



عکس: ایرنا

«ایران» مزایای قراردادهای خارجی یک سال گذشته را بررسی کرد

سرمایه خارجی در خدمت توسعه ایران

[رسیاوش رضایی]

برجام یک ساله شد و اکنون بسیاری از دستاوردهای آن برای اقتصاد ایران قابل لمس شده است. حرکتی که در دوران پسابرجام با ورود هیأت‌های تجاری و اقتصادی بی‌شمار از کشورهای مختلف آغاز شد و هر شش روز یک هیأت را میهمان بخش‌های اقتصادی ایران کرد، در ادامه به عقد قرارداد و حضور جدی شرکت‌ها و سرمایه‌گذاران خارجی در ایران تبدیل شد و حالا در آستانه یک سالگی برجام نتایج عینی بسیاری از قراردادهای امضا شده قابل مشاهده است: نخستین هواپیما از قرارداد ایرباس، کمتر از یک ماه پس از امضای نهایی روز ۲۳ دی تحویل ایران ایر شد و چند ماه پیش نخستین بدنه خودروی مشترک ایران و فرانسه (پژو ۲۰۰۸) مرحله رنگ آمیزی را پشت سر گذاشت و در آینده نزدیک وارد بازار ایران خواهد شد.

بوئینگ) که مجموع ارزش آن به حدود ۳۷ میلیارد دلار می‌رسد، ایران با کمترین پرداخت نقدی صاحب این ناوگان می‌شود و عمده مبلغ قراردادها از طریق فاینانس خارجی تأمین خواهد شد.

بنابراین همانگونه که مسئولان وزارت راه و شهرسازی اعلام کرده‌اند از کل مبلغ دو قرارداد شرکت ایران ایر بین ۱۵ تا ۲۰ درصد قرارداد را پرداخت می‌کند و مابقی توسط منابع خارجی تأمین می‌شود. تمام پول نقدی که ایران ایر باید تا چهار سال آینده بپردازد یک میلیارد دلار است که نیمی از آن وام خارجی است. براساس گفته‌های عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی روش پرداختی در این قرارداد، اجرای به شرط تملیک است و در واقع تأمین‌کننده مالی، خرید را انجام می‌دهد و هواپیماها به ایران واگذار می‌شود؛ بنابراین کمترین مشکل در نقل و انتقال پول با این مدل انتخابی نسبت به سایر مدل‌های موجود در بازارهای بین‌المللی وجود دارد. با توجه به اینکه قرارداد تأمین هواپیماها یک خرید تجاری و بین‌المللی است، تمام تضامین از جانب ایران ایر ارائه می‌شود و دولت هیچگونه دخالتی در خصوص تضامین ندارد.

همچنین بنابه گفته اصغر فخری‌ه کاشان، قائم مقام وزیر راه در امور بین‌الملل وامی که برای خرید ایرباس و بوئینگ در نظر گرفته شده است برای ۸۵ درصد قیمت هواپیماها و ۱۸ ساله است و این طولانی‌ترین تسهیلاتی است که بدون ضمانت دولت و ضمانت بانک‌ها و بدون اعتبارات اسنادی یا LC دریافت شده است.

در حوزة حمل و نقل قرارداد ساخت کشتی‌های کانتنربر نیز که با شرکت هیوندایی کره جنوبی منعقد شد، عمده ارزش

با قرارداد دادن قراردادهای پسابرجام بر روی ترازوی منافع ملی و اقتصادی، به راحتی می‌توان به این پرسش که این دسته از قراردادها چه مزایایی برای کشورمان به همراه دارد، پاسخ داد. از همان ابتدای کار تأکید رئیس دولت یازدهم و مدیران ارشد بر این که ایران در پسابرجام قصد ندارد تنها بازاری برای کالاهای سایر کشورها باشد و سرمایه‌گذاری و تولید مشترک مد نظر ایران است، تکلیف سرمایه‌گذاران و شرکت‌های خارجی برای حضور و ورود به اقتصاد کشورمان روشن شد. بدین ترتیب، فاینانس و جوینت ونچر (تولید مشارکتی) کلید واژه اصلی حضور شرکت‌های خارجی در کشورمان شد.

شرکت‌هایی که در دوران تحریم حتی از فروش صرف کالاهای ساخته شده خود به ایران پرهیز می‌کردند، اکنون با سرمایه‌گذاری خود به دنبال تولید مشترک در داخل مرزهای ایران هستند.

در دوره‌ای که از امضای نهایی برجام و لغو تحریم‌ها می‌گذرد، قرارداد‌های کوچک و بزرگ بسیاری میان ایران و سایر کشورها به امضا رسیده که در تمام آنها شرکت‌های ایرانی و نه دولت طرف قرارداد هستند. با وجودی که قراردادهایی که در پسابرجام به امضا رسیده فهرست بلندبالایی پیدا کرده است، ولی نگاهی به مهمترین آنها که البته ارزش زیادی هم دارند، حکایت از منافع سرشار اقتصادی آنها برای کشورمان دارد. هرچند در تمام قرارداد دو طرف به دنبال منافع اقتصادی خود هستند، اما روش جذب سرمایه‌گذاری و حتی خریدهای مستقیم کالاهای نهایی، در شرایط اقتصادی ایران بهترین الگوی به کار گرفته شده بوده است.

در قرارداد خرید ۱۸۰ فروند هواپیمای مسافری از کمپانی‌های ایرباس و بوئینگ (۱۰۰ فروند ایرباس و ۸۰ فروند

قرارداد در قالب فاینانس تأمین می‌شود ضمن این که انتقال دانش به سازندگان داخل نیز جزو مفاد این قرارداد است.

■ مونتاز به تولید مشترک تغییر شکل داد

در میان تفاهمنامه‌ها و قراردادهای گوناگونی که در دوران پسابرجام میان ایران و کشورهای خارجی به امضا رسیده است، صنعت خودرو یکی از نخستین بخش‌هایی بود که با امضای چهار قرارداد روش متفاوتی نسبت به گذشته پیدا کرده است. در حالی که در گذشته عمده خودروهای خارجی به صورت مونتاز در داخل کشور تولید می‌شد، اما طبق قراردادی که میان ایران خودرو و پژو فرانسه به امضا رسید، جوینت ونچر یا همان تولید مشترک در دستور کار قرار گرفت تا با تأسیس شرکت مشترک «ایکاپ» با سهام برابر ۵۰-۵۰ درصد سه مدل پژوی ۲۰۰۸، ۳۰۱ و ۲۰۸ در ایران تولید شود. علاوه بر این شرکت پژو بابت خروج از ایران در دوران تحریم و خسارت‌هایی که به این صنعت وارد کرد مجبور شد در قالب‌های مختلف پرداخت‌های حتی غیر نقدی داشته باشد.

دومین قرارداد صنعت خودرو هم با رونو فرانسه امضا شد. مذاکرات بسیاری که بین رونو با خودروساز بزرگ کشور صورت گرفته بود، سازمان گسترش و نوسازی وارد عمل شد، طبق این قرارداد یک شرکت جوینت ونچر برای تولید محصولات مشترک ایجاد خواهد شد که ۴۰ درصد سهام آن متعلق به ایدرو ۶۰ درصد آن متعلق به رونو خواهد بود. ظرفیت اولیه تولید کارخانه مشترک رونو و ایدروسالانه ۱۵۰ هزار دستگاه بوده و نسل جدید دو خودروی سیمبل و داستر جدید به عنوان نخستین محصولات در سال ۲۰۱۸ در این کارخانه به تولید خواهند رسید.

پس از پژو و رونو، در پی مذاکرات صورت گرفته بین گروه خودرو سازی سایپا و سیتروئن فرانسه، در نهایت نیمه مهر ماه بود که قراردادی برای تولید و فروش خودروهای سیتروئن در ایران به امضا رسید. قرار است این دو شرکت محصولات مشترک را در کارخانه سایپا کاشان که آورده سایپا در این قرارداد است به مرحله تولید برسانند. سیتروئن مالکیت ۵۰ درصدی این کارخانه را در اختیار خواهد داشت.

بر اساس توافق دو شرکت قرار است ۳۰۰ میلیون یورو در بخش تحقیقات و تولید طی ۵ سال آینده سرمایه‌گذاری شود، انتقال تکنولوژی و استفاده قابل توجه از توانایی‌های داخلی از



فاینانس
و جوینت
ونچر (تولید
مشارکتی)
کلید واژه
اصلی حضور
شرکت‌های
خارجی در
کشورمان شد.
شرکت‌هایی که
در دوران تحریم
حتی از فروش
صرف کالاهای
ساخته شده خود
به ایران پرهیز
می‌کردند، اکنون
با سرمایه‌گذاری
خود به دنبال
تولید مشترک در
داخل مرزهای
ایران هستند

ایران

دوشنبه
۲۷ دی‌ماه ۱۳۹۵