

صنعت خودروسازی یا صنعت دلالی؟!

حتی در شرایط کنونی اقتصاد ایران که به نظر نمی‌رسد جز برای صاحبان سرمایه برای کس دیگری قدرت پس انداز مانده باشد، هستند افراد و طبقاتی که به دلیل امساک در خرج کردن، کار شبانه‌روزی افراد خانواده، برخی پیش‌آمدهای اتفاقی (شانس) و دلایل دیگر، موفق به پس‌انداز مبالغی کم، و یا نسبتاً قابل توجه می‌شوند. این قبیل پس‌اندازها اکنون کمتر به صندوق شبکه بانکی واریز می‌شود؛ زیرا که عملکرد عمومی اقتصاد ایران در سال‌های گذشته - و به ویژه در یک دهه اخیر - به همگان، حتی کسانی که کمترین اطلاعاتی راجع به سازوکار اقتصاد ندارند یک موضوع را آموخته است: **این موضوع که پس‌انداز کردن در بانک (چه کوتاه‌مدت و چه بلندمدت) همان است و کاهش قدرت خرید آن همان.**

پیش از این، چند صباحی کارگزاران زیرکی که اقتصاد ایران را هدایت می‌کنند، از این باور عمومی برای جذب پس‌اندازهای مردم به سمت مقصدهای دلخواه خودشان استفاده می‌کردند. تشکیل شرکت‌های سرمایه‌گذاری گوناگون یکی از آخرین شیوه‌هایی بود که مورد استفاده قرار گرفت و حجم عظیمی از پس‌اندازهای طبقات فرودست را جذب کرد. این گونه جذب کردن سرمایه‌های پس‌انداز شده مردم و موارد مشابه آن (مثلاً رونق بخشی کاذب به فعالیت بورس اوراق بهادار) نه تنها به آغاز فعالیت‌های مولد منجر نشد، بلکه از عواملی بود که به تورم هم دامن زد. برای نمونه فقط این موضوع را یادآور می‌شویم که عمده مبالغی که شرکت‌های سرمایه‌گذاری با فروش اوراق بهادار از مردم دریافت کردند به مصرف سرمایه‌گذاری در خرید زمین به بهانه ساخت واحدهای مسکونی، تجاری و اداری رسید و موجب افزایش شدید قیمت زمین در بسیاری از شهرهای کشور شد. وارد این می‌بخت هم نمی‌شویم که هنگام سررسید پرداخت اصل مبالغ دریافتی و سود آن‌ها، بانک‌های عاملی که این

گونه اوراق مشارکت را تضمین کرده‌اند چه خواهند کرد؟! هدف این گزارش تحلیلی اشاره به پدیده‌ای است که از این گونه عملکرد حاصل شده است: **پدیده‌ای که شاید بتوان آن را بحران اعتماد در فضای فعالیت‌های اقتصادی نام نهاد.** اکنون بسیاری از دارندگان پس‌انداز برای حفظ ارزش پول خود و کسب سودی احتمالی، به تنها مواردی که فکر نمی‌کنند بورس اوراق بهادار - پس‌انداز در بانک‌ها و یا خرید اوراق مشارکت (حتی اوراق مشارکت دولتی) است^(۱). اشخاص اگر بتوانند در بازار سیاه کالایی را بخرند و چند صباح بعد آن را گرانتر بفروشند این کار را می‌کنند.

عده‌ای هم هستند که نام‌نویسی‌های مکرر برای پیش خرید خودرو را بهترین راه برای بهره‌گیری از پس‌اندازهای خود تشخیص داده‌اند. که کالبدشکافی همین مقوله می‌تواند نشان دهنده شرایط حاکم بر روحیه دارندگان پس‌اندازهای اندک و متوسط باشد (البته باید ذکر شود که این افراد غیر از کلان سرمایه‌دارانی هستند که در این شرایط فعالیت می‌کنند.)

صنعت نمونه

مقدمه فوق زمینه را مساعد کرده که نگاهی به عملکرد صنعت خودروسازی کشور بیندازیم. اکنون سازوکار صنایع خودروسازی ایران (و دقیق‌تر بگوییم مونتاژ

خودرو) چنین است که آن‌ها در مواعدهای معینی آگهی پیش‌فروش منتشر می‌کنند. شرط نام‌نویسی این است که متقاضی برحسب قیمت خودرو ۲۰-۳۰-۴۰ میلیون ریال (و حتی بیشتر) به حساب کارخانه مربوطه واریز می‌کند و کارخانه متعهد می‌شود پس از مدتی که خود تعیین کرده یک دستگاه خودرو به متقاضی تحویل دهد (غالباً این موعد رعایت نمی‌شود و کارخانه‌ها با تاخیرهای زیاد خودروهای پیش‌فروش کرده را تحویل می‌دهند). کارخانه همچنین پرداخت سودی معادل ۲۰ یا ۲۵ درصد به پیش‌پرداخت متقاضی را تعهد می‌کند. علاوه بر این هنگام تحویل دادن خودرو مبلغی نیز از قیمت روز همان



تکیه

شرکت تولیدی شیرآلات بهداشتی
(سهامی خاص)

با سی سال تجربه در زمینه تولید و بهره‌گیری از تکنولوژی برتر و دانش روز تولیدات خود را با تکیه بر،



○ کیفیت برتر

○ رعایت کلیه نکات فنی

○ تنوع و زیبایی

○ مهر استاندارد

و در بسته‌بندی‌های مناسب به بازارهای داخل و خارج عرضه می‌نماید.

دفتر مرکزی: میدان ونک، خیابان ملاصدرا، شماره ۹۲
تلفن: ۸۰۳۲۴۵۵ - ۸۰۳۶۹۴۴، فاکس: ۸۰۳۶۱۹۷
کارخانه: خیابان دماوند، خیابان سازمان آب، شماره ۱۴
تلفن: ۸۱ - ۷۳۴۹۶۷۸ فاکس: ۷۳۴۹۴۳



خودرو در بازار آزاد به خریدار تخفیف داده می‌شود. چنین روندی حتی اگر اقتصاد ما به سامان هم باشد و با تورم دو رقمی همه ساله نیز مواجه نباشیم، می‌تواند یک عامل تورم‌زا باشد، وای به وقتی که اقتصاد نابسامانی هم داشته باشیم، که داریم!

وقتی زمان تحویل خودرو فرامی‌رسد، خریدار مبلغی به عنوان مابه‌التفاوت به حساب کارخانه واریز می‌کند که همین مبلغ نشان دهنده تفاوت تضاعبی قیمت اتومبیل در ایران است. برای پی‌بردن به این واقعیت نمونه‌ای را ذکر می‌کنیم: مدتی قبل قیمت یک دستگاه اتومبیل صفر کیلومتر پیکان در بازار آزاد سه میلیون و یک صد هزار تومان بود. در آن زمان یک متقاضی برای ثبت نام می‌باید دو میلیون تومان به حساب کارخانه می‌ریخت. اکنون قیمت همان اتومبیل در بازار آزاد حدود چهار میلیون و دویست هزار تومان است. خریدار باید مابه‌التفاوت پیش‌پرداخت با قیمت روز منهای تخفیف ده - بیست درصدی و سودی را که به پول او تعلق قرار گرفته بپردازد و یک دستگاه خودرو تحویل بگیرد و همین کار را هم می‌کند.

آن چه در این روند اتفاق افتاده از این قرار است که کارخانه خودروسازی نقدینگی موردنیاز خود را از جیب خریدار تهیه کرده است و محصول خود را نیز که با همان نقدینگی تولید شده ده یا بیست درصد زیر قیمت بازار آزاد - و نه قیمت زمان دریافت قسمت اعظم بهای خودرو - فروخته است!

ما از علمای علم اقتصاد تقاضا می‌کنیم تعریفی برای این نوع تولید ارائه دهند، زیرا هرچه در کتب اقتصادی کاویدیم نتوانستیم تعریفی را که گویای این روند باشد بیابیم!

روزنامه سلام در شماره ۲۱۵۸ (۱۹ آبان ۷۷) خود می‌نویسد: «اکنون از ۷۰۰ میلیارد تومان سرمایه جاری خودروسازها، ۴۰۰ میلیارد تومان متعلق به مردم است، یعنی با پیش‌فروش سرمایه مردم را جمع کرده‌اید و بدهکار هستید...»

از طرف دیگر، خریدار دیروز این خودرو امروز فروشنده آن است، زیرا بسیاری از کسانی که با این روش مبادرت به پیش‌خرید اتومبیل می‌کنند همان کسانی هستند که در آغاز این گزارش به آن‌ها اشاره کردیم. مردمی هستند که بانک و بورس و شرکت‌های سرمایه‌گذاری را آزموده‌اند و

کیفیت تولیدات خودروسازی‌های ایران هم که وضعی مشخص دارد. این تولیدات از فن‌آوری‌های رایج در جهان کنونی بسیار عقب مانده‌تر است و مصرف‌کننده ایرانی چاره‌ای ندارد جز آن که محصولی بی‌کیفیت را به بهایی گزاف بخرد و ناظر این موضوع هم باشد که پس‌انداز ملی کشورش به جای آن که صرف تولید واقعی شود به مصرف توسعه دلال‌بازی در صنعت می‌رسد!

کار و کسب پررونق

وقتی که صنایع مونتاژ خودروی کشور که زیر نظر سازمان‌های وابسته به دولت کار می‌کنند خود با دلال‌بازی اداره شوند، از بنگاه‌های غیردولتی چه انتظاری می‌توان داشت؟

اکنون یکی از مشاغل پررونق - و در عین حال بی‌دردسر - در کشور ما دایر کردن بنگاه‌های خرید و فروش انواع خودرو است. در هیچ کوی و برزن و خیابانی نیست که چند بنگاه دلالی خودرو دایر نباشد. رونق این رشته از دلالی را می‌توان با

اکنون برای حفظ ارزش پول خود، و بردن سود مبادرت به پیش‌خرید خودرو می‌کنند بی‌آن که به آن نیاز داشته باشند، لذا خودرو را می‌فروشند و با سود حاصل از آن و مبلغ دیگری که در این مدت پس‌انداز کرده‌اند این بار برای پیش‌خرید دو خودرو نام‌نویسی می‌کنند: یکی را به نام خودشان و دیگری را به نام همسرشان یا فرزندشان! ... باز روز از نو و روزی از نو!

چنان که ملاحظه می‌شود به دلیل ساختار غلط اقتصاد و فقدان مدیریت علمی و مسؤول، یک رشته مهم تولیدی که در دیگر کشورها عامل ایجاد اشتغال، رشد فن‌آوری، رونق اقتصاد و ارزآوری است در کشور ما تبدیل به وسیله‌ای برای دلالی چند جانبه و تورم می‌شود!

صنایع مونتاژ خودرو که به نظر می‌رسد همچنان در مرحله مونتاژکاری باقی بمانند از جیب مصرف‌کننده ارز تهیه می‌کنند، قطعات مصرفی خود را از خارج می‌خرند، آن‌ها را سرهم سوار می‌کنند و به قیمت‌های بالایی به مصرف‌کننده نهایی ارائه می‌دهند.

مشاهده بنگاه‌هایی که در شیک‌ترین مغازه‌های گران‌ترین مناطق پایتخت دایر است حدس زد. گاهی ارزش ملک و سرقفلی این بنگاه‌ها از میلیارد تومان هم بیشتر است و بدین قرار می‌توان حدس زد که چه حجم عظیمی از معامله و سود در این بنگاه‌ها جریان دارد که حبس یکی - دو میلیارد تومان سرمایه را در کار دلالتی اتومبیل توجیه‌پذیر می‌سازد.

بر سرقفلی و ارزش این بنگاه‌ها باید قیمت خودروهای گران بهایی را هم که در آن‌ها به فروش گذاشته می‌شود افزود. هر فرد عادی با نگاهی گذرا به خودروهای آماده فروش این قبیل بنگاه‌ها می‌تواند حدس بزند چه سرمایه هنگفتی در چنین بنگاه‌هایی خوابیده است! این موضوع هم قابل ذکر است که خودروهایی که در این دسته از بنگاه‌های شیک عرضه می‌شود، غالباً از نوع وارداتی و گران قیمت است که در شرایط معین، و فقط به وسیله کسانی که قادر به استفاده از رانتهای اقتصادی و سیاسی هستند، به کشور وارد شده است.

به راستی در کشوری که فقدان سرمایه برای ایجاد واحدهای تولیدی اشتغال‌زا، تامین سرمایه لازم برای آن دسته از واحدهای تولیدی که از کمبود نقدینگی رنج می‌کشند و شبکه بانکی از واگذاری اعتبار برای امور تولیدی اظهار عجز می‌کنند، رسمیت دادن به دلالتی خودرو (از سطح واحدهای تولیدی گرفته تا بنگاه‌های خرید و فروش خودرو) با چه منطقی قابل توجیه است؟

صنایع خودروسازی کشور ما دیرزمانی است که به صورت ابزاری برای گران‌فروشی و بدفروشی صنایع وابسته به دولت از یک سو و کسب درآمدهای نجومی به وسیله گروهی سرمایه‌دار دلال‌منش از سوی دیگر درآمده است. در این عرصه که قواعد کار را سازمان‌های دولتی و دلالان تعیین می‌کنند چیزی که محلی از اعراب ندارد حقوق مصرف‌کننده است. شاهد این مدعا قیمت و نحوه فروش اتومبیلی به نام پراید است. هرکس می‌خواهد میزان اجحافی را که به خریداران این نوع خودرو روا می‌شود دریابد، می‌تواند قیمت بین‌المللی آن را با قیمت و شرایط فروش آن در ایران مقایسه کند. همین قاعده البته در مورد سایر خودروهای وطنی صادق است (۲).

بسیاری از صاحبان پس‌اندازهای کوچک و متوسط اکنون به پیش‌خرید انواع خودروی وطنی اقدام می‌کنند، زیرا سود حاصل از آن را بیشتر و مطمئن‌تر از پس‌انداز در بانک‌ها یا خرید اوراق مشارکت می‌دانند.

تاسیس واحدهای جدید خودروسازی از حد طرحهای فریب‌دهنده روی کاغذ فراتر نرفت. به زودی گرد فراموشی بر خاطره‌ها نشست و همگان فراموش کردند که چه اعتبارات و امتیازات هنگفتی که بی‌بازده و بازگشت هم بود، پرداخت شده است!

(علاقمندان به کسب آگاهی کامل در مورد این جریان را به مطلب چاپ شده در شماره ۵۵ همین ماهنامه با عنوان «خودروی ملی؛ بزرگ نمیر بهار می‌آید!» ارجاع می‌دهیم). آنچه در این گزارش آمد فقط بخش محدودی از واقعیت‌های حاکم بر صنایع به اصطلاح خودروسازی، و درنهایت اقتصاد ایران است. صناعی که مدیران آن نزدیک به دو دهه است وعده می‌دهند به زودی خودروی ملی ایران ساخته خواهد شد، هربار نیز برای این خودروی ملی خیالی مشخصاتی را اعلام می‌کنند، لیکن هنوز مرکب مطبوعاتی که این وعده‌ها را چاپ کرده‌اند خشک نشده، مدیر جدیدی زمام کار را به دست می‌گیرد و شکل و شمایل خودروی ملی خیالی تغییر می‌کند! (۳)

هرکس این واقعیت را قبول ندارد می‌تواند وعده‌هایی را که اخیراً در مورد مشخصات خودروی ملی داده شده با وعده‌های سال پیش، و سالهای پیشتر مقایسه کند تا دریابد چه آشوبی است در این وادی بی در و و پیکر...!



پانویس‌ها:

۱- در واپسین ماه سال گذشته دولت ۲/۲۵۰ میلیارد ریال اوراقی را منتشر کرد که مشخصات کامل اوراق قرضه را داشت، اما برآن نام اوراق مشارکت گذاشتند. به گفته رئیس کل بانک مرکزی در مصاحبه تلویزیونی ۲۶/۲/۷۷، از آن حجم اوراق مزبور فقط ۷۰۰ میلیارد ریال آن خریداری شد که نشان می‌دهد اعتماد عمومی به این قبیل اوراق تا چه حد است؟!

۲- قیمت انواع خودروی وطنی مدل ۱۳۷۷ (صفر کیلومتر) در واپسین روزهای مهرماه در بنگاه‌های تهران از این قرار بود:
پیکان ۶ دنده ۴۳ میلیون ریال - پیکان با دنده پیکانی ۴۲/۸ میلیون ریال - پیکان با دنده هیلمنی ۴۱/۵ میلیون ریال - پژو ۴۰۵ (گرانترین رنگ) ۹۸ میلیون ریال - پراید GTX ۵۶ میلیون ریال - پراید DM, DM ۵۲/۵ ریال دی‌وو (سی‌یلو) ۸۹ میلیون ریال - مآخذ روزنامه سلام ۷۷/۲۸.

۳- به عنوان نمونه مدیر عامل ایران خودرو در ۲۴/۴/۸ در مصاحبه با روزنامه کیهان گفت: «خودروی ملی جایگزین پیکان خواهد شد و از نظر شکل و ساخت کلاً با اتومبیل پیکان تفاوت دارد. این اتومبیل در سال ۱۳۷۷ به بازار عرضه می‌شود... و امسال سال ۱۳۷۷ است!»

ذکر این نکته نیز خالی از لطف نیست که درآمدهای نجومی حاصل از بازار انحصاری خودرو در ایران سودی را که باید عاید خزانه دولت کند، نمی‌کند. این امر به ویژه در مورد تعدادی از پردرآمدترین بنگاه‌های معاملات خودرو بیشتر مصداق دارد. کافی است مقایسه‌ای بین ارزش ملک، سرقفلی و بهای اتومبیل‌های موجود در این بنگاه‌ها بیفکنیم و سپس اگر ممکن باشد این ارقام را با مالیات‌های پرداختی همین بنگاه‌ها مقایسه کنیم. نتیجه‌ای که به دست خواهد آمد نشان می‌دهد در برجه پاشنه‌ای می‌چرخد؟!

اگر دولت کنونی پسرورنده قطور صنایع خودروسازی در ایران را مورد بررسی قرار دهد متوجه خواهد شد که کشور بابت این رشته چه هزینه‌های هنگفتی را متحمل شده است. به عنوان «مشت نمونه خروار» یادآور می‌شویم که شش - هفت سال قبل، تپی درگرفت که موجب شد پروانه تاسیس ده‌ها واحد خودروسازی صادر شود. افرادی با تاسیس شرکت‌های خلق‌الساعه موفق به دریافت زمین، اعتبار و امتیازات زیادی شدند. اما این تب خیلی زود به عرق نشست و