



ساختار عوارض‌گیری از مبادلات کالایی بر چه منطقی استوار است؟

گردنه!

در خصوص ماهیت هزینه‌های مبادله کالا در ایران با رییس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و همچنین رییس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران گفتگو کردیم تا ببینیم در کشور ما، هزینه‌هایی که بر تجارت تحمیل می‌شوند، در حوزه تعرفه و عوارض نقدی مختلف اهمیت بیشتری دارند یا در حوزه‌هایی که به موانع و دشواری‌های مختلف اجتماعی و اقتصادی و سیاسی مربوط می‌شوند (مانند پروسه‌های طولانی و مجوزها، هزینه‌های ناشی از سرعت تحرک ناوگان، آیین‌نامه‌ها، نوبت‌دهی، سرعت تخلیه و بارگیری و ...)

■ امید ملک: بسیاری از
دارایی‌های اشخاص،
بعد از انقلاب به تملک دولت
درآمد، سپس مدیران آنها
که غالباً هم از تخصص لازم
در آن حوزه بهره‌مند نبودند
فرمول اقتصاد را تغییر
دادند و به جای آنکه هزینه،
تابع درآمد باشد؛ درآمد
تابع هزینه شد. همین
تغییر فرمول، همه بنگاه‌ها
را به سمت ورشکستگی
و در نتیجه فشار مداوم به
دولت‌ها و مجلس سوق
داده تا از سطح درآمد آنها
با وضع عوارض جدید
محافظت کند

قابلیت لازم را نداشته باشیم که خدمتی صحیح ارائه دهیم، به واسطه این که یک تهدید برای سایر شقوق به وجود بیاوریم، عوارضی را وضع می‌کنیم؛ به عنوان مثال در حوزه تولیدات داخلی، تولیدات ما به صورت عمومی (در مواردی) قابلیت رقابت با محصولات وارداتی را ندارند. بنابراین برای این که تهدیدی برای ورود کالاهای خارجی؛ اعم از مصرفی، سرمایه‌ای و موادخام داشته باشیم، به نوعی تحت عنوان حمایت از تولیدات داخلی عوارضی را وضع می‌کنیم که محدودکننده ورود کالا باشد، در صورتی که اگر به سمت و سوی توانمندی شقّ مقابل یعنی تولیدات داخلی پیش برویم، عملاً دیگر نیازی به وضع عوارض وجود ندارد. در حوزه خودروسازی، تاکنون چقدر مردم هزینه جانی بابت خودرویی به نام پراید داده‌اند، آن هم به بهانه اشتغال‌زایی. چرا باید به یک چنین خودرویی اجازه تولید بدهند؟ وقتی با وضع انواع و اقسام

از ارزش کالا را بابت هزینه آزمایش پرداخت؟! در واقع آنها هزینه خدمت ارائه شده را دریافت نمی‌کنند، بلکه عوارض می‌گیرند؛ این باج و خراج است و هیچ معنی و مفهوم دیگری ندارد؛ چون ممکن است تاجری ۲ کانتینر از این کالا وارد کند و دیگری ۵ کانتینر از همان کالا و در حالی که آزمایش ثابت است و تعداد معینی را در برمی‌گیرد، هزینه‌های متفاوتی باید پرداخت شود، ۰/۰۸/۰ ارزش کالا.

ترابران: یعنی شما معتقد هستید هیچ بخشی از عوارض دریافتی، منطقی نیست؟

■ ملک: به هیچ وجه، ما نمی‌توانیم عوارض بگیریم. حاکمیت تنها می‌تواند مالیات اخذ کند و مقدار این مالیات می‌تواند کم یا زیاد شود؛ این هیچ اشکالی ندارد. حقوق گمرکی و حتی سود بازرگانی نوعی مالیات محسوب می‌شود؛ ولی مابقی باج و خراج است.

حتی اگر به قانون موسوم به تجمیع عوارض که از سال ۱۳۸۲ به اجرا درآمده، رجوع کنید خواهید دید که در ماده ۲ به‌وضوح اعلام شده حقوق گمرکی، مالیات، حق ثبت سفارش، انواع عوارض و سایر وجوه دریافتی از کالاهای وارداتی تجمیع شده و در حد ۴ درصد است و فقط به آن سود بازرگانی اضافه می‌شود، اما هنوز هزینه ثبت سفارش از واردات اخذ می‌شود. یا برای اینکه جلوی مشکل دیگری را بگیرند، از سال گذشته ۴ درصد مالیات علی‌الحساب را وضع کردند و یا ۱۰ درصد عوارض موسوم به حق پرچم، یا تنی ۳۵۰۰ تومان عوارض منطقه ویژه یا عوارض بهداشت و بندری که در حوزه بنادر علاوه بر هزینه‌ها اخذ می‌شود، مالیات اشتباه ارزش افزوده هم که شامل ۳ درصد عوارض به‌غیر از ۶ درصد مالیات است. عوارض کسب و پیشه، عوارض پسماند، عوارض نوسازی، عوارض خودرو... این لیست تمامی ندارد. سرآخر عوارض خروج از کشور را نیز به آن اضافه کنید.

اصلاً به خود همین قانون تجمیع عوارض که رجوع کنید لیست بلندبالایی از استثناها را خواهید دید. به قول دکتر پدرام سلطانی بعد از انقلاب به طور متوسط سالی ۸۵ قانون وضع شده و آن هم بدین شکل. فقط لیست مستثنیات قانون تجمیع عوارض را چاپ کنید تا ببینند چه شیر بی‌بال و دم و اشکمی توسط دولت و مجلس ترسیم شده است.

■ مسعود پل‌مه: من اعتقاد دارم وضع عوارض، حاصل ناکارآمدی است. وقتی ما در شقوقی

ترابران: می‌خواهیم این بار از عوارض متنوع بارشده بر مسیر تجارت خارجی که گفته می‌شود از عوامل عمده ناتوانی کشور در به‌سامان کردن یک تجارت خارجی توسعه‌یابنده و یکی از بزرگترین عارضه‌های تشدیدکننده هزینه مبادله در کشور است صحبت کنیم.

■ امید ملک: به نظر من بهتر است از خود کلمه «عوارض» شروع کنیم. در فرهنگ لغت «عوارض» به معنای باج و خراج آمده است. طبیعی است که ما بحثی در مورد هزینه‌های اداره کشور و از سوی دیگر پرداخت مالیات برای جبران این هزینه‌ها نداریم، اما عوارض را نوعی باج و خراج می‌دانیم؛ در واقع، هزینه‌ای است که به شکل غیرمعمول به کار تحمیل می‌شود.

اساساً وضع عوارض، به تفکر بسیار ورشکسته‌ای برمی‌گردد که می‌گوید دولت دانای کل است و می‌تواند در همه شقوق اقتصاد دخالت کرده و کارها را به سامان برساند. این تفکر ورشکسته در طی سال‌های حکمرانی خود - که هنوز هم با قدرت و شدت ادامه دارد - مدام عوارض گوناگون وضع کرده است؛ یعنی هر شرکت و سازمان دولتی که نمی‌توانسته کارکرد مناسبی در اقتصاد داشته باشد و به عنوان یک بنگاه اقتصادی دخل و خرج کند، دولتی را که فقط برای محافظت از منافع این نهادها قانون می‌نوشته، تحت فشار گذاشته تا برای افزایش درآمد آن سازمان‌ها عوارض وضع کند.

این اشتباه، بعد از انقلاب در کشور ما حادث شد. می‌دانید که بسیاری از دارایی‌های اشخاص، بعد از انقلاب به تملک دولت درآمد، سپس برای آنها مدیر تعیین شد و مدیران این دستگاه‌های دولتی که غالباً هم از تخصص لازم در آن حوزه بهره‌مند نبودند، فرمول اقتصاد را عوض کردند و به جای آن که هزینه، تابع درآمد باشد؛ درآمد تابع هزینه شد. همین تغییر فرمول، همه بنگاه‌ها را به سمت ورشکستگی و در نتیجه فشار مداوم به دولت‌ها و مجلس سوق داده تا از سطح درآمد آنها برای همچنان فعال ماندن، با وضع عوارض جدید محافظت کند؛ از آن جمله صنعت خودرو، صنعت فولاد و سایر صنایع ماست.

مثالی می‌زنم؛ تاجری اقدام به واردات تیر می‌کند و قرار است روی آن آزمایش استاندارد صورت گیرد، این آزمایش قیمتی دارد و ما هم تا اینجا مشکلی با موضوع نداریم، اما چرا باید درصدی

■ امید ملک: گویا ما به این نقطه رسیدیم که حاشیه کارمان از متن آن بیشتر شده است و چون قانونی وجود ندارد که از کسانی که این فساد را عیان می‌کنند، حمایت کند، بنابراین چندان نمی‌توان راجع به آن صحبت کرد. هر کار قانونی که شما بخواهید انجام بدهید، هزینه مخفی دارد که طبیعتاً در اسناد مالی هم نمی‌تواند ثبت شود

■ ... بنده یک انسان عاقل و بالغ هستم و قصد دارم در حوزه تجارت خارجی، کالای مجازی را از خارج از کشور خریداری کرده و وارد قلمرو کشور کنم. به چه علت دولت خود را محق می‌داند که بگوید چون با فلان شرکت بار خود را حمل نکردید، باید ۱۰ درصد کرایه حمل خود را عوارض بدهید!

■ از درب ورودی بندر تا روی کشتی، با توجه به قرارگیری اسکله‌ها، حداکثر فاصله ۲-۳ کیلومتر است. حالا فکر می‌کنید ما بابت این ۲-۳ کیلومتر که مقداری از آن هم به حرکت عمودی کالا مربوط می‌شود، چقدر هزینه پرداخت می‌کنیم؟ به ازای هر تن ۱۲ دلار!

عوارض از جمله هلال‌احمر، اعداد و ارقام ۱۴ درصدی خاص، پلاک‌گذاری، استاندارد، اسقاط خودروهایی فرسوده (که عملاً اتفاق نمی‌افتد) و ... قیمت خودرویی با استاندارد روز و ایمن در محدوده قیمتی پراید را به بیش از دو برابر افزایش می‌دهیم؛ به طور طبیعی از خودرویی به نام پراید حمایت کرده‌ایم. فراسوی سرزمین ما کشورهای دیگری هستند که همه این مخاطرات را پشت سر گذاشتند و این سعی و خطاها و تجارب را کسب کرده‌اند. اما متأسفانه توجهی به این قواعد نمی‌شود و ما به دنبال آزموده‌هایی هستیم که در سال‌های گذشته همه آنها را تجربه کرده‌ایم. مشکل دیگر وقتی است که عوارض شکل عمومی به خود می‌گیرد؛ به عنوان نمونه، اخیراً سازمان راهداری یک درصد به عوارض حمل کالا افزوده است. به این بهانه که جاده‌های ما نیاز به نگهداری دارند. قبول داریم که جاده‌ها نیاز به نگهداری دارند، اما آیا این یک درصد منتهی به افزایش نرخ تورم نمی‌شود؟ قطعاً می‌شود. در واقع ما یک درصد به حمل‌ونقل کالا از مبنای کرایه حمل اضافه می‌کنیم که در نگاه اول ناچیز به نظر می‌رسد، اما متأسفانه ذی‌نفعان کالا اعم از متصدی حمل، تولیدکننده و مصرف‌کننده‌ای که قصد دارد این کالا را به شبکه موبیرگی تزریق کند، با توجه به ساختار بیمار اقتصاد کشور، به خودشان این حق و اجازه را می‌دهند که درصدهای دیگری را هم افزایش دهند.

در نتیجه یک باره می‌بینیم نرخ تمام‌شده کالایی که قرار است به دست مصرف‌کننده برسد، به واسطه آن یک درصد عوارضی که یک سازمان با یک دلیل صحیح اخذ کرده، تبدیل به ۱۰ درصد می‌شود و این ۱۰ درصد منتهی به این می‌شود که نرخ تورم و در نهایت تولید و مصرف ما افزایش پیدا کند.

■ ملک: من اجازه می‌خواهم فرمایش آقای پل‌مه را تا حدی اصلاح کنم. ایشان گفتند که عوارض وزارت راه یک درصد افزایش داشته، اما باید بگویم ۳۳ درصد افزایش داشته است. این عوارض ۳ درصد کرایه حمل بوده، وقتی آن را افزایش دادند به ۴ درصد رسیده است، بنابراین وقتی می‌گویند یک درصد اضافه شده؛ یعنی هزینه‌ای که دولت تاکنون می‌گرفت، از اول شهریور ماه ۳۳ درصد افزایش یافته است. اصلاً بحث یک درصد نیست. عایدی آن سازمان از اول شهریور ماه ۳۳ درصد بیشتر شده است که به ضرر اقتصاد ملی و به نفع

یک سازمان خاص است.

■ پل‌مه: چرا اکنون ترانزیت ما سقوط آزاد کرده است؟ یک مورد عینی را می‌خواهم برای شما بیان کنم. کالایی به تعداد ۹ دستگاه کانترینر در خرداد سال جاری، از هندوستان به مقصد ترکمنستان، وارد ایران می‌شود. این کالا کاربرد دو منظوره داشته است، اما قبل از این که کالا از مبداء حرکت کند، تمام اسناد به گمرک ارائه و اظهار می‌شود که این کالا چیست و استفاده از آن به چه منظور است. تاییدیه‌های مقصد و تاییدیه‌های حکومتی کشور ترکمنستان نیز به گمرک ارائه می‌شود. در ادامه کالا به بندر مورد نظر ایرانی می‌آید، اما با وجود تمام پیش‌بینی‌ها، سه ماه تمام این کالا در آنجا متوقف می‌شود و در یک دور تسلسل قرار می‌گیرد.

یک روز باید به آزمایشگاه استاندارد برود، یک روز باید به آزمایشگاه وزارت بهداشت برود، یک روز تاییدیه ستاد مبارزه با کالاهای قاچاق، یک روز ترانزیت گمرک و سایر جاهای دیگر و هر کدام اینها هم هزینه دارند. در نهایت هم ترانزیت می‌شود، اما با اسکورت نظامی و صرف هزینه بسیار. در این مقطع چه اتفاقی می‌افتد؟ هر کدام از سازمان‌هایی که در این پروسه برای ارائه اجازه عبور این کالا حضور دارند، حق و حقوقی بابت اقدامات خودشان می‌گیرند. قانون این اجازه را به اینها داده که این خدمت منتهی به دریافت کارمزد و پول باشد. یک قسمت آن را به نام تن/کیلومتر می‌گیرند، یک قسمت به نام بیمه تضمین ترانزیت می‌گیرند، یک قسمت تحت عنوان مامور بدرقه می‌گیرد.

به این ترتیب، از کالای ترانزیتی از ایران که تنها از قلمرو کشور عبور می‌کند و براساس قانون نباید هزینه‌ای از آن اخذ شود، به بدیهی‌ترین شکل ممکن، عوارض می‌گیرند که کاملاً غیرقانونی است.

البته اگر بخواهیم به صورت عمومی نگاه کنیم، نمی‌توان گفت که همه انواع عوارض ناصحیح است. اما بخش عمده‌ای از آنها نباید اخذ شوند و به دلیل ناکارآمدی‌هایی که در سازمان‌های دولتی وجود دارد، به دلیل این که خود رای هستند و به دلیل این که تفسیر به رای می‌کنند و در کنار آن، این اختیار را دارند که درآمد کسب کنند، وضع شده‌اند. آن بخشی از عوارض که مستلزم حفاظت از جامعه است؛ مانند حفاظت از محیط زیست،



■ ... ما از یک شرکت بخش خصوصی آلمانی دعوت کردیم و آنها بارها به ایران آمدند، اما در نهایت گفتند هزینه‌های پنهانی که در اقتصاد شما وجود دارد به ما اجازه نمی‌دهد وارد این بازار شویم، و این علیرغم میل و رغبت بسیار زیادی بود که در زمینه همکاری با ایران داشتند

■ چرا باید در صدی از ارزش کالای خود را برای انجام یک آزمایش بپردازیم؟ عوارضی که در دولت احمدی‌نژاد به عنوان عوارض منطقه ویژه جهت پاکسازی و نظافت وضع کردند، یک هزارم ارزش کالا بود که البته بعداً در دولت روحانی تبدیل به یک رقم ثابت شد. آیا قبل از وضع این عوارض، منطقه آزاد و ویژه اقتصادی نظافت و پاکسازی و یا حراست نمی‌شد؟!

فقط برای گرفتن یک کاغذ که اساساً نیازی هم به آن نبوده، می‌بینیم که هم زمان و هم هزینه به یکباره دچار تغییر فاحش می‌شود.

شرکت حمل با علم و آگاهی، خودش به گمرک اعلام می‌کند که این کالا خطرناک است، آیا اجازه ترانزیت و عبور از قلمرو کشور را دارم که در این صورت به صاحب آن کالا بگویم بار را بفرستد و اگر اجازه ندارم، مشکلی نیست، می‌گویم آن بار را بفرستد. گمرک می‌گوید بار را بفرستید، اما بعد بار می‌آید و سه ماه در بندرعباس معطل می‌ماند تا آن را به آزمایشگاه بفرستند. تاکید می‌کنم که قبلاً اعلام شده این بار چه شرایطی دارد. صاحب کالا، فرستنده، شرکت حمل و حتی از آنجا که کالا مربوط به دولت کشور همسایه ما بوده، مقامات دولتی ترکمنستان ابراز کردند که این کالا برای ما است و اجازه عبور بدهید، اما باز هم جلوی آن را گرفته‌اند.

شما ممکن است بگویید در این پروژه ۲۰۰ یا ۴۰۰ میلیون ضرر حادث شده، اما ضرر ما تنها مختص به این نیست. اکنون دیگر دولت ترکمنستان می‌داند قلمرو کشور عزیز ما گذرگاه امنی برای عبور کالاهایشان نیست. آن فرستنده هندی هم دیگر این را می‌داند. مطمئن باشید که او هم به انجمن شرکت‌های حمل و نقل خود، انجمن کشتیرانی و به اتاق بازرگانی خود منعکس می‌کند که من از قبل مکاتبه کردم و به من گفته بودند که بار شما بدون معطلی و مشکل جابه‌جا خواهد شد، اما در پایان چه هزینه عظیمی را بعد از سه ماه توقف کالا در بندرعباس به من تحمیل کردند. بنابراین آسیب‌ها و آواری که از بُعد تأخیرها متوجه ما است، به مراتب بیشتر از این هزینه‌های نقدی است.

تراپران: غیر از هزینه فرصت، نقش هزینه‌های پنهان دیگر مانند هزینه‌های تقویمی و یا احیاناً رشوه تا چه اندازه است؟

■ پل‌مه: اشاره به هزینه‌های تقویمی درست است. همواره تلاش ما بر این بوده که گمرکات ما اعم از گمرکات جاده‌ای و دریایی، به گونه‌ای عمل کنند که ۲۴ ساعته باشند. اما اولاً امکانات لازم برای ۲۴ ساعته بودن آن را نداشتیم (علیرغم این که تقاضا وجود داشته) ثانیاً هماهنگی لازم را با طرف‌های تجاری مقابل وجود نداشت.

در کنار این مسائل، موضوع تعطیلات هفتگی و مناسبتی هم وجود دارد که به خودی خود مانع اصلی بر رشد اقتصادی کشور هستند. شرکت‌های

حفاظت از جاده، حفاظت از انسان‌ها و ... با تبعیت از روال بین‌المللی یقیناً مورد تأیید هستند.

باز به یک مثال عینی دیگر اشاره می‌کنم. قانون می‌گوید کالای ترانزیت از اخذ هرگونه حقوق، عوارض و غیره، به استثنای آنهایی که مشخص شده که نهایتاً تن/کیلومتر و دیمانندی است که در ورود و حرکت می‌گیرند، معاف است. همه کسانی که دست‌اندرکار هستند می‌دانند که همه ساله ۲ یا ۳ ماه مانده به ژانویه، کالاهای مربوط به آتش‌بازی به منظور استفاده تفننی در کشورهایی که اعیاد مسیحی دارند، از ایران عبور می‌کنند. این کالا به گمرک می‌آید و گمرک می‌گوید شما باید مجوز فلان وزارتخانه را بگیرید. فرضاً ارزش کالا به پول ما ۱۰۰ میلیون تومان است. اگر ۱۰ میلیون تومان هم اختصاص به هزینه‌های حمل دریایی، جاده‌ای و سایر حقوق ورودی داشته باشد، جمعاً ۱۱۰ میلیون تومان می‌شود.

حال فرد به وزارتخانه‌ای که گفته می‌شود باید مجوز عبور از ایران را از آنجا اخذ کند، می‌رود و در آنجا می‌گویند شما باید ۵۰ میلیون تومان پرداخت کنید تا فقط یک برگ کاغذ به شما بدهیم که این کالا می‌تواند از ایران عبور کند! اگر این کالا ممنوع‌العبور است، پس چرا با پرداخت این مبلغ اجازه می‌دهند عبور کند. اگر آزاد است، پس چرا تهدید اقتصادی بین‌المللی برای عبور کالا از فضای سرزمینی به وجود می‌آوریم که ترانزیت ما دچار چالش شود؟ ترانزیت همچون آب، راه خود را پیدا می‌کند، اما متأسفانه در کشور ما شبیه یک آبکشی شده که هر کجای آن دست بگذارید، منفذ خروج آب از سوی دیگر وجود دارد.

■ ملک: اگر کارشناسان زبده این مساله را بررسی کنند، درخواهند یافت که هزینه‌های اتلاف زمان، برای اقتصاد کشور به مراتب بیشتر از هزینه‌های نقدی است. فرض کنید ما کالای خطرناکی داریم که قرار است از قلمرو سرزمین ما عبور کند، به این دلیل که جزو کالاهای خطرناک است و نباید مخاطراتی را متوجه جامعه ما کند، ممکن است لازم باشد تمهیداتی را به کار بگیریم، مثلاً این که باید با اسکورت انجام شود، تنها در مکان‌های خاصی توقف کند، ماشین آتش‌نشانی همیشه همراه آن باشد و ... براساس همه این موارد هزینه‌ای برآورد می‌شود تا عملیات حمل به شکل صحیح و سلامت صورت گیرد؛ اما در این مرحله چه اتفاقی می‌افتد؟

■ مسعود پل‌مه: نمی‌توان گفت همه انواع عوارض ناصحیح هستند، اما بخش عمده‌ای از آنها نباید اخذ شوند و تنها به دلیل ناکارآمدی‌هایی که در سازمان‌های دولتی وجود دارد، وضع شده‌اند وقتی ما در شقوقی قابلیت لازم را نداشته باشیم، به واسطه اینکه تهدیدی برای سایر شقوق به وجود بیاوریم، عوارض وضع می‌کنیم

■ مهمترین هزینه پنهان، حاصل تغییرات خلق الساعه در تصمیمات دولتی است. امروز یک کالا اجازه عبور دارد، فردا همان کالا اجازه عبور ندارد، پس فردا شرایط عبور همان کالا تغییر می‌کند و سخت‌تر می‌شود. این یک نمونه از هزینه پنهان است که باعث می‌شود نتوانیم کرایه حمل را برای یک مدت معین تعیین کنیم

دولتی ما روزهای پنجشنبه و جمعه به صورت متداول تعطیل هستند و متقابلاً طرف‌های خارجی ما شنبه‌ها و یکشنبه‌ها. علیرغم این که ما به ظاهر در رتبه سی و چهارم تعطیلی جهان هستیم، اما با توجه به این که شرایط اقتصادی کشور ما به گونه‌ای است که باید از تمام ظرفیت‌ها برای تعاملات اقتصادی داخلی و خارجی استفاده کنیم، حتی اگر ما تمام هفت روز هفته را هم به کار اختصاص دهیم، به اعتقاد من باز کم می‌آوریم؛ چرا که اولاً توانایی لازم برای برقراری ارتباطاتی که تسهیل‌کننده جریانات کسب‌وکار باشد را در خارج از کشور و حتی داخل کشور نداریم، دوم این که فاقد امکانات و دانش لازم جهت تسهیل امور هستیم و سوم این که طبق اذعان دولت، بخش دولتی روزانه تنها ۲۰ دقیقه کار مفید دارد. حال اگر تعطیلات را هم در کنار این ۲۰ دقیقه بگذاریم، می‌بینیم که بخش خصوصی ما همیشه باید معطل و به اصطلاح عامیانه آویزان دولت و مبتلا به هزار و یک نقیصه مانند نبودن رییس و نبودن امضاء، وجود جلسه و سایر مسائل باشد.

در نتیجه تقویم ما هم در این چرخه، مزید بر علت می‌شود و ناکارآمدی را افزایش می‌دهد. همه اینها به این مسئله برمی‌گردد که متأسفانه دولت در تمام ساختار و شقوق اجتماعی ما؛ اعم از فرهنگی، اقتصادی، سیاسی و ... حضور غالب پیدا کرده و هیچ قدمی برای این که بخواهد فعالیت‌های اینچینی را واگذار کند، بر نمی‌دارد.

دولت همواره در تمام مقاطع شعار می‌دهد که می‌خواهد به بخش خصوصی کمک کند. کاری به بحث اقتصاد ندارم و می‌خواهم به صورت عمومی عرض کنم، در کدامیک از عرصه‌ها دیده‌ایم که دولت به ضرس قاطع بگوید از امروز به بعد تمام مسئولیت‌ها به استثنای مدیریت و نظارت را به بخش خصوصی واگذار می‌کند؟ کما این که بنده اعتقاد دارم مدیریت و نظارت هم باید دست بخش خصوصی باشد؛ مگر مقوله‌هایی که واقعا اقتضای ملی است و به منافع ملی و امنیت ملی برمی‌گردد. این در حالی است که در بسیاری از سازمان‌های ما، بدیهی‌ترین روابط کاری و بدیهی‌ترین موضوعات را هم از بخش خصوصی دریغ می‌کنند.

در همین وزارت متبوعی که ما فعالیت می‌کنیم، اگر یک شرکت بخواهد تغییراتی را در اداره ثبت، مثلاً در حوزه تایید سال مالی خود انجام دهد، یا قصد داشته باشد بازرسی خود را تغییر

دهد، یا در روزنامه رسمی تغییری ایجاد کند و ... باید در سازمان‌هایی که تابع وزارت راه محسوب می‌شوند، هفته‌ها در صف معطلی بماند، آن هم فقط برای اینکه نامه‌ای به اداره ثبت زده شود که این شخص اجازه دارد مثلاً روزنامه خود را از A به B تغییر بدهد! اگر بخواهد اسناد خود را در اتوماسیون آپلود کند، مدام باید در رفت‌وآمد باشد.

■ ملک: شما به هزینه‌های پنهان مانند رشوه اشاره کردید؛ باید بگویم رشوه بنا به تالیف در فرهنگ لغات، پولی است که شما برای انجام عملی غیرقانونی می‌پردازید؛ اما وقتی کار قانونی انجام می‌شود و هزینه‌ای غیرمستند، به اشخاص و کارگزاران بابت آن کار پرداخت می‌شود، اسم آن رشوه نیست.

به اعتقاد من، این فرهنگ غلط مربوط به عصر موسوم به سازندگی است که گفته شد شهروندان باید «خودیاری» داشته باشند. از آن زمان اینگونه باب شد که اگر فرضا شهرداری یک منطقه می‌خواست کوچه یا محل سکونت من و شما را آسفالت کند، در نقاط مختلف بین ۱۰ تا ۵۰ درصد از هزینه‌های آن به عنوان همیاری از میان اهالی جمع می‌شد. حال این روش گسترده شده و به کارمند دولتی رسیده که احتمالاً حقوقی که می‌گیرد کفاف زندگی او را نمی‌دهد، بنابراین انتظار دارد که ارباب رجوع هزینه فرصت از دست رفته او را پرداخت کند. البته دیگر این هزینه بسیار بیشتر از آن هزینه فرصت از دست رفته شده است.

در واقع ما گویا به این نقطه رسیدیم که حاشیه کارمان از متن آن بیشتر شده و چون قانونی وجود ندارد که از کسانی که این فساد را عیان می‌کنند، حمایت کند، بنابراین چندان نمی‌توان راجع به آن صحبت کرد. بنابراین این عمل رشوه نیست؛ هر کار قانونی که شما بخواهید انجام بدهید، هزینه مخفی دارد. طبیعتاً شما در اسناد مالی شرکتی هم نمی‌توانید بنویسید که مثلاً بابت فلان کار به شخص X این پول را پرداخت کردیم؛ زیرا مورد قبول دارایی هم نخواهد بود. به همین دلیل است که شرکت‌های خارجی به بازارهای ایران ورود پیدا نمی‌کنند.

در کمتر از یک سال ۱۵۰ کشور و هیات خارجی برای سرمایه‌گذاری به ایران آمدند، اما به دلیل همین حاشیه‌های پررنگ‌تر از متن، همگی پا پس کشیدند و از بخش خصوصی کسی نیامد. همه



■ **پل‌مه:** هر یک از این سازمان‌هایی که در پروسه ارائه اجازه عبور کالا حضور دارند، حق و حقوقی بابت اقدامات خودشان می‌گیرند. یک قسمت آن را به نام تن/کیلومتر می‌گیرند، یک قسمت به نام بیمه تضمین ترانزیت، یک قسمت تحت عنوان مامور بدرقه و ... در نتیجه از کالایی که از ایران رد می‌شود و براساس قانون نباید هزینه‌ای از آن اخذ کنیم، به بدیهی‌ترین شکل عوارض اخذ می‌شود

■ **اگر شرکتی بخواهد تغییراتی را در اداره ثبت مثلا در حوزه تایید سال مالی انجام دهد، یا بازرسی خود را تغییر دهد یا در روزنامه رسمی تغییری ایجاد کند و ... باید در سازمان‌های تابعه وزارت راه، هفته‌ها معطل شود، آن هم فقط برای یک نامه به اداره ثبت مبنی بر اینکه اجازه دارد مثلا روزنامه خود را از A به B تغییر بدهد!**

واسطه‌ای برای کارخانه بنده است، یا محصولات نهایی است که باز هم طبق قانون مجاز است. به چه علت دولت خود را مسئول می‌داند که در معامله شخصی بنده دخالت کند و بگوید چون با فلان شرکت بار خود را حمل نکردید، باید ۱۰ درصد کرایه حمل خود را عوارض بدهید! اکنون کرایه حمل از بنادر اصلی چین به بندرعباس، مجددا همانند سال گذشته ۲۵۰ دلار برای یک ۴۰ فوت و ۱۰۰ دلار برای یک ۲۰ فوت است، در حالی که عوارض اخذ شده نیز در همین حد یعنی ۱۵۰ دلار و ۲۵۰ دلار است! در این شرایط آیا انتظار دارید جامعه از رکود خارج شود؟ دکتر پل‌مه به درستی اشاره کردند، از سال ۷۲ صنعت ترانزیت در این کشور شروع شده است. آیا در این مدت ساعت کاری گمرک ما فرق کرده است؟ آیا ساعت کاری گمرک ما با ساعت کاری گمرک در زمان رضاشاه فرق کرده است؟ به هیچ وجه. اکنون همچنان هر شب صدها کامیون ناوگان ایرانی، بدون امکانات پشت در گمرکات کشور می‌خوانند؛ چه وارداتی باشند، چه ترانزیت. چرا ساعت کاری گمرک ما عوض نمی‌شود؟ وقتی بندر ۲۴ ساعته کار می‌کند که نمی‌توانید بگویید گمرک تا ساعت ۲ بعدازظهر کار می‌کند و تا ساعت ۵ بعدازظهر هم اضافه کاری می‌کند، بعد هم کرکره را پایین می‌کشد! این چه سازمان حاکمیتی است؟ چگونه از کیان این کشور مراقبت می‌کند؟

■ **پل‌مه:** در کل دنیا مسیر ایران برای دسترسی به کشورهای همسایه شمالی منحصر به فرد است. شما از کجا می‌خواهید به ترکمنستان بروید؟ باید دو قلمرو پاکستان و افغانستان را رد کنید تا به ترکمنستان برسید. همچنین اگر از سمت غرب بخواهید بروید، باید ترکیه، ارمنستان و آذربایجان را رد کنید، تا به ترکمنستان برسید، اما با وجود همه مزیت‌های جغرافیایی، آنها به صرفه‌تر هستند. اگر شما به میرجاوه مراجعه کنید، می‌بینید که به دلیل عدم وجود زیرساخت، عدم وجود قانون و عدم وجود نظارت دولتی، سه محموله ۲۰ تنی کامیون‌های ایرانی، در یک کامیون پاکستانی، یا در اسلام قلعه روی کامیون افغانی بارگیری می‌شود و ۶۰ تن بار را از مرز ما به مقصد مورد نظر دریافت کرده و حمل می‌کنند. تنها هزینه‌ای که سر مرز پرداخت می‌کنند، یک هزینه اندک است که گمرک از آنها اخذ می‌کند. از آنجا که عبور می‌کنند دیگر

می‌دانند که وضع اقتصاد اینجا چگونه است. **ترابران:** آیا بلامتکلیفی که هنوز در زمینه مسائل تحریمی با آن مواجه هستیم، در این عدم رغبت نقش نداشته است؟

■ **ملک:** اگر نقش داشت، شرکت توتال و مرسدس به اینجا نمی‌آمدند. البته منظور من سرمایه‌گذاری‌های کلان دولتی نیست، چون طبیعتا آنها در قراردادهایشان، به نحوی سرمایه‌گذاری‌های خود را مراقبت و محافظت و تضمین کرده‌اند. اما آنچه مهم است، بخش خصوصی است. ما از یک شرکت بخش خصوصی آلمانی دعوت کردیم و آنها بارها به ایران آمدند، اما در نهایت گفتند هزینه‌های پنهانی که در اقتصاد شما وجود دارد، به ما اجازه نمی‌دهد وارد این بازار شویم، و این علیرغم میل و رغبت بسیار زیادی بود که در زمینه همکاری با ایران داشتند.

همه دستگاه‌ها و شرکت‌های دولتی ما پشت این قضیه پنهان شده‌اند که ما حاکمیت هستیم. مگر کسی به حاکمیت کار دارد؟ معلوم است که این یک وظیفه حاکمیتی است که به عنوان دروازه‌بان اقتصادی کشور در گمرکات حضور داشته باشد و کنترل کند که چه کالایی وارد و چه کالایی خارج می‌شود. کسی با این موضوع مشکلی ندارد. بحث ما این است که دولت به راحتی جیب بخش خصوصی را جیب خودش در نظر می‌گیرد.

پیش‌تر به موضوع استاندارد اشاره کردم، به چه دلیل باید درصدی از ارزش کالای خود را برای انجام یک آزمایش پردازیم؟ عوارضی هم که در دولت احمدی‌نژاد به عنوان عوارض منطقه ویژه جهت پاکسازی و نظافت وضع کردند، یک هزارم ارزش کالا بود که البته بعداً در دولت روحانی اصلاح و تبدیل به یک رقم ثابت شد. ابتدا ۲۰۰۰ تومان در هر تن شد و اکنون ۳۸۰۰ تومان در هر تن است. آیا قبل از وضع این عوارض، منطقه آزاد و ویژه اقتصادی نظافت و پاکسازی و حراست نمی‌شده است؟ یک چنین هزینه عظیمی را تحت عنوان عوارض به تجارت کشور تحمیل می‌کنند.

یا همین حق پرچم! آخر این چه عوارضی است؟ اصلا از لحاظ شرعی، بنده یک انسان عاقل و بالغ هستم و قصد دارم در حوزه تجارت خارجی، کالای مجازی را از خارج از کشور خریداری کرده و وارد قلمرو کشور کنم. این کالا یا مواد اولیه و

پل‌مه: هزینه‌های تقویمی هم یکی دیگر از موانع کسب‌وکار است. شرکت‌های دولتی ما پنجشنبه و جمعه تعطیل هستند و طرف‌های خارجی شنبه‌ها و یکشنبه‌ها. اگر تعطیلات مناسبی و دولتی را هم که پرسنل آن روزانه تنها ۲۰ دقیقه کار مفید دارد، به این شرایط اضافه کنیم، می‌بینیم بخش خصوصی ما همیشه باید معطل دولت و هزار و یک نقیصه مانند نبودن رییس، نبودن امضاء وجود جلسه و ... بماند

نه عوارضی دارند، نه تن/کیلومتری دارند، نه اسکورت و بدرقه‌ای، نه استانداردی و نه... در مجموع هیچ هزینه دیگری ندارند. اگر فرض کنیم با این فضایی که اکنون آنجا حاکم است، این کار استمرار پیدا کند (که مخصوصا کالاهایی به مقصد افغانستان ۲-۳ سال است که به همین روش از طریق پاکستان حمل می‌شود)، با توجه به پیشرفتی که آنها در روش‌های کسب درآمد بیشتر ایجاد کرده‌اند، به طور قطع دیر یا زود ما هر آنچه که داریم را از دست می‌دهیم.

اولین هزینه پنهان، تغییرات خلق‌الساعه تصمیماتی است که بخش دولتی می‌گیرد. امروز یک کالا اجازه عبور دارد، فردا همان کالا اجازه عبور ندارد، پس فردا شرایط عبور همان کالا تغییر می‌کند؛ یعنی با شرایط بسیار سختی اجازه عبور پیدا می‌کند. این یک نمونه هزینه پنهان است که ما نمی‌توانیم کرایه حمل را برای یک مدت معین تعیین کنیم.

ترابران: آیا نکته دیگری باقی مانده است؟

ملک: طبیعتا وقت کم است و امکان رسیدگی کامل به همه شقوق نیست و ما هم اشراف کامل به همه شقوق نداریم. در حوزه کاری خودمان فقط می‌توانیم اظهارنظرهای بسته‌گرفته‌ای را داشته باشیم؛ به عنوان مثال از درب ورودی بندر تا

روی کشتی، با توجه به فرارگیری اسکله‌های مختلف، حداکثر فاصله ۲-۳ کیلومتر است که باید طی شود. کالای صادراتی کشور به بندر می‌آید و در آنجا باید از کامیون تخلیه شده و به داخل کانتینرها بارگذاری شود و بعد از این که تشریفات گمرکی انجام شد، کانتینرها باید پلمپ شده و روی کشتی برود. حال ما بابت این ۲-۳ کیلومتر مسافت که مقداری از آن هم به حرکت عمودی کالا مربوط می‌شود، فکر می‌کنید چقدر باید هزینه پرداخت کنیم؟ به ازای هر تن ۱۲ دلار!

در زمانی که بنادر ما کاملا دولتی بود، حتی قبل از انقلاب، همه حرکت‌ها در بنادر توسط دولت انجام می‌شد؛ از راننده تجهیزات تا انباردار و بارشمار.

سازمان بنادر از سال ۱۳۸۲ به بعد، شروع به میدان دادن به بخش خصوصی کرد و سرمایه‌گذاران را دعوت کرد. اما اکنون در حوزه کالای فله، فرض کنید سنگ آهن از معدن بارگیری می‌شود و با کامیون به بندر شهیدرجایی می‌آید. این کامیون در یک دپو تخلیه می‌شود و وقتی به ۳۰ یا ۵۰ هزار تن رسید، با توجه به قرارداد فروش فروشنده، یک کشتی برای بارگیری آن به بندر می‌آید. تمام عملیات انتقال این بار به کشتی توسط بخش خصوصی که پیمانکار این امر است، انجام می‌شود. با این حال، سازمان بنادر از این عملیات، به ازای هر تن ۶۵۰۰ تومان دیمانده می‌گیرد و این در حالی است که هیچ کاری هم انجام نمی‌دهد. راننده جرثقیل، کامیون‌دار، لودر و بارشمار، همه برای بخش خصوصی هستند و حتی از کشتی هم برای همین عملیات به دلار دیمانده می‌گیرند! در چنین شرایطی طبیعی است که هزینه مبادله افزایش پیدا می‌کند.

خود شما قبلا گزارش انجمن کشتیرانی را منتشر کردید که نشان می‌داد بندر شهیدرجایی گران‌ترین بندر منطقه است و این مسئله غیرقابل اثبات هم نیست. بالاخره کشتی‌هایی هستند که معمولا در یک مسیر خاصی تردد می‌کنند، اگر حقوق و عوارض پرداختی این کشتی‌ها در بنادر مختلف را در یک مقطع زمانی دو ماهه، با هم مقایسه کنید، مشخص می‌شود که بندر شهیدرجایی گران‌ترین بندر است.

همانطور که ابتدا گفتم، در سازمان‌های دولتی از کالاهایی که منتقل می‌شود، هر کسی سهمی برای خودش می‌برد، بنابراین مسلم است که به رکود منجر می‌شود. کما این که این اتفاق اکنون نیز رخ داده است. رکود همین است. این یعنی ما با پدیده

بسیار مرموزی مواجه هستیم و هیچ اقدام مثبت و موثری هم از جانب دولت نمی‌بینیم؛ چه این که ساعت کاری را کنترل کند، چه بگوید اگر کسی در ادارات دولتی فساد را کشف کرد و گزارش داد، مصون است و حتی جایزه هم به او می‌دهیم. اگر بخواهیم از رکود خارج شویم، باید دولت کاری انجام دهد، با حرف و گفتار درمانی که این مشکل حل نمی‌شود. دولت باید تصمیم مثبتی در این زمینه بگیرد، اما تصمیمی نمی‌گیرد.

دولتی که بیش از سه میلیون نفر نان‌خور دارد و بیش از هشتاد درصد بودجه خرج حقوق ماهیانه پرسنلش می‌شود، آن هم پرسنلی که کارایی آنها روزانه ۲۰ دقیقه است، فقط مانع کسب‌وکار خواهد بود و این مانع بودن انواع و اقسام دارد. این همان هزینه پنهانی است که به آن اشاره کردید. در بهشت‌های دنیا (بهشت از این نظر که کمترین مبالغ مالیاتی را می‌گیرند یا کمترین هزینه‌ها را به کسب‌وکار تحمیل می‌کنند) فکر می‌کنید یک کسب‌وکار چند درصد بازدهی دارد؟ در بهترین شرایط، بیش از ۲۵-۳۰ درصد نیست.

حالا بیایید در مورد ایران مروری در این زمینه داشته باشیم: متوسط تعرفه گمرکی ایران - یعنی همان حقوق به علاوه سود - ۲۵ درصد است. ۹ درصد ارزش افزوده می‌گیرند، ۱۰ درصد هم عوارض پرچم می‌گیرند که همانطور که عرض کردم بیش از ۵۰ درصد است. در حوزه واردات، برای عبور از بندر تا خروجی، بیش از ۲۰ دلار برای هر تن باید هزینه کنید. ۲۵ درصد باید مالیات عملکرد بدهید، عوارض ۴ درصد جاده‌ای را هم پرداخت کرد. اگر بخواهید بار خود را به چابهار یا سلفچگان یا سایر مناطق آزاد ببرید، باید هزینه تن/کیلومتر بپردازید که به ازای هر تن ۱۵ تومان در هر کیلومتر است. آب و برق و مالیات و بیمه و اجاره ساختمان شرکت را هم باید بدهید، شرکتی که ۵۲ روز جمعه دارد، ۳۰ روز تعطیلات رسمی، ۳۰ روز مرخصی و... ببینید در نهایت چه چیزی باقی خواهد ماند؟

گویا ما به ازای این اقتصاد، بیش از ۸۰ درصد است و در غیر اینصورت ورشکست می‌شوید، کما این که شده‌اند. چندین هزار کارخانه ورشکست و تعطیل شده‌اند. ما فقط در حد یک خبر می‌شنویم، اما به تبعات اجتماعی آن فکر نمی‌کنیم، تبعات آن فجایع اجتماعی است که شاهد آن هستیم.