رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و چین در گفت‌وگو با «ایران»:

تحریم ۱۸ بانک، بخش کوچکی از تحریم بزرگ‌تر است

سپیده پیری
خبرنگار

گویی در یک جنگ دوجانبه هستیم هم از سوی سازمان‌های بین‌المللی و هم تحریم‌های امریکا که هر از گاهی برگ جدیدی از آن را به نمایش می‌گذارد. مثلاً همین چند روز پیش که در شانزدهم مهرماه ۱۸ بانک ایرانی را مورد تحریم قرار داد و واکنش‌های بین‌المللی را برانگیخت. واکنش‌هایی مبنی بر اینکه این اقدام غیربشردوستانه است و دسترسی ایران را به دارو و غذا دشوارتر می‌کند. اما در داخل فعالان اقتصادی که به نمایندگی از آنها با مجیدرضا حریری، رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و چین گفت‌وگو کردیم، معتقد است این اقدام بیش از آنکه اثر اقتصادی داشته باشد، جنبه‌های روانی دارد چرا که به تعبیر او «ما دهه‌هاست از طریق سیستم بانکی قادر به انجام هیچ مبادله‌ای نیستیم و فعالیت اقتصادی‌مان شبیه خلافکارها شده است.» از او درباره اف‌ای‌تی‌اف (FATF) پرسیدم و اینکه اگر ملحق شده بودیم، شاید تراکنش‌های بانکی آنقدر هزینه‌بردار نبود و لااقل می‌توانستیم با کشورهایی همچون ترکیه و چین مراودات تجاری داشته باشیم که این‌گونه پاسخ داد «ما در قفس بزرگ‌تری به نام تحریم هستیم که اگر رها شویم، FATF هم خودبه‌خود مرتفع می‌شود، لازمه آن هم این است که سیاسیون پایشان را از اقتصاد بیرون بکشند.» مشروح این گفت‌وگو را در ادامه می‌خوانید.

■ **آیا شما موافق هستید که کشور ما مشمول تحریم‌های دوجانبه از طرف برخی سازمان‌های بین‌المللی و امریکا شده است؟**

متأسفانه در شرایط کنونی هیچ بانکی در دنیا حاضر نیست با بانک‌های ایرانی کار کند و این موضوع ارتباطی به دسترسی بانک‌های ایرانی به سوئیفت ندارد. سوئیفت و تبادلات بانکی تحت تأثیر بازی بزرگ‌تری به‌نام تحریم امریکاست و صحبت کردن درباره موضوع «اف‌ای‌تی‌اف» در شرایط کنونی یک موضوع فرعی است. اگر تحریم‌های شدید امریکا را مانند یک قفس فرض کنیم که بانک‌های ایرانی در آن هستند، از «اف‌ای‌تی‌اف» به عنوان بندی یاد می‌شود که دست و پای سیستم بانکی کشور را بسته است. در حقیقت وقتی سیستم بانکی کشور در قفس است، چه فرقی می‌کند که دست و پای آن را بسته باشند یا باز گذاشته باشند.

قفس برای سیستم بانکی کشور همان تحریم‌های ظالمانه امریکاست و تسلط این کشور بر بخش بزرگی از اقتصاد دنیا موجب شده در شرایط کنونی تبادلات بین‌المللی بانکی برای بانک‌های ایرانی سخت‌تر از گذشته شود. اگر مشکل کشور ما به هر شکلی توسط متخصصان سیاست حل شود، به طور اتوماتیک معضل «اف‌ای‌تی‌اف» و سازمان‌های اقتصاد جهانی برای سیستم بانکی کشور حل خواهد شد. در همین جهان کنونی کشورهای دیکتاتوری وجود دارند که در موضوع انرژی هسته‌ای پیمان‌های بین‌المللی را که ایران پذیرفته است قبول نکردند. از سوی دیگر کشورهایی هم هستند که پولشویی بیشتری از ایران در اقتصاد آنها رخ می‌دهد اما چون با کشور مورد نظر مشکلی ندارند دنیا هم با آنها کاری ندارد. کشوری مانند عربستان سعودی روزنامه‌نگار خودش را در یک کشور خارجی شقه‌شقه می‌کند اما اتفاق خاصی در حوزه بین‌المللی برای این کشور رخ نمی‌دهد. تمام روابط و مناسبات در دنیا تعریف شده‌اند و نسبت به برقراری ارتباط کشورها با بزرگان و قدرتمندان دنیا عیار و روابط بین‌المللی بین کشورها تعیین می‌شود. اگر این اختلافات ما حل شود، سایر موضوعات فرعی ذیل آن حل خواهد شد. با همه اینها باید گفت موضوع «اف‌ای‌تی‌اف» یک مسأله صرف اقتصادی نیست. این موضوع در خارج از کشور متأثر از اختلاف سیاسی با امریکا و در داخل کشور متأثر از درگیری‌های جناحی بین گروه‌های سیاسی است به طوری‌که در داخل کشور هر گروهی که در قدرت نیست نسبت به گروهی که در قدرت سیاسی قرار دارد، اعتراض دارد.

■ **شما می‌گویید «فرعی» در حالی که اگر ایران «اف‌ای‌تی‌اف» را قبول کرده بود با چین و ترکیه راحت‌تر تبادلات مالی انجام می‌داد. این موضوع در شرایط اقتصادی مؤثر نبود؟**

نبود ولی قبل از اجرای برجام یا بعد از آن بانک‌های ایران در دنیا نمی‌توانستند کار خاصی انجام دهند. اگر موضوع دارو و غذا مطرح است، تحریم‌کننده اصلی که همان امریکاست به ظاهر این نوع تحریم‌ها را جدا کرده ولی شاهد هستیم درباره موضوع واردات دارو و غذا به کشور هم مشکل داریم. در حقیقت اراده سیاسی درستی پشت روابط بانکی ما با بانک‌های بین‌المللی نیست تا موضوعات فنی مانند «اف‌ای‌تی‌اف» مطرح باشد. دستورالعمل‌های گروه ناظر اقدام مالی تعداد بالایی دارد که بجز دو مورد همه آنها در داخل کشور به تصویب رسیده‌اند.

■ **بخش قابل توجهی از اقتصاد ما سیاسی است. نسبت اقتصاد سیاسی با شرایط این روزهای فعالان اقتصادی چیست؟**

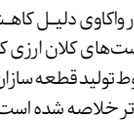
من به عنوان کسی که تخصص به طور اصولی بنده امور سیاسی را بلد نیستم اما دوستانی که مخالف اجرای قوانین «اف‌ای‌تی‌اف» در کشور هستند، دلایل مخالفت خودشان را بگویند که به چه دلیل اجرای «اف‌ای‌تی‌اف» به صلاح مملکت نیست. با این حال تنها زمانی که حس کردیم اجرای «اف‌ای‌تی‌اف» برای اقتصاد و سیستم بانکی کشور مهم است، زمانی بود که حدود یک‌سال از اجرای برجام گذشته و تحریم‌ها بر سر مملکت فعالان اقتصادی تغذیه شوند نه بالعکس.

■ **نظرتان درباره تحریم ۱۸ بانک ایرانی چیست؟ این تحریم‌ها اثر اقتصادی دارد یا بیشتر جنبه روانی و تبلیغاتی؟**

این تحریم‌ها تأثیر چندانی بر فعالان اقتصادی ندارد و بیش از یک دهه است که بانک‌های کشور ما تحریم است. از سال ۱۳۹۰ به بعد یاد گرفتیم ارز را به صورت چمدانی وارد کشور کنیم. در واقع می‌توان گفت فعالان اقتصادی ما آنقدر که عرصه بر آنان تنگ شده است می‌دانند چگونه تجارت کنند و حتی در شرایط کنونی شاهد باز شدن ال‌سی‌ها هم نیستیم. تجار ایرانی مانند راننده‌هایی هستند که اتوبان‌های اصلی دنیا روی آنها بسته شده است و باید از جاده‌های سنگلاخ رانندگی کنند. تحریم‌های جدید به طور واقعی در فعالیت تجاری ما تأثیری ندارد، شاید در بخش‌هایی همچون اینستکس و ارتباط ایران با بانک‌های سوئیس اثرگذار باشد که بر روند اقتصادی ما بسیار ناچیز و قابل چشم‌پوشی است. البته تأثیر روانی تحریم‌های جدید بر اقتصاد کشور وجود دارد زیرا پایه‌های اقتصاد ایران در شرایط کنونی لرزان است که در آن موقع وقوع اتفاق‌های تلخ اجتناب‌ناپذیر است. در شرایطی که هیچ اتفاقی در بازارهای ارزی کشور ما رخ نمی‌دهد، از صبح تاکنون نرخ هر دلار هزار تومان گران شده و این اتفاق همان تأثیر روانی تحریم‌ها بر اقتصاد کشور است. وقتی نرخ ارز هم از عددی خاص عبور می‌کند، باید سقف بعدی را نگاه کرد.

یادداشت

دو راهکار برای کاهش قاچاق



آرش محبی نژاد
دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور

ناگفته پیداست یکی از عواملی که میدان را برای نقش‌آفرینی قاچاق و قاچاقچی مهیا می‌کند، عدم تأمین نیاز بازار توسط تولیدکنندگان داخلی و واردکنندگان رسمی است. از این منظر، می‌توان عوامل محدودکننده تولیدات داخلی لوازم یدکی و قطعات خودرو را به‌عنوان شاخص‌های مؤثر بر افزایش قاچاق دانست.

اکنون در موقعیتی قرار گرفته‌ایم که مسأله قاچاق، دیگر در کنار راه حل تولید داخل یا واردات رسمی قرار نگرفته، بلکه کالای قاچاق در حال غالب شدن بر تولیدات و واردات رسمی است. در حقیقت عمده موجودی بازار قطعات خودرو، کالای قاچاق است که این امر عمدتاً اثرات و تبعات سیاستگذاری‌های غلط است و شاید بتوان بخشی از آن را مرتبط با تحریم‌های خارجی اعلام کرد. ما معتقدیم زمانی که تولید داخل تضعیف می‌شود، به نحوی که جوابگوی نیاز بازار نباشد، در کالاهایی مانند خودرو که قاچاق پذیر نیست، آشفتگی بازار و لجام گسیختگی قیمت‌ها را به‌دنبال خواهد داشت که شاهد آن هستیم. اما این پدیده در حوزه کالاهای قاچاق‌پذیر، با واردات قاچاق پوشش داده می‌شود، که متأسفانه مصداق آن را نیز می‌توانیم در بازار قطعات خودرو ببینیم. طبق آمار اعلام شده از سوی مدیران ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز و همچنین رصد انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان کشور، در سال ۹۵ قاچاق قطعات خودرو حدود ۱.۳ میلیارد دلار، در سال ۹۶ حدود ۱.۵ میلیارد دلار، در سال ۹۷ حدود ۲ میلیارد دلار و در سال ۹۸ حدود ۲.۴ میلیارد دلار بوده است که نشان دهنده ۸۴ درصد افزایش واردات قاچاق قطعات خودرو طی چهار سال یاد شده است. این نکته را فراموش نکنیم در چنین شرایطی که حجم قاچاق افزایش یافته، کیفیت این دست کالاها نیز بسیار پایین آمده است که با توجه به غیرقابل ردیابی و شناسایی بودن این کالاها، ضربه اصلی به جان و مال مردم وارد می‌آید. بر اساس بررسی‌ها، کالای قاچاق بدون کیفیت و نظارت، حداقل ۵۰ درصد ارزان‌تر از واردات همان قطعه یا تولید با کیفیت داخل تمام می‌شود.

در واکاوی دلیل کاهش تولیدات داخلی و فراهم آمدن زمینه قاچاق، باید به سیاست‌های کلان ارزی کشور در تسهیل واردات رسمی کالا و مواد اولیه مورد نیاز خطوط تولید قطعه سازان توجه کرد که در سه روش ارز نیما، ارز حاصل از صادرات و تهاتر خلاصه شده است. در برابر این سه شیوه، قاچاقچی از ارز بدون ذکر منشأ، بدون ثبت سفارش، بدون پرداخت عوارض گمرکی، بدون ارزش افزوده و بدون استاندارد استفاده می‌کند که به مراتب ساده‌تر است. تحلیل بانک مرکزی در این خصوص این است که اگر گزینه واردات بدون انتقال ارز را در اختیار تولیدکننده یا واردکننده رسمی قرار دهیم، باعث آشفتگی بازار خواهد شد. اما باید به این نکته اشاره کرد که صنعت خودرو پس از نفت و گاز و پتروشیمی، تنها صنعتی است که مستقیماً تحریم شده است و نیاز به ارز دارد. آمارهای رسمی صنعت خودرو و قطعه‌سازی نشان می‌دهد، چنانچه سالانه یک میلیارد دلار واردات بدون انتقال ارز و بدون ذکر منشأ به آن اختصاص داده شود، این صنعت می‌تواند نیاز بازار را مرتفع کند. از این رو برای مقابله با قاچاق در حوزه لوازم یدکی و قطعات خودرو دو راهکار وجود دارد که اولین آن اصلاح ساز و کار اقتصادی حاکم بر تولید و توزیع قطعات خودرو است، به گونه‌ای که مزایا و تسهیلات به نفع تولید باشد تا قاچاق؛ همچنین تنظیم بازار توسط نهادهای نظارتی از طریق کددار کردن و قابل ردیابی و شناسایی بودن قطعات با جدیت انجام شود. دومین راهکار، اقدامات قهری و انتظامی از طریق کنترل مرزها و جلوگیری از روابط زیرزمینی برای امر قاچاق و برخورد قضایی با متخلفان ضروری است.

ایجاد مرز گمرکی جدید در خراسان رضوی به تصویب هیأت دولت رسید

علی رسولیان، معاون هماهنگی امور اقتصادی استاندار خراسان رضوی گفت: ایجاد «مرز گمرکی شمتیغ» در کمیسیون اقتصادی دولت بررسی شد و سپس به هیأت وزیران ارسال شد تا به‌عنوان مرز رسمی جمهوری اسلامی ایران مصوب شود.

وی ادامه داد: هیأت وزیران پیشنهاد کارگروه متشکله پیرامون موضوع تبصره یک ماده ۱۰۳ قانون امور گمرکی را در خصوص مرز جدید ریلی در خراسان رضوی به تصویب رسانده است.معاون استاندار خراسان رضوی گفت: براساس این مصوبه، راه مجاز گمرکی در نقطه مرزی «شمتیغ» بین ایران و افغانستان صرفاً با هدف ایجاد تردد ریلی در خراسان رضوی به‌عنوان مرز مجاز ریلی به منظور ورود و خروج کالا و مسافر با رعایت ضوابط و مقررات مربوط تعیین می‌شود.

رسولیان افزود: مرز شمتیغ در خراسان رضوی گذرگاه رسمی مرزی گمرکی و محل عبور راه‌آهن خواف - هرات است که با افتتاح راه‌آهن مزبور در آبان ماه، این مرز رسمیت خواهد یافت و فعالیت در آن آغاز می‌شود.

وی با اشاره به مزایای مرز جدید گمرکی در خراسان رضوی ادامه داد: یکی از دلایل اصلی تجمع کنونی کامیون‌ها در دوغارون ظرفیت پایین این گذرگاه مرزی برای پذیرش حجم زیاد کامیون‌هاست که همواره به‌عنوان مشکل اصلی در حوزه امور اقتصاد مرزی خراسان رضوی مطرح بوده است.معاون استاندار خراسان رضوی گفت: ایجاد خط ریل در مرز ایران و افغانستان و تبادل کالا از طریق راه‌آهن نه تنها هزینه‌های ترانزیت و صادرات کالا را برای ایران کاهش می‌دهد بلکه دیگر شاهد تجمع و معطلی کامیون ها در مرز دوغارون نخواهیم بود. **/ایرنا**

تلاش ما رونق دادن به بخش مسکن است

«محمد اسلامی» وزیر راه و شهرسازی گفت: تأثیرگذاری اقتصاد کلان بر بازار مسکن، پیشران بودن بخش مسکن در اقتصاد کشور و تأثیرگذاری مؤثر آن و حفظ سهم مسکن در اقتصاد کشور و توجه به مسئولیت اجتماعی در بخش مسکن از مواردی است که باید مورد توجه قرار بگیرد.

عضو کابینه دولت دوازدهم با اشاره به اینکه وزارت راه و شهرسازی در شورای پول و اعتبار عضو است و این عضویت باید با تأثیرگذاری بیشتری در تصمیمات مربوط به مسکن از سوی وزارتخانه راه و شهرسازی همراه باشد، توضیح داد: تصمیماتی که در حوزه بانکی گرفته می‌شود تأثیر مستقیمی روی قیمت‌ها می‌گذارد. بنابراین باید ترتیبی اتخاذ شود که در تصمیم گیری‌های مربوط به حوزه‌های مرتبط با بخش مسکن، وزارتخانه راه و شهرسازی نقش مؤثرتری داشته باشد.اسلامی بر تألیف و تحلیل در حوزه مسکن تأکید کرد و گفت: آماری که پیش‌تر و هم‌اکنون از قیمت‌های خرید و فروش و اجاره مسکن توسط بانک مرکزی ارائه می‌شود، صرفاً آماری و غیر تحلیلی است و به همین دلیل دفتر اقتصاد مسکن به‌عنوان زیرمجموعه معاونت مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی باید آماری با تکیه بر تحلیل‌های گوناگون ارائه دهد و از ایجاد حباب در بخش مسکن و قیمت‌های آن جلوگیری کند.

وی تصریح کرد: به حباب‌های قیمتی که توسط عده‌ای در بازار مسکن ایجاد می‌شود اهمیتی نمی‌دهیم و تلاش خواهیم کرد با ارائه تحلیل‌های واقعی، راهکارهایی ارائه دهیم تا به رونق بخش مسکن بینجامد. اسلامی توصیه کرد: معاونت مسکن و ساختمان تلاش کند تا گزارشی به رئیس جمهوری از بخش مسکن ارائه شود که ضمن واقع‌نمایی، دربرگیرنده مسائل و در عین حال راهکارهای مؤثر در کنترل بازار مسکن باشد. **/ایرنا**

مخالفت با رهاسازی قیمت بلیت هواپیما

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری با اشاره به اینکه با رهاسازی قیمت بلیت هواپیما مخالف هستیم، گفت: در جلسه‌ای که بین همه ذی‌نفعان در این حوزه برگزار می‌شود تکلیف نرخ بلیت هواپیما مشخص می‌شود اما باید به این نکته توجه کنیم که به مردم اجحاف نشود. در این راستا نمایندگان مجلس شورای اسلامی و وزیر راه و شهرسازی مخالفت خود با افزایش قیمت بلیت هواپیما تا این اندازه را اعلام کردند. تورج دهقانی زنگنه - رئیس سازمان هواپیمایی کشوری- در گفت‌وگو با خبرنگار ایسنا اظهار کرد: با ابلاغ دستورالعمل ستاد ملی مبارزه با کرونا و الزام سازمان هواپیمایی کشوری به شرکت‌های هواپیمایی جهت رعایت دستورالعمل مربوطه و کاهش ۴۰ تا ۵۰ درصدی ظرفیت پذیرش مسافر در پروازها از اول آبان ماه و همچنین افزایش نرخ ارز که موجب افزایش شدید هزینه‌های شرکت‌های هواپیمایی شده است، انجمن شرکت‌های هواپیمایی اقدام به افزایش قیمت بلیت پروازهای داخلی از اول آبان ماه سال جاری کرد. با توجه به قانون برنامه پنجم توسعه مبنی بر آزادسازی نرخ بلیت، سازمان هواپیمایی کشوری قانوناً اجازه ورود به بحث نرخ‌گذاری بلیت را ندارد. لیکن به‌دلیل افزایش بیش از اندازه قیمت بلیت، سازمان به این مسأله وارد و با دستور وزیر راه و شهرسازی مصوبه افزایش قیمت بلیت انجمن لغو شد. وی افزود: در حال حاضر نیز سازمان هواپیمایی کشوری با وجود مشکلات فراوان شرکت‌های هواپیمایی، درحال پیگیری، رایزنی و برگزاری جلسات با انجمن شرکت‌های هواپیمایی و نمایندگان این شرکت‌ها برای بررسی و تعیین قیمت تمام شده بلیت و چلوگیری از افزایش قیمت نامتعارف آن است. زنگنه تأکید کرد: قانوناً سازمان دخالتی در تعیین نرخ ندارد اما اگر قیمت‌ها رهاسازی شود به آن ورود پیدا می‌کنیم و مخالف آن هستیم. **/ایسنا**