

ادامه از صفحه اول

خاکریز قابل اتکا

اواز این دو و دیگر متحدان اروپایی خود خواهان تغییرات «مطلوب واشنگتن» در توافق هسته‌ای، حروفصل (و احتمالا توقف) فعالیت‌های موشکی ایران و دستیابی به توافقی بین قدرت‌های جهان و کشورهای منطقه برای مهار ایران در منطقه به‌ویژه در عراق، سوریه و یمن شده است. در چنین شرایط پیچیده‌ای، راهبرد ایران باید چگونه باشد تا کمترین هزینه و به‌حداقل‌رساندن خطر، این عقبه را پشت سر بگذارد. در شرایط پیچیده و به‌شدت مخاطره‌آمیز کنونی که مبارزه برای حفظ برجام با شکل کنونی و استفاده از مزایای آن میان ایران و آمریکا از یک‌سو و گفت‌وگوهای جدی دیپلماتیک بین اروپا و آمریکا از طرف دیگر در فاصله باقی‌مانده تا ۲۲ اردیبهشت در جریان است، هر اقدامی که بتواند بر تصمیم ترامپ در لغو تعلیق تحریم‌ها تأثیر بگذارد و مانع از فروپاشی این توافق بین‌المللی تأییدشده از سوی کشورهای بزرگ و سازمان ملل شود، اقدام درست و درخور دفاعی است. در این راستا پیشنهاد می‌شود:

اولا ایران به‌صراحت بر پایدنی خود به توافق و تخطی نکردن از آن تحت هر شرایطی تأکید کند. با تمام تقدهایی که ممکن است بر این توافق وجود داشته باشد، برجام خاکریزی قابل اتکا برای مقابله با تهدیداتی است که جنگ‌طلبان تیم ترامپ با همراهی رژیم صهیونیستی و عربستان در حال طراحی علیه کشورمان هستند. در همین راستا، تهدید خروج از معاهده منع گسترش سلاح هسته‌ای (ان‌بی‌تی) در صورت خروج آمریکا از برجام، علاوه بر اینکه عدم امکان آن با توجه به رویکرد کشور حتی در بدترین شرایط تحریم‌ها، قطع‌نامه‌ها و اجماع بین‌المللی، در امریکا هدفی نیست، است که نیم جنگ‌طلب کاخ سفید ارجان بولتون، مایک پمپئو و...، هیت حاکمه زخم‌خورده عربستان و به یقین رژیم صهیونیستی خواهان آن هستند. تأکید بر پایدنی بر توافق هسته‌ای، تقویت مدافعان و حامیان توافق هسته‌ای (اروپا، روسیه، چین، سازمان ملل متحد و بسیاری از کشورهای جهان) و رفتاری منطقی و قابل درک و احترام از سوی جامعه جهانی، احترام به قواعد بین‌المللی و از همه مهم‌تر احترام به توافق از سوی ایران است. اگر بپذیریم آمریکا، عربستان و اسرائیل خواهان بازگشت به شرایط قبل از برجام و ایجاد اجماعی جهانی علیه ایران هستند، بهترین گزینه برای تحقق این هدف، شکست برجام و خروج ایران از معاهده منع گسترش سلاح‌های اتمی است. حامیان این اقدام، همان‌هایی هستند که علم مخالفت را در مدت مذاکرات در هر کوی‌وبو ریزی برافراشته بودند و بقای خود را در بحران‌سازی و اتخاذ سیاست‌های به‌شدت تند ایران در توافق هسته‌ای و منطقه می‌بینند.

ثانیاً، خطر هم‌افزایی فعالیت‌های عربستان و اسرائیل علیه ایران و اتحاد آنها را با توجه به ویژگی‌های شخصیتی ترامپ و پیوستن سیاست‌مداران به‌شدت ضدایرانی به کاخ سفید، باید جدی گرفت. آغاز کار وزیر خارجه جدید آمریکا با سفر به عربستان و اسرائیل، پدیده‌ای تصادفی نیست و نمی‌توان از آن به‌سادگی گذشت. موضع اخیر دکتر ظریف که ایران و عربستان هیچ‌کدام نمی‌توانند قدرت ژئومینگ منطقه باشند و بهتر است به‌جای رقابت با یکدیگر به سمت گفت‌وگو و تفاهم حرکت کنند، سخنی به‌غایت صحیح هرچند درهم‌نگام است. بیان ایده و این ادبیات باید از همان ابتدای دولت یازدهم و پایه‌های منطق برد-برد در مذاکرات هسته‌ای کلید زده می‌شد؛ زمانی که هنوز ملک‌عبدالله زنده بود. هیت حاکمه عربستان آمادگی بیشتری برای گفت‌وگو با ایران داشت، حکام جاه‌طلب بر سر کار نیامده و جنگ یمن شروع نشده بود. تصور می‌کنم کمک به عربستان (حتی در این شرایط) برای خروج آبرومندانه از باتلاق یمن از محتمل‌ترین راه‌های بازگشت دو کشور به مسیر گفت‌وگو، ریل‌گذاری جدید در روابط به‌شدت مخاطره‌آمیز بین دو همسایه و به‌طور مانع در اتحاد نامیوم با اسرائیل در خصومت با ایران است. هنر دیپلماسی کشور باید تقدردکن دستوردهای نظامی در عرصه سیاسی منطقه باشد.

ثالثاً، فروکش‌کردن بحران در شبه‌جزیره کره و پشت سر گذاشتن‌شدن شرایط جنگ با مذاکره رهبران کره‌شمالی و جنوبی و دیدار احتمالی کم جونگ ایل با دونالد ترامپ در سه، چهار هفته آینده، نشان داد در صورت برخورداری از اراده سیاسی می‌توان در چند هفته شبه‌جنگ را به فضای صلح تغییر داد. قصد ورود به دلایل این رویداد مهم را که با استقبال جهان روبه‌رو شد، ندارم؛ ولی احتمالا این سؤال نزد افکار عمومی کشورمان و به‌ویژه جوانان به‌طور جدی مطرح است؛ اینکه وقتی کشوری با ویژگی‌های کره‌شمالی می‌تواند با یک مانور سیاسی شرایط را تغییر داده و خطر جنگ را از خود دور کند، به طریق اولی ایران با توجه به جایگاه استراتژیک در منطقه و جهان از قدرت مانور بسیار بیشتری برخوردار است. نباید گذشت شرایط ماندگار برخی رخدادهای دهه‌های گذشته رقم بخورد. در ماجرای ایران‌کنتررا، رونالد ریگان در مقام پاسخ به افکار عمومی آمریکا و دلیل معامله با ایران، در تلویزیون سراسری مردم کشورش را به «جایگاه ایران در جغرافیای جهان» ارجاع داد. با وجود تغییرات در شرایط سیاسی جهان و منطقه در سه ده گذشته، از دیدار جایگاه استراتژیک ایران در ژئوپلیتیک منطقه و جهان کاسته نشده است. اندک تغییر در رویکرد سیاسی کشور، فروکاستن آگاهانه ادبیات تهاجمی و سخن‌گفتن به زبان «با دوستان مروت، با دشمنان مدارا»، عین حکمت و مصلحت -دکترین نظام در سیاست خارجی است- که عزت را نیز در پی خواهد داشت.

شرق؛ سایلیا بالاخره افزایش قیمت‌هایی را که

منتظرش بودیم اعمال کرد. این شرکت که تلاش کرده بود در هفته‌های گذشته برخی افزایش قیمت‌ها را اعمال کند، پس از آنکه با مخالفت‌هایی در سطح مدیران و البته جامعه روبه‌رو شد، از تصمیمش عقب نشست، اما در نهایت با صدور بخش‌نامه‌ای به نمایندگی‌های خود، افزایش قیمت سه تا ۱۰ میلیون تومانی خودروهای تولیدی خود را اعلام کرد. افزایش قیمتی که مشابه همان بخش‌نامه عملیاتی‌نشده ۲۱ فروردین بود. نوسانات قیمت ارز و افزایش قیمت فولاد از جمله عواملی هستند که برای این‌ا شرکت قیمت ذکر شده‌اند، اما تجربه گذشته نشان داده اگر هیچ‌کدام از این عوامل هم نبود باز خودروسازان در ابتدای سال قیمت‌هایشان را افزایش می‌دادند.

کسی ضرر نمی‌کند!

این افزایش قیمت طبیعتا گریبان خریداران اعتناری محصولات این شرکت را که باید در این روزها خودروی خود را تحویل بگیرند گرفته است. یکی از نمایندگی‌های این شرکت در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید: از روز شنبه این افزایش قیمت‌ها به ما اعلام شد و امروز هم مطابق آن عمل می‌کنیم. خریداران ما هم می‌دانند که باید قیمت روز خودرو را بپردازند و از این نظر مشکلی نداریم. این نمایندگی در پاسخ به این سؤال «شرق» که آیا اعتراضی هم در این زمینه توسط خریداران انجام شده است یا نه می‌گوید: دلیلی برای اعتراض وجود ندارد. آنها از روزی که خرید را انجام می‌دادند می‌دانستند که موقع تحویل خودرو باید قیمت روز آن را پرداخت کنند. ممکن است با برخی از خریداران به قیمت قبلی خودرو فروخته شود، اما آنها که تحویل خودروشان در آینده است نیز نباید نگران باشند، چون تا آن زمان که خودروی خود را تحویل می‌گیرند قیمت‌ها نیز متناسب با آن رشد کرده و متضرر نخواهند شد.

به فولاد چه ربطی دارد؟

در این بین رسول خلیفه‌سلطان، دبیر انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران، در گفت‌وگو با ایسنا افزایش قیمت خودروهای داخلی را بی‌ارتباط با افزایش قیمت فولاد می‌داند و می‌گوید: افزایش قیمت فولاد در هفته‌های اخیر متناسب با افزایش قیمت‌های جهانی است و تولیدکنندگان فولاد دقت

اقتصاد

با بخش نامه اخیر شرکت سایپا:

افزایش قیمت خودروهای داخلی کلید خورد



تغییرات قیمت برخی از محصولات (به تومان)		
نام خودرو	قیمت‌های جدید	قیمت سال ۹۶
سراتو گیربکس دستی ۱۶۰۰	۸۷,۹۲۴,۰۰۰	۷۵,۹۳۸,۰۰۰
سراتو گیربکس اتوماتیک ۲۰۰۰	۱۰۴,۳۶۲,۰۰۰	۹۱,۰۷۸,۰۰۰
چانگان CS35 اتوماتیک ۱۶۰۰	۷۴,۹۵۲,۰۰۰	۶۵,۹۹۰,۰۰۰
ساندرو گیربکس اتوماتیک	۵۴,۶۴۴,۰۰۰	۴۹,۱۷۶,۰۰۰
برلیناس H320 اتوماتیک ۱۵۰۰	۵۸,۹۱۹,۰۰۰	۵۱,۸۶۲,۰۰۰
برلیناس H330 اتوماتیک ۱۶۵۰	۶۶,۴۸۱,۰۰۰	۵۴,۳۴۶,۰۰۰

می‌کنند با واکنش مناسب نسبت به بازار جهانی افزایش قیمت قابل توجهی را به‌طور لحظه‌ای نداشته باشند. اکنون قیمت عرضه فولاد به داخل کشور کمتر از قیمت‌های صادراتی تولیدکنندگان ایرانی است و تلاش شده فشاری بر تولید داخلی وابسته به فولاد از طرف تولیدکنندگان وارد نشود. دبیر انجمن تولیدکنندگان فولاد این را هم گفته که فولاد نمی‌تواند سهمی در افزایش قیمت خودرو داشته باشد، چراکه در سال‌های گذشته در مقطعی قیمت فولاد به نصف قیمت فعلی رسید و با افت زیادی مواجه بود، اما مگر خودروسازان در آن زمان قیمت محصولات خود را کاهش داده‌اند که حالا بخواهند نوسانات طبیعی بازار را بهانه کنند و افزایش قیمت را به فولاد ربط دهند؟
باید به سمت خصوصی سازی برویم
روح‌الله طالبی، استاد دانشکده علم و صنعت نیز درباره وضعیت صنعت خودروی ایران به «شرق»

اقتصاد

با بخش نامه اخیر شرکت سایپا:

طالبی همچنین درباره دلایل گران‌تمام‌شدن خودروسازی در ایران می‌گوید: این بحث هم تا حدود زیادی کلیشه‌ای شده است اما از این حقیقت کم نمی‌کند که سود تسهیلات در ایران بالاست و در مقایسه با وضعیت تولیدکنندگان در دیگر کشورها، تولیدکننده ایرانی هزینه‌های تولید بیشتری را به این دلیل متحمل می‌شود. نکته دیگر این است که خودروسازان در جهان امروز طراحان خودرو هستند که قطعه‌سازان مختلف در سراسر جهان همکاری می‌کنند و همیشه فرصت انتخاب دارند تا بهترین گزینه‌ها را برای خودرویی که طراحی کرده‌اند گزینش کنند؛ اما در ایران چنین شرایطی وجود ندارد و خودروسازان ما با چند قطعه‌ساز محدود همکاری می‌کنند که رقابتی هم با یکدیگر ندارند.

به‌طورکلی نیز اقتصاد ما بیش‌ازحد به دلارهای نفتی وابسته است و این دلار تورم‌زا تأثیرش را بر تولیدکنندگان نیز می‌گذارد. دستگاه‌های نظارتی نیز که معمولاً بر کیفیت خودرو نظارت می‌کنند این نظارت را به‌صورت مستمر انجام نمی‌دهند یا اختیارات کمی روی آن دارند و همه این عوامل در کنار یکدیگر توانایی رقابت خودروی ایرانی با خودروهای خارجی را گرفته است. این‌ا استاد دانشگاه درباره آینده خودروسازی‌های داخلی می‌گوید: فکر می‌کنم با وجود چنین حمایت همه‌جانبه‌ای از خودروسازان، این صنعت نمی‌تواند به شکل فعلی به کار خود ادامه دهد و بالاخره بخش خصوصی باید وارد شود تا شانس این به وجود بیاید که از وضعیت فعلی خارج شویم. ما از نظر نیروی انسانی چیزی کم نداریم و همین امروز هم مقالات متخصصان ما در بهترین ژورنال‌های بین‌المللی منتشر می‌شوند، اما چرخه اقتصادی خودروسازی در ایران کارا نیست.

درحال‌حاضر در برخی از خودروها تا ۹۰ درصد قطعات داخلی‌سازی شده‌اند، اما بخش عمده خیلی از خودروها همچنان وارداتی هستند و فقط در زمینه بدنه تا تزئینات داخل آن خودکفا هستیم. در این زمینه که چقدر از صنعت خودروی ما بومی و چقدر آن همچنان در واقع وابسته به خارج است، عدد دقیقی وجود ندارد اما ازآنجاکه بازار صادراتی ما بسیار کوچک است، هزینه طراحی و تولید بسیاری از قطعات به‌صرفه نیست و واردات انجام می‌شود.

مسئولان قصد نداشته باشند که فعلا آن را علنی کنند.

قطر تکذیب می‌کرد

نورالله اسعدی، سرپرست اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در گفت‌وگو با «شرق» با تکذیب این خبر می‌گوید: در گفت‌وویی که با مدیرکل بنادر قطر داشتیم، چنین موضوعی به کل تکذیب شد. به گفته او، در زمان ۱۶ ماهه‌ای که از سوی قطر عنوان شده، حتی مطالعات این طرح امکان‌پذیر نیست.

رؤیای دور از دسترس قطر

مسعود دانشمند، رئیس کانون سراسری انجمن‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، در گفت‌وگو با «شرق» با رؤیایی‌خواندن این طرح گفت: ساخت تونل زیردریایی مناش با طول ۵۲ کیلومتر که با همکاری فرانسه و انگلستان ساخته شد، حدود ۲۰ سال طول کشید. حالا در نظر بگیریم که فاصله بندر دیر با قطر چیزی حدود ۱۶۰ کیلومتر است. چقدر قرار است زمان برود؟ زمان آقای هاشمی‌رفسنجانی هم حرفی رؤیایی زده شد که خلیج فارس را به دریای خزر وصل کنیم و برای آن کتابی هم نوشته شد. این حرف هم مانند همان حرف رؤیایی و نشدنی است.

دانشمند با قصه‌خواندن چنین پروژه‌ای، ادامه می‌دهد: شرکت‌های ترک تجربه این کار را ندارند و با ساختن چند پل تصور کرده‌اند که از عهده چنین کاری برخواهند آمد. این چنین‌ها هستند که تخصص اقدام‌آدماتی را به واسطه تبحر در ساخت تونل و پل دارند.

اقدام قطر تبلیغاتی است

رئیس کانون سراسری انجمن‌های حمل‌ونقل بین‌المللی با اشاره به اینکه قطر به دنبال آن است که از طریق ایران خود را به اروپا متصل کند، ادامه می‌دهد: از آن طرف آمریکایی‌ها به دنبال ایجاد صلح بین قطر و پنج کشور عربی حوزه خلیج فارس هستند و به نظر می‌رسد این کشورها در شرف آشتی‌کردن باشند. همین‌که این کشورها با هم آشتی کنند، این رؤیاها را فراموش می‌کنند.

دانشمند با اشاره به پشت پرده این طرح قطر می‌گوید: عربستان گفته قصد دارد در داخل خاک خود به فاصله دو کیلومتر با قطر، کانالی به طول ۶۰۰ کیلومتر، عرض ۲۰۰ متر و به عمق ۲۰ متر بزند و دو طرف خلیج فارس را به هم وصل کند تا قطر از شبه‌جزیره به یک جزیره بدل شود. حالا قطر این حرف را در مقابل آن حرف عربستان به میان آورده است.

او همچنین به طرح مشابهی اشاره می‌کند که در زمان دوره اول احمدی‌نژاد مطرح شده بود: اول دوره احمدی‌نژاد به دولت پیشنهاد دادم که دور بندرعباس یک کانال به همین شکل بزنیم و یک تنکه هرمز مصنوعی برای خودمان ایجاد کنیم که طبق برآوردها حدود ۵۰۰ کیلومتر خواهد بود. این اقدام از نظر اکوسیستم، وضعیت بندرعباس را بهتر می‌کرد؛ زیرا از دو طرف به آب وصل می‌شد و همین‌طور داخل بندرعباس به واسطه آنکه هم خاک داریم و هم آب شیرین داریم، می‌توانیم منطقه‌ای گردشگری ایجاد کنیم و هزینه‌ای را که برای این اقدام کردیم، از طریق فروش زمین برای ساخت هتل ... جبران کنیم.

دانشمند با تأکید بر اینکه این اقدام حرفی کاملاً تبلیغاتی در مقابل حرف عربستان است، به شوخی می‌گوید: ما نمی‌گوییم نمی‌شود؛ اما می‌گوییم اگر بشود، چقدر خوب می‌شود!

یادداشت

تکلیف قانونی سازمان مناطق آزاد در قبال قاچاق

اباذر آذربون*

● مبارزه با قاچاق کالا تضمین‌کننده ایجاد، حفظ و گسترش اشتغال و همچنین تسهیل تولید در کشور است؛ این موضوع آنقدر شفاف و واضح است که نیازی به قلم‌فرسایی ندارد. در حوزه مبارزه با قاچاق کالا در یک دسته‌بندی، دو نوع مرز در کشور داریم؛ یکی مرزهای ورودی کالا از محدوده مناطق آزاد و دومی مرزهایی که هیچ ارتباطی با مناطق آزاد ندارند.

هرچند طول مرزهای ورودی از مناطق آزاد به سرزمین اصلی درمقایسه‌با کم مرز ورودی کشور که مجموعاً هشت‌هزارو ۷۰۰ کیلومتر مرز خشکی و دریایی بسیار ناچیز است و ازسوی دیگر سهمیه سه‌میلیارد دلاری واردات کالا از مناطق آزاد به سرزمین اصلی نیز درمقایسه‌با آمار کل واردات به کشور که بیش از ۴۰میلیارد دلار است خود گویای واقعیت‌های موجود درباره قاچاق کالااست، اما لازم است فارغ از بحث آمار و ارقام، از دیدگاه حقوقی این‌ا موضوع کنکاش شود. به‌راستی سازمان‌های مناطق آزاد در مقوله پیشگیری و مبارزه با قاچاق کالا چه وظیفه‌ای بر دوش دارند تا براساس میزان انجام‌دادن یا ندادن تکالیف قانونی مورد تشویق یا شتمات قرار گیرند.

سازمان‌های مناطق آزاد با تصویب قانون چگونگی اداره مناطق آزاد در سال ۱۳۷۲ شکل گرفتند و تکالیف و اختیارات آنها در آن قانون تعیین و تدوین شد. برای شناخت بیشتر تکالیف قانونی این سازمان‌ها، به‌ویژه در مبارزه با قاچاق کالا، لازم است به قانون تشکیل آنها اشاره شود. این سازمان‌ها با توجه به ماده پنج همین قانون، شرکت‌هایی با شخصیت حقوقی هستند. شخصیت حقوقی این سازمان‌ها، شرکت عنوان شده و عملکرد آنها در ماده یک همین قانون در قالب یک بنگاه اقتصادی بزرگ تعریف شده است. سازمان‌های اقتصادی این مناطق مشمول رشد و توسعه اقتصادی منطقه، ایجاد اشتغال سالم و مولد، تولید و صادرات کالاهای صنعتی و تبدیلی شده‌اند. همچنین در ماده ۱۱ همین قانون، این سازمان‌ها متولی صدور مجوز برای باگرفتن فعالیت‌های اقتصادی شده‌اند و حتی در ماده شش همین قانون صراحتاً مدیرعامل سازمان منطقه آزاد بالاترین مقام اجرایی از محدوده همان منطقه آزاد در زمینه‌های اقتصادی و زیربنایی معرفی شده است. با جمیع موارد پیش‌گفته درمی‌یابیم که وظیفه‌ای بیش از اختیارات اقتصادی به سازمان‌های مناطق آزاد واگذار نشده است.

به صورت خاص در زمینه موضوع قاچاق کالا باید اذعان کرد که با توجه به ماده ۱۴ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد می‌دالات بازرگانی مناطق آزاد با خارج از کشور پس از ثبت گمرکی، از شمول مقررات صادرات و واردات مستثنی هستند. بنابراین قاچاق کالا در محدوده مناطق آزاد از دو جنبه قابل‌توجه است و بررسی می‌شود یکی ورود کالا از خارج از کشور به مناطق آزاد که اصولاً بحث قاچاق موضوعیت ندارد و به‌عبارت‌دیگر تخصصاً از بحث خارج است زیرا این مناطق از مقررات صادرات و واردات مستثنی شده‌اند، جنبه دوم واردات کالا از مناطق آزاد به سرزمین اصلی که دراین‌باره علاوه بر اینکه حراست از مرزها به سازمان‌های مناطق آزاد محول نشده است همچنین متولی فرایند واردات کالا به صورت رسمی از مناطق آزاد به سرزمین اصلی، سازمان‌های مناطق آزاد نیستند. علاوه‌بر همه مباحث پیش‌گفته، بر وظایف و اختیارات سازمان‌های مناطق آزاد و مصرح در قانون این مناطق مجدداً در بند الف ماده ۶۵ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور تأکید شده است که تابع قانون چگونگی اداره مناطق آزاد هستند. در بند الف ماده ۶۵ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور اختیارات و وظایف دامنه دفاعی، امنیتی به سازمان‌های مناطق آزاد واگذار نشده و در نتیجه این سازمان‌ها مجدداً بنگاه اقتصادی قلمداد شده‌اند.

جان سخن اینکه هرگونه مماشات در برخورد با قاچاق کالا غیرقابل‌بخشش است و به‌دلیل اهمیت این مبارزه و قانون‌مندکردن آن، قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز در سال ۱۳۹۲ با تأیید شورای نگهبان رسید. در ماده سه این قانون، اعضای ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز تعیین شدند که با توجه به گستردگی و پیچیدگی مبارزه با قاچاق کالا و لزوم برخورد تخصصی با این پدیده، اعضای این ستاد، طیف وسیعی از مسئولان دستگاه‌های اجرایی‌اند.

سخن پایانی اینکه علی‌رغم نام‌نبردن از مسئولان مناطق آزاد در ماده سه قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، سازمان‌های مناطق آزاد خود را موظف به تمکین از مصوبات این ستاد در صف مبارزه با قاچاق کالا می‌دانند زیرا طبق ماده سه قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، هماهنگی و نظارت در مبارزه با قاچاق کالا و ارز، وظیفه اصلی محول‌شده به ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز است.

«کارشناس حقوقی دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد