



احمد فرهادی

کارشناس اقتصادی

در توسعه صنعتی چهار عامل تاثیرگذار وجود دارد؛ تقاضا، عرضه، صادرات و واردات که بر بررسی بیشتر این چهار عامل می‌توان به توازن یا عدم توازن در منظومه فعالیت‌های صنعتی رسید. اگر توازن و تعادل در میان این چهار عامل وجود نداشته باشد صنعت زمینگیر خواهد شد. به عبارت دیگر صنعتی که فقط بر اساس تامین نیاز بازارهای داخلی شکل گرفته باشد، توان رشد و رقابت نخواهد یافت و پس از دوره‌ای کوتاهی از رشد کاذب؛ متوقف خواهد شد. توسعه صنعت خودرو هم از همین منطق تبعیت می‌کند. اگر نگاهش فقط به تامین بازارهای داخلی باشد، توان رقابتی خود را از دست داده و «صنعتی رفاه‌زا» به صنعتی «رفاه‌زدا» تبدیل خواهد شد. اینجاست که نقش عامل صادرات در هر صنعتی به‌ویژه صنعت خودرو هویدا می‌شود. صادرات یعنی مواجه نشدن با مشکل مازاد تولید، یعنی تبادل با دنیا بی‌اخراج. یعنی تولید و ارایه خدمات بر اساس استانداردهای بین‌المللی، یعنی ایجاد اشتغال ملی و هزاران معنی دیگر.

عرضه و تولید خودرو

اگرچه شاخص‌های مختلفی در برآورد میزان تقاضای بازار خودرو ایران موثر است اما با بررسی صورت‌گرفته می‌توان به صورت تقریبی گفت در بازار خودرو ایران سالانه حدود یک‌میلیون تقاضا برای خرید خودرو سواری وجود دارد؛ تقاضایی که خودروسازان هم بر آن واقفند؛ و در جلسه ابتدای سال ۹۳ بر آن تاکید داشتند یعنی زمانی که نعمت‌زاده وزیر صنعت، معدن و تجارت برنامه تولید خودرو را یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو سواری اعلام کرد. خودروسازان استدلال کردند که با توجه به کاهش ۵۰درصدی قدرت خرید مردم و همچنین رشد دو برابری قیمت خودرو، امکان فروش یک میلیون و ۲۰۰هزار دستگاه خودرو سواری در سال ۹۳ وجود ندارد. وزیر از آنها درخواست کرد که با افزایش صادرات خودرو به خارج از کشور کاهش کنشش بازار داخلی برای جذب یک میلیون۲۰۰هزار دستگاه خودرو تولیدی را جبران کنند.

وزیر صنایع در مهرماه میهمان برنامه پایش بود و در همین برنامه اعلام کرد: طبق برنامه، تولید خودرو سال ۹۴، یک میلیون و ۵۰۰هزار دستگاه خواهد بود.

اگر برنامه تولید خودرو و میزان تقاضای خودرو را کنار هم قرار دهیم متوجه خواهیم شد صنعت خودرو در صورت تحقق برنامه تولید خود اسمال با مازاد تولید مواجه خواهد شد.

تاکید وزیر صنایع برای صادرات خودرو امری بسیار مهم است. اگر صنعت خودرو بتواند مازاد تولیدش را صادر کند و در چرخه بازارهای بین‌المللی قرارگیرد اتفاق بسیار میمونی برای صنعت خودرو خواهد بود. اما آیا صنعت خودروی ایران توان صادراتی دارد؟ آیا بسترهای لازم برای صادرات خودرو موجود است؟

صادرات خودرو

با نگاهی به آمار صادرات خودرو می‌توانیم پاسخ خود را دریافت کنیم. براساس آمار گمرک صادرات خودروی سواری از ایران در سال ۱۳۹۱ بالغ بر ۵۲هزاردستگاه و در سال ۹۲ به دنبال تشدید تحریم‌ها با کاهش بسیار شدید به میزان ۱۵هزاردستگاه رسیده است. این آمار در خوشبینانه‌ترین حالت برای سال ۹۳ شاید حدود ۳۰هزار دستگاه باشد!

اقتصاد

اهمیت صادرات در توسعه صنعت خودروسازی ایران



بنابراین در همین گام نخست متوجه خواهیم شد درحال‌حاضر صنعت خودرو توان صادراتی خوبی ندارد. حال چگونه می‌توان امیدوار بود که این صنعت بتواند حدود ۲۰۰هزاردستگاه را صادر کند؟ غائله «مازاد تولید» به همین جا ختم نمی‌شود؛ چرا که در بازار خودرو عنصر دیگری به نام واردات خودرو وجود دارد که عامل مؤثری بر عرضه خودرو خواهد بود و در نهایت تقاضای کل را برای خودروهای تولید داخل تحت تاثیر قرار خواهد داد.

واردات خودرو

براساس آمار گمرک در کل سال ۹۲ میزان ۷۸هزار۶۷۳ خودرو سواری به ارزش سه‌میلیاردو۱۷میلیون دلار به کشور وارد شده این درحالی است که در ۹ماهه سال ۹۳ تعداد ۷۱هزار۹۶۰دستگاه خودرو به ارزش یک‌میلیاردو۴۵۷میلیون و ۲۴۰هزار دلار وارد شده است.

حال اگر تعداد خودروهای وارداتی را به میزان تولیدات داخلی بیفزاییم، به عددی خواهیم رسید که میزان عرضه خودرو در بازار ایران را بیان خواهد کرد بر این اساس اگر خودروسازان بتوانند برنامه وزیر صنایع را محقق کنند و با احتساب میزان واردات عرضه خودرو در بازار ایران در سال ۹۳ چیزی حدود یک میلیون و ۲۸۰هزار دستگاه خواهد بود. میزان صادرات این صنعت در خوشبینانه‌ترین حالت چیزی حدود ۳۰هزار دستگاه خواهد بود؛ بنابراین صنعت خودرو باید تکلیف میزان مازاد خود را روشن کند. در اینجا اجمالا چند راهکار متصور است:

• کاهش شیب تولید به‌نوعی که عرضه بر تقاضا پیشی نگیرد.
• افزایش تقاضا با اعطای تسهیلات بیشتر یا ایجاد بازارهای جدید فروش.
• کنترل یا جلوگیری از واردات به‌منظور ایجاد فضای بیشتر برای ساخت داخل
• افزایش شیب صادرات با تولیدات استاندارد و افزایش تنوع تولید
• کاهش تولید برای صنعت خودرو مانند سم مهلکی است به‌ویژه اگر همچون عده‌ای چنین گمان ببریم که صنعت خودرو در حال حاضر چشم و

پیش‌بینی تولید و تقاضای خودرو در سال ۹۳–۹۴				واردات خودروی سواری ۹ ماهه				صادرات خودروهای ایرانی			
سال	برنامه تولید خودرو	میزان تولید ۹ ماهه	پیش‌بینی تقاضای خودرو	مازاد	ردیف	سال	تعداد خودرو	ردیف	سال	تعداد خودرو	تعداد خودرو
۱۳۹۳	۱٬۲۰۰٬۰۰۰	۸۲۵٬۳۸۹	۹۰۰٬۰۰۰	۳۰۰٬۰۰۰	۱	۱۳۹۲	۴۴٬۲۲۵	۲	۱۳۹۱	۱۳٬۹۱	۵۲٬۰۰۰
۱۳۹۴	۱٬۵۰۰٬۰۰۰	-----	۱٬۰۰۰٬۰۰۰	۵۰۰٬۰۰۰	۲	۱۳۹۳	۷۱٬۸۹۶	۳	۱۳۹۳	۳۰٬۰۰۰	۳۰٬۰۰۰ (برآورد)

سد نابرابری پیش راه توسعه

چرا عدم تعادل منطقه‌ای مخل روند توسعه است؟

قرار گرفته‌اند؛ درحالی‌که کشورهای گروه دوم، آهنگ پیشرفت بسیار کندی دارند. به‌طوری‌که طی ده‌های اخیر فاصله این کشورها بیشتر شده است.» او برای برقراری برابری سه پیشنهاد دارد: مداخله سیاسی برای تغییر جهت نیروهای بازار، کسب استقلال سیاسی و در آخر تعاون. میردل می‌گوید: «اگر مداخلات سیاسی برای خنثی‌کردن نیروهای بازار وارد میدان نشوند؛ تولید صنعتی، بازرگانی، بانکداری و… متوجه کسب سود بیش از میزان عادی خواهند شد. به علاوه علم، هنر ادبیات، آموزش وپروش و بالا رفتن سطح فرهنگ به‌طور کلی در برخی نقاط متمرکز می‌شوند و بقیه کشور را در عقب‌ماندگی می‌گذارند… . پیشرفت یک ناحیه به‌وجودآمدن مرداب‌هایی در دیگر نقاط را رقم خواهد زد که کشور را از رشد بازخواهد داشت.» در کشورهای توسعه‌نیافته، پیشرفت همزمان با رشد نابرابری‌هاست.

اما در جریان منتقد علم اقتصاد به‌طور مشخص مکتب وابستگی، که به‌معروف به الگوی مرکز-پیرامون است پرچمدار این بحث است. ادعای اصلی این مکتب این است که ما دو دسته کشور پیشرفته و غیرپیشرفته داریم. توسعه‌یافتگی مرکز در گرو توسعه‌نیافتگی پیرامون است. این نظام در داخل کشورها هم وجود دارد. یک سیستم زمانی توسعه‌نیافته است که نتواند از درون عناصر خود به انباشت و گسترش سرمایه برسد. این بحث، هم در سطح بین‌المللی و هم در سطح ملی مطرح است. میردل و این گروه اگرچه نابرابری منطقه‌ای را مطرح کردند اما پیش از آنکه آن را وارد فضای علم اقتصاد کنند، بحث جامعه‌شناختی کرده‌اند.

در بحث توسعه منطقه‌ای نیز به‌طور مشخص در پاسخ به پرسش ما تلاشی نشده است. آنها بیش از آنکه بر فرآیندهای تاثیرگذاری عدم‌تعادل بر رشد اقتصادی تمرکز کنند، این تاثیرات را مغفوض می‌گیرند. رویکردهایی که در دل این علم رشد کرده‌اند دغدغه‌هایی مانند عدالت، مسايل محیط‌زستی و آلودگی، تخلیه جغرافیایی و مهاجرت و تاثیر توسعه منطقه‌ای بر شاخص‌های کلان را دارند. اما هنوز بحثی در مورد فرآیندهای تاثیرگذاری ارایه نکرده‌اند. در این ادبیات هیل هورست کتابی دارد به نام «توسعه منطقه‌ای، رویکرد سیستمی» که این کتاب درجه‌ای بود برای پاسخی که من در این رابطه یافتم. اگر بخواهیم تبیینی علمی از رابطه عدم‌تعادل منطقه‌ای با رشد اقتصادی ارایه دهیم باید از ادبیات رویکرد منطقه‌ای ارایه کنیم به این صورت که مناطق را جزئی از سیستم کلان پیش از آنکه آن را وارد فضای علم اقتصاد کنند، بحث جامعه‌شناسی بر رفتار کل تاثیر داشته و تاثیر آنکه در هر سیستم زیرگروه‌هایی هستند که هرکدامشان بر رفتار کل تاثیر داشته و تاثیر هیچ‌کدام

نگاه

اصلاح الگوی مصرف به جای یارانه نقدی



نرسی قربان

کارشناس نفت

صنعت نفت ماهانه سه‌هزارو۷۵۰میلیاردتومان به سازمان هدفمندی یارانه‌ها بابت یارانه نقدی پرداخت می‌کند. اگر این رقم با ارز سه‌هزارتومانی محاسبه شود، صنعت نفت هم‌اکنون ۱/۲میلیارددلار در ماه بابت یارانه‌ها پرداخت می‌کند. علاوه‌بر این سهم شرکت ملی گاز ایران ۷۵۰میلیاردتومان است. این موضوع از بدو روی‌کارآمدن دولت یازدهم مورد انتقاد مسوولان وزارت نفت بوده اما اکنون این انتقادها شکل جدی‌تری به خود گرفته است؛ زیرا قیمت نفت در حد کم‌سابقه‌ای پایین آمده و برخی پیش‌بینی‌ها هم بر ادامه روند کاهش قیمت نفت تاکید دارند.

در سال۸۹ که قانون هدفمندی یارانه‌ها اجرا شد قیمت نفت بالای بشکه‌ای بود. همچنین فروش نفت ایران به حدود دو میلیون بشکه در روز می‌رسید. در همان روزگار هم پرداخت سهم یارانه از جانب وزارت نفت، یک فشار مالی بزرگ به همراه داشت اما این فشار به علت قیمت بالای نفت و فروش نسبتا بالای ایران، قابل‌تحمل بود. امروز تولید ایران بین ۷۰۰هزار تا یک میلیون بشکه در روز متغیر است.

از طرف دیگر دولت به بخش بزرگی از درآمدهای نفتی دسترسی ندارد. در این شرایط، پرداخت سهم وزارت نفت از یارانه نقدی سبب شده که سرمایه‌گذاری در احداث خطوط لوله و تعمیر پالایشگاه‌ها و دیگر تاسیسات نفتی تا حد زیادی متوقف شود.

آنچه مسلم است اینکه پرداخت یارانه به شکل فعلی هیچ کمکی به توسعه کشور نخواهد کرد. در حال حاضر کسانی که مصرف بیشتری دارند سهم بیشتری هم از یارانه‌ها دارند؛ برای مثال کسی که پنج‌دستگاه خودرو داشته باشد خیلی بیشتر از مردم عادی از قیمت پایین سوخت بهره‌می‌برد. دولت می‌تواند همین پول را صرف کارهای بهتری کند؛ برای مثال اگر دولت به جای پرداخت یارانه نقدی، همین پول را صرف اصلاح الگوی مصرف و بهینه‌سازی مصرف سوخت کند، این پول، توسعه بیشتری را برای کشور به ارمغان خواهد آورد.

نظام فعلی پرداخت یارانه‌ها نه‌تنها مصرف‌کنندگان را به صرفه‌جویی ترغیب نمی‌کند، بلکه حتی افراد متمول را از دریافت یارانه معاف نمی‌کند.

هزینه‌فرصت عدم‌دسترسی به

منابع مالی در صنعت نفت بسیار

و نه به‌صورت سیاست منطقه‌ای و نه حتی از پایین به بالا به آنها نگاه کرد. بعد از نگاه نظری که به این بحث داشتیم، بحث تجربی مطرح می‌شود. در رابطه با مقایسه رشد استان‌ها با توجه به جمعیت متفاوت من از شاخص محصول ناخالص داخلی سرانه را از سال ۷۹ تا ۸۸ استفاده کرده‌ام. در تمام این دوره جایگاه استان‌هایی که در این مقایسه رتبه بالا را به دست آورده و آنهایی که رتبه‌های پایین را به دست می‌آورند، ثابت مانده است. از طرف دیگر در یکی از مطالعات سازمان برنامه، برای تدوین برنامه سوم توسعه به این موضوع اشاره شده که در ۴۰سال گذشته وضعیت این رتبه‌بندی تغییر

نکرده است. در سال ۷۹ درآمد سرانه تهران چهار برابر سیستان وبلوچستان بود و در سال ۸۸ درآمد سرآمد تهران پنج برابر سیستان وبلوچستان بود. پس شکاف بین مرکز و پیرامون همواره وجود داشته و فراینده نیز بوده است. در مقابل تمرکز جمعیت نیز در سال‌های متمادی تغییر کرده است؛ بنابراین با توجه به داده‌های کمی نیز می‌توان رابطه عکس عدم تعادل را با رشد اقتصادی اثبات کرد. یکی از مسوولان مرکز آمایش سرزمین سازمان برنامه که اهل خرمشهر بود در سال ۸۵ به ما اطلاع داد تا همان سال بیش از پنج برابر پولی که برای آبادانی خرمشهر لازم بود به این شهر تزریق شده اما همچنان خرمشهر به دوران قبل از انقلاب خود بازنگشته است. این خود نشانه‌ای است بر درستی منطق رهیافت مرکز و پیرامون که هرچقدر بودجه برای مناطق پیرامونی نظیر خرمشهر تخصیص داده شده، باز هم از آنجا که عناصر انباشت سرمایه در آن ایجاد نشده است، تاثیری در پیشرفت این شهرها نخواهد داشت. قبل از انقلاب پندر خرمشهر مهم‌ترین بندر کشور بود و در تقسیم کار بین‌المللی یک بندر کلیدی حساب می‌شد. در سال‌های پس از جنگ چنین مولفه‌ای در این شهر وجود ندارد که موتور محرکه‌ای برای انباشت سرمایه وجود ندارد و همان سرمایه اندک نیز به مناطق مرکزی پمپاز می‌شود. عنصر انباشت سرمایه یعنی آنکه تقاضا بتواند هزینه‌های تامین و عرضه کالا با خدمات را تامین کند.

دریچه

تقدم سرمایه انسانی

راهکارزدودن نابرابری منطقه‌ای

خسرو نورمحمدی ، کارشناس اقتصادی

بحث از تقدم یا تاخر سرمایه انسانی یا سرمایه فیزیکی در اقتصاد جهانی، مدت‌ها پیش به‌نفع سرمایه انسانی خاتمه یافته اما در ایران از مدت‌ها پیش، تقدم سرمایه فیزیکی در بطن سیاست‌های اقتصادی ایران حضور داشته است.

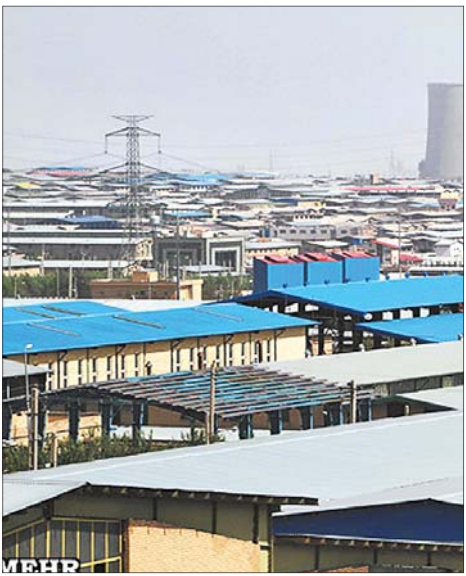
علم اقتصاد در شرایطی شکل گرفت که هنوز چیزی به نام سرمایه انسانی چندان مطرح نبود. آدم اسمیت در شرایطی «ثروت ملل» را می‌نوشت که اساسا سرمایه انسانی هنوز شکل نگرفته بود. به‌تدریج نیروی کار بنگاه‌های تازه‌یافت‌ه تخصص پیدا کردند و توانستند در تعیین قیمت کار و شرایط تولید، تاثیرگذار باشند. این مساله حتی در زمان مارکس هم وجود نداشت. در گام‌های اولیه توسعه کشورهای صنعتی، طبیعتا سرمایه تنها در قطب‌های جمعیتی تجمع می‌یافت. بنابراین اولین سیاست‌های توسعه‌ای در جهان و به‌تبع آن در ایران، بر ایجاد قطب‌های صنعتی در قطب‌های جمعیتی بود.

برمبنای این سیاست‌ها بود که دولت‌ها منابع مالی را در شهرهای بزرگ و مراکز استان‌ها تزریق کردند تا با ایجاد قطب‌های صنعتی، تولید را فعال کنند. پس از مدتی این روند باعث بزرگ‌شدن بیش‌ازحد شهر و مهاجرت وسیع از روستا به شهرها شد. به این دلیل بود که دولت به فکر ارایه حداقلی از امکانات به روستاها افتاد. این ایده به خصوص پس از انقلاب با شکل‌گیری نهادهایی چون جهاد سازندگی تقویت شد. دولت در آن زمان به روستاها مصالح و امکانات عمرانی می‌داد تا مردم محلی به دست خود اقدام به ساخت‌وساز کنند.

برای مثال در روستاهایی که سرویس بهداشتی مناسب وجود نداشت، جهاد سازندگی سیمان و ماسه را تامین می‌کرد و از مردم محلی می‌خواست که با نیروی کار خودشان اقدام به ساخت سرویس مناسب کنند. این اقدامات حتی در زمان جنگ که امکانات اندکی در اختیار دولت بود و منابع زیادی باید صرف هزینه‌های جنگی می‌شد، ادامه داشت. علت این امر این بود که ایجاد برابری و عدالت، جزو اهداف انقلاب بود.

پس از پایان جنگ این ایده در طرح‌هایی چون برق‌رسانی و گازرسانی به روستاها پیگیری شد. این طرح‌ها مورد مخالفت بخشی از متخصصان بود که معتقد بودند فراهم‌آوردن این امکانات موجب نیازهای بیشتر در این مناطق به امکانات مدرن می‌شود که توان تامین آنها از عهده دولت خارج است. پس از گذشت سال‌ها می‌بینیم که تئوری ایجاد قطب صنعتی، حاصلی جز وسیع‌ترشدن مهاجرت و توسعه‌نیافتگی به دنبال نداشته است. روستاهایی که دارای برق و گاز شده‌اند امروز خالی از سکنه هستند.

علت این مساله را باید در تقدم سرمایه فیزیکی بر سرمایه انسانی جست‌وجو کرد. بانک جهانی چندین سال پیش از این اعلام کرد ۶۰درصد ارزش افزوده کشورها حاصل از سرمایه انسانی آنها



و باقی آن، ناشی از سرمایه فیزیکی است. این نسبت در گزارش سال‌های اخیر این بانک ۸۰ به ۲۰درصد است. امروز کشورها این ایده را که متأسفانه در اقتصاد سیاسی ما جا افتاده و توسعه را نیازمند سرمایه‌گذاری می‌داند از دستور کار خارج کرده‌اند. در کشورهای پیشرفته می‌بینیم افرادی مانند بیل گیتس با خلاقیت خود، بیش از بسیاری از ملت‌ها تولید ثروت می‌کنند. در سال‌های گذشته شاهد بودیم که کشورهایمانی مانند ژاپن و سنگاپور که چندان سرمایه‌ای نداشتند در مسیر توسعه قرار گرفتند اما کشورهایی نظیر هند و عربستان که سرمایه‌های طبیعی زیادی دارند به توسعه دست نیافته‌اند. امروز کشورهایی چون مالزی و سنگاپور استراتژی مشخصی برای توسعه ندارند.

استراتژی آنها در یک چیز خلاصه می‌شود و آن فراهم‌آوردن فضایی است که در آن، خلاقیت نیروی انسانی شکوفا شود. اما در کشور ما از آنجایی که فرآیند توسعه توسط دولت‌های غربی وارد شد و در زمان شاه با برنامه‌ریزی آنها به نتیجه رسید، این تفکر جالافتاده که دولت باید با تخصیص منابع و تاکید بر سرمایه فیزیکی، پروژه‌های عمرانی را پیش ببرد و این‌گونه در کشور، توسعه به وجود می‌آید. اما تجربه توسعه در اقتصادهای در حال رشد به ما نشان می‌دهد که این راه جواب نخواهد داد.

اگر فضای خلاقیت برای نیروی انسانی فراهم شود، خود آنها راه پیشرفت را پیدا می‌کنند. در حال حاضر ظرفیت‌های توسعه در مناطق محروم کشور به‌هیچ‌وجه کمتر از شهرهای بزرگ نیست. برای مثال در استانی مثل خوزستان که ظرفیت‌های بسیاری برای پیشرفت دارد اگر فضای خلاقیت نیروی انسانی فراهم باشد هیچ دلیلی ندارد که سرانه درآمد پایین‌تر از نقاط مرکزی کشور باشد. تفاوت فاحش سرانه درآمد کشورهای پیشرفته با کشور ما به این دلیل است که نظام انگیزشی در این کشورها خلاقیت را در افراد، شکوفا و آنها را تشویق می‌کند که خلق ارزش کنند. اگر نظام انگیزشی را در کشور اصلاح کنیم، افراد در استان‌هایی مانند استان‌های جنوبی‌مان که ظرفیت‌های بسیار بالایی دارند، به راحتی می‌توانند درآمدزایی کنند. دوران نیاز به سرمایه‌گذاری‌های بزرگ به سر آمده؛ امروز برای توسعه به نیروی انسانی و سرمایه‌گذاری روی آن نیاز است.

