خبر

واردات بنزین نصف شد

● **مهر:** قائم‌مقام شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی گفت: با توجه به مصرف روزانه کمتر از ۷۰میلیون‌لیتر بنزین در سال‌جاری، عملا حجم واردات بنزین کشور نصف شده است. شاهرخ خسروانی درباره آخرین وضعیت تولید، مصرف و واردات بنزین کشور گفت: برای سال جاری حجم واردات بنزین براساس سه معیار میزان مصرف، تولید و ذخایر استراتژیک انبارهای نفتی تعیین می‌شود.

طراحی پلت‌فرم جدید «ایرانی–خارجی»

● **مهر:** معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت از امضای قرارداد همکاری مشترک یکی از خودروسازان داخلی با خارجی‌ها برای مشارکت خبر داد و گفت: بازار مشترک، صادرات در منطقه، پلت‌فرم مشترک، راه‌اندازی مرکز طراحی و تحقیقات و استفاده حداکثری از قطعات داخلی از مشخصه‌های این قرارداد است. محسن صالحی‌نیا افزود: استراتژی مشارکت خارجی‌ها در صنعت خودرو بر این پایه است که تولید مشترک خودروسازان ایرانی و خارجی به‌نحوی باشد که حداقل ۵۰درصد برند داخلی و ۵۰درصد سایر مکانیزم‌هایی باشد که مهم‌ترین آن، جوینتونچراست.

رونمایی از توافق بزرگ ایران–چین

● **مهر:** قائم‌مقام وزیر نیرو با اشاره به توافق بزرگ اقتصادی و صنعتی جمهوری اسلامی ایران و چین، اعلام کرد: حجم فاینانس‌های چینی از ۲۳میلیارددلار به بیش از ۵۰میلیارددلار برای تامین مالی کل پروژه‌های صنعتی، عمرانی و اقتصادی کشور افزایش یافت. اسماعیل محصولی درباره آخرین وضعیت گشایش خطوط اعتباری چین در پروژه‌های بزرگ انرژی ایران به‌ویژه صنایع آب و برق، گفت: دولت تغییرات و نظراتی در روند بازگشایی خطوط اعتباری چین به طرف چینی ارایه داد. این مقام‌مسوول با تاکید بر اینکه پیش از این جمهوری اسلامی ایران و چین روی بازگشایی حدود ۲۳میلیارددلار فاینانس برای طرح‌های صنعتی و عمرانی به توافق رسیده بودند، اظهار کرد: با انجام اصلاحات مورد نظر دولت، حجم فاینانس‌ها با افزایشی حدود دو برابر به حدود ۵۰تا ۵۲میلیارددلار رسیده است. محصولی با بیان اینکه این خطوط اعتباری شامل کل طرح‌های صنعتی و عمرانی دولت همچون صنایع آب، برق، انرژی، نفت، گاز، پتروشیمی و سایر پروژه‌های صنعتی، عمران و معدنی می‌شود، اظهار کرد: وزارت نیرو هم تاکنون به‌منظور تامین اعتبار برخی از طرح‌های اولویت‌دار صنایع آب و برق با فاینانسورهای چینی به توافق رسیده است.

توقف کامل پرداخت وام ازدواج ۵میلیونی

● **مهر:** توقف کامل پرداخت وام پنج‌میلیونی ازدواج و تبدیل آن به سه‌میلیون‌تومان با اطلاعیه بانک مرکزی در سامانه وام ازدواج در حالی کلید خورد که پرداخت دوباره وام پنج‌میلیونی نیازمند تصمیم‌گیری مجدد بانکی‌هاست. این در حالی است که پیش از این تصمیم بانک مرکزی، براساس مصوبه شورای پول و اعتبار در سال ۹۰ بانک‌ها به متقاضیان واجد شرایط، وام پنج‌میلیون‌تومانی می‌پرداختند، اما با مشکلات ایجادشده برای پرداخت وام ازدواج و افزایش تعداد افراد در صف دریافت تسهیلات ازدواج، این وام به سه‌میلیون‌تومان کاهش یافت.

تولید بنزین «یورو ۴» پالایشگاه اراک نصف شد

● **فارس:** نزدیک به یک‌هفته است به‌دلیل خروج واحد آرافسی‌سی پالایشگاه اراک از مدار، تولید بنزین این واحد نصف شده است. با توجه به مصرف بنزین تولیدی پالایشگاه در شهر تهران این سوال مطرح است که چه میزان آلودگی شدید هوا با افت شدید تولید بنزین یورو ۴ این واحد مرتبط است. واحد آرافسی‌سی پالایشگاه امام خمینی شازند اراک مدت ۱۰روز است که با مشکل هدررروی کاتالیست مواجه شده و نزدیک به یک هفته است که از مدار خارج شده است. پیگیری خبرنگار ما حاکی از آن است که به‌دلایل نامعلومی تعمیرات دوره‌ای این واحد در فصل تابستان که درواقع زمان انجام تعمیرات دوره‌ای پالایشگاه‌هاست انجام نشد و به این جهت در فصل سرما با مشکلات زیادی مواجه شد.

خبر ویژه

محصولات و طرح‌های متمایز در بانک آینده

● بانک آینده به‌منظور پاسخگویی به نیازهای مختلف مردم، محصولات و طرح‌های متمایزی را به شرح زیر عرضه کرده است:

زندگی، ترنج، ارزش، متخصصان، رویش، اعتبار یک و دو، سبدگردانی سهام، بانکداری اختصاصی، بانکداری شرکتی، مدیریت حساب مشتریان (هدف)، پیشخوان مجازی و... .

مشتریان می‌توانند برای اطلاع بیشتر از این طرح‌ها به شعب بانک آینده مراجعه کنند.

مسعود دانشمند عضو «اتاق تهران» در گفت‌وگو با «شرق»:

آمریکا از «دوبی»، بنادر و تجارت ایران را رصد می‌کند

عکس: میلاد پیامی، شرق

فرشید خاموشی: با وجود گذشت بیش از یک‌سال از عمر دولت‌یازدهم، هنوز، گذر شرکت‌های کشتیرانی خارجی به بنادر ایران نیفتاده است. آنها- کشتی‌های خارجی- ترجیح می‌دهند که تا آن سوی خلیج‌فارس- بنادر «دوبی» و «جبل‌علی» و «راس‌الخیمه» - جلوتر نیایند تا خطر اخراج از کسب‌وکار دریایی را به جان نخرند. اوضاع برای شرکت‌های کشتیرانی داخلی و ایرانی نیز تغییری نسبت به سال‌های اخیر نکرده است. آنها مجبور هستند برای ماندن در این بازار، ترفندهای زیرکانه‌ای که بی‌خطر هم نیست به کار برند. کشتی‌های «فله‌بر» و «کانتینربر» فراوانی روی آب‌های آزاد بالا و پایین می‌روند اما اینکه کدام‌یک برای ایران کالا حمل می‌کنند حتی برای مراقبان تحریم نیز قابل تشخیص نیست. این وضعیت سخت برای کسی که پایانه حمل‌ونقل دریایی او به بزرگی چندبرابر استادیوم آزادی تهران است و چندین‌فروند کشتی «هندیمکس» و «سوپر هندیمکس» در کنار آن پهلو می‌گیرند هم فرق چندانی ندارد، حتی اگر این فرد مسعود دانشمند عضو هیات نمایندگان «اتاق بازرگانی تهران» باشد.

در «اتاق بازرگانی تهران»، فعالانی از حوزه حمل‌ونقل دریایی حضور دارند که نام و نشان هریک از آنها اعتبار ویژه‌ای برای بخش خصوصی دارد، از جمله این افراد شما و همچنین آقای توفیق مجدپور هستید. ابتدا می‌خواهم از موقعیت کسب‌وکار شما بدانم و اینکه مسعود دانشمند این‌روزها در صنعت حمل‌ونقل به چه کاری مشغول است؟

من در حال حاضر یک شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی و کشتیرانی را اداره می‌کنم که این مجموعه فعالیت خود را از سال ۷۳ آغاز کرده است. پیش از آن نیز مجموعه دیگری را اداره می‌کردم که حدود ۱۰سال زودتر فعالیت خود را آغاز کرده بود اما به دلیل برخی مشکلات و از دست‌دادن زمینی که در بندرعباس در اختیار داشتم، فعالیت آن متوقف شد.

آنطور که درباره کسب‌وکار شما می‌گویند، یک پایانه بزرگ حمل‌ونقل در بندرعباس را اداره می‌کنید و صاحب چندین کشتی نیز هستید.

حدود نیم‌میلیون‌مترمربع پایانه ترانزیت و حمل‌ونقل دارم که از سال ۷۳ تاکنون خدمات‌دهی آن در بخش دریایی ادامه دارد.

وسعت وهم‌آوری است!

بله، این پایانه یکی از بزرگ‌ترین پایانه‌های ترانزیتی در بندرعباس است. البته پیش از این مجموعه، پایانه دیگری در همین بندر در اختیار داشتم که وسعت آن بیشتر از پایانه فعلی بود.

شما کشتی باری نیز دارید. می‌توانم بپرسم در حال‌حاضر چندفروند کشتی در بنادر جنوبی کشور و روی آب دارید؟

این مورد را نمی‌توانم بگویم. ولی تعدادی کشتی با مجموعه شرکت ما در حال همکاری هستند.

حال که صحبت از کشتی‌های باری به میان آمد، گفت‌وگویم با شما را با این سوال ادامه می‌دهم که در حال حاضر وضعیت آمدوشد کشتی‌های تجاری به بنادر جنوبی ایران چگونه است؟ در ظاهر اینگونه به نظر می‌رسد که هنوز خبری از بازگشت کشتی‌ها و شرکت‌های حمل‌ونقل خارجی به بنادر ایران نیست.

واقعا برای بازرگانان و صاحبان کسب‌وکار در بنادر تجاری کشور به‌ویژه جنوب ایران، دشوار است که تشخیص دهند کدام کشتی تجاری پهلوگرفته در بندرعباس یا بندر امام‌خمینی ایرانی است و کدام‌یک خارجی. این روزها و به طور دقیق‌تر بگویم، پس از تحریم‌های بانکی و بیمه‌ای چندسال گذشته غرب علیه ایران، صاحبان کشتی‌ها ترجیح می‌دهند برای در امان ماندن از سختگیری دولت‌های تحریم‌کننده، با پرچم و اسناد ساختگی به تعامل و تجارت با ایران بپردازند.

این اتفاق نه‌تنها برای کشتی‌های خارجی که حتی کشتی‌های ایرانی را نیز مجبور به تبعیت کرده و بسیاری از صاحبان کشتی‌های ایرانی برای عبور از تحریم‌ها و تبعات دامنگیر آن ناچار هستند یا با پرچمی غیراز پرچم ایران در آب‌های آزاد رفت‌وآمد یا آنکه با روش‌های دیگر از جمله تغییر سهام کشتی‌های خود به بی‌نام، امکان حضور در این صنعت و معامله با فعالان اقتصادی ایرانی را برای خود فراهم کنند.

هرچند در این شرایط، صاحبان کشتی‌های خارجی به‌دلیل سوابق و خوش‌حسابی طرف‌های ایرانی در این بازار، کشتی‌های خود را به ایرانی‌ها اجاره می‌دهند، اما مالک کشتی به‌خوبی می‌داند اگر با ایران معامله کند، از بازار مالی آمریکایی اخراج خواهد شد بنابراین در اسناد و مدارک باید به‌گونه‌ای نشان دهد که طرف او ایرانی نیست. در نتیجه صاحبان کشتی‌ها مجبور هستند در جایی غیر از ایران و با نام دیگری به غیر از نام تاجر ایرانی مکاتبات خود را انجام دهند.

این رویه برای کشتی‌داران ایرانی نیز صدق می‌کند. در نتیجه ما مجبور هستیم کسب و کار خود را به طور مخفیانه انجام دهیم.

از این‌رو؛ در پاسخ به سوال شما، باید بگویم شرکت‌های خارجی حمل‌ونقل دریایی هنوز به بنادر ایران بازنگشته‌اند و آنهایی که در حال همکاری با ایران هستند، به‌طور مخفیانه به این همکاری تن داده‌اند و باید مراقب باشند که در رادار کشورهای تحریم‌کننده گرفتار نشوند.

در همین زمینه به یک مورد اشاره می‌کنم که خزانه‌داری ایالات‌متحده‌آمریکا اداره مراقبت از تحریم در «دوبی» راه‌اندازی کرده که حدود ۷۰نفر پرسنل دارد. ماموریت آنان این است که فعالیت بازرگانان و شرکت‌ها را در همکاری با ایران رصد کنند و به محض آنکه به کوچک‌ترین همکاری اقتصادی پی بردند، آن را به واشنگتن اطلاع دهند.

شما رییس اتاق مشترک بازرگانی ایران و امارات هستید و در مورد فعالیت‌های اداره مراقبت از تحریم که به آن اشاره کردید، حتما اطلاعات کافی دارید و البته توضیح دادید که کشتی‌ها و شرکت‌های حمل‌ونقل خارجی هنوز تمایلی به بازگشت به بنادر ایران ندارند. قطعا اداره‌ای با ۷۰ پرسنل در دوبی نمی‌تواند تنها مانع بر سر راه تعامل حمل‌ونقل دریایی ایران با جهان باشد.

قطعا همین‌طور است. عمده مشکلات ایجادشده بر سر راه حمل‌ونقل ایران متوجه تحریمی است که برای آخرین‌بار وضع شد. بخشی از این تحریم، همکاری شرکت‌های بین‌المللی بیمه با ایران را محدود کرده است به طوری که اگر یک تاجر خارجی بخواهد حتی کالای مجانی و به صورت حمل رایگان به ایران بفرستد تا زمانی که بیمه نداشته باشد، نمی‌تواند این کالا را روانه ایران کند.

از این‌رو، به واسطه این بخش از تحریم‌ها شرکت‌های بیمه خارجی تهدید شدند که اگر با ایران همکاری کنند از پوشش بیمه بین‌المللی خارج خواهند شد و هنگامی که یک شرکت از پوشش بیمه‌ای خارج شود، دیگر قادر نخواهد بود به هیچ‌کدام از بنادر دنیا رفت‌وآمد داشته باشد. در نتیجه خطوط کشتیرانی تجاری که به بنادر ایران رفت‌وآمد داشتند، ترجیح دادند از آن پس به بنادر ایران نیایند. در همین راستا، برای عبور از فشار ناشی از این تحریم، بیمه‌ای را در جزیره کیش تعریف کردیم که کشتی‌های تجاری ایرانی را زیر پوشش این بیمه قرار دهیم. در همین زمینه دولت‌دهم قبول کرد تا میزان ۱۰میلیارددلار حق پوشش خسارت‌های احتمالی را پرداخت کند، اما چون بودجه این شرکت بیمه ایرانی برای پوشش و جبران خسارت‌ها اندک است، توانایی آن را ندارد که جوابگوی خدمات بیمه‌ای به شرکت‌ها و کشتی‌های دریایی ایرانی باشد.

ولی به نظر می‌رسد کالاهای خارجی راه خود را به بازار ایران به‌راحتی پیدا می‌کنند. در حال حاضر همان کالای خانگی که در سایر کشورها استفاده می‌شود، در بازار تهران و سایر شهرها در دسترس ایرانی‌هاست. از یک طرف حمل‌ونقل و بیمه ایران در تحریم است از طرف دیگر در بازار داخل کمبود کالا نداریم.

در ایران حجم کالای وارد و صادرشده در سال در مجموع ۱۵۰میلیون‌تن است. آمار صادرات و واردات که به‌صورت ماهانه از سوی گمرک ایران نیز اعلام می‌شود، بر افزایش حجم مراودات تاکید می‌کند. حال آنکه بیش از ۹۰درصد از این حجم دادوستد از طریق دریا انجام می‌شود. در حال‌حاضر نزدیک به سه‌میلیون‌کانتینر در بنادر ایران جابه‌جا می‌شود. عمده فعالیت‌ها نیز در بندرعباس صورت می‌گیرد و در همین زمینه آمار ۶۵درصد از کل امور جاری مربوط به حمل‌ونقل دریایی در این بندر پیش‌رویمان است. از طرفی، ترانزیت کالاهایی که دارای حجم بالا هستند مانند سنگ‌آهن، آلومینیوم، گندم و کنجاله سویا از طریق بندر امام‌خمینی انجام می‌شود. بنابراین کالا به ایران می‌آید و از ایران هم کالا از طریق دریا به سایر کشورها می‌رود. حال اینکه این دادوستد چگونه انجام می‌شود، موضوع بحث ماست. در حال حاضر کشتی‌هایی که به مقصد ایران کالا حمل می‌کنند، مستقیم به بنادر امارات‌متحده‌عربی می‌روند و بار خود را در این بنادر تخلیه می‌کنند. صاحبان کالاهای حمل‌شده نیز مجبور هستند به بنادر دوبی و جبل‌علی رفته و کالاهای خود را توسط کشتی‌های کوچک و لنج به بندرعباس حمل کنند. بنابراین کالاها برای ایران تا آن‌سوی خلیج‌فارس جلوتر نمی‌آید و ما مجبور هستیم آن را با هزینه بالاتر برای ورود به بازار داخل تا بنادر جنوبی کشور و این‌سوی خلیج‌فارس حمل کنیم که در نهایت منجر به افزایش قیمت تمام‌شده کالا برای مصرف‌کنندگان داخلی می‌شود. حال آنکه عمده سود تحریم‌ها به جیب بنادر کشورهای همسایه ایران رفته است به طوری که طی سال‌های اخیر بنادر جنوب خلیج‌فارس از افزایش حجم ورود کانتینر برخوردار شده‌اند و گزارش‌های ماهانه و سالانه این افزایش را تایید می‌کند. این گزارش‌ها دور از واقعیت هم نیست؛ چراکه حجم عمده‌ای از کشتی‌های تجاری که به مقصد ایران کالا بار زده‌اند، مستقیم به بنادر ما نیامده و بار خود را برای ورود به ایران در بنادر دوبی و جبل‌علی تخلیه کرده‌اند. پس سود و نفع حمل کالا و تجارت کالای ایران برای بنادر همسایه بوده است. در واقع ما برای این بنادر امکان رشد و تحول در میان بنادر جهان را فراهم کرده‌ایم.

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران عملا از بنادر جنوب ایران خارج شده است. در حال حاضر کشتی‌های این شرکت تنها به مقاصدی که بار کالایی ایران وجود دارد، در رفت‌وآمد است. معمولا کشتی‌های شرکت کشتیرانی ایران، کالاهای صادراتی ایران را به بندر شانگهای در چین می‌برد و از آنجا کالای وارداتی را به مقصد بندرعباس حمل می‌کند، یا آنکه به بندر مومباسای آفریقای‌جنوبی در رفت‌وآمد است.

در این شرایط، وضعیت شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران چگونه است؟

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران عملا از بنادر جنوب ایران خارج شده است. در حال حاضر کشتی‌های این شرکت تنها به مقاصدی که بار کالایی ایران وجود دارد، در رفت‌وآمد است. معمولا کشتی‌های شرکت کشتیرانی ایران، کالاهای صادراتی ایران را به بندر شانگهای در چین می‌برد و از آنجا کالای وارداتی را به مقصد بندرعباس حمل می‌کند، یا آنکه به بندر مومباسای آفریقای‌جنوبی در رفت‌وآمد است. این در حالی است که در دوره‌ای نه‌چندان دور، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با تمام بنادر جهان همکاری داشت. اما در حال حاضر کشتی‌های این شرکت تنها با معدود بنادری در رفت‌وآمد است که کالای خریداری‌شده برای ایران داشته باشد. معمولا هم با چندشریک تجاری این روزهای ایران که شامل چین، هند و کره می‌شود، از طریق دریا در حال دادوستد هستیم.

کشتی‌های خصوصی نیز همین وضعیت را دارند؟

در مورد کشتی‌های تجاری خصوصی ایرانی به دلیل آنکه ناچار هستند همکاری مخفیانه با ایران داشته باشند، نمی‌توانیم به اطلاعات و آمار دقیقی از آنها دست پیدا کنیم. عمده این کشتی‌ها در خارج از کشور به ثبت رسیده‌اند و به‌دلیل فرار از تحریم‌ها، ناچار هستند از پرچم سایر کشورها، مثلا پاناما استفاده کنند، از این‌رو نمی‌توانیم تشخیص دهیم کشتی‌هایی که در بنادر جنوبی ایران پهلو می‌گیرند، دارای مالک ایرانی هستند یا غیرایرانی.

پس مساله تغییر پرچم کشتی‌های تجاری با وجود گذشت چندسال از اعمال تحریم‌ها، کماکان ادامه دارد و یک برگ‌برنده برای تجار ایرانی یا خارجی طرف بازار ایران محسوب می‌شود؟

تغییر نام و پرچم کشتی‌های تجاری اگرچه در دنیای حمل‌ونقل دریایی مرسوم بوده، اما تا پیش از اعمال تحریم‌های چندسال اخیر علیه ایران، به صورت بسیار معدود رخ می‌داد در حالی که امروز کشتی‌های تجاری طرف همکاری با ایران به‌طور مداوم تغییر نام و تغییر پرچم می‌دهند تا بتوانند با بنادر ایران یا بنادر جنوب خلیج‌فارس در رفت‌وآمد باشند. حتی مالکان این کشتی‌ها اقدام به ثبت شرکت خود در کشورهای گمنام آن هم به صورت سهام بی‌نام می‌کنند. این هوشمندی‌ها برای عبور از خاکریزهای تحریم و حمل و ورود کالا به ایران به کار گرفته می‌شود که تا به امروز نتیجه‌بخش هم بوده است.

به صورت مستقیم نیز کالا به ایران از طریق دریا حمل می‌شود؟

بله، به‌طور مستقیم نیز کشتی‌های تجاری در بنادر جنوبی ایران پهلو می‌گیرند اما این اقدام نیز با ترفندهایی صورت می‌گیرد از آن جمله که صاحبان کالا و کشتی‌ها ناچار هستند مقصد را در اسناد خود به غیر از ایران قید کنند. بسیاری از کالاها نیز از طریق واسطه‌ها به سمت ایران روانه می‌شود و به طور مستقیم از شرکت‌های خارجی خریداری نمی‌شود.

ظاهرا باید بپذیریم هزینه حمل مجدد کالاها از بنادر امارات به بنادرجنوبی ایران جزو هزینه‌های سربار حمل‌ونقل دریایی و بالطبع قیمت تمام‌شده کالاها شده. در این شرایط، هزینه‌های حمل‌ونقل کشتی‌ها در چه وضعیتی است؟

قیمت‌ها در این بخش کاهش زیادی داشته که دلیل عمده آن به وضعیت اقتصادی جهان طی سال‌های اخیر برمی‌گردد. در حال حاضر، به دلیل افت قیمت کشتی‌های تجاری در دنیا، یک کشتی سوپرهندیمکس ۱۰ساله به‌قیمت ۱۵میلیون‌دلار قابل خرید است. اما این نوع از کشتی باری هزینه‌ای برابر با شش تا هفت‌هزاردلار در روز دارد. هزینه سوخت آن نیز پنج تا شش‌هزاردلار در روز خواهد بود در حالی که اجاره این کشتی بیشتر از هفت‌هزاردلار نیست. در سال‌های ۲۰۰۴ تا ۲۰۰۵میلادی که وضعیت حمل‌ونقل دریایی خوب بود، ورود افراد به ساخت و خرید کشتی‌های تجاری به یکباره افزایش یافت و در نتیجه طی چندسال انبوهی از کشتی‌های تجاری وارد بازار شد در حالی که اقتصاد جهان پا به بحران مالی گذاشته بود. در واقع کالا به اندازه کشتی‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی وجود نداشت در نتیجه قیمت‌ها در این بخش به‌شدت کاهش یافت.

ادامه در صفحه ۶

گذر

پیشنهاد مرکز پژوهش‌ها در مورد قیمت‌گذاری خوراک پتروشیمی‌ها

● **فارس:** مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی با تاکید بر ناکارآمدی فرمول مطرح‌شده درباره قیمت‌گذاری خوراک گاز پتروشیمی‌ها در طرح «تنظیم مقررات مالی دولت» خواستار حذف این بند و توجه به هزینه - فرصت مصارف مختلف گاز در کشور برای قیمت‌گذاری بلندمدت گاز پتروشیمی‌ها شده است. مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی که برای ارایه به نمایندگان مجلس در صحن علنی درباره قیمت‌گذاری خوراک گاز پتروشیمی‌ها تهیه شده، تاکید دارد که فرمول ارایه‌شده درباره قیمت‌گذاری خوراک گاز پتروشیمی‌ها براساس قیمت محصولات آنها ناکارآمد است و خواستار حذف بند مربوط به این فرمول از طرح «تنظیم مقررات مالی دولت» شده است. مرکز پژوهش‌های مجلس تاکید دارد که برای قیمت‌گذاری گاز پتروشیمی‌ها باید به هزینه - فرصت دیگر مصارف گاز در کشور توجه کرد. پیرامون ارزیابی کارشناسی جزء ۴ ماده (۱) طرح الحاق برخی مواد به قانون تنظیم مقررات مالی دولت ذکر ایرادات مختلفی در مورد بندهای این حکم وارد شده که عبارتند از:

۱- از جمله ایرادات شاخص نرخ بازده داخلی (IRR) است. در این مورد نظر مرکز پژوهش‌ها این است که این شاخص برای تعیین قیمت خوراک طرح‌های جدید سرمایه‌گذاری قابلیت کاربرد دارد و درخصوص واحدهای فعال موجود تعیین‌کننده نخواهد بود.

۲- ایراد بعدی این مرکز به پیونددادن قیمت خوراک گازی به قیمت محصولات پتروشیمی است و آن را امری نادرست می‌داند و به علت عدم شفافیت موجود در این امر، آن را ناکارآمد می‌داند.

۳- در مورد تخفیف حداقلی به پتروشیمی‌ها در جهت تکمیل زنجیره ارزش به شیوه حداقل ۳۰درصدی نیز روش را غلط می‌داند و معتقد است که اگر قرار باشد صنایع تکمیلی توسعه پیدا کنند، نمی‌توان این تخفیف را مستقیما به صنایع پایین‌دستی تزریق کرد و به ناچار این صنایع بالادستی هستند که این تخفیف را دریافت می‌کنند تا توسعه زنجیره را دنبال کنند که این امر کمی بعید به نظر می‌رسد، بنابراین شیوه تخفیف را غلط می‌داند و معتقد است که به جای سقف تخفیف، کف تخفیف پلکانی را مشخص کنند تا طرح از انعطاف‌پذیری بالایی برخوردار باشد.

با توجه به برخی ایرادات وارده به جزء ۴ بند الف ماده (۱) طرح الحاقی، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی پیشنهاد به حذف جزء ۴ که مربوط به ویژگی‌های مطرح‌شده درباره خوراک گاز پتروشیمی‌هاست، داده است.