



آفتاب یزد – رضا بردستانی: تیتزی به عنوان «رک تب» در سال ۲۰۲۰ میلادی بیش از ۹۵ میلیارد دلار خودروی سواری صادر کرد» ما را بر آن می‌دارد تا با بررسی پارامترهایی که صنعت خودروسازی ترکیه را سودآور کرده‌است کنکاشی در صنایع خودروسازی ایران و به موازات آن نگاهی آسیب شناسانه به این صنعت داشته باشیم.

■ **صادرات ۵/۸ میلیارد دلار خودروی سواری در یک سال**

خودروسازان ترکیه طی سال ۲۰۲۰ به ۱۱۸ کشور به ارزش بیش از ۹۵ میلیارد دلار خودروی سواری صادر کردند. بر اساس آمار انجمن صادرکنندگان صنایع خودروسازی اولوداغ (OIB) ترکیه، صادرات بخش خودروسازی کشور در سال ۲۰۲۰ میلادی به ۲۵ میلیارد و ۵۴۸ میلیون و ۴۶۸ هزار دلار رسیده است. در این میان خودروی سواری ۳۷ درصد از صادرات این بخش را تشکیل داده و بدین ترتیب به ۱۱۸ کشور و منطقه آازاد به ارزش ۹ میلیارد و ۵۳۳ میلیون و ۶۸۹ هزار دلار خودروی سواری صادر شده است.در این راستا بیشترین صادرات این بخش به فرانسه انجام شده است. میزان صادرات به این کشور در سال گذشته به یک میلیارد و ۶۴۱ میلیون و ۱۳۶ هزار دلار رسیده‌است.همچنین پس از فرانسه به کشورهای ایتالیا ۸۷۷ میلیون و ۷۸۸ هزار دلار، آلمان ۸۵۲ میلیون و ۹۴۹ هزار دلار، بریتانیا ۸۰۰ میلیون و ۴۸۱ هزار دلار،اسپانیا ۶۹۳ میلیون و ۷۰۰ هزار دلار، اسرائیل ۵۵۹ میلیون و ۱۱۵ هزار دلار، لهستان ۴۹۴ میلیون و ۹۶۰ هزار دلار، اسلوانی ۴۵۲ میلیون و ۷۸۲ هزار دلار، بلژیک ۳۵۷ میلیون و ۶۴۷ هزار دلار و مصر ۳۳۱ میلیون دلار صادرات انجام گرفته است.از سوی دیگر صادرات بخش خودرو به هنگ کنگ به طور قابل توجهی افزایش یافته‌است. صادرات ترکیه به این منطقه آزاد در سال ۲۰۲۰ در مقایسه با یک سال پیش از آن ۱۹۳۲ درصد افزایش یافته و از ۶۰۹ هزار دلار به ۱۲ میلیون و ۳۹۲ هزار دلار رسیده‌است، همچنین صادرات خودروی سواری ترکیه به ژاپن نسبت به سال ۲۰۱۹ میلادی با ۱۰ درصدافزایش به ۱۶ میلیون و ۳۶۲ هزار دلار، به آذربایجان با ۲۵۲ درصد افزایش به ۱۰ میلیون و ۴۹۳ هزار دلار و به امارات متحده عربی نیز با ۱۷۳ درصد رشد به ۳۵ میلیون و ۷۹۰ هزار دلار افزایش یافته است.

■ **تاریخچه اولین خودرو ترکیه**

ریشه صنعت خودرو ترکیه به دهه ۱۹۵۰ میلادی بازمی‌گردد زمانی که این کشور به ساخت کامیون‌های نظامی می‌پرداخت و پس از آن بود که ترکیه به سمت خودروسازی رفت. در واقع پایه‌های این صنعت در دهه ۱۹۵۰ هنگامی که TOE (Türk Otomotiv Endüstrileri A.Ş) شروع به تولید کامیون‌های نظامی REO و بعد از آن کامیون‌های بین‌المللی هاروستر کرد گذاشته شد. در سال ۱۹۶۱ نخستین ماشین داخلی Devrim توسط یکی تولیدکننده قطار TÜLOMSAS ساخته شد. نخستین خودرو داخلی ترکیه Devrim نام داشت که به معنی این لغت انقلاب است و تنها ۴ دستگاه از آن به تولید رسید چرا که به دلایل فنی و ایرادات مختلف هیچ گاه به مرحله تولید انبوه وارد نشد. پس از این خودرو، ترکیه دست از تلاش بر نداشت و خودرویی با نام آنادول در سال ۱۹۶۶ توسط کارخانه تازه تاسیس خودرو اتوسان وارد خیابان‌ها شد. از همان روزهای ابتدایی، صنعت خودروسازی ترکیه از پتانسیل بالایی برخوردار بود و خودروسازان مطرح جهان نیز این کشور را برای مونتاژ محصولاتشان انتخاب کردند و از جمله این خودروسازان می‌توان به کمپانی‌های موریس برنو و فیات اشاره کرد. این کمپانی‌ها اولین خودروسازانی بودند که به ترکیه برای ساخت محصولات خود در اواخر دهه ۶۰ روی آوردند.

■ **فورد اولین مجوز مونتاژ در ترکیه را بدست آورد**

در سال ۱۹۵۹ کارخانه Otosan در استانبول جهت تولید مدل‌های شرکت فورد تحت مجوز در ترکیه تاسیس شد. در سال ۱۹۶۴، خودروهای استین و موریس شرکت بریتیش موتور، تحت مجوز در کارخانه BMC در İzmir شروع به تولید کردند. برند BMC بعدا توسط گروه Çukurova ترکیه در سال ۱۹۸۹ شروع به کار کرد و در حال حاضر تمام مدل‌های BMC در جهان توسط این کارخانه تولید می‌شوند. در سال ۱۹۶۶ آنادول اولین بار با نام تجاری خودروی ترکیه تولید شد. تمام مدل‌های آنادول توسط کارخانه Otosan در استانبول تولید شدند.

■ **صنعت خودرو و ایران در یک نگاه**

صنعت خودرو ایران از اوایل دهه ۳۰ شمسی تاکنون فراز و نشیب‌های زیادی را تجربه کرده است. صنعتی پر سر و صدا و پر حاشیه. از تولید پیکان و سمند گرفته تا واردات روز افزون خودروهای خارج و در نهایت خداحافظی با بهترین شرکای تجاری در طول ۶۰ سال تجربه صنعت خودروسازی ایران بوده است. صنعت خودرو ایران همانند سایر صنایع کشور، از ابتدا درگیر چالش‌ها و سختی‌هایی شد به گونه‌ای که روزهایی آغازین صنعت خودروسازی ایران با مونتاژ برخی مدل‌های خودرویی همچون خودروهای نظامی و شهری جیب کلید خورد. البته لازم به ذکر است که خودرو جیب در هیچ کشوری ارتباط مستقیمی با سیاست نداشته بلکه هر کشوری برای بقای خود در تجهیزات ارتش از آن بهره می‌گرفته است. پس از مونتاژ خودروهای نظامی و جیب، ایران به یکباره وارد چرخه تولید خودرو شد. به گونه‌ای که می‌توان از آن زمان به بعد را به چهار دهه مهم خودروی همچون پیش از انقلاب اسلامی، دهه ۶۰، دهه ۷۰ و دهه ۸۰ تقسیم کرد.

■ **اولین خودرو تهران چه نام داشت؟**

برخلاف امروز که هر خودرویی با نام و مدلی خاص به بازار عرضه می‌شود، اما اولین خودرو وارد شده به ایران نه نام خاصی و نه مدل خاصی داشته است. بلکه به ساده‌ترین شکل ممکن یعنی کالسکه‌های با بخار و آتش بود. اولین اتومبیل تهران از جمله سواری‌های فورد کروکی کلاچی محسوب می شدند که با لاستیک‌های توپر شناخته می‌شدند که بیشتر شبیه به وات‌های امروز بودند. این ماشین‌ها که به ماشین لاری معروف بودند از زمان مظف‌الدین شاه به بعد در ایران مرسوم شدند

■ **صنعت خودرو و پیش از انقلاب**

شاید بهترین نگاه به وضعیت صنعت خودرو ایران پیش از انقلاب اسلامی، سال‌های ۱۳۳۵ و ۱۳۵۷ باشد، سال‌هایی که بازار آزاد بر این صنعت حکمفرما بوده است. البته این دوران اوج شکوفایی صادرات خودروهای آمریکایی نیز نام برده شده است و در مقابل نباید حضور برجسته سایر برندهای اروپایی همانند مرسدس بنز، سیتروئن، روتنر انگلستان و حتی نینسان را نادیده گرفت. پیش از انقلاب اسلامی بازار خودرو رقابتی تر و واردات آزاد بود و ایرانی‌ها از روابط سیاسی بازتر و قدرت خرید بالاتری بهره‌مند بودند به گونه‌ای که این وضعیت جنرال موتورز را به سرمایه‌گذاری در ایران و تاسیس اولین خطوط تولید پیشرفته خارج از آمریکا تشویق کرد. اما نقطه ضعف مهم صنعت خودرو ایران قبل از پیروزی انقلاب اسلامی، ساختار مونتاژ محور آن بود. بدین صورت که تقریبا هیچ قطعه خودرویی در ایران تولید نمی‌شد و برای مونتاژ یک خودرو واردات قطعات حرف اول را می‌زد.

■ **دهه ۶۰: صنعت خودرو به سبک زاپنی**

دهه ۶۰ شمسی برای ایرانی‌ها دهه فراموش نشدنی است. زمانی که نیاز به رونق صنایع و بازارهای تجاری بود، ناگهان جنگ تحمیلی آغاز شد و بسیاری از صنایع ایران را تحت تاثیر قرار داد که صنعت خودرو نیز از این قاعده مستثنی نبود. در روزهای ابتدایی جنگ دیگر حتی از آن شکه و جلال مونتاژ خودرو هم خبری نبود. آمریکا از صنعت خودرو ایران کناره‌گیری کرده بود و شرایط اقتصادی مردم برای خرید خودروهای لوکس مناسب نبود. از این رو باید قدمی برداشته می‌شد از

راهی که ترکیه رفت راهی که ایران باید برود

زاوه: ایران می‌تواند بهشت خودروسازی جهان بشود

جنس تولید خودرو با قیمت به صرفه‌اما در طول هشت سال جنگ، نه خودروسازی در ایران مانده بود و نه تکنولوژی ساخت قطعات خودرو وجود داشت؛ به همین دلیل ایران چاره‌ای جز پذیرش زاپنی‌ها و خوشامدگویی به مونتاژ خودرو نداشت. در این زمینه اما برخی کارشناسان بر این باورند که زاپنی‌ها پیش از انقلاب به ایران راه یافته بودند اما هیچ‌گاه فعالیت خود را در ایران گسترده نکرده بودند. در این میان گفته می‌شود مهم‌ترین دلیل حضور زاپنی‌ها در ایران تجارت دو سویه و دریافت نفت از ایران بود؛ به همین دلیل زاپنی‌ها به سرعت در بازار ایران برطرف‌دار شدند.

■ **دهه ۷۰: رقابت فرانسه و کره در بازار ایران**

دهه عجیب و البته پر از تجربه برای صنعت خودرو ایران با تولید پژو ۴۰۵ در سال ۱۳۶۸ و کیا پرلاید در سال ۱۳۷۲ جنجالی شد. حالا این جنجال برای چه بود؟ پرلاید سابقه تولید در کره جنوبی و آمریکا به عنوان خودرو صادراتی یا به صرفه و اقتصادی درون‌شهری کم‌مصرف‌شناخته‌می‌شد.مرقبل اما پژو ۴۰۵ لقب خودرو پرگزیده اروپا در سال ۱۹۸۸ را دریافت کرده بود و کمی هم از پرلاید گران‌تر، ایمن‌تر و البته بزرگ‌تر بود. در همان سال‌ها تولید این دو مدل خودرو جدید هم‌زمان با تولید پیکان پیش گرفته شد و سبب تولید محصولات خودرویی در کشور تا حد زیادی متنوع شد. این تنوع در

تولید تا جایی پیش رفت که در دهه ۹۰ و درست ۲۰ سال پس از ورود این دو مدل خودرو به کشور، همچنان بر سایر تولیدات خودرویی اما با کاهش کیفیت می‌تازند.

■ **دهه ۸۰: ورود چینی‌ها و خروج فرانسوی‌ها**

نمی‌توان دهه ۸۰ شمسی برای صنعت خودرو ایران را همانند دهه ۶۰ عنوان کرد. اما می‌توان فشار وارد شده این دهه را به دو دهه گذشته تشبیه کرد. زیرا این زمان چیزی از فشار جنگ کم نداشت و صنعت خودرو روزهای سختی را به خود دید. البته در همین زمان، چینی‌ها فرصت را مغتنم شمرند و راه صدساله آمریکایی‌ها و اروپایی‌ها برای ورود به بازار ایران را یک شبه طی کردند. به گونه‌ای که چند قرارداد منعقد کردند و این روند را تا دهه ۹۰ نیز ادامه دادند و توانستند سفره‌های پر از محصولات متنوع چینی برای بازار ایران تدارک ببینند. حدودا اواخر دهه ۸۰ بود که فرانسوی‌ها تصمیماتی جدید برای نونوار کردن محصولاتشان در بازار ایران گرفتند، دستتی به سر و روی انواع پژو ۲۰۶ کشیدند و تولید مجدد آن در بازار ایران رونق گرفت. درست همین زمان بود که پای تحریره‌ها به ایران باز شد و کم کم رنو و پژو سهم خود را در بازار خودرو ایران کم کردند و همین اقدام فرانسوی‌ها اما به مذاق چینی‌ها خوش آمد و تولیدات آن‌ها بیشتر شد.پس از نگاهی به چهار دوره تاثیرگذار خودرویی در صنعت خودرو ایران، نوبت به دهه پر فراز و نشیب ۹۰ می‌رسد. دهه‌ای که با ابتدا با حضور شرکای تجاری خارجی آغاز شد و پس از مدت کوتاهی با خداحافظی و خروج آن‌ها از صنعت خودرو رو به رو شد. در این دهه تولید و واردات خودرو نسبت به دهه‌های قبل به چندین برابر خود رسید. شرکت‌های خارجی یکی پس از دیگری مشتاق به همکاری با ایران شدند و در نهایت قراردادهای جوینت ونچر یکی پس از دیگری صنعت خودرو را رونق بخشید.

■ **دهه ۹۰: اوج گیری واردات و توقف ناگهانی**

دهه ۹۰ شمسی یکی از بهترین و شاید پر خاطره‌ترین دهه‌ها برای صنعت خودرو ایران محسوب می‌شود. چرا که ابتدای این دهه واردات خودرو به ایران آغاز شد. اما سال ۹۴ و پس از موفقیت برجام، قراردادهای جوینت ونچر و ورود یک به یک خودروسازان خارجی به ایران، تقویت قراردادهای گذشته و گسترش خطوط تولید خودروهای مشارکتی و مونتاژ عرصه را برای این صنعت باز کرد. فرانسوی‌ها، چینی‌ها و زاپنی‌ها یکی پس از دیگری به ایران آمدند. شرکت‌های خودروسازی ایران نیز به همان نسبت رونق گرفت، رقابت میان خودروسازان ایرانی و خارجی شکل گرفت و در نهایت روزگه به مذاق صنعت خودرو خوش آمد. رونمایی خودروهای مشترک روز به روز افزایش یافت، ثبت‌نام خودروهای خارجی با اقساط و شرایط خاص توسط نمایندگی‌ها رونق گرفت و بازار خودرو رنگ و بویی تازه به خود گرفت. اما این اوضاع و احوال دیری نپایید و خروج آمریکا از برجام با نوسانات نرخ ارز در بهار ۹۷ دست به دست هم دادند و صنعت خودرو را بیش از هر زمان دیگری متضرر کردند. با خروج آمریکا از گروه ۵+۱، شرکای تجاری ایران در صنعت خودروسازی نیز رفتن را بر ماندن مقدم شمرند و برخی بساط تولیدات را جمع کردند و برخی قراردادهای روی میز مانده را نیز معلق کردند تا شاید روزی دوباره راهی بر بازگشتشان به ایران باقی مانده باشد. از سویی دیگر، واردات خودرو از تیرماه ۹۷ ممنوع اعلام شد و حتی خودروهای از پیش خریداری شده نیز تعیین تکلیف نشد. به گونه‌ای که هنوز با گذشت پایان یافتن سال ۹۸، تعداد زیادی خودرو در صفا انتظار خروج از گمرک و رسیدن به دست مشتریان هستند.

■ **ترکیه و حضوری ۶۰ ساله**

با فرید زاوه، کارشناس صنعت خودرو دربارۀ فراز و نشیب‌های صنعت خودرو در ترکیه و موفقیت‌های این کشور در این صنعت مهم گفتگویی انجام داده‌ام که در ادامه می‌خوانیم:

■ **تاریخچه ورود ترکیه به خودروسازی را به طور خلاصه بیان کنید؟**

ترکیه بیش از ۶۰ سال است که در صنعت خودروسازی حضور دارد و چندان با فاصله از ما شروع نکرد ولی بازدهی اقتصادی آن تا سال ۲۰۰۲ و ۲۰۰۳ از خیلی چشمگیر نبود و صنعتی تا کارآمد مثل صنعت خودروسازی الان ایران بود. محصولات بسیار قدیمی تولید می‌شد و تولیدکننده اصلی آن هم فیات و رنو بود. اصلاحات سیاسی-اقتصادی که در ترکیه در زمان آقای گل اتفاق افتاد ثبات اقتصادی در ترکیه شکل گرفت و ثبات سیاسی در این کشور ایجاد شد و حواشی مختلف در فضای سیاسی ترکیه جمع شدند ولی ترکیه دستور آزادسازی اقتصاد را هم گرفت و این مهم‌ترین تصمیمی بود که در فضای اقتصادی ترکیه گرفته شد و این آزادسازی فضای اقتصادی با حذف تعرفه کالا برای پیوستن به اتحادیه اروپا شروع شد و قبل از آن برای واردات خودرو تعرفه بسیار بسیار وحشتناکی داشت و این مسئله حجم سواستفاده شد. حذف این دیوار تعرفه و انتقال آن به شماره‌گذاری همه خودروها یعنی دیگر مزیتی برای داخلی بودن یا نبودنشان نداشت و صرفا خودرو به واسطه حجم موتور مستقل از اینکه کجا ساخته شود شماره‌گذاری می‌شد و این باز شدن درها باعث شد که ناگهان صنعت خودرو ترکیه پوست‌اندازی کند. مجموعه‌های فیات و رنو که قبلا وجود داشتند بر مبنای ایستاده بودن در فعالیت ترکیه جدید یعنی ترکیه را بیشتر از اینکه یک بازار مصرف ببینند یک بازار تولید دیدند. قطعه سازی‌ها بزرگ مثل بوش و زیمنس کارخانجات عظیمی در ترکیه احداث کردند و عملا صنعت خودروسازی

aftab.yz@gmail.com

در یک گفتگوی تحلیلی – تفصیلی با فرید زاوه کارشناس حوزه خودرو بررسی شد

راهی که ترکیه رفت راهی که ایران باید برود

زاوه: ایران می‌تواند بهشت خودروسازی جهان بشود

ترکیه طی ۱۵ سال به حدود ۲۵ تا ۲۷ میلیارد دلار ارزش رسید و عمده این ارزش هم صادرات است یعنی کمتر نگاه به داخل داشت. جالب اینجاست که پر فروشترین خودرو ترکیه تا سال ۲۰۱۹ خودرو فولکس واگن بود که اصلا در ترکیه تولید نمی‌شد یعنی ماشین کاملا وارداتی بود ولی ایسن خودرو از ترکیه به همه دنیا صادر می‌شود یا قطعات آنژکتور بوش از ترکیه هم به همه دنیا صادرات دارد و تراز تجاری این صنعت هم به شدت مثبت است یعنی برخلاف تصویری که مخالفین بازار باز دارند آزادسازی نه تنها منجر به بسته شدن صنعت نشد بلکه تراز تجاری این صنایع را هم به شدت مثبت کرد.

بزرگترین کاری که در صنعت خودرو ترکیه اتفاق افتاده این است که الزام به انتفاع افراد با وابستگی های سیاسی و قدرت برای سرمایه گذار خارجی وجود نداشته و سرمایه گذار یان تضمین شده بوده و این مسئله ای است که ما بعد انقلاب داشتیم و قبل انقلاب هم به میزان محدود داشتیم

● **بحث بعدی مسئله آزادسازی در حوزه تامین قطعات**

● **و زنجیره تولید است. بارزترین کاری که می‌کنم این است که همه این زنجیره را آزاد می‌کنم و به سمت مشوق های**

صادراتی حرکت می‌کنم و از ابزار مالیاتی استفاده می‌کنم یعنی شرکت هایی که به سرمایه گذاری در صنعت و اخص

صنعت خودرو ورود می‌کنند متناسب با تراز تجاری شان لایحه

می برم و آنها را از انتفاع مالیاتی و انتفاع بیمه ای بهره مند

می‌کنم

● **بزرگترین کاری که در صنعت خودرو ترکیه اتفاق افتاده این است که الزام به انتفاع افراد با وابستگی های سیاسی و قدرت برای سرمایه گذار خارجی وجود نداشته و سرمایه گذاری شان تضمین شده بوده و این مسئله‌ای است که ما بعد انقلاب داشتیم**

● **کشور ترکیه همراه با ایران شروع کرد اما در سال ۲۰۲۰ شاهدیم که این کشور به یکی از صادر کنندگان مهم در صنعت خودرو تبدیل می‌شود ، مهم ترین کارهایی که ترکیه در این مسیر انجام داده چه بوده است؟** آنچه که در ترکیه باعث رشد اقتصادی از جمله در خودرو شده است همان طور که ذکر کردم بحث تغییر در پارادایم‌های سیاسی و آزاد کردن اقتصاد بوده است. این فضا وقتی ایجاد شده، طبعاً دولت در آینده صنایع تصمیم گیر نبوده شرکت‌های خصوصی-سازری با سرمایه‌گذاری مشارکت یا در حد سرمایه‌گذاری توانمند خارجی در ترکیه شکل گرفتند. مثل شرکت بوش که یکی از قطعه سازان بزرگ در دنیا است شریک ترک تدارک خود شرکت صد در صد آلمانی است ولی در ترکیه یک شعبه ثبت کرده فلذا بحث شرکات اصلا مطرح نبوده است. بزرگترین کاری که در صنعت خودرو ترکیه اتفاق افتاده این است که الزام به انتفاع افراد با وابستگی‌های سیاسی و قدرت برای سرمایه‌گذار خارجی وجود نداشته و سرمایه‌گذاری شان تضمین شده بوده و این مسئله‌ای است که ما بعد از انقلاب داشتیم. بحث بعدی مسئله آزادسازی در حوزه تامین قطعات

اگر به فضای پس‌برجام چند سال پیش در زمان آقای نعمت زاده برگردیم می‌بینیم آقای نعمت زاده انتظار داشتند که هر خارجی که می‌آید پولش را به افرادی که مورد تایید او است بدهد و اجازه نداشت خودش مستقل فعالیت کند از فضا همین شرکت بوش که اکنون به چندین شعبه ای تولید رسیده است بسیار تلاش کرد که به بازار ایران ورود کند و همین کار را در بازار ایران انجام دهد اما عملا در بازار ایران موفق نشدند مجوز را بگیرد چون الزام شده بود که حتما با یک فرد مورد عنایت آقایان شریک شود. بنابراین مهم‌ترین کاری که در صنعت ترکیه رخ داده موضوع کلیم است یعنی شرکت‌ها از الزامات روابط سیاسی در صنعت خودرو رها شدند و نتیجه این شد که کشورهای خارجی به ترکیه ورود پیدا کردند و از مزایای ذاتی ترکیه برای تولید استفاده کردند.

در ترکیه به هر گونه سرمایه‌گذاری خارجی خوشامد می‌گویند و به شدت تلاش می‌کنند که سرمایه‌گذار خارجی را جذب کنند

■ **مدل حکومت ایران و ترکیه تقریبا شبیه هم است اما می‌بینیم سبب این در حکومت ترکیه هم مانند سبب این امر چیست؟** اقتصاد ایران ورود نمی‌کنند یعنی مثلا ترکیه یک اقتصاد صادر کنندگان صنایع خودروسازی دارد که برای خودش ساز و کار مشخصی دارد و این صنعت را به طور کامل حمایت می‌کند چرا ما با این که سال‌ها ایران خودرو و سایر را داریم نمی‌توانیم در ریل درست قرار بگیریم، اصلی ترین ایراد کجا است؟

اکنون مدل حکومتی ما با ترکیه واقعا شبیه نیست. اولین گام این نیست که ترکیه برخلاف ما به شدت به روابط بین‌الملل اعتقاد دارد که ما اصلا به آن اعتقاد نداریم. در ایران تا به الان همه سیاست مداران در مسیر شعارهایی مانند خودکفایی و نگاه به داخل حرکت کردند هر چند نتیجه آن این شده که ما واقعا در حوزه صنعت چیزی برای عرضه نداریم. حتی اگر استقلال هم ایجاد کنیم وقتی جنسی مناسب صادرات نداریم وقتی با تکنولوژی روز قرن‌ها فاصله داریم، وقتی که با کسبی ارتباط نداری این که مزیت نیست و این یعنی تعریف استقلال صنعتی ما ایراد دارد. در حوزه کلان، سیاست مداران من در ایران اصولا دید منفی به سرمایه‌گذاری چه داخلی و چه خارجی داریم. زمانی که فرود در حوزه‌های سرمایه‌گذاری می‌کنند در ایران تقبیح می‌شود به جای تشویق و بیان می‌شود حتما پول کسی را خورده است. در ایران چون نمی‌شود رشد کرد مگر اینکه با حاکمیت سیاسی در ارتباط باشی فکر می‌کنند اگر سرمایه‌گذار خارجی باشد روابط سیاسی حاکم بر کارشان شود. بنابراین دیدی کالا منفی نسبت به سرمایه‌گذار خارجی دارند. در صورتی که در ترکیه به هر گونه سرمایه‌گذاری خارجی خوش آمد می‌گویند و به شدت تلاش می‌کنند که سرمایه‌گذار خارجی را جذب کنند از طرف دیگر ما مردمی هستیم که دچار توهم این هستیم که چقدر بازارمان مهم است و در تمام این سال‌ها خود را گول زدیم. ما با اکنون با حجم بازاری که یک سالزده بین‌المللی این حساب می‌کنند یعنی خودروی بالای هفت هزار دلار زرده هزار دستگاه است. بدان معنا که بازاری به مراتب کوچکتر از امارات هستیم. سقف قدرت خرید ما به اندازه تک قدرت خرید جهان است ولی فکر می‌کنیم خیلی مهم هستیم چون ۲۵۰۰ سال قدمت داریم. واقعیت این است که ما در ایران اصلا واقعیت‌ها را ندیده‌ام تا ترکاها دیدند ما در ایران یاد نگرفتیم تعامل کنیم اما ترکاها یاد گرفتند این تفاوت‌های بزرگی است که بین ایران و ترکیه وجود دارد. جدای از اینکه ما تجارمان خریدارانی بی‌تجربه هستند چون پول نفت موجود است. بزرگترین دعوایی که بین دولت‌مدران در تمامی این چهار – پنج دهه یعنی از زمان محمدرضا پهلوی می‌بینیم پایین نگه داشتن نرخ ارز است. هیچ سیاست مداری تاکنون نبوده که به مردم توضیح دهد که اگر با بین‌المللی کالاها یا منفی است. معنی‌اش این است که بازار در مقابل کالاها می‌کشدش می‌شود و کالا را می‌برد. نمونه بارزاش این است که در دو سال گذشته وقتی ارز ناگهان ده برابر شد همه چیز از ایران حتی خودروی گندم از ایران به صورت قاچاق بیرون می‌رفت. فرضا اگر این روند عمومی باشد وتورم ۴ درصد باشد و سالی ۶ درصد از ارزش پولمان کم کنیم ما همیشه پایگاه تولیدی جهانیم در صورتی که اگر الان این مسئله را مطرح کنیم نه پذیرش سیاست مداری وجود دارد و مردم هم باور نمی‌کنند.هنوز خرد جمعی ما به این نتیجه رسیده که این روندی که ما می‌رویم روندی غلط است که منجر به رفاه، توسعه در صنعت و تولید نمی‌شود این را نه مردم و نه حاکمیت حاضر نیستند بپذیرند.

اگر صنایع حمل و نقل ترکیه با ایران را قیاس کنیم می‌بینیم ترکیه در مجارستان

سه‌شنبه ۷ بهمن ۱۳۹۹ ● شماره ۵۹۳۸ **آفتاب**

گزارش ۹

دومین پایگاه حمل و نقل دنیا را دارد. در آنجا برای هر کامیون دو سه راننده وجود دارد در صورتی که در ایران تک راننده هستند. مثلا در ترکیه کل صنعت حمل و نقل نیامده خود را گروگان‌گیری شده توسط لاستیک باز کند بلکه اجازه ورود لاستیک از هر جای دنیا را داده است. در صورتی که ما وضعیت انرژی رایگان را داشتیم وضعیت لوله رایگان نفتی را داریم ولی لاستیک باز ما چهار برابر قیمت می‌فروشد و درها را هم بسته‌ایم که مبادا بی‌کفایتی مدیرعامل آن بر ملا شود. در ظاهر ممکن است این دو کشور اشتراکاتی با هم داشته باشند ولی نه در فضای سیاسی نه در تفکرات مان هیچ گونه مشابهتی با ترکیه نداریم. ترکیه از دین و مسلمان بودن و ایدئولوژی‌اش استفاده می‌کند در عوض لایحک است. همه فضای سیاسی ترکیه فضای اقتصاد است در صورتی که در ایران بازار توسعه اقتصادی در اولویت نیست وقتی اولویت مان چیز دیگری است چطور انتظار داریم در آن موفق شویم.

بحث بعدی مسئله آزادسازی در حوزه تامین قطعات و زنجیره تولید است. بارزترین کاری که می‌کنم این است که همه این زنجیره را آزاد می‌کنم و به سمت مشوق‌های صادراتی حرکت می‌کنم و از ابزار مالیاتی استفاده می‌کنم یعنی شرکت‌هایی که به سرمایه‌گذاری در صنعت و اخص صنعت خودرو ورود می‌کنند متناسب با تراز تجاری شان لایحه می‌برم و آنها را از انتفاع مالیاتی و انتفاع بیمه‌ای بهره مند می‌کنم.

■ **به عنوان یک کارشناس خبره خودرو اگر به شما اختیار تام دهند که صنعت خودرو را هر طور که صلاح می‌دانید سر و سامان دهید چه پیشنهاداتی برای نجات صنعت خودروسازی دارید؟**

اگر بنده در مقام وزارت صمت قرار گیرم نه در مقام خودرو ساز این است که تمامی حمایت‌هایی که تاکنون به این شیوه از صنعت خودرو می‌شده است را حذف می‌کردم و فضا را رقابتی می‌کردم یعنی فضای تولید و واردات را در کشور از این فضای انحصاری حمایت پول خارج می‌کردم. گام دوم این است که به هیچ عنوان در انتخاب مدیریت‌ها دخالتی نمی‌کردم یعنی انتخاب مدیریت‌های این سازمان‌ها با ۱۴ درصد سهم دولتی علی‌رغم اینکه ۱۴ درصد دولتی است تماما توسط دولت اتفاق می‌افتد آادم‌هایی انتخاب می‌شوند که مهارت بیشتری در دروغ گفتن دارند نه مهارت در سودآوری!

بحث بعدی مسئله آزادسازی در حوزه تامین قطعات و زنجیره تولید است. بارزترین کاری که می‌کنم این است که همه این زنجیره را آزاد می‌کنم و به سمت مشوق‌های صادراتی حرکت می‌کنم و از ابزار مالیاتی استفاده می‌کنم یعنی شرکت‌هایی که به سرمایه‌گذاری در صنعت و بالاخص صنعت خودرو ورود می‌کنند متناسب با تراز تجاری شان لایحه می‌برم و آنها را از انتفاع مالیاتی و انتفاع بیمه‌ای بهره مند می‌کنم. یعنی شرکتی که تراز آن مثبت است در آمدش به شدت افزایش پیدا می‌کند. شرکتی که تراز آن منفی است در واردات گران کردن محصول و گرفتن جریمه از مصرف‌کننده در قالب درآمد حاصل از تجارتش جریمه می‌شود. وقتی در یک کشور تعرفه می‌گذاریم یعنی مردم را به خاطر ناکارآمدی مدیران خود جریمه کردی به جایش مردم باید گران‌تر بخرند ولی وقتی ابزار مالیاتی باشد اگر فردی ناکارآمد باشد از بین می‌رود. قطعا مهم‌ترین کاری که می‌کنم این است که تمامی ارگان‌های زیاد و دست و پاگیری که در وزارت صمت وجود دارد شامل سازمان گسترش و نظائر آن را حذف می‌کردم کلیه آیین نامه‌های دست و پاگیری که الان وجود دارد را حذف می‌کنم و فضا را به سمت آزادی مطلق می‌برم که افرادی که قصد دارند در کشور تولید کنند بتوانند تولید کنند. اما درآمدی مالیاتی تعریفی را هم مثل ترکیه به شماره‌گذاری همه خودروها می‌برم مستقل از اینکه تولید داخل باشد یا وارداتی. در عین حال هم مشوق سرمایه‌گذار خارجی می‌گذارم و این مشوق‌ها در قالب بخشودگی تعریفی است. اگر اقتضا تماما بر مبنای سرمایه‌گذاری داخلی بچرخد تورم گریز ناپذیری می‌شود و دلما باید پول تولید کرد و این پول تا زمانی که به چرخه تولید برسد که حجم موجود در اقتصاد فاصله زمانی دارد و این فاصله زمانی باعث افزایش نقدینگی در کشور و تورم می‌شود. برای جلوگیری از این امر باید از ابزار سرمایه‌گذاری خارجی استفاده کنیم هم تضمین سرمایه‌گذار خارجی که سرمایه‌اش در ایران سوخت نشود هم مشوق برای کسی که سرمایه‌گذار خارجی می‌آورد بتواند تعریفی که به عنوان هزینه‌های قانونی پرداخت می‌کند به خواب بیشتری برد.

معتقدم کل اقتصاد ایران همین امروز اگر تصمیم بگیریم آن را اصلاح کنیم اولین تاثیرش را مردم در کمتر از یک سال درک می‌کنند ولی برای آنکه به نقطه مطلوبی برسد ۱۵ سال زمان نیاز است

■ **ایران می‌تواند بهشت خودروسازی ایران بشود!**

■ **این گونه به نظر می‌رسد که نا امید نیستید و اعتماد خودوری ایران را قابل نجات دادن می‌دانید؟**

معتقدم کل اقتصاد ایران همین امروز اگر تصمیم بگیریم آن را اصلاح کنیم اولین تاثیرش را مردم در کمتر از یک سال درک می‌کنند ولی برای آنکه به نقطه مطلوبی برسد ۱۵ سال زمان نیاز است.

■ **یعنی در مقایسه با ترکیه چند برابر؟**

می‌توانیم طی ۱۵ از جایگاه فعلی ترکیه عبور کنیم و حتی به بیش از دو برابر عدد فعلی تولیدات ترکیه در بخش خودرو برسیم.

■ **بارها با این عبارت مواجه شدیم طرح تحقیق و تفحص مجلس از ایران خودرو و سایر. این عبارت چه احساسی را در شما ایجاد می‌کند؟**
تفص صریح مالکیتی؛ این دو شرکت سهامدار خصوصی دارند ۱۴ درصد فقط برای دولت است اینکه صنعت خودروی ما استفاده و فاند است دلیلش این است خودرو و سایرپا نیست دلیلش وزارت صمت است بارها گفتام به جای وقت گذاشتن برای پیدا کردن فساد در ایران خودرو و سایرپا به دنبال ریشه فساد و وزارت صمت و خود مجلس و اخیرا در سازمان بازرسی هم قیمت‌گذاری نفوذ کرده باید در این‌ها ورود کنیم این را بارها گفته‌ام اینکه مدیر عامل ایران خودرو سوءاستفاده می‌کند اگر من باشم سوءاستفاده می‌کنم حامی ملتغ سهام دار خودم باید باشم نه حامی منافع دولتی ها. از یک شرکت است منافع را باید در وزارت صمت تعریف کنیم لذا بندهای تحقیق و تفحص از خودرو ساز به نظر من نقض آشکار مالکیت ۸۶ درصد سهام داری است که هر ساله گزارش حساب و بازرسی را دریافت می‌کنند و الان ما هر ۴ – ۵ سال یک بار متوجه می‌شویم که گزارش‌ها دستکاری شده و غلط است.بنابراین من به عنوان کسی که مقداری سسهامی ایران خودرو را دارم همیشه این سوال‌ها برایم وجود دارد که چرا کسی سراغ وزارت صمت و سازمان حسابرسی نمی‌رود که این صورت‌های مالی را هر سال تایید می‌کنند. من کاملا مخالف این رفتارم.

■ **طرح‌های متوالی تحقیق و تفحص قهرمان بازی و پروپاگاندا است**

■ **بشت این تحقیق و تفحص چیست؟**

فقط قهرمان بازی و پروپاگاندا است. هیچ خاصیتی نداشته و نخواهد داشت.