نگاه

رئیس‌جمهور و اقتصاد کشورهای نوظهور

عبدالرسول خلیلی
استاد دانشگاه

● رئیس‌جمهور در نشست سران سازمان همکاری شانگهای، اعضای گروه بریکس و اتحادیه اقتصادی اوراسیا در شهر اوفا روسیه، شروع دوران پس از تحریم را با آمادگی ایران برای همکاری‌های گسترده با قدرت‌های اقتصادی نوظهور جهان اعلام کرد.

او خطاب به سران سه سازمان تأثیرگذار در عرصه سیاسی و اقتصادی جهان، حمایت از ورود سرمایه‌ها و سرمایه‌گذاران خارجی را اولویت‌های مهم اقتصاد ایران دانست. رئیس‌جمهور با اشاره به تأثیر پیشرفت‌های علمی و فناورانه بر فرایند رشد اقتصادی و توسعه پایدار کشورهای جهان که موجب ارتقای مراودات فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی و نهایتا پدیدآمدن اقتصادهای بزرگ نوظهور شده، ایران را براساس ظرفیت منابع انرژی، معادن کانی‌های فلزی و غیرفلزی و قرارگرفتن در میان بازاری وسیع، کانونی ویژه برای هم‌افزایی‌های اقتصادی میان کشورها دانست و به شکلی جدی بر علاقه‌مندی ایران برای متنوع‌کردن روابط اقتصادی با این کشورها تأکید کرد.

توجه به موقعیت راهبردی، شبکه مناسب حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای، فرودگاه‌های مجهز و استاندارد، بنادر تجاری در شمال و جنوب، عبور کریدورهای ترانزیتی شمال- جنوب، جاده ابریشم، راه‌آهن و بزرگراه سراسری آسیایی، گذرگاه اتصال اروپا - قفقاز - آسیا موسوم به تراسیکا و نیز کریدور جاده‌ای و ریلی اتصال چین و آسیای مرکزی به دریای عمان، عوامل مهمی برای تبدیل ایران به هابِ ترانزیتی منحصربه‌فرد برای جذب سرمایه‌گذاریِ خارجی است.

گفتنی است از میان سه کریدور حمل‌ونقل جهانی براساس نظر کارشناسان سازمان‌ملل‌متحد، دو کریدور آن از ایران می‌گذرد و چابهار به‌مثابه جنوبی‌ترین نقطه کریدور شرقی- غربی جهان از اهمیت شایان ذکری برخوردار است. این کریدور از دروازه ابریشم در چین آغاز می‌شود و با گذر از استان کانتون در چین به کشورهای آسیای جنوب‌شرقی می‌پیوندد. در طی این مسیر وارد کشور هندوستان شده و از طریق شهرهای کلکته، جاپور، حصیرآباد، کراچی و بن‌قاسم به بندر چابهار می‌رسد.ازاین‌رو بندر چابهار، محل تلاقی دو کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال- جنوب و شرق- غرب است. با توجه به این امکانات، همکاری ایران با این سه سازمان می‌تواند فرصت‌های بی‌شماری را روی اقتصاد ایران بگشاید.

سازمان همکاری شانگهای (SCO) درحال‌حاضر با وسعت جغرافیایی نزدیک به ۳۷ میلیون کیلومترمربع، سه‌پنجم از مساحت آسیا و جمعیت دو میلیارد و ۷۰۰ میلیون نفری و نیز با برخوردار‌بودن از ۲۰ درصد ذخایر نفت جهان و حدود ۵۰ درصد ذخایر گاز جهان، از قابلیت‌ها و پتانسیل‌های غیرقابل‌انکاری برخوردار است.

ادامه در صفحه ۱۵

محمدمهدی به‌کیش در گفت‌وگو با «شرق»:

ریشه فقر مردم در سیاست‌های نامناسب نهفته است

با ۲۰ میلیارد دلار قاچاق کنونی هر سال حداقل چند صد نفر مولتی‌میلیاردر تولید می‌شود

عکس: رویه رستمی، شرق

شکوفه حبیب‌زاده: سابقه آزادسازی اقتصادی در جهان به پیش از جنگ جهانی اول بازمی‌گردد. در واقع جنگ اول جهانی و تأسیس اتحاد جماهیر شوروی به‌عنوان عکس‌العملی در مقابل بازشدن اقتصادها دانسته می‌شود. به این خاطر اقتصاد کشورها بین دو جنگ جهانی تقریبا به اقتصادهای بسته تبدیل شد، اما در نهایت کشورهای غربی بعد از جنگ جهانی دوم متوجه شدند متمرکزشدن اقتصادها درآمدهایشان را کم کرده است. بنابراین تصمیم به بازگشت به آزادی اقتصادی گرفتند و اکنون تقریبا همه کشورهای جهان با اقتصاد آزاد هدایت می‌شوند، اما ایران در این میان به سبب جنگ و تحریم، ۳۰ سالی است که از این روند عقب مانده است. حال اینکه چگونه باید به این «قطار آزادسازی» بپیوندیم، موضوعی است که با محمدمهدی به‌کیش، اقتصاددان لیبرال ایرانی در میان گذاشتیم. وی که استادیار بازنشسته اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی نیز هست، در کنار فعالیت‌های آکادمیک به‌صورت فعالانه در اقتصاد ایران نیز حضور یافته است و به این دلیل به‌خوبی راهکارها را برای دستیابی به این هدف می‌شناسد. به‌کیش معتقد است: «اگر قطار آزادسازی با سرعت ۵۰ کیلومتر حرکت می‌کند، ما باید با سرعت صد کیلومتر حرکت کنیم که بتوانیم به آن برسیم و تأخیر خود را جبران کنیم وگرنه همیشه ۳۰ سال عقب‌تر خواهیم بود...، هرچند در این میان ممکن است تلفات هم بدهیم. به‌جای اینکه همه مردم فقیر باشند یک عده مشکل پیدا می‌کنند که البته می‌توان برای رفع مشکل آنها نیز برنامه‌ریزی کرد. چرا همه را فقیر کنیم؟ با کاری که ما درحال‌حاضر انجام می‌دهیم همه را فقیر می‌کنیم...».

آیا شرایط کنونی اقتصاد ایران امکان آزادسازی را برای اقتصاد فراهم می‌کند و اصولا اقتصاد ایران برای آزادسازی کامل آماده است؟

از ۱۹۹۵ که سازمان تجارت جهانی به وجود آمد، تقریبا همه کشورها به اردوگاه اقتصاد آزاد پیوستند. در بررسی اقتصاد ایران باید گفت، در ۳۵ سالی که از انقلاب می‌گذرد قطار آزادسازی در جهان حرکت کرده، اما ایران به‌خاطر جنگ و تحریم‌ها نتوانسته است همراه با این حرکت، ساختارهای خود را منطبق کند. در نگاهی قیاسی، اقتصادهای ترکیه و هندوستان ۳۰ سال قبل، بسیار از ما عقب‌تر بودند و اکنون هردو این کشورها با قطار آزادسازی و حواشی آن‌که مقررات‌زدایی، خصوصی‌سازی، کوچک‌شدن دولت، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و... است، همراه شده‌اند، اما ما نتوانستیم حتی مقررات گسترده خود را کاهش دهیم، بلکه مقررات کشور، به‌خاطر تحریم‌ها حتی سنگین‌تر هم شد. با ادامه این روند، اقتصاد به دلیل عدم‌هماهنگی و ارتباط مناسب با اقتصادهای آزاد و البته به‌دلیل تحریم‌ها روزبه‌روز بیشتر دچار پدیده قاچاق شده است. پس از توافق با ۱+۵ و رفع تحریم‌ها به‌عنوان مانع اصلی، اقتصاد ایران مانند فردی خواهد بود که ۳۵ سال از هرگونه رشد محروم مانده و یکباره آزاد می‌شود. هر دو طیف اقتصاددانان در ایران (لیبرال‌ها و نهادگراها) معتقدند ایران نیز باید به نظام اقتصاد آزاد بپیوندد. تنها اختلاف این دو طیف در چگونگی رسیدن به این هدف است. اقتصاددانان نهادگرا می‌گویند ابتدا بایستی نهادها و قوانین را اصلاح کرد و سپس به آزادسازی اقتصاد پرداخت. در مقابل اقتصاددانان لیبرال معتقدند این دو امر غیرقابل‌تفکیک هستند و باید به موازات هم حرکت کنند. به‌عنوان نمونه در دهه‌های گذشته صنعت خودروسازی در همه دنیا به‌طور مستمر رشد کرده است ولی در ایران هنوز همان خودروی ۳۰ سال قبل تولید می‌شود، البته اگر کیفیت آن بدتر نشده باشد. متأسفانه صنعت خودروسازی کشور ما نتوانسته حتی بازار داخل را هم راضی نگه دارد. این همان قطار آزادسازی است که با خود تکنولوژی، مدیریت و سرمایه خارجی می‌آورد و این‌گونه کشور ما محروم مانده است. در شرایط جدید ضروری است عقب‌ماندگی‌ها را جبران کنیم و رقابت را محور فعالیت‌ها قرار دهیم. بنابراین در راستای آزادسازی اقتصاد باید خودروسازی کشور را به خودروسازی جهان برسانیم و تعرفه‌های خودرو وارداتی زیر دوهزارو ۵۰۰ سی‌سی را به زیر ۸۰ درصد فعلی (تعرفه به‌علاوه دیگر محدودیت‌ها) کاهش دهیم. اقتصاددانان لیبرال معتقدند باید تعرفه را به‌تدریج پایین آورد. زمانی که دکتر جهانگیری وزیر صنعت بود، قرار شد تعرفه خودرو سالی پنج درصد کاهش پیدا کند که این را اعلام کردند اما نتوانستند اجرا کنند. واردات بیشتر تحت‌تأثیر کاهش تعرفه، فشار رقابت را بر خودروسازها افزایش می‌دهد و آنان را مجبور به افزایش بهره‌وری می‌کند. در مقابل، خودروسازها خواستار رفع قوانین دست‌وپاگیر از پیش پای تولیدکنندگان هستند تا بتوانند هزینه‌های خود را کاهش دهند که در نتیجه رشد تکنولوژی، مدیریت بهتر و گسترش صادرات میسر می‌شود. به‌نظر می‌رسد تا زمانی که صنایع برای رقابتی‌شدن به دولت فشار نیاورند، کسی قانون و مقررات را تسهیل نخواهد کرد. درست است که به‌دلیل وجود تحریم و جنگ و تأثیر آن بر عدم‌حرکت قطار آزادسازی در ایران نتوانستیم این حرکت جهانی را دنبال کنیم، اما می‌توانستیم یک‌سری بازارها را آزاد و به تولیدکننده‌ها کمک کنیم. حتی اعمال فشار به تولیدکننده‌های نساجی که اکثرا خصوصی هستند هم صورت نگرفت. هفته قبل برای شرکت در کنگره اتاق‌های بازرگانی بین‌المللی در تورینوی ایتالیا، شاهد بودم که قیمت یک دست کت و شلوار باس (Boss) معادل قیمت یک کت و شلوار ایرانی بود. مشخص است که تولیدکننده داخلی امکان صادرات نخواهد داشت. چه کسی به‌جای باس از تولیدکننده داخلی خرید می‌کند؟ تولید داخل باید یک‌سوم یا نصف قیمت یک برند شناخته‌شده خارجی باشد، اما به‌خاطر تعرفه‌های بالا، قیمت کالاهای مرتبط در داخل گران شده، بنابراین خریدار ایرانی کالاهای موردنیاز خود را حدود دو برابر قیمت می‌خرد، پس مصرف‌کننده ایرانی نسبت به مصرف‌کننده‌ای که در یک بازار رقابتی مثل ترکیه زندگی می‌کند، هزینه مصرفی بسیار بالاتری دارد، در نتیجه فقیرتر می‌ماند. این اولین اثر حمایت در دنیای امروزی است. جامعه چه گناهی کرده است که به مدت ۴۰ سال باید خودرو یا کالاهایی که تعرفه بالا دارند را به دو یا سه برابر قیمت خریداری کند؟ این در حالی است که در مقابل صنعت هم رشدی نکرده است. استدلال این بود که اگر تعرفه‌ها کاهش پیدا کند، تعدادی کارگر بی‌کار می‌شوند. این چه استدلالی است که همه جامعه ضرر ببیند ولی تعدادی کارگر خودرو متضرر نشوند؟ که البته کارگران هم زیان بدعمل‌کردن دولت را می‌بینند، زیرا اگر کارگری بی‌کار شد دولت باید به او بیمه بی‌کاری بپردازد. اقتصاددان‌های معتقد به مکانیسم بازار می‌گویند تعرفه‌ها باید کاهش پیدا کند تا به کارفرمایان فشار بیاید و آنها نیز برای ساده‌سازی فضای کسب‌وکار به دولت فشار آورند. بنابراین صنایع ما به‌جای اینکه برای بهبود فضای کسب‌وکار به دولت فشار بیاورند، راضی می‌شوند تعرفه را بالا ببرند تا بدین وسیله زیان خود را جبران کنند. تفاوت اقتصاددانان لیبرال با اقتصاددانان نهادگرا در این مسئله است. در عمل راهکار ما منجر به ارزان‌شدن کالا می‌شود و رفاه بیشتر جامعه را به‌دنبال می‌آورد درحالی‌که در روش دیگر عملا مصرف‌کننده زیان بهره‌وری پایین جامعه را می‌پردازد.

اشاره کردید صنایع باید فشار بیاورند تا مقررات اصلاح شود اما بسیاری از فعالان صنایع تلاش کردند تا قانون رفع موانع تولید به نتیجه برسد که با مقاومت‌هایی روبه‌رو شده و هنوز این اتفاق نیفتاده است... .

افزایش قاچاق از آثار مقاومت در مقابل پایین‌آوردن تعرفه‌هاست. می‌گویند قاچاق حدود ۲۰ میلیارد دلار است. این اتفاق به دلیل تفاوت قیمت‌های داخلی با دیگر قیمت‌ها در بازار کشورهای همسایه رخ می‌دهد. اروپا صنایع خود را به‌خاطر کارگر ارزان‌قیمت در چین به آنجا فرستاد و چین آباد شد، اما در حال حاضر اروپا در زمینه اشتغال با مشکل روبه‌رو شده است و نمی‌تواند اشتغال کافی داشته باشد و از سوی دیگر امکان بازگشت به شرایط قبل را نیز ندارد. بنابراین صنعت بسیاراهمیت دارد، زیرا خدمات ممکن است درآمد ایجاد کند اما نمی‌توانند به میزان صنعت، اشتغال‌آفرینی کند. از همین رو، باید صنعت رقابتی را حفظ کنیم، صنعتی که بتواند صادرات داشته باشد. باید دید آیا کشور توان صادرات خودرو یا محصولات نساجی را دارد؟ صادرات کشور در سال ۱۳۹۳، حدود ۱۵ میلیارد دلار میعانات گازی، ۱۵ میلیارد دلار پتروشیمی، ۲۰ میلیارد دلار کالا و حدود ۵،۱۱ میلیارد دلار هم خدمات بوده است. یعنی بخش اعظم صادرات ما نفت، میعانات گازی و پتروشیمی است. بنابراین اقتصاد بزرگ ۸۰ میلیونی ما تنها توانسته ۲۰ میلیارد دلار صادرات داشته باشد که نمی‌تواند اشتغال جدی ایجاد کند. درحالی‌که ترکیه بدون نفت و میعانات گازی، در سال ۲۰۱۳، ۲۰۸،۹ میلیارد دلار صادرات کالا و خدمات داشته است، هند نیز ۴۶۷ میلیارد دلار صادرات دارد. خطاب به آن دسته از افراد که نقش آزادکردن و تسهیل مقررات را به‌درستی تبیین نمی‌کنند باید گفت با این کار قاچاق بیشتر می‌شود که سودی برای صنعت ندارد. قاچاق یعنی بردن اشتغال به بیرون از کشور و گسترش فساد. بنابراین تا مسیر اقتصاد شکل مناسب خود را پیدا نکند، قوانینی چون قانون فضای کسب‌وکار هم نمی‌توانند به‌درستی به اجرا درآیند.

اگر قطار آزادسازی با سرعت ۵۰ کیلومتر حرکت می‌کند، ما باید با سرعت صد کیلومتر حرکت کنیم که بتوانیم به آن رسیده و تأخیر خود را جبران کنیم وگرنه همیشه ۳۰ سال عقب‌تر خواهیم بود. باید سرعت را زیاد کنیم، هر چند در این میان ممکن است تلفات هم بدهیم. به جای اینکه همه مردم فقیر باشند، عده‌ای مشکل پیدا می‌کنند که البته می‌توان برای رفع مشکل آنها نیز برنامه‌ریزی کرد

ادامه در صفحه ۱۵

گذر

حلقه اصلی نظام تدبیر و عقلانیت

همت قلی‌زاده*

● بودجه‌ریزی نمادی از برنامه‌ریزی است. به بیان دیگر برنامه‌ریزی کمی به بودجه‌ریزی تعبیر می‌شود و امروزه چه کسی است که نداند پیشرفت ممالک جهان جز در سایه برنامه‌ریزی و کمی‌سازی آن (بودجه‌ریزی) و صدالبته تلاش برای دستیابی به اهداف آن صورت نگرفته است. بودجه‌ریزی دولتی فعالیتی است که به‌شدت در مرزهای اقتصاد سیاسی تصمیم می‌گیرد و به همین دلیل در کشورهای جهان سوم از طریق مکانیسم بودجه سیاست را بر اقتصاد غالب می‌سازند و در کشورهای پیشرفته باز با همین مکانیسم اقتصاد را بر سیاست غالب می‌کنند و نتیجه بودجه‌ریزی مبتنی بر واقعیات و وجود ضمانت‌های اجرائی لازم و قوی بر همگان مشخص است.

بدیهی است علم تخصیص بهینه منابع نیز با مکانیسم بودجه به عینیت تبدیل می‌شود و انتخاب جوامع در نحوه برخورد و چگونگی تخصیص منابع زندگی آحاد مردم کشور را متأثر می‌کند. ۸۰۰ سال پیش که شاه انگلستان نخستین بودجه را به مجلس تقدیم کرد تا یک‌صد سال پیش که شاه ایران این کار را انجام داد، به همین فاصله زمانی شکاف برنامه‌ای در علم بودجه‌ریزی به‌وجود آمده است و یکی از اصلی‌ترین دلایل بهم‌ریختگی اوضاع فعلی اقتصاد ایران، ضعف در دانش بودجه‌ریزی نهایتا تدوین بودجه کاغذی و عدم‌پایبندی نهادهای مختلف کشور حتی به این بودجه کاغذی است. اولین وزیر دارایی که می‌خواست بودجه کشور با رقمی حدود ۱۴ میلیون تومان را حدود یک‌صد سال پیش تقدیم مجلس کند، ترور شد، پس همین‌جا به عمیق‌بودن آثار سیاسی بودجه‌ریزی در کشور خودمان می‌توان پی برد. در انگلستان هم از زمانی که اربابان در قالب مجلس‌نشینان از شاهان زمان خود خواستند بودجه به مجلس ارائه شود، یک‌صد سال (به اندازه تاریخ بودجه‌ریزی ایران) جنگ‌های خونین شکل گرفت. همچنین در سلسله فرایند نظارت سه‌گانه اداری در ایران، نظارت قبل، حین و پس از اجرا می‌توان گفت بودجه‌ریزی نقش نخ تسبیح را دارد که چنانچه نظارت قبل از اجرا (پیش‌بینی بودجه و پایبندی به حرکت در این مسیر) با اختلال مواجه شود، شکی نیست کیفیت دو مرحله نظارت دیگر قابل‌اتکا نیست...

کمااینکه همگان در کشور نتایج این سیستم را لمس کرده‌ایم. در کشور ما، بودجه‌ریزی سنتی افزایشی روی تلخ خود را به ما نشان داده است. اثر موردی حذف پیوست بودجه ارزی کشور در دهه ۶۰ و شدت اثر کلی آن انحلال نظام عقلانیت کشور (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور) را می‌توان به‌عنوان مثال‌های تاریخی ذکر کرد. میزان پیچیده‌بودن مبحث بودجه را می‌توان در قالب قانون بودجه کشور مصوب ۱۳۵۱ هم پیش برد. باوجود رغبت‌نداشتن مجالس بعد از انقلاب، اسلامی در به‌کاربردن قوانین قبل از انقلاب، قانون برنامه و بودجه بارها برای تغییر و اصلاح تا صحن علنی رفته ولی به دلیل پیوسته‌بودن این قانون و نگرانی مجلس از تبعات تغییرات موردی و گسسته آن، مجددا بدون تغییر برای اجرا برگردانده شده است.

ادامه در صفحه ۱۵