ادامه از صفحه اول

ترامپ سمبل لیبرال‌دموکراسی نیست

آنها می‌گویند ترامپ صرفا دارد آن را اجرا می‌کند (آدم حسادتش می‌شود به ترامپ که این‌قدر میان برخی از نیروهای سیاسی ما محبوبیت دارد).اما یک فقره از جالب‌ترین واکنش‌ها از جانب برخی از «دگراندیشان»، «فرهیختگان»، کمی تا قسمتی «اصلاح‌طلبان» و این دست جریانات بیرون آمده است. معمولا وقتی برخی از رهبران غربی دسته‌گل‌هایی نظیر ترامپ به آب می‌دهند، اصولگرایان سروقت پرونده قدیمی «غرب‌ستیزی» در «بایگانی تاریخ معاصر ایران» می‌روند. باز مجددا پرونده «غرب‌ستیزی» به جریان می‌افتد و آن تصمیم یا اظهارنظر شخصیت غربی، حجتی می‌شود بر اثبات مجدد «به بن‌بست‌رسیدن تمدن غرب»، «آغاز فروپاشی تمدن غرب»، «سقوط اخلاقی غرب»؛ و... اما بنابر دلایلی که گفتیم (استقبال این طیف خاص سیاسی از انتخاب ترامپ)، این‌بار آنان پرونده «انحطاط و سقوط غرب» را از بایگانی نخواسته‌اند؛ بلکه «اقدام‌کننده» این‌بار گروه کمی تا قسمتی «دگراندیشان» هستند. آنها ترامپ و سیاست‌های نژادپرستانه، تبعیض علیه زنان، مسلمانان، خارجی‌ها و رنگین‌پوستان را در حقیقت «سقوط لیبرال‌دموکراسی»، «بحران نئولیبرالیسم»، «ترک‌برداشتن سرمایه‌داری»، «به‌آخررسیدن سرمایه‌داری»، «بحران در نظم نوین جهانی (که آمریکا سردمدار آن است)» و مانند آن اعلام کرده‌اند. اساسا تفکری در ایران وجود دارد که اگر پای یک نفر به یک قلوه‌سنگ در جلوی کاخ سفید بگیرد و او احیانا زمین بخورد، در ایران اعلام می‌شود که «تمدن غرب به پایان رسیده است». آنان که در مسابقه محکوم‌کردن غرب به واسطه اقدام ترامپ، از طیف خاص اصولگرا هم جلو افتاده‌اند و از «بحران» در تمدن غرب هم عبور کرده و «امپریالیسم آمریکا» را در حال فروپاشی و سقوط و «لیبرال‌دموکراسی» را درمانده و به آخر خط رسیده اعلام می‌کنند، دوست ندارند ببینند که یک قاضی دادگاه فدرال کمتر از ۴۸ ساعت بعد از به‌اجراگذاشتن دستورالعمل رئیس‌جمهوری، آن تصمیم را مغایر با قانون اساسی آنان دانسته و حکم به لغو موقت آن می‌دهد. در نتیجه حکم دادگاه فدرال، هزاران نفر را که در سالن‌های ترانزیت فرودگاه‌های آمریکا بلاتکلیف و سرگردان به سر می‌بردند، خلاص کرده و آنان وارد خاک آمریکا می‌شوند. منتقدان غرب و مخالفان «لیبرال‌دموکراسی» در ایران استقلال قوه قضائیه آمریکا را حتما نمی‌بینند. مهم‌تر از آن، اعتراضات مردم آمریکا به‌علاوه مخالفت خیل عظیم سازمان‌های مردم‌نهاد، جمعیت‌ها، هنرمندان، چهره‌ها و شخصیت‌های مختلف اعم از نویسندگان، دانشگاهیان، فعالان حقوق بشر و مدنی را به این تصمیم نمی‌بینند که به چه راحتی ابراز می‌شود و حتی تا کاپیتان تیم ملی فوتبال آمریکا هم کشیده می‌شود. به‌علاوه به این نکته ظریف هم اشاره‌ای نمی‌کنند که احتمالا برخی رفتارهای ما در ایجاد فضای راحت برای رؤسای جمهور آمریکا در نزد افکار عمومی خود برای اخذ چنین تصمیماتی مؤثر بوده است؟ می‌توان با بغض و کینه و تعصب، «جیمی کارتر» یا «اوباما» را ندید و در عوض «رونالد ریگان» و «دونالد ترامپ» را سمبل دموکراسی گرفت و همچنین می‌توان امکان مخالفت با دولت را هم نادیده گرفت و در عوض باز رفت به سروقت پرونده راکد و قدیمی «بحران در نظام سرمایه‌داری و به‌پایان‌رسیدن لیبرال‌دموکراسی»؛ اما بدانیم، ترامپ مظهر لیبرال‌دموکراسی نیست.

آقای زنگنه تغییر موضع دهید

پیشنهاد می‌کنم زنگنه موضع خود را تغییر دهد و در اقدامی متقابل اعلام کند وقتی ترامپ چنین محدودیت‌های غیرمعقولی را برای ایرانیان وضع کرده است، وزارت نفت هم برای حضور شرکت‌های نفتی آمریکایی محدودیت قائل خواهد شد. موضعی که وزارت امور خارجه به‌درستی با عنوان «عمل متقابل» برای ویزادادن به آمریکایی‌ها اعلام کرده است. معاون امور بین‌الملل وزارت نفت هم می‌تواند تغییر موضع آشکار وزارت نفت را (با توجه به فرمان ترامپ) از طریق همان رسانه آمریکایی که پیش از این با آن مصاحبه کرده بود، به گوش رئیس‌جمهور تازه‌وارد ایالات متحده برساند.

۳- امضای هفته اول ریاست‌جمهوری ترامپ، تیشه‌ای بود به تاریخ آمریکا؛ تاریخی که با ورود مهاجران ساخته شده است. حداقل جزئی از اقتصاد آمریکا با مالیات ایرانیان موفق ساکن این کشور بالنده شده است. می‌دانید که ایرانیان زیادی شرکت‌های بزرگ و موفقی را در خاک آمریکا تأسیس کرده و اداره می‌کنند. با پول یک ایرانی ساختمانی بزرگ در یکی از دانشگاه‌های معتبر آمریکا ساخته شد. با همت یک ایرانی یکی از بزرگ‌ترین مراکز خرید اینترنتی دنیا در آمریکا راه‌اندازی شد. ایرانی‌ها در ناسا، گوگل و بنگاه‌ها و دانشگاه‌های بسیاری در آمریکا شغل‌های تأثیرگذاری دارند. فقط یک نمونه را نام می‌برم؛ فارغ‌التحصیل دبیرستان البرز تهران، یکی از رؤسای ارشد شرکت نفتی شورون آمریکاست. در کنفرانس IEF در کنکونِ مکزیک، او را از نزدیک دیدم. تا فهمید ایرانی‌ام، ایستاد و با زبان فارسی با من گفت‌وگو کرد؛ هرچند به دلیل تحریم، نمی‌توانست مصاحبه کند. ترامپ، فقط فرودگاه‌های آمریکا را به روی ایرانی‌ها نبست؛ بلکه ایالات متحده را از داشتن استعدادهای ایرانی محروم کرد. او به تاریخ آمریکا ضربه زد.

رئیس اتحادیه خودرو در گفت‌وگو با «شرق» ظهور نوع جدیدی از واردکنندگان خودرو را به سال ۸۷ مربوط دانست

«بفرما»ی دولت قبل به واردکنندگان «غیررسمی»

پلاک گذاری خودروی «بی‌ام‌و» ۳ ماه است متوقف شده

سیدمسعود آریادوست

«شرکت‌های واردکننده خودرو، پول مصرف‌کننده را می‌گیرند و با آن برج‌سازی و کسب درآمد می‌کنند و بعد ناگهان یادشان می‌افتد که به مردم ماشین بدهکارند. آن‌گاه بعد از شش ماه ماشین را از ارمنستان و ترکیه وارد می‌کنند و به مصرف‌کننده می‌دهند. درست زمانی که ارزش پول من ۷۰ درصد افت کرده، فقط دو درصد به من سود بدهند! این اوضاع در زمان احمدی‌نژاد رخ داد». این بخشی از سخنان سعید موتمنی است که بیشتر رنگ گلایه و اعتراض به اوضاع واردات خودرو به کشور را دارد. از همان ابتدای گفت‌وگو آب پاکی را روی دست مسئولان ریخت و گفت «واردکنندگان خودرو هیچ تعهدی در قبال خودروی فروخته‌شده ندارند که این عدم تعهد منجر به ضرر مصرف‌کننده می‌شود». اما بخشی از این حقوق مصرف‌کننده در دالان‌های سازمان تعزیرات آمدوشد می‌شود. وقتی در این مورد سؤال می‌شود، موتمنی پاسخ می‌دهد: «این را از سازمان تعزیرات و سایر سازمان‌های مربوطه سؤال کنید که چرا وارد نمی‌شوند». از نام و نشان این شرکت‌های متخلف و دارای پرونده تعزیراتی سؤال می‌شود، اما جواب نمی‌دهد. صدایی هم از اتاق هم‌جوار شنیده می‌شود که «اسم» نبرید. اما اصرار بر شنیدن نام شرکت‌های متخلف که تعزیرات و وزارت صنعت و سایر سازمان‌های دیگر درباره‌شان مسامحه دارند، ادامه می‌یابد. بالاخره از این نام‌ها یکی پس از دیگری در دفتر هیئت‌رئیسه اتحادیه صنف نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران رونمایی می‌شود. همان شرکت‌های به قول معروف گردن‌کلفت! موتمنی رئیس اتحادیه و محمود مخلص دبیر اتحادیه بر پوشیده‌ماندن نام‌ها تأکید داشتند؛ چراکه به قول خودشان یارای مقابله با تیم وکلای آنها را ندارند. وکلایی که در ساختمان‌های مجلل اتراق کرده‌اند و کارشان صرفا حمایت قانونی از این رانت‌بازی‌ها و مافیاگری و تنظیم قراردادهای تحمیلی و یک‌طرفه به مردمِ از همه‌جا بی‌خبر است. دستورالعمل سال ۹۳ وزارت صنعت هم گویا درمان این درد نیست و حجم این بیماریَ را دوچندان می‌کند. مشکل از حضور مافیایی است که در اتحادیه نیز بر وجود آن صحه گذاشتند. به‌هرحال امروز دریافتم که آلودگی خودروی وارداتی بیش از آلودگی خودروی تولید داخل است. اما چه کسانی از این آلودگی سود می‌برند؟ این مصاحبه را بخوانید تا بیشتر آگاه شوید.

در سال ۹۳ وزارت صنعت، معدن و تجارت با هدف ساماندهی واردات خودرو دستورالعمل جدیدی را ابلاغ کرد. براساس این دستورالعمل، بر تمام واردکنندگان خودرو ضروری است مجوز نمایندگی‌شان را از شرکت خودروساز خارجی دریافت کنند. براساس این بخشنامه مجموعه‌هایی که از نمایندگی اصلی مجوز ندارند، حق واردات خودرو نخواهند داشت. این تصمیم را تا چه میزان کارشناسی شده می‌دانید؟

البته ما هم از این تصمیم وزارتخانه استقبال می‌کنیم. در حقیقت کسانی باید واردات خودرو داشته باشند که اولا از شرکت مادر نمایندگی رسمی داشته باشند و دوم مجوزهای لازم برای واردات خودرو را دارا باشند. واردات‌کنندگان خودرو اگر خوش‌نام و از سوی اتحادیه مورد تأیید باشند، در واردات بسیار مفید است. اما متأسفانه دیده می‌شود تعدادی از واردکنندگان هیچ تعهدی در قبال خودروی فروخته‌شده ندارند. این نبود تعهد منجر به ضرر مصرف‌کننده می‌شود. ما مخالف واردات خودرو نیستیم اما معتقدیم این واردکننده باید خوش‌نام و دارای توانایی مالی بود، تا چندین سال متوالی پاسخ‌گوی مصرف‌کننده باشد. باید بگویم متأسفانه از تعدادی از واردکنندگان خودرو بعد از دو سال نامی باقی نمی‌ماند و این‌گونه مصرف‌کننده با مشکلات مواجه می‌شود.

چرا به این افراد از ابتدا اجازه واردات خودرو داده می‌شود؟

علت دادن اجازه واردات به این افراد متوجه وزارت صنعت است. بر همین اساس تصمیم وزارت صنعت مبنی بر اخذ مجوز نمایندگی از سوی شرکت مادر، تصمیم درستی است. اما به نظر ما این تصمیم هرچند درست است، ولی کافی نیست.

چرا کافی نمی‌دانید؟

از سال ۱۳۸۵ که مسئله واردات خودرو به کشور مطرح شد، از همان ابتدا با مشکلاتی مواجه شدیم. مهم‌ترین مشکل «پیش‌فروش خودرو» بود. اعتقاد ما این است که واردکننده خودرو باید توان مالی بالایی داشته باشد و تا سال‌های متوالی در قبال جنس فروخته‌شده پاسخ‌گوی مصرف‌کننده باشد. وجود نقش واسطه‌ای در امر فروش خودروی وارداتی اصلا معنا و جایگاهی ندارد. الان شرکت... (البته اسم نمی‌برم) که از دیدگاه وزارت صنعت مجوز لازم را از شرکت مادر دریافت کرده، در واقع نقش واسطه‌ای را بازی می‌کند.

یعنی چه که نقش واسطه‌ای را بازی می‌کند؟

این شرکت‌ها پول را از شما به‌عنوان مصرف‌کننده خودرو دریافت و ضمن یک قرارداد یک‌طرفه، قیمت نهایی را هنگام تحویل اعلام می‌کنند. چنین شرکت‌هایی از پول دریافتی، نقدینگی خود را تأمین می‌کنند. در چنین پروسه‌ای فساد ایجاد می‌شود و در نهایت، مصرف‌کننده نهایی ضرر می‌کند. شرکتی به این بزرگی که ادعای نمایندگی شرکت مادر را در ایران دارد، چرا از امکانات خودش استفاده نمی‌کند؟ ما گرفتاری‌های زیادی در حوزه خودرو وارداتی داریم. وقتی هزینه تمام‌شده این خودروها در ایران را حساب می‌کنیم، سه برابر قیمت جهانی است. در ابتدا ۶۰ درصد مبلغ را مصرف‌کننده باید پرداخت کند. در ادامه، خودرو که باید دوماهه تحویل داده شود، تحویلش یک سال طول می‌کشد. نوسانات ارزی را باید به این گرفتاری‌ها اضافه کرد که به واسطه همین نوسانات ارزی، یک خودروی وارداتی سه برابر قیمت واقعی عرضه می‌شود. ما با واردکننده‌هایی که وزارت صنعت به آنها مجوز داده، هیچ مشکلی نداریم. اعتقاد ما این است کسانی که قصد واردات خودرو را دارند، باید از شرکت مادر، نمایندگی و مجوز داشته باشند. البته صرف نمایندگی همان‌طور که گفتم، کفایت نمی‌کند. این شرکت‌ها باید به مصرف‌کننده هم پاسخ دهند. در غیر این صورت فقط نقش واسطه‌ای دارند.

چند درصد از این شرکت‌ها ماهیت واسطه‌ای دارند؟

همه این شرکت‌ها چنین هستند و بیشتر نقش واسطه‌ای دارند.

درحال‌حاضر چه میزان از شرکت‌های واردکننده خودرو دارای مجوز رسمی از وزارت صنعت هستند؟

درحال‌حاضر براساس آخرین اطلاعات ما، از ۴۰ شرکت موجود فقط تعداد بسیار اندکی، از وزارت صنعت، مجوز واردات خودرو اخذ کرده‌اند.

کدام شرکت؟

شرکت (...). اگر قرار است واردات خودرو را در انحصار تعدادی از شرکت‌ها قرار دهیم، باید بررسی کنیم که آیا این شرکت، توانایی تأمین بازار داخلی را دارد یا نه؟ تجربه چندساله ما نشان داده این شرکت‌های دارای مجوز، نتوانسته‌اند نیاز بازار را تأمین کنند. تمام این شرکت‌های داخلی صرفا نقش واسطه را دارند. خودروها را پیش‌فروش می‌کنند و در یک قرارداد یک‌طرفه خودرو را به مصرف‌کننده می‌فروشند.

بنابراین از دیدگاه شما شرکت‌هایی که مجوز واردات دارند، نتوانسته‌اند نیاز بازار را تأمین کنند و در رسیدگی به امور مصرف‌کننده نیز ناتوان هستند.

این شرکت‌ها در فعالیتی که تاکنون داشته‌اند، هیچ‌کدام از وعده‌هایشان را درباره سرویس‌دهی، پیش‌فروش، خدمات و... عملی نکرده‌اند. بهتر است بدانید تمام این شرکت‌های مادر که واردکننده خودرو هستند، دارای پرونده‌های تعزیراتی هستند. با اینکه حجم تخلفات آنها واضح و عیان است اما باز هم با آنها مماشات می‌شود. جایزه خوش‌حسابی! این شرکت‌ها بر سرکارماندن و لغونشدن مجوز آنهاست. این شرکت‌ها اکنون به صورت انحصاری قصد فعالیت دارند. این تصمیم در نهایت منجر به این می‌شود که بسیاری از واردکنندگان خودرو از فعالیت خارج شوند و تنها و بی‌رقیب بتوانند به صورت مستحکم و قوی و به هر نحوی و به هر قیمتی و هر نوع خدمات دلبخواهی و بدون نظارت هیچ سازمانی، اقدام به واردات کنند. قبلا نظارتی هم که صورت می‌گرفته، هیچ‌گونه تاثیری بر عملکرد آنها نداشته است. از دیدگاه اتحادیه، به‌شرکت‌های مادری که در دوران پیشین، پرونده‌های تعزیراتی داشته‌اند و نسبت به قراردادشان بی‌اعتنایی به خرج داده‌اند، اگر دوباره مجوز فعالیت داده شود، صرفا به معنای مماشات و بی‌اعتنایی به حقوق مصرف‌کننده نهایی است. این تصمیم به معنای اهدای جایزه به بدقولی‌ها و بدحسابی‌های آنهاست.

از سازمان تعزیرات صحبت کردید. سؤال این است که سازمان تعزیرات چرا وارد ماجرا نمی‌شود؟

اتحادیه از سازمان تعزیرات حکومتی درخواست می‌کند تمام کم‌فروشی‌ها و گران‌فروشی‌ها و تعهد نکردن به وعده‌های داده‌شده از سوی شرکت‌های واردکننده خودرو را بررسی کند. تقاضای ما این است که این موارد به‌عنوان سابقه برای این شرکت‌ها مطرح تا در آینده برای سایر شرکت‌ها درس عبرتی شود و در پی گران‌فروشی و وعده توخالی نباشند.

> **خودروهای غیر رسمی در سال ۹۱ و در دولت احمدی‌نژاد، با ارز مرجع هزارو ۲۲۶ تومان وارد شده بودند. اما با مصرف‌کننده، با دلار سه‌هزارتومانی حساب شده‌اند!**

اینجا بحث این است که سابقه نسبتا طولانی درباره گران‌فروشی و ... وجود دارد. مسئله موردنظر این است که سازمان تعزیرات با کدام ادله این جریان را دنبال نمی‌کند؟

از سازمان تعزیرات سؤال کنید که چرا وارد نمی‌شود.

اصلا تعزیرات از این مسائل خبر دارند؟

بله. پرونده‌های متعددی از این شرکت‌ها را سراغ داریم که در تعزیرات وجود دارد. اما به سرانجام نرسیده‌اند.

این پرونده مربوط به کدام شرکت‌ها بوده؟

ما دوست نداریم اسم شرکتی را ببریم... . (از آن سوی اتاق هم این مسئله تأکید می‌شود که اسم نبرید...).

یعنی این پرونده‌ها به زمان دولت قبل بازمی‌گردد؟

بله. همین‌طور است. این خودروها در سال ۹۱ با ارز مرجع هزارو ۲۲۶ تومان وارد شده بودند. اما با مصرف‌کننده، با دلار سه‌هزارتومانی حساب شده‌اند!

با مستنداتی که شما ارائه کردید، جای تعجب است چرا سازمان‌های مربوطه وارد ماجرا نمی‌شوند؟

ما از سازمان‌های مربوطه می‌خواهیم وارد این ماجرا شوند و نسبت به شرکت‌هایی که از سال‌های ۸۸ تا ۹۴ به تعهدات خود عمل نکرده‌اند و گران‌فروشی و به مصرف‌کننده ضرر و زیان وارد کرده‌اند و قراردادهای یک‌طرفه بسته‌اند، به‌عنوان یک الگو نشان دهند که مجوزدادن به آنها از نظر تعزیرات، منع قانونی دارد تا برای سایرین نیز تبدیل به الگو شود. این شرکت‌ها به سود خود رسیده‌اند؛ البته در همین راستا برای وزارت صنعت و معدن پیشنهادی هم داریم. وزارت صنعت بداند که ما نمایشگاه‌دارانی داریم که سال‌هاست فعالیت آبرومندانه دارند و مالک هستند. اتحادیه می‌تواند فعالیت و تعهدات آنها را تضمین کند تا وزارت صنعت به آنها مجوز واردات خودرو بدهد و این افراد در کنار شرکت‌های صاحب مجوز به واردات خودرو کمک کنند.

اشاره‌ای به دوران تحریم و نوع فروش خودروهای وارداتی در آن دوران داشتید، آیا می‌توان گفت در آن زمان حین واردات خودرو و به دلیل نوسان قیمت دلار و مسائلی از این قبیل، به‌نوعی «کلاهبرداری» در کشور و در حوزه واردات خودرو رخ داد؟

بله، باید بگویم به صورت قانونی کلاهبرداری شد! ماشین‌هایی که در آن زمان با قیمت قطعی فروخته می‌شد، با قراردادهای یک‌طرفه به فروش می‌رفتند. برای همین، شرکت‌های مادر، سودجویی‌های کلانی را در کارنامه خود ثبت کردند.

نام شرکت‌ها را می‌برید؟

خیر... ، اصلا. در چهره‌تان مشخص است که نام این شرکت‌ها را می‌دانید! نام‌بردن از آنها بار حقوقی دارد... .

بنده اگر قصد داشته باشم اسامی این شرکت‌ها و طرح کارنامه آنها را قید کنم ، کار را با یک یادداشت به فرجام می‌رسانم؛ اما اینکه امروز اینجا هستم، با نیت انعکاس نظرات شما چنین حضوری فراهم شده. ولی وقتی شما صحبت نکنید، دیگران نیز صحبت نکنند، دیگر چه فایده‌ای دارد؟

من می‌گویم ۵۰ درصد واردات خودروی ایران در دستان این شرکت‌ها بود؛ ۵۰ درصد واردات خودرو را یک خانواده تأمین می‌کرد! باید از آنها پرسید چگونه سودجویی می‌کردند. در تعزیرات پی پرونده‌های آنها را بگیرید. مردم عموما به اینها گلایه دارند. مصرف‌کننده حق دارد قبل از خرید خودرو، این خودرو را رؤیت کند. نه اینکه بعد از چهار ماه و بعد از دریافت پول، آدرس پارکینگ ماشین را به او بدهند! این صحیح نیست که از من به عنوان خریدار، پولی دریافت شود و قرارداد را یک‌طرفه تنظیم کنند. نوسانات دلار بر این مشکلات افزوده است. همین‌که دلار افزایش قیمت پیدا می‌کند، قیمت این ماشین‌های وارداتی نیز افزایش می‌یابد. ما معتقدیم که در بازار نباید دونرخی حکم‌فرما باشد. فساد از همین دونرخی خودرو آغاز می‌شود. فروش باید براساس نرخ مصوب شرکت باشد. هیچ معنایی ندارد در قرارداد لفظ «علی‌الحساب» قید شود. بازار ما با بازار سال ۹۰ و سال‌های دیگر بسیار متفاوت شده است؛ قبلا خودرویی خریداری می‌شد که بعد از چند ماه و با افزایش قیمت، آن را بفروشند و سود کنند؛ اما اکنون دیگر این‌گونه نیست. حتی با گذشت زمان، ارزش خودرو پایین می‌آید و ضرری را نیز عاید مالک خودرو می‌کند. خودرو امروز یک نیاز شده؛ اما عده‌ای به این مسئله توجه نمی‌کنند.

از فعالیت خانواده‌ای صحبت کردید که ۵۰ درصد واردات خودرو در دستان آنهاست. فعالیت آنها از چه زمانی شروع شد؟

دراین‌باره زیاد ننویسید... . بار حقوقی دارد.

مگر حق با شما نیست؟ چرا صحبت نمی‌کنید؟

بعد از مباحثه‌ای که در دفتر اتحادیه صورت گرفت، تصمیم بر ذکر نام اشخاص و شرکت‌ها گرفته می‌شود؛ اما در ادامه بر قیدنشدن این نام‌ها، خاطرات و مستندات یادشده تأکید شد. اسامی این افراد و شرکت‌ها و مستندات اعلام‌شده، نزد خبرنگار «شرق» محفوظ است.

با این اوصاف، تأیید می‌کنید شاهد حضور مافیای قدرتمند خودرو در کشور هستیم؟

بله، از منافذ خاصی استفاده می‌کنند.

شخصی به نام جمشید آرین با طرح همین مافیا که به او اجازه فعالیت و تولید انبوه خودروی الکتریک را نداده‌اند، بنا بر دلایلی از ایران خارج شد. از چندوچون این مسئله خبر دارید؟ از ادعای ایشان درباره طرح مافیای خودرو مطلع هستید؟

منظورتان همان شخصی است که خودروی ساخت خود را در سد منجیل رها کرد؟

بله، ایشان گفته‌اند مافیای خودرو به او اجازه فعالیت را در ایران نداد.

نه. از ایشان اطلاعی نداریم. ببینید سخن ما این است که شرکت‌های مادری که امروزه می‌خواهند به صورت انحصاری فعالیت کنند، در دوران گذشته و در دولت قبل، به صورت کامل، نهایتِ سودجویی را داشته‌اند. مردم از این شرکت‌ها ناراضی‌اند. با بهانه‌های مختلف از مردم پول می‌گرفتند؛ یکی از این بهانه‌ها، نوسانات دلار و بسته‌بودن الس‌وی بود. ولی در همان زمان، شرکت‌های کوچک در قبال تعهدات خود کوتاهی نکردند. ماشینی را که می‌فروختند، در همان زمان تعیین‌شده، تحویل خریدار می‌دادند. این شرکت‌های کوچک، قراردادهای یک‌طرفه نمی‌بستند. اگر خدماتی را ادامه نمی‌دادند، هزینه آن خدمات را هم از مردم نمی‌گرفتند؛ اما این شرکت‌های مادر، هم پول خدمات را گرفته‌اند و هم خودروهایشان را نسبت به قیمت بازار، با قیمت بالاتری به فروش رسانده‌اند؛ حتی نسبت به تعهدات خود در زمان مقرر عمل نکردند. تعداد اندکی از مردم که این بدقولی‌ها را قبول نکردند، شکایت کردند؛ اما همان تعداد اندک هم به شکایت‌هایشان رسیدگی نشد. اکنون همین شرکت‌ها می‌خواهند به صورت انحصاری وارد بازار شوند و واردات خودرو را در اختیار بگیرند.

این مافیا وابسته به دولت خاصی است؟ به‌عبارتی آیا با آمدن دولتی خاص، حضور آنها پررنگ‌تر می‌شود یا خیر؟

اینها همان‌طور که گفتم از منافذ خاصی وارد می‌شوند و به دولتی خاص ربط ندارند.

یعنی فرادولتی هستند؟

وقتی چنین ماهیتی دارند باید گفت «فراسازمان مللی» هم هستند! این به آن معناست که وقتی پول می‌دهید، در مقابل آن، کار می‌خواهید و کار هم علی‌الاصول انجام می‌شود.

مسئله جالب این است که حتی نایب‌رئیس انجمن واردکنندگان خودرو، در نامه‌ای به وزارت صنعت، خواهان تجدیدنظر درباره این دستورالعمل اخیر وزارت صنعت هستند.

بله، ما نیز درخواست داریم این دستورالعمل به‌جای اینکه به صورت انحصاری انجام شود، به صورت قانونی و از مسیر درست اعمال شود. از کارت‌های بازرگانی به صورت بهینه استفاده شود؛ درست همان‌طور که بانک مرکزی درباره صرافی‌ها همین کار را انجام داد. وزارت صنعت بهتر است نسبت به کسانی که پروانه کسب و ملک و املاکی دارند و سوابق بدهی مالیاتی نداشته‌اند، نگاه بهتری داشته باشد و به آنها نیز اجازه واردات خودرو را بدهد. اگر هم خلاف این را عمل کردند از فعالیت آنها ممانعت به عمل آید. انحصاری عمل‌کردن آن‌هم به این شیوه، اصلا مفید نیست.

در چند جای صحبتتان از سوابق مالیاتی این شرکت‌های مادر صحبت کردید. با وصف بدهی مالیاتی چگونه به فعالیت ادامه می‌دهند؟

شرکت‌های مادری که درحال‌حاضر مشغول فعالیت‌اند، همه دارای بدهی‌های سنگین مالیاتی هستند. تازمانی‌که بدهی دارند، نمی‌توانند فعالیت کنند. جالب است بدانید درحال‌حاضر این شرکت‌ها با نام شرکت‌های دیگر مشغول به فعالیت هستند. باید بپرسیم شرکت مادر چرا دست به واردات خودرو نمی‌زند؟ این شرکت‌ها خودرو را از بازار تهیه می‌کنند و به مردم تحویل می‌دهند؛ مثل تویوتا و آسان موتور. این شرکت‌ها از واردکننده معمولی خودروهایشان را تهیه می‌کنند.

آیا می‌توان گفت که این دستورالعمل جنجالی وزارت صنعت، به صورت تعمدی و با نیتی خاص تهیه شده که واردات خودرو این‌گونه انحصاری شود؟

بله.

یعنی در بافت وزارت صنعت این تصمیم به صورت تعمدی اخذ شده؟

ادامه در صفحه ۱۵

بورس

عرض‌اندام خودرویی‌ها در تالار شیشه‌ای

مهران کاویانی‌جوپاری
تحلیلگر بازار سرمایه

● تالار شیشه‌ای در روز سه‌شنبه با نوسان زیادی همراه بود و در پایان روز رشد بسیار کمی در شاخص را شاهد بود. شاخص در بورس با رشدی بیش از ۱۴ واحد همراه بود و ارزش معاملات در این بازار بیش از ۲۵۸ میلیارد تومان بوده است که بخش اصلی آن در سهام بوده است که نکته مثبتی برای بورس و به‌جریان‌افتادن نقدینگی است؛ گرچه باید حضور فروشنده‌ها در بازار را در نظر گرفت. ارزش معاملات در مقایسه با روزهای گذشته، مقدار مناسبی بود. وضعیت در فرابورس هم به شکلی مشابه پیگیری شد و شاخص تنها ۰.۲ رشد کرد. ارزش معاملات در این بازار حدود ۲۳۴ میلیارد تومان بوده است که سهم اصلی دراین‌بین مربوط به اوراق نوین تأمین مالی بوده است. با توجه به شیوه بازارگردانی مبتنی بر حراج که برخی از اوراق در بازار دارند و عرضه به کسر اوراق خزانه دولت، وضعیت نوسانی در این ابزار مالی را شاهد هستیم که درخورتوجه است.در گروه خودرویی شاهد رشد مناسبی بودیم که پس از کاهش قیمتی که شرکت‌های این گروه، به‌ویژه دو نماد خودرو و خساپا داشتند، باعث شد تا نماد شرکت‌های این گروه با رشد همراه شوند که دلیل آن را می‌توان در پی ازسرگیری گمانه‌زنی‌ها درباره روابط ایران - فرانسه و خطوط تولید و محصولات جدید برای این دو شرکت دانست. شرکت‌های خودرویی درحال‌حاضر یکی از صنایعی هستند که سفته‌بازان در آن فعالیت زیادی دارند و برای ورود به این سهام باید روند قیمتی آنها در کنار مباحث بنیادی که وضعیت مناسبی در آنها دیده نمی‌شود، بررسی شود. در بازارهای جهانی گروه فلزات اساسی دارای یک ثبات نسبی است که می‌تواند به سوددهی آتی شرکت‌های این گروه کمک کند. گروه فولادی اکثرا با رشد قیمتی همراه شدند یا قیمت پایانی آنها در صفر تابلو بوده است. گروه مربوط به روی با توجه به جهش قیمتی شدیدی که داشتند، با کاهش همراه شدند. پیش‌بینی‌ها درباره نرخ روی مثبت است و در صورت ثبات این روند می‌توان یک رشد قیمتی دیگر را در صنعت شاهد بود. سنگ‌آهنی‌ها با کاهش همراه شدند و در ساعات معاملاتی بازار نمادهای کگل و کچاد افت داشتند. روند قیمتی نفت در بازار جهانی بی‌ثبات است و قدرت پیش‌بینی نرخ‌های آتی را نمی‌دهد. این روند باعث می‌شود نوسانات در صنایع مربوط به پتروشیمی و پالایشی بازار سرمایه رخ دهد. گزارش مربوط به شرکت پتروشیمی زاگرس و گزارش بقیه شرکت‌های این حوزه می‌تواند درک بهتری از حرکت آتی شاخص ارائه دهد. نکته آخر و سیستماتیک بازار سرمایه را می‌توان بسته‌بودن دو نماد بانک‌های تجارت و صادرات دانست. اگر این دو بانک رفتار مشابه بانک ملت نشان دهند (نه کاهش بیشتری در قیمت، با توجه به گزارش‌های این دو بانک)، شاخص ریزش بیشتری را تجربه می‌کنند.

عنوان شاخص	مقدار	تغییر
کل	۷۷۹۷۵.۴	۱۴.۰۳
شاخص قیمت	۲۷۲۸۶.۸	۴.۹۱
شاخص کل (هم‌وزن)	۱۵۷۳۹.۶	-۳۰.۱۰
شاخص قیمت (هم‌وزن)	۱۲۴۸۴.۱	-۲۳.۹۰
آزاد شناور	۸۵۵۵۴.۶	۹۸.۸۷
۵۰ شرکت بزرگ	۳۰۶۸.۱	۴.۳۰

ارز	قیمت(تومان)	تغییر
دلار آمریکا	۳۸۲۱	-
یورو	۴۱۷۴	-۲
پوند	۴۸۴۴	-۱۸
درهم	۱۰۳۶	-۴۱

طلاو سکه	قیمت	تغییر
طرح قدیم	۱،۱۴۶،۰۰۰	+۳۰۰۰
طرح جدید	۱،۱۹۰،۰۰۰	+۱۹۸۰۰
نیم	۶۱۳،۰۰۰	+۳۰۰۰
ربع	۳۲۹،۰۰۰	+۳۰۰۰
گرمی	۲۱۰،۰۰۰	+۴۰۰۰
گرم ۱۸ عیار	۱۱۳،۹۳۲	+۸۷۷
اونس (دلار)	۱۲۱۴.۸	+۱۵.۶

نوبت اول

آگهی مزایده

شرکت تولید فیبر ایران (سهام عام)در نظر دارد بخشی از ماشین آلات و قطعات مستعمل خطوط تولید خود را از طریق مزایده عمومی به فروش برساند. متقاضیان می‌توانند به مدت یک هفته از تاریخ درج آگهی جهت دریافت اوراق و جزئیات مزایده و بازدید از ماشین آلات و قطعات از ساعت ۸ الی ۱۴ به محل کارخانه واقع در کیلومتر ۲۵ جاده رشت- بندرانزلی منطقه آزاد انزلی کارخانه تولید فیبر ایران مراجعه و قیمت پیشنهادی خود را تا پایان وقت اداری روز دوشنبه مورخ ۹۵/۱۱/۱۸ تحویل دفتر مرکزی این شرکت به آدرس تهران خیابان کریم خان زند خیابان شهید عضدی (آبان جنوبی) پ۴۰ ساختمان ۸۰ طبقه دوم واحد ۲۰۳ کدپستی ۱۵۹۸۷۱۷۸۳۳ نمایند.

شرکت در قبول یا رد، هریک و یا کل پیشنهادها مختار است.

تلفن تماس: ۳-۸۸۷۳۳۰۹۰

شرکت تولید فیبر ایران(سهامی عام)