خبر

سازمان برنامه هم به تجارت خارجی ورود کرد؟

● رئیس سازمان برنامه و بودجه در مکاتبه‌ای با وزیر اقتصاد، بر اعلام ممنوعیت واردات برنج به گمرکات تاکید کرد.به گزارش تسنیم، محمدباقر نوبخت، رئیس سازمان برنامه و بودجه، در مکاتبه‌ای با وزیر اقتصاد، خواستار اعلام ممنوعیت واردات برنج به گمرکات پیرو مذکرات جلسه دوم مردادماه هیئت دولت شد.در تاریخ ۲۰ مردادماه دفتر واردات گمرک ایران در بخش‌نامه‌ای به گمرکات اجرائی با اشاره به نامه دفتر مقررات صادرات و واردات و مکاتبه دبیر کارگروه تنظیم بازار از لغو ممنوعیت فصلی واردات برنج در سال جاری خبر داده بود.

ابلاغیه رسیدگی به پرونده‌های مالیاتی تراکنش‌های بانکی

● مدیر کل دفتر بازرسی ویژه، مبارزه با پول‌شویی و فرار مالیاتی سازمان امور مالیاتی، بخش‌نامه‌ای را درباره رسیدگی و استناد صحیح به مقررات و ضوابط قانونی برای رسیدگی به پرونده‌های مالیاتی تراکنش‌های بانکی صادر کرد.به گزارش تسنیم، خانی، مدیر کل دفتر بازرسی ویژه، مبارزه با پول‌شویی و فرار مالیاتی سازمان امور مالیاتی، در بخش‌نامه‌ای درباره رسیدگی و استناد صحیح به مقررات و ضوابط قانونی برای رسیدگی به پرونده‌های مالیاتی تراکنش‌های بانکی تاکید کرد از استناد صرف به دستورالعمل بررسی تراکنش‌های بانکی در رسیدگی به پرونده‌های اختلافی خودداری شود.در این بخش‌نامه آمده است نظر به اینکه بر اساس بررسی‌های به‌عمل‌آمده و گزارشات واصله، در گزارشات واصله، در گزارشات رسیدگی به تراکنش‌های بانکی، گزارشات مجریان فرار، هیئت‌های حل اختلاف مالیاتی و سایر مراجع دادرسی مالیاتی، صرفا به دستورالعمل نحوه بررسی و رسیدگی به تراکنش‌های بانکی مشکوک به شماره ۵۰۵/۹۶/۲۰۰ مورخ ۱۳۹۶/۲/۲۴ به عنوان مبنای رسیدگی اشاره می‌گردد که این شائبه را در مراجع برون‌سازمانی ایجاد نموده که مبنای رسیدگی بر اساس جزء «۲» بند «پ» ماده ۱۶۹ مکرر اصلاحیه مورخ ۱۳۹۴/۴/۳۱ قانون مالیات‌های مستقیم بوده و از ابتدای سال ۱۳۹۵ لازم‌الاجرا می‌باشد و در مواردی نیز مراجع دادرسی برون‌سازمانی با این توجیه که دستورالعمل فوق‌الاشاره موجب عطف‌به‌ماسبق‌نمودن قانون گردیده اقدام به نقض آرای هیئت‌های حل اختلاف مالیاتی مربوط به رسیدگی تراکنش‌های بانکی سنوات قبل از سال ۱۳۹۵ نموده‌اند. در بخش دیگری از آن آمده: دستورالعمل‌های صادره در راستای تبیین اجرای بهینه مقررات قانونی قبلی بوده و متضمن هیچ حکم جدید قانونی نمی‌باشند.

آهو، هواپیمای کیش‌ایر را زمین‌گیر کرد

● مدیرعامل کیش‌ایر با اعلام اینکه میانگین عمر ناوگان کیش‌ایر به ۲۴.۵ سال کاهش یافته است، گفت: سال گذشته یک آهو به موتور هواپیمای ایرباس کیش‌ایر برخورد و آن را زمین‌گیر کرد. به گزارش تسنیم، فرزانه شرفبافی در حاشیه مراسم انجام اولین پرواز داخلی از فرودگاه بین‌المللی امام‌خمینی(ره) اظهار کرد: اولین پرواز داخلی فرودگاه امام در واقع از یک منطقه آزاد به یک منطقه آزاد دیگر (کیش) با استفاده از ایرباس ۳۲۱ کیش‌ایر انجام شد.وی با بیان اینکه این هواپیما حدود ۱.۵ سال زمین‌گیر بود که با وجود تحریم‌ها با توان متخصصان ایرانی اورهال شده است، افزود: این هواپیما به رجیستر کیش‌ایر درآمده و به تازگی AOC (مجوز بهره‌برداری شرکت هواپیمایی) آن صادر شده است.وی با بیان اینکه خلبان این ایرباس ایرانی است، تصریح کرد: قبلا از کرو پروازی خارجی برای این هواپیما استفاده می‌شد که هم‌اکنون علاوه بر ارائه سرویس بیزینس کلاس و کلاس وای داخلی را نیز در اختیار مسافران قرار می‌دهد.مدیرعامل کیش‌ایر با یادآوری اینکه سال گذشته یک آهو به موتور هواپیمای ایرباس ۳۲۱ برخورد و آن را زمین‌گیر کرد، گفت: در حال حاضر با ورود چند فروند هواپیما، میانگین عمر ناوگان کیش‌ایر ۲۴.۵ سال است.او با بیان اینکه فعلا هفته‌ای یک پرواز از فرودگاه امام به سمت کیش انجام خواهد شد، افزود: کیش‌ایر ۱۰ فروند هواپیما در ناوگان خود دارد که از این تعداد شش فروند فعال و چهار فروند شامل هواپیمای فوکر و ام‌دی زمین‌گیر هستند.

اعلام جزئیات تازه از دلایل بازداشت پوری‌حسینی

● جزئیات تازه‌ای از بازداشت پوری‌حسینی، رئیس سابق سازمان خصوصی‌سازی مشخص شد.به گزارش تسنیم، وی به اتهام اخلال در نظام اقتصادی کشور و تضییع گسترده اموال عمومی و دولتی از سوی شعبه نهم بازپرسی دادسرای ویژه کارکنان دولت تهران بازداشت شده است.بر اساس این گزارش، با دستور دادستان تهران تمام پرونده‌های پوری‌حسینی جمع‌آوری و با اختصاص بازپرس ویژه در دو ماه اخیر تحقیقات روی این پرونده‌ها انجام شد که در نهایت کار به برکناری و بازداشت وی کشیده شد.بازداشت پوری‌حسینی در حالی روز چهارشنبه رقم خورد که بسیاری از پرونده‌های او نزدیک به پنج سال معطل و دچار اطاله شده بود.

تکمیل یک‌ساله راه‌آهن قزوین-آستارا منافع ملی کشور را تأمین می‌کند؟

اولویت‌بندی به سبک نوبخت

پروژه‌های اولویت‌دار دولت، تهدیدهای تحریم را خنثی نمی‌کند

عکس: مجتبی محمدی، ایرنا

مجید یوسفی: سیاست‌مداران و دولتمردان در کنار اقناع و رضایت خویشان و همگنان خود، اغلب وظایف و رسالت‌های خطیر ملی نیز دارند که در بسیاری از مقاطع، این رسالت‌ها مانع از خدمات‌رسانی به خویشاوندان و همگنان خویش است. در سال‌های اخیر، اجرای بسیاری از پروژه‌های ملی و منطقه‌ای به نحو دامن‌گیری آلوده به گرایش‌ها و تمایلات قومی- قبیله‌ای شده و تشخیص منافع ملی از منافع قومی و قبیله‌ای نسبتا دشوار شده است. بررسی احداث و تکمیل یکی از این پروژه‌ها و تمایز آن با برخی از پروژه‌های ملی در یک زمان واحد، کم‌وبیش الگویی به دست خواهد داد تا در یک مقایسه کارشناسانه به معیارهای صحیحی دست یابیم.

چندی پیش، محمدباقر نوبخت، معاون رئیس‌جمهور و جانشین رئیس ستاد اقتصاد مقاومتی کشور، در گیلان در سفر استانی خود درباره تکمیل راه‌آهن قزوین- آستارا ابراز امیدواری کرد که با توجه به تعهد دولت به کشورهای همسایه در راه‌اندازی کامل کریدور شمال- جنوب، تا پایان سال آینده از این خط ریلی بهره‌برداری کنند. پیش‌ازاین در دومین هفته از همین ماه، او در بازدید از پروژه راه‌آهن چابهار- زاهدان خاطرنشان کرده بود که «خط ریلی چابهار- زاهدان از اولویت‌های دولت است و تا پایان سال آینده یا اوایل سال ۱۴۰۰ تکمیل می‌شود».

بنابراین معاون رئیس‌جمهور به دو پروژه‌ای اشاره کرده که هر دو آنها، تنها پروژه‌های باقی‌مانده کریدور شمال- جنوب است و چنانچه این دو به سرانجام برسند، دو پروژه اولویت‌دار اصلی دولت حسن روحانی به بهره‌برداری رسیده و ایران به یکی از مهم‌ترین اهداف حوزه راهی خود یعنی تکمیل کریدور شمال- جنوب دست یافته است. اهمیت این راه‌گذر این است که ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا و روسیه از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا برقرار می‌شود. جدا از اهمیت استراتژیک بندر چابهار در سواحل مکران، راه‌آهن قزوین- رشت مبادلات تجاری کشور و به‌ویژه استان گیلان را به کشورهای آسیای میانه فراهم خواهد کرد؛ اما با نگاه کارشناسی، باید به جزئیات دو پروژه و نیز موقعیت خطیر زمانی و جغرافیای آن بپردازیم که در چنین زمانه‌ای، اولویت‌ها چگونه و با چه شرایطی باید دنبال شوند.

بنابراین در اهمیت و نقش خطیر این دو پروژه تردیدی باقی نمی‌ماند؛ زیرا در صورت نهایی‌شدن، ایران به واسطه همین خطوط تجاری، در همسایگی ۴۰ درصد از جمعیت جهان (هند، افغانستان، پاکستان و کشورهای آسیای میانه) قرار خواهد گرفت؛ اما در موقعیت کنونی کشور، بحران اقتصادی حاصل از ناکارآمدی دولت در ثبات‌بخشیدن به اقتصاد، فساد لجام‌گسیخته در دستگاه‌های دولتی، کاهش چشمگیر ارزش پول ملی، مشکلات تلنبارشده از دولت‌های گذشته و از همه مهم‌تر اعمال شدیدترین تحریم‌های یک‌جانبه آمریکا باعث شده ایران در شرایط حساسی قرار گیرد. این شرایط حساس به زبان گویای بیژن زنگنه، وزیر نفت ایران، «حتی از جنگ تحمیلی نیز سخت‌تر» شده است؛ به‌نحوی‌که او به این یقین دست یافته که «آمریکا در تحریم هوشمند به بلوغ شیطانی» رسیده است.

در چنین موقعیتی چرا معاون محترم رئیس‌جمهوری کشور به چنین وعده‌هایی دل خوش کرده است؟ چگونه دولت، خود را به تدوین و ارائه برنامه‌ای برای جنگ اقتصادی ملزم نکرده است؟ اگر دولت چنین تدابیری اندیشیده، چرا هنوز راه‌آهن رشت- آستارا در اولویت اصلی دولت قرار دارد؟ آیا منافع ملی کشور این اجازه را می‌دهد که دولت به جای تکمیل راه‌آهن استراتژیک ۵۴۰ کیلومتری چابهار- زاهدان، ۲۶۰ کیلومتری کرمانشاه- مرز خسروی، ۳۲ کیلومتری شلمچه- بصره، ۱۴ کیلومتری سلفچگان- راه‌آهن سراسری، خود را موظف به تکمیل راه‌آهن رشت- آستارا کند؟

پروژه‌ای که در قطعه اول آن [قزوین- رشت] نزدیک به سه هزار میلیارد تومان برای آن هزینه شده و برای احداث یک مسیر ۱۶۵ کیلومتری، ۱۵ سال ۱۳۸۱ـ۱۳۹۷ زمان صرف شده است. حالا چگونه می‌خواهد مسیر ۵۸۰ کیلومتری چابهار- زاهدان و ۱۸۰ کیلومتری رشت- آستارا را در دو سال به اتمام برساند؟ این در حالی است که براساس اخبار واصله، دولت پروژه‌های دیگر ریلی را هم در دست ساخت دارد که گاهی این پروژه‌ها مشکلی از اقتصاد بحران‌زده فعلی کشور مرتفع نمی‌کند و بیشتر به رضایت و اقناع مردم از عملکرد دولت منتهی می‌شود.

از سوی دیگر، افتتاح اخیر قطعه اول راه‌آهن قزوین- آستارا که به شهر رشت منتهی می‌شود، نه مشکلی از جابه‌جایی کالای منطقه حل می‌کند و نه ترافیک مسافری دارد. وانگهی با وجود سوبسید دولت، هزینه تمام‌شده تردد ریلی مسافر از تهران- رشت اگر بیشتر نباشد، کمتر نیست و آشکارا طولانی‌تر از تردد جاده‌ای است. به طور دقیق، هزینه تمام‌شده ریلی از تهران به رشت حدودا ۵۰ هزار تومان و زمان طی‌شده حدودا ۶.۵ ساعت بوده؛ اما هزینه تمام‌شده جاده‌ای حدودا ۵۰ هزار تومان و زمان طی‌شده کمتر از پنج ساعت است. این در حالی است که هزینه تردد مسافر از ایستگاه لاکان به رشت مازاد بر هزینه سفر است که ممکن است همین عامل، میل مسافر را به حمل‌ونقل جاده‌ای بیشتر کند.بنابراین راه‌آهن قزوین- آستارا تا همین نقطه هم نه برای دولت سودآور بوده و نه برای مردم مزیتی فراهم کرده است. مهم‌تر آن است که از ابتدا هم کارشناسان، متخصصان و مقامات دولتی می‌دانستند که این مسیر چنانچه به بندر آستارا متصل نشود، فقط هزینه سنگینی بر دوش دولت گذاشته وگرنه تاکنون سودی به حال دولت- ملت نداشته است.

از سوی دیگر، تکنولوژی موجود راه‌آهن کشور مربوط به تکنولوژی نیم‌قرن گذشته است و سرعت جابه‌جایی کالا از طریق ریل، آن‌چنان کُند و آهسته است که به‌تازگی غلامحسین شافعی، رئیس اتاق بازرگانی ایران، «سرعت ۱۲ کیلومتر در ساعت راه‌آهن را با سرعت قاطر» مقایسه کرده است؛ ضمن اینکه بعید است حمل‌ونقل باری راه‌آهن- چنانچه به بهره‌برداری برسد- در سال‌های نخست به اندازه کافی بار داشته باشد که بتواند براساس نظم، تشریفات قطار برنامه‌ای را رعایت کند؛ بنابراین حمل‌ونقل جاده‌ای هم به دلیل سرعت جاده و هم به واسطه انعطاف آن در جابه‌جایی کالا با فاصله زیادی از راه‌آهن جلوتر است، جز آنکه از نظر آلودگی‌ها و حفظ محیط زیست نمره درخوری به راه‌آهن بدهیم.

بنابراین دولت باید به‌جای سرمایه‌گذاری هنگفت و کم‌حاصل، راه بهینه و اقتصادی‌تری را برگزیند. اقتصاد کشور در وضعیت بحرانی که هر روز بر فشارها و تنگناهای آن افزوده می‌شود، ظرفیت و کشش آن را ندارد که دولت با صرف هزینه‌های سنگین، پروژه‌هایی را در اولویت قرار دهد که در خوش‌بینانه‌ترین حالت، بازگشت سرمایه آن کمتر از یک دهه نخواهد بود. حال آنکه، انسداد اقتصادی و تهدیدات آمریکا بر سر راه تحریم ایران، اگر همچون تحریم‌های عراق به یک دهه منتهی شود، ایران نیازمند چند اقدام عاجل و فوری است.

کدام پروژه؟ کدام اولویت؟

یکی از اولویت‌های دولت، این است که بتواند دو خط راه‌آهن مرزی کرمانشاه ـ مرز خسروی و دیگری شلمچه ـ بصره را به اتمام برساند تا مسیر ایران با کشور عراق تسهیل یابد. خطوطی که با وضعیت کنونی اقتصاد ایران و سرمایه‌گذاری سنگین ایران در این کشور می‌تواند نقش مکمل و تعیین‌کننده برای اقتصاد بیمار ایران باشد. به یاد آوریم که حجم درآمد ایران تا ۲۰۱۶ میلادی نسبتا شش میلیارد دلار برآورد شده است، اما به یمن سیاست‌های پولی دولت در بالانگه‌داشتن قیمت دلار، هم‌اکنون سهم درآمد صادرات ایران به کشور عراق بیش از ۱۲ میلیارد دلار است. مضاف بر اینکه سرمایه‌گذاری ایران در زیرساخت‌ها و روابط ویژه ایران با این کشور این امکان را فراهم می‌کند که تا مرز ۲۰ میلیارد دلار درآمد داشته باشد که با احتساب ۶۰ میلیارد دلار درآمد نفتی ایران در سال ۹۷، درآمد آن به یک‌سوم از درآمد نفتی نزدیک می‌شود. صادرات غیرنفتی ایران به عراق در سال ۱۳۹۶ تقریبا برابر با صادرات غیرنفتی ایران به کل ۲۸ کشور عضو اتحادیه اروپا در همین سال بوده است. بنابراین درآمد صادرات غیرنفتی ایران از عراق، ظرفیتی نیست که ایران بخواهد آن را نادیده بگیرد یا اقدامی را با احتیاط و سر فرصت انجام دهد. هم‌اکنون جذب بیش از ۱۰۰ هزار ایرانی در بازار کار عراق، اگرچه خوشایند و خورند سیاست‌های اجتماعی ایران نیست، اما به نوعی اثبات کرده است که در برهه سختی‌ها و فشارهای اقتصادی بیشتر می‌توان به همسایه جنوبی ایران اتکا کرد تا به وعده‌های روسی.

در اقدام بعدی ایران باید در کنار توسعه و تجهیز بندر شهید بهشتی چابهار به بهبود شرایط عمومی و بازسازی زیرساخت شهر چابهار به‌عنوان مهم‌ترین نقطه جابه‌جایی کالا در ناحیه شرق ایران دست بزند. با وجود توجه ستایش‌آمیز دولت‌های یازدهم و دوازدهم، وضعیت نکبت‌بار هموطنان ما در شرق ایران [زابل، زاهدان، ایرانشهر، چابهار، خاش، سراوان، میرجاوه] به هیچ وجه زیبنده این کشور نیست. فقر، حاشیه‌نشینی، خشک‌سالی، تنش‌های قومی ـ فرقه‌ای و بحران‌های فزاینده زیست‌محیطی این استان پهناور را به یکی از ناامن‌ترین نقاط کشور تبدیل کرده است. حال آنکه، با نیمی از بودجه‌های ریلی کشور، ایجاد اشتغال حداقلی، نوسازی برخی از اماکن بهداشتی، رفاهی و زیرساخت‌های شهری، این منطقه به یکی از مهم‌ترین نقاط جابه‌جایی صادرات و واردات کالا از/ به کشورهای آسیای میانه، هندوستان و افغانستان خواهد بود. منطقه‌ای که منبع درآمد عظیمی از محل صادرات و واردات کالا خواهد بود و قطعا این درآمد غیرنفتی، بیشتر منافع ملی کشور را تأمین خواهد کرد تا خطوط ریلی قزوین ـ رشت که حتی با سرمایه‌گذاری سنگین و سوبسید دولت نتوانسته ترافیک مسافری قابل ملاحظه‌ای را جذب کند.

خسران ملی یا اقناع محلی در تکمیل ریل آهن رشت ـ آستارا

وعده محمدباقر نوبخت در تکمیل یک‌ساله راه‌آهن رشت ـ آستارا و دوساله چابهار ـ زاهدان بیش از آنکه یک وعده دولتمردی کارآزموده و کاردان باشد، بیشتر به افسانه‌سرایی نزدیک است. این وعده، با ادبیات اقتصادی، به معنای تزریق دو هزار میلیارد تومان در راه‌آهن رشت ـ آستارا و چهار هزار میلیارد تومان در پروژه چابهار ـ زاهدان به قرار تقریبی احداث هر کیلومتر ریلی ۱۰ میلیارد تومان است.

بنا بر سوابق پروژه‌های راهی و عمرانی در خوش‌بینانه‌ترین وضعیت سوت قطار راه‌آهن در ۱۴۰۵ به آستارا خواهد رسید. اما سرمایه هنگفتی ـ دو هزار میلیارد تومان ـ در این بخش از کشور هزینه خواهد شد که در تجارت خارجی ایران با آسیای میانه آن‌هم کوتاه‌مدت چندان تأثیر معناداری روی آن نخواهد گذاشت. مقایسه کنید حجم ۱۲میلیارددلاری تجارت با عراق با روابط تجاری یک‌میلیارددلاری ایران ـ روسیه. به هیچ وجه این تجارت و دادوستد قابل مقایسه نخواهد بود. مخصوصا اینکه مسیر قزوین- آستارا مشخصات باری ندارد. به تعبیر دیگر صنایع بزرگی در این بخش از کشور مستقر نشده است که احداث ریل آهن، تا این حد ضروری و حیاتی بوده باشد. بنابراین گرهی از مشکلات دولت و ملت باز نخواهد کرد. حال آنکه اگر این دو هزار میلیارد تومان تنها در صنعت گردشگری ـ بوم‌گردی این منطقه سرمایه‌گذاری می‌شد، یک تحول بزرگ در صنعت گردشگری کشور فراهم می‌کرد که در کنار رشد درآمد ملی، قطعا به اشتغال ده‌ها هزار نفر از هموطنان ما در این نواحی شمال کشور منتهی می‌شد.

اما اگر از ضرورت‌ها و فوریت‌های اقتصادی مقطع کنونی کشور بگذریم، جز نام نیکی که نوبخت پس از پایان دوران معاونت خود در بین هموطنان گیلانی و میراثی که در دوران بازنشستگی از خود به ارث خواهد گذاشت، اتفاق بزرگی در منطقه شمال ایران نخواهد افتاد، زیرا او بالاخره پس از چهار دهه موفق شد به یکی از مهم‌ترین پروژه‌های شمال ایران جامه عمل بپوشاند و یکی از لکه‌های توسعه‌نیافتگی این منطقه را از نقشه پهناور کشور بزداید. مآل‌اندیشانه و منصفانه این است که بگوییم در دهه‌های دیگر، این خط ریل، هم از بعد مسافری، هم باری و هم در کاهش آلودگی محیط زیست نقش بسیار مؤثری ایفا خواهد کرد، اما در مقطع کنونی تحریم‌ها، تهدیدات دریایی خطوط کشتی‌رانی‌ها در بنادر استراتژیک کشور و مخصوصا با پیش‌بینی ادامه تحریم در سال آتی، اگر اهتمام دولت بر اتمام پروژه‌های راه‌آهن جنوب و شرق کشور می‌بود، آیندگان بر انصاف و اولویت دولت در موقعیت خطیر کشور بیشتر گردن و البته احترام می‌نهادند، زیرا صرف چنین سرمایه‌های هنگفتی در مناطقی که سرمایه‌گذاری در آن زودبازده نبوده و تنها به رفع عقده‌های تاریخی و رقابت‌های محلی یاری خواهد رساند، بیش از آنکه منافع ملی کشور را تأمین کند، بیشتر به رشد نقدینگی و حیف و میل منابع کشور منتهی خواهد شد.

گذر

ردادعای خروج ۱۵۹ میلیون دلار توسط آقاخانی

حساب‌های کارگزاران غیررسمی بانک مرکزی تسویه شد

● یک مقام مسئول در بانک مرکزی با رد ادعای خروج ۱۵۹ میلیون دلار توسط سالار آقاخانی گفت: معادل ریالی این مبلغ به صورت کامل به خزانه بازگشته و در واقع با اسناد موجود می‌توان ثابت کرد هیچ دلار یا ریالی گم نشده است.شیوا راوشی، مدیرکل عملیات و تعهدات ارزی بانک مرکزی، با رد این ادعا که «۱۵۹ میلیون دلار توسط متهم ردیف اول پرونده فساد ارزی مدیران سابق بانک مرکزی از کشور خارج شده است»، گفت: این مبلغ برای مدیریت نرخ ارز به بازار داخلی تزریق شد و معادل ریالی آن نیز به صورت کامل به خزانه بازگشته است.او در گفت‌وگو با فارس گفت: حتی کیفرخواست دادستانی و اسناد منتشرشده در رسانه‌ها نشان می‌دهد برای متهم ردیف اول، یعنی سالار آقاخانی و همکارانش به‌عنوان کارگزاران غیررسمی بانک مرکزی در بازار ارز فردایی، هیچ‌گونه نفع شخصی در فرایند توزیع ارز وجود نداشته است.این مقام مسئول در بانک مرکزی با اشاره به اینکه سازوکار اجرای سیاست ارز مداخله‌ای از سوی بانک مرکزی به‌گونه‌ای است که امکان خروج دلارهای توزیع‌شده از کشور وجود ندارد، توضیح داد: برای مثال درباره این پرونده، دلیل اول بر رد ادعای خروج دلارها از کشور همان برگشت تمام‌وکمال معادل ریالی ۱۵۹ میلیون دلار است که در واقع با اسناد موجود می‌توان ثابت کرد هیچ دلار یا ریالی گم نشده است.وی توزیع ارز مداخله‌ای به صورت تدریجی و تسویه ریالی آن در هر مرحله را دلیل دیگری برای رد ادعای خروج دلارها از کشور دانست و گفت: سازوکار توزیع ارز مداخله‌ای در بازار به صورتی بوده است که در فواصل زمانی مشخص و در بسته‌های دو یا سه میلیون دلاری در اختیار کارگزاران غیررسمی بانک مرکزی قرار می‌گرفته و فقط در صورت تسویه ریالی کامل بسته قبلی، مبالغ بعدی در اختیار آنها قرار می‌گرفت. با تدقیق در جزئیات این ماجرا مشخص می‌شود امکان خروج این منابع از کشور وجود نداشته و تاکنون نیز هیچ حساب بازی از سالار آقاخانی و همکاران او وجود ندارد و همه حساب‌ها تسویه شده است.او در پایان با اشاره به اینکه درباره این پرونده برخی از رسانه‌ها اطلاعات غلط و گمراه‌کننده‌ای به جامعه مخابره می‌کنند، گفت: مردم باید به منابع رسمی و سخن افراد اصلی رجوع کنند و تا حد امکان از طریق منابع غیررسمی و افراد غیرمطلع پیگیر اخبار نباشند.