

انصاف در ارزیابی ها

بررسی همه ابعاد و جوانب کارنامه اقتصادی دولت یازدهم کاری دشوار و تا حدی هم پیچیده است. برخی از منتقدان دولت در اظهارنظرهایشان بخش هایی از فعالیت های دولت را در یک دوره چندماهه موردتوجه قرار می دهند و بدون توجه به شرایط سخت اقتصادی و سیاسی که دولتمردان وارث آن شدند انتقادهایی به عملکرد اقتصادی دولت وارد می کنند. قلمرا هیچ منتقد منصفی نمی تواند مدعی شود عملکرد دولت یازدهم در برخی حوزه ها عاری از نقص بوده است، اما تلاش برای صفر نشان دادن دستاوردهای آن هم عاری از انصاف است. دولت یازدهم در حالی اقتصاد کشور را تحویل گرفت که تورم به بالای ۴۰ درصد رسیده بود، وضعیت ذخایر استراتژیک کشور مناسب نبود، نرخ رشد اقتصادی بیشتر از منفی ۶ بود و همه این ها در حالی بود که بخش بزرگی از درآمدهای سرشار نفتی هم که در دوره قبل به دست آمده بود صرف واردات شد. واردات کالا در آن سطح، پایه های تولید ملی را به شدت تحلیل برد و همه این ها باید کنار فشار مضاعف تحریم های اقتصادی سخت قرار بدهیم. دولت یازدهم از همان ابتدا روی نکته مهمی دست گذاشت، بارها شنیده ایم که تورم، پهنشت پولدارها و جهنم فقرا و طبقات متوسط و حقوق بگیر است. دولت با انضباط مالی که در پیش گرفت، توانست این تورم افسار گسیخته را به خوبی مدیریت کند. برخی ها می گفتند که کاهش تورم در حد هسته سخت یعنی حد ۱۷ تا ۱۵ درصد کار شاقی نیست جدای از نادرست بودن این سخن، دیدیم که در ادامه، از این هسته سخت هم عبور کردیم و حالا تورم به خوبی مهار شده است. رکود اما مسئله ای است که می توان از آن به عنوان پاشنه آشیل این دولت یاد کرد. سیاست های انقباضی دولت در کنار کاهش قدرت خرید مردم در سال های گذشته و همچنین آسیب شدیدی که پایه های تولید ملی در دوران گذشته دیده بود، باعث شد در حوزه عبور از رکود مشکلاتی پیش بیاید. اگر قرار باشد انتقادی متوجه دولت باشد از همین ناحیه است که البته بخشی از این هم ناگزیر اتفاق افتاده است. فراموش نباید کرد که در ایام اخیر منابع مالی دولت کاهش شدید پیدا کرد و بخش بزرگی از نقدینگی در قالب مطالبات معوق بانکی قفل شده بود و از آن سو هم بخش صنعت و تولید به شدت نیازمند تزریق نقدینگی است. بنابراین رکود اقتصادی بیش از آنچه تصور می شد ادامه یافت. در مورد اینکه چرا برخی منتقدان باوجود آگاهی از شرایط سخت اقتصادی که دولتمردان کنونی با آن مواجه بودند می خواهند همه دستاوردهای اقتصادی را زیر سؤال ببرند، نگارنده نمی خواهد نیت خوانسی کند، اما آنچه می تواند بر این منافع ملی مهم باشد، این است که سیاست گذاران اقتصادی برنامه های خود را بر مدار توسعه اقتصادی کشور قرار دهند و مسیر درست را ادامه دهند. در خبرهای این روزها بسیار دیدم عده ای از اینکه مقامات اقتصادی به دنبال سامان دادن نحوه پرداخت یارانه های نقدی هستند در فضای پیش و پس از انتخابات، استفاده ناصواب کرده و می کنند. مهم ترین توصیه به دولت می تواند این باشد که در دام این نوع اظهارات نیفتد و کار علمی و درست را انجام دهد. البته در این میان یک گرفتاری دیگر هم وجود دارد که باید گوشزد کرد. و آن هم احتمال تاثیرپذیری از برخی سیاست های اقتصادی نولیبرالی است که می تواند بهره مندی آحاد مردم از ثبات دستاوردهای اقتصادی را کاهش دهد. یکی از مهم ترین دستاوردهای دولت یازدهم به سرانجام رساندن پرونده هسته ای و برداشتن تحریم های بین المللی است. حالا فضا باز شده و ما می توانیم سرمایه های خارجی جذب کنیم و بخشی از منابع بلو که شده مان را به دست آوریم. در این دو مقوله دولت باید به صورت جدی برنامه ریزی داشته باشد. بخش های تولیدی ما به شدت آسیب دیده اند و باید حتما برنامه های جدی برای حمایت از آن ها ترتیب داده شود. از سوی دیگر نظام مالی ما نیازمند اصلاح جدی است. اگر این دو اتفاق هم زمان رخ دهد، رونق به اقتصاد کشور با می گردد. ایجاد اشتغال و کمک به جبران آسیب هایی که در سال های گذشته، بر اقتصار کم تر بر خوردار وارد شد باید دو برنامه مهم دولت باشد. خوشبختانه پیش بینی ها حاکی است در سال آینده شاهد رشد اقتصادی خواهیم بود، باید از این فضا به بهترین نحو استفاده شود. عده ای هم هستند که به نام بخش خصوصی فعالیت می کنند اما به دلیل عارضه مهم و مزمن تورم بلد نیستند بدون تورم دورقمی کار کنند. حرف این گروه هم را نباید گوش کرد و دولت باید هم زمان سیاست های ضد تورمی را ادامه دهد. البته برنامه ریزی برای رونق هم بحث مهمی است که نباید از آن غافل ماند.

استاد اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی

دومین کشتیرانی بزرگ جهان در آب های ایران

هفته گذشته هیئت اقتصادی سوئیس با مقامات وزارت راه و شهرسازی در تهران مذاکراتی جدی برای ورود دومین لاینر بزرگ جهان به ایران انجام دادند. شرکت ام.اس.سی. سوئیس یکی از بزرگترین شرکت های کشتیرانی جهان است که ۱۴.۹ درصد سهم بازار حمل و نقل دریایی جهان را در اختیار دارد در جریان مذاکرات با طرف های مذاکره کننده ایرانی رسماً فعالیت خود در آب های ایران را رسر خواهد گرفت. شرکتی که با توجه به نفوذ بین المللی در بنادر بزرگ جهان می تواند برای کشور برد دریایی مهمی به ارمان بیاورد.

۰۲ | کتبی نو

فرمان فاز دوم اصلاحات اقتصادی

حمایت دولتی از صنایع انحصاری کمرنگ می شود



عدم دخالت دولت در نظام قیمت گذاری و تعیین قیمت خودرو و در بازار آزاد از جمله برنامه های وزارت صنعت در برنامه راهبردی ده ساله است

• منصور اولی •
mansouroola@gmail.com

پایان انتخابات مجلس و خبرگان رهبری با فراخوان چهره های مختلف سیاسی و اقتصادی و فرهنگی برای تحویلی بزرگتر در عرصه اقتصادی و مدیریتی کشور همراه شده است. ۴ روز پس از برگزاری انتخابات یعنی سه شنبه هفته گذشته بود که حسن روحانی، رئیس جمهور در همایش بین المللی صنعت خودرو با رویکرد اقتصاد مقاومتی، به نقد صریح حمایت غیر منطقی دولت های گذشته از صنایعی چون خودرو سازی پرداخت و گفت: «اینکه یکی دو بنگاه خودرو سازی تأسیس و به یک ملت تحمیل کنیم، دروازه ها را ببندیم و به یک ملت بگوییم این تنها خودرو است، می خواهید بخواهید، نمی خواهید نخواهید؛ این دولت ابتدا چنین منطقی را نمی پذیرد.» او سپس تأکید کرد: «دولت در این مهر و موم ها، با ممنوعیت واردات خودرو و اعمال تعرفه های سنگین بر واردات خودرو از این صنعت حمایت کرده اما حمایت دولت نمی تواند دائمی باشد. حمایت دولت از یک صنعت در برابر صنایع بیرونی، دوره ای دارد و این دوره نمی تواند نامحدود باشد.» روحانی نتیجه گرفت: «صنعت خودرو سازی در ایران باید به طور کامل خصوصی سازی و رقابتی شود.»

■ درد مزمن علاج می شود؟

سختان هفته گذشته روحانی اگر چه در همایش صنعت خودرویی

با حضور خودروسازان داخلی و خارجی عنوان شد و رئیس جمهور هم روی اصلی سخن خود را متوجه صنعت خودرو سازی کرد اما با این حال طی سالیان گذشته دولت های مستقر سیاست هایی را پیش گرفته اند که برخی آثار منفی آن ها در صنایعی چون خودرو سازی به وضوح دیده می شود. از تیر ماه سال ۱۳۹۰ که تحریم های گسترده علیه ایران از راه رسید و دامنه این تحریم ها حتی صنعت خودرو سازی را هم در بر گرفت، بحران خفته در این صنعت نمایان شد. ریشه اصلی بحران نه در تحریم های خارجی که در داخل نهفته بود. تعرفه بالای دولتی مقابل خودروسازان خارجی و حمایت نیم قرنی و مطلق از صنعت خودرو سازی باعث شده تا این بخش از صنعت پیشران، با اولین فشار جدی خارجی زمینگیر شود. به طوری که طبق آمار وزارت صنعت، معدن و تجارت؛ تولید خودرو در ایران طی دو سال از تیراژ بالای یک میلیون به کمتر از ۵۰۰ هزار رسید. ضمن اینکه پایین بودن کیفیت خودرو های تولیدی باعث شد تا محمدرضا نعمت زاده، وزیر این وزارتخانه بگوید «از اینکه شاهد صف کشیدن خودرو های

صفر کیلومتر مقابل نمایندگی های تعمیرات هستیم، خجالت می کشم.» نعمت زاده اگر چه صریحاً از این وضعیت ابراز تأسف شدید کرد اما به گفته محسن جلالپور، رئیس اتاق بازرگانی (در گفت و گویی کوتاه با خبرنگار آتینو)، باید علاوه بر ابراز تأسف به فکر چاره جویی هم بود چرا که حمایت مطلق دولت از صنایعی چون خودرو سازی نه تنها پیشرفت این صنعت را موجب نشده که باعث تنبلی آن هم شده است. جلالپور می گوید: «دولت باید از صنایع و بخش خصوصی حمایت کند اما حمایت هم، راه و روش خود را دارد. مثلاً دولت باید فضای لازم را برای تحرک بخش خصوصی باز کند و بخش خصوصی هم خود می داند چگونه زمینه رشدش را مهیا سازد.» تحلیل کوتاهی که جلالپور ارائه داده است به نوعی دیگر در سختان احمد حاتمی یزد، مدیر عامل اسبق بانک صادرات دیده می شود. حاتمی یزد در گفت و گو با آتینو می گوید: «نیازی به حمایت دولتی مشابه آنچه در صنعت خودرو دیده می شود، نیست چرا که صنایع مختلف در شرایطی که فضا برای آنان فراهم شود، می توانند به راه خود ادامه بدهند.» حاتمی یزد

پیش

آنگونه که از سختان رئیس جمهور برمی آید دوران حمایت هایی که منجر به تنبیل شدن صنایع می شود، پایان یافته و باید به رقابتی کردن صنایع از جمله خودرو سازی فکر کنیم. کما اینکه روحانی در بخشی دیگر از سخنانش در همایش هفته گذشته خودرو سازی تصریح کرد: «آنچه برای ما اهمیت دارد این است که صنعت ما باید از کیفیت لازم و قدرت رقابت برخوردار باشد. حمایت به معنای خروج از رقابت جهانی و پایین آمدن کیفیت در صنعت خودرو خواهد بود.» برنامه ۱۰ ساله ای که از سوی وزیر صنعت برای آزاد سازی قیمت خودرو اعلام شده نشان از آن دارد که زنگ حمایت دولتی از صنعت خودرو به پایان رسیده.



یکشنبه • ۱۶ اسفند ۱۳۹۴ • شماره چهل و شش

A T I V E H N O

به برخی از این مشکلات از جمله بدهی سنگین دولت به بخش های مختلف اشاره کرده می گوید: «دولت به شرکت های مختلف بدهکار است و شرکت های مختلف به بانک ها و بانک ها هم به خاطر عدم وصول مطالبات معوق توان پرداخت مجدد تسهیلات را ندارند.» این کارشناس مسائل اقتصادی می گوید: «سختان رئیس جمهور درباره اینکه حمایت دولت از صنایعی مانند خودرو سازی نمی تواند ابندی باشد کاملاً صحیح است اما دولت می تواند با چاره جویی برای مشکلات ریشه ای اقتصادی مانند اجرای قانون بهبود فضای کسب و کار یا پرداخت بدهی به شرکت ها و بخش های مختلف راه را برای تحرک بخش خصوصی و صنایع تولیدی باز کند.»

■ دولت چه می کند؟

آنگونه که از سختان رئیس جمهور برمی آید دوران حمایت هایی که منجر به تنبیل شدن صنایع می شود، پایان یافته و باید به رقابتی کردن صنایع از جمله خودرو سازی فکر کنیم. کما اینکه روحانی در بخشی دیگر از سخنانش در همایش هفته گذشته خودرو سازی تصریح کرد: «آنچه برای ما اهمیت دارد این است که صنعت ما باید از کیفیت لازم و قدرت رقابت برخوردار باشد. حمایت به معنای خروج از رقابت جهانی و پایین آمدن کیفیت در صنعت خودرو خواهد بود.» محمدرضا نعمت زاده، وزیر صنعت، معدن و تجارت هم طی سختانی در این همایش با اشاره به برنامه ۱۰ ساله صنعت خودرو و اعلام کرده، در این مدت ایران باید در منطقه؛ رتبه اول، در آسیا؛ رتبه پنجم و در جهان؛ رتبه یازدهم را در بخش خودرو به دست آورد. همچنین آزاد سازی و تعیین قیمت خودرو در بازار آزاد از دیگر بخش های این برنامه است و باید طی ده سال قیمت خودرو آزاد شود. در مجموع سختان رئیس جمهور و نیز برنامه ۱۰ ساله ای که از سوی وزیر صنعت برای آزاد سازی قیمت خودرو اعلام شده نشان از آن دارد که زنگ حمایت دولتی از صنعت خودرو به پایان رسیده و بعد از این خودروسازان باید آماده رقابت با برندهای جهانی شوند. ۱۰ سال هم فرصتی است که دولت به خودرو سازان داده است تا خود را برای ورود به رقابت آماده کنند.

■ دولت باید جدی باشد

مهرداد بائوج لاهوتی، عضو کمیسیون عمران مجلس در گفت و گویی با آتینو می گوید: «باید از اعلام برنامه دولت برای پایان حمایت غیر منطقی از صنایعی چون خودرو سازی استیقال کرد اما باید تجارب دهه های گذشته را هم مدنظر داشته باشیم چرا که دولت هایی بوده اند که حمایت مطلق از صنایعی چون خودرو سازی را قابل انتقاد دانسته اند اما در عمل به حمایت خود ادامه داده اند. بنابراین عملیاتی شدن کاهش حمایت دولتی از صنعت خودرو سازی مانند آنچه در کره جنوبی رخ داده است، می تواند الگوی خوبی باشد.» به گفته این نماینده مجلس دولت کره جنوبی هم، هم زمان با ایران به حمایت از صنایع خودرو سازی خود پرداخت اما حمایت دولت ایران از صنعت خودرو سازی همچنان ادامه داشته است لیکن دولت کره جنوبی کم کم حمایت ها را کاهش داد و اینک به جایی رسیده که شرکتی مانند هیوندایی فروش سالانه ۸ میلیون خودرو در جهان را هم، در کارنامه خود دارد. لاهوتی می گوید: «ما هم می توانیم چنین باشیم اگر اراده جدی داشته باشیم.»

■ جدی هستیم

ظاهراً بحث فاصله بین برنامه های اعلامی با آنچه در عمل اجرا شده است، از دید دولتمردان پنهان نمانده است. کما اینکه نعمت زاده خود به چنین اشکالی از گذشته آگاهی داشته و می گوید: «عدم دخالت دولت در نظام قیمت گذاری و تعیین قیمت خودرو در بازار آزاد از جمله برنامه های وزارت صنعت در برنامه راهبردی ده ساله است که به صورت جدی اجرا خواهد شد. همچنین اصلاح ساختار قطعه سازان، توسعه و بهبود نظام تأمین مالی، حمایت جدی و مؤثر از مصرف کنندگان و ارتقای سطح خدمات فروش و پس از فروش در این برنامه پیش بینی شده است و اجرایی خواهد شد.» حسن روحانی، رئیس جمهور هم در جمع بندی سختان خود به این انتظار و سایر انتظارات این گونه پاسخ داد: «چاره ای نداریم و باید به بازارهای جهانی راه پیدا کنیم.»

قوانین مزاحم و نقش آن در اخلاخل در تولید



BenchMarking یا الگوبرداری می گویند. شاید هم یک راه سریع رسیدن به شرایط بهتر، قانون مهندسی معکوس باشد که بر اساس آن لازم است ابتدا یک تیم کارشناسی، مجموعه قوانین شفاف و روان اقتصادی را تنظیم و سپس تصویب کند و با ابلاغ آن، کلیه قوانین قبلی لغو و بی اثر اعلام شود.

فضای کسب و کار ایران به دلیل وجود بیش از ۱۶۰۰ قانون مزاحم، کند و بی نشاط است. دولت یازدهم اگر می خواهد چرخ اقتصاد را روغن کاری کند، باید در یک اقدام شجاعانه، این قوانین را اصلاح یا حذف کند. این کار پشتوانه تحقیقی خوبی هم در دولت، هم در مرکز پژوهش های مجلس و هم در بخش خصوصی دارد. قهرمانی می خواهد که پنجه در پنجه این غول هزار دست بر و کراسی بیندازد و کمرش را بشکند.

برای رفع قوانین مزاحم در پیش داریم، قوانینی که برخی از آن ها در زمان تصویب بدون نگاه به همه جوانب آن و صرفاً برای حل مقطعی یک مشکل در مجلس یا دولت تصویب شده و اکنون تبدیل به غده ای مزاحم در کسب و کار کشور شده است. در جلسه یهمن ماه شورای گفت و گو که دستور کار آن مقررات زدایی بود، اشاره کردم که مسیر فعلی رفع قوانین مزاحم، مسیر روشنی نیست و بیم آن می رود که نشست های کمیته موضوع ماده ۷۶ هم حالت تشریفاتی پیدا کند. پیشنهاد کردم برای الگوگیری از بعضی کشورها از قبیل هند و کره جنوبی، فرآیندی مستمر و سیستماتیک تعریف شود تا بتواند قوانین مزاحم را شناسایی و تحلیل و در نهایت بتواند بهترین اقداماتی که موجب ارتقای عملکرد دولت می شود را معرفی کند. در مدل های کسب و کار به این فرآیند