



ویژه‌نامه قدس  
به‌مناسبت  
سخنرانی‌نوروزی  
رهبر معظم انقلاب  
در حرم مطهر رضوی

۲۵

**کار را به بخش  
خصوصی سپرده‌ایم،  
به وزیر مربوطه‌مان  
هم اقتدار لازم روی  
این بخش خصوصی  
نداده‌ایم، اما وزیر را  
پاسخگومی‌دانیم!  
پاسخگو وزیر ماست  
که باید برود التماس  
کند به بخش  
خصوصی که لطفاً  
بیاپید مسئله را در این  
حوزه حل کنید**

تحقیق کنیم و توسعه دهیم. یکی از مدیران ما متوجه نبود ما این را در چه فرایندی آورده‌ایم و چه هدفی داریم. برای همین یک نامه زده بود به پژو که سؤالی بپرسد. فرانسه قیامتی به پا کرد که شما غلط کردید تحقیق و توسعه می‌کنید؛ کلی برای ما دردسر درست شد. پس اشتباه نکنید که خودرو صنعت ملی بوده و حمایت‌شده است. فرانسوی‌ها چنین رفتاری با ما داشتند. یک بار رهبری معظم انقلاب مثالی زدند درباره صنعت هوایی؛ فرمودند قبل از انقلاب، آمریکایی‌ها حتی اجازه نمی‌دادند متخصصان نیروی هوایی یک قطعه هواپیما را برای تعمیر باز کنند. قطعه باید پلمب شده می‌رفت آمریکا، تعمیر می‌شد و پلمب شده برمی‌گشت؛ چرا؟ چون ایرانی نباید به دانش تعمیر و تولید آن قطعه دست پیدا می‌کرد. خب، تحریم و قطع رابطه بیگانه با صنعت هوایی، این ممنوعیت‌ها و محدودیت‌ها و سلطه را از صنعت هوافضای ما برداشت و ما توانستیم با تحقیق و توسعه، تحصیل دانش کنیم و به اینجا برسیم که می‌بینید نام موشک و پهپاد ایرانی لریزه بر اندام دشمن می‌اندازد. اما در صنعت خودرو، این سلطه بازدارنده پیشرفت، نه تنها قطع نشد، بلکه تداوم یافت تا سال ۹۷ که ترامپ از برجام خارج شد و این‌ها رفتند؛ البته در دولت وقت، اراده‌ای برای قطع این رابطه سلطه نبود؛ توفیق اجباری حاصل شد! یک‌بار یکی از مدیران یک شرکت زیرمجموعه یکی از خودروسازهای بزرگ ما می‌گفت ما در یک برهه‌ای در سنسور ترمز «ای‌بی‌اس» مشکل داشتیم. به تحریم خورده بودیم و وارداتش دچار اختلال شده بود. گفتم من این را می‌سازم. رفتم ساختم و استانداردهایش را هم گرفتم، ولی مدیرعامل این شرکت خودروسازی گفت بگذار ببینیم اگر این قطعه را دیگر به ما نمی‌دهند، برویم بسازیم که تا دیدند توانسته‌ایم بسازیم، عرضه را از سر گرفتند و آن پروژه تولید داخلی متوقف شد!

#### ■ چرا فناوری که ما در حوزه هسته‌ای و موشک و پهپاد داریم در صنعت خودروسازی سرریز نمی‌شود؟

پس از اینکه خودروسازهای فرانسوی از ایران خارج شدند، این سرریز فناوری شروع شد؛ اینکه ما توانستیم سیستم‌های کامپیوتری خودرو موسوم به «ای‌سی‌یو» را بسازیم و نیاز خودروسازی را رفع کنیم، محصول تلاش وزارت دفاع و نتیجه همین سیاست سرریز فناوری بود؛ البته مثال‌های دیگری نیز هست. الان یکی از مشکلات صنعت خودرو ما شرکت کروز است که حاکم این صنعت است. آیا این شرکت خصوصی برای دولت ما تعیین تکلیف و اعمال اقتدار می‌کند یا دولت برای او؟ یا واردات را در بخش کشاورزی به بخش خصوصی واگذار کرده‌ایم؛ الان بخش خصوصی از وزیر ما حرف‌شنوی دارد، یا وزیر آویزان این بخش است که فلان جنس را وارد کن که من باید جوابگو باشم؟!

عرضم این بود که کار را به بخش خصوصی سپرده‌ایم، به وزیر مربوطه‌مان هم اقتدار لازم روی این بخش خصوصی نداده‌ایم، اما وزیر را پاسخگو می‌دانیم! پاسخگو وزیر ماست که باید برود التماس کند به بخش خصوصی که لطفاً بیاپید مسئله را در این حوزه حل کنید. شرکت خصوصی شده برای ما سیاست‌گذار، ما یک «نهضت احیای حاکمیت» نیاز داریم؛ این فوری‌ترین نیاز کشور است. حال پرسش این است که آن الگوی مطلوب رابطه دولت و بخش خصوصی مد نظر ما چیست؟ من در کتاب دولت و بازار تحت عنوان نظریه «حمایت هوشمند» یک الگوی مبتنی بر عقل و نقل و تجربه ارائه کرده‌ام؛ ما در این الگو برمی‌گردیم به همان سیاست‌های ابلاغی رهبر معظم انقلاب که دولت باید حامی، هادی و ناظر باشد و اینکه فرمودند ما باید از انگیزه خلق ثروت بخش خصوصی برای تأمین منافع ملی استفاده کنیم.

این پیش‌فرض درست نیست که منابع و بازار خودرو در اختیار خودمان بوده است. من از شما سؤال می‌کنم: آیا ما صنعت خودرو بومی داشتیم؟ پاسخ خیر است! صنعت خودرو ما محصول کدام سیاست است؟ صنعت خودروسازی ما محصول سیاست تکیه به سرمایه‌گذاری خارجی برای پیشرفت است. ما قرار بود با سرمایه‌گذاری خارجی رنو و پژو فرانسه در ایران پیشرفت کنیم که وضع این شد. من معتقدم صنعت خودرو ایران سال ۱۳۹۷ و پس از خروج رنو و پژو از کشور متولد شده است.

دهه ۱۹۳۰ میلادی دو شرکت بزرگ خودروسازی جنرال موتورز و فورد در ژاپن خودرو تولید می‌کردند و در بازار ژاپن می‌فروختند؛ دقیقاً مثل پژو و رنو که ۴۰۵، ۲۰۶، ۲۰۷ و ال ۹۰ را در ایران تولید و عرضه می‌کردند. دولت ژاپن گفت تا زمانی که این‌ها در کشور ما خودرو تولید می‌کنند، ما خودروساز نخواهیم شد؛ بنابراین این شرکت‌ها را از کشورشان بیرون کردند. شرکت تویوتا هم آن موقع اسمش تویودا بود. تویودا در صنعت ماشین‌آلات نساجی فعالیت می‌کرد. به او گفتند شما باید خودروساز شوید. ۲۵ سال این شرکت تویودا تلاش می‌کند و موفق می‌شود خودرویی به نام «تویوپت» را تولید کند. خودشان می‌گفتند این یک «زیرسیگاری چهارچرخ» است! پروژه شکست می‌خورد. یک جریانی در ژاپن می‌گویند ما عرضه خودروسازی نداریم، برویم دوباره سراغ همان شرکت‌های آمریکایی تا بیایند برای ما خودرو تولید کنند؛ ولی دولت مقاومت می‌کند. دوباره ظرفیت‌های ملی را بسیج می‌کنند و چیزی که شکل‌گرفته را ادامه می‌دهند و الان می‌بینید که شرکت تویوتا یک شرکت پیشرو در عرصه خودروسازی است و دنیا را گرفته است. این محصول «لکسوس» که می‌بینید، محصول تلاش حدود ۹۰ سال پس از خروج سرمایه‌گذاران خارجی است؛ یک شبه تویوتا به اینجا نرسیده است.

سال ۶۸ شرکت پژو را وارد ایران کردند، با وعده اینکه ما به کمک پژو خودروساز بشویم. خیلی‌ها فکر می‌کنند که پژو ۴۰۵ یا ۲۰۶ یا پراید خودرو ایرانی است! درصورتی که پراید خودرو کره‌ای است. نفع خودروسازی خارجی که در بازار شما خودرو تولید می‌کند، این است که شما هرگز خودروساز نشوید. پیشتر خودرو را در اروپا مونتاژ و به ایران صادر می‌کرد، حالا زحمت سرهم کردن را به شما داده و خودش فناوری‌های مادر را در اختیار نگه داشته است. شما قطعات را وارد می‌کنید و سرهم می‌کنید و احساس کاذب تولید دارید. اما واقعیت این است که شما تولیدکننده نیستید. شما مونتاژکارید! از این‌رو معتقدم پس از خروج این شرکت‌ها از ایران، خودروسازان ما تازه کارشان را شروع کردند؛ البته اگر با سیاست‌های غلط مشابه دوباره به بیراهه نروند. یک مثال برای شما می‌زنم؛ یکی از دوستان می‌گفت ما مشاهده کردیم که ایربگ‌ها عمل نمی‌کنند. علت را بررسی کردیم دیدیم چاشنی‌های ایربگ‌ها وارداتی است. این چاشنی ایربگ، مثل چاشنی مین است و بسیار حساس. در یک قسمتی از آن باید از فلز طلا استفاده شود تا زنگ نزنند. چون اگر زنگ زد، دیگر چاشنی عمل نمی‌کند. در چاشنی‌های وارداتی از آهن استفاده شده بود و آهن زنگ می‌زد و چاشنی عمل نمی‌کرد. حتماً خاطرتان هست که زمانی گفته می‌شد علت اینکه ایربگ عمل نمی‌کند این است که خودرو باید از یک جهت خاص ضربه بخورد تا ایربگ عمل کند؛ ولی قصه این بود. یک مجموعه‌ای همت گماشت و این چاشنی‌ها را با استفاده از طلا تولید کرد و مشکل حل شد.

الان می‌گویند صنعت خودروسازی مصداق تولید ملی و حمایت از تولید ملی است؛ درحالی‌که دولت ما اگر حمایتی هم کرده، حمایت از صنعت خودروسازی فرانسه بوده، نه خودروسازی ایران. یک روز مدیرعامل ایران‌خودرو به من می‌گفت ما یکی از موتورهای روز پژو را به طریقی، چند کشور را چرخاندیم آوردیم ایران تا روی آن