



رامتین موقی

از سال‌ها قبل، فعالیت مونتاژکاران در ایران با حواشی بسیاری همراه بوده و در روزهای اخیر، حواشی مربوط به شرکت «مدیران خودرو» به اوج خودرسیده‌است.

در اوایل شهریور ۱۴۰۵، مجتبی یوسفی، نماینده مجلس، در انتقاد از فعالیت مونتاژکاران در صنعت خودروی کشور، اظهار کرده بود: «مدیران خودرو یکی از مونتاژکاران داخلی است که از ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۴، بالغ بر ۶ میلیارد دلار از منابع ارزی اختصاص یافته را دریافت کرده‌است. همچنین پس از ۲۲ سال و به‌اقرار رسمی شرکت مذکور، عمق ساخت داخل آن کمتر از ۲۰ درصد شده‌است.» همچنین علی قلهکی عنوان کرده‌است که مدیران خودرو، قیمت هر خودروی وارداتی را به‌طور میانگین، ۴۷۰۰ دلار گران‌تر حساب کرده به گفته او، ارزی که مدیران خودرو طی ۵ سال از بانک مرکزی دریافت نموده، با ارزشی کل شرکت اصلی چینی (چری) برابری می‌کند!

«توسعه ایرانی» برای بررسی جوانب مربوط به مدیران خودرو و مونتاژکاران، گفت‌وویی با ۲ کارشناس صنعت خودرو، از دودیدگاه متفاوت داشته است که مشروح آن از نظر می‌گذرد.

تعیین قیمت بالاتر به صورت ردیصدی

بابک وفایی، کارشناس ارشد صنعت خودرو، در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، با اشاره به اظهارات یوسفی در خصوص فعالیت شرکت مدیران خودرو، بیان داشت: این نماینده مجلس عنوان کرده‌است که شرکت مدیران خودرو طی ۵ سال، ۶ میلیارد دلار ارز دریافت کرده‌است.

اوافزود: اگر این رقم را به ۴۳۰ هزار دستگاه تولیدی این شرکت تقسیم کنیم، قیمت هر خودرو، یعنی یک CKD، حدود ۱۳۹۰۰ دلار تعیین می‌شود. این تحلیلگر خودرو همچنین درباره اظهارات قلهکی مبنی بر اینکه هر خودروی این شرکت، ۴۷۰۰ دلار گران‌تر حساب شده‌است، عنوان کرد: نمی‌دانم مستندات این ادعا بر چه مبناسست و چگونه به این جمع‌بندی رسیده‌اند اما معمولاً برای حساب کردن قیمت بالاتر، آن را به شکل درصدی حساب می‌کنند و یک عدد ثابت برای همه خودروها نیست زیرا در این حالت، شرکت در خودروهای گران‌تر متحمل زیان می‌شود.

ایران خودرو هم ارزبری بالایی دارد

وفایی با تاکید بر اینکه قصد دفاع از مدیران خودرو را ندارد، درباره روند تخصیص ارز به این مونتاژکار، گفت: درست‌است که مدیران خودرو در مجموع، از بیشتری دریافت کرده‌است اما باید توجه کنیم که تولید این شرکت هم بالا است بنابراین بدیهی است که از بیشتری دریافت کند. همچنین رقم ۱۳ تا ۱۴ هزار دلار برای هر یک CKD، عدد درگی است اما در مقام قیاس با قیمت چندین‌ها عجیب نباشد.

او با مقایسه تخصیص ارز مدیران خودرو با دیگر خودروسازان، مطرح کرد: این‌ار خودرو برای خودروی

مرتضی مصطفوی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»: مونتاژکاران مافیایی و رانت‌خوار همان اختاپوس‌هایی هستند که به جان صنعت خودروی ایران افتاده‌اند و به راحتی منابع ارزی کشور را می‌بلعند و از آن کسب سود می‌کنند. اگر حساب‌های بانکی این افراد را در دبی و چین بررسی کنیم، متوجه این سود کلان خواهیم شد

هایما، که مونتاژی است، همین رقم را حساب می‌کند. همچنین بر اساس گزارش‌های رسمی، خودروهای «تارا» و «پراید» به ترتیب ۵ هزار و ۲ هزار دلار ارزی دارند در صورتی که خودروهای داخلی هستند.

این کارشناس همچنین درباره داخلی‌سازی مدیران خودرو، اظهار کرد: مدیران خودرو بخش عمده خودرو را از خارج از کشور وارد می‌کند و یک داخلی‌سازی هم دارد؛ هر چند که عمق این داخلی‌سازی کم و محدود است. باید توجه داشت که مدیران خودرو شاید

گزارش

پیش‌نویس جدید «طرح نظام‌بخشی فضای مجازی» با وجود تأکید بر حقوق کاربران و بی‌طرفی شبکه، مجموعه‌ای گسترده از اختیارات نظارتی، محدودیت‌های فعالیت و ضمانت‌های تنبیهی را پیش‌بینی کرده‌است؛ سازوکاری که منتقدان آن را نسخه‌ای تازه از همان رویکرد محدودکننده‌ای دانند که پیش‌تر در قالب «طرح صیانت» مطرح شده‌بود.

به گزارش اقتصاد۲۴، فضای مجازی ایران بار دیگر در آستانه چرخش و تغییر ریل حقوقی سنگینی قرار گرفته‌است. انتشار پیش‌نویس جدید سند موسوم به «طرح نظام‌بخشی فضای مجازی» موجی تازه از نگرانی‌ها و تحلیل‌های نقادآمیز را میان

در گفت‌وگوی «توسعه ایرانی» با دو کارشناس صنعت خودرو بررسی شد:

ماجرای ارزبری و قیمت بالای محصولات «مدیران خودرو» چیست؟



قادر نیست داخلی‌سازی عمیقی انجام دهد چرا که پیوسته مدل‌های جدید وارد می‌کنند و این شرایط، نمی‌توان عمق داخلی‌سازی را بالا برد.

مدت‌هاست ارزی تخصیص داده نمی‌شود

وفایی همچنین درباره این ادعا که مدیران خودرو به اندازه کل ارزش شرکت مادر «چری» ارز دریافت کرده است، بیان داشت: در ابتدا باید بگویم عبارت گرفتن ارز چندان درست نیست زیرا مدت‌هاست که تخصیص ارزی صورت نمی‌گیرد.

او ادامه داد: آقای شریعت، مدیر عامل مدیران خودرو، در نشست مطبوعاتی خود اعلام کرد که بیش از ۴ میلیارد دلار از محل صادرات خود شرکت، ارز تولید شده است. این رویه فقط مختص مدیران خودرو، که مشخصاً صادر می‌کند، نیست بلکه بسیاری دیگر از شرکت‌ها نیز به حوزه صادرات کالا، برای تأمین ارز خود، ورود کرده‌اند.

به گفته این تحلیلگر صنعت خودرو، این فرض که حاکمیت دولت ۶ میلیارد دلار، از پول و سهم مردم، به مدیران خودرو، از تخصیص داده‌است، فرض درستی نیست زیرا مدت‌هاست که دیگر این سازو کار وجود ندارد.

مسئله قیمت‌گذاری بالای محصولات مدیران خودرو و اتفاق نادر و وحشتناکی نیست که به تازگی کشف شده باشد و همه ما می‌دانیم که تمام صنعت خودروی ایران در گیر مسئله overpricing است

وفایی در ادامه، به مسئله قیمت خودروهای مونتاژی پرداخت و گفت: ایسن ادعا را که «مدیران خودرو قیمت‌ها را بالا حساب کرده‌است»، باید کسی بررسی کند که به کل اطلاعات دسترسی دارا ما به‌طور عمومی، مسئله overpricing یک پدیده کاملاً رایج است.

در توضیح داد: چه در خودروهای مونتاژی و چه در خودروهای وارداتی، مسئله قیمت‌گذاری بالا یک رویه عادی است و حتی در تمامی صنعت خودرو، شیوع پیدا کرده‌است. اما اکنون تنها این مسئله برای مدیران خودرو به شکل مسئله‌ای حاد، نمود یافته است چون اولاً این قیمت را بسیار بالا حساب کرده و ثانیاً، تیراژ تولیدی این خودروساز بالا بوده بنابراین به شکل عددبزرگی، نمودار شده‌است.

این کارشناس حوزه خودرو تاکید کرد که مسئله قیمت‌گذاری بالای محصولات مدیران خودرو، اتفاق نادر و وحشتناکی نیست که به تازگی کشف شده باشد و همه ما می‌دانیم که تمام صنعت خودروی ایران در گیر مسئله overpricing است.

انتفاع مشترک دولت و خودروسازان از قیمت‌های بالا

وفایی در بررسی بیشتر مسئله قیمت‌گذاری، قیمت خودروهای وارداتی و مونتاژی را جدا کرد و اظهار داشت:

دست‌مونتاژکاران برای قیمت‌گذاری بالاتر داخل کشور، باز است. عمده‌سهم مدیران خودرو، متعلق به شرکت چری است. بنابراین حتی اگر بنا بر اصحت اظهارات مدیر عامل مدیران خودرو بگذاریم که ادا عا کرد ده در وار دات

قطعه، واسطه‌ای در میان نیست، برای شرکت مادر این امکان فراهم است که پیش فاکتور را با قیمتی بالاتر صادر کند

افزایش قیمت خودروهای وارداتی بیش از هر چیز ناشی از تعرفه‌هایی است که دولت، مستقیماً یا غیرمستقیماً وضع کرده‌است. عمده‌سود این خودروها در اختیار دولت قرار گرفته‌است که برای بودجه کشور، استفاده می‌شود. بنابراین مقصر اصلی افزایش قیمت خودروهای وارداتی، دولت است و نباید مسئله را به شکلی پیچیده کنیم که تصور شود واردکنندگان یک تشکل مافیایی دارند.

او درباره این روند، توضیح داد: دولت اکنون دچار یک سه‌ضلعی شده‌است: در ضلع اول، می‌خواهد بازار را راضی نگه‌دارد چرا که مشتریان در بازار همواره قیمت‌های ارزان‌تری طلب می‌کنند. در ضلع دوم، دولت قادر نیست درهای کشور را به‌صورت کامل برای واردات خودرو باز کند چرا که اولاً منابع ارزی در خارج از کشور کاملاً مصرف می‌شود و ثانیاً، دولت خود را ملزم به حفظ صنعت خودرو می‌بیند. باید توجه کنیم که حاکمیت در برخی شرکت‌های خودروساز، به صورت مشخص، ایران خودرو و سایپا منافع بسیاری دارد. بخش خصوصی هم در ایران، کاملاً خصوصی نیست و به برخی گروه‌های قدرت متصل است. در ضلع سوم، دولت می‌خواهد با وضع تعرفه، درآمد بزرگ خود از صنعت خودرو را مدیریت کند. بنابراین مدیریت این سه ضلع، وضعیت خودرو را در ایران پیچیده‌تر کرده‌است.

این تحلیلگر تصریح کرد: درصدد صدمنافع بسیاری از گروه‌ها در این است که مانع واردات خودرو، به واسطه تعرفه‌های بالا بشوند یا از گران بودن تولید خودرو منفعت ببرند. دولت هم در این ماجرا ذی‌نفع است زیرا با واردات گران، منابع بودجه خود را تأمین می‌کند.

باز بودن دست‌مونتاژکاران برای قیمت‌گذاری بالا

وفایی درباره قیمت‌گذاری بالایی محصولات مونتاژی، عنوان کرد: دست‌مونتاژکاران برای قیمت‌گذاری بالاتر داخل کشور، باز است.

به گفته او، در زمانی که تخصیص ارز صورت می‌گرفت، اختلاف قیمت از دولتی با نرخ بازار آزاد، مناسب بود و سود این اختلاف به جیب واردکنندگان می‌رفت.

این کارشناس صنعت خودرو، ادامه داد: آقای شریعت در اظهارات خود وانمود کرده‌اند که گویا مدیران خودرو، یک شرکت کاملاً ایرانی است و یک شریک چینی دارد که از آن قطعه خریداری می‌کند اما فراموش نکنیم که عمده‌سهم مدیران خودرو، متعلق به شرکت چری است. بنابراین حتی اگر بنا بر اصحت اظهارات آقای شریعت بگذاریم

در گفت‌وگوی «توسعه ایرانی» با دو کارشناس صنعت خودرو بررسی شد:

ماجرای ارزبری و قیمت بالای محصولات «مدیران خودرو» چیست؟

کنند، چرا در این چنددهه تعرفه واردات قطعه افزایش خاصی نداشته‌است؟ زیرا منافع این جریانات سیاسی در دریافت ارز دولتی بوده‌است.

ارز وارداتی مونتاژکاران رهگیری نمی‌شود

مصطفوی مطرح کرد: قطعات این خودروها عموماً از چین وارد می‌شود و هیچ مقام نظاری هم در گمرک، وزارت اقتصاد یا صمت قادر نیست به‌طور دقیق روند دریافت ارز این خودروسازان را رهگیری کند.

او توضیح داد: برای مثال اگر واردکننده قیمت یک قطعه را ۳ دلار اظهار کرده باشد، نمی‌توان بررسی کرد که آیا واقعاً هزینه تمام‌شده واردات این قطعه، ۳ دلار بوده‌است. برخی واردکنندگان ادعا دارند که این قیمت مربوط به واردات قطعات با کیفیت عالی است اما باز هم نمی‌توان پیگیری کرد که آیا واقعاً کیفیت عالی وارد شده یا با قیمت کیفیت عالی، یک قطعه با کیفیت پایین‌تر را وارد کرده‌اند. همچنین هیچ نهادی بررسی نمی‌کند که این قطعه در کجا مصرف شده‌است.

این تحلیلگر حوزه خودرو تصریح کرد: منفعت اصلی صنعت خودرو در ۴ تا ۵ دهه اخیر، در وجه بازرگانی آن بوده‌است؛ در اینکه یکسری شرکت‌ها به اسم تولید داخل، مونتاژ کنند.

آمار سازی برای دریافت ارز بیشتر

مصطفوی همچنین بیان کرد: نکته جالب‌تر اینست که اعلام می‌شود سالانه باید ۱ میلیون و ۴۰۰ هزار خودرو تولید شود اما کسی پیگیری نمی‌کند که این رقم بر اساس چه نیازی تعیین شده‌است؟

او ادامه داد: در پشت پرده چنین آمار سازی‌هایی، همان جریان مافیایی بازرگانی ارز خوار رانتهی قرار گرفته است و به دنبال این است تا انتظارات را بالا نگه دارد که دستگاه‌های سیاست‌گذار را برای تولید ۱ میلیون و ۴۰۰ هزار دستگاه خودرو، قانع کند بنابراین بتواند برای این حجم از تولید، ارز بیشتری دریافت کند.

اگر واردکننده قیمت یک قطعه را ۳ دلار اظهار کرده باشد، نمی‌توان بررسی کرد که آیا واقعاً هزینه تمام‌شده واردات این قطعه، ۳ دلار بوده‌است. برخی واردکنندگان ادعا دارند که این قیمت مربوط به واردات قطعات با کیفیت عالی است اما باز هم نمی‌توان پیگیری کرد که آیا واقعاً کیفیت عالی وارد شده یا با قیمت کیفیت عالی، یک قطعه با کیفیت پایین‌تر را وارد کرده‌اند

این کارشناس صنعت خودرو به نقد داخلی‌سازی پایین در صنعت خودروی ایران پرداخت و گفت: برخی ادعا دارند که سطح داخلی‌سازی بالا رفته و خودرو سازی و قطعه‌سازی ما ملی شده‌است. در پاسخ باید پرسید چرا با کوچک‌ترین تغییرات ارز همه چیز در بازار خودرو به هم می‌خورد؟ بنابراین یک جای کار می‌لنگد!

مصطفوی معتقد است: اگر واقعاً سطح داخلی‌سازی بالا است، پس نباید با کوچک‌ترین نوسانات ارز، که بر واردات تأثیر می‌گذارد، قیمت‌های قطعه و خودروهای ما افزایش یابد. اما اگر بانوسانات قیمت دلار، بازار خودرو کاملاً به هم می‌ریزد، پس ادعای داخلی‌سازی ما دروغ است و تنها در گیر مونتاژ کاری، با عناوین مختلف هستیم.

مونتاژکاران حساب‌های دبی و چین خودرو ساز می‌کنند

این تحلیلگر حوزه خودرو نیز در جمع‌بندی اظهارات خود، عنوان کرد: این مونتاژکاران مافیایی و رانت‌خوار همان اختاپوس‌هایی هستند که به جان صنعت خودروی ایران افتاده‌اند و به راحتی منابع ارزی کشور را می‌بلعند و از آن کسب سود می‌کنند. اگر حساب‌های بانکی این افراد را در دبی و چین بررسی کنیم، متوجه این سود کلان خواهیم شد.

مصطفوی خاطر نشان کرد که مونتاژکاران در هر موقعیتی سود کسب می‌کنند زیرا از مسئله overpricing همواره منفعت می‌برند و قیمت محصولات خود را چندبرابر اظهار می‌کنند و هیچ نهادی هم جلوی آن‌ها را نمی‌گیرد.

او در پایان گفت: باید با این اختاپوس مقابله کرد؛ این بازی بازار دولتی باید به هم بخورد و برای به هم زدن این بازی، باید محدودیت و ممنوعیت‌هایی برای استفاده از منابع ارزی ایجاد کرد. اگر این کار را نکنیم، این جریان مافیایی تکنوکرات سیاسی، طرفدار بازار آزاد و رانت‌خوار، به هیچ ابزار و اهرمی اصلاح نخواهد شد چرا که تنها دنبال این است که حساب‌های جی و چین خود را پر از پول کند.

سخت‌گیرانه از خدمات بومی، اعطای اختیارات شبیه به قاضی به کمیسوین‌های عالی، مشروط کردن ادامه حیات سکوها به پذیرش تعهدات حکمرانی و تعلیق حقوق کاربران در برابر مصوبات اداری، همگی نشانه جابه‌جایی و از به‌آباد بودن تغییر در فلسفه اصلی حکمرانی است.



داده باشد» که در ذیل تمامی حقوق مصرح کاربران شده، اصل بی‌طرفی شبکه را از یک قلعه امربه نقشی کاملاً استثنای پذیروشکننده تنزل می‌دهد. در کشوری که طی سال‌های گذشته گسترده‌ترین محدودیت‌ها، فیلترینگ ساختاری و کندسازی‌های مکرر بر بستر اینترنت اعمال شده، واگذاری تعریف «استثناهای قانونی» به مراجع اداری و تصمیم‌گیرندگان سیاسی، عملاً اصل حق دسترسی را بی‌اثر

و مخدوش می‌سازد.

تطبیق مفاهیم، عبارات و سازو کارهای موجود در این پیش‌نویس با نسخه‌های مختلف «طرح صیانت» از ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۰، ریشه‌های مشترک و دست‌نخورده آن‌ها را برملا می‌کند. تکیه بر تعاریف



خبر اقتصادی

معاون رئیس‌جمهور: شرایط اقتصادی خوب نیست؛ مجبوریم پول چاپ کنیم

معاون رئیس‌جمهور مطرح کرد: به دلیل اینکه بودجه‌مان ناتراز است، مجبوریم پول چاپ کنیم. پول که چاپ می‌شود خودش تورم ایجاد می‌کند.

تأین دومورد حل نشود، تورم کماکان ادامه دارد. به گزارش ایسنا، محمدجعفر قانچ‌پناه درباره دیگر علل چاپ پول، عنوان کرد: کسری بانک هم به این دلیل است که مثلاً آنها به من وام می‌دهند و من نمی‌توانم آن را جبران کنم و وام را به بانک بر نمی‌گردانم. ضمانتی هم که گذاشته شده قیمت واقعی ندارد و بانک هم به پول دسترسی ندارد و چون از مردم پول گرفته، مجدداً از بانک مرگزی پول دریافت می‌کند و بانک مرکزی مجبور می‌شود که پول چاپ کند. البته منظور از وام، وام ازدواج و امثالهم نیست.

باجش ۶ هزار تومانی: قیمت دلار به ۲۱۰ هزار تومان رسید!

قیمت دلار روز گذشته، در ادامه مسیر صعودی هفته‌های اخیر، با افزایش ۶ هزار تومانی نسبت به آخرین رقم معاملاتی روز شنبه، این لحظه نگارش این گزارش روی رقم ۲۱۰ هزار تومان قرار گرفت. به گزارش تجارت‌نیوز، اسکناس آمریکایی در پایان معاملات شنبه در سطح ۲۰۴ هزار تومان بسته شده بود و روز گذشته با رشد قابل توجهی همراه شد. گفتنی است، درگیری نظامی یکشنبه شب میان ایران و آمریکا، مهم‌ترین عامل این رشد بود. درسوی دیگر بازار، یورو نیز با افزایش ۵ هزار تومانی نسبت به روز شنبه، روی رقم ۲۴۱ هزار تومان معامله شد و همسوا با دلار به مسیر صعودی خود ادامه داد.

وزیر خزانه‌داری آمریکا: این هفته یک بانک دیگر متعلق به ایران را تحریم می‌کنیم

وزیر خزانه داری آمریکا خبر داد: این هفته یک بانک دیگر را در چارچوب تلاش‌ها برای تشدید فشار بر ایران تحریم خواهیم کرد. به گزارش دیدهبان ایران، اسکا بست همچنین اظهار کرد: با مقام‌های چینی درباره ایران صحبت خواهیم کرد و همه گزینه‌های میز است. او ادامه داد: ادعای اینکه ما در تحریم چین تردید داشته‌ایم، یک روایت نادرست است. ما با چین درباره ضرورت بازگشایی مجدد تنگه هرمز و جلوگیری از دستبایی ایران به سلاح هسته‌ای، توافق داریم.

تورم مرداد رکورد زد: فشار گرانی بر خانوارهای کم‌درآمد بیشتر شد

تورم در مرداد ۱۴۰۵ یک‌گام دیگر به سمت سطوح بی‌سابقه برداشت. هر سه شاخص اصلی تورم، یعنی ماهانه، نقطه‌به‌نقطه و سالانه، نسبت به تیرماه افزایش یافته‌اند. روندی که از تداوم فشار بر هزینه‌زدگی خانوارها حکایت دارد. به گزارش اکوایران، براساس داده‌های مرکز آمار، تورم ماهانه‌ا ۲۰.۱ درصد در تیرماه به ۲۴ درصد در مرداد رسیده‌است. تورم نقطه‌به‌نقطه نیز با افزایش ۱.۱ واحد درصدی به ۸۹ درصد رسیده و تورم سالانه با جهش ۳۰.۹ واحد درصدی، ۶۹.۹ درصد ثبت شده است. به این ترتیب، تورم نقطه‌به‌نقطه و سالانه در مرداد به بالاترین سطح تاریخی خود در سری آماری از سال ۱۳۹۲ رسیده‌اند.

اما پشت این اعداد، تفاوت قابل توجهی میان کالاها و گروه‌های مختلف مصرفی وجود دارد. بیشترین تورم ماهانه در مرداد به گروه ارتباطات ۶۷.۷ درصد تعلق داشته و پس از آن میلمان و لوازم خانگی و هتل و رستوران قرار گرفته‌اند. در سوی دیگر، آموزش با تورم ماهانه ۱.۴ درصد کمترین افزایش قیمت را تجربه کرده‌است. در میان خوراکی‌ها نیز سبزیجات با تورم ماهانه ۹.۳ درصد رکورد را بوده‌اند.

این موضوع از آن جهت اهمیت بیشتری دارد که خوراکی‌ها سهم بزرگ‌تری از سبد مصرفی خانوارهای کم‌درآمد دارند. همین مسئله باعث شده فشار تورمی بر دهک‌های پایین بیشتر باشد. تورم ماهانه دهک اول در مرداد ۳۰.۹ درصد ثبت شده‌است. مجموع این ارقام تصویری روشن ارائه می‌کند: مسئله تورم دیگر صرفاً افزایش قیمت‌ها نیست؛ نحوه توزیع این افزایش قیمت‌ها نیز اهمیت دارد و فشار آن بیش از همه بر خانوارهایی وارد می‌شود که بخش بزرگ‌تری از درآمدشان را صرف نیازهای ضروری می‌کنند.

دیوان محاسبات تاکید کرد: انحراف صندوق توسعه ملی از مأموریت‌های اصلی

دیوان محاسبات از اقدامات خارج از مأموریت صندوق توسعه ملی و تداوم سرمایه‌گذاری‌های کم‌بازده انتقاد کرد. به گزارش تسنیم، بر بخشی اقدامات صندوق توسعه ملی از جمله تأسیس ۵ شرکت، تملک ۳۳ درصد سهام یک بانک غیردولتی و سرمایه‌گذاری در حوزه‌های نفت، دارو و املاک، عدم توافقت توجیه از بایی‌شده و در برخی موارد نیز اقداماتی درباره رعایت تشریفات قانونی و عدم رعایت شروط مجوزهای خاص اخذشده وجود داشته است. همچنین انتقاد در پیگیری مؤثر برای وصول مطالبات، از دیگر موارد مورد انتقاد این نهاد نظارتی است؛ موضوعی که به اعتقاد دیوان محاسبات، صیانت از منابع صندوق توسعه ملی را با چالش مواجه کرده‌است.



دیوان محاسبات از اقدامات خارج از مأموریت صندوق توسعه ملی و تداوم سرمایه‌گذاری‌های کم‌بازده انتقاد کرد. به گزارش تسنیم، بر بخشی اقدامات صندوق توسعه ملی از جمله تأسیس ۵ شرکت، تملک ۳۳ درصد سهام یک بانک غیردولتی و سرمایه‌گذاری در حوزه‌های نفت، دارو و املاک، عدم توافقت توجیه از بایی‌شده و در برخی موارد نیز اقداماتی درباره رعایت تشریفات قانونی و عدم رعایت شروط مجوزهای خاص اخذشده وجود داشته است. همچنین انتقاد در پیگیری مؤثر برای وصول مطالبات، از دیگر موارد مورد انتقاد این نهاد نظارتی است؛ موضوعی که به اعتقاد دیوان محاسبات، صیانت از منابع صندوق توسعه ملی را با چالش مواجه کرده‌است.