

مصطفی میرسلیم:

رانت گسترده در کشور؛ ۱۰ خانواده مافیای واردات خودرو هستند

عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام گفت: ۱۰ خانواده مافیای واردات خودرو هستند. شما وقتی به کسی احسان کردی، نمکش را خوردی، نمکدانش را نمی‌شکنی. چرا ما آمدیم در مجلس و گفتیم باید شفافیت باید باشد؟ نمایندگان هدیه بگیرند؟ وقتی شما هدیه گرفتی، مدیون می‌شوی.

به گزارش سایت خبری پرسون، گفت و گو با کسی که رسانه ها معتقدند او مخالف اصلی واردات خودرو است هم سهل است و هم ممتنع؛ اما سید مصطفی میرسلیم حرف دیگری درباره واردات خودرو دارد او می گوید مخالف واردات خودرو نیست ولی مخالف رانتی است که ۱۰ خانواده مافیای واردات خودرو را دنبال می کنند. او همچنین به شبکه قاچاق رسمی، پرداخت رشوه مدیران گمرک و نمایندگان اشاره می کند، عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام معتقد است که پشت پرده واردات خودرو وزارت صمت قرار دارد و وی درباره عملکرد وزیر از او سوال خواهد کرد.

مصطفی میرسلیم در ادامه مصاحبه خود به حاشیه ها درباره عدم عضویت خود در ایران خودرو پاسخ داده است.

مشروح گفت و گو با سید مصطفی میرسلیم عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام بخوانید:

در رسانه ها اینطور مطرح می شود که جنابعالی با واردات خودرو مخالف هستید. می خواستم ببینم دلیل این مخالفت چیست؟

هر برنامه‌ای که مطرح می‌شود، یک اهدافی دارد و یک ابزارهایی. معمولا اهداف لایه‌بندی شده است، یعنی ظاهرا به یک هدف می‌رسی، در حالی که پشت سر آن یک هدف دیگری است که قرار دارد که اصل آن است. این لایه‌بندی بعضی مواقع سه رده پیدا می‌کند.

این طرحی که امروز مطرح شده به نام طرح ساماندهی صنعت خودرو، در واقع برای مجلس دهم است. در مجلس دهم این موضوع بررسی می‌شود و می‌رود شورای نگهبان و شورای نگهبان ایراد می‌گیرد. وقتی برمی‌گردد، مجلس یازدهم شروع می‌شود. در کمیسیون یک اصلاحاتی انجام می‌دهند که آن اصلاحات در صحن مجلس مطرح می‌شود و مجددا طبق روال قانونی به شورای نگهبان باز می‌گردد و در نهایت به این جمع بندی می‌رسند که آن اصلاحات با سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی در تعارض قرار می‌گیرد که شورای نگهبان دوباره این را برمی‌گرداند و مجلس اصرار می‌کند بر مصوبه خودش.

ایراد به دو ماده آن طرح بوده، یکی ماده ۴ و یکی هم ماده ۱۱.

- محتوای مواد چه بوده است؟

ماده ۴ مشخص می‌کند که چگونه واردات انجام بگیرد و ماده ۵ هم مسائلی را مطرح می‌کند که به کل خودرو و صنعت در کشور برمی‌گردد. بر اساس ماده ۴، هر شخص حقیقی و حقوقی به ازای صادراتی که انجام می‌دهد، از قطعات خودرو یا سایر کالاها و خدماتی که وابسته است، می‌تواند مبادرت به واردات خودرو کند. حتی در پیش‌نویس اولیه در مورد خودروی سواری ذکر شده بود که تعداد ۵۰ هزار خودروی سواری باید باشد، به علاوه ۲۰ هزار خودرویی که خودروی ترکیبی و برقی است. این‌ها ایراد گرفته می‌شود، بعد در کمیسیون اصلاح می‌کنند، این ۵ هزار و ۲۰ هزار که از دیدگاه من یک مقداری مشکوک است، این هم در قانون بودجه ۱۴۰۱ است که آن‌جا هم لابلای تبصره‌ها دوباره این ۵ هزار و ۲۰ هزار را می‌آورند که نشان می‌دهد این عدد اصلا موضوعیت داشته؛ به نظر می‌رسد که اصلا این ۵ هزار تا و ۲۰ هزار تا آمده در کشورهای همسایه و جایی انبار شده و منتظرند که این مجوز درست شود و وارد کشور کنند. و البته روالی هم که در آن زمان وجود داشته، محدودیت خاصی را مطرح نمی‌کرده. اگر ما متوسط قیمت این‌ها را در حدود ۴۰-۵۰ هزار دلار بگیریم، با این ۷۰ هزار خودرو، تا حدود سه میلیارد دلار از ارز کشور صرف شود. این‌ها یکسری مسائل به وجود می‌آورد که برخی از آن‌ها اصلا با سیاست‌ها متباین نیست. برخی دیگر هم برمی‌گردد به این‌که ما در حال حاضر مشکل داریم برای تامین ارز و در شرایط تحریمی هستیم و باید ارز را صرف کنیم برای کارهای واجب. چون خودرو کار واجب نیست و در داخل هم تولید می‌شود. اینجاست که باید به اهدافی که وجود دارد، دقت کرد و بعضی از دوستان ما توجه نمی‌کنند به این مساله اهداف اصلی این طرح است.

وقتی که تحریم‌ها می‌خواست شروع شود، در یک یادداشتی که به صورت کتاب بعدا چاپ شد و خود آمریکایی‌ها این را چاپ کردند، گفته بودند که ما باید کاری کنیم که تحریم‌ها موثر واقع شود و برای موثر واقع شدنش هم بهترین نقطه اثر می‌تواند صنعت خودرو باشد. ما اگر بتوانیم به وسیله تحریم‌ها صنعت خودروی ایران را فلج کنیم، نه فقط صنعت خودرو و قطعه‌سازی وابسته به خودرو که در جمع ۵۰۰ هزار را در کشور مشغول به کار کرده، بلکه تامین‌کننده مواد، آن‌ها که دارند برای این‌ها کار می‌کنند، مثل صنعت فولاد، پلیمرهای مختلف در پالایشگاه‌ها، مواد ویژه، روغن‌ها و همه این‌ها مواجه می‌شود. تمام آن شرکت‌ها هم که تامین‌کننده مواد اولیه و مواد مصرفی آن هستند، می‌خواهد یعنی یک بخش مهمی از فعالیت‌های تولیدی کشور با رکود مواجه می‌شود و رکود هم خطرش این است که تولید ناخالصی داخلی کشور را یا کاهش می‌دهد یا اگر خیلی خیلی ممانعت کنیم، آن را ثابت نگه داریم؛ متاسفانه نقدینگی هم که به دلایل دیگر دارد افزایش پیدا می‌کند، بنابراین تورم زیاد می‌شود، گرانی زیاد می‌شود و مشکلات برای مردم پدید

می‌آید و آن‌ها (تحریم کنندگان) هم هدفشان همین بود که به یک ترتیبی این تحریم‌ها را موثر واقع کنند. با افزایش قیمت‌ها، گرانی و از آن طرف هم کاهش اشتغال و بیکاری که هم این‌ها مصیبت برای کشور می‌شود تا بگویند ما موفق شدیم در تحریم‌ها. این‌ها هدف‌های پشت پرده است. ظاهر قضیه این می‌شود که ما می‌خواهیم واردات انجام دهیم. هدف واردات چیست؟ هدف واردات می‌گویند این که ظرفیت تولید کشور جوابگو نیست. بنابراین دولت باید بیاید و وارد صحنه شود و بازار را تنظیم کند و یک کاری کند که ظرفیت جوابگوی نیاز شود. این‌ها مسائلی است که من در موردش بحث کردم و گفتم که ظرفیت موثری که باید به آن توجه کنیم. ظرفیت ما در خودروسازی با توجه به آن‌چه که در سال ۹۲ و ۹۶ انجام گرفت، در حدود ۱/۴ میلیون خودرو است و نیاز واقعی ما هم در حدود ۹۰۰ هزار است، یعنی ما ظرفیتمان بیشتر از نیاز است. بنابراین عملاً به دلیل مشکلاتی که به وجود آمده به دنبال مسائل تحریم، این ظرفیت افتاده به حدود ۸۵۰ تا ۹۰۰ هزار تا در کشور، کاهش پیدا کرده از نظر تولید، ولی وجود دارد.

همانطور که فرمودید، در لایحه بودجه ۱۴۰۱ برای واردات خودرو؛ ذکر شده کسانی که می‌خواهند خودرو وارد کنند، باید در مابه‌ازای آن قطعه یا خودرو صادر کنند. صادرکننده و تولیدکننده قطعات خودرو چه کسانی هستند؟

این‌ها ابزار یک هدف است، من گفتم که اصل هدف چه بوده؛ ما باید هوشیار باشیم و نباید یک کاری کنیم که آب به آسیاب دشمنان بریزیم. آن هدف وجود داشت و آمدند برای رسیدن به آن هدف از ابزارهایی استفاده کردند. از جمله این ابزارها این بود که گفتند ما می‌خواهیم صنعت خودرو را متحول کنیم، مشکلات دارد، باید تحولش انجام بگیرد، بنابراین یک کاری کنیم که آنقدر از نظر کیفیت وضعیتش بهتر شود که بتواند صادرات انجام شود و با صادرات، نیازهای خودش را برطرف کند. این مطلب از نظر ظاهری خیلی خوب است. آیا اصلاً ما صادرات خودرو داریم؟ بله، همین الان هم سالی ۵۰-۶۰ هزار تا صادرات خودرو داریم به بعضی از کشورهای همسایه. صادرات قطعه هم داریم؟ بله، بعضی از قطعه‌سازان ما هستند که این‌ها از نظر کیفیت خیلی کارشان خوب است و در سطح بین‌المللی کار می‌کنند و می‌توانند قطعه صادر کنند. البته از آن طرف هم ما نیاز به برخی قطعات هم داریم که تا به حال در چارچوب فعالیت‌های بین‌المللی اقتصادی ما این قطعات هم وارد می‌کردیم، چون اگر می‌خواستیم ما تولید کنیم، گران‌تر درمی‌آید، یعنی به لحاظ رقابت‌پذیری مشکل پیدا می‌کردیم، قیمت افزایش پیدا می‌کرد. در صورتی که در دنیا هم همینطور است، هر خودروسازی همه کارهایشان را انجام نمی‌دهد؛ برخی‌اش را می‌دهد سایر کشورها انجام دهند و بعد خودش محصول نهایی را آماده می‌کند برای عرضه به مشتری‌اش که بتواند رقابت‌پذیر باشد. بنابراین این رایج است، ولی وقتی که ما تحریم شدیم، دیگر امکان مبادلات برایمان کم می‌شود؛ هم صادرات برایمان مشکل‌تر می‌شود که نتوانیم درآمد ارزی داشته باشیم و هم واردات برایمان مشکل می‌شود، یعنی کشورهای که به ما قطعه می‌دادند یا بعضاً مجموعه‌هایی را در اختیار ما قرار می‌دهند، این‌ها می‌گویند ما نمی‌توانیم با شما همکاری کنیم، چون می‌ترسیم خودمان هم تحریم شویم. بنابراین باید راه‌های میانبر از این طرف و آن طرف پیدا کرد که آن قطعات را تامین کرد که باعث می‌شود به این‌ها یک افزایش قیمت بخورد، چون آن واسطه‌هایی که این کار را می‌کنند، می‌گویند ما حق‌الزحمه خودمان را می‌خواهیم. در این قانون پیش‌بینی شده بود که از محل صادرات بتوان واردات انجام داد. این ظاهر قضیه بود. ما گفتیم اشکالی ندارد؛ ما که مخالف صادرات نیستیم، خیلی هم چیز خوبی است، هر کسی هم بتواند صادرات کند، باریک‌الله به او و واردات هم می‌خواهد انجام دهد، آن قطعاتی که ما نیاز داریم را وارد کند که آن هم خیلی خوب است که صنعت خودروی کشور ما نخواست و بتواند از این واردات استفاده کند. همه این‌ها نقاط مثبت بود. ولی چطور شد که ۵۰ هزار و ۲۰ هزار مطرح شد؟ این‌ها یک سوالاتی است که باید نشست و روی آن‌ها کار کرد و من فرصت نکردم که آخر این قضیه را در بیابورم که دقیقاً این ۵۰ هزار به چی برمی‌گردد و آن ۲۰ هزار به چی برمی‌گردد، چون ۲۰ هزار برمی‌گشت به خودروهای ترکیبی، یعنی هیبریدی، دو نیرو و برقی که قیمت آن‌ها معمولاً دو برابر خودروهای معمولی است، یعنی یک خودرویی که به‌طور عادی مثلاً ۲۰ هزار دلار قیمت‌ش باشد، اگر همان را بخواهیم به صورت برقی یا دو نیرو وارد کنیم، قیمت‌ش ۳۵-۴۰ هزار دلار قیمت‌ش می‌شود به خاطر ارزشی که به‌ویژه انبارهای برقی و سامانه ترکیبی‌اش دارد.

واردکنندگان خودرو در کشور چه کسانی هستند؟ ما ۱۰ تا خانواده داریم که این‌ها واردکننده اصلی هستند، سه چهار تا دیگر هم داریم که این‌ها وابسته‌اند به همین خودروسازان که این‌ها کار واردات خودرو را انجام می‌دهند. در واردات خودرو چیزی که خیلی مهم است و باید به آن توجه کرد، این است که باید آن کسی که واردات را انجام می‌دهد، نمایندگی رسمی داشته باشد تا بتواند خدمات پس از فروش را با تایید کارخانه اصلی به مشتریان عرضه کند و بتواند ضمانت را هم محترم بشمارد. شما اگر از کارخانه اصلی خدمات پس از فروش را نخواهی، ۱۰ درصد قیمت خودرو کاهش پیدا می‌کند، اگر تضمینی نخواهی، ۵ درصد قیمت کاهش پیدا می‌کند. کسی که این وسط می‌رود و واردات انجام می‌دهد و بعد به کارخانه اصلی می‌گوید نیازی نیست شما خدمات پس از فروش انجام دهی، ما خودمان یک کاری می‌کنیم. یا ضمانت‌ش را شما لازم نیست زحمت بکشی، ما خودمان یک فکری می‌کنیم. بنابراین خودروی ارزان‌تر می‌خرد و وقتی وارد کشور می‌کند، گران‌تر هم می‌فروشد، یعنی دو طرفه این‌جا سود می‌برد. همین الان خودروهایی هستند که با قیمت مثلاً ۱۰۰ هزار دلار وارد می‌شوند که با نرخ بازار می‌شود سه میلیارد تومان، یک تعرفه‌ای هم به آن بسته می‌شود تا ۲۰۰ درصد، چون خودروی تجملی است و معمولاً اینطوری است. می‌شود ۹ میلیارد تومان قیمت فروش آن، ولی در بازار ۲۵ میلیارد تومان فروش می‌رود. ببینید چه منافعی در این فرایند وجود دارد و چه کسانی استفاده می‌کنند. من که موضوع واردات را مطرح کردم، چون می‌دانستم که اولاً این خودروهایی که به این صورت وارد می‌شود، نیاز عامه مردم را جواب نمی‌دهد. نیاز عامه مردم فرض کنید مثل خودروهای رده الف و ب است؛ پراید و ۲۰۶ که معمولاً مردم به این‌ها نیاز دارند و وقتی قرعه‌کشی می‌خواهد صورت بگیرد، خودروهای الف و ب مطرح است، در حالی که خودروهای ۱۰۰ هزار دلاری در رده دال و رده ج هستند که تجملی به حساب می‌آیند. ما گفتیم اینطوری نمی‌شود و باید اصلاحاتی در این صحنه صورت بگیرد، وگرنه خلاف سیاست است و قابل قبول نیست. برای این‌که جوابگو باشیم، دیگر موضوع از شورای نگهبان کشیده شد به سمت مجمع تشخیص مصلحت، چون مجلس اصرار کرد بر مصلحت‌بودن این مواد و در مجمع ما باید تشخیص دهیم که مصلحت در چیست؟ آن‌جا اعلام کردیم که اگر قرار است وارداتی انجام بگیرد، این واردات را باید دولت تشخیص دهد که در چه حدی باید انجام بگیرد که ظرفیت تولیدی کشور صدمه نخورد، چون اگر قرار باشد تولید کشور هم کاهش پیدا کند، این یعنی رکود. واردات هیچ کمکی نمی‌کند به این‌که اشتغال در کشور افزایش پیدا کند. برعکس است، وقتی که شما کالایی را وارد می‌کنی، یعنی معادل همان را دیگر نمی‌سازی. معادلش را، نمی‌گویم عین همان را. بنابراین روی اشتغال صدمه وارد می‌کنی. آن وقت شعارهای امسال ما چیست؟ اشتغال است که مساله مهمی است. یعنی واقعاً صدمه‌ای که کشور دارد می‌خورد به‌خاطر رکود، صدمه هولناکی است. یعنی اگر مردم شغل و درآمد داشته باشند، حتی با گرانی می‌توانند بسازند، ولی وقتی شغل ندارند، درآمدی ندارند و فشار مضاعف بر آن‌ها می‌آید. از این لحاظ ما با اصل واردات مخالف بودیم و گفتیم باید یک کاری کنیم که اشتغال در کشور صدمه نخورد. بنابراین گفتیم دولت تشخیص دهد که چه مقدار برای تنظیم بازار نیاز است. این موضوع تنظیم بازار هم یک موضوع مهمی است، ولی تمام حق نیست. مثلاً گفته شد مردم ناراضی‌اند. درست است، ما قبول داریم و خودمان می‌دانیم که چه اشکالاتی داریم. قطعاتی که کیفیت نداشتند، به‌کار رفتند، درست نتوانستند وظیفه‌شان را انجام دهند، در خودرو مشکلات به وجود آوردند و طبیعتاً مردم هم ناراضی هستند. این یک نارضایتی فنی. یک نارضایتی دیگر برمی‌گردد به قیمت. خودرو از در کارخانه خارج می‌شود مثلاً

۱۵۰ میلیون تومان، ولی در بازار همین خودرو ۳۰۰ میلیون تومان فروش می‌رود، یعنی قیمتش دو برابر قیمت خروجی از کارخانه است. از طرفی ما به کارخانه فشار آوردیم، چون قیمت کارخانه را خودش تعیین نمی‌کند و قیمت به آن ابلاغ می‌شود. ممکن است اصلاً در این قضیه ضرر هم نکند. از آن طرف هم مردم ضرر می‌کنند، چون قیمتی که به دستشان می‌رسد، دو برابر این است. آن کسی که نیاز دارد، ناچار است از بازار آزاد خرید کند و دو برابر پرداخت می‌کند. چه کسی این‌جا سود می‌برد؟ و اصلاً چطور می‌شود که این اتفاق می‌افتد؟

مشکلی که وجود دارد، به اقتصاد کلان کشور برمی‌گردد. خیلی از مردم می‌گویند ما یک پس‌اندازی داریم، پس‌انداز را چیکار کنیم؟ اگر همینطوری رهايش کنیم، سالی ۵۰-۴۰ درصد هم تورم باشد، پول ما ذوب می‌شود و از بین می‌رود و اصلاً ارزش این از بین می‌رود، بنابراین بیاییم این را جایی سرمایه‌گذاری کنیم که از دست نرود. یک موقعی رفتند سراغ مسکن، یک موقعی رفتند سراغ طلا، یک موقعی رفتند سراغ ارز و همچنین آمدند سراغ خودرو. الان کسانی هستند که خودرو می‌خرند برای این‌که سرمایه‌گذاری کرده باشند و سپرده‌شان کاهش ارزش پیدا نکند، وگرنه خیلی از این‌ها که خودرو می‌خرند، نیاز واقعی‌شان نیست. آن نیاز برمی‌گردد به حفظ ارزش سپرده‌شان که دارند این کار را می‌کنند.

- شما گفتید ۱۰ خانواده و تعدادی از الحاقاتشان، یعنی خانواده‌های وابسته، واردکننده خودرو هستند. اما این خانواده‌ها چطور افرادی هستند؟ شبکه‌شان چطور به هم پیوسته شده، چطور می‌توانند قطعه‌ساز باشند که این نکته خیلی مهمی است، چون این قطعه‌ساز است که می‌تواند قطعه را صادر کند یا این‌که واردکننده یا صادرکننده خودرو است که می‌تواند خودرو را صادر یا وارد کند. این خانواده‌ها کجا قرار گرفتند و ساختار تشکیلاتی‌شان به چه شکلی است؟ اگر ما این قضیه را باز کنیم، شاید بتوانیم راجع به مصوبه هم با هم صحبت کنیم.

این واردکننده‌ها سال‌هاست که دارند وارد می‌کنند، حتی در این سه سال گذشته هم که سران قوا تصمیم گرفته بودند واردات خودرو ممنوع شود، این‌ها واردات خودشان را از طریق راه‌های غیررسمی انجام دادند و باز هم واردات انجام گرفته است.

- بنابراین چطور نهادهای قانونی نظارتی با این‌ها برخورد نکردند؟

دلیلش روشن است؛ شما در نظر بگیر مثلاً ۲۰ هزار خودرو می‌خواهد وارد کشور شود. سودی که این ۲۰ هزار خودرو دارد، بین ۲۰۰ درصد است تا ۸۰۰-۷۰۰ درصد که کم نیست. اگر شما دو درصد یا سه درصد از این سود را خرج کنی، خیلی‌ها را می‌توانی با این خوشحال کنی. به من پیشنهاد دهند که شما یک نگاه مثبتی داشته باش در خط این واردات، ما در فکر شما هم هستیم. دو، سه درصد از این درآمد می‌تواند هزینه شود برای این‌که تمام کسانی که این وسط در رده‌های مختلف مسئولیتی هستند، رضایت دهند. این‌ها را وامدارشان کنیم. فساد که داریم می‌گوییم چی؟ فساد یعنی همین.

اصل قاچاق، همان قاچاق رسمی که از طریق گمرک انجام می‌گیرد

- این بحث، قاچاق حساب می‌شود. ما تا حالا با این قاچاق به این بزرگی برخورد کردیم؟

نه! یکی از مسائل مهم ما اتفاقاً قاچاق از طریق شبکه‌های رسمی است، اصلاً اصل قاچاق، قاچاقی است که دارد از طریق گمرک انجام می‌گیرد، از طریق شبکه رسمی دارد انجام می‌گیرد. آن‌جا مفاسدی است که باید ما برخورد جدی با آن بکنیم و تا آن را درست نکنیم، در کاری پیشرفت نخواهیم کرد و امدار کردی عده‌ای را تا آن‌ها کمک به شما کنند که این کار را انجام دهی که انجام هم گرفته است. تمام این خودروهای خارجی که تجملی است و در خیابان می‌بینید، از کجا می‌آید؟ دولت چه موقع خواست این کار را بکند؟ ولی انجام شده است. بنابراین راه خودش را باز کرده است. وقتی که من دارم صحبت از این می‌کنم که آقا واردات نباشد شود، به خاطر این است که من توجهم به این شبکه‌ای است که در کشور حاضر است همه‌گونه فساد را بیافریند برای این‌که منافع خودش را تضمین کند.

- اسم این ۱۰ تا خانواده مشخص است و چیزی است که همه می‌دانند. بنابراین چرا در ساختار قانونی هیچ کسی حاضر نیست اسمی از این افراد ببرد؟ ترس دارند نسبت به نام‌بردن از این‌ها؟

ترس نیست، این‌ها نفوذ دارند. می‌گویند «الإنسانُ عَبْدُ الإحسان» شما وقتی به کسی احسان کردی، نمکش را خوردی، نمکدانش را نمی‌شکنی. چرا ما آمدم در مجلس و گفتیم باید شفافیت بیاید باشد؟ نمایندگان هدیه نمی‌گیرند؟

وقتی شما هدیه گرفتی، مدیون می‌شوی. این‌ها که مشخص شد، آن وقت دیگر کسی جرات نخواهد کرد برود برای این‌که مثلاً حالا راهی را باز کند، هدیه بدهد. بنابراین این‌ها برمی‌گردد به موضوع فساد که ما الان نمی‌خواهیم به موضوع فساد برگردیم و بحث ما چیز دیگری است. واردات ما کلاً یک واردات سالمی نیست، قدرتمند هست و پول هم خرج می‌کند و در این دو، سه ماه آن روزی که من مساله را مطرح کردم، شاید در دی‌ماه یا بهمن‌ماه بود که از همان موضوع شروع کردند که این میرسلیمی که پشت این قضیه ایستاده، کیست و دارد چیکار می‌کند و از این حرف‌ها. خلاصه کمر همت را بستند که با من مبارزه کنند. تنها اسمی هم که الان هست که با واردات مثلاً مخالفت می‌کند، میرسلیم است. ما مخالفت واردات به آن صورت که این‌ها دارند مطرح می‌کنند نیستیم، مخالف این گروه واردات هستیم. ما اگر بتوانیم الان قطعاتی را که مورد نیازمان است و تولیدش در کشور صرفه اقتصادی ندارد در داخل کشور را وارد کنیم، به نفع تولید داخلی است و این‌ها را وارد می‌کنیم. یا بعضی مواقع خودروهایی که می‌خواستیم استفاده کنیم، الگوبرداری کنیم و ببینیم آن فناوری که استفاده شده، چیست و از آن فناوری استفاده کنیم برای کارهای پیشرفته خودمان را من خودم وارد کردم. ما این کار را کردیم. ما موقعی که می‌خواستیم خودروی دونیرو را درست کنیم، چهار پنج تا از این خودروهایی که در جهان مطرح بودند را به‌عنوان موسسه تحقیقاتی. همه را وارد کردیم، همه را پیاده کردیم، تمام فناوری‌هایش را نگاه کردیم، الگوبرداری کردیم که ببینیم چه پیشرفت‌هایی آن‌ها کرده‌اند که ما استفاده کنیم. این‌ها کارهای پژوهشی است. ما برای پژوهش، واردات انجام می‌دهیم. یا یک جاهایی در کشور باشد که ما نیازمان را نمی‌توانیم خودمان بر بیاوریم، امکاناتش را نداریم. مثلاً یکسری وسایل سنگینی است که الان امکانش در کشور درست نشده؛ این‌ها را می‌توانیم برویم و وارد کنیم

و من مخالف این نیستم و طبیعتا کشور باید کارش را انجام دهد، ولی به محض این‌که ما توانستیم در کشور امکانات تولید را فراهم کنیم، نباید دیگر واردات کرد، وگرنه پیشرفت نمی‌کنیم. ژاپنی‌ها وقتی که خواستند پیشرفت کنند، ۲۵-۲۰ سال، این‌ها جلوگیری کردند از واردات فورد و جنرال موتور از آمریکا. آن تویوتای اولیه که درست می‌کردند، اصلا ارزشی نداشت، ولی پای آن ایستادند و گفتند ما این کالایی که رده سوم و چهارم و است از نظر کیفیت را خودمان استفاده می‌کنیم و مشکلاتش را برطرف کنیم که رشد کند و رشد کردند. کره‌ای‌ها هم همینطور. اصلا راه دیگری ندارد.

ما هم در ایران صنعت خودرومان یک صنعت وارداتی سرهم‌بندی بود. در زمان خیامی وقتی که خط تالیوت را آوردند و پیکان را سوار کردند، در واقع قطعاتش از خارج می‌آمد و این‌جا سر هم می‌کردند و تحویل می‌دادند تا به تدریج آمدند و وارد این شدند که تراشکاری بعضی قطعات را هم انجام دهند، بعد از تراشکاری گفتند حالا ریخته‌گری‌اش را هم خودمان انجام می‌دهیم و یک زیربنایی اینطوری درست شد در صنعت خودرو، ولی باز هم ما تا سال ۱۳۸۰ همینطور پیکان تولید می‌کردیم. در سال ۱۳۷۳-۱۳۷۲ بود که فکر طراحی خودروی ملی در ایران خودرو هم مطرح شد و این فکر ثمربخش بود، به طوری که ما سمن را در سال ۱۳۸۰ رونمایی کردیم و وارد تولید شد. آن موقع البته بدنه سمن را طراحی کرده بودیم، مالکیتش برای خودمان بود، ولی قوای محرکه‌اش برای خودمان نبود که من از مدیر عامل وقت ایران خودرو در یک بازدیدی که داشتم، پرسیدم شما دارید برای قوای محرکه این‌ها چیکار می‌کنید؟ گفت ما داریم از پژو استفاد می‌کنیم. با تعجب از او پرسیدم خودروی ملی با قوای محرکه پژو؟ گفت باید چیکار کنیم؟ گفت باید قوای محرکه‌اش را هم خودمان درست کنیم. گفت چطوری درست کنیم؟ گفت همان چهار، پنج سالی که شما وقت گذاشتی برای این‌که طراحی بدنه بکنی، همان چهار، پنج سال را هم ما نیاز داریم برای این‌که قوای محرکه را تامین کنیم. گفت شما این کار را می‌کنی؟ گفتم بله. از من دعوت کرد. دوره آقای غروی بود. من مسئولیت را پذیرفتم و سال ۸۰ شروع کردیم و راهبردی برای این کار مشخص کردیم و دولت هم راهبردی به ما ابلاغ کرد که گفت طراحی و ساخت داخل بشود، ولی با استفاده از گاز به‌عنوان منبع انرژی. ما رفتیم سراغ طراحی موتوری که یک موتور گازسوز باشد، پایه گاز به سرامیک و جوابگوی نیازهای خودمان باشد. ولی یک خانواده موتور بود، یعنی نوع بنزینی آن هم وجود داشت، نوع پرخورانش هم وجود داشت که همه این‌ها الان تولید می‌شود، این خانواده موتور الان دارد تولید می‌شود؛ خانواده موتور ملی. این کار بسیار کار ارزشمندی بود.

ولی من در حاشیه این‌جا بگویم که نه آن بدنه سمن و نه این قوای محرکه ما چیزهایی نبودند که ما بخوایم قسم بخوریم که هیچگونه نقصی به آن‌ها وارد نیست؛ اِبدًا. کسی که در صنعت است، خودش می‌داند کار اولی که عرضه می‌کند، حتما یک مسائلی دارد و باید برطرف شود؛ پیشرفت یعنی همین و ما پیشرفت‌مان را از آن زمان کردیم، ولی یک حُسن خیلی مهم داشت که من بعضی مواقع گفتم دشمنان را خیلی ناراحت کرده، آن این بود که وقتی تحریم انجام گرفت، ما با توجه به این زمینه‌ای که به دست آورده بودیم، هیچگونه ناراحتی اصولی برایمان درست نشد، چرا؟ چون بدنه را خودمان باید تولید کنیم، قوای محرکه را هم خودمان باید تولید کنیم، بعد دیگر تولید ما متوقف نشد و تعجب کردند پژویی‌ها که خودشان را قدرقدرت می‌دانستند در این صحنه. یادتان باشد در نمایشگاه‌های بین‌المللی خودرو که ما برگزار می‌کردیم، در زمان ریاست جمهوری آقای خاتمی، من با کمال شرمندگی دیدم سفیر فرانسه و سفیر کره آمده‌اند و دارند افتتاحیه را انجام می‌دهند. گفتم وای بر ما، عجب صنعتی درست کردیم. بعد از تحریم‌ها خوشبختانه با این حرکتی که در زمینه اتکاء به خود صورت گرفته بود و دانش فنی که کسب شده بود، ما متوقف نشدیم. این نکته بسیار مهمی است و اگر متوقف می‌شد، شما ببینید چقدر مصیبت برای ما درست می‌شد در زمینه اشتغال و اصلا برای صنعت کشور. این‌هاست که من می‌گویم باید توجه داشت. نکته مهم این است که از ابزارهایی که استفاده شد برای آن هدف ویژه، یکی این بود که بیایند و بگویند آقا مردم ناراضی‌اند، خودرو دارد گران به دستشان می‌رسد. با ۳۰۰ میلیون تومان ما می‌توانیم یک خودروی مثلاً ۱۰ هزار دلاری بیاوریم در کشور، با کیفیت خوب و بهتر. بنابراین این قیمت گران دارد نارضایتی مردم را درست می‌کند. از آن طرف هم کیفیت به دلیل این‌که ما محدودیت داشتیم، طبیعتا قابل دفاع نیست و باید برای بهبود کیفیت زحمت کشید و فعالیت کرد. خودمان هم می‌توانیم، باید کار کنیم و زحمت بکشیم و اشکالاتمان را برطرف کنیم. مهندسان و کارگران ما کارهای خیلی خوبی می‌توانند انجام دهند. من وارد این مقوله نمی‌خواهم بشوم، ولی اطمینان دارم که این قابلیت در ایران وجود داشت که مشکلاتی که سر راه صنعتش است را می‌تواند برطرف کند.

ولی آمدند گرانی خودرو را، کیفیت ناشایستی که در برخی قطعات بود را مطرح کردند و جنجالی را آفریدند؛ چند تا تصادف هم بهانه قرار دادند و گفتند ارابه مرگ، جان مردم چقدر ارزش دارد، این کیفیت مبتذل چیست؟ این قیمت گران به چه درد می‌خورد؟ تمام چیزهایی که برای سرکوب‌زدن به صنعت خودروی کشور و به دنبال آن صنعت کشور به‌طور کلی و تحقیرکردن تمام کسانی که دارند در این صنعت کار می‌کنند را مطرح کردند.

حالا که ما مشکل در مدیریت داریم، آن مشکل مدیریت را باید خودمان بیاییم برطرف و درست کنیم؛ واقعا هم ما مشکل داریم. الان خودروسازان اصلی ما ایران خودرو و سایپا هستند. ایران خودرو پنج درصد سهامش دولتی است، ولی مدیرانش را دولت تعیین می‌کند، در حالی که باید طبق قانون تجارت، مجمع عمومی بنشیند و این کار را بکند. بنابراین ما می‌خواهیم از این‌ها ایراد بگیریم. این ایرادات را باید بگیریم به مدیریتش در درجه اول، چون مدیر است که مسئول است و باید جواب دهد. باید به دولت ایراد بگیریم. چطور دولت می‌خواهد برود زیر بار این مسئولیت؟ دولت باید نظارت کند. برود و زیر قانون تجارت انجام بگیرد، اگر هم پیشنهادی داشت در زمینه معرفی مدیران لایق، بدهد به مجمع و مجمع تصمیم‌گیری کند. مجمع مسئولیت دارد، هیات مدیره باید جوابگوی مجمع باشد، یعنی هیات مدیره باید جوابگوی دولت باشد، دولت هم مانده در آن که چیکار کند. بعد تصمیماتی می‌گیرند که این تصمیم‌ها بر وفق قانون نیست و اشکال پیدا می‌کند. بنابراین من گفتم آن‌جا ابزار قرار دادند. نه این‌که کیفیت ما درجه یک باشد، طبیعی است که ما مشکل کیفیتی داریم. در این شرایطی که می‌گوید در محدودیت هم قرار گرفتیم و مسائل مختلف اقتصادی هم دارد به ما فشار می‌آورد. این‌ها را بهانه کنند، ابزار قرار دهند، یک مقدار هم شعارهای مختلفی در کنارش درست کنند که برای این طراحی شده؛ آن قضیه ارابه مرگ و دامن زدن به این حرف‌ها و در سطوح مختلف هم این را رایج کردند، همه برای این بود که زمینه‌سازی کنند که بگویند خیلی خب، حالا که صنعت داخلی کشور جوابگو نیست، بنابراین ما برویم و واردات انجام دهیم. ببینید چه طراحی جالبی را این‌جا انجام دادند. بعد هم در مجمع ما تصمیم‌گیری کردیم در مورد این‌که چگونه واردات انجام بگیرد؛ مصلحت در چیست. گفتیم اولاً ما شخص حقیقی را قبول نداریم؛ یک شخصیت حقوقی شرکتی باشد که این نمایندگی رسمی گرفته باشد از کارخانه اصلی و بعد واردات هم که می‌خواهد انجام دهد، ۲۰ هزار تا، ۱۰ هزار تا، ۱۵ هزار تا، خط تولید را بیاورد، دانش فنی را بردارد و بیاورد، اگر هم واردات می‌خواهد انجام بگیرد، واردات به گونه‌ای نباشد که ما فقط بازار مصرف تولیدکنندگان بیگانه باشیم. این خیلی برای ما خفت است. ما خودمان تولیدکننده هستیم. اشکال ندارد، آن‌جایی که می‌خواهیم پیشرفت کنیم، برویم و آن چیزهایی که بلد نیستیم و نمی‌دانیم، آن‌ها را هم یاد بگیریم، با واردات این چند تا، این‌ها را هم کسب کنیم. نکته بعدی این بود که ما تاکید کردیم بر این‌که حتما این‌ها باید بر اساس معیارهای مصرف سوخت در دو، سه رده اول قرار بگیرند، نه این‌که برویم و خودروهای پرمصرف را بیاوریم؛ به درد ما نمی‌خورد. حتما معیارهای محیط زیستی را باید رعایت کنند. این‌ها از نکات مهمی است، بالاخره ما الان داریم از آلودگی رنج می‌بریم. با این شرایط به تعدادی که موجب فلج

کردن تولید داخلی نشود و بتواند تنظیم بازار را بکند، طبق مقرراتی که دولت باید تعیین کند و طبیعتاً ایرادی هم به آن از نظر قانونی نیاید، یعنی رئیس مجلس موظف است که این مقررات را بررسی کند و نظارت کند که خلاف قانون نباشد. این هم مصوبه‌ای شد که اعتبارش برای پنج سال است. در این پنج سال ان شاء الله این کارها بتواند به شکل مناسبی انجام بگیرد و تأکید شد که خودروهایی هم که می‌خواهد وارد شود یا قطعاتی که می‌خواهد وارد شود، برای خودروهایی باشد که این خودروها مصرف عامه دارد، نه این‌که جوابگوی بیهوده کسانی باشد که می‌خواهند با پول‌های تجملی خودشان در این جامعه ما به گونه‌ای رفتار کنند که باعث احساس تبعیض و فاصله تبلیغاتی در جامعه ما شوند

در ماده ۱۱ مصوبه مجمع تشخیص مصلحت نظام و اصلاحاتی که بعداً راجع به این موضوع صورت گرفت، به چه چیزهایی اشاره شده؟ آیا نکته‌ای است که باید گفته شود و یا در فضای مجازی یا فضای رسانه‌ای کشور اصلاً به آن اشاره نشده و نظر مجمع درباره واردات خودرو چه بوده؟

نکته خیلی مهمی که در ماده ۴ در مجمع مورد بحث و بررسی قرار گرفت، این بود که دولت باید ضرورت واردات را در مقرراتی که به تصویب می‌رساند به لحاظ کمی و کیفی مشخص کند؛ و باید تأیید مجلس را هم داشته باشد. اما این محدودیت‌های کمی و کیفی به چه چیزهایی برمی‌گردد؟ از نظر کمی، موضوع جوابگویی به نیازهای عامه مردم مطرح شد و در مصوبه مجمع بر آن تأکید شد و به‌عنوان یک اولویت در نظر گرفته شد که عامه مردم به چه خودرویی نیاز دارند که الان مثلاً تولیدات داخلی جوابگوی آن نیست؟ طبیعتاً این خودروهای تجملی نیست، چون مردم توانایی خرید خودروهای چندین میلیاردی را ندارند. همین الان که می‌خواهند یک خودروی ۲۰۰ یا ۳۰۰ میلیونی بخرند با مشکلات مواجه هستند. بنابراین در ظرفیت مالی آن‌ها نمی‌گنجد سراغ خودروهای میلیاردی رفتن. این نکته اول بود. اما از لحاظ کمی برای ما مهم این بود که اگر وارداتی انجام می‌گیرد، این واردات را آن واردکننده‌ای که دارای نمایندگی رسمی از کارخانه مادر است، انجام دهد. وقتی نمایندگی رسمی باشد، مسئولیت دارد و باید خدمات پس از فروش را انجام دهد، باید جوابگوی ضمانت‌ها باشد و همه این‌ها کارهای بسیار مهم است. غیر از این ما تأکید کردیم که وقتی واردات انجام می‌گیرد در حد ۱۰ تا ۲۰ هزار دستگاه از یک کارخانه، این رقم درشتی است و سعی کنند که همراه آن یک خط تولید یا دانش فنی‌ای را هم بگیرند که ما فقط مصرف‌کننده کالاهایی که تولید خارجی است، نباشیم، بلکه سعی کنیم انتقال دانش فنی برای بهبود کیفیت برای استفاده از نوآوری‌هایی که آن‌ها داشتند هم انجام بگیرد. این هم از نکات به نظرم مهم بود که تمام آن کسانی که به صورت دلالتی وارد صحنه می‌شدند تا خودروهایی را وارد می‌کردند، می‌بردند دوبی و آنجا در بنگاه‌های خودشان تا حدودی دستکاری می‌کردند، برخی از گزینه‌ها را حتی حذف می‌کردند یا تغییر کیفیت می‌کردند، تمام این‌ها دیگر حذف می‌شود و کار مسئولیت پیدا می‌کند.

و همین دلالت‌ها و واردکننده‌ها، طبیعتاً چنین مصوبه‌ای خوشایندشان نبود، چون زندگی‌شان را از این کار می‌گذرانند. علاوه بر این نکته بسیار مهم که به خدمت ارائه‌دادن به مردم برمی‌گردد، دو نکته دیگر هم مورد توجه قرار گرفت. یک نکته این‌که از ایرادهایی که به خودروهای ما گرفته می‌شود، این است که مصرف این‌ها زیاد است؛ ۱۰، ۱۲ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر، در حالی که خودروهای خوب دنیا، الان مصرفشان شش تا هفت لیتر و بعضی مواقع ۵/۵ لیتر است. این هم از مسائلی بود که دولت به آن اهتمام داشت و در مجمع هم به آن تأکید شد که ما از این نکته غفلت نکنیم که خودروهای وارداتی از نظر مصرف سوخت بتواند روی برچسبی که روی خودروها می‌زدیم که مصرف‌ها را مشخص کنیم، در سه رده اول باشد. از نظر محیط زیست هم همینطور، مساله خیلی مهمی است که باید به آن توجه کرد. آلاینده‌هایی که ما در شهرهای مختلف کشور داریم، این‌ها برای مردم مصیبت و گرفتاری درست می‌کنند. غیر از ریزگردها که امروزه گرفتارش هستیم، مواردی بوده که ما سطح آلودگی‌مان به واسطه مواد سمی که پخش می‌شد در جو، از قبیل مونوکسید کربن و در حدی است که هوا اصلاً مسموم می‌شود و این‌ها قابل تغییر و قابل حذف است. خودروهایی که مجهز نیستند به واکنشگر برای حذف این‌ها، این‌ها را نباید وارد کرد. حالا که داریم مبادرت به واردات می‌کنیم، این محصولات باید حتماً جوابگوی آخرین مقرراتی که مورد تأیید و تصویب قرار گرفته در جمهوری اسلامی باشند که من به نظرم می‌رسد الان باید دیگر روز مقررات یورو ۶ حساب کنیم. یک بحث دیگر هم از نظر فنی مطرح است که در آن باره هم در جمهوری اسلامی کار شده و ان شاء الله که پشتیبانی دولت را هم خواهیم داشت، برای عقب‌نماندن از صحنه فناوری‌های پیشرفته جهان خودروهای برقی که آینده بلندمدت از آن‌هاست و خودروهای ترکیبی. این فناوری‌ها فناوری‌های پیشرفته‌ای است و معمولاً خودروهایی که خودروی ترکیبی یا خودروی برقی هستند، قیمتشان گران‌تر است. ۶۰ درصد، ۷۰ درصد و گاهی تا صد درصد گران‌تر از خودروی معادلش است در نوع خودروهای مثلاً بنزین‌سوز. این هم دانش فنی است که مورد توجه قرار گرفت در مصوبه و به آن تأکید شد. بالاخره برای این‌که تکلیف هم روشن باشد و دست دولت بسته نباشد برای تغییرات قانونی، ما برای این مصوبه خودمان در مجمع، اعتبار پنج‌ساله را قائل شدیم، یعنی از حالا تا پنج سال این قانون برقرار است که حدود کلی واردات را به لحاظ کمی و کیفی مشخص می‌کنیم و بعد از آن دولت باید پیشنهاد خودش را بیاورد یا تصمیم‌گیری خودش را در این زمینه مستقلاً انجام دهد، به نحوی که آن‌چه که مصلحت کشور است، آن‌چه که مورد نیاز مردم است، برآورده شود.

- با توجه به شرایطی که مصوبه مشخص کرده، ما در این شرایطی که داریم، بنابراین این مصوبه خوبی است، پس ماجرای پشت پرده این خطی که رخ داده چیست؟

این ماجرا را اگر بخواهیم خوب متوجه شویم، باید بباییم سراغ ماده ۱۱. در ماده ۱۱ قبلی آمده بود با تصویب این قانون، قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی که مصوب سال ۸۹ هست، با اصلاحات و الحاقات بعدی آن که احکام دائمی آن در این قانون آمده و توسعه نظام استاندارد؛ استاندارد مقوله کیفیت را مطرح می‌کند که آن هم مصوبه سال ۱۳۹۶ است و همچنین قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی کشور و حمایت از کالای ایرانی که آن هم مصوب ۱۳۹۸ هست، نسخ می‌گردد. این‌جاست که متوجه می‌شویم یک چیزی پشت سر این قضیه است. این قوانین، قوانین خیلی پیشرفته و خوبی است؛ برای اصلاح تولید داخل و بهبود کیفیت و افزایش استاندارد و همچنین پشتیبانی از کالا و خدمات داخل کشور است. چرا این‌ها را باید نسخ کرد؟ که برمی‌گردد به آن نکته اصلی که گفتم یک برنامه‌ای وجود دارد با یک اهدافی. هدف اصلی‌اش این است که صنعت داخلی را کلاً فلج کند، اشتغال را مضمحل کند، می‌بیند که ما از این لحاظ ناچاریم نیازهایمان را از طریق خارج برآورده کنیم. وقتی از طریق خارج برآورده کنیم، بنابراین کارخانه‌های خارجی مشغول کار می‌شوند و کارخانه‌های ما تعطیل می‌شوند؛ تولید ناخالص داخلی ما کاهش پیدا می‌کند و با روند لجام‌گسیخته‌ای که نقدینگی دارد، بنابراین قیمت‌ها افزایش پیدا می‌کند، تورم افزایش پیدا می‌کند و این‌ها فشار را بر مردم بیشتر می‌کند و وقتی فشارها زیاده‌تر شد، نارضایتی آن‌ها بیشتر می‌شود و عدم اطمینان‌شان بیشتر می‌شود و ممکن است صدمه وارد شود. می‌بینید که در واقع پشت سر این قضیه چه جریان‌اتی وجود دارد که نهایتاً شاید نه در کوتاه‌مدت، ولی در میان‌مدت، آثار و تبعات‌ش ظاهر می‌شود که بر اقتصاد کشور، بر تولید صنعتی کشور و محصولات داخلی و کیفیت آن‌ها اثر می‌گذارد.

- حالا ما نگاه کنیم به ابزارها. ما به ابزار نگاه می‌کنیم، در ابزار اولین چیزی که مدنظر من است، راجع به خانواده‌هایی است که قیمت خودرو را تعیین می‌کنند. قطعه‌ساز ما سهامدار شرکت‌های خودروسازی است. بخشی از دارندگان یا صاحبان سهام شرکت کروز به‌طور مثال که تامین‌کننده قطعه اصلی در ایران خودرو است، صاحب سهام ایران خودرو حساب می‌شود، البته به‌صورت غیرمستقیم. مستقیمش به لحاظ قانونی نادرست است و خلاف قانون تجارت است. ولی چرا این اتفاق غیرقانونی رخ داده؟ آیا این برای مسئولان علامت هشدار نیست؟

بخش اول سوال شما برمی‌گردد به واردکنندگان که تعدادشان مشخص است و شناخته‌شده هستند، فهرستشان هم معلوم است که چه کسانی هستند که اساسا خودرو وارد می‌کنند و چه نوع خودروهایی وارد می‌کنند. تقریبا می‌توانم بگویم اغلب این خودروها، خودروهای تجملی هستند، بعضی از آن‌ها هم خودروهای سنگین هستند، مثل خودروهایی که در ترابری عمومی استفاده می‌شود مثل کامیون؛ از این قبیل، ولی عمده‌اش سواری‌های تجملی است. منافع در واردات این خودروها منافع هنگفتی است. مثالش هم واضح است؛ مثلا شما اگر یک خودرویی در نظر بگیرید، حالا یک بی‌ام‌و یا بنز در محدوده ۱۰۰ هزار یورو؛ یعنی سه میلیارد تومان. تعرفه‌هایی هم که بر این تجملاتی‌ها بسته می‌شود، در حدود مثلا ۲۰۰ درصد باشد، می‌شود قیمتی که در بازار باید عرضه شود، در حدود ۹ میلیارد. همین خودرو در بازار دارد حدود ۲۵ میلیارد تومان فروش می‌رود. از این‌جا می‌توانید پی ببرید که پشت این جریان منافع چه حرکت‌هایی می‌تواند صورت بگیرد برای این‌که جلوگیری کند از منع واردات. اگر کسی آمد ۱۰۰ هزار یورو خرج کرد و از این طرف ۲۵ میلیارد فروخت، او خیلی منفعت برده؛ ۲۰ میلیارد تومان روی یک خودرو توانسته استفاده ببرد. بنابراین دست بر نمی‌دارند از این منافعشان و هر کاری هست، در بدنام کردن و در سوءاستفاده از برخی از نقص‌ها و کمبودهایی که حقیقت هم دارد، ولی این مصداق همان است که آدم از یک بخشی از حقیقت استفاده کند، ولی اراده‌اش اراده منفعت شخصی خودش باشد. این‌ها این کار را می‌کنند و کرده‌اند. حتی تا آن جایی رفته‌اند جلو که حالت عقده‌ای در برخی از مردم پدید آورده‌اند که مگر ما چه چیزی کم داریم که باید از خودروهای بی‌کیفیت استفاده کنیم؟ ما هم حق داریم از خودروهای خوب استفاده کنیم، این حق مردم است و چرا باید محروم بمانیم از این قضیه؟ هیچ کسی منکر این قضیه نیست و باید ما هم از این خودروهای خوب هم استفاده کنیم، ولی چطوری باید استفاده کنیم؟ دو تا راه‌حل دارد؛ یک راه‌حل این‌که شما از واردات استفاده کنی، یعنی کار و کوشش و منفعت اصلی‌اش که اشتغال است را دیگران می‌برند و شما یک مصرف‌کننده می‌شوی بدون آینده و همیشه باید این وابستگی خودت را داشته باشی. یا این‌که شما امکانش را دارید که این کار را بکنید؟ من گفتم همان ۷۰ هزار تا که می‌خواهند وارد کنند، در حدود ۳/۵ میلیارد دلار مثلا نیازمند ارزی هستیم به آن، در شرایطی که ما الان باید ارز را نگه داریم برای کالاهای ضروری مورد نیاز، نهاده‌های کشاورزی‌مان. خودرو جز کالاهای ضروری نیست. اگر خیلی بخواهیم اهتمام بورزیم به اهمیت آن، شاید در رده دوم قرار بگیرند ولی کالای ضروری محسوب نمی‌شود. بنابراین این‌جا اصل قضیه‌اش است که چطوری از ارز می‌خواهیم استفاده کنیم، ارزی که با صادرات ما به دست می‌آید. ارز نفت را کنار می‌گذارم، چون قرار نیست ما نفتمان را بفروشیم و با آن بیاییم کالاهایی را که دیگران تولید کرده‌اند را وارد کنیم. از صادرات صنعتی خودمان استفاده کنیم، مثلا قطعه یا خودرو صادر کنیم و از آن طرف هم همین قطعه و خودروهایی که مورد نیاز است را وارد کنیم.

اما در کنار این قضیه باید به یک مطلب دیگر هم توجه کرد که به نظرم خیلی مهم است و آن مطلب این است که اساسا وارداتی که انجام می‌گیرد در کشور، این واردات مستقیمی روی کیفیت تولید داخل اثرگذار نیست، به‌جز یک استثناء یعنی تجربه به ما نشان داده که تولیدکنندگان کاری ندارند به این خودروهای وارداتی که دارد می‌آید، برای این‌که نگاه کنند، الگوبرداری کنند و خودشان را اصلاح کنند، مگر این‌که خودروسازی دارای یک مرکز تحقیقاتی باشد که آن مرکز تحقیقاتی طبیعتا یکی از کارهایش الگوبرداری است، یعنی نگاه می‌کند ببیند چه ابتکاری، چه فناوری‌ای در چه در قطعه‌ای و در چه مجموعه‌ای از قطعاتی به‌کار رفته، سعی کند از آن‌ها استفاده کند در طراحی‌هایش خودش. بنابراین این هم نیازمند این است که خودروسازان ما مجهز شوند به مراکز تحقیقاتی. مراکز تحقیقاتی هزینه‌بر است، یعنی برخی از شرکت‌ها را که نگاه می‌کنید، این‌ها تا پنج، شش درصد از درآمد خودشان را صرف می‌کنند برای تحقیقات. وقتی که خودروساز ما مواجه است با مشکلات مالی و دارد ضرر می‌دهد، چطوری می‌خواهد بیاید که بیشتر سرمایه‌گذاری کند؟ برایش مشکل پیش می‌آید، یعنی بر ضررش افزوده می‌شود، مگر این‌که به اندازه کافی تولید داشته باشد و قیمتش هم به او تحمیل نشده باشد و بتواند با یک قیمت مناسبی که نه خودش ضرر کند و نه به مردم خیلی ضرر برسد، بفروشد و از محل آن، اعتبارات مورد نیاز برای پژوهش‌اش را...

- یکی از جاهایی که باید مرکز تحقیقات داشته باشد، قطعه ساز است که بتواند قطعه را بسازد یا الگوبرداری کند. ما قطعه‌ساز داریم. در ایران دو تا قطعه‌ساز بیشتر به ایران خودرو و سایپا به‌عنوان خودروساز اصلی ما قطعه نمی‌دهند. همان ده خانواده هستند؟

این‌ها تکلیفشان فرق دارد. اثر واردات بر کیفیت اثبات‌شده نیست و ندیدیم اتفاق بیفتد. اثرات واردات بر قیمت هم همینطور است. این تجربه را باید در چند ماه آینده هم دقت کنیم که خودروهایی که وارد خواهند شد که باید قاعدتا خودروهایی باشند که مورد نیاز عامه مردم باشند و نه خودروهای تجملی، این‌ها چگونه اثر خواهند گذاشت روی قیمت، با توجه به این‌که بعضی‌ها می‌آیند سراغ خودرو برای سرمایه‌گذاری و حفظ ارزش سپرده‌هایشان. ممکن است با اشتیاق بیشتر بیایند سراغ خودروهای وارداتی و این‌ها هم در بازار با قیمت‌های خیلی گران به خرید و فروش برسد. این‌ها را در چند ماه آینده خواهیم داد و از آن نتیجه‌گیری خواهیم کرد. بنابراین در مورد بحث نفوذ خانواده‌های واردکننده همین قدر کافی است که شما بدانید وقتی سودهایی که این‌ها می‌برند در حدود ۲۰۰ درصد، ۳۰۰ درصد، ۴۰۰ درصد است، هزینه‌کردن چهار، پنج درصدش برای این‌که نفوذ خودشان را تثبیت کنند در مراجع تصمیم‌گیری، خیلی زیاد نمی‌شود و این کار را هم می‌کنند.

- چرا نهادهای قانونی ورود نکردند، مثلا مثالی که من زدم درباره ایران خودرو؟

اصلا یکی از چیزهایی که باید به آن توجه کرد، این است که شما دارید این را وارد می‌کنید، تعرفه‌هایش کجاها هستند؟ مرزهای اقتصادی کشور هستند؟ گمرک است؟ خود آن‌جا را هم می‌شود آلوده و گرفتار کرد. خود گمرک اگر سالم بماند، جلوی بسیاری از مفاسد را می‌گیرد، ولی اگر یک گونه‌ای انحراف در گمرک هم پدید بیاید، می‌شود واویلا. می‌گویند وای به روزی که بگنند نمک. بنابراین این نفوذی که خدمت شما گفتم، این نفوذ به این صورت است که با رشوه و با نوعی هدیه و این حرف‌ها سعی می‌کنند بالاخره ایادی برای خودشان جور کنند در همین سلسله مراتب اجرایی که باید مانع کند از این حرکت‌های نادرست.

- شما قبول دارید که ایران خودرو به‌عنوان یک شرکت، پیشانی اقتصاد و اشتغال ایران است؟

از این طرف شما تقریباً می‌شود گفت از سال ۱۳۷۰ به این طرف آمدید و در کشور تشویق کردید قطعه‌سازی را. الان در کشور اینطور شده و قطعه‌سازی خیلی خوب است، در دنیا هم همینطور است. یک خودروساز که خودش تمام قطعات را نمی‌سازد، تمام مجموعه‌های مورد نیازش را خودش نمی‌سازد، آن‌ها را تامین می‌کند، یعنی سفارش می‌دهد به قطعه‌سازان تخصصی. مثلاً می‌گوید من میل‌لنگ را سفارش می‌دهم. خودش مثلاً میل‌لنگ را درست نمی‌کند، ولی کارخانه میل‌رنگ است که آن میل‌رنگ را تامین می‌کند. ارتباطات دیگری که تخصصی هستند، مثل تلمبه آب و تلمبه روغن، این‌ها را سفارش می‌دهد. یا پنکه‌ای به‌کار می‌رود یا مبدل‌های مختلفی که در خودرو است، همه این‌ها قطعه‌سازان تخصصی دارد. در حال حاضر در حدود ۱۲۰۰ قطعه‌ساز در کشور ما مشغول هستند. بعضی از آن‌ها قطعه‌سازان کوچک هستند که قطعات ریز و کوچک می‌زنند، برخی‌ها قطعه‌سازان بزرگ‌تری هستند، بعضی‌ها هم مجموعه‌ساز هستند، یعنی مجموعه‌ای از قطعات را می‌سازند و سوار می‌کنند که شما اشاره کردید که دو تا قطعه‌ساز عمده در کشور داریم که این‌ها از دیگران مقتدرتر هستند به لحاظ مالی و قطعاتی که تولید می‌کنند. این قطعه‌سازان منعی از نظر قانونی ندارد که سهامدار شرکت خودروساز باشند.

- مگر خلاف قانون تجارت نیست؟

نه، هر کسی می‌تواند در بورس شرکت می‌کند، بیاید و سهام را بخرد؛ مشکلی ندارد.

حالا آن بند قانون تجارت را نگاه کنید، خودروساز اگر سهامش را عرضه می‌کند، خریدار از آن طرف می‌آید و طبق شرایط، سهم را می‌خرد برای خودش. الان هم فرض کنید در ایران خودرو سهام تولید شده بین تعدادی از شرکت‌هایی که وابسته به خود ایران خودرو هستند، تعدادی از قطعه‌سازان هستند، دولت است و برخی از اشخاص هم هستند مثل مثلاً کارکنان خود ایران خودرو. کارکنان خود ایران خودرو هم ذینفع هستند و هم سهام را خریده‌اند. منعی ندارد، مشکلی ندارد، اتفاقاً خوب هم هست که اگر یک نفر در ایران خودرو است، سهام ایران خودرو را بخرد، بداند اگر خوب کار کند، نفعش به خودش هم می‌رسد؛ ضمن این‌که دارد حقوق می‌گیرد، ولی چون سهام ایران خودرو را هم خریده، با استقبالی که مردم از محصول ایران خودرو می‌کنند و شهرتی که به دست آورده و قیمت خوبی که فروش می‌رود، نفعش به این‌ها می‌رسد و مشکلی ندارد. فقط مسأله‌ای که این‌جا هست از نظر خلاف قانون بودن این است که تصمیم‌گیری در شرکت‌هایی که سهامدار هستند، باید در مجمع عمومی‌شان انجام بگیرد؛ مجمع عمومی سهامداران. حالا ممکن است ۱۰ درصد از سهام را یک شخصیت حقیقی یا حقوقی داشته باشد، ۵ درصدش را مثلاً الان دولت در اختیار دارد. هیچ مشکلی ندارد، این‌ها سهامداران هستند. این مجموع سهامداران می‌نشینند در مجمع عمومی‌شان تصمیم‌گیری می‌کنند درباره یک سلسله مسائل که یکی از آن مسائل هم تعیین هیات مدیره است که طبق قانون تجارت باید انجام بگیرد. در هیات مدیره افرادی باید انتخاب شوند که این‌ها بتوانند خوب اداره کنند و شرکت را به ضرر نرسانند، چون اگر شرکت به ضرر برسد، به ضرر همه سهامداران است. نمی‌آید یک مجموعه عمومی که عاقلانه فکر می‌کند، کسی را به‌عنوان مدیر عامل یا کسانی را به‌عنوان هیات مدیره انتخاب کند که می‌داند این‌ها با ضعفی که در دانش و تجربه دارند، شرکت را با ضرر مواجه می‌کنند که تا این‌جا الان اینطوری نشده است.

- شما گفتید مجمع عمومی وظایفش را خوب انجام نمی‌دهد.

بله، چون در مجمع عمومی مداخله دولت بوده؛ دولت فرق می‌کند، قدرت دولت فرق می‌کند. الان ما این‌جا منع قانونی نداریم. ممکن است داخل هر شرکتی یک عده‌ای اختلاس کنند.

- اصلاً موضوع من اختلاس نیست.

اصلاً بگذار یک شرکت بزرگی باشد، پولدار هم باشد، خائن نباشد، بیاید و بخرد این‌جا را و همه سهامش برای او باشد، بیاید و به نفع مردم اداره کند. چه اشکالی دارد؟ اصلاً اگر یک کسی باشد و خیلی پولدار باشد، بیاید و قانون را رعایت کند، کالایی را هم در بیاورد با کیفیت خوب و قیمت ارزان، بدهد به مردم و خودش هم سود ببرد. چه اشکالی دارد؟ مثل هیوندایی، مثل سامسونگ. اشکال ندارد. درست کار کند، خیانت نکند، انحراف نرود، این که بد نیست. بنابراین ما مسأله را مشخص کردیم که در صنعت خودرو خودروسازان ما به لحاظ هزینه با چند تا مسأله مواجه هستند، یکی هزینه قطعات که باید تعیین کنند، یکی دیگر هزینه کارگری، یکی دیگر هم هزینه مالی. اغلب شرکت‌ها وقتی که می‌خواهند قطعه را تامین کنند، این‌ها به مناقصه می‌گذارند. کم هستند شرکت‌های خودروسازی که خودشان قطعات را می‌زنند، ولی در ایران خودرو یک شرکت‌هایی وابسته ای دارد، خودش شرکت ریخته‌گری دارد، شرکت تراشکاری دارد که این‌ها کارهای خود ایران خودرو را انجام می‌دهند؛ بعضی از قطعاتی که ایران خودرو نیاز دارد، خودش درست می‌کند و بعضی را هم سفارش می‌دهد. از لحاظ نیروی انسانی، نیروی انسانی الان در خود ایران خودرو ۶۰ هزار نفر است. این ۶۰ هزار نفر همگی طبق روال استخدامی شرایط احراز وارد ایران خودرو نشدند، برخی از این‌ها را سفارش دادند.

- چه کسانی؟

دولت سفارش کرده، مجلس سفارش داده؛ این‌که می‌گویم دولت، یعنی بعضی از مدیران دولتی. بعضی از مدیران دولتی تحمیل کردند و گفتند شما این‌ها را استخدام کنید. چون مدیر هم مدیر دولتی است، مراعات دولت را می‌کند یا مراعات نمایندگان مجلس را می‌کند که به لحاظ سیاسی برایش مشکل به وجود نیاید. یک مدیری مستقل شود، هیچ کاری به این کارها ندارد، می‌گوید دولت معرفی کرده، این صلاحیت این کار را ندارد، به درد من نمی‌خورد، ببخشید. یک‌دفعه می‌بینید خیلی آدم باتجربه، وزین و خوب است و به دردش می‌کند و استفاده می‌کند اگر مستقل باشد. مشکل ما در این است که مدیریتی که در ایران خودرو و سایپا است، این‌ها مدیریت مستقل نیستند، مدیریتی هستند که از طرف دولت منصوب می‌شوند و این مشکلات در مورد نیروی انسانی پدید می‌آید که نیروی انسانی زائد در ایران خودرو داریم که هزینه‌های نیروی انسانی‌اش را زیاد کند. البته این هزینه‌ها هزینه‌های غالب نیستند. یادتان باشد هزینه نیروی انسانی در کل مقایسه با کل هزینه‌ها رقم اصلی را تشکیل می‌دهد، رقم نسبتاً فرعی است و اکثراً زیر ۱۰ درصد است.

- در دوره‌های گذشته نمایندگان مجلس اعمال نفوذ می‌کردند. آیا این دوره هم شما به‌عینه کسی را دیدید؟

ما که تاکید کردیم این کار انجام نگیرد و اگر هم شده باشد، ما خبر نداریم و اگر خبردار شویم، برخورد می‌کنیم و نباید این کار انجام شود. درست نیست، چون یک شرکت را بیچاره‌اش می‌کند. هزینه‌هایش زیاد می‌شود و در آن می‌ماند. این‌ها از نظر کارکنان و اما از نظر مالی؛ شرکت برای این‌که کار خودش را انجام دهد، نیازمند سرمایه‌گذاری است. وقتی می‌خواهد خط محصولی را راه بیندازد، باید مواد اولیه‌اش را بخرد، باید پیش‌بینی آینده را بکند، طراحی کند و باید سرمایه‌گذاری کند. سرمایه‌گذاری هم اگر به اندازه کافی اندوخته نداشته باشد، میسر نمی‌شود، مگر این‌که برود از طریق بانک‌ها قرض کند. بانک هم نگاه می‌کند و می‌گوید این شرکت یک محصولی دارد تولید می‌کند، مورد نیاز مردم است و می‌آید سرمایه‌گذاری می‌کند، ولی بانک عاشق چشم و ابروی شرکت خودروساز نیست و وقتی به او وام می‌دهد، می‌گوید ما این وام را با شما شریک می‌شویم، مثلاً در سودش اینقدر به ما بده. یک بخشی از سود این محصول می‌آید در جیب بانک و این‌ها می‌شود هزینه مالی. بنابراین شرکتی که آمده عقد قرارداد بسته با بانک طبق حتی عقود اسلامی، آن را شریکش کرده، بنابراین یک بخشی از سودش می‌رود در جیب او. این‌ها می‌شود هزینه مالی برای این شرکت. الان هزینه‌های مالی که این شرکت‌ها دارند، بعضی مواقع ۱۵ تا ۲۰ درصد است، یعنی اگر همین سرمایه را خود شرکت داشت و دیگر نمی‌رفت سراغ بانک، یک سرمایه‌گذار فرعی که با او شریک شود و سودش را به او بدهد، خود همین باعث کاهش قیمت می‌شود. برخی از نکاتی هم که در قطعه‌سازی وجود دارد، اگر مراعات شود به لحاظ کیفیت و سختگیری شود، خود همین‌ها هم باعث کاهش قیمت می‌شود، چون بالاخره ما نمی‌توانیم قسم بخوریم که تمام ادارات و تشکیلاتی که وابسته به یک شرکت بزرگی مثل ایران خودرو و سایپا هستند، تمام این‌ها مو لای درزشان نمی‌رود و با دقت کار می‌کنند.

- شما که منتقد کار ایران خودرو یا بقیه خودسازان مثل سایپا و بقیه هستید، در فضای مجازی گفته شده شما عضو هیات مدیره ایران خودرو یا یکی از شرکت‌های زیرمجموعه ایران خودرو هستید. شما عضو هیات مدیره هستید؟

این از آن ابزارهایی است که گفتم برای آن هدف تخریبی به کار رفته؛ از هر ابزاری استفاده کرده‌اند. اولاً متأسفانه فضای مجازی در کشور ما که مشاهده می‌کنیم، در هیچ کجای دنیا سابقه ندارد چنین فضایی مجازی‌ای. غیرمسئولان است، یعنی مطالبی که در آن مطرح می‌شود، اغلب امضاء ندارد یا امضاءهایش امضای دروغی است و شما نمی‌دانید چطوری مراجعه کنید که شکایت کنید و بگویید شما به چه حقی این حرف را زدی که درست نیست؟ این وضع فضای مجازی ما است و مردم هم می‌خوانند و باور می‌کنند و اثر تخریبی خودش را می‌گذارد. حتی اگر بعداً شما بشناسی که چه کسی بوده و او بیاید و عذرخواهی هم کند، هیچ وقت آن عذرخواهی، پاک‌کننده اثر اولیه‌اش نخواهد بود. اما ثانیاً و اصالتاً این‌که گفته می‌شود آقای میرسلیم دارد با واردات مخالفت می‌کند، چون عضو هیات مدیره خودروسازهایی است و منافعی دارد. چون فلانی ذینفع است، خودش سهامدار است یا خودش عضو هیات مدیره است، بنابراین به فکر منافع خودش است و می‌گوید واردات نباید که جلوی تولید داخلی را بگیرد. این نکته این‌جا نشان می‌دهد پس واردات جلوی خودروی داخلی را می‌گیرد، به اعتراف آن کسانی که دارند این مساله را مطرح می‌کنند. نکته دوم این‌که ببینیم این موضوع صحت دارد یا ندارد، آقای میرسلیم اصلاً جای هیات مدیره خودروسازی هست یا نیست. در هیچ کدام از شرکت‌های خودروسازی من اصلاً عضو هیات مدیره نیستم که هیچی، اصلاً سهامدارش هم نیستم. یعنی یک سهام داشته باشم و بگویم من یک نفعی در این‌ها دارم.

- در فضای مجازی مورد به مورد مطالبی مطرح شده که ما باید این‌جا اثبات کنیم. در ۹۱/۷/۳۰ آگهی تغییرات روزنامه در فضای مجازی منتشر شده و گفته‌اند شما عضو شرکت توسعه فناوری قوای محرکه سنگین ایرانیان هستید. این‌ها را تایید می‌کنید یا نه؟ و مصوبه بعدی‌اش که صحبت شده، شرکت صنعتی و تولیدی دیزل سنگین ایران.

قوای محرکه ایرانیان در سال ۹۱ تشکیل شده و برخی از دوستان ما بودند که آمدند و از ما درخواست کردند که شما چون از نظر فنی ورود دارید، به ما کمک کنید و ما هم این را پذیرفتیم و این یک شرکتی بود که برای موتورهای سنگین تشکیل شده بود و اصلاً به خودرو ربطی ندارد. موتور سنگین یعنی موتوری که مولد برق است یا موتور قطار است یا موتور کشتی است و ربطی به خودروسازی ندارد. اولش هم ما آمدم و بعد هم این شرکت منحل شد و کارش تمام شد. اصلاً این شرکت الان وجود خارجی ندارد. تغییراتی بعدی را نیاوردند در روزنامه رسمی که ذکر کنند، آن اولش را آورده‌اند. تازه چی را اثبات کرده؟ این‌که من رئیس هیات مدیره یک شرکتی هستم که این شرکت موتورهای سنگین درست می‌کند. این به خودروسازی ربط دارد؟ دروغ این‌جا مشخص می‌شود.

- چه تاریخی این شرکت منحل شده است؟

فکر می‌کنم سال ۹۶-۹۵ بود که تسویه شد، مدیریت تسویه هم برایش گذاشتیم و کارهایش را انجام دادیم. آن وقت اساساً هیات مدیره‌ها دو جور هستند؛ هیات مدیره موظف، هیات مدیره غیرموظف. هیات مدیره موظف کسی است که حقوق می‌گیرد. من هیچ کجا هیات مدیره موظف نبودم اصلاً و همیشه هر جا بودم، غیرموظف بودم، یعنی حقوقی دریافت نمی‌کنم که نفع داشته باشم. اصولاً از من که دعوت می‌کردند، برای این نبود که من را جذب کنند به خاطر حقوق؛ می‌آمدند از من کمک بگیرند، به خاطر تخصصی که من داشتم در زمینه موتورسازی که مشورت و کمک به آن‌ها دهم که کار راه بیفتد. خیلی از آن‌ها دانشجویان خود من بودند که بعداً شرکت درست کردند. بنابراین نگاه کنید که این اولی‌اش یک دروغ فاحش است. هم دروغ مبنایی دارد، چون اصلاً آن شرکت خودروسازی نیست. دروغ ثانوی‌اش این است که به تغییرات نگاه نکردند. وقتی این شرکت عمرش را گذرانده و تمام شده و رفته، چه دلیلی وجود دارد که شما من را به عنوان عضو هیات مدیره دارید در این‌جا ذکر می‌کنید؟ این چه خیانتی است که شما دارید می‌کنید به افکار عمومی.

- شرکت دیزل سنگین ایرانیان چه؟

دیزل سنگین ایران، آن هم شرکتی است که اصلاً برای اسمش روی آن است، دیزل سنگین درست شده؛ دیزل سنگین حتی برای خودروی سنگین نیست. ما یک خودروی سبک داریم که همین سواری‌ها و وانت و این‌ها خودروی سبک هستند.

- شما هنوز هم در هیات مدیره دیزل سنگین هستید؟

یک خودروی سنگین داریم. خودروی سنگین چیه؟ کامیون است، بارکش است، اتوبوس است که به این‌ها می‌گویند خودروی سنگین. یک موتور سنگین داریم که مثلاً ۶۰۰ کیلو وات، ۷۰۰ کیلو وات، ۱۰۰۰ کیلو وات، این‌ها اصلاً موتورهایی هستند که خاص لوکوموتیو، یعنی کشنده‌های قطار، خاص کشتی و خاص تولید نیروی برق هستند. این دیزل سنگین برای این کار است و هیچ ربطی به خودروسازی ندارد. بله، من این‌جا بنا به دعوت رئیس سازمان گسترش، مرحوم اکبر ترکان در سال ۷۶ که این شرکت را می‌خواستند راه‌اندازی کنند، ایشان از من درخواست کرد یک روزی که رفتم بودم ملاقاتش که بیا این‌جا و کمک کن زودتر راه بیفتد چون تخصص تو است. من گفتم گرفتاری دارم و نمی‌رسم، ولی بالاخره اصرار کرد و روی رفاقت هم ما قبول کردیم و من آن‌جا آمدم و رئیس هیات مدیره بودم غیرموظف تا سال فکر کنم ۹۴ که دیگر به دلیل اشکالاتی که در آن شرکت پدید آمد که من مخالفش بودم که آن اشکالات را دیدم و واگذاری نادرستی به بخش خصوصی انجام گرفت و من دیدم که این‌ها تقلب کردند متأسفانه، یعنی بخش خصوصی نبود که این‌ها را خرید، بلکه یک بخش دیگری از دولت آمد و آن‌جا را خرید. گفتم این خلاف است و من دیگر آن‌جا نماندم و آن‌جا را ترک کردم در سال ۹۴. این هم اولش نه خودروسازی است، آخرش این است که من اصلاً عضو آن‌جا نبودم. آن موقعی هم که عضو بودم، عضو موظف نبودم. به این سه دلیل این‌ها کسانی هستند که متأسفانه اخبار نادرست و دروغ دارند پخش می‌کنند برای این‌که استفاده ابزاری کنند از یک هیاهویی برای این‌که خودشان را موجه جلوه دهند با تخریب‌کردن یکی مثل میرسلیم، در حالی که حقیقت مطلب چیز دیگری است.

- یک سندی را ما همین الان که من دستم رسیده، این را ما می‌پرسیم. اصلاً شما عضو هیات مدیره سامانه‌های الکترونیک خودرو هستید یا نه؟

باز هم این شرکت الان وجود ندارد. الان از آخر برگردیم عقب. اولاً الان این شرکت وجود ندارد، چرا این را مطرح کردند؟ وقتی این شرکت اصلاً کارش تمام شده و رفته پی کارش؛ ثانیاً آن‌جا هم باز اگر من عضو باشم، عضو غیرموظف بودم. اما ثالثاً که نکته مهمی است، یکی از ضعف‌هایی که ما در خودروسازی داریم، در بخش الکترونیک آن است که مدیریت هوشمند خودرو است. وقتی که آقای طهماسبی وزیر صنعت بود، آن موقع ما به ایشان پیشنهاد دادیم و گفتیم شما خودت اعتقاد داریم و می‌دانی اگر در آینده به مدیریت هوشمند توجه نشود، برای صنعت خودروی کشور مشکل درست می‌کند و ما به خارج وابسته می‌شویم؛ بیا و شرکتی راه بیندازید که این شرکت، تامین‌کننده سامانه‌های الکترونیک باشد و ما را وابسته به خارج نگه ندارد. بر این مبنا آمدند که این کار را انجام دادند که کاری تحقیقاتی &ndash؛ پژوهشی در این زمینه انجام دادند که بعداً اصلاً این کار عملیاتی نشد.

- تا چه سالی این شرکت برقرار بود؟

دو، سه سال بعدش این شرکت منحل شد و متأسفانه هیچ کاری نتوانست بکند و جزو شرکت‌های ناموفق بود در این زمینه. البته بعدها ما خودمان در مرکز تحقیقات موتور این کار را دست گرفتیم و پیش بردیم و الحمدلله الان دوستانی که دست‌اندرکار هستند، دارند در زمینه مدیریت هوشمند محصولاتی را عرضه می‌کنند که ما را بی‌نیاز از خارج کنند.

- شما عضو هیات مدیره شرکت طراحی و تولید موتور هستید؟

نه، من هیچ وقت نمی‌توانم با نماینده، عضو هیات مدیره جایی باشم. من قبل از این‌که بیایم مجلس، وقتی که نمایندگی‌ام محرز شد، نامه نوشتم به مدیر عامل ایران خودرو که من دیگر از این به بعد نماینده هستم؛ استعفای خودم را اعلام می‌کنم و از هیات مدیره می‌آیم کنار. آن‌جا هم من هیات مدیره غیرموظف بودم، یعنی منفعتی نداشتم، سهامی هم نداشتم و به موقع هم از نظر قانونی استعفایم را دادم و آمدم بیرون و اصلاً من ذینفع نیستم آن‌جا. این هم چهارمی. همه این‌ها برای جوسازی و تخریب است. آن کسانی که این‌ها را اعلام و پخش کردند، همه مجرم هستند. این‌ها خطا کردند، این‌ها اذعان عمومی را به انحراف کشیدند نسبت به کسی که خواسته خدمت کند به صنعت کشور.

- ما مثلاً یک آگهی اخیر را خدمت شما می‌گویم؛ شرکت مهندسی موتور آدرینا راد در سال ۹۷/۴/۲۵ گزارش روزنامه رسمی‌اش را منتشر کرده که شما عضو هیات مدیره بودید.

بله، من آن‌جا عضو هیات مدیره بودم غیرموظف، یک سال بعد هم این شرکت منحل شده، یعنی در سال ۹۸. باز آن آگهی بعدی‌اش را زده‌اند. این‌ها خیانت به افکار عمومی است. کسی که نمی‌آید آخرین اعلامیه روزنامه رسمی را چاپ کند، برای چی؟ برای این‌که اذعان عمومی را منحرف کند که این‌ها خیانت است.

- شما در همین آگهی ثبت اختراع و چیزهایی که منتشر شده، راجع به یک اختراعی بوده در سال ۹۵.

اختراع که این افتخار است اگر من اختراع کنم. این چه حرفی است؟ این‌که من یک چیزی را اختراع کردم، باید به آن افتخار کنم که یک ایرانی یک اختراعی کرده به نفع کشورش. یعنی چی اعمال نفوذ؟ یعنی شما می‌خواهی بگویی همه مخترع‌ها را باید بگیرند و اعمال نفوذ کنند و ببرند قبرستان؟ افراد علمی موجه باتجربه کار خلاق آفرینشی داشتند برای کشور. این باعث افتخار من است و افتخار می‌کنم به این قضیه. یعنی چی ذینفع؟ فقط من ذینفع هستم الحمدلله در این‌که وضعیت فنی کشور ارتقا پیدا کند؟ ذینفع یعنی چی؟ چه پولی من این‌جا به دست آوردم؟ چه چیزی اثبات می‌کند که من این‌جا نفع مالی آوردم. حتی نفع شهرتی هم من نبردم، چه برسد به مالی‌اش. ما فقط ثبت کردیم که کسی دیگر از این سوءاستفاده نکند. ثبت اختراع یعنی انحراف؟ کسی که این کار را کرده، خیلی نادان بوده و اصلاً نمی‌دانسته که اختراع یعنی چی، چه فایده‌ای دارد و چرا قاطی‌اش کرده با شرکت‌هایی که در آن می‌شود عضو مدیره بود و این‌ها و نفهمیده است. گفت دزد نادان به کاهدان می‌زند.

درباره عضویت من در شرکتهای ایران خودرو دروغ گفتند؛ شکایت می‌کنم

- بنابراین شما هرگونه ارتباطی را با ایران خودرو را منکر می‌شوید؟

مطلقاً، الان هیچ‌گونه نه رسمی و نه غیررسمی، نه حقوقی و نه مالی و نه سهامی، هیچ‌گونه ارتباطی ندارم. این‌ها واقعا یک خیانت‌هایی است که صورت

گرفته و باید اعلام جرم شود علیه کسانی که این کارها را کرده‌اند و ان‌شاءالله پیگیری خواهیم کرد از نظر حقوقی، چون این‌ها دارند خیانت می‌کنند به مردم. وقتی که دارند ذهن مردم را منحرف می‌کنند نسبت به مسائلی که واقعیت ندارد، یک دروغ‌های بزرگی می‌گویند که اینقدر بزرگ باشد که کسی راست‌نبودنش را باور نکند.

- موضوعی که خیلی از فضای مجازی پیچیده، این است که اعضای خانواده شما خارج از ایران به دنیا آمده‌اند، تا الان زندگی کرده‌اند و حتی عکس‌هایی هم منتشر شده است. آیا بچه‌های شما در فرانسه یا دیگر جاها الان تابعیت دارند یا نه؟

ما در خانواده‌مان همه در ایران داریم زندگی می‌کنیم. من فرانسه تحصیل کردم، ولی هیچ کدام از اعضای خانواده من و نه خودم تابعیت خارجی نداریم، هیچ کدام هم آن‌جا زندگی نمی‌کنیم. همه در ایران داریم زندگی می‌کنیم و خدا را هم شکر می‌کنیم با این کشور خوبی که داریم، ان‌شاءالله خداوند توفیق دهد که بتوانیم خدمتی کنیم برای پیشرفت. این هم از دروغ‌های دیگر است که می‌خواهم مطرح کنم.

- یکی از فرزندان شما در فرانسه به دنیا آمده؛ هویت فرانسوی دارد یا نه؟

من آن‌جا تحصیلاتم را می‌کردم. بچه‌های من با خودم این‌جا زندگی می‌کنند و همسایه خود من هستند. این‌ها چیزهای بدی است که خیلی نامردی و جفا است. شما اگر مساله اقتصادی دارید، مساله مالی دارید، به مساله خصوصی چیکار دارید. فرض کنید من یک فرزندی هم داشته باشم که خارج باشد، خب چه ربطی به من دارد؟ نیست، درست نیست، این غلط است، این اجحاف است، ولی اگر هم باشد، چه ربطی به من دارد؟ ممکن است شما یک فرزندی داشته باشی که حرف شما را گوش نکرده باشد و رفته باشد خارج. تقصیر شما نیست، خودش انتخاب کرده، آزادی داشته و انتخاب کرده و رفته خارج، به شما چه ربطی دارد؟ اگر هم نباشد که دوضربه به شما زده‌اند؛ هم یک دروغی به شما بسته‌اند و هم یک دروغ ظالمانه‌ای را به شما بسته‌اند برای این‌که شخصیت شما را تخریب کنند. این چیزی است که متاسفانه این‌ها در نظر داشتند که ما را ساکت کنند. من که ساکت نمی‌نشینم.

- بابت چه چیزی شما را ساکت کنند؟

من این حقایقی که به شما می‌گویم، خیلی ساده و روشن است. حقایق این است؛ کشور الان مواجه است با یکسری مسائل و مشکلات که برای برطرف کردن این مشکلات هم زحمات کشیده شده که باید این‌ها را قدر دانست و نباید برای این‌که هنوز این مشکلات وجود دارد و تمام نشده است، ما کسانی را که دارند فعالیت می‌کنند علی‌رغم مشکلات و مسئولیت‌ها، این‌ها را تخریب کنیم. این‌ها به ضرر آینده است. نکته دوم؛ وارداتی که پیشنهاد می‌شود، این واردات هیچ‌گاه نمی‌تواند کیفیت را افزایش دهد. این‌ها از نظر فنی که اثبات شده نیست، مگر این‌که مراکز تحقیقاتی بخواهند عمداً خودشان این کار را بکنند که خود من از جمله کسانی هستم که در یک برهه‌ای از زمان واردات را استفاده کردم برای این‌که از ابتکارهای خارجی بتوانم استفاده کنم و با آن‌ها آشنا شوم که این یک بحث دیگر است. این وارداتی که این‌ها دارند مطرح می‌کنند، یعنی خودروهای تجملی را ببریزند در خیابان‌ها برای به فروش رساندن آن‌ها، بدون تضمین و بدون خدمات پس از فروش. بنابراین آن واردات، برطرف‌کننده ضعف‌های کیفی ما نیست. سوم؛ واردات اینگونه، کاهش‌دهنده قیمت نیست، بلکه خودش ممکن است حتی قیمت را هم افزایش دهد. چهارم؛ وارداتی در این سطح اصلاً برطرف‌کننده کمبود عرضه داخلی نیست، چون داخلی ظرفیت تولید ما بیشتر از نیاز است و اگر الان هم محدودیتی وجود دارد، این محدودیت قابل رفع کردن است که با واردات خودرو، این‌ها که برطرف نمی‌شود هیچی، تشدید هم ممکن است بشود. همه این‌ها به ضرر یک عده‌ای تمام شود. آن کسانی که به ضررشان تمام می‌شود، چون منافعی‌شان کم نیست، می‌گویند برویم سراغ این‌که چه کسی پشت سر این قضیه قرار گرفته مثلاً؛ فکر کرده‌اند میرسلیم پشت سر این قضیه قرار گرفته، در حالی که پشت سر این قضیه یک سیاست کلی قرار گرفته که اقتصاد مقاومتی است.

- چرا هیچ نماینده مجلسی، چرا هیچ عضو دولتی به صورت مشخص راجع به این مصوبه اظهارنظر نمی‌کند؟ این یک شائبه‌ای ایجاد می‌کند که به آقای میرسلیم چه می‌رسد که ایشان فقط دارد مخالفت می‌کند؟

من نمی‌خواهم اتهام به دیگران ببندم، من خودم را کار دارم. من که علیه دیگران چه بگویم که خبر ندارند؟ چرا بقیه نمایندگان مجلس از خطه‌ای هستند که این‌ها موافق همین اداره هستند، ولی به اندازه کافی به اندازه من شناخته شده نیستند.

- ما تا حالا مصاحبه‌ای با این افراد ندیدیم.

بله، مفصل است، ولی شما سراغشان نرفتید. من به شما نشانی‌شان را می‌دهم، بروید سراغشان و با آن‌ها مصاحبه کنید. بوده‌اند، ولی بعضی‌ها مثل من شناخته شده نبودند؛ یک چیز واضحی است.

- دولت آیا این مساله برایشان مهم نیست؟

در دولت هم بله، در دولت هم این‌ها آمدند صریحاً، ولی تغییر رأی دادند، چون دیدند جو عمومی یک چیز دیگری شده، متاسفانه تغییر رأی دادند. آنها خودشان کارشناس قضیه نیستند.

- ما در بودجه ۱۴۰۱ واردات ۵۰ هزار خودرو را داریم.

بله.

- بنابراین دولت موافق است، بدنه دولت موافق نیست.

دولت پیشنهاد داده و آمده در مجلس، بعد هم رد شده است. آن عده‌ای که در دولت با این نظریه مخالفت داشتند، آمدند پیش خود ما و در مجمع نظراتشان را گفتند. محدودیت ارزی را گفتند، اشتغال داخلی را هم گفتند، همه را گفتند و نهایتاً به این نتیجه رسیدند که آن مصوبه‌ای را که ما به شما عرض کردیم که چی هست. بنابراین در آن‌جا هم مخالف است و هم مخالف، استدلال هم بعضی‌ها دارند پشت سرش می‌کنند، اما باز هم شما نگاه کنید، به اندازه کافی شناخته‌شده نیستند که حرفشان بتواند یک موجی را بیافریند.

- شناخته‌شده نیستند، مسئولیت صنعت ایران و واردات ایران با وزارت صمت است. وزارت صمت پشت پرده این ماجرای واردات خودرو است یا نه؟

وزارت صمت شخصیت‌پذیر نیست. شخصیت‌پذیر یک نفر است، وزارت صمت هم یک سابقه طولانی دارد. این‌جا هم ممکن است افرادی باشند که سخت موافق واردات باشند. من مواردی را داشتم که به آن‌ها تذکر دادم و گفتم وقتی در مورد این کالا وقتی که واردات نباید انجام بگیرد چون هم ظرفیت ما بیش از نیازمان است و هم کیفیت ما بهتر از وارداتی است که دارید انجام می‌دهید، چرا این کار را می‌کنید...

- شما این همه اظهارنظر شفاف داشتید و مساله، مساله پنهانی نبوده است. بنابراین این قاعدتا به گوش وزیر رسیده است. وزیر چه واکنشی نشان داده است؟

وزیر هم گفته درست است، پیگیری کرده، ولی باز رفته و برخورد کرده با یک موانعی در پایین دست که هنوزم که هنوز است، من نتوانستم پیگیری کنم. این اعتراضاتی است که من به‌عنوان نماینده به ایشان کردم و پیگیری هم خواهم کرد.

- وقتی شما معتقدید بحث فساد رخ داده، نمی‌خواهید از وزیر بازخواست کنید، سوال کنید، استیضاح کنید؟

الان در جریان است. ان‌شاءالله که اصلاح خواهند کرد.

- اگر وزیر مایل نباشد که نظر شما یا سیاست‌های کلی‌ای که فرمودید اجرا شود، مبحث استیضاح را پیش می‌گیرید؟

بله.

- اگر فرض کنید شرایط تغییر کند، یعنی آقای وزیر لابی کند با نمایندگان مجلس که قاعدتا همیشه اینطوری بوده، آیا شما همراه با دیگر نمایندگان مجلس از سوال صرف‌نظر می‌کنید؟

نه، من که پای کار خودم هستم و از حق کوتاه نمی‌آیم، ولی این‌که شما می‌فرمایید، توهین به نمایندگان مجلس است که بخواهند برای منافع شخصی خودشان زودگذر از یک حق صرف‌نظر کنند.

- مگر قبلاً نمایندگان مجلس نسبت به وزرا امضایشان را پس نگرفتند؟

در دوره‌های قبلی بود.

- در این دوره هم چند تا استیضاح آمده است.

نداشتیم.

- تا الان استیضاح‌هایی که ما راجع به کنترل بازار در بحث وزارت صمت داشتیم، حتی به نقطه‌ای که به هیات رئیسه هم رسیده، ولی هیات رئیسه اعمال نکرده است.

این‌ها بحث‌های داخلی مجلس است، ولی استیضاح این نبوده که بیاید و شرایطش را هم طی کند و بعد وسط استیضاح زد و بند صورت بگیرد و منصرف شود. این اختلاف بین درخواست‌کنندگان استیضاح است و هیات رئیسه، ولی آن چیزی که شما می‌فرمایید، چیز دیگری است. می‌فرمایید استیضاح مطرح شود، هنگامی که می‌خواهد استیضاح به ثمر برسد، خود استیضاح‌کنندگان این را پس می‌گیرند. البته این خیانت است و نباید این کار انجام بگیرد و نشان می‌دهد زد و بند صورت گرفته است.

- شما که می‌گویید واردکنندگان خودرو حاضرند اینقدر پول خرج کنند که یک خبری را وایرال کنند که شما حقوق‌بگیر ایران خودرو یا شرکت‌های زیرمجموعه‌اش هستید؛ آیا این‌ها راضی نیستند پول خرج کنند که یک استیضاحی را اعمال وصول شود؟

ما در این دوره نداشتیم، یعنی از سال ۱۳۹۹ به این طرف که امسال دو سالش تمام شد. تا حالا این مورد را نداشتیم و خدا نکند پیش بیاید، چون اگر پیش بیاید، ما برخورد خواهیم کرد.

- شما می‌گویید من جلوی این ماجرا را می‌گیرم و مطرح می‌کنم. نمایندگان زیادی ابتدایش حرف زدند، تاریخ مجلس ایران طی ۱۱ دوره اخیر، حالا غیر از دوره اول که من جسارت نمی‌کنم، طی ۱۰ دوره قبلی‌اش نماینده‌های زیادی حرف زدند و گفتند فلان استیضاح، فلان سوال، پیگیری می‌کنیم. چهار سال مردم منتظر بودند مثلاً یک اتفاقی بیفتد. در این چهار سال هیچ اتفاقی نیفتاده است. حالا شما باید یک تایمی را بدهید که اگر یک ماه نشد، اگر دو ماه نشد، اگر فلان شد و...

ممکن است من در اقلیتی هم قرار بگیرم، ولی کارم را خواهم کرد.

- چه تایمی را شما مدنظر دارید؟ یعنی در سه ماه آینده، در شش ماه آینده؟

اصلا هر وقت که من ببینم دارد یک انحرافی دارد شکل می‌گیرد، جلوی آن خواهم ایستاد.

- همین الان انحراف نیست که پیگیر ماجرای وزارت صمت است پشت ماجرا؛ وقتی می‌گوییم واردات خودرو از کجا باید نشأت بگیرد، یعنی در بودجه آمده است.

ما الان مساله‌ای که داریم، این است که می‌گوییم این دولت دارد کُند برخورد می‌کند، باید سریع‌تر برود جلو.

منبع: اصلاحات نیوز