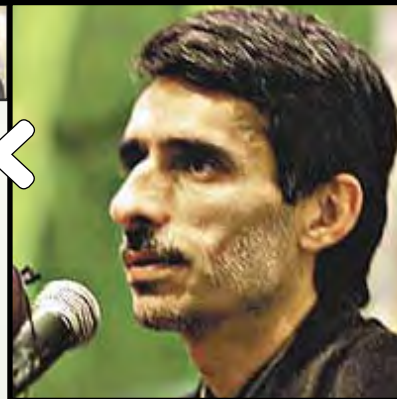


در گفت و گو با دکتر حاتم

معاون پژوهشی وزیر صنایع و معادن عنوان شد:



کنترل فیزیکی در مبارزه با قاچاق کارساز نیست

در ادامه‌ی سلسله گفت‌گو با مسئولین دستگاه‌های اجرایی، مشروح گفت‌گو با آقای دکتر حاتم؛ معاون پژوهشی وزیر صنایع و معادن آورده شده است.

اصولا این کشور به پایگاهی برای گسترش قاچاق به ایران تجهیز و سازمان‌دهی شده است. بنابراین کنترل فیزیکی صرف در مقابله با قاچاق کارساز نمی‌باشد. از طرفی وجود کالاهای حجیم و سنگین وزن قاچاق در بازار هشدار جدی برای مسئولان است. مسلم است که به فرض یک دستگاه یخچال شاید بای ۲۸ فوت را نمی‌توان با چهارپایان حمل کرد و یا پنهانی در اسکله‌های سنگلاخی تخلیه و انتقال داد. پس باید قاچاق را سازمان یافته تلقی نمود.

امروزه مقابله با قاچاق از حالت مبارزه فیزیکی به اقدامات پیش‌گیرانه نرم و فرهنگی گرایش پیدا کرده است. مقابله با پدیده قاچاق را باید در حلقه نهایی آن یعنی مصرف‌کننده جست و جو کرد. باید مصرف‌کننده را به این باور رساند که هیچ کالای بدون شناسنامه‌ای را نخرد هرچند خیلی جزئی و در حد یک آدامس باشد. این امر یک زیرساخت وسیع و عملی نیاز دارد. بایستی تمامی پایانه‌های فروش به صندوق‌های متصل به شبکه سراسری عرضه کالا مجهز گردند و آحاد جامعه از خرید کالای بدون رسید از صندوق برحذر داشته شوند. بدون رسید صندوق هیچ‌گونه خدمات حمایتی، پشتیبانی و ضمانت، اعتبار نداشته باشد. در عوض، دفاتر متعدد حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان در سطح شهرها و روستاها که با همکاری سازمان‌های غیر دولتی (NGOها) یا بخش خصوصی توسعه یابند. این دفاتر باید موظف باشند به شکایت دارندگان رسید از صندوق، رسیدگی نمایند متأسفانه در کشور ما دستگاه‌های متولی اجرای این امر و صنوف، سودی در اجرای این اقدام گسترده ولی منطبق بر منافع ملی نمی‌بینند ولی همواره از اقتصاد برون‌گرا و تولید صادرات‌گرا دم می‌زنند. هیچ‌کس با این شعارها مخالف نیست و این‌ها ارتباطی با صیانت و حراست از بازار داخلی و ارزش قائل شدن برای آن ندارد.

• چه رشته‌ای از صنایع داخلی بیش‌تر از پدیده قاچاق متاثر می‌گردند و آسیب‌پذیری چه صناعی کم‌تر است؟ در صورت امکان با استناد به شواهد و دلایل عینی تشریح بفرمایید. در حال حاضر به جز خودرو (آن هم نه قطعات خودرو)، هیچ صنعتی در حاشیه امن قاچاق قرار ندارد. بحث

قیمت تمام شده کالاها از بسیاری از کشورهای در حال توسعه زیادتر است. با وجود همه‌ی این‌ها، تولیدکنندگان داخلی توانایی رقابت با کالاهای با کیفیت استاندارد و شناسنامه‌دار را دارا هستند یا به سمت توانا شدن در حرکت هستند. اما رقابت با کالاهای بی‌کیفیت و کم‌دوام ارزان که بدون رعایت استانداردهای جهانی تهیه می‌شوند، کار دشواری است. شاید عده‌ای تعرفه را علت قاچاق می‌دانند. که البته تعرفه بی‌تاثیر نیست اما تنها عامل نمی‌تواند باشد. وقتی فروشنده‌ای کالایی همانند گوشی تلفن همراه یا مثلا یک لامپ اضطراری را بدون هیچ ضمانت و خدمات پس از فروش و بدون پرداخت مالیات مربوط و یا ثبت دفتری، به فروش می‌رساند در حالی که آگاه است که خریدار فوق برای اولین و آخرین مرتبه است که به او مراجعه می‌نماید، طبیعی است که تمایل نداشته باشد کالای شناسنامه‌دار مشابه را با برگه فروش معتبر و پرداخت مالیات و عوارض ارائه دهد. امروزه به دلیل کم‌حجم و کم‌وزن شدن کالاها مخصوصا کالاهای صوتی-تصویری، رایانه و کالاهای الکترونیک دیگر، قاچاق راحت‌تر شده است. از طرفی قاچاق سازمان‌یافته گسترده‌ای توسط شرکت‌هایی چون نوکیا با بستر سازی و زمینه سازی در کشورهای حاشیه خلیج فارس مخصوصا از طریق امارات متحده عربی در حال انجام است.

• همانطور که استحضار دارید به زعم بسیاری از کارشناسان، قاچاق آفت و تهدید کننده اصلی صنعت ملی است. ابعاد و زوایای این تهدید در گذر زمان و به خصوص در چند سال اخیر چه تغییری نموده است؟

پدیده قاچاق نه تنها تهدیدی برای تولید یک کشور است بلکه تهدیدی برای سلامت، ایمنی و کل اقتصاد می‌باشد. قاچاق به صورت بالقوه و بالفعل، حوزه‌های پژوهش و فناوری کشور را هم تهدید می‌نماید. طبیعتا اولین آسیب‌های قاچاق متوجه تولیدات داخلی می‌گردد. ابعاد و زوایای این تهدید را فهرست وار می‌توان این‌گونه اظهار نمود: اول این که کشور ما اهمیت ویژه‌ای به نیروی کار و استاندارد بالایی برای دستمزد و مزایای نیروی کار و نیز تامین شغلی و ایمنی آنان قائل می‌شود و همه‌ی این هزینه‌ها را بخش تولید، خود بر دوش می‌کشد. دوم این که متولیان دریافت مالیات، عوارض، بیمه و از این قبیل بیش‌تر متوجه صنعت هستند. سوم این که ما شاید تنها کشور جهان یا دست‌کم جزء معدود کشورهایی از جهان هستیم که هزینه‌ی انرژی بالاتری در صنعت نسبت به مصارف خانگی و تجاری داریم و معمولا اختلاف قیمت انرژی هم در هزینه‌های انشعاب و نصب تاسیسات و تجهیزات به شکلی مستهلک می‌گردد. چهارم این که در کشور ما هزینه‌های پولی سنگین است و به دلایل مختلف

خود لازم و ضروری است .

• به نظر شما باز تاب طرح هدفمند کردن یارانه‌ها در زمینه قاچاق کالاها صنعتی به چه صورت خواهد بود؟ اقدامات جبران کننده و پیش گیرانه وزارت متبوع را در صورت امکان تشریح بفرمائید .

برداشت کلی این جانب آن است که صرف حذف یارانه انرژی جز در حوزه صنایع انرژی بر که در رقابت تنگاتنگ به کشورهای حاشیه خلیج فارس هستیم ، مشکلی برای صنعت ایجاد نمی کند بلکه سبب می گردد که دیگر برخی نگویند که داریم با انرژی مفت ، گران تر از دیگران تولید می کنیم . این خیلی مهم است که گفتمان کشور در مسیر گفتمانی معقول و خردمندانه قرار می گیرد . اما هدفمند کردن یارانه‌ها آثار غیرمستقیم دیگری دارد که به تغییر قیمت سایر نهاده‌ها جز انرژی ، هزینه نیروی کار ، حمل و نقل و بازمی گردد . تاثیر این عوامل می تواند بیش از تاثیر مستقیم حذف یارانه انرژی باشد . وزارت صنایع و معادن از طریق ستاد تحول ، ماهه‌است که این عوامل را مطالعه کرده و برنامه‌های عملیاتی را برای مولفه‌های مختلف احتمالی تنظیم و به هیئت محترم وزیران ارائه نموده است . سایر موارد جزئی تر را هم پیش بینی و چاره‌اندیشی نموده است .

• از ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز چه انتظاری دارید؟

ستاد باید محور و کانون مهم این مباحث برای سامان دهی مبارزه سخت و نرم با پدیده قاچاق ، کم‌اظهاری و بد اظهاری باشد . ستاد باید مشارکت فعال و سازنده کلیه عوامل از جمله صدا و سیما ، وزارتخانه‌های تولیدی و اقتصاد و بازرگانی و سیستم بانکی را جلب کرده و آن‌ها را نسبت به پیامدهای کارها و برنامه‌هایشان در تقویت و یا تضعیف تولید داخل و در نتیجه تقویت انگیزه قاچاق ، آگاه نماید و با اقدامات به موقع ، هزینه و ریسک قاچاق را افزایش دهد . باید از ظرفیت‌های صدا و سیما و سایر ظرفیت‌های ملی برای تقویت فرهنگ مصرف کالای داخلی استفاده کرده و اعتقادات مذهبی را برای پرهیز از مصرف کالاهای قاچاق که زیان مالی و جسمی برای اجتماع دارد ، به خدمت گرفت .

کنترل مکانیزه مبادی عرضه که مقدماتی هم با تعریف ایران کد و غیره انجام شده ولی نیاز به تعمیم این رویکرد به سمت مقابله با قاچاق دارد . ستاد مبارزه با قاچاق و ارز باید با اقدامات برنامه‌ریزی شده و مناسب خود هزینه قاچاق کالا را افزایش دهد . مرزها و جاده‌ها را نمی توان به راحتی کنترل کرد ولی بستن مثلا هفته‌ای ۱۰۰ مغازه در کشور به علت عرضه کالای قاچاق ، کم‌هزینه تر است . بسته شدن یک فروشگاه در پاساژی مثل پاساژ علاالدین در هفته هزینه‌ی قاچاق را شاید تا حدود ۲۰ درصد افزایش دهد . در وهله بعد خود تولیدکنندگان با افزایش کیفیت و کاهش قیمت و ارائه خدمات پس از فروش باید شرایط را برای کالاهای بی کیفیت دشوار سازند . سازمان استاندارد باید نقش نظارتی و کنترلی خود را در مبادی ورودی تشدید کند . همکاری شبکه بانکی در تامین نقدینگی واحدهای تولیدی به منظور استفاده از حداکثر تولید و کاهش هزینه تمام شده و ده‌ها عامل دیگر .

• در سالی که گذشت (۱۳۸۸)، چه برنامه‌ها و اقداماتی در راستای حمایت از صنعت داخلی در برابر کالاهای خارجی و به خصوص واردات از مسیر قاچاق ، موثر تر بودند و احیاناً کدام برنامه‌ها تاثیر منفی برجا گذاشتند؟

به جز تلاش‌های سازمان استاندارد و وزارتخانه‌های متولی تولید ، حرکت اثرگذاری که مثمر بوده باشد سراغ ندارم که شاید به کم‌اطلاعی این جانب مربوط شود .

• خط مشی بودجه سال جاری دولت را در راستای حمایت از تولید داخلی و پیش گیری از قاچاق چگونه ارزیابی می کنید؟

خط‌مشی بودجه چیزی را مشخص نمی کند . این مقوله‌ی پیچیده یعنی مهیا کردن فضای کسب و کار ، بستگی به سیاست‌های نظام پولی و بانکی در صحنه عمل ، عملکرد دستگاه‌های متولی بیمه و مالیات ، چگونگی پرداخت دیون دولتی و ... دارد . هیچ‌گاه در هیچ قانون بودجه‌ای سیاستی در جهت واردات غیرقانونی تصویب نشده و نخواهد شد . این حوزه‌های عمل و اجرا هستند که گاهی ناتوان عمل می کنند . باز هم تاکید می کنم مبارزه با قاچاق از طریق بستن مرزها امکان پذیر نمی باشد . آن هم در کشور پهناور ما . گرچه این کار در حد

خودرو هم مفصل است . ظلم‌هایی هم که به صنعت خودرو وارد می شود ، کم نیست . عمده‌ی ارزش افزوده‌ی کارخانه‌های خودروسازی ، در فروش قطعات و خدمات پس از فروش است . آن‌ها خودروهای خود را با قیمت و شرایط ارزان با سود کم و حتی در پاره‌ای موارد با زیان عرضه می کنند و منافع خود را از تامین قطعات می برند . در کشورهای حاشیه خلیج فارس و همین طور در کشورهای اروپایی ، هزینه نگه‌داری خودرو بالاست و عمر خودرو بسیار کاهش می یابد . حال سوداگران این بازار را هم نشان گرفته اند . به طور کلی می توان گفت که حوزه نساجی ، لوازم برقی و الکترونیکی مصرفی و گاهی نیز بادوام ، در معرض آسیب مستقیم و باقی صنایع در معرض آسیب ناشی از کم‌اظهاری و بد اظهاری هستند .

• کدام تنگناها و مشکلات صنعت ملی را ناتوان از تامین نیازهای داخلی ساخته و عرصه را برای قاچاق مساعدتر نموده است؟

صنعت ملی ناتوان از تامین نیاز داخلی نیست . مثلا ما در تامین پوشاک کشور مشکلی نداریم . در تامین میلمان مشکل نداریم . در تامین مصالح ساختمانی و شیرآلات با کیفیت هیچ مشکلی وجود ندارد . حال فرض کنیم ۱۰ نفر از مجموع یک میلیون نفر به دنبال لوسترها و شیرآلات الماس نشان زرکوب باشند که مشکلی هم برای تهیه آن ندارند . مشکل در رقابت پذیری است . باید از بازار داخلی صیانت کرد و شرایط رقابت را نیز فراهم نمود . ایجاد اشتغال پایدار جز از مسیر تولید ، راه دیگری ندارد . باز بودن عرصه برای قاچاق ناشی از ضعف تولیدکنندگان داخلی نیست یا حداقل تمام آن به این ضعف مربوط نمی شود . بی در و پیکر بودن مرزها ، سهل انگاری در نظارت بر اصناف و این که هر فروشنده‌ای هر کالایی را با هر شرایطی عرضه می کند ، همه علامت‌های غلط و نادرستی هستند که مصالح ملی را به چالش می کشند .

چه دستگاه‌هایی می توانند در حمایت از بخش صنعت در مقابل سیل کالاهای قاچاق ، کارسازتر و نقش آفرین تر باشند . زمینه‌های نقش آفرینی هر کدام را بیان بفرمائید .

در وهله اول وزارت بازرگانی و پیاده‌سازی نظام جامع عرضه کالا و