نگاه

خوراک‌های چینی صنعت خودرو

احمد فرهادی
کارشناس

● صنعت ایران این روزها بیش از گذشته به چین نزدیک شده است. بسیاری از تولیدکنندگان به دلیل وجود پاره‌ای از تحریم‌ها از کشورهای اروپایی رو تافته و به سمت چین رو نهاده‌اند، در این بین صنعت خودرو وابستگی خود را به چین از دو منظر بسیار بالا برده است؛ اول از منظر عرضه خودرو که در این عرصه شرکت‌های بسیاری در این چند سال اخیر فعال شده‌اند و خودروهای چینی را به صورت ساخته‌شده یا مونتاژ به بازار عرضه می‌کنند، شرکت‌هایی مانند مدیاخودرو، مدیران‌خودرو، دیارخودرو، جیلران و... فعال بوده‌اند و حتی شرکت‌های بزرگ‌تر و با سابقه‌دارتر ایرانی، که سابقه آنها بعضا بیش از خودروسازان چینی است؛ نظیر ایران خودرو و سایپا هم تمایلات بسیاری برای مشارکت با چینی‌ها نشان می‌دهند این روزها آنها در سبد تولیدات خود فضای بیشتری برای همکاری با خودروسازان چینی قایل شده‌اند. منظر دوم هم تامین قطعات است که در این عرصه تعدادی از تامین‌کنندگان قطعات از مدت‌ها پیش‌تر راه خود را به سوی چین گشاده بودند و قطعات چینی را با نام و نشان ایرانی خود به خطوط تولیدی خودروسازان ارسال کرده بودند! در نگاه اول منطق چنین حکم می‌کند که راه چین مسیر مناسبی برای ادامه حیات خودروسازی ایران است وقتی که دست خودروسازان از آستان همکاری با خودروسازان اروپایی و آسیایی کوتاه شده است تنها یک گزینه باقی می‌ماند و آن هم چین است. اما آیا اتخاذ چنین روشی کاری است صواب؟ آیا واقعا چین داروی شفابخش صنعت خودرو ایران خواهد بود؟

با مروری بر عملکرد چینی‌ها در سایر حوزه‌های صنعتی می‌توان به نتایج جالبی رسید. در این بین مروری بر سابقه تولید کفش در ایران نمونه بسیار خوبی است. گرچه شاید به‌گمان برخی مقایسه صنعت تولید خودرو و صنعت تولید کفش کاری درخور نیست اما از جهاتی شباهت‌هایی هم دارند. از یک سو هر دو صنعت تولیدگرند و از سوی دیگر هر دو صنعت کالای رفتنی تولید می‌کنند یک در پای و دیگری در خیابان‌ها و شاید شباهت سوم میزان سرمایه‌گذاری‌ها و سطح اشتغال این دو صنعت به نسبت فضای آن روزگار و این روزگار باشد. به هر حال تولید کفش در ایران بر حسب مزیت‌های موجود در گذشته رونق خوبی داشت. این رونق در سطحی بود که کفش ایرانی به‌عنوان یک کالای مرغوب و باکیفیت ایرانی راه خود را در بازارهای خارج و به‌ویژه اروپا یافته بود، ذکر خاطره‌ای در این میان بد نیست، یکی از دوستان که سال‌های قبل از انقلاب در انگلیس درس می‌خواند می‌گفت: «روزی یکی از همکلاس‌های انگلیسی‌اش به او گفته بود که کفش خوبی خریده است و ابراز رضایت بسیاری از کفشش داشت و به همه هم توصیه می‌کرد که از آن کفش‌ها حتما بخرند این دوست ما می‌گفت به اصرار زیاد به فروشگاه مورد نظر رفتم و یک جفت کفش خریدم اما به آرم کفش توجه نکرده بودم تا اینکه یک روز به حسب اتفاق متوجه شدم که این کفش ساخت کشور ایران است و آرم کفش ملی دارد و همین آرم و نشان برایم بسیار غرورآفرین بود.» صنعت تولید کفش به واسطه سرمایه‌گذاری‌های هنگفتی که در آن صورت گرفته بود از رونق بسیار خوبی برخوردار بود و همین حکایت نشان از نفوذ کالای تولید ایران در بازارهای اروپایی آن روزگار داشت اما همین صنعت که به بلوغ نسبی خوبی رسیده بود با همنشینی با اژدهای چین تاب و تحمل از دست داد و به مرور رو به اضمحلال نهاد و از بین رفت. شرکت‌های چینی با عرضه کفش‌های ارزان راه را بر تولیدکنندگان ایرانی تنگ کردند و عاقبت هم چنین بود تعطیلی یکی پس از دیگری!

اما آیا همین سرنوشت گریبان صنعت خودرو ایران را هم خواهد گرفت؟ پیش‌بینی عاقبت همکاری خودروسازان ایرانی با شرکت‌های چینی خیلی دشوار نیست. شرکت‌های چینی در مرحله اول برای بازکردن مسیر خود هرگونه امتیازی را خواهند داد و با سهل و ممتنع گرفتن شرایط و انعقاد قراردادهایی که ظاهر مناسبی دارد سعی می‌کنند بازار را تسخیر کنند شما هر مدل خودرویی که بخواهید با هر نوع دانش فنی و هر نوع آرم و لوگویی آن را در اختیارتان قرار خواهند داد، بی‌هیچ مقاومتی، اما پس از اینکه صنعت خودرو ما با خورشت چینی پرورده شد آنگاه قاعده بازی عوض خواهد شد البته نه اینکه آنها قاعده بازی را عوض کنند بلکه ما توان بازیگری را از دست خواهیم داد.

صنعت خودرو در مسیر پیشرفت خود تاکنون زیرساخت‌های زیادی را فراهم آورده است. نکته بسیار مهم این است که بدانیم این زیرساخت‌ها تنها شامل خطوط مکانیزه، کانوایرها، روبات‌ها و... نیستند این زیرساخت‌های صنعتی زنده‌اند و حیات دارند با این برداشت اگر به آنها توجه نشود حیاتشان تهدید می‌شود اما پایداری و حیات آنها چگونه خواهد بود؟ فرض کنید که صنعتگری خط تولید کالایی را ایجاد کرده است اگر آن صنعتگر دایما از جوی دانش خط تولیدش را تغذیه نکند پس از مدتی تولید آن کالا دچار افت شده و توسط رقبا از میدان به‌در خواهد شد پس برای حضور مستمر در بازار تنها وجود خطوط تولیدی مهم و موثر نیست بلکه باید به حیات مستمر آن هم وقوف داشت. دست و دل بازی چینی‌ها در عرصه صنعت خودرو نگرانی‌های متعددی را به وجود می‌آورد یکی از مهم‌ترین نگرانی‌ها قطع همین جریان حیات در شریان‌های خطوط تولیدی صنعت خودرو است. خودروسازان ما پیش و بیش از هر چیز باید به مخاطرات حضور چینی‌ها در ایران بپردازند؛ اینکه امیدوار باشند با همکاری شرکت‌های چینی مشکلی را به صورت موقت حل کنند آرزویی است که ممکن است تمام حیاتشان را به خطر بیندازد بنابراین مدیران خودروساز باید به این نکته هم توجه داشته باشند که مبادا فردا روز از کنار سفره‌های رنگارنگ چینی‌ها تلخ‌کام یا ناکام برخیزند!

پشت پرده کاهش نرخ تورم و نقدینگی

پرداخت نکردن مطالبات پیمانکاران نیرو، مسکن و نفت از دلایل سیر نزولی تورم و نقدینگی است

عکس: پایگاه اطلاع‌رسانی ریاست جمهوری

شرق: از زمان اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها این تقریبا اولین باری است که تورم کاهش می‌یابد. نه‌تنها تورم بلکه رشد نقدینگی هم به کمترین رقم خود رسیده است. بانک مرکزی می‌گوید با در پیش‌گرفتن اقدامات کنترلی، رشد نقدینگی را کاهش داده است. ابوالفضل اکرمی، مدیرکل اقتصادی بانک مرکزی با توجه به همین اقدامات کنترلی اعلام می‌کند، نقدینگی در سه ماهه اول سال ۹۲ با ۲/۷ درصد رشد نسبت به اسفند سال گذشته به ۴۷۳هزارمیلیاردتومان رسیده است.

آخرین تورم اعلامی مربوط به تیر سال‌جاری است. بانک مرکزی میانگین تورم این ماه را ۳۷/۵ درصد و نرخ نقطه به نقطه آن را ۴۴ درصد اعلام کرده است. این نرخ‌ها نسبت به اعداد خردادماه کاهش یافته‌اند. میانگین نرخ تورم در خردادماه، ۳۷/۵ درصد و تورم نقطه به نقطه این ماه ۴۴درصد اعلام شده است. بررسی آماری تورم نشان می‌دهد، تورم در مسیر کاهش افتاده هرچند برخی اقتصاددانان آن را مقطعی دانسته‌اند.

در این بین هر کس می‌خواهد این کاهش را به‌نام خود ثبت کند. زمانی که سخن از کاهش و بهبود شاخص‌ها به میان می‌آید، محمود بهمنی، رییس کل بانک مرکزی اولین نفری است که وارد عمل می‌شود. او پیش‌تر گفته بود که بانک مرکزی با وجود افزایش قیمت ارز از ۱۱۵۰ تومان به ۳۵۰۰ تومان با به‌کارگیری اقداماتی توانست تورم سال ۹۱ را در محدوده ۳۰/۵ درصد کنترل کند.

اما گویا کاهش تورم و نقدینگی پشت پرده دیگری دارد. کارشناسان اقتصادی از دو علت در این زمینه نام می‌برند؛ نخست آنکه، از زمان انتخاب روحانی انتظارات تورمی در مسیر نزولی قرار گرفته و امید بهبود وضعیت اقتصادی مانع افزایش قیمت‌ها در تمامی بخش‌ها شده است. دومین عامل در این زمینه، عدم‌پرداخت مطالبات بخش‌های مختلف نیرو، مسکن و نفت است که با افزایش قیمت ارز و تورم حالا مقدار آن مطالبات به ارقام نجومی‌تری رسیده است.

این مطالبات سه سالی می‌شود که پرداخت نشده درحالی‌که معمولا بخشی از آنها به صورت سالانه پرداخت می‌شوند. پیمانکاران می‌گویند، از زمستان سال ۹۱ تاکنون هیچ قراردادی با آنان منعقد نشده است. در صورتی که دولت قرارداد جدیدی با آنها منعقد می‌کرد، موظف بود بخشی از مبلغ قرارداد را به عنوان پیش‌پرداخت به پیمانکاران بدهد. همین نکته دلیل دیگری بر چرایی عدم‌افزایش نقدینگی و نرخ تورم است. این بدهی‌های دو، سه‌ساله میراث دولت‌های نهم و دهم برای دولت یازدهم است که باید پرداخت شوند و گریزی از آن نیست.

با تمامی اینها، گفته می‌شود کاهش نقدینگی و به‌تبع آن تورم، مقطعی است و دولت ناگزیر است در ابتدای نیمه دوم بخشی از مطالبات این بخش‌ها را پرداخت کند. از این‌رو باید منتظر افزایش حجم نقدینگی در ماه‌های آتی و رشد تورم باشیم. ضمن اینکه دولت با کسری بودجه شدیدی مواجه است که برخی آن را ۷۰ تا ۸۰هزارمیلیاردتومان عنوان کرده‌اند که دولت را به استقراض از بانک مرکزی و چاپ پول در سال ۹۲ وادار می‌کند. به جز این، دولت روحانی با اختصاص ارز ۱۲۲۶ تومانی به کالاهای اساسی تا پایان سال تعهدات خود را تا ۱۲هزارمیلیاردتومان افزایش داده که این نیز بر کسری بودجه امسال سوار می‌شود.

۱۰هزارمیلیاردتومان بدهی ۳ سال پیش صنعت برق

علیرضا کلاهی

عضو هیات‌مدیره سندیکای برق

بر اساس آخرین آمار منتشرشده بخش برق در وزارت نیرو در دولت دهم ۱۰هزارمیلیاردتومان تعهد پرداخت به بخش خصوصی و پیمانکاران برجای گذشته است. جدا از این رقم حدود یک‌هزار تا هزارو ۵۰۰ پروژه هم در این دولت آغاز شده که به دلیل کمبود منابع مالی، نیمه‌کاره رها شده است. البته این ارقام شامل خسارت دیرکردی که پیمانکاران مدعی آن هستند؛ نمی‌شود.

مسلما نرخ خدمات و مواد اولیه‌ای که پیمانکاران در سه سال پیش به وزارت نیرو ارایه داده‌اند با قیمت‌های کنونی که تحت تاثیر تورم و افزایش نرخ ارز قرار گرفته، برابری نمی‌کند. بنابراین پرداخت همان بدهی سه سال پیش بدون لحاظ خسارت دیرکرد؛ ظلم به بخش خصوصی محسوب می‌شود.

دوره زمانی	تورم‌نقطه‌به‌نقطه	تورم‌میانگین
فروردین ۹۱	۲۳/۹	۲۱/۸
اردیبهشت۹۱	۲۴/۹	۲۲/۲
خرداد۹۱	۲۴/۹	۲۲/۴
تیر۹۱	۲۷/۱	۲۲/۹
مرداد۹۱	۲۷/۴	۲۳/۵
شهریور۹۱	۲۸/۱	۲۴
مهر۹۱	۳۲	۲۴/۹
آبان۹۱	۳۵/۹	۲۶/۱
آذر۹۱	۳۶/۹	۲۷/۴
دی۹۱	۳۶/۹	۲۷/۱
بهمن۹۱	۴۰/۹	۲۸/۸
اسفند۹۱	۴۱/۲	۳۰/۵
فروردین ۹۲	۴۲/۲	۳۲/۲
اردیبهشت۹۲	۴۱/۷	۳۴
خرداد۹۲	۴۵/۱	۳۵/۹
تیر۹۲	۴۴	۳۷/۵

منبع: بانک مرکزی

در چهار سال اخیر جز احداث چند واحد نیروگاهی کار دیگری انجام نشده است. پروژه‌ها غالبا به دلیل کمبودهای بودجه‌ای معطل مانده و بدهی بخش خصوصی پرداخت نشده است.

در صورتی که تعهدات قراردادهای نیمه‌تمام و بدهی‌های واقعی دولت محاسبه شود؛ رقم بدهی به بخش خصوصی به ۲۰هزارمیلیاردتومان بالغ می‌شود.

با این ارقام بخش برق به عنوان نخستین بدهکار دولتی شناخته می‌شود و پس از آن وزارت مسکن و شهرسازی در مقام دوم بدهکاران جای می‌گیرد. همچنین به رغم آنکه در سال‌های گذشته درآمدهای قابل توجه نفتی عاید کشور شده بود و بخش نفت جزو پردرآمدترین‌ها محسوب می‌شد اما این بخش نیز اکنون سومین بدهکار دولتی به بخش خصوصی است.

در کنار همه اینها بدهی‌های معوق بانکی که به رقم ۵۰هزارمیلیاردتومان رسیده است نیز جزو پول‌هایی است که در صورت پرداخت بر حجم نقدینگی کشور می‌افزاید.

باید به این نکته هم توجه کرد که دولت احمدی‌نژاد با نقدینگی ۷۰هزارمیلیاردتومان کار خود را شروع کرد اما دولت را با نقدینگی بالای ۴۵۰هزارمیلیاردتومان به آقای روحانی تحویل داد.

طبیعتا در چنین شرایطی دولت یازدهم با دشواری‌های بسیاری مواجه خواهد بود. در واقع دولت احمدی‌نژاد زمینی را به آقای روحانی تحویل داده که اکنون باید زیر کشت رفته و محصول بدهد.

اگر روحانی بدهی‌های دولت قبل را به پیمانکاران پرداخت کند به طور حتم با افزایش نقدینگی و تورم بیشتری روبه‌رو خواهیم بود و اگر مطالبات را نپردازد نیز بخش خصوصی روز به روز ضعیف‌تر شده و اقتصاد کشور به آسیب‌پذیری بیشتر نزدیک‌تر می‌شود. بنابراین روحانی سر یک دوراهی قرار گرفته که هر دو به ناکجاآباد می‌رود.

۲/۲میلیارددلار بدهی سال ۹۰ و ۹۱ دولت به سازندگان و پیمانکاران نفت

رضا پدیدار

رییس هیات‌مدیره انجمن سازندگان تجهیزات صنعت نفت

مجموع مطالبات شرکت‌های طرف قرارداد با صنعت نفت تا زمستان سال ۹۱، معادل ۲/۲میلیارددلار بوده که پس از آن به‌دلیل آنکه دولت قرارداد جدیدی با پیمانکاران و سازندگان منعقد نکرد و بدهی خود را نیز پرداخت نکرد، این عدد ثابت مانده است.

این میزان تعهد پرداخت‌نشده دولت مربوط به قراردادهایی است که دولت دهم در سال‌های ۹۰ و ۹۱ با سازندگان منعقد کرده بود که به‌دلیل افزایش نرخ ارز، باید با ضریب تعدیل محاسبه می‌شد. ارقام محاسبه‌شده، به دولت اعلام شد اما باتوجه به قانون نانوشته‌ای که در دوران جابه‌جایی دولت‌ها هیچ‌کاری انجام نمی‌شود، دولت برای فرار از ایجاد تعهد جدید، از انعقاد قراردادهای جدید نیز خودداری کرد. در عین‌حال عدم‌دریافت مطالبات، اجرای پروژه‌ها را با وقفه مواجه کرده است. همچنین قراردادهایی که در نیمه‌دوم سال ۹۱ منعقد شدند، به‌دلیل عدم‌پرداخت پیش‌پرداخت، هنوز فعال نشده‌اند؛ زیرا پیمانکاران درمقابل پیش‌پرداختی که دریافت می‌کنند، باید ضمانت‌نامه‌ای معادل ۱۳۵درصد بپردازند که به‌دلیل مشکلات اقتصادی پیمانکاران و واگذاری وثیقه‌های سنگین به سیستم بانکی، نتوانستند ضمانت‌نامه‌های لازم را بپردازند.

یکی دیگر از مشکلات پیمانکاران صنعت‌نفت، تامین قطعات از خارج از کشور بود. پیش از اختلاس سه‌هزارمیلیاردتومانی، آنها می‌توانستند با پرداخت ۱۰درصد وجه، پروفورما باز کنند، اما اکنون سیستم بانکی ۱۳۰درصد به‌صورت نقد برای گشایش اعتبارات اسنادی مطالبه می‌کند که به‌دلیل ناتوانی اقتصادی سازندگان، هیچ‌یک امکان گشایش اعتبار نداشتند.

نکته

خوانساری، عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی تهران: در حال حاضر بدهی وزارت راه و شهرسازی به پیمانکاران بیش از پنج‌هزارمیلیاردتومان و این در حالی است که در سال گذشته ۱۳هزارمیلیاردتومان بودجه عمرانی تحقق یافته است.

بااستقرار دولت جدید، خواسته و تقاضای پیمانکاران و سازندگان صنعت‌نفت از وزیر نفت آن است که سه اولویت را در نظر داشته باشد: ۱- حفظ ارزش پول و ثبات نرخ ارز ۲- تقویت بازار سرمایه (بانک‌ها را ملزم کنند تا همچون سابق به پیمانکاران اعتبار پرداخت شود. بر اساس مواد ۵۷ و ۵۸ قانون حداکثر استفاده از توان فنی و مهندسی داخلی تاکید شده است که با رتبه‌بندی شرکت‌های سازنده توسط کارفرما می‌توانند به‌جای وجه نقد، سفته و چک دریافت کنند که این موضوع توسط بدنه و بخش اجرایی وزارت نفت عملی نمی‌شد) ۳- محوریت تولید.

در صورتی که وزارت نفت این سه اولویت را مدنظر قرار دهد، امید می‌رود با وعده‌های اخیر زنگنه وضعیت بهتری را در قراردادها و اجرای آن و تامین منابع مالی پروژه‌های صنعت نفت شاهد باشیم. به خصوص آنکه وزیر نفت اعلام کرده شرکت‌هایی که در فرآیند اتمام پروژه هستند، در اولویت بوده و سایر پیمانکاران نیز به‌دنبال فاینانس و تامین منابع مالی باشند، زیرا دولت در تنگنای مالی است.

خبر

نهاوندیان:

واردات با ارز مرجع کوتاه‌مدت است

● **ایسنا:** رییس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران گفت: درحالی که حرکت به سمت تک‌نرخی‌شدن ارز از اصلی‌ترین برنامه‌های دولت است ولی در حال حاضر برای ایجاد امنیت غذایی مردم کالاهای اساسی را طی یک تصمیم کوتاه‌مدت همچنان با ارز ۱۲۲۶تومانی وارد می‌کنیم. محمد نهاوندیان درباره اختصاص ارز ۱۲۲۶تومانی به واردات کالاهای اساسی اظهار کرد: یکی از اولویت‌های دولت این است که به اقشار کم‌درآمد بیش از این فشار وارد نشود. وی ادامه داد: در بحث کالاهای اساسی تامین امنیت غذایی جزو اولویت‌های دولت است، البته سیاست ارزی دولت حرکت به سمت ارز تک‌نرخی خواهد بود. رییس دفتر ریاست‌جمهوری با بیان اینکه در حال حاضر اقدامی که برای ایجاد آرامش در بازار باید ایجاد شود این است که مردم از دسترسی آسان به کالاهای اساسی مطمئن باشند، گفت: بنابراین باید بین تصمیمات کوتاه‌مدتی که برای ایجاد ثبات و آرامش در بازار گرفته می‌شود و تصمیمات بلندمدت تفاوت قایل شد. وی تاکید کرد: با ایجاد این اطمینان در بین مردم و به‌ویژه اقشار کم‌درآمد جامعه اقدامات لازم برای تصمیم‌گیری درباره مسایل ارزی گرفته می‌شود.

افزایش ۲۵هزارتومانی حقوق کارگران متوقف شد

● **مهر:** در حالی که قرار بود با توافق کارگران و کارفرمایان و صورتجلسه شورایعالی کار، حق مسکن کارگران از اول مرداد سال‌جاری به میزان ۱۰هزارتومان و حق بن‌نقدی نیز ۱۵هزارتومان افزایش یابد، اما کارگران می‌گویند به دلیل عدم ابلاغ مصوبه هیات وزیران دولت دهم، سرنوشت افزایش‌های جدید، نامعلوم است و در حقوق مردادماه مشمولان قانون کار اعمال نخواهد شد! چندماه پس از مطرح‌شدن مباحث گوناگون برای افزایش تنها ۱۰هزارتومان حق مسکن کارگران که در کل دوره فعالیت دولت‌های نهم و دهم بدون افزایش باقیمانده بود، سرنوشت مصوبه شورایعالی کار و توافق کارگران و کارفرمایان در هاله‌ای از ابهام قرار گرفته است. در واپسین روزهای فعالیت دولت دهم، وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی بنا به خواسته کارگران و با وجود مخالفت کارفرمایان مصوبه افزایش ۱۰هزارتومانی حق مسکن مشمولان قانون کار را در شورایعالی کار، نهایی کرد و قرار بود برای دریافت مصوبه نهایی هیات وزیران، در آخرین جلسه هیات دولت دهم این موضوع نهایی و برای اجرا ابلاغ شود.