

خبر

احتمال کاهش نرخ سود بانکی به ۱۵ درصد

● **ایسنا:** عبدالناصر همتی، رئیس سابق شورای هماهنگی بانک‌ها، در آخرین اظهارات رسمی خود در شبکه بانکی اعلام کرد قرار است تا دو هفته آینده بانک‌ها گرد هم بیایند و درباره کاهش نرخ سود که می‌تواند تا ۱۵ درصد هم باشد، توافق کنند.

۲۳ میلیارد دلار گردش مالی صنعت خودرو

● **ایسنا:** مدیرعامل ایران خودرو با اشاره به برخی اظهارنظرها درباره صنعت خودرو کشور، گفت: در سال ۱۳۹۴ گردش مالی صنعت خودرو ایران حدود ۲۳ میلیارد دلار بوده و پیش‌بینی می‌شود این عدد در سال ۲۰۲۵، ۵۰ میلیارد دلار برسد. مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو در نخستین کنفرانس بین‌المللی مدیریت صنعتی با ارائه آمار و ارقامی تحلیلی از میزان تولید، واردات و فروش خودرو در منطقه پیرامون جمهوری اسلامی ایران، گفت: تحلیل‌ها حاکی از آن است در سال ۱۴۰۴ کشورهای منطقه بازاری حدود شش میلیون و ۷۰۰هزار خودرویی خواهند داشت که چهارمیلیون از آن تقاضای جدید خواهد بود. هاشم یکه‌زارع با اشاره به اسناد بالادستی کشور، اظهار کرد: وزارت صنعت، معدن و تجارت هدف‌گذاری کرده صنعت خودرو ایران در سال ۱۴۰۴ سه‌میلیون دستگاه خودرو تولید و یک‌میلیون از آن را نیز صادر کند. وی ادامه داد: ایران و ۲۴ کشور اطراف بازاری با پتانسیل جمعیتی ۵۷۵ میلیون نفر را تشکیل داده‌اند که درحال حاضر با تولید سالانه دومیلیون و ۷۰۰ هزار خودرویی، چهارمیلیون و ۴۰۰ هزار دستگاه خودرو در آن به فروش می‌رود. یک‌میلیون و ۷۰۰ هزار خودرو باقی‌مانده از طریق واردات تأمین می‌شود که در نهایت تاسف باید گفت سهم تولیدکنندگان ایرانی از این بازار بریتانسیل، تاکنون صفر بوده است. مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو اظهار کرد: قرارداد ایران خودرو با پژو و تفاه‌نامه با مرسدس بنز امضا شده و به‌زودی قرارداد مهم دیگری نیز با یکی از خودروسازان مطرح دنیا امضا خواهیم کرد اما باید به یک نکته اساسی توجه داشت که راه نجات صنعت خودرو، قرارداد با خارجی‌ها نیست، بلکه تولید با برند داخلی، تولید قوای محرکه و تمرکز بر تحقیق و توسعه باید در اولویت قرار گیرد.

تصدید قراردادهای فروش نفت به چین

● **مهر:** مدیر امور بین‌الملل شرکت نفت از امضای قرارداد جدید فروش نفت خام و میعانات گازی با «سایپوئیک» چین به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های نفتی چین و جهان برای سال ۲۰۱۶ میلادی خبر داد. سیدمحسن قمصری با بیان اینکه چپن یکی از مشتریان سنتی نفت خام ایران است، گفت: در دوران تحریم فروش نفت خام به شرکت‌های چینی متوقف نشد و مذاکرات برای افزایش فروش و صادرات طلای سیاه به این کشور بزرگ آسیایی در حال انجام است. مدیر امور بین‌الملل شرکت ملی نفت با اشاره به امضای قرارداد جدید فروش نفت خام و میعانات گازی با سایپوئیک چین برای سال ۲۰۱۶ میلادی، تصریح کرد: براین‌اساس نفت خام به چهار تا پنج شرکت پالایشی زیرمجموعه سایپوئیک عرضه می‌شود. این مقام مسئول درباره حجم صادرات نفت خام ایران به چین در ادامه سال جاری میلادی، اظهار کرد: هم‌اکنون حجم فروش نفت خام ایران به چین بیش از ۵۰۰ هزار بشکه در روز است که احتمال افزایش بیشتر در ادامه سال جاری میلادی وجود دارد. وی همچنین درباره صادرات میعانات گازی ایران به چین هم توضیح داد: هم‌اکنون حجم صادرات میعانات گازی به چین در مقایسه با نفت خام قابل توجه نبوده و کمتر از صد هزار بشکه در روز است.

مقدمات آزادسازی نرخ بلیت قطار فراهم شد

● **تسنیم:** مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل ریلی رجا، از برنامه خرید ۲۰ واگن دست‌دوم توسط این شرکت در اسمال خبر داد و گفت: مقدمات آزادسازی نرخ بلیت قطار فراهم شده است. سیدمحسن موسوی‌نژاد با بیان اینکه برداشت ما این است که صنعت حمل‌ونقل ریلی در کشور جدی گرفته شده است، اظهار کرد: در صنعت حمل‌ونقل ریلی شروع سرمایه‌گذاری تا به نتیجه‌رسیدن، زمان زیادی را می‌طلبد. وی یادآور شد: از سال گذشته تا الان به میانگین سن ناوگان رجا، یک سال اضافه شده و به ۳۳ سال رسید. وی ادامه داد: اسمال خرید ۷۰۰ واگن شامل ۵۰۰ دستگاه واگن نو و ۲۰۰ دستگاه واگن دست‌دوم در بودجه شرکت رجا، تصویب شده و تا تولیدکنندگان واگن مذاکرات آغاز شده و تلاش می‌کنیم نیازهای خود را از داخلی‌ها تأمین کنیم. وی با بیان اینکه تأمین واگن از طریق منابع شرکت و صاحبان سهام صورت نمی‌گیرد، گفت: تا ۱۵ تا ۲۰ درصد از منابع از سهام صاحبان و بقیه از طریق فاینانس تأمین خواهد شد.

ادامه از صفحه ۵

تولید داخلی یا از طریق صدور مجوزهای واردات قانونی پوشش دهیم. صاحبان برندهای داخلی و نمایندگی‌های برندهای خارجی را هم مکلف به تأمین بازار داخلی کرده‌ایم. آنها نیز تعهد داده‌اند در سال ۹۵ نسبت به تأمین نیاز بازار داخلی، از محل تولید داخلی یا واردات اهتمام بیشتری داشته باشند. آنچه نمایندگی داخلی دارد و ثبت سفارش و لیب‌ها و عکس‌هایی که مصوب وزارت صنعت، معدن و تجارت است وارد بازار می‌شود، کاملاً قانونی است و مورد خاصی ندارد و قرنطینه‌های بهداشتی را هم طی می‌کنند. زمانی کالا وارد بازار می‌شود که با فادک عکس‌ها و تصاویر و علائم مشخص‌کننده مصرف داخلی کشور است، فروش‌شان غیرقانونی خواهد بود، یعنی هیچ فروشنده مجاز دخانیات اجازه فروش این سیگارها را ندارد.

❧ **شیوه تشخیص سیگار قاچاق با سیگار وارداتی چیست؟**

روی پاکت یک سیگار خارجی وارداتی، عکس ربه سالم و ناسالم است که نشان‌دهنده واردات قانونی است و نوشته فارسی هم دارند چون به سفارش جمهوری اسلامی است. بنابراین هر پاکت سیگاری که این علائم و نوشته‌های فارسی را نداشته باشد، قاچاق است. برآورد ما این است که بین ۸۰۰ میلیون دلار تا یک میلیارد دلار ارزش کالای قاچاق دخانی در داخل کشور است که شامل حدود هشت تا ۱۰ میلیارد نخ می‌شود.

❧ **به قاچاق سوخت برگردیم، شما اشاره کردید با تک‌نرخ‌شدن بنزین، قاچاق آن کاهش یافت. اکنون مجلس بنزین دوزخی را تصویب کرده. در چنین شرایطی دوزخی‌بودن بنزین در افزایش مجدد قاچاق خروخی تأثیرگذار نخواهد بود؟**

در حال حاضر گازوئیل ما دوزخی است. مهم نظام سهمیه‌بندی است. اگر قیمت‌های جهانی نفت حتی به ۵۰ دلار هم برسد، قاچاق بنزین هزار تومانی مقرون به‌صرفه نیست. نرخ اول هزار تومان است و عرضه نرخ دوم براساس مصوب مجلس قیمت تمام شده و بیش از دوهزار تومان خواهد بود. اگر قرار باشد نرخ دو هزار تومان هم داشته باشیم قاچاق اصلاً مقرون به‌صرفه نخواهد بود. برای نفت‌گاز و نفت سفید هم که قیمت ما فوق‌العاده پایین است و با قیمت‌های جهانی فاصله زیادی دارد، نظام سهمیه‌بندی را درگرون کرده‌ایم. اکنون بزرگ‌ترین مصرف‌کننده نفت‌گاز در کشورمان ناوگان حمل‌ونقل دیزلی‌مان است. اکنون طرحی را با عنوان «طرح تخصیص سوخت برمبنای پیمایش» اجرا می‌کنیم که طبق آن به ناوگان حمل‌ونقل دیزلی برمبنای عملکردش سوخت می‌دهیم. همین ناوگان در سال ۱۳۹۲، روزانه ۵۴ میلیون لیتر سوخت مصرف می‌کرده. در نتیجه اجرای این طرح‌ها و درگرونی نظام سهمیه‌بندی و تخصیص سوخت به ناوگان، در سال ۱۳۹۴، روزانه مصرف ۴۳ میلیون لیتر در طول سال داشته‌ایم. این امر مؤید آن است که سهمیه‌بندی و اصلاح سهمیه‌بندی و تخصیص سوخت برمبنای پیمایش، منجر به کاهش مصرف قابل ملاحظه در این بخش شده است. مابه‌التفاوت این دو رقم در دو سال مشخص است که قاچاق بوده زیرا جاکپزنی برای نفت‌گاز در کشور برای خودروهای دیزلی مشخص نشده است. مجموع کاهش در بخش حمل‌ونقل دیزلی تقریباً حدود ۲۰ درصد بوده که از این میزان شش درصد ناشی از رکود در بخش حمل‌ونقل برآورد شده و ۱۴ درصد در نتیجه اجرای طرح تخصیص سوخت برمبنای پیمایش اتفاق افتاده است.

❧ **اگر بخواهید سهم قاچاق سوخت را بین بقیه کالاهای قاچاق تقسیم کنید، چه سهمی در نظر می‌گیرید؟ بسیاری از کارشناس قاچاق سوخت را «قاچاق مادر» می‌دانند.**

در سال ۱۳۹۲ واقعاً همین‌طور بود، یعنی هم حجم و هم ارزش قاچاق درآقا بالا بود. آن زمان نفت بشکهای بیش از صد دلار بود و حجم و ارزش قاچاق به‌گونه‌ای بود که به نام قاچاق مادر می‌توان از آن نام برد. در سال ۱۳۹۲ حدود هفت‌میلیارد دلار برآورد قاچاق سوخت داشتیم. در مقایسه با سایر کالاها، کالای قاچاق بعدی حدود دو تا ۲،۵ میلیون دلار بعد از سوخت بود، به طور طبیعی در سال ۱۳۹۲ می‌فشد ادعا کرد که قاچاق سوخت، قاچاق مادر است و بالاترین حجم را به خود اختصاص می‌داد.

❧ **در توضیحاتی که در این زمینه داده می‌شود، علت رد این می‌داند که در مقابل قاچاق سوخت، قاچاق پوشاک را داریم که با پول قاچاق سوخت رخ می‌دهد. یعنی به سبب این روند قاچاق در قاچاق مطرح می‌شود.**

این مسئله به‌ویژه در جنوب کشور در آن زمان موضوعیت داشت که یکی از منابع تأمین مالی قاچاق ورودی، منابع مالی ناشی از قاچاق خروجی است. این حرف در سال ۱۳۹۲ درست بود اما این روند در سال ۱۳۹۴ و شرایط کنونی کاملاً معکوس شده است. اولاً کاملاً توانسته‌ایم مصرف الکوهای مصرف را درگرون کنیم و بیش از ۵۰ میلیون لیتر در روز کاهش مصرف فرآورده‌های پارانهای در کشور را داشته‌ایم که دستاورد و عدد بسیار بزرگی است. وقتی برآورد می‌شود مثلاً کل افغانستان روزانه تا ۳۵ تا ۳۸ میلیون لیتر سوخت مصرف می‌کند، ما روزانه ۵۰ میلیون لیتر صرفه‌جویی کرده‌ایم؛ یعنی معادل بیش از ۱۲۰ درصد کل مصرف افغانستان. در سال ۱۳۹۲ واردکننده گازوئیل بودیم اما امروز قدرت صادرات روزانه ۳۰ تا ۳۵ میلیون لیتر گازوئیل را داریم یا در مورد نفت کوره، متأسفانه به دلیل تکنولوژی پالایشگاه‌هایمان بزرگ‌ترین تولیدکننده نفت کوره جهان هستیم؛ یعنی بخش اعظمی از نفت خام ما به‌جای اینکه تبدیل به فرآورده‌های سبک از رنژشوند، تبدیل به نفت کوره می‌شود. امروز روزانه ۵۰ میلیون لیتر صادرات

اقتصاد

ماfiای سوخت بی‌کار شد



علیرضا توفیق رستمی، شرق

به‌عنوان فعال اقتصادی می‌تواند از ما سوخت خریداری کند و در خارج از مرز بفروشد. تفاوتی از این جهت که تاجر ایرانی یا افغانی یا پاکستانی باشد، نداریم. بنابراین عملاً نیاز بازار افغانستان و پاکستان و حتی در بخش دریایی با توسعه بنکرینگ (فروش سوخت به شناورها)؛ تأمین کرده‌ایم و ۲۸ درصد در سال ۹۴ به‌نسبت سال ۹۳، رشد صادرات سوخت داشته‌ایم. سومین کارمان کار مبارزه‌ها است. در ارتباط مبارزه با قاچاق سوخت، نیروی انتظامی اولین قرارگاه مبارزه با قاچاقش را در استان هرمزگان با محوریت مبارزه با قاچاق سوخت در سال ۱۳۹۳ با دستور ستاد کل نیروهای مسلح راه‌اندازی کرد و کاملاً هم موفق بود. در سال ۹۳، نیروی انتظامی ضربات سنگینی را به مجموعه قاچاقچیان سوخت زد. در یک مرحله ۳۵ لنج در خور بزرگ در شهرستان میناب با حدود بیش از سه‌میلیون لیتر سوخت تخلیه شد. البته در ابتدا پنج‌میلیون لیتر اعلام شده بود ولی در نهایت سه‌میلیون لیتر تخلیه شد. این میزان تفاوت به دلیل این بود که لنج‌ها شروع به تخلیه سوختشان در آب پوشاک، پتو، نخ و… تشکیل می‌دهند. درواقع مجموعه نساجی بالاترین قاچاق را در شرایط کنونی به خود اختصاص داده است. برآورد ما این است که در سال ۱۳۹۴ حدود دومیلیارد دلار قاچاق مجموعه نساجی اعم از البسه، پوشاک، پارچه و پتو را داشته‌ایم. البته از نظر حجمی نمی‌توان گفت چند هزار تن بوده است.

❧ **در مورد قاچاق سوخت به‌عنوان قاچاق مادر، بحث پول شویی در قالب قاچاق پوشاک مطرح بود. می‌توان گفت اکنون بعد از گذشت دوسال هنوز پول‌شویی همان قاچاق سوخت در سال‌های قبل در قالب قاچاق پوشاک در جریان است؟**

واقعیت این است که بخش اعظم قاچاق در مجموعه نساجی، بیشتر از مرزهای شمال‌غربی و بخش اندکی هم از سواحل جنوبی اتفاق می‌افتد. حال آن‌که قاچاق سوخت عمدتاً در نواحی شرقی بود یعنی به سمت پاکستان و افغانستان.

❧ **اما درباره ترکیه هم به‌صورت جدی مطرح شده بود.**

ما با مصلحتی در مرزهای شرقی مواجهیم. هم مرزبان خودمان هستیم هم مرزبان کشور مقابل. یعنی کشور مقابل مبارزه‌ای با قاچاق انجام نمی‌دهد. اینکه سوخت قاچاق وارد افغانستان یا پاکستان شود به اندازه ایران برایشان موضوعیت ندارد، به همین دلیل قاچاق سوخت به این دو کشور بسیار بالااست، اما بخش اعظم درآمد ترکیه ناشی از گرفتن مالیات‌هاست و بالاترین مالیات هم مربوط به سوخت است.

همین الان قیمت باکیفیت‌ترین بنزین در دنیا حدود ۲۸ تا ۳۰ سنت است اما در ترکیه قیمت بنزین ۱،۴ دلار در هر لیتر است، یعنی حدود پنج‌هزارو ۵۰۰ تومان. دولت ترکیه درآمد قابل‌ملاحظه‌ای از محل واردات قانونی بنزین یا گازوئیل از مصرف‌کننده به‌عنوان مالیات می‌گیرد. وقتی این کالا به صورت قاچاق وارد ترکیه شود، دولت از این مالیات بی‌بهره است. به همین دلیل دولت ترکیه برای اینکه مالیاتش را به دست بیاورد، مبارزه سنگینی با قاچاق سوخت انجام می‌دهد و اجازه قاچاق سوخت به کشورش را نمی‌دهد.

❧ **اما قاچاق سوخت به ترکیه در آن زمان خیلی گسترده بود.**

زمانی یکی از روزنامه‌های ترکیه عکسی را منتشر کرد که ستونی از دواب (قاطر) را نشان می‌داد که سوخت را حمل می‌کردند و وارد خاک ترکیه می‌شدند که واکنش‌های شدیدی را از سوی مسئولان ترک و ایرانی به همراه داشت و به یکی از اختلافات جدی بدل شده بود. اما آنچه اکنون با نام قاچاق سوخت به ترکیه مطرح می‌شود، چندان قابل مقایسه با وضعی که ما در افغانستان و پاکستان داریم، نیست. مسئله قاچاق به ترکیه به دلیل کنترل‌هایی که از طرف ایران و ترکیه انجام می‌شود، خیلی جدی نیست. اکنون صادرات رسمی ما به کشورهای همسایه توسعه پیدا کرده. بخش خصوصی را نسبت به انجام صادرات به این کشورها ترغیب کردیم، سه مدل فروش در مرزا عملیاتی کرده‌ایم. فروش سوخت مرزنشینان که از طریق تعاونی مرزنشینان انجام می‌شود. فروش سوخت مرزی، به این طریق که در داخل باک خودرو در مبادی رسمی، به هر خودرو خارجی و ایرانی با نرخ‌های تعادلی سوخت می‌فروشیم. خرده‌فروشی سوخت هم در بازارهای مرزی داریم. هرکس در بازارچه مرزی

با نظارت و اشراف و مجوز این سازمان باشد، چه این سازه یک بندر و اسکله بزرگ رسمی قانونی باشد چه یک موج‌شکن یا بندر شیلاتی و ماهیگیری، تفاوتی در این زمینه نیست. سازمان بنادر و دریانوردی، به‌عنوان رکن کامیتهی مسئول نظارت بر مجموعه سواحل کشور است. بنابراین نظارت بر خورها هم جزء وظایف قانونی سازمان بنادر و دریانوردی است و این سازمان باید سازوکار لازم را از این حیث داشته باشد. درواقع مسئولیت برعهده آن سازمان است و ما هم از آن سازمان این تکلیف را خواسته‌ایم که نظارت و کنترل علت اینکه سازمان بنادر و دریانوردی هم دارای گارد و نیروی مسلح است، این است که بتواند بر سواحل کشور اعمال حاکمیت کند و نظارت کافی و قاطع بر سواحل کشور داشته باشد. اما به‌هرحال با واقعیت‌هایی در کشور مواجهیم. اینکه سازمان بنادر و دریانوردی از استعداد و عده و غده لازم برای اعمال این حاکمیت در پهنه چند هزار کیلومتری سواحل کشور برخوردار نیست. بر این اساس برنامه‌ای را داریم و اقداماتی را انجام می‌دهیم که از ظرفیت سایر نیروها ازجمله نیروهای دریایی ارتش و سپاه و بسیج مستضعفان استفاده بیشتری برای اعمال نظارت داشته باشیم. برنامه‌هایی هم دیده شده که بتواند نظارت سیستمی و هوشمند بر خورهای قاچاق‌خیز که ظرفیت پهلوگیری لنج‌ها و شناورها را دارند، افزایش یابد. به این ترتیب که با همکاری نیروی انتظامی این خورها را به دوربین تجهیز کنیم که ۱۴ ساعته به طور هوشمند کنترل کنند و تصاویر خورها به اولین و نزدیک‌ترین پاسگاه محل منتقل شود و آنها بتوانند نظارت سیستمی و تصویری بر خورها داشته باشند. عرض خورها ممکن است ۱۵۰ متر باشد و پهنای وسیعی ندارد که نتوانیم کنترل کنیم. هرچا که بتوانیم به لحاظ فنی پوشش ناشی و نظارت تصویری داشته باشیم، انجام می‌دهیم. در بخش‌هایی هم که آلودگی به نحوی باشد که نیاز باشد نیروی انتظامی برچک و پاسگاه‌هایی را مستقر کند، توافق کرده‌ایم این کار انجام شود.

❧ **تابه‌حال این کار انجام شده است؟**

در حال ایجاد سازوکارهای تأمین نیروی انسانی و ساختاری و سازمانی هستیم که ستاد کل نیروهای مسلح باید برای نیروی انتظامی تأمین کند.

❧ **چند خور قاچاق‌خیز در کشور داریم؟**

درمجموع ۳۰۰ خور در کشور شناسایی شده که همگی می‌توانند مورد استفاده انواع شناورها باشند، امکان است خوری باشد که لنج واردش نشود ولی قایق بتواند وارد شود و لنج ۵۰ تنی برود ولی ۱۵۰ تا ۲۰۰ تنی نتواند وارد خور شود. با مثلاً در ساعات، مد شاید بتوانند وارد شوند اما در زمان جزر ورود لنج میسر نمی‌شود. برآوردمان این است که حداقل باید ۵۰ درصد از خورها را پوشش دهیم.

❧ **از قاچاق به‌عنوان بخشی از اقتصاد غیررسمی یاد می‌شود. سهم قاچاق از اقتصاد غیررسمی چقدر است؟**

واقعیت این است وقتی می‌گوییم اقتصاد غیررسمی یا زیرزمینی، حجم ناپیداست و نمی‌شود برآورد دقیقی از مسئله داشت. ما مسئول کل اقتصاد غیررسمی نیستیم که بگوییم برآورد ما فلان میلیارد دلار است. بنابراین نسبت‌گیری آسان و امکان‌پذیر نیست اما واقعیتی این است از حدود ۹۰ یا صد میلیارد دلار حجم واردات و صادرات، وقتی می‌گوییم ۱۵ میلیارد قاچاق است یعنی ۱۵ درصد حجم اقتصاد قاچاق است که حجم بسیار بزرگی است. درست است با افتخار می‌گوییم از سال ۹۲ به‌نسبت سال ۹۴، ۱۰۰ میلیارد دلار کاهش داشته‌ایم. این یعنی نسبتی بین ۵۰ تا ۷۵ درصد از حجم قاچاق را دستخوش کاهش و تغییر کنیم و قاچاق کشور به پنج تا شش میلیارد دلار سال ۹۴ باشد؛ یعنی روند صعودی را در برنامه پنج‌ساله کاملاً معکوس و نزولی کنیم.

❧ **آیا ارگان‌ها و نهادهای خاص آن‌گونه که شایعه هست در جریان قاچاق سازمان‌یافته مداخله دارند؟**

در پاسخ به این سؤال باید صریحاً اعلام کنم که با وجود برخی شایعات، ستاد هیچ‌گونه اطلاع و گزارش قابل‌اعتنایی مبنی‌بر مداخله ساختارمند و تشکیلاتی نهاده‌ا و دستگاه‌های اجرایی اعم از وابسته به دولت یا وابسته به سایر قوای کشور در اختیار ندارد. البته این مسئله نافی برخی واقعیت‌ها از جمله وجود انحراف و فساد در بعضی از پرسنل و کارکنان دستگاه‌های اجرایی در مبادی مرزی یا بنادر و گمرکات کشور نیست یا اینکه برخی معابر غیررسمی و اصطلاحاً موقت در مرزهای شرقی و غربی کشور وجود دارد که تحت‌نظر نیروهای مرزی کشور به صورت کوله‌بری اجناسی در آنها تبادل می‌شود که مقررات و نظامات قانونی در این تبادلات مرزی رعایت نمی‌شود بنابراین از نظر ستاد، این کالاها قاچاق محسوب می‌شود که مقامات محلی نیز از این مسئله اطلاع داشته و بنا بر مصلحت‌های بالاتری از آن چشم می‌پوشند.

❧ **گفته می‌شود بنیاست در قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز تغییراتی حاصل شود؟**

در این ارتباط، ستاد معتقد است با توجه به نقش مخرب قاچاق کالا در اقتصاد مقاومتی، باید اصلاحات به نحوی پیش برود که عنوان تخلف از بزه قاچاق به عناوین مجرمانه تغییر کرده و مجازات‌های بیشتری برای مرتکبان به فعل قاچاق کالا و ارز در نظر گرفته شود و طبعاً در این صورت، صلاحیت رسیدگی به پرونده‌های قاچاق کالا و ارز از سازمان تعزیرات حکومتی سلب و به محاکم قضائی تفویض خواهد شد.

گذر

لغو مصوبه اعطای زمین معوض به سازمان جنگل‌ها و مراتع کشور

● **ایسنا:** پیروز خانجی، دبیر شورای عالی شهرسازی و معماری، در نامه‌هایی جداگانه به استاندار، شهردار و رئیس شورای شهر تهران، مصوبه این شورا با موضوع تعاونی مسکن سازمان جنگل‌ها و مراتع کشور را با تأکید بر لغو مصوبه سال گذشته مبنی بر اعطای زمین معوض در قبال تملک اراضی، در اختیار تعاونی مسکن سازمان جنگل‌ها و مراتع کشور ابلاغ کرد.

صبح زنگنه خواستار برخورد با عاملان شد تصمیم‌های خودسرانه احمدی‌نژاد عامل توقیف اموال ایران در آمریکا

● یک کارشناس مسائل بین‌الملل تصمیم‌گیری‌های دستوری در دوره احمدی‌نژاد را دلیل وقوع اشتباهی همچون خرید اوراق قرضه از آمریکا و توقیف دومیلیاردلاری اموال دانست و تأکید کرد: متأسفانه وزیر اقتصاد و بانک مرکزی دولت احمدی‌نژاد به‌دلیل تعارف‌ها در برابر خواسته‌های غیرعقلانی او ایستادگی نکردند. صباح زنگنه در گفت‌وگو با خبرنگار شورای اطلاع‌رسانی دولت با اشاره به سرمایه‌گذاری دولت احمدی‌نژاد در کشور آمریکا که با ریسک بالا همراه بوده است، گفت: باید از مسئولان وزارت اقتصاد و بانک مرکزی دوره آقای احمدی‌نژاد پرسید که به چه دلیل این میزان ریسک را قبول کردند و با اموال مردم ایران، اوراق قرضه از آمریکا خریدند؟

این تحلیلگر سیاست خارجی این اقدام دولت احمدی‌نژاد را ناشی از بی‌توجهی به قوانین اقتصادی و نداشتن انضباط مالی دانست و افزود: هرچند اسناد و اوراق قرضه آمریکا، از سوی بسیاری از کشورها خریداری می‌شود، اما برای کشوری مثل ایران که امکان ترانکنش به‌وسیله ارز دلاری را ندارد و دچار تحریم دلاری شده است، چنین اقدامی با هیچ منطق اقتصادی و حقوقی‌ای هماهنگ نیست.

زنگنه با اشاره به این موضوع که خرید اوراق قرضه در برخی از دوره‌ها می‌تواند سودآور باشد، تأکید کرد: شاید این اوراق برای برخی از کشورها در دورانی با سود همراه شده است اما نباید فراموش کنیم که در دوره‌هایی نیز آمریکا با کاهش ناگهانی ارزش ارز خود، موجب شد تا کشوری مثل چین که بخشی از درآمد ارزی خود را به دلار تبدیل کرده بود، با ضررهای مالی چشمگیری مواجه شود.

درواقع با دیدن این تجربه، باید گفت که خرید اوراق قرضه از آمریکا هیچ منطقی را دنبال نمی‌کرده است.

این کارشناس حوزه بین‌الملل معتقد است که «مجزو چنین اقداماتی از سوی شورای پول و اعتبار صادر شده است و مسئولیت آن نیز برعهده این شورا و رئیس دولتی است که خواهان خرید اوراق قرضه از آمریکا بود».

وی همچنین به زمینه‌های ایجاد این تخلف اشاره کرد و گفت: نبود شفافیت در این نوع تصمیم‌گیری‌ها در دوره احمدی‌نژاد، مشکلی بود که موجب توقیف دومیلیاردی اموال ایران شد. درواقع اگر این موضوع شفاف می‌شد، شاید کارشناسان زده و باتجربه ما می‌توانستند با اعلام نظر، مانع این اشتباه شوند.

زنگنه تصمیم‌گیری‌های دستوری در دوره احمدی‌نژاد را دلیل وقوع اشتباهی همچون خرید اوراق قرضه از آمریکا، تعطیلی و تغییر اساسی در سازمان برنامه‌بودجه می‌داند و معتقد است که «وزیر اقتصاد و بانک مرکزی دولت احمدی‌نژاد باید در برابر خواسته‌های غیرعقلانی رئیس دولت ایستادگی می‌کردند یا اینکه این اقدامات را به سایر مقامات اطلاع می‌دادند اما متأسفانه به دلیل تعارف‌ها و شاید هم تحکیم‌هایی که در بدنه دولت وجود داشت، این ایستادگی و اطلاع‌رسانی انجام نشد».

این کارشناس مسائل بین‌الملل در رابطه با صحبت‌های طهماسب مظاهری مبنی‌بر اینکه «اغذی‌ارخواندن تحریم‌ها از سوی احمدی‌نژاد مانعی برای تبدیل ذخایر مالی ایران به واحد ارزی غیردلار و آزادسازی این اموال بود»، گفت: دولت وجود داشت، این ایستادگی و اطلاع‌رسانی انجام نشد. به اموال مردم کشورمان باید دو موضع در نظر گرفته شود.

اول اینکه باید در برابر افرادی که این اموال را توقیف کرده‌اند، یک موضع‌گیری ملی داشت و از سوی دیگر نیز در داخل با افرادی که با سوءمدیریت و حتی سوءنیت موجب شدند تا اموال مردم کشورمان بی‌محبا از بین برود، برخورد کرد و جلو این اتفاق‌ها گرفته شود و دیگر شاهد چنین دست‌بندی به اموال کشورمان نباشیم.