**نفت و انرژی**

## گام بلند شرکت ملی نفت ایران در افزایش ضریب بازیافت میدان اهواز

مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران با تأکید بر اهمیت میدان اهواز به‌عنوان بزرگ‌ترین میدان نفتی کشور گفت: اجرای این طرح، گامی مؤثر در مسیر افزایش ضریب بازیافت و تحقق سیاست‌های کلان صنعت نفت در به‌کارگیری روش‌های نوین ازدیاد برداشت است.

به گزارش زمان به نقل از شرکت ملی نفت ایران، حمید بورد در آیین آغاز عملیات اجرایی «طرح پایلوت تزریق آب به مخزن بنگستان میدان اهواز» به میزبانی شرکت ملی مناطق نفت‌خیز جنوب، اظهار کرد: میدان نفتی اهواز بزرگ‌ترین میدان نفتی کشور و یکی از چهار میدان بزرگ نفتی جهان است که نقش مهمی در اقتصاد کشور ایفا کرده است. وی با یادآوری اینکه میدان اهواز دارای سه لایه اصلی آسماری، بنگستان و خامی است، بیان کرد: در لایه آسماری اقدام‌های قابل‌توجهی انجام شده و بخش عمده تولید ما از این لایه صورت می‌گیرد؛ به‌گونه‌ای که رکورد برداشت یک میلیون بشکه در روز نیز به ثبت رسیده است.

مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران با اشاره به توصیه‌های مقام معظم رهبری در خصوص استفاده از روش‌های متنوع ازدیاد برداشت، گفت: در پی تأکیدات رهبری و به دستور وزیر نفت، کارگروهی ویژه در این زمینه تشکیل شد. با توجه به مطالعات مقدماتی انجام‌شده در شرکت ملی نفت، سرعت اجرای این طرح‌ها افزایش یافته و در شرکت ملی مناطق نفت‌خیز جنوب، روش‌های نوین ازدیاد برداشت مانند شکافت لایه‌ای و تزریق آب به‌صورت آزمایشی و عملیاتی در حال اجراست. بورد تصریح کرد: تا پیش از این روش‌های ازدیاد برداشت به‌طور عمده در سطح آزمایشگاهی دنبال می‌شد، اما اکنون به مرحله اجرا و کار میدانی رسیده‌ایم و نتایج واقعی آن می‌تواند به‌طور مستقیم به اقتصاد کشور کمک کند. وی در خصوص منابع آبی مورد استفاده در این طرح گفت: برای تزریق آب، سه منبع بالقوه در نظر گرفته شده است؛ پساب‌های اطراف اهواز، پساب‌های نیشکر و آب حاصل از نمک‌زدایی که پس از تصفیه صنعتی می‌تواند جایگزین مناسبی برای آب دریا باشد. با این حال طرح انتقال آب دریا نیز همچنان در دستور کار قرار دارد.

مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران در پایان اظهار کرد: در جریان این سفر، موضوعاتی نظیر افزایش تولید و جمع‌آوری گازهای همراه نیز از محورهای مورد بررسی و پیگیری خواهد بود.

## کاهش وابستگی به نفتکش‌ها با پروژه خط لوله پارس

معاون وزیر نفت، پروژه خط لوله پارس را گامی مؤثر در کاهش وابستگی به نفتکش‌های جاده‌ای و صرفه‌جویی چند هزار میلیارد تومانی در هزینه‌های حمل‌ونقل سوخت دانست و گفت: امسال وضع مطلوبی در بخش‌های مختلف زنجیره پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی داریم.

به گزارش زمان به نقل از شانا، محمدصادق عظیمی‌فر در نشست بررسی پروژه‌های سرمایه‌گذاری در حوزه‌های نفت، گاز و انرژی خورشیدی استان فارس، با حضور اعضای کمیسیون انرژی مجلس و مسئولان استانی، اظهار کرد: اقدام‌های انجام شده سبب شده است امسال وضع بسیار مطلوبی در بخش‌های مختلف زنجیره پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی داشته باشیم. وی یکی از شاخص‌های کلیدی برای ارزیابی عملکرد صنعت پالایش را افزایش سطح ذخایر سوخت نیروگاهی دانست و افزود: مجموع ذخایر نفت‌گاز نیروگاهی استان فارس هم‌اکنون به رقم ۱۸۶ میلیون لیتر رسیده که معادل ۸۷ درصد پرشدگی موجودی مفید مخازن است که این مقدار نسبت به مدت مشابه پارسال ۲.۵ برابر شده و نسبت به ۱۴۰۲ حدود ۴۰ درصد رشد داشته است.

**افزایش ۸۳ درصدی ذخیره انبارهای پخش استان فارس**

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران با اشاره به افزایش ۸۳ درصدی ذخیره‌سازی فرآورده‌هایی مانند بنزین و نفت‌گاز در انبارهای پخش استان فارس نسبت به سال گذشته، افزود: این موضوع پشتوانه‌ای بزرگ برای تأمین پایدار سوخت در کشور و استان به شمار می‌رود. عظیمی‌فر با اشاره به اینکه پالایشگاه شیراز یکی از مراکز مهم صنعت پالایش در استان فارس به شمار می‌رود، افزود: پالایشگاه شیراز با تلاش‌های مستمر در یک سال اخیر به دستاوردهای مهمی از جمله راه‌اندازی واحد ایزومریزاسیون دست یافته است. این اقدام سبب شد برای نخستین بار بنزین یورو در سطح شهر شیراز تولید و توزیع شود. همچنین، واحد DHT پالایشگاه شیراز که قادر است تمام نفت‌گاز تولیدی این پالایشگاه را به نفت‌گاز یورو ۵ تبدیل کند، در حال راه‌اندازی است. وی به توسعه زیرساخت‌های انتقال فرآورده‌های نفتی در کشور اشاره کرد و گفت: هم‌اکنون از ظرفیت نزدیک به ۱۷ هزار نفتکش جاده‌پیما، حدود ۳ هزار مخزن‌دار ریلی و ۱۵ هزارکیلومتر خط لوله برای انتقال فرآورده‌های نفتی استفاده می‌شود. بزرگ‌ترین چالش در بخش انتقال، وابستگی به نفتکش‌های جاده‌پیما و هزینه‌های بالای آن‌هاست، بنابراین، توسعه خطوط لوله انتقال فرآورده‌های نفتی از اولویت‌های اصلی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران به شمار می‌رود.

# مسکـــن لوکومـــوتیو اقتصـــاد کشور

نایب‌رئیس مجلس شورای اسلامی گفت: ظرفیت‌های کشور برای ساخت مسکن کاملاً فراهم است و مشکل در نیروی کار، مصالح یا فناوری نیست؛ بلکه چالش اصلی، نبود توان خرید مردم و کم‌تحرکی نظام بانکی در پرداخت تسهیلات ارزان‌قیمت است.

به گزارش زمان به نقل ازخانه ملت، علی نیکزاد ثمرین نایب‌رئیس مجلس شورای اسلامی در همایش سازندگان و صنعت ساختمان استان فارس، با اشاره به نقش راهبردی بخش مسکن در اقتصاد ملی گفت: با تلاش‌های صورت‌گرفته در کمیسیون عمران مجلس، هدف ما این است که زمینه‌ای فراهم شود تا انبوه‌سازان بتوانند با قدرت و حمایت کافی در مسیر تولید مسکن حرکت کنند. در زمان رأی اعتماد دولت نیز تأکید کردم که انبوه‌سازان لشکر اصلی سازندگی کشور هستند و همچنان بر این باورم؛ زیرا هر جا چرخ مسکن به حرکت درآید، خلق ثروت، اشتغال و رونق اقتصادی نیز رقم می‌خورد. مسکن لوکوموتیو اقتصاد کشور است؛ صنعتی که نه وابستگی ارزی دارد و نه نیازمند حضور خارجی‌هاست، بلکه اهداف بلند آن به دست متخصصان داخلی قابل تحقق است. وی با اشاره به تلاش‌های کمیسیون عمران مجلس در جهت تصویب قانون جهش تولید مسکن و نظارت بر اجرای دقیق آن افزود: کشور از نظر زیرساخت‌های فنی، مهندسی، تأمین مصالح، نیروی انسانی و فناوری‌های نوین هیچ کمبودی ندارد. مشکل اصلی این است که مردم توان خرید خانه ندارند و بانک‌ها نیز در پرداخت تسهیلات متناسب با قدرت بازپرداخت مردم کوتاهی می‌کنند. نیکزاد ادامه داد: درحال حاضر یکی از چالش‌های اساسی کشور این است که مردم توان تأمین آورده مالی خود را ندارند و در طرح نهضت ملی مسکن، این موضوع باعث کندی پیشرفت پروژه‌ها شده است. برای تحقق اصول ۳، ۳۱ و ۴۳ قانون اساسی و پیشبرد اقتصاد مقاومتی، باید باور کنیم که می‌توانیم مسکن را با تکیه بر توان داخلی تولید کنیم. این مسیر نیازمند دو اقدام اساسی است؛ نخست، تأمین زمین مناسب برای ساخت‌وساز و دوم، ارائه تسهیلات بانکی ارزان‌قیمت برای خریداران و سازندگان مسکن که باید به صورت جدی مورد رسیدگی قرار بگیرد. وی خاطرنشان کرد: از ابتدای اجرای نهضت ملی مسکن، ساخت ۴ میلیون و ۳۰۰ هزار واحد آغاز شد که از این میزان، دو میلیون و ۸۵۰ هزار واحد در شهرها، روستاها و بافت‌های فرسوده در حال اجراست.

این واحدها از طریق انبوه‌سازی، مشارکت پیمانکاران و حتی خودمالکی مردم در حال احداث هستند. اگر حمایت‌های مالی به‌موقع انجام شود، این طرح می‌تواند به‌صورت گسترده‌تر ادامه یابد. نایب‌رئیس مجلس تأکید کرد: مشکل امروز کشور نه در انبوه‌سازان است، نه در مصالح، نه در نیروی کار و نه در فناوری؛ بلکه گره اصلی در تسهیلات است. بانک‌ها باید تسهیلات ارزان و متناسب با توان اقتصادی مردم و تولیدکنندگان مسکن ارائه دهند تا واحدهای ساخته‌شده به‌دست متقاضیان واقعی برسد. بدون این اقدام، چرخه تولید و عرضه مسکن کامل نخواهد شد. وی افزود: طبق برنامه هفتم پیشرفت، وزارت راه و شهرسازی موظف است سالانه حداقل یک میلیون واحد مسکونی را راهبری و احداث کند. تحقق این هدف نیازمند همکاری کامل دستگاه‌های اجرایی، نظام بانکی و مشارکت جدی انبوه‌سازان است.

# مقام اول ایران در حذف پول فیزیکی

جانشین وزیر صنعت، معدن و تجارت در امور بازرگانی گفت: ایران در حذف پول فیزیکی در دنیا مقام اول را دارد، به‌طوری‌که بیش از ۹۸ درصد معاملات به صورت الکترونیکی انجام می‌شود و این نشان‌دهنده آمادگی جامعه برای فرآیندهای دیجیتال است.

به گزارش زمان به نقل ازایرنا، محمدصادق مفتح در آیین روز ملی تجارت الکترونیکی با عنوان «۷۲۴» اظهار داشت: شاهد توسعه و پیشرفت کشور در حوزه فناوری و تجارت الکترونیک هستیم، کشورمان در این زمینه رشد قابل توجهی داشته است، به‌طوریکه گزارش‌های دو رقمی بالای رشد ۳۰ درصد ثبت شده است. وی ادامه داد: این رشد نشان‌دهنده زیرساخت‌های قوی و نخبگان فرهیخته در جامعه است که در فضای کسب‌وکار و تجارت الکترونیک فعال هستند. جانشین وزیر صنعت، معدن و تجارت در امور بازرگانی با بیان اینکه نسل جوان در رأس فعالیت‌های اقتصادی و تجارت الکترونیک قرار دارند، گفت: کشور ما، کشوری جوان است و فرصت‌های زیادی برای رشد در این حوزه وجود دارد، هرچند هنوز راه زیادی برای رسیدن به نقطه مطلوب باقی مانده است. هنوز فرصت‌های زیادی برای توسعه فعالیت‌های تجارت الکترونیک دارند و باید از همکاری‌های بیشتر بهره‌مند شوند. مفتح اضافه کرد: توسعه این حوزه در کشور نیازمند تلاش‌های مستمر است و در حال حاضر، این فعالیت‌ها بیشتر توسط بخش خصوصی و با هدایت تنظیم‌گرها انجام می‌شود.وی با بیان اینکه رمز ارزها هنوز در کشورمان پا نگرفته است، گفت: هنوز یک ترس ناشی از جهل در مدیران ارشد وجود دارد این در حالی است که یکی از راه های تحریم شکنی رمز ارز است که هیچ گونه تجارتی را مختل نمی کند.

جانشین وزیر صنعت، معدن و تجارت در امور بازرگانی گفت: اگر به میزان رشد تجارت الکترونیک در رمز ارز هم پیشرفت می کردیم اکنون در این فشارها موفق بودیم.وی اعلام آمادگی کرد که از فعالان و نخبگان در این عرصه دعوت به همکاری می کنیم. مفتح با بیان اینکه معضل ما خرده تجارت است، گفت: بیش از ۹۰ درصد رانندگان، راننده مالک هستند؛ متوسط شالیزارهای ما نیم هکتار است، در کشاورزی با خرده مالک روبرو هستیم. وی خاطر نشان کرد: نظام خرده مالکی باعث شده است که تصمیم گیری ها توسط خود مالکان صورت گیرد. جانشین وزیر صنعت، معدن و تجارت در امور بازرگانی بر تقویت تشکل ها در فضای تجارت الکترونیک تاکید کرد و گفت: اگر تشکل ها نقش مدیریت را برعهده بگیرند، منافع زیادی برای کشور، مدیریت اقتصادی و حتی دولت به همراه خواهد داشت. وی عنوان کرد: دولت آماده است تا در صورت نیاز، اختیارات لازم را به این تشکل‌ها بدهد، چرا که هدف نهایی تسهیل امور و بهبود فرآیندهای اقتصادی است. مفتح بر اهمیت شکل‌گیری و تقویت تشکل‌های صنفی و تجاری در فضای اقتصادی کشور تاکید کرد و گفت: این تشکل‌ها می‌توانند نقش مهمی در مدیریت و توسعه کشور ایفا کنند، و این رویکرد در نهایت منجر به بهره‌وری بیشتر و مدیریت بهتر در حوزه تجارت و اقتصاد خواهد شد. وی افزود: فعالیت تشکل ها در تجارت الکترونیک هنوز رونق نگرفته و نظامند نیست و این نهادها ساخته نشده است؛ این در حالی است که دولت مجوزها را صادر می کند و اقدام باید از سوی تشکل ها در تجارت الکترونیک جدی باشد. جانشین وزیر صنعت، معدن و تجارت در امور بازرگانی با اشاره به اینکه روز ۲۴ مهرماه به عنوان روز تجارت الکترونیک در کشور نامگذاری شده است، گفت: این اولین سال است که این روز به‌صورت رسمی جشن گرفته می‌شود. این روز نماد اهمیت و جایگاه تجارت الکترونیک در توسعه اقتصادی کشور است و از چند ماه پیش تصویب و ابلاغ شد. مفتح به نقش وزارت صمت در جنگ تحمیلی ۱۲ روزه اشاره کرد و گفت:در آن زمان، سید محمد اتابک در وزارت صمت حضور فعال داشت و با مدیران توانست نیازهای مردم را برآورده کند، تا فعالیت‌های بخش‌های مختلف در زمان بحران، مانند حمل ونقل، خدمات آنلاین، بیمه و لجستیک به شرایط عادی بازگردد. وی عنوان کرد: جلسه های مختلفی با مدیران فروشگاه های زنجیره ای و بخش خصوصی و روسای اتاق های سه گانه اصناف، بازرگانی و تعاون توسط وزیر صمت برگزار شد و شرایط بازار به حالت عادی باز گشت و تصمیم گرفته شد.

### کمبود دستورالعمل و ضعف اجرا؛

# برخی اهداف برنامه هفتم محقق نشده‌اند

عملکرد صنعت و معدن در سال اول برنامه هفتم نشان می‌دهد تحقق اهداف کمتر از انتظار بوده و کمبود استراتژی و ضعف هماهنگی، چالش اصلی تولید است.

به گزارش زمان به نقل ازمهر، یکی از ضعف‌های موجود در نظام برنامه ریزی کشور، در برنامه‌های توسعه شش گانه پس از انقلاب، تحقق اهداف برنامه‌ها، کمتر از حد انتظار، بوده است. باید اشاره کرد که دولت‌ها با هدف اداره آگاهانه امور و تضمین سطح مطلوبی از رفاه برای آحاد جمعیت کشور، به تدوین برنامه‌های توسعه می‌پردازند. در برنامه‌های توسعه شش‌گانه پس از انقلاب، یکی از ضعف‌های موجود در نظام برنامه‌ریزی کشور، تحقق کمتر از حد انتظار اهداف برنامه‌ها بوده است. از همین رو، مجلس شورای اسلامی تلاش می‌کند با نظارت مستمر و سالیانه بر اجرای احکام برنامه‌ها، امکان تحقق هر چه بیشتر اهداف را فراهم کند. در همین راستا، مرکز پژوهش‌های مجلس به بررسی عملکرد مواد قانونی فصل ۱۰ برنامه هفتم توسعه در حوزه‌های صنعت و معدن پرداخته است؛ بر همین اساس ارزیابی وضعیت اجرای احکام بخش صنعت و معدن در قالب سه دسته -اهداف کمی، اسناد تدوینی و اقدامات اجرایی- نشان می‌دهد: از میان اهداف کمی ماده ۴۷ برنامه هفتم پیشرفت، ۱۴ درصد به‌طور کامل محقق شده، ۵۳ درصد تحقق زیاد، ۲۸ درصد تحقق کم و ۵ درصد عدم تحقق داشته‌اند. در خصوص اسناد تدوین‌شده مرتبط با این فصل، ۲۸ درصد اسناد کاملاً و ۴۳ درصد نسبتاً منطبق بر قانون برنامه هفتم و سایر قوانین دائمی ارزیابی شده‌اند. بررسی تحقق احکام و اقدامات اجرایی در سال اول برنامه نشان می‌دهد: ۱۲ درصد از احکام به‌طور کامل انجام شده، ۱۰ درصد بیشتر انجام شده، ۴۲ درصد بخشی انجام شده و ۳۶ درصد از اقدامات اجرایی به طور کلی انجام نشده‌اند. در ادامه، احکام اولویت‌دار بر اساس ابرچالش‌های بخش صنعت (فقدان استراتژی توسعه صنعتی، اولویت‌بندی صنایع پیشرو و ضعف مأموریت‌محوری سازمان‌های توسعه‌ای) و ابرچالش‌های بخش معدن و صنایع معدنی (نبود استراتژی مشخص و فرآیند ناکارآمد نظارت بر فعالیت‌ها) شناسایی شده و وضعیت عملکرد دولت و اثربخشی اقدامات با اتکا به گزارش‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت و ناظران اجرایی و مالی ارائه می‌شود. لازم به ذکر است که در برخی موارد، برای ارائه تصویری از عملکرد موفق وزارت، سهم سال اول از کل اهداف برنامه بسیار حداقلی در نظر گرفته شده و در برخی موارد، هدف‌گذاری حتی پیش از سال پایه محقق شده است. بر این اساس، برنامه‌ریزی سالیانه اعلام‌شده با اهداف پنج‌ساله مطابقت ندارد. همچنین، گزارش سند «راهبرد ملی پیشرفت صنعتی و ارتقای زنجیره‌های ارزش کشور» (موضوع بند ت ماده ۴۸ برنامه هفتم)، که اخیراً به تصویب هیئت وزیران رسیده است، هنوز به بررسی حوزه‌های اولویت‌دار و ملزومات توسعه صنایع برق، ریزمیکرو الکترونیک، خودروسازی، ماشین‌سازی و سایر موارد مشخص‌شده در قانون برنامه نپرداخته است و تدوین این موارد به آینده موکول شده است. این مسئله به معنای تعویق سیاستگذاری بخش‌های صنعتی و محول کردن آن به اسناد آتی است. حال آنکه مطابق برنامه هفتم پیشرفت، مدل توسعه و چشم‌انداز این صنایع باید در همین سند مشخص می‌شد. در برخی موارد که حکم نیازمند تدوین دستورالعمل توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت بوده، تنها به ابلاغ آن اکتفا شده است، حال آنکه لازم بود علاوه بر توضیح وضعیت ابلاغ، اجرای دستورالعمل و نقاط ضعف و قوت آن نیز مورد بررسی قرار گیرد. همچنین، برخی عملکردهای ارائه‌شده، ارتباطی با موضوع احکام برنامه نداشته‌اند. به‌عنوان مثال، عنوان شده بسته «توسعه زنجیره معادن و فلزات» براساس ماده ۱۱۹ ارائه شده که ارتباط مشخصی ندارد.

### پیشنهاد راهکارهای تقنینی، نظارتی و سیاستی

طبق تاکید مرکز پژوهش‌های مجلس، برای تحقق اهداف و احکام برنامه هفتم پیشرفت در حوزه صنعت و معدن، بازنگری در برخی اقدامات دولت و اتخاذ سیاست‌های مکمل ضروری است: سامانه حسابداری تعهدی متمرکز در ستاد وزارت صنعت، معدن و تجارت جهت محاسبه و اخذ حقوق دولتی از معادن ایجاد شود (ماده ۴۸ بند ب جزء ۱۴).

در سنجه‌های عملکردی مربوط به بخش معدن و صنایع معدنی، تولید واقعی محصولات مانند آلومینا، شمش آلومینیوم، کنسانتره زغال سنگ، کک متالورژی، شمش سرب، روی و طلا به‌عنوان نقطه اصابت سیاست‌های دولت مورد توجه قرار گیرد و گزارش عملکرد به کمیسیون صنایع و معادن ارائه شود. برای تحقق سنجه کمی اسقاط سالانه ۵۰۰ هزار خودرو، اصلاح آیین‌نامه اسقاط خودروهای فرسوده با افزایش نسبت اسقاط بهازای خودروهای وارداتی و مونتاژی و هدایت منابع حاصل از ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو به سمت اعطای تسهیلات به دارندگان ناوگان فرسوده در دستور کار قرار گیرد. برای اثربخشی بیشتر سند «راهبرد ملی پیشرفت صنعتی و ارتقای زنجیره‌های ارزش کشور»، اسناد سیاستی بخشی اولویت‌دار در بند ت ماده ۴۸ برنامه هفتم تدوین و به تصویب دولت برسد و سازوکار نهادی مناسب برای هماهنگی میان دستگاه‌ها و نظارت مؤثر بر اجرای سیاست‌ها طراحی شود.

# کسری بودجه آمریکا امسال چقدر شد؟

وزارت خزانه داری آمریکا اعلام کرد که کسری بودجه این کشور در سال مالی ۲۰۲۵ به ۱۷۷۵ میلیارد دلار رسیده است.

به گزارش زمان به نقل از مهر، وزارت خزانه داری آمریکا اعلام کرد که در سال مالی ۲۰۲۵ کسری بودجه این کشور به یک هزار و ۷۷۵ میلیارد دلار رسیده که در قالب آن هزینه‌های مربوط به بازنشستگی و خدمات درمانی افزایش و هزینه‌های خدمات آموزشی کاهش یافته است. تعرفه‌های اعمال شده از سوی دونالد ترامپ، رئیس جمهور آمریکا، بر واردات کالا از دیگر کشورها به افزایش ۱۹۵ میلیارد دلاری درآمدهای بودجه‌ای آمریکا منجر شده و توانسته چند میلیارد دلار از کسری بودجه این کشور نسبت به سال گذشته کم کندالبته افزایش درآمد دولت آمریکا از محل اعمال تعرفه با کاهش ۷۹ میلیارد دلاری درآمد این کشور از دریافت مالیات همراه بوده است. این کشور در سال مالی ۲۰۲۵ معادل ۴۸۶ میلیارد دلار درآمد مالیاتی داشته است. به طور کلی دولت آمریکا در سال ۲۰۲۵ معادل ۵ تریلیون و ۲۳۵ میلیارد دلار درآمد داشته که نسبت به سال ۲۰۲۴ معادل ۶ درصد بیشتر بوده است؛ در همین بازه زمانی این کشور بیش از ۷ تریلیون دلار هزینه هم داشته که ۴ درصد بیشتر از سال گذشته بوده است.هم اکنون بر اساس اعلام وزارت خزانه داری آمریکا نسبت کسری بودجه به تولید ناخالص داخلی این کشور معادل ۵.۹ درصد است اما هنوز مشخص نیست که این نسبت چگونه محاسبه شده چرا که به خاطر ادامه تعطیلی دولت فدرال هنوز آمار مربوط به عملکرد اقتصاد این کشور برای ماه‌های اخیر از سوی منابع رسمی اعلام نشده است.

**یادداشت**

## بحران خودروسازی و تناقض در سیاست‌گذاری اقتصادی

امیر حسن کاکایی

اشتباه بزرگ برخی مسئولان این است که تصور می‌کنند این شرکت‌ها متعلق به «بیت‌المال» هستند و باید به هر قیمتی خودرو ارزان عرضه کنند. در حالی که ایران‌خودرو و سایپا شرکت‌هایی خصوصی هستند و باید طبق قانون تجارت عمل کنند.

در صنعت خودروسازی اتفاقات ناخوشایند یکی پس از دیگری رخ می‌دهند؛ اما پس از هر بار حل شدن ظاهریِ مشکلات، مسائل جدید و پیچیده‌تری پدید می‌آیند. اکنون اوضاع به نقطه‌ای رسیده که همه سردرگم شده‌اند و تنها می‌کوشند مسئولیت را از دوش خود بردارند و به زمین دیگری پاس بدهند. در واقع، اصل ماجرا حل نمی‌شود و هیچ‌کس به‌طور جدی سراغ ریشه مشکلات نمی‌رود. در چنین شرایطی، هر روز شاهد ادعاهای متعدد از سوی مسئولان هستیم. وعده‌هایی داده می‌شود، اما در عمل اتفاقی نمی‌افتد. نتیجه آن است که بازارها روزبه‌روز آشفته‌تر می‌شوند. جالب آن‌که اکنون بازار خودرو در رکود قرار دارد؛ اگر مانند سال ۱۳۹۹ هیجانی بود، بی‌تردید وضعیت بسیار بحرانی‌تر می‌شد. اگر دقیق‌تر به موضوع بپردازیم می بینیم از ابتدای امسال، مدیریتِ شرکت ایران‌خودرو به بخش خصوصی واگذار شده است. طبیعتاً بخش خصوصی نمی‌تواند برخلاف قانون تجارت عمل کند؛ بنابراین ادامه تولید زیان‌ده برایش ممکن نیست. برای سودده شدن شرکت، دو مسیر پیشِ رو وجود دارد ،اول تغییر کامل ساختار تولید و استفاده از فناوری‌های نوین که نیازمند میلیاردها دلار سرمایه‌گذاری است؛ موضوعی که در شرایط فعلیِ تحریم، عملاً غیرممکن است.دوم کاهش هزینه‌ها و تعدیل نیرو که آن هم تبعات اجتماعی و سیاسی سنگینی دارد. در نتیجه، تنها گزینه‌ی عملی افزایش بهره‌وری در بلندمدت است؛ گزینه‌ای که زمان، سرمایه و اختیار مدیریتی می‌طلبد. بنابراین در کوتاه‌مدت چه می‌توان کرد؟ توقف تولید ممکن نیست، زیرا بحران اجتماعی ایجاد می‌کند و مدیران را با اتهام «اخلال در نظام اقتصادی» روبه‌رو می‌سازد. در نتیجه، تنها گزینه‌ی باقی‌مانده، اصلاح قیمت‌ها بر اساس قانون و واقعیت اقتصادی است.

درقانون نیز برای چنین شرایطی پیش‌بینی هایی شده است، بر اساس ماده‌ی ۹۰ «قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴»، اگر دولت با قیمت‌گذاری دستوری موجب زیان شرکت‌های غیردولتی شود، موظف است زیان آن‌ها را جبران کند؛ یا از طریق معافیت مالیاتی، یا پرداخت مستقیم.اما در عمل، سال‌هاست دولت نه این زیان‌ها را جبران می‌کند و نه منابع مالی لازم را در اختیار دارد. به همین دلیل، ایران‌خودرو با استناد به فرمول‌های مصوب «سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان»، اقدام به اصلاح قیمت حدود ۲۵ درصدی کرد. این اقدام نه آزادسازی قیمت‌ها، بلکه تعدیل منطقی و قانونی بود.با این حال، همانند سال‌های گذشته، شورای رقابت و برخی نهادهای دیگر بدون مبنای اقتصادی مخالفت کردند و درصد پایین‌تری را پیشنهاد دادند. برای نخستین‌بار، مدیریت جدید ایران‌خودرو زیر بار این تصمیم نرفت و اعلام کرد که ادامه تولید زیان‌ده خلاف قانون تجارت است. در مقابل، سایپا همچنان طبق روال گذشته رفتار کرد و اکنون با زیان بیشتری مواجه شده است. در پی این اختلاف، شورای رقابت در مردادماه رویه نظارتی خود را تغییر داد و اعلام کرد که نظارت «پسینی» خواهد داشت؛ یعنی شرکت‌ها طبق اسناد رسمی قیمت‌گذاری می‌کنند و در صورت تخلف، پس از بررسی جریمه می‌شوند. این تغییر دست ایران‌خودرو را برای تصمیم‌گیری عقلانی بازتر کرد. با این وجود، نهادهایی مانند ستاد تنظیم بازار وارد ماجرا شدند و با صدور احکام غیرمنطقی، ایران‌خودرو را به پرداخت جریمه‌ای میلیاردی محکوم کردند. موضوع به‌قدری جدی شد که حتی قوه‌ی قضائیه جلسه‌ای برای شنیدن حرف دو طرف تشکیل داد.

واقعیت این است که قوانین کشور در برخی حوزه‌ها متناقض و گاه غیرمنطقی هستند. چگونه ممکن است شرکتی سال‌ها زیان بدهد و همچنان ملزم به ادامه‌ی تولید باشد؟ چنین چیزی نه عقلانی است، نه قانونی. اکنون نرخ تورم رسمی کشور حدود ۴۵ درصد است، در حالی که ایران‌خودرو تنها ۲۵ درصد افزایش قیمت داده است. حتی با ساده‌ترین محاسبات مشخص است که باید حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد دیگر افزایش قیمت اعمال شود تا زیان جبران شود. مشکل اصلی فقط خودروسازان نیستند؛ بلکه سیاست‌های کلان اقتصادی و نرخ ارز است که بر همه‌چیز اثر می‌گذارد. در حالی که نرخ رسمی دلار حدود ۷۰ هزار تومان اعلام می‌شود، عرضه‌ی واقعی ارز بسیار محدود است و همین مسئله باعث افزایش هزینه‌های تولید شده است. اشتباه بزرگ برخی مسئولان این است که تصور می‌کنند این شرکت‌ها متعلق به «بیت‌المال» هستند و باید به هر قیمتی خودرو ارزان عرضه کنند. در حالی که ایران‌خودرو و سایپا شرکت‌هایی خصوصی هستند و باید طبق قانون تجارت عمل کنند. ادامه این سیاست‌ها تنها به زیان بیشتر، افت کیفیت و در نهایت فروپاشی صنعت خودرو می‌انجامد.

در نهایت باید تکلیف روشن شود که آیا کشور می‌خواهد صنعت خودرو را حفظ کند یا آن را با تصمیمات اشتباه و فشارهای غیرمنطقی از بین ببرد؟اگر هدف حفظ تولید ملی است، باید اجازه داد خودروسازان بر اساس منطق اقتصادی، قوانین شفاف و واقعیت‌های بازار فعالیت کنند

Alborz.payam@gmail.com

**خبر**

## شیوع آنفلوآنزای فوق حاد پرندگان تکذیب شد

معاون وزیر جهاد کشاورزی درباره خبر شیوع آنفلوآنزای فوق حاد پرندگان در کشور، ضمن رد آن گفت: ایران یکی از کشورهای موفق در مبارزه با این ویروس و یکی از پاک‌ترین کشورها نسبت به ابتلا به آن است.

به گزارش زمان به نقل ازمهر، علیرضا رفیعی‌پور، معاون وزیر جهاد کشاورزی و رئیس سازمان دامپزشکی کشور درباره خبر شیوع آنفلوآنزای فوق حاد پرندگان در کشور گفت: این خبر صحت ندارد. ایران یکی از کشورهای موفق در مبارزه با این ویروس است. وی افزود: طی دو هفته گذشته بیش از ۱۳ کشور از جمله کشورهای امریکایی و اروپایی درگیر این ویروس شده اند و گزارش‌ها از شیوع بیماری آنفلوآنزای فوق حاد پرندگان در مرغداری‌های صنعتی این کشورها حکایت دارد؛ اما در کشور ما فقط یک مورد در مرغداری سنتی در یکی از روستاهای کشور مشاهده شده که تحت کنترل است. معاون وزیر جهاد کشاورزی با تاکید بر این که کشور ما یکی از پاک‌ترین کشورهای در حوزه این ویروس است، ادامه داد: تفاوتی نمی‌کند چه پرنده خانگی درگیر بیماری شود و چه مرغداری صنعتی، سازمان دامپزشکی برای اقدامات بهداشتی و ضوابط و مقررات بلافاصله وارد عمل می‌شود و معدوم سازی پس از آزمایش و تأیید ویروس انجام شده تا مانع انتشار ویروس شویم. رفیعی‌پور اظهار کرد: با مشاهده یک مورد آنفلوآنزای فوق حاد پرندگان مراقبت‌ها و قرنطینه سازی انجام شد و مراقبت‌ها در ۳ مرحله ۱۵ روزه ادامه پیدا می‌کند تا هیچ کانون صنعتی گزارش نشود. در خبری اعلام شد، ایران یکی از کانون‌های شیوع ویروس آنفلوآنزای فوق حاد پرندگان است از این‌رو صادرات تخم مرغ و مرغ متوقف شده است.