



محمود خاقانی  
کارشناس حوزه نفت  
و انرژی:

رژیم مدعی است که این مقدار به مردم بارانه هم می‌دهیم. ما حدود ۲۲ میلیون خودرو داریم که اگر حالت استاندارد تولید می‌شدند که مصرف‌تر بودند. در حوزه برق و گاز هم وضعیت همین است. اگر در شبکه راندمان پایین نیروگاه‌ها و افت شبکه نبود، وضعیت انرژی این چنین به‌رنگ ارزیابی نمی‌شد. ما حدود ۳۰ میلیارد دلار به مردم بارانه می‌دهیم و ۱۰ میلیارد دلار هم فروش داخلی محصولات داریم؛ حدود ۱۰۰ میلیارد دلار هزینه هدررفت انرژی است.

او معتقد است ایران در چهار دهه گذشته مدیریت غلط انرژی در کشور انجام داده است و امروز استفاده غلط از انرژی، بخشی از فرهنگ و زندگی روزمره مردم شده است. بایا خانی با تأکید بر همین مسئله می‌افزاید: حدود ۵۰۰ هزار کیلومتر خط لوله گاز شهری و روستایی کشیده‌ایم. حدود ۶۰ میلیون انشعاب شهری و روستایی به مردم داده‌ایم. یعنی هر مدیری آمده است خواسته اشتباه بزرگ‌تری از مدیر قبلی انجام بدهد. امروز صد درصد گرمایش و پخت‌وپز مردم با گاز است، ۷۵ درصد تولید برق با گاز است، ۶۹ پتروشیمی و به‌زودی ۷۹ پتروشیمی، از یک طرف گاز و از طرف دیگر تک‌محصول تولید می‌کنند و حتی گاهی با ضرر نسبت به قیمت گاز محصولات خود را می‌فروشند. این در حالی است که به‌جای تکمیل زنجیره و به‌سودرسانی پتروشیمی‌ها، هر کسی زورش رسیده یک مجوز پتروشیمی گرفته و با ارز دولتی برای خودش صنعتی راه انداخته و خودش را متعهد به تکمیل زنجیره نمی‌داند. مادر دنیا بالاترین شدت مصرف انرژی

را داریم، اشتباه نکنید، مصرف انرژی را نمی‌گوییم، بلکه شدت مصرف را می‌گوییم. یعنی در تولید یک ماشین مشابه در ایران و ژاپن، به علت راندمان ضعیف مدیریتی، تجهیزات ناکارآمد، مشکلات سرمایه‌ای و... در ایران ۱۵ برابر بیشتر انرژی مصرف می‌کنیم.

در بخش خارجی نیز هیچ‌کس نمی‌تواند منکر تحریم و اثراتش باشد. چاه گاز و نفت طول عمر دارند و مانند موجود زنده هستند که اگر بخوای جوان بمانند باید دائماً از تجهیزات و تکنولوژی روز استفاده کرد. اینها همه سرمایه‌گذاری می‌خواهد و با تحریم فقط می‌توانید وضعیت موجود را حفظ کنید یا سرعت خسارات را کم کنید. این موانع امکان استفاده درست از ظرفیت‌های بخش انرژی در کشور را نمی‌دهد.

### پول اتوبوس‌های زاکانی چگونه تامین شد؟

محمود خاقانی، کارشناس حوزه نفت و انرژی و مدیرکل پیشین امور خزر و آسیای میانه وزارت نفت اظهارات برخی از نمایندگان را نقد کرد و توضیح داد: از دولت جلیلی که مدعی مدیریت دولت در سایه است، انتظار داشتیم برخی اشتباهات را انجام ندهند. ایشان هنوز حتی نمی‌دانند که ساخت یک پتروپالایشگاه چقدر هزینه دارد. زمانی که در دولت‌های پیش حرف از ساختن پالایشگاه بود، جهان هنوز به نفت نیاز داشت و از سوئی دیگر هم در آن زمان شرکت توتال، شرکت شل اروپا و شرکت‌های آلمانی به ایران مشاوره می‌دادند که اقتصادی‌ترین و بهترین مسیر برای صادرات روزه دو میلیون بشکه در روز چیست. قرار بود ۵۰ هزار بشکه فرآورده به دست افغانستان، ترکمنستان، آسیای میانه و بقیه کشورهای همسایه بفروشیم. بر همین اساس هم بندر نفتی نکا در ساحل دریای خزر احداث شد زیرا آن راه و آن طرح، مسیر ارزانی برای صادرات بود. هدف از ساخت این مسیرها نیز این بود که با دیپلماسی نفت و گاز در بازارهای بین‌المللی جایگاه مهم‌تری برای ایران بیابیم و قدرت چانه‌زنی خود در منطقه را نیز از همین راه بیشتر کنیم.

خاقانی یادآوری می‌کند: دولت در سال ۱۳۸۴، شرایط خیلی خوبی در بازار نفت و همچنین مذاکرات هسته‌ای داشت و صنایع نیز به نسبت از اوضاع خوبی برخوردار بودند. همه شرایط

ایران خوب بود تا زمانی که به ناگهان در بهمن‌ماه ۱۳۸۴ معاون حقوقی و پارلمانی که با حفظ سمت، رئیس دیوان محاسبات هم بود جلوی چشمان ما قرارداد کرنت را پاره کرد.

بنابراین گفته‌های خاقانی، ایران می‌بایست به کشورهای گاز صادر می‌کرده است و به همین دلیل هم بسیاری از سرمایه‌گذاران خارجی که در آن سال‌ها قصد کردند به ایران بیایند چراکه سرمایه‌گذاری در ایران زمان دولت هفتم و هشتم را دستاویزی برای دستیابی به نفت بیشتر می‌دانستند. خاقانی ادامه می‌دهد: اما زمانی که قرارداد کرنت به شکل یک‌طرفه لغو شد، دیگر اعتباری برای ایران باقی نماند و سرمایه‌گذاران هم تمایلی برای ماندن در ایران نشان نمی‌دادند. ما در وزارت نفت همواره به شرکای خارجی خود اعلام می‌کردیم که در اسلام بر خوش قولی تأکید شده است به همین دلیل هم ما تحت هر شرایطی، تعهدمان به شما را انجام خواهیم داد.

به گفته خاقانی، ایران حتی در دوران جنگ تحمیلی هم تعهدات نفتی خود را زیر سوال نبرد.

این کارشناس انرژی سپس به نقد سخنان کاندیدای دیگر ریاست‌جمهوری یعنی زاکانی پرداخت و گفت: ایشان مدعی شدند در مجلس هفتم توانستند مانع اجرای قانون برنامه چهارم شوند. در قانون برنامه چهارم پیش‌بینی شده بود که باید به تدریج یک درصد خاصی را به قیمت فرآورده‌های نفتی مثل بنزین اضافه کنیم. قرار بود با این افزایش درآمد، برخی از زیرساخت‌های کشور نیز توسعه یابند. آقای زاکانی و دوستان هم‌فکر ایشان اجازه چنین کاری را ندادند و حالا هم به این امر افتخار می‌کنند.

خاقانی همچنین درباره قرارداد با چین توضیح می‌دهد: قراردادی که ایشان می‌گویند قرارداد سه میلیارد دلاری واردات اتوبوس است. ایشان مدعی هستند که پول بلوکه‌شده در چین را آزاد کرده‌اند. یعنی چه که این سه میلیارد آزاد شده است؟ ایشان به جای اینکه تکنولوژی ساخت اتوبوس به داخل وارد کنند، خود کالا را با قیمت بسیار گزاف به ایران آورده‌اند و حالا هم به آن افتخار می‌کنند. بقیه این پول را هم خرج تامین هزینه حقوق و دستمزد شغل جدیدی که تحت عنوان حجاب‌بان ایجاد کرده‌اند می‌کنند.

### فعالان خصوصی



### سهم یک‌پنجمی اصناف در تولید ناخالص داخلی

یک‌پنجم تولید ناخالص داخلی کشور به حوزه اصناف اختصاص دارد. به گزارش باشگاه خبرنگاران جوان، مجتبی صفایی، رئیس اتاق اصناف ایران گفت: امروز مهمترین درخواست اصناف کشور تثبیت نرخ ارز است. صفایی افزود: اولین کاری که بنده متعهد بودم انجام دهم، اصلاح قانون نظام صنفی بود که بیش از ۱۰ سال در کمیسیون‌های متعدد مجلس شورای اسلامی قرار گرفته بود و خبری از اصلاح نبود. قانون نظام صنفی با همکاری همکاران، در کمیسیون اقتصادی مجلس مطرح شد؛ این محدودیت در حالی برای ما وجود داشت که در هیچ سندیکای نهادهی نمی‌بینم که محدودیت وجود یک رئیس در دو دوره وجود داشته باشد. صفایی تصریح کرد: اجرای سیاست‌های کلی متأسفانه دولت را رقیب بخش خصوصی کرده است. توسعه روابط خارجی در اصناف در حال انجام است ولی ما باید یک چاره‌اندیشی برای نرخ ارز داشته باشیم، زمانی که گرانی در بازار می‌شود در وهله نخست اصناف را هدف می‌گیرد. به گفته او، بعضی از واحدهای صنفی ۱۲ هزار شغل ایجاد کرده‌اند و بر برخی از واحدهای اصناف ۲۰ میلیون دلار صادرات می‌کنند.



### تخصیص ارز به سنجاق قفلی به جای لوازم یدکی

دو هفته پیش بدون بررسی کارشناسی تخصیص ارز به فعالان بازرگانی قطع شد اما به کالاهایی نظیر دستکش ورزشی، چوب‌هاکی و سنجاق قفلی ارز تخصیص داده شده بود و ارزی برای لوازم یدکی تخصیص ندادند. سیداحمد حسینی، رئیس اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان قطعات یدکی، در گفتگو با ایلنا گفت: با ادامه این شرایط کسب و کارها سرمایه‌شان را از کشور خارج کرده یا وارد عرصه‌های دیگر می‌شوند در نتیجه بازار به دست افراد سودجو خواهد افتاد. حسینی بیان کرد: طبق باور ما ارز باید تکنرخی شود تا زمانی که ارز دوتنرخی و چندتنرخی باشد یعنی ایجاد رانت؛ نکته دوم این است که امروز تخصیص ارز به فعالان بخش خصوصی شفاف نیست و از دو هفته پیش بدون بررسی کارشناسی تخصیص ارز به فعالان بازرگانی قطع شد اما به کالاهایی نظیر دستکش ورزشی، چوب‌هاکی و سنجاق قفلی ارز تخصیص داده شده بود و ارزی برای لوازم یدکی تخصیص داده نشد.



### ضرورت تغییر رویکرد دولت جدید نسبت به صنف طلا

دولت جدید، رویکردی متفاوت نسبت به اصناف کشور و به‌ویژه صنف و صنعت طلا داشته باشد. به گزارش ایسنا، نادر بدرافشان، رئیس اتحادیه طلا و جواهر تهران ضمن اشاره به شرایطی که طی یکسال گذشته و به‌ویژه سه ماه اخیر برای صنعت طلا و جواهر اتفاق افتاده و بازار را در شرایط رکود قرار داده اظهار کرد: شرایط رکود و کاهش تقاضا در بازار سکه و طلا از ابتدای سال گذشته آغاز شده و شرایط را برای فعالان این صنف سخت کرده است، این روند به‌رغم گذشت سه ماه از سال جدید، همچنان بر بازار حاکم است. بسیاری از واحدهای تولیدی و توزیعی، فعالیت اقتصادی مطابق با ظرفیت خود را ندارند. رئیس اتحادیه طلا و جواهر تهران، خاطر نشان کرد: پس از اعتراضی که فعالان صنف طلا و جواهر داشتند و در مقطعی بازار نیز متعطل شد، اکنون حدود یک ماهی است که بازار به صورت کامل فعالیت دارد.



## رئیس جمهور آینده» به داد صنعت خودرو و خودروساز برسید

محمود رضوی

کارشناس صنعت خودرو

در بررسی جایگاه اقتصادی کشورهای جهان، صنعت خودروسازی به دلیل ارزش و جایگاه ویژه آن در شبکه تولید صنعتی و خدمات پس از فروش، یکی از شاخص‌های توسعه‌یافتگی محسوب می‌شود. خودرو به دلیل ارتباط گسترده با زنجیره‌های بالادستی و پایین‌دستی، صنعتی کلیدی محسوب می‌شود و جایگاه مهمی در توسعه صنعتی و رونق تولید دارد. به عبارت دیگر نقش مؤثری در رشد و توسعه اقتصادی یک کشور دارد. صنعت خودروسازی در ایران نیز با داشتن سهم ۱۸ درصدی از ارزش افزوده کل بخش صنعت و سهم حدود ۳/۵ درصدی در تولید ناخالص داخلی، از جایگاه مهمی در اقتصاد ملی برخوردار است. خودروسازی در ایران قدمتی ۶۰ ساله دارد و احاد جامعه انتظارات معقول و قابل مشاهده‌ای از وضعیت موجود دارند.

صنعت خودرو یکی از بزرگترین صنایع کشور است و تولیدات آن مستقیم به دست مردم می‌رسد. به دلیل تغییرات قیمتی در خودرو، این صنعت به یک بازار سرمایه‌ای برای عموم مردم تبدیل شده و دیگر کارکرد مصرفی عام خود را ندارد. موضوع دیگری که آذهان عموم را درگیر کرده، این است که چرا این صنعت با قدمتی که نه سوده است و نه رضایت مشتریان را جلب می‌کند؟ دو خودروساز بزرگ کشور یعنی ایران خودرو و سایپا جمعاً ۲۱۰ هزار میلیارد تومان زیان انباشته دارند این در حالی است که در سال ۱۴۰۱، این رقم چیزی در حدود ۱۶۴ هزار میلیارد تومان بوده است. عوامل مهمی که در این رابطه تأثیرگذار هستند عبارتند از:

ناکارآمدی‌های ساختار مدیریتی، چالش قیمت‌گذاری دستوری و همچنین اجرای ناقص قانون ساماندهی صنعت خودرو، موضوعاتی که مطرح شد، باعث می‌شود که رئیس جمهور چهاردهم به صنعت خودرو توجه ویژه کند. قیمت خودرو در بازار و کارخانه تفاوت فراوانی دارد و زمینه دلالی را فراهم کرده است، کیفیت خودروها مطلوب نیست، مصرف بنزین خودروهای داخلی از میانگین جهانی بالاتر است و تولید خودروهایی با تکنولوژی و طراحی قدیمی از جمله مسائلی در خصوص صنعت خودرو است که مردم لمس می‌کنند.

چالش قیمت‌گذاری زیان انباشته خودروسازان در شرایطی رخ می‌دهد که مسئله قیمت‌گذاری، یکی از مهمترین مسائل پیش روی صنعت خودرو کشور بوده و این موضوع، نقش قابل توجهی را در رشد زیان انباشته خودروسازان ایفا کرده است. گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس در مرداد سال ۱۴۰۲ بیان می‌کند که اصلی‌ترین ایراد وارده بر دستورالعمل قیمت‌گذاری شورای رقابت این است که خودروهایی که آنالیز قیمت آن‌ها در سال ۱۳۹۱ و بعد از آن انجام شده است، هرگز پس از آن، مجدداً از سوی این شورا محاسبه نشده و همان محاسبه به عنوان قیمت پایه در نظر گرفته شده است و صرفاً به صورت سالانه با شاخص تورم تولیدکننده خودرو افزایش داده شده است. مضاف بر اینکه این محاسبه بر اساس معیارهای کیفیت و به‌روری تعدیل نشده است. این در حالی است که ساختارهای هزینه خودروسازان در این مدت دچار تغییر شده و همچنین شاخص تورم تولیدکننده نیز نمی‌تواند بازتاب دقیقی از افزایش هزینه‌های تولیدکنندگان در این سال‌ها داشته باشد. بر همین اساس، پدیده‌ی



است با رفع شدن این موارد اساسی در قیمت‌گذاری خودرو، می‌توان امیدوار بود که لااقل صنعت خودرو داخلی تا حدی از زیر بار زیان‌های هنگفت خلاص شود.

مطلب مهمی که رئیس جمهور منتخب در زمینه ناکارآمدی صنعت خودرو باید به آن اهتمام نماید، به حضور مستقیم و غیر مستقیم دولت در آن‌ها بازمی‌گردد.

۳۰ درصد سهام دولت در اختیار بخش خصوصی، ۵ درصد سهام در اختیار دولت است و با واگذاری مابقی سهام این شرکت به شرکت‌های عمومی وابسته و تحت کنترل خود و همچنین ایجاد یک نظام سهامداری چرخه‌ای در شرکت‌های خودروسازی، عملاً مدیریت ایران خودرو در اختیار دولت است. شرکت‌های وابسته به دولت در ایران خودرو سهام قابل توجهی دارند. نکته قابل توجه در این زمینه این است که وجود سهام چرخه‌ای که موجب خرید سهام شرکت ایران خودرو توسط زیرمجموعه‌های آن از منابع داخلی شده است، علاوه بر مسئله امتداد احاطه کامل دولت بر آن‌ها، موجب ایجاد کمبود سرمایه در این شرکت‌ها در دهه ۹۰ شده است.

مسئله دیگر، به جامایی خودروسازان از منظر تولیدکننده و یا مونتاژکار بر می‌گردد. در کشور ۳۷ خودروساز اعم از مونتاژکار و سازنده فعال هستند. منطقی نیست به لحاظ عرضه و تقاضای موجود در کشور، این تعداد خودروساز وجود داشته باشد. بلکه باید بر تیراژ خودروها اضافه شود. چراکه تولید خودروساز یک میلیون توجیه اقتصادی ندارد و برگشت سرمایه به راحتی میسر نمی‌شود و نکته دیگر این است که هر خودروسازی بدون تامین قطعات و خدمات پس از فروش باعث می‌شود که در خیابان‌ها با انواع مختلفی از خودروها روبرو شویم و با عدم زیرساخت‌های لازم به‌زودی شاهد قبرستان‌های خودرو باشیم. بنابراین رشد و اعتلای صنعت خودرو تنها با تمرکز بر راهبرد تولید خودرو بر مبنای بن‌سازه‌های داخلی و تعمیق ساخت داخل امکان‌پذیر خواهد بود.

قانون ساماندهی صنعت خودرو (ابلاغ شده در سال ۱۴۰۱) تنها در

۱۴ حکم از ۲۸ حکم اجرایی شده و به صورت کلی می‌توان گفت قانون ساماندهی خودرو عملکرد ۵۰ درصدی داشته است. قانون ساماندهی صنعت خودرو با هدف رقابت‌پذیری در صنعت و بازار خودرو به تصویب مجلس رسیده و قانونگذار به دنبال این بود که با اتخاذ سیاست‌های تنظیم‌گرایانه همچون مجوز واردات خودروی نو و کارکرده، اصلاح ساختار نهادهی صنعت خودرو، ارتقای کیفیت و داخلی سازی خودروهای تولیدی، کاهش مصرف سوخت، تولید مشترک با خودروسازان خارجی و افزایش اسقاط خودروهای فرسوده بتواند هدف مدنظر را تحقق بخشد. طبق ماده ۲ قانون، دولت موظف شده طی مدت سه سال از لازم‌الاجرا شدن این قانون با اجرای صحیح سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی و سیاست‌های کلی تولید ملی و حمایت از کار و سرمایه ایرانی با اقدامات سیاست‌گذاری، نظارتی و تنظیم‌گری زمینه رقابت‌پذیری در صنعت خودرو را فراهم کند. یکی از کلیدی‌ترین موارد مربوط به اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی حرکت به سمت تنظیم‌گری و فاصله گرفتن از تصدی‌گری است اما با وجود گذشت حدود ۲/۵ سال از تصویب این قانون هنوز برنامه مشخصی ارائه نشده که ملزومات توسعه صنعتی در کشور را در بر گرفته و نحوه خروج دولت از تصدی‌گری خودروسازان را تبیین کند.

در پایان باید بیان کرد که آقای رئیس جمهور، معیشت به ایرحبران زندگی مردم تبدیل شده است و اشتغال، تولید و گردش مالی تنها از طریق بخش خصوصی و تنظیم عرضه و تقاضا میسر می‌شود و دولت فقط تصدی‌گری می‌کند در حالی که بخش خصوصی در ید مالک است و به سودآوری و حفظ سرمایه توجه دارد. بنابراین این بخش خصوصی دولتی در ساختار است و افراد، ساختارها را می‌سازند. در صنعت خودرو نیز مدیریت خودروسازها باید به بخش خصوصی که خلاق، نوآور و ایده‌پرداز هستند سپرده شود و دولت به عنوان ناظر در اجرای برنامه‌ها عمل نماید.

تا دیر نشده است به داد صنعت خودرو و خودروسازی کشور برسید.