



کارشناس حوزه صنعت در گفت و گو با **صفت** از پیامدهای ادامه شرایط نه جنگ نه صلح می گوید

صنعت در خط مقدم جنگ اقتصادی



شهناز صفایی: در شرایطی که کشور در وضعیت نه جنگ، نه صلح به سر می برد، اقتصاد زیر سایه عدم قطعیت مطلق قرار گرفته است. در این فضا، نه اسکان برنامه ریزی بلندمدت وجود دارد و نه می توان با سناریوهای معمولی، جنگ یا صلحی پیش بینی کرد. صنعت به عنوان ستون فقرات اقتصاد، در این میان با چالش های دوگانه ای روبه روست؛ از یک سو، فشارهای مالیاتی و محدودیت های ارزی همچنان با شدت بر بخش شفاف اعمال می شود و از سوی دیگر، زیرساخت های حیاتی در معرض تهدیدهای پراکنده و غیرقابل پیش بینی هستند. این وضعیت باعث شده بقا جایگزین رشد شود و تولیدکنندگان در تنگنای نقدینگی و هزینه های سربرابر، بدون داشتن چشم اندازی روشن، به فعالیت ادامه دهند. **صفت** در همین راستا و با محور پیامدهای ادامه یافتن شرایط کنونی با امیر حسن کاکایی، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت گفت و گویی داشته که در ادامه می آید.



اصول پایه، مالیات بدهند. همان طور که ملتها در تمام کشورهای پیشرفته مالیات می دهند. البته متأسفانه این موضوع

فقط ما با طرف آمریکایی روبه رو نیستیم. دو سه سال است چین هجوم گسترده خود را به بازارهای جهانی آغاز کرده و هم اکنون به بالاترین نرخ رشد خود در سال های اخیر رسیده است. از سویی جنگ نظامی باعث افزایش شدید قیمت ها و البته کمبودهای بزرگ شده است. هنوز عمق کمبودها مشخص نیست. اما من حدس می زنم به زودی کمبودها به مانند زمان کرونا به قطعاتی مانند چیپ های الکترونیکی خواهد رسید. به هر حال این توقف چندماهه در جابه جایی نفت و بسیاری از مواد معدنی، شیمیایی و پلیمری از خلیج فارس، تأثیرات عمیقی در اقتصاد جهانی، حداقل برای چند ماه آینده (تا پایان ۲۰۲۶)، می گذارد. با این تفاسیر اعتقاد دارم این جنگ اصلا شوخی ندارد (کاری که الان مسئولان اقتصادی انجام می دهند). جنگ، جنگ است و نیازمند آرایش جنگی است و نمی توان با عادی جلوه دادن و با آرامش داشتن درباره کمبودهایی مانند ارز، برق و گاز و آب، و حتی ظرفیت های حمل و نقل بین المللی، تصمیم گیری کرد. در این حالت باید صنایع و اقتصاد کشور را خیلی جدی اولویت بندی کرد.

درباره صنعت خودرو، خیلی واضح است که اولویت با خودروهای تجاری از جمله وانت ها است و سپس اولویت با خودروها و موتورسیکلت های تولید انبوه مورد استفاده عامه مردم که دارای ساخت داخل بالا هستند، می باشند و در رده آخر، می رسد به خودروهای سواری مونتاژی، خودروهای برقی و هیبریدی. درباره خودروهای تجاری، الان هم وقت هزینه کردن روی خودروهای لوکسی مانند اتوبوس های برقی نیست و باید تمرکز بر تولید خودروهایی باشد که ما امکانات مناسب تولید آنها را در ایران داریم و در عین حال سبب سوخت را بهینه می کنند و آلایندگی را کمین؛ یعنی اتوبوس های گازسوز که چند سالی است در حال فراموش شدن است.

در چنین حالتی، نهنتها باید برق و گاز یارانه ای را فقط به اولویت های مربوطه داد، بلکه باید تمام رانتهای موجود از جمله وام های ارزان و معافیت های مالیاتی و منابع معاونت علمی و فناوری را به طور متمرکز روی این موارد خرج کرد. البته از آن طرف باید به خودروسازان مونتاژکار و واردکنندگان اجازه داد که از ارز آزاد، برق آزاد و گاز در سطح نرخ جهانی استفاده کنند و خودبه خود محصولات خود را به نرخ آزاد بفروشند. این گونه هم محصولات مورد نیاز اقتصاد کلان و عامه مردم با قیمت های معقول تولید می شود، فناوری در کشور توسعه می یابد، اقتصاد مقاوم تر می شود و خودروسازان مونتاژکار و واردکنندگان هم در یک فضای شفاف رقابتی قرار می گیرند که اتفاقا شرایط را آماده می کند که امیدوارم بعد از جنگ و بازگشت آرامش به بازارها، این فضای رقابتی را به بقیه صنعت تعمیم دهیم و کلا صنعت خودرو و بازار خودرو را غیررانتی کنیم. البته فعلا بدون این رانتهای از جمله انرژی ارزان، امکان ندارد که صنعت خودرو داخلی سازی بالا هم بتواند مقاومت کند.

چگونه می توان با وجود فشارهای مالیاتی بی سابقه بر بخش شفاف و عدم وصول مالیات از اقتصاد زیرزمینی، عدالت مالیاتی را در این شرایط خاص بازگرداند و از تبدیل شدن واحدهای تولیدی به بخش غیررسمی جلوگیری کرد؟

با تمرکز بر شفافیت بر بخش غیرمولد اقتصاد. مشکل ما در بخش مولد و شفاف اقتصاد از جمله صنایع خودروسازی نیست. مالیات دادن وظیفه است و بیشتر افرادی که از دادن مالیات ناراضی هستند، در مقایسه با دیگر کسب و کارها است که مشکل دارند. البته بدیهی است که وقتی جنگی شده است و حداقل یک ماه کسب و کاری تعطیل می شود در اخذ مالیات و بیمه باید با آرامش عمل کرد و حتی اگر واقعا صنعتی زیان داد، به او کمک هم کرد. اما اینکه ما با این همه خودروسازی رانتی (بالای ۵۰ درصد خودروساز

با تیراژی زیر ۵ هزار عدد در سال، که با هیچ منطق اقتصادی شفاف زیررانتی همچوانی ندارد، بخواهیم همه راضی باشند و مالیات نگیریم، شدنی نیست. واقعیت این است که یک مکانیسم اصلاح اقتصادی، ورشکستگی است. بسیاری از خودروسازان و قطعه سازان فعلی، منطقا باید ورشکسته شوند و فقط شرکت های که در مقیاس اقتصادی و با روش های نوین، خودرو یا قطعات تولید می کنند، و از روش های درست مدیریتی استفاده می کنند و بهره وری خود را در سطح منطقی حفظ می کنند، امکان باقی ماندن و دادن مالیات خواهند داشت. این یعنی یک جراحی درست اقتصادی. ما همزمان باید شغل های کاذب را مدیریت کرد و تبادل های مالی را به شدت کنترل کرد و همه آحاد ملت، بر مبنای

اوضاع برگردد. درست مانند سربازان کشور که هم اکنون آماده کشته شدن در پشت لانه ها و ضد هوایی ها هستند. آنها فکر مدیریت ریسک را نمی کنند، بلکه عاقلانه تا می توانند مراقب حرکت دشمن هستند. البته فرقی بزرگ بین نظامیان و خودروسازان یا تولیدکنندگان وجود دارد. اولاً مقاومت نظامیان، به عنوان افتخار آفرینی نزد مردم محسوب می شود، در حالی که خودروسازان مورد هجوم سیاستمداران و مردم قرار می گیرند. از آن طرف هم کسی بعد از جنگ حساب و کتاب و کتاب هزینه های مقاومت و موشک های مصرف شده را محاسبه نمی کند، اما درباره خودروسازان، حساب و کتاب ها می ماند و اتفاقا بعد از جنگ همگی محکوم می شوند به نادانی یا فساد و از این جور اتهامات. خلاصه اینکه ریسک دو خودروساز ما خیلی بالاتر از این حرف ها است و من شخصا خیلی نگران بعد از جنگ هستم که چنان بلشویی شود که حد ندارد.

این در حالی است که بقیه خودروسازان به طور طبیعی به شدت تولید را فعلا پایین آورده اند و امیدوارند تا قبل از اینکه ادامه این وضعیت توان تحملشان را برسد، جنگ تمام شود. همچنین بقیه خودروسازان با قیمت های دستوری خیلی در زیان نیستند.

ولی در همین حال شنیده ها حاکی است که برخی در حال سرمایه گذاری در صنعت هستند.

آنچه می شنوید مربوط به برنامه های قبلی است که هم اکنون اعلام می شود و وسط های راه است، ولی به باور من هرگونه سرمایه گذاری در وضعیت فعلی حتما متوقف می شود. اگر واقعا متوقف نشود، منشا پولش از جایی خارج از صنعت و تجارت شفاف و عادی است که نمی توان درباره آنها خیلی نظر داد. درست مثل قماربازی است که یک شبه به یک میز میلیون دلاری بازی می کند. اصولا فرقی قماربازی و مدیریت ریسک در همین میزان ریسک و قابلیت پیش بینی آن و میزان موفقیت احتمالی است. بهتر است بیش از این وارد جزئیات نشویم.

در شرایطی که بانک مرکزی توان تأمین ارز مورد نیاز صنعت را ندارد و قوانین فعلی (قاچاق و مالیات) راه های جایگزین را مسدود کرده اند، آیا می توان مدل «واردات در برابر صادرات غیر» را به صورت پایدار و بدون وابستگی به صف های طولانی ارزی، با تکیه بر ظرفیت های منطقه ای و تجارت مرزی بازتعریف کرد؟

بله. این روش شدنی است. ولی یک ریسک بزرگ تر برای بانک مرکزی و دولت دارد که فعلا ظاهرا توسط آقای همتی میزان آن خیلی بالا تشخیص داده شده و جلوی آن را گرفته است. واقعیت این است که اوضاع بسیار پیچیده است. اگر بانک مرکزی اجازه دهد مثلا خودروسازان مونتاژکار، ارز خود را از محلی خارج از سیستم تعریف شده بانک مرکزی اتباع کنند، تولید ادامه پیدا می کند، اما از آن طرف قیمت های این نوع خودروها و احتمالا نرخ ارز آزاد مثل موشک بالا می رود. اما اگر بانک مرکزی به همین روش موجود هم ادامه دهد، نهنتها خودروسازان، بلکه بسیاری از صنایع دیگر به زودی متوقف می شوند و البته نرخ ظاهری ارز نسبتا پایدار می ماند؛ چراکه با دستور بانک مرکزی مصرف کنندگان بزرگ ارزی، خودبه خود قفل می شوند. البته در حالت اول، بلشویی مالی به وجود می آید و پول شویی های بزرگ رخ می دهد و در روش دوم بعد از یک مدتی تعدیل نیروهای بزرگ رخ می دهد و کمبودهای شدید در بازارهای کالاهای غیر ضروری مانند خودرو و لوازم خانگی سرمایه ای رخ می دهد. پس کار واقعا ساده نیست. اما من فکر می کنم روش اول خیلی بهتر است؛ چراکه می توان از این طریق اقتصاد را زنده نگه داشت. در حالی که در روش دوم یعنی روش موجود مدیریت ارز، اقتصاد به شدت سرکوب می شود و فقط تهیه اقلام ضروری مانند مواد غذایی و دارویی و پوشاک، نسبتا آرام می ماند.

با توجه به قطعی های مکرر برق و هسدرهای جدی درباره کمبود گاز در زمستان، آیا اولویت بندی انرژی باید از حفظ اشتغال به حفظ زیرساخت های حیاتی تغییر کند و در این صورت، کدام صنایع باید در اولویت تأمین سوخت قرار گیرند تا از فروپاشی زنجیره ارزش جلوگیری شود؟

واقعیت این است که برق و گاز کمترین اهمیت را در مقابل کمبود ارز دارند؛ بنابراین سوال شما را خیلی کلان تر جواب می دهم. واقعیت این است که ما در یک جنگ بزرگ هستیم که بخش نظامی آن ظاهرا متوقف شده است؛ اما بخش اقتصادی آن کاملا و با قدرت ادامه دارد. ضمن اینکه جنگ اقتصادی چند جبهه ای است. یعنی

با توجه به اینکه در وضعیت نه جنگ نه صلح، هیچ یک از ابزارهای سنتی مدیریت ریسک مانند بیمه جنگ یا قراردادهای بلندمدت، کار آیی ندارند، چه مکانیسم های نوین مالی و بیمه ای می تواند ریسک توقف خطوط تولید را پوشش دهد و سرمایه گذاران را ترغیب به ادامه فعالیت کند؟

واقعیت این است که میزان ریسک خیلی بالا رفته است و هیچ مکانیسم مالی و بیمه ای وجود ندارد. آیا می دانید چرا تنگه هر مز همچنان بسته است، در حالی که حتی یک گلوله شلیک نمی شود؟ علتش این است که ریسک آن قدر بالاست و هزینه بیمه عبور از تنگه چنان بالا رفته که می توان گفت به سمت بی نهایت میل کرده و به نتیجه عبور و مرور متوقف شده است. همین حالا هزینه حمل و نقل جایگزین دریایی از خلیج فارس حداقل به ده برابر قبل افزایش یافته است. بیا بید یک محاسبه ساده انجام دهیم. هزینه لجستیک کالایی مانند خودرو، حدود ۱۰ درصد هزینه تولید خودرو است. فرض کنید هزینه کل لجستیک واقعا ده برابر شده باشد (لجستیک بین المللی بخشی از هزینه کل لجستیک است)؛ یعنی هزینه تولید خودرو ۹۰ درصد رشد داشته است. حال این عدد را بگذارید روی هزینه مواد پلیمری که مثلا دو برابر شده است.

به عبارتی هزینه تولید یک خودرو حداقل دو برابر شده است. به عبارتی هزینه یک خودرو در ایران که تولید می شود، به خاطر وضعیت جنگی دو برابر شده است. حال فرض کنید حدود سه ماه این وضعیت ادامه یابد. بعد یک دفعه جنگ تمام شود و نهنتها اعداد بین المللی برگردند به قیمت های قبل، به ارزش ریالی یک دفعه دو برابر شود. نتیجه؟ نرخ خودرو مشابه خارجی نصف نرخ فعلی می شود و نرخ خودرو تولیدی تا مدتی دو برابر باقی می ماند؛ یعنی یک عدد حدود ۴ برابری. حال این خودروساز چه باید بکند؟ خودرو روی دستش می ماند در حالی که زبان ها در حساب های خودنمایی می کنند. در این حالت دو خودروساز بزرگ کاملا ورشکسته می شوند. همین یک عدد ساده نشان می دهد چقدر ریسک بالاست. نمونه برعکس این ریسک را بررسی کنیم. سال گذشته تا نیمه های سال دولت به خودروسازها با وعده وعید دستور داد با قدرت تولید کنند و کالا را تا سقف ۹۰ درصد در گمرکات بیرون آوردند و به مردم با نرخ دستوری مبتنی بر تالار اول فروختند. ناگهان از تالار اول به تالار دوم رفتیم. ظاهر بالای نیم میلیارد دلار نرخ کالایی بود که دو خودروساز به نرخ حدود ۷۰ تومان فروخته بودند، در حالی که با حدود ۱۴۰ هزار تومان با بانک ها تسویه کردند. این یعنی بالای ۳۵ همت زبان ریالی مستقیم به آنها وارد شد. این فارغ از افزایش های دیگر ناشی از افزایش قیمت های کالاهای دیگری است که ظاهرا تولید داخلی بوده و بالا رفته است. این تنها یکی از ریسک های مالی دو خودروساز بود که در سال گذشته مستقیم به زبان تبدیل شد و کسی تقصیر را به گردن گرفت و نهایتا این اقتصاد کلان کشور است که در بلندمدت زبان را در قالب کاهش رشد اقتصادی و افزایش تورم در خود هضم می کند.

به عبارت دیگر، اصولا چنین ریسک هایی با هیچ روش بیمه گری قابل مدیریت نیست. در اقتصاد صنعتی و تولیدی، بیمه یا مدیریت ریسک مربوط به وقتی است که میزان ریسک در حدی معقول و قابل رقابت با گزینه های جایگزین باشد. این ریسک با ریسک مثلا زلزله یا آتش سوزی قابل مقایسه نیست. حتی همین الان اگر بروید و مثلا خودرو خود را بیمه خسارت جنگی کنید، بیمه خودبه خود آن قدر شرط و شروط می گذارد که عملا صرفه اقتصادی برای نه بیمه کننده دارد و نه بیمه شونده. به عبارت ساده تر در شرایط ادامه وضعیت نه جنگ و نه صلح، هیچ روش بیمه یا مالی عادی وجود ندارد که تولیدکننده را تشویق به تولید کند، چه برسد به سرمایه گذاری و رشد.

پس یک سوال به وجود می آید. چرا خودروسازان همچنان به تولید مشغول اند؟

موضوع در حال حاضر از جنس سودآوری نیست، بلکه از جنس مقاومت است. به خصوص دو خودروساز بزرگ، هم وظیفه ملی می دانند و هم چاره ای ندارند جز مقاومت و ادامه تولید تا آنجایی که دیگری پولی برای تولید نمانده باشد. توجه داشته باشید که ایران خودرو و سایپا حداقل ۱۰۰ هزار پرسنل دارند و حداقل ۵۰۰ هزار پرسنل زنجیره تأمین چشمان به این دو خودروساز است. تولید نکردن برای این دو خودروساز زیاد فرقی با تولید نکردن ندارد. هر دو در مسیر نابودی است. یکی با شرافت و یکی در مسیری است که ما آن را سوداگرانه و خودخواهانه می دانیم. پس تا جایی که در انبارها جنس دارند و تا جایی که بتوانند به تولید ادامه می دهند و امیدوارند که

در ایران دارای تناقض بزرگ است. از یک طرف بزرگان اقتصادی به خاطر تحریم های ناچار به دور زدن تحریم ها و قاچاق هستند و از سوی دیگر، عمده اقتصاد دست بخش های شبه دولتی غیرشفاف هستند که مشکل ساز است. بنابراین در یک پارادوکس عجیب گیر می کنیم که حل آن واقعا احتیاج به عزم ملی در مبارزه با فساد دارد. اگر نتوانیم این جنگ با فساد را شروع کنیم و با قدرت ادامه دهیم، بهتر است که درباره اخذ مالیات و بیمه هم از صنایع مولد و شفاف کوتاه بیایم و تبعات فسادآور آن را بپذیریم.

با توجه به تخریب زیرساخت های انرژی و فولاد و هزینه های سنگین بازسازی، آیا دولت باید در این وضعیت نه جنگ نه صلح، به جای تمرکز بر کسری بودجه، با پذیرش تورم کنترل شده و افزایش موقت نرخ ارز، سیاست های حمایتی مستقیم مانند یارانه انرژی یا تسهیلات کم بهره و... را برای نجات صنایع استراتژیک در اولویت قرار دهد؟

بله. حتما در این شرایط با اولویت بندی های راهبردی که عرض کردم، حتما باید از صنایع حمایت کند. البته حمایت فقط دادن یارانه یا تخفیف مالیاتی یا استمهال بدهی نیست، بلکه اصلاح نظام تنظیم گری و باز گذاشتن دست صنعتگران برای اجرای اصلاحات و پیدا کردن راه های جدید است. همان طور که با راه افتادن هر دور از تحریم ها، مجبور شدیم تن به روشهای جدیدی بدهیم که در قانون بین المللی قاچاق و غیرقانونی محسوب می شد، امروز هم مجبوریم، تاکید می کنم مجبوریم تن به روش های جدیدی بدهیم که لزوما با قواعد بین المللی همخوانی دقیق ندارد. یک مثال بزنم. ما در ایران قانون FATF را خیلی دقیق اجرا می کنیم، اما اجرای آن در سطح بین المللی برای ما غیرممکن است. با بهتر است بگویم به صلاح نیست. حال در بخش میانی، یعنی اتصال روابط مالی بین المللی به داخلی دست به ابتکارانی همچون معامله نه تری زدیم. اگر این کار را نمی کردیم، قطعاً اقتصاد هشت سال پیش قفل کرده بود. اما آیا باید این رویه را در تمام ارکان معاملات پیاده کرد؟ خیر. دلیلی ندارد چون سیستم ضد پولشویی بین المللی را نمی پذیریم، جلوی پولشویی در داخل کشور نایستیم. اتفاقا حمایت از تولید و رونق اقتصادی، باید همراه باشد با سخت گیری بر تبادلات مالی. وقتی ما در بخش طلا و نقره و دلار و حتی خودرو و ملک، اجازه پولشویی یا جایجایی غیررالی پول می دهیم، عملا بر ضد تولید عمل کرده ایم. همچنین وقتی به همه از یک کنار سهمیه می دهیم، بدون نگاه به عملکرد آنها، ضد تولید عمل می کنیم. مثال آن سهمیه های فولاد و سوخت و... هم اکنون دارد، رانتهای غیراصولی است که به نظر من باید مورد بازنگری قرار گیرد و فقط شرکت هایی که دارای بهره وری بالاتر هستند، این سهمیه ها را اخذ کنند. یک مثال اخیر را بررسی کنید. جایی مثل کرمان موتور در سه سال گذشته اقدام به داخلی سازی یکی از خودروهای پرتولید داخلی خود کرد. برای تکمیل این مسیر نیازمند واردات قالب های صنعتی و ماشین آلات بود. سال پیش با روش سهمیه بندی احقانه ارز بر مبنای تیراژ تولید و روند سال گذشته برای همه سهمیه ای تعیین کردند که تناسب با حرکت های متهورانه برخی از صنعتگران از جمله کرمان موتور نداشت. عملا با عدم تخصیص ارز به موقع

به آنها، آن شرکت را با مخاطره روبه رو کردیم و به مشتریان آن ضربه زدیم. اما یک کار مهم دیگر هم کردیم: تشویق آدم هایی که همچنان به مونتاژکاری ادامه می دادند. این اثر تبعی، خیلی دردناک تر و ماندگارتر از خود اصل ماجراست؛ اینکه کسانی که سعی در اعتلای صنعت و اقتصاد دارند، در مقابل کسانی که فقط به فکر جیب خود هستند، به جای تشویق تنبیه می شوند. جالب است بدانید که هر قدر میزان داخلی سازی خودرو بیشتر شود، دردسرهای نظارتی بر آن بیشتر می شود. امسال هم به جد من اخطار می دهم که اگر روند سال گذشته در تخصیص منابع به خصوص منابع رانتی ادامه یابد، به زودی صنعت خودرو ما کاملا متلاشی می شود و پس از مدتی چیزی که شاهدش خواهید بود، مونتاژکاری با کمترین داخلی سازی خواهد بود. فراموش نکنید این پیش بینی شاید از نظر زمانی دارای دقت بالا نباشد، اما نتیجه طبیعی سیاست های غلط است و حتمی است، مگر اینکه مسئولان زودتر به خود بیایند.

اگر روند سال گذشته در تخصیص منابع به خصوص منابع رانتی ادامه یابد، به زودی صنعت خودرو ما کاملا متلاشی می شود

وقتی جنگی شده است و حداقل یک ماه کسب و کاری تعطیل می شود در اخذ مالیات و بیمه باید با آرامش عمل کرد و حتی اگر واقعا صنعتی زیان داد، به او کمک هم کرد

ما در یک جنگ بزرگ هستیم که بخش نظامی آن ظاهرا متوقف شده است اما بخش اقتصادی آن کاملا و با قدرت ادامه دارد