■ شنبه ۱۶ آبان ۱۴۰۵ ■ ۲۷ جمادی‌الاول ۱۴۴۸ ■ ۷ November ۲۰۲۶ ■ سال سوم ■ شماره ۶۰۰ ■ قیمت: ۲۰ هزار تومان

Charsoghnewspaper

نبض اقتصاد را در دست بگیرید

چارسوق

۲

حراج ایران‌خودرو به نفع بهمن

بده‌بستان ۵،۳ همتی ایران‌خودرو و بهمن؛ کروز در کیلومتر ۱۴ جاده مخصوص دنبال چیست؟

قرارداد خرید ۲۰درصد سهام شرکت سپهر کیش ایرانیان، مالک ۱۰/۳۲درصد سهام ایران‌خودرو (سهام خزانه)، آن هم توسط بهمن‌موتور و به قیمت نازل ۵/۳ همت، مجموعه‌ای از ابهامات را در این معامله ایجاد کرده است؛ در این راستا ضرورت دارد نهادهای نظارتی به صورت جدی به این قرارداد غیرشفاف ورود کنند.



۳

علی خضریان، نماینده مجلس در گفت‌وگو با چارسوق:

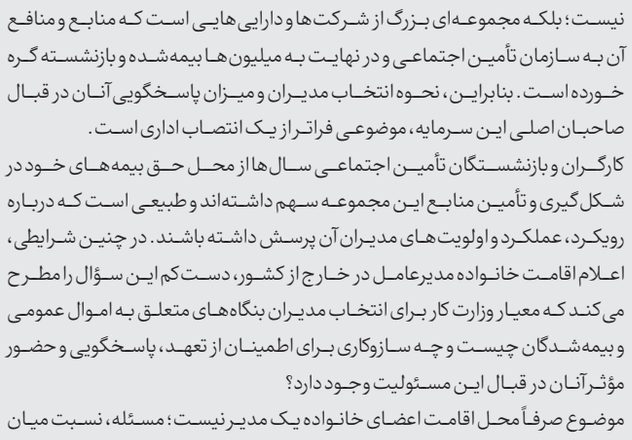
همتی، مسئول اصلی گرانی دلار است



- گرانی دلار دلیل استیضاح همتی و برکناری او از وزارت اقتصاد بود
- به رئیس جمهور اطلاعات غلط دادند تا همتی رئیس کل بانک مرکزی شود
- مدیران بانک مرکزی گرانی ارز را طبیعی می‌دانند و از آن راضی هستند
- همتی باید درباره وضعیت بازار ارز شفاف‌سازی کند
- گرانی ماه‌های اخیر دلار منطقی نیست
- دستگاه قضا باید به عملکرد مدیران اقتصادی دولت ورود کند
- دولتی‌ها فکر می‌کردند با حذف ارز ترجیحی نرخ ارز آزاد کاهش خواهد یافت اما برعکس شد
- چه کسی پاسخگوی گرانی روزانه ارز است
- دلیل گرانی‌ها نه جنگ بلکه تصمیمات اقتصادی دولت پزشکیان است

۴

اعتراف مدیرعامل شستا: خانواده‌ام مقیم خارج هستند



اظهارات محمدرضا سعیدی، مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری تأمین اجتماعی (شستا)، درباره اقامت خانواده‌اش در خارج از کشور، واکنش‌هایی را در پی داشته و پرسش‌هایی را درباره معیارهای انتخاب مدیران بنگاه‌های بزرگ اقتصادی کشور مطرح کرده است.

مجیدرضا حریری، عضو اتاق بازرگانی، در واکنش به این اظهارات خطاب به احمد میدری، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی، نوشت: «جناب میدری، وزیر محترم کار، جنابعالی قبل از وزارت و در دانشگاه در حوزه فقر تألیفاتی داشته‌اید؛ آیا گماشتن شخصی که میهن را مناسب زندگی خانواده خود نمی‌داند، یا خانواده‌اش ایران را مناسب زندگی نمی‌دانند، به مدیریت بزرگ‌ترین بنگاهی که با سرمایه کارگران ایرانی پا گرفته، صحیح می‌دانید؟»

این پرسش از آن جهت اهمیت دارد که شستا صرفاً یک شرکت اقتصادی معمولی نیست؛ بلکه مجموعه‌ای بزرگ از شرکت‌ها و دارایی‌هایی است که منابع و منافع آن به سازمان تأمین اجتماعی و در نهایت به میلیون‌ها بیمه‌شده و بازنشسته گره خورده است. بنابراین، نحوه انتخاب مدیران و میزان پاسخگویی آنان در قبال صاحبان اصلی این سرمایه، موضوعی فراتر از یک انتصاب اداری است.

کارگران و بازنشستگان تأمین اجتماعی سال‌ها از محل حق بیمه‌های خود در شکل‌گیری و تأمین منابع این مجموعه سهم داشته‌اند و طبیعی است که درباره رویکرد، عملکرد و اولویت‌های مدیران آن پرسش داشته باشند. در چنین شرایطی، اعلام اقامت خانواده مدیرعامل در خارج از کشور، دست‌کم این سؤال را مطرح می‌کند که معیار وزارت کار برای انتخاب مدیران بنگاه‌های متعلق به اموال عمومی و بیمه‌شدگان چیست و چه سازوکاری برای اطمینان از تعهد، پاسخگویی و حضور مؤثر آنان در قبال این مسئولیت وجود دارد؟

موضوع صرفاً محل اقامت اعضای خانواده یک مدیر نیست؛ مسئله، نسبت میان مسئولیت مدیریتی در داخل کشور و شرایط زندگی خانواده مدیران در خارج از کشور است. البته اقامت خانواده در خارج به‌تنهایی اثبات‌کننده ضعف عملکرد یا تعارض منافع نیست، اما وقتی پای مدیریت یکی از بزرگ‌ترین مجموعه‌های اقتصادی کشور و منابع متعلق به کارگران و بازنشستگان در میان است، شفاف‌سازی درباره دلایل این وضعیت و معیارهای انتصاب مدیران ضرورتی انکارناپذیر دارد.

از وزیر کار انتظار می‌رود به جای عبور از این پرسش، درباره مبنای انتخاب مدیرعامل شستا، شاخص‌های ارزیابی عملکرد او و سازوکار صیانت از منافع بیمه‌شدگان توضیح دهد. سرمایه‌ای که از محل دسترنج کارگران شکل گرفته، باید با بالاترین سطح شفافیت و پاسخگویی اداره شود.



بحارسوق
نبض اقتصاد را در دست بگیرید
Charsogh newspaper
■ شنبه ۱۶ آبان ۱۴۰۵ ■ سال سوم ■ شماره ۶۰۰

گزارش



حراج ایران خودرو به نفع بهمن

برش

قوه قضائیه و سازمان بازرسی پیش از انتقال قطعی ورود کنند

مجموع این ابهامات ضرورت ورود قوه قضائیه، سازمان بازرسی کل کشور، سازمان بورس و اوراق بهادار و سایر نهادهای نظارتی مرتبط را به پرونده مزایده سپهر کیش افزایش داده است. نخستین اقدام باید مطالبه و بررسی صورت جلسه مزایده، پیشنهادهای دریافت‌شده، گزارش کارشناسی قیمت پایه، مصوبات تعاونی، مستندات تمدید اعتبار پیشنهادها و قرارداد منعقدشده در آبان ۱۴۰۵ باشد. همچنین لازم است هویت ذی‌نفعان نهایی، آثار انتقال کنترل و وضعیت حق رأی سهام ایران خودروی تحت مالکیت سپهر کیش به‌صورت شفاف تعیین تکلیف شود. با توجه به احتمال انتقال قطعی سهام پیش از روشن شدن این ابهامات، بررسی فوری شرایط قانونی توقف موقت فرآیند نقل‌وانتقال تا پایان رسیدگی تخصصی، اقدامی ضروری برای پیشگیری از ایجاد اختلافات حقوقی گسترده‌تر است. در صورتی که بررسی نهادهای مسئول نشان دهد تمدید مهلت‌ها فاقد مجوز معتبر بوده، تشریفات مزایده رعایت نشده یا قیمت‌گذاری با نقض الزامات قانونی انجام شده است، باید امکان ابطال معامله، تجدید کارشناسی و برگزاری مزایده جدید با قیمت معتبر و شرایط رقابتی بررسی شود. همچنین ضروری است پیش از هرگونه تغییر کنترل موثر بر ساختار سهامداری ایران خودرو، تعهدات مدیریتی خریدار، وضعیت حقوق رأی، آثار رقابتی و الزامات حاکمیت شرکتی روشن شود. بررسی امکان اخذ تضامین و تعهدات متناسب نیز می‌تواند از بروز اختلافات بعدی جلوگیری کند. واگذاری سهام به بخش خصوصی به خودی خود محل ایراد نیست؛ آنچه اهمیت دارد رعایت تشریفات قانونی، شفافیت رقابت، حفظ حقوق سهامداران و جلوگیری از انتقال امتیاز مدیریتی بدون ارزش‌گذاری متناسب است. پرونده سپهر کیش اکنون با سه پرسش مشخص روبه‌روست؛ چرا قراردادی با فاصله حدود ۱۰ ماه از مزایده منعقد شده است؟ چرا قیمت پیشنهادی برنده تنها یک ریال بالاتر از قیمت پایه بوده و آیا ارزش انتقال احتمالی کنترل شرکت در قیمت معامله لحاظ شده است؟ پاسخ به این پرسش‌ها باید پیش از نهایی شدن انتقال مالکیت، در اختیار سهامداران و نهادهای مسئول قرار گیرد. در غیر این صورت معامله‌ای که می‌تواند بر ساختار مالکیت یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان کشور اثر بگذارد، با ابهاماتی جدی درباره اعتبار فرآیند مزایده و رعایت حقوق ذی‌نفعان همراه خواهد ماند.

مجمع عمومی فوق‌العاده ۱۷ بهمن ۱۴۰۳ ایران خودرو نیز مورد استناد قرار گرفته است. اما سازمان بورس در ادامه به یک تناقض مهم اشاره کرده است؛ ایران خودرو در مکاتبات ۲۵ مرداد و ۲۵ مهر ۱۴۰۵ با وزارت اقتصاد خواستار خروج سپهر کیش ایرانیان از فهرست سهام متقابل شده است.

از نگاه نهاد ناظر، اگر ایران خودرو رأی دادگاه درباره سهام خزانه بودن این دارایی را قطعی می‌دانسته، باید برای خروج آن از این وضعیت اقدام می‌کرد؛ از جمله از طریق فروش سهام ایران خودروی تحت مالکیت سپهر کیش. در مقابل اگر ایران خودرو معتقد است سپهر کیش اساسا شرکت وابسته محسوب نمی‌شود باید برای دفاع از حقوق شرکت و سهامداران پیگیری لازم برای نقض رأی دادگاه را انجام می‌داد. این بخش از نامه سازمان بورس نشان می‌دهد هنوز یک ابهام اساسی درباره ماهیت حقوقی سهامی وجود دارد که مهم‌ترین پشتوانه ارزش سپهر کیش محسوب می‌شود. تا زمانی که این وضعیت به‌طور شفاف تعیین تکلیف نشود ارزیابی اقتصادی معامله نیز با ابهام همراه خواهد بود.

واگذاری ۲۰ درصد، انتقال یک سهم یا انتقال اهرم کنترل؟

سازمان بورس همچنین تاکید کرده مسئولیت رعایت صرفه و صلاح شرکت و سهامداران مطابق قوانین بازار سرمایه بر عهده اعضای هیات مدیره و مدیران شرکت است. این تاکید نشان می‌دهد پرونده صرفا به معامله میان تعاونی کارکنان ایران خودرو و بهمن موتور محدود نیست. اگر واگذاری ۲۰ درصد سپهر کیش موجب تغییر کنترل شرکت و کاهش ارزش مدیریتی دارایی ایران خودرو شود، آثار آن می‌تواند به طیف بسیار گسترده‌تری از سهامداران منتقل شود.

با بررسی زوایای مختلف سه ابهام اساسی وجود دارد: نخست اینکه منطق اقتصادی پرداخت ۵٫۳ همت توسط یک خودروساز برای خرید ۲۰ درصد شرکتی که مهم‌ترین دارایی آن سهام ایران خودرو است چیست؟ دوم اینکه وضعیت حقوقی و حق رأی همین دارایی و ارزش‌گذاری هنوز با ابهام روبه‌روست.

سوم اینکه سازمان بورس هشدار داده همین بلوک ۲۰ درصدی می‌تواند کنترل سپهر کیش را به مجموعه خریدار منتقل کند، در چنین شرایطی رقم قرارداد فقط یکی از اجزای معامله است. تعیین تکلیف ارزش مدیریتی، مبنای ارزش‌گذاری، وضعیت سهام خزانه و نحوه حفظ حقوق سهامداران ایران خودرو اهمیت بیشتری دارد. در این راستا لازم است نهادهای نظارتی برای حفظ حقوق سهامداران، کارگران و بازنشستگان ایران خودرو به این قرارداد ورود کنند؛ همچنین وزارت صمت که ۵ درصد سهام ایران خودرو در قالب سازمان گسترش را دارا است باید پاسخگو باشد که چرا از سهام خود در این حوزه دفاع نکرده است؟

کروز به جیب کارکنان ایران خودرو هم رحم نکرد

ایران خودرو در ۱۰ ماه گذشته قیمت محصولاتش را ۸۰ درصد گران کرده، اما سهام کارکنان ایران خودرو با همان قیمت پارسال مجوز واگذاری گرفته است.

کارخانجات خودروسازی که مدام از زیان‌دهی آنها سخن گفته می‌شود، برای بخش خصوصی بسیار جذاب شده است و با ترفندهای مختلف، تلاش می‌کنند به ثمن بخس سهام خودروسازی‌ها را صاحب شوند. اخیراً سهام ۱۰.۳۳ درصدی ایران خودرو که به کارکنان این گروه خودروسازی (سپهر کیش) تعلق دارد با قیمت سال گذشته ۵.۵ همت) مجوز واگذاری گرفته است. این در حالی است که در مدت ۱۰ ماه گذشته ایران خودرو حدود ۸۰ درصد قیمت محصولاتش را گران کرده و نرخ ارز از ۱۵۰ هزار تومان به ۲۷۵ هزار تومان رسیده است؛ اکنون این سؤال مطرح می‌شود که نهاد نظارتی با چه منطقی دستور واگذاری با نرخ سال گذشته را صادر کرده است؟ کنشگران معتقدند، سپهر کیش به عنوان سومین سهامدار بزرگ ایران خودرو، نقش اساسی در مجامع ایران خودرو ایفا می‌کند و بخش خصوصی با پرداخت ۵.۵ همت مالک ۱۰ درصد رأی می‌شود. در حالی که برای خرید ۱۰ درصد سهام در ایران خودرو با ارزش هر سهم ۱۰۵ تومان، حداقل ۳۰ همت منابع مالی نیاز است.

وقتی از خودروسازی‌ها سخن به میان می‌آید، بلافاصله زیان انباشته و بدهی‌های این شرکت‌ها به قطعه‌سازان و زنجیره تأمین برجسته می‌شود، اما همین شرکت‌های به اصطلاح ورشکسته همچنان برای بخش خصوصی جذاب هستند، به‌ویژه آنکه به بهانه زیان‌دهی بتوانند با ارزان‌ترین قیمت سهام را صاحب شوند. ایران خودرو و سایپا همواره خط قرمز دولت‌ها بوده و همان‌طور که در قانون اشاره شده، حداقل ۲۰ درصد از سهام این گروه باید در اختیار دولت باشد و بر نحوه تولید نظارت شود، اما دولت پزشکیان چنین اعتقادی ندارد.

از زمانی که گروه خودروسازی ایران خودرو به کروز واگذار شده، این شرکت نه تنها برای بازار خودرو، بلکه برای سیاست‌گذاران و نهادهای نظارتی به یک مسئله چالش‌ساز تبدیل شده است. افزایش قیمت محصولات بدون مجوز، واگذاری پرابهام، تعارض منافع و سکوت برخی مجموعه‌ها، زنجیره‌ای از تصمیمات را شکل داده که پاسخ به آن نیازمند شفافیت، اقدام حقوقی و اصلاح ساختاری است. البته قوه قضائیه و مجلس این مسیر را بهمن ماه سال گذشته آغاز کردند، اما با گذشت ۹ ماه، هنوز اطلاع‌رسانی رسمی درباره نتیجه این رسیدگی منتشر نشده است. همچنین در بهمن سال گذشته، با ارسال پرونده ایران خودرو به قوه قضائیه، سهام ۱۰.۳۳ درصدی متعلق به کارکنان ایران خودرو (سپهر کیش) با قیمت ارزان به شرکت بهمن موتور نیز از سوی قوه قضائیه ملغی شد.

ابهامات قیمت‌گذاری و واگذاری سهام

هنوز شائبه‌های زیادی در مورد صلاحیت کروز وجود دارد و همواره این نقد وارد است که این شرکت با توجه به سابقه‌ای که دارد صنعت خودرو را به سمت انحصار می‌برد و در سال‌های آتی نمی‌توان خسارت ناشی از آن را در بازار جبران کرد.

پرونده واگذاری بلوک ۱۰.۳۳ درصدی سهام شرکت ایران خودرو متعلق به شرکت سپهر کیش ایرانیان به شرکت بهمن موتور، (بهمن ماه سال گذشته) به یکی از پیچیده‌ترین و پرحاشیه‌ترین معاملات سال‌های اخیر بازار سرمایه و صنعت خودرو تبدیل شده است. این معامله که در ظاهر با هدف واگذاری سهام به بخش خصوصی انجام شد، با موانع نظارتی و ابهامات در ارزش‌گذاری روبه‌رو شده و حتی به نظر حقوق سهامداران خرد و دولتی نادیده گرفته شده است.

درواقع براساس اسناد بررسی شده، سهامداران شرکت سپهر ایرانیان عمدتاً شامل تعاونی‌های خاص کارکنان ایران خودرو متعلق به بیش از ۷۰ هزار نفر از پرسنل ایران خودرو، نگار نصر سهم (متعلق به شرکت ایران خودرو، کروز، آذین خودرو، تیپسر، فولادفام و عظام) هستند. نکته قابل توجه این است که شرکت سپهر کیش ایرانیان جزو شرکت‌های فرعی و تابعه ایران خودرو محسوب نمی‌شود و مشمول قواعد سهام خزانه نیست، به همین دلیل واگذاری سهامش طی مکاتبات متعدد به سازمان بورس اعلام و تنها رأی قضایی دال بر سهام خزانه شدن این شرکت صادر شده است. همچنین شرکت تعاونی خاص کارکنان ایران خودرو به عنوان مالک ۳۵ درصدی شرکت سپهر کیش ایرانیان، در آذرماه سال گذشته ۲۰ درصد از این سهام را با ارزش کارشناسی (براساس ارزیابی خالص ارزش روز دارایی‌ها و با لحاظ صندلی طلایی) به میزان حدود ۵.۵ همت ارزش‌گذاری و مزایده فروش این سهام را برگزار کرد که شرکت بهمن موتور تنها متقاضی و برنده این مزایده اعلام شد. پس از این واگذاری، موضوع فروش ۱۰.۳۳ درصدی سهام این شرکت در بهمن ماه سال گذشته، خبرساز شد و با دستور نهاد نظارتی فروش آن متوقف شد، اما طرفین معامله توافق کردند که همراه این قرارداد تمدید شود و قیمت‌گذاری جدیدی صورت نگیرد! باید قیمت‌گذاری جدید براساس نرخ جدید باشد.»

او با انتقاد از شیوه قیمت‌گذاری خودرو خاطرنشان کرد: «سهام قیمت‌گذاری واقعی نمی‌شود. همیشه وقتی یک خودروساز در شرایط بحرانی قرار می‌گیرد، معوقاتی دارد، در تحویل خودرو مشکل دارد و در شرایط جنگ و تحریم است، در بدترین شرایط سهامش را قیمت‌گذاری می‌کنند. نکته دوم اینکه قیمت‌گذاری همه‌جانبه نیست؛ ملاک اصلی بورس است و می‌گویند هرچه قیمت سهام در بورس بود، تمام است.»

حسینی کیا با اشاره به مسئله اهلیت خریداران خاطرنشان کرد: «نکته اساسی‌تر این است که آیا کسانی که خریدار هستند، اهلیت این کار را دارند یا خودروسازی را به گروگان می‌برند؟ گاهی قطعه‌ساز، خودروساز می‌شود و دیگر نقشی برای نظارت وجود ندارد، یعنی هرچه خودش تولید کرد، همان است و رگولاتوری در این وسط وجود ندارد. دولت هم به حاشیه رانده می‌شود. الآن فرض کنید قطعه‌سازی که خودروساز شده است، اگر تولید نکرد، باید یقه چه کسی را گرفت؟ تولیدکننده قطعه‌ساز چه کسی است؟ بعد متضرر کیست و آیا در بازار التهاب ایجاد می‌شود یا نه واگر فردا خودروساز تصمیم گرفت قطعه‌سازی را تعطیل کند، چه اتفاقی می‌افتد؟»

ضرورت ورود دادستانی کل کشور

سپهر کیش به عنوان سومین سهامدار بزرگ ایران خودرو، نقش اساسی در مجامع ایران خودرو ایفا می‌کند و بخش خصوصی با پرداخت ۵.۵ همت مالک ۱۰ درصد رأی می‌شود. در حالی که برای خرید ۱۰ درصد سهام در ایران خودرو با ارزش هر سهم ۱۰۵ تومان (قیمت کارشناسی که در ارزش‌گذاری سهام سپهر کیش در ایران خودرو اعلام شده) حداقل ۳۰ همت منابع مالی نیاز است، این مبلغ در توان بهمن موتور نیست. با توجه به تغییرات قیمتی سهام در این مدت و عدم برگزاری مجمع فوق‌العاده برای اخذ نظر سهامداران شرکت تعاونی کارکنان ایران خودرو در رابطه با این معامله، تضییع حقوق و سهام دولت و بانک‌ها و صندوق بازنشستگی کشوری به عنوان سایر سهامداران ایران خودرو، ضروری است که با ورود دادستانی و معاونت حقوق عامه دادستانی با سایر نهادهای نظارتی، این معامله متوقف و ابطال شود.

باید ابتدا تعهدات بخش خصوصی و حاکمیت در قراردادی بین سازمان خصوصی‌سازی و بخش خصوصی تعیین تکلیف و سپس این معامله با قیمت روز و مزایده مجدد انجام شود و در صورت خرید سهام توسط بخش خصوصی، این میزان سهام وثیقه قرارداد خصوصی‌سازی قرار گیرد.

بهمن موتور چطور با یک ریال بیشتر برنده مزایده خرید سهام سپهر کیش ایرانیان شد؟

مزایده واگذاری ۲۰ درصد سهام سپهر کیش ایرانیان با پیشنهاد تنها یک ریال بالاتر از قیمت پایه، به نتیجه رسید اما قرارداد آن حدود ۱۰ ماه پس از اعلام برنده منعقد شد؛ در حالی که اعتبار پیشنهادها طبق آگهی فقط یک ماه بود؛ اکنون ضرورت دارد قوه قضائیه، سازمان بازرسی کل کشور و نهاد ناظر بازار سرمایه پیش از انتقال قطعی سهام، اعتبار مزایده، مبانی ارزش‌گذاری و حقوق سهامداران را بررسی کنند. بررسی آگهی مزایده شرکت تعاونی خاص کارکنان ایران خودرو و مکاتبه رسمی بهمن موتور با سازمان بورس و اوراق بهادار، ابهامات مهمی را درباره فرآیند واگذاری ۲۰ درصد سهام شرکت سپهر کیش ایرانیان آشکار می‌کند؛ معامله‌ای به ارزش بیش از ۵.۳ همت که اهمیت آن صرفا به مبلغ قرارداد محدود نیست و می‌تواند ساختار مالکیت و کنترل یکی از سهامداران عمده ایران خودرو را تغییر دهد. آنچه این معامله را نیازمند بررسی دقیق‌تر می‌کند، هم‌زمانی سه موضوع است؛ فاصله ۱۰ ماهه میان مزایده و انعقاد قرارداد، اختلاف ناچیز قیمت پیشنهادی برنده با قیمت پایه و احتمال انتقال کنترل مدیریتی سپهر کیش از طریق خرید بلوکی که تنها ۲۰ درصد سهام این شرکت را شامل می‌شود.

اعتبار یک ماهه پیشنهاد چگونه به قرارداد ۱۰ ماهه بعد رسید؟

براساس بند دوم شرایط مندرج در آگهی مزایده، اعتبار پیشنهادهای ارائه‌شده از سوی متقاضیان، یک ماه از تاریخ بازگشایی پاکت‌ها تعیین شده است. طبق همین آگهی، پاکت‌ها در ۱۹ آذر ۱۴۰۴ بازگشایی می‌شدند؛ بنابراین اعتبار اولیه پیشنهادها در دی ماه همان سال به پایان می‌رسید. با وجود این بهمن موتور در نامه رسمی مورخ ۴ آبان ۱۴۰۵ اعلام کرده که قرارداد خرید ۲۰ درصد سهام سپهر کیش در ۳ آبان ۱۴۰۵ با شرکت تعاونی خاص کارکنان ایران خودرو منعقد شده است. به بیان دیگر قراردادی که مبنای آن مزایده آذر ۱۴۰۴ بوده حدود ۱۰ ماه بعد به مرحله امضا رسیده است. این فاصله زمانی در حالی رقم خورده که شرایط آگهی برای اعتبار پیشنهادها محدودیت مشخصی تعیین کرده بود. البته پایان اعتبار یک ماهه پیشنهادها لزوما به معنای بطلان خودکار قرارداد نیست؛ ممکن است اعتبار پیشنهاد با توافق قانونی طرفین تمدید شده باشد. با این حال پرسش اساسی این است که چنین تمدیدی براساس کدام مصوبه، با موافقت چه مرجعی و برای چه مدتی انجام شده است؟

ابهام زمانی جدی‌تر می‌شود که بند نخست آگهی نیز بر ضرورت اقدام برنده ظرف حداکثر ۱۴ روز کاری پس از اعلام برنده شدن برای پرداخت ثمن و انعقاد قرارداد تاکید دارد. در مقابل نامه جدید بهمن موتور مهلتی ۱۴ روز کاری پس از قرارداد آبان ۱۴۰۵ را برای پرداخت باقی مانده ثمن اعلام کرده است. این تفاوت نشان می‌دهد که باید تمام مکاتبات، توافق‌ها و مصوبات احتمالی مربوط به تمدید مهلت از سوی نهادهای نظارتی بررسی شود.

بدون انتشار این اسناد مشخص نیست ادامه معامله بر مبنای همان شرایط اولیه مجاز بوده یا با تصمیم جدیدی پیگیری شده است. از سوی دیگر گذشت حدود ۱۰ ماه از زمان تعیین قیمت پایه، ضرورت بررسی دوباره ارزش اقتصادی بلوک را مطرح می‌کند. در این مدت، شرایط بازار سرمایه، ارزش دارایی‌ها، وضعیت مالی شرکت‌ها و عوامل موثر بر ارزش سهام می‌توانسته تغییر کرده باشد. بنابراین ادامه معامله با قیمت قبلی بدون ارائه گزارش کارشناسی به‌روز یا توضیح مستند درباره اعتبار ارزش‌گذاری اولیه محل پرسش است.

پیشنهاد فقط یک ریال بالاتر از پایه؛ رقابت واقعی چگونه شکل گرفت؟

براساس آگهی مزایده تعداد سهام قابل واگذاری سپهر کیش ۶۱۰ میلیون سهم و قیمت پایه هر سهم ۸۷ هزار و دو ریال تعیین شده بود. مبلغ اعلام‌شده برای پیشنهاد برنده نیز ۵۳ هزار و ۷۱ میلیارد و ۸۳۰ میلیون ریال بوده است. با تقسیم مبلغ پیشنهادی بر تعداد سهام قیمت پیشنهادی هر سهم به ۸۷ هزار و سه ریال می‌رسد؛ یعنی فقط یک ریال بیشتر از قیمت پایه هر سهم. به این ترتیب اختلاف کل پیشنهاد برنده با قیمت پایه محاسباتی تنها ۶۱ میلیون تومان است. چنین اختلاف اندکی به‌تنهایی وقوع تخلف یا نبود رقابت را اثبات نمی‌کند اما در یک مزایده عمومی با این حجم از ارزش اقتصادی، ضرورت بررسی تعداد شرکت‌کنندگان، قیمت سایر پیشنهادها، شرایط پذیرش متقاضیان و صورت جلسه بازگشایی پاکت‌ها را افزایش می‌دهد.

اگر مزایده با حضور چند متقاضی واجد شرایط برگزار شده، ضروری است مشخص شود پیشنهادهای دیگر چه تفاوتی با قیمت پایه داشته‌اند و برنده چگونه انتخاب شده است. اگر نیز تنها یک پیشنهاد معتبر وجود داشته، باید روشن شود شرایط مزایده تا چه اندازه امکان حضور رقابت سایر سرمایه‌گذاران را فراهم کرده است. موضوع زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که بلوک مورد معامله، صرفا یک سرمایه‌گذاری مالی معمولی نیست؛ بلکه می‌تواند زمینه انتقال کنترل یک شرکت موثر در ساختار سهامداری ایران خودرو را فراهم کند.

با خرید ۲۰ درصد سهام، کنترل سپهر کیش جابه‌جا می‌شود؟

طبق ترکیب سهامداری درج‌شده در آگهی شرکت کروز ۳۱.۷۵ درصد، تعاونی خاص کارکنان ایران خودرو ۳۵.۷۵ درصد، شرکت نگار نصر سهم ۳۰ درصد، شرکت آذین خودرو ۲ درصد و سایر سهامداران ۰.۵ درصد سهام سپهر کیش ایرانیان را در اختیار داشته‌اند. در صورت نهایی شدن واگذاری بلوک ۲۰ درصدی به بهمن موتور و احراز تعلق آن به مجموعه ذی‌نفع واحد کروز مجموع سهام منتسب به این دو مجموعه در سپهر کیش به ۵۱.۷۵ درصد خواهد رسید؛ رقمی که از مرز اکثریت مالکیت این شرکت عبور می‌کند. اهمیت موضوع آن است که سپهر کیش حدود ۱۰.۳۲ درصد سهام ایران خودرو را در اختیار دارد. بنابراین خریدار می‌تواند با تملک تنها ۲۰ درصد سهام شرکت واسط، در صورت تحقق شرایط قانونی و شرکتی، بر تصمیمات اکثریت سهامداران آن تاثیر تعیین‌کننده پیدا کند. این وضعیت تفاوت مهمی میان ارزش اقتصادی یک بلوک اقلیت و ارزش مدیریتی آن ایجاد می‌کند. بلوکی که ظاهرا تنها یک پنجم سهام شرکت را شامل می‌شود، ممکن است در کنار سهام پیشین خریدار یا اشخاص مرتبط، امکان دستیابی به اکثریت را فراهم کند. از این رو بررسی ارزش مدیریتی و حق کنترل در گزارش کارشناسی قیمت‌گذاری ضروری است. مطابق ماده ۵ قانون برنامه هفتم سهام شرکت‌های اصلی که در اختیار شرکت‌های فرعی یا وابسته قرار دارد، از سال سوم اجرای برنامه مشمول سلب حق رأی می‌شود. بنابراین لازم است سازمان بورس و شرکت سپرده‌گذاری مرکزی به‌صورت رسمی مشخص کنند که تغییر ترکیب سهامداران سپهر کیش چه اثری بر وضعیت سهام تودلی و حقوق رأی احتمالی آن خواهد داشت. افزون بر این باتوجه به آرای پیشین شورای رقابت درباره حضور شرکت‌های مرتبط با کروز در ساختار مدیریتی ایران خودرو آثار رقابتی این معامله نیز نیازمند بررسی مستقل است.

ابهام در حقوق سهامداران تعاونی و ضرورت تجدید کارشناسی قیمت

تعاونی خاص در آگهی مزایده ۳۵.۷۵ درصد سهام سپهر کیش را در اختیار داشته و قصد واگذاری تنها ۲۰ درصد آن را اعلام کرده است. در صورت تکمیل معامله، سهم تعاونی به ۱۵.۷۵ درصد کاهش می‌یابد در حالی که مجموعه خریدار می‌تواند به اکثریت سهام سپهر کیش دست پیدا کند. این ساختار پرسشی اقتصادی درباره نحوه انتخاب اندازه بلوک قابل فروش ایجاد می‌کند. چرا تعاونی تصمیم گرفته تنها ۲۰ درصد سهام را واگذار کند و نه تمام بلوک ۳۵.۷۵ درصدی خود را؟ آیا آثار کنترلی این انتخاب در قیمت کارشناسی لحاظ شده و سناریوهای مختلف فروش از نظر بیشینه‌سازی منافع سهامداران تعاونی مقایسه شده‌اند؟

با این حال باید مشخص شود تصمیم فروش براساس کدام مصوبه هیئت مدیره یا مجمع تعاونی اتخاذ شده و آیا حدود اختیارات قانونی مدیران در واگذاری چنین دارایی مهمی رعایت شده است؟ با بررسی اسناد عمومی منتشرشده تاکنون، صورت جلسه مربوط به اخذ نظر سهامداران تعاونی یا گزارش بازرس قانونی درباره این معامله ارائه نشده است. با توجه به اهمیت واگذاری انتشار گزارش ارزش‌گذاری صورت جلسات تصمیم‌گیری و نظر بازرس قانونی می‌تواند مشخص کند که منافع سهامداران تعاونی تا چه اندازه در فرآیند فروش لحاظ شده است. از سوی دیگر تغییر احتمالی کنترل سپهر کیش می‌تواند بر موازنه قدرت میان سهامداران ایران خودرو، از جمله سهامداران نهادی و عمومی، تاثیر بگذارد. این آثار به‌ویژه در شرایطی اهمیت دارد که نحوه اعمال حق رأی و مدیریت سهام تودلی همچنان موضوع نظارت قانونی است.

ایران خودرو در ۱۰ ماه گذشته قیمت محصولاتش را ۸۰ درصد گران کرده، اما سهام کارکنان ایران خودرو با همان قیمت پارسال مجوز واگذاری گرفته است. کارخانجات خودروسازی که مدام از زیان‌دهی آنها سخن گفته می‌شود، برای بخش خصوصی بسیار جذاب شده است و با ترفندهای مختلف، تلاش می‌کنند به ثمن بخس سهام خودروسازی‌ها را صاحب شوند

چارسوق
نبض اقتصاد را در دست بگیرید
Charsogh newspaper
■ شنبه ۱۶ آبان ۱۴۰۵ ■ سال سوم ■ شماره ۶۰۰

اخبار



دومین زمستان سخت اروپا در راه است؟

جهش بیش از سه‌برابری قیمت گاز اروپا، کاهش ذخایر و اختلال در صادرات LNG قطر، بار دیگر زنگ خطر بحران انرژی را در این قاره به صدا درآورده است؛ وضعیتی که در صورت تداوم محدودیت عرضه و سردتر شدن زمستان، می‌تواند خاطره بحران انرژی سال ۲۰۲۲ را برای اروپایی‌ها زنده کند.

بازار انرژی اروپا بار دیگر در آستانه یک شوک قیمتی قرار گرفته است؛ به طوری که قیمت گاز طبیعی در بازار هلند، به عنوان شاخص مرجع گاز اروپا، از مرز ۱۰۰ یورو به ازای هر مگاوات‌ساعت عبور کرده است. هم‌زمان کاهش ذخایر گاز، اختلال در صادرات LNG قطر و تشدید رقابت خریداران آسیایی و اروپایی برای تأمین محموله‌های گاز، نگرانی‌ها از تکرار بحران انرژی زمستان ۲۰۲۲ را افزایش داده است.

قراردادهای آتی گاز طبیعی هلند (TTF) روز چهارشنبه با افزایش ۴.۴ درصدی به ۳۰.۱۰۰ یورو به ازای هر مگاوات‌ساعت رسید. این نخستین بار از زمان بحران انرژی سال ۲۰۲۲ است که قیمت این شاخص از سطح ۱۰۰ یورو عبور می‌کند. قیمت گاز اروپا از زمان آغاز جنگ ایران تاکنون بیش از سه برابر افزایش یافته است؛ موضوعی که ابعاد جهش اخیر قیمت‌ها را نشان می‌دهد. برآوردهای مطرح‌شده در این گزارش نشان می‌دهد اختلالات مرتبط با جنگ تاکنون بیش از ۱۰۰ میلیارد یورو به هزینه واردات سوخت‌های فسیلی اروپا افزوده است.

ذخایر پایین گاز؛ نگرانی اروپا در آستانه فصل سرما

افزایش قیمت گاز در شرایطی رخ می‌دهد که سطح ذخایر آن در اروپا برای این مقطع از سال به‌طور غیرمعمول پایین است. این وضعیت در آستانه فصل سرما اهمیت ویژه‌ای دارد؛ چراکه با کاهش دما، تقاضا برای گاز طبیعی به منظور تأمین گرمایش خانوارها و فعالیت نیروگاه‌ها افزایش پیدا می‌کند.

در چنین شرایطی، هرگونه اختلال بیشتر در عرضه جهانی انرژی می‌تواند فشار مضاعفی بر بازار گاز اروپا وارد کند. تشدید تنش‌های مرتبط با جنگ علیه ایران نیز یکی از ریسک‌های اصلی پیش روی بازار انرژی محسوب می‌شود. تجربه بحران انرژی سال ۲۰۲۲ نشان داد که ترکیب کاهش عرضه، افزایش تقاضای فصلی و محدودیت در تأمین جایگزین می‌تواند قیمت انرژی را به سطوحی برساند که پیامدهای آن از بازار انرژی فراتر رفته و به کل اقتصاد منتقل شود.

اختلال در صادرات LNG قطر و تشدید رقابت اروپا و آسیا

یکی دیگر از عوامل فشار بر بازار گاز اروپا، محدودیت در دسترسی به محموله‌های گاز طبیعی مایع (LNG) است. قطر، یکی از تامین‌کنندگان اصلی LNG در جهان، اعلام وضعیت فورس‌ماژور در تحویل محموله‌های گاز به شرکت ایتالیایی ادیسون را تا پایان سال تمدید کرده است.

اوضاع صادرات LNG قطر به قدری وخیم شده که این کشور از رتبه دوم صادرات گاز مایع به رتبه هشتم سقوط کرده است. هم‌زمان، قیمت LNG در بازار آسیا به بالاترین سطح خود از سال ۲۰۲۲ رسیده که این مسئله رقابت میان خریداران آسیایی و اروپایی برای جذب محموله‌های محدود موجود در بازار جهانی را تشدید می‌کند. درواقع، اروپا برای جبران کمبود احتمالی گاز خط لوله و تأمین نیاز زمستانی خود بیش از گذشته به واردات LNG وابسته است؛ اما افزایش تقاضا در آسیا و محدودیت عرضه، هزینه تأمین محموله‌های جایگزین را افزایش می‌دهد.

احتمال گاز ۲۰۰ یورویی؛ تهدیدی برای صنایع اروپا

موسسه تحقیقاتی انرژی Energy Aspects هشدار داده است که در صورت سردتر بودن زمستان نسبت به میانگین بلندمدت و تداوم محدودیت عرضه، قیمت گاز اروپا ممکن است از ۲۰۰ یورو به ازای هر مگاوات‌ساعت نیز فراتر برود. چنین سطحی از قیمت انرژی می‌تواند فشار سنگینی بر صنایع اروپایی وارد کند؛ به‌ویژه آنکه هزینه تأمین گاز در آمریکا فاصله قابل توجهی با اروپا دارد. بر اساس ارقام منتشرشده، قیمت معادل گاز در بازار آمریکا حدود ۸.۵ دلار است.

این شکاف قیمتی می‌تواند مزیت هزینه‌ای صنایع آمریکایی را در برابر رقبای اروپایی تقویت کند و بر تصمیم شرکت‌ها درباره محل سرمایه‌گذاری، توسعه ظرفیت تولید و حتی انتقال فعالیت‌های صنعتی اثر بگذارد. صنایع انرژی‌بر مانند فولاد، پتروشیمی، کود شیمیایی، سیمان و صنایع تولیدی وابسته به گاز، از جمله بخش‌هایی هستند که در برابر چنین شوکی آسیب‌پذیری بیشتری دارند.

بحران انرژی فراتر از بازار گاز؛ فشار تازه بر تورم اروپا

پیامدهای افزایش قیمت انرژی به بازار گاز محدود نمانده است، رشد قیمت نفت، گازوئیل و برق نیز هزینه‌های تولید و حمل‌ونقل را افزایش داده و فشار تورمی تازه‌ای بر خانوارها و بنگاه‌های اقتصادی اروپا وارد می‌کند. افزایش قیمت گاز می‌تواند از مسیر هزینه تولید برق، قیمت انرژی مصرفی خانوارها و هزینه نهاده‌های صنعتی به سایر بخش‌های اقتصاد منتقل شود. همچنین رشد قیمت سوخت‌های مایع، هزینه حمل‌ونقل و توزیع کالا را افزایش می‌دهد. درنتیجه، اروپا ممکن است هم‌زمان با افزایش هزینه واردات انرژی، با تشدید فشار بر صنایع، کاهش حاشیه سود بنگاه‌ها و افزایش هزینه زندگی خانوارها مواجه شود.

تکرار بحران ۲۰۲۲ در سایه وابستگی جدید انرژی

تحولات اخیر بار دیگر موضوع امنیت انرژی اروپا را به یکی از دغدغه‌های اصلی این قاره تبدیل کرده است. اروپا پس از بحران سال ۲۰۲۲ و کاهش دسترسی به گاز روسیه، تلاش کرد با افزایش واردات LNG از تامین‌کنندگان دیگر، ساختار عرضه انرژی خود را متنوع کند.

با این حال، تحولات اخیر نشان می‌دهد که تنوع‌بخشی به مبدأ واردات به‌تنهایی نمی‌تواند آسیب‌پذیری اروپا در برابر شوک‌های ژئوپلیتیکی را برطرف کند؛ زیرا بازار LNG نیز بازاری جهانی و به‌شدت رقابتی است و اختلال در یکی از مراکز مهم عرضه می‌تواند هزینه تأمین انرژی را در مناطق مختلف افزایش دهد.

اکنون اروپا در شرایطی به استقبال زمستان می‌رود که قیمت گاز بار دیگر به محدوده‌های بحرانی نزدیک شده، ذخایر با محدودیت مواجه‌اند و رقابت برای تأمین LNG شدت گرفته است. اگر این شرایط با زمستانی سردتر از حد معمول همراه شود، بحران انرژی می‌تواند بار دیگر به یکی از مهم‌ترین تهدیدهای اقتصاد اروپا تبدیل شود.



علی خضریان، نماینده مجلس در گفت‌وگو با چارسوق:

همتی مسئول اصلی گرانی دلار است

■ گرانی دلار دلیل استیضاح همتی و برکناری او از وزارت اقتصاد بود ■ متهم‌کنندگان مجلس به سیاسی‌کاری در موضوع استیضاح همتی باید پاسخگوی عملکرد او در بانک مرکزی باشند ■ به رئیس جمهور اطلاعات غلط دادند تا همتی رئیس کل بانک مرکزی شود ■ مدیران بانک مرکزی گرانی ارز را طبیعی می‌دانند و از آن راضی هستند ■ همتی باید درباره وضعیت بازار ارز شفاف‌سازی کند ■ گرانی ماه‌های اخیر دلار منطقی نیست ■ دستگاه قضا باید به عملکرد مدیران اقتصادی دولت ورود کند ■ دولتی‌ها فکر می‌کردند با حذف ارز ترجیحی نرخ ارز آزاد کاهش خواهد یافت اما برعکس شد ■ چه کسی پاسخگوی گرانی روزانه نرخ ارز است

گفت‌وگو

برای بررسی دقیق‌تر عملکرد اقتصادی دولت و چرایی گرانی‌های اخیر در بازار ارز و کالا به گفت‌وگو با «علی خضریان»، نماینده مجلس شورای اسلامی پرداخته‌ایم:

■ برخی در حال تلاش برای القای این مطلب هستند که تنگه هرمز دیگر اهمیت گذشته را ندارد و ایران باید هر چه سریع‌تر این تنگه راهبردی را بازگشایی کند. تحلیل شما در این زمینه چیست؟

رهبر معظم انقلاب در پیامشان به مناسبت هفته دفاع مقدس از اصطلاح تنگه پرخیر و برکت برای نامیدن تنگه هرمز استفاده کرده‌اند. این نوع نگاه، نشان‌دهنده فرصت‌محور بودن جغرافیای سیاسی ایران در اندیشه رهبری عزیزمان است. اگر این نگاه دقیق رهبر حکیم انقلاب را با نگاه حاکمان پیش از جمهوری اسلامی مقایسه کنید؛ متوجه خیلی از مسائل خواهید شوید. حال اگر بخواهیم چرایی پرخیر و برکت بودن تنگه هرمز را بررسی کنیم ابتدا باید به این نکته توجه داشته باشیم که روزگاری نه چندان دور، ۲۰ درصد نفت و گاز مورد نیاز جهان از این مسیر عبور می‌کرده است. اما به واسطه تجاوز جنایتکارانه آمریکا و رژیم صهیونیستی، جمهوری اسلامی ایران به این نتیجه رسید که لازم است تنگه هرمز مسدود شود. یعنی تنگه هرمز به یک ابزار قدرت بین‌المللی برای ایران تبدیل شده و تاکنون هم انصافاً دشمنان ما را دچار مشکلات فراوانی کرده است. با این وجود عجیب است که شاهدیم عده‌ای توصیه بازگشایی تنگه هرمز و رها کردن آن را مطرح می‌کنند. گویی به دوران شاهان حقیر قاجار بازگشته‌ایم که عده‌ای به آن‌ها می‌گفتند نفت را رها کنید چون چیز به درد بخوری نبوده و فقط زمین‌های ایران را سیاه و کثیف کرده است. این در حالی است که عقل سلیم حکم می‌کند اتفاقاً ما روز به روز تنگه را محکم‌تر از روز گذشته مسدود نگه داریم.

■ مهم‌ترین بحث این روزهای مردم بازار ارز است و مردم دائماً این پرسش را مطرح می‌کنند که اگر براساس گفته‌های رئیس کل بانک مرکزی منابع ارزی کشور مطلوب است چرا قیمت دلار و به تبع آن بیشتر کالاها روزانه افزایش می‌یابد؟

در موضوع دلار متاسفانه با جهش‌هایی مواجه هستیم که انسان هیچ دلیل علمی و منطقی برای آن‌ها پیدا نمی‌کند. جناب آقای همتی به عنوان رئیس کل بانک مرکزی، مسئول اصلی گرانی دلار است و باید در این زمینه پاسخگو باشد. دلیل من در مسئول دانستن او هم دقیقاً گفته خودش در ابتدای دولت پزشکیان و زمانی است که وزیر اقتصاد بود. در آن زمان وقتی خبرنگاران از همتی درباره افزایش نرخ ارز سؤال پرسیدند او با شانه خالی کردن از مسئولیت، وظیفه پاسخگویی در این زمینه را متوجه رئیس کل وقت بانک مرکزی دانست و گفت دلار در اختیار بانک مرکزی بوده و به وزارت اقتصاد ارتباطی ندارد. بنابراین جناب آقای همتی امروز باید پاسخگوی این وضعیت افتضاح بازار ارز باشد و هیچ بهانه‌ای برای فرار از پاسخگویی ندارد. البته من که به شخصه معتقدم عبدالناصر همتی چه در زمانی که وزیر اقتصاد بوده و چه در دوره‌های ریاستش بر بانک مرکزی که هم‌اکنون دوره دوم آن را سپری می‌کند؛ همواره مسئولیت مستقیم در قبال نرخ ارز داشته و دارد. به‌علاوه قطعاً مردم عزیزمان فراموش نکرده‌اند که اصلاً استیضاح همتی از سوی مجلس و برکناری او از جایگاه وزارت اقتصاد به دلیل گرانی ارز بوده است. روی سخن من اکنون با ریاست محترم جمهوری جناب آقای دکتر پزشکیان است. اگر ایشان به خاطر داشته باشند در زمان استیضاح همتی، عده‌ای از نزدیکان ایشان، مجلس را متهم به سیاسی کاری کردند و گفتند که همتی توانایی اداره اقتصاد و بازار ایران را دارد. خب دکتر پزشکیان عزیز، امروز می‌بینید که اقدام مجلس درست بوده و میوه عملکرد همتی و اعتماد مجدد شما به او کاملاً تلخ و کشنده است. آقایان مشاوری هم که به رئیس جمهور عزیزمان مشاوره غلط دادید تا بار دیگر به عبدالناصر همتی اعتماد کرده و این بار او را به عنوان سکاندار بانک مرکزی منصوب کند؛ بیایید و نتیجه کارتان را ببینید. واقعاً چرا هیچ کس پاسخگو به افکار عمومی و مردم شریف کشور نیست. اصولاً چرا باید در شرایطی که نفتمان را بهتر و گران‌تر از گذشته می‌فروشیم؛ درآمدهای مالیاتی دولت در شرایط بسیار مطلوبی است؛ کالاهای غیراساسی ارزبر دچار کاهش واردات شده؛ و سفرهای خارجی هم به شدت کم شده؛ ارز این گونه افسارگسیخته گران شود. به زبان ساده‌تر، ارز بیشتری به کشور وارد و ارز کمتری هم هزینه شده است. بنابراین این افزایش وحشتناک نرخ ارز در ماه‌های اخیر اصلاً منطقی نیست. البته خبری در همین زمینه شنیده‌ام که واقعاً تأسف‌آور است. براساس شنیده‌هایم، مدیران بانک مرکزی گرانی ارز را طبیعی دانسته و از آن ابراز رضایتمندی هم می‌کنند.

خداوکیلی این با کجای سخنان دکتر پزشکیان مبنی بر خدمت بی‌وقفه به مردم در شرایط جنگی همخوان است. آقای همتی بیاید و در این زمینه شفاف‌سازی کند.

■ آیا آنگونه که دولتمردان مدعی هستند جنگ عامل اصلی گرانی‌های اخیر است؟

متاسفانه شاهدیم که دولتمردان عزیز ما تمام گرانی‌ها و وضعیت نابسامان اقتصادی را به بهانه شرایط جنگی توجیه و تقصیر همه مشکلات اقتصادی بر گردن جنگ می‌اندازند. البته من نمی‌خواهم ادعا کنم که جنگ هیچ تاثیری بر اقتصاد ندارد و خداوکیلی هم این ادعا غیرمنصفانه است. اما ما در علم اقتصاد نمی‌توانیم عدد و رقم را کنار بگذاریم و صرفاً تحلیل سیاسی ارائه بدهیم. تمامی آمار و ارقام به وضوح نشان‌دهنده این واقعیت هستند که ریشه همه گرانی‌های ۹ ماهه اخیر در اتفاقات دی‌ماه ۱۴۰۴ و تصمیم دولت مبنی بر حذف ارز ترجیحی است. ما حاضریم با عدد و رقم در این زمینه با دولتمردان عزیزمان بحث کنیم. به عنوان مثال در بهمن پارسال که هنوز جنگی شروع نشده بود به یک باره تورم مواد غذایی به ۱۰۵ درصد رسید. پس از جنگ این میزان به ۱۳۰ درصد رسید. به عبارت دیگر جنگ ۱۰۵ درصد تورم مواد غذایی را نهایتاً تا ۱۳۰ درصد بالا برد. یعنی با نهایت اغماض، اگر نگوییم که تاثیرات پسینی حذف ارز ترجیحی باعث گرانی مجدد مواد غذایی شده؛ نهایتاً جنگ ۲۵ درصد بر تورم مواد غذایی مؤثر بوده است. در جلسات ما با فعالین اقتصادی هم شاهد هستیم که دادآن‌ها نه از جنگ بلکه از سیاست دولت در حذف ارز ترجیحی بلند است. واقعاً قابل قبول نیست که با حذف ارز ترجیحی قیمت مواد اولیه تولیدکنندگان تا ۵ برابر بیشتر شده و تولید کشور شدیداً تحت فشار قرار گرفته است. خب دولت چگونه توقع دارد این حجم از افزایش هزینه تولید بر قیمت محصول نهایی که به دست مردم می‌رسد تاثیری نداشته باشد. این عملاً غیرممکن است. از سوی دیگر، رئیس جمهور و مدیران دولت یکی از دلایل حذف ارز ترجیحی را حذف رانت خواران عنوان کرده بودند. خب حالا این عزیزان پاسخ بدهند که تفاوت نرخ ارز بازار آزاد و ارزی که بانک مرکزی تخصیص می‌دهد اگر نامش رانت نیست؛ پس چیست. دولتمردان و سایر حامیان حذف ارز ترجیحی آیا یادشان هست که وعده می‌دادند با حذف ارز ترجیحی، نرخ بازار آزاد ارز نیز کاهش خواهد یافت و درنهایت یک نرخ ارز تعادلی به وجود خواهد آمد. آقایان، اصلاً رویتان می‌شود بار دیگر در صورت مردم نگاه کرده و حرف از اقتصاد بزنید. الآن چه کسی پاسخگوی گرانی روزانه دلار تخصیصی بانک مرکزی و به تبع آن گرانی دلار در بازار آزاد است. چرا دولت با دست خودش دارد اقتصاد کشور را مطابق با پازلی که آمریکا برای نابودی اقتصاد ایران طراحی کرده چینش می‌کند. دقیقاً کدام دستگاه و نهاد قرار است جلوی مسئولان خطاکار اقتصاد ایران را بگیرد. واقعاً نمی‌دانم دستگاه قضایی چه نقشی می‌تواند در این زمینه ایفا کند.

■ مهم‌ترین هدف دشمن از جنگ اقتصادی چیست و توصیه شما به دولتمردان در این شرایط جنگی چیست؟

شرایط جنگی، تصمیمات جنگی می‌طلبد. همه ما از دولت، مجلس و دستگاه قضا باید باور کنیم که در جنگ با دشمنیم و باید هر روز آماده‌تر از دیروز باشیم. امروز دشمن در صحنه جنگ، تاب‌آوری مردم ما را هدف قرار داده و به دنبال نابودی تاب‌آوری اجتماعی ماست. بنابراین باید افزایش سطح رفاه مردم در اولویت تمام ما مسئولان باشد. زمانی که ارز ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی حذف شد؛ مبنای تعیین مبلغ یک میلیون تومانی برای کالابرگ، نرخ ۱۲۰ تا ۱۳۰ هزار تومانی ارز بوده است. بنابراین در شرایط فعلی که ارز به صورت وحشتناکی جهش کرده دولت موظف به افزایش نرخ کالابرگ اختصاص داده شده به همه مردم است، نه نصف آنها. اما خداوکیلی باید از دولتمردان پرسید که آیا افزایش ۵۰۰ هزار تومانی مبلغ کالابرگ، پاسخگوی تورم تحمیل شده از سوی دولت به کالاهای اساسی طی این چند ماه است. حداقل انتظار ما در مجلس از دولت این است که برای ۵ دهک پایین درآمدی، مبلغ کالابرگ حداقل ۲ میلیون تومان به ازای هر نفر شود. اصلاً سؤال جدی من از دولت این است که چرا در شرایط جنگی به دنبال اصلاح بودجه در راستای بالا بردن تاب‌آوری ملت نیست. چرا اصلاحیه و متممی از سوی دولت به مجلس ارائه نمی‌شود تا ما بتوانیم کمک حال دولت در خدمت به محرومان باشیم. آقایان مسئول به خدا ما در زمینه مدیریت شرایط جنگی بی‌تجربه نیستیم. ما تجربه مدیریت ۸ سال دفاع مقدس را در کشورمان داریم. چگونه است که مدیران زمان جنگ توانستند در اوج دوران دفاع مقدس و در سال ۶۳ تورم را تک‌رقمی کنند. یا چگونه است که در سال ۶۴ رشد نقدینگی کشور تک‌رقمی و در حدود ۶ درصد بوده است. پس می‌بینیم که اگر مدیران دولت اراده کنند کارهای بزرگ و اقدامات سنجیده کاملاً شدنی است. خداوکیلی ما نمی‌توانیم از مدیران دولت پزشکیان این تورم ۹۰ درصدی و رشد نقدینگی ۶۰ درصدی را بپذیریم و بهانه آن را هم شرایط جنگی بدانیم. خب زمان دفاع مقدس ۸ ساله که شرایط سخت‌تر از امروز بود. چرا مدیران دولت وقت توانستند اقتصاد را به خوبی مدیریت کرده و اجازه شکست تاب‌آوری مردم از سوی دشمن را ندهند. به نظرم دولت پزشکیان باید به تجربه دولت دوران دفاع مقدس ۸ ساله برای اداره کشور رجوع کند.

■ دلیل گرانی‌ها نه جنگ بلکه تصمیمات اقتصادی دولت پزشکیان است

■ جنگ نهایتاً ۲۵ درصد بر تورم مؤثر بوده و دلیل اصلی افزایش تورم حذف ارز ترجیحی است

■ مبلغ کالابرگ باید حداقل ۲ میلیون تومان شود

■ تورم ۹۰ درصدی و رشد نقدینگی ۶۰ درصدی را از دولت پزشکیان نمی‌پذیریم

■ در زمان دفاع مقدس ۸ ساله دولت وقت موفق شد تورم و رشد نقدینگی را تک‌رقمی کند

■ دولت پزشکیان باید به تجربه دولت دفاع مقدس ۸ ساله در مدیریت کشور رجوع کند

ابهامات تجار در برنامه‌ریزی واردات؛

وزارت صمت معیار اولویت‌بندی ارزی را شفاف کند

در اولویت‌بندی ارزی وزارت صمت که اخیراً در نامه قائم‌مقام وزیر به بانک مرکزی اعلام شد، کالایی نظیر فرآورده‌های تغذیه شیرخواران در فهرست فاقد اولویت ارزی و کالایی نظیر خمیر چوب در فهرست اولویت یک (کالاهای خاص و ضروری) قرار گرفته و ابهاماتی درباره معیارهای انتخاب کالاهای ضروری ایجاد کرده است؛ این می‌تواند به افزایش عدم اطمینان فعالان اقتصادی و اختلال در برنامه‌ریزی واردات منجر شود و به‌نوعی انتقال ابهام از سیاست‌گذار به واردکننده و سپس مصرف‌کننده است.

وزارت صنعت، معدن و تجارت در شرایطی دسترسی واردکنندگان به منابع ارزی بانکی را محدود کرده که جزئیات فهرست جدید، پرسش‌های مهمی درباره منطق اولویت‌بندی کالاها ایجاد می‌کند. قرار گرفتن برخی مواد اولیه صنعتی در بالاترین سطح دسترسی به ارز و مشاهده نام فرآورده‌های تغذیه شیرخواران در گروه فاقد اولویت ارزی، ضرورت پاسخ‌گویی وزارت صمت درباره معیارهای این تصمیم را دوچندان کرده است. محمدصادق مفتح، قائم‌مقام وزیر صمت در امور بازرگانی، نهم آبان ۱۴۰۵ اعلام کرد که بر اساس توافق این وزارتخانه و بانک مرکزی، فقط ۶۶ ردیف تعرفه‌ای امکان استفاده از ارز مرکز مبادله را خواهند داشت و سایر کالاها باید از منابع ارزی جایگزین استفاده کنند.

هدف اعلام‌شده، مدیریت منابع محدود ارزی و تخصیص آنها به ضروری‌ترین نیازهای کشور است اما آنچه تاکنون از سوی سیاست‌گذار تشریح نشده، مبنای کارشناسی انتخاب این ۶۶ ردیف و نحوه تعیین تکلیف کالاهایی است که خارج از اولویت‌های اصلی قرار گرفته‌اند.

چرا این ۶۶ ردیف در اولویت نخست قرار گرفتند؟

در فهرست جدید، اقلامی مانند انواع ویتامین C، روغن پایه پالایشگاهی، کائوچوی طبیعی و برخی مواد اولیه پلیمری و لاستیکی در اولویت نخست قرار دارند. در گروه‌های بعدی نیز مواد اولیه صنعتی، قطعات خودرو، ماشین‌آلات تولیدی و تجهیزات تخصصی با مسیرهای متفاوت تأمین ارز دسته‌بندی شده‌اند. اختصاص منابع ارزی به این کالاها می‌تواند برای استمرار تولید و جلوگیری از اختلال در زنجیره تأمین ضروری باشد اما اهمیت تولید صنعتی به تنهایی پاسخ نمی‌دهد که چرا دقیقاً این اقلام در فهرست محدود دریافت ارز بانکی قرار گرفته‌اند. وزارت صمت باید مشخص کند انتخاب کالاها بر اساس چه شاخص‌هایی انجام شده است. آیا نبود جایگزین داخلی مبنا بوده یا میزان وابستگی تولید به واردات؟ آیا تأثیر کالا بر معیشت خانوارها و حساسیت تأمین آن نیز در ارزیابی‌ها لحاظ شده است؟ تاکنون توضیح روشنی درباره وزن این شاخص‌ها و نحوه ارزیابی کالاها ارائه نشده است. درنتیجه واردکنندگان و تولیدکنندگان با فهرستی مواجه‌اند که نتیجه تصمیم‌گیری را نشان می‌دهد اما منطق اقتصادی و کارشناسی پشت آن مشخص نیست. این شیوه اطلاع‌رسانی، امکان ارزیابی تصمیم را نیز از بین می‌برد. وقتی مشخص نباشد چه معیاری موجب ورود یک کالا به اولویت نخست شده، نمی‌توان بررسی کرد که آیا منابع محدود ارزی واقعاً به ضروری‌ترین نیازها اختصاص یافته‌اند یا خیر.

فرآورده‌های تغذیه شیرخواران؛ یک پرسش جدی از وزارت صمت

در میان ۳۵۹۲ ردیف تعرفه‌ای فاقد اولویت ارزی، نام فرآورده‌های تغذیه شیرخواران نیز دیده می‌شود؛ موضوعی که با توجه به ارتباط این محصولات با سلامت کودکان، نمی‌توان از کنار آن به سادگی عبور کرد. البته درج این عنوان در فهرست فاقد اولویت وزارت صمت الزاماً به معنای قطع ارز کالایی نظیر شیرخشک نیست. سازمان غذا و دارو پیش‌تر اعلام کرده بود که شیرخشک و غذاهای ویژه همچنان از ارز ترجیحی برخوردارند. اما پرسش اینجاست که آیا همه این فرآورده‌ها تحت پوشش ارزی وزارت بهداشت یا وزارت جهاد کشاورزی قرار دارند؟ اگر چنین است، چرا وزارت صمت هنگام اعلام فهرست جدید، مرجع مسئول و مسیر تأمین ارز آنها را مشخص نکرده است؟ در فهرست فاقد اولویت، نمونه‌هایی از محصولات غذایی، خوراک دام و اقلام بهداشتی نیز وجود دارد. روشن نیست چه تعداد از این کالاها به دلیل نداشتن اولویت اقتصادی کنار گذاشته شده‌اند و چه تعداد صرفاً تحت مسئولیت ارزی دستگاه دیگری قرار دارند.



وزارت صمت فهرست کالاهای حساس را تعیین تکلیف کند

تقسیم مسئولیت میان وزارت صمت، بانک مرکزی، وزارت بهداشت و وزارت جهاد کشاورزی نباید به انتقال مسئولیت پاسخ‌گویی از یک دستگاه به دستگاه دیگر منجر شود. دولت نمی‌تواند برای واردکنندگان محدودیت جدید وضع کند اما توضیح درباره وضعیت کالاهای حساس را به پیگیری جداگانه از چند دستگاه موکول کند. وزارت صمت باید هم‌زمان با اجرای اولویت‌بندی جدید، فهرست تفکیکی کالاهای فاقد اولویت، دستگاه مسئول هر گروه و مسیر قانونی تأمین ارز آنها را منتشر کند. همچنین لازم است مشخص شود برای ثبت سفارش‌های معوق و واردات در جریان این کالاها چه تصمیمی اتخاذ شده است. بانک مرکزی و دستگاه‌های تخصصی نیز باید اعلام کنند کدام اقلام حیاتی همچنان از حمایت ارزی برخوردارند و آیا برای تأمین مستمر آنها منابع مشخصی پیش‌بینی شده است. در شرایط محدودیت منابع ارزی، اولویت‌بندی ضرورتی انکارناپذیر است اما تصمیمی که مبنای انتخاب کالاها و تکلیف اقلام حساس در آن روشن نباشد، می‌تواند به افزایش عدم اطمینان فعالان اقتصادی و اختلال در برنامه‌ریزی واردات منجر شود و درواقع به‌نوعی انتقال ابهام از سیاست‌گذار به واردکننده و درنهایت مصرف‌کننده است.

چارسوق
نبض اقتصاد را در دست بگیرید

■ شنبه ۱۶ آبان ۱۴۰۵ ■ ۲۷ جمادی الاول ۱۴۴۸ ■ ۷ November ۲۰۲۶ ■ سال سوم ■ شماره ۶۰۰

■ مدیر مسئول: مهدی مهرپور

■ چاپخانه: نگار نقش ■ تلفن: ۶۶۱۲۸۶۱۲ ■ روابط عمومی: ۰۹۹۱۸۴۴۱۵۲۹
■ کد پستی: ۱۵۸۶۶۱۳۴۱۳ ■ آدرس: تهران، خیابان میرزای شیرازی، کوچه ۱۵، پلاک ۴۴، طبقه ۲

Charsogh newspaper.com

اخبار



تنگه هرمز تا تل‌آویو؛ هزینه‌هایی که به شکست ترامپ منجر شد

میلیاردها دلار کمک مالی به اسرائیل و هزینه‌های جنگ با ایران به موضوعی تأثیرگذار در انتخابات این کشور تبدیل شد و جمهوری‌خواهان ناوان آن را با شکست در پای صندوق‌های رأی پرداختند.

نتایج انتخابات میان‌دوره‌ای آمریکا از شکست جمهوری‌خواهان در تصاحب کرسی‌های کلیدی کنگره و بازگشت دموکرات‌ها به اکثریت سنا حکایت دارد؛ انتخاباتی که در آن، علاوه بر افزایش هزینه‌های زندگی، هزینه جنگ ایران و حمایت مالی و نظامی واشنگتن از اسرائیل به دو موضوع بحث‌برانگیز تبدیل شدند.

دونالد ترامپ نیز پس از اعلام نتایج اولیه، ضمن تبریک به دموکرات‌ها، پذیرفت که مسئله ایران یکی از عوامل شکست حزب جمهوری‌خواه بوده است. ترامپ در واکنش به نتایج انتخابات گفت: «معتقدم موضوع ایران یکی از عوامل شکست جمهوری‌خواهان بود. ایران باعث بحران بنزین در آمریکا بود.» این اظهارات در شرایطی مطرح می‌شود که هزینه‌های جنگ ایران و پیامدهای اقتصادی آن، از جمله افزایش قیمت سوخت و فشار بر بودجه دولت، به یکی از محورهای انتقاد از سیاست‌های دولت آمریکا تبدیل شده است. در کنار این موضوع، کمک چند میلیارد دلاری واشنگتن به اسرائیل نیز به بحثی انتخاباتی درباره نحوه هزینه‌کرد منابع عمومی آمریکا تبدیل شده است.

عبدول السید؛ نامزدی که ترامپ را به واکنش واداشت

ترامپ سه‌شنبه در گفت‌وگو با شبکه فاکس نیوز، با اشاره به انتقادهای عبدول السید، نامزد دموکرات مجلس سنای آمریکا از ایالت میشیگان، از کمک سالانه واشنگتن به اسرائیل انتقاد کرد. او پرسید: «چرا باید به خاطر انتقاد افرادی مثل عبدول السید، چهار میلیارد دلار به اسرائیل بدهیم؟»

رئیس جمهور آمریکا در ادامه مدعی شد با بنیامین نتانیاهو، نخست‌وزیر رژیم صهیونیستی، برای توقف کمک سالانه واشنگتن به این کشور از پایان سال ۲۰۲۶ به توافق رسیده و گفت اسرائیل دیگر به این پول نیاز ندارد، هرچند آمریکا همچنان می‌تواند به این کشور سلاح بفروشد.

عبدول السید، پزشک و مقام پیشین حوزه بهداشت عمومی در میشیگان، از منتقدان حمایت مالی و نظامی آمریکا از اسرائیل است. او در کارزار انتخاباتی خود تلاش کرده است هزینه جنگ و کمک‌های نظامی خارجی را به مشکلات اقتصادی شهروندان آمریکایی پیوند بزند.

السید معتقد است در شرایطی که مردم آمریکا برای تأمین هزینه بنزین، مواد غذایی و خدمات عمومی با مشکل روبه‌رو هستند، منابع مالی دولت باید بیش از گذشته صرف نیازهای داخلی شود. او در یکی از مواضع انتخاباتی خود گفته است: «ما بنزین پنج‌دلاری می خریم و برای مواد غذایی بیشتر هزینه می کنیم؛ به خاطر جنگی که نباید وارد آن می شدیم.»

عبدول السید حالا برنده انتخابات سنا در ایالت میشیگان شد تا با وجود موج سنگین اسلام هراسی علیه او و خرج سنگین لابی آیپک، نخستین سناتور مسلمان تاریخ آمریکا شود.

چهار میلیارد دلار؛ آمریکا چه میزان از هزینه نظامی اسرائیل را می پردازد؟

رقمی که ترامپ از آن سخن گفته، تقریباً معادل کمک نظامی سالانه آمریکا به اسرائیل است.

براساس توافق امنیتی ده‌ساله دوطرف برای سال‌های مالی ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۸، آمریکا متعهد شده در مجموع ۳۸ میلیارد دلار کمک نظامی به اسرائیل اختصاص دهد؛ یعنی به‌طور متوسط سالانه ۳٫۸ میلیارد دلار.

از این مبلغ، ۳٫۳ میلیارد دلار در قالب تأمین مالی نظامی به اسرائیل اختصاص می یابد تا این کشور بتواند تسلیحات و تجهیزات نظامی موردنیاز خود را عمدتاً از شرکت‌های آمریکایی خریداری کند. به این ترتیب، واشنگتن بخش مهمی از هزینه تسلیحاتی اسرائیل را بر عهده می گیرد و امکان تأمین تجهیزات نظامی پیشرفته را با اتکا به منابع مالی آمریکا برای تل‌آویو فراهم می کند.

نیم‌میلیارد دلار دیگر نیز برای برنامه‌های مشترک دفاع موشکی، از جمله سامانه‌هایی مانند گنبد آهنین، اختصاص دارد. این رقم تمام حمایت‌های آمریکا از اسرائیل نیست. برای نمونه، در سال مالی ۲۰۲۴ مجموع اعتبارات و کمک‌های نظامی و دفاع موشکی مصوب برای اسرائیل به حدود ۱۲٫۵ میلیارد دلار رسید که شامل کمک‌های تکمیلی و اعتبارات ویژه آن سال بود. براساس گزارش سرویس پژوهشی کنگره آمریکا، مجموع کمک‌های دوجانبه و اعتبارات دفاع موشکی آمریکا برای اسرائیل از سال ۱۹۴۶ تا سال ۲۰۲۵، بدون تعدیل تورم، حدود ۱۷۴ میلیارد دلار بوده است. بنابراین حمایت نظامی آمریکا از اسرائیل صرفاً یک تعهد سیاسی نیست، بلکه سالانه میلیاردها دلار از منابع عمومی این کشور را به تقویت توان نظامی متحد خود در منطقه اختصاص می دهد.

اظهارات ترامپ درباره توقف کمک به اسرائیل فریبکارانه بود

ترامپ اعلام کرده است کمک سالانه آمریکا به اسرائیل از پایان سال ۲۰۲۶ متوقف خواهد شد. با این حال، توافق فعلی دو کشور تا سپتامبر ۲۰۲۸ اعتبار دارد و اجرای تعهدات بودجه‌ای نیز به نقش و تصمیم کنگره وابسته است. بنابراین هنوز جزئیات اجرایی توقف زودهنگام این کمک‌ها مشخص نیست. از سوی دیگر، توقف کمک مالی لزوماً به معنای پایان اعطای تسلیحات آمریکایی به اسرائیل نیست. ترامپ نیز تأکید کرده است که واشنگتن همچنان می تواند به این کشور سلاح بفروشد. در واکنش به این اظهارات، مارجوری تیلور گرین، نماینده سابق کنگره آمریکا، زمان اعلام توقف کمک‌های سالانه به اسرائیل را زیرسؤال برد و آن را فریب و تلاشی دیرهنگام از سوی ترامپ برای جلوگیری از شکست سنگین جمهوری‌خواهان در انتخابات توصیف کرد. گرین همچنین با اشاره به ناکامی طرح سال گذشته خود برای کاهش کمک‌های آمریکا به اسرائیل، از نفوذ آیپک بر تصمیم‌گیری نمایندگان کنگره انتقاد کرد.

هم‌زمان، برخی ناظران نیز تردید دارند که این وعده به کاهش واقعی همکاری نظامی دو کشور منجر شود؛ چراکه همکاری‌های دفاعی و نظامی واشنگتن و تل‌آویو عمیق و گسترده است. در کنار کمک نظامی به اسرائیل، هزینه جنگ ایران نیز به یکی از موضوعات اصلی مناقشه در سیاست داخلی آمریکا تبدیل شده است. بر اساس برآورد منتشرشده از سوی پنتاگون، هزینه مستقیم جنگ تا ۱۶ اکتبر ۲۰۲۶ به حدود ۴۷٫۱ میلیارد دلار رسیده است؛ رقمی که هزینه‌های غیرمستقیم اقتصادی و همه خسارات احتمالی را شامل نمی شود. افزایش قیمت سوخت، فشار بر هزینه حمل‌ونقل و نگرانی از تأثیر ادامه درگیری‌ها بر اقتصاد آمریکا، از جمله موضوعاتی بوده که منتقدان جنگ بر آن تأکید کرده‌اند. در چنین شرایطی، دموکرات‌ها توانستند هزینه‌های جنگ و حمایت نظامی خارجی را به یکی از محورهای انتقاد از دولت ترامپ تبدیل کنند. از نگاه منتقدان، منابعی که برای جنگ و حمایت تسلیحاتی از اسرائیل اختصاص می یابد، می تواند برای زیرساخت‌ها، آموزش، خدمات درمانی و کاهش فشار اقتصادی بر خانوارهای آمریکایی هزینه شود.



گزارش

افزایش نرخ سود بانکی؛

نسخه نجات اقتصاد یا فشار تازه بر مردم؟

افزایش نرخ سود بانکی می تواند تورم را مهار کند، اما اگر بدون اصلاح نظام بانکی اجرا شود، هزینه تولید و معیشت را بالا می برد

فاصله میان نرخ سود بین بانکی ۲۴ درصدی و بازده نزدیک به ۴۰ درصدی اوراق دولتی، بار دیگر بحث اصلاح نرخ سود را به یکی از موضوعات مهم اقتصاد ایران تبدیل کرده است. پرسش اصلی این است که آیا افزایش نرخ سود می تواند به مهار تورم کمک کند یا در شرایط فعلی، فشار بیشتری بر تولیدکنندگان و خانوارها وارد خواهد کرد؟

واقعیت این است که اقتصاد ایران هم‌زمان با چند چالش جدی روبه‌روست. از یک سو، تورم بالا قدرت خرید خانوارها را کاهش داده و جذابیت نگهداری پول نقد را از بین برده است. از سوی دیگر، بخش قابل توجهی از تولیدکنندگان برای تأمین سرمایه در گردش به منابع بانکی وابسته‌اند و هرگونه افزایش هزینه تسهیلات می تواند فعالیت آنها را دشوارتر کند. در چنین شرایطی، تصمیم درباره نرخ سود نمی تواند صرفاً با نگاه به کنترل نقدینگی اتخاذ شود و لازم است آثار آن بر سایر بخش‌های اقتصاد نیز در نظر گرفته شود.

پول ارزان همیشه به نفع اقتصاد نیست

یکی از استدلال‌های موافقان افزایش نرخ سود این است که پایین نگه داشتن مصنوعی قیمت پول در شرایط تورمی، می تواند به تشدید تقاضا برای اعتبار و افزایش فشار بر بازار دارایی‌ها منجر شود. زمانی که بازده سپرده‌های بانکی از انتظارات تورمی فاصله زیادی دارد، بخشی از صاحبان نقدینگی ترجیح می دهند منابع خود را به بازارهایی مانند ارز، طلا و مسکن منتقل کنند. این جابه‌جایی می تواند تقاضای سفته‌بازانه را افزایش دهد و به بی‌ثباتی بیشتر بازارها دامن بزند. از طرف دیگر، پایین بودن هزینه دسترسی بانک‌ها به منابع کوتاه‌مدت ممکن است انگیزه لازم برای اصلاح رفتار مالی آنها را کاهش دهد. بانکی که اطمینان دارد می تواند کسری نقدینگی خود را با هزینه نسبتاً پایین جبران کند، الزام کمتری برای کنترل رشد ترازنامه، مدیریت مصارف و اصلاح ساختار مالی خود احساس خواهد کرد. در این چارچوب، افزایش هدفمند نرخ سود بین بانکی می تواند هزینه تأمین منابع برای بانک‌های دارای کسری را بالا ببرد و آنها را به مدیریت محتاطانه‌تر منابع و مصارف وادار کند. همچنین محدود شدن دسترسی به اعتبار ارزان می تواند در میان‌مدت از سرعت رشد نقدینگی و فشار تقاضا در اقتصاد بکاهد.

با این حال، نباید تصور کرد که افزایش نرخ سود به‌تنهایی می تواند تورم را مهار کند. تورم ایران تنها محصول رشد تقاضا و نقدینگی نیست و عواملی مانند کسری بودجه، نوسانات ارزی، محدودیت‌های عرضه و انتظارات تورمی نیز در شکل‌گیری آن نقش دارند.

تولیدکننده نخستین قربانی اعتبار گران؟

روی دیگر افزایش نرخ سود، هزینه‌ای است که ممکن است به بنگاه‌های اقتصادی منتقل شود. بسیاری از واحدهای تولیدی برای خرید مواد اولیه، پرداخت دستمزد، تأمین قطعات و ادامه فعالیت روزمره به تسهیلات بانکی وابسته‌اند. اگر افزایش هزینه منابع بانک‌ها به نرخ تسهیلات منتقل شود، تولیدکنندگان باید برای تأمین سرمایه در گردش هزینه بیشتری بپردازند. در چنین شرایطی، بنگاه‌هایی که حاشیه سود محدودی دارند، ممکن است با کاهش تولید، تعویق سرمایه‌گذاری یا حتی تعدیل نیروی کار مواجه شوند. افزایش هزینه تأمین مالی همچنین می تواند به رشد قیمت تمام‌شده کالاها منجر شود؛ موضوعی که در صورت انتقال به مصرف‌کننده، بخشی از اثر ضدتورمی سیاست افزایش نرخ سود را خنثی می کند. به همین دلیل، نمی توان افزایش نرخ سود را بدون توجه به وضعیت بنگاه‌های اقتصادی اجرا کرد. سیاست پولی باید میان محدود کردن اعتبار دهی غیرمولد و حفظ دسترسی بخش تولید به منابع مالی تمایز قائل شود. گران شدن اعتبار برای فعالیت‌های سفته‌بازانه و پرریسک می تواند بخشی از انضباط موردنیاز اقتصاد را ایجاد کند، اما فشار یکسان بر تمام فعالیت‌های اقتصادی ممکن است هزینه‌های سنگینی به تولید تحمیل کند.

ناترازی بانک‌ها با افزایش نرخ سود درمان نمی شود

یکی دیگر از ملاحظات مهم در این بحث، وضعیت شبکه بانکی است. مشکلات بانک‌های ناتراز صرفاً به پایین بودن نرخ سود بین بانکی محدود نمی شود. مطالبات غیرجاری، دارایی‌های منجمد، تسهیلات تکلیفی، ضعف سرمایه و ناکارآمدی در مدیریت منابع از جمله عواملی هستند که سلامت مالی برخی بانک‌ها را تحت تأثیر قرار داده‌اند. اگر نرخ تأمین منابع افزایش پیدا کند، اما بازده دارایی‌های بانک‌ها همچنان پایین باقی بماند، فاصله میان هزینه تجهیز منابع و درآمد حاصل از تسهیلات بیشتر خواهد شد. در این وضعیت، افزایش نرخ سود حتی می تواند فشار بیشتری بر ترازنامه بانک‌های ضعیف وارد کند. بنابراین اصلاح نرخ سود باید هم‌زمان با برنامه‌ای جدی برای اصلاح ساختار بانک‌های ناتراز، افزایش کفایت سرمایه، تعیین تکلیف دارایی‌های منجمد و محدود کردن اضافه برداشت‌های بی ضابطه دنبال شود. در غیر این صورت، سیاست افزایش نرخ ممکن است به جای حل مشکل، تنها شکل و محل بروز آن را تغییر دهد.

هزینه تأمین مالی دولت هم افزایش می یابد

موضوع دیگری که در بحث افزایش نرخ سود نباید نادیده گرفته شود، وضعیت مالی دولت است. بازده بالای اوراق دولتی نشان می دهد تأمین مالی از بازار بدهی با هزینه قابل توجهی همراه شده است. اگر نرخ‌های سیاستی نیز افزایش پیدا کنند، ممکن است هزینه انتشار اوراق جدید برای دولت بیشتر شود. این مسئله از آن جهت اهمیت دارد که افزایش هزینه بدهی دولت می تواند فشار بیشتری بر بودجه‌های سال‌های آینده وارد کند. اگر دولت برای پرداخت هزینه‌های خود ناچار به استقراض بیشتر شود و منابع درآمدی پایداری در اختیار نداشته باشد، احتمال بازگشت فشارهای مالی به شبکه بانکی و پایه پولی وجود خواهد داشت. به بیان دیگر، نمی توان از بانک مرکزی انتظار داشت با افزایش نرخ سود، رشد نقدینگی را کنترل کند، اما هم‌زمان انضباط مالی دولت و شیوه تأمین کسری بودجه بدون اصلاح باقی بماند. سیاست پولی زمانی می تواند اثربخشی بیشتری داشته باشد که سیاست مالی نیز در همان مسیر حرکت کند.

آیا بازده ۴۰ درصدی اوراق به معنای ضرورت افزایش نرخ بین بانکی است؟

یکی از محورهای اصلی استدلال درباره اصلاح نرخ سود، فاصله میان نرخ بین بانکی و بازده اوراق دولتی است. با این حال، مقایسه مستقیم این دو نرخ می تواند گمراه‌کننده باشد. نرخ بین بانکی قیمت تأمین منابع کوتاه‌مدت میان بانک‌هاست، در حالی که بازده اوراق دولتی به عواملی مانند سررسید، انتظارات تورمی، ریسک نقدشوندگی و وضعیت مالی دولت وابسته است. به همین دلیل، نمی توان صرفاً با مشاهده بازده ۴۰ درصدی اوراق نتیجه گرفت که نرخ بین بانکی نیز باید به همین سطح برسد. اتفاقاً بازده بالای اوراق می تواند نشانه‌ای از نگرانی سرمایه‌گذاران نسبت به تورم آینده یا ریسک مالی دولت باشد. بنابراین این فاصله بیش از آنکه یک دستور مستقیم برای افزایش نرخ سود باشد، علامتی از وجود اختلال در سازوکار قیمت‌گذاری پول در اقتصاد است. بانک مرکزی باید این شکاف را در کنار وضعیت نقدینگی، انتظارات تورمی، تقاضای منابع بانکی و شرایط بازار بدهی بررسی کند و سپس درباره اصلاح دالان نرخ سود تصمیم بگیرد.

راه حمایت از تولید، بازگشت به پول ارزان نیست

یکی از راهکارهایی که می تواند آثار منفی افزایش نرخ سود بر تولید را کاهش دهد، متنوع کردن ابزارهای تأمین مالی بنگاه‌هاست. وابستگی گسترده تولیدکنندگان به تسهیلات نقدی بانک‌ها باعث شده هرگونه تغییر در سیاست پولی مستقیماً بر هزینه فعالیت آنها اثر بگذارد. در این میان، ابزارهایی مانند اوراق گام، برات الکترونیکی، فکتورینگ و تأمین مالی زنجیره‌ای می توانند بخشی از نیاز مالی بنگاه‌ها را از مسیرهایی غیر از تسهیلات نقدی مستقیم تأمین کنند. این روش‌ها به‌ویژه برای تأمین مواد اولیه و تسویه مطالبات میان حلقه‌های مختلف زنجیره تولید ظرفیت قابل توجهی دارند. البته این ابزارها جایگزین کامل تسهیلات بانکی نیستند، اما توسعه آنها می تواند وابستگی تولید به خلق نقدینگی جدید را کاهش دهد. حمایت از تولید نیز لزوماً به معنای ارزان نگه داشتن اعتبار برای تمام متقاضیان نیست؛ بلکه باید منابع محدود مالی به سمت فعالیت‌های مولد و دارای ارزش افزوده هدایت شود.

در نهایت، مردم از تورم آسیب می بینند یا سود بالا؟

در ارزیابی آثار افزایش نرخ سود، منافع گروه‌های مختلف اقتصادی باید هم‌زمان در نظر گرفته شود. سپرده‌گذاران ممکن است از افزایش بازده اسمی سپرده‌ها منتفع شوند، اما تولیدکنندگان با افزایش احتمالی هزینه تسهیلات مواجه خواهند شد. خانوارهای متقاضی وام نیز ممکن است دسترسی دشوارتری به اعتبار پیدا کنند. در مقابل، اگر افزایش نرخ سود به شکل مؤثر به کاهش تورم منجر شود، تمام این گروه‌ها می توانند در میان‌مدت از ثبات بیشتر قیمت‌ها منتفع شوند. تورم بالا به‌ویژه برای حقوق‌بگیران، بازنشستگان و خانوارهایی که دارایی قابل توجهی برای پوشش کاهش ارزش پول ندارند، هزینه سنگینی ایجاد می کند.

مسئله اصلی این است که منافع احتمالی کاهش تورم باید در برابر هزینه‌های کوتاه‌مدت افزایش نرخ سود سنجیده شود. سیاستی که بدون اصلاح ناترازی بانک‌ها، کنترل کسری بودجه و حمایت هدفمند از تأمین مالی تولید اجرا شود، ممکن است به گران‌ترشدن اعتبار بدون دستیابی به کاهش پایدار تورم منجر شود.

درنهایت، اقتصاد ایران بیش از آنکه صرفاً به پول گران یا ارزان نیاز داشته باشد، به سازوکار شفاف و قابل اتکایی برای تعیین قیمت پول احتیاج دارد. واقعی‌ترشدن نرخ سود می تواند بخشی از اصلاحات ضروری سیاست پولی باشد، اما نباید به ابزاری برای جبران مشکلات ساختاری شبکه بانکی و کسری بودجه تبدیل شود. افزایش نرخ سود زمانی می تواند به نفع اقتصاد و مردم تمام شود که در کنار آن، انضباط مالی دولت، اصلاح بانک‌های ناتراز و تأمین مالی هدفمند تولید نیز در دستور کار قرار گیرد. در غیر این صورت، ممکن است مردم هم هزینه اعتبار گران‌تر را بپردازند و هم همچنان با تورم بالا دست‌وپنجه نرم کنند.

> **افزایش هدفمند نرخ سود بین بانکی می تواند هزینه تأمین منابع برای بانک‌های دارای کسری را بالا ببرد و آنها را به مدیریت محتاطانه‌تر منابع و مصارف وادار کند. همچنین محدود شدن دسترسی به اعتبار ارزان می تواند در میان‌مدت از سرعت رشد نقدینگی و فشار تقاضا در اقتصاد بکاهد**

مهار شوک نفتی با مصرف ذخایر؛

تاب‌آوری اقتصاد جهان تا کجا ادامه دارد؟

حسین هدایتی

اقتصاد جهان تاکنون با شدیدترین سناریوهای مطرح‌شده برای شوک نفتی جنگ با ایران مواجه نشده است. برداشت از ذخایر، تغییر مسیر صادرات و تعدیل تقاضا، بخشی از کمبود عرضه را جبران کرده‌اند؛ اما این سازگاری هزینه داشته است. بررسی فایننشال تایمز و داده‌های نهادهای انرژی نشان می دهد کاهش موجودی‌ها و تداوم محدودیت عرضه فرآورده، توان مقابله با اختلال بعدی را تضعیف کرده است. بنابراین مهار جهش قیمت نفت، به معنای پایان بحران یا امکان تکرار نامحدود اقدامات جبرانی نیست.

فایننشال تایمز در گفت‌وگو با روری جانستون، تحلیلگر بازار نفت، این پرسش را مطرح کرده است که چرا اختلال تنگه هرمز به جهش پایدار نفت تا ۱۵۰ یا ۲۰۰ دلار منجر نشد. برداشت از موجودی‌ها، کاهش خرید چین و بازیابی بخشی از صادرات منطقه، از عوامل مهار شوک معرفی شده‌اند. با این حال، جانستون جهش شدید قیمت در صورت تشدید دوباره درگیری را همچنان ممکن می داند؛ نه سناریوی پایه و اجتناب‌ناپذیر بازار.

بازیابی عرضه، بخشی از کمبود را جبران کرد

بازار نفت در برابر اختلال اولیه ثابت نماند. صادرکنندگان برای رساندن محموله‌ها، استفاده از مسیرهای جایگزین و بازگرداندن ظرفیت‌های متوقف‌شده تلاش کردند. این اقدامات، فاصله عرضه و نیاز بازار را کاهش داد و از شدت فشار برای تعدیل مصرف کاست. اداره اطلاعات انرژی آمریکا برآورد کرده است تولید متوقف‌شده نفت خام خاورمیانه از اوج ۱۰.۹ میلیون بشکه در روز در ماه مه، به ۵.۸ میلیون بشکه در اوت و ۴.۸ میلیون بشکه در سپتامبر کاهش یافته است. بنابراین بخشی از مهار شوک، نتیجه بازگشت واقعی عرضه بوده است.

اما مسیرهای جایگزین نیز آسیب‌پذیرند. خط لوله شرق به غرب عربستان، پیش از حملات سپتامبر بیش از ۵ میلیون بشکه در روز صادرات را از طریق بندر ینبع ممکن می کرد. توقف موقت آن نشان داد انتقال صادرات به بیرون از تنگه هرمز، به‌تنهایی امنیت کامل مسیر را تضمین نمی کند. تعمیر و بازگشت بخشی از جریان نیز به کاهش فشار کمک کرد، اما این تجربه شکنندگی عرضه بازیابی شده را آشکار ساخت.



ذخایر، هزینه امروز را به نیاز فردا منتقل می کنند

برداشت از ذخایر امکان می دهد مصرف برای مدتی از عرضه جاری بیشتر باشد. همین ویژگی، ذخیره‌سازی را به ابزار مهم مدیریت بحران تبدیل می کند؛ با این محدودیت که هر بشکه برداشت‌شده، از موجودی قابل استفاده در اختلال بعدی می کاهد.

آژانس بین‌المللی انرژی گزارش کرده است موجودی جهانی نفتِ رصدشده در پایان سپتامبر، ۵۰۹ میلیون بشکه کمتر از پایان فوریه بوده و ذخایر مستقر در خشکی به پایین‌ترین سطوح از دست‌کم سال ۲۰۱۶ نزدیک شده‌اند. این داده‌ها از کاهش حاشیه اطمینان بازار حکایت دارند. بازسازی موجودی‌ها نیز به عرضه‌ای بیش از مصرف جاری نیاز دارد. درنتیجه، بهبود صادرات لزوماً تماماً به کاهش قیمت تبدیل نمی شود؛ بخشی از نفت اضافه ممکن است صرف پرکردن دوباره مخازن شود. تا زمانی که این بازسازی انجام نشده، اختلال تازه می تواند بازار را با امکان جبران کمتری روبه‌رو کند.

بازگشت نفت خام، کمبود سوخت را برطرف نمی کند

وضعیت فرآورده‌ها از نفت خام دشوارتر است. در سپتامبر، صادرات فرآورده‌های پالایش‌شده خاورمیانه حدود ۱.۹ میلیون بشکه در روز بود؛ در برابر ۴.۷ میلیون بشکه پیش از جنگ. بنابراین بازیابی جریان نفت خام با احیای کامل عرضه بنزین، گازوئیل و دیگر سوخت‌ها همراه نشده است. این تفاوت برای اقتصاد واقعی اهمیت دارد. حمل‌ونقل، کشاورزی و صنعت به فرآورده نیاز دارند و افزایش نفت خامِ در دسترس، بدون ظرفیت پالایش و امکان انتقال سوخت، همه کمبود را جبران نمی کند. به همین دلیل، قیمت نفت به‌تنهایی شاخص کافی برای سنجش فشار بر مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان نیست. آژانس بین‌المللی انرژی همچنین کاهش متوسط تقاضای جهانی نفت به میزان ۲.۶ میلیون بشکه در روز در سال ۲۰۲۶ را پیش‌بینی کرده است. بخشی از تعادل بازار، با کاهش مصرف در واکنش به قیمت بالا و ضعف فعالیت اقتصادی حاصل می شود؛ مسیری که خود می تواند نشانه تحمیل هزینه اقتصادی باشد.

ادامه اختلال، ظرفیت جبران را محدودتر می کند

شدت شوک بعدی به حجم عرضه از دست‌رفته، مدت اختلال، موجودی قابل برداشت و توان تعدیل مصرف بستگی دارد. از این رو نمی توان بدون سناریوی مشخص، اثر ادامه بحران را چند برابر اعلام کرد؛ اما کاهش ذخایر، امکان تکرار پاسخ اولیه بازار را محدود می کند. تاب‌آوری مشاهده‌شده حاصل مجموعه‌ای از اقدامات پرهزینه و سازگاری مصرف‌کنندگان بوده است. دوام آن به احیای پایدار عرضه نفت و فرآورده و بازسازی ذخایر وابسته است. اگر اختلال ادامه یابد، سهم بیشتری از تعدیل بازار ممکن است از مسیر کاهش تولید و مصرف انجام شود؛ یعنی همان هزینه‌ای که برداشت از ذخایر و تغییر مسیر تجارت تاکنون بخشی از آن را به تعویق انداخته‌اند.

فشار گرانی خودرو بر مردم از فشار گرانی ارز بیشتر است

سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با انتقاد از افزایش حقوق ورودی خودروهای بنزینی و هیبریدی وارداتی به ۱۰۰ درصد در سال ۱۴۰۵، این تصمیم را غیرمنطقی و نادرست دانست و گفت: خودروهای اقتصادی نباید با خودروهای لوکس و سایر خودروها به یک شکل دیده شوند؛ چراکه افزایش قیمت خودرو علاوه بر تحمیل هزینه به مصرف‌کنندگان، بر روان جامعه نیز اثر می گذارد.

زهرا سعیدی، در گفت‌وگو با ایلنا، درباره این که بر اساس مصوبه جدید، حداقل حقوق ورودی خودروهای بنزینی و هیبریدی وارداتی در سال ۱۴۰۵ به ۱۰۰ درصد رسیده است و همین امر موجب بالا رفتن قیمت این خودروها شده و اعتراض خریداران را به همراه داشته است، گفت: نمایندگان عضو کمیسیون صنایع، مخالفت قاطع خودشان را با این موضوع اعلام کردند. دولت خودروهای اقتصادی را با همان نگاهی پیش برده که خودروهای لوکس، خودروهای برقی و خودروهایی را که آلودگی دارند، در نظر گرفته است؛ یعنی بدون هیچ شاخصی، همه را با یک تصمیم‌گیری واحد مواجه کرده است. کشور و ملت تاب و تحمل تصمیم‌های ناگهانی و هیجانی را ندارند. هر تصمیمی که قرار است گرفته شود، باید منطق، هوش، عقل و همه این موارد پشت آن باشد و باید با مردمی که بیش از ۳۰۰ شبانه‌روز است که در خیابان پای کشور ایستاده‌اند درک شوند.

سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن افزود: من به عنوان نماینده کسری بودجه دولت را درک می کنم، ما هم در کمیسیون صنعت این موضوع را درک می کنیم، اما باید بدانند که برای برخی افراد، خرید یک خودروی اقتصادی، مسئله‌ای متفاوت از خرید یک خودروی دیگر است. ما درنهایت باید بدون توجه به مسائل دیگر، صنایع را درست کنیم. همه اعضای کمیسیون صنعت که درواقع نمایندگان مردم هستند، صد درصد با گرفتن این تصمیم مخالفت کردند و تاکید می کنند نباید تصمیمات هیجانی گرفته شود.

سعیدی با بیان این که تصمیمی که گرفته شده یک هیجانی بوده است، خاطرنشان کرد: ماده ۴ قانون ساماندهی خودرو، همه چیز را مشخص می کند و بودجه نیز نظر نمایندگان مردم را مشخص می کند. اگر من به عنوان نماینده مردم می گویم افزایش قیمت خودرو باید کنترل شود، به این دلیل است که خودرو کالایی اثرگذار بر سایر قیمت‌هاست. یعنی بخواهیم یا نخواهیم، وقتی قیمت خودرو بالا می رود، همه احساس می کنند باید قیمت‌ها را بالا ببرند؛ در غیر این صورت درنهایت ضرر می کنند. این زیان درنهایت متوجه مصرف‌کننده می شود و مردم آن را پرداخت می کنند.