

خاندان سازان

بیابید و بیابیم / لطف الله میثمی

- پرورانی ملی در ترکیه و ایران / عزت الله سبحانی
- صنعت خوشرو اعمال بدون برنامه‌ریزی و استراتژی مناسب / گفت و گو با سید محمد بحرینیان
- نور خلیفه دوم و کودتای بنی امیه / گفت و گو با عبدالعزیز معالی‌نیکخواه
- قانون اساسی، راهبرد مشروعیت دولت شهر نوین / احمد اسلامی
- ۳۰ خرداد ۱۳۰۰ پایه حاشیه رفتن سازمان های چریکی / گفت و گو با بهمن پازرگانی
- عرصه های تصمیم گیری و تصمیم سازی زنان متفکر ایران زمین / پرواز بیرون
- اقتصاد راست و معنای دموکراسی / احمد علوی
- گوری گمشده برای نامدارترین چریک جهان / پروین امامی





صنعت خودرو؛ آمال، بدون برنامه و استراتژی مناسب

گفت و گو با سید محمد بحرینیان

از لطف‌الله 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 مدیریت اش ۱۰ ثبت اختراع صورت پذیرفته و تاکنون یکی از آنها در اتحادیه اروپا به ثبت رسیده است، از این رو در بطن تحولات صنعت خودرو و حضور داشته و در خصوص نظریه‌های توسعه اقتصادی در عمل موارد بسیاری را تجربه نموده، از این رو نشریه چشم‌انداز ایران با توجه به نظریات کاربردی وی انجام این گفت‌وگو را جهت آگاهی خوانندگان مفید تشخیص داد.

همان‌طور که می‌دانید در شماره ۵۱ چشم‌انداز ایران با عنوان گفت‌وگویی با دکتر ابراهیم‌بای سلامی «صنعت خودرو در ایران، تولید یا تجارت» داشتیم. شما از یک سود دست‌اندر کار صنعت خودروی ایران بوده و از سوی دیگر دغدغه فراوانی در تئوری پردازی و دستیابی به یک استراتژی جامع و مانع داشته‌اید 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.

به نام خدا و ادای احترام به شهدای ایران بویژه جنگ تحمیلی و سلام به ملت بزرگ ایران. در ابتدا می‌خواهم از مشی ارزشمند و صادقانه نشریه چشم‌انداز 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 دهه‌های ۱۳۳۰ تا انقلاب را بر ما به ارمان آورد که فرزندان راستین میهن با اهدای خون خود صلابت و ریشه‌پایداری 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 را ز یاداری این کشور در طول تاریخ را عیان ساختند، روحشان شاد و یادشان پاینده. در همین زمزمه از مبارزین حبس کشیده و زنده این مرز و بوم نیز با همان سطح می‌بایست 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 تبدل ثروت نفت به توسعه» منتشره در ۳۰ آوریل ۲۰۰۳ که

خوشبختانه به فارسی ترجمه شده اعتراف می‌نماید 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 می‌دهیم، ولی راهبرد یا استراتژی منسجم متناسب با آن را مطرح نمی‌کنیم

نیمه پر لیوان در صد بیان اشکالات خالی ماندن نیمه دیگر آن به قدر بضاعت تجربی خود می‌باشم. صنعت خودرو در کشور ما به شکل جدیدتر در دهه ۱۳۳۰ با مونتاژ 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 مونتاژ (در مقایسه آن زمان) افزون بر تولید بدنه، تولید بدنه موتور، ماشینکاری آن و همچنین ریخته‌گری آن را نیز شروع کردند، که اقدام مثبت و اندیشمندانه‌ای بود، اما نتوانستند آن را به سرانجام برسانند.

متأسفانه پس از انقلاب با نگرش‌های ایجاد شده در خصوص تولید خودرو و سواری و تلقی شدن آن به عنوان یک پدیده لوکس، باعث شد اقدامات تولید و تعمیق هدف‌گذاری‌های قبلی با ابهام روبه‌رو شده و حاصل آن عقب‌ماندگی 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 و جوهی از آن را آقای دکتر ابراهیم‌بای سلامی بسیار جالب در گفت‌وگویی 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 قطعه‌سازی جدید کشور با این خرید بسته شد. اقدام مناسب دوم که بسیار اثرگذار 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 سالهای 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 کالا است که البته نفت و فراوردهای نفتی نیز در آن لحاظ می باشد.

از این رو در وهله اول اگر بخواهیم جایگاه بهتری در جهان داشته باشیم باید توجه اصلی به صادرات کالایی بوده، زیرا حجم بیشتری دارد و در کنار آن به صادرات خدمات نظر داشته باشیم. در وهله دوم در صدها و بخش های صادرات کالایی می تواند

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

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 ۳/۱ 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 کشورهای 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

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 و 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 گفتن اینها در مورد این صنعت شکل می گیرد که بر مبنای یک تحلیل واقعی و ارزیابی نقاط مثبت و منفی نیست. بیشترین انتقادهای از موضع ورود خودرو از خارج و فراهم شدن اشتغال و ارتقای خودرو سازان خارجی نگریسته 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 روشن‌تر نمایم، برای نمونه در افاق سال ۱۴۰۴ هدفی را تعریف کرده‌ایم 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 عقب افتاده 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 نداشته‌ایم. در همین راستا در کره یک کمیته برنامه‌ریزی تشکیل دادند که این کمیته مشکل از سه بخش بود: الف- دیوانسالاران 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 رانمی‌داند. 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 و 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 راه انداخت، حتی قابل‌مهمه، ظرف و ظروف، کمد و آشپزخانه آن سال‌ها به ورق نیاز داشت، اما چون در برنامه‌ریزی‌مان استراتژی نداشته‌ایم 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 هیچ‌یک 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 کشورمان 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 راه انداخت، حتی قابل‌مهمه، ظرف و ظروف، کمد و آشپزخانه آن سال‌ها به ورق نیاز داشت، اما چون در برنامه‌ریزی‌مان استراتژی نداشته‌ایم 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 نداشته‌ایم؟

□ بله، قانون خوبی بود، اما بر یک بستر استراتژی 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 خارجی‌مان روبه‌رو شدیم که میزان بدهی‌های انباشته‌شده 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 از ارزشمند 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 جا بهره زیاد در جای دیگر بهره کم عاقلانه نیست، اما در ادامه توضیح خواهم داد که چرا دولت‌ها به چنین اموری مبادرت می‌نمایند. کمیته برنامه‌ریزی کره این منابع مالی ارزشمند را که به سختی به دست آورده بود به دست انسان‌های بی‌تجربه 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 سرمایه‌داری هدایت شده (Guided Capitalism) نیز نامیده‌اند، کلید توسعه را به دست عرضه و تقاضا و بازار آزاد ندادند.

آنهاروش‌هایی انتخاب کردند و این صنایع را به دست افراد توانایی دادند که با جایگزینی واردات، اما با جهت‌گیری صادرات، کار را به سرانجام برسانند. چه کسانی را انتخاب کردند؟ افرادی چون بنیانگذار سامسونگ، بنیانگذار لاکای گلداستار (LG)، بنیانگذار دوو و بنیانگذار هیوندای. از اینها خواستند که مایه‌های خود را 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 درخواست‌ها موافقت می‌کند به جز بانک، زیرا معتقد بود بانک باید دولتی باشد، در حالی که ما هم اکنون به گسترش بانک خصوصی و شبه خصوصی می‌پردازیم که تنها هدف آنها سود است و کاربرد توسعه‌ای ندارد مگر در مدار کژ کار کرد بورژوازی مستغلات و یا عمدتاً واردات کالایی مصرفی. به آنها گفته شد فشاری که به بخش کشاورزی می‌آید باید جبران کنند. اسناد نشان می‌دهد که در سال ۱۹۷۱ به جبران زحمات بخش کشاورزی پرداختند. در کره با توجه به فرهنگ آنها به این افراد نخبه "چانبل" «CHAEBOL» می‌گویند. مشابه آن چیزی که در ژاپن «کای رتسو Keiretsu» جانشین شده «زای با تسو ZAIBATSU» می‌گویند و به مجموعه مدیران زبده گفته می‌شود. اکنون می‌بینیم هیوندای در تمام عرصه‌ها مانند کشتی، خودرو، تلویزیون و... تولید دارد.

■ در کشور ما اوضاع چگونه بود؟

همان‌گونه 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 می‌داریم، اما منبع مالی نداریم که در اختیار صنعت خودرو قرار دهیم. نتیجه این شد که از خط پیکان، توسعه جدید صنعت خودرو آغاز شد آن هم با پیش فروش و فروش پیکان. 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 زمانبندی شده می‌دانستند که چه باید کرد.

قانون خودرو در اسارت شرایط خاصی تهیه شد، ولی قانون مثبتی بود و نخستین بخش تولیدی کشور بود که طی ضابطه‌ای، قانون ممنوع شد و واردات خودرو ممنوع نشد، ولی مثبت سفارش انجام نمی‌گرفت

گرچه قانون خودرو وجه مثبت داشت، اما «درآمدی» بود و نه «توسعه‌ای». از سوی دیگر چون این قانون مبتنی بر یک استراتژی نبود، در مرحله اجرا با اهدافی مبهم حرکت کرد و از آنجا که دولت هم استراتژی نداشت نمی‌دانست 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 ضابطه‌ای، قانونمند شد و واردات خودرو ممنوع نشد، ولی مثبت سفارش انجام نمی‌گرفت.

گرچه قانون خودرو وجه مثبت داشت، اما از یک سو اگر توجه به عنوان کامل آن که پیشتر گفتم بنماید متوجه می‌شوید که «درآمدی» بود و نه «توسعه‌ای». از سوی دیگر چون این قانون مبتنی بر یک استراتژی نبود، در مرحله اجرا با اهدافی مبهم حرکت کرد و از آنجا که دولت هم استراتژی نداشت نمی‌دانست چه باید بکند و یا به این جریان توجه کافی نکرد. درآمد به مثالی روشن نخواهم نمود.

برگردیم به کره؛ وقتی سه صنعت کشتی‌سازی، الکترونیک و خودرو را انتخاب می‌کرد 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 درباره کره موجود است کره‌ای‌ها با اجبار ترتیبی دادند که محصولات کشاورزی با قیمت ارزان عرضه شود هر چند آگاهانه می‌دانستند که به کشاورزان ظلم می‌شود و محدودیت ایجاد می‌کند، ولی از صادرات مازاد این قیمت ارزان نسبت به کل قیمت جهانی و همچنین تثبیت قیمت‌ها در داخل، بخشی از منابع مالی آن را به دست آوردند.

■ چگونه است که در کشور ما در سال‌های 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 قیمت‌های محصولات کشاورزی را در پیش گرفت تا بخشی از منابع مالی برای صنعتی شدن فراهم کند. با انباشت منابع مالی و پس‌اندازها، با دادن بهره بالاتر به پس‌اندازکنندگان 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 جلورفتیم تا صنعت خودروی کشور شکل گرفت. همان طور که گفتیم 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 مدت زمانی حرکت رو به جلو بود، اما فشار پرداخت‌ها آن را کند کرد، چون دولت‌های ما دید توسعه‌نگر مبتنی بر یک استراتژی منسجم نداشتند. در اینجا توجه کنید همان طور که قبلاً گفتیم دولت کره وام ارز را قیمت برای سرمایه‌گذاری در اختیار آنها قرار داد. در اینجا سرمایه در گردش برای سرمایه‌گذاری آن‌ها از جامعه با هزینه سود پرداختی بالاتر فراهم شد. همان طور 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 غیرمرتبط به خودرو سرآزمی 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 مدت زمان بازپرداخت کوتاه، قدرت سرمایه‌گذاری فناوریانه 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 سرمایه‌انباشته شده و در راه توسعه صنعت به کار گرفته می‌شد و به بودجه جاری دولت نمی‌رفت موفق‌تر بودیم؟

□ پاسخ یقیناً مثبت است! اکنون در آمد 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 ما به‌ازای فعالیت‌های صنعت خودرو نتوانست وارد این صنعت شود. چند مدیر توانا اقداماتی مثبت انجام دادند، اما

چون به صورت جزیره‌های جداگانه‌ای بودند 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 ۵ یا ۴ 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 سرآزمی می‌شود

مشکل این بود که ما به‌ازای فعالیت‌های صنعت خودرو نتوانست وارد این صنعت شود. چند مدیر توانا اقداماتی مثبت انجام دادند، اما چون به صورت جزیره‌های جداگانه‌ای بودند 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

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 خودرو سازی ما با وجود محدودیت‌های خود پیش روبرو بوده و در زمینه سرمایه‌گذاری، عمق ساخت داخل قطعات خودرو و اقدام به عرضه خودروهایی جدید همچون «سمنده» که یک نوآوری و تصمیم شجاعانه بود فضای حرکتی خوبی به وجود آورد، هر چند انتقاد شود که بخشی از آن الهام گرفته از پلنفرم و بسترهای ماشین‌های خارجی بوده است، اما در این زمینه ما دانش و اعتماد به نفس ارزشمندی را به دست آوردیم. البته از دستاورد ارزشمند شرکت سایپا در تعمیق ساخت داخل خودروهای صبا و نسیم باید به نیکی یاد کرد، ولی شرکت مزبور در حد همین خودرو عمدتاً باقی مانده است و به‌ازگی به معرفی خودرو مینیاتور اقدام کرده است که جزئیات هنوز روشن نیست. به قول مقاله‌ای ارزشمند از دکتر ابراهیمیابی سلامی مادر کشور دارای فقر تئوریک 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 یکبار 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 تصویری 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 یا 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 ما در 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 ۸۵ تریلیون ریال 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 منجستتر 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 دولت‌ها هم که راهبرند نداشته‌اند. در نتیجه ماشین‌ها در خیابان‌ها دوپله پارک می‌کنند و سرگردان هستند. آن‌گاه مدعی هستیم که صنعت خودرو باید جلوی این کارها را بگیرد یا این صنعت متوقف شود. آقای پیتر 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. ما نرخ ارز را ثابت نگه داشته‌ایم. اگر تورم داخل کشور را با تورم بر مبنای آمار 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 گسترتری 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، همین‌طور است از جمله باید گفت ما روی 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 سه ساله آن ۸۳ دلار در سال ۱۹۶۲ به ۲۵۰۰۰ دلار در سال ۲۰۰۷ می‌رسد. ببینید در کجا 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 بلندتر را محدود کرده‌ایم.

نمونه دیگر تحقیقی است که در دانشگاه هاروارد در سال ۲۰۰۳ انجام گرفت. عنوان این تحقیق «سرمایه‌گذاری 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 مبادی خام معدنی صورت گرفته زاینبار 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 زاینبار تر 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 رشا کریم که بالاخره به تولید محصولات از نفت خام روی آوردیم و خدمات ماهم 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 خونی است که وارد بدن جامعه می‌شود، اما صادرات منابع، خونی است که خارج می‌شود. به همین دلیل بخش خدمات مان نیز تکامل نیافته و پویا نیست، برعکس اگر خون مبتنی بر ارزش افزوده را در شکل تولید کالا وارد کنیم، نخست ثروت جامعه را با ارزشی 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، می بینیم که رابطه مبادله‌ای «پول - کالا-پول» به هم خورده و به رابطه «پول- سرمایه مالی -پول» تبدیل شده، یعنی ما سود را از منبعی می خواهیم 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 می کنیم و ارزش افزوده آن در خارج است فکر می کنیم که در آمدی به دست آورده ایم، در حالی که این درآمد نیست، بلکه صادرات یک ثروت است؛ ثروتی که در آینده ارزشمندتر هم خواهد شد، ولی به قول شما در تولید داخلی ما درآمد واقعی خواهیم داشت. آقای خاتمی ۱۰۰ روز پس از انتخابات ریاست جمهوری خود در سال ۱۳۷۶ در دروازه 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 کارها ایمان را می خواهیم با پول حل کنیم نه مدیریت و کار آفرینی.

□ بله، ما از این نعمت خدادادی در جهت توسعه پایدار استفاده کامل نبرده و نمی بریم. در نمونه های بالا گفتم که سرمایه گذاری در تحقیق و توسعه چقدر مهم است. دکتر ماهاتیر محمد در هنگام نخست وزیری خود در مالزی برای تأمین یک موتور ملی برنامه ریزی نمود تا میزان حدود یک میلیارد دلار به صنعت خودروی آنجا کمک شود زیرا برای توسعه استراتژی داشت. وقتی دولت استراتژی توسعه داشته باشد می تواند دخالت های مؤثر در جهت تسریع و یا ارتقای آن هم بکند، برای نمونه دولت کره در سال ۱۹۸۰ به جز هیوندای به کیامو تور، دوو و آسیامو تور اعلام می کند که خط تولید خودروی سواری را متوقف کنند و به خودروی تجاری بپردازند، چرا که باید «اشل اقتصادی» (Economies Scale) فراهم شود. سال های ۱۹۸۴-۱۹۸۳ آغاز صادرات خودروهای کره ای به امریکا است همان مدل اکسنت که در تاکسی های ما هم هست. در حقیقت این «اشل اقتصادی» قدرت نوآوری، سرمایه گذاری در صنعت خورو، امکان سرمایه گذاری در تحقیق و توسعه در صنعت قطعه سازی را تیراژ بالاتر فراهم می کند؛ این را دخالت مؤثر دولت می گویند. به این ترتیب ساختار و نهاد تحقیق، توسعه و تیراژ اقتصادی به وجود می آید. وقتی به پیشینه صنعت خودروی خود نگاه می کنیم در سال های ۱۳۷۱ خودروسازها با توجه به این امر که دولت کمک مؤثر برای سرمایه گذاری به آنها نمی کند به قطعه سازان متعدد رجوع کردند و سپس برای این قطعه سازان هم ساختار و قوانینی گذاشته نشد، چرا که به قطعه سازی که مراجعه می شود 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 به صورت یک مونتاژ کار در خواهیم آمد و به تدریج از اهداف استراتژیک فاصله می گیریم. در اینجا برای جبران هزینه ها و سودهایی که پرداخت می شود، دولت نیامده کمک کند یا در دورانی که نفت بشکه ای ۹ یا ۱۰ دلار به فروش می رسد ارزش گران تری به صنایع خودرو می دادند. حتی شنیده ام ایران خودرو به جای دلار ۳۰۰ تومانی، دلار ۹۰۰ تومانی دریافت می کرد. ببینید چقدر نگرش ها متفاوت است. وام برای توسعه در اختیارش قرار نمی گیرد، تنها وام برای سرمایه در گردش داده می شود که بازپرداخت آن

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

ما هنوز پس از ۱۰۰ سال که از صنعت نفت می گذرد، بنزین با اکتان ۸۵ تولید می کنیم که کارایی موتورهایمان را تکامل نمی دهد. سیاست شهرسازی مان هماهنگ با خودرو نیست، در حالی که اگر به کره بروید خیابان ها وسیع و ساختمان ها دارای پارکینگ مناسب است

نفسگیر است، اما می بینیم که در کره دولت علاوه بر کمک مالی دخالت مؤثر هم می کند و می گوید هیوندای تنها تولید خودروی سواری کند، اما در سال ۱۹۸۷ دوباره وقتی این نهاد یا ساختار و زیرساخت آماده می شود قطعه سازان مؤثر و قوی دوباره وارد کار می شوند، آن گاه به کیامو تور، آسیامو تور و دوو اعلام می کند که می توانند 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 خودروسازی کره تنوع خودرو، قدرت نوآوری و طراحی دارد. اینها همه مبتنی بر یک استراتژی بوده است. همان طور که آمار آن را دادم، دولت آنها را به توسعه و تحقیق ملزم می کند. از سویی وحدت فرماندهی

ایجاد نمودند بدین ترتیب که در کره وزارت صنایع، بازرگانی و انرژی با هم یکی است، ولی اینجا هر وزارتخانه ای با وزارتخانه دیگر هماهنگ نیست و گاهی چند نگرش متفاوت بر آنها حاکم است. در این آشفتگی اهداف است که انحراف از اهداف اولیه می تواند به سرعت اتفاق بیفتد. آقای کمال اطهاری در نشریه چشم انداز ایران شماره ۴۷ و ۴۸ مقاله بسیار ارزشمند و پر محتوایی با پردازش نو در خصوص مدار نامولد سرمایه و کژ کارکردی جامعه به رشته تحریر در آورند که از خوانندگان ارجمند همین جادخواست می کنم حتماً آن را مطالعه کنند. وقتی شماره ۴۷ را مطالعه کردم بابی صبری در انتظار شماره ۴۸ شدم. ایشان به زیبایی هر چه تمام تر کژ کارکردی 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 می کنند، یا اینکه قطعات منفصله کامل به کشور وارد می شود و در اینجا فقط مونتاژ و سرهم بندی کردن صورت می پذیرد. هدف، تولید در داخل و ایجاد ارزش افزوده که مبتنی بر یک استراتژی منسجم باشد نیست. مشابه همان کژ کارکردی که باعث بحران جهانی اقتصاد شده، در کشور ما هم به صورت خاموش در جریان است. بویژه در بخش های تولیدی که این رویه دارد دارای ارزش می شود.

■ با توجه به این که قانون خودرو فاقد یک استراتژی بسط ساز 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 می شود؟ □ من در جای دیگر گفتم که انتقادات به خودرو را وارد می دانم، چون دولت خود سهامدار این واحدهای خودروسازی 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 می کنیم می بینیم سازمان باز ششسنگی و سازمان تأمین اجتماعی هستند که اینها خودروساز واقعی نیستند. این درآمد کجای رود و چقدر این درآمد خرج تحقیق و توسعه با طراحی یک موتور جدید می شود؟ مردم درست می گویند ولی راه چاره ما چیست؟ آیا چاره در واردات خودروی خارجی است و آیا این مشکل ما را حل می کند؟ پس اشکال اساسی در دولت هاست که استراتژی ندارند. مرحوم دکتر عظیمی گفتار زیبایی دارد که "افتخار توسعه یافتگی کشورها به دولت های می رسد، بنابراین دلیل عقب ماندگی هاراهم 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 ابراهیمی سلامی آمد این گونه نباشد که خانه گلی ات را خراب کنی در حالی که خانه جدیدت را ساخته باشی.

به نظر من دولت، دانشگاه و صنعت باید به همگرایی سه جانبه دست یابند نه این که تنها بخش خصوصی مشاوری بدهد و در تصمیم گیری و اجرانشی نداشته باشد. اکنون برای نمونه مرتب دم از بهره‌وری زده می‌شود و اینکه بخش‌های تولید کشور چنین است و چنان، اما آیا آمده‌ایم شفاف بگوییم که توسط بخش دولتی از بس قواعد و مقررات دست و پاگیر برای بخش‌های تولیدی پروژه خصوصی گذاشته‌ایم و قابلیت مقایسه یک به یک را از آنها سلب کرده‌ایم خود عامل افزایش هزینه‌ها و عدم تولید و عدم رقابت آنها شده‌ایم. آیا ما تعطیلانمان با کشورهای خارجی یکسان است؟ مرخصی‌هایمان با خارج یکسان است؟ آیا هزینه‌های تأمین اجتماعی مان که به بخش تولید این کشور سرکوفت می‌زند یکسان است؟ هزینه‌های برق مان یکسان است؟ برای نمونه سازمان جهانی انرژی (IEA) در سال ۲۰۰۷ آمار 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 ۱۰/۲ سنت است.

اما در ایران طبق ترازنامه انرژی برعکس می‌باشد، برای بخش صنعتی ۲۰۳ ریال و بخش خانگی ۱۰۳ ریال است، به این ترتیب صنعت نمی‌تواند رشد عمیق و پایدار کند. طبق آمار رسمی با وجود همه محدودیت‌ها بخش خصوصی متعهدانه تا حد زیادی دین خود را به کشور انجام داده و می‌دهد. 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 در آمد اقتصاد در دست دولت است. بنابراین راه چاره حل مشکل بهره‌وری 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 خودرو نیز نمی‌توان ارتقای کیفیت یافت و اگر صورت بگیرد

آن، یعنی دولت، دانشگاه و صنعت تکمیل شود ما آن کادرهای صنعتی همه‌جانبه را خواهیم داشت؟
 □ بله، داریم و می‌توانیم، اما باید مدتی تمرین کنیم. قاطعانه می‌گویم که نیروهای ماهر در ایران زیاد هستند و این اعترافی است که صندوق بین‌المللی پول می‌کند. اکنون نخبه‌های زیادی در داخل و خارج کشور ما هستند، اینها کجای می‌توانند مشغول شوند؟ در جایی که جایگاهی برای تصمیم‌گیری داشته باشند. دهه اول پس از انقلاب همه تصمیم‌ها را دولت می‌گرفت. 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 تصمیم‌گیری سیاسی استقلال داریم - که این یک رکن طلایی است - دوره تحریم‌ها و جنگ را هم گذرانده‌ایم و امکانات

■ معتقدید استراتژی جامع و مانع نداریم، حال شیوه دستیابی به استراتژی‌های همه‌جانبه چگونه باید باشد؟ در این دنیای تخصصی شده که به ایران نیز سرایت کرده ما که مهندسان چندمنظوره و همه‌جانبه نداریم، چگونه به تربیت آنها بپردازیم تا بتوانیم استراتژی همه‌جانبه هم داشته باشیم؟

□ مصداق‌هایی در دنیا وجود دارد، پس از انقلاب تنها دولت برنامه‌ریزی می‌کرد. در دهه دوم انقلاب، هم دولت را داشتیم هم آکادمی‌سین‌ها یا استادان دانشگاه را. می‌دانیم برنامه اول و دوم توسعه پس از انقلاب با کمک اساتید دانشگاه بود. آیا این پرسش برایتان پیش آمده که چرا این برنامه‌ها در میانه کار با تغییرات متعدد رویه رو بوده و هیچ یک از برنامه‌ها 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 می‌کنند: دایره اول دولت، دوم دانشگاه‌ها و سوم صنعت خصوصی که این سه دایره در هم امتزاج یافته‌اند.

■ به دلیل دولت نفتی، بخش خصوصی ما هم ترجیح می‌دادند 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 امتأسفانه در جهان سوم و کشورهای در حال توسعه قدرت غالب با دولت است. همان گونه که اشاره کردم دولت و کمیته برنامه‌ریزی 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 تصمیم‌گیری داده شود و در تکوین استراتژی وارد شوند و نه صرفاً به صورت شکلی مشاوری بدهد.

■ به نظر شما اگر این مثلث برنامه‌ریزی با سه ضلع

اگر صنعت خودرو متوقف شود، صنعت پارچه‌بافی، فلزکاری، لاستیک‌سازی، آهنگری، ماشین‌کاری، شیشه، شیمیایی، چرم همه و همه محدود می‌شوند

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 سایه‌گستری درخت آن استفاده کنیم

هیچ فایده‌ای ندارد جز این که بازار خود را تقدیم خارجی کرده‌ایم. در ۲۴ ماه می ۲۰۰۱ کنگره آمریکا مصوبه‌ای را به شماره HCOH۱۴۴ می‌گذراند. در این مصوبه از دولت امریکایی خواهند تادولت کره را مجبور کند که موانع واردات خودرو به آن کشور را بردارد، یعنی خودروهای امریکایی وارد کره شوند، زیرا به دلیل بر خوردار بودن از برنامه و راهبرد آحاد ملت کره به استفاده از خودروهای 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 رقبای 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، خودروهای 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 خودروهای جن تون و پرتون تولید آن کشور را در ایران می‌بینیم که ثمره آن تصمیم درست بود، در حالی که یکی از مسئولان نیامد بگوید ما که ارزش‌زشمندمان را برای خرید پرتقال و گلابی می‌دهیم و تولید باغات یا محصولات زراعی و دامی خود را ضعیف می‌کنیم، چرا این ارزش را برای خرید تکنولوژی و دانش به کار نمی‌گیریم؟ برای نمونه جگوار ورشکسته را شرکت تاتای هند خرید و اکنون خودروی ارزشمندی به نام «نانو» را تولید می‌کند که برای قشر محروم است. خوشبختانه با همین مشکلاتی که وجود داشته ما زیرساخت‌های اولیه را برای خودرو در کشورمان فراهم کرده‌ایم منتها نه تنها باید یک راهبرد نو و یک بینش نو برای صنعت خودرو داشت، بلکه باید برای اقتصادمان نیز یک راهبرد منسجم داشته باشیم.

آیا همین طراحی استراتژی را اتفاق 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 تضمین اجرا وجود داشته باشد.

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

بله، به شرطی که مخازن گاز مایع و ایستگاه‌های تزریق هم متناسب با آن ایجاد شود. مهمتر از آن کار کردن روی صنایع و تکنولوژی‌های جدید است، یعنی موتورهایی که با پایه گاز کار می‌کنند، که دولت به هیچ وجه واحدهای خودرو سازی 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 رده خارج کردن خودروهای فرسوده و مزیت گمرکی حاصل از آن را برای ایران خودرو که تعهد آن داده شده بود انجام ندادند و بار اضافی بر دوش آنها ماند.

باز هم مایلیم نمونه‌ای را بازگو کنیم؛ اینکه میزان هزینه تحقیق و توسعه سالیانه خودرو سازی آلمان (حدود ۱۵ میلیارد یورو در سال ۲۰۰۶) بوده و هزینه تحقیق و توسعه در واحدهای خودرو سازی آن کشور ۳/۵ درصد فروش سالیانه بوده است، در حالی که در شرکت ایران خودرو 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 امریکایی 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 گزارشی از وزارت صنایع استرالیا به پارلمان آنها روبرو شدم 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

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 (Spill Over) 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 کارخانه‌ای تعطیل و کارگران بیکار شوند در آمد دولت نیز کم می‌شود هزینه‌های عمومی هم افزایش می‌یابد.

در پایان می‌خواهم از خود پرسش کنم که اگر ۵۰ درصد از ارزش واردات خودرو و قطعات از سال ۱۳۵۸ تا ۱۳۸۴ که افزون‌تر حدود ۳۹/۹ میلیارد دلار بوده و یا اگر ۵۰ درصد از ارزش واردات بزمین 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 سازمان انرژی و زرات نیرو در سال ۱۳۸۵ به روش محاسبه بانک جهانی حدود ۶۵۰۰ میلیارد تومان بوده را در اختیار فرزندان توانمند متخصص شرکت‌های پیش‌سازی همچون ایران خودرو 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 خودرو حتی به اسم بخش خصوصی باشیم که نمی‌توانند هیچ ارزش ذاتی‌ای، در خودرو 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 ایم 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
بی‌کشاکش لقمه‌ای گرهست در قلاب‌است
در پایان باید بگویم بنابه گفته درخشان آقای اطهری در بورژوازی کژ کار کرد مستغلات، بورژوازی کژ کار کرد در بخش قطعه‌سازی خودرو 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.

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