

ادامه از صفحه اول

چرا جایزه صلح به ظریف وکری نرسید؟

پس این‌بار انتخاب‌کنندگان با درک اشتباه پیشینان خود در کمیته صلح نوبل با انتخاب «کمیته چهارجانبه صلح در تونس»، که توانست تنها کشور عربی باقی‌مانده از فرایند بهار عربی را نجات دهد و دموکراسی را در این کشور نهاده‌ینه کند و فرایند مذاکرات را به نتیجه کامل برساند، این پیام را به همه جهانیان داد که اگر خواهان صلح هستید، باید تمامی فرایندهای مذاکره را به نتیجه برسانید و بدانید که راه صلح طولانی است و دشمنان بسیاری دارد که غفلت می‌تواند این راه را بدون نتیجه باقی بگذارد.

عصبانیت ناشی از ناکامی

اما در دیگرسو، بخش‌هایی از برخی ارگان‌ها و طیفی از جناح اصولگرا که با نام تندروها شناخته می‌شوند با توافق هسته‌ای مخالفاند. باین‌حال در تلاش چندماهه آنان و رفتارهایی که صورت می‌دهند، ناامیدی برای تغییر فضای کلی حمایت از برجام، موج می‌زند. آنها پیش از جلسه علنی روز گذشته هم می‌دانستند از رهاورد این مخالفت‌ها نتیجه‌ای به دست نمی‌آید اما می‌خواهند به شکلی طلبکارانه از این صحنه خارج شده و نام خود را به‌عنوان قهرمانان تاریخی ثبت کنند. سؤال این است که اگر براساس فرهنگ خودشان، برجام یک خیانت باشد، چطور بخش عمده جامعه، نخبگان و بخش‌های مختلف نظام از آن حمایت کرده و آن را حداکثر ستانده ممکن در شرایط فعلی می‌دانند؟ می‌توان اصرار بی‌مورد و خلاف اخلاق آنان در نسبت‌دادن مسائل خلاف واقع به مذاکره‌کنندگان و تددروی بی‌منطق آنان که منجر به ضررهای هنگفت روزانه برای اقتصاد ملی ما شده است را از زاویه‌ای دیگر خیانت دانست اما اصولا بنای اصلاح‌طلبان و نیروهای میانه‌رو، استفاده از ادبیات مشابه تندروها در مواجهه با آنان نیست. اما چرا آنان همچنان بر تداوم تددروی و رفتارهای تخریبی اصرار دارند؟ به نظر می‌رسد آنان برای یاریگری از میان بخش‌هایی که افکار تند دارند و استفاده از آن در فعالیت‌های بعدی و سازماندهی آنان در فضای سیاسی آینده، می‌خواهند همین‌جا حول برجام به یک زبان مشترک برسند. در یادداشت‌های قبلی تأکید کردم بخش‌هایی در صحنه سیاسی و رسمی کشور حضور دارند که علاقه‌مند به اجرای برجام هستند اما نمی‌خواهند این مسئله برای دولت روحانی و طرفداران گفتمان اصلاحات و اعتدال، موقعیت برتری ایجاد کند. آنان به‌دنبال این هستند که شریینی این مسئله به‌نام دولت و هواداران اصلاحات زهر شود تا بویژه در صحنه انتخابات آینده، تحقق این وعده دولت به مردم باعث اقبال عمومی به میانه‌روی در کشور نشود. تا آنجا که به اصلاح‌طلبان مربوط است، آنها از دستاوردهای سیاست خارجی برای رقابت‌های داخلی خرج نکرده و واقعا اعتقاد دارند تنش‌زدایی در سیاست خارجی به سود کشور و مردم است و این مسئله فقط در روابط با آمریکا و غرب خلاصه نمی‌شود. به نظر می‌رسد، بازگذاشته‌شدن دست برخی تندروها برای خرده‌گرفتن به این تصمیم کلیدی نظام، برای تلخ‌کردن دلم دولت است و این وظیفه‌ای است که خودشان برای خودشان تعریف کرده‌اند که برجام را «جام زهر» جلوه دهند. این درحالی است که در تمام دو سال گذشته، ادبیات اصلاح‌طلبان و طرفداران دولت این بوده که توافق هسته‌ای نه جام زهر است و نه شربت گوارا. جام زهر وقتی نوشیده می‌شود که دولتی در صحنه روبرویی نظامی یا سیاسی به شکست کامل برسد و این تلقی غیرمنصفانه‌ای از برجام است که باعث شد دشمن قدرت جهانی در اوج فشار تحریم‌ها، پای مذاکره با ایران بنشینند. نکته مهم دراین‌میان، استدلال حامیان برجام و تیم مذاکره‌کننده هسته‌ای فعلی و تیم مذاکره‌کننده دولت اصلاحات و حتی تیم دوران علی لاریجانی است مبنی بر اینکه اگر تندروها، شربت گواراتری نسبت به برجام دارند، طرح و ایده آن را ارائه کنند. تحمل تحریم‌های کمرشکن و انتقال این فشار سیاسی و امنیتی به مردم، کدام آینده درخشان را وعده می‌دهد؟ زمانی بخش‌هایی از جامعه به وعده‌های دولت احمدی‌نژاد و جریان سیاسی حامی آن دل بستند که قرار است سعادت دنیا و آخرت را با پیشرفت هسته‌ای و پیامدهای آن فراهم کنند. ۱۰ سال جامعه این گروه را ازمود و انتخابات ۹۲ نشان داد، قرار نبود هیچ بهشتی از این قبل حاصل شود و مردم این سخن را که «سانتریفیوژها بچرخد اما چرخ زندگی مردم هم بچرخد» پسندیدند. آیا در مذاکرات امکان داشت با فرمول دیگری توافق شود یا اصولا بر اساس «پایداری» تندروها، قرار است هیچ‌گاه با دنیا به توافق نرسیم؟ کوتاه سخن اینکه پذیرش این ناکامی در عرصه‌های مختلف، بزرگ‌ترین مشکل تندروهاست و عصبانیت، برخورد‌های خشن، تهدیدآمیز و خالی از ادب آنان در جلسه روز گذشته و رفتار سیاسی سال‌های اخیر را باید نشانه‌ای از ناکامی جدی این تفکر ارزبایی کرد.

احمد میرخدائی؛ رکود بازار خودرو کشور کم‌کم نتایج خود را نشان می‌دهد به‌گونه‌ای که گفته می‌شود ۱۰ هزار کارگر قطعه‌ساز تعدیل یا تعلیق شده‌اند. آرش محبی‌نژاد در گفت‌وگو با «تسنیم» با اشاره به اینکه امروز صنعت قطعه‌سازی کشور رو به احتضار است، از افزایش دومینوی تعدیل نیروی انسانی در صنعت قطعه‌سازی کشور خبر داده و همچنین در سخنانی هشدارگونه، تبعات ادامه روند فعلی و احتمال بی‌کاری ۳۰۰ هزار نیروی انسانی در این صنعت را گوشزد کرده است. به هر صورت گویا اولین قربانیان بحران رکود بازار خودرو، کارگران این صنعت باشند. در گفت‌وگویی که با محمدرضا نجفی‌منش، عضو هیات‌مدیره

انجمن قطعه‌سازان خودرو، داشتیم، از صحت خبر و وضعیت فعلی شرکت‌های قطعه‌ساز پرسیدیم. متأسفانه ایشان هم خبر را تأیید کرد و نسبت به عواقب ادامه این روند هشدار داد.

۷ گفته شده که طی دو هفته گذشته نزدیک به ۱۰ هزار نفر در صنعت قطعه‌سازی تعدیل یا تعلیق شده‌اند، شما این خبر را تأیید می‌کنید؟
بله تأیید می‌کنم و این را هم اضافه می‌کنم که اگر به‌موقع به داد اوضاع نرسیم، این تعداد بیشتر هم خواهد شد.

۷ دقیقا چه تعداد تعدیل و تعلیق شده‌اند؟
حدود ۱۰ هزار نفر تعدیل یا تعلیق شده‌اند اما با وضعیت موجود، این تعداد حتما افزایش پیدا می‌کند.

۷ ما در کشور چند شرکت قطعه‌ساز داریم و کلا چه تعداد نیروی کار در این صنعت مشغول فعالیت هستند؟

برآورد ما این است که حدود هزار و ۲۰۰ شرکت داریم و حدود ۱۹۰ هزار نفر هم مستقیما در این شرکت‌ها مشغول به کار هستند.

۷ گفته می‌شود اگر اوضاع فعلی استمرار پیدا کند، تعداد تعدیل و تعلیق‌ها به ۳۰۰ هزار نفر هم می‌رسد؛ چطور ممکن است از ۱۹۰ هزار نفر ۳۰۰ هزار نفر تعدیل و تعلیق شوند؟

۱۹۰ هزار نفر در شرکت‌های قطعه‌ساز فعالیت دارند درحالی‌که تعداد بیشتری در زنجیره تأمین، یعنی شرکت‌های تأمین‌کننده مواد اولیه قطعه‌سازی، فعال هستند. کساد و بحران خودروسازی قطعه‌سازان را با مشکل مواجه کرده و بی‌شک شامل حال عقیه این صنعت هم می‌شود. افراد زیادی در این شرکت‌ها مشغول هستند، تعداد زیادی هم در صنایع مرتبط با خودروسازی طعم این مشکلات را می‌چشند.

۷ چند درصد از قطعات خودروهای تولید داخل، توسط صنعت قطعه‌سازی داخلی تولید می‌شود؟
بیش از ۸۰ درصد از قطعات را خودمان می‌سازیم.

۷ از وضعیت فعلی قطعه‌سازان و کارگران آنها بیشتر بگویند؟

وضعیت شرکت‌ها که خراب است وگرنه تعدیل نیرو نمی‌کردند. حقوق کارگران هم متأسفانه به تعویق افتاده چون فروش شرکت‌ها و وصول مطالبات آنها با مشکل مواجه است و نمی‌توانند به‌موقع حقوق پرداخت کنند.

۷ با این اوضاع طلب قطعه‌سازان که در آخرین برآوردها بیش از چهار هزار میلیارد تومان عنوان شده بود باید افزایش پیدا کرده باشد. درست است؟

من فعلا آمار دقیقی ندارم اما مسلما بیشتر شده چون نه وضعیت خودروساز بهتر شده و نه گشایشی در این ماجرا شده است. قطعه‌ساز هم در همان جایگاه قبلی قرار دارد و وضعیت وصول مطالباتش هم تغییری نکرده است.

۷ وصول نکردن مطالبات از خودروسازان باعث

بدهکارشدن قطعه‌سازان هم شده؟

نمی‌شود که بدهکار نشوند. به کارگر خود بدهکارند، به بیمه، به بانک، به سازمان مالیات و... به همه بدهکارند. این مشکل همیشه وجود داشته و یکی از مسائلی است که عملا دست‌وپای قطعه‌سازان را بسته و نه‌تنها به آنها اجازه نوشتن و پیشرفت‌کردن نمی‌دهد بلکه ادامه وضعیت فعلی را هم برایشان سخت کرده است.

۷ از میزان بدهی قطعه‌سازان اطلاعی دارید؟
رقم دقیقی نمی‌توانم بدهم اما این‌قدر بدهکار هستند و اوضاع مالی آنها به هم ریخته که ناچارا مجبور به تعدیل نیرو شده‌اند. کارشان به جایی رسیده که باید نیروهایی که برایشان زحمت کشیده شده و آنها را آموزش داده‌اند و برایشان هزینه کرده‌اند را تعدیل کنند.

۷ این تعدیل‌ها در بلندمدت بیشترین زیان را متوجه قطعه‌سازان نمی‌کند؟
شک نکنید. نیروی کار یکی از بزرگ‌ترین سرمایه‌های یک تولیدکننده محسوب می‌شود، هم وقت و هم هزینه زیادی برای آموزش و باتجربه‌شدن این نیروها صرف شده است. اما وقتی حقوق ندارند بدهند چه کنند؟ کسی بدون حقوق که کار نمی‌کند.

۷ مگر با این تعدیل‌ها مشکلی حل می‌شود؟

آخرش چه؟
این تعدیل‌ها هزینه‌های جاری را کمی تقلیل می‌دهد، آن‌قدر که چند صباح دیگر بتوانند به کارشان ادامه دهند اما آخرش اقتصاد ملی زیان می‌کند. قطعه‌ساز هم به تاریخ می‌پیوندد. می‌رود کنار دست صنعت نساجی.

۷ تولید خودرو در شه‌پور امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته از ۱۱۱ هزار دستگاه به حدود ۶۰ هزار دستگاه رسید، آیا تقاضای خودروسازان برای قطعه به همین اندازه کاهش یافته یا طبق روال قبل قطعه خریدند؟

خودروساز که هیچ‌وقت بیش از نیاز نمی‌خرد. آنها به‌موقع قطعه را می‌گیرند و خودرو را تولید می‌کنند. یعنی براساس نیازشان و براساس تولیدی که انجام می‌دهند قطعه سفارش می‌دهند.

۷ با چه اختلاف زمانی ای سفارش می‌دهند، تولیدی که کالا کاهش پیدا کرده است قطعاتش را کی سفارش داده‌اند؟
شاید حدود یک هفته بین سفارش قطعه و تولید اختلاف زمانی باشد یعنی خودروساز برای تولید امروزش یک هفته پیش سفارش داده است.

۷ یعنی خودروساز قطعه انبار نمی‌کند؟

سیستم کار دیگر معنا ندارد. قدیم به این صورت بود. حالا فقط برای تولیدی که می‌خواهند انجام دهند قطعه سفارش می‌دهند. خودروساز دیگر موجودی انبار را نگه نمی‌دارد.

ایست دوباره دلار بر ۳۵۰۰تومان

پایانی به سه‌هزارو ۵۰۰ تومان رسید. عوامل بانکی قیمت هر دلار بانکی در بازار آزاد را سه‌هزارو ۳۹۰۰ تومان اعلام کردند که شکاف قیمتی دلار با ارز آزاد، مصطفی قدرتی، معامله‌گر ارز و سکه، در گفت‌وگو با «شرق» خیز دلار در روز گذشته را اندک، اما مداوم عنوان می‌کند: هر دلار آمریکا در بازار دیروز تهران با سه‌هزارو ۲۷ تومان معاملات خود را آغاز کرد، اما رفته‌رفته خود را بالا کشید تا اینکه در معاملات

ارز *	قیمت(تومان)	تغییر	طلو سکه *	قیمت	تغییر
دلار آمریکا	۳۵۰۰	↑	طرح جدید	۹۴۳۰۰۰	↑
یورو	۳۹۶۸	↓	طرح قدیم	۹۴۲۰۰۰	↑
پوند	۵۳۳۰	↓	تیم	۴۷۳۰۰۰	↑
درهم	۹۴۸	↓	ربع	۲۵۹۰۰۰	↑
			گرمی	۱۷۱۰۰۰	-
			گرم ۱۸ عیار	۹۶۱۹۷	↑
			اوس + (دلار)	۱۱۵۶	-

نجفی منش از ابعاد پنهان بحران صنعت خودرو در ایران می‌گوید

باید منتظر موجی از ورشکستگی باشیم

۱۰ هزار نفر از کارگران فعال در صنعت قطعه‌سازی تعدیل یا تعلیق شده‌اند



راهنمایی می‌دهد

۷ کلا خودروسازان انبار قطعه ندارند یا حالا

این‌طور شده؟
معمولا این‌طور است. باز در ایران خوب است؛ در ژاپن اختلاف زمانی تولید قطعه و رسیدن به خط تولید خودرو دوساعت است. حتی بعضی از قطعات، مثل صندلی خودرو، با همان کامیونی که در شرکت قطعه‌سازی بارگیری شده به خط تولید وارد می‌شود. وضعیت تولید خودرو در ژاپن به صورتی است که می‌توان گفت خط تولید قطعه‌ساز و خودروساز به‌هم‌پیوسته محسوب می‌شود.

۷ تا حالا شرکت قطعه‌سازی ورشکسته شده است؟
بیشترین آمار ورشکستگی کشور به قطعه‌سازان مربوط می‌شود.

۷ اگر نگاهی به آمار ورشکستگی‌ها در فهرستی که قوه قضائیه اعلام می‌کند، ببینازید، ۵۰درصد ورشکسته‌ها از صنعت قطعه‌سازی هستند. اینهایی که حالا تقاضای ورشکستگی می‌دهند تا یکی، دو سال دیگر نتیجه‌اش مشخص می‌شود و اگر اوضاع به این روال ادامه پیدا کند باید منتظر موجی از ورشکستگی شرکت‌های قطعه‌ساز در یکی، دو سال آینده باشیم

قطعه‌ساز ادعا و تقاضای ورشکستگی کرده‌اند. **۷ به نظر شما اگر بررسیم که آیا در یک ماه اخیر، قطعه‌سازی ورشکسته شده یا نه، جوابشان مثبت است؟**

شما آمار یک‌ساله را ببرسید چراکه اگر امروز یک شرکت اعلام ورشکستگی کند، یک پروسه حدود یک تا دوساله نیاز دارد تا جواب بررسی‌ها برسد. اعلام ورشکستگی هم تشریفات خودش را دارد. امروز که بگوییم من ورشکسته هستم، فردا صبح جواب نمی‌دهند!

۷ پس با این وضعیت نتایج اوضاع بد امروز، یک تا دو سال دیگر مشخص می‌شود، پیش‌بینی شما چیست؟

اینهایی که حالا تقاضای ورشکستگی می‌دهند تا یکی، دو سال دیگر نتیجه‌اش مشخص می‌شود و اگر اوضاع به این روال ادامه پیدا کند باید منتظر موجی از ورشکستگی شرکت‌های قطعه‌ساز در یکی، دو سال آینده باشیم.

۷ آیا کارگران صنعت خودروسازی هم با تعدیل، تعلیق، اخراج یا مرخصی اجباری مواجه شده‌اند؟
شرکت‌های خودروسازی ساعت اضافه‌کاری نیروها را کم و تعطیل‌کاری و جمعه‌کاری را هم کلا حذف کرده‌اند. شرکت‌هایی که تا ساعت هشت و ۹ شب کار می‌کردند حالا ساعت چهار عصر تعطیل می‌شوند اما صنعت خودرو چون به‌هرحال مدیر دولتی دارد، ضرر می‌دهند اما کارگران را نگه می‌دارند.

بورس زیر سایه «برجام»

البته از حیث تحلیل روند و با توجه به کانال نزولی ایجادشده از اواخر تیرماه، شاخص در موقعیت بسیار حساسی قرار دارد. به‌طوری‌که ۶۱،۳۶۶ واحد، سقف این کانال نزولی محسوب می‌شود. درصورت عدم شکست این سطح توسط شاخص و رشدکردن از مرز ۶۱،۰۰۰ واحد شاید بتوان انتظار نزول بیشتر تا محدوده ۵۸،۰۰۰ واحد را داشت. البته بازگشایی بازارهای جهانی فلزات اساسی و نفت، می‌تواند بر شاخص تأثیرگذار باشد. فعالان بازار همچنان در انتظار تعیین تکلیف وضعیت توافق برجام و عملکرد شش‌ماهه شرکت‌های بورسی هستند تا استراتژی مناسب معاملاتی را اتخاذ کنند. البته تغییر و تحولات اساسی در اقتصاد کشور و به‌تبع آن در بازار سرمایه برای سال ۹۴ پیش‌بینی نمی‌شود.

عنوان/شاخص	مقدار	تغییر
کل	۶۱۲۸۷٫۱	۱۰۹۷۸-
شاخص قیمت	۲۴۰۵۷۵	۴۳-
شاخص کل (هم‌وزن)	۹۴۵۶	۱-
شاخص قیمت (هم‌وزن)	۸۰۶۸۳	۰۸-
آزادشاور	۶۷۴۹۰۴	۲۲۶۰۱۷-
۵۰ شرکت بزرگ	۲۵۰۵۲	۵۳-

۷ واکنش مسئولان، به‌خصوص آقای نعمت‌زاده نسبت به اوضاع فعلی چیست؟
تولیدات قطعه‌سازان تا تیرماه روند افزایشی داشت اما از مرداد و شهریور روند تولید کاهش‌ی شد. آقای نعمت‌زاده بعد از اطلاع از وضعیت بسیار ناراحت شد و برای بررسی و ساماندهی اوضاع جلسات متعددی با خودروسازان، مجموعه قطعه‌سازی، بانک مرکزی و معاون اول رئیس‌جمهور گذاشت. بعد از این قضایا حتی آقای نوبخت که تاکنون ایران‌خودرو را ندیده بود هم به آنجا رفت و شش ساعت از آنجا بازدید کرد.

۷ حالا شما برای ساماندهی وضعیت فعلی صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی کشور

راهنمایی می‌دهد؟
بانک‌ها و دولت‌ها در شرایط بحرانی به سیستم خرید خودرو کمک می‌کنند. در آلمان، فولکس‌واگن نصف محصولات خود را به بانک می‌دهد و بانک با لیزینگ و به صورت قسطی به مردم می‌فروشد. ما هم باید خرید قسطی را گسترش بدهیم.

۷ خرید اقساطی که حالا هم هست، تسهیلات هم کم‌وبیش داده می‌شود، منظور شما چه‌جور فروش اقساطی‌ای است؟

منظورم خرید قسطی با بهره کم است. بهره زیاد بانکی آفت کل تولید و صنعت کشور شده، باید برای این مسئله فکری کرد. این بهره‌های بالای بانکی، تولید را از انتفاع ساقط کرده است، تولید دیگر اصلا توجیه اقتصادی ندارد. در این وضعیت هیچ صنعتی نمی‌تواند در جذب سرمایه با بانک‌هایی که بالای ۲۰، ۳۰درصد بهره می‌دهند، رقابت کند.

۷ سود بانکی مربوط به دیروز و امروز نیست که وضعیت بد فعلی را تماما به گردن آنها بیندازیم، اتفاق تازه‌ای افتاده؟

به نیست باید بانک‌ها که در سال گذشته حدود ۱۵۰ هزار میلیارد تومان سود فقط به سپرده‌ها داده‌اند. ما داریم آدرس غلط به مردم می‌دهیم. می‌گوییم ایها‌الناس مبادا پولتان را در تولید وارد کنید، پول‌ها را به بانک بدهید و ماه‌به‌ماه ۲۰ درصد سود بگیرید. هیچ گرفتاری و هزینه‌ای هم ندارد. نه حق بیمه و مالیات می‌دهید، نه مزد کارگر و گرفتاری تولید کردتان می‌افتد. بانک‌ها این‌گونه سپرده جمع می‌کنند و بعد از اینها، تولید قرار است از این بانک‌ها تسهیلات بگیرد! این تولید نمی‌تواند با این سودها دوام بیاورد. آخرسر هم وضعیت تولید و بانک و مردم اقتصاد کشور، با هم خراب می‌شود.

۷ وضعیت بد صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی ما یک ماجرای دوسویه است، یک طرف ماجرا که باعث بروز بحران برای خودروسازان و قطعه‌سازان شده همین مسئله است، نظر شما به‌عنوان عضو هیات‌مدیره انجمن قطعه‌سازان خودرو، در این‌باره چیست؟

این درست نیست. ما در سال ۹۰ به همین ماجرا گرفتار شدیم. در آن سال یک میلیون و ۶۵۰ هزار دستگاه خودرو تولید کردیم، در سال ۹۱ تولید به ۹۹۰ هزار دستگاه کاهش پیدا کرد. یعنی یک افت ۴۰-درصدی را تجربه کردیم. نبود مکانیسم‌های مدرن فروش و نبود کمک‌هایی که دیگر کشورها به این صنعت می‌کنند، دلیل این افت تولید بود. در سال ۹۲ هم تولید به ۷۳۰ هزار دستگاه رسید و اگر انجمن خودروسازان کمک نکرده بود، وضعیت از این هم بدتر می‌شد و تولید به زیر ۵۰۰ هزار دستگاه هم می‌رسید. صنایع خودرو یکی از صنایع مهمی است که معمولا کشورها به آن بها می‌دهند. در کشور ما هم همین‌طور است. صنعت خودرو در رشد اقتصادی سال ۹۳ سهم بالایی داشت و حالا کسانی که یا با دولت مخالفت دارند یا دوست ندارند این کشور رشد کند یا به هر دلیل دیگری صنعت خودرو را به هر روشی که می‌توانند هدف گرفته‌اند.

خبر

احتمال واگذاری «میزان» به شرکت‌های خارجی

● ایسنا؛ معاون نظارت بانک مرکزی در تشریح جریان انحلال مؤسسه اعتباری «میزان» گفت: در یکی از شعب مؤسسه میزان مشکل نقدینگی ایجاد و نگرانی‌های ناشی از آن کم‌کم به سایر شعب منتقل شد؛ مسئله‌ای که در ابتدای امر، نه مدیران آن و نه حتی ما در بانک مرکزی تصور نمی‌کردیم که به حدی ریشه پیدا کند که به عاملی برای فروپاشی مؤسسه تبدیل شود. وی با بیان اینکه ماجرا از تصمیم مؤسسه میزان برای اخراج یکی از رؤسای شعب گناباد شروع شد، توضیح داد: این رئیس شعبه با گروهی در ارتباط بود که یکی از بزرگان آنها در شعبه مربوطه حساب داشت و بقیه افراد گروه هم به تبعیت از وی حساب‌های خود را در آنجا متمرکز کرده بودند. بعد از اینکه مؤسسه میزان نتوانست با رئیس شعبه کنار بیاید و وی را اخراج می‌کند، آنها هم به تلافی این موضوع، سپرده‌های خود را درخواست کرده و شعبه را تا حدی تحت فشار قرار دادند که دیگر توان انجام تعهدات خود را از دست داد و شروع به راه‌انداختن موجی در بین مردم مبنی بر وضعیت خراب مؤسسه میزان می‌کنند و این موضوع موجب بحرانی‌ترشدن وضع میزان شد. معاون سیف، به جریان مالی مؤسسه میزان در بانک مرکزی نیز اشاره کرد و گفت: اوایل فکر می‌کردیم مشکل، عمقی نیست و با یک تزریق متوسط حل می‌شود، در مرحله اول حدود ۵۰ میلیارد تومان و در مرحله بعد ۵۰ میلیارد تومان دیگر و در ادامه حدود ۲۵میلیارد تومان آزاد و به حساب آنها واریز کردیم که در مورد این ۲۵میلیارد تومان آخر تأکید کردیم تا جای ممکن مدیریت کنند تا اینکه معضل پیش‌آمده حل شود و آرامش برگردد اما متأسفانه آن‌قدر فشار زیاد و جو، علیه مؤسسه بود که مدیران مؤسسه را نیز وحشت‌زده و نگران کرد و به‌خوبی نتوانستند مدیریت کنند.

وی یادآور شد: ۱۰۰میلیارد تومان باقی‌مانده نزد بانک مرکزی را با توجه به اینکه همه‌چیز از بین رفته بود و مدیران هم از خود اختیاری نداشتند آزاد نکردیم چراکه معتقد بودیم وضعیت به‌گونه‌ای است که باید مرجعی تعیین شود و درباره آن تصمیم‌گیری کند. براین‌اساس در ادامه با تشکیل پرونده و قرارگرفتن آن در اختیار بازپرس، ۱۰۰میلیارد مابقی را از آزاد کردیم که با آن مقداری از جوه سپرده‌گذاران پرداخت شد ولی بازهم کار به جایی نرسید یعنی با این جوه نتوانستند آرامشی برقرار کنند. تهرانرفت: در آستانه فروپاشی میزان، مسئولان این مؤسسه، کمک‌های بیرونی ازجمله بانک صادرات را قبول نمی‌کردند که ادغام نیز پیشنهادی بود که در آن زمان و قبل از دستگیری مدیران مؤسسه مطرح شد ولی نپذیرفتند؛ شاید هم یکی از دلایل دستگیری آقایان را بتوان سرسختی‌ها و لجابت آنها دانست. معاون نظارت بانک مرکزی گفت: ما اکنون هیات تصفیه نیز فضایی برای ابتکار عمل و مدیریت این بحران ندارد؛ پس این بین باید گروهی پول بیاورد و به فریاد مؤسسه میزان برسد؛ یعنی کسانی که اول هزینه را پرداخت کرده و بعد اموال به آنها اختصاص پیدا کند اما تاکنون چنین گروهی پیدا نشده است. تهرانرفت: ادامه به راهکاری‌های مختلفی که تاکنون از سوی شورای پول و اعتبار، بانک مرکزی، مسئولان، وزارت اقتصاد، وزارت کشور و استانداری پیشنهاد کرده و برپرسی قرار گرفته است، اشاره داشت و آخرین تصمیمات را فروش مؤسسه میزان اعلام کرد و درباره طرح پیشنهادی توضیح داد: طرح این است که چند شرکت متشکل از شرکت‌های خارجی فعال در داخل کشور با یکدیگر کنسرسیومی تشکیل دهند که بتواند مؤسسه میزان را در اختیار گیرد.

یک مسئول در صندوق بین‌المللی پول: رشد اقتصادی امسال ایران صفر می‌شود

● مهر: مسئول بخش خاورمیانه صندوق بین‌المللی پول گفت: انتظار می‌رود در سال جاری میلادی شاهد رشد در اقتصاد ایران نباشیم. به گزارش پایگاه خبری «آی ام ف»، «مسعود احمد» مسئول بخش خاورمیانه صندوق بین‌المللی پول در نشست سالانه صندوق بین‌المللی پول در کشور پرو درباره اقتصاد ایران گفت: انتظار می‌رود در سال جاری میلادی شاهد رشد در اقتصاد ایران نباشیم و رفع تحریم‌ها نظاره‌گر پیشرفت در اقتصاد این کشور خواهیم بود که البته در سال آینده میلادی و با توافق هسته‌ای میان طرفین دلیل خواهد خورد.

مسعود احمد در ادامه گفت: پیش‌بینی ما از رشد اقتصادی ایران در سال آینده میلادی ۴٫۵ تا پنج درصد است، حال آنکه برای سال جاری میلادی رشدی برای اقتصاد ایران دیده نمی‌شود.

مسئول بخش خاورمیانه صندوق بین‌المللی پول تصریح کرد: در میان‌مدت شاهد رشد اقتصادی ۴٫۵ تا پنج درصد برای اقتصاد ایران خواهیم بود اما برای داشتن رشد با ثبات، نیازمند تغییرات و اصلاحات در داخل ایران هستیم تا عملکرد بهتری از سیستم مالی و تداوم ثبات در اقتصاد کلان ایران شاهد باشیم.

آنچه را که باید بدانیم

۰۹۱۲۶۸۳۱۰۰۴

جیت دریافت کتاب و کاتالوگ به‌صورت رایگان به

سراسر کشور آدرس و شماره تلفن و کدپستی خود را

پیامک نموده وب‌پا‌ه شماره پیامگیر اعلام فرمائید.

مراجعه ضروری: تهرانپارس - باقری - ۲۱۶ غربی به سمت اردیبهشت پ ۳۴

پیامگیر: ۰۷۱-۷۱۶۲۷۱۶۲۷ - پیامک: ۰۹۱۹۶۲۰۹۵۹۹

TJA777.COM