

گزارش

بررسی الزامات پولی و تجاری حضور ایران در بلوک بریکس؛ از بازسازی نظام پرداخت تا کاهش فشار ارزی

بریکس؛ شاهراه تسهیل تجارت یا ضربه گیر ارزی؟

طوسی | عضویت دائم ایران در بریکس، اگرچه یک پیروزی استراتژیک در دیپلماسی اقتصادی است، اما تحلیلگران هشدار می دهند نباید آن را با معجزه ارزی اشتباه گرفت. بریکس قرار نیست به صورت دستوری نرخ ارز را در تهران کاهش دهد؛ بلکه هدف واقعی این ائتلاف، «کاهش وابستگی به دلار» از طریق بازسازی زیرساخت های مالی است. درواقع، این پیمان «ضربه گیری» برای اصطکاک های ناشی از تحریم است تا هزینه های مبادلاتی کشور در مسیر صادرات و واردات به طور ملموسی تعدیل شود.

■ بریکس؛ شبکه متعطف تجارت

مجتبی باقری، کارشناس مسائل اقتصادی با تأکید بر اینکه باید از انتظارات غیرواقعی درباره بریکس پرهیز کرد، گفت: بریکس نه یک باشگاه سیاسی نمادین است و نه یک بلوک یکپارچه شبیه اتحادیه اروپا که واحد پولی مشترک داشته باشد. درواقع ما با یک «شبکه اقتصادی منعطف» مواجهیم که اعضای آن براساس منافع عمل گرایانه با هم همکاری می کنند. اینکه تجارت درون گروهی از ۸۴ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۳ به ۲۱۷/۱ تریلیون دلار در ۲۰۲۴ رسیده، نشان دهنده پویایی این شبکه است.

باقری افزود: برای ایران، بزرگ ترین دستاورد بریکس ایجاد مسیرهای مکمل برای دور زدن انسدادهای لجستیکی و بانکی است. وقتی صحبت از همکاری های چندجانبه می کنیم، درواقع به دنبال ایجاد کریدورهایی هستیم که نه در سیستم های غربی ثبت شوند و نه نیازمند دلار باشند. این بانک توسعه جدید (ان دی بی) که بریکس ایجاد کرده، گام نخست برای تأمین مالی پروژه های زیرساختی است که باید به مرور به ابزاری برای تأمین اعتبار تجارت خارجی کشور تبدیل شود.

■ اهمیت سامانه های پرداخت و پیام رسان های بانکی

مهدی بنی اسدی، تحلیلگر بازارهای مالی، با ورود به مباحث فنی نظام پرداخت، درباره دلارزدایی گفت: باید با واقع بینی به دلار نگاه کرد. دلار فقط یک ارز نیست؛ بلکه ستون فقرات بازارهای مالی دنیا (مانند اوراق خزانه آمریکا) است. بنابراین، دلارزدایی در بریکس به معنای حذف ناگهانی دلار نیست؛ بلکه به معنای «جایگزین سازی» است. یعنی وقتی ایران با چین یا روسیه معامله می کند، نیاز نیست حتماً دلار بخرد و حواله کند؛ بلکه با «پیمان های پولی» و «ارزهای ملی» (مانند یوان و روبل) تسویه را انجام می دهد. این یعنی تقاضای روزمره بازار برای حواله دلار کاهش می یابد. وی در تشریح اهمیت سامانه های پرداخت افزود: مشکل اصلی ما در تحریم، نه فقط دلار؛ بلکه سیستم های «پیام رسان بانکی» و «کارگزاران واسط» است. اگر بریکس بتواند سامانه های پرداخت داخلی اعضا (مثل سیستم کارت های بانکی میر در روسیه یا یو پی آی در هند) را به هم متصل کند، عملاً از چنبره سیستم های سنتی بانکی خارج می شویم. بنی اسدی تصریح کرد: در حال حاضر ما ناچاریم برای دور زدن تحریم، از «شرکت های ترانستی» و واسطه های متعدد استفاده کنیم که هزینه کارمزد آن ها (پریمیوم ریسک) قیمت کالای نهایی را بالا می برد. سازوکار بریکس اگر عملیاتی شود، نقش این واسطه ها را حذف می کند. حذف این واسطه ها یعنی کاهش مستقیم هزینه های مبادلاتی.

■ بریکس بدون انضباط داخلی، معجزه نمی کند

این تحلیلگر بازارهای مالی درباره نسبت بریکس با نرخ ارز گفت: باید صریح باشیم؛ اگر انضباط پولی در داخل کشور وجود نداشته باشد، یعنی اگر تورم و نقدینگی کنترل نشود، هیچ پیمان خارجی نمی تواند قیمت دلار را سرکوب کند. بریکس تنها «هزینه تجارت» را پایین می آورد و «سمت عرضه» را تقویت می کند. اگر این فرصت با اصلاحات ساختاری در بودجه و نظام بانکی همراه نشود، اثربخشی آن در بازار ارز محدود باقی خواهد ماند. وی افزود: بنابراین، نگاه درست به بریکس این است ابزاری برای بازگرداندن «قدرت مانو» به اقتصاد ایران در میانه جنگ اقتصادی؛ نه دارویی برای درمان فوری بیماری های ساختاری پولی.

بازخوانی گزارش مرکز پژوهش های مجلس در باره وضعیت تولید خودروسازان در ۱۴۰۴

جهش مونتاژکاران ارزبر در سایه سقوط خودروسازان



محصولات رفاهیان - آرتیو ساسی

کاکایی می گوید: اگر مسئول کنترل کیفیت ایران خودرو قطعه ای را غیراستاندارد تشخیص دهد، باید آن را به تأمین کننده برگرداند اما تا زمان جایگزینی، خط تولید متوقف می شود و همین توقف ممکن است از بیرون به کاهش عمدی تولید و افزایش قیمت تعبیر شود. او به مورد ۲۰۰ هزار خودرو مانده در پارکینگ ها اشاره می کند که در دوران کرونا، بحران جهانی کمبود تراشه و نرسیدن قطعات، اتهام احتکار علیه خودروسازان مطرح شد.

به گفته کاکایی در دهه ۷۰ سیاست صنعتی مناسب به رشد صنعت خودرو کمک کرد، اما در دهه ۸۰، افزایش درآمد نفتی و بیماری هلندی موجب شد هر فردی پارشرکتی که امکان دریافت ارز بیشتری داشت، به سمت مونتاژ پرود و مجموعه های متکی بر توان داخلی به تدبیرج مستهلک شوند. این کارشناس صنعت خودرو ریشه وضعیت کنونی را در ترکیبی از تحریم ها و سیاست داخلی می داند و معتقد است از ابتدای دهه ۹۰ سنگین ترین تحریم ها اعمال و از سال ۱۳۹۷ نیز صنعت خودرو رسماً تحریم شد، در حالی که همزمان واردات خودرو آزاد اعلام شد. بنابراین سیاست گذاران داخلی و خارجی در شکل گیری وضعیت متناقض موجود نقش داشته اند.

■ زبان خودروساز از ضعف حکمرانی آب می خورد

کاکایی همچنین با اشاره به سیاست های کلی اصل ۴۴ می گوید: صنعت خودرو باید خصوصی شود. البته ایران خودرو و سایپا از منظر قانون تجارت و بورس خصوصی اند، اما کاملاً خصوصی اداره نمی شوند. مدیریت ایران خودرو حدود یک سال است تاحدی به بخش خصوصی واگذار شده، ولی هنوز منطق کامل بخش خصوصی بر آن حاکم نشده است.

به گفته او، طی ۱۵ سال گذشته در لوج تحریم ها استانداردهای خودرویی از حدود ۵۶ به ۸۵ مورد رسیده، اما ارتقای کیفیت تولید همچنان محل ابهام جدی است.

این کارشناس صنعت خودرو به ماده ۹۰ سیاست های اصل ۴۴ اشاره می کند که دولت را موظف کرده در صورت اثبات زیان ناشی از قیمت گذاری دستوری برای شرکت خصوصی، آن را در بوجه سال بعد جبران کند و ایران خودرو و سایپا حدود هشت سال است رسماً زبانه ده هستند.

کاکایی زیان انباشته صنعت خودرو را حاصل دستورهای دولتی و سوءمدیریت های نظام تنظیم گری (دولت و مجلس) می داند.

او سه ریشه اصلی بسیاری از معضلات صنعت خودرو را ضعف سیاست گذاری، نبود نظارت مؤثر و تحریم ها می داند

و معتقد است در این میان شورای رقابت هم نه الزاماً به دلیل ضعف اعضا، بلکه به علت نداشتن ابزار کافی، نتوانسته نقش مؤثری ایفا کند؛ زیرا مهم ترین ابزار آن عملاً قیمت گذاری است، آن هم نه به طور کامل.

رقابتی آن ها را کاهش داده است.

آنچه در گزارش این مرکز از وضعیت صنعت خودرو سازی کشور ارائه شده از نگاه کارشناسان، گویای سرعت گرفتن روند حرکت این صنعت به سمت ارزخواری بدون دستاورد متناسب تجاری است و نه تنها نشانی از سربلندی در عرصه تولید ملی و حضور مقتدرانه تر در بازارهای فرامرزی ندارد، بلکه نشان می دهد صنعت خودرو در مدیریت برنامه های کلان و نگه داشتن بازارهای فعلی هم با اما و اگرهای متعددی روبه روست. از نگاه کارشناسان از آنجایی که در صورت های مالی سال جاری خودروسازان ایران خودرو با رشد ۵۶/۸ درصدی درآمد، همچنان ۵ هزار میلیارد تومان زیان خالص ثبت کرده و زیان عملیاتی سایپا از ۱۸ هزار به ۴۷ هزار میلیارد تومان رسیده، ضرورت اصلاح ساختاری، ثبات سیاستی و تجدیدنظر جدی درخصوص مدل اقتصادی این صنعت که دیگر نه سودآور و نه جوابگوی بازار است را روی میز سیاست گذاران قرار می دهد.

■ خودرو؛ قربانی سیاست های متناقض

از نگاه عموم کارشناسان، صنعت ۷۰ ساله خودرو ایران امروز علاوه بر تشدید بحران ها در حوزه تولید و نارضایتی شدید مصرف کنندگان در حوزه کیفی و خدمات پس از فروش، با غده های بدخیمی همچون زیان انباشته، قیمت گذاری دستوری، تحریم و کمبود نقدینگی هم در نبرد است.

به نوشته خبرگزاری ایسنا، در این سال ها با وجود آزادسازی واردات، توسعه شرکت های مونتاژی، سامانه های فروش و تغییرات مکرر مقررات بازار خودرو که با هدف ایجاد رقابت و ساماندهی به اجرا درآمده، همچنان مشکلات اصلی این صنعت پابرجاست و اختلاف نظر درباره سهم تحریم ها و سیاست های داخلی در تشدید مشکلات صنعت خودرو جدی است، به طوری که گروهی تحریم را عامل اصلی و گروهی حکمرانی، قیمت گذاری، مدیریت و ضعف اجرای سیاست صنعتی را تعیین کننده تر می دانند و علاوه بر این رشد مونتاژکاران و تداوم زیان خودرو سازانی که زنجیره تأمین داخلی دارند نیز این پرسش را پررنگ کرده که حمایت ها و تخصیص ارز واقعاً در خدمت توسعه صنعت بوده است یا نه؟

یک کارشناس صنعت خودرو در این خصوص معتقد است باید میان «صنعت خودرو» و شرکت های صرفاً مونتاژکننده تفاوت گذاشت. به گفته امیرحسن کاکایی مجموعه ای که توان طراحی، توسعه و ساخت داخل را دارد، صنعتی واقعی است اما همین شرکت ها بیش از دیگران تحت فشار قرار گرفته اند، در حالی که ده ها شرکت دیگر از ارز دریافت کرده اند.

بنابر اظهارات او، امروز بیش از ۱۰۰ پروانه بهره برداری و حدود ۳۰ شرکت فعال در خودرو های سواری وجود دارند که ارز گرفته اند، اما عمده انتقادات متوجه ایران خودرو و سایپا بوده است.

آگهی دعوت به مجمع عمومی عادی (نوبت اول)

انجمن صنفی کار فرمای کامیون داران شهرستان بردسکن

از کلیه اعضاء محترم دعوت میگردد در جلسه مجمع عمومی عادی نوبت اول انجمن که در ساعت ۱۶ روز شنبه مورخ ۱۳۹۵.۰۷.۱۸ در محل: شهر بردسکن ورودی شهر شرکت حمل و نقل صداقت بار برگزار میگردد حضور بهم رسانند همچنین داوطلبین عضویت در هیئت مدیره و بازرسان انجمن مکلفند حداقل ۵ روز قبل از برگزاری مجمع درخواست کتبی خود را به دفتر انجمن به آدرس بلوار امام علی روبه روی کلانتری ارسال و رسید دریافت نمایند .

دستور جلسه مجمع عمومی عادی :

۱-گزارش عملکردهیئت مدیره

۲-گزارش مالی خزانه دار

۳-گزارش بازرس

۴-انتخاب اعضای اصلی و علی البدل هیئت مدیره و بازرسان

۵-تغییر میزان ورودیه و حق عضویت

هیئت مدیره انجمن صنفی کار فرمایی کامیون داران شهرستان بردسکن

آگهی مزایده عمومی شهر داری شاندیز (نوبت دوم)

شهرداری شاندیز در نظر دارد به استناد مصوبه شماره ۱۵۰۶۷ مورخ ۱۴۰۲/۰۸/۰۷ اشورای محترم اسلامی شهر شاندیز نسبت به **اجاره و بهره برداری، اداره امور، تعمیر و نگهداشت جایگاه سوخت CNG شهرداری شاندیز** اقدام نماید.

شرایط مزایده:

۱- مبلغ سپرده شرکت در مزایده ۵۷۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال به شماره حساب ۰۲۰۴۸۸۰۵۸۲۰۰۸ بانک ملی به نام سپرده شهرداری شاندیز یا اخذ ضمانتنامه بانکی در وجه شهرداری شاندیز با اعتبار ۳ ماه از تاریخ تسلیم پیشنهادها و ۳ ماه دیگر قابل تمدید باشد.

۲- در صورت امتناع از عقد قرارداد مبلغ سپرده برندگان اول و دوم مزایده به ترتیب به نفع شهرداری ضبط خواهد شد.

۳- زمان توزیع اسناد از طریق سامانه ستاد از شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۲۱ تا ساعت ۱۷ شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۲۸ می باشد.

۴- مهلت بازگذاری پیشنهاد در سامانه ستاد تا ساعت ۱۱ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۰۸ می باشد.

۵- بازگشایی اسناد مزایده از طریق سامانه ستاد ساعت ۱۱:۳۰ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۰۸ در محل شهرداری صورت می گیرد.

۶- سایر اطلاعات و جزئیات مربوط به مزایده در اسناد مزایده درج شده است.

۷- کلیه مراحل برگزاری مزایده از طریق سامانه ستاد به آدرس <https://setadiran.ir> انجام می گردد.

جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۰۵۱۳۱۴۲۲۲۶۵ تماس حاصل فرمایید.

وی تأکید می کند: بر این اساس گسترش واردات و ورود خودروهای اقتصادی بدون اصلاح این ساختار، رفاه پایدار برای شهروندان یا رقابت واقعی ایجاد نمی کند و جامعه نباید تصور کند واردات تنها راحل است؛ بلکه نخست باید آمار صحیح در اختیار مردم قرار گیرد و سپس تصمیم های قاطع گرفته شود. او باور دارد اگر قرار است تعرفه کاهش یابد، باید از ابتدای سال مشخص باشد، نه اینکه فعالان اقتصادی مامادر بلا تکلیفی بمانند. تصمیم ها هم باید برای همه یکسان باشد و امتیاز مناطق آزاد یا گروه های خاص، شفاف و برابر اعلام شود؛ زیرا اطلاع برخی افراد از پیش فروش خودرو در مناطق آزاد، در حالی که دیگران بی خبرند، قابل قبول نیست.

به عقیده کاکایی با وجود تمام این نارسایی ها صنعت خودرو یکی از توانمندترین صنایع کشور است که با سیاست گذاری منسجم، پایدار و بدون تناقض، امکان بازگشت آن به مسیر توسعه وجود دارد. مشروط بر اینکه تصمیم گیری ها منسجم و از سیاست های متناقض پرهیز شود.

■ «ناز پرورد» ای با کارنامه موافق و ناپایدار

از نگاه بسیاری از کارشناسان، خودرو سازی ایران در نیم قرن گذشته از حمایت های بی وقفه، تمام قد و مثال زدنی از سوی حاکمیت، دولت ها و مجالس مختلف برخوردار بوده است؛ حمایت هایی از جنس دسترسی آسان به منابع بانکی، بازار داخلی مطلوب، دیوار بلند تعرفه و وضع محدودیت برای واردات، تخصیص ارز، رانت های سیاستی و... حال آنکه تاکنون خروجی این همه «ناز پروردگی» هیچ سنخیتی با منابع خاص و انبوه اختصاص یافته نداشته است، به طوری که هم مصرف کنندگان نسبت به کیفیت، سطح فناوری و ایمنی تولیدات خودرو سازان داخلی و بدعهدی آن ها در تحویل به موقع محصولات، انتقادهای جدی و روزافزون دارند و هم پلنفرم های قدیمی با نام های جدید یا «فیس لیفت شده» راهی بازار می شوند. در همین حال با وجود ارز خواری شدید این صنعت، خبری از رقابت مقتدرانه در بازارهای بین المللی نیست و بدهی خودروسازان هم روز روز سنگین تر از دیروز است.

به عقیده تحلیلگران در دهه ۹۰ با رفتن شرکت های خارجی از این حوزه، خلأ فناوری و دانش روز آشکارتر شد؛ چراکه این شرکت ها به جای انتقال عمیق فناوری، عمدتاً از بازار پرتقاضای ایران برای عرضه محصولات خود بهره بردند و امروز با وجود خصوصی سازی، ارتقای کیفیت، تیراژ و ورود مدل های جدید هنوز به مرحله عمل نرسیده است.

لازم به ذکر است آمار رسمی نشان می دهد کل تولید خودرو کشور در پنج ماهه ابتدای امسال به ۲۶۹ هزار و ۷۱۴ دستگاه رسیده، در حالی که این رقم در مدت مشابه سال گذشته ۱۴۱۴ هزار و ۳۴۴ دستگاه ثبت شده است. در مرداد امسال هم تولید انواع خودرو با سقوط ۵۱/۷ درصدی از ۸۴ هزار و ۱۳۰ دستگاه مرداد سال گذشته به ۴۰ هزار و ۶۵۶ دستگاه و تولید سواری هم با کاهش ۹/۹ درصدی از ۷۵ هزار و ۴۵۵ به ۳۴ هزار و ۱۱۰ دستگاه رسیده است که در این آمار ایران خودرو طی یک ماه ۲۳ هزار و ۹۹۱ دستگاه سواری تولید کرده در حالی که مرداد پارسال تولید ۴۴ هزار و ۷۳۳ دستگاه را به ثبت رسانده بود. سایپا هم با تولید ۸ هزار و ۳۶۰ دستگاه نسبت به تولید ۱۷ هزار و ۱۰۴ دستگاهی مرداد سال گذشته، ۵۱ درصد افت تولید داشته است.

از نگاه کارشناسان چنین سقوطی در آمار تولید خودرو نشان می دهد این صنعت علاوه بر نارسایی های کیفی و فناوریانه، با آسیب پذیری شدیدی در مدیریت تأمین مالی، زنجیره قطعه و ارز، قیمت گذاری، برنامه ریزی تولید و... مواجه است.

آخرین گزارش مرکز پژوهش های مجلس بر این امر صحه می گذارد که تا کالای آمدی تنظیم گری، انحصار، ضعف رقابت و نبود انگیزه کافی برای توسیای پلنفرم، افزایش ساخت داخل واقعی و ارتقای کیفیت و ایمنی، مسائل بنیادین صنعت خودرو کشور هستند و بهبود پایدار در این حوزه را نیازمند اصلاح ساختاری، ثبات سیاستی و تقویت ظرفیت تولید و صادرات می داند.

کارشناسان معتقدند ریشه بحران صنعت خودرو در سیاست گذاری نادرست و تضعف رقابت پذیری است و با خروج دولت از قیمت گذاری دستوری، ایجاد رقابت واقعی، ثبات سیاستی، اصلاح ساختار مالی و مشارکت واقعی در زنجیره جهانی، بهبود کیفیت و صادرات امکان پذیر است و صنعتی که از حمایت تعرفه ای، ارزی، بانکی و بازار داخلی برخوردار بوده، اما همزمان با افت تولید، کاهش صادرات، رشد زیان و بدهی و نارضایتی مصرف کنندم مواجه شده، دیگر نه به حمایت بیشتر بلکه به اصلاح سازوکار حمایت نیاز دارد.