عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت در گفت‌وگو با صمت تاکید کرد

صنعت قربانی سیاست‌گذاری‌های متناقض

در شرایطی که تحریم‌ها و محدودیت‌های تجاری و مالی، دسترسی صنایع به بازارهای خارجی، منابع ارزی، فناوری، مواد اولیه و تجهیزات را دشوارتر کرده، مسئله صنعت دیگر تنها به مشکلات یک واحد تولیدی یا یک شهرک صنعتی محدود نمی‌شود. حال پرسش اصلی این است که صنعت ایران در برابر این فشارهای چندلایه تا چه اندازه تاب‌آوری دارد و چه تغییراتی در سیاست‌گذاری، تأمین مالی، تجارت، فناوری و زیرساخت لازم است تا تولید از مرحله عبور از بحران به مسیر رشد و رقابت بازگردد. صمت در این زمینه با امیرحسن کاکایی، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت و پژوهشگر حوزه صنعت به گفت‌وگو نشسته که در ادامه می‌خوانید.

◉ اگر بخواهیم یک تصویر کلی از وضعیت صنعت در شرایط تحریم و محدودیت‌های اقتصادی داشته باشیم، به نظر شما الان مهم‌ترین مشکلی که تولیدکننده‌ها با آن روبه‌رو هستند چیست؛ تأمین مواد اولیه و تجهیزات، کمبود نقدینگی، مشکل بازار یا محدودیت‌های ارزی؟

ابتدا باید عرض کنم که تحریم‌ها اکنون وارد مرحله‌ای تازه و به‌مراتب سخت‌تر شده‌اند و مجموعه محدودیت‌های تجاری، مالی و لجستیکی، یک محاصره گسترده اقتصادی ایجاد کرده است. البته با توجه به وسعت جغرافیایی و تنوع مرزهای ایران، بعید است این محاصره هیچ‌گاه کامل شود؛ بااین‌حال، وضعیت امسال از سال گذشته دشوارتر است و از نظر ترکیب هم‌زمان تورم شدید، محدودیت ارزی، تحریم تجاری و مالی، ناترازی انرژی و بی‌ثباتی سیاست‌گذاری، با یکی از دشوارترین دوره‌های اقتصاد صنعتی ایران در دهه‌های اخیر مواجه هستیم.

در عین حال، این وضعیت با برخی دوره‌های بحرانی گذشته دو تفاوت مهم دارد: نخست آنکه کشور همچنان از توان دفاعی و ظرفیت مقاومت قابل‌توجهی برخوردار است؛ دوم آنکه، دست‌کم در حال حاضر، کالاهای اساسی مصرفی مانند غذا، دارو و پوشاک در بازار به وفور موجود است. بااین‌حال، استمرار این وضعیت به‌تدریج توان اقتصادی و اجتماعی کشور را مستهلک می‌کند و نشانه‌های آن را می‌توان در تشدید کمبودها و ناترازی‌هایی مانند بنزین و برق مشاهده کرد. بخشی از این کمبودها البته با اصلاح الگوی مصرف، توسعه فناوری و مدیریت بهتر منابع قابل کنترل است.

تجربه تاریخی ایران نشان می‌دهد که جامعه ما زمانی توانسته است با منابع محدود، از جمله آب، زندگی و تولید را در مناطق خشک استمرار دهد که فناوری مانند قنات با فرهنگ همکاری جمعی و مدیریت مصرف همراه بوده است. متأسفانه در شصت سال گذشته، فرهنگ مصرف‌گرایی تقویت و روحیه همکاری و مسئولیت‌پذیری جمعی به‌تدریج تضعیف شده است. اگر اصلاح الگوی مصرف و احیای همکاری و افزایش سرمایه اجتماعی به کانون سیاست‌ها بازگردد، امکان مدیریت بهتر محدودیت‌ها و افزایش تاب‌آوری کشور وجود خواهد داشت. این مقدمه را گفتم تا تأکید کنم که در وضعیت دشواری قرار داریم و برای اداره اقتصاد و صنعت، نیازمند بازگشت به اصولی مانند همکاری، شفافیت، انضباط و مدیریت مسئولانه منابع هستیم. پیش از پاسخ فنی به پرسش شما، باید به یکی از عمیق‌ترین پیامدهای تحریم اشاره کنم: افزایش زمینه‌های فساد و گسترش فعالیت‌های غیرشفاف که قاتل سرمایه‌های اجتماعی است.

گسترش تحریم‌های یک‌جانبه و ثانویه، بسیاری از مبادلات عادی تجاری را از مجاری رسمی بانکی، بیمه‌ای و حمل‌ونقل خارج کرده و بنگاه‌ها را به استفاده از واسطه‌ها، شرکت‌های پوششی و مسیرهای غیرمستقیم سوق داده است. این وضعیت، هرچند الزاما در همه موارد از نظر حقوقی معادل قاچاق نیست، هزینه مبادله و خطر فساد را افزایش می‌دهد؛ زیرا هرجا شفافیت کاهش یابد، امکان دریافت هزینه‌های نامتعارف، سوءاستفاده از اطلاعات و شکل‌گیری شبکه‌های ذی‌نفع بیشتر می‌شود.

در سال‌های نخست ممکن است چنین شبکه‌هایی به عبور کالا و ادامه فعالیت اقتصادی کمک کنند، اما اگر نظارت، شفافیت و پاسخ‌گویی نهادی وجود نداشته باشد، به‌تدریج خود به مراکز قدرت و ثروت تبدیل می‌شوند و حتی می‌توانند بر تصمیمات عمومی و حاکمیتی اثر بگذارند. همراه‌شدن این وضعیت با تورم مزمن، مرزهای اخلاقی و اعتماد عمومی را نیز فرسوده می‌کند. بنابراین، تحریم در صورت ضعف حکمرانی، می‌تواند به یکی از مهم‌ترین محرک‌های گسترش رانت، فساد و فرسایش اخلاق اقتصادی جامعه تبدیل شود. همچنین افرادی که در این مسیر ثروتمند می‌شوند، معمولا از اخلاق هم تهی می‌شود و ثروت خود را به‌شدت با انواع نمادها، به رخ جامعه می‌کشانند و به تنش‌های ناشی از اختلاف طبقاتی دامن می‌زنند. اتفاقا یکی از این نمادها که امروزه با هویت برخی آدم‌ها عجین شده است، خودرو است.

حال به مسئله خود صنعت برگردیم. یکی از پیامدهای این وضعیت، تسخیرشدگی نظام تنظیم‌گری است؛ یعنی تصمیمات تنظیم‌گر به‌جای آنکه منافع عمومی و توسعه صنعتی را دنبال کند، تحت‌تأثیر گروه‌های ذی‌نفع قرار می‌گیرد. به‌عنوان مثال، باوجود گذشت چند سال از تصویب قانون ساماندهی صنعت خودرو، هنوز نتیجه مثبت و ملموسی متناسب با اهداف اعلام‌شده آن برای صنعت و مصرف‌کننده مشاهده نمی‌شود؛ اما برخی اشکال واردات، برای گروه‌هایی خاص به محل انباشت ثروت و کسب رانت تبدیل شده به‌وضوح به اختلاف طبقاتی و نه رفاه عمومی دامن زده است.

یکی از نمودهای مهم این ضعف حکمرانی، خودداری از اتخاذ تصمیمات بزرگ و پایدار درباره مسیر صنایع کشور است. از این منظر، بزرگ‌ترین مشکل امروز صنعت فقط کمبود ارز، برق یا مسیرهای لجستیکی نیست؛ بلکه بلاتکلیف نگه‌داشتن صنعتگران و مواجه‌کردن آنها با تصمیمات خلق‌الساعه، متعارض و پیش‌بینی‌ناپذیر است. محدودیت منابع واقعی است، اما بی‌ثباتی سیاست‌گذاری آثار این محدودیت‌ها را چند برابر می‌کند. نقطه مقابل که به خوبی نشان ضعف تنظیم‌گری به نفع مردم است، افزایش واردات بی‌رویه و بی‌ضابطه همراه با تخصیص نابسامان ارز دولتی در صنعت است که این روزها صدای خیلی از نهادهای نظارتی و مردمی را درآورده است؛ مطلبی که ناشی از سیاست‌های پوپولیستی سال‌های گذشته و اکنون است.

تداوم این بلاتکلیفی و تصمیمات متناقض، به‌تدریج توان صنایعی مانند صنعت خودرو را فرسوده کرده است. بااین‌حال، این صنعت هنوز از زیرساخت تولیدی، زنجیره تأمین، نیروی انسانی و تجربه صنعتی قابل‌توجهی برخوردار است و ظرفیت تاب‌آوری آن کاملا از میان نرفته است. شرط استفاده از این ظرفیت، تعیین یک راهبرد کلان روشن، منسجم و قابل پیش‌بینی است.

◉ منظورتان از استراتژی کلان چیست؟ چه راهبردی می‌تواند هم اکنون تعیین‌کننده باشد؟

برای توضیح منظورم از راهبرد کلان، می‌توان از تجربه تصمیمات بزرگ در حوزه‌های دیگر استفاده کرد. فارغ از داوری درباره درستی یا نادرستی هر تصمیم مشخص در حوزه نظامی یا سیاست خارجی، ویژگی یک تصمیم راهبردی آن است که تکلیف دستگاه‌های مختلف را روشن می‌کند، تعارض‌ها را کاهش می‌دهد و امکان حرکت هماهنگ را به وجود می‌آورد. اقتصاد و صنعت نیز در وضعیت کنونی به چنین تعیین‌تکلیفی نیاز دارند؛ البته تصمیم صنعتی باید بر پایه ارزیابی کارشناسی، سنجش هزینه و فایده، مشارکت ذی‌نفعان و سازوکار بازبینی اتخاذ شود.

◉ در میدان جنگ اقتصادی باید روشن کنیم که واردات، تولید داخلی و همکاری خارجی هرکدام چه جایگاهی در راهبرد توسعه کشور دارند. مسئله این نیست که میان واردات و تولید یکی را مطلقاً انتخاب کنیم؛ مسئله این است که واردات، تخصیص ارز و همکاری بین‌المللی در خدمت چه هدفی قرار می‌گیرد. آیا واردات صرفا به توزیع محصول نهایی و شکل‌گیری رانت تجاری منجر می‌شود، یا به رقابت، انتقال فناوری، تعمیق زنجیره تأمین و ارتقای تولید داخلی کمک می‌کند؟

برای مثال، در حوزه نهاده‌های مرغداری، هدف واقع‌بینانه نباید خودکفایی مطلق و پرهزینه باشد. باید وابستگی‌های بحرانی شناسایی و از طریق تنوع منابع، ذخایر راهبردی، اصلاح الگوی مصرف، تولید داخلی سازگار با اقلیم و قراردادهای بلندمدت خارجی مدیریت شود. توسعه فناوری‌های کشاورزی و ژنتیکی نیز می‌تواند بهره‌وری را افزایش دهد، اما این مسیر باید با محدودیت آب، خاک و مزیت‌های نسبی کشور سازگار باشد.

همین منطق در صنعت خودرو نیز برقرار است. به‌عنوان‌مثال چین با توجه به تفاهمنامه ۲۵ ساله و البته رفتارش با ایران، باید شریک راهبردی توسعه صنعتی باشد، نه صرفا فروشنده محصول نهایی یا مجموعه‌های CKD. چنین مشارکتی تنها زمانی توسعه‌آفرین خواهد بود که قراردادها دارای تعهدات قابل سنجش در زمینه انتقال دانش فنی، توسعه مشترک محصول، تعمیق ساخت داخل، آموزش نیروی انسانی، دسترسی به نرم‌افزار و زنجیره تأمین و ایجاد ظرفیت صادراتی باشند. اگر از سال ۱۳۹۷ سیاست ارزی باثبات‌تری دنبال می‌شد و همکاری با شرکای چینی بر توسعه صنعتی متمرکز می‌شد، امروز به احتمال زیاد عمق ساخت داخل، توان مهندسی، بهره‌وری انرژی و تاب‌آوری زنجیره تأمین در سطحی بالاتر قرار داشت و زمینه رانت و فعالیت‌های غیرمولد نیز محدودتر بود. همچنین با توجه به ارتباط دولتی بین ایران و چین، می‌شد جلوی خیلی از فسادهای ناشی از عدم‌شفافیت در تبادلات تجاری و صنعتی را می‌گرفت و تا حد زیادی جلوی افزایش احجاف‌گونه خودروهای چینی ناشی از بیش‌اظهاری یا زیاده‌خواهی واسطه‌ها را در ایران سد می‌کرد. دولت ایران با کمک دولت چین، می‌توانست نظارت بهتری بر کیفیت خودروهای وارداتی صورت دهد تا هم کیفیت خودروها بالاتر می‌رفت و هم مصرف سوختشان کمتر می‌شد.

بنابراین، مشکل اصلی فقط کمبود ارز یا بنزین نیست؛ بلکه نحوه تعریف مسئله و انتخاب راه‌حل است. تقابل‌سازی دائمی میان مردم و تولیدکننده، یا میان واردات و تولید، مانع شکل‌گیری یک سیاست صنعتی متوازن شده است. برخی موضع‌گیری‌های اخیر نیز هم‌زمان پیام منفی به تولیدکنندگان داخلی و شریک اصلی تجاری ایران ارسال کرده و نشان داده هنوز درباره نسبت واردات، همکاری با چین و توسعه صنعت داخلی اجماع راهبردی وجود ندارد.

البته تاکید می‌کنم که نقد اصلی من متوجه یک شخص نیست، بلکه متوجه سازوکاری است که در آن اظهارنظرها و تصمیمات بدون پیوند با یک راهبرد مصوب و منسجم اتخاذ می‌شوند. نتیجه چنین وضعی، خودزنی سیاستی است: صنعتی را که باید در برابر تحریم تقویت شود تضعیف می‌کنیم و در همان حال، از ظرفیت مهم‌ترین شریک تجاری خود نیز برای انتقال فناوری و توسعه تولید بهره کافی نمی‌بریم.

◉ تحریم‌ها چقدر زنجیره تأمین صنعت را آسیب‌پذیر کرده‌اند؟ در تأمین ماشین‌آلات، قطعات و مواد اولیه، تولید داخل توانسته جای خالی واردات را پر کند یا هنوز وابستگی جدی وجود دارد؟

پاسخ کوتاه این است که توان داخلی در برخی قطعات، مواد، تجهیزات و خدمات مهندسی توسعه یافته است، اما در ماشین‌آلات پیشرفته، تجهیزات کنترلی، قطعات الکترونیکی، برخی مواد ویژه و فناوری‌های کلیدی همچنان وابستگی جدی وجود دارد. مسئله فقط میزان وابستگی نیست؛ طولانی‌شدن زمان تأمین، افزایش هزینه مبادله و عدم‌قطعیت، توان برنامه‌ریزی بنگاه را نیز مختل می‌کند. مشکلات اجرایی داخلی نیز این وضعیت را تشدید کرده است. در مواردی، ماشین‌آلات و تجهیزات تولیدی پس از ورود به گمرکات کشور، برای مدتی طولانی بلاتکلیف مانده‌اند. بنابراین برخی دستگاه‌ها نه‌تنها نتوانسته‌اند آثار تحریم را کاهش دهند، بلکه با فرآیندهای طولانی و تصمیمات ناهماهنگ، موانع تازه‌ای در مسیر توسعه توان تولید ایجاد کرده‌اند.

از سوی دیگر، سرکوب نامتناسب قیمت‌ها و تقویت تقابل میان مصرف‌کننده و تولیدکننده، توان مالی و سرمایه اجتماعی بنگاه‌های صنعتی را فرسوده کرده است. در سال‌های اخیر، شاید مهم‌ترین آسیب فقط محدودیت دسترسی به ماشین‌آلات نبوده باشد؛ کاهش اعتبار بانکی و مالی بنگاه‌ها و تضعیف اعتماد عمومی نیز نقشی تعیین‌کننده داشته است.

هنگامی که اعتبار مالی و بانکی بنگاه کاهش می‌یابد، صنعت نمی‌تواند افزایش سرمایه در گردش موردنیاز ناشی از تورم مواد اولیه و کالاهای صنعتی را تأمین کند. در نتیجه، ابتدا نظام تأمین کالا دچار اختلال می‌شود، سپس عرضه محصول به بازار کاهش می‌یابد و در نهایت، تنش مالی بنگاه تشدید می‌شود. این یک چرخه معیوب است که می‌توان نشانه‌های آن را در وضعیت شرکت‌هایی مانند سایپا مشاهده کرد.

نکته مهم این است که وضعیت امروز چنین شرکتی را نمی‌توان صرفا نتیجه تصمیمات مستقل مدیریت بنگاه دانست. قیمت‌گذاری دستوری، تکالیف تولیدی، سیاست‌های اعتباری، نحوه اعمال مالکیت و مدیریت دولتی، محدودیت‌های ارزی و تصمیمات متعارض دستگاه‌های مختلف، در شکل‌گیری بدهی و کاهش اعتبار آن نقش داشته‌اند. بنابراین، دستگاه‌هایی که در گذشته در ایجاد این وضعیت سهم داشته‌اند، نمی‌توانند امروز همه مسئولیت را به خود بنگاه منتقل کنند و مسئله را صرفا به «حمایت از یک صنعت شصت‌ساله» تقلیل دهند. این رویکرد، صورت‌مسئله را وارونه می‌کند و به‌جای گشودن مسیر اصلاح، قفل‌های تازه‌ای بر مسیر توسعه صنعتی و مقاومت در برابر تحریم می‌زند.

◉ شما تأکید می‌کنید که مشکل صنعت فقط کمبود ارز، مواد اولیه یا منابع مالی نیست و بی‌ثباتی تصمیم‌گیری، قیمت‌گذاری دستوری و کاهش اعتبار بنگاه‌ها می‌تواند آثار تحریم را تشدید کند. برای جلوگیری از این فرسایش، کدام اصلاحات در نظام ارزی، بانکی و تنظیم‌گری باید در اولویت قرار گیرد؟

درباره ارز متخصص نیستم، اما فکر می‌کنم نظام بانکی باید یکی از این دو تصمیم را قاطعانه بگیرد و تا آخرش برود: یا باید ارز کلا تحت مدیریت کامل بانک مرکزی قرار گیرد (مانند آنچه در روسیه زمان جنگ با اوکراین رخ داد) یا باید تک‌نرخی کامل شود و فرآیند بازار آن شفاف و یکسان شود. اگر قرار است واردکننده از ارز آزاد و قاچاق و بدون تعیین منشأ ارز استفاده کند، باید تولیدکننده هم مجاز به این کار باشد. البته نمی‌گویم که کدام روش بهتر است. این را متخصصین باید بگویند. اما می‌گویم که باید تکلیف یکدست مشخص شود. نمی‌شود به واردکننده خودرو اجازه دهیم هر طور می‌خواهد ارز را تامین و نرخ کالا را مشخص کند و در مقابل تولیدکننده را در صف طولانی تخصیص ارز قرار دهیم و با قیمت‌گذاری دستوری غلط هم آن را از نظر مالی سرکوب کنیم. همین وضعیت در مورد نظارت‌های لازم برای استاندارد محصول و خدمات است که واقعا در وضعیت نامتعادلی قرار دارد و رقابت را به‌شدت به نفع واردکنندگان در این شرایط که نیازمند تاب‌آوری اقتصاد از طریق صنعت و تجارت پویا هستیم، تغییر داده است.

در نظام بانکی که اصلا سوادی ندارم. اما به نظرم می‌رسد آن طوری که مسئولان می‌گویند باید برای صنایع راهبردی، سقف اعتباری را برخلاف قانون موجود، به خاطر شرایط جنگی بالا ببریم. یک متخصصی در جلسه‌ای در سطح عالی مثال خوبی می‌زد. وقتی سر یک چهارراه چراغ قرمز خراب می‌شود، پلیس وارد می‌شود تا گره ترافیکی را باز کند. الان جایی به نام ستاد تسهیل و رفع موانع تولید داریم که اتفاقا این قدرت تشخیص را دارد. لیکن مسئولان مربوطه عملا از عمده تصمیمات آن تبعیت نمی‌کنند. حتی اخیرا شنیده‌ام که می‌خواهند آن را منحل کنند. درست مثل این است که وسط آن چهارراه بزرگ شلوغ بدون چراغ قرمز که اتفاقا تصادف بدی هم شده است، به پلیس بگویند برود.

در مورد نظام تنظیم‌گری که خودش یک گره کور در کشور است، باید عرض کنم که فعلا حداقل کاری که می‌شود انجام داد این است که مثلا جایی مانند ستاد تسهیل را مبنا قرار دهیم و تصمیمات تنظیم‌گری مناسب برای زمان جنگ را با حضور چند وزیر اصلی صنعتی و اقتصادی بگیرند و بقیه فعلا تبعیت کنند و چوب لای چرخ نگذارند. البته باید در چنین ستاد یا شورای مشابهی، سر یک سری اصول تنظیم‌گری در شرایط فعلی تصمیم‌گیری‌های جدی صورت پذیرد.

◉ منظورتان چه تصمیماتی است؟ بارها توضیح داده‌اید که نظام تنظیم‌گری صنعت خودرو در ایران یک کلاف سردرگم با بیش از ۳۰ نهاد مسئول است. چطور می‌شود در زمانی کوتاه و با چند اصل مشکل را در چنین شرایطی حل کرد؟

اتفاقا یکی از وقت‌های خوب برای اصلاح نظام تنظیم‌گری وسط بحران‌هاست. اصولا ما ایرانیان ظاهرا در طول تاریخ بارها ثابت کرده‌ایم که در بحران‌ها آماده تغییرات اساسی می‌شویم. البته در تاریخ خیلی از کشورها هم این مدلی بوده است. همین کشورهای اسکاندیناوی را در ابتدای قرن بیستم بررسی کنید تا ببینید که چگونه از کشورهایی نسبتا فقیر تبدیل به کشورهای بسیار پیشرفته با رفاه بالا شدند؛ یا خود چین که تغییر رفتارش از رفتارهای کمونیستی غیرعقلایی به سمت منطق سوسیالیستی توسعه‌گرا بعد از قحطی بزرگ آغاز شد.

قطعا اصلاح کامل نظام تنظیم‌گری نیازمند یک برنامه سنگین و همه‌جانبه است. اما در شرایط فعلی یکسری سوال است که اگر درست به آنها پاسخ بدهیم مسیرمان در آن جهت که درست تشخیص می‌دهیم، اصلاح خواهد شد. مثلا اینکه آیا ما صنعت خودرو می‌خواهیم یا واردات راه‌حل مناسب برای کشور ما است؟ یک سوال اساسی و بسیار مهم است که سال‌هاست مطرح می‌شود. واقعیت این است که با توجه به جنگ جدید این حرف‌ها که مثلا صنعت خودرو قابلیت رقابت ندارد و باید تعطیلش کنیم، واقعا بی‌معنی است. مگر می‌شود کشوری بخواهد جلوی امریکا و استکبار جهانی بایستد و صنعتی مانند خودرو داشته باشد و بخواهد آن را به خارجی‌ها بسپارد؟ واقعیت این است که هرقدر از هم از این صنعت ناراحت باشیم، تعطیل کردن آن کاری غلط است. باید آن را اصلاح کرد. همین اعتقاد به ایجاد صنعت خودروی رقابت‌پذیر خیلی از مسائل را روشن می‌کند. رکن بعدی این است که آیا می‌خواهیم روی فناوری‌های پیشرفته راهبردی سرمایه‌گذاری کنیم یا آن را وارد کنیم؟ همچنین کشوری که این‌همه دشمن دارد و می‌خواهد جلوی همه دنیای زورگو بایستد، لازم است تا روی تولید بردهای الکترونیکی خود تسلط اطلاعاتی داشته باشد و پروتکل‌های امنیتی خود را رعایت کند. در کشوری که با امریکا دشمنی دیرینه دارد و به این زودی‌ها قابل‌حل نیست، استفاده از GPS امریکایی کاری غلط است و باید از سیستم‌های جایگزین مطمئن‌تر مانند بیدو چین یا گلوناس روسیه یا ترکیبی از همه آنها استفاده کند. همچنین باید موضوع پلتفرم مشترک و توسعه مشترک برخی مجموعه‌های راهبردی، جدی گرفته شود. بحث هوشمندسازی خودروها و استفاده از بانک‌های اطلاعاتی بزرگ مشترک هم کاری خیلی مهمی است که در قرن بیست و یکم اگر به آن نپردازیم، حتما به‌زودی با مشکل روبه‌رو می‌شویم.

◉ با توجه به‌ضرورت حفظ ارتباط با اقتصاد جهانی، چه نسبتی باید میان واردات، تولید داخلی و همکاری راهبردی با کشورهایی مانند چین برقرار شود؟ چگونه می‌توان از همکاری خارجی برای انتقال فناوری، توسعه زنجیره تأمین و صادرات استفاده کرد، بدون آنکه این همکاری صرفاً به واردات محصول نهایی یا توسعه مونتاژ کم‌عمق محدود شود؟

نظام تعرفه‌گذاری و نظام مشارکت بین‌المللی و برنامه داخلی‌سازی یکی از نقطه‌ضعف‌های سال‌های قبلی بوده است که اتفاقا در این موقعیت باید خیلی در مورد آنها و توازن راهبردی بین ابزارهای تنظیم‌گری مطالعه کرد و با توجه به تجربه بیست سال گذشته همزمان با در نظر گرفتن تحولات راهبردی و پارادیمی امروزی آنها را بازنگری کرد.

◉ در صورت تداوم محدودیت دسترسی به فناوری‌های پیشرفته، صنعت ایران چگونه می‌تواند از عقب‌ماندگی بیشتر جلوگیری کند؟ نقش دانشگاه‌ها، شرکت‌های دانش‌بنیان، مراکز تحقیق و توسعه، سازندگان داخلی و قراردادهای انتقال فناوری در این مسیر چیست؟

تنها راه نجات کشور از این وضعیت توجه جدی به نظام توسعه فناوری و نوآوری است که یکی از اجزاء آن دانشگاه است. ما امروز دارای زیست‌بوم پیشرفته‌ای برای توسعه فناوری و نوآوری داریم. اما همان‌طور که قبلا توضیح دادم مشکل پایه در این زیست‌بوم نیست. بلکه علت اصلی سیاست‌های حاکم بر صنعت و اقتصاد است که در بالا اشاراتی به ارکان آن کردیم. باید کاری کنیم که سرمایه‌گذاری روی فناوری‌های نوین به صرفه باشد و این موضوع مستلزم توسعه صنعت خودرو برای تولید در مقیاس بالاست. ادغام خودروسازی‌ها و مشترک‌سازی پلتفرمی می‌تواند یکی از راه‌حل‌های توجه جدی و پایدار به این موضوع باشد.

◉ اگر قرار باشد در شرایط تداوم تحریم، فقط سه تصمیم فوری برای افزایش تاب‌آوری و رقابت‌پذیری صنعت ایران اتخاذ شود، آن سه تصمیم چه خواهد بود؟ همچنین با چه شاخص‌هایی می‌توان ظرف یک یا دو سال ارزیابی کرد که این سیاست‌ها واقعا موفق بوده‌اند؟

یکسان‌سازی واقعی نرخ ارز، حذف مکانیسم ثبت سفارش و آزادسازی قیمت‌ها همراه با تقویت نظارت‌های فنی بر کیفیت خودروها و اصلاح نظام واردات با تعرفه مناسب با مالیات، سه اولویت راهبردی اول هستند. شاخص‌ها هم خیلی کوتاه همان شاخص‌های کلان تاب‌آوری اقتصاد، افزایش سلامت اقتصادی و رفاه پایدار مردم است که بحث مفصل دیگری می‌طلبد.

> مشکل اصلی فقط کمبود ارز یا بنزین نیست؛ بلکه نحوه تعریف مسئله و انتخاب راه‌حل است

> تنها راه نجات کشور از این وضعیت توجه جدی به نظام توسعه فناوری و نوآوری است که یکی از اجزاء آن دانشگاه است