ادامه از صفحه ۴

در حسرت سیاست پولی

بانکداران جریان مزبور نیز در پناه این پشتوانه نظری اصرار دارند تأمین مالی کسری بودجه دولت را از مسیر بازار اوراق بدهی و تسهیلات بانکی در اختیار داشته باشند و بانک مرکزی تنها برای نجات مالی بانک‌ها و نه اقتصاد، از مسیر خط اعتباری یا اضافه برداشت وارد عمل شود. سهم ۵۰ هزار میلیارد تومانی اضافه برداشت بانک‌ها از کل ۱۱۵ هزار میلیارد تومان بدهی آنها به بانک مرکزی در مرداد ۱۳۹۹ خود گواه رویه تزریق نقدینگی برای ترمیم ترازنامه ناسالم سیستم بانکی است.

نگرش مذکور در لزوم خلق اعتبارات تنها از کانال شبکه بانکی، به توصیه صندوق بین‌المللی پول به عنوان نهادی نئولیبرال تئوریزه شده و زمانی محقق می‌شود که تعامل بانک مرکزی با بانک‌ها نه از نوع ارتباط نهادی بالاسری با زیرمجموعه، بلکه از نوع تعاملی ارگانیک در یک سیستم واحد است. در این فرایند ابزار نظارت بانک مرکزی نه در جهت حفظ منافع جامعه، بلکه به‌منظور تأمین ساختار مالی به کار می‌رود. نقشه راه سیستم مالی نیز به‌طور خلاصه در خلق اعتبار و نقدینگی، رشد بدهی‌های دولت و جامعه و ناهمگن‌شدن هرچه بیشتر توزیع درآمد به لطف تورم قیمت دارایی‌ها و به نفع صدک بالایی ترسیم می‌شود. اکنون نیز که تحریم‌های نفتی به تنگناهای بودجه‌ای دامن زده، ممنوعیت استقراض دولت از بانک مرکزی و انتشار اوراق بهادار دولتی فرصت مغتنمی را در اختیار سیستم مالی مذکور قرار داده که با تحمیل هزینه‌های بالای انتشار اوراق به استفاده حداکثری از شرایط موجود بپردازد.

با وجود اینکه بانک مرکزی نگرانی خود را بابت پولی‌شدن کسری بودجه و ضربه به اهداف تورمی اعلام می‌کند، واقعیت نشان می‌دهد که در چند دهه اخیر بانک‌ها بزرگ‌ترین تورم املاک و مستغلات را به پشتوانه مصوبات بانک مرکزی و شورای پول و اعتبار و به لطف انفعال دولت در کنترل قیمت‌های بازار مسکن، با خلق تصاعدی اعتبار ایجاد کرده‌اند. از سوی دیگر حباب‌های قیمتی که به‌طور متناوب در حوزه بازارهای مالی به وجود می‌آید نیز در سایه حاکمیت جریان مزبور بر سیاست‌های پولی و مالی اتفاق می‌افتد. به عنوان نمونه رشد سرسام‌آور شاخص بورس کشور در اوایل سال ۱۳۹۹ در شرایطی رخ داد که سهم چشمگیری از ارزش بازار سرمایه ایران در اختیار صندوق‌ها و شرکت‌های تأمین سرمایه وابسته به بانک‌ها بود.

پروسه عملیاتی سیستم مالی مزبور به این گونه است که در گام اول، تورم قیمت دارایی‌های مالی و مستغلات روی می‌دهد و متعاقب آن با کندشدن سرمایه‌گذاری واقعی و اشتغال، رشد بدهی‌ها را شاهد هستیم و در پایان نیز غیر قابل پرداخت‌شدن بدهی به سلب مالکیت ختم می‌شود. همان‌گونه که کسری بودجه که با سلب منابع درآمدی دولت -همچون بسیاری از پالایشگاه‌ها و پتروشیمی‌ها- شروع شده و با شوک‌هایی همچون تحریم نفتی تشدید می‌شود، به دلیل انقباض منابع درآمدی دولت به رشد بیشتر واگذاری سهام دولت در دوره‌های آتی و تشدید خصوصی‌سازی می‌انجامد. بنابراین زمانی که بخش مالی کنترل خود را بر مصوبات بانک مرکزی اعمال می‌کند و از کانال اعتبارات نقدینگی می‌زاید، تابوی استقراض دولت از بانک مرکزی موجب توسل دولت به شبکه بانکی برای اخذ اعتبار یا فروش اوراق بهادار می‌شود. گویا پول تنها با مجوز بانکداران می‌تواند نقش خود را به عنوان سنجه «ارزش اضافی» که در ادبیات مارکس به عنوان روان‌ساز فرایندهای تولید تدقیق شده، ایفا کند. بنابراین به جای اینکه دولت بتواند بدون نیاز به اخذ بدهی بهره‌ای به بانک‌های تجاری و دارندگان اوراق قرضه، محرک رشد اقتصادی شود، بخش مالی و نظام بانکی فراتر از «ارزش اضافی» واقعی تولیدشده به تولید نقدینگی مشغول‌اند. در این میان تدابیر مقطعی بانک مرکزی نیز بیش از آنکه معیارهای یک سیاست پولی منسجم را داشته باشد، بیانگر غافلگیری این بانک در مواجهه با شرایط حاد اقتصادی است. تصمیمات غیرکارشناسی چون تخصیص فسادزای ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی یا تصویب انتشار ۵۰ هزار میلیارد تومان اوراق ودیعه با نرخ سودی مشابه نرخ تورم از سوی بانک مرکزی با هدف جمع‌آوری نقدینگی کشور، گواه این موضوع است.

باید خاطرنشان کرد که رفتار بانک مرکزی عملا با بی‌اثرکردن دولت به عنوان نهاد برنامه‌ریز اجتماعی، تسلط شبکه مالی بر کلیه مناسبات اقتصادی خرد و کلان کشور را تحکیم کرده است. مسلما تا زمانی که بانک مرکزی و دولت هماهنگ عمل نکنند و بسته‌های سیاست‌گذاری پولی در راستای منافع کشور تدوین نشود، در بر همین پاشنه می‌چرخد. برون‌رفت از این شرایط نیز تنها در گرو پالایش مدیران دولتی منتفع از سیستم مالی و ملی‌کردن بانک‌ها و صنایع مادر است.

استخدام نزدیکان در صنعت خودرو، زیان یک‌پنجمی به بار آورد

تناقض‌های یک تصمیم

عکس: حامد جعفرنژاد، تسنیم

شرق: گرانی هر روزه خودرو برای مردم عادی شده و مسئولان نیز برای حل این مشکل درصدد هستند تا عرضه و خرید و فروش خودرو را در بورس کالا انجام دهند؛ راه‌حلی که با تعداد عرضه و میزان تقاضای خودرو در بورس جور درنمی‌آید و به گفته مرتضی مصطفوی، کارشناس صنعت خودرو، این اقدام در راستای «قانونی‌سازی» و «عادی‌سازی» افزایش قیمت‌ها توسط دولت است. او پیشنهاد داد اگر سامانه بازار خودرو تأسیس شود، دستگاه‌های سیاست‌گذار و نظارتی می‌توانند به‌راحتی بازار و قیمت‌های خودرو را کنترل کنند و قطعا ۷۰ درصد تنش‌های بازار کاهش خواهد یافت، چراکه انگیزه سوداگری از بین می‌رود. مصطفوی از رانت‌خوارهایی گفت که یک‌پنجم زیان شرکت‌های خودروسازی به‌خاطر آنان است و هرساله هزار میلیارد تومان از جیب مردم خارج می‌کنند. او همچنین برنده واقعی ورود خودرو به بورس کالا را قطعه‌سازان دانست، چراکه افزایش قیمت خودرو را بهانه‌ای برای گرانی قطعات می‌کنند و به‌دنبال جبران خسارت‌های چندساله خود از جیب مردم خواهند بود.

ماهیت بورس مبتنی بر عرضه و تقاضاست اما درباره قیمت‌گذاری خوردو، دولت همیشه دستوری عمل کرده است و کنترل بازار را در اختیار دارد؛ این تناقض‌ها را چگونه می‌توان با هم جمع کرد؟

من درباره این اتفاق به سه تناقض اشاره می‌کنم؛ اول اینکه اصولا محصولاتی که در بورس کالا عرضه می‌شوند، جزء کالاهای سرمایه‌ای هستند؛ یعنی یا مواد اولیه هستند یا کالای واسطه‌ای، پس کالای مصرف نهایی محسوب نمی‌شوند. این برای اولین‌بار است که خودرو به‌عنوان یک کالای مصرفی و نهایی قرار است وارد بورس شود که تناقض بزرگی است. دوم اینکه همیشه تقاضا و عرضه در بورس یک حد بازه دارد، مثلا فردی که می‌خواهد مواد پلاستیکی خریداری کند می‌داند حدود ۲۰ تولیدکننده و حدود ۴۰ خریدار در بورس حضور دارند و یکباره تعداد آنها به ۵۰ هزار نفر نمی‌رسد، پس نسبت مشخصی بین عرضه و تقاضا وجود دارد. سوم اینکه در بورس‌های کلان، شرکت‌های خصوصی سهام دارند که همین می‌تواند شائبه رانت اطلاعاتی را ایجاد کند که متأسفانه درباره فولاد دیدیم که چه اتفاقاتی افتاد.

این تناقض‌ها در مورد عرضه خودرو در بورس به چه صورت است؟

درباره خودرو عرضه و تقاضا اختلاف فاحشی با هم دارند. در هر عرضه اولیه، چندین هزار خودروی صفر به مردم فروخته می‌شود که هیچ تناسبی بین عرضه و تقاضای آن وجود ندارد. این جمله واقعا خنده‌دار است که می‌گویند همه‌چیز را باید به بازار سپرد تا خودش را مدیریت کند؛ وقتی عرضه یک‌هزارم تقاضا هم نیست، معلوم است که باعث افزایش بیشتر خودرو خواهد شد. برای همین است که قطعه‌سازان از ورود خودرو به بورس حمایت می‌کنند، چون قیمت خودرو که تا دیروز به‌صورت غیررسمی و یواشکی گران می‌شد، از فردا به‌صورت علنی اعلام خواهند کرد که بورس کالا موجب گرانی آن شده است و ما در آن دخالتی نداشته‌ایم. در واقع دولت با این کار به‌دنبال «قانونی‌سازی» و «عادی‌سازی» افزایش قیمت‌هاست.

به نظر شما این طرح جواب خواهد داد؟

مسلما نه؛ چون طرح اشتباهی است. در هیچ کجای دنیا خودرو را در بورس عرضه نمی‌کنند و اساسا راه‌حل را غلط انتخاب کرده‌اند. قطعا با اجرای این طرح، قیمت خودرو افزایش بیشتری پیدا خواهد کرد، بدون اینکه اصلاح ساختاری در خودروسازی ما اتفاق بیفتد.

این‌گونه گفته شده که قرار است درآمد حاصل از فروش خودرو در بورس، به سه قسمت تقسیم شده و قسمتی از آن به خودروسازان، قسمتی دیگر به خزانه و قسمت سوم آن به سیستم ناوگان حمل‌ونقل عمومی اختصاص یابد، شما این مکانیسم را چگونه تحلیل می‌کنید؟

آنها می‌خواهند حاشیه سود را به‌صورت دستوری به توسعه حمل‌ونقل عمومی کشور اختصاص دهند، گویی دولت پول ندارد و می‌خواهد از جیب مردم بردارد درصورتی‌که برای مردم فرقی ندارد پولی که برای خرید خودرو می‌دهند در کجا صرف شود. در اینجا فقط دعوایی شکل گرفته که حق دلالی و گرانی خودرو به جیب چه کسی برود. تا دیروز سود به جیب دلال‌ها می‌رفت، اما قرار است از فردا به جیب دولت برود و حمل‌ونقل عمومی بهانه است؛ پس باز هم مردم جزء ذی‌نفعان این طرح محسوب نمی‌شوند.

معتقدید این مکانیسم باعث حضور دلال در بورس و ایجاد فساد می‌شود؟

بله، مگر هم‌اکنون درباره کارت بازرگانی چنین اتفاقی نمی‌افتد؛ پس با این طرح باز هم شاهد فساد خواهیم بود. مشکل اصلی در بازار خودرو، مسئله تقاضاست و نه عرضه. مگر تا قبل از سال ۹۷ که تحریم نبودیم، خودروسازان بسته خروج از رکود ارائه نکردند و نگفتند وام بگیرید و خودروی داخلی بخرید؟ در سال ۹۶ که تولید ما بیشتر از امروز بود، خودروسازان التماس می‌کردند که خودروی آنها به فروش برسد. اکنون تقاضای ما یک تقاضای غیرمصرفی شده است. در دنیا برای کنترل و محدودیت تقاضای سوداگرانه، از مالیات استفاده می‌کنند. ما نیز می‌توانیم یک سامانه بازار خودرو تشکیل دهیم و از همه بدون استثنا بخواهیم قیمت خرید و فروش خودروی خود را ثبت کنند، از طرف دیگر قراردادهای فروش را نیز باید یکپارچه کنیم تا فقط از فروشنده‌های مشخص و با کد مخصوص معامله صورت گرفته باشد. وقتی چنین سامانه‌ای وجود داشته باشد، می‌توانیم برای خرید خودرو محدودیت ایجاد کرده و اجازه ثبت پلاک ندهیم. این‌گونه دستگاه‌های سیاست‌گذار و نظارتی ما خواهند فهمید که در این بازار چه اتفاقاتی رخ می‌دهد و به‌راحتی می‌توانند آن را کنترل کنند و دستگاه نظارتی ما متوجه خواهد شد چه کسانی خارج از نیاز خود خودرو خرید و فروش می‌کنند. راه دیگر نیز این است که از کسانی که خودروهای لوکس خرید و فروش می‌کنند مالیات دریافت کنند. در دنیا نیز از همین راه‌حل‌ها استفاده می‌شود و بسیار ساده و مشخص است، اما انگار نمی‌خواهند از این روش‌ها استفاده کنند.

چرا؟

چون عده‌ای از این نابسامانی منافع می‌برند. مثالی بزنم، بنده چندی پیش برای افتتاح حساب به یکی از بانک‌ها رفته بودم اما گفتند چون در یک بانک دیگر چک برگشتی دارید نمی‌توانید حساب باز کنید و سیستم اجازه این کار را نمی‌دهد. من متوجه شدم که تمام اطلاعات بانکی من در یک سامانه جمع شده و در اختیار همه بانک‌هاست و به‌صورت سیستماتیک اجازه هیچ فعالیت غیرقانونی را ندارم. حال اگر چنین سامانه‌ای در بازار خودرو تشکیل شود، قطعا ۷۰ درصد تنش‌های بازار کاهش خواهد یافت؛ چون انگیزه سوداگری از بین می‌رود و سیستم به هیچ‌کس اجازه خرید و فروش اضافه را نمی‌دهد و همچنین باید برای این فعالیت‌ها مالیات بدهد. برای همین است که در دنیا هیچ فردی برای خودرو سرمایه‌گذاری نمی‌کند و اصولا خودرو یک کالای سرمایه‌ای نیست. به عقیده من حضور خودرو در بورس کالا یک کار من‌درآوردی است و دعوا بر سر پول دلالی است که هر فرد می‌خواهد آن را برای خود کند و متأسفانه این مردم هستند که باید پول این دلالی‌ها را بدهند. من مطمئن هستم با ورود خودرو به بورس قیمت‌ها بسیار بالا خواهد رفت. اگر واقعا افرادی که چنین طرحی را داده‌اند به فکر مردم هستند، «ساختار خودروسازی» را تغییر دهند. باید این را بگویم که به‌خاطر حضور آقازاده‌ها در صنعت خودرو در سال حدود هزار میلیارد تومان به مردم تحمیل می‌شود. برای اینکه مقدار این عدد را متوجه بشوید، مثالی می‌زنم؛ در صورت‌های مالی سال گذشته یکی از شرکت‌های خودروسازی داخلی حدود پنج‌هزارو ۴۰۰ میلیون تومان زیان خالص وجود دارد، من حساب کردم اگر این شرکت حدود هشت هزار نیروی سفارشی و آقازاده (که بدون ضابطه استخدام شده‌اند) داشته باشد، حدودا هزار میلیارد تومان پول حقوق و مزایای آنها می‌شود؛ یعنی یک‌پنجم زیان خالص آن شرکت به‌خاطر حضور این آقازاده‌ها و کسانی است که با سفارش وارد صنعت خودروسازی شده‌اند، حتی برخی از آنها در شرکت نیز حضور پیدا نمی‌کنند، اما حقوق می‌گیرند. آقایان اگر راست می‌گویند روابط خودروسازان با قطعه‌سازان را درست کنند که قیمت‌های صوری فاکتور می‌کنند و پول آن از جیب مردم و از هزینه تمام‌شده خودرو داده می‌شود. اگر دولت و مجلس واقعا به‌دنبال اصلاح هستند، در ابتدا ساختار صنعت را درست کنند و مشکل بازار نیز با یک سامانه حل خواهد شد و پیچیدگی و داستان خاصی ندارد، اما عده‌ای هستند که در پشت پرده سود می‌برند، هستند کسانی که بالای هزار میلیارد تومان در بازار خودرو سرمایه‌گذاری کرده‌اند و برای آنها سخت نیست که افکار چند ذی‌نفوذ را به نفع خود منحرف کنند. با حضور خودرو در بورس هیچ‌کس به اندازه قطعه‌سازان خوشحال نخواهد شد، چون افزایش قیمت خودرو در بورس را ملاک و بهانه گرانی قرار خواهند داد و از جیب مردم زیان‌های خود را جبران خواهند کرد.

تأمین ۳۰ هزار میلیارد تومان از کجا؟

زور مخالفت دولت می‌چربد یا اصرار مجلس؟

اعلام مخالفت دولت با طرح تأمین کالاهای اساسی که به‌تازگی در مجلس تصویب شد، واکنش نمایندگان را در پی داشته است. کارشناسان معتقدند با توجه به نبود کوپن و سازوکارهای مربوط به آن عملا شاهد ارائه یارانه سوم به مردم هستیم. به گزارش تسنیم، سیداحسان خاندوزی، نایب‌رئیس کمیسیون اقتصادی با اشاره به حواشی تصویب طرح تأمین کالای اساسی در مجلس نوشت: مخالف منابع بودجه‌ای طرح مجلس و هم‌زمان مدافع حمایت از جمعیت زیر خط فقر بودم، اما دولت حق اعتراض ندارد. هفت سال فرصت داشت تور حمایتی پیاده کند. دو سال پیش هم دولت در برابر طرح بن‌کارت معیشتی مجلس قبل همین وعده سر خرمن را داد که ما طرح جامع‌تری داریم! عمل، هیچ. حاجی‌بابایی، رئیس کمیسیون برنامه و بودجه هم دراین‌باره گفت: دولت کسری خود را از طریق فروش اوراق حتی بیش از آن عددی که در بودجه سال ۹۹ مصوب شده، تأمین کرده، همان‌طورکه تاکنون ۵۰ هزار میلیارد تومان در بند (و) و ۳۰ هزار میلیارد تومان در تبصره ۵ بودجه به‌صورت ETF به فروش رسانده و هیچ مشکلی هم در این زمینه نداشته است و می‌تواند به موجب این طرح تا حدود ۳۰ هزار میلیارد تومان از دارایی و اموال خود را برای تأمین منابع کالابرگ به فروش برساند. گفتنی است بر اساس این طرح دولت مکلف است به‌جای کوپن که در طرح اولیه آمده بود، به‌صورت ماهانه یارانه‌ای مشخص برای تأمین کالای اساسی به کارت اعتباری یارانه نقدی سرپرستان خانوار واریز کند. به این ترتیب، یارانه کالای اساسی سومین نوع از یارانه‌ای است که دولت موظف است به مردم بپردازد. تاکنون دولت دو نوع یارانه نقدی و یارانه معیشتی را به مشمولان می‌پرداخت و حالا یارانه کالای اساسی نیز تا شش ماه (نیمه دوم سال ۹۹) به‌صورت ماهانه بر آن افزوده می‌شود. البته مشمولان یارانه نقدی با دو نوع یارانه دیگر متفاوت‌اند و تعداد مشمولان آن بیشتر است. دایره شمول یارانه‌بگیران کالای اساسی اما همان است که در بند ۳۱ جدول تبصره ۱۴ قانون بودجه ۹۹ آمده است؛ همان افرادی که در فهرست دریافت‌کنندگان یارانه طرح معیشت (حاصل از اصلاح قیمت بنزین در سال ۹۸) قرار دارند و تعداد این افراد ۶۰ میلیون نفر است. رقم مورد نظر برای یارانه کالای اساسی در این مصوبه ۱۲۰ هزار تومان برای هریک از افراد سه دهک اول و مبلغ ۶۰ هزار تومان برای هریک از افراد سایر دهک‌هاست. خاندوزی معتقد است سخنگوی دولت که باید نسبت به تعلل هفت‌ساله دولت در زمینه رفع فقر در کشور شرمسار باشد، اکنون در مقابل پیشنهاد مجلس درباره طرح تأمین کالاهای اساسی همان پاسخ سال ۹۷ مبنی بر ادعای داشتن برنامه‌های مدون حمایتی را بار دیگر تکرار کرد. وی گفت: همراه جمع دیگری از متخصصان و مرکز پژوهش‌های مجلس پیشنهادهای جایگزین خود را به کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس ارائه کردیم که متأسفانه ریاست کمیسیون از آن استقبال نکرد، اما این ایراد جزئی طرح مانع این نمی‌شود که اعلام کنیم حمایت از مردم در شرایط بد کنونی اقتصادی جزء مسئولیت دولت است. مفتح، عضو کمیسیون برنامه و بودجه گفت: پیش‌بینی می‌شود شورای نگهبان مخالفتی با این طرح نداشته باشد، زیرا بار مالی آن با فروش اموال دولت تأمین می‌شود و اگر در ماه‌های نخست اجرای طرح پرداخت یارانه برای تأمین کالاهای اساسی، اموال دولت به فروش نرسید، دولت اجازه دارد از «تنخواه‌گردان خزانه» هزینه مورد نیاز را برداشت کند و پس از فروش اموال با خزانه تسویه کند. بر اساس این طرح به حدود ۴۰ میلیون نفر از اقشار کم‌درآمد جامعه ماهانه ۶۰ هزار تومان تعلق می‌گیرد و به ۲۰ میلیون نفر دیگر از جمله افراد تحت پوشش کمیته امداد و سازمان بهزیستی ۱۲۰ هزار تومان پرداخت می‌شود که می‌توانند با این اعتبار کالای اساسی تهیه کنند. گفتنی است ربیعی، سخنگوی دولت، دراین‌باره گفته بود طرحی که بدون هماهنگی با ارکان اجرائی کشور تهیه می‌شود، با سختی در اجرا مواجه خواهد شد. این طرح به ما نشان داد هر تصمیم این‌چنینی باید با همکاری دولت جلو برود و قطعا ما از هیچ‌کاری که وضعیت معیشت مردم را بهبود دهد، دریغ نکرده و آن را محدود نخواهیم کرد. دولت با این طرح مخالف بوده و معتقد است هر راه‌حلی باید بدون آثار تبعی در بلندمدت باشد و از ترمیم دریافتی‌ها و افزایش قدرت خرید مردم استقبال خواهد کرد. در آستانه ارائه بودجه ۱۴۰۰ هستیم. در سال ۹۹ تصمیم به همسان‌سازی گرفتیم، به دهک‌های پایین سبد داده شود و همه اینها انجام شد.

خبر

آمریکا محموله نفت ضبط‌شده صادراتی ایران به ونزوئلا را فروخت

● دولت آمریکا مدعی شد محموله نفتی ایران را که در راه ونزوئلا در ماه آگوست توقیف کرده بود، حدود ۴۰ میلیون دلار فروخته است. به گزارش فارس به نقل از فرانس۲۴، دولت آمریکا شب گذشته اعلام کرد: محموله نفتی ایران به مقصد ونزوئلا را که در ماه آگوست توقیف کرده بود، با قیمت حدود ۴۰ میلیون دلار فروخته است. واشنگتن در ماه آگوست اعلام کرد یک محموله نفتی متعلق به ایران با حجم ۱.۱ میلیون بشکه را در چهار کشتی که به مقصد ونزوئلا می‌رفتند، ضبط کرده است. میشل شروین دادستان منطقه کلمبیا در مصاحبه‌ای تلفنی گفت: ارزیابی‌ها نشان می‌دهد بیش از ۴۰ میلیون دلار از محل فروش محموله نفتی این چهار کشتی تأمین شود. وی گفت: بخش اعظمی از این پول به صندوقی برای حمایت از قربانیان تروریسم اختصاص خواهد یافت. اخیرا دادگاهی در آمریکا به بهانه یک حمله تروریستی در عربستان که به کشته‌شدن ۱۹ سرباز نیروی هوایی آمریکا منجر شده، از دولت ایران خواسته ۸۷۹ میلیون دلار جریمه بپردازد؛ ایران هرگونه دخالت در این اقدام تروریستی را رد و اعلام کرده است قصد ندارد در این زمینه پولی پرداخت کند. ایران همچنین اعلام کرده اتفاقا آمریکا باید به خاطر حمایت از صدام حسین در جنگ تحمیلی به ایران غرامت بپردازد. ونزوئلا بزرگ‌ترین دارنده ذخایر نفتی در جهان است، اما به خاطر تحریم‌های آمریکا به شدت با مشکل اقتصادی روبه‌رو شده و به کمک ایران نیاز دارد.

همسان‌سازی حقوق بازنشستگان فولاد از آبان

● مدیرعامل صندوق بازنشستگی فولاد اعلام کرد: حقوق بازنشستگان فولاد از آبان همسان‌سازی می‌شود. به گزارش واحد مرکزی خبر، برای اجرای طرح همسان‌سازی حقوق بازنشستگان هزارو ۲۰۰ میلیارد تومان در نظر گرفته شده است و میانگین حقوق این افراد که سال گذشته سه‌میلیون‌و ۷۰۰ هزار تومان بود، با همسان‌سازی و ۱۵ درصد افزایش اول سال، حدود ۵۲ درصد افزایش پیدا کرده و به پنج‌میلیون‌و ۶۰۰ هزار تومان می‌رسد. مسرور درباره تأخیر پرداخت معوقات گفت: با اختصاص ۴۰۰ میلیارد تومان پرونده معوقات صندوق فولاد بسته شد.