

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

معاونت بررسی‌های اقتصادی



مقایسه حمایت مالی از صنعت خودروسازی در ایران و آمریکا

نگارندگان:

راحله قریشی، پیام نوروزی

شهریورماه ۱۳۹۵



خلاصه

خودروسازی و صنایع وابسته به آن، بخش مهمی از صنعت کشور را تشکیل می‌دهد. اما حمایت‌های مالی و تعرفه‌ای دولت نتوانسته به خوبی موجب پویایی و کارایی این صنعت شود. تجربه نجات مالی از صنعت خودروسازی آمریکا طی بحران مالی، حاکی از آن است که کمک مالی دولت مشروط به انجام یکسری اقدامات از طرف خودروسازان بوده است. از جمله این اقدامات می‌توان به تعلیق فعالیت شرکت‌های زیان ده، حل و فصل بدهی‌های شرکت از جمله تبدیل بدهی‌های شرکت به حقوق صاحبان سهام، کاهش پاداش مدیران اجرایی، کاهش نیروی کار، مزاد، فروش دارایی‌های مزاد شرکت، توسعه سریع وسایل نقلیه با انرژی کارآمد، ادغام عملیات، ادغام با شرکت‌های پیشرو صنعت و بروزرسانی مدل‌های خودرو اشاره کرد. بهبود وضعیت صنعت خودروسازی در کشور مشروط به حل مشکلات این صنعت، از جمله نبود بازار رقابتی، دخالت‌های دستوری دولت، نبود استراتژی مشخص برای صنعت خودرو و عدم جذب سرمایه‌گذاری خارجی مناسب در این بخش است. از این رو پیشنهاد می‌شود به جای آسان‌ترین راهکار_ یعنی تزریق نقدینگی به این صنعت_؛ حل مشکلات ساختاری این صنعت مورد توجه قرار گیرد.



فهرست مطالب

مقدمه	۴
۱. نجات مالی صنعت خودرو در آمریکا	۵
۱-۱. دلایل نجات مالی	۵
۱-۲. نجات مالی جنرال موتورز	۶
۱-۳. نجات مالی کرایسلر	۹
۱-۴. کمک مالی به فورد	۱۱
۱-۵. تأثیر صنعت خودرو بر اقتصاد آمریکا	۱۱
۲. حمایت مالی از صنعت خودرو در ایران	۱۳
۳. جمع بندی و پیشنهاد	۱۵
منابع	۱۷
ضمیمه : قانون ورشکستگی در آمریکا	۱۸



مقدمه

صنعت خودروسازی یکی از مهمترین صنایع کشور است که قدمت پنجاه ساله دارد. این صنعت در سال ۱۳۹۳ سهمی معادل ۱۰.۸ از ارزش افزوده و ۱۱.۴ درصد از اشتغال کارگاه‌های صنعتی کشور را داراست.^۱ بررسی نتایج جداول داده ستانده کشور نیز بیانگر آن است که در صنعت خودرو ۴۰ فعالیت بالادستی (تامین نهاده‌های واسطه‌ای صنعت خودرو) و ۶۶ فعالیت پایین دستی (خرید ستانده‌های این بخش) تاثیر گذار بوده و مبین اهمیت جایگاه صنعت خودرو در کشور است.

سابقه صنعت خودرو در کشور، زنجیره ارزش شکل گرفته به ویژه در بخش صنایع کوچک و متوسط در زمینه قطعه‌سازی (اگر چه منجر به رفع نیاز به واردات این صنعت نشده است)، تجربه و یادگیری حاصل شده طی سال‌های گذشته در زمینه طراحی و فرآیند تولید و امکان بکارگیری نیروهای متخصص فنی در این صنعت قابل انکار و صرف نظر کردن نیست.

وابستگی به واردات و کم بودن میزان صادرات از مشکلات ساختاری این صنعت است. به طوری که نسبت ارزش مواد اولیه وارداتی صنعت تولید وسایل نقلیه موتوری به ارزش افزوده این صنعت در سال ۱۳۹۳ حدود ۱۱ درصد بوده است. همچنین نسبت ارزش صادرات مستقیم به ارزش فروش این صنعت در سال ۱۳۹۳ حدود ۰.۸۲ درصد بوده، در حالی که این نسبت برای میانگین کارگاه‌های صنعتی ده نفر کارکن و بیشتر در همین سال، ۱۲.۶ درصد بوده است.

یکی از عوامل اصلی کاهش رشد صنعتی کشور بعد از ایجاد رکود تورمی در سال ۱۳۹۱، رکود در بخش صنایع خودروسازی بوده است. به طوری که شاخص تولید گروه وسیله نقلیه موتوری، تریلر و نیم تریلر از رقم ۱۰۰ در سال ۱۳۹۰ به رقم ۶۵.۸ در سال ۱۳۹۳ رسیده است. یعنی این شاخص هنوز به شاخص تولید سال ۱۳۹۰ نرسیده است. ادامه کساد در صنعت خودرو در سال ۱۳۹۴، که در ابتدای نیمه دوم این سال در قالب افزایش موجودی انبار این کارخانجات ظاهر شده بود، سیاست‌گذاران اقتصادی کشور را بر آن داشت تا با ارائه یک بسته مالی، به حمایت از صنعت خودرو بپردازند.

طی بحران مالی سال ۲۰۰۸، کشورهای زیادی به حمایت از صنایع استراتژیک خود روی آوردند. دولت آمریکا نیز در پی رکود اقتصادی در این کشور، با ارائه برنامه مشخص به حمایت از صنعت خودرو پرداخت.

اکنون نیز برخی کارشناسان بر این باورند دولت باید به حمایت مالی از این صنعت بپردازد. این کارشناسان دولت آمریکا را مثالی برای حمایت از صنعت خودرو این کشور ذکر می‌کنند. از این رو، این گزارش به مقایسه حمایت از مالی از صنعت خودرو در ایران و آمریکا می‌پردازد. شرایطی که دولت آمریکا برای پرداخت حمایت مالی از صنعت خودرو به خودروسازان تحمیل کرد را بیان کرده و در پایان راه‌کارهای سیاستی را برای بهبود وضعیت صنعت خودرو در کشور ارائه می‌کند.

۱. گزارش مرکز آمار ایران در خصوص کارگاه‌های صنعتی بیش از ده نفر سال ۱۳۹۳، گروه وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم تریلر



۱. نجات مالی^۱ صنعت خودرو در آمریکا

یکی از برنامه‌هایی که دولت آمریکا برای عبور از بحران مالی اجرا کرد، برنامه رهایی از دارایی‌های مشکل‌دار بود. این برنامه به خرید دارایی‌های سمی و سهام از موسسات مالی می‌پردازد. بخشی از این برنامه نجات مالی صنعت خودرو در آمریکا بود. به طور خاص سه شرکت جنرال موتورز، کرایسلر و فورد از این برنامه برای خروج از بحران استفاده کردند.

پس از چندین تلاش شرکت‌های خودروسازی برای استفاده از صندوق تراپ (TRAP) در طی بحران مالی، در دسامبر ۲۰۰۸ برنامه تامین مالی صنعت خودرو (AIFP^۲)، برای جلوگیری از انحلال کرایسلر و جنرال موتورز و فروپاشی صنعت خودرو در آمریکا راه اندازی شد. انحلال این شرکت‌ها می‌توانست منجر به عواقب بسیار بدی بر سایر تولیدکنندگان صنعت خودرو و سایر کسب و کارهای مرتبط با این صنعت داشته باشد.

۱-۱. دلایل نجات مالی

در سال ۲۰۰۶ نیز میزان تولید خودرو در آمریکا با کاهش ۵.۷ درصدی نسبت به سال ۲۰۰۵ همراه شد و فروش در سال ۲۰۰۶ کاهش یافت، در نتیجه خودروسازان موضوع تأمین مالی صفر درصد را طراحی کردند که از طریق آن تقاضا را تحریک کنند. به کارگران اعضای اتحادیه، به طور متوسط، به ازای هر ساعت ۷۰ دلار پرداخت می‌شد در حالی که نیروی‌های استخدامی جدید به ازای هر ساعت ۲۶ دلار دریافت می‌کردند. شرکت جنرال موتورز دو برابر بیشتر از نیازش، مدل و نمایندگی داشت که برخی دلیل آن را مقررات فرانشیز^۳ دولت می‌دانستند.

مجموع تولید خودرو در آمریکا در سال ۲۰۰۷ نزدیک به ۱۰.۸ میلیون دستگاه بود که در سال ۲۰۰۸ با ۱۹.۶ درصد کاهش به رقم ۸.۷ میلیون دستگاه رسیده بود. سه شرکت بزرگ خودروساز این کشور با کاهش ۱۱ تا ۲۶ درصدی در همین دوره روبرو شدند. در ماه دسامبر سال ۲۰۰۸، فروش خودرو ۳۷ درصد کمتر از ماه مشابه سال ۲۰۰۷ بود. با توجه به عملکرد نامناسب شرکتهای خودروسازی هم زمان با بروز بحران های مالی و کاهش مجدد فروش، به نظر می‌رسید. صنعت خودرو در ایالات متحده جهت بازگشتن به رقابت‌های جهانی به نجات مالی نیاز داشت.

با این حال، بسیاری در کنگره آمریکا سازندگان خودرو را متهم کردند که سال‌هاست به صورت رقابتی عمل نمی‌کنند. شرکت‌ها در ساخت وسایل نقلیه با انرژی‌های جایگزین، تاخیر کردند و به جای آن به دنبال کسب سود حاصل از فروش هامرز^۴ و اس یو وی^۵ بودند.

۱. طرح نجات مالی (Bailout) یک اصطلاح محاوره‌ای برای دادن وام به یک شرکت یا کشور که با گرفتاری مالی جدی یا ورشکستگی مواجه شده است، می‌باشد. همچنین این اصطلاح ممکن است برای اجازه دادن به یک نهاد در حال ورشکسته شدن که بدون پخش سرایت مالی ورشکسته شود، استفاده می‌شود.

^۲ Automotive Industry Financing Program

^۳ State Franchise Regulations

^۴ Hummers

۵. اس یو وی (Sport utility vehicle) به گونه‌ای از خودروها می‌گویند که برای کاربرد بیابانی و پیمودن مسیرهای ناهموار طراحی شده‌اند.



۱-۲. نجات مالی جنرال موتورز

در سال ۱۹۵۳، چارلز ویلسون^۱ رئیس سابق جنرال موتورز اعلام کرد: "هر چیزی که برای کشور ما خوب بود؛ برای جنرال موتورز نیز خوب بود و بالعکس." در سپتامبر ۲۰۰۵ فروش جنرال موتورز، به ۱۷.۳ میلیارد دلار افزایش یافت. تا سال ۲۰۰۷، آمریکایی‌ها دریافتند که بیانیه ویلسون دیگر درست نیست. ۲۰۰۸ همان سالی بود که تویوتا، از جنرال موتورز پیشی گرفت و توانست از طریق تأمین تقاضای جهانی برای اتومبیل‌های کوچک به خودروساز پیشرو در جهان تبدیل شود. زمانی که تویوتا مشغول ساخت کارخانه در ایالات متحده بود، جنرال موتورز کارخانه‌هایش را می‌بست و به جای تغییر و تحول، تأمین مالی با درصد صفر را برای فروش اس یو وی‌ها و سایر وسایل نقلیه بزرگ پیشنهاد می‌داد.

در اکتبر ۲۰۰۸ واگنر رئیس موسسه جنرال موتورز در جلسه خصوصی با رئیس فدرال رزرو مبلغ ۵ میلیارد دلار وام و ۵ میلیارد دلار اعتبار برای پرداخت به بدهی بانکی و تأمین کنندگان شرکت را درخواست نمود. در فصل سوم ۲۰۰۸ شرکت جنرال موتورز ۲.۵ میلیارد دلار زیان خالص شناسایی کرد و نشان داد که نقدینگی شرکت به سرعت در حال کم شدن است. به طوری که نقدینگی شرکت برای ماه‌های باقی مانده از سال ۲۰۰۸، حداقل مقدار لازم برای انجام عملیات خواهد بود و در دو فصل اول سال ۲۰۰۹، نقدینگی شرکت به طور قابل توجهی کمتر از این مبلغ خواهد بود.

در تاریخ ۷ نوامبر ۲۰۰۸ مدیر شرکت در مصاحبه با شبکه CNBC پیشنهاد ورشکستگی را رد کرد و گفت که به هیچ وجه شرکت برنامه‌ای برای اعلام ورشکستگی ندارد و اعلام کرد که شرایط محیطی برای فروش خودرو به مردم مناسب نیست. در ۸ نوامبر ۲۰۰۸ هری رید^۲ سناتور آمریکایی طی نامه‌ای به رئیس فدرال رزرو، خواستار در نظر گرفتن مبلغی از صندوق تراپ (TRAP) برای نجات صنعت خودرو شد. اما کاخ سفید با این موضوع مخالفت کرده و گفت برنامه تراپ (TRAP) صرفاً مربوط به موسسات مالی است.

در تاریخ ۲۰ نوامبر ۲۰۰۸، موسسه GMAC درخواست تاسیس یک شرکت هلدینگ بانکی (BHC)، برای انتقال بدهی طلبکاران به این شرکت و استفاده از برنامه تراپ (TRAP) را، به فدرال رزرو داد.

در تاریخ ۲۱ نوامبر هری رید، رهبر اکثریت سنای آمریکا، نامه‌ای به سه رئیس خودروساز بزرگ آمریکا ارسال کرد و از آن‌ها درخواست کرد برنامه تجدید ساختاری خود را تا ۲ دسامبر ۲۰۰۸ ارائه دهند. او گفت: سه خودروساز بزرگ بایستی برگردند و طرح مسئولانه‌ای را تهیه و به مجلس ارائه دهند تا دریافت آرای مورد نیاز فراهم شود. "اینکه سه مدیر عامل با جت‌های بزرگ شرکت به واشنگتن پرواز کنند هیچ کمکی به آن‌ها نخواهد کرد." او گفت که کنگره قصد دارد در تاریخ ۸ دسامبر برنامه کمک به صنعت خودرو را بررسی کند.

^۱ Charles Wilson

^۲ Harry Reid



معاونت بررسی های اقتصادی

کسانی که با استفاده از صندوق (TARP) مخالف بودند اعلام داشتند: خودروسازان خودشان شرایط نزدیک به ورشکستگی را برای خود به ارمغان آوردند و این (ورشکستگی) به خاطر دوره‌ای که به تجهیزات مصرف کارآمد انرژی تجهیز نشدند؛ نیست. آن‌ها می‌باید تولید، اشتغال و نمایندگی‌هایشان را سال‌ها پیش تقلیل می‌دادند. روزنامه‌نگار دیوید بروکس گفت: "... اگر در حال حاضر به این شرکت‌ها اجازه ورشکستگی داده نشود آن‌ها، هرگز ورشکسته نخواهد شد."

سه خودروساز برنامه تجدید ساختار خود را در تاریخ ۲ دسامبر ۲۰۰۸ به کنگره دادند و درخواست کردند که ۳۴ میلیارد دلار وام و خط اعتباری به آن‌ها داده شود. کنگره در ابتدا بررسی کرد که آیا برنامه‌ریزی سازماندهی مجدد (فصل ۱۱ قانون ورشکستگی) بدون کمک مالی بهترین جایگزین برای شرکت‌ها می‌باشد یا نه، اما متوجه شد که پیاده سازی آن خیلی طول خواهد کشید. رئیس جمهور بوش^۱ و هنک پالسون^۲، وزیر خزانه‌داری آمریکا با کمک مالی ۲۳.۴ میلیارد دلاری (۱۳.۴ میلیارد دلار برای جنرال موتورز، ۴ میلیارد دلار کرایسلر، ۶ میلیارد دلار فورد) با استفاده از صندوق (TARP) به توافق رسیدند. اما شرکت‌های خودروساز ملزم به ارائه برنامه رشد و ترقی واقعی تا ۳۱ مارس ۲۰۰۹ شدند. این برنامه می‌باید به نحوی تنظیم می‌شد که شرکت قادر باشد در نهایت وام دریافتی را به صندوق بازپرداخت نماید.

در این برنامه، شرکت‌ها متعهد شدند تا برای توسعه سریع^۳ وسایل نقلیه با انرژی کارآمد و ادغام عملیات، اقدام نمایند. جنرال موتورز و فورد موافقت کردند که تعدادی از مدل‌هایی که تولید می‌کنند را به روز رسانی کنند. آن‌ها همچنین موفق شدند موافقت نامه‌ای با اتحادیه کارگران خودرو^۴ امضا کنند که کمک به صندوق اطمینان سلامت^۵ و بازنشستگان را به تأخیر اندازد و پرداخت به کارگرانی که خدمت آن‌ها خاتمه یافته است؛ کاهش یابد. هر سه مدیر اجرائی موافقت کردند در قبال کمک به آنها، برای ۱ دلار در سال کار کنند و جت‌های شرکت‌های خود را به فروش رسانند.

جنرال موتورز و کرایسلر برنامه تجدید ساختار خود را در تاریخ ۱۷ فوریه ۲۰۰۹ ارائه کردند. در این برنامه این دو شرکت خواستار افزایش وام از ۱۷.۴ میلیارد دلار به ۳۹ میلیارد دلار شدند. اما اوپاما این برنامه را رد کرد و به این شرکت‌ها مهلت زمانی و سرمایه داد تا برنامه تجدید ساختار خود را اصلاح کنند.

دولت ۶۰ روز به جنرال موتورز مهلت داد تا برنامه تجدید ساختار خود را کامل کند. این شرکت طی این مدت ۶ میلیارد دلار به عنوان سرمایه در گردش دریافت نمود. همچنین رئیس و مدیرعامل شرکت جنرال موتورز (واگنر) بر کنار

^۱ President Bush

^۲ Hank Paulson

^۳ Fast track development

^۴ United Automobile Workers

^۵ health trust fund



معاونت بررسی های اقتصادی

شد و کنت کرسا^۱ رئیس و مدیرعامل سابق نورث روپ گرومن^۲ به عنوان مدیرعامل جدید منصوب شد. همچنین دولت اعلام کرد که طی دوران بازسازی تعهدات خرید خودرو را تضمین خواهد نمود.

جنرال موتورز در ۲۷ آوریل طرح بازسازی خود را برای جلوگیری از ورشکستگی ارائه کرد که طی آن ۲۱ هزار شغل اضافی را حذف نمود و مقرر شد شرکت بدهی های خود را بپردازد و همچنین ۱۰ میلیارد دلار از وام های خود را تبدیل به حقوق صاحبان سهام کند.

کمک مالی اولیه به مبلغ، ۱۳.۴ میلیارد دلار برای جنرال موتورز کافی نبود. بنابراین در ماه آوریل، ۲ میلیارد دلار دیگر قرض گرفت و در ماه مه با ۴ میلیارد دلار دیگر توانست به فعالیت خود ادامه دهد. در سال ۲۰۰۹، برای اولین بار از زمان رکود بزرگ، بهای سهام جنرال موتورز کاهش یافت و برای اولین بار بعد از رکود بزرگ، هر سهم زیر ۱ دلار معامله شد.

در اول ژوئن ۲۰۰۹، جنرال موتورز مشمول ورشکستگی (فصل ۱۱) شد؛ ۸۲ میلیارد دلار دارایی و ۱۷۲.۸ میلیارد دلار بدهی داشت. در همان ماه، فروش به پایین ترین نقطه خود یعنی ۹.۵ میلیارد دلار رسید.

دولت زمانی که جنرال موتورز وارد مرحله سازماندهی مجدد (فصل ۱۱ قانون ورشکستگی) شده بود برای تأمین مالی عملیاتی، ۳۰ میلیارد دلار وام به این شرکت پرداخت نمود و همچنین ضمانت نامه های تمدید شده جنرال موتورز را تضمین کرد. در عوض دولت، ۶۰ درصد از سهام عادی و سهام ممتاز شرکت را خریداری نمود و کانادا نیز ۱۲ درصد از سهام شرکت را خریداری کرد.

اتحادیه اطمینان سلامت^۳، در ازای پرداخت ۲۰ میلیارد دلار مورد نیاز برای پوشش مقرری ۶۵۰ هزار بازنشسته، ۱۷.۵ درصد از سهام مالکیت شرکت را دریافت نمود. دارندگان اوراق قرضه در ازای ۲۷ میلیارد دلار اوراق قرضه، ۱۰ درصد مالکیت سهام را دریافت کردند. در نهایت تمامی سهامداران همه سرمایه گذاری خود را از دست دادند.

جنرال موتورز متعهد شد تا وام ۳۰ میلیارد دلاری را تا سال ۲۰۱۲ بازپرداخت کند. این شرکت متعهد به کاهش بدهی خود تا میزان ۳۰ میلیارد دلار از طریق تبدیل بدهی به حقوق صاحبان سهام شد و توافق نمود که مقرری اتحادیه مراقبت از سلامت^۴ تا سال ۲۰۱۰ به بازنشستگان پرداخت خواهد شد. همچنین جنرال موتورز متعهد شد تا بخش های ساب^۵، ساترن^۱ و هامر را بفروشد و تعداد مدل ها برای فروش را به ۴۰ مدل کاهش دهد، ۱۱ کارخانه را تعطیل کرد، ۴۰ درصد از ۶ هزار نمایندگی خود را را منحل و بیش از ۲۰ هزار شغل را کاهش داد.

^۱ Kent Kresa

^۲ Northrup Grumman

^۳ Union Health Trust

^۴ Union Health-Care

^۵ Saab



معاونت بررسی های اقتصادی

دولت مشوق‌هایی را برای خریداران جدید خودرو معرفی کرد؛ همچنین کلیه ضمانت‌های جدید خودروها را پشتیبانی کرد، برنامه تحریک اقتصادی^۲، به خریداران خودرو جدید این اجازه را می‌داد که از مالیات کمتری بر فروش تمامی خودروها برخوردار شوند.

هدف دولت این بود که جنرال موتورز کارآمدتر و تبدیل به یک شرکت سودآور شود. این اتفاق زمانی رخ می‌داد که فروش جنرال موتورز به ۱۰ میلیون دستگاه خودرو در سال برسد. سودآوری شرکت جنرال موتورز در جولای ۲۰۰۹ زمانی که فروش به ۱۰.۷۵۸ میلیون دلار افزایش یافت؛ اتفاق افتاد. جنرال موتورز در ۱۰ جولای ۲۰۰۹ در قالب دو شرکت جداگانه ظاهر شد که جنرال موتورز قدیمی عهده دار بدهی‌ها شد.

جنرال موتورز جدید، دارایی‌ها، همچنین ۱۷ میلیارد دلار بدهی، قرارداد با اتحادیه‌ها و صندوق‌های بازنشستگی که با کمبود بودجه روبرو بود را در دست گرفت که این اقدام به جنرال موتورز جدید اجازه می‌داد تا به عنوان یک شرکت سودآور فعالیت نماید. شرکت‌های جدید تنها دارای چهار برند بود: شورت^۳، کادیلاک^۴، GMC و بیوک^۵. شرکت ساب، فروخته شد در حالی که ساترن و هامر تولید خود را متوقف کردند.

در ۱۷ نوامبر سال ۲۰۱۰، خزانه‌داری آمریکا اعلام کرد که نیمی از سهام جنرال موتورز خود را در قالب عرضه اولیه عمومی در بازار سهام به ازای هر سهم ۳۳ دلار می‌فروشد. در نوامبر ۲۰۱۳، نیز مجدداً اعلام کرد که باقی مانده ۳۱.۱ میلیون سهام جنرال موتورز خود را به فروش خواهد رساند.

دولت آمریکا در ۱۸ دسامبر ۲۰۱۴، طرح نجات مالی ۸۰ میلیارد دلاری‌اش به صنعت خودرو را پایان داد و این اتفاق درست زمانی بود که خزانه‌داری آمریکا آخرین سهام باقیمانده از موسسه مالی ALLY (GMAC) را به مبلغ ۱۹.۶ میلیارد دلار فروخت. خزانه‌داری آمریکا، با فروش سهام موسسه ALLY (بازوی مالی جنرال موتورز) در زمانی که بازار سهام رونق داشت، از سرمایه‌گذاری اولیه به ارزش ۱۷.۲ میلیارد دلار، سودی برابر با ۲.۴ میلیارد دلار کسب نمود.

۱-۳. نجات مالی کرایسلر

در ۱۶ ژانویه سال ۲۰۰۹، وزارت خزانه‌داری آمریکا، تخصیص وام ۱.۵ میلیارد دلاری را برای موسسه مالی کرایسلر^۷ تصویب کرد. نرخ بهره وام ۱ واحد درصد از نرخ لایبور بالاتر بود. موسسه مالی کرایسلر متعهد شد ۷۵ میلیون دلار به

^۱ Saturn

^۲ Economic Stimulus bill

^۳ Chevrolet

^۴ Cadillac

^۵ Buick

^۶ General Motors Acceptance Corporation

^۷ Chrysler Financial



معاونت بررسی های اقتصادی

عنوان بهره، به دولت پرداخت کند و پاداش اجرایی مدیران را تا ۴۰ درصد کاهش دهد. خریداران خودرو، تأمین مالی صفر درصد را برای مدت پنج سال برای برخی از مدل‌های این شرکت دریافت کردند. این موسسه در تاریخ ژوئیه ۲۰۰۹ وام و بهره آن را به طور کامل پرداخت کرد.

کرایسلر ۴ میلیارد دلار از وام ۷ میلیارد دلاری را که در ابتدا درخواست کرده بود؛ دریافت نمود. این مبلغ سهم کرایسلر از ۲۳.۴ میلیارد دلاری بود که رئیس جمهور بوش تصویب کرده بود. همچنین ۶ میلیارد دلار از وزارت انرژی برای تجهیز وسایل نقلیه با هدف بهینه سازی و کارآمد نمودن مصرف انرژی درخواست کرد؛ در عوض، شرکت کرایسلر متعهد شد تا بدهی‌های شرکت را به حقوق صاحبان سهام تبدیل نماید. کرایسلر از ۳ شرکت بزرگ خودروساز درخواست کرد که با همکاری دولت سرمایه‌گذاری مشترکی برای توسعه وسایل نقلیه با انرژی‌های تجدید پذیر انجام دهند. در همین راستا شرکت کرایسلر متعهد شد ساخت وسیله نقلیه الکتریکی را در سال ۲۰۱۰ آغاز کند و تا سال ۲۰۱۳، ۵۰۰ هزار دستگاه تولید کند.

بعد از رد برنامه تجدید ساختار کرایسلر در فوریه ۲۰۰۹ توسط دولت اوباما، دولت به کرایسلر نیز تا ۳۰ روز برای نهایی کردن قرارداد با فیات مهلت داد. اگر کرایسلر و فیات به توافق می‌رسیدند دولت ۶ میلیارد دلار از محل صندوق تسهیلات به این شرکت پرداخت می‌نمود. دولت همچنین بخشی از ۷۰۰ میلیارد دلار منابع صندوق EESA^۱ (قانون ثبات سازی فوری اقتصاد) را در قالب یارانه برای تأمین مالی صفر درصد برای خرید خودروهای کرایسلر استفاده کرد.

در ۳۰ آوریل سال ۲۰۰۹، کرایسلر اعلام ورشکستگی کرد. تیم گایتنر^۲، مسئول خزانه‌داری آمریکا برای تأمین مالی عملیات کرایسلر در حالی که دچار ورشکستگی شده بود؛ ۶ میلیارد دلار وام به این شرکت پرداخت کرد. کرایسلر ۵۸.۵ درصد از سهام خود را به شرکت خودروساز ایتالیایی (فیات)^۳ واگذار نمود و با این شرکت که دهمین خودروساز بزرگ جهان بود، ادغام شد. مالکیت بقیه سهام شرکت، به اتحادیه اطمینان منافع سلامت کارگران بازنشسته^۴ تعلق گرفت. کرایسلر نمایندگی‌های ضعیف خود را به عنوان بخشی از فرآیند ورشکستگی تعطیل کرد.

در ماه مه ۲۰۱۱، کرایسلر ۱۱.۲ میلیارد دلار از ۱۲.۵ میلیارد دلار وام TARP را شش سال جلوتر از برنامه پرداخت نمود. هزینه تأمین منابع مالی جهت بازسازی این شرکت، برای مالیات دهندگان امریکا ۱.۳ میلیارد دلار تمام شد.

در سال ۲۰۱۳، مدیر عامل شرکت فیات، سرژیو مارچین^۵ اعلام کرد که قصد دارد بقیه سهام کرایسلر را در بورس اوراق بهادار نیویورک خریداری کند و با ادغام این دو به یک خودروساز جهانی رقابت پذیرتر تبدیل شود. در سال

^۱ Emergency Economic Stabilization Act

^۲ Tim Geithner

^۳ Fiat SpA of Italy

^۴ Workers Retiree Medical Benefits Trust

^۵ Sergio Marchionne



معاونت بررسی های اقتصادی

۲۰۱۳ رتبه شرکت کرایسلر در بین خودروسازان جهان از حیث میزان تولید انواع خودرو ۱۱ و رتبه شرکت فیات ۱۳ بود که پس از ادغام این دو شرکت، در سال ۲۰۱۴ رتبه شرکت فیات جدید به هفتم ارتقاء یافت.

۴-۱. کمک مالی به فورد

فورد خط اعتباری به مبلغ ۹ میلیارد دلار از دولت و وام ۵ میلیارد دلاری از وزارت انرژی درخواست نمود. این شرکت متعهد شد توسعه وسایل نقلیه هیبریدی و برقی^۱ را سرعت دهد، کارخانه‌ها را به جهت افزایش تولید خودروهای کوچکتر، مجهز نماید، نمایندگی‌ها را ببندد و کارخانه ولوو را بفروشد. فورد نسبت به دو شرکت دیگر از وضعیت بهتری برخوردار بود. زیرا قبلاً در سال ۲۰۰۶ از طریق به رهن گذاشتن، دارایی‌های خود را به ۲۴.۵ میلیارد دلار افزایش داده بود.

۵-۱. تأثیر صنعت خودرو بر اقتصاد آمریکا

در زمان نجات مالی، سهم صنعت خودرو از تولید ناخالص داخلی آمریکا ۳.۶ درصد معادل تقریبی ۵۰۰ میلیارد دلار بود. در آوریل سال ۲۰۰۶، کارخانجات خودرو و ساخت قطعات حدود ۱.۱ میلیون نفر کارگر استخدام کردند که بالاترین رقم استخدام نیروی کار محسوب می‌شد. سه سال بعد، یعنی در ژوئن ۲۰۰۹ این تعداد ۴۳ درصد کاهش یافت و به ۶۲۴ هزار کارگر رسید. نمایندگی‌ها ۱۶ درصد از نیروی کار خود را اخراج کردند، و از یک نقطه اوج ۱.۹ میلیون کارگر در سپتامبر ۲۰۰۵ طی ۵ سال به ۱.۶ میلیون کارگر در فوریه ۲۰۱۰ رسیدند.

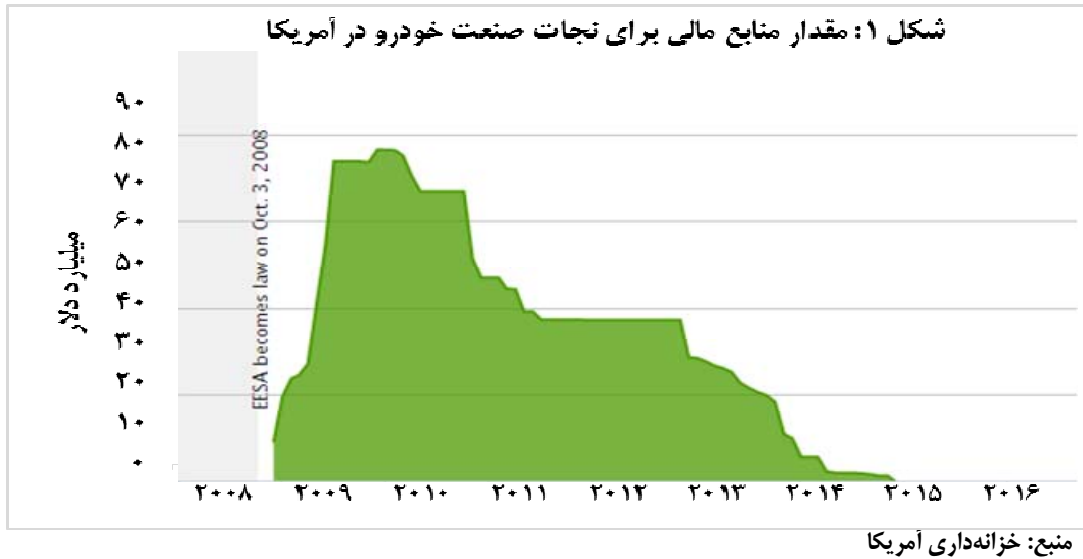
در زمان کمک مالی، بسیاری از تحلیلگران بر این باور بودند که حتی با وجود کمک مالی، کرایسلر ورشکسته خواهد شد و فورد واقعاً به کمک مالی نیاز ندارد. بنابراین، تأثیر اصلی کمک مالی، نجات نیروی کار در جنرال موتورز بود. با این حال، چه جنرال موتورز کمک مالی دریافت می‌کرد یا نمی‌کرد بدلیل رشد پایین اقتصادی، مجبور شد تا تعداد نیروی کار و میزان تولید خود را کاهش دهد.

بین ژانویه ۲۰۰۹ تا دسامبر ۲۰۱۳، خزانه‌داری ایالات متحده در مجموع حدود ۸۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری، عمدتاً در جنرال موتورز انجام داد. هزینه این طرح نجات مالی برای مالیات‌دهندگان آمریکا ۹.۲ میلیارد دلار تمام شد. (جدول ۱)

جدول ۱: میزان سرمایه‌گذاری دولت آمریکا در دو خودروسازی بزرگ این کشور

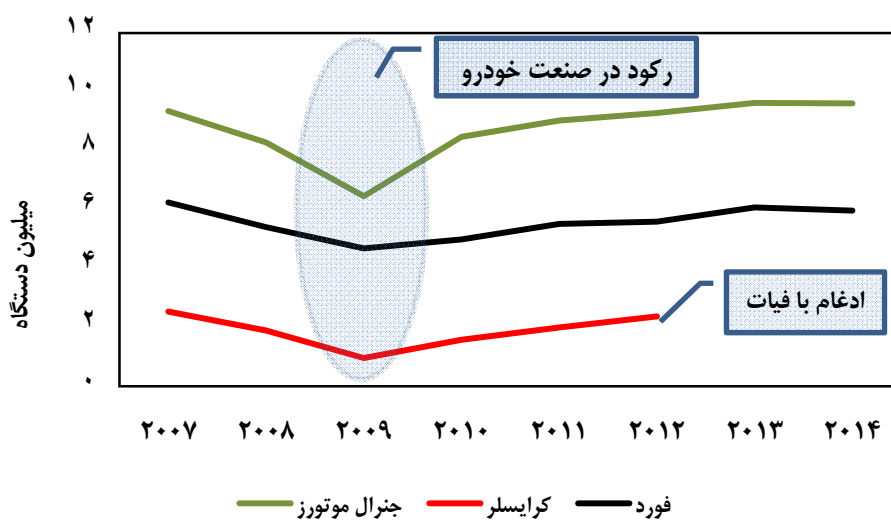
شرکت	میزان سرمایه‌گذاری (خرید سهام)	درآمد حاصل از فروش سهام	سود/زیان	تاریخ پایان کمک مالی
جنرال موتورز (GM)	۵۰ میلیارد دلار	۳۹.۷ میلیارد دلار	۱۰.۳- میلیارد دلار	۹ دسامبر ۲۰۱۳
موسسه مالی ALLY	۱۷.۲ میلیارد دلار	۱۹.۶ میلیارد دلار	۲.۴+ میلیارد دلار	۱۸ دسامبر ۲۰۱۴
کرایسلر (Chrysler)	۱۲.۵ میلیارد دلار	۱۱.۲ میلیارد دلار	۱.۳- میلیارد دلار	مه ۲۰۱۱
جمع	۷۹.۷ میلیارد دلار	۷۰.۵ میلیارد دلار	۹.۲- میلیارد دلار	

^۱ Battery-Powered



در شکل ۲ میزان تولید این سه خودروساز بزرگ مشخص شده است. همان طور که مشاهده می شود میزان تولید سه خودروساز در سال ۲۰۰۹ به کمترین میزان خود رسیده و سپس روند صعودی در پیش گرفته است. تولید خودرو شرکت جنرال موتورز در سال ۲۰۰۷ رقم ۹.۳ میلیون دستگاه بوده که در سال ۲۰۰۹ به ۶.۴ میلیون دستگاه کاهش یافته است. میزان تولید خودرو این شرکت در سال ۲۰۱۲ به رقم نزدیک به سال ۲۰۰۷ رسیده است. در تاریخ ژانویه ۲۰۱۲ گزارش ها حاکی از آن بود که پس از خروج دو شرکت جنرال موتورز و کرایسلر از ورشستگی، در سال ۲۰۰۹، ۲۰۰ هزار شغل ایجاد شده است.

نمودار ۲: مقدار تولید خودرو سه شرکت بزرگ خودروساز آمریکا





معاونت بررسی های اقتصادی

شایان ذکر است صنعت خودرو در آمریکا یک صنعت رقابتی است. متوسط تعرفه واردات وسایل حمل و نقل در این کشور ۳.۱ درصد و حداکثر تعرفه واردات برای این محصولات ۲۵ درصد است. ۵۵.۳ درصد از واردات در این گروه از کالاها مشمول تعرفه صفر درصد است. صادرات صنعت خودرو آمریکا از ۱۱۱ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۸ به ۷۲.۶ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۹ کاهش یافت که پس از بازسازی شرکتهای خودروسازی، مجدداً روند افزایشی صادرات این کشور آغاز شد به نحوی که در سال ۲۰۱۴ صادرات محصولات خودرو این کشور به رقم ۱۳۸ میلیارد دلار رسید. سهم صادرات صنعت خودرو از کل صادرات خودرو جهان حدود ۱۰ درصد است.

برخی صاحب نظران در جریان کمک مالی به کارخانجات خودروسازی آمریکا اظهار می کنند، از آنجا که هدف اصلی طرح نجات کمک به اشتغال آمریکا بود اگر هیچگونه کمک مالی نیز صورت نمی گرفت؛ با پایان رکود اقتصادی، فورد، تویوتا و هوندا تمام سهم بازار را در اختیار می گرفتند؛ کارخانجات خود را در ایالات متحده افزایش می دادند و اشتغال ایجاد می کردند. همچنین زیان جنرال موتورز به اندازه زیان پان امریکن، TWA^۱ و دیگر شرکت های که میراث قوی آمریکا محسوب می شوند؛ و رقابت پذیری خود را از دست دادند، و ممکن بود تاثیر عمیقی بر اقتصاد آمریکا بگذارد، قابل توجه نبود لذا نجات مالی صنعت خودرو مانند نجات AIG^۲ و یا سیستم بانکی، بحرانی قلمداد نشده و نباید مشمول طرح نجات مالی می گردید.

۲. حمایت مالی از صنعت خودرو در ایران

بر اساس گزارش بانک مرکزی شاخص تولید گروه وسیله نقلیه موتوری، تریلر و نیم تریلر در سال ۱۳۹۰ برابر با صد بوده که در سال ۱۳۹۳ به رقم ۶۵.۸ کاهش یافته است. ادامه کاهش تقاضا و رکود در صنعت خودرو در سال ۱۳۹۴، سیاستگذاران اقتصادی کشور را بر آن داشت تا نسبت به شرایط موجود راهکاری اتخاذ نمایند.

از این رو شورای پول و اعتبار در جلسه مورخ ۱۳۹۴/۲/۱۵ افزایش مبلغ تسهیلات خرد (خرید خودرو، خرید کالاهای مصرفی بادوام، جعاله و کارت اعتباری بر پایه عقد مرابحه) را تصویب کرده و بانک مرکزی در تاریخ ۱۳۹۴/۳/۱۱ شیوه نامه اعطای تسهیلات خرید خودرو و کالاهای بادوام تولید داخل را به شبکه بانکی ابلاغ کرد. به این ترتیب، تسهیلات خرید خودرو به میزان ۶۰٪ قیمت تمام شده خودرو و حداکثر تا مبلغ ۱۵۰ میلیون ریال و همچنین برای تعویض خودروهای فرسوده معادل ۸۰٪ قیمت تمام شده خودرو و حداکثر تا مبلغ ۲۰۰ میلیون ریال افزایش یافت. نرخ سود این تسهیلات نیز مطابق نرخ سود عقود مبادله ای مصوب شورای پول و اعتبار تعیین شد.

اما این راهکار نیز کمکی چندانی به افزایش تقاضا برای خرید خودرو نکرد. رشد منفی شاخص فروش و افزایش قابل توجه موجودی انبار در فصل اول سال ۱۳۹۴ سبب شد که در فصل دوم، خودروسازان سطح تولید خود را به شدت

^۱ Trans World Airlines

^۲ American International Group



معاونت بررسی های اقتصادی

کاهش دهند. شاخص تولید صنعت خودرو در این فصل با ۲۲.۴ درصد رشد منفی نسبت به فصل مشابه سال قبل مواجه شده است. لازم به ذکر است که شاخص تولید صنعت خودرو در فصل دوم سال ۱۳۹۴ در سطح ۵۳.۴ واحد قرار گرفت که بیانگر آن است که در مقایسه با سال ۱۳۹۰ که این شاخص در سطح ۱۰۰ واحد قرار داشته است، فعالیت این صنعت همچنان بسیار پایین تر از ظرفیت تولید خود بوده است.

در فصل دوم سال ۱۳۹۴ شاخص فروش صنعت خودرو رشد منفی ۹.۰ درصدی را نسبت به مدت مشابه سال قبل دارا بود. تداوم رشد منفی شاخص فروش صنعت خودرو نشان داد که همانند فصل اول سال ۱۳۹۴، افت تقاضا به دلایلی از قبیل کاهش قدرت خرید خانوارها و نیز تعویق تقاضا به دوره بعد از اجرای توافق هسته‌ای، در این فصل نیز تاثیرگذار بوده است. به نظر می‌رسد که شکل‌گیری یک کمپین در تابستان ۱۳۹۴، با هدف منع خرید خودروهای داخلی نیز به افت بیشتر تقاضا و رکود حاکم بر این صنعت کمک کرده است. در دو فصل اول و دوم سال ۱۳۹۴ نسبت تغییر موجودی انبار به تولید صنایع خودرو بوسیله به ترتیب با افزایش ۲۴٪ و ۶.۴٪ همراه بود.

در نتیجه دولت در بسته خروج از رکود در آبان ۱۳۹۴، تسهیلات خرید خودرو را از حداکثر ۱۵ میلیون تومان به حداکثر ۲۵ میلیون تومان و به میزان ۸۰٪ قیمت تمام شده خودرو افزایش داد. براساس طرحی که دولت برای پرداخت وام ۲۵ میلیون تومانی خودرو در نظر گرفت، بانک عامل اسناد تجاری ناشی از فروش خودرو را تا سقف ۲۵۰ میلیون ریال و حداکثر تا ۸۰ درصد بهای فروش هر دستگاه خودرو، در قالب عقد خرید دین با نرخ ۱۶ درصد خریداری می‌کرد.

مقرر شد که منابع مورد نیاز این طرح توسط بانک مرکزی با نرخ سالانه ۱۴ درصد برای بانک‌های عامل تامین شود. به عبارت دیگر، در این شیوه متقاضیان می‌توانستند از آبان ۱۳۹۴ با مراجعه مستقیم به نمایندگی‌های مجاز، نسبت به خرید دستگاه موردنظر اقدام کرده و بخشی از بهای دستگاه را به صورت نقد و مابقی را حداکثر تا ۲۵۰ میلیون ریال که بیش از ۸۰ درصد بهای آن نباشد، در قبال ارایه اسناد تجاری و اقساط حداکثر ۸۴ ماه با احتساب سالانه ۱۶ درصد به صورت چک یا سفته به نمایندگی مجاز پرداخت کنند.

در ادامه، خودروساز اسناد تجاری دریافتی از مشتریان را ظهورنویسی نموده و به بانک‌های عامل ارایه می‌کند. بانک‌های عامل اسناد تجاری ارایه شده از سوی خودروساز را که سررسید آنها کمتر از چهار سال باشد، با نرخ ۱۶ درصد خریداری نموده و مبلغ موردنظر را به حساب خودروساز واریز می‌کنند. مدت زمان پرداخت تسهیلات از یک تا چهار سال و سود تسهیلات اعطائی ۱۶ درصد تعیین شد. بانک مرکزی نیز متعهد شد که ۱۱۰ هزار دستگاه خودرو را تأمین مالی کند.

مدت زمان اجرای طرح شش ماه در نظر گرفته شد که در عرض شش روز بیش از تعهد بانک مرکزی، از متقاضیان ثبت نام بعمل آمد. براساس آمار وزارت صنعت، معدن و تجارت ۱۹ هزار و ۹۷۵ متقاضی بیش از این تعداد برای خرید خودرو ثبت نام کردند و بانک مرکزی نیز تأمین مالی ثبت نام‌های اضافه را با نرخ ۱۹ درصد برعهده گرفت اما خودروسازان موظف شدند با نرخ ۱۶ درصد، این تسهیلات را برای این گروه از ثبت نام کنندگان فراهم کنند.



معاونت بررسی های اقتصادی

در نتیجه اجرای این طرح، بیش از دو هزار میلیارد تومان به پایه پولی کشور اضافه شد^۱ که مسلماً اثر خود را بر افزایش تورم نشان داده است. همچنین حدود ۱۳۰ هزار خودرو به فروش رفت. این اقدام گرچه به صورت موقت موجب خالی شدن انبارهای خودروسازان شد، اما موجب ایجاد تحریک جدی در افزایش تقاضا برای خرید خودرو در بازار نگردید.

۳. جمع‌بندی و پیشنهاد

- تجربه کشور آمریکا بیان کننده آن است که اولاً کمک مالی به صنعت خودرو این کشور در شرایط بحرانی رخ داده است. ثانیاً نجات مالی این صنعت به شرط انجام یک سری اقدامات از طرف شرکت‌های خودروسازی صورت گرفته است. در زمانی که شرکت‌های خودروساز در آمریکا هنوز وارد فرآیند ورشکستگی نشده بودند، کمک مالی به آن‌ها مشروط به ارائه برنامه اصلاح ساختار شرکت‌ها بوده است که از جمله تعهدات شرکت‌های خودروساز آمریکایی می‌توان به تعلیق فعالیت شرکت‌های زیان ده، حل و فصل بدهی‌های شرکت از جمله تبدیل بدهی‌های شرکت به حقوق صاحبان سهام، کاهش پاداش مدیران اجرایی، کاهش نیروی کار مازاد، تقلیل تعداد مدل‌ها، فروش دارایی‌های مازاد شرکت، توسعه سریع وسایل نقلیه با انرژی کارآمد و ادغام عملیات، ادغام با شرکت‌های پیشرو صنعت و بروزرسانی مدل‌های خودرو نام برد. در زمانی نیز که شرکت‌های خودروساز آمریکایی وارد فرآیند تجدید ساختار یا ورشکستگی (فصل یازده) شدند، این شرکت‌ها ملزم به انجام اصلاحاتی مفصلی شدند که در پیوست گزارش آورده شده است.
- اما در ایران، صنعت خودروسازی بدون ارائه برنامه اصلاح ساختار از دولت کمک مالی دریافت می‌نماید و همین مسئله موجب می‌شود که کمک مالی دولت تاثیر ناچیز و موقتی بر تولید این شرکت‌ها گذاشته و صرفاً محدود به کاهش موجودی انبار بدون اعمال اصلاح ساختاری در این شرکت‌ها گردد.
- تا زمانی که شرکت‌های خودروساز، منابع مالی را بجای ارتقاء کیفیت تولید به سرمایه‌گذاری در املاک و مستغلات، تأسیس بانک و سایر موارد از این قبیل اختصاص دهند، نمی‌توان امیدوار بود که کمک مالی دولت به این شرکت‌ها منجر به کارآمدی و افزایش کیفیت تولیدات این شرکت‌ها گردد.
- یکی از مشکلاتی که این شرکت‌ها عنوان می‌کنند، کمبود نقدینگی است. این مسئله در حالی عنوان می‌شود که رشد نقدینگی در سال ۱۳۹۴ رقم ۳۰ درصد بوده است. در واقع مشکل فعلی اقتصاد کشور و واحدهای تولیدی خشکی اعتبار است نه کمبود نقدینگی. این مشکل اقتصادی نیز به سیستم بانکی کشور بر می‌گردد که منابع به شکل سپرده در داخل بانک‌ها جذب می‌شود. اما بخشی از این منابع در داخل سیستم بانکی، برای پرداخت سود بالایی سپرده‌های بانکی در نظر گرفته شده و در نتیجه امکان پرداخت تسهیلات میسر نمی‌شود.

۱. به گفته مدیرکل اعتبارات بانک مرکزی در تاریخ ۲ اسفند ۱۳۹۴ برای تامین مالی ۹۹ هزار و ۸۰۲ دستگاه خودرو تاکنون ۲۱ هزار و ۷۲۲ میلیارد ریال توسط بانک مرکزی پرداخت شده و تعداد باقی مانده نیز در حال انجام است.



معاونت بررسی های اقتصادی

- آنچه مانع از شکل گیری صنعت خودرو در مقیاس صنایع با سابقه مشابه در سایر کشورها شده، نبود بازار رقابتی، دخالت های دستوری دولت، نبود استراتژی مشخص برای صنعت خودرو و عدم جذب سرمایه گذاری خارجی مناسب در این بخش بوده است.
- به منظور توسعه رقابت پذیری صنعت خودرو، لازم است صنعت خودروسازی به تفکیک هر شرکت، برنامه میان مدتی را برای اصلاح ساختاری خود هم در زمینه بهبود و ارتقاء کیفی تولیدات و هم زمان برنامه میان مدت کاهش تعرفه واردات ارائه نمایند. بنا به اظهار کارشناسان، تعرفه واقعی برای واردات خودرو بمراتب بیش از تعرفه مندرج در کتاب مقررات صادرات و واردات کشور است. همچنین لازم است در راستای کاهش نرخ حقوق ورودی، کلیه موانع غیر فنی از بین رفته و یا تبدیل به تعرفه شده تا نظام تعرفه ای شفاف شود.
- ارائه هر گونه کمک و حمایت مالی از هر واحد خودرو ساز نیز می باید منوط به ارائه برنامه اصلاح ساختاری و متناسب با پیشرفت آن گردد. بدیهی است ارائه هر نوع کمک های مالی بدون پشتوانه منطقی و فنی منجر به اتلاف منابع مالی کشور و عدم اتفاق معنادار برای رشد و افزایش رقابت پذیری صنعت خودرو در کشور خواهد شد.
- یکی از راهکارهای توسعه رقابت پذیری صنعت خودرو انجام سرمایه گذاری های مشترک و اتصال با برندهای موفق جهانی در این زمینه است. می باید استراتژی صنعت خودرو در کشور با توجه به مزیت های واقعی رقابتی و چشم انداز آینده تدوین و در چارچوب یک برنامه زمان بندی مشخص ارائه و اجرایی شود.



منابع

- بانک مرکزی، گزارش کارگاه‌های صنعتی بالای ۱۰۰ نفر کارکن، ۱۳۹۳.
- عقیلی کرمانی، پرویز. «ورشکستگی: تصفیه یا بازسازی»، روزنامه دنیای اقتصاد، شماره ۲۷۳۸، ۱۳۹۱/۰۶/۲۸.
- گزارش عملکرد صنایع بورس اوراق بهادار، موسسه عالی آموزش و پژوهش مدیریت و برنامه ریزی، بهمن ۱۳۹۴.
- گزارش معاونت اقتصادی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران. «مروری بر وضعیت صنعت خودرو و قطعه‌سازی»، بهمن ۱۳۹۴.
- مرکز آمار ایران. گزارش کارگاه‌های صنعتی بیش از ده نفر کارکن در سال ۱۳۹۳.
- مطرانلویی، پریسا. «مروری بر وضعیت صنعت خودرو و قطعه‌سازی در ایران (طی سال‌های ۸۳ لغایت ۹۳)»، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران، تیر ۱۳۹۴.

Hill, Kim, Debbie Menk, and Adam Cooper. "Contribution of the automotive industry to the economies of all fifty states and the United States." *Center for Automotive Research* ۴۲ (۲۰۱۰).

<https://www.treasury.gov/initiatives/financial-stability/reports/Pages/TARP-Tracker.aspx#Auto>.

Kimberly, Amadeo. Auto Industry Bailout (GM, Ford, Chrysler), (May ۰۳, ۲۰۱۶).



ضمیمه : قانون ورشکستگی در آمریکا

تاریخچه قانون ورشکستگی در آمریکا به ۱۸۰۰ میلادی بر می گردد که از همتای انگلیسی اش اقتباس شده بود. طی قرن نوزدهم چندین بار تغییراتی در قانون مذکور داده شد تا بالاخره در سال ۱۸۹۸ قانون ورشکستگی ملقب به قانون نلسون^۱ که اساس رابطه بین طلبکار و بدهکار را تعریف می نمود، به تصویب رسید. در سال ۱۹۳۸ قانون ملقب به چندلر^۲ که در آن امکانات بیشتری به «بدهکاران» داده شد که بتوانند در صورتی که منافع شرکت ایجاب می کرد، داوطلبانه اعلان ورشکستگی نمایند و در ضمن اختیارات بی سابقه ای هم به سازمان بورس اوراق بهادار^۳ برای اعمال نظارت به امور شرکت هایی که از قانون ورشکستگی استفاده می کردند، واگذار نمود.

تمامی قانون ورشکستگی در سال ۱۹۷۸ بازنویسی شد و این قانون جدید با تغییراتی که متعاقبا در آن وارد شده امروزه مورد استفاده قرار می گیرد. قانون ورشکستگی در باب^۴ یازدهم قوانین ایالات متحده آمریکا^۵ تعریف شده است. فصل های یک، سه و پنج به ترتیب در مورد شرایط عمومی، اجرایی نمودن پرونده، وضعیت بدهکار و طلبکار و اموال، توضیحات و راهنمایی های لازم داده شده است.

❖ فصل هفتم

تقریباً معادل قانون ورشکستگی ایران است. در این فصل کلیه نکات در مورد «تصفیه» بدهی ها از طریق فروش اموال و دارایی ها مطرح شده است. مبحث اول^۶ در مورد مدیران و امین^۷ و وظایف هر کدام، کمیته طلبکاران ... مبحث دوم در مورد وصول مطالبات، فروش دارایی ها، تقسیم منابع و اموال. مبحث های سوم و چهارم، پنجم در مورد ورشکستگی و عمل تصفیه سه حرفه واسطه گیری تعریف شده است که به ترتیب عبارتند از: کارگزاران بورس، کارگزاران کالا و موسسات اتاق های پایاپای.

فصل نهم در مورد «تعدیل» و «تصفیه» بدهی های شهرداری ها صحبت می شود.

❖ فصل یازدهم

هدف اصلی این فصل احیا و بازگردانی شرکت ها به حالت اول پس از تجدید ساختار^۸ است.

^۱ Nelson Act

^۲ Chandler Act

^۳ Securities and Exchange Commission

^۴ Title

^۵ Code of Laws of the United States

^۶ Subchapter ۱

^۷ Trustee

^۸ Reorganization



معاونت بررسی های اقتصادی

هرآنچه معمولاً خود شرکت (بدهکار) است که به دادگاه ورشکستگی که در محدوده دفتر مرکزی شرکت قرار گرفته، مراجعه نموده و مدارک لازم (به شرح زیر) و درخواست اعلان ورشکستگی را به دادگاه تسلیم می‌دارد، ولی این امر می‌تواند توسط یکی از طلبکاران نیز انجام گردد.

۱- فرم شماره (۱)، درخواست یا عرض حال ورشکستگی

۲- صورت دارایی‌ها و بدهی‌های شرکت

۳- صورت درآمدها و هزینه‌های جاری شرکت

۴- صورت قراردادهای ناتمام در مورد بعضی وسایل و اموال شرکت شامل قراردادهای لیزینگ که بعضی دارایی‌های در اختیار شرکت متعلق به دیگران است.

۵- توضیح وضعیت مالی شخص (بدهکار) اعم از حقیقی یا حقوقی

فصل یازدهم قانون ورشکستگی آمریکا معمولاً برای تجدید ساختار شرکت‌ها استفاده می‌گردد و معمولاً طبق بند ۱۱۰۷ قانون، مسئولیت اداره شرکت به مدیر شرکت (Debtor-In-Possession, DIP) محول و اموال شرکت به صورت امانت در اختیار او قرار می‌گیرد.

✓ نقش امین دولتی یا مدیر ورشکستگی U.S. Trustee or Bankruptcy Administrator

سرکشی و نظارت بر انجام امور توسط مدیر تعیین شده (DIP) و دریافت گزارشات دوره‌ای (روزانه، هفتگی و ماهانه) بررسی دریافت‌ها و پرداخت‌ها و غیره. در صورتی که مدیر تعیین شده (DIP) اطلاعات درخواست شده امین را به موقع در اختیار او نگذارد، امین می‌تواند از دادگاه تغییر مدیر یا تغییر درخواست شرکت (مثلاً از بازسازی به تصفیه) را بنماید.

✓ کمیته طلبکاران

کمیته طلبکاران نقش عمده در پیاده سازی فصل یازدهم قانون ورشکستگی دارد. این کمیته توسط امین دولتی از بین طلبکاران بدون وثیقه، معمولاً هفت طلبکار بزرگ بدون وثیقه شرکت ورشکسته، تعیین می‌شوند. این کمیته با مدیر شرکت (DIP) در مشورت می‌باشد تا امور شرکت به نحو صحیح پیش رود. کمیته طلبکاران با تایید دادگاه ورشکستگی می‌توانند وکیل، حسابدار یا افراد حرفه‌ای دیگر را به استخدام درآورده و از خدمات ایشان استفاده نمایند. کمیته طلبکاران حافظ و ناظر خوبی برای حفظ اموال شرکت و صحیح عمل نمودن مدیر تعیین شده (DIP) می‌باشد.



✓ تعیین یک امین مخصوص^۱،

درحالت‌های استثنایی که موضوع دزدی و کلاهبرداری، بی لیاقتی در مدیریت شرکت ورشکسته در کار باشد، هر ذی‌نفعی می‌تواند قبل از تایید دادگاه ورشکستگی به اجرای فصل یازدهم قانون ورشکستگی، از دادگاه بخواهد یک امین مخصوص یا یک ناظر^۲ برای مدیریت شرکت ورشکسته به جای مدیر شرکت (DIP) تعیین شود.

✓ نقش ناظر؛

تعیین ناظر معمولاً به ندرت اتفاق می‌افتد، اگر امین دولتی یا مدیر ورشکستگی احتیاج به تحقیق در امری داشته باشد از ناظر برای بررسی مربوط استفاده می‌نماید.

✓ دوره توقف یا مکث^۳؛

به دوره زمانی اطلاق می‌گردد قبل از تسلیم درخواست یا عرض حال ورشکستگی به دادگاه که طلبکاران از هرگونه اقدامی بابت هرگونه طلب یا حقی از بدهکار، علیه بدهکار منع شده‌اند. پس از تسلیم درخواست به دادگاه این وضعیت به صورت اتوماتیک لازم الاجرا می‌شود. این دوره مکث یک فرصتی به بدهکار می‌دهد که با طلبکاران خصوصاً در مواردی که برای شرکت مشکل ساز بوده‌اند مذاکراتی در راستای بهبود وضع شرکت انجام دهد.

برنامه تجدید ساختار

بدهکار (DIP) ۱۲۰ روز فرصت دارد که برنامه تجدید ساختار شرکت را تهیه و به دادگاه تسلیم نماید. دوره زمان تعیین شده برای تهیه برنامه که به صورت انحصاری در اختیار بدهکار (DIP) می‌باشد تا ۱۸ ماه قابل تمدید است. در پایان این دوره هر طلبکار یا امین مخصوص می‌تواند برنامه فعالیت شرکت را تهیه و به دادگاه تسلیم نماید. فعالیت شرکتی که در فصل یازدهم ورشکستگی قرار گرفته می‌تواند برای سال‌ها ادامه پیدا کند، مگر آنکه دادگاه، امین دولتی، کمیته طلبکاران، یا هر ذی‌نفع دیگری بتواند برنامه جایگزینی که قابل قبول باشد برای خاتمه وضعیت پیشنهاد نماید.

نقل و انتقالات قابل برگشت^۴،

مدیر تعیین شده (DIP) می‌تواند هرگونه نقل و انتقالی که تا ۹۰ روز قبل از تاریخ تسلیم درخواست یا عرض حال ورشکستگی اتفاق افتاده باشد را برگشت دهد. هرگونه نقل و انتقال به اشخاص وابسته تا یکسال قبل از تاریخ اعلان ورشکستگی قابل برگشت است.

^۱ Case Trustee

^۲ Examiner

^۳ Automatic Stay

^۴ Avoidable Transfers



سایر مواردی که در فصل یازدهم قانون ورشکستگی مورد توجه است عبارتند از :

- آزادی عمل مدیر تعیین شده (DIP) برای فعالیت نرمال شرکت
- آمادگی مدیر تعیین شده (DIP) برای مقابله با اقدامات ایزدایی توسط اشخاصی که به علت دوره توقف/ مکث حقوق خود را از دست داده اند.
- یکی از اقداماتی که مدیر تعیین شده (DIP) برای حفظ حقوق بدهکار انجام می دهد به وثیقه گرفتن هرگونه اموال آزاد شرکت است که شخص دیگری نسبت به این اموال بدون رهنه ارجحیت پیدا نکند.
فصل دوازدهم : در مورد ورشکستگی کشاورزان و ماهیگیران با درآمد مشخص سالانه هستند.
- فصل سیزدهم : در مورد ورشکستگی اشخاص حقیقی با درآمد معین سالانه است.
- فصل چهاردهم : در مورد ورشکستگی شرکت هایی که دارای فعالیت خارج از مرزهای آمریکا بوده و دارای دارایی و بدهی در محدوده های دیگر قانونی هستند.