

وزیر نفت:

می توانیم در سه روز تولید نفت را به حداکثر برسانیم

وزیر نفت با اشاره به برنامه‌های افزایش تولید نفت ایران پس از توافق احتمالی گفت: حتی سه روز هم طول نمی کشد که می توانیم تولید نفت کشور را به حداکثر برسانیم.

به گزارش ایسنا، بیژن زنگنه دیروز در حاشیه چهارمین همایش مسئولیت اجتماعی صنعت نفت، در خصوص وضعیت صادرات نفت ایران با توجه به افزایش سریع تولید نفت و گاز در آمریکا افزود: قطعاً ما به صادرات نفت خود ادامه خواهیم داد.

وزیر نفت با اشاره به بیانیه وزارت اطلاعات در خصوص حضور نیروهای نفوذی در صنعت تصریح کرد: مسئولیت مبارزه با جاسوسان، جلوگیری از نیروهای نفوذی بر عهده دستگاه‌های امنیتی و اطلاعاتی کشور است و من نیز با تمام توانم از اطلاعات نفوذی در مجموعه نفت کشور محافظت خواهم کرد.

رئیس سازمان امور مالیاتی در گفت و گو با ایسنا:

در کشور ماهمه از شفافیت فرار می کنند



رئیس سازمان امور مالیاتی با بیان اینکه در کشور مان همه از شفافیت فرار می کنند، گفت: منشی پزشکی من می توانم نسبت به نصب و استفاده از کارتخوان اقدام کنند و آموزش آن حداکثر ۱۵ دقیقه زمان می برد.

امیدعلی پارسا در گفت و گو با ایسنا درباره مقاومت برخی پزشکان برای استفاده از دستگاه‌های کارتخوان برای عدم پرداخت مالیات، گفت: کلیه معاملات کالو خدمات در تمام اصناف و حرف باید به سامانه امور مالیاتی متصل شوند و این حکم قانون است که از ابتدای سال مشاغل پزشکی، پیراپزشکی، دندان پزشکی، دام پزشکی و داروسازی باید به این سامانه متصل شوند البته تا آماده شدن بسترها به طول انجامیده است. وی با بیان اینکه این اقدام و سیاست تنها شامل حال جامعه پزشکان نمی شود و به تدریج تمام معاملات باید متصل به سامانه امور مالیاتی شوند، گفت: این الزام و تکلیف قانون است که تمام معاملات در کشور شفاف و روشن باشند و مالیات بپردازند.

پارسا ادامه داد: پزشکان تا پانزدهم شهریور ماه باید شناسه دریافت کنند و از مهر ماه تمام دریافت‌های که دارند باید از طریق کارتخوان باشد.

در گفت و گو با ایسنا تشریح شد

دلایل کاهش نرخ دلار و سکه

نایب رئیس اتاق بازرگانی ایران و عراق معتقد است آنچه در روزهای گذشته در بازار ارز و طلا رخ داده حاصل جو روانی مثبت شکل گرفته در جامعه است و نمی توان برای آن دلایل اقتصادی قطعی پیدا کرد.

سید حمید حسینی در گفت و گو با ایسنا، گفت: همان طور که پیش از این سابقه داشته، وقتی در جامعه چند خبر امیدوار کننده منتشر می شود این موضوع به کاهش نرخ ارز در بازار ختم شده و برای چند روز روند نرخ‌ها کاهش می شود.

به گفته وی، در طول روزهای گذشته بحث‌هایی که درباره احتمال مذاکرات سیاسی و بهبود اوضاع اقتصادی مطرح شده، اصلی ترین دلایل برای شکل گیری جو روانی مثبت در بازار بوده است.

حسینی اضافه کرد: در کنار جو روانی وقتی که نخستین سیگنال‌ها از بازار برای آغاز روند کاهش دیده می شود، بسیاری از مردم عادی نیز که بخشی از سرمایه خود را تبدیل به ارز یا طلا کرده‌اند، به بازار هجوم می آورند تا از ضرر بیشتر جلوگیری کنند. از این رو بخشی از دلیل کاهش نرخ‌ها در روزهای گذشته نیز فروشنده شدن مردم بوده است.

به گزارش ایسنا، در چند هفته اخیر نرخ ارز و طلا در بازار نزولی شده و در هفته جاری نیز این روند ادامه پیدا کرده؛ به طوری که دلار وارد کانال ۱۰ هزار تومان و سکه وارد کانال سه میلیون تومان شده است.

رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی در گفتگو با «توسعه ایرانی»:

امکان نفوذ اخلا لگران به صنعت قطعه‌سازی هم وجود دارد



محمود نوروزیه

صنعت پر حاشیه و رانت‌آور خودرو هر روز ماجرای جدیدی از فساد را علنی می کند. از ماجرای ثبت سفارش و واردات خودرو که با جنجال‌های بسیار همراه بود تا فروش‌های ویژه و خودرو ساز که زدوبندهای پشت پرده ثبت‌نام آنها محرز شده است. اما حالا بحث فساد در طراحی خودرو، دستگیری ۲۵ نفر از مدیران سایپا و شرکت‌های نمایندگی، بر کناری مدیر عامل ایران خودرو و مسدود شدن حساب‌های وی، ایجاد مانع برای باج‌گیری غول قطعه‌ساز و در نهایت نفوذ نمایندگان اخلا لگر مجلس به این صنعت مطرح است که با گذر زمان ابعاد بیشتری از ماجرا روشن می شود. به دنبال انتشار خبر بر کناری و بازداشت چند تن از مدیران دو شرکت خودرو ساز بزرگ کشور، هفته گذشته دو نماینده مجلس نیز به اتهام معاونت اخلا ل در بازار خودرو بازداشت و سپس با قید وثیقه آزاد شدند که البته گفته‌ها حاکی از آن است که شمار نمایندگان اخلا لگر بیش از دو نفر است و به قولی به پنج نفر هم می رسد؛ اما در حال حاضر سه نماینده از سوی مجلس به صورت رسمی به عنوان متهم پذیرفته شده‌اند؛ هر چند جمالی، عضو هیأت نظارت مجلس شورای اسلامی اسلامی، نامی از نفر سوم به میان نیارده و تنها اعلام کرده که از مهر ماه سال گذشته در جریان پیگیری اتهام وارده به سه نماینده عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی بوده‌اند و تحقیقاتی از سوی این هیأت در حال انجام است.

خودروسازی در ایران: فساد صنعت خودرو

رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی در ادامه گفتگو با تاکید بر این نکته که خصوصی سازی محکوم به پیروزی است، یادآور شد که در صورت واگذاری دو خودرو ساز بزرگ کشور به بخش خصوصی، دیگر شاهد این حجم از فساد و گرانی در این صنعت نخواهیم بود. وی با تصریح بر اینکه دولت باید پای خود را از صنعت خودرو و بیرون بکشد و امور را به بخش خصوصی واگذار کند، عنوان کرد: واگذاری شرکت‌های خودروسازی به بخش خصوصی باید پیش از این انجام می شد، اما تضاد منافع برخی افراد با خصوصی شدن مانع این کار شد. نجفی منش با اشاره به اینکه خصوصی سازی به قانون تبدیل شده و اگر اتفاق نیافتد در اقع از اجرائی قانون سرپیچی کرده ایم، گفت: این موضوع به رغم تصریح در اصل ۴۴ قانون اساسی و تاکید مکرر رهبری ریاست جمهوری و دیگر مقامات کشور، متأسفانه تاکنون جنبه عملی به خود نگرفته که امید می رود با روشن شدن ابعاد فسادهای جاری در این صنعت، این بار به معنای واقعی اجرائی شود. وی همچنین با تاکید بر ۴۵ هزار میلیارد ریال انباشته صنعت خودرو و قطعه‌سازی

سایپا را سبب شد و توانست حدود ۹۴۹ میلیون دلار ارز دولتی دریافت کند. شرکت «صنایع تولیدی کروژ» با ایجاد انحصار در تامین قطعات، ایران خودرو را به گروگان گرفت و با توقف خطوط تولید باج‌خواهی می کرد. محمدرضا نجفی منش، رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی در گفتگو با «توسعه ایرانی» در پاسخ به این پرسش که آیا ممکن است نمایندگان اخلا لگر مجلس به صنعت قطعه‌سازی نیز به دلیل اهمیت آن نفوذ کرده باشند؟ و آیا باید ردپای آنها را در این صنعت نیز جستجو کرد؟ گفت: «باید ابعاد مسئله روشن و مشخص شود. من تاکنون چیزی شنیده‌ام، اما هر گونه امکانی وجود دارد.»

دولت در حال توافق با خریداران احتمالی سهم خودرویی‌ها

شنیده‌ها حاکی از آن است که دولت در حال توافق با خریداران احتمالی سهم خودرویی‌ها است و دو شرکت بزرگ خودروسازی کشور بعد از تغییرات مدیریتی و واگذاری به بخش خصوصی، روزهای متفاوتی را تجربه خواهند کرد. با انتشار ابعاد فساد دامنه‌دار در صنعت خودرو که در سال ۲۰۰۹ با ساخت ۱ میلیون و ۳۹۵ هزار و ۴۲۱ دستگاه خودرو و ۳۵ هزار و ۹۰۰ دستگاه خودرو و تجاری به عنوان بیستمین خودروساز بزرگ دنیا و بزرگ‌ترین خودروساز خاورمیانه شناخته شده بود، اینک وزیر صنعت از خصوصی سازی دو شرکت خودروسازی ایران خودرو و سایپا تا پایان سال جاری و در نهایت تا سال ۹۹ خبر داده است؛ تصمیمی که هر چند تازه نیست، اما گام مهمی در راستای مشارکت بخش خصوصی و قطع تصدی گری دولت در صنعت



محمود نوروزیه

خودروسازی محسوب می شود. البته بحث خصوصی سازی این صنعت در دهه ۷۰ هم مان با اجرائی سیاست‌های خصوصی سازی مطرح شد، اما دولت با مداخله حدود ۱۴ درصد سهام ایران خودرو و حدود ۱۷ درصد سهام در سایپا، حضور خود در دو خودروساز بزرگ کشور را همچنان محفوظ نگاه داشت. مداخله دولت در قیمت گذاری و نحوه تولید و فروش از جمله نقدهایی است که فعالان این حوزه بارها بر آن تاکید داشته‌اند و آن را یکی از عوامل مهم در عدم رشد شکوفایی این صنعت می‌دانند. مخرب‌ترین سیاست دولت در این زمینه به زعم بسیاری از کارشناسان، سرکوب قیمت و اصرار بر قیمت گذاری دستوری است که نقش مهمی در رشد قیمت در بازار و تبدیل شدن خودرو به عنوان کالای سرمایه‌ای ایفا کرد. بر این اساس به دستور دولت، خودرو سازان این مجوز را ندارند که محصولات خود را متناسب با نرخ بازار

و بر اساس گزارش وزیر صنعت، معدن و تجارت، از بین یکصد قلم کالای پایش شده بهای ۸۳ قلم کالا کاهش یافته است. اما در مجموع آنچه مسلم است این است که کاهش روند افزایش قیمت‌هاست کنترل می شود. دژپسند گفت: با توجه به برقراری ثبات در کشور و افزایش عرضه (عرضه ۲۵ قلم کالای اساسی در پنج ماه اول امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۲۲ درصد رشد یافته است) وضعیت خوبی داریم. نااطمینانی‌ها رفع شده است و خریدهای بی‌رویه بر طرف شده است.

به فروش برسانند که این امر بستر لازم را برای ایجاد رانت در بازار خودرو به وجود آورد. در این بین اما مخالفان خصوصی سازی صنعت خودرو معتقدند در شرایطی که صنعت خودرو سازی با مدیریت نیمه دولتی دچار ضرر است، خصوصی سازی یک منطقی داشته باشد نمی تواند توجیه منطقی داشته باشد و در عمل هیچ خریدار خصوصی برای در اختیار گرفتن دو شرکت زیان‌ده اقدام نخواهد کرد. در نقطه مقابل نیز موافقان خصوصی سازی بر این باورند که خصوصی سازی صنعت خودرو امکان پذیر است، اما باید واگذاری به «هل» آن انجام پذیرد.

افشاگری دنباله‌دار از فساد بزرگ در مافیای خودرو

اما گویا فساد دنباله‌دار در صنعت خودرو سازی بیش از این زوایای پنهان دارد. بهرام پارسایی، سخنگوی کمیسیون اصل نود مجلس در رشته توییت‌هایی اعلام کرد که در آینده نزدیک از فساد بزرگ مافیای خودرو افشاگری گسترده‌ای خواهد کرد. وی در اولین پست توییتی خود با اشاره به این نکته که فساد در خودروسازی جدید نیست، یادآور شد: «در دهه ۷۰ بزرگ‌ترین اختلاس کشور رخ داد. در آن سال‌ها برای طراحی سمنند ۱۲۰ میلیارد تومان بارز ۴۰۰ تومانی هزینه کردند. این مبلغ معادل ۳۵۰۰ میلیارد تومان امروز است. نکته جالب این هزینه کرد برای طراحی سمنند، نه جذاب بودن آن و نه استاندارد بودن آن بود. البته این مبلغ اعلام شده از سوی خودروسازان بوده و مدارک و اسناد نشان می دهد که بیشتر از این مبالغ هزینه شده است. در آن زمان نیز یک طراح ایرانی برندهای معتبر خودرو در جهان حاضر به طراحی رایگان خودروی ملی بود، اما کسانی که منفعتشان در خطر بود، نپذیرفتند. طراحی خودروی سمنند ۷ سال به طول انجامید. این قسمت کوچکی از فساد در خودروسازی بود و به زودی پرده‌ای دیگر از یک فساد بزرگتر در مافیای خودرو را اعلام می کنیم.» پارسایی دو روز بعد از آن در گفتگو با ایسنا، ماجرای جدیدی را مطرح کرد و از فساد پشت پرده در هزینه ۲۵۰ میلیون دلاری طراحی صندوق خودروی پژو ۲۰۶ خبر داد. وی با اشاره به تهیه گزارش مربوط به صنعت خودرو در کمیسیون اصل ۹۰ گفت: «در جریان تهیه این گزارش آنچه برای من اثبات شده، فساد کلان و عدم نظارت بر خودروسازی و تبدیل خودروسازان به یک مافیای قدرتمند است. یکی از مواردی که ما در این گزارش به آن رسیدیم و من چند بار این موضوع را ناباورانه مطالعه کردم، هزینه سنگین طراحی صندوق خودروی پژو ۲۰۶ است. همان طور که می دانید پژو ۲۰۶ ساخت فرانسه و طراحی شده در فرانسه است و در ایران تنها یک صندوق به آن اضافه شده و تبدیل به پژو SD شده است. طبق اسناد فقط بابت طراحی صندوق پژو ۲۰۶، ۲۵۰ میلیون دلار هزینه شده



در دهه ۷۰ بزرگ‌ترین اختلاس کشور رخ داد. برای طراحی سمنند ۱۲۰ میلیارد تومان بارز ۴۰۰ تومانی هزینه کردند. این مبلغ معادل ۳۵۰۰ میلیارد تومان امروز است. یک طراح ایرانی برندهای معتبر خودرو در جهان، حاضر به طراحی رایگان خودروی ملی بود، اما کسانی که منفعتشان در خطر بود، نپذیرفتند

که با ارز امروز قیمت آن به ۳ هزار میلیارد تومان می رسد. این در حالی است که با این میزان پول می شد یک خط کامل تولید خودروی جدید را طراحی کرد.» به گفته پارسایی «بین سال‌های ۸۴ تا ۹۳ به دلیل غیراستاندارد بودن و جذاب نبودن سمنند سه مرحله تغییرات در آن ایجاد کردند که آن هم مجموعاً ۱۱۰ میلیارد تومان هزینه داشته است، یعنی برای طراحی خودروی سورن ۲۲ میلیارد تومان، برای طراحی دنا ۴۹،۵ میلیارد تومان و برای طراحی خودروی دنا پلاس ۳۹،۵ میلیارد تومان هزینه شده است.» اما این تمام ماجرا نیست؛ رئیس کمیسیون اصل نودمی گویا: «متنازهای مختلف و استخدام‌های سفارشی و انتصاب مدیران بر اساس رابطه موجب شده که نظارت بر این صنعت همواره کم رنگ و ضعیف باشد از طرفی این صنعت‌ها گاه منافع خود را در معرض خطری می‌بینند یا تهدید به تعدیل نیروی انسانی فعال در خودروسازی خواسته‌های خود را پیش می‌برند.» سخنگوی کمیسیون اصل نود همچنین با اشاره به این که قرار دادهای فروشی که با مصرف کننده بسته می شود، کاملاً یکطرفه و به نفع خودروساز است، یادآور می شود: «در نشست‌هایی که با معاونت حقوقی ریاست جمهوری و تعزیرات داشتیم، قرار شده که این قرارداد اصلاح شود؛ اما هنوز پاسخ دقیقی از طرف معاونت حقوقی دریافت نکرده ایم.» اما اکنون این پرسش مطرح است که چرا سوسه نفوذ دو یا چند نماینده مجلس در بازار خودرو که پیش از این در مجلس مطرح بوده، از سوی وزیر صنعت و معاونان ایشان و حتی کمیسیون صنایع به عنوان کمیسیون تخصصی مطرح نشده است؟ سکوت تامل برانگیز این مسئولان وظیفه نظارتی آنان را زیر سوال برد که چرا تنها با آغاز خورد‌های گسترده قوه قضاییه با متخلفان این رانت‌جویی‌ها علفی می‌شوند؟



درآمد خوبی دارند، برای اخذ مالیات از آنها مذاکراتی با واحدهای صنفی انجام دادیم تا همه این افسار مالیات حقه را بپزدانند.

افزایش ۳۵ درصدی درآمدهای مالیاتی

وی درباره فرارهای مالیاتی نیز گفت: در سال جدید بر کنترل فرار مالیاتی متمرکز شدیم. رشد درآمد‌های مالیاتی در پنج ماه اول امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد ۳۵ درصدی داشته و این رقم بیشتر از محل کنترل فرارهای مالیاتی بوده است.

وی درباره اخذ مالیات از سلبی‌تی‌ها، پزشکان و دیگر افسار خاص گفت: برخی افسار که از آموزش رایگان بهره گرفته و از تحصیلات مناسب برخوردار هستند و