

## یادداشت

## پل را بالانبر، رودخانه را پایین بیار!

**امیرعباس امامی**

● تیتربالا نام فیلمی کمدی از کمدین نامدار آمریکایی جری لوئیس است و داستان مردی را به تصویر می‌کشد که برای به‌دست‌آوردن زرش که در آستانه طلاق است، دست به هر کاری می‌زند تا او را بازگرداند.

داستان مهجوریت بخش خصوصی نفت و فراورده‌های نفتی کشور نیز به گونه‌ای ترازیک و نه کمدی، بیانگر مضمون این فیلم است. به نظر می‌رسد از بدو خصوصی‌سازی در کشور تا امروز، مسیری را که این بخش به‌ویژه پایین‌دستی آن متحمل شده است، نمی‌توان با هیچ‌یک از شرایط و قوانین حمایتی دیگر کشورهای توسعه‌طلب یا توسعه‌یافته از بخش خصوصی مقایسه کرد و در پایش این مسیر، قوانین و ضابطه‌های خاص و بعضاً سلیقه‌ای دولت‌ها، نتهتها به توسعه این بخش مجالی نداده بلکه این حمیض توسعه‌ای از نهایت مشکلات دولت را نیز در چشم‌اندازهای پیشرفتی نفت و فراورده‌های نفتی مضاعف کرده است.

تجربه چندباره عرضه نفت در بورس و مشارکت بخش خصوصی در آن که دو بار با آزمون و خطا و به شیوه‌ای ناکارآمد انجام شد، بیانگر استحصال دولت در شرایط دشوار تحریم و تقلیل حلقه مشتریان نفت ایران است. در ۱۲ سال گذشته و در دو مرحله این عرضه انجام شده و در هر دو مرحله نیز با استقبال نکردن از سوی بخش خصوصی مواجه شده است. با توجه به اینکه حکمران‌ها رفتاری در راستای منافع بخش خصوصی نکرده‌اند، بخش خصوصی را درک نکرده و اساساً باوری به بخش خصوصی نداشته و ندارند، این‌گونه مراتب بیشتر مهر تأییدی فرمایشی است بر مشارکت حداکثری بخش خصوصی با دولت و در نهایت بازخوردی نصیب این بخش خصوصی به بازی گرفته‌شده نشده است.

از دلایل گوناگون انفعال بخش خصوصی در قبال این مشارکت‌ها، می‌توان چنین انگاشت که از آغاز خصوصی‌سازی و رشد فراینده شرکت‌های خصوصی تا انباشت وسیع سرمایه‌ای، عملاً این‌گونه مشارکت‌ها سهمی حداقلی نصیب بخش خصوصی واقعی به‌ویژه صنایع پایین‌دستی کرده و بسیاری از طرح‌هایی که می‌توانست با هم‌اندیشی و هم‌افزایی بخش خصوصی انجام شود و در سال‌های گذشته بدنه و کارآمدی آن را مستحکم کند، در هزارتنوی بخش‌نامه‌ها و قوانین انحصاری متعدد و رقابت‌های دولت‌ها و خصولتی‌ها با این بخش مهجور، آن را با تنی خسته و به‌نفس افتاده در گوشه رینگ رها کرده است.

در افق فرارو ادعایی چون حضور بخش خصوصی در فروش نفت و عرضه آن در بورس می‌تواند پدک‌کش تیتیری جذاب و رسانه‌ای باشد، اما ادله‌ای متقن نیست؛ چراکه در ادعاهای قبلی عواملی مانند درآمد بالای دولت‌ها از فروش نفت (تصور فروش پنج میلیون بشکه) و روابط بین‌المللی دوستانه با اروپا و کشورهای توسعه‌یافته، این گفتمان را در حد یک ضیافت صوری برای بخش خصوصی قلمداد می‌کرد و بر اساس همین عقیده نیز دو بار عرضه نفت در بورس با شکست مواجه شد؛ بنابراین در این فراخوان نیز دولت با توجه به مشکلات متعدد نفت مانند داستان فیلم یادشده، دستت به هر کاری می‌زند تا بخش خصوصی را به این عرضه بازگرداند.

متأسفانه با توجه به اینکه بخش خصوصی واقعی استحکام و حمایت لازم را از دولت‌های قبلی و کنونی نداشته است، به نظر می‌رسد با توجه به تحریم‌های کنونی آمریکا، افزایش هزینه‌های تولید و رانت‌ت گسترده در نفت خام و خوراک فراورده‌های نفتی و…، نتهتها انگیزه‌ای برای این مشارکت ندارد، بلکه بدنه تکیده و ناسور این بخش که حاصل واماندگی سال‌ها بکه‌تازی دولت‌هاست نیز قدرت چنین حضوری را از او سلب کرده است.

در تکنگای محاصره اقتصادی جدیدی که پیش‌روست، دولت کنونی می‌تواند با حذف دستورالعمل‌های متعدد ارزی، ایجاد بسته‌های تشویقی برای تولیدکنندگان و صادرکنندگان نفت و فراورده‌های نفتی، شفاف‌سازی و حذف رانت عرضه نفت خام و تکت‌نرخ‌کردن آن برای کلیه زنجیره تولید، آزادسازی قیمت نفت کوره و نفت سفید و مهم‌تر از آن تصویب نظام مقرراتی رگولاتوری در راستای قانونمندکردن تولید و عرضه نفت و فراورده‌های نفتی، زمینه را برای اصلاح دیدگاه خود به بخش خصوصی واقعی فراهم کرده و از سبویی نیز با اصلاح قوانین مرتبط با ارز، عرضه خوراک و حذف رانت و رقابت ناسالم، واحدهای تولیدی پایین‌دستی را نیز از ورطه تخطیلی نجات داده و اشتغال‌مویرگی را در سطح کشور فعال کند.

◆**مدیر روابط عمومی اتحادیه صادرکنندگان فراورده‌های نفت، گاز و پتروشیمی ایران**

**لیلا مرکن**؛ حال‌وروز نامناسب صنعت خودرو، بسیاری را نگران کرده است. صدای بی‌کاری چندین هزار کارگر از پشت درهای دو خودروسازی بزرگ به گوش می‌رسد؛ خودروسازانی که مدت‌ها در بورس نامدشان مثبت بود و به سهام‌داران خود سود پرداخت می‌کردند، این روزها حسابشان در کدال منفی شده است. خودروسازان زیان‌ده شدند و زیان‌ده‌شدن صنعت خودروسازی که سال‌های سال از کمک‌های دولتی بهره برده است، به مفهوم بی‌کاری هزاران کارگری است که در این خودروسازی‌ها مشغول به کار هستند. خودروسازانی که قرار بود موتور محرک اقتصاد ایران باشند و برای عده زیادی اشتغال ایجاد کنند، حالا کمرش‌زان سبز رودهای سنگین بانکی در حال خردشدن است. صنعت خودروی ایران پیشرفت چندانی در این سال‌ها نداشته است. تحریم‌های جدید هم خودروسازان خارجی را به بیرون مرزها هدایت کرده است. این روزها تراز مالی ایران‌خودرو و سایپا در سامانه کدال نیز منفی شده است و دیگر از سود سرشار در این صنعت خبری نیست. مدنی، مدیرعامل سایپا، بهره‌وری پایین و ثبات قیمت خودرو در یک دهه گذشته را دو عامل اصلی برای زیان‌ده‌شدن صنعت خودرو معرفی می‌کند، اما سهم این دو با هم برابر نیست. به اعتقاد مدنی، ثبات قیمت خودرو در یک دوره طولانی ۸۵ درصد در زیان‌ده‌شدن این صنعت مؤثر بوده است، در حالی که پایین‌بودن بهره‌وری و نیروهای توصیه‌ای، ۱۵ درصد در زیان صنعت خودرو نقش داشته‌اند. برخی کارشناسان بر این باورند که اعمال تحریم‌ها و بروز مشکل برای ورود قطعات ساخته‌شده به کشور، زیان صنعت خودرو را عریان کرده و مشکلات مالی آن را به رخ جامعه کشانده است.خودروسازان ایرانی هیچ‌گاه نتوانستند کالای باکیفیتی به جامعه تحویل دهند و در شرایطی که این صنعت زیان‌ده شده است، صحبت از بهبود کیفیت و پاس‌کردن گواهی‌های بین‌المللی بیشتر به شوخی شبیه است. شکستن استخوان‌های صنعتی که چندین دهه روی آن سرمایه‌گذاری شده است، برای کشور تبعات سنگینی به همراه خواهد داشت. پرویز بابایی، کارشناس اقتصاد، در گفت‌وگو با «شرق» درباره وضعیت زیان‌دهی ایران‌خودرو و سایپا بیان می‌کند: در حال حاضر بر اساس صورت‌های مالی حسابرسی‌نشده، زیان ایران‌خودرو دوهزارو ۵۶۷ میلیارد تومان است، در حالی که ایران‌خودرو در سه‌ماهه اول امسال به سهام‌داران خود هفت میلیارد تومان سود داد. این شرکت در سه‌ماهه دوم و سوم، دوهزارو ۵۶۷ میلیارد تومان زیان داده است که رقم بسیار وحشتناکی است.او اضافه می‌کند: بر اساس ترازنامه، ایران‌خودرو ۱۰۹هزارو ۵۴ میلیارد ریال، یعنی ۱۰۹هزارو ۹۰۵ میلیارد تومان پیش‌دریافت جاری از مشتریان خود گرفته است. ۸۲۵ میلیارد تومان هم پیش‌دریافت غیرجاری گرفته است که نمی‌دانم از کجا این رقم را گیر آورده است؛ بنابراین ایران‌خودرو در مجموع ۱۱هزارو ۷۲۰ میلیارد تومان پیش‌دریافت گرفته است تا در ازای آن ماشین در اختیار مردم قرار دهد.این کارشناس اقتصادی می‌گوید: بدهی جاری ایران‌خودرو ۲۳هزارو ۵۲ میلیارد تومان و دارایی جاری این شرکت ۱۸هزارو ۵۶۳ میلیارد تومان گزارش شده است. به این ترتیب، ایران‌خودرو چهارهزارو ۴۹۱ میلیارد تومان کسری جاری دارد. به گفته او، در ایران‌خودرو موجودی

## اقتصاد

## ثبات قیمت‌ها، صنعت خودروی ایران را عقب راند

# اعلام رسمی زیان‌دهی



مواد به کالا، ۱۰۹ درصد افزایش داشته است؛ یعنی این شرکت بخشی از پول خود را صرف خرید مواد و کالا کرده است.بابایی بدهی جاری سایپا در تابستان و پاییز سال جاری را هزارو ۷۱۵ میلیارد تومان اعلام می‌کند که با زیان انباشته سال گذشته این شرکت، حجم کل بدهی‌های سایپا به دوهزارو ۹۱۰ میلیارد تومان می‌رسد.او ادامه می‌دهد: اگرچه ایران‌خودرو در بهار و پاییز سال جاری زیان بیشتری نسبت به سایپا تحمل کرده، اما چورن سایپا سال گذشته زیان‌ده بوده، زیان انباشته این شرکت از ایران‌خودرو بیشتر است.بابایی عنوان می‌کند: تسهیلات مالی ایران‌خودرو کم شده است. این شرکت سه‌هزارو ۹۲ میلیارد تومان بدهی کوتاه‌مدت و ۹۷۶ میلیارد تومان هم بدهی بلندمدت به بانک‌ها دارد. سایپا هم چهارهزارو ۴۰۹ میلیارد تومان بدهی کوتاه‌مدت و هزارو ۴۳۱ میلیارد تومان بدهی بلندمدت به بانک‌ها دارد. به این ترتیب تقریباً سایپا دو برابر ایران‌خودرو بدهی بانکی داده است. در شش‌ماهه اول، سایپا هزارو ۸۷ میلیارد تومان سود بانکی داده است. در این مدت ایران‌خودرو نیز هزارو ۳۴۶ میلیارد تومان سود بانکی پرداخت کرده است.به اعتقاد بابایی، شرایط سایپا از ایران‌خودرو وخیم‌تر است؛ زیرا موجودی مواد و کالای سایپا در شش‌ماهه گذشته ۱۸ درصد کم شده است؛ یعنی خودروی کمتری برای پیش‌خریدکننده‌ها دارد، اما در ایران‌خودرو موجودی افزایش یافته است. او اضافه می‌کند: با وجود کمبود ماده اولیه، پیش‌دریافت سایپا پنج‌هزارو ۸۰۷ میلیارد تومان بوده است، اما هزارو ۱۸۴ میلیارد تومان موجودی دارد؛ یعنی به اندازه پنج برابر موجودی، پیش‌پرداخت از مردم دریافت کرده است.

**سود خودروسازان به بارانه مصرف‌کننده تبدیل شد**

سعید مدنی، مشاور عالی مدیرعامل سایپا، درباره دلایل زیان انباشته در صنعت خودروسازی به «شرق» می‌گوید: دلیل اصلی زیان انباشته در صنعت خودروسازی، نظام قیمت‌گذاری است. او اضافه می‌کند: از سال ۸۰ تا ۹۰، میزان افزایش قیمت خودرو ۴۴ درصد بوده است، درحالی‌که میزان تورم جمعی ۶۰ تا ۷۰۰ درصد بوده است.به گفته مدنی، در این سال‌ها قیمت همه کالاهای سال ۸۰ تا ۹۶ (به غیر از تورم اخیر)، تقریباً ۱۲.۵ تا ۱۴ برابر شده، اما بهای خودرو دوونیم برابر شده است. درحالی‌که اگر متناسب به نرخ تورم از سال ۸۰ به بعد، بهای خودرو افزایش می‌یافت، میزان نقدبنگی خودروسازها بیش از ۱۴

تا ۱۵ هزار میلیارد تومان می‌شد. اگر این پول جمع می‌شد و به صورت سوبسید عملاً به مصرف‌کننده داده نمی‌شد، وضعیت خودروسازان به این روز نمی‌افتاد و در سال ۹۱، قیمت خودرو به صورت جهشی به یک‌باره افزایش یابد.او ادامه داد: خودروسازان ناگزیرند بهره‌های سنگین بانکی پرداخت کنند، زیرا برای تأمین نقدبنگی باید از تسهیلات بانکی استفاده کنند. نرخ بهره‌های بانکی متفاوت و از ۱۴ درصد تا ۳۰ درصد متغیر بوده است. بهره‌های سنگین ناشی از سود مشارکت در تولید و پیش‌فروش هم به پیش‌خریدها از سوی خودروسازان پرداخت شده است.به گفته مشاور عالی مدیر عامل سایپا، بهره‌وری در خودروسازی‌ها ۱۵ درصد زیان‌دهی این شرکت‌ها را شامل می‌شود، اما ۸۵ درصد زیان مربوط به همان نظام قیمت‌گذاری خودرو است.او اضافه می‌کند: گاهی برخی از مسئولان به خودروسازان‌ها نیروهای تکلیفی معرفی می‌کنند که این مسئله باعث زیان‌دهی واحدهای تولیدی می‌شود. خودروسازی‌ها اگر با هدف حفظ اشتغال تعدیل نیرو نداشته باشند، باید از استخدام نیروی مازاد در این شرکت‌ها خودداری شود.مدنی می‌گوید: اگر شرکت‌های خودروسازی سالانه ۶.۵ درصد افزایش قیمت برای محصولات خود اعمال می‌کردند (یعنی یک چهارم یا یک‌پنجم نرخ تورم)، امروز قیمت پراید حداکثر به ۲۲ میلیون تومان می‌رسید؛ بدون اینکه حاشیه‌ب زیانی داشته باشد. اما سرکوب‌کردن قیمت خودرو سبب شد به یک‌باره قیمت‌ها جهش پیدا کند و مصرف‌کننده در درازمدت زیان ببیند.او یادآور می‌شود: اگر افزایش قیمت‌ها به موقع انجام می‌شد، اجرای برنامه‌های توسعه‌ای هم برای این صنعت امکان‌پذیر بود و به بن بست نمی‌رسیدیم.

**تحریم‌ها صنعت خودرو را عریان کرد**

امرانله امینی، عضو هیئت علمی دانشگاه علامه، نیز در گفت‌وگو با «شرق» عدم شفافیت صنعت خودرو و مشخص نبودن هزینه‌ها و درآمدها در این صنعت را عاملی می‌داند که سبب می‌شود میزان بهره‌وری در خودروسازی‌های کشور مشخص نباشد.به باور او در سال‌های گذشته خودروسازان حمایت‌های مادی و تعرفه‌ای دولت را داشتند و مدیریت آنها هم بر اساس ضوابط دولتی تعیین می‌شد. خودروسازان یک حالت انحصاری داشتند و خودشود تعیین قیمت می‌کردند و با ارائه تولیدات خود به بازار، ادامه حیات می‌دادند.

این عضو هیئت‌علمی دانشگاه علامه بالا رفتن قیمت ارز و اعمال تحریم‌های اخیر آمریکا را عاملی معرفی می‌کند که سبب شد شرکت‌های خارجی نظیر پژو و رنو از ایران خارج شوند و صنعت خودرو که وابستگی زیادی به ارز و قطعات خارجی داشت، حالتی عریان پیدا کند.او ادامه می‌دهد: خودروسازان در گذشته با حمایت‌های تکنولوژیکی برندهای خارجی فعال بودند. قطعه‌سازان هم قطعه آماده را با صرف ارز به کشور وارد می‌کردند، اما با تحولات اخیر، دیگر قادر نیستند به همان سبک گذشته به فعالیت ادامه دهند. به همین دلیل ارزش سهام آنها افت کرد. به گفته امینی، درحال حاضر صنعت خودرو هزینه‌های سربار زیاد دارد. نیروی انسانی مازاد داشته و به همین دلیل بهره‌وری کم این صنعت، کارایی آن دچار مشکل است. همه این مسائل سبب زیان‌ده‌شدن صنعت خودرو می‌شود.

### خبر

## تمام مطالبات جای کاران قبل از ۱۳ آبان تسویه می‌شود

● رئیس سازمان جای کشور گفت: در هماهنگی‌ای که با سازمان برنامه‌وبودجه کشور انجام شده، قرار است ۳۸ میلیارد تومان مطالبات جای‌کاران تا ۱۳ آبان ماه تسویه شود. جیب جهانساز در گفت‌وگو با فارس، در پاسخ به این سؤال که میزان بدهی به جای‌کاران به چه میزان است و چه زمانی تسویه خواهد شد، گفت: کل بدهی دولت به جای‌کاران ۳۷ تا ۳۸ میلیارد تومان است. رئیس سازمان جای کشور گفت: در هماهنگی که با سازمان برنامه‌وبودجه کشور انجام شده، آنها قول دادند همه بدهی جای‌کاران قبل از ۱۳ آبان ماه تسویه شود. به گفته جهانساز امسال بالغ بر ۱۱۲هزارو ۷۳۶ تن برگ سبز جای به ارزش ۲۲۹ میلیارد تومان از جای‌کاران کشور خریداری شده که ۱۹۲ میلیارد تومان آن تاکنون پرداخت شده و ۳۷ میلیارد تومان به جای‌کاران پرداخت نشده است. سالانه حدود ۱۱۰ هزار تن نیاز کشور به جای است، حدود ۲۲ درصد نیاز کشور از جای داخلی و بقیه از محل واردات تأمین می‌شود. سرانه مصرف جای در ایران ۱.۴ کیلوگرم است. هند بزرگ‌ترین مشتری ایران برای خرید جای محسوب می‌شود.

### معاملات نیمایی

### از ۸ میلیارد دلار گذشت

● معاملات ارزی بین صادرکنندگان و واردکنندگان در سامانه «نیمیا» در کمتر از سه ماه اخیر به بیش از هشت میلیارد دلار رسیده است. البته با توجه به الزام همه صادرکنندگان برای آوردن ارز خود به کشور و همچنین برخی اقداماتی که برای تسهیل ورود ارز انجام شده، انتظارها برای ارزی‌ری به بازار ثانویه بیش از این ارقام است. به گزارش ایستا، بررسی روند معاملات در بازار ثانویه در فاصله نیمه مرداد سال جاری تا پنجم آبان نشان می‌دهد که حدود چهارمیلیارد و ۳۷۹ میلیارد دلار از سوی صادرکنندگان عرضه شده و در مقابل حدود سه‌میلیارد و ۷۸۰ میلیون دلار از سوی واردکنندگان دریافت شده است. در مجموع کل معاملات نیمایی در این فاصله به حدود هشت‌میلیارد و ۱۷۷ میلیون دلار رسیده است.

### هزینه هر کیلووات ساعت برق اعلام شد

## یارانه پنهان

به ددست می‌آید؛ هر ایرانی سالانه معادل ۱۴ تا ۱۶ بشکه نفت انرژی مصرف می‌کند. حال اگر این سرانه را در جمعیت ۸۲میلیونی کشور ضرب کنیم، درمی‌یابیم معادل تولید روزانه ۳/۵ بشکه نفت در روز است که تقریباً معادل تولید روزانه نفت در کشورمان است؛ یعنی داریم هرچه نفت تولید می‌کنیم، به مصرف می‌رانیم. در این صورت چطور امکان دارد صادرات نفت ممکن شود؟

جواب این است که بخشی از انرژی ما از طریق گاز تأمین می‌شود -که صادرات آن ساختار مشکلی مانند صادرات نفت ندارد- هرچه امکان استفاده از گاز بیشتر شود، سبب آزادشدن ظرفیت نفت مصرفی در کشور شده و این به معنای امکان صادرات بیشتر آن است؛ بنابراین هرچه صرفه‌جویی گاز بیشتر انجام شود، به این معنا خواهد بود که امکان صادرات نفت بیشتر می‌شود و این واقعا درآمد عظیمی محسوب می‌شود.

با فرض احتساب قیمت ۱۳ سنت برای گاز طبیعی

(این رقم در قالب طرح افزایش کارایی موتورخانه‌ها که بر اساس ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید به تأیید شورای اقتصاد رسیده است) و قیمت‌های ۶۲ سنت برای هر لیتر گازوئیل و ۱۰۱۳ لیتر مازوت مصرفی آن است؛ برای محاسبه یارانه‌های هر کیلووات ساعت برق باید اثر یارانه‌ها را از قیمت سوخت حذف کرد. در حال حاضر قیمت سوخت مصرفی گاز طبیعی در نیروگاه‌ها ۶۰۰ ریال به ازای هر مترمکعب محاسبه و به ازای هر لیتر

مقایسه بهره‌مدک مشترکین برق از یارانه پنهان در یک مصرف در منطقه عادی (غیر گرمسین): مابند تهران									
۳۹7,530	307,750	263,860	217,970	168,810	115,120	97,150	69,390	35,100	
۱,000	900	800	700	600	500	400	300	200	100

محور افقی: مصرف برق (کیلووات ساعت در ماه) محور عمودی: مبلغ یارانه پنهان مصرف برق (تومان در ماه برمصرف)

مازوت و گازوئیل تحویل نیز حدود سه‌هزارو ۵۰۰ ریال دریافت می‌شود.به منظور حذف اثر یارانه‌ها بر قیمت سوخت، درخصوص سوخت‌های مایع از قیمت قوب خلیج‌فارس می‌توان استفاده کرد. این مقادیر هنگام تهیه پروژه تعیین قیمت واقعی برق نیروگاه‌های حرارتی، برابر با ۶۲ سنت بر لیتر برای گازوئیل و ۶۰ سنت بر لیتر برای نفت گاز بوده است؛ اما قیمت اقتصادی گاز را چگونه باید محاسبه کرد؟

رئیس‌ی اظهار کرد: گاز به عنوان خوراک به بخش پتروشیمی اختصاص می‌یابد و از آن تولیدات پتروشیمی متنوعی به دست می‌آید. برای قیمت خوراک پتروشیمی فرمولی وجود دارد که بر اساس آن قیمت گاز خوراک پتروشیمی چیزی معادل ۱۰۷ تا ۱۳۲ سنت به ازای هر مترمکعب است. او تأکید کرد: میزان صرفه‌جویی‌شده سوخت در هر کیلووات ساعت با تبدیل به بشکه نفت می‌تواند معیار مناسبی برای هزینه فرصت گاز در کشور باشد. در حال حاضر اگر میزان انرژی‌ای که مصرف می‌کنیم به بشکه نفت تبدیل شود، عدد درخور توجهی

# سود به توان مسکن

## با حساب سپرده ممتاز

 امکان بر خورداری از اوراق ممتاز برای دریافت تسهیلات خرید، ساخت و تعمیر مسکن

 دریافت سود، معادل نرخ سود سپرده‌های کوتاه مدت عادی

 امکان اعطای اوراق ممتاز تسهیلات مسکن به افراد نیازمند توسط اشخاص خیر و توانمند

 امکان اعطای اوراق تسهیلات مسکن به کارکنان توسط مدیران سازمان‌ها



**بانک مسکن**

www.bank-maskan.ir

۰۲۱-۶۱۰۸۸