

چقدر دلار نفتی ذخیره می شود؟

طی سال های اخیر سهم صندوق توسعه ملی از درآمد نفتی متناسب با شرایط و قوانین دستخوش تغییرات بوده و در بودجه سالانه تعیین شده است و اکنون در آستانه بسته شدن لایحه بودجه ۱۳۹۸ پرداخت سهم ۳۴ درصدی صندوق مورد توجه است.

به گزارش ایسنا، از سال ۱۳۹۰ بود که اولین تبصره مربوط به سهم صندوق توسعه ملی از درآمدهای نفتی به بودجه امدت تطبیق قوانین سالانه بخشی از درآمدهای ناشی از صادرات نفت، مبيعات گازی و خالص صادرات گاز به حساب صندوق واریز شود و محلی برای ذخیره منابع ارزی برای نسل آینده و همچنین بکار گیری در بخش های غیر دولتی باشد طبق قانون برنامه پنجم توسعه قرار شد تا در مرحله اول ۲۰ درصد از درآمد نفتی وارد صندوق شده و سالانه سه درصد به آن اضافه شود؛ از این رواز سال ۱۳۹۰ در قانون بودجه ۲۰ درصد تکلیف شد و از این رو بانک مرکزی مکلف بود تا هر ماه ابتدا سهم ۲۰ درصدی صندوق را از فروش نفت واریز کرده و بعد از آن سهم سایر بخش ها از جمله ۱۴٫۵ درصد شرکت ملی نفت، سهم مناطق نفت خیز که به حدود سه درصد می رسد و مابقی که به دولت اختصاص دارد را پرداخت کند بعد از سال ۱۳۹۰ که ۲۰ درصد به صندوق واریز شد، در سال ۱۳۹۱ نیز این روند ادامه داشت و سه درصد دیگر اضافه و ۲۳ درصد پرداخت شد، اما در همان سال دولت دهم دست به برداشت ۲٫۷ میلیارد دلار از صندوق توسعه ملی زد که به عنوان عیدانه به هر ایرانی حدود ۸۰ میلیون برای پوشش شرایط سخت اقتصادی پرداخت کرد و در نتیجه آن دولت بدهکار صندوق شد، از این رو قرار شد تا در سه سال متوالی دولت در کنار پرداخت سهم سالانه صندوق، دو درصد دیگر هم برای تسویه بدهی عیدانه بپردازد. در سال ۱۳۹۲ سهم صندوق سه درصد دیگر اضافه و به ۲۶ درصد رسید که کنار آن دو درصد عیدانه هم در بودجه تکلیف شد و در مجموع در این سال ۲۸ درصد واریز شد. در سال ۱۳۹۳ هم این گونه پیش رفت که در کنار سهم صندوق که به ۲۹ درصد رسید دو درصد دیگر عیدانه هم برای سال دوم پرداخت و در مجموع دولت باید ۲۱ درصد در آمد نفتی را به صندوق توسعه ملی واریزی می کرد.



در سال ۱۳۹۴ جریان تغییر کرد چرا که دولت با کاهش قیمت نفت در بازار های جهانی مواجه شد و این ریزش قیمت و به دنبال آن کاهش درآمدهای نفتی در نهایت پیشنهاد عدم پرداخت سهم مازاد صندوق توسعه از درآمد نفتی در لایحه بودجه ۱۳۹۴ مطرح شد و سرانجام با موافقت مجلس قرار شد سهم صندوق به ۲۰ درصد کف بر گردد و دو درصد باقی مانده بدهی عیدانه هم دیگر پرداخت نشد، بنابراین در سال ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵ دولت فقط ۲۰ درصد سهم صندوق توسعه ملی را واریز کرد. سال ۱۳۹۶ اولی سالی بود که طبق قانون برنامه ششم توسعه باید روال پرداخت سهم صندوق توسعه ملی تغییر می کرد؛ به طوری که ۳۰ درصد در سال اول واریز و هر سال دو درصد به آن اضافه می شد، بر این اساس در سال ۱۳۹۶ دولت مکلف به پرداخت ۳۰ درصد در صندوق واریز کند و در بودجه آن رایگنجانده، ولی به هر حال با توجه به شرایط موجود که از سویی با تحریم های نفتی مواجه و از سویی دیگر قیمت نفت در نوسان قرار دارد ارائه پیشنهاد کاهش یا ثابت نگه داشتن سهم صندوق امری غیر بعید به نظر نمی رسد و ممکن است مانند سال ۱۳۹۴ یا ۱۳۹۵ تکرار شود. با این حال سالی دیگر ما جز این است که اگر هم سهم صندوق کامل واریز شود، استفاده دولت از منابع آن در طرح ها انجام می شود. این در حالی است که برای سال جاری که ۳۳ درصد در بودجه مصوبه شد، در قانون بودجه و در طول سال طرح های مختلفی در دستور کار قرار گرفت که در آن منابع صندوق مورد استفاده قرار گرفت. انطور که شهیدزاده رئیس صندوق توسعه ملی- اعلام کرده است دولت برای سال جاری طبق قانون ۳۲ درصد مصوب را در هر ماه پرداخت کرده است؛ هر چند که از نیمه دوم سال به دلیل کاهش قیمت نفت و در نتیجه آن کاهش در آمد نفتی این سهم ۳۲ درصدی هم با نوسان مواجه بوده است.

طرح جدید خودروسازها برای خروج از بحران ارائه شد:

آزادسازی قیمت در فضای انحصاری



امین قلعه ای

خودرو و قیمت آن همواره از موضوعات پر مناقشه در فضای کارشناسی و رسانه های کشور بوده است. بسیاری از کارشناسان معتقدند حمایت بی دریغ از صنعت خودرو، به بهانه خود کفایی این صنعت، رویکردی شکست خورده است. آنها می گویند نتیجه نگاه «حمایت بی دریغ» به صنعت نفت؛ تولید خودروهای بی کیفیت با ایمنی و قیمت بالا توسط خودروسازان بوده است. به اعتقاد کارشناسان، خودروسازان در فضای غیر رقابتی حاصل از کشیدن دیوار تعرفه ای، به دور این صنعت، اراده ای برای بهبود کیفیت و ارائه خدمات مناسب به مصرف کنندگان از خود نشان نمی دهند و در نتیجه این رویکرد شاهد بروز نارضایتی های فزاینده از این صنعت در سطح جامعه هستیم. از سوی دیگر متولیان صنعت خودرو شرایط حاصل دخالت دولت ها در قیمت گذاری این کالا و همچنین تحمیل شرایط غیر اقتصادی به این صنعت ارزیابی می کنند.

دعوی تکراری افزایش قیمت

دیگر برای شهروندان ایرانی عادت شده است که به محض وقوع هر بحرانی در اقتصاد ایران خودرو سازان از لزوم افزایش قیمت در رسانه ها سخن بگویند. حال فرقی ندارد که این بحران ناشی از رکود باشد و یا به دنبال ایجاد یک ابر تورم در اقتصاد

ایران اتفاق بیافتد. دو خودرو ساز بزرگ کشور این روزها و بدنبال بحران اقتصادی پیش آمده باز هم خواستار افزایش قیمت شده اند و حتی در مباحثات رسانه ای از آزادسازی قیمت خودرو سخن می گویند. افزایش قیمت خودرو برای خودروسازان به امری تبدیل شده که حتی زیان دهی روزانه آنها نیز برایشان پرسودتر است و به نظر می رسد که این رویه مادامی که قیمت محصولاتشان بالا نرود، ادامه خواهد داشت. ولی بعضی کارشناسان معتقدند که این درخواست خودرو سازان منطقی نبوده و آنها به دلایل مختلف باید خودروهای خود را با قیمت های پایین تر بفروشند؛ ولی دلیل این شرکت ها برای افزایش قیمت چیست؟ پایگاه خبری تحلیلی چرخان در مطلبی تحلیلی در مورد وضعیت خودروسازان می نویسد: «وضعیت این صنعت به قدری وخیم است که خط تولید بعضی از خودروهای نسبتا با کیفیت مانند برلیانس و سراتو عملا متوقف شد که دلیل اصلی این اتفاق عدم برنامه ریزی درست خودروسازو بی توجهی به مشکلات بلندمدت این صنعت، بوده است. شاید برایتان جالب باشد بدانید که این شرکت ها به قدری در برنامه ریزی ناتوان بودند که ایربگ و ای بی اس از سری تولیدات جدید این شرکت ها احتمالا حذف خواهد شد و این یعنی بازگشت به سال هایی که امنیت، اولویتی برای این شرکت ها نداشت». در این میان راه حل مطرح شده از سوی خودروسازان آزادسازی قیمت خودرو و کنار گذاشتن مکانیسم های قیمت گذاری است.

آیا آزادسازی قیمت به صنعت خودرو کمک می کند؟

رئیس انجمن صنایع همگن قطعه سازی در مورد دلایل خودرو سازان در مورد آزادسازی قیمت خودرو می گوید: «طبق بررسی های صورت گرفته خودروها با توجه به میزان ارزیابی که دارند باید بین ۶۰ تا ۸۰ درصد افزایش قیمت داشته باشند. این درصد باید در نظر گرفتن ارز ۹ هزار تومانی است. با درصدیاد شده که همان آزادسازی قیمت ها است، قیمت خودرو در بازار هم کاهش پیدای می کند. به عنوان مثال قیمت ۲۰۶ صندوقدار که در کارخانه ۴۲ میلیون تومان است، با افزایش قیمت مواد اولیه، ارز، قطعه و با توجه به درصد داخلی سازی باید ۶۰ درصد افزایش پیدا کند که براساس این محاسبه، قیمت خودرو به حدود ۶۷ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان می رسد. حال قیمت این خودرو در بازار بین ۷۲ تا ۷۳ میلیون تومان است. از این رو اصلاح قیمت ها در نهایت به نفع مردم خواهد بود.»

محمدرضا نجفی منش، با بیان اینکه طی ماه های اخیر ۹۵ درصد کسانی که خودرو خریداری کردند، برای استفاده شخصی نبوده و تنها با هدف کسب سود بوده است، به طوری که بخش اعظم مردم که در سایت خودروسازان ثبت نام کردند بیش از یک هفته خودرو را نگه نداشتند. وی می افزاید: «به نظر می رسد با شفاف شدن مقوله آزادسازی قیمت خودرو و نفع آن برای مردم و تولید کنندگان، تصمیم سازان با اصلاح قیمت خودرو موافقت کنند.»

ادعای بازگشت ثبات به بازار خودرو در نتیجه شفاف سازی قیمت. در حالی از سوی خودروسازان مطرح می شود که متولیان این صنعت تاکنون هیچ برنامه روشنی برای اصلاح وضعیت اداره آن ارائه نکرده اند

نجفی منش با اشاره به اینکه اگر اصلاح قیمت خودرو اتفاق نیافتد وضعیت بازار با شرایط بدتری روبه رو خواهد شد، یادآور می شود: «طی چند وقت اخیر وضعیت ۷۰ قطعه ساز پایش و براساس آن مشخص شد که آنها ۳۷ درصد تعدیل نیرو داشتند. شرایط تولید کنندگان خودرو و قطعه به هیچ عنوان خوب نیست و وزارت صنعت باید هر چه سریع تر نسبت به اصلاح قیمت ها اقدام کند.»

ادعای بازگشت ثبات به بازار خودرو در نتیجه شفاف سازی قیمت، اما در حالی از سوی خودروسازان مطرح می شود که متولیان این صنعت تاکنون هیچ نقشه روشنی برای اصلاح وضعیت اداره آن ارائه نکرده اند. در حقیقت آنها به طوری که بخش اعظم مردم که در سایت خودروسازان ثبت نام کردند بیش از یک هفته خودرو را نگه نداشتند. وی می افزاید: «به نظر می رسد با شفاف شدن مقوله آزادسازی قیمت خودرو و نفع آن برای مردم و تولید کنندگان، تصمیم سازان با اصلاح قیمت خودرو موافقت کنند.»

انسانی، بهبود کیفیت خودرو و بهبود خدمات پس از فروش ندارد. نماینده مردم شیراز جمعه شب در برنامه مناظره در شبکه یک سیما گفت: «موضوع مهم این است که آزادسازی باید با چه مکانیزمی صورت بگیرد. اگر با شرایط فعلی باشد، طرح موضوع غلط است. به عبارتی در یک فضای انحصاری که تمام مرزها بسته شده و خودروسازان داخلی با خودشان قصد رقابت داشته باشند، درست نیست و یک فضایی است که ۸۰ میلیون را محکوم می کنیم که هر قیمتی که تعیین می شود، شما باید بخريد. علاوه بر این زمانی که واردات بخواد صورت گیرد، باید چند برابر جریمه پرداخت شود. بنابراین اگر آزادسازی قیمت مطرح است باید این آزادسازی شبیه کل جهان صورت گیرد که صنایع خودرویی کشورهای مختلف با هم رقابت می کنند و این رقابت به سمت کاهش قیمت می رود برای این که بتوانند بازار مشتری را جذب کنند. اما اگر همین شرایط فعلی در کشور ادامه یابد، کاملاً نتیجه معکوس خواهیم داشت؛ چرا که احساس رقابت ایجاد نمی شود؛ بنابراین قیمت را تاجایی که می توانند افزایش می دهند.»

بهرام پارسیایی، ادامه داد: «خودروسازان محصول عرضه نکردند تا ببینند بازار چقدر کشش دارد؛ از این رو شاید رانت خوار و دلالی وجود ندارد و رانت خوار خود خودرو ساز است. الان نیز پیشنهاد پنج درصد زیر قیمت بازار را ارائه داده اند که نشان می دهد برنامه ریزی از قبل بوده که قیمت دو گانه به وجود آید. بنابراین بنده مخالف این نحوه آزادسازی وقت اخیر وضعیت ۷۰ قطعه ساز پایش و براساس آن مشخص شد که آنها ۳۷ درصد تعدیل نیرو داشتند. شرایط تولید کنندگان خودرو و قطعه به هیچ عنوان خوب نیست و وزارت صنعت باید هر چه سریع تر نسبت به اصلاح قیمت ها اقدام کند.»

راه حل چیست؟

اقتصاددانان معتقدند که دخالت دولت و از بین بردن رقابت در هر بازاری دست کم در بلندمدت تبعاتی فاجعه بار به همراه خواهد داشت. مرور تحولات مربوط به صنعت خودرو در چهار دهه اخیر و مقایسه بازار آن در ایران با سایر نقاط جهان به روشنی نشان می دهد که ادامه حیات صنعت در ایران بدون تن دادن به ضرورت های اقتصادی تنها به اتلاف منابع و تحمیل هزینه های مالی و جانی به مصرف کنندگان منجر خواهد شد. در این میان سخن گفتن از آزادسازی قیمت ها در شرایط

مرور تحولات مربوط به صنعت خودرو در چهار دهه اخیر و مقایسه بازار آن در ایران با سایر نقاط جهان به روشنی نشان می دهد که ادامه حیات این صنعت در ایران تنها به اتلاف منابع و تحمیل هزینه های مالی و جانی به مصرف کنندگان منجر خواهد شد

انحصاری و در حالی که این صنعت به رغم حمایت های همه جانبه از سوی دولت هرگز موفق به کسب درآمدهای ارزی از طریق صادرات و خلق بازارهای خارجی نشده است، بی هیچ تردید در حکم جفا به شهروندان است. از همین رو باید گفت اصرار به ادامه روش کنونی در اداره صنعت خودرو هرگز به شکوفایی آن کمک نخواهد کرد.

نماینده مردم ساوه و عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس نیز در این زمینه گفت: «طی این ۵۰ سال با صنعت خودرو چه کرده ایم؟ تحریم می شد، کمک کننده شده و بودجه کشور را جبران می کرد. اما الان به جایی رسیده که با دست خودمان و با انحصار، صنعت خودرو نه تنها از بین رفته، بلکه باعث بدبختی خیلی از کسانی که در قطعه سازی بودند، شده است. طبیعی است زمانی که رقابت از جامعه گرفته می شود، آن مجموعه از بین می رود. در این سال ها، مرزها را بسته و ۱۴۰ درصد تعرفه برای واردات خودرو گذاشته شد؛ بنابراین باعث شد که روز به روز کیفیت خودروها پایین تر بیاید. خودرویی که اکنون تولید می شود، خودرویی است که ۲۵ سال پیش از رده خارج شده است.»

محمدرضا منصوری افزود: «همه امکانات در اختیار خودروسازان قرار گرفته است و قیمت برق، گاز و حتی نیروی انسانی آنها کمتر از سایر کشورها است. سوال این است که چرا با همه این امکانات در این سال ها نتوانسته ایم خودرویی تولید کنیم که صادر شود. اگر خودروساز محصول با کیفیت ساخته بود می توانست صادرات کند و با برگشت پول آن از ورشکستگی نجات پیدا کند. چرا در بحث مالی به جایی رسیدیم که خودروساز ما ۵۰ هزار میلیارد تومان بدهی دارد، این فاجعه است. بنابراین هر چه زودتر باید جلوی این فاجعه گرفته شود.»



دولت همراه به نشانی (www.mob.gov.ir) و ورود به گزینه درخواست کارت سوخت المثنی و ثبت اطلاعات است که این سامانه از ۱۵ آذرماه در دسترس عموم قرار گرفته و ثبت اطلاعات در این سامانه رایگان است. روش سوم نیز دریافت و نصب رایگان اپلیکیشن خدمات دولت همراه و ورود به گزینه درخواست کارت سوخت المثنی بود که از دیروز آغاز شد. نسخه های Android و IOS این اپلیکیشن از چهار منبع قابل دریافت است:

- سامانه خدمات همراه دولت (mob.gov.ir)
- ایران اپس (iranapps.ir)
- کافه بازار (cafebazaar.ir)
- اپ استور (appstore.ir)

روش چهارم نیز کد دستوری *۴# است. متقاضیان توجه داشته باشند بر اساس رقم سمت راست شماره تلفن همراه خود که جدول زمان بندی آن پیش از این اعلام شده است، باید برای ثبت نام کارت سوخت المثنی اقدام کنند.

چند نفر موفق به ثبت نام و دریافت کارت سوخت المثنی شدند؟

ثبت نام کارت سوخت المثنی اقدام کنند. در این راستا، زیبا اسماعیلی -سخنگوی شرکت ملی پالایش و پخش فراورده های نفتی- با بیان این که تا کنون سه میلیون و ۵۰۰ هزار نفر به صورت غیر حضوری و از طریق سامانه الکترونیکی و اپلیکیشن خدمات دولت همراه برای دریافت کارت سوخت دیگر کرده اند، به ایسنا گفت: از این تعداد ۵۰۰ هزار نفر بر اساس زمان بندی که براساس رقم تلفن همراه تعیین شده بود، به درستی مراجعه کرده و به طور کلی ۱۵۵ هزار نفر از این طریق ثبت نام موفق و نهایی داشتند.

وی با اشاره به ثبت نام از طریق کد دستوری *۴# اظهار کرد: به طور کلی ۱۵ هزار نفر هم از طریق این کد ثبت نام موفق داشته اند. به عبارت دیگر آمار افرادی که موفق شدند درخواست خود را برای دریافت کارت سوخت المثنی با موفقیت ثبت کنند؛ تاکنون ۱۷۰ هزار نفر بوده است. تعداد ثبت

آخرین آمار حاکی است که از هفته گذشته که فرایند ثبت نام کارت سوخت المثنی آغاز شده، سه میلیون و ۵۰۰ هزار نفر برای دریافت کارت سوخت به سامانه الکترونیکی و اپلیکیشن خدمات دولت همراه مراجعه کردند که از این تعداد ۱۵۵ هزار نفر ثبت نام موفق داشتند. از سوی دیگر درخواست ۱۵ هزار نفر که از طریق کد دستوری *۴# اقدام کرده اند، موفق بوده و به صورت حضوری اقدام کرده اند نیز ۱۵۰ هزار نفر اعلام شده است. بنابراین در مجموع درخواست ۳۲۰ هزار نفر موفق بوده است. به گزارش ایسنا، شنبه هفته گذشته بود که فرایند ثبت نام کارت سوخت اقدام کرده اند، موفق بوده و تعداد ثبت نام موفق افرادی که به صورت حضوری اقدام کرده اند نیز ۱۵۰ هزار نفر اعلام شده است. بنابراین در مجموع درخواست ۳۲۰ هزار نفر موفق بوده است. به گزارش ایسنا، شنبه هفته گذشته بود که فرایند ثبت نام کارت سوخت المثنی آغاز شد و از روز دوشنبه، پنجم آذرماه سامانه الکترونیکی و اپلیکیشن خدمات دولت همراه برای ثبت نام در اختیار مردم قرار گرفت. هم چنین از ششم آذرماه متقاضیان می توانستند از طریق کد دستوری *۴# برای