

مسعود رجوی کجاست؛ لطف‌الله پیشی

بحران صنایع خودروسازی؛ گفت‌وگو با سیدمحمد بحرینیان و سعید لیلز  
ارزیابی مارکسیسم در ایران؛ شاپور روشانی، علی معظمی  
فساد گسترده و اصلاحات نهادی؛ علی رضائیان، سعید عباسی  
عوارض نگاه ایدئولوژیک به آموزش و پرورش؛ گفت‌وگو با عبدالله مرادی  
ماجرای سازمان رهایی بخش خلق‌های ایران؛ چنین توده‌های؛ سیدکام لطف‌الله پیشی

گفت‌وگوی لطف‌الله پیشی با:  
ابراهیم یزدی، حبیب‌الله پیمان  
و علی‌اکبر معین‌فر

## «اگر» های انقلاب



## مرگ پیرشاه



هدف سلوفاوا نبود  
محمد محمدی زنگنه



قانون اساسی  
بزرگ‌ترین معروف استناد  
حجت‌الاسلام و المسلمین  
حسن انصاری زنگنه



گفت‌وگو با: گنجان  
امیر، دریاچه ارومیه،  
دو روز قبل از مرگ



پانزده روز قبل از مرگ و  
قومیت  
دو روز قبل از مرگ



# راهبرد منسجم، رمز توسعه علل بحران صنایع خودروسازی در گفت و گو با سید محمد بحرینیان



در نتیجه درست است که عدد ارزش افزوده به دست می آید و سپس رشد را بر مبنای آن اعلام می کنند، ولی این رشد با کیفیت نیست و قطعا پایدار هم نخواهد ماند. کمالات کشور از سال ۱۳۵۲ با این معضل روبه رو شده است. شرایط دشوار رکود تورمی حاضر، واقعا دولت محترم را گرفتار کرده و با تلباری از مشکلات ناشی از تبعات و تصمیمات خطرناک اقتصادی روبرو کرده است که من آن را حاصل سوء تدبیرهای چند دهه گذشته می دانم.

## ■ به یوزه در هشت سال گذشته؟

□ اعتقاد بر این است که حتی اگر سوء تدبیرهای هشت سال گذشته که ناشی از تصمیمات نسنجیده و خطرناک بود و بروز مشکلات را تسریع کرد اتفاق نمی افتاد، این مشکل عمیق اقتصادی، هشت یا ۱۰ سال دیگر رخ می داد. شانس آوردیم که این هشت سال زودتر این مسئله را نشان داد، چرا که هنوز امکان و انرژی برای حل قضیه وجود دارد؛ اما دولت محترم هم برای حل این مشکل، یک برش مقطعی ۹۲-۹۱ را تحلیل و خلاصه کرده که جوابگو نیست، زیرا به ریشه های اصلی نمی پردازد؛ از این رو صنعت خودرو نیز در این مقوله می گنجد. شما باید ببینید کشور چه اشتباهاتی مرتکب شده است. اشتباه اول این بوده که راهبرد توسعه مشخصی در کشور وجود نداشته

## ■ به نظر شما، علت روابط نامناسب بین خودروسازان و قطعه سازان چیست؟

□ من علت العلل و أم الامراض را ندانستن برنامه توسعه برای کشور می دانم. زمانی که راهبرد مشخصی نداشته باشیم، بالطبع وارد این گونه اختلافات می شویم. در حال حاضر، بحث بر سر این است که «سود» نه تنها در این زمینه، بلکه در تمام زمینه ها، جای تولید و فناوری را گرفته است. امروزه بسیاری از صنایع ما، به مونتاژ رو آورده اند؛ در حالی که علت بحران و رکود تورمی، نداشتن ساخت صنعتی دارای ارزش افزوده است. البته برخی این موضوع را قبول ندارند.

## ■ درباره ارزش افزوده بیشتر توضیح دهید؟

□ ارزش افزوده واقعی از نظر اینجانب یعنی ارزش افزوده ای که از فرایندهای تولید متعدد و عمیق حاصل شده باشد که این مسئله باعث شکوفایی و رونق اقتصاد می شود. ارزش افزوده ناشی از تولید واقعی که ایجاد می شود، دارای کیفیت است. خدمات هم ارزش افزوده تولید می کند و عدد هم ارائه می دهد، ولی باید دید که کیفیت آن عدد چگونه است. ارزش افزوده ای که از واردات نشأت گرفته شده باشد، سپس از فعالیت خدماتی که مولود تولید خارج است نه مولود تولید داخل، دارای کیفیت نیست و نمی تواند پیشرفت و رشد پایدار را سبب شود.

روی خودروهای وارداتی بیشتر گشوده شد. افزایش نرخ ارز و تبدیل خودرو به یک کالای سرمایه ای، موجب شد تا بازار سرمایه به طرف معامله خودروهای وارداتی سوق پیدا کند. همه این ها موجب کاهش نقدینگی در صنایع خودروسازی در دولت قبل شده است، به طوری که بنا به اظهارات آقای مهندس شافعی رئیس سازمان گسترش و نوسازی: «خودروسازان در دولت قبل ۶۰۰۰ میلیارد تومان از بانک ها وام با بهره ۲۰ درصد گرفته اند. بنابراین اگر در سال ۱۳۹۳، ۶۰۰ هزار خودرو تولید شود، به ازای هر خودرو ۲ میلیون تومان فقط بابت پرداخت بهره وام به بانک ها خواهد بود.»

بخش بزرگی از بحران فعلی ناشی از انتصاب مدیران سیاسی و دخالت بدون حدود دولت بوده است. البته در کشورهای پیشرفته نیز دولت ها خود را در سرنوشت خودروسازان شریک می دانند اما این تشریک مساعی به هیچ عنوان منجر به دخالت در حوزه مدیریت اجرایی آنها نمی شود، بلکه با راه اندازی ابزارهای نظارتی و کنترلی مناسب و مؤثر، همواره مراقب حصول اطمینانی معقول نسبت به ضایع نشدن حقوق دولتی (منافع عمومی) و پایمال نشدن حقوق مصرف کننده (منافع خصوصی) یا صنایع وابسته در زنجیره تأمین و وام دهندگان (منافع گروهی) است که در مجموع منافع ملی را سامان می دهند. برای نمونه در کشورهای ایالات متحده امریکا به عنوان بزرگترین تولید کننده خودرو در جهان، دولت بدون دخالت در عزل و نصب های مناسب و مشاغل مربوط به این صنعت مادر در آن کشور و تنها با نظارت و کنترل مستمر و به هنگام، بخش های مختلف این صنعت را وادار به شفاف سازی فعالیت های عملیاتی و اطلاعات مالی و اقتصادی خود می نماید. طبیعی است در این شرایط مدیران اجرایی این صنعت قادر نخواهند بود در حجم وسیع و در زمانی طولانی، چند پیچ و مهره بی ارزش و با قیمت واقعی چند دلار را تحت نام گنگ و مبهمی و با قیمتی بیش از صدها دلار برای هر بسته از شرکت های واسطه ای وابسته به مدیران اجرایی خود در شهرهای فرانکفورت، هامبورگ و دوی و سایر شهرهای مشابه، فاکتور کرده و بدون پاسخگویی در برابر هیچ کس، به سادگی در چرخه بهای تمام شده قرار داده و از این طریق طی چند سال میلیارد ها دلار، یورو و پوند به جیب صاحبان شرکت های سایه ای و مجهول در کشورهای اروپایی و عربی به زیان منافع ملی، اعم از خصوصی و عمومی کشور خود واریز نمایند.

صنعت خودروسازی هم بخشی از اقتصاد این مملکت است و تافته جدا بافته ای نیست. گاهی برخی افراد از پیشرفت در صنایع دیگر سخن می گویند و می پرسند که چگونه است کشور در صنایع پیچیده، پیشرفت های چشم گیری داشته؛ اما در خودروسازی چنین پیشرفتی نداشته ایم؟ در پاسخ باید گفت چون در صنایع دیگر معیار و مقایسه ای در دسترس عموم مردم نیست و منتقدان به راحتی می توانند از این موضوع برای نقد صنعت خودرو استفاده کنند، ولی واقعیت این است که صنعت خودروی ما نیز به کلیات اقتصاد بیمار کشور شبیه است. ■

و هنوز هم وجود ندارد. راهبرد توسعه، مشخص می‌کند کشوری که فناوری، کارشناس و سرمایه کافی ندارد، باید در چه چیزهایی شروع به کار کند و به عبارتی اولویت‌بندی کند، نه اینکه ۲۶ یا ۳۰ اولویت هم‌زمان برای خود تعریف کند. این نحوه عمل باعث شده به جای اینکه به عمق برویم، در سطح گرفتار شویم. وقتی که در سطح هستیم، با باد و توفان تکان می‌خوریم. به نظر بلوک غرب کاملاً اشراف داشته‌اند که ضعف اقتصاد ما چیست و در مقاطع مختلف با صبر و حوصله ضربات اساسی رازدند که این رکود توری، محصل آن است. به گمان اینچنان، ریشه این رکود در گزارش دولت محترم درست تشخیص داده نشده است و بر اساس تشخیصی که خودشان دادند، پیشنهادهایی را مطرح کردند که احتمالاً به صورت موقت نیز مشکل را تسکین نخواهد داد.

■ یکی از این پیشنهادها، بحث افزایش تولید خودرو بوده است.

□ بله، اما راهکاری ارائه ندادند.

■ آیا افزایش شمار تولید خودرو مؤثر نیست؟

□ ما خودروسازهایی در کشور داریم که فقط اسم خودروسازی دارند، مانند همه چیزهای دیگرمان از جمله رقابت، انحصار، بهره‌وری و فضای کسب و کار. ما فقط کلمات را می‌گیریم، ولی عمق کلمات را تعریف نمی‌کنیم که چیست. در کشور طبق اطلاعات منتشره توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت در سال ۱۳۹۳ تعداد ۴۹ واحد دارای پروانه بهره‌برداری و ۳۲ واحد دارای مجوز - در دست اجرای خودروسازی - و قریب ۱۲۰۰ کارگاه قطعه‌سازی وجود دارد - البته آمارهای مختلفی وجود دارد - این‌ها هیچ کدام نمی‌توانند اقتصادی تولید کنند، چراکه این ظرفیت‌ها، ظرفیت‌های اقتصادی نیستند.

کشور ما در طول ۸۰ سال گذشته خسارت‌های زیادی از تعدد مراکز تصمیم‌گیری اقتصادی دیده است. گروه هاروارد نیز به خوبی این را مشاهده کرده است

اصولاً ما از سال ۴۷ - ۱۳۴۶ اشتباه فکر کردیم. درست است که دوران طلایی اقتصادی بوده، ولی نیازهای پسین و پیشین بخش‌های صنعتی را درست ندیده بودند. از سال ۱۳۵۲ هم که سرخوشی حاصل از درآمدهای نفتی برای حکام کشور حاصل شد، آمارها نشان می‌دهد که چه فاجعه‌ای رخ داده است. از سال ۱۳۳۸ تا سال ۱۳۵۲، رشد متوسط اقتصادی را اگر با دو روش

میانگین حسابی و میانگین هندسی حساب کنیم، بالای ۱۱ درصد در سال بوده است. از سال ۱۳۵۲ تا اعلام آمار مقدماتی سال ۱۳۹۲، رشد متوسط هندسی ۱/۹۸ درصد است و میانگین حسابی هم حدود ۲/۵ درصد است. این دو روش نزدیک هم هستند و اگر در کنار رشد کشورهای دیگر از جمله چین، کره جنوبی و مالزی از یک سو و هند، برزیل و ترکیه از سوی دیگر بگذاریم (سال‌های ۴۱ تا ۵۲) بالاترین رشد را در دنیا داشته‌ایم؛ اما از سال ۵۲ جریان معکوس شد. چین، کره جنوبی و مالزی به طور متوسط رشد بالای هفت درصد داشته‌اند و ترکیه، برزیل و هند نیز چون ماهیتاً متفاوت از آن کشورها هستند و بیشتر ضربه‌پذیرند، به طور متوسط چهار الی شش درصد بوده‌اند که از ما بالاترند. با توجه به روش محاسبه، وقتی متوسط رشد را حساب کنیم، می‌بینیم مشکل خود را نشان می‌دهد که این، یکی از دلایل نداشتن راهبرد توسعه است؛ حتی پیش از انقلاب.

■ در گفت‌وگوی قبلی خود با نشریه یادآور شدید، کره جنوبی کارخانه ذوب آهن را برای تولید ورق ایجاد کرد و کشتی‌سازی و اتومبیل‌سازی را راه انداخت، اما ما تیر آهن زدیم و ساختمان و مستغلات راه انداختیم.

□ بله. این یک بیماری مزمن است. ضعف خوب نگاه کردن به اقتصاد، بلندنگری، تصویر افق‌های بلندمدت و داشتن راهبرد از نکات قابل ذکر است، همچون همین موردی که اشاره کردید. آن‌ها صنعت فولاد را برای تغذیه صنایع خود می‌خواستند و نه اینکه خود صنعت فولاد را به عنوان یک هدف اصلی در نظر بگیرند. لذا تولید ورق فولادی را در دستور کار گذاشتند. لیکن ما احتمالاً تحت تأثیر گروه‌های منفعت طلب مستغلاتی، تولید تیر آهن را هدف گذاری کردیم. مستندات خوبی هم وجود دارد. جلد دوم گفت‌وگوهای تفصیلی شورای اقتصاد کشور از شهریور ۴۵ تا شهریور ۴۷ کاملاً گویای اشتباهات قبلی است؛ در عین اینکه دوران طلایی اقتصاد ما ۱۳۴۱ تا ۱۳۴۸ بوده و اثرات آن تا سال ۵۱ رسیده، بالاترین رشد و کمترین تورم یعنی ۱/۲ درصد را در دنیا داشته‌ایم.

■ بخشی از سال ۴۱ امینی نخست‌وزیر بود.

□ امینی مدنظم نیست. عده‌ای آمدند و باعث شروع رشد صنعتی کشور از جمله صنعت خودرو شدند و تکرار آن را در دهه ۷۰ داشتیم. این در قالب یک نظام و تصمیم حاکمیت نبود، زمانی که این گونه نباشد، وقتی این آدم‌ها کنار می‌روند، بالطبع اثرات کارشان با مشکل روبه‌رو می‌شود. ابن‌هجاج، علینقی عالیخانی، یگانه، نیازمند، مهدی سمیعی، خداداد فرمانفرمایان و چند نفر دیگر گروه منسجمی بودند که پیشرفت کشور در آن دوران مدیون این‌هاست. این‌ها همگی افکار و ایده‌های نوینی داشتند. از زمانی که عالیخانی کنار می‌رود، مشاهده می‌کنیم افت‌ها شروع می‌شود.

او انصاف را رعایت می‌کند و در خاطراتش به صراحت می‌گوید که ما بعضی جاها بلد نبودیم و کورمال کورمال جلو می‌رفتیم.

■ عالیخانی هم با شاه درگیری داشت.

□ بله. او جزو وزرایی بود که استعفا داد، چون قانون عدم تأسیس صنایع در محدوده ۱۲۰ کیلومتری تهران را گذاشت. شاه به خاطر فشار درباریان گفته بود سه واحد در این محدوده تأسیس کنید. عالیخانی قبول نکرده بود و شجاعانه کنار رفت. این‌ها آدم‌های ارزشمندی بودند، هرچند در رژیم گذشته فعالیت داشتند. این افراد به خوبی جلو رفتند، اما اشتباهاتی نیز مرتکب شدند.

با نگاهی هم‌زمان به صنایع خودرو ما و کره جنوبی درمی‌یابیم که کره‌ای‌ها دقیقاً مطلب را گرفته‌اند و راهبرد داشته‌اند و افزون بر این، می‌دانستند چه صنایعی را انتخاب کنند که این صنایع باعث ایجاد موج و نفوذ فناوری شود، به همین دلیل فولاد را به عنوان فولاد نگاه نکردند، نگرش آنها آن قدر قوی بود که فولاد را به عنوان منبع تغذیه صنایع دیدند و گفتند که ما در داخل کشور نمی‌خواهیم رقابت کنیم، بلکه این‌ها باید در بازار بین‌المللی رقابت‌پذیر باشند. این مهم است.

ما گرفتار چند نوع سرطان شده‌ایم، از جمله تعداد واحدهای تکراری که صرفه و مقیاس اقتصادی ندارند. این‌ها به اقتصاد ما ضربه زدند. به قول زنده‌یاد دکتر عظیمی نه می‌توان گفت توسعه یافته و نه می‌شود گفت عقب‌مانده‌ایم، اما این امکانات مبتنی بر راهبردها به وجود نیامده، بلکه بیشتر فداکاری رده‌های میانی دولت‌ها چه در زمان پیش از انقلاب و چه پس از آن بودند که امکانات مناسبی را در عین بی‌برنامگی‌ها بجا گذاشته‌اند.

به نظر من، این برنامه‌های رسمی دستاورد عمیق و پایداری نداشته، بیشتر، امور عمرانی به جای توسعه نشده است. اگر الان هم بخواهیم برنامه بنویسیم، باز همان الفاظ و ادبیات ۸۰ سال پیش است، البته این روش جواب ن داده است.

یکی از اشتباهات بعد از انقلاب این بود که خواستند همان ساختار را ادامه دهند، اما دیگر آن بوروکرات‌هایی که آن ساختار را می‌شناختند، وجود نداشتند. در نتیجه یک درهم‌ریختگی به وجود آمد. کشور ما در دو دوره بسیار کوتاه سال‌های ۴۱ تا ۴۸ و پس از انقلاب تا ۶۹ - ۱۳۶۸ بسیار خوب حرکت کرد، ولی متأسفانه ادامه نیافت.

■ آن زمان هم راهبرد منسجمی وجود نداشت. اگر ما بخواهیم راهبردی داشته باشیم، قاعده‌اش این است که مثلث دانشگاه - دولت - صنایع به وجود آید و بدون این مثلث نمی‌توانیم راهبرد داشته باشیم.

□ به یک مسئله اساسی دیگر در کنار این مثلث نیاز است. کشور ما در طول ۸۰ سال گذشته خسارت‌های زیادی از تعدد مراکز تصمیم‌گیری

سال ۱۳۴۷، تعداد ۱۱ خودرو ساز با ۱۷ هزار تولید داشته باشیم. آن زمان چهار تیرساز داشتیم. در حال حاضر کره جنوبی و ژاپن دو تیرساز دارد. الان ما ۱۷، ۱۸ تیرساز داریم. اینها منافع کشور و انفال بوده است.

در بخش کشاورزی، هرکسی بگوید من کشاورزم و آبی که مربوط به کل جامعه است را در این بخش بدون ایجاد ارزش افزوده بهینه هدر بدهد، آیا صحیح است؟ عده‌ای پوپولیستی به این جریان نگاه می‌کنند، کشورهای شرق آسیا پوپولیستی نگاه نکردند و منافعش را جمعی بردند. پیشرفت آن‌ها تعجب‌آور است.

در کره جنوبی بیش از ۹۹/۲ درصد کل جمعیت تحت پوشش بیمه سلامت ملی (National Health Insurance) هستند، اما در کشور ما این گونه نیست. یا اینکه مسکن در دسترس برای ۱۰۶ درصد خانوار است، اما ما چقدر بی‌خانمان داریم! کره جنوبی از سال ۱۹۶۱ تا ۲۰۱۲ (بیش از ۶۰ سال) به سمت پیشرفت حرکت کرد، برخی گفتند امریکا این کشور را همراهی کرده است. تا اواخر دهه ۷۰ میلادی هم امریکا پشت ما بود و هم شاه وابسته به بلوک غرب بود و بیشتر مواردی را که می‌گفتند، شاه اجرا می‌کرد. پس چرا پیشرفت شایسته‌ای نداشتیم؟ باید تفاوتی وجود داشته باشد. در این دوران، جمع درآمدهای حاصل از سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و وام‌های اخذ شده کره جنوبی و کمک‌های بلاعوض حدود ۵۳۲ میلیارد دلار بوده است. ما در این بازه زمانی حدود ۱۲۰۰ میلیارد دلار فقط از صادرات نفت خام و گاز به دست آوردیم و دست کم ۶۴۰ میلیارد دلار ارزش نفتی بوده که در داخل کشور مصرف کردیم؛ چه در قالب سوخت، خوراک نیروگاه، گرمایش خانه‌ها و... یعنی حدود ۱۸۴۰ میلیارد دلار منابع در اختیارمان بوده، بدون احتساب وام‌های خارجی که داشته‌ایم.

اگر تولید ناخالص داخلی بانک جهانی را ملاک قرار دهیم، جمع GDP کره جنوبی طی همین بازه زمانی حدود ۱۵۸۰۰ میلیارد دلار بوده و جمع GDP کشور ما - با فرض آن سال‌هایی که دولت عددی ارائه نداده - حدود ۶۵۰۰ میلیارد دلار است! سؤال این است، چرا؟ این سؤال است که ما را رهنمون می‌کند و یک پاسخ هم دارد و آن این است که ما آمال و آرزوهایمان را به جای اهداف مشخص و شفاف برنامه و چشم‌اندازمان گذاشته‌ایم.

■ پس آن پلی که ما را به آمال و اهدافمان می‌رساند، راهبرد منسجم است.

بله. کره جنوبی این راهبرد را پیدا کرده، این کشور چشم‌انداز خیلی ساده‌ای داشته و می‌خواسته به صنعت مدرن تبدیل شود، اما ما می‌خواهیم انواع ادبیات را در اهداف و آرمان‌هایمان به کار ببریم و بعد آنها را جای هدف و چشم‌انداز می‌شماریم. مسلماً تعارض به وجود می‌آورد و آن وقت است که نمی‌تواند پایدار حرکت کند. به همین دلیل

می‌گذاریم. وقتی برنامه سوم عمرانی تمام شد و جلوی شاه گذاشتند، گروه هاروارد در کتب خود تحلیل کردند که آنها این را خوب نوشتند، اما برنامه ندادند و آملشان را در قالب گفتارها ارائه دادند. شاه امضا کرد و بوروکرات‌ها هم خوشحال بودند. ولی در این برنامه اصلاً به آن چیزی که باید پرداخته می‌شد، اشاره نشده بود. کره جنوبی در سال ۱۹۶۱ تصمیم به توسعه گرفت، فقط یک چشم‌انداز ارائه داد. این چشم‌انداز می‌گوید ما می‌خواهیم کشور کره جنوبی را از کشوری با استخوان‌بندی کشاورزی عقب‌مانده به کشوری با استخوان‌بندی صنعت مدرن تبدیل کنیم. الان ۷۰ سال است که این را پیاده می‌کنند و دستاوردهایش را می‌بینیم. اینکه تعدد خواسته داشته باشیم، بدون اینکه بسترها را فراهم کنیم، مسلماً موفق نمی‌شویم. زمانی که آمال زیاد باشد، نیازمندی‌های زیرساختی برای به دست آوردن آن زیاد می‌شود و قطعاً کشورها نمی‌توانند به اندازه کافی منابع داشته باشند.

ما به بازنگری اساسی نیاز داریم. مقام رهبری هم بارها در گفته‌های متعدد فرموده بودند که در زمینه اقتصادی در سی سال گذشته مرتباً سعی و خطا کردیم، یا گفته‌اند از لحاظ اقتصادی، اشتباهات متعددی را مرتکب شدیم. به گمانم در اقتصاد مقاومتی خواستند اشتباهات قبلی را اصلاح نمایند، ولی بازهم مجریان با برگزاری سمینارها و بدون ارائه طریق مشخص و واضح، آمال را بدون داشتن هدف معین جای اهداف گذاشتند. ما عموماً در ارائه راه‌حل‌های مشخص ضعف داریم. کره‌ای‌ها گفتند ما باید مشخص کنیم که به کدام سمت می‌خواهیم حرکت کنیم، صنعت خودرو، کشتی‌سازی، الکترونیک یا لوازم خانگی. این‌ها نیاز به بسترسازی دارد، مثلاً نیاز به ورق دارد، یا فولاد را به‌خاطر منبع تغذیه می‌خواهد، اما ما در بوق و کرنا می‌کنیم که ما بزرگ‌ترین فولاد دنیا را داریم، درحالی‌که اصلاً عددهای مقیاسی ما ناچیز است. ما سنگ آهن داریم، ولی کره جنوبی از ونزوئلا و دیگر کشورها وارد می‌کند و در کشورش ورق تولید می‌کند. من نمی‌دانم چه محدودیتی آن زمان وجود داشت که آقای عالیخانی باینکه احتمالاً می‌توانست به سمت تولید ورق برود، به سمت تیر آهن رفت. آیا به خاطر فشار گروه منفعت طلب مستغلانی در هیئت حاکمه وقت بود که می‌خواهیم ساختمان‌سازی کنیم؟ دولت کره جنوبی گفت تیر آهن را نمی‌خواهم، آن را وارد می‌کنم، اما ورق می‌سازم. البته در اینجا ساخت و ساز نه به معنای تولید، بلکه به‌عنوان سود بادآورده دلالت و واسطه‌گران مطرح است. کره‌ای‌ها به این نتیجه رسیدند که وقتی سرمایه کافی وجود ندارد، آنکه اهلیت‌ش را ندارد نمی‌تواند جلو بیاید چون منابع را هدر می‌دهد. این کشور دو یا سه هدف را مدنظر قرار داد. باز نمی‌دانم چرا آقای عالیخانی باینکه اقدامات ممتازی انجام داده، اما این اجازه را داد که در

اقتصادی دیده است. گروه هاروارد نیز به‌خوبی این را مشاهده کرده است. آنها ذکر کردند که شوراهای عالی و سازمان‌های دولتی زیادی وجود دارد که رسماً مسئولیت اتخاذ و اجرای سیاست‌های اقتصادی عمده را برعهده دارند. در چنین محیطی برای سد کردن راه یک سیاست به‌راحتی می‌توان یک سازمان دولتی را علیه سازمان دیگر برانگیخت. در نتیجه این وضع، هیچ شورا یا سازمانی را نمی‌توان مسئول موفقیت یا شکست سیاست‌ها و برنامه‌های دولت دانست. مجالس و دیگر نهادها نیز همین مشکل را دارند و در طول چند دهه، ما گرفتار این ارثیه بوده‌ایم. اگر بخواهیم بر مشکلات غلبه کنیم، نیازمند شورایی همانند شورای امنیت ملی هستیم که می‌تواند مثلاً با عنوان «شورای امنیت اقتصادی» یا هر نام دیگر به وجود آید.

■ مانند همان کاری که ژنرال پارک کرد.

بله، کاری که ماهاتیر محمد یا چینی‌ها پس از تجربه مالزی و کره‌ای‌ها انجام دادند. جالب است بدانید، آنها از تجربه ایران درس گرفتند. هارواردی‌ها پیش از آن‌ها به ایران گفتند و به‌صراحت به این موضوع اشاره کردند، ولی شاه توجه نکرد. فکر می‌کرد قدرت از دست می‌رود؛ درحالی‌که آن‌ها کارشان را انجام دادند و پیشرفت کردند و سر جای خودشان هستند. باید برای جهت‌گیری‌های توسعه و پیشرفت، یک نهاد فراقوه‌ای باشد و گرنه یک نماینده مجلس در طرحش ماده‌ای می‌گذارد که ممکن است بابت تصویب آن، خسارت‌های زیادی به کشور وارد شود که این اتفاق هم افتاده است. گاهی نیز قانونی تصویب می‌شود و با آمدن دولت بعدی آن قانون کنار گذاشته می‌شود یعنی دولت بعدی می‌گوید آن را قبول ندارم؛ در نتیجه باید نهادی فراقوه‌ای باشد که تصمیم‌گیری نهایی اقتصادی را انجام دهد، مجلس قانون‌گذاری لازم را انجام دهد و دولت نیز آن را اجرا کند.

■ در حال حاضر عملاً یک نهاد فراقوه‌ای

در کشور وجود دارد. چشم‌اندازی که مجمع تشخیص مصلحت نظام و دولت خاتمی روی آن کار کرد، مصوبه رهبری نیز بود. برنامه پنجم هم همان مصوبه رهبری است و ایشان اقتصاد مقاومتی را هم مطرح کردند. باینکه یک ساترالیسم داریم و از یک‌جا نشأت می‌گیرد ولی به نظر می‌رسد در اجرا این‌طور نیست. زمانی اقتصاد مقاومتی را بررسی کردیم فرق چندانی با سند چشم‌انداز نداشت، یا سند چشم‌انداز فرقی با قانون اساسی ندارد.

به نظرم فرق زیادی با هم دارند. اقتصاد مقاومتی تا حدودی جزئی‌تر و روشن‌تر است. باید دید آیا همه اهداف چشم‌انداز هماهنگ تشخیص داده شده بود. ما نمی‌توانیم شاخص داشته باشیم، چون اهداف متعدد در برنامه

می‌بینید سال ۱۳۵۲ شاه دستور تجدیدنظر در برنامه عمرانی پنج‌م را داد و از همان‌جا فاتحه صنعت خوانده شد. از سال ۵۲ به بعد در کشور رشد پایدار نداشتیم، حالا شاید امکاناتی فراهم و کارهایی انجام شده بود که آن امکانات نیز در این هشت سال ضربه شدیدی خورد. وقتی به نمودار آماری نگاه بیندازیم و به قول خانم دکتر خلعتبری، خوب نگاه کنیم، می‌بینیم دقیقاً فهمیدند که از کجا ضربه بزنند. از سال ۸۵ تا ۹۰ علاوه بر مصوبه تحریم که توسط شورای امنیت نوشته شد، اقداماتی را نیز بلوک غرب انجام داد و صنایع ما را مستهلک کردند. سال ۹۰ هم وقتی دیدند این صنایع مستهلک شد، ضربه بعدی را نیز وارد کردند. برای اعداد رشد بی کیفیت حاصل از خدماتی که حاصل واردات بود، تبلیغ و افتخار می‌کردیم، آن هم شروع به خوابیدن کرد. آن‌ها سوئیفت مملکت را بستند. حالا دیگر مجبور بودیم هزینه بیشتر بدهیم و دور بزیم تا مواد موردنیاز را وارد کنیم. تولید بیشتر به سمت خاکسترنشینی رفت و نحیف‌تر شد، گرچه پیش از آن هم به این سمت رفته بود، به‌اضافه اینکه آن را کم بستند.

### ■ شما ضربات ۸۵ تا ۹۰ را آنالیز کرده‌اید که چه شاخص‌هایی دارد؟

□ بله. در گزارش جدید، مستندات آن را ارائه می‌دهیم. ما به روند تشکیل سرمایه ثابت ناخالص در بخش‌ها نگاه و روی آن کار کردیم و آمارها را از سال ۱۳۳۸ استخراج کردیم که اساس مشکل کشور را به‌خوبی نشان می‌دهد. این گزارش که آمارهایش از سال ۱۳۳۸ تا پایان ۱۳۹۱ ارائه شده، نشان می‌دهد که دولت‌های ما به‌هیچ‌وجه نه تمایل داشتند و نه تلاش کردند که مطلوبیت تشکیل سرمایه را به داخل مولدها بیاورند، چرا که نگرش توسعه‌طلبانه نداشتند. این آمارها نشان می‌دهد که فاصله تشکیل سرمایه ثابت ناخالص بخش خدمات از گروه صنایع و معادن و کشاورزی بسیار دردآور است، درحالی‌که اگر به چین، کره جنوبی و مالزی نگاه کنیم می‌بینیم در این بخش‌ها خدمات را قطع کردند، اما در کشور ما مطلوبیت در خدمات بوده، تشکیل سرمایه در این بخش خود را کاملاً نشان می‌دهد.

حال اگر وارد زیربخش‌ها شویم، گروه خدمات، عمده‌فروشی، خرده‌فروشی، ارتباطات، حمل‌ونقل، مستغلات و... دارد که ما این‌ها را آورده‌ایم. سپس گروه صنایع و معادن نیز که چهار بخش معدن، صنعت (ساخت صنعتی)، آب، برق، گاز و سپس ساختمان دارد و به اصطلاح توسری خورترین بخش‌ها، ساخت صنعتی است و عمدتاً ریشه رکود هم در این بخش است که توجهی به آن نشده است. چون ساخت صنعتی به دلیل تعدد فرایندها، بازتوزیع منابع را انجام می‌دهد، درحالی‌که خام‌فروشی‌ها و پتروشیمی‌های ما نمی‌توانند این بازتوزیع را انجام دهند. جداول داده و ستانده نشان می‌دهد

## اگر به چین، کره جنوبی و مالزی نگاه کنیم می‌بینیم خدمات را قطع کردند، اما در کشور ما مطلوبیت در خدمات بوده، تشکیل سرمایه در این بخش خود را کاملاً نشان می‌دهد

که این‌ها چقدر ارتباطات پسین و پیشین را می‌توانند فراهم کنند. به نظر می‌رسد، اینجا اشتباه دیده شده و بالعکس مجدداً دولت محترم هم آمده برای خروج، پیشرانها را تعیین کرده و نفت، پتروشیمی، صادرات و همچنین مسکن را دیده‌اند؛ بخش‌هایی که در هشت سال گذشته به‌وفور منابع را به آنها تزریق کردیم و درعین حال هنوز در رکود عمیق هستیم و سطح اشتغال ما هم تغییری نکرده و در حال تکرار است. حال چگونه این قضیه حل شود، مشخص نیست.

صنعت خودرو نیز به همین صورت است. این صنعت بدون برنامه حرکت خود را به پیش برد. شاه واردات خودرو انجام داد. همان‌طور که گفتیم در زمان عالی‌خان‌ی تعداد خودروسازان در کشور زیاد بود و هیچ عقل سلیمی آن را نمی‌پذیرد، اما دولت کره جنوبی در همان زمان، چهار خودروساز را خارج کرد و چهار شرکت را نگه داشت و از سال ۱۹۸۰ میلادی فقط به یک شرکت خودروساز سواری اجازه تولید داد و اعلام کرد بقیه حق تولید ندارند، چرا که می‌داند این صنعت اثرات بازتوزیعی‌اش در اقتصاد فراوان است و باید به عمق حرکت کرد، همچنین کشتی‌سازی، الکترونیک و پتروشیمی را انتخاب کرد، درحالی‌که مواد معدنی هم برای پتروشیمی نداشت؛ اما پیش از آن یک اساس و بنیه بسیار مهم داشت، می‌گوید اساس توسعه صنعتی ما، ساخت ماشین‌آلات و تجهیزات است. لذا این را اساس خود می‌گیرد و اعلام می‌کند که حالا برای این ماشین‌آلات و تجهیزات می‌خواهم بازار فراهم کنم، پس خودرو می‌خواهم. در نتیجه صنعت خودرو و کشتی‌سازی می‌تواند بازار را برای این ماشین‌آلات فراهم کند. به این ترتیب، نفوذ فناوری را فهمیده و روابط متقابل را بین این‌ها به وجود آورده است.

### ■ یعنی شما معتقدید آنها مکانیسم دستیابی به اهداف را از طریق متدولوژی راهبردی به دست آورده‌اند که ما فاقد آن هستیم.

□ بله نه تنها فاقد آن بودیم، بلکه اصلاً بلد هم نبودیم. کره جنوبی همه این‌ها را با ما هم و هم‌زمان شروع نکرد.

زیرساخت‌های دانش خود را به تدریج جلو برد. امروز در کشور ما «اقتصاد دانش‌بنیان» مطرح شده، اما مگر این امر، آسان به دست می‌آید؟ اول باید تولید فناورانه را شروع کنیم که این دانش روی آن بنشیند و ارتقا یابد و به تدریج این ماریج

ارتقای دانش و فناوری به سمت بالا حرکت کند. برای نمونه، مالزیایی‌ها در بخش علوم و فناوری کار بسیار جالبی روی نظریه «روستو» (پنج مرحله جوامع توسعه‌یافته) انجام دادند که در گزارش ما نیز آمده است. آنها هر مرحله گذار را تقسیم کردند که چه پیش‌نیازهایی دارد. آخرین مرحله اقتصاد پسا صنعتی، دانش تولید می‌کند، اما پیش از آن گفتند که کم‌کم چه چیزهایی باید به آن اضافه شود. از زمان شکار، زمین کشاورزی، جامعه نیمه‌توسعه و صنعتی می‌گوید و سپس می‌گوید سرمایه لازم است و بعد از آن، انترپرویزر (entrepreneur) (کارآفرین نوآور) که با کارآفرینی که ما هرروزه آن را به کار می‌بریم از زمین تا آسمان متفاوت است. شومپیتر هدفش آن نبوده که اگر هزار کارخانه داشتیم که مشابه هم محصول تولید می‌کنند، هزار و یکمی هم که می‌آید، همان محصول را تولید کند، آن فرد کارآفرین است. ما این لفظ را اینجا به کار می‌بریم و این‌ها را اشتباه می‌فهمیم؛ مانند لفظ رقابت. شومپیتر منظورش این است که اولین بار کسی که برای یک محصول، خدمت یا سرویس در جامعه خطر و ریسک کند کارآفرین است؛ اما در کشور ما بینم از یک محصول ۱۰۷۰ کارخانه داریم و با این منابع محدود بانک به همه وام هم داده‌ایم. می‌گوییم این‌ها کارآفرین هستند که به نظر من نیستند و فقط شغل آفرینی کرده‌اند و تعداد زیادی، دوامی هم ندارند. همین مسئله در صنعت خودروسازی رخ داده است. در آن زمان، آقای عالی‌خان‌ی این اشتباه را کرد و پس از انقلاب، اشتباهات ما بیشتر شد.

### ■ پس شغل آفرینی با کارآفرینی تفاوت دارد.

□ این دو تفاوت ماهوی اساسی دارند. ما الان اسماً همان‌طور که گفتیم ۴۹ کارخانه خودروسازی داریم که در واقع خودروساز نیستند. عده‌ای می‌گویند فضای کسب‌وکار در ایران محدود است. باید مفهوم فضای کسب‌وکار را ببینیم چیست. در حال حاضر کارخانه‌هایی داریم که فشل (نا توان) شده‌اند. در سال ۱۳۷۱ اتفاقی افتاد که تبعات اشتباهات سال‌های ۶۸ تا ۷۲ بود. آن زمان به یک‌باره دروازه‌های کشور را باز کردند و تحت عناوین مختلف واردات صورت گرفت، از جمله واردات بدون انتقال ارز. در نتیجه کشور بدهکار شد، بحران ارزی به وجود آمد و اعتبار ارزی کشور از بین رفت؛ اما دیدند در این میان، صنعت خودرو بیشتر منابع را مصرف می‌کند، چرا که در مدت چهار سال، حدود هشت میلیارد دلار ارز برای واردات خودرو و قطعات آن دادیم. از روی اجبار قانونی نوشته شد، نه از روی نیاز و طراحی و راهبرد. در هر صورت، این قانون بسیار کمک کرد. تا به این نتیجه‌گیری رسیده شد که تأمین ارز آن مقدور نیست. از یک سو ۵۰۰۰ دلار نقدی که به هر شناسنامه می‌دادند از دست رفت. از سوی دیگر خودروهایی مانند اسپرو وارد

مالی آنها با پرداخت‌های بسیار طولانی بر دوش قطعه‌سازان قرار گرفت. از دیگر سو یک‌باره خصوصی‌سازی شروع شد. دولت وقت هم ننگت قطعه‌سازانی که طلب داشتند وارد این صنعت شوند و به قیمت بالاتر یا دو برابر به عده‌ای فروخته شد. این‌ها مشکلاتی است که وجود دارد.

### ■ چرا طول کشید که ما موتور خودرو را بسازیم؟ قطعه‌سازهای ما باید چه کار کنند، آیا باید با خارجی‌ها رقابت کنند؟

□ آنها می‌توانند این کار را انجام دهند؛ اما ساختار اقتصادی کشور مشکلاتی دارد. به‌تازگی گزارشی با عنوان «موانعی که تولید را در ایران به سرمنزل مقصود نمی‌رساند» نوشته‌ایم. ما این موانع را شکسته‌ایم و همچنین هزینه‌هایی که به بخش تولید وارد شده را با کشورهای دیگر مقایسه کردیم. برای نمونه میزان تعطیلات رسمی کشور، میزان بهره‌وری نیروی کار، میزان مرخصی‌های با حقوق کارکنان، حق بیمه‌ای که تولیدکنندگان می‌پردازند را با کشورهای چین، کره جنوبی و مالزی مقایسه نمودیم؛ به‌اضافه شاخص‌های دیگر از جمله نرخ سود بانکی و نرخ بهره و سپس هزینه مبادله که تولیدکننده نه قبلا و نه بعدا می‌تواند پیش‌بینی آن را کند.

تحریم به علت تصمیم‌های حاکمیتی در کشور برقرار شد. این تحریم‌ها باعث شد که منابع گران‌تر به دست تولیدکننده برسد یا حتی نرسد؛ اما چه کسی عامل این تحریم‌ها بوده است؟ تولیدکننده کشور یا نظام حاکمیتی؟ اگر تصمیم آن باشد باید مابه‌ازایی برای این حرکت به وجود آید که نه تنها این مابه‌ازا کامل به وجود نیامد، بلکه مشکلات و هزینه‌های زیادی را به وجود آوردند که کم‌کم این فشارها زیاد شده تا جایی که مرگبار شده است. بعد به یک‌باره دولت تصمیم می‌گیرد طرح هدفمندی یارانه‌ها را اجرا کند. مجلس نیز قانونی را تصویب می‌کند که ۳۰ درصد از منابع هدفمندی باید به تولید داده شود که نه تنها این ۳۰ درصد داده نشد، بلکه از بقیه جاها هم گرفته شد. حال در اینجا باید چه کسی جوابگوی تولیدکننده باشد؟ از اینجاست که افول و سقوط و حرکت به سمت مرگ شروع می‌شود و رکود بیشتر می‌شود. ما همیشه رکود داشته‌ایم و حالا این رکود همراه با تورم شده است. بعد ارزش هم تغییر می‌کند و ...

ما در آن گزارش آورده‌ایم که برخی کشورها

کم‌کم چینی‌ها جای پای خود را محکم کردند و از سال ۸۵ و به دنبال تحریم این ارتباط بیشتر شد و برخی از قطعه‌سازان یا خودروسازان قطعات خود را از چین وارد کردند

و چه خدمت مهمی بود. به‌خاطر دارم که همه خط و مدارک را خریدند؛ اما ما دستورالعمل کیفی را هنوز بلد نبودیم. وقتی این مجموعه خرید شد، بعد نقشه‌ها، استانداردها و دستورالعمل‌های کیفی ولو ناقص یاد گرفته شد، سپس ارتقا یافت. در این زمان، عده‌ای مانند احمد رفعت، سیف‌الله ابراهیمی، منوچهر غروی و رضا ویسه آمدند و فعالیت کردند. به‌خاطر دارم تا زمانی که این‌ها بودند، این صنعت با همه مشکلاتش پیشرفت کرد و به کشور کمک کردند. در سال ۷۶ در زمان دولت آقای خاتمی، درآمدهای ارزی کشور تک‌رقمی شد. بانک مرکزی هم به پول نیاز داشت که به صنعت خودرو اعلام کرد که دلار ۹۰۰ تومانی بگیرد که آنها هم انجام دادند. تا سال ۸۲-۸۱ که مجدداً این صنعت خاکسترنشین شد، چون درآمدهای بادآورده ارزی دوباره به وجود آمده بود. آن زمان صندوق ذخیره ارزی ایجاد شده بود که بانیان اولیه این صندوق را سوراخ کردند و دوران بعد نیز آبکش شد. اتفاق دیگر این بود که بدون تمهید منابع مالی جبرانی، یکسان‌سازی نرخ ارز را انجام دادند که تبعات آن بر دوش تولید صنعتی کشور نشست؛ یعنی در سال ۸۱، آنها با یکسان‌سازی و آزادسازی قیمت‌ها، ۳۶۲ درصد نرخ ارز را بالا بردند؛ درحالی که اعتبارات تسهیلات صنعتی تنها ۳۲ درصد افزایش یافت. از آن به بعد با تأمین نشدن منابع مکفی بخش قطعه‌سازی به تدریج تضعیف شد و از طرف دیگر، خودروسازان برای سهامداران خود به دنبال سود بودند. در نتیجه کم‌کم چینی‌ها جای پای خود را محکم کردند و از سال ۸۵ و به دنبال تحریم این ارتباط بیشتر شد و برخی از قطعه‌سازان یا خودروسازان قطعات خود را از چین وارد کردند. از اینجا بود که تولید کشور نحیف شد و کم‌وبیش در حال تحلیل‌رفتن است. منابع مالی کشور هم عمدتاً به سمت صنایع خام‌فروشی رفت.

### ■ منابع مالی خودروسازی چه وضعیتی پیدا کرده است؟

□ منابع مالی خودروسازان نیز به تدریج از آنها گرفته شد. طرح‌های سیاسی ایجاد کردند. متأسفانه مدیران خودروسازی در این باره مقاومت نکردند. مثلاً از نظر سیاسی برایشان مهم بود که در جمهوری آذربایجان، سوریه، سنگال، ونزوئلا و سودان و امثالهم سایت بزنند و هزینه آن‌ها گردن خودروسازان و سپس به‌طور غیرمستقیم بر دوش قطعه‌سازان افتاد، بدون اینکه بخواهند منابع را برایشان فراهم کنند و فقط بُرد سیاسی آن‌ها را دیدند. یا در داخل کشور روی تپه، کارخانه ایجاد کردند که اصلاً مسیر اقتصادی نیست و ایجاد آلودگی محیط‌زیست می‌کند و اکولوژی منطقه را برهم می‌زند. متأسفانه مدیران خودروسازی کشور در این باره کوتاه آمدند و امتیازاتی را دادند؛ درحالی که بار آن روی صنعت خودرو قرار گرفت. به‌نوعی که می‌توانم بگویم تأمین

شدند. همان زمانی بود که کره‌ای‌ها اجازه دادند سواری‌سازها علاوه بر هیوندایی وارد شوند که کیا، اسپرو و غیره آمدند. پراید فعلی ما، محصول کیا پس از رفع ممنوعیت دولت است. در آن زمان، فقط هیوندایی می‌توانست سواری تولید کند، آنها ظرفیت هیوندایی و مقیاس اقتصادی را بالا بردند و دیدند دیگر برایشان صرف می‌کند که انباشت سرمایه به وجود بیاید، در نتیجه ساخت قطعه‌سازی را شروع کردند و طراحی‌های جدید را آغاز کردند و گفتند دوو و کیا بیاید و سواری تولید کنید. این کشور هنوز چهار خودروساز دارد با چهار میلیون ظرفیت، اما ما با یک میلیون و ۷۰۰ ظرفیت، ۴۹ خودروساز داریم که اسم خودروساز را دارند و عموماً واردکننده هستند. کره با آن نفوذ فناوری و عمق ساختی که ایجاد کرد، باز تولید منابع را در کشورش آغاز کرد. آن وقت است که می‌تواند از درآمدهای مالیاتی که دارند، برای ۹۹/۲ درصد جمعیت کشورش «بیمه سلامت ملی» فراهم کند، اما ما نتوانستیم. در کشور ما بودجه از تولید گرفته می‌شود و به بهداشت داده می‌شود دولت یازدهم نیز علاوه بر هفت درصد مالیات بر ارزش افزوده که بیشتر بخش تولید آن را پرداخت می‌کند یک درصد نیز به این مالیات جهت تخصیص به حوزه بهداشت و درمان اضافه کرد؛ یعنی تولیدی که در رکود بود با فشار مضاعفی روبه‌رو شد.

دکتر نژادحسینیان کار خوبی را انجام داد. آن زمان آقای مهندس نوروززاده نیز در مجلس بود. آنها قانونی موسوم به «قانون خودرو» را نوشتند که عنوان طولانی هم داشت با نام «قانون چگونگی محاسبه وصول درآمد حقوق گمرکی و سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین‌آلات راه‌سازی وارداتی و ساخت داخل قطعات آنها». دولت‌های ما در بسیاری مقاطع تاریخی - اقتصادی نگرش توسعه‌طلبانه نداشتند. جالب است که با تصویب این قانون تا مدت‌ها قطعه‌سازان با مشکل روبه‌رو شدند، به‌خاطر ضمیر «آنها» که به ماشین‌آلات راه‌سازی خورده بود. ما حدود شش سال با شهرداری مشکل داشتیم، آنها می‌گفتند قطعه‌سازی از عوارض معاف نیست، زیرا اینجا که نوشته شده قطعه‌سازها، آنها مربوط به ماشین‌آلات راه‌سازی است. قطعه‌سازها می‌گفتند این قانون مربوط به همه این‌هاست، آنها قبول نمی‌کردند تا بعد از سال‌ها که دیوان عدالت رأی داد که قطعه‌سازها نباید عوارض بدهند. حال همین عنوان توسعه‌نگرانه را در چین ببینید. در سال ۱۹۸۵ قانون «راهبرد بلندمدت برای توسعه تأمین صنایع خودرو چین» را نوشتند. این قانون باعث شد صنعت راه بیفتد.

یک اقدام بسیار اساسی دیگر را نیز مهندس بهزاد نبوی که اولین وزیر در وزارت صنایع سنگین بود، انجام داد. او خط دست‌دوم تالیوت را خرید که بسیار هم مورد شمات و استهزا قرار گرفت و درک نکردند که چه اقدام مهمی صورت گرفت

افزون بر اینکه این مشکلات تولیدی را ندارند، بلکه آگاهی کامل دارند که تولید، هزینه‌های به مراتب بیشتری از خدمات می‌برد، چرا که در خدمات، تولید کننده چهار یا پنج بار در سال می‌تواند سرمایه‌اش را بچرخاند، اما در بخش تولید یک یا دو بار می‌تواند. در بخش تولید می‌داند که سرمایه‌اش مثل میخ به زمین می‌رود، ولی در بخش خدمات سرمایه در جیبش است و هر لحظه که خواست می‌تواند خارج کند. اسنادی را برای سال ۲۰۱۳ ارائه دادیم که در کمال حیرت نشان می‌دهد دولت آلمان چگونه کمک بلاعوض به تولید می‌کند، ترکیه، کره جنوبی و مالزی که نه تنها مشکلات ما را ندارند، بلکه خیلی از ما راحت‌ترند و در آن شرایط آنها بابت اشتغال به واحدهای تولیدی کمک‌های بلاعوض می‌کنند. البته نه در زمینه‌های ۱۰۷۰ یا ۲۰۰۰ واحد یک محصول مشابه را تولید می‌کنند. جالب است بدانید در یک محصول تعداد کارخانه‌هایی که در ایران ایجاد شده که مشابه هم تولید می‌کنند، ۲/۲ دهم برابر کل همین کارخانه‌های تولید مشابه از ترکیه گرفته تا ژاپن یعنی کل آسیا هست. مسلم است علاوه بر اینکه بخش تولیدی را خوابانیدیم، مقیاس اقتصادی بخش صنعتی را نیز رعایت نموده و همین منابع اندک را نیز در حالی استفاده نکرده‌ایم که هیچ استفاده و مابه‌ازایی ندارد.

### ■ با توجه به نکاتی که ارائه کردید، چه نکات کوتاه‌مدت و بلندمدتی را می‌توان در نظر گرفت؟

□ من چه در اتاق ایران و چه در جاهای دیگر گفته‌ام که دیگر این ساختار جواب نمی‌دهد. مستنداتی هم داریم. وقتی اشتغال و تغییر اشتغال و منابعی که در داخل کشور به این اقتصاد تزریق شده را روی نمودار می‌گذاریم به نکات جالبی می‌رسیم. از سال ۱۳۳۵ که بررسی کردیم، دیدیم مشکلات روی هم تلنبار و جمع شده است و از سال ۸۵ تا ۹۰ هر چه پول در بخش‌های اقتصاد تزریق کرده‌ایم، اشتغال نمی‌تواند حرکت کند. همچنین مابه‌ازای منابعی که می‌ریزیم، دیگر جواب نمی‌دهد؛ بالعکس بخش مولد کاهش

می‌یابد. با این ساختار قانون‌گذاری و اجرایی واقعا نمی‌شود کاری کرد. ما در این باره راهکاری را پیشنهادی کردیم که فقط باید در بخش تولید کار شود. پول ریختن در بخش‌های مسکن باعث می‌شود که سود آن را مستغلات، دلان و زمین‌خواران ببرند. در عمده بخش پتروشیمی نیز بر اثر خام‌فروشی این چنین است، چرا که مابه‌ازایی ندارند و اثرگذار نیستند و دیگر اینکه در برخی بخش‌های مبتنی بر منابع اولیه و خام فروشی شرط انصاف هم رعایت نمی‌شود و هزینه‌های فروش خارجی آنها در دوران رکود، ارزان‌تر از فروش داخلی‌شان است. منابع بانکی هم اصلا درست توزیع نشده است. برای نمونه کارخانه‌ای که مواد اولیه ایران خودرو و برخی از قطعه‌سازان را تأمین می‌کند، سه ماه قبل صد درصد پیش‌پرداخت می‌گیرد و سه ماه بعد کالا را تحویل می‌دهد. قیمت داخلی‌اش نیز گران‌تر از قیمت خارجی‌اش است؛ البته در دوران رکود، جایی که همه خوابیده‌اند. می‌بینید، مثلاً حدود ۱/۵ هزار میلیارد تومان هم از تسهیلات سیستم بانکی می‌گیرد و دیگر به کوچک‌ها نمی‌رسد. دولت محترم هم به‌خوبی در گزارش تحلیلی‌اش آن را دیده است، اما مشخص نیست که چرا راه‌حل عملیاتی نگذاشته است؟

وقتی یک پیشنهاد از بالا به پایین می‌آید، شما نمی‌توانید اختیارات را به یک کارمند دهید. ما راه‌حلی برای غلبه بر این وضعیت ارائه دادیم که: گروهی از مسئولان و نهادها از هر استانی بشینند و واحدها را طی یک شاخص‌هایی غربال‌گری کنند، چون منابع کشور ما محدود است. نگاه کنند ببینند کدام واحدها زنده‌اند و کدام مرده و آن‌هایی که اظهارنامه داده‌اند ولو اینکه مالیات را نپرداخته‌اند، یا کسانی که از سال ۸۵ لیست بیمه را پرداخت کرده‌اند، ولو اینکه بدهکار باشند، حداقل باید بیش از ۳۰ درصد ارزش افزوده داشته باشند که آن هم به راحتی از اظهارنامه مالیاتی آنها قابل استخراج است. وزارت صنعت، معدن و تجارت هم وظیفه‌اش این است که این کار را انجام دهد. ما در این گزارش، یک سری شاخص‌هایی را گذاشتیم و منابعی را برایش پیش‌بینی کردیم



و این پیشنهادها را ارائه دادیم، ولی توجه زیادی نشد. در پایان هم گفتیم که دولت باید موظف شود در عرض شش ماه راهبرد اقتصادی کشور را ارائه دهد و تعیین تکلیف کند. البته نه اینکه دولت این راهبرد را به‌تنهایی ارائه بدهد، مجلس، قوه قضاییه، حتی از بیت رهبری، اساتید منتخب دانشگاه‌های اقتصادی کشور، مدیران اجرایی توسط نهادهایی از جمله اتاق ایران، خانه صنعت و معدن، انجمن مدیران و... انتخاب شوند و ساختار راهبردی را ارائه دهند. همان راه‌حلی که زنده‌یاد دکتر عظیمی در اواخر عمرش ارائه داد و در سال ۱۳۳۸ یعنی حدود ۶۰ سال پیش گروه مشاوران دانشگاه هاروارد به‌صورت تلویحی گفتند، ولی شاه گوش نکرد؛ اما کره‌ای‌ها آمدند «هیئت برنامه‌ریزی اقتصادی» (Economic Planning Board) را گذاشتند. ماها تیر محمد «سازمان توسعه صنعتی مالزی» (Industrial Development Authority) گذاشت. چینی‌ها «کمیسیون توسعه» (Commission of Development) را درست کردند. سنگاپوری‌ها «هیئت توسعه اقتصادی» (Economic Development Board) را گذاشتند. تایوان نیز کمیسیون خاصی ایجاد کرد و دیگر مجلس به آنجا ورود پیدا نکرد؛ اما الان می‌بینیم برنامه پنجم توسعه پس از انقلاب طبق آنچه در جراید و گزارش‌های مجلس می‌خوانیم، حدود ۶۵ اصلاح در عرض دو یا سه سال خورده است که این دیگر اصلاً برنامه توسعه نیست. ما در این گزارش هم آورده‌ایم که منابع چگونه فراهم شود.

### ■ یکی از دلایل رکود در صنعت خودرو را تحریم می‌دانند، نظر شما در این باره چیست؟

□ من تحریم را عامل درجه سوم می‌دانم.

### ■ حال در صورت ادامه یا لغو تحریم، چه باید کرد؟

□ ما باید گروهی برای این کار بگذاریم و کمیته‌ای تشکیل شود که درباره آن توضیح دادم. وقتی شما به لایحه دولت محترم نگاه کنید، می‌بینید یک قانون از سال ۱۳۱۰ آورده‌اند. رهبر انقلاب در ۱۳۹۲/۱۲/۲۰ گفته‌اند که آن‌قدر قانون روی قانون می‌گذاریم که این‌ها تفسیرهای متعددی پیدا می‌کنند. در یک جایی باید درد و جراحی را بپذیریم. با قوانین موجود دیگر کاری نمی‌توانیم انجام دهیم، در نتیجه باید گروهی باشند که تصمیم‌گیری کنند. ما کاملاً قادریم بر این مشکلات فائق آییم و کشور ما کاملاً و قطعاً زمینه توسعه و پیشرفت را دارد و کارشناسان مجرب در داخل و خارج کشور نیز داریم و قادر به ایجاد مبنایی جدید هستیم. لیکن اکنون خستگی به وجود آمده است. برای نمونه وقتی فلزی را مرتباً خم و راست کنیم حالت خستگی و تسلیم پیش می‌آید، امروزه در کارآفرین‌های واقعی خستگی ایجاد شده است، چرا که وقتی پول و نفت ندارند،

به سمت تولید می‌آیند و وقتی هم کمی ارز پیدا می‌کند، پوپولیستی رفتار می‌کنند و دیگر تولید را هم فراموش می‌کنند. وقتی منحنی تشکیل سرمایه ثابت ناخالص را روی سال‌های رکود و مشکلات بیندازیم، دقیقاً معلوم است چه اتفاقاتی افتاده که در حال پایین و بالارفتن است و آن را در گزارش جدیدمان نشان داده‌ایم.

■ همان‌طور که شما گفتید، در سال‌های ۴۱ تا ۴۸ و دوران دکتر مصدق و همچنین پس از انقلاب تا سال ۶۸ به‌ویژه دوران جنگ، اقتصاد با مبانی خوبی داشتیم. در این دوران مشارکت مردم زیاد بود و آن هم به خاطر اعتماد بود.

□ در دوران دکتر مصدق اعتماد عمومی بسیاری وجود داشت. حتی نقل می‌کنند که مادرانمان النگو و گوشواره‌هایشان را فروخته و قرضه ملی خریده، ولی الان گفته می‌شود افراد ثروتمند برای یارانه ثبت‌نام نکنند که توجهی نشد.

■ مهندس بازرگان می‌گفت پدرم حاج عباس‌قلی خان به همراه مردم، در بازار صف می‌کشیدند تا مالیات بدهند. این به خاطر اعتمادی بود که مردم به دولت منتخب ملی داشتند که رمز موفقیت دکتر مصدق بود. حال در این اقتصاد مقاومت ملی و کسانی که آن را تبلیغ می‌کنند، اعتقاد به مشارکت مردم ندارند.

□ باید تصمیم‌گیری درستی شود. یا نهادهای فراقوه‌ای بگذاریم تا از مشکلات خارج شویم یا اینکه با همین قوانین تکراری و قانون روی قانون کار کنیم که در این صورت هم مشکلات حل نخواهد شد.

■ قانون اساسی راه‌حل شفاف‌تری گذاشته است. حتی اصل ولایت فقیه می‌گوید مشروط به پذیرش عامه است که در تمام ماده‌های قانون اساسی موج می‌زند.

□ یکی از رموز مهم پیشرفت و توسعه کشورهایی همچون کره، مالزی و چین، سنگاپور و تایوان، مستقل بودن دولت از گروه‌های منفع‌طلب است؛ اما ما هنوز درگیریم. آنها هرگونه که بخواهند حرکت خود را پیش می‌برند.

■ پس چرا آمریکا که اساسش منفع‌طلبی است، این‌گونه نشد؟

□ بحث آمریکا متفاوت است. در آنجا اقتصاد مالی حاکم است. از دوران ریگان و تاچر و آن نظریه فریدمن که سیاست‌های پولی آمد و پول از صنعت خارج شد و به قول کینز وارد چرخه مالی شد، کم‌کم این فاجعه رخ داد و رکود حاکم شد و اقتصاد آمریکا با درصد زیادی از چرخه صنعتی خارج شد. آمارها و شاخص‌ها این را نشان می‌دهد، در نتیجه پشت‌سر هم برای این کشور بحران اتفاق می‌افتد. چرا آلمان، سوئد، چین، مالزی، تایوان، کره جنوبی علی‌رغم بحران‌ها قابلیت تداوم دارند. این کشورها از بحران‌ها

از دوران ریگان و تاچر و آن نظریه فریدمن که سیاست‌های پولی آمد و پول از صنعت خارج شد و به قول کینز وارد چرخه مالی شد، کم‌کم این فاجعه رخ داد و رکود حاکم شد و اقتصاد آمریکا با درصد زیادی از چرخه صنعتی خارج شد

متأثر می‌شوند، اما بنیان‌هایشان به هم نمی‌خورد و حرکت خود را انجام می‌دهند و تولید فناورانه خود را به جلو می‌برند و اگر تولید فناورانه‌شان مثلاً با بحران روبه‌رو شد موقتاً به سمت سایر زمینه‌های اقتصادی می‌روند، اما کشور ما گرفتار سرطان مستغلات، سرطان طرح‌های عمرانی زاید و سرطان تعدد واحدهای مشابه بی‌مقیاس و با فناوری پایین و سرطان اقتصاد مالی شده است.

■ آقای کمال اظهار می‌دارد درباره بورژوازی مستغلات و کژکارکرد پژوهش‌هایی کرده‌اند و در نشریه هم در چند شماره منتشر شده است.

□ البته باید گفت دسترنج ساختمانی‌ها را هم مستغلاتی‌ها می‌بلعند.

■ در بحث قیمت‌گذاری خودرو، چند درصد این قیمت‌گذاری‌ها بحث مالیات مطرح است؟

□ من در این زمینه دو آمار دارم. از جداول داده و ستانده سال ۱۳۸۰ در گزارش خود آورده‌ام و نشان می‌دهد که ۲۶ درصد مالیات کل کشور از صنعت خودرو می‌آید. آمارهای حساب‌های ملی که آخرین آن در گزارش مربوط به سال ۸۹ بوده، نشان می‌دهد ۵۸ درصد مالیات غیرمستقیم کشور هم از صنعت خودرو به دست می‌آید و همچنین اقتصاد کشور کمترین داده و بیشترین ستانده را از این صنعت می‌گیرد و نشان می‌دهد که سومین ارزش‌افزوده را برای کشور فراهم می‌کند. دو صنعت بالای آن، بخش پتروشیمیایی و به‌ویژه خام‌فروشان آنان و همچنین صنعت نفت است. نفت را خداوند تولید کرده و فقط استخراج می‌شود. با پنج دلار، نفت را استخراج می‌کنند و ۱۰۰ دلار می‌فروشند و مسلماً ارزش‌افزوده بالایی دارد. بدین ترتیب است که ما می‌گوییم صنعت خودرو اولین است. این صنعت بیشترین ارزش‌افزوده را دارد و بهره‌وری آن بسیار مناسب است، هرچند قبول داریم که ناکارآمد است؛ اما نکته اساسی این است که چه اندازه در این صنعت سرمایه‌گذاری شده و چه انتظاری دارید؟ برای پتروشیمی و نفت هم چه مقدار سرمایه‌گذاری شده و حاصل آن را می‌بینید. هنوز پس از ۱۲۰ سال برای استخراج دست به دامان خارجی‌ها می‌شویم. پتروناس از مالزی یا شرکت‌های دیگر

از کره و چین می‌آیند و پروژه استخراج را انجام می‌دهد. صنعت خودرو نیز ناکارآمد است.

■ شما خودرو ملی را تأیید می‌کنید؟

□ صددرصد. اگر تاریخ کره جنوبی را مطالعه کنید می‌بینید وقتی خودرو ملی آمد، دچار غرور نشدند. آنها شخصی به نام «سر جان تورن بالد» را آوردند و نایب‌رئیس کردند، اما ما غیرتی می‌شویم و می‌خواهیم همه چیز را خودمان طراحی و تولید کنیم. آنها شاسی را از ایتالیا، موتور را از میتسوبیشی، قالب بدنه و پرس را از جای دیگر گرفتند و این شد پایه هیوندایی، کیا و ... آنها یواش‌یواش جلو آمدند و به یک‌باره غرور و مدیریت آنها را نگرفت.

■ غیر از هشت درصد مالیات بر ارزش افزوده، خودروسازها چند درصد دیگر مالیات می‌پردازند؟

□ باید آمار را از خودروسازها بگیریم؛ اما مالیاتی که خودروسازان کشور می‌دهند و آن‌هایی که ساخت داخل بیشتری دارند، به مراتب از صنایع پتروشیمی و مخابرات با سودهای کلان و فولاد بیشتر است.

■ بحث دیگر، بحث مالیات بر ارزش افزوده در قطعه‌سازها بود که قطعه را به صورت امانی می‌گیرند تا کاری را انجام دهند و این چرخه در همه هست تا به بالا برسد؛ یعنی مالیات بر ارزش افزوده هشت درصد از قطعات ریز شروع می‌شود که همین مسئله باعث افزایش قیمت خودرو شده است.

□ البته در نهایت مبلغ مالیات بر ارزش افزوده به شرکت‌های قطعه‌سازی برمی‌گردد، اما چون چرخه نظام مالیات بر ارزش افزوده کامل نیست، ممکن است قطعه‌ساز از بازاری خرید کند که مکانیسم آن بازار توسط وزارت اقتصاد و دارایی کامل نشده باشد و بعد از مدتی سندهای خرید را رد می‌کنند که در نهایت مالیات بر ارزش افزوده به گردن قطعه‌ساز می‌افتد. درست است ما از خودروساز می‌گیریم و ممکن است یک یا دو سال طول بکشد تا به ما بدهد. خودروساز از مشتری و خریدار می‌گیرد، ولی قطعه‌ساز چرخه‌اش معیوب است. قطعه‌ساز موادش را از بازار خریداری می‌کند که گاهی فاکتور نمی‌دهند و جریمه‌اش را قطعه‌ساز می‌دهد. وزارت امور اقتصادی و دارایی هم ملاحظه نمی‌کند و قطعه‌ساز هم اگر این کار را نکند، نمی‌تواند تولید کند. ■