



یادداشت اختصاصی جواد اوجی  
وزیر نفت درباره وضعیت این وزارتخانه  
**صادرات نفت**  
**شگفت انگیز بود**

۱۰



در سال ۱۴۰۰، نام ارز ۴۲۰۰ تومانی را  
بیش از هر چیزی شنیدیم

**ارزی که هرز رفت**

۹



نگاهی به وضعیت بورس و  
سرمایه‌گذاران در بازار سرمایه

**سال سقوط بورس**

۸



آیا رستم قاسمی می‌تواند وعده ساخت  
۴ میلیون مسکن را محقق کند؟

**ماموریت دشوار رستم**

۸



# ویژه نوروز ۱۴۰۱

# اقتصاد

پنجشنبه ۲۶ اسفند ۱۴۰۰ :: شماره ۶۱۸۱



**گفت‌وگو با وزیر صنعت، معدن و تجارت  
درباره آینده صنعت در سال ۱۴۰۱**

## برای خودروسازی برنامه ۲ ساله داریم

وزارت صمت از جمله دستگاه‌های دولتی است که وظیفه تولید و تجارت را بر عهده دارد. از زمان دولت دهم که این دویبخش در هم ادغام شد مسوولیت وزیر این وزارتخانه دوچندان شد. در تصدی این وزارتخانه را بر عهده می‌گرفتند باعث شده بود تجارت ایران کاهش زیادی داشته باشد. سیدرضا فاطمی امین، زمانی که به عنوان وزیر صمت به مجلس معرفی شد برنامه‌هایی برای این بخش تهیه کرده بود که مورد نظر نمایندگان مجلس قرار گرفت. حالا هفت ماهی از صادرات فاطمی امین در ساختمان سمیه می‌گذرد و درباره عملکرد او و پیش‌بینی درباره سال آینده به گفت‌وگو نشستیم.



مehدی حسین  
علی‌اکبری  
اقتصاد

**هفت ماه است که دولت سیزدهم سرکار آمده و شما به عنوان وزیر صنعت، معدن و تجارت، برنامه‌هایی را برای این وزارتخانه اجرا کرده‌اید؛ از تغییر ساختار و سیاستگذاری گرفته تا تغییر برخی مدیران. در این مدت این وزارتخانه چه اقداماتی انجام داده که در زندگی مردم محسوس باشد؟**

پروژه اصلاح ساختاری یکی از برنامه‌های وزارت صمت بود. یکی از این پروژه‌ها اصلاح ساختار بازار کالاهای پایه بوده است که در این راستا تمام زنجیره فولاد از اول تا آخر در بورس کالا وارد شده است. طی این مدت ۱۵ قاعده جدید در بورس کالا اجرایی شده و از مهرماه به بعد، با وجود این‌که گاز صنایع قطع شد و نوسانات ارزی داشتیم، روند قیمت میلگرد و ورق رو به ثبات و کاهش بوده و قیمت‌ها واقعی شده است. یکی از برنامه‌های وزارت صمت شفاف سازی و کمک به بخش فولاد و سیمان را وارد کردیم،

شیشه نیز در بورس عرضه شد، محصولات پتروشیمی نیز کم کم وارد بورس می‌شود و مشمول عرضه تلفیقی خواهد شد.

**وضعیت صادرات کشور را چگونه پیش‌بینی می‌کنید؟**

راهبرد توسعه صنعتی

و اهداف آن تا ۴ سال آینده تدوین شده است. با همین راهبرد، صادرات به بیش از ۴۷ میلیارد دلار خواهد رسید. در حالی که سال گذشته در مجموع ۳۵ میلیارد دلار صادرات داشته‌ایم. ما طرح آمایش صنعتی، معدنی و تجاری را اجرا کرده‌ایم که سال آینده جلوه بیشتری خواهد داشت. حاشیه‌نشینی، بیکاری و آلودگی به علت نبود توزیع مناسب صنعت در مناطق جغرافیایی بوده، به گونه‌ای که در برخی استان‌ها صنعت بیشتر متمرکز بوده و در برخی کمتر است. مطالعات گسترده‌ای نیز در این حوزه داشته‌ایم و تا اواخر فروردین حاصل این مطالعات منتشر شده و در معرض بحث و بررسی قرار می‌گیرد، توازن در زنجیره و توازن در جغرافیا در این مطالعه مورد تمرکز قرار گرفته است.

**به موضوع کمک به بخش تولید اشاره کردید که قرار است تسهیلاتی به این بخش پرداخت شود. اظهارنظرها در این مورد خیلی شفاف نیست.**

ما سه مؤلفه تقاضا، تأمین مالی و مواد اولیه را در نظر گرفتیم و بر هماهنگی آنها تأکید داریم. برای تأمین مالی، دو پروژه پرداخت تسهیلات مبتنی بر صورتحساب‌ها و تأمین مالی زنجیره‌ای را در دستور کار قرار دادیم. با پرداخت تسهیلات مبتنی بر صورتحساب‌ها، انحراف منابع به شدت کاهش می‌یابد و فرآیند ارائه تسهیلات به شدت ساده می‌شود. بانک مرکزی هماهنگی خوبی داشته است و تا سه ماه اول سال آینده، صنایعی که به لحاظ دستمزد یا موارد دیگر به سرمایه در گردش نیاز دارند با این موضوع تأمین مالی خواهند شد. با اجرای تأمین مالی زنجیره‌ای و پرداخت تسهیلات مبتنی بر صورتحساب‌ها، سال آینده بیش از ۷۰ درصد مشکلات سرمایه در گردش واحدها حل می‌شود. همان‌طور که امسال ۴۰۰۰ میلیارد تومان در حوزه تأمین مالی زنجیره‌ای عملیاتی شده است.

**یکی از انتقاداتی که در طول سال‌های گذشته به وزارت صمت وارد بود بحث صدور کارت بازرگانی است که شفاف نبود. وزارت صمت در این زمینه چه برنامه‌ای دارد و چه اقداماتی انجام داده است؟**

سامانه جامع تجارت تغییرات زیادی داشته و صدور کارت بازرگانی هوشمند را اجرا کرده است. از این پس کارت بازرگانی بدون دخالت عامل انسانی و به صورت کامل به شیوه الکترونیکی صادر می‌شود. همچنین بیش از ۳۰ گروه کالایی اولویت‌دار در سامانه جامع تجارت رصد می‌شود که به لحاظ مبارزه با قاچاق کالا بسیار مؤثر است.

**وزارت صمت یکی از وزارتخانه‌های اقتصادی است که هم تولید را باید مدیریت کند و هم در بخش تجارت برنامه‌ریزی داشته باشد. با توجه به این‌که ایران همیشه به تحریم قرار داشته شما در سال آینده چه برنامه‌ای برای بخش تجارت دارید؟**

در هفت ماه گذشته، با

هشت کشور مذاکره مستقیم در مورد تبادل و تهاثر کالا داشته‌ایم. ما باید از مبادلات دوجانبه به سمت شکل‌دهی زنجیره بین‌المللی برویم. بنابراین لازم است مبادی، مقاصد و ترکیب صادراتی تغییر کند. سازوکارهای سنتی نظارت بر بازار را طولانی می‌کند و باید رویه بلی را تغییر دهیم. ما برای سال آینده به دنبال نظارت‌های هوشمند و تحولی مانند پروژه درج قیمت تولیدکننده هستیم. همچنین تخفیفات اغواکننده فروشگاه‌ها با اجرای این پروژه تحولی از بین خواهد رفت. با رصد قیمت تولیدکننده در سامانه جامع تجارت با افزایش قیمت در همان سرمنشاء برخورد و نظارت هوشمند به وجود می‌آید، همچنین مردم در این روش به عنوان ناظر عمل خواهند کرد.

**یکی از پروژه‌هایی که شما اجرا کردید و انتقادات زیادی نسبت به آن وارد شد، درج قیمت تولیدکننده بود. برخی معتقدند درج قیمت برای برخی کالاها منتج به این خواهد شد کالاهایی که مشمول این طرح نیستند با قیمت بالاتر فروخته شود. اجرای این پروژه را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

پروژه درج قیمت تولیدکننده بازه ۸ ماهه دارد. ۳۴ گروه کالایی مشمول این پروژه شده‌اند و از اول اردیبهشت‌ماه سال آینده، دیگر کالاها نیز مشمول خواهند شد. از حدود ۱۰ هزار قلم کالا مشمول این طرح، نزدیک به ۶۰۰۰ قلم کاهش قیمت داشته است. همچنین ۳۰۰ قلم کالا نیز افزایش قیمت داشت که این موضوع در حال پیگیری است و مابقی اقلام تفاوت قیمتی نداشته و به‌طور تقریبی ثابت بودند.

**یکی دیگر از مشکلات و نقدهایی که به وزارت صمت وارد است به بخش خودروسازی مربوط می‌شود. برای این بخش در سال آینده چه برنامه‌ای دارید؟**

ما در ابتدا سازوکارهای تأمین مالی زنجیره‌ای را در ایران خودرو و سایپا به اجرا درآورده‌ایم. در این حوزه تسهیلات به حلقه‌های قبلی در زنجیره داده می‌شود و این سازوکار خودروساز و قطعه‌ساز را به سمت ارائه فاکتور می‌برد و سبب شفاف شدن قیمت‌ها شده و به‌طور یقین روی ارتقای کیفیت نیز تأثیرگذار خواهد بود. همچنین برنامه‌ای دوساله برای صنعت خودرو تدوین شده است. قیمت خودرو با افزایش تولید و موضوع لغو ممنوعیت واردات کنترل خواهد شد. نکته دیگری که باید به آن اشاره کنم بحث مبارزه با قاچاق از نیمه فروردین ۱۴۰۱ است. در این زمینه در وهله نخست روی قطعات خودرو متمرکز خواهیم کرد. زیرساخت‌های این برنامه از یک ماه پیش آغاز شده است و تمام تولیدکنندگان قطعات، ملزم به درج فاکتور در سامانه جامع تجارت هستند زیرا از ۱۵ فروردین قوانین سختگیرانه‌ای خواهیم داشت.

**وزارت صمت به درگاه ملی مجوزها متصل شده است؟**  
تعهدات قانونی را انجام داده و فرم‌های لازم را تکمیل کرده‌ایم و می‌توان گفت که این موضوع به‌طور کامل اجرایی شده است و وزارت صمت یکی از دستگاه‌های برتر بود که اتصال به سامانه‌ها را عملیاتی کرد.

یادداشت

## اقتصاد مقاومتی و خودروسازی



رضا موسایی

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. این صنعت به لحاظ ارتباط گسترده با زنجیره‌های بالادستی و پایین‌دستی خود، صنعتی کلیدی محسوب شده و جایگاه مهمی در توسعه صنعتی و رونق تولید دارد، به‌طوری‌که نقشی مؤثر در رشد و توسعه اقتصادی و حتی فرهنگی ایفا می‌کند. صنعت خودروسازی در ایران نیز با داشتن سهم ۸ درصدی از ارزش افزوده کل بخش صنعت و سهم حدود ۳/۵ درصدی در تولید ناخالص داخلی (GDP)، از جایگاه مهمی در اقتصاد ملی برخوردار است. در طول شش دهه گذشته همواره هزینه‌های بالایی از فشارهای سیاسی به صنعت خودروسازی کشور وارد شده و به کارایی پایین آن دامن زده است. به عنوان مثال این‌که نماینده‌های مجلس برای راه‌اندازی خط تولید خودرو یا قطعات در استان خود به شرکت‌های فعال در این صنعت فشار بیاورند، از جمله هزینه‌های ماندگار تحمیل شده به این صنعت است. خودروسازان علاوه بر گسترده‌تر کردن سایت‌های تولید در داخل کشور و راه‌اندازی خط تولید در شهرستان‌های مختلف که صرفه اقتصادی اغلب آنها زیر سؤال است، در سال‌های اخیر در کشورهای جمهوری آذربایجان، سوریه، سنگال، عراق، بلاروس، ونزوئلا و سودان نیز واحدهایی برای مونتاژ خودرو راه‌اندازی کرده‌اند. خودروهای تولیدی خودروسازان ایرانی در کشورها عمدتاً از لحاظ کیفیت قادر به رقابت با برندهای قابل دسترسی در آن کشورها نبوده و گاه فروش مستلزم عرضه در زیر قیمت تمام شده است.

در طول تاریخ صنعت خودروسازی در کشور، انتصاب مدیران ارشد و حتی مدیران میانی از میان افراد خارج از سازمان، امری متداول بوده است. کمک‌ها و حمایت‌های دولتی صورت گرفته از خودروسازان به‌طور قطع انتظارات و توقعاتی را از آنها به دنبال داشته که این انتظارات گاهی به سفارش برای استخدام در سطوح مهندس و تکنیسین هم می‌رسد. ثبات نداشتن نرخ ارز و تثبیت دستوری آن باعث می‌شود با بروز یک شوک مثل کاهش درآمدهای نفتی، ارزش ریال در مقابل ارزهای معتبر خارجی کاسته شده و به یک‌باره نرخ ارز رشد شدیدی را تجربه کند. این افزایش نرخ ارز برای خودروسازان داخلی که به کالاهای واسطه‌ای وارداتی وابستگی جدی دارند، به منزله افزایش شدید هزینه‌های تولید و بالا رفتن قیمت تمام شده خواهد بود.

فقدان بازار بدهی در اقتصاد کشور موجب شده اصلی‌ترین روش تأمین مالی شرکت‌های بزرگ از جمله خودروسازها، بازار پول یا همان سیستم بانکی باشد. زمانی که بنگاه‌های بزرگ تولیدی کشور نتوانند از طریق روش‌های متداول در بازار بدهی به تأمین مالی بپردازند، همواره به دنبال تسهیلات ارزان‌قیمت از سیستم بانکی خواهند بود. با توجه به بالا بودن قیمت تمام‌شده خودرو به دلیل گران بودن هزینه‌های جانبی و سریار تولید، ضروری است با توجه به بند ۵ سیاست‌های کلی اقتصادمقاومتی مبنی بر «سهم‌بری عادلانه عوامل زنجیره تولید» و نیز بند ۶ سیاست‌های کلی اقتصادمقاومتی مبنی بر «افزایش تولید با اصلاح ساختار تولید و بهبود در مدیریت منابع و توازن بین منابع ورودی و خروجی به‌ویژه هزینه‌های سریار تولید و هزینه‌های مالی ضمن افزایش تولید» قیمت تمام شده خودرو را کاهش داد.

از سوی دیگر سرمایه‌گذاری و حمایت از واحدهای دانش‌بنیان متناسب با بند ۲ سیاست‌های کلی اقتصادمقاومتی به‌منظور تولید خودروهای کم‌مصرف در جهت اصلاح الگوی مصرف متناسب با بند ۸ سیاست‌های کلی اقتصادمقاومتی از دیگر نکاتی است که باید مورد توجه مدیران این صنعت قرار گیرد. همچنین از جمله پارامترهای تأثیرگذار توسعه صادرات، تولید خودرو، متناسب با نیازهای بازارهای صادراتی است که در بند ۱۰ سیاست‌های کلی اقتصادمقاومتی مورد تأکید قرار گرفته است. با توجه به بررسی‌های انجام گرفته در روند راهبرد خودروسازان جهان، طراحی و تولید خودروهای هیبریدی و خودروهایی با سوخت جایگزین، از موارد مهم در صادرات است که با سرمایه‌گذاری در مراکز تحقیق و توسعه (بند ۲ سیاست‌های کلی اقتصادمقاومتی) و نیز پیوندهای راهبردی و گسترش همکاری با کشورهای دیگر (بند ۱۲ سیاست‌های کلی اقتصادمقاومتی) قابل اجرا خواهد بود.

اعطای خط اعتباری تولید داخل قطعات خودرو، خرید تضمینی کالاهای دارای مشخصات فنی مورد نیاز خودروسازان، راه‌اندازی صندوق سرمایه‌گذاری تخصصی خودرو در بورس، کاهش پلکانی تعرفه‌ها، ادغام در صنعت خودر، مشروط کردن قراردادهای همکاری خارجی، رفع مشکلات ساختاری و و حذف شرکت‌های تابعه فرعی غیرضرور، تعمیق و تعریف ارتباط صنعت خودرو با مراکز علمی و دانشگاهی و ایجاد شبکه‌ای از قطعه‌سازان و خودروسازان از جمله راهکارهای توسعه صنعت خودروست.