خراسان روزنامه صبح ایران
دوشنبه ۲۳ فروردین ۱۳۹۵ . ۳ رجب ۱۴۳۷ . شماره ۱۹۲۲۸

## خبر خرید سهام ایران خودرو توسط فیات تکذیب شد

گروه صنعتی ایران خودرو ضمن تکذیب خبر فروش سهام ایران خودرو به فیات، اعلام کرد هر گونه گمانه زنی و اظهار نظر افراد غیر مرتبط در خصوص سطح و نحوه همکاری این شرکت با شرکت های خودروساز جهانی موجب اختلال در روند مذاکرات جاری خواهد بود. براساس این گزارش، تماس ها و مذاکرات جدی گروه صنعتی ایران خودرو و شرکت های خودروساز جهانی به صورت مداوم در حال انجام است.

### تالار شیشه ای

ایمان مقدسیان
economic@khorasannews.com

نوسان در سهام خودروسازان

## روز منفی یک خودروساز پس از انتشار خبر تکذیب شده

به گزارش پایگاه خبری بورس پرس، در حالی طی روزهای اخیر زمزمه هایی مبنی بر انجام مذاکراتی برای خرید سهام شرکت های خودرو ساز از جمله ۱۷ و ۲۰ درصد سهام ایران خودرو و سایپا در بین فعالان بازار سرمایه شنیده شده و این عامل موجب رشد همراه با نوسان قیمت سهام گروه خودرویی شده که تکذیب رسمی خرید ۱۷ درصد سهام ایران خودرو توسط فیات موجب شد تا سهام این شرکت روز یکشنبه با کاهش قیمت و صف فروش ۱۵ میلیون سهمی مواجه شود. براساس این گزارش، مدیریت ارتباطات ایران خودرو با انتشار خبری با تیتر خرید سهام ایران خودرو توسط فیات کذب است با تاکید بر اینکه اخبار مربوط به این گروه خودروسازی تنها از سوی مدیرعامل و رسانه های رسمی این شرکت اطلاع رسانی می شود، اعلام کرد در چند روز اخیر اظهار نظرهایی در مورد نحوه همکاری ایران خودرو و شرکت های خودروساز جهانی منتشر شده که هیچ یک از آنها قابل استناد نیست. در نتیجهٔ این اخبار، خودروسازان روز یکشنبه فشار فروش داشتند و در لحظاتی منفی، در لحظاتی هم با صف فروش معامله شدند، هر چند که حجم معاملات نمادهای خودرویی همچنان قابل توجه است. در جریان معاملات یکشنبه، شاخص بورس ۳۷۳ واحد افت کرد و به ۸۰۲۸۱ واحد رسید، اخابر، خودرو و شبندر سه سهمی بودند که افت بیشتری را به شاخص تحمیل کردند و تنها حکشتی و سرمایه گذاری صندوق بازنشستگی بودند که تأثیر اندک مثبتی داشتند. اما در خبرهای مربوط به شرکتهای بورسی، ظاهراً گروه بهمن گام مهمی را برای نزدیک شدن به ۱۰۰۰ میلیارد تومان برداشته است، در حالی که پیش از این افزایش سرمایهٔ گروه بهمن منوط به معاملهٔ بلوکی و تصمیم سهامدار عمده شده بود، یکشنبه شاهد دعوت سهامداران به مجمع برای افزایش سرمایه بودیم. گفتنی است؛ خبهمن از سهامداران خود برای تصمیم گیری در خصوص افزایش سرمایه برای تاریخ ۵ اردیبهشت دعوت به عمل آورده است. بدین ترتیب گروه بهمن یک گام دیگر به ۱۰۰۰ میلیارد تومان نزدیک شده است. از شرکت چادرملو هم خبر رسیده، اگر این شرکت مجوزهای لازم را از محیط زیست اخذ نماید، به زودی مراحل اکتشاف را آغاز می کند. چادر ملو طی سالهای اخیر چند پروژهٔ طرح و توسعه داشته که امیدوار است از سال جاری به تدریج این طرح ها را به ثمر برساند.

### نبض بازار

## سقوط مرغ در نمودار کاهش قیمت

**معلمی**- پس از گذشت روزهای اوج تقاضا برای مرغ و سپری شدن هفته آخر سال ۹۴ و نیمه اول ۹۵ قیمت مرغ شاهد سقوط بی سابقه در «مرغ زنده کشتاری» و «مرغ آماده طبخ» شده است. مرغ زنده کشتاری در اسفند ماه تا ۵۳۰۰ و مرغ آماده طبخ تا ۶۵۰۰ تومان نیز قیمت گذاری شد. مرغداران بر این باورند که دولت با تزریق مرغ آماده طبخ منجمد شرکت های پشتیبانی در بازار عامل اصلی افت قیمت مرغ شده و بر این باورند که دولتی ها باید به منظور تنظیم بازار مرغ از ورود مرغ آماده طبخ ۴۸۰۰ تومانی و توزیع آن خودداری می کردند و اجازه نمی دادند که مرغ زنده که با قیمت تمام شده ۴۱۰۰ تومان تولید می شود به زیر ۳۵۰۰ تومان به فروش برسد و در مقابل دولتی ها معتقدند که مرغداران به دلیل عدم رعایت الگوی جوجه ریزی موجب تولید انبوه و کاهش کلی قیمت مرغ زنده شده اند. دولتی ها همچنان بر این باورند که به دلیل بسته بودن بسیاری از واحدهای کشتارگاهی در نیمه اول فروردین ۹۵، واحدهای غیرمجاز مرغداری محصول خود را به بازار سرازیر کرده و در بازار مرغ اغتشاش قیمتی ایجاد کرده اند.

| فرآورده | قیمت تمام شده | قیمت فروردین ۹۵ | قیمت فروردین ۹۴ |
|---|---|---|---|
| مرغ زنده در مرغداری | ۴۱۰۰۰ | ۳۶۰۰۰ | ۴۵۵۰۰ |
| مرغ آماده طبخ | ۶۸۰۰۰ | ۶۱۰۰۰ | ۷۱۰۰۰ |

■ قیمت ها به ریال

گفت و گوی صریح خراسان با مدیرعامل ایران خودرو

# پژو شریک اول یا دوم ایران خودرو نخواهد بود

پژو ۲۰۸ که امسال تولید می کنیم تازه اسفند ماه در ژنو رونمایی می شود

**حسین بردبار: مدیرعامل ایران خودرو در واکنش به انتقادها از قرارداد پژو، خبر جدیدی را می دهد که معادلات انتقادها نسبت به قرارداد بستن با پژو را تاحدی تغییر خواهد داد. یکه زارع تصریح می کند: «پژو شریک اول و حتی دوم ایران خودرو نیست» و شرکت های دیگری که نام آن ها را به صراحت نمی برد «شرکای اصلی ایران خودرو» خواهند بود. وی در برابر انتقادهای خراسان درباره این که چرا این گروه خودروسازی به دنبال قرارداد با پژو بوده است در حالی که شرکت های خودروساز بهتری از این خودروساز نیز در جهان وجود دارند، می گوید که مطمئنا شرکای اول و دوم ایران خودرو شرکت های دیگر هستند، با این حال هاشم یکه زارع تاکید می کند که تولید خودرو مثل خرید کالا از سوپرمارکت نیست که هر چیزی را بخواهی از یک قفسه برداری، موضوع خیلی پیچیده است. وی از توان صادراتی محصولات پژو و موضوع انتقال فناوری نیز دفاع می کند و می گوید که محصولات آینده پژو همگی محصول روز هستند، هر چند که ممکن است پلتفرم آن ها متعلق به چند سال پیش باشد. جزئیات بیشتر را در گفت و گوی صریح خراسان با وی می خوانید:**

**شرکت پژو چگونه می خواهد توان صادراتی محصولاتی نظیر پژو ۲۰۰۸، ۲۰۸ و ۳۰۱ را حفظ کند، با عنایت به این که گفته می شود این محصولات متعلق به چند سال پیش است مثلا پژو ۲۰۰۸ برای حدود ۵ سال پیش است؟**

- چه کسی چنین چیزی را گفته است. این ها برداشت های شماست. پلتفرم یک چیز است و خودرو یک چیز دیگر. پلتفرم این ها یکی برای سال ۲۰۱۳ و یکی دیگر برای ۲۰۱۴ و سالهای دیگر است ولی بحث این است که بدنه و بالای کفی {چیز دیگری است}. مثلا فرض کنید پژو ۲۰۸ که امسال اسفند ماه قرار است تولید کنیم تازه در اسفند ماه در ژنو رونمایی شده است و از خرداد سال جاری تولید می شود. این چه جوری ممکن است برای ۵ سال قبل باشد.

**پژو ۳۰۱ هم همین طور است؟**

- همه شان همین طور است. همه شان خودروهای روز هستند. پلتفرم شان یکی است. تازه برای همین ماشین قرار است موتور AP6، AB2، AC5 که هنوز نیامده و دو سال دیگر می آید، نیز بیاید، دقیقا خودروی روز است.

**در مورد انتقال فناوری چه برنامه ای دارید؟**

- ابتدا شما انتقال فناوری را برای من تعریف کنید، تا من ببینم برداشتمان از این موضوع یکی است.

**خوب مسلم است که باید برویم به سمتی که در یک بازه زمانی مشخصی بتوانیم بدون کمک فنی پژو کار کنیم و خودمان به این حد از توان تولید برسیم. اگر اشتباه می گویم، اصلاح بفرمایید؟**

- اول من یک تصحیحی کنم. این چیزی که هست یک شرکت مشترک است یعنی نه پژو بدون ایران خودرو و نه ایران خودرو بدون پژو فعالیت نخواهد کرد. یک سرمایه گذاری مشترک است. اگر منظورتان آن است که این خودروها بدون کمک فرانسه تولید شود، هیچ خودروسازی در دنیا همه کارها را خودش انجام نمی دهد. این ماشین ها هر کدام که تولید می شود، ظرف سال اول به ۴۰ درصد تولید داخل می رسد مثلا فرض کنید که اگر خودرویی در اسفند ۹۵ شروع شود، در اسفند ۹۶ به ۴۰ درصد ساخت داخل رسیده است و سال بعد نیز به ۷۰ درصد می رسد. ۳۰ درصد باقی مانده هم قطعات و چیزهایی هستند که در دنیا همه سازنده های خودرو از آن ها می خرند یعنی تعدادشان محدود است و شرکتهایی مثل بوش و زیمنس و امثال آن ها هستند. بقیه اش را قطعه سازان ما در اینجا می سازند و ساخت داخل می شود.

**یعنی برای انتقال فناوری یک برنامه ریزی مشخصی با پژو داریم؟**

- تمام این ۷۰ درصد که ساخته می شود همراه با انتقال فناوری است.

**چرا از میان خودروسازهای مطرح جهان به سراغ پژو رفتید که وضع خیلی مطلوبی در رتبه بندی جهانی ندارد؟**

- اینجا من یک سوالی بپرسم می فرمایید کدام خودروساز؟

**مثلا فرض کنید در یک رتبه بندی که در مطلب روزنامه خراسان هم انتشار یافت، فیات بالاتر از پژو است...**

- خوب ما با فیات هم داریم صحبت می کنیم. ما کلا پنج تا شش شریک خارجی خواهیم داشت که یکی از آن ها پژو است که مطمئنا پژو {جزو شرکای} اول و دوم هم نخواهد بود.

**جدی می فرمایید! یعنی شریک اول یا دوم ایران خودرو نخواهد بود؟**

- مطمئنا شریک اول و دوم ایران خودرو شرکتهای دیگر خواهند بود.

**خوب بفرمایید نام آن ها چیست که ما هم استفاده کنیم؟**

- باید نهایی شود. بیشتر از این نمی توانم بگویم. ان شاءا... هر موقع نهایی شد خدمتتان می گویم چون ممکن است کسانی سوء استفاده کنند. خوب نفرمودید کدام خودروساز منظور نظرتان است؟!

**سوزوکی هم مثلا مطرح است...**

- سوزوکی هم شریک ما است و داریم با آن ها کار می کنیم. همکاری مان دارد با آن ها توسعه پیدا می کند تا حالا قرار بود که ویتارا تولید شود از این به بعد چند نوع خودروی دیگر هم تولید می شود.

**تویوتا چطور؟! آیا برای بستن قرارداد بهتر از پژو نبود؟**

- تویوتا هیچ موقع سیاستش این نیست که در ایران بیاید. در ضمن ما شراکت سوزوکی را داریم که در ژاپن سوم یا چهارم است. حالا شرکت دیگری را هم اگر بفرمایید علتش را بگویم. برخی از دوستان این تصور را دارند که تولید خودرو مانند آن است که وارد یک سوپرمارکت شویم و از توی یک قفسه تویوتا را برداریم و از قفسه دیگر سوزوکی و... البته شمارا نگفتم، برخی از دوستان. یعنی این جوری نیست. مساله خیلی پیچیده است.

**خوب بنده هم اگر تویوتا را نام بردم به دلیل آن بود که آن نگاه غرب گرایانه یا ناشی از اذیت غربی ها ممکن است در تویوتا وجود نداشته باشد؟**

- نه، اتفاقا هیچ فرقی نمی کند. نیسان هم دو سال و نیم است که پارس خودرو را ترک کرده است. نیسان مگر ژاپنی نیست. چه فرقی با هم دارند؟!

**فولکس واگن چطور؟! البته می بخشید چون به بنده گفتید که نام ببرم می خواستم بپرسم؟**

- خواهش می کنم. فولکس واگن در ایران قبلا شریک تجاری داشته است و ما به احترام آن شریک تجاری اقدامی نکردیم. حالا اگر دو طرف به نتیجه برسند به ما مربوط نیست دیگر، گذاشته اند که با هم جلو بروند، حالا توانستند که توانستند و اگر نتوانستند هم که مشکل خودشان است چون قبلا با یکی از شرکتهای ایرانی کار می کردند.

**تحقق اهداف صادراتی در قرارداد با پژو به چه صورتی پی گیری می شود؟**

- البته این قرارداد شاید نه بلکه حتما کامل ترین قراردادی خواهد بود که در تاریخ خودروسازی تا الان بسته شده است. در مورد صادرات قرار است که ۳۰ درصد از تولیدی که در ایران می شود، حتما باید صادر شود. یعنی اگر ۱۰۰ خودرو تولید شود باید ۷۰ دستگاه در بازار داخلی فروخته شود و ۳۰ خودرو صادرات شود. حالا اگر ۳۰ مورد ۱۵ دستگاه شد، آن ۷۰ دستگاه هم ۳۵ دستگاه می شود.

دقیقا متناسب است یعنی اگر صادر نشود در ایران هم چیزی نباید فروخته شود.

**بعد چه کسی مسئول صادرات است؟ یعنی خود پژو هم به صادرات کمک می کند؟**

- وظیفه اش است. در همه جای دنیا که پژو نمایندگی دارد از طریق خود پژو و جاهای دیگر هم که پژو نمایندگی ندارد از طریق ایران خودرو و پژو با همدیگر.

### دیدگاه

## فرصت طلایی توسعه کارت های سوخت

**حمید مظفر**- چندی است که زمزمه حذف کارت‌های سوخت از چرخه توزیع انرژی کشور به گوش می‌رسد. انتشار این اخبار ضرب‌المثل «آب در کوزه و ما گرد جهان می‌گردیم» را به ذهن متبادر می‌کند. هرچند کارت سوخت از مشتقات یک طرح (پر حاشیه) در دولت قبل بود ولی توزیع این کارت‌ها و سیستم الکترونیکی که در کنار آن ایجاد شد، ثمره مثبتی است که از آن طرح به یادگار مانده و ظرفیت‌های زیادی را برای بهره‌برداری از این سیستم فراهم کرده است؛ البته استفاده از این ظرفیت‌ها نیاز به تدبیر مسئولان دارد. کریس کوک، کارشناس برجسته جهانی انرژی در بخشی از گفت‌وگوی خود به درستی پیشنهاد واگذاری توزیع انرژی به دست خود مردم به جای توزیع دولتی و از بالا به پایین را مطرح می‌کند. طرحی که در شماری از کشورهای پیشرفته جهان در حال اجرا است و ثمره آن کاهش قابل ملاحظه مصرف انرژی و افزایش بهره‌وری است. لازمه این اقدام، استفاده از سیستم‌های جدید پرداخت انرژی همانند «کارت‌های اعتباری انرژی» Energy Credits است. در چنین طرحی قیمت‌های انرژی باید افزایش یابد و به هر شخص یا خانوار یا بنگاه تولیدی سهمیه‌ای از مصرف انرژی متناسب با نیازهای آن تعلق گیرد. از سوی دیگر باید امکان خرید و فروش این سهمیه بین افراد و نهادهای مصرف‌کننده فراهم شود.

فرض کنید که هر خانوار اعتبار مصرف مقدار مشخصی از بنزین، گاز، برق و حتی آب خود را از دولت دریافت کند. این خانوار می‌تواند با افزایش بهره‌وری، میزان انرژی مصرفی خود را کاهش داده و با صرفه‌جویی که انجام داده است، باقیمانده اعتبار انرژی خود را به خانوارهای دیگر یا بنگاه‌های اقتصادی که نیاز بیشتری به مصرف انرژی دارند بفروشد و از این طریق درآمد کسب کند. در واقع اختیار به خود مردم واگذار می‌شود که میزان انرژی که با قیمت‌های واقعی به آنها تعلق یافته را تلف کرده یا آن را تبدیل به وسیله‌ای برای درآمدزایی خود کنند.

لازمه چنین طرحی البته، ایجاد ساختار متقنی از شبکه های اطلاعاتی و بسترهای پیشرفته الکترونیکی سهل‌الوصول است. خوشبختانه از سال‌های قبل زیرساخت‌های اولیه لازم برای اجرای این طرح در ایران ایجاد شده است. صحبت از کارت‌های سوختی است که این روزها و با تک‌نرخی شدن قیمت بنزین به نظر می‌رسد که کارایی خود را از دست داده‌اند. چنین وضعیتی مسئولان وزارت نفت را به این فکر انداخته است تا این به اصطلاح «هزینه اضافی» که به ظاهر ثمره آنچنانی نیز ندارد را از روی دوش خود بردارند. اما واقعیت این است که کارت‌های سوخت نه‌تنها بهتر است، حذف نشوند بلکه بهتر است با یک به‌روزرسانی اساسی، گستره بیشتری از مصرف انرژی مردم را نیز شامل شوند و تبدیل به «کارت‌های اعتباری انرژی» گردند. بدون شک چالش‌های اساسی در سر راه اجرای این طرح وجود دارد. نخستین چالش برآورد دقیق از میزان مصرف بخش‌های متفاوت از منابع مختلف انرژی است. پس از برآورد مصرف طبقات مختلف جامعه، باید به تناسب اعتبار، انرژی به هر طبقه تعلق بگیرد. چالش بعدی ایجاد زمینه‌های لازم برای معاملات سهل و شفاف انرژی و بدون واسطه بین بخش‌های مختلف طبقه مصرف‌کنندگان است. به گونه‌ای که تمام منافع موجود بین طرفین معامله تقسیم شود و سهمی نیز از طریق اخذ مالیات برای هزینه‌های عمومی برداشته شود. ثمره چنین طرحی برای دولت فراهم شدن بسته ارزشمند و کم‌نظیری از اطلاعات مصرف انرژی در کشور برای اتخاذ سیاست و تصمیم‌گیری‌های لازم است. حال ایران دو انتخاب پیش‌روی خود می‌بیند، انتخاب اول و راحت‌تر، بی‌توجهی به این طرح و کنار گذاشتن کارت‌های سوخت، ادامه مسیر فعلی و دست به دعا برداشتن برای کاهش اتلاف مصرف انرژی است و سال‌ها بعد که جهان در سیطره معاملات سوآپ انرژی قرار گرفت به ناچار و از نقطه صفر به فکر فراهم کردن زیرساخت‌های لازم برای این طرح باشیم. اما انتخاب دوم این است که از کارت‌های سوخت موجود در کشور بهترین استفاده شود، گستره شمول آن افزایش یابد و ایران به عنوان یکی از پیش قراولان در معاملات مدرن انرژی در منطقه و جهان معرفی شود و کشور از ثمرات شگفت افزایش بهره‌وری انرژی متمتع شود.

البته که قدم گذاشتن در مسیر اصلاحات ساختاری کاری دشوار است و مسلما با انتقادها و ممانعت‌های بسیاری مواجه خواهد شد. اما آنچه اهمیت دارد قضاوت آیندگان است و اجرای درست طرح «کارت‌های اعتباری انرژی» موضوعی است که منافع ملی را دنبال می‌کند و تحسین نسل‌های بعد را در بر خواهد داشت.

منبع: اقتصاد آنلاین

### گزارش

در پی اظهارات اخیر وزیر نفت در مورد بعید نبودن افزایش قیمت بنزین در سال ۹۵

## آیا قانون به دولت اجازه افزایش قیمت بنزین را می دهد؟

**غیاثی**- اظهارات کوتاه وزیر نفت درباره بعید نبودن افزایش قیمت سوخت در سال جاری، موجی از گمانه‌زنی رسانه‌ای و همچنین سوالات مردمی درباره قیمت بنزین در سال جاری را ایجاد کرده است. یکی از مهمترین این سوالات این است که آیا دولت قانونا می‌تواند قیمت بنزین را افزایش دهد؟

■ **زنگنه چه گفت؟**

شنبه شب گذشته وزیر نفت در حاشیه دیدار با وزیر نفت هند درباره احتمال افزایش قیمت بنزین در سال ۱۳۹۵ این موضوع را بعید ندانست. پیگیری های خراسان از وزارت نفت نیز این موضوع را تایید می کند. پورفرجودی، سرپرست ارتباطات وزارت نفت، ضمن تکذیب برخی اخبار مبنی بر قطعی بودن افزایش قیمت که توسط برخی خبرگزاری ها به نقل از وزیر نفت منتشر شده بود توضیح داد که هنوز هیچ تصمیمی در خصوص افزایش قیمت گرفته نشده است. وی تاکید کرد که اصلا وزارت نفت مسئول تصمیم گیری در این باره نیست و فقط تصمیمات دولت را اجرا خواهد کرد. پورفرجودی درباره اظهارات وزیر نفت نیز تاکید کرد که احتمال افزایش قیمت بعید نیست که البته این افزایش ممکن است در اثر کلاسه بندی جایگاه ها باشد و اصلا مربوط به قیمت بنزین نیست و مربوط به خدمات جانبی است که در برخی جایگاه ها احتمالا ارائه خواهد شد.

■ **قانون چه می گوید؟**

گفته می شود دولت بر اساس قانون هدفمندی یارانه ها امکان افزایش قیمت بنزین را ندارد. چرا که به خاطر کاهش قیمت نفت، قیمت بنزین فوب خلیج فارس نیز کاهش پیدا کرده است و از قیمت بنزین داخلی کمتر شده است.

هم اکنون هر گالن ۴/۵۴ لیتری بنزین در خلیج فارس ۱/۴۶ دلار قیمت دارد که با احتساب نرخ دلار بازار آزاد- ۳۴۸۵ تومان- ۹۰ درصد قیمت فوب خلیج فارس بنزین حدود هزار تومان به دست می آید. لذا بر اساس قانون هدفمندی جایی برای افزایش قیمت نمانده است.

اما باید دقت کرد که قانون هدفمندی سقفی برای قیمت بنزین تعیین نکرده است. در ماده اول این قانون تاکید شده است که: قیمت فروش داخلی بنزین، نفت گاز، نفت کوره، نفت سفید و گاز مایع و سایر مشتقات نفت، با لحاظ کیفیت حاملها و با احتساب هزینه‌های مترتب (شامل حمل‌ونقل، توزیع، مالیات و عوارض قانونی) به تدریج تا پایان برنامه پنج ساله پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران کمتر از ۹۰ درصد قیمت تحویل روی کشتی (فوب) در خلیج فارس نباشد. لذا با وجود رسیدن قیمت به کف در نظر گرفته شده در قانون هدفمندی، منعی برای افزایش قیمت وجود ندارد.