اقتصاد بین‌الملل

در آمد روسیه از صادرات نفتی در آستانه نصف شدن

آرمان‌ملی: تحریم نفتی که اتحادیه اروپا سرگرم برنامه‌ریزی برای اعمال علیه روسیه است، باعث از دست رفتن نیمی از درآمد این کشور خواهد شد. تحریم نفتی اتحادیه اروپا علیه روسیه هنوز نهایی نشده و بعید است به همین زودی آنطور که اوکراین می‌خواهد، نهایی شود، زیرا اتحادیه اروپا یک چهارم از نفت خود را از روسیه دریافت می‌کند. اتحادیه اروپا به همراه آمریکا در پی حمله نظامی روسیه به اوکراین، تحریم‌های گسترده‌ای را علیه مسکو اعمال کرده است. در حالی که صنعت نفت و گاز روسیه درست مانند صنایع ایران و ونزوئلا هدف آشکار تحریم‌ها بوده اما تنها اقدامی که تاکنون انجام شده است از سوی آمریکا و انگلیس بوده است که ممنوعیت واردات نفت روسیه را اعلام کرده‌اند، اما بلافاصله آن را اجرایی نکرده‌اند. اتحادیه اروپا هدف فشارهای گسترده‌ای از سوی دولت اوکراین قرار گرفته تا نفت و گاز روسیه را تحریم کند و بر مبنای اظهارات عمومی مقامات اروپایی مختلف، متعهد شده است این اقدام را در مقطعی انجام دهد. در این بین، روسیه به فروش نفت و گاز به کل اروپا ادامه می‌دهد، هرچند که بسیاری از خریداران نفت اروپایی به تحریم خودخواسته دست زده و خرید هیدروکربن روسیه را کاهش داده‌اند. حتی بدون تحریم نفت، صنعت نفت روسیه با تاثیر کامل تحریم‌ها روبه‌روست. ولادیمیر پوتین اذعان کرده که تحریم‌ها روی فعالیت‌های عادی این صنعت تاثیر گذاشته و اعلام کرده که روسیه باید بخشی از صادرات نفتش را از اروپا به آسیا گسیل کند. با این حال اینکه این آسیب تا چه حد شدید بوده و در صورت تحریم کامل واردات نفت روسیه به اتحادیه اروپا تا چه حد شدید خواهد بود، هنوز نامعلوم است. هفته جاری میخائیل خودورکوفسکی، صریح‌ترین منتقد کرملین گفت: اگر پوتین جریان صادرات نفت و گاز را از اروپا به بازارهای آسیایی تغییر دهد، بیش از نیمی از درآمدش از دست می‌رود. وی همچنین گفت: تحت چنین شرایطی آیا پوتین قادر خواهد بود به جنگ ادامه دهد و چه مدت می‌تواند تحت این شرایط به جنگ ادامه دهد. گفتن آن دشوار است اما تصور می‌کنم ضربه بسیار جدی باشد. روسیه سومین تولیدکننده بزرگ نفت خام در جهان و بزرگ‌ترین صادرکننده نفت و فرآورده‌های نفتی است. پیش از نخستین موج تحریم‌ها، بیش از نیمی از صادرات نفت روسیه به اتحادیه اروپا می‌رفت. از آن زمان میزان نفت روسیه که به اتحادیه اروپا می‌رود، کاهش پیدا کرده است و طبق اعلام آژانس بین‌المللی انرژی، صادرات روسیه ماه آینده کاهش بیشتری پیدا می‌کند و به دلیل تعطیلی چاه‌های نفت، این کاهش به ۳ میلیون بشکه در روز می‌رسد. چنین کاهش قابل توجه میزان تولید در مسکو ملموس خواهد بود و این حس به هیچ وجه خوشایند نیست. با این حال تحریم فوری و کامل واردات نفت روسیه در اتحادیه اروپا از این هم ناخوشایندتر خواهد بود زیرا این بلوک باید تامین کنندگان دیگری پیدا کند تا بتوانند جای نفت روسیه را بگیرند. دولت‌های اروپایی در حال حاضر اقداماتی شامل قیمت‌های بالاتر سوخت را اتخاذ کرده‌اند تا به مردم‌شان برای رویارویی با افزایش قیمت‌های انرژی کمک کنند. به عنوان مثال تخفیف‌های قابل توجه قیمت‌های بنزین و دیزل در فرانسه، ایتالیا و اسپانیا به اجرا درآمد و هلند نرخ مالیات را برای کاستن از فشار قیمت بالای سوخت، کاهش داده است. بر اساس گزارش اویل پرایس، با این حال اگر تحریم کامل اجرایی شود، همه این موارد هیچ به نظر می‌رسند. مهم‌تر از همه، اتحادیه اروپا باید جایگزینی برای بیش از سه میلیون بشکه در روز نفت و سوخت پیدا کند و منابع آن را سریع باید پیدا کند. این منطقه خرید نفت آمریکا را افزایش داده است اما این خریدها باید به میزان قابل توجهی افزایش پیدا کنند که کار راحتی نیست چراکه هیچ خط لوله‌ای در بستر آتلانتیک وجود ندارد. به همین دلیل است که اتحادیه اروپا برای تحریم کامل نفت روسیه هنوز به توافق نرسیده است.

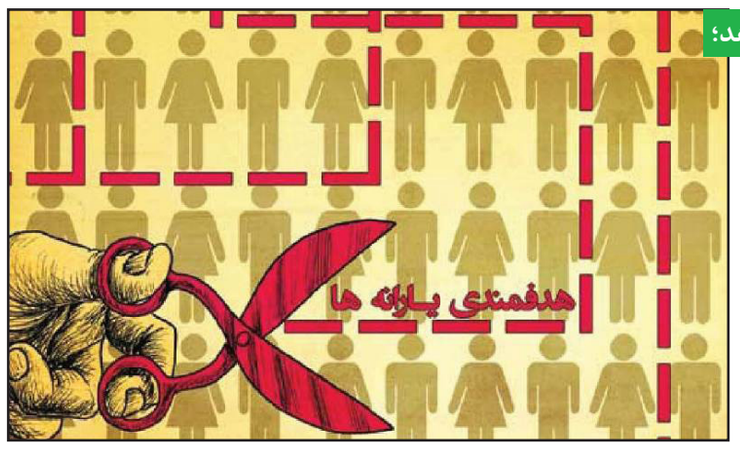
در حاشیه

جزئیات آثار تحریم بر کاهش تولید نفت

در رابطه با تولید گاز هم باید به این نکته اشاره کرد که کاهش حجم گاز سوزانده شده از ۳۵ میلیون مترمکعب در روز در سال ۹۷ به ۲۴ میلیون مترمکعب در سال ۹۹ رسید که عمدتا ناشی از کاهش در تولید نفت خام بوده است. بیشترین و کمترین حجم گاز سوزانده شده به ازای هر بشکه نفت خام تولیدی متعلق به شرکت فلات قاره با ۴۰ مترمکعب و مناطق نفت خیز جنوب با ۶ مترمکعب بوده است. میزان گاز تزریقی به میادین نفتی از ۶۰ میلیون مترمکعب در سال ۹۷ به ۲۶ میلیون مترمکعب در سال ۹۹ کاهش یافته است، در حالی که این رقم مطابق قانون برنامه ششم توسعه باید ۱۵۰ میلیون در روز باشد. در پایان جزئیات آثار تحریم بر کاهش تولید نفت گفتنی است که به طور میانگین در هر فاز پارس جنوبی معادل ۴.۲ میلیارد دلار هزینه‌های سرمایه‌ای انجام شده است. تفاوت در هزینه‌های توسعه هر فاز تابع سه عامل زیر است: قیمت جهانی نفت و تورم هزینه‌های مرتبط، مشخصات پالایشگاه احداث شده و تعداد چاه‌های حفاری شده؛ به عنوان مثال فاز ۱، ۲، ۳ و ۱۲ فاقد واحدهای فرآورش اتان و LPG هستند و یا فاز ۶، ۷و۸ فاقد پالایشگاه گازی است.

بررسی «آرمان ملی» از اطلاعات دهک‌های یارانه بگیر نشان می‌دهد؛

مبنای پردرآمدها در حذف یارانه مشخص شود



حذف چراغ خاموش یارانه ۶۲ درصدی از خانوارها؟!

آرمان ملی: پایگاه اطلاعات رفاه ایرانیان در هفته‌های اخیر نسبت به تقسیم یارانه بگیران کشور به ۱۰ دهک جامعه را آن هم بر اساس شاخصه‌هایی همچون دارایی‌ها، حقوق، بیمه، سفر خارجی، مالکیت خودرو و منزل و میانگین واریز سالانه به حساب سرپرست و اعضای خانوار در سال‌های ۹۵ تا ۹۸، تراکنش خرید بانکی در سال‌های ۹۸ و ۹۹ اقدام کرده است. تقسیم‌بندی که بر اساس آن تنها ۳۸ درصد از یارانه بگیران را حائز دریافت یارانه دانسته و تاکید کرده مابقی افراد در طبقه متوسط و برخوردار جامعه قرار دارند. انتشار این آمار آن هم با توجه به اینکه در بند تبصره ۱۴ قانون بودجه ۱۴۰۱ حذف دهک‌های پر درآمد از چرخه یارانه نقدی در راستای اجرای قانون هدفمندسازی یارانه‌ها تاکید شده این شائبه را تقویت کرد که دولت قصد دارد به زودی نسبت به حذف ۶۲ درصد از یارانه بگیران از چرخه دریافت یارانه نقدی اقدام کند.

موضوعی که سریعا با واکنش برخی رسانه‌های همسو با دولت مواجه شده، به گونه‌ای که اساسا این موضوع را برخلاف قانون بودجه امسال وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی اعلام کرده و معتقدند بر اساس قانون بودجه دولت تنها الزام به شناسایی سه دهک پر درآمد جامعه بوده و این به معنای حذف ۶۲ درصدی یارانه بگیران نخواهد بود البته این تکذیبیه در حالی مطرح می‌شود که بر اساس قانون هدفمندی یارانه‌ها وزارت تعاون موظف شده تا پایان خرداد ماه امسال با دهک بندی درآمدی کلیه خانوارهای یارانه بگیر آن هم از طریق شاخصه‌های متقن نسبت به حذف پردرآمدها با هدف حمایت از دهک‌های اقشارپذیر اقدام کند. موضوعی که نشان می‌دهد اگرچه در آن بر حذف پر درآمدها تاکید شده اما شاخصه‌ای که بر اساس خانوارها در لیست پردرآمدها قرار می‌گیرند مشخص نشده از سوی دیگر انتشار فهرست اطلاعاتی خانوارها و دهک بندی آنها موید این رویکرد دولت در حذف تدریجی تمامی گروه‌هایی دارد که ۶۲ درصد از یارانه بگیران را شامل خواهد شد که با توجه به بودجه بالغ بر ۸۳. ۵ هزار میلیارد تومانی یارانه‌ها در سال گذشته از منظر آن بالغ بر ۵۱ هزار میلیارد تومان برای دولت صرفه جویی به همراه خواهد داشت که بخش قابل ملاحظه‌ای از کسری بودجه و تبعات آن را پوشش خواهد داد.

۳۸ درصد یارانه بگیران فقیرند

بر اساس این گزارش پایگاه رفاه ایرانیان در اطلاعاتی که مربوط به درآمد و معیشت ۷۷۰۴ میلیون نفر یارانه بگیران کشور است این جمعیت را بر اساس شاخصه‌های مختلف به سه گروه فقیر، متوسط و برخوردار تقسیم کرده است در واقع در این غربالگری خانوارها بر اساس ترکیبی از وضعیت شغلی و درآمدی طبقه بندی شده‌اند. به گونه‌ای که در ابتدا همه خانوارهای دهک دهم جدا شده و در گروه برخوردار قرار گرفته و تمام متغیرهای درآمدی این خانوارها از قبیل درصد برخورداری از خودرو، ارزش خودرو، میانگین‌های واریز به حساب و خرید از کارت (که در پایگاه اطلاعات رفاه موجود است) مورد رصد قرار گرفته همچنین در این راستا خانوارهای فقیر نیز شناسایی شده‌اند که در صورت حائز شرایط داشتن شاخصه‌های «بودن در پنج دهک اول»، «تحت پوشش نهاد حمایتی بودن» و «فاقد درآمد ثابت بودن» جزو دهک‌های فقیر قرار گرفته‌اند که بر اساس آن جمعیت این گروه از خانوارها به حدود ۹۰۳ میلیون خانوار می‌رسد که از این میان ۲۰۸ میلیون خانوار که ۳۰ درصد از کل خانوارهای فقیر را تشکیل می‌دهند تحت پوشش نهادهای حمایتی قرار داشته و ۶۰۶ میلیون خانوار که ۷۰ درصد از کل خانوارهای فقیر را تشکیل می‌دهند تحت پوشش هیچ نهاد حمایتی قرار ندارند، همچنین گروه خانوارهای متوسط در مجموع شامل ۱۳۰۹ میلیون خانوار می‌شود که براساس نوع شغل آنها، قابل طبقه بندی بوده و به پنج دسته زیر تقسیم می‌شوند؛ کارکنان و مستمری بگیران دولت (۲۰۲ میلیون خانوار، ۱۵۰۸ درصد از کل خانوارهای متوسط)، کارگران و مشاغل خصوصی (۶ میلیون خانوار، ۴۳۰۳ درصد از کل خانوارهای متوسط)، بازنشستگان (۲۰۴ میلیون خانوار، ۱۷۰۳ درصد از کل خانوارهای متوسط)، فاقدین درآمد ثابت (۳ میلیون خانوار، ۲۱۰۷ درصد از کل خانوارهای متوسط) و تحت پوشش نهادهای حمایتی (۲۷۷ هزار خانوار، ۲ درصد از کل خانوارهای متوسط) می‌شود. از سوی دیگر در پایگاه اطلاعات رفاه ایرانیان یارانه بگیران به ۱۰ دهک تقسیم بندی شده‌اند که شاخص‌هایی همچون دارایی‌ها، حقوق، بیمه، سفر خارجی، مالکیت خودرو و منزل و میانگین واریز سالانه به حساب سرپرست و اعضای خانوار در سال‌های ۹۵ تا ۹۸، تراکنش خرید بانکی در سال‌های ۹۸ و ۹۹ مورد توجه قرار گرفته و این ۱۰ دهک همان سه گروه اصلی خانوارهای فقیر، متوسط و برخوردار را تشکیل می‌دهند. در دسته بندی خانوارها، متوسط درآمد خانوارهای فقیر ۲۰۷، خانوارهای متوسط ۶۰۵ و خانوارهای برخوردار ۱۰ است که بر اساس آن، از مجموع ۲۴ میلیون و ۹۰۱ هزار و ۶۹۶ خانوار ایرانی یارانه بگیر، ۳۸ درصد فقیر، ۵۵ درصد متوسط و ۷ درصد برخوردار هستند که سیاستگذار با استفاده از آن می‌تواند سیاست حمایتی خود را اجرا خواهد کرد. البته باید توجه داشت که قانون هدفمندی یارانه‌ها تنها به بودجه امسال محدود نشده و از سال ۹۷ دولت مکلف به اجرای این قانون بوده است اما هر بار به دلیل آنچه فقر اطلاعاتی گفته می‌شود از اجرای آن امتناع کرده که به نظر می‌رسد بیش از آنکه فقر اطلاعات مطرح باشد شرایط سخت حاکم بر اقتصاد و معیشت خانوارها مانع اصلی بر سر اجرای این الزام قانونی بوده است، به گونه‌ای که حتی اقدامات دولت در پرداخت یارانه بنزین در سال ۹۸ که ۱۸ میلیون نفر از این یارانه حذف شدند نشان می‌دهد دولت اطلاعات کافی در اختیار داشته است و برخی از اطلاعات امکان حذف ۴۶ میلیون یارانه بگیر را آن هم بر اساس اطلاعات موجود امکان پذیر می‌داند.

خیال‌پردازی رسانه‌های منتقد دولت

پس از انتشار آمارهای پایگاه رفاه ایرانیان و تحلیل‌هایی که با استناد بر اجرای قانون هدفمندی یارانه مطرح شده بود وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی ضمن تکذیب این موضوع آن را خیال‌پردازی منتقدان دولت اعلام و تاکید کرد براساس بند «ب» تبصره ۱۴ قانون بودجه ۱۴۰۱ با عنوان «هدفمندسازی یارانه‌ها» بر حذف یارانه خانوارهای پردرآمد تاکید دارد. بر اساس این بند، وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی با همکاری سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها و با استفاده از پایگاه اطلاعات رفاه ایرانیان موظف است حداکثر ظرف سه ماه پس از ابلاغ این قانون (پایان خرداد ماه امسال)، ضمن دهک بندی درآمدی کلیه خانوارهای یارانه بگیر از طریق شاخص‌های متقن و ثبتی قابل اتکا نسبت به حذف یارانه نقدی و طرح معیشتی خانوارهای پر درآمد اقدام، تا منابع حاصل صرف پرداخت یارانه جهت حمایت از اقشار آسیب پذیر با اولویت خانوارهای تحت پوشش و پشت نوبتی نهادهای حمایتی شود. همچنین طبق قانون بودجه امسال، سرپرستان خانوارهای معترض به حذف یارانه، می‌توانند در سامانه الکترونیکی وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی ثبت نام کرده تا پرونده آنها بر اساس اطلاعات و داده‌های موجود و میدانی توسط کمیته امداد امام خمینی (ره) بررسی، در صورت وارد بودن اعتراض، یارانه‌ها آنها مجددا برقرار شود. کلیه دستگاه‌های اجرایی از جمله بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران موظف به همکاری و ارائه اطلاعات به وزارتخانه مذکور هستند. طبق قانون بودجه، دولت موظف به شناسایی سه دهک پردرآمد جامعه و حذف یارانه نقدی آنها است در واقع رسانه‌های در حالی مدعی حذف یارانه ۶۳ درصد مردم کشور توسط دولت شده‌اند که این موضوع برخلاف قانون بودجه امسال است و همان طور که قانون تاکید دارد باید یارانه ثروتمندان حذف شود. البته این تکذیبه در حالی مطرح می‌شود که در قانون بودجه امسال صحبتی در ثروتمندان نشده و تنها به حذف خانوارهای پر درآمد اشاره کرد که می‌تواند تعابیر مختلفی را در بحث هدفمندی داشته باشد.

ظرفیت ترانزیتی ایران بازی مدیران دولتی!

آرمان‌ملی: ایران دارای ظرفیت‌های ترانزیتی معتبر و قدمت‌داری است که همیشه مورد توجه شرق و غرب و شمال و جنوب بوده و دلیل آن هم این است که ایران دارای موقعیتی استراتژیک و ژئوپلیتیک ویژه است که باعث شده تا یکی از بهترین مسیرها برای ترانزیت محسوب شود و کشورهای زیادی از راه دریا، زمین و هوا خواهان بهره‌مندی از جغرافیای ایران بودند، با این حال برخی مدیران قدمی برای توسعه این راه‌ها برنداشتند. هند یکی از کشورهایی است که برای توسعه بندر چابهار وارد شده بود اما به دلیل عدم اجرای تعهداتی که طرف ایرانی داده بود خارج شد و حالا از مسیر گرجستان که دورتر و پرهزینه‌تر است برای ترانزیت استفاده می‌کند. سیدجلیل جلالی‌فر، عضو اتاق ایران و روسیه اظهار کرد: کریدور شمال-جنوب آنطور که مدنظر است فعال نشده و هندی‌هایی که خودشان پای قرارداد این کریدور را امضا کرده بودند، ترانزیت کالا را از طریق کانال سوئز انجام می‌دهند زیرا تاجر به دنبال این است که با هزینه کم و سرعت بالا، کالا را ترانزیت کند. او با بیان اینکه زیرساخت‌های کریدور شمال-جنوب ما آماده نیست، افزود: یکی از اهدافی که هندی‌ها در چابهار سرمایه‌گذاری کردند همین مساله ارسال کالا با هزینه کم و سرعت بالا بود اما هنوز خط ریلی در این منطقه آماده نیست. همچنین اگرچه بندرعباس فعال است اما فاصله کوتاهی که از رشت تا بندر کاسپین باید آماده می‌شد هنوز آماده نشده و این پروژه بسیار کند پیش می‌رود. جلالی‌فر گفت: کمبود کامیون یخچالی و کشنده در حمل و نقل زمینی هم داریم؛ در حوزه دریا نیز کمبود شدید کشتی به‌ویژه کشتی‌های کانتینربر و جنرال کارگو داریم، کالا در بنادر روسیه و ایران وجود دارد اما با کمبود کشتی برای حمل کالا مواجهیم. او با بیان اینکه در حوزه ریل نیز مشکلات زیادی داریم، افزود: ریل از آستارا به روسیه جاری است اما مونوپل آذری‌هاست بنابراین نیاز به سرمایه‌گذاری داریم؛ سرمایه‌گذاران ایرانی در رابطه با تأمین ریل ورود کنند و واگن‌های یخچالی تأمین شود تا کالا ارسال شود. عضو اتاق بازرگانی مشترک ایران و روسیه ادامه داد: از سوی دیگر شاهد وضعیت بسیار نابسامان در پایانه مرزی و گمرکی آستارا هستیم که حتی برای سرویس بهداشتی رانندگان تا مساله ظرفیت پارک ماشین‌ها و وجود دلالان و افراد غیرمرتبط مشکل داریم؛ همچنین در مرز بیله سوار طرف ایرانی ریل دارد اما در طرف آذربایجان یک ریل هم نداریم تا کالا سریع‌تر عبور کند. بنابراین نیاز به استفاده از دیپلماسی اقتصادی داریم تا طرف آذری هم مرز را تجهیز کند. او گفت: در حال حاضر یک مرز ورود و خروج کامیون در مرز مشترک آذربایجان با روسیه وجود دارد بنابراین با توجه به افزایش حجم مبادلات باید با استفاده از دیپلماسی اقتصادی با روسیه و آذربایجان مذاکره شود که به جای یک مرز، دو مرز برای ورود و خروج کامیون داشته باشند. جلالی‌فر اظهار کرد: ایجاد کریدور سبز نکته دیگری است که باید مورد توجه قرار گیرد؛ با ایجاد این گمرک کامیون‌ها با یک ضوابط راحت‌تری عبور کنند تا کارها سرعت گیرد. عضو اتاق بازرگانی مشترک ایران و روسیه تصریح کرد: بنابراین تا زمانی که این کارها انجام نشود، کریدور شمال-جنوب در حد حرف است. زمانی این کریدور فعال می‌شود که هندی‌ها از این مسیر کالا را ترانزیت کند وقتی این کار را نمی‌کند یعنی هزینه‌ها بالاست. او تاکید کرد: برای فعال کردن این کریدور، راه‌آهن و سازمان بنادر تا می‌توانند هزینه‌های بندری، تخلیه بارگیری، هزینه حمل از بندرعباس تا سرخس، از بندرعباس تا رشت و از بندرعباس تا اینچه برون و ... را پایین بیاورند تا صاحب کالاانگیزه استفاده از این مسیر را داشته باشد. در حال حاضر راه‌آهن حاضر است این کریدور غیرفعال بماند اما هزینه‌ها را پایین نیاورد. جلالی فر با بیان اینکه روی کاغذ کریدور شمال-جنوب فعال است، گفت: بنابراین برای فعالسازی کریدور شمال-جنوب، مورد نخست تأمین و تجهیز زیرساخت‌ها و مورد دوم کاهش هزینه‌ها از سوی راه‌آهن و سازمان بنادر است تا صاحبان کالا انگیزه برای استفاده از این مسیر را داشته باشند. می‌گویند بازه زمانی حمل کالا در این کریدور میانگین ۱۵ روز است اما با توجه به نبود امکانات تا ۵۰ روز هم طول می‌کشد. عضو اتاق بازرگانی مشترک ایران و روسیه تصریح کرد: دولت در حال تلاش برای فعال سازی کریدور است اما کم و کند است؛ برای همگرایی اقتصادی با کشورهای همسایه هفته‌ای دو جلسه در دولت برگزار می‌شود اما باید برای تکمیل کریدور اقدامات بیشتری انجام شود. او گفت: ترانزیت کالا به منزله درآمد بدون سرمایه‌گذاری بوده و بهترین تجارت است اما متأسفانه دولت قبل توجهی به این موضوع نداشت و حتی برای راه اندازی راه‌آهن چابهار-زاهدان کارشکنی‌های بسیاری را شاهد بودیم. همچنین علیرضا پیمان پاک رئیس کل سازمان توسعه تجارت ایران با بیان اینکه در سال‌های اخیر توجه چندانی به کریدور شمال-جنوب نشده است، گفت: اگر ما این کریدور را در تأمین کالا راه‌اندازی کنیم نه تنها برای ایران بلکه هند، کشورهای حاشیه خلیج فارس، کشورهای شرق آفریقا، جنوب شرق آسیا نسبت به مسیری که در حال حاضر از کانال سوئز و دریای سرخ و دریای سیاه می‌رود تا ۳۰ درصد زمان و هزینه کمتری دارد و یک مزیت نسبی محسوب می‌شود. او اظهار کرد: کریدورها و ارتباطاتی که کشورهایی مثل قزاقستان، قرقیزستان و ارمنستان با کشورهای غربی داشتند این فضا از آنها گرفته شد و مانع در این بازارها از نظر ژئوپلیتیکی، انتقال کالا، تأمین کالا با کشورهای غربی و عملا یک فضای بسیار خوبی برای ما به وجود آمد. کریدور شمال-جنوب مهم‌ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپاست که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است. این کریدور یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه محسوب می‌شود و کشورهای در مسیر این راه‌گذر هر یک با تشکیل اتحادیه و انعقاد قراردادهای همکاری در رقابتی همه‌جانبه به توسعه و تجهیز بنادر، جاده‌ها، ترمینال و مسیرهای ریلی خود می‌پردازند. موافقتنامه کریدور شمال-جنوب در شهریور ماه ۱۳۷۹ در سن پترزبورگ به امضای وزرای حمل و نقل سه کشور ایران، هند و روسیه رسید.

جوابیه سازمان بورس

در جوابیه سازمان بورس به گزارش «آرمان‌ملی» مطرح شد: بازخرید اوراق توسط دولت بیش از فروش در سال ۱۴۰۰ در تاریخ ۱۷ اسفند ماه ۱۴۰۰ گزارشی تحت عنوان فروش اوراق بدهی بازار سرمایه را قفل می‌کند در صفحه ۴ روزنامه منتشر شده بود که در آن در خصوص فروش اوراق بدهی از سوی دولت برخلاف وعده‌هایی که ساماندهی و رونق بازار سرمایه را نوید می‌داد روزنامه با یکی از کارشناسان بازار سرمایه به گفت‌وگو پرداخته بود حال سازمان بورس و اوراق بهادار در این رابطه جوابیه‌ای را به روزنامه ارسال کرده که در ادامه می‌خوانید: واقعیت این است که دولت در سال ۱۴۰۰ و به طور خالص مبلغ ۸.۱۳ هزار میلیارد تومان به بازارها تزریق کرده است! و اساسا در سال ۱۴۰۰ نه تنها به صورت خالص فروش اوراق نقدی وجود نداشته بلکه این دولت بوده است که به بازارها تزریق منابع داشته است. در جدول فوق آمار میزان انتشار اوراق مالی اسلامی، تسویه اوراق مالی اسلامی سررسید شده و خالص تامین مالی دولت از این طریق آورده شده است. همان‌طور که مشخص است خالص تامین مالی دولت در سال ۱۴۰۰ از محل اوراق مالی اسلامی بیش از منفی ۱۳۸۰۰ میلیارد تومان بوده است. این به آن معناست که دولت بیش از آنکه از فروش اوراق تامین مالی کرده باشد اوراق سررسید شده گذشته را تسویه کرده و ۱۳۸۰۰ میلیارد تومان به بازارها تزریق کرده است!!! متاسفانه اخیرا برخی رسانه‌ها به اشتباه محاسباتی را منتشر کرده‌اند که غلط و گمراه کننده است. در مورد اثرات منفی فروش اوراق بدهی در بازار سرمایه باید گفت عرضه این اوراق نه به صورت مستقیم و نه به صورت غیرمستقیم در بازار سرمایه اثر منفی ندارد و دلیل برای نزولی شدن بازار نیست. به‌عبارت دیگر اوراق بدهی‌ای که منتشر می‌شود خریداران خودش را دارند و در ماه‌های اخیر اینکه چند درصد را بانک‌ها یا صندوق‌های با درآمد ثابت یا شرکت‌های بیمه و... خریداری کرده‌اند به صورت شفاف اعلام شده است. صندوق‌ها بنابر عملیات خاص خودشان این اوراق را خریداری می‌کنند، برای مثال به دلیل اینکه صندوق درآمد ثابت باید در دارایی بدون ریسک سرمایه‌گذاری کند به‌تبع تمایل دارد تا این اوراق را خریداری کند و هیچ زمانی این شائبه به‌وجود نمی‌آید که صندوق درآمد ثابت با سرمایه‌ای که دارد در خرید سهام یا اوراق دچار تردید شود. سیاست‌ها و چارچوبی در این صندوق‌ها وجود دارد و منابع باید به صورت کاملا مدیریت شده به دارایی‌های بدون ریسک و کم‌ریسک تخصیص داده شود و به این دلیل هیچوقت این گونه نیست که مدیر صندوق یا حتی سیستم بانکی بین سهام یا اوراق بدهی انتخابی داشته باشد، ذاتا این دو دارایی با هم متفاوت هستند چراکه یکی می‌تواند دارای بازدهی بالا اما پرریسک باشد و دیگری به این شکل نیست. از سویی دیگر حجم خرید و فروش در بازار بدهی به اندازه‌ای نیست که بتواند نرخ بهره کل کشور را چندان تحت تاثیر قرار دهد و این نرخ در بانک مرکزی تعیین می‌شود، در واقع نرخ بهره بین بانکی و عملیات رپو و ریپو معکوسی که بانک مرکزی با بانک‌ها انجام می‌دهد، سیاست نرخ بهره در کشور را تعیین می‌کند و حجم این معاملات به حدی زیاد است که قابل مقایسه با فروش اوراق نیست و عملیات ریپو است که در بازار بدهی و نرخ‌ها تاثیر می‌گذارد و افزایش نرخ است که باعث می‌شود تا اوراق بر قیمت سهام اثر منفی گذارد. این بحث که گفته شده دولت برای فروش اوراق نیاز به نگه داشتن بازار سرمایه در رکود دارد، قطعا غلط است بحث رونق و رکود بازار به موارد مختلفی از جمله سیاست خارجی، بودجه‌ریزی و... بستگی دارد. مساله بعدی هم این است که حجم فروش اوراق در بودجه سال آینده نسبت به سال‌های گذشته کاهش چشمگیری داشته و این نشان می‌دهد دولت قصد ندارد فشاری که در سال‌های گذشته برای فروش اوراق وجود داشته را ادامه بدهد و به طور خالص منابع بسیاری به بانک‌ها و صندوق‌ها تزریق می‌شود. بنابراین فروش اوراق به صورت مستقیم اثر سوئی بر بازار سرمایه نداشته و به صورت غیرمستقیم هم تاثیر قابل ملاحظه‌ای ندارد. در پایان لازم به ذکر است که وقتی شرایط بازار نزولی و رکودی است، آثار جو روانی تاثیرگذار در بازار سرمایه می‌شوند و هر چقدر اطلاع‌رسانی و آگاهی‌بخشی بیشتری صورت بگیرد دید منفی نسبت به مساله فروش اوراق بدهی کاهش خواهد یافت.

شرح	مبلغ پرداختی (میلیارد ریال)
جمع کل پرداختی دولت بابت اصل و سود	۹۷۵۰۰۰
تامین مالی دولت از طریق فروش اوراق نقدی	۸۴۰۰۰۰
خالص واریز دولت به بازار پول و سرمایه	۱۳۸۰۰۰

بررسی

تحریم با صادرات نفت ایران چه کرد؟

آرمان‌ملی: صادرات نفتی یکی از بزرگ‌ترین مسیرهای ارزآوری در اقتصاد ایران بوده است. با این وجود اعمال تحریم‌های یکجانبه آمریکا و متحدانش علیه ایران که طی دهه‌های گذشته امری تکرار شونده بوده است، در سال ۹۷ صادرات نفتی ایران را هدف قرار داد که نتیجه‌ای جز کاهش درآمدهای نفتی به دنبال نداشت. شرکت سولوشن انرژی در گزارشی به نتیجه اعمال تحریم بر خرید نفت ایران پرداخته است. بر اساس این گزارش تولید نفت خام ایران از ۳. ۲۵ میلیون بشکه در روز در سال ۹۶ به کمتر از ۱. ۹۸ میلیون بشکه در روز در سال ۹۹ کاهش یافت و عمده بار این کاهش ۴۰ درصدی تولید بر دوش شرکت‌های اروندان و مناطق نفت‌خیز جنوب بوده است. با این وجود با توجه به ثبات نسبی مصرف داخلی نفت طی چهار سال گذشته که میانگین آن معادل ۱. ۶۵ میلیون بشکه در روز بوده است و خارج کردن این رقم از مجموع تولید، صادرات نفت ایران از ۱. ۵۷ میلیون بشکه در سال ۹۶ به ۳۸۰ هزار بشکه در روز در سال ۹۹ کاهش یافت. بر اساس گزارش‌های موجود هزینه‌های شرکت ملی نفت در ۵ دسته کلی قرار می‌گیرد: هزینه تولید (شرکت‌های بهره‌بردار)، هزینه ستاد (شرکت ملی نفت و سایر شرکت‌های غیرتولیدی شامل اکتشاف، پایانه‌های نفتی و...)، تعهدات بودجه‌ای (هزینه قیر رایگان یا گازسوز کردن خودروها)، بازپرداخت بدهی‌ها (بابت اصل و سود تسهیلات دریافتی از صندوق توسعه، اوراق مشارکت و...) و در نهایت نگهداشت تولید (هزینه سرمایه‌ای شرکت ملی نفت). با این وجود صورت‌های مالی که اخیرا منتشر شده عمدتا مربوط به هزینه‌های مستقیم تولید (سرچاهی) بوده که سهمی کمتر از ۲۵ درصددر کل هزینه‌های تولید نفت دارند. تحلیل جامع‌تر از هزینه‌های هر بشکه نفت از اکتشاف تا صادرات منوط به انتشار صورت‌های مالی شرکت ملی نفت است. بر اساس این گزارش، در سال ۹۹ هر بشکه نفت تولیدی توسط شرکت‌های بهره‌بردار هزینه‌ای معادل ۰. ۷ دلار داشته که این هزینه برای تولید هر مترمکعب گاز معادل ۰. ۷۱ سنت بوده است. در مجموع هزینه تولید معادل هر بشکه نفت معادل (با احتساب ارزش حرارتی نفت و گاز) در این سال معادل ۰. ۴ دلار بوده است. اشاره به این نکته ضروری است که کاهش هزینه تولید هر بشکه معادل نفت از ۰. ۷ در سال ۹۷ به ۰. ۴ دلار در سال ۹۹، ناشی از جهش نرخ ارز بوده است. همچنین باید در نظر گرفت که شرکت مناطق نفت‌خیز جنوب و نفت مرکزی دارای تولید مستقل نبوده و ستاد عملیاتی شرکت‌های زیرمجموعه خود هستند که در نتیجه آن، هزینه‌های این دو شرکت به صورت سربار بر شرکت‌های تولیدی (مانند آغاجاری و نفت وگاز شرق) محاسبه شده است.

بازار

گرانی خودرو؛ عامل درونی یا بیرونی؟

آرمان‌ملی: در حالی که مدیرعامل یکی از شرکت‌های بزرگ خودروسازی دلیل افزایش قیمت خودرو را مسائل کلان اقتصادی کشور عنوان کرد، مسئولان وزارت صمت و دست‌اندرکاران بازار خودرو مهم‌ترین دلیل برای افزایش قیمت خودرو را عدم تناسب تقاضا و عرضه خودرو عنوان می‌کنند. قیمت خودرو در بازار در اسفندماه سال گذشته تا حدودی کاهش یافته بود، اما قیمت خودرو بعد از تعطیلات نوروز با افزایش قابل توجهی مواجه شد، به گونه‌ای که قیمت انواع خودرو بیش از ۱۵ میلیون تومان و در مواردی تا ۴۰ میلیون تومان نیز افزایش یافته است. طی سال‌های گذشته و به ویژه از سال ۹۷ به بعد به دلایل مختلف از جمله خروج خودروسازان خارجی از ایران، افزایش قیمت ارز، ممنوعیت واردات خودرو، کاهش تولید خودرو توسط خودروسازان داخلی قیمت خودرو به طور مداوم در حال افزایش بوده است و بازار خودرو با توجه به اینکه هیچ‌گاه توقف رشد قیمت نداشته، یکی از ملتهب‌ترین بازارها به شمار می‌رود، البته وعده‌های کنترل قیمت خودرو در بازار طی این چند سال محقق نشده است. سیدرضا فاطمی امین وزیر صنعت، معدن و تجارت در بهمن ماه سال گذشته در برنامه ثریا اعلام کرد که باید قیمت تمام شده خودرو کاهش یابد. قیمت خودروها واقعی نیست و تا پایان سال ۱۴۰۱ باید ۱۵ درصد قیمت تمام شده خودرو کاهش یابد، اما با وجود این ادعای وزیر اثری از کاهش قیمت‌ها تاکنون وجود ندارد، به طوری که طی چند روز اخیر یکی از خودروسازان بزرگ کشور قیمت ۲۳ محصول تولیدی خود را در فروردین اعلام کرد که بررسی قیمت کارخانه‌ای این خودروها در فروردین ۱۴۰۱ نسبت به اسفند ۱۴۰۰ حاکی از افزایش تا یک میلیون تومانی قیمت اغلب خودروهای این خودروسازی است. قیمت خودرو در بازار نیز روند صعودی خود را حفظ کرده است و هیچ کنترلی بر این بازار وجود ندارد و اغلب دست‌اندرکاران این بازار عرضه کم نسبت به تقاضا را مهم‌ترین عامل خودرو عنوان می‌کنند. منوچهر منطقی معاون صنایع حمل و نقل وزات صمت در این باره می‌گوید: وقتی در برابر تقاضا عرضه کم است، به طور طبیعی قیمت بالا می‌رود و قیمت عرضه خودرو در کارخانه تا بازار، فاصله معناداری پیدا می‌کند. البته بسیاری از دست‌اندرکاران بازار خودرو معتقدند که مباحث مربوط به ادامه ممنوعیت واردات خودرو نیز بر افزایش قیمت‌ها تاثیر گذاشته است. سعید مؤتمنی رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران با اشاره به ت