



دادن فاکتور و درج قیمت کالا الزامی است

است. زندی با تاکید بر اینکه امتناع از درج قیمت برخورد قانونی را در پی خواهد داشت، ادامه داد: در کنار درج قیمت، صدور فاکتور از ضروریات مهمی است که باید واحدهای صنفی رعایت کنند و در همه مراحل باید فاکتور صادر شود. وی تصریح کرد: صدور فاکتور ابزار مهمی برای تشخیص و رعایت سوده‌های قانونی است و اصلاح قیمت‌ها در شبکه توزیع در این ساختار امکان‌پذیر است. صدور فاکتور در همه مراحل توزیع، از عمده‌فروشی تا رسیدن به دست مصرف‌کننده الزامی است.

همگان قابل رؤیت باشد، اعلام کنند. به گزارش ایرنا، دبیر هیئت عالی نظارت بر سازمان‌های صنفی کشور با اشاره به دیگر مواده قانونی در زمینه الزام نصب برجسب قیمت اظهار داشت: ماده ۶۵ قانون نظام صنفی برای تخلفاتی چون درج نکردن قیمت، نصب نکردن برجسب قیمت بر کالا، استفاده نکردن از تابلو نرخ دستمزد خدمت در محل کسب یا حریفه یا درج قیمت به نحوی که برای مراجعه‌کنندگان قابل رؤیت نباشد، جریمه نقدی تعیین کرده



رئیس مرکز اصناف و بازرگانان اعلام کرد: یکی از مواردی که قانون در صورت ارتکاب آن برای تولیدکنندگان و عرضه‌کنندگان کالا و خدمات مجازات تعیین کرده، درج نکردن قیمت روی کالا و خدمات است. وی با اشاره به مفاد ماده ۱۵ قانون نظام صنفی گفت: افراد صنفی عرضه‌کننده کالا و خدمات ملکف هستند با الصاق برجسب روی کالا یا نصب تابلو در محل کسب یا حریفه، قیمت واحد کالا یا دستمزد خدمات را به طور روشن، مکتوب و به صورتی که برای

افشاگری یک نماینده مجلس از اقدامات عجیب در بخش خودروسازی کشورمان

۲۵۰ میلیون دلار برای طراحی یک صندوق عقب!

زیادی نمی‌خواهد اما در واقع وقتی قالب خودرویی بدون صندوق (هاچ‌بک) است، برای اضافه شدن همین یک صندوق، تمام سیستم تعلیق، شاسی و فرمان خودرو تغییر می‌کند و یک بازرطراحی واقعی است که چیزی از طراحی یک خودرو جدید کم ندارد.

این کارشناس صنعت خودرو خاطرنشان کرد: همچنین سمنند در سال ۷۴ شروع طراحی و در سال ۸۱ تولید خود را آغاز کرده اما عرضه آن به بازار با تاخیر همراه بوده است. طراحی سمنند تقریبا هفت سال طول کشیده؛ نه بخاطر اینکه طراحی آن مدت زیادی نیاز داشت، بلکه وقتی در ایران کار آغاز شد، خودروسازان متوجه شدند که در تولید برخی قطعات دچار کمبود هستند؛ لذا مجبور شدند در آن زمینه سرمایه‌گذاری کنند.

کاکایی تصریح کرد: در آن زمان در به‌روزرسانی خطوط تولید متوجه شدند که برخی امکانات حداقلی خط تولید را ندارند. معمولا در دنیا در زمان طراحی خودروهای جدید، خط تولید اصلی ثابت مانده اما قالب‌ها عوض می‌شود؛ اما در ایران انجامی که قبل از پیرو و سمنند، تنها تولید پیکان داشتیم، مشاهده شد که بسیاری از خطوط تولید سا ناقص هستند؛ در نتیجه پروسه طراحی و تولید این خودرو، زمان‌بر و پر هزینه شد، ضمن اینکه این هزینه تنها برای طراحی خودرو نبود، بلکه بخشی از هزینه نیز در بخش ایجاد زنجیره تامین و قطعه‌سازی برای داخلی‌سازی قطعات صورت گرفت.

۱۲ نفر تصمیم گیر در صنعت خودرو!

مهدی داففر دبیر انجمن واردکنندگان خودرو نیز گفت: در صنعت خودروسازی حدود ۱۲ نفر هستند که راهبردهای اساسی این صنعت را تعیین می‌کنند. این افراد در قالب گزارش‌های کارشناسی تعیین می‌کنند که چه اتفاقاتی در صنعت خودرو بیفتد.

مهدی داففر، دبیرانجمن واردکنندگان خودرو، با بیان اینکه حجم و شکل شرکت‌های فعال در صنعت خودروسازی مانند ایران خودرو و سایپا نیز شبیه خودروسازها است، اظهار داشت: این شرکت‌ها در عمل خودروساز ظاهرند، صرفا مونتاژکار می‌باشند. زمانی می‌توان توان این شرکت‌ها در صنعت خودروسازی را ارزیابی کرد که در رقابت با دیگران قرار بگیرند. وی افزود: اگر شاخص‌های خودروساز بودن از جمله طراحی بدنه، موتور، پلتفرم، امکانات تست و ارقام بالاتر از رقم‌های جهانی نیز بود، همین مطرح خارجی قرار دهیم، به وضوح مشخص است که ما خودروساز هستیم. الان کارخانه بنز که یک خودروساز جهانی است تا ۲۰۳۰ شکل و طراحی خودروهایی آینده خود را رونمایی کرده است. آیا شرکت‌های خودرویی داخلی چنین توانی را دارند و آیا چنین کاری را می‌توانند بکنند؟

وی ادامه داد: نه تنها خودروسازهای داخلی توان رقابت ندارند بلکه توان شان صفر است. این شرکت‌ها اصلا تولید مقاومتی ندارند، اقتصاد مقاومتی تولید مقاومتی نیاز دارد.

وی در پاسخ به این پرسش که چرا دولت دست از سر مالکیت خود در صنعت خودروسازی برمی‌دارد، خاطر نشان کرد: چون دولت می‌تواند از این امکانات عظیم خود خودروساز بهره و نفع و رانت ببرد.

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با بیان اینکه در صنعت خودروسازی حدود ۱۲ نفر هستند که راهبردهای اساسی این صنعت را تعیین می‌کنند، گفت: این افراد در قالب گزارش‌های کارشناسی تعیین می‌کنند که چه اتفاقاتی در صنعت خودرو بیفتد.

این کارشناس حوزه خودرو گفت: آیا ما برای خودروسازی خود برنامه و استراتژی نداریم که با هر دولتی مدیران تغییر کند، دلیل این موضوع را بهره برداری سیاسی دولت‌ها از صنعت خودروسازی عنوان کرد و گفت: بیش از چندین هزار میلیارد گردش مالی این صنعت است، صنعتی که پیشرو است و در کل کشور گستردگی نمایندگی با امکانات بسیار زیاد دارد. این به معنای آن است که صنعت خودروسازی دارای یک شبکه گسترده اقتصادی است که می‌تواند با دخل و تصرف در آن جریان سازی کرد.



در دهه ۷۰ که بزرگترین اختلاس کشور ۱۳۳ میلیارد برای طراحی سمنند، ۱۲۰ میلیارد تومان با ارز ۶۰۰ تومانی، معادل ۳۵۰۰ میلیارد تومان امروز، پرداخت شد و این طراحی گران نه جذاب بود نه استاندارد. البته این مبلغی است که خودروساز اعلام کرده، اما اسنادی در دست است که نشان می‌دهد وام اخذ شده بابت طراحی خودروی ملی بیشتر از این مبلغ است و این در حالی است که یک طراح ایرانی برندهای معتبر خودرو در جهان، همان زمان حاضر بود به رایگان، طراحی خودروی ملی را انجام دهد. اما چون برای سودجویان، منفعت نداشت، نپذیرفتند

۶۶

آغاز شد، توضیحاتی درباره روند طراحی آنها ارائه کرد.

در این رابطه امیرحسین کاکایی - عضو هیئت علمی گروه مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت اظهار کرد: در مورد مسائل مطرح شده از سوی برخی نمایندگان مجلس مبنی بر وجود مافیای در صنعت خودرو و حیف و میل شدن پول در زمان طراحی صندوق پژو ۲۰۶ و سمنند، خود آقایان و مدیران وقت صنعت خودرو در زمان طراحی خودروهای یاد شده، باید پاسخ دهند اما توضیحات کارشناسی موضوع در تخصص بنده است که ارائه می‌دهم.

این کارشناس صنعت خودرو ادامه داد: از جمله مقاطعی که در توسعه طراحی خودرو کار اساسی صورت گرفت؛ زمان طراحی سمنند و پژو ۲۰۶ بود. ما در آن زمان کسب تجربه کرده و در سطوح بالاتر قرار گرفتیم. یکی از علت‌هایی که این اعداد و ارقام بالاتر از رقم‌های جهانی نیز بود، همین مطرح خارجی قرار دهیم، به وضوح مشخص است که ما خودروساز هستیم. الان کارخانه بنز که یک خودروساز جهانی است تا ۲۰۳۰ شکل و طراحی خودروهایی آینده خود را رونمایی کرده است. آیا شرکت‌های خودرویی داخلی چنین توانی را دارند و آیا چنین کاری را می‌توانند بکنند؟

داففر با اشاره به ضعف و توان پایین رقابتی خودروهایی داخلی در مقابل خارجی‌ها گفت: اگر امروز واردات خودرو آزاد و با تعرفه پایین شود، از طرف تمام کارخانه‌های داخلی خودروساز تعطیل خواهد شد چون دیگر کسی به سراغ محصولات آنان نخواهد رفت.

وی ادامه داد: نه تنها خودروسازهای داخلی توان رقابت ندارند بلکه توان شان صفر است. این شرکت‌ها اصلا تولید مقاومتی ندارند، اقتصاد مقاومتی تولید مقاومتی نیاز دارد.

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با بیان اینکه در صنعت خودروسازی حدود ۱۲ نفر هستند که راهبردهای اساسی این صنعت را تعیین می‌کنند، گفت: این افراد در قالب گزارش‌های کارشناسی تعیین می‌کنند که چه اتفاقاتی در صنعت خودرو بیفتد.

اسلامی ادامه داد: ما معتقدیم موارد این چنینی است که باعث می‌شود قیمت تمام شده خودروهای بی‌کیفیت در کشور ما چندین برابر خودروهای باکیفیت خارجی باشد و هزینه آن هم از جیب مردم پرداخت می‌شود.

پارسایی درباره طراحی ۱۲۰ میلیارد تومانی خودروی سمنند در دهه ۷۰ نیز اظهار کرد: در آن زمان بزرگترین اختلاس کشور، اختلاس ۱۲۳ میلیارد تومانی بود. در چنین شرایطی این میزان هزینه برای طراحی خودروی سمنند آن هم با ارز ۴۰۰ تومانی صورت گرفته در حالی که استانداردهای جهانی در این طراحی رعایت نشده و برای مصرف‌کننده هم جذابیتی نداشت.

وی ادامه داد: بین سال‌های ۸۲ تا ۹۳ نیز به دلیل غیراستاندارد بودن و جذاب نبودن سمنند سه مرحله تغییرات در آن ایجاد کردند که آن هم مجموعا ۱۱۰ میلیارد تومان هزینه داشته است، یعنی برای طراحی خودروی سمنون ۲۲ میلیارد تومان، برای طراحی خودروی دنا ۴۹۵ میلیارد تومان و برای طراحی خودروی دنا پلاس ۹۹۵ میلیارد تومان هزینه شده است.

به گفته پارسایی، طراحی خودرو یکی از منافذی است که خودروسازان به دلیل روجهی و عملکرد انحصار طلبی‌شان نهایت سوءاستفاده را از آن داشته‌اند.

سختگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی با بیان این‌که «خودروسازها ۲۵ هزار میلیارد تومان خودرو پیش فروش کردند، ۳۰ هزار میلیارد تومان به بانک‌ها و ۲۵ هزار میلیارد تومان به قطعه سازان بدهکارند» و ۳۰ هزار میلیارد تومان هم از آن زمان، خودرو رانا نیز روی کار آمد. این خودرو براساس همان پژو ۲۰۶ است که نشان می‌دهد آن طراحی‌ها صورت گرفت و مبنایی برای طراحی‌های بعدی شد.

سپس قطعات و امکانات آن داخلی‌سازی و فراهم می‌شود، که عملیات آن کمتر از طراحی اصل خودرو هم نیست؛ گفت: ایران بسیاری از اطلاعات حال حاضر خود را از همان زمان و با صرف همان هزینه‌ها کسب کرده است. در مورد موتور، در زمان تولید موتورهای ملی اطلاعات ما تکمیل شده؛ اما در مورد الکترونیک هنوز دارای مشکل هستیم؛ به عبارتی در هر جا که هزینه کردیم، تمام زنجیره تامین و قطعه‌سازی ما توانمند شده اما در سایر مقاطع که صرفا هزینه هم نشده، هنوز دچار مشکل هستیم؛ ضمن اینکه داخلی‌سازی نیز بسیار حائز اهمیت است. به طور مثال طراحی موتور یک خودرو یک موضوع است و داخلی‌سازی آن نیز مسئله دیگر. البته باید گفت که در موارد مختلف اقدام به حیف و میل و غارت اسامول مردم کردند روزی پاسنگوی عملکرد خود باشند.

یک عضو هیئت علمی گروه مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت نیز در این زمینه با بیان اینکه طراحی صندوق خودروی پژو ۲۰۶ در سال ۱۳۲۴ و طراحی سمنند در سال ۱۳۷۴

رئیس مرکز اصناف و بازرگانان اعلام کرد: یکی از مواردی که قانون در صورت ارتکاب آن برای تولیدکنندگان و عرضه‌کنندگان کالا و خدمات مجازات تعیین کرده، درج نکردن قیمت روی کالا و خدمات است. وی با اشاره به مفاد ماده ۱۵ قانون نظام صنفی گفت: افراد صنفی عرضه‌کننده کالا و خدمات ملکف هستند با الصاق برجسب روی کالا یا نصب تابلو در محل کسب یا حریفه، قیمت واحد کالا یا دستمزد خدمات را به طور روشن، مکتوب و به صورتی که برای

آفتاب یزد- گروه اقتصادی: مافیای قدرتمند صنعت خودرو در دست چه کسانی است؟ مافیایی که برای طراحی صندوق خودروی پژو ۲۰۶ معادل ۲۵۰ میلیون دلار و برای طراحی سمنند چند صد میلیارد تومان هزینه دریافت کرده است. آیا دریافت چنین هزینه‌هایی نشان از فساد گسترده در این صنعت نیست؟

مگر طراحی یک صندوق عقب قدر هزینه در بر دارد؟ انهم خودروهایی که در تست استانداردهای اروپا دره، اما کمترین نمره در ایمنی هستند. در حالی که استاندارد جهانی در این طراحی رعایت نشده و برای مصرف‌کننده هم جذابیتی ندارد.

چندی پیش بهرام پارسایی سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس از فساد گسترده در صنعت خودروسازی پرده برداشت. به گزارش ایسنا، وی در صفحه شخصی توئیتر خود نوشت: «فساد خودروسازی جدید نیست. در دهه ۷۰ که بزرگترین اختلاس تاریخ کشور ۱۲۳ میلیارد بود، برای طراحی سمنند، ۱۲۰ میلیارد تومان با ارز ۴۰۰ تومانی، معادل ۳۵۰۰ میلیارد تومان امروز، پرداخت شد و این طراحی گران نه جذاب بود نه استاندارد. البته این مبلغی است که خودروساز اعلام کرده، اما اسنادی در دست است که نشان می‌دهد وام اخذ شده بابت طراحی خودروی ملی بیشتر از این مبلغ است و این در حالی است که یک طراح ایرانی برندهای معتبر خودرو در جهان، همان زمان حاضر بود به رایگان، طراحی خودروی ملی را انجام دهد. اما چون برای سودجویان، منفعت نداشت، نپذیرفتند. زمان استاندارد طراحی یک خودرو در جهان هم دو تا سه سال است ولی طراحی سمنند ۷ سال زمان برد. این مشت نمونه خروار بود و به زودی پرده‌های دیگر از یک فساد بزرگتر در مافیای خودرو را اعلام می‌کنم.»

یکی از مدیران پروژه ایران خودرو سال ۹۰ در این زمینه گفته بود که به دلیل آنکه سمنند، تجربه اول ایران‌خودرو در طراحی محصول بود، این شرکت در طراحی خودروی سمنند حدودا ۵۰۰ میلیارد تومانی برای طراحی آن شد. آغاز طراحی این محصول که نخستین خودروی ملی کشور محسوب می‌شود، به اواسط دهه هفتاد برمی‌گردد. سمنند البته در اوایل دهه ۸۰ رونمایی شد. این خودرو در سال ۱۳۸۱ توسط گروه صنعتی ایران خودرو تولید و علاوه بر فروش در ایران، به کشورهای دیگر نیز صادر شده‌است. این خودرو در ابتدا قرار بود بزرگترین خودرو پیکان شود که با توجه به هزینه طراحی آن این امر محقق نشد.

۲۵۰ میلیون دلار برای طراحی صندوق عقب ۲۰۶

بهرام پارسایی سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی در این خصوص اظهار کرد: برای طراحی صندوق خودروی پژو ۲۰۶ معادل ۲۵۰ میلیون دلار و برای طراحی سمنند چند صد میلیارد تومان هزینه شده که رقمی بسیار بالایی بوده و محلی برای سوءاستفاده خودروسازان بوده است. وی از وجود «مافیای قدرتمند» در صنعت خودرو سخن گفت.

وی اضافه کرد: 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. همان‌طور که برنامه و بودجه در مکاتباتی با وزیر اقتصاد، خواستار اعلام ممنوعیت واردات برنج به گمرکات پیرو مذاکرات جلسه ۲۰ مردادماه هیئت دولت شد. گفتنی است، در تاریخ ۲۰ مردادماه فرستاد واردات گمرک ایران که بخشنامه‌ای به گمرکات اجرایی با اشاره به نامه دفتر مقررات صادرات و واردات و مکاتبه دبیر کارگروه تنظیم بازار از لغو ممنوعیت فصلی واردات برنج در سال جاری خبر داده بود.

۲۵۰ میلیون دلار برای طراحی صندوق عقب ۲۰۶

بهرام پارسایی سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی در این خصوص اظهار کرد: برای طراحی صندوق خودروی پژو ۲۰۶ معادل ۲۵۰ میلیون دلار و برای طراحی سمنند چند صد میلیارد تومان هزینه شده که رقمی بسیار بالایی بوده و محلی برای سوءاستفاده خودروسازان بوده است. وی از وجود «مافیای قدرتمند» در صنعت خودرو سخن گفت.

وی اضافه کرد: 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. همان‌طور که برنامه و بودجه در مکاتباتی با وزیر اقتصاد، خواستار اعلام ممنوعیت واردات برنج به گمرکات پیرو مذاکرات جلسه ۲۰ مردادماه هیئت دولت شد. گفتنی است، در تاریخ ۲۰ مردادماه فرستاد واردات گمرک ایران که بخشنامه‌ای به گمرکات اجرایی با اشاره به نامه دفتر مقررات صادرات و واردات و مکاتبه دبیر کارگروه تنظیم بازار از لغو ممنوعیت فصلی واردات برنج در سال جاری خبر داده بود.

هزینه ای که از جیب مردم پرداخت می‌شود

سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای

برای طراحی صندوق خودروی پژو ۲۰۶ معادل ۲۵۰ میلیون دلار و برای طراحی سمنند چند صد میلیارد تومان هزینه شده که رقمی بسیار بالایی بوده و محلی برای سوءاستفاده خودروسازان بوده است

برای طراحی صندوق خودروی پژو ۲۰۶ معادل ۲۵۰ میلیون دلار و برای طراحی سمنند چند صد میلیارد تومان هزینه شده که رقمی بسیار بالایی بوده و محلی برای سوءاستفاده خودروسازان بوده است

نفت سنگین ایران در تیر ماه ۶۵ / ۶۲ دلار فروش رفت

یک در جدیدترین گزارش خود اعلام کرد هر بشکه نفت سنگین ایران در ماه جولای با ۱،۷۷ دلار افزایش ۶۲،۶۵ دلار فروخته شد. بیشترین افزایش قیمت به نفت مرلی ونزولما تعلق داشت که ۸۶،۷ دلار افزایش یافته بود متوسط قیمت نفت ایران طی سال ۲۰۱۷ برابر با ۴۹،۶۰ دلار به ازای هر بشکه و در سال ۲۰۱۸ نیز ۶۷،۵۶ دلار در هر بشکه عنوان شده است. / فارس

آفتاب روی خط آفتاب

۱۵۳۷ - اینکه عده‌ای از تریبون حرف‌هایی بزنند که به مذاق مردم خوش نیاید درست نیست. به نظر مردم احترام بگذارند. (۵/۲۳)

۱۷۱۸ - روند تخریب جنگل‌های هیرکانی در شمال و زاگرس نگران‌کننده است. برای آیندگان باید چیزی به یادگار گذاشت. (۵/۲۳)

۲۲۲۸ - آقای کرباسچی چه خوب است انسان گذشته را فراموش نکند. اگر حمایت‌های لیست امید در انتخابات نبود یک نماینده به مجلس نمی‌رفت نه به شورای شهر. اگر حمایت‌های اصلاحات نبود و لیست امید را پشتیبانی نمی‌کرد شاید یکی از نمایندگان شما در مجلس و شورای شهر یا نمی‌گذاشتند. تاسف می‌خورم که چنین تفرکی داریم. (۵/۲۳)

۳۴۰ - مسئولان انتظامی با سلام. دست این سارقان و موبایل قاپان را از سر مردم کم کنید. نسبت به امنیت مردم از هیچ تلاشی فروگذار نباشید. ما از تلاش‌های شما سپاسگزاریم. (۵/۲۴)

۴۲۶ - خود روزنامه آفتاب بزد هم ملاخه‌نگر و محتاط‌شده و گزرنه وقتی در مورد آن آقای تیلباردی که به خبرنگار توهین کرده و گفته آشغال جمع‌کن هستند. من پیام دادم سلطان آشغال جمع‌کن هم پیدا شده شما چاپ نکردید. دلیل آن چیست؟ (۵/۲۴)

آفتاب یزد: پیام شما چاپ شده است. احتمالا ملاحظه نموده‌اید.

۹۳۸ - بالاخره برای کاغذ چاپ کتاب‌های درسی سال جدید و گرانی دفتر مشق برای اکثریت دانش‌آموزان فکری شده است؟ یا دلارهایی که فقط یک نفر مثل سالار آقاخان به خارج برد چند سال می‌توان کتاب و دفتر برای کشور تهیه نمود؟ (۵/۲۴)

۱۰۰۳ - مدتی پیش پیام تلفنی دادم در مورد روحانی و برجرام و لنو و برجرام، اما آن را چاپ نکردید. همین مطلب را برای روزنامه کیهان فرستادم بلاقضله چاپ کردند. پس معلوم است شما هم چندان بی‌طرف نیستید. (۵/۲۴)

۱۴۱۷ - عضو هیئت‌مدیر جامعه سلام و درود به آقای رئیسی. جناب من برای احقاق حق همسرم ۲۴ سال است از گزینش آموزش و پرورش به‌شهر در ساری شاکی هستم. لطفا به شکایت ۲۴ سالم راه رسیدگی کنید. (۵/۲۴)

۱۸۰۱ - عضو هیئت‌مدیره جامعه منتخبات نساجی ایران گفتند: «می‌توان با پول واردات چادر مشکی ۵ کارخانه تولید چادر راه‌اندازی کنیم.» مسئولی دیگر می‌گفت: «با احیای کارواری می‌توانیم نه تنها از میلیاردها ارز برای ورود گوشت دام استفاده کنیم بلکه می‌توانیم صادرات داشته باشیم.» ظرفی گفت شنیدن است می‌بود مانند دیدن! (۵/۲۴)

۲۰۱۶ - شایع است وزیر محترم مسکن و شهرسازی که بعد از ۲۸ سال صاحبخانه شده است به همین مناسبت برای دوستان و آشنایان میهمانی داده. وقتی از ایشان پرسیدند چرا میهمانی دارید جواب داده به خاطر رها شدن از بی‌خانمانی میهمانی گرفتم. (۵/۲۵)

۱۱۱۰ - روز آدینه شما به خیر. سلام به قوای انتظامی. لطفا در حد توان برای جمع کردن بساط سارقان کیف‌قاپان، موبایل‌قاپان در پایتخت اقدام نمایید. (۵/۲۵)

۱۳۳۱ - جناب مسعود رضایی عضو کمیسیون اجتماعی مجلس فرمودند: «فقر و بیकारी علت پدیده ماشین‌خوایی است» گویا ایشان غیب‌گو هم هستند. همه می‌دانند فقر باعث ماشین‌خوایی می‌شود مهم پیدا کردن راه‌حل است و گرنه مشکل را همه می‌دانند. (۵/۲۵)

۱۴۱۱ - کشوری که مغرب‌ترین پسته دنیا را دارد، چرا به خاطر دلال بازی مردم باید از خرید پسته به علت گرانی محروم باشند؟ این برای کشور خوب نیست. (۵/۲۵)

۱۴۴۸ - جناب مصباحی مقدم گفتند عجله‌ای برای بررسی سی‌افتی وجود ندارد. جناب مصباحی مقدم درباره سی‌افتی اجازه دهید همه اهل فن نظر دهند. (۵/۲۵)

پیام‌های مردمی در صفحات ۲-۶-۱۱

بیابیه بانک پاسارگارد برای انتشار تحلیل‌های نادرست از صورت‌های مالی

معاند نیز مهیا کرده‌اند، اقدام به انتشار اطلاعات نادرست و ناقص از صورت‌های مالی بانک پاسارگارد کردند. در برخی از این رسانه‌ها به کشف اطلاعات و اخبار رسیده اشاره شده‌است، در حالی که تمام گزارش‌ها، برگرفته از صورت‌های مالی بانک پاسارگارد بوده که به صورت شفاف و معاند نیز مهیا کرده‌اند، اقدام به انتشار اطلاعات نادرست و ناقص از صورت‌های مالی بانک توسط برخی از رسانه‌های بیابیه ای صادر کرد. در این زمینه آمده است: از چندی پیش برخی از رسانه‌های داخلی که متأسفانه و خواسته یا ناخواسته عرصه را برای سوء استفاده رسانه‌های