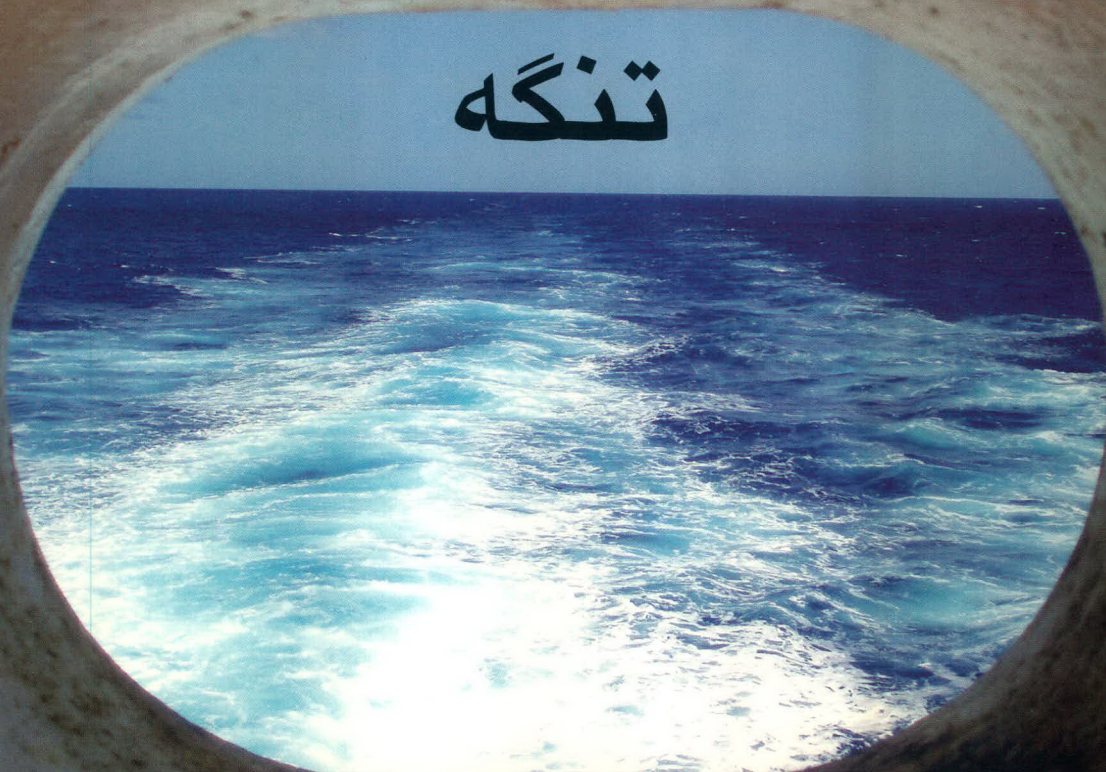


کانال تجارت خارجی نافراخ و قدیمی است

تنگه



ترابران: براساس گزارش بانک جهانی، ما سال گذشته نیز در زمینه شاخص سهولت تجارت فرامرزی افت رتبه داشته‌ایم. به نظر شما، این دشوارتر شدن تجارت با ایران چه دلایلی داشته است؟

■ به نظر من، مشکلات ما ناشی از بحث خودتحریمی است. این خود از کجا نشأت می‌گیرد؟ متأسفانه سازوکار گزینش در ادارات دولتی به نحوی است که به تدریج سطح متوسط دانش علمی مرتبط با حوزه کسب و کار افت داشته است.

به طور مثال، شما اگر به سازمان بنادر نگاه کنید، می‌بینید که سال‌هاست دانشجو به مالمو سوئد نفرستاده است. قبلاً دوره‌هایی داشتند که مدیران را برای آموزش به آنجا می‌فرستادند، اما سال‌هاست که این اتفاق

نایب رییس کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران می‌گوید کانال‌هایی که تجار و بازرگانان ما مجبور به عبور از آنها برای انجام کسب و کار خود هستند، هنوز هم فرقی با ۴۰ سال پیش ندارد (... ممکن است ساختمان‌ها عوض شده باشد یا همه پرسنل کامپیوتر داشته باشند، اما این‌ها همه کاریکاتوری است از واقعیت؛ که مثلاً من مدرن فکر می‌کنم. در حالی که تفکر مدرن یعنی تفکر نقادانه، تفکر عاقلانه، یعنی تفکری که همیشه با حوزه اندیشه در تعامل است. ولی متأسفانه می‌بینید که کامپیوتر هست، ولی برنامه آن نیست و این می‌شود ظاهرسازی.»

امید ملک معتقد است جامعه اقتصادی کشور از حرکت در کانال‌های تو در توی اقتصادی خسته و فرسوده شده «خسته شده‌ایم از سر و کله زدن با دولت و تصمیمات خلق الساعه و کارشناسی نشده سازمان بنادر، پایانه‌ها، گمرک، سازمان امور مالیاتی و ... و مهمتر از همه اینکه با تمام این مصائب متهم ردیف اول قاچاق کشور هم باشیم.»

■ چه در دولت‌های نهم و دهم و چه در دولت یازدهم بخش خصوصی جایگاهی در مشورت‌دهی به سازمان‌های دولتی ندارد. بنابراین نتیجه آن را می‌بینید که افت شاخص است. دولت یازدهم یک دولت ورشکسته را تحویل گرفته، بنابراین همه در بدنه دولت فقط به دنبال آن هستند که پول بسازند و خزانه را نجات بدهند؛ چه مسوولان مالیاتی و چه بقیه سازمان‌ها

نیافتاده است، پس طبیعی است که سطح علمی سازمان افت می‌کند؛ آن هم در شرایطی که شما در دنیای تجارت روزبه‌روز شاهد پیشرفت هستید و هر چه می‌گذرد روندهای جدیدتری برای تسهیل در مراودات بازرگانی خلق می‌شود.

برای رسیدگی به این مسائل باید متخصصان امر دور هم بنشینند و به بحث و گفت‌وگو پردازند. در خارج از ایران این متخصصان از بخش خصوصی هم هستند، اما متأسفانه چه در دولت‌های نهم و دهم و چه در دولت یازدهم بخش خصوصی جایگاهی در مشورت‌دهی به سازمان‌های دولتی ندارد. بنابراین نتیجه آن را می‌بینید که افت شاخص است. دولت یازدهم یک دولت ورشکسته را تحویل گرفته، بنابراین همه در بدنه دولت فقط به دنبال آن هستند که پول بسازند و خزانه را نجات بدهند؛ چه مسوولان مالیاتی و چه بقیه سازمان‌ها، کاری هم به کار کسی ندارند.

مثلاً راهداری شروع کرده به اینکه برای صدور مجوز پانزده میلیون تومان بگیرد در صورتی که قبلاً این‌طور نبوده و این در دولت یازدهم اتفاق افتاده است. همچنین برای تمدید آن مبلغ قابل توجهی را دریافت می‌کنند.

مثلاً همین عوارض ۱۰ درصد حق پرچم را در نظر بگیرید، این برای تمام واردکنندگان ایرانی که کالا وارد می‌کنند، یک خوان اضافه است که باید مراجعه کنند، از راهداری مجوز بگیرند و عوارض پرداخت کنند. حالا بگذریم از اینکه این عوارض ۱۰ درصد نیست، بلکه گاهی تا ۲۵ الی ۳۰ درصد هم افزایش می‌یابد، چون ما اصلاً شاخص کرایه حمل واردات در کشور نداریم که شما بتوانید براساس آن شاخص ۱۰ درصد عوارض بدهید. بنابراین این یک عوارض دل‌بخواهی است که توسط گمرکات مختلف و راهداری - که فقط از کشتیرانی جمهوری اسلامی نرخ می‌گیرند - تعیین می‌شود.

فراموش نکنید که این نرخ‌ها به صورت هفتگی عوض می‌شود؛ اما آنها یک نرخ را می‌گیرند و طی سه ماه اعمال می‌کنند؛ در حالی که اول فروردین نرخ حمل یک رقم

است، اما آخر خرداد ممکن است این نرخ صد درصد کاهش داشته باشد. ولی آنها همچنان با نرخ اول فروردین محاسباتشان را انجام می‌دهند و به راحتی ۲۰ تا ۳۰ درصد از تولیدکننده و واردکننده عوارض می‌گیرند که این هزینه خود را به صورت تورم نشان می‌دهد.

در مورد همین پنجره تجارت فرامرزی یا الکترونیکی می‌بینیم که سیستم نرم‌افزاری گمرک و ارتباط شبکه‌ای آن به طور مستمر در حال قطع شدن است. در شماره ۱۳۵ ماهنامه ترابریان هم در یکی از گزارش‌ها، یکی از مصاحبه‌شونده‌ها اشاره کرده است که مطابق ماده ۷۶ قانون تجارت الکترونیک، هر کسی که در چنین سیستم‌هایی به غیر آسیب بزند مجبور است جبران خسارت کند. ظاهراً این ماده برای دستگاه‌های اجرایی نوعی شوخی است! ما به گمرک نامه نوشتیم و خواهش کردیم حداقل یک اعلامیه بدهند که فلان روز در ساعت ۱۰ تا ۱۲ سیستم در بندر شهیدرجایی قطع بوده تا ما حداقل بتوانیم به مشتری‌ها و ارباب رجوع خود بگوییم دلیل اینکه ما امروز نتوانستیم کاری انجام دهیم به دلیل قطعی سیستم گمرک بوده و ربطی به ما نداشته، اما آنها حتی حاضر به دادن این اطلاعیه هم نیستند.

هیچکدام از سازمان‌های دولتی اساساً خود را در مقامی نمی‌بینند که بخواهند پاسخگوی کسی باشند. خب نتیجه‌اش همین است که می‌بینید. تازه الان هنوز وضع خوب است. شما خواهید دید که در آینده از این هم بدتر می‌شود. کما اینکه پارسال هم ما می‌دیدیم رکود تعمیق شد.

این مسکن‌ها و بسته‌های اقتصادی هم که اصلاً فایده‌ای ندارد. دولت باید خود را کوچک کند و از این همه مداخله در امور مردم دست بردارد. دولت می‌خواهد در تمام امور مردم مداخله بکند. شما می‌خواهید مجوز بگیرید، می‌خواهد مداخله کند، می‌خواهید افزایش سرمایه دهید، می‌خواهد مداخله کند، هر فعالیت اقتصادی که شما در شرکت خود بخواهید انجام دهید، دولت مداخله می‌کند. آن وقت سازمان بنادر به



■ **متاسفانه سازوکار گزینش در ادارات دولتی به نحوی است که به تدریج سطح متوسط دانش علمی مرتبط با حوزه کسب و کار افت داشته است؛ آن هم در شرایطی که شما در دنیای تجارت روزبه‌روز شاهد پیشرفت هستید و هر چه می‌گذرد روندهای جدیدتری برای تسهیل در مراودات بازرگانی خلق می‌شود**

مدت به دنبال این هستند که کارها را به تعاونی کارکنانشان یا تعاونی بازنشستگان یا شرکت‌های وابسته بدهند که مدیرانی از بدنه دولت با همان منش و افق فکری بر کرسی ریاست آنها تکیه زده‌اند.

آقایان فرق بین ریاست و مدیریت را متوجه نیستند. مدیر کسی است که در یک مجموعه تجاری و بازرگانی اندیشه می‌کند و وظیفه برنامه‌ریزی و درآمدسازی دارد، در حالی که رییس چنین وظیفه‌ای ندارد. بودجه مشخص می‌گیرد و دیگر کاری به بقیه چیزها ندارد. دوستان فکر می‌کنند که چون رییس هستند، می‌توانند مدیر هم باشند، بنابراین شرکت درست می‌کنند و از پست ریاست، در پست مدیریت می‌نشینند و نتیجه‌اش چیزی می‌شود مانند شرکت تالیسات دریایی با آن همه مشکلات. معلوم است که این روش‌ها جواب نمی‌دهد.

ترابران: با وجود الکترونیکی شدن بسیاری از سیستم‌های دولتی، آیا بهبودی در سرعت انجام کارها به وجود نیامده است؟

■ **خیر؛** علی‌رغم ادعای الکترونیکی شدن دولت نه تنها چیزی از تعداد اسناد کم نشده که اضافه هم شده است. مثالی کوچکی می‌زنم: دولت و حاکمیت این کشور گفته است که دادگستری‌ها و دفترخانه‌های اسناد رسمی، مکان‌هایی هستند که می‌توانند کپی مدارک را برابر اصل کنند. خوب وقتی من نوعی بخواهم در مناقصات یا مزایده‌ها شرکت کنم، از من اساسنامه شرکت خواسته می‌شود. من هم اساسنامه‌ام را می‌فرستم به این مراکز که دولت اعلام کرده و تعدادی کپی برابر اصل می‌گیرم. اما سازمان مربوطه این کپی برابر اصل را قبول ندارد و به من می‌گوید مهر و امضای مجاز شرکت را روی آن بزن! وقتی که شما قرار نیست چیزهایی که حاکمیت و دولت پذیرفته است، در سازمان خود مراعات کنید، صحبت از دولت الکترونیک یک شوخی است!

من آگهی جالبی دیدم که نوشته بود: "آیا می‌دانید سالانه ۳۷۸۰ تن کاغذ، معادل ۶۴۰۰۰ اصله درخت، برای صدور رسید در بخش پرداخت کشور مصرف می‌شود."

عنوان یک سازمان دولتی یک نرم‌افزار ندارد که ترافیک بندری را کنترل کند تا بدانند داخل این همه بندر چه خبر است. این‌ها نرم‌افزارهای مخصوصی می‌خواهد که بتواند کنترل‌ها را انجام دهد و گزارش‌ها و اخطارهای لازم را به مدیران بدهد که هر کسی بتواند به موقع اقدام مناسب را انجام دهد. اما در غیاب چنین نرم‌افزاری، مدیر کار زیادی نمی‌تواند انجام دهد.

بنابراین من به اول سخن خود برمی‌گردم که عرض کردم بدنه سازمان‌های دولتی مقداری از دانش فنی و تخصصی حوزه‌های مربوطه تهی شده است. ما باید سعی کنیم که بتوانیم دانش تجربی و علمی همه حوزه‌ها را با هم بالا ببریم تا بتوانند جواب نیاز امروز را بدهند. آنها هنوز همان سازمان‌هایی هستند که ۴۰ سال پیش بودند ممکن است ساختمان‌ها عوض شده باشد یا همه پرسنل کامپیوتر داشته باشند، اما این‌ها همه کاریکاتوری است از واقعیت؛ که مثلاً من مدرن فکر می‌کنم. در حالی که تفکر مدرن یعنی تفکر نقادانه، تفکر عاقلانه، یعنی تفکری که همیشه با حوزه اندیشه در تعامل است. ولی متاسفانه می‌بینید که کامپیوتر هست، ولی برنامه آن نیست و این می‌شود ظاهرسازی.

تازه با این وضعیت باید خوشحال باشیم که کلا تجارت کشور نخوابیده است که البته در این زمینه مدیون بخش خصوصی هستیم نه دولت. واقعا شوخی نیست که کشور شما در زمینه بانکی تحریم باشد، ولی باز هم یک عده آدم چه صادرکننده، چه واردکننده و چه کشتیرانی‌ها، پول‌ها را با همه مشقات و مخاطرات آن، جابه‌جا کردند.

ترابران: جنابعالی از نقش کمرنگ بخش خصوصی حتی در دولت یازدهم می‌گویید. مهندس آخوندی که تاکید بسیار روی واگذاری امور به این بخش و اعتمادسازی بین آنها دارد.

■ درست است، ولی مسوولان رده میانی، به حرف ایشان گوش نمی‌دهند. ما حداقل در حوزه بنادر ندیدیم که سازمان بنادر کاری را به انجمن‌های زیرمجموعه احاله بدهد. تمام

■ مطابق قانون تجارت الکترونیک، هر کسی که در چنین سیستم‌هایی به غیر آسیب بزند باید جبران خسارت کند، اما ظاهراً این ماده برای کسی اهمیت ندارد! ما از گمرک خواستیم یک اعلامیه بدهند که فلان روز در فلان ساعت، سیستم در بندر شهید رجایی قطع بوده تا مشتری‌های ما بدانند تاخیر به وجود آمده ربطی به ما نداشته، اما آنها حاضر به این کار نیستند

مثال دیگری می‌زنم؛ حراست بنادر برای صدور مجوز تردد، هر سال کپی شناسنامه و کارت ملی افراد را می‌گیرد در حالی که می‌توانند یکمرتبه بانک اطلاعاتی تشکیل دهند و همه مدارک را هم پایگانی کرده و در هر بندری که لازم دارند، استفاده کنند. واقعا که استفاده از واژه دولت الکترونیک به شوخی شبیه است.

ترابران: ظاهراً مشکل بسترهای مخابراتی وجود دارد...

■ چرا سیستم بانکی در سراسر کشور و در شهرستان‌ها نمی‌خواهد؟ نهایتاً سالی دو یا سه بار دچار مشکل می‌شود، نه بیشتر؛ آن هم در حالی که شبکه بانکی کشور به مراتب گسترده‌تر از شبکه گمرکی کشور است؛ چون شبکه بانکی کشور زیرساخت درستی دارد و زیرساخت اینترنتی گمرک ضعیف است. این اشکال هم به مدیریت گمرک ربط پیدا می‌کند.

اگر یک کارشناس فن‌آوری را دعوت به همکاری کرده‌اند، خوب او که سواد کار گمرکی ندارد، این کارشناس فنی است که باید به او بگوید سیکل کار چیست، من چه کسی را می‌خواهم کی و کجا کنترل کنم، بنابراین باید برای من این‌طور یا آن‌طور طراحی کنی.

ما هم که در شرکت خودمان نرم‌افزار داریم، جریان کار را به مسوول فن‌آوری اطلاعات گفتیم و او برنامه نوشت. این‌طور نبود که فقط بگوییم ما یک برنامه کامپیوتری می‌خواهیم، برو ببین چه کار می‌توانی بکنی! ساعت‌ها، روزها و ماه‌ها وقت صرف می‌شود، او می‌نویسد و برای ما نمایش می‌دهد و ما می‌گوییم که نه اینجا یا آنجا در تعریف یک روند اشتباه کرده‌ای. برو اصلاح کن و ... بنابراین معلوم است که این یک مشکل مدیریتی است. آن مدیری که روز اول دستور داده که آقای IT بیاید آنجا و این برنامه را بنویسد، همزمان باید به مسوولان فنی هم می‌گفته که شما بروید و همکاری کنید تا چنین برنامه‌ای اجرایی شود.

معلوم است که مدیر راه را اشتباه رفته است.

من اشتباه را از کس دیگری نمی‌بینم. ترابران: به طور کل، فضای کسب و کار طی یک سال گذشته بهتر شده است یا بدتر؟ و اگر بدتر شده، غیر از مباحثی که مطرح شد، چه دلایل دیگری داشته است؟

■ در هستی همه چیز به هم مرتبط است. شما وقتی صحبت از فضای کسب و کار می‌کنید، این به قوه قضائیه، به قوه مقننه، به قوه مجریه، به سیاست خارجی ما و به رفتار شخصی من در خانه هم مرتبط می‌شود. وقتی که ۷۰ تا ۸۰ درصد اقتصاد دست دولت و شرکت‌های شبه‌دولتی و خصوصی است، منتظر چه معجزه‌ای هستید؟ قوه مقننه که تغییری نکرده است، در قوه قضائیه هم که اتفاق خاصی رخ نداده و ما هنوز دادگاه دریایی نداریم یا دادگاه‌هایی که به‌ویژه تخصص در رسیدگی به مشکلات حوزه تجارت را داشته باشند. انتظار دارید چه اتفاقی بیفتد؟ معلوم است که اوضاع خراب‌تر می‌شود.

ببینید! همه افراد یک پس‌اندازی دارند، بدن من و شما هم پس‌انداز دارد؛ یعنی اگر در همین لحظه قحطی شود، بدن من و شما چند روزی زنده می‌ماند، چون دارد از ذخیره خودش استفاده می‌کند. جامعه اقتصادی کشور هم پس‌انداز داشته و دارد و تا به حال از این پس‌انداز استفاده می‌کرده، اما حالا به آخر آن رسیده‌ایم و دیگر آهی در بساط نیست.

جامعه اقتصادی کشور خسته و فرسوده شده؛ همین نمونه صنف حمل و نقل را در نظر بگیرید؛ خسته شده‌ایم از سر و کله زدن با دولت و تصمیمات خلق‌الساعه و کارشناسی نشده سازمان بنادر، پایانه‌ها، گمرک، سازمان امور مالیاتی و ... و مهمتر از همه اینکه با تمام این مصائب متهم ردیف اول قاچاق کشور هم باشیم.

چقدر باید بگوییم اگر همکار ما یا کارمند یک شرکت در یکی از گمرکات اظهار اشتباه کرده، اگر صاحب کالا تمام کالاهایی که درون کانتینر گذاشته به ما گزارش نداده و ما مطابق با Packing list و Invoice او کالا را اظهار کردیم و بعد ارزیاب در را باز کرده و

■ وقتی که ۷۰ تا ۸۰ درصد اقتصاد دست دولت و شرکت‌های شبه‌دولتی و خصوصی است، منتظر چه معجزه‌ای هستید؟ قوه مقننه که تغییری نکرده، در قوه قضاییه هم اتفاق خاصی رخ نداده و ما هنوز دادگاه دریایی یا دادگاه‌هایی که تخصص رسیدگی به مشکلات حوزه تجارت را داشته باشند، نداریم. با این اوصاف انتظار دارید چه اتفاقی بیافتد؟!

آسیب دیده و اعتماد زیربنای تجارت است. وقتی تقریباً ۱۴ درصد چک‌های مبادله شده در فضای سیستم بانکی کشور در حال برگشت خوردن است، تو خود حدیث مفصل بخوان از این مجمل. متأسفانه قانونی هم به عنوان پشتوانه اعتمادسازی وجود ندارد. با این حال؛ به نظر من فضای کسب و کار در سال آینده حتماً بهبود خواهد یافت.

هر چند ۷۰ تا ۸۰ درصد اقتصاد در سیطره بخش دولتی و یا شبه‌دولتی است، و بعد از آزاد شدن دارایی‌های بلوکه شده، این پول‌ها عموماً در بین شرکت‌های دولتی توزیع خواهد شد و بخش اعظم سرمایه‌گذاری‌ها نیز در حوزه نفت و گاز و پتروشیمی خواهد بود؛ اما به هر حال حتی اگر دولتی‌ها هم شروع به کار کنند، طبیعتاً پیرامون آنها یک سری شرکت‌ها نیز باید خدمات بدهند، بنابراین تا حدی رونق به محیط اقتصادی باز می‌گردد؛ اما اگر فکر می‌کنید این کشور به دلیل گستره جغرافیایی، امکانات و منابع عظیم خود می‌تواند به یک اقتصاد نوظهور دیگر تبدیل شود، باید بگویم با این شرایط چنین نخواهد شد.

دولت ما حتماً باید در رفتارش، در قوانینش و در واگذاری‌هایش به بخش خصوصی واقعی بازنگری کند. فقط درباره حجم و میزان خصوصی‌سازی‌ها شعار می‌دهند ولی اصلاً نمی‌گویند که این واگذاری‌ها چگونه و به چه کسانی صورت گرفته است. شما باید بدانید که کسی که می‌خواهد به فرض یک شرکت بزرگ صنعتی را خریداری کند، اصلاً از بازار آن صنعت خیر دارد یا خیر؛ به صرف اینکه کسی پولدار است که نباید به او واگذار کرد.

سرنوشت آن کارخانه سرنوشت این کشور است، سرنوشت مردمان این کشور است. شاید من بخواهم کارخانه را بخرم، ولی فکر این است که بعداً یک مقداری از زمین‌ها و دستگاه‌هایش را بفروشم، و آنجا یک شهرسازی راه بیندازم. باید ببینند که آیا این واگذاری براساس اصل توانمندی و به شخص اصل و کننده کار صورت گرفته یا خیر.

دیده کالای دیگری هم هست، این به شرکت من ربطی ندارد و من قاچاقچی نیستم. اگر قاچاقچی بودم که تابلو نداشتم تا شما بتوانید من را پیدا کنید.

هیچکدام از همکاران من در صنعت حمل و نقل قاچاقچی نیستند. شما می‌توانید به اتهام خروج کالایی که عوارض قانونی آن پرداخت نشده، بنده را مباشر جرم اعلام کنید، ولی کلمه قاچاقچی بار معنایی دیگری دارد و آدم را فقط یاد کارت‌های مواد مخدر می‌اندازد. همه این بگیر و ببندها و کاغذبازی، مجوز، معطلی‌ها به این خاطر است که به حمل و نقل کننده به چشم قاچاقچی نگاه می‌کنند. اما ما قاچاقچی نیستیم. ما تابلو داریم، کالای قانونی حمل می‌کنیم، از این گمرک به آن گمرک، از این بندر به آن بندر.

اساساً در حمل کانتینری کالا، روی بارنامه حمل کانتینری هم نوشته است که فرستنده کالا مسوول محموله است. من فقط متصدی حمل کانتینر به این شماره، از این مبدا به آن مقصد هستم، ولی مسوول محتویات آن نیستم. اگر پلمپ دست خورده باشد، در تصدی حمل کننده بوده و او مسوول است. ولی مادامی که پلمپ سالم است، حمل کننده هیچ مسوولیتی ندارد.

واقعا این نوع ادبیات و برخوردها در شان جامعه تجاری ما نیست، من هیچ مخالفتی ندارم به کسی که از افغانستان مواد مخدر وارد کشور می‌کند - چه به خاطر مصرف و چه به خاطر ترانزیت به کشورهای دیگر - لقب قاچاقچی داده شود، ولی به کسی که به هر دلیلی هزینه گمرکی خود را پرداخت نکرده است، نباید گفت قاچاقچی. می‌توانیم بگوییم آدم خلافکار یا کسی است که از قوانین مقررہ تخلف کرده است.

ترابران: با این شرایط فکر می‌کنید در صورت برداشته شدن کامل تحریم‌ها، فضای کسب و کار در سال آینده چگونه باشد؟ وقتی فعالان تجاری داخل کشور، به قول شما، احساس اعتماد و امنیت سرمایه‌گذاری ندارند، آیا می‌توان به ورود سرمایه‌های خارجی امید بست؟

■ بله اعتماد عمومی طی این سال‌ها بسیار