بازار خودروهای وارداتی به دست تولیدکنندگان داخلی افتاد و پلیس راهور درباره تبعات آن هشدار داد

خودروسازان تاجر

شرق: طلسم واردات خودرو پس از چهار سال شکست اما واردات خودروهای خارجی حواشی زیادی را یدک کشیده است. حالا بازار خودروهای خارجی هم به دست خودروسازان افتاده و انجمن واردکنندگان خودرو اعلام کرده واردکنندگان همان مونتاژکننده خودروهای چینی هستند. از آن سمت رضا فاطمی‌امین، وزیر صنعت، در یک کنفرانس مطبوعاتی اعلام کرد این وزارتخانه کاری ندارد که خودروی هندی و چینی وارد شود یا خودروی روسی و چیزی که برای آنها مهم است، انتقال فناوری است.

این گفته وزیر با واکنش پلیس راهور مواجه شد که در ماه‌های اخیر انتقادهای تندی علیه خودروسازان و کیفیت خودروهای داخلی داشته است. پلیس راهور اعتقاد دارد اگر قرار است خودروی بی‌کیفیت وارد شود که پراید و تیبا موجود است!

با این حال کارشناسان می‌گویند ارزان‌ترین خودروهای خارجی از خودروهای ایرانی کیفیت بهتری دارند و متولیان اگر نگران کیفیت خودرو هستند، فکری برای بازار بزرگ خودروهای بی‌کیفیت ایران کنند.

وزیر صنعت: کاری نداریم خودروی چینی بیاورند یا هندی!

چهارم تیرماه سال جاری فاطمی‌امین، وزیر صمت، در یک کنفرانس خبری اعلام کرد خودروهای وارداتی که قیمت ۱۰ هزار دلاری و کمتر دارند، حتی از کشورهای اروپایی هم ممکن است وارد شوند. با این حال تأکید کرد اینکه خودروها چینی، هندی و روسی باشد ربطی به دولت ندارد و کار بخش خصوصی است! او گفت: «ما فقط اعلام کرده‌ایم باید خدمات پس از فروش و انتقال تکنولوژی ملاک عمل قرار گیرد».

دو ماه پس از این مصاحبه، یعنی در یکم شهریور سال جاری، امید قالیباف، سخنگوی وزارت صمت، در مصاحبه‌ای اعلام کرد برای واردات با خودروسازهایی همچون تویوتا، همچنین شرکت‌های خودروساز آلمانی، چینی و هندی مذاکراتی شده است. همان زمان رئیس پلیس راهور فراجا به این خبر واکنش نشان داد و گفت که انتظار این است خودروهای کیفی و ایمن وارد کشور شود، ولی طرحی تعریف شده که از هند می‌خواهند خودروی ۱۰ هزار دلاری وارد کنند؛ اگر این‌چنین است که ما پراید و تیبا را در کشور داریم.

آبان نیز رئیس انجمن واردکنندگان خودرو با ایلنا گفت‌وگو کرد و توضیح داد که شرکت‌های واردکننده می‌خواهند خودروهای زیر ۱۰ هزار یورو را به صورت CKD وارد کنند و هم‌زمان اجازه ثبت سفارش CVU را بهشان داده‌اند. به گفته او این مجوز ذیل بحث سرمایه‌گذاری فناورانه و انتقال تکنولوژی دریافت شده است و ادامه داد: «دستورالعمل صادرشده نهایتا به واردات خودروهای چینی منتهی خواهد شد. مطابق با آیین‌نامه ماشین‌های شاسی‌بلند، بنز و تویوتا را نخواهیم داشت و هفت شرکتی که می‌خواهند اقدام به واردات کنند، هم‌اکنون خودروی چینی را مونتاژ می‌کنند و بعید به نظر می‌رسد که بتوانند CKD خودروهای برندهای اول جهان را وارد کنند».

نهایتا در روزهای پایانی آذرماه نایب‌رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی هم خبر داد با سازوکاری که برای واردات خودرو پیش‌بینی شده است، احتمالا خودروهای وارداتی خودروهای چینی و هندی باشند که طبیعتا نمی‌توانند تاثیری در کیفی‌سازی و ایمن‌سازی خودروهای داخلی داشته باشد.

هشدار پلیس درباره ایمنی خودروهای وارداتی

حالا رئیس پلیس راهور فراجا بار دیگر به ماجرای واردات خودروهای چینی و هندی واکنش نشان داده و در جوابیه‌ای از متولیان وزارت صمت خواسته که مصاحبه‌های قبلی خود را مرور کنند و هشدار داده که ۲۴ درصد کشته‌های تصادفات رانندگی سهم خودروهای ناایمن است. در بخشی از جوابیه پلیس راهور آمده: «اظهارات مسئولان وزارت صمت ازجمله وزیر محترم، سخنگوی آن وزارتخانه و برخی از نمایندگان و نایب‌رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی و دبیر انجمن واردکنندگان خودرو باعث ایجاد نگرانی شد که گویا با طرح ورود خودروی اقتصادی ازجمله کشورهای هند و چین، مسئله ایمنی و کیفیت محوریت خود را از دست داده است. ایمنی و کیفیت خودروها در کشور اعم از تولید داخل و وارداتی اولویت اول و خط قرمز پلیس راهور است؛ چراکه سالانه متأسفانه حدود ۱۷ هزار نفر جان خود را در تصادفات از دست داده و حدود ۳۶۰ هزار نفر مجروح و حدود ۱۰ درصد از مجروحان نیز قطع نخاع می‌شوند و موجبات خسارت‌های سنگین مادی و معنوی بر دولت و مردم می‌شود. به طوری که میزان کیفیت و ایمنی وسایط نقلیه در آن نقش پررنگ و ۲۴ درصدی دارند».

کاهش قیمت بعید است

در کنار کیفیت خودروهای وارداتی، موضوع تأثیرگذاری آنان در قیمت‌های بازار و ایجاد فضای رقابتی به واسطه ورود آنان نیز این روزها بسیار مورد بحث است و بیشتر کارشناسان اعتقاد دارند شکل و میزان واردات این خودروها طوری نیست که بتوان امیدی به تأثیرگذاری آنان در قیمت‌های این بازار داشت.

برای مثال مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو، ازجمله کسانی است که باور دارد در مسئله واردات خودرو از فرایند آیین‌نامه‌نویسی که از همان ابتدا هم دارای ایراد بود تا دستورالعمل ارائه‌شده، به قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار در ماده ۲ و ۳ هیچ توجهی نشده و همین حتی ممکن است منجر به فساد شود.

او بارها در گفت‌وگو با رسانه‌های مختلف از فرایند در پیش گرفته‌شده برای واردات خودرو انتقاد کرده و حتی خبر داده که تاکنون هیچ نظری از انجمن واردکنندگان خودرو به‌عنوان تشکل ذی‌ربط، خواسته نشده و این انجمن در هیچ‌یک از جلسات عضوی از اعضا و هیئت‌مدیره انجمن حضور نداشته است؛ «گواه این موضوع، این است که در فهرست شرکت‌ها و افرادی که مجاز به واردات شناخته‌اند، حتی یک شرکت از شرکت‌های واردکننده رسمی عضو انجمن واردکنندگان خودرو حضور ندارد».

او معتقد است آیین‌نامه واردات خودرو منجر به تعدیل بازار و کاهش قیمت‌ها نخواهد شد؛ چراکه به‌هیچ‌عنوان کار صورت‌گرفته، کار اجرائی و تخصصی نبوده است و آیین‌نامه و دستورالعمل تدوین‌شده، «غلط در غلط» است.

بابک صدرایی، کارشناس صنعت خودرو، اما نظری متفاوت دارد. او به «شرق» می‌گوید: تا جایی که اعلام شده همان چند خودرویی که تا امروز وارد شده، خودروهای کره‌ای و چینی هستند. برخی خودروهای کره‌ای که وارد شده یا گفته می‌شود قرار است وارد شود، خودروهایی هستند که استاندارد روز دارند. خودروهای چینی هم تا اینجا چانگان، جیلی و ام‌جی‌اند که جزء بهترین مدل‌های برندهای چینی هستند و استانداردهای بالای ایمنی دارند و تا اینجا اسم هیچ خودروی هندی در واردات مطرح نشده است. با این حال اگر روزگاری بنا شود خودروی بی‌کیفیت چینی و هندی وارد شود که تا امروز نامش اعلام نشده، حرف پلیس راهور کاملا درست است.

به گفته او خودروهایی که وارد می‌شوند خودروهایی جهانی هستند و حتی انواع چینی آن هم تا اینجا برندهای خوبی بوده. او تاکید می‌کند: «این خودروها هرچه هم که باشند باز هم از خودروهای داخلی که در ایران به تولید انبوه می‌رسند، سطح ایمنی بسیار بهتر و بالاتری دارند. نگرانی اصلی از خودروهای داخلی است که ۸۰ تا ۹۰ درصد تقاضا خودرو در داخل کشور را تأمین می‌کنند و به‌شدت مشکل ایمنی دارند و اگر این خودروها توسط یک مؤسسه استاندارد ایمنی جهانی چک شوند، حتی برای ورود به جاده‌های معمولی یک کشور هم قابل قبول نیستند».

به باور صدرایی آنچه اعلام شده و در حال ورود به کشور است، خودروهایی زیر ۲۰ هزار دلار و به‌روز است که در سایر کشورها هم مصرف می‌شوند و اینکه این ماشین‌ها ارزان‌تر هستند به این معنی نیست که شرکتی مثل هیوندا، کیا یا تویوتا خودروی غیراستاندارد تولید می‌کنند.

به گفته این کارشناس «ارزان‌ترین خودروهای این شرکت‌های جهانی هم استانداردهای حداقلی را دارند تا مجور تردد بگیرند و ممکن است خودروی ارزان این شرکت‌ها فرضا به جای پنج ستاره ایمنی، سه یا چهار ستاره داشته باشند اما ناایمن تلقی نمی‌شوند. من نمی‌دانم بر چه مبنایی گفته شده خودروهای وارداتی ناایمن هستند؟ اگر این همه حساسیت روی ایمنی خودروها وجود دارد، چرا فکری به حال خودروهای داخلی که در حال تولید انبوه هستند، نمی‌کنند؟».

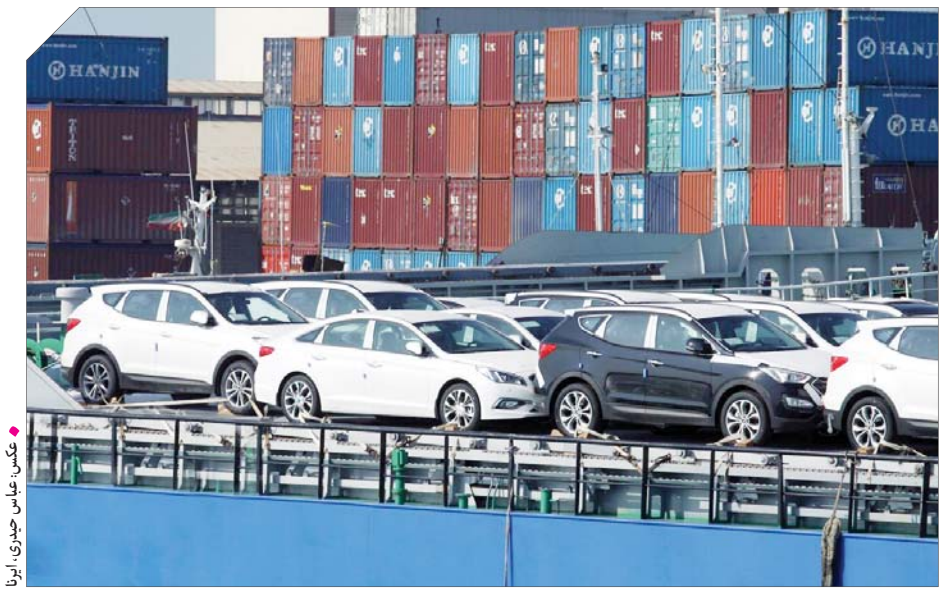
او تأکید می‌کند که حتی به فرض تحقق وعده دولت مبنی بر واردات ۵۰ تا ۷۰ هزار خودرو، مطمئن باشید این خودروها استانداردهای بسیار بالاتری از دست‌کم ۷۰۰، ۸۰۰ هزار خودروی تولیدی داخلی دارند.

با این حال صدرایی نیز مانند بیشتر کارشناسان امیدی به تأثیرگذاری خودروهای وارداتی در قیمت‌های بازار ندارد و علت را این‌طور توضیح می‌دهد: «اول ما تحریم هستیم و نمی‌توانیم خودروها را از منبع فروش اصلی بخریم و باید آن را با واسطه از کشورهای اطراف بیاوریم. دوم اینکه مشکل حضور در لیست سیاه FATF را داریم که جابه‌جایی پول را بسیار سخت می‌کند. سوم اینکه اکنون در دنیا به علت کمبود چیپ‌ست‌های الکترونیکی، زمان تحویل خودروها طولانی شده و این تبدیل به یک معضل حتی برای کشورهای اروپایی شده است. همه اینها موجب می‌شود خودرو گران به دست ما برسد. ضمن اینکه دولت ادعا کرده تا پایان سال ۷۰ هزار خودرو به کشور می‌آورد؛ این ادعا از نظر من عملی نیست اما اگر به فرض مثلا حتی در سال آینده این مقدار بتواند وارد شود، در مقابل حدود یک میلیون تقاضا آنچنان تأثیرگذاری در قیمت ندارد».

او ادامه می‌دهد: علاوه بر این، خودروهای وارداتی قرار است در بورس عرضه شوند. یعنی ما هیچ شفافیتی نداریم که تعرفه واردات چقدر است و بورس ممکن است خود یکی از عوامل التهاب بازار شود؛ خودروی یک میلیاردی وارد بورس می‌شود، یک‌میلیاردو ۷۰۰ بیرون می‌آید و دو میلیارد در بازار معامله می‌شود. تجربه ما نشان داده بورس هم نمی‌تواند قیمت‌ها را منطقی کند.

به باور صدرایی اگر دولت تا پایان سال بتواند ۷۰ هزار خودرو را بیاورد، رقابت بین واردکننده‌ها ایجاد می‌شود و ممکن است قیمت‌ها کمی رقابتی شود، اما اگر فقط همین تعداد محدود وارد شود و به بورس برود، اتفاقی مشابه آنچه اکنون برای خودروهای چینی می‌افتد، رخ می‌دهد و دست دلالان بورسی حسابی باز می‌شود.

این کارشناس تأکید می‌کند که قیمت‌ها دست‌کم در شروع عرضه ارزان و مطابق آنچه وعده داده شده بوده، نیست، مگر اینکه به مرور آن‌قدر خودرو وارد کنند که عرضه زیاد شود. او می‌افزاید: «هرچند من با پیش‌فرض‌های کارشناسی این موضوع را بسیار بعید می‌دانم. البته حتی این وضعیت هم مشروط است به ثبات قیمت دلار و اگر دلار مثل الان دائم در حال افزایش باشد حتی عرضه انبوه هم تأثیری در نرخ نخواهد داشت».


عکس: عباس جبدی، ایرنا

ادامه از صفحه اول

سیاست دوپهلوی انگلیس در حمایت از شیوخ

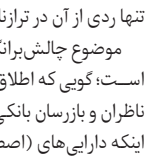
جا دارد که در اینجا این نکته را هم یادآور شوم که سیاست ایران‌زدایی انگلیس در خلیج‌فارس به بازداشتن مستعمره‌های منطقه‌ای خود، شیخ‌نشین‌های متصالحه، از برقراری تماس مستقیم با ایران و همکاری با آن محدود نمی‌شد و کشورها و قدرت‌های آن روز جهان مانند روسیه (به‌عنوان رقیب انگلیس) یا بلژیک و قبل از آن فرانسه را هم که با ایران قرارداد داشتند، در بر می‌گرفت. یکی از نمونه‌های این نوع مقابله‌ها را می‌توان در برخورد انگلیسی‌ها با موسیو نوز بلژیکی که برای سروسامان‌دادن به گمرگات مناطق جنوبی و جزایر ایران به استخدام دولت وقت درآمده بود، سراغ گرفت. او هرگاه از جزایر ایران در خلیج‌فارس ازجمله ابوموسی بازدید می‌کرد و پرچم کشور را در آنها به اهتزاز درمی‌آورد، با خشم شدید آن قدرت استعماری مواجه و متهم می‌شد که نفوذی روس‌هاست.

اقدامات ایران در دوره پهلوی اول و دوم در مورد جزایر سه‌گانه

از آنجا که همواره ضعف حکومت مرکزی قاجار ازجمله دلایل فترت حاکمیت ایران بر جزایر تنب و ابوموسی برشمرده شده، این پرسش پیش می‌آید که چرا در دوره رضاشاه که حداقل مشکلی از آن بابت وجود نداشت، جزایر به سرزمین اصلی بازگردانده نشد یا در دوره محمدرضاشاه دیرهنگام انجام شد. در پاسخ باید گفت که با روی‌کارآمدن رضاشاه، کشور کم‌وبیش از آن وضعیت پر از ضعف و رخوت حاکم به‌ویژه در اواخر دوره قاجار بیرون آمد، اما مشکلات به قدری زیاد بود که موضوع جزایر حداقل در اولویت نخست جای نمی‌گرفت، هرچند به فراموشی هم سپرده نشده بود. با استقرار کامل رضاشاه و ایجاد ثبات در کشور، رضاشاه وزیر دربارش، تیمورتاش را مأمور مذاکره با انگلیس کرد که اولین دور آن در سال ۱۳۰۸ شمسی مصادف با ۱۹۲۹ میلادی برگزار شد. او در آن زمان وزیر دربار و قدرتمندترین وزیر کابینه و نزدیک‌ترین مقام به رضاشاه بود و به همین دلیل مسئولیت پرونده‌ای به آن مهمی بر عهده او گذاشته شد. در آن دور راجع به جزایر هم گفت‌وگو شد. به موجب یکی از اسناد که انگلیسی‌ها منتشر کرده‌اند، تیمورتاش مایل بوده که مسئله جزایر سه‌گانه با مماشات و انعطاف‌پذیری ایران و انگلیس حل شود. این در حالی بود که طرفین درباره جزیره سیری که ایران در آن مستقر بود، حرفی نداشتند، اما انگلیس درباره ابوموسی انعطاف نداشت. اسناد و صورت‌جلسات این دور از مذاکرات نشان از این دارد که طرف انگلیسی مذاکره‌کننده بنا بر تعلیمی که دولت متبوعش به او داده بود، درصدد بوده طرف ایرانی را به سمتی بکشاند که نه جزایر را به دست بیاورد و نه به‌طور کامل هم از آن قطع امید کند. دور نخست مذاکرات مزبور در حالی بدون فرجام پایان یافت که دو طرف فقط در یک مورد اشتراک نظر داشتند و آن هم برکناری تیمورتاش بود! طرف انگلیسی با وجود انعطافی که تیمورتاش به خرج می‌داد، از او راضی نبود و انتظار برکناری‌اش را می‌کشید تا به‌زعم خود با فرد منعطف‌تری مذاکره کند. این در حالی بود که مقامات ایرانی هم قصد برکناری او را داشتند، چراکه می‌گفتند در انجام مأموریت محوله موفق نبوده است. با کنارگذاشتن تیمورتاش از مذاکرات، پرونده مذاکرات جامع به وزارت امور خارجه واگذار شد که در آن موقع محمدعلی فروغی در رأس آن بود. او برخلاف امیدواری انگلیسی‌ها به روی‌کارآمدن شخصی منعطف به جای تیمورتاش به دلیل برخورداری از تعصب ایرانی و روحیه سماجت، اهل انعطاف و امتیازدهی نبود. موضع فروغی درباره ابوموسی مثل تیمورتاش محکم بود، اما در مورد تنب‌ها برخلاف سلفش انعطاف نداشت و به همین جهت در همان آغاز مذاکرات دور جدید صراحتا به همتای مذاکراتی خود اظهار کرد که «تنب‌ها مال ما است و فقط تنها کاری که می‌توانیم بکنیم این است که برای بحرین فرمولی پیدا کرده، از آن عبور کنیم». فروغی هم چندان دوام نیاورد و جای خود را به باقر کاظمی، وزیر خارجه جدید داد. نام‌برده هرچند که از اسلاف خود بیشتر نسبت به موضوع جزایر اهتمام داشت و می‌خواست آن را به فرجام برساند، اما او هم زمان زیادی در کار مذاکرات با انگلیس نبود، چراکه مذاکرات جامع ایران با انگلیس که جمعا سه سال به درازا کشید و سه وزیر ارشد رضاشاه سه دور آن را هدایت کردند، نیمه‌کاره رها شد. در مدتی بیش از ۲۰ سال از آن تاریخ، فقط می‌توان از دیدار سال ۱۳۳۴ نصرالله انتظام، وزیر خارجه وقت ایران، از لندن سخن گفت که در آن موضوع جزایر هم مورد بحث و گفت‌وگو قرار گرفت. انتظام تقریبا همان نسخه‌ای را که باقر کاظمی در زمان انجام مذاکرات جامع به طرف انگلیسی داده بود، ارائه کرد که با پاسخ سرد طرف انگلیسی مواجه شد. با اعلام تصمیم دولت انگلیس در سال ۱۹۶۸ مبنی بر خارج‌کردن نیروهایش از شرق سوئز، مذاکرات ایران و انگلیس یک سال بعد از آن (۱۹۶۹ برابر با ۱۳۴۸) شروع شد و در نوامبر ۱۹۷۱ (برابر با آبان ۱۳۵۰) خاتمه یافت. از این مدت، یک‌سال‌ونیم اول به موضوع بحرین و یک‌سال‌ونیم دوم به موضوع جزایر اختصاص داده شد که به آن خواهیم پرداخت.

یادداشت

زخم ناترازی بانک‌ها بر برنامه هفتم توسعه



ابوالفضل گرمابی

اکنون که مأموریت ۲۰ساله بانکداران ایرانی در متورم‌کردن قیمت‌ها و ربودن قدرت خرید مردم به وسیله خلق و تصاحب نقدینگی با موفقیت انجام شده و فقط زخم آن بر تن اقتصاد باقی مانده، نوبت به حل‌وفصل ناترازی کلان بانک‌ها رسیده تا سیکل بعدی انباشت ثروت با تجدید انرژی آنها از نو شروع شود. پس چه فرصتی بهتر از برنامه هفتم توسعه برای اجرای پروژه تزریق خون تازه به رگ‌های مافیای بانکی و زدودن حساب‌های مسموم آنها تحت عناوین موجهی مانند «ارزیابی کیفیت دارایی بانک‌ها» (AQR) و «احیا و حل‌وفصل بانک‌های مشکل‌دار» (Resolution).

نکته شگفت، همه‌گیرشدن اصطلاح «دارایی‌های موهومی» موجود در ترازنامه بانک‌ها و لزوم برخورد با آن است. کارشناسان این عنوان را بر اقلامی مانند تسهیلات مشکوک‌الوصول و سوخت‌شده بانک‌ها و سودهای شناسایی‌شده برای آنها می‌گذارند. تسهیلاتی که عمدتا به اشخاص وابسته و پرنفوذ و شرکت‌های زیرمجموعه داده شده است. اعتباراتی که به تعبیر «شرد (۲۰۱۳)» نه از ذخایر پرداخت می‌شود (مطابق رویکرد ضریب فزاینده) و نه سپرده‌ها، بلکه دقیقا از هیچ (با فشردن یکی از دکمه‌های صفحه‌کلید) خلق می‌شوند؛ اما اکنون دارایی‌های موهومی بانک‌ها در فرایند «خلق پول از هیچ» توسط نظام بانکی نقش ویژه‌ای یافته است. با این تفاوت که سایر اعتبارات را می‌توان به بدهکاری منتسب کرد، ولی دارایی موهومی اعتباری است که کسی آن را گردن نمی‌گیرد و تنها ردی از آن در ترازنامه بانک‌ها باقی مانده است.

موضوع چالش‌برانگیز در همین وصف «موهومی»بودن این‌گونه اقلام است؛ گویی که اطلاق «موهومی‌بودن» بر این دارایی‌ها اختیار ویژه‌ای به ناظران و بازرسان بانکی برای خارج‌کردن آنها از ترازنامه می‌دهد، غافل از اینکه دارایی‌های (اصطلاحا) موهومی بانک‌ها نیز مانند دیگر دارایی‌ها از جنس ثروت است و ثروت هم چیزی نیست جز ادعایی بر ارزش واقعی اقتصاد. بنابراین «دارایی بانک‌ها» را چه «واقعی» بدانیم چه «موهومی»، در حقیقت ادعایی هستند بر ارزش واقعی اقتصاد که پیش‌تر تولید شده (ارزش جاری) یا تولید خواهد شد (ارزش آتی) و مابازای آن اعتباری به کارتل‌های مالی برای تصاحب ارزش واقعی اقتصاد داده شده است. بر این اساس، چالش اصلی چگونگی جایگزین‌کردن آن دارایی اصطلاحا «موهومی» با یک دارایی معتبر و قابل انتساب است. در واقع کل ماجرا ترفندی است برای گم‌کردن ردپاها در ترازنامه بانک‌ها و پوشاندن آن با جای پای بانک مرکزی (تزریق پایه پولی) و دولت (بدهکارکردن دولت در ترازنامه بانک‌ها، منابع بودجه، نفت و اوراق) که در حقیقت هر دو حالت به معنای زدن بدهی‌ها به حساب مردم است.

بی‌شک تا زمانی که قوانین عینی اقتصاد ایران حکم به جان‌گرفتن دوباره همان پروسه تصاحب ارزش می‌دهد، این پالایش مقطعی خواهد بود و برنامه «ارزیابی کیفیت دارایی AQR و احیا و حل‌وفصل بانک‌های مشکل‌دار» صرفا به ابزاری موجه در اختیار بانکداران به‌منظور زدون زیان انباشته و تحمیل کسری‌ها به عموم جامعه تبدیل می‌شود. مورد ادغام بانک‌های نظامی در بانک سپه به خوبی گویای این موضوع است. در شرایطی که بیش از ۱۵۰ هزار میلیارد تومان از کسری‌های فقط دو بانک از پنج بانک ادغامی به عنوان مطالبات از دولت در ترازنامه بانک سپه وارد می‌شود، می‌توان انتظار داشت که اجرای کامل برنامه AQR در بانک سپه بیش از ۲۰۰ هزار میلیارد تومان از کسری بانکداران را از جیب مردم نقد کند. کسری بزرگی که عمدتا ناشی از تخلفات و انباشت ثروت اصطلاحا «موهوم» است.

توسعه مالی و بانکداری ایران در ۲۰ سال گذشته صرفا محملی برای تأمین مالی کارتل‌های مالی و حل‌وفصل گره‌های باقی‌مانده از ملی‌سازی اوایل انقلاب بوده که ترفند «خصوصی‌سازی» و «مولدسازی دارایی‌ها» در تصاحب اموال ملی -به قیمت تخریب سازوکار بنگاه‌ها و نابودی امنیت شغلی هزاران نفر- به خوبی به کمک آن آمده است. حال در شرایطی که فرایند تصاحب ارزش جاری (دستمزدهای پایین، فقر و نابرابری)، تصاحب ارزش‌های آتی (خرید نسیه و انتشار اوراق بدهی) و قمار بر سر ارزش آتی است (بازار بورس)، اقتصاد را در همان مسیری به پیش می‌برد که تاکنون برده است، تورم مزمن و نرخ‌های سود بالا ماندگار خواهد بود و در نتیجه بازگشت بحران‌های بانکی اجتناب‌ناپذیر است.

بحرانی که در قالب متورم‌کردن ارزش دارایی‌ها به لقمه گلوگیری بدل شده که بانک‌ها نه توان بلع آن را دارند و نه دیگر تاب تحمل دردهای آن را. پس منطقی است که صنعت بانکداری به بهانه فریبنده «حفظ ثبات و سلامت نظامی بانکی» در انتظار پالایش آن در سال‌های برنامه هفتم توسعه باشد. بر این اساس اگر قانون‌گذار در رسیدگی به این چالش در برنامه هفتم توسعه می‌خواهد به وظیفه ملی خود عمل کند، باید در گنجاندن سه حکم اساسی در احکام برنامه هفتم توسعه شکی به خود راه ندهد: ۱- ممنوعیت جبران هرگونه ناترازی در فرایند بازسازی و حل‌وفصل بانک‌ها و مؤسسات اعتباری از محل منابع دولت (اعم از منابع بودجه سالانه، درآمدهای نفتی و انتشار اوراق بهادار دولتی) و همچنین از محل پایه پولی، ۲- ممنوعیت ادغام بانک‌های غیردولتی در بانک‌های دولتی در فرایند حل‌وفصل مؤسسات اعتباری و ۳- الزام بانک‌ها به جبران تعهدات خود در فرایند حل‌وفصل از محل دارایی خود بانک‌ها، سهامداران و سپرده‌گذاران کلان.

سازمان امور مالیاتی کشور

آگهی مزایده اموال منقول
*** نوبت اول ***

اداره کل امور مالیاتی استان آذربایجان غربی در نظر دارد بنا بر اختیارات حاصل از مقررات آئین نامه اجرائی موضوع ماده ۲۱۸ قانون مالیاتهای مستقیم و به منظور وصول بدهی های معوقه مالیاتی آقای اکبر جوان منش ، یک دستگاه سواری دوو ماتیز اس.ئی بشماره انتظامی ۳۷۶ق۵۸-ایران۲۲ متعلق به نامبرده که به شرح جدول ذیل در قید بازداشت این اداره کل می باشد را با برگزاری مزایده عمومی به فروش برساند. لذا ازکلیه افراد حقیقی و حقوقی متقاضی شرکت در مزایده دعوت می گردد جهت دریافت برگ شرایط مزایده از تاریخ درج آگهی لغایت پایان وقت اداری روز شنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۰/۲۴ به نشانی ارومیه خیابان کاشانی طبقه اول سالن ۱۰۳ مراجعه و جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۴۴۳۲۵۳۴۰۵ تماس حاصل نمایند.

آخرین مهلت دریافت مدارک متقاضیان شرکت در مزایده : پایان وقت اداری روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۰/۲۷ و **زمان برگزاری مزایده راس ساعت ۱۰ صبح روز چهار شنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۰/۲۸** درمحل سالن کنفرانس اداره کل امور مالیاتی استان آذربایجان غربی بنشانی خیابان کاشانی خواهد بود.

کلاسه پرونده	نوع	کارخانه سازنده	سال ساخت	پلاک ثبتی /انتظامی	رنگ	شماره موتور و شاسی	قیمت پایه (ریال)	میزان بدهی مالیاتی (ریال)
۲۷۱	سواری شخصی (دوو ماتیز اس .ئی)	دوو/کرمان موتور	۱۳۸۱	۳۷۶ق۵۸-ایران۲۲	نقره‌ای-متالیک	فاقد شماره موتور (موتور تعویضی) /شماره‌شاسی/بدنه:۰۴۱۲۷۸	۲۲۰،۰۰۰،۰۰۰	۳،۶۱۲،۰۰۰،۰۰۰

آدرس محل وقوع ملک بازداشتی : ارومیه ، بلوار خاتم الانبیاء-پارکینگ امین انتظام

شناسه آگهی ۱۴۳۳۵۲۴ م الف ۳۸۳۳

شرکت ملی گاز ایران
شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی

آگهی تجدید فراخوان ارزیابی کیفی غیر یکپارچه جهت برگزاری مناقصه عمومی دو مرحله ای مجتمع گاز پارس جنوبی پالایشگاه دهم (فاز ۱۹)

شناسه آگهی ۱۴۳۳۴۱۷

نوبت اول

پالایشگاه دهم (فاز۱۹) مجتمع گاز پارس جنوبی درنظر دارد، تجدید فراخوان ارزیابی کیفی غیر یکپارچه جهت برگزاری مناقصه عمومی دو مرحله ای شماره۰۳۸-۹۹-R۱۰ تقاضای ۹۹۰۰۰۸۷ به شماره فراخوان در سامانه ستاد ایران: ۲۰۰۱۰۹۷۶۸۴۰۰۰۰۳۹ و شرح : خرید EXPANTION JOINT را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی کیفی تا ارسال دعوتنامه جهت سایر مراحل مناقصه، از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد .لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند. جدول زمان بندی به شرح ذیل می باشد. اطلاعات و اسناد مناقصه عمومی پس از برگزاری فرآیند ارزیابی کیفی و ارسال دعوتنامه از طریق سامانه ستاد به مناقصه گران ارسال خواهد شد. **زمانبندی:**

۱-تاریخ انتشار مناقصه درسامانه : ۱۴۰۱/۱۰/۱۲

۲- مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه: ۱۴۰۱/۱۰/۱۹

۳-مهلت زمانی ارسال ارزیابی کیفی توسط مناقصه گران: ۱۴۰۱/۱۱/۰۳

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار :

آدرس: استان بوشهر -شهرستان کنگان -کیلومتر ۲۰ جاده کنگان به عسلویه -سایت ۲ منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس -پالایشگاه دهم -فاز ۱۹ ، تلفن : اداره خدمات کالای پالایشگاه دهم : ۰۷۷۳۱۴۶۶۲۸۷-۰۷۷۳۱۴۶۶۲۸۳

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه : مرکز تماس : ۴۱۹۳۴ - ۰۲۱

دفتر ثبت نام : ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸

اطلاعات تماس دفاتر ثبت نام سایر استانها، در سایت سامانه www.setadiran.ir

روابط عمومی شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی