

ادامه از صفحه اول

ژاپن و لغو تحریم دولت مصدق

تاجایی‌که سقف تولید نفت در عربستان ۶۰ درصد افزایش پیدا کرد، صادرات نفت کویت هم ۹۴ درصد افزود. همه این افزایش‌ها از طرف شرکت سابق نفت ایران و انگلیس خریداری می‌شد تا مشتریان خود را از دست ندهند. آخرین ضربه‌ای که دولت انگلیس به کار برد، اعلام این مطلب بود که چون دولت ایران بعد از خلع ید از شرکت نفتی ایران و انگلیس بدهکار دولت انگلیس است، خرید نفت از ایران به منزله خرید مال دزدی است و به شرکت‌های کشتی‌رانی اختصار داد نفت خریداری‌شده از ایران نمی‌تواند وارد بازار جهانی شود و هر کجا کشتی حامل نفت ایران رویت شود، آن را توقیف می‌کنند. حکمی هم از دادگاه لاهه در مرداد سال ۱۳۳۰ علیه ایران صادر شد و انگلیس با استناد به این حکم که ایران بـا ملی‌کردن صنعت نفت باعث خسارت به دولت انگلیس شده، تحریم خرید نفت از ایران از سبوی دولت انگلیس را قانونی جلوه داد و به‌ظاهر بهانه حقوقی به دولت انگلیس داده شد که ناوهای جنگی خود را علیه کشتی‌هایی که حامل نفت ایران بودند، آماده کند. اولین برخورد دریایی که منجر به توقیف محموله نفتی ایران شد، در خرداد سال ۱۳۳۱ اتفاق افتاد. دولت انگلیس نفت‌کش «روزمری» متعلق به شرکتی ایتالیایی را که محموله‌ای ۷۰۰ هزار بشکه‌ای را حمل می‌کرد، در دریای عمان توقیف کرد و محموله توقیفی به‌وسیله دادگاهی در عدن که تحت‌الحمایه انگلیس بود، با رأی قاضی انگلیسی به شرکت سابق نفت ایران و انگلیس تحویل داده شد. دومین کشتی ایتالیایی تحت تدابیر شدید دریایی با چهار هزار و ۷۰۰ بشکه نفت تصفیه‌شده از پالایشگاه آبادان در مدت ۲۴ روز خود را به بندر «وینز» ایتالیا رساند. شرکت نفت انگلیس از دادگاه ونیز صدور حکم مبنی بر تحویل محموله، مانند دادگاه انگلیسی عدن را خواستار شد اما قاضی دادگاه ونیز حکم به رد دعوای شرکت نفت انگلیس صادر و راه را برای خرید نفت توسط دیگر شرکت‌های ایتالیایی فراهم آورد و دکتر مصدق توانست حدود ۳۰۰ هزار دلار نفت به ایتالیا صادر کند. دومین کشوری که در اوج تحریم نفتی از ایران نفت خریداری کرد، ژاپن بود. داستان خرید نفت دولت ژاپن از ایران در اوج تحریم نفتی جایگاه ژاپن را در سابقه تاریخی ایران-ایران بالا برد که تا امروز ادامه دارد و سفر نخست‌وزیر ژاپن در شرایط خاص فعلی یادآور خرید تاریخی نفت در زمانه تحریم نفتی انگلیس علیه ایران در دوره نخست‌وزیری مصدق است؛ واقعه‌ای که دو نام یکی شرکت طرف قرارداد «ایده میسبو» و دیگری کاشی خلدف نفت خریداری‌شده «میتسومارو» را تاریخی کرد. ژاپن بعد از جنگ جهانی دوم به‌شدت آسیب دید، تا جایی که دو شهر هیروشیما و ناگازاکی بمباران اتمی شدند، بعد از پیروزی نفتی ایران در ایتالیا و شکستن تحریم نفتی انگلیس، ژاپن هم درصدد برآمد از ایران نفت خریدار کند. شرکت ژاپنی «ایده میسبو» نمایندگان خود را جهت خرید نفت به ایران گسیل داشت و به مذاکرات مفصل در فروردین ۱۳۳۲ این شرکت ۱۶ هزار بشکه نفت پالایش‌شده را از ایران خریداری کرد. کشتی میتسومارو محموله نفتی را از آبادان بارگیری کرد. دولت انگلیس درخواستی به دادگاه توکیو تقدیم و ادعا کرد چون ایران غرامات ناشی از خسارات مربوط به ملی شدن صنعت نفت را به انگلیس نپرداخته مانند ادعا در دادگاه‌های ایتالیا مدعی شد نفت فروخته‌شده در حکم اموال مسروقه است و دادگاه باید محموله نفتی کشتی را به نفع دولت انگلیس توقیف کند. دادگا با تشکیل جلسه رسیدگی به درخواست دولت انگلیس ایران را احضار کرد. از طرف رئیس شرکت ملی نفت ایران سهام سلطان‌بیات، آقایان عباس برخیده، فؤاد روحانی و جلال عبده برای دفاع از حقوق ایران به ژاپن اعزام شدند. توکیو پس از چندین جلسه در خرداد ۱۳۳۲ دعوای شرکت نفت انگلیس را رد کرد، ژاپنی‌ها که به محافظه‌کاری شهرت دارند، در آن شرایط حاضر به خطر شدند و نخستین محموله نفتی را از ایران باوجود حضور ناوگان جنگی انگلیس در خلیج فارس و دریای عمان خریداری کرده و با احتیاط تمام در ۴۱ روز کشتی را به بندر کاواساکی رساندند که مواجه با حکم دادگاه توکیو مبنی بر رد دعوای دولت انگلیس شدند و مجدداً در صد خرید نفت برآمدند. در نوبت دوم ۱۷ هزار بشکه نفت پالایش‌شده را خریداری کردند. دولت ایران به‌منظور تشویق مشتریانی که حاضر بودند در شرایط تحریم از ایران نفت خریداری کنند، تخفیف ۵۰درصدی نسبت به قیمت بازار نفت را به مشتریان پیشنهاد می‌داد و ژاپن از این تخفیف استفاده می‌کرد. باید در نظر گرفت تخفیف ۵۰ درصد هم بابت خرید در شرایط تحریم اقتصادی در نظر گرفته شده بود. تحریم اقتصادی آن روزگار سخت‌تر از تحریم امروز بود. اهمیت خرید ژاپن از این جهت بود که ژاپن بعد از ویرانی‌های جنگ درصدد بازسازی صنایع خود بود و نیاز مبرم به نفت داشت و بازاری مطمئن و روبه‌پیش بود. اگر کودتای ۲۸ مرداد به وقوع نمی‌پیوست، ژاپن و ایتالیا دو دولتی که جزء شکست‌خوردگان جنگ دوم بودند و کینه‌ای از دولت‌های پیروز خصوصاً انگلیس و آمریکا داشتند، بازار مطمئنی بودند؛ هرچند از تخفیف بالایی سود می‌بردند. آمار ۱۹ هزار با چهار هزار و ۲۰۰ بشکه نفت ممکن است در سال‌های دهه ۳۰ در مقایسه با مصرف بالای نفت امروز ممکن است چندان زیاد به نظر نرسد اما در زمانه خود عدد شایان‌توجهی بود. امروز هم حضور نخست‌وزیر ژاپن در تهران و نیاز مبرم ژاپن به واردات نفت می‌تواند برگ پرنده‌ای باشد که در مذاکرات تهران باید به‌دستی از آن سود برد.

شرق: صنعت خودروسازی که از نگاه بسیاری از مردم صنعتی پول‌ساز و پولدار است، حال‌روز خوشی ندارد. در نشست اقتصاد سیاسی صنعت خودرو چالش‌ها و راهکارها، حاضران در نشست به بررسی دلایل این حال ناخوش پرداختند. از نگاه رضا ویسه، مشاور معاون‌اول رئیس‌جمهور، خودروسازی توسط ساییسون به گروگان گرفته شده و اگرچه به ظاهر گفته می‌شود که فقط ۱۸ درصد سهام خودروسازی متعلق به دولت است، اما دولتی‌ها با تولدی‌سازی سهام خودروسازی، دست‌کم ۵۰ درصد سهام را در اختیار این صنعت دارند فقط به این خاطر که می‌خواسته‌اند از صحنه تصمیم‌سازی‌ها حذف نشوند. محمد بحرینیان، پژوهشگر توسعه، نیز با ارائه تاریخچه تحول صنعت خودروسازی در ایران و دیگر کشور‌های مشابه، با ارائه مستنداتی آغاز روند خاکسترنشینی صنعت خودروسازی را از سال ۸۲ اعلام کرد. به اعتقاد او، گرایش کشور به سمت مونتاژکاری به‌جای تولید واقعی، صنعت خودروی ایران را از ریل اصلی خارج کرده است. نشست اقتصاد سیاسی صنعت خودرو چالش‌ها و راهکارها درروز در دانشگاه‌خواجهنصیر طوسی برگزار شد. در این نشست رضا ویسه، مشاور معاون‌اول رئیس‌جمهور، با بیان اینکه صنعت خودرو مطلوب واقع شده، شعارهای دولت درباره حمایت از صنعت خودروسازی را رد و آن را نوعی بزرگ‌نمایی توصیف کرد. او گفت:از دید من صنعت خودرو از طرف مدیران سیاسی به گروگان گرفته شده است. در بین سال‌های ۸۴ تا ۹۰ به خاطر نفت؛ شرایط صنعت خودروسازی عوض شد. بخش عمده‌ای از منابع بخش خصوصی وارد این صنعت شد. برآورد من این است که ۷۰ درصد سرمایه‌ای که خودرو تولید می‌کند متعلق به بخش خصوصی است، اما عملاً به دلیل مدیریت دولتی، منابع بخش خصوصی هم به گروگان گرفته شده. او افزود: اداره بخش خودرو دست مدیران دولتی است. مدیران دولتی را هم مقامات سیاسی بر اساس مصالح سیاسی گزینش می‌کنند. بنابراین از این بابت درست می‌گویند که صنعت خودرو سیاسی شده است. به اعتقاد ویسه، بیش از ۹۰ درصد خودروهای ایران توسط ایران خودرو و سایپا تولید می‌شود و حجم تولیدات مونتاژی کمتر از ۱۰ درصد است. البته این رقم منهای واردات است، او با اشاره به وجود سه خودروساز (سواری) قبل از انقلاب در ایران که به صورت همکار با خارجی‌ها مشغول به کار بودند، وقوع انقلاب را عاملی دانست که در صنعت خودرو تغییراتی رخ دهد. مشاور معاون‌اول رئیس‌جمهور گفت: بعد از انقلاب، بحث مصادره، ملی‌شدن و بند آلف درباره خودروسازی‌ها مطرح می‌شود و در نهایت این صنعت دست دولت افتاد و شرکای خارجی این صنعت از ایران رفتند.

ورود افراد بی‌تجربه به صنعت خودرو

به گفته ویسه، با خروج خارجی‌ها، افراد بی‌تجربه به صنعت خودرو وارد شدند. با آغاز جنگ، صنعت خودرو دچار عدم تأمین قطعه شد و نتوانست تولید قبلی را انجام دهد، زیرا قطعات وارداتی بوده است. با پایان جنگ، یک صنعت خودروی متوقف داشتیم. برای همین تصمیم گرفته شد که با پژو، آن هم برای مونتاژ قرارداد ببندند. او گفت: تمام جهش صنعت خودروی کره بین سال ۵۷ تا ۶۹ بوده است. در این دوره صنعت خودروی ایران کلا تعطیل بوده است. بنابراین در مقایسه‌ها کمی بی‌انصافی می‌کنیم. مشاور معاون‌اول رئیس‌جمهور محدودیت‌های ارزی سال ۷۲ و ۷۳ را عاملی برای توقف واردات به صورت خودروی کامل و فول CKD و توسعه روند ساخت قطعات خودرو در داخل اعلام کرد. او با اشاره به ورود ایل خودروی ملی به نام سهند به بازار در دولت اصلاحات درباره عدم طراحی و ساخت خودرو در داخل بیان کرد: ما برای طراحی و ساخت خودرو اندازه اقتصادی می‌خواستیم. برای تیراژهای کم نمی‌توانستیم وارد طراحی کامل خودروها شویم، زیرا هزینه‌ها میلیارددلاری بود. در دنیا برای کاهش هزینه‌های طراحی به سمت ادغام رفته بودند. در سال‌های ۵۷ تا ۷۰ بیشینه ادغام‌ها در دنیا صورت گرفته است. آن زمان اندازه اقتصادی برای طراحی و ساخت خودرو دو میلیون خودرو بود، اما در حال‌حاضر این عدد تغییر کرده است. ویسه ادامه داد: توان مالی و شرایط اقتصادی ایران اجازه نمی‌داد که خودروسازی‌های ما طراحی ملی انجام دهند. ما از مدل چینی‌ها استفاده کردیم. آنها برای ورود به بازار دنبال

شرق: هفتمین جلسه دادگاه رسیدگی به اتهامات محمدهادی رضوی و دیگر متهمان بانک سرمایه روز گذشته برگزار شد. در این جلسه متهمان دفاعیات خود را بیان کردند و نماینده دادستان نیز از دستگیری مدیرعامل سابق بانک سرمایه در اسپانیا خبر داد. جدل وکیل متهم برای اثبات اهلیت موکل خود، گزارشی از گردش مالی برخی از متهمان و پرداخت‌های گوناگون باک سرمایه را به شاهکوش و شهزاد، دیگر نکات مهم این جلسه دادگاه بودند.

دستگیری متهم فراری در اسپانیا

در ابتدای این جلسه، قهرمانی، نماینده دادستان با اعلام بازداشت یکی از متهمان این پرونده که متواری شده بود، گفت: آقای حیدرآبادی که مدیرعامل بانک سرمایه قبل از آقای خانی بودند و در حین تحقیقات از کشور متواری شده و به اسپانیا رفته بود، هفته گذشته توسط پلیس اینترپل دستگیر شد و تشریفات قانونی برای بازگرداندن او به کشور در جریان است. به گزارش خبرگزاری میزان، در ادامه جلسه دادگاه، وکیل رضوی در جایگاه حاضر شد و درباره بحث ارزش املاک متهم که در جلسات پیشین دادگاه مطرح شده بود، گفت: در کارشناسی ملک، ۱۱ کارشناس اعلام نظر کرده‌اند و آخرین قیمت به روز در زمان تسویه با تهاتر ۷۱ میلیارد ۵۰۰ میلیون تومان بوده است؛ بنابراین اگر اعتراضی وجود دارد، لطفاً دوباره به کارشناسی پنج‌تفره ورود. اگر این مبلغ را نمی‌پذیرید، آن را مجدد به کارشناس ارائه دهید. او ادامه داد: خواسته موکلم این است که اگر قیمت‌گذاری آن ملک درست نیست، آن را برگردانید و مبلغ آن را حساب کنید تا موکلم بدهی‌اش را تسویه کند.

مسئله موردتوجه این است که روشن نیست دقیقاً رقم بدهی موکل چقدر است. البته او نسبت به رقم اعلامی کیفرخواست مبالغی را اعلام کرده و این رقم پایین آمده است.

موکل اهلیت داشته است

وکیل رضوی در ادامه به بحث اهلیت موکل خود پرداخت و گفت: اهلیت موکلم را چه کسی باید تشخیص می‌داد؟ قطعاً بانک مرکزی و در زمان دریافت

وام مدیران بانک و کارشناسان درباره کارشناسی

اقتصاد

در نشست «اقتصاد سیاسی صنعت خودرو؛ چالش‌ها و راهکارها» مطرح شد

صنعت خودرو گروگان مدیران سیاسی



جوین‌وینچر رفتند. بعد به صورت موازی برند ملی درست کردند و با کمک دولت وارد بحث طراحی و ساخت شدند. بر اساس این تجربه بحث پلتفرم مشترک و جوین‌وینچر با رنو شکل گرفت که پلتفرم مشترک در هشت مدل در ایران وارد ساخت کامل شد. در سال ۸۴، دولت عوض شد و مدیران جدید با افکار جدید آمدند. بین ۸۴ تا امروز پله‌های تکامل صنعت خودرو دیگر طی نشد و ترمز کشیده شد. مشاور معاون اول رئیس‌جمهور با اشاره به تحریم‌ها و عدم توانایی ایران برای همکاری‌های مشترک با دیگر کشورها درباره مهم‌ترین مشکل ایران خودرو و سایپا گفت: اگرچه ظاهر ۸۰ درصد ایران خودرو و سایپا دست بخش خصوصی است، اما ۵۰ درصد آن به صورت تولدی سهام درست شده است که دست دولتی‌ها باشد و کنترل مدیریت داشته باشند. ایران خودرو و سایپا در گردابی گرفتار شده‌اند، مقامات صنعتی اگر می‌خواهند کمک کنند، باید دولت سهام خود را به صورت واقعی به بخش خصوصی واگذار کند.

روند فراینده واردات خودرو

محمد بحرینیان، صنعتگر و پژوهشگر توسعه، در این نشست درباره محورهای سخنان خود گفت: بیش از ۸۰ درصد دولت‌های ما به تولید فکر نمی‌کنند، بنابراین من در این گزارش بر عدم امنیت حرفه‌ها، عدم توان آینده‌نگری و ناکارآمدی مدیران تأکید می‌کنم. به گفته این پژوهشگر توسعه براساس اولین احصائیه‌های کم‌رکی ایران که در سال ۱۳۷۹ شمسی صادر شده است، ما ۶۰ قلم کالا صادر می‌کردیم که هنوز همان‌ها منهای تریاک را صادر می‌کنیم. او ادامه داد: این کشور به‌دلیل اثرات مهلک و مرگ‌بار قرارداد ترک‌مانچای همیشه بدهکار جهان بود و تبدیل به واردکننده شد. مصرف بد نیست و محرک اقتصاد است؛ اما مصرفی که مولود تولید داخل باشد زمین تا آسمان با مصرف مولد تولید خارج تفاوت دارد. تاجرباشی‌ها، صاحبان نفوذ و صاحبان منافع مستقیم می‌توانند در این مسیر مؤثر باشند؛ اما من فقط روی تصمیم‌گیران اقتصادی کشور صحبت می‌کنم. بحرینیان با تشریح تاریخچه واردات خودرو به کشور به تجربه‌گرفتن از گذشته‌ها تأکید کرد. او گفت: دولت‌های ما مفتون واردات شده و تولید کشور را به مسلخ کشانده‌اند. بسیاری از دولت‌های ما اولویتشان خرید محبوبیت بوده است. به‌همین دلیل وقتی بحث واردات خودروی دست دوم مطرح می‌شود، به تجربیات سال ۵۲ توجه نمی‌کنیم. شاه با واردات خودروی دست دوم به ایران، صنعت خودرو رو زمین زد. او اضافه کرد: واردات خودرو در ایران از سال ۱۲۸۹ تا کنون به‌جز در دوران مصدق و جنگ جهانی اول که واردات کاهش یافت، همواره رو به افزایش بوده است. واردات خودرو در سال‌هایی بیش از ۱۵ درصد منابع ارزی کشور را به خود اختصاص می‌دهد. به اعتقاد این پژوهشگر توسعه ما در واردات هم بدون برنامه اقدام به ورود انواع نشان‌های تجاری به کشور کرده‌ایم و براساس احصائیه‌های کم‌رک تا سال ۱۳۳۱، ۴۲ هزار و ۸۶۰ دستگاه خودرو از ۱۹ برند به ایران وارد می‌شود. او با اشاره به حضور عالیخانی و برخی تولیدکنندگان خودرو در صنعت ایران، آغاز تولید خودرو در ایران را مربوط به سال ۱۳۴۰ اعلام کرد و افزود: عالیخانی خدمتی که به صنعت ایران کرد، این بود که جدول داده و ستانده را برای کشور درست کرد؛ اما از

در هفتمین جلسه دادگاه رسیدگی به متهمان بانک سرمایه اعلام شد:

بازداشت مدیرعامل فراری بانک سرمایه در اسپانیا

خانم رام باید بگویم حرف او کاملاً اشتباه است، زیرا قراردادهایی که از نظر او نجومی بوده، امروز اجرا شده است. خانم رام نشان دادند که کارشناس خوبی نیستند. او به لحاظ سن کم موکل من در آن مقطع زمانی او را باور نداشته درحالی‌که ما باید به جوانان فرصت بدهیم. این جوان کار کرده و قراردادش را عملیاتی کرده است و برای دریافت این وام اهلیت داشته است.

وام موکل کلان نیست

در ادامه قاضی مسعودی‌مقام با اشاره به این موضوع که متهم مدارک مشابهی را به بانک‌های گوناگون ارائه کرده است، گفت: البته بسیاری از مدارک که به بانک سرمایه داده شده به بانک‌های دیگر هم ارائه شده و مشخص نیست به چه نحوی وجوه سر به بانک‌های جیب آقای رضوی درمی‌آورد و نباید مشابه این اسناد را به بانک‌های دیگر بدهد. قاضی مسعودی‌مقام خطاب به متهم رضوی گفت: شما گفتید برخی اسناد از پرونده شما خارج شده است. همان اسنادی که مدعی هستید از پرونده‌ها خارج شده در جای دیگر هم ارائه داده‌اید. اگر این اسناد بازداشت شده بود، شما چطور به بانک‌های دیگر ارائه می‌دادید. در ادامه وکیل‌مدافع متهم رضوی با اشاره به بهم‌پودن عدد بدهی موکلش گفت: اسناد را دسته‌بندی شده و به‌صورت جدول ارائه می‌دهیم، مبلغ بدهی صدهفت‌ونیم میلیارد تومان عنوان شده است. قاضی مسعودی‌مقام گفت: این مبلغ که به آن اشاره کردید، موضوع جرم است و نه رد مال. وکیل رضوی گفت: مردم می‌گویند داماد فلانی صدهفت‌ونیم میلیارد عیش‌ونوش کرده است و در رسانه‌ها این‌گونه مطرح شده است. مدیران بانک، بازرس و حسابرس باید در اینجا پاسخگو باشند، مردم فکر می‌کنند ۸۰ میلیارد وام به آقای رضوی پرداخت شده است. او در ادامه با وام‌ها خرد خرد بوده و تسویه نیز همین‌گونه صورت گرفته است. ملک‌های معرفی‌شده از قیمت اصل وام بیشتر است، بانک ۱۳۰ درصد سفته، ۱۵۰ درصد چک گرفته است و موکل به اندازه خود اهلیت داشته و وثایق موردنظر به بانک ارائه داده است. بنابراین این فکر می‌کنم کار بانک غلط نبوده است. او در ادامه با توضیح وام‌های دریافتی موکلش گفت: موکل در سال

این امکان استفاده کافی نکرد. بحرینیان تأکید می‌کند: ما هیچ‌گاه اجازه ندادیم صنعت خودرو مراحل خود را به‌صورت فرایندی طی کند. با مازاد مجوز برای صنعت خودروسازی از همان ابتدا مواجه بودیم. ۱۱ واحد صنعتی خودروی سنگین و سبک در سال ۶۷ در ایران فعال بوده است. به‌همین‌دلیل عموماً ما از تکنولوژی‌های سطح سه و چهار در طبقه‌بندی تکنولوژی جهان استفاده کرده‌ایم. در نتیجه برای صادرات هم دچار مشکل هستیم. به گفته او، ما جمله مولا علی را آویزه گوش خود نکردیم که می‌فرمایند هرکس واژه نمی‌دانم را به کار نمی‌برد به هلاکت دچار می‌شود. این در حالی است که چین، مالزی، تایلوان، سنگاپور و ژاپن فهمیدند که بلد نیستند و ۴۰۰ سال از دنیا عقب افتادند. به‌همین‌دلیل رویه‌های خود را اصلاح کردند. این پژوهشگر توسعه تأکید می‌کند: ما برای راه‌اندازی صنایع خود هدف و راهبرد نداشتیم. جانشینی واردات بدون درنظرگرفتن الزامات مهلک است. دولت‌های ما برای احداث خطوط تولید وام بلندمدت نمی‌دهند، درحالی‌که در سایر کشورها، برنامه‌ها منسجم است. او اضافه کرد: برخی اقتصاددانان ایران می‌گویند اقتصاد ما بانک‌محور است؛ این اقتصاددانان بگویند که کجای دنیا بانک‌محور نیست. فقط آمریکا و انگلیس در حال حاضر سرمایه‌محور هستند؛ اما آلمان، ژاپن، چین، کره و تایوان بانک‌محور هستند. در سنگاپور نه‌تنها اقتصاد بانک‌محور است، بلکه کمک بلاعوض هم به صنعت می‌دهد. «کش» هم گاهی اوقات می‌دهد اما دریغ که دولت‌های ما این قضیه را متوجه نشوند. البته ارائه وام در کشوری نیست که ۶۴ مجوز برای صنعت خودرو داده باشد. به گفته بحرینیان در کشور کره وام‌های بارانه‌ای، مشوق‌های صادراتی و در نهایت منع واردات را برای حمایت از صنعت خودرو در دستور کار قرار دادند؛ اما در ایران، صنعت خودرو ناکارآمد است ولی آیا به ذات ناکارآمد بوده است یا اینکه از بیرون این ناکارآمدی به آن تحمیل شده است؟ او با اشاره به وضعیت صنعت خودرو در دوره جدید گفت: با اتمام جنگ یک‌بارها گفتند این خودروهای اشغال جیست، باید واردات انجام دهیم که کیفیت بالا برود. کیفیت با واردات بالا نمی‌رود. به محض واردات به شیوه بدون انتقال ارز و… ارزش واردات خودرو به سقف ۱۲ میلیارد دلار رسید، در شرایطی که درآمد‌های ارزی ۶۵ میلیارد دلار بود. در آن روزها ما آن‌چنان به دنیا بدهکار شدیم که بانک‌های دنیا گفتند اگر بانک مرکزی ایران «ال‌سی»‌ها را تسویه نکند، دیگر اسناد ایران را قبول نمی‌کنند.

اشغال از درصد منابع ارزی برای واردات خودرو

این پژوهشگر توسعه گفت: با آزادشدن واردات خودرو ۱۲ درصد منابع ارزی کشور خورده شد و بدهی‌های کشور بالا رفت؛ به‌همین‌دلیل قانون «چگونگی محاسبه و درآمد حقوقی کم‌رکی مالیات انواع خودرو و ماشین‌آلات راهسازی وارداتی و قطعات آنها» موسوم به قانون خودرو را نوشتند و بعد از آن قانون راهربر بلندمدت برای توسعه و تأمین صنایع خودرو نوشته شد که روح تازه‌ای در صنعت خودرو دمیده شد. او اضافه کرد: از سال ۷۱ تا ۹۶ فروش خالص هفت خودروساز را از طریق صورت‌های مالی این شرکت‌ها استخراج کردیم که بنییم ارزش فروش خالص شرکت‌های مادر چقدر بوده است. براساس این صورت‌های مالی ۳۰۶ هزار میلیارد تومان ارزش فروش خالص این هفت شرکت خودروساز بدون شرکت‌های مونتاژکار بوده است. ارزش دلاری بازاری که همه برای آن دهان باز کرده‌اند، با نرخ‌های مختلف ۱۸۴ میلیارد دلار است. درآمد‌های نفتی ۱۱۸۳ میلیارد دلار است و ارزش فروش صنعت خودروسازی ۱۶.۵ درصد کل منابع ما بوده است.

آغاز خاکسترنشینی صنعت خودرو به‌دلیل مونتاژکاری

به گفته بحرینیان خاکسترنشینی صنعت خودرو از سال ۸۲ قدم‌به‌قدم شروع شد. جدول‌های داده و ستانده کشور ناقص است؛ اما همین جدول‌ها نشان می‌دهد صنعت تولید وسایل نقلیه، ۲۶ درصد مالیات کل کشور را در سال ۸۵ داده، زیرا ساخت داخل بالا رفته است. در سال ۹۰ این رقم به ۱۴.۵ درصد رسیده است، زیرا مونتاژکار شدیم و به اسم تولید، کار مونتاژ انجام می‌دهیم. با وجود این‌همه درآمد برای دولت، سهم صنعت خودرو از سوبسید کل کشور نامطلوب است.

او گفت من با آقای رضوی آشنا بودم و خودم و آقای موحد سر ملک اندرزگو بودیم. گزارش کارشناسی کپی گزارش توجیهی شرکت آقای رضوی است. همچنین از پروژه بازبیدی و مشاهده کردیم گودبرداری غیرنفی است که از آقای موحد پرسیدیم و او صراحتاً گفت تمام اینها صحنه‌سازی بوده تا کارشناسان را فریب دهند. نماینده سازمان بازرسی ادامه داد: ما از هر سه کارشناس شکایت کرده‌ایم و درحال حاضر از کار محروم شده‌اند. متهم رضوی در فرایند اخذ، مصرف تسهیلات و جعل در قرارداد لابی با کارشناسان داشته و ما نسبت به وی ادعای جرم کرده‌ایم. وی ادامه داد: آقای رضوی، دلاویز و امانی تراز مالی واقعی را ساخت و سریال‌ها را به ما ارائه نکردند تا این مهم است. آقای رضوی مدعی شده که ۸/۵ میلیارد تومان از آقای امامی طلب دارد، درحالی‌که آقای امامی نیز می‌گوید همین مبلغ را از آقای رضوی طلب دارد. اگر اسناد ساخت سربال‌ها موجود بود می‌توانستیم دقیقاً بررسی کنیم، اما متأسفانه تراز مالی وجود ندارد. در ادامه، نماینده دادستان در واکنش به اشاعات وکیل متهم درباره حمایت از جوانان گفت: وکیل متهم رضوی می‌گوید به جوانان اعتماد کنید. آقای وکیل، این جوان که شما می‌گویید پول‌ها را ر بی‌ربط هزینه کرده است. اگر شما دنبال حمایت از جوانان هستید به شما شرکت‌های دانش‌بنیان و جوانانی را معرفی‌کنم که گرفتار دریافت کترتین تسهیلات هستند. او ادامه داد: شما کارشناسی آقای رضوی را م قبول نکرده‌اید. اصلاً اگر فرض کنیم خانم رام اشتباه کرده باشد، چرا بانک ۱۰۷ میلیارد تومان به آقای رضوی پرداخت کرده. آن هم بدون گزارش کارشناسی.

گردش مالی متهم ۲۰ میلیون به ۳۰ میلیارد رسیده بود

در ادامه دادگاه، متهم دلاویز در جایگاه قرار گرفت و در دفاع از خود گفت: از کوچک‌ترین بهره‌برداری عادی پرهیز داشتم و نه در مجلس شورای اسلامی و نه وزارتخانه‌ای میهمان کسی نبودم و کسی میهمان من نبوده است. حتی در مسائل دولتی و بیت‌المال دخالتی نکرده‌ام.

ادامه در صفحه ۵

خبر

سازمان برنامه هم به صف حامیان کالابرگ اعتباری پیوست

● سازمان برنامه و بودجه در راستای اصلاح یارانه کالاهای اساسی پیشنهاد داد: به جای تخصیص ارز ترجیحی به کالاهای اساسی، یارانه موجود در ارز، از طریق کالابرگ اعتباری و وام سرمایه در گردش به مصرف‌کننده نهایی و تولیدکننده داده شود.

به گزارش فارس، هم‌زمان با ارائه لایحه بودجه ۹۸ به مجلس شورای اسلامی در دی ماه سال گذشته، موضوع دستور مقام معظم رهبری به دولت برای اصلاح ساختاری بودجه رسانه‌ای شد. براساس این دستور دولت چهار ماه فرصت داشت پیشنهاد خود در این زمینه را به مجلس و شورای عالی هماهنگی اقتصادی ارائه دهد. در همین راستا، به‌تازگی سازمان برنامه و بودجه کشور گزارشی با عنوان «چارچوب اصلاحات ساختاری بودجه» در چهار محور اصلی آمده و رسانه‌ای کرد و اقر است به‌زودی این گزارش در جلسه شورای عالی هماهنگی اقتصادی بررسی شود. در بخشی از این گزارش درباره برنامه کوتاه‌مدت «اصلاح یارانه کالاهای اساسی» آمده است: با هدف بهبود ضریب اصابت یارانه پنهان پرداختی به کالاهای اساسی و استقلال سیاست ارزی از سیاست حمایتی به‌ویژه در شرایطی که تحریم جریان ارز کشور را با محدودیت‌هایی مواجه کرده، لازم است شیوه کنونی تخصیص یارانه به این کالاها اصلاح شود. پیشنهاد می‌شود به جای تخصیص ارز ترجیحی به کالاهای اساسی، یارانه موجود در ارز، از طریق کالابرگ اعتباری و وام سرمایه در گردش به مصرف‌کننده نهایی و تولیدکننده داده شود و با انتقال مرحله‌بندی‌شده تقاضای ارز کالاهای اساسی به بازار از یکپارچه شدن بر عمق آن افزوده شود. حدود یک ماه قبل مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی هم با انتشار گزارشی با تأکید بر ضرورت حذف ارز ترجیحی (چهارهزار و ۲۰۰ تومانی، پیشنهاد داده بود کارت الکترونیک نقدی- کالایی به هفت دهک اول درآمدی تعلق گیرد؛ به‌طوری‌که تا انتهای امسال هر ایرانی در این دهک‌ها، مجموعاً ۴۳۲ هزار تومان دریافت کند.

فهرست نمادهای متوقف بورسی

● فهرست نمادهای معاملاتی متوقف بازار نرمال شرکت بورس اوراق بهادار تهران اعلام شد که یک نماد از سه ماه قبل تاکنون متوقف است. به گزارش فارس، توقف برخی از نمادهای معاملاتی شرکت‌های حاضر در بورس به دلایل مختلف و با پیام ناظر بازار و طبق دستورالعمل بازار صورت می‌گیرد. عمده این تغییرات شامل افشای اطلاعات باهمیبت یا تغییر بیش از ۵۰ درصد قیمت سهام یک شرکت در ۱۵ روز متوالی یا برگزاری مجمع عمومی عادی سالانه بوده‌اند. بنا بر این‌ا اطلاعیه تا روز گذشته ۳۴ نماد معاملاتی با پیام ناظر بازار در بورس تهران متوقف بوده‌اند که قدیمی‌ترین نماد متوقف در بازار نماد آکتور مربوط به شرکت کنترسازی ایران است که از ۱۳ شهریور ۹۵ تاکنون متوقف است و بقیه نمادها نیز از تاریخ‌های مختلف در خرداد امسال متوقف بوده است.

همچنین نماد بانک انصار با توجه به مصوبه سران قوا مبنی بر ادغام بانک‌های نیروهای مسلح ازجمله بانک انصار در بانک سپه از ششم مرداد ۹۷ با نماد وانصار یک تاکنون متوقف است.

خبر ویژه

مدیرعامل بانک رفاه:

رادیورفاه نقش مهمی در تقارن اطلاعات و شفافیت سازمانی دارد

● مدیرعامل بانک رفاه کارگران گفت: رونمایی از رادیواینترنتی رفاه که در حاشیه اینوتکس ۲۰۱۹ رخ داد، یک اتفاق نوآورانه، خلاقانه و متناسب با روندهای روز است و نقش مهمی در تقارن اطلاعات و شفافیت سازمانی دارد. به گزارش روابطعمومی بانک رفاه کارگران، دکتر محمدعلی سهرمانی، مدیرعامل این بانک، در مراسم رونمایی از رادیواینترنتی رفاه که هم‌زمان با رویداد رفاتک بیچ در هشتمین نمایشگاه بین‌المللی نوآوری و فناوری- اینوتکس ۲۰۱۹ - صورت گرفت، با تقدیر از روابطعمومی این بانک و بهره‌گیری شه‌مندان از ظرفیت‌های فناوریانه در بازنشر اطلاعات کارشناسان کرد؛ به همت روابطعمومی بانک رفاه که یکی از فعال‌ترین روابطعمومی‌های صنعت بانک‌داری در کشور است، امروز شاهد رونمایی از یک رسانه دیجیتال به نام رادیو رفاه هستیم که تلاش می‌کند در کمترین زمان ممکن، اطلاعات و اخبار بانک را به جامعه ذینفعان متعکس کند. مدیرعامل بانک رفاه بر ضرورت اتخاذ رویکرد روابطعمومی بانک‌های کترتونیک تأکید و اظهار کرد: خوشبختانه در روابطعمومی بانک رفاه ضرورت استقرار روابطعمومی الکترونیک درک شده و این حوزه به منظور رسیدن به روابطعمومی کارآمد، چابک و تمام دیجیتال از همه ابزارها و زیرساخت‌ها استفاده می‌کند.