

مسیر تازه تجارت ترکیبی با راه‌اندازی سامانه اوراسیا

راه‌اندازی سامانه اوراسیا ضمن کاهش زمان تشریفات گمرکی و حذف فرآیندهای کاغذی، بستری برای کاهش هزینه‌ها واردات مواد اولیه و کالاهای اساسی است و در شرایط جنگ اقتصادی و فشارهای خارجی، مسیر تجارت رسمی و هدفمند کشور را تقویت می‌کند. ■ ■ ■

سامانه اوراسیا با هدف مدیریت الکترونیکی فرآیندهای مربوط به گواهی مبدأ کالاهای مشمول موافقتنامه تجارت آزاد ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا طراحی شده است. بر اساس سازو کار جدید، فعالان اقتصادی برای بهره‌مندی از تخفیف‌ها و معافیت‌های تعرفه‌ای واردات، موظف هستند اطلاعات مربوط به گواهی مبدأ را در سامانه جامع گمرکی و بخش اختصاصی اوراسیا ثبت کنند. در غیر این صورت، کالاهای وارداتی مشابه واردات از کشورهای ثالث تلقی خواهد شد و مشمول پرداخت کامل حقوق ورودی می‌شود.

بخشی قابل توجهی از واردات ایران از کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا، شامل مواد اولیه تولید، نهاده‌های صنعتی، کالاهای واسطه‌ای و برخی اقلام اساسی است و طبعاً کاهش تعرفه واردات این کالاها می‌تواند هزینه تولید را برای صنایع داخلی کاهش دهد و بخشی از فشار ناشی از افزایش قیمت تمام‌شده را کنترل کند. از سوی دیگر، تسهیل تجارت با کشورهای منطقه، وابستگی اقتصاد ایران به مسیرهای محدود و پرهزینه تجاری را کاهش می‌دهد.

اتحادیه اقتصادی اوراسیا متشکل از پنج کشور روسیه، قزاقستان، بلاروس، ارمنستان و قرقیزستان است که بیش از ۱۸۰ میلیون نفر جمعیت دارد و یکی از بازارهای مهم پیرامونی ایران به شمار می‌رود. موافقتنامه تجارت آزاد میان ایران و این اتحادیه، امکان کاهش یا حذف تعرفه تعداد قابل توجهی از کالاها را فراهم کرده است. اکنون با راه‌اندازی سامانه اوراسیا، اجرای عملی این توافق وارد مرحله تازه‌ای شده و فرآیندهای اداری آن شکل منظم‌تری به خود گرفته است.

■ **حذف دیوان‌سالاری و کاهش هزینه تجارت**

یکی از مهم‌ترین چالش‌های تجارت خارجی، طولانی بودن فرآیندهای اداری و تعدد مراحل تأیید اسناد است و بخش زیادی از زمان ترخیص کالا در گمرکات کشور صرف بررسی اسناد فیزیکی، تطبیق مدارک و مکاتبات اداری می‌شود که علاوه بر افزایش خسارت واردات، زمینه بروز خطا و حتی سوءاستفاده را نیز ایجاد می‌کند. بنابراین سامانه جدید تلاش دارد این فرآیند را به شکل الکترونیکی مدیریت کند، به طوری که ثبت سیستمی گواهی مبدأ، امکان رهگیری دقیق کالا و بررسی سریع تر اطلاعات را فراهم می‌سازد. در نتیجه، زمان تشریفات گمرکی کاهش پیدا می‌کند و وارد کنندگان نیز با شفافیت بیشتری می‌توانند وضعیت فرآیندهای خود را پیگیری کنند.

در شرایط کنونی که کشورمان با فشارهای سیاسی و اقتصادی ناشی از اقدامات خصمانه آمریکا و رژیم صهیونیستی روبه‌رو است، تقویت زیرساخت‌های تجاری و گمرکی اهمیتی راهبردی پیدا کرده است و اقتصاد کشورمان برای حفظ پایداری زنجیره تأمین و آمین نیازهای تولید، به مسیرهای امن و قابل اتکا در تجارت خارجی نیاز دارد. بنابراین توسعه همکاری با کشورهای منطقه و استفاده از ظرفیت پیمان‌های اقتصادی، بخشی از پاسخ ایران به جنگ اقتصادی و محدودسازی مبادلات تجاری به شمار می‌رود.

در مجموع، آغاز بهره‌برداری از سامانه اوراسیا را می‌توان گامی در مسیر هوشمندسازی تجارت خارجی ارزیابی کرد که ضمن تسهیل واردات کالاهای مشمول تعرفه ترجیحی، به افزایش شفافیت، کاهش هزینه مبادله و تقویت تعاملات اقتصادی ایران با کشورهای منطقه کمک خواهد کرد و طبعاً تقویت زیرساخت‌های تجاری و گمرکی می‌تواند بخشی از توان اقتصادی کشور را در برابر فشارهای خارجی افزایش دهد.

گندم به بازار سیاه می‌رود

به گفته رئیس بنیاد ملی گندم‌کاران، کشاورزان تا امروز ۴درصد نسبت به سال گذشته گندم کمتری به سیلوهای دولتی تحویل داده‌اند. ادامه این وضع، گندم را به چرخه دولتی و خوراک دام وارد می‌کند و کشور که پیش‌بینی شده امسال در تأمین گندم خود کفا باشد، واردکننده این محصول اساسی می‌شود.

به گزارش فارس، عطاءالله هاشمی از خرید یک میلیون و ۴۰۰ هزار تن گندم از کشاورزان خبیر داد که نسبت به سال قبل ۲۸۰ هزار تن گندم کمتری به سیلوهای دولتی تحویل یافته است، در حالی که وضعیت تولید بهتر از پارسل ارزیابی شده است. بر اساس آمار وزارت جهاد کشاورزی، سال گذشته دولت یک میلیون و ۷۰۰ هزار تن گندم تا پایان اردیبهشت از گندم‌کاران خریداری کرده بود. ابراهیم مرادزاده، کارشناس کشاورزی، عدم علاقه کشاورزان برای فروش گندم به دولت را هشداری برای مصرف گندم در خوراک دام می‌داند. اکنون قیمت هر کیلو ذرت دامی در بازار آزاد اگر پیدا شود ۶۰ هزار تومان و قیمت گندم ۴۹ هزار تومان است و مرندار گندم ارزان را جایگزین ذرت گران به عنوان خوراک مرغ می‌کند. مجید آنجفی، معاون زراعت وزیر جهاد کشاورزی، می‌گوید امسال با تولید ۱۳/۵ تا ۱۴ میلیون گندم در تأمین گندم خودکفا می‌شویم و نیازی به واردات نخواهیم داشت. عطاءالله هاشمی، رئیس بنیاد ملی گندم‌کاران، می‌گوید دولت پس از ۴۵ روز هنوز ریالی به گندم‌کاران نداده و انگیزه آنها را برای فروش به دلال بیشتر و احتمال ورود گندم به چرخه خوراک دام و تهدید خودکفایی را افزایش داده است. راهکار، اجرای «قانون خرید تضمینی» است که تأکید می‌کند پول خرید تضمینی کالاهای اساسی تا ۴۸ ساعت پس از تحویل به سیلوهای دولتی پرداخت شود. این قانون با ملاحظه تمام عواقب عدم پرداخت در سال ۱۳۹۹ ابلاغ شد.

برداشت ۴۰ هزار تن برگ سبز چای

حدود ۴۰ هزار و ۱۷۴ تن برگ سبسیز چای بهاره تا ۲۵ اردیبهشت امسال برداشت شده است.

به گزارش صدا و سیما، حبیب جهانساز، رئیس سازمان چای کشور از ۴۰ هزار تن برگ سبز چای برداشت امسال را حدود هزار و ۶۷۰ میلیارد تومان عنوان کرد و افزود: از این میزان برگ سبز چای برداشت شده حدود ۹ هزار و ۳۹ تن چای خشک در کارخانه‌ها فرآوری شده است. وی به خرید تضمینی برگ سبز چای از چایکاران اشاره کرد و گفت: سهم کارخانجات چای از هزار و ۶۷۰ میلیارد تومان، حدود هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان است که از این میزان تاکنون ۶۰۰ میلیارد تومان معادل حدود ۵۰ درصد به چایکاران پرداخت‌شده و خرید تضمینی این محصول ادامه دارد. رئیس سازمان چای کشور با بیان این که سهم دولت از خرید تضمینی چای ۲۰۰ میلیارد تومان هستند و قول داده شده که سهم دولت تا ماه‌های آینده پرداخت شود. جهانساز به افزایش ۷۲ درصدی قیمت خرید تضمینی برگ سبز چای در چرخه ۳۷ و ۳۶ درصدی برگ سبز چای در چرخه ۳۸ اشاره کرد و گفت: شورای قیمت‌گذاری و اتخاذ سیاست‌های حمایتی محصولات کشاورزی قیمت خرید تضمینی هر کیلوگرم برگ سبز چای در چرخه یک در فروردین را ۴۲ هزار تومان و هر کیلوگرم برگ سبز چای در چرخه ۳۸ هزار تومان مصوب کرد. وی کیفیت برگ سبز چای را خوب توصیف کرد و افزود: از روز نخست اردیبهشت ماه ۱۶۷ کارخانه فرآوری چای با کشاورزان قرارداد خرید تضمینی چای منعقد کرده‌اند و خرید تضمینی این محصول تا پایان مهر ماه ادامه خواهد داشت.

گزارش یک ساعده زمانی
<div><div> </div><div></div></div>
<p>یک ماه گذشته، فعالان اقتصادی برای تداوم تجارت، مسیرهای جدید زمینی، ریلی و استفاده از بنادر کشورهای همسایه را جایگزین کرده‌اند. حالاسیاری از تحلیلگران خارجی هم‌نظر شده‌اند که سیاست‌خیر رژیم آمریکا علیه ایران نه تنها نتوانسته تجارت خارجی کشور را متوقف کند، بلکه باعث جهش چشمگیر حمل و نقل ریلی و مسیرهای زمینی جایگزین شده است. بیش از این محدودیت دریایی، قطارهای باری چین به کشور هفته‌ای یک بار انجام می‌شد؛ حالا طی حدود یک ماه گذشته قطارهای چین به ایران سهه برابر شده است. مهم‌ترین برگ برنده ایران در این میان بر طلایی، کاهش چشمگیر زمان حمل‌ونقل است. در مسیرهای زمینی نیز گزارش‌ها از بازشدن راه تجارت ایران با پاکستان و عراق حکایت دارد و بنادر کشورهای هم‌اند تر کبیه مورد توجه تجار ایرانی قرار گرفته است.</p>

یک ماه گذشته، فعالان اقتصادی برای تداوم تجارت، مسیرهای جدید زمینی، ریلی و استفاده از بنادر کشورهای همسایه را جایگزین کرده‌اند. حالاسیاری از تحلیلگران خارجی هم‌نظر شده‌اند که سیاست‌خیر رژیم آمریکا علیه ایران نه تنها نتوانسته تجارت خارجی کشور را متوقف کند، بلکه باعث جهش چشمگیر حمل و نقل ریلی و مسیرهای زمینی جایگزین شده است. بیش از این محدودیت دریایی، قطارهای باری چین به کشور هفته‌ای یک بار انجام می‌شد؛ حالا طی حدود یک ماه گذشته قطارهای چین به ایران سهه برابر شده است. مهم‌ترین برگ برنده ایران در این میان بر طلایی، کاهش چشمگیر زمان حمل‌ونقل است. در مسیرهای زمینی نیز گزارش‌ها از بازشدن راه تجارت ایران با پاکستان و عراق حکایت دارد و بنادر کشورهای همانند تر کبیه مورد توجه تجار ایرانی قرار گرفته است. ■ ■ ■

مسیرهای طلایی جدید جایگزین شده در تجارت ایران پس از محاصره دریایی غیرقانونی دشمن امریکایی را می‌توان مصداق بارز ضرب‌المثل «بدو شدن سبب خیر اگر خیرخواه» دانست. محدود شدن تجارت اگرچه مشکلات خاص خودش را دارد، واقعیت آن است که پیش از این نیز پیش‌بینی می‌شد که مسیرهای جدید تجارت به شکستی دیگر در کارنامه دشمن امریکایی- صهیونی بنجامند. در واقع مرزهای طلایی و کردیروهای منطقه‌ای اثر محاصره دریایی را به نفعی خنثی کرده است.

■ **قطارهای چین به ایران ۳ برابر شد**

شبکه امریکایی فاکس نیوز در تحلیلی صریح اذعان کرده سیاست محاصره دریایی دونالد ترامپ علیه ایران، باعث جهش چشمگیر حمل‌ونقل ریلی بین چین و ایران شده است.

بر اساس گزارش فاکس نیوز، قطارهای باری از مرکز چین به ایران اکنون هر سه تا چهار روز یک بار حرکت می‌کنند، در حالی که پیش از محاصره، برنامه حرکت آنها هفته‌ای یک بار بود. این بدان معناست که فرانکس قطارها تقریباً سه برابر شده و جهشی بیش از ۲۰۰ درصدی در تناژ ترانزیت ریلی ثبت شده است. مهم‌ترین برگ برنده ایران در این-میان بر طلایی، کاهش چشمگیر زمان حمل‌ونقل است. در حالی که انتقال کالا از مسیر دریا بین ایران و چین نزدیک به ۴۰ روز زمان می‌برد، قطارهای باری در مسیر ریلی جدید می‌توانند کالا را تنها در ۱۵ روز به مقصد برسانند. این اختلاف زمانی ۲۵ روزه، کردیرو زمینی را به ابزاری راهبردی برای خنثی‌سازی محدودیت‌های نابوری و تهدیدات گشت‌های امریکایی در آب‌های

شکب‌بنگ ۲۷ اردیبهشت ۱۴۰۵ | ۲۹ ذی‌القعدة ۱۴۴۷ | روزنامه جوان | شماره ۷۶۰۱

سرویس اقتصادی ۰۶۰۸۵۲۳

مسیرهای جدید محاصره دریایی را به بن‌بست می‌رساند

پس از پاکستان، راه تجارت ایران از مسیر عراق نیز به صورت کامل باز و قطارهای چین به ایران ۳ برابر شده است

معدلات تجاری ایران پس از جنگ تحمیلی سوم تغییر کرده است. در این میان، نقش سیاست‌گذار بسیار مهم است؛ زیرا باید تعامل با چین و دیگر کشورهای منطقه را تسهیل کند. کارشناسان تأکید دارند که هرچه ظرفیت حمل‌ونقل ریلی افزایش یابد، وابستگی ایران به امارات کاهش پیدا می‌کند. البته لازم است هماهنگی بیشتری میان ایران و ترکیه برقرار شود تا کامیون‌ها بتوانند سریع‌تر و با موانع کمتر از مرسین ترکیه تردد کنند. هر یک از این مسیرها می‌تواند بخشی از بار تجاری امارات را بر دوش بکشد و کمک کند با کمترین خسارت، جایگزین‌هایی برای آن پیدا شود. در حوزه تبادلات مالی نیز اگر توافقات میان ایران و روسیه گسترش یابد و همزمان با چین و ترکیه نیز هماهنگی‌های لازم صورت گیرد، می‌توان امیدوار بود که کانال‌های مالی جدید، مسیر تجارت را تسهیل کند.

معدلات تجاری ایران پس از جنگ تحمیلی سوم تغییر کرده است. در این میان، نقش سیاست‌گذار بسیار مهم است؛ زیرا باید تعامل با چین و دیگر کشورهای منطقه را تسهیل کند. کارشناسان تأکید دارند که هرچه ظرفیت حمل‌ونقل ریلی افزایش یابد، وابستگی ایران به امارات کاهش پیدا می‌کند. البته لازم است هماهنگی بیشتری میان ایران و ترکیه برقرار شود تا کامیون‌ها بتوانند سریع‌تر و با موانع کمتر از مرسین ترکیه تردد کنند. هر یک از این مسیرها می‌تواند بخشی از بار تجاری امارات را بر دوش بکشد و کمک کند با کمترین خسارت، جایگزین‌هایی برای آن پیدا شود. در حوزه تبادلات مالی نیز اگر توافقات میان ایران و روسیه گسترش یابد و همزمان با چین و ترکیه نیز هماهنگی‌های لازم صورت گیرد، می‌توان امیدوار بود که کانال‌های مالی جدید، مسیر تجارت را تسهیل کند.

معدلات تجاری ایران پس از جنگ تحمیلی سوم تغییر کرده است. در این میان، نقش سیاست‌گذار بسیار مهم است؛ زیرا باید تعامل با چین و دیگر کشورهای منطقه را تسهیل کند. کارشناسان تأکید دارند که هرچه ظرفیت حمل‌ونقل ریلی افزایش یابد، وابستگی ایران به امارات کاهش پیدا می‌کند. البته لازم است هماهنگی بیشتری میان ایران و ترکیه برقرار شود تا کامیون‌ها بتوانند سریع‌تر و با موانع کمتر از مرسین ترکیه تردد کنند. هر یک از این مسیرها می‌تواند بخشی از بار تجاری امارات را بر دوش بکشد و کمک کند با کمترین خسارت، جایگزین‌هایی برای آن پیدا شود. در حوزه تبادلات مالی نیز اگر توافقات میان ایران و روسیه گسترش یابد و همزمان با چین و ترکیه نیز هماهنگی‌های لازم صورت گیرد، می‌توان امیدوار بود که کانال‌های مالی جدید، مسیر تجارت را تسهیل کند.

معدلات تجاری ایران پس از جنگ تحمیلی سوم تغییر کرده است. در این میان، نقش سیاست‌گذار بسیار مهم است؛ زیرا باید تعامل با چین و دیگر کشورهای منطقه را تسهیل کند. کارشناسان تأکید دارند که هرچه ظرفیت حمل‌ونقل ریلی افزایش یابد، وابستگی ایران به امارات کاهش پیدا می‌کند. البته لازم است هماهنگی بیشتری میان ایران و ترکیه برقرار شود تا کامیون‌ها بتوانند سریع‌تر و با موانع کمتر از مرسین ترکیه تردد کنند. هر یک از این مسیرها می‌تواند بخشی از بار تجاری امارات را بر دوش بکشد و کمک کند با کمترین خسارت، جایگزین‌هایی برای آن پیدا شود. در حوزه تبادلات مالی نیز اگر توافقات میان ایران و روسیه گسترش یابد و همزمان با چین و ترکیه نیز هماهنگی‌های لازم صورت گیرد، می‌توان امیدوار بود که کانال‌های مالی جدید، مسیر تجارت را تسهیل کند.

معدلات تجاری ایران پس از جنگ تحمیلی سوم تغییر کرده است. در این میان، نقش سیاست‌گذار بسیار مهم است؛ زیرا باید تعامل با چین و دیگر کشورهای منطقه را تسهیل کند. کارشناسان تأکید دارند که هرچه ظرفیت حمل‌ونقل ریلی افزایش یابد، وابستگی ایران به امارات کاهش پیدا می‌کند. البته لازم است هماهنگی بیشتری میان ایران و ترکیه برقرار شود تا کامیون‌ها بتوانند سریع‌تر و با موانع کمتر از مرسین ترکیه تردد کنند. هر یک از این مسیرها می‌تواند بخشی از بار تجاری امارات را بر دوش بکشد و کمک کند با کمترین خسارت، جایگزین‌هایی برای آن پیدا شود. در حوزه تبادلات مالی نیز اگر توافقات میان ایران و روسیه گسترش یابد و همزمان با چین و ترکیه نیز هماهنگی‌های لازم صورت گیرد، می‌توان امیدوار بود که کانال‌های مالی جدید، مسیر تجارت را تسهیل کند.

معدلات تجاری ایران پس از جنگ تحمیلی سوم تغییر کرده است. در این میان، نقش سیاست‌گذار بسیار مهم است؛ زیرا باید تعامل با چین و دیگر کشورهای منطقه را تسهیل کند. کارشناسان تأکید دارند که هرچه ظرفیت حمل‌ونقل ریلی افزایش یابد، وابستگی ایران به امارات کاهش پیدا می‌کند. البته لازم است هماهنگی بیشتری میان ایران و ترکیه برقرار شود تا کامیون‌ها بتوانند سریع‌تر و با موانع کمتر از مرسین ترکیه تردد کنند. هر یک از این مسیرها می‌تواند بخشی از بار تجاری امارات را بر دوش بکشد و کمک کند با کمترین خسارت، جایگزین‌هایی برای آن پیدا شود. در حوزه تبادلات مالی نیز اگر توافقات میان ایران و روسیه گسترش یابد و همزمان با چین و ترکیه نیز هماهنگی‌های لازم صورت گیرد، می‌توان امیدوار بود که کانال‌های مالی جدید، مسیر تجارت را تسهیل کند.

معدلات تجاری ایران پس از جنگ تحمیلی سوم تغییر کرده است. در این میان، نقش سیاست‌گذار بسیار مهم است؛ زیرا باید تعامل با چین و دیگر کشورهای منطقه را تسهیل کند. کارشناسان تأکید دارند که هرچه ظرفیت حمل‌ونقل ریلی افزایش یابد، وابستگی ایران به امارات کاهش پیدا می‌کند. البته لازم است هماهنگی بیشتری میان ایران و ترکیه برقرار شود تا کامیون‌ها بتوانند سریع‌تر و با موانع کمتر از مرسین ترکیه تردد کنند. هر یک از این مسیرها می‌تواند بخشی از بار تجاری امارات را بر دوش بکشد و کمک کند با کمترین خسارت، جایگزین‌هایی برای آن پیدا شود. در حوزه تبادلات مالی نیز اگر توافقات میان ایران و روسیه گسترش یابد و همزمان با چین و ترکیه نیز هماهنگی‌های لازم صورت گیرد، می‌توان امیدوار بود که کانال‌های مالی جدید، مسیر تجارت را تسهیل کند.



شرایط جنگی، با برنامه‌ریزی‌های دقیق و سنجش ظرفیت‌های فعلی کشور، اقدامات بی‌نظیری صورت گرفته است. نماینده مردم زاهدان در مجلس با اشاره به توافقات راهبردی صورت گرفته در سفر گذشته رئیس‌جمهور به اسلام‌آباد گفت: بر اساس توافقات، مقرر شده است در آینده‌ای نزدیک وارد فاز عملیاتی تهران کالا شویم؛ این سازوکار به عنوان مسیری هوشمندانه برای تسهیل مبادلات در دستور کار قرار دارد. طبق این خبر و برنامه‌ریزی، قرار بر این شده است که اقلام اساسی نظیر برنج، ذرت و دام زنده از طریق ظرفیت‌های پاکستان تأمین شود و در مقابل، ایران نیز با فعال‌سازی توانمندی‌های صادراتی خود، نیازهای بازار همسایه شرقی را پوشش دهد تا تراز تجاری دو کشور در بستری پایدار شتاب بگیرد.

■ **تمام گمرک‌های عراق به روی ایران باز شد**
همچنین گزارش‌ها نشان می‌دهد بعد از پاکستان، راه تجارت ایران از مسیر عراق نیز به صورت کامل باز شده است. نخست‌وزیر عراق به تمام گمرک‌های این کشور دستور داد جریان ترانزیت کالامیان دو کشور فعال شود. طبق گزارش‌ها، بغداد اداره گمرک‌های مناطق شمالی، مرکزی، غربی، جنوبی، اداره گمرک بار هوایی و گمرک فرودگاه بین‌المللی بغداد را موظف کرده تا حمل‌ونقل ترانزیت و بارگیری مجدد کالاها با ایران را فعال کند.

جنوبی تبدیل کرده است.

در همین ارتباط، محمدرضا غفراللهی، رئیس کمیسیون تسهیل و توسعه تجارت اتاق بازرگانی تهران، نیز با اشاره به افزایش قابل توجه تجارت چین و ایران از مسیر ریلی می‌گوید: مسیر ریلی چین به ایران پیش از این تنها هفته‌ای یک قطار داشت، در حالی که ظرفیت افزایشی قابل توجهی دارد. اکنون تعداد قطارها به سه یا چهار قطار در هفته رسیده است و حتی امکان توسعه بیشتر نیز وجود دارد. او در ادامه می‌افزاید: اگر این مسیر تقویت شود، شاید از نظر هزینه و زمان نیز برای فعالان اقتصادی به‌صرفه‌تر از مسیر دریایی باشد.

در همین ارتباط، براندسون ویکرت، تحلیلگر امنیت ملی آمریکا، در اظهارنظری صریح، محاصره دریایی واشینگتن در برابر ایران را «محکوم به شکست» توصیف کرده است. به گفته ویکرت، ایران به سادگی می‌تواند نفت و کالاهای اساسی خود را از طریق خطوط راه‌آهن بازسازی‌شده و مسیرهای زمینی به اصلی‌ترین مشتری خود یعنی چین ارسال کند. او تأکید دارد که چینی‌ها نیز همکاری خود را برای کمک به ایران در مقاومت در برابر فشارهای غرب ادامه خواهند داد.

■ **ابتکار جدید در مرزهای شرقی ایران**

فراتر از مسیر آسیای میانه و مسیر ریلی چین- آسیای مرکزی- ایران، ابتکار جدیدی در مرزهای شرقی ایران

دریافت مالیات‌های توری و رکودز بارونفک تولید همخوان نیست

سهیل رستم‌خانی کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با «جوان»:

هیچ قدمی حتی به اندازه یک قدم ساده درباره دریافت مالیات تنظیمی از سوداگری در اقتصاد برداشته نشده است



مناسب اجرایی برای اثرگذاری بر کاهش سوداگری در اقتصاد است. ولی چون این بخش از مالیات‌ها، کارکرد تنظیمی دارد و پولی در جیب ممیزان نمی‌رود، اصلاً توجهی به آن سمت ندارند و اقتصاد کشور در این شرایط بحرانی، بیشترین ضربه را از نبود سازوکارهای صحیح مالیاتی خورده است.

ماه‌ها از زمان تصویب و ابلاغ قانون مالیات بر سوداگری گذشته است، ولی اقدام رو به جلویی در این بخش صورت نگرفته است و در این بخش با یک عملکرد صفر روبه‌رو هستیم. این وضعیت سبب شده است که فاکتور الکترونیک به عنوان مهم‌ترین ابزار باایش تراکت‌های مختلف در اقتصاد هیچ عملکردی نداشته باشد و بازار در جولان سوداگران و قیمت‌هایی که مردم را اذیت می‌کند، ولی مالیاتی که سوداگران نمی‌پردازند را از مردم می‌گیرند!

بنابراین در همه جای دنیا، وقتی جنگی رخ می‌دهد، شاهد اقدامات حمایتی جدی از کسب‌وکارها هستیم. ولی با وجود اینکه در شرایط جنگ قرار داریم و رکود

با وجود اینکه در شرایط جنگ قرار داریم و رکود بر اقتصاد تحمیل شده است، دولت نه تنها حمایت ویژه‌ای به جز تمدید زمان تحویل اظهارنامه‌ها انجام نداده است، بلکه با تداوم رویکردهای غلط پیشین و در شرایط پیش از جنگ، به دنبال دریافت مالیات‌های توری و رکودز در شرایط فعلی اقتصاد است

با وجود اینکه در شرایط جنگ قرار داریم و رکود بر اقتصاد تحمیل شده است، دولت نه تنها حمایت ویژه‌ای به جز تمدید زمان تحویل اظهارنامه‌ها انجام نداده است، بلکه با تداوم رویکردهای غلط پیشین و در شرایط پیش از جنگ، به دنبال دریافت مالیات‌های توری و رکودز در شرایط فعلی اقتصاد است

با وجود اینکه در شرایط جنگ قرار داریم و رکود بر اقتصاد تحمیل شده است، دولت نه تنها حمایت ویژه‌ای به جز تمدید زمان تحویل اظهارنامه‌ها انجام نداده است، بلکه با تداوم رویکردهای غلط پیشین و در شرایط پیش از جنگ، به دنبال دریافت مالیات‌های توری و رکودز در شرایط فعلی اقتصاد است

با وجود اینکه در شرایط جنگ قرار داریم و رکود بر اقتصاد تحمیل شده است، دولت نه تنها حمایت ویژه‌ای به جز تمدید زمان تحویل اظهارنامه‌ها انجام نداده است، بلکه با تداوم رویکردهای غلط پیشین و در شرایط پیش از جنگ، به دنبال دریافت مالیات‌های توری و رکودز در شرایط فعلی اقتصاد است

با وجود اینکه در شرایط جنگ قرار داریم و رکود بر اقتصاد تحمیل شده است، دولت نه تنها حمایت ویژه‌ای به جز تمدید زمان تحویل اظهارنامه‌ها انجام نداده است، بلکه با تداوم رویکردهای غلط پیشین و در شرایط پیش از جنگ، به دنبال دریافت مالیات‌های توری و رکودز در شرایط فعلی اقتصاد است