اقتصاد ایران
تدابیر مقابله با تهدید ۱۲

بورس
پایان خوش هفته به مدد معدنی‌ها . ۱۳

اقتصاد جهان
تبلیغات اقتصادی در فرمول یک .. ۱۴

اقتصاد جهان
مدیر جدید، مخالفت‌های جدید .. ۱۴

عروس جنگ‌زده

اقتصاد لبنان پس از مقاومت یک‌ماهه

پروین درودیان

▼ صحنه‌ای از خرابی‌های بیروت بعد از بمباران رژیم صهیونیستی. عکس: عباس کوثری، شرق

چندین هفته از درگیری بین رژیم صهیونیستی و نیروهای مقاومت سپری شده است. در این مدت رسانه‌های خبری جهان تحولات این منطقه از خاورمیانه را لحظه به لحظه پیگیری کردند. تعداد موشک‌های پرتاب شده، مناطق آسیب دیده، تعداد کشته‌ها و زخمی‌ها و . . . همگی در صدر خبرهای رسانه‌ها قرار داشتند. در این میان خسارات واردشده به تاسیسات زیربنایی کشور لبنان نیز هرازگاهی اعلام می‌شد. به دلیل اهمیت موضوع اقتصاد لبنان و تاثیرات جنگ اخیر در این جا وضعیت اقتصاد این کشور قبل از آغاز درگیری‌ها و خسارات وارده بر آن پس از شروع جنگ را مورد بررسی قرار می‌دهیم.

■ تحولات اقتصادی در لبنان

تا قبل از آغاز جنگ‌های داخلی در سال ۱۹۷۵، لبنان یکی از قوی‌ترین اقتصادهای خاورمیانه به‌حساب می‌آمد. اقتصاد لبنان شامل یک بخش بزرگ خدمات، یک بخش صنعتی در حال رشد و یک بخش کوچک کشاورزی بود. در آن زمان بیروت به مرکز بانکی و تجاری منطقه تبدیل شده بود و با تحولات نفتی در سال ۱۹۷۳ اقتصاد این کشور شاهد پیشرفت بیش از پیش در بخش‌های مختلف شد. افزایش سرمایه‌گذاری‌های خارجی در لبنان اقتصاد این کشور را وارد دوره جدیدی از پیشرفت و توسعه قرار داده بود اما آغاز جنگ‌های داخلی و حمله رژیم صهیونیستی نقطه پایان اوج قدرت اقتصادی لبنان شد. بین سال‌های ۱۹۷۵ تا ۱۹۹۰ میلادی، اقتصاد این کشور متحمل صدمات زیادی از سوی رژیم صهیونیستی شد و اشغال جنوب این کشور بین سال‌های ۱۹۸۲ تا ۲۰۰۰ میلادی تضعیف لبنان را دوچندان ساخت. این جنگ‌ها تولید ملی لبنان را به نصف کاهش داد. بخش عمده‌ای از فعالیت‌های خدماتی لبنان به خارج از مرزهای این کشور انتقال یافتند و زیربناهای صنعتی و کشاورزی آن نیز خسارات زیادی دیدند. طی جنگ‌های داخلی تمام تلاش دولت لبنان متمرکز بر حفظ ثبات اقتصادی و ایجاد انگیزه برای فعالیت بخش‌های خصوصی بود. از سال ۱۹۹۳ بازسازی‌های اساسی در لبنان آغاز شد و براساس یک برنامه بلندمدت اقتصادی در لبنان قرار بود تا سال ۲۰۰۷ میلادی ۶۰ میلیارد دلار برای بازسازی این کشور در بخش‌های عمومی و خصوصی هزینه شود. البته اجرای این برنامه با توجه به اوضاع فعلی در این کشور با شبهاتی همراه است. دولت لبنان برای بازسازی کشورش به منابع مالی عظیمی نیاز داشت اما سعی کرد برای فراهم کردن این حجم پول از بانک‌های داخلی بیشتر استفاده کند. برنامه‌های بازسازی در لبنان بدهی دولت را چندین برابر کرد به‌طوری که در سال ۲۰۰۲ این میزان به ۳۱ میلیارد دلار یا ۱۸۰ درصد از تولید ناخالص داخلی (GDP) رسید.

سیاست‌های محدودکننده دولت در میزان مخارج دولتی و افزایش شتاب در روند خصوصی‌سازی لبنان از جمله برنامه‌های رفیق حریری برای افزایش درآمد ملی و کاهش بدهی‌های خارجی بود. در ماه نوامبر سال ۲۰۰۲، رفیق حریری موفق شد در کنفرانس بین‌المللی پاریس موافقت کشورهای حاضر در جلسه را نسبت به کاهش نرخ بهره بدهی‌های لبنان جلب کند و همین امر کمک بزرگی به ادامه برنامه‌های اصلاحی در لبنان کرد. خصوصی‌سازی به دلیل کاهش مسئولیت دولت در فعالیت‌های اقتصادی، در اولویت کاری رفیق حریری قرار داشت. در برنامه خصوصی‌سازی دولت حریری اکثر شرکت‌های خدماتی دولتی مانند آبرسانی، مخابرات و برق و چند شرکت بزرگ دولتی دیگر مانند خطوط هوایی خاورمیانه (MEA) به بخش خصوصی واگذار می‌شد. با وجودی که تا پایان سال ۲۰۰۲ میلادی پیشرفت چندانی در سیاست‌های خصوصی‌سازی حاصل نشده بود اما دولت لبنان در پی تلاش‌های خود توانسته بود به موفقیت‌هایی در ثبات نرخ ارز و ساماندهی بدهی‌ها دست یابد.

در ادامه تلاش‌های دولت لبنان، بخش مالی این کشور نیز تقویت شد و بازار بورس آن در ژانویه سال ۱۹۹۶ دوباره شروع به فعالیت کرد. با آرام شدن جو سیاسی و اقتصادی در لبنان شرکت‌های بیمه و بانک‌های خارجی نیز کم‌کم وارد عرصه اقتصادی آن شدند. در همین حین بازسازی ساختارهای فیزیکی آسیب دیده از جنگ نیز همچنان ادامه داشت. شرکت لبنانی «سولیدر» با دو میلیارد دلار سرمایه نقش مهمی در بازسازی جاده‌ها، پل‌ها و ساختمان‌های دولتی داشت. در سال ۲۰۰۳ موجی جدید از خصوصی‌سازی در لبنان آغاز شد.

تا قبل از این سال هزینه بالای تولید و هزینه بالای زندگی باعث شده بود تا انگیزه بخش خصوصی برای فعالیت بسیار پایین بیاید اما رفیق حریری در سخنان خود همیشه تاکید داشت تنها راه نجات لبنان از نرخ بالای بیکاری (۱۵ درصد در سال ۲۰۰۳) و دستیابی به نرخ رشد پنج درصدی در هر سال، گسترش بخش خصوصی و جلب سرمایه‌گذاری‌های خارجی است. تلاش‌های رفیق حریری جهت کوچک‌سازی دولت و مشارکت بیشتر بخش خصوصی موجب شد تا در حال حاضر بخش خصوصی ۸۰ درصد از تقاضای کل بازار لبنان را تشکیل دهد. این در حالی است که میانگین سهم بخش خصوصی در تقاضای کل برای کشورهای عربی ۶۷ درصد است. طی سال‌های ۱۹۹۱ تا ۲۰۰۳ میلادی خدمات بانکی، صادرات کالاهای صنعتی و کشاورزی، کمک‌های بین‌المللی و درآمد لبنانی‌های مقیم خارج از کشور بیشترین نقش را در افزایش درآمد ارزی لبنان داشت.

در همین دوره رشد تولید ناخالص داخلی این کشور با فراز و نشیب زیادی همراه بود.

رشد تولید ناخالص داخلی لبنان در سال‌های ۹۴ و ۹۵ به ترتیب ۸ درصد و ۷ درصد بود اما از سال ۱۹۹۶ تا ۲۰۰۰ با کاهش شدیدی مواجه شد به طوری که به رقم ۱/۶ درصد در سال ۹۹ و ۰/۶ درصد در سال ۲۰۰۰ رسید. از سال ۲۰۰۱ میلادی این نرخ رشد روندی صعودی داشت به طوری که در سال ۲۰۰۳ به سه درصد رسید. در سال‌های ۲۰۰۴ و ۲۰۰۵ نیز نرخ رشد GDP سه درصد و ۰/۵ درصد اعلام شده است. از جمله اتفاقات مهم اقتصادی در لبنان در دهه ۹۰ میلادی کاهش نرخ تورم آن از ۱۰۰ درصد به صفر درصد بود. اما در سال ۲۰۰۵ میلادی نرخ تورم به ۲/۵ درصد افزایش یافت. از طرف دیگر ترور رفیق حریری شوکی بزرگ برای روند اقتصادی لبنان بوده و با روی کار آمدن سنیوره شرایط برای ادامه برنامه‌ها تا اندازه‌ای سخت‌تر شد.

■ بخش‌های اصلی اقتصاد لبنان

اقتصاد باز لبنان بر پایه رقابت و مالکیت خصوصی بنا شده است. بخش خدمات و بانکداری مهم‌ترین و بزرگترین بخش فعال در اقتصاد این کشور بوده و ۷۰ درصد از تولید ناخالص داخلی آن را تشکیل می‌دهد. بعد از بخش خدمات، بخش صنعت با ۲۰ درصد سهم در تولید ناخالص داخلی بیشترین نقش را در تحولات اقتصادی لبنان ایفا می‌کند. در آخر بخش کشاورزی با ۱۰ درصد سهم در تولید ناخالص داخلی تاثیری کوچک اما پراهمیت در اقتصاد این کشور دارد.

■ بخش خدمات

همان‌طور که ذکر شد بخش خدمات بزرگترین بخش در اقتصاد لبنان است که شامل زیرمجموعه‌های تجارت، گردشگری و خدمات مالی می‌شود.

در زمینه تجارت بندر بیروت نقش مهمی در فعالیت‌های تجاری ایفا می‌کند. بعد از جنگ جهانی دوم، این بندر به مهم‌ترین مرکز شرق مدیترانه برای انجام امور تجاری کشورهای عربی تبدیل شد.

از طرف دیگر در بخش توریسم موقعیت استراتژیک لبنان به گونه‌ای است که هوای معتدل، طبیعت زیبا، کوه‌های برفی، دره‌ها و سواحل مدیترانه آن یک جاذبه طبیعی برای جلب گردشگر ایجاد کرده است. استفاده از نیروی کار باتجربه و ماهر در زمینه گردشگری نیز نقش مهمی در گسترش این بخش داشته است. تا قبل از آغاز درگیری‌ها در لبنان صنعت گردشگری این کشور سهمی ۱۵ تا ۲۰ درصدی در تولید ناخالص داخلی آن داشت. لبنان تنها کشور عربی است که امکانات ورزش‌های زمستانی مثل اسکی در آن فراهم است و همین امر کمک بزرگی به جلب گردشگران عربی می‌کند. بخش خدمات مالی نیز که یکی از زیرمجموعه‌های بخش بزرگ خدمات لبنان است، بین سال‌های ۱۹۵۰ تا ۱۹۷۵ در منطقه بی‌رقیب بود.

و در دهه ۶۰ با رونق صنعت نفت در دنیا بانک‌های لبنانی تنها بانک‌های وصول‌کننده دلارهای نفتی در منطقه بودند. در حال حاضر فعالیت‌های عمده در بخش خدمات مالی شامل بانکداری تجاری، سرمایه‌گذاری و بیمه است. ذخایر بانک‌های لبنان از ۶/۵ میلیارد دلار در سال ۹۲ به بیش از ۳۳/۹ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۰ افزایش یافت. علاوه بر این موفقیت بانک‌های لبنان در راهیابی به بازارهای سرمایه بین‌المللی خود عامل مهمی در ارتقای جایگاه آنها در سطح دنیا شد.

■ بخش صنعت

در سال ۱۹۷۲ میلادی بخش صنعت لبنان ۱۵ درصد از تولید ناخالص داخلی این کشور را تشکیل می‌داد و این در حالی است که در سال ۹۵ این رقم به ۱۷ درصد رسید. بخش صنعت لبنان که عمدتاً از طریق بخش خصوصی اداره می‌شود شامل تولید سیمان، مبلمان، کاغذ، مواد پاک‌کننده، لوازم آرایشی، دارو، باتری، پوشاک و مواد خوراکی است. دولت لبنان در دهه گذشته جهت گسترش بخش صنعت خود سعی داشته است با کاهش تعرفه‌ها و در نظر گرفتن تخفیف‌های مالیاتی بخش‌هایی از این کشور را به مناطق آزاد تجاری تبدیل کند. در بین سال‌های ۹۳ تا ۹۹ میلادی ۳۱۶ میلیون دلار توسط مراکز بین‌المللی مالی در پروژه‌های مالی لبنان سرمایه‌گذاری شد. اگرچه این کمک توانست وضعیت لبنان را متحول سازد اما از طرف دیگر به حجم بدهی‌های دولت افزود. لبنان هیچ منبع انرژی قابل توجهی ندارد و بنابراین یکی از مهمترین فعالیت‌های صنعتی در این کشور تامین انرژی مورد نیاز شهروندان لبنانی است. بخش انرژی لبنان عمدتاً در دست شرکت دولتی «الکتریسیته دولیبان» قرار دارد. تولید انرژی در لبنان شامل سه مرکز حرارتی تولید نیرو، دو ایستگاه توربین گازی و هفت ایستگاه تولید برق آبی است. حمله اسرائیل در ژوئن سال ۹۹ به مراکز تولید انرژی لبنان موجب ۴۰ میلیون دلار خسارت به این بخش‌ها شد.

ادامه در صفحه ۱۲

تفسیر اقتصادی

التهاب کره‌ای

عباس فتاح‌زاده

اگر یک‌بار در خیابان‌های شهر سئول قدم بزنید، خیلی سریع متوجه می‌شوید که تعداد خودروهای پراید در شهرهای ایران بسیار بسیار بیشتر از تعداد آنها در خود کره جنوبی یعنی سازنده اصلی این خودرو است. شرکت سایپا در ایران با کمک کیاموتورز آنقدر پراید تولید می‌کند که کثرت آنها در خیابان‌ها و جاده‌های ایران برای خود کره‌ای‌هایی که به ایران سفر می‌کنند نیز باورکردنی نیست. طی سال‌های اخیر عملاً این خودرو به خودروی خانواده‌های متوسط بدل شده است. چنین موضوعی باعث می‌شود شرکت هیوندای که کیاموتورز هم در واقع یکی از بخش‌های آن محسوب می‌شود، در ایران بیش از یک شرکت عادی باشد. هیوندای که در زبان کره‌ای به معنای «مدرن» است، برخلاف دوو که نامش لغتی کره‌ای با معنی «کیهان بزرگ» است توانسته طی سال‌های اخیر استقلال خود را حفظ کند و در مقام بزرگترین خودروساز کره جایگاه تثبیت شده‌ای داشته باشد. اما این شرکت که یکی از ۱۵ شرکت اصلی اسپانسر جام‌جهانی فوتبال هم بود، از آغاز سال ۲۰۰۶ میلادی شرایط خوبی ندارد. اساساً کره‌ای‌ها برخلاف ژاپنی‌ها نتوانسته‌اند اخیراً سیر صعودی خوبی را داشته باشند. گروه خودروسازی هیوندای به انضمام زیرمجموعه‌های خود از جمله کیاموتورز در طول سال ۲۰۰۵ با فروش ۳/۷ میلیون دستگاه خودرو توانست جایگاه ششم را در میان بزرگترین خودروسازان جهان داشته باشد. اما ناتوانی مدیران این شرکت در راضی نگه داشتن کارکنان که به اعتصاب‌های متعدد می‌انجامد و تقویت واحد پول کره یعنی ون موجب می‌شود تا سیری نزولی را در هیوندای شاهد باشیم. این شرکت کره‌ای بنا بر تحقیقات صورت گرفته در میان شرکت‌های حامی جام‌جهانی فوتبال، بهترین نتیجه را گرفته و هیچ‌کدام از ۱۵ شرکت اسپانسر این رقابت مهم ورزشی نتوانسته‌اند به اندازه هیوندای وجهه خود را در میان تماشاگران فوتبال ارتقا دهند، اما به موازات چنین اتفاقی درگیری مدیران آن و در راس آنها مدیر اصلی یعنی چونگ مونگ‌کو در پرونده‌های فساد مالی وجهه هیوندای را خدشه‌دار ساخته است. از آنجایی که سه‌چهارم کل بازار خودروی کره در اختیار این شرکت است، خبرهای منفی آن برای کره‌ای‌ها که هیوندای را نوعی شرکت ملی و سمبل اقتصاد خویش می‌دانند، نگران‌کننده است. نگاهی به آمارهای شش ماهه اول سال جاری میلادی که اخیراً منتشر شده‌اند به خوبی می‌تواند نشان دهد که سیر نزولی هیوندای چقدر جدی است. در طول مدت مذکور سود خودروسازی هیوندای با ۳۸ درصد کاهش به ۷۰۶ میلیارد ون (معادل حدود ۵۹۰ میلیون یورو) رسید. افزایش قیمت مواد خام و کاهش تمایل کره‌ای‌ها به خرید خودرو در کنار عواملی که قبلاً اشاره کردیم از سوی مدیران شرکت دلیل اصلی چنین وضعیتی اعلام می‌شوند. دلیل هرچه که باشد می‌توان حدس زد که این روند نزولی همچنان ادامه داشته باشد. در این اوضاع و احوال مقامات سیاسی کره هم با تغییر عوارض ورود و خروج کالا از مرزها عملاً شرایط شرکت‌های بزرگ صادرکننده خویش و در راس آنها هیوندای را بدتر هم ساخته‌اند. البته گروه صنعتی هیوندای در زمینه‌های مختلفی از کشتی‌سازی گرفته تا خودرو و تا صنعت نفت فعالیت دارد و تنها بخش خودروسازی آن است که آمارهای آن نگران‌کننده شده‌اند.

ادامه در صفحه ۱۲

شرکت توزیع نیروی برق اهواز
آگهی مناقصه عمومی شماره ۸۵/۳۱
«برداشت اطلاعات شبکه برق اهواز»
شرکت توزیع نیروی برق اهواز در نظر دارد، به منظور ارزیابی مجدد تاسیسات فشار متوسط و ضعیف و همچنین جهت به روز رسانی آمار و اطلاعات شبکه برق، برداشت اطلاعات مورد نیاز خود را از طریق مناقصه عمومی و بر اساس استاندارد وزارت نیرو خریداری نماید.
از کلیه پیمانکارانی که به شرکت در این مناقصه تمایل دارند، دعوت می‌شود از تاریخ درج آگهی به مدت ۱۵ روز جهت دریافت اوراق مربوطه به آدرس های زیر مراجعه نمایند:
الف: تهران، میدان ونک، خیابان برزیل شرقی، ساختمان شهید عباسپور، بلوک ۲، طبقه هفتم، واحد ۲۲۰، تلفن: ۸۴۷۷۳۷۴۹
ب: اهواز، کیانپارس، خیابان یکم شرقی، پلاک ۱۱، دفتر تدارکات و انبارهای شرکت توزیع نیروی برق اهواز، تلفن: ۳۳۸۵۰۳۷
هزینه آگهی به عهده برنده مناقصه می‌باشد.
سایر اطلاعات ضمیمه اسناد مناقصه می‌باشد.
قسمت تدارکات و انبارها

شرکت توزیع نیروی برق اهواز
آگهی مناقصه عمومی شماره ۸۵/۳۰
«خرید کنتور سه فاز دیجیتال دیماند»
شرکت توزیع نیروی برق اهواز در نظر دارد، کنتورهای سه فاز دیجیتال دیماند مورد نیاز خود را از طریق مناقصه عمومی و بر اساس استاندارد وزارت نیرو خریداری نماید.
از کلیه تولید کنندگان و فروشندگانی که به شرکت در این مناقصه تمایل دارند، دعوت می‌شود از تاریخ درج آگهی به مدت ۱۰ روز جهت دریافت اوراق مربوطه به آدرس های زیر مراجعه نمایند:
الف: تهران، میدان ونک، خیابان برزیل شرقی، ساختمان شهید عباسپور، بلوک ۲، طبقه هفتم، واحد ۲۲۰، تلفن: ۸۴۷۷۳۷۴۹
ب: اهواز، کیانپارس، خیابان یکم شرقی، پلاک ۱۱، دفتر تدارکات و انبارهای شرکت توزیع نیروی برق اهواز، تلفن: ۳۳۸۵۰۳۷
هزینه آگهی به عهده برنده مناقصه می‌باشد.
سایر اطلاعات ضمیمه اسناد مناقصه می‌باشد.
قسمت تدارکات و انبارها

شرکت توزیع نیروی برق اهواز
آگهی مناقصه عمومی شماره ۸۵/۲۹
«خرید انواع لوازم ایمنی»
شرکت توزیع نیروی برق اهواز در نظر دارد، انواع لوازم ایمنی و تجهیزات مورد نیاز خود را از طریق مناقصه عمومی و بر اساس استاندارد وزارت نیرو خریداری نماید.
از کلیه تولید کنندگان و فروشندگانی که به شرکت در این مناقصه تمایل دارند، دعوت می‌شود از تاریخ درج آگهی به مدت ۱۰ روز جهت دریافت اوراق مربوطه به آدرس های زیر مراجعه نمایند:
الف: تهران، میدان ونک، خیابان برزیل شرقی، ساختمان شهید عباسپور، بلوک ۲، طبقه هفتم، واحد ۲۲۰، تلفن: ۸۴۷۷۳۷۴۹
ب: اهواز، کیانپارس، خیابان یکم شرقی، پلاک ۱۱، دفتر تدارکات و انبارهای شرکت توزیع نیروی برق اهواز، تلفن: ۳۳۸۵۰۳۷
هزینه آگهی به عهده برنده مناقصه می‌باشد.
سایر اطلاعات ضمیمه اسناد مناقصه می‌باشد.
قسمت تدارکات و انبارها

شرکت توزیع نیروی برق اهواز
آگهی مناقصه عمومی شماره ۸۵/۲۸
«خرید کلید هوایی و ریکلوزر»
شرکت توزیع نیروی برق اهواز در نظر دارد، سکسیونر گازی قابل قطع زیر بار و ریکلوزر مورد نیاز خود را از طریق مناقصه عمومی و بر اساس استاندارد وزارت نیرو خریداری نماید.
از کلیه تولید کنندگان و فروشندگانی که به شرکت در این مناقصه تمایل دارند، دعوت می‌شود از تاریخ درج آگهی به مدت ۱۰ روز جهت دریافت اوراق مربوطه به آدرس های زیر مراجعه نمایند:
الف: تهران، میدان ونک، خیابان برزیل شرقی، ساختمان شهید عباسپور، بلوک ۲، طبقه هفتم، واحد ۲۲۰، تلفن: ۸۴۷۷۳۷۴۹
ب: اهواز، کیانپارس، خیابان یکم شرقی، پلاک ۱۱، دفتر تدارکات و انبارهای شرکت توزیع نیروی برق اهواز، تلفن: ۳۳۸۵۰۳۷
هزینه آگهی به عهده برنده مناقصه می‌باشد.
سایر اطلاعات ضمیمه اسناد مناقصه می‌باشد.
قسمت تدارکات و انبارها