هادی غلامحسینی

هلدینگ خلیج فارس ارزان‌فروشی نشود

واگذاری ۱۵ درصد از سهام صنایع پتروشیمی خلیج‌فارس این روزها با حواشی همراه شده‌است، زیرا به گفته مدیر عامل پیشین این هلدینگ بزرگ صنعت پتروشیمی حدود ۸۰۰ هزار میلیارد تومان ارزش دارد، اما به جهت وضعیت رکودی بازار سرمایه، ارزش کل این بنگاه روی تابلوی بورس تنها حدود ۳۰۰ هزار میلیارد تومان است، از این‌رو برخی از کارشناسان اقتصادی بر این باورند شاید بهتر باشد واگذاری سهام این بنگاه در روزهایی انجام شود که رونق به بازار سرمایه بازمی‌گردد یا واگذاری به شیوه‌ای انجام شود که شائبه ارزان‌فروشی شکل نگیرد.

همانطور که می‌دانیم دولت صاحب سهام بنگاه‌های پر ارزش زیادی است که حساب و کتاب این دارایی‌ها گاهی از دست مدیران دولتی نیز خارج است، از این‌رو کارشناسان اقتصادی، دارایی‌های دولت را پشتوانه مناسبی برای انجام اصلاحات اقتصادی بخش دولت معرفی می‌کنند.

به طور نمونه برخی از تحلیلگران بر این باورند اگر دولت دارایی‌های خود را در شرایط مناسب بازار سرمایه به فروش برساند، می‌تواند با این منابع مالی ناشی از واگذاری فقر را از جامعه ریشه‌کن کند.

مسئله واگذاری سهام صنایع پتروشیمی خلیج‌فارس مدتی است خبرساز شده و با اینکه سازمان خصوصی‌سازی چند مرتبه بلوک ۱۵ درصدی این مجموعه را عرضه کرده‌است، اما این سهام به فروش نرفته‌است به طوری که سهام به شکل خردتری قرار است واگذار شود.

هر چند ارزش کل هلدینگ خلیج فارس روی تابلوی بورس حدود ۳۰۰هزار میلیارد تومان است، اما مدیر عامل پیشین این هلدینگ ارزش حقیقی این مجموعه را حدود ۸۰۰ هزار میلیارد تومان نرخ‌گذاری کرده‌بود، از این‌رو باید دید آیا در شرایط رکودی بازار سرمایه به صلاح است که دارایی فوق عرضه شود.

بی‌شک اگر دارایی فوق در روزهایی که بازار سرمایه بدون ضابطه در حال رشد شاخص‌ها بود، این دارایی عرضه می‌شد هم بازار سرمایه به شکل حبابی رشد نمی‌کرد و هم اینکه دارایی فوق به نرخ واقعی و ارزش ذاتی عرضه می‌شد. با این حال کارشناسان اقتصادی درباره واگذاری فوق بحث دارند، به ویژه اینکه بخشی از صادرات غیرنفتی ایران را هلدینگ مذکور انجام می‌دهد. در حالی زمزمه فروش بلوک ۱۵درصدی هلدینگ خلیج‌فارس مطرح و مخالفت‌هایی هم با این مسئله شده‌است که ارزش واقعی بلوک ۱۵ درصدی این هلدینگ حداقل ۹۰هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود و دولت در صورت اصرار بر این مسئله باید قیمت واقعی را مدنظر قرار دهد.

مجموعه هلدینگ خلیج‌فارس که هم اکنون حدود ۳۶ درصد صنعت پتروشیمی را در اختیار دارد، به نحوی است که ۱۸ درصد سهم این هلدینگ از آن شرکت ملی پتروشیمی ایران است و دولت تصمیم گرفته که بخش عمده این سهام را به صورت بلوکی واگذار کند. اخیراً هم ۱۰۰ نفر از نمایندگان مجلس در این‌باره به رئیس‌جمهور نامه نوشته‌اند و از آیت‌الله رئیسی خواسته‌اند که جلوی این واگذاری گرفته شود.

یک کارشناس ارشد حوزه خصوصی‌سازی در خصوص الزامات این واگذاری در گفت‌وگو با تسنیم اظهار داشت: حدود ۱۸ درصد از سهام هلدینگ پتروشیمی خلیج‌فارس متعلق به دولت است که در نظر دارد ۱۵ درصد از سهام این هلدینگ را از مجموع سهام دولتی آن واگذار کنند.

وی افزود: روش اجرا از طریق بورس است و این ۱۵ درصد به صورت بلوکی و به صورت مزایده عرضه خواهد شد و خریدار بلوک ۱۵ درصدی سهام هلدینگ پتروشیمی خلیج فارس با تملک این دارایی، یک صندلی در هیئت‌مدیره را به دست خواهد آورد، اما اگر برخی که در حال حاضر هم سهامدار هستند، این بلوک را خریداری کنند، ممکن است منجر به در اختیار گرفتن دو صندلی در هیئت مدیره یا حتی سه صندلی شود.

این کارشناس بازار سرمایه خاطر نشان کرد: از آنجایی که هلدینگ پتروشیمی خلیج فارس یک شرکت بورسی است، پس قیمتی در تابلوی بورس دارد، اینکه این قیمت تا چه اندازه قابل اتکاست، با توجه به اینکه شرایط بازار، شرایط خوبی نیست، جای بحث دارد. وی ادامه داد: ما پنج روش قیمت‌گذاری برای عرضه بلوکی داریم که سه روش بازار، ارزش روز خالص دارایی‌ها و سودآوری، بیشتر مبنای انجام کار قرار می‌گیرند.

این کارشناس ارشد خصوصی‌سازی تصریح کرد: اگر عرضه سهامی برای شرکتی بالای ۵ درصد باشد و شرکت بورسی نباشد، حتماً باید از روش ارزش روز خالص دارایی‌ها برویم، یعنی دارایی کل شرکت‌های زیرمجموعه توسط کارشناس رسمی دادگستری بررسی و ارزش‌گذاری شود و دارایی‌ها منهای بدهی‌ها، به معنای ارزش روش خالص دارایی‌ها خواهد بود. وی افزود: اگر شرکت بورسی باشد، آیین‌نامه می‌گوید می‌توانیم پایه قیمت را برای سهام جزئی، همان قیمت تابلویی بدانیم که در حال خرید و فروش است، اما برای یک شرکت بورسی، اگر بخواهد سهام به صورت بلوکی عرضه شود، باید هیئت‌واگذاری درصدی به قیمت سهم اضافه کند. وی با بیان اینکه «قیمت روز تابلوی بورس برای سهام هلدینگ خلیج فارس بین هزار تا هزار و ۱۰۰ تومان است»، گفت: بلوک به سهامی گفته می‌شود که بالای ۵ درصد باشد، پس عرضه ۱۵ درصدی سهام هلدینگ پتروشیمی خلیج فارس، عرضه بلوکی محسوب می‌شود و طبق آیین‌نامه؛ هیئت واگذاری باید درصدی به قیمت روز سهم اضافه کند، اما اینکه این درصد، چه مقداری باشد، مسئله مهم اینجاست.

وی ادامه داد: بحثی که الان وجود دارد، بحث همین مقدار درصدی است که هیئت واگذاری باید به قیمت روز سهم اضافه کند و این درصد افزایشی، اگر چه مورد تأکید آیین‌نامه است، اما مقدار آن گنگ است.

این کارشناس ارشد حوزه خصوصی‌سازی خاطر نشان کرد: هلدینگ پتروشیمی خلیج فارس بزرگ‌ترین هلدینگ ایران است و بر اساس اطلاعات مجله ICIS، این هلدینگ در سال ۲۰۲۰ سی‌وهفتمین شرکت برتر جهان از نظر ارزش دارایی و بزرگی در بین تمامی شرکت‌های صنعت پتروشیمی جهان بوده‌است.

وی افزود: ارزش دارایی‌های هلدینگ پتروشیمی خلیج‌فارس در نشریه ICIS به میزان ۲۹ میلیارد دلار اعلام شده‌است، اگر ما ۱۰ درصد افزایش ارزش برای یک‌سال درنظر بگیریم، ارزش دارایی‌های این شرکت در پایان سال ۲۰۲۱ به حدود ۳۱ میلیارد و ۷۱۰ میلیون دلار رسیده که چیزی حدود ۸۵۵ هزار میلیارد تومان است.

وی با بیان اینکه «در روش ارزش روز خالص دارایی‌ها، باید بدهی‌های شرکت را نیز محاسبه کنیم»، گفت: به صورت تقریبی اگر بدهی‌های این شرکت را از ارزش دارایی‌های آن کم کنیم، چیزی حدود ۶۰۰ هزار میلیارد تومان، ارزش روز خالص دارایی‌های این شرکت خواهد شد که اگر بخواهیم تقسیم بر تعداد سهام کنیم ۲۸۷ میلیارد سهم است و قیمت هر سهم حدود ۲ هزار و ۹۰ تومان می‌شود.

وی ادامه داد: آیین‌نامه نگفته است ارزش روز شرکت را محاسبه کنید، ما با این روش‌ها می‌خواهیم درصدی را که به ارزش روز تابلوی بورسی باید اضافه شود، مشخص کنیم. آیین‌نامه گفته است ارزش قیمت سهامی که دارای بازار فعال است و در بورس دارای تابلو است، قیمت تابلو به اضافه درصدی خواهد بود که به پیشنهاد سازمان خصوصی‌سازی و مورد تصویب هیئت واگذاری قرار می‌گیرد.

این کارشناس خصوصی‌سازی با بیان اینکه «اگر از روش‌های دیگری چون سودآوری و سرمایه‌گذاری‌ها نیز محاسبه کنیم، قیمت سهام به صورت حدودی چیزی در حدود ۲هزار و ۲۰۰ تومان و ۲هزار و ۱۰۰ تومان خواهد شد»، گفت: پس این به معنای آن است که اگر قیمت سهم در تابلو هزار تومان است باید درصدی برابر با صددرصد به آن اضافه شود تا به این رقم ۲هزار تومان برسد، اما این برآوردها حدودی است و در نهایت هیئت واگذاری باید مشخص کند چه درصدی باید به قیمت تابلو برای این عرضه بلوکی اضافه شود.

گزارش یک

بهناز قاسمی

ابهام‌های «بنزین برای همه»

وزیر نفت: طرح «بنزین‌برای‌همه» در مرحله آزمایش است و هر زمان ابهام‌هایش برطرف شد، اجرا می‌شود

خبرگزاری ایرنا

طرح آزمایشی «بنزین برای همه» بعد از کلی جار و جنجال هنوز در جزایر قشم و کیش به مرحله اجرا درنیامده است. وزیر نفت می‌گوید: «این طرح در حال بررسی، کارشناسی و انجام کارهای آزمایشی است و هر زمان ابهام‌هایش برطرف شود، از سمت دولت برای اجرای آن تصمیم‌گیری می‌شود»، اما معاونش از اجرای طرح سراسری از اول بهمن خبر می‌دهد. این اخبار متناقض حاکی از آن است که بدنه دولت هنوز برای اجرای آن به اجماع نرسیده و طرح آن در جامعه برای محک مردم و دارندگان خودرو بوده است. موافقان، این طرح را اجرای عدالت اجتماعی و بهره گرفتن تمام اقشار جامعه از یارانه بنزین می‌دانند اما مخالفان، این طرح را ادامه تخصیص یارانه نقدی برای همه ایرانیان در سال ۸۹ می‌دانند و معتقدند: «این طرح جز ایجاد دغدغه جدید و سوداگری و دلالی حاصل دیگری برای اقشار کم‌درآمد و آسیب‌پذیر به همراه نخواهد داشت.»

شاید برای بسیاری این سؤال مطرح باشد که برای کشوری چون ایران که دارنده بزرگ‌ترین ذخایر مجموع نفت و گاز دنیاست و قدمت صنعت نفت آن به بیش از ۱۱۰ سال می‌رسد، چرا باید تأمین و عرضه بنزین و قیمت آن، به معضل دیرینه اقتصادی تبدیل شود؟ چرا این مسئله باید هر سال تنش‌های جدی در رابطه دولت- ملت ایجاد کند و با وجود توضیحات کارشناسان و اصحاب فن، اهمیت و حساسیت اقتصادی، اجتماعی و حتی سیاسی آن در چندین دهه اخیر، نه تنها تغییری نکرده که افزوده هم شده است؟ چرا نمی‌توان مانند بیشتر کشورهای دنیا، نظامی منطقی، پایدار، اقتصادی و سودآور برای همه جامعه در حوزه سوخت و به طور خاص بنزین، ایجاد و اجرا کرد؟

از اواسط دهه ۶۰ مسئله بنزین (قیمت و نحوه عرضه) دغدغه‌ای بزرگ برای دولت و مردم بود که هر سال و در طول ۴۰ سال گذشته به شیوه‌های مختلف در انتظارات عمومی و سیاستگذاری‌های کلان و البته متنوع و متضاد دولتی خودنمایی کرده است؛ زمانی عرضه کوپنی بنزین، زمانی دیگر عرضه آزاد توأم با افزایش تدریجی قیمت، زمانی تثبیت قیمت با هدف پوپولیستی طرح تنفس، زمانی هم سهمیه‌بندی همراه با عرضه چندنرخی، زمانی عرضه بنزین به قیمت نیمه‌یارانه‌ای در قالب طرح هدفمندی یارانه‌ها و اکنون با نام «بنزین برای همه» هدف غایب در همه این طرح‌ها و آزمون و خطاها ساماندهی نظام اقتصادی و تجاری بنزین در ایران بوده است. طرح‌هایی که با هزینه کلان و بالا اجرا شده و با توجه به روند تصاعدی افزایش مصرف، دستاوردی جز نارضایتی پایدار در حوزه مصرف و افزایش هزینه‌های تولید و عرضه بنزین در کشور، قاچاق گسترده به خارج از کشور و در کل تداوم و تشدید آسیب‌پذیری اقتصادی، سیاسی و اجتماعی نداشته است.

طرحی که ابتدای دی ماه از سوی دولت به عنوان برگ برنده دولت سیزدهم در موضوع بنزین رونمایی شد «طرح بنزین برای همه» است که قرار بود از ۱۵دی ماه به صورت آزمایشی در جزایر قشم و کیش اجرا شود. خانواده‌های دوتا چهار نفره، ۶۰ لیتر بنزین دریافت کنند و به ازای هر فرد ۱۵ لیتر بنزین به حساب یارانه سرپرستان خانوار واریز شود. اطلاعات رسیده از کیش حاکی از آن است که هنوز این طرح اجرا نشده و به ساکنان این جزیره اعلام شده است که نسبت به تمدید یا دریافت کارت «کیش وند» خود اقدام کنند. بعد از پایان توزیع کارت‌ها قرار است به هر کد ملی ساکن در کیش بنزین اختصاص یابد. در حالی که هنوز این طرح آزمایشی اجرا نشده است، معاونان وزیر نفت و نمایندگان مجلس از اجرای سراسری آن از ابتدای بهمن خبر می‌دهند و انتشار اخبار ضد و نقیض در این‌باره کم نیست.

مدافعان طرح دولت معتقدند کسانی که خودرو ندارند می‌توانند با فروش سهمیه بنزین‌شان درآمد کسب کنند و به این صورت بخشی از هزینه‌های ماهانه‌شان را جبران کنند اما مخالفان طرح می‌گویند آیا در کشور مواهب و نعمات دیگری نیست که به قشر اندکی می‌رسد و همگان برخوردار نمی‌شوند و فقط بنزین با یارانه است و باید به همه اقشار جامعه تعلق گیرد؟! شهروندی که ساکن کلانشهرهاست و نیاز به استفاده از طبیعت دارد، باید با بنزین گران سفر کند اما آن روستایی یا فرد شهرستانی که از طبیعت و کوه و دشت و از هوای تمیز و طبیعت زیبا بهره می‌گیرد، به بهانه عدالت اجتماعی و بهره‌گیری از یارانه بنزین باید ماهانه به حسابش سهمیه‌ای واریز و دغدغه‌ای برای فروش و هزینه‌کرد آن ایجاد کنیم.

همچنین آن پیرزن روستایی که دور از دود و ترافیک در روستای خود زندگی می‌کند و هیچ اطلاعی از قیمت و سهمیه بنزین ندارد، وقتی برای خرید به بقالی روستا مراجعه می‌کند با گرانی قیمت چند برابری و هزینه حمل کالا مواجه می‌شود، آیا می‌تواند با فروش ۱۵ لیتر بنزین به دلالان هزینه‌های افزایش قیمت کالاهای مورد نیازش را بپردازد؟ آیا اجرای طرح‌های خام بنزینی با روش فوق می‌تواند به روستانشینان یا اقشار کم‌درآمدی که خودرو ندارند، کمکی کند؟

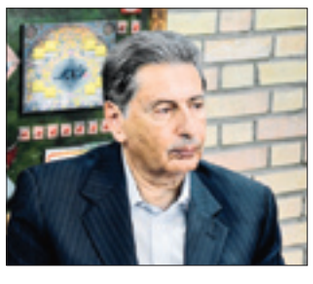
با توجه به تجربه ۱۱ سال گذشته و توزیع یارانه نقدی به ۷۸میلیون ایرانی طبیعی است که طرح «بنزین برای همه» از همین ابتدا با ابهام‌هایی روبه‌رو است؛ چراکه اغنیایی که چندین خودرو دارند، پرکردن باک خودروهای گران‌قیمتشان ولو با بنزین ۳۰هزار تومانی برای‌شان هیچ اهمیتی ندارد و با پرداخت مالیات خودروهای لوکس‌شان در خیابان‌های پایتخت و جاده‌های کشور جولان می‌دهند اما اقشار متوسطی که ارزان‌ترین خودروی داخلی آن هم با مصرف بالا را دارند، برای یک سفر کوتاه دو، سه روزه باید بخش اعظمی از هزینه سفرشان را برای بنزین هزینه کنند تا گمان کنیم عدالت اجتماعی برقرار و از کنار آن توانسته‌ایم در مصرف بنزین صرفه‌جویی و کسری بودجه‌اش را تأمین کنیم؟!

مدافعان طرح دولت معتقدند کسانی که خودرو ندارند می‌توانند با فروش سهمیه بنزین‌شان درآمد کسب کنند و به این صورت بخشی از هزینه‌های ماهانه‌شان را جبران کنند اما مخالفان طرح می‌گویند آیا در کشور مواهب و نعمات دیگری نیست که به قشر اندکی می‌رسد و همگان برخوردار نمی‌شوند و فقط بنزین با یارانه است و باید به همه اقشار جامعه تعلق گیرد؟! شهروندی که ساکن کلانشهرهاست و نیاز به استفاده از طبیعت دارد، باید با بنزین گران سفر کند

■ **خوش‌چهره: طرح کپی‌برداری از پرداخت یارانه نقدی برای همه است**

دکتر محمد خوش‌چهره، استاد دانشگاه و نماینده اسبق مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با «جوان» در خصوص این طرح می‌گوید: «تصمیم اجرای طرح‌هایی مانند «بنزین برای همه» تصمیمی انفعالی است. در دولت احمدی‌نژاد، سال ۸۹ دولت می‌خواست به ۷۸میلیون نفر یارانه نقدی بدهد و اصرار داشت یارانه بخش انرژی عادلانه توزیع نمی‌شود، در حالی که در همان زمان این اقدام دولت دهم مصداق بی‌عدالتی بود و اکنون می‌بینیم که همان یارانه نقدی ارزشش را از دست داده و قیمت‌ها چندین برابر قیمت واقعی‌شان افزایش یافته و همچنان اقشار آسیب‌پذیر در مضیقه هستند. تصمیمات خام از آن سال تاکنون منجر به افزایش نرخ تورم و کاهش مستمر ارزش پول ملی شده است، بنابراین هر تصمیم انفعالی ناقص و غیرجامع قدمی رو به جلو نیست. در آن زمان خزانه دولت پر بود، تصمیم گرفتند با افزایش قیمت انرژی برای همه افراد جامعه یارانه نقدی واریز کنند. اکنون دولت فعلی پولی در خزانه ندارد، می‌خواهد به جای پول مواد خام توزیع کند و به هر فرد ۱۵لیتر بنزین بدهد. به عبارت دیگر با این شیوه حتی توزیع یارانه نقدی به قهقرا می‌رود؛ چراکه اگر دولت پول داشت قطعاً تجربه قبل دوباره تکرار می‌شد و دولت برای مردم پولش را واریز می‌کرد. به نظر می‌رسد اتخاذ این تصمیمات خام و انفعالی با انتظاری که مردم از دولت سیزدهم دارند و امیدهایی که برایشان ایجاد شده اعم از پاکدستی و مردمی بودن دولت، منطقی نبوده و به مصلحت کشور نیست و قطعاً پافشاری دولت سیزدهم بر اجرای این طرح در تصمیم‌گیری و سیاستگذاری نمره خوبی عایدش نخواهد شد.»

■ **نرسی قربان: کارت انرژی جایگزین این طرح شود**



دکتر نرسی قربان، متخصص اقتصاد انرژی که در دو دهه گذشته در تیم‌های مطالعاتی برای واقعی کردن یارانه انرژی حضور داشته است، تخصیص یارانه انرژی را بهترین روش می‌داند و می‌افزاید: «در دو دهه گذشته راه‌های بسیاری برای واقعی شدن قیمت انرژی و توزیع یارانه عادلانه مطرح شده است اما دولت‌ها با توجه به مصلحت خودشان طرح‌ها را ناقص و نیمه‌کاره اجرا کرده‌اند. پیش از آغاز هدفمندی یارانه‌ها در سال ۸۹، ما طرحی را پیشنهاد دادیم با نام «کارت انرژی» مردم با استفاده از این کارت می‌توانستند برای خودرویشان بنزین بزنند، پول قبوض برق، آب و گازشان را بپردازند. سال‌ها روی این طرح کار مطالعاتی انجام شد اما بی‌نتیجه ماند. یک طرح نصف و نیمه‌ای ۱۱ سال پیش اجرا شد و مدام تغییر کرد. حالا دولت سیزدهم بدون درس گرفتن از تجربه پرداخت یارانه نقدی برای همه، می‌خواهد بنزین برای همه را اجرا کند که به نتایجش امید چندانی نیست.»

■ **حق‌شناس: ۲ سال دیگر دوباره طرح را تغییر می‌دهند!**

هادی حق‌شناس، استاد دانشگاه و اقتصاددان با تأکید بر آزمون و خطاهای دولت‌ها در دو دهه گذشته در موضوع بنزین نکات دیگری را مطرح می‌کند: «علی‌الظاهر طرح «بنزین برای همه» طرح خوبی است. منابع عمومی متعلق به همه مردم است و همه ایرانیان باید از یارانه بنزین سهم ببرند اما نکات مهمی دارد که باید به آن توجه کرد. دلیل اجرای این طرح چیست؟ آقایان معتقدند قیمت بنزین در ایران ارزان‌تر از کشورهای منطقه است. هم قاچاق صورت می‌گیرد و هم اینکه اغنیا از فقرا بیشتر بهره‌مند می‌شوند، به دلیل وجود یارانه پنهان در بنزین باید یارانه‌اش عادلانه توزیع شود. حال سؤال من این است، از سال ۸۹ تاکنون چند بار این طرح سوخت را تغییر دادید؟ آخرین بار دو سال قبل بود. حالا دوباره دارید تغییرش می‌دهید. دوباره چند سال دیگر یک طرح جدید ارائه می‌دهید و مانند یارانه نقدی که بعد از سه سال متوجه شدید دولت ضرر کرده، یک عده را حذف کردید. حالا بنزین برای همه اختصاص می‌دهید. دو سال دیگر متوجه می‌شوید که طرح اشتباه بوده، گیرندگان سوخت را باید غربال کنید. خلاصه اینکه این چرخه همچنان ادامه دارد. به عبارت دیگر طرح‌های غیرفنی را مدام اجرا و تغییر می‌دهند تا روزگارشان را بگذرانند. بحث من این است مگر راهکار بهتری وجود ندارد؟ اقتصاد ایران از دو سال قبل تا به حال تورم‌های ۳۰ و ۴۰ درصدی را تجربه کرده است. اگر تورم زیر ۵ درصد بود، قطعاً ضرورتی برای تغییر نرخ بنزین و جابه‌جایی اعداد نبود. حال سؤال من این است سیاست‌های پولی کشور را چه کسی تعیین می‌کند؟ چرا نمی‌توانند سیاستی اتخاذ کنند که تورم تک‌رقمی شود؟ اگر دولت‌ها بودجه سالانه را درست تنظیم کنند، بانک‌ها انضباط پولی داشته باشند، دیگر نیازی برای تعیین نرخ‌ها نبود. همچنین اگر خودروهای ایرانی جایگزین داشتند و مصرف بنزین‌شان کمتر بود، تمام تولید کشور در داخل مصرف نمی‌شد و دولت با صادرات آن می‌توانست ارز وارد کشور کند، بنابراین اگر همه این اگرهایی که اشاره کردم محقق می‌شد، دیگر نیازی برای طرح‌های کوتاه‌مدت و مسکن نبود.

آقایان دولت‌ها مدام از ارزان بودن بنزین در ایران سخن می‌گویند و قیمت آن را با کشورهای همسایه مقایسه می‌کنند اما درآمد ایرانیان را با کشورهای منطقه مقایسه نمی‌کنند که اگر مقایسه می‌شد، نتیجه می‌گرفتند، با توجه به درآمد ماهانه ایرانیان قیمت بنزین نه تنها ارزان نیست بلکه با کیفیت خودروهای داخلی بسیار گران‌تر از منطقه است.

تغییرات قیمت بنزین و تصمیمات حول و حوش آن آثار اجتماعی، اقتصادی و سیاسی دارد و سال‌هاست قیمت ارز و بنزین لنگر اقتصاد ایران شده است، از این رو هر اقدامی دغدغه جدیدی برای مردم به ویژه اقشار آسیب‌پذیر و کم‌درآمد ایجاد می‌کند.

سال ۸۹ که بنزین را گران کردند، قرار بود مابه‌التفاوت آن وارد چرخه حمل و نقل شود و زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی بهبود یابد اما این اتفاق نیفتاد و همه پول‌ها صرف بازتوزیع یارانه شد و عملاً هیچ اتفاقی نیفتاد. اکنون اگر دولت بودجه داشت، می‌گفت پول ۱۵لیتر بنزین را به حساب ایرانیان واریز می‌کنیم اما چون پولی ندارد به مردم ماده خام می‌دهد تا دوباره دغدغه جدیدی برای مردم ایجاد شود و راهی برای سوداگری و دلال‌بازی بشود.»

خبر

نماینده مجلس:

ساختار اقتصاد را باید با فرض تداوم تحریم‌ها طراحی کرد

رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس با اشاره به تغییر نیافتن قیمت حامل‌های انرژی در بودجه ۱۴۰۱ گفت: ضمن پیگیری روند مذاکرات، باید ساختار اقتصاد داخلی را با فرض تحریم‌ها طراحی کرد. عملکرد دولت قبل فاجعه‌بار بود و ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف را از بین برد.

محمدرضا پورابراهیمی در نشست شورای شهرستان کرمان با اشاره به تغییرنیافتن قیمت حامل‌های انرژی در بودجه ۱۴۰۱ اعلام کرد: افزایش تعرفه حامل‌های انرژی پیشنهاد دولت و مجلس نبوده و اگر دولت هم پیشنهاد دهد، مجلس مخالفت خواهد کرد.

وی ادامه داد: کسری تراز بودجه، حدود ۱۰۰ هزار میلیارد تومان کاهش یافته اما کاهش استقراض است و به معنی درآمد مازاد نیست. ۶۰درصد از سرفصل شرکت‌های دولتی و بانک‌ها زیان‌ده هستند که باید توسط دولت تعیین تکلیف شوند. شهرداری‌های بزرگ هم حق انتشار اوراق را دارند و می‌توانند از این ظرفیت برای اجرای طرح‌های عمرانی و اقتصادی استفاده کنند. پورابراهیمی افزود: با راه‌اندازی صندوق‌های توسعه استانی با محوریت صندوق کارآفرینی امید، رویکرد تمرکزگرایی در بودجه ۱۴۰۱ تا حد بسیاری برطرف می‌شود و بخشی از اختیارات تصمیمات بودجه‌ای به استان‌ها می‌آید ولی مولدسازی دارایی‌های دولت و تغییر و تحول در بودجه شرکت‌های دولتی اصلاً در لایحه بودجه سال آینده نیست که مورد انتقاد است.

■ **ارز ترجیحی موجب رانت و فساد شد**

در چهار سال گذشته هزار و ۳۰۰میلیاد تومان رانت به واسطه ارز ترجیحی توزیع شد که معادل کل بودجه عمومی سال جاری است. هرچه فاصله نرخ آزاد ارز و ارز ترجیحی بیشتر شود، سفره مردم کوچک‌تر و منفعت دلال‌ها بیشتر می‌شود که ادامه این روند به صلاح نیست.

پورابراهیمی گفت: دولت می‌گوید مابه‌التفاوت را در قالب یارانه به مردم می‌دهد اما ما می‌گوییم پرداخت یارانه به صلاح کشور نیست.

وی افزود: با یارانه مردم احساس می‌کنند مسیر حرکت استمراری است، در حالی که باید با ثبات قیمت‌ها و سیاست‌های ارزی، قدرت خرید را به مردم بازگرداند، لذا پرداخت مابه‌التفاوت حذف ارز ترجیحی به صورت یارانه نقدی هم اشتباه است. وی گفت: بخش عمده‌ای از تورم به دلیل کاهش ارزش پول ملی است. افزایش صادرات و تقویت ارزش پول ملی، تورم را حذف می‌کند. مبلغی هم که برای پرداخت یارانه به مردم در نظر گرفته‌اند، پاسخگوی میزان تورمی که با آزادسازی قیمت‌ها افزایش می‌یابد، نیست، لذا احتمال تصویب‌نشدن سیاست ارز ترجیحی با توجه به اختلاف نظر دولت و مجلس وجود دارد. این نماینده مجلس افزود: ضمن پیگیری روند مذاکرات، باید ساختار اقتصاد داخلی را با فرض تحریم‌ها طراحی کرد. عملکرد دولت قبل فاجعه‌بار بود و ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف را از بین برد.

وزیر اقتصاد:

قراردادهای اجرای توافق ۲۵ساله با چین تا چند ماه آینده بسته می‌شود

وزیر اقتصاد از نهایی شدن قراردادهای اجرایی تفاهمنامه ۲۵ساله ایران و چین، طی ماه‌های آینده خبر داد.

سیداحسان خاندوزی در حاشیه مراسم امضای تفاهمنامه ساخت خط لوله انتقال فرآورده‌های نفتی تابش، درباره سند ۲۵ساله ایران و چین گفت: این توافقنامه باید در هر کدام از بخش‌ها به قراردادهای مشخصی برسد که طی ماه‌های اخیر وزارتخانه‌های مختلف درگیر آن بودند و تا چند ماه آینده نهایی خواهد شد. وی افزود: تأمین مالی طرح‌های نفتی از منابع داخلی که از منابع خارجی دچار تنگنا شده بود، میسر است و با سرعت بیشتر انجام می‌شود. با احداث خط لوله تابش علاوه بر تأمین امنیت انرژی در شرق، روزانه از تردد هزار تانکر جلوگیری می‌شود و با ضابطه‌مند شدن انتقال فرآورده‌ها، قاچاق سوخت هم کاهش می‌یابد.

خاندوزی با اشاره به تشکیل کنسرسیومی متشکل از بانک‌ها با هدف تأمین مالی طرح‌های صنعت نفت ادامه داد: این تأمین مالی هم در توسعه پتروپالایشگاه‌ها و هم سایر طرح‌های نفتی انجام خواهد شد.

■ **کنسرسیوم ۴میلیارد دلاری حمایت از پتروپالایشگاه‌ها**

وزیر نفت در حاشیه مراسم امضای تفاهمنامه خط لوله تابش (تأمین بازار انرژی شرق) با سرمایه‌گذاری به ارزش ۳۷۰میلیون یورو با ظرفیت انتقال روزانه ۱۵۰هزار بشکه فرآورده نفتی گفت: این خط لوله فرآورده‌های نفتی تولید پالایشگاه ستاره خلیج فارس را پس از طی سه استان به شمال شرق ایران انتقال می‌دهد.

جواد اوجی ادامه داد: هفته گذشته تفاهمنامه‌هایی در زمینه صدور خدمات فنی و فرآورده‌های نفتی با ترکمنستان امضا شد که به زودی اجرا می‌شود. همچنین کنسرسیومی ۴میلیارد دلاری برای حمایت از طرح‌های پتروپالایشگاهی در حال شکل‌گیری است.

سازمان برنامه و بودجه:

صدور کارت نان یا کوپنی شدن صحت ندارد

سازمان برنامه و بودجه، شایعه برنامه دولت برای صدور کارت نان یا کوپنی شدن نان را تکذیب و اعلام کرد: در صورت تصویب طرح، فقط مصرف‌کننده نهایی با همان کارت یارانه، نان یارانه‌ای هم می‌خرد.

محمد موسوی، رئیس مرکز روابط عمومی سازمان برنامه و بودجه در توئیتر اعلام کرد: نه قراره کارت نان صادر شود، نه نان کوپنی در دستور کار است. اگر طرح نهایی شود، فقط مصرف‌کننده نهایی با همان کارتی که یارانه می‌گیرد، نان یارانه‌ای هم می‌خرد. پرداخت یارانه به حلقه آخر (مردم) و حذف دلالان معلوم است به مذاق برخی‌ها که نانشان آجر می‌شود، خوش نیاید.

رکورد زنی قیمت وام مسکن در بی‌عملی بانک مسکن

میانگین قیمت هر برگه تسهیلات وام مسکن به ۱۲۷ هزار و ۳۰۴ تومان رسید که این رکورد، رقمی بی‌سابقه محسوب می‌شود.

میانگین قیمت هر برگه وام مسکن به ۱۲۷ هزار و ۳۰۴ تومان رسید. این موضوع در حالی رخ می‌دهد که بانک مسکن اخیراً برای جلوگیری از روند تصاعدی قیمت وام مسکن طرح جدیدی را عرضه کرد، اما گویا این سیاست جواب نداده و حالا قیمت اوراق وام مسکن رکورد تازه‌ای شکسته است. هر برگه وام مسکن ۵۰۰ هزار تومان اعتبار دارد و یک زوج تهرانی برای دریافت سقف ۴۵۰ میلیون تومانی وام مسکن باید ۹۰۰ برگه وام مسکن بخرد که با این قیمت، بهای خرید وام مسکن زوجین تهرانی به حدود ۱۱۴/۵ میلیون تومان می‌رسد و عملاً باید این رقم را از میزان وام کم کرد. بانک مسکن چندی پیش برای جلوگیری از روند صعودی قیمت اوراق وام مسکن طرحی را عرضه کرد که بر مبنای آن افراد می‌توانند وام مسکن را با نصف قیمت بخرند، اما در عوض باید سود بیشتر بدهند و وام را در زمان کوتاه‌تری تسویه کنند.

گفتنی است گزارش‌های بانک مرکزی نشان می‌دهد که معامله مسکن در دو ماه آبان و آذر امسال افزایش قابل‌توجهی داشته باشد و احتمالاً دلیل افزایش قیمت اوراق وام مسکن، افزایش تقاضا برای این اوراق باشد.