

# اقتصاد سرآمد

یکشنبه ۲۱ آذر ۱۴۰۰ - شماره ۱۳۳۳

## اخبار

### تهران گران ترین پایتخت املاک دنیاست

نایب رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی تاکید کرد: اگر امروز بخشی از املاک تهران از سوی کارشناسان قیمت گذاری شود، نرخ تعیین شده یک دهم نرخي است که در بازار عرضه می شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، اسماعیل حسین زهی در گفت و گو با ایسنا با اشاره به قیمت گذاری های نجومی در بازار مسکن بیان کرد: متأسفانه بر اساس آمار و ارقام گران ترین پایتخت جهان در بحث مسکن، شهر تهران می باشد.
عده ای که در بازار بورس بخشی از سرمایه خود را از دست داده اند امروز مایبی سرمایه خود را با نگاه سرمایه ای به بازار مسکن آورده اند.
بنگاه های املاک نیز نقش مؤثری در قیمت گذاری های نجومی املاک به ویژه در شهر تهران دارند.وی در ادامه اظهار کرد: اگر امروز بخشی از املاک تهران از سوی کارشناسان قیمت گذاری شود، نرخ تعیین شده یک دهم نرخي است که امروز در بازار عرضه می شود.
تعداد خاصی از بنگاه ها به این قیمت گذاری هسای نجومی روی آورده و نرخ در سراسر بازار برهم می ریزند.
نماینده مردم خاش در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: متأسفانه امروز شاهد هستیم خانه ای که ساخته می شود به ویژه در تهران چندین برابر گران تر از نرخ تمام شده در بازار عرضه می شود.
قیمت زمین نیز سربه فلک کشیده و با ادامه این روند نرخ گذاری قطعا یک کارمند یا یک کارگر در شهر تهران هیچ وقت نمی تواند صاحب خانه شود.وی در ادامه تاکید کرد: متأسفانه امروز عده ای بخصوص که صاحبان املاک متعدد هستند به صورتی دربازار قیمت گذاری کرده و روند رشد روزانه قیمت ها را رقم می زنند.
مجلس به دنبال این است تا علاوه بر قانون اخذ مالیات از خانه های خالی، از افرادی که املاک متعدد نیز دارند مالیات بر سررماهی اخذ کند.وی افزود: باید جلوی عده ای خاص که قیمت ها را به صورت حباب بالا می برند ایستاد و هم دولت و هم مجلس باید به این موضوع ورود جدی داشته باشد.
افزایش نجومی قیمت املاک در تهران زمینه ساز افزایش قیمت ملک در سایر کلانشهر ها و شهر های کشور می شود.

### جریمه در انتظار کامیون های ترانزیتی که دیر به گمرک مقصد برسند

بر اساس بخشنامه جدید ترانزیت، در صورتی که کامیون های عبوری با تأخیر نسبت به زمان تردد بین گمرکات ورودی و خروجی را طی کنند، جریمه خواهند شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، رضا راستی مدیر کل ترانزیت گمرک ایران در بخشنامه‌ای به گمرکات اجرایی کشور اعلام کرد تا فاصله بین گمرک های ورودی و خروجی کامیون های حامل کالاهای ترانزیتی را در هر ۵۰۰ کیلومتر معادل یک شبانه روز در نظر بگیرند.در این بخشنامه آمده،جهت اعمال جریمه موضوع ماده ۱۰۹ قانون امور گمرکی و مرتبط با رویه عبور کالا مطابق بخشنامه‌های قبلی این دفتر (دفتر ترانزیت) و مفاد تبصره ۱ ماده ۲ آئین نامه روان سازی و سلامت ترانزیت خارجی کالا مهلت مجاز برای ارسال کالا از هنگام خروج کالا از گمرک مبدأ و تا هنگام وصول به گمرک مقصد را به ازای هر ۵۰۰ کیلومتر یک شبانه روز مد نظر قرار دهند.از دیگر مفاد بخشنامه مذکور می توان به اعمال جریمه در صورت تأخیر در وصول کالای عبوری نسبت به زمان مندرج در اظهارنامه گمرکی اشاره کرد:بدیهی است تأکید می گردد در صورت وصول با تأخیر کالای عبوری گمرکات می بایست ضمن ارزیابی دقیق محفظه حامل کالا و پلمب اضافی نسبت به مطابقت کامل کالا با اسناد مربوطه مبادرت نموده و در صورتی که کالا با اسناد مربوطه مطابقت نداشته باشد در رابطه با تأخیر در وصول کالا و با مد نظر فکر گرفتن مهلت مجاز اعلامی طبق مساده ۱۰۹ قانون امور گمرکی و لحاظ آخرین میزان جریمه صورت ابلاغی اقدام لازم را معمول نمایند.برخی کارشناسان معتقدند اگرچه این بخشنامه در راستای اجرای آئین نامه روان سازی ترانزیت، صادر شده، اما با توجه به اینکه در آن نسبت به تأخیر در وصول کالاهای ترانزیتی به گمرک خروجی، جریمه در نظر گرفته شده است، ممکن است با برنامه‌های در نظر گرفته شده برای توسعه ترانزیت از سوی وزارت راه و شهرسازی، در تعارض باشد.

### برنامه ریزی برای راهاندازی ایر تاکسی بین شیراز و فرودگاه های آقماری

مدیر کل راه‌گاه‌های فارس از برنامه‌ریزی برای توسعه هوانوردی عمومی بین شیراز و فرودگاه‌های آقماری خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، غلامرضا کریم آقاایی، مدیر کل فرودگاه‌های استان فارس با اشاره به اهمیت توسعه هوانوردی عمومی گفت: به دنبال آن هستیم که هوانوردی عمومی را بین شیراز و فرودگاه‌های آقماری مانند فسا و جهرم فعال کنیم.وی ادامه داد: راهاندازی ایر تاکسی بین شیراز و فرودگاه‌های مذکور می‌تواند این فرودگاه‌ها را فعال کند. همچنین این فرودگاه‌ها می‌توانند به عنوان پایگاه‌هایی برای آموزش هوانوردی استفاده شوند. کریم آقاایی افزود: تسهیل ورود بخش خصوصی به سرمایه گذاری در حوزه هوانوردی عمومی، گامی مهم در توسعه حمل‌ونقل هوایی و رونق صنعت گردشگری خواهد بود. گفتنی است؛ هوانوردی عمومی به پروازهای اطلاق می‌شود که خارج از برنامه ریزی بر مرسوم پروازهای تجاری بین دو مقصد انجام می‌شود. آموزش هوانوردی و پروازهای ایر تاکسی بسا هواپیماهای فوق سبک و سبک با ظرفیت زیر ۱۹ نفر از جمله حوزه‌های فعالیت هوانوردی عمومی به شمار می‌روند.



### افزایش وام تعمیر اتوبوس های بخش خصوصی به ۴۰۰ میلیون تومان

رئیس شورای اسلامی شهر تهران گفت: صحبت هایی شده تا وام تعمیر اتوبوس های بخش خصوصی افزایش یابد، در همین راستا قرار است رقم این وام به ۴۰۰ میلیون تومان برسد. به گزارش اقتصاد سراسرآمد، مهدی چمران در گفتگو با مهر، درباره پرداخت بدهی های دولت به شهرداری گفت: موضوع بدهی های شهرداری از دولت همواره در جلسات هیات دولت مطرح می شود و امیدواریم که به نتیجه برسد.وی با بیان اینکه مشکل افزایش واکن های مترو و توسعه آن به سرعت حل نمی شود، اظهار داشت: اما موضوع توسعه اتوبوس رانی قابلیت حل شدن ظرف چند ماه را دارد. در همین راستا نیز حدود ۲ هزار دستگاه نیاز به تعمیر دارد اما این اتوبوس ها برای بخش خصوصی است و این بخش نیز اعلام کرده که وام های تعلی گرفته به آنها برای تعمیرات، کم است و توانایی تعمیر این ناوگان را ندارد. رئیس شورای شهر از افزایش وام تعمیر اتوبوس های این بخش خبر داد و گفت: صحبت هایی شده تا وام این بخش افزایش یابد در همین راستا نیز قرار است رقم این وام‌ها به ۴۰۰ میلیون تومان برسد.

### گزارش «اقتصادسراسرآمد» از آغازی بر جهش تولید مسکن در ایران

# مردم در انتظار تحول در مسکن دولتی



اقتصاد سرآمد درباره وضعیت ساخت و ساز این روزها به خبرنگار ما، گفت: با توجه به جدیت دولت برای ساخت یک میلیون واحد مسکونی در سال و وعده پرداخت ۸۰ درصد تسهیلات ساخت و به دلیل آنکه به جز بخش مسکن گزن گرنه های چندانی برای سرمایه گذاری وجود ندارد، ساخت و ساز می تواند رونق بگیرد.

وی با بیان این مطلب که، شاید با مقداری تورم در بازار مسکن تا حدودی قیمت ها هم تحت تاثیر قرار بگیرد اما قطعا جهش قیمت نخواهیم داشت، افزود: بازار مسکن این روزها به دلیل رشد بخش خصوصی در ساختمان و میانجی متحرک مساحت زیربنای تعیین نشده در پروانه های ساختمانی است.

### جدیت دولت برای ساخت یک میلیون واحد مسکونی

سیدمحمد مرتضوی در گفت و گو با خبرنگار

### برگزیده

عضو هیئت مدیره کانون سراسری انبوه‌سازان خبرداد

### پیشنهادهای انبوه‌سازان برای ساخت واحدهای

۵۰ تا ۸۰ متری در نهضت ملی مسکن



عضو کمیسیون عمران با بیان اینکه تعدادی از هواپیماهای ATRهما که در دوران برنامه خریداری شد، زمین گیر شدند، گفت: هواپیماهای ATRهما به دلیل نبود مقصد پس از ۳ سال خرید زمینگیر شدند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، مجتبی یوسفی در گفت و گو با ایلنا درباره وضعیت شرکت هواپیمایی ایران‌ایر (هما) و بدهی و زیان‌انباشته این شرکت اظهار داشت: یکی از موضوعاتی که در سال‌های گذشته به آن توجه جدی شد صنعت حمل و نقل هوایی کشورمان است. صنعت هوایی کشورمان به دلیل بهانه سیاسی زبان‌قایل توجیه را متحمل شده‌است. وی با اشاره به خرید هواپیماهای ای تی آر برای هما گفت: در حالی برای ناوگان ایران‌ایر ۱۳ فروند هواپیمایی ای تی آر خریداری شد که با این هزینه امکان خرید ۲۲ فروند هواپیمای ایرباس با سن کمتر از ۱۰ سال وجود داشت و می‌توانستیم عمر ناوگان هوایی کشورمان را بااین بیابیم.عضو کمیسیون عمران با تأکید بر اینکه باید از فرصت محدود برای برآم ورود هواپیماهای جوان، تأمین قطعات و انتقال تکنولوژی استفاده می‌کردیم، ادامه داد: هواپیماهای ای تی آر از لحاظ بُعد مسافت، هزینه‌های نگهداری مناسب با مدل های پروازی ایران نیستند. هواپما با توان یک ساعت پرواز مناسب مسیرهای پروازی در ایران نیست و از سوی دیگر ظرفیت حمل مسافر در این هواپیماها پایین است بنابراین ای تی آر هواپیمای تجاری برای ایران محسوب نمی‌شوند. یوسفی افزود: باید بپذیریم که هواپیماهای ای تی آر برای مسافت‌های پروازی کشورمان کاری نداشتند و از انجایی که بازه بازگشت سرمایه بالا و همزمان هزینه نگهداری بالای هم دارند، این هواپیماها برای ایران‌ایر صرفه اقتصادی نداشتند و امروز بخشی از بدهکاری‌های ایران‌ایر به دلیل همین ۱۴ فروند هواپیمای ای تی آر است، وی با اشاره به زمین گیر شدن هواپیماهای ای تی آر گفت: در حال حاضر اکثر هواپیماهای ای تی آر که اخیراً برای ایران ایر خریداری شده بودند به دلیل نبود مقصد زمین گیر شده‌اند و همین عامل باعث شد هزینه‌های تکنلژی به شرکت حامل پرجم اضافه شود و مشکلات مالی این شرکت افزایش پیدا کرد و تمام مشکلات امروز ایران ناشی از سوء مدیریت‌ها است. یوسفی تأکید کرد: آقایان باید پاسخ دهند که چرا هواپیماهایی برای ایران‌ایر خریداری کرده‌اند که بعد از سه سال این هواپیماها زمین‌گیر شدند و بار مالی مضاعفی به کشورمان تحمیل از تباط دهنده آنها متأسفانه تحريم نیست، تحريم صنعت هوایی کشورمان موضوع جدیدی نیست و چهار دهه است که تحريم بر این صنعت اعمال شده اما آقایان باید پاسخ دهند که صنعت چرا در طول یک دهه گذشته دچار این حجم از مشکلات شده‌است در حالی که باید هاب منطقی می شدیم.

سال جاری از تخصیص های عمرانی خود به نفع هزینه های جاری می کاهد. چشم انداز اقتصادی نیز در سرمایه گذاری بخش خصوصی موثر است به همین دلیل در سناریوی خوش بینانه بخش خصوصی می تواند جبران کم تحرکی در نیمه دوم سال را تا حدودی کند اما در سناریوی بدبینانه، این اتفاق بعید است رقم بخورد. پیش بینی پژوهشکده مرکز آمار از رشد ۱۰۳ درصدی در سناریوی بدبینانه در شرایطی انجام می شود که عملکرد این بخش در فصل اول سال، دو رقمی بوده است. رشد اقتصادی بخش ساختمان در فصل اول سال جاری بیش از ۱۲ درصد برآورد شده است، اگر پیش بینی بدبینانه مرکز آمار از سناریوی بدبینانه محقق شود رشد بخش ساختمان در پایان سال نسبت به ابتدای سال دچار یک سقوط آزاد خواهد شد.

در برآورد پژوهشکده مرکز آمار، در حالت بدبینانه، سقوط به صورت پله ای پیش بینی شده است. درحالیکه در برآورد خوش بینانه، وضعیت عملکرد ساختمان به صورت تناوبی بود. یعنی فصل بهار از تابستان و فصل پاییز از فصل زمستان بهتر بود. اما سناریوی بدبینانه حاکی از آن است که اگرچه در فصل بهار عملکرد خیره کننده بوده اما در تابستان، پاییز و زمستان، فعالیت های ساختمانی، با کاهش شتابان نرخ رشد روبه رو است، به طوریکه پیش بینی می شود رشد اقتصادی بخش ساختمان در تابستان ۴٫۲ درصد باشد. در پاییز این رشد به ۴٫۴ درصد نزول کند و در نهایت در فصل زمستان، رشد بخش ساختمان ۱۰۳ درصد باشد. در نهایت رشد بخش ساختمان، کمتر از ۴ درصد است که مجلس و قوه قضاییه در رفع موانع تولید به شدت حساس و مهم خواهد بود. چرا که این سه قوه می توانند با همکاری یکدیگر بستر مناسب برای سرمایه گذاری در بزرگترین صنعت درون زای کشور را فراهم کنند.

به نظر می رسد؛ یکی از دلایل کاهش رشد در نیمه دوم سال جاری در هر دو سناریو، عملکرد بودجه عمرانی دولت باشد. دولت در شش ماهه دوم

تأمین مالی پروژه های آلودگی هوا با اولویت انجام شود

### صفر شدن بودجه حمل و نقل یعنی

سلامت مردم مهم ترین دغدغه نیست



عضو دوره پنجم شورای شهر تهران گفت: تأمین مالی پروژه های مربوط به مساله آلودگی هوا نیز باید با اولویت انجام شود و این یعنی ما به ریه های مردم اهمیت می دهیم اما وقتی بودجه آن را صفر می کنیم یعنی سلامت و تنفس مردم تهران مهمترین دغدغه نیست. به گزارش اقتصادسراسرآمد، سید آرش حبیبی میلای مسافر دوره پنجم شورای شهر تهران در گفت و گو با ایلنا درباره حذف ردیف های اعتباری شهرداری ها از بودجه سال آینده دولت و عواقب آن برای شهرها به ویژه در حوزه حمل و نقل و آلودگی هوا اظهار کرد: پاشنه آشیل برنامه کنترل آلودگی هوا تأمین منابع مالی برای آن است. متأسفانه سال به سال وضعیت در این زمینه بدتر می شود و عملاً شرایط مالی کشور نیز به گونه ای است باشیم و مردم بتوانند از این همکاری بهره ببرند.وی ادامه داد: در پیشنهادات انبوه‌سازان به سمت ساخت واحدهای کوچک تر مصارف بودجه ای وجود دارد باعث می شود پیگیری اعتبار حوزه حمل و نقل در بودجه دولت، توجیه نمایندگان مجلس و پیگیری مطالبات از دولت حساس تر شود. او ادامه داد: در سال جاری به دلیل کاهش بارش ها و افت تهریه طبیعی پیش بینی می شد به دلیل وضعیت ترافیکی و کمبودهای قبلی وضعیت آلودگی بدتری را تجربه کنیم. اما امید این بود دولت نظر ویژه ای به این موضوع داشته باشد که متأسفانه شاهد هستیم ردیف مربوطه از بودجه به بهانه این که دریافتی شهردارها از ارزش افزوده یک درصد اضافه شده، حذف شده است. میلانی با اشاره به اینکه در بودجه سال جاری رقم حدود هزار میلیاردی در حمل و نقل استان تهران اختصاص یافته بود اظهار کرد: در نظر گرفته شده بود. حذف این بند در بودجه ۱۴۰۱ با این پیش فرض است که تأمین آن از محل افزایش یک درصد ارزش افزوده خواهد بود اما واقعیت این است که مصارف شهرداری تهران آنقدر بالا است که این پول عملاً صرف انواع و اقسام نیازهای فوری و واجب شهرداری ها می شود و این یک جفا به تهران و سایر کلانشهرها است. او با بیان اینکه نقدینگی تأمین شده ناشی از ارزش افزوده مهم است گفت: با توجه به اینکه رقم مالیات بر ارزش افزوده از طریق سازمان امور مالیاتی تأمین می شود و وصول آن به صورت نقد است، در نتیجه دریافت نقد آن برای زمان بندی تأمین مالی شهرداری ها بسیار مهم است. اما اینکه ردیف اعتباری را حذف و جبران آن را به ارزش افزوده گره بزنیم چالش جدی در بخش حمل و نقل ایجاد می شود.

### گزارش

### کاهش سهم بودجه عمرانی در ۱۴۰۱ و علل آن

برخی گزارش ها از کاهش سهم بودجه عمرانی از مصارف لایحه بودجه ۱۴۰۱ حکایت دارد که به نظر می رسد علت آن، برنامه ریزی دولت برای دستیابی به رشد اقتصادی باشد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، قرار است لایحه بودجه ۱۴۰۱ با حضور رئیس جمهور در مجلس، به هیئت رئیسه جهت آغاز بررسی آن تقدیم شود. رئیس جمهور: بودجه سال آینده ضد تورمی و منتج به رشد اقتصادی است حجت الاسلام سید ابراهیم رئیسی، رئیس جمهور صبح روز چهارشنبه ۱۰ آذرماه در نشست مشترک دولت و مجلس شورای اسلامی اعلام کرد: بودجه ۱۴۰۱ اولین سند مالی مهمی است که در این دولت به مجلس شورای اسلامی ارائه می شود. رئیس سازمان برنامه و بودجه برای تدوین لایحه بودجه از نظرات نمایندگان مجلس استفاده کرده و استفاده خواهد کرد. دولت می خواهد این بودجه کسری و تورم نداشتته و دارای رشد اقتصادی باشد.

رئیس سازمان برنامه و بودجه: اعتبارات عمرانی به ناچار کاهش پیدا کرده است

چندی پیش نیش سید مسعود میرکاظمی معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور در جلسه نهاد تعامل شورای هماهنگی تشککل های فنی، مهندسی، حرفه‌ای کشور اعلام کرده بود: هیچ جای دنیا این طور نیست که همه کارها را دولت انجام دهد؛ لذا باید با مشارکت و همکاری بخش خصوصی پروژه‌های عمرانی را جلو ببریم. روند حرکت در سال‌های گذشته به گونه‌ای بوده که امروز منابع لازم برای پشتیبانی از این حجم پروژه‌های عمرانی وجود ندارد. به تدریج هزینه‌های جاری افزایش پیدا کرده و با توجه به افزایش تورم، اعتبارات عمرانی، ناچار کاهش پیدا کرده است.

مرکز پژوهش های مجلس: سهم پروژه‌های عمرانی از قانون بودجه ۱۴۰۰؛ ۱۱ درصد

سال گذشته و در کش و قوس ارائه لایحه بودجه ۱۴۰۰ توسط دولت قبل به مجلس شورای اسلامی، مرکز پژوهش‌های مجلس اعلام کرد سهم اعتبارات عمرانی در لایحه بودجه ۱۴۰۰ نسبت به مصارف عمومی این لایحه از ۱۵ درصد در قانون بودجه ۱۳۹۹ به ۱۱ درصد کاهش پیدا کرده که در ۱۰ سال گذشته بی سابقه بوده است.

لازم به ذکر است، در حالی سهم ۱۱ درصدی برای بودجه عمرانی نسبت به بودجه عمومی در سال ۱۴۰۰ تعیین شد که مطابق با قانون برنامه ششم توسعه می‌بایست این سهم به عدد ۲۲ درصد می‌رسید.

از سوی دیگر، با توجه به وضعیت اقتصادی سال‌های اخیر، میزان تحقق همین سهم اندک بودجه‌های عمرانی از بودجه عمومی کشور، از ۶۶ درصد تجاوز نکرده است.

به بیان دیگر می‌توان گفت اگرچه در سال‌های اخیر تقریباً نیمی از همین بودجه محدود در نظر گرفته شده برای تکمیل پروژه‌های زیربنایی، که تنها برخی از آنها موتور محرک رشد اقتصادی کشورند، تخصیص پیدا می‌کرده، اما در عمل برخی پروژه‌های اولویت دار از دستیابی به این بودجه محروم می‌بوده‌اند.

رئید کاهش سهم پروژه‌های عمرانی از بودجه ۱۴۰۰ به نظر می‌رسد در لایحه سال آتی (۱۴۰۱) نیز ادامه داشته باشد.

این اتفاق در پی تصمیم دولت برای دستیابی به رشد اقتصادی ۸ درصدی در نظر گرفته شده و قرار است صندوق‌های پروژه استانی برای تأمین مالی آنها از محل منابع مردمی تشکیل شود.

همچنین بودجه عمرانی به پروژه‌هایی تعلق می‌گیرد که در راستای دستیابی به رشد اقتصادی مورد نظر رئیس جمهور باشند که احتمالاً آن دسته از پروژه‌هایی که اجرا و تکمیل اینها اشتغال‌زاست و سبب تحرک اقتصادی خواهد شد، در اولویت هستند.

تأییش از این تخصیص بودجه به پروژه‌های عمرانی در هنگام بررسی لوایح بودجه سنواتی، بستگی به قدرت چانه زنی نمایندگان مجلس برای کسب بودجه بیشتر اجرای برخی پروژه‌ها در سطح استان یا حوزه انتخابیه آنها داشت اتفاقی که سبب می‌شد تا از یک سو آلا حجم زیادی پروژه نیمه کاره عمرانی در کشور مانده باشد و از سوی دیگر بسیاری از پروژه‌هایی که می‌توانست در خدمت رشد اقتصادی باشد، با روند طولانی برای تکمیل مواجه می‌شدند.

اما کارشناسان اقتصادی با استقبال از این تصمیم دولت برای تشکیل صندوق‌های پروژه استانی و همچنین تکمیل هوشمندانه پروژه‌های عمرانی از محل بودجه ۱۴۰۱، آن را اقدامی در راستای ایجاد انقباض مالی دولت و نیز گسیل منابع مردمی و بخش خصوصی به سمت تکمیل سایر پروژه‌های غیر اولویت دار می‌دانند.

کارشناس اقتصاد حمل و نقل: کاهش سهم پروژه‌های عمرانی در راستای ضد تورمی شدن بودجه است

در همین رابطه محمدجواد شاهجویی کارشناس اقتصاد حمل و نقل در گفتگو با خبرنگار مهر اظهار کرد: تأکید رئیس جمهور بر بودجه‌ای بدون تورم و بدون کسری، در شرایط حال حاضر نشان از عزم جدی دولت جدید برای بهبود وضعیت اقتصادی کشور دارد. برای انجام این مهم، یکی از ابزارها، حذف اعتبار پروژه‌های عمرانی از لایحه بودجه سال‌های آتی است. به عنوان نمونه، کسری بودجه عملیاتی در سال ۱۴۰۰ بالغ بر ۱۷۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود. اگر دولت قبل عزم جدی برای برداشتن بار مالی پروژه‌های زیربنایی از بودجه عمومی کشور را داشت، می‌توانست ۱۰۴ هزار میلیارد تومان از کسری بودجه کل سال را جبران کند. دولت جدید نیز می‌تواند با رویکرد حذف بار مالی پروژه‌های عمرانی از بودجه عمومی، روندی تازه در اقتصاد ایران آغاز کند.

وی تصریح کرد: کاهش بودجه عمرانی به معنی عدم تکمیل پروژه‌های نیمه تمام عمرانی را به عدم آغاز پروژه‌های زیربنایی جدید در کشور نیست؛ بلکه اتفاقا به معنی اتخاذ تدابیری است که در نتیجه آن سرعت انجام پروژه‌ها و تکمیل و بهره برداری از آنها افزایش پیدا کند تا به سرعت شاهد افزایش شتاب رشد اقتصادی کشور باشیم. این کارشناس اقتصادی خاطرنشان کرد: برای رخ دادن چنین اتفاقی، می‌توان به تجربه‌های جهانی در زمینه احداث پروژه‌های زیربنایی از طریق روش‌های نوین تأمین مالی رجوع کرد. در بسیاری از کشورها، دولت به تنهایی مسئول تأمین مالی اجرای پروژه‌های زیربنایی نیست. بلکه دولت‌ها با ایجاد بسترهای مناسب سرمایه گذاری برای پروژه‌های زیربنایی، کمک می‌کنند که سرمایه‌های مردمی و غیردولتی به سمت این دست از پروژه‌ها جذب شوند.

شاهجویی ادامه داد: برای آکوسیستم اقتصاد ایران، بهترین راهکار جذب سرمایه‌های مردمی جهت تکمیل پروژه‌های زیربنایی، ایجاد شرکت‌های سهامی عام پروژه محور است که مزایای زیادی هم در حوزه تأمین مالی گسترده پروژه‌های عمرانی و هم در جهت کنترل و هدایت نقدینگی به سمت فعالیت‌های مولد به ارمان می‌آورد. وی افزود: ایجاد شرکت‌های سهامی عام پروژه محور کمک خواهد کرد که دیگر دولت مجبور به تأمین مالی خیل عظیم پروژه‌های روی زمین مانده نباشد. بنابراین، دولت به واسطه کمبود اعتبار مجبور به فروش اوراق قرضه نیز نخواهد بود و می‌تواند داشتن بودجه‌ای بدون کسری را تجربه کند. مهر

