را دارا بوده، اما در سال ۲۰۰۸ یک رتبه به لحاظ حضور چین تنزل نمودند.
- بنابراین برای دستیابی به آن اهداف چشم‌انداز، این سه بخش را انتخاب کردند. به لحاظ اهمیت مجدداً تکرار می‌کنم که نکته ظریف در اینجا است که در هیچ یک از این سه بخش مزیت نسبی نداشتند. آنها به این نتیجه رسیدند که اگر بخواهند کشتی بسازند باید مواد آن را در داخل کشور تولید کنند. برای کشتی ورق آهنی لازم داشتند، البته در سال‌های دهه ۶۰ میلادی تمام تجهیزات منزل مانند تلویزیون،

ماشین لباسشویی و... بدنه فلزی داشتند که برای ساخت آن ورق فلزی لازم بود. بخش بزرگی از مواد تشکیل‌دهنده خودرو ورق و فولاد است، بنابراین سال‌های اول طبق برنامه، وارداتی را انجام می‌دهند تا در تهیه مواد مورد نیاز فولاد استقلال نسبی پیدا کنند. در اینجا است که کارخانه فولادسازی در بندر پوهانگ کره به نام شرکت پوسکو ایجاد می‌شود.

■ آیا سنگ معدن آن را داشتند؟

□ سنگ معدن آن را هم از بیرون آوردند. به این ترتیب با کارخانه ذوب فلز به تولید ورق مبادرت می‌ورزند. پیش از انقلاب در کشور مان اهداف برنامه را که به ظاهر عدالتخواهانه هم بود تعریف می‌کردند، ولی چون استراتژی برای دستیابی به آن اهداف نداشتند با مشکلات زیادی روبه‌رو شدیم، برای نمونه کارخانه ذوب آهن ما تولید تیر آهن می‌کرد که برای ساختمان‌سازی و خدمات مسکن مناسب بود، نه تولید کالایی. اما در کره نخستین تولید کارخانه ذوب آهن، ورق بود. ملاحظه می‌کنیم چگونه مقوله استراتژی جایگاه خود را در برنامه‌ریزی و چشم‌انداز نشان می‌دهد. با ورق فلزی است که می‌توان تولید را راه انداخت، حتی قابلمه، ظرف و ظروف، کمد و آشپزخانه آن سال‌ها به ورق نیاز داشت، اما چون در برنامه‌ریزی مان استراتژی نداشتیم به تولید تیر آهن اقدام کردیم.

همان‌طور که اشاره کردم استراتژی توسعه بحث مستقلی می‌طلبد که در آینده چنانچه تمایل داشته باشید به آن خواهیم پرداخت، اما آنچه درباره صنعت خودرو باید بگویم این است که در سال ۱۳۷۱ (یعنی در زمان تصویب قانون خودرو) توسعه صنعت خودروی ما فاقد یک استراتژی تعریف شده بود.

■ آیا شما معتقدید در سال ۱۳۷۱ قانون خوبی برای خودرو داشتیم، اما استراتژی مناسب برای دستیابی به آن نداشتیم؟

□ بله، قانون خوبی بود، اما بر یک بستر استراتژیک بنا نشده بود، چرا که در آن زمان ما بحران درآمدهای ارزی داشتیم و در آن سال‌ها به دلایلی مختلف تصمیم به واردات گرفتیم و در نتیجه با بحران‌های متعدد پرداخت‌های خارجی مان روبه‌رو شدیم که میزان بدهی‌های انباشته شده در طول جنگ و در نتیجه فاینانس کردن‌ها، آن هم بدون اتکا به یک استراتژی منسجم به اوج خود رسید، به طوری که حتی با قبول نکردن L.C (اعتبارات اسنادی) در خارج روبه‌رو شدیم. طی دو سال ۱۳۷۰ تا ۱۳۷۱ حدود ۶/۲ میلیارد دلار و طی چهار سال ۱۳۶۹ تا ۱۳۷۲ حدود ۷/۱۶ میلیارد دلار ارز از شماستند برای واردات خودرو و قطعات آن پرداخت شد. به نظر من از آنجا که با کمبود منابع ارزی روبه‌رو بودیم اگر نخواهم قضاوت غیر عادلانه کنم - قانون خودرو در



البته ممکن است گفته شود در یک جایزه زیاد در جای دیگر بهره کم علاقه نیست، اما در ادامه توضیح خواهم داد که چرا دولت ها به چنین اموری مبادرت می نمایند. کمیته برنامه ریزی کره ایس منابع مالی ارزشمند را که به سختی به دست آورده بود به دست انسان های بی تجربه نداد، بلکه چند نفر توانمند را که برای اجرا به آنها اطمینان داشتند انتخاب کرد. تصمیم اساسی این کمیته و دولت کره این بود که کلید اصلی توسعه باید در دست دولت باشد، اما اجرای توسعه باید به بخش خصوصی واگذار شود. بر اساس این رویه که آن را سرمایه داری هدایت شده (Guided Capitalism) نیز نامیده اند، کلید توسعه را به دست عرضه و تقاضا و بازار آزاد ندادند.

آنها روش هایی انتخاب کردند و این صنایع را به دست افراد توانایی دادند که با جایگزینی واردات، اما با جهت گیری صادرات، کار را به سرانجام برسانند. چه کسانی را انتخاب کردند؟ افرادی چون بنیانگذار سامسونگ، بنیانگذار لاکسی گلد استار (LG)، بنیانگذار دوو و بنیانگذار هیوندای. از اینها خواستند که مامی خواهیم به این اهداف برسیم چه امکاناتی لازم دارید؟ آنها گفتند تأمین اجتماعی توسط دولت، وام با بهره کم، ساعت کار زیادتر (حدود ۵۴ ساعت) در هفته و در اختیار داشتن بانک و تأمین مواد اولیه بدون حقوق گمرکی. دولت کره با همه این درخواست ها موافقت می کند به جز بانک، زیرا معتقد بود بانک باید دولتی باشد، در حالی که ما هم اکنون به گسترش بانک خصوصی و شبه خصوصی می پردازیم که تنها هدف آنها سود است و کاربرد توسعه ای ندارد مگر در مدار کژ کار کرد بورژوازی مستغلات و یا عمدتاً واردات کالایی مصرفی. به آنها گفته شد فشاری که به بخش کشاورزی می آید باید جبران کنند. اسناد نشان می دهد که در سال ۱۹۷۱ به جبران زحمات بخش کشاورزی پرداختند. در کره با توجه به فرهنگ آنها به این افراد نخبه "چانبل" CHAEBOL می گویند. مشابه آن چیزی که در ژاپن «کای رتسو Keiretsu» جانشین شده و زای با تسو ZAIBATSU می گویند و به مجموعه مدیران زیده گفته می شود. اکنون می بینیم هیوندای در تمام عرصه ها مانند کشتی، خودرو، تلویزیون و... تولید دارد.

■ در کشور ما اوضاع چگونه بود؟

همان گونه که اشاره کردم در سال ۱۳۷۱ دولت قانونی به مجلس ارائه داد که فاقد استراتژی متناسب با آن بود. گفته شد این قانون در اختیار شما، تعرفه ورود اتومبیل را هم بالا نگه می داریم، اما منبع مالی نداریم که در اختیار صنعت خودرو قرار دهیم. نتیجه این شد که از خط بیکان، توسعه جدید صنعت خودرو آغاز شد آن هم با پیش فروش و فروش بیکان. در آن زمان

کم بهره به کسانی که برای گسترش و رشد این سه بخش صنعتی انتخاب شده بودند، گام بزرگی در دستیابی به هدف برداشتند، چرا که بر اساس یک استراتژی زمان بندی شده می دانستند که چه باید کرد.

قانون خودرو در اسارت شرایط خاصی تهیه شد، ولی قانون مثبتی بود و نخستین بخش تولیدی کشور بود که طی ضابطه ای، قانونمند شد و واردات خودرو ممنوع نشد، ولی مثبت سفارش انجام نمی گرفت

گرچه قانون خودرو وجه مثبت داشت، اما «درآمدی» بود و نه «توسعه ای». از سوی دیگر چون این قانون مثبتی بر یک استراتژی نبود، در مرحله اجرا با اهدافی مبهم حرکت کرد و از آنجا که دولت هم استراتژی نداشت نمی دانست چه باید بکند و یا به این جریان توجه کافی نکرد

اسارت چنین شرایطی تهیه شد، ولی قانون مثبتی بود و نخستین بخش تولیدی کشور بود که طی ضابطه ای، قانونمند شد و واردات خودرو ممنوع نشد، ولی مثبت سفارش انجام نمی گرفت.

گرچه قانون خودرو وجه مثبت داشت، اما از یک سو اگر توجه به عنوان کامل آن که بیشتر گفتیم بنماید متوجه می شوید که «درآمدی» بود و نه «توسعه ای». از سوی دیگر چون این قانون مثبتی بر یک استراتژی نبود، در مرحله اجرا اهدافی مبهم حرکت کرد و از آنجا که دولت هم استراتژی نداشت نمی دانست چه باید بکند و یا به این جریان توجه کافی نکرد. در ادامه با مثالی روشن خواهم نمود.

برگردیم به کره؛ وقتی سه صنعت کشتی سازی، الکترونیک و خودرو را انتخاب می کرد به فکر منابع مالی آن افتاد. برای تأمین منابع مالی به این نتیجه رسید که باید آن را از بخش کشاورزی به دست آورد آن چنان که در گزارش کشورها (Country Report) در کتابخانه کنگره آمریکا در باره کره موجود است کره ای ها با اجبار تریبی دادند که محصولات کشاورزی با قیمت ارزان عرضه شود هر چند آگاهانه می دانستند که به کشاورزان ظلم می شود و محدودیت ایجاد می کند، ولی از صادرات مازاد این قیمت ارزان نسبت به کل قیمت جهانی و همچنین تثبیت قیمت ها در داخل، بخشی از منابع مالی آن را به دست آوردند.

■ چگونه است که در کشور ما در سال های پیش از انقلاب وقتی صنعت مونتاژ شروع شد روستاییان ما به شهرها مهاجرت کرده و تولید روستایی ضربه خورد، اما در کره برای صنعتی شدن، کشاورزی را تقویت کردند؟
 ■ اشتباه نکنیم، دولت کره راهبرد توسعه کشاورزی را تقویت نکرد، بلکه در یک مرحله گذار تثبیت قیمت های محصولات کشاورزی را در پیش گرفت تا بخشی از منابع مالی برای صنعتی شدن رافراهم کند. با انباشت منابع مالی و پس اندازها، با دادن بهره بالاتر به پس انداز کنندگان و با دادن وام

با هزینه‌های سنگین پیکان را پیش فروش کردند. چند مدیر توانا هم وارد این عرصه شدند، اما چون مبتنی بر یک استراتژی ملی مانند کره، مالزی و چین نبود، همچنین استراتژی در درون خود صنعت خودرو تهیه شد و این اقدام شایسته استراتژی فرابخشی نبود، از این رو اجزای آن با هم هماهنگ نبودند. مدتی جلورفتم تا صنعت خودروی کشور شکل گرفت. همان طرز که گفتم پایه آن نیز اقدامی بود که با خرید تالیوت و قطعه‌سازی شروع شد. اما صنعت خودرو باید هزینه‌های توسعه خود را با استفاده از پیش فروش‌هایی که مبتنی بر بهره‌بردار بود تأمین می‌کرد، این کار در هیچ کجای دنیا انجام نگرفت. نتیجه این شد که تا مدت‌زمانی حرکت رو به جلو بود، اما فشار پرداخت‌ها آن را کند کرد، چون دولت‌های مادید توسعه‌نگر مبتنی بر یک استراتژی منسجم نداشتند. در اینجا توجه کنید همان‌طور که قبلاً گفتم دولت کسره وام ارزاق قیمت برای سرمایه‌گذاری در اختیار آنها قرار داد. در اینجا سرمایه در گردش برای سرمایه‌گذاری آن هم از جامعه با هزینه سود پرداختی بالاتر فراهم شد. همان‌طور که اشاره ض کردم عنوان کامل اصلی قانون خودرو نیز این واقعیت را ظاهر می‌کند که نگرش صرفاً درآمدی بوده است. این کارخانه‌های تولیدی تحت پوشش سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، که تنها به درآمدها نگاه می‌کرد، گرچه سود به دست می‌آوردند و هنوز هم به دست می‌آوردند، اما این درآمد از طریق سازمان مادر دولتی، به مصرف هزینه‌های غیر مرتبط به خودرو سرازیر می‌شود. در این راستاست که به انباشت سرمایه برای ایجاد توسعه و برنامه‌ریزی توجهی نشد و پرداخت هزینه‌های مالی شرکتی همچون ایران خودرو که در نتیجه تحمیل هزینه‌های جانبی و هزینه‌های تسهیلاتی با مدت‌زمان بازپرداخت کوتاه، قدرت سرمایه‌گذاری فناورانه پیوسته و انباشت سرمایه در خود بخش خودرو همچون شرکت نامبرده را سلب کرد. به همین دلیل با وجود پیشرفت، این صنعت نقاط ضعف بسیاری هم دارد و ما نتوانستیم از این امکان به نحو احسن استفاده کنیم.

آیا اگر هیئت امنایی جوشیده از صنعت خودرو برای این صنعت طراحی، و این سرمایه انباشته شده و در راه توسعه صنعت به کار گرفته می‌شود و بودجه جاری دولت نمی‌رفت موفق‌تر بودیم؟

پاسخ یقیناً مثبت است. اکنون درآمد و سود خالص صنعت خودرو عمدتاً وارد خودرو نمی‌شود و بخشی از آن هم البته به سرمایه‌گذاری در این صنعت اختصاص داده می‌شود. مشکل این بود که مابه‌ازای فعالیت‌های صنعت خودرو نتوانست وارد این صنعت شود. چند مدیر توانا اقداماتی مثبت انجام دادند، اما

چون به صورت جزیره‌های جداگانه‌ای بود نتوانستند برنامه‌های توسعه را به نحو احسن پیش ببرند، از این رو این صنعت از منابع مالی‌ای که بتواند در بلندمدت بازپرداخت کند استفاده نکرد و دست‌اندرکاران این صنعت همیشه نگران بودند که این پول باید به ثبت‌نام کنندگان برای خرید ماشین برگردد. در عرض ۴ یا ۵ سال میزان سودی که پرداخت می‌شد معادل فروش خودشان می‌گردید، در نتیجه بستر لازم برای عامل اصلی که سرمایه‌گذاری بود فراهم

کارخانه‌های تولیدی تحت پوشش سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، که تنها به درآمدها نگاه می‌کرد، گرچه سود به دست می‌آوردند و هنوز هم به دست می‌آوردند، اما این درآمد از طریق سازمان مادر دولتی، به مصرف هزینه‌های غیرمرتبط به خودرو سرازیر می‌شود

مشکل این بود که مابه‌ازای فعالیت‌های صنعت خودرو نتوانست وارد این صنعت شود. چند مدیر توانا اقداماتی مثبت انجام دادند، اما چون به صورت جزیره‌های جداگانه‌ای بود نتوانستند برنامه‌های توسعه را به نحو احسن پیش ببرند، از این رو این صنعت از منابع مالی‌ای که بتواند در بلندمدت بازپرداخت کند استفاده نکرد همیشه نگران بودند که این پول باید به ثبت‌نام کنندگان برای خرید ماشین برگردد

نمی‌شد، ولی با این وجود ما نتوانستیم گسترش‌های بسیار مناسبی را ایجاد کنیم. این همان قسمت پر لیوان است که در ابتدا اشاره کردم. دست کم یکی از واحدهای خودروسازی ما با وجود محدودیت‌های خود پیش روبرو بوده و در زمینه سرمایه‌گذاری، عمق ساخت داخل قطعات خودرو و اقدام به عرضه خودروهایی جدید همچون «سنده» که یک نوآوری و تصمیم شجاعانه بود فضای حرکتی خوبی به وجود آورد، هر چند انتقاد شود که بخشی از آن الهام گرفته از پلتفرم و بسترهای ماشین‌های خارجی بوده است، اما در این زمینه مادرانش و اعتماد به نفس ارزشمندی را به دست آوردیم. البته از دستاوردهای شرمند شرکت سایپا در تعمیق ساخت داخل خودروهای صبا و نسیم باید به نیکی یاد کرد، ولی شرکت مزبور در حد همین خودرو و عمدتاً باقی مانده است و به تازگی به معرفی خودرو مینیاتوری اقدام کرده است که جزئیات هنوز روشن نیست. به قول مقاله‌ای ارزشمند از دکتر ابراهیم‌بای سلامی مادر کشور دارای فقر توریک هستیم. این روزها از دانش‌بنیانی و دانش‌محوری صحبت می‌شود، ولی تعریف مشخصی از آن نداریم. وقتی در چین استراتژی بلندمدت صنعت خودرو را می‌نویسند همه این تعاریف به تفصیل آمده است، اما در ایران یک واژه به یکباره باب می‌شود، ولی تعریفی که همه تکلیف خود را بدانند ارائه نمی‌شود. بخشی از استراتژی جدید مالزی که دانش‌بنیان است ریز به ریز تعریف شده و وظایف همه بخش‌ها را هم تعریف کرده‌اند. شهرسازی، نیرو، برنامه‌ریزی و تمام جهت‌گیری‌های وزارتخانه‌ها باید مبتنی بر استراتژی باشد و از یک کمیته برنامه‌ریزی ناشی شود. ما چون فاقد استراتژی بودیم تصور می‌کردیم که از صنعت خودرو داریم آلودگی هواست، در حالی که دولت کره انواع کمک‌های بلاعوض برای ورود به فناوری‌های نو و جدید اختصاص می‌دهد تا آلودگی هوا بکاهد. هیچ‌یک از دولت‌های ما برای توسعه صنعت و تحقیقات صنعت خودرو سرمایه‌گذاری نکرده‌اند. از یک سو ما انتظار توسعه خودرو را داریم آن هم با استفاده از منابع خودش، از سوی دیگر درآمد آن هم به صنعت خودرو بر نمی‌گردد، بلکه وارد بودجه‌های جاری سازمان‌ها و پرداخت سود می‌شود. تنها ایران خودرو با اندکی توجه بیشتر، بخشی از درآمد را صرف توسعه و تحقیقات می‌کند که آن هم با خودرو سازان بزرگ قابل مقایسه نیست. در کشورهای دیگر توسعه و تحقیقات با کمک مستقیم دولت‌ها همراه است، برای نمونه دولت آلمان از شرکت BMW می‌خواهد که فعالیت خود را توسعه داده و در شهر لایپزیک کارخانه خودرو تأسیس کند. برای این خواسته ۴۳۰ میلیون یورو از سرمایه‌گذاری یک میلیارد و صد میلیون یورویی

را به صورت هدیه، بلاعوض می‌پردازد مادر ایران در بخش خودرو و یا حتی دیگر بخش‌ها چنین مقوله‌ای نداریم. این است که صنعت خودرو ما با مجموعه هزینه‌ها و عدم هماهنگی با بخش‌های دیگر روبه‌روست. ماه‌نوز پس از ۱۰۰ سال که از صنعت نفت می‌گذرد، بنزین با آکسان ۸۵ تولید می‌کنیم که کارایی موتورهایمان را تکامل نمی‌دهد. سیاست شهرسازی مان هماهنگ با خودرو نیست، در حالی که اگر به کره بروید خیابان‌ها وسیع و ساختمان‌ها دارای پارکینگ مناسب است.

از یک سو خودرو تولید می‌شود، لازم هم هست و مجبور هم هستیم تولید کنیم، چرا که این نیاز جامعه است، ولی از سوی دیگر در شهرسازی و بخش‌های دیگر تناسب و هماهنگی نداریم؛ برای نمونه در شهرسازی منجرتر برای هر خانه یک خوابه یک واحد پارکینگ و هر خانه دو خوابه باید دو پارکینگ داشته باشد. از دو خوابه به بالا دو نیم واحد پارکینگ. برای هر Fast Food که ایجاد می‌شود به ازای هر ۱۴ متر مربع آن باید یک واحد پارکینگ در نظر گرفته شود. برای رستوران‌های معمولی، برای ۱۸ متر مربع از سطح آن باید یک واحد پارکینگ در نظر گرفته شود. برای هر ۲۰ نفر کارمند یک واحد و در هر سینما به ازای هر ۲۰ صندلی یک واحد پارکینگ، هر بیمارستان به ازای هر ۵ تخت یک واحد، در دانشگاه به ازای هر ۶ دانشجو یک واحد پارکینگ. اما در ایران مادر کنار یک کوچه شش متری، به یک برج ۱۴ طبقه اجازه ساخت می‌دهیم که به تعداد آپارتمان‌هایش هم پارکینگ ندارد و شهرداری‌ها تنها به فکر فروش تراکم بوده و دولت ما هم که راهبردی نداشته‌اند. در نتیجه ماشین‌ها در خیابان‌ها دو لوله پارک می‌کنند و سرگردان هستند. آن‌گاه مدعی هستیم که صنعت خودرو باید جلوی این کارها را بگیرد و این صنعت متوقف شود. آقای پیر دراکر گفته، صنعت خودرو لو کوموتیو صنایع است. حال اگر صنعت خودرو متوقف شود، صنعت پارچه‌بافی، فلزکاری، لاستیک‌سازی، آهنگری، ماشین‌کاری، شیشه، شیمیایی، چرم همه و همه محدود می‌شوند. این درست نیست که صورت مسئله را پاک کنیم، باید به ریشه‌یابی عمیق پردازیم و ببینیم چه مشکلاتی داشتیم که به اینجا رسیده‌ایم. گاه می‌گوییم با واردات اتومبیل مشکل را حل کنیم تا رقابت ایجاد شود. آیا درست است بازار داخلی مان را در اختیار خارجی بگذاریم؟ از واردات سال‌های اول دهه هفتاد چه طرفی بستیم. مانرخ ارز را ثابت نگه داشته‌ایم. اگر تورم داخل کشور را با تورم بر مبنای OECD خارج از کشور مقایسه کنیم طی تحقیقی که در کمیسیون اقتصاد کلان اتاق بازرگانی، صنایع و معادن ایران انجام گرفت به این

نتیجه می‌رسیم که از سال ۱۳۸۶-۱۳۸۰ ارزش دلار، از حدود ۷۰۰ تومان به ۹۰۰ تومان افزایش یافت، اما نرخ واقعی ارز که در سال ۱۳۸۱، ۷۱۰ تومان بوده در سال ۱۳۸۶ به حدود ۵۲۲ تومان رسیده. روشن است که با چنین وضعیتی نمی‌توانیم با کالای خارجی رقابت کنیم و دروازه کشور را برای ورود کالای خارجی باز می‌کنیم. واردات خودرو می‌تواند مانند واردات دیگر کالاها التهاب را کم کند، اما این پاک کردن صورت مسئله است. مشکل این است که نهال کاری نکردیم تا از سایه گستری درخت آن استفاده کنیم.

■ آیا فکر می‌کنید که اصلی‌ترین مشکل ما از

در عرض ۴ یا ۵ سال میزان سودی که پرداخت می‌شد معادل فروش خودشان می‌گردید، در نتیجه بستر لازم برای عامل اصلی که سرمایه‌گذاری بود فراهم نمی‌شد، ولی با این وجود ما توانستیم گسترش‌های بسیار مناسبی را ایجاد کنیم. این همان قسمت پر لیوان است

این روزها از دانش - بنیانی و دانش محوری صحبت می‌شود، ولی تعریف مشخصی از آن نداریم

صنعتی کردن بویژه صنعت خودرو این است که قانون داریم، ولی استراتژی نداریم؟

□ بله، همین طور است از جمله باید گفت ماروی تحقیق و توسعه سرمایه‌گذاری نکردیم. در این زمینه نمونه‌هایی از تحقیق و توسعه می‌آورم و بعد به واردات خودرو می‌پردازم. در کره از سال ۱۹۶۵، روند سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه تا سال ۱۹۹۹ از ۸ میلیون دلار به ۱۷/۴۹۷ میلیارد دلار افزایش می‌یابد. (آمار از OECD و CITA یا انجمن صنعتی تکنولوژی کره اخذ گردیده). کره از تولید ناخالص ملی ۲/۳ میلیارد دلار در سال ۱۹۶۲ به ۱۰۲۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۷ و درآمد سرانه از ۸۳ دلار در سال ۱۹۶۲ به ۲۵۰۰۰ دلار در سال ۲۰۰۷ می‌رسد. ببینید در کجای می‌توان اقتدار را به دست آورد؟ مادر

کنار خون شهدای انقلاب بویژه جنگ - که استقلال سیاسی مان را به دست آوردیم و احترام زیادی دارد - و همچنین خودباوری که در سایه انقلاب به آن رسیدیم متأسفانه در زمینه‌های اقتصادی مبتنی بر یک استراتژی و افق دید بلند حرکت نکردیم و همواره به مزیت‌های نسبی مان چسبیده‌ایم و هنوز در این وادی گرفتار و قدرت پرواز بلند تر را محدود کرده‌ایم.

نمونه دیگر تحقیقی است که در دانشگاه هاروارد در سال ۲۰۰۳ انجام گرفت. عنوان این تحقیق مسرماه‌گذاری خارجی و رشد (Foreign Direct Investment and Growth) بود. پرسش این تحقیق «بخش مهم است؟» (Sector is Matter?) بود. این تحقیق بسیار ارزشمند توسط خانم پروفیسور لورا آلفارو انجام شد. اینها ۵۴ کشور را در جهان از جمله ایران مورد بررسی قرار دادند. نتایج تحقیق نشان داد که سرمایه‌گذاری‌هایی که در «منابع اولیه» (Primary Section) یا صرفاً مواد خام معدنی صورت گرفته زیانبار بوده است، اما سرمایه‌گذاری‌هایی که در زمینه ساخت کارخانه (Manufacturing) یا تولید انجام گرفته بسیار مفید بوده است. سرمایه‌گذاری در بخش خدمات دو وجه کاملاً متناقض را بازی می‌کند. اگر سرمایه‌گذاری در منابع اولیه صورت گرفته باشد و تنها استخراج مواد خامی مانند مس، نفت، روی و مواد معدنی انجام پذیرد، بخش خدمات اثر اینها را زیانبارتر می‌کند، برعکس اگر سرمایه‌گذاری‌ها در تولید کالایی صورت گرفته باشد بخش خدمات اثر آن را بیشتر می‌کند و اشتغال را بیشتر از آن بخش فراهم می‌کند. کما اینکه در طول سال‌ها این امر را ناخود آگاه حس می‌کنیم. ملاحظه می‌کنیم که مادر مملکت خود همواره نفت استخراج می‌کنیم و خدای را شاکریم که بالاخره به تولید محصولات از نفت خام روی آوریم و خدمات ما هم که گسترش می‌یابد خدمات مولدی نیست، چون از یک منبع خدادادی استخراج کرده و بهره‌مند می‌شویم و هیچ زحمتی بر آن نمی‌کشیم، در نتیجه ارزش افزوده‌ای روی آن انجام نمی‌شود. ارزش افزوده آن در خارج از کشور انجام می‌شود، اما اگر تولیدی در داخل انجام گیرد ارزش افزوده‌ای در داخل صورت می‌گیرد و این در حقیقت خوبی است که وارد بدن جامعه می‌شود، اما صادرات منابع، خوبی است که خارج می‌شود. به همین دلیل بخش خدمات مانیز تکامل نیافته و پویا نیست، برعکس اگر خون مبتنی بر ارزش افزوده را در شکل تولید کالا وارد کنیم، نخست ثروت جامعه را با ارزش ذاتی بالا برده‌ایم و دچار تورم نیز نخواهیم بود، دوم اشتغال به صورت تصاعدی بیشتر خواهد بود. برای توضیح نقش تولید اگر نیم‌نگاهی به بحران

جهان بیندازیم، می‌بینیم که رابطه مبادله‌ای پول - کالا - پول به هم خورده و به رابطه پول - سرمایه مالی - پول تبدیل شده، یعنی ما سود را از منبعی می‌خواهیم ایجاد کنیم که در ذات خود اصالت ندارد و این همان منشأ بحرانی است که ایجاد شده.

در تأیید صحبت شما، مشکل اصلی که ما داریم افزون بر این که نفت را صادر می‌کنیم و ارزش افزوده آن در خارج است فکر می‌کنیم که درآمدی به دست آورده‌ایم، در حالی که این درآمد نیست، بلکه صادرات یک ثروت است؛ ثروتی که در آینده ارزشمندتر هم خواهد شد، ولی به پول شما در تولید داخلی ما درآمد واقعی خواهیم داشت. آقای خاتمی ۱۰۰ روز پس از انتخابات ریاست جمهوری خود در سال ۱۳۷۶ در دریا به خوبی بیان کرد و گفت مشکل اقتصاد ما مرض مزمن اعتیاد به درآمد نفت است که آن هم درآمد نیست. شاید به دلیل این اعتیاد باشد که همه کارهایمان را می‌خواهیم با پول حل کنیم نه مدیریت و کار آفرینی.

قبله، ما از این نعمت خدادادی در جهت توسعه پایدار استفاده کامل نبرده و نمی‌بریم. در نمونه‌های بالا گفتیم که سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه چقدر مهم است. دکتر ماهاتیر محمد در هنگام نخست‌وزیری خود در مالزی برای تأمین یک موتور ملی برنامه‌ریزی نمود تا میزان حدود یک میلیارد دلار به صنعت خودروی آنجا کمک شود زیرا برای توسعه استراتژی داشت. وقتی دولت استراتژی توسعه داشته باشد می‌تواند دخالت‌های مؤثر در جهت تسریع و یا ارتقای آن هم بکند، برای نمونه دولت کره در سال ۱۹۸۰ به جز هیوندای به کیامو، دوو و آسیا موتور اعلام می‌کند که خط تولید خودروی سواری را متوقف کنند و به خودروی تجاری بپردازند، چرا که باید «اشل اقتصادی» (Economies Scale) فراهم شود. سال‌های ۱۹۸۴-۱۹۸۳ آغاز صادرات خودروهای کره‌ای به امریکا است همان مدل اکست که در تاکسی‌های ما هم هست. در حقیقت این «اشل اقتصادی» قدرت نوآوری، سرمایه‌گذاری در صنعت خورو، امکان سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه در صنعت قطعه‌سازی را با تیراژ بالاتر فراهم می‌کند؛

این را دخالت مؤثر دولت می‌گویند. به این ترتیب ساختار و نهاد تحقیق، توسعه و تیراژ اقتصادی به وجود می‌آید. وقتی به پیشینه صنعت خودروی خود نگاه می‌کنیم در سال‌های ۱۳۷۱ خودرو سازها با توجه به این امر که دولت کمک مؤثر برای سرمایه‌گذاری به آنها نمی‌کند به قطعه‌سازان متعدد رجوع کردند و سپس برای این قطعه‌سازان هم ساختار و قوانینی گذاشته نشد، چرا که به قطعه‌سازی که مراجعه می‌شود باید مطمئن شد بر اساس قواعد روشن توان نوآوری و توان رسیدن به اهداف کیفی و حتی توان توسعه و تحقیق را داشته باشد. البته فراموش نکنید که مادر آن زمان دانش و تجربه امروز را نداشتیم. اگر این

قدرت نوآوری به وجود نیامده باشد به این ترتیب ما به صورت یک مونتاژ کار در خواهیم آمد و به تدریج از اهداف استراتژیک فاصله می‌گیریم. در اینجا برای جریان هزینه‌ها و سودهایی که پرداخت می‌شود، دولت نیامده کمک کند یا در دورانی که نفت بشکه‌ای ۹ یا ۱۰ دلار به فروش می‌رسید ارز گران‌تری به صنایع خودرو می‌دادند. حتی شنیده‌ام ایران خودرو به جای دلار ۳۰۰ تومانی، دلار ۹۰۰ تومانی دریافت می‌کرد. ببینید چقدر نگرش متفاوت است. وام برای توسعه در اختیارش قرار نمی‌گیرد، تنها وام برای سرمایه در گردش داده می‌شود که باز پرداخت آن

تنها ایران خودرو با اندکی توجه بیشتر، بخشی از درآمد را صرف توسعه و تحقیقات می‌کند که آن هم با خودروسازان بزرگ قابل مقایسه نیست

ما هنوز پس از ۱۰۰ سال که از صنعت نفت می‌گذرد، بنزین با اکتان ۸۵ تولید می‌کنیم که کارایی موتورهایمان را تکامل نمی‌دهد. سیاست شهرسازی مان هماهنگ با خودرو نیست، در حالی که اگر به کره بروید خیابان‌ها وسیع و ساختمان‌ها دارای پارکینگ مناسب است

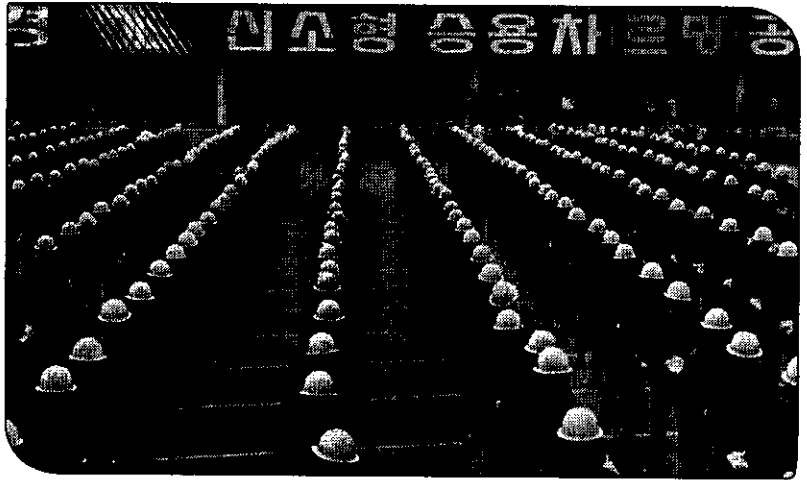
نفسگیر است، اما می‌بینیم که در کره دولت علاوه بر کمک مالی دخالت مؤثر هم می‌کند و می‌گوید هیوندای تنها تولید خودروی سواری کند، اما در سال ۱۹۸۷ دوباره وقتی این نهاد یا ساختار زیرساخت آماده می‌شود قطعه‌سازان مؤثر و قوی دوباره وارد کار می‌شوند، آن‌گاه به کیامو، دوو و آسیا موتور و دوو اعلام می‌کند که می‌توانند وارد تولید خودروی سواری شوند، همین دووهای اسپرو و ریسر و یا پراید که وارد کشور ما شد محصول این دوره است. این است که حالا صنعت خودرو سازی کره تنوع خودرو، قدرت نوآوری و طراحی دارد.

اینها همه مبتنی بر یک استراتژی بوده است. همان‌طور که آمار آن را دادم، دولت آنها را به توسعه و تحقیق ملزم می‌کند. از سویی وحدت فرماندهی

ایجاد نمودند بدین ترتیب که در کره وزارت صنایع، بازرگانی و انرژی با هم یکی است، ولی اینجا هر وزارتخانه‌ای با وزارتخانه دیگر هماهنگ نیست و گاهی چند نگرش متفاوت بر آنها حاکم است. در این آشفتگی اهداف است که انحراف از اهداف اولیه می‌تواند به سرعت اتفاق بیفتد. آقای کمال اطهاری در نشریه چشم‌انداز ایران شماره ۴۷ و ۴۸ مقاله بسیار ارزشمند و پر محتوایی با پردازش نودر خصوص مدار نامولد سرمایه و کژ کار کردی جامعه به رشته تحریر در آورده که از خوانندگان ارجمند همین جا درخواست می‌کنم حتماً آن را مطالعه کنند. وقتی شماره ۴۷ را مطالعه کردم با بی‌صبری در انتظار شماره ۴۸ شدم. ایشان به زیبایی هر چه تمام‌تر کژ کار کردی یک بخش اقتصادی را نشان داده بود. مشابه چیزی که آقای اطهاری در آن تحلیل بسیار زیبا نشان دادند، در صنعت خودرو اتفاق افتاده که قطعات کامل و نیمه کامل را از چین وارد می‌کنند، یا اینکه قطعات منفصله کامل به کشور وارد می‌شود و در اینجا فقط مونتاژ و سرهم‌بندی کردن صورت می‌پذیرد. هدف، تولید در داخل و ایجاد ارزش افزوده که مبتنی بر یک استراتژی منسجم باشد نیست. مشابه همان کژ کار کردی که باعث بحران جهانی اقتصاد شده، در کشور ما هم به صورت خاموش در جریان است. بویژه در بخش‌های تولیدی که این رویه دارد دارای ارزش می‌شود.

با توجه به این که قانون خودرو فاقد یک استراتژی پست‌ساز بود و در عمل بنا به تحلیل شما درآمد محور شده، آیا مردم تهران حق دارند با توجه به آمار مرگ چشمگیر خاموش ناشی از آلودگی هوا بگویند چرا این تعداد خودرو تولید می‌شود؟

آن در جای دیگر گفتیم که انتقادات به خودرو را وارد می‌دانم، چون دولت خود سهامدار این واحدهای خودرو سازی است، از این بیان نتیجه نگیرید که پس خصوصی بشود بهتر است. چنانچه راهبرد دقیق و نظارت مستمر نداشته باشیم خیر وضعیت بدتر خواهد شد، برای نمونه در شرکت سایپا سال ۱۳۸۶ میزان سود پیش از کسر مالیات به ۷۸۴ میلیارد تومان رسیده بود. وقتی به ترکیب سهامداران نگاه می‌کنیم می‌بینیم سازمان باز نشستگی و سازمان تأمین اجتماعی هستند که اینها خودروساز واقعی نیستند. این درآمد کجای می‌رود و چقدر این درآمد خرج تحقیق و توسعه یا طراحی نیک موتور جدید می‌شود؟ مردم درست می‌گویند ولی راه چاره ما چیست؟ آیا چاره در واردات خودروی خارجی است و آیا این مشکل ما را حل می‌کند؟ پس اشکال اساسی در دولت‌هاست که استراتژی ندارند. مرحوم دکتر عظیمی گفتار زیبایی دارد که «افتخار توسعه یافتگی کشورها به دولت‌ها می‌رسد، بنابراین دلیل عقب‌ماندگی‌ها را ما باید در آنجا دید.»



بسیار ارزشمند و قوی نیز در اختیار داریم و نیروهای نخبه هم زیاد داریم، تنها باید اجازه تصمیم گیری به آنها بدهیم. در جاهایی هم که بخش خصوصی نقش ناچیز و حداقلی غیر مؤثر داشته، نیز تعلیق صورت پذیرفته همچون شورای پول و اعتبار.

درست است که سیستم کند است، ولی باید راه حلی برای اصلاح پیدا شود نه این که صورت مسئله پاک شود و جایگزینی هم نداشته باشد. همان طور که در گفت و گوی دکتر ابراهیمیابی سلامی آمد این گونه نباشد که خانه گلی را خراب کنی در حالی که خانه جدیدت را ساخته باشی.

به نظر من دولت، دانشگاه و صنعت باید به همگری سه جانبه دست یابند نه این که تنها بخش خصوصی مشاوره بدهد و در تصمیم گیری و اجرا نقشی نداشته باشد. اکنون برای نمونه مرتب دم از بهره وری زده می شود و اینکه بخش های تولید کشور چنین است و چنان، اما آیا آمده ایم شفاف بگویم که توسط بخش دولتی از بس قواعد و مقررات دست و پاگیر برای بخش های تولیدی بویژه خصوصی گذاشته ایم و قابلیت مقایسه یک به یک را از آنها سلب کرده ایم خود عامل افزایش هزینه عوامسل تولید و عدم رقابت آنها شده ایم. آیا ما تعطیلاتمان با کشورهای خارجی یکسان است؟ مرخصی هایمان با خارج یکسان است؟ آیا هزینه های تأمین اجتماعی مان که به بخش تولید این کشور سرکوفت می زنند یکسان است؟ هزینه های برق مان یکسان است؟ برای نمونه سازمان جهانی انرژی (IEA) در سال ۲۰۰۷ آمار می داده که هزینه برق در صنایع کشور کانادا ۴/۹ سنت در هر کیلو وات ساعت است، در حالی که در بخش خانگی حدود ۷ سنت است. در کره قیمت برق صنعتی در هر کیلو وات ساعت ۸ سنت است، در حالی که در بخش خانگی ۱۰/۲ سنت است. در آلمان پیشرفته هزینه برق در هر کیلو وات ساعت در صنعت ۸/۲ سنت است، در حالی که هزینه برق خانگی ۲۲/۲ سنت است.

اما در ایران طبق ترازنامه انرژی برعکس می باشد، برای بخش صنعتی ۲۰۳ ریال و بخش خانگی ۱۰۳ ریال است، به این ترتیب صنعت نمی تواند رشد عمیق و پایدار کند. طبق آمار رسمی با وجود همه محدودیت ها بخش خصوصی معاهده تاحد زیادی دین خود را به کشور انجام داده و می دهد. به طوری که ۸۰ درصد اشتغال غیردولتی با بخش خصوصی است و بخش دولتی تنها ۲۰ درصد اشتغال را در بر دارد، این در حالی است که ۸۰ درصد درآمد اقتصاد در دست دولت است. بنابراین راه چاره حل مشکل بهره وری و رقابتی نمودن قیمت و کیفیت و فناوری صرفاً این نیست که مسئله را با واردات حل کنیم، تازمانی که استراتژی نداشته باشیم با واردات خود رو نیز نمی توان ارتقای کیفیت یافت و اگر صورت بگیرد

آن، یعنی دولت، دانشگاه و صنعت تکمیل شود ما آن کادرهای صنعتی همه جانبه را خواهیم داشت؟

قبله، داریم و می توانیم، اما باید مدتی تمرین کنیم. قاطعانه می گویم که نیروهای ماهر در ایران زیاد هستند و این اعترافی است که صندوق بین المللی پول می کند. اکنون نخبه های زیادی در داخل و خارج کشور ما هستند، اینها کجای می توانند متمرکز شوند؟ در جایی که جایگاهی برای تصمیم گیری داشته باشند. دهه اول پس از انقلاب همه تصمیم ها را دولت می گرفت. در دهه دوم دولت و اساتید دانشگاه بودند و در دوره سوم تکامل کافی نیافتیم، بلکه دانشگاه هم اندکی فاصله دار شد و دوباره دولت عامل نظریه پردازی و اجرایی توسعه شد. خوشبختانه از آنجا که در تصمیم گیری سیاسی استقلال داریم - که این یک رکن طلایی است - دوره تحریم ها و جنگ را هم گذرانده ایم و امکانات

متعدد استراتژی جامع و مانع نداریم، حال شویه دستیابی به استراتژی های همه جانبه چگونه باید باشد؟ در این دنیای تخصصی شده که به ایران نیز سرایت کرده ما که مهندسان چندمنظوره و همه جانبه نداریم، چگونه به تربیت آنها بپردازیم تا بتوانیم استراتژی همه جانبه هم داشته باشیم؟

مصداق هایی در دنیا وجود دارد، پس از انقلاب تنها دولت برنامه ریزی می کرد. در دهه دوم انقلاب هم دولت را داشتیم هم آکادمیسین ها یا استادان دانشگاه را. می دانیم برنامه اول و دوم توسعه پس از انقلاب با کمک اساتید دانشگاه بود. آیا این پرسش برایتان پیش آمده که چرا این برنامه ها در میانه کار با تغییرات متعدد روبه رو بوده و هیچ یک از برنامه ها به همه اهداف خود نرسیدند. (تنها برنامه عمرانی چهارم پیش از انقلاب بود که با انحراف کمی به اهداف خود رسید) علت آن این بود که ضلع سوم، یعنی مدیریت بخش خصوصی واقعی را وارد معادلات نکردیم. در یکی از دستاوردهای کره سه دایره را مطرح می کنند: دایره اول دولت، دوم دانشگاه ها و سوم صنعت خصوصی که این سه دایره در هم امتزاج یافته اند.

به دلیل دولت نفتی، بخش خصوصی ما هم ترجیح می دادند که وابسته به درآمد نفت باشند به همین دلیل بخش خصوصی ما چندان خصوصی و مولد نبود.

ضمن تأیید نسبی، به نظر من مسئولیت اول و هدایت جامعه با دولت است، زیرا متأسفانه در جهان سوم و کشورهای در حال توسعه قدرت غالب با دولت است. همان گونه که اشاره کردم دولت و کمیته برنامه ریزی در کره کلید اساسی توسعه را در دست خود داشتند، با مشارکت و عقل جمعی به صورت سه دایره در هم تنیده؛ دولت، آکادمی و صنعت. اکنون هم راه چاره ما این است که همزمان با دولت و آکادمی به بخش صنعت نیز اجازه تصمیم گیری داده شود و در تکوین استراتژی وارد شوند و نه صرفاً به صورت شکلی مشاوره بدهند.

به نظر شما اگر این مثلث برنامه ریزی با سه ضلع

اگر صنعت خودرو متوقف شود، صنعت پارچه بافی، فلز کاری، لاستیک سازی، آهنگری، ماشین کاری، شیشه، شیمیایی، چرم همه و همه محدود می شوند

واردات خودرو می تواند مانند واردات دیگر کالاها التهاب را کم کند، اما این پاک کردن صورت مسئله است. مشکل این است که نهال کاری نکردیم تا از سایه گستری درخت آن استفاده کنیم

هیچ فایده‌ای ندارد جز این که بازار خود را تقدیم خارجی کرده‌ایم. در ۲۴ ماه می ۲۰۰۱ کنگره امریکا مصوبه‌ای را به شماره HCOH۷۴۴ می‌گذراند. در این مصوبه از دولت امریکای خواهند تادولت کره را مجبور کند که موانع واردات خود رو به آن کشور را بردارد، یعنی خودروهایی امریکایی وارد کره شوند، زیرا به دلیل برخورداری بودن از برنامه و راهبرد اتحاد ملت کره با استفاده از خودروهایی با کیفیت داخلی رغبتی به واردات ندارند و دولت هم البته پاسدار بازار داخلی با روش‌های پیچیده است. بازار ناموس توسعه کشور است و بازار را به راحتی نباید در اختیار رقبا قرار داد. متأسفانه اکنون بازار ما برای ورود ماشین‌های ژاپنی، کره‌ای و حتی چینی باز است. آنها اشکالات کار خود را در بازار ما پیدا می‌کنند و ارتقای کیفیت می‌دهند آن گاه ما بر سر صنعت خودمان می‌زنیم.

در سال‌های ۱۳۸۱-۱۳۸۲ بحث کارخانه ورشکسته Rover پیش آمد و جریانی علیه خرید آن در روزنامه‌های کشور راه افتاد، در حالی که با داشتن یک استراتژی می‌توانستیم آن کارخانه ورشکسته را خریداری و دانش لازم را وارد کشور کنیم. چین این کارخانه ورشکسته را خرید و حالا بر اساس آن، خودروهایی جدید تولید می‌کند. دکتر ماهاتیر محمد، دستور خرید کارخانه لوتوس انگلیس را، که ورشکسته شده بود، داد، به مالزی برد و از دانش آن استفاده کرد. اکنون خودروهایی جن تون و پرتون تولید آن کشور را در ایران می‌بینیم که نمره آن تصمیم درست بود، در حالی که یکی از مسئولان نیامد بگوید ما که ارزشمندمان را برای خرید پرتقال و گلابی می‌دهیم و تولید باغات یا محصولات زراعی و دامی خود را ضعیف می‌کنیم، چرا این ارز را برای خرید تکنولوژی و دانش به کار نمی‌گیریم؟ برای نمونه جگوار ورشکسته را شرکت تاتای هند خرید و اکنون خودروی ارزشمندی به نام «تانو» را تولید می‌کند که برای قشر محروم است. خوشبختانه با همین مشکلاتی که وجود داشته ما زیرساخت‌های اولیه را برای خود رو در کشورمان فراهم کرده‌ایم منتها نه تنها باید یک راهبرد نو و یک پیش نو برای صنعت خود رو داشت، بلکه باید برای اقتصادمان نیز یک راهبرد منسجم داشته باشیم.

آیا همین طراح‌های استراتژی را اتاق صنعت و تجارت نمی‌تواند انجام دهد؟

چرا، ولی باید بخش خصوصی در کنار دولت و دانشگاه به رسمیت شناخته شود و حق تصمیم‌گیری مانند دو بخش دیگر به دست آورد. در آن صورت به همراه علم، عدالت نیز حاصل خواهد شد. باید گوش شنوا و تصمیم‌گیر اجرا وجود داشته باشد.

آیا تحقیق و توسعه روی گازسوز کردن موتورها که با همت مرحوم مهندس تقی ابتکار انجام گرفت و دولت خاتمی از آن حمایت کرد و در دولت نهم نیز شدت گرفت می‌تواند گامی مهم در پیشرفت صنعت خودرو تلتی شود؟

بله، به شرطی که مخازن گاز مایع و ایستگاه‌های تزریق هم متناسب با آن ایجاد شود. مهتر از آن کار کردن روی صنایع و تکنولوژی‌های جدید است، یعنی موتورهایسی که با پایه گاز کار می‌کنند، که دولت به هیچ وجه واحدهای خودروسازی ما را به لحاظ مالی تأمین نکرده است. حتی به طوری که شنیدم هزینه از خط خارج نمودن پیکان و یا همین گاز سوز کردن و از زده خارج کردن خودروهایی فرسوده و مزیت گمرکی حاصل از آن را برای ایران خود رو که تعهد آن داده شده بود انجام ندادند و بار اضافی بر دوش آنها ماند.

باز هم ما یلم نمونه‌ای را باز گو کنیم؛ اینکه میزان هزینه تحقیق و توسعه سالیانه خودروسازی آلمان (حدود ۱۵ میلیارد یورو در سال ۲۰۰۶) بوده و هزینه تحقیق و توسعه در واحدهای خودروسازی آن کشور ۲/۵ درصد فروش سالیانه بوده است، در حالی که در شرکت ایران خود رو ۰/۹ درصد است. دولت آلمان تا ۶۰ درصد هزینه‌های توسعه و تحقیق را بسته به موضوع پرداخت می‌کند، دولت انگلیس از ۳۵ تا ۱۰۰ درصد و دولت امریکایحتی گاه تا حد ۱۰۰ درصد آن را پرداخت می‌کند، در حالی که در اینجا چنین اعمالی محلی از اعراب ندارد. گاهی فکر می‌کردم که چرا دولت‌ها چنین کاری می‌کنند تا اینکه با گزارش‌های وزارت صنایع استرالیا به پارلمان آنها رویه رو شد که اعلام کرده از یک میلیارد دلار استرالیا کمک بلاعوض به صنایع کشور در طول ۵ سال تا ۱/۴ میلیارد دلار استرالیا به آن دولت برگشته تعجب کردم که چگونه چنین امری ممکن است. در داخل کشور خودمان ۱۰ واحد را انتخاب کرده و بررسی کردیم. این ۱۰ واحد از ۶۸ تا ۷۸، حدود ۱۲ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری انجام داده بودند. پرداخت‌های

یکی از مسئولان نیامد بگوید ما که ارز ارزشمندمان را برای خرید پرتقال و گلابی می‌دهیم و تولید باغات یا محصولات زراعی و دامی خود را ضعیف می‌کنیم، چرا این ارز را برای خرید تکنولوژی و دانش به کار نمی‌گیریم؟

عمومی این ۱۰ شرکت در قالب ۲۳ درصد سهم کارفرما، عوارض مختلف، حقوق و عوارض گمرکی، عوارض شهرداری، سود بانکی و مالیات عملکرد و... حدود ۳ برابر میزان سرمایه‌گذاری بوده و این در حالی بوده که در این بررسی ۷ درصد سهم بیمه کارگر نیز در نظر گرفته نشده بود. حدود آن نیز افزون بر ۳۶ میلیارد تومان شده بود. پس از آن بود که متوجه شدم دولت‌ها برای این به صنایع کمک بلاعوض می‌کنند که طی چند سال به صورت سرریزهای متعدد (SpillOver) به خودشان بازمی‌گردد. اثرات بعدی آن است که به منابع کشور افزوده می‌شود. منابعی که ارزش ذاتی دارند و موهوم نیستند و همچنین ایجاد تورم نمی‌کنند. اگر کارخانه‌های تعطیل و کارگران بیکار شوند درآمد دولت نیز کم می‌شود و هزینه‌های عمومی هم افزایش می‌یابد.

در پایان می‌خواهم از خود پیر سم که اگر ۵ درصد از ارزش واردات خود رو و قطعات از سال ۱۳۵۸ تا ۱۳۸۴ که افزون بر حدود ۲۹۹ میلیارد دلار بوده و با اگر ۵ درصد ارزش واردات بزرگ در طول ۵ سال اخیر که حداقل حدود ۱۵ میلیارد دلار بوده و دود شده به هوا رفته و یا اگر ۱۰ درصد هزینه اجتماعی انتشار گازهای گلخانه‌ای که بر طبق اطلاعات ترازنامه انرژی وزارت نیرو در سال ۱۳۸۵ به روش محاسبه بانک جهانی حدود ۶۵۰۰ میلیارد تومان بوده را در اختیار فرزندان توانمند متخصص شرکت‌های پیشتازی همچون ایران خود رو و سایر واحدهای توانمند قطعه‌ساز داخلی، همچون دیگر کشور قرار می‌گرفت چه وضعیت بهتری را می‌توانستیم شاهد باشیم. نه اینکه مرتباً شاهد رشد قارچ‌گونه واحدهای مونتاژ خود رو حتی به اسم بخش خصوصی باشیم که نمی‌توانند هیچ ارزش ذاتی‌ای، درخور قواره این ملت بزرگ ایجاد کنند و به آلودگی غیر قابل تحمل هر روز می‌افزاییم و در تله خود خواسته گرفتار آمده‌ایم. هنوز دیر نیست. باید به خود آیم و آستین همت بالا زده با تلاش راهبرد توسعه خود را تدوین کنیم. یک واقعیت وجود دارد و آن این است که توسعه اتفاقی روی نمی‌دهد. به قول صائب تبریزی:

روزی بی‌خون دل کم‌جو، که در بحر وجود

بی‌کشا کش لقمه‌ای گرهست در قلاب است
در پایان باید بگویم بنابه گفته درخشان آقای اطهری در بورس‌روازی کز کار کرد دستغلات، بورس‌روازی کز کار کرد در بخش قطعه‌سازی خود رو و سایر بخش‌های صنعتی هم داریم.

در طی این گفت‌وگو امیدوار شدیم که نخبه‌های زیاد و همچنین زیرساخت‌های اولیه صنعت را داریم. در نهایت از وقتی که با وجود اشتغالات فراوان صنعتی در اختیار چشم‌انداز ایران و خوانندگان آن گذاشتید تشکر می‌کنیم.