گزارش

سال آینده، متعلق به خریداران واقعی مسکن

ایمانی‌راد: نجات در صادرات است

● **مهدی محمدی:** مرتضی ایمانی‌راد- عضو هیئت‌علمی سازمان مدیریت صنعتی- مانند سال‌های گذشته، بیست‌وسوم بهمن‌ماه ۹۵ نیز سخنران میهمان اتاق بازرگانی اصفهان بود و به تشریح چشم‌انداز فردای اقتصاد کشور پرداخت. این تحلیلگر اقتصادی ابتدا به اهمیت نرخ رشد اقتصاد جهانی برای یک کشور نفتی اشاره کرد و از تثبیت قیمت نفت و افزایش نوسان محدود آن در سال آینده خبر داد. ایمانی‌راد علت این امر را در تقویت دلار آمریکا دانست که طیف وسیعی از ارزها و کشورهای صادرکننده مواد اولیه را تضعیف می‌کند. به گفته وی قیمت نفت، قیمت‌های فلزاتی مانند مس، روی و طلا را از افزایش باز می‌دارد و موجب تقویت رشد اقتصادی کانادا و ژاپن می‌شود. همچنین تقویت دلار در ادامه سیاست‌های ترامپ خواهد بود که قصد دارد ضمن کاستن از هزینه‌های دولت فدرال، مالیات‌ها را هم کاهش دهد. توصیه ایمانی‌راد به فعالان اقتصادی این است که معاملات وارداتی خود را با کشورهایی مانند چین، کره‌جنوبی یا روسیه با ارز آن کشورها انجام دهند؛ چراکه این کشورها کماکان به رشد اقتصادی خود ادامه خواهند داد و تقویت دلار در زمان صادرات به نفع صادرکننده است. ایمانی‌راد این احتمال را مطرح کرد که نسبت برابری دلار و یورو در ۲۰۱۷ به یک برسد؛ ارزش یوان و روبل افزایش یابد و بنابراین برای انجام صادرات باید دلار تحویل گرفت اما در یوزانس و فاینانس باید به شدت مراقب دلار بود. وی در ادامه بیان کرد: مانند بعضی پیش‌بینی‌های دیگر، حداکثر نفتی که ایران در ۲۰۱۷ خواهد فروخت، ۵۰ میلیارد دلار خواهد بود و همه صادرات غیرنفتی که متاثر از نفت است، بین ۳۰ تا ۳۵ میلیارد دلار و رشد اقتصادی ۹۶ درون‌زا خواهد بود چراکه قیمت نفت ثابت خواهد ماند. اما ایمانی‌راد در سخنرانی خود در اتاق بازرگانی اصفهان، فعالان اقتصادی را از گلایه بی‌نصیب نگذاشت و در انتقاد از آنچه حمایت‌نکردن دولت از تولید و شرایط بد اقتصادی و... خوانده می‌شود، به گذشته‌گرایی فعالان اقتصادی تاخت و افزود: کسانی که با همان الگوهای گذشته سرمایه‌گذاری می‌کنند، انتظار دارند شرایط قبلی ادامه یابد؛ مثل سال ۹۰ که با وجود درآمد افسانه‌ای نفتی، هر معامله‌ای سودآور بود؛ اما بلافاصله در سال ۹۱ از همان راه به دره سقوط کردند. به اعتقاد این اقتصاددان، عامل پیش‌برنده هر مجموعه اقتصادی مدیر آن است وگرنه در شرایطی مثل سال ۹۰ سودکردن هنر نیست و حمایت دولت نافی تحول در اقتصاد بخش خصوصی است. به هر صورت اقتصاد ایران سال‌هاست که در خدمت سیاست است، اما برای دولت اندیکاتور و نمودار مهم نیست ولی دولت باید از طریق لابی و مشاوره به این آمار و روندها توجه کند. وی بیان کرد: سال ۹۵ سال انضباط مالی بود و حالا هم قرار نیست انبساطی ایجاد شود، چون دولت پولی ندارد، بنابراین باید بر سر فرصت جنگید و به قیمت نفت دل نبست چون تا سال ۲۰۱۹ همین وضعیت حاکم است و حداکثر قیمت ۶۰ دلار را در هر بشکه خواهیم داشت، چون دلار قوی باقی خواهد ماند. یکی دیگر از پیش‌بینی‌های ایمانی‌راد، افزایش قیمت مواد اولیه مانند سنگ‌آهن در شش‌ماهه دوم سال جاری میلادی و فراهم‌شدن زمینه برای صادرات فولاد در بازه ۲۰۱۷-۲۰۱۸ است، درحالی‌که قیمت جهانی طلا همچنان بین هزارو ۱۰۰ تا هزارو ۳۰۰ دلار در هر اونس نوسان خواهد داشت. ایمانی‌راد از سرعت گردش پول در بنگاه‌های اقتصادی نیز سخن گفت که به زیر یک بار در سال رسیده و با رکودی که به این سرعت گردش، خروج از آن محتمل نیست، بازار منجمد می‌ماند و اقتصاد از تنفس باز می‌ماند. این تحلیلگر و مشاور اقتصادی با رجوع به آمارها و شاخص‌های اقتصاد ایران در سال ۹۵ تأکید کرد: ۵۴ درصد اقتصاد کشور را خدمات، ۱۴ درصد را کشاورزی، ۲۵ درصد را صنایع و معادن و تنها پنج درصد را استخراج نفت و گاز تشکیل می‌دهد و از آنجا که در سال ۹۵ ظرفیت تولید نفت کامل بود، حالا باید منتظر باشیم که اقتصاد از درون رشد کند، ساختمان برای اولین‌بار رشدی بالاتر از نرخ تورم را تجربه کند و خدمات هم ۵.۹ درصد رشد داشته باشد. او به‌خاطر بالارفتن سرعت رشد صنایع خودروسازی و ارتباط آن با صنایع فولاد، برای اصفهان رشد این صنعت را نوید داد و با مقایسه درآمدهای سال ۹۵ و ۹۰ تصریح کرد: در سال ۹۰ حدود ۱۲۰ میلیارد دلار و در سال ۹۵، ۴۷ تا ۴۸ میلیارد دلار درآمد محقق شد و صادرات غیرنفتی نیز بین ۳۰ تا ۳۱ میلیارد دلار درآمد کسب کرد. برای سال ۹۶ هم پیش‌بینی می‌شود جمع صادرات نفتی و غیرنفتی، به ۸۷ میلیارد دلار برسد و واردات ۶۶ تا ۶۷ میلیارد دلار، یعنی تراز پرداخت بهتری در اختیار دولت خواهد بود. به گفته ایمانی‌راد، هرچند نباید فکر کرد همه ابزارهای کنترل قیمت ارز در دست دولت است، بازارچه‌های مرزی، قاچاق کالا و ارز همراه مسافر از عواملی هستند که کنترل دولت را مخدوش می‌کنند و نباید از نظر دور داشت تثبیت نرخ ارز مانند فنری فشرده شده و آماده رهاشدن است. ایمانی‌راد به کنترل قیمت ارز به وسیله دولت نیز انتقاد کرد و از توهمی گفت که پایین‌بودن نرخ بهره، تورم و نرخ ارز را ممکن و مفید می‌داند، اما هزینه زندگی در ایران را بالا می‌برد و باعث می‌شود ایرانی وقتی به خارج سفر می‌کند، مایحتاج خود را بخرد و اگر فقط نصف سال کار کند، نصف دیگر سال جزء دهک‌های بالای اقتصادی در برخی کشورها زندگی خواهد کرد.

ادامه در صفحه ۱۵

سوداگران مسلح به تکنیک

ادامه از صفحه ۴

همین موضوع باعث شده که از سرمایه‌گذاری‌مان در این صنعت بهره بیشتری ببریم. به‌عنوان مثال اگر ما پیش از این امکان اعزام هر ۲۰ دقیقه یک قطار را داشتیم، امروز هر هفت دقیقه می‌توانیم یک قطار اعزام کنیم. این یعنی بهره‌وری بیش از دوبرابری بدون سرمایه‌گذاری جدید در زیرساخت. به‌عنوان مثال درحال‌حاضر در مسیر تهران-مشهد امکان اعزام ۲۰۰ قطار را در روز داریم درحالی‌که این تعداد پیش از این ۵۵ اعزام بود. زمان سفر هم بدین‌وسیله کوتاه‌تر شده است. در همین مسیر زمان سیر تهران-مشهد از ۱۲ ساعت به ۱۰ ساعت کاهش یافته است. افزون بر این، بسیاری از ایستگاه‌ها مورد تعمیر و مرمت قرار گرفته‌اند و تلاش شده سطح خدمات افزایش یابد تا مسافران احساس بهتری از سفر با قطار داشته باشند. فقط ۱۵۰ نمازخانه مورد تعمیر و مرمت کلی قرار گرفته و ۲۷ نمازخانه جدید احداث شده است. اگر بخواهم درباره توجهی که به ریل شده بگویم بحث بسیار به درازا خواهد کشید. یک اقدام بنیادین افزایش قدرت رقابت اقتصادی حمل‌ونقل ریلی با جاده‌ای از طریق کاهش حق دسترسی قطارها به ریل است. تا پیش از این راه‌آهن از هر بارنامه‌ای ۵۷ درصد وجه را بابت دسترسی و تأمین لکوموتیو دریافت می‌کرد. در این دوره ما این رقم را به ۳۰ درصد کاهش دادیم تا بنگاه‌های حمل‌ونقل ریلی قدرت رقابت با حمل‌ونقل جاده‌ای پیدا کنند و بار از جاده به ریل منتقل شود. این بدین مفهوم است که ما عرصه را به شرکت راه‌آهن تنگ کردیم، درآمد راه‌آهن را از این طریق به نیم کاهش دادیم به امید بهره‌وری و بار بیشتر که موفق هم بودیم. در همین شرایطی که به دلیل رکود، میزان کل بار کاهش داشت، میزان حمل‌ونقل ریلی ۱۰ درصد افزایش داشت. در زمینه نوسازی ناوگان نیز اقدامات مهمی آنجا دادیم. فقط در این مدت ۷۰۰ واگن باری و ۲۰۰ واگن مسافری که تعدادی از آنها پنج‌ستاره هستند به ناوگان افزوده شده است. در همین مدت تعداد لکوموتیوهای باری ۳۳ درصد و تعداد لکوموتیوهای مسافری ۱۴ درصد رشد و سرجمع ۱۳۳ معادل لکوموتیو جدید وارد سیستم شده است. این در حالی است که کل لکوموتیوهای معادل ایران ۵۶۹ دستگاه بوده‌اند که به ۷۰۲ افزایش یافته‌اند. پیش‌بینی ما برای سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی عددی در حدود ۲۸ میلیارد دلار در دوره مشابه است.

تمام این هزینه‌ها چند درصد ۲۰ میلیارددلاری است که برای خرید هواپیما هزینه شد؟ چقدر بیشتر یا کمتر است؟

همچنان‌که در بالا گفتم عدد ریلی ما بیش از هوایی است. از آن گذشته چندین‌بار گفته‌ام که در بخش هوایی اینها سرمایه‌گذاری دولتی نیست که اگر آن را انجام ندهیم بتوانیم در جای دیگری هزینه کنیم. این یک سرمایه‌گذاری بازرگانی با استفاده از ظرفیت حمل‌ونقل هوایی ایران در محیط اقتصاد بین‌المللی است و اگر این کار را انجام ندهیم بازار را دو دستی به رقیبان منطقه‌ای تقدیم کرده‌ایم و هیچ چیز عاید ملت ایران نمی‌شود. آیا این خوب است که از ظرفیتمان استفاده نکنیم؟ مردممان در رنج و مخاطره باشند فقط به‌خاطر اظهارنظر عوام‌فریبانه عده‌ای که این را می‌دانند ولی باز برای تحریف افکار عمومی این مغلطه را تکرار می‌کنند. نکته آخر اینکه این ارقام در ۱۰ سال انجام می‌شود و تدریجی است و سهم متوسط سالانه آن دو میلیارد دلار است که رقم زیادی هم نیست.

یکی از انتقادها همین است که زیرساخت لازم هوایی نداریم ولی به جای تجهیز زیرساخت‌ها هواپیما می‌خریم.

یک‌پنجم کاری که در حوزه ریل شده هنوز در زیرساخت هوایی انجام نشده است. درباره همه خطوط ایران حتی راه‌آهن، بخش بزرگی از راه‌آهن جنوب، سیستم‌های ۷۰ سال پیش است و به‌قدری پوسیده و فرسوده بود که می‌توانستید پیچ‌های تراورسی را با دست خارج کنید. همه این سرمایه‌گذاری‌ها در این سه، چهار سال گذشته انجام شده است. برای نوسازی کامل خطوط برنامه‌ریزی شده و بخشی از آنها انجام شده است. این برنامه‌ای است که طراحی کرده‌ایم. قطار سریع‌السیر تهران-قم-اصفهان، دسترسی ما به تکنولوژی قطار سریع‌السیر است که در ایران وجود نداشته در این دوره با سرمایه‌گذاری بیش از دو میلیارد دلار انجام شده است. در موارد دیگر حتی همه سوزن‌ها هم که برای تغییر جهت ریل استفاده می‌شد، سوزنبان به شکل دستی آنها را انجام می‌داد اکنون این کار به شکل کاملا اتوماتیک انجام می‌شود و از نظر آی‌تی کاری فوق‌العاده است. می‌خواهم بگویم اینکه گفته می‌شود به ریل کم‌توجهی شده این‌طور نیست و محور اصلی کار شخص من در حوزه ریل بوده است. تا زمانی که بنده آمدم قطار با عمر ۶۴ سال داشتیم.

از دور خارج شدند؟

بله، سال گذشته ۵۵ساله‌ها و امسال ۴۵ساله‌ها را از دور خارج کردیم و به‌تدریج قطارها را جوان می‌کنیم. کل سیستم قطارهای پنج ستاره که با سیستم‌های هواپیمایی در مسیر مشهد رقابت می‌کنند در این دوره رخ داده است. این بحث که اساسش ناشی از کمبود اطلاع است، درباره هواپیما هم که در کل، قیاس مع‌الفارق است. در مورد خرید هواپیماها سرمایه‌گذاری دولت صفر است. اگر کسی حمل‌ونقل بلد باشد می‌داند این مقایسه خلط مبحث است. خرید هواپیما هیچ ارتباطی به سیستم سرمایه‌گذاری دولتی ندارد.

در مورد موضوع تأمین سرمایه خرید هواپیما خواهم پرسید اما... .

ببینید؛ اینکه خرید هواپیما را با ریل مقایسه کنید یک مغلطه پوپولیستی و عوام‌فریبانه است و اصلا ربطی به هم ندارند. این یک استفاده از ظرفیت بازار ایران است که از سوی «بنگاه» انجام شده. دلواپسان اول از مسکن مهر برای حرکت پوپولیستی شروع کردند و گفتند به جای اینکه مسکن را تمام کنند می‌خواهند از فرانسوی‌ها هواپیما بخرند.

بسیاری از منتقدان می‌گویند ایران زیرساخت‌های لازم را برای اینکه از این تعداد هواپیما استفاده کنیم ندارد. از نظر فرودگاهی، خطوط هوایی و غیره. نخست باید به فکر زیرساخت‌ها و تکمیل فازهای فرودگاه امام باشیم بعد هواپیما بخریم. اتفاقا اقتصاددانان این انتقاد را دارند نه دلواپسان.

آنها هم اگر از ما اطلاعات می‌گرفتند دلواپس نمی‌شدند. در ایران بیش از ۶۰ فرودگاه داریم. حدود ۵۱ فرودگاه حتی معادل ۲۰ درصد ظرفیتشان هم کار نمی‌کنند. بر اثر نوسازی ناوگان هوایی از ظرفیت این فرودگاه‌ها که هزاران میلیارد در آنها هزینه شده، استفاده خواهد شد. به‌طور متوسط هزینه ساخت یک فرودگاه خیلی معمولی برای شهرستان‌های متوسط، حدود صد میلیارد تومان است. وقتی می‌گویم ۵۰ فرودگاه یعنی حداقل پنج هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری وجود دارد که از ۲۰ درصد آنها هم استفاده نمی‌شود. تازه وقتی هواپیما می‌خریم از این ظرفیت معطل استفاده می‌کنیم که افزایش نرخ بهره‌وری است. زمانی که فرودگاه داریم باید سیستم برج، نگهداری، آتش‌نشانی و مراقبت را داشته باشیم که می‌تواند روزانه ده‌ها نشست و برخاست را اداره کند. در واقع نوسازی ناوگان هوایی این است که از ظرفیتشان استفاده می‌کنیم. آنچه بزرگ‌نمایی می‌شود و تا حدی هم درست است، ظرفیت فرودگاه امام است. ۹ فرودگاه کشور مشکل ظرفیت دارد که به کل فرودگاه‌ها تعمیم داده می‌شود.

کدام فرودگاه‌ها؟

این ۹ فرودگاه عبارت‌اند از مهرآباد، مشهد، اصفهان، اهواز، شیراز، تبریز، بوشهر، امام خمینی(ره) و احتمالا بندرعباس.

درواقع کلان‌شهرهایمان با مشکل فرودگاه مواجه هستند.

تا حد زیادی درست است. اتفاقا کاری که می‌کنیم هم‌زمان با نوسازی ناوگان، نوسازی فرودگاه‌ها و کل سیستم ناوبری ایران را در دست ارتقا داریم. کل سیستم‌های ناوبری چه از جهت سیستم‌های راداری و الکترونیک؛ در این مدت بیش از ۲۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری شده است ولی چون برای مردم موضوع جذابی نیست زمانی که اعلام می‌شود شاید توجه مردم را به خود جلب نکند. ۱۰ سیستم راداری ما عمر مفیدشان تمام شده یا در انتهای کار هستند. مشکل این است که در سیاست پوپولیستی نوسازی و ارتقای زیرساخت‌ها فاقد اولویت بوده است. آنها که پول فراوان داشتند به این موضوعات نپرداختند و ما اینک در وضعیت خشک‌سالی منابع هم باید به این امور توجه کنیم و هم پاسخ دهیم که چرا توجه می‌کنیم. تنها در سال گذشته بیش از شش هزار کیلومتر راه هوایی جدید را به کمک نیروهای نظامی تعریف کرده‌ایم. به‌همین‌دلیل میزان هواپیماهای عبوری از فراز ایران از ۴۵۰ هواپیما به هزارو ۵۰ هواپیما رسیده است. دی‌ماه سیستم سرمایه‌گذاری در فرودگاه امام را برای سرمایه‌گذاری ترمینال ۲۵میلیونی اعلام عمومی بین‌المللی کردیم. امیدوارم در مورد فرودگاه امام که بزرگ‌ترین تنگنای فرودگاهی ماست با این تدبیر به نتیجه برسیم. درهرصورت افزون بر همه اینها توجه داشته باشید که این هواپیماها هم که قرار نیست فوری وارد کشور شود. اینها در هشت سال وارد خواهند شد. در این مدت توسعه فرودگاه مهرآباد و امام را در دستور کار داریم. اکنون فرودگاه شیراز و تبریز در دست کار است. فرودگاه مشهد در دست طراحی و بررسی است. هم‌زمان با بحث ناوگان که انجام می‌شود این ۹ فرودگاه نوسازی و گسترش پیدا خواهند کرد.

یک‌پنجم کاری که در حوزه ریل شده هنوز در زیرساخت هوایی انجام نشده است. درباره همه خطوط ایران حتی راه‌آهن، بخش بزرگی از راه‌آهن جنوب، سیستم‌های ۷۰ سال پیش است و به‌قدری پوسیده و فرسوده بود که می‌توانستید پیچ‌های تراورسی را با دست خارج کنید. همه این سرمایه‌گذاری‌ها در این سه، چهار سال گذشته انجام شده است

پس پیش‌بینی شما این است که اقساط هواپیماها از محل خودشان پرداخت خواهد شد. خیلی‌ها به این نکته اشاره کرده‌اند، پولی که از هواپیماها به دست می‌آید به ریال است اما اقساط به دلار باید بازپرداخت شود. چطور قرار است این تبدیل انجام شود. نگرانی اقتصاددانان این است که این حجم تبدیل ریال به دلار باعث افزایش قیمت دلار خواهد شد.

این فرضیه اشکال بنیادی دارد. مردم در سال‌های مختلف بسته به شرایط اقتصادی بین چهار تا پنج میلیارد دلار بلیت خارجی خریداری می‌کنند. چه کسی گفته این هواپیماها فقط برای پروازهای داخلی است؟ بنابراین صنعت هوانوردی درآمد ارزی یا معادل آن را دارد. از آن گذشته براساس قانون در این صنعت ما نظام قیمت‌گذاری دولتی نداریم. بنابراین، با تحولات اقتصادی درآمدهای شرکت‌های هواپیمایی هم تغییر خواهد کرد. افرادی که نقد می‌کنند باید مطالعه کنند و مبانی اولیه فرضیاتشان درست باشد. نکته بعدی این است که گفته می‌شود هواپیما برای سه درصد جامعه ایران و برای اشراف است. این فرضیه هم اشکال دارد. تعداد مسافران پرواز داخلی در ایران ۴۸ تا ۵۰ میلیون نفر است. اما حمل‌ونقل مردم با قطار ۲۵ میلیون نفر است. اکنون در ایران پیش از توسعه ناوگان جدید، هواپیما دو برابر قطار، مسافر جابه‌جا می‌کند. برخی تصورات عجیب‌وغریبی درست می‌کنند و افراد چون اطلاع ندارند اسیر گفتمان پوپولیستی می‌شوند. مگر می‌شود بدون سیستم هوایی نظام گردشگری در ایران به وجود آورد؟ حتی بدون سیستم هواپیمایی می‌توان عدالت جغرافیایی ایجاد کرد؟ مثلا در زابل، ایرانشهر و سقز مردم به هواپیما دسترسی نداشته باشند. بعد می‌گویید ما طرفدار مستضعفان هستیم و این هواپیما را برای پول‌دارها می‌گذاریم.

اگر از موضوع حمل‌ونقل کمی فاصله بگیریم، بحث دیگر درباره مسکن است... .

مسکن پیچیده‌ترین بحث اقتصاد ایران است؛ به‌ویژه در این دوره که هستیم. مسکن در ایران دو کارکرد دارد؛ یکی کارکرد مصرف مسکن است به‌عنوان سرپناه و دیگری به‌عنوان پس‌انداز و حفظ قدرت پول است و دراین‌میان وسیله‌ای برای سوداگری گسترده یک عده در ایران است. این امر جنبه تاریخی دارد و در دوره‌های گذشته هم بوده لیکن در دهه اخیر رشد نمایی داشته است. شما به چند آمار نگاه کنید تا متوجه شوید چه اتفاقی در ایران رخ داده است. سال ۱۳۸۵، آمارگیری رسمی ایران نشان می‌دهد تعداد مسکن‌های خالی کل کشور ۶۳۰ هزار واحد مسکونی بود. سال ۱۳۹۰ تعداد مسکن‌های خالی یک‌میلیون‌و ۶۵۰ هزار واحد بود. این یعنی تنها در پنج سال یک میلیون مسکن خالی اضافه شده است. هنوز نتیجه آمارگیری سال ۱۳۹۵ اعلام نشده است. لیکن با توجه به حجم پروانه‌های صادره بین سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۲ به نظر می‌رسد این آمار رشد فزاینده‌ای داشته باشد. حال شما اگر معادل سه درصد تعداد خانه‌های ایران را خالی فرض کنید برای جابه‌جایی، تعمیرات و تهیه مسکن از سوی والدین برای نسل بعدی خودشان و...، همان حدود ۶۰۰ تا ۷۰۰ هزار واحد خواهد شد. لیکن افزوده‌شدن یک میلیون خانه‌خالی، بیشتر جنبه سوداگری دارد. این تعداد با هدف پاسخ‌گویی به تقاضای مسکن احداث نشده‌اند. این نکته بسیار مهمی است. بنابراین، سؤال اصلی این است آیا افزایش ساخت مسکن به هر قیمت مطلوب است یا آنکه باید جریان مشخصی تعقیب شود؟ به‌قاعده ما دنبال این هستیم که سیاست‌گذاری دولت به سمت مسکنی برود که مردم در آن زندگی کنند نه اینکه به‌عنوان کالا آن را خریدوفروش کنند.

ادامه در صفحه ۱۵

عکس: امیر جدیدی، شرق

یادداشت

تنگناهای خوراک بین‌مجتمعی در صنعت پتروشیمی

محمد کرمانی . کارشناس پتروشیمی

● تا چند روز قبل و حتی شاید درحال‌حاضر بخش بزرگی از موضوع داغ صنعت پتروشیمی حول قیمت خوراک پتروشیمی‌ها و کلنجار شرکت‌ها برای کاهش قیمت خوراک حاکمیتی قرار داشت. حال سؤالی که به ذهن متبادر می‌شود، این است که وضعیت و نحوه قیمت‌گذاری و تعامل بین شرکت‌های پتروشیمی در خوراک‌های بین‌مجتمعی و قیمت‌گذاری خوراک چگونه بوده و دعاوی مختلف چگونه حل‌وفصل می‌شود؟ شرکت‌های تولیدی در زمان خصوصی‌سازی و براساس قیمت‌های پیشنهادی خریداران و مناقصه‌گران واگذار شده و معمولا وضعیت موجود شرکت‌ها مبنای قراردادی بوده است.

ادامه در صفحه ۱۵

نگاه

نعمت‌زاده: خائنان کمپین تحریم خودرو معرفی شدند

● **فارس:** وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: قرار است سال آینده ما بازنشست شویم؛ ولی از خودروسازان می‌خواهم که مسائل روز صنعت خودرو را پیگیری کنند. محمدرضا نعمت‌زاده به خودروسازان توصیه کرد که بانکداری را رها کنید، سهام‌تان در بانک‌ها را واگذار کنید و به اموری که با تولید ارتباطی ندارد، نپردازید. وزیر صنعت همچنین با تأکید بر لزوم تولید خودروهای کاملا بدون عیب در کشور گفت: سال گذشته یک عده افراد مغرض کمپینی را برای تحریم خرید خودرو ایجاد کردند که ما این مسئله را پیگیری کردیم، خائنان این مسئله را پیدا کردیم و به رئیس‌جمهوری گزارش دادیم که ایشان نیز به مقامات گزارش دادند. این خائنان افرادی بودند که خودرو را عامل توسعه کشور می‌دانستند و فکر کردند که قبل از انتخابات می‌توانند شلوغ‌بازی کنند و مشکل ایجاد کنند؛ اما کور خوانده‌اند. خیلی‌ها نوشتند که نعمت‌زاده، رانت و... که به آنها گفتیم چرا به آنهایی که خلاف می‌کردند، این حرف‌ها را نگفتید؟

GIFSET

CODE 505
ست مدیریتی پاریز
ارگانایزر مدیریتی چرم ترمو
خودکار چرم ترمو
همراه با جعبه نفیس

CODE 501
ست مدیریتی سارین
ارگانایزر مدیریتی جیر ترمو
جا کارتی و جا کلیدی جیر ترمو
روان نویس و خودکار جیر ترمو
همراه با جعبه نفیس

CODE 514
ست مدیریتی کیان
سالنامه رقعی اروپایی جیر ترمو
خودکار جیر ترمو
همراه با جعبه نفیس

CODE 510
ست مدیریتی روژین
سالنامه رقعی اروپایی چرم ترمو
جا کارتی و جا کلیدی چرم ترمو
همراه با جعبه نفیس

سررسید آزاده
نگاهی متفاوت...
دفتر فروش: ۶ - ۲۴ ۳۹ ۸۰ ۸۸
AZADEHCO
www.azadehco.com