خبر

سایت پارلمان بخش خصوصی ایران هک شد

● **تسنیم:** پایگاه اینترنتی اتاق بازرگانی، صنایع و معادن ایران هدف حمله هکری قرار گرفت. پایگاه اینترنتی اتاق بازرگانی صنایع، معادن و کشاورزی ایران مورد حمله یک گروه هکری قرار گرفت و صفحه مجازی این سایت اقتصادی به جای مطالب معمول خود عکس و توضیحاتی درباره سرزمین فلسطین و محاصره غزه منتشر کرده است. این سایت به وسیله گروهی که خود را طرفدار غزه و دشمن صهیونیست‌ها معرفی کرده، از کار افتاده است. در پیام این گروه آمده است: غزه را نجات بدهید. مرگ بر صهیونیست. در حالی گروه حمله‌کننده به این سایتِ بخش خصوصی ایران خود را طرفدار فلسطین معرفی کرده است که به اذعان تحلیلگران، ایران اصلی‌ترین حامی گروه‌های فلسطینی و آرمان مردم فلسطین در جهان محسوب می‌شود.

رئیس خانه صنعت، معدن و تجارت ایران:

۸۰۰ هزار کامیون بار قاچاق در سال وارد کشور می‌شود

● **تسنیم:** رئیس خانه صنعت، معدن و تجارت ایران گفت: اگر میزان کالای قاچاق واردشده به کشور را ۲۰ میلیارد دلار در نظر بگیریم، سالانه حدود ۸۰۰ هزار کامیون برای جابه‌جایی این کالای قاچاق لازم است. عبدالوهاب سهل‌آبادی، رئیس خانه صنعت، معدن و تجارت ایران، درباره معضل قاچاق کالا و ارز گفت: من در ابتدا از همه مسئولان و عواملی که در مبارزه با قاچاق کالا و ارز دخیل هستند، خواهش می‌کنم کمی هم به تولید داخل توجه کنید. ما باید تلاش کنیم برای استفاده از تولید داخل فرهنگ‌سازی شود و غل‌وزنجیرهای جدیدی را که هرروزه به پای تولیدکنندگان بسته می‌شود، کم کنیم. او در ادامه درباره تشویق فروشندگان کالای داخلی گفت: به نظر من باید برای واحدهایی که کالای داخلی عرضه می‌کنند، معافیت‌های مالیاتی و برای واحدهای فروشنده کالای خارجی مالیات‌های مضاعف در نظر گرفته شود. طبق محاسباتی که داشتم، اگر میزان کالای قاچاق واردشده به کشور را براساس اظهارات رئیس مجلس شورای اسلامی حدود ۲۰ میلیارد دلار در نظر بگیریم، حدود ۸۰۰ هزار کامیون برای جابه‌جایی این کالاها لازم است. رئیس خانه صنعت، معدن، تجارت ایران در ادامه با اشاره به اینکه درحال‌حاضر ۸۰ هزار واحد تولیدی در کشور فعالیت دارند، افزود: متأسفانه قاچاق پوشاک تا حد زیادی در کشور ریشه دوانده است. سهل‌آبادی با تاکید بر اینکه باید یکی از وظایف مهم ما فرهنگ‌سازی برای استفاده از کالای داخلی باشد، گفت: متأسفانه ما تولیدکنندگان، رسانه‌ها و... هیچ اقدام مثبتی برای ترویج استفاده از کالای داخلی انجام نداده‌ایم. اگر همه دستگاه‌هایی که با قاچاق ارتباط دارند، عزم جدی در حمایت از تولید داخل داشته باشند، می‌توانیم به نتایج مثبتی دست یابیم. نکته مهم دیگر این است که تولیدکننده داخلی با بهره بیست‌وچنددرصدی نمی‌تواند در فضای رقابتی فعالیت داشته باشد.

عضو ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز خبر داد:

رشد ۶ درصدی قیمت لوازم خانگی بعد از شروع مبارزه با قاچاق کالا

● **تسنیم:** مدیرکل دفتر مبارزه با قاچاق کالای هدف ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز گفت: از زمانی که مبارزه با لوازم خانگی قاچاق در کشور آغاز شده، تولیدکنندگان داخلی حدود شش درصد قیمت محصولات خود را افزایش داده‌اند. عباس نخعی، مدیرکل دفتر مبارزه با قاچاق کالای هدف ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز گفت: ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، متولی اصلی اعلام آمار قاچاق در کشور است و حدود دو سال است که کمیته‌ای متشکل از مرکز ملی آمار، بانک مرکزی، وزارت درمان و بهداشت و... در این ستاد در حال فعالیت است که مأموریت بررسی آمار و ارقام مربوط به قاچاق در کشور را دارد. طبق بررسی‌های این کمیته و ستاد مرکزی، ۱۵ میلیارد دلار بر مبنای سال ۱۳۹۴ کالای قاچاق به کشور وارد شده است. وی ادامه داد: همه گردش مالی مربوط به قاچاق در سامانه‌های مربوطه ثبت و ضبط شده است و هیچ‌گونه تراکنش غیرثبتی وجود ندارد.

راه‌اندازی ۲ آزمایشگاه جدید برای پایش بنزین

● **مهر:** رئیس سازمان ملی استاندارد با اشاره به راه‌اندازی دو آزمایشگاه جدید برای پایش کیفیت بنزین، گفت: در بودجه ۹۶ اولویت با تأمین مالی برای به‌روزرسانی آزمایشگاه‌ها و تأمین مواد اولیه است. نیره پیروزبخت درباره اولویت‌های سازمان ملی استاندارد در بودجه ۹۶، گفت: درحال‌حاضر، مشغول بررسی بودجه هستیم؛ اما اولویت ما در به‌روزرسانی آزمایشگاه‌ها و تأمین مواد اولیه برای آزمایشگاه‌های سراسر کشور است. وی درخصوص تأمین بودجه برای پایش کیفیت بنزین و گازوئیل در بودجه ۹۶، گفت: پایش بنزین و گازوئیل در سال ۹۵ انجام شده؛ ولی برای پایش بهتر کیفیت بنزین، یک آزمایشگاه دیگر هم اضافه و دستگاه مربوط به آن خریداری شده است.

اسم رمز ناکارآمدی

«تهاتر» برای تسویه بدهی

پویا نعمت‌اللهی
روزنامه‌نگار

مدیرعامل شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی با اشاره به بدهی شرکت‌های هواپیمایی به دولت، اظهار کرده از آنجایی که شرکت‌های هواپیمایی از دولت طلب دارند، بنابراین به دنبال تهاتر با دولت برای تسویه بدهی خود هستند.

اظهارنظر بالا را باید به‌مثابه هشداری جدی از سوی این مقام مسئول تلقی کرد. متأسفانه برخی متولیان، نگاه ابزاری به مفاهیم داشته و با استفاده نه‌چندان‌صحیح از آن مفاهیم، باعث تقلیل اهمیت موضوعات می‌شوند به گونه‌ای که در برخی موارد به تغییر ماهیت می‌انجامد.

تبصره ۲۳ بودجه سال جاری به دولت تکلیف کرده معادل بدهی حسابرسی‌شده شرکت خدمات هوایی کشور به دولت و شرکت‌های دولتی را با مطالبات از شرکت مذکور تا سقف هزار میلیارد تومان تهاتر کند و خزانه‌داری کل کشور مکلف است معادل مبلغ تهاتر مذکور را به حساب بستانکار و بدهکار دستگاه‌های اجرائی ذی‌ربط و شرکت‌های دولتی مربوطه منظور و با آنها تسویه کند.

ایرلاین‌ها و شرکت‌های هواپیمایی نیز با استناد به این تبصره به دنبال اجرائی‌سازی آن هستند، اما موضوع این است که این شرکت‌ها نیز به‌نوبه خود طلب‌هایی از مجموعه دولت دارند. شرکت‌های اشاره‌شده در طول سال‌ها از پرداخت بهای سوخت تحویلی از وزارت نفت استنکاف ورزیده و بارها خواستار کاهش نرخ سوخت‌شده و حتی در یک مورد نیز مجوزهایی با هدف تعدیل بهای بلیت پروازها به دست آوردند. اما با همه اینها، همچنان مبلغی در حدود هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان به وزارت نفت (شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی)، بدهکار هستند.

به طور کلی چند ایراد اساسی از منظر قانونی و عملیاتی و حسابداری بر متن تبصره فوق وارد است.

ایراد اول اینکه میزان سقف مطرح‌شده هزار میلیارد تومان، اختصاصا و تماما بدهی به وزارت نفت نیست. شرکت‌های بیمه و شرکت فرودگاه‌های کشور نیز مطالبات عدیده و حجیمی از ایرلاین‌ها دارند بنابراین مستفاد از تبصره مذکور نمی‌توان سهم دقیقی برای وزارت نفت تخصیص داد. بنابراین از آنجا که زیرمجموعه‌های وزارت نفت در اسناد مالی کلان باید «مشمول قاعده ذکر نام» تلقی شوند؛ بنابراین لازم است نام مربوطه در متن تبصره مذکور به‌صراحت ذکر شود.

ایراد بزرگ دیگر را باید در جنبه حسابداری قضیه دانست. قاعدتا باید هرگونه تسویه؛ از طریق بدهی به سازمان هدفمندی یارانه‌ها صورت گیرد و نه با خزانه‌داری کل؛ چراکه خزانه‌داری‌کل، راسا منابعی برای تسویه (در قالب تعامل مالی) در اختیار ندارد.

به بیان دیگر، صرفا طلب خزانه از شرکت‌های دولتی، همان مالیات و سود سهم دولت بوده و منبعی برای تسویه‌حساب ندارد. بنابراین هرگونه بدهی، بدهی شرکت پالایش و پخش بابت فروش فراورده به سازمان هدفمندی است. از سوی دیگر، شرکت‌های ایرلاین حدود هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان از دولت طلب دارند که باید طلب خود را در قالب این تبصره دنبال کنند و به‌همین‌دلیل بوده که مدیرعامل شرکت ملی پخش اظهار کرده این شرکت‌ها مصوبه‌ای را از طریق ریاست‌جمهوری دنبال می‌کنند تا بدهی خود به دولت را با طلبشان از دولت تهاتر کنند.

به هر تقدیر، این شیوه از تعاملات مالی، چالش‌های مخصوص به خود را دارد. برای مثال، اینکه هر فعالیت یا تعامل مالی‌ای را نمی‌توان در زمره فعالیت‌های «تهاترپذیر» تلقی کرد. استانداردهای حسابداری در این زمینه تکلیف امر را مشخص کرده و مقررات بسیار سخت‌گیرانه‌ای برای تحقق آن تعریف کرده‌اند. استاندارد شماره یک؛ در چندین بند مختلف به این مقوله اشاره کرده و شرایط متنوع تهاتر را بیان کرده است. تخطی از مقررات موضوعه در حوزه استانداردهای فوق، قطعا متولیان امر در هر دو سمت تهاتر را با معضل «گزارش‌های حسابرسی» روبه‌رو خواهد کرد.

باید پذیرفت این شیوه‌ها چیزی جز راه‌حل‌های معطوف به خروج موقتی از بحران نیست و باید هرچه زودتر به دنبال راهکارهای دقیق و دائمی و قابل حصول بود.

از تهران تا پنسیلوانیا

حمیدرضا پورسلیمی
پژوهشگر اقتصادی

مهدی کارشناس آمار یک شرکت بزرگ تولیدی بود که من برای حدود دو سال در آنجا کار می‌کردم. با مدرک لیسانس الهیات مثل بسیاری از ما در شغلی غیرمرتبط مشغول به کار بود. پدر دو فرزند و با حقوقی غیرمرتبط با پدری دارای دو فرزند. شروع کار من در آنجا با روی‌کارآمدن دولت آقای روحانی هم‌زمان بود. ولی مهدی حتی در همان هیاهوی فضای سال ۹۲ نیز بر علاقه‌اش به آقای احمدی‌نژاد پایبند بود. در بین کارگران و کارشناسان (که البته کارشناسان نیز خود را کارگر می‌دانستند) علاقه‌مندان به احمدی‌نژاد کم نبودند ولی مهدی بیشتر از بقیه در ذهن من باقی ماند. هر زمان که درباره تفاوت احمدی‌نژاد و روحانی با هم بحث می‌کردیم، مهدی فقط یک چیز می‌گفت: «در همه این ایام پدرانه و کارگرانه، من فقط در زمان احمدی‌نژاد خوشحال‌تر بودم. ولی روحانی می‌خواهد با حذف یارانه‌ها این خوشحالی را از من بگیرد». مهدی با نرخ تورم بیگانه بود و معتقد بود وقتی همه‌چیز در حال گران‌شدن است، پس آمار دولت روحانی درباره کاهش تورم دروغ است. وقتی دولت نرخ رشد دستمزد را برای سال ۹۴، ۱۷ درصد اعلام کرد و نرخ تورم نیز در پایان سال ۹۳ حدود ۱۵ درصد بود، باز هم معتقد بود دولت با این نرخ رشد دستمزد، کمکی به بهبود زندگی کارگران نکرده است. آمار رشد اقتصادی ۹۳ برای مهدی بی‌اهمیت بود. معیشت او خیلی کم از رونق کشور تأثیر می‌پذیرفت. سایه ناامنی شغلی را همواره بالای سر خود می‌دید. سن مهدی به دوران سازندگی قد نمی‌داد ولی فرزند طبقه با درآمد پایین، نقل‌قول‌های خوشایندی از سردار سازندگی ایران نشنیده بود. در مقابل، صراحت کلام احمدی‌نژاد در متهم‌کردن سران را بسیار می‌پسندید. دولت از نگاه او متهم است به نادیده‌گرفتن حق او و طبقه او. طبقه مهدی سال‌هاست که سهم خود از رانت منابع نفتی کشور را طلب می‌کند. این طبقه نه از بیماری هلندی چیزی می‌داند و نه علاقه‌ای دارد که بداند. تنها اتفاق محسوس در زندگی این طبقه، یارانه‌ها بوده، همان سهمی که همواره انتظار می‌کشیده است. در کنار این واقعیت محسوس، چیزهای دیگر نیز جذابیت پیدا می‌کرد. حرف‌های احمدی‌نژاد درباره غرب، تهدید خودروسازها یا تهدید بدهکاران بانکی.

مهدی جدی یا شوخی وعده پیروزی انتخابات خرداد ۹۶ را می‌داد. زمانی که محمود احمدی‌نژاد به صورت ناخواسته از کاندیداتوری برای انتخابات ۹۶ کنار کشید، مجددا به یاد او افتادم. هرچند در آن مقطع مهدی برای دیگران نیز مهم شده بود. «رأی مهدی یا به عبارت بهتر این سبد رأی که قرار بود نصیب محمود احمدی‌نژاد شود، چه می‌شود؟» برای من اما احساس مهدی مهم‌تر بود. احساس طبقه مهدی. زندگی طبقه مهدی. طبقه‌ای که در تحلیل‌های ما کمتر موردتوجه قرار می‌گیرد. طبقه‌ای که حتی بعضا در نظرسنجی‌های ما نیز قابل ردیابی نیست و حتی در کشوری نظیر آمریکا نیز می‌تواند غافلگیرکننده باشد. زندگی این طبقه چندان در بالارفتن شاخص‌های کلان اقتصادی دچار تحول نمی‌شود. ولی در زمان رکود در صف ازدست‌دادن شغل و قدرت خرید قرار دارد. در بازگشت به رونق نیز بیش از آنکه شغل و قدرت خرید خود را بازیابد، نظاره‌گر آمار رشد اقتصادی است. مهم‌تر از همه نظاره‌گر آنچه کمتر موردتوجه قرار می‌گیرد. نظاره‌گر طبقه اقلیتی که حتی در مشکلات نیز به‌ظاهر بهایی نداده است. نظاره‌گر جولان اتومبیل‌های وارداتی در خیابان‌ها. نظاره‌گر اخبار فساد. رئیس دولت آنها از بهبود شاخص‌های اقتصادی می‌گوید و او شاخص‌های بهبودنیافته خود را دارد که نمی‌تواند عرضه کند ولی آنها را احساس می‌کند.

طبقه مهدی تکثیر می‌شود و زمانی که به دلیل احتیاط خود اصلاحات اساسی را به تعویق می‌اندازیم، مشکلات آنها فراگیرتر و بر تعداد این طبقه افزوده می‌شود. درست زمانی که ما بخشی از شاخص‌های اقتصادی را برای توجیه بهبود شرایط در رسانه‌ها اعلام می‌کنیم و بخشی را پنهان، بر نارضایتی آنها می‌افزاییم چراکه این طبقه برای اثبات مشکلات خود نه توان بیرون‌کشیدن شاخص‌های مربوطه را دارد و نه رسانه لازم را. از نظرها پنهان می‌شود تا زمانی که الزامات آن به طریقی موردتوجه قرار گیرد. خواه در ونزوئلا از سوی پرس یا چاوز، یا در آرژانتین به وسیله پرون و امروز در آمریکا به شکل کم‌سابقه‌ای به وسیله ترامپ. کم‌سابقه از این جهت که اگر تا امروز عمدتا سیاست‌مداران چپ این الزامات را درک می‌کردند ولی امروز یک سرمایه‌دار به شکل منجی این طبقه ظاهر شده است. افشاگری از جوک‌های ترامپ در محفل خصوصی در میان خواسته‌های این طبقه محلی از اعراب ندارد. ولی افشاگری از فساد موجود بسیار برای آنها جذاب است.

دولت‌های دست‌راستی یا دست‌چپی در رفت‌وآمد هستند و ما با هیجان زایدالوصفی خبر از مرگ پوپولیسم و بازگشت عقلانیت در زمان سقوط این دولت‌ها در آمریکای لاتین می‌دهیم یا نگران فراگیرشدن تمایلات پوپولیستی در زمان پیروزی ترامپ در آمریکا یا پیروزی جدایی‌طلبان انگلیسی، هستیم. سال ۸۴ طبقه مهدی را سرزنش می‌کنیم و در ۹۲ از غالب‌شدن عقلانیت طبقه متوسط در پوست خود نمی‌گنجیم و در ۹۶ نگران این هستیم که سبد رأی مهدی به جیب چه کسی ریخته خواهد شد. اقتصاد آمریکا به واسطه رأی سفیدپوست‌های کمترتحصیل‌کرده ممکن است دچار بحران عمیق‌تری شود. این بحران می‌تواند هزینه سنگینی را به اقتصاد آمریکایی‌ها تحمیل کند. مطمئنا دولت پوپولیستی در آمریکا روزی قدرت را واگذار می‌کند ولی مادامی که مشکلات طبقه هوادار چنین دولتی پابرجاست، این طبقه نیز در حال گسترش و آماده است با رأی خود همه را دچار هزینه کند. به طور مشابه در ایران نیز کم‌اهمیت‌ترین سؤال این است که سبد رأی محمود احمدی‌نژاد چه سرنوشتی پیدا خواهد کرد. این سبد رأی صلح‌آمیزترین بیان طبقه مهدی خواهد بود که باز هم احمدی‌نژاد محبوب خود را بازخواهد یافت. همان‌طور که پیش‌تر در آرژانتین و ونزوئلا با وقفه‌ای پرون و پرس را به قدرت بازگرداند. همان‌گونه که امروز در ونزوئلا بسیاری از قحطی‌زدگان به شکلی باورنکردنی تصویر چاوز را روی تی‌شرت‌های خود دارند.

آن چیزی که همواره از نگاه ما مغفول می‌ماند، زندگی طبقه مهدی در میانه اشتباهات پرهزینه ما برای ساخت آینده است؛ آینده‌ای که این طبقه سال‌ها برای آن انتظار کشیده و از صبر خود ثمره‌ای نیافته است. موجودیت طبقه مهدی وابسته به آمدوشد احمدی‌نژاد یا ترامپ نیست. غیرمنصفانه‌ترین دیدگاه آن است که تنها برگ رأی آنها دنبال شود. مسیر توسعه ایران به‌واسطه رأی این طبقه دچار اشکال می‌شود. هزینه آن هم برای مهدی لمس‌شدنی نیست چراکه آنها همواره در حال ازدست‌دادن رفاه خود به‌خاطر اشتباهات ما بوده‌اند.

«فرصت‌سازی» در صنعت خودروسازی

سیاوش مهرآیین . کارشناس خودرو

بر کسی پوشیده نیست که صنعت خودروسازی ایران با مشکلات بسیاری دست‌به‌گریبان است. چیرگی این مشکلات چنان است که گاهی آدمی را به یاد تمثیل «زره پوسیده» می‌اندازد؛ اگر کسی بخواهد زره پوسیده‌ای را تعمیر کند، ابتدا از کجای آن باید شروع کند؟ دست به هر قسمت که بزند، احتمال فروریختگی کل زره وجود دارد! این تمثیل درباره صنعت خودروسازی بی‌مصداق نیست؛ واقعا یکی از پرسش‌های مهم در صنعت خودروسازی ایران همین نکته است که برای ایجاد گشایش در این صنعت باید از کجای آن شروع کرد؟ تاکنون به این پرسش پاسخ‌هایی هم داده شده؛ مثلا عده‌ای معتقد بودند هسته اصلی مسائل صنعت خودرو بر مدار مسائل تولیدی نظیر تیراژ اندک، بهره‌وری نازل و... می‌چرخد، کسانی هم بحث مالکیت و سهام خودروسازان را پاشنه آشیل صنعت خودرو دانسته بودند و تعدادی هم انگشت اشاره را به سمت مسائل مالی این صنعت می‌گرفتند. هر پاسخی راهکارهایی را هم می‌طلبید، اما با تمام این راهکارها به نظر می‌رسد هنوز صنعت خودرو نتوانسته از کمند مشکلات خود رهایی یابد. اگر خوب دقت کنیم، در بن تمام این راهکارها به پدیده‌هایی در بیرون از نگاه مدیران می‌رسیم؛ به عبارت دیگر تمام این راهکارها علت را بیرون از نگاه مشاهده‌گر (مدیران) می‌بینند؛ مثلا اگر قائل باشیم که مسائل مالی، علت اصلی چرخه بحران در صنعت خودرو است، راهکار آن را باید در تزریق منابع مالی از بیرون به صنعت خودرو بدانیم. به نظر می‌رسد اتخاذ چنین نگاهی نمی‌تواند در برون‌رفت صنعت خودرو از بحران چاره‌ساز باشد. پس لازم است نگاه بیرونی را به نگاه درونی تغییر دهیم، همان چیزی که اصل و اساس اقتصاد مقاومتی را نیز شکل می‌دهد، نگاه به درون یعنی «دیگرگونه» دیدن پدیده‌ها، یعنی ایجاد نگاه تازه به مسائل، یعنی «فرصت‌سازی» در هر موضوعی.

امروزه «فرصت‌سازی» عاملی است که می‌تواند به پویایی اقتصادی بینجامد؛ فرصت برقراری شرایط خاصی است که در آن منفعت بالقوه‌ای وجود دارد. معمولا درک فرصت از یک پدیده تحریک‌کننده ذهن (سؤال) آغاز می‌شود. در واقع بسیاری از پدیده‌ها در بطن خود حاوی پیام‌هایی از فرصت هستند، اما ما از درک آنها ناتوان هستیم. هر روز هزاران سیب از درخت می‌افتد، آنچه کمیاب است، وجود نگاه جدیدی مانند نگاه نیوتن است. فرصت‌ها همواره و همه جا وجود دارند. اولین لازمه فرصت‌سازی وجود ذهن سؤال‌ساز است، ذهن بی‌سؤال نمی‌تواند فرصت‌های پیرامون خود را درک کند.

بهره‌های بالای تسهیلات بانکی مانع توسعه کسب‌وکار

قبل از هر چیز به چند نقل‌قول زیر توجه کنیم:

• ساسان قربانی، دبیر انجمن قطعه‌سازی: «در ایران تولیدکنندگان با نرخ سود ۲۵ درصد به بالا برای تسهیلات بانکی کار می‌کنند، ولی تولیدکنندگان خارجی عمدتا نرخ سودی بین یک تا ۱,۵ درصد دارند». (مهر ۹۴)

• سعید مدنی، مدیرعامل سابق سایپا: «تسهیلات در ایران شرایط خوبی ندارد زیرا ۳۰ درصد بهره بانکی می‌دهیم و با این هزینه‌ها تولید بصرفه نیست». (خرداد ۹۴)

• سعید مدنی، مشاور وزیر صنعت: «سایپا برای هر خودرو پراید ۴,۵ میلیون تومان و ایران‌خودرو برای هر دستگاه پژو سه میلیون تومان سود تسهیلات بانکی می‌دهد. در حقیقت خودروسازان با گرفتن وام از بانک‌ها مجبور هستند چنین مبالغی را پرداخت کنند. به صورت میانگین ایران‌خودرو ۱۰ درصد و سایپا ۱۵,۷ درصد از فروش خود را به نرخ سود تسهیلات اختصاص می‌دهد. در حقیقت دو خودروساز از کل فروش خود ۱۲,۵ درصد سود پرداخت می‌کنند. این در حالی است که میانگین بهره بانکی که خودروسازان جهانی پرداخت می‌کنند، کمتر از چهار درصد است». (شهریور ۹۴)

• نجم‌الدین، مدیرعامل سابق ایران‌خودرو: «خودروسازان کره‌ای نرخ بهره ۱,۵ درصدی به بانک‌ها می‌دهند، اما ما باید سود ۲۰ و ۲۵ درصدی به بانک‌های کشور پرداخت کنیم». (آبان ۹۰)

همین چند نقل‌قول مشت نمونه خروار است؛ رنجش از بهره‌های بالای تسهیلات بانکی به یکی از عوامل بازدارنده توسعه کسب‌وکار در ایران تبدیل شده است، حال برای مقابله با چنین بهره‌های بالایی چه باید کرد؟

مرابحه؛ فرصت‌سازی جدید در صنعت خودرو:

مرابحه از نظر لغوی ریشه در «ربح» دارد و ربح یعنی نفع و سود که از تجارت حاصل می‌شود؛ درست مقابل خسر که ضرر و زیان است. اما مرابحه از نظر اصطلاح اقتصادی موضوعی است که در سال ۱۳۹۰ به پیشنهاد بانک مرکزی و به استناد ماده ۹۸ قانون برنامه پنجم توسعه با تصویب دولت عقد مرابحه به همراه دو عقد خرید دین و استصناع به‌عنوان عقود بانکی به آیین‌نامه فصل سوم قانون عملیات بانکی بدون ربا الحاق شد. مرابحه قراردادی است که به موجب آن عرضه‌کننده بهای تمام‌شده اموال و خدمات را به اطلاع متقاضی می‌رساند، سپس با افزودن مبلغ یا درصدی اضافی به‌عنوان سود، آن را به‌صورت نقدی، نسیه دفعی یا اقساطی، به اقساط مساوی یا غیرمساوی در سررسید یا سررسیدهای معین به متقاضی واگذار می‌کند. فی‌الواقع مرابحه قراردادی است که براساس یکی از مهم‌ترین اصول اقتصادی یعنی «سود» پایه‌گذاری شده است؛ به تعبیر پیر بلخ «هیچ عقدی بهر عین خود نبود / بلکه از بهر مقام ربح و سود». با تصویب این قانون فرصت‌های خوبی در اختیار بنگاه‌های اقتصادی قرار گرفت و در میان خودروسازان سایپا توانست از این ظرفیت قانونی نهایت بهره را ببرد، این خودروساز با اطلاع از وجود چنین ظرفیتی در بورس کشور توانست «فرصت‌سازی» مناسبی ایجاد کند و برای برون‌رفت از مشکلات عمده مالی خود، یعنی تأمین نقدینگی؛ در روز چهارشنبه ۲۶ آبان از روش انتشار اوراق مرابحه استفاده کرد. جمالی، مدیرعامل گروه سایپا، در مراسمی عنوان کرد که: «حدود پنج هزار میلیارد ریال اوراق مشارکت مرابحه برای اولین بار از سوی یک شرکت سرمایه‌گذاری عام به وسیله سازمان بورس و اوراق بهادار منتشر شد و این فرصت خوبی برای صنعت کشور به وجود می‌آورد تا به جای وابستگی به نظام پولی کشور با ایجاد فرصت در بازار سرمایه بتواند از این طریق تأمین مالی کند. این روش تأمین سرمایه باعث می‌شود صنعت کشور از وابستگی شدید به سیستم بانکی نجات پیدا کند و فرصت خوبی را برای سرمایه‌گذارانی که علاقه‌مندند در صنعت کشور سرمایه‌گذاری کنند، ایجاد کرده است. امیدواریم با نرخ مناسبی که این اوراق عرضه می‌شوند، هم کمکی به صنعت کشور شود و هم سرمایه‌گذاران کشور بتوانند مستقیما در صنعت نقش داشته باشند».

به نظر می‌رسد صنعت خودرو این روزها بیش از هر چیز نیازمند نگاه ویژه و جدیدی باشد، نگاهی که ما آن را «فرصت‌سازی» خطاب می‌کنیم، می‌تواند بیش از هر چیز دیگری به این صنعت کمک کند؛ نگاهی مبتنی بر استفاده از ظرفیت‌ها و توانایی‌های قانونی و درونی. اگر مدیران صنعت ما بتوانند برای توسعه این صنعت «فرصت‌سازی» کنند، می‌توان به آینده آن امیدوار بود، اما اگر از کنار فرصت‌ها به راحتی عبور کنند، آینده آن ناگفته پیداست.

گذر

افت ریالی تجارت ایران و چین

● **ایسنا:** نایب‌رئیس اتاق بازرگانی ایران و چین به تشریح آخرین وضعیت مبادلات تجاری ایران و چین پرداخت و از ادامه روند کاهشی مبادلات تجاری ایران و چین به لحاظ ارزشی خبر داد. مجیدرضا حریری اظهار کرد: وضعیت و روند مبادلات تجاری ایران و چین خیلی تغییر نکرده اما از نظر ارزشی روند کاهشی داشته است. وی ادامه داد: ایران در سال ۲۰۱۴ بیش از ۵۰ میلیارد دلار با چین مبادلات تجاری داشته است و پس از آن روند کاهشی مبادلات با چین آغاز شد. در سال ۲۰۱۵ این رقم به حدود ۳۵ میلیارد دلار رسید و پیش‌بینی می‌شود با ادامه این حرکت کاهشی تا پایان سال ۲۰۱۶ این عدد به ۳۱ میلیارد دلار برسد. نایب‌رئیس اتاق بازرگانی ایران و چین با اشاره به دلایل کاهش روابط تجاری ایران و چین در سال‌های اخیر گفت: این کاهش ارزش مبادلات تجاری با چین در دو، سه سال اخیر صرفا به دلیل کاهش ارزش قیمت نفت، پتروشیمی، میعانات گازی و سایر مواد اولیه خام مثل سنگ آهن و مواد کانی خامی بوده که به چین صادر می‌کرده‌ایم. به طور کلی روند افت مبادلات ایران با چین بسیار متوازن با روند کلی افت صادرات و وارداتمان است. وی تصریح کرد: به‌طورکلی مبادلات تجاری ایران با چین به لحاظ ارزش تغییر فاحشی داشته، چراکه بخش عمده صادرات ایران به چین را نفت تشکیل می‌دهد و کاهش قیمت نفت در این کاهش تأثیرگذار بوده است.

سرمایه‌گذاری شرکت آلمانی لینده در پتروشیمی بندر امام

● مدیرعامل شرکت پتروشیمی بندر امام‌خمینی (ره) می‌گوید دفتر شرکت آلمانی لینده در ایران بازگشایی شده و این شرکت آمادگی خود را برای سرمایه‌گذاری، انتقال فناوری و حضور در طرح‌های مجتمع پتروشیمی بندر امام اعلام کرده است. به گزارش وزارت نفت، «رضا امیری» دراین‌باره افزود: هم‌اکنون فرصت‌های سرمایه‌گذاری در مجتمع پتروشیمی بندر امام با حضور کارشناسان این شرکت به بحث و بررسی گذاشته شده است. وی شرکت لینده را بزرگ‌ترین تولیدکننده گازهای صنعتی در جهان عنوان کرد و افزود: سهام گروه لینده، در تمام بازارهای بورس اوراق بهادار موجود در آلمان، از جمله بورس فرانکفورت، معامله می‌شود. این شرکت همچنین در فهرست بازار بورس زوریخ قرار دارد. شرکت لینده، با توجه به میزان قیمت سهام، در فهرست ۳۰ شرکت نخست شاخص دکس، قرار گرفته است.

پالایشگاه لاوان تولید بنزین یورو ۴ را آغاز می‌کند

● مدیرعامل شرکت پالایش نفت لاوان، از افتتاح طرح بنزین‌سازی «واحد ایزومریزاسیون» و افزایش ظرفیت پالایشگاه لاوان به دومیلیون‌و ۸۰۰ هزار لیتر تا پایان امسال خبر داد و گفت: با بهره‌برداری از این واحد، کیفیت این فراورده از یورو ۲ به یورو ۴ ارتقا می‌یابد. به گزارش وزارت نفت؛ «محمدعلی اخباری» افزود: کاتالیست‌های این واحد فروردین‌ماه به پالایشگاه رسید که پس از نصب، اکنون در حال بارگذاری است و تا پایان سال این واحد به بهره‌برداری می‌رسد.

رفت‌وآمد کشتی‌های ایرانی به هامبورگ

● روزنامه دی‌ولت آلمان نوشت: کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران، شرکتی مهم در تلاش‌های ایران برای برقراری دوباره ارتباط با اقتصاد اروپا به شمار می‌رود. به گزارش کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران، «اولاف پروس»، در گزارشی در «دی‌ولت»، آلمان به وضعیت شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران پرداخته و از گسترده همکاری شرکت‌های اداره‌کننده بنادر در شمال آلمان با ایران، برای رسیدن به معاملات پُرسود خبر داده است. محمد سعیدی، رئیس شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی، پس از معرفی شرکت خود در دفتر مرکزی این شرکت در تهران، می‌گوید: «ما هیچ محدودیتی که مانع از همکاری با شرکت‌های آلمانی شود، نداریم. ما به هامبورگ به عنوان مرکزی برای کسب‌وکار خود در شمال اروپا نگاه می‌کنیم». در رتبه‌بندی‌های بین‌المللی خطوط کشتی‌های کانتینری، شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران در رتبه ۱۹ قرار دارد؛ اما این شرکت حمل‌ونقل دریایی با ۱۵۶ کشتی باری، تانکر و قایق خود، شرکتی مهم در تلاش‌های ایران برای برقراری دوباره ارتباط با اقتصاد اروپا به شمار می‌رود. هم‌اکنون نقشه‌های دریایی، دوباره از نو تعریف و ترسیم می‌شوند. کریستین کوپمن از شرکت هامبورگی خدمات دریایی PWL که شرکتش از ۲۰ سال پیش نماینده این شرکت ایرانی در آلمان است، می‌گوید: «از آغاز سال جاری، شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران بار دیگر کشتی‌های خود را به بندر هامبورگ اعزام می‌کند. ما امیدواریم حضور کشتی‌های این شرکت در هامبورگ که اکنون هر دو هفته یک‌بار است، افزایش پیدا کرده و در آینده نزدیک به بازدیدهای هفتگی تغییر کند».