



ادغام ایر لاین ها یا ورشکستگی!؟

وضعیت بیشتر ایرلاین‌ها به گونه‌ای است که با وجود کمک‌های بزرگ دولتی، بازم‌زبان‌ده هستند. اما در کمال تعجب دولت‌ها حاضر به قطع کمک رسانی به این ایرلاین‌ها و ادغام آنها با سایر ایرلاین‌های دیگر نیستند تا از این طریق "شاید" حداقل زبان کثرتی داشته باشند.

نودشان بر موجودیت‌شان ارجحیت دارد، بنابراین جیف استست که آنها را

حتی ایرلاین بنامیم.

وضعیت پیشترت این ایرلاین‌ها به گونه‌ای است که با وجود کمک‌های بزرگ دولتی، بازم‌زبان‌ده هستند. اما در کمال تعجب دولت‌ها حاضر به قطع کمک‌رسانی به این ایرلاین‌ها و ادغام

ایرلاین‌های بزرگتر و کمتر‌زبان‌ده را یاری کند تا از این طریق خدمات بهتری به مسافران ارائه کند. هر ساله باید در اختیار چنین ایرلاین‌های بی‌کیفیت و کوچکی قرار بگیرد؛ ایرلاین‌هایی که هیچ ماه و مسالی را سراغ نداریم که فریاد مسافران علیه‌شان بلند نشود. البته ایرلاین‌های بزرگ هم چندان فرقی ندارند اما شاید بتوان با ادغام کوچک‌ها و بزرگ‌ها وضعیت مخرب صنعت هوایی کشور را مقداری ترمیم کرد. البته مدیریت چنین ایرلاین‌های‌زبان‌سازی، همواره برای کاکرکردی خودشان تحریم‌ها را بهانه می‌کنند و معمولاً با چنین حیل‌های در

پستوی فقدان توانمندی‌های‌شان جا خوش می‌کنند. هم‌فکران این افراد نیز همان کسانی هستند که ضمن ورود هواییماهای برجامی به کشور، انتقاد سسر می‌دادند که کشور چه نیازی به هواییما دارد! کشور نیازی به هواییما ندارد اما چگونه است که نیاز به ایرلاین و فرودگاه دارد؟ سوال اینجاست که چرا با خرید هواییما مخالفتند اما با تاسیس فرودگاه‌بدون هواییما موافقت؟

اگر خرید هواییما پسرایی این شرکت‌ها به‌منابه دستوری قطعی قابلیت اجرایی داشت، اولین معنای آن کاهش سود جیب مدیران آن بود همان سودی که می‌بایست صرف ناوگان‌شان کنند

تا کیفیت معیوب خود را افزایش دهند اما در عوض در جیب شخصی‌شان نگهداری می‌کنند؛ یعنی همان جیبی که غالباً از پرداخت مالیاتش هم گریزانند. علت رشد قارچ‌گونه این ایرلاین‌های بی‌خاصیت که بسا مدیریتی بی‌کفایت

بسه جای صدور مجوز دوستانه به ایرلاین‌های بی‌خاصیت و فاقد کیفیت مناسب و همچنین تاسیس فرودگاه‌های بدون مسافر، همین وضعیت موجود را اگر بتوانیم از تقاء دهیم، به نگاه خواهیم دید که مردم چگونه از یک ایرلاین و یک فرودگاه با کیفیت حمایت خواهند کرد.

میزبانی می‌شوند، هر چند می‌تواند متعدد باشد اما بدون شک یکی از دلایل مهم آنرا می‌شود در صدور مجوزهای فله‌ای تاسیس ایرلاین‌ها، آنهم بدون رعایت معیارهای لازم دانست. ماحصل ظهور ایس‌ن ایرلاین‌ها در چنین فضای غیرشفافی، سوء استفاده از منابع دولتی همچون سوخت ارزان، تسهیلات مالی و سایر حمایت‌های دولتی خواهد بود. لذا بی‌برده باید گفت حامیان و موافقان تاسیس ایرلاین‌ها در قیدبند در اکثر موارد (اگر بی‌سواد نباشند) مطمئنا به فکر جیب شخصی خود هم و فکران خود هستند. اکنون همان سیستمی که بذل این شجره‌ی زقوم را کاشته، در این

تفاوت نرخ صفر مالیات و معافیت مالیاتی چیست؟

مدارکار ارائه شده، سودمودی تعیین و به جای اعمال نرخ مالیاتی، سود تعیین شده در صفر ضرب می‌شود که معمولاً مدت‌برخورداری از آن در قانون تعیین می‌شود.

مدیرکل امور مالیاتی چهارمحال و بختیاری با بیان اینکه مالیات نرخ صفر به مالیاتی اشاره دارد که درصدها برای مدت

زمان مشخصی، برابر با عدد صفر در نظر گرفته می‌شود. افزود: برخی معافیت‌ها با تعیین مبلغ معین در قوانین تعیین می‌شوند مثل سقف معافیت حقوق بگیران و مشاغل، برخی معافیت‌ها هم به صورت کلی بوده و نیاز به بررسی ندارد که معافیت فعالیت‌های کشاورزی اشخاص حقیقی از جمله این موارد است.

کنجدی با بیان اینکه از ابتدای سال جاری تاکنون حدود ۹۰۰ میلیارد تومان درآمد مالیاتی در استان وصول شده است، گفت: مودیانی که هیچ‌گونه تراکشنی ندارند مشمول مالیات نمی‌شوند و درآمدهای پایین نیز در صورتی که به حد تصاحب پیامک

فردوگاه بین‌المللی همدان که حتی در تأمین مسافران داخلی هم مشکل دارد، چرا باید برای نگه‌داشت آن، مجددا هزینه‌های کلاسی صورت بگیرد؟ آیا برای اینکه مسئولان مربوطه دریابند این فرودگاه ۸۰ساله نمی‌تواند مورد اقبال قرار گیرد، باید هزینه‌های بیشتری خرج شود؟ بخش تاسف‌بار این ماجرا زمانی به چشم می‌آید که می‌دانیم یک رستانه‌ی خاص که از قضا آن هم بین‌المللی است و از بیت‌العمل ارتزاق می‌کند، چند مدت پیش این فردوگاه را زیسان‌ده معرفی کرده و یک فصل انتقادی درباب آن گشوده بود. ولی اکنون تریونتی‌های مسئولانی شده که می‌خواهند مجدداً بشر قبض کنند تا شاید این مرده‌ی ۵۰ساله‌را زنده‌کنند. بحث‌ما تنها همدان نیست و قصد نداریم برخی از مسئولان خود را هم مسئولانی باسوءت‌معرفی کنیم. اما همان‌گونه‌که در منابع اسلامی مانیز آمده باید کار را به اهش سپرد. ما در مورد ایرلاین‌ها و فردوگاهها، "همدان‌ها" داریم. این یک واقعیت است که هزینه‌مردم‌وضعیت اقتصادی مناسبی نداشته‌باشند، هیچگاه برای مسافرت‌های خود حاضر به هزینه‌های کلان نمی‌شوند. حتی در کشورهای پیشرفته که درمان‌شان وضعیت اقتصاد بهتری دارند، بازم در موارد متعدده، از گزینه‌های جایگزینی همچون اتوبوس و قطار که از ران‌تر هستند استفاده می‌کنند. اما در ایران چرا

نرسد، معاف از مالیات هستند و درصورت

مازاد بودن، مشمول پرداخت مالیات هستند. وی اضافه کرد: افرادی که مالیات صفر

دارند از سوی سازمان امور مالیاتی کشور پیامکی در خصوص صفر بودن مالیات دریافت می‌کنند. کنجدی با بیان اینکه با تحقق عدالت مالیاتی در جامعه رسیدن به عدالت اجتماعی آسان‌تر شده و شکاف اجتماعی کاهش می‌یابد، تصریح کرد: افرادی که پیامک مالیات صفر را دریافت نکرده‌اند،

روایت «سیف» از تولد ارز ۴۲۰۰ تومانی و تبعات حذف شوک‌آور ارز ترجیحی

می‌شود با سرکوب نرخ ارز و جلوگیری از افزایش آن در بازار می‌توان پول ملی را تقویت کرد در صورتیکه قدرت پول ملی هر کشوری به عواملی از قبیل تولید ملی، حجم صادرات و تراز تجاری آن کشور وابسته است و به صورت مصنوعی با عرضه ارز در بازار نمی‌توان قیمت واقعی ارز را تعیین کرد. در این گزارش بر اساس اطلاعات و تحلیل ارائه شده، تنش ارزی در پایان سال ۹۶ پیش‌بینی شده بود. رئیس‌جمهور از شنیدن گزارش برآشت و دستور داد آقای جهانگیری می‌شد، شاهد جهش نرخ ارز بودیم که اقتصاد را با یک تو سوسود شدید روبه‌رو می‌کرد.

چگونگی پیدایش ۴۲۰۰ تومانی

اشاره به روند تصمیم گیری درباره تولد ارز ۴۲۰۰ تومانی در دولت دوازدهم اظهار داشت: در دوره‌ای که مسئولیت بانک مرکزی را بر عهده‌داشتیم در تیرماه ۹۶ گزارشی در کمیسیون اقتصادی دولت مطرح کرد من بی‌برایه روند می‌گفته‌ایم است که باید اجازه بدیم نرخ ارز تحت تأثیر متغیرهای اقتصادی افزایش پیدا کند و نیاید با اصرار بر جلوگیری از تأثیر واقعیت‌های اقتصاد با نرخ خوردار باشد. زمانی است که نرخ اسمی در بازار منطبق بر نرخ واقعی ارز باشد. سیف تأکید کرد: در ادامه بعد از توافق جمعی برای جلب موافقت رئیس‌جمهور و نهایی کردن تصمیم‌جلسه‌ای با حضور تیم اقتصادی و برخی از کارشناسان به ریاست رئیس‌جمهور تشکیل شد.

این جلسه که فرار بود همه حضار در حضور رئیس‌جمهور از طرح پیشنهادی بانک مرکزی حمایت کنند و تصمیم اجرایی کردن رژیم ارزی شنار مدیریت شده نهایی شود مجدداً با مخالفت رئیس‌جمهور مواجه شد و بعد از بحث‌های فراوان، اصرار بانک مرکزی و یکی دو نفر از حضار به جای نرسید و نهایتاً نرخ ۴۲۰۰ تومان به عنوان مصوبه جلسه عنوان شد. از بنده خواستند در مورد این تصمیم و منبای نرخ ارز ۴۲۰۰ تومانی مصاحبه کنند. مراتب را اعلام کنم. توضیح دادم این تصمیم همان‌طور که اعلام کردم مورد تأیید بانک مرکزی نیست و نمی‌توانم در باره تصمیمی که قبول ندارم مصاحبه‌ای داشته باشم که البته متعاقباً با دستور رئیس‌جمهور، آقای جهانگیری تصمیم منبتی بر مساحت ارز ترجیحی ۴۲۰۰ تومانی را اعلام کرد.

اقتصاد کیش

برخی نمی‌خواهند ببینند و بشنوند؟ واقعاً هدف آنها چیست و چه کسانی به چنین مسئولانی مشاوره می‌دهند؟ ما نمی‌گوییم دست‌از ناوگان هوایی کشور بردارید؛ دست بر قضا سخن اصلی‌مان این است که پیش از پیشش باید به ناوگان هوایی کشور رسیدگی شود. اما نه از طریق صدور مجوزبه ایرلانی که بسا چند جین هواییما ۲۵ساله درخواست مجوز می‌دهد؛ اما نه با تاسیس فرودگاهی جدید. هزینه‌های جساری را می‌توان سمست‌نوسازی ناوگان موجود برد. می‌توان هواییماهای جدیدتری خریداری کرد و فرودگاه‌های موجود را هم باسازوی کرد. اصلازبانده‌ی یک فرودگاه بین‌المللی نیست که شکل و ظاهرش در حد یک رستوران بین‌راهی باشد، شکل ظاهر یک فرودگاه باید فرودگاهی باشد. به جای صدور مجوز دوستانه به ایرلاین‌های بی‌خاصیت و فاقد کیفیت مناسب و همچنین تاسیس فرودگاه‌های بدون مسافر، همین وضعیت موجود را اگر بتوانیم از تقاء دهیم، به ناگاه خواهیم دید که مردم چگونه از یک ایرلاین و یک فرودگاه با کیفیت حمایت خواهند کرد. آخر کلام کیفیت تاسیس فرودگاه‌ها و وضعیت تاسیس فرودگاه‌ها است؛ در تمثال اتوبوس رانی است؛ قطار و راه آهن است؛ ساخت کارخانه و دانشگاه با کیفیت است نه فرودگاه بدون هواییما!

بعد از ۱۰ مردامه‌ها برای پرداخت اظهارنامه مالیاتی به درگاه مالیاتی مراجعه‌واین موضوع را پیگیری کنند.

کنجدی با بیان اینکه این اختیار وجود دارد که مستتریان خوش حساب و افرادی که اظهارنامه مالیاتی خود را به موقع تحویل داده‌اند مشمول بخشودگی خواهند شد، خاطر‌نشان کرد: در صورت مشاهده فرار مالیاتی مردم می‌توانند مراتب را با شماره ۱۵۲۶ در میان بگذارند.

افزودن مرزهای دوغارون و میرجاوه به اتصال ریلی با پکن؛

جزئیات راه‌اندازی قطار ایران و چین

گروه اقتصادی – رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین گفت: در آینده مرزهای دوغارون و میرجاوه هم به نقاط ورود قطارهای چین به ایران اضافه می‌شوند تا هم به عنوان مسیر ترانزیت به دیگر کشورها استفاده شود و هم برای انتقال بار به ایران مورد استفاده قرار بگیرد.

مجیدرضا حریری، رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین درباره حمل ریلی بار میان ایران و چین توضیح داد: از سال ۲۰۱۵ تاکنون تردد قطارهای باری بین ایران و چین فعال است و خطوط ریلی که این قطار بسر آن حرکت می‌کند می‌تواند از ایران تا غربی‌ترین بندادر اروپایی امتداد پیدا کند، این قطارها همچنین می‌توانند از چهار نقطه مرزی شرق کشور به ایران وارد شوند و از نواحی غربی از ایران خارج شوند، بنابراین اکنون امکان ورود این قطارها از مرزهای اینچه‌برون و سرخس وجود دارد و در آینده مرزهای دوغارون و میرجاوه هم به نقاط ورود این قطارها به ایران اضافه می‌شوند تا هم به عنوان مسیر ترانزیت به دیگر کشورها استفاده شود و هم برای انتقال بار به ایران مورد استفاده قرار بگیرد.

وی افزود: در حال حاضر سالانه یک تا دو قطار از مسیر اینچه‌برون به چین می‌رود اما مسئله این جاستست که برنامه منظم برای انتقال بار از ایران به چین و برعکس وجود ندارد، این ناهماهنگی به ویژه در مورد باری که باید از ایران به چین برود بیشتر مشهود است و از آنجا برمی‌آید که میزان باری که به واسطه این خط ریلی از چین به ایران می‌آید بیشتر از باری است که از ایران به چین می‌رود همچنین نوع و وزن محصولاتی که از ایران به چین صادر می‌شود مناسب برای انتقال با حمل دریایی است زیرا بیشتر آنها شامل مواد معدنی و با محصولات پتروشیمی می‌شوند همچنین اگر قرار باشد برای انتقال بار از شرق کشور به چین از این مسیر ریلی استفاده بیشتری شود نیاز به زیرساخت‌های مانند بنادر خشک و ماشین‌های حمل کالا از واحدهای تولیدی به مسیر راه آهن وجود دارد که این امکانات فعلا در بنادر آبی ما برقرار است و بندر خشک مجهز در کشور وجود ندارد.

وی خاطر‌نشان کرد: بنابراین این قطارها تنها در حمل کالا از چین به ایران استفاده می‌شوند و در مسیر ایران به چین خالی هستند.

افزایش واردات از چین در سال جاری

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین در پاسخ به این پرسش که محدودیت‌های تخصیص ارز در سال جاری واردات از چین را متأثر کرده گفت: در سال جاری واردات ایران از چین افتی نداشته و حتی وزن آن افزایش داشته است. وی درباره ارزش تجارت دو کشور در سال ۱۴۰۳ اظهار کرد: از نظر ارزشی فعلا نمی‌توان اطلاعات موثقی ارائه داد چون آنچه در مورد واردات به ایران گفتیم مبتنی بر داده‌های گمرک چین بود و آنچه در گمرک چین به عنوان ارزش مطرح می‌شود متفاوت از گمرک ایران است، همچنین بخشی از باری که از ایران به چین صادر می‌شود از بنادر حاشیه جنوبی خلیج فارس می‌رود. بنابراین باید آمار گمرک ایران منتشر و بسا آمار گمرک چین تطبیق داده شود تا بتوان در مورد ارزش کالاهای تجاری اظهار نظر کرد.

حریری دربراسه کمیت و کیفیت سرمایه‌گذاری چینی‌ها در ایران توضیح داد: آنچه در دو دهه گذشته در کشور اتفاق افتاده سبب شده سرمایه خارجی جذب شده به ایران به طور متوسط از ۳ میلیارد دلار در سال کمتر باشد و این رقم از سال ۱۳۹۷ به بعد پایین‌تر هم آمده است. وی افزود: موضوع دیگری این است که آماری از میزان سرمایه‌گذاری خارجی در ایران در دسترس نیست و تنها قضیه شفاف این است که بیشترین سرمایه‌گذاری خارجی در ایران توسط چینی‌ها و افغانستانی‌ها صورت گرفته است.

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین اظهار کرد: این اتفاق پیش از اینکه برآمده از تحریم بودن ایران باشد ناشی از رتبه پایین ایران در شاخص‌های بین‌المللی است، شاخص‌هایی مانند رقابت‌پذیری، آزادی اقتصاد، درک فساد و از این قبیل. سرمایه‌گذار در تعیین محل سرمایه‌گذاری این موارد را ارزیابی می‌کند و درمی‌یابد ایران جایگاه مناسبی برای سرمایه‌گذاری نیست.

گروه اقتصادی– رئیس کل اسبق

بانک مرکزی گفت: اینکه می‌گوییم حذف شوک‌آور ارز ترجیحی به‌طور وحشتناک اقتصاد کشور را تحت تأثیر قرار می‌دهد و موادمی است که توان تحمل آن در جامعه وجود نداشته باشد، به همین دلیل است و معتمد

روش شوک‌درمانی به‌هیچ‌وجه مناسب شرایط ما نیست. بنابراین باید از روش تدریجی استفاده کنیم. یکی از روش‌های حذف انتخابی این است که یکسان‌سازی نرخ ارز را از حذف پایین‌ترین نرخ ارز در اقتصاد آغاز کنیم و کالاهایی که مشمول این نرخ ارز می‌شدند را تحت ارز ترجیحی باقیمت بالاتر قرار دهیم. ولی‌الله سیف درباره سیاست‌های اقتصادی دولت چهاردهم و ضرورت تغییر در سیاست‌های بانک مرکزی و همچنین زمه‌مهایی‌از احتمال اجرای یکسان‌سازی نرخ ارز و حذف تمام نرخ‌های ترجیحی در این دولت اظهار داشت: در ابتدا باید گفت اینکه در تیم اقتصادی دولت انسجام و هماهنگی کامل وجود داشته باشد و یک نفر به عنوان هماهنگ‌کننده قبول مسئولیت کند بسیار مناسب و مفید خواهد بود. البته تغییر فرماندهی را برای آن نمی‌پسندم چون هریک از دستگه‌ها به تنهایی در مقابل قانون مسئولند و باید پاسخگو باشند.

در عین حال بانک مرکزی دستگاهی مستقل از دولت است که وظایف و اختراشش به موجب قانون مشخص شده است. اهداف بانک مرکزی عموماً اهدافی بلندمدت هستند که نباید و نمی‌تواند تحت الشعاع اهداف کوتاه مدت دولت‌ها قرار گیرد. به عنوان مثال مسئولیت کنترل نقدینگی و تورم یک هدف بلند مدت راه‌به‌صورت پایدار و مستمر دنبال می‌کند . اینکه رئیس کل بانک مرکزی به عنوان یکی از اعضای دولت دیده می‌شود و هر زمان بحث معرفی کابینه می‌شود لزومی به بانک مرکزی هم نیست. تغییر تغییر شود به هیچ‌وجه منطقی نیست. بر همین اساس هم هست که به موجب قانون دوره مسئولیت رئیس کل بانک مرکزی پنج‌سال تعیین شده‌است. این در حالی است که دولت‌ها دوره‌های چهار ساله دارند. یعنی اگر کسی به عنوان رئیس کل انتخاب شده و قبل از پایان دوره مسئولتش، دولت عوض می‌شود لزومی و با ضرورتی در تغییر رئیس کل بانک مرکزی وجود ندارد. بر همین اساس حضور رئیس کل بانک مرکزی در جلسات دولت الزامی نیست و شاید حتی مضر هم باشد. از آنجا که سیاست‌های پولی و ارزی بلند مدت بانک مرکزی نباید تحت تأثیر نیازهای کوتاه مدت و روزمره دولت‌ها تغییر

H
T
A
H
R
I
R



سیما

فتوکپی

پرینت

متننگ

نوازم تحریر

های

0902 299 2099

Hany_tahrir

آدرس: مرکز خرید آرین، طبقه اول، غرفه ۴۱