



صنعت از آنچه پیش روی صنعت خودرو است گزارش می‌دهد

مرگ تدریجی یک صنعت



و اقتصاد می‌تازد و همراه کنیم با داده‌های ما از ساختارهایی که موربانه‌ها آن را سوراخ‌سوراخ کرده‌اند. پس به‌راحتی می‌توان نتیجه گرفت که

به‌زودی صنعت فرو خواهد پاشید. این فروپاشی قطعی است. فقط زمان و کیفیت آن دقیقاً معلوم نیست. برآورد این است که امسال، سالی است که ما فروپاشی نهایی کامل نمایان خواهد شد. هر چند خروجی‌های این صنعت نشان می‌دهد که فروپاشی از قبل آغاز شده است. البته برخی از بزرگان صنعتی با کمک معدودی مسئولان باغیرت و متعهد به آرمان‌های جمهوری اسلامی، تلاش می‌کنند آخرین تیرهای خود را پرتاب کنند و جلوی دشمن بایستند. اما متأسفانه نمی‌توانند ستون پنجم را شناسایی کنند و دیگر توسط مردم هم پشتیبانی نمی‌شوند. بدترین وضعیت این است که ستون پنجمی‌ها در حال حاضر عمده رتوس جاهای مهم سیاست‌گذاری را در اختیار دارند و بعید میدانم که این تعداد مدافع پراکنده در بدنه دولت، مجلس و صنعت بتوانند جلوی این هجوم گسترده را بگیرند. خدا را شکر ما برای دفاع از مبین موشک‌های خوبی داریم. اما متأسفانه برای دفاع از صنعت و ساختار صنعتی و پیشرفت پایدار اقتصادی، موشکی وجود ندارد و این اراده جمعی است که می‌تواند جلوی این هجوم تمام‌عیار را بگیرد.

لذا اگر این فروپاشی با سرعت انجام شود، احتمالاً چیزی که باقی خواهد ماند، چندین خودروساز است که امکاناتشان را با برای مونتاژ خودروهای خارجی به کار خواهند برد و با عنوان انبار خودروهای وارداتی. اگر بتوانم خوشبین باشم، شبیه همان بلایی که سر صنعت لوازم‌خانگی آمد، سر این صنعت خواهد آمد. خودروسازان بزرگ خیلی زرنگ باشند، امکانات خود را برای شبکه خدمات پس از فروش به کار خواهند گرفت و در بهترین حالت یک شریک خارجی پیدا خواهند کرد که بانام او خودروهای جدید مونتاژ کنند. این وسط قطعاً زنجیره تامین دچار فروپاشی اساسی قرار می‌گیرد و اکثریت آنها ورشکسته خواهند شد و در بهترین حالت آنها هم می‌شوند مونتاژکار قطعات یا انبار لوازم یدکی موردنیاز بازار.

فقط یک فرق کوچکی بین صنعت خودرو و صنایعی مانند لوازم‌خانگی وجود دارد: ارزش موردنیاز برای تامین نیاز کشور، خیلی بالاتر است. در دهه هشتاد که درآمد ارزی نفتی بسیار بالا بود، وقتی خیلی از قطعه‌سازان می‌رفتند و از چین قطعه می‌آوردند و به نام خود به خودروساز قالب می‌کردند و فقط برخی از این راهبردار استفاده می‌کردند، مشکل خاصی پیش نیامد. اما الان اوضاع فرق می‌کند. ماندهام مسئولانی که امید به واردات گسترده دارند، چطور می‌خواهند این حجم از ارز را فراهم کنند؟ همچنین میزان اشتغال‌زایی صنعت خودرو خیلی گسترده‌تر از صنایع دیگر است. با فروپاشی زنجیره تامین و خودروساز مبتنی بر توسعه داخلی، چگونه قرار است این همه کارگر و کارمند و متخصص را به کار بگیرند؟

امیدوارم مسئولان کمی به غیرتشان بر بخورد و به‌جای اینکه بخواهند واقعیت‌ها را کتمان کنند و احیاناً به من عضو هیات علمی دون‌پایه تذکرات جدی بدهند، به خود بپایند و قبل از اینکه فروپاشی کامل شود، جلوی آن را بگیرند. یادم نرسد که جامعه موجودی پیچیده‌تر از یک انسان است و حتی وقتی نزدیک فروپاشی می‌رسد با سیاست‌گذاری درست می‌تواند دوباره اصلاح شود. صنعت خودرو هم یک جامعه صنعتی است. نمونه‌های آن را در آلمان، ژاپن، کره جنوبی به‌خوبی مشاهده کرده‌ایم. حتی در کشورهای نزدیک ما مانند ترکیه، مالزی و ویتنام هم دیده‌ایم که چطور می‌توان با تغییر ریل سیاست صنعتی، صنعتی را نجات داد و حتی پشت سر آن اقتصاد را دوباره سر پا کرد. پس هنوز می‌توان امیدوار بود. به شرطی که گوش شنوایی باشد و اراده‌ای برای اصلاح و شجاعتی برای تغییر.

منطقه آزاد داریم و قرار بود با رهایی از بروکراسی‌های معمول اداری باعث توسعه صنعتی شود، خیلی چیز خوبی است. اما اینکه نتیجه آن شده یک سکوی واردات بی‌رویه و بی‌حساب‌و‌کتاب، قطعاً نتیجه سیاست‌گذاری مسئولان است.

❖ **با توجه به تورم بالای ۸۰ درصد، فروپاشی نظام بروکراتیک و بلا تکلیفی در سیاست‌گذاری‌های کلان، چه راهکارهای عملی برای نجات قطعه‌سازانی که می‌توانستند غول‌های صنعتی دنیا باشند، وجود دارد؟**

واقعیت این است که در حال حاضر اوضاع بسیار عجیب‌وغریب و ضد توسعه است. اوضاع کلان اقتصادی در این بلبشوی سیاست‌گذاری خود داستان دیگری دارد. تورم بالای ۸۰ درصد است، حساب و کتاب ارز از دست رفته است، نظام بروکراتیک فروپاشیده است و هر کسی که زورشر بیشتر است (مهم نیست با اسلحه یا با پول یا با رابطه)، حرف خود را به کرسی می‌نشانند و از این کیک اقتصادی که به‌سرعت در حال کوچک شدن است، در حال کندن. بلا تکلیفی هم که برای کارهای بزرگ و اساسی موج می‌زند. پس طبیعی است که شرکت‌های متوسط و کوچکی که تعدادشان زیاد است، مانند موریانه به جان این شیر (ایران) افتاده‌اند. از آن طرف هم شغال‌های و گرگ‌ها در حال حمله به این شیر هستند. نتیجه چیست؟

با تورم مزمن دائمی، اخلاقی به‌تدریج رخت برمی‌پندند و پس از فروپاشی بروکراتیک، تمهد از بین می‌رود و نهایتاً آرمان‌ها زیر پا گذاشته می‌شوند (البته این جمله را یکی از بزرگان به من آموخت). نتیجه‌اش هم همین است که دیدید: دوری شدید از اهداف چشم‌انداز ۱۴۰۴ و استحاله قوانین تا جایی که شما شاهد بودید که حضرت آقای شهیدمان در اردیبهشت‌ماه سال گذشته از نویسندگان قانون برنامه هفتم پیشرفت درباره رفتارشان در موضوع حمایت از تولید داخل چه گلایه‌ای کردند. اما هیچ کامدشان که گوش ندادند، هیچ؛ الان با سرعت در حال تاخت‌وتاز بر سر جنازه این آرمان‌ها و صنایع هستند. البته من در مورد آرمان‌های اقتصادی و صنعتی می‌گویم. اینکه بعداً چه بر سر آرمان‌های فرهنگی و انسانی ما خواهد آمد، بماند برای متخصصان جامعه‌شناسی و فرهنگ.

هر متخصصی خبر دارد که چه بر سر صنعت لوازم‌خانگی آمده است. در مورد صنعت ریلی و کشتی‌سازی هم که مسئولان مربوطه می‌دانند چه گند بزرگی بالا آورده‌اند. در مورد ماشین‌سازی و صنایع سنگین هم اوضاع به‌خوبی معلوم است. فعلاً چند صباخی خودمان را با اسامی دهن‌پرکنی مانند دانش‌بنیان و نانو و کارهای پلتفرمی و هوش مصنوعی، سرگرم کرده‌ایم تا ببینیم چه می‌شود. خلاصه اینکه می‌رسیم به صنعت خودرو که نمودی از پیشرفت هم‌راستا و سازگار صنایع دیگر است. اگر خروجی "آشغال" است (اصطلاحی که بسیاری از سیاست‌پو به کار می‌برند) یعنی این کلان سیستم بیمار است و خروجی تک‌تک آنها اشکال دارد و ارکان هم‌راستا نیستند. نرخ خودرو بالا درمی‌آید؟ معلوم است، سیستم بانکداری ما خوب کار نمی‌کند و نمی‌تواند تورم را کنترل کند؛ کیفیت بدنه خودرو بد است؟ خوب معلوم است فولادسازی ما بدعمل می‌کند؛ کیفیت خدمات پس از فروش بد است؟ خوب معلوم است سیستم نظارتی خوب عمل نمی‌کند؛ و دهها سوال از این‌دست که به‌راحتی نشان می‌دهد که اتفاقاً صنعت خودرو نماد ملی است و اگر بد است نشان می‌دهد مسئولان مربوطه بدعمل کرده‌اند. اگر واقعاً دانش و فناوری نانو در ایران درست عمل کرده، چرا به‌طور واقعی در صنایع مختلف جاری نشد تا ما نتیجه‌اش را در خودرو ببینیم؟ اگر تخفیف مالیاتی شرکت‌های دانش‌بنیان باعث رشد واقعی شده است چرا ما نتیجه‌اش را در توسعه مواد و قطعات و نهایتاً خودروهای ارائه‌شده نمی‌بینیم؟

❖ **چرا با وجود ادعاهای مکرر درباره رشد شرکت‌های دانش‌بنیان، تخفیف‌های مالیاتی و فناوری نانو، خروجی واقعی این پیشرفت‌ها در کیفیت خودروها، مواد و قطعات تولیدی مشاهده نمی‌شود؟**

فکر کنم که تا اینجا خیلی خلاصه و مختصر مفید نشان دادم که اوضاع چطور است. حالا ترکیب کنیم انواع سیل و طوفانی که از بیرون کشور بر این صنعت

است. یکی دو تا در حال دست‌وپا زدن هستند که بتوانند بر مبنای دانش و مدیریت درست کارهای خوب ارائه کنند. بقیه که بیش از پنجاه عدد هستند، تقریباً چیزی نیستند جز یکسری اتاق‌ساز و دلال. که به بهانه‌های مختلف در تلاش برای جذب رانت‌ها هستند. این خلاصه‌ای خشن و کوتاه از وضعیت موجود است. میدانم برخی از این گفته‌ها ایراد علمی خواهند گرفت که دقیق نیست. اما در اینجا قصد بحث علمی نیست و می‌خواهم به عریان‌ترین حالت ممکن وضعیت اسفناک صنعت خودروی ایران را که روزگاری افتخارم کار کردن در آن بود و امیدوار بودم که نشان افتخار ملی باشد، نشان دهم. من عاشق این صنعت هستم. من فرزند این خانواده هستم و شاهد از هم پاشیدن این خانواده هستم و می‌خواهم آن را به‌تمامی مردم و مسئولان نشان دهم تا بلکه کمی واقعیت را از منظری دیگر نگاه کنند و این سرمایه ملی را به این راحتی از بین نبرند.

❖ **چگونه می‌توان توزیع رانت‌ها و حمایت‌های دولتی در صنعت خودرو را به‌گونه‌ای اصلاح کرد که به‌جای ثروتمندتر کردن عده‌ای محدود، به توسعه پایدار صنعتی و ارزش‌آفرینی برای کل ملت بینجامد؟**

تا اینجا گفتاری مختصر و نادقیقی از وضعیت موجود صنعت خودرو ارائه دادم. اما این کامل نمی‌شود جز با مروری بر وضعیت قطعه‌سازی کشور. در این بخش از صنعت هم که من خود و کشور را مدیون آن میدانم، کارهای بزرگی در چهل سال گذشته انجام‌شده و می‌رفتیم که چند شرکت غول صنعتی به دنیا معرفی کنیم و بتوانیم در دنیای صنعتی سری از سرها سوا کنیم. اما آنجا را هم سیاست‌گذاران تقریباً با خاک یکسان کرده‌اند. صنعتی که ادعاها می‌گوید بالای ۱۲۰۰ شرکت را شامل می‌شود و بعضی‌ها هم ادعا می‌کنند خیلی بیشتر از این‌هاست. در همین وضعیت که به‌شدت این صنعت مستهلک شده، بعضی از این عزیزان ادعاهایی می‌کنند که هر چه فکر می‌کنم نمی‌توانم متوجه شوم در صنعتی که بیش از ۱۵ سال است در سنگین‌ترین تحریم‌ها قرار دارد و سیاست‌گذاران داخلی بزرگ‌ترین موانع را جلوی آنها گذاشته‌اند، چطور می‌شود چنین ادعاهایی کرد. چند روز پیش در خبرها آمد که یکی از این بزرگ‌ترین قطعه‌سازان در حال تاسیس یک خودروسازی در استان البرز با سرمایه ده هزارمیلیاردی است. این خبرهای ضدونقیض همیشه مستمسکی بوده برای سیاستمداران و سیاست‌گذاران که هر جا بخواهند این صنعت را بکوبند.

❖ **آیا خودروسازان بزرگ ایران که روزگاری توان طراحی و تولید مبتنی بر مدیریت خود را داشتند، هنوز شانس جهانی‌شدن دارند یا باید پذیرفت که آینده آنها صرفاً در نقش مونتاژکار یا شریک خارجی خلاصه خواهد شد؟**

من قبول دارم که در این صنعت رانت‌ها بوده و هست. اما اولاً باید توجه کنیم که در همه صنایع و کسب‌وکارها این رانت‌ها کمابیش وجود دارد. مشکل از نوع توزیع آن و بهره‌وری نتایج آن برای کل ملت است. اینکه مثلاً آب را به بهایی ارزان به ما بدهند چیز خوبی است. اما اینکه با آن در اصفهان برنج و هندوانه بکاریم یا زعفران و پسته بستگی به انتخاب ما دارد. اینکه با بنزینی که از آب ارزان‌تر است، برویم در خیابان اندرزگور دور دور کنیم یا با آن به سر کاری برویم که برای یک ملت ارزش‌آفرین است، در اختیار ما است. اینکه ما دلار ناشی از فروش نفت و گاز

و فولاد یا حتی کشمش را صرف واردات خودرو لوکس کنیم، یا بدهیم مونتاژ حداقلی یا بگذاریم اتوبوس برقی در کشور تولید کنیم، انتخاب‌های ما هستند که همه دارای ورودی رانتی هستند، اما خروجی آنها می‌تواند برای هم ثروت آفرینی کند و جامعه را به سمت یک جامعه پیشرفته ببرد یا مثل الان یک عده را به‌شدت ثروتمند کند و بقیه را فقیر و نازاری. پس وقتی صنعت خودرو را به رانت‌خواری یا سوءاستفاده از حمایت‌ها می‌کنیم، یادمان نرود که اولاً اکثریت صنایع حمایت شدند و می‌شوند، دوم اینکه رانت همه‌جا پخش می‌شود و از همه مهم‌تر اینکه چطور می‌تواند این رانت برای چه منظوری خرج شود، بستگی به سیاست‌گذاری‌های کلان دارد. اینکه مثلاً ما

شهنواز صفایی: صنعت خودرو ایران در آستانه یکی از حساس‌ترین مقاطع تاریخ خود ایستاده است. در حالی که دنیا با سرعتی باورنکردنی به سمت تحولی تمام‌عیار و حکمرانی صنعتی پیش می‌رود و چین با تکیه بر ساختار حکمرانی قوی خود بازارهای جهانی را درنور دیده، ایران درگیر بحران‌های چندلایه‌ای شده که ریشه در تورم مزمن، سیاست‌گذاری‌های غلط، بروکراسی فروپاشیده و توزیع نادرست رانت‌ها دارد. امروز مسئولان و سیاستمداران به‌راحتی از تعطیلی صنعت خودرو و جبران آن با واردات سخن می‌گویند و مردم چنان از این صنعت صحبت می‌کنند که انگار درباره دشمن خود حرف می‌زنند. در این میان، خودروسازان بزرگ که روزگاری توان جهانی‌شدن داشتند، برای بقا دست‌وپازدن می‌زنند و قطعه‌سازی که می‌توانستند غول‌های صنعتی دنیا باشند، در سراسیمگی افتاده‌اند. صنعت در این زمینه و با محور خطر تعطیلی صنعت خودرو با امیر حسن کاکایی، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت گفت‌و گویی داشته که در ادامه می‌خوانید.

❖ **آیا تعطیلی صنعت خودرو و جایگزینی آن با واردات گسترده، راه‌حلی منطقی برای خروج این صنعت از بحران فعلی است یا این تصمیم می‌تواند به فروپاشی کامل زنجیره تامین و اشتغال میلیون‌ها نفر منجر شود؟**

دنیا به‌سرعت در حال تغییر است و همه‌چیز در حال زیرورو شدن است. هر آنچه از قواعد زندگی می‌شناختیم، در حال تغییر است و به‌زودی دنیایی را شاهد خواهیم بود که انگار جای جدیدی است. در این وضعیت صنعت خودرو در حال تحولاتی کاملاً خانمان‌برانداز است و دنیای جدید با قواعدی جدید ظهور کرده و می‌رود آنچه پسمانده عصر قبلی است، جمع شود آن هم حداکثر تا ۲۰۳۰. چین هم‌اکنون به‌سرعت در حال درنوردیدن انواع بازارهاست و حکومت‌های مختلف دنیا از جمله اتحادیه اروپا به‌شدت حیرانند و در حال دست‌وپا زدن. فقط آمریکا است که سعی می‌کند جلوی هجوم بی‌رحمانه آنها را به بازارها و صنایع خود بگیرد و شروع آن هم با جنگ تعرفه‌ای بود؛ حتی می‌توانم ادعا کنم حمله ناجوانمردانه و با بهانه‌های واهی به ایران، در راستای این مقارومت بود و هست. چین ساختار حکمرانی قوی دارد که بر پایه فرهنگ چینی ساخته شده است و به‌خوبی برای حکومت‌های صنعتی و دموکراتیک شناخته‌شده نبود و نیست. امروز هم که ما داریم آن را درک می‌کنیم و سعی می‌کنیم بشناسیم، به‌خاطر خروجی‌هایی است که از نگاه علم امروز عجیب‌وغریب به نظر می‌رسد. چه کسی باور می‌کرد نظام کمونیست هم‌زمان با بالاترین استانداردهای فردگرایی و رشد شرکت‌ها و مولتی‌میلیاردها دوام بیاورد. این نظام نه‌تنها دوام آورد بلکه پایه‌های دموکراسی‌های مبتنی بر فلسفه یونانی را متزلزل کرده است. حال در چنین حالتی چه بر سر صنعت خودرو ایران می‌آید؟

قبل از اینکه ادامه بدهم، نگاهی می‌اندازم به اقتصاد کشور که در بحر سیاست در حال غرق شدن است و نتیجه‌اش تغییر فرهنگی دید یک ملت با فرهنگ همراه و همدل به سمت تنش‌های داخلی شدید و تقابل صنعت و مردم. این روزها مسئولان و سیاستمداران به‌راحتی حرف از تعطیلی صنعت خودرو و جبران آن با واردات خودرو و هر آنچه لازم داریم می‌زنند و مردم هم بسیاری از آن لذت می‌برند. مردم چنان درباره صنعت خودرو صحبت می‌کنند که انگار در مورد دشمن خود صحبت می‌کنند. وقتی درباره تعطیلی صنعت خودرو صحبت می‌شود انگار حرف از یک انقلاب مستضعفان در مقابل مستکبران است. روزگاری قرار بود با انقلاب اسلامی ما یک کشور صنعتی فوق‌پیشرفته ایجاد کنیم؛ درحالی‌که امروز این کشور تبدیل به بهشت دلالان و الیگارش‌ها شده است و همان مافیاهای صنعت را در مقابل مردم قرار داده‌اند.

البته این استحاله اقتصادی و دور شدن از چشم‌اندازهای باارزش، نتیجه یک تورم طولانی، سیاست‌گذاری‌های غلط و حماقت‌های برخی مسئولان و خیانت‌های برخی دیگر بوده که الان جای صحبت از آنها و ریشه‌های آن نیست. واقعیت این است که صنعت خودرو امروز ما شامل دو خودروساز بزرگ است که زمانی توان جهانی‌شدن داشتند و دارای توان طراحی و تولید مبتنی بر مدیریت خود بوده و هنوز هستند. یک خودروساز بزرگ مونتاژکار چینی هم داریم که هم‌اکنون توسط صاحب چینی آن در حال تلاشی شدن است تا از بقیه ماجراجویی که تعریف می‌کنم، حداکثر

بهره‌برداری را ببرند. یک خودروساز بعدی، که تلاش‌های زیادی برای تبدیل‌شدن آن به خودروسازی در سطح جهانی شد و طی سی سال گذشته بارها توسط سیاست‌پو بازی خورد و بارها از مسیرش منحرف شد، امروز در حال دست‌وپا زدن برای شبیه شدن به آن دو خودروساز بزرگ است؛ البته با استفاده از روش‌های جدید. تقریباً می‌توانم ادعا کنم که بقیه خودروسازان موجود چیزی نیستند جز یکسری واسطه خودروسازان خارجی با بازار داخل کشور که بر مبنای سیاست‌های حاکم بر این صنعت تا الان بیشترین سود را برده‌اند و بیشترین رانت را نسبت به سرمایه‌گذاری خود جذب کرده و می‌کنند. تعداد این‌ها بالای چهل عدد است. البته این آمار درباره خودروسازان سواری بود. در مورد خودروهای تجاری، سه چهارتا خودروساز داریم که برخی قبلاً حتی به اروپا خودرو صادر می‌کردند و هم‌اکنون چیزی جز شبیحی از آنها نمانده

خبرهای

ضدونقیض

همیشه

مستمسکی

بوده برای

سیاستمداران و

سیاست‌گذاران

که هر جا بخواهند

صنعت خودرو را

بکوبند