ادامه از صفحه ۵

اقتصاد عراق، یکی از عوامل اصلی نارضایتی عمومی

... تاجایی‌که اهداف تولید نفت این کشور در چند سال گذشته چند بار بازنگری و کاهش داده شده است.

وضعیت و روند برخی شاخص‌های توسعه‌ای عراق

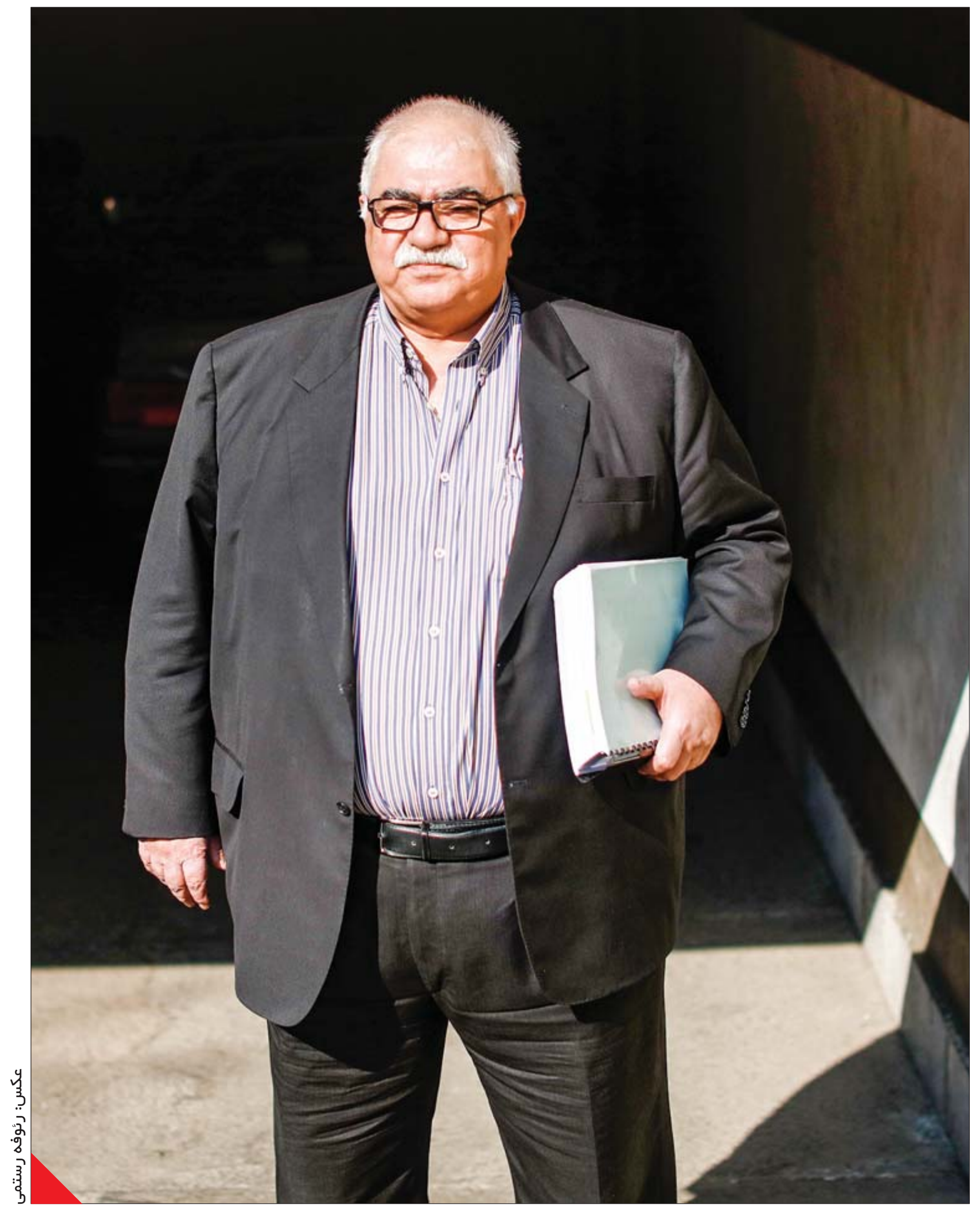
درحالی‌که کشور عراق یکی از سریع‌ترین نرخ‌های رشد جمعیت در خاورمیانه و جهان را دارد و جمعیت این کشور با وجود مرگ‌ومیر بالای ناشی از جنگ‌های داخلی، حملات تروریستی و فقدان خدمات پزشکی مناسب با افزایش ۵۰درصدی در بازه ۲۰۰۳ تا ۲۰۱۶ از حدود ۲۵ میلیون نفر به بیش از ۳۷.۲ میلیون نفر افزایش یافته است، دولت‌های حاکم در دوران جدید عراق در ارتقای شاخص‌های اقتصادی و رفاه عمومی همسان با رشد جمعیت و افزایش سطح انتظار جامعه عراق موفق نبوده‌اند. با توجه به وابستگی بیش از ۹۰درصدی بودجه عراق به درآمدهای فروش نفت و محصولات نفتی، افزایش درآمدهای ناشی از صادرات نفت نیز عملا به جای استفاده برای توسعه متوازن کشور و بخش‌های مهم اقتصادی، در راستای تأمین بودجه و هزینه‌های جاری حکومت استفاده می‌شود. تحلیل داده‌های بعد از سال ۲۰۰۳، نه‌فقط پیشرفت خاصی را در استقرار الزامات توسعه اقتصادی مانند امنیت، ثبات سیاسی و ثبات اقتصادی نشان نمی‌دهد، بهبود چشمگیری در شاخصه‌های مهم رفاه مانند توسعه آموزش و دسترسی همگانی به بهداشت، تأمین برق، دسترسی به آب شهری، احداث سیستم فاضلاب شهری، احداث جاده و راه‌های مواصلاتی نیز مشاهده نمی‌شود؛ مثلا درحالی‌که دولت وقت عراق در سال ۱۹۹۰ و با جمعیت ۱۷ میلیون نفر با تولید بیش از ۹، ۲۰۰ مگاوات برق قادر به تأمین برق برای تقریبا تمام نقاط کشور در طول شبانه‌روز بوده است، برنامه‌ها و تعهدات دولت‌های عراق بعد از سال ۲۰۰۳ برای تأمین ۲۴ساعته برق تاکنون محقق نشده است؛ تاجایی‌که ظرفیت تولید برق عراق در سال ۲۰۱۶ فقط ۱۲ هزار مگاوات ساعت برای جمعیت ۳۷ میلیون‌نفری عراق بوده است که حدود پنج هزار مگاوات ساعت از این حجم تولیدی نیز در منطقه اقلیم کردستان عراق و برای تأمین برق پنج میلیون نفر ساکن آن منطقه استفاده شده است؛ بنابراین دولت مرکزی عراق فقط قادر به تولید هفت هزار مگاوات برای حدود ۳۲ میلیون نفر ساکنان بخش‌های مرکزی و جنوبی عراق بوده است که این میزان نه‌فقط برای فصول طولانی‌مدت پیک مصرف برق کافی نیست؛ حتی برای مصارف فصول خنک سال نیز کفایت نمی‌کند.همچنین براساس آمار بانک جهانی بیش از ۱۵ درصد مردم عراق هنوز به آب بهداشتی دسترسی ندارند، تنها ۳۱ درصد از مردم عراق در سال ۲۰۱۵ به شبکه فاضلاب شهری بهداشتی متصل بوده و بیش از ۱۰ درصد مردم هم در همان سال به سرویس توالت بهداشتی دسترسی نداشته‌اند که در تمام این شاخص‌ها، کشور عراق از میانگین جهانی پایین‌تر است. درخصوص توزیع ثروت نیز براساس آمار موجود، حدود ۲۲ درصد ثروت جامعه در دست یک درصد ثروتمند کشور قرار داد و شاخص جینی عراق ۶۵ درصد است که نشانه‌ای از توزیع نامتوازن ثروت است. همچنین براساس آمار دولت فدرال عراق، بیشتر از ۴۲ درصد جمعیت استان میسان زیر خط فقر قرار دارند، این شاخص در القادسیه بیشتر از ۴۴ درصد و در المثنی بیشتر از ۵۲ درصد برآورد شده است درحالی‌که این میزان در بغداد که بهترین شرایط را در بین استان‌های مرکزی و جنوبی دارد، حدود ۱۲ درصد گزارش شده است. وضعیت استان‌های شمالی در اقلیم کردستان به مراتب بهتر از استان‌های جنوبی است و در اربیل سه درصد، در دهوک پنج درصد و در سلیمانیه تنها دو درصد مردم زیر خط فقر قرار دارند. فقدان امنیت در بسیاری از استان‌ها شانس جذب هرگونه سرمایه داخلی و خارجی را از بین برده است به‌نحوی‌که حتی مشوق‌های متنوع پیش‌بینی‌شده در قانون سرمایه‌گذاری (اعم از معافیت مالیاتی، تخصیص زمین و...) نیز تحت‌تأثیر این پارامترهای منفی جذابیت خود را برای سرمایه‌گذاران خارجی از دست داده‌اند. وجود بخش دولتی قوی نیز که بر بخش عمده‌ای از صنایع، املاک موجود و نیز کلیه گذرگاه‌های کسب‌وکار تسلط دارد و بخش خصوصی را رقیب و نه همکار می‌داند نیز در تقویت بدبینی سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی بی‌تأثیر نبوده و حتی سبب کوچ بسیاری از صاحبان سرمایه به کشورهای دیگر شده است. البته برای تکمیل تحلیل عوامل ناکارآمدی اقتصادی در عراق، باید فساد سیستمی و شبکه‌ای موجود را نیز به عوامل فوق‌الذکر اضافه کرد، شدت و حجم بالای فساد اداری، معدود سرمایه‌گذاران بخش خصوصی مایل به حضور در صنایع کوچک و منطقه‌ای را نیز فراری می‌دهد و مردم را بیش‌ازپیش برای استخدام و اشتغال نیازمند دولت و درآمد ناشی از نفت می‌کند که این وابستگی مردم به سیستم دولتی، عملا توان آنها برای هرگونه مبارزه با فساد اداری را از بین می‌برد. در این میان بخش عمده‌ای از احزاب نیز که برای تداوم قدرت جذب رأی خود نیازمند پست‌های دولتی و رانت‌های منتج از آن هستند نیز عملا رغبتی برای رفع این معضل ندارند. تداوم این روند، مبارزه با این مشکل را به شعاری جذاب برای زمان‌های انتخابات و درگیری‌های داخلی تبدیل کرده است تا جایی که این عبارات در سخنان رؤسای کابینه، وزرا و سایر سیاست‌مداران جایگاهی ویژه پیدا کرده است، خصوصا در بازه‌های زمانی قبل و حین انتخابات. موضوعی که معمولا با طولانی‌شدن فرایند تشکیل کابینه‌های ائتلافی، لزوم جذب شراکت احزاب رقیب جهت کسب حد نصاب لازم برای تشکیل دولت و تکرار فرایند فوق‌الذکر به ناچار به فراموشی سپرده می‌شود، تا شروع تبلیغات انتخاباتی دیگر. تأثیر این عوامل را بر رشد اقتصادی سال‌های اخیر می‌توان ردیابی کرد تا جایی که رشد اقتصادی عراق در سال ۲۰۱۷ به منفی ۰.۷۸ درصد رسیده، البته رشد مثبت سال‌های ۲۰۱۶ و ۲۰۱۵ نیز عملا متأثر از رشد بالای صنعت نفت عراق بوده تا جایی که رشد ۲۵درصدی صنعت نفت عراق در سال ۲۰۱۶ که سهمی ۴۲ درصدی در تولید ناخالص داخلی آن سال داشته، باعث بروز رشد اقتصادی ۱۱ درصد در این کشور شده است، موضوعی که با افت نسبی رشد صنعت نفت در سال ۲۰۱۷ نتوانست باعث بهبود شاخص‌ها شود و عملا افت نزدیک به یک‌درصدی را ایجاد کرد. همچنین سرمایه‌گذاری‌های توسعه‌ای دولت در سال ۲۰۱۶ به نسبت سال ۲۰۱۳ حدود ۶۰ درصد کاهش یافته که عملا باعث نامتوازن‌شدن توسعه اقتصادی، توجه بیشتر به مرکز و تشدید شاخصه‌های فقر در استان‌های دیگر می‌شود. در صورت تداوم این شرایط و با کاهش تمایل شرکت‌های نفتی به سرمایه‌گذاری در صنعت نفت و گاز عراق، دولت این کشور در چند سال آتی عملا قدرت مالی لازم برای تداوم توسعه صنعت نفت را نیز از دست خواهد داد و با کاهش توان مالی دولت، افزایش حجم نارضایتی‌ها و خشونت‌های متعاقب آن قابل پیش‌بینی خواهد بود.

***مدیرعامل مرکز مطالعات آردو در اربیل اقلیم کردستان عراق**

درگفت‌وگوی پژوهشگر توسعه با «شرق» مطرح شد

حمایت از تولید، بازی با واژه‌هاست

لیلا مرکن



عکس: نوفه رستمی

چندی است کمبود عرضه خودرو و افزایش قیمت آن به بحث روز جامعه تبدیل شده است. بخشی از کارشناسان اقتصادی بر این باورند که سرمایه‌های سرگردان مردم که روزی بازار سکه و ارز را مختل کرده بود، امروز به سمت بازار خودرو روانه شده است. این کارشناسان معتقدند که نگاه مردم به خودرو به‌عنوان کالایی سرمایه‌ای، کمبود در بازار را رقم زده و به قیمت‌ها روندی صعودی داده است، اما سیدمحمد بحرینیان، صنعتگر و پژوهشگر توسعه، در گفت‌وگو با «شرق»، نگاه ویژه‌تری به این مسئله دارد. او ریشه همه این مشکلات را در تعریف غلط تولید و ترویج مصرف‌گرایی در بین مردم می‌داند. بحرینیان بر این باور است از آنجا که تولید در ایران به‌درستی تعریف نشده است، مونتاژکاران را هم تولیدکننده می‌دانیم. همین مونتاژکارانی که در لباس تولید فعالیت می‌کنند، بخش زیادی از ارز کشور را می‌بلعند و این مسئله سبب می‌شود همواره با کمبود ارز مواجه باشیم. به اعتقاد این پژوهشگر، تفسیر غلط و تعاریف نادرست، کارکردهای مناطق آزاد و ویژه اقتصادی را هم با اختلال مواجه و این مناطق را به دروازه واردات خودرو تبدیل کرده است. به گفته او در یکی از مناطق آزاد کرمان به‌طور مداوم CKD (بسته‌ای کامل شامل همه قطعاتی است که برای تولید وسیله نقلیه باید سوار هم شده یا اصطلاحا مونتاژ (assemble) شود) وارد می‌شود. به اعتقاد بحرینیان این ترفندی است که تولیدکنندگان خودرو اعم از سبک، سنگین و حتی ریلی برای فروش قطعات سوارنشده خود، از طریق عوامل داخلی در کشورهای دیگر به‌کار می‌برند تا از آن طریق از مالیات واردات محصول سوارشده فرار کنند یا حداقل به بهانه ایجاد اشتغال، معافیت مالیاتی دریافت کنند. مشروح گفت‌وگو با سیدمحمد بحرینیان، صنعتگر و پژوهشگر توسعه را در ادامه می‌خوانیم.

چرا با وجود حمایت و سرمایه‌گذاری‌های مختلف در صنعت خودرو نتوانسته‌ایم صنعتی رقابتی در این حوزه داشته باشیم؟

همه اینها جای حرف دارد. نخست باید سراغ توسعه‌خواهی یا توسعه‌نخواهی رفت. ما پس از انقلاب در زبان توسعه را طلب می‌کردیم، اما در عمل دو قاعده حیاتی توسعه را که بدون آنها اصلا برنامه‌ریزی برای توسعه ناممکن و نامفهوم است، نادیده گرفتیم؛ یکی قراردادن خرد جمعی و نخبگان در تصمیم‌گیری‌های اقتصادی و دیگری ائتلاف دولت و حاکمیت با بخش خصوصی و بخش‌های مولد با هدف توسعه اقتصادی که قرار است در نهایت به صادرات محصولات صنعتی بینجامد. آنچه پس از جنگ تحت نام توسعه اجرا شد، فقط برنامه‌های عمرانی ضدتوسعه‌ای بود که برخی از آنها به تخریب گسترده محیط زیست انجامید و برخی دیگر که از سال ۸۴ به بعد شدت گرفت، تخلیه منابع طبیعی و اعطای رانت‌های فراوان به عده‌ای از خواص تحت نام تولید بود. بخش خصوصی نیز قربانی این سیاست‌های رانت‌خوارانه شد و به نام خصوصی‌سازی انواع فسادها شدت گرفت. نتیجه آن نیز قابل مشاهده است. تولید، محمل رانت و کسب سود برای عده‌ای محدود شده و جامعه از قبلِ این تولید منتفع نشده است. در این مدت توزیع درآمدها بهبود نیافته و شاهد افزایش فقر در جامعه و توزیع بسیار نابرابر درآمدها هستیم. درحال‌حاضر نیز بسیاری به مونتاژکاری و خام‌فروشی مشغول‌اند و برنامه سازنده‌ای برای خروج از این وضعیت نابهنجار ندارند. بیشتر ژست توسعه‌خواهی را گرفتیم و در عمل درگیر نمایش‌دادن توسعه بودیم. این مسیری که می‌رویم مسیر توسعه نیست، مسیر رفتن به سوی قهقراست و می‌بینیم که چالش اقتصادی به چالش اجتماعی و سیاسی تبدیل شده است. این حجم درهم‌ریختگی‌های اقتصادی در کشور بی‌سابقه بوده است. چرا باید کشوری که خواهان دستیابی به توسعه است و ۷۰ سال است که برای آن برنامه‌ریزی کرده، چنین معضلات سنگین ارزی و اقتصادی را تجربه کند؟ این موضوع به هیچ عنوان پذیرفتنی نیست و خواهان پاسخ‌گویی مسئولان تصمیم‌گیر اقتصادی کشور، به‌ویژه در بخش صنعت و به‌گونه خاص صنعت خودرو، هستیم که ناکارآمد شده است و پروژه‌های عمرانی نیمه‌تمام آن وبال گردن کشور شده‌اند. واقعیات باید برای مردم بازگو شود؛ دیگر نباید اجازه داد به نام حمایت از تولید، بخش خصوصی، اقشار آسیب‌پذیر و توسعه مورد سوءاستفاده‌های گسترده قرار بگیرند و عده‌ای با این توجیهات به‌ظاهر زیبنده، به غارت ثروت‌های عظیم کشور بپردازند و پاسخ‌گو هم نباشند. همین ابهامات است که اجازه نداده صنعت به‌عنوان کلی و صنعت خودرو جایگاهی پذیرفتنی بیابند. اما تعریف «حمایت» چیست؟ آیا در صنعت خودرو «سرمایه‌گذاری» کردیم یا خیر؟ از بیرون به نظر می‌رسد که حمایت وجود داشته و در صنعت خودرو سرمایه‌گذاری شده، ولی از درون این‌گونه نیست.

بازار خودرو در انحصار تولیدکننده داخلی است و واردات به‌نفع خودروسازی‌های داخل محدود شده است؛ آیا این حمایت نیست؟

واردات محدود نشده و انجام می‌شود. درباره انحصار هم نمی‌دانم چرا این کلمه رایج شده است. در سایت وزارت صمت آمده است که ۶۸ واحد تولیدی در صنعت خودرو داریم که پروانه بهره‌برداری دارند؛ این انحصار نیست! مثلا فرضا شرکتی مانند کرمان‌موتور می‌تواند برود تولید کند، کسی جلوی آن را نگرفته است، اما مونتاژ می‌کند، نه تولید داخل، چون این کار ساده‌تر است و از آن هم توسعه به‌دست نمی‌آید. رفتن به سوی مونتاژکاری، نتیجه‌اش خروج فراوان منابع ارزی از کشور، توزیع نابرابر درآمدها به‌نفع عده‌ای محدود و ایجادنشدن اشتغال لازم است و درپی آن می‌تواند موجب گسترش فقر نیز باشد. باید تولید را به‌درستی تعریف کنیم، نام هر عملی تولید نیست. بنگاه صد درصد مونتاژکار، واحد تولیدی نیست. اینها پشت این واژه سنگر گرفته‌اند. از گذشته تا به امروز هیچ زمان به تولید از دیدگاه بلندمدت و توسعه‌ای ورود پیدا نکرده‌ایم. اگر هم روی کاغذ مباحثی مطرح شده، چندان عملیاتی نشده است و این را می‌توان نشانه توسعه‌نیافتگی تلقی کرد. اگر روزنامه‌های اطلاعات سال‌های ۱۳۰۴ تا ۱۳۰۹ را مطالعه کنیم، ملاحظه خواهید کرد -که گویا در زمان حاضر در کشور- همین گفتمان‌ها در جامعه وجود داشته است.

در سال ۱۳۰۴ که تولید خودرو نداشتیم؟

درست است. منظورم این است که از گذشته برنامه مدونی برای ارتقای تولید نداشته‌ایم. وقتی تراز واردات و صادرات منفی است، چرا باید کالاهای مختلف وارد شود؟ آن‌زمان نه‌تنها صنعت خودرو، بلکه واحد صنعتی آنچنانی هم نداشته‌ایم، صرفا چند شرکت نخ‌ریسی و کبریت‌سازی بوده است. ما با استفاده صوری از اصطلاح الگوی جایگزینی واردات تولید صنعتی را آغاز کردیم، ولی الزامات مکمل آن را پیاده‌سازی نکردیم. یکی از این الزامات، حمایت کنترل‌شده بوده است. ما صرفا بر اعطای مجوزها که ساده‌ترین شکل تولید است، ورود پیدا کرده و سپس همه‌چیز را به بازار واگذار کردیم و هر زمان هم که با مشکل درآمدهای نفتی مواجه شدیم، محدودیت‌های وارداتی را برقرار کردیم و این کار حمایت نامیده شد، اما استراتژی حمایتی به معنای واقعی نداشته‌ایم. باید رفتارهای خود را یکی‌یکی با اقداماتی که کشورهای دیگر برای صنعتی خاص انجام می‌دهند، مقایسه کنیم و ببینیم آیا اقدامات ما حمایتی است؟ آنچه در ایران رخ می‌دهد بازی با واژه‌هاست که ازسوی دولت‌ها و مجلس‌ها برای صنعت خودرو بارها مطرح و بدون پشتوانه کارشناسی به کار گرفته شده است و می‌شود. از زمانی که دولت را اصطلاحا به شکل مدرن کپی کردیم، حمایتی واقعی و از روی برنامه مدون از این صنعت نشده است. در مقابل، بسیاری از دولت‌هایمان به واردات روی آوردند. حال چون واقعیات بیان نمی‌شود ذهن ملت ممکن است با آنچه واقعیت ندارد، منحرف شده و فکر کنند از صنعت خودرو حمایت شده است. اگر القائات کلامی ذی‌نفعان واردکننده خودرو و تبلیغات مداوم آنها را هم بیفزاییم می‌توان تصویری روشن‌تر از واقعیات را در مقابل خود داشته باشیم که چرا نمی‌گذارند تولید در این کشور پا بگیرد.

در مصاحبه قبلی‌ام با عنوان «حکمرانی تاجرباشی‌ها» یک‌سری موارد را باز کردم. سابقه‌ای درباره رفتارهای تجاری ایران وجود داشته است. انقلاب مشروطه ارزشمند بود؛ مبانی اولیه مردم‌سالاری را برای کشور فراهم کرد، اما در کنهِ آن ساختارهای لازم برای توسعه اقتصادی و صنعتی را تشکیل ندادیم که البته بلد نبودیم و هنوز هم شک دارم به معنای عمیق کلمه بلد باشیم؛ بلکه به‌سرعت از جهان پیشرفته تقلید می‌کنیم. ساختار قانون اساسی بلژیک و فرانسه را گرفتیم، بدون اینکه بدانیم به درد اینجا می‌خورد یا نه. به دلیل نبود زیربناهای مستحکم، نهادهای ظاهری را تشکیل دادیم، وضعیتی که برایمان ایجاد شد، یک شبه‌دموکراسی بود و نه واقعیتی جوشیده از متن یک فرایند مداوم در بستر زمان طولانی. این شبه‌دموکراسی به‌سرعت باعث یک تجددگرایی شکلی در جامعه شد، اما الزامات آن را بلد نبودیم و نتوانستیم قواعد مناسب را به‌کار بگیریم، زیرا به‌صورت مفرط در طول ۴۰۰ سال، از تولید علم عاجز شده بودیم. در نتیجه دولت‌ها، گرفتار دیدمان کوری یا نداشتن آینده‌نگری شدند و برای تصمیم‌گیری فقط به لحظه نگاه می‌کردند. با شرایط نیمه‌استعماری، این تجددگرایی ابتدا بین متمولان کشور گسترش یافت و به آزمندی افراطی در مصرف انجامید. به‌تدریج چنین عطشی به مصرف، منجر به بازتولید شکلی آن در طبقه متوسط شد. به‌این‌ترتیب عطش مصرف که عوامل خارجی و مباشران وطنی هم آن را مرتب تحریک می‌کردند، خود از عوامل تسلیم‌شدن نسبی در مقابل کالاهای ساخته‌شده خارجی بوده و بازار بکری برای محصولات کشورهای پیشرفته شد. اگر صفحات روزنامه اطلاعات آن زمان را ببینید، مقالاتی درباره تشدید مصرف‌گرایی در ایران نوشته و روی آن بحث شده است. ما مدرنیته را با مصرف شناختیم، نه اینکه با تولید آن را فهم کرده باشیم. از عوامل داخلی خود غفلت کردیم و تسلیم‌شدن نسبی در مقابل مصرف کالای خارجی داشتیم. نخبگان اقتصاد، صنعت خودرو را بحق لوکوموتیو پیشرفت صنعتی کشورها می‌دانستند و این اثبات‌پذیر است. وقتی این صنعت به‌وجود می‌آید اثرات متقابل و زنجیره‌ای در همه فعالیت‌های قبل و بعد خود خواهد داشت و شاهد ظهور بسیاری از صنایع دیگر مرتبط با آن هستیم، مثل لاستیک‌سازی، شیشه و... که در ساخت خودرو به‌کار می‌رود؛ اما ما از همان ابتدا «خانه خراب‌کن خود و دنیاآبادکن دیگران» شده‌ایم و هنوز هم هستیم. آمار واردات آن سال‌ها این مسئله را نشان می‌دهد. در سال ۱۳۰۲، واحد پول کشور قِران بود و آمار واردات براساس مستندات موجود زیاد است.

> **وضعیتی که برایمان ایجاد شد، یک شبه‌دموکراسی بود و نه واقعیتی جوشیده از متن یک فرایند مداوم در بستر زمان طولانی. این شبه‌دموکراسی به‌سرعت باعث یک تجددگرایی شکلی در جامعه شد، اما الزامات آن را بلد نبودیم و نتوانستیم قواعد مناسب را به‌کار بگیریم، زیرا به‌صورت مفرط در طول ۴۰۰ سال، از تولید علم عاجز شده بودیم**

هر ریال چند قِران بود؟

اگر اشتباه نکنم هر یک قِران ۲۰ شاهی بوده است و بعد به ریال تبدیل شد. وفق احصائیه واردات مندرج در روزنامه اطلاعات دوم بهمن ۱۳۰۵، در سال ۱۳۰۲ ارزش واردات خودرو دومیلیون و ۶۷۳هزار و ۴۵۰ قِران بوده است. کل واردات کشور در کتاب «تحولات صدساله ایران»، نوشته دکتر رشیدی، ۶۸۱میلیون و ۳۲۲هزار قِران اعلام شده است. در وضعیتی که کشور گرفتار کسری تراز مزمن بوده، میزان واردات از صادرات بالاتر بوده است. این مصرف، افراطی و افسارگسیخته است. اگر سهم ارزش واردات خودرو را در سال ۱۳۰۲ به کل ارزش واردات بگیریم، سه دهم درصد است. سال ۱۳۰۳ این سهم به چهار دهم درصد می‌رسد، همین سهم در سال ۱۳۰۴ به ۱.۳۵ درصد می‌رسد. آمارهای مندرج در روزنامه اطلاعات مورخ ۱۷ اسفند ۱۳۰۸ گویای آن است که سهم مزبور در سال ۱۳۰۷ به یک‌باره به ۵.۹۶ درصد می‌رسد. این نشان می‌دهد جامعه به‌سرعت مصرفی می‌شود. مطلوب‌بودن برای استفاده از کالای خارجی و صورت‌بندی مدرنیته را گرفتیم، اما الزامات آن را که تولید داخلی و نهادهای مرتبط با آن است انجام ندادیم. کشوری که تولید ندارد نباید مصرف‌زده شود؛ چراکه کشور را به‌سوی وابستگی و حتی ممکن است به‌سوی آسیب جدی بکشاند. با وجود کسری تراز بازرگانی، منابع کشور را برای توسعه دیگران به‌کار می‌بردیم. در همه دوره‌ها به نظر می‌رسد سیاست‌گذاران وقت دنبال حرکت‌های پوپولیستی هستند و صرفا می‌خواهند نمادهای توسعه را ترویج دهند؛ ساده‌ترین نماد توسعه، مصرف است و البته نمایش خودروهای روز جهان در خیابان‌ها.

گفتید همه‌چیز را کپی کردیم. چین هم کپی می‌کند، چرا موفق می‌شود اما برای ما چنین شرایطی مهیا نمی‌شود؟

دولت‌های ما از ۹۰ سال پیش تاکنون به‌جز چند برهه، با دیدمان کوری یا ناتوانی در آینده‌نگری روبه‌رو بوده‌اند. در چین این حالت اتفاق نیفتاد. دولت‌های آنها به معنای واقعی کلمه توسعه‌خواه بوده‌اند. فهمیدند توسعه از چه طریقی به‌دست می‌آید و به چه الزاماتی برای موفقیت نیاز دارد و آنها را اجرائی کردند. یکی از این الزامات، ائتلاف حاکمیت و دولت با بخش خصوصی واقعی و فعالیت‌های مولد و استفاده از خرد جمعی و نخبگان در عرصه‌های مختلف، به‌ویژه در سیاست‌گذاری‌ها بود. آنها تعریف تولید را نیز به‌درستی درک کرده بودند. به فرایندهای مونتاژی، تولید نمی‌گفتند. مونتاژ در ابتدای مسیر توسعه راهی برای دستیابی به افزایش توان تولید داخلی آنها بود که بر اثر گذر زمان از میزان مونتاژ کم و بر حجم ساخت داخل افزوده شد. ولی ما از مونتاژ شروع کردیم و در مونتاژ ماندیم و نام آن را هم تولید گذاشتیم. به خام‌فروشی نیز تولید گفتیم. در اقتصاد جوامع عقب‌مانده که سطح علوم و فنون ناچیز است، اگر افراد بدون استفاده از خرد جمعی و راهبرد توسعه اقتصادی وارد عمل شوند و بی‌برنامه کاری کنند، نتیجه آن قطعا توسعه اقتصادی نخواهد بود و به‌اصطلاح عامیانه، هَردَمبیل می‌شود؛ تقریبا همین وضعیتی که حداقل در امور صنعتی خود شاهد هستیم. هیچ کشوری نمی‌تواند منابع بی‌نهایتی برای ارضای چنین امیالی غیرعقلانی فراهم کند، بنابراین دولت باید هدایت و نظارت کند. ولی تا بحث دولت هم مطرح می‌شود عده‌ای می‌گویند اینها دنبال اقتصاد دولتی یا سوسیالیستی هستند، ما به اقتصاد بازار اعتقاد داریم، اما اقتصاد بازاری که فهمیده عمل کند.

اقتصاد بازاری فهمیده یعنی چه؟

یعنی اینکه بتواند برنامه‌ریزی کند و زنجیره‌ها را مبتنی‌بر عقل سلیم و تجربه شناسایی، هدف‌گذاری و اجرا کند؛ برای مثال درحال‌حاضر با کمبود پوشک در جامعه مواجه شده‌ایم، چند کارخانه برای تولید دستمال کاغذی و انواع پوشک باید داشته باشیم تا در این محصول دچار کمبود نشویم؟ سال ۳۷ کارخانه کلینکس تأسیس شد، اما بر اثر نبود اهلیت حرفه‌ای در تصمیم‌گیران اقتصادی کشور در بسیاری از دولت‌ها، نمی‌توانستند زنجیره‌های ضروری را ساماندهی کنند. حجم واردات مواد این کارخانه‌ها از خارج، به‌ویژه از ۸۶ که کشور تحریم بوده است، باورکردنی نیست. دومیلیارد و ۴۰۰میلیون دلار حجم واردات به‌اصطلاح مواد اولیه این کارخانه‌های دستمال کاغذی بوده است و برش‌خورده در جعبه‌ها قرار می‌گیرد. فقط مواد اولیه این کارخانه‌ها وارداتی نیست، بلکه از قرار، لمینت و مقوای جعبه دستمال کاغذی هم باید از خارج بیاید. پس نام چه چیزی را تولید می‌گذارید؟ آیا کمی فکر شده بود که با اقتصاد مقیاس به عمق مورد نیاز برخی از آنها دست یابند؟ طبق آمارهای وزارت صمت، ۳۸۰ واحد تولید پوشک و دستمال کاغذی داریم، اما همه آنها مواد اولیه خود را از خارج وارد می‌کنند. وزیر صنعت باید بداند که چه تعداد کارخانه دستمال کاغذی داریم. طبق آمار ۱۱ بهمن ۹۶، تعداد ۳۲۳ واحد هم در دست اجراست؛ یعنی ۷۰۳ واحد در این حوزه داریم.

مسلما هرچه شما به عمق تولید وارد شوید در کوتاه‌مدت منفعت کمتری نصیب تولیدکننده خواهد شد و اینجا دولت باید منطقی و با اتخاذ استراتژی وارد شود، حمایت و هدایت کند و حتی در صورت لزوم تولیدکنندگان را مجبور کند که از ساده‌خوری دست بردارند. مونتاژ و ارائه کالا به بازار پرسودترین حلقه تولید است، می‌شود گفت نوعی واردات است و با ظاهر تولید هم انجام می‌شود که بیشتر به منظور استفاده از معافیت‌های گمرکی و تعرفه‌ای خاص تولید ایجاد می‌شود. بعضی با استناد به تئوری‌های اقتصادی می‌گویند با افزایش تعداد تولیدکنندگان رقابت شکل می‌گیرد و قیمت تمام‌شده کاهش یافته و مصرف‌کننده منتفع می‌شود و در نهایت به نفع جامعه است که هر تعداد می‌توانیم مجوز دهیم. سؤال این است که با داشتن یک‌هزار و ۶۵۰ واحد دارای پروانه بهره‌برداری صنایع لبنی، آیا این محصولات ارزان شده است؟ آیا با عقل سلیم تصمیم گرفته‌اند؟ آیا وجود این تعداد کارخانه رقابت ایجاد می‌کند؟ مگر بیش از ۲۰ شرکت هواپیمایی خصوصی نداریم، آیا وضعیت حمل‌ونقل هوایی خوب است؟ در نظام تصمیم‌گیری اقتصادی کشور ممکن است اهلیت سیاسی امنیتی وجود داشته باشد، اما اهلیت حرفه‌ای چندانی وجود ندارد. انتخاب‌ها بیشتر از آنکه براساس ضوابط حرفه‌ای باشد، اگر نگوییم سلیقه‌ای، بیشتر سیاسی یا امنیتی است، دایره دوستان به‌شدت محدود است و عمدتا اهلیت حرفه‌ای ندارند، چون قدرت آینده‌نگری نداشتند، حتی تحلیل اقتصادی از پنج کشور اطراف ایران را ندارند، بنابراین رفتارهای آنها به هرج‌ومرج در تصمیم‌گیری می‌انجامد.

دولت می‌گوید تنها وظیفه دادن مجوز به متقاضیان را برعهده دارد و بخش خصوصی که می‌خواهد تصمیم بگیرد، باید مطالعات بازار را انجام دهد تا در فضاهایی که فرصت فعالیت هست وارد شود و مجوز مازاد برای یک فعالیت خاص نگیرد. این گفته درست است؟

خیر. اگر دولت این‌گونه رفتار کند، همین وضع فعلی ایجاد می‌شود. همین تحلیل ساده‌انگارانه و تقلیل‌گرایانه‌ای به ایجاد باتلاق واحدهای تولیدی انجامیده که خیلی از آنها کاری انجام نمی‌دهند. برخی از واحدهای تولیدی، دلالانی در لباس تولید هستند. دولت‌ها باید برای بقای خود تلاش و برنامه‌ریزی کنند. با زدن این حرف و نداشتن نظارت کافی و برنامه‌ریزی‌شده بر اعطای مجوزها، بقای خود دولت‌ها با هرج‌ومرج ایجادشده در اقتصاد، به خطر می‌افتد. امروزه توان اقتصادی کشورها به اندازه توان نظامی آنها اهمیت بالایی دارد، اما توان اقتصادی کشور دهه‌هاست که مورد توجه قرار نگرفته است. امروز کشور به همان اندازه که به سرباز نظامی برای حفظ مرزهای کشور نیازمند است، نیازمند سربازان اقتصادی توانمند است. محل رویش این سربازان اقتصادی توانمند، بخش خصوصی مولد است. براساس آخرین آمار ارائه‌شده سایت وزارت صمت، در ۱۱ بهمن ۹۶، تعداد ۶۸ واحد فعال در صنعت خودرو شامل سواری، سبک و سنگین دارای پروانه بهره‌برداری وجود دارند که اسم آنها فعال گذاشته شده است. ۴۳ شرکت هم در دست اجرا هستند؛ جمعا ۱۱۱ واحد، درحالی‌که در آلمان ۱۲ کارخانه فعال در صنعت خودرو وجود دارد، آمریکا ۲۹ کارخانه، برزیل ۱۸، اسپانیا ۱۰، فرانسه ۸، چین ۵۲ (البته مستنداتی وجود دارد که چین بعدها واحدهای تولیدکننده خود را به هشت واحد تقلیل داده)، ژاپن ۱۱، کره‌جنوبی پنج واحد، ایتالیا پنج و ترکیه در همسایگی ایران ۱۵ واحد خودروسازی فعال دارد. آیا رفتارهای حاکم در ایران ائتلاف سرمایه نیست؟

چرا وضعیت صنعت خودروی کره از ایران بهتر است، درحالی‌که ایران و کره تا حدودی هم‌زمان فعالیت خود را آغاز کرده‌اند؟

کره دولتی عاقل داشت. چین، مالزی، تایوان، سنگاپور و ژاپن هم عاقلانه رفتار می‌کنند. می‌گوییم عاقل یعنی افراد صلاحیت‌دار و حرفه‌ای در آن فعالیت می‌کنند. در این کشورها دولت وارد کار اجرا نمی‌شود و صرفا هدایت و نظارت را بر عهده دارد. یک گروه قوه عاقله را می‌گذارند تا برنامه‌ریزی کنند. برنامه‌ریزی آنها مثل ما نیست که اولویت‌های متعدد داشته باشند. اگر ۲۶ اولویت بگذارید، یعنی آنکه معنی اولویت درک نشده و تحلیل و دانش نبوده که ۲۶ اولویت را منطقی در نظر گرفته است. دولت بزرگ با دولت مقتدر متفاوت است. دولتی که در اقتصاد دخالت می‌کند، با رفتار دولتی که پازل‌های اقتصادی را درست کنار هم می‌چیند و استراتژی کلان ملی را ترسیم می‌کند، متفاوت است.

۲۶ اولویت برای صنعت خودرو در نظر گرفته‌ایم؟

خیر، در همه بخش‌ها این کار را انجام دادیم. اما وقتی یک وزارتخانه برای خود ۲۶ اولویت تولیدی درنظر می‌گیرد، یعنی اینکه نه درکی از اولویت دارد و نه از حرکت‌های آتی تولید در اقتصاد جهانی شناختی دارد و سردرگم است و به جایی نمی‌رسد. طبق آمار تجارت جهانی، سهم ایران در تجارت جهانی ۰.۳۳ درصد و بدون نفت سهم ما در تجارت جهانی ۰.۲۴ درصد است. این سهم یعنی هیچ، اما برخی مسئولان اقتصادی کشور با این سهم اندک از اقتصاد جهانی فکر می‌کنند دنیا باید در مقابل ما تعظیم کنند! این ضعف نتیجه همین نشناختن اولویت‌ها و تمرکز بر آنهاست. طلایی‌ترین نقطه عالم را خدا به ما داده است. اگر اغراق نباشد می‌توانیم بگوییم اینجا قلب جهان است. ۱۵ همسایه با واسطه آب یا بدون واسطه آب، در اطرافمان داریم که سهم ما از واردات این کشورها بسیار ناچیز است؛ از هزارمیلیارد دلار واردات کشورهای همسایه، سهم ایران ۲.۳ درصد است. این بدین معناست که ما ناتوان از استفاده از بازار وسیع حتی همسایگان خود هستیم. این ناشی از ناتوانی فکری بسیاری از دولت‌های ما در اداره اقتصاد بوده است. رهبر انقلاب در صحبت‌های خود تاکنون بارها فرموده‌اند که بدون برنامه، کشور به قهقرا می‌رود، اما گوش شنوایی نیست. به دوران فعلی هم اگر نخواهیم نگاه کنیم، در سال ۴۷، تعداد ۱۱ واحد خودروسازی داشتیم که ۱۷هزار خودروی سواری، ماشین سبک و سنگین تولید می‌کردند و چهار تولیدکننده تایر داشتیم، یعنی آن‌موقع هم که طلایی‌ترین دوران بوده، تصمیم‌ها مناسب نبوده است. برای سال‌های ۳۰ تا ۳۲، ۴۱ تا ۴۸ و ۶۰ تا ۶۷ خیلی احترام قائل هستم، بقیه دوره‌ها زمینه‌ساز انحراف‌های اقتصاد کشور بوده است. همان سال کره فقط به چهار خودروساز اجازه فعالیت داد. یک قوه عاقله‌ای وجود داشت که همه‌چیز را کنترل می‌کرد. در ایران، با نبود قوه عاقله تصمیم‌گیری اقتصادی مواجه هستیم. برای مثال دولت لایحه‌ای برای افزایش مناطق ارائه داد، مجلس هم، با زایش مناطق بیشتر آن را تصویب کرد، بدون اینکه آسیب‌شناسی عملکرد و محل وارداتشدن قانون قبلی مناطق آزاد یا ویژه را تحلیل و تبیین علمی کنند. این همه منطقه آزاد به چه کار می‌آید؟ به‌عنوان مثال در سال‌های اخیر یکی از مجوزهای مناطق آزاد، در کرمان بوده است. وقتی عملکرد چند سال اخیر را بررسی کنیم، می‌بینیم که به‌طور مداوم CKD (بسته‌ای کامل شامل تمام قطعاتی است که برای تولید وسیله نقلیه باید سوار هم شده یا اصطلاحا مونتاژ (assemble) شود) وارد این منطقه آزاد می‌شود. این ترفندی است که تولیدکنندگان خودرو اعم از سبک، سنگین و حتی ریلی برای فروش قطعات سوار نشده خود از طریق عوامل داخلی در کشورهای دیگر به‌کار می‌برند تا از آن طریق از مالیات واردات محصول سوارشده فرار کنند یا حداقل به بهانه ایجاد اشتغال، معافیت مالیاتی دریافت کنند. با حسن‌نیت تمام، گفته آرتور لوئیس، برنده جایزه نوبل اقتصاد، را مبنا قرار می‌دهم؛ «فارغ‌التحصیلان بی‌مایه‌ای» که پشت میزها نشسته‌اند و اهلیت حرفه‌ای ندارند. جنبه‌های دیگر را فرض می‌گیرم که وجود نداشته باشد. عقل سلیم می‌گوید که باید روی همه‌چیز تحلیل داشته باشیم. وزرای صنعتی کشور از سال ۶۸ که سال اول برنامه توسعه بوده تاکنون تعریفی از تولید داشته‌اند؟ آیا تولید سرهم‌کردن قطعات است؟ آیا این روش ارزش افزوده‌ای می‌تواند ایجاد کند؟ یا اینکه ارزها را از کشور خارج می‌کند؟ مثلا همین منطقه آزاد و ویژه اقتصادی ذکرشده در سال ۹۵، بیش از ۶۰۰میلیون دلار واردات قطعات خودرو داشته است. در سال ۹۶ هم بیش از یک‌میلیارد و ۲۰۰میلیون دلار واردات قطعات خودرو داشته است. در سه ماه نخست سال ۹۷هم فقط به همان منطقه ویژه اقتصادی ذکرشده ۷۶۰میلیون دلار واردات قطعه صورت پذیرفته و در همه سال‌ها هم از ارز دولتی استفاده شده است. این نشان می‌دهد دولت‌های ما عاشق واردات هستند.

کدام منطقه آزاد بیشترین سهم واردات خودرو را دارد؟

اگر اشتباه نکنم یکی از نقاط واردات خودرو که سهم بالایی هم داشته، منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان بوده است. تکلیف ما هیچ‌گاه با خودمان روشن نیست؛ ما واردات خودرو را ممنوع نکرده‌ایم. کره وقتی شروع کرد، تصمیمش را گرفت و برای خودش پنج اولویت مهم در نظر گرفت. اولویت نخست کره، ماشین‌سازی به معنای ماشین‌آلات تولیدی بود. ماشین‌آلات، کشتی‌سازی، خودرو، الکترونیک و لوازم خانگی و در نهایت مواد شیمیایی اولویت‌های این کشور بود. درحالی‌که در ایران ۶۲۶ خط فولاد از خارج وارد کرده‌ایم تا ۶۲۶ کارخانه فولاد ایجاد کنیم. برای هزار و ۲۵ خط تولید و ماشین‌آلات بافنده فرش سرمایه‌گذاری کرده‌ایم. در ایران بیش از ۱۶ اولویت صنعتی داریم که اجرائی هم نشده است. این تعداد اولویت یعنی اینکه اهلیت حرفه‌ای‌ها روی کار نیامده است. کره به‌صراحت اعلام کرد ۲۵ سال واردات خودرو ممنوع است و اگر وارد کنم از خودروهای وارداتی مالیات سنگین دریافت می‌کنم و پول این مالیات را به خودروساز می‌دهم. ما چه قبل و چه بعد از انقلاب منابع گمرکی خود را صرف سرمایه‌گذاری نکردیم. عموم دولت‌ها همه را برای هزینه‌های جاری دادند. کره به خودروسازان وام داد. در سال ۱۹۸۰ دولت کره می‌بیند هنوز در صنعت خودرو جلو نرفته و در دوره محدودیت است، تصمیم می‌گیرد که فقط به یک خودروساز، یعنی هیوندای، اجازه تولید سواری بدهد و کیا، آسیاموتور و دوو حق نداشتند سواری تولید کنند، زیرا اقتصاد مقیاس باید رعایت شود که قدرت رقابت در جهان را پیدا کنند. کره با این تصمیم مانع ایجاد رقابت مخرب داخلی شد. مدیران کره‌ای به کیا می‌گویند که باید وانت و مینی‌بوس تولید کند به دوو و آسیاموتور هم همین را می‌گویند. تولید هیوندای به ۹۰۰هزار خودرو می‌رسد، شرکت‌های قطعه‌سازی را ایجاد می‌کند، زیرا اقتصاد مقیاس ایجاد شده و می‌تواند برود روی تحقیق و توسعه سرمایه‌گذاری کند. این کشور کوتوله‌پروری نداشته که نتواند این کار را انجام دهد. کوتوله‌پروری یعنی اعطای بی‌نهایت مجوز برای تولید یک محصول مشخص که در نهایت دولت نه توان نظارت بر آنها را دارد و نه می‌تواند ارز و منابع تسهیلاتی آنها را فراهم کند و نه این واحدها می‌توانند به افزایش توان نوآوری و تحقیقی دست یابند و در بازارهای جهانی رقابت کنند. اگر ۳۶۰ تولیدکننده پتو در ایران داریم یعنی کوتوله‌پروری می‌کنیم، کجا این تعداد واحد می‌توانند به‌حدی درآمد ایجاد کنند که نوآوری و تحقیق هم انجام دهند. هزار و ۲۶ کارخانه فرش ماشینی چطور می‌خواهند در این حوزه نوآوری کنند؟ اصلا می‌توانند تولید اقتصادی انجام دهند؟ این عمل اسمش ایجاد رقابت نیست، بلکه اسراف منابع و هدردادن انرژی و زمان است. این عمل اسمش رقابت مخرب است. به اسم رقابت، خسارت جمعی به جامعه وارد می‌شود. با عقل سلیم باید این مسئله را تشخیص داد. در سال ۱۹۸۶ هیوندای به درجه‌ای از فناوری می‌رسد که خودروی اکسل آن در آمریکا جزء ۱۰خودروی اول می‌شود. قوه عاقله تصمیم‌گیری این کشور در سال ۱۹۸۶به کیا مجدد اجازه می‌دهد که مانند هیوندای سواری تولید کند، زیرا هیوندای در زمینه تولید خودروی سواری موفق شده بود و بعد از این موفقیت، دولت کره به کیا اجازه داد. کیا و فورد با هم پراید را به بازار معرفی می‌کنند؛ پرایدی که ما داریم در سال ۱۹۸۶ تولید شده است. بازار را برای کره فراهم کردیم. کره با هر صادرات CKD که به ایران انجام می‌داد برای پنج خودروی خود منابع مالی فراهم می‌کرد. ما هنوز که هنوز است کیاپراید تولید می‌کنیم، این ناشی از ناتوانی و دیدمان‌کوری دولت‌های ما بوده است.

قیمت تمام‌شده خودرو چرا تا این حد بالاست؟

قیمت تمام‌شده باید بررسی شود.

چرا همواره سر قیمت خودرو دعواست و شورای رقابت می‌گوید که خودروسازان باید با قیمت‌های کمتر خودرو به بازار ارائه دهند؟

مثل بقیه کارهایمان است. دولت افق ژرف‌نگر بلندمدت ندارد و نمی‌تواند برنامه بدهد، خودروساز ما هم همین‌طور است. در دوران جنگ همه آماده بودند و فداکاری می‌کردند، زیرا می‌دیدند مسئولان صداقت دارند. در زمان جنگ، مثل سال ۳۲ که ملت پای کار بود و بسیاری از شیرزنان ایران طلاهای خود را به دکتر مصدق اهدا کردند، این رفتار یعنی اعتماد اجتماعی بالا بود، اما جنگ که تمام شد، منابع نفتی کمی افزایش یافت. کمترین میزان متوسط واردات را در دوران جنگ داشتیم. بررسی که می‌کنیم می‌بینیم بعد از جنگ واردات بالا رفت و توهماتی ایجاد شد. در دوران جنگ اگر کسی به خارج از کشور می‌رفت برای یک‌بار در سال ۳۰۰ دلار می‌دادند و ارز را برای درمان بیماری اختصاص می‌دادند. اما بعدها ولنگاری و بی‌انضباطی مالی رخ داد و رویه بدی در کشور شکل گرفت. از زیر غبارهای نظام بوروکراسی کشور، واژه‌هایی یافتند و آن را مجددا وارد ادبیات اقتصادی کشور کردند. مثلا واژه «واردات بدون انتقال ارز» که اگر اشتباه نکنم مربوط به دوره عالیخانی بود. تحت لوای چنین واژه‌ای میلیاردها دلار واردات به کشور سرازیر کردند. گفتند ما پیکان تولید می‌کنیم و باید با رقابت کیفیت خودروی داخلی را ارتقا دهیم. این استدلال‌ها الان هم وجود دارد و دوره دولت قبلی شدت گرفت، اما اینها خواب و خیال بود. می‌خواستند با واردات یا تغییر قیمت‌های کلیدی، صادرات را زیاد کنند، الگوی مصرف را بهبود بخشند، آلودگی هوا را کم کنند یا بر افزایش کیفیت خودروی داخل بیفزایند، اما در واقع هیچ‌کدام عملی نشد.

کشوری که بسترها و الزامات توسعه در آن فراهم نیست، با تغییر قیمت‌های کلیدی یا انجام واردات، کیفیت محصولات تولیدش اضافه نمی‌شود یا صادراتش افزایش نمی‌یابد. از اواخر سال ۷۰ از طریق کرمان خودرو، دِوو اسپرو و بعد هم دِووسیلو را آوردند. بعد فقط مونتاژ مدل سیلو در طول ۹ سال حدود ۵۰هزار دستگاه شد؛ بدون اینکه کیفیت خودروسازی ایران را ارتقا دهد. در سال‌های ۶۹ -۷۱ کار به جایی رسید که ارزش واردات خودرو کامل به کشور در این دوره حدود ۳.۵میلیارد دلار و ارزش واردات قطعات و لوازم یدکی در همین زمان حدود ۴.۴میلیارد دلار شد؛ یعنی در این چهار سال یک‌باره فقط برای خودرو و قطعات آنها هفت‌میلیارد و ۹۸۴میلیون دلار ارز از کشور خارج شد، درحالی‌که کل درآمد ارزی حاصل از صادرات نفت کشور حدود ۶۵میلیارد دلار بود. محاسبه نسبت حاصل از تقسیم این دو مبلغ که حدود ۱۲.۲ درصد می‌شود، نشان از حجم زیاد خروج ارز ناشی از بی‌انضباطی و رؤیاپردازی‌های بی‌پایه و غیرعلمی و همچنین پایه‌گذاری بدعت‌های ناپسند در کشور شد. فقط خودرو دلار نگرفت. پنج‌هزار دلار به هر شناسنامه ارز دادند. مردم با شناسنامه می‌رفتند توی صف ارز می‌گرفتند. با دربیش‌گرفتن این رویه‌های عوام‌گرایانه در اقتصاد، مردم را به مصرف‌گرایی افراطی بیشتر عادت دادند. ولنگاری ارزی و بی‌انضباطی پولی و مالی که در اثر واردات بی‌ضابطه بسیاری از کالاها، خودرو، ارزهای شناسنامه‌ای، طرح‌های عمرانی و بی‌ضابطه خارج از ظرفیت جذب اقتصاد و امثالهم رخ داد، باعث شد بعد از سه دهه تثبیت مجدد در نظام مالی جهان، کشور با بی‌اعتباری شدیدی در نظام مالی جهان مواجه شود و تحقیرهای ناروایی در سراسر جهان در حق ایران شد. درحالی‌که حتی در دوران جنگ اعتبارات اسنادی ایران را روی چشمشان می‌گذاشتند، از سال ۷۲ به بعد خواستار شدند که اعتبارات اسنادی مورد نیاز برای واردات باید از سوی بانک مرکزی تضمین شود. این به مفهوم تحقیر و بی‌اعتمادی نظام مالی دنیا به ایران بود. باتوجه به نتایج حاصل از آن بی‌انضباطی‌ها، رویه‌ها پس از خساراتی که به کشور تحمیل شد، ملاحظه شد که نمی‌توانند از پس واردات بی‌رویه بر بیایند.

> **کشوری که بسترها و الزامات توسعه در آن فراهم نیست، با تغییر قیمت‌های کلیدی یا انجام واردات، بر کیفیت محصولات تولیدش اضافه نمی‌شود یا صادراتش افزایش نمی‌یابد. از اواخر سال ۷۰ از طریق کرمان خودرو، دِوو اسپرو و بعد هم دِووسیلو را آوردند. بعد فقط مونتاژ مدل سیلو در طول ۹ سال حدود ۵۰ هزار دستگاه شد؛ بدون اینکه کیفیت خودروسازی ایران را ارتقا دهد**

نسبت واردات بخش خودرو به کل منابع حاصل از صادرات نشان داد که به‌گونه ویژه باید اقدامی صورت پذیرد. از این‌رو در سال ۷۱ «قانون چگونگی محاسبه و وصول درآمد حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین‌آلات راه‌سازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها» موسوم به «قانون خودرو» در مجلس تصویب شد. از عنوان قانون مشخص است که از سر اجبار این قانون نوشته شد و نگرش حاکم دولت وقت یک قانون درآمدی بود و نه قانون توسعه‌ای. چین در آن زمان قانونی با عنوان «قانون راهبرد بلندمدت برای تأمین صنایع خودروی چین» برای توسعه صنعت خودرو تدوین کرد که پس از سه سال مطالعه و بررسی، سرانجام در سال ۱۹۹۵ تصویب شد و انتشار یافت که ثمرات این قانون را به‌خوبی در خیابان‌های شهرهای‌مان و در جاده‌های کشورمان با حسرت مشاهده می‌کنیم. تفاوت محتوای عنوان‌های دو قانون کاملا تفاوت نگرش دولت‌های دو کشور را در زمینه اقتصادی مشخص می‌کند. در قانون ایران دولت‌ها فقط دنبال این هستند که یک سکه به دست بیاورند و خرج و پول‌پاشی کنند. قانون چین بلندمدت و هدف آن چیزی جز توسعه کشور نیست. کشور ما به‌قدری نیروی انسانی شایسته دارد که اگر درست و مبتنی‌بر عقلانیت از آنها استفاده شود، می‌توانند اقدامات بزرگی انجام دهند. همین قانون ناقص باعث شد تحولی در صنعت خودرو با یک پشتوانه قبلی که آمده بود، به‌وجود آید، در آن زمان توانستیم شروع به ساخت داخل واقعی کنیم و سهم ساخت داخل را در تولید خودرو بالا ببریم و از سهم مونتاژ یا واردات بکاهیم. در اوج کمبود منابع درآمدی صادرات نفت کشور در سال ۷۷ تولید واقعی در کشور شکل گرفت. بعد از بیش از ۲۰ سال، درآمدهای نفتی کشور حدود ۹میلیارد دلار شد. این اتفاق زمان دولت آقای خاتمی رخ داد. حمایت دولت از خودرو از سر اجبار بود و نه منطبق بر استراتژی خاص. چون دولت به دلیل کمبود منابع نمی‌خواست ثبت سفارش انجام دهد، از نظر شکلی قانون وضع کرد، اما نگفت واردات ممنوع است. چین، کره، تایوان و مالزی کلا واردات را ممنوع کردند. باید برای تولید تلاش کرد نه برای واردات. واردات، ۵۰۰هزار شغل ایجاد نمی‌کند. اما عده‌ای که منافع آنها فقط در واردات است، بالا و پایین می‌کنند و می‌روند سایت را هک می‌کنند تا بتوانند سود خود را ببرند، اما ارزش‌افزوده‌ای نمی‌توانند برای کشور ایجاد کنند، زیرا واردات منابع ارزی کشور را همانند سیاه‌چاله می‌بلعد.

صنعت خودرو توانست از سال۷۱ تا ۸۰ قدم‌هایی نو را در صنعت ایران تجربه کند و حتی تجهیزات‌سازی‌ها جدیدی را راه بیندازد. در بحث حساب‌های عمومی نیز اثر خود را نشان داد. برای مثال جدول‌های داده- ستانده سال ۸۰ مرکز آمار ایران نشان می‌دهد که صنعت خودرو موفق شده بود ۲۶.۵ درصد مالیات کل کشور را بدهد. در آلمان از هر چهار یورو مالیات، یک یورو از طریق صنعت خودرو تأمین می‌شود. از سال ۸۱ صنعت خودرو خاکسترنشین شد، زیرا درآمدهای ارزی افزایش یافت و همه مجددا با شعار بالابردن کیفیت خودرو به سمت واردات رفتند. ساختار خوبی که از سال ۷۱ تا ۸۰ در صنعت خودرو به‌وجود آمد، از سال ۸۱ به‌واسطه منابع ارزی که برایشان اضافه شده بود و حساب ذخیره ارزی هم شکل گرفته بود، هول برشان داشت و چون از روی پل مشکلات گذشته بودند، آن ساختارها را رها کردند، بدون اینکه سرمایه‌گذاری کنند و آنچه ایجاد شد بر اثر ابتکارهای چند مدیر توانمند کشور و اعتماد صنعتگران به آن مدیران شکل گرفته بود و دولت منابع خود را مانند پتروشیمی‌ها درگیر نکرده بود، بنابراین بدون هزینه برای دولت، ساختارهای قبلی رها شدند.

اینکه می‌گویند سرمایه دادیم حرف قابل‌قبولی نیست. اصلا سرمایه‌ای در اختیار صنعت خودرو نگذاشتند. ما سرمایه ثابت داریم و سرمایه در گردش. برای صنعت خودروی کشور به ناچار یک قانون درآمدی نوشتند که یک ریال آن هم به صنعت خودرو اختصاص نیافت و به خودروسازان گفتند از محل پیش‌فروش خودرو، برای خودت اعتبار جمع کن. منتقدان اگر اهلیت حرفه‌ای داشته باشند، متوجه می‌شوند که وقتی پیش‌فروش می‌کنید، این منابع مالی متعلق به بخش سرمایه در گردش است. اما برای پیشرفت صنعت باید سرمایه‌گذاری ثابت صورت گیرد. اجازه سرمایه در گردش را به صنعت خودرو و مدیران این صنعت داده‌اید، حال باید در چهار سال این صنعت، معادل آن پول اولیه‌ای که پیش‌فروش کرده، بهره پرداخت کند. کجای دنیا این کار را می‌کنند؟

چین سرمایه صنعت خود را از کدام منابع تأمین کرده است؟

منابع مالی صنعت در چین توسط دولت فراهم شده و برای این کار از منابع بانکی استفاده می‌شود. بانک توسعه‌ای گذاشته‌اند که موظف است به تولیدکننده وام بدهد. البته قوه عاقله‌ای نشسته و ۶۸ خودروساز ندارد. ۶۸ خودروساز یعنی اینکه اگر منابع فدرال‌رزرو آمریکا را هم بیاورید، نمی‌توانید نیازهایش را تأمین کنید، زیرا بی‌برنامه است. اما در اقتصاد ایران، نابلدی تصمیم‌گیران اقتصادی قابل مشاهده است. تا بحث هم می‌کنید، می‌گویند قانون است. قانون را چه کسی می‌نویسد؟ این قانون را در مجلس اصلاح کنید. اینجا ناهماهنگی وجود دارد. ریچارد نفیو عضو گروه طراحان تحریم‌های ایران کتاب «هنر تحریم‌ها» را نوشته و این مسئله را روشن کرده و به خوبی تصمیم‌گیران ما را شناخته است. او می‌گوید «ناهماهنگی اقتصادی بین اینها بوده است؛ ما حداکثر استفاده را از ناهماهنگی‌ها می‌کنیم». ملاحظه می‌کنید تحریم ۱۲ سال است که شروع شده و دولت‌های ما در این مدت نتوانستند هیچ برنامه مقابله‌ای در اقتصاد و صنعت تدوین کنند. نفیو می‌گوید هدف اصلی مشاغل تولید بود.

چرا قیمت خودرو بالا رفته و پراید ۴۳میلیون‌تومانی در بازار خریدوفروش می‌شود؟

خیلی ساده است. تمام وزرای صنعتی کشور باید از دهه ۷۰ تاکنون پاسخ‌گو باشند، چه کار کرده‌اند؟ اشتباهات را می‌بخشیم، اما از یاد نمی‌بریم که نتوانستند تصمیم بگیرند. از سال ۸۱ که خاکسترنشینی شروع شد، درآمد ارزی بالا رفت، وزیر اصلا حواسش نبود. این‌قدر اولویت و روزمرگی و توجه به خام‌فروشی برای خود تعریف کرده‌اند که ریشه اولویت‌ها را نمی‌شناسند.

در ایران به خودروسازان منابع مالی ندادند، اما تا بخواهید به پتروشیمی‌ها و خام‌فروشانی که منابع طبیعی را می‌برند، پول دادند و این مسئله در صورت‌های مالی‌شان در بورس مشخص است. اما مثلا ایران‌خودرو هیچ پولی برای منابع تسهیلاتی و سرمایه‌گذاری بلندمدت از نظام پولی کشور دریافت نکرده است. برای سرمایه در گردش گفتند که از پیش‌فروش‌هایت در بیاور. این عمل نابلدی است. این سیاست‌ها مبتنی بر عقل سلیم نیست. این را کنار سایر عوامل هزینه‌زای عام در صنایع واقعا تولیدی بگذارید، مشخص می‌شود که چرا در صنعت خودرو هزینه‌های تحمیلی بسیار بالا است. البته این وضعیت با توجه به اطلاعات ارائه‌شده در بورس برای مونتاژکاران خودرو صدق نمی‌کند و سودهای چشمگیری هم به دست می‌آورند. حال اگر قطعه‌سازانی هم شکل بگیرند که در لباس دلالی به مونتاژ یا قطعات وارداتی روی بیاورند، حلقه قیمت‌ها تکمیل‌تر می‌شود.

آیا تولید کل قطعات خودرو در داخل امری عادی است و سایر کشورهای جهان هم تلاش می‌کنند چنین رویه‌ای داشته باشند؟

در دنیا مرسوم نیست که تمام قطعات را در داخل تولید کنند. اما آن کشور طراحی خودرو را از آن خود کرده است. وقتی طراحی را از آن خود کرده باشید، آمریکا هم اگر قطعه ندهد، از جای دیگر تأمین می‌کنید، به همین دلیل دولت باید تعریف می‌کرد تولید یعنی اینکه مثلا ۴۵ درصد ارزش‌افزوده در داخل باشد.

چرا در ایران اصرار داریم صفر تا صد یک محصول داخل کشور تولید شود؟

اصلا کسی چنین کاری نکرده است. دولت‌های ما شعار تولید داخل می‌دهند، اما به شعاری که می‌دهند اعتقاد ندارند. رئیس کل محترم اخیرا منصوب‌شده بانک مرکزی در برنامه گفت‌وگوی ویژه خبری شبکه دو سیما در پاسخ به سؤال مجری درخصوص تولید گفت تولید را ول کنید، مصرف‌کننده اصل است. ذات فکری دولت‌های ما مصرف است. تقاضای کل را از طریق تقاضای مصرف تأمین می‌کنند. وزیر راه جاده می‌زند، می‌گوید نمی‌توانم صبر کنم ریل ساخته شود. قوه عاقله‌ای وجود ندارد که همه اینها را به‌هم مرتبط کند. زمان دولت قبلی هم مثلا می‌گفتند که باید ماشین‌آلات راه‌سازی وارد کنیم. درحال‌حاضر هم یک عنوانی درست کرده‌اند: «نوسازی ناوگان فرسوده تجاری» که هدف آن واردات است. ما ۳۸ یا ۴۰ سال است کامیون تولید می‌کنیم اما دانش آن هنوز وجود ندارد و نمی‌خواهیم ذهن خود را خسته کنیم که چرا نتوانستیم.

در دوران جنگ نیاز بود که واردات نباشد. سال‌های ۷۶ و ۷۸ به دلیل نبود منابع ارزی ناگزیر بودند به تولید داخل اهمیت دهند، اما با پایان‌گرفتن مشکلات دیگر کسی جلو نمی‌آید و دفاعی از تولید نمی‌کند و دوباره تولید یتیم و به حال خود رها می‌شود. از سال ۸۱ به بعد به تمام تولیدکنندگانی که تولید واقعی انجام می‌دادند، دیگر به دولت‌ها اعتماد ندارند. باید در شرایط کنونی صنعت خودرو، تصمیم‌گیران اقتصادی دولت‌ها را به پاسخ‌گویی بکشند. بگویند مگر نگفته بودید ۸۱ درصد ساخت داخل است، چرا قیمت‌ها این‌گونه است. وقتی قیمت‌ها با تغییر دلار تغییر می‌کند، می‌شود حدس زد که دلالانی در لباس تولید قرار گرفته‌اند که واردات انجام می‌داده‌اند و ساخت داخل آنها فریبی بیش نبوده است. درحال‌حاضر قیمت دلار روزبه‌روز بالا می‌رود. اگر تقاضای کاذب به‌وجودآمده را رها کنیم، اگر وزرای صنعتی قبلی کارها را درست کرده بودند، احتیاجی نبود این اتفاق بیفتد و با تغییر قیمت دلار، بهای خودرو فقط پنج تا ۱۰ درصد بالا می‌رفت. به اندازه سهم عواملی که نرخ تغییر کرده، قیمت بالا می‌رفت، اما وضعیت این‌گونه نیست. به پتروشیمی‌ها خوراک زیر۱۰ سنت می‌دهند و ارزش آن را هم براساس دلار سه‌هزارو ۸۰۰ تومانی در نظر می‌گیرند. اما بعد به آنها اجازه می‌دهند که ارز صادراتی خود را در سامانه به قیمت مثلا ۱۰ هزار تومان به فروش برسانند. کدام منطقی این مسئله را تأیید می‌کند. حواسمان نیست بالارفتن نرخ دلار در اولین جایی که اثر می‌گذارد، هزینه‌های دولت است. این قیمت ارزی که گذاشته شده ابهام‌آمیز است که واقعا تأمین نیاز بازار بوده است؟ یک نظر این است که دولت خواسته منابع را بالا ببرد و پول‌پاشی کند و شواهدی دیده می‌شود که مثلا می‌تواند مؤید آن باشد. گروهی هم می‌گویند اجبار بوده و از اول باید فکر می‌کرد. برای واردات خودرو چرا باید ارز سه‌هزارو ۸۰۰ یا چهارهزارو ۲۰۰ تومانی بدهند؛ آیا تفکر مبتنی بر تولید و حمایت از آن و اطاعت از دستورات رهبری برای حمایت است؟ ما از سال ۸۵ تاکنون تحت تحریم هستیم. دولت قبلی باید حواسش می‌بود، دولت بعدی چرا همان مسیر را طی کرده است. نفیو به صراحت گفته ما می‌خواستیم منابع ارزی‌شان را تخلیه کنیم. آیا تحلیلگری نبوده که دراین‌باره فکر کند؟ می‌رسیم به اینکه تصمیم‌گیران اقتصادی اهلیت حرفه‌ای نداشتند و این ساده‌ترین وجه آن است. باید پاسخ‌گو باشند که چرا ما قدرت سیاسی و امنیتی خوبی داریم، ولی مسائل اقتصادی را نمی‌توانیم جواب دهیم. در بعضی‌ها هم ساده‌انگاری‌هایی وجود دارد. گاهی می‌گویند چرا موشک می‌توانیم بسازیم، اما خودرو نه. گاهی «لا اله» را می‌گویند اما «الا الله» را نمی‌گویند. در صنعت موشک یک تصمیم‌گیر داریم که تمام الزامات مورد نیاز برای ساخت موشک را بسیج کرده است. اما آیا درخصوص صنایع دیگر هم این کار را کرده‌ایم؟ یا اینکه این صنایع را در دام واردکنندگان رها کرده، هر وقت به تولید نیاز داشته‌ایم به سراغ آنها رفته و هر زمان هم که وضع مالی دولت خوب بوده به آنها توجهی نکرده‌ایم؟ طبق بعضی از اطلاعات در خودرو بیش از ۵۰ نقطه تصمیم‌گیر داریم. سه قوه هستند که هر کدام هم در کار هم دخالت می‌کنند و دایره تصمیم‌گیران دارای اهلیت‌های سیاسی و امنیتی هم محدود است. وگرنه بدیهی است در کشور نخبگان دارای اهلیت حرفه‌ای صاحب تجربه اجرائی هم فراوان داریم اما آنها جزء دایره محدود تصمیم‌گیر نیستند. ۳۰ سال است همین افراد تصمیم‌گیر اقتصادی در دولت‌ها جابه‌جا می‌شوند و تصمیم‌سازی می‌کنند. گاهی می‌گویند از بخش خصوصی مشاوره گرفته‌ایم، ولی اگر مشاوره هم گرفته‌اند کار خود را انجام داده‌اند. این موارد در جایی متمرکز باید فکر شود و برای آن برنامه‌ریزی صورت گیرد، در غیر این صورت هرکس ساز خود را در اقتصاد می‌زند. مثلا اخیرا شستا به واردات موبایل ورود کرد. شستا نباید واردات موبایل داشته باشد و زود هم توجیه کردند که سودش به همه می‌رسد و گفتند چون منفعت برای بازنشستگان و مستمری‌بگیران بوده، وارد چرخه واردات شدیم. اما باید پرسید چرا به تولید موبایل وارد نشدید و به واردات آن روی آوردید؟ چرا تولید نیازهای دیگر جامعه را مدنظر قرار ندادید؟ چرا در خام‌فروشی پتروشیمی‌ها وارد می‌شوید؟ و... .

امیدوارم مسئولان تصمیم‌گیر اقتصادی با ازخودگذشتگی در راستای تشکیل یک گروه و قوه عاقله جهت برنامه‌ریزی انتخاب تلاش کنند که اولویت‌ها را بشناسند و با استفاده از خرد جمعی به سوی پیشرفت گام برداریم. کشور به تصمیمگیران اقتصادی نیاز دارد که به میزهای خود شخصیت بدهند. نه اینکه از میزهای خود شخصیت بگیرند. به امید آن روز.

یادداشت

مناطق آزاد و ظرفیت کسب‌وکارهای الکترونیکی

اباذر آذربون*

مناطق آزاد در ایران مانند سایر کشورها با رفع محدودیت‌های گمرکی و مالیاتی برای سرمایه‌گذاران ایجاد شدند. این مناطق در ایران، خارج از قلمروی گمرکی هستند و به‌طورکلی در مبادلات بازرگانی با خارج از کشور از شمول مقررات صادرات و واردات مستثنا هستند. این موضوع می‌تواند موجب رونق هر کسب‌وکاری شود؛ ازجمله کسب‌وکارهای الکترونیکی.

اما آیا مناطق آزاد در قبال کسب‌وکارهای الکترونیکی وظیفه خاصی بر عهده دارند یا خیر؟ و درصورتی‌که پاسخ سؤال نخست مثبت است، آیا از مزیت قانونی ویژه‌ای برای رونق بیشتر این مدل از کسب‌وکار نیز برخوردار هستند یا خیر؟

در پاسخ به سؤال نخست و وظایف مناطق آزاد در این حوزه لازم است به سیاست تجارت الکترونیکی جمهوری اسلامی ایران اشاره کنم که در سال ۱۳۸۱ به تصویب هیئت وزیران رسیده است. در بخش سیاست‌های اجرائی آن و در بند ۱۳ اشاره شده که «دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد موظف است امکان پیاده‌سازی تجارت الکترونیکی را حداقل در یکی از مناطق آزاد تا پایان سال ۱۳۸۱ و در یک منطقه دیگر تا پایان سال ۱۳۸۲ فراهم کند. همه دستگاه‌های اجرائی کشور که در این مناطق فعالیت می‌کنند، موظف‌اند نسبت به ارائه خدمات و راه‌اندازی فعالیت‌های موردنیاز در این زمینه اقدام نمایند». این موضوع را لازم است در نظر داشته باشیم که قانون تجارت الکترونیکی یک سال بعد و در سال ۱۳۸۲ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید بنابراین می‌توان این‌گونه تعبیر کرد که وظایف مناطق آزاد در این حوزه، جلوتر از قانون تجارت الکترونیکی بوده است. در پاسخ به سؤال نخست می‌توان به بند یازدهم سیاست‌های اقتصاد مقاومتی نیز اشاره کرد. در این بند «انتقال فناوری‌های پیشرفته» وظیفه مناطق آزاد برشمرده شده است. از این انتقال به دو صورت می‌توان تعبیر کرد؛ اول انتقال فناوری‌های پیشرفته از خارج از کشور به مناطق آزاد و دوم انتقال فناوری‌های پیشرفته از مناطق آزاد به داخل کشور. به نظر نگارنده مورد دوم اگر اهمیت بیشتری از مورد اول نداشته باشد، اهمیتش کمتر نخواهد بود؛ زیرا هدف نهایی ورود دانش پیشرفته به داخل کشور است. در ادامه لازم به توجه است که در ماده یک قانون حمایت از شرکت‌ها و مؤسسات دانش‌بنیان مصوب ۱۳۸۹ به تعریف این شرکت‌ها و مؤسسات پرداخته شده است. این شرکت‌ها، شرکت‌هایی هستند که به‌منظور هم‌افزایی علم و ثروت، توسعه اقتصاد دانش‌محور، تحقق اهداف علمی و اقتصادی و تجاری‌سازی نتایج تحقیق‌وتوسعه در حوزه فناوری‌های برتر و با ارزش‌افزوده فراوان به‌ویژه در تولید نرم‌افزارهای مربوط تشکیل می‌شوند. در حمایت از استقرار این شرکت‌ها و مؤسسات در پارک‌های علم و فناوری، مزایای مالیاتی مناطق آزاد ضمن آیین‌نامه اجرائی ماده ۴۷ قانون برنامه چهارم توسعه کشور برای آنها در نظر گرفته شده است؛ همچنان‌که از معافیت‌های گمرکی نیز برخوردار هستند.

حال با توجه به دایره کسب‌وکارهای الکترونیکی و هم‌پوشانی این مدل از کسب‌وکار با موضوع فعالیت شرکت‌ها و مؤسسات دانش‌بنیان در موارد متعدد، آیا مناطق آزاد برای رونق کسب‌وکارهای الکترونیکی در مقایسه با پارک‌های علم و فناوری از نقطه‌نظر مالیاتی و گمرکی مزیتی دارند یا خیر؟

از نقطه‌نظر پرداخت مالیات مستقیم هر دو مشمول معافیت ۲۰ساله از پرداخت مالیات بر درآمد و دارایی هستند.

از نقطه‌نظر شمول قانون مالیات بر ارزش‌افزوده مصوب ۱۳۸۷، باید گفت شرکت‌ها و مؤسسات دانش‌بنیان و کسب‌وکارهای الکترونیکی اگر محصول خود را به سرزمین اصلی ارائه کنند، با توجه به مواد ۱ و ۳ و ۶ و ۸ این قانون مشمول پرداخت مالیات بر ارزش‌افزوده هستند و درصورتی‌که به خارج از کشور ارائه کنند، با استناد به ماده ۱۳ این قانون مشمول نیستند. از نقطه‌نظر معافیت گمرکی نیز هر دو از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی معاف هستند؛ در مناطق آزاد به استناد ماده ۱۴ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد و در قانون حمایت از شرکت‌ها و مؤسسات دانش‌بنیان به استناد ماده ۳.

حال با توجه به مسئولیت محوله به مناطق آزاد برای انتقال دانش پیشرفته و بالطبع کسب‌وکارهای الکترونیکی، به نظر می‌رسد مناطق آزاد نیازمند ایجاد مزیت‌های خاص مالیاتی و گمرکی ویژه کسب‌وکارهای الکترونیکی هستند تا در رقابت با سرزمین اصلی، امکان رونق بیشتر این کسب‌وکارها در مناطق آزاد به وجود آید.

***کارشناس ارشد نظارت و ارزیابی عملکرد دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد**
abazar.azarboon@gmail.com

خبر

دلخوری وزیر از پتروشیمی‌ها به دلیل تأخیر در تأمین کود اوره

وزیر جهاد کشاورزی در مراسم کشت پاییزه از تأخیر شرکت‌های پتروشیمی در تأمین کود شیمیایی گلایه کرد و گفت: درحالی‌که در تأمین کالاهای اساسی مشکلی نداریم. به گزارش فارس، محمود حجتی ظهر روز گذشته در ششمین گردهمایی سراسری کشت محصولات زراعی که با حضور معاونان این وزارتخانه و رؤسای سازمان‌های جهاد کشاورزی استان برگزار شد، خاطرنشان کرد: با آنکه سال زراعی سختی را پشت‌سر گذاشتیم و فقط ۱۶۶ میلی‌متر بارندگی داشتیم؛ درحالی‌که پیش‌ازاین میزان بارندگی تا ۲۳۰ میلی‌متر بود، شاهد بودیم که به همت کشاورزان و مسئولان در اغلب محصولات افزایش تولید داشته‌ایم. او اضافه کرد: به‌عنوان مثال در حوزه گندم بیش از ۵۰۰ هزار تُن در مقایسه با سال گذشته بیشتر خرید داشته‌ایم، با آنکه برخی استان‌ها مانند فارس و خراسان دچار مشکلات خشکسالی بودند.

همچنین در حوزه دانه‌های روغنی و چغندر قند نیز اعداد و ارقام گویای همین امر است. وزیر جهاد کشاورزی به شرایط سخت بین‌المللی و جنگ سخت اقتصادی که اکنون با آن روبه‌رو هستیم، اشاره کرد و گفت: اما لطف خداوند همچنان شامل حال ماست و با آنکه کشور از قدیم‌الایام با بی‌آبی و کم‌آبی روبه‌رو بوده است؛ اما همچنان محصولات خوبی در کشور تولید می‌شود. حجتی به افزایش بهره‌وری در تولید محصولات کشاورزی اشاره کرد و گفت: تا همین دیروز به ازای یک مترمکعب آب ۳۰۰ تا ۴۰۰ گرم گندم تولید می‌شد که اکنون متوسط آن به سه کیلوگرم یا اگر به ازای هر مترمکعب آب ۲۰۰ گرم شکر تولید می‌شد، اکنون این رقم به ۷۰۰ تا ۹۰۰ گرم افزایش پیدا کرده است.