



افزایش نرخ بلیط پروازهای داخلی غیر قانونی است

سازمان حمایت اعلام کرد که افزایش نرخ بلیط پروازهای داخلی، بدون هماهنگی ستاد تنظیم بازار و غیر قانونی است. ، با توجه به گزارش‌های رسیده مبنی بر افزایش نرخ بلیط هواپیما در چند روز اخیر از سوی تعدادی از شرکت‌های هواپیمایی در برخی از مسیرهای پروازی داخلی، طی بررسی‌های انجام شده مشخص شد تغییرات ایجاد شده در نرخ‌های بلیط از سوی دو شرکت هواپیمایی و بدون هماهنگی با ستاد تنظیم بازار صورت گرفته است. بنابراین ضمن جلب توجه کلیه شرکت‌های هواپیمایی به رعایت ضوابط، تاکید می‌شود با هرگونه افزایش قیمت که مراحل قانونی را طی نکرده و به تایید ستاد تنظیم بازار نرسیده باشد، مطابق ضوابط برخورد خواهد شد.

تراکنشهای بانکی بدون مدرک

مبنای مطالبه مالیات نیست



رئیس سازمان مالیاتی گفت: در مواردی که در رسیدگی ادارات امور مالیاتی اسناد، مدارک شواهد مثبتی دال بر درآمدی بودن آن به دست نیاید ادارات امور مالیاتی به صرف تراکنش بانکی مجاز به اعمال ضریب یا نسبت، سود فعالیت و مطالبه مالیات از این بابت نمی‌باشند.

به گزارش خبرنگار اقتصادی خبرگزاری تسنیم؛ داود منظور در بخشنامه‌ای به اداره کل امور مالیاتی سراسر کشور اعلام کرد، پیرو بخشنامه شماره ۱۶/۹۲/۲۰۰ مورخ۱۳۹۹/۱۱/۲۱ و اصلاحات بعدی آن در ارتباط با نحوه بررسی و رسیدگی به اطلاعات پولی و مالی واصله از جمله تراکنشهای بانکی و با توجه به آرای متعدد معاصره از سوی شعب دیوان عدالت اداری و همچنین شعب شورای عالی مالیاتی در نقض آرای هیئت‌های حل اختلاف مالیاتی و با توجه به تاراجاتی‌های ایجاد شده در نحوه عملکرد ادارات امور مالیاتی در رسیدگی به تراکنش های بانکی به ویژه بنده (۱۸) آن، موارد زیر در رسیدگی به تراکنشهای بانکی لغایت عملکرد سال ۱۳۹۹ توسط ادارات امور مالیاتی و مراجع حل اختلاف مالیاتی مورد تاکید قرار می‌گیرد.

۱- همانطور که در بخشنامه مذکور و سایر مکاتبات سازمان تاکید شده و اطلاعات حساب های بانکی فی نفسه موید درآمد تشخیصی نمی‌باشد مگر اینکه طبق رسیدگی‌های انجام شده و اسناد، مدارک شواهد و قرائن مثبته درآمدی بودن آن احراز گردد. بنابراین در مواردی که در رسیدگی ادارات امور مالیاتی اسناد، مدارک شواهد و قرائن مثبتی دال بر درآمدی بودن آن به دست نیاید و ادارات امور مالیاتی به صرف تراکنش بانکی مجاز به اعمال ضریب یا نسبت، سود فعالیت و مطالبه مالیات از این بابت نمی‌باشند. در صورتی که قبلا بدون توجه به این امر نسبت به مطالبه مالیات اقدام شده است به مراتب در رسیدگی مجدد در اجرای ماده ۲۲۸ قانون مالیات‌های مستقیم و با مراجع حل اختلاف مالیاتی حسب مورد بشرح فرق مورد رسیدگی قرار گیرد.

۲- در مواردی که پیش از این بدون رعایت شرایط بند (۱) نسبت به مطالبه مالیات اقدام و مالیات متعلقه به قطعیت رسیده است، قطعیت مالیات دلیلی بر تلقی در آمدی بودن برای بانکی مذکور نبوده و در این صورت ادارات امور مالیالی مجاز به مطالبه مالیات برارزش افزوده و جریمه موضوع ماده ۱۹۲ (کتمان در آمد) از این بابت نخواهند بود مگر اینکه طبق اسناد و مدارک و شواهد و قرائن مثبته درآمدی بودن آن احراز گردد.

در مواردی که در اجرای ماده ۹۷ قانون مالیات‌های مستقیم نسبت به صدور برگ تشخیص مالیات بر اساس اظهارنامه برآوردی (اعم از سیستمی یا رسیدگی توسط اداره امور مالیاتی) و بدون رعایت بند (۱) اقدام شده است، ادارات امور مالیاتی پس از دریافت اعتراض عمومی به همراه اظهارنامه مالیاتی، مطابق مفاد این بخشنامه اقدام نمایند.

۳- با توجه به مقررات بند (م) تبصره (۱۲) قانون بودجه سال ۱۴۰۰ کل کشور، مفاد این بخشنامه در خصوص واریزی به حسابهای بانکی از طریق ابزار پرداخت ای بانکی از جمله دستگاه کارتخوان بانکی(POS)، جاری نبوده و در اینگونه موارد اثبات غیر در آمدی بودن آن با مودی می باشد.

برداشت از ذخایر عمیق

آزبان دریایی در دریای عمان آغاز می شود

معاون وزیر جهاد کشاورزی گفت: برداشت از ذخایر عمیق مشترک آزبان دریایی در دریای عمان که تا به امروز مورد غفلت قرار گرفته بود، آغاز می شود.

حسین حسینی معاون وزیر جهاد کشاورزی و رئیس سازمان شیلات ایران امروز در نشست خبری به مناسبت هفته جهاد کشاورزی اظهار داشت: برای افزایش صید آزبان صید از ذخایر عمیق را در دستور کار داریم که در این زمینه از تکنولوژی لازم هم برخوردار هستیم.

وی افزود: استفاده از ذخایر عمیق آزبان مشترک با کشورهای همسایه در دریای عمان تا به امروز مورد غفلت قرار گرفته بود که در دولت سیزدهم مورد توجه قرار داد.

رئیس سازمان شیلات ایران ادامه داد: خودتاکایی در تولید تخم چشم زده قزل آلا نیز در دستور کار قرار دارد و برنامه ریزی شده است که تا افاق ۱۴۰۴ بتوانیم ۹۳ درصد از نیاز خود را در داخل کشور تولید کنیم.

وی تصریح کرد: سالانه نیاز به ۶۰۰ میلیون قطعه چشم زده قزل آلا وجود دارد که در حال حاضر ۳۷۰ میلیون قطعه آن در داخل تولید می‌شود.

حسینی اظهارداشت: در سال گذشته واردات آزبان ۴۰ درصد کاهش و در عوض صادرات ۱۴ درصد افزایش دارد.

وی در پاسخ به سوال خبرنگار خبرگزاری تسنیم اظهار داشت: تسهیلات ۱۲ و ۱۵ درصدی برای تامین سرمایه در گردش تولید کنندگان به ترتیب تا سقف ۲۰۰ و ۸۰۰ میلیون تومان با باز پرداخت یک ساله پرداخت می‌شود.

نماینده مجلس شورای اسلامی از تدوین آئین نامه اجرایی واردات خودرو در دولت خبر داد و گفت: دولت باید مکانیزمی را تعریف کند تا واردات خودرو در جهت تقویت تولید داخل باشد و انتقال فناوری در آن شرط شود.

عزت الله اکبری تالارپشتی نماینده مجلس شورای اسلامی به حضور در برنامه صف اول شبکه خبر به تشریح نقش و جایگاه صنایع و معادن مجلس در تصویب طرح‌ها و لوایح و نظارت‌ها پرداخت.

مشروح این گفتگو بدین شرح است. مهمترین موضوعی که در دستور کار کمیسیون صنایع و معادن کشور است، چیست؟

تالارپشتی: کمیسیون تخصصی با حساسیت بالایی موضوعات مختلفی را در مجلس یازدهم پیگیری کرده، یکی از بحث‌های مهم کمیسیون بحث خودرو است، دو نگاه در این بحث وجود دارد یکی نگاه بسته گذشته که اوضاع را به اینجا رسانده است و دیگری دیدگاه ما در این دوره که بر نقض ساختاری خودروسازی در کشور و نقض مدیریتی تاکید کردیم، این دولت با سیاست‌های درست و مجلس هماهنگ است، سیاست‌هایی که دولت اتخاذ می کند ما تایید می کنیم و در حال حاضر هماهنگی خوبی در این زمینه داریم.

دو خودرو ساز در کشور ایراد اساسی شان این بود که فرض بر اینکه دولت در ایران خودرو ۵ درصد سهام داشت و دخالتش ۲۰۰ درصد بود، در بحث سایپا هم همینطور بود، یعنی مجموعه مدرانی که در آنجا بودند نمی‌دانستند که فردا هستند یا خیر، البته الان به این شکل نیست، ثباتی برخوردار شده است، ما همیشه این اعتقاد را داشتیم و داریم که چگونه مجموعه‌ای از مدیران و نیروهای انقلابی در یک گوشه‌ای فعالیت می کنند و قلمها را فتح کرده اند، اما خودروسازان در الفبای خودروسازی مانده اند، نظام خودرو سازی در دنیا در حال تغییر است که ما هم باید این تغییرات را ببینیم، کل اروپا و آمریکا و کشورهای پیشرفته‌ای که خودروساز بودند سخت اقرار خود را بر این خود نگه داشتند.

در کشور ما و دولت فعلی قبول کردند که سهامشان را در این دو خودرو ساز واگذار کنند و به گفته وزیر صمت این موضوع در حال انجام است، بحث مدیریتی دیگر این است که وقتی یک خودرو ساز خود را در فضای رقابت ببینند به خوبی حرکت می‌کند، مسئله بعدی این است که ما بخش خصوصی را نادیده گرفتیم، من به عنوان یک کارشناس عرض می‌کنم اگر ما به بخش خصوصی اعتماد کنیم و فضای خودرو سازی را رقابتی کنیم و دولت همه را به یک چرخه ببیند، در بحث خودروسازی در ایران نه تنها نیاز کشور را برطرف خواهیم کرد بلکه با توجه به

موقعیت ایران صادرات

تدوین آئین نامه اجرایی واردات خودرو در دولت

قابل توجهی را در همین حوزه خواهیم داشت. وزارت صمت اعلام کرده بود که حدود ۵۰۰ هزار خودرو کمبود وجود دارد و تولید داخل هم جواب این تقاضا را نمی‌دهد، در اثر مدیریت‌های ناکارآمد هم خودرو را به یک کالای سرمایه‌ای تبدیل کردند و میدان داری را به دست آن‌ها سپرده اند، فرض کنیم این ۵۰۰ هزار خلاء بخواهد حاد، ۱۰۰ هزار هم وارد کنیم پنج سال زمان می‌برد تا این بحث را به نتیجه برسانیم.

یکی از مسائل مهم واردات است که محل مناقشه بوده، الان چه مقدار واردات می‌تواند نیاز کشور را برطرف کند؟ تالارپشتی: واردات فضای رقابتی را منطقی‌تر می‌کنید، تکنولوژی را می‌توانید منتقل کنید یعنی اگر کسانی که خودروها را وارد می‌کنند یکی از شرط هایشان این باشد که ۲۰، ۱۰ هزار خودرو وارد می‌کنیم و شما هم فلان تکنولوژی یا فلان خط تولید را به ما دهید، یک خاصیت این است که رقابت را تقویت می‌کند، با توجه به اینکه دولت با محدودیت‌ها مواجه است، اما بخشی خصوصی محدودیتی ندارد، ما از طرفی در کشور می‌گوییم تورم بالاست و از طرفی می‌خواهیم پروژه‌ای را اجرا کنیم می‌گوییم پول نداریم این مدیریت وجود ندارد، در هر صورت مجلس تصویب کرده است که واردات انجام شود.

واردات چه مقدار در کاهش قیمت خودرو موثر است و یا دست کم از افزایش قیمت‌ها جلوگیری کند؟

تالارپشتی: در بحث قیمت‌ها من دیدگاه خاص خود را دارم بحث کردن در قیمت‌ها در فضای رقابتی قابل قبول است و قیمت را کنترل می‌کند، یک خودروسازی که امروز قیمت دلار مثلا یکم رفته بالا فردا قیمت خودرو می‌رود بالا، مگر قیمت خودرو تابع قیمت روز دلار است، حداقل باید یکسال ثابت باشد، یک خودرو ساز مواد اولیه خود را برای یک سال تامین کند و هر نوسانی در هر قسمتی ا یچا د می‌شود، کار خود را انجام دهند، اینکه داری چقدر نقش دارد در اقتصاد ما بحث جدی است،

من پرسیده ام گفته اند زیر ۵ درصد اثر دارد، بیشتر آن بحث روانی است، در بحث قیمت، خودرو یک قیمت تمام شده دارد، یک سود معقول بر روی آن می‌کشند فروششان هم نقدی است و حتی پیش فروش هم می‌کنند، از آن طرف می‌بینیم که پول قطعه ساز را نمی‌دهند که اینجا مشخص است در ساختار یک نقض وجود دارد، واردات از نظر من تنظیم رقابت می‌کند و ارتقاء کیفیت می‌دهد، به نظر بنده هم قیمت را تثبیت می‌کند.

واردات خودرو چه مقدار در انتقال فناوری به داخل کشور موثر است؟ در حال حاضر با شرکت‌های بزرگ خودروسازی که قرارداد بسته می‌شود آیا زمینه برای انتقال این فناوری راجع به آن صحبت می‌شود یا خیر؟

تالارپشتی: ما این توصیه‌ها را قطعی صحبت کرده ایم، دولت الان در حال نوشتن آیین نامه اجرایی است ما تاکید کردیم قبل از اینکه در وزارت صمت مصوب کنید این را به استحضار اعضای کمیسیون صنایع برسانید که اگر پیشنهادی دارند اعلام کنند و اعمال شود که با نقض کمتری تصویب شود، در بحث واردات یک جاذبه خاصی دارد ما واردات بدون پیکر را قبول نداریم ما می‌گوییم دولت یک مکانیزمی تعریف کند که این واردات در جهت تقویت تولید داخل باشد یعنی اگر وارد کردیم از یک شرکت امتیازی هم برای تولید داخل بگیریم، بحث بعدی تولید ckd و ood است ما به دنبال این هستیم که در شرایط کنونی تلاش کنیم اگر وارداتی انجام می‌دهیم حتما انتقال تکنولوژی در آن شرط شود، سازماندهی ما در واردات به گونه‌ای نباشد که هر کسی یک مقدار وارد کند و به صورت تاجار، پول به جیب بزند و برود. آیا مشخص شده است از چه کشورهایی واردات انجام می‌گیرد؟ ما با پژو فرانسه کار کردیم و تجربه نشان وقتی که کوچکترین تحریمی را آمریکای اعمال می‌کند با توجه به تجارب قبلی می‌روند؟

تالارپشتی: چه قراردادی دولت‌های ما می‌بستند که هر لحظه خودروسازان خارجی اراده کنند بروند، این مشخص است قرارداد نقض‌های اساسی داشت، بالاخره یک ثبات چند ساله‌ای در ازای رفتن چه ضمانت اجرایی برای آن قائل شویم که تا این مقطع تکنولوژی را بدهد، به نظرم یکی از فسادها همین بود که قراردادها طوری تنظیم می‌شد که هر وقت خواستند بروند و هر وقت خواستند برگردند، در حال حاضر در دولت جدید و ساختار جدید به ما قول داده اند که دولت دخالت نکند سهامش را واگذار کند و با رقابتی کردن فضا، بخش خصوصی را به میدان بیاورند، قرارداد تضمین سنگین ما توان تولید داریم، اما راه و ترابری، سازمان پایانه ها، سازمان همیاری، شهرداری ها، شهرداری تهران نمی‌روند با این‌ها قرارداد تضمین خربد ببینند، در دولت قبلی جلسات هماهنگی گذاشتیم، ایران خودرو دیزل با ۵ هزار پرسنل تعطیل بود، حرکتی شد و در دولت قبلی

شهر د ا ر وقت تهران قراردادی با این شرکت بست و راه افتاد، این ت و لید است فقط

قرارداد خرید نیست، وقتی با مقامات راه و ترابری و وزارت راه و شهرسازی می‌نشیند یک آه و صد ناله که وضعیت حمل و نقل کشور نابسامان است، ما خیلی تاسف می‌خوریم و تعجب می‌کنیم که اگر وضع نابسامان داریم چرا قرارداد با خودرو سازهای داخلی نمی‌دهید، در دولت قبلی گفتند ۵ هزار دستگاه خودرو سنگین دسته دوم وارد کنیم این خودرو نه شناسنامه دارد، نه هویت و نه خدمات پس از فروش دارد که این موضوع تماماً به ضرر کشور است، در حال حاضر در حوزه خودروهای سنگین ما می‌توانیم کشنده، کامیون، اتوبوس، مینی بوس، با برند بنز و با مجوز تولید کنیم چرا این دستگاه‌های دولتی با این‌ها قرارداد ۸، ۵ و ۱۰ ساله نمی‌بندند و بگویند ما این خودرو با این استاندارد نیاز داریم.

یکی از مصوبات این است که کالاهایی که تولید داخل داریم و مشابه داخلی دارد، ورود آن ممنوع باشد؟

تالارپشتی: این موضوع را خراب کردند در قانون برنامه ششم چیزی را آوردند که خودروهای دسته دوم را بتوانند وارد کنند، آن زمان ما مجلس نبودیم در هر صورت ما فکر می‌کنیم نسخه درمان در حوزه خودروهای سنگین این است که قراردادهای تضمین خرید بسته شود، قطعا این‌ها خود را آماده می‌کنند و قطعا خطوطی که لازم است را وارد می‌کنند، اینکه به بهانه تحریم ما دست‌ها را بالا ببریم و تولید خودرو سنگین و سبک را که امکان آن در داخل توسط بخش خصوصی وجود دارد و نادیده بگیریم، این یک اقدامات مشکوک بوده و همراهی با تحریم کنند‌ها بوده است، ما باور و اعتقاد داریم که اگر مردم و بخش خصوصی را باور کنیم و اختیار دهیم قطعا بخش خصوصی این نقایص را در کوتاه‌ترین زمان برطرف می‌کند، به صورت میدانی هم بنده کار کرده ام به ایران خودرو دیزل و جاهای دیگر رقتیم در میدان و مقامات را دعوت کردیم که چرا قرارداد نمی‌بندید، مجلس دو شان دارد، یک شان تقنینی و قانونگذاری و دیگری نظارتی، چه مقداری از شان نظارتی خود در طی این سال‌ها برای اینکه جایی که قانون دور زده شده نظارت سبب شود تا قانون همانطور که مد نظر قانون گذار بوده اجرا شود؟

تالارپشتی: دو بحث وجود دارد یک قانون گذاری که مجلس آمادگی کامل دارد که هر لایحه‌ای که دولت بدهد که نقضی دارد، ما فوری تبدیل به قانون کنیم، یکی هم بحث نظارت در حوزه مدیریت هاست، در حوزه قانون ماده ۲۲۴ آیین نامه داخلی مجلس است که بر اساس آن هر جا که گزارش گرفتیم اگر احساس کنیم آن‌ها به روز نبوده‌ند و عمل نکردند در واقع به صحن گزارش دهیم و به دستگاه قضایی معرفی کنیم، بحث نظارت میدانی در نظارت میدانی تلاش ما این است که ما با دولت تعامل کنیم که دولت موفق باشد جوری نباشد که دولت بر این نظارت ما مشکل پیدا کند، اما وقتی الان معدل نظر مجلس را نگاه می‌کنید می‌بینید از چند وزیر کاملاً نگران و ناراضی هستند که این بی حساب نیست این بزرگواران در صحنه اجرا ناکارآمد جلوه کردند، چند جا گفتیم این کار را نکندید انجام دادند و موجب ناراضی‌تی مردم و مجلس شد، آنچه که الان خیلی واضح است و مجلس ابراز می‌کند و در هفته قبل هم موجب شد که یکی از وزار خودش استعفا دهد یعنی بحثی بود که مجلس تعقیب می‌کرد الان هم نسبت به بعضی‌ها اعتراض دارد، توقع ما از این عزیزان این است که خودشان را برسانند اگر هم نمی‌توانند ما وقتی دلسوزانه در حوزه میدانی راهنمایی می‌دهیم حرف ما را گوش کنند.

تامین حدود ۲۵ درصد گاز مورد نیاز کشور از محل ذخیره سازی



ذخیره سازی به ۱.۵ میلیارد متر مکعب و ظرفیت برداشت روزانه به ۱۵ میلیون متر مکعب می رسد.

وی افزود: از هفت میدانی که هم اکنون در دست توسعه است، دو میدان هیدرو کربوری تخلیه شده است(شوریجه و سراج)، که قبلا گاز دار بوده و پس از تخلیه تبدیل به مخزن ذخیره سازی شده اند. فاز یک این میداین قبلا انجام شده و اکنون فاز دوم آنها در دست اقدام است. اما توسعه مخزن در یک گنبد نمکی برای اولین بار در صنعت نفت و گاز کشور و در نصرآباد کاشان انجام می شود.

نوشادی با اشاره به حجم گسترده فعالیت‌های بالادستی و توانایی شرکت مهندسی و توسعه گاز ایران برای مدیریت همزمان ۱۴ طرح بزرگ گفت: شرکت مهندسی و توسعه گاز ایران با توجه به سال‌ها تجربیات گرانبها و تخصصی در انجام پروژه‌های عظیم، از نیروی انسانی ماهر و

کاشان، مخزن آبی یورتشا ورامین، میدان باتکودر استان ایلام، میدان گازی مختار در استان کهگیلویه و بویراحمد و میدان گازی قزل تپه در استان گلستان است. نوشادی همچنین درباره مخازن در دست مطالعه و برنامه‌های توسعه آتی این شرکت، گفت: برای توسعه آتی میدان گازی باقایی در استان ایلام، میدان گازی وزیرهار و هالوش در استان لرستان، میدان نار در استان بوشهر، میدان سرخون در استان هرمزگان، میدان تخلیه شده هیدروکربوری البرز و سراج به شمالی در استان قم در نظر گرفته شده است.

مدیرعامل شرکت مهندسی و توسعه گاز ایران درباره توسعه میدان سراجه اذغان داشت: فاز اول سراجه اکنون در حال بهره برداری است و حدود ۱ میلیارد متر مکعب ظرفیت ذخیره سازی سالانه و ۱۰ میلیون متر مکعب توان برداشت روزانه در این میدان داریم؛ با اجرای فاز توسعه، ظرفیت

روزنامه صبح ایران / سال دهم - شماره ۹۲۷

۲۹ خرداد ماه ۱۴۰۱ / با ما همراه شوید

@serajname - www.serajonline.com

اقتصادی

تحریم ۳ شرکت پتروشیمی

تأثیری در سودآوری بلندمدت

ندارد؛ بورس‌هایانگران نباشند



یک کارشناس بازار سرمایه با اشاره به عدم تأثیر تحریم‌های جدید سه شرکت پتروشیمی بر روند صادرات و سودسازی این شرکت‌ها در بلندمدت گفت: تحریم سه شرکت پتروشیمی صرفاً جنبه تبلیغاتی دارد. فردین آقازرگی، کارشناس بازار سرمایه در خصوص تحریم‌های جدید سه شرکت پتروشیمی فن‌آوران، خارگ و مارون توسط وزارت خزانه‌داری آمریکا گفت: اقداماتی از این دست بیشتر جنبه تبلیغاتی دارد و تأثیری چشم‌گیر که بتوان آن را معضل و مشکلی جدی برای شرکت‌های پتروشیمی برشمرد، ندارد.

صنعت و شرکت‌های نفتی ما سال‌هاست که مشمول شدیدترین تحریم‌ها هستند اما امروز وقتی به این صنعت نگاه می‌کنیم نتنها مختل نشده‌اند بلکه میزان صادرات آن‌ها افزایش پیدا کرده است و اتفاقاً راه‌های جدیدی برای دور زدن تحریم‌ها نیز پیدا کرده‌اند که سبب افزایش صادرات آن‌ها شده است.

در کوتاه‌مدت ممکن است این تحریم‌های جدید جوّ روانی بازار سرمایه را کمی منفی کند ولی یقیناً در بلندمدت تأثیری روی وضعیت بنیادی و سودسازی شرکت‌های پتروشیمی ندارد.

در دنیای امروز و با این سطح گستردگی و نیاز به محصولات پتروشیمی قطعا شرکت‌های پتروشیمی ما می‌توانند بازار فروش‌های متنوع و زیادی را برای خود پیدا کنند و تقریباً محدود شدن آن‌ها امری غیرممکن است، وقتی این شرکت‌ها تحریم می‌شوند انگیزه آن‌ها برای پیدا کردن راه‌های جایگزین فروش و صادرات افزایش پیدا می‌کند که می‌توان گفت از این بعد تحریم‌ها جنبه مثبت هم دارند.

وی افزود: نکته دیگری که باید به آن اشاره کرد این است که در وضعیت کنونی هم، بعضی شرکت‌های پتروشیمی ما که اتفاقاً بورس‌ها هم هستند، چندین سال است که مشمول تحریم‌های ظالمانه واقع شده‌اند، اما وقتی عملکرد آن‌ها را بررسی می‌کنیم وضعیت بنیادی مطلوبی دارند و اتفاقاً شرکت‌های سودسازی هم هستند.

به‌طور کلی باید گفت این دست تحریم‌ها جنبه‌های روانی و جنبه‌های تبلیغاتی برای اهداف سیاسی دارند و تأثیر خاصی روی عملکرد بلندمدت شرکت‌های ما ندارند، ما تجربه تحریم‌های شرکت نفتی و پتروشیمی را در گذشته داریم و این مسئله اتفاق تازه‌ای نیست که بخواهد تهدید جدیدی برای ما به حساب بیاید.

مساکن مهری که کلنگی شد،

تحويل نشد

در حالی حدود ۱۱ سال از ثبت‌نام متقاضیان مسکن مهر شهر جدید هشتگرد می‌گذرد که با وجود پرداخت ۲ساله اقساط این واحدها هنوز تحويل نشده است.

اوایل ماه جاری عباس قنبری مدیرعامل شرکت عمران شهر جدید هشتگرد با اشاره به این که قانون‌گذار وظایف شرکت عمران و مدیریت شهری را وضع کرده است و بین این دو نهاد اختلافی وجود ندارد، اظهار کرد: ما تمام تلاش خود را برای ایجاد آرامستان برای شهر جدید هشتگرد می‌کنیم و کارشناسان ما در حال تخصص برای پیدا کردن زمین‌ی در این خصوص هستند تا با زمین‌ی که در دوره گذشته جانمایی شده بود، جایه‌جا کنیم.

وی با بیان این که شرکت عمران وظیفه دارد شهر جدید را به‌لحاظ زیرساختی مهیا و به دستگاه‌های مربوطه واگذار کند، افزود: ۴۵۰۰ واحد مسکونی در شهر جدید هشتگرد متقاضی ندارد و بلا تکلیف است.

فارغ از ۴۵۰۰ واحدی که به‌گفته مدیرعامل شرکت عمران هشتگرد فاقد متقاضی است، بخش زیادی از واحدهای مسکن مهر این شهر به‌دلیل کم‌کاری شرکت‌های خدمات‌رسان قابل واگذاری نیست.

یکی از متقاضیان مسکن مهر هشتگرد دراین‌باره به تسنیم می‌گوید: سال ۹۰ در مسکن مهر هشتگرد ثبت‌نام کردم و قرار بود ۱۸ ماهه واحدم تحويل شود. وی با ابراز این که «تا سال ۹۲ تمام آورده خود را بر اساس اعلام شرکت عمران هشتگرد واریز کردم»، افزود: حدود ۲ سال است اقساط تسهیلات این واحد را پرداخت می‌کنیم اما به‌دلیل نبود زیرساخت‌های مربوط به آب، برق، گاز و محوطه‌سازی قابل واگذاری نیست.