

خبر

لیلاز: ایران چاره‌ای جز پیوستن به FATF ندارد

● **ایرنا:** استاد اقتصاد دانشگاه شهید بهشتی تاکید کرد اقتصاد ایران وابسته به بازارهای جهانی است؛ بنابراین بدون پیوستن به FATF امکان مبادلات بین‌المللی خود را از دست می‌دهد. «سعید لیلاز» افزود: پیوستن به گروه ویژه اقدام مالی (FATF)، نه تصمیم دولت روحانی بلکه تصمیم نظام جمهوری اسلامی بوده است. به گفته این استاد دانشگاه، گفته‌های تازه فرمانده قراکاره سازندگی خاتم‌الانبیا(ص) درباره ستودنی‌بودن همکاری بانک‌ها به‌ویژه بانک سپه و ملت با این قراکاره، خبر مهمی بود که تحلیل‌ها را در این زمینه متفاوت خواهد کرد. به گزارش ایرنا، فرمانده قراکاره سازندگی خاتم‌الانبیا(ص) پنجشنبه گذشته (هجدهم شهریورماه) با بیان اینکه همکاری بانک‌ها مانند سپه و ملت با این قراکاره ستودنی و قابل‌قدردانی است، گفت: انتظار داریم این همکاری‌ها برای دستیابی به اهداف و سیاست‌های اقتصاد مقاومتی در آینده نیز گسترش پیدا کند. لیلاز گفت: ایران ایک دو راه در پیش دارد، اینکه عضو جامعه جهانی و نظام بین‌المللی کنونی شود که بنابراین چاره‌ای جز عضویت در FATF وجود ندارد یا اینکه همانند کره‌شمالی انزوا را برگزیند که این امر به دلایل مختلف فرهنگی، اقتصادی، ژئوپلیتیکی و... امکان‌پذیر نیست. وی اضافه کرد: امروز به‌هیچ‌عنوان بحث بی‌نیازی از پیوستن به این گروه حتی با تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی مطرح نیست، زیرا در این صورت ایران به کشوری همچون کره‌شمالی بدل می‌شود. استاد اقتصاد دانشگاه شهید بهشتی یادآور شد: بدون توجه به الزام‌های حضور در نظام بین‌المللی، پیشبرد امور اقتصادی کشور امکان‌پذیر نیست. وی گفت: اگر تاکنون «اقتصاد مقاومتی» موردنظر رهبر معظم انقلاب تحقق یافته بود و ایران از نظر اقتصادی کشوری قدرتمندتری می‌شد، امروز می‌توانستیم با قوت و قدرت بیشتری به برخی مسائل موجود در جامعه جهانی «نه» بگوییم؛ اما این مهم میسر نشده است. لیلاز اضافه کرد: اگر ایران در دسته‌بندی‌های سیاسی و ژئوپلیتیک بیشتر وارد می‌شد، اقتصاد نیرومندتری داشت و جهانیان را بیش از جایگاه کنونی به خود وابسته کرده بود، آنگاه می‌توانست بیشتر در برابر فشارهای جهانی مقاومت کند؛ اما اینکه چاره‌ای جز عضویت در این گروه نیست. این تحلیلگر مسائل اقتصادی بیان



کرد: اگر کشور از اقتصادی نیرومندتر برخوردار شود، می‌تواند مانند سایر اعضای FATF همچون چین، ویتنام، عربستان و... مصالح ژئوپلیتیک خود را در جهان به پیش ببرد. وی افزود: FATF در حال راستی‌آزمایی ایران است و امروز این گروه همچون سایر کشورهای عضو، برخوردی دوگانه با کشور ما دارد. به گزارش ایرنا، گروه ویژه اقدام مالی یک نهاد بین‌الدولی است که در سال ۱۹۸۹ با دغدغه مبارزه با پول‌شویی در سطح شبکه جهانی بانکی شکل گرفت و در همین مسیر نیز مأموریت‌های آن توسعه پیدا کرد. اما پس از واقعه یازدهم سپتامبر ۲۰۰۱، مسئله تأمین مالی تروریسم به‌عنوان مسیری تازه برای این سازمان مطرح و این موضوع به‌عنوان یک مأموریت جدید به آنها محول شد. در سال ۲۰۰۸، مسئله تأمین مالی فعالیت‌های اشاعه‌ای و تسلیحات کشتار جمعی شیمیایی و اتمی به‌عنوان دیگر مأموریت‌های این گروه در فهرست کارشناسی‌های FATF قرار گرفت. بنابراین کارکرد کنونی آن، وضع استانداردهایی برای مقابله با پول‌شویی، تأمین مالی تروریسم و سایر جرایمی است که سلامت نظام مالی را تهدید می‌کند.

گروه ویژه اقدام مالی تلاش می‌کند اجرای این استانداردها در کشورها را افزایش دهد و همکاری بین‌المللی برای مبارزه با سوءاستفاده از نگاه‌های اقتصادی و نظام مالی و ارتکاب جرایم باشد را تشویق کند.

یارانه نقدی ۲۵ شهریور واریز می‌شود

● **ایرنا:** سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها اعلام کرد: شصت و هفتمین مرحله از پرداخت یارانه نقدی ساعت ۲۴ پنجشنبه ۲۵ شهریورماه اسال واریز می‌شود. براساس اعلام سازمان هدفمندی یارانه‌ها، مبلغ یارانه این مرحله نیز همانند ماه‌های گذشته برای هر مشمول ۴۵۵هزار ریال است که به حساب سرپرستان خانوار واریز می‌شود و قابل‌برداشت است. براساس آخرین آمار اعلام‌شده، بیش از ۷۴ میلیون ایرانی یارانه نقدی دریافت می‌کنند.

بررسی بازار خودرو در پسابرجام در گفت وگویی «شرق» با کاکایی، عضو هیأت علمی دانشگاه علم و صنعت

خودروهای زیر ۴۰میلیون در انتظار آزادسازی قیمت

علیرضا بهداد: آزادسازی بخش‌های مختلف اقتصاد ایران در حالی در دستور کار دولت قرار گرفته، که هنوز چتر حمایتی سیاست‌گذاران روی این صنعت قرار دارد و دو خودروساز بزرگ کشور به برکت تعرفه‌های بالا و بهره‌بردن از تسهیلات بانکی، به حیات خود ادامه می‌دهند. امیرحس کاکایی، عضو هیأت علمی دانشکده خودروی دانشگاه علم و صنعت ایران، در گفت‌وگو با «شرق» معتقد است دولت یازدهم توانسته با آزادسازی در خودروهای بالای ۴۰ میلیون تومان، آزادسازی را به وجود آورد و در این دسته از خودروها شاهد حضور بازیگران زیادی در این بازار شود. از نظر این کارشناس خودرو، بازار خودروهای زیر ۴۰میلیون کماکان غیررقابتی است و با توجه به رعایت حقوق مصرف‌کنندگان، بهتر است زمینه‌های رقابت در این بازار به وجود آید، چراکه دوره حمایت‌های تعرفه‌ای در صنعت خودرو به سر آمده و خودروسازان ما بهتر است عادت به تعرفه‌های بالا را ترک کنند.

۴ دولت یازدهم با به‌کارگیری اقتصاددانان شناسنامه‌داری که معتقد به اصول اقتصاد آزاد هستند، تیم اقتصادی خود را شکل داده و سیاست‌گذاری‌هایش را انجام می‌دهد. با توجه به اهمیت صنعت خودرو در ایران، آیا دولت توانسته است این کالا را به سمت آزادسازی قیمت‌ها پیش ببرد؟

درحال‌حاضر مدت کوتاهی است دولت به‌نوعی اجازه آزادسازی قیمت‌ها را به خودروسازان داخلی که در حال مقاومت در مقابل انواع موانع داخلی و خارجی رشد و توسعه هستند، داده است. البته قضاوت درباره اینکه آزادسازی واقعی رخ داده است یا خیر، کمی زود است، چراکه درحال‌حاضر به علت رکود شدید حاکم در کشور و به‌طور خاص در صنعت خودرو، خودروسازان اصولا توان بالایی در قیمت‌ها را ندارند. درنتیجه واکنش خاصی نسبت به این آزادسازی نشان نداده‌اند که ببینیم در این حالت دولت چگونه رفتار می‌کند. دولت‌های مختلف در طول سال (تقریبا بعد از جنگ) بارها نشان داده‌اند فقط تا زمانی آزادی اقتصاد را برمی‌تابند که صنایع و بازارها، طبق خواسته آنها عمل کنند. به محض اینکه خارج از عرف یا نرمی که دولت‌ها مدنظر دارند، اتفاقی رخ دهد، دوباره همان بگیروبیندهای سوسیالیستی و تمرکزگرا حاکم می‌شود.

۴ درباره رقابت‌پذیرکردن اقتصاد ایران چه می‌توان گفت؟ آیا دولت یازدهم در رقابتی‌کردن بازار خودرو ایران که به‌شدت انحصاری بود، توانسته است کار خاصی انجام دهد؟

بله. عملکرد دولت در سه سال گذشته با تمرکز بر توان تولید داخلی، باعث رشد مجدد نرخ تولید و بالارفتن کیفیت در سال اول و دوم شد. اما متأسفانه از آنجا که نرخ رشد اقتصاد متناسب با نرخ رشد توان تولید نبود و با توجه به عملکرد بد خودروسازان در گذشته و کمبود خودروهای متنوع و ساخته شده با فناوری روز در بازار و قیمت‌های بالا، عملا در سال ۹۴ با رکودی جدی در بازار خودرو روبه‌رو شدیم که هم‌اکنون هم با وجود کاهش شدت آن، همچنان در رکود است. اما با به‌سرانجام‌رسیدن برجام و آغاز جدی روابط بین‌المللی، حداقل در بخش خودروسازی، کارهایی اساسی در چند ماه گذشته انجام شد. این کارها را می‌توان به دو دسته تولید محصول جدید و بهبود کیفیت تولید فعلی تقسیم کرد. با به‌سرانجام‌رسیدن برجام، شرکت‌های تولیدکننده داخلی، به جای مذاکره و تعامل با واسطه‌های بین‌المللی، توانستند مجدداً با خودروسازان و قطعه‌سازان اصلی رابطه برقرار کنند. البته متأسفانه به‌دلیل مسائل سیاسی (کسب‌کردن اعتماد کامل طرف‌های خارجی) و مسائل اقتصادی (مانند کاهش قیمت نفت و درنتیجه کمبود بودجه داخلی) و مسائل فنی (مانند کمبود توانمندی‌های لازم بانکی، کمربکی و حقوقی در تبادل‌های بین‌المللی) این مذاکرات با کندی به ثمر می‌نشیند. همین وضعیت در زمینه واردات هم رخ داده است. در نتیجه برنامه‌ریزی‌هایی که دولت روی تولید داخلی انجام داد، واردات خودرو در سه سال گذشته کاهش یافت و درعین‌حال، به‌تدریج تولید خودرو سروسامان گرفت. هم‌اکنون فشار دولت این است که واردکنندگان هم به جای خرید از واسطه‌های بین‌المللی، از خودروسازان داخلی خرید را انجام دهند و تضمین‌های لازم را برای کیفیت از آنها اخذ کنند. به‌این‌ترتیب با تمام کمبودها و مشکلات فعلی بازار خودرو، محصولات در محدوده ۴۰ میلیون تومان و به بالا کلاما رقابتی است و تنوع زیاد خودرو به‌زودی به صورت یک در‌درسر جدید برای مصرف‌کنندگان خودنمایی خواهد کرد؛ مانند همان چیزی که در زمینه بازار موبایل امروزه مردم حس می‌کنند. البته درباره خودروهای زیر ۴۰ میلیون تومان هم کیفیت در حال افزایش است و تنوع هم تا حدی به سمت مطلوب پیش می‌رود. اما تا وقتی ساختارهای بانکی، مالی و اقتصادی کشور در وضعیت فعلی است، بعید می‌دانم بهبود خیلی معناداری در این منطقه از بازار رخ دهد. به‌هرحال، ساختارهای اقتصادی کشور اجازه تولید خودرو ارزان و با کیفیت خیلی بالا را نخواهد داد.

۴ با اجرایی‌شدن برجام، صنعت خودرو کشور جز اولین صنایعی بود که توانست قراردادهای خود را با شرکای تجاری به امضا برساند. آیا سیاست‌گذاری دولت در صنعت خودرو، پس از برجام می‌تواند این صنعت را به بازار رقابتی دنیا وصل کند؟

در پسابرجام دو دسته سیاست از سوی دولت پیگیری شده است: دسته اول درباره بهبود کلاان فضای کسب‌وکار است که باید بزرگان اقتصاد درباره آن نظر دهند. اما دسته دیگر به‌طور خاص در صنعت خودرو مطرح است که آن هم به سه دسته تقسیم می‌شود. اولین دسته از سیاست‌گذاری‌ها، برای خودروسازان و تقویت آنها از طریق یاری‌طلبیدن برای سرمایه‌گذاری خارجی برای رشد و توسعه بوده است که باید عرض کنم هرچند هنوز فقط یک مورد در حال اجراست (مورد پژو) و چند مورد دیگر در حال پیشروی جدی است (مورد رنو، سیتروئن، فولکس، چری و...) اما اصل سیاست‌گذاری که در آن سه شرط اصلی برای طرف خارجی مطرح شده است و بر آن پافشاری می‌شود، بسیار خوب و کارساز است. البته از آنجا که اجرای این سه شرط هم‌زمان کار بسیار سخت و دشواری برای طرف خارجی است و شاید حتی اقتصادی نباشد، مذاکرات به‌کندی پیش می‌روند. به‌هرحال منافع ما ایجاب می‌کند تولید داخلی را با فناوری جدید و به‌صورت صادرات‌محور توسعه دهیم و از آن طرف، خودروسازان خارجی هم هزینه‌های زیادی برای تحقیق و توسعه خود صرف کرده‌اند و حاضر نیستند به‌راحتی آن را در اختیار کشور توانمندی مانند ما قرار دهند. به‌هرحال کشور ما نشان داده است که توانایی زیادی در کسب مهارت و فناوری دارد. شبیه این اتفاق در چین افتاد؛ ولی باید توجه کنیم که سهم صادراتی آن کشور با آن بازار بزرگ چندهمیلیونی، حدود پنج درصد است. این در حالی است که ما سهم ۳۰درصدی می‌خواهیم.

دسته دیگر سیاست‌گذاری‌های صنعتی دولت، بر قطعه‌سازان متمرکز است. در این زمینه هم کارهای خوبی انجام شده است، اما از آنجا که قطعه‌سازان مجموعه‌ای از طیف‌های مختلف هستند و تا رشد متوازن نداشته باشند، مشتری نتیجه را در محصول نهایی حس نخواهد کرد. هنوز نتایج این تغییر در بازار حس نشده است. واقعیت این است که در چند سال گذشته ضربات مهلکی به این بخش از صنعت وارد شد و سرمایه‌ها از آن فرار کردند. بازگشت این سرمایه‌ها (اعم از سخت‌افزاری، نرم‌افزاری و به‌خصوص مغزافزاری) زمان‌بر است. ضمن اینکه باید توجه داشته باشیم که در بسیاری از بخش‌های صنعت قطعه‌سازی، تولید داخلی با تیراژهای فعلی اصولا اقتصادی نیست. اما به‌هرحال دولت با همراهی مدیران خودروساز‌ها، در قرارداده‌ا و مذاکرات خارجی خود ارتباط مؤثر قطعه‌سازان خارجی و داخلی را به‌شدت مدنظر قرار داده‌اند که امیدوارم با همت قطعه‌سازان این حرکت‌ها هم به ثمر بنشیند. همچنین دسته سوم از سیاست‌گذاری‌های روی مسئله واردات است. نظارت بیشتر و تنظیم هزینه‌ها و کاهش واسطه‌ها، باعث پایین‌آمدن قیمت‌های خودروهای وارداتی و ارائه خدمات بهتر به وسیله آنها خواهد شد. البته این تأثیرات به‌کندی نمایان می‌شود و باید به این نگرانی هم اشاره کنم که ثبات در پیگیری این سیاست‌ها باید در ادامه راه به‌شدت تحت نظر باشد؛ چراکه هر چقدر حرکت‌ها جدی‌تر می‌شود و دست واسطه‌ها کوتاه‌تر، آنها بیشتر به ارکان نظارتی و سیاستی حمله خواهند کرد و می‌توانند جو جامعه را متشنج کنند تا از آب گل‌آلود ماهی خود را دوباره صید کنند.

۴ آیا قراردادهای جدید به خودروسازشدن ما منجر خواهد شد و می‌توانیم به صورت یک برند مشخص در بازار رقابتی دنیا و منطقه حضور داشته باشیم؟

اولا از نظر من، ما هم‌اکنون خودروساز هستیم. موضوع مهم این است که چه زمان، خودروسازی در کلاس جهانی خواهیم شد. خودروساز کلاس جهانی، خودروسازی است که بتواند به‌طور اقتصادی خودروهایی را هرچند محدود در فضای بین‌المللی عرضه و مشتری آن را آزادانه انتخاب و خریداری کند.

اقتصاد

برای این منظور نمی‌توان با یک قرارداد انتظار داشت که همه‌چیز درست شود. برای یک تولید اقتصادی ضمن اینکه در خودروسازی باید تحولاتی رخ دهد، باید فضای اقتصاد کشور مبدأ تولید (که عملیات تولید در آن صورت می‌گیرد) دارای مشخصات رقابتی باشد؛ برای مثال نرخ تورم تک‌رقمی و تحت کنترل، بانک‌داری و بازار سرمایه شفاف و حامی تولید و بازار کار منطقی و هزینه‌های اصلی و جنبی شفاف و رقابتی و موارد متعدد دیگر پیش‌نیازهای تولید هر نوع کالایی به صورت رقابتی در سطح جهان است. نمی‌توان قیمت ورق فولاد یا یک ماده پلاستیکی را با قیمتی بالاتر از قیمت جهانی ارائه داد و آن‌گاه منتظر تولید رقابتی بود. بیش از این به این موضوع نمی‌پردازم؛ چراکه خودش حدیث مفصلی است که بهتر است اقتصاددانان بزرگ ما درباره آن صحبت کنند. اما اگر فقط روی قراردادهای حاضر و نقش خودروسازان تاکید داشته باشیم، بهتر است چند موضوع را مطرح کنم: اولاً تاکنون فقط یک قرارداد دقیقاً منعقد شده است که متأسفانه شصتاً اطلاع دقیقی از مفاد آن و به‌خصوص تضامین لازم‌ه حقوقی آن ندارم. اخیرا مدیرعامل شرکت ایکاپ با اینکه چند وقت از اجرای قرارداد نگذشته است اعلام کرد که به جای ۴۰ درصد داخلی‌سازی فعلا به ۲۰ درصد اکتفا می‌کند و اظهار امیدواری کرد که به‌زودی در آینده‌ای نزدیک، به هدف تعیین‌شده هم خواهند رسید. اینکه آیا این تصمیم درست است یا خیر، مطمئن هستم که مدیران ما در این فضای نسبتاً رقابتی، هم به فکر مشتریان خود هستند و هم به فکر منافع شرکت و کشور. اما همین خود گواه این است که تمام آنچه در رسانه‌ها گفته می‌شود، فقط بخشی از واقعیت است. اینکه ما فشار می‌آوریم و یک قرارداد با خواسته‌های سنگین را مطرح می‌کنیم و بعد از یک تا دو سال قرارداد منعقد می‌شود، یک موضوع است و اینکه ما چه تضامینی از طرف خارجی می‌گیریم و از آن مهم‌تر، چه ظرفیت‌هایی را در خودمان ایجاد می‌کنیم یک موضوع دیگر. می‌خواهم در اینجا به موضوع مهم ظرفیت‌سازی در داخل کشور بپردازم. در حقیقت، آن قدر که ما به‌ظاهر مواظب هستیم که طرف‌های خارجی سرمان کلاه نگذارند، به فکر استفاده بهینه از امکانات خود و انجام وظایف خود نیستیم. رهبر معظم انقلاب بارها در این زمینه تاکید فرموده‌اند اما متأسفانه در مواردی که در موضوع اقتصاد مقاومتی تاکید می‌شود، قورا به موضوع خطرات مذاکره با طرف خارجی توجهمان جلب می‌شود. اما به نظر من موضوع مهم‌تر در این روابط، فراموش‌کردن وظایف و مسئولیت‌های خودمان است که در این مذاکرات خطرناک‌تر است و عمدتاً ما از آن طرف ضربه می‌خوریم. وقتی عباس‌میرزا یک قسمت مهم از مملکت را از دست داد، همه او را به خیانت متهم کردند؛ اما کسی به این موضوع توجه نکرد که چرا عباس‌میرزا شکست خورد. آیا قوای روسیه او را شکست داد یا ضعف قوای داخلی. به نظر من در هر جنگی هم‌زمان دو طرف باید موردتوجه قرار گیرند. ما در این جنگ اقتصادی که یک جنگ واقعی و تمام‌عیار است و البته با جنگ‌های فرهنگی عجیب و هم‌زمان است، خیلی جدی باید روی توانمندی‌های خود تمرکز داشته باشیم. متأسفانه باید عرض کنم که در این زمینه باید به‌غیر از قرارداد با طرف‌های خارجی، تفاهم‌نامه‌ها، سیاست‌ها و همکاری‌های جدی داخلی تقویت شود و حتی در مواردی به وجود آید.

۴ منافع ما ایجاب می‌کند تولید داخلی را با فناوری جدید و به‌صورت صادرات‌محور توسعه دهیم و از آن طرف، خودروسازان خارجی هم هزینه‌های زیادی برای تحقیق و توسعه خود صرف کرده‌اند و حاضر نیستند به‌راحتی آن را در اختیار کشور توانمندی مانند ما قرار دهند. به‌هرحال کشور ما نشان داده است که توانایی زیادی در کسب مهارت و فناوری دارد. شبیه این اتفاق در چین افتاد؛ ولی باید توجه کنیم که سهم صادراتی آن کشور با آن بازار بزرگ چندهمیلیونی، حدود پنج درصد است. این در حالی است که ما سهم ۳۰درصدی می‌خواهیم.

استفاده بهینه از امکانات خود و انجام وظایف خود نیستیم. رهبر معظم انقلاب بارها در این زمینه تاکید فرموده‌اند اما متأسفانه در مواردی که در موضوع اقتصاد مقاومتی تاکید می‌شود، قورا به موضوع خطرات مذاکره با طرف خارجی توجهمان جلب می‌شود. اما به نظر من موضوع مهم‌تر در این روابط، فراموش‌کردن وظایف و مسئولیت‌های خودمان است که در این مذاکرات خطرناک‌تر است و عمدتاً ما از آن طرف ضربه می‌خوریم. وقتی عباس‌میرزا یک قسمت مهم از مملکت را از دست داد، همه او را به خیانت متهم کردند؛ اما کسی به این موضوع توجه نکرد که چرا عباس‌میرزا شکست خورد. آیا قوای روسیه او را شکست داد یا ضعف قوای داخلی. به نظر من در هر جنگی هم‌زمان دو طرف باید موردتوجه قرار گیرند. ما در این جنگ اقتصادی که یک جنگ واقعی و تمام‌عیار است و البته با جنگ‌های فرهنگی عجیب و هم‌زمان است، خیلی جدی باید روی توانمندی‌های خود تمرکز داشته باشیم. متأسفانه باید عرض کنم که در این زمینه باید به‌غیر از قرارداد با طرف‌های خارجی، تفاهم‌نامه‌ها، سیاست‌ها و همکاری‌های جدی داخلی تقویت شود و حتی در مواردی به وجود آید.

۴ یکی از مشکلات صنعت خودرو کشور، تفکر دولتی حاکم بر این صنعت است. به نظر شما چه باید کرد تا در پسابرجام صنعت خودرویی به معنای واقعی بزرگ و رقابتی داشته باشیم؟

اگر فرض کنیم که تمهیدات اقتصادی و سیاسی و ستروهای بیرونی خودروسازی فراهم شود، برای اینکه یک خودروساز در سطح جهانی داشته باشیم باید مجموعه شرکت‌های خودروساز، قطعه‌ساز،



تولیدکننده مواد اولیه، بازیگران و دانش‌بنیان کنار هم تحت یک رهبرید مشخص به‌صورت تیمی رشد کنند تا بتوان ضمن تولید محصولات جدید تحت لیسانس خارجی و افزایش ثروت، سرمایه‌گذاری‌های لازم را برای کسب و جذب فناوری و نهایت رشد و توسعه آن انجام دهند. در دهه ۷۰ در کشور ما شبیه این اتفاق افتاد و ما در اوایل دهه ۸۰ نتیجه آن را در قالب تولید اولین خودروی تحت مالکیت داخلی مشاهده کردیم. خودروسازان با ایجاد شرکت‌های واسطه‌ای مانند ساپکو و سازه‌گستر در زمینه رشد و توسعه شبکه تأمین و شرکت‌هایی مانند خدمات علمی صنعتی، ایترک، اپیکو، تام، مرکز تحقیقات ایران خودرو و سایپا، پژوهشکده و دانشکده مهندسی خودرو عملاً کارهای جدی‌ای در زمینه رشد و توسعه علم و فناوری در کشور انجام دادند. اما اتفاقی که در ادامه افتاد، پس از شکل‌گیری اولیه و اوج‌گیری این شبکه عظیم، ناگهان با تغییر مدیریت‌ها و توجه به اقتصاد مطلق، کلیه برنامه‌های انسجام‌دهی که عمدتاً حول توسعه محصولات جدید بود، با سرعت متوقف شد و در میانه دهه ۸۰، خودروسازها در نتیجه سرمایه‌گذاری‌ها و حرکت‌های دهه ۷۰، به اوج سودآوری رسیدند؛ غافل از اینکه این کشتاور به‌وجودآمده هرچند با تأخیر، در ادامه بدون تزریق انرژی مستهلک شده و افول خواهد کرد. در حقیقت تحریم‌های ظالمانه عملاً تیر خلاصی بود بر این ناتوانی داخلی و به ما در شروع دهه ۹۰ نشان داد که چقدر ضعیف شده‌ایم. به قسمی که حتی بازار لوازم بدکی ما را چینی‌ها تصاحب کرده بودند و بسیاری از تولیدکنندگان داخلی تبدیل به واردکنندگان کالاهای آنها شده بودند. تحریم‌ها، اگرچه ضررهای بسیار زیادی به همراه داشت، اما به ما موربان‌های اقتصادی را نمایان و توجه‌ها را به داخل کشور جلب کرد.

۴ به نظر شما بهتر است دولت یک استراتژی متمرکز در صنعت خودرو داشته باشد؟ آیا استراتژی موجود در صنعت خودرو برای این منظور کفایت می‌کند؟

البته مطمئناً اقتصاددانان‌ها و متخصصان به این حرف من ایراد وارد می‌کنند. اما می‌خواهم عرض کنم که متأسفانه ما مراحل رشد و توسعه را به‌درستی طی نکردهایم و هنوز دارای اقتصاد دولتی هستیم. بنابراین از نظر من همچنان برای رشد صنعتی بزرگ و رقابتی مانند خودروسازی نیازمند یک برنامه‌ریزی منسجم و فعال در زمینه رشد و توسعه آن هستیم. البته اینکه چه فلسفه‌ای بر این برنامه‌ها حاکم باشد، اهمیت زیادی دارد. دیگر دوران سیاست‌های جایگزینی واردات دهه ۶۰ میلادی با توسعه صادرات دهه ۸۰ میلادی گذشته است. امروزه باید روی مزیت‌های رقابتی کار کنیم و توانمندی‌های موجود در کشور را با یک برنامه‌ریزی همه‌جانبه تبدیل به مزیت رقابتی کنیم. امروزه نه انرژی موجود در کشور و نه نیروی کار، ما تقریباً هیچ مزیت رقابتی جدی بالفعلی در اختیار نداریم. اما می‌توانیم با توجه به انواع منابع معدنی، انرژی، ژئوپلیتیکی و به طور خاص انرژی ژنتیکی موجود در کشور و با توجه به فرهنگی غنی که قابلیت بازسازی دارد، مزیت‌های رقابتی را در کشور ایجاد کنیم. اما درباره برنامه‌های موجود در کشور باید عرض کنم که متأسفانه این برنامه‌ها عمدتاً در حد یک نوشته هستند و در سطح باقی مانده‌اند؛ برای مثال استراتژی صنعت خودرو که پس از چند سال تصویب شد، با تمام تلاشی که انجام شد، از محدوده وزارت صنعت بیرون نرفت و حتی در دولت جاری نشد. برنامه‌های اجرایی و تاکتیکی آن هم هیچ‌گاه استخراج نشد. در حقیقت توسعه مزیت رقابتی در کشور در محدوده اختیار و توانمندی یک دولت است و نه یک وزارتخانه. اجرای بسیاری از برنامه‌ها و مقدمات آن نیازمند همکاری وزارتخانه‌هایی مانند اقتصاد و دارایی، نفت، نیرو، کشور و سازمان‌های مهم دیگر است. نکته مهم این است که یک برنامه خوب برای ایجاد مزیت رقابتی در صنعت خودرو که رقبایی مانند چین، هند، مکزیک و ترکیه را در کنار خود دارد، جز با دیدن تمام ارکان این توسعه و به‌طور خاص نقش شرکت‌های دانش‌بنیان و فناوری و در کنار آن دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی و صرف بودجه‌های لازم در قسمت‌های ضعیف و زنجیره، امکان‌پذیر نیست.

گذر

رئیس اتاق تهران: عضویت ایران در FATF دستخوش مسائل سیاسی شد

● **ایرنا:** رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران می‌گوید: پس از رفع تحریم‌ها، موضوع پیوستن به FATF مطرح و در مجلس وقت تصویب و در شورای نگهبان تایید شد؛ اما در روزهای اخیر، این امر دستخوش مسائل سیاسی شده است. گروه ویژه اقدام مالی (FATF) یک نهاد بین‌الدولی است که در سال ۱۹۸۹، با دغدغه مبارزه با پول‌شویی در سطح شبکه جهانی بانکی شکل گرفت و در همین مسیر، مأموریت‌های آن توسعه یافت. مسعود خوانساری روز سه‌شنبه، در نشست هیأت نمایندگان اتاق تهران، گفت: مسئول اجرای قانون FATF وزارت امور اقتصادی و دارایی است. وی می‌گوید، بدهی بخش خصوصی به شبکه بانکی کشور، در فصل دوم سال نسبت به فصل اول، ۱۶۰ هزار میلیارد ریال افزایش یافته است. خوانساری افزود: حجم نقدینگی در بهار ۱۳۹۵، نسبت به فصل گذشته، ۴۰۲ درصد رشد داشته است. سهم سپرده‌های کوتاه‌مدت از نقدینگی کل کشور، در سال ۱۳۹۵ افزایش یافته؛ اما سهم سپرده‌های بلندمدت به دلیل کاهش سود سپرده بانکی، کاهش یافته است. رئیس اتاق تهران می‌گوید، با وجودی که توافق‌های چشمگیری کسب و مقرر شده بانک‌های سینا، پارسیان و خاورمیانه در آلمان، شعبه دایر کنند، نقل و انتقال پول هنوز با مشکل مواجه است.

این فعال بخش خصوصی، با اشاره به اینکه مبادلات پولی در زمان تحریم از مبادی غیررسمی انجام می‌شد، ابراز امیدواری کرد وضعیت به حالت عادی برگردد.

خوانساری با پیش‌بینی دورقمی‌شدن نرخ تورم در نیمه دوم امسال، ابراز امیدواری کرد دولت با تمهیداتی که می‌اندیشد، از این امر جلوگیری کند.

وی در بخش دیگری از سخنان خود، درباره اصلاحیه بودجه سال ۱۳۹۵ گفت: این اصلاحیه که ۱۵ شهریور در مجلس تصویب شد، چهار تبصره عمده داشت: نخست تبصره‌ای که به دولت اجازه می‌دهد، بدهی‌های خود را به بانک‌ها تهاتر کند؛ امیدواریم این امر به افزایش تسهیلات شبکه بانکی و تأمین نقدینگی بخش خصوصی به وسیله بانک‌ها کمک کند.

رئیس اتاق تهران می‌گوید، تبصره ۳۶ اصلاحیه نیز، به دولت اجازه داده است ۴۰ هزار میلیارد تومان اوراق مشارکت منتشر کند که امیدواریم از این طریق، دولت بتواند بخشی از مطالبات بخش خصوصی را پرداخت کند.

خوانساری ادامه داد: براساس این اصلاحیه، دولت اجازه دارد ۸۰ هزار میلیارد ریال (هشت هزار میلیارد تومان)، اوراق خزانه برای بیمه سلامت منتشر کند که از این طریق، بخشی از مطالبات بخش خصوصی فعال در این زمینه، پرداخت خواهد شد.

رئیس اتاق تهران به تبصره ۳۸ قانون

اصلاحیه بودجه اشاره کرد و گفت: براساس این تبصره، دولت اجازه دارد مبلغ پنج میلیارد دلار از روسیه برای پروژه‌های زیربنایی و انرژی‌های نو، تسهیلات دریافت کند.

خوانساری در بخش دیگری از سخنان خود درباره ماده ۳۴ قانون رفع موانع تولید، گفت: یکی از مشکلات این بخش، این است که بازگشت ارزش افزوده پرداختی برای کالاهای صادراتی تا تأخیر انجام می‌شود، براساس ماده ۳۴ قانون رفع موانع تولید، ارزش افزوده باید در مدت یک ماه برگشت می‌شد؛ اما با آیین‌نامه‌ای که برای این قانون نوشته شد، این امر به طور عملی اجرایی نمی‌شد.

وی ادامه داد: این مسئله در شورای صادرات

مطرح شد و پیش‌بینی می‌شود این موضوع در هفته جاری نهایی شود و به این ترتیب، بخشنامه‌ای که سه سال دچار مشکل بود، این هفته حلافصل می‌شود.

به گزارش ایرنا، گروه ویژه اقدام مالی (FATF) یک نهاد بین‌الدولی است که در سال ۱۹۸۹، با دغدغه مبارزه با پول‌شویی در سطح شبکه جهانی بانکی شکل گرفت و در همین مسیر نیز مأموریت‌های آن توسعه پیدا کرد؛ اما پس از واقعه یازدهم سپتامبر ۲۰۰۱، مسئله تأمین مالی تروریسم به‌عنوان مسیری تازه برای این سازمان مطرح و این موضوع به‌عنوان یک مأموریت جدید به آنها محول شد.

در سال ۲۰۰۸، مسئله تأمین مالی فعالیت‌های اشاعه‌ای و تسلیحات کشتار جمعی شیمیایی و اتمی، به‌عنوان دیگر مأموریت‌های این گروه، در فهرست کارشناسی‌های FATF قرار گرفت.

بنابراین کارکرد کنونی آن، وضع استانداردهایی برای مقابله با پول‌شویی، تأمین مالی تروریسم و سایر جرایمی است که سلامت نظام مالی را تهدید می‌کند.

گروه ویژه اقدام مالی، تلاش می‌کند اجرای این استانداردها را در کشورها افزایش دهد و همکاری بین‌المللی را برای مبارزه با سوءاستفاده از نگاه‌های اقتصادی و نظام مالی و ارتکاب جرائم باشد، تشویق کند.