

تولید در دوراهی جنگ و تورم

شهناز صفایی: وقتی جنگ به کارخانه می‌رسد، نخستین قربانی فقط تولید نیست؛ برنامه‌ریزی، سرمایه‌گذاری و اعتماد به آینده نیز آسیب می‌بیند. در اقتصادی که پیش‌تر با تورم، کمبود نقدینگی، نوسان نرخ ارز و دشواری تأمین مواد اولیه دستوپنجه نرم می‌کرد، شوک‌های ناشی از جنگ می‌تواند هزینه حفظ هر واحد تولیدی را چند برابر کند. با این حال، مسئله اصلی فقط عبور از یک دوره بحرانی نیست؛ پرسش بزرگ‌تر این است که چگونه می‌توان چراغ تولید را روشن نگه داشت تا زنجیره‌های صنعتی دچار گسست نشوند و نیروی انسانی و سرمایه را برای روزهای پس از بحران حفظ کرد؟ تجربه نشان داده تعطیلی یک واحد صنعتی، تنها توقف چند خط تولید نیست؛ بازگرداندن سرمایه، نیروی متخصص و بازار از دست‌رفته بسیار دشوارتر خواهد بود. اکنون پرسش این است که چگونه می‌توان میان مدیریت بحران و حفظ ظرفیت تولید، چگونه تعادل ایجاد کند؟ در این زمینه **سمنعت** با امیرحسین کاکایی، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت گفت‌وگویی داشته که در ادامه می‌خوانید.

● صنعت ایران چگونه می‌تواند از دوگانه جنگ و تورم عبور کرده و تولید را حفظ کند؟

برای پاسخ به این پرسش، نخست باید رابطه علت و معلولی را درست ترسیم کنیم. اقتصاد ایران پیش از آغاز جنگ نیز باثبات و آماده جذب شوک نبود. تورم مزمن، کسری‌های آشکار و پنهان بودجه، ناترازی تجاری، ناترازی شبکه بانکی، تعهدات فزاینده دولت در حوزه حقوق، یارانه‌ها و صندوق‌های بازنشتی، چندترخی بودن ارز، کاهش سرمایه‌گذاری و ناترازی برق، گاز و آب، سال‌هاست هزینه تولید را بالا برده‌اند. جنگ این مشکلات را خلق نکرده است؛ بلکه هزینه آنها را افزایش داده، زمان واکنش را کوتاه کرده و امکان پنهان کردن ناآرامدی‌ها را کمتر کرده است. اگر قرار باشد همه افزایش قیمت‌ها به جنگ نسبت داده شود، دو خطای سیاستی رخ می‌دهد. خطای اول آن است که ریشه‌های ساختاری تورم نادیده گرفته می‌شود و پس از هر آرامش نظامی، تصور می‌کنیم مسئله خودبه‌خود حل خواهد شد. خطای دوم آن است که دولت برای جبران آثار جنگ، دوباره به سیاست‌های عمومی و پرهزینه‌ای مانند تزریق بی‌هدف اعتبار، تثبیت دستوری قیمت‌ها، توزیع ارز ارزان یا گسترش یارانه‌های بدون منبع روی می‌آورد؛ سیاست‌هایی که ممکن است در چند ماه نخست فشار ظاهری قیمت را مهار کنند، اما در ادامه کسری بودجه، رشد نقدینگی، رانت و کمبود کالا را تشدید می‌کنند.

در صنعت خودرو این تفکیک بسیار روشن است. قیمت رسمی خودرو به‌دلیل قیمت‌گذاری دستوری، قراردادهای قبلی قطعه‌سازان، موجودی انبار و تأخیر در اصلاح قیمت ممکن است برای مدتی تصویر واقعی هزینه را نشان ندهد. بنابراین می‌توان گفت اثر کامل جنگ هنوز به قیمت نهایی خودرو منتقل نشده است. اما نمی‌توان نتیجه گرفت که صنعت از جنگ اثر نگرفته. گزارش‌های مبتنی بر داده‌های مرکز آمار نشان می‌دهد در بهار ۱۴۰۵ تورم فصلی تولیدکننده خودرو به حدود ۴۰.۸ درصد و تورم نقطه‌به‌نقطه آن به حدود ۹۴.۹ درصد رسیده؛ یعنی هزینه در خط تولید جهش کرده، هرچند قیمت رسمی با تأخیر حرکت کرده باشد. همین فاصله میان هزینه و قیمت، زیان انباشته، بدهی به قطعه‌ساز و کاهش تیراژ را بیشتر می‌کند.

راه حفظ تولید، نه انکار شوک جنگ است و نه نسبت‌دادن همه مشکلات به جنگ. باید یک برنامه «تداوم تولید در شرایط بحران» با سه افق زمانی طراحی شود. در افق فوری، هدف باید جلوگیری از توقف خطوطی باشد که توقف آنها یک زنجیره بزرگ اشتغال و تأمین را مختل می‌کند. در افق شش تا دوازده‌ماهه، باید سرمایه در گردش، تأمین ارز، انرژی و حمل‌ونقل برای بنگاه‌های قابل دوام تثبیت شود. در افق میان‌مدت نیز اصلاح بودجه، بانک، نظام یارانه‌ای، قیمت‌گذاری و حکمرانی صنعتی باید ادامه یابد، زیرا بدون این اصلاحات، حتی پایان جنگ نیز صنعت را به مسیر رشد پایدار بازمی‌گرداند. مهم‌ترین اصل آن است که حمایت از تولید، هدفمند و مشروط باشد. در اقتصاد توری، اعطای وام اسمی با نرخ ظاهراً ترجیحی لزوماً حمایت نیست؛ زیرا فاصله زمانی تخصیص تا دریافت ارز، تغییر نرخ ارز و افزایش قیمت مواد اولیه می‌تواند کل سرمایه در گردش را مستهلک کند. دولت و بانک مرکزی باید تأمین مالی زنجیره‌ای، اوراق گام، خرید دیسن و خطوط اعتباری مبتنی بر صورتحساب واقعی را به بنگاه‌هایی اختصاص دهند که سفارش معتبر، بازار فروش، برنامه تولید و شفافیت مالی دارند. تزریق پول بدون اتصال به جریان واقعی کالا، فقط تقاضای اسمی و تورم را افزایش می‌دهد.

اصل دوم، اولویت‌بندی شفاف ارز و واردات است. در شرایط محدودیت منابع، نمی‌توان همه کالاها و همه بنگاه‌ها را یک کد درجه اهمیت دید. مواد اولیه، قطعات گلوگاهی، تجهیزات تعمیر و نگهداری و اقلامی که توقف آنها ده‌ها واحد پایین‌دستی را متوقف می‌کند باید در اولویت قرار گیرند. این اولویت‌بندی باید بر پایه اثر هر قلم بر ارزش‌افزوده، اشتغال، صادرات، امکان تداوم زنجیره باشد، نه قدرت چانه‌زنی یا نفوذ اداری. همچنین باید یکمن جاگیرزینی تأمین‌کننده، استفاده از مسیرهای حمل متفاوت و خرید جمعی برای بنگاه‌های کوچک فراهم شود.

اصل سوم، پرهیز از سرکوب قیمت همراه با نظارت بر رفتار انحصاری است. اجازه‌دادن به بنگاه برای انعکاس مستند بخشی از افزایش هزینه به معنی رهاسازی بازار نیست. تنظیم‌گر باید میان افزایش قیمت ناشی از ارز، مواد، انرژی، بیمه و تأمین مالی با ناآرامی، هزینه‌های غیرضروری یا سوءاستفاده از قدرت بازار تفاوت بگذارد. قیمت‌گذاری دستوری بدون جبران، تولید را به زیان می‌برد؛ آزادسازی بی‌قاعده نیز مصرف‌کننده را قربانی می‌کند. راه میانه، فرمول شفاف تعدیل قیمت، حساسری هزینه، افزایش رقابت و حمایت مستقیم و محدود از مصرف‌کنندگان هدف است. اصل چهارم، تضمین حداقل انرژی و زیرساخت برای تولید است. قطع برنامه‌ریزی‌نشده برق یا گاز فقط ساعات تولید را بین نمی‌برد؛ به کوره، قالب، مواد در حال فرایند، کیفیت محصول و برنامه تحویل و کل زنجیره تأمین و توزیع و خدمات نیز خسارت می‌زند. در شرایط جنگی باید سهمیه حداقل و قابل پیش‌بینی انرژی برای صنایع اولویت‌دار تعریف شود. برنامه خاموشی از قبل اعلام گردد و سرمایه‌گذاری بنگاه‌ها در تولید پراکنده، بهینه‌سازی انرژی و بازیافت آب با مجوزهای سریع و قراردادهای قابل اتکا تسهیل شود.

● جنگ چه تغییری در فضای کسب‌وکار و اطمینان صنعتگران به آینده ایجاد کرده است؟

بزرگ‌ترین خسارت جنگ به فضای کسب‌وکار لزوماً تخریب فیزیکی کارخانه نیست؛ افزایش دامنه عدم‌قطعیت است. صنعتگر برای

سرمایه‌گذاری باید بتواند درباره نرخ ارز، دسترسی به انرژی، امکان واردات، هزینه حمل، بازار فروش، نرخ سود و قواعد دولت تصویری ولو تقریبی داشته باشد. جنگ دامنه سناریوها را آن‌قدر بزرگ می‌کند که محاسبه بازده پروژه دشوار و گاه بی‌معنا می‌شود. در چنین فضایی، تصمیم عقلایی بسیاری از بنگاه‌ها تعویق سرمایه‌گذاری، کاهش موجودی‌های غیرضروری، نگهداری نقدینگی، خرید دارایی امن و کوتاه‌کردن افق قراردادهاست. این رفتار از منظر هر بنگاه قابل فهم است، اما در مقیاس ملی یک چرخه رکودی می‌سازد. وقتی سرمایه‌گذاری متوقف می‌شود، سفارش ماشین‌آلات، خدمات مهندسی و پروژه‌های توسعه‌ای کاهش می‌یابد. پیمانکاران و تأمین‌کنندگان کوچک‌تر زودتر آسیب می‌بینند، اشتغال هم‌زمان خانوارها نیز خرید کالاهای سادوآم مانند خودرو، لوازم خانگی و مسکن را یا به تعویق می‌اندازند یا برای حفظ ارزش پول جلو می‌اندازند؛ بنابراین بازار به جای یک روند قابل پیش‌بینی، با موج‌های هیجانی تقاضا و رکود روبه‌رو می‌شود.

جنگ همچنین اعتماد به قرارداد را کاهش می‌دهد. فروشنده خارجی پرداخت نقدی، پیش‌پرداخت بیشتری با حق بیمه بالاتر می‌خواهد؛ حمل‌کننده درباره مسیر و زمان تحویل تضمین کمتری می‌دهد؛ بانک در اعطای تسهیلات محتاط‌تر می‌شود و خریدار داخلی نیز از تعهد بلندمدت پرهیز می‌کند. نتیجه آن است که سرمایه در گردش بیشتری برای همان مقدار تولید لازم می‌شود. حتی اگر نرخ سود بانکی تغییر نکند، هزینه مؤثر تأمین مالی به دلیل افزایش پیش‌پرداخت، طولانی‌شدن چرخه سفارش و بلوکه‌شدن پول بالا می‌رود.

در این وضعیت، مهم‌ترین کاری که سیاست‌گذار می‌تواند برای اعتماد ایجاد دهد، دادن وعده‌های بزرگ نیست؛ بلکه کاهش عدم‌قطعیت‌های قابل کنترل است. تقویم روشن وکتن تخصیص ارز، قواعد ثابت و کوتاه‌مدت قیمت، برنامه انرژی، شیوه ترخیص اضطراری، اعتبار قراردادهای دولتی و انتشار منظم داده‌ها، بخشی از ابهام را کم می‌کند. دولت قادر نیست زمان پایان جنگ را تضمین کند، اما می‌تواند تضمین کند که قواعد داخلی هر فتنه تغییر نکند. همین قابلیت پیش‌بینی، خود نوعی حمایت مؤثر از تولید است.

● اختلال زنجیره تأمین در دوره جنگ چه گلوگاه‌هایی برای تولید ایجاد کرده است؟

زنجیره تأمین صنعتی ایران پیش از جنگ نیز زیر فشار تحریم، محدودیت انتقال پول، زمان طولانی تخصیص ارز و وابستگی به مسیرهای واسطه‌ای قرار داشت. جنگ هر یک از این حلقه‌ها را پریسک‌تر و گران‌تر کرده است. گزارش‌های اخیر از افت شدید تجارت، دشوارترشدن دسترسی به ارز و بسته‌شدن یا محدودشدن برخی کانال‌های مالی و تجاری حکایت دارد. معنای صنعتی این وضعیت آن است که یک سفارش خارجی ممکن است دیرتر، با مسیر طولانی‌تر، بیمه گران‌تر و نیاز به واسطه‌های بیشتر به کارخانه برسد.

نخستین گلوگاه، پرداخت و ارز است. حتی هنگامی که کالا در بازار جهانی موجود است، بنگاه ایرانی باید بتواند ارز تهیه کند. آن را منتقل کند و ریسک رد یا مسدودشدن معامله را بپذیرد. طولانی‌شدن این فرایند، پول شرکت را برای ماه‌ها قفل می‌کند. در تورم بالا، سرمایه‌ای که امروز برای خرید یک محموله کافی است، چند ماه بعد ممکن است فقط بخشی از همان محموله را تأمین کند. این مسئله برای قطعه‌سازان کوچک که دسترسی مستقیم به منابع ارزی یا وثیقه بانکی ندارند شدیدتر است. دومین گلوگاه، حمل‌ونقل، بیمه و گمرک است. تغییر مسیر کشتی، محدودیت بنادر یا فضای هوایی، افزایش بازرسی، کمبود کانتینر و حق بیمه جنگ، زمان و هزینه تحویل را افزایش می‌دهد. حتی اگر سهم هزینه حمل در قیمت نهایی یک قطعه کوچک به نظر برسد، تأخیر یک قطعه کم‌ارزش می‌تواند خط تولید یک محصول گران‌قیمت را متوقف کند. در خودرو، نبود یک حسگر، تراشه، ماده شیمیایی ویژه، قطعه گیربکس یا ابزار کنترلی ممکن است صدها خودرو را ناقص در محوطه نگه دارد.

سومین گلوگاه، شکنندگی تأمین‌کنندگان رده دوم و سوم است. خودروساز بزرگ شاید بتواند برای چند ماه موجودی ایجاد کند، اما بسیاری از سازندگان کوچک مواد، قالب، خدمات حرارتی، پوشش سطح، الکترونیک یا حمل تخصصی حاشیه نقدینگی محدودی دارند. اگر مطالبات آنها دیر پرداخت شود یا قیمت قرارداد با هزینه مواد و ارز تعدیل نشود، زنجیره از ضعیف‌ترین حلقه می‌شکند. تعطیلی یک واحد کوچک ممکن است در آمار کل صنعت دیده نشود، اما اثر آن در چندین خط مونتاژ ظاهر می‌شود.

چهارمین گلوگاه، انرژی و زیرساخت داخلی است. جنگ می‌تواند به شبکه انرژی، مخازرات، سامانه‌های بانکی و حمل داخلی آسیب مستقیم یا غیرمستقیم بزند؛ اما حتی بدون آسیب مستقیم نیز کمبود سوخت، قطعی برق و اختلال سامانه‌ها برنامه تولید را بر هم می‌زند. پنجمین گلوگاه، نیروی انسانی است؛ جابه‌جایی جمعیت، ناامنی رفت‌وآمد، کاهش تمرکز، غیبت کارکنان کلیدی و مهاجرت متخصصان، ظرفیت واقعی تولید را پایین می‌آورد.

برای مدیریت این گلوگاه‌ها باید نقشه اقلام بحرانی‌ه ر زنجیره تهیه شود. منظور، فهرست بلند همه واردات نیست؛ بلکه شناسایی چند ده قلمی است که نبود آنها بیشترین توقف را ایجاد می‌کند. برای هر قلم باید موجودی ایمن، تأمین‌کننده جایگزین، مسیر حمل دوم، امکان تعمیر یا بازطراحی، نیاز ارزی و مسئول تصمیم مشخص باشد. کنسرسیوم‌های

خرید و لجستیک می‌توانند هزینه بنگاه‌های کوچک را کم کنند. همچنین گمرک و استاندارد باید برای اقلام بحرانی مسیر سریع اما قابل رهگیری ایجاد کنند تا تسهیل اضطراری به بی‌ضابطگی و ورود کالای نامعتبر تبدیل نشود.

● اگر شرایط جنگی و تورمی ادامه یابد، کدام بخش‌ها بیشتر آسیب می‌بینند و اقدام فوری چیست؟

آسیب‌پذیری را نباید فقط براساس اندازه صنعت سنجید. چهار ویژگی خطر را بالا می‌برد: وابستگی ارزی یا وارداتی زیاد، چرخه طولانی سرمایه در گردش، مصرف بالای انرژی و ناتوانی در تعدیل قیمت یا قرارداد. بر این مبنا، صنایع کوچک و متوسط تأمین‌کننده، قطعه‌سازی خودرو، لوازم خانگی و الکترونیک، دارو و تجهیزات پزشکی وابسته به مواد خاص، لاستیک و پلیمرهای تخصصی، ماشین‌سازی و پیمانکاران پروژه‌ای در معرض فشار جدی‌اند. صنایع انرژی‌بر مانند فولاد، سیمان، شیشه و سرمایک نیز در صورت تداوم محدودیت انرژی آسیب می‌بینند؛ هرچند بعضی از آنها از افزایش قیمت جهانی یا درآمد صادراتی منتفع شوند.

در میان این بخش‌ها، قطعه‌سازی خودرو جایگاه حساسی دارد. این صنعت شبکه‌ای گسترده از بنگاه‌های بزرگ و کوچک است، مطالبات طولانی از خودروسازان دارد، بخشی از مواد و تجهیزات آن ارزتر است و قیمت قراردادهایش معمولاً با تأخیر اصلاح می‌شود. هم‌زمان کاهش قدرت خرید مردم، بازار خودرو را از دو سو تحت فشار می‌گذارد: خودرو به کالایی گران‌تر تبدیل می‌شود، اما تقاضای مصرفی واقعی ضعیف‌تر می‌شود. ممکن است تقاضای سفته‌بازانه برای مدتی بازار را ظاهراً فعال نگه دارد، ولی این تقاضا پایه‌ای برای تولید پایدار نیست.

آمارهای بهار ۱۴۰۵ نیز هشدار می‌دهند که مسئله فقط قیمت نیست. گزارش‌های از افت چشمگیر تولید نسواری و کاهش تولید شرکت‌های اصلی نسبت به دوره مشابه سال قبل منتشر شده است. البته نباید همه این افت را به جنگ نسبت داد؛ مشکلات تأمین ارز، بدهی زنجیره، سیاست قیمت، مدیریت بنگاه و محدودیت انرژی از قبل وجود داشت. از نظر تحلیلی، جنگ یک متغیر مستقل در خلا نیست؛ شوکی است که بر همان ضعف‌های قبلی سوار شده و آنها را تشدید کرده است.

مهم‌ترین اقدام فوری، تشکیل یک سازوکار اجرایی کوچک و دارای اختیار برای «تداوم تولید» با تقویت جایی مانند ستاد تسهیل است، نه ایجاد یک ستاد بزرگ تشرفیاتی. این سازوکار باید در سطح ملی و برای هر زنجیره منتخب، پنج تصمیم را بیکارچه کند: تعیین اقلام گلوگاهی، اولویت ارز و ترخیص، حداقل انرژی قابل پیش‌بینی، تأمین مالی سرمایه در گردش مبتنی بر اسناد واقعی، و تسویه یا تضمین مطالبات زنجیره. مسئولیت، معیار انتخاب و مدت حمایت باید شفاف باشد و نتایج آن هفتگی منتشر شود.

حمایت اضطراری نیز باید زمان‌دار، مشروط و قابل بازپس‌گیری باشد. بنگاه‌ی که حمایت می‌گیرد باید تولید، اشتغال، مصرف ارز، موجودی و تحویل خود را گزارش کند. حمایت نباید به حفظ هر واحد ناآرامد یا هر هزینه‌ای تبدیل شود؛ زیرا منابع کمیاب از بنگاه‌های مولد گرفته می‌شود. در عین حال، ورشکستگی یک تأمین‌کننده گلوگاهی نیز نباید صرفاً مسئله خصوصی تلقی شود، چون ممکن است هزینه توقف کل زنجیره بسیار بیشتر از هزینه نجات موقت و مشروط آن باشد.

در حوزو قیمت، اقدام فوری باید ایجاد سازوکار تعدیل منظم و قابل پیش‌بینی باشد. قراردادهای صنعتی و قیمت محصولات تنظیم‌شده باید بر پایه شاخص‌های معتبر مواد، ارز، دستمزد، انرژی و تأمین مالی در دوره‌های مشخص بازبینی شوند. اگر دولت به دلایل اجتماعی اجازه انتقال کامل هزینه به مصرف‌کننده را نمی‌دهد، باید شفاف‌تر شفاف و از محل منبع مشخص جبران کند؛ تحمیل این شکاف به ترازنامه خودروساز یا تأمین‌کننده فقط زیان را پنهان و بحران بعدی را بزرگ‌تر می‌کند.

در کنار این اقدامات، باید از سه واکنش پرهیز کرد: ممنوعیت‌های ناگهانی واردات یا صادرات، تثبیت طولانی قیمت و ارز بدون منبع، و اعطای اعتبار عمومی به همه بنگاه‌ها. ممنوعیت ناگهانی، قرارداد و بازار صادراتی را نابود می‌کند؛ تثبیت مصنوعی، رانت و کمبود می‌سازد؛ و اعتبار عمومی، تورم را تشدید می‌کند. سیاست اضطراری خوب سیاستی است که دقیقاً بداند از کدام حلقه، برای چه مدت و در برابر چه تهدیدی حمایت می‌کند.

● آیا در این شرایط واردات خودرو می‌تواند بخشی از مشکلات را حل کند؟

واردات خودرو می‌تواند بخشی از مشکلات بازار خودرو را کاهش دهد، اما نباید آن را جایگزین اصلاح صنعت یا راه‌حل اصلی تورم دانست. کارکرد درست واردات، افزایش تنوع و عرضه، ایجاد فشار رقابتی، فراهم‌کردن معیار مقایسه برای کیفیت و قیمت، دسترسی به فناوری‌های جدید و محدودکردن امکان تحمیل ناآرامی بنگاه‌های داخلی به مصرف‌کننده است. بااین‌حال، واردات به خودی خود ناترازی بانکی، قیمت‌گذاری دستوری، ضعف حکمرانی شرکتی، بدهی خودروسازان یا قطعه‌سازان یا کمبود انرژی را درمان نمی‌کند. اگر این مسائل حل نشوند، ممکن است در کنار صنعت زیانده داخلی، بازاری وارداتی و ارزتر نیز شکل گیرد که خود به منبع جدید یی‌ثباتی تبدیل شود.

در شرایط جنگی و کمبود ارز، مسئله اصلی انجام دادن یا ندادن واردات نیست؛ بلکه ترتیب اولویت‌ها و کیفیت سیاست وارداتی است. قطعات گلوگاهی، مواد اولیه، تجهیزات تعمیر و نگهداری و فناوری‌هایی که از توقف تولید جلوگیری می‌کنند، باید از نظر ارزی در اولویت بالاتری قرار



گیرند. این ملاحظه، ممنوعیت کامل واردات خودرو را توجیه نمی‌کند؛ زیرا ممنوعیت طولانی، رقابت را از بین می‌برد و بازار را در اختیار چند عرضه‌کننده محدود می‌گذارد.

راه مناسب، تعیین سقف و ترکیب شفاف واردات متناسب با منابع ارزی، نیاز بازار و اهداف صنعتی است؛ به‌گونه‌ای که سیاست هر چند ماک یار با پخشنامه‌های متعارض تغییر نکند.

در این چارچوب، اولویت باید با خودروهای اقتصادی، کم‌مصرف، ایمن و متناسب با قدرت خرید و زیرساخت کشور باشد، نه خودروهای بسیار گران که ارز قابل توجهی مصرف می‌کنند و اثر محدودی بر رفاه عمومی یا رقابت در بخش اصلی بازار دارند. واردکننده نیز نباید صرفاً یک واسطه فروش کوتاه‌مدت باشد. برخورداری از شبکه خدمات پس از فروش، تأمین قطعه در دوره عمر و تعهدات گارانتی، دسترسی به اطلاعات فنی و توان پاسخگویی حقوقی به مصرف‌کننده باید شرط ورود پایدار به بازار باشد. تعدد اسمی واردکنندگان، بدون شبکه اقتصادی و تعهد بلندمدت، الزاما رقابت واقعی ایجاد نمی‌کند.

واردات زمانی بیشترین اثر مثبت را دارد که جزئی از یک سیاست واحد برای بازار و صنعت خودرو باشد. تعرفه، نرخ ارز، ضوابط استاندارد، خدمات پس از فروش و امکان همکاری تولیدی باید قابل پیش‌بینی باشند. همچنین میان واردات محصول نهایی، مونتاژ CKD و تولید دارای ارزش‌افزوده داخلی تفاوت واقعی گذاشته شود؛ مونتاژی که صرفاً از امتیازات تولید استفاده می‌کند ولی دانش، مقیاس، صادرات یا شبکه تأمین رقابت‌پذیر نمی‌سازد، نباید همان حمایت تولید عمیق را دریافت کند. بنابراین واردات می‌تواند ابزار تنظیم رقابت و حمایت از حق انتخاب مصرف‌کننده باشد، مشروط بر آنکه جای سیاست صنعتی را نگیرد و به رانت جدید ارزی و تجاری تبدیل نشود.

● خصوصی‌سازی در چنین شرایطی چه کمکی می‌تواند به صنعت کند؟

خصوصی‌سازی اگر مطابق منطق سیاست‌های کل اصلی ۴۴ و با تعریف درست انجام شود، یکی از اصلاحات ضروری اقتصاد و صنعت ایران است. دولت نباید هم‌زمان مالک بنگاه، منصوب‌کننده مدیر، تعیین‌کننده برنامه تولید، قیمت‌گذار، تأمین‌کننده اعتبار، تنظیم‌گر بازار و داور عملکرد همان بنگاه باشد. چنین تراکمی از نقش‌ها تعارض منافع ایجاد می‌کند و پاسخگویی را از بین می‌برد. واگذاری امور تصدی‌گری و اداره بنگاه به بخش خصوصی می‌تواند بار مالی و مدیریتی دولت را کاهش دهد، تصمیم‌گیری را سریع‌تر کند و مسئولیت سود و زیان را به صاحبان واقعی سرمایه منتقل کند. بااین‌حال، خصوصی‌سازی به معنای ضعیف‌شدن یا کنارگشتن دولت نیست. دولت باید در مالکیت و مدیریت روزمره کوچک‌تر، اما در حکمرانی قوی‌تر شود. سیاست‌گذاری صنعتی، وضع قواعد رقابت، نظارت بر انحصار و تبانی، استانداردهای ایمنی و محیط‌زیست، حمایت از حقوق مصرف‌کننده، شفافیت اطلاعات، نظارت مالی و تسهیل ورشکستگی و خروج منظم بنگاه‌های ناآرامد، وظایف حاکمیتی‌اند و قابل واگذاری به صاحبان بنگاه نیستند. خصوصی‌سازی موفق، ظرفیت تنظیم‌گری دولت را آزاد و تقویت می‌کند، خصوصی‌سازی ناموفق فقط انحصار دولتی را به انحصار خصوصی یا شبه‌دولتی تبدیل می‌کند.

ازاین‌رو، شیوه واگذاری به اندازه اصل واگذاری اهمیت دارد. ارزش‌گذاری باید شفاف باشد، خریدار و منابع مالی او مشخص باشند، رقابت واقعی برای خرید وجود داشته باشد و سهام نباید در ظاهر خصوصی اما در عمل به نهادهای وابسته، طلبکاران یا مجموعه‌های فاقد استقلال مدیریتی منتقل شود. ساختار بدهی‌ها، دارایی‌های غیرعملیاتی، تعهدات بازنشتی و مطالبات زنجیره تأمین نیز باید پیش از واگذاری با هم‌زمان با آن تعیین تکلیف شود. در غیر این صورت، دولت یک بنگاه گرفتار را واگذار می‌کند اما چند سال بعد برای جلوگیری از توقف تولید یا بیکاری دوباره ناچار به مداخله و تأمین مالی آن خواهد شد.

در صنعت خودرو، واگذاری مالکیت بدون اصلاح محیط کسب‌وکار کافی نیست. نمی‌توان از سهام‌دار خصوصی انتظار سرمایه‌گذاری، افزایش کیفیت و پذیرش کامل زیان داشت، اما هم‌زمان انتصاب مدیر، قیمت محصول، تخصیص ارز، برنامه تولید و بسیاری از تصمیم‌های عملیاتی را دولت تعیین کند. خصوصی‌سازی واقعی باید با استقلال مدیریت بنگاه، حاکمیت شرکتی حرفه‌ای، افشای عمومی عملکرد، امکان رقابت در بازار محصول و زنجیره تأمین و پایان‌دادن به مداخلات روزمره همراه باشد. در مقابل، دولت باید با قدرت بیشتری بر ایمنی، کیفیت، تعهدات خدمات پس از فروش، رفتار ضدرقابتی و استفاده از منابع عمومی نظارت کند.

شرایط جنگ و تورم، ضرورت این اصلاح را از بین نمی‌برد، اما واگذاری ستابزه‌ده و فروش دارایی در شرایط بحران نیز مطلوب نیست. خصوصی‌سازی درمان فوری کمبود ارز یا سرمایه در گردش نیست و نباید به فروش اضطراری دارایی‌ها برای پوشش کسری بودجه تقلیل یابد. مسیر مناسب، واگذاری مرحله‌ای، رقابتی و شفاف همراه با اصلاح تنظیم‌گری است. حمایت دولت از یک بنگاه خصوصی به بحران نیز فقط باید استثنایی، زمان‌دار، مشروط و قابل حساسری باشد؛ بخش خصوصی باید اختیار تصمیم داشته باشد و در برابر آن مسئولیت سرمایه، بهره‌وری، کیفیت و زیان خود را نیز بپذیرد.