یادداشت

## تجارت جهانی محصولات زراعی آسیب‌پذیرتر از همیشه

حمیدرضا زرنگار، کارشناس کشاورزی

با طولانی‌شدن مدت بحران کرونا، نگرانی‌ها درباره محدودیت در صادرات و واردات مواد غذایی و دریسی آن تغییرات در قیمت مواد خوراکی افزایش می‌یابد؛ به‌ویژه برای مواد خوراکی مغذی‌تر که قبلا هم کم‌ارزش‌تر از غذاهای اصلی مردم بود و افراد کم‌درآمد بخش زیادی از درآمد خود را برای تهیه این‌گونه غذاها خرج می‌کردند.

قرنطینه، محدودیت تردد و بسته‌شدن مرزهای بین‌المللی دسترسی جوامع واردکننده را به مواد خوراکی دشوار می‌کند. تاثیر فاجعه‌بار ویروس کرونا بر امنیت غذایی در سطح بین‌المللی از اینجا ریشه می‌گیرد.

در ماه آوریل قیمت‌های جهانی گندم و برنج افزایش قابل‌توجهی یافت و ما شاهد افزایش ۲.۲ درصدی قیمت‌های بین‌المللی برنج از ماه مارس بودیم. قیمت گندم نیز با توجه به گزارش‌ها درباره سهمیه‌بندی صادرات از فدراسیون روسیه، ۲.۵ درصد افزایش یافت.

در بحران فعلی کرونا، شماری از کشورها به محدودکردن صادرات مواد غذایی روی آوردند. این رفتار در مجموع می‌تواند برای اقشار آسیب‌پذیر در کشورهای واردکننده مواد غذایی تبعات ناخوشایند ناخواسته‌ای به بار آورد؛ بهای مواد غذایی را افزایش دهد و دشواری‌های ناامنی غذایی را پس از بروز همه‌گیری جهانی تشدید کند.

بر اساس برآوردهای مؤسسه بین‌المللی پژوهش سیاست غذایی در ۲۸ آوریل سال جاری شمار کشورهای دارای سیاست‌های فعال و الزام‌آور محدودیت صادرات مواد غذایی به عدد ۱۵ رسید. با این حال «اسپیتیا Espitia» و همکارانش در مطالعات خود به این نتیجه می‌رسند که تا انتهای آوریل شمار کشورهایی که به‌نوعی سیاست‌های محدودسازی صادرات مواد خوراکی را اعمال کرده‌اند، به ۲۰ کشور رسید. پیامدهای کاهش صادرات مواد خوراکی در میزان مصرف کشورها اکنون نیز قابل مشاهده است. برای مثال قرقیزستان بخش قابل‌توجهی از کالری مورد نیاز خود را از واردات گندم و آرد گندم تامین می‌کند. این کالاها غالبا از قزاقستان وارد می‌شوند. بااین‌حال قزاقستان صادرات گندم و آرد گندم را ممنوع کرده است. بنابراین ۵۰ درصد از محصولات وارداتی کالری‌زای قرقیزستان تحت تاثیر محدودیت و ممنوعیت صادرات گندم و آرد گندم قرار دارد.

اسپیتیا و همکارانش به استناد مطالعاتی که خود برای بانک جهانی انجام داده‌اند و بخشی از نتایج آن را اخیرا در مقاله‌ای با عنوان «کووید ۱۹ و حمایت‌گرایی غذایی» مطرح کرده‌اند، معتقدند با توجه به میزان مصرف جهانی مواد غذایی در چهارماهه پس از ماه سه میلادی، میزان صادرات مواد غذایی در سطح جهانی بین شش تا ۲۰ درصد سقوط خواهد کرد. صادرات محصولات غذایی مهم مانند برنج، گندم و سیب‌زمینی می‌تواند تا ۱۵ درصد کاهش یابد.

همزمان با افزایش قیمت‌ها به‌دلیل شوک اولیه کرونا، دولت‌ها ممکن است وسوسه شوند از سیاست‌های تجاری در تثبیت قیمت‌های داخلی بهره‌برداری کنند. محدودیت‌های صادراتی آشکارا فشار بر بازارهای محلی غذا را کاهش می‌دهد؛ اما کاهش عرضه در بازارهای جهانی به‌نوبه خود به افزایش قیمت منجر می‌شود.

در زمانه ناپایدار، غلاتی نظیر گندم، ذرت و برنج بسیار احتکار می‌شوند. بازارهای جهانی غلات به‌بوخراسانی برای ذرت و گندم به‌بوکوئانی فزاینده برای برنج در راستای رفع نیاز غذایی روزمره میلیاردها نفر در سراسر جهان و به‌ویژه آسیا، جزایرمانده و آفریقا مهم‌اند. کشورهای گروه ۲۰ (G20) مسئول تأمین بخش بزرگی از این نیازند. در مجموع ۸۱ درصد صادرات غلات دنیا در سال ۲۰۱۷ ازسوی کشورهای عضو گروه ۲۰ انجام شده بود. تعدادی از صادرکنندگان عمده به‌ویژه استرالیا، آرژانتین و کانادا نیمی از محصولات زراعی خود را صادر کردند.

«مؤسسه اقتصاد بین‌الملل پترسون»، یک نهاد غیرانتفاعی، در مطالعاتی که برای گروه ۲۰ انجام داده به این نتیجه رسیده است که بسیاری از کشورهای صادرکننده مواد غذایی، معضل را بسیار جدی می‌دانند. رویسه که بر اساس آمار درحال‌حاضر دومین صادرکننده بزرگ غلاته به‌شمار می‌رود، اولین کشور و تنها عضو گروه ۲۰ بود که سیاست ممنوعیت صادرات را بر اوایل فوریه گذشته خود اعمال کرد. بلافاصله و پس از رویسه صادرکنندگان غیر عضو مانند قزاقستان، تایلند و کامبوج از این روش تبعیت کردند.

گزارش مؤسسه اقتصاد بین‌المللی پترسون حاکی است در ۳۰ مارس کامبوج به فهرست کشورهایی که محدودیت‌های صادرات برخی محصولات کشاورزی را به رسمیت شناختند پیوست. این تصمیم به‌ویژه برای کشوری که در ایجاد سهمی از بازار برنج موفق بوده دردناک است. منطق این تغییر موضع به سمت «حمایت‌گرایی»، ساده است: تا زمانی که صادرکنندگان کالا را انبار می‌کنند، واردکننده را وادار به آن قیمت‌ها بالا می‌روند.

کشورهای صادرکننده مواد غذایی از ترس کمبود به دلیل احتکار، برای اطمینان از کافی‌بودن منابع داخلی و محافظت از مصرف‌کنندگان خود در برابر افزایش قیمت، به محدودکردن صادرات روی می‌آورند. از نظر بعضی‌ها این سیاست‌ها موفق‌اند، اما این سیاست‌ها در توانمندسازی درآمدهای کشاورزان و درآمدهای صادراتی را کاهش می‌دهند. در درازمدت آنها انگیزه‌های کشاورزان را برای سرمایه‌گذاری در جهت گسترش ظرفیت تولیدی به انحراف می‌کشاند. چنین ظرفیتی برای افزایش عرضه و پایین‌آوردن قیمت‌ها ضروری است. به علاوه، این محدودیت‌ها ابزارهای نابخردانه‌ای برای رفع نیاز امنیت غذایی‌اند.

گزارش مجمع جهانی اقتصاد در ۱۶ ماه مبنی نشان داد که حتی پیش از همه‌گیری کووید۱۹ علائم ایزولیت مواد غذایی برای آینده‌ای نزدیک وجود داشت. کرونا خطر تسری افزایش قیمت مواد غذایی در سراسر جهان را تقویت می‌کند که خود باعث ایجاد بحران در بسیاری از کشورهای در حال توسعه می‌شود.

در فقرترین کشورهای در حال توسعه، مواد غذایی ۴۰ تا ۶۰ درصد سبد مصرف را شامل می‌شود؛ یعنی حدود پنج تا شش برابر سهم آن در اقتصادهای پیشرفته.

ادامه در صفحه ۷

عکس: سعید تاکی، شرق

«شرق» در میزگردی نتایج طرح تحقیق‌وتفحص مجلس از صنعت خودرو را بررسی کرد

# هبه زیان‌ساز احمدی‌نژاد

لیلا مرکن

**صنعت خودرو انحصاری‌ترین و شاید زیان‌ده‌ترین صنعت داخلی کشور باشد. خطاهای این صنعت به نحوی بود که سرانجام مجلس تصمیم گرفت تحقیق‌وتفحص از صنعت خودروسازی را ترتیب دهد. در روزهای پایانی مجلس دهم نتایج طرح تحقیق‌وتفحص از صنعت خودرو ارائه شد، اما به‌دلیل ازدحام اخبار مرتبط با تشکیل مجلس جدید و مسائلی از این دست، آن‌طوره باید روی نتایج این تلاش نمایندگان مجلس قبلی مانور داده نشد؛ این در حالی است که طرح تحقیق‌وتفحص مجلس از صنعت خودرو حاوی نکات بسیار جالبی بود و حتی راهکارهایی برای بروزرفت از مشکلات فعلی هم در آن ارائه شده بود. محمدرضا نجفی، عضو سابق کمیسیون صنایع مجلس و رئیس هیئت تحقیق‌وتفحص از صنعت خودرو، به‌همراه مشاورش، علیرضا طاهری، به «شرق» آمدند تا درباره دستاوردهای طرح تحقیق‌وتفحص و دلایل زیان‌ده‌ی صنعت خودرو صحبت کنند. آن‌طوره نجفی می‌گوید، تصمیم‌سازی محفلی در صنعت خودرو زیان‌های انباشته زیادی را روی دست دو شرکت خودروسازی داخلی گذاشته است؛ به‌نحوی‌که این تصمیمات غلط حدود ۱۰ میلیون تومان هزینه مالی، به‌ازای هر خودروی تولیدی به صنعت تحمیل می‌کند. سرمایه‌گذاری‌های غلط خارجی از آن تصمیماتی است که دولت وقت، یعنی محمود احمدی‌نژاد، می‌گیرد و به‌گفته رئیس هیئت تحقیق‌وتفحص از صنعت خودرو، بازیس‌گیری این مطالبات بحث حقوقی دارد و بخش‌هایی از آن غیرقابل‌وصول است. نجفی عنوان می‌کند: تصمیمات غلط حدود ۱۰ میلیون تومان هزینه مالی، به‌ازای هر خودروی تولیدی به صنعت تحمیل می‌کند. سرمایه‌گذاری‌های غلط خارجی از آن تصمیماتی است که دولت وقت، یعنی محمود احمدی‌نژاد، می‌گیرد و به‌گفته رئیس هیئت تحقیق‌وتفحص از صنعت خودرو، بازیس‌گیری این مطالبات بحث حقوقی دارد و بخش‌هایی از آن غیرقابل‌وصول است. نجفی عنوان می‌کند: واحدهای مرتبط در صنعت خودروسازی فعال شدند که ببینند می‌توانند بخشی از مطالبات ناشی از سرمایه‌گذاری خارجی را احیا کنند یا نه. ولی در واقعیت کار سختی است، زیرا وقتی واحد حقوقی این شرکت‌ها برای پیگیری مطالبات به کشورها مراجعه می‌کنند، یاسخ می‌شنوند که دولت وقت اینها را به ما هدیه کرده و قرار نیست چیزی در قبال آن بدهیم. طاهری، مشاور نجفی، نیز حجم سرمایه‌گذاری ایران‌خودرو در خارج از کشور را چیزی حدود ۱۵۸ میلیون دلار اعلام می‌کند که به این رقم باید حجم سرمایه‌گذاری‌های سایپا هم اضافه شود. رئیس هیئت تحقیق‌وتفحص از صنعت خودرو در بخش دیگری از سخنانش به حساب‌سازی‌های شرکت‌های خودروسازی نیز اشاره دارد. به گفته نجفی در شرکت ایران‌خودرو تعداد دو تجهیزات لجستیکی و قالب‌های صنعتی که در دفاتر آن شرکت به صورت ارزیابی شده به مبلغ حدود ۵۰ میلیارد تومان بوده است، به شرکت زیرمجموعه خود، یعنی سایکو، به مبلغ هزارو ۸۸۵ میلیارد تومان فروخته می‌شود. این رفتار به نظر او مصداق آرایش صورت‌های مالی و ارائه تصویر غیرواقعی از عملکرد شرکت‌هاست. یعنی شرکت مادر افلامی به ارزش حدود ۵۰ میلیارد تومان را به مبلغ هزارو ۸۸۵ میلیارد تومان به زیرمجموعه خود فروخته است و عملا بیش از هزارو۸۰۰ میلیارد سود شناسایی کرده که سودی موهوم است. مشروح این میزگرد که با حضور محمدرضا نجفی، رئیس هیئت تحقیق‌وتفحص از صنعت خودرو و علیرضا طاهری، مشاور او، برگزار شد، در ادامه می‌آید.**

**■ چه شد که تحقیق‌وتفحص در صنعت خودرو کلید خورد؟**

**نجفی:** ازآنجاکه ماحصل ده‌ها سال حمایت مادی و معنوی همه قوا و مردم از این صنعت منجر به تشکیل تحقیق‌وتفحص درخور آن شد و تحلیل ذی‌نفعان نیز نشان‌دهنده عمق خسارت‌های مالی و جانی فراوان و تضییع گسترده حقوق و منافع عمده ذی‌نفعان به‌ویژه مهم‌ترین آنان یعنی مردم و مصرف‌کنندگان در طول این سال‌ها بود، ضرورت انجام اقدام بنیادی اصلاحی به نظر می‌رسید که در دایره اختیارات و ابزارهای قانونی مجلس مناسب‌ترین مکانیسم و سازوکار برای آغاز این فرایند تحقیق‌وتفحص بود تا از طریق آن شناخت جامع، دقیق و قابل انتکایی از صنعت حاصل شود تا مبتنی‌بر آن خوبیت بنیادین طرح تحول این صنعت را به دست بدهیم. البته این رویکرد و هدف‌گذاری با رویه متعارف در تحقیق‌وتفحص‌ها تفاوت داشت که عمدتا ناظر بر جنبه تفحصی و با رویکرد بازرسی و حسابرسی اتفاق می‌شود. هدف نهایی ما در این کار، تهیه طرح تحول صنعت خودروی کشور بود که بحمدالله در اوایل اسفند ۹۸ گزارش آن در دو بخش مستقل ولی هم‌راستا تحویل مجلس شد. بعد شناختی که از بخش تفحصی حاصل می‌شود و تدوین جارچوب تحولی صنعت که مبتنی‌بر گزارش شناخت در طرف بعد تحقیقی برپوزه حاصل می‌شود، بود که بسته‌های سیاستی، توصیه‌ها و راهبردها را در سه سطح حاکمیت، صنعت و بنگاه دربر می‌گرفت.

**■ بحث مهمی که در صنعت خودرو مطرح می‌شود، این است که بنگاه‌داری صنعت خودرو باعث زیان‌ده‌ی صنعت شده، این درست است؟**

**نجفی:** منظور از صنعت خودرو، صرفا شرکت‌های خودروساز نیست. تأمین خودرو در کشور به‌طور متعارف از دو طریق انجام می‌شود؛ تولید خودرو با ملاحظه همه حلقه‌ها و زنجیره‌های متنوع و متکثر خدماتی و تولیدی ماقبل و مابعد آن و تأمین خودرو از طریق واردات را شامل می‌شود. می‌دانید واردات خودرو ابعاد یا اهمیت اقتصادی دارد و حواشی نیز در اطرافش وجود داشته است؛ بنابراین در تأمین هم به تولید و زیرشاخه‌هایش و هم به واردات پرداختیم. از مقولات دیگر صنعت خودرو که در دایره شمول تحقیق‌وتفحص قرار گرفت، مسائل مرتبط با بازار و طرف تقاضا، مصرف‌کننده، سیستم‌های فروش و خدمات پس از فروش، محیط زیست، استاندارد و... بود. سؤال شما این بود که آیا بنگاه‌داری عامل اصلی این آشفتگی است؟ حتما شیوه بنگاه‌داری، مالکیت، مدیریت، تأمین، تولید، فروش و خدمات پس از فروش در شرکت‌های خودروساز ما ازجمله عوامل اصلی تعارض منافع، آسیب و آشفتگی است. این شرکت‌ها به‌دلیل گرفتاری در ساختارهای پرتعارض، لغزنده و ناکارآمد حاکمیت شرکتی، مدیریتی، مالی، تولیدی و... از عوامل اصلی خلق هزینه و خسارت‌های نامتعارف، عقب‌ماندگی و حیف‌ومیل سرمایه‌ها و فرصت‌ها بوده‌اند.

**طاهری:** بنگاه‌داری آنها که اشکال دارد و وارد حوزه‌هایی شده‌اند که کار ویژه آنها نبوده؛ ولی در صنعت خودرو می‌بینید که به کار مالی و سرمایه‌گذاری وارد شده‌اند و شرکت‌هایی داریم که حوزه کریدرسازی و ساختمانی وارد شده‌اند و تخصص‌شان نبوده است. فرض کنید گروهی مانند ایران‌خودرو ۱۰۷ شرکت دارد و سایپا چیزی در همین حدود دارد. اگر بتوانند کار خودشان را به‌عنوان کار صنعتی و تولید را به‌درستی انجام دهند، شرایط بهتری خواهند داشت. برای حل مسائل خودشان به روش‌هایی متوسل شده‌اند که کار را سخت کرده است؛ یعنی فرصت‌ها میدرعامل جدید و وزیر جدید می‌خواهند راهبرد دهد، می‌بیند اینجا چقدر کار پیچیده شده و این مجموعه تودرتویی از فعالیت‌ها را تعریف کرده‌اند.

**■ این فعالیت‌ها همه زیان‌ده بوده‌اند یا سود هم داشته‌اند؟**

**طاهری:** بسیاری از آنها زیان‌ده است. باید منحل یا ادغام و تجمیع شوند یا کاملا واگذار شوند. بسیاری از آنها قابل ارزیابی نیست؛ چون شرکت‌های سطح چندم ایجاد کرده‌اند. شرکت‌هایی که برخی اوقات صوری و هیئت‌مدیره روی کاغذ دارد. اینها خودش هزینه بوده و هزینه ایجاد کرده است. البته مسائل بزرگ‌تری هم دارند.

**■ درباره سرمایه‌گذاری خارجی می‌خواهم بدانم منتهی به شکست شده است؟**

**طاهری:** غالبا همین‌طور بوده است. چه آنهایی که خارجی‌اند و چه آنهایی که داخلی هستند و تحت فشار صنعتی و اقتصادی انجام شده‌اند؛ مثلا دوستان نماینده‌های دوره‌های مختلف که برای محله‌ها و استان‌های‌شان می‌خواستند اشتغال ایجاد کنند. فشار آوردند و آنجا سایت‌های داخلی دارند. در گزارش به موارد خارجی هم اشاره کردیم. ولی چون خیلی خلاصه است، چیزهایی نیامده است. اینها غالبا توجیه اقتصادی ندارند و برخی هم حتی توجیه فنی ندارند. مثلا سنگال اصلا برق ندارد که سایت زده‌اند.

**■ با جدیت سایت سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی داریم که منتصر هستند؟**

**طاهری:** چیزی حدود ۱۵۸ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خارجی داریم که این رقم برای ایران‌خودرو است. سایپا باید عدد بدی این اضافه شود. این عدد دقیق است و محاسبه شده است. ۹۰تای‌ش برای سنگال بوده است. داخلی هم داریم که در اکثر استان‌ها سایت داریم. توجیه اقتصادی آنها ضعیف است. هزینه ایجاد شده و تولید نداشته و ضرورت بوده است. در کرمانشاه و فارس و سمنان و آذربایجان سایت‌هایی ایجاد شده است که سایرین از اینها به تولید نرسیده‌اند و این هزینه‌ها بار مجموعه می‌شود.

**■ یعنی همه زیان‌ده‌ی را در قیمت تمام‌شده سرشکن کرده‌اند؟**

**طاهری:** این مسئله روی قیمت تمام‌شده تاثیر می‌گذارد. روی زیان شرکت می‌آید، به جای اینکه سود داشته باشد با در قیمت‌ها خود را نشان می‌دهد. این‌طور نیست که نشان باشد.

**نجفی:** تمدید یا قیمت تمام‌شده نهایی و قیمتی که مصرف‌کننده خریداری می‌کند. تأثیر می‌گذارد. به دو روش این تأثیر اتفاق می‌افتد. یکی منابع مالی شرکت دولتی در جای نادرست سرمایه‌گذاری شده و بازده مناسب پیدا نکند، منجر به کسری نقدینگی می‌شود و برای تأمین نقدینگی و سرمایه در گردش ناچار می‌شوند که از منابع مالی کران و پرهزینه استفاده کنند؛ بنابراین هزینه مالی این شرکت‌ها خیلی بالاست. مثلا حدود ۱۰ میلیون تومان هزینه مالی به‌ازای هر خودروی تولیدی تحمیل می‌شود.

**■ این هزینه‌ها از محل واهی‌است که خودروسازان گرفته‌اند؟**

**نجفی:** از محل واهها یا اقداماتی است که برای تأمین مالی انجام شده‌اند؛ مانند طرح اتوخدمت در شرکت سایپا که منجر به زیان‌دهی شد. سرمایه‌گذاری‌های فاقد توجیه فنی یا اقتصادی نیز به ازدست‌رفتن منابع مالی، افزایش هزینه مالی و بالارفتن هزینه تولید منتهی می‌شود. در چنین شرایطی نمی‌توانند تولید را به مقیاس اقتصادی برسانند؛ ازجمله به این دلیل که مابه‌ازای مالی کافی برای تهیه قطعات، تجهیزات و مایحتاج تولید در اختیار ندارند. همین‌طور که اشاره الان می‌بینید، هزارتا موتور تولید شده است که ۹۰تای‌ش برای سنگال بوده است. ما چند سایت سرمایه‌گذاری داریم که در اکثر استان‌ها سایت داریم. توجیه اقتصادی آنها ضعیف است. هزینه ایجاد شده و تولید نداشته و ضرورت بوده است. در کرمانشاه و فارس و سمنان و آذربایجان سایت‌هایی ایجاد شده است که سایرین از اینها به تولید نرسیده‌اند و

**طاهری: حدود ۱۵۸ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خارجی داریم که این رقم برای ایران‌خودرو است. سایپا باید عدد بدی این اضافه شود. این عدد دقیق است و محاسبه شده است؛ برای مثال ۹۰ میلیون دلار آن برای سنگال بوده است. سرمایه‌گذاری داخلی هم داریم که در بسیاری از استان‌ها سایت تولیدی داریم. توجیه اقتصادی آنها ضعیف است؛ هزینه ایجادشده و ضرورد بوده است**

**■ با چه روش‌هایی می‌شود شرکت‌ها را از حالت زیان‌دهی خارج کرد؟**

**نجفی:** مهم‌ترین اقدامات لازم برای ایجاد تحول اساسی و پایدار در سه سطح بنگاه، صنعت و حاکمیت، در گزارش تحقیق‌وتفحص آمده است. در سطح بنگاه، اولین کاری که باید انجام شود، انحلال خودسهام‌داری است. این اقدام، ده‌ها هزار میلیارد تومان از منابع مالی منجمد شرکت‌ها را آزاد و در خدمت افزایش تولید و کاهش هزینه‌ها و اصلاح ساختار مالی قرار می‌دهد. این کار پوشش بهتری به تقاضای بازار می‌دهد و رضایت‌مندی بیشتر مردم را به‌خصوص از نظر دخل رونق‌های ناکارآمد فروش، فراهم می‌کند؛ چراکه موتورین ابزار تنظیم بازار، عرضه متناسب با تقاضاست. در چنین شرایطی، فرصت و امکان پرداختن به اموری استراتژیک مانند تحقیق و توسعه، توسعه محصول، توسعه استانداردها، کیفیت و ایمنی فراهم می‌شود. بنابراین اصلاح ساختار مالکیت و ساختار مالی، برابر با آنچه در مجمع شرکت مادر درواقع تحت سیطره مدیرعامل و عقبه او و حسن و قبح رفتاری آنها خواهد بود؛ یعنی ساختارهای شفاف، قانونی، برنامه‌پذیر و قابل ارزیابی را تبدیل به حباب‌خلوت و مدیریت محفلی- دولتی کردهایم که ماحصل آن همان است که هست و این امکان وجود خواهد داشت که شرکت‌ها را آن‌گونه که بخواهند، با همه تعارض منافع، به سمت دلخواه هدایت کنند.

**■ چه کسانی شرکت‌های خودروسازی را آن‌گونه که می‌بینند، اداره می‌کنند؟**

**نجفی:** محفل‌ها ممکن است از ده‌های مختلف درون و بیرون شرکت‌ها تشکیل شوند؛ از افرادی در ساختار دولت و مجموعه وزارت صنعت تا مدیران بخش‌های مختلف شرکت‌ها در این مسئله خلق هستند.

**■ مانظورتان این است که بست‌ها، سیاسی توزیع می‌شوند؟**

**نجفی:** سیاسی- محفلی، باندی یا هر عنوان دیگری که می‌خواهید برای آن به کار ببرید. محفل یا گروه‌های که منشکل‌گیری اولیه آن می‌تواند اشتراکات سیاسی، مطلع شخصی یا گروهی هم‌راستا نیز باشد. این سبک مالکیت و مدیریت به‌دلیل تعارض منافع موجود در آن، زمینه بروز پنهان‌کاری و خطاهای سهوی یا عمدی عمده‌ای در اداره و راهبری شرکت‌ها به‌جای تباهی سرمایه‌های انسانی و مالی شرکت‌ها را به‌دنبال خواهد داشت.

**■ هر دولتی که تغییر می‌کرد، این محفل و باند به دست دیگری می‌رسید؟**

**نجفی:** این طرف و مظروف دارای تاثیر و تأثر متقابل هستند؛ وقتی نه‌تنها طرف مناسب کار و ساختارهای صحیح مالکیتی، مدیریتی، مالی و... طراحی و ایجاد نشده، بلکه ساختارهای عمده دچار خلل‌ها و نارسایی‌های مهم است، بسترآمور لغزنده و ناپهروبر می‌شود و عمدتا از دل آن تصمیمات و وقایع مطلوب و درخوری حاصل نمی‌شود. این تعارضات، منافع پایدار و عادلانه نه‌تنها منافع مختلف حقیقی را به هم زده و شرکت‌ها را در مسیر افول، ورشستگی و بحران قرار می‌دهد. در چنین موقعیتی، شرکت‌های ما چندده هزار میلیارد زیان انباشته و بدهی دارند. البته این را هم باید عرض کنم که کماکان می‌شود این صنعت را از بحران و چرخه زیان خارج کرد.

**■ با چه روشی می‌شود شرکت‌ها را از حالت زیان‌دهی خارج کرد؟**

**نجفی:** مهم‌ترین اقدامات لازم برای ایجاد تحول اساسی و پایدار در سه سطح بنگاه، صنعت و حاکمیت، در گزارش تحقیق‌وتفحص آمده است. در سطح بنگاه، اولین کاری که باید انجام شود، انحلال خودسهام‌داری است. این اقدام، ده‌ها هزار میلیارد تومان از منابع مالی منجمد شرکت‌ها را آزاد و در خدمت افزایش تولید و کاهش هزینه‌ها و اصلاح ساختار مالی قرار می‌دهد. این کار پوشش بهتری به تقاضای بازار می‌دهد و رضایت‌مندی بیشتر مردم را به‌خصوص از نظر دخل رونق‌های ناکارآمد فروش، فراهم می‌کند؛ چراکه موتورین ابزار تنظیم بازار، عرضه متناسب با تقاضاست. در چنین شرایطی، فرصت و امکان پرداختن به اموری استراتژیک مانند تحقیق و توسعه، توسعه محصول، توسعه استانداردها، کیفیت و ایمنی فراهم می‌شود. بنابراین اصلاح ساختار مالکیت و ساختار مالی، برابر با آنچه در گزارش ما آمده، بسیار تعیین‌کننده است. اگر شرکت‌ها استراتژی، برنامه و اهداف روشنی داشته و در ساختار شفاف و سالم کار کنند، باید ارتباطی یک‌به‌یک بین اقدامات، استراتژی و برنامه‌ها وجود داشته و تبیین شود. در این صورت شاهد انحراف‌هایی همچون انتصاب نامرتبط افراد یا استخدام هزاران نفر در آستانه انتخابات‌ها بدون توجه به اقتضائات تولیدی و صنعتی نخواهیم بود.

**■ بحثی که سروصدا ایجاد کرد و واردکننده‌ها مدعی شدند این بود که عرضه خودرو به عمد متوقف شده و خودروسازان به عمد خودرو به بازار تزریق نکردند که کمبود ایجاد کنند و قیمت‌ها را بالا ببرند. آیا این صحت داشت؟**

**طاهری:** ممکن است به صورت موردی در زمان‌های خاص این اتفاق افتاده باشد، اما در کلان به آن ترسیم‌بدیه که برنامه استراتژیک داشته باشند که تولید کنند و در انبار بگذارند. چون خودرو چیزی نیست که به این راحتی بتوان این اتهامات را مراحل جلوتر برد. بررسی شد و بسیاری از اینها قطعات کسری دارند. به آن معنا نمی‌رسد که تولید نمی‌خواهیم داشته باشند و بعد در انبارها نگه داردن. در مرحله قبل گرفتاری دارند. لازم نیست داستان تبدیل شود به یک سبک. ممکن است تخلفاتی وجود داشته باشد و چند روزی ماشین‌ها را نگه دارند ولی وقتی هزاران محصول مانند خودرو تولید می‌کنید، این اتفاق خیلی پیش نمی‌آید. به نظر بنده پدیده‌ای که در چند روز رفت و آمد را دید، ما این مورد را بررسی کردیم و از آن عبور کردهایم.

**نجفی:** هزینه استهلاک سالانه سرمایه‌گذاری‌های ناموجه بی‌بازگشت یا کم‌بازده، قیمت تمام‌شده خودرو را بالا می‌برد و موجب تبعات مختلفی برای خودروساز و مصرف‌کننده می‌شود. سرمایه‌گذاری‌های سیاسی در سطح کشور یا دنیا که فاقد توجیه اقتصادی و فنی بوده و تولید پایدار اقتصادی ندارند. هریک به چرخه تولید و انباشت زیان بدل می‌شوند. تولید احتمالی این دست قطعه‌سازان کروه نیز با هزینه بالای لجستیکی به محل موتاژ قطعات حمل می‌شود. موارد کفته‌شده هریک به نحوی موجب افزایش هزینه تولید، تمام‌شده، زیان‌دهی خودروسازان و اضرار ذی‌نفعان، به‌خصوص مردم و کشور می‌شود. در چنین وضعی، تحقیق و توسعه، ایمنی، کیفیت، مشتری‌مداری و حقوق مصرف‌کننده به محاق می‌رود. موجب اصلی این‌گونه سرمایه‌سوزی و فرصت‌سوزی‌های مهم‌تر از «خودسهام‌داری»، شرکت‌های ایران‌خودرو و سایپاست. این بنگاه‌ها سهام دولت در شرکت اصلی را در سال‌های حدود ۹۷ تا ۹۱ به شرکت‌های زیرمجموعه خود منتقل می‌کنند و سهام دولت در دفاتر ایران‌خودرو به حدود ۱۴.۵ درصد و در سایپا به حدود ۱۷.۵ درصد می‌رسد. این کار باعث می‌شود ارکان شرکت از کارکردهای صحیح و مؤثر خود خارج شوند. منویات فرد یا افرادی رویکرد و محتوای برنامه و عمل مالکان، مجامع، هیئت‌مدیره‌ها و... را تعیین می‌کند. با این حساب، مجمع شرکت‌های زیرمجموعه و مجمع شرکت مادر درواقع تحت سیطره مدیرعامل و عقبه او و حسن و قبح رفتاری آنها خواهد بود؛ یعنی ساختارهای شفاف، قانونی، برنامه‌پذیر و قابل ارزیابی را تبدیل به حباب‌خلوت و مدیریت محفلی- دولتی کردهایم که ماحصل آن همان است که هست و این امکان وجود خواهد داشت که شرکت‌ها را آن‌گونه که بخواهند، با همه تعارض منافع، به سمت دلخواه هدایت کنند.

**■ چه کسانی شرکت‌های خودروسازی را آن‌گونه که می‌بینند، اداره می‌کنند؟**

**نجفی:** محفل‌ها ممکن است از ده‌های مختلف درون و بیرون شرکت‌ها تشکیل شوند؛ از افرادی در ساختار دولت و مجموعه وزارت صنعت تا مدیران بخش‌های مختلف شرکت‌ها در این مسئله خلق هستند.

**■ مانظورتان این است که بست‌ها، سیاسی توزیع می‌شوند؟**

**نجفی:** سیاسی- محفلی، باندی یا هر عنوان دیگری که می‌خواهید برای آن به کار ببرید. محفل یا گروه‌های که منشکل‌گیری اولیه آن می‌تواند اشتراکات سیاسی، مطلع شخصی یا گروهی هم‌راستا نیز باشد. این سبک مالکیت و مدیریت به‌دلیل تعارض منافع موجود در آن، زمینه بروز پنهان‌کاری و خطاهای سهوی یا عمدی عمده‌ای در اداره و راهبری شرکت‌ها به‌جای تباهی سرمایه‌های انسانی و مالی شرکت‌ها را به‌دنبال خواهد داشت.

**■ هر دولتی که تغییر می‌کرد، این محفل و باند به دست دیگری می‌رسید؟**

**نجفی:** این طرف و مظروف دارای تاثیر و تأثر متقابل هستند؛ وقتی نه‌تنها طرف مناسب کار و ساختارهای صحیح مالکیتی، مدیریتی، مالی و... طراحی و ایجاد نشده، بلکه ساختارهای عمده دچار خلل‌ها و نارسایی‌های مهم است، بسترآمور لغزنده و ناپهروبر می‌شود و عمدتا از دل آن تصمیمات و وقایع مطلوب و درخوری حاصل نمی‌شود. این تعارضات، منافع پایدار و عادلانه نه‌تنها منافع مختلف حقیقی را به هم زده و شرکت‌ها را در مسیر افول، ورشستگی و بحران قرار می‌دهد. در چنین موقعیتی، شرکت‌های ما چندده هزار میلیارد زیان انباشته و بدهی دارند. البته این را هم باید عرض کنم که کماکان می‌شود این صنعت را از بحران و چرخه زیان خارج کرد.

**■ با چه روشی می‌شود شرکت‌ها را از حالت زیان‌دهی خارج کرد؟**

**نجفی:** مهم‌ترین اقدامات لازم برای ایجاد تحول اساسی و پایدار در سه سطح بنگاه، صنعت و حاکمیت، در گزارش تحقیق‌وتفحص آمده است. در سطح بنگاه، اولین کاری که باید انجام شود، انحلال خودسهام‌داری است. این اقدام، ده‌ها هزار میلیارد تومان از منابع مالی منجمد شرکت‌ها را آزاد و در خدمت افزایش تولید و کاهش هزینه‌ها و اصلاح ساختار مالی قرار می‌دهد. این کار پوشش بهتری به تقاضای بازار می‌دهد و رضایت‌مندی بیشتر مردم را به‌خصوص از نظر دخل رونق‌های ناکارآمد فروش، فراهم می‌کند؛ چراکه موتورین ابزار تنظیم بازار، عرضه متناسب با تقاضاست. در چنین شرایطی، فرصت و امکان پرداختن به اموری استراتژیک مانند تحقیق و توسعه، توسعه محصول، توسعه استانداردها، کیفیت و ایمنی فراهم می‌شود. بنابراین اصلاح ساختار مالکیت و ساختار مالی، برابر با آنچه در گزارش ما آمده، بسیار تعیین‌کننده است. اگر شرکت‌ها استراتژی، برنامه و اهداف روشنی داشته و در ساختار شفاف و سالم کار کنند، باید ارتباطی یک‌به‌یک بین اقدامات، استراتژی و برنامه‌ها وجود داشته و تبیین شود. در این صورت شاهد انحراف‌هایی همچون انتصاب نامرتبط افراد یا استخدام هزاران نفر در آستانه انتخابات‌ها بدون توجه به اقتضائات تولیدی و صنعتی نخواهیم بود.

**■ بحثی که سروصدا ایجاد کرد و واردکننده‌ها مدعی شدند این بود که عرضه خودرو به عمد متوقف شده و خودروسازان به عمد خودرو به بازار تزریق نکردند که کمبود ایجاد کنند و قیمت‌ها را بالا ببرند. آیا این صحت داشت؟**

**طاهری:** ممکن است به صورت موردی در زمان‌های خاص این اتفاق افتاده باشد، اما در کلان به آن ترسیم‌بدیه که برنامه استراتژیک داشته باشند که تولید کنند و در انبار بگذارند. چون خودرو چیزی نیست که به این راحتی بتوان این اتهامات را مراحل جلوتر برد. بررسی شد و بسیاری از اینها قطعات کسری دارند. به آن معنا نمی‌رسد که تولید نمی‌خواهیم داشته باشند و بعد در انبارها نگه داردن. در مرحله قبل گرفتاری دارند. لازم نیست داستان تبدیل شود به یک سبک. ممکن است تخلفاتی وجود داشته باشد و چند روزی ماشین‌ها را نگه دارند ولی وقتی هزاران محصول مانند خودرو تولید می‌کنید، این اتفاق خیلی پیش نمی‌آید. به نظر بنده پدیده‌ای که در چند روز رفت و آمد را دید، ما این مورد را بررسی کردیم و از آن عبور کردهایم.

**■ مثلا بحث تعهد قطعه مشکل دارد و همین‌طور بحث مواد اولیه با ارز مسئله بود. در تحریم دچار کفرتای شدند که باید آنها را پیش‌بینی و برای آنها برنامه‌ریزی می‌کردیم. مجموعه‌ای از اینها سبب که در گزارش به آنها پرداخته شده است؛ یعنی سطح‌بندی شده که چه مسائلی را در صنعت می‌بینیم و چه مسائلی را در عرصه بین‌الملل داشتیم و اینها باعث شده که خودروی ما و تأمینش به این وضعیت برسد. این موارد جزئی است و می‌گویم حاصل مفاسد است که آن را هم س