

# انگیزه‌ها برای اصلاح طرح صیانت جدی نیست

صفحه ۱۶ را بخوانید



روزنامه خبری-تحلیلی، دانشگاهی صبح ایران  
صدای نخبگان، نگاه جوانان

۱۶ صفحه  
توران و واحدهای  
دانشگاهی ۳۰۰۰ تومان  
شهرستان‌ها ۲۰۰۰ تومان

■ شماره مسلسل ۶۲۲۶  
■ دوشنبه ۲۹ آذر ۱۴۰۰  
■ ۱۵ جلدی اول ۱۴۴۳  
■ ۲۰ دسامبر ۲۰۲۱  
■ شماره ۳۴۸۸

www.fdn.ir | Mon | 20 Dec 20

چرا مسابقه جوکر توانست مخاطبان زیادی را جذب کند؟

## رسانه بدون سرگرمی حذف می‌شود!

صفحه‌های ۱۲ و ۱۳ را بخوانید

۶ درصد ظرفیت اشتغال صنعتی چطور از بین رفت؟ راه‌حل احیا چیست؟

### سقوط ۸۷ درصدی صنعت نساجی

طرح استیضاح وزیر اقتصاد مدافعان کمی دارد، وزیر صمت بیشتر

### کدام استیضاح جدی است کدام نه؟

«فرهیختگان» گزارش می‌دهد

### درآمد ۸۰ میلیاردی واحد سیرجان از قطعه‌سازی



سر مقاله

### حذف نظام حمایت از کل تولیدات صنعتی ملی به بهانه «ساماندهی بازار خودرو»

ملی حمایت نکرده و در مغایرت آشکار با سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی عمل می‌شود.

شایان ذکر است اینکه گفته می‌شود ارز مورد نیاز خودرو از داخل تامین نخواهد شد و از محل صادرات قطعات خودرو خواهد بود، بدون توجه به این نکته اساسی است که؛ اولاً تمامی این تولیدات در داخل کشور براساس پارانه‌های مختلفی است که به تولیدکنندگان داده می‌شود و به‌طور طبیعی منابع حاصل از صادرات باید به‌نفع عموم مردم و درجهت اولویت‌های کشور و حمایت از تولید استفاده شود. ثانیاً اگر ارز حاصل از صادرات به واردات کالاهای نهای و مصرفی تخصیص یابد، سوال اصلی این است که ارز مورد نیاز مواد اولیه تولیدکنندگان از چه محلی باید تامین شود.

ازسوی دیگر از آنجا که شورای رقابت حداقل در این زمینه ضد رقابتی عمل کرده و سال هاست که خودروهای وارداتی را از قیمت گذاری معاف می‌کنند؟! و در عمل یک رقابت نابرابر بین محصولات وارداتی و تولیدات داخلی پدید می‌آید که این رقابت به‌نفع تولیدات خارجی و واردکننده خواهد بود نه مصرف‌کننده نهایی خودرو، و به‌ویژه درمورد خودروهای با قیمت مناسب و قابل استفاده برای اقشار متوسط جامعه، همان گونه که هم‌اکنون نیز شاهد حاشیه سود بسیار بالا برای خودروهای لاکچری و آف‌روداتی هستیم. هرچند ممکن است با واردات خودروهای خارجی تا حدودی قیمت خودرو در حاشیه بازار کاهش پیدا کند ولیکن این به قیمت کمبود منابع ارزی برای تامین نیازهای اساسی کشور و ایجاد چالش برای تولید و اشتغال خواهد بود و در این شرایط که همه باید به رونق تولید و سرمایه‌گذاری کمک کنند، حرکتی برخلاف مصالح کشور و منافع ملی است. نکته آخر آنکه در شرایط کنونی که مدیریت منابع ارزی با تأکید بر تامین نیازهای تولید ملی و کارآفرینی از اهمیت راهبردی برخوردار است، چه ضرورتی برای طرح مواردی است که به تقاضای ارز یا عدم انتقال ارز حاصل از صادرات به داخل دامن می‌زند و حال که در شرایط تحریمی با همه تولیدکنندگان و صادرکنندگان مقداری ارز برای تامین نیازهای ضروری کشور و به گردش درآوردن چرخ صنعت و ادامه اشتغال کارگران فراهم می‌شود، آیا می‌توان آن را برای واردات خودرو که ارزشی بسیار بالایی دارد تخصیص داد؟ قابل توجه اینکه بنابر گزارش بانک مرکزی، حتی سازوکار واردات بدون انتقال ارز نیز موجب می‌شود ورودی ارز به کشور کاهش یابد. شاخص‌ها نیز نشان می‌دهد به‌محض تصویب طرح، نرخ ارز در بازار سیاه صعودی شده است.

۱۰ سال از سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی می‌گذرد؛ بالاخره چه زمانی باید شاهد اقتصاد تولیدمحور باشیم و به‌جای نظام «تنظیم بازار از طریق واردات» نظام «تنظیم بازار با صادرات» را شاهد باشیم. این مهم در قالب ایجاد همکاری با یک خودروساز بین‌المللی در قالب زنجیره ارزش و تراز ارزی مثبت یک مطالبه بر پایه منافع ملی است.

محمود جواد ابروانی  
عضو هیات عالی نظارت

طرح یک‌فوریتی ساماندهی بازار خودرو در اردیبهشت ۱۳۹۷ با امضای ۲۰۵ نفر از

نمایندگان مجلس دهم ارائه شد. این طرح در ۱۳۹۸/۳/۲۸ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و برای اظهار نظر به شورای نگهبان ارسال شد که با اعلام مغایرت این مصوبه با اصول ۱۵ و ۱۱۰ قانون اساسی - به علت مغایرت ماده «۲» آن با بند «ج» سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی- و نیز خلاف موازین شرع - در ماده «۷» آن - به مجلس شورای اسلامی عودت داده شد. مجلس شورای اسلامی مغایرت مربوط به اصول ۱۵ و ۱۱۰ قانون اساسی در موارد فوق و بخشی را که مغایر موازین شرع اعلام شده بود، طی رفت‌وبرگشت با شورای نگهبان برطرف کرد.

رئیس هیات عالی نظارت بر حسن اجرای سیاست‌های کلی نظام در تاریخ ۱۳۹۸/۶/۶ براساس وظایف و تکالیف تفویضی به این هیات، مغایرت‌های مصوبه مجلس با سیاست‌های کلی ابلاغی - در برخی موارد- را به شورای نگهبان اعلام کرد. ازجمله این مغایرت‌ها مربوط به ماده «۴» مصوبه بود که به‌ر حال مجلس به‌نجوی آن را رفع کرد (هرچند آثار و تبعات خوبی برای آن هم پیش‌بینی نمی‌کنیم) و دیگری که مهم‌تر بود مربوط به ماده «۱۰» مصوبه است که تعدادی از قوانین قبلی منتهی در حمایت از تولیدات صنعتی را نسخ می‌کند، رفع این ایراد مهم تاکنون مورد توجه قرار نگرفته و مغفول مانده است. در قوانینی که به موجب این ماده منسوخ و ملغی الاثر می‌شوند احکام مترقی و خوبی وجود داشته که ازجمله آنها می‌توان به ماده «۴» قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی مصوب ۱۳۸۹ اشاره کرد که نسخ آن نظام حمایت تعرفه‌ای و حمایت از اشتغال و تولیدات داخلی را لغو و سازوکار مدیریت ارزی کشور را دچار مشکلات جدی می‌کند. طبق مفاد این ماده، دولت موظف شده تعرفه واردات اقلام غیرضروری و تشریفاتی را به گونه‌ای تعیین کند که تولیدات و اشتغال داخلی آسیب نبیند و از خروج بی‌رویه ارز از کشور جلوگیری شود و حمایت‌های لازم را در زمینه تقویت تولید داخل فراهم کند.

طبق اعلام سخنگوی شورای نگهبان، مغایرت این مصوبه مجلس با سیاست‌های کلی نظام - که از طرف هیات عالی نظارت اعلام شده و در واقع ایراد مربوط به اصل ۱۱۰ قانون اساسی است- هنوز پابرجاست. ضمن اینکه حذف حمایت‌های تعرفه‌ای یعنی کاهش مالیات‌های غیرمستقیم که موجب کاهش درآمدهای دولت شده و می‌تواند طبق اصل ۷۵ قانون اساسی مورد ایراد قرار گیرد.

انتظار می‌رود نمایندگان مجلس - که اغلب از طراحان این طرح نیستند - به این مسائل عنایت فرمایند که ساماندهی بازار خودرو چه ارتباطی با موارد فوق دارد و چرا باید به بهانه ساماندهی بازار خودرو، حمایت‌های تعرفه‌ای از کل تولیدات صنعتی کشور را نسخ و ملغی الاثر کرد؟ چرا در طرح مجلس قبل که طراحان آن اغلب در این مجلس حضور ندارند برخلاف رویه کشورهای جهان، از تولید

یادداشت

### استراتژی توسعه صنعتی، نقشه گنجی که نیست!

قفسه کتابخانه‌ها در دفاتر مسئولان اثر دیگری نخواهد داشت. ازسوی دیگر استراتژی توسعه صنعتی باید در چهارچوب و قالب اهداف کلان نظام باشد. هرگونه تلاش برای استفاده ابزاری از استراتژی توسعه صنعتی یا به‌عبارت بهتر، اقدام برای سیاسی کردن راهبرد توسعه صنعتی کشور، سرنوشتی بهتر از اقدامی که در اوایل دهه ۸۰ برای تدوین استراتژی توسعه صنعتی صورت گرفت، نخواهد داشت.

نکته حائز اهمیت دیگر که در فرآیند تدوین استراتژی توسعه صنعتی کشور باید مدنظر قرار گیرد، اصلاح دیدگاه‌های اشتباه حمایت از تولید در نگاه مسئولان است، دیدگاهی که می‌تواند علاوه بر انحراف از مسیر پیشرفت، وضعیت اقتصادی کشور را بدتر کرده و آن را به لبه پرتگاه بکشاند. دیدگاه‌هایی نظیر وابسته‌بودن اقتصاد به تعامل با غرب، خرید فناوری به‌جای تولید فناوری، تمرکز بر تصویب قوانین جدید به‌جای تمرکز بر درست اجرا شدن قوانین، پرهیز از شفافیت با بهانه جلوگیری از فرار سرمایه، تمرکز بر تأسیس بنگاه و کسب‌وکارهای بزرگ و تزریق پول به‌جای بهبود فضای کسب‌وکار ازجمله دیدگاه‌ها و اقداماتی است که می‌تواند تدوین و پیاده‌سازی استراتژی توسعه صنعتی کشور را با چالش مواجه سازد.

درنهایت آنچه واضح است اینکه دولت بدون وجود یک استراتژی صنعتی و هماهنگ و بدون حرکت در مسیر شکل‌گیری حکمرانی خوب صنعتی در کشور، نمی‌تواند اقدامات اساسی و بنیادی اقتصادی را پیش‌برد. فعالیت‌های پراکنده نهایت مسکنی خواهد بود که تا تسکین موقت مشکلات، حل بسیاری از چالش‌های اساسی کشور را به آینده نامعلوم موکول خواهد کرد، اقدامی که موجب پیچیده‌تر شدن مشکلات و سردرگم شدن کلاف مشکلات خواهد شد. بنابراین تیم اقتصادی دولت باید نسبت به تدوین استراتژی توسعه صنعتی و انتخاب پیشران‌های اقتصادی کشور اهتمام جدی داشته باشد. با توجه به محدودیت منابع برای حمایت موثر از تمامی صنایع، دولت راهکاری جز اولویت‌دهی به صنایع پیشران و راهبردی ندارد. تولید برخی کالاها و خدمات در کشور دارای مزیت نسبی است؛ برخی فعالیت‌های صنعتی نیز اهمیت راهبردی برای کشور دارند مانند امنیت غذایی، دستیابی به فناوری‌های پیشرفته، تجربه تحریم هم نشان داده برخی صنایع تبدیل به پاشنه آشیل اقتصاد کشور شده‌اند که می‌توانند توازن اقتصادی را به هم زده و زمینه‌ساز بحران اقتصادی در کشور شوند، مانند نهاده‌های دامی. تمرکز بر توسعه و رونق این دست از صنایع باید در اولویت قرار گیرد و به تبع برخی صنایع که کشور در آنها مزیت کمتری دارد و درنهایت اشتغال و عمق فناوری کمتری دارند باید از اولویت حمایت خارج شوند. این اقدام میسر نیست جز با وجود یک استراتژی توسعه صنعتی که مبتنی بر آمایش سرزمینی نگاشته شده باشد.

دولت سیزدهم با تمرکز بر رونق تولید و حمایت از کسب‌وکارهای ایرانی مصمم به

افزایش تولید ناخالص ملی است. هرروزه شاهد تلاش رئیس‌جمهور و تیم اقتصادی دولت برای تحقق این هدف هستیم، بازدیدهای گوناگون، دستورهای مختلف و پیگیری‌های متعدد ازجمله اقداماتی است که طی ۱۰۰ روز گذشته به‌وفور شاهد آن بوده‌ایم. اما سوال اساسی اینجاست که احتمال موفقیت دولت در رونق تولید، با استمرار رویکرد فعلی چقدر ممکن خواهد بود؟ بازدید از کارخانه‌های تعطیل‌شده و دستور بازگشایی آنها، استمهال بدهی، تخفیف دیون دولتی و سایر بدهی‌های می‌تواند صنعت خمیده ایرانی را سرپا سازد؟

اگرچه اقدامات دولت را می‌توان گامی رو به جلو دانست اما تجربه چند دهه حمایت از تولید در کشور نشان می‌دهد اساساً فرآیند حکمرانی صنعتی در کشور شکل نیافته است و اکثر اقدامات حمایتی دولت‌ها از تولید، یا پول‌پاشی بوده یا منجر به رانت شده یا به اهداف خود دست نیافته است.

تجربه حمایت از تولید در ایران نشان می‌دهد توزیع این حمایت‌ها عمدتاً فاقد جهت‌گیری مشخص (در چهارچوب سیاستی) بوده است و درنتیجه هم بخشی از آنها هدر رفته و هم در فرآیند توزیع آنها زمینه‌های فساد ایجاد شده و درنتیجه، این حمایت‌ها به‌جای اینکه به کارآفرین برسد، به دست آن دسته از مدعیان کارآفرینی رسیده که در دسترسی به رانت، موفق‌تر بوده‌اند.

این رویداد حاکی از فقدان وجود یک سیستم حکمرانی صنعتی در کشور است که بتواند با سیاست‌گذاری، هدایت‌گری، تنظیم‌گری و تسهیل‌گری در چهارچوب یک استراتژی مناسب، زمینه‌ساز رونق تولید، انباشت ثروت و پیشرفت کشور باشد. در این فرآیند تدوین یک استراتژی صنعتی مبتنی بر آمایش سرزمینی می‌تواند به‌عنوان گام اولیه در شکل‌گیری حکمرانی صنعتی در کشور نقش‌آفرینی کند. استراتژی توسعه صنعتی، چهارچوبی که مبتنی بر اهداف بلندمدت و ملاحظات آمایش سرزمینی، حوزه‌های تولیدی دارای اولویت و قابلیت پیشرانی رشد اقتصادی در آن مشخص و تبیین شده باشد، با فقدان راهبرد توسعه صنعتی، تسهیلات و ابزارهای حمایتی دولتی، میان تعداد زیادی از حوزه‌های تولیدی تقسیم می‌شود. حوزه‌هایی که احتمالاً کشور در برخی از آنها فاقد مزیت‌های نسبی یا راهبردی است. درنتیجه، با هدررفت بخشی از منابع، منابع کمتری برای حوزه‌های دارای مزیت و قابلیت پیشرانی تخصیص می‌یابد.

تدوین استراتژی توسعه صنعتی نیازمند دو رویکرد اساسی است؛ نخست اراده راهبردی برای پیگیری اهداف استراتژی و دوم هماهنگ‌بودن و هم‌تراز بودن بخش‌های مختلف استراتژی. تدوین استراتژی بدون داشتن اراده جدی درنهایت منجر به تدوین سند نمایشی خواهد شد که جز پرکردن



صدای نخبگان، نگاه جوانان FARHIKHTEGAN

@farhikhteganonline3

روزنامه فرهیختگان WWW.FDN.IR

