



«فرهنگستان» بررسی می کند

# کاهش ۱۲ درصدی جابه‌جایی ریلی بار



مهدی عبداللهی  
دبیر گروه اقتصاد

در بین بخش های مختلف حمل و نقل، حوزه ریلی به دلایل مختلف از جمله حمل انبوه با قیمت مناسب، افزایش نظم و ایمنی، کاهش تصادفات، قابلیت افزایش سرعت مطمئن، کاهش مصرف سوخت و کاهش آلودگی زیست محیطی بسیار مورد توجه کشورهاست، با این حال، در ایران به رغم صرف تلاش و هزینه بسیار در این زمینه، به دلیل فقدان نقشه راه مشخص، وجود یارانه های پنهان سوخت در حوزه حمل و نقل جاده‌ای، افزایش هزینه طرح‌ها و بازدهی پایین سهم حمل و نقل ریلی در سال های اخیر نتهنای افزایش مطلوبی نداشته بلکه کاهش نیز یافته است. در این خصوص بررسی آمارهای ارائه شده از سوی شرکت راه آهن ج.ا.ا نشان می دهد طی دو سال اخیر گرچه جابه‌جایی مسافر افزایش یافته اما حمل بار توسط سیستم ریلی کاهش ۱۲ درصدی نسبت به سال ۱۳۹۹ دارد. همچنین، برخلاف هدفگذاری ۲۰ درصدی برنامه ششم توسعه برای حمل مسافر و ۳۰ درصدی برای حمل بار، سهم حمل و نقل ریلی از جابه‌جایی مسافر در کشور به ۱۷ درصد و از حمل بار نیز به ۸ درصد رسیده است. روندی که برای حمل بار، نه تنها افزایش نبوده، بلکه مسیر کاهش را در پیش گرفته است. این وضعیت در حالی است که مدیرعامل شرکت راه آهن ج.ا.ا وعده شکستن رکورد های جابه‌جایی بار و مسافر را داده بود که طی دو سال اخیر در حوزه بار این وعده محقق نشده است. کارشناسان معتقدند علاوه بر مدیریت فعلی این حوزه، نداشتن نقشه راه برای توسعه سیستم ریلی و تئلیبار شدن هزینه های نگهداشت از سال های قبل، عامل ایجاد مشکلات فعلی است. نگاهی به لایحه برنامه هفتم توسعه نیز نشان می دهد دولت قصد دارد شرکت راه آهن را از نگاه‌داری و تصدی گری، به سمت تنظیم گری و مدیریت این حوزه ببرد؛ موضوعی که به اعتقاد کارشناسان اگر با دقت انجام شود، یک تغییر ریل مثبت می تواند رخ دهد.

## کاهش ۱۲ درصدی جابه‌جایی بار در ۲ سال اخیر

۲۱ مهرماه سال ۱۴۰۰ سیدمیعاد صالحی به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی و تصویب هیات وزیران، مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران شد. مدیرعامل جوان شرکت راه آهن ج.ا.ا. بهممن ۳۰۱۱ نفر در صفحه توئیتر خود نوشت: «به لطف خدا با تلاش های شبانه روزی چهارماهه و عملیاتی کردن تفاهم با کشورهای همسایه از جمله ترکمنستان، قزاقستان، روسیه و پاکستان، ترانزیت بار ریلی کشور با دوبرابر شدن نسبت به سال قبل رکورد تاریخ صدساله راه آهن را شکست و ان شاءالله تا پایان سال هر روز این رکورد را جابه‌جا خواهیم کرد.» وی در ادامه نوشت: «این درحالی است که آنچه به ما متحول شد کمترین تعداد لکومتیو گرم طی ۷ سال گذشته، آن هم با ۲ هزار میلیارد تومان بدهی بود. ان شاءالله با حمایت های وزیر راه، ضمن عقب‌ماندگی چندین ساله، با افزایش لکومتیو و تلاش همکاران در سال آینده رکورد حمل بار داخلی و مسافر را نیز جابه‌جا کنیم.» ادعا و وعده میعاد صالحی درحالی است که بررسی آمارها نشان می دهد در حوزه حمل بار، حمل و نقل ریلی نتهنای رکوردبیشترین جابه‌جایی بار در ۱۰۰ سال اخیر نشکسته، بلکه شوربخانه جابه‌جایی بار در سال ۱۴۰۱ حدود ۱۲٫۲ درصد کمتر از سال ۱۳۹۹ است. در این خصوص، آمارهای شرکت راه آهن ج.ا.ا نشان می دهد حمل بار توسط حمل و نقل ریلی کشور از سالانه ۳۳٫۱ میلیون تن در سال ۱۳۹۰ به ۵۰٫۶ میلیون تن تا انتهای سال ۱۳۹۹ رسیده بود که این میزان در سال ۱۴۰۰ به ۴۶٫۹ میلیون تن و در سال ۱۴۰۱ به ۴۴٫۴ میلیون تن رسیده است. این مقدار کمترین میزان جابه‌جایی بار توسط حمل و نقل ریلی از سال ۱۳۹۵ تاکنون بوده است. اما کاهش حمل بار توسط حمل و نقل ریلی در سال ۱۴۰۲ نیز ادامه داشته و طبق آمارهای شرکت راه آهن، در ۲ ماهه سال ۱۴۰۲ درحالی ۷٫۸ میلیون تن

بار جابه‌جاشده که این میزان در ۲ ماهه سال های ۱۳۹۶ تاکنون کمترین مقدار جابه‌جایی بار است. همچنین جابه‌جایی بار در ۲ ماهه نخست سال ۱۴۰۲ نسبت به ۲ ماهه نخست سال ۱۴۰۱ کاهش ۱۱٫۴ درصدی دارد.

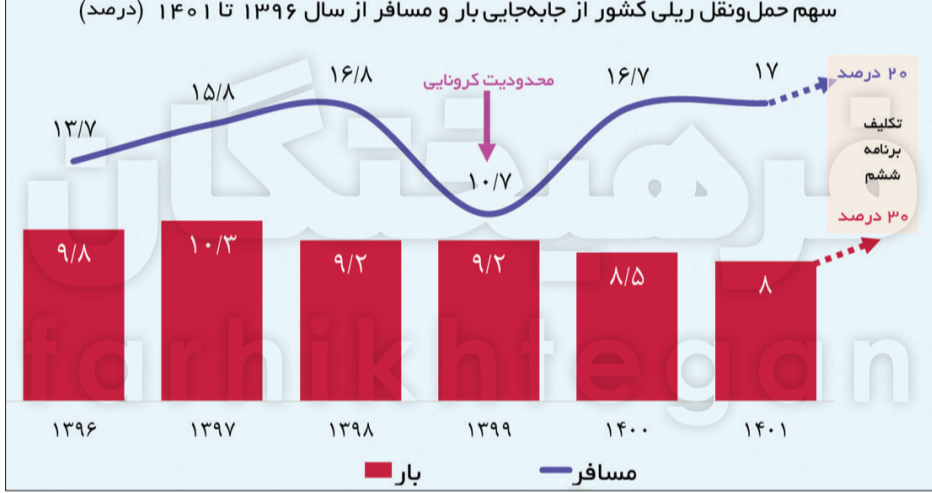
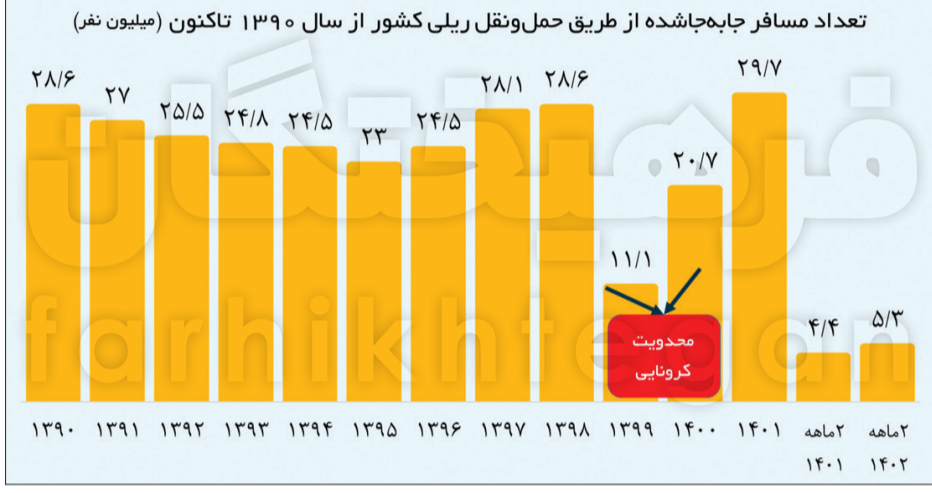
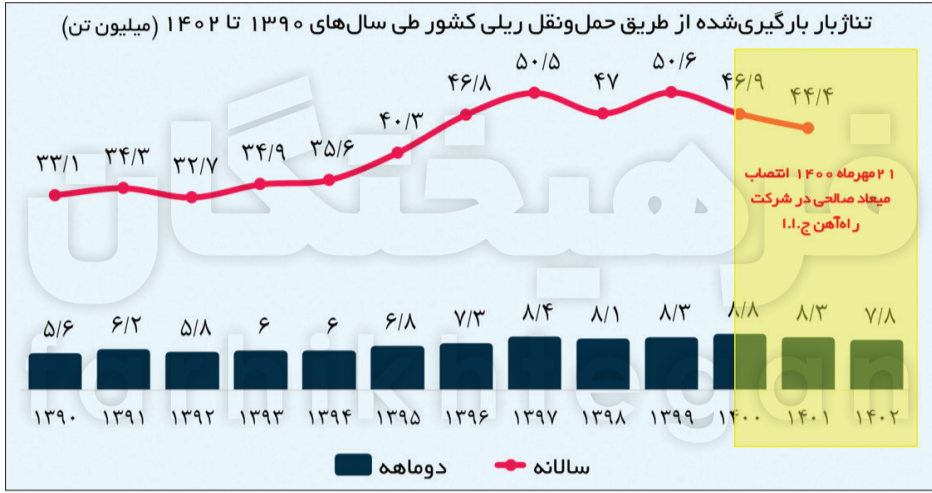
### رشد جابه‌جایی مسافر

آمارهای شرکت راه آهن ج.ا.ا نشان می دهد در ۲ ماهه نخست امسال سیستم حمل و نقل ریلی گرچه در حوزه بار موفق به افزایش جابه‌جایی بار نشده اما در حوزه مسافری با افزایش جزئی در جابه‌جایی هارویه، رو شده است. طبق این آمارها، در ۲ ماهه نخست سال جاری ۵٫۳ میلیون نفر مسافر در سیستم حمل و نقل ریلی کشور جابه‌جاشده که رشد ۲۰٫۴ درصدی نسبت به دو ماهه سال ۱۴۰۱ داشته است. اما بررسی جابه‌جایی سالانه مسافر در سیستم حمل و نقل ریلی کشور نشان می دهد در سال ۱۳۹۰ مسافران جابه‌جاشده توسط این سیستم ۲۸٫۶ میلیون نفر بوده که این تعداد تا سال ۱۳۹۸ با نوساناتی، بار دیگر به ۲۸٫۶ میلیون نفر برگشته است. با شیوع کرونا و ایجاد محدودیت های بهداشتی، طی سال های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ مسافران قطار به ۱۱ و ۲۰٫۷ میلیون نفر کاهش یافته اما در سال ۱۴۰۱ این تعداد به ۲۹٫۷ میلیون تن رسیده که رشد ۳٫۸ درصدی نسبت به سال ۱۳۹۸ و ۱۳۹۰ دارد. در مجموع اگر افزایش جابه‌جایی مسافر توسط حمل و نقل ریلی همچون دو ماهه نخست باشد شاید این سیستم حمل و نقلی بتواند در جابه‌جایی مسافر رقم جدیدی را به ثبت برساند اما آن طور که آمارها نشان می دهد، طی سال های ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۱ اتفاق چندانی در حوزه ریلی رخ نداده است.

### عقب‌ماندگی عجیب حمل و نقل ریلی از برنامه ششم

یکی از مهم ترین بخش های برنامه هفتم، ماده ۱۰۸ است. در این ماده آمده است: «شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان متولی اداره ترافیک و زیرساخت شبکه ریلی کشور موظف است تا پایان سال دوم، برنامه کلیه واگن ها و لکومتیوهای تحت اختیار خود را به بخش غیردولتی واگذار کند. این شرکت همچنین مکلف است قطار های باری را به صورت برنامه ای میدا مقصد سیر دهد و مجوز تشکیل و سیر «قطار کامل» را به بخش غیردولتی اعطا کند به نحوی که تا پایان سال چهارم برنامه سیر تمامی قطار های باری کشور به صورت منظم و برنامه ای انجام شود.» گرچه در بخش های دیگری نیز عنوان حمل و نقل ریلی آمده اما مهم ترین بخش برنامه هفتم در خصوص حمل و نقل ریلی مربوط به ماده ۱۰۸ است. اما در برنامه ششم توسعه نیز به موضوع حمل و نقل ریلی به طور گسترده تری پرداخته نشده بود. در برنامه ششم معافیت های مالیاتی قابل توجهی برای توسعه حمل و نقل ریلی توسط بخش خصوصی توجه شده بود. همچنین در بند الف ماده ۵۷ این قانون آمده بود: «دولت مکلف است به منظور تکمیل و اجرای طرح های پروژه های حمل و نقل ریلی، دوخته کردن مسیرها و احداث خطوط برقی و سریع السیر، علاوه بر مشارکت های دولتی - خصوصی و افزایش اعتبارات این حوزه در بودجه سالانه، یک درصد منابع حاصل از فروش نفت و گاز سهم دولت را در قالب بودجه سالانه به وزارت راه و شهرسازی اختصاص دهد تا طرح های حمل و نقل ریلی با اولویت مناطق کمتر توسعه یافته اجرا شود.»

در بند «ب» ماده ۵۷ نیز دولت یک هدف گذاری عجیب و غریبی را انجام داده بود. طبق این بند، تا انتهای برنامه باید به گونه ای برنامه ریزی شود که سهم حمل و نقل ریلی بار حداقل به ۳۰ درصد و سهم حمل و نقل ریلی مسافر حداقل به ۲۰ درصد برسد. این درحالی است که بررسی آمارها نشان می دهد در سال ۱۳۹۶ سهم حمل و نقل ریلی از بار جابه‌جاشده در کشور ۹٫۸ درصد و از مسافر جابه‌جاشده در کشور نیز ۱۳٫۷ درصد بوده است. فارغ از هدف گذاری غیرواقعی برنامه ششم در حوزه باری، آمارهای عملکرد نشان می دهد در سال ۱۳۹۶ حمل و نقل ریلی سهم ۹٫۸ درصدی از جابه‌جایی بار در کشور داشته که این میزان تا سال ۱۳۹۹ به ۹٫۲ درصد، در سال ۱۴۰۰ به ۸٫۵ درصد و در سال ۱۴۰۱ به ۸ درصد رسیده است. در بخش مسافری نیز سهم حمل و نقل ریلی از ۱۳٫۷



درصد در سال ۱۳۹۶ به ۱۶٫۸ درصد تا سال ۹۸ و به ۱۷ درصد در سال ۱۴۰۱ رسیده است.

### عملکرد ضعیف مدیرعامل شرکت راه آهن

انتقاد به عملکرد میعاد صالحی موضوعی است که طی چند ماه اخیر به مراتب از سوی فعالان حمل و نقل ریلی مطرح می شود. سبحان نظری، دبیر انجمن شرکت های حمل و نقل ریلی اخیرا به یکی از رسانه ها گفت: «شرکت راه آهن باید توضیح دهد چگونه با اضافه شدن واگن های باری همچنان آمار حمل بار در حال سقوط است. مدیریت ضعیف شرکت راه آهن تمام انگیزه های بخش خصوصی برای سرمایه گذاری در بخش ریل و ناوگان ریلی را از بین برده است.» وی در ادامه می گوید: «چرا شرکت راه آهن اجازه نمی دهد واگن ساز داخلی فعالیت کند؟» مهدی طغیانی، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس نیز در گفت و گویی می گوید: «مرحوم رستم قاسمی، وزیر فقید راه و شهرسازی، قبل از بیماری و استعفا به ما قول داده بود مدیریت و رویه شرکت راه آهن را عوض کند، اما متأسفانه فرصت نشد.» این نماینده اقتصاددان مجلس در ادامه می گوید: «مدیریت راه آهن نیاز به خانه‌تکانی دارد. مدیران

در حوزه لکومتیو ۲۰۰۰ میلیارد تومان بدهی به ما رسیده است می گوید متأسفانه در سال های گذشته بنای ریل گذاری به گونه ای بوده که در بسیاری از مناطقی که بار داریم ریل گذاری صورت نگرفته است و در بخش هایی که ریل گذاری صورت گرفته است، بار نداریم. در سطح کلان برای اینکه نقشه راه داشته باشیم توسعه خطوط ریلی راهبردی در بحث مسافری را در دستور کار خود قرار داده ایم. وی با ابراز اینکه ۷۰۰۰ میلیارد تومان اعتبار سالانه به بخش حمل و نقل ریلی تخصیص نیافته و این بخش را با مشکلات زیادی رویه‌رو کرده است، بیان می دارد در بخش تولید لکومتیو بخش خصوصی ۴۶۰۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری کرده است. ۱۳۶۶ واگن باری، ۳۳ لکومتیو و ۶۴ واگن مسافری بازنسازی شد و ۴ واگن خودکشش هم در این بخش تامین شده است.

در این خصوص براساس گزارش مرکز پژوهش های مجلس که با عنوان «گزارش نظارتی ارزیابی وضعیت زیرساخت های حمل و نقل ریلی کشور» منتشر شده نشان می دهد نگهداری و تعمیرات نگهداشت شبکه ریلی در دو بخش خط و سازه های فنی و ارتباطات و علائم الکتریکی صرفا در بخش های بحرانی و الزام آور سالانه اعتباری بالغ بر ۶ هزار میلیارد تومان نیاز دارد. این درحالی است که کل اعتبار واگذار شده به این حوزه از محل طرح های عمرانی مرتبط با بهسازی و نوسازی در سال ۱۴۰۱ است. علاوه بر نگهداری و تعمیرات خطوط شبکه، ریلی براساس تجربیات فنی و شرایط بهره برداری کشور خطوط ریلی هر ۱۵ سال یکبار نیازمند بهسازی هستند و هر ۴۰ سال یکبار نیز به بازنسازی نیاز دارند. هزینه هر کیلومتر بهسازی خطوط ریلی معادل ۳ میلیارد تومان و هزینه هر کیلومتر بازنسازی برابر ۱۰ میلیارد تومان در سال ۱۴۰۰ برآورد شده است. با توجه به طول خطوط اصلی شبکه ریلی باید سالانه ۸۰۰ کیلومتر بهسازی و ۳۰۰ کیلومتر بازنسازی صورت پذیرد. این درحالی است که طی دهه گذشته به دلیل عدم تکافوی اعتبارات مورد نیاز، به طور میانگین سالانه ۱۴۰ کیلومتر عملیات بهسازی و ۱۲۰ کیلومتر بازنسازی انجام شده در واقع در هر سال ۶۶۰ کیلومتر عقب‌ماندگی بهسازی (۸۳ درصد) و ۱۸۰ کیلومتر عقب‌ماندگی بازنسازی (۶۰ درصد) خطوط شبکه ریلی به تکالیف انباشته اضافه شده است. طبق گزارش مرکز پژوهش های مجلس، یکی از مهم ترین دلایل وضعیت بحرانی کیفیت شبکه حمل و نقل ریلی کشور وقوع آسیب های انباشته ناشی از عدم اقدام به موقع در سنوات گذشته است که اهمیت توجه به بحث نگهداشت و ضرورت تامین مالی به موقع را نشان می دهد.

اما مشکل سیستم حمل و نقل ریلی به همین جا ختم نمی شود، چراکه براساس گزارش بازاری پژوهشی مجلس، علی‌رغم اینکه اغلب طرح هایی که در چند سال اخیر به بهره برداری رسیده، مراکز استان های مهم را به شبکه ریلی متصل کرده یا مسیر ترانزیتی بوده‌اند، اما ظواهر امر حاکی از عدم کارایی لازم در برخی از این طرح‌ها و نبود توصیه اقتصادی در کوتاه مدت است. اگرچه اتصال مراکز استان ها و بهره‌مندی هموطنان از شبکه ریلی از اهداف برنامه ریزی حمل و نقل است لیکن با توجه به محدودیت های تامین مالی اولویت تخصیص اعتبار طرح های ریلی باید براساس رشد اقتصادی، میزان بار ریل پسند، ملاخحات آمایش سرزمین و اولویت های ترانزیتی کشور تعیین شود. در حال حاضر بسیاری از طرح های موجود در قانون بودجه فاقد توجیه بوده و صرفا باعث اتلاف منابع کشور می شود. این گزارش نشان می دهد از مهم ترین دلایل عدم افزایش سهم حمل بار و مسافر در شبکه ریلی می توان به کمبود زیرساخت کمبود ناوگان و بهره‌وری پایین خطوط ریلی موجود، عدم اجرایی ظرفیت های قانونی موجود سیاست های تعرفه ای و هزینه ای غیراقتصادی، عدم تناسب بین فرآگیر بودن شبکه ریلی در مقایسه با جاده‌ای، یارانه های پنهان سوخت در حمل و نقل جاده‌ای و عدم تحقق همزمان الزامات ناوگانی و زیرساختی اشاره کرد. گزارش مرکز پژوهش های مجلس بیان می دارد ارتقای وضعیت شبکه حمل و نقل ریلی در کشور همواره با مشکلات اساسی همچون کمبود اعتبارات، عدم توجه به دسترسی تمام بنابر به راه آهن، فرسودگی و افزایش خرابی زیرساخت ها و ناوگان ریلی، افزایش نرخ ارز و هزینه بالای تامین منابع مالی و ماشین آلات به دلیل تحریم ها رویه وراست.

## اخبار کوتاه

واردات در جایگاه نخست کشورهای طرف معامله قرار گرفته است. پس از آن، چین با چهار میلیارد و ۳۶ میلیون دلار و سپس ۲۸.۷۹ درصدی، ترکیه با یک میلیون و ۵۳۸ میلیون دلار و سهم ۱۰.۹۷ درصدی، آلمان با ۵۴۸ میلیون دلار و سهم ۳.۹۱ درصدی و هند با ۵۰۱ میلیون دلار و سهم ۳.۵۷ درصدی از کل ارزش، واردات جزء کشورهای عمده طرف معامله واردات بوده‌اند.

**تاکید رئیس‌جمهور بر برقراری عدالت در پرداخت حقوق و مزایا**  
سیدابراهیم رئیسی، رئیس‌جمهور ظهر روز یکشنبه در جلسه شورای عالی اداری با تاکید بر اهمیت ایجاد انگیزه مثبت و سازنده در کارکنان اداری، برقراری عدالت در پرداخت حقوق و مزایا در ادارات را به‌عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل ایجاد انگیزه و افزایش بهره‌وری در ادارات ضروری دانست. به گزارش تسنیم، وی با اشاره به تکلیف و تاکید رهبر معظم انقلاب مبنی بر ایجاد تحول و چابک‌سازی در ساختار اداری کشور، در چهارچوب ابلاغی سیاست‌های کلی نظام اداری، اتخاذ تصمیمات متقن و جدید در اجرای آنها را لازمه ایجاد تحول در نظام اداری دانست. رئیس‌جمهور همچنین به قانون ارتقای سلامت اداری به‌عنوان یکی از قوانین بسیار خوب و متقن، اما مغفول مانده در نظام اداری کشور اشاره و بر اهتمام بیشتر برای اجرای آن تاکید کرد. رئیسی راه‌اندازی سامانه‌های یکپارچه اداری را اقدامی بسیار مفید و موثر در ارتقای سلامت اداری دانست و در عین حال خاطرنشان کرد، «در کنار به‌کارگیری تمام توان برای تکمیل هرچه سریع‌تر دولت هوشمند، ایجاد انگیزه مثبت و کافی در کارمندان هم باید مورد توجه ویژه قرار گیرد.»

**جزئیات تجارت ۳۶ میلیارد دلاری ایران در بهار ۱۴۰۲**  
براساس آمارهای رسمی منتشرشده، مجموع مبادلات بازرگانی ایران در بهار امسال به بیش از ۲۶ میلیارد دلار رسید که چین مانند سال های گذشته در صدر جدول شرکای تجاری ایران قرار دارد و مجموع مبادلات بازرگانی خود را با ایران را به رقمی بیش از ۷.۵ میلیارد دلار رسانده است. به گزارش ایسنا، جدیدترین گزارش گمرک جمهوری اسلامی ایران نشان می دهد که در سه ماهه نخست سال جاری میزان صادرات قطعی کالاها غیرنفتی کشور (به استثنای نفت خام، نفت کوره و نفت سفید و همچنین بدون صادرات از محل تجارت چمدانی) بالغ بر ۳۵ میلیون و ۴۹۵ هزار تن، به ارزش ۱۲ میلیارد و ۴۶۲ میلیون دلار بوده است که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل افزایش ۲۴.۴۲ درصدی در وزن و کاهش ۸.۸۴ درصدی در ارزش دلاری داشته است. همچنین میزان واردات کشور در این مدت با افزایشی یک درصدی در وزن و ۵.۷۹ درصدی در ارزش دلاری در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته به ارقام هشت میلیون و ۵۵۷ هزار تن و ۱۴ میلیارد و ۱۹ هزار دلار رسیده است. در بهار امسال بیشترین میزان صادرات ایران به مقصد چین با رقمی بالغ بر سه میلیارد و ۵۴۰ میلیون دلار و سهم ۲۸.۴۰ درصدی از کل ارزش صادرات، عراق با دو میلیارد و ۳۴۹ میلیون دلار و سهم ۱۸.۸۵ درصدی، ترکیه با یک میلیارد و ۷۳۵ میلیون دلار و سهم ۱۳.۹۲ درصدی، امارات متحده عربی با یک میلیون و ۳۴۴ میلیون دلار و سهم ۱۰.۷۸ درصدی و هند با ۴۸۹ میلیون دلار و سهم ۳.۹۲ درصدی از کل صادرات، صورت گرفته است. در همین بازه زمانی، امارات متحده عربی با اختصاص رقمی بالغ بر چهار میلیارد و ۹۶ میلیون دلار و سهمی در حدود ۲۹.۲۲ درصد از کل ارزش

## جوابیه

جوابیه وزارت اقتصاد به گزارش «فرهنگستان»:

### تخلّف احتمالی در موضوع افزایش قیمت خوراک بدون اغماض بررسی می شود

به ابلاغیه اخیر معاون اول رئیس‌جمهور و افزایش ظن معاملات مبتنی بر اطلاعات نهانی حوالی تاریخ مورد اشاره، پس از استعلام و دریافت اسامی مطلعان از تصمیم نرخ خوراک و اشخاص تحت تکفل آن‌ها به عنوان دارندگان اطلاعات نهانی، در بازه زمانی فوق معاملات اشخاص معرفی شده بررسی و در صورت مشاهده کوچکترین تخلف به‌خومقتضی مورد پیگیری و رسیدگی قرار می‌گیرد. سازمان بورس اطمینان داده که این تخلفات به‌صورت خودکار و به‌وسیله هشدارهای بسته‌جدیدنظارتی هوشمند کشف می‌شود؛ لذا در شناسایی و رسیدگی به این تخلفات، هیچ محدودیت و خط قرمزی وجود ندارد. هرچند با توجه به قوانین و مقررات، تا پایان زمان مراحل رسیدگی، امکان افشای هویت اشخاص متخلف میسر نیست اما در صورت صدور رای قطعی، اسامی متخلفان منتشر می‌شود. لازم به ذکر است که این تخلف از مصادیق ماده ۴۶ قانون بازار، بوده و جرم محسوب می‌شود لذا در صورت صدور رای قطعی در سازمان بورس که می‌تواند شامل آرایمانند سلب صلاحیت و جریمه نقدی باشد، متعاقباً موضوع از طریق مراجع قضایی به منظور رسیدگی کیفری مورد پیگیری قرار خواهد گرفت.

مرکز روابط عمومی و اطلاع‌رسانی وزارت امور اقتصادی و دارایی در پاسخ به گزارش های مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۱۰ روزنامه «فرهنگستان» با تیتیر «سرنخ ماجرای مشکوک ریزش شدید بورس»، روزنامه دنیای اقتصاد با تیتیر «اسرار سقوط بورس در بهار»، روزنامه جهان صنعت با تیتیر «توزیع رانت به قیمت ورشکستگی صنایع»، روزنامه هم‌میهن با تیتیر «رانتی که به روسوبی تبدیل شد» و روزنامه تعادل با تیتیر «تخمیل زبان برای جریان کسری بودجه» توضیح داد: «در جلسه چهارشنبه گذشته هیات دولت، رئیس‌جمهور پس از ارائه گزارشی از افزایش قیمت محصولات پتروشیمی بدون اخذ مجوزهای لازم در جلسه هیات دولت به وزیر دادگستری ماموریت داد با بررسی دقیق اسناد و دلایل این افزایش قیمت با متخلفان برخورد قاطع و مقتضی صورت گیرد. در همین حال براساس اعلام مدیر نظارت بر بورس‌ها سازمان بورس و اوراق بهادار در چهارچوب نظارت معمول و طبق رویه‌های نظارتی، از تاریخ ۱۷ اردیبهشت‌ماه تاکنون چندین پرونده معاملات مبتنی بر اطلاعات نهانی، پیش‌دستی در معاملات و سوءاستفاده مربوط به اشخاص حقوقی، شناسایی شده و در جریان رسیدگی است. باتوجه