

گزارش روز

برگ‌رازی ۲ جلسه متوالی دولت و مجلس برای تدوین یک نقشه راه ارزی دوره نظارت موقتی به پایان رسید



● **شرق؛** شتاب‌گیری روند صعودی نرخ ارز بانک مرکزی را به مجلس کشاند. کمیسیون اقتصادی مجلس به محض تعیین اعضا و رئیس این دوره از مجلس، بررسی و رسیدگی به وضعیت بازار ارز را در دستور کار خود قرار داده است. طبق پیکیری «شرق» در دو روز پیاپی جلسات کمیسیون اقتصادی و مسئولان ارزی برگزار شده و قرار است مجلس یک نقشه راه ارزی را نهایی کند. در این جلسات وزارت صمت، کشاورزی و امور خارجه نیز حضور داشتند و به تبادل نظر پرداختند.

به نظارت موسمی پایان می‌دهیم

احسان خاندوزی با انتقاد از مدیریت موسمی و موقتی بازار ارز به ما گفته است: ما می‌خواهیم به نظارت‌های موسمی و دوره‌ای و موقتی پایان دهیم. مجلس نیز ورود کرده و به‌دنبال این هستیم که یک سند به‌عنوان نقشه راه ارزی تدوین کنیم. ما در کمیسیون اقتصادی به‌طور جدی و مستمر پیگیر عملکرد بانک مرکزی در حوزه ارز خواهیم بود و از دولت تعهد و پاسخ‌گویی می‌خواهیم.

همچنین محسن علیزاده درباره جزئیات این جلسه اظهار کرد: بنا شد تا کارگروه مشترک بین کمیسیون اقتصادی و بانک مرکزی برای ارائه راهکارهای مدیریت و کاهش نوسانات ارزی تشکیل شود.

این عضو کمیسیون اقتصادی مجلس ادامه داد: مقرر شد تا بانک مرکزی برنامه خود را تا هفته آینده برای ساماندهی بازار ارز به کمیسیون اقتصادی ارائه دهد.

آن‌طور که از محتوای این جلسات برمی‌آید، رئیس کل بانک مرکزی توضیحات مفصلی درباره بازار ارز ارائه داده و تأکید کرده که هیچ محدودیتی برای تأمین کالای اساسی نداریم.

به شرایط فعلی ارز غلبه می‌کنیم

چند وقتی است که زرمزه‌هایی در محافل اقتصادی شده مبنی بر اینکه دولت با کمبود ارز برای تأمین واردات کالاهای اساسی مواجه است اما این گزاره را رئیس کل بانک مرکزی در مجلس رد کرده است و به نمایندگان مجلس اطمینان داده نرخ ارز به ثبات باز خواهد گشت. عبدالناصر همتی درباره بازار ارز عنوان کرده: امیدواریم با روحیه خوب اعضای کمیسیون اقتصادی، مسائل پولی و ارزی و بانکی را در آینده با قوت بیشتری پیگیری کنیم. به گزارش تسنیم، او با بیان اینکه در این جلسه، گزارشی از وضعیت بازار ارز به نمایندگان کمیسیون ارائه دادم، گفت: توضیحاتی نیز درباره ورود و خروج ارز از کشور و نحوه تأمین مالی تجارت خارجی و نحوه مدیریت بازار ارز ارائه دادم.

رئیس کل بانک مرکزی در تشریح چرایی نوسانات ارزی تصریح کرد: بعد از عید و به خاطر اتفاقات کرونا و محدودیت‌های مرزی و کاهش درآمد‌ها، نقصان در عرضه نسبت به تقاضا رخ داد که موجب نوسانات کوتاه‌مدتی شد؛ البته من مطمئن هستم این نوسانات مرتفع خواهد شد.

همتی با تأکید بر اینکه بانک مرکزی بازار را مدیریت می‌کند، تصریح کرد: بانک مرکزی در بازار حضور دارد؛ این موضوعات در کمیسیون اقتصادی مجلس نیز مطرح شد و ان‌شاءالله با پشتیبانی این کمیسیون و اقداماتی که در بازار ارز انجام می‌دهیم، به شرایط فعلی فائق خواهیم شد.

وی افزود: من مطمئن هستم با وجود تشدید فشار حداکثری دشمنان و با توجه به اقداماتی که علیه جمهوری اسلامی انجام می‌دهند، همان‌طور که در دو سال قبل محکم و با اقتدار کشور و اقتصاد را اداره کردیم، در هفته‌ها و ماه‌های آینده نیز همین کار را خواهیم کرد؛ مردم مطمئن باشند تعادل برقرار خواهد شد، ضمن اینکه برای رونق تولید نیز تمام امکانات پولی و ارزی را به کار می‌گیریم تا رفاه مردم را تأمین کنیم.

هرچند رئیس کل بانک مرکزی با وجود تنش و التهاب اخیر بازار ارز همچنان اطمینان می‌دهد که بازار تحت کنترل بانک مرکزی است؛ اما با بالا رفتن هزینه نرخ ارز نگرانی‌ها درباره این بازار همچنان ادامه دارد. حالا باید دید جدیت و پیگیری مجلس جدید و تازه‌نفس می‌تواند به کمک مردم باید و از تضعیف هرچه بیشتر قدرت پول ملی بکاهد.

ماجرای چه بود؟

ادامه از صفحه اول

ماجرای از قرارداد انعقاد خرید ۱۰

فله، کانترینر و تانکر از شرکت هیوندای کره‌جنوبی آغاز شد. در دوره قبلی تحریم‌ها، «م.د»، مدیرعامل وقت شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی، قراردادی با کره‌جنوبی منعقد می‌کند و پیش‌پرداخت آن را نیز می‌پردازد. اما با وقوع تحریم، کره‌جنوبی اعلام می‌کند کشتی را تحویل نخواهیم داد. جالب آنکه حتی کمی بعد، تأکید کردند که نه‌تنها کشتی‌ها را تحویل نمی‌دهیم، بلکه چون باقی پول کشتی‌ها را نداده‌اید، جریمه هم می‌شوید.

با این روند، قرارداد خرید کشتی از کره‌جنوبی ملغی شد.

با روی کار آمدن «م.س»، مدیرعامل پیشین شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، این مقام مسئول در رایتزی با هیوندای، موفق شد آنها را متقاعد کند در قراردادی جدید، پول پیش‌پرداخت قرارداد قبل را به‌عنوان پیش‌پرداخت جدید بپذیرند و با پرداخت باقی پول به کمک بانک عامل (بانک ملت)، کشتی‌ها را تحویل بدهند. یک منبع مطلع در گفت‌وگو با «شرق» اعلام می‌کند که با گذشت یک سال و نیم، شرکت هیوندای اعلام کرد کشتی‌ها آماده است. شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز با پرداخت باقی پول، دو کشتی تانکر و کشتی فله و کانترینر تحویل گرفت. این منبع آگاه با اشاره به تحریم دوباره ایران پس از خرید کشتی‌ها افزود: تحریم دوباره سبب شد کشتیرانی نتواند از کشتی‌های جدیدی که خریداری کرده، استفاده کند. در این یسن، «ع.ا.غ» خطاب به مدیرعامل وقت اعلام کرد که بهتر است این کشتی‌ها را اجازه دهیم. این پیشنهاد با مخالفت «م.س» همراه شد؛ او معتقد بود ایران بزرگ‌ترین ناوگان منطقه را دارد و به همین دلیل هم می‌تواند نسبت به حمل بار در منطقه اقدام کند. او از بهانه‌جویی «ع.ا.غ» گفته و ادامه می‌دهد: «ع.ا.غ» شرکت کشتیرانی «آ» را به علت وجود مونوپلی در منطقه، مانع آن می‌داند که کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران امکان باربری در منطقه را به انجام برساند. با این اقدام «م.س» را قانع می‌کنند تا کشتی‌های فله و کانترینر را اجازه دهند.

ماجرای از قرارداد انعقاد خرید ۱۰

فله، کانترینر و تانکر از شرکت هیوندای کره‌جنوبی آغاز شد. در دوره قبلی

تحریم‌ها، «م.د»، مدیرعامل وقت شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی،

قراردادی با کره‌جنوبی منعقد می‌کند و پیش‌پرداخت آن را نیز می‌پردازد.

اما با وقوع تحریم، کره‌جنوبی اعلام می‌کند کشتی را تحویل نخواهیم

داد. جالب آنکه حتی کمی بعد، تأکید کردند که نه‌تنها کشتی‌ها را تحویل

نمی‌دهیم، بلکه چون باقی پول کشتی‌ها را نداده‌اید، جریمه هم می‌شوید.

با این روند، قرارداد خرید کشتی از کره‌جنوبی ملغی شد.

با روی کار آمدن «م.س»، مدیرعامل پیشین شرکت کشتیرانی جمهوری

اسلامی ایران، این مقام مسئول در رایتزی با هیوندای، موفق شد آنها را

متقاعد کند در قراردادی جدید، پول پیش‌پرداخت قرارداد قبل را به‌عنوان

پیش‌پرداخت جدید بپذیرند و با پرداخت باقی پول به کمک بانک عامل

(بانک ملت)، کشتی‌ها را تحویل بدهند. یک منبع مطلع در گفت‌وگو

با «شرق» اعلام می‌کند که با گذشت یک سال و نیم، شرکت هیوندای

اعلام کرد کشتی‌ها آماده است. شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

نیز با پرداخت باقی پول، دو کشتی تانکر و کشتی فله و کانترینر تحویل

گرفت. این منبع آگاه با اشاره به تحریم دوباره ایران پس از خرید کشتی‌ها

افزود: تحریم دوباره سبب شد کشتیرانی نتواند از کشتی‌های جدیدی که

خریداری کرده، استفاده کند. در این یسن، «ع.ا.غ» خطاب به مدیرعامل

وقت اعلام کرد که بهتر است این کشتی‌ها را اجازه دهیم. این پیشنهاد با

مخالفت «م.س» همراه شد؛ او معتقد بود ایران بزرگ‌ترین ناوگان منطقه

را دارد و به همین دلیل هم می‌تواند نسبت به حمل بار در منطقه اقدام

کند. او از بهانه‌جویی «ع.ا.غ» گفته و ادامه می‌دهد: «ع.ا.غ» شرکت

کشتیرانی «آ» را به علت وجود مونوپلی در منطقه، مانع آن می‌داند که

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران امکان باربری در منطقه را به انجام

برساند. با این اقدام «م.س» را قانع می‌کنند تا کشتی‌های فله و کانترینر

را اجازه دهند.

ماجرای از قرارداد انعقاد خرید ۱۰

فله، کانترینر و تانکر از شرکت هیوندای کره‌جنوبی آغاز شد. در دوره قبلی

تحریم‌ها، «م.د»، مدیرعامل وقت شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی،

قراردادی با کره‌جنوبی منعقد می‌کند و پیش‌پرداخت آن را نیز می‌پردازد.

اما با وقوع تحریم، کره‌جنوبی اعلام می‌کند کشتی را تحویل نخواهیم

داد. جالب آنکه حتی کمی بعد، تأکید کردند که نه‌تنها کشتی‌ها را تحویل

نمی‌دهیم، بلکه چون باقی پول کشتی‌ها را نداده‌اید، جریمه هم می‌شوید.

با این روند، قرارداد خرید کشتی از کره‌جنوبی ملغی شد.

با روی کار آمدن «م.س»، مدیرعامل پیشین شرکت کشتیرانی جمهوری

اسلامی ایران، این مقام مسئول در رایتزی با هیوندای، موفق شد آنها را

متقاعد کند در قراردادی جدید، پول پیش‌پرداخت قرارداد قبل را به‌عنوان

پیش‌پرداخت جدید بپذیرند و با پرداخت باقی پول به کمک بانک عامل

(بانک ملت)، کشتی‌ها را تحویل بدهند. یک منبع مطلع در گفت‌وگو

با «شرق» اعلام می‌کند که با گذشت یک سال و نیم، شرکت هیوندای

اعلام کرد کشتی‌ها آماده است. شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

نیز با پرداخت باقی پول، دو کشتی تانکر و کشتی فله و کانترینر تحویل

گرفت. این منبع آگاه با اشاره به تحریم دوباره ایران پس از خرید کشتی‌ها

افزود: تحریم دوباره سبب شد کشتیرانی نتواند از کشتی‌های جدیدی که

خریداری کرده، استفاده کند. در این یسن، «ع.ا.غ» خطاب به مدیرعامل

وقت اعلام کرد که بهتر است این کشتی‌ها را اجازه دهیم. این پیشنهاد با

مخالفت «م.س» همراه شد؛ او معتقد بود ایران بزرگ‌ترین ناوگان منطقه

را دارد و به همین دلیل هم می‌تواند نسبت به حمل بار در منطقه اقدام

کند. او از بهانه‌جویی «ع.ا.غ» گفته و ادامه می‌دهد: «ع.ا.غ» شرکت

کشتیرانی «آ» را به علت وجود مونوپلی در منطقه، مانع آن می‌داند که

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران امکان باربری در منطقه را به انجام

برساند. با این اقدام «م.س» را قانع می‌کنند تا کشتی‌های فله و کانترینر

را اجازه دهند.

ماجرای از قرارداد انعقاد خرید ۱۰

فله، کانترینر و تانکر از شرکت هیوندای کره‌جنوبی آغاز شد. در دوره قبلی

تحریم‌ها، «م.د»، مدیرعامل وقت شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی،

قراردادی با کره‌جنوبی منعقد می‌کند و پیش‌پرداخت آن را نیز می‌پردازد.

اما با وقوع تحریم، کره‌جنوبی اعلام می‌کند کشتی را تحویل نخواهیم

داد. جالب آنکه حتی کمی بعد، تأکید کردند که نه‌تنها کشتی‌ها را تحویل

نمی‌دهیم، بلکه چون باقی پول کشتی‌ها را نداده‌اید، جریمه هم می‌شوید.

با این روند، قرارداد خرید کشتی از کره‌جنوبی ملغی شد.

با روی کار آمدن «م.س»، مدیرعامل پیشین شرکت کشتیرانی جمهوری

اسلامی ایران، این مقام مسئول در رایتزی با هیوندای، موفق شد آنها را

متقاعد کند در قراردادی جدید، پول پیش‌پرداخت قرارداد قبل را به‌عنوان

پیش‌پرداخت جدید بپذیرند و با پرداخت باقی پول به کمک بانک عامل

(بانک ملت)، کشتی‌ها را تحویل بدهند. یک منبع مطلع در گفت‌وگو

با «شرق» اعلام می‌کند که با گذشت یک سال و نیم، شرکت هیوندای

اعلام کرد کشتی‌ها آماده است. شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

نیز با پرداخت باقی پول، دو کشتی تانکر و کشتی فله و کانترینر تحویل

گرفت. این منبع آگاه با اشاره به تحریم دوباره ایران پس از خرید کشتی‌ها

اقتصاد

آخرین حلقه پرونده تخلف مالی در ماجرای اجاره ۴ فروند کشتی به شرکت ماروین یونان دستگیر شد

بازداشت جعبه سیاه پرونده کشتیرانی

اجاره ۴ کشتی فله به یونانی‌ها

این منبع آگاه به امضای قرارداد اجاره کشتی‌ها به یونان پرداخته و می‌افزاید: شرکت یونانی «ماروین» چهار کشتی فله ایران را بدون پروتکل‌های قراردادی سفت و سخت، تحویل می‌گیرد. ناقص بودن این قرارداد در سطحی بود که «م.س» و «س.ت»، معاون فنی و بازرگانی وقت کشتیرانی، حاضر به امضای آن نمی‌شوند و این قرارداد اجاره با امضای «ع.ا.غ» منعقد می‌شود.

ادعای مالکیت بر کشتی‌های پس از ۲ سال

او می‌افزاید: شرکت ماروین از همسان ابتدا از پرداخت اجاره‌بها سر باز می‌زند و با گذشته دو سال از انعقاد این قرارداد، ادعای مالکیت این چهار فروند کشتی فله را می‌کند. از آنجا که به‌واسطه تحریم‌ها، ایران نام کشتی‌های تحویلی از هیوندای را تغییر نداده بود تا امکان تردد آنها وجود داشته باشد، یکی از این کشتی‌ها با نام «پالتیک هارمونی» این فرصت را در اختیار یونان می‌گذارد که بتواند روی ادعای مالکیت مانور دهد.

هدررفت ۶۸۰ میلیون دلار یا یک قرارداد ضعیف

این منبع آگاه با اشاره به ارزش این کشتی‌ها می‌گوید: ارزش هر فروند کشتی نو و تازه‌نفسی که به یونان تحویل داده شد، ۱۷۰ میلیون دلار بود. بنابراین در مجموع این چهار کشتی، ۶۸۰ میلیون دلار ارزش داشت که به این ترتیب از ید اختیار شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی خارج شد. او با اشاره به بازداشت یک‌شنبه «م.س»، مدیرعامل وقت کشتیرانی، از سوی سازمان بازرسی برای اتهام تکلیف این کشتی‌ها می‌گوید: علت برکناری یکباره مدیرعامل وقت کشتیرانی نیز به دلیل همین پرونده بود.

جعبه سیاه پرونده کشتیرانی، آخرین حلقه بازداشتی‌ها

از او می‌پرسم چرا «ع.ا.غ» که اتهام او در این پرونده محرز بود، بازداشت نشد و پستی بالاتر گرفت؟ او پاسخ می‌دهد: «ع.ا.غ» حکم جعبه سیاه این پرونده را برای شناسایی دیگر اعضای تخلفات گسترده در این شرکت داشت، بنابراین حتی به او پست معاونت هم دادند تا از طریق آن به دیگر افراد متخلف دست پیدا کنند. در این پرونده فرد بازداشتی، «الف.ش»، معاون

این منبع آگاه به امضای قرارداد اجاره کشتی‌ها به یونان پرداخته

و می‌افزاید: شرکت یونانی «ماروین» چهار کشتی فله ایران را بدون

پروتکل‌های قراردادی سفت و سخت، تحویل می‌گیرد. ناقص بودن این

قرارداد در سطحی بود که «م.س» و «س.ت»، معاون فنی و بازرگانی وقت

کشتیرانی، حاضر به امضای آن نمی‌شوند و این قرارداد اجاره با امضای

«ع.ا.غ» منعقد می‌شود.

ادعای مالکیت بر کشتی‌های پس از ۲ سال

او می‌افزاید: شرکت ماروین از همسان ابتدا از پرداخت اجاره‌بها سر

باز می‌زند و با گذشته دو سال از انعقاد این قرارداد، ادعای مالکیت این

چهار فروند کشتی فله را می‌کند. از آنجا که به‌واسطه تحریم‌ها، ایران نام

کشتی‌های تحویلی از هیوندای را تغییر نداده بود تا امکان تردد آنها وجود

داشته باشد، یکی از این کشتی‌ها با نام «پالتیک هارمونی» این فرصت را در

اختیار یونان می‌گذارد که بتواند روی ادعای مالکیت مانور دهد.

هدررفت ۶۸۰ میلیون دلار یا یک قرارداد ضعیف

این منبع آگاه با اشاره به ارزش این کشتی‌ها می‌گوید: ارزش هر فروند

کشتی نو و تازه‌نفسی که به یونان تحویل داده شد، ۱۷۰ میلیون دلار بود.

بنابراین در مجموع این چهار کشتی، ۶۸۰ میلیون دلار ارزش داشت که به

این ترتیب از ید اختیار شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی خارج شد. او

با اشاره به بازداشت یک‌شنبه «م.س»، مدیرعامل وقت کشتیرانی، از سوی

سازمان بازرسی برای اتهام تکلیف این کشتی‌ها می‌گوید: علت برکناری

یکباره مدیرعامل وقت کشتیرانی نیز به دلیل همین پرونده بود.

جعبه سیاه پرونده کشتیرانی، آخرین حلقه بازداشتی‌ها

از او می‌پرسم چرا «ع.ا.غ» که اتهام او در این پرونده محرز بود، بازداشت

نشد و پستی بالاتر گرفت؟ او پاسخ می‌دهد: «ع.ا.غ» حکم جعبه سیاه این

پرونده را برای شناسایی دیگر اعضای تخلفات گسترده در این شرکت داشت،

بنابراین حتی به او پست معاونت هم دادند تا از طریق آن به دیگر افراد

متخلف دست پیدا کنند. در این پرونده فرد بازداشتی، «الف.ش»، معاون

این منبع آگاه به امضای قرارداد اجاره کشتی‌ها به یونان پرداخته

و می‌افزاید: شرکت یونانی «ماروین» چهار کشتی فله ایران را بدون

پروتکل‌های قراردادی سفت و سخت، تحویل می‌گیرد. ناقص بودن این

قرارداد در سطحی بود که «م.س» و «س.ت»، معاون فنی و بازرگانی وقت

کشتیرانی، حاضر به امضای آن نمی‌شوند و این قرارداد اجاره با امضای

«ع.ا.غ» منعقد می‌شود.

ادعای مالکیت بر کشتی‌های پس از ۲ سال

او می‌افزاید: شرکت ماروین از همسان ابتدا از پرداخت اجاره‌بها سر

باز می‌زند و با گذشته دو سال از انعقاد این قرارداد، ادعای مالکیت این

چهار فروند کشتی فله را می‌کند. از آنجا که به‌واسطه تحریم‌ها، ایران نام

کشتی‌های تحویلی از هیوندای را تغییر نداده بود تا امکان تردد آنها وجود

داشته باشد، یکی از این کشتی‌ها با نام «پالتیک هارمونی» این فرصت را در

اختیار یونان می‌گذارد که بتواند روی ادعای مالکیت مانور دهد.

هدررفت ۶۸۰ میلیون دلار یا یک قرارداد ضعیف

این منبع آگاه با اشاره به ارزش این کشتی‌ها می‌گوید: ارزش هر فروند

کشتی نو و تازه‌نفسی که به یونان تحویل داده شد، ۱۷۰ میلیون دلار بود.

بنابراین در مجموع این چهار کشتی، ۶۸۰ میلیون دلار ارزش داشت که به

این ترتیب از ید اختیار شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی خارج شد. او

با اشاره به بازداشت یک‌شنبه «م.س»، مدیرعامل وقت کشتیرانی، از سوی

سازمان بازرسی برای اتهام تکلیف این کشتی‌ها می‌گوید: علت برکناری

یکباره مدیرعامل وقت کشتیرانی نیز به دلیل همین پرونده بود.

جعبه سیاه پرونده کشتیرانی، آخرین حلقه بازداشتی‌ها

از او می‌پرسم چرا «ع.ا.غ» که اتهام او در این پرونده محرز بود، بازداشت

نشد و پستی بالاتر گرفت؟ او پاسخ می‌دهد: «ع.ا.غ» حکم جعبه سیاه این

پرونده را برای شناسایی دیگر اعضای تخلفات گسترده در این شرکت داشت،

بنابراین حتی به او پست معاونت هم دادند تا از طریق آن به دیگر افراد

متخلف دست پیدا کنند. در این پرونده فرد بازداشتی، «الف.ش»، معاون

این منبع آگاه با اشاره به ارزش این کشتی‌ها می‌گوید: ارزش هر فروند

کشتی نو و تازه‌نفسی که به یونان تحویل داده شد، ۱۷۰ میلیون دلار بود.

بنابراین در مجموع این چهار کشتی، ۶۸۰ میلیون دلار ارزش داشت که به

این ترتیب از ید اختیار شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی خارج شد. او

با اشاره به بازداشت یک‌شنبه «م.س»، مدیرعامل وقت کشتیرانی، از سوی

سازمان بازرسی برای اتهام تکلیف این کشتی‌ها می‌گوید: علت برکناری

یکباره مدیرعامل وقت کشتیرانی نیز به دلیل همین پرونده بود.

جعبه سیاه پرونده کشتیرانی، آخرین حلقه بازداشتی‌ها

از او می‌پرسم چرا «ع.ا.غ» که اتهام او در این پرونده محرز بود، بازداشت

نشد و پستی بالاتر گرفت؟ او پاسخ می‌دهد: «ع.ا.غ» حکم جعبه سیاه این

پرونده را برای شناسایی دیگر اعضای تخلفات گسترده در این شرکت داشت،

بنابراین حتی به او پست معاونت هم دادند تا از طریق آن به دیگر افراد

متخلف دست پیدا کنند. در این پرونده فرد بازداشتی، «الف.ش»، معاون

این منبع آگاه با اشاره به ارزش این کشتی‌ها می‌گوید: ارزش هر فروند

کشتی نو و تازه‌نفسی که به یونان تحویل داده شد، ۱۷۰ میلیون دلار بود.

بنابراین در مجموع این چهار کشتی، ۶۸۰ میلیون دلار ارزش داشت که به

این ترتیب از ید اختیار شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی خارج شد. او

مالی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بود. اتهام او البته رشوه ۷۰ میلیون دلاری بود که در نهایت با بازداشت وی در فرودگاه امام خمینی، از او بازپس گرفته شد.

پنت‌هاوسی در انزلی، جایزه امتیازدهی به رانت‌جویان

این منبع آگاه خبر می‌دهد که اتهام «ع.ا.غ» تنها مربوط به پرونده ماروین نیست (هرچند پرونده ماروین، پرونده اصلی است)، بلکه اتهام رشوه نیز در پرونده او وجود دارد. او توضیح می‌دهد: زمانی که وی مدیرعامل شرکت کشتیرانی خزر بود، چند بار رشوه گرفته بود. او از طریق لابی با بزرگان حمل بار منطقه، کشتی‌های فله را اجازه نمی‌داد و با دریافت رشوه، کشتی‌ها را برای آن افراد خالی نگه می‌داشت که مشکلاتی را برای صاحبان بار ایجاد کرده بود. یکی از رشوه‌ها دریافتی او، یک پنت‌هاوس در انزلی است. منبع آگاه دیگری در شسستا نیز آبان سال گذشته به «شرق» خبر داده بود پیش از بازداشت مدیرعامل سابق کشتیرانی، طیف گسترده‌ای از بازداشت‌ها رخ داد که به بیرون درز نکرده بود. باین‌حال، منابع دیگری از زرمزه‌های بازداشت حدود هفت نفر از مدیران شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خبر داده بودند. پیش‌تر گفته می‌شد که آگاهی کافی نداشتن «م.س» از امور مربوط به حمل‌ونقل دریایی و روابط پیچ