

آرمان ملی: مرکز پژوهش‌های مجلس از کمبود شدید ناوگان با ظرفیت کمتر از ۱۲۰۰ صندلی در صنعت هوایی، سهم ۱۰۰ درصدی ۴۵ فرودگاه در صنعت هوایی و ضرورت تغییر الگوی فعلی شبکه حمل‌ونقل هوایی کشور با هدف افزایش بهره‌وری خبر داد. آمار منتشر شده از رشد منفی حمل‌ونقل هوایی ایران در سال ۲۰۱۹ (مشابه شرایط اقتصادی کشور در آن سال) و جایگاه چهارم کشور در بین کشورهای منطقه غرب آسیا (طبق منطقه‌بندی یاتا) از حیث فراوانی مسافران داخلی و بین‌المللی (به‌جز مسافران اتصالی) حکایت دارد. این در حالی است که ایران از نظر جمعیتی نخستین کشور بین ۱۱ کشور یاد شده بوده و از منظر تولید ناخالص داخلی پس از عربستان سعودی دومین کشور است. اگرچه سرمایه‌گذاری انجام شده در بخش حمل‌ونقل هوایی ایران، متناسب با اهمیت و نقش راهبردی آن نیست، آمار موجود نشان می‌دهد که از ظرفیت‌های موجود این بخش نیز استفاده مناسبی انجام نمی‌شود و از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در سال‌های گذشته بهره‌گیری لازم به‌عمل نیامده است. در سال ۱۳۹۸ از بین ۶۰ فرودگاه با کاربری تجاری کشور، ۱۵ فرودگاه سهم ۹۰ درصدی از جابه‌جایی مسافر داشته و ۴۵ فرودگاه دیگر در مجموع سهمی برابر ۱۰ درصد داشته‌اند. حال آنکه سهم ما بین فرودگاه‌های کم‌مسافر با یکی از دو فرودگاه اصلی تهران یا مشهد مسیر پروازی فقط با هدف اتصال شهرهای مبدأ – مقصد برقرار است و تکمیل شبکه و افزایش دسترس‌پذیری کل شبکه مدنظر نبوده است. وضعیت استفاده از زیرساخت‌های فرودگاهی موجود در کشور از تعداد زیاد فرودگاه‌های بدون استفاده یا با حداقل عملکرد در کشور از یکسو و خیل مسافران و صاحبان کالا که برای رسیدن به مقصد نهایی پرواز مناسبی برایشان وجود ندارد یا روزهای متنامدی باید منتظر نخستین پرواز بمانند، حکایت دارد. این وضعیت از مصادیق عدم بهره‌برداری مناسب از زیرساخت‌های موجود صنعت هوایی کشور است. از عوامل مهم در میزان استفاده از زیرساخت‌های این بخش و بهره‌وری این صنعت، نوع طراحی شبکه هوایی کشور است. تغییر الگوی فعلی شبکه حمل‌ونقل هوایی کشور می‌تواند نقش بسزایی در افزایش بهره‌وری ایفا کند که در این گزارش به اجمال بررسی شده است. یکی از مهم‌ترین شاخص‌های رشد اقتصادی هر کشور، وضعیت رشد حمل‌ونقل هوایی آن است. با وجود اهمیت این موضوع، داده‌های گردآوری شده نشان‌دهنده سهم بسیار اندک بخش هوایی در جابه‌جایی مسافران کشور است. براساس داده‌های گردآوری شده در سال ۱۳۹۴ از راستای آخرین مطالعات موجود از طرح جامع حمل‌ونقل کشور، شیوه‌های جادایی، ریلی و هوایی به ترتیب ۹۷/۷، ۱/۲ و ۱/۱ درصد از سهم جابه‌جایی مسافران کشور را به‌خود اختصاص داده‌اند. این وضعیت تا به امروز نیز تغییر قابل توجهی نداشته است. در حالی که ارتباط تنگاتنگ میان دو شاخص رشد تولید ناخالص داخلی و رشد مسافر – کیلومتر درآمداً جهانی را در بیست سال گذشته نشان می‌دهد. در این گزارش شرکت فرودگاه‌ها برای اصلاح زیرساخت‌های فرودگاهی موردنیاز تشویق می‌شود و آمده است: الگوی رشد فرودگاه‌های کشور تاکنون براساس شبکه نقطه به نقطه بوده است. از این‌رو سطوح پروازی و سان‌های ترانزیت فرودگاه‌ها متناسب با پردازش مسافران ورودی/خروجی طراحی و اجرا شده است. لازم است بازنگری جهت تعریف جریان‌های مسافری، مدیریت گیت‌ها و فضاهای پایانه‌ای با هدف تسهیل در پردازش مسافران اتصالی صورت پذیرد. باز تعریف رابطه فرودگاه قطب و شرکت هواپیمایی مستقر در آن نیز از دیگر راهکارها توصیف شده است. مهم‌ترین عامل توسعه شبکه H&S، ارتباط تنگاتنگ و هماهنگ فرودگاه قطب و شرکت‌های هواپیمایی مستقر در آن است. اکنون شهرهای تهران، مشهد، تبریز، شیراز، اصفهان، کرمان و اهواز به‌عنوان پایگاه شرکت‌های هواپیمایی ایفای نقش می‌کنند، حال آنکه در تهیه مطالعات طرح جامع این فرودگاه‌ها، کمتر از نقطه‌نظرات و نیازهای شرکت‌های هواپیمایی مستقر، استفاده شده است. همچنین تعامل کافی با فرودگاه‌ها در توزیع فعالیت‌های مرتبط با تقاضاست. ممکن است تقاضا در برخی مسیرها به میزان کافی نباشد که بهره‌گیری از ناوگان با ظرفیت کمتر از ۸۰۰ صندلی در این مسیرها پیشنهاد می‌شود. هر چند سرنانه ناوگان هوایی کشور نسبت به میانگین جهانی و در قیاس با کشورهایی با پایین‌ترین تر است، اما با مقایسه سهم انواع ناوگان با توجه به ظرفیت‌شان، کمبود شدید ناوگان با ظرفیت کمتر از ۱۲۰۰ صندلی مشاهده می‌شود (در دو کلاس ۸۰۰ تا ۱۲۰۰ و ۵۰۰ تا ۸۰۰ صندلی) که لازم است در برنامه‌ریزی‌های کلان صنعت صدور کشور، علاوه بر این ناوگان مناسب برای پاسخگویی به تقاضای بین برخی فرودگاه‌های اقماری تا قطب، کمتر از ۵۰۰ صندلی خواهد بود که با توجه به قیمت تمام‌شده بالای هر ساعت پرواز برای یک صندلی در پروازهای کوچک‌تر، صرفه اقتصادی پایین‌تری دارد.

گزارش «آرمان ملی» از تبعات اجرای طرح «درج قیمت تولید»:

«درج قیمت» کالاها را ارزان نکرد

هشدار گرانی صنوف برای توقف «درج قیمت تولید»

آرمان ملی: طرح «درج قیمت تولیدکننده» بر روی کالاهای تولیدی تعدادی از گروه‌ها و رسته‌های کالایی در حالی به اجرا گذاشته شد و وزیر صمت به همراه معاونان با خلافتانه خواندن این طرح آن را عملی در کاهش قیمت ۱۵۰۰ قلم کالا عنوان کردند که بررسی‌های میدانی از سطح واحدی‌های فروش نشان می‌دهد نه تنها کاهش قیمتی در هیچ یک از کالاهای صورت نگرفته بلکه به دلیل سردرگمی مصرف‌کننده و فروشندگان در تعیین قیمت‌ها به تنش‌های بازار دامن زده‌است.

موضوعی که در آستانه اجرای فاز چهارم این طرح ۱۲ تشکل صنفی و تولید در نامه‌ای به رئیس‌جمهور خواستار توقف موقت این طرح به دلیل آنچه عدم دیده شدن سود کامل زنجیره توزیع و احتمال شکل‌گیری بحران کمبود آن هم با نزدیک شدن به ایام نوروز و ماه مبارک رمضان شده‌اند در واقع اگرچه وزارت صمت قصد داشته با شفاف‌سازی و اعلام قیمت تمام‌شده تولید از حرکت‌های خودش مردم در حذف لایه‌های پنهان توزیع که به افزایش قیمت‌ها دامن می‌زند کمک کند اما آنچه در این میان حائز اهمیت بوده و متأسفانه مورد توجه سیاست‌گذار قرار نگرفته برخورداری اکثر شرکت‌های بزرگ تولیدی از نظام توزیع اختصاصی است تا از این طریق حاشیه سود خود را افزایش دهند حال با این طرح و حذف بخش بزرگی از سوی تولیدکنندگان بزرگ شاهد هشدار تشکل‌هایی هستیم که از گرانی احتمال کمبود توزیع کالا خبر می‌دهند که بیانگر سیاست این گروه از تولیدکنندگان برای برهم زدن تعادل بازار و امتیازگیری از دولت هستند. موضوعی که به نظر می‌رسد به نوعی نیز موفق بوده به گونه‌ای که رئیس سازمان حمایت ملی نامه‌ای به برخی تشکل‌ها اعلام کرده که از این پس علاوه بر درج قیمت تولید باید قیمت مصرف‌کننده را نیز بر کالاهای خود درج کنند که به نوعی عقب نشینی وزارت صمت و چراغ سبزی بوده که احتمالاً به سایر کالاهای نیز گسترش خواهد یافت.

حذف نظام توزیع شرکت‌ها

رشد منفی شاخصه‌های کلان اقتصادی به همراه افزایش نرخ پایه پولی که اثر خود را به صورت رشد نرخ تورم در اقتصاد نمایان می‌کند باعث شد تا سید ابراهیم رئیسی رئیس‌جمهور دولت سیزدهم به کابینه خود دستور کنترل و نظارت بر افزایش قیمت کالاها را صادر کند. پس از این دستور وزارت صمت طرحی را به اجرا گذاشته و تعبیر خلافتانه را برای آن به کار برد که بر اساس آن با درج قیمت تولید بر روی کالاهای قرار بود واحدهای فروشگاهی با احتساب سود خود نسبت فروش این کالاهای اقدام کنند تا از این طریق دولت بتواند با نشان دادن شفاف قیمتی تولید را واحد فروش از ظرفیت‌های خود خارج جامعه برای مقابله با لایه‌های پنهان واسطه‌گری مقابله کند. این طرح که به اذعان متولیان آن در سایر کشورها نیز به اجرا گذاشته و اثرات موفقی هم داشته در همین بازه اندک توانسته به کنترل و کاهش قیمت‌ها در بازار کمک کند به گونه‌ای که فاطمی‌امین در اظهارات خود از کاهش قیمت ۱۵۰۰ قلم کالا با اجرای طرح درج قیمت تولید کننده خبر داد. البته این اظهارات در آن زمان با واکنش‌های مختلفی همراه شد به گونه‌ای که بررسی‌های «آرمان ملی» از فروشگاه‌های سطح شهر برای تغییرات قیمتی کالاهای مشمول طرح نشان داد بر خلاف اعلام وزیر صمت نه تنها کالایی با کاهش قیمت مواجه نشده بلکه کمبود عرضه به افزایش قیمت در برخی از کالاهای نیز منجر شده و از سوی دیگر سردرگمی و تنش را برای واحدهای فروش و مصرف‌کنندگان

به همراه داشته است. در واقع، دولت بدون توجه به مکانیزم‌های تغییر قیمت از یکسو و عوامل اقتصادی که به طور طبیعی نوسان قیمتی را ایجاد می‌کنند از سوی دیگر اقدام به اجرای طرح‌هایی می‌کند تا به صورت دستوری و با بگیر و ببند بازار را آرام نگاه دارد؛ اما به مرور نه‌ذی نفعان این طرح‌ها از اجرای آن راضی می‌شوند و نه تولیدکنندگان همراهی جدی با تداوم اجرای آن صورت می‌دهند و در نتیجه، کار با متوقف می‌ماند و یا به دست دلالتان و واسطه‌گرانی سپرده می‌شود که برای بازار ندندان نیز کرده‌اند. در واقع دولت در این طرح معتقد است کالاهای در بازار نباید بیش از ۳۰ درصد با قیمت تولیدکننده فاصله داشته باشد؛ در غیر این صورت واحدهای متخلف مشمول جریمه خواهند شد. اما آن چیزی که از نگاه متولیان این طرح مغفول مانده علاوه بر نادیده گرفتن فاکتورهای اقتصادی موثر در تغییرات قیمتی نظام توزیع اختصاصی است که اکثر شرکت‌های تولیدکننده به ویژه در حوزه صنایع غذایی از آن بهره می‌گیرند. در این رابطه بررسی‌ها نشان می‌دهد شرکت‌های تولیدکننده که اکثر در زیر تیغ قیمت‌گذاری دستوری سازمان حمایت قرار دارند در حالی از قیمت‌های تحمیلی دولت تمکین می‌کنند که برای افزایش حاشیه سود خود نظام توزیع اختصاصی را در داخل مجموعه تعریف کرده‌اند تا با حذف بخشی از واسطه‌گران توزیع و افزایش حاشیه سود، تولید با توجه اقتصادی تداوم یابد. این حذف این سیستم از چرخه توزیع و تعباتی که با حذف کاهش سود خودنمایی می‌کند باعث شده تا ۱۲ تشکل در نامه‌ای به رئیس‌جمهور و با عنوان اینکه اجرای این طرح در آستانه نوروز و ماهمبارک رمضان می‌تواند به کمبود کالا و گرانی دامن زند خواستار توقف موقتی طرح شوند. نامه‌ای که فارغ از آنکه موید حذف سود این گروه از سود توزیع است اما در بطن آن هشدار می‌است که از سیاست صاحبان صنایع بزرگ برای برهم زدن تعادل بازار و ایجاد گرانی کاذب خبر می‌دهد. موضوعی که به نظر می‌رسد به نوعی موثر واقع شده به گونه‌ای که رئیس سازمان حمایت از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان در نامه‌ای به تشکل‌ها از لزوم درج همزمان قیمت تولید و مصرف خبر داده است.

درج همزمان قیمت تولید و مصرف

عباس تابش طی نامه‌ای به رئیس کانون انجمن‌های صنایع غذایی، رئیس اتحادیه تولیدکنندگان و صادرکنندگان انواع حبوبات و فرآورده‌های حبیب شده بر پایه ذرت و رئیس انجمن صنفی صنایع بیسکویت، شیرینی و شکلات ایران با اشاره به بخشنامه قبلی درباره اجرای مرحله چهارم پروژه شفاف‌سازی قیمت از طریق درج قیمت تولیدکننده انواع کیک، کلوچه، بیسکویت، چیپس، پفک و موارد مشابه از ۲۳ به‌همین‌ما اعلام کرده که با توجه به تنوع و تکثر کالاهای یاد شده و با توجه به درخواست واحدهای فعال در آن حوزه، کلیه واحدهای تولیدی – وارداتی این محصولات باید بر اساس ضوابط قیمت‌گذاری این

بررسی‌ها از تحولات بازار مسکن نشان می‌دهد:

افزایش اجاره‌بها برای چندمین بار؛ فشار بر مستاجران بیشتر می‌شود



پادآور شد: این مساله را در جریان وقوع سیل سال ۸۹ در استان لرستان داشتیم که بعد از تهران بیشترین میزان افزایش اجاره‌بها در شهر خرم‌آباد اتفاق افتاد به دلیل خیل عظیمی از مردم که خانه‌های خودشان را ترک کردند و در نزدیک‌ترین جایی که به آن دسترسی داشتند یعنی مرکز استان ساکن شدند. عبدالله درباره خانه‌های خالی و تاثیر آن در بازار اجاره مسکن نیز گفت: گرچه درباره مضرات وجود خانه‌های خالی حرف زده می‌شود، اما در خیلی از مناطق باید یک میز آن را ذخیره مسکن را داشته باشیم که بتواند در مواقع بحرانی از این افزایش قیمت‌های ناگهانی جلوگیری کند. او تأکید کرد: به همین دلیل پیشنهاد می‌کنیم باید در نوار شرقی کشور حتماً این مساله دیده شود. تمام موارد نقل و انتقالات در آنجا ثبت شود. کارشناس مرکز پژوهش‌های مجلس تأکید

در شهر جدید رامشار که بین زابل و زاهدان است، پیش‌بینی شده است. او پیش‌تر درباره راهکارهای کنترل بازار اجاره مسکن گفته بود: در قانون جهش تولید مسکن، بحث قانونی شدن اخذ کد رهگیری دیده شده است، قبلاً هم این موضوع ابلاغ شده بود اما به‌دلیل اینکه زمینه قانونی نداشت و معایب فراوان ثبت بود، مورد ایراد دیوان عدالت اداری قرار گرفته بود. او بیان اینکه الان اخذ کد رهگیری اختیاری است، افزود: خوشبختانه با اصراری که صورت گرفت و با وجود مخالفت خیلی از دوستان، اخذ کد رهگیری الزامی شده است. او در پاسخ به دلیل مخالفت با الزام قانونی اخذ کد رهگیری، گفت: اینها معتقد بودند باید قانون ثبت احیا شود و یک سامانه واحدی شکل بگیرد که تمام موارد نقل و انتقالات در آنجا ثبت شود. کارشناس مرکز پژوهش‌های مجلس تأکید



سازمان و لحاظ ضرایب سود مصوب، علاوه بر درج قیمت تولیدکننده یا واردکننده، قیمت مصرف‌کننده را نیز روی بسته‌بندی کالاها درج کنند. بر اساس این نامه قیمت تولیدکننده یا واردکننده شامل هزینه‌ها و سود قانونی واحدهای تولیدی – وارداتی با احتساب مالیات بر ارزش افزوده است و قیمت مصرف‌کننده با احتساب ضرایب مصوب شبکه توزیع و عرضه محاسبه می‌شود.

تسری درج قیمت تولید

علی نقیب عضو اتاق بازرگانی تهران در این رابطه می‌گوید: درج قیمت تولیدکننده روی کالا برای فروشگاه‌های زنجیره‌ای مشکلی ایجاد نمی‌کند اما ۲۰۰ هزار واحد صنفی کوچک و متوسط این موضوع نیازمند ویرساخت است. وی افزود: بخشنامه درج قیمت تولیدکننده روی کالا، در دو برگ صادر و در همین دو برگ هم موضوع بخشنامه برای همه کالا تعمیم داده شده است و بر اساس آن تقریباً همه تولیدکنندگان کالاهای مختلف شده‌اند که قیمت تولیدکننده را بر روی کالا درج کنند. نقیب ادامه داد: بر اساس بخشنامه مراکز فروش کالا از جمله فروشگاه‌های زنجیره‌ای یا واحدهای صنفی عرضه‌کننده باید از این پس بر اساس درصد مشخصی قیمت مصرف‌کننده را در فروشگاه عرضه‌کننده تعیین کنند. این امکان برای فروشگاه‌های زنجیره‌ای وجود دارد اما به نظر می‌رسد در رابطه با حدود ۲۰۰ هزار واحد صنفی کوچک امکان‌پذیر نباشد و اجرای آن با مشکلاتی مواجه شود و مشکلاتی را برای مصرف‌کنندگان عام به‌وجود خواهد آورد. این فعال اقتصادی بیان کرد: شرکت‌های بزرگ معمولاً دارای واحدهای بخش هستند لذا اجرای این بخشنامه مشکلاتی را برای آنها به‌وجود نمی‌آورد، اما شرکت‌های کوچک برای حضور در بازار مجبور به ارائه یکسری تخفیف‌ها یا فروش کالا به‌صورت اعتباری هستند، لذا بر اساس این بخشنامه نمی‌توانند با شرکت‌های بزرگ رقابت کنند. نقیب گفت: همچنین درصدهایی که به‌عنوان سود توزیع‌کننده نسبت به قیمت تولیدکننده در نظر گرفته شده است کارشناسی شده نیست زیرا بر اساس این بخشنامه سود برای بخش سراسری ۱۰ درصد، منطقه‌ای ۷ درصد و استانی ۵ درصد درنظر گرفته شده با توجه به هزینه‌های لجستیک چنین چیزی امکان‌پذیر نیست و هزینه‌هایدرستی محاسبه نشده است. وی گفت: انتظار این است که تا قبل از بروز مشکلات، وزارت صمت در مورد بخشنامه درج قیمت تولیدکننده بر روی کالاهای به‌جای درج قیمت مصرف‌کننده بازنگری انجام دهد. هزینه‌های لجستیک برای کالاهای گران‌قیمت یک درصد قیمت تمام‌شده کالا باشد اما هزینه حمل کالاهای ارزان‌قیمت مثل نوشابه‌ها یا آب معدنی حدود ۱۰ درصد است.

صندوق ذخیره

در خدمت هزینه‌های دولت!

آرمان ملی: گزارش برداشت‌های دولتی از صندوق توسعه ملی هر بار قابل تأمل‌تر می‌شود؛ در حال حاضر دولت شش میلیارد دلار بابت وام‌های دریافتی برای طرح‌های خود به صندوق بدهکار است که این بیش از معوقات بخش‌های غیردولتی است، آن هم وقتی حتی استفاده دولت از این منابع ممنوع است، حساب بدهی چند میلیارد دلاری ناشی از برداشت‌های بوجه‌ای هم که جداسد و برگشتی در کار نیست. اساسنامه صندوق توسعه ملی اختصاصی منابع آن به دولت را تأیید نکرده و تأکید هم بر این بوده است که منابع باید به بخش‌های خصوصی، تعاونی و بنگاه‌های اقتصادی متعلق به موسسات عمومی غیردولتی جهت تولید و توسعه سرمایه‌گذاری در قالب تسهیلات پرداخت شود، البته با تأکید بر اینکه استفاده از این منابع برای اعتبارات هزینه‌ای و پروژه‌های عمرانی و بازپرداخت بدهی‌های دولت به هر شکلی ممنوع است. گزارش و آمار رسمی صندوق توسعه ملی نشان داده است که بر عکس آن چه در اساسنامه آمده، نه تنها دولت از منابع استفاده کرد بلکه سهمی بیشتر از بخش‌های غیر دولتی را هم برده است؛ به طوری که در این سال‌ها ۵۰ درصد منابع صندوق عملاً در اختیار دولت بوده و فقط ۴۰ درصد به بخش‌های تعیین شده در اساسنامه اختصاص پیدا کرده است. اما در این رابطه دو مورد مطرح است منابعی که دولت طی سال‌های اخیر در قالب بوجه‌ها و با دریافت مجوز برداشت کرده و منابعی که برای طرح‌ها و پروژه‌های خود به هر حال بر اساس مصوباتی در این رابطه دریافت کرده است. اطلاعات دریافتی ایسنا از صندوق توسعه ملی نشان می‌دهد که تسهیلات معوق صندوق در حال حاضر به ۱۰ میلیارد دلار می‌رسد، اما جالب اینجاست که از این رقم شش میلیارد دلار مربوط به بخش‌های دولتی و چهار میلیارد دلار برای بخش خصوصی است، یعنی عملاً توزان توزیع تسهیلات صندوق به‌هم ریخته است و دولتی که نباید سهمی از آن برای پروژه‌های خود برده، بیشتر هم برده و بیشتر هم بدهکار است. این در حالی است که دولت تاکنون بابت این بدهی هیچ پرداختی نداشته است. در کنار منابعی که دولت برای طرح‌های خود از صندوق تسهیلات گرفته در چند سال گذشته همواره از سهم سالانه صندوق توسعه ملی در درآمدهای نفتی، با دریافت مجوز، حداقل و در حد ۲۰ درصد را برداشت کرده و مازاد را برای جریان کسری بوجه‌برداشت کرده است؛ به طوری که در ادامه این روند برای سال آینده درخواست برداشت ۲۰ درصد از ۴۰ درصد سهم صندوق را در بوجه‌ارائه کرده که در این میان بیش‌ترین برداشت در سال‌های گذشته است، ولی فعلاً موافقتی با آن انجام نشده است. اما در این سال‌ها دولت بازپرداختی بابت برداشت‌های بوجه‌ای نداشت است، این در حالی است که در جریان تصویب قانون بوجه‌ها ۱۴۰۰، دستور مقام معظم رهبری در پاسخ دولت از منابع نفتی امسال مشروط و برگشت تسهیلات معوق به آن تکلیف شد. در آن زمان اعلام سازمان برنامه و بودجه به ایسنا از این حکایت داشت که دولت بابت منابع دریافتی از صندوق حدود ۱۰ میلیارد دلار بدهی دارد که در سال ۱۴۰۰ سررسید می‌شد، اما با توجه به شرایط خاص درآمدی دولت، وضعیت اعتبارات و تصمیم هیات امنای صندوق توسعه ملی قرار شد بازپرداخت این بدهی تا شهریور ۱۴۰۱ امهال شود با این حال مقرر شد حدود ۲۰۰۰ میلیارد تومان از این بدهی معوق در سال ۱۴۰۰ پرداخت شود. با این حال بررسی‌ها نشان می‌دهد که دولت همچنان برای بازپرداخت این بدهی خود به صندوق توسعه ملی نیز اقدام قابل توجهی نکرده است. چندی پیش نقیب، رئیس هیات عامل صندوق توسعه ملی با انتقاد از رویه دولت‌ها در برداشت منابع صندوق توسعه ملی گفته بود که طبق اساسنامه نباید صندوق پولی به دولت بدهد، ولی به هر حال در مقاطعی بر اساس مجوزهای دریافتی این منابع برداشت شده است. ولی صندوق طی کتابچه‌ای با مراجع بالادستی اعلام کرده که برداشت‌های دولت از صندوق را تسهیلات محسوب و باید تمامی آن را برگرداند. او گفته بود که با وجود منابعی که از صندوق توسعه ملی برداشت شده ظاهراً صندوق در رده آخر تسویه بدهی‌ها قرار دارد، این اعلام رئیس هیات عامل صندوق توسعه ملی و عملکرد دولت در برداشت و بازپرداخت منابع از ذخیره ارزی نشان‌دهنده بی‌توجهی دولت‌ها به اهمیت حفظ منابع آن و بکارگیری در مسیر قانونی تعیین شده است.

وام تسهیلات مسکن گران‌تر شد

آرمان ملی: اوراق تسهیلات مسکن در معاملات امروز از مرز ۱۵۰ هزار تومان عبور کرد و رکورد جدید از خود به ثبت رساند. اوراق تسهیلات مسکن در معاملات امروز چهارشنبه ۲۰ بهمن فرابورس با عبور از مرز ۱۵۰ هزار تومان در هر برگ برای نخستین بار در تاریخ این اوراق، رکوردشکنی کرد و به حدود ۳۰ درصد ارزش هر برگ ۵۰۰ هزار تومانی رسید. به گفته مسئولان بانک عامل بخش مسکن، عامل این اتفاق، نوسان گیری دلالتان و سفته‌بازان بازار سرمایه از اوراق تسهیلات مسکن در روزهای است که سایر نهادهای بورسی با سوددهی بالایی روبه‌رو نیستند. این در حالی است که بر اساس اعلام فرابورس، قرار است از روز شنبه ۲۲ بهمن نوسان گیری اوراق تسهیلات مسکن (امکان فعالیت همزمان در سمت خرید و فروش معاملات این اوراق بهادار توسط مشتریان، ممنوع خواهد بود. همچنین پیش از این محدود حسن‌اعلمداری عضو هیات‌مدیره بانک عامل بخش مسکن از درخواست این بانک از فرابورس برای کاهش دامنه نوسان اوراق تسهیلات مسکن از مثبت منفی ۵ به ۱ درصد خبر داده بود، اما تاکنون فرابورس با این درخواست بانک تخصصی بخش مسکن موافقت نکرده است. از دیگر اقدامات بانک عامل بخش مسکن برای کاهش هزینه‌های دریافت تسهیلات مسکن، امکان تقاضای وام خرید مسکن از سوی خریداران به صورت نیم‌بها (نیمی از وام با واریز و نیمی دیگر از محل سیررده‌های بانک عامل بخش مسکن) است. با ارقام امروز اوراق تسهیلات مسکن، هزینه دریافت وام ۴۸۰ میلیون تومانی زوجین تهران در صورت خرید ۹۶۰ برگ به ۱۴۴ میلیون تومان و در صورت خرید ۴۸۰ برگ (طرح وام نیم‌بها) ۷۲ میلیون تومان (مسکن) خواهد بود. همچنین مجردهای تهرانی برای دریافت تسهیلات ۲۸۰ میلیون تومانی مسکن در صورت متقاضی دریافت کل تسهیلات از محل اوراق باید ۵۶۰ برگ به‌هم قیمت ۸۴ میلیون تومان و در صورت استفاده از تسهیلات مسکن ۷۲ میلیون تومان است. همچنین تومانی تهرانی برای دریافت تسهیلات ۲۸۰ میلیون تومانی مسکن در صورت متقاضی دریافت کل تسهیلات از محل اوراق و اوراق و نیم دیگر از محل منابع داخلی بانک مذکور تا پایان به‌همین امسال تعدید شده است.