

ضمیمه این شماره:
ویژه نامه مقالات اقتصادی
«دولت، آزمایش آزادسازی و
رقابت‌پذیری را از صنعت برق
آغاز کند»


«مجله ستبران» در دومین شماره سال ۱۳۹۱ خود، گفت و گویی با «دکتر محمد مهدی بهکیش» با عنوان «دولت، آزمایش آزادسازی و رقابت‌پذیری را از صنعت برق آغاز کند» ترتیب داده است. در این گفت و گو از ایشان درباره شرایط اقتصادی ایران، چگونگی حمایت از تولید و نیز راه‌های تقویت صادرات پرسیده شده است. در ویژه‌نامه مقالات اقتصادی، شماره ۵- ضمیمه بولتن هفتگی کمیته ایرانی، شماره ۱۸، متن کامل این مصاحبه از نظرتان می‌گذرد.

در این شماره می‌خوانید:

- ICC / IFO: موانع تازه، بهبود اقتصاد جهان را دچار تغییر می‌کند
 - اولین جلسه پرسش و پاسخ در دفتر خدمات مشورتی کمیته ایرانی ICC
 - دبیر کمیسیون حقوقی و داوری ICC، به عضویت دیوان بین‌المللی داوری برگزیده شد
 - درس‌هایی از یک پرونده، پاسخ‌های رسیده و پی‌نوشت‌های نویسنده ...
 - فراخوان سمینار اعتباراسنادی قابل انتقال چیست؟ اعتبار اسنادی اتکایی کدام است؟
 - معرفی کتاب:
 - «اصول و کلیات بیمه باربری و کاربرد آن»
- ویژه نامه مقالات اقتصادی، شماره ۵، شهریور ماه ۱۳۹۱

ICC / IFO: موانع تازه، بهبود اقتصاد جهان را دچار تغییر
می‌کند

نتایج نظرسنجی اقتصادی جهان ICC/IFO که در تاریخ ۱۶ آگوست سال ۲۰۱۲ منتشر شد کاهش خوش‌بینی را در بهبود اقتصادی جهان نشان می‌دهد که به دلیل بیم از بحران بدهی گسترده در اروپا در حال افزایش است.

این نظرسنجی که حاصل پاسخ ۱۰۷۹ کارشناس از ۱۲۳ کشور جهان است، سقوط شاخص شرایط اقتصادی جهان را به ۸۵/۱ در سه ماهه سوم ۲۰۱۲، بعد از دو دوره افزایش متوالی نشان می‌دهد. این نتایج، به طور قابل توجهی، پایین‌تر از متوسط بلندمدت ۹۶/۷ این نظرسنجی برای سال‌های ۱۹۹۶ تا ۲۰۱۱ است که توسط مؤسسه IFO مونیخ به سفارش تحقیقات اقتصادی^۱ و اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) انجام شده است.

یافته‌های این نظرسنجی از وجود موانع در بهبود اقتصاد جهانی حکایت می‌کند که این امر با توجه به ارزیابی نامطلوب از شرایط اقتصادی کنونی و چشم‌انداز مثبت شش ماهه کمتر از سه ماهه‌های قبلی، به طور ویژه در اروپا می‌باشد.

شاخص شرایط اقتصادی اروپا، در سه ماهه جاری به ۸۸/۹ تنزل پیدا کرده که ۲۰ امتیاز پایین‌تر از میانگین بلندمدت ۱۰۹/۹ آن می‌باشد.

ژان گای کرییر (Jean-Guy Carrier)، دبیرکل ICC گفت: «در ابتدا، برای حل و فصل بحران بدهی در اروپا، اتخاذ تصمیمات سیاسی جهت مقابله با این چشم‌انداز منفی گسترده و افزایش اطمینان سرمایه‌گذاران ضروری است.»

با وجود این که ارزیابی کارشناسان از شرایط اقتصادی نسبت به سه ماهه‌های قبلی - ارزیابی در سه ماهه اول و دوم که به ترتیب ۸۲/۴ و ۹۵ بود - پایین آمده است، اما همچنان ارزیابی‌ها حکایت از این دارد که میان‌مدت اقتصاد جهانی در حال بهبود بوده و به رکود بازنگشته است.

گرنوت نرب (Gernot Nerb)، مدیر پژوهش‌های کسب و کار IFO گفت: «مایه شگفتی است که در این سه ماهه امید به از بین رفتن بحران‌ها به یأس تبدیل شده است. این موضوع بر این امر تاکید دارد که فعالان سیاسی همچون بانک مرکزی اروپا نبایستی در انتظار ثبات بازار بمانند.»

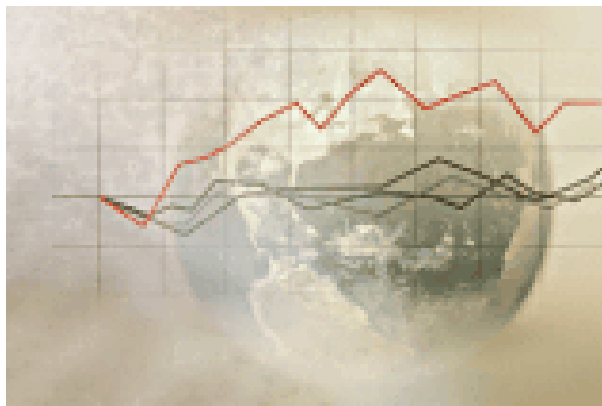
روزهای روشن‌تر برای آسیا

با توجه به نتایج نظرسنجی هنوز هم جای امیدواری است زیرا تحریک‌های اقتصادی در چین افزایش یافته و کارشناسان فعالیت‌های برانگیزاننده بیشتری را از سوی بانک مرکزی چین انتظار دارند و به نظر می‌رسد که تورم تحت کنترل است.

شاخص اقتصادی در غرب و شمال آمریکا، در مقایسه با سه ماهه دوم کاهش یافت، زیرا سطح انتظارات مثبت برای شش ماهه آتی کاهش یافته است. این در حالی است که بعد از رشد سریع در سه ماهه قبلی، مهم‌ترین دلیل افت شاخص در آسیا ارزیابی نامطلوب از شرایط کنونی اقتصادی می‌باشد.

بحران بدهی در اروپا خسارت به بار می‌آورد

با توجه به نتایج نظرسنجی، به دلیل بدتر شدن بحران بدهی که مانع فعالیت‌های اقتصادی در منطقه یورو می‌شود، کارشناسان آینده نامطلوبی را برای اروپا پیش بینی می‌کنند.



ارزیابی از شرایط اقتصادی کنونی در یونان، ایتالیا، پرتغال، اسپانیا و قبرس، در سطح رکود باقی مانده است. ارزیابی شرایط اقتصادی در بلژیک، فرانسه، ایرلند، هلند و اسلوانی تنها کمی بهتر است. اکثر شرکت‌کنندگان در آلمان، استونی و فنلاند به طور مثبتی، به ارزیابی شرایط اقتصادی کنونی می‌پردازند، هرچند ارزیابی کمتری در مقایسه با سه ماهه قبلی دارند.

ایرلند و هلند تنها کشورهایی هستند که در آنها انتظارات افزایش یافته و بیشترین بهبود در فعالیت اقتصادی رخ داده است.

احتمال کاهش تورم

با توجه به این گزارش، برآوردهای تورم متوسط جهان برای سال ۲۰۱۲ به ۳/۴ درصد در سه ماهه سوم از ۳/۶ درصد در سه ماهه قبلی کاهش پیدا کرده است. کاهش تقاضای جهانی منجر به کاهش قیمت مواد خام شده و شرکت‌های سراسر جهان را به حفظ ثبات قیمت فروش یا حتی کاهش آنها به منظور رقابت وادار کرده است. کارشناسان به طور متوسط به نرخ پیش‌بینی شده بهره کوتاه‌مدت به منظور کاهش در شش ماهه آینده رأی داده‌اند اما پیش‌بینی می‌شود که اندکی نرخ بهره بلندمدت افزایش پیدا خواهد کرد.

اولین جلسه پرسش و پاسخ در دفتر خدمات مشورتی کمیته ایرانی ICC

نخستین نشست پرسش و پاسخ دفتر خدمات مشورتی کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی، روز دوشنبه ۶ شهریور ماه جاری در محل اتاق بازرگانی و صنایع و معادن تهران برگزار می‌شود.

این دفتر از تاریخ فروردین ماه ۹۰ توسط کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی در اتاق تهران کار خود را با هدف ارائه راه‌حل‌های کارشناسی سازگار با مقررات اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) آغاز کرده است.

دفتر خدمات مشورتی کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی، به منظور حل مشکلات بانکی و تجاری بازرگانان از طریق گفت‌وگو و ارائه راه‌حل‌های کارشناسی راه‌اندازی شده است، از این رو، اولین نشست پرسش و

پاسخ این دفتر، در روز دوشنبه ۶ شهریور ماه جاری در محل اتاق تهران برگزار خواهد شد.

نشست پرسش و پاسخ دفتر خدمات مشورتی کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی، از ساعت ۱۴ الی ۱۶ روز دوشنبه ۶ شهریور ماه ۹۱ در طبقه سوم ساختمان اتاق تهران واقع در خیابان وزراء، با حضور جناب آقای محمد صالح ذوقی و جناب آقای مجید زند میر آلاوند برگزار می‌شود.

فعالان اقتصادی و بازرگانان می‌توانند برای کسب اطلاعات بیشتر با دفتر خدمات مشورتی کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی تماس حاصل فرمایند:

تلفن: +۹۸۲۱-۸۸۷۲۸۰۷۷

فاکس: +۹۸۲۱-۸۸۷۲۲۸۵۶

پست الکترونیکی: ettehadieh@icc-iran.com

هماهنگ‌کننده: خانم اتحادیه



دبیر کمیسیون حقوقی و داوری ICC، به عضویت دادگاه بین‌المللی داوری برگزیده شد



شورای جهانی اتاق‌های بازرگانی که در تاریخ ۲۹ جولای سال ۲۰۱۲ برابر با هشتم مرداد ماه سال جاری در پاریس اجلاسی را برگزار کرد که در آن، دکتر محسن محبی، دبیر کمیسیون حقوقی ICC را بر اساس پیشنهاد کمیته ایرانی ICC، به عنوان عضو اصلی دادگاه بین‌المللی داوری از تاریخ اول جولای ۲۰۱۲ تا ۳۰ ژوئن ۲۰۱۵ برگزیده شد.

دکتر محسن محبی، تحصیلات خود را در مقطع دکتری در رشته حقوق بین‌الملل و داوری، از دانشگاه «لوان» بلژیک در سال ۱۳۷۲ به پایان رسانده است. وی وکیل پایه یک دادگستری (عضو کانون وکلای دادگستری مرکز) و همچنین دبیر کمیسیون حقوقی و داوری کمیته ایرانی

ICC، دبیرکل مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران می‌باشند. علاوه بر این، دکتر محبی دارای سوابق شغلی متعدد دیگری نیز هستند. ایشان در زمینه حقوق تجارت بین‌الملل، حقوق بانکی، داوری بین‌المللی، قراردادهای نفتی و ... فعالیت کرده و آثاری را نیز به چاپ رسانده‌اند.

دیوان بین‌المللی داوری ICC، یکی از قدیمی‌ترین و معروف‌ترین نهادهای داوری بین‌المللی است که اختلافات بازرگانی بین‌المللی را حل و فصل کرده و به دعاوی تجاری در سراسر دنیا رسیدگی می‌کند. نقش اولیه دادگاه، اداره کمیسیون داوری ICC است. همچنین این مرکز در ارائه خدمات خود، به داشتن سرعت و انعطاف‌پذیری در میان کشورهای دارای نماینده که اکنون به ۹۰ کشور رسیده، شهرت یافته است.

درس‌هایی از یک پرونده،

پاسخ‌های رسیده و پی‌نوشت‌های نویسنده ...

نویسنده: محمد صالح - ذوقی *



گفته بودم که انجام معاملات بین‌المللی، به ویژه در شرایط کنونی کشور که تحت تاثیر تحریم‌های سیاسی است، دل‌نگرانی‌های خاص خود را دارد. حال اگر عدم آگاهی واردکننده یا صادرکننده محترم ایرانی از ضوابط و مقررات حاکم بر این گونه معاملات و فقر دانش تجارت بین‌المللی را هم به این دل‌نگرانی‌ها بیافزاییم، نتیجه‌اش می‌شود پرونده‌ای با ویژگی‌های برشمرده در بولتن شماره ۲۴۹:

"خریدار ایرانی برای تهیه ماشین‌آلات مورد نیاز صنایع پتروشیمی با فروشنده خارجی تماس می‌گیرد و پس از مذاکرات متعدد و توافق نهایی، فروشنده پروفرمایی با شرایط زیر برای خریدار ارسال می‌کند:

تاریخ صدور پروفرما: ۲۰۱۱/۵/۲

شرایط تحویل کالا: «تحويل به حمل‌کننده» اینکوترمز ۲۰۱۰ (FCA Frankfurt Incoterms 2010)

تاریخ تقریبی حمل کالا: حدود ۳ ماه پس از دریافت اعتبار اسنادی قابل قبول " Workable L/C "

وسیله پرداخت: اعتبار اسنادی Irrevocable LC (Workable)

وسیله حمل: کامیون

مقصد نهایی: تبریز

خریدار بر اساس توافقات فیما بین اقدام به گشایش اعتبار اسنادی و انعقاد قرار داد حمل با یک شرکت حمل و نقل بین‌المللی نموده و مشخصات حمل‌کننده را به فروشنده اطلاع می‌دهد.

فروشنده نیز در تاریخ تعیین شده کالا را به شرکت حمل و نقل تعیین شده توسط خریدار تحويل می‌دهد.

اما حمل کالا به علت عدم ارائه مجوز صدور مورد نیاز مقامات گمرکی کشور مبداء با تاخیر صورت می‌گیرد.

پس از رسیدن ماشین‌آلات به گمرک مقصد، شرکت حمل و نقل، تحويل ترخیصیه به خریدار را منوط به تسویه حساب مخارج و خسارات معطلی کامیون‌ها در گمرک مبداء نموده و خریدار ناچار به پرداخت خسارت معطلی (دموراز) می‌شود.

سوالی که اینک برای خریدار مطرح است، این است که:

پرداخت خسارت معطلی کامیون‌ها یا همان دموراز، که در واقع به دلیل عدم ارائه به موقع مجوز صدور توسط فروشنده به مقامات گمرک مبداء بوده به عهده کیست؟؟؟ و چرا و به استناد چه مقرراتی خسارت معطلی کامیون‌ها در مبداء را وی باید بپردازد؟؟؟

و بنا به قول پیشینیان:

«که کردی بلخ آهنگری
به شوستر زوند کردن مسکری!!»

پاسخ‌های رسیده، با تشکر از نویسندگان، جهت آگاهی شما در اینجا درج می‌گردد:

- ابراهیم عیدی محمدی - کارشناس بازرگانی - از شیراز

«فکر می‌کنم هزینه دموراز با توجه به این که فری کریر بدان معنی است که فروشنده هنگامی به تعهد خود عمل می‌نماید که کالا را برای صادرات آماده نموده و تشریفات گمرکی آن را انجام داده باشد، به عهده فروشنده می‌باشد و خریدار می‌تواند از طریق اتاق بازرگانی بین‌المللی که به نظر می‌رسد در ایران نیز شعبه داشته باشد طرح دعوا کرده و خسارت دیرکرد را از فروشنده مطالبه نماید.»

- هادی موسویان - کارشناس سفارشات خارجی - از تهران

«با توجه به شرایط تحویل، فروشنده موظف بوده کالا را روی وسیله حمل تحویل نماید. لذا تاخیر در این تحویل به هر صورت متوجه فروشنده می‌باشد. دموراز در گمرک مقصد به عهده خریدار است نه در گمرک مبدا.. به عبارت دیگر فروشنده موظف بوده نسبت به دریافت کلیه مجوزهای لازم جهت خروج کالا از کشور مبدا اقدام نماید. بر این اساس شرکت حمل بایستی مبلغ مربوط به دموراز را از فروشنده مطالبه نماید.»

اگر به بند الف ۲ از وظایف فروشنده در اصطلاح «تحویل به حمل‌کننده» اینکوترمز ۲۰۱۰ مراجعه کنیم:

❖ الف ۲: پروانه‌ها، مجوزها، گواهی‌های امنیتی و سایر تشریفات

«فروشنده باید، بسته به مورد، به هزینه و ریسک خود هر گونه پروانه صدور یا سایر مجوزهای رسمی را گرفته و کلیه تشریفات لازم برای صدور کالا را انجام دهد.»

اگر به وظایف خریدار در ارتباط با همین موضوع که در بند ب ۲ از مقررات اینکوترمز ۲۰۱۰ تحت اصطلاح «تحویل به حمل‌کننده FCA» درج شده نیز مراجعه شود:

❖ ب ۲: پروانه‌ها، مجوزها، گواهی‌های امنیتی و سایر تشریفات

«بسته به مورد، در صورت تمایل خریدار، وی می‌تواند به هزینه و ریسک خود هر گونه پروانه ورود کالا یا سایر مجوزهای رسمی را گرفته و کلیه تشریفات لازم برای ورود کالا و حمل آن از طریق هر کشوری را انجام دهد.»

درستی نظرات ارائه شده مبنی بر این که هزینه ایجاد شده ناشی از قصور فروشنده در انجام وظایف قراردادی بر اساس مفاد اینکوترمز ۲۰۱۰ بوده است و بنابراین پرداخت آن نیز به عهده فروشنده است و نه خریدار، اثبات می‌شود.

در صورت نیاز به دریافت اطلاعات بیشتر، خوشحال می‌شویم که با ما تماس بگیرید:

zoghi@icc-iran.com

* مدیر ارشد، خدمات مشورتی کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی

فراخوان سمینار اعتبار اسنادی قابل انتقال چیست؟ اعتبار اسنادی اتکایی کدام است؟



مقررات متحدالشکل اعتبار اسنادی UCP600 مقرراتی است که اگر شمول آن در اعتبار درخواست شده باشد، در مورد هر اعتبار لازم الاجرا است. این مقررات برای همه طرف‌های ذی‌ربط الزام‌آور است، مگر این که صریحاً در شرایط اعتبار اصلاح یا مستثنی شده باشد.

اعتبار اسنادی قابل انتقال معمولاً هنگامی مورد استفاده قرار می‌گیرد که ذی‌نفع اعتبار، تمام یا قسمتی از کالای مورد اعتبار را تهیه نمی‌کند و لذا مایل است بخشی یا تمام مسئولیت‌ها و حقوق خود را به ذی‌نفع دیگری که کالا را تهیه می‌کند، انتقال دهد.

در این حالت متقاضی، راه کار ایجاد یک اعتبار اسنادی قابل انتقال را به بانک گشایش کننده ارایه می‌کند.

اعتبار قابل انتقال: اعتباری است که «قابل انتقال» بودن آن مشخصاً در اعتبار ذکر شود. اعتبار قابل انتقال ممکن است بنا بر درخواست ذی‌نفع کلاً یا جزئاً در اختیار ذی‌نفع دیگر (ذی‌نفع دوم) قرار گیرد.

از مزایای اعتبار قابل انتقال؛ آن است که قسمتی از اعتبار اسنادی به هریک از تولید کنندگان منتقل می‌شود. همچنین ذینفع دوم با ارایه اسناد مطابق به بانکی که اعتبار نزد او قابل استفاده است وجه را طبق شرایط اعتبار دریافت می‌کند.

اعتبار اتکایی: در پاره‌ای موارد متقاضی نمی‌تواند با افتتاح اعتبار قابل انتقال موافقت کند زیرا:

شرایط موافقت نامه‌های منعقد شده بین خریدار و تولید کننده متفاوت بوده و نمی‌تواند نیازهای طرفین را برطرف کند و یا خریدار و فروشنده نهایی مایل نیستند که مخاطرات موجود در اعتبارات قابل انتقال را بپذیرد. در چنین شرایطی، یک اعتبار اتکایی شاید بتواند جایگزین مناسبی باشد.

در این سمینار که برای آشنایی دست‌اندرکاران شبکه بانکی و عملیات ارزی، حمل و نقل کنندگان، صاحبان کالاها، صادرکنندگان و واردکنندگان محصولات، با موارد فوق، تنظیم شده، سعی گردیده تا با مروری در مواد مختلف UCP600 برای شرکت کنندگان روشن ساخته و با توجه به توصیه‌های ICC از بروز اختلافاتی که از این بابت دامن‌گیر دست‌اندرکاران یا کاربران اعتبار اسنادی و حمل و نقل بین‌المللی می‌گردد جلوگیری به عمل آورد.

کمیسیون بانکداری کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) در نظر دارد سمیناری را تحت عنوان «اعتبار اسنادی قابل انتقال چیست؟ اعتبار اسنادی اتکایی کدام است؟» برگزار نماید.

سخنرانان: سرکار خانم فریده تذهیبی - جناب آقای فریدون شیرازی

زمان: یکشنبه، ۲ مهر ماه ۱۳۹۱ ساعت: ۸:۳۰ الی ۱۲:۳۰

محل برگزاری: خیابان طالقانی شماره ۱۷۵، اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران

ارتباط با دبیرخانه: تلفن: ۸۸۸۹۹۲۸۳ فکس: ۸۸۸۹۳۰۸۴ ای-میل: ICCIran@icc-iran.com

از علاقمندان دعوت می‌شود برای نام‌نویسی در سمینار فوق، هزینه شرکت در سمینار (مبلغ ۹۵۰،۰۰۰ ریال برای اعضای کمیته ایرانی و ۲،۰۰۰،۰۰۰ ریال برای غیراعضا) را حداکثر تا تاریخ چهارشنبه ۲۹ مهرماه ۱۳۹۱ به شماره حساب ۱۵۵۰۰۵۰۰۹۲ کد شناسه ۹۱۰۷/۰۸ نزد بانک ملت شعبه وزارت نفت (کد ۶۳۲۵/۵) به نام کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی واریز و اسامی شرکت کنندگان را به همراه تصویر فیش واریزی به دبیرخانه کمیته ایرانی ارسال کنند.

«اصول و کلیات بیمه باربری و کاربرد آن»



کتاب «اصول و کلیات بیمه باربری و کاربرد آن» تألیف محمد جواد محمدیان امامی، عضو کمیسیون بیمه کمیته ایرانی ICC منتشر و روانه بازار کتاب شد.

بیمه باربری به سبب قابل تحمل کردن ریسک‌های ناشی از حمل محمولات برای طرفین یک معامله تجاری، یکی از حلقه‌های مهم در زنجیره مدیریت بازرگانی خارجی به شمار می‌آید. بدین لحاظ آشنایی با قواعد حاکم بر قراردادهای بیمه باربری می‌تواند در فرجام حمل و تبادل یک محموله، به ویژه اگر شامل حمل دریایی است؛ نقش به‌سزایی را بازی کند. پیچیدگی‌های تکنیکی و حقوقی در بیمه نامه‌های باربری و حمل دریایی کالا بسیار است. به همان نسبت دانش بیشتری نیز برای اداره کردن آن مورد نیاز است. در کتاب حاضر سعی شده است که با تفسیر و تحلیل شرایط قراردادهای بیمه‌های باربری و به ویژه «کلوزهای»

آن و ادای توضیحات کافی در مورد روزآمدی آنها، اطلاعات مورد نیاز در اختیار خوانندگان کتاب قرار گیرد. کتاب «اصول و کلیات بیمه باربری و کاربرد آن» در سه بخش تنظیم شده است: بخش اول سعی دارد مسائل و موضوعات مورد علاقه کارکنان بازرگانی خارجی، کارکنان ادارات بیمه باربری شرکت‌های بیمه و علاقه‌مندان به فراگیری بیمه‌های باربری و اشخاصی را که سعی دارند خود را برای گذراندن امتحانات نمایندگی بیمه و کارگزاری بیمه آماده کنند؛ ارائه دهد. بخش دوم کتاب به بررسی فنی و تجزیه و تحلیل قراردادهای بیمه باربری پرداخته و با کالبدشکافی شرایط به کار گرفته شده در کلوزهای بیمه باربری، مفاهیم مورد نظر تدوین‌کنندگان کلوزهای بیمه و بیمه‌گران را توضیح داده است. این بخش می‌تواند مورد استفاده کارشناسان، مدیران و داوران و تعدیل‌گران و برآوردکنندگان خسارات بیمه‌های باربری قرار گیرد. بخش سوم کتاب اختصاص به بررسی مقایسه‌ای کلوزهای بیمه باربری ۱۹۸۲ و ۲۰۰۹ دارد و با ارائه موردکاوی‌های تخصصی، زمینه تغییرات به وجود آمده در کلوزهای مربوطه را بررسی می‌کند. مطالعه این کتاب به علاقه‌مندان به موضوعات فوق توصیه می‌گردد.

دولت، آزمایش آزادسازی و رقابت‌پذیری را از صنعت برق آغاز کند



«مجله ستبران» در دومین شماره سال ۱۳۹۱ خود، گفت و گویی با «دکتر محمد مهدی بهکیش» با عنوان «دولت، آزمایش آزادسازی و رقابت‌پذیری را از صنعت برق آغاز کند» ترتیب داده است. در این گفت و گو از ایشان درباره شرایط اقتصادی ایران، چگونگی حمایت از تولید و نیز راه‌های تقویت صادرات پرسیده شده است. در ویژه‌نامه مقالات اقتصادی، شماره ۵- ضمیمه بولتن هفتگی کمیته ایرانی، شماره ۱۸، متن کامل این مصاحبه از نظرتان می‌گذرد.



دولت، آزمایش آزاد سازی و رقابت‌پذیری را از صنعت برق آغاز کند

مجله ستمبران - (خرداد و تیر ۱۳۹۱)

دکتر محمد مهدی بهکیش، اقتصاددان ایرانی

دکتر محمد مهدی بهکیش، استاد بازنشسته اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی است. وی علاوه بر کار نظری و تدریس در دانشگاه، به عنوان نایب رییس و دبیر کل کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) و نیز رییس اتاق بازرگانی، صنایع و معادن ایران - ایتالیا حوزه نظر را با عمل در اقتصاد پیوند زده است و از همین رو دیدگاهی ملموس در باره شرایط اقتصادی حال حاضر و نیز راهکارهای واقع‌بینانه برخاسته از تجربه عملی و سروکار داشتن با فعالان اقتصادی دارند. در این گفت و گو از ایشان درباره شرایط اقتصادی ایران، چگونگی حمایت از تولید و نیز راه‌های تقویت صادرات پرسیدیم. وی معتقد است که بهترین راه حمایت از تولید، آزاد گذاشتن آن و حذف قوانین دست و پاگیر مانند قانون کار و ایجاد فضای مناسب برای کسب و کار است. وی با توجه به تجربه آزادسازی اقتصادی در سی سال پس از انقلاب و نیز قبل از انقلاب، پیشنهادی بدیع اما واقع‌بینانه دارد و معتقد است که اگر دولت نمی‌تواند در تمامی بخش‌های اقتصاد آزاد سازی را اجرا کند، می‌تواند آن را از برخی بخش‌های صنعت مانند صنعت برق که آمادگی آن را دارند، آغاز کند. وی همچنین پیشنهاد می‌کند که بهتر است دولت از حالا برای شرایط بعد از تحریم فکر کند و زمینه پیمان‌های منطقه ای و همکاری‌های چند جانبه را برای فردای پس از تحریم، فراهم کند. متن کامل این گفت و گو را در زیر می‌خوانید:

کشور ما در دهه ۴۰ استراتژی جایگزینی واردات را برای صنعتی شدن در پیش گرفت. به هر حال برخی از کشورها مانند برزیل، هند که می‌خواستند به پیشرفت اقتصادی برسند، یا به استراتژی جایگزینی واردات روی آوردند یا مثل کره جنوبی توسعه صادرات را برای نیل به توسعه صنعتی در پیش گرفتند. با توجه به اینکه استراتژی جایگزینی واردات، برای ما نتیجه بخش نبوده، آیا استراتژی توسعه صادرات می‌تواند برای تقویت تولید داخلی موثر باشد؟

استراتژی جایگزینی واردات و استراتژی توسعه صادرات دو استراتژی است که از اوایل قرن بیستم مطرح شده است. یادمان باشد که به خصوص در بین دو جنگ اول و دوم الگویی از اقتصاد سوسیالیستی شکل گرفت و اقتصادهای غربی که تحت تأثیر کلاسیک‌های قدیم بود، بیشتر سمت سوسیالیسم سوق یافت. البته وقتی صحبت از سوسیالیسم در آمریکا می‌کنیم، به معنای افزایش تعرفه‌های گمرکی و درون‌گرایی اقتصادها در فاصله میان دو جنگ است.

بعد از جنگ دوم، غرب به این جمع بندی رسید که این راه، یعنی دولتی کردن اقتصاد، راه پرخطر و پرهزینه ای برای آن‌ها بوده و بنابراین تغییر جهت کاملی را آغاز کردند. برای تکمیل این تغییر جهت، صندوق بین‌المللی پول، بانک جهانی و گات که بعد تبدیل به سازمان تجارت جهانی شد، تشکیل گردید. این سه سازمان مسئول احیای اقتصادهای متکی بر نظام بازار گردیدند و محور بحث بر این موضوع قرار گرفت که استراتژی ما باید توسعه صادرات باشد تا جایگزینی واردات؟

جایگزینی واردات نوعی رسیدن به خودکفایی را دنبال می‌کند و توسعه صادرات نگاه به بیرون دارد و بازار بیرون را مورد توجه قرار می‌دهد. این بحث امروز هم همچنان پایدار است، ضمن آنکه مفاهیم آن قدری تغییر پیدا کرده است، یعنی اقتصاد درون‌گرا به آن معنا که بخواهد قبل از توسعه صادرات به جایگزینی واردات اهمیت بدهد نداریم. در همه کشورها به فراخور شرایط اقتصادی مخلوطی یا ممزوجی از هر دو استراتژی پیاده می‌شود. مثال می‌زنم، اقتصاد ما به دلیل پول نفت، بسیار به واردات متکی شده است. اگر تولید کنندگان ما امروز می‌گویند به تولید کننده توجه کمی می‌شود، حرف درستی می‌زنند. اگر ما امروز توصیه می‌کنیم که به تولید توجه بیشتر شود، این به معنای بازگشت به استراتژی قدیمی درون‌گرایی نیست بلکه منظور این است که ترکیبی از بخش‌های مختلف تولید، تجارت و خدمات باید در اقتصاد حکمفرما باشد و اگر نباشد با توسل به یکی از این دو استراتژی باید آن را درست کرد. ضمن آنکه رویکرد کلی اصولاً به سمت در اختیار گرفتن بازارهای دنیا است.

منظور سؤال من این نبود که یکی از این استراتژی‌ها را انتخاب کنیم بلکه سؤال این است که چرا با وجود آنکه همواره پیشرفت تولید نه تنها شعار بلکه خواسته ما بوده و ایران به اشکال مختلف از دهه ۴۰ استراتژی توسعه صنعتی داشته، مثلاً همان جایگزینی واردات، ما هنوز احتیاج داریم که سالی را به عنوان حمایت از تولید اعلام کنیم؟

این حرف درست است و برای پاسخ به آن باید دید چه کردیم که شرایط برعکس چیزی که می‌خواستیم شده است.

اقتصاد ما به دو دلیل عمده غیر رقابتی مانده است؛ پول نفت و دولتی بودن اقتصاد. پول نفت در اختیار دولت به غیررقابتی ماندن اقتصاد ما کمک شایانی کرده است. پول نفت نسبت به کل اقتصاد حجم خیلی بزرگی دارد و نزدیک به ۸۰ درصد درآمد ارزی را تشکیل می‌دهد و این پول در اختیار دولت قرار دارد که اشکال دوم است.

اگر این پول نفت می‌آمد درون اقتصاد و صنایع بالادستی و پایین دستی خود را ایجاد می‌کرد و درون اقتصاد ادغام می‌شد، مشکلی پیش نمی‌آمد اما ما خام فروشی می‌کنیم. ۱۰۰ سال است که داریم این کار را می‌کنیم. خام فروشی است که از جهات مختلف مشکل به وجود آورده است. دولت نفت را فروخته است و تلاش مجلس برای اینکه این پول را به نحوی از دست دولت و هزینه‌های اجرایی نجات دهد و درون صندوق‌های خاصی مانند صندوق ذخیره یا توسعه بکشد، کمتر نتیجه داده است. تجربه چند سال اخیر نشان داده که این پول حتی درون این صندوق‌ها دوام نیاورده است. ما بیشترین درآمد نفت را در طول تاریخ در چند سال اخیر داشتیم که نزدیک به ۵۰۰ میلیارد دلار بوده است. این رقم بیش از کل درآمد نفت ما از ابتدا است، یعنی در ۱۰۰ سال گذشته تا دوره رئیس جمهوری نهم زیر ۵۰۰ میلیارد دلار بوده و فقط در این دوره درآمد دولت از نفت بیش از ۵۰۰ میلیارد دلار بوده است.

این‌طور که گزارش‌ها می‌گویند ذخیره‌ای که بتواند برای فعالیت‌های فردا بماند، نداریم و مانده است اما در کشورهای صاحب نفت به دو طریق و رویه عمل می‌کنند؛ یک رویه، رویه‌ی کشور پیشرفته‌ای مانند آمریکا است که نفت فراوان دارد اما آن نفت وارد اقتصادش شده و تبدیل به کالا می‌گردد. از آن طرف مقادیری نفت هم وارد می‌کند و آن را هم تبدیل به محصول کرده و می‌فروشد. رویه دوم هم رویه‌ی کشورهای اروپای شمالی است که همه‌ی نفتی که می‌فروشند را تبدیل به مواد نمی‌کنند اما صندوق‌هایی دارند که پول نفت در آنجا می‌ماند و این صندوق در اختیار دولت نیست، مانند بلژیک.

ما نتوانستیم شبیه هیچیک از این کشورها عمل کنیم. پول نفت در اختیار دولت است و دولت هم آن را آسان خرج می‌کند. یکی از کارهایی که دولت با پول نفت می‌کرده، دادن سوبسید یا یارانه بوده و این داستان امروز و دیروز نیست. دولت در ۱۳۴۰، قیمت بنزین را از لیتری ۵ ریال به ۶ ریال افزایش داد. به محض افزایش یک ریالی، اعتصاب شد و مردم چند تا پمپ بنزین را آتش زدند و در نتیجه فردا دوباره به همان نرخ ۵ ریال بازگشت. این واکنش یعنی فشار تقاضا برای یارانه هم در جامعه وجود داشت. مردم هم استدلال خودشان را دارند و می‌گویند دولت پول نفت دارد و نباید قیمت بنزین را افزایش دهد،

چرا مردم چنین احساسی داشتند؟ چون می‌دانستند که این پول به راحتی خرج می‌شود و آن هم خرج هزینه‌های جاری و فکر می‌کردند اگر قرار است درآمد کشور این‌گونه خرج شود، پس باید به آن‌ها هم یارانه داده شود. در حالی که اگر این پول‌ها مانند بلژیک وارد صندوق توسعه می‌شد یا اگر تبدیل به کالا می‌شد، مردم هم چنین عکس‌العملی نشان نمی‌دادند.

به این دلیل اقتصاد ما به اقتصادی تبدیل شد که خمیرمایه‌اش سوبسید و یارانه است. مردم هم به آن عادت کردند، کار کمتر، درآمد نسبتاً آسان‌تر. در نتیجه ما در ایران زندگی خیلی راحت‌تری نسبت به مردم پاکستان یا ترکیه داشتیم. ما به این راحتی عادت کردیم، به نوعی زندگی لوکس در همه جنبه‌های زندگی. از بوروکراسی اداری تا زندگی‌های شخصی.

به نظر شما تولید هم به این یارانه عادت کرده است؟

بله. تولید هم عادت کرده است. تولید چگونه عادت کرده است؟ به این نحو که کارگرس خیلی خوب کار نکند. در گذشته و اوایل انقلاب، کارخانه‌ها بیشتر دولتی بود و دولت هم فکر می‌کرده که اگر کارگری از این کارخانه بیرون بیاید، باید جایی دیگر به او بیمه بیکاری بدهد، خب اگر همان جا باشد، بیمه بیکاری‌اش را هم از همان کارخانه می‌گیرد، پس اجازه اخراج نمی‌دهم. نتیجه چه شد؟ قانون کاری وضع شد که از کارگر در مقابل کارفرما حمایت می‌کرد. اما حالا این شرایط دگرگون شده است و کارخانه‌ها عموماً خصوصی شدند ولی آن عادت‌ها باقی مانده است. یک مدیر صنعت وقتی دید که نمی‌تواند کارگرس را به راحتی بیرون کند، جنسش را هم ارزان نمی‌فروخت. یعنی فضای رقابتی شکل نگرفت که بتواند به بهبود تولید کمک کند. حاصل همه این‌ها این شد که صنعت خودروی ما بیش از ۵۰ سال عمر دارد اما باید با تعرفه ۹۰ درصدی زندگی کند. یعنی اگر کالای خودش را به دو برابر قیمت نفروشد، نمی‌تواند دوام بیاورد. این اوج عدم رقابت و نهایت عدم کارایی یک صنعت است. امروز وقتی در سازمان تجارت جهانی سر تعرفه دعوا و بحث می‌شود، صحبت از ۵ تا ۱۰ درصد تعرفه است. ما هنوز با تعرفه ۹۰ درصدی زندگی می‌کنیم. معلوم است که این اقتصاد نه تنها رقابتی نیست بلکه از حیث رقابت فاسد است. هرچه هم کارشناسان ما که موافق دیدگاه اقتصاد رقابتی هستند، گفتند نه تنها بهتر نشد بلکه بدتر هم شد.

به نظر شما دولت چه سیاست‌گذاری‌هایی باید برای توسعه صادرات بکند که امر صادرات را تسهیل کند؟

من فکر می‌کنم صنایعی که پتانسیل صادرات را در خود می‌بینند از جمله صنعت برق، باید ساختاری برای خودشان تعریف کنند که بتواند بدون یارانه کار کنند، چرا؟ برای اینکه بتوانند با بهره‌وری بالا کار کنند و در نتیجه قیمت رقابتی داشته باشند. یعنی چی؟ یعنی اینکه در ساختار حال حاضر مملکت ما که از یک طرف سوبسید در لابلای فعالیت‌های اقتصادی وجود دارد و از طرف دیگر عدم کارایی و بهره‌وری هم در لابلای آن وجود دارد، مکانیزم طبیعی که این امر را تصحیح کند هم وجود ندارد. صنعتی که می‌خواهد مبنای توسعه خود را بر صادرات بگذارد، در بلند مدت فقط باید به بهره‌وری متکی باشد. در نتیجه باید بتواند چیزهای خراب را از سیستم خارج کند، یعنی خودش کمک کند سوبسید از درون سیستمش بیرون برود و کمک کند که قیمت گذاری رقابتی جایش را بگیرد.

آن بخش‌هایی از سیستم ما که با اتکا به سوبسیدها می‌خواهند صادرات را توسعه بدهند، دوام نخواهند داشت و نمی‌توانند پایدار بمانند زیرا در واقع می‌خواهیم از مزیتی یا ارزانی استفاده کنیم، مثلاً گاز ارزان را بخیریم و تبدیل به برق کنیم و بفروشیم. این امر دوام نخواهد داشت و سیستم کارایی به وجود نمی‌آورد. اگر بخواهیم سیستم بلند مدت و کارایی به وجود بیاوریم که بقا داشته باشد، باید خود را از اقتصاد سوبسیدی جدا کنیم. صنعتگر باید به دولت بگوید سوبسید نمی‌خواهد اما در عوض قانون کار را درست کند. من سوبسید نمی‌گیرم و از آن طرف هم باید بتوانم اگر کارگر درست کار نکند، اخراجش کنم. صنعتی که از سوبسید و یارانه نمی‌خواهد استفاده کند باید از دولت بخواهد که بتواند با نیروی کار بر اساس توافق و قرارداد

کاری که میان خودشان منعقد شده، همکاری کنند. از آن طرف دولت به وظایف خودش در جامعه عمل کند و صنعت جایگزین دولت برای حفظ زندگی مردم جامعه نباشد. شهروندان حقوقی دارند که دولت مسئول آن است اما باید سرمایه گذار بخش خصوصی را از این وظایف آزاد کند. شرکت‌های امروز علاوه بر منافع سهامدارانشان، مسئولیت‌های اجتماعی دیگری هم دارند که در جای خود محفوظ است. این مسئولیت‌ها در حال افزایش هم هستند اما از آن نوع نیست که جایگزین دولت در انجام وظایفی شود که بر عهده‌ی آن است مانند بیمه بیکاری و ... شرکت یا بنگاه نباید در جامعه اختلال کند، آلودگی نباید ایجاد کند، زندگی نامناسب نباید ایجاد کند. آزاد و در واقع کم شدن هزینه‌های کارگری به مفهوم از بین بردن مسئولیت‌های اجتماعی شرکت‌ها نیست.

بنابراین تولید کننده ما باید بگوید که من سوسید نمی‌خواهم اما چند قانون کلیدی را برای تسهیل فعالیت من وضع کنید. قانون‌هایی که خوب نیستند زیاد داریم اما نمی‌توانیم همه آن‌ها را تغییر بدهیم. باید دو سه قانون کلیدی را انتخاب کنیم و به دولت بگوییم که در آن‌ها تجدید نظر کند و تولید کننده را از آن‌ها رها کند تا فضای رقابتی شکل بگیرد. ایجاد رقابت در صنعت ضروری است.

یک جمله دیگر هم اضافه و این بحث را تمام کنیم. ببینید ما همیشه گفتیم که در فضای نامناسب، جزیره جدا درست کردن، تقریباً ناممکن است اما به نظر می‌آید در برخی صنایع بتوان این کار را کرد. اگر جواب منفی باشد باید منتظر ماند تا کل ساختار عوض شود. اما اگر جواب داد، می‌توانیم آن را به تدریج به بخش‌های مختلف تسری داد.

یعنی منظورتان این است که دولت بخشی از صنعت را از قید قوانین دست و پاگیر رها کند و اگر موفق بود، تجربه‌ی آن را به مثابه الگو و نمونه، در بخش‌های دیگر به کار گیرد؟ یعنی مثلاً از صنعت برق که این آمادگی را هم دارد که تولید داخلی را رونق دهد، آغاز شود. در این صنعت این دیدگاه هم وجود دارد که باید خام فروشی را کنار بگذارند و از طرفی خیلی با گرفتن یارانه یا بودجه دولتی موافق نیستند اما شرایط عمومی اقتصادی به گونه‌ای است که از این آمادگی صنعت برق استفاده نمی‌شود؟

اگر این گرایش باشد که من هم خواندم و شنیدم که در صنعت برق وجود دارد و گروه‌های کارایی هم در این صنعت وجود دارد، اگر صنعت برق بتواند فضای مناسب ایجاد کند، یعنی با دولت توافق کند که این صنعت را از برخی قوانین دست و پاگیر مستثنی کند، می‌تواند اولین بخشی باشد که آزمایش آزاد سازی و رقابت پذیری در آن به وجود بیاید. مهم‌ترین ضرورت این آزادسازی همان قانون کار است، البته در بعضی جاها دارد راه‌هایش به وجود می‌آید اما حالت مخفی دارد مانند قراردادهای کوتاه مدت میان نیروی کار و کارفرما. منظورم این است که اگر توافق رسمی با دولت به وجود نیامد، راه‌های فرار هم وجود دارد. اما حداقل دولت پیش خودش این فهم را داشته باشید که اگر توافق رسمی با دولت به وجود نیامد، راه‌های فرار هم وجود دارد. اما حداقل دولت پیش خودش این فهم را داشته باشید که اگر می‌خواهیم اقتصاد رقابتی داشته باشیم باید برخی از هزینه‌ها را از دوش صنعت برداریم. البته همه قوانین و مقررات را به راحتی نمی‌توان از بین برد یا تغییر داد و اقتصاد ما از این جهت خیلی کار دارد اما دو سه مورد است که در مسیر آزادسازی و رهایی از یارانه، بسیار کلیدی و مهم است مانند همین قانون کار که کمک می‌کند قیمت آزاد شود تا میان شرکت‌های تولید کننده، رقابت شکل بگیرد.

به نظر من صنعت برق از نظر تخصصی خیلی خوب رشد کرده است. چند سازمان در ایران است که از لحاظ تخصصی خیلی خوب رشد کرده‌اند. یکی صنعت نفت که قدیمی‌ترین است، یکی صنعت پتروشیمی و دیگری هم صنعت برق و البته صنعت فولاد و شاید قطعه سازی است که همه این‌ها صنایع استراتژیک هم هستند. من فکر می‌کنم که اگر همه کمک کنیم که این ۴ صنایع تبدیل به صادر کننده محصول تبدیل شود، در پیشرفت اقتصادی ما بسیار تأثیر دارد.

فعالان صنعت برق معتقد هستند که در بازارهای خارجی با رقبای خارجی آن‌ها می‌توانند رقابت کنند، مثلاً با ترکیه از حیث دانش و تکنولوژی و ساخت قطعات برابری می‌کنند اما در مدیریت از آن‌ها عقب‌تر هستند؟

بله چون ما در ایران تجربه ای داریم که آن‌ها ندارند. مثل پزشکی ما. اگر صنعت برق به سمت ایجاد فضای رقابتی همراه خودش برود، پیشرفت بزرگی خواهد کرد. به نظرم در لایه های دولت هم این فهم به وجود آمده است که با توسعه فضای رقابتی به شکل محدود و در صناعی خاص موافقت کنند. دولت هم واقعاً جرات نمی‌کند آزادسازی را در همه بخش‌های اقتصادی اجرا کند. من به استفاده از کلمه "جرات" اصرار دارم. در دوران گذشته، قبل از انقلاب هم می‌خواستند سوبسیدها را بردارند اما نمی‌توانستند. تازه آن موقع سوبسید ۲۰ درصد بود اما حالا چند برابر شده است. دولت‌ها چنین حجمی از سوبسیدها را سخت بتوانند به یکباره بردارند.

تحریم‌ها امکان نه تنها امکان رقابت آزاد را گرفته است بلکه برخی از کشورهای منطقه و رقبای صنعت برق ایران در منطقه، از شرایط سوء استفاده می‌کنند و به واسطه این تحریم‌ها، رقبای ایرانی را از میدان بدر می‌کنند. مثلاً آمدن اسم مینا در فهرست تحریم در سال گذشته، به عقیده بسیاری از فعالان برقی، نقشه رقبای اروپایی مینا بود برای خارج ساختن این شرکت در بازارهای منطقه.

این حرف می‌تواند درست باشد. مینا شرکت قدرتمندی در منطقه شده است و می‌تواند به راحتی کار را از شرکت‌های دیگر بگیرد. رقابت در واقع به معنای رقابت منصفانه است و اگر همه چیز در دنیا به خودش واگذار شود، واقعاً رقابت منصفانه و آزاد شکل نمی‌گیرد. این بازی باید همیشه مونیتر شود که منصفانه اجرا شود. من تصور می‌کنم که قطعاً تحریم‌ها روی عمل آزاد واحدهای تولیدی اثر زیادی گذاشته و محدودیت‌های قابل توجهی را به وجود آورده است. شاید در جریان تحریم‌ها صحبت از رقابت کار سختی باشد. بنابراین من بیشتر به آینده فکر می‌کنم. گاهی می‌خواهیم بدانیم در شرایط تحریم‌ها چه کنیم، خوب، به طور قطع فضا غیررقابتی است. در شرایط کنونی، واحدهای تولیدی ما با رقبای خارجی قطعاً نمی‌توانند رقابت کنند و در داخل هم به نحوی دیگر درگیر حل مسائلشان با دولت هستند، مثلاً الان سندیکیا شما و واحدهای تحت پوشش آن به شدت درگیر مطالباتشان هستند. اما در آینده ای نزدیک که سوبسیدها کم کم کاهش پیدا می‌کند و راه باز می‌شود. آن گاه اقتصاد یک مملکت چگونه می‌شود؟ آیا به یک باره این اقتصاد رقابتی می‌شود؟ من می‌گویم نه! اما آیا می‌توانیم این اقتصاد را بخش بخش رقابتی کنیم. جواب این است که در برخی صنایع آری و در برخی دیگر نه. من می‌گویم که در این مملکت باید بخش‌هایی از اقتصاد را رقابتی کرد که مزیت واقعی دارند. مثلاً صنعت نساجی احساس می‌کند که می‌تواند رقابتی شود، خوب باید بیایید فشارها (منظور همان قوانین دست و پاگیر است) را تا جایی که بشود باید از روی دوش بردارید، سوبسید هم بهش ندهید و بگذاریم قیمتش هم رقابتی شود، یعنی قیمت در بازار تعیین شود.

ما یک بار تمرین کردیم که کل اقتصاد را رقابتی کنیم اما نتوانستیم. زمان شاه این کار شد و نتوانستند. برنامه اول توسعه تا برنامه پنجم بر مبنای رقابتی کردن نوشته شده است، اما در عمل نتوانستیم این کار را بکنیم. بزرگ‌ترین برنامه ای که حتی مراحل رقابت و چگونگی رقابت را تعریف کرد، برنامه سوم بود. در این برنامه حتی این سؤال مطرح شده که شرکت‌های دولتی را چه بکنیم و چگونه این‌ها را جابجا کنیم تا به مسیر رقابتی شدن کمک کند، اما نتوانستیم. حتماً مواعی بوده که مجموعه جامعه نتوانسته آن را اجرا کند. پس بیایید فکر دیگری بکنیم و بخش بخش صنعت کشور را رقابتی کنیم. مثلاً یک بخش صنعت برق است یا آن بخش از صنعت برق که می‌خواهد بیشتر روی صادرات کار کند.

بنابراین با اطلاعاتی که من دارم که قطعاً هم تخصصی نیست، نمی‌توانیم بگوییم نمی‌شود. مثلاً درباره صنعت خودرو می‌گویم که این صنعت نمی‌تواند رقابتی شود اما همان صنعت خودرو طی ۵ سال و برخی از قسمت‌هایش مثل قطعه سازی را می‌شود رقابتی کرد، یعنی باید به تدریج یارانه و حمایتش قطع شود. الان کسانی هستند که حاضرند بروند نمایندگی از خارج بگیرند و اتومبیل در این جا تولید کنند و بفروشند. اگر این افراد سوبسید نگیرند و در عین حال جامعه هم بار اضافی روی دوش آن‌ها نگذارد و قیمت‌ها را هم خودشان در بازار تعیین کنند، شرایط برای رقابت فراهم می‌شود. اما شبکه‌هایی در دولت وجود دارد

که اجازه این کار را نمی‌دهد. نمونه این شبکه‌ها صنعت خودرو است. خودرو تبدیل به شبکه ای قوی شده است که هم در دولت ریشه قوی دارد و همچنان خودش را در بستر گرفتاری‌های مملکت توجیه کرده است که تعرفه ۹۰ درصدی برای حمایت از آن وضع شده است. مگر صنعت خودرو چه فرقی با صنعت لوازم خانگی یا نساجی می‌کند؟ چرا باید خودرو تعرفه ۹۰ درصدی داشته باشد؟ این نشان می‌دهد که به دلیل حجم نیروی انسانی که در استخدام دارد توانسته خودش را توجیه کند. اگر امروز هم با آن‌ها صحبت کنید، می‌گویند ما الآن تحریم هستیم و همین را هم به سختی می‌توانیم تولید کنیم.

این وضعیت در دنیای امروز نمی‌تواند ادامه پیدا کند، به خصوص که من اقتصاد آینده را در قالب اتحادیه‌های کشوری می‌بینم. قبل از اینکه دنیا کاملاً رقابتی شود و همه کشورها با هم رقابت کنند، اتحادیه‌ها با هم رقابت خواهند کرد، اتحادیه اروپا، نفتا یا آسه آن. من معتقدم اول پیمان‌های منطقه ای که اساس آن بر همکاری‌های اقتصادی است، تشکیل شدند، مثلاً نفتا که متشکل از سه کشوری است که به هم متصل اند، یا اتحادیه اروپا که ۲۷ کشوری را دربرمی‌گیرد که به هم متصل اند یا آسه آن که متشکل از کشورهای همجوار در آسیای جنوب شرقی است. بنابراین ما باید به این فکر کنیم که اطراف ما چه کشورهایی هستند که می‌توانند با ما اتحادیه تشکیل دهند و ضمناً اقتصاد مکمل ما را هم داشته باشند. ما باید با کشورهای که حمل و نقل کالا به و از این کشورها برای ما ارزان تمام می‌شود، پیدا کنیم و با آن‌ها تشکیل اتحادیه دهیم.

این کشورها آیا کشورهای عربی هستند؟ تاریخ و رویه نشان داده است که کشورهای عربی ترجیح می‌دهند با عرب زبانان ارتباط داشته باشند. از این که بگذریم، ترکیه را داریم که به پیوستن به اروپا فکر می‌کند، در آسیای مرکزی در عمل خیلی موفق نبودیم. روسیه و ترکیه بهتر از ما عمل کردند. می‌ماند هند و پاکستان. به نظرم در حال حاضر، این امر که سیاست‌هایمان را به سمت هند و پاکستان سوق دهیم، و جایگاهی برای خودمان بسازیم، خیلی اهمیت دارد مثلاً برق را نمی‌توان به کانادا صادر کرد. پس باید اتحادیه ای درست کنیم که بتواند درون آن اتحادیه برق را بفروشیم، شبکه داشته باشد و... ما الآن این را نداریم.

این اشکال در دیپلماسی ما وجود دارد؟

شاید. البته در حال حاضر شرایط برای ما دشوار است اما اگر ما به آن سوی تحریم‌ها نگاه کنیم، به روزی که تحریم از بین برود یا سست شود، آیا برای آن روز فکر کرده‌ایم؟ آماده هستیم؟

نظرتان درباره اجرای فاز دوم طرح هدفمندی یارانه‌ها چیست؟ به نظر می‌رسد که دولت علاقمند است که فاز دوم طرح هدفمندی را اجرا کند اما اقتصاددانان، دولت را زنه‌ار داده‌اند که در شرایط فعلی، بهتر است اجرای طرح هدفمندی را به تعویق بیندازد. نظر شما در این باره چیست؟

یادداشت کوتاهی در روزنامه دنیای اقتصاد در این باره نوشتم. در آنجا من درباره هدفمندی یارانه‌ها استدلال‌هایی مطرح کردم که در اینجا و در پاسخ به سؤال شما تکرار می‌کنم.

ما در اقتصاد می‌گوییم که وقتی سوبسید وجود دارد اختلال قیمت وجود دارد، یعنی قیمتی که بتواند راهنمای مصرف کننده و تولید کننده باشد، وجود ندارد. نقش مهم قیمت این است که از اوضاع واقعی بازار علامت می‌دهد و مصرف کننده و تولید کننده و سرمایه‌گذار با توجه به آن علامت تصمیم می‌گیرند که فعالیتی را آغاز بکنند یا نه، ادامه بدهند یا ندهند. قیمت نقش مهمی دارد به شرط آنکه زلال باشد. سوبسیدهایی که در اقتصاد وجود دارد، مانع علامت دهی درست قیمت می‌شود. مثال می‌زنم، مثلاً وقتی قیمت بنزین ۱۰۰ تومان است، برای هیچیک از اعضای سندیکای شما صرف نمی‌کند که گاز ارزان را بگیرد و تبدیل به برق کند. چرا؟ چون نمی‌داند گاز را به چه قیمت باید بگیرد و برق را به چه قیمت بفروشد. نه این قیمت در بازار

وجود دارد و نه آن قیمت. بنابراین حذف سوبسیدها در پی این الزام در اقتصاد ما مطرح شد که اسمش را گذاشتیم طرح هدفمندی. تا زمانی که قیمت‌ها اختلال دارد، زمینه‌هایی که در آن مزیت داریم، شناخته نمی‌شود. ما اصلاً نمی‌دانیم که کدام فعالیت سودآور است و کدام نیست. پس بنابراین هدف اصلی برداشتن سوبسیدها و شفاف کردن قیمت‌هاست. چرا؟ برای دادن علامت درست به مصرف کننده و سرمایه گذار. من این استدلال را کردم که مرحله دوم اجرای طرح هدفمندی اگر در زمانی بود که شفاف شدن قیمت کالاها به سرمایه گذاری کمک می‌کرد، حتماً قابل توصیه بود و باید اجرا می‌شد زیرا سرمایه گذاری را افزایش می‌داد و در نتیجه‌ی آن درآمد ملی افزایش پیدا می‌کرد و دولت هم می‌توانست مالیات بیشتری بگیرد. اما وقتی این طرفش به خاطر تحریم‌ها متوقف است، این شفاف کردن به چه درد می‌خورد، جز اینکه بگوییم که دولت دارد هزینه‌هایی می‌کند که برای آن پول احتیاج دارد؟

بنابراین معنای اجرای مرحله دوم طرح هدفمندی در شرایط فعلی این است که این بار را روی دوش تولیدکننده بگذارد. این که تولید را فلج می‌کند. اگر با تحریم مواجه نبودیم، می‌گفتیم که قیمت‌ها را برای شمای تولید کننده مشخص کردیم و حالا می‌توانید مزیت‌ها را تشخیص بدهید و سرمایه گذاری سودآور کنید. در این صورت تولید کننده نمی‌توانست چیزی بگوید و از حذف یارانه‌ها هم استقبال می‌کرد.

یعنی به اعتقاد شما، تولید کننده حتی از یارانه تولید در این طرح هم بگذرد و بیشتر از بحث بر سر میزان یارانه و دادن و ندادنش دنبال تصحیح و تغییر قوانین باشد تا اقتصاد در مسیر درستش بیفتد؟

بله. شما دارید می‌گویید که می‌خواهید با فضای بیرون از مملکت رقابت کنید. پس اگر می‌خواهید در این مملکت خودرو تولید کنید، نباید انتظار داشته باشید، یارانه بگیرید، باید بتوانید بنزین را به همان قیمتی بگیرید که تولید کننده در عربستان یا ترکیه یا امارات می‌گیرد، اما از آن طرف هم بگذارند قیمت را خود شمای تولید کننده تعیین کند. اگر تولید کننده داخلی، کالایی را گران فروخت، دولت می‌تواند مشابه آن را از خارج وارد کرده و به قیمت ارزان‌تر بفروشد تا تولید کننده هم مجبور شود کالایش را به قیمت ارزان‌تری تولید و عرضه کند، با افزایش بهره‌وری. اگر دولت می‌خواهد مواظب منافع مردم باشد، نباید جلوی تولیدکننده را بگیرد. اگر تولید کننده سبب زمینی، قیمتش گران است، دولت اجازه دهد سبب زمینی به قیمت ارزان‌تر وارد شود تا تولید کننده مجبور شود راهی پیدا کند که بتواند با سبب زمینی وارداتی رقابت کند. اما این وسط باری روی دوش تولید کننده نگذارند یعنی فضای کسب و کار را به ترتیبی شکل دهد که در رقابت با بازارهای رقیب، بار اضافی روی دوش تولیدکننده نباشد.

اگر چنین شرایطی وجود داشت، اجرای مرحله دوم طرح هدفمندی اشکالی نداشت اما غیر از این سرعتش هم اهمیت دارد. ما همیشه گفتیم باید این طرح تدریجی اجرا شود تا به جامعه از تولید کننده گرفته تا مصرف کننده خیلی فشار نیورد. اما در شرایط حاضر که راه سرمایه گذاری بسته شده است و نمی‌توانید ماشین آلات بخرید و اگر بخرید باید از چند کانال به صورت پنهان بگذرد تا بتوانید سرانجام واردش کنید و این‌ها هزینه به فعال اقتصادی تحمیل می‌کند، اجرای طرح هدفمندی مناسب نیست.

خلاصه حرف من این است که هزینه‌هایی که برداشتن سوبسیدها در مرحله اول ایجاد می‌کند اگر در مرحله دوم جبران نشود، این کار عبث خواهد بود. در نتیجه در حال حاضر، اصلاً ادامه‌ی طرح هدفمندی را توصیه نمی‌کنم تا زمانی که تحریم‌ها برداشته شود و سرمایه گذار بتواند قیمت‌ها را تشخیص دهد که کجا سودآور است. شرایط اگر این باشد، برداشتن سوبسید را توصیه نمی‌کنم و به نظر من به نفع اقتصاد هم نخواهد بود.

راه خروج از شرایط فعلی اقتصاد کدام است؟

در حال حاضر باید تمام نیروهایمان را تجهیز کنیم که با دنیا رابطه سالمی را بسازیم و این کار باید سریع اتفاق بیفتد. در سابق اتفاقی که می افتاد چند نسل می گذشت تا نسل دیگری آن را جبران کند. امروزه سرعت زندگی بالاست و باید سریع عمل کنیم وگرنه اتفاقات از ما جلو می افتد. همه ما باید تلاش کنیم، و دولت را و قانع کنیم که رابطه مناسبی در سطح بین المللی با سایر کشورها ایجاد کند تا تحریمها برداشته شود و ما هم بتوانیم مثل دیگران زندگی عادی داشته باشیم. تا آن زمان مجبوریم لنگ لنگان بقا را تجربه کنیم. این مملکت پستی بلندی های زیادی در طول تاریخ داشته است. صبوری از خصوصیات ایرانی ها است و به همین دلیل کشورمان با اینکه فراز و نشیب زیادی را در طول تاریخ تجربه کرده، همچنان باقی مانده است.