## یادداشت

مهران ابراهیمیان

### آثار کرونا بر اقتصاد ایران

توقف پروازهای سفری و تجاری از چین یا پروازهای به مقصد چین در بالغ بر ۱۷ کشور دنیا و اعلام هشدار از سوی سازمان بهداشت جهانی نشان از بحرانی جدی است که در کشور ما بیشتر به ابعاد بهداشتی و پیشگیری آن متمرکز است، اما ابعاد اقتصادی آن روی کشوری مانند ایران که تا حدودی رفت و آمدهای تجاری محدود و تجارت آن در قیاس با شرکای اصلی چین، کوچک و متأثر از تحریم است، تا چه حد اندازه‌ای جدی است؟

برای پاسخ به این سؤال ناگزیریم که ابتدا اشاره‌ای کوتاه به آثار کرونا بر جهان کنیم و سپس به آثار مستقیم و غیر مستقیم احتمالی آن بر اقتصاد کشور خواهیم پرداخت. لازم است بدانیم که شاید قرنطینه‌شدن مردم ووهان با جمعیتی در حدود ۱۱ میلیون نفر، در کشوری با ۱/۴ میلیارد نفر جمعیت چندان حایز اهمیت نباشد، اما بسیاری از کارشناسان اقتصادی حوزه چین، از این شهر به عنوان یکی از مهم‌ترین مناطق تجاری چین یاد می‌کنند به نحوی که سهم این شهر به تنهایی در تولید ناخالص داخلی چین ۴ درصد و معادل ۷/۳ درصد تولید ناخالص داخلی دنیا است و پیش بینی‌ها حاکی از کاهش ۰/۶ درصد نرخ رشد اقتصادی جهان با وجود کرونا در سال ۲۰۲۰ دارد.

مجمع جهانی اقتصاد نیز پیش بینی کرد این بحران باعث کاهش نرخ رشد اقتصادی دنیا، کاهش ارزش و حجم تجارت در جهان و در نهایت کاهش راندمان فعالیت‌های اقتصادی شود. این مجمع کاهش ۳ درصدی حجم تجارت در دنیا را به دلیل وضعیت هشدار ایجاد شده در چین مشکلی جدی قلمداد کرد و نوشت: «چین سهم بزرگی در تجارت دنیا دارد و با شیوع این بحران نه تنها بازرگانان چینی نمی‌توانند به دیگر کشورها سفر کنند، بلکه حتی صادرات بخشی از کالاها هم محدود شده‌است. این به معنای کاهش حجم و ارزش تجارت است که بدون شک موقت خواهد بود و تا پایان دوره شیوع ویروس کرونا ادامه خواهد داشت.»

اکنون با این فروض اولیه به ابعاد و اندازه آثار احتمالی این ویروس بر اقتصاد ایران می‌پردازیم. برای این منظور با نگاهی به آمار گمرک کشور حداقل متوجه دو نوع اثرپذیری از این حادثه بزرگ جهانی می‌شویم.

نخست: تأثیرات مستقیم؛ شریک اول تجاری ما همچنان چین است. بر اساس آمار ۱۰ ماهه امسال چین با ۸/۳ میلیارد دلار مقصد اول است، که در مقاصد بعدی عراق و امارات نیز می‌تواند به نوعی بخشی از کالاهای ایرانی را در آمارهایشان گنجانده باشند که با صادرات مجدد به چین می‌رسد. همچنین چین در صدر کشورهایی است که ما از آن واردات داریم و در مرحله بعد نیز امارات است که در واقع امارات نیز به نوعی خدمات واردات با واسطه را به ما ارائه می‌دهد. به این ترتیب می‌توان دریافت که حداقل در کوتاه‌مدت و تا زمانی که وضعیت هشدار در سطح جهان پابرجاست، شرایط واردات و صادرات با شریک اول با کندی بیشتری مواجه خواهد شد.

به عبارت بهتر در یک بررسی اجمالی می‌توان با توجه به موضع‌گیری دولت مبنی بر ممنوعیت پروازهای ایران به چین و برعکس، دریافت که حجم تجارت به خصوص بخش مرتبط با بخش خصوصی در کوتاه‌مدت با شدت بیشتری تحت‌الشعاع قرار گیرد. همچنین صنعت گردشگری نیز که قرار بود روی گردشگران چینی آغوش باز کند با این ویروس خطرناک به ناگزیر فعلاً بسته خواهد شد.

دوم: تأثیر پذیری از قیمت‌های جهانی؛ تأثیرپذیری اقتصاد ایران از ویروس کرونا مربوط به آثار قیمت جهانی کالاها است. به طور طبیعی با ادامه این وضعیت در چین و نگرانی جهان از انتشار ویروس کرونا سطح تقاضای جهانی کالاهای نهایی با مبدأ چین کاهش می‌یابد و بسته به میزان کاهش تقاضای کل و یافتن جانشین کالاهای چینی، تقاضای مواد اولیه و خام نیز کاهش خواهد یافت. به علاوه با توجه به اینکه «ووهان» یکی از مهم‌ترین موتورهای محرک اقتصاد چین گرفتار این ویروس خطرناک است، تقاضای داخلی چین نیز تحت‌الشعاع آن قرار می‌گیرد. به این ترتیب، همان طور که نشانه‌های آن را در اخبار می‌بینیم، مواد خام و نفت با کاهش قیمت مواجهند. این اتفاق نیز احتمالاً از دو منظر اقتصاد ایران را تحت‌تأثیر قرار خواهد داد که یکی کاهش درآمدهای ارزی ناشی از ارزانی قیمت مواد اولیه و خام در جهان است. زیرا ترکیب صادرات نشان می‌دهد که ایران بیشتر کالاهای خام و با حداقل فرآوری صادر می‌کند.

از سوی دیگر با کاهش تقاضای کل جهان برای کالاهای خام، نفت یا پتروشیمی با حداقل فرآوری در عمل رقابت‌ها برای فروش این نوع کالاها (با کاهش تقاضا) بیشتر شده و تحریم‌ها به عنوان عاملی منفی نقش پررنگ‌تری را در بازارهای خارجی ایفا خواهد کرد، بنابراین شرکت‌های ایرانی را مجبور به تخفیف‌های بیشتر خواهد کرد.

## گزیده خبر

وعده وزارت صنعت عملی نشد

### کاهش ۱۸ درصدی تولید خودرو طی ۱۰ ماهه

**در حالی که وزیر صنعت و خودروسازان از افزایش تولید در سال جاری خبر می‌دهند و به صفر رساندن خودروهای کف کارخانجات را از افتخارات امسالشان می‌دانند، اما براساس آمار و ارقام رسمی، تولید انواع خودرو طی ۱۰ ماهه امسال در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۱۷/۷ درصد کاهش یافته‌است و به عبارت دیگر وعده وزارت صنعت همچنان عملی نشده‌است.**

به گزارش «فارس»، طی ۱۰ ماهه امسال ۶۷۰ هزار و ۲۱۹ دستگاه انواع خودرو در کشور تولید شد که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۷/۷ درصد کاهش داشته‌است. در این مدت ۶۱۳ هزار و ۵۰۸ دستگاه سواری توسط شرکت‌های خودروساز تولید شد که این رقم نیز در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۱۹/۲ درصد کاهش داشته‌است.

طی ۱۰ ماهه امسال تولید ون ۸۵/۵ درصد، مینی‌بوس و میدل با ۵۷/۲ درصد، اتوبوس ۱۴/۶ درصد و کامیونت، کامیون و کشنده ۷۲ درصد افت داشته‌است. در عین حال، تولید وانت نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۵/۱ درصد افزایش داشته‌است.

بررسی وضعیت تولید انواع خودرو در دی ماه امسال نیز نشان می‌دهد در این ماه ۹۶ هزار و ۶۵۲ دستگاه انواع خودرو در کشور تولید شده که نسبت به دی ۹۷ افزایش ۸۴/۹ درصدی را تجربه کرده‌است. در این ماه، تولید سواری به ۸۸ هزار و ۶۵۷ دستگاه رسیده که در مقایسه با دی سال گذشته ۸۵/۶ درصد افزایش داشته‌است.

**■ افت ۱۸ درصدی تولید ایران خودرو**

در بررسی وضعیت تولید گروه صنعتی ایران‌خودرو طی ۱۰ ماهه امسال نیز باید به افت ۱۸/۲ درصدی تولید انواع خودرو توسط این گروه خودروسازی اشاره کنیم.

در بررسی وضعیت تولید گروه صنعتی سایپا طی ۱۰ ماهه امسال نیز باید به افت ۳ درصدی تولید انواع خودرو در این گروه خودروسازی اشاره کنیم، به طوری که در این مدت ۳۴۲ هزار و ۳۸۳ دستگاه انواع خودرو توسط سایپا به تولید رسیده‌است. تولید سواری در این گروه خودروسازی نیز طی ۱۰ ماهه امسال ۳۰۰ هزار و ۲۲۴ دستگاه بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۶/۸ درصد افت داشته‌است. رضا رحمانی که همچنان از این صنعت دفاع می‌کند، با تأکید بر اینکه ما در صنعت خودرو از برنامه داخلی‌سازی جلوتر هستیم، افزود: بیش از ۹۰ درصد قطعات محصولات آینده سایپا نیز در داخل تولید شده که نشان می‌دهد این خودروساز در طرح ملی بومی‌سازی، مشارکتی فعال و قابل تقدیر داشته‌است. وزیر صنعت با این تصور که با تعریف و تمجید از دو خودروساز بزرگ و حمایت‌های مالی از آنها موجب جلب رضایت مشتری و دارندگان خودرو می‌شود، بار دیگر در این بازدید از تولیدات سایپا دفاع کرد و افزود: ظرف سه سال آینده هشت خودروی جدید عرضه می‌شود و عرضه محصولات جدید سایپا در آینده، بخشی از کاستی‌های بر جای مانده از گذشته را جبران کرده و افزایش سطح رضایت مردمی از این خودروساز را به‌همراه خواهد داشت.

گزارش یک

هادی غلامحسینی

آمار متغیرهای پولی و مالی چرا نشر نمی‌یابد

# دولت با بدهی‌های سود دار مردم را غافلگیر نکند

**منتشر نشدن متغیرهای پولی و مالی نگرانی‌ها پیرامون هزینه فرصت از دست رفته برای اصلاحات ساختاری اقتصاد به ویژه در بخش مالیه دولت، بانک و نرخ‌گذاری کالاهایی چون ارز و طلا و سهام را تشدید می‌کند، به ویژه آنکه امکان دارد تأمین هزینه‌های غیر ضروری در این شرایط و عدم اصلاح نرخ‌ها فردا به بدهی‌های دولتی و شرکت‌های دولتی عظیم و سوددار تبدیل شود و مجالس و دولت‌های آتی با چالش بدهی‌های کلان سوددار روبه‌رو شوند.**

ذهن افکار عمومی مدت‌هاست که به جمله تأمین مالی دولت از محل مالیات بهتر از نفت است، معطوف شده‌است و این مقوله که دولت برای ارائه چه خدمات و کالایی و با چه نرخی نیازمند تأمین مالی است، از نظرها دور مانده‌است، حال برای اینکه مردم در پرداخت مالیات‌های پیدا و پنهان جدید با دولت همراه شوند، جای دارد همگام با کامل‌شدن بانک اطلاعاتی بیش از ۸۳ میلیون ایرانی از حیث اطلاعات هویتی و اقتصادی، دولت و شرکت‌های دولتی نیز کلیه اطلاعات هویتی و اقتصادی خود و بودجه‌بگیران را در نشر عمومی دهند، زیرا بیم آن می‌رود که فرصت برای حذف هزینه‌های غیرضروری و ریخت و پاش‌ها از دست برود و بعد از دولت فعلی هم حجم بدهی‌های دولت و شرکت‌های دولتی جهش یابد و هم اینکه نوع بدهی‌های برجای مانده اوراق بهادار سوددار باشد.

**■ تشکیل بانک اطلاعاتی از وضعیت اقتصادی مردم**

خوشبختانه بعد از دهها سال بالاخره دولت در آستانه انتخابات مجلس شورای اسلامی به این نتیجه رسید که باید در راستای توسعه دولت الکترونیک، اطلاعات رفاه ایرانیان را راه‌اندازی کند و به موازات این طرح نیز شاهد اشراف اطلاعاتی بیشتر دولت به حوزه مالی اقتصاد اعم از بازار پول و سهام و دارایی‌های ملکی هستیم، به‌طوری که به گفته احمد میدری، معاون رفاه اجتماعی وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، دولت پایگاه اطلاعاتی رفاه ایرانیان را درست کرده، که شناسنامه اقتصادی و اجتماعی شهروندان ایرانی است و هر چه قوی‌تر و دقیق‌تر باشد، قطعاً ثمرات بیشتری برای مردم به‌دنبال خواهد داشت، زیرا از این اطلاعات برای سیاستگذاری‌ها، برنامه‌ریزی‌ها و اجرای آنها کمک گرفته خواهد شد و قطعاً این اطلاعات در اختیار سازمان امور مالیاتی و سایر بخش‌ها قرار خواهد گرفت.

**■ پایگاه اطلاعاتی رفاه ایرانیان آری پایگاه اطلاعاتی بودجه‌بگیران خیر!**

اگر چه راه‌اندازی پایگاه اطلاعاتی رفاه ایرانیان را باید به فال نیک گرفت، اما باید دانست که بیم آن می‌رود این پایگاه‌های اطلاعاتی صرفاً برای مالیات‌گیری‌های پیدا و پنهان جهت پوشش هزینه‌های دولت به کار برده‌شود، از این‌رو برای همراه کردن جامعه در این مسیر، باید دولت هم اطلاعات خود و عمده بودجه‌بگیران را اعم از دارایی‌ها و دخل و خرج‌ها شفاف کند و در سامانه‌ای چون کدال قرار دهد تا به‌طور منظم نشر یابد و در اختیار عموم مردم جامعه قرار گیرد، بی‌شک اگر مردم ببینند دولت و سایر دستگاه‌ها با کمترین هزینه بهترین خدمات را ارائه می‌دهند در تکمیل پایگاه اطلاعاتی مشارکت بهتر و بیشتری خواهند داشت.

**■ نگرانی از ناحیه تبدیل هزینه‌های امروز به بدهی‌های سوددار فردا**

حقیقت امر آن است که دولت و شرکت‌های دولتی دارایی عظیمی متعلق به عامه مردم را در اختیار دارند اما به رغم اینکه دارایی عظیمی در اختیار دولت است و مردم مالیات هم پرداخت می‌کنند، شاهد مالیات‌گیری‌های پیدا و پنهان جدیدی هستیم که بیم آن می‌رود به‌رغم این فرایندها، هم بر حجم بدهی‌های دولت و شرکت‌های دولتی افزوده شود و هم اینکه این بدهی‌ها به اوراق سوددار تبدیل شود که مجالس و دولت‌های آتی در کشور بخشی از انرژیشان صرفاً به بررسی نحوه پرداخت بدهی‌های عظیم داخلی و خارجی دولت معطوف شود.

**■ نگرانی از ناحیه رشد بی رویه هزینه‌های جاری دولت و شرکت‌های دولتی**

متأسفانه ماه‌ها است که اطلاعات متغیرهای بخش پولی و مالی نشر نمی‌یابد و اینگونه رفتارها این نگرانی را ایجاد می‌کند که عدم شفافیت، فرصت اصلاحات اقتصادی را در بعد بودجه، بانک، تولید، مالیات‌ها، نرخ‌گذاری صحیح ارز و طلا و سهام را جامعه بگیرد به‌طور نمونه هزینه‌های جاری در سال‌هایی چون ۹۲ تنها در حدود ۵ هزار میلیارد تومان در ماه بود، که گویا طبق میانگین پرداختی‌های جاری ماهانه منتهی به ۹ ماهه سال ۹۷ این هزینه‌ها به محدوده ۲۱ هزار میلیارد تومان رسیده‌است که برخی از کارشناسان می‌گویند شاید این پرداختی‌ها هم اکنون به محدوده ۲۵ الی ۳۰ هزار میلیارد تومان رسیده‌باشد.

با توجه به هزینه‌های جاری به نظر می‌رسد نام بودجه را کم‌کم باید به بودجه جاری تغییر دهیم. با توجه به تکانه‌های جدیدی که از ناحیه تأمین مالی دولت از محل مالیات‌های پیدا و پنهان و ایجاد بدهی‌های سود دار به اقتصاد ایران وارد می‌آید، به نظر می‌رسد زمان شفاف‌سازی کلیه سرمایه‌ها، بدهی‌ها و دخل و خرج دولت و شرکت‌های دولتی فرا رسیده‌است، زیرا بیم آن می‌رود که بعد از دولت فعلی هم حجم بدهی‌های دولتی و شرکت‌های دولتی جهش یابد و هم اینکه با کاهش سرمایه‌های دولت، بدهی‌ها سوددار شود، این فرایند در شرایطی است که باید دید با توجه به حجم بدهی‌های بیش از ۷۰۰ هزار میلیارد تومانی دولت در شرایط کنونی که نیازمند تجدید ارزیابی مجدد است آیا به صلاح است که در پرداخت‌های جاری و عمرانی و انتقالی تجدیدنظر نشود یا اینکه همچنان به رغم وجود این حجم بدهی، دولت به برخی از شرکت‌های واردکننده ارز ۴۲۰۰ تومانی تخصیص دهد یا اینکه روی صادرات مواد خام و نیمه خام معدنی عوارض و مالیات جدید وضع نشود یا اینکه به جای پرداخت حقوق و دستمزد به نیروی کار بر اساس مدرک تحصیلی، کارآمدی و مفید بودن در تولید و خدمات را جایگزین این وضعیت پرداخت‌ها نکرد و دهها مورد دیگر که به رشد هزینه‌های دولت انجامیده‌است.

**■ حذف هزینه‌های غیر ضروری بهتر از تأمین مالی دولت از طریق مالیات است**

مقدم بر آنکه بگوییم تأمین مالی هزینه‌های دولت از طریق سرمایه‌فروشی خوب است یا مالیات، باید گفت حذف هزینه‌های غیرضروری و ریخت و پاش‌ها در هزینه‌های جاری، عمرانی و انتقالی و یارانه‌ای بهتر است، بدین ترتیب بهتر است گزارش‌های دخل و خرج دولت به‌طور مجدد منظم نشر یابد و اتفاقاً ریز گزارش‌ها اعم از بخش دولت و شرکت‌های دولتی نشر عمومی یابد تا به واسطه بررسی‌های مردمی فشارهای ناشی از تأمین مالی هزینه‌های غیرضروری دولت و شرکت‌های دولتی به اقتصاد ایران کاهش یابد.

**■ اسراف در بخش دولت و شرکت‌های دولتی**

جامعه تصور می‌کند دولت صرفاً روی تأمین مالی هزینه‌ها از هر طریق ممکنه معطوف شده‌است و توجه چندانی به حذف هزینه‌های اضافه و بازنگری در پرداخت‌ها ندارد، به طور نمونه در دنیای کنونی که پرداخت‌ها به نیروی کار براساس نقشی مؤثری است که در تولید کالا و خدمات ایفا می‌کند و این نقش به طریق منصفانه‌ای ارزشگذاری می‌شود، باید دید در حوزه دولت و شرکت‌های دولتی و ورای آن بخش‌های عمومی، تا کی قرار است فارغ از سهم نیروی کار در ارائه کالا و خدمات به جامعه، صرفاً به مدارک تحصیلی حقوق و دستمزد و مزایا داد و کار به جایی رسیده‌است که هنوز مشخص نیست دولت به در مجموعه وزارتخانه‌ها و شرکت‌های دولتی و وابسته به دولت چقدر نیروی انسانی دارد و پرداخت‌ها به این اشخاص براساس کارایی است یا به دارنده مدرک تحصیلی به شکل غیرحضوری نیز حقوق و دستمزد پرداخت می‌شود.

از سوی دیگر، اسراف در ساختمان‌های دولتی و حوزه خودروها و تأسیسات و ملزومات اداری و غیره به واقع غیر قابل‌انکار است و باید پذیرفت سرآغاز اصلاح مالیه دولت نشر عمومی پرداخت‌های جاری، عمرانی و انتقالی است تأویل‌های هزینه‌ها و پرداخت‌های غیرضروری برای عامه مردم مشخص شود و خواست و عزم عمومی برای اصلاحات شکل بگیرد.

**■ شفافیت، نقطه آغاز اصلاحات اقتصادی**

در غیر این‌صورت اخذ مالیات از سپرده‌های بانکی، تراکنش ها، خرید و فروش سهام، تأمین مالی از طریق توسعه غیر عمقی و کیفی بازار سرمایه و هدایت نقدینگی به صندوق‌های سرمایه‌گذاری و سپس ملزم کردن این صندوق‌ها به خرید اوراق بدهی دولت که در نهایت بعد از سوددار کردن بدهی‌های دولت باز هم بانک مرکزی باید این بدهی‌ها را به واسطه چاپ پول جدید یا افزایش تنخواه تأمین کند، مشکلی از مالیه دولت حل نمی‌کند.

نرخ‌گذاری‌های کنونی در بازار ارز و طلا به ویژه نرخ‌های ۴۲۰۰ تومانی برای ارز به اعتقاد کارشناسان اقتصادی از منطق اقتصادی پیروی نمی‌کند، زیرا امکان دارد سرمایه‌هایی چون ارز و طلا با نرخ‌های کنونی از کشور خارج شود یا کلیه تخصیص‌های ارز ۴۲۰۰ تومانی به واردات کالاهای مد نظر اساسی و ضروری منتج نشود و یا سود پرداختی به سپرده‌های بانکی به ارز و طلا تبدیل شود و به خارج از کشور انتقال یابد.

پرسش‌های بنیادین زیادی در رابطه با مدل اقتصادداری در شرایط کنونی در ایران مطرح است که انتظار می‌رود دولت با شفافیت و اصلاحات ساختاری امید و آرامش را به جامعه بازگرداند.

## خبر

### خودروسازی کاسه دولت‌ها است

**عرب مازار در تبیین ریشه عدم خصوصی‌سازی صنعت خودرو گفت: خودرو در ایران چون کاسه‌ای برای دولت‌ها بوده‌است. دولت‌ها همواره دنبال منابعی بوده‌اند که خارج از بودجه و نظارت مجلس در اختیار داشته باشند و خرج کنند.**

دکتر علی اکبر عرب مازار، عضو هیئت علمی دانشگاه شهید بهشتی گفت: شرکت‌های بزرگ در اقتصاد مانند ستون‌های یک خیمه هستند که در مقابل نوسانات استقامت می‌کنند.

عرب مازار در گفت‌وگو با خط بازار معتقد است: ما در ایران کمتر شاهد حضور شرکت‌های بزرگ خصوصی هستیم به همین دلیل با کوچک‌ترین نوسانات ارزی، بسیاری از شرکت‌ها و کسب و کارها از بین می‌رود چون شرکت‌های کوچکی هستند.

عرب مازار در ادامه در پاسخ به سؤال دیگری درباره مقاومت‌ها در برابر خصوصی‌سازی در صنعت خودرو تصریح کرد: اینکه چرا شرکت‌های خودروسازی کارایی ندارند و اجازه داده نمی‌شود، به بخش خصوصی واگذار شود، به نوع نگاه دولت‌ها بر می‌گردد.

وی گفت: در کشورهایی مانند ایران دولت‌ها به دلیل داشتن منابع نفتی همیشه به دنبال آن بوده‌اند که نقش بزرگی را در اقتصاد بازی کنند. در نتیجه مدیریتی به وجود آمده که اجازه نمی‌دهد بخش خصوصی ایجاد و بزرگ شود.

وی افزود: در طول زمان، خودروسازی به جهت رابطه سیاسی با دولت ها، به بچه لوسی تبدیل شده‌است. تا وقتی که بحث رقابت مطرح می‌شود، برخی از خودروسازان مقوله بیکار شدن کارگران را مطرح می‌کنند در حالی که بخش قابل توجهی از نیروهای مازاد در خودروسازی، سفارشی و سیاسی استخدام شده‌اند.

وی در پایان تأکید کرد: آن کسانی که در ساختار سیاسی خودروسازی منافع دارند، اجازه خصوصی‌سازی را نمی‌دهند.

### واریز یک‌مرحله‌ای کمک معیشتی برخی معترضان

**یارانه معیشتی برخی خانوارهای معترض که اعتراض آنها مورد پذیرش واقع شده بود، در حالی به صورت تک‌مرحله‌ای به حساب آنها واریز شده که طبق وعده مسئولان، باید هر سه مرحله به صورت یکجا پرداخت می‌شد.**

سه‌شنبه هفته گذشته مصادف با هشتم بهمن ماه، سومین مرحله یارانه معیشتی به حساب خانوارهای مشمول این طرح واریز شد. طبق اعلام مهدی قمصریان، سخنگوی سازمان برنامه و بودجه، در این مرحله ۷۵۷ هزار و ۳۲۴ خانوار دیگر که درخواست بررسی مجدد آنها از سوی وزارت تعاون کار و رفاه اجتماعی تأیید شده، حمایت معیشتی مرحله اول و دوم و سوم را همزمان دریافت خواهند کرد.

اما در حالی که قرار بود یارانه معیشتی هر سه نوبت ماه‌های آذر، دی و بهمن ۷۵۷ هزار و ۳۲۴ خانوار معترض، به صورت یکجا به حساب آنها واریز شود، برخی خانوارهای مشمول در تماس با خبرگزاری مهر اعلام کردند که فقط یک مرحله از یارانه معیشتی را دریافت کرده‌اند.

در همین زمینه حسین میرزایی، سخنگوی ستاد شناسایی مشمولان یارانه معیشتی در گفت‌وگو با خبرنگار مهر، ضمن تأیید این موضوع گفت: وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی صرفاً مسئولیت شناسایی خانوارها و رسیدگی به اعتراضات را بر عهده دارد که در این زمینه، لیست معترضانی که درخواست آنها مورد موافقت قرار گرفته بود، به سازمان برنامه و بودجه اعلام شده‌است.

سخنگوی ستاد شناسایی مشمولان یارانه معیشتی افزود: بر اساس اعلام مسئولان سازمان برنامه و بودجه، معوقات خانوارهای معترضی که از سه نوبت، فقط یک یا دو نوبت به حساب آنها واریز شده تا پایان امسال واریز خواهد شد. بر اساس تصمیم دولت، کمک معیشتی به تناسب بعد خانوار پرداخت می‌شود، به این ترتیب که برای خانوارهای تک‌نفره ۵۵ هزار تومان، دو نفره ۱۰۳ هزار تومان، سه نفره ۱۳۸ هزار تومان، چهارنفره ۱۷۲ هزار تومان و پنج نفره و بیشتر ۲۰۵ هزار تومان واریز انجام می‌شود.

### نصب آخرین سکوی فاز ۱۴ پارس‌جنوبی هدیه دهه فجری سپاه

**روز گذشته همزمان با چهل و یکمین سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی سکوی ۱۴D فاز ۱۴ پارس‌جنوبی که توسط متخصصان شرکت صدرای بوشهر طراحی و ساخته شده‌بود در موقعیت میدان مشترک گازی پارس جنوبی ایران و قطر با موفقیت نصب شد.**

به گزارش «فارس» از عسلویه، دیروز همزمان با چهل و یکمین سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی سکوی ۱۴D فاز ۱۴ پارس جنوبی که توسط متخصصان شرکت صدرای بوشهر طراحی و ساخته شده‌بود در موقعیت میدان مشترک گازی پارس جنوبی ایران و قطر با موفقیت نصب شد.

صمدی در حاشیه نصب این سکو در جمع خبرنگاران از افزایش تولید و برداشت گاز از میدان پارس جنوبی با وارد مدار شدن این سکو خبر داد و اظهار داشت: ظرفیت برداشت گاز غنی از موقعیت مخزنی این فاز ۱۴/۲ میلیون مترمکعب افزایش می‌یابد و با وارد مدار شدن سکوی ۱۴D فاز ۱۴ پارس‌جنوبی به ۵۶ میلیون مترمکعب در روز می‌رسد. مدیرعامل شرکت صنایع دریایی ایران با بیان اینکه این هشتمین سکو از سکوهای ده‌گانه نفت و گاز است، گفت: ارزش اقتصادی سکوی ۱۴D فاز ۱۴ پارس جنوبی علاوه بر اینکه ایران را در برداشت گاز از میدان مشترک جلو می‌اندازد می‌تواند رونق تولید و اشتغالزایی را در پی داشته باشد.

**آگهی مفقودی**

برگ اعلام وضعیت (برگ سبز) خودرو سواری ام وی ام به رنگ سفید روغنی مدل ۱۳۹۳ به شماره انتظامی ایران ۳۵-۸۴۳ ج ۲۵ و شماره موتور MVM484FAFE0310160 و شماره شاسی NATGBAXK9E1031360 مفقود گردیده و از درجه اعتبارساقط می‌باشد. تبریز

**آگهی مفقودی**

سند مالکیت، برگ اعلام وضعیت (برگ سبز) خودرو سواری پژو مدل ۱۳۹۵ به شماره انتظامی ایران ۱۵-۹۲۴ م ۴۴ و شماره موتور 124K0895123 و شماره شاسی NAAN01CE8GH870019 مفقود گردیده و از درجه اعتبارساقط می‌باشد. تبریز

**آگهی مفقودی**

سند مالکیت، خودرو سواری پژو پارس مدل ۱۳۸۸ به رنگ سفید روغنی به شماره انتظامی ایران ۲۰-۹۶۲ ل ۱۶ و شماره موتور 12488203552 و شماره شاسی NAAN01CA5AE667438 مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می‌باشد. تبریز

**آگهی مفقودی**

برگ اعلام وضعیت (برگ سبز) خودرو سواری نیسان ماکسیما به رنگ سفید مدل ۱۳۸۸ به شماره انتظامی ایران ۳۵-۴۵۶ ج ۱۴ و شماره موتور VQ30009810Q و شماره شاسی PKLHA33CDL818181 مفقود گردیده و از درجه اعتبارساقط می‌باشد. تبریز

**آگهی مفقودی**

کلیه مدارک و اسناد اعم از کارت ماشین، برگ اعلام وضعیت (برگ سبز)، سند مادر و سند کمپانی، بیمه نامه و گواهینامه خودرو سواری ۲۰۶ مدل ۱۳۸۳ به شماره انتظامی ایران ۱۵-۶۳۸ د ۹۴ و شماره موتور FSS14742857 و شماره شاسی 83627775 مفقود گردیده و از درجه اعتبارساقط می‌باشد. تبریز

**آگهی مفقودی**

سند کمپانی خودرو سواری پژو ۴۰۵ اس ال ایکس تی یو ۵ مدل ۱۳۹۶ به شماره انتظامی ایران ۷۳- ۷۹۲ د ۸۳ به شماره موتور 164B0150469 و شماره شاسی NAAM31FE0HK080197 متعلق به خانم پروین عسگری فرزند ابوالقاسم با کدملی ۲۴۸۰۲۰۹۱۸۰ مفقود گردیده و از درجه اعتبارساقط می‌باشد. شیراز

**آگهی مفقودی**

برگ اعلام وضعیت (برگ سبز)، سند مادر و سند کمپانی و سند تنظیمی دفترخانه خودرو سواری هاچ بک مدل ۱۳۹۷ به شماره انتظامی ایران ۱۵-۷۳۲ ق ۶۱ و شماره موتور HFC4GB33DJ0001948 و شماره شاسی NAKSG7425JB103016 مفقود گردیده و از درجه اعتبارساقط می‌باشد. تبریز

**آگهی مفقودی**

برگ سبز خودرو سواری پژو روا cc ۱۷۰۰ مدل ۱۳۸۸ به رنگ نقره‌ای متالیک به شماره انتظامی ایران ۲۰- ۲۵۴ س ۵۶ به شماره موتور ۱۱۸۸۸۰۰۹۹۲۵ و شماره شاسی NAAB51RMXAH403745 متعلق به آقای محمد مهدی لاحوت مفقود گردیده و از درجه اعتبارساقط می‌باشد. تبریز

**آگهی مفقودی**

برگ سبز خودرو سواری هاچ بک مدل ۲۰۱۵ به شماره انتظامی ایران ۵۹- ۳۴۶ ج ۴۳ به شماره موتور LSJZ14E93FS012321 و شماره شاسی 15S4UQJCEC110636 متعلق به خانم طیبه ده بالائی با کدملی ۲۱۲۱۴۳۴۴۱۰ مفقود گردیده و از درجه اعتبارساقط می‌باشد. گلستان