

ادامه از صفحه اول

برندگان وبازندگان جنگ قره‌باغ

تظاهرات برخی شهروندان ارمنی هم واکنش طبیعی افراطیون سستیزه‌جو است. در واقع همین‌ها مانع سازش پیش از جنگ بودند. نخست‌وزیر ارمنستان آن‌قدر شعور دارد که کشوری کوچک با منابع مالی محدود و جمعیت اندک نمی‌تواند ۳۰ سال به اشغال خاک کشوری بزرگ‌تر، با جمعیت سه برابر و ثروت بسیار بیشتر ادامه دهد؛ اما ناچار بود برای درج در تاریخ اقدامی کند که آشکار شود چاره دیگری نداشته است. البته این شکست با جنجال و فشارهای برخی شهروندان ارمنستان با بی‌رحمی به نام او ثبت خواهد شد. برنده این‌جنگ جمهوری آذربایجان بود که آزادسازی شوشی برایش در حکم خرم‌شهر برای ایران بود. برنده ایران بود که جانب کسی را نگرفت و آینده روابطش را با دو همسایه به خطر نینداخت و می‌تواند رابطه با هر دو کشور را توسعه دهد. برنده مهم روسیه بود که نشان داد حرفش را در این منطقه به کرسی می‌نشانند و از منافع صلح در منطقه برخوردار می‌شود. برنده ارمنستان بود که توانست به رابطه‌اش با ناگورنو رنک حقوقی مطمئن ببخشد و متقابلا از دادن و ستاندن کریدورهای دستیابی بهره‌مند شود و با زمین‌زمتن تهدید جنگ شرایط سرمایه‌گذاری خارجی به‌ویژه از سوی ارامنه جهان برایش فراهم می‌شود و نیز برنده ترکیه است که به‌عنوان کشوری صنعتی و تاجر از بازار منطقه بهره‌مند می‌شود. شایسته بود رئیس‌جمهوری آذربایجان نیز از ابراز شادمانی به‌عنوان برنده جنگ خودداری می‌کرد تا موجب ادامه کینه در دل همسایگان ارمنی نشود. بازنده دو ملت جمهوری آذربایجان و ارمنستان بودندکه قربانی تعصبات ملی‌گرایانه شدند و جوانان شایسته خود را قربانی کردند و متحمل خسارات و ویرانی‌های جنگی شدند که با عقابنایت و انصاف با مذاکره و تفاهم قابل حل‌وفصل بود.

ناکامی نظام مهندسی کشاورزی! چرا؟

بنده به عنوان کسی که در اواخر سال ۸۰ برای نخستین‌بار، نظام مهندسی کشاورزی خراسان واحد و بزرگ را تشکیل دادیم و سپس در سال ۸۵ از طریق انتخابات وارد دومین دوره شورای استانی شدم و به دلیل اشرافم بر مسائل این نهاد تخصصی غیردولتی، مقالاتی را درباره مسائل متلاbane آن نوشته و منتشر کردم. (ایجاد اشتغال پایدار، انتظار برحق دانش‌آموختگان کشاورزی، خراسان.۱۳۸۵/۱/۱۹؛ سازمان نظام مهندسی کشاورزی، سازمانی صنفی و غیردولتی یا سیاسی و دولتی؟ «شرق»، همراه ۸۵، اصلاح فوری قانون نظام مهندسی کشاورزی، ۱۳۸۶/۳/۲۳؛ سخنی با اعضای کمیسیون کشاورزی مجلس، اعتماد.۷۰۸۰۷۰۸) انتظار دارم مجلسیان محترمی که خود را انقلابی می‌خوانند؛ پس از مطالعه کتاب و مقالات مذکور و تمرکز روی محورهای سه‌گانه ذیل، در یک اقدام انقلابی، عزمشان را برای اصلاح قانون نظام مهندسی (که با وجود تصویبش در مجلس ششم، مع‌الاستفاج مجلس بعدی از اصلاحات سرباز زدند) جزم کرده و خیل عظیم دانش‌آموختگان کشاورزی را خوشحال و به آینده امیدوار کنند!
۱- کنترل پذیرش دانشجوی کشاورزی متناسب با نیاز جامعه توسط وزارتخانه‌های علوم و کشاورزی و با همکاری نظام مهندسی (کاری که ۴۰ سال پیش بخش سلامت انجام می‌دهد)
۲- نظارت بر کلیه واحدهای تولیدی کشاورزی اعم از زراعی، باغی، دامی و صنایع تبدیلی توسط مهندسان ناظر.
با توجه به اهمیت منابع پایه (آب و خاک) و اینکه در صورت استفاده بی‌رویه و نابودی‌شان نمی‌توان آنها را وارد کرد! اضافه‌شدن این بند به قانون نظام مهندسی، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است!

۳- کاهش ناپایداری دولتی (تضابی) در شورای مرکزی و استانی (به ترتیب به دو و یک نفر) یا افزایش تعداد اعضای شورا در تهران به ۲۰ و در استان‌ها به ۱۵ نفر!

❖**عضو هیئت‌علمی و عضو سابق شورای نظام مهندسی کشاورزی خراسان رضوی**

شرق: اوراق پیش‌فروش نفت هیچ مزیتی نسبت به اوراق ریالی فعلی که توسط دولت در حال انتشار است، نخواهد داشت. زیرا انتشار اوراق پیش‌فروش نفت به دلیل وابستگی به نرخ ارز و قیمت نفت در تاریخ سررسید بازدهی بسیار بالایی خواهد داشت که این امر از یک سو تعهدات دولت را افزایش داده (موجب ناپایداری بسیار زیاد بدهی‌های دولت می‌شود) و از سوی دیگر موجب افزایش نرخ بهره در اقتصاد خواهد شد. هرچند شرکت ملی نفت به دلیل بهره‌مندی از عواید حاصل از انتشار این اوراق (سه‌م ۱۴٫۵درصدی) از این سیاست منتفع خواهد شد. به گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی این سیاست در مقایسه با سیاست‌های در حال اجرای فعلی یعنی انتشار انواع اوراق مالی اسلامی (برمبنای مصوبه شورای هماهنگی اقتصادی) و همچنین فروش سهام دولت (در قالب صندوق‌های ETF و سایر روش‌ها) دارای آسیب‌های بسیار بیشتری است. همچنین قابل پیش‌بینی است که در زمان سررسید اوراق فشار عمومی برای ایجاد گشایش در فروش نفت افزایش خواهد یافت که این امر حاکمیت را از تصمیم‌گیری مستقل در سیاست خارجی خود بازخواهد داشت.

تبیین جزئیات پیشنهاد دولت درباره پیش‌فروش اوراق نفت

۱. در این پیشنهاد دولت می‌تواند حدود ۲۰۰ میلیون بشکه نفت خام و میعانات گازی برای صادرات و ظرفیت‌های جدید پالایشگاهی با سررسید حداقل دو سال با دریافت ارزش ریالی در قالب اوراق (یا صندوق نفت)، پیش‌فروش کرده و منابع حاصل را بر اساس نسبت مقرر قانونی بین ذی‌نفعان (شرکت ملی نفت و خزانه دولت) تقسیم کند.
۲. دارنده اوراق در سررسید می‌تواند نفت را دریافت کرده یا در صورت عدم تمایل به دریافت نفت با پرداخت کارمزدی، شرکت ملی نفت مکلف شده است نسبت به فروش نفت تعهدشده اقدام کند و اگر این امکان فراهم نبود دولت می‌تواند با فروش مجدد اوراق، منابع موردنیاز جهت بازپرداخت به خریداران اوراق را برابر با قیمت روز نفت و نرخ ارز زمان سررسید، تسویه کند. همچنین در صورت کاهش قیمت نفت یا ارز (نسبت به زمان انتشار اوراق)، دولت به میزان مبلغ پرداخت‌شده در زمان خرید به همراه سود سپرده بلندمدت به صورت ریالی به دارنده اوراق پرداخت خواهد کرد.

به زبان ساده، می‌توان گفت که این ایده به دنبال ارائه مجوز انتشار اوراقی با سررسید دو سال است که نرخ سودی معادل افزایش نرخ ارز و افزایش قیمت خود خواهد داشت و حداقل نرخ سود بلندمدت بانکی نیز برای خریداران این اوراق تضمین می‌شود. در صورت کاهش ارزش صادرات نفت با افزایش ظرفیت پالایشگاهی کشور در دو سال آتی، این اوراق با تحویل نفت

اقتصاد

با پیش فروش اوراق نفت، در ۲ سال تعهدات دولت ۳ برابر می‌شود

هشدار به دولت



تسویه خواهد شد و در غیر این صورت، دولت متعهد شده است معادل ریالی ارزش روز نفت را به دارندگان اوراق پرداخت کند.

بخش اصلی کسری بودجه قابل ترمیم بوده و نیازی به ایجاد تعهدات جدید نیست

در نقد این پیشنهاد دولت مرکز پژوهش‌های مجلس تاکید کرد: ۱. پوشش کسری بودجه؛ یکی از ادله مطرح‌شده جهت توجیه پیش‌فروش نفت با استفاده از این اوراق، پوشش کسری بودجه است. بر مبنای رقم مورد نیاز ۱۲۵ هزار میلیارد تومان اعلام‌شده توسط سازمان برنامه و بودجه، در شش‌ماهه اول سال مجوز انتشار اوراق مازاد بر سقف قانون بودجه معادل حدود نیمی از این مبلغ به دولت داده شده است. همچنین با توجه به فروش سه صندوق سرمایه‌گذاری قابل معامله در بورس (ETF) توسط دولت در سال جاری، به نظر می‌رسد حتی اگر اقدامات ایجادکننده درآمد پایدار توسط دولت دنبال نشود، بخش اصلی کسری بودجه دولت قابل ترمیم بوده و نیازی به ایجاد تعهدات جدید نیست (در قانون بودجه سال ۱۳۹۹ منابع حاصل از واگذاری صندوق‌های ETF، شش‌هزارو ۷۰۰ میلیارد تومان در نظر گرفته شده است در حالی که ارزش صندوق‌های در نظر گرفته‌شده توسط دولت بسیار بیشتر از این مقدار است).

۲. جلوگیری از افزایش نرخ بهره در بازار اوراق؛ یکی از نکات مطرح‌شده در توجیه این سیاست پیشنهادی، جلوگیری از افزایش نرخ بهره در بازار در اثر انتشار اوراق بدهی است. از ۱۳ خرداد تا ۱۴ مرداد سال ۱۳۹۹ و در مدت دو ماه در حراج‌های هفتگی اوراق بدهی، بالغ بر ۵۰ هزار میلیارد تومان اوراق دولتی به فروش رفته و دولت از این محل تأمین مالی کرده است. متوسط نرخ سود در نظر گرفته‌شده برای این اوراق نیز حداکثر ۲۰ درصد بوده است که در

بازتاب

از تیتیر «یوروهای رانتی» برداشت اشتباه می‌شود

شائبه غلط در غیرقانونی‌بودن ارزهای هواپیمایی

منظر قابل نقض است که پرداخت مشروح به آن از حوصله این مکاتبه خارج است:

اولاً: آنچه مدنظر رئیس محترم انجمن دفاتر خدمات مسافرت هوایی است در عرصه هواپیمایی کاپوتاز نامیده می‌شود. شایسته‌تر بود که روزنامه وزین «شرق» و رئیس محترم انجمن دفاتر خدمات مسافرت هوایی بررسی می‌نمودند که آیا کاپوتاز و اعطای چنین حقی تا چه حد در عرصه جهانی متداول است که این نسخه را برای کشور تجویز می‌نمایند. حتی در لیبرال‌ترین اقتصادهای جهان این مقوله پذیرفته نیست و کشورها به‌هیچ‌وجه منافع ملی خود را با اعطای کاپوتاز به شرکت‌های هواپیمایی خارجی آماج تاراج اجانب قرار نمی‌دهند.

ثانیاً: موضوع کاپوتاز بارها توسط شرکت‌های هواپیمایی خارجی مطرح شده و اعطای چنین حقی مستلزم دریافت مجوزهای لازم از قوه مقننه و قوه مجریه است که طی آن‌های گذشته نظر صریح قوای فوق‌الذکر بر صیانت از منافع ملی بوده است. ثالثاً: شرکت‌های هواپیمایی داخلی که در تأمین حداقل‌های خود به واسطه تحریم‌های هلالمانه که از همان روزهای آغازین انقلاب شکوهمند اسلامی بر پیکره صنعت تحمیل گردیده، دچار مشکلات عدیده هستند، چگونه می‌توانند با شرکت‌های خارجی که هیچ محدودیتی در تأمین ناوگان، قطعات، آموزش، تسهیلات بانکی یا بهره‌های کم و ناوگان مدرن و کم‌هزینه ندارند رقابت نمایند. وانگهی به نظر می‌رسد رئیس محترم انجمن دفاتر خدمات مسافرت هوایی به واسطه تخصص خود و اشتغال به مشکلات و معضلات آژانس‌ها و شرکت‌های خدمات مسافرت هوایی از نداعوی مطروحه (علیه برخی شرکت‌های متقاضی کاپوتاز در ایران) در محاکم اروپا و آمریکای شمالی به موجب عدم رعایت قوانین شفافیت مالی، پرداخت ثمن‌ه‌ها در هنگامت توسط تخلف‌نشین‌های حاکمیت جنوبی خلیج فارس مطلع نمی‌باشد.

رابعا: با نگاهی به سابقه ورشکستگی سایر کسب‌وکارهای محلی به واسطه ورود ارائه‌دهندگان کالاها و خدمات خارجی و اعمال سیاست‌های دامینیک در کشورهای هدف، آگاهی از استراتژی‌های تصاحب بازار، کاهش موقت قیمت‌ها با استفاده از سوسیدهای دولتی توسط شرکت‌های متقاضی کاپوتاز تا زمان از رده خارج‌نمودن رقبای داخلی، برای هر فعال اقتصادی و صاحب کسب‌وکاری خیلی شوم نیستند؛ بسیار شگفت‌انگیز است که رئیس محترم انجمن چگونه این موضوع ساده را متوجه نشده است. خامساً: فارغ از موضوعات فوق‌الذکر در ارتباط با کاپوتاز و آسیب‌های پروازهای خارجی را شاهد بودیم. درخصوص دریافت ابلاغیه‌هایی از جانب شرکت‌های هواپیمایی مبنی بر افزایش ۳۰۰ درصدی نرخ بلیت و تمرذ از دستور وزیر محترم راه‌وشهرسازی، چنانچه رئیس محترم انجمن شرکت‌های خدمات مسافرتی مستندی در اختیار دارند سازنده شایسته بود این مستندات را در اختیار سازمان هواپیمایی کشوری یا وزارت راه‌وشهرسازی قرار می‌دادند که البته کمافی‌السابق از ایشان دعوت می‌گردد، چنانچه مستندی در اختیار دارند به این سازمان ارائه نمایند در غیر این صورت نسبت به اصلاح اظهارات خود اقدام نمایند. سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) در بازه‌های سه تا پنج‌ساله اقدام به تبیین و تعیین اهداف استراتژیک خود برای شرکت‌های عضو تحت عنوان strategic adjective می‌نماید. طی سال‌های اخیر توسعه اقتصادی حمل‌ونقل هوایی علاوه‌بر ایمنی، امنیت و ایجاد ظرفیت در حوزه‌های ناوبری هوایی به‌عنوان یکی از اهداف استراتژیک ایکائو معرفی شده است. با تاملی در اسناد بین‌المللی در حوزه اقتصاد هواپیمایی، ایکائو به وضوح اتخاذ سیاست آزادسازی را به‌عنوان یکی از مدل‌های اساسی در توسعه صنعت هواپیمایی و به تبع آن توسعه اقتصادی

شرایط کنونی اقتصاد کشور نرخ پایینی به حساب می‌آید. این در حالی است که پیش‌بینی می‌شود سود اوراق پیش‌فروش نفت (به دلیل رشد احتمالی نرخ ارز و قیمت نفت) بسیار بیش از این باشد. لذا می‌توان گفت انتشار اوراق پیش‌فروش نفت نه تنها موجب کاهش نرخ در بازار اوراق نشده بلکه ظرفیت استفاده از این اوراق در نرخ‌های کنونی را در کل با مشکل مواجه خواهد کرد و نرخ سود اوراق را به کانال‌های بسیار بالاتری نیز منتقل می‌کند. هرچند می‌بایست با انجام اصلاحات اساسی و ایجاد درآمد پایدار از نیاز به انتشار حجم بالای اوراق برای جبران کسری بودجه اجتناب می‌شد ولی با فرض نبود سایر گزینه‌ها در صورتی که هدف سیاست‌گذار مدیریت نرخ سود باشد می‌توان با اتخاذ تدابیری که موجب ایجاد تقاضای مازاد در بازار اوراق شود از افزایش غیرمتعارف نرخ بهره جلوگیری کرد.

۳. پایداری بدهی دولت؛ یکی از دلایلی که در توجیه روش اوراق پیش‌فروش نفت مطرح شده است بحث پایداری بدهی‌های دولت است. به‌این‌صورت که به منظور جلوگیری از افزایش بدهی‌های دولت بر اثر انتشار انواع اوراق مالی اسلامی فعلی و در نتیجه ناپایدارشدن بدهی‌های دولت، فروش اوراق مبتنی بر نفت پیشنهاد شده است. اما در واقع این سیاست پیشنهادی اثر بسیار مخربی بر پایداری بدهی‌های دولت به همراه خواهد داشت. ارزش روز اوراق پیش‌فروش ریالی نفت به دو عامل قیمت نفت، و نرخ ارز وابسته خواهد بود. از آنجایی که به دلیل شیوع ویروس کرونا در جهان و رکود اقتصادی حاصله، قیمت نفت در حال حاضر در سطح بسیار پایینی قرار دارد لذا پیش‌بینی افزایش قیمت نفت در تاریخ سررسید اوراق بسیار محتمل است. همچنین در صورت تداوم تحریم‌ها (که با توجه به شرایط موجود بسیار محتمل است) از محل افزایش احتمالی نرخ ارز نیز ارزش این اوراق فراینده خواهد بود. در یک محاسبه ساده با فرض افزایش ۵۰درصدی قیمت نفت (از حدود ۴۰ به ۶۰ دلار) و تداوم رشد نرخ ارز به میزان یک سال گذشته، اوراق پیش‌فروش نفت در زمان سررسید، بازدهی حدود ۲۰ درصد خواهد داشت و نرخ هزینه دولت برای تأمین مالی بسیار بالا خواهد بود.

۳۱برابرشد تعهدات دولت برای اوراق پیش‌فروش نفت در ۲ سال

مطابق با سناریوی توضیح داده‌شده در بالا تعهدات دولت برای اوراق پیش‌فروش نفت در دو سال حدود سه برابر خواهد شد. برای مثال با فروش اوراق پیش‌فروش به میزان صد هزار میلیارد تومان در سال ۱۳۹۹، دولت در سال ۱۴۰۱ با حدود ۳۰۰ هزار میلیارد تومان تعهد سررسیدشده مواجه خواهد شد.

ادامه در صفحه ۵

و اجتماعی کشورها معرفی نموده است. موضوع آزادسازی صنعت حمل‌ونقل هوایی و تأثیر آن بر شکوفایی اقتصادی کشورها موضوع جدیدی نیست و این مقوله سال‌هاست که در دانشگاه‌های معتبر دنیا تدریس شده و کشورهایی نظیر آمریکا، اعضای اتحادیه اروپا، استرالیا، نیوزیلند، سنگاپور، امارات متحده عربی، آفریقای جنوبی و کشورهای حوزه آمریکای لاتین به‌عنوان کشورهای توسعه‌یافته در زمینه هواپیمایی از این مدل بهره‌مند شده‌اند. قانون‌گذاران محترم ایران نیز به‌درستی در قالب برنامه پنجم متوجه اهمیت موضوع آزادسازی و واقعی‌نمودن نرخ حمل‌ونقل بوده و الزاماتی را برای دولت قائل شده است. استدلال حقوقی مبنی بر عدم ذکر آزادسازی نرخ و واقعی‌نمودن نرخ حمل‌ونقل هوایی در برنامه ششم، ناشی از تلقی و برداشت نادرست نگارنده از فرایندهای قانون‌گذاری، عدم شناخت گام‌های آزادسازی و همچنین تجربه سایر کشورها در این زمینه است. گام دوم آزادسازی با واقعی‌نمودن نرخ حمل‌ونقل هوایی، واقعی‌نمودن نرخ خدمات فرودگاهی و ناوبری هوایی است که در ادبیات آزادسازی از آن تحت عنوان واقعی‌نمودن هزینه خدمات صنایع پشتیبان (Liberalization of Supporting Industries) یاد می‌شود که قانون‌گذاران محترم با درک درستی از مقوله آزادسازی پس از عبور از مرحله اول واقعی‌نمودن نرخ بلیت حمل‌ونقل هوایی به موجب برنامه پنجم، در برنامه ششم به طراحی گام دوم پرداخته و تکالیف و الزاماتی برای دولت در نظر گرفته است. از نظر اجرایی و مدیریتی هیچ‌گاه برداشتن گام دوم به معنای نفی گام اول نبوده و نمی‌باشد. بر این اساس اسناد به اینکه مفاد ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه ناظر به واقعی‌نمودن نرخ خدمات فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی بوده و ارتباطی به نرخ حمل‌ونقل هوایی ندارد، برداشتی کاملاً سطحی از قوانین و مقررات و ناشی از عدم شناخت اقتصاد هواپیمایی در دخالتهای خود به صنعت هوایی است، لذا چگونه ممکن است نرخ خدمات پشتیبان را واقعی کرد درحالی‌که نرخ بلیت هوایما تحت تأثیر قرار نگیرد. قانون‌گذار محترم در قالب برنامه‌های توسعه به شناسایی موانع توسعه و رفع این موانع اهتمام دارد، چگونه ممکن است که قیمت‌گذاری تکلیفی نرخ حمل‌ونقل هوایی در قالب برنامه پنجم به عنوان یکی از موانع توسعه شناسایی شود و تکالیفی جهت رفع این مانع به دولت ابلاغ گردد. در حالی‌که در برنامه ششم با گذشت به تعیین نرخ‌ها توسط دولت را به عنوان راهکار توسعه تجویز نماید. این در حالی است که تجربه جهانی بیانگر ضرورت توسعه از طریق آزادسازی نرخ حمل‌ونقل هوایی است و در رویه هیچ‌یک از کشورها که اقدام به آزادسازی حمل‌ونقل هوایی نموده‌اند و از مزایای متعدد آن بهره‌مند شده‌اند، چنین بازگشت به عقبی مشهود نیست. سازمان هواپیمایی کشوری کماکان بر این باور است که الزامات، توصیه‌ها و راهکارهای ایکائو، چه در حوزه ایمنی، چه در حوزه امنیت و چه در زمینه اقتصادی جهت ارتقای صنعت هواپیمایی کشورها راهگشا و لازم‌الاجراست، بنابراین آزادسازی به‌عنوان یکی از سیاست‌های ایکائو از جانب این سازمان مورد پیگیری قرار خواهد گرفت. سازمان هواپیمایی کشوری کماکان بر این باور است که واقعی‌بودن نرخ حمل‌ونقل هوایی از الزامات توسعه صنعت هواپیمایی و به تبع آن توسعه اقتصادی کشور است. سازمان هواپیمایی کشوری کماکان بر این باور است که نباید در تعیین نرخ حمل‌ونقل هوایی دخالت نماید، کمااینکه با هرگونه سوءاستفاده شرکت‌های هواپیمایی و چارت‌کنندگان و شرکت‌های خدمات مسافرتی که موجب خدشده‌ار نمودن منافع ملی و حقوق مسافین گردد، از جمله تبانی جهت تعیین کف قیمت و باب‌نمودن رویه‌های غیرمعمول برخورد جدی خواهد کرد. سازمان هواپیمایی کشوری کمافی‌السابق بر این اعتقاد است که اعطای حق کاپوتاز به شرکت‌های هواپیمایی خارجی در تضاد با منافع ملی بوده و تبعات خطر اقتصادی، اجتماعی و امنیتی به دنبال خواهد داشت. سازمان هواپیمایی کشوری کمافی‌السابق از نقطه نظرات تخصصی و علمی صاحب‌نظران اقتصادی، فنی و محققان محترم و همچنین انتقادات سازنده استقبال می‌نماید و حق دفاع از خود در مقابل تشویش آذهان عمومی و حاشیه‌سازی رسانه‌ای را محفوظ می‌داند و در صورت ضرورت نسبت به استیفای حقوق خود از طریق مراجع قانونی اقدام خواهد نمود.

خبر

قاضی مسعودی‌مقام:

به نقاط بسیار پنهان پرونده هفت‌تبه دست پیدا کردیم

● رئیس مجتمع ویژه مبارزه با مفاسد اقتصادی گفت: به نقاط بسیار پنهان پرونده هفت‌تبه دست پیدا کردیم و موضوعات در حال روشن‌شدن است. قاضی مسعودی‌مقام رئیس مجتمع ویژه مبارزه با مفاسد اقتصادی در گفت‌وگو با صداوسیما درباره پرونده هفت‌تبه بیان کرد: ابعاد موضوع گسترده بود و یک سری ابهامات وجود داشت لذا این پرونده به کارشناس ارجاع شد. در این پرونده بخش عمده کارشناسی‌ها انجام شده و هر زمان نظریه کارشناسی به دست ما برسد، رسیدگی آغاز می‌شود. وی افزود: به نقاط بسیار پنهان پرونده هفت‌تبه دست پیدا کردیم و موضوعات در حال روشن‌شدن است.

سه‌م ۲درصدی تجارت ایران با کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا

● حجم تجارت جمهوری اسلامی ایران با کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا در سال‌های ۱۳۹۸-۱۳۹۴، در مقایسه با حجم کل تجارت کشور در سال‌های فوق سهمی اندک و حدود دو درصد داشته است.به گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس درباره وضعیت تجارت و ظرفیت‌های همکاری اقتصادی دوجانبه ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا آمده است که بخش قابل توجهی از سهم تجارت خارجی ایران را نفت خام و محصولات کم‌فرواری‌شده از نفت و گاز تشکیل می‌دهند که می‌توان عنوان کرد تلاش زیادی نیز برای شکل‌گیری تجارت آنها صورت نگرفته است. این در حالی است که وضعیت ایران، چه از نظر جغرافیایی و چه از نظر ظرفیت کشوری‌های همسایه به نحوی است که امکان افزایش تولید و تجارت با این کشورها فراهم است. در این راستا لازم است سیاست توسعه تعاملات تجاری و اقتصادی خارجی با کشورهای هدف، متناسب با توانایی و نیازهای داخلی در دستور کار کشور قرار گیرد و از این طریق امکان بهره‌مندی از مزیت‌های تجارت خارجی فراهم شود. یکی از ظرفیت‌های موجود در زمینه افزایش تعاملات تجاری و اقتصادی با کشورهای هدف، همکاری با کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیاست که در این گزارش، به بررسی ظرفیت‌های همکاری تجاری و اقتصادی جمهوری اسلامی ایران با کشورهای عضو این اتحادیه پرداخته می‌شود. حجم تجارت جمهوری اسلامی ایران با کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا در سال‌های ۱۳۹۸-۱۳۹۴، حداقل ۱۰۰۸ (سال ۱۳۹۴) و حداکثر ۲۰۴ (سال ۱۳۹۵) میلیارد دلار بوده که در مقایسه با حجم کل تجارت کشور در سال‌های فوق سهم اندکی (حدود دو درصد) دارد. در سال‌های اخیر بیشترین صادرات ایران به اتحادیه اقتصادی اوراسیا به ترتیب مربوط به روسیه و بلاروس و بیشترین واردات نیز از روسیه و قزاقستان بوده است. با وجود اینکه ایران می‌تواند عمده نیازهای وارداتی برخی از کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا را تأمین کند، اما بنا به برخی دلایل از جمله قیمت تمام‌شده بالای محصولات ایرانی در مقایسه با محصولات مشابه سایر کشورها، ضعف دیپلماسی تجاری و وجود تحریم، عمده نیازهای وارداتی کشورهای عضو این اتحادیه از کشورهایی غیر از ایران تأمین می‌شود.

تأسیس صندوق سرمایه‌گذاری با درآمد ثابت توسط بانک‌ها مجاز شد

● رئیس کل بانک مرکزی در یادداشتی نوشت: بانک مرکزی تأسیس صندوق‌های جدید سرمایه‌گذاری با درآمد ثابت توسط بانک‌ها را بلا مانع می‌داند. به گزارش فارس، عبدالناصر همتی رئیس کل بانک مرکزی در یادداشتی اینستاگرامی در صفحه شخصی خود نوشت: به منظور تقویت بازار سرمایه و نیز ارتقای نقش بانک‌ها در اطمینان‌بخشی به فعالیت سرمایه‌گذاران در آن بازار، موارد زیر را به عنوان نظر بانک مرکزی در جلسه شورای عالی بورس اعلام و تأکید کردند. وجود و گسترش فعالیت صندوق‌های سرمایه‌گذاری فعال در بازار سرمایه فرصت مناسبی برای سرمایه‌گذاران است. ضمن توصیه به افزایش ظرفیت سرمایه‌گذاری در این‌گونه صندوق‌ها بانک مرکزی نیز برای کمک به تحقق این موضوع درخصوص صندوق‌هایی که بانک‌ها مدیریت صندوق را بر عهده دارند افزایش سقف صندوق‌های با درآمد ثابت را تا مبلغ ۳۰ هزار میلیارد تومان بلا مانع می‌داند. همچنین بانک مرکزی تأسیس صندوق‌های جدید سرمایه‌گذاری با درآمد ثابت توسط بانک‌ها را بلا مانع می‌داند. برای شرکت‌های تأمین سرمایه متعلق به بانک‌ها که متقاضی افزایش سرمایه هستند تمهیدات لازم برقرار خواهد شد و از تسهیلات فوق نیز برخورداری خواهند بود. با توجه به نرخ سیاستی اعلام‌شده بانک مرکزی نسبت به این نرخ در بازار بین‌بانکی بایند و برنامه‌ریزی لازم در همین رابطه انجام داده است. بانک‌ها نیز توافق کرده‌اند با توجه به شرایط برخی بانک‌های ناتراز، نرخ سود بین‌بانکی را حداکثر ۳۰ درصد تعیین و عملیاتی کند. عدم رعایت نرخ سود مصوب شورای پول و اعتبار به‌هیچ‌وجه مجاز نیست لذا بانک‌ها ملزم به رعایت نرخ‌های مصوب سود سپرده‌ها هستند. بازرسان حوزه نظارت بانک مرکزی شروع به رصد تخلفات گزارش‌شده در بانک‌ها از روز شنبه کرده‌اند و برای اعمال قانون گزارش خواهند داد.