

دشواری دل‌کندن از قدرت

...جمهوریت و مشروطیت. او بر این باور است که حجابیان با جمهوریت شروع کرده و به مشروطیت رسیده است؛ راهی که اصلاح‌طلبان تاکنون و بدون گزته‌برداری از حجابیان به آن رسیده‌اند. اما آنچه است که به نقل از حجابریان آمده و ابطال‌پذیری آن بیش از هر زمان دیگری به چشم می‌خورد: «آخرین دستاورد دوم خرداد صحه‌گذشتنِ برِ این گزاره بود که انتخابات در ایران همواره دوقطبی است و خط سومی وجود ندارد. همان‌طور که می‌دانیم در تاریخ سیاسی ایران همواره گروه‌هایی حضور داشتند که می‌خواستند با سخن و طرح نو خود را به‌عنوان جریان سوم معرفی کنند. این طرز تفکر در ابتدای انقلاب نیز نمایندگانی داشت؛ به‌نحوی‌که می‌خواستند در میان دوتانه لیبرال در برابر مکتبی نقش‌آفرینی کنند. مصداق این سخن جریانات در خود مردم جمعیت دفاع از ارزش‌ها بود که پیش از دگرگشت شکل گرفت و پس از شکست دود شد و به هوا رفت و بدین‌ترتیب باهم ثابت شد که خط سه جایی در ایران ندارد. چنان‌که یکی از چهره‌های اصولگرایان نیز گفته بود: اگر می‌خواهید از کلوله‌خوردن مصون بمانید، هیچ‌گاه روی پال کوه راه نروید». فاطمه صادقی از این گفته حجابیان به این استدلال می‌رسد: سخت بتوان از این جملات به دموکراتیک‌بودن اصلاحتا رسید. در واقع در اینجا شاهد آمیزه‌ای متناقض از ایده‌ها و آرمان‌ها هستیم. با اینکه نویسنده تأکید می‌کند که دوم خرداد به شکل‌گیری نوع دیگری از سیاست منجر شد که در آن بعدمداری جای تکلیف‌مداری را گرفت اما چند پاره بعتر با نقض این باور و آن سیاست می‌گوید: «باهم ثابت شد که خط سه جایی در ایران ندارد.

مشخص نیست این یقین از کجا ناشی می‌شود. زیرا با اینکه دوم خرداد برآمده از یک دوقطبی بود اما در واقع منجر به ظهور جریان سومی موسوم به اصلاح‌طلبی شد که از چپ و راست ستی فراتر رفت». اینک بعد از گذشت حدود یک‌سال‌وینم از این مقاله، چنین به نظر می‌رسد که اوضاع بعد از حوادث دی‌ماه ۱۳۹۶ تغییر یک‌دهه‌ای را تجربه می‌کند؛ تغییری باورنکردنی در مطالبات مردم که بعد است جناح‌های سیاسی توان برآورده‌سازی آنها را با ظرفیت‌های کنونی‌شان داشته باشند. اگر حوادث دی‌ماه ۹۶ را با هر صفتی همچون جریان‌ی‌کور، ارتجاعی، دست‌ساخته و در بهترین شرایط جریانی از اعتراضات اقتصادی مردم فرودست بنامیم، نمی‌توانیم منکر این واقعیت شویم. این حادثه ناکارآمدی جریان‌های سیاسی اصولگرا و اصلاح‌طلب را عیان کرد. این عیان‌شدگی چیزی نبود که هر دو جناح سیاسی از آن آگاه نبوده باشند؛ جناح‌های سیاسی می‌دانستند که هر دو این جناح‌ها به پوکی استخوان در ساختار مبتلا شده‌اند و چاره‌ای جز آن ندارند که ظاهر را در مواجهه‌های آنتاگونیسمی شاداب و زنده نگاه دارند. حوادث دی‌ماه ۹۶ پایان آنتاگونیسم این دو جریان را رقم زد و هر دو جناح درصدد آن برآمدند تا برای خلاصی از این وضعیت چارهای بیندیشند؛ البته چاره و راهکارهای کم‌دی و تراژیک. کم‌دی سیاست را اصولگرایان رقم زدند، با پذیرش اینکه جران سومی باید در سیاست شکل بگیرد و به سوی چهره‌هایی رفتند که در بهترین شرایط سیاسی دو جناح آنان مقبولیت و محبوبیت بسیار اندکی داشتند و سبید رای‌شان حتی با آرای سازمان‌یافته به نیمه نمی‌رسید.

اصلاح‌طلبان نیز رویکردی تراژیک به ماجرا داشتند؛ برخی از آنان که در قدرت بودند، سرنا از سر گذاشد ز دند و واقعیت را انکار و تلاش کردند همراهی اصولگرایان را جلب کنند تا در انتخابات آینده امید به ماندن در قدرت را احیا کنند و مهم‌تر از همه بر این گفته سخی حجابریان صحه بگذارند که جریان سومی به‌جز این دوقطبی به وجود نخواهد آمد. اصلاح‌طلبان دیگری نیز به صورت‌بندی دوباره‌ها یعنی تکراره دست زدن تا از میان این تکراره‌ها ساختاری ایده‌ای نو سر برآورد. از جمله طرح‌های این گروه، اصلاح اصلاح‌طلبی است. اما اصلاح اصلاح‌طلبی تا کجا می‌تواند تسری پیدا کند؟ آیا در این اصلاح اصلاح‌طلبان چهره‌های نامصلح را نیز حذف خواهند کرد؟ چهره‌هایی که بی‌اعتنا به مصائب و مشکلات مردم خود و خانواده‌شان از زندگی مرفهی برخوردارند. این اصلاح اصلاح‌طلبی به اشتقاق خواهد انجامید یا صورت‌بندی مجددی است از هراتچه قبلاً وجود داشته است؟ نکته‌ای که بیش از هرچیز مشهود است، این است که در میان این دو جناح غالب کمتر چهره‌ای دیده می‌شود که از اشتقاق یا جریان سوم سخن بگوید و همین امر ما را به نتیجه‌گیری پایانی یادداشت فاطمه صادقی تا حدودی نزدیک می‌کند: «سخت بتوان از این جملات به دموکراتیک‌بودن اصلاحات رسید». بحث مشارکت مشروط در انتخابات نیز میابری است برای دروزدن واقعیت مشکلاتی که اصلاح‌طلبان با آن مواجه‌اند؛ «برون‌سپاری مشکلات درونی به بیرون» بازهم این قطعیه ساخته‌شده را تأیید کند و به سازنده قطعه، سند بدهد؟

۴ مراحل تأیید قطعه چگونه باید طی شود؟

مرکزی که این قطعه را تولید می‌کنند باید مسیر اخذ تأییدیه را طی کنند. سازمان هواییمیی کشوری باید کارگاه تولیدی را تأیید کند و به نسبت قطعاتی که قرار است اخذ تولید شود، باید از سازنده اصلی قطعه و هوایماساز تأییدیه بگیرد. اگر سازنده تأییدیه

«شرق» در گفت‌وگو با کارشناسان دلایل بازداشت مدیرفروش ایران خودرو را بررسی می‌کند

ارتباط اتهامات معاون ایران خودرو با پرونده یکه‌زارع



عوامل بیرونی و سه نفر از شرکت خودروساز که جز، طیف مدیریتی هستند، بازداشت شده‌اند و به تخلفات آنها رسیدگی می‌شود. بعد از بازداشت‌ها در سایا، حساب‌های هاشم یکه‌زارع، مدیرعامل ایران خودرو نیز با نامه همتی رئیس‌کل بانک مرکزی مسدود شد. مدیرعامل سابق ایران‌خودرو بلافاصله بعد از برکناری، بازداشت شد و علی ربیعی، سخنگوی دولت دلیل برکناری او را تغییر قیمت خودرو اعلام کرده بود. به‌جز هاشم یکه‌زارع، مدیرعامل ایران خودرو یکی از معاونان این شرکت و یکی دیگر از مدیران ایران‌خودرو از سمت خود برکنار و پس از آن نیز بازداشت شده بودند.

با رسیدن موج بازداشت‌ها به ایران خودرو، سوم مهر سال جاری خبر دستگیری مصطفی خان‌کریمی، قائممقام سابق فروش ایران خودرو در محل کارش روی خروجی خبرگزاری‌ها قرار گرفت. آن‌طورکه آنا گزارش داده است، مدیر سابق فروش ایران خودرو برادر رئیس حراست نهاد ریاست‌جمهوری است. او به‌دلیل اخلال در فروش محصولات ایران‌خودرو بازداشت شده و پرونده‌اش در دادسرای ویژه کارکنان دولت مفتوح است. بر اساس گزارش آنا، فروش اینترنتی محصولات ایران خودرو برعهده خان‌کریمی بود و این فرد به موجب اینکه قائممقام فروش شرکت ایران‌خودرو بود، در حوزه بازاریابی فروش و امور مشتریان فعالیت می‌کرد. بازداشت مصطفی خان‌کریمی، قائممقام سابق فروش ایران‌خودرو، در خلال برگزاری دادگاه متخلفان خودرویی گواه این موضوع است که این فرد نیز زمینه بروز تخلفات گسترده در حوزه پیش‌فروش محصولات شرکت مذکور را فراهم کرده است.

ارتباط پرونده پیش‌فروش خان‌کریمی با یکه‌زارع

دشش نفر در بازداشت هستند که برخی بازداشتی‌ها از مدیران شرکت سایا و برخی نیز از نمایندگی‌ها و شرکت‌های مرتبط هستند. این پرونده با جدیت تمام در حال رسیدگی است. او اضافه می‌کند: خودرو جز، مایحتاج عمومی بوده و در انحصار دولت است و حتما باید قیمت‌گذاری شود. بازداشت ۶ نفر را در این زمینه داشتیم. آنها محصولات را در بین نهادهای خودروساز به ۱۵ شرکت می‌دادند و رانتی را برای ۱۵ شرکت در نظر گرفته بودند و در بین این ۱۵ شرکت برای یک شرکت سهمیه ویژه‌ای در نظر گرفته بودند. همچنین شرکتی دیگر هم رانته‌های دیگر داشت و صاحبش همان کسی بود که در موضوع سکه، ۳۵ هزار سکه خریده بود و همان فرد یک نمایندگی خودرو را داشت که در راستای سکه، تحت تعقیب قرار گرفت و در نهایت به خودروها وصل شد. به گفته سخنگوی قوه قضائیه از این شش نفر بازداشتی، سه نفر

تحقیقات مجلس ۲ ماه دیگر کامل می‌شود

قبل از آغاز تحکرات قوه قضائیه در زمینه خودرو، به دلیل نارضایتی گسترده مردم، مجلس هم به تحقیق‌وتفحص از صنعت خودرو وارد شد. با توجه به گسترش دامنه بازداشت‌ها و حتی دستگیری برخی نمایندگان مجلس، این‌گونه به نظر می‌رسید که شاید آنچه رخ می‌دهد ناشی از تحقیقات مجلس باشد، اما عزیز اکبریان، رئیس کمیسیون صنایع مجلس شورای اسلامی، در گفت‌وگو با «شرق» از عدم پایان‌یافتن تحقیقات مجلس در زمینه صنعت خودرو خبر می‌دهد. او‌که درباره بازداشت معاون سابق فروش ایران خودرو واکتیار ندارد، اظهارنظر درباره دلایل بازداشت این فرد را به زمان بازگشت به تهران موکول می‌کند، زیرا در زمان انجام مصاحبه در ماموریت است و فقط شنیده که این مدیر سابق ایران خودرو بازداشت شده است.

اکبریان درباره نتایج تحقیق‌وتفحص مجلس اعلام می‌کند: هنوز تحقیق‌وتفحص ما جمع‌بندی و کامل نشده است. اول باید کامل شود و بعد نتایج در کمیسیون ارائه شود. وقتی در کمیسیون مصوب شد، به صحن علنی می‌رود و بعد به قوه قضائیه ارجاع می‌شود. به گفته او، تحقیق‌وتفحص از صنعت خودرو یک تا دو ماه دیگر نهایی می‌شود. رئیس کمیسیون صنایع مجلس شورای اسلامی درباره دلیل بازداشت‌های اخیر در صنعت خودرو هم اظهار بی‌اطلاعی می‌کند.

به‌خاطر مردم مدیر جدید منصوب کردم

بلافاصله پس از دستگیری خان‌کریمی، فرشاد قمیعی، مدیرعامل ایران خودرو، طی حکمی، محسن ناقدی‌برادران را به‌جای وی، منصوب می‌کند. آیا این انتصاب در راستای اثبات خطای مدیر قبلی انجام شده است؟ مدیرعامل ایران‌خودرو هم در گفت‌وگو با «شرق» در پاسخ به این پرسش عنوان می‌کند: من در این زمینه اطلاعی ندارم. باید از قوه قضائیه اطلاعات بگیرید. این مسئله در تخصص ما نیست. اتفاقی افتاده است و باید از قوه قضائیه سئوال کنید. قمیعی درباره دلایل انتصاب فرد جدید بدون تعیین‌تکلیف‌شدن مدیر قبلی بیان می‌کند: من نمی‌توانم فروش کارخانه را با این همه گرفتاری رها نگه دارم. باید بابت اینکه من این کار را کردم از من تقدیر کنید. من به‌خاطر اینکه مردم پشت در فروش هستند، مدیر جدید منصوب کردم. او اضافه می‌کند: مدیریت فروش جایی است که ما با مردم ارتباط داریم. آنجا یک لحظه نمی‌تواند بی‌سروسامان باشد. من دیدم این پست جایی است که می‌تواند کلی هم جو بد در جامعه ایجاد و ما را دچار چالش کند، به همین دلیل سعی کردم یک مدیر برای این پست در نظر بگیرم که دست‌پاک باشد و کسی باشد که داخل سیستم سال‌ها کار کرده است و من هم نسبت به او شناخت دارم. قمیعی ادامه می‌دهد: من از مدیر جدید خواش کردم و او هم این درخواست ما را به‌خاطر شرکت و من به‌خاطر خودش پذیرفت، چون اگر به‌خاطر فروش بود که آنجا را هیچ‌وقت نباید قبول می‌کرد. مدیر جدید کارهای فروش را دنبال می‌کند تا کارهای درون سیستم ما، برای مردم و ذی‌نفعانمان دچار مشکل نشوند. او اضافه می‌کند، در مورد آقای خان‌کریمی هم دستگاه قضایی باید تصمیم بگیرد. مسئله‌اش یک مسئله قضایی است و خیلی در جریانش نیستم و باید دستگاه قضا در این رابطه پاسخ بگوید.

یک کارشناس صنعت هوانوردی در گفت‌وگو با «شرق» توان تولید قطعات هواپیما در ایران را بررسی می‌کند

حلقه‌ای مفقوده برای ساخت هواپیمای داخلی

قطعه را بدهد، هواپیماساز نیز آن را تأیید می‌کند. این در شرایطی است که قطعه تولیدشده را بتوانید تجاری کنید که تولید آن فقط به تعداد مشخصی هواپیما محدود نشود و بتوانید این قطعه را به سایر هواپیماهایی که این قطعه برای آنها تولید می‌شود، بفروشید و فرایند تولید قطعه را توجیه‌پذیر کنید. مگر اینکه تأییدیه ساخت قطعه (PMA) اگر از طرف سازمان هواییمایی کشوری منطقه (ایران) ارائه شود. به این ترتیب که تحت دو مجوز دیگر (POA) این تأییدیه و قبل از ساخت آن قطعه، فرایند طراحی و تولید آن از سوی سازمان هواییمایی کشوری تأیید شود و دست آخر (PMA) صادر شود. این قطعه می‌تواند تولید شود و روی هواپیما نصب شود. این فرایند‌ها مهم‌تر از دانش و زیرساخت‌هاست. سازمان هواییمایی کشوری باید مسئولیت‌ها را به مرکز طراحی و تولید قطعات تفویض کند. اینجا این سازمان هواییمایی است که باید پاسخ دهد در زمینه تأییدیه‌ها چه کاری کرده است.

۴ پس از عبور از مرحله تأییدیه مشکلی برای تولید قطعه وجود ندارد؟

پس از این مرحله باید فکری به حال تجاری‌بودن تولید قطعه کنید. بر فرض اگر یک قطعه هواپیما یک بار تولید شود، یک میلیارد هزینه می‌برد و هر چه بیشتر تولید شود، هزینه ساخت آن کاهش می‌یابد. بنابراین باید در نظر داشته باشیم فرایند تولید قطعه، فرایند گرانی است و اگر قطعه‌ای تولید می‌شود، زمانی می‌توانیم آن را تجاری کرده و هزینه تولید را کاهش دهیم که به فروش منتهی شود و نمی‌توان فقط به فکر فروش قطعه به هواپیماهای داخلی بود، زیرا همه هواپیماهای داخلی از یک نوع نیستند و علاوه بر آن، در بدنه هر هواپیما، هزاران قطعه وجود دارد. بنابراین باید به فکر فروش قطعه به تعداد بیشتری هواپیما در منطقه یا جهان باشیم. پس تنها راهی که می‌توانیم در انتظار تجاری‌بودن هواپیما باشیم آن است که تأییدیه‌های داخلی و جهانی را بگیریم و بتوانیم استانداردهای بین‌المللی را نیز کسب کنیم. علاوه بر آن، باید در وندورلیست هواپیماسازی‌ها نیز قرار بگیریم تا هواپیماسازهای دیگر نیز اعتماد کرده و بخواهند قطعه‌ا زما بخرند. در اصل برای یک کار نظامی، قطعه تولید نمی‌کنیم، بنابراین مراحل تجاری‌سازی یک قطعه بسیار مهم است.

۴ با توجه به اینکه اکنون در شرایط تحریم قرار داریم، ممکن است این سخن وزیر راه، مبنی بر توانایی ساخت هواپیما از نوع نظامی باشد؟

بله ما توان ساخت قطعه را داریم. اینجا تنها پرسش آن است که آیا می‌توانیم تأییدیه‌های قطعه را از سازنده قطعه، هواپیماساز و سازمان هواییمایی دریافت کنیم؟ آیا این قطعات دارای صلاحیت استاندارد جهانی هست؟ البته در نظر داشته باشید یک قطعه تولیدی را حتی اگر

استاندارد جهانی نداشته باشد، می‌توانیم روی هواپیماهای نظامی نصب کنیم. بخش نظامی، اصولا استانداردهای خاص خود را دارد و تضمین کیفیت بخش نظامی (QA) قطعه را تأیید می‌کند که پس از آن قابلیت نصب روی هواپیمای نظامی را خواهد داشت، اما در بخش غیرنظامی و سیویل، نیازمند تأییدیه‌های سازمان جهانی هوانوردی هستیم. این سازمان هواییمایی کشوری است که در وهله اول باید مراحل طراحی، وهله دوم، فرایند تولید و در نهایت فرایند تست قطعه را تأیید کند تا یک ایرلاین مجاز باشد قطعه را در هواپیمای خود نصب کند. مرحله تجاری‌بودن آن را نیز در فرایند مدیریتی پس از آن باید در نظر داشت.

۴ در ایران فقط هسا، قطعه تولید می‌کند؟

هسا، زیرساخت کامل دارد. قطعه تولید می‌کند و مونتاژ هواپیما نیز انجام می‌دهد و در طراحی هواپیما نیز دستی دارد، اما آیا آنچه تولید می‌کند، تجاری است؟ هواپیمایی کشوری، مسئولیت خرید قطعه از هسا را می‌پذیرد و برای آن تأییدیه صادر می‌کند؟

۴ سقوط ایران ۱۴۰ هواره این سؤال را در ذهن ایجاد می‌کند که آیا می‌توان به تولید هواپیما در ایران اعتماد کرد؟

ایران ۱۴۰، قطعه‌ای ایران نبود، مونتاژ ایران هم نبود. اینکه سقوط آن به نام ایران تمام شود، بی‌انصافی است. به‌مراتب در این کشور، کارهایی کرده‌ایم که اگر بخواهیم علنی کنیم، تعجب بسیاری از کشورها را برمی‌انگیزد. ایران در طراحی و تولید، نقص فکر و دانش تووان ندارد، اما نقض ارا داریم و هرگز به آن سمئی نرفته‌ایم که ساخت قطعات داخلی بومی کند. در مراحل ابتدایی هیچ‌گاه به سمئی نرفته‌ایم که بستر را از بعد قانونی فراهم کنیم. فقط روی طراح قطعه و تولیدکننده قطعه فشار آورده‌ایم. تولید شود، چه کسی آن را تأیید کند؟ آیا ابزار تأیید قطعه را داریم؟ ماشین‌آلاتی داریم که امکان تست قطعه را در اختیار ما بگذارد؟ این موارد حلقه مفقوده هواپیما در داخل کشور است. اگر این ابزار در داخل کشور بود و بستر آن نیز فراهم بود، قطعه در داخل کشور، اقداماتی انجام می‌شد.

۴ خب راهکار پیشنهادی شما چیست؟

در مرحله اول، عاقلانه است سراغ قطعات مصرفی برویم. چند نوع قطعه داریم، قطعاتی هستند که به آنها قطعات تعویضی می‌گویند و سمر زمان مشخصی باید تعویض شوند. برخی قطعات، تعمیریه هستند و سر زمان مشخصی در زمانی‌که عمر آن تمام شد، باید آنها را تعمیر کنیم تا دوباره به مرحله کار بازگردد. بخش سوم، قطعات مصرفی هستند که شامل قطعاتی است که مصرف می‌شوند تا زمانی که عمر آنها به اتمام برسد و اگر مصرف دراز داشته باشند تمام نمی‌شود؛ مثل لاستیک، ترمز و... اگر فعلا روی این بخش تمرکز

کنیم، به‌مراتب موفق‌تر خواهیم بود. مهم‌تر از طراحی و تولید قطعه، آن است که دانش تعمیراتی خود را تقویت کنیم. از تعمیرات می‌توانیم به تولید و طراحی خوب برسیم. ابتدا نیاز داریم که این بخش را تقویت کنیم و بعد وارد تولید شویم. اگر تعمیرات را در بخش هواپیمایی و قطعات تقویت کنیم، در بسیاری بخش‌ها مانند موتور، ارابه فرود، قطعاتی که روی بدنه هواپیماست و... وابستگی ما به خارج از کشور، آرام‌آرام کم می‌شود و وابستگی ارزی در صنعت هوایی از بعد تعمیراتی نیز کاهش می‌یابد. در مرحله بعد اگر در بخش تعمیرات، نیازمند قطعه‌ای بودیم، نسبت به تولید آن قطعه وارد عمل شویم. در چنین شرایطی اگر ادعا کنیم قطعه‌ای خاص را می‌سازیم، نتیجه نمی‌دهد و فقط هزینه تولید آن زیاد خواهد بود؛ بنابراین این گفته آقای وزیر که هواپیماساز هستیم، درست است، اما آیا این تولید، تجاری است؟ حتی ساخت پهپاد نیز نظامی بوده است و نتوانسته‌ایم در بخش تجاری اقدامی کنیم. در نظر داشته باشید که برای منافع ملی، باید در بخش نظامی، حتی اگر هزینه ساخت و تولید یک قطعه، گران بود، آن را بسازیم. در اینجا فکر اقتصادی مطرح نیست، زیرا باید از کیان کشور دفاع کنیم. اما اگر منظور ساخت قطعه و هواپیما در بخش غیرنظامی است، مسلمانا قیمت تمام‌دهنده قطعه بسیار اهمیت پیدا می‌کند. در این بخش، چون وارد رابطه با سایر کشورها نشده‌ایم و در زنجیره تأمین قرار نداریم و نیاز داخلی نیز بسیار محدود است، قطعه‌ا تولید هر قطعه‌ای تجاری نیست، مگر آنکه درهای کشور را باز کرده و وارد ماروده تجاری با سایر کشورها شویم.

۴ اگر با یک هواپیماساز وارد همکاری در تولید قطعه شده و تحت استانداردهای آن هواپیماساز نسبت به تولید قطعه اقدام کنید، آیا همکاری آن هواپیماساز با ایران محتمل است؟

همه هواپیماساز‌ها، تولید قطعات خود را به شرکت‌های تحت قرارداد خود می‌سپارند. حال اگر در این چنین اراده‌ای وجود داشته باشد، با توجه به آنکه توان ساخت قطعه را داریم، قطعا، هواپیماساز از آن استقبال می‌کند، زیرا هزینه تمام‌شده تولید در ایران به‌مراتب از کشورهای دیگر پایین‌تر است. این همان کاری است که چند زمانی چین آن را انجام داد. چین اعلام کرد چند هزار فروند هواپیما از ایرباس خریداری می‌کند، به شرط آنکه یک شعبه از خط مونتاژ ایرباس را در اختیار چین قرار دهند. چین در پی این اتفاق، اشتغال گسترده‌ای در کشور خود ایجاد و درعین‌حال، دانش طراحی و ساخت هواپیما را در کشور خود بومی کرد. این همان می‌تواند چنین شرطی برقرار کند. شرطی که ایران می‌توانست با هواپیماسازهایی که پس از برجام به ایران آمدند، برقرار کند.

خبر

بانک مرکزی اطلاعات خرید و فروش سکه و ارز در سال ۹۷ را بدهد

● رئیس کل سازمان امور مالیاتی از معاون اقتصادی بانک مرکزی خواست این بانک اطلاعات قیمت روز سکه و ارز در سال ۹۷ اعم از خرید و فروش را در اختیار سازمان امور مالیاتی برای رسیدگی به پرونده‌های مالیاتی قرار دهد. به گزارش فارس، امدهای پارسا، رئیس سازمان امور مالیاتی کشور، از بانک مرکزی خواست به منظور رسیدگی به پرونده‌های مالیاتی سکه و ارز در سال ۹۷ مودیان، با قید فوریت قیمت روز سکه و ارز در این سال را به سازمان مالیاتی ارائه دهد. در این نامه رئیس کل سازمان امور مالیاتی خطاب به قربانی، معاون اقتصادی بانک مرکزی، آمده است: همان‌طور که مستحضرد بیکی از عوامل مهم در تحقق درآمدهای مالیاتی پیش‌بینی‌شده سال جاری، رسیدگی به موقع نسبت به پرونده‌های مالیاتی، به ویژه پرونده‌های مهم وصول مالیات متعلق در حداقل زمان ممکن است. در این راستا سازمان امور مالیاتی کشور، رسیدگی به پرونده‌های مالیاتی عملکرد سال ۱۳۹۷ خریداران سکه و ارز را در اولویت حسابرسی مالیاتی قرار داده است. لذا با توجه به نوسانات قیمت ارز و سکه در سال ۱۳۹۷، تفاوت مبلغ خرید سکه از بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران با بهای روز سکه به عنوان یکی از قرائن مالیاتی در محاسبه درآمد مشمول مالیات می‌باشد. به جهت رعایت عدالت حسابرسی مالیاتی و اخذ مالیات عادلانه، مستدعی است دستور فرمایید به قید فوریت بهای روز سکه و ارز (نرخ رسمی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران) در سال ۱۳۹۷ (خرید و فروش) اعم از نرخ رسمی، مالیاتی و ... برای امر رسیدگی مالیات مودیان محترم، در قالب فایل الکترونیکی در اختیار این بانک قرار گیرد. مزید امتنان خواهد بود چنانچه در این راستا مقرر فرمایید اطلاعات مذکور در سایت الکترونیکی (رسمی) بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، در بخش نرخ ارز و سکه تعبیه گردد تا اطلاعات مذکور با سهولت در دسترس مالیکاران محترم حسابرسی مالیاتی ادارات کل امور مالیاتی قرار گیرد. با توجه به نوسانات شدید ارز و سکه در سال ۱۳۹۷ تفاوت قیمت فاحشی در این بازار ایجاد شد که ضرورت دارد سازمان مالیاتی حسب قانون، بر اساس قرائن و اطلاعات متقن اقدام به مالیات‌حقه و عادلانه کند که در این راستا نقش بانک مرکزی در ارائه اطلاعات شفاف‌حائز اهمیت است. همچنین بر اساس جزء ۲ بند ب تبصره ۱۶ قانون بودجه سال ۹۸ کل کشور بانک مرکزی به نیابت از تمامی بانک‌ها و مؤسسات مالی و اعتباری مکلف است به منظور شفافیت تراکنش‌های بانکی، مبارزه با پول‌شویی و جلوگیری از فرار مالیات، بر اساس درخواست سازمان امور مالیاتی فهرست حساب‌های بانکی و اطلاعات مربوط به تراکنش‌های بانکی (درون بانکی و بین‌بانکی) مودیان را به صورت ماهانه در اختیار این سازمان قرار دهد.

آغاز ارسال صورت حساب برق تهرانی‌ها از طریق پیامک

● مدیرعامل شرکت توزیع برق تهران با اشاره به اینکه ارسال‌صورت حساب برق تهرانی‌ها از طریق پیامک آغاز شده است، گفت: مشترکان تهرانی ابتدا صحت پیامک با شناسنامه قبض را چک کنند تا اشتباهی در پرداخت صورتحساب صورت نگیرد. حسن صبوری در گفت‌وگو با فارس، با اشاره به اینکه ارسال صورت‌حساب برق تهرانی‌ها به صورت پیامک به مرور در حال انجام است و در حقیقت این برنامه در تهران آغاز شده است، گفت: در حال حاضر بانک اطلاعات ۹۸ درصد مشترکان برق تهران تکمیل شده است و از این پس و طبق برنامه سراسری در کل کشور قبوض فاگذاری برق در تهران چاپ نخواهد شد. وی افزود: در هر صورت این برنامه به مرور و با مراجعه قرائت‌کنندگان اجرا می‌شود و پس از قرائت کنتور برق، صورتحساب به مشترکان پیامک خواهد شد. صبوری در پاسخ به این سؤال که احتمال دارد در این برنامه اشتباهی صورت بگیرد و پیامک به‌درستی به دست مشترکان نرسد، اظهار کرد: به هر حال، در این حجم بالا احتمال هر گونه اشتباهی وجود دارد چراکه احتمال دارد مشترک برق یک عدد و شماره وارده‌شد را جابه‌جا پیامک کرده باشد.

اعلام نرخ‌های خرید تضمینی محصولات کشاورزی با بازگشت رئیس‌جمهور

● نایب‌رئیس بنیاد ملی کندم‌کاران ایران گفت: نرخ‌های خرید تضمینی محصولات کشاورزی نهایی شده و با بازگشت رئیس‌جمهور داکتر تا پایان هفته آینده اعلام می‌شود. علی‌قلی ایمانی در گفت‌وگو با ایلنا، با بیان اینکه نرخ‌های خرید تضمینی محصولات کشاورزی نهایی شده است، اظهار کرد: با توجه به اقدامات انجام‌شده به نظر می‌رسد برخلاف سال‌های گذشته در امسال نرخ‌های خرید تضمینی به‌موقع اعلام شود. وی ادامه داد: در حال حاضر منظر بازگشت رئیس‌جمهور به کشور هستیم تا نرخ‌ها اعلام شود. ایمانی از اعلام قیمت‌های تعیین‌شده برای خرید تضمینی گندم خودداری کرد و گفت: از نظر اخلاقی تعهد داریم پیش از دولت اقدام به اعلام نرخ‌ها نکنیم، اما نرخ‌های تعیین‌شده تقریباً مدنظر ماست و همه را راضی خواهد کرد.