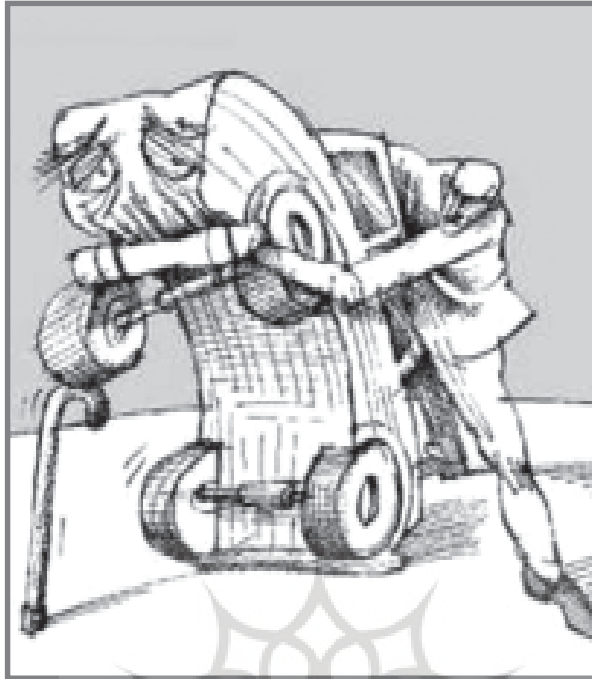


## “زیرآبش را نزنیم!”

نگاه مجلس به صنعت خودرو

ارتقاء دهند. اما به هر حال ما هنوز “خودروساز” نشده ایم و تبدیل شدن به یک خودروساز با وضعیت فعلی آرزویی دراز است. البته بحث عمده بر سر این است که اصلاً ما باید خودروساز باشیم یا نباشیم؟ زیرا با توجه به ضرورت ارتقای فن آوری و دستیابی به تولید “نات” که هم اکنون در صنایع پیشرفته جهان مطرح است باید تحقیق کرد که ایران هم مایل به تولید نات و بدون خطا در عرصه خودرو هست یا خیر؟ وی در تحلیل این موضوعت می گوید: تولید نات به اتوماسیون نیاز دارد و گسترش اتوماسیون برای تولید انبوه بدون شک کاهش اشتغال زایی را در پی خواهد داشت. موضوع اشتغال زایی نیز چیزی نیست که بتوان به راحتی در کشور از کنار آن گذشت. به اعتقاد وی، برای توفیق در این مسیر باید با دیگران (کشورهای همسایه و غیر همسایه) تعامل داشته باشیم. باید شرایطی را فراهم آوریم تا همسایگان از فن آوری ما بهره مند شوند و با آنها همکاری های عمیق تکنولوژیک داشته باشیم.



محمد حسین استکی ت نماینده مردم اصفهان و عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس ت ضمن تأکید بر لزوم رفع تصدی دولت در صنعت خودرو ت به خبرنگار «اقتصاد ایران» می گوید: حضور ت ر رنگ در مسایل خودرو ت در دولت های گذشته هم وجود داشته است. ت کما اینکه آقای جهانگیری راعده ای به نام وزیر خودرو سوزها می شناختند و در ت روزه ال-۹۰ هم خودرو سوزها فقط مجری بودند و تصمیم گیر واقعی ت سازمان گسترش بوده است.

اما واقعیت اینجاست که دولت باید در همه عرصه های اقتصادی و به خصوص صنعت خودرو نقش یک ناظر را ایفا کند ت نه یک تاجر. اما ما می بینیم که با ساختارهای فعلی وقتی مثلاً بحث قیمت خودرو مطرح می شود ت دولت چون ت ت ای منافعش در میان است ت به هر حال مجبور است مثل یک تاجر رفتار کند.

وی واگذاری سهام سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران با شیوه صحیح را مقدمه ای برای خروج دولت از عرصه تصدی گری خودرو دانسته و می افزاید: مجلس هم مایل است تا حضور دولت در خودرو به سطح یک نظارت مطلوب برسد و در این راه ت واگذاری سهام سازمان گسترش - البته به شیوه و روال سالم - می تواند راهگشای مسأله باشد. در حال حاضر که هزینه های بسیار زیادی بر روی صنعت خودرو انجام شده است ت حیف است که زیر آت این صنعت را بزنیم. می شود با تصمیم گیری های صحیح و مدیریت شایسته ت صنعت خودرو را از انفعال خارت کرده و به سوی توسعه راهنمایی کنیم.

### قط ت کره

صنعت خودروی کره گام به گام مسیر توسعه را ت بموده و اکنون به یکی از قط های خودروسازی جهان تبدیل شده است.

اکثر کشورهای در حال توسعه و نوظهور از جمله کره جنوبی در راستای توسعه و رفاه ملی ت سرمایه گذاری در صنعت خودرو را در دستور کار خود قرار داده اند. صنعت خودروسازی کره از سال ۱۹۲۶ روند توسعه را آغاز نمود. در اولین گام ت دولت کره مقرراتی را برای حمایت از این صنعت نوت و وضع نمود که شامل تعرفه های گمرکی بر واردات ت معافیت گمرکی بر واردات قطعات و اجزای خودرو و برقرار کردن محرک های مالی برای توسعه مونتاژ داخلی بود. در کنار وضع مقررات یادشده ت روند سیاست گذاری در صنعت خودروی کره جنوبی شامل مراحل زیر بوده است:

- (۱) رعایت استاندارد برای تأسیس کارخانه تولید خودرو (۱۹۶۷).
- (۲) همکاری فنی و تبادل تکنولوژی با شرکت های صاحت صنعت و اجرای برنامه درازمدت صنعت خودرو برای صادرات (۱۹۷۳).
- (۳) برنامه محدودسازی مدل های تولید خودرو (۱۹۸۱).
- (۴) کنار گذاشتن سیاست محدودسازی تولید و واردات و اتخاذ سیاست رقابت آزاد (۱۹۸۷).
- (۵) تلاش جهت ت یوستن به صف ۵ کشور برتر سازنده خودرو موسوم به ت روزه ایکس-۵ (۱۹۹۲).
- (۶) اتخاذ سیاست موسوم به جی-۷ که هدف آن رسیدن صنعت خودروسازی کره به سطح آمریکا و ژاپن می باشد.

اجرای سیاست های یادشده موجت شده تا کره امروز به یکی از قط های خودروسازی جهان تبدیل شود. براساس ت پیش بینی هات صنعت خودروی کره سالانه ۵ تا ۸ درصد رشد را تجربه کرده است.



### آیا تولید “نات” می خواهیم؟

گئورک وارطانت نماینده مسیحیان ارمنه شمال کشور و عضو کمیسیون صنایع و معادن که ت پیش از نمایندگی نیز در عرصه صنعت خودرو فعال بوده است ت به خبرنگار ما می گوید: البته غیر معمول نیست که دولت در صنایع مهم نقش داشته باشد و ست ردن امور به غیر دولت با کمی تأخیر انجام شود. اما متأسفانه حقوق مصرف کننده به شدت ت ایما ل شده است و دولتی بودن صنعت خودرو ت مثر ثمر نیست. امید است با اجرای سیاست های اصل ۴۴ قانون اساسی مبنی بر انجام خصوصی سازی و رفع تصدی گری دولت ت این حق ت ایما ل شده به جای خویش باز گردد.

وارطان معتقد است که ما خودرو ساز نیستیم و در نهایت توانسته ایم با اجرای مهندسی معکوس ت برخی