

باتلاق توهم بازار گرای!



وحید عظیم‌نیا دبیر گروه اقتصادی

فرشاد مؤمنی، اقتصاددان برجسته کشورمان اخیراً دربارهٔ بازاری که همه جا از آن حرف می‌زنند اما کمتر کسی عمق واقعیتش را می‌فهمد، یعنی «بازار گرایی» سخن گفت؛ بازاری که ایران عزیزمان در آن گرفتار توهم شده و بیش از چهار دهه است به عنوان راه نجات اقتصاد تبلیغ می‌شود. بازار گرایی در یک جمله ساده، به معنای واگذاری بیشتر امور اقتصادی به بازار و کاهش دخالت دولت است. پیروان این ایده معتقدند بازار، با دست نامرئی! خود، منابع را بهینه تخصیص می‌دهد و رقابت را تقویت می‌کند و نهایتاً رشد و رفاه را به ارمغان می‌آورد، اما واقعیت، حداقل در مورد کشور خودمان، نشان می‌دهد این تصور بسیار دور از واقعیت است. این توهم بازار گرایی که به عنوان نسخه‌ای جادویی وعده می‌دهند همه مشکلات را حل می‌کند، در عمل نه تنها گرمی از اقتصاد نگشوده بلکه کشورمان را در باتلاقی از نابرابری‌های عمیق، وابستگی‌های خطرناک و تخریب توان تولیدی فرو برده است.

مؤمنی با نگاهی دقیق می‌گوید، این ایده برای کشور ما تبدیل به توهمی شده که اقتصاد را به دست مافیای قدرت و رانت‌خواران و نه به بازار سالم و رقابتی سپرده است.

«آزادسازی» و «بازار گرایی» به معنای سپردن منابع ملی به کسانی است که فقط به فکر منافع خودشان هستند، اما نتیجه چیزی جز گسترش نابرابری، تضعیف خدمات عمومی و افزایش وابستگی به کالاهای وارداتی نیست.

این همان وضعیتی است که امروز اقتصاد ایران کهن ما در آن گرفتار است؛ وضعیتی که فشارهای تحریمی و تهدیدات خارجی را دوچندان می‌کند و کشور را آسیب‌پذیرتر می‌سازد. نمونه‌های زنده و ملموسی از این توهم بازار گرایی وجود دارد که نمی‌توان نادیده گرفت. مثلاً مصوبه تازه شورای رقابت درباره قیمت‌گذاری خودرو که با عنوان «کاست پلاس»(هزینه- فایده) معروف شده، به ظاهر قرار است قیمت‌ها را واقعی و بازار خودرو را آزاد کند. این یعنی خودروسازانی که سال‌ها با کیفیت پایین، هزینه‌های نجومی و وابستگی به واردات قطعات فعالیت کرده‌اند، حالا می‌توانند قیمت‌ها را بر اساس فرمول هزینه به علاوه سود خودشان تعیین کنند. وقتی انحصار و نفوذ گروه‌های خاص اینچنین تصمیم‌گیر می‌شوند، چه انتظار می‌توان داشت جز افزایش مصنوعی قیمت‌ها؟ این سیاست مردم را بیش از پیش در تنگنا قرار خواهد داد.

در نقطه دیگر، ایده «بخش خصوصی منجی توسعه است» تبلیغ و این روزها از زبان برخی مقامات از جمله برخی وزرا شنیده می‌شود و گویی قرار است دولت را از همه مسئولیت‌ها مبرا کند، اما با بخش خصوصی واقعاً چنین کار کردی دارد؟ تجربه‌های تلخ در حوزه آموزش، فناوری اطلاعات و دیگر بخش‌ها جواب روشنی می‌دهد. در آموزش، خصوصی‌سازی به جای بهبود کیفیت و عدالت، موجب تشدید شکاف طبقاتی شده است. مدارس غیرانتفاعی که حالا به کالایی لوکس برای خانواده‌های ثروتمند تبدیل شده‌اند، دسترسی کودکان مناطق کمتربرخوردار به آموزش با کیفیت را به شدت محدود کرده‌اند. مدارس دولتی در شرایطی که بودجه و امکانات کافی ندارند، به کم‌کیفیت‌ترین گزینه‌ها بدل شده‌اند و این وضعیت در نهایت فرصت برابر را از بسیاری از کودکان گرفته است. در حوزه فناوری اطلاعات، خصوصی‌سازی اپراتورهای مخابراتی نیز به جای افزایش رقابت و کیفیت خدمات، باعث شده است تعرفه‌ها سرسام‌آور افزایش یابد، خدمات بی‌کیفیت و توجه صرفاً به منافع سودآور محدود شود. مناطق محروم به حال خود رها شده‌اند و دسترسی به اینترنت که باید یک حق پایه‌ای باشد، به مضل بدل شده است.

همین داستان در صنعت خودرو در تکرال قرار است، خصوصی‌سازی بدون نظارت و برنامه‌ریزی به گسترش فساد و رانت‌خواری می‌انجامد. واگذاری‌های بدون قاعده، به جای اینکه خدمتگزار توسعه و رفاه عمومی باشد، بدل به ابزاری برای تاراج منابع ملی شده‌است. چرانسخه بازار گرایی که قرار بود اقتصاد را متحول کند، به منبعی از بحران‌ها بدل شده است؟

اما چرا این «توهم بازار گرایی» این‌گونه عمیق و طولانی‌مدت باقی مانده است؟ پاسخ به این سؤال نیازمند بررسی ریشه‌های تاریخی ساختاری و نهادی است. در شرایطی که اقتصاد ما از یک سو گرفتار تحریم‌ها و منابع بی‌المللی است و از سوی دیگر از ضعف‌های عمیق در مدیریت و شفافیت رنج می‌برد، باز کردن درهای اقتصاد به روی بازارهای آزاد بدون زیرساخت‌های لازم به معنای ورود به یک بازی پرریسک و بی‌قاعده است. یکی از نکات اساسی، نقش دولت در اقتصاد است. دولت صرفاً نباید به عنوان یک بازیگر اقتصادی متغعل یا صرفاً ناظر بی‌طرف در نظر گرفته شود، بلکه باید نقش تنظیم‌گر، حمایتگر و تضمین‌کننده عدالت اجتماعی را ایفا کند، اما در ایران مان، سیاست‌های بازارگرایانه بدون وجود نهادهای قوی نظارتی و بدون تلاش جدی برای مقابله با فساد، صرفاً به ایجاد فرصت‌های جدید برای گروه‌های خاص و گسترش شکاف‌های اقتصادی منجر شده است.

اقتصاد کشورمان نیازمند سیاست‌هایی است که فراتر از نسخه‌های کلیشه‌ای «بازار آزاد» باشد. این نسخه‌ها باید با درک دقیق از شرایط داخلی، ظرفیت‌های واقعی و محدودیت‌های کشور تنظیم و اجرا شوند. برای نمونه، اقتصاددانان و کارشناسان توسعه بارها تأکید کرده‌اند که حمایت از تولید ملی و توسعه منابع داخلی باید با برنامه‌ریزی دقیق، حمایت مالی هدفمند، توسعه زیرساخت‌های فناوری و ایجاد فضای رقابتی واقعی همراه باشد. واگذاری بی‌رویه و بدون نظارت به بخش خصوصی، صرفاً موجب انتقال منابع به گروه‌هایی می‌شود که توانایی افزایش بهره‌وری یا توسعه را ندارند و تنها به دنبال منافع کوتاه‌مدت و انحصار طلبانه خود هستند.

از سوی دیگر، سیاست‌های بازار گرایی بدون توجه به عدالت اجتماعی می‌تواند به معنای فروپاشی حداقلی از همبستگی اجتماعی باشد. وقتی نابرابری‌ها افزایش یابد و گروه‌های کثیری از جامعه از دسترسی به خدمات اساسی مانند آموزش، سلامت و مسکن محروم شوند، زمینه بی‌ثباتی سیاسی و اجتماعی فراهم می‌شود. یکی دیگر از ابعاد مهم، ناکارآمدی نظام قیمت‌گذاری در بازارهای مختلف است. وقتی بازار خودرو یا مسکن تحت سلطه انحصارها و مافیاهای قرار دارد، آزادسازی قیمت‌ها به معنای افزایش بی‌رویه و غیرقابل کنترل قیمت‌هاست که فشار را بر اقشار متوسط و پایین جامعه دوچندان می‌کند.

نسخه بازار گرایی چیزی جز توهم و فریب نیست که نتیجه‌اش همان وضعیتی است که امروز مشاهده می‌کنیم و اگر خروجی چنین نسخه‌ای رشد نابرابری و فساد باشد، دلیل کافی برای رد آن است. به اقتصاد کشورمان نیازمند بازسازی‌های جدی و عمیق است اما نه بر اساس نسخه‌های تقلیدی و کلیشه‌ای بلکه باید مبتنی بر واقعیت‌ها و ظرفیت‌های کشور باشد.

این باراندیشی باید هم شامل نقش دولت در اقتصاد باشد و هم جایگاه واقعی بازار در تخصیص منابع، به گونه‌ای که عدالت اجتماعی و توسعه پایدار هم‌زمان تأمین نشود. تا زمانی که این رویکرد صورت نگیرد، باتلاق توهم بازار گرایی همچنان پابرجا خواهد ماند و اقتصاد ما گرفتار روزمرگی بحران‌ها و نابرابری‌ها خواهد بود. جان کلام آنکه نسخه بازار گرایی بدون نظارت کافی، شفافیت و عدالت اجتماعی، باعث گسترش نابرابری، فساد و وابستگی بیشتر شده و به جای نجات اقتصاد، به توهمی بدل شده که وضعیت موجود را تشدید و کشورمان را در مسیری پرخطرانه قرار داده است.

فرمان تعیین قیمت به خودروسازان واگذار شد

ریش‌وقیچی گران‌سازی خودرو به جاده‌مخصوص منتقل شد!

بر اساس مصوبه جدید شورای رقابت، خودروسازان از این پس می‌توانند قیمت محصولات خود را به طور مستقیم

و با نظارت سازمان حمایت تعیین کنند



«تولید خودرو اقتصادی نیست، دیگر توان تولید با نرخ‌های فعلی سازمان حمایت را نداریم، قطعی بود و افزایش نرخ ارز، تولید و واردات مواد اولیه را با مشکل مواجه کرده است» این عبارات پنهان‌های واهی خودروسازان است تا تعیین قیمت را به دست بگیرند و در بازاری که هم تولید و واردات قطعه در اختیارشان است و هم تولید، جولان دهند. بعد از ماه‌ها فشار بر شورای رقابت و وزارت صمت سرانجام خودروسازان پیروز میدان شدند و شورای رقابت بی‌چون و چرا، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد. تا پیش از این که قیمت‌گذاری خودرو به اصطلاح متولی داشت، شاهد اقدامات خودسرانه خودروسازان بودیم، اکنون که ریش و قیچی به خودشان واگذار شده است باید در انتظار قیمت‌های نجومی کار خانه و بازار باشیم. آیا سازمان حمایت توانایی نظارت بر قیمت خودرو را دارد؟

تولید خودرو اقتصادی نیست، دیگر توان تولید با نرخ‌های فعلی سازمان حمایت را نداریم، قطعی بود و افزایش نرخ ارز، تولید و واردات مواد اولیه را با مشکل مواجه کرده است» این عبارات پنهان‌های واهی خودروسازان است تا تعیین قیمت را به دست بگیرند و در بازاری که هم تولید و واردات قطعه در اختیارشان است و هم

تولید، جولان دهند. بعد از ماه‌ها فشار بر شورای رقابت و وزارت صمت سرانجام خودروسازان پیروز میدان شدند و شورای رقابت بی‌چون و چرا، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد. تا پیش از این که قیمت‌گذاری خودرو به اصطلاح متولی داشت، شاهد اقدامات خودسرانه خودروسازان بودیم، اکنون که ریش و قیچی به خودشان واگذار شده است باید در انتظار قیمت‌های نجومی کار خانه و بازار باشیم. آیا سازمان حمایت توانایی نظارت بر قیمت خودرو را دارد؟

در حالی که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد.

در حالی که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد. تا پیش از این که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد.

در حالی که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد. تا پیش از این که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد. تا پیش از این که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد.

در حالی که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد. تا پیش از این که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد. تا پیش از این که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد.

در حالی که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد. تا پیش از این که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد.

در حالی که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد. تا پیش از این که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد.

در حالی که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد. تا پیش از این که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد.

در حالی که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد. تا پیش از این که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد.

در حالی که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد. تا پیش از این که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد.

«پول‌بندی» ۱۰ شرکت!

در حالی که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد.

در حالی که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد. تا پیش از این که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد.

در حالی که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد. تا پیش از این که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد.

در حالی که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد. تا پیش از این که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد.

در حالی که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد. تا پیش از این که کشمکش وزارت صمت و ایران خودرو بر سر افزایش غیرمنطقی قیمت خودروها به تعزیرات و دستگاه‌های قضایی کشیده شده، شورای رقابت در راستای رقافتی که با خودروسازان در دولت وفایق پیش گرفته است، فرمان تعیین قیمت خودرو را به خودروسازان واگذار کرد.

از حدود ۲۰۰ آیین‌نامه که باید تهیه شود تنها حدود یک‌چهارم آن به تصویب رسیده است

در جازدن برنامه هفتم توسعه در سال اول اجرا

معروف است که برنامه‌های توسعه‌ای در کشور سبند آمال و آرزوهای دولت‌هاست، نگاهی به کارنامه برنامه‌های اسنادبالادستی نیز نشان می‌دهد این بر آورد چندان بیراه نبوده است. میانگین تحقق احکام برنامه‌های توسعه گذشته حدود ۴۰درصد بوده است. این تجربه نگرانی‌ها درباره اهداف برنامه هفتم توسعه را افزایش داده است، به ویژه اینکه گزارش‌ها نشان می‌دهد یک سال پس از ابلاغ، این برنامه هنوز در مر حله تصویب آیین‌نامه‌هاست. ■ ■ ■

برنامه هفتم توسعه کتاب قانون است. نهادهای اجرایی باید از داخل این برنامه نسخه‌های اجرایی در آورند. این مسئله یکی از خلأها در انجام برنامه‌ها در کشور است. با گذشت حدود یک سال از ابلاغ برنامه هفتم، اگرچه برخی مصوبات در حوزه‌های دولت الکترونیک، آموزش عالی و توسعه همکاری‌های ملی و دفاعی به تصویب رسیده است، اما همچنان چالش‌هایی نظیر کندی تصویب آیین‌نامه‌هاوجود دارد. آخرین گزارش‌ها بر برنامه هفتم توسعه، بررسی شاخص‌های کلان اقتصادی نیز در سال نخست اجرای برنامه هفتم نشان می‌دهد بخشی از اهداف کمی همچنان با فاصله قابل توجه، واقعیت‌هاقرار دارند.

چشم‌انداز تحقق برنامه هفتم

یکی از هدف‌های برنامه و به نوعی جنتجایی‌ترین احکام برنامه دستیابی به رشد متوسط سالانه ۸درصدی است، اما تحقق این نرخ در سال نخست با موانعی همچون محدودیت‌های سرمایه‌گذاری خارجی، مشکلات تأمین مالی داخلی و رکود برخی بخش‌های تولیدی رویه‌و بوده است. طبق جدول این برنامه، متوسط رشد سالانه در برنامه هفتم پیشرفت، برای رشد اقتصادی ۸درصد، رشد بهره‌وری ۲/۸درصد، صادرات غیرنفتی ۲۳درصد، رشد بخش نفت ۹درصد، رشد بخش معدن ۱۲درصد، رشد صنعت ۸درصد، رشد ساختمان ۹درصد و رشد ارتباطات ۱۱درصد در نظر گرفته شده است.

اصلاحات مالیاتی در برنامه هفتم توسعه یکی دیگر از اهداف مهم بوده است. یکی از شاخص‌های مهم در این زمینه، نسبت مالیات به هزینه‌های جاری دولت است که در برنامه هدف گذاری شده به ۸۰درصد برسد. تعریف ساده این هدف‌گذاری این است که سهم قابل توجهی از منابع دولت باید از طریق مالیات تأمین شود. علاوه بر این، نسبت درآمدهای مالیاتی به تولید ناخالص داخلی در برنامه هفتم توسعه به میزان ۱۵درصد هدف گذاری شده است، اما مقایسه این اهداف با شرایط موجود در سال اول اجرای برنامه، نشان می‌دهد این نسبت‌ها هنوز فاصله قابل توجهی با اهداف تعیین‌شده دارند. کنترل تورم نیز یکی دیگر از اهداف کلیدی برنامه هفتم توسعه است که هدف‌گذاری شده تورم به ۹/۵درصد برسد، اما در سال ۱۴۰۲، نرخ تورم همچنان بالاتر از این سطح باقی مانده و فشارهای هزینه‌های معیشتی بر خانوارهای ایرانی شدیداً محسوس است، همچنین آمارها نشان می‌دهد نرخ تورم عمومی تیر۱۴۰۴ با ثبت عدد ۱۱/۲درصد، برای اولین بار در دو سال اخیر از ۲۰درصد عبور کرده است.

این وضعیت به معنای آن است که سیاست‌های کنترلی و تنظیم بازار به شکل مؤثری عمل نکرده یا با موانع ساختاری و اقتصادی جدی مواجه بوده‌اند. افزایش بهره‌وری کل عوامل تولید به میزان ۱۵درصد سالانه هم از دیگر اهداف برنامه هفتم توسعه است که تحقق آن مستلزم اصلاحات ساختاری گسترده و بهبود فضای کسب‌وکار است، با این حال در سال نخست برنامه، این اهداف به صورت کامل عملیاتی نشده‌اند و هنوز اصلاحات مورد نیاز در سیستم اداری، قوانین و زیرساخت‌ها به کنک پیدا می‌رود. یکی دیگر از مواد برنامه هفتم توسعه به اجرای سیاست‌های مرتبط با حوزه کشاورزی اختصاص یافته است و افزایش شرب خود کفایی در محصولات اساسی کشاورزی تا ۹۰درصد بازمی‌گردد.

تازه‌ترین گزارش‌ها از کارنامه تجارت در چهار ماه نخست امسال نشان می‌دهد عده کالاهای وارداتی کشور شامل ذرت دامی ۱۱هزار میلیارد دلار، برنج ۶۸۸میلیون دلار معادل ۶۳۳هزار تن، روغن دانه آفتابگردان ۱۳۲ میلیون دلار، دانه سویا ۶۹میلیون دلار، گندم ۴۴میلیون دلار، جو ۳۱۰میلیون دلار و کنجد و سویا ۱۲میلیون دلار بوده است.

کشور از اهداف برنامه هفتم عقب است

رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی روند اجرای برنامه هفتم توسعه را کند عنوان کرد و با اشاره به نرخ تورم ۳۷درصدی و رشد نقدینگی ۳۵درصدی کشور گفت: در این دو مؤلفه طبق هدف گذاری برنامه هفتم خیلی عقب هستیم.

شمس‌الدین حسینی با اشاره به رشد ۸درصدی اقتصاد موضوع پیش‌بینی شده در برنامه هفتم توسعه افزود: این رقم در سال ۱۴۰۲ فقط ۳درصد و در سال ۱۴۰۲ نیز ۵درصد بود، همچنین رشد بخش ساختمان در برنامه هفتم ۹درصد هدف گذاری شده است که باید کاستی‌های سایر بخش‌ها را جبران کند اما عملکرد این حوزه نشان می‌دهد فقط ۲/۳درصد عدد پیش‌بینی شده تحقق پیدا کرده است. این زیانمند خانه ملت تأکید کرد: برای تحقق اهداف برنامه هفتم باید در اقتصاد و بخش ساختمان دو رقمی شود و این یک ضرورت است. آیا نسخه‌های اجرایی آن داریم؟

حسینی با بیان اینکه برای رشد دو رقمی اقتصاد و صنعت ساختمان سه رویکرد باید وجود داشته باشد، عنوان کرد: بهبود محیط کسب و کار، مردمی کردن اقتصاد و هسمان‌سازی و مولدسازی است. رئیس کمیسیون اقتصاد مجلس شورای اسلامی ادامه داد: چقدر زمین در اختیار برخی دستگاه‌های دولتی و سرخ تورم منجر شود، آب در هاون فقط هزینه می‌کند، در حالی که مشکل ساخت مسکن داریم.

حسینی با بیان اینکه در کنار هدف گذاری رشد ۸ و ۹درصدی اقتصاد و صنعت ساختمان در برنامه هفتم باید نرخ تورم و رشد نقدینگی به ترتیب ۹/۵درصد و ۱۲/۸درصد شود، گفت: در حال حاضر رشد نقدینگی حدود ۳۵درصد و نرخ تورم ۳۷درصد است، بنابراین از برنامه هفتم در این دو هدف نیز عقب هستیم.

وی تأکید کرد: اگر بخواهیم در این شرایط تأمین منابع مالی به گونه‌ای باشد که به افزایش پایه پولی و سرخ تورم منجر نشود، آب در هاون کوبیدن است. باید در روش‌های اجرا برنامه‌ها تأمین مالی تجدیدنظر کنیم که به اهداف تعیین شده برسیم.

ضرورت پایش مستمر شاخص‌ها هم افزایی دستگاه‌ها

برنامه هفتم توسعه در زمان انتخابات ریاست جمهوری، از سوی آقای پزشکیان به‌عنوان «برنامه اصلی دولت» معرفی شد. کارشناسان تأکید دارند که تأخیر در تدوین آیین‌نامه‌های اجرایی و فاصله چشمگیر میان اهداف کمی و عملکرد واقعی، رنگ همدار جدی برای سال‌های آینده است.

برای آنکه برنامه بتواند به مسیر واقعی توسعه باز گردد، ضروری است هماهنگی بین دستگاه‌ها افزایش یابد، پایش مستمر شاخص‌ها صورت گیرد و شفافیت در عملکرد نهادهای اجرایی بیشتر شود.