قالیباف اعلام کرد

۳ ایراد مجلس به مصوبه واردات خودروهای کارکرده

رئیس‌مجلس در نامه‌ای به رئیس‌جمهور، سه ایراد مصوبه واردات خودرو کارکرده را اعلام کرد.

به گزارش خبرگزاری تسنیم، محمدباقر قالیباف در مکاتبه با رئیس‌جمهور اعلام کرد؛ بازگشت به رونوشت تصویب نامه هیئت وزیران در آبان ماه، موضوع آیین‌نامه اجرائی ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور متعاقب بررسی‌ها و اعلام نظر مقدماتی هیئت بررسی و تطبیق مصوبات دولت با قوانین و اصل ۱۳۸ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران جهت اصلاحات ابلاغ می‌گردد.

بدیهی است پس از انقضای یک هفته مهلت مقرر در قانون، آن بخش از مصوبه که مورد ایراد قرار گرفته است ملغی‌الاثر خواهد بود.

۱- نظر به تبصره (۹) ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور که واردات انواع خودروهای سواری نو و کارکرده با عمر کمتر از پنج سال برقی و برقی- بنزینی (هیبریدی) را به داخل کشور مجاز شمرده است بنابراین عبارت و با کارکرد کمتر از ۸۰ هزار کیلومتر مندرج در ماده چهارم مصوبه که موجب تضییق دامنه شمول قانون می‌شود مغایر قانون است.

۲- همچنین بند(ج) ماده فوق‌الذکر که خودروهای کارکرده را محدود به کشورهای اتحادیه اروپا، ژاپن و کره جنوبی کرده است از حیث تضییق دامنه شمول، قانون مغایر قانون است. مبنی بر ایراد مزبور، ماده ۱۱ مصوبه مغایر قانون است.

۳- نظر به ذیل بند(ت) تبصره (۹) ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور که مقرر می‌دارد منابع حاصل از حقوق ورودی خودروهای برقی- بنزینی (هیبریدی) و قطعات مفصله آن صرف توسعه زیرساخت‌های آن، تسهیلات و مشوق خرید خودرو تولید داخل می‌شود ماده ۱۵ مصوبه مغایر قانون است.

پیامدهای کاهش ارز و افزایش تعرفه واردات خودرو

واردات خودرو، به شرط افزایش موثر، می‌تواند موجب رقابتی شدن بازار و افزایش کیفیت تولید داخل شود اما تصمیم جدید مجمع تشخیص مصلحت نظام مبنی بر کاهش ارز تخصیصی به واردات خودرو از ۳,۳ میلیارد یورو به دو میلیارد یورو و افزایش تعرفه واردات از ۶۰ درصد به ۱۰۰ درصد، پیامدهای قابل‌توجهی بر بازار خودرو خواهد داشت. این تصمیم در حالی اتخاذ شده که واردات قطعه خودرو همچنان قطره چکانی و به نفع اقشار پردرآمد جامعه است.

تخصیص ارز برای واردات خودرو جدای از علامت ضدتورمی مشخص، نه‌تنها عرضه را افزایش می‌دهد و از افزایش بی‌رویه قیمت‌ها جلوگیری می‌کند بلکه به جذب نقدینگی و جلوگیری از ورود آن به بازارهای سفته‌بازانه، مانند بازار ارز و مسکن، کمک می‌کند.

به همین دلیل، واردات خودرو نقشی کلیدی در کاهش تورم و تقویت تعادل در بازارهای مالی کشور ایفا کرده اما تصمیم به کاهش ارز تخصیصی و افزایش تعرفه واردات خودرو احتمالاً پیامدهای نامطلوبی خواهد داشت.

با توجه به افزایش شدید قیمت ارز از محدوده ۶۰ به بالای ۸۰ هزار تومان، هزینه‌های واردات افزایش یافته و قیمت خودروهای خارجی را به‌طور قابل‌توجهی بالا خواهد برد. بنابراین، افزایش قیمت خودرو می‌تواند این کالا را به ابزاری برای سرمایه‌گذاری و سفته‌بازی تبدیل کند؛ روندی که در دو سال اخیر تا حدودی کنترل شده بود.

کاهش ارز تخصیصی و افزایش تعرفه، واردات خودرو را محدودتر کرده و رقابت در بازار را کاهش می‌دهد. این مسئله می‌تواند تأثیرات منفی بر کیفیت و قیمت خودروهای موجود در بازار بگذارد.

معاونت پیشگیری ستاد مبارزه با قاچاق کالا:

تمام موبایل‌ها رجیستر می‌شود

سرپرست معاونت پیشگیری ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز گفت: همه گوشی‌ها ثبت اطلاعات و رجیستری می‌شوند.

به گزارش ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، «حمیدرضا دهقانی‌نیا» درمورد رفع مشکل رجیستری تلفن‌های همراه اظهار داشت: پیرو تدبیر هیئت دولت و صدور مصوبه سوم بهمن ۱۴۰۳ برای رفع مشکل رجیستری تلفن‌های همراه که در متن مصوبه به طور مستقیم تأکید شده است تمامی تلفن‌های هوشمند موجود در کشور می‌توانند از این امکان و مصوبه بهره‌مند شوند.

وی افزود: برای ثبت اطلاعات و پرداخت حقوق ورودی بر اساس شیوه‌نامه‌ای که قاعدتاً گمرک جمهوری اسلامی ایران تهیه می‌کند و با همکاری وزارت صمت و وزارت ارتباطات برای این منظور اقدام می‌شود افرادی که از این نوع گوشی‌ها استفاده می‌کنند، می‌توانند از آن بهره‌مند شوند.

سرپرست معاونت پیشگیری ستاد مبارزه با قاچاق کالا تصریح کرد: بنده باید به اقدامات ستاد مرکزی درخصوص ارائه دو پیشنهاد به هیئت دولت اشاره کنم که بر اساس پیشنهادهای ستاد مرکزی به دولت، موارد بررسی شده‌اند و هیئت دولت در ۳۰ دی تصمیم گرفته است که تمامی مشکلات مربوطه حل شود.

دهقانی‌نیا تصریح کرد: به طوری‌که ثبت اطلاعات و رجیستری همه گوشی‌ها انجام خواهد شد و پرداخت حقوق ورودی‌شان بر اساس ارزشی خواهد بود که افراد در گمرک ایران محاسبه می‌کنند. بنابراین، مسئولان گمرک تمهیدات لازم را درنظر می‌گیرند و شیوه‌نامه را تهیه می‌کنند که این موضوع شفاف است و برای ثبت اطلاعات گوشی‌ها و استفاده آنها از شبکه اپراتوری کشور مشکلی وجود ندارد.

گزارش خبری تحلیلی کیهان

سرانه مصرف بنزین در ایران بالاتر از متوسط جهانی

سرویس اقتصادی-

سرانه مصرف بنزین در ایران در حال حاضر چهار لیتر در روز است که بالاتر از متوسط جهانی (سه لیتر در روز) است که سه دلیل عمده دارد.

به گزارش خبرنگار ما، ناترازی بنزین یکی از مهم‌ترین چالش‌های صنعت انرژی در ایران است، این ناترازی ناشی از رشد مصرف بی‌رویه در برابر ظرفیت محدود تولید آن بوده و پیامدهایی همچون فشار بر بودجه دولت، افزایش آلودگی هوا و اتلاف منابع انرژی کشور را به همراه داشته است.

آن‌طور که اعلام شده متوسط رشد سالانه مصرف بنزین از ابتدای انقلاب تا ۱۴۰۲ حدود پنج درصد بوده و در چهار سال گذشته مصرف بنزین ۱۰ درصد رشد داشته و بر اساس پیش‌بینی‌ها با ادامه این روند تا سال ۱۴۰۷ مصرف بنزین به روزانه ۱۷۰ میلیون لیتر می‌رسد. مصرف دو برابری خودروهای نو، مصرف چند برابری فرسوده‌ها و قاچاق از عوامل بالاتر بودن مصرف بنزین در ایران است.

مصرف ۲ برابری خودروها

جلیل سالاری؛ مدیرعامل سابق شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران گفته بود: در حال حاضر نزدیک به ۳۵ میلیون لیتر ظرفیت CNG در کشور وجود دارد که باید از آن استفاده کرد. همچنین بررسی پیمایش کارت‌های سوخت نشان می‌دهد مصرف سوخت خودروهای جدید بالاست و می‌توان با استفاده از ظرفیت سی‌ان‌جی بخشی از ناترازی بنزین را برطرف کرد.

او تصریح کرده بود: کیت‌های نسل پنج خودروهای دوگانه‌سوز دارای راندمان و شتاب بالا و مصرف پایین هستند که در حال حاضر در کشور تولید می‌شود؛ از طرفی مصرف خودروهای کشور نسبت به میانگین جهانی بالا است و با استانداردهای بین‌المللی فاصله زیادی داریم.

مدیرعامل سابق شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی افزود: سالانه دو میلیون خودرو به تعداد خودروهای کشور اضافه می‌شود که معادل پنج تا شش میلیون لیتر به مصرف بنزین اضافه می‌کند. این عدد معادل تولید یک روز پالایشگاه تهران است؛ لذا باید به سمت بهینه‌سازی مصرف سوخت، بهسازی و نوسازی ناوگان عمومی و جاده‌ای حرکت کنیم.

سالاری با بیان اینکه باید به سمت تولید خودرو مطابق با استانداردهای بین‌المللی حرکت کنیم، گفته بود: مصرف بنزین در کشور به صورت میانگین برابر با ۱۱۶ میلیون لیتر در روز است که اگر خودروها با استاندارد بین‌المللی در کشور تولید می‌شد، مصرف بنزین در کشور ۶۰ میلیون لیتر در روز بود و می‌توانستیم ۵۶ میلیون لیتر در روز صادرات داشته باشیم.

قاچاق بنزین

یکی از دلائل آمار بالای مصرف بنزین در کشور، قاچاق است. محمدباقر قالیباف؛ رئیس مجلس چندی پیش گفت: «با اطلاع می‌گویم؛ روزانه بین ۲۵ تا ۳۰ میلیون لیتر فرآورده از کشور قاچاق می‌شود؛ تردید نکنید این قاچاق سازماندهی شده است و مراکز تولید و مصرف‌کننده‌های اصلی، اولین تهیه‌کننده‌های این قاچاق هستند.»

البته، سازمان اطلاعات سپاه از ابتدای تابستان و با پیش‌بینی بروز ناترازی در توزیع سوخت مایع در زمستان، دست به طراحی یک عملیات اطلاعاتی گسترده برای مقابله با شبکه‌های سازمان‌یافته قاچاق سوخت زد. در این عملیات، تعدادی از شبکه‌های قاچاق سوخت و مراکز دپوی آن‌ها در سطح کشور شناسایی شدند و در روزهای اخیر حداقل ۳۰۰ مرکز دپو زیر ضربه قرار گرفتند.

در نتیجه این اقدام، بخش قابل توجهی از جریان قاچاق سوخت مایع متوقف شد که باعث افزایش توزیع گازوئیل و بنزین در شبکه مصرف خواهد شد و انتظار می‌رود که تأثیر مثبتی در بهبود ناترازی‌های این بخش داشته باشد.

به طور نمونه، در منطقه صنعتی شورآباد در جنوب شرق تهران، بیش از ۱۰۰ نقطه که ده‌ها نفر در آن‌ها به قاچاق سوخت مشغول بودند شناسایی و فعالیت آن‌ها متوقف شد.

همچنین به گفته مدیرکل دفتر هماهنگی امور مقابله و رصد جریان مالی ستاد قاچاق با فعال شدن کارگروه ویژه مقابله با قاچاق سوخت در روزهای گذشته بیش از ۱۳ میلیون و ۵۳۱ هزار لیتر سوخت قاچاق کشف شد.

مصرف بالای فرسوده‌ها

وقتی مصرف خودروهای نو کشور، حدود دو برابر استاندارد جهانی است؛ مصرف خودروهای فرسوده به چند برابر می‌رسد. طبق آمار منتشر شده توسط مرکز پژوهش‌های مجلس، از ۳۵ میلیون دستگاه خودروی در حال تردد در کشور، ۱۳ میلیون دستگاه فرسوده است.

طبق آمارهای وزارت صمت در دیماه سال گذشته، ۲۲ میلیون و ۱۰۸ هزار دستگاه خودرو و موتورسیکلت در کشور تردد می‌کند که از این تعداد، ۱۳ میلیون و ۵۱ دستگاه فرسوده است؛ بنابراین ۵۹ درصد از کل خودروها در حالت فرسودگی است.

بیشترین سهم فرسودگی در وسایل نقلیه موتوری به موتورسیکلت‌ها با ۹۰ درصد اختصاص دارد. به طور کلی ۱۲ میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت در کشور تردد می‌کند که از این تعداد ۱۱ میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه فرسوده است؛ یعنی تنها حدود ۳۰۰ هزار موتورسیکلت به مرحله فرسودگی نرسیده است.

راهکارهای کاهش مصرف بنزین

دلائل دیگری برای مصرف بالای بنزین در کشور وجود دارد که از جمله آن ترافیک شدید در کلانشهرهاست. بنابراین، برای کاهش ناترازی بنزین، ترکیبی از سیاست‌ها پیشنهاد شده که توسعه صنعت سی‌ان‌جی یکی از این راهکارها است. سرمایه‌گذاری چهار میلیارد دلاری وزارت نفت در دهه ۱۳۸۰ برای توسعه حمل‌ونقل سی‌ان‌جی نشان‌دهنده پتانسیل این صنعت به‌عنوان جایگزینی مناسب برای بنزین است. ظرفیت عرضه سی‌ان‌جی در ایران روزانه ۴۰ میلیون مترمکعب است اما تنها ۱۹ میلیون و ۵۰۰ هزار مترمکعب از آن استفاده می‌شود. افزایش مصرف سی‌ان‌جی می‌تواند به کاهش تقاضای بنزین کمک کند.

علاوه‌بر این دوگانه‌سوز کردن خودروهای عمومی، به‌ویژه وانت‌ها، تاکسی‌ها و خودروهای اینترنتی و همچنین واردات و تولید خودروهای پایه گازسوز از دیگر اقدامات مؤثر در این زمینه است. همچنین گسترش حمل‌ونقل عمومی و نوسازی ناوگان فرسوده می‌تواند به کاهش وابستگی به خودروهای شخصی و در نتیجه کاهش مصرف بنزین منجر شود. خروج خودروهای فرسوده و جایگزینی آنها با خودروهای کم‌مصرف از جمله اقداماتی است که تأثیر قابل‌توجهی در کاهش مصرف دارد.

رفع ناترازی بنزین در ایران، نیازمند راهکارهای جامع و بلندمدت است. با این حال، افزایش تولید بنزین از طریق طرح‌های ضربتی، جلوگیری از قاچاق، توسعه سی‌ان‌جی و اصلاح سیاست‌های مصرف می‌تواند به کاهش وابستگی کشور به واردات بنزین و حتی صادرات بنزین کمک کند.

بر اساس گفته وزیر رفاه

احتمال ارائه کالابرگ تا قبل از ماه رمضان وجود دارد

وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی گفت: ۱۵ هزار میلیارد تومان برای اجرای طرح اعطای کالابرگ الکترونیکی اختصاص می‌یابد و فکر می‌کنم تا قبل از ماه مبارک رمضان اجرائی شود.

به گزارش خبرگزاری فارس؛ احمد میدری در پاسخ به سؤالی درباره کالابرگ و رسیدنش به مردم قبل از ماه رمضان گفت: در ستاد اقتصاد بر اساس دستور رئیس‌جمهور ۱۵ هزار میلیاردتومان برای اجرای طرح کالابرگ اختصاص یافته است. البته مبلغی که برای کالابرگ در سال آینده در دولت تصویب شده و نیاز به تایید مجلس دارد ۴۸ هزار میلیارد تومان است.

او افزود: مجری این طرح وزارت تعاون کار و رفاه اجتماعی است و ما بر اساس این مبلغ برای نهادهای حمایتی و گروه‌هایی که نزدیک به نهادها می‌توانیم سبد کالا اختصاص دهیم و فکر می‌کنم قبل از ماه مبارک رمضان این طرح اجرائی شود. مشمولان این کالا برگ افراد تحت پوشش نهادهای حمایتی و افراد مشابه آنها است که حدود ۲۵ میلیون نفر را شامل می‌شود.

وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی در پاسخ به این سؤال که آیا در دهک‌های درآمدی تغییری ایجاد کرده‌اید؟ گفت: دهک‌بندی‌ها هر شش ماه یک بار بر اساس داده‌ها تغییر می‌کند اما این تغییرها خیلی زیاد نیست و جابه‌جایی‌ها نهایتا در حد تغییر یک دهک است.

مانع اصلی خصوصی‌سازی

میدری درباره مانع اصلی خصوصی‌سازی گفت: بررسی‌های ما نشان می‌دهد که واگذاری به هر شکل به بخش خصوصی در ایران و در بیشتر کشورهای دنیا در معرض اتهام بوده و این شائبه بوده که شرکت با فساد فروخته شده است. به همین علت می‌بینیم این شرکت‌ها به نهادهای عمومی غیردولتی داده می‌شوند و آمارها نشان می‌دهد که فقط حدود ۱۱ درصد خصوصی‌سازی‌ها واقعا به بخش خصوصی داده شده است. این ضعف درخصوصی‌سازی فقط مختص ایران نیست در سایر کشورها هم تجربه شده است.

او بر تغییر شیوه واگذاری سهام شرکت‌ها تاکید کرد و در این زمینه با تشریح انواع الگوهای تجربه شده در جهان، نقاط ضعف و قوت آنها را برشمرد و با اشاره به الگوی ارائه شده از سوی سه اقتصاددان برجسته جهان به نام «مزایده تکرار شونده» از لزوم استفاده از این شیوه در واگذاری سهام برخی شرکتها سخن گفت.

در پی یافتن الگوی دستمزد کارگران

وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی درباره مسئله دستمزد کارگران در سال آینده گفت: از آذرماه نشست‌های مختلفی در وزارتخانه داشتیم مسئله بر خلاف این که فکر می‌کنیم یک تصمیم‌گیری ساده نیست. از سال ۱۳۳۰ گفته شده این تصمیم در سه جانبه‌گرایی انجام شود و مسئله تعیین دستمزد همیشه مشکل‌ساز بوده است.

میدری افزود: وقتی تجربه‌های گذشته را مرور کنیم می‌بینیم که در برخی کشورها رقم دستمزد مطابق با تورم بالا می‌رود. در این شیوه، کارگران دیگر نگران افزایش تورم نیستند اما برخی تولیدکنندگان که نمی‌توانند قیمت کالاهایشان را مطابق با تورم بالا ببرند مجبور به تعدیل نیرو می‌شوند.

او ادامه داد: دیدگاه کارشناسی بسیاری از همکاران و کارشناسان اقتصادی این است که وقتی دستمزد را به اندازه تورم بالا می‌بریم؛ چون مشکل فقط تورم نیست و رکود هم تاثیرگذار است جامعه تحمل این را ندارد که بخواهد قدرت خرید خود را حفظ کند. این که آیا می‌توانیم به اندازه تورم دستمزد را بالا ببریم و در عین حال مشاغل را از دست ندهیم موضوعی است که باید بررسی شود.

گفتنی است، پایین بودن دستمزد کارگران، بسیاری از مراکز شغلی را با کمبود کارگر مواجه کرده، چرا که دستفروشی، کار با موتورسیکلت و مشاغل خانگی، درآمد بیشتری از کارگری دارد. بنابراین، روند تعیین دستمزد مطابق ماده ۴۱ قانون کار باید هم تأمین‌کننده سبد معیشت کارگران باشد و هم با توجه به نرخ تورم تعیین شود.

به اعتقاد کارشناسان اگر این ماده قانونی به درستی اجرا شود شرایط کارگر و کارفرما بهبود می‌یابد؛ چرا که بدون شک زمانی که قدرت خرید کارگر تقویت شود؛ میل به خرید بیشتر و تولید رونق می‌یابد؛ به عنوان مثال، سال ۱۴۰۱ که افزایش دستمزد ۵۷ درصد تعیین و اجرا شد نه تنها، کارگری اخراج نشد بلکه فروش مراکز تولیدی به دلیل افزایش قدرت خرید کارگران، بیشتر شد.

طبق دستورالعمل سازمان خصوصی‌سازی انجام می‌شود

آغاز واگذاری سهام تودلی ایران‌خودرو

بررسی نتایج انتشار فراخوان عمومی شناسایی متقاضیان سهام ایران خودرو نشان می‌دهد که دو خریدار برای سهام شرکت‌های تودلی این گروه اعلام آمادگی کرده‌اند.

به گزارش مهر، طبق برنامه‌ریزی و دستورالعمل سازمان خصوصی‌سازی، بزرگ‌ترین شرکت خودروساز کشور تنها تا ۱۸ دی ماه سال جاری فرصت واگذاری سهام‌های تودلی خود را داشت.

سهام تودلی به سهم‌هایی اطلاق می‌شود که یک شرکت دولتی در شرکت‌های دیگر که خود نیز زیرمجموعه آن است، مالکیت دارد. این سهام‌ها به دلیل دخالت دولت در شرکت‌های مختلف، موجب ایجاد مشکلاتی در مدیریت و شفافیت شده و از این رو لازم است که به فروش برسند تا فرآیند خصوصی‌سازی و کاهش تصدی‌گری دولت تسهیل شود.

در واقع ایران خودرو و سایپا تحت مدیریت دولتی در یک دهه گذشته در روندی بسیار پیچیده و غیرشفاف به جابه‌جایی سهام زیرمجموعه خود پرداختند که همین مسئله، مانع اصلی خصوصی‌سازی شده است.

حال گروه صنعتی ایران خودرو با انتشار نامه‌ای در کدال، نتایج انتشار فراخوان عمومی شناسایی متقاضیان سهام خود را اعلام کرده که بر اساس آن دو خریدار برای سهام شرکت‌های تودلی ایران‌خودرو اعلام آمادگی کردند.

در این نامه که خطاب به رئیس اداره نظارت بر ناشران گروه صنعتی و معدنی سازمان بورس ارسال شده، آمده است: تاکنون دو متقاضی به صورت مکتوب برای خرید سهام مذکور اعلام آمادگی کرده و فرم‌های مربوطه را دریافت داشته‌اند؛ لیکن هنوز فرم‌های تکمیل شده از آنها واصل نشده است. در صورت دریافت فرم‌های تکمیل شده از متقاضیان خرید اقدامات مذکور و حسب مورد اطلاع‌رسانی لازم از طریق سامانه کدال انجام خواهد شد.

راه سخت خصوصی‌سازی در ایران!

گفتنی است از ابتدای دولت دوازدهم، به خصوص پس از ابلاغ فرآیند سه مرحله‌ای واگذاری سهام خودروسازان، هیچ شرکت تابعه و سهام متعلق به خودروسازی که در معرض عرضه قرار داشته، به فروش نرفته و آگهی‌های عرضه این شرکت‌ها و سهام‌ها بلاتکلیف مانده است.

به گفته کارشناسان، مقاومت مدیران، ارزش‌گذاری نادرست، عدم شفافیت مالی، مشکلات ساختاری و مدیریتی، مداخله دولت و همچنین نبود خریداران استراتژیک و مقررات پیچیده و محدودکننده، از عوامل عدم فروش سهام و شرکت‌های تابعه خودروسازی به حساب می‌آید.

حال با توجه به تاکید دولت چهاردهم مبنی بر واگذاری سهام یا مدیریت خودروسازان و تعیین ضرب‌الاجل‌های مختلف باید منتظر ماند و دید سرنوشت واگذاری خودروسازان در این دولت به کجا می‌رسد.

آن‌طور که «محمود نجفی عرب»؛ رئیس اتاق بازرگانی تهران گفته بود؛ «رئیس‌جمهور از وزیر صمت قول گرفته که دولت تا پایان سال جاری از موضوع خودرو خارج شود و مدیریت یا سهام شرکت‌ها را واگذار کند و عزم را جزم کرده‌اند این داستان را تمام کنند.»

گفتنی است، ۱۴۰ نماینده با ارسال نامه‌ای به رئیس‌جمهور با واگذاری ایران خودرو به یک شرکت قطعه‌ساز مخالفت کردند. فارغ از صحت و سقم، مطالب مطروحه در این نامه، همواره مقاومت‌های جدی در برابر خصوصی‌سازی‌ها در کشورمان، مخصوصاً درباره صنعت خودرو وجود دارد که اگر چه خیرخواهانه است اما به ادامه مدیریت خسارت بار دولتی، مخصوصاً در این صنعت انجامیده است. بنابراین، بهتر است دولت با برداشتن موانع و خصوصی‌سازی، اقتصاد را مردمی کند؛ چرا که قانون هر چقدر سختگیرانه‌تر باشد راه فرار از آن آسانتر است.

بررسی‌ها نشان داد

افزایش ۳۰۰ درصدی بلیت هواپیما نتیجه آزادسازی قیمت‌ها

شرکت‌های هواپیمایی درحالی سال گذشته مدعی کاهش قیمت‌ها پس از آزادسازی بلیت هواپیما بودند که بررسی‌ها نشان داد طی هفت ماه اخیر تا حدود ۳۰۰ درصد نرخ‌ها را بالا برده‌اند.

به گزارش خبرگزاری تسنیم، شرکت‌های هواپیمایی داخلی اواخر آذرماه سال ۱۴۰۲ با استناد به رای دیوان عدالت اداری اقدام به افزایش قیمت بلیت هواپیما در مسیرهای داخلی کردند. بر این اساس بود که با شکایت شرکت‌های هواپیمایی، دیوان عدالت اداری رای داد؛ ستاد تنظیم بازار مجاز به نرخ‌گذاری در بخش حمل‌ونقل هوائی داخلی نیست.

«حسین مذنب»؛ مدیرکل دفتر بازرسی و حقوق شهروندی وزارت راه و شهرسازی ۲۴ دیماه سال گذشته یعنی حدود دو ماه پس از گرانفروشی ایرلاین‌ها از اعلام جرم علیه ۹ شرکت هواپیمایی بخش خصوصی کشور به دلیل گرانفروشی خبر داده بود اما با رای عجیب دیوان عدالت اداری، قیمت بلیت هواپیما آزادسازی شد؛ آن‌هم در حالی که سوخت یارانه‌ای دریافت می‌کنند.

مهرداد بذرپاش؛ وزیر سابق راه و شهرسازی، اوایل تیرماه امسال با اشاره به این‌که رای دیوان عدالت اداری در آزادسازی قیمت بلیت هواپیما اتفاق بسیار تلخی بود، گفته بود: «دیوان برای این رای به برنامه پنجم توسعه که شش سال از آن گذشته، استناد کرده است. در جلسه‌ای که با دیوان عدالت اداری داشتیم عنوان شد که این قانون در مقطعی در دولت روحانی اجرا شده و قابل تعمیم است.» وی تاکید کرده بود: «وقتی در حمل‌ونقل هوائی عرضه و تقاضا تراز نیست نمی‌توانیم آن‌را به بازار بسپاریم. از قوه قضائیه و سران قوا خواسته‌ایم به این موضوع رسیدگی کنند. لازم است با مکانیزم قیمت‌گذاری، بازار را کنترل کنیم.»

وعده‌ای که به آن وفا نشد

گفتنی است، در عین حال شرکت‌های هواپیمایی در مقابل انتقادات و نگرانی‌ها به آزادسازی قیمت بلیت ادعا کردند آزادسازی به کاهش قیمت‌ها منجر می‌شود نه افزایش. در همین رابطه بود که اسعدی سامانی؛ دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی اواخر تیرماه ۱۴۰۳ در نشست خبری تصریح کرد: «با آزادسازی قیمت بلیت هواپیما، نرخ‌ها کاهشی شده و شاهد هستیم در برخی مسیرها قیمت‌ها نصف نرخ‌های مصوب ایرلاین‌هاست. به عنوان نمونه قیمت بلیت تهران- مشهد دو میلیون و ۷۰۰ هزار تومان است که دیروز یک میلیون و ۲۰۰ هزار تومان فروخته شد. یا بلیت مسیر پروازی دو میلیون و ۴۰۰ هزار تومانی بلیت تهران- شیراز با قیمت ۸۰۰ هزار تومان فروخته شده است. با آزادسازی قیمت بلیت هواپیما، دست دلالان از بازار حمل‌ونقل هوائی کوتاه شد!»

پرواز نرخ بلیت پروازها

لازم به تصریح است، حدود هفت ماه از آزادسازی نرخ بلیت هواپیما در کشور می‌گذرد اما نه تنها قیمت بلیت پروازهای داخلی کاهش نیافته که به نظر می‌رسد دلالان همچنان حضور اثرگذاری در این بخش دارند.

برای پی بردن به عمق فاجعه در حمل‌ونقل مسافری هوائی قیمت بلیت هواپیما قبل و بعد از آزادسازی را مقایسه می‌کنیم؛ به عنوان مثال قیمت بلیت بندرعباس به تبریز با ۲۹۷ درصد افزایش از دو میلیون و ۷۲ هزار به هشت میلیون و ۲۲۵ هزار تومان رسیده است. همچنین نرخ بلیت شیراز به اهواز از ۹۰۶ هزار به سه میلیون و ۱۰۰ هزار تومان رسیده که ۲۴۲ درصد افزایش یافته است. نرخ بلیت تهران - مشهد هم ۱۶۷ درصد افزایش یافته و دیگر مسیرهای پرمسافر هم از ۱۲۰ تا ۱۸۰ درصد افزایش قیمت دارد.

وزیر اسبق نفت مطرح کرد

سِمَت‌های مدیریتی متهمان مانع پیروزی ایران در پرونده کرسنت

به گفته وزیر اسبق نفت، با سِمَت گرفتن متهمان پرونده کرسنت در دولت یازدهم ما نتوانستیم ادعایمان را در دادگاه ثابت کنیم.

به گزارش خبرگزاری فارس؛ شرکت اماراتی «کرسنت»، عزم، جزم کرده تا پول‌های بلوکه شده و دارایی‌های ایران را از آنِ خود کند؛ رسانه‌های مالزی اخیرا به این موضوع پرداخته‌اند.

اختلاف کرسنت و شرکت ملی نفت ایران به یک قرارداد خرید و تامین گاز (GSPC) بازمی‌گردد که در اردیبهشت ۱۳۸۰ (۲۰۰۱) به امضا رسید و بر اساس آن شرکت ملی نفت ایران قرار بود گاز طبیعی را به مدت ۲۵ سال، از سال ۲۰۰۵ به این شرکت اماراتی تحویل دهد اما به علت فساد و شرایط نامطلوب قیمت‌گذاری از اجرای آن خودداری کرد.

این موضوع باعث شد «کرسنت پترولیوم» در سال ۲۰۰۹ درخواست داوری بین‌المللی کند و در نهایت ایران به پرداخت جریمه محکوم شود. یکی از مهم‌ترین ایرادات قرارداد کرسنت، قیمت‌گذاری آن بود که بسیار ارزان‌تر از سایر قراردادهای مشابه در سطح منطقه و بازار جهانی بود؛ به عنوان مثال، قیمت گاز در قرارداد کرسنت تنها ۱۷ و نیم دلار برای هر یک هزار متر مکعب تعیین شد در حالی که قیمت گاز در قرارداد مشابه با ترکیه ۸۴ دلار برای هر هزار متر مکعب بود.

فعالیت‌های کرسنت برای توقیف دارایی‌های ایران

شرکت ملی نفت تلاش کرد با استناد به علت رد صلاحیت دو داور هیئت داوری یعنی لوران اینس (داور فرانسوی) و چارلز پونسه (داور سوئیسی) از مسیر دادگاه سوئیس به چالش بکشد اما دیوان عالی فدرال سوئیس، درخواست شرکت ملی نفت ایران برای ابطال رای داوری بین‌المللی را غیرقابل قبول دانست.

اکنون، شرکت کرسنت به سراغ دو و هفت دهم میلیارد دلار از دارایی ایران نزد بانک سرمایه‌گذاری اسلامی اول (First Islamic Investment Bank) که به علت تحریم‌ها قابل دسترسی نیست رفته و در تلاش برای دریافت تاییدیه دادگاه برای دسترسی به این منابع مالی است.

دادگاهی در آمریکا هم در سال ۲۰۲۳ دسترسی به دو میلیارد و ۷۵۰ میلیون دلار از دارایی‌های شرکت ملی نفت ایران برای شرکت کرسنت مجاز اعلام کرد. در انگلیس هم، ساختمان شرکت ملی نفت ایران در سال ۲۰۲۴ به مبلغ ۱۰۰ میلیون پوند به حراج گذاشته شد. چندی پیش، ساختمان دیگری متعلق به شرکت ملی نفت در روتردام هلند مصادره و به فروش گذاشته شد.

هرچند دولت ایران این توقیف دارایی‌ها را محکوم کرده و آن را سیاسی دانسته و شرکت ملی نفت ایران همچنان در دادگاه‌های مختلف این احکام را به چالش می‌کشد اما این قرارداد پرحاشیه که در زمان تصدی بیژن زنگنه در وزارت نفت منعقد شده، نه تنها مناقشات داخلی و خارجی زیادی برای ایران ایجاد بلکه خسارات سنگینی نیز بر کشور وارد کرده است.

مانع پیروزی بر کرسنت

مسعود میرکاظمی؛ وزیر اسبق نفت، در این رابطه گفته که یکی از راه‌های ابطال قرارداد، کشف فساد در آن قرارداد است و در مورد این پرونده این کار در حال انجام بود اما با سِمَت گرفتن متهمان این پرونده در دولت یازدهم ما نتوانستیم ادعایمان را در دادگاه ثابت کنیم.

در دوران دولت‌های نهم و دهم، ایران با کشف فساد در قرارداد کرسنت، توانست پیگیری حقوقی در دیوان داوری بین‌المللی انجام دهد و ادعاهای خود را در محاکم بین‌المللی به اثبات برساند اما با شروع به کار دولت یازدهم، روند پرونده به ضرر ایران تغییر کرد چراکه شرکت کرسنت ادعا کرد؛ درحالی ایران، فساد در این قرارداد را مطرح می‌کند که بیژن زنگنه در راس وزارت نفت قرار گرفته و افرادی که در این پرونده نقش داشتند در وزارت نفت به سمت‌های مدیریتی رسیده‌اند.

ثبت سفارش‌های سؤال‌برانگیز برخی کالاهای اساسی

ثبت سفارش ۱۰ هزار تنی برنج برای یک واردکننده یا ۷۰ هزار تنی روغن برای واردکننده دیگر، در شرایطی که منابع ارزی محدود است، لزوم نظارت بیشتر بر واردات کالاهای اساسی را گوشزد می‌کند.

به گزارش خبرگزاری تسنیم، پرونده چای دبش و اتفاقاتی که در این ماجرا افتاد بیش از همه لزوم سلامت و دقت در امور مربوط به تامین و واردات محصولات غذایی به‌ویژه کالاهای اساسی را ضروری می‌سازد.

در همین راستا دولت اقدام به سیستمی کردن روند ثبت سفارش کالاهای اساسی نمود تا امکان تخلف در این حوزه به حداقل برسد و از تکرار اتفاقات گذشته جلوگیری شود.

با این حال به نظر می‌رسد این ماجرا آن‌قدر که باید تاثیرگذار و عبرت‌آموز نبوده به طوری که همچنان شائبه‌هایی در حوزه تخصیص ارز و ثبت سفارش کالاهای اساسی توسط وزارت جهاد کشاورزی مطرح هست و اطلاعات کسب شده حاکی از آن است که اقدام به ثبت سفارش ویژه برای افرادی خاص می‌شود.

به عنوان مثال در آشفته بازار فعلی برنج و در شرایطی که واردکنندگان مدت‌هاست درگیر تخصیص ارز و واردات کالای خود هستند در اقدامی بحث‌برانگیز با کاهش سهم باقی تجار، سهمیه یک واردکننده از ۷۵۰ تن به ۱۰ هزارتن افزایش یافته یا اینکه ثبت سفارش اضافی ۷۰ هزار تن روغن برای یک واردکننده انجام شده است.

در همین راستا ثبت سفارش ۱۰ هزار تنی برنج برای یک واردکننده یا ۷۰ هزار تنی روغن برای واردکننده دیگر، در شرایطی که منابع ارزی محدود است، لزوم نظارت بیشتر بر واردات کالاهای اساسی را گوشزد می‌کند.

در حالی که با توجه به شرایط ارزی کشور میزان واردات کالاهای اساسی محدود است، این مسائل لزوم ورود هر چه سریع‌تر دستگاه‌های نظارتی را می‌طلبد تا از بروز هر گونه فساد در این حوزه جلوگیری شود.

نیازمندی‌های کیهان

ادامه از صفحه ۶

آگهی‌های مفقودی

فاکتور فروش(سند کمپانی) خودرو ام.وی.ام مدل ۱۳۹۴ رنگ سفید- روغنی شماره شهربانی ۹۲۴ س ۵۴ ایران ۹۹ به شماره شاسی NATEBAFB۸E۱۰۲۱۶۶۸ و شماره موتور MVM۴۷۲FGE۰۴۴۴۶۵ مفقود گردیده و فاقد اعتبار است.

سند تراکتور کشاورزی سیستم ITM تیپ ۴۷۵ به رنگ قرمز روغنی مدل ۱۳۹۵ به شماره پلاک ۴۶۹ ک ۱۶ ایران ۶۲ به شماره موتور MT۴۸۲W۳۴۹۳D به شماره شاسی N۳HKTAD۲CGER۱۱G۴۳ مربو