

مونتازکاری سهم صنعت خودروسازی را در ایجاد درآمد برای دولت کاهش داد

پشت پرده تصمیم کاهش تعرفه واردات خودرو



شرق: مجلس براساس طرحی دوفوریتی تصمیم دارد تعرفه واردات خودرو را کاهش دهد. خودروی وارداتی قشر کمی از جامعه را تحت تأثیر قرار می‌دهد، اما معلوم نیست چرا مجلس، با قید دوفوریت قصد دارد برای کاهش تعرفه وارد عمل شود. داستان اقدام مجلس برای کاهش تعرفه واردات خودرو زمانی جالب‌تر می‌شود که بدانیم ۲۴ دی سال ۹۶ یکی از اعضای انجمن صنفی واردکنندگان خودرو به‌عنوان عضو شورای اندیشه‌ورزی وزارت صنعت، معدن و تجارت با حکم محمد شریعتمداری منصوب می‌شود. او ۲۵ دی سال ۹۶ نیز به‌عنوان مشاور خودرویی کمیسیون اصل ۹۰ حکم دریافت می‌کند. درست دو روز بعد از این انتصاب، در ۲۷ دی سال ۹۶، کمیسیون اصل ۹۰ طرح دوفوریتی کاهش تعرفه واردات خودرو را به هیئت‌رئیس مجلس تقدیم می‌کند. اقدام عجیب وزیر صنعت به‌عنوان حمایت‌کننده بخش تولید برای انتصاب یکی از مهم‌ترین ذی‌نفعان واردات خودرو به‌عنوان مشاور خود، همچنین اقدام هم‌زمان کمیسیون اصل ۹۰ مجلس، این سؤال را در ذهن ایجاد می‌کند که واردکنندگان چه جایگاهی در صنعت خودرو دارند؟ این اطلاعات بهانه‌ای شد که با سیدمحمد بحرینیان، صنعتگر و پژوهشگر توسعه، گفت‌وگو کنیم. به اعتقاد بحرینیان صنعت خودروی ایران صنعتی مونتازکار است که سیاست‌های غلط مدیران سبب شده وابستگی این صنعت به خارج بیشتر شود. او نیم‌نگاهی هم به نقش برخی ذی‌نفعان و واردکنندگانی دارد که به دلیل سود نهفته در واردات، تلاش می‌کنند صنعت خودرو در مسیر واقعی خود قرار نگیرد.

کاهش تعرفه واردات خودرو به نفع چه قشری از جامعه است و چه تأثیری روی این صنعت دارد؟

در صنعت خودرو به‌طور خاص مسئله این است که بازی با تعرفه به نفع بسیاری از واردکنندگان می‌شود.

صنعت خودروی ایران توانایی کافی برای تولید محصولات موردنیاز داخل را دارد؟

صنعت خودرو در یک پارادوکس گیر کرده که نتیجه سال‌ها بی‌عملی دولت‌هاست. خودرو کالایی نیست که به‌سادگی به آن نگاه شود، از کالاهای فوق‌العاده تأثیرگذار است که مصرف را در جامعه زیاد می‌کند. براساس یک کار تحقیقی که با جمع‌آوری داده از روزنامه‌های موجود بین سال‌های ۱۳۰۲ تا ۱۳۰۷ انجام شد، ارزش واردات خودرو در این مقطع زمانی و ارزش کل واردات کشور را استخراج کردیم، سپس یک نسبت گرفتیم؛ بر این اساس در سال ۱۳۰۲، دو میلیون و ۶۷۳ هزار و ۴۵۰ قران ارزش واردات خودرو بود. میزان کل واردات کشور هم در آن زمان ۶۸۱ میلیون و ۳۲۲ هزار قران بود. نسبت واردات کل به واردات خودرو در این سال، سدهم است. (قران واحد پول ایران در دوران قاجاریه بود. قران از نقره و به‌صورت سکه‌های ۱۰ شاهی (نیم قران)، یک قران، دو قران و پنج قران ضرب می‌شد. با توجه به اینکه قران هزار دینار ارزش داشت در زبان عامیانه، زار (هزار) نیز نامیده می‌شد. این سنت حتی بعد از تغییر واحد پول ایران به ریال هم ادامه پیدا کرد و سکه‌های دو ریالی و پنج ریالی دوزاری و پنج زاری نامیده می‌شدند).

از آنجایی که ما در کشورمان توسعه را از طریق رشد صنعتی لمس نکرده‌ایم، بلکه توسعه را از طریق مصرف لمس کرده‌ایم، در نتیجه به نحو بسیار تعجب‌آوری میزان واردات خودرو در سال ۱۳۰۷ به ۴۸ میلیون و ۸۷۳ هزار و ۷۶۱ قران می‌رسد. نسبت واردات خودرو به کل واردات ۵،۹۶ درصد می‌شود. در چهار تا پنج سال میزان مصرف به‌سرعت بالا می‌رود و بعدها به چیزی بیش از ۱۷ تا ۱۸ درصد می‌رسد. البته بیماری مهلک مصرف افراطی فقط به خودرو محدود نبود، مثلاً در همان سال گرامافون به ارزش سه میلیون و ۶۵۰ هزار و ۲۳۳ قران، قالی فرنگی به ارزش یک میلیون و ۹۲ هزار و ۲۸۸ قران و حتی کار به جایی می‌رسد که دستمال جیبی به ارزش ۴۳۸ هزار و ۵۶۰ قران واردات! داشته‌ایم و جالب است بدانید که در همان سال‌ها نیز مشابه همین زمان کنونی ما، استدلال‌های فریبنده کیفیت بدون حق مصرف‌کننده، بارها مطرح می‌شد و به عبارتی ناتوانی مدیریت اقتصادی و توسعه در پس همین الفاظ پوپولیستی پنهان می‌شد.

در دوران جدید وضعیت واردات خودرو چگونه است؟

در دوران جدید هم این وضعیت تکرار می‌شود؛ مثلاً فرض کنید در سال ۱۳۶۸ با پایان یافتن جنگ، مسئولان اقتصادی و همچنین ذی‌نفعان، پیکان را خودروی نامناسبی اعلام کردند و گفتند برای ایجاد رقابت باید واردات انجام شود. به این ترتیب خودروسازی‌هایی وارد عرصه کار شدند که بیشتر روی مونتاژ متمرکز بودند. هنوز هم بعد از ۲۶

سال این خودروسازی‌ها مونتاژکننده هستند. قبل از انقلاب هم تقریباً صنعت خودروی مونتاژی داشتیم. این رویه باعث شد در سال ۶۸ با جملاتی ظاهر فریب برای ایجاد رقابت واردات را آزاد کنیم، در حالی که تصمیم‌سازان متوجه نشدند حرکت به این سمت، نیازمند استراتژی و انسجام است. در این دوره با توجه به واقعیت کمبودها برای توجیه واردات، الفاظ عجیبی برجسته شد مانند واردات بدون انتقال ارز؛ در حالی که اصلاً واردات بدون انتقال ارز امکان‌پذیر نیست (در دوران قبل‌تر تجار از برات برای مبادلات خود استفاده می‌کردند، در حالی که در دوران جدید این امر می‌تواند به نوعی خلق نقدینگی بی‌پایه در اقتصاد باشد که در همین تله تاکنون گیر افتاده‌ایم) و در واقع این بحث‌ها توجیهاتی بود برای کارهای خطایی که می‌خواستند انجام دهند. در سال ۶۹ کل واردات خودرو و قطعات یدک آن ارزشی معادل ۸۲۷ میلیون دلار داشت که این رقم در سال ۷۰ به سه میلیارد و ۲۳۵ میلیارد دلار رسید. در سال ۷۱ هم ارزش واردات به دو میلیارد و ۹۵۷ میلیارد دلار رسید.

در این دوره اتفاقی افتاد و آن هم بی‌انضباطی‌های مالی، رؤیاپردازی‌ها در قالب واژه‌های زیبا مانند توسعه ولی بدون محتوا، اقدامات خارج از ظرفیت اقتصادی کشور به همراه اقدامات عوام‌گرایانه مانند ارائه پنج هزار دلار به هر شناسنامه یا اجرائی کردن گسترده همان واژه پیش‌گفته‌ام؛ یعنی واردات بدون انتقال ارز. این‌گونه بی‌مبالاتی‌ها سبب شد کشوری که در دوران جنگ اعتبارات اسنادی و مالی آن در دنیا مقبول بود، بعد از جنگ بر اثر همین رفتارها و انباشت بدهی‌ها، در جهان با بی‌اعتباری مالی مواجه شود.

در سندهای توسعه‌ای که برای صنعت خودرو ترسیم شده، دستیابی به بازارهای منطقه هم لحاظ شده است. در این صنعت هیچ‌گاه شاهد صادرات بوده‌ایم؟

در این صنعت اصلاً توجهی به صادرات نشده است و این صحبت‌ها به نوعی خوش‌خیالی است. کشور بعد از جنگ مشکل مالی پیدا کرد، اعتبار مالی آن در سال ۷۱ از دست رفت و در سال ۷۲ و ۷۳ به اوج خود رسید. میزان ارزش واردات در قالب خودرو کامل و قطعات در این دوره زمانی هفت میلیارد و ۹۸۴ میلیون دلار بود. درآمدهای ارزی حاصل از صادرات نفت کشور در این زمان ۶۵ میلیارد و ۲۱۸ میلیون دلار بود. به این ترتیب در ایران حدود ۱۲ درصد درآمد ارزی صرف واردات خودرو و قطعات آن می‌شد و در مقابل هیچ چیزی هم به دست نمی‌آمد. با بروز مشکل برای اعتبارات اسنادی ایران و مضایق مالی و تأمین آن در جهان همچنین بی‌اعتباری حاصل‌شده در جوامع ملی جهانی، مسئولان اقتصادی کشور برای این بخش صنعتی مصرف‌کننده شدید ارز و از روی اجبار، نه با نگرش توسعه‌ای، قانونی را تصویب کردند که حتی عنوان آن می‌تواند موضوع یک تحلیل اقتصادی عمیق کارشناسی درباره دلایل توسعه‌نیافتگی کشور باشد. «قانون چگونگی محاسبه و وصول درآمد حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات

انواع خودرو و ماشین‌آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها» با بروز مشکل برای کشور تصویب شد. این قانون با اهداف درآمدی نوشته شد. حدوداً در همان بازه زمانی چین که اکنون می‌رود در دنیا در زمینه خودرو نیز اثرگذار باشد و شهود آن را در خیابان‌ها و بیابان‌های کشورهای مشاهده می‌کنیم، «قانون راهبرد بلندمدت برای توسعه تأمین صنایع خودروی چین» را تدوین و تصویب کرد که از عناوین این قوانین به خوبی تفاوت نگرش در دولت‌ها را می‌توان دریافت. با تصویب قانونی با رویکرد درآمدی برای صنعت خودرو، ثبت سفارش خودرو ممنوع شد. نه اینکه مثل کشور کره بگویند ۲۵ سال واردات خودرو ممنوع است. هیچ سالی در کشور ما واردات خودرو ممنوع نبوده است؛ زیرا عوامل خارجی و ذی‌نفعان بیرونی زیاد بوده است و دولت‌های ما در زمینه تصمیمات اقتصادی، به جز دوره‌هایی محدود، چنین اقتدار یا تمایلی به بروز آن به دلایل مختلف نداشته‌اند. در سال ۴۷، ۱۱ خودرو ساز داشتیم. این تعداد خودرو ساز حدود ۱۷ هزار دستگاه خودرو تولید می‌کردند. در حال حاضر هم ۴۲ واحد دارای پروانه بهره‌برداری در صنعت خودرو سازی شامل خودروهای سواری و تجاری وجود دارد و تعداد واحدهای در دست اجرا هم ۲۱ واحد است. این آمارها با هیچ کجای دنیا نه به لحاظ منطقی و نه به لحاظ عقلانی همخوانی ندارد.

تعداد واحدهای خودرو سازی در ایران بیش از ظرفیت مورد نیاز است؟

این میزان واحد تولیدی خیلی زیاد است. در کره فقط پنج خودرو سازی وجود دارد.

چرا در ایران علاقه‌مندیم بیش از ظرفیت مورد نیاز مجوز فعالیت برای واحدهای صنعتی صادر کنیم؟

زیرا خودرو سازی در ایران متکی به واردات است. خودرو سازهای ایران عموماً واردکننده هستند و به‌عنوان مونتاژکار فعالیت می‌کنند. وقتی کشور بی‌پول شد، قانون درآمدی برای خودرو نوشتند؛ ولی خیلی حرکت مثبتی برای حرکت به سمت تولید صورت نگرفت. در صنعت خودرو چهار یا پنج مدیر با ته‌ور ورود پیدا کردند تا خودرو سازی را راه بیندازند. البته کشور برنامه منسجم برای تأمین منابع نداشت و با محدودیت منابع مالی مواجه شده بود؛ زیرا در سال ۷۷ درآمدهای کشور از محل صادرات نفت و گاز تکریمی شد و در آن سال اگر اشتباه نکنم، کمی بیش از ۹ میلیارد دلار درآمد داشتیم. از سال ۸۱ دوباره درآمدهای ارزی کشور با تغییر قیمت نفت افزایش یافت. به لحاظ همین افزایش، مجدداً فراموشی دولت‌ها بروز یافت و زحمات جوانان و کارشناسان کشور و ذخیره دانش انباشته‌شده را به دلیل سوءمدیریت‌ها و تصمیمات اقتصاد کلان دولت‌ها و عوامل برون‌زای بخش نوپای در حال رشد و توسعه، خاکستر نشین کرد.

چرا بازار خودروی ایران این همه طالب دارد؟

برای پاسخ سؤال شما، اگر فروش خودروها را در دو مقطع در نظر بگیریم، برای هفت خودرو ساز شامل ایران خودرو (هم تولید و هم مونتاژ)، ایران خودرو دیزل (در حال حاضر عموماً مونتاژ)، سایپا (تولید و مونتاژ)، سایپا دیزل (که عموماً مونتاژ کار چینی‌ها است)، پارس خودرو (اندکی تولید و عموماً مونتاژ)، گروه بهمن (فقط یک خودروی تقریباً ساخت داخل دارد و بقیه محصولاتش مونتاژی است) و زامیاد (یک وانت‌نیسان آبی دارد و بقیه عموماً مونتاژ است) می‌توان دلایل چنین اشتیاقی را نشان داد. از سال ۷۱ این صنعت با همین قانون پیش‌گفته نوشته‌شده از روی اجبار، با زمینه‌سازی‌ها و تلاش‌های متخصصان و بدون تأمین مالی بلندمدت پایدار و قابل‌اتکا رشد پیدا کرد تا سال ۹۵. در قسمت اول یعنی سال ۷۰ تا ۹۵ که ساختارها و زمینه‌های ناقص فراهم شد و بعد از ازدیاد دریافتی‌های ارزی دولت‌ها به فراموشی سپرده شد، ارزش فروش این هفت برند در بازار باید محاسبه شود. این هفت خودرو ساز جمعاً ارزش فروش ریالی آنها پس از تبدیل به نرخ‌های رسمی ارز کشور، حدود ۱۶۸ میلیارد دلار محصول در این بازه زمانی به فروش رساندند که اگر متوسط فروش سال ۷۰ تا ۹۵ را در نظر بگیریم، سالانه هفت میلیارد دلار می‌شود.

از سال ۸۰ تا ۹۵ که با فداکاری شرکت‌ها زیرساخت‌های اولیه فراهم شده بود، ارزش فروش محصولات این هفت خودرو ساز معادل ۹۵ درصد مبلغ فوق است. به این رقم باید محصولات خودروهای حاصل از فعالیت شرکت‌های صددرد صد مونتاژ کار مثل کرمان موتور و... اعم از سبک و سنگین را هم اضافه کرد. با این حجم فروش، از سال ۸۰ تا ۹۵ به‌طور متوسط سالانه معادل ارزش دلاری فروش هفت خودرو ساز یادشده در بازار کشور ۱۰ میلیارد دلار است. حالا می‌توانید متوجه شوید که این بازار چرا برای خودروسازان خارجی تشنه به فروش و ذی‌نفعان واردکننده این‌قدر جذاب است.

در این بازه زمانی چقدر واردات خودرو داشته‌ایم؟

در این بازه زمانی ارزش واردات خودروهای سواری، کامیون ون و ... ۲۰ میلیارد دلار است. تقریباً به‌طور متوسط سالانه بیش از یک میلیارد دلار واردات داشته‌ایم. امسال هم به‌تنهایی تا ۲۱ بهمن، یک میلیارد و ۸۵۳ هزار دلار خودرو سواری وارد کشور شده است. این فقط خودروی سواری است و سایر خودروها در آن محاسبه نشده. از نظر تعداد هم ۷۰ هزار و ۴۷۳ دستگاه خودرو سواری وارد کشور شده است. اینها را که کنار هم بگذارید، معلوم می‌شود که خیلی‌ها دندان تیز کرده‌اند وارد بازار ایران شوند. وارد کردن خودرو با تولید آن زمین تا آسمان فرق می‌کند. اکنون کشور ما در اثر بی‌تدبیری مسئولان تصمیم‌گیر اقتصادی به بازار مکاره انواع خودروهای جهان تبدیل شده است.

مونتاژ کردن خودرو در ایران، در اشتغال‌زایی مؤثر است؟

قطعا مونتاژکاری در ایجاد اشتغال پایدار نقش مؤثری ندارد، زیرا تا زمانی که شیر نفت از طریق ارز حاصل از صادرات نفت آن برای مکیدن فراهم باشد، اشتغال گولزنکی فراهم می‌شود. جدول‌های داده و ستانده سال ۱۳۸۰ که هر ۱۰ سال یک بار تولید می‌شود و این جدول را در سال ۸۰ مرکز آمار ایران تولید کرده است، نشان می‌دهد بخش تولید خودرو و قطعات، ۲۶،۵ درصد کل مالیات کشور را تأمین می‌کردند و رتبه اول پرداخت مالیات را در میان بخش‌های اقتصادی به خود اختصاص داده بودند. براساس همین جدول داده و ستانده که در سال ۹۰ توسط مرکز پژوهش‌های مجلس تهیه شده است، اگرچه همچنان خودروسازان رتبه اول از نظر حجم پرداخت مالیات را به خود اختصاص می‌دهند، اما سهم آنها از تأمین درآمدهای مالیاتی به ۱۴،۵ درصد رسیده است.

این افت پرداخت مالیات ناشی از چیست؟

مونتاژ باعث شده مالیات بخش خودرو افت کند. مالیات در فرایند تولید عمیق تزیاید می‌یابد. در مونتاژکاری شما عمق فرایند فعالیت و تولیدی ندارید. کسانی که وارد می‌کنند چقدر مالیات می‌دهند؟

بنابراین با پرداخت وام خرید خودرو به مردم، کمکی به ایجاد اشتغال و بهبود وضعیت صنعت خودرو نکرده‌ایم؟

بله این وام‌ها کمکی به صنعت نکرده است و به گمانم مونتاژکارها از این فرصت استفاده بهتری کردند؛ اما گاهی چیزهایی در کشور راه می‌افتد که آدم متعجب می‌شود. می‌گویند انحصار در صنعت خودرو وجود دارد. اینکه دولت اثر می‌گذارد، حرف درستی است، اما کسی مگر جلوی وارداتی‌های مونتاژکننده را گرفته است؟

واردکننده‌ها معتقدند در واردات محدودیت دارند و دولت مانع واردات می‌شود. به نظر شما این محدودیت‌ها وجود ندارد؟

خیر محدودیتی برای واردات وجود ندارد. واردکنندگان برای ساخت اقدام نمی‌کنند. کسی جلوی تولید را نگرفته است. وقتی واردات انجام می‌دهید باید ببینید منابع ارزی چگونه است. دولتی‌های ما عاشق واردات هستند. در ایران واردات خودرو بدون مجوز انجام می‌شود و خودروها در گمرک می‌ماند، اما همه می‌دانند بالاخره مجوز داده می‌شود، در صورتی که رهبر انقلاب ۱۱ مرداد سال ۹۵ بیان فرمودند که اگر کسی قاچاق وارد می‌کند، باید محصول وارد شده آتش زده شود. در روسیه ماشین قاچاق وارداتی پرس می‌شود. در فیلیپین خودروی وارداتی قاچاق توسط رئیس‌جمهور با بولدوزر نابود می‌شود، اما در ایران در نهایت خودروی قاچاق مجوز ورود می‌گیرد.



ایران خودرو و سایپا اگر خصوصی شود در روند کنترل رانتهای موجود در صنعت خودرو و بهبود وضعیت تولید در ایران تأثیر خواهد داشت؟

خیر تأثیری ندارد، زیرا تازمانی که سیاست‌گذاری صنعتی وجود ندارد و متولیان صنعت کشور به اصل «اتفاق و تصادف» معتقد باشند، همین وضع وجود دارد، حالا گیرم با نام خصوصی‌سازی، باقی بماند. در حال حاضر خودروسازی‌های زیادی، به معنای واقعی کلمه نداریم. انبوه نام داریم اما خودروسازی‌های فعلی تجاری‌سازی کرده‌اند؟ همیشه دست نیاز ما باید به بیرون باشد؟ کدام دولتی به خود اجازه می‌دهد در کشوری که تحریم است مرتباً اجازه واردات بدهد؟ در حال حاضر نفت هم نمی‌تواند کسری بودجه ما را جبران کند. اینجا یک‌سری واردکننده هستند و مرتب واردات انجام می‌دهند. کشور هم با مشکلات روبه‌رو است و نمی‌تواند به راحتی دلار فراهم کند. کشورهایی که ما نفت خود را به آنجا صادر می‌کنیم، آیا کالاهای اساسی ما را تأمین می‌کنند؟ همه آنها به ایران تلویزیون و یخچال می‌فروشند. شرکت‌هایی با عنوان تولید! تشکیل شده‌اند، اما همه این شرکت‌ها مونتاژکار هستند. این رفتارها سبب شده است صنعت رو به پایین برود. در چنین شرایطی تايوان هم به دنبال فروش خودرو به ایران است. در حالی که این کشورها می‌دانند اگر به واردات لگام زده نشود، چه تبعاتی خواهد داشت. ما واحدهایی تحت عنوان تولید خودرو داریم که عموماً تا حدود ۹۵ درصد در اصل واردکننده هستند.

صنعت خودرو می‌توانست یک صنعت مولد باشد اما سیاست‌های غلط آن را به صنعتی مصرف‌کننده تبدیل کرده است؟

بله صنعت خودرو می‌توانست منجر به توسعه واقعی کشور شود. اما ما عموماً مونتاژکار شده‌ایم و خود را در باتلاق واحدهای بیهوده و ناکارآمد گرفتار کرده‌ایم. ما "خانه خراب کن خود و دنیا آباد کن دیگران" شده‌ایم. متولیان صنعت کشور هیچ‌گاه نخواستند به این مسئله بیندیشند. برخی از نمایندگان مجلس و دولتی‌ها می‌گویند ما وام داده‌ایم و از صنعت خودرو حمایت کرده‌ایم. در حقیقت اما، هیچ حمایت موثری از صنعت خودرو صورت نگرفته است. شاید مسئله در درک نادرست سیاست‌گزاران از مقوله حمایت باشد. برخی مفاهیم، از جمله "حمایت" از صنعت، بصورت تقلیدی و مداوم تکرار می‌شوند تا به عنوان امری مسلم و تردیدناپذیر در اذهان عمومی جای گیرند و به باور عمومی تبدیل گردند. و همین خلط مباحث و نشانی‌های غلط، از جمله عواملی است که اقتصاد کشورمان را زمین‌گیر کرده است.

به واردکنندگان قطعات خودرو ارز یارانه‌ای می‌دهند. این حمایت نیست؟

به صنعت خودرو ارز معمولی داده‌اند و حتی دربرهه‌های گرانترین نوع ارز را به این صنعت تحمیل کرده‌اند. در حقیقت، و درست برخلاف امتیازاتی که تحت عنوان جذاب "توسعه"، برای خام‌فروشان مشتقات نفتی فراهم کردند، حتی وام بلندمدت برای سرمایه‌گذاری هم به این صنعت نداده‌اند. وقتی ایران با کشوری مانند آلمان و یا حتی آمریکایی که مهد بازار آزاد تلقی می‌گردد؛ مقایسه می‌شود، این تفاوت‌ها به خوبی روشن و آشکار می‌گردند. دولت آمریکا، در شرایط بحرانی، سهام شرکت "جنرال موتورز" را می‌گیرد و پول در اختیار این شرکت قرار می‌دهد و با سودده شدن این واحد، مجدداً سهام را به صاحبانش پس می‌دهد.

همه اینها به معنای دفاع از صنعت خودرو کشورمان نیست. این صنعت، چنانکه همه می‌دانند، به شدت ناکارآمد است. اما این واقعیت نیز نباید فراموش شود که تصمیم‌گیران اقتصادی و صنعتی ما نیز ناتوان و بی‌تدبیر بوده و یا اهلیت لازم برای قبول چنین مسئولیت‌هایی نداشته‌اند. آنها همواره شیوه "آزمون و خطا" یا "اتفاق و تصادف" را به کار گرفته‌اند که نتیجه آن از پیش معلوم است. در این رابطه، حضور و نفوذ ذینفعانی که حیاتشان در گرو سودهای کلان حاصل از واردات است نیز نباید از نظر دور بماند. یادمان باشد که دولت ما در سال ۱۳۷۱، یعنی زمانی که تنگنای شدید مالی گریبان کشور را گرفته بود، با همت کارشناسان ارزشمند داخلی، و به ویژه بخش خصوصی واقعی به همراه چند مدیر توانمند و با شهامت دولتی، با بسترسازی‌های اساسی که اولین بار در کشور صورت گرفته بود، برای برپاساختن پایه‌های قابل اتکاء در حال رشد امیدبخش، بدون استفاده از منابع تأمین مالی انبوهی که برای خام‌فروشان مشتقات نفتی فراهم گردیده بود، اقدامات تاثیرگذار و چشم‌گیری برای بهبود وضعیت این صنعت انجام دادند. حیف که این روند با افزایش مجدد دریافتی‌های ارزی که پیشتر گفتم چندان نپایید. حیف که تحت تاثیر محافل ذینفوذ و قدرتمند، دولت‌ها به جای آنکه بهسازی و تقویت تولید را هدف خود قرار دهند، به صنعت کشور و به ویژه به صنعت خودرو پشت کردند و آن کارشناسان توانمند و بنگاه‌های آنان را خاکستر نشین ساختند.

هدی‌نگ‌های تشکیل شده در ایران با رنو و سایر خودروسازان مدعی هستند که پلتفرم‌های جدید طراحی شده مورد قبول خودروسازان داخلی قرار نمی‌گیرد، دلیل آن چیست؟

پلتفرم را باید در ایران طراحی کنند. آنها گاه پلتفرمی را به ما می‌دهند که در سطح جهانی از رده خارج شده است. طراحی پلتفرم را می‌توان نقطه اساسی و مرکز ثقل توسعه صنعت خودرو دانست. متأسفانه در این مختصر مجال نیست که به اهمیت طراحی پلتفرم در داخل کشور پرداخت. البته به سهولت می‌توان با دنبال کردن خبرهای مربوط به این موضوع، دریافت که چرا پلتفرم باید در ایران طراحی شود (همین شرکت‌های خودروساز خارجی که با ما چنین می‌کنند، در مالزی خودرو با پلتفرم جدید می‌دهند). در همین حال، متولیان صنعت کشور با محرمانه اعلام کردن حتی کلیات و نکات اساسی قراردادها (نه در جزئیات که نسبتاً منطقی دارد)، در سیمای ملی حضور می‌یابند و خیلی ساده و بی‌پرده می‌گویند به ما اطمینان کنید. شاید فراموش کرده‌اند که قبلاً نیز اسلاف آنها به همین ترتیب خواستار اعتماد و اطمینان شده بودند، اما اکنون که کنار رفته‌اند، هیچکس پاسخگوی خسارت‌های شدید وارد شده به این صنعت و به اقتصاد کشور نیست.

امروز در اکثر کشورها، خودروسازان تلاش‌های خود را روی خودروهای الکتریکی متمرکز کرده‌اند، و بی‌تردید آینده از آن این نوع خودروها است. در این شرایط کار روی خودروهای از رده خارج، در کشور ما چه منطقی دارد؟ واقعیت این است که بازار ایران به بازار مکاره‌ای بدل شده که هرکس در آن ساز خود را می‌زند.

متولیان اقتصاد کشور مدعی‌اند که تسهیلات فراوان در اختیار صنایع کشور قرار داده و از آنها حمایت می‌کنند. در جلسات تلویزیونی، که عمدتاً به صورت مونولوگ (یک طرفه) صورت می‌گیرد، هم از کمک‌های سخاوتمندانه گذشته سخن می‌گویند و هم وعده‌های شیرین می‌دهند. آمارهایی که در این مونولوگ‌ها ارائه می‌شود سخت دلفریب، اما ناکامل، جهت‌دار و عوام‌پسندانه است. همانطور که رهبر انقلاب در شهریور ۹۰ بیان فرمودند، این‌گونه داده‌ها و آمارها تنها در بحث با خبرگان اهل فن است که صیقل می‌خورند و قابل‌اعتناء و اعتماد می‌شوند.

اما این شیوه کار به دولت‌هایی نیاز دارد که رو به تولید صنعتی واقعی دارند و نه پشت به آن. اگر متولیان صنعت اهلیت اقتصادی و فنی داشتند، اگر صرفاً بر اساس ملاحظات سیاسی و گروهی به کار گمارده نمی‌شدند، و این صنعت بسیار اثرگذار در رشد سایر بخش‌های مهم صنعتی و همچنین مؤثر توسعه اقتصادی کشور را یله‌رها نمی‌کردند، قطعاً در تولید برخی تولیدات با چنین کیفیت‌های نازلی که مصرف‌کنندگان را آزار می‌دهد و به حق فریاد آنها را به آسمان رسانده، مواجه نمی‌بودیم. اگر اوضاع به گونه‌ای دیگر بود، اگر شاهد صحنه‌گردانی متولیان بی‌اهلیت و سوء مدیریت آشکار آنها نبودیم، هر منتقد صاحب‌صلاحیت و یا بی‌صلاحیتی در جماعتی متفاوت به خود اجازه نمی‌داد تا بدون بررسی‌های کارشناسی و ناتوانی برخی از دولت‌ها، تلاش‌های کارشناسان کارآمد صاحب‌تجربه شده صنعتی و زحمت‌کش این مرز و بوم را آماج حملات بی‌امان و تحقیرآمیز قرار دهد. طرفه آنکه حمله به این کارشناسان، بدون تحلیل عمیق چرایی و دلایل اصلی ناکارآمدی‌ها، و بی‌توجه به فشارهای وارده از جانب گروه‌های ذینفوذ داخلی و احتمالاً خارجی، صورت می‌گیرد.

در این شرایط، مشاهده احساس تکلیف عاجل دولتی ها و مجلسی ها در حمایت "آتش نشان وار" از سپرده گذاران و صاحبان مؤسسات مالی غیرمجاز، یا جمع آوری امضاء های پرشمار و کم نظیر برای برخی طرح های دوفوریتی، به منظور اجبار دولت به اقداماتی غیر موثر و غیرحیاتی، آنهم در شرایطی که کشورهای سلطه گر به بهانه های مختلف مربوط یا نامربوط از همه طرف کشور را تحت فشار قرار داده اند، به راستی جای تأمل و تعمق دارد. در همین رابطه به طور مثال، عدم تلاش آنها در ارائه طرح های دوفوریتی برای رفع گلوگاه های آزار دهنده در حوزه تولید، مثلا پیگیری دلایل عملی نشدن ماده ۸ قانون هدفمندی یارانه هادر خصوص سهم تولید، و ملزم ساختن دولت به عمل به تعهدات قانونی خود، نشانه بی تفاوتی آنها نسبت به مشکلات تولید و در عین حال نشان دهنده عمق مشکلاتی است که اقتصاد و صنعت کشور با آن دست به گریبان است.

بی جهت نیست که کشور در گرداب بحران های بیکاری، رکود جان سخت زمین و عدم رشد اقتصادی با کیفیت دست و پا می زند. نکته تأسف بار این است که به رغم گزارشات رسمی و مستند نهادهای دقیقادولتی، از جمله بانک مرکزی، سازمان مدیریت و برنامه ریزی، و دیگر نهادهای ذیربط، که جملگی به صراحت بر تبعات تحریم ها بر تولید صنعتی اذعان نموده و اهداف کشورهای تحریم کننده در هدف گیری بخش تولید را تأیید کرده اند، نه قوه مجریه و نه قوه مقننه به نظر میرسد توجه چندانی به این قضایا نداشته اند. ظاهراً این نیز از آن دست "صداهائی است که شنیده نمی شوند".

اتفاقاً آگاهی سلطه گران غربی و گاهها شرکای شرقی آنها، از همین ناتوانی متولیان در تصمیم گیری سریع، صحیح، و قاطع در زمینه اقتصاد و تولید ایران است که آنها را بیش از حد جری و زیاده طلب ساخته است. هرگاه دوران جنگ تحمیلی را به یاد بیاوریم و ماهیت تصمیمات و سیاست های راهگشای اقتصادی آن سال ها را بررسی کنیم، در خواهیم یافت که نا اهلی ها، سوءمدیریت ها، و سیاست های نسنجیده سال های بعد چه بر سر صنعت و تولید کشور آورده است.