گذر

آفرود؛ فرصتی برای ارائه توانمندی‌های داخلی

● مدیرعامل شرکت نمایشگاهی خورشید و برگزارکننده نمایشگاه آفرود، کمپینگ، اتوکمپینگ، ماجراجویی و صنایع وابسته گفت: ایران در حوزه طبیعت‌گردی از توانمندی‌های زیادی برخوردار بوده است، اما این توانمندی‌ها تاکنون قابل ارائه نبوده‌اند؛ بنابراین در همین راستا تصمیم گرفته‌ایم رویدادی تازه برگزار کنیم که علاقه‌مندان را جذب و کالاها را عرضه کنیم و تولیدکنندگان نیز ویترینی برای معرفی خود داشته باشند. علیرضا پیله‌ور در گفت‌وگو با خبرنگاران در محل برج میلاد عنوان کرد: حوزه طبیعت‌گردی و سفرهای ماجراجویانه، حوزه‌ای بکر با توان اشتغال‌زایی و کارآفرینی است. توجه به این حوزه بسیار کمتر از صنایع دیگر بوده و اقدامی در راستای تجاری‌سازی آن انجام نشده بود و به دلیل اینکه رشدی زیرپوستی را تجربه کرده و هیچ نهاد و تشکلی از آن حمایت نکرده، ویترینی برای ارائه محصولات و توانمندی‌های خود نداشته است.وی ادامه داد: با توجه به سوابق طبیعت‌گردی خود، تصمیم گرفتیم اولین دوره برگزاری این نمایشگاه را سال گذشته برنامه‌ریزی و اجرا کنیم که از سوی بازدیدکنندگان، مشارکت‌کنندگان و شرکت‌هایی که در این حوزه فعالیت اقتصادی دارند، بسیار محل استقبال قرار گرفت.مدیرعامل شرکت نمایشگاهی خورشید و برگزارکننده نمایشگاه آفرود، کمپینگ، اتوکمپینگ، ماجراجویی و صنایع وابسته تصریح کرد: سال گذشته اولین دوره برگزاری این نمایشگاه در تاریخ ۲۳ تا ۲۷ مهر با مجوز معاونت میراث فرهنگی وقت اجرا شد و امسال نیز این رویداد با مجوز سازمان توسعه تجارت دومین دوره آن در حال برگزاری است. برخی شرکت‌ها تولیدکننده و برخی‌ها نیز واردکننده هستند و در سه حوزه تفریحات زمینی، تفریحات آبی و تفریحات هوایی محصولات خود را به نمایش گذاشته‌اند.

اینستکس دیگری در راه است؟

● پس از ماه‌ها مذاکره، توافقی برای ایجاد یک سازوکار مالی جهت تسویه بدهی‌های ناشی از صادرات گاز و برق ایران به عراق حاصل شد که تجارت ایران را تحت نظارت آمریکا قرار می‌دهد. به گزارش مهر، پس از ماه‌ها مذاکره میان مقامات ایرانی و عراقی، توافقی برای ایجاد سازوکار مالی در راستای تسویه بدهی‌های ناشی از صادرات گاز و برق ایران به عراق حاصل شد، اما این سازوکار با ایجاد محدودیت در روابط مالی ایران و عراق، تجارت ایران را تحت نظارت آمریکا قرار می‌دهد. کشور عراق یکی از مهم‌ترین شرکای تجاری ایران است و مقصد صادراتی بزرگ ایران در زمینه انرژی (برق و گاز) و خدمات فنی مهندسی به شمار می‌رود. بااین‌حال به دلیل مشکلات ناشی از تحریم‌های آمریکا، بانک‌های عراقی از همکاری با طرف‌های ایرانی سر باز می‌زنند و همین امر سبب شده است بخش زیادی از مطالبات ارزی ایران از عراق قابل وصول نباشد. برای حل این مشکل، مذاکراتی در چند ماه گذشته میان طرف‌های ایرانی و عراقی و آمریکایی انجام شد که نتیجه آن ایجاد سازوکاری مالی میان ایران و عراق بود. در اینجا سؤال مهم این است که آیا این مکانیسم مالی می‌تواند مبادلات ارزی میان ایران و عراق را تسهیل کرده و در شرایط تحریمی، راه تنفسی برای اقتصاد ایران باشد؟به گفته یکی از مقامات ارشد دولت عراق، نحوه فعالیت این سازوکار مالی به این صورت است که دولت عراق به میزان بدهی‌های ناشی از واردات گاز و برق از ایران، در بانک تجارت عراق (TBI) حساب دیناری باز می‌کند و ایران بدون آنکه اجازه برداشت پول از این حساب را داشته باشد، تنها می‌تواند از این حساب برای خرید کالاهای غیرتحریمی آمریکا از خارج از عراق استفاده کند.در نگاه نخست شاید چنین به نظر برسد که ایجاد چنین سازوکاری مالی، موفقیتی در زمینه دیپلماسی اقتصادی برای کشور است، اما تحلیل دقیق‌تر نشان می‌دهد این موضوع در بلندمدت می‌تواند آثار زیان‌باری در روابط اقتصادی ایران و عراق بر جای بگذارد.

معافیت مالیات بر ارزش افزوده مناطق آزاد باید لغو شود

● یک کارشناس اقتصادی گفت: زیرساخت مالیات بر ارزش افزوده پایانه‌های فروشگاهی است و تا زمان اجرای آن نمی‌توان امیدی به بهبود اجرای مالیات بر ارزش افزوده داشت.وحید عزیزی در گفت‌وگو با مهر درباره لایحه اصلاح مالیات بر ارزش افزوده اظهار کرد: مهم‌ترین نکته درباره مالیات بر ارزش افزوده، این است که این مالیات در ۱۱ سال گذشته بدون ایجاد زیرساخت و به صورت آزمایشی اجرا شد؛ متأسفانه هر سال هم دولت نیاز داشت که درآمد این بخش افزایش یابد که همین مسئله موجب شد قانون مالیات بر ارزش افزوده به صورت نامناسب و ضربه‌زننده به تولید اجرا شود. این کارشناس اقتصادی افزود: درحال‌حاضر عمده بار مالیات بر ارزش افزوده به‌جای اینکه روی دوش مصرف‌کننده باشد، روی دوش تولیدکننده است؛ اثر منفی بسیار زیادی هم روی تولید دارد؛ زیرا مالیاتی است که از کل فروش گرفته می‌شود.

«شرق» خروج دلار از ایران از طریق سهام‌داران صوری برخی خطوط کشتی‌رانی را بررسی می‌کند

مافیای اماراتی، هندی و پاکستانی در ایران

عکس: سهند تاکی، شرق

شکوفه حبیب‌زاده: چیزی فراتر از ۸۰ درصد تجارت ایران از طریق دریا انجام می‌شود و اگر فسادی در این بخش رخ دهد، مستقیما در اقتصاد کشور و سفره مردم اثرگذار خواهد بود اما جالب آنجاست که کمتر بر آنچه در این بخش رخ می‌دهد، تمرکز می‌شود. با مدارکی که اخیرا در اختیار «شرق» قرار گرفته، موضوعی به میان کشیده شد که نشان از وجود منافع عده‌ای در ایجاد انحصار و برنامه‌ریزی برای ایجاد مافیا به‌منظور آینده پس از تحریم‌ها دارد. با بررسی مدارک موجود و صحبت‌هایی که از طریق منابع آگاه در اختیار «شرق» قرار گرفت، پای صحبت تمام ذی‌نفعان نشستیم تا پاسخ‌گوی اتهامات وارده از سوی برخی فعالان عرصه کشتی‌رانی باشند.

اما ماجرا چیست؟

خطوط کشتی‌رانی اماراتی، هندی و پاکستانی بر سر سفره تحریم‌ها

به گفته برخی منابع مطلع، تحریم‌های دوره قبل، سبب شد تا خطوط بزرگ کشتی‌رانی کشور را ترک کنند و خطوط کوچک که عمدتا از کشورهای هند، پاکستان و امارات متحده عربی بودند، از فرصت تحریم ایران، سودهای کلانی را به جیب بزنند. درحال‌حاضر این خطوط کوچک دوباره به کشور برگشته‌اند و تعداد آنها نیز افزایش یافته و در حال بزرگ‌شدن هستند. نفوذ این خطوط کشتی‌رانی به کشور، پیش‌تر نیز از سوی برخی فعالان این حوزه گوشزد شده بود اما اکنون به سبب آنکه یکی از نهادهای مرتبط با این حوزه سعی در گسترش مونوپلی خود در صنعت دریایی دارد، فساد در این صنعت، روزبه‌روز گسترده‌تر می‌شود.

اقدام عجیب یک انجمن تخصصی

این منبع آگاه با ذکر نمونه‌ای از این فساد با بیان اینکه انجمن کشتی‌رانی عملا حیاط خلوتی برای خود درست کرده، می‌گوید: «انجمن کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران در اقدامی عجیب، اقدام به تدوین آیین‌نامه انضباطی برای خود کرده است که طبق آن، افراد تازه‌واردی که می‌خواهند وارد این انجمن شوند، باید تعهد دهند که در صورت رفع تحریم‌ها، اگر خطوط کشتی‌رانی خواستند با آنها همکاری کنند، باید اول از نماینده قبلی تأیید دریافت کنند و بعد با خطوط کشتی‌رانی جدید وارد گفت‌وگو شوید. جالب است گفته شده برای تمامی اعضا الزامی است که این تعهدنامه را امضا کنند. این اقدام آنها به این معناست که اعضای هیئت‌مدیره انجمن کشتی‌رانی از حالا نگران خطوط آینده‌شان هستند که اگر خطوط کشتی‌رانی بعد از تحریم‌ها دوباره قصد بازگشت داشت، نتوانند نماینده دیگری را انتخاب کنند تا دوباره خود آنها انحصار را در دست بگیرند».

این گفته این منبع آگاه البته از سوی رئیس انجمن کشتی‌رانی ایران به نوعی دیگر، روایت می‌شود. امید ملک در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید: «کاری که می‌کنیم، طبق آیین‌نامه‌ای که وضع شده درست است. مثالی می‌زنم؛ من با کسی کار می‌کنم، من و طرف مقابلم حقوقی داریم. اگر شما بخواهید با طرف من کار کنید، ممکن است او حقوق من را ضایع کند یا پرداخت نکند. بنابراین طرف من اگر از کارکردن با من ناراضی است، ابتدا باید حقوق من را تسویه کرده و بعد با دیگری کار کند. این اخلاق حرفه‌ای است و در همه‌جای دنیا متداول است؛ وگرنه کلاهبرداری شیوع پیدا می‌کند. در واقع تا قرارداد نماینده قبلی خطوط کشتی‌رانی با خط مربوطه فسخ نشود، معتبر است و شرکت جدید برای انعقاد قرارداد جدید باید با نماینده قبلی مذاکره کند».

به او می‌گویم تحریم‌ها، قاعدتا موجب فسخ این قراردادها شده، بااین‌حال او ادعای دیگری دارد: «قرارداد تا فسخ نشود، معتبر است. در تحریم‌ها قرارداد فسخ نمی‌شود. شرکت کشتی‌رانی، عملیات حملش را به بنادر ما فعلا تعلیق کرده است اما در همان لحظه که شرکت کشتی‌رانی اعلام می‌کند به دلیل تحریم‌ها من از این تاریخ به سمت بنادر ایران یا از ایران به خارج بار پذیرش نمی‌کنم، در همان لحظه تاریخی، کلی کانتینر در بنادر ایران و در دست مشتریان دارد».می‌پرسم «پس موافقید که اگر قرارداد فسخ شده باشد، هر شرکتی آزاد است با خط کشتی‌رانی قرارداد منعقد کند و نیازی به هماهنگی با انجمن نیست؟» و او پاسخ می‌دهد: «مارکت آزاد است و هرکس با هرکس بخواهد می‌تواند کار کند و کسی نمی‌تواند مدعی شود اما در بحث نمایندگی همیشه طرفین از هم بده‌بستان دارند و طلبکار یا بدهکار به هم هستند. اینکه حالا این اتفاق بارها در مارکت ایران افتاده و تازه نیست. دوستان می‌خواهند در ذهنشان چیزهایی ببافند، اشکالی هم ندارد. این قانون برای صیانت از حقوق اعضای صنفی است».

رأیی فراتر از حکم قضائی!

منبع آگاه در ادامه صحبت‌هایش درباره آیین‌نامه مدنظر می‌گوید: «در همین آیین‌نامه انضباطی، مطلبی درباره داوری آمده است. یک سازمان مردم‌نهاد نمی‌تواند داوری کند؛ بلکه فقط می‌تواند نظرش را اعلام کند؛ اما در این آیین‌نامه آمده کمیته داوری همان اعضای هیئت‌مدیره هستند و به‌این‌ترتیب همه کسانی را که با آنها در بازار رقابت می‌کنند، عملا محکوم می‌کنند. آنها نظرشان را به کمیسیون ماده ۲۰ می‌فرستند. مسئله اینجاست که کمیسیون ماده ۲۰ بررسی فنی هم نمی‌کند و همان مطالبی را که انجمن نوشته، روی سربرگ خودشان، کپی کرده و رأی خودشان را اعلام می‌کنند. به‌همین‌خاطر هم اگر فردی که رقیب عضو هیئت‌مدیره کشتی‌رانی است، به کمیسیون ماده ۲۰ برای حل اختلاف برود، قطعا شکست خواهد خورد. حتی دراین‌باره نمونه‌هایی هم وجود دارد و شکایت‌هایی که به اعضای هیئت‌مدیره انجمن کشتی‌رانی وارد شده، به نفع خودشان تمام شده است. جالب است که کمیته حل اختلاف انجمن کشتی‌رانی در همین آیین‌نامه اعلام کرده به رأیی که در کمیته حل اختلاف داده می‌شود، باید تمکین شود و غیرقابل تجدیدنظر است؛ یعنی از حکم قضائی بالاتر است! اقدامی که فقط در دادگاه‌های ویژه مبارزه با مفاسد اقتصادی رخ داده!».

این سخن او را هم با رئیس انجمن کشتی‌رانی در میان می‌گذارم. ملک می‌گوید: «اعضای کمیته داوری بزرگان صنف هستند؛ کسانی که باید مشهور باشند، نه به خلاف؛ بلکه به کار صواب مشهور باشند و صنف هم قبول‌شان داشته باشد که دعوت می‌شوند. اکنون کمیته داوری‌مان بیش از ۱۴، ۱۵ عضو دارد که در نشست‌های مختلف سه تا پنج نفرشان دعوت می‌شوند. هیئت‌مدیره هفت‌نفره است؛ بنابراین این فراتر از هیئت‌مدیره است و هرکس که صنف از او شناخت داشته باشد و انسان‌های صحیح‌العملی باشند، حتما به کمیته دعوت می‌شوند».

ناظر انجمن کشتی‌رانی کجاست؟

این منبع آگاه در گفت‌وگو با «شرق» با بیان اینکه در هر صنفی وقتی قدرت تام باشد و نظارت نباشد، فساد به وجود می‌آید، می‌گوید: «ناظر در کمیسیون ماده ۲۰، وزارت کشور است. وزارت کشور به‌عنوان ناظر در انتخابات شرکت می‌کند. تمام اعضای هیئت‌مدیره وقتی رأی آوردند، رزومه‌شان در وزارت کشور بررسی می‌شود و وقتی تأیید شد، عضو هیئت‌مدیره می‌شوند؛ اما نقد اصلی آن است که انجمن کشتی‌رانی زیر نظر وزارت کشور است؛ اما گویا نظارتی روی عملکرد آن انجام نمی‌گیرد».

این گفته او در حالی مطرح می‌شود که شائبه‌هایی از وجود همین انجمن با همین نام ذیل اتاق بازرگانی ایران به وجود آمده بود. در پیگیری‌های «شرق» در گفت‌وگو با کارشناسان مشخص شد که چنین انجمنی با همین نام وجود دارد؛ اما سخن‌ها درباره آن با یکدیگر متفاوت است. مسعود دانشمند، رئیس فدراسیون حمل‌ونقل ایران، در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید: «انجمن کشتی‌رانی در وزارت کشور به ثبت رسیده است؛ به همین نام در اتاق بازرگانی ایران نیز به ثبت رسیده که به نظر می‌رسد اقدام نادرستی است و تضاد منافع ایجاد می‌کند. این دو نهاد باید بدانند که این نام مشترک مشکلاتی را ایجاد خواهد کرد و باید به آن رسیدگی کنند».

این گفته مورد تأیید رئیس انجمن کشتی‌رانی نیست. ملک می‌گوید: «همان انجمنی که مجوز اولیه‌اش را از وزارت کشور گرفته، در دهه ۹۰ بنا به قانون توسعه مستمر فضای کسب‌وکار که گفته بود تشکل‌ها باید زیر نظر اتاق‌های بازرگانی باشند، در اتاق بازرگانی هم ثبت شده است. درواقع همان انجمن است و هنوز هم نظارت وزارت کشور را دارد. کلمه «ایران» دو یا سه سال است اضافه شده. این انجمن به‌عنوان تشکل سراسری از طرف حاکمیت شناسایی شده است».

تخلف دلاری به نفع خطوط کشتی‌رانی اماراتی-هندی-پاکستانی

یک منبع آگاه دیگر در گفت‌وگو با «شرق» درباره آیین‌نامه می‌گوید: «در این آیین‌نامه گفته شده اعضا موظف‌اند از تعرفه انجمن پیروی کنند. در یکی از اختلافات اخیر، رأی بدون درنظرگرفتن قانون، به نفع عضو هیئت‌مدیره کشتی‌رانی صادر شده و کسی که متهم شده، باید مابه‌التفاوت حق توقف را به جای اینکه به ریال بپردازد، به دلار بدهد! درحالی‌که طبق قوانین جمهوری اسلامی ایران، چون قوانین داخلی ایران به قوانین بین‌المللی ارجح است، به خاطر شرایط فعلی و به خاطر جلوگیری از خروج ارز (چون درحال‌حاضر به ارز احتیاج داریم) تمام پاره‌خطوطی که وجود دارند، موظف هستند حق توقف را به ریال بپردازند و انجمن کشتی‌رانی نیز باید از آن تبعیت کند. این کار را می‌کنند؛ چون منافع شخصی‌شان است و جیب مالکان هندی و پاکستانی و اماراتی را پر می‌کند. هرچه حق توقف بزرگ باشد، درصدی از مالکان هندی و پاکستانی و اماراتی خطوط کشتی‌رانی، کمیسیون می‌گیرند. هرچه مبلغ بزرگ‌تر باشد، درصد هم بیشتر است و این پول از سفره مردم گرفته می‌شود. چون از مردم گرفته می‌شود، ریال به دلار تبدیل می‌شود و درصد خودشان را برداشته و حواله می‌کنند. کمیسیون ماده ۲۰ از این طرح حمایت می‌کند که تعجب‌آور است».

افشای اجباری اطلاعات تجاری

او به نکته قابل تأملی اشاره کرده و می‌گوید: «وقتی یک ترمینال دست شرکتی باشد که خودش نماینده چند خط کشتی‌رانی است، خط‌های دیگر نمی‌توانند به آن ترمینال بیایند چون تمام اطلاعاتشان در اختیار رقیبشان قرار می‌گیرد و این یعنی مونوپولی. آنها از همین الان در حال برنامه‌ریزی برای فردای روز رفع تحریم‌ها هستند. کالا و ترمینال دست این آقایان است. این اقدام منجر به مافیا می‌شود. از حالا به فکر مونوپولی خود هستند، چون کسی نظارت نمی‌کند».

او در اینجا به اتاق بازرگانی نقد وارد می‌کند و می‌گوید: «سؤال بزرگ این است که اتاق بازرگانی تا به حال چه کرده؟ اتاق بازرگانی دپارتمان حمل‌ونقل دارد. حافظ منافع اعضایش است یا کسان دیگر؟ این پول از تجار گرفته می‌شود چرا تا به حال صدایش درنیامده است؟»

این منبع آگاه با بیان اینکه انجمن حمل‌ونقل ایران بر سر انجمن کشتی‌رانی حکومت می‌کند، می‌گوید: «در انجمن کشتی‌رانی مطرح کردیم که برای رهایی از این آشفتگی در دریافت حق توقف، بهتر است حق توقف را افزایش دهیم، اما حداقل از این نابسامانی جلوگیری کنیم، نپذیرفتند. عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتی‌رانی، عضو هیئت‌مدیره حمل‌ونقل ایرانی هم هست. در جلسه اعتراف می‌کند که رئیس انجمن حمل‌ونقل ایران گفت به‌هیچ‌وجه اجازه نمی‌دهم تعرفه اضافه شود. این چه استقلالی است؟»

او ادامه می‌دهد: «برخی اعضا برای ثبت شرکت‌های خود یا عضویت در گروه کانتینری به انجمن کشتی‌رانی نامه نوشته‌اند و در جواب به آنها گفته شده باید اعلام کنند که عملیات آنها کجاست و گردش کانتینر به تفکیک خالی و پر کجاها فرستاده شده است؟ یعنی اطلاعات را به رقیب بدهد. گفتم کار شما غیرقانونی است اگر می‌خواهید مطمئن شوید چنین خطی وجود دارد، می‌توانید از سازمان بنادر یا گمرک استعلام کنید. وقتی با انتقاد مواجه شدند سریعا هیئت مدیره انجمن کشتی‌رانی جلسه‌ای گذاشتند و شش نفر امضا کردند که از این به بعد هر کسی می‌خواهد به گروه کانتینری بیاید باید خوداظهاری کند! آیا خودشان این کار را می‌کنند؟ آیا اعضای هیئت‌مدیره حاضرند اطلاعاتشان را به ما بدهند؟».

او به خروج ارز از سوی برخی سهام‌داران کاغذی خطوط اماراتی، هندی و پاکستانی اشاره کرده و می‌گوید: «چرا سازمان بنادر از اعضایی که به‌صورت صوری عضو مدیرعامل یا سهام‌دار شرکت هستند سؤال نمی‌کند که سهام‌دار واقعی هستید یا نه؟ اگر گفتند هستیم بگوید بنویسید که سهام‌داریم. بعد خروج ارز را رصد کند که چطور پول حواله کرده‌اند و متوجه می‌شود راست می‌گویند یا نه. درحال‌حاضر اگر خروج ارز از حدی بالاتر باشد، می‌گویند فساد رخ داده، اما چرا کسی در این زمینه ورود نمی‌کند. حتی در دوره گذشته از سوی این شرکت‌های صوری وابسته به خطوط کشتی‌رانی اماراتی، به‌صورت هفته‌ای ۲۰میلیون دلار از کشور خارج شده است. به‌راحتی می‌توانند این شرکت‌ها را پلمپ کنند تا ارز از کشور به این شکل و در این حجم خارج نشود، اما چرا این کار را نمی‌کنند؟ چرا از سازمان بنادر سؤال نمی‌کنند مالک اصلی چه کسی است؟ قانون داریم شرکت خارجی می‌تواند در ایران سرمایه‌گذاری کند، اما این شرکت‌ها عملا پول را از کشور خارج می‌کنند. ریال را به دلار تبدیل کرده و خارج می‌کنند. این وظیفه سازمان بنادر و دریانوردی است که پیگیری کند چرا این پول‌ها خارج می‌شود. تا چه زمانی این شرکت‌ها می‌خواهند بمانند؟» تلاش کردیم در این زمینه با سازمان بنادر و دریانوردی گفت‌وگو داشته باشیم، اما این تلاش به گفت‌وگو منتهی نشد. بر همین اساس «شرق» حاضر است پاسخ سازمان بنادر و دریانوردی ایران را به این نقد اساسی، در روزهای آتی چاپ کند.

این منبع آگاه با بیان اینکه با شرایط کنونی، حمل‌ونقل دریایی ایران در آینده مافیایی خواهد شد، ادامه می‌دهد: «اکنون کسی فکر این قضیه نیست. ۸۰ درصد حمل‌ونقل ایران دریایی است و تمام بیزینس‌ها با این حمل‌ونقل عجین هستند، اما کسی به فکر هرج‌ومرج در این بخش نیست».

این گفته‌ها در ادامه صحبت با رئیس انجمن کشتی‌رانی ایران با حالت دفاع مواجه شد. ملک در این گفت‌وگو می‌گوید: «انجمن کشتی‌رانی با آینده‌نگری و به موقع تا انتهای فروردین ۹۷ نامه نوشت و به مقامات حاکمیتی از جمله شورای عالی ترابری کشور، اتاق بازرگانی و انجمن سراسری حمل‌ونقل بین‌المللی اعلام کرد با توجه به تحریم‌هایی که در راه است بهتر است صرفه هزینه دیرکرد را متعادل کنیم و با توجه به اینکه قیمت ارز تغییر کرده بود، کمی آن را بالا ببریم و از تشتت بازار جلوگیری کنیم. هم انجمن سراسری در این زمینه نامه نوشت و هم اتاق بازرگانی به مرجع حاکمیتی یعنی وزارت راه منعکس کرد. یک عده دلواپس که از همان انجمن حمل‌ونقل سراسری بودند و با مقامات روابط ویژه‌ای داشتند جنجال کردند که ما مخالف هستیم. متأسفانه آنها با ارتباطاتی که داشتند توانستند موجب شوند هم سازمان بنادر با این نظر مخالفت کند و هم آقای تقی‌زاده که معاون حمل‌ونقل وقت وزارت راه بود آن را یک ماه تعلیق کند؛ در واقع در ابتدا آن را ابلاغ کرد که از فلان تاریخ اجرائی است و بعد گفت یک ماه تعلیق شود. اما بعد از یک ماه هم ایشان حرفی نزد و بنابراین به تعلیق دائمی رفت؛ وقتی قانون نباشد هر کسی هر چه را می‌خواهد پیگیری می‌کند».

می‌پرسم دریافت دلار برای حق توقف را تأیید می‌کنید؟ او پاسخ می‌دهد: «بله انجمن کشتی‌رانی به‌شدت مخالف است». به او می‌گویم برخی از اعضای انجمن کشتی‌رانی متهم شده‌اند که در دریافت تعرفه به دلار دست دارند و با همکاری خطوط هندی-پاکستانی و اماراتی، کمیسیون‌های بالایی دریافت می‌کنند. ملک در پاسخ خود، حضور این افراد در انجمن کشتی‌رانی را رد نمی‌کند و پاسخ می‌دهد: «اگر یک یا دو نفر در هیئت‌مدیره منافع خودشان را پیگیری می‌کنند، پس در نامه‌ای که قبلا به وزارت راه زده آن یکی، دو نفر کجا بودند؟ وقتی از هیئت‌مدیره صحبت می‌کنیم، ممکن است اقلیت یا اکثریت داشته باشد؛ اما آنچه تصویب می‌شود، نظر انجمن است. نظر بنده که نظر انجمن نیست. کسی که می‌گوید عده‌ای در انجمن کشتی‌رانی هستند که تعرفه بالا و دلاری به نفعشان است، قبل از این ماجرا انجمن کشتی‌رانی در سربرگ خود تعرفه ریالی خیلی پایین‌تر از حال حاضر را مصوب کرده و به اتاق بازرگانی اعلام کرده بود؛ اگر آن یکی، دو نفر می‌توانستند اثر بگذارند که در نامه باید اثرگذار می‌شدند».

از رئیس انجمن کشتی‌رانی ایران درباره سهامداران کاغذی خطوط کشتی‌رانی هندی - پاکستانی و اماراتی می‌پرسم. او می‌گوید: «شرکت‌ها بر اساس قانون تجارت اداره می‌شوند. اینکه فرض کنید سهامدار اصلی من هستم، ولی روی کاغذ شما را نوشته‌ام، قانون نمی‌تواند کاری بکند. هرچه در مجامع تصویب شود، در ثبت شرکت‌ها ثبت می‌شود. اینکه دوستان علم لدنی یا اخبار دیگری دارند، نمی‌دانم؛ ما هم با این مشکل مواجه هستیم. این مشکل از طرف شرکت‌های اماراتی اتفاق افتاد و مربوط به سال‌های ۸۱-۸۲ است و انجمن کشتی‌رانی به سازمان بنادر هشدار داد آنها از مارکت ایران درآمد تحصیل می‌کنند، اما این پول‌ها در ایران نمی‌ماند؛ نه در حوزه بنادر نه دریا. این ربطی به انجمن کشتی‌رانی ندارد. از دولت دوم آقای خاتمی به بعد، این اتفاق می‌افتد و الان هم ساری و جاری است». می‌پرسم چرا برخورد نمی‌شود؟ او می‌گوید: «باید از مسئولین بپرسید».

اتاق بازرگانی منافع چه کسانی را تأمین می‌کند؟

مسعود دانشمند، رئیس فدراسیون حمل‌ونقل ایران، در گفت‌وگویی که با «شرق» داشت، مسائل دیگری را نیز طرح می‌کند. دانشمند می‌گوید: «مصوبه‌ای در شورای عالی ترابری کشور در سال ۸۵ یا ۸۶ داشتیم مبنی بر آنکه هر سال مهرماه، انجمن کشتی‌رانی و انجمن حمل‌ونقل ایران حق توقف را برای یک سال تعیین کنند و به کمیسیون فرعی شورای ترابری برده و برای اجرا ابلاغ کنند. مدت‌هاست که اجرائی نمی‌شود و به همین دلیل هم هر کس هر نرخی که می‌خواهد از مشتری دریافت می‌کند. اتاق با انجمن در وهله اول در دو سوی منافع هستند. اتاق باید حافظ منابع تجار باشد، به همین دلیل هم باید به دنبال اجرائی‌شدن مصوبه شورای عالی ترابری کشور در زمینه حق توقف باشیم، اما شاهد چنین اتفاقی نیستیم».او در پاسخ به این نقد که آیا این درست است از اعضا بخواهند تا خوداظهاری کنند نیز می‌گوید: «انجمن کشتی‌رانی نمایندگان کشتی‌ها هستند؛ بنابراین انجمن کشتی نباید دخل‌وتصرفی در کار آن بکند. فرد باید در کشور نماینده‌ای داشته باشد که این کار را در کشور ایجاد کند. این انجمن نباید در امور دیگر دخالت کند. این اقدام با اساسنامه این شرکت مغایر است».از دانشمند درباره سهام‌داران صوری هم می‌پرسم؛ او پاسخ می‌دهد: «سازمان بنادر مسئول صحت افعال و رفتار دریایی کشور است و این سازمان باید از طرف حاکمیت نظارت بر این شرکت‌ها را بر عهده داشته باشد».مجیدرضا حریری، فعال اقتصادی و عضو اتاق بازرگانی ایران، در گفت‌وگو با «شرق» نیز از حمایت‌نکردن اتاق بازرگانی از تجار در برابر حق‌توقف‌های دلاری گله می‌کند و می‌گوید: «گاهی اتاق بازرگانی در مواردی هیچ عکس‌العملی ندارد یا دیر واکنش نشان می‌دهد. در دوره قبل تحریم نیز چنین شده بود. زمانی که رقابت وجود ندارد و حمل‌ونقل دریایی هم تحریم است و شرکت‌های خارجی به کشور نمی‌آیند، چنین اتفاقی رخ می‌دهد. نمی‌خواهم بگویم طبیعی است، اما واقعی است. بنگاه‌ها باید کسری درآمدهایی را که بر اساس تحریم اعمال می‌شود، کنترل کنند. با افزایش حق توقف، آن‌هم در قالب دریافت ارزی، هزینه‌های تجارت فرامرزی افزایش می‌یابد و به تبع آن، هزینه‌های سربار تجارت بالا می‌رود و در نهایت ضرر آن به مصرف‌کننده می‌رسد؛ زیرا در قیمت تمام‌شده محاسبه می‌شود».

خبر

عرضه اولیه ۲۰ میلیون اسناد خزانه اسلامی

● اوراق اسناد خزانه اسلامی با سررسید انتهای تیر ۱۳۹۹ فردا عرضه اولیه می‌شود. تمام افراد حقیقی یا حقوقی می‌توانند با دراختیارداشتن کد معاملاتی فعال برای خرید این اسناد اقدام کنند.به گزارش ایسنا، امروز اوراق اسناد خزانه اسلامی با سررسید ۳۰ تیر سال ۱۳۹۹ در نماد «اخزا ۸۰۲۱» برای اولین‌بار در بازار ابزارهای نوین مالی گشایش می‌یابد.قیمت پایانی این اوراق میانگین موزون معاملات روزانه اوراق در روز گشایش خواهد بود. این اوراق با نام و قابل معامله در فرابورس است.ارزش اسمی هر ورقه از این اوراق، صد هزار تومان و تعداد کل آن ۲۰ میلیون است. همچنین ناشر این اوراق وزارت امور اقتصاد و دارایی به نمایندگی از دولت جمهوری اسلامی ایران است.حداقل حجم هر سفارش، یک ورق است و تمام افراد حقیقی یا حقوقی می‌توانند با دراختیارداشتن کد معاملاتی فعال، برای خرید اسناد خزانه اسلامی اقدام کنند.گفتنی است اسناد خزانه اسلامی، اوراق بهادار با نامی است که دولت به‌منظور تسویه بدهی‌های خود بابت طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای با قیمت اسمی و سررسید معین به طلبکاران غیردولتی واگذار می‌کند.اسناد خزانه مرسوم در دنیا از سوی دولت به رقمی کمتر از قیمت اسمی به خریداران فروخته شده و از منابع مالی حاصل از فروش، بدهی‌های دولت پرداخت می‌شود؛ اما به دلیل اشکالاتی که کمیته فقهی سازمان بورس بر این روش وارد می‌دانست، دولت جمهوری اسلامی ایران این اوراق را صادر و به شکل مستقیم به طلبکاران غیردولتی واگذار می‌کند. دارنده اوراق در صورت نیاز به وجه نقد، این اوراق را در بازار ابزارهای نوین مالی فرابورس ایران به فروش می‌رساند.

نخستین همایش ملی روز جهانی پنبه، در کاشمر برگزار می‌شود

● همسو با اولین اجلاس بین‌المللی پنبه، در ایران نیز که عضو ناظر انجمن بین‌المللی پنبه است، نخستین همایش ملی روز جهانی پنبه در شهرستان کاشمر برگزار می‌شود.به گزارش دبیرخانه همایش ملی روز جهانی پنبه، ۳۰ کشور عضو «انجمن بین‌المللی پنبه» بر اساس درک جایگاه این محصول در کشاورزی، صنعت و اقتصاد جهان که از آن به‌عنوان «طلای سفید» یاد می‌شود.بر اساس این گزارش، همایش ملی روز جهانی پنبه در راستای طرح ارائه‌شده از سوی دکتر رزم‌حسینی، استاندار خراسان رضوی، با عنوان «مثلث اقتصاد مقاومتی»، با همکاری وزارتخانه‌های جهاد کشاورزی و صنعت، معدن و تجارت و نیز مرکز آموزش عالی کاشمر و حمایت گروه سرمایه‌گذاری دماوند و کارخانجات نساجی کاشمر به‌عنوان معین‌های اقتصاد مقاومتی در منطقه «ترشیز کهن» برگزار می‌شود.به گفته علیرضا رزم‌حسینی، استاندار خراسان رضوی، سه ضلع مثلث توسعه مبتنی بر اقتصاد مقاومتی کارگزاران حکومتی، سرمایه‌گذاران و کارآفرینان و نمایندگان مجلس شورای اسلامی هستند که ائمه جمعه نیز به‌عنوان ناظران عالی در درون آن جای دارند. برای اجرای این طرح، استان خراسان رضوی به ۱۲ منطقه تقسیم شده و ۸۴ معین اقتصادی در میانه مثلث به‌عنوان کارآفرین عهده‌دار این مناطق شده‌اند که ۸۰ درصد آنها را فعالان بخش خصوصی تشکیل می‌دهند و طبق برنامه تا صد مورد افزایش خواهند یافت.

خبر ویژه

کمک ۳۵۲ میلیاردی مردم از طریق آپ

از ابتدای سال ۹۸ تا پایان شهریور، مردم نیکوکار کشورمان بیش از ۳۵۲ میلیارد ریال کمک‌های نقدی خود را از طریق اپلیکیشن آپ و کد دستوری #۷۳۳* به صورت مستقیم به حساب بیش از ۲۰ مؤسسه، سازمان و نهاد خیریه واریز کردند. آسان پرداخت پرشین در راستای مسئولیت اجتماعی خود با هدف ترویج فرهنگ نوع‌دوستی و کمک به نیازمندان، با ایجاد بخش نیکوکاری در اپلیکیشن آپ، امکان واریز مستقیم وجه نقد به حساب مؤسسه‌ها، سازمان‌ها و نهادهای خیریه را فراهم کرده است.

آپ در پویش مشترک خود با جمعیت هلال‌احمر جمهوری اسلامی ایران به نام «رنج سیل همچنان ادامه دارد» و با همراهی مردم نیکوکار و خیرخواه به یاری هم‌وطنان آسیب‌دیده از سیل شتافت.

همچنین هم‌زمان با آغاز ماه محرم و صفر، آپ با همراهی مؤسسه خیریه محک، پویش «اینجا هم نذر شما قبوله چون ثمره‌اش زندگیه» را به منظور تأمین هزینه دارو برای بیماران مبتلا به سرطان تحت پوشش این مؤسسه خیریه و هم‌زمان با آغاز سال تحصیلی ۹۸-۹۹ با همراهی سازمان بهزیستی کل کشور پویش «مهر پایان ندارد» را به منظور تأمین لوازم‌التحریر برای کودکان نیازمند در مناطق کم‌برخوردار راه‌اندازی کرد.

علاقه‌مندان برای کسب اطلاعات بیشتر و مشاهده گزارش تصویری پویش‌ها می‌توانند به کلوپ آپ در اپلیکیشن آپ مراجعه کنند. گفتنی است شرکت آسان پرداخت پرشین در راستای ایفای نقش مسئولیت‌های اجتماعی خود، در حوزه‌های مشارکتی همچون فعالیت‌های حفظ محیط زیست و منابع طبیعی، حمایت از مؤسسات خیریه، حمایت از جوامع علمی، اشتغال‌زایی و کارآفرینی در حوزه پرداخت الکترونیک همواره پیشگام بوده است.