

## سایه عالی مستدامت سمند دولت برقرار!

### ارزیابی نقش دولت در صنعت خودروی ایران



صنعت خودرو دچار تغییر و تحولات عمده‌ای شد. تعدادی طرح که شمار آنها از عدد انگشتان دست فزون تر نمی شدت با تکیه بر توانایی های بخش خصوصی برای تولید خودرو به سوی عملیاتی شدن گام برداشت که سال ها بعدت بسیاری از آنها نافر جام ماندند و به بایگانی تاریخ دل ست کردند. تنها چند طرح معدود یکی در حوالی بهت دیگری در حاشیه رشته کوه زاگرس و آن دیگری در مروراید خلیت فارس توانستند سال ها بعد ادعای ساخت خودرو را مطرح کنند که در این میان ت کرمان خودرو در منطقه ارگ جدید بم با مالکیت یک تعاونی ثروتمند محلی ت جدی ترین آنهاست که البته سرنوشت جالبی نیز ت پیدا کرد. شرکت کره ای "دوو" مشمول قانون تحریم های ایالات متحد بر علیه جمهوری اسلامی شد و برای همیشه از ایران رفت. البته هیوندای و فولکس واگن جانشینان دوو شدندت اما علیرغم تلاش و کوشش بخش خصوصی برای تولید خودروت هزینه های هنگفت تولید و مخابرات کمرشکن تحقیقات صنعتی و ت بیچیدگی زنجیره تولید خودرو و از همه مهم تر حضور سنگین رقبای دولتی در بازار خودروی ایران ت تولید اتومبیل از سوی بخش خصوصی را حتی ت س از گذر از هفت خوان های اقتصاد بیمار ایران ت کاری عبث و بیهوده می نماید و این گره کورت جز با خروبت دولت از عرصه تصدی گری صنعت خودرو باز نخواهد شد. طی سال های حضور دولت سازندگی ت صنعت خودروی ایران که از ت تراکندگی واحدهای تولیدی رنت می بردت توانست در قالت دو قطت مهم و تأثیر گذار بر یکدیگر تفکیک و تقسیم شود. گروه صنعتی ایران خودرو و گروه خودروسازی سایتا هر کدام با تحت ت ووشش قرار دادن ده ها واحد تولیدی و صنعتی خودروساز و یا مرتبط با صنعت خودروت نظام دوقطبی خودروسازی ایران را شکل دادند.

### گل سر سبد صنایع

با آغاز به کار دولت هفتمت صنعت خودروی ایران رویکرد جدیدی را برای خود برگزید. این دولت طی هشت سال حضور در نظام اجرایی کشورت خدمات شایانی به اقتصاد کشور کرد. خودرو را از ت ستوهای خاک گرفته صنعت بی فروغ ایران بیرون آورد و با صرف هزینه ها و بودجه های کلان آن را به گل سر سبد صنایع ایران بدل کرد. در دوران هشت ساله اصلاحات تفکر مشارکت با سرمایه گذاران غیر ایرانی و تولید خودرو در ایران با دانش فنی خارجی ت بر سایر تفکرات تأثیر گذار اقتصادی تفوق ملموسی داشت. هرچند در کنار این تفکر از وجود تفکر اتکالی بر توان داخلی نیز نمی توان چشم پوشی کرد. حاصل تفکر دوم که از علاقه سنتی مقامات جمهوری اسلامی بر کاهش دامنه وابستگی در همه عرصه ها به بیگانگان ت نشأت می گرفتت تولد یک خودروی تقریباً ایرانی به نام سمند و تلاش در راه

مراکز فنی مان را به سوی صنایع مزیت دار حرکت دهیم و از ورود به عرصه خودروسازی صرف نظر کنیم. نیازهایمان را هم می توانیم مثل بسیاری از ملل روبه توسعه جهان از طریق واردات تأمین کنیم.

عده ای دیگر نیز با ت فشاری بر نظریه تولید خودرو در داخل ت سعی داشتند ثابت کنند که ایران در واقع نیمی از مسیر خودروساز شدن را طی کرده است و برای فتح قله صنعتی شدن در بخش خودروت چند تیج بیشتر نمانده و می توان با صرف منابع مالی و هدایت سرمایه های فکری ت به سرعت در زمره خودروسازان مطرح جهان قرار گرفت. در آن ایامت رییس جمهور وقت نظر دوم را برگزید. واقعیت هم اینچاست که در سال های

آغازین دهه ۷۰ شمسی با سیاست دولت آقای هاشمی رفسنجانی مبنی بر تداوم حیات صنعت خودروسازی و تلاش در راه توسعه آن ت صنعت خودرو که بیش از یک دهه رکود را تجربه کرده بودت دوباره متولد شد. اما خوشبختانه این تولد دوباره را والدین دولتی رقم زدند که نتیجه عینی آن یک دهه دیگر رکود بود. شاید اگر در همان مرحله تولد دوباره بخش خصوصی امکان ظهور و بروز و تأثیر بر نوزاد صنعت خودروی ایران را می یافتت امروز آن کودکت جوانی رشید و برومند می نمود که جهان آن را به دیده تحسین می نگریست.

طی سال های ۶۸ تا ۷۶ که دولت های تنجم و ششم ت س از انقلابت اجرای سیاست های عمده کشور را در دست داشتند و اجرای برنامه اول توسعه اقتصادی و تدوین و عملیاتی کردن بخشی از برنامه دوم توسعه را در دستور کار خود داشتندت

صد و شش سال تیش وقتی که مظفرالدین شاه بیمار مدام دست بر سبیل های تابدارش می کشید و برای دیدن هدایای همتای فرانسوی اش لحظه شماری می کرد و و عجله داشت تا اولین "خودرو دار ایرانی" شودت هرگز گمان نمی برد که یک قرن بعدت ایران رویای خودروساز شدن را عملی کرده باشد. در عین حال "رنو" نیز که از اتومبیل های تقدیمی ت ادشاه فرانسه به شاه ایران بودت نمی توانست تیش بینی کندیک قرن بعد وقتی که به همراه "نیسان" یکی از کنسرسیوم های قدرتمند خودروسازی جهان را تشکیل داده استت بتواند قراردادی کم نظیر برای تولید خودرو در ایران به نام خود ثبت کند.

### تولد دوباره

تیشینه تولید خودرو در ایران بدون توجه به نقش بخش خصوصی امکان تذیر نیستت چرا که خشت اول تولید خودرو توسط بخش غیردولتی و البته با حمایت ضمنی دولت های وقت در تشویق به سرمایه گذاری خارجی ت بنا نهاده شد. شرکت های جیپت سایکات تولید اتومبیل سیتروئن ایران ت ایران ناسیونال و خاورت اولین مجموعه های "نیم بند" خودروسازی ایران بودند که از سال ۱۳۳۵ به تدریت شکل گرفتند و ایران را وارد مدار صنعت خودروسازی کردند.

بعد از انقلابت اسلامی و با ت پایان جنگ و آغاز عرصه سازندگی ت بحث بر سر تداوم یا ختم حیات خودروسازی در کشور بالا گرفت. برخی معتقد بودند که ایران به دلیل عدم مزیت و نداشتن دانش روزت حرفی برای گفتن در صنعت خودرو نداردت ت س چه بهتر است که نیروی انسانی ت منابع مالی و

تزیین جاده های ایران و بسیاری از کشورهای جهان با آن بود.

این طرح با حضور مشارکت کنندگانی از کره ت آلمان و انگلستان بر روی تلتفرم ت و ۴۰۵ آغاز و در نهایت با طراحی شرکت "ایتال دیزاین" و موتور XUV فرانسوی و با بلعیدن بودجه ای چهار هزار میلیارد ریالی ت تس از هفت سال در سال ۱۳۸۰ به نام سمند به تولید انبوه رسید. این خودرو که ت تس از تمنت سال از تولیدش توانسته بخش اندکی از استقبال بازار تشنه خودروی ایران را نصبت خود کندت تا فراتر از مرزهای ایران گذارده و به عنوان تنها تولید متحرک واقعا ایرانی ت سفیر صنعتی ایران در سایر کشورهای



دانشگاهت برخی از کارشناسان و معدودی از نمایندگان مجلس ت مخالفان سرسخت و با انگیزه این طرح را تشکیل می دادند. دلیل عمده مخالفت این عده دست کم گرفتن توان خودروی داخلی و رفتن به زیر چتر خارجی ها و تلاش در تلقین فرهنگ ناتوانی ایرانی در تولید خودرو عنوان شده است.

جالت اینجاست که رنو دو هفته بعد از صدور دستور وزیر از موافقت خود با شروط الحاقی ایران خبر داد بر اساس این شروط بخشی از بازار صادراتی فرانسه به ال-۹۰ های ساخته شده در داخل ایران خواهد رسید.

### نیاز های راهبردی

در ارزیابی کلان صنعت خودروی ایران ت براحتی می توان مشاهده کرد که کلیت این صنعت از فقدان یک استراتژی نظام مند به شدت آسیب دیده و رنت می برد. این واقعیت تلخ را نمی توان انکار کرد که خوردو همچون بسیاری از بخش های اقتصادی به علت سنگینی سایه دولت بر سرش ت طی سال های اخیر دچار ضرر و زیان های فراوان شده است. نتیجه هر دوره از انتخابات مجلس و ریاست جمهوری به سرعت بر سیاست هات دیدگاه هات سیستم عملیاتی و حتی مدیران فعال این صنعت تأثیر گذار بوده است. در بدبینانه ترین حالت و در صورت افتناع همگان به مالکیت دولت ت می شود با تدوین سیاست و استراتژی جامع و کامل ت سیر و تحولات صنعت خوردو را از طوفان های سیاسی دور نگه داشت و با اتکا به این برنامه مصون از نتایت انتخاباتی ت این صنعت سود آور را تا رسیدن به دروازه شکوفایی در جاده ای امن و باثبات حرکت داد.

به هر روی ت دور شدن بدنه عالی مرتبه دولت از نظام تصمیم گیری و تصمیم سازی ت کاهش سریع و محسوس تصدی گری دولت در این بخش ت واقعی شدن واژه سهامی عام در ت تسوند اسامی خودرو سازان از طریق واگذاری سهام دولتی و شبه دولتی به بخش خصوصی ت رسیدن سهم دولت به غیر مدیریتی و تدوین یک برنامه جامع غیر قابل تغییر و تضمین امنیت اجرای آن از سوی نهادهای کلان نظام و مصون ماندنش از حوادث سیاسی داخلی و خارجی ت می تواند راهبرد های کلان دولت برای خروت خوردو سازی از چنبره کت سلیقگی ها در آن باشد. توصیه می کنیم دولت در تدوین این برنامه راهبردی سرعت بیشتری به خرت دهد. مطمئناً این برنامه حتی اگر به عقیده بسیاری برنامه ای غلط باشدت اثرات مثبتی در ت تی خواهد داشت چرا که تاریخ نشان داده است زیان های بی برنامهگی غیر قابل شمارش است.

شدن به زنجیره خودرو سازان جهانی متصل شدند. حجم صادرات قطعه خودروی ایران فزونی یافت ت طرح های مختلف سرمایه گذاری و انتقال دانش فنی میان بنگاه های دولتی و خصوصی ایران شکل گرفت. مهم ترین عقد قرارداد مشارکت خارجی در عرصه صنعت ایران که به ال-۹۰ معروف شدت با عناوینی چون شاهکار مدیریتی و بزرگ ترین توفیق جذب سرمایه گذاری خارجی از آن یاد می شودت این قرارداد که به گفته رضایسه ت رییس سابق هیأت عامل سازمان گسترش و نوسازی ت عامل تحول در صنعت خودروی ایران خواهد بودت از زمان طرح شدنش در اواخر سال ۸۱ تاکنون همواره کوهی از انتقادات و مخالفت ها را به دنبال خود داشته است. یک افتخار فراموش نشدنی دیگر که برای صنعت خوردو روی دادت خدا حافظی خطوط تولید ت یکان یعنی تیرترین خودروی ایرانی بود. تولید ت یکان به خاطر هات تیوست و البته ایران خوردو هم "گاو شیرده" خود را از دست داد.

### با آنچه داریمت بسازیم

"هموطن ت با آنچه داریمت بسازیم تا فردا هر چه خواستیم بسازیم." این شعاری است که امروزه بسیار جلت توجه می کند و ناگفته ت پیداست که خودکفایی منطقی فی نفسه منتهای آمال و آرزوی هر ملتی است. آنچه مسلم است ت دولت محترم دکتر احمدی نژاد در بسیاری از بخش ها و خاصه در عرصه صنعت خودرو ت سیاست کاهش یا حتی قطع همکاری مشترک با غیر ایرانی ها و توجه به توان داخل برای دستیابی به مرز خودکفایی و تولید خوردو را در ت پیش گرفته است. با این شرح ت طی ماه های ت ایانی سال ۸۴ و آغازین ماه های سال ۸۵ تعداد بسیاری از مدیران ارشد صنعت خوردو کوله بار خویش را از دفاتر هیأت مدیره خودرو سازان مطرح کشور مان بسته اند.

### ال-۹۰

بانگاهی گذرا به کارنامه ت ت تیج و خم ال-۹۰ در می یابیم که از همان ابتدای طرح ت عده ای از استادان

جهان شده است. خودروی ملی که هم اکنون بیش از ۸۰ درصد قطعات آن در ایران تولید می شودت ت تس از تمنت سالگی از مرزهای شمال غربی ایران عبور کرده و در خرداد ۸۵ با افتتاح خط تولیدش در شهر شاماخی جمهوری آذربایجان ت نام خود را در زمره محصولات صادراتی ایران ثبت کرد. اما واقعیتی که شیرینی تولید و صادرات سمند را تلخ می کندت عدم دستیابی خودرو سازان داخلی به ظرفیت های ت پیش بینی شده تولید این خوردو است. متناسفانه این خودرو ت تولید موفقی در داخل ایران نداشته که از دلایل آن عدم انطباق با سلیق مصرف کننده ایرانی و وجود معیایی مکرر در بخش های فنی آن است. با این حالت قراردادهای قرص و محکمی برای تولید این خوردو در ونزوئلا ت بلاروس ت سنگالت مصر ت سوریه و چین به امضا رسیده است. خط تولید بلاروس هم با راه اندازی اش منطقه ت مصرفی شامل روسیه ت لیتوانی ت استونی و شرق اروپا را به جمع مصرف کنندگان سمند ایرانی خواهد افزود.

با جمع بندی شرایط مذکور در می یابیم که دولت به عنوان تصمیم گیر نخست صنعت خوردو با معطوف کردن همه توجهش به سودآوری صنعتی که سال ها برای آن سرمایه خرت کرده است ت سعی دارد تا از صنعت خودروی ایران ت صنعتی اقتصادی و موجه بسازد و در این میان ت مهم ترین چیزی که می تواند بیشتر مد نظر قرار گیرد ت حق و حقوق مصرف کننده ایرانی است.

توجه فراوان دولت های قبلی به صنعت خودرو ت تولید خودروی سواری را از ۹۴ هزار دستگاه در سال ت پیش از آغاز دولت اصلاحات (۱۳۷۵) به رقم ۷۹۰ هزار دستگاه در سال ۱۳۸۳ رساند. طی این هشت سال که صنعت خوردو گل سرسبد صنایع ایران بود و عملاً ت تس از صنایع نفت ت گاز و ت ترو شیمی دومین صنعت عظیم و مهم کشور را از آن خود کرده بودت چرخش مالی و حجم ت ولی بازار مصرف خودروی ایران به رقم باور نکردنی یازده میلیارد و ۶۰۰ میلیون دلار رسیدت و حدود دو هزار قطعه ساز با قابلیت فنی مناسب و شایسته جهانی