



واردات چوب فنلاندی با LC ترکیه برش

یادم هست آن زمان وقتی این چوب‌ها وارد ایران می شدند، حجم آنها آنقدر زیاد بود که رئیس گمرک سهلان با من تماس گرفت و گفت:

«بلند شو بیا اینجا، حجم این چوب‌ها خیلی زیاد است، می ترسم اینجا آتش سوزی رخ دهد.» تازه این، همه چوب‌ها نیست، مقدار زیادی در راه است و تا چند روز آینده وارد کشور می شود.» تنها با یک اعتبار اسنادی مسأله را حل کردیم و چون ارز آزاد کم بود، با اینکاری جالب از ارز تهارتی دلار اکو استفاده و اعتبار اسنادی برای ترکیه باز می کردیم. ولی مرغوب‌ترین جنس جهان را که با ارز آزاد می بایستی تهیه می کردیم، از فنلاند با اعتبار اسنادی دلار اکو از ترکیه می آوردیم، لذا مشکل ارزی را این گونه حل می کردیم



ما به بخش تولید نگاه ویژه تری داشتیم و در سیاستگذاری های

کمی، بانک‌ها را مقید به پرداخت تسهیلات به بخش تولید می کردیم، به گونه‌ای که بانک‌ها مکلف بودند

تسهیلات را حتی ارزان تر به تولید ارائه کنند. اعتقاد ما این بود که اصلاً اگر بانک‌های دولتی

سودآوری زیادی داشته باشند باید تسهیلات را حتی ارزان تر به تولید ارائه کنند. اعتقاد ما این بود که اصلاً

اگر بانک‌های دولتی سودآوری زیادی داشته باشند باید تسهیلات را حتی ارزان تر به تولید ارائه کنند. اعتقاد ما این بود که اصلاً

اگر بانک‌های دولتی سودآوری زیادی داشته باشند باید تسهیلات را حتی ارزان تر به تولید ارائه کنند. اعتقاد ما این بود که اصلاً

اگر بانک‌های دولتی سودآوری زیادی داشته باشند باید تسهیلات را حتی ارزان تر به تولید ارائه کنند. اعتقاد ما این بود که اصلاً

اگر بانک‌های دولتی سودآوری زیادی داشته باشند باید تسهیلات را حتی ارزان تر به تولید ارائه کنند. اعتقاد ما این بود که اصلاً

اگر بانک‌های دولتی سودآوری زیادی داشته باشند باید تسهیلات را حتی ارزان تر به تولید ارائه کنند. اعتقاد ما این بود که اصلاً

اگر بانک‌های دولتی سودآوری زیادی داشته باشند باید تسهیلات را حتی ارزان تر به تولید ارائه کنند. اعتقاد ما این بود که اصلاً

اگر بانک‌های دولتی سودآوری زیادی داشته باشند باید تسهیلات را حتی ارزان تر به تولید ارائه کنند. اعتقاد ما این بود که اصلاً

اگر بانک‌های دولتی سودآوری زیادی داشته باشند باید تسهیلات را حتی ارزان تر به تولید ارائه کنند. اعتقاد ما این بود که اصلاً

اگر بانک‌های دولتی سودآوری زیادی داشته باشند باید تسهیلات را حتی ارزان تر به تولید ارائه کنند. اعتقاد ما این بود که اصلاً

اگر بانک‌های دولتی سودآوری زیادی داشته باشند باید تسهیلات را حتی ارزان تر به تولید ارائه کنند. اعتقاد ما این بود که اصلاً

اگر بانک‌های دولتی سودآوری زیادی داشته باشند باید تسهیلات را حتی ارزان تر به تولید ارائه کنند. اعتقاد ما این بود که اصلاً

اگر بانک‌های دولتی سودآوری زیادی داشته باشند باید تسهیلات را حتی ارزان تر به تولید ارائه کنند. اعتقاد ما این بود که اصلاً

را قبول دارم، تا در این موضوع بین ما حکمیت کند و هرچه گفت هر دو قبول کنیم. این حرف در آن جلسه یک غافلگیری برای همه افراد حاضر ایجاد کرد و آقای فروزش پذیرفت و من هم موضوع را حل و فصل کردم.

● مثلاً موارد اختلافی‌تان چه بود؟ اعتقاد داشتیم در بحث ایجاد و گسترش زیربنای مثل مترو، اتوبان‌ها، پتروشیمی و کارخانجات، بانک‌ها باید وارد شوند. از سال ۶۴ که بنده وارد وزارت اقتصاد شدم و آقای دکتر قاسمی رئیس کل بانک مرکزی شد، احیای طرح متروی تهران کلید خورد. قبل از آن سال، سازمان برنامه و بودجه به این طرح اعتقادی نداشت. وقتی آقای محتشمی وزیر کشور دنبال برگزاری جلسه مجمع مترو بود و دغدغه داشت، گفت سازمان برنامه و وزارت راه موافق نیستند، گفتیم سیستم بانکی منابع را تأمین می کند نیاز به موافقت آنها نیست، دکتر قاسمی موافق بود و آقای وطنی مدیرعامل بانک ملت و آقای افتخار مدیرعامل بانک تجارت موافقت کردند. بنابراین در مجمع مترو رأی اکثریت آورد، آقای محتشمی هم گفت خدا پدتر را ببارمزد و کار آغاز شد.

● بانک مرکزی هم مترو را قبول نداشت؟

نه، آقای هاشمی هم در نماز جمعه و سایر تریبون‌ها خیلی روی احداث مترو اصرار داشت و بانک‌ها را مورد انتقاد قرار می داد. صرفاً بعد از حضور بنده در وزارت اقتصاد و نیز تأیید مکتوب دکتر قاسمی رئیس کل جدید بانک مرکزی با حمایت بانک‌های ملت و تجارت ساخت مترو آغاز شد. بالاخره این مسائل و اختلاف نظرها خودش نشان دهنده تفاوت دیدگاه‌ها بود. پس نمی توان گفت دیدگاهی وجود نداشت. ما معتقد بودیم: «نظام پولی و سیستم بانکی کشور باید در خدمت اهداف توسعه باشد» و در عین حال معتقد بودیم این نقش بانک‌ها هم سودآور و اقتصادی خواهد بود.

این را هم یادآوری می کنم که از قدیم هم، زمانی که در سال ۱۳۶۰ در بانک ملت به عنوان عضو هیات مدیره حضور داشتم، اجازه نمی دادم برای تأسیس واحدهای صنفی بی رویه تسهیلات پرداخت شود. چرا که معتقد بودم در تهران کثرت صنوف مختلف وجود دارد. به طوری که به ازای هر خانوار، تعداد واحدهای صنفی ما خیلی بیشتر از متوسط جهانی بود و اصولاً بزرگ شدن بی رویه تهران مشکلاتی دارد. البته آن زمان اکثریت اعضای هیات مدیره بانک با بنده مخالف بودند و می گفتند: «این چه حرف‌هایی است که می زنی؟! رقیبا مستحربان ما را می برند.»

در بحث تأمین مالی مترو، بعد از ورود من به وزارت اقتصاد در سال ۶۴ و حضور دکتر مجید قاسمی در بانک مرکزی از سال ۶۵ این اتفاق مهم در کشور رخ داد. نکته قابل توجه درباره مترو این بود که بعدها در افتتاح مترو تنها کسانی که دعوت نشدند، دکتر قاسمی و من بودیم و البته هیچ ادعایی هم نداشتیم. کار اجرایی خدا و در خدمت مردم باشد، بنابراین پسندیده این است که قدر همدیگر شناخته شود و افراد با کارهایشان مورد قضاوت قرار گیرند. آنچه در قضیه مترو اتفاق افتاد، در تاریخ فعالیت‌های اقتصادی کشور بی سابقه بود. بانک مرکزی برای اولین بار بازگشت سرمایه‌گذاری و سود بانک‌ها را طی نامه‌ای ضمانت کرد. امروز چنانچه متروی تهران وجود نداشت، جمعیت بزرگ با فاجعه ترافیکی مواجه بودند.

● در جایی خواندم که شما با برخی از اعضای دولت درباره تنظیم بازار هم مشکل داشتید. نظر آنان چه بود و شما چه می گفتید؟

دیدگاه اعضای دولت در مسائل مختلف کاملاً مشخص بود. مثلاً در مورد تنظیم بازار عده‌ای عملاً معتقد بودند دولت باید تماشاکار باشد، اما باور ما این بود که بازار باید تنظیم شود. در مورد تنظیم بازار چه در بحث اجرا و چه در مسائل تئوری فعالیت زیادی داشتیم و به هیچ وجه صفر کیلومتر یا تازه‌کار نبودیم. قبل از مسئولیت وزارت اقتصاد زمانی



عکس: ایرنا

● بالاخره همین اختلاف نظرهایی که با هم داشتیم نشان می دهد مدل‌ها و افکار مختلفی در درون دولت وجود داشت؛ اختلافاتی که منجر به استعفا من و نهایتاً تغییر رئیس کل بانک مرکزی شد.

به هر حال تفکرات متفاوتی در دولت وجود داشت، وگرنه من با مرحوم نوریخس اختلاف شخصی نداشتیم. اتفاقاً ایشان را دوست داشتم. به یکدیگر احترام می گذاشتیم و یک‌بار هم با هم اوقات تلخی نداشتیم. در دوران سازندگی که وی وزیر اقتصاد و من قائم مقام وزیر جهاد سازندگی بودم هر موقع بحسب اتفاق در جلسه دولت شرکت می کردم و بحث اقتصادی مطرح بود، نوریخس به من اشاره می کرد که در مباحث اقتصادی شرکت کنم. من هم همین کار را می کردم، این مسأله تا جایی پیش رفت که حتی یک بار وزیر کشاورزی در جلسه دولت گفت: «آقای ایرانی تو دیگر وزیر اقتصاد نیستی که این گونه در دفاع از وزارت اقتصاد موضع می گیری، تو قائم مقام وزیر جهاد سازندگی هستی!» یعنی بنده با آقای نوریخس هیچ اختلاف شخصی نداشتیم. وی کاملاً من را می شناخت و با باورهای اقتصادی من کاملاً آشنا بود. حتی به یاد دارم در دهه ۷۰ یک بار در جلسه‌ای بین وزارت اقتصاد و جهاد سازندگی موضوعی اختلافی بر سر بانک کشاورزی در مجمع بانک مذکور وجود داشت، مرحوم دکتر نوریخس در آن جلسه به وزیر جهاد که در آن زمان آقای مهندس فروزش بود، گفت: من قائم مقام شما آقای ایرانی واقعیت روبه‌رو بودیم.»

ساختار تسهیلات اعتباری بانک‌ها بشدت موافق و حساس بودم. اعتقاد دارم که بانک‌ها نباید خدمات مختلف را مجانی انجام دهند و در نتیجه هزینه‌های خدمات متنوع خود را صرفاً از گیرندگان وام با بالا بردن نرخ سود وام بگیرند. بلکه معتقدم باید سایر خدمات متنوع بانکی با قیمت تمام شده عرضه شود.

به هر حال، اختلافاتی با جریانات دیگر در دولت داشتم که عمده اختلاف بنده در بخش حرفه‌ای و کارشناسی بود. اما بعضی‌ها می خواستند این اختلاف نگاه را به سلاطین سیاسی منتسب کنند، در حالی که اینطور نبود. اتفاقاً بنده شخصاً بیشترین احترام را برای مرحوم مرد صمیمی و راحتی بود و روابط محترمانه‌ای با ایشان داشتم و با این دو بزرگوار درگیری خاصی نداشتیم، اما به هر حال دیدگاه‌های بنده و ایشان متفاوت بود. اعتقاد من این بود که همه دیدگاه‌ها باید میدان عمل کافی داشته باشند تا نتایج آن باعث شود عملکرد خود را اصلاح کرده و اشتباهات گذشته را تکرار نکنیم. بحث تفاوت دیدگاه‌ها از این حیث مطرح است که آقای روغنی زنجانی در جایی می گوید: «ما برای اقتصاد ایران هیچ الگویی نداشتیم. وقتی وارد کابینه شدیم هیچ کدام از نیروهای انقلاب در اداره حوزه اقتصادی تجربه عملی نداشتند. علاوه بر این، در حوزه تئوریک هم مشکل اساسی وجود داشت و دائماً با رفت و برگشت تئوری و واقعیت روبه‌رو بودیم.»



تأمین مالی مترو تهران از سال ۶۵

در بحث تأمین مالی مترو، بعد از ورود من به وزارت اقتصاد در سال ۶۴ و حضور دکتر مجید قاسمی در بانک مرکزی از سال ۶۵ این اتفاق مهم در کشور رخ داد

نکته قابل توجه درباره مترو این بود که بعدها در افتتاح مترو تنها کسانی که دعوت نشدند دکتر قاسمی و من بودیم و البته هیچ ادعایی هم نداشتیم و کار اجرایی خدا و در خدمت مردم باشد، ماچور است، بنابراین پسندیده این است که قدر همدیگر شناخته شود و افراد با کارهایشان مورد قضاوت قرار گیرند. آنچه در قضیه مترو اتفاق افتاد، در تاریخ فعالیت‌های اقتصادی کشور بی سابقه بود. بانک مرکزی برای اولین بار بازگشت سرمایه‌گذاری و سود بانک‌ها را طی نامه‌ای ضمانت کرد. امروز چنانچه متروی تهران وجود نداشت، جمعیت زیادی با فاجعه ترافیکی مواجه بودند

از عدم آگاهی آنان است.

کافی است به اقتصاد کشورهای آلمان، ژاپن یا بریتانیا در زمان جنگ نگاه کنید. در آن زمان متوجه خواهید شد با توکل به خدا و اراده و عزم امام و مدیران کارآمد و همراهی مردم، چه اعجازی در اقتصاد کشور در سال‌های جنگ صورت گرفت و در نهایت باعث تداوم دفاع از کشور، مردم و انقلاب اسلامی شد.

به هر حال بنده در زمان جنگ، وزیر اقتصاد بودم. وقتی امروز برخی از آمارها را نگاه می کنم، براحتی لطف خداوند را احساس می کنم. ستون درآمدهای ارزی بودجه ناشی از صادرات در سال ۱۳۴۵ به کمتر از ۵/۷ میلیارد دلار کاهش یافته بود که تا سال ۱۳۴۷ این محدودیت‌های ارزی تداوم پیدا کرد. سقف آرزوهای من

در آن زمان درآمد ۱۲ میلیارد دلاری کشور از صادرات نفت بود. به هر حال در آن شرایط توانستیم با یک برنامه‌ریزی دقیق و با حوصله تخصیص منابع را انجام دهیم. آن زمان در بحث‌های مالیاتی ابهاماتی وجود داشت. پس از ورود به وزارت اقتصاد و پیگیری‌ها و توجهات لازم، دیگر کسی از لحاظ شرعی در اصل مسأله مالیات حرفی نداشت.

بلکه مباحث روی نحوه اجرای عدالت در مالیات‌ها مطرح و از اصل موضوع عبور کردیم. در نهایت قانون مالیات‌های مستقیم را از مجلس گرفتیم. ما در این موضوع نیز رویکرد مشخصی داشتیم و توانستیم سیستم مدیریت نهادی را اجرا و انقلابی در حوزه مالیاتی ایجاد کنیم، به نحوی که اختیارات‌مان را به صنف

تقویض و اجازه دادیم خود صنوف با تشکیل کمیسیون‌های مالیاتی، مالیات صنف خود را تشخیص دهند. با اینکه این طرح مخالفانی داشت اما ما با قدرت این کار را انجام دادیم.

برعکس، دریافتی مالیات‌های ما کاهش پیدا نکرد. وقتی مردم و اصناف با تدبیر در تعامل با دستگاه‌های اجرایی قرار می گیرند، در چهارچوب ترکیب خردمندانه دولت - بازار اتفاقات بسیار مثبت و خوشایندی برای کشور می افتد.

متأسفانه در کشور ما مدیریت بسیاری از مدیران، صفر و صدی است. یا صد درصد دولتی یا صد درصد بازاری فکر می کنند که این افراط و تفریط با به جا گذاشتن هزینه‌های فراوان اقتصاد را قرین شکست می کند.

راه‌آهن تماس گرفتیم و هماهنگ کردیم که این کالاها به جای کامیون برای اولین بار با قطار حمل شوند. البته حمل چوب‌ها با قطار خیلی سخت تر می شد، چرا که کامیون‌ها از گمرک مستقیماً به شهرستان‌های مقصد حواله کالا می رفتند اما قطارها باید به راه‌آهن تهران رفته و از آنجا با کامیون حمل می شدند و هزینه جابه‌جایی کالا داشت. با اتحادیه‌ها صحبت کردم که هزینه‌های جابه‌جایی را از کجا بیاوریم. گفتند: «ما می‌دهیم!» وقتی اولین شیبور قطار راه‌آهن در گمرک سهلان به صد درآمد، همه کامیون‌دارها به همان نرخ‌ها و تعرفه‌های رسمی برگشتند و مسأله حل شد. در تنظیم بازار نکته کلیدی این است که شما

به کسی اجازه انحصار ندهید، در غیر این صورت خودش را به شما و بازار تحمیل خواهد کرد. به هر حال من با داشتن چنین تجربه‌هایی در حوزه بانکداری بین‌المللی، تجاری، تنظیم بازار و سیاست‌های پولی به وزارت اقتصاد رفتم و انصافاً مبتدی هم نبودم و قبل از انقلاب با بانکداری بین‌الملل و تجارت بین‌الملل آشنایی عملی داشتم و مقالاتی هم در این باره نوشته بودم.

در کشوری که انحصار وجود دارد اگر آزادسازی صورت بگیرد، قانون جنگل حکمفرما شده و تخصیص بیهیبه منابع اتفاق نمی افتد. یا اگر امکانات لازم برای فعالیت‌های اقتصادی به اندازه کافی برای همه مهیا نباشد، کسی که بیشتر بهره‌مند بوده و امکانات بیشتری دارد، صاحب انحصار شده و بر دیگران غلبه می کند. لذا فقط شاکله و ساخت ناعادلانه و نامطلوب گسترش می یابد.

ما در سیاست‌های اقتصادی خود در زمان جنگ و به اقتضای شرایط موجود، سیاست‌های پولی کشور را انقباضی تعریف کردیم. البته در شرایط جنگ تحمیلی ناگزیر از استقراض محدود از بانک مرکزی بودیم. شما هیچ کشوری را پیدا نمی کنید که در زمان جنگ استقراضی از بانک مرکزی نداشته باشد. اگر هم برخی از دوستان، استقراض در دوران جنگ را زیر سؤال می برند، نشان

دادیم که در آن زمان درآمد ۱۲ میلیارد دلاری کشور از صادرات نفت بود. به هر حال در آن شرایط توانستیم با یک برنامه‌ریزی دقیق و با حوصله تخصیص منابع را انجام دهیم. آن زمان در بحث‌های مالیاتی ابهاماتی وجود داشت. پس از ورود به وزارت اقتصاد و پیگیری‌ها و توجهات لازم، دیگر کسی از لحاظ شرعی در اصل مسأله مالیات حرفی نداشت.

بلکه مباحث روی نحوه اجرای عدالت در مالیات‌ها مطرح و از اصل موضوع عبور کردیم. در نهایت قانون مالیات‌های مستقیم را از مجلس گرفتیم. ما در این موضوع نیز رویکرد مشخصی داشتیم و توانستیم سیستم مدیریت نهادی را اجرا و انقلابی در حوزه مالیاتی ایجاد کنیم، به نحوی که اختیارات‌مان را به صنف

تقویض و اجازه دادیم خود صنوف با تشکیل کمیسیون‌های مالیاتی، مالیات صنف خود را تشخیص دهند. با اینکه این طرح مخالفانی داشت اما ما با قدرت این کار را انجام دادیم.

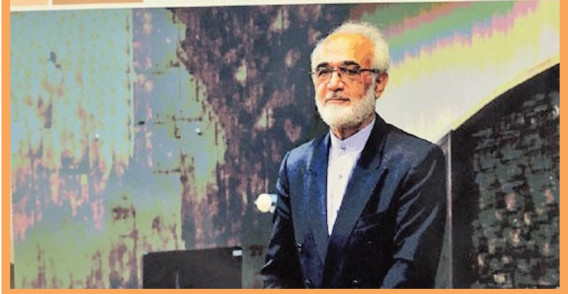
برعکس، دریافتی مالیات‌های ما کاهش پیدا نکرد. وقتی مردم و اصناف با تدبیر در تعامل با دستگاه‌های اجرایی قرار می گیرند، در چهارچوب ترکیب خردمندانه دولت - بازار اتفاقات بسیار مثبت و خوشایندی برای کشور می افتد.

متأسفانه در کشور ما مدیریت بسیاری از مدیران، صفر و صدی است. یا صد درصد دولتی یا صد درصد بازاری فکر می کنند که این افراط و تفریط با به جا گذاشتن هزینه‌های فراوان اقتصاد را قرین شکست می کند.

محرمانه‌های اقتصاد ایران

به روایت محمد جواد ابروانی
وزیر اقتصاد دوران دفاع مقدس
اقتصاد جنگ (۱۳۶۸-۱۳۴۴)

تحقیق و تدوین مهدی مهرپور
میتیم مهرپور



● وقتی کالا آمد، کامیون‌دارها دیدند کالا در گمرک زیاد است. به قول معروف ذبه درآوردند و نرخ‌هایشان را دو برابر کردند! وقتی متوجه این قضیه شدم، سریعاً با