

اشاره:

چندی است کمبود عرضه خودرو و افزایش قیمت آن به بحث روز جامعه تبدیل شده است. بخشی از کارشناسان اقتصادی بر این باورند که سرمایه‌های سرگردان مردم که روزی بازار سکه و ارز را مختل کرده بود، امروز به سمت بازار خودرو روانه شده است. این کارشناسان معتقدند که نگاه مردم به خودرو به‌عنوان کالایی سرمایه‌ای، کمبود در بازار را رقم زده و به قیمت‌ها روندی صعودی داده است، اما سیدمحمد بحرینیان، صنعتگر و پژوهشگر توسعه، نگاه ویژه‌تری به این مسئله دارد. او ریشه همه این مشکلات را در تعریف غلط تولید و ترویج مصرف‌گرایی در بین مردم می‌داند. مشروح گفت‌وگو با سیدمحمد بحرینیان، صنعتگر و پژوهشگر توسعه را در ادامه می‌خوانیم.

حمایت از تولید، بازی با واژه‌هاست



گفت‌وگو با سیدمحمد بحرینیان، صنعتگر و پژوهشگر توسعه

«چرا با وجود حمایت و سرمایه‌گذاری‌های مختلف در صنعت خودرو نتوانسته‌ایم صنعتی رقابتی در این حوزه داشته باشیم؟»

همه اینها جای حرف دارد. نخست باید سراغ توسعه‌خواهی یا توسعه‌نخواهی رفت. ما پس از انقلاب در زبان توسعه را طلب می‌کردیم، اما در عمل دو قاعده حیاتی توسعه را که بدون آنها اصلاً برنامه‌ریزی برای توسعه ناممکن و نامفهوم است، نادیده گرفتیم؛ یکی قراردادن خرد جمعی و نخبگان در تصمیم‌گیری‌های اقتصادی و دیگری ائتلاف دولت و حاکمیت با بخش خصوصی و بخش‌های مولد با هدف توسعه اقتصادی که قرار است در نهایت به صادرات محصولات صنعتی بینجامد. آنچه پس از جنگ تحت نام توسعه اجرا شد، فقط برنامه‌های عمرانی ضدتوسعه‌ای بود که برخی از آنها به تخریب گسترده محیط زیست انجامید و برخی دیگر که از سال ۸۴ به بعد شدت گرفت، تخلیه منابع طبیعی و اعطای رانت‌های فراوان به عده‌ای از خواص تحت نام تولید بود.

بخش خصوصی نیز قربانی این سیاست‌های رانت‌خوارانه شد و به نام خصوصی‌سازی انواع فسادها شدت گرفت. نتیجه آن نیز قابل مشاهده است. تولید، محمل رانت و کسب سود برای عده‌ای محدود شده و جامعه از قیل این تولید منتفع نشده است.

در این مدت توزیع درآمدها بهبود نیافته و شاهد افزایش فقر در جامعه و توزیع بسیار نابرابر درآمدها هستیم. در حال حاضر نیز بسیاری به مونتاژکاری و خام‌فروشی مشغول‌اند و برنامه‌سازنده‌ای برای خروج از این وضعیت نابهنجار ندارند. بیشتر ژست توسعه‌خواهی را گرفتیم و در عمل درگیر نمایش‌دادن توسعه بودیم. این مسیری که می‌رویم مسیر توسعه نیست، مسیر رفتن به سوی قهقراست و می‌بینیم که چالش اقتصادی به چالش اجتماعی و سیاسی تبدیل شده است. این حجم درهم‌ریختگی‌های اقتصادی در کشور بی‌سابقه بوده است. چرا باید کشوری که خواهان دستیابی به توسعه است و ۷۰ سال است که برای آن برنامه‌ریزی کرده، چنین معضلات سنگین ارزی و اقتصادی را تجربه کند؟ این موضوع به هیچ‌عنوان پذیرفتنی نیست و خواهان پاسخ‌گویی مسئولان تصمیم‌گیر اقتصادی کشور، به‌ویژه در بخش صنعت و به‌گونه خاص صنعت خودرو، هستیم که ناکارآمد شده است و پروژه‌های عمرانی نیمه‌تمام آن وبال گردن کشور شده‌اند. واقعیات باید برای مردم بازگو شود؛ دیگر نباید اجازه داد به نام حمایت از تولید، بخش خصوصی، اقشار آسیب‌پذیر و توسعه‌مورد سوءاستفاده‌های گسترده قرار بگیرند و عده‌ای با این توجیهاات به‌ظاهر زیننده، به غارت ثروت‌های عظیم کشور بپردازند و پاسخ‌گو هم نباشند. همین ابهامات است که اجازه نداده صنعت به‌عنوان کلی و صنعت خودرو

جایگاهی پذیرفتنی بیابند. اما تعریف «حمایت» چیست؟ آیا در صنعت خودرو «سرمایه‌گذاری» کردیم یا خیر؟ از بیرون به نظر می‌رسد که حمایت وجود داشته و در صنعت خودرو سرمایه‌گذاری شده، ولی از درون این‌گونه نیست.

«بازار خودرو در انحصار تولیدکننده داخلی است و واردات به نفع خودروسازی‌های داخل محدود شده است؛ آیا این حمایت نیست؟»

واردات محدود نشده و انجام می‌شود. درباره انحصار هم نمی‌دانم چرا این کلمه رایج شده است. در سایت وزارت صمت آمده است که ۶۸ واحد تولیدی در صنعت خودرو داریم که پروانه بهره‌برداری دارند؛ این انحصار نیست! مثلاً فرضاً شرکتی مانند کرمان‌موتور می‌تواند برود تولید کند، کسی جلوی آن را نگرفته است، اما مونتاژ می‌کند، نه تولید داخل، چون این کار ساده‌تر است و از آن هم توسعه به‌دست نمی‌آید. رفتن به سوی مونتاژکاری، نتیجه‌اش خروج فراوان منابع ارزی از کشور، توزیع نابرابر درآمدها به نفع عده‌ای محدود و ایجادشدن اشتغال لازم است و در پی آن می‌تواند موجب گسترش فقر نیز باشد. باید تولید را به‌درستی تعریف کنیم، نام هر عملی تولید نیست. بنگاه صد درصد مونتاژ کار، واحد تولیدی نیست. اینها پشت این واژه سنگر گرفته‌اند. از گذشته تا به امروز هیچ زمان به تولید از دیدگاه بلندمدت

و توسعه‌های ورود پیدا نکرده‌ایم. اگر هم روی کاغذ مباحثی مطرح شده، چندان عملیاتی نشده است و این را می‌توان نشانه توسعه‌نیافتگی تلقی کرد. اگر روزنامه‌های اطلاعات سال‌های ۱۳۰۴ تا ۱۳۰۹ را مطالعه کنیم، ملاحظه خواهید کرد - که گویا در زمان حاضر در کشور - همین گفتمان‌ها در جامعه وجود داشته است.

۴ در سال ۱۳۰۴ که تولید خودرو نداشتیم؟

درست است. منظورم این است که از گذشته برنامه مدونی برای ارتقای تولید نداشته‌ایم. وقتی تراز واردات و صادرات منفی است، چرا باید کالاهای مختلف وارد شود؟ آن زمان نه تنها صنعت خودرو، بلکه واحد صنعتی آنچنانی هم نداشته‌ایم، صرفاً چند شرکت نخ‌ریسی و کبریت‌سازی بوده است. ما با استفاده صوری از اصطلاح الگوی جایگزینی واردات تولید صنعتی را آغاز کردیم، ولی الزامات مکمل آن را پیاده‌سازی نکردیم.

یکی از این الزامات، حمایت کنترل شده بوده است. ما صرفاً بر اعطای مجوزها که ساده‌ترین شکل تولید است، ورود پیدا کرده و سپس همه چیز را به بازار واگذار کردیم و هر زمان هم که با مشکل درآمدهای نفتی مواجه شدیم، محدودیت‌های وارداتی را برقرار کردیم و این کار حمایت نامیده شد، اما استراتژی حمایتی به معنای واقعی نداشته‌ایم. باید رفتارهای خود را یکی یکی با اقداماتی که کشورهای دیگر برای صنعتی خاص انجام می‌دهند، مقایسه کنیم و ببینیم آیا اقدامات ما حمایتی است؟ آنچه در ایران رخ می‌دهد بازی با واژه‌هاست که از سوی دولت‌ها و مجلس‌ها برای صنعت خودرو بارها مطرح و بدون پشتوانه کارشناسی به کار گرفته شده است و می‌شود.

از زمانی که دولت را اصطلاحاً به شکل مدرن کپی کردیم، حمایتی واقعی و از روی برنامه مدون از این صنعت نشده است. در مقابل، بسیاری از دولت‌هایمان به واردات روی آوردند. حال چون واقعیات بیان نمی‌شود ذهن ملت ممکن

است با آنچه واقعیت ندارد، منحرف شده و فکر کنند از صنعت خودرو حمایت شده است. اگر القائات کلامی ذی‌نفعان واردکننده خودرو و تبلیغات مداوم آنها را هم بیفزاییم می‌توان تصویری روشن‌تر از واقعیات را در مقابل خود داشته باشیم که چرا نمی‌گذارند تولید در این کشور پا بگیرد.

سابقه‌ای درباره رفتارهای تجاری ایران وجود داشته است. انقلاب مشروطه ارزشمند بود؛ مبانی اولیه مردم‌سالاری را برای کشور فراهم کرد، اما در کنه آن ساختارهای لازم برای توسعه اقتصادی و صنعتی را تشکیل ندادیم که البته بلد نبودیم و هنوز هم شک دارم به معنای عمیق کلمه بلد باشیم؛ بلکه به سرعت از جهان پیشرفته تقلید می‌کنیم. ساختار قانون اساسی بلژیک و فرانسه را گرفتیم، بدون اینکه بدانیم به درد اینجا می‌خورد یا نه.

به دلیل نبود زیربناهای مستحکم، نهادهای ظاهری را تشکیل دادیم، وضعیتی که برایمان ایجاد شد، یک شبه‌دموکراسی بود و نه واقعیتی جوشیده از متن یک فرایند مداوم در بستر زمان طولانی. این شبه‌دموکراسی به سرعت باعث یک تجددگرایی شکلی در جامعه شد، اما الزامات آن را بلد نبودیم و نتوانستیم قواعد مناسب را به کار بگیریم، زیرا به صورت مفراط در طول ۴۰۰ سال، از تولید علم عاجز شده بودیم.

در نتیجه دولت‌ها، گرفتار دیدمان کوری یا نداشتن آینده‌نگری شدند و برای تصمیم‌گیری فقط به لحظه نگاه می‌کردند. با شرایط نیمه‌استعماری، این تجددگرایی ابتدا بین متمولان کشور گسترش یافت و به آزمندی افراطی در مصرف انجامید. به تدریج چنین عطشی به مصرف، منجر به بازتولید شکلی آن در طبقه متوسط شد. به این ترتیب عطش مصرف که عوامل خارجی و مباشران وطنی هم آن را مرتب تحریک می‌کردند، خود از عوامل تسلیم‌شدن نسبی در مقابل کالاهای ساخته‌شده خارجی بوده و بازار بکری برای محصولات کشورهای پیشرفته شد.

اگر صفحات روزنامه اطلاعات آن زمان را ببینید، مقالاتی

درباره تشدید مصرف‌گرایی در ایران نوشته و روی آن بحث شده است. ما مدرنیته را با مصرف شناختیم، نه اینکه با تولید آن را فهم کرده باشیم. از عوامل داخلی خود غفلت کردیم و تسلیم‌شدن نسبی در مقابل مصرف کالای خارجی داشتیم. نخبگان اقتصاد، صنعت خودرو را بحق لو کوموتیو پیشرفت صنعتی کشورها می‌دانستند و این اثبات‌پذیر است. وقتی این صنعت به وجود می‌آید اثرات متقابل و زنجیره‌ای در همه فعالیت‌های قبل و بعد خود خواهد داشت و شاهد ظهور بسیاری از صنایع دیگر مرتبط با آن هستیم، مثل لاستیک‌سازی، شیشه و... که در ساخت خودرو به کار می‌رود؛ اما ما از همان ابتدا «خانه خراب‌کن خود و دنیاآبادکن دیگران» شده‌ایم و هنوز هم هستیم. آمار واردات آن سال‌ها این مسئله را نشان می‌دهد. در سال ۱۳۰۲، واحد پول کشور قران بود و آمار واردات براساس مستندات موجود زیاد است.

۴ هر ریال چند قران بود؟

اگر اشتباه نکنم هر یک قران ۲۰ شاهی بوده است و بعد به ریال تبدیل شد. وفق احصائیه واردات مندرج در روزنامه اطلاعات دوم بهمن ۱۳۰۵، در سال ۱۳۰۲ ارزش واردات خودرو دومیلیون و ۶۷۳ هزار و ۴۵۰ قران بوده است. کل واردات کشور در کتاب «تحولات صدساله ایران»، نوشته دکتر رشیدی، ۶۸۱ میلیون و ۳۲۲ هزار قران اعلام شده است. در وضعیتی که کشور گرفتار کسری تراز مزمین بوده، میزان واردات از صادرات بالاتر بوده است. این مصرف افراطی و افسارگسیخته است. اگر سهم ارزش واردات خودرو را در سال ۱۳۰۲ به کل ارزش واردات بگیریم، سه دهم درصد است. سال ۱۳۰۳ این سهم به چهار دهم درصد می‌رسد، همین سهم در سال ۱۳۰۴ به ۱۳۳۵ درصد می‌رسد. آمارهای مندرج در روزنامه اطلاعات مورخ ۱۷ اسفند ۱۳۰۸ گویای آن است که سهم مزبور در سال ۱۳۰۷ به یک‌باره به ۵٫۹۶ درصد می‌رسد. این نشان می‌دهد جامعه به سرعت مصرفی می‌شود. مطلوب بودن برای استفاده از کالای خارجی و صورت‌بندی



خوب است؟ در نظام تصمیم‌گیری اقتصادی کشور ممکن است اهلیت سیاسی امنیتی وجود داشته باشد، اما اهلیت حرفه‌ای چندانی وجود ندارد. انتخاب‌ها بیشتر از آنکه براساس ضوابط حرفه‌ای باشد، اگر نگوئیم سلیقه‌ای، بیشتر سیاسی یا امنیتی است، دایره دوستان به شدت محدود است و عمدتاً اهلیت حرفه‌ای ندارند، چون قدرت آینده‌نگری نداشتند، حتی تحلیل اقتصادی از پنج کشور اطراف ایران را ندارند، بنابراین رفتارهای آنها به هر چه در تصمیم‌گیری می‌انجامد.

دولت می‌گوید تنها وظیفه دادن مجوز به متقاضیان را برعهده دارد و بخش خصوصی که می‌خواهد تصمیم بگیرد، باید مطالعات بازار را انجام دهد تا در فضاهایی که فرصت فعالیت هست وارد شود و مجوز مازاد برای یک فعالیت خاص نگیرد. این گفته درست است؟

خیر. اگر دولت این گونه رفتار کند، همین وضع فعلی ایجاد می‌شود. همین تحلیل ساده‌انگارانه و تقلیل‌گرایانه‌ای به ایجاد باتلاق واحدهای تولیدی انجامیده که خیلی از آنها کاری انجام نمی‌دهند. برخی از واحدهای تولیدی، دلالتی در لباس تولید هستند. دولت‌ها باید برای بقای خود تلاش و برنامه‌ریزی کنند. با زدن این حرف و نداشتن نظارت کافی و برنامه‌ریزی شده بر اعطای مجوزها، بقای خود دولت‌ها با هر چه در دست است، در اقتصاد، به خطر می‌افتد. امروزه توان اقتصادی کشورها به اندازه توان نظامی آنها اهمیت بالایی دارد، اما توان اقتصادی کشور دهه‌هاست که مورد توجه قرار نگرفته است. امروز کشور به همان اندازه که به سرباز نظامی برای حفظ مرزهای کشور نیازمند است، نیازمند سربازان اقتصادی توانمند است. محل رویش این سربازان اقتصادی توانمند، بخش خصوصی مولد است. براساس آخرین آمار ارائه شده سایت وزارت صمت، در ۱۱ بهمن ۹۶، تعداد ۶۸ واحد فعال در صنعت خودرو شامل سواری، سبک و سنگین دارای پروانه بهره‌برداری وجود دارند که اسم آنها فعال گذاشته شده است. ۴۳ شرکت هم در دست اجرا هستند؛ جمعاً ۱۱۱ واحد، در حالی که در آلمان ۱۲ کارخانه فعال در صنعت خودرو وجود دارد، آمریکا ۲۹ کارخانه، برزیل ۱۸، اسپانیا، ۱۰، فرانسه، ۸، چین ۵۲ (البته مستنداتی وجود دارد که چین بعدها واحدهای تولیدکننده خود را به هشت واحد تقلیل داده)، ژاپن ۱۱، کره جنوبی پنج واحد، ایتالیا پنج و ترکیه در همسایگی ایران ۱۵ واحد خودروسازی فعال دارد. آیا رفتارهای حاکم در ایران اتلاف سرمایه نیست؟

۴ اقتصاد بازاری فهمیده یعنی چه؟

یعنی اینکه بتواند برنامه‌ریزی کند و زنجیره‌ها را مبتنی بر عقل سلیم و تجربه شناسایی، هدف‌گذاری و اجرا کند؛ برای مثال در حال حاضر با کمبود پوشک در جامعه مواجه شده‌ایم، چند کارخانه برای تولید دستمال کاغذی و انواع پوشک باید داشته باشیم تا در این محصول دچار کمبود نشویم؟ سال ۳۷ کارخانه کلینکس تأسیس شد، اما بر اثر نبود اهلیت حرفه‌ای در تصمیم‌گیران اقتصادی کشور در بسیاری از دولت‌ها، نمی‌توانستند زنجیره‌های ضروری را ساماندهی کنند. حجم واردات مواد این کارخانه‌ها از خارج، به‌ویژه از ۸۶ که کشور تحریم بوده است، باور کردنی نیست. دومیلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار حجم واردات به اصطلاح مواد اولیه این کارخانه‌های دستمال کاغذی بوده است و برش خورده در جعبه‌ها قرار می‌گیرد. فقط مواد اولیه این کارخانه‌ها وارداتی نیست، بلکه از قرار، لمینیت و مقوای جعبه دستمال کاغذی هم باید از خارج بیاید. پس نام چه چیزی را تولید می‌گذارید؟ آیا کمی فکر شده بود که با اقتصاد مقیاس به عمق مورد نیاز برخی از آنها دست یابند؟ طبق آمارهای وزارت صمت، ۳۸۰ واحد تولید پوشک و دستمال کاغذی داریم، اما همه آنها مواد اولیه خود را از خارج وارد می‌کنند. وزیر صنعت باید بداند که چه تعداد کارخانه دستمال کاغذی داریم. طبق آمار ۱۱ بهمن ۹۶، تعداد ۳۳۳ واحد هم در دست اجراست؛ یعنی ۷۰۳ واحد در این حوزه داریم.

مسئله هر چه شما به عمق تولید وارد شوید در کوتاه‌مدت منفعت کمتری نصیب تولیدکننده خواهد شد و اینجا دولت باید منطقی و با اتخاذ استراتژی وارد شود، حمایت و هدایت کند و حتی در صورت لزوم تولیدکنندگان را مجبور کند که از ساده‌خوری دست بردارند. مونتاژ و ارائه کالا به بازار پرسودترین حلقه تولید است، می‌شود گفت نوعی واردات است و با ظاهر تولید هم انجام می‌شود که بیشتر به منظور استفاده از معافیت‌های گمرکی و تعرفه‌های خاص تولید ایجاد می‌شود. بعضی با استناد به تئوری‌های اقتصادی می‌گویند با افزایش تعداد تولیدکنندگان رقابت شکل می‌گیرد و قیمت تمام‌شده کاهش یافته و مصرف‌کننده منتفع می‌شود و در نهایت به نفع جامعه است که هر تعداد می‌توانیم مجوز دهیم. سؤال این است که با داشتن یک‌هزار و ۶۵۰ واحد دارای پروانه بهره‌برداری صنایع لبنی، آیا این محصولات ارزان شده است؟ آیا با عقل سلیم تصمیم گرفته‌اند؟ آیا وجود این تعداد کارخانه رقابت ایجاد می‌کند؟ مگر بیش از ۲۰ شرکت هوپیمایی خصوصی نداریم، آیا وضعیت حمل‌ونقل هوایی

مدرنیت‌ه را گرفتیم، اما الزامات آن را که تولید داخلی و نهادهای مرتبط با آن است انجام ندادیم. کشوری که تولید ندارد نباید مصرف‌زده شود؛ چرا که کشور را به سوی وابستگی و حتی ممکن است به سوی آسیب‌جدی بکشاند. با وجود کسری تراز بازرگانی، منابع کشور را برای توسعه دیگران به کار می‌بریم. در همه دوره‌ها به نظر می‌رسد سیاست‌گذاران وقت دنبال حرکت‌های پوپولیستی هستند و صرفاً می‌خواهند نمادهای توسعه را ترویج دهند؛ ساده‌ترین نماد توسعه، مصرف است و البته نمایش خودروهای روز جهان در خیابان‌ها.

گفتید همه چیز را کپی کردیم. چین هم کپی می‌کند، چرا موفق می‌شود اما برای ما چنین شرایطی مهیا نمی‌شود؟

دولت‌های ما از ۹۰ سال پیش تاکنون به‌جز چند برهه، با دیدمان کوری یا ناتوانی در آینده‌نگری روبه‌رو بوده‌اند. در چین این حالت اتفاق نیفتاده است. دولت‌های آنها به معنای واقعی کلمه توسعه‌خواه بوده‌اند. فهمیدند توسعه از چه طریقی به‌دست می‌آید و به چه الزاماتی برای موفقیت نیاز دارد و آنها را اجرائی کردند. یکی از این الزامات، ائتلاف حاکمیت و دولت با بخش خصوصی واقعی و فعالیت‌های مولد و استفاده از خرد جمعی و نخبگان در عرصه‌های مختلف، به‌ویژه در سیاست‌گذاری‌ها بود.

آنها تعریف تولید را نیز به‌درستی درک کرده بودند. به فرایندهای مونتاژی، تولید نمی‌گفتند. مونتاژ در ابتدای مسیر توسعه راهی برای دستیابی به افزایش توان تولید داخلی آنها بود که بر اثر گذر زمان از میزان مونتاژ کم و بر حجم ساخت داخل افزوده شد. ولی ما از مونتاژ شروع کردیم و در مونتاژ ماندیم و نام آن را هم تولید گذاشتیم. به خام‌فروشی نیز تولید گفتیم

در اقتصاد جوامع عقب‌مانده که سطح علوم و فنون ناچیز است، اگر افراد بدون استفاده از خرد جمعی و راهبرد توسعه اقتصادی وارد عمل شوند و بی‌برنامه کاری کنند، نتیجه آن قطعاً توسعه اقتصادی نخواهد بود و به اصطلاح عامیانه، هر دمبیل می‌شود؛ تقریباً همین وضعیتی که حداقل در امور صنعتی خود شاهد هستیم. هیچ کشوری نمی‌تواند منابع بی‌نهایتی برای ارضای چنین امیالی غیرعقلانی فراهم کند، بنابراین دولت باید هدایت و نظارت کند. ولی تا بحث دولت هم مطرح می‌شود عده‌ای می‌گویند اینها دنبال اقتصاد دولتی یا سوسیالیستی هستند، ما به اقتصاد بازار اعتقاد داریم، اما اقتصاد بازاری که فهمیده عمل کند.

چین سرمایه صنعت خود را از کدام منابع تأمین کرده است؟

منابع مالی صنعت در چین توسط دولت فراهم شده و برای این کار از منابع بانکی استفاده می‌شود. بانک توسعه‌ای گذاشته‌اند که موظف است به تولیدکننده وام بدهد. البته قوه عاقله‌ای نشست و ۶۸ خودرو ساز ندارد. ۶۸ خودرو ساز یعنی اینکه اگر منابع فدرال رزرو آمریکا را هم بیارید، نمی‌توانید نیازهایش را تأمین کنید، زیرا بی‌برنامه است. اما در اقتصاد ایران، نابلدی تصمیم‌گیران اقتصادی قابل مشاهده است. تا بحث هم می‌کنید، می‌گویند قانون است. قانون را چه کسی می‌نویسد؟ این قانون را در مجلس اصلاح کنید. اینجا ناهماهنگی وجود دارد. ریچارد نفیو عضو گروه طراحان تحریم‌های ایران کتاب «هنر تحریم‌ها» را نوشته و این مسئله را روشن کرده و به خوبی تصمیم‌گیران ما را شناخته است. او می‌گوید «ناهماهنگی اقتصادی بین اینها بوده است؛ ما حداکثر استفاده را از ناهماهنگی‌ها می‌کنیم». ملاحظه می‌کنید تحریم ۱۲ سال است که شروع شده و دولت‌های ما در این مدت نتوانستند هیچ برنامه مقابله‌ای در اقتصاد و صنعت تدوین کنند. نفیو می‌گوید هدف اصلی مشاغل تولید بود.

چرا در ایران اصرار داریم صفر تا صد یک محصول داخل کشور تولید شود؟

اصلاً کسی چنین کاری نکرده است. دولت‌های ما شعار تولید داخل می‌دهند، اما به شعاری که می‌دهند اعتقاد ندارند. رئیس کل محترم اخیراً منصوب شده بانک مرکزی در برنامه گفت‌وگوی ویژه خبری شبکه دو سیما در پاسخ به سؤال مجری درخصوص تولید گفت تولید را ول کنید، مصرف‌کننده اصل است. ذات فکری دولت‌های ما مصرف است. تقاضای کل را از طریق تقاضای مصرف تأمین می‌کنند. وزیر راه جاده می‌زند، می‌گوید نمی‌توانم صبر کنم ریل ساخته شود. قوه عاقله‌ای وجود ندارد که همه اینها را به هم مرتبط کند. زمان دولت قبلی هم مثلاً می‌گفتند که باید ماشین‌آلات راه‌سازی وارد کنیم. درحال حاضر هم یک عنوانی درست کرده‌اند: «توسازی ناوگان فرسوده تجاری» که هدف آن واردات است. ما ۳۸ یا ۴۰ سال است کامیون تولید می‌کنیم اما دانش آن هنوز وجود ندارد و نمی‌خواهیم ذهن خود را خسته کنیم که چرا نتوانستیم.

در دوران جنگ نیاز بود که واردات نباشد. سال‌های ۷۶ و ۷۸ به دلیل نبود منابع ارزی ناگزیر بودند به تولید داخل اهمیت دهند، اما با پایان گرفتن مشکلات دیگر کسی جلو نمی‌آید و دفاعی از تولید نمی‌کند و دوباره تولید یتیم و به حال خود رها می‌شود. از سال ۸۱ به بعد تمام تولیدکنندگانی که تولید واقعی انجام می‌دادند، دیگر به دولت‌ها اعتماد ندارند. باید در شرایط کنونی صنعت خودرو، تصمیم‌گیران اقتصادی دولت‌ها را به پاسخ‌گویی بکشند. بگویند مگر نگفته بودید ۸۱ درصد ساخت داخل است، چرا قیمت‌ها این‌گونه است. وقتی قیمت‌ها با تغییر دلار تغییر می‌کند، می‌شود حدس زد که دلالتی در لباس تولید قرار گرفته‌اند که واردات انجام می‌دهند و ساخت داخل آنها فربیهی بیش نبوده است. درحال حاضر قیمت دلار روزبه‌روز بالا می‌رود. اگر تقاضای کاذب به‌وجودآمده را رها کنیم، اگر وزرای صنعتی قبلی کارها را درست کرده بودند، احتیاجی نبود این اتفاق بیفتد و با تغییر قیمت دلار، بهای خودرو فقط پنج تا ۱۰ درصد بالا می‌رفت. به اندازه سهم عواملی که نرخ تغییر کرده، قیمت بالا می‌رفت، اما وضعیت این‌گونه نیست. به پتروشیمی‌ها خوراک زیر ۱۰ سنت می‌دهند و ارزش آن را هم براساس دلار سه‌هزار و ۸۰۰ تومانی در نظر می‌گیرند. اما بعد به آنها اجازه می‌دهند که ارز صادراتی خود را در سامانه به قیمت مثلاً ۱۰ هزار تومان به فروش برسانند. کدام منطقی این مسئله را تأیید می‌کند. حواسمان نیست بالا رفتن نرخ دلار در اولین جایی که اثر می‌گذارد، هزینه‌های دولت است. این قیمت ارزی که گذاشته شده ابهام‌آمیز است که واقعا تأمین نیاز بازار بوده است؟ یک نظر این است که دولت خواسته منابع را بالا ببرد و پول‌پاشی کند و شواهدی دیده می‌شود که مثلاً می‌تواند مؤید آن باشد. گروهی هم می‌گویند اجبار بوده و از اول باید فکر می‌کرد. برای واردات خودرو چرا باید ارز سه‌هزار و ۸۰۰ یا چهارهزار و ۲۰۰ تومانی بدهند؛ آیا تفکر مبتنی بر تولید و حمایت از آن و اطاعت از دستورات رهبری برای حمایت است؟ ما از سال ۸۵ تاکنون تحت تحریم هستیم. دولت قبلی باید حواسش می‌بود، دولت بعدی چرا همان مسیر را طی کرده است. نفیو به صراحت گفته ما می‌خواستیم منابع ارزی‌شان را تخلیه کنیم. آیا تحلیلگری نبوده که در این باره فکر کند؟ می‌رسیم به اینکه تصمیم‌گیران اقتصادی اهلیت حرفه‌ای نداشتند و این ساده‌ترین وجه

آن است. باید پاسخ‌گو باشند که چرا ما قدرت سیاسی و امنیتی خوبی داریم، ولی مسائل اقتصادی را نمی‌توانیم جواب دهیم. در بعضی‌ها هم ساده‌انگاری‌هایی وجود دارد. گاهی می‌گویند چرا موشک می‌توانیم بسازیم، اما خودرو نه. گاهی «لا اله» را می‌گویند اما «لا اله» را نمی‌گویند. در صنعت موشک یک تصمیم‌گیر داریم که تمام الزامات مورد نیاز برای ساخت موشک را بسیج کرده است. اما آیا درخصوص صنایع دیگر هم این کار را کرده‌ایم؟ یا اینکه این صنایع را در دام واردکنندگان رها کرده، هر وقت به تولید نیاز داشته‌ایم به سراغ آنها رفته و هر زمان هم که وضع مالی دولت خوب بوده به آنها توجهی نکرده‌ایم؟ طبق بعضی از اطلاعات در خودرو بیش از ۵۰ نقطه تصمیم‌گیر داریم. سه قوه هستند که هر کدام هم در کار هم دخالت می‌کنند و دایره تصمیم‌گیران دارای اهلیت‌های سیاسی و امنیتی هم محدود است. وگرنه بدیهی است در کشور نخبگان دارای اهلیت حرفه‌ای صاحب تجربه اجرائی هم فراوان داریم اما آنها جزء دایره محدود تصمیم‌گیر نیستند. ۳۰ سال است همین افراد تصمیم‌گیر اقتصادی در دولت‌ها جابه‌جا می‌شوند و تصمیم‌سازی می‌کنند. گاهی می‌گویند از بخش خصوصی مشاوره گرفته‌ایم، ولی اگر مشاوره هم گرفته‌اند کار خود را انجام داده‌اند. این موارد در جایی متمرکز باید فکر شود و برای آن برنامه‌ریزی صورت گیرد، در غیر این صورت هرکس ساز خود را در اقتصاد می‌زند. مثلاً اخیراً شستا به واردات موبایل ورود کرد. شستا نباید واردات موبایل داشته باشد و زود هم توجیه کردند که سودش به همه می‌رسد و گفتند چون منفعت برای بازنشستگان و مستمری‌بگیران بوده، وارد چرخه واردات شدیم. اما باید پرسید چرا به تولید موبایل وارد نشدید و به واردات آن روی آوردید؟ چرا تولید نیازهای دیگر جامعه را مدنظر قرار ندادید؟ چرا در خام‌فروشی پتروشیمی‌ها وارد می‌شوید؟ و...

امیدوارم مسئولان تصمیم‌گیر اقتصادی با از خودگذشتگی در راستای تشکیل یک گروه و قوه عاقله جهت برنامه‌ریزی انتخاب تلاش کنند که اولویت‌ها را بشناسند و با استفاده از خرد جمعی به سوی پیشرفت گام برداریم. کشور به تصمیم‌گیران اقتصادی نیاز دارد که به میزهای خود شخصیت بدهند. نه اینکه از میزهای خود شخصیت بگیرند. به امید آن روز.

منبع: (با اندکی خلاصه نویسی) روزنامه شرق